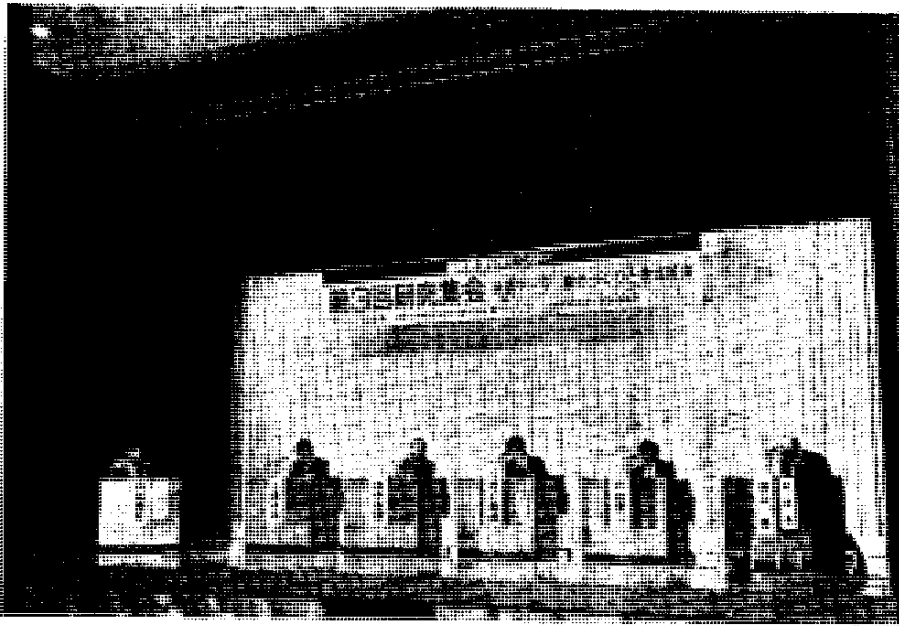


都市づくりと地域経済

司 会 門 田 博 知 (広島大学工学部教授)
発言者 近 藤 秀 明 (建設省都市局都市計画課建設専門官)
池 上 義 信 (広島市開発局計画調整課長)
尾 原 重 男 (三菱総合研究所参与、経済・経営本部副本部長)
戸 田 常 一 (広島大学経済学部附属地域経済研究センター助教授)
助言者 井 上 孝 (東京大学名誉教授、都市計画中央審議会前会長)



1. はじめに：パネラー紹介

門田：それでは私がパネルディスカッションの司会をさせていただきます。皆様方には私自身につきましてはもう昔からご存知と思いますが、今日お見えの先生方に私個人のことを紹介しておかないと大変叱られるかと思えます。私から各パネラーの方々も紹介申し上げるんですが、今日パネラーとしてお集まりなっている方は皆新進気鋭の方ばかりでございます。

まず自己紹介からいたしますと井上先生に続きまして私が年寄りでございます。私の年齢でございますが、どうやら62にとうとうなってしまうました。昭和28年に広島大学工学部を卒業いたしました。ちょうど私の時は土木建築工学科とっておりました。それからある時代は一生懸命土質工学を勉強した時代もありました。30年代、40年代の始

めごろから計画論に入ってまいりました。ずっとそれ以来交通計画あるいは交通工学等をやっております。それと同時に地域の計画、地区計画、いろんなことに参画をさせていただきながら社会のいろいろな事象を勉強させていただいて、講義にも生かさせていただいて、大変ありがたいことだというふうに感じております。



門田 博知 氏

われわれが一般に考えますと、都市問題と申しますと、都市というのは決して一日にして成らない、「ローマは一日にして成らず」ということで、非常に長期的なことも考えながらやらなきゃならない。しかし都市計画を進め、都市をつくるということになりますと、今日明日の問題をどうしてくれる、という大変難しい問題もございます。そういう中で先ほど井上先生のお話にもございましたように、いろいろな難しさがありながらも将来を見ながら都市をつくっていかねばいけないという課題があるわけがございます。今日のパネラーの方々すべてこれからの日本をどうするかということを第一線に立ってお考えいただいているの方々ばかりでございます。大変我々にとりましてもこの地域にとりましても非常に貴重なご意見をたまわれるんじゃないかというふうに考えております。

私の近くの方からパネラーの方をご紹介申し上げたいと思います。まず最初に近藤さんでございます。東京大学を46年に、大学院を48年に卒業しておられます。それ以来建設省にお入りになりまして国土庁、建設省あるいはまた地方自治の方では石川県、外国ではタイの方にもお出ましましたしまして都市計画等をおやりいただき、現在は建設省都市局の都市計画課で建設専門官として広島のような計画についても直接御関係の深い方でございます。

2番目のパネラーの方でございますが、尾原重男さんでございます。43年に上智大学大学院の修士課程を修了になりました。経済学の御専攻でございます。大学院修了と同時に現在の計量計画研究所にお入りになりましてその後、三菱総合研究所等御歴任になりまして、現在経済・経営本部の副本部長をしておられます。御専門と致しましてはこの今日のテーマにぴったりの「地域経済、産業構造論」でございます。非常に御造詣の深いわけでございます。それから著書等になりますと「90年代を読む15の新しい視点」「空間開発のメガトレンド」あるいは「重要データ10年後の東京」などがあり、将来をいろいろ達観する、見ることに御造詣が深くございます。

それから池上義信さんでございますが、広島県庄原市の出身でございます。早稲田大学をお出になられて後、広島市役所にお勤めございまして、現在開発局の計画調整課長をおやりになっております。これまでも都市計画とか何かと実際の現場に対応しておられますし、また現場のお立場と申しますと、これからの広島の都市づくりで欠くことのできない西部丘陵都市がございましてその開発計画を直接担当しておられます。そ

して将来広島があるべき姿の全体を追いながら、なおかつ西部丘陵は其中でいったいどうしたらいいのか、あるいはまた広域都市圏の中でどうしたらいいのかというようなことをご勉強になっております。広島におみえになるまでには大阪府にもお勤めございまして、こちらにお帰りになったわけでございます。そういうわけで、いわゆる広島方式の都市の進め方を考えてみたいと意欲的に取り組んでおられます。

それから戸田先生でございますが、先生はみなさんよくご存知のように地域経済研究センターの助教授でございます。大阪出身で現在は広島佐伯区美鈴ヶ丘にお住まいでございます。先生も40才でございます、昭和51年に京都大学大学院の交通土木の修士課程を修了になりました。京都大学にずっとおられまして、61年京都大学の助教授におなりになっていたところを傑本先生がとうとう広島に引っばってまいりました。とうとうご無理をされたんだと思いますが、盛んに学会でもご活躍になっていた方でございます、よもや来ていただけるとは私も思わなかった方がこちらに来ていただきました。平成2年の2月にこちらにいらっしやいまして、さかんに地域経済研究センターでご活躍になっております。昭和56年には京都大学で学位をおとりになっております。また、56年から57年にはイギリスにご留学になりまして、レディング大学でご勉強になっております。著書でございますが、「計量都市計画」というので、都市計画ではなかなか計量という言葉がこれまで使ったことがなかったのですが、どうもその都市計画をより数量化し、より分かりやすいものにしていくということで、こんな厚い本ができておりますが、それを分担執筆になっております。その他では特に「社会資本整備と計画行政」、それから「都市の公共交通」というようなことで、社会資本の整備あるいはまた都市交通問題などをご勉強になっております。最近では広島新空港のアクセス問題でも都市開発論とあわせてどうしたらいいのかということをご盛んにやっていたいております。先ほど井上先生からご指摘がございました「遠くへ空港が行ってしまうがおまえらどうするのか」という、大変な命題をいただきましたが、確かに広島の中でもそういう声がございます、それに対してアクセスをどう縮めていくかということに日夜頭を痛めていただいているわけでございます。

井上先生はもうご紹介するまでもなく、イギリスのことでもお話いただきましたように国際的にたいへん有名でございます、日本におられるよりも外国におられる方が多いんじゃないかというふうに私なんかいつも思っているぐらいでございます、都市計画につきましては国際的に非常にご活躍になっている方でございますので、今日のお話はたいへん期待をしていただいているのではないかと考えております。

ではまず最初に今からのことでございますが、一応パネラーの方々に15分から20分、これからの都市づくりということについて21世紀をみながら我々は何を考えたらいいかという総論的な話を少しいただいたらどうだろうかと思っております。その後それにまわりまして、それぞれご討論いただいて、済みましたらぜひフロアからご質問を受

けたいということでございます。フロアーの方々も先生方のご意見をうかがわれまして、あるいは日頃広島の都市づくりについてお考えいただいていることについて、ご質問等いただければ幸いです。そして、最後には井上先生に我々の話をうかがっていただきまして、「こんなことをまだ考えなきゃだめよ」というご忠告なりご助言をいただいて、それからまとめさせていただいたらというふうに思います。では早速でございますが、今ここにお座りの順序でよろしいでしょうか。お許しを得ないとですね。よろしいでしょうか。では私に近い方からお話していただくことで近藤先生、よろしく願いいたします。

2. 国土政策の変遷と受け皿としての都市づくり

近藤：今、門田先生の方から21世紀の都市づくりにむけて総論的なところを少しお話をということであったわけです。私は実は広島にはあまり馴染みがない方でして、20年ぐらい前におじゃまして以来、ひさしぶりに来させていただいたという状況でありますので、あまり現地の事情を存じておりません。そこで一般的な話になろうかと思いますが、少し話してみたいと思います。



近藤 秀明 氏

先ほど井上先生の方からイギリスの例、あるいは日本の例をひいて今までの都市計画、あるいは地域づくりの考え

方の流れをお示しいただいたわけですが、私も少し日本の例に即しまして今までの流れをまず、簡単におさらいをし、それをふまえて今後どのような動きが考えられるかというあたりをかいつまんでご説明させていただきたいと思います。

戦後以来いろいろな都市問題あるいは都市計画の課題というのが整理できるだろうと思いますので、戦後という前提で話してみたいと思います。終戦後、いろいろあったわけでしょうけれども、国の政策、特に国の政策でみた場合は一貫して地方への分散がいわれていたわけでございます。戦災復興期を経て、朝鮮戦争期にわが国の経済基盤が確立してまいりました。そして1960年代、ですから戦争が終わって15年ぐらいになるんでしょうか、その頃に一応国の基幹的な産業であります重化学工業の再配置という動きが大きくなったわけでございます。1962年、それから64年と相次いで新産業都市建設、あるいは工業整備特別地域の促進ということで、臨海部を中心にしたところに港湾の建設とあわせ重厚長大型の産業の再配置をしていくという動きが大きい流れとしてありました。その後、産業形態の変化に応じて、重厚長大から研究開発機関等の再配置という話が引き続いて起こってきたように思っております。1970年頃に筑波研究学園都市の建設という話がスタートし、さらにそれから徐々に時間をかけて、テクノ法といわれる高度技術工業地域集積法の制定がありまして、研究あるいは開発といった、次の時代を担

う産業の地方分散を促進するような制度が制定されました。さらに引き続いて産業構造の変化などふまえて、ソフト産業の分散配置ということが今から7、8年前の1985年以降にでてまいりました。その典型的な例が、これは特定の産業という微妙なところがありますけれども、いわゆるリゾート法がその1つです。それからもう1つが、地域産業の高度化ということで頭脳立地法です。さらに、これはちょっと分散という話とは違いますが、今年度に入ってから商業集積に関連する制度などが法制化されている。集大成したような形では、先ほど井上先生の方からご紹介がありましたように、多極分散型国土の形成を促進するというので、四全総、それからそれを受けた法律制定ということで、一貫して基幹産業から次の世代の研究、ソフトそして集大成的なものが制度としては整って、産業政策的な感じが強いわけですが、国土政策として分散というのが意図されたわけですが、しかし、実際のところ、その成果たるやどういふものだろうかという、一定の成果はあるものの、やはり東京の一極集中という問題はいまだに解決してなくて、非常に大きな問題を依然かかえているということが指摘されているわけですが。

今申し上げましたような地方分散的な動きというものにも、そのやり方において、実は特徴がございます。基幹産業の頃の再配置というのは、基本的には国が計画を立て、国が場所を指定して、そこに新しい拠点をつくります。1970年代まではそういう動きでございました。それ以降だいたい1980年代にはいつからの特徴としましては、計画は地方で作って、その計画を国が承認する。承認した後、しかるべく事業が動いていくというやり方のものがございます。最近、ごく最近の動きとしましては、それがさらに変わってまいりまして、計画自体も地方が作り、承認も地方がし、国は単なる全体のガイドラインをつくるというふうなかたちのも、特に特定商業集積法などはそういうかたちになっているわけです。動きとしましては、国主体から地域主体の動き、地方の自主性、主体性を特に重視したかたちにやり方自体も変わってきているというところが一つの特徴であろうかと思えます。そのようなかたちで進んできているものの、先ほど申し上げましたが、なかなかまだまだ問題が多々あるわけがございます。これから少し都市づくりの面に話をシフトしていきますが、先ほど門田先生の方からお話がありましたようにこれらの政策を受け入れる側の都市づくり、その入れ物づくりの方が非常に時間がかかるのです。

例えば、そういうものを受け入れるために、区画整理、あるいは再開発などを行って、必要な施設が入る場所を作るのも時間がかかります。さらに、そこを機能させていくために必要な交通施設、道路、鉄道、新交通システム等々いろいろありますけれども、そういうものをきちっとしたかたちで整備していくのも非常に金と時間のかかることです。そういったことで受け皿の方の整備がなかなか思うように進まないというところに1つの大きな原因があるのではないかと考えているわけですが。

