

都市再生に痛みはいらない

東京大学空間情報科学研究センター 八田 達夫

1. よい構造改革と悪い構造改革
 - a. 高度成長をもたらした構造改革
 - b. 「国土の均衡ある発展」と「都心分散策」

2. 東京はなぜ成長したか
 - a. 3次産業の成長と都市化 ⇒ 多極集中
 - b. 大阪の衰退
本社機能の東京への移転 ← 交通費の低下
 - c. 集積が集積を呼ぶ

3. 集積の利益
 - a. 情報
 - b. オフィス機能サポート業
 - c. 交通

4. 集積の弊害 価格機構を用いた混雑の是正
日比谷公園の例

5. 混雑に対する様々な対策
 - a. ファースト・ベスト
鉄道のピークロード混雑料金
 - b. セカンド・ベスト
特別事業所税
 - c. サード・ベスト
容積率規制
 - 1) 時間差なし
 - 2) 新規参入に障害
 - 3) 従業員の多い会社にペナルティー
 - 4) 技術革新の促進なし
 - 5) 税収なし
 - 6) 都心居住の抑制

6. 容積率緩和策

7. 景気対策

- a. 積極財政と国債累積
 - 1. 兵力の逐次投入
 - 2. 将来世代と国債
- b. 都市での景気対策
 - 1. 税制
 - 2. 都心住宅容積率の全面自由化
 - 3. 時差料金制
 - 4. 風の道
 - 5. 収用法
 - 6. 道路財源
- c. 地方での景気対策
 - 1. 退耕環林
 - 2. 幹線パイプライン
 - 3. 連系線
 - 4. 農業特区
- d. 規制緩和

8. 大阪はどうすれば発展するか

本社機能よりは大都市機能を

- a. 都市内のフェイス・トゥ・フェイス・コミュを容易に
 - 1. 都心の集中と副都心間の接続改善
 - 2. 大阪・京都・神戸の一体化
御堂筋地下鉄の複々線化
交通 → 地下鉄乗り入れ
ターミナルの集中化
 - 3. ビル規制
- b. 他都市ー特に東京ーとの接続を容易に
 - 1. 新大阪の廃止
 - 2. 空港間の接続改善
大阪空港用の引込み線 (阪急・JR 伊丹線)
ハブは新幹線で
 - 3. 東京との接続改善
 - a. 羽田地下鉄
 - b. 新幹線の京都・名古屋スキップ
 - c. 奈良経由新幹線
 - 4. 神戸国際空港
- c. 通勤混雑解消