

懇談会：「国土計画考」 - その9 -

出席：今野修平氏・国土計画研究会メンバー

日時：平成18年7月24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 今日、歴史のところから、よろしくお願ひしたいと思ひます。

今野 この資料は、皆さん方のお手元に配る資料をつくるというので、実は、八王子市立中央図書館に行って探したんですけど、専門書の中にはこういう資料は出ていない。それで探し当てたのが中学校の教科書なんです。ちょっと消えていますので、書いていただけますか。「平成17年検定済・日本文書出版刊」、書名が「中学生の社会科・歴史」で、「日本の歩みと世界」という副題がついています。この教科書に出ている図面が一番よくわかるので、それからコピーしてきました。

A氏 全総の中の資料の一つこういうのがありますね。

今野 そうです。こっちはその正確なものです。国分けのものです。もう一つは、同じ教科書の中に出ていた「大名の配置」という図面です。

（「古代の日本」参照）では、まずこれを使って問題提起させていただきます。

私も論文にしていないうし、私の見た範囲では目に当たったのがないし、書きたいなという欲求もちょっとあるのですが、一つは、「民族の歴史と国土形成」というのを見てください。最初に日本の事例でいくと、「古代統一国家と国土の形成（五畿七道）」です。統一国家ができて、その統治システムというのは、日本の2000年の歴史の中で最も国土計画的だったと思ひます。それがこの図面です。国分けを「畿内七道」と書いてありますが、「五畿七道」という言葉のほうが学界で使われていると思ひます。ピンクのところ、摂津、山

城、和泉、河内、大和、この5つです。これが五畿（5つの国）です。畿内というところですよ。

そこを中心にして、東海道、東山道、北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道、こういうふうに分けたわけですが、船で行くところが海道なんです。テクテク歩いていくところは山道なんです。それで、いまの我々の概念と大きく変わっているのが東海道です。東海道はご承知のように伊勢に出まして、伊勢から船で尾張や三河に渡りまして、場合によっては東京湾までも船で来るという形で、海沿いで、その終着点が常陸の国の勿来関なんです。それで、東海道が一番東端を治めるために神社をつくったのが鹿島神宮です。熱田神宮、伊勢神宮というのは、その出発点のところを治めるという神宮の配置と絡んでいます。東山道は、いまの近江を通りまして、米原から関が原を通過して、中津川に出てきて塩尻に出てくる。塩尻から、いまの軽井沢を通過して、碓氷峠を通過して、前橋、宇都宮、福島、仙台と行くという形で、これが東に来るメインだったんですね。そのために副都（サブキャピタル）が多賀城だったわけですよ。

北陸道は、米原から分かれて敦賀に抜けて、そして越後までですよ。

山陰道は、丹波、但馬と抜けて、伯耆、出雲、石見と行きますよ。

C氏 若狭というのはその当時から北陸道だったんですね。

今野 京都から出る道が違ったんですよ。若狭は敦賀に越えるでしょう。丹波は逆に老の坂を越え、いまの山陰線沿いで園部に抜けていくわけですから。

B氏 西国街道がこっちでしたかね。

今野 西国海道は京都から山崎を通過して摂津に出てくる。高槻、伊丹を通過して、神戸に出てくるんです。秀吉が大坂をつくる前は今の大阪からはるか北の山麓を神戸（兵庫）へ出ていたのですね。

B氏 琵琶湖の向こう側を通っている道がありますね。

今野 坂本から今津を通る湖西でしょうか。

B氏 丹波篠山。

今野 丹波篠山だと老ノ坂を越え琵琶湖岸は通りません。山陰道です。

それから、山陽道は海が非常に使われていたところです。だから、本当はこれは山陽海道なんです。山陰と山陽というのは、山か海かは書いていないけれども、山陰山道、山陽海道なんです。

B氏 あの辺は池だったんですね。内海だったわけですね。

今野 現在の山陽本線、国道2号線からみると現陸地に内海内湾が入り込んでいたところは多くあります。

南海道は、明石海峡ではなくて、淡路から南へ出てくるルートで、そのメインルートが土佐航路と江戸時代に言われていたもので、南九州・琉球につながっていきます。西海道は北九州・長崎へのルートになります。

A氏 南海道に和歌山と三重の一部が入っているんですね。

今野 和歌山は全部、南海道です。明石海峡ではなくて紀伊水道を通りますから。紀伊水道を通るのが南海道です。西海道は、瀬戸内海を通って行き着く先が九州です。山陽道、西海道が東山道に匹敵する大幹線道路ですから、サブキャピタルが太宰府にあったわけです。したがって、奈良をメインキャピタルにして、大宰府・多賀城をサブキャピタルとした両翼・双発のエンジンをふかしていたという形です。

C氏 中国という言葉は、その間にあったという意味ですか。

今野 そうです。九州と近畿の間だから中国といいます。中国という名前は新しいんですよ。山陽、山陰のほうがはるかに歴史があります。

これは、ローマの地中海航路開発、ローマ帝国の統一と非常に一致した面があります。例えば飛騨というところを通りますと、東山道で美濃に抜けてきて、そこから枝線が分かれて高山へ行くわけです。同じような考え方がローマの統一の中で、例えばマルセイユから、ローヌ、セーヌの谷を通って行って、英仏海峡を越えてイギリスまで行くという枝線、そういうのと同じなのです。メインは、ギリシャ時代からのルートがありまして、ギリシャを本拠地にして、レバノン杉でつくった船で黒海からジブラルタルまでの沿岸の航路があって、地中海へ回ってという形ですよ。それと非常に似ている。

ここで私的な見解を言うと、日本がこういう形で近代社会における国土政策的な、ある意味ではアウフヘーベンした政策を取り入れた背景は何だろうかという長いこと考えていたのですが、これは白村江の敗戦なんです。あれで敗戦して日本が唐から攻められる。百済が滅亡して防衛線がなくなって攻めてくるということで、猛烈に危機感があつたわけです。このときが日本における民族的危機感の第1回です。そのために国民が、国、日本国、民族国家的な民族を一つに考えて、近代国家の基準になっているネーション的空間や民族社会意識を高揚したと思います。

例えば、それで動員されたのが「防人」です。したがって「防人歌」というのは、現在の国歌の君が代をはじめとして、家族を捨てて国のために殉じたわけです。そして防塁をこの西海道にいろいろつくっていった。当時、1回行ってしまうと帰れないものだから、防人歌は夫婦別れの歌になって、万葉集のロマンチストは、個人の犠牲だけを防人の歌の中で強調しますけどね。

C氏 それが20世紀の戦争に使われるわけですね。

今野 復活するんです。

B氏 その当時の防人はどこから行っていたのですか。

今野 西高東低でしょうけれど、全国から。統一国家が徴用したんです。

C氏 いままで言えば徴兵ですか。

今野 雇役丁で徴用したんです。

B氏 防衛線を筑前からこの辺につくるために行くことだけでも大変なことですね。

今野 行くのは大変だから、結局、近いところが一番負担を持ったと考えられます。東国はあまり負担しなかったのではないのでしょうか。

B氏 そうでしょうね。

今野 それで次の代になって東国が出るわけです。平安時代は、そうやって産業が遅れていたけれども、関東・東北へも次第に生産性の高い米作が普及し、蓄積が進んできて、それが武士社会が出てくる背景となるわけです。

B氏 武士社会に至る前の、意識統一をするための情報通信というか、それはどうなっているんですかね。

今野 その情報通信の拠点として機能したのが、太宰府と多賀城ではないですかね。

B氏　すごいもんですね。

今野　ええ。国府と国分寺国分尼寺の配置はそうした意味での拠点でしょう。

A氏　「主要城・柵」が筑前のところにありますよね。もう一つ、やたらと東北に多いですね。

今野　それは、当時の蝦夷の勢力圏が一番古いとき、柵というのは対蝦夷基地です。この国は500年間くらいが一括して入れてありますから。

B氏　防禦壁ですね。

今野　ええ。それで蝦夷がだんだん北に退いていくわけです。最初に蝦夷対策の拠点としてつくった多賀城が本拠地になって、サブキャピタルになって、出先の胆沢城とか志波城 - - 志波城というのはいまの盛岡で、胆沢城が水沢のところ - - そういうところまで確実に出て行って、平安時代になりますと、日本の統一国家の北限の勢力圏は秋田と盛岡を結ぶ線だった。

A氏　そういえば西のほうに柵はないですね。

今野　柵はないんですけど、実は西にもこれに似たものがあります。

B氏　熊襲（クマソ）ですね。

今野　九州の熊襲。

A氏　熊襲というのはこの辺でいくと薩摩のあたりですか。

今野 肥後、日向、薩摩、大隅です。

B氏 平安のときにもう多賀城まで行っていたんですか。

今野 歴史的なことを言うと、それがわかったのはごく最近です。多賀城の発掘がだいぶ済んで、奈良朝の構造がわかってきた。いま、発掘跡地は史跡だか国宝か何かになっていますね。

B氏 勿来、白河を結ぶ線から向こうに行かなかったんじゃないかと思うけど。

C氏 この頃できたんですかね、征夷大將軍。

今野 そうです。柵を強化するために派遣した將軍を征夷大將軍と言ったんです。

C氏 それがだんだんシンボリックな將軍として、あるいは特權的な將軍として源頼朝以降は全軍の總司令官の名前になっていくわけですね。

今野 征夷という地名がらみの役割だけが名前として残ったわけです。

A氏 この絵は、見ていると、なかなか面白いですね。例えば鳥取は、出雲とか石見との関係より、但馬との関係のほうがいまだに深いんですね。これを見るとそうですね。因幡と但馬というのは県は分かれていますけど、いまだにものすごく人の交流が多いですね。