都市づくりにつきましても、戦後多くの都市が戦災を受けまして、井上先生のお話

もありましたとおり、戦災復興の区画整理事業が全国各地で行われて、街の中心部などがかなりきれいになってきたわけでございます。一方、その後の都市の拡大が非常に急速でして、スプロールの問題等がおこり、これに対応するため、都市計画法が改正されて市街化区域、市街化調整区域の制度ができ、市街化区域の中は重点的に整備を進めるという制度ができたわけでございます。しかしまだ都市内の道路整備率や下水道の普及率でもまだ40%台ということで、都市づくり、まちづくりというのは時間がかかり、関係者の皆さん大変な努力をしているわけですが、現実的に市街化のスピードに適確についていけない。それがために、大都市におきましては住宅、宅地の慢性的な不足、長時間通勤の問題が依然として続いている。また、地方の中核的な都市においては人口はある程度増加傾向にはあるものの、なかなか本当に成長力をもった産業や高次な都市機能（高次な都市機能というのは何かというのはなかなか定義が難しい面もありますけれども）の集積というのが必ずしも生かされてこない。その他の都市ということになりますと、都市活力の低下、あるいは中心市街地の商業の地盤沈下の問題化等、いろいろな問題をかかえたまま21世紀をむかえつつあるというのが正直なところ今の都市の現状ではないかというふうに思っているわけでございます。

そういう意味では先ほど申し上げましたような都市の基盤となるようなものを着実につくっていくというようなことは、まず第一のプライオリティーとして考えなければならぬテーマだろうと思うわけです。さらにこれからは先ほどの最初の話との関連にもなりますが、ますますいろいろな計画に対しまして、地方の自主性、主体性が求められているわけでございますので、ぜひまちづくりを進めるにあたっては、まちづくりのビジョンと申しますか、テーマを各都市ごとにもしっかりもっていただいて、個性的な町づくりがすすめられるような工夫が特に必要になってきているのではないかと考えております。そのためにも行政側と市民、民間ともう申しますか、いろんなサイドの方々の協力関係というのが極めて重要になってくるのだらうと思っております。その点につきましては今新しい形のパートナーシップのありかたについてもいろいろ各地で模索され検討されております。今回のこういう会議などもいってみれば先ほどご紹介ありましたように産官学のパートナーシップでおこなわれている場でもあるわけですが、様々な研究、あるいはその事業の実施等におきましてもいろいろな試みが全国でおこなわれておりますので、その辺はこれから非常に重要な分野になってくるのではないかと考えております。これからは地方が自ら考える時代ということでございますので、多に議論し知恵を出し合う、言わば「お手本の無い時代」に入ってきているということも言えるのではないかと思います。時間もだいたい15分ぐらいいりましたので、最初の話はこのへんで。

門田：はい、どうもありがとうございました。

それでは、私がまとめるよりも今皆さんの頭の中でまとめていただいた方がよりいい

んじゃないかと思しますので、次にすすましていただきまして、尾原先生の方からひとつよろしく願います。

3. 地域経済からみた都市の役割

尾原：今近藤さんの方から地域開発の流れについての説明がありました。地域計画、地域の開発の流れについての整理をしていただいたんですが、私も今日のテーマでございます都市づくりと地域経済という面から、地域経済にとって都市づくりあるいは都市計画がどういう意味を持つかということと、それから後の方では大都市あるいは地方中核都市あるいは地方中核都市といったそういう都市の規模別にどういう課題があるのだろうかということを私なりに思ったことをお話ししてみたいと思っております。



尾原 重男 氏

まず地域経済の観点から、都市というものの役割がかなり変わっているんじゃないかという点でございます。産業構造はどんどん変わっているわけですが、農業とか工業とか、そういうものづくりが主体の時代という時期における都市の役割というのは、どちらかという和生活環境としての都市が前面に出て、産業の場としての都市の役割は分かれていたのではないかと思います。ですから生活の環境をいかに良くするか、住宅環境に重点が置かれた都市計画であったのではないかという気がいたします。しかし、経済が成熟していきますと、成熟過程というのとソフト化、サービス化というのは並行的に進むわけですが、アメリカにしても日本にしても産業が成熟してくる過程で産業の中身も変わっております。中身はどうなっているかという、当然ソフト化あるいはサービス化・情報化というような形で、ものづくりもあるのだけれども、ものづくり以外の部分がとても重要な役割を持ってきています。デザインとか、システム開発とかソフト開発だとか、そういうところが産業の中で非常に重要な役割を持ってきているということです。

そういう時代において都市のあり方、都市の役割も変わってきていると思います。どちらかと言うとソフト型産業のインフラとしての都市の役割ですね、それが重要になってきているんじゃないかと思います。産業の場と生活の場というのは、分かれたときには産業インフラと生活インフラというのはむしろ分離して考えられる状態であったんじゃないかと思いますが、今では産業インフラとしての都市というのが非常に重要になってきております。そういう意味で従来の都市づくりのあり方、考え方とやや変わってきていると思います。私は都市計画は素人ですから焦点がぼけた事を言っているかも知れませんが、そういう感じを持っております。

なぜそういうことを言うかといいますと、東京ですね。先程から問題になっておりま

す東京一極集中の問題、これはずっと国土庁なりあるいは建設省なり多極分散化というのを唱えて20年ぐらいいも経っているのですが、なかなか進まない。逆に一時的に「地方の時代」という言葉はでてきたんですけど、それが実現しないうちに再度東京一極集中の時代に戻ってしまいました。それを考えてみますとやはり東京というのは産業を惹きつけ人を惹きつけ、新しく産業が変われば変わるほどその産業にとってより都市インフラとして非常に優れた機能を持っているという事だと思います。東京の集中メカニズムだとか、東京がなぜ産業を活性化するかというところを考えてみますと、やはり都市の魅力ですね、都市に内在するその魅力というようなものが非常に大きな要素である。都市の中に産業の要素が一体的になっている。特に人です。人が集まってくる。しかも有能な人材が集まってくる。多様な人材が集まってくるという事が産業の活性化にとって非常に重要な点ではないかと思ひます。

その典型的なモデルが、私は東京ディズニーランドだと思ひます。東京ディズニーランドというのは東京のミニチュアだというような言い方をしますが、あの東京ディズニーランドが今8年目を迎えました。スタートしたときは一千万もの入場者を1年間で集めてみんなびっくりしたわけですが、既に累積でいうと一億人を今年の5月に突破しております。なぜあれだけ成功しているのかを考えてみると、東京の持っている強さがある所で表現されているのではないかと思ひます。どういふことかと言うと、例えばマーケットが非常に大きいということが一つあります。それから一つ重要な要素は、あそこで働いている人は、1万数千人くらいいるわけですが、そのうち正社員というのはわずか2千人くらいです。残りは、全部その準社員と言っているのですが、要するにアルバイトです。あるいは、何て言うのでしょうか、フリーター的な特殊な技能を持った人、そういう人達によって構成されているのです。そういう人達が集まるかどうか、それがああいう事業の成功するポイントだと思ひます。東京だからそういった人達が集まるのです。例えば、ぬいぐるみを着て子供を喜ばす女の子たちのセンスだとか、あるいは男の子も入っているんですけど、そういうセンスだとか、あるいはいろんな会場を支えているキャストといわれる従業員のルックスだとか、スタイルだとか、センスだとか、そういうものも東京という街の中で育てられる。だから、そういう人たちが働いているから、より魅力的な事業ができる。人が集まる、事業として成功するという因果関係が働いていると思ひます。そういうような観点でみますと、そういう人たちを集められる都市であるということが非常に重要な産業活性化の条件ではないかという感じがいたします。そういう意味で、都市自体が、今のソフト化時代の産業インフラになっているということを申し上げたわけでございます。ですから、都市づくりというのが、従来以上に地域経済活性化、あるいは地域振興の戦略的な重要性を非常に増しているのではないかと思ひます。従来がハードインフラ先行型であったとしたら、これからの都市づくりというのは、都市インフラとともに、イメージだとか、都市運営のソフトだとか、そういうものをより大切にソフト重視型の都市開発というのが重要にな

ってくるのではないかという感じがしております。

4. 都市規模ごとにみた地域の課題

尾原：それからあと、都市がどういう課題を抱えているかということをいくつか感じていることを申し上げますと、先ほど、大都市、地方中枢都市、地方中核都市というお話ができましたけれども、タイプ毎にいうとすれば、まず大都市です。東京、大阪、あるいは名古屋を含むかどうか、名古屋は「大」と「中」の中間ぐらいだと思いますけれども、特に東京の問題を考えてみれば、東京の一番の課題というのは、むしろ集中の抑制ということが1つあると思うのです。これ以上集中するということは、東京の機能、先ほど言った東京の魅力というのがだんだん損なわれてくる、集積のメリット以上にデメリットが多くなっていく。住んでいる人の居住環境がますます悪くなる。そういうことでございます。むしろ集中の抑制というのが非常に重要な課題じゃないかと思っています。それから、もう1つは当然現在そこに住んでいる人の、現在そこで活動している企業の環境です。生活環境、事業環境をいかにして改善するかという問題があるわけです。古い都市であれば当然先ほどの新しい産業に対する、機能というのはだんだん対応しなくなっているわけで、それをどうリストラクチャリングしていくかという非常に重要な課題をもっていると思います。そういう二つの点があるんじゃないかと思います。ですから今後、国土庁が大都市税制の改革を検討しているという報道がありましたけれども、大都市のリストラクチャリング、機能改善のため受益者負担でコストをまかない改善していくというような面をもっともっと強めていってもいいのではないかと思います。そうすれば今問題になっている大都市集中の抑制はできますし、それから都市の機能向上を含めて三つぐらいの目的が同時に達成できるというような感じがしております。それが大都市の問題だと思います。

それから二番目は地方中枢都市です。広島の問題と考えていいと思いますが、広島の問題、あるいは地方中枢都市全体の問題としていけば、私は地方中枢都市は東京の肩代わりをいかにするか、東京の今持っている機能をいかに肩代わりするかという点が非常に重要なのではないかと思います。これは非常に難しいことですが、ブロック中心としての役割、それから多極分散型国土を形成するための一番重要な条件じゃないかと思います。そのためにはどういう方向を考えなくてはいけないかという、東京に集中しすぎて困ったという、その集中のメカニズムというのをなんとかして地方中枢都市に持ちこめないかということだと思います。それはやっぱり、先ほど言ったような東京の持つ魅力というのをいかに備えていくかということです。直接東京ディズニーランドをもってくるということではないのですが、あそこで働いている人たちのような地域を担う、地域の産業を担うハイタレントの人たちがどうやって集まって満足していく都市にするかというようなことです。そういう集積のメカニズムを組み込むためには例えば

東京の周辺ですと、「みなとみらい21」だとかあるいは「幕張新都心」という新しい複合型の新都心を開発しております。そのような新都心機能を地方中核都市としてかなり強く備えなければいけないのではないかと思います。そのために優遇税制だとかいような補助の問題だとかを含めて、その集積のメカニズムが働くような仕組みを入れる必要があるのではないかと考えています。私は個人的には、遷都というのは非常に難しいと思っています。遷都より全国に5つないし6つくらいの副首都をつかって、そこに徹底的に集積のメカニズムを働かせるべきだということを言っているのですが、そういう方向に持っていく必要があるのではないかと考えております。そのためには先ほどの井上先生がお話になりましたけど、かなり長期的なグランドデザインというものをもって、それで首都機能の一部を担うくらいの組織づくりというものを明確に定めて、それに向かって進んでいくということが必要ではないかと考えています。

三番目の地方中核都市の問題というのはこれだけ豊かになってきますと、従来、地方中核都市が担ってきた文化、教育、余暇などの機能を地方中核都市の中に組み込んでいかななくてはいけないという課題があると思います。中核都市の肩代わりというのがむしろ地方中核都市に求められるんじゃないかという感じがいたします。なによりも都市の魅力というのがなければ人は集まりません。よく転勤に奥さんがついていけないような都市は成長しないというようなことを言いますけれども、まさにそういうことだと思います。

それからどのような都市でも地方中核都市、それから地方中核都市でも共通して私は重要な課題だと思いますのは、やはり交通体系の問題です。交通体系と都市開発をセットで考える考え方がなければいけないのではないのでしょうか。先ほど井上先生のお話の中でもそういうお話があったかと思えますけれども、新都心と、それからその交通の問題、あるいは環状交通です。日本で一番早くパーソントリップ調査をやられたのは広島でございます。私も43年に東京でパーソントリップ調査をやったときにお手伝いをして、そのときに環状交通というのは非常に伸びていって、すぐ今の体系では足らなくなるという結論がでていたわけです。その後あんまりはかばかしく手がつけれませんでした。現在でも16号線などの環状道路があるのですが、東京の環状道路は昼間は渋滞道路です。その50キロメートル圏、40キロメートル圏のところをずっと一循環している道路ですが、ほとんど渋滞して動かないというようなところでございます。それから横浜線などの環状方向に走る鉄道についても、朝では都心に向かう電車と同じくらいの通勤ラッシュになっています。そういう先を見越した手を打つということが都市に共通した問題だと思います。

それからもう一つ今環状道路の話を申し上げましたけれども、30年、50年先を考えました時に車社会だけを考えていてもダメじゃないかと思うのです。高齢化社会が進む。それで今運転している人たちの姿、その20年後、30年後、運転できるかどうかを考えた場合にやっぱり乗り物自体が変わらなくてはいけない。そう申しますと先ほど都市づく

りと交通体系ということを申し上げましたが、交通体系の中味もやはり公共交通機関というものがかなり大きなウェイトを占めていくようになるんじゃないかという感じがします。広島の問題はあとの議論の中でまた私なりに思っていることにふれたいと思いますが、私自身は広島に対しては非常に期待をしておりますし、期待する要素はかなりあると思っております。以上です。

門田：はい、どうもありがとうございました。それでは時間の関係もございますので、すみませんが池上先生お願いいたします。

5. 広島の都市づくりの流れと今後の展開

池上：私の場合は、仕事の性格上、広島のことを相手にして、広島のことしか考えておりませんので、まあ、内からの目といたしますか、そういうふうな話になるだろうと思えます。土木屋なものですから、ハード中心の見方に偏ってくる可能性もございます。今日の話の一つのテーマといたしまして私なりに広島の発展の歴史を整理してみました。毛利輝元が築城致しましたのが、1589年でございますが、これで広島の都市がスタートしたということでござい



