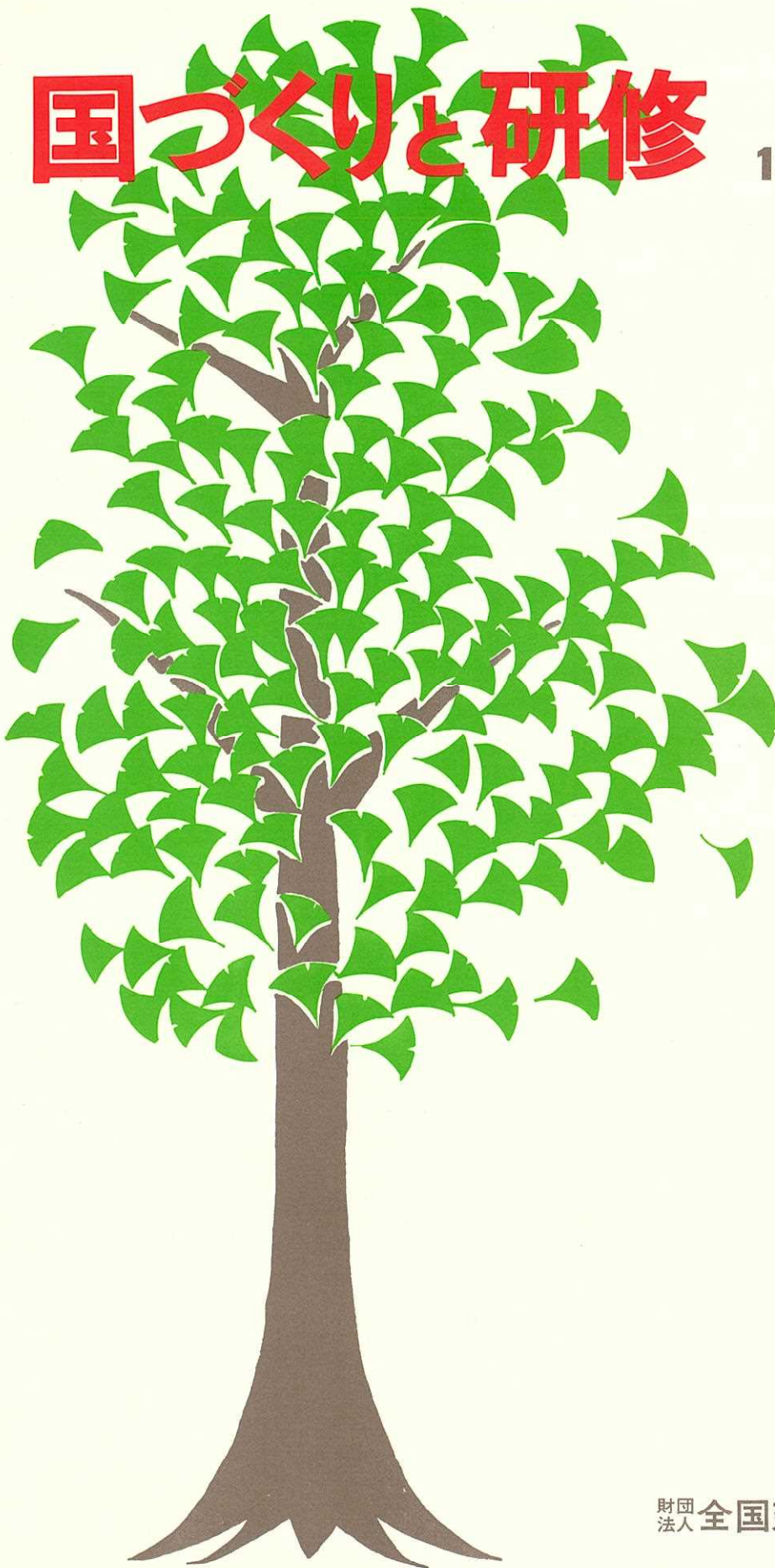


国づくりと研修

1978・1 第4号



建設大臣
労働大臣 指定校

北海道測量専門学校

◎工業専門課程

測量科

◎工業専門課程

製図科

◇募集人員 測量科 300名
製図科 40名

◇修業年限 1ヵ年

◇応募資格 高等学校卒業（卒業見込）以上。

◇願書受付 昭和52年11月1日～昭和53年3月末日

◇入学試験 第1回 2月5日(日)・第2回 3月5日(日)
第3回 4月5日(水)・(希望日のみ1回受験)

◇試験科目 数学(I)・作文

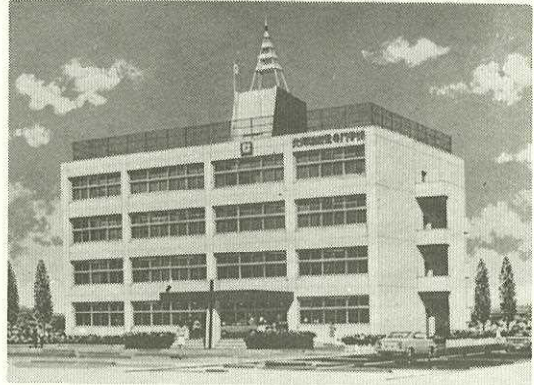
◇推せん入学 高等学校長、地方公共団体の長、および測量・土木・建設会社社長の推せん制度あり。
製図科は書類審査のみ。

◇学生寮 校舎に隣接し、定員48名。下宿・借間紹介。

◎特典

〔測量科〕 測量法による測量士補（実務経験2年で測量士取得）土地家屋調査士（法規のみ試験を要する）

〔製図科〕 日本測量協会認定地図製図士2級（実務経験2年で地図製図士1級取得）



(〒069-01) 北海道江別市西野幌552-7 TEL01138-6-4151(代)

国づくりと研修

1978・1 第4号



(季刊)

