

懇談会：「国土計画考」 - その5 -

出席：今野修平氏・国土計画研究会メンバー

日時：平成18年1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、四全総にたどりつく直前までお話をお伺いしたと思います。この辺は私も実体験としてあるんですけども、中に取り込まれてしまって全体像がつかめていないというのが実態です。私の感じでは、まず、四全総の前期段階として「首都改造計画」というのが動いてきて、それから「東京マイタウン構想」が動いてきて、もう一つのインパクトで東京一極集中への批判が動いてきて、何とか国土計画を考えなければいけないということになってきたと思います。そこで、東京を何とかしようという動きとそれに対する特に地方からのアンチテーゼの話とが、昭和50年代の半ば頃からモヤモヤしていたのではないかと思います。それで、そのモヤモヤしたいろいろなファクターが四全総と一緒に入って行ってしまったのではないかなというのが私の理解なんですね。したがってその辺の全体がさっぱりつかめていないのですが、その最初のところ、四全総に入る前の首都改造計画とか、そこに対して地方がいろいろな意見が出ていたとか、その辺からお願いいたします。

今野 お答えになるかどうかわかりませんが、かなりの的確な観察力だと思って、いま、お話を聞いていました。それは、三全総をやってからとかいうような短期の話ではないんです。

国土行政の歴史を振り返りますと、前にも指摘しましたが、大きく分けて2つの流れがあります。一つは地方開発で、経済企画庁時代では総合開発局がやっていた計画です。つまり国総法の本体を扱っていた計画なんです。これは本音は地方開発論なのです。それに対して、首都圏整備委員会、近畿圏整備委員会、中部圏整備本部の総理府系統の役所は三大都市圏の整備計画なんですね。

方法論としては、地方開発計画は白地にインフラ整備をして市場経済を導入

してくるという方法論です。それに対して三大都市圏の整備計画は、基本は市場原理に委ねても発展するとして、隘路打開の政策なのです。したがって、問題が起きたところを丁寧にチェックしてその対応を図っていくということで、極端なことを言えば、需要の問題は二の次にして新幹線や高速道路の整備を図っていくものと、それから、日比谷の交差点が混雑しているから立体交差にしようという事業の差です。これが国土交通省になってからも引き継がれています。基本的考え方と方法論が異なっていて当然ともいえる課題です。しかし組織としては全国計画と地方計画（都市地域整備局）に分け、地方計画に三大都市圏整備計画と、国土開発の中で全国計画の下にあたる地方開発を併せて一つの局にしたのです。

A氏 2つの流れですね。

今野 そうです。それは現在に引き継ぎますと、前者は国土計画局で全国計画を行ない、後者は都市・地域整備局（三大都市圏と地方開発の開発計画）になっています。この間の小泉内閣になってからの省庁再編でも、局にはなったが一つにしなかったですね。ならなかったという背景は、実はそういう長い歴史と方法論の違いがあったわけです。

B氏 いま、首都圏整備局は何という名前になったんですか。

今野 国土交通省都市・地域整備局の都市です。

B氏 両方が一体になっているのですか。

今野 局としてはそうです。

B氏 だけど中の組織は別だと、そういう意味ですか。

今野 そうですが、地方開発の方は旧国土総合開発法の国土開発の一つとして全国総合開発計画と一体となっていたものが三大都市圏整備と一つになりましたが、歴史と方法論は異なるといえるわけです。

B氏 そっちはそのまま。

今野 結局、昔の母体がそのまま温存されている形なのです。それで、宮沢（美智雄）さんは都市・地域整備局の首都圏の方で、僕は開発局の流れでした。だから育ちが違うんですよ。そこは理論的な方法論まで違うから、なかなか...
...

A氏 農水省に特に中山間村の整備をやっているところがありますね。

今野 あります。

A氏 あれはこっちに入ってきているんですか。

今野 農村整備課ですね。

B氏 国土庁がスタートしたときは.....。

今野 地方整備局です。

B氏 別だった。

今野 地方整備局は今度の省庁再編である程度ばらばらにされたわけです。過疎対策室は自治省（総務省）に返しましたし、農村整備課も農林省に返した。

A氏 返したんですか。

今野 そうです。

A氏 実際に農林省から来た人がやっていたけどね。

今野 ええ。農村整備課のほうは、49年に国土庁に農林省から持ってきた理由は、いわゆる国土利用計画と一体化するからということだったわけです。だから、そういう厳然たる流れの違いが一番大きいと思います。

それから、もう少し小さいオーダーでの理由を探しますと、49年の国土庁誕生のときに組織改革して国土情報というのでそれを一元化しようとしたんです。大もとは、国土情報の一元化と国土開発研究所の設置と2つ出したんですよ。

B氏 建設省と国土地理院と一緒に国土情報をやろうという話だったんですよ。

今野 建設省も一部入っているんですけども、国土地理院は建設省ではなく国土庁ではないかという話があって建設省だけの話ではないんです。国土情報はこれとは別に今後の状況をみると情報が重要なので国土計画のための情報収集と蓄積をしようという発想なんです。話の順序として、最初の国土開発研究所は結局成り立たなかったんですね。準備室のときでつぶされちゃったんです。情報は国土情報整備室として設置されました。

A氏 それは何かに形を変えてできたのではないんですか。

今野 国土開発研究所は国土庁の設置準備室の段階で殺されたものですから、国土庁設置法の中にはもう最初から出てこなくなった。情報整備室だけはわかったというので、一応今日の組織でいけば国土計画局の付随研究室、情報整備

室としてできたのです。それが生き長らえたというのも皮肉な話なんですけれども、当初、ああいう領域についてカネはつかなかったのですが、国土庁設置のお祝い金といって、何年間だったか忘れてしまったけれども、大蔵省が御祝儀をつけてくれて全国土の航空写真をとったんです。それと国土情報のメッシュ化をしたコンピュータ時代のデータ化してストックしておこうということだったんですよ。

B氏 私も当初それにかんでいて、国土庁のスタート以前にメッシュデータをつくるということで、地理院と統計局との間で勉強会をつくったんですよ。

今野 室長は歴代企画庁出身者がやっていたのです。国土地理院のほうは最初はかなりいいことを言ったかもしれないんですけども、結局もとの地理院に戻っていった。それから統計局もそうです。国土庁側からしますと、十分に両省から吸収できなかったのです。大きく分けまして、国土地理院の情報と統計局の情報、それから各省が持っている情報、これはかなり個別事業にかかわるやつですね。例えば、波の情報なんていうのは港湾局が圧倒的に持っているわけです。それを全部一つにしようとしたのだけれども、縦割りの弊害にぶつかってしまってできなかった。結局生き残ったのがメッシュとコンピュータ化ということです。

したがって最初の10年間は、私なんかも中に立っていたものだから、運輸省港湾局が持っている波のデータをメッシュデータにして入れるからご協力いただきたいというので、実家に随分口説きに行かされた、こういうようなことだったんです。それで四全総のときに、まだデータストックを始めてから10年しかたたなかったものですから、それでもって十分に引きずれなかったということもありますね。

A氏 国土庁に調整課というのがありましたね。代々、課長が大蔵省から来て。あれはいまのデータ化とは？

今野 関係ありません。あれは事業調整です。

B氏 カネの配分ですよ。

今野 そうです。調整費です。

A氏 ただ、あそこは結構プロジェクトデータを持っていたりしてましたよね。

今野 いえ、国土庁設置法の運用なんですけれども、特別調整課は大規模プロジェクトの面倒を見るということになっていました。

A氏 特別調整課というのもありましたね。

今野 特別調整課は44年の新全総のときにルーツを発生する。それで調整課のほうは、公共事業の調整なんで14公共事業の取扱いと複数省庁にまたがる公共事業の調整を受け持っていました。公共事業の調整の具体的例として一つ取上げると、徳島の港の整備ですが、港の整備は進んでいるけれども道路は進んでいない。あそこは港から町まで8キロもあるんですね。その道路整備が遅れていたんで、こっちは投資したのが殺されてしまうものですから、ここの8キロの道路整備にカネを調整課から持ってきて港と都市を結んだことがあります。

B氏 ああ、そういうことですか。港湾道路というのがあって、自治省の道路と運輸省側の道路と。

今野 ええ。2年後に建設省に移管しますからということで、建設省と話をつけてそれでやったり、そういうことに使うのが事業調整費で調整課が担当していたわけです。特別調整課のほうはむつ小川原等の大規模プロジェクトの調

査費が中心です。

A氏 大規模ですね。

今野 最初は仕事はなかったんですよ。設立前の48年の段階、国土庁設置準備室のときには、大規模事業の調整を図ろうということだったのが、だんだん大規模事業そのものが後退して行って、結果としては調査費しかつかなかったものだから。

B氏 国土情報整備というメッシュデータをつくるにしても、例えば地方の産業振興動向とって、工業統計というのは通産省でしょう。だから、そういうのをすり合わせていったら全然進まないんですよ。