池上 義信 氏

す。それからその後、現時点では100万人の大都市に立派に成長しております、トータルとしてみますと、政令指定都市を獲得し、100万人人口も達成して、アジア大会ができるほどの国際的な知名度も獲得したということで、将来の話としては、100万人という大都市を達成した後の新しい目標に今戸惑っているというのが広島の現時点の状況ではないかというふうに考えております。それで100万人になるまでのプロセスを追ってみますと、仮説になりますけれどもいくつかのプロジェクトなり構想がございまして、そのプロジェクトなり構想を契機に、大きな発展の推進力が生じたというふうなことが仮説としていえるのではないかというふうに考えております。

当初城下町の姿でスタートして、それから明治維新に遭遇いたしまして、新たな近代都市の方向に向かって着実に歩いていった。そういった中で世界的な紛争の軋轢が生じまして、軍都の道をひたすら歩いていき、その結論が原爆となってあらわれた。そして、原爆を受けた後は、平和国家日本の中での新しい歩み方として国際平和文化都市を標榜して日本の中での広島の独自の役割というのを自ら見つけたといえますか、日本全体の中でそういう使命が与えられて、そういう使命の元に戦後の歩みをしてきたというふうな、大きな流れがあるかと思えます

開発局で西部丘陵都市の担当をしておりますが、そういう観点から西部丘陵都市構想

以前に広島が打ち出してそれに向けて努力をしてきた構想というのをふりかえってみますと、当初は城下町をつくるという構想からスタートしたわけでございます。これは山間部にあった毛利の根拠になります城をデルタの方に引っばってくるというふうなことでございまして、今流に言えば遷都というようなことになろうかと思えます。そういった城下町の構想をもとに新しい町づくりをスタートさせて、以降はどんどん海面の埋立を進めて都市の器づくりをすすめてきたということになろうかと思っております。

それから2番目の構想といたしましては、何もインフラがないところに城下町をつくらせて都市づくりを始めたわけでございまして、インフラが何かないと都市の発展はないということで、港湾に着目をして宇品に港づくりを始めたわけでございます。これが完成しましたのが、ちょうど明治22年でございまして、広島市が広島市制に移行した年とちょうど一緒でございます。それから、引き続き鉄道も整備されてきて、中国地方の重要な交通拠点性を具備していったわけでございます。それから、原爆を受けましてただちに平和都市構想という名のもとに、当初は平和記念都市構想のスタートとしまして、人口は50万人という規模の復興を目指したわけでございまして、その大きな手法としましては、戦災復興区画整備事業を用意いたしましてそれで国の方からの資金を受けて広島人として非常にがんばってきて、今日の基盤をつくりました。このような流れになるのではないかと思います。

それからさらに100万人という現時点の話につきましては、これは広島市はご承知のように広域的な合併を進めてきたわけですが、合併を進めるときの広島の新しい道筋として「100万人の大広島構想」というのを用意いたしまして、これをもとに地方の中核都市になっていくということを目標にいたしました。その後日本経済の成長力と都市化の流れにちょうど乗りまして、現在の100万人を抱える都市を形成してきたというわけでございます。このようにながめてきてみますと、当初の城下町という構想、築城プロジェクト、それから宇品の築港という港湾事業のプロジェクト、それから戦後は50万人の戦災復興のプロジェクト、それから100万人の大都市を実現するための広域合併計画というようなことがございます。この広域合併の中で西部開発事業という埋立事業を推進していったということもございまして、そういうふうな大きな構想をやや土木っぽい話でふり返りますと、広島人が非常に元気になる大きな構想を筋目筋目で準備をして、それに向けて内外の力を結集して発展をしてきたということが言えるのではないかと思います。

そういうことで、現時点100万人都市になりましたと。櫛本先生が4極だという話をされましたが、これから広島が進むべき道というのは、回顧と展望という言葉で言いますと、回顧はできても展望が出来ていないということございまして、100万人の大都市の資格ができ、仕組みを持ち、これからそういう資格を活用し、仕組みを活用して、どういうふうな大都市にさらに成長していくかということがこれからの大きなテーマではないかと思います。その時に広島が自分だけの町づくりをするんだということではな

くて、中国地方とか日本とか世界、それらに貢献する立派な大都市に成長していかなければいけない。そうすると、そういう貢献ができる立派な大都市とはどういうものであるかということを見つけていることがこれからの広島の大きなテーマではないかと思えます。

特に、世界から見ますと、広島自体が遅れているわけではございませんし、世界から見るとどんどん発展しているということになるかと思うんですが、日本の中で非常に都市間競争が激しくなっております、特に私どもいろいろ仕事をする上で四つの中核都市の競争と申しますか、「負けちゃいかん」というようなことを非常に強く意識する習性がございます。とくに新しい平岡市長も、「都市間競争に負けちゃいかん」ということを訴えて市長に選ばれたというようなこともございまして、前提として広島より他の三都市がどんどん成長しているのではないか、あるいは今後の成長余力が広島より高いのではないかという危機感が正直なところございます。絶対値としては衰退はしていないし、成長しているということになると思えますが、相対的な都市間競争という構図の中で広島市がもっと元気良く生きていくためには、どうしても4つの極を意識しながら、成長スピードが弱まっていくということは少なくとも避けたいということでございます。

このようにして大都市になったのですが、ポスト大都市と申しますか、大都市を達成した後の次なる展開というのが今後のテーマでございまして。そのときに都市像として何を掲げるかという一つの方法論がありますけれども、抽象論で広島の生き方を議論しても意味がありません。具体的なプロジェクトを通じて、今後の広島のさらなる大都市化ということを追っていきたいということではございます。今私自身が担当しております西部丘陵都市というのは、まさにさらなる大都市としての成長をリードするプロジェクトにしたいということでございます。西部丘陵都市の方法論については、これはまた話の展開過程に応じまして話をさせていただきますけれども、全国で非常に新しい方法論として注目をされております。先ほど門田先生から、ご紹介がありましたように広島方式というのを構築し、その広島方式自体が、内外から注目されるということの中で広島に注目を集めて内外のエネルギーをもっともっと吸収していったらどうかということを考えております。

今までの抽象的な話の中で個別具体的話をすればいろいろありますが、これにつきましては話の今後のディスカッションの展開の過程の中で折りにふれて述べていきたいと思えます。一応総論的にはこういうことです。

門田：はい、ありがとうございました。それでは、戸田先生お願いできますか。

6. 地域経済の変化と自立的発展

戸田：地域経済研究センターの戸田でございます。私は経済学部の地域経済研究センターに所属しておりますが、もともと興味が交通と都市といたしまして、土地利用との兼ね合い、例えば交通手段をつくれれば都市がどのように変化するか、またそれによって経済がどのような影響を受けるかと、逆にみれば都市の将来的な成長にともなってどのような交通問題が生じるかというようなことを研究においても、個人的にも興味をもって考えてきた人間でございます。



戸田 常一氏

今日の「都市づくりと地域経済」というテーマに至った理由は3つにまとめられるかと思えます。

ちょうど今日ここにもおいでですが、計量計画研究所の国久さんという方が私どもの地域経済研究センターにお見えになりました。その研究所は主に道路整備と経済との関わりということを中心にいろいろ検討されてる我が国でも有数の研究所だと思いますが、実は今日ここにお越しいただきました井上先生は計量計画研究所の理事をなさっています。我が国においても非常に有力な方であり、またお呼びできるかと不安だったんですが、今日のご出演のことをご検討いただきますと「喜んで広島に」ということになりまして、急遽ほかのパネラーの方々にもお願いして今日にいたったわけです。この井上先生にお越しただけということがこのテーマを選んだということの第一の理由でございます。

それとともに池上先生からもお話がございましたが、若い人といいますが、40代くらいのジェネレーションを中心として、ポストアジアとかこれからのプロジェクト、現在軌道に乗っているプロジェクトをベースにして今後どのような展開をすべきかということがよく議論されています。私も幸いなことに「市長さんを囲む会」の中で、そういう議論に参加させていただいておりますが、現在、地下街、新交通システム、今ご紹介がありました西部丘陵都市等のプロジェクトなどがアジア競技大会とをきっかけにして進められています。一方、本四架橋とか、高速道路も中国地方また四国地方にもできつつあるという状況の中で、特に都市の果たす役割をもう一度考えてみてはどうかということです。今日も尾原さんから都市づくりといいますが、都市の役割、産業・情報のための人材を育成するためには魅力ある都市でなければいけないというお言葉がございましたが、そういう意味で総体としての都市の見直しといいますが、そういうことを今一度考えてみる必要があるのではないかというのが第二点でございます。

三点目、これは個人的なんですけど、私は工学にいて、境界領域のところいろいろ勉強してきましたが、今振り返ってみますとやっぱり基本となるインフラがなければ魅力ある都市もできないという、やはりそのへんのところを今一度再検討すべきではないか、

しかも今後10年、20年、30年先をみた都市インフラというものの姿がこれでいいのかと
いうことの再考と申しますか、そういうことを考えてみたいということが起因でござい
ます。

話をちょっと変えまして、現在の中国地方全体を見渡しますと、四国、九州、それか
ら東北地方、北海道において、全体的に人口は減少し、また都市機能としては、いわゆ
る地方の中核都市においては若干集中と申しますか、上昇気運は見えますが、全体とし
てはやっぱり東京から関西の中心地域に集中しつつあるのではないかとというようなこと
がデータの上でもいえるかと思えます。また、中央政府、国の方も東京一極集中を防ぐ
というねらいから多極分散型国土形成、地方拠点都市の育成の必要性を訴えておられま
す。先ほど尾原さんから東京の肩代わりを期待するというご発言がございましたが、例
えば、四全総の交流圏構想についても後ほどの議論の展開に応じて私なりの見方をしゃ
っべってみたいと思えます。かつては東京と地方の関係として、各地方と東京、また大
都市が連携しあって一つの経済メカニズムをつくっていました。原材料や製品の輸(移)
出入でございしますが、一定の経済体系ががらっと変わりつつあるというのが現在ではな
かろうかと思えます。いわゆる国際化というようにもいわれますしグローバルイゼーショ
ンというようにも表現されますが、東京が日本の東京というよりもむしろ世界の東京で
あるという認識のもとで、東京に期待される役割が今までとは大きく変わってきてい
ると思えます。そうしますとかつて東京が地方に期待した内容というものと現在期待され
ている内容というものがやはり違っているのではないのでしょうか。実は、先ほど井上先
生から地方中核都市は、そのまま表現しますと「勝手にしろ」というお言葉をいただき
ました。これを「もっとがんばれ」という叱咤激励ということで私は受け取らせていた
だきますが、例えば四全総の中でも青函経済圏とか、西瀬戸経済圏については「もっと
がんばれ」と、「このままでは一体的な連携が難しいぞ」というふうなことも表現され
ているかと思えます。そういう意味で例えば福岡は九州の中心として、いわゆる地方分
権なり、地方の自立という形で国際化の方向を歩んでいるという意味においては、やは
りある程度東京との関係もありますが、地域経済の自立性ということを意識して発展を
考えようとしているかと思えます。

このことをちょっと補いますと、私のノートによると10月27日に日本地域学会大会に
出席しております。地域のことを議論する学会でございしますが、筑波大学でございま
した。そこにおいて関東通商産業局の局長さんと関東地方建設局の局長さんが基調報告を
されまして、その中でテーマは「東京一極集中是正と魅力ある地域づくり」というテー
マでございました。参加者はほとんどが東京を中心として来られていました。実は中国
地方から来ているのが徳山大学の先生と私だけでしたが、どうも聞いておりますと日本
の南関東の人口が3000万ございます。北関東が600万、それから南東北と言われました
が福島県、宮城県、山形県が600万、信越の3県、長野県、新潟県、富山県あわせて600
万、これを合計いたしますと6000万と、日本の半ば近くの人口を占めております。この

あたりの地域整備構想をどうするかという議論が中心でございまして、これは参加しておられる方に焦点をあてたということかと思えます。やはり世界を相手にして日本が東京中心としての一体的なネットワークといいますか、そういうことをやらなければ、やはりアジア全体がうまくやっていけないのではないかという方向性ではないかということでした。この後議論になろうかと思えますが、果たして地方の中核都市札幌、仙台、広島、福岡ということに対する役割というのはどうなのかということですが、世界的なスケールでもって今一度考えなければならぬのではないかという具合に思えます。そのためにやはり一ついえるのは自立性といいますか、自立的にいろいろ意思決定をし、方向づけ、地域で発展できるといういしづえが必要かと思えます。そのために必要なのは、やはり要めになる都市であり、またそこに住まう人といいますか人材ではないかと思えます。

そういう意味で広島を考えますと、やはり私はまだ広島に参りまして年数が浅いのですが、広島のアイデンティティは何かということで、6本の川がある、センター長は7本の川があるということで流川を加えられますが、まあそのような自然があります。それと平地が少なく、コンパクトな都市であるというような特徴もあります。このような特徴をふまえて都心をどのような方向で整備していくかということが一点あるかと思えます。今、地下街構想ということで、新交通に関係していろいろ検討がすすめられています。その中で都市の都心地区整備を全体として検討すべき時期ではないかという意味において、まさに一つの曲がり角ではないでしょうか。二つ目には郊外の問題、今日、井上先生からも郊外の住宅開発についていくつかご指摘をいただきました。スプロール的な宅地開発がすすんでおり、いわゆる交通と都市、宅地開発とのバランスという意味において若干問題があるのではないかというご指摘と私は受け取りました。そういう都市圏の問題というものもございまして。それと広島市内に住んでいる方にとって広島をどうするかということとともに、外から来られる方、いわゆる外国も含めてですが、他の都市から、他の地域から来られる方にとって空の玄関をどうするか、また陸の玄関をどうするかということで、広島駅、空港、それと宇品ということで、港、空港、駅という観点から考えなければいけないのではないかということですが。