昭和53年1月25日発行 ©

編集者 『国づくりと研修』編集小委員会

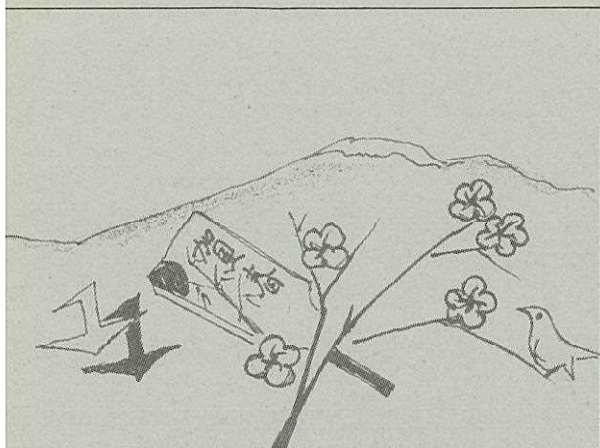
発行者 財団法人全国建設研修センター

発行所 財団法人全国建設研修センター

東京都小平市喜平町1013番地

〒187 TEL 0423 (21) 1634

印刷所 株式会社 日誠



目次

新年ごあいさつ……………(財)全国建設研修センター理事長

上條勝久

年頭の辞……………建設大臣

桜内義雄

新年に際して……………建設省建設大学校長

松田豊三郎

観潮時言……………小田壽夫

特集 第三次全国総合開発計画

第三次全国総合開発計画のねらい

国土庁事務次官

下河辺 淳

座談会 そのねらいと具体策について

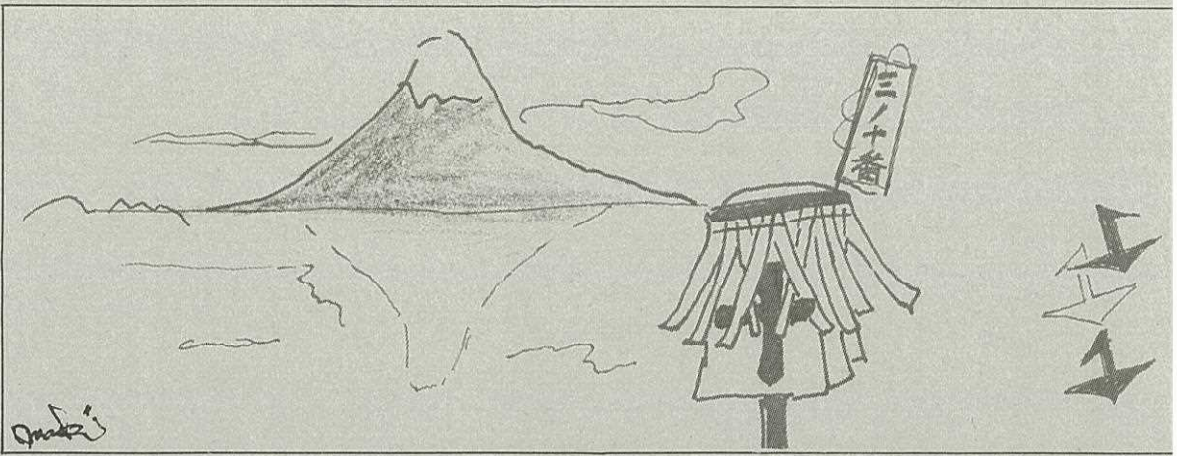
昨年十一月、第三次全国総合開発計画が閣議決定された。この計画の大きな特長となっている定住構想とはいったいどのようなものなのか。あるいは現在の社会情勢をとらえながら、国民の幸福への道へどう到達するのかを考えながら、これを機会に、わが国の今後の開発発展の基本的意図・方向を読者の方々に理解していただくために、各先生方に話し合っていた。

石上立夫
伊藤善市
兼元忠英
古藤利久三
阿川孝行

風土と伝統

— 六義園 —

京都伏見の風物詩



時評

政治への視点……………熊倉正弥

連載小説

いよう!! 大将(三) 玄海の要塞……………永来重明

工事報告

東北新幹線の現況と開通への期待 編集部

特別報告

欧米視察思い出すまま……………上條勝也

郷土めぐり① 宮崎県「岬馬」……………

資料

建設投資関係資料③……………(財)地域開発研究所

学校法人明倫館国土建設学院……………

北海道測量専門学校新校舎落成……………

業務案内

昭和五十三年度技術検定関連試験・研修・講習日程……………

◆声……………92

随筆

林 讓治先生の思い出……………依岡顯知

京都伏見の風物詩

ウマ年にちなんで今年の年賀切手に登場したのが「飾り馬」。京都・伏見人形の一つで、背中に美しい馬具を飾っている。形は小ささまざまだが、大きいのは子どもが乗れるぐらいのものもある。

伏見人形は垂仁天皇のころ、伏見から深草の地にかけて土師部はじべを住まわせ、埴輪を作らせたのが始まりといわれ、江戸時代には伏見稲荷信仰ともからみ大変な繁昌ぶり、神社の参道には人形を売る店が軒を連ねたという。

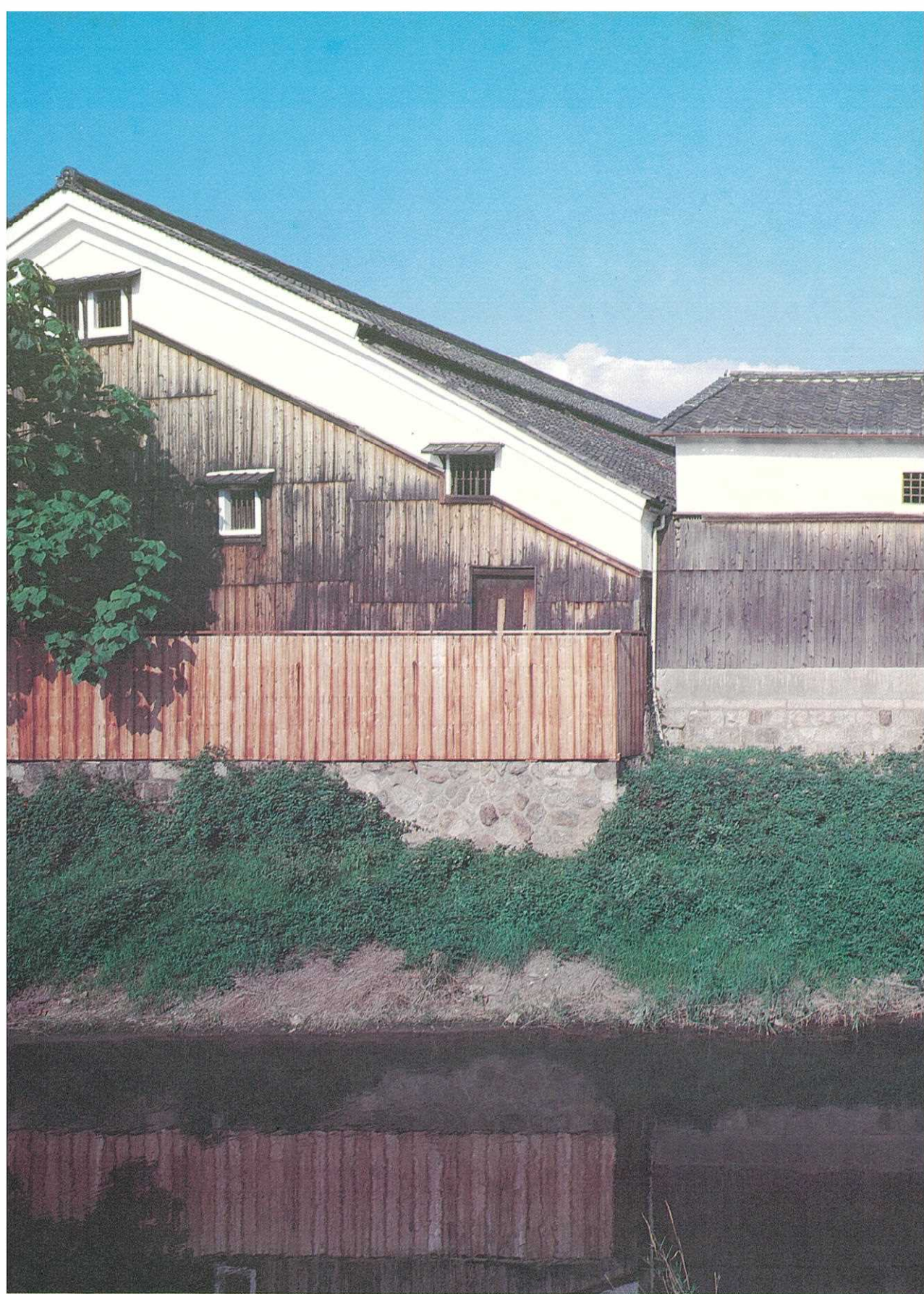
その影響は全国に及んで、いま各地でつくられる土人形はもともと伏見人形を原型としたものが多くとされている。