今野 だから、実態的な意味の栄養のあるものが供給されませんでね。

B氏 そうなってしまいますね。

今野 ええ。空き家があったところだけ一つか二つ。だからよけいにデータバンクにも時間がかかった。こういうようなことで計画に反映しない。

それからもう一つ、国土情報整備室はそのために最初から組織が縮小されてきまして、中2階管理職だったんですよ。本格的な管理職、課長ポストをスパッとやればもっと違ったと思うけれども、中2階整備局だったでしょう。それで一つの組織になってしまうと、20年たつと、組織が独自に縦割りの中で歩いていくことになって、政策目的を失った、情報ストックだけを目標にした組織になっていってしまうのです。縦割りの組織というのは恐ろしいものだなと思います。

そうすると、生かすほうと、情報のほうがどうも、私みたいなOBの立場が

ら見ると、うまくいってないなあという感じがするんですね。あれがもっとうまくいくようになれば随分違った。東京一極集中というのも、こういう現象が国勢調査の結果わかったとってから原因が解明されるまで、ちょっと時間がかかり過ぎたんですね。政策対応がうまくいかなかったという理由の一つにそれがあるんです。

A氏 実際にバブル経済のきっかけとなったと言われている、東京のオフィス需要の調査というのがあって、あれで何百ヘクタールという事務所が足りなくなると。あれを国土庁の中の調査部門がやって、それがひとり歩きしてしまった面がありますよね。

今野 そうですね。あれは計画立案手法と絡むので、ある意味で住宅も同じなんですけれども、計画を立てるのに人口をベースにするようになったでしょう。つまり昭和44年の新全総のあと、石油危機と公害問題に経済がふっ飛ばされてから。方法論的に人口をベースにしてやるようになってからの誤差というのがあるのではないかと、個人的にはちょっと思っています。どんな方法でも誤差は生じるのですが、人口をクレームの中心に据えたが故の誤差とでもいうのでしょうか。そのために求める量は原単位型になっていったんです。

A氏 そうなんですね。全体のマクロの経済とか社会という状況を「こうだ」という形でいくのではなくて、原単位を積み重ねて行って計算したらこうなっちゃったと。

今野 総量としてはそれでもいいかもしれませんが。ところが、機能はつかめないんですよ。それがいま、住宅問題を都市屋だけ集まって議論しているところを聞いていても、出ているように思います。

A氏 例えば東京のオフィスといっても、原単位というのは3つか4つしか

ないわけです。1つは、1人当たりどのくらい床面積を使うか、どのくらいのオフィス需要者がいるのか。その2つをかみ合わせて延長線上となると、恐ろしい数字になるわけですね。

今野 それから、いま反省でもあるんですけども、先ほど言った2つの流れがありますね。国土開発と大都市圏整備。これは開発でありこっちは整備だ、こっちは新規開発でありこっちは隘路打開だと、こうなったでしょう。そうすると、隘路打開を方法として位置づけられて50年たつと、隘路が出てこないうちには問題を見つけられないという手法になって常に問題の後追いになってしまうのです。

まあ、こんなことを言うと怒られるけれども、大都市圏整備局というのは、私に言わせると例えばグローバリゼーションという海を越えてくる波には、計画立案の前提の情報収集から、関心の持ち度から、弱すぎるんです。問題が表面化してからとなるためです。そこが理論的あるいは結果的にまずくなっている方法ではないかなと思うんですね。ところが開発のほうは白地に何かをつくろうとしているから、もっと広く理由を求めたということだったと思います。だからその影響は、今朝も話を聞いてきたけれども、航空行政のときの議論がいまだに羽田・成田論だけなんですね。

A氏 当時の大都市圏整備局の方々が本当に大都市の隘路をやっておられるかということ、むしろ国土計画、地域振興のほうに関心を持っておられたりしていた面があると思いますね。

今野 あります。“つくば”にしる長岡技術科学大学にしても、あれは大都市問題から出てきた話なんです。だからプロジェクトだけで見ますと、大都市を救うために地方をどういうふうに生かそうかという認識はあるが大都市圏という縄張りに絞られた中なんです。

A氏 落とし子なんですね。

今野 はい。ところが、プロジェクトだけしか見ないと、計画は決まったところから出発するわけですから、そこは違うわけです。国土開発のほうは全国でみますから大都市を抑制する。抑制すると、それじゃたまってくる機能はどこに分散するかというと地方圏を受皿にし地方開発の核にしようとするが、大都市圏整備では大都市圏内で片付けようとするからせいぜい業務核都市とか、その外側の機能分担、首都機能移転というのでつくばの発想が出てきたりするわけです。埼玉とか八王子を大事にしていこうというような発想になる。しかし結果は大都市圏集中をさらに加速させ、山手線内の無秩序集中を緩和したが周辺を大きく拡げてしまったとなるわけです。役人だからやっぱり縄張りに左右されるので、そこで重みをなすのが、首都圏でいけば首都圏整備基本計画であったり、近郊整備地域までだとかで全体を見る目に期待がかかるというような話になってくるわけです。

A氏 例えばイギリスでいくと、こういう国土計画的なところは経済省でやっていますね。フランスへ行くとダタールが一元的にやっています。日本の場合、一つの国土計画というところ自体にいろいろなものが入ってきて、縦割りになってそれがまた固定化してしまっているんですね。

今野 はい。そのルーツは、何度も言うように、戦災都市復興事業と食糧難。この問題の違いからです。食糧難から出てきた北海道・東北開発というのと、戦災都市復興事業とはルーツが違います。住宅公団なんかは後者から出てきましたから、事業が仙台とか広島に伸びるのはしばらくたってからです。最初は三大都市圏でしか事業はできなかった。反対に工業専門学校の配置は最初は新産都市だけだったが、後には全国の都府県でとなり、東京までがつくった。結局全国均一、平等になって国土開発は無意味になっていく。均衡ある発展は結局理解されない。この根底は世論や政治は開発と整備の区別がついてないた

めだともいえるわけです。

B氏 日本もダタールみたいな考え方をとって、縦割りをもうちょっと有機的に動かそうというのが国土開発庁の発想だったんですね。

今野 そのとおりなんです。ただ、ダタールのマネができなかった理由というのは、後からのこじつけかもしれないけれども、2つくらいあると思います。一つは、「計画の決定権者は誰か」という議論を十分にしていないんですね、日本の国土計画とか地域計画というのは。特に地方開発は地方という主体がない。そこで国（大臣）となっています。例えば東北開発促進計画なんてあるでしょう。あれは計画の主体者は大臣です。地方ではないんです。知事は単なる委員にすぎない。それなら全国計画があればいいではないか、という話になっちゃうわけです。ところがフランスの場合は、地方の首長が自動的に国会議員になります。国と地方の関係はフランス型として明確です。アメリカは州と連邦政府で割り切るが日本は不明確。しかも、権限分担からぶっ切ろうとしている働きが常にある日本では、ちょっと無理だったところがあるなあという感じはしますね。

もう一つは、ダタールが計画したフランスの国土改革論というのはプロジェクト単位で全部時限なんです。あれは事業に着手してから10年だったか、構想を入れて15年ですかね。それが目的どおり全部できてもできなくても、そのプロジェクトからは撤退してしまうのです。だからラングドック・ルシオンなんていうのは一番大きくやったんですけれども、細かに拠点、拠点をつくりました。ラングドックの地中海岸を200キロ近く歩きますと、進捗率が全然違うんですよね。ペルピニャンとグランドモットでは全然違う。違っても、もう10年たったからと国は引き揚げますと。

その点、日本の戦後体制というのは、国土計画だけではないけれども、時限立法の法律自体いいかげんなんですよ。あれができてしまうと、永遠に議員連盟が解散しないまま時限ごとに第何次として継続していくでしょう。利権に根

づいてしまうのですかね。

B氏 新産みたいなものですね。

今野 そうそう。新産はやっと法律をなくしましたが、あそこから改良しないとだめではないかなという気がします。その上で、このプロジェクトは時限でやるか、恒久的な問題かというのが混在していると思うのです。北海道・東北の開発を図っていくというのは、いわば恒久的な話かもしれませんよね。人口重心が江戸時代から見ると西からどんどん東へ移ってきているとか、物理的にも、平野面積からポテンシャルティをとると東がまだいっぱい力があって、西はないとか、水の量から言ってもそうだとかいうのがあって、恒久的な課題かもしれないのですが。ただし時限は臨時的と受け止められますし、軽くみられて予算措置は十分なされない。半島振興法等は国の財政支援は0に近い。表面だけ飾って中味なし。建前だけつくって本音なしです。結局は政策も理屈もなしにけずることだけのビジネスとなっている財政に抑えられているということでしょうか。むつ小川原のときも時限立法という話はいっぱいあったけれども、それとどういうふうに絡むのかというのを理論的に整理されないままやっつけてしまっているから、次から次へとこういうふうにつながっていつてしまう。