今野 それから、伊達政宗の哲学なんていうのを見ていると、全国统一しようとして京都を狙っていたわけですね。彼は、常陸、下総、武蔵というのは

全然魅力を感じていないんです。この東山道を上っていくことばかりを考えていた。

A氏 信濃をね。

今野 ええ。というのは、地勢的な要因もありまして、東海道がそういう意味でメインではなかったきらいがあるというのは、いまの地理で言うと、東京から取手までの間、これが低湿地帯で越えられなかったのが一つ。同じような意味で、名古屋と岐阜、伊勢の間が越えられなかった。低湿地帯というのが最大の障害だった。

B氏 馬は使えないしね。

今野 北陸道が越後で切れているというのも、信濃川と阿賀野川のところの大低湿地帯で、その北へ行けなかったのです。したがって出羽に行く主要ルートは、東山道から分かれていったわけです。東山道から分かれて、いまで言うと、福島のところから宮城県の七ヶ宿というところに抜けて、米沢に抜けて、出羽に行っていた。これがメインルートだったのです。

C氏 上総と下総が何で反対かというのはたしかそうなんですよね。武蔵、上総の間はドロドロでとても通れなかったと。

今野 ええ。それから九州もそうなんです。筑後川のあの湿地帯を越えられないものですから、太宰府から南に行くのが行きづらくてしょうがない。それでサブルートとして別府湾から阿蘇越えをした。したがって、そのルートを細川藩は最後まで守るわけです。江戸への参勤交代はみんな、福岡へ出ないで別府湾に行った。

B氏 自分の領土にしてますものね。

今野 そういうことがあるわけです。

B氏 自然条件ですね。

今野 自然条件からの制約があった。あの低湿地帯を越えられるようになってきたのは江戸時代になってからです。それで、本当に越えられるようになったのは戦後なんです。

B氏 そうかもしれませんね。

今野 私が若い頃、鹿島開発で茨城県の岩上知事に、茨城というのを国はどう考えているのか、と言われたことがあります。当時、茨城県に行く橋というのは常磐線の鉄橋と国道6号しかなかったんです。橋は一本も利根川に架かっていなかった。だから、本当に越えるようになったのはそのあとです。

それから、徳川家康、江戸時代が開けてきたのを土木工学的に言うと、江戸時代の「三大土木事業」というのがありまして、一つは木曾三川の統治。東海道から伊勢に行けるように、ここの湿地帯を克服するわけです。もう一つは、利根川の付替えで洪水を減らして、湿地帯の克服。もう一つは、伊達政宗がやった北上川の付替え。これは16世紀の世界の三大プロジェクトだった。よくそんな財源があったねというけど、日本列島から見ると、金と銀の産出が財源になっている。

次に徳川家康の統治というところへいくと、その湿地帯をある程度動けるようになったことを前提にして彼はやっているのです。そこへ行く前にもう一つ、東海道で湿地帯を越えられなかった証拠がここにあります。ずっと西から来ますね。それで、遠江、駿河、相模と越えます。次にその先どこへ行ったかという、湿地帯の所在する武蔵は避けて通っていたものですから、メインルート

は上総へ海を渡るわけです。それで下総、常陸と行ったんです。

B氏 鎌倉街道というのはそれから来ているのですか。

今野 いえ、違います。それはまた別です。

C氏 鎌倉古街道、古東海道と言っていましたね。

今野 相模から上総に渡って、下総、常陸へ行ったというのは、鎌倉なんてまだ村にもなっていない時代で、ヤマトタケルノミコト、オトタチバナヒメがなぜ浦賀水道で死んだかというのは、このときのことです。したがって「上（かみ）」。「かみ」というのは、このときの地名で、奈良・京都に近いほうがカミなんです。例えば上野、下野でも、京都に近いから「上」なんです。

それから「後」と「前」も同じ意味です。越前が福井で、越後が新潟。備前、備中、備後もそうでしょう。肥前、肥後もそうでしょう。肥前のほうが京都に近い。「前」か「上」がついたのが京都に近いところです。したがってそのルートを行ったわけです。オトタチバナヒメ、ヤマトタケルノミコトもこのルートで東北征伐に行っていたので、これがメインルート。それで、源頼朝が伊豆で蜂起して敗れて上総に逃げた。これもメインルートを逃げたわけです。武蔵には逃げていないのです。

C氏 たしか、上へ回って武蔵へ入っているんですね。

今野 鎌倉に幕府ができてから、東国各地から鎌倉に集まるルートを鎌倉街道と言ったわけです。

B氏 昔からあるルートだという意味ですね。ヤマトタケルの話は僕も千葉で聞きましたけどね。

今野 したがって鎌倉街道と五畿七道は一時代異なるわけです。

C氏 「古東海道」というふうに鎌倉の古い地図には書いてありますね。

今野 古文書で勉強している歴史学者の論文を読みますと、陸奥の浜通り（いまの常磐、国道6号）、あれを東海道と言っています。地元の文書では全部、東海道で出てくる。つまり常陸の先なんですよ。勿来関を越えて。

こういうことが読み取れるんですね。だから、暇なときにこの地図を読むとものすごくいろいろなものあって、国土計画屋からこういうことを言うと愚痴なんだけれども、この地図を読み切る能力が、いま、全くなくなってしまっているんです。

B氏 だけど、道州制で復活するんじゃないですか（笑）。

今野 それで言うと、この区分をものすごく大きく崩したのが徳川家康なんです。江戸をつくったから。したがって、この3本の並行ルートを放射型に変えてしまったわけです。徳川家康の政治力というのはすごいですね。国土計画屋としては、下河辺さんは俺が一番だと思っているけれども、私は、徳川家康が一番古いのではないかと思っているんです（笑）。

A氏 確かに東海道がだいぶいまと違ってきているわけですがけれども、名古屋から伊勢に渡るところに、昔、船がありましたね。

今野 そうです。明治になる前まで船が通っていた。江戸時代は熱田から桑名へ。

C氏 桑名ですね。

A氏 本当はあそこに東海道新幹線を通したかったんですね。そのほうが近いんですよ。

今野 それはリニアのルート。

A氏 あの時も近かったんですね。僕は島さんにそれを聞いたら、当時の技術ではあその鈴鹿山脈の断層を越えられなかったと仰っておられました。それともう一つは、新幹線がオリンピックに間に合わないので関ガ原回りにしたけれども、できればあそこを通したかったとおっしゃっていました。だから、第二東海道新幹線をつくるなら、たぶん鈴鹿のほうに行くのではないですか。

今野 リニアのルートはそうですよ。

C氏 戦中の弾丸列車というのはルートはそこですか。

A氏 弾丸列車のときは関ガ原のほうが勝っていたらしいんですよ。だから、そっちを使ったと。

今野 そのときも湿地問題があった。

C氏 そうですか。古代から同じ。

今野 東海道新幹線の弱点というのは湿地です。「いまでも」ですよ。だから、東北新幹線が運転速度が270～280キロ出しているのに、東海道は250しか出せないのは湿地のせいなんです。静岡県の浮島、あの地盤の弱さのためです。

A氏 僕は桑名から1号線をずっと走ったことがあるんですよ。あれ、鈴鹿のところはものすごいですね。

今野 ええ。

それからもう一つ、当時の国土計画として、この地図の中には明確に出ていないのですが、都を中心にして東西南北行ったところに、海を鎮めるために神社を配置したのです。それが、東は伊勢神宮、南は熊野神宮、西がいまの大阪・住吉大社、北が敦賀の気比神宮、これが四大神宮なんですよ。

A氏 ただ、伊勢とその他の3つはちょっと性格が違うんじゃないですか。

今野 いや、元々は風水ともいえる方角信仰から出て、出雲の勢力との統合も関係し、伊勢が力を伸ばしたのが客観的解釈らしいです。つまり、大和朝廷の畿内の国土計画論なんです。畿内を中心とするその周辺までしか勢力はいつてなかったから。ところが、統一国家が多賀城を越えて北まで行きます。九州も全部治めます。その結果、東端、西端というのが、東の鹿島神宮に対して西端は箱崎宮になるわけです。それから宇佐八幡も何か絡んでいるんですよ。

A氏 神宮のほうが神社よりも位が上だと思っていたのですが。

今野 一般論としてはそう言われています。

A氏 そういう意味で伊勢と他の3つは違うのではないかと。言ってみれば、伊勢と宇佐が二大神宮で、その下が……。

今野 私も詳しく調べたわけではないのでわからないけれども、最初に畿内に対して4つがあって、そのうち伊勢神宮が、結局、天皇家のルーツとしての地位を獲得していったのは、どうも天皇家のご先祖が熊野にあがって八咫鳥を従えて入っていった勢力と、出雲大社から入ってきた勢力との天皇家の争奪と絡んでいる、というのは読んだことがあります。結局、当初の段階で畿内がまとまってきたときに、出雲、山陰はまだ勢力的に従っていませんでした。そ

れの妥協を図って出雲大社を祀って、出雲の面子を立てて妥協し、それが統一国家大和の基礎になるという解釈が強いようです。

A氏 大和が一応統一国家になったんですけど、その後で天皇家の中で内紛がいろいろあって、本当に天皇家が一本化したのは壬申の乱の後で、あのときに、いまの天皇の先祖は一回負けて伊勢のほうに逃げたわけですね。それを助けたのが度会一族で、度会一族がもう一遍助けて攻め上って、いまの天皇家の中を統一した。伊勢神宮というのは、いまの天皇家の国家統一記念物だというのが私の理解なんです。だから、伊勢神宮というのは明るいですよ。宇佐神宮というのは、天皇家の先祖が九州に来たときにあそこでものすごい戦争をして、神殿に祀った。だからあれはお墓なんですね。