かつての伏見人形のにぎわいをしのばせる蕪村の句に

深草の土くれぬすむ燕かな



飾りうま



酒 蔵

新年ごあいさつ

昭和五十三年の新春を迎え、心からお慶びを申し上げます。

昨年、わが国内外の経済情勢は、まことに厳しく、国際収支の黒字幅拡大、円高などの影響をうけ、景気回復の兆しが見えないまま苦難の途を辿ってまいりました。本年も引き続き多事多難が予想されますが、一刻も早く長い不況のトンネルを脱出できることを心から祈念したいものであります。

このたび国では、このような経済危機に対処する措置として、景気の刺激と内需の拡大を図るため、十五箇月予算の超大型公共事業を実施することにより、経済復調のけん引車の一役を担わせることとされたのであります。こうした背景の中で、今年はまだ、第三次全国総合開発計画に基づく国づくりがスタートする意義深い年でもあります。高度経済成長の終えんという歴史的転換期に、エネルギーと国土資源の制約をうけ、人間と自然との調和をはかり、安定感ある人間居住の総合的環境を整備していく未来へ向けての国づくりの道しるべとして、この策定は、まことに堅実なものと思えます。

顧みますと、わが国土は、遙か北東から南西に連なる延々三千里の典型的な弧状列島が、ゆるやかな春夏秋冬の移り変りに彩られて実に美しい国であり、そしてまた、来るべき太平洋時代の要衝の地を占めて、国際的位置としても、申し分ない国であります。ただ、四分の一の平地しかもたない小さな火山列島で、増大化する人口に対処できない資源小国であるということだけが残念でなりません。



財団法人全国建設研修センター
理事長 上條勝久

あり余る国土、石油、天然ガスなどの膨大な鉱物資源をもつ大国は、何とも垂涎の極みであります。日本の宿命を変えるわけにはありません。しかし物事は考えようであります。日本の国土と資源がいかに乏しくとも、われわれ一億国民の脳は、無限の可能性を秘めており、これこそ何ものにも勝る大資源であると信じたいのであります。

わが国の資源問題は、石油ショックを契機として科学技術全般にわたり静かな転換を始めました。宇宙開発、海洋開発、原子力開発など人間の頭脳を駆使する場に際限はありません。大脳の可能性を生かすということは、無限の資源を生み出すばかりでなく、人間の生き甲斐である哲学、芸術などの精神的な文化価値の資源を生み出すことにもなるのであります。これからの日本を救うには、この大脳の可能性を生かすことしか途はないと思えます。そして、大脳を生かす基本こそ「人づくり」であり、このことは、何もの以上に大切な仕事であると確信いたします。

揺れ動く内外情勢の中で、経済と国民生活の均衡のとれた国づくりを推し進めるために、われわれは「人づくり」の使命の重大さを十分認識し、二十一世紀への道のりの基礎固めに努めてまいり所存であります。

関係各位のご理解とご協力を切にお願いして年頭のご挨拶いたします。

年頭の辞

昭和五十三年の新しい年を迎え、謹んで新春のごあいさつを申し上げます。

昨年十一月の内閣改造によりまして、建設大臣並びに国土庁長官に就任いたし、大事な経済閣僚のひとりとして、その責任の重大さを痛感しているものであります。

昨年は、深刻な不況を克服するため、景気刺激による内需の拡大が国の緊急課題として論議を呼びました。このため、景気刺激効果の大きい公共事業の施行が大きな注目を集めました。五十二年度当初から進められた公共事業の前倒し発注は順調に進み、過去最高の契約実績を達成しております。また、九月には、公共事業を主体とした二兆円の補正予算が編成されました。このような積極的な景気浮揚対策にもかかわらず、国際経済情勢の変化に伴いその効果が期待どおりに発揮されるにいたって



建設大臣

桜内 義雄

おりません。そこで、一層強力に国内景気の回復を図るため、新春早々に第二次補正予算の編成を行いこれを来年度の子算と合わせて十五箇月子算としてその執行をはかり、切れ目のない景気刺激策をとることとされております。

このように厳しい情勢のもとで建設行政に寄せられる期待は大きく、また、その使命はまことに重大であります。私としましては、この難局に直面し、新たな発想にたつて国民の要望に応える各般の施策を重点的に実施して、国土の均衡ある発展を図り、豊かな住みよい生活環境を実現することにより、国民生活の安定を確保することを基本とした建設行政を推進してまいります。特に現下の厳しい経済情勢に対応し、積極的な景気の回復を推進するため、国民生活に関連の深い道路、河川、住宅、宅

地、下水道、公園等の建設省所管の公共事業について超大型予算を編成し、これを的確に執行し、一日も早く景気が回復の過程をたどり、国民生活の一層の発展が図られるよう努力をいたす所存であります。

以下、新年度における建設省の主な施策について、所信の一端を申し述べます。

第一は、住宅、宅地及び都市環境の整備についてであります。最近の生活水準の向上にもかかわらず、住宅、宅地及び都市施設の立遅れが著しく、都市環境の整備が急務となっている現状にかんがみ、その整備を積極的に推進してまいります。まず、住宅需要の高度化、多様化に対処するため、きめ細かな配慮のもとに、住宅・宅地対策を総合的に進めてまいります。個人の持家建設を中心にした住宅建設を促進するため、住宅金融公庫の融資については、無抽選を目標に貸付戸数の大幅な拡大を図るほか、既存の住宅取得控除に加えて住宅ローンの償還金について所得税の軽減措置を講じてまいりたいと考えっております。公営住宅につきましては、既存の低層公営住宅敷地、国公有地等の活用によりその建設を推進してまいります。また、公団住宅につきましては、最近の需要動向に適合した立地、規模等の質的向上を図るとともに、新築住宅家賃の高額化と新旧家賃の不均衡に対処するため、家賃算定方式の改善を図りたいと考えております。