一議員の思いつきでできた法律が永遠につながっていつたりするケースがあるかと思うと、恒久的な問題を忘れているというような混乱が、どうも国会と永田町と霞が関共通にありそうな感じがしますね。

A氏 四全総のときに、国土庁のいいところと悪いところが両方出てきた面がありますよね。本当言うと、そのときに組織を変えなければいけなかったのかもしれないですね。

今野 ええ。多極分散型国土形成法は政策としては手足が何も無い裸の基本法となってしまうている。

A氏 戻りますと、その中の大都市圏の整備というのは首都圏整備計画というのがベースで、私の率直な印象ですと、国土庁の大都市圏整備局の整備課に3つ班があって、首都圏と近畿圏と名古屋圏でしたね。中部圏のほうはほとんど仕事をしていなくて、首都圏がまずやっていた。近畿圏はそれを見てからまた何か考えると。そのときに首都圏整備計画というのは実際には誰が決めていたのですか。要するに首都圏の知事が決めていたのか、国土庁の役人が決めていたのか、実際のところはどういう形でやってたんですか。

今野 全国計画も全く同じですけれども、いまになってみますと実態は役人がつくっていました。「官庁密室型」と批判されているけれども、だから私なども勉強ができたという一面はありますね。それが骨抜きになったから、事務手続き計画論だという批判が出るわけです、形成計画というのは。官という組織に全件委任すればビジネスは組織体制の恒久化とライン型処理化し柔軟性がなくなります。縦割の日本社会はスタッフを定着させることは極めて難しいという文化的背景がありますから政策は理念から生じるのでなく目標から動き出すことになり易い。

ただ、役人のサイドから見ますと、全国計画との対比からだけいきますと、首都圏整備計画や各地方の開発促進計画というのは、知事が議員になっているのと、それから各政党が、政党のとした衆議院のポストに比例して委員が割り振られましたから、国会議員の自分の選挙区を代弁するという公的な場でもあったのです。そういう点では役人から見ると、地方の開発計画と首都圏、近畿圏の整備計画というのはかなり知事と国会議員に振り回されるということでした。だから学識経験者からすると、地方計画と3つの大都市圏の整備計画というのは発言の機会も少なく審議会の委員になりたくない審議会でしたね。衆愚的、ライン的に陥り易かったと思います。出発点が戦災住宅の復旧だったからでしょうか。国会議員と知事ばかりだったから、彼らが全部時間内に質問しちゃって学者が発言する時間がないのが現実でしたね。陳情方にもなっていたのかも知れません。

A氏 首都改造計画が起こってきたのが昭和56、57年だと思いますが、野村総研がそのためにセクションをつくったくらいでしたよね。首都圏整備というのはそのあとでしたか。

今野 ルーツからいけば古いですよ。昭和20代。戦後の戦災都市復興事業が出発点ですから。

A氏 ではなくて、そのときの首都圏整備。第何次か知りませんが。

今野 それはもう何次、何次で積み重ねていますから。

A氏 昭和50年代後半の首都改造計画と首都圏整備計画をつくる、その関係がどうも私はよくわからないのです。

それからもう一つは、業務核都市という話が出てきましたね。一つは、業務核都市というのがどういう形で出てきたのかということと、例えば幕張というのは業務核都市という考え方の前からあったのでしょうか、恐らく。

B氏 いや、業務核都市とは関係ないのです。あそこは早稲田が進出する予定だったんです。企業局は東京臨海部にかなりの埋立地を持っていて、それをどうするかという問題だった。これはむしろ千葉からの要請が強かった。それで八十島さんを座長に引っ張り出してやったんだよ。

A氏 そういう点でいくと幕張とMMというのは核都市整備もへったくれもなく、プロジェクトが動いていたわけですね。この2つはしょうがないから、あと八王子とか何とか……。

今野 東京都心を一点集中から多様化しようとして横浜・川崎は産業・貿易、立川・八王子は大学・文化、大宮・浦和は関東の広域地方行政、そして千葉は

成田空港をにらんで国際・集会の機能をもたせ東京の都心機能を分散して支えるというのが計画の原点です。

いや、みんなそうですよ。非常に元役人らしからざる発想でご説明しますと、首都圏整備計画も東北の開発促進計画もそういうブロック単位の計画、これを地域計画と一応ここでは括ったといたしますね。地域計画を動かす原因の一つは何か。あれは幾つかの原動力、震源地がある。役人型事務処理型で言いますと。

一つは、全国計画はどう動くかということです。その全国計画は経済計画とリンクしていますから、経済計画は構造的にどう変わるかということの影響を受けるようになっているんです。それからもう一つは、地域自体が市場経済によってどのように動かされてくるかという2つの流れがあります。そこから計画立案が必要か、必要でないかの判断が出てくるわけです。

後者の場合は、例えば教育・文化の首都圏の4大中心を立川、八王子で育てようということは、現実的な話をしますと、役所は何も関係なしに、16の大学が地価の原理から都心から八王子の丘陵地に出ていっただけなのです。それがたまたま八王子の行政区域の中に16も大学がかたまったというので、それを格好よく飾りつけるために業務核都市と言っている一面もあります。計画が市場原理で動いていくのを追認・理屈づけし、ムードを作ったという成果はあったでしょう。

B氏 あれは例の工業立地の制限法があったでしょう。あれで工場と大学の新設を禁止したんです。

今野 大学を入れたのは何年でしたかね。いずれにせよ首都圏近畿圏への集中抑制を狙った政策実現に最も効果のあった法的規制は工業立地制限法だったと思います。しかし現実には立地企業は地価上昇による税負担、高成長社会での需要急増対応としての生産設備拡張抑制で行き詰っていて、そこに新幹線、高速道路整備の促進が地方への進出を促すことになっていたといえますし、大

学も空間的には東京近辺と制限されていましたが、工場のような大きな政策でなくミニ的でしたが、この動きが働いたといえます。

B氏 47年頃ですね。川崎市は大学が欲しくてしようがなかったけど、川崎市はできなかつた。いま、どうなっているかわからないけれども。

今野 MM21だってそうなんです。あれは原動力は三菱ですよ。役所なんか何の役にも立っていない。三菱の造船所経営の内側をみれば不採算性の拡大がみれます。

B氏 三菱造船だからね。

今野 幕張だってそうなんです。幕張は、計画が後から追いかけたんです。埋立が先だった。もっとシビアなことを言えば、千葉県の企業会計が先だったんです。いかに青田売りして儲けるかということだったんですよ。だから本当の意味の計画論になっていないのです。業務核都市と認知されるより早く埋立地が出来、交通計画が進展していた。すなわち不動産事業計画が先にあって都市計画、地域計画はその後になっている。

A氏 千葉県の企業会計の中に幕張と稲毛と浦安と3つあって、それぞれどうするかという話があったんですか。3つとも全部同じところでしょう？

今野 いやいや、千葉県の埋立行政というのは大変お粗末な話で、私が入ったのは昭和31年ですよ。それで埋立に従事したのは38年。38年時点で千葉県があれだけ膨大な計画を最後実現してしまう素地というか、空間を持っていながら、担当課がなかったのです。担当課は「河港課」と言ったんです。河と港と一つにして、課長なんです。次長もないポスト。それがあれだけのポテンシャルを持っているでしょう。それは不動産事業計画としては遠浅海岸、内湾、

東京への至近性交通計画とこれ以上ない条件が揃っていたところです。何より出来上がってくる地価が安かった。

B氏 あれは、石油経済に移行した段階で、石油化学、川鉄をはじめ、五井の周辺の臨海部の工業開発が先だった。県は出遅れて、例えば臨海でも護岸から何かの工事費を出すという計画さえ、いまおっしゃったように何も持っていない。それで「千葉方式」と称して、企業がそれを負担する方式にしたんです。

今野 昭和38年に私が東京都に行って埋立をやり出したらば、松永安左衛門さんに呼ばれて、大手町ビルに机1つくれて、東京湾全体の計画を持たなければこれからの日本は恥ずかしいと。そのカネを俺のほうで電力会社からとるから、おまえ半日ここへ来いと言われた。

B氏 産業計画会議。

今野 証拠物件として岩波えいがとして残っています。ところが、描いたなんていう代物じゃないんです。あそこはものすごく遠浅で、航路さえ決めればいくらでも埋立地の絵を描けるんですよ。

A氏 埋立単価が安いんですね。

今野 安くて、東京港と違って砂がよくてね。だから安心して泥ふいてさえいればカネになる。それで千葉県は - - 私はあの頃から千葉県というのはけしからんと腹を立てていたんだけど、手を汚さずで儲けたんです。