今野 宇佐神宮は、天皇家のルーツ説の中の九州説なんですね。

A氏 死者を弔うお墓だから二礼・四拍手しなければいけないんです。宇佐神宮に、二礼・四拍手で、しかも四拍手は音を立ててはいけませんと書いてありますよ。

今野 出雲は文化が明らかに違って、さらにたどると、これは朝鮮半島と直結していたと言われていて、建築物の構造が全然違う。違うけれども、合体することによって認められた形になって、いまだに、入母屋……。

A氏 この前、少し説明をしていただきました。

B氏 それは明らかに。だって、出雲大社のそばの何神社でしたか、いまだって韓国の……。

A氏 出雲大社のあたりの家を案内してもらったんですけど、みんな、家の

両端が少し上がっていますね。

今野 朝鮮型に反ってるのね。

A氏 ピッと反っているんです。屋根も反っているし、生け垣もみんな反っています。あそこら辺はやっぱり韓国ですね。

B氏 先端技術を持っている人たちが最初に来たんだから。

C氏 高さもものすごい高さだったですね。

B氏 よくつくったというかね。

C氏 いまでも40何メートルですけど、当時は100メートル近くあったという説がある。どこまで本当かわかりませんが、よくできたと思いますね。

今野 それで次の話は、鎌倉街道ができたときに国土計画論が動くわけです。この地図でご説明しますと、頼朝は、鎌倉に対して「いざ鎌倉」で、すぐに集まれるように放射状のルートをつくったのです。

C氏 鎌倉を中心として？

今野 ええ。

C氏 「すわ鎌倉」というやつですね。

今野 それを俗称、どこの地域でも鎌倉街道と言っているんです。ヨーロッパの鉄道が行先を示す駅名でパリリヨン駅とかモスクワのサンクトペテルブル

グ駅とかと同じ発想で行き先が街道名になった。これが鎌倉街道です。逆からみた時は町田街道、府中街道等となる。

A氏 1つじゃないんですか。

今野 1つじゃないです。5本も6本もあって、我々がいま日常生活を送っている東京の中で一番近いルートはどこだったかということ、府中から川崎に抜けてくるんです。川崎といっても浜のほうではなくて、横浜の背後を通過して、そして鎌倉へ直結しているんです。それが鎌倉街道で、いまだに地名が残っています。

A氏 数本あったかもしれませんが、いまは1本しかないでしょう。

今野 何本かあるうちの一本で、我々がいま日常生活の中で一番深くかかわっているのがそれで、それ以外には、例えば甲斐から鎌倉に来るルートとか、常陸のほうから来るルートとか、そういうのが何本もあったんでしょうね。

C氏 いまでも、「昔の鎌倉街道だった」というのはいろんな地方誌に出てきますね。

今野 つまりこれは、統一国家時代の五畿七道という交通体系と全く違った発想をしていて、計画論としては革新的だったんですね。

A氏 七道というのは、道という意味ではなくて地域という意味ですね。

今野 ええ。道を中心にして地域を考えたという点で、すごく先進的なんです。

A氏 鎌倉街道からは道ですね。

今野 そうです。「いざ鎌倉です」。鎌倉の征夷大將軍を頂点として、東国武士の階層区分、武士階級が生まれた。それは、地頭から変わってどうのこうのとあるでしょう。守護、地頭から戦国大名にいく、ああいう統治システムと絡むんです。

B氏 ちょっと話は戻るようすけれども、国分寺が全国に配置されたのはいつ頃ですか。

今野 時期的に言うと、五畿七道とこれと同じです。その五畿七道の基礎は、国が黒い活字で書いてありますね。飛騨、信濃、上野、下野、それに1つずつ国分寺と国分尼寺をつくったわけです。

B氏 その頃からもう既にそうだったんですかね。

今野 そうです。それがいまの県庁所在地です。

A氏 これもちょっと話が戻りますが、これは五畿七道のときの地域の分け方ですよ。これと江戸時代の藩はほとんどオーバーラップしているのですか。

今野 していません。むしろ明治の府県制がこれを跡継ぎした。

A氏 なるほど。

今野 記憶が定かでなくなったけれども、府県境と旧国境は80何%、一致しているんです。

A氏 そうなんですか。中抜けで、明治のときにもう一回、府県に戻ったんですね。

今野 そうです。これは統一国家誕生期だから、例えば陸奥なんていうのはこんなに大きく1つの国ですけれども、幕末までの間に国土開発の進展で新しい国が誕生します。出羽も羽前・羽後と分かれるし、陸奥はもっと分かれて、岩代とか、陸前・陸中。それから、本当の意味の陸奥をとったのは青森県だけという形で分かれるわけです。

A氏 陸奥というのは大きかったんですね。

今野 そうです。それで、奈良朝による国分けはその後位階と絡み寺となったりしますから室町以降は大国、中国、小国と階級分けもされるようになりまして、それが徳川家康の諸大名の配置に当り考慮条件の一つとなります。陸奥守とか下野守とかあるでしょう。

A氏 出羽守とかね。

今野 あれは大中小に分かれているんです。大国の何々守と小国の何々守ではこんなに違うんですよ。軍隊社会みたいなもので。

C氏 広さなんですか。

今野 広さと経済的な力です。

C氏 都に近いほどレベルが高いというわけではないんですね。

今野 何々守ではあるけれども、佐官と尉官の差みたいなものです。関東では武蔵は大国なんです。相模が中国、安房なんていうのは小国なんです。

C氏 安房守というのはレベルが低いんですね。

今野 信濃守というのは偉かったのかな。陸奥守も偉いんです。だから南北朝時代も、後醍醐天皇なんて陸奥守に息子を派遣するわけです。これが護良親王ですね。そういう形になるわけです。九州で一番偉かったのは筑前なんですね。

B氏 地価の安いところは広いという感じがしますね（笑）。

C氏 統治能力がなかなか及ばない。東北はどうしても広がってしまう。

A氏 これを見ると、長崎と佐賀が一緒に、青森、岩手、福島が全部一緒に、それから、秋田と山形が一緒ですね。

今野 そういう構造なんです。

A氏 もう一つ、昔、「古東京川」というのがあったでしょう。あれは相当前ですか。

今野 あれはもっと古くて、縄文以前のいわゆる地質年代的な歴史の中で、地球が陸化していたときがあるんです。つまり第三氷河期、第四氷河期で、氷河が非常に大きくて寒冷期があったんです。そうすると、南極、北極の氷がすごく大きくて海水準が下がるわけです。したがって、日本列島の海岸線はいまの海岸線よりもっと沖へ出ていたんです。その時代に、江戸川、荒川、中川、多摩川、鶴見川、これが全部一つの河川になって、河口が浦賀水道だったんです。その川を古東京川と言います。

A氏 江戸川と荒川は一緒だったのですか。

今野 はい。そのとき、利根川はもちろん江戸川になって流れてきていて、

銚子のほうに流したのは徳川家康です。鬼怒川と、その先の塩原から流れてくる篤川、栗野川、それから小貝川、これがみんな東京湾に流れてこないで、銚子に流れていたんです。

A氏 埼玉の東南部や江戸の足立郡・葛飾郡とか、野田とか、春日部とか、あの辺は全部湿地帯だったんですね。もともとは川だった。

今野 そうです。いまの台地の上だけが陸地だったので、海退期のときは古東京川で浦賀水道が河口だったのが、温暖化して海水準が上がってくるんです。そのときには、東京湾の海岸線はいまからまた北にはるかに上がって、渡良瀬遊水池が東京湾の一番奥だったのです。

B氏 あんなほうまで？

今野 だから渡れないんですよ。あの湿地帯を渡れないというのは、そういう地質的な気候変動と絡んでいるんです。

A氏 それで渡良瀬というんですね。あの辺はウナギがおいしいから、昔は魚がたくさんいたんでしょうね。

今野 関東というのは地質学的に言うと盆地なんですよ。真ん中がへこんで周りが上がってくるんです。その運動が何十年に1回か反動として出てくる。それが関東大震災です。

C氏 60年周期説というけど、もう過ぎていきますね。

今野 関東大震災で地盤が一番動いたのは、銚子、江ノ島。これは上がったんです。それに対して渡良瀬の地帯は下がったんです。地球が昔の盆地に戻る

うとするわけですね。

A氏 だから、武蔵野あたりが一番地盤がしっかりしているわけですね。

今野 それは実は学問的には意味のある話で、明治3、4年、モーリスが大森の貝塚を発見したでしょう。その後、貝塚発掘が学問的にブームになるわけです。その貝塚を全部、関東平野の地図の中に落としていったら、そのときの海岸線が出てきたわけです。日本ではそれが学問的な成果としてはものすごく大きく言われまして、当時の海岸線がわかって、それによって地球の気候変動までわかった。海水準の変化までわかった。いわゆる貝塚というやつはその海岸線のところにしかないのです。もちろん、海の貝を拾って食べて捨てたやつですからね。

A氏 私の家は大森のそばですけども、隣が神社なんです。そのところが昔、砂浜だったらしいです。たぶん砂浜に神社があったんでしょうね。

今野 端っこにね。昔から神社というのは大体そういう形で、丘陵が海に落ちるところには必ず神社があったわけです。いまの品川神社もそうです。そういう形なんですよ。岬の突端。

C氏 岬信仰ってありますね。

A氏 昔の関東地方の絵というのを復元すると面白いでしょうね。

今野 だけど、岬を大事にしたというのは日本だけではなくて、ローマ文化なんかみんなそうですよね。イタリアの中世都市とか何かは全部そうですから。

C氏 面白いのは、神社と寺院の配置が、寺院はどちらかという奥にあっ

て、神社は先のほうにある、概してそういう配置なんですね。あれ、何でしょうかね。あとで仏閣をやってきたから、ここは占領されたので、陣地争いだっただんでしょうかね。

今野 そうかもしれないですね。また、仏教伝来後、仏教が時の政権と一体になり古来からの神道と大きな宗教戦争で興亡を決めるのではなく、古い多神教を飲み込んだ仏教になり神社は護仏の役割になりましたよね。これと関係あるかも知れませんね。

