

懇談会：「国土計画考」 - その4 -

出席：今野修平氏・国土計画研究会メンバー

日時：平成17年12月16日（金）

場所：ホテルプレジデント青山「ファンクションルーム」

A氏 前は三全総の策定のところまでお話をお伺いしました。今日は、三全総から四全総にかけてというところをお願いしたいと思います。

私も、この辺からだんだん実体験的なところになりますが、まず最初に、三全総というのは私の理解では比較的短命に終わったという意識があるんです。三全総というのは五次の全総の中で一番「きれいな人」なんですよ。美人薄命と言いますけれども（笑）、儂いというか、非常に期間が短かったような感じがするのですね。その辺について、今野先生はどういうふうに感じておられますか。

今野 そう言われて否定する気は全くありませんけれども、三全総は産むのにすごく苦労した計画ですね。いま、第1回の国土形成計画を策定していますね。あれも産むのに苦労していますけれども、本当に産むのに苦労した計画です。

それは何かというと、一全総、二全総というのは見てもらえばわかるのですが、徹底的に経済計画と連動した形で進みましたから、フレームも主体が「経済」なのです。国民経済の動きをちゃんととらまえてそれをフレームにしていたのです。

ところが、石油ショックで、策定屋としては経済をメルクマールにできなくなってしまったわけです。それに対して何をしていたらいいかと、そのフレームで苦労したということです。率直に言って、経済のフレームを出せないから、結果としては人口になっていったわけです。これが一つの特徴です。それ以来、全国総合開発計画だけではなくて全ての長期的検討のフレームとして人

口が使われるというのは社会全体で常套化しましたね。そういう点では非常に苦労した意味合いがあったのですけれども、果たして、人口がこういう計画のすべてを決定するかどうかという問題は検討の余地が多分にあると思います。

もう一つ、もっと大きい問題は、全国計画というものがあれでよかったのか、という問題があるのです。あれは全国計画に対する影響よりは、地域計画に対してはいい手本になったというか、教科書になったというか、出発点になったというか、そういう役割を果たしたわけです。だから、各県の企画能力の向上にはすごく役に立ったんですけれども、全国計画がよかったのかどうかというのはいろいろな問題があると思います。ああいう形で生活圏をベースにしてというところにおいていくのは、地方政治と中央政治の役割分担を考えると、いわば中央政府が地方政府の権限に泥足で入っていったという一面があり、そこはちょっと反省材料かもしれませんね。

A氏 そこと関連して、モデル定住圏の指定がありましたね。新全総の場合等では希望が多くて選ぶのが大変でしたが、モデル定住圏のときはどんな雰囲気だったのですか。

今野 そこも非常に苦労したところですよ。というのは、三全総は美人薄命と言われましたけれども、なぜ美人なのか。美人という評価はお世辞でついていだけで、薄命のほうが実体ですけれども（笑）、お世辞でもそういうのがつくのはなぜかというところ……。

A氏 三全総は読むときれいなんです。

今野 そうなんです。非常に理念的なんです。

B氏 都市の理念があるのは三全総だけだとか、よく言いますよね。

今野 そう言う人もいます。理論的ではあるんですけども、現実的ではないんですね。

B氏 そういう意味では思索の深さが反映していると。

今野 ええ。それから時間軸上でいくと、江戸時代型・前近代型であって、国家が社会の基盤となった近代ではないということです。流域圏と生活圏の分布が実は地域区分と立脚点の思想的な意味でのベースです。

流域圏と生活圏が合っているところはああいう考え方がいまでも通用するわけです。理想的なわけです。経済活動だけではなく、防災とか何かもみんなそうですし、圏域の中心に都市があるというのも8割くらいはそれに合うわけです。ところが、大都市圏は全然合わないわけです。江戸時代は流域を中心にして、藩の境がどこか、それがベースにありましたけれども、鉄道ができてからは、川の流れが縦だとすると、横に太い線が入ってしまったから、横で圏域がつくられるようになってしまった。一般的な話をしますと、そのために流域という圏域が上流・中流・下流になっていってしまったのです。

A氏 くし刺しになったんですね。

今野 ええ。江戸時代にそれがうまく合っていたのは何かということ、どんな小さな河川でも交通路として使われていたからです。船が通らないところは、岸を引っ張ってまで河川をのぼってましたからね。

C氏 長岡がそうです。

今野 そうですね。どこでもそうなんです。したがって流域で一つの経済圏と合うという形になったから、自然圏域と経済圏域が合うところが多い。ところが、鉄道はみんな下流だけを通して上流を通らないようになって、上流を切

り捨てて圏域がつくられてしまったんです。したがって、都市が発展しているところほど圏域が合わないということになりました。

具体的な場所を言いますと、全国で 200～300 の圏域があって、1つの県に5つか6つの圏域になる。それがそのままピタリ合っているのは、例えば山形県。米沢盆地と置賜盆地と新庄盆地と庄内平野とあって、そのまた中心都市が酒田であり、新庄であり、山形であり、米沢であると、非常に明快なんです。鉄道でいくと、それらを結んでいくのに、盆地から盆地へ行くのに峠があってトンネルがあってという形でつないでいるわけです。あそこはそういう意味では、定住圏設定の計画を立てますと第1号で来たわけです。

C氏 鉄道の後進地域ですよ。

今野 そうです。鉄道は盆地と盆地をつなぎましたから、峠を避けられず苦勞しました。逆に言うと、近代社会の中では立ち遅れていたところだと思います。東京なんかは、どうしようもないといって都庁が全くお手上げだったんです。

ただ、そのときに私から都庁に反論したのは、例えば、上水の供給区域を東京の23区というベタ市街地化したところで見ますと、江戸川水系、多摩川水系、荒川水系、その補完をしている利根川と分かれているわけです。下水もそうなっているんです。したがって、そのときに都庁に提案したのは、都はすべてのことを見てそれを一枚で答えを出そうとするから、それが無理なことは事実だと。しかし、防災とか水とか特定のものについては流域に合わせた行政を持っていいのではないかと、こう言ったわけです。

その具体例として、多摩川は降雨後6時間で洪水になるんですよ。ところが、利根川水系、つまり江戸川水系、葛飾区、江戸川区、足立区の一部というところは、洪水で冠水するのは栗橋の堤防が破れた24時間後なんです。そうすると当然のことながら、消防対策というのは、片や24時間あって、片や6時間。6時間というのは、もし夜10時に起きれば、もう起きたときは水が来ているわけ

ですから、対応策が全然違うだろうと思います。そういうのを行政で生かせないか、ということをご提案したことがあるのです。

それから、大阪の市街地もそうなんです。木津川流域と淀川の流域とでだいぶ違う。そこに小さな微地形的な目で見ると分水嶺があるんです。

A氏 いまのと話はズレますが、河川行政というのが、流域と生活とうまく合わせるという形がどこからかなくなっていますよね。

今野 三全総を作成した立場から言うと、明治時代から河川行政が確立しますね。河川課と港湾課と道路課の3課が内務省が発足したとき置いた課です。というのは、明治政府が河川行政で一番最初に力を入れたのは東京の放水路です。そういう形で河川に対応してきたわけです。

だから流域という概念がなくて、むしろ三全総ができて、三全総が国政の中で影響を与えた第一の局は河川局に対してで、あれで流域概念がすごくできたのです。

A氏 しかし、河川局は全くそれについては変わらなかったんじゃないですか。

今野 あくまでも傍流です。予算から言ったら予算がかかる話じゃないからね。河川課と道路課と港湾課と、いまみんな局になったけど、その内務省の古い体制では、すべてが公共事業費の金額でどれだけ仕事ができるかが決まる局です。そこへいくと、途中から行政の必要性が出てきて生れた都市局は少しは違うわけです。直営事業ではないわけです。こういう体質と業務内容はいまだに変わってないところですね。