時間をあまりとってもしないのですが、一つご紹介したいことがあります。私は関西の方に長くおりましたので、関西のプロジェクトをご紹介したいのですが、かつては「すばるプラン」といって近畿創生計画ということで、いわゆる二眼レフ論というのが盛んになっておりました。東京に対して関西にも要めがあるんだという発想のもとに、「すばるプラン」ということが検討されたのです。しかし、今現在はそういう域を脱しまして、そこに関係しておられる先生方、また行政の方もいわゆる学術、また文化等を中心としたいいわゆる東京とは違う都市、別の極をつくるんだとそういう発想で、一つは交通の拠点性を高める、そして首都機能と違った意味で機能分担を行うプロジェクトをすすめる、それと関西新空港をベースとして独立的なプロジェクトの展開、海外と

の結びつきということとか、世界最先端の研究施設を誘致するとか、そして新たな都市づくりということもすすめられています。実はこの「すばるプラン」の一貫で私もこれらのプロジェクトの関連性を勉強させていただく機会がございました。やはり要めになるもの、実は関西新空港が一番の原点かと思います。それ以前にいろいろ下地がつくられてああいうものができていろいろ経緯があったというぐあいに聞いておりますが、関西学研都市もでき、また現在ベイエリアと明石海峡大橋ができるということとで、大きな展開を示しております。このような姿を見ますと、やはりタイムスパンを考慮しながら今現在なにをすべきかということ、また今現在進められているプロジェクトを前提においてそれをより波及効果、相乗効果を盛り上げるという意味での仕掛け、ビジョン、マスタープランをつくるということがその都度必要かと思います。やはり今すべきこと、また今でなくて数年後にすべきこと、それについては今現在から用意しておくということ、そういう仕掛けをどんどんつくっていくと、そのためにはやはり官・民・学ということととくに官と民の連携ということがやっぱり必要なのではないかというように思います。このへんのところでひとまず報告を終わらせていただきます。

7. 都市基盤のためのタイムリーな整備

門田：ありがとうございました。4人の先生方からそれぞれたいへん貴重なご意見を賜りました。「とにかく地方はしっかりしなきゃだめよ」と、「地方は地方として自分たちで歩む、歩まなければこれからどうにもならないよ」というふうな共通の認識がみなさんにおありのようでございます。そうでなければ都市の機能はかなえられないという非常に大きな共通のご発言がありました。それをうまくタイムリーにやれとかいろんな話ができました。とにかく今では従来以上にこれからの地方というのは自分が自分で自主的になにをどう考えてどう進めるべきかというので、いろいろと地方の責任といいますか住んでいる人たちの責任というものは非常に重要だというふうなご指摘があったと思います。そういうものを中心にしなから、人が集まるとか何かといってもやはりそういう地方が重要なんだけど、知恵を出すのは誰なのかということでございます。地方で知恵を出さなければいけない。地方にはやはり有能な人が来なければ決して知能もよくないだろうというふうなことでございまして、地方にいる人たちもいろんな勉強をしなければいけません。また若い世代にあそこには行きたくないよという街ではまた全く困るわけございまして、そういう意味からより皆が集まってくる魅力ある街づくりをなんとかしていかなければいけないというお話だったような気がしました。

地方分散というのは一生懸命国も進めているんだけどなかなか現実にはうまくいかないということがございまして、それにはやはり人が動かない、人が皆中央へ移っていったのでは地方というのはどうにもならないということですね。そこでそういう都市づくりに対して、やはり都市は基盤整備です。先ほども井上先生からお話があったよ

りに、循環道路をつくり、公共交通機関を整備するというお話もございました。いろんなことで交通を便利にするということで人々の動きをよくする、お互いに刺激しあえるチャンスをたくさんつくっていくということにも通じてきますし、切磋琢磨することにも通じるんじゃないかと思いますが、そういう基盤整備をどうしていくかという課題がございます。非常に耳の痛い話でございますが、やはり私の口がちょっとすべりすぎたのかもしれませんが、都市づくりというのは時間がかかるというふうに申し上げたのですが、なかなか多様化した時代、価値観も多様化している時代に一つのプロジェクトを進めていくというのはなかなか大変でございます。いろんな意見が出ます。しかし、そうかと言いまして今戸田先生の話にもございましたように、タイムリーにものを進めないとだめだということでございます。タイムリーに時宜を得た進め方をしませんでしたやはり問題が出てまいります。それで今、諸先生のお話をうかがわれまして、これはどなたにどうお向けしたらいいのか、一つ地方からの発想というので先ほどもお話がございました「広島方式」というような、奥歯にはさまった言い方でしかまだおっしゃっていただいていませんので、地方の発想として新しい都市づくりあるいはインフラの整備に対して「広島方式」とは何ぞやとちょっと説明していただけますか。

8. 都市基盤整備のための「広島方式」

池上：西部丘陵都市の話が中心になろうかと思いますが、一つ民間とのつきあい方でございます。これまで開発を扱う時に、行政の方が政令市になりますと、開発許可制度にもとづいて広島市が開発許可の権限を持つということになりました。それをどういうふうに扱うかによりまして、かなり違った開発が現れてくるということになります。従来の伝統的な行政の民間への関わり方というのは、もっぱら規制するという、放っておくと民間というのはいいことをやってくれないので取り締まるべきであるというふうな前提でものごとを考えるわけでございます。しかし、西部丘陵都市でやっておりますのは、そのように突き放した規制ではなくて、民間の力をうまく行政が引き出して、本来なら行政がやらなければならないことを民間のノウハウと力でやっていただいているというようなことを西部丘陵都市では模索をしております、これは従来の法制度では考えていない図式でございます。そのときに開発許可制度を広島市の足場にして、その開発許可の権限をもっているということをして我々が民間に対していろんな指導をして法律では要求していないことを広島市の考え方で要求をし、話し合いをして、最終的には官と民が手を組んでやっているのです。

デベロッパーが16社おりますけれども、デベロッパー16社と広島市が手を組んでやっています。そのときに、広島市がデベロッパーに何を要求したかといいますと、全部で1300ヘクタールぐらいの土地をデベロッパー16社がもっております。彼らは日本列島の改造ブームのときに主として住宅を開発したいということで買ったわけでございます。

ところが、我々が要求した開発というのは住宅だけではなく工業団地もあるんだという理屈でその土地の利用をデベロッパーに求めたわけでございます。工業団地もグロスで200ヘクタールぐらいの面積を西部丘陵に確保することにしておりますが、この200ヘクタールというものが何かの裏付けがあって、これだけいるんだということではなくて、さっき言いましたように全国の都市間競争の中で広島市が負けたい、あるいは勝っていくためには売れるか売れないか分からないけれども、とにかく200ぐらいはいるんだと、がんばろうじゃないかというふうなことで面積を設定しております。西部丘陵都市の中にビジネスパークというのがあります。これは地方都市のポテンシャルからいきますと、都心部のビル需要がオーバーフローした分を受けとめるビジネスパークではないわけで、広島はそういうふうな力はないわけなのです。そういたしますと採算はとれないわけですが、そういう試みをしなければ、平凡な成長に終わってしまう、あるいは従来の開発と同じ開発になってまうということ、意欲的に何かを先に設定をして、手段はあとから考えるということです。そういう話になりますとそれなら市がやれ、そこまで政策の思いがあるなら市がリスクをかぶってやればいけないかという話になりますが、そういったデベロッパーに最後にはお願いをしてやりましょうと引き受けていただくという組立をしたわけでございます。そういうことで今、日本全国から一週間に一回以上の頻度で西部丘陵都市の方式を勉強したいということで非常にたくさんのご訪問がございます。そういうふうなことで民間とどういうふうにつきあうかということ、新しい広島方式ができていくんじゃないかということ認識しております。

それからもう一つ、これは「神戸方式」だろうと思うんですが、地方の行政マンの一つの思考態度みたいな考え方でタイプが二つございまして、一つは国の制度やら政策にすがるといふ姿勢でございます。これは日本全国そういうケースが非常に多くございまして、テクノポリスというものを国がうちあげればすぐバスに乗り遅れないために、手を挙げて陳情合戦をし、それにすがるといふふうな行政マンの態度がかなり定着してきているわけでございますが、神戸の場合は、そういうふうな国の動きにすがるといふことよりも自らの財源の工夫とかあるいは開発のやり方を自らあみだして地元カラーを活用してものごとに取り組んでいる。これをもう一つ思考態度のタイプだろうと思うんですが、広島は従来はどちらかといいますと前者の方ですね。国の制度政策ができればすぐ手をあげ、自分ではあんまり独自の工夫をしないということがあったように思います。そういう意味で民間とどのようにつきあうかということと地方行政マン自身が、特に中央への目の向け方においてどのような態度をとるかという2点において、新しい広島方式が次第にできていくのではないかというふうに思っております。

ちなみに今日は午前中アジア大会の選手村の起工式が行われました。野村不動産の主催ですが、これは初めてのケースですが、このアジア大会の選手村というのも、野村不動産の分譲マンションを完成前の半製品の段階でアジア競技大会組織委員会が借り受けて、選手村用に仮の作り方を、1000戸の分譲マンションのフロアに7000人以上

の選手団を泊めて、大会が終わったらリニューアルをして野村不動産が分譲マンションで売っていくというかたちしております。戸数は1000戸でございます。広島都市圏の平成元年度の販売実績が2600戸ぐらいでして、2年度はがたっと落ちまして1700ぐらい、今年度はさらに落ちるだろうというふうにいわれておりますが、そういうふうな地方都市の広島地区のマンションのマーケット規模に照らしてみても1000戸というのは極めて大きいわけでございます。そういう1000戸建ての民間の事業をアジア大会という公的な使い方をして進めているというの、さっきの民間とのつきあい方の事例でございますが、これは歴史的にこういった例はないわけでございます。まあ、全て首都で行われているという事例がございまして、国が自ら住宅をつくったり地方の公社が作ったり公団がつくったりというふうなことで対応しているわけでございますが、広島の場合はそういうことを編み出した一つの典型としては今日の選手村がございまして。

9. 都市づくりにおける産学官の連携

門田：はい、ありがとうございました。この場合は産学官の協力体制でございますが、やはり今のような新しい方式というのは、意味づけといたしましてはいわゆる官と産とが知恵をしぼり合ってお互いが協力し合って、そこによりよい街づくりとしてどうしたらいいかと考えているわけです。よりよい街ができるということはその土地がよく売れるしマンションもちゃんと売れていくということでございます。都市全体の新しいあり方をどうつくっていくかということでは、今までは官の方ばかりが走りましてどうも民間の方が土地を売ろうとすると大変不便だとかいろんな問題がありました。そのかわりにお互いに歩み寄りながら知恵をしぼり合ってより効用の上がるような方式でそれを新しく考えていく。今池上さん非常に遠慮して言っておりましたねらいはそういうところでございまして、お互いがよりよい街をつくるということはビジネスの方にとっても得でございます。市にとっても中枢都市にとりましても助かる。あるいはまた住民にとってももちろん、住民が一番お客さんでございますので、お客さんにとって一番いいというふうなことをすることがやはりプラスになってくる。それを今まで以上に少し長期的な総合的観点を加えた方がよりいい街ができるし、21世紀には魅力のあるものになるんじゃないかという視点での新しい方式だと思っております。この西部丘陵学園都市構想そのものも、あるところでは産学官が協力しておりますし、それから実際の場面では、産と官のご協力があるということで、新しいものを考えていこうと努力しております。これも先ほどの、今の池上さんのお話を聞きますとどうも産の方に無理ばかり言っているというように聞こえがちでございます。産に無理強いをすると長続きはしないわけでございます。やっぱりともどもがどこにより魅力をおくかというふうな立場でものを考えていくところに良さが出てくるだろうと思っております。池上先生が遠慮された部分もあると思っておりますので、私の方で少し替めることをいたしました。そういうふうにし

て地方もなんだかんだと言いながら考えていかなければいけないということで、アジアオリンピックというのはただ単にオリンピックをするだけではございませんで、それをするというのはやはり民と官といえますか、民の方々のご協力、民と官の協力、これが非常に緊密になってくるわけでございます。ですからプロジェクトが行われるということは、その準備段階から始まりまして、いろんな面で意思の疎通がうまくいって都市づくりに対してもプラスになってくるというものだという感じがいたしております、プロジェクトというのをただ物理的なプロジェクトと捉えるよりも、その以前に、そのプロジェクトを成功させるために、それに参画する人々のお互いがより勉強になっていく、それがまた次のステップへ生きていくということでプロジェクトはフィジカルだけじゃないと私は思っております。人づくりにもなるというのでエポックとしてのプロジェクトがあって一段一段と発展をしていくのではないかという気がいたします。

そこでいかがでございましょうか、まだ少し時間がございますので、今のお話を伺いまして近藤さんあるいは尾原さんからご発言をいただきたいと思いますが、どうでございましょうか。では近藤先生からお願いいたします。

近藤：今までに本当に幅広く議論ができたわけですがけれどもやはり今直前の話題になりました官民の協力関係というのはなかなか難しい問題をたくさん抱えているわけでございます。しかし、今の広島西部丘陵の話、あるいは例えば東京臨海部の話、さらに建物でいえば先駆的だったのが、埼玉の大宮ソニックシティですとか、あるいは北九州のスペースワールドとか、いくつか新しい形の協力体制というのが全国でできているわけです。従来、変な話ですけど、役所の側からいうと公共投資を安くあげられないかというような発想で、それ自体は非常に大切な発想ではあるんですけども、そういうのが多いばかりに、いろいろ批判などもあったりしたわけです。第3セクターというような方法というのはかなり定着はしてきているわけで、例えば広島では新交通システムがそうだと思います。しかし、今後は、先ほども西部丘陵などの例で紹介されましたように、第3セクターというようなカチツとした格好の協力体制でなく、土地は公共側がだしますから、上物は民間側でどうですかとか、あるいは建物同士をあわせてつくりませんか、公共施設の上にオフィスビルをのせませんかというような話とか、その反対もあるわけですがけれども、そういう関係等々、いろいろ今できています。それは各々の都市のおかれた状況、あるいはプロジェクトの特性、それをサポートする方々の個別な事情に応じて、様々な形態の組み合わせがあるように私の方も聞いております。いずれにしても今後大切な分野だろうと思われまので、いろんな形でさらに研究をしてみたいと思っておりますし、皆さんの方もやってみてほしいテーマだと思っております。コメント的な話で申し訳ございません。