B氏 確かにそうですね。

今野 それが千葉の青田売りなんです。県の財政を一挙解決、富裕県にしま

した。

A氏 MMの埋立単価が坪当たり50～60万ぐらいしたと思うんです。千葉はその半分くらいで済んだんじゃないですかね。

今野 そうです。半分どころではない。年次が少しバラバラになりますが東京大井埠頭（40年代中・）建設コスト5万1000円、その半値以下だと思います。それに大きなインパクトを与えたのが「44・10」だと思います。立ち遅れていた首都圏の鉄道計画、5方面作戦というのを国鉄が展開して、主要5方面、総武、常磐、東北、中央、東海道、この5本について複々線でのダイヤ改正を実行できたのが44・10（44年10月）なんです。戦後最大のダイヤ改正。その前から部分的には一線ごとにはあったんですけど……。これで近郊地区がぐっと近くなったのです。それに湾岸道路と京葉道路が渋滞の14号依存を卒業させた。

B氏 総武線が複線化したことさえ随分後でしょう。30年近くなってからですね。

今野 そうです。44・10というのは、その5方面作戦が全部完成しましたと宣言した日なのです。一番遅れたのは常磐線だったですかね。

B氏 常磐かもしれませんね。

今野 いずれにしてもこの5方面は快速電車と各駅停車が走れるようになった。その影響をものすごく受けたんですね。それによって一遍に便利になった。そして鉄道論との絡みでいくと、産業計画会議を立てたときに、貨物線をバイパスにして埋立地を通すという形で40年頃に原案ができたんです、松永安左衛門のところ。それがいまの京葉線なんです。

A氏 ああ、そうなんですか。

今野 ええ。それからしこしこ計画を練っていったときに、ふたを開けてみたら貨物列車はなくて、ところが旅客需要だけはいっぱいあるというので、旅客主体に変わったのです。

B氏 いまも利用されていない貨物線がありますものね。

今野 そうです。私が38年に東京都に係長でいて、あそこの埋立地の中の湾岸鉄道の計画を全部立てたんです、配線計画まで。基本構想、有明の駅とか何とか、あれは全部貨物駅で計算したんです。幅員も、駅面積も貨物駅の配置で、通過する貨物列車とか荷扱いする路線とか分けて幅を決めて行って、それで用地をとったんですよ。それが実際にふたを開けてみたら、貨物列車は一つも走らないで旅客列車になっていったというのが、いまの臨海鉄道や京葉線です。

B氏 臨海だって残りのをやったんですね。

今野 ええ、そうです。当初は港湾の貨物は鉄道で運ぶ時代でもありました。

A氏 川崎の京浜急行の東側に貨物線があったでしょう。

今野 塩浜。

A氏 あれはまだ貨物線ですか。

今野 いまでもあります。あそこは細りましたが、まだあそこから石油を山梨、長野なんかを送っています。

A氏 あそこはあまり人が住んでいないから、旅客線というわけにはいかな
いわけですね。

今野 ええ。ただ、一般貨物はなくなりましたし、旅客化羽田空港直結構想
はくすぶっています。

B氏 いまやあそこら辺はビルが乱立し始めています。

今野 そうです。

A氏 もう一つ、昭和58～59年だったと思いますけれども、先ほどの業務核
都市の中の八王子のほうは、実際に土地は何があるかという八王子にはなく
て、立川の基地跡があつて、そこに立飛さんがおられて、立飛を何とかしなけ
ればいけないということになった。

今野 ものすごく盛んだったのは脇から見ていましたよ。立川飛行場の跡地
をどうするかというのは、土地の便利のいいところにあれだけの土地があきま
すからね。そういうのが出ると、利権にかかわる動きがいっぱい出てくるん
ですよ。似たようなケースは大洗の射爆場跡地とかね。非常に似ています。
それから福岡の雁ノ巣とか、旧軍用地の跡地というのは広大にまとまって出
てきますから。

A氏 それを業務核都市みたいな形で何となくイメージコンセプトをつくっ
たのが、昭和58～59年頃ですかね。

今野 もっと前です。業務核都市なんていうのは、そんなことを言うとあれ
ですけども、後からつけた屁理屈なんです。そういう意味では計画としては
インパクトはあまりなくて、あれを一番最初に出したのは52年の三全総のとき

くらいです。

A氏 そんな早いのですか。

今野 ええ。それで当時の国土庁は、東京都庁から各省大臣・各県知事全部に原案を配って、意見を聴取したのです。そしたら東京都から、業務核都市で都心機能を分散させるというのと、東京への過度集中を抑えるのはどう解釈したらいいのか、という質問をぶつけられたことが記憶にあります。だけど、こじつけで理論がない形なんですよね。

いま、私は八王子に住んでいますけれども、八王子・立川というのは埼玉、横浜、千葉と並んで4大中心の一つに位置づけられたけれども、考えてみると計画屋としては随分恥ずかしいことを図々しく言っていたなと思いますね。立川はその後、北口がものすごく発展しました。でも、あそこの町の中を歩いてみますと、どうせやるんだったら立川飛行場跡地をもっと大規模にやっていたらすごかったろうなと。あそこは浅いですよ。歩いてちょっとでね。残念だったなあと思うんですね。

B氏 ホテルの裏は飛行場の空き地になっちゃうようなね。

今野 その先は昭和公園だとかつまらないことをやっちゃってね。それに対して八王子はもっと悪くて、16の大学が大学独自の理由で出てきただけの話で、変わったところといえば八王子駅前に学園センタービルという16階か何かのが一つできただけで、お粗末極まりない。

B氏 都市的なつながりが何にもない。

今野 そうそう、何にもないんです。

A氏 しかも、出ていった大学は全部よくなってないんですね。

今野 そうです。せめて環状道路だけでも大学が出たところあたりをグルッと回るとか、できていればまだ良かったですけどね。結果としてそういう点で一番うまくいったのは、大宮操車場跡地の副都心だと思います。それは、供給側も官で需要側も官だったからだと思います。

B氏 それと官庁移転が明確に位置づけられていたから。

今野 そうそう。大手町が今日まで活力を維持できた一つの原因だったなあと思いますね。

A氏 鈴木知事の「マイタウン構想」というのは、真ん中に核があって一つのアトムをつくる。そこは臨海部であり渋谷であり新宿であり亀戸である。そこが今度は真ん中になって業務核都市をつくるわけですから、東京都はこのくらいの狭い範囲で分散化、より都心を強化しようという考えでした。ところが、業務核都市というのはむしろそこも含めて全部外に出そうということでしたね。そのこのところの論理の整合性というのはどう考えたらよいのでしょうか。

今野 そこは率直に言うと恥ずかしい点の一つあるのは、東京都の都心機能を強化しようということは、少なくともオフィシャルな場面では政府は持っていませんでした。ただ、結果として想定すれば東京の都市はもっと強くなるのではないかと、それは市場原理だと。それを適切に混乱のないようにするには、という発想しかなかったと思います。そういう意味では、新宿にしても新橋にしても品川にしてもみんな経済界の勝手な動きですよ。まさしく自由経済の世界です。政策は触れていません。恥ずかしい話ですけど。

A氏 四全総というのがいつ頃から議論されて、当初はどういうスキームで

考えられていたかという話に移りたいと思います。いま四全総を読みますと、何かよくわからない。要するに分散も図り、なおかつ都心も強化しましょうと。そういう形でいくと何か幕の内弁当みたいになったような感じで、その辺、いつ頃から始まって、最初何を目指していてどうなったか。この辺が今日一番お伺いしたいところなんです。

今野 昭和52年（1977年）に三全総ができましたね。できたばかりのときは、これで一つ答えを出したというのでホッとしていたんです。ところが、80年の国勢調査が出てきてショックを受けたわけです。それは東京首都圏にまた人口が集まり出したということです。その前の昭和50年（1975年）の国勢調査のときは東京が落ち込んでいました。三大都市圏は3つとも落ち込んでいた。それで三全総になったのです。

ところが、55年のときに東京が再び頭を持ち上げてきた。そこからです、四全総の発想は。そしてちょっともたもたしている間に、57年くらいですかね、中曽根さんが、東京をどうするのか、問題だ、問題だということが審議会で議論が始まったのです。それを受けて中曽根さんが、「問題だという問題指摘だけでは政策にならん、何とかやれ」といって、四全総は閣議決定が1年延びたんです。中曽根さんがそういうふうに行司軍配を入れたものですから。

A氏 あれは延びたのですか。

今野 そうです、当初の予定より。

A氏 延びる前の四全総というのはどんな姿ですか。

今野 延びる前の四全総というのは、中曽根さんの批判を利用すれば、「政策はない、東京一極集中という問題指摘だけになっている」と。

A氏 でも、何かそこに四全総のスケルトンがあったわけでしょう。

今野 それは、三全総を受けて地方分散ということを書いていたわけです。三全総のときは、国勢調査の動向 - - つまり市場原理がもたらす社会の動向と政策論理が、間違っていたか当たっていたかは別としてピタッと合っていたわけです。ところが、それが分かれたわけでしょう。つまり東京に集まってきちゃった。

A氏 いま考えますと、工業化時代に大都市圏から機能を移していくというのは、工場を移すわけですから、新産とか工特という形で承認していて、ある面でいくと経済原理で動いていくという面がありましたね。いまおっしゃった1980年頃というのはサービス経済化の時代ですね。サービス経済化というのは大都市に技能労働者が集まるという性格を持っていますから、そこから地方に移すというのは、いままでの工場分散とはちょっと違った形でないとできないはずですね。