B氏 三全総が出てくる時代の背景というか、三全総をそもそも生み出してくる背景として、先ほど先生は経済計画とのリンクというお話をされましたけ

れども、一次なり二次なり、時代として高度成長をずっと経験してきて、量的には相当豊かな暮らしになってきているわけじゃないですか。生活の質とか、ゆとりということがかなり話題になってきていた時代背景の中で生まれた、そういうポジティブな面が三全総にはあるんじゃないですか。

**今野** ありますけれども、率直に言って、まだ主流じゃなかったです。主流は何かといたら、公害問題と石油ショック、この2つです。石油ショックによって重化学工業化の道が閉ざされ、公害問題に対してどう対応するかということ。だから、流域論が圏域問題で出てきた一つの背景は公害なんですよ。

**B氏** でも、「地方の時代」とか言われるようになるのは、この前後ではないですか。

**今野** そうです。そのとき言われたわけです。

**B氏** だから、そのところは時代の同時性というのはあるんじゃないですか。

**今野** 人口の動態といっても、単なる人口の総数ではなくて社会移動という数値を見てみると、45年をピークにして大都市圏集中がグッと下がってきます。特に48年の石油ショックではガタ落ちになるわけです。ガタ落ちになって不況になるわけです。

明治以来の人口の動態を景気変動と重ね合わせてみると、景気が悪くなると必ず都市から人口を吐き出す。景気がよくなると都市が人口を吸い上げる。ところが、都市から吐き出した人口はどこへ行くかということ、ふるさとで家を守っている長男の農家へ行って手伝いになっているから、それ以降のいまの日本の統計データでは追い切れなくなるのです。そういう意味で地方化というのは明治からあったんですよ。そして、48年の石油ショックを経て、52年、計画策

定です。

**B氏** 大河内さんなどが、社会政策的には「出稼ぎ労働論」とか言ってたんですね。

**今野** そうそう。言ってたけど、全国人口の統計的な措置で実証されていなかった。最近、人口学というのが大手を振るようになったでしょう。人口学が出てきたのはその頃からですから。つまり、戦後の国勢調査で20年か25年の蓄積が出てきたものだから、人口集中地区とか流動人口とか、急激に人口全体から見る力がついてきた。

全国人口が、そういう意味で大都市圏が人口増だったのが急にマイナスになって、地方の府県がプラスになってきたというのだけははっきりしていたから、地方の時代と叫ばれたと思います。地方の時代を最も声高に叫んだのは、マスコミと神奈川県の前知事だったといえます。

**B氏** Uターンというのが明治の頃からときどき景気の中であった。でも、ちょうどその定住圏が出る頃に、JターンとかIターンという言葉がUターンに対して出てくるではないですか。

**今野** もうちょっと後ではないですか。三全総が策定された1977年は1975年（昭和50年）国調の結果は全部出ていませんでした。地方の人口増が注目されたのですが、その詳細な解析結果が出たのは1978・79年ですから。Jターンというのは地方圏：大都市圏間のマクロ的な人口移動と規模に比例する都市化の連立方程式からです。

**B氏** それは、地方に定住圏が形成されつつある時代と一致してるんじゃないですか。

今野 そこに対して、メンタルな面でしょうけれども、影響を与えたことは事実だと思います。

C氏 いまの議論の中で、僕らから見ていると、産業構造の大きい変化がとらえられたのは、三全総までの一期も二期もそうですが、重化学工業化 - - 河川なり何なりをベースにできるような、いわば臨海立地を進めるような仕組み。自動車産業が伸びてきたというのも70年代以降ですよ。それから、コンピュータ関連産業が出てきたのも75年くらいから。それによって随分大きく変わった。

だから、いまおっしゃったように都市の人口が減ったからといって一次産業の人口が増えているわけではなくて、どんどん減っているわけですね。二次産業はむしろ頭打ち。三次産業がどんどん増えてきて、三次産業が何によってできているかというところが都市集中に絡む問題だと思うのです。そこが三全総の段階ではむしろ考えられていない。どちらかという重化学工業を支えるような……。それから、基本的なインフラストラクチャーも未整備段階だったから、そこに重点が置かれていた。

それが、ようやく人間が都市圏に集中して居住するようになって、今度、地方の見直しがあって、人間の居住をどう考えるかというところに行ったと思います。ちょうどそこに石油ショックと。僕は七カ年計画も委員でやっていたんですけれども、いふなれば経済が頭打ちになりそうだったから。

今野 そうです。頭打ちの意識だけと言っていいかもしれません。

C氏 逆に言えば、日本はそこから省エネ技術が大幅に進んできて、アメリカとは生産性上、違う行き方をして、それがそのあとの経済を引っ張った。ちょうどその頭打ちの空白のところから出てくる。

今野 そうです。だから、次のリーディング産業はエレクトロニクス、自動



車だよということを明確に読み取れないんですよ、いま読んでも。逆オイルダラーで第一次石油危機による不況立直りが顕著化するのが1977年以降です。景気回復の主役となるのがエレクトロニクス、自動車となるのです。

C氏 三全総ではないですね。

今野 ええ、あれが出てから。

A氏 いま考えると確かにわかるんだけど、当時はわからなかった。いま考えると、一全総、二全総というのは重化学工業に対応した話で、三全総というのは加工組立型産業構造に対応して、四全総になるとサービス経済型に対応している。いま考えると、わかるんですね。当時は明確には……。

C氏 いやいや、この頃でも知識産業化という言葉があって、特に石油ショックに絡んでは、代替エネルギーをどうするかという問題が国の基本的な問題だったのです。だから、それは必ずしもそうではないと思います。三全総は80年頃でしょう。

今野 77年です。総論的にはありました。特にエネルギー代替技術は1973年の石油危機が大ショックだけに、それにより動き出しますので三全総策定頃には具現化産業化は始まってきていたといえます。

C氏 そこはもう変わりつつあったわけです。

今野 そういう芽生えはあったんです。その功績者は西藤（沖）さんでしょうね。フレームを担当して、そのフレームの中に、いままでのコーリン・クラークの分類だけではダメだといって、工業を基礎資源型、加工組立型というふうに分けるのに苦労したんです、まだ浸透していなかったものだから、説明に

いっても産業分類論に時間をかけていた記憶が残っています。

だから、そこはかとなく、何となくそっちへ行かないとダメだ、というのは見えているんだけど、政策として断言しているかということ、断言しているところまではいってないんです。なんか渡るのに幅があって、跳べないで苦労していた感じですから。

C氏 ただ、三全総では、道路にしても、例えば東北縦貫にしても、空港整備にしても、そういう基礎的なものがかなり進捗してきたということです。それが産業を誘導したような面もありますね。

今野 そこもまたちょっと議論の余地があって、いままで5回つくった全国総合開発計画の中で - - 五全総はつくりようがなくなってしまったから、実質4回の中で三全総くらい公共事業が後退した計画はないんです。それは逆にインフラ側から言いますと、空港や高速道路、場合によっては新幹線、ああいう内陸型のエレクトロニクスや自動車産業を誘導するのに大きな力を発揮するという自信が持てなかったのと、石油危機での財政困窮、石油価格高騰、公害・環境対策への歳出増等で財政当局の抵抗が厳しくなった。それがあったからやはり弱みがあったと思うんです。特に新幹線は国鉄財政破綻でまったく未来が見通せない。したがって新幹線の表示などは、国鉄合理化の閣議決定文そのままから一步も出せなかったわけですね。

C氏 テクノポリスは私が発想したんだけど、その頃、電子工業なり機械工業なりの地方立地というときに、通産も熱心ではなかった。

今野 そうです。通産も自信がなかったんですよ、正直言うと。産業論でいえば鉄鋼造船の重厚長大から、エレクトロニクス、マイクロ機器の軽薄短小への大構造変化でしたから。

C氏 地方の中核都市の立地をどうするかという議論は建設省のほうからやりましたね。

今野 ええ。いまの話は、僕みたいに全国総合開発計画の担当者側から言うと、あのときの通産省と全国計画との関係というのは「切れた」というかね。その結果、あのテクノポリス法案というのは国土計画で認めていない計画になったわけです。

