

早いもので、田中元総理が『日本列島改造論』を唱えてから一世代分の時が過ぎて、この言葉も死語になろうとしている。正確な言葉は覚えていないが、「日本列島にはまだ土地が沢山あります。これらを高速道路、新幹線、航空機で結ばば…」といった威勢のよい演説がまだ耳に残っている。

当時、筆者はローマ・クラブの提言に共感し、有限な地球衛星船での人類生存のあり方に思いをめぐらしていた頃だったので、あまりにも腕力型の「改造論」には、いささか戸惑いも感じてはいた。しかし、極端な大都市集中化によって、著しい居住環境の劣化に悩まされるようでは、いかにGDP水準が向上しても、日本人の幸福は甚だおぼつかないものと思われたので、列島全体を有効に使うという「改造論」の主旨には、何がしかの期待も感じたのであった。しかもこの事は、高い人口密度のもとで急成長をし始めたアジア諸国にとっても、共通の課題になるものと思われた。

わが国では、明治以来列島開発の重点が鉄道建設に置かれた。当時までかなりの成功をみせていた欧州での鉄道網建設ブームからの刺激が大きかったのであろうが、なだらかな地形に恵まれた英・仏・独などとは異なり、峻しい地形を克服するのは大変な事だった。鉄道で旅をする度に、ろくな土木機械もない時代に、よくもこれだけのものを作ってくれたものだと思いが下がる思いを禁じえない。

しかし一方では、道路は短距離の補完的輸送手段とみなされ、整備は大幅に遅れることになった。馬車から自動車へと進んだ欧米との大きな差が、改造論の一つの原点になったのかも知れない。

新幹線の効果が実証され、東名・名神を始めとする高速道路も予想以上に利用されるようになったので、これを全国版のネットに広げようとするのが田中元総理の改造論発想だったのであろう。

その後、紆余曲折もあって、改造論という言葉は影をひそめてはいるものの、景気刺戟という錦の御旗の下での公共投資は盛んに行われている。政治的な思惑からの歪みもあって、公共投資の有効性に批判が出始めており、本来の改造哲学に立ち戻った検討が望まれている。

改造論の発想の原点は、地域振興にあったのかもしれないが、その反面には、過密問題がある。東京は江戸時代から世界最大の100万都市になっていた。明治になってより中央集権化が進められた結果、東京を中心とする首都圏は、恐るべき過密都市群となってしまった。過密化の弊害が高まる中で、手っとり早い案というのか首都機能移転計画が提案された。遷都ではなく、政府の力の及ぶ範囲の首都機能を地方に移そうという考え方らしい。便宜的な発想だから議論も多く、いつまでも中味がはっきりしない。現に永田町では立派な総理官邸の建設が着々と進んでいる。

霞ヶ関を見てもわかるように、中央官庁の職員が都心を去ったとしてもその効果は知れたものである。問題は、民間の中央官庁に引き寄せられている部分がどれだけあるか。すなわち、民間の首都圏立地の有用性がどれだけあるかということである。戦後のある時期までは、経済統制などの規制も多く、東京立地の意味もある程度はあったであろうが、その後各種の条件が相乗的に作用して過度集中になったのであって、首都機能が移ったからといって、これに追随する民間部門はそれ程ないのではなからうか。

ところで不思議なのは、東京都の姿勢である。知事をはじめ議会も行政当局も首都機能移転には反対だという。通勤地獄や劣悪な居住条件をみただけでも都民生活の将来は暗い。首都圏のスリム化に対して積極策を講ずるのが自治体の責任ではないだろうか。かつて出された経企庁の調査で、住民の豊かさ上位を北陸の各県が占めていたのは、大いに示唆に富んでいる。

世界でもトップクラスの一人当たりGDPを誇っていても、日本人にとって住居の劣悪さは致命的である。狭く、寿命が短く、環境の悪い住居条件下では、浪費的消費は盛んでも、耐久型、蓄積型の消費は伸びない。公共投資によって一部では過剰といわれるほど公共的ストックは増大しても、個人はフロー中心型の消費に走り、個人的ストックはなかなか進まないのが消費不況の一因とみなくてはならない。

最後に、これからの日本列島のあり方を考えるに当って、最も重要な条件はIT革命であることを強調しておきたい。

ある程度の時間はかかるにしても、IT革命によって地域間の距離が零になるということである。日本列島をより効率的でより住みよいものとするために、これまでの概念を捨てた新しい条件で考え直したいものである。

