NIKKEI BUSINESS DAILY FORUM
日経産業新聞
フォーラム2014

首都圏の未来図とビジネスチャンス

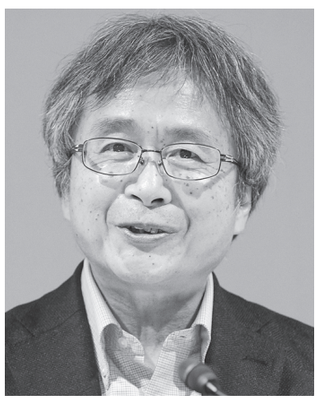
～3環状は企業経営をどう変える～

首都圏では圏央道、外環道、中央環状の首都圏3環状道路の整備が着々と進行している。なかでも圏央道周辺には、今後の企業戦略に欠かせない事業用地が豊富にある。都市計画に詳しい専門家を招いて開かれた日経産業新聞フォーラム「首都圏の未来図とビジネスチャンス」（主催・日本経済新聞社、協賛・都市再生機構）の模様を報告する。

講演Ⅰ

地域社会との協働・協創のビジネス展開を目指して

筑波大学名誉教授、GK大村都市計画研究室代表　**大村　謙二郎氏**



地域と企業が連携し新たな付加価値創出を

企業戦略にも意義ある首都圏活用法の見直し

日本は、新たな産業立地や展開を考える時代に入っている。1990年代以降、社会全体がグローバリズムに取り込まれていくなかで、企業立地は進出地域の特性や独創性をいかに活用するかが問われている。物的インフラだけでなく、知的インフラや社会的インフラも含めた、地域社会と企業との協働を通じた、相互的かつ持続的発展モデルが求められる時代になったということだ。

首都圏の定義はいくつかあるが、ここでは東京都が定める東京都市圏を首都圏とする。東京23区を1つの都市とみなせば800万～900万人の巨大都市であり、400万人の横浜市、さらに政令市である千葉、さいたま、川崎など、首都圏には100万都市がたくさん含まれている。多層的、複合的構造をもつのが首都圏の特徴だ。

先進諸国の中で、3500万人前後の人口をもつ首都圏は世界最大で、2000万人のニューヨーク都市圏や成長著しいアジアの都市圏と比べても群を抜いている。2008年の首都圏の域内総生産（GDP）は、ロシアやインドをしのぐ世界8位であり、これは大きなアドバンテージだ。

所得水準が高く、活動意欲に富んだ人材が多様に存在している点も見逃せない。要求水準の高い消費者の存在は、世界戦略商品を検証する場としても魅力的だろう。さらに、超高齢化社会のフロントランナーとして、首都圏マーケットで新たなビジネスモデルを確立することは、後続する高齢化国に対して大きなアドバンテージとなる。

首都圏は多様な文化、人材交流の場といった空間ポテンシャルが高い。世界中の食が高水準で楽しめ、江戸文化が随所に残っているなど、外国人の目からみた魅力もたくさんある。観光資源という意味でも将来性を秘めたエリアだ。

環状方向と放射方向の道路と鉄道が一体となったネットワークの整備が進んだことで、首都圏という世界最大の大都市圏の活用方法を改めて見直すことは、企業戦略としても意義のあることだ。

圏央道整備で観光など地域間連携の可能性も

ドイツでは、企業と地域社会との連携によるテーマ型プロジェクトが進められている。IBA（イバ＝国際建築博覧会）方式と呼ばれるもので、ある地域に新しい建築や都市開発の実例を展示し、その地域の活性化を図るプロジェクトだ。

博覧会方式は日本各地でも実施されてきたが、ドイツでは都市全体を対象に長期間にわたって実施するのが特徴だ。1987年に開催された「IBAベルリン」を皮切りに、石炭鉄鋼産業の衰退と環境汚染に悩むルール工業地域を再生させた「IBAエムシャーパーク」（89～99年）では、環境をテーマに水と緑の再生と環境関連の新産業誘致が行われた。自転車専用道路を整備し、3日間かけて自転車で産業遺跡をめぐるツアーなどは、現在でも人気だ。

「IBAハンブルク（2006～13）」では、環境、航空などの先端産業育成を主要テーマに、ドイツだけでなく広く欧州企業に呼び掛け、同地域を実験場として活用してもらうとともに恒久的な施設を定着させている。環境問題に取り組む先進的企業との企業イメージを獲得できるため、地域と企業の双方に相乗効果が生まれている。