A氏 では、鎌倉街道の話に戻しましょう。

今野 鎌倉街道で大きく変わる。それが一つですね。

それからもう一つ、我々の年代というのは、明治になって天皇家中心の歴史で教えられた年代ですから、そこは読めなかったけれども、実は頼朝が京都に従わないで鎌倉に幕府をつくったというのは、これによって日本の統治が一都から二都に変わるわけです。この変化はものすごく大きかったんです。

C氏 一都から二都というのは？

今野 都を風水の思想から、一代限りの都として奈良に置いたり、明日香に置いたり、橿原に置いて、最後、京都に持ってくるわけでしょう。京都に持ってくれば奈良は都の機能はなくなるわけです。ところが、それに対抗する勢力が出てきて、鎌倉につくったわけです。この鎌倉に東国の一つの都をつくった当初は、武士階層が鎌倉に支配される国家、貴族階層は京都に支配される国家、こういう形である意味で二重の国家で一つの国になっていたということです。

そういう構造を前提に考えると、鎌倉幕府という源家と北条家は京都に対して従わなかったわけです。それに対して足利は京都に従う形にして、そこを統一していくわけです。足利政権というのは歴史の流れに反逆して、保守回帰政

権なんですよ。これに対して頼朝は、断固として朝廷からの何々守すら受けないわけです。だから頼朝と義経の対立なんていうのは非常に政治的・論理的。我々は芝居で見るから、兄弟の情とか何とか言っているけれども、実は頼朝の言う、朝廷から褒美をただもらったらだめだぞというのに反して伊予守になったからなんです。したがって頼朝から言えば、義経は、自分の部下だったやつが上司に無断で敵の軍門に下ったわけです。だから徹底的にやっつけなくてはいけないという形になって、会いもしない。敵将の部下になぜ会う必要があるのか、こういう論理です。

その結果、中心が2つになってしまうわけです。その2つの構造が徳川幕府と朝廷に引き継がれ、明治維新政府になってからの東京と関西というのにつながっているわけです。だから、関西の地盤沈下とか東京一極集中とか騒いでいるのも、歴史的にいくと、そういう大きな流れの中の一つの現象にすぎないのです。それをつくったのが源頼朝だから、頼朝というのはすごい改革者、革命家なんです。日本列島にとってはそれこそレーニンどころの騒ぎじゃない、大革命家だったという評価ですね。

A氏 頼朝がつくった鎌倉街道というのは、その後はどうなっているのですか。

今野 さっき言った、府中から川崎の北のほうを通過して横浜へ行く道路はいまだに使われています。

A氏 そのほかの幾つかというのは？

今野 部分的に残っています。

A氏 それだけ頼朝が鎌倉を中心としてつくったわけですね。家康はそこを越えて江戸に……。

今野 来たのですね。

A氏 本当を言うと、鎌倉からこの辺、相模のあたりのほうが家康としても本当はつくりやすかったのではないですか。

今野 頼朝のときのモビリティというのは、鎌倉へ行くとわかりますけれども、鎌倉というのは七口あるでしょう。大きい馬を使うようになったら、あんなの防御線にならないんですよ。

A氏 それと、人がたくさん住めないんですね。

今野 そうです、小さくて。だから、徳川家康が考えていた国づくり、都市づくりというのは、鎌倉の規模と全く適合しないのです。

A氏 それで、いま、鎌倉には選ばれた人しか住んでいないわけですね（笑）。

今野 一見革新型の顔をしているけれども、えらい保守的な人が残っているわけですね（笑）。

A氏 鎌倉というのは、そのときには防禦ということも含めるとよかったですけれども、時代の流れでいくとどうだったのですか。

今野 頼朝の国づくりの中で、何々越え、何々越えで七口と言われているけれども、頼朝の考えていることはあんな規模じゃないんですね。というのは、彼は港をつくっているんです。

A氏 どこにですか。

今野 鎌倉に。日本最古の港です。頼朝というのはなかなかすごいことをや
った。それで日宋貿易の拠点にしたんです。

C氏 もうないけれども、昔は日宋貿易の陶器の破片がたくさん出てきたん
です。

今野 そうです。当時、日本としては、人間が初めてつくった港というのは、
平清盛が神戸につくった大輪田泊、その10年後くらいに頼朝が鎌倉でつくっ
たんです。これが、人造港 - - 人工的に手を加えて港にしたのでは日本最古なん
です。

A氏 その頃、小田原はそれほどの地位ではなかったんでしょうね。

今野 小田原はそれほどではないんです。小田原は、東海道という陸上交通
路が太くなったために重みを増すわけです。箱根が越えられないために重みを
増してきたんです。

A氏 箱根の手前でたまる訳ですよ。

今野 ええ。

A氏 日本の歴史も国土計画的な観点で見ると面白いですね。

今野 とても面白いですよ。

A氏 逆に言うと、本当によくわかりますね。

今野 それから、仙台なんていうのも多賀城と隣り合っているから同じ地域

ですね。あれがなぜ東北の中心なのかというのは、秋田なんかに行くとブスブス言う人がいっぱいいるけれども、東山道が初めて海に出ているところが仙台なのです。だから、地政学的になるべくしてなったところですよ。

B氏 日本海文明の時代にはそういう発想はなかったんですか。

今野 日本海文明時代というのは？

B氏 交通手段が日本海だけだったとき。

今野 江戸時代ですか。

B氏 江戸時代よりもっと古いですね。

今野 渤海時代ですか。

B氏 ええ。

今野 あのかきは航海術が鈍くて、加賀に残っている遺跡を見ますと、海流に乗ってきただけなんですね。

C氏 遣唐使なんかはそうだったわけですか。

今野 遣唐使もそうです。遣唐使はかなり風を利用した技術になっています。江戸時代になって三大航路で日本に航路ができますね。そのときは完全に陸を見ながら航海する。これを「地文航法」と言いますが、この地文航法がかなり科学的になって、海から陸を見る技師がいたんです。陸を見て、「いまはここだ」というのを海上の船の位置を設定できる人、これが航海士だったの

です。

B氏 つい最近まで、岬の山の上か何かに棒が立っているようなのは全部それですか？

今野 そうです。あるいは、灯台の配置もみんなそれを前提にしている。その点は、同じ航海士でもアラビア文明は天文航法です。

C氏 星を見るか、陸を見るかで随分違いますね。

今野 地文航法しかできなかつたところ、中国なんかは海運が発達しなかつた理由の一つはそれなんです。山の国土じゃないから、海を走っていると、まっ平らでどこなのかわからないわけです。

A氏 東山道というのはいまは廃れていますけれども、江戸時代は産業が興っていたわけですね。

今野 そうです。絹織物産業なんてみんな東山道です。

A氏 吉田達男さんがおっしゃっていましたが、明治維新のときの関東の桐生というのは4番目の都市だったと。さっきの銚子が3番目で、桐生が4番目。だからこの辺は、人の流れとか、産業が興っていたようですね。

今野 ええ。明治初めの日本経済で絹織物というのはものすごく大きいウエートを占めるのですが、絹織物の産地というのは美濃、飛騨、信濃、上野、下野、陸奥ですよ。

C氏 養蚕ですね。

今野 養蚕で絹をつかって、それを横浜に集めて外貨稼ぎをしたわけです。

A氏 それから、長野あたりには大阪の人が多いいんですね。そもそも大阪の繊維問屋というのは東山道から来ているのかなと思いますけど、長野と大阪というのは人の交流があったんですか。

今野 ええ。武田信玄がなぜ信濃で決戦を交えたかというのと、東山道を押さえたいからなのです、信玄の立場からすると。甲斐なんていうのは枝線だから。それから、北陸道は冬の間3カ月、雪で動かないでしょう。だから上杉謙信も東山道に出たいわけです。それで信玄とぶつかるわけです。それから、伊達政宗も東山道で京都に出たいわけです。これを押さえるために、伊達が東山道で出てこないように、豊臣秀吉は、会津に直近の蒲生氏郷を送るわけです。そういうことをやるわけです。いま、我々は東海道論になっているけれども、実は近世初頭までは東山道のウエートというのは日本ですごく大きくて、近代になってからの養蚕業、これにまでつながっているということでしょうね。

次の話題にいけますと、そこで後期の封建時代になります。つまり徳川家康が日本を支配することによって、よく教科書に出てくるのは、五街道と三大航路です。北から言うと、奥州街道、日光街道、甲州街道、中仙道、東海道、これが五街道として整備されるわけです。

A氏 もう1つは何ですか。

今野 中仙道です。中仙道というのは昔の東山道のルートです。つまり、碓氷峠を越えて岐阜へ出て米原へ出てくる。この五街道というのは、思想的には頼朝の放射状交通路を踏襲するわけです。ただし、鎌倉ハブではなくて、江戸ハブにした形の街道整備になるわけです。だから、かつての鎌倉街道、その前の五畿七道と重なっているところも、もちろん全国で見るとすごくありますけ

れども、全然違った形で、横ルートが縦ルートになってしまったところもあるわけですね。

話は飛んでしましますが、それが決定的になるのが鉄道です。かつて日本最大の国土幹線だった東山道が両毛線という単線鉄道になっているとか、そういう変化が起きるわけですね。そのかわり逆に東京に行くのは、鎌倉街道にルーツを發して江戸の五街道につながって行って、東京になってからの放射状道路にみんな行ってしまおうという変化を、関東平野を中心にしてなされるわけですね。これは関東平野だけの話ではなくて、例えば越後と太平洋岸のルートなどを歴史的に見ると、やはりそういう大変革を受けているわけですね。