今野 そこはさっき言ったように、三全総から出発して数年たって、東京に集まっている、これはえらい話だと。55年の国調ですから、その数値をはっきりと国民の前に発表できたのは57年の正月くらいですかね。速報が出てきてからですから。東京に再び集まってきていると。

A氏 東京だけにね。

今野 東京だけ。しかも関西はダメで石油危機がもたらした不況の影響のままだと。それ以来、関西経済の地盤沈下という言葉も言われるようになりましたね。それで東京を何とかしなくてはならないというんだけど、「何とかしなくてはならない」というが、工業化だけが人口を動かし地域を変えると考えていた当時としては実態がわからなかった。実態がわからないで苦しんでいて、

1年くらいたってから中枢管理機能だというのがわかってきたわけです。第三次産業への目が生れた第一歩でしたでしょうか。

策定者の側からの言い訳を聞かせれば、国勢調査の人口はわかったけれども、経済動向がわからない。経済動向というのは、工業統計表とか商業統計表が出てこないとわからないわけです。ところが、あれは国勢調査からズレるわけですよ。

B氏 それともう一つ、その頃、そういう統計にあらわれない問題だとか、日本経済の国際経済化という問題があって、外国企業の進出というのがものすごくあった。

今野 それに気づくのはもっとあとです。中枢管理機能問題のあとです。

B氏 海外との結びつきという面で東京の中枢管理機能が強く浮かび出てきた。それが関西が落ち込んだことにつながる。

今野 そうなんです。そこまでわかるようになったのが、率直に言うと60年ですね。

A氏 そうすると、東京にまた新しい形での集中が起こりつつある、それはどうしてだろう、中枢機能だ、何とかしなければいけない、というのが四全総ですね。そのときに「何とかする」というのは、いわゆる多極分散形成……。

今野 で、押し通していた。今になると三次産業で中枢機能であっただけに地方への分散とは論理的に矛盾もありますよね。

B氏 東京の機能をどうするか、という話はなかった。

今野 東京の機能をどうするか、はっきりとそれこそが問題だとなったのは、国際競争力の話が成立してからです。やがて東京は世界金融の拠点として大阪以下とは基盤産業が異なると考えられるようになりましたが、これもグローバル化の経済の幅広さと深さを理解していませんでしたよね。

A氏 多極分散形成というのは第二の東京をつくりましょうということでしたね。

今野 ええ。

A氏 東京を分散させて第二の東京をつくって、東京という機能を多極化していきましょうと。

B氏 多極分散の国土形成促進法というのが88年にできる。で、首都移転法というのをつくりましたね。

今野 それはもっと前です。首都機能移転でしょう？

B氏 そうです。

今野 前だったか後だったか忘れたけれども、発想としてはつくばで流れが出て国会移転案までつながっていくわけです。国会決議もありましたが、政治はこの問題については原則なき政治という一面がありましたね。

B氏 まあ、つくばにはならなかったけど。

今野 44年の新全総のときに、日本の国土像というので閣議決定した日本地図の中の一つに、札幌広福を示した図面があるんです。そこがルーツですね。

A氏 40年ですね。

今野 44年。

A氏 地方中枢都市ですね。

今野 中枢都市という言葉はまだなかったの。

B氏 その頃、7つぐらい首都移転候補地がありましたよね。

今野 ええ。プロジェクトと結びつけての話ではないけれども、二全総では「国土における主軸の形成」というところで説明したんですよ。つまりブロック的なかなり広い範囲の中心が、将来、札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、広島、福岡でできる、そこを結ぶのが国土の主軸だ、こう説明したのです。

A氏 札仙広福協議会という、その4つの都市が集まってやっているのがありましたね。

今野 それはずっとあとですよ。

A氏 その概念自体は44年からですか。

今野 はい。二足の草鞋をつけてあるんです。二足の草鞋というのは、日本列島を北東日本、中央日本、西南日本と3つにわけて国土計画を考えますというのが1足の草鞋ですね。もう1足の草鞋は、札仙広福を結ぶ主軸、これを形成しますというのが左側の草鞋なんです。

A氏 でも、それはかなり埋め込まれていたのではないですか。あまり表に

は出ていないんじゃないですか。

今野 いや、閣議決定し、計画の中では地図にしていますよ。

A氏 社会的には何となく……。

今野 社会的にはわかっていない。だから私なんか、いま、ここがルーツですよと図面を持ってしゃべるタネとしていますけど。

A氏 新全総の考え方でいくと、札仙広福というのはすんなり来ないのですが、埋め込まれているわけですね。

今野 ただ、それは44年当時ではかなり刷新的でした。その前の発想というのは新産・工特ですから、新産・工特はこういう図面になっていくというのはすごく計画発想としては飛躍のあったあれですね。理論説明は十分にできなかった。で、新幹線、高速道路のプロジェクト化のために「主軸」という言葉を出したのです。

A氏 新産・工特とか、大規模プロジェクトのときに、やはり札仙広福というのは一番ベースに考えておられたのですか。

今野 いや、新産・工特のときは考えていません。

A氏 大規模プロジェクトとか、全国の交通網整備がありましたね。

今野 44年になると少しありました、その主軸形成で。

A氏 全国の交通網整備のときは、札仙広福というのは一応ベースで考えて

おられたのですか。

今野 ありました。いまみたいに札仙広福という言葉もなかったから、弱かったけどね。

A氏 何となく新潟のほうに行くやつばかり目立っていたんですけど。

今野 いやいや、違うんです。新潟がなぜ目立ったのかというと、44年の新全総では、昭和40年に立案、昭和60年時点における計画年次という計画にしていますから。「60年における新幹線の供用区間は仙台・福岡とする」とはっきり書いてあります。現実には60年には東北新幹線は盛岡まで行っていましたが、新潟まで行っていました。だから、計画を上回る整備がプロジェクトとしても仙台 - 盛岡間と大宮 - 新潟間はできていたということです。それをもっと引っ繰り返すと、田中角栄と鈴木善幸なんですよ。

A氏 それでさっきの四全総に戻りますと、工場を地方分散して全国の均衡ある国土の発展をつくるというのは、ある面でいくと経済原則に合っていると思いますけれども、中枢機能、サービス機能、これはなかなか分散しないという性質があると思うんです。それを何とか東京から分散させようと、これは人間の英知を超える話というふうに……。

今野 超える話だし、そこの知恵はありませんでしたから、政策としては高い目標ではありますが、いまだにはっきりした答えは持っていません。

B氏 分散させるという、そういう考えはなかったです。

今野 分散させるとは言わない、タテマエ上は。

A氏 新しくつくと。

今野 ええ。それが支店経済の成長で札幌が伸びてきた。

B氏 ただ、そのとき課題になったのは、東京は羽田しか空港がなかった。そういう国際化の動きに対応するために、中枢地方都市の空港の整備をやるというのが四全総のときに一つありましたね。

今野 でも、それはあくまでもジェット化の話でね。

B氏 そうなんです。だけど、それによって大幅に変わってくる。

今野 どこに機能が集積した空港ができるかなんてというのは、一切わからなかった。

A氏 単に2,500mにしましょうということですか。

今野 そうです空港の離発着容量が小さいので国内線もB747の大型機を使おうと考えていた時代で滑走路3,000m論ですね。まあ、刺激としては全くなかったわけではなくて、九州の新幹線が福岡から南に延びる気配がないものだから、しびれを切らして、鹿児島、熊本、大分、長崎と、いずれも3,000m滑走路を強硬に言ってきて、「新幹線の代わりにつくれ」となったわけです。それでつくってみたところが、IC工場がいっぱい出てきたものですから、いまや新幹線ではなく空港がインパクトを持っているプロジェクトだということになって、3,000m滑走路論というのができて、それが全国に広がって行って、馬鹿もちゃんもみんな、3,000m滑走路、3,000滑走路と言うようになったわけです。

B氏 今後、これはもっと助長されますよ。海外との航空輸送がものすごく増えますからね。キャノンも今度、新設工場を熊本につくるんだからね。大きなものはどんどん、富士通も行っているけれども、みんな地方空港のほうを……。成田や何かでやるよりは時間のロスがないと。専用道が高いせいもあるけれども。

今野 ただ、空港論のマスコミ論調を私なりに見ていると、成田、羽田にカネを使えないこともあって地方空港にばかりやたらとカネを投じた。カネを投じた現実は何かというところ3,000m化なんですよ。3,000m化というのは、羽田の容量がなくて日本の空が狭いから、国内輸送の主役は747だ、となっていたんです。747を着陸させるためには2,000では着陸できない、2,500以上なんですよ。それで2,500～3,000になって、福島から青森まで2,500となっていたわけですが、あんな田舎まで。だけど、その後、航空管制の技術の向上やら、羽田の能力向上に比例して、いまや747が飛んでいるのは札幌と福岡、那覇だけです。あとはみんな小さいんです。