C氏 あの頃はまた、ちょうどゼロシーリングだったんですよ。公共事業から何から、新しいことを何をやるかというのを、主計の若い人たちなんかと勉強会をつくって議論をしたことがあるんです。次の世代のための方向性をどうつくるかという議論をしたいというので、何人か集まって何回かやったんですね。ゼロシーリングで、いわば公共事業型は全部、過去のもの以外は手をつけないという話になったんです。テクノポリスもいわば財政的な仕組みはなかったんです。で、通産がのっかって法律にというので、工配補助金みたいなものをつくった。逆に言えば経済も少しずつ変わりつつあったから、それが許容されたのかもしれませんがね。

B氏 自己完結型の地方都市経済圏というか、自立型の地方都市経済圏ということについてはどういう議論だったのですか。

今野 そこにすぐに渡れるかどうかわからないけれども、一つ、議論のタネとして言っておきますと、悪意をもって中央政府の政策を見れば、率直に言って逃げましたね。国民経済がどうでリーディング産業がどうでという、産業の位置づけができなかったから逃げましたね。

しかし、善意をもって言うと、一全総、二全総と、国民の日常生活に根ざした圏域、国土空間というものへの考えが不足していたのではないかと思います。生活圏を構築することを国土計画の中で真剣に取り組まなくてはならないとい

う形で、全国の生活圏はこういう構造になるのではないかというのは二全総で出しているんです。二全総で出しているから、僕は二全総というのはすごいなと思うんです。閣議決定して、閣議決定文の中にちゃんと入っていて、三層の生活圏になっているんです。生活圏構想というのは、いまでもそれをなかなか乗り越えられないでいますよ。だけど、国民側、マスコミ側の反応はこれについては全くありませんでした - - こう言っていいと思います。GNPと工業出荷額のほうばかりに向いてましたね。この生活圏や環境問題についての社会的合意を今までの時間を置いてみると策定者が計画に書いても、国民の目にとまらないと認知されず計画で取り上げたのに消されてしまうのが多くあります。発と着が一致して初めて実質の計画になる。つくる側からすると理解してもらうことと時間との闘いです。その結果三全総イコール生活圏に定着し二全総での生活圏は反対に消えて国民理解が出来てしまうのです。

A氏 地方の自立とか、「自立」という言葉は全総ではどの辺から出てきていますか。三全総ですか。

今野 率直に言って地方の自立というのは、その後、地方主義が蔓延して各地域が言ったけれども、正式には言っていません。しかし大都市抑制・地方振興で、一貫して通した半世紀の全総は国全体の政策の中で常に地方の自立を夢見ていた政策でもあると思います。

A氏 いま、自立という言葉が別の意味ですごく流行っているんです。昭和50年代後半の頃、その頃はまた違った意味で「自立」が流行ったんですね。

今野 ええ。自立的な発想が国土計画の中で一番強かったのは、戦前の国土計画です。国土決戦用に各地域が分断されても抗戦能力を有する地域づくりを目指していたわけですから。それと政策の歴史を振り返ると国家財政が苦しくなると自立が出てくるという背景があります。

A氏 それは食糧計画ですか。

今野 食糧だけではありません。工業も。

A氏 その場合の自立というのはどういうことを言ってますか。

今野 それはゲリラ戦を展開できるということですがけれども、それぞれの県や、いまで言う定住圏みたいな単位でやっていたということです。したがって、最小限の武器を修理したり農具を修理したりする能力は各地方にあるべきだと。私の田舎は味噌工場しかなかったから、その政策に則って大田区から疎開工場が来たわけです。我々が子供の頃は工業の知識なんて全くないから、その工場が何をつくっているのかすら知らなかった。だけど、同級生の中にその社長の息子がいて友達になったりしている。それは米軍が上陸してきたときの軍需用品の修理を目的としてといえます。鄧小平以前の毛沢東思想による地域自立のアウトガルギー論に酷似していたのが戦争中の国土計画だったと思います。  
(後で詳細に)

A氏 いま、「地方の自立」という言葉をすごく使っていますが、例えばイギリスとかアメリカに行ってそういうことを言っても、話が通じない。「地域が自立というのはどういう意味か。人間が自立するというのはわかるけれども、おまえの言ってる意味がわからない」と言われるんです。

今野 そういう言葉はないと思っています、私はいまでも。吉田先生が元気なときに同じ質問をされたんです、「地域の自立って何ですか？」と。自立のジリツというのは、「自律」なのか、「自立」なのかと聞かれましたよ。僕は、自立という言葉は全く使わないかという嘘で、使っている。ただし、アダム・スミスの経済理論に従った、競争原理の中でみんなおさまっていくというのが「自ら律する」ということだから、行人偏(自律)で使っているけれども、

しかし、世の中一般には「自立」と使われているわけです。

だけど、近代産業によって国民経済が成り立っているところで、地域だけが自立するなんてことはあり得ないと思うんですが、経済力が分業化、集中化が進みすぎて特定の狭い地域だけに集中し、多くの地域がそこに依存するのは歪んでいると考えるわけですから分業化は認めて、経済力としてはより強くしなければならぬ国土が多いというのが国土計画の基礎認識ですが、それを自立というなら大きな抵抗はありません。

A氏 それで、どうしてもアングロサクソンの人たちには通じないですね。人間が自立するというのはわかる。地域が自立するというのは……。

B氏 アメリカは明らかにそうですよ。開拓の歴史の中で、自分が開拓した地域の資源は自分が拳銃を持って守るとというのが地域の自立ですから。地域の資源は自分たちで守るんだと、いまでも西部のほうへ行くと、ミリシアといって、自分でピストルを持って守っています。国家権力を認めませんからね。

今野 連邦制の政治の領域を中心にしてはそういうことはわかりますよ。むしろ日本で、地方に対していい影響を与えたものもあるんですけども（国の政策としてどうかというのは別として）、国の中心になる政策として地方政府に与えた影響というのは、みずから計画を立てなくてはならないとか、三全総はいろんないい刺激を与えましたよ。少なくとも国家行政執行の現場的出先機関から脱却して自ら政策を持つという意味での刺激に自立という言葉が機能したともいえます。

B氏 それは大きいでしょうね。

今野 だけど、悪かった点は「自立」で国民経済を考えない、受け止めない。あるいは県民意識は強いが国民意識は弱いという社会的風土の中での「自立」

の受け止め方は？となります。もっと議論をしなければならないと思います。  
地域経済の自立ということも含めて。

もう一つは、「国土の均衡ある発展」の「均衡ある」というのは、「均等なる発展」と解釈されているんですよ。それは、自立というのと根っこはつながっているんです。

考えてみると、誤解されるのも無理ないなと思ったんですよ。工業をリーディング産業にして、四大工業地帯に集中しているのを地方に分散させなくてはならないと一全総から言い続けてきているわけです。それで「国土の均衡ある発展」と言えば、どこでも、工業を中心にして立てようと。僕から言わせると地方が誤解していると思うけれども、誤解しているほうが自然かもしれないんですね。それと高度成長や高速の経済発展を知らない国民で大都市抑制・地方振興あるいは地域の自立というと、集積した経済を保有する大都市から奪いとるとの解釈になり大都市は全総に反対、地方は錦の御旗となってしまっていたのが全総の宿命でもあったわけです。

**A氏** 私が地域の自立についてある論文を書いて、吉田達男さんにお送りしたんです。そしたらちょっと来いというので行ったら、吉田さんが2、3枚の紙を出したんです。たぶん今野先生などと議論しておられるときで、そのときに仰ったのは、まず、カントが自立をどう言っているかから始められたんですよ。いま思うと、あのペーパーを残しておけばよかったと思いますけれども、それは立つほうの「自立」です。

