

環状鉄道と都市の発展

東京都内は建設ラッシュだ。虎ノ門や日本橋など都心部での大規模な開発により、街の景色が大きく変わろうとしている。高層化や公共交通機関の発達で、中心部への集積がますます進んでいる。都心の魅力はオフィス機能だけでなく、ホテル、しゃれたレストラン、優れた教育機関や高質な住宅が集約していることにある。オフィスやショッピングなど機能が集積することで、都市の経済効果が強化されていくのだ。

集積の恩恵を享受できるのは限られた人口である。「3A」と呼ばれる青山・



伊藤元重の

エコノウオッチ

赤坂・麻布地域に住宅を持つてるのはごく一部の富裕層だろうし、丸の内にもオフィスを構えることができるのも限定された企業だけである。

1400万人の東京都、さらには4300万人を超える首都圏の人口の経済活動を支えるものとして、都心部の集積地だけでは都市の機能を十分に発揮することは難しい。

大都市の集積効果をどう発揮するのかという視点で見ると、東京には他の国の大都市には見られない特徴がある。それは環状の山手線に沿って広がる街づくり

多様な都心部、魅力強める

である。東京駅をはじめとして、品川、渋谷、新宿、池袋、上野などの駅を基点としてそれぞれの街独特の集積が形成され進化を続けている。

環状型の街づくりは経済学の世界でも様々、分析されている。都市の姿を分析する最も素朴な見方は、中心部と周辺部（郊外）という視点である。こうした二元的な議論は学問だけでなく、一般の都市論議でも普通に交わされる。「都心部か郊外か」「駅近か周辺部か」といったディスカッションは日常的にある。

山手線のような環状機能の上での都市機能の議論は都市の姿を分析する上で新たな視点を提供するもので

ある。様々な機能が集積した中心部は単一ではなく、複数存在しそれが環状で繋がっていくことで都市全体の集積の魅力が高まるのだ。環状形をした複数の「都心部」があるからこそ、巨大な人口を抱える都市の機能を高度化することが可能だ。

山手線という過去からの資産を受け継いだ東京は、最大限に活用して都市の発展を実現することができている。現在も山手線沿線で大きな開発が進んでいる。東京駅の丸の内側は大きな開発が完了しているようだが、八重洲側では建設ラッシュになっている。

新駅、高輪ゲートウェイから品川駅にかけて新たな

街が作られようとしている。渋谷の大改造はかなり進んでいるが、新宿はこれから大きく変わる。

重要なことは、こうした山手線沿線のターミナル駅周辺が同じような形のミニ都心になっていくのではなく、それぞれが特徴を持ちながら環状線沿線全体として多様な魅力を持った都市開発が進んでいくことである。

首都圏を大きな経済圏としてみた時、その集積の中心として環状型の都市が形成されている。その強みを最大限に発揮するためには何が必要なのか。まちづくりの議論が広がることを期待したい。

(東京大学名誉教授)