門田：ありがとうございました。それでは尾原さん。

10. 都市づくりの新たな方向性

尾原：最近、質的な都市づくりが要求されているという話が先ほどちょっとございました。池上先生のお話の中で、西部丘陵都市ですね。前にその計画を見せていただきましたが、今日お話を聞きまして、内容的にもやり方的にもいろいろ新しいことをおやりになっているということで、非常に感心しているわけです。だいたい都市の動きをみますと、例えば東京の場合、東京集中とっていながら首都圏の中で分散と集中と同時に起こっているわけです。都心にあったものがどんどん出ていく。一方、例えば本社だとか金融機能が集中しているというところがあるんですが、その都市圏の中での分散の動きをみてみますと、かつてはドーナツ化現象とかいわれて、住宅がどんどん外に押し出される形で、住宅とか工場とかが出ていった。それからその後は、例えば幕張だとか、「みなとみらい」もそんなんですけども、研究所や事務センターなど職場というものが外へ出ていく時代。それからもう一つ、幕張とか「MM21」あるいは横浜の「マイカル本牧」なんていう新しい街ができているのですが3番目のステップというのは街そのものが、複合的な街そのものが外へでていくというような動きになっているわけです。そういう流れの中で、やっぱり地方中枢都市の新しい都市づくりというのは西部丘陵都市なんかで目指しているような職・住・遊といいますか、あるいは文化、教育、そういうようなものも含めた複合的な都市としてつくらなければ30年後、50年後の機能が維持し得ないということです。魅力ある都市にはなれないと思うのです。例えば、東京の多摩ニュータウンは、初めは住宅団地として開発されていた。港北ニュータウンなどもそうですが、あそこに職場というものがどんどん入ってきているわけです。入れようとしております。そういう意味で新しい動きを先取りした魅力的な都市で、これは将来の広島を発展させる大きな起爆剤となるのではないかと考えています。それから、やり方についても非常に新しい方式を入れておられるということで、ハード、ソフトの面で非常に意欲的な取り組みだと思っております。神戸の例がありましたけれども、ものづくりの時に、民活を導入するというだけでなく、都市というのはハードをつくって、それからどう機能させていくか、運営していくか、そのソフトの問題が非常に重要だと思うのです。

私は神戸の仕事をかなりお手伝いした経験があるのですが、神戸の都市経営で非常に感心したことは運営にもかなり思い切った方法を取り入れていることです。というのも外郭団体が、30があるいはもっと増えて40くらい今あるのかもしれませんが、神戸市の職員のキャリアパスの一貫して外郭団体での仕事を位置づけているわけです。例えば、都市計画課の係長クラスの人が昇進して第3セクターで数年間仕事をしてくる。あるいは、国際交流会館という財団法人の施設がございますが、そこへは経済局の次長から、今度は専務理事にて、その専務理事から今度はその経済局長に戻ってくる。あるいは別の局の局長になるとか、そういうようなキャリアパスの一貫として位置づけておられまして、第3セクターあるいは外郭団体といえども非常に活力があるのです。そ

ここで業績を上げるということが一つの評価のポイントになると思うのですが、とにかくその2年なり3年なりの間に何かをやる、そして前進させるということが課題になってくる。そういうキャリアパスを導入しているというのは非常に人をうまく活用していると思うんですけど、まあ、そんな方法もあるということだと思います。

11. 広島の魅力と今後の発展への期待

尾原：先ほど広島についての私の感じている魅力、あるいは、将来期待しているところを申し上げたんですが、それについてついでですからふれておきたいと思います。やはり、今のアジア大会を睨んだ都市づくりの中で、ポストアジア大会が問題だとおっしゃいますが、私はそのアジア大会を目指して今やっている都市づくりというのは半永久的資産として残り、これは常に機能して行くわけですから、一つの大きな魅力の素材になってくると思います。それからもう一つ、広島というのは札幌、仙台、広島、福岡の4つの中で力がやや弱いのではないかというご心配をどの先生もされておりますし、いろんな経済表でみてもそうなんですが、私は広島の持っているポテンシャルっていうのはかなり大きいんじゃないかと思っております。その理由の1つは、外からきてみたときの都市の風格みたいなものがあることです。いわゆる下位の都市に対して圧倒的に差をつけた都市の風格というのは感じますし、それからやはり都市開発上は非常にネックになると思いますけれども、先ほど6つの川だとか、流川を入れて7つの河川だとかというお話がありましたが、やはり水です。潤いのある都市というのは非常に優れた都市の魅力だと思います。あとは空港ですがこの今の現広島空港の後がどのように使われるのかというのはわかりませんし、いろんな検討をなされているところだと思うんですが、広島の位置的条件から考えますと、新空港と現空港、これは全部でなくてもいいんですがコンピューターの扱いがなされれば特にこの空港の存在価値は非常に大きなものがあると思います。コンピューター空港というのはおそらくこれからますます重要性は高まってくると思います。特に地域間のネットワークというのはこれから重要になってきまして、その航空ネットワーク、鉄道、道路、海路、これをどううまく使いこなすか使い分けるか、あるいはリンクさせるかというのが特に地域経済圏構想というようなものを考えるとき非常に重要になってくると思います。

そういう条件があるということと、それから広島の将来を考えた場合にやはり広島だけのことを考えていいかという問題も指摘されましたけれども、私はやはり広島というのは広島市自身の発展とネットワークとして中国、四国あるいは九州も含めた都市間のネットワークのリーダーとしての役割があると思うのです。広島が発展すると他の周辺都市から機能を奪い取るとかいうことではなくて、むしろ経済圏というのはより強い都市が相互に連携すればさらに強くなる、あるいは強くなるだけではなくて住民の福祉も所得も向上するというような域内循環の形成というのはいろいろな面で働きますので、

そういう条件を作ることが必要だと思うのです。東京みたいな大都市をここに作るという事は不可能でございまして、私は「ネットワーク型巨大都市」という言い方をしているんですが、3000万の都市は無理にしてもネットワークで結べば距離的には離れているけれども交通・通信で結べば1000万の都市というのは出来上がる、ということでございます。そういうような考え方に広島の方性はあるのじゃないかと思えます。むしろそういう方向で目指すべきじゃないのかと考えております。

前にこのシンポジウムで東北大学長の西澤先生が「仙台よりも広島は恵まれている。なぜかという対岸に四国があって四国とセットの経済圏を形成できるという話をされたのですが私も真にその通りだと思うのです。そういう位置的条件というのは、交通の条件です。本四架橋ができ、縦貫道、山陽道、四国の中の高速道路体系、これらが出来上がりますと21世紀初頭というのは点ではなくて、面的に結ばれた経済圏ができてまいりますので、そこで広島は、非常にいろんな多様な展開可能性を持つのではないかと考えております。むしろそういう広島自身の発展性と地域全体のネットワーク形成を併わせて進めていく必要があるんじゃないかということです。それによって広島自体が他の点的な都市とは違った発展性をもって来るんじゃないかと思えます。

門田：たいへん貴重なご発言をありがとうございました。残りはあと30分ぐらいになりましたので、フロアから2、3ご質問、ご意見を賜りましてまた元に帰っていきうかと思えますが、どなた様からでも結構でございますが、フロアの方からどなたかお付きの点なりご指摘なり、ご意見なりいただけますでしょうか。

はいどうぞ。よろしければお名前とお勤めかなにかおっしゃっていただければ幸いです。

12. ネットワーク型の都市形成

(フロアからの質問者)

中谷：徳山大学の中谷と申しますが、目が遠いものですからお名前がわからないんですが、今お話で広島地方はネットワーク型の巨大都市の可能性を指摘されたのですが、一方で都市の集積メカニズムを指摘されまして、確かに東京では都市の集積メカニズムというのは、これは働く可能性が非常に高いと思うのです。まあ、現実に働いているわけですが、ところがネットワーク型の巨大都市をつくる場合に、そういった都市集積メカニズムというのは働くのでしょうか。それが質問です。

尾原：2つの話を一緒にお話しておりますけれども、私はやはりまず集積のメカニズムが働くというのは、理想からいえば集中している方が望ましいと思うんですね。空間的にまとまっている方が働きやすい。金融センターというのは1キロ四方に集まっている

とかというのは同じ原理があると思うんですが、そういう方向はもちろん目指すのです。そして、その上で今度は全ての機能を広島だけに取り込むということは、まず不可能なのです。東京を100とすれば、100の機能を広島でもつということは不可能なのです。そうすると、相互に機能を使い合うというような形でのネットワーク化というのは必要となりますし、それからいろいろな経済活動でも、域内循環を高めるということでは、例えば外注を出すときに、東京に出してしまえばそこで東京での生産活動が広島に戻ってくるという割合は非常に低くなってしまいます。しかし、岡山とか四国だとかというような所であれば、そちらの経済活動がもう一度広島の方へ戻ってくる割合が高くなるわけです。そういうような面でのネットワーク化。両方必要だという意味で申し上げております。

門田：竹内さん、どうぞ。

13. 都市としての魅力と空港・大学の流出

竹内：竹内でございます。今日のテーマは都市の問題につきまして、一面だけを語られたのだと思います。と申しますのは、都市は経済と文化と両方があるわけですね。文化抜きにして都市の問題を話されても半分なんです。それで2つほどあるのですが、1つは櫛本先生お得意の広島7つの川の流川ですね。広島というのは夜は流川だけなんです。やっぱり都会の賑やかさというのは昼間もあるし、夜もあってはじめて魅力がある。いわば、倍加するのです。アフター5の場があるということが都市の魅力の1つだろうと思うので、それについてどう考えたらいいかということ。それが1つ。釈迦に説法ですけれども、アメリカあたりで新しい都市をつくりますね。アーバンなんかをつくらしたら、まず誘致するのが大学と空港なんです。それがあればあとは民間は適当にやっていくというのがアメリカが新しい都市をつくる時に基本戦略になっているわけですが、残念ながら広島は空港も大学も東の方にいきます。それをどうしたらいいか。そりゃ、東広島市は拡大して、ある意味で広島市と思えばいいという考え方もあるし、あるいはアクセスを十分つければいいということも言えるのですが、やはり広島ぐらいの規模の都市では、アクセスはおもいただきますよね。おそらく今日の講師の方々が広島に来られるときに、今の空港なら交通が気軽にいくけど、あそこに行くとなんか交通がマヒしてきます。1時間というのはしんどいと思われるに違いないと思うのです。はるかに遠くの外国だったら1時間は平気なんですけれど、広島ぐらいの都市に来ると、1時間というアクセスはしんどいですね。そういうことを含めて、大学はあそこにもいくし、西部丘陵都市も学園都市的な要素があるのでできるわけです。これは道路ができれば2、30分でいいのです。まあ、そういうことなんですが、その点につきまして、もう少しこう考えるとかがこうしろというアドバイスをいただけたら…これは池上先生は

地元ですから、尾原先生と近藤先生のお二人にインパクトを与えていただきたいと存じます。

門田：よろしゅうございますか？御指名でございますが。

近藤：広島 of 繁華街の問題は私もよく分からない面もあるわけなんですけども、確かに一般に地方都市に住んだ時に寂しいのは、そういうアフター5の楽しみが少ないというのはよく聞くことであります。東京は六本木をはじめ、いろんな所で若い人はじめいろんな人が夜を徹して遊び回っているというのも東京の魅力の一つだとよく言われております。例えば筑波研究学園都市なんかのニュータウンを作ったとき、典型的に遊ぶ場がないという話が出たように聞いております。そういうものを新しい所にどうやって作って行くか、また、自然発生的なものにまかせるかというような話になりますとなかなか難しく、勉強が進んでいない部分だろうと思っております。

ということで最初の質問はちょっと逃げさせていただきまして、二番目の問題の空港、大学等の問題なんですけども、やっぱり行政区域と都市の区別というものを基本的にどう考えるかにもよってくるわけですし、行政区域というのは人為的に作られた部分があります。それに対して都市圏として見た時にはおそらく東広島まで広島の都市区域というかどうかは若干距離のあるところのようですけども、広域的にみれば同じ広島の問題として旧の広島市街地と新しくできる空港、大学周辺というのが、役割分担をしていければ、それはそれで一つの発展の方向として理解し合うということができるのではないのでしょうか。実際、大学が出ていくとなれば、若い人がぐっといなくなってしまうというようなことで一時的にその抜けた後の地域社会等に大きい問題が残ることは事実だろうとは思っています。そのへんは、また大学の跡地を地域のニーズにあわせどう使うのかを含めて、新しい形での旧市街地の方の再活性化というか、リストラクチャリングの中で新しい方向性を見いだしていくことが重要ではなかろうかと思えます。

竹内：そのへんはいつも地元では言っているんですよ。

近藤：そうですねえ。

竹内：やはり学生がいなくなるんですよ。一万人も。

近藤：寂しいでしょうねえ。

門田：どうもありがとうございました。

尾原：前の方の質問ですが、流川が夜だけ賑やかなんじゃないという話なんです、私は昼のにぎわい、昼に魅力のある都市というのは、やはり文化だとかカルチャーだとかショッピングだとか、そういう機能だと思うのです。我々が主婦に対して首都圏でアンケート調査をしたことがあるんですが、自分の30キロ圏から40キロ圏の主婦に対して、今何が一番不満なのかという質問をしたら、近くにしゃれたレストランとかショッピングセンター、カルチャーセンターそういうものがないという答で、一番それが不満が強かったんですね。そのあたりの亭主族というのは毎朝毎朝ぎゅうぎゅうづめの混雑率二百何十パーセントという通勤電車で都心へ通っているんですけど、たぶん旦那さんに聞けば通勤混雑というのが、一番不満だと思うんですが、奥さん達からはそういう優雅な答が出てびっくりしたことがあるんです。やっぱり基本的にはそういう要素だと思うんですね。