宅地開発を推進するためには、宅地開発公団、日本住宅公団及び地域振興整備公団の事業について資金コストを引き下げるとともに、住宅金融公庫及び日本開発銀行の融資について、貸付対象地域の拡大、貸付利率の引下げ等を行うこととします。また、宅地開発や住宅団地の建設を促進するため、これに伴う道路、下水道などの関連公共施設整備の整備に対する助成を強化するなど、きめ細かい住宅・宅地対策を実施し、住宅建設及び宅地開発をより一層円滑に推進してまいりたいと考えております。

次に、環境対策として重点を置いている下水道の整備につきましては、公害防止計画及び水質環境基準の達成と生活環境の改善に重点を置いて整備を進めるほか、生産誘発効果の高い終末処理場等の建設とあわせて推進してまいります。

第二は、国土の均衡ある発展を図るため、その基盤となる道路網の整備及び水資源の開発についてであります。まず、道路網の整備を推進するため、新たに第八次道路整備五箇年計画を策定し、市町村道から高速自動車国道にいたる道路網を体系的に整備することとし、地域間交流の円滑化、生活圈形成基盤の整備充実を図るため、一般国道、都道府県道及び幹線的な市町村道の整備を推進してまいります。国土の基幹的ネットワークを形成する高速自動車国道は、昭和五十七年度までに、延べ三、

五〇〇キロメートルの区間の供用を目途として整備を進め、また、新たに横断道の整備計画を策定し、ネットワーク機能の強化を図ってまいります。さらに、本州四国連絡橋事業を推進してまいります。

次に、水資源の開発と有効利用の促進のため、水資源開発施設の建設を推進するとともに、水源地域対策基金の拡充等水源地域に対する助成の強化、既存水利の合理化、用水の転用及び水の再生利用の促進をするほか、緊急水利用高度化事業を推進していく方針であります。

第三は、国土の安全性の確保についてであります。我が国土の災害に対するぜい弱な体質に加えて、最近の都市化、土地利用の高度化に伴う災害の危険性が增大している現状に対処するため、災害防除対策を強力に推進し、国民生活の安全性の向上を図る所存であります。このため、治水事業を強力に推進するほか、特に対策の急がれる都市部の河川について、治水施設の当面の整備目標を設定し、これに基づき、河川事業、砂防事業等を計画的に実施するとともに、関係機関との連絡体制を整備して災害を軽減するための施策を総合的に推進してまいります。また、大震災火災時における都市住民の安全を確保するため、防災的役割を持つ公園、緑地の整備、避難路等の周辺の建築物の不燃化促進、既存の特殊建築物の改修工事を積極的に推進していく方針であります。

第四は、建設産業の振興についてであります。

国土建設の重要な担い手である建設業等の振興を図るため、建設業者の能力を適正に評価する新しい企業評価基準を確立するとともに、引き続き元請、下請関係の適正化、中小建設業者の組織化、共同化、金融の円滑化による企業体質の改善強化を図っていく方針であります。さらに、良質な建設労働力の確保及び定着化を促進するとともに、建設資材の需給及び価格の安定を図っていく方針であります。また、不動産業の振興を図るため、協業化等による企業体質の強化、不動産流通の円滑化等を推進します。さらに、発展途上国に対する開発協力を推進するため経済、技術協力の強化を図るとともに、その担い手となる我が国の建設業、コンサルティング企業の海外活動の促進を図る等各般の施策を推進する所存であります。

以上、明年度における建設行政の基本方針について所信の一端を申し述べましたが、これらの施策の推進にあたりましては、国民各位の御理解と御協力がなければなりません。年頭にあたり今後とも一層の御支援をお願いする次第であります。

新年に際して

内外にわたるきびしい課題を抱えつつ昭和五十三年は迎えられた。わが国の経済社会は、構造的な変革をなし遂げて新しい展望をひらかなければならず、行財政は、今後一段と苦しい困難な選択を続けなければならぬ。長期的展望のもとに円滑な国際関係を確保しながら低成長型の経済社会を定着させることは、非常に困難な転換の道ではあろうが、いまやその道を確かめ、これを歩むほかはないものとみられる。

安定成長型の経済社会の実現をはかり、これを支え、発展させるための国づくり、地域・都市づくりをすすめ



建設省建設大学校長

松田豊三郎

るには、全国的な計画、構想のもとに、国土自然との調和を保ちつつ、各地域地区の総合的な定住環境の整備を行ない、福祉社会の実現に資することを目ざさなければならぬ。昨春秋に決定された第三次全国総合開発計画が提唱している、いわゆる定住圏が、全国すみずみにまで整備され、国土が真に人間居住の場にふさわしく総合的に整えられて、都市及び農山漁村地域が協調と連帯感に満ち、活力溢れる地域協同社会として形成されるときに近いことが待ち望まれるのである。

国土建設行政は、戦後の復興期から高度成長期にいた

るまでの激しい経済社会の変ぼうを支え、累増する需要に応えるべく懸命の努力を重ねてきた。しかし、これからの国づくりの施策の方向は、従来の単なる延長線上にはなく、その経験を踏まえつつも、新たな発想による企画と統合を志向する技術・手法の開発をすすめ、地域社会創造への積極的な参加、協力をまつことによつて、はじめて、新たな道へ通ずることができよう。

今後、歴史的伝統、文化に根ざしながら、自然、風土に即した豊かな地域・地区社会の整備を計画し、その建設の実現をはかるためには、生産・就業面の環境整備のほか、教育・福祉面、居住・レクリエーション面、防災・崇敬・自然環境面のすべてについて人間生命力の活動がバランスよく向上発現されるよう具体的かつ総合的、合理的に計画され、整備、運営されなければならない。

このような国づくりは、国、地方、民間がそれぞれ相協力し、えい智を結集し合わなければ成功させることができないことはもとよりであるが、その根幹はいわゆる国土建設行政であり、担当者のすぐれた創意、工夫と弛まざる努力に負うところが極めて大きいものといわなければならない。

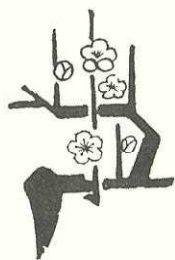
広義のいわゆる建設行政の従事職員は、各種機関全体では何十万人という数を算えようが、国づくりをめぐるもろもろの環境変化を肌で感じ、問題の所在をわきまえ、解決の方途を見すえつつあるのは、これら行政の第一線

で仕事に従事する担当職員等である。それらの貴重な体験的発想を効果的に発展、統合させ、未来を拓く知恵と能力の源泉とすることは、極めて重要であるといえよう。

すなわち、一方では、新しい国づくりのための施策、技術、手法などと創造的な開発、研究を大いにすすめるとともに、従来の行政、技術の経験、実績を積極的に活用し、発展させるためには、職員の経験、能力の創造的な開発、発現を旨とす発想法、能力開発法などが、大きな役割を果たすものと信ずる。建設大学の建設行政研修においても、この困難な時代を切りひらくときにあたり、本年は、さらに一段と、このような方向を旨として、研修課程、教科内容、施設整備等についての重点的な充実・強化をはかりたいと考えている。