**今野** 地域が立つというのは、僕も戦前の国土計画はこれだなと気がついたのは中国へ行ってからです。僕が中国へ初めて行ったのは昭和55年ですから、まだ「改革開放」以前と言っていい状況でした。人民公社体制の中に都市も農村もあったわけですね。いわゆる毛沢東の赤本、あの頃、極左学生がバイブルみたいに持っていたやつ、僕も読みましたけど、あれの中での人民の泡思想というのはわかったですね。あの広大な国土は何万何十万の圏域に分かれていて、

その圏域単位に最低限度の工業力を持つ。そしてソ連軍が大型の戦車が入ってきたときは、戦車に対しては抵抗しないでおいて、あとで泡で包み込むように抵抗するという戦略で、郷村がつくられていたというのを見て、「戦前の国土計画はこれと共通している」というのがわかりました。

A氏 戦略的ですね。

今野 ええ。しかしいかにも計画経済であり独裁者型体制ですよ。

B氏 以前、今野先生とちょっと論争したことがありましたけれども、国民経済があって、それを構成するものとしての地域都市経済があるのか、都市地域経済があって、その集合体としての国民経済かというのを一回議論し合って、私は、地域都市経済がまずありきだという話をして、だいたいやったことがあったじゃないですか。

今野 僕は反対だと。

B氏 三全総なんかはそういうところに近いのかなと。

今野 いや、違います。

A氏 ちょっともとに戻らせていただいて、流域とも関係しますけれども、これから地方の時代で地方で人々が定住する。そうすると、地方から俺たちの時代だという形でわき上がってきて、それがモデル定住圏みたいな話で来たのかなと思うのですが、その当時の雰囲気と、定住という形になってくると、そもそも人間はどこに住むのが自然かということ、そこに流域圏というのが出てくる。この辺のところを少し……。



今野 それはどちらかというと後者です。僕の見方が間違っているかもしれませんが。

A氏 ただ当時、地方から三全総に対する盛り上がりあまりなかったような感じがしますね。

今野 全国計画において地方からの意見というのは、一全総、二全総、三全総でもそうなんだけれど、下から担いでくれて我々はその神輿に乗っていただけなんですよね。そういう一面があります。あるけれども、その「盛り上がっていた」というのをどういうふうに解釈するかなんです。率直に言うと、特に新全総までそうだけど、イコール陳情なんです。陳情されているやつというのは、経済理論をちゃんと持っているのか、立地論をちゃんと踏まえて言っているのかということ、極端なことを言うとゼロなんです。国の出先執行機関としての地方ですからやって欲しいという陳情になってしまうのです。

A氏 モデル定住圏というのはどういう形で申請されて認可していったんですか。

今野 あんなのは申請も認可もそんな真面目にやっていません。モデルの計画をつくって、それがうまくいけばみんなが真似するだろうということです。そういう意味では本当のモデルです。上意下達で動かすのではなく下から動かすのに命令通達でなくモデルで示して自ら考えさせようという意図でもありました。

A氏 一生懸命見ても何かボヤッとしてますよね、どこからどこまでかというのは。

C氏 地域がまず輪郭がない。だから、それに含まれている地方の自治体は、

全部自分たちが背負うというつもりは全くない。

**今野** さっき言ったように山形県なんかは一番適合しているから、山形県はそれに近い考え方をあとで持ってくるわけです。それで逆に僕が地方に呼ばれて行って、市町村長を集めたところで、例えば1週間後に企画部長が来て、「いや、わが県はいろいろ議論したけど、ああいうきれいにはできませんから」という話なんですよ。

**C氏** それと、地方でやる事業の中で国のウエートがまだ非常に高かったです。

**今野** 高かったです。国の言うことだけです。

**C氏** 三全総のときも、工特にしても新産にしても、ああいうものは全部、工業だけのためではなくて周辺圏に対する公共事業のメリットがものすごくあったわけです。いまもまだあるのかもしれませんが、そういうものでついていた面があるでしょう。

**今野** ありますね。

**C氏** ゼロシーリングになって、公共事業や何かはしばらくやめという話になってスタートしたから、地方はそんなに関心を持たない。定住圏で一体何をやるかさえはっきりしなかったからね。

**今野** 率直に言って、定住圏で事業費をつけてませんから。

話は変わりますけれども、全国計画だといっていわゆる地域計画的なことにすりかえて書いたというのは、悪く言うと「くにあって国家なし」の社会においての国が地方に対するたましなんですよ。たましなただけど、それじゃ国が

言わないでいたら出てくるかという、出てこないのですよ。

もう一つ、これは真面目な話なんですけれども、新全総で経済発展が進めば進むほど企業規模は大きくなって、企業規模の大きいものを日本は獲得して、しかも川上産業から川下産業へという流れをきっちりつくっていかないと食っていけないという論理で、一全総、二全総と来て、そして二全総で初めてこういう生活圏的なことをやったのは、人間の生活、国民の生活を見ると生産から消費まで幅広くありますよね。それを全部見なくてはならないでしょう。そのときに一全総、二全総の反省として、消費の分野、つまり日常生活の分野をあまりにも見なさ過ぎたという点があるかも知れません。書いたほうは、それでも一生懸命考えて提案したんですよ。しかし反論は全くなかったというのが正確なんですけれども。だから三全総で、こちらから全国計画を見るとどうだったのかという意味で……。

**C氏** 問題提起をした。

**今野** そうです。そういう問題提起を真面目にしたことは事実です。その証拠は、新全総の8つの総点検作業というのを国会に報告したわけです。そのときに、いま考えてみると不思議千万なんだけれども、日本の国民経済・国民生活や国土全体に対して大した影響のない、地方都市というのは横綱格で座っているわけです、8項目の中の1つに。それは地方都市という名前なんだけれども、実は生活圏です。生活圏の中心都市としての地方都市。そういう意味では、一全総、二全総、三全総というのはワンパッケージで見てもらうとその辺がわかってくるのです。それ自体は半分は真面目な発想でもあった。しかし、それはある意味で誤解されて、地方からの発想とか、地方行政へ泥足で踏み込んだとか、いろいろな表現を使われましたでしょう。

**B氏** 長野なんかはいい形をしていたんですね。

今野 そうです。長野なんかはわりにやりやすい県でしたね。山口県とかね。

B氏 峠があって分かれているから。

A氏 モデル定住圏というのは、今野先生たちが、大体この辺に人が住んだらいいのではないかという形でお書きになったというふうに考えていいのですか。

今野 そうです。しかも、カネをつけなかったというのは、カネがなくなって大蔵からカネを取れなくなっちゃったというのが実態で、それ以上の理論も何もないんだけど、ただし、実際に定住圏計画をつくるのは地方政府だよ、というのは骨の髄まで染みわたっていきました。したがって、それに対する支援はするという政策なんですよ。

A氏 お書きになったときに、流域というのは参考にしておられたのですか。

今野 流域というのは常に下敷きにありました。というのは、三大湾を中心とする東海道メガロポリス地帯で、いまはみんな忘れられたけれども、水問題がすごく大きかったのです。それで、信濃川の分水を利根川に流すとか、阿武隈川と阿賀野川から関東平野に水を通すとか、そんな話が真面目に議論されていたときですから。

C氏 田中構想。

B氏 ドイツとかあまり研究しなかったのですか。

今野 ドイツは研究しましたよ。あれが11月に閣議決定したでしょう。だから僕は、ホテルの手配もできないまま、そのまますぐに1月4日にドイツへ行

ったんですよ。大使館にだけは電報で連絡して、ボンの政府につないでもらって、ライン川をアムステルダムからバーゼルまで1人でのぼっていきましたよ。

**B氏** ラインもエルベもみんな、昔は流域に都市を建設してますよね。

**C氏** それこそ自立的な歴史もそれぞれが持っているような都市経営というのは、日本ではやってないですね。だから、そこはドイツの場合となかなか比較にならない。そのあと、いろんな地域でいろんな動きがありますけどね。

**今野** 僕が行ったのは、あの頃、海外出張旅費なんてつかなかったんだけど、与野党の国会議員が議員団をつくってライン川を見に行っただけです。それで、通常国会のときにものすごく質問が出るだろうということになり、誰も写真一枚見たことがないのでは答弁の書きようがないということで、おまえ行ってこい、至急行けて、決まったのが12月28日で、出発は4日ですからね（笑）。それで行ったんですよ。