例えば、鉄道が開通して130年間での東京 - 新潟間のルートの変更を見ると、最初に東京 - 新潟で開発されたルート、つまり東京発新潟行きの列車というのは、郡山から会津若松を通過して新潟へ行っていたんですね。

B氏 磐越道ですね。

今野 磐越西線。その次のルートはそれより時間短縮を図る意味で、直江津を通過して新潟へ行っていたんですね。昭和になってから、清水トンネルを抜けて高崎 - 長岡ルートになるんですね。

B氏 昭和になってからですか。

今野 そうです。上越線というのはね。

A氏 清水トンネルが歴史を変えたということですね。

今野 そうです。それ以前は新潟は江戸との交流がないところでしたから、全部大阪的なんですよ。だから、東京 - 新潟の交通変遷というのは歴史的に4つくらいに分かれるんですね。4時代くらいになるわけですね。

三大航路は、私から説明するまでもなく、全国的な商品流通が図れるような産業開発を裏に持ってでき上がってきたわけです。経済の中心は近畿でしたから、西回り航路という日本海岸の航路はいまの東海道だったわけです。最大の交通量を誇っていた。

A氏 それは江戸と京都を結ぶのですか。

今野 江戸なんていうのは消費都市で経済力がないですから、大阪と全国各地を結ぶルートによって交通の太さが違ったわけです。したがって、北前船というのはこれを言うわけです。一番北のターミナルは函館と松前でした。これは函館、松前を出て秋田を通過して、新潟を通過して、金沢を通過して、正式ルートは、さらに下関を通過して瀬戸内海を上ってきたんです。これはものすごく遠いでしょう。そのために、敦賀、小浜から山越えで琵琶湖を使って京都へ出てくるといって形になっていまして、そのサブルートが開発されたのです。

ただし、山越えをしなくてはならないので、あまり大量で重いものはこのルートに乗れないということだったのですが、琵琶湖はそのために殷賑を極めるわけです。そこで大津なんですよ。大きい津（港）なんです。それが全部大津に集まる。そして瀬田から瀬田川を通過してきて、京都には伏見がある。ついこの間まで、私が運輸省の補佐官をやっているときまで、伏見は地方港湾だったわけです。

A氏 ええ、ほんとですか。

今野 ええ、河川の港。

B氏 いまだって閘門がありますものね。

A氏 いまの舞鶴あたりから来るときは琵琶湖の東側を通過して……。

今野 舞鶴じゃなくて敦賀です。メインは敦賀、サポートが小浜です。舞鶴だと、京都、大阪に抜けるのにちょっと西に行き過ぎてしまうんです。山が大きくなってしまふ。

A氏 敦賀からは長浜を通ってきていたのですか。

今野 近江塩津から水上交通になり、長浜ルート、湖西ルートとありました。いまは近江塩津は大寒村の僻地になってしまいました。琵琶湖の一番北です。

A氏 そこからは？

今野 そこから船で琵琶湖を通過して、湖内の東西ルートはみんな大津に集り、大津から京都へ行くときは逢阪の関を越えていったんです。もう一つは宇治川ルートで淀川に抜けていました。

C氏 そうすると、インクラインはそれを機械的にしたということですね。

今野 その歴史の流れの中にのっただけなんです。

A氏 琵琶湖の中をしょっちゅう物流の船が通っていたわけですね。

今野 そうです。

A氏 じゃあ、瀬田なんかはほんとにすごかったでしょうね。

今野 そうですね。瀬田唐橋というのはそのためですよ。あそこを押さえた人が天下を取ると言われたくらいです。

A氏 大津から瀬田ですね。

今野 瀬田から抜けてね。そのために西回り航路は大阪と結ばれていましたから、付加価値の高い商品が動いたわけです。何が動いたかということ、北海道からは昆布と魚です。

B氏 ニシンですね。

今野 鱧、干し魚。ニシンは人の口に入ったからいまだに言われていますけれども、それよりはるかに大きかったのがイワシです。

C氏 肥料でしょう。

今野 それが肥料になって、日本の農業生産力はものすごく上昇したんです。それによって3,000万人を支えたわけです。

C氏 昔、ホシカ（乾し鰯）といって、イワシですね。それを浦賀に荷揚げして、ものすごくでかい倉庫があったんですね。

今野 その名残りはいまだにいっぱいあって、京都名物はニシン蕎麦でしょう。出羽に来るとベニバナ（紅花）が最大の出荷物で、ベニバナがあったから京都で繊維産業が発達するわけです。京友禅なんて全部ベニバナですね。秋田からは秋田杉、越後からは、大阪へ米が行っていた。越後米というのは昔は大阪の人が食べていたんです。それに対して江戸は、どこが一番シェア大きく米の市場を持っていたかということ、仙台だったわけです。それで山陰を通過して、瀬戸物や何かまで大阪へ行くわけです。

これに対して東回り航路は終点が江戸なんです。江戸というのは経済力はないでしょう。消費市場だけですから、上りの船が米を運ぶ。消費市場だから米

は運ばなくてはならないですね。だから、米に特化した航路みたいになっていったわけです。帰り船で大阪から江戸に流れてきた酒やミカンが、東北の小さな需要を支えるために積まれることもあるんですけどね。

A氏 東回りは江戸と仙台を結ぶのですか。

今野 江戸から太平洋岸を通り函館、松前まで結んだわけです。

A氏 江戸と大阪の間というのは船の便は。

今野 上方江戸航路と言うんです。江戸が消費市場で大阪が経済都市ですから、関西から来る荷物が圧倒的に多い。

C氏 紀伊国屋文左衛門。

今野 そうです。関東から関西に出すものはなかった。片荷輸送。関西から来ていたものでは何かというと、酒、ミカン。米は関西で足りないから、米は来ないです。こういうものとか、瀬戸物とか、そういうものが来ていたわけです。だから、三大航路というけれども、その航路の経済構造は3つとも全然違うんです。したがって江戸の生活というのは、仙台の米と関西の商品に支えられていたという生活です。

C氏 知多半田にいまでも「ミツカン酢」という酢の工場がありますけれども、江戸時代に酒粕から酢をつくるという工法を発明して、それを船に乗せて江戸に送る。米と酢でいわゆる握り鮓が生まれたんだそうですね。

今野 それから、醤油は最初はすごく大きい荷物だったんです。そのときの醤油の日本一の産地は和歌山なんです。上方江戸航路で醤油を和歌山から江戸

に運んだのです。ところが、醤油というのは、樽に詰めたり瓶に詰めたり、重いし、運ぶのが面倒でしょう。運ぶのが大変だということで、むしろ醤油技術が関東に輸入されるわけです。酢も同じです。その結果、醤油の町が野田とか銚子にできる。流山というのは味醂の産地になってくる。こういう形になって江戸後期は醤油を運ばない。関東でつくった関東醤油、つまり、濃口醤油が市場を占めることになります。ただし、そこで市場を守ったのは灘の酒なんですよ。灘の酒は現代に至るまで、灘から東京に流れ込んできている。

B氏 だけど発酵技術というのは、東北だって何だって日本じゅう全部そうでしょう。

今野 発酵食品のうち、例えば船に乗ってきて江戸の市場をpushしたのはいまでこそみんな知らなくなっただけ、仙台味噌です。仙台味噌が最大のマーケットをpushしていたということで、江戸だと、信州から陸上を運ぶより、仙台から船で運んだほうが安いからです、それで信州味噌を……、越後からは来ませんね。そうすると、信州味噌対仙台味噌の競争になって、仙台味噌が勝っていたということなんです。

A氏 醤油の原料というのは大豆ですが、和歌山で醤油ができたというのは何か理由があるんですか。

今野 それはよくわかりませんが、関東の醤油は、細かに言うと、キッコーマンを主流とする野田の醤油と、ヤマサに代表される銚子の醤油と2つの流れがあります。それがそれぞれ味が違うんです。推論でこういうことを言っただけじゃないのかもしれませんが、戦前の東京の市場で、生醤油は野田の醤油、キッコーマンが優勢だった。ところが、煮醤油、魚を煮るのはヤマサのほうがいいと言われていました。日本の醤油の歴史を前に読んだことがあります、味噌を使うようになったのは戦国時代からで、その前は魚なんです

よ。

B氏 「しょつつる」ですよね。

今野 魚の醤油というのは、例えば有名なのは能登半島の「いしる」、イワシやイカの内臓からつくります。イワシのいしる、イカのいしるとかかって注文するんですね。だから、魚の揚がる銚子にヤマサとその他が根付いたのだと思うんです。

A氏 伊勢とかあの辺から津にかけて、ものすごく醤油が - - しかも高級なものが多いですね。醤油は紀伊半島全体にあったんでしょうね。

今野 日本じゅうにあったけれども、紀伊半島は関西の市場が大きいのをバックにしていたから、非常に強かったということですね。

これは雑談になって恐縮ですけれども、例えば君津の製鉄所ができたとき、九州から新日鐵が社員を1万人近く連れてきたでしょう。そうしたら、彼らは関東の醤油を飲まないんです。それで一時、東京港に九州の小倉や博多からすごく醤油が揚がってきたときがあったんですよ（笑）。

A氏 僕も東京の醤油は最初だめでしたよ。東京のは薄くてしょうがない。

C氏 九州はいわゆるたまりというやつですか？

A氏 ええ。濃くて甘い。

今野 九州の醤油を、君津の製鉄所の共済の売店に行くと買えるというので（笑）、九州出身者が随分君津に買いに行っていました。最近は馴染んだのではないのでしょうかね。

戦後の醤油の歴史を言うと、アメリカ軍が占領したでしょう。そしてステーキに醤油をかけて食ったら「うまくてたまらない」となって、当時、製造過程を機械化して大企業化していたのがキッコーマンで、それで、キッコーマンが一番最初にアメリカのシカゴに工場をつくったんです。海外市場を開拓してキッコーマンがトップ企業になったわけです。