一番ニーズが高いというのはそういう分野です、それから若い女性が一番行きたい都市はどこかという順序はちょっと忘れたんですがトップの四つぐらいが神戸、京都、札幌、那覇というような都市なんです。京都とか札幌あるいは那覇というのは別れているか、要素が違うと思いますが、神戸になぜ魅力を感じるかというところを考えていただきたいと思うのです。神戸と広島というのはかなり共通性があると思います。それで大阪の若者達は、少し前ですけど、今新しいホテルがもうできていますから若干違ってくるかもしれませんが、4、5年前ポートピアホテルで結婚式を挙げるというのが、大阪の新しく誕生するカップルのトレンドだったのです。ナウイカップルというのはポートピアホテルで結婚式を挙げるのです。わざわざ大阪から神戸に来るのです。そういうような魅力を神戸は持っているということで神戸の持っている魅力の要素を分解してみると、共通点を広島はもっているわけですね。欠けているのは何かというところを考えていただければ、昼の賑わいももっと生まれるんじゃないかと思います。

やはり基本的には、文化と言うと固いのですが、カルチャー、ショッピング、広い意味で心に満足を与えるようなゾーン、施設あるいはショッピングセンターとか、そういうものだと思います。そういうようなものが備わってくれば、当然人も集まる、周辺からも人がくるということになります。それから当然そういう魅力を持つことが、先ほどの奥さん子どもが転勤先についてくる発展する都市の条件という点から考えましても、そうなれば事務所機能あるいは研究所機能がどんどん集まってくるといえることになると思うのです。まあ、そういうような方向性が挙げられるという気がいたします。行政がそういう柔らかい面の音頭をとるといえるのはやや従来の発想では抵抗があると思いますが、都市づくりではそのへんが一番重要になってるんじゃないかと思います。

それから、後段のお話ですが、大学、空港とも東に行ってしまう、というお話がありますが、私は広島の将来ということを考えれば、都市圏域を拡大する一つのコアが東に移ったということだと思います。大学も空港も地域の発展にとっては核になる要素ですが、それが広がったと。広島は広島で既成の市街地があり、それからもう一つ先ほど申

し上げた現在の空港の使い方の問題があるのですが、そういうような要素を残しながら、点から線へ、それから面へ展開する要素として捉える必要があるのではないのでしょうか。そういう意味でむしろ新空港、大学、それから現在の広島の間をどうつくっていくかという問題になるのではないかという気がいたします。

竹内：その間が山なんですよ。これが悩みなんです。見方を変えれば、おっしゃるとおりだと思いますけども、間が山というのはちょっと……。西部丘陵都市をあらにつくればよかった。

尾原：そのへんもやっぱり、長期の100年先ぐらいのグラウンドデザインの上で、山も含めて計画していただくということがあるいは次のステップで必要かもしれませんね。

14. 広島における空港問題

竹内：すでにどこかでは考えられているのかもしれませんが、東部丘陵都市ぐらいつくられて……。それと、先ほど、今の空港の話がありました。空港をつくるというのは大変なんですよ。土地などの問題があります。今あるのを止めるっていう、こんな愚かな話はありません。単にコンピューター航空だけ飛んでいけばいいというのでは、やっぱり寂しい。少なくとも、先ほど井上先生がおっしゃったように、オランダのメイン空港にアクセスするロンドンの場合のように……。東京へアクセスするというのが、地元にある空港の一番のポイントですから、今の空港をコンピューター航空だけで活用するっていうのは残念です。

門田：それでは、竹内さん、私の方からお答えしましょう。空港問題にはたいへん私も責任があるようでございます。

竹内：そうそう。

門田：ロンドンにしましても現在のスキポール空港など井上先生のおっしゃいました空港は民間で維持いたしております。しかも、切符は一般の切符より少し高いことで、短い距離に行くのです。ですから、ロンドンの片方の空港は国が管理して、いろいろやっておりますが、ドックランドにあります空港は要するに民間が完全にやっているということでございます。ですから、広島も我々も空港存続を望んでいるわけで、空港がなくなるということを言うばかりではなく、ではどうやって本気で空港を残すかを考えるべきだと思います。まずとにかくコンピューター空港としては一応いるだろうと思いますね。その維持管理をみんな人に頼るのではなくて、自分達で何とかできないかとか、そ

ういう発想からやっていきませんと、運輸省自身にいたしましても、二つも三つも自分の所で管理するのは大変ですし、今の所、まだ他にたくさんつくらなくちゃいけないので、日本全土にそういうことは言わないだろうと思うんです。

そういう地方からの発想で、地方からの努力でものを築きあげていく、そういうことをすれば、それはできると思うのです。ですから、航空会社が例えば、広島くらいの輸送会社で会社を2つにわけて維持管理を全部しろといっても、航空会社としてもマイナスでございます。一つでまとまって大量の物を取り扱えば、カウンターなどから全部うまくいく。

それを二つに分けますと、それはこれだけこっちに要員がいりますから、航空会社としても一つのサービスがいいだろう。それでは、広島市民はそういう航空会社に対してどれだけサービスできるのか。我々でどうやっていくかということをイギリスの先ほどのドッグランドのようなかたちで、普通の航空料金で一番安いというのではなく次の高い料金をとってその中で運営をしていくんだというようなことをやってもいいのではないのでしょうか。ですから、どうやったらなにができて、どうしたらどうできるかと。そしてお互いにどっちの空港も立てていくとかそういう積極的なプロポーザルをみなさんで考えていく。それに対して、私はこの前も中国新聞で申しあげたんですが、皆さんはあまりにも考えていない、もうちょっと現実的に、どうしたらこうなっていくことをみんな考えてこれなら、地元でも支えられるのではないかということを考えなければなかなか進まないだろうと思うのです。

ですから、交通は便利になるほうがいいわけですので、いろんな経緯があって今岡山空港もそのままおいてございます。そういうことでございますから、すぐ潰すとかいうことではないと思いますが、どうやったら広島市民に対して一番良いか、それから先ほどもネットワーク論ができましたけれども、例えばドイツであれば高速道路で140キロ以上で走っています。都市をバラバラにしておいて、市の規模をあまり大きくしないで高速で都市を結んでしまうわけです。そうしますと、1時間あれば、まあ新幹線で岡山まで160キロでございますが、高速道路でも1時間ちょっとで行くことができるということになります。日本人がしなければならぬということは、結局、高速道路時代に対してマイカーの人も慣れていけませんので、よく事故を起こします。そういうものも少なくして高速道路も80キロの制限ではなく、100キロ以上でも走れるといいと思います。そして、時間距離をせばめていくということが必要なのです。そういうことになると非常に助かってくる。また公共交通機関をアクセスに使うことも大切です。

ですからどうやったら広島市と新しい空港、国際空港と時間距離を狭められるかと言うことも一つの課題で、それも非常に重要なことでございます。しかも、広島がグローバルに開かれていくためには、国際空港が必要なわけですね。そのためにはどうしても、広島空港と広島都市圏内、よその都市圏との時間距離をどう狭めていくか、どうしたらいいんだ、それを誰がどうサポートしていくのか、ということになるのです。我々が広

島の都市の発展のためにどうしても必要であれば、本当に皆さんでサポートしていかなければしょうがない。そういうものを考えていかなければならないのです。広島都市圏で飛行場がなぜむこうに行ったのかと言われても、もうどうしようもない話でございます。これだけ騒音問題からいろんな問題があって広島の広い所というのはどこでもたくさんの方が住んでおられます。それで、欧州とを結ぶ飛行機をいれようとする航空機も大型になります。住民に御迷惑をかけない所で将来も困らない所はどこかと探しますと、あそこしかなかったということでございます。ですから、既存のものも活用しながらなおかつ新しいものもどうしたらうまく活用できるのかを皆さんで、広島交通がどうしたら一番良くなるかを是非考えていって欲しい。みんなで考えていこうと私は思うのです。

竹内：ありがとうございました。久しぶりにお会いしたもので、そこまで考えておられるとは知りませんでした。

門田：大変申し訳ございません。私が答えるべきことなのかどうかわかりませんが。

竹内：交通料は高くてもいいんですよ。東京ー広島便はドル箱ですからね。少々高くてもいいな。業務用でビジネスは会社が持つんだから、大したことないですからね。高くしてもいいですよ。

門田：良く話しが聞こえなかったのですが。

竹内：ごめんなさい。広島ー東京便はドル箱ですから、航空会社にとってもおいておきたいし、乗る人もビジネスだったら会社が出すのだからあまりこたえないから少々高くしても、活用するという道があると。そんなふうなことをおっしゃったのだろうと思うのですが。

門田：まあ、いろいろあると思いますけれども、それでとにかく多面的にものを考えていただきたいということです。

竹内：ありがとうございました。

15. 都市づくりと文化・人づくり

門田：そうですね。そうして本当に成り立つ、お互いが困らないようなことをやっていかなくちゃいけないということではないかと思うのです。都市づくりで竹内さんの方が

ら文化という問題が出まして、文化はどんなんだと。これは先ほども尾原先生もおっしゃいましたように、複合的な都市づくりをしなきゃいけない。ただ住宅だけとかではなくて、ビジネスもあり何でもありいい所もあるということです。それから、私は最近思うんですけども文化活動の中で文化の種類というと竹内さんの方が造詣が深いのですが、本当の意味での文化になりますと、いろんな種類がある。また、多様化をしております、いろんな種類が出来ていくんだろうと思いますが例えば、竹内さん一番御造詣の深い広響、あの広島交響楽団これもサポートするのに皆さんの大変沢山の方々の力を得ておられると思いますし、どんどん広響さんも良くなっておられますが、そういうように相当な大所帯の場合と小さい場合といろいろあると思いますけれど、要は人づくりが出来るか出来ないかだろうと私は思います。

それと同時に、先ほども尾原先生からおっしゃりましたように、有能な人がこちらに来てくれるということです。都市の中でフィジカルなものを我々はつくりますけれども、その中身で都市が生きるか死ぬか、本当に活躍するかどうか、活性化するかどうかを決めるのは、その中にいる人々の活動でございます。その人々がどう考えるかということ、文化を育てていく。育てやすい環境、そういったものをどうしたら良いか、フィジカルなものをどうしたらよいか、ということを我々は考えていく。そこまでは都市づくりで土地利用とかいろんなことで、複合的な都市をつくるのだから今さっきも池上先生がおっしゃいましたように前のままの住宅地づくりではなくて、複合的機能を備えるようなものをそこにつくって行って、そこで何か新しい芽をふいてくる。そこに何か新しい文化が出てくると私は思います。

ですから、いろんな角度から総合的にとらえ、文化というものを我々も忘れておりません。文化を育て上げるのにフィジカルにも必要なものもある。それ以上に私は人間そのものだろうと思いますので、そういうものをどう育てるかという人材づくりとか、人づくりというのは非常に私はますます重要になってくるんじゃないかと思っております。それがどうも欠けやすいので、この経済研究センターにおべっかを使うわけではございませんが、研修会とかいろんなことをやられながら教育や人づくりというものにも励んでおられる。これについてはたいへん頭の下がる思いが致します。そういう積み重ねがよりよい都市をつくっていくのではないかと私は思っております。井上先生、今までいろんな議論をしてまいりまして、急に申し上げてはいけません、何かお叱りを受けながらこんなつまらない議論をしてはダメだということがあるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

16. 広島都市づくりへの助言

井上：あらゆることをご議論なさいまして、私がそれ以上申し上げることはないと思うのですが、最後に出了た空港の問題は、現時点でお役所のこと考え、いろいろなこ

とを考えますと、アクセスということを本当に真剣に考えなければならぬのではないかと感じます。これは日本の空港ばかりではございません。その時に何が一体一番大切かと言いますと、定刻に着けるといふことなのです。例えば、50分あれば必ず行けるといふことではないかと思うのです。今の日本の空港でどこを見ましても、例えば、浜松町に行ってモノレールに乗るのは、それから先は確かですけど、それ以外、今日ここに伺うのでも、家を何時くらいに出たら、国鉄の何時くらいに乗れて、そ



井上 孝氏

れから降りてタクシーに乗るけれど、もしタクシーが橋の上で渋滞していたらどうしようかというようなことを考えなければならぬ。そういうことがなければ、私はそれが30分であれ、1時間であれ、非常にありがたい交通機関ではないかと考えるわけです。パンクチュアルということでしょうか。この点の見直しがあれば、そう忙しいことはないと思うのです。

ロンドンで朝11時半のコンコルドに乗りますと、ニューヨークに朝8時半に着くのです。8時半に着けば9時の会議に間に合う。そうするとニューヨークの空港ではヘリコプターで行くかと、必ずこういふふうに聞くわけですけど、出かけるロンドンはのんびりしてしまっていて、とにかく来れるのなら来いというだけの話で、それ以上のサービスはしない。これが両方ともびしょとしていて、必ずそれが出るのなら心配なしに行ける。東京でもヘリコプターで行けるわけですけど、もしかして風が吹いて行けないかもしれないから、やはり1時間早く行こうということになるのです。