圏央道の整備は、これまで往来が少なかった地域同士の結びつきを生み、観光やレクリエーションなども今後充実してくる可能性を秘めている。郊外には、ゆとりある田園風景など空間デザインとしての魅力があり、こうした貴重な自然や歴史、文化を生かした新たな付加価値の創出を目指すことは、魅力的なワーキングスタイルや、ライフスタイルの提案にもつながってくる。

感度の高い市民たちによる非営利団体が日本全国にはあり、地域文化の見直しや活性化のために活動している。同時に、新たな起業家たちが、地域密着型の産業創生に取り組んでいる。企業立地の場合も、インフラ整備や交通の便だけではなく、地域に埋もれた人材、地域によるサポートシステムなどの活用も広く視野に入れることが大切だろう。

富岡製糸場が好例だが、地域に密着した世界最先端の工場が100年後の今日、再評価されていることを、企業立地においても念頭に置いてもらいたい。

講演Ⅱ

3環状道路が拓く2020年代の東京

明治大学公共政策大学院教授　**青山　佾氏**

都市圏形成のための圏央道目的はビジネスチャンス獲得

時代を先取りした圏央道人口増続く都市間を結ぶ

高低差を表す地図でみると、圏央道は関東平野という日本最大の平野の中心部を通っていることが分かる。6月の相模原の開通により、圏央道は7割が開通した。

外環は埼玉外環がほぼ完成しているものの、東京外環は凍結期間を経てようやく着工したばかりだ。とはいえ、一番内側の首都高中央環状線は来年開通を予定しており、首都圏の動脈はさらに流れがよくなる。

3環状の機能は、外環が中央道や東名の受け皿であり、圏央道はあくまでも都市圏を形成するための道路で、広域高速道路をつなぐ機能は期待されていない。成田、筑波、木更津、八王子、青梅、横浜といった高速道路のインターチェンジも圏央道の内側に位置しており、こうした都市間を結ぶのが圏央道の役割だ。

外環道路の設計思想は欧米が考え出したものだが、首都の外周部にそれぞれ特性のある都市を配置して、これを環状道路で結ぶという圏央道は、欧米の各都市の発想を超えた構想だ。これが結果としてニューヨーク大都市圏やロンドン大都市圏などを超える経済力を東京大都市圏にもたらした。

郊外には良好な住宅地があるだけといった欧米都市とは異なり、圏央道周辺の各都市は、商業や物流などの拠点としてますます栄えている。少子高齢化により日本全体では人口が減少しているが、こうした圏央道周辺の都市では逆に人口増が続いている。2010年以降でも、圏央道周辺率も低い。一方、各都市間移動の方は伸び率が非常に高い。

情報ネットワーク社会では、コンピューターが代替できる事務処理のために都心に行く必要は、ほとんどなくなる。移動の目的は、異業種異分野の人々とのビジネスチャンス獲得が主流となる。東京都市圏では、すでに90年代にこれが現実になっていた。

では全ての政令市と中核市で夜間、昼間とも人口増が続いている。

1988年から98年までの地域間移動の調査データでは、伸び率でみた場合、東京―多摩間はゼロであり、ほかの周辺都市と都心部との伸び率が非常に高く、活動意欲に富んだ人材が多様に存在している。

東京五輪や都心の在り方は首都圏の観点で議論すべき

成熟社会で栄える町の条件は、「ストーリーがある」「水と緑がある」「座るだけで楽しめる」「歩ける」「安全で清潔」「楽しい」「おいしい」などだ。ボストンでは、首都高建設の参考となった高架高速道路がダウンタウンとウオーターフロントを分断しているとして、これを地下トンネルにつくりかえ、地上を公園にした。この工事にボストン市は1兆8000億円かけている。公園にそれほどの金額を稼ぎ出す力は当然ない。ここにはやはり、価値観の変化がある。

廃線となって荒れ果てていたマンハッタン西南部の貨物高架鉄道跡地も、現在では緑の遊歩道になっている。ニューヨークは無味乾燥な町だと思っていたら、水や緑を大事にし始めた。20世紀は経済効率を優先した都市づくりをしてきたが、21世紀はいかに快適な都市にするかにお金をかける。その典型例だ。

一方、日本橋の上の高速道路をどけろという話がある。結論からいえば地下化すればよい。ただし、日本橋の下だけ地下化すればよいわけではない。隅田川から日本橋を経て飯田橋までが日本橋川だ。日本橋川全体を地下化するという話であれば、1兆円、2兆円かけてもよいという支持者が増えるかもしれない。