A氏 アメリカも機材小型化しているわけですね。

今野 ええ。ヨーロッパもそうです。3,000が本当に要るのはアメリカ直行便が飛ぶところだけなんですよ。そここのところは無駄があったかもしれませんね。3000m論の背後には空の競争論がなかったといえます。このためその後の小型機化は読めなかった。

B氏 先ほどの話でしたら、DC10なんていうのもその型なんですよ。

今野 そうです。機材の技術の発展が読めなかったということがありますね。

B氏 それはやはり空港が未整備だったから、当時の便数が増えなかったで

しょう。だから大型化した。

今野 とにかく当時は便数の問題まで行くゆとりがないんですよ。切符が取れるか取れないか。

A氏 たしか羽田が16万回とか、そんなクラスだったでしょう。

今野 そうですよ。とにかく切符さえ取ればみんなが満足したという時代ですから。極端なことを言うと。ところが、どんどんどんどん、そうではなくて小型機でいいから便数を増やしたほうが便利だ、こうなってきた。その変化ですよ。そこはマスコミは読み切っていないなと思いました。

ただ、屁理屈を言えば、いま小型ジェット機でいえば、767 の300 とか200 というのは2,000 mで降りられるんですね。鳥取なんかはそうかもしれません。効率論ではそれでいいといえればそれまでなんですけれども、ただ、2,000 mぎりぎり降りられる 767、200 おろすのも、理想論からいけば、安全を考えると2,500 あったら非常に安全度は高まるのです。そのところの議論を、日本人がどれだけ考えるゆとりというか、ゆとりのある発想ができていくかということになりますね。

A氏 例えば767 の200 とか300 で、例えば鳥取空港みたいなところに降りるときと、羽田空港に降りるときと全然違います。羽田空港のほうが断然快適ですね。安心して降りられる。

B氏 もともとYSしか飛んでなかったところですから（笑）。

今野 そうですよ。一回の事故を起こしたことを考えれば、空港整備で地方空港にカネを投じたのは無駄だなんて言えるはずはないと思いますよ。特に日本海側のように雪の降るところとか、熊本、鹿児島みたいに霧が深いところと

か、滑走路が長いから信用がついたということは事実です。

A氏 今度空域が、いま600 が300 になるでしょう。そうすると発着回数が増えることになるのですか。

今野 空域問題というのは安全と両方に絡むんですね。

A氏 いままでのニアミスというのが、もうニアミスでなくなってしまうわけですね。

今野 空域が一番混んでいるのは知多半島から伊豆大島までです。あと、局所的にはいろいろありますよ。新潟の上がクロスで混んでいるとか、そういうのは何カ所かあるのですが、米軍の空域管制と非常に関係しています。横田が横にバンッと米軍がとっていますから。あれがなくなれば羽田へのアプローチが複数でできるわけです。空域問題はかなり解消します。そういう問題がいっぱいあって、それは米軍だけではなくて自衛隊の訓練区域もあるんですよ。

A氏 百里も影響しているんですか。

今野 そうですね。百里があるから、成田が、北へ行くのだったか、西へ行くのが制約されるのです。

A氏 ちょっと話は戻りますが、四全総と多極分散形成法というのは、多極分散形成法のほうがちょっと後ですよ。

今野 後です。というか、四全総で中曽根首相から、東京一極に全部集まってきたのはわかった、だけど問題だけ指摘していても計画にならない、計画にしる、と言われたわけです。計画にしると言われて、役人の知恵で、中曽

根康弘をごまかしたのは、多極分散形成法をつくって国会にかけますと、国会へかけて通してしまった。だから何の機能もない。政策として手足が全くない。

B氏 何も入ってないんですか。

今野 引きずられてないから。基本法だけ。

B氏 四全総が87年で、多極分散法は88年。

今野 1年延ばしたというのはそれなんですよ。多極分散形成法がその結果できたからといって、総理がハンコを押してくれたのが四全総。

B氏 87年に民間都市何とか法というのがあったでしょう。民間都市開発……。

A氏 いわゆる民活法ですか。

B氏 いや、民活法のほかにその法律。民活法は86年にできて、民間都市開発法というのが翌年にできた。

今野 あれは、民活促進と絡めて、建設省と運輸省でわかりましたというので、「民間都市開発機構」というのをつくったわけです。

A氏 中曽根さん自身、当時、特に土木とかの利権を持っていませんでしたよね。私たちの理解は、だから中曽根さんは民活という名前でその新しい利権をつくったのではないかと。

今野 いや、利権にならないんですよ。つまり基本法だけで終わってしまったから。だから大学で講義するにはいい法律なんですよ、多極分散型国土形

成法というのは。

A氏 ただ、実際に多極分散形成法ができて、全国でどこが手を挙げるかといったら、6つぐらいしか挙がってないですね。しかもオホーツクとか、広島というのは何にでも手を挙げる。ただ、多極分散形成法というのができて、実際に具体的なプロジェクトがこれで動くということは初めから考えておられなかったですか。

今野 プロジェクトの法律ができないうちにつぶれてしまったわけです。そこが、新産・工特というプロジェクトを誘導できる法律をつくったやつと全然違うんです。あるいは新幹線整備法、それから国土縦貫自動車道、そういうのをつくったのよね。

B氏 法律は生きていますか。

今野 法律は生きてます。六法全書には出ていますから（笑）、大学の講義をする材料には使えるんですよ。

A氏 一言で言うと四全総というのは、首都圏の整備を図りつつ地方分散を図るというふうに考えていいのですか。

今野 四全総は一言で言うと、地方分散という点では地方を強化していく - 分散するかどうかは別として地方を強化していくというのは三全総を引き継いだ。もう一方では、しかし東京だけがよくなっているということを考えると、その格差是正のために、新全総で言っているネットワークを強化していくということも捨ててはいけなくなり、高速道路整備の目標が大きくなったし、国土軸論が始まった。しかし、あれは哲学と対象が日本だけになっているのではないかともいえます。

A氏 ネットワークを形成して、地方を強化するということですね。

今野 そうです。

A氏 でも、結果的にはネットワークを形成すると首都圏が強くなってしま
う。

今野 そうです。そこは四全総がある意味で限界だったというのは、市場原
理と計画のギャップがついに縫い合わされなかったということでしょうね。

A氏 市場原理に真っ向から逆らう計画というのは機能しないですよ。か
とって……。

今野 その機能しない計画の代表例が五全総だったと思います。四全総まで
は何とかごまかしたけれども。

B氏 四全総で東京に絡んでやったのは東京湾横断道路の着工ですよ。それ
から空港の拡張部。東京の国際空港と沖合展開をずっとやったんですね。

今野 プロジェクト論だけでいくと、新幹線が国鉄再建で頓挫してしまった
ものですから……。

B氏 国鉄再建は何年頃でしたか。

今野 51年です。その結果、プロジェクトとして二全総より三全総、三全総
より四全総といって、プロジェクトを次々と伸ばしたのが、道路特会を持って
いた高速道路だけということになったわけです。それが五全総で今度ひっか
かったという。

A 氏 実際の中曽根総理は、四全総というのは東京再開発の計画だというふうに認識しておられたのではないですか。

今野 認識はあったかもしれませんが、それを表に出して全軍進めと言える力はなかったですね、あの人は。

B 氏 それは言ってなかったような気がするなあ。

今野 中曽根首相は、私も運輸大臣でも仕えましたけれども、哲学はそれなりにありますから総理は総理でいいと思うんですね。まあ、大臣になるのだったら官房長官がいいのかなという感じですね。大蔵大臣、建設大臣なんていうのはできない人かなと思います。その点で、大蔵大臣、建設大臣から上がってきた人との色彩の違いを役人としては感じます。最後までそういう意味では海軍主計大尉の色彩が残っていましたよ（笑）。

B 氏 経済計画もなかったですね。

今野 そうです。

B 氏 七カ年計画で、あとは経済計画をやらなかった。

今野 ただ、哲学を聞くのにはいい人だから、政治家の一員としてはそれなりに評価しますけどね。

B 氏 国鉄の民営化問題もあるけれども、中曽根さんの代表的なのは民活だよ。それがみんな後を引いて不良債権を増やした。

A 氏 そうすると、実際には多極分散のときはもう竹下さんになっているわ

けですね。中曽根さんは四全総が終わってしばらくして辞められて、竹下さんになって、竹下さんは多極分散という全く機能しない法律を一応担当して、なおかつ「ふるさと創生」で3,800億をばらまいたりしたわけですね。

今野 四全総で多極分散という言葉が初めて出てきたけれども、思想としては竹下さんのふるさと創生ですし三全総ですよ。ふるさと創生は定住構想なんですよ。それを引き継いでいるわけです。国策とは別に、地域社会とか地域計画としては。竹下理論はそこをちゃんと我々役人をカバーしてくれた、それから、全国総合開発計画をカバーしてくれたというのは評価します、竹下さんについては。