それで、ライン川紀行の論文を国土計画協会の雑誌に出したんです。それは反応がありまして、すぐに予算をつけたのは山形県でしたね。山形新聞の後に社長になりました岡崎さんという専務さんがチーフになって、流域開発のチームをつくり、僕はまる1日仕事をサボってライン川の講義を10何時間やったんですよ。それを山形新聞に連載したら、新聞協会の何とか賞というのを取りましたね。そういうようないきさつが流域圏の裏としてはありました。

**A氏** アメリカというのはダントツに人の流動性が大きいわけですね。第2が日本で、ドイツとフランスというのはものすごく流動性が小さいんです。たしか1.0とか1.2とか、そのくらいでしょう。そこと地域の自立というのは関連している可能性もありますよね。

**今野** ありますね。ただしドイツやフランスはもともと都市国家、日本は農

村国家で前近代までは国民の80%が農村居住でしょう。近代都市が誕生して農村からの人口流入で近代化を成し遂げたという歴史の差があります。農村の人口保持力が大きいのは米作という反当収量の多い農業だったという地理的条件が背景にあります。

C氏 それと、例えばどこの都市に産業がどうこうといっても、ドイツや何かの場合、都市がそれ以上の膨張を許さない仕組みをつくるでしょう。アメリカも一部にはそれがあって、つい最近、沢本さんが、生活環境重視型の、「市民」という意識が非常にあるから、それがアメリカの愛国心の基礎になっている、という文章を書いたのを僕のところに送ってきたんですよ。そういう市民意識が日本には育っていない。それが基本的に違うんです。

今野 そうです。日本では都市自治というのは歴史の中でほとんどなかったですから。都市を防衛する意識もなければ……。

C氏 おっしゃったように、山形のように自然環境的に分離された都市が、その後成長したり、それから、ドイツ型はむしろ山口県だと思います。山口県の各都市というのはそれこそ10万ちょっとの規模で、しかも県内分散して、それぞれ自立した形をとっているでしょう。それでいくと、他にはあまりないですよ。人口はどんどん減るしね。

A氏 少し話を進めると、三全総が策定されたのは昭和52年で、テクノポリスが実際に地域指定を受けたのは昭和57年頃ですね。この5年間というのはどういうふうな動きだったのですか。

今野 三全総が策定されて、「定住圏とは何か」という議論ばかりをある意味では楽しくやりましたよね。その間に、僕の見方では、次のリーディング産業は何かというのを戦略的に見つめることができなかつたのに、半導体を軸と

して自動車とエレクトロニクスが出てくるわけです。それで日本経済は救われたわけですよ。それによって不況を克服し四全総になってきた。

四全総の問題意識は、三全総が「地方の時代」と言ったのに人口の流れが全く逆になってきましたので、慌てたわけです。それで中曽根さんから、東京一極集中とは何かというのを国民にわかりやすく説明することが国土計画の最大の課題だ、説明しろ、と言われて四全総になったわけです。四全総のときの経済は既に自動車とエレクトロニクス、IT産業になっていったわけです。だから、その間はいわば空白地帯。しかもそれらの産業は、新幹線と高速道路、一部は大規模空港、地方の空港にひかれているというのがわかってきたのは50年代後半ではないでしょうか、正確にわかったのは。関西はこれに気づくのが遅れたともいえます。

A氏 テクノポリスが議論されたのはいつ頃からですか。

C氏 1980年頃からです。

A氏 そうすると昭和55年頃ですか。

C氏 55～56年。

今野 見えてきてからですね。

C氏 これはまた別だけど、大平さんのときに田園都市構想というのがあって、構想がなかなか煮詰まらない。それでテクノポリスの話をしたら飛びついたんです。

それで、最初は指定だけすればいいという話をしていたら、今度は地方が一斉に動き始めて、それで通産は正式の委員会をつくって法律にしたわけです。それで補助金をつけた。だから、三全総の動きとそこらの間の連担はない。

A氏 連担はないけれども、一応田園都市のところが……。

C氏 だけど田園都市構想というのは、大平さんの構想としてはあるけれども、三全総の中に生きていない。

A氏 そうすると三全総の中にはなくて、四全総でもなくて、その間をつないでいるような。

C氏 構造不況があって、造船も繊維もみんな不況業種になって、かつての企業城下町が全部ダメになるんです。そういう地方の事情があって、なおかつ、財政的には国が支援する余力がないというところから始まったわけです。

今野 それと少し理論的なことを言えば、立地性向が全然違いましたからね。あの当時は、自動車産業もそうでしたし、それからIT関係の産業もそうですが、潮風が吹くところは立地できないと言われ、臨海では工場内での清浄器と除湿器が要ると言われていたんです。

C氏 だけど、鹿児島にしても四国の三菱電機も、みんな、海に隣接したところに半導体の工場をつくっている。

今野 これは用地と工場との関係ですけれども、臨海型という、特に内湾・内海についての埋立というのは容易なこともあって、常に需要を上回る供給を続けてきていたわけです、マクロに言うと。だから土地はあったんですけれども、そこには結局出てくれなかったから、そういう意味で、臨海遊休地が出てきましたよね。

C氏 だけど、石油化学が随分立地したでしょう。



今野 石油化学……。それはもう少し前ではないですか。

C氏 石油コンビナートの発想が出てきたから、港湾計画と一体になっている。

今野 産業構造大転換の犠牲者の最たるものが、むつ、苫東だったんでしょうね。だから、むつ、苫東を事例にして考えると、用意した土地を一番救ってくれたのは石油備蓄ですよ。

A氏 石油危機でつまずき、石油で助けられた。

今野 僕は、石油備蓄の成果というのはすごく大きかったと思います。国民やマスコミには全く評価されていませんけどね。あのあと、湾岸戦争や何かのときにビクともしなかったわけですから、その損失を考えたら、むつの用地が余っているなんていうのは鼻くそにもならない話ですよ。いまになって考えみるとそうなんだけれども、石油備蓄の全国計画を立てたのは平松さんと私ですが、2人でやれたのは反対がなかった。石油危機の体験で国民全体が必要性を理解していたので、2人きりで審議官室にこもってやれたわけです。平松さんが地方振興局の審議官で、僕は計画調整局の計画官だった。平松さんのところに関係書類をみんな持って行って、あそこで仕事をしていたんですよ。あんな仕事をやったのはある意味では初めてですね。高度成長期ですら、臨海工業地帯をつくるとか何とかというと反対派が動いたり何かしていたのにね。堺屋太一の『油断』、あれがものすごく効いたんですよ、トイレットペーパーがなくなったというのは。

A氏 もうちょっともとに戻りますと、三全総をつくったときは大平さんがかなり意見を言われた。ただ、大平さんは途中で亡くなられて福田さんになった。福田さんは、安定成長と言いながら、総理になった途端にむしろ積極財政

に変わったわけですね。その点でいくと、福田さんは、三全総についてやや横に置きちゃったということはないでしょうか。

今野 いや、そんなことはないです。当時の国土庁長官があまり頼りにならなかったのも、むしろ、福田さんが総理になったときに、福田さんの在職中に何とかしなければというムードが盛り上がりましたね。

A氏 50年代の前半から半ばにかけてというのはちょっと空白があるような感じがしますが、そこにもう一遍火をつけたといいますか、全総的な考えが出てきたのが、一つがテクノポリスであり、もう一つがリゾートだと思えます。