おそらくこういう場合、私の経験した空港の中で一番遠いのはノルウェーのナルビクというところがありまして、ドイツの軍艦がフィヨルドの中に入り込んで、それを連合軍の艦隊が殴り込みをかけて撃沈させた場所で突き立った岩の中をずっと中に入っていくと奥にある町です。しかもその町へ参りますには150キロくらい空港バスに乗らないといけないというような所にある空港ですが、それでも空港がなければもっと大変で、むしろ反対側のスウェーデンから入り込まなければならないというような町でございます。なぜそこにそんな物ができているかという、スウェーデンの鉄鋼石をナルビクから世界に送り出しているのです。ナルビクは冬でも凍らないけれど、スウェーデンの港というのはバルチック海でございますが、冬は全部凍ってしまうから、どうしても山を越えて行かなければならぬ。しかし、飛行機の降りる場所はそこにできませんから、150キロも離れたところからやってくるというようなことで、それでも、アクセスをいろいろと研究しているということでございます。

それから、この間非常に悲しむべき事故がございましたので、今日はアジア大会のことに触れるのはタブーかなと思っておりましたが、今までもいろいろとお話が出ましたので、一言感想を申し述べますと、例えばこれも今クロアチア軍が盛んに攻めて行くザ

グレブというところですが、あそこで冬季オリンピックをやったときにこれだけの交通施設で冬季オリンピックをやるのは冒険だと私は一度批評したことがございました。現地の方は「いや、これで十分間に合うんだ。」と言われるのです。どういうふうに彼らは間に合わせたかという、お客、いわゆる一般観衆を朝早くから集め運んでしましまして、偉い人が通るときにはもうそういう人たちはいっさい交通止めにして、この偉い人がみんな入ってしまうと、また普通の人が入るといような形にしたのです。要するに道路とか交通路というものの利用にフレックスタイムのようなことをやったのです。私はあとで混乱したのかと思っていたのですが、結果を聞きまして、心配したような混乱はなにもなかったということは、なるほどそういう使われ方によって決まるんだと、思ったわけでございます。

ヨットの競技場で一番有名なのは、イギリスのロンドンの南のカウというところ。カウズウィークというのがありますが、カウズウィークに来る、いわゆるヨットの愛好者というのは、みんな夏ですから、テントを張ってそこで宿泊するので、ホテルがないからいけないということはないわけです。その隣のサッチャーが襲われたブライトンというところは新婚旅行者が行く、日本で言えば熱海のような所です、ホテルがやたらにあるわけです。そのやたらにあるホテルがシーズン・オフになると、空いてしまうので、その空いたところを政党とか労働組合とかいろいろなところが大会に使う。その大会に使う場所を狙ってテロが働いたということです。こちらはもうホテルが命ですけども、カウズウィークをやるカウというもう少し西の街はそういうことがないわけでありす。

それからミュンヘンオリンピックの時ですが、キールでヨット・レースがありました。このキールはそれを機会にヨーロッパのヨットの一つの中心を作るといことで、キールというのは軍港ですから、軍港からはるか北の景勝の地に新しい選手村を作って、それをその後にヨットマンのために開放しているといような施設を作ったわけです。それからモスクワのオリンピックの時にはヘルシンキの対岸のタリンというところでヨットレースがあったわけですが、このタリンの場合には、いわゆる大いにヨットをやるという施設はほとんどなく、実際にこの競技の時にはつくるのですが、ホテルだけはとにかく作って、そしてそれをまたヨットをする人じゃない観光客に開放するといようなことをやっているわけでありす。

それから東ベルリンではこれは非常な専門的な例の金メダルを幾つとったかわからないほどとるために作ったスポーツセンターがありまして、そこで徹底的に選手を養成する。科学的にタイムをとって、栄養から何から全部やってそれでご承知のような成績をあげるのですが、今それが国際会議場になっております。宿泊費が安いので私共がそこに泊まると、本当に運動選手が使うよな、とても年寄りが泊まれるよな場所じゃありませんが、学生寮といよなもので、そしてひとつひとつの部屋にその部屋に泊まったかつての名選手の写真が掲げてあって、そして、おそらく若い人が泊まれば

それによって、ああ誰が泊まった部屋に自分も泊まったところというふうになるのだと思うのですが、色々な事をやっているわけでありまして。私は広島の場合も宿舎の事を、伺ったことがあります、せっかく山の上へ登って行ってああいう競技場ができて、そしてこれからやるわけですが、日本の場合オリンピックの後は青少年センターでああいう所ができておりますが、ソウルの場合もっと豪華になりましたし、それからバルセロナのはもう今これをつくっておりますが、海を観る非常にきれいなアパートを作ってそれをまず貸してそれからその後を一般に開放するのです。しかしその目の前にたくさんスラムがありまして、私はそのスラムをどけなければこのオリンピック村を作った甲斐がないのではないかとこういうことを申したことがあります、まあ、それぞれ色々な使い方がありまして、広島の場合も、色々な事故にめげず、一つ大いにがんばって立派な大会をやっていただきたいと、これも最後のご挨拶としてお礼とともに申し上げます。どうもありがとうございました。

門田：どうもありがとうございました。

それではまとめというよりも、もう時間が少し過ぎてまいりましたので、先ほどからもございましたようにみなさんがそれぞれ街づくりというものは非常に大切でございますので長期的なこと、短期的なこと、あるいは機能にいたしましてもソフトの機能を考えるというお話でございます。複合的な機能を考えながら非常に広い意味で議論をしていただいて、しかもタイムリーにどうしたらできるかということを考えて、しかも産学官でございますので官の頭の及ばない所、また民の頭の及ばない所、お互いが出し合うことによりまして、よりよい計画ができ、またそこに住んでいただく方々、あるいは都市に来ていただく方々によりサービスができていくのではないかと、それから中枢都市としての立場というので、いま井上先生からたいへん良いご指摘がございました。我々は一体、中枢都市や中核都市に何ができるかということも考えていかなければいけない。いわゆる中枢都市の役割ということ、それをみながら都市づくりを考えていかなければいけない、というご指摘でございます。知恵を絞ることによって、「いろんな知恵があるよ」と、「まだまだ知恵を絞んなさいよ」という井上先生のいろんなオリンピックの例題ではなかったかというように承りました。

近藤先生から始まりまして皆さん本当にありがとうございました。どうかお席のほうからも井上先生はじめパネラーの方々に一つ拍手をもってお礼を言っていただければ幸いです。どうもありがとうございました。また忙しい中をわざわざお集まりくださいまして本当にありがとうございました。これを持ちまして私の責務を終わらせていただきます。本当に皆さん先生方ありがとうございました。

図-1 中心部ゾーニング

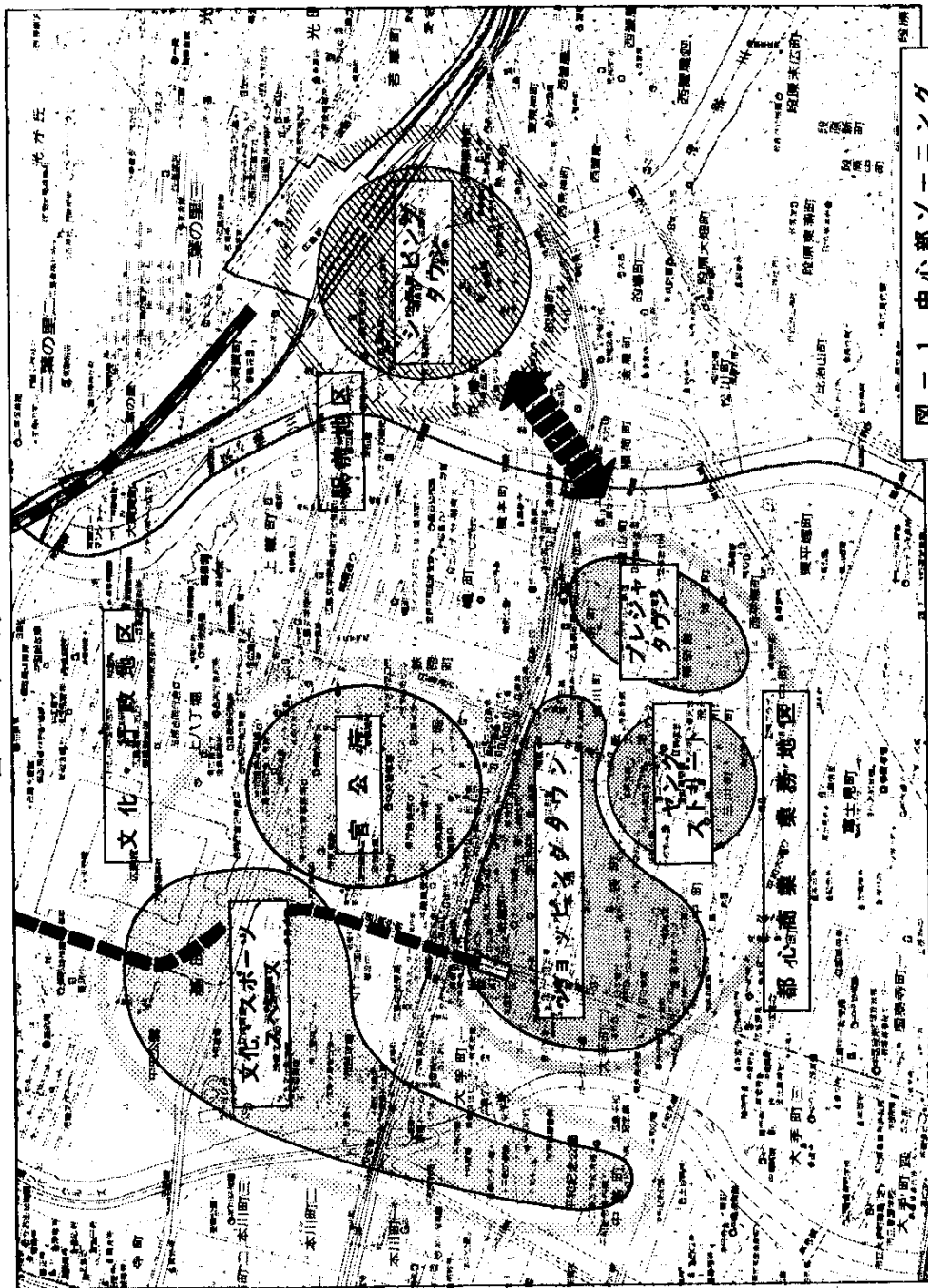
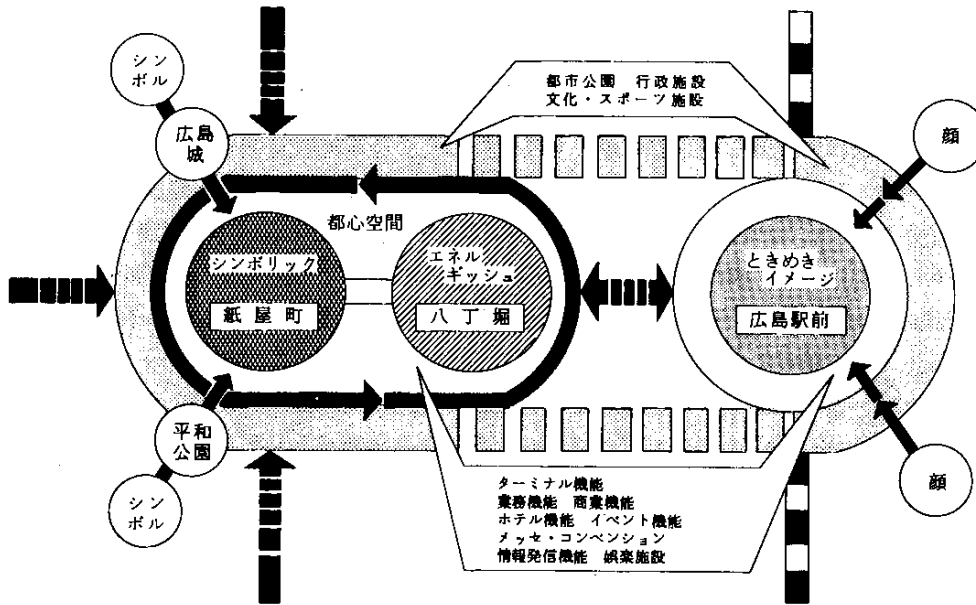


図-1 中心部ゾーニング

図-2 中心部のイメージ



一方、JR広島駅前は、広島市の玄関口に相応しい品格と先進性をもった新しい商業街区として位置づけられ、

広島の一層のイメージアップに繋がる街の顔として開発されなければならない

Ⅲ. 紙屋町地下街の必要性

1. 公共地下歩道の整備の必要性

本地域は、商業、業務、行政、文化の中心的役割を担う都心であり、交通の輻輳は著しいものとなっている。加えて、平成6年には、新交通システム・NTT基町再開発ビルの開業、基町パーキングアクセスの稼働が予定され、乗降客・買物客の一段の集中が予想される。

このため、紙屋町交差点の歩行者横断の増加から、自動車交通の渋滞や事故を惹起する危険が高まるとともに、商業・業務活動の停滞を招きかねない。

一方、都心部の商業は、八丁堀地区と紙屋町地区にそれぞれ大型店を核とした商業集積がみられ、両地区間には自然発生的商店街が点在している。しかし、紙屋町交差点が広幅員のため、商業施設の連続性が分断されており、都心商業の活性化のためには、両地区の商業施設を連担させ、回遊性を高めることが求められている。

このように、紙屋町周辺への人の集中がさらに増大することが予想されるなかで、紙屋町交差点における歩行者の安全・利便性を確保するとともに、周辺地区との相互連絡

を図り、市街地の連担性を高めるために、質の高い公共地下歩道機能を確保する。

2. 都市機能の充実強化の必要性

(1) 都心の交通結節点としての機能強化

都心部における主要な拠点的地域として機能している紙屋町交差点周辺（紙屋町、基町、大手町）において、交通面では、現在の路線バス（ターミナル）・路面電車と合わせ、新交通システムの建設により、市内の広域移動を対象とした交通体系の整備が進む。

さらに将来的には、新交通システムの宇品方面への延伸や地下鉄東西線（ルートは未定）計画などから交通体系の完成を目指すに伴い、紙屋町交差点周辺は都心部の交通結節点としての機能強化が不可欠となる。