A氏 ふるさと創生の3,000何百億というのはどういう流れですか。誰か知恵をつけたのですか。

今野 どこから出てきたんですかねえ。その方法論を実現するために1億円つけてくれたというのは、誰がつけたのか私も知らないけれども、結果としては、地方がみずからの地域を考えることになった費用だといえれば安いものだろうなと思いますよ、いまになってみると。

A氏 結構あれで温泉で出ているんですね。

今野 それと、地方がみずから議論するというのはそれまでなかったから。それなりに竹下さんのやり方としては……、まあ、カネがあったからできたといえればそれまでですけども。

A氏 確かあれは総理就任直後ですね。

今野 そうです。

A氏 大盤振る舞いみたいなことを言われましたけれども、結果的には面白かったですね。

今野 ええ。マスコミは票稼ぎだとかいってだいぶ批判的だったけれども、そんな単純ではない。もっと深く考えると意味はあったなと思います。

A氏 三全総で地域をおこしていくことをやった。四全総というのは脇道にそれた、という恐縮ですけども、ちょっと横丁に入っていった。そういう点でいくと、実際には三全総から竹下さんの地域創生みたいなものがつながっていると言えるのではないですか。

今野 つながっています。

A氏 そこまでつながっているのが一つの流れだったというふうに考えていいんですね。

今野 はい。

A氏 四全総はちょっと緊急避難的。

今野 四全総は、半分は新全総回帰になったわけです。

A氏 ああ、そういうことですね。

今野 ネットワーク社会。ところが、重大なのを見落としていたのはグローバル化です。このあと気づいたのは遅かった。まあ、しょうがないといえばしょうがないのだけど、もともとその辺のしょうがないというのは、四全総とか

三全総で議論してもしょうがない話で、国土総合開発法が国内法として設定されてしまいましたから、そういう意味では米軍施政下の制約がずうっとあったわけです。

B氏 そんな感じしますか？

今野 国土総合開発法というのは25年だから。それを念頭に置いて読むと、海外のことなんか一言も書いていません。だから海外調査費もつかない。例えばアジアと会議をすると。各国集まって、これからのアジアの国土計画をどうしようかなんて相談する費用もないのです、当時の国土庁は。

B氏 国土庁にないんですか。

今野 ないんです。だって、法律の性格から言ってそうでしょう。国土総合開発法で引き出せる項目がない。

B氏 舞台の上で踊れば、どういう踊りをやるかというのは関係ないじゃないですか。

今野 それは、グローバル化を国民一人一人が全部わかったからそういうことが言えるけれども、当時は全然なかったですね。

B氏 そうでしたかね。

今野 ええ。

A氏 今野先生が率直に気がつかなかったとおっしゃるのは大変重みのある話ですね。1980年頃から欧米諸国はものすごく行政改革をやっているわけです。

日本は「失われた10年」と言っているけれども、実は「失われた20年」で、ジャパン・アズ・ナンバーワンと言っているときに彼らは行政改革でものすごく苦しんだんですね。全然気がついてなかったというのは、最近いろいろなことを勉強すると非常によくわかります。初めて、どうもそういうことをやっているらしいと出てきたのが95年の財政審議会ですよ。だから確かに15年間、日本は気がついてないんですよ。

B氏 それはもう経済が破綻した後じゃないですか。

今野 昭和52年に、私が直接やった三全総を閣議決定したでしょう。閣議決定する前段の説明として、インフォーマルだけど「関係閣僚会議」というのがあって、そこで、これからの国の基本方針はこういうふうにやります、これは第三次全国総合開発計画ですと、説明するわけです。それで来週の火曜日の定例閣議にかけますと。そのとき、この関係閣僚会議に防衛庁長官と外務大臣は入っていないんです。そういう位置づけだったんです、国土総合開発法というのは。

ただし三全総では、あの頃、北方四島問題が具体的に出てきて大騒ぎになったり、それから国際海洋法会議の問題があって沖ノ鳥島が問題になった。

A氏 そうすると、四全総というのはある面でいくと緊急避難的、ある面でいくと非常に荒波にのまれた計画なんですね。

今野 そうです。荒波にのまれて、二全総と三全総をメッキで張り合わせたという感じ。だから議論としては三全総で終わりだったのかもしれませんが、戦後50年の国土総合開発計画は。

B氏 四全総はフォローアップみたいなものだからね。

今野 ええ。

A氏 何かすごいことが起こっているよ、という問題を指摘しようとしたのが四全総なんですね。

今野 そうです。

A氏 そのときに指摘することは必要だったと思うんですよね。

今野 まあ、それがあからではないのでしょうかね。

A氏 首都移転の検討委員会というのはいつ頃から始まったのですか。

今野 首都機能の移転というのは、最初から最後までこういう色彩がありました。一部の有志が言っていて、官庁という組織としては乗っていないで、それによって踊っていた議員がいる、こういう構図ですかね。だからあれは議員立法なんです。国会の決議なんです。

A氏 たしか国会に首都機能移転委員会というのがありますね。

今野 議員先生方が中心で動いていたというふうに言ってもいいかもしれませんが。色彩はそういう点が濃かったですね。

A氏 あれは議論としては1980年頃から起こって。

今野 そうですね。議論としては面白い議論だったですよ。首都機能移転というのは、歴史上の問題については非常に面白い問題でした。なぜ奈良朝から京都へ移ったかとか、その間に滋賀県の何とかの宮に移ったかとか、それから、

頼朝はなぜ京都に行かなかったかとか、連綿として続いているのです。

A氏 それは、四全総で東京という機能を何とかしようということの一環として起こったわけではなくて、全然別ですか。

今野 別です。それだけ続くと、「歴史における首都機能移転論」というのを、もし私が堺屋太一有能力があって書くと面白いですよ。

A氏 そうすると、首都機能移転論というのは本気で首都機能移転をさせようというのではなくて、首都というのを考えましょうということで起こってきたのですか。

今野 公の議論としては東京大震災です。

B氏 そうですね。その機能をどういうふうにとめるかという問題。

今野 これは真面目。四全総のときに、急に一般の市民から見てうるさくなってきたなというのは、東京一極集中だとなったでしょう。東京一極集中になると、地震が来たらどうなるんだ、こうなったわけです。

A氏 そうすると分都論でいいわけですね。

今野 そこで意見が分かれたわけです。

B氏 分都論と遷都論と。

今野 そうです。国会の移転決議というのは、分都論の一環で、東京がやられても国会だけ無傷で残ればすぐに代替できるだろうと、こういう発想でした

ね。

B氏 国会だけ移す話が先行しましたものね。

今野 ええ。

A氏 首都そのものを移すというのは初めからあまりなかったんですね。

今野 そうですね。

B氏 首都を移すとは何かというので、皇居（天皇）をどこに置くかなんていう話までいくわけです。

今野 だけど、真面目な議論だけに絞ってつないでいってみると、東京大震災で東京に集まっている官民の中核機能がやられたときにどうなるのかという議論です。

A氏 そうすると、いま直下型地震がまた言われているときに、首都機能移転論というのは一応終わってしまったわけですか。

今野 これでパンクしたんです。財政の制約を乗り越えられなかった。日本の文化というか日本人の総近眼型社会では人が死んだり事件が起きないと政府が動く力が出てこないということも背景にありますよね。

A氏 それはおかしいんじゃないですか。

今野 筋としてはおかしいですよ。

B氏 いま、総理府で巨大地震対策というのが始まっていますね。それはその首都移転問題を引き継ぐ形になる。

今野 ただ、刺激としては幾つかあるんですよ。一つは、神戸であれだけの震災が起きたのに、それまでの震災論というのはべた焼けだったんですね。関東大震災型を前提にしていたのです。ところが、神戸であれだけの地震が起きたのに、焼けたのは面積だけで言うと市街地の10分の1なんです。ビルだって、古いビルは倒れたけれども、新しいビルは全然倒れなかったわけです。直下型のあれだけの震度7の地震が起きてもそうだから、というので……。

A氏 ちょっと水をかけられたみたいなの。

今野 そうそう、水をかけられたみたいになったのは事実ですね。むしろそれより死ぬ人の数にいったったんですね。神戸で6,000 何人も死んだと。自衛隊の救援がもう少し早ければ1,000 人は助かったとか、こういうほうが主だったような感じがしますね。

B氏 しかし、あのときも府県間の縄張りだね。

A氏 東北の方は全然まだおさまっていませんね。西のほうはおさまっていると思いますが。

今野 私は国土計画を担当し全国からみていたから、ある意味で大都市圏移転というのは冷やかなのかもしれないけれども、大都市圏整備局がやっていたんだけど、騒いでいるマスコミ、国会議員のおもりだなあ、本当の計画じゃないよなあ、とは思っていました。