今野 さっき言ったように、テクノポリスはそうじゃないんです。全県に1つずつモデルをつくるなんていうのは国土政策とは縁のない話でした。

C氏 いや、全国計画との違いというのはあると思うよ。結果的に幾つ指定したのでしたかね。わからないけれども、各県1つなんてやってないと思うな。

今野 世界の先端産業が、日本の県単位で立地箇所を決めるなんてことはあり得ない。それは最初から言ってましたよ。それに対してリゾートのほうは、国土政策としてはもう少し真面目だったです。

A氏 そのリゾートですけれども、単にリゾートという形ではなくて、それこそ日本をどうするかという形で考えられておられたと思いますが、リゾートのところはどういうふうに動いてきたのですか。

今野 リゾートのところは、表面に出てきたルーツとしては新全総です。さっき言った陳情の中に、いま、これを取り上げたら新聞ダネとしては面白いと

と思いますが、日本アルプス大規模山岳観光開発構想というのがあったんです。

A氏 私の理解では、新全総のときはリゾートではなくてレクリエーション  
と思いますが。

今野 もちろんそうです。リゾートという言葉はなかった。大規模レクリエ  
ーション基地をつくらうとした。

C氏 そういう言葉がありましたね。

B氏 しかし、あれほど世の中に評判の悪いものはなかったですね。

C氏 そうそう。あれと民活がくっついたから、ますます悪くなったんです  
よ。

B氏 諸悪の根源みたいに言われてますね。理念はもっと高かったのですか。

今野 理念とか何とかより、とにかく大都市化がものすごく進んだでしょう。  
さっき言ったように、新全総の後半から、特に三全総はそれが主体になったけ  
れども、末端の最後の市民生活に立脚して論じましたから、土曜、日曜どうす  
るんだという話になったわけです。

B氏 週末の遊び方まで国が心配するというのは、ありがたいというのか、  
よけいなお世話というのか、どっちなのでしょうね（笑）。

今野 当時から霞が関はいまの議論をやっていました。ただ、国がそこをや  
らないとおさまりつかなくなるのではないかという見解があったのです。それ  
は住宅問題。三全総のときに、建設、国土庁、大蔵、経済企画庁の国民生活局、

各省挙げて大議論になったのは、フレームとして住宅の面積を大都市圏で何平方メートルにするか。結果として80平方メートルになったのです。それまでの動きからすると、清水の舞台から飛びおりる感じですよ。

A氏 豊橋の「総合開発機構」、あれはどういうふうな経緯ですか。

C氏 あれは港湾整備です。

今野 港湾整備と土地造成を一体として行ない、三河湾に製鉄所を持ってきたいと。

A氏 大規模レクとはちょっと違うんですね。

今野 レクとは関係ありません。

D氏 リゾートは全部で41ですね。テクノポリスは26。

今野 大規模観光レクリエーション基地で、これも裏話だから言っておいたほうがいいけれども、それで全国計画を出したでしょう。まんまと乗ったのが建設省なんです。で、千葉県の中が二つ割れたんですよ。九十九里浜というのは、あれだけ長いところに港湾区域が一つもないんです。僕はまだ港湾局にいたときですが、運輸省港湾局が新全総で九十九里に大規模レクリエーション基地をつくりたいと。

C氏 JAPICや何かは、あそこで大規模港湾という構想を言ってますね。

今野 大規模なやつならばいいんですよ。中小規模だからダメなんです、砂というのは。鹿島も全く同じ条件のところだけれども、水深20何mに掘る大規

模なところまで防波堤を出すから、港口部に砂がたまらなくなり、均衡がとれるのです。自然との関係というのは不思議なものですよ。小さな規模で防波堤を出すと、たちまち砂に埋まってしまうのです。

A氏 JAPICは首都圏第三空港で九十九里で空港をだいぶやりましたね。

今野 だから、自然の保全というのは難しいというか、微妙というかね。鹿島の場合には、通常の時ですと、4m50~6mの波が来るんですね。例えば教科書どおりのことを言いますと、6mの波が来るところというのは水深6mのところまで波が崩れるんです。それで白波になるんです。そこに海水中の漂砂の砂を落とすんですよ。したがって、6m以内のところには防波堤や防砂堤を出しますとたちまち砂で埋まってしまうのです。それを鹿島は一挙に、時間をおかないで水深20mのところまで出しました。そうすると波は砕けないものですから、砂がたまらないで維持できるわけです。自然の保全と人工構造物というのは、「いじらなければいい」とか、「いじったらダメだ」とか、そんな単純な話ではないのです。

話をリゾート論に戻しますと、最初の段階では昭和40年代後半、52年の三全総をつくるときまでは、実はリゾートという言葉や意識はなかったのです。大規模レクリエーション基地だったのです。ところが、実際に地方から陳情されてきたものとの整合をやってみると、日本アルプスなんて自然破壊の最たるもので、こんなのは全然乗れない。一番乗れるのは国立公園にも何にもなっていない九十九里かということで、九十九里が生き残ったけれども、当事者の港湾局が蹴飛ばした。

建設省の海岸課と運輸省の港湾局の違いは、運輸省の港湾局というのは大規模ですから、大きな船が入ってきたりする。建設省の海岸課というのは、海岸防災だから舟ですよ。だから、小規模なやつは技術を持っている。その失敗もあって、結局、何も出なかったんです。あとでリゾートになって出てきた安比や、北海道のアルファ・トマム、あれも私が役人のときはそんなに意識した

地域ではないんです。それで何か消えかかっちゃったんです。消えかかったけれども、さっき言った、週休2日の週末をどうするのかという問題は片づかないわけです。そこで、ヨーロッパではバカンスというのがある、という話になってきたわけです。

C氏 ラングドックルシオン。

今野 ええ。ラングドックルシオン開発にすごく惹かれたんですよね。私なんかも真面目にラングドックルシオン計画を見に2回くらい行って、フランスの国土庁から2日間くらい説明を聞いたりして勉強しました。

A氏 それは50年代の半ばくらいですか。

今野 そうです。それは何かというと、もう一つ、セカンドハウス論というのでしたんです。別荘ブームがあって。

B氏 週35時間とか言っているのはその頃かしら。

今野 そうそう。都市の住宅水準が60何平米で、それを80平米にするなんて、住宅問題は非常に頭を痛めてましたから、もしセカンドハウスをつかってそれでカバーできるのであれば、住宅公団の集団住宅でもみんなが快適に人生を送れるのではないかという話になって、別荘ブームに乗ったんです。乗った張本人はセカンドスクールとかいろいろなことを言い出した。まあ、僕がいた計画調整局はあまり乗らなかったけれども、地方振興局が乗ったんですよ。民間では不動産業界、建設業界が乗り、土地ブームがあ政策を押し上げたといえます。

C氏 その頃ですよ、長銀が「ソフト化経済」と言い始めたのは。

今野 そういう意味で、リゾートというのはかなりいろいろ言われたんだけど、大輪の花を咲かせないでしぼんでしまったですね。

A氏 あのときの雰囲気というのはすごかったですね。リゾートに指定されなければ生きる道がないという、そういう雰囲気でしたよね。

今野 リゾート法の悲劇は、率直に言うと不動産業界に使われたということです。

A氏 83年とか84年とか、その頃だと思います。

C氏 土地を先行取得する形でドンドン進めた。それで中曽根さんのときに民活になったでしょう。民活の話をしてから、地方は三セクでみんな乗った。だから、いまの三セクの崩壊というか、地方財政の悪化は、みんなその頃に起因しているわけです。

今野 国としてはそういういろいろな事情があって距離を置いていたから、大きな傷にならなかったわけです。ただ、まともに考えると、日本人が都市にこれだけ人口が緑のない都市に集積して、長距離通勤をする働き蜂で、頭脳だけで、付加価値で、食っていく社会になっていくと、ある程度リゾートというのは考えなくてはならないのかもしれないかもしれませんね。国が考えるかどうかは別として。