それには、都心のパスルート再編等を含め公共交通機関の効率的乗換えシステムを構築するとともに、潤いのあるアメニティ性の高い交通結節点としての地下街整備が必要である。また、これによって新交通システムの利用率向上が期待され、公共交通体系の整備促進へ繋がる。

(2) 周辺地区での再開発の連担

現在、市内では平成6年のアジア大会開催等をにらんだプロジェクト・再開発の動きが各地にみられる。紙屋町交差点の北西地区においても、平成3年11月のメルパークのオープンに続き、NTT基町再開発ビル・県立体育館の建替えなどが進展中である。

しかし、都心整備の観点からみると、同地区は拠点地区としての商業・サービス・情報などの複合的機能の一層の強化が求められる。このためには、上記のような民間・公共が一体となった再開発をより有機的に発展させ、交差点南側の商業タウン化、ペンシルビルの複合ビルへの建替え等を促進する必要がある。

紙屋町交差点下を中心とした地下街建設は、地下街と民地の接続を誘発し、周辺地区の再開発を促進する効果がある。

(3) 紙屋町交差点周辺地区の地下空間ネットワークの整備

前述の県立体育館・NTT基町再開発ビル・メルパークおよびセンタービルの地下駐車場は、わが国初の地下駐車場ネットワーク（基町パーキングアクセス）として整備される。一方、将来、交差点南西地区では広島そごう・ダイイチを中心とした大規模な商業タウン化、それにとまなう地下駐車場の設置が予想され、両地区の駐車場の利便性・効率の向上を図るには地下空間ネットワークが不可欠となる。

紙屋町地下街の相生通り西側に地下駐車場を設置することによって、地下街と基町パーキングアクセスが接続され、将来、交差点南西地区との接続も可能となる。紙屋町地下街を周辺地区の地下空間ネットワークの核となるよう計画を進める必要がある。

(4) 公共情報施設の確保

基町地区は、県庁をはじめ国の出先機関等が集結している中四国屈指の官公庁街である。これらから提供される公共情報を市民が手軽に入手できるようにするには、多数の

市民が集まる紙屋町交差点周辺の公共性の高い場所に、公共情報提供システムを構築することが望ましい。

ところで、現状の法規制下では、公共地下歩道には政府刊行物センター等の公共施設といえども店舗の設置は認められていないため、情報提供場所を確保することはできない。しかし、これを地下街とすることによってこの問題を解決できる他、民間情報とのミックスなど、より情報の価値を高めることが可能となる。また、地下街は身体障害者や今後増加が予想される高齢者など社会的弱者にも安心して、しかも快適に滞在できる場所であり、公共情報の提供場所として最適である。

(5) 回遊性の向上による商業活性化

都心商業の中心である紙屋町（含む基町）と八丁堀地区は、距離にして僅か500Mしか離れていない。しかし、両商業地区間には、幹線道路である相生通り・鯉城通りが走っており、しかもこれが路面電車軌道であることから、買物客の動線は分断され、回遊性に乏しい商業街区となっている。

今後、広島市が福岡市・神戸市等との地方中枢都市間競争の中で発展していくためには、紙屋町・八丁堀地区を一体化した一つの都心商業地区として捉えることが不可欠であり、現在建設中のNTT基町再開発ビル等の集客効果を最大限活用するとともに、八丁堀地区を相対する拠点としてとらえ、また両地区を結ぶ本通り商店街へ有機的に人を流す考えに立って、これらにインセンティブを与えるアメニティ性の高い地下街が必要である。

3. 防犯体制および維持管理の強化

通路を単なる公共地下歩道とした場合、閉鎖性のある地下空間という状況は完全に解消できず防犯・防災上の万全を期しがたい。歩行者の安全かつ快適な通行を確保するためには、これを地下街とすることによって、地下空間に市民の目が届くとともに、地下街による照度の向上等維持管理の強化が図られ、より安全で快適な歩行空間とすることができる。

また、地上交通の輻輳を解消するためには、歩行者に対して距離感や不快感を与えず魅力的な空間を提供することにより、公共地下歩道の効率性を向上させることのできる地下街が、最も有効な手段であると考えられる。

4. 維持管理費の捻出

公共地下歩道および公共情報施設の維持管理には相当の経費を要し、公共の財政圧迫要因となる。この打開策として、公共地下歩道に店舗の併設を認める地下街とし、これを運営する会社に公共地下歩道・公共情報施設の管理を行わせることによって、①公共の財政負担の軽減及び公共地下歩道・公共情報施設の利用効率の向上、②これらの良好な維持管理、に資すると期待され、都市機能の増進と都市の活性化を図ることができる。

以上のように、市街地としての都市機能の更新を図り魅力を高めるためには、新交通システムの地下駅を接続した公共地下歩道、地下駐車場の連絡道の計画に加え、文化・商業・公共的機能を持ち、周辺地区と連担・一体化した賑わいを増進できる空間である地下街が是非とも必要である。

IV. 紙屋町地下街の基本計画

1. 地下街の形態の検討

(1) 地下街を計画する基本方針

地下街は商業活性化のみならず、都市づくり、公共性、空間の複合利用の観点から有効な都市基盤施設として機能するように以下の方針にしたがって計画をする。

①地下街は将来の「街づくり」の基盤となるよう計画する

- 地下街周辺には文化・レクリエーションゾーン、官公庁ゾーン、ショッピングゾーンが立地しており、これらを一体的に結節する形態とする（右上図参照）。地下街を核として周辺の商業・業務ビルとの接続を図り、再開発を誘導して、連担性の高い、快適で賑わいにあふれた街づくりが図れる形態とする。
- 地下ネットワークの将来的な八丁堀方向への拡大を想定し、回遊性を強化することによって都心部商業全体の活性化が図れる形態とする（右下図参照）。

②地下街は道路という公共空間を利用するため、その設置に関しては高い公共性を持った施設となるよう計画する

- 地下歩道の整備による交通混雑の緩和。
- 駐車場、駐輪場、共同溝等の都市基盤施設の整備。
- 新しい都市基盤施設である地下駐車場ネットワークの整備。

③地下街は一旦造ると造り直しの困難な施設である。採算性に配慮しながらも、地下空間を複合的に利用し、長期的に有効な都市基盤となるよう計画する

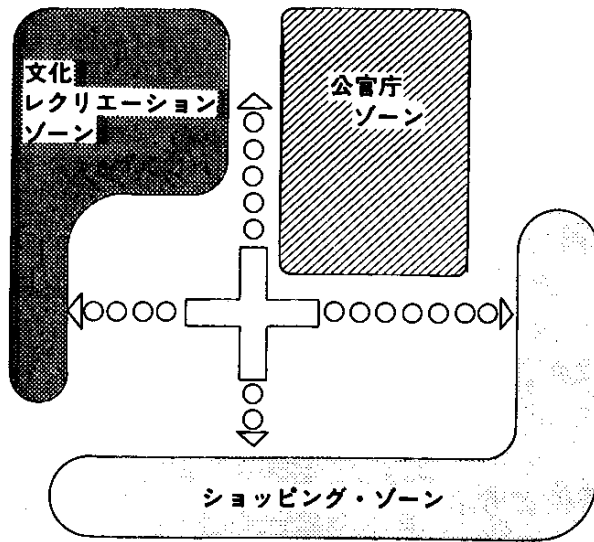
- 積極的な地下空間の活用で都市基盤施設整備、将来空間の担保、都市環境の改善を図る。

2. 地下街の商業コンセプト

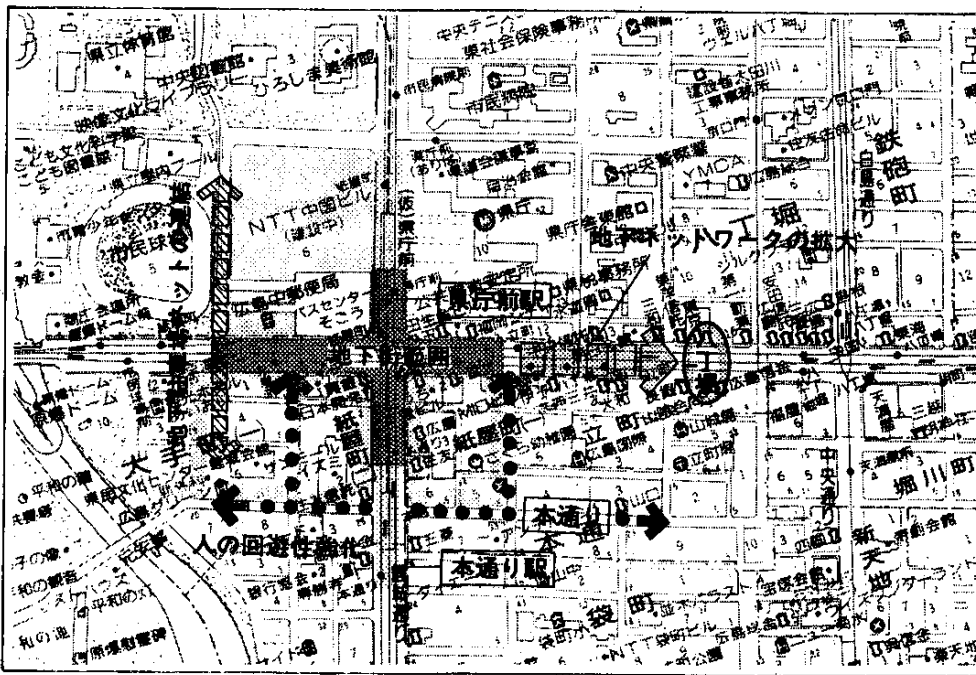
(1) 地下街の空間的位置づけ

当該地区は、官公庁・文化・スポーツ・ショッピング施設の中心にあり、当地下街により、これらの諸施設が有機的に結ばれる。このことを考慮して、異質空間を快適につなく地下街とする。

〔紙屋町交差点周辺のゾーンイメージ〕



〔「街づくり」の基盤としての地下街〕



(2) 地下街の時系列的な位置づけ

当地下街は広島で初めての地下街となる。広島市は都市基盤整備において他の地方中核都市に比べやや遅れている。この地下街建設によって、“異質空間のネットワーク化”“新しい街づくり”が進む。また、ここをベースに本通り・八丁堀への連担も図られ、回遊性の高い商業空間が生まれる。更に、八丁堀・広島駅前の地下街建設の弾みとなる。このことを考慮して、広島地下都市の0番地0号—ここから新しい広島が始まるとする。

以上の空間的・時系列的な位置づけから、当地下街の基本コンセプトは、異質空間を未来につなぐ地下街—広島地下都市の0番地0号—とする。

この基本コンセプトをベースに、広島の国際平和文化都市としての姿を具体化する意味から、「Cross=交流」「Amenity=ゆとり」「Public=公共性」を持った地下街を目指す。

V. 紙屋町地下街と今後の広島

1. 地下街のインパクト

地下街が、都市の活性化に想像以上の効果をもたらすことは、これまでの先進各地の動向をみると明らかである。福岡市では、天神地下街が周辺再開発の火付け役となり、“ソラリア”“イムズ”をはじめとするアメニティに溢れた複合ビルが地下街に隣接して建てられた。一方、川崎市に目を転ずれば、かつての“公害の街”“地盤沈下の街”というマイナスイメージの街が全く信じられないほど素晴らしい街に変身している。これは川崎駅前の“アゼリア地下街”が、東京と横浜に流出していた“人と金”を引き止めるようになったからに他ならない。

そして注目すべきことは、両市とも今なお大型開発計画が目白押しという事実である。「素晴らしい街だから民間資金が流入する。民間資金が流入するからもっと素晴らしい街になる」という好循環に入っている。

これは何を意味するのか。都市の活力を高めるには、民間投資が不可欠であるが、それには都市基盤が整備されていることが条件となる。民間資本は、都市基盤の充実した魅力ある街を探して全国を彷徨っている。従来は、産業が都市を活性化する時代であった。

今は、都市が産業を引きつける時代へと確実に変わってきている。都市を活性化させようとすれば、「先ず、魅力ある街をつくること」である。

こうしたなかで、

地下街は魅力ある街の一つの重要な要素であり、地方中核都市にとっては、もはやインフラと言えないだろうか。

これは決して単なる横並びの発想ではない。紙屋町地下街は、広島独自の都市づくりのためのあくまで第一歩なのである。広島の活性化にとって、アジア大会は千載一遇のチャンスであり、一過性の祭りとして終わらせてはならない。それには、新交通システム・NTT基町再開発ビル等々の流れを紙屋町地下街が受け継ぎ、次のプロジェクトへと繋げることが必要なのである（右図参照）。

2. 地下空間開発の継続

地下空間の開発は、単にそれだけにとどまらず、周辺の地上・地下の開発を必ず促進する。一つの地下開発が、次々と開発の連鎖を生む。竹が地下で茎を伸ばし、ある日地上へ出現する“地下茎”と似ている。

こうした地下空間利用の促進という観点からすれば、

紙屋町地下街に続く案件としてJR広島駅前・八丁堀の地下街を是非とも実現しなければならない。

JR広島駅前は、広島の陸の玄関口であり、現在の地下通路（広場）では余りに寂しすぎないか。八丁堀は紙屋町と一体化した都心であり、両地区を地下街で結ぶことによって、人々の回遊性を高め、都心部の面的な開発を進めることが、地方中枢都市間の競争に勝つためには欠かせない。

ところで、紙屋町地下街の抱える特殊性（新交通システムの工期制約、重度の交通規制等）に比べれば、JR広島駅前・八丁堀の両地区は、それぞれ別の問題点を抱えているにせよ、実現の期待は相当高いとみられる。また、地下街が地下空間利用の気運をさらに高め、待望の地下鉄実現も夢でなくなる。

まさに紙屋町地下街から広島の街づくりが始まるのである。

(アジア大会を起点とする都市開発の流れ)