A氏 地方に行くと、地方の名家というのは酒屋か醤油屋ですよ。

B氏 酒も醤油も味噌も全部、その地域でつくっていたんですね。

今野 大阪に行くとわかりますが、和歌山の醤油か竜野の醤油、どちらか選ぶわけです。醤油にはそういう歴史があります。

A氏 木曾三川か大井川あたりで東西違っているのは、その辺が境目というのはありますか。

今野 陸上輸送は、江戸時代を通して明治維新政府になるまで、馬車を使わなかったわけです。馬の背だけなんです。

B氏 どうしてですか。

今野 馬車を通すと橋を架けなくてはならないでしょう。橋を架けたら、いつ諸藩が反逆を起こして江戸に攻めてくるかわからないでしょう。防御体制を整える前に攻められたら終わりだから、それで大井川などは橋を架けさせないのです。川に行っても橋がないから、馬車（牛車）は平安時代なんかは中心的な交通だったんです。それが消えてしまうわけです。日本の交通の歴史の中で、何大不思議かの一つに、なぜ日本から牛車から消えてしまったかということと、三本マストがなぜ消えたか、というのがあつたんです。支倉常長を伊達政宗が送

り出しますね。あ那时的の船は伊達藩がみずからの力で作った三本マストの船です。したがって歴史的に意味があるというので、何とかバウチェスタとかいう三本マスト帆船をそのまま復元して、いま、歴史的遺物で石巻に飾ってありますけれども、それが消えて、江戸時代に一本マストになってしまうのです。

それは説によると、徳川政権が江戸に攻められるのを防ぐために交通を弱体にしていたと。したがって日本では、橋のないところを越えるには馬で越えていく以外にないです。馬の背だけなんです。馬の背というと、米でも2俵しか積めないのです。だから、陸上交通では江戸時代の商品流通というのはほとんどゼロ。みんな船でした。船は、小さいといえども、現在のトン数に直しますと、千石船というのは150トンくらいです。結構積めるわけです。馬の背から見たら桁違い。馬は120キロしか積めないですけど、船は1隻で150トンですから、1000倍です。それで船が全部物流を背負っていった。こういう時代が300年続いたわけです。

A氏 そういう中でも江戸幕府は、大規模な船の建造を抑制していたでしょう。

今野 そうです。

A氏 鎖国政策もあるし、原則として500石以上はだめだという政策をとっていた訳ですね。せいぜい、いまおっしゃったように千石船。

今野 特例で千石船。

A氏 むしろ政策的に抑えたという面があるんじゃないですかね。

今野 ええ。だけど、そういう通達を出したという文献がないんです。したがって、例えば伊達政宗がなぜ三本マストの技術を持っていたのか、その技術

がどこへ行ってしまったのかというのが、歴史の謎になっているんです。その前には織田信長が巨大な鉄船をつくったでしょう、毛利の大坂攻めに対して。だから造船技術はそれなりに蓄積してきていたはずなのです。

C氏 鎌倉でもつくったんですよ、鎌倉時代に。ところが、浜辺につくって、でか過ぎて海に出せなかったと。

今野 織田信長は巨大な鉄船をつくったために、毛利を阻止したわけです。それで浄土真宗をつぶせたわけです。

A氏 政府が鎖国政策で大きな船を禁止していたので、逆に日本海が海運の中心になってきて、太平洋の荒波を通る船の技術は開発されなかったということがあるんですかね。

今野 あるんですね。日本海側は、春から夏にかけて半年間はべた凧ですから、波は全然ありません。どうも日本海のイメージを悪くして、戦後、近代日本になってから、裏日本といって蔑視された最大の犯人は松尾芭蕉だと言う人がいます。「荒波や佐渡に横たふ天の川」、あれを詠んだために、日本海は荒波というイメージが定着してしまっただけです。ところが、全国各地で波の測量をするようになったら、波の高さから言うと、日本海の波は風波で、吹いている期間も秋から冬の間だけで、3月になるともう波がなくなってしまう。べた凧。太平洋は一年じゅう波があるわけです。だから北前船は日本海が盛んだったというのは、論理的に非常にわかるということになっているわけです。

A氏 そもそも古代は人の往来が多かったわけですね、朝鮮半島と日本海というのは。そのあとも物流の中心だったし、日本海というのは非常に大きな人や物の交流の場だったんですね。

今野 ただ、そういうふうに単純に言っていいかどうかは議論があるところ
です。中国文明から言っても、ロシアの文化がシベリアを通過して、江戸末期に
なってウラジオにたどり着くんだけれども、やっぱり背中なんですよ。朝鮮半
島でもそうで、朝鮮半島の地形図を見るとわかるけれども、日本海の海岸ぎり
ぎりのところまで山脈が走っているんです。分水嶺。西は全部開けた平野なん
です。だから、日本海側に窓がなかった。

むしろ、江戸時代の交流の結果が戦後わかってきたけれども、中国の清とい
う大国が北アジアの中で中心になっていったところはどこかということ、アム
ール川を200キロくらいさかのぼったところに、大都市（交流都市）があったの
です。それが、ロシア民族がイワン大帝の統制で来て、全部焼け野が原にされ
て途絶えるわけです。ブツ切れになるんです。実は幕府が間宮林蔵を派遣した
というのは、海峡を見に行ったのではなくて、清の都に行かせるためにやった
んです。アムール川をさかのぼって河口を探していたら、たまたま樺太と大陸
が島だったというのがわかったわけです。

C氏 つながっていないということですね。

今野 そっちだけが有名になったんです。イワン大帝の侵略軍が、清の都を
徹底的にやっつけたんです。実はそこから貨物が流れてきていたんです。清の
磁器だとか、ヨーロッパのものだとか、ツングースや何かの文化とかですね。
戦後の歴史で、それがどのくらい大きかったかというのは何でわかってきたか
ということ、青森県の十三湊の考古学的分析が進んでからです。考古学的分析だ
と、宋の時代からのものすごい磁器が出てくるんです。それから、いま我々の
現実生活の中で残っている消防の半纏があるでしょう。あれはツングース文化
によるデザインだといわれています。

B氏 縫い子ってやつですね。

今野 ええ。それから、あのデザインも。それが京都にまだ残っているわけです。

B氏 アイヌ文化と同じですね。

今野 そうです。それはそのルートで来たんですよ。いわゆる北前船のルートも東回り航路も、三大港は函館と十三湊と松前なんです。それで、そのルートが日本人の食事までもものすごく変えたわけです。ニシンを食うようになったとかね。それがいままで歴史の中で埋もれていたんです。ロシアの侵略も、結局、アムール川沿いに行くと、ベーリング海、北のほうに行ってもどうしようもないので、山を越えてウラジオを獲得したわけでしょう。ウラジオを占領したときにロシア民族はものすごく感激して、「我、太平洋に到達せり」と大帝に使者を出したりしたんです。

C氏 不凍港ですね。

今野 ウラジオストックの地名もそこから出てくるわけです。

こちらの上海から九州に来るルートとか、沖縄を通ってくるルート、朝鮮半島から来るルート、博多に出てくるルートというのを見ると、少ないのですが、いままで我々が習っていたのよりはかなりそういう交流はあった。つまり対岸よりむしろ、間宮海峡を通ったシベリアとの交流が大きかったんですね。

B氏 古代では、朝鮮とはかなりいろいろな文化交流があったんだけど、江戸時代なんかはどうしていたんですかね。

今野 江戸時代は朝鮮とのルートは、歴史学的な流れでいくと、対馬を通るルートが圧倒的です。

B氏 鎖国はされていなかったわけですか。

今野 鎖国はされていません。朝鮮の国使が江戸時代に全部で16回くらい来ていたでしょう。

B氏 何回も来ていましたね。それこそ山陽道を通して。

今野 瀬戸内海を通して。

C氏 そのときの窓口は対馬藩。

今野 あれは、地文航法で船を動かしていたというのを見るとよくわかるんですよ。対馬の北端に行くと釜山が見えるんです。で、対馬の南端に行くと壱岐が見えたり、壱岐へ来ると九州が見える。あのルートが一番安全なわけで、それがメインルートだったわけです。

江戸時代は鎖国時代というのも誤解を招く一つですね。決して鎖国ではなかった。オランダとも交易していたし、朝鮮ともしていました。ただ、中国はもともと海運に強くない国ですから、来てましたが国力ほど大きくなかった。

A氏 江戸時代のこの大名の配置図を見ると、いろいろなことが考えられていますね。

今野 次にこれなんですけれども、大名の配置というのは、私が小学校の頃から図面としてはありました。でも、歴史の先生が読み取れないから、こういう講義を受けなかったけれども、僕はこれを見て、あるときハッとわかったんです。徳川家康というのは東海道メガロポリス論者なんです。このくらい政策的に配置したのではないですよ。つまり、東京から東海道沿いにずっと行ってみてください。大阪まで外様が一つもないんです。大阪を越えて初めて明石に外

様が出てきます。だから、現在の国土構造を一番理解した人は徳川家康なんです。すごいですよ。

A氏 しかも、直轄領で押さえているわけですね。

今野 そうです。同じように見てくると、東山道沿いもそうなんです。白河関まで外様はいないです。外様はその外側、北陸とか、東北とか、九州、四国とか。それで、これに対して明治になって外様の頭を撫でるのが、きょうもらった旧制高校の配置図です。

A氏 たまたまつくってみたんですよ。日本の教育から見た国土論みたいな、面白い本があったんです。それを見ると、旧制高校をつくる時に明治維新の延長線上の凄まじいことがあったんですね。