B氏 1カ月ぐらい休ませてくれないとリゾートにならない。レクリエーションで終わってしまう。

今野 そうそう。需要はあるかもしれないなと思いますね。

C氏 それはあるでしょう。だけど、大規模リゾートである必要があるのか、ということですね。リゾートのあり方が大幅に変わると思います。

今野 大規模というのがくっついていったのは、新全総のときにさっき言ったレクリエーション基地が出てきたからですよ。それと社会資本整備が低水準で余暇時間を過ごすことが大都市の大需要にしては限定的なため、大規模化という発想になったと思います。

A氏 もう一つお伺いしたいのは、50年代半ばから、首都改造計画を大都市圏整備局で始めましたね。首都改造計画というのは50年代半ばのが初めてですね。あれはどういう経緯で出てきたのですか。昔は例えば大都市圏工業立地制限法とか、むしろ抑制側でしたけれども、野村総研がチームを組んで取り組んでいましたね。

今野 全国総合開発計画の流れからすると、三全総を52年に策定して、そのときは「地方の時代」でした。で、55年国調になって引っ繰り返り、また東京が人を集め出すわけです。最初5年間くらいは全く原因がわからなかった。大阪は集めないのに東京だけ集めてくるというので、今までの大都市圏対地方圏の構造が崩れ、戸惑いの期間がありましたけれども、いずれにしても55年国調以降、政策は破れたわけです。大都市抑制・地方振興という政策は破綻したわけです。

A氏 破綻したという認識でしたか。

今野 ええ。その流れと結びついて東京一極集中への対応策ということで、首都圏の改造ということになりました。その前後に、全国総合開発計画の中でもこういう議論が盛んに行われたんです、我々国土庁側と建設省都市局側で。

東京23区は800万からの人口がいる。ところが、23区の端から端までなんて、



おにぎりをいくら持っていても歩き切れない。ところが、パリは700万しかないけれども、街の端から端まで楽に歩ける。山手線内にほぼ等しい。それは当時の話ですけれども、東京の平均階層が1.8階、2階にいてない。パリは6～7階。都心部は全部6階ですね。だから立体利用がきちりして、それによって浮いた土地に緑を植えればより快適な都市ができるので、規模と住む人間とは必ずしも相関しない、という話がもう一方で盛んにあったわけですよ。

そうした議論が出てきた背景は、大平さんのところに結びつくのですが、大平さんのときの田園都市構想がリバイバルしますね。大平さんの言った言葉がまたいろいろな解釈があって、それに対する反動でもあったのかもしれませんが、そういうことがありました。

**A氏** 中曽根さんがかなり政治的な力を持つ前に首都改造計画というのは始まっているでしょう。あれはどういう経緯で始まったのですか。

**今野** さっき言った、大都市抑制論が破綻したからが直接要因ですが首都改造論はそれなりに古くからあった政策論です。田園都市構想の刺激を受けて、23区外周部に大グリーンベルトを考えた終戦直後から都心の諸機能の郊外移転や横浜、川崎、八王子・立川、大宮・浦和、千葉・船橋の四大核都市育成等を経てきています。

**A氏** 首都改造計画をやらうと言い始めたのは、国土庁の大都市圏整備局だったのですか。

**今野** 49年の国土庁発足前のことを言えば総理府の首都圏整備委員会です。もっと大きい目でいけば、建設省都市局ですよ。

**A氏** 大都市圏整備局の中も計画課と整備課があって、名前からすると、整備課がちょっと抑制的な雰囲気、計画課が前向きみたいな雰囲気があったけ

れども、あの辺の計画課と整備課の関係というのは。

**今野** それは非常に単純で、計画課はペーパー論計画立案業務、整備課はもう少し現地に即し整備事業を担当してました。

**A氏** 首都改造計画は整備課でしたか。

**今野** どっちに力があつたかというと、外から見ると整備課のほうが力があつたようにみえたはずですよ。

**B氏** 過密が相当深刻になっていたんじゃないですか。通勤とか。

**今野** そうです。過密問題の議論をやり出すとまたきりがないけれども、過密問題が一番深刻だったのは40年代初頭です。水不足、交通、住宅でした。

**C氏** 工業再配置計画や何かが始まる2年ぐらい前がその議論。

**今野** 通勤電車は本当に地獄だったし、それでとうとう国鉄が「五方面作戦」をやるわけです。この五方面作戦が完成したのは「44・10」、44年10月のダイヤ改正です。あれですごくおさまってきたのです。住宅問題とかまだいっぱい残っているんだけど、通勤で死ぬ勢いで乗っていたというのはおさまったわけです。

**A氏** 通勤地獄みたいなことを何とかしようという消極的、両様のな形で首都改造計画があつたのか、首都をもっとアクティブにしようという形の前向きな形であつたのか、どちらだったんですか。

**今野** それは、国全体が大都市抑制・地方振興と言っていたから、大手を振

って東京をこれだけ整備しようということは、戦後、昭和20年からそれまでの間、一回もないと言っていいかもしれません。言えなかった。それは一番の原因は、政治的な力によったと思います。何せ地方選出議員があまりにも多過ぎた。それに、誤解しないで欲しいのは、大都市抑制というものですから官による規制ばかりが取り上げられますが、大都市は整備で隘路打開と民間の力を主にした整備、地方は白地に先行投資をする開発と区分したわけで、大都市を放置きり捨てたわけではありません。大都市は水交通、住宅の重点整備で生産機能は抑制ということだったと考えて下さい。

A氏 首都改造計画は、何かひっそりやっているという雰囲気だったですね。

今野 そうです。東京と大阪の市街地をどうするかなんてというのは選挙区定員が少ないから票が集まりませんから。それで、片一方で選挙区改正が進んできたでしょう。で、地方の議員が次第に少なくなってくるわけです。それで政策としても東京・大阪が相対的に重くなってくる。それにも支えられたと思いますよ。

A氏 そのとき大阪のほうは、そんなことを主張される意識もなかったと。

今野 大阪に行くとき解釈が違っただけでも、東京問題は中央政府の問題、中央政府は東京の問題はやってくれる。ところが、大阪の問題はやってくれない。こういう意識のギャップはありますよね。

C氏 大阪は、大阪の財界と例えば大阪府……、あの頃は社会党でしたかね、意識が全然違うんです。財界のほうは、より広域的な関西圏の整備をやるという動きがあった。だけど、府自体はそういう動きには全然乗らなかったですね。

A氏 そのギャップというのはどうしてですか。

C氏 どうしてかなあ。まあ、それともう一つは、80年代に入ると日本の経済も国際化し始めた。中枢管理機能をどうするかという議論がものすごく盛んになった。それが、さっき言った首都機能をどうするという問題につながっていくわけです。製造業は分散しても、情報化とかサービス産業化で都市の集中はまた復活していく。外資企業が集中して出てきたのも50年代に入る頃からですよ。

B氏 経済界は基本的にいつだって広域化ですよ。自治体はいつでも狭いほう。

A氏 結局、三全総までスーッと一つの流れがあって、50年代半ば前後あたりから、かなりいろいろなファクターが入ってきた。

今野 三全総の後というのは、ある意味で一種の安定期というか、極楽期だったですよ。人口は地方に行っているし、地方が元気づいてきたし。したがって、国土計画としては少しのんびりさせてもらったときです。

A氏 三全総まで来て、もうこれで日本の国土計画はうまくいった、これで山を越えた、という面もあったわけですね。

今野 ありましたね、いまになって考えれば。ただ具体的施策がだせなかった。

A氏 俺たちも人生すごいことをやったんだ、と。その余韻が50年代半ばまであったんですかね。

今野 ありました。縦割りの分野で道路・港湾とやっているのに比較し、国会や全省庁をどう動かすかということからばかり発想し仕事してましたから役人としてはこの上ないやりがいがありました。これは二全総だから、三全総だからではなく、国土政策だからです。俺たちが日本を背負っているという自負もありましたし。