鉄道では東北縦貫線により、東京を通って埼玉方面と神奈川方面が直結し、利便性が増す。これにより田町―品川間の操車場が不要となるため、新たな開発用地が生まれる。23㌶と広大な築地市場も豊洲に移転する。JRも東京都もお金がほしい。オフィスと住宅と商業のミックスユースによる高層ビルをつくれば、お金にはなる。しかし、それでよいのだろうか。

東京には今後、このような広大な跡地は出てこない。築地は世界ブランドであり、五輪で東京を訪れる外国人に注目される場所でもある。移転後にも、さすがだねと言われるような再開発をしたいものだ。都心の在り方を議論することは、圏央道の在り方を議論することにもつながる。東京五輪も圏央道都市圏という観点から見ていく必要があるだろう。

協賛社講演

URプレゼンテーション・事業用地のご紹介

独立行政法人都市再生機構 首都圏ニュータウン本部 本部長　**宮本 保宏氏**

交通至便で多様な企業向け事業用地

URのニュータウン事業は、前身である日本住宅公団により1955年に開始された。筑波研究学園都市、多摩ニュータウンをはじめとして、全国280地区4万2000㌶のニュータウンをこれまでに整備してきた。土地の造成から販売まで60年にわたり続けてきたこの事業は、向こう5年で完了する予定で、現在は総仕上げの段階を迎えている。

ニュータウン事業は当初、住宅不足の解消を目的にスタートしたが、現在では、広域交通アクセスの確保、地区内のインフラ整備、商業・業務、生産・研究・高齢者・子育て支援など多様な機能の導入を地元公共団体や事業者の方々と連携、協力して行ってきている。

首都圏でも将来の人口や世帯の減少、それに伴う経済規模の縮小は避けられないが、インフラが整備され多様な機能を備えた街が、将来にわたりその活力を維持できる街であると信じて、尽力させていただいている。企業の方々には、URの「事業用地」の活用という形で、街づくりへの参画をぜひお願いしたい。

URでは企業の立地をサポートする複数の販売制度を設けている。なかでも「進出条件提案方式」は、一定の募集期間を経た物件は先着順で受け付け、優先的に相対で協議した上で、協議が整った場合には公募を経ずに速やかに契約締結が可能となる方式だ。

首都圏のニュータウンでは36地区850㌶を保有し、事業用地はこのうち500㌶を占める。

「八王子みなみ野シティ」は中央自動車道八王子ICから約5キロメートル、圏央道高尾山ICから約6キロメートル。JR横浜線の八王子みなみ野駅前の商業施設のほか、地区内には自動車メーカーの施設や工場、周辺には薬科大学や工科大学など理系大学が立地する。

「ビッグヒルズ飯能大河原」は飯能市内にあり、青梅ICから約7キロメートル。秩父古生層の粘土岩盤上にあるため、地震に強い地盤を特徴としている。隣接する住宅エリアのビッグヒルズ飯能美杉台と距離を隔てた大規模な工業団地である。

「つくばエクスプレスタウンつくばみどりの里（萱丸）」はつくば市内にあり、常磐自動車道の谷田部ICから約2キロメートル。圏央道の神崎IC―大栄JCT間が今年度内に開通すれば、つくばJCT経由で成田空港へも至便となる。今後、商業施設や物流施設に利用が可能な準工業地域の土地が仕上がってくる。

「千葉ニュータウン」は約1900㌶の大規模ニュータウン。人口は約10万人となっており、今後も増加が見込まれる。商圏としての魅力も高く、大規模モールなどが立地している。また、活断層の空白地帯であり、プレート境界地震の影響も受けにくいため、大手金融機関のデータセンターや研究所などが多数立地している。

「うるいど南」は市原市の北東丘陵部に位置し、館山自動車道の市原ICから約6キロメートル。東京湾アクアラインを利用すれば都心へのアクセスもよい。

WEBサイトの「ビジネス・ロケーションサイト」で各事業用地の詳細を紹介しており、特設サイトでは業界別の最新経営トレンドも紹介。同時にメルマガも発行している。「ビジネス・ロケーションガイド」をはじめ様々な冊子も用意している。こうした媒体・資料をぜひ活用していただきたい。

ますます高まる利便性

首都圏を変える道路「3環状」

広　告
企画・制作＝日本経済新聞社
クロスメディア営業局

一日も早い東北の復興へ
全力で取り組んでいます

街に、ルネッサンス
UR　UR都市機構

詳しくはビジネス・ロケーションサイトで　事業用地はＵＲ　検索
http://business.ur-net.go.jp/