今野 これで見ると、仙台が第二で、熊本が第五でしょう。なぜ二と五なのか。一が東京なのはわかります。三が京都というのもわかりますね。仙台は二高であり第二師団なんです。これは、明治維新政府が一番怖かったのは東北なのです。最後までいじめましたし、これが反乱を起こして攻めてこられたら一番困る。それで頭撫でなんです。頭撫でのために、おまえのところは二番目に大事なんだとの外交辞礼なんです。

C氏 列藩同盟に対する頭撫でですか。

今野 そうです。それが二高であり第二師団。名古屋は仲間だから八番。だけど、この構造は実は学校と軍隊の配置だけではないのです。いまだにJRでは残っていますけれども、「東海太郎、東北次郎、山陽三郎」というんです。港だってそうです。明治維新政府が一番先にやった港は野蒜と福井の三国。反乱を起こしたときにすぐに軍隊を送るためには、鉄道と港がなければ送り込め

ない。それから地元に対しては、そういうインフラ整備をして産業でおまえた
ちを豊かにしてやるよ、と言ったわけです。つまり国土政策なんです。それに
だまされて第二師団というのはガダルカナルで悲劇の王者。私の本家の跡取り
もガダルカナルで死んでいますけれども、そういうふうになるわけです。

A氏 例えば、五高だって全国から来ていたわけですね。

今野 旧制高校の学生定員数と旧帝大の定員数と合わせておきましたから、
旧制高校にさえ合格すれば、何学部何学科とか希望を言わなければ必ず帝大に
入れたのです。だから、僕も旧制中学の最後ですけれども、旧制高校に入るの
には旧制中は必死でしたよ。

A氏 確かに東京の人が五高へ行ったり四高へ行ったりしてました。

今野 そうです。むしろそれが保証されているから、安心して行こうという
気にもなったのでしょう。ほかの空気を吸って成長しよう。だから、先輩連
中にはそういうことをよく聞きましたね。美濃部知事は二高で、高校時代を仙
台で過ごしたんですね。

B氏 旧制の高校は各県にあったんですか。例えば山形高校とか。

今野 ありません。あとの政策で高等学校を配置されなかったところに旧制
専門学校をつくるわけです。普通高校があったのは、例えば東日本では静岡と
か、浦和、松本、山形、新潟、水戸、弘前とかですね。

B氏 山梨はないですね。

今野 ええ。仙台はナンバーズスクール。盛岡もなくて、弘前ですね。その

抜けたところは、その地域の経済状況に合わせて専門学校をつくったわけです。だから、山梨の場合は工専ですね。

B氏 秋田は鉱山専門学校。

今野 それから米沢は米沢工専、宇都宮は農学校です。桐生工専、千葉園芸高校、福島経専等です。

A氏 この地図ですが、旧制高校と帝大と軍需工場、造船所、これをプロットするとこういう絵になったんですね。軍需工場の配置というのは、太平洋ベルト地帯をずっと東京から名古屋、大阪、広島、それから北九州、長崎と、一つの線がありますね。

今野 ありますけれども、軍需工場だけに限ると、実は名古屋と関西にはあまりウエートを置いていないのです。明治以来、徹底的に関東を育てる、それから九州を育てる。これは石炭にひかれたのと中国からの原料輸入が近いから。この2つですね。昔、四大工業地帯と言った中で、大きく分けると、東京と九州が官需、大阪と名古屋が民需だったわけです。だから大阪は軽工業中心になっていく、東京は重化学工業中心になっていく、九州は鉄鋼オンリーになっていく。

A氏 名古屋も三菱重工が結構あったでしょう。

今野 ありましたが、あれは昭和になって新しいんですよ。それまで名古屋は毛織物と瀬戸物が中心です。

A氏 東京湾というのは一大軍需工場だったわけですね。

今野 そうです。これは政府の目の届くところにつくらせるということと、江戸時代以来消費都市で産業革命を興す資本蓄積が人口、機能の集積に比し弱かったともいえます。

A氏 石播とか三菱重工とか全部東京湾ですね。

今野 そうです。

B氏 例えば航空機などに関連して言うと、名古屋が出てくるんですね。

今野 それは昭和になってからです。

B氏 三菱重工にしても川重にしても。確かにその後ですね。

今野 重工なんかの場合でも、船は九州と東京が中心なんです。関西は、鉄鋼メーカーを見るとわかりますけれども、住金、神戸製鋼、みんな民需の率が高い鉄鋼メーカーだったんです。それに対して日本製鉄は100%官需です。

A氏 東北地方とか日本海側にほとんどないのは、政府としては、東京を中心として目が届くところに集中させたいという意識があったのですか。

今野 それと、実は防衛上の問題があるんです。これはいつか議論しなくてはならないのですが、国土政策というのは、さっき防人の話がありましたが、あれと同じように防衛と切っても切れない領域の政策なんですね。国民が歴史の上で抹殺されるのではないかというときに、国土政策というのはもてるわけです。例えば元寇のときですよ。鎌倉街道も、なぜそれほど「いざ鎌倉」が重要なのかというのは、元が攻めてくるからです。

それで3回目は何かというと、日露戦争の前も問題があったけれども、一番

大きかったのは第二次大戦とその後ですね。食料難で民族が消滅してしまうのではないかと、その危機が国土総合開発法を生むわけです。だから動いていたんです。ところが、いまは危機がないから、国土総合開発法が消えるほうがあ
る意味では歴史的には当然なんです。

A氏 テポドンではだめですね。

今野 客観的に言うと明らかにそうなんです。それは外国の例から言っても
そうです。TVAだってそういう流れです。つまり、第一次大戦で大儲けした
後、大不況に見舞われて、アメリカ経済が破綻してしまうのではないかという
危機の中でTVAが成功するわけです。それからイギリスの国土利用計画も、
ナチスのUボートに囲まれて初めて国土政策が出てくるわけです、食料自給が
できなくなって。それから戦後のドイツの国土計画もそうです。ロシアのコン
ピナート論も、ヒトラーがいなかったらあんな思想は出るはずがない。国土防
衛上のことがあるからです。

この前、日本でそれはなかったのかなと思って神田の古本屋を探して、古本
を見つけました。『国土計画と防衛』というんですけど、今度持ってきます。

A氏 いつ頃書かれたものですか。

今野 戦前です。民族の存亡の危機に直面しないとだめなんです。下河辺さ
んがいま出てきても、あんな英雄にはなれなかった。あの人は戦前旧制大学を
出た年代だったから、ああいうふうになったわけです。あの人の哲学を敗戦と
飢餓と貧困の社会が受け入れたわけです - - と思います。

A氏 軍需工場をプロットしているときにエッと思ったんですけど、明治時
代から江戸時代に造船の技術をおさえた反動かもしれないけれども、船の技術
ですね。おっしゃるように大正から、山本五十六が、船ではなくて飛行機を重

視して、これからは空軍だという形でむしろ空港をつくっていった、そういう歴史がありましたね。

今野 だから、航空に関する防衛論というのは非常に新しくて、歴史的評価をしていいのかどうかちょっと疑問だなと思うくらい、定着していなかったと思います。ただし、本当の意味の造船所の配置とかそういうのはものすごく配慮している。つまり、なぜ仙台湾にそれが出ないで東京湾に出たかという、これは明らかに、外国の艦隊の侵入が容易な湾と不可能な湾です。東京湾なんていうのは第二次大戦中は湾口に防潜網を張って、最後までアメリカの船は一隻も入れなかったわけです、あれだけ日本がやられていても。だから横須賀があり、京浜工業地帯が軍需工場として定着したわけです。九州もそうです。洞海湾に製鉄所ができたのは、あそこはあれだけ狭いから湾の中に入れないんです。

B氏 そういう意図があったんですかね。

今野 私はそう思います。港をつくるのにカネがかからないで中国から原料船を入れられる、だから洞海湾と。それはそのとおりなんです。けどもう一つ、明らかに防衛上の観点もあったと思います。

C氏 東京湾はペリーに学んだんじゃないですか。

今野 ただ、戦後の国土計画の中で禁句になっているのは、防衛と絡んで論じることはいないのです。できていない。したら信用がなくなってしまうから。

B氏 特に戦争中は呉なんか造船の基地になっていて、あそこは、いわば天然の港湾的な深さがあったでしょう。

今野 そうです。そういう土木工学的な理由もあります。経済的な理由もあります。しかし、もう一つ軍事的な理由も絶対ありましたね。

B氏 広島は大本営がありましたからね。

今野 そうです。第二次大戦中と言っても、釜石とか日立は第七艦隊の艦砲射撃で全滅したわけです。ところが、瀬戸内海にはアメリカの艦隊は入れなかった。

A氏 そうですか。入っていませんか。

今野 全然入っていません。それから、飛行機だって艦載機は入れなかった。それは一つは、松山航空隊のせいもあったんです。守らなくてはいけないから、零戦の最優秀なやつを配備して、源田が隊長でいたわけです。それであそこは、日本がやられたのよりも撃墜した数が多いんです。そこでアメリカは手を焼いて、はるか上空から広島と長崎に原爆を投げたわけです。もともとは小倉に原爆を落とす予定だったのが、天気が悪くて小倉の上が曇っていたので、長崎に投げた。つまり、1万メートル上空の日本の零戦が上がれないところに侵入した攻撃しかできなかった。ところが、釜石とか日立は外海に面しているから、艦砲射撃が直々できるわけですね。

A氏 先ほどおっしゃった国土計画と防衛というところで行くと、第七師団をどこに置くというところから考えているんでしょうか。

今野 もちろんそうです。

A氏 師団を強いところに置いたのは農業地問題もあったんでしょうね。農家の次・三男の失業対策的な面もあったと思いますよ。

今野 昔からこれは万国共通です。家で食っている飯よりうまい飯を軍隊で食わせるということは鉄則で、家の飯との格差があるところほど軍隊が強いんです（笑）。それが熊本であったり仙台であったりするわけです。