C氏 全総、新全総までの段階で、日本の骨格になるインフラとか建物の骨組みの構造は全部そこでつくられた。だから、それ以降の計画というのはあんまり……。

今野 44年の全国総合開発計画（第二次全国総合開発計画）を見ますと、昭和60年目標で書いているんです。そのときに「新幹線の供用区間は仙台 - 福岡とする」と明確に書いたんです。ところが、60年代時点は盛岡までも行っているし、新潟までも行っていたのです。だから、40年代の高度成長で財政が豊かだったことが、ある意味で計画を上回って国土をつくってくれていたという実績はありましたね。だから、石油ショックで財政破綻して公共事業費が取れなくなっても、結果としてはあまり痛くなかったというのも実態なんです。ちなみに成長率が8%を越えると公害問題が大きくなると書いたのに実際は13%成長をした。しかし二全総は高度成長拡大計画のイメージに固まったこともあり、計画の中で公害を心配したというのは完全に忘れられているということがあります。

A氏 新全総のあとぐらいに、全国の高規格道路というのがあの頃、一応原型ができたわけですね。

今野 ええ。

A氏 それともう一つ、新幹線の経緯があるんですよ。あのときできた新幹

線を見ると、例えば山陰新幹線も全部あるんですよ。あれは誰が、どういう形でつくったのですか。

今野 あれは、44年の全国総合開発計画ができて、それを受けて新幹線整備法というのをつくったでしょう。その法律の中に書いてあります。それから国土縦貫自動車道法と2つそろえたわけです、新全総では。

A氏 そのときは本当に、全部あのと通りの新幹線をつくるつもりだったのですか。

今野 超長期視点からです。だから3段階に分けていたのです。工事線、整備計画線、それから基本計画線ですが、絵にしたこともあって時間軸を消去して受け止められてしまったきらいがあります。

A氏 基本計画線はやる気がないと、そういうふうに考えていいわけですね。

今野 そうそう。基本計画線というのは最初からやる気がないというか超長期構想路線です。

A氏 ただ、地方に行くとあの絵がまだかすかに残っていて、新幹線が通るはずだというのがまだ残っているんですよ。

今野 計画を策定した政府側と読み取る側のギャップというのは、こういうような大きな政策には必ずあるんです。数えきれないくらいありますよ。さっき言った「国土の均衡ある発展」というのも「均等ある発展」と訳されていますし、定住圏というのも、そこで生まれたら死ぬまでその圏域から出ない、というふうに解釈されていますし（笑）。

C氏 中国並みですね。

今野 そういうのは山ほどあるんです。だから策定者としては大変ですよ。下河辺さんに言われて、原案を持って国語学者にまで行きましたからね。

A氏 東北自動車道は大体都市を結んでいますけれども、中国自動車道というのは都市を結ばなくて、山の中をずっと行っている。あれはどういう経緯であんなったのですか。

今野 あれは山陽と山陰を両方。政策論としては国土縦貫自動車道法の道路ですよ。あれは7,000キロの構想の中に入っているんです。そのときは大きく見ていたんですよ。ところが、需要のほうで圧力が大きくなってきて間に合わなくなって、山陽道や何かをつくるようになった。

C氏 むしろ山陽道みたいに土地取得ができないという考え方だった。

今野 1万4,000キロになってくるわけですよ。それを口実つけるために高規格道路とか何とかと言い出したわけです。だから骨は、44年に法律にした国土縦貫自動車道法なんです。それがいま、曖昧になってしまいましたけどね。

C氏 「国土開発縦貫自動車道建設法」というのは1957年ですね。

A氏 やはり縦貫という思想なんですね。

今野 そうです。

C氏 高規格幹線道路計画というのは1万キロだった。

今野 7,000 キロのあと、1万キロになってくるわけです。で、1万4,000 キロになる。

A氏 普通でいくと岡山から広島を結ぶほうが順当だと思いますけれども、そこは土地が買収できないかもしれないということで。

今野 ええ。土地が買収できないのではないかとということを懸念したのですが、巨視的には、高速道路をこんなに使われるなんて想像もつかなかったのです。瀬戸内海は内航海運があるから、ほかの地方より1平方キロあたりの利用者交通量の需要はそんなに大きくないはずだと考えていたりしたのです。

C氏 山陽道は後追いで、どんどんどんどん交通量が増えるので増やしていったという形です。

今野 最初の話のあと追加されたものは山陽道なんです。

A氏 山陽道は渋滞しているけれども、中国自動車道はガラガラ。

今野 そうです。それはやっぱり需要との関係ですよ。

C氏 よくあんな山の中につくった、というような道路ですね。僕は何回も走ってるけど。

今野 キロ数からすると、いま、これを上回ってます。

C氏 そうそう。磐越だってそうですね。高速道路は、道路特会をつくってカネが潤沢になったから（笑）。



A氏 もう一つ、昭和50年代の半ばから後半にかけての大阪というのは、今野先生はどんなふうに見ておられたのですか。その当時は。

今野 僕は、かなり早くから大阪の地盤沈下ということを書いていたんです。それで、旧国土庁、いまの国土交通省の総合計画局がその地盤沈下を正式に数値をベースにしてつかみ出したのは、さっき言ったように、50年国調では地方であって、55年国調で東京一極集中がはっきりしてきた。その時点からですね。

A氏 55年国調ぐらいから。

今野 もっと正確に言うと、55年国調の速報が出た56年のときに、東京は人を集めているけれども大阪は人を集めていないと。その中身がわかったのは57年です。社会的移動の数値だから概数速報では出てこなかった。その頃ですよ。

C氏 地方に大学を一斉に建設させたでしょう。あれが開放されたのはやはりその頃ですか。

今野 あれはもっと後だと思います。「工業等制限法」を大学に対してかけてから。その根拠は、三全総のときに全国の大学調査をやりまして、その結果、大都市に大学が集まっていることが議論になりました。それに対して地方の大学が徐々に勢力を伸ばしてきている。当時、特に東京には法学部が全国の7割くらいあったんです。学生定員の7割くらいが東京なんですよ。これはちょっとひどすぎるということになって、医者不足対策もあって「1県1医大」というプロジェクトが出てくるわけです。それは三全総で出したのです。その後18歳人口のピークを前に大学急増となり工場の地方進出で衰えた後大学新增設となったのです。

C氏 三全総のときですか。

今野 ええ。

A氏 その頃、理工というのはなかったんですか。医学部でしたか。

C氏 高等専門学校をつくった。

今野 工業高等専門学校は37年です。

A氏 地方からすると、むしろ理工学部のほうをすごく望んでいたというの  
はありましたよね。

今野 工が欲しかったのですが、工学部は教育学部と共に全国普及率が高か  
った。52年の三全総のときの行政需要圧力というのは、医大というよりは、本  
当は病院なんです。中核病院がないからです。それから医者不足だったのです。  
地方に医者来ない、そのために地方に医大をつくらなくてはいけない、と。

A氏 理工よりもっと切実なんですね。

今野 はい。

C氏 そもそも自治医大ができたのも。

今野 そうです。それから福井医大、山梨医大、香川医大の三つが最後でし  
た。

A氏 四国はあまり医学部がないんじゃないですか。

今野 いや、四国はあのとき四国4県の医者の世界を徳島大学の医学部がお

さえているんですよ、香川医大を作って1県1医大体制が確立した。

A氏 高知もね。

C氏 ありますよね。

A氏 四国は4つあるんですか。四国はたしか理工がないんですよね。

今野 1県1医大で医学部はできたけれども、その人事配置となったら、東京と京都にみんな押さえられている。看護婦に至るまで。

C氏 そうでしょうね。

A氏 全国各県1医大というのは50年代ですか。

今野 そうです。55年に福井医大が開学で、東京の近くでは山梨です。県立や何かで持っていたところは除きましたからね。

A氏 今日は、そういうことで四全総の前夜までのお話で終わりたいと思います。

( 了 )