A氏 そうすると、いまおっしゃったように神戸で変な自信がついて、いま、

東京都と国交省で「何人死ぬか」という想定を出して、大体このくらいだろうという形で防災対策は一応大丈夫だと。そういうふうになっているんですかね。

今野 どうも、本当の議論を真面目にされていないような気がします。神戸の地震後、私も貝原さんに呼ばれて随分神戸通いました。それで戦災復興の交通計画委員長をさせられて、いまだに阪神大震災復興何とか協会の理事という肩書だけでやっていて、年1回、神戸に呼ばれますけれども。

B氏 だから、あれが東京だったらどうかという……。

今野 東京だったらどうなるかというのを、もっと真面目に絞り出すべきだと思います。いままでの定説では、夕方6時に北西の風が吹いていて乾燥しているときに地震が起きる、それで台所から火が出て火事が多くなると言っているけれども、一番大きい問題は、都心に通勤している人間をどうやって帰せるか。

それから、避難民の問題は便所ですね。便所の対応にものすごく避難民は苦勞した。だから避難民の立場からすると、神戸の場合でも、飯は食わなくても我慢できるんです。トイレはそうはいかないですよ。ところが、する場所がないんです。水も止まっているから、建物だけ残っていても出ないでしょう。それに対して避難した市民が一番感謝感激したのはゼネコンです。建設現場のあの組立トイレを運んだから。それが一つです。

それからもう一つ、市民が感謝しているのは田岡の親分です。暴力団同士のピストル合戦に合わせて、田岡の屋敷にこもったときに戦さができるようにというので井戸を掘って持っていたんです。その井戸から、子分をみんな集めてボンボン避難所に水を配ったんです。

避難民はゼネコンと田岡の親分が一番ありがたかった。一番小憎らしいのはマスコミ。その中でも一番ひどいのはNHK。NHKはね、全国に54か何かの局があるのですが、その局から一人一人みんな取材に来たんです。それに対し

てNHKはどのような手当をしたかという、大阪で機能喪失しなかった都心のホテルを1館全部借り切って、大阪港の通船業者を買収して、そこから船を神戸まで定時輸送したんです。その船に乗せてみんな神戸へ行ったんですね。

私なんかは行く手段がないから、大阪から神戸へ行くのに6時間かかったりしたわけです。それで避難民に聞くのは、おにぎりは来てますかとか、風邪はひかないで済んでますかとか、それが各局みんな来るわけです。これは現地に行った人でないとわからないけれども、避難民が怒ってしまって角々に看板を立てたのです。マスコミの人ここから先に入るな、と。それをまたマスコミというのは、そうやられたことは新聞にも出さない、テレビにも出さない。それを外して映すわけです。だから東京の人は全然知らない。

B氏 今度の豪雪だってそういうことがありましたよね。

今野 そうですよ。偏り過ぎている。それでNHKが3日目から、戦争直後を思い出して誰が言ったのか知らないけれども、年とった人が言ったのだと思います、尋ね人放送というのをラジオでやったんです。あれで少し信用を回復したんです。あれにはものすごく助けられたのです。

A氏 ありましたね。

B氏 去年の11月頃かな、政府で首都直下地震の被害・防災シュミレーションという資料を出しましたよ。

今野 体験談だけど、震災が起きてすぐ知事に呼ばれて神戸へ行ってみたら、地震がバツと来て木造住宅が倒れたでしょう。倒れたところというのはあまり燃えないんですよ、不思議なもので。だって建ってないから。関東大震災のときは、火がどンドンどンドン移って行って倒れなかった住宅はみんな燃えたんです。建っているから炎が燃え上るのです。

A氏 要するに煙突みたいになって燃えやすいんですね。

今野 そうです。ああいう議論すらされていないのはおかしいなあと思うんですよ。それから、マスコミで見ているでしょう。私も行く前はテレビだったでしょう。テレビで見ていると燃えたところだけを映すでしょう。その前提として我々は、B29の絨毯爆撃に遇った戦災都市を思い出すわけ。それで、まちじゅう何にもないと思って行ったんですよ。ところが、電気はこうこうと照っているし、ビルは倒れてないんです。倒れているビルのほうが少ない。ちゃんと店を開いている八百屋もあるわけです、長田のそばへ行っても。新しく建てたところは耐震強度が強いから倒れない。それから、木造住宅も新しいのは倒れていないのです。ミサワとかセキスイが建てた住宅は屋根が軽いから倒れない。昔風の瓦屋根のところ倒れているんです。

だから私は、東京に来て火で燃えるから、夕方6時で台所の火が移ってという発想で1万5,000人死ぬと、こういうふうに言っていたけれども、あれは前提が全然違うなと思いますね。

A氏 火ではなくて交通ですね。

今野 ええ。それよりいまは交通だと思います。

B氏 本当にそれが問題ですね。東京の蒲田から、山手線周辺の中野から向こうのほうに抜ける過密地域、あそこを防災何とか地区にしてやるという話が出ていましたね。

今野 ええ。関東震災の結果を見ると、台地の上というのは倒れていないんです。下町に比べると倒壊率は10分の1です。神戸の事例でいくと、こういうふうに使っていたのが倒れるでしょう。倒れたところはもちろん火が出ますね。ところが、それがひとかわの緑にこういうふうに使われていると、ほかへは移

っていない。道路を越えないんです。倒れているから。くすぶって焚き火しているのと同じですよ。ところが、建っているところに火が移るとたちまちワッと移るわけでしょう。

そうすると危ないのは、地盤がある程度強くて、建物が残っていて火がつくところだとすると、山手線の外側なんです。

A氏 かえってね。

今野 密集地帯。中野とか大山とか。

A氏 江東のほうは地盤が悪いから、つぶれてしまっただけでかえっていいのかもしれない。

B氏 江東は道路や何かも新しくできたんです、前の震災後、戦災後。ところが、いまおっしゃる山手線の外側というのは、そもそもいまの6メートル道路さえない。

今野 戦後の首都圏整備計画が、地震が来たら必ず取り上げられると思えますけれども、都心、山手線の中が戦災に遇ったら、その後みんな郊外と山手線の外側へ逃げたんです。中野とか下目黒とか、ああいうあたりにね。

B氏 新宿村からも。まだ過疎だったからね。

今野 そうそう。それで、ここを政策的に手抜きして近郊整備をやったわけです、大都市圏整備の動きというのは。戦後の50年の歴史の中では。

B氏 過密地域は手をつけなかったということですね。

今野 そうです。やりきれないから。やっているとも時間的にも経済的にも対応しきれないから、向こうへいっちゃったわけです。

それで、さらに成績を上げるためにやったのは何かというと、ニュータウン計画です。里山をつぶしてニュータウンをつくるということ。だから、こっちの環境をよくするのではなくて、そっちに移った。つまり整備型の政策ではなくて、開発型の政策を真似して飛び越えて郊外につくってしまったというところが古い市街地の周辺部がスラム街として残ったわけです。大田区の一部とか北千住、中野等とかね。

A氏 吉田達男さんが住宅密集地を全部リストをつくっていましたね。吉田さんは本当に歩いているんですね。

今野 平方キロ当たり1万人以上のところを塗るとわかりますよ。これは余分な話だけれども、銀座や新宿の夜の蝶の子はその外へ行ってないんですね。タクシーで1,000円以内。銀座、新宿、池袋の繁華街からタクシーで1,000円以内という大体その範囲になる。中野とか大山とか赤羽とかね。で、その外側がサラリーマンの住宅地になったわけです。武蔵境から西。

B氏 東海道線さえ嵐で止まる(笑)。

今野 (神戸の)地震はものすごいラッキーでしたから。始発の新幹線が新大阪を発車する5分前でしょう。6時始発で、5時50何分だから、人的被害が全くなかった。それからあの時間帯ですから、高速道路も道路から落ちてつぶれた自動車は数えるくらいしかなかった。また家庭もまだ火を使ってなかった。ものすごいラッキーなんですよ。

A氏 あと2、3時間後だったら大変でしたね。

今野 大変です。大体鉄道の構造は、列車が高架を走るでしょう。高架のどこに降りればいいのか、車内から線路に降りるところがないんですよ、仮に列車が止まっても。いまの構造は降りられないのです。それで線路に降りても、そこから地表にどこを降りたらいいのか、全くないんです。そういう対策こそが本当は重要なんでしょうね。100メートルおきにちゃんと高架から降りられる梯子が用意されているとか、気づいていないことがいっぱいありますよ。

A氏 国土庁が国土交通省に吸収されたという一つの悪弊ですかね。防災担当、国の防災を預かるというそこがなくなってしまったんですね。

今野 いま、降りようのない高架に列車が止まって、これをどうやって救っているかという、片側の線路の全く同じ位置に同じ列車を止めるわけです。それで、こっこのデッキとこっこのデッキの間に身体障害者用の車椅子を渡す板があるでしょう。あれを渡して、渡しているんです。そういうきわどいことをやって救っているんです。だけど、震災のときはこっこの線路だってガタついて動けないのだから、救いようがないわけです。

A氏 そうですね。

今日は、一応四全総とかこの辺のところまでということで、ありがとうございました。

(了)