A氏 子だくさんで、次男以上はどこかへ行けというやつは、みんな軍隊へ行っていましたね。

今野 だから、中国軍は弱くなっているだろうという定説ですね。食料事情がよくなったから。

京浜工業地帯が軍需で、阪神工業地帯が民需だというのは、経済史のほうで言っている人はいっぱいいます。定説になっています。しかし、いま、それが裏目に出てきたわけです。京浜工業地帯は軍需だから重化学、それが高度技術型に移れたわけですけれども、あつちが民需で綿織物だから、結局、中国にやられてしまって地盤沈下を起こしている。移れないでいる。技術的に言うと、民需の綿織物の技術ではせいぜい家庭電器までしか移れなかったわけでしょう。

A氏 東京湾は、石播のあたりまでは軍需工場ですが、京葉のほうは、戦後、大阪の民需のところが開東に上陸したときにその受け皿になったと聞きますけれども、そういうことがあり得るのですか。

今野 そういふことはないと思います。京葉は石油文明時代に入った新しい工業化時代の受け皿となったところです。立地箇所も全く砂漠とイモ畑の地域を工場地帯にしました。関西系の資本もありますが首都圏の市場の大きさが魅力となって出来たことは否定できません。こんな風に考えてます。

B氏 それはないですね。むしろ石油化学みたいに、日本で先端技術を導入して立地させた臨海型なんです。

今野 該当しているのは、千葉の川鉄です。川鉄というのは関西資本で関東に全くマーケットを持っていなかった。それで出てきたわけです。あれが江戸川から東側の埋立の第1号なんです。そのときに、一万田日銀総裁が「ペンペン草を生やしてやる」と言って大騒ぎになりましたね。

あれをベースにして関東に乗り込もうとしたのですが、昭和30年代半ばくらい、私が東京港にいたときにいろいろ解析した資料が役所の中にあるけど、結局マーケットがとれずに、当初はつくった鉄の大部分を大阪に送っていました。それでも土地と原料入が安く出来たから成績は伸ばしましたよね。

B氏 高炉も随分つくったけど、あの頃はまだ鉄鋼は石炭型だったんです。そのあと、石油にかわった。

今野 それと、昭和30年代半ば以降、輸出のシェアが大きくなったから、それで救われるわけです。つくった鉄を全部関西に送っていたのでは、千葉川鉄は採算は決してよくなかったと思います。ところが、輸出で支えられたと思います。特に輸出は、当時、中国大陸はないから、アメリカでしょう。アメリカに輸出するのであれば、東京湾のほうが関西にあるよりも700キロくらい近いから、それだけでも随分違う。

日本鋼管が福山に出ることを決断するときは、川鉄の状況や何かもものすごく神経質だったですよ。あのときの社長は赤坂さんでした。日本鋼管は、三河に出るか、仙台に出るか、福山に出るかというので最後まで悩んだのです。

A氏 三河のときは三河湾ですか。

今野 三河湾です。いまの豊橋のところですよ。総合開発機構が売り込んでね。ところが、高炉の浚渫がものすごく費用がかかる。仙台は狭すぎてだめだというので、仙台は加工工場だけ作ったんです。赤坂さんというのは仙台出身で、仙台一高の僕の先輩なんです。ふるさとを蹴飛ばして逃げるわけにいかないも

のだから、仙台港の中に加工工場だけつくったわけです。あれはケーブルや何かをつくっているんです。で、本拠地を福山にしたけれども、福山へ行っても、俺のマーケットじゃないところへ出ていくからというので、ものすごく悩んでいました。だけど、高度成長が救ってくれたわけですね。

A氏 いま、JFEは福山に全部集約しているでしょう。

今野 ええ。

B氏 日本の鉄鋼はあの頃と大幅に変わって、普通鋼をやっていない。いまは高級鋼で食っているわけですね。

今野 福山に決断する際の最大の悩みが水だったんです。高梁川の水量が少ないものだから、水が必要なだけとれるかどうか。

B氏 そうです。あそこは山を削ったり、農業干拓をしていましたからね。

今野 技術論でいくと、水の使用量がうんと少なくて済むようになってきたんです。それで救われたんです。

B氏 本当にそうですね。君津に出るときも、それこそダムじゃないけど、貯水池をつくらうとってましたからね。

今野 あそこも水が出ない。

B氏 房総半島は水がないんです。

今野 それで利根川からとると。

B氏 ところが、いまや水は使わなくなった。だから工業用水事業が赤字になっている。

A氏 水効率も改良していますしね。

今野 この旧東山道なんかの跡をたどっていくと、いまや碓氷峠なんか線路まで外されてしまって、つながっていないんだから、歴史の変わり具合を痛感しますよね。

B氏 あっという間に変わりますね。

A氏 越後というのは、凄まじい歴史を経てきているんですね。角栄さんが出てくるわけですね。

今野 さっきの話じゃないけど、東海太郎、東北次郎、山陽三郎で、鉄道屋はいまだに東海道本線とか東北本線と言わないですね。太郎、次郎と言います。「今日は“次郎”不通だってよ」とかね。日本の鉄道にとって一番重要なのが東海道、2番目が東北線、3番目が山陽線、こういうランクづけですね。日清戦争のときに広島に大本営を置いたというのは、実は山陽本線が広島までしか開通していなかったからです。

B氏 そういう意味ですか。私はまた、あれが港湾と結びついているのかと思っていました。兵隊を出すにしても何にしてもね。

今野 本来ですと、日清戦争だから下関か博多に大本営を置いたほうが便利なんです。東海道本線が全通したのが22年で、東北本線が全通したのが24年でしょう。1、2と、ちゃんと開通した年次も合っているんです。

東海道本線の国土計画的な意義の中で忘れてならないのは、相模湾は浅いん

ですよ。したがって、海岸をかなり走っても敵の艦隊が海岸近くまで入れない。そうすると、艦砲射撃で線路が分断される確率は低いわけです。駿河湾というのは日本で一番深い湾なんです、フォッサマグナの影響で。ところが、すぐ背後は山でしょう。東海道線は清水の手前ですね。由比ヶ浜のところを海岸ぎりぎり走るわけです。しかも深いから、敵の船は海岸直々まで入ってこられるわけです。それで、東海道線が開通した22年以降、帝国陸軍から「東海道線頼りにならず」と言われたんです。敵艦隊にやられると。それで、艦砲射撃が届かないところに補助線をつくるべきであるというのが、中央本線が開通した原因です。したがって中央本線は、新宿 - - 当時は飯田町駅です。エドモントホテルがあるところ、あそこがターミナル駅だったんです。あそこから名古屋までの建設費は陸軍が出したんです。ところが、つくってみたら、山また山で、スイッチバックありで、軍隊輸送なんて機能しなかった。

A氏 確かに塩尻から先がきついですよね。

B氏 塩尻に行くまでも大変ですね。

今野 塩尻までが大変なんです。

B氏 とにかく甲府まで通すのだからって大変なんだから。

今野 そうです。あと、岡谷、諏訪湖に抜ける上諏訪あたり、いまだに単線が残っています。

A氏 突貫工事でやったんでしょうね。

今野 ええ。笹子トンネルなんて苦労してね。そういうことがあったから、戦前、電化されていた区間というのは東海道線は東京と沼津の間です。東北線

は大宮までなんです。上野から蒸気機関車が走っていたんです。にもかかわらず中央線は越えられなかったから、甲府まで電化されていたんです。蒸気機関車で越えられないから、軍隊輸送がそれでは対応できないというので、逆に条件が悪かったから電化が急がれた。電気機関車の恩恵を受けたのは、甲府は日本の先進地域です。

A氏　いまのお話なんか聞くと、国土計画と防衛というのは面白いでしょうね。

B氏　だけど、その頃は国土計画として考えていたんですか。

今野　その頃、国土計画は内閣企画室でやっていましたけれども、やがて社会全体が本土決戦体制ですから、当然の話なんです。

A氏　逆に言うと、防衛体制の流れで国土計画がこうなったという話がまたあるんでしょうね。

今野　その古い古い歴史に僕なんかは束縛されているから、今度書いた論文でも、これからの日本の国土づくりの中で一番重要なことの一つは津軽海峡である、どうするんだ、その議論を国土形成計画でやらなくてはいけない、と書いてありますけれども、これは明らかに防衛からの発想です。

B氏　全く無防備ですね。

今野　無防備ですよ。

B氏　中国の船が全部通っているんだから。

今野 僕は昭和31年に役人になったでしょう。建設省で採用されて、防衛庁に6年出向して、防衛庁の情報機関にいたんです。今だから言っていると思うけれども、国籍不明の潜水艦に青函連絡船が追尾されたというのが年に何十件とあるんですよ。

B氏 いまはどうしているんですか。

今野 いまは津軽海峡の海底にソナーや何かを用意しましたよ。それから、これはどこまで本当かわかりませんが、青函トンネルを掘ったのはその防衛のためだという話もあります。海底からの音響で、潜水艦が潜ってきても捕まってしまう。すぐにわかるんです。

勝手なことを言うと、これからは中国、韓国はみんなここを通るわけですから、したがって、海上自衛隊の本拠地は横須賀から大湊に移すべしと思います。

A氏 日本国土全体をどうやって治めるかということ、国家統一のときと、それから徳川幕府のときと、まさに戦前かもしれませぬね。

今野 頼朝は日本の中心を二分化した大偉人というか、すごい革命家ですよ。

A氏 それでは、一応今日はこれで終わりたいと思います。

今野 本当は義務教育も議論しなくてはいけないですね。日本が義務教育を世界に先駆けて徹底してやって、識字率を100%にしたというのは、近代国家形成の中でもものすごい力だったと思いますよ。

A氏 次回は明治維新以降という形で、今日とだぶっても結構ですから、そういう形でお願いします。(了)