このような方向で、建設部門の全般的な研修強化のために、全国建設研修センターはじめ各機関の研修部局とも連携を一そう緊密にし、相ともに協力分担して本来の使命の達成につとめて参りたい。

建設事業量の消化達成が当面の重要課題ではあるが、求められている新しい真の国づくりへの準備と努力を怠ることなく、昭和五十三年が、その輝かしい第一歩を踏み出す意義ある年となることを祈る次第である。



財団法人 全国建設研修センター

副理事長 小田 壽夫

きびしい経済不況と円高の重圧に苦しんだ昭和五十二年が明けて、新しい年を迎えた。今年こそは、日本にとって、希望に満ちた佳き年であることを心から希うものであるが、現実にはそう甘いものではなく、依然としてきびしい年であることを覚悟すべきであろう。このような引き続く経済不況の影響を受けて、大学卒業生の就職は、ここ数年きびしくなってきたおり、今年是最悪ではないかときえ言われ、大学進学率も頭打ちとなっている。

考えてみれば、今日の如く日本がめざましい近代化を成し遂げた要因の一つは、教育の普及とその水準の向上にあると言われており、高等学校、大学への進学率は、世界の中でもアメリカに次ぐ高さになっている。特に戦後の日本の高等教育は、経済の高度成長とともにめざましい発展を続け、大学卒業生の急速な増加は、日本経済の高度成長に十分に吸収された。

しかし日本の経済が高度成長から安定成長

へと移行するにともない、社会の経済的需要に対して大学卒業生の供給が過剰となり、今やわれわれの社会は、高度成長期の幸福な高学歴社会から低成長期のきびしい過剰学歴社会に移行するに至ったのである。このような過剰学歴状態は今後も当分継続すると予測され、その影響は社会の就業構造、雇用の形態、労働の充足感など広く労働関係一般に及ぶと考えられる。例えば過剰学歴社会においては、高学歴者の稀少価値が減少してホワイトカラーとブルーカラーの差が減少し、高学歴にふさわしい職場から高学歴者が溢れて、より単純な労働をしなければならない高学歴者の間に不満が生じ、労働意欲の減退が生まれる。

こういった過剰学歴社会の到来は、もはや大学新卒業生の就職難の問題を越えて、日本社会の広汎にわたり、新たな、はるかに大きな問題を提起しているものであることをわれわれは強く認識すべきであると考えられるものである。

第三次全国総合開発計画のねらい

国土庁事務次官 下河辺 淳

五十二年十一月四日「第三次全国総合開発計画」(三全総)が閣議決定された。

この計画は、全国総合開発の基本計画であり、第二次全国総合開発計画の総点検と西暦二〇〇〇年を見通した超長期展望を踏まえつつ、おおよそ今後一〇か年間における基本的な整備目標を示すものである。

この計画の基本的目標は、限られた国土資源を前提として、地域特性を生かしつつ、歴史的・伝統的文化に根ざし、人間と自然との調和のとれた安定感のある健康で文化的な人間居住の総合的環境を計画的に整備することである。この基本的目標を達成するための開発方式として、定住構想を選択している(第1図)。

一、全国総合開発計画の役割

現在、およそ三十七万^{km}の国土に、一億二〇〇

〇万人を超える人口が居住している。全国総合開発計画は、このような人々と国土がうろおいと安定感のあるかわりあいを実現するための基本計画である。

われわれの居住するこの国土は、居住してきた人々の営みの蓄積が自然と一体となつてつくりあげたものであつて、これを保全し、開発して、次の世代へ受け継いでいく主体は国民一人ひとりであり、またその責任も国民一人ひとりにある。特に長い歴史を経て形成されてきたそれぞれの地域に固有の伝統と風土を維持し、発展させながら、次の世代に受け継いでいくことは、それぞれの地域を担う一人ひとりの自主的、創造的活動に期待するほかはない。

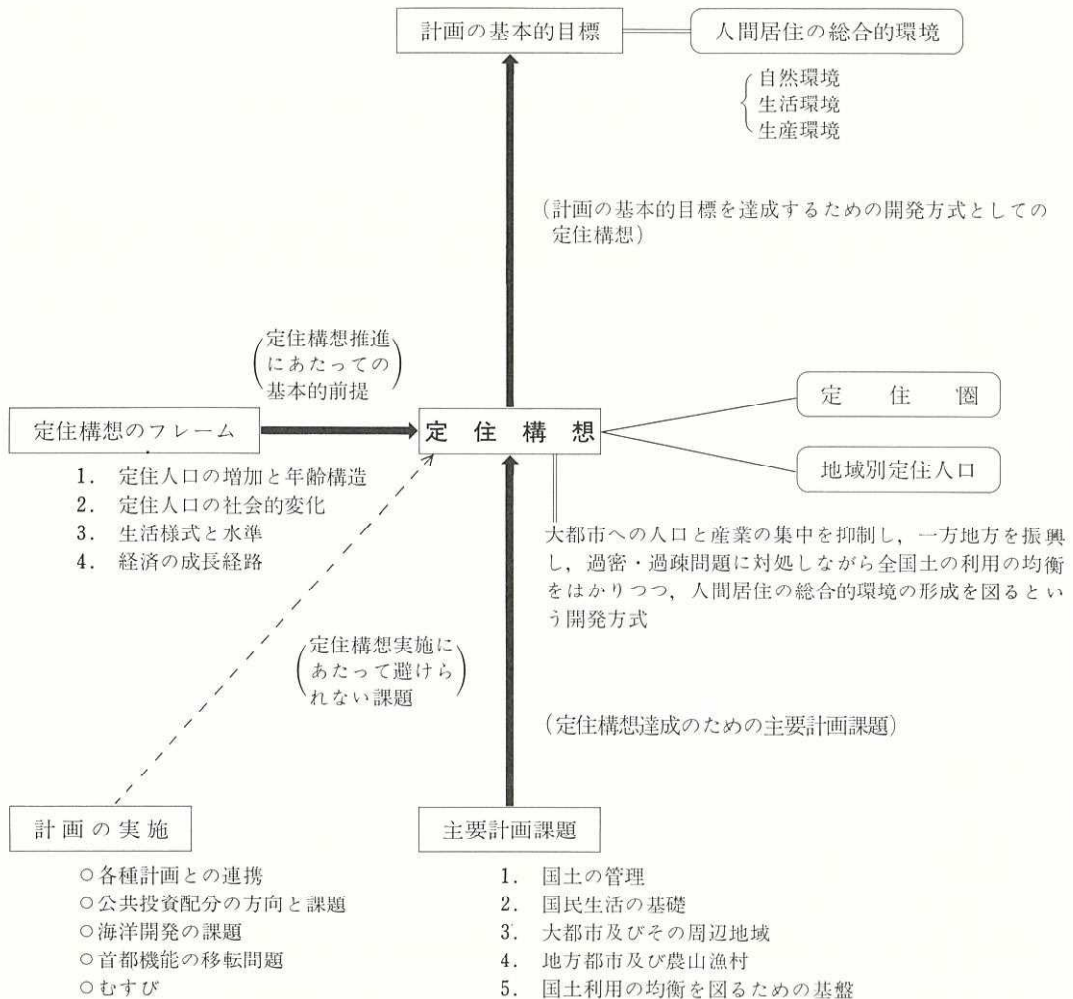
しかし、同時に、国及び地方公共団体は、国民生活の共通の基盤を整備するにあつた役割を担っている。

このような観点から、国の立場から全国総合

開発計画を提示することにより、長期的視点に立つた国土総合開発の基本的方向を明らかにし、合意と連帯に基づく開発推進の基盤となつとも、国民一人ひとりの長期にわたる住まい方の選択の指針となり、また民間の投資活動を誘導し、さらに、地方公共団体のそれぞれの地域における主体的な開発整備が相互に整合性を保ち、有機的、効果的に計画され、実施されるための指針となることが要請されている。

全国総合開発計画は、このような役割を果すことにより、国民一人ひとりの日々の生活を通ずる地域づくりをはじめとする民間の諸活動、地方公共団体による施策等と一体となつて、国による施策を総合的、効果的に進めるための基本となり、人と国土のかわりあいに貢献することができるとなる。

第1図 第三次全国総合開発計画



二、人と国土の基本条件

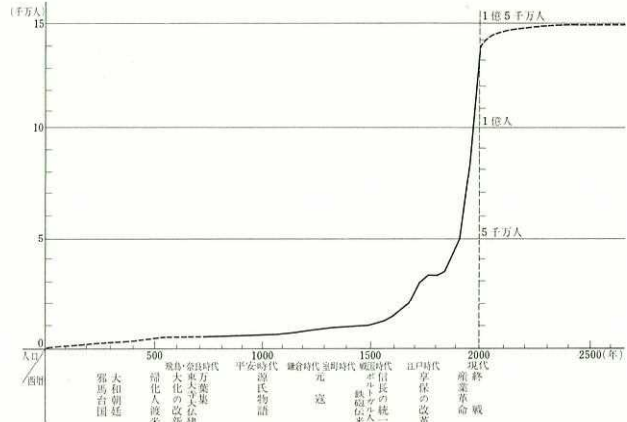
このような役割の期待される三全総にとつて、最も基本的な要件は、どのような規模と内容の人口が居住し、これを受け容れる国土がどのような条件をもっているかという点にある。

(1) 人

わが国の人口の超長期の変化を推計すれば、生産力の向上等を背景に第1図のような増加と停滞のくりかえしを重ねてきたと考えられる。現在は、明治以降の急増期に位置しているが、既に人口増加の主要因は出生数の増加ではなく、長寿化によってもたらされており、二十一世紀半ばに予測される一億数千万人の水準での静止人口に至る途上でもある。この変化は、多産多死から多産少死を経て少産少死に至るといふ人口構造の変化によってもたらされており、先進諸国が経験してきたものと共通の動向であるが、変化が急激であること及び昭和二十二〜二十四年のベビーブームが大きな山をつくっているため年齢構造が波動的に変化することという大きな特徴をもっている。(第2図)。

これからこの国土に定住する人口は、この基本的な流れの上であり、将来の定住人口は、昭和六十年には約一億二四〇〇万人、六十五年には約一億二八〇〇万人、七十五年(西暦二〇〇〇年)には約一億三七〇〇万人に達するものと

第2図 人口の超長期的推移



資料：社会工学研究所「日本列島における人口分布の長期的系列分析」による。但し1975年以降は国土庁計画・調整局算出。

見込まれる。また、人口の老齢化と生産年齢人口の中高齢化、さらには世帯数の増加、都市化、高学歴化等の社会的変化が更に進むものと予測される(第1表)。

このような人口の動向は、国土総合開発にとって最も基本的な要素であり、このような動向をふまえて国民一人ひとりが安定的に国土とかわりあいをもつことができるような方向を求めていかなければならない。

また、一人ひとりの価値観や欲求は多様化、多元化し、生活の安全性や安定性の確保など、

生活の質的充実、うるおいのある生活環境を強く求めるようになっていく。

このような生活を支える経済活動については、資源有限性の認識、厳しさと不安定性を増してきた国際環境の下で、安定成長への移行がいわれて久しく、国土総合開発の推進にあたってこれを前提とし、これにふさわしい方向づけをすることが必要である。

特に、需要にあわせて供給するだけでなく、供給の可能性や適切さから需要の方を調整するシステムの必要性、成長率に依存するのではなく、より基本的なものに根ざした政策体系の確立、種々の個別目標のトレード・オフの関係の表面化とその調整システムの重要性等は、国土総合開発の局面においても重視する必要がある。現在のわが国の社会システムは、必ずしもこのような安定成長になじむとはいえないが、一九六〇年代のような高度成長は歴史的にも国際的にも非常に特殊な事態であったことを銘記しなければならぬ。安定成長時代において、無用の摩擦、アツレキを生ずることなく円滑に社会を運営する、いわば社会的ソフトウェアの確立が、国土総合開発を含む諸局面において強力に要請されている。

(2) 国土

有史以来この日本列島に居住してきた日本人はおよそ延べ四億七〇〇〇万人と推計される。この四億七〇〇〇万人が約二〇〇〇年にわたつ

第1表 年齢階層別定住人口

(単位：千人)

項目	昭和25年	30年	35年	40年	45年	50年	60年	65年	75年
定住人口	83,200	89,276	93,419	98,275	104,665	111,940	123,749	128,272	136,899
0歳～14歳	29,428	29,798	28,067	25,166	25,153	27,221	29,430	28,474	28,767
15歳～24歳	16,293	17,029	17,627	19,921	19,895	17,020	17,163	18,821	19,403
25歳～44歳	20,918	23,782	26,784	30,081	33,256	36,687	36,771	35,686	34,558
45歳～64歳	12,446	13,919	15,591	16,926	18,968	22,100	28,476	31,382	35,109
65歳～84歳	4,014	4,613	5,162	5,931	7,093	8,475	11,187	12,920	17,546
85歳以上	95	134	188	250	300	391	722	989	1,516
義務教育該当年齢人口	16,462	17,965	18,466	15,777	14,472	15,158	17,947	17,686	16,433

注：1 昭和25年、30年、35年、40年、45年、50年は国勢調査による。

2 年齢階層別定住人口の将来値は、厚生省人口問題研究所の推計人口(昭和51年11月)に基づき、施設計画の観点から、国土庁計画・調整局で算出したものである。

3 昭和45年以降の数値は沖縄を含む。

第2表 国土の基本条件

(1) 国土面積の現況

範囲	面積(km ²)	備考
国土(陸地)	377,535	① 昭和50年10月1日現在 ② 北方領土4,996km ² を含む ③ 昭和51年10月1日現在の面積は377,582km ² ④ 資料：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」による。
国土(領水)	358,000	① 資料：海上保安庁水路部試算による。 ② この他に特定海域(宗谷海峡, 津軽海峡, 対馬海峡東水道, 対馬海峡西水道, 大隅海峡)の12カイリ海域面積が10,000km ² ある。
200カイリ海域	4,510,000	資料：海洋産業研究会「海洋産業研究資料」による。
(参考) 海岸線延長	33,287km	① 資料：国土庁, 国土地理院「国土情報整備調査」による。 ② うち自然海岸 24,264km, 人工海岸 8,751km, 河口 273km

て、自然の営みと一体となつて、積み重ねてきた総合的な蓄積が今日の国土となつている。この国土のもつ基本的条件をみれば、四つの主要な島とそれらに付属する約四〇〇〇の小さな島々からなり、東北から西南方向に大きく伸

(2) わが国の水資源

要素 基準年	年降水量 (mm/年)	年降水総量 (億m ³ /年)	年賦存高 (mm/年)	年賦存量 (億m ³ /年)
渇水年	1,480	5,587	883	3,333
平水年	1,788	6,749	1,191	4,494
豊水年	2,131	8,044	1,534	5,791

資料：国土庁「水資源賦存量調査」

注：1. 渇水年, 平水年, 豊水年は, それぞれ次の基準による。

渇水年……10年に1回程度発生する降水量の小なる年を渇水年と考え, 昭和31年～48年の各年降水量より渇水順位第2位を採り, それを渇水年とする。

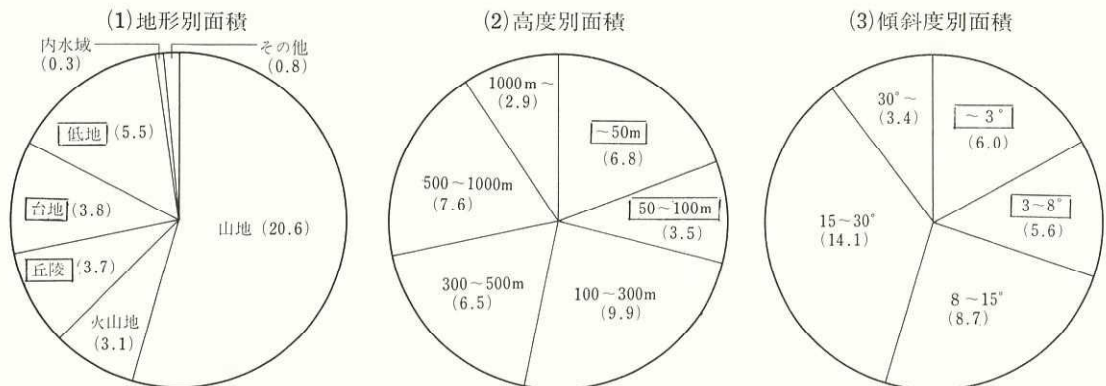
平水年……昭和31年～48年の降水量の通年平均を平水年とする。

豊水年……渇水年に対比する意味で10年に1回程度発生する降水量の大なる年を豊水年と考え, 昭和31年～48年の降水量より豊水順位第2位を採り, それを豊水年とする。

2. 北方領土を除く。

びる列島を形成し、北緯二〇度から四六度まで、東経一二三度から一五四度までの大きな広がりをもっている。また、山がちで急峻な地形をしており、構成単位の小さな山地と平地からできており、これを水の流れが貫き、一つのまとま

第3図 国土の自然条件別構成



資料：国土庁, 国土地理院「国土情報整備調査」による。

注：1. ()内は面積実数, 単位万km²

2. □内は, 比較的利用の容易なところ

りを形成している。

国と面積は約三七・八万^{km}であるが、比較的利用の容易なところは、低地及び台地、高度一〇〇m以下、傾斜度八度以下（低傾斜地）のいづれをとつてもおよそ一〇万^{km}にすぎず、国と面積に占めるシェアは $\frac{1}{4}$ である（第2表、第3図）。

気候は温暖多雨であるが、大陸と大洋の影響を強く受け、変化に富んでおり、また、四方を海に囲まれ、面積の割に海岸線に恵まれている。

さらに、台風常襲地帯、地震多発地帯に位置し、かつ、急峻な地形、不安定な地殻構造や火山活動による土質、土壤条件から、洪水、地すべり、土砂崩れ、高潮、津波、海岸侵食等の自然災害を受けやすく、乏しい平地のかかなりの部分が、洪水、高潮等の危険度の高い沖積平野であり、ここを中心に人々が居住し、経済社会活動を営まざるをえない宿命にあり、自然災害に對して脆弱な構造をもっている。このため、安定で、安全な定住の場をつくりあげるにあたっては、自然災害に対する対策が不可欠なものとなっている。

また、自然条件が地域的に複雑多様であるため、恵まれた変化に富む自然条件の活用によって多様な国土利用形態が可能であり、キメの細かい土地利用によって高い生産性の実現や地域性の豊かな風土の形成がなされている。

国土の利用にあたっては、このような自然的

諸条件に即し、その力を素直に利用していくことを基本とする必要がある。

近年の国土利用の変遷をみると、明治以降一〇〇余年にわたって、人口の急増、経済活動量の爆発的増大、都市化、工業化等によって急激な変化にさらされてきている。また、このように急激に変化してきた国土利用が、社会の変化を支え、国民生活の飛躍的向上等につながっている。しかし、一方において、人々の日々の生活における自然や国土とのかかわりあいの欠如とそれに伴う日常的な感覚の喪失、弱体化、自然の許容限度を超えた開発、利用や自然条件との対応を無視した国土の利用による環境の破壊と喪失、災害の脅威の増大等を招いていることを軽視してはならない。

このような現状を直視し、うるおいのある国民生活、安全性と安定性のある生活環境を確保するためには、自然環境を保全するとともに日々の生活環境の中に半自然的環境を積極的に創出し、国民一人ひとりの生活の中に自然とのふれあいをとり戻し、一人ひとりが環境の保全、国土の保全の主体となれる基礎条件を確保することを出発点としなければならない。その上に立って、国民一人ひとりの日常的努力と一体となって、国土のもつ特性に応じた保全と利用を進めていくことが強く要請されている。

また、土地、水をはじめとする国土資源の有限性が顕在化してきており、これに対応するこ

とは、今後の国土利用にとって基本的問題となつてきている。

このため、国土の利用にあたっては、国土が現在及び将来における国民のための限られた資源であるとともに、生活及び生産を通ずる諸活動の共通の基盤であることを深く認識し、公共の福祉を優先させていくことが必要である。

また、水資源については、人口一人当たり降水量では世界平均の五分の一程度にすぎず、河川が急峻で短いものが多いため流出時間は短く、降雨の季節的偏りも大きく、さらに、地域的な降雨量の差と国土利用の偏在から水需要と水資源賦存の間の地域的乖離も大きい。このような条件下にあるため、その有限性、地域性を前提としていくことが、開発・利用に当たつての不可欠な条件となっている。

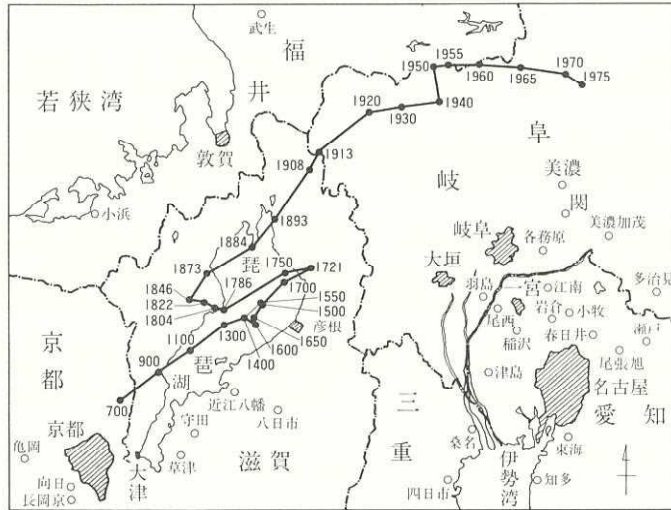
三、地域の基本的動向

人が国土とかわりあうにあたっては、地域という単位を形成しつつ、かわつていく。従つて、三全総にとつて、今後、地域間のバランスをはじめとする、地域に関わる諸点がどのような動向を示すかは、基本的な条件となる。

(1) 居住地の選択

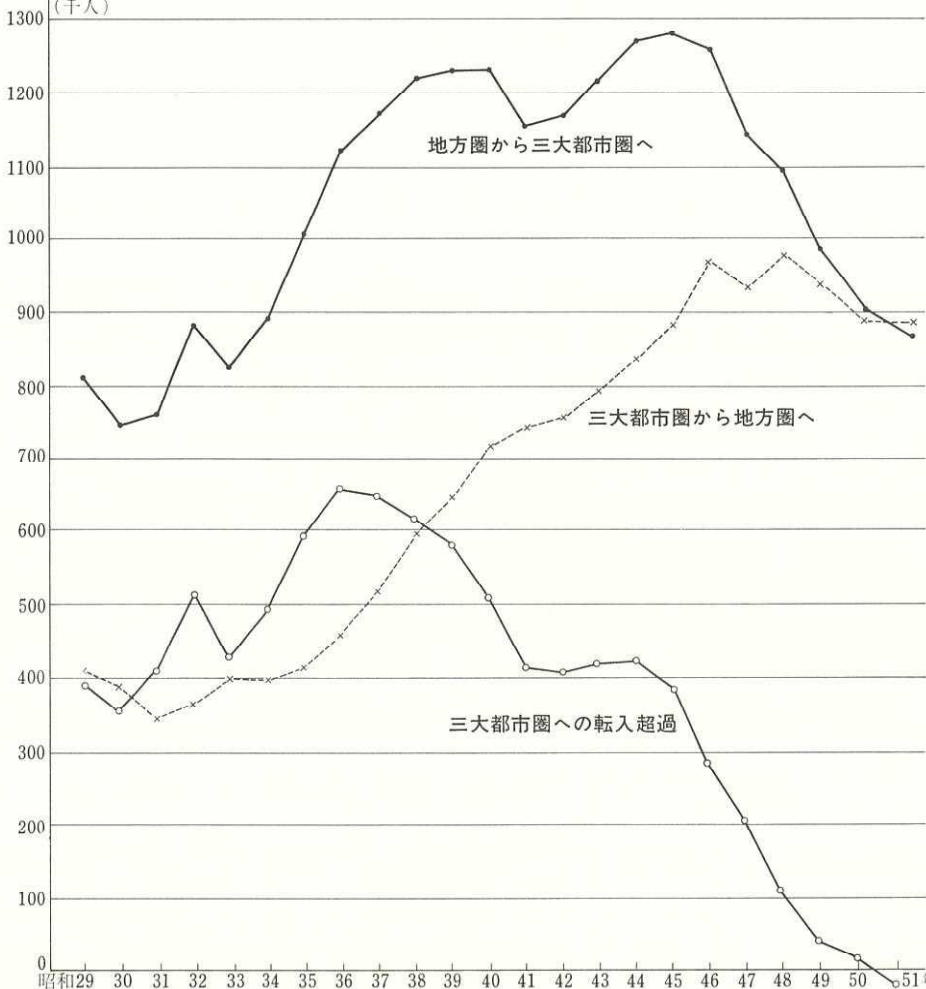
人々の居住地の選択の地域的バランスをマクロに表わすものとして人口の重心がある。その超長期的な推移は第4図のように推定されてい

第4図 人口の重心の推移



わが国においては、まず人々の多くは温暖な自然条件に恵まれた瀬戸内海沿岸地域から畿内にかけてを中心に居住地を選んだ。その後、

第5図 三大都市圏、地方圏別転出入人口の推移 (千人)



人口の増加につれて、少しずつ厳しくなる自然条件とのかかわり方を見出しながら、その周辺部へと、また西南日本から北東日本へと居住地を広げていった。最も基本的な居住地の選択の

パターンがこういうものであったため、一時的な例外はあるものの、わが国の人口重心は次第に北東方向へと移動している。戦後三〇年間、人口重心は、若干南寄りの東

資料：総理府統計局「住民基本台帳人口移動報告」
 注：沖縄県を含まない。

方向へとかなり急速で移動しているが、これは、三大都市圏、特に東京圏への大幅な人口流入を反映しており、基本的な動きとは若干のズレを生じている。

戦後、特に昭和三十年代から四十年代前半にかけての人口移動は非常に大きく、昭和二十五年から五十年の間に東京圏の人口は二倍以上となったにもかかわらず四国の人口は減少したこと、地域によってはかなりの年齢構造の歪みが見られること等に端的に現われている。

この大きな人口移動は、過密・過疎問題をはじめとする種々の地域問題の大きな要因となってきた。

しかし、最近の動向をみると新しい傾向がみられる。

人口流出を転出超過率で見れば、昭和三十六年には過半の県が一%以上の流出であったのに対し、五十一年には東京都以外では流出傾向が残っているところでもせいぜい大きくとも〇・五%程度であり、また東京都の流出は周辺県の流入とほぼ見合っており、全国レベルでの大規模な人口流入はほぼ終了したといえよう。また、流出人口及び流入人口をブロック単位で見ると、四十五年以降安定成長への移行と期を一新して、どのブロックもバランスがとれるようになってきている。さらに、この推移を三大都市圏対地方圏の間で見れば、三十年代後半をピークとし、四十五年まで高水準を保ってきた地方圏から三

大都市圏への転出超過は、四十五年以降急速に水準が低下し、五十一年には遂に逆転するに至っている(第5図)。

このような動向は、明治初頭以来一世紀にわたって集中をもたらした経済社会の発展が集中の結果として分散のメカニズムを育んできた結果であり、人間活動と国土資源のバランスを求める立場からは一歩前進と評価することもできるが、更に次の大きな問題が残されていることを忘れてはならない。

① