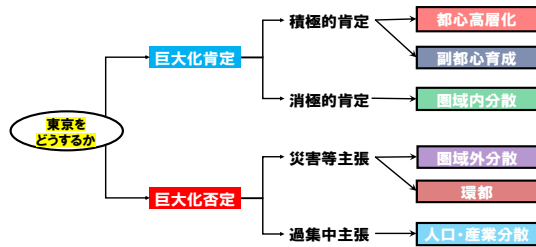


## 「脱東京」～どうするこれから



東京一極集中の問題はコロナ禍の蔓延で新たな局面を迎えています。この国のあり方を真剣に考える時期が来ています。東京問題への対応は、この国の新たな国づくりにつながる核心的な話です。



東京をどうするか。その選択肢は大きく2つ。図のように東京の巨大化を肯定するのか、巨大化を否定するのか、その2つです。もちろん、肯定でも積極的肯定なのか、消極的肯定なのか、巨大化の否定でも震災などを問題にするのか、過集中を問題にするのかで、その対応は異なります。

ただ言えことは、これまでの日本は政府も都も、巨大化を肯定する立場から政策を組み立ててきた。「東京機関車論」の立場に終始してきた。結果、東京一極集中の国となり、東京国と地方国に分断されてしまったということです。



これをどう直すのか、20世紀から持ち越されてきた国家の基本的な課題はこれでしょう。どうして国会はこうした基本的な問題に本腰で取り組まないのでしょうか、不思議です。これから日本は人口の大幅に減る国に変貌していく。一方で、過密、震災、豪雨、感染症などリスクが高まり、ヒトが老い、インフラが老いる「老いる東京」問題が深刻化してきます。

「東京機関車論」から決別し、21世紀の日本は、量より質を重視する東京づくりに転ずるべきではないでしょうか。

巨大化を否定する視点から東京のあり方を捉え直すこと。これで東京国と地方国がウイン・ウインの関係になる。国全体が元気になる姿はこれでしょう。



いろいろ議論はあるかと思いますが、私は1つの目標として東京を2割減反したらどうか、と考えます。人も企業もこれは私の提案です。

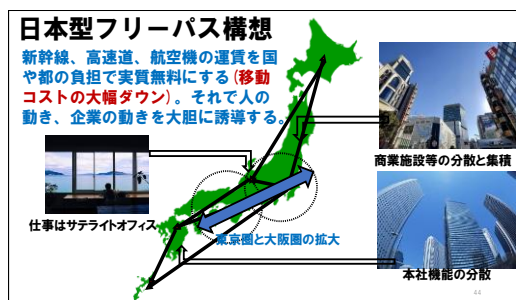
国土のたった0.6%の東京都に人口が1400万人も集まっている。この1400万東京から1000万東京にスリム化する。400万人が移動すれば、例えば山梨県が東京以外に5つできます。新潟県なら2つできる勘定。

東京圏(1都3県)の3500万人の2割を減らすなら700~800万人が他に移動します。秋田県など人口100万人の圏が7~8つ他にできる規模。



それだけインパクトがありますが、どうすればそれができるか。これは気づき

の世界です。アメリカのカリフォルニア州 1 州ほどの狭い日本ですが、幸いそこに新幹線、高速道、ジェット空港など 3 大高速網が張り巡らされ、端から端まで行くのにそう時間の掛からない、便利な国になっています。



ですが、移動コスト(運賃)が高すぎて、東京圏から人も企業も事務所も出ない。3 大高速網全て大赤字です。宝の持ち腐れです。ここを直すことです！

大胆な発想ですが、道路はつくるより利用する方向にカネをかける。道路、鉄道、航空の 3 大高速網の運賃を公費(税金)

金)で負担し、実質上タダにしたらどうでしょう。こうなると集中から分散へ、水は低きに流れます。

人も企業も事務所も広域に分散します。立地コストが安く環境のよい所に新たな集積が始まる。新幹線で 2 時間と近い地域は絶好の集積地になります。呼び込みの仕方によっては、サテライトオフィスやセカンド住宅の集積地として大いに栄え、まさに「来てよし、住んでよし、食べてよし」の地域圏が誕生する。これを私は「日本型フリーパス構想」と呼んでいます。

出来そうもないと話と思うかもしれませんが、そうではない。ガソリン税 2 兆 5 千億円と、消費税の 1% 分 2 兆 5 千億円、地方創生費から 2 兆円を振り向ける。ざっと 7 兆円の財源があれば、フリーパス日本ができます。これは政治の仕事です。東京一極集中は、こうした人の流れ、企業の流れを変えることで解消に向かうと考えます。一時的な集中現象があっても、分散化は進みます。



もう 1 つ。若者を多く集めている東京の大学も分散化政策の対象にすることです。早稲田、慶応、明治、中央といった著名な私学は、定員の 2 割は地方分校をつくってそちらで学生を集める。こうすると、青春を地方で過ごした若者は、地方に目を向けます。戦前の旧制高校はこれによって素晴らしい人材を地方にも送ってきた。そこに目を向けるべきです。



古い発想と言われるかも知れませんが、戦前の旧制高校はこの点よく出来ていたと思います。一高こそ東京ですが、

あとのナーバースクールはみな地方に立地し、多くの若者を集め、人材は地方で育つ形でした。日本は狭い国土と言われますが、「狭く使っている」というところに気づくべきです。青春時代の体験がその後の生き方を大きく左右します。地方で頑張る人材が必ず生まれてくると思います。検討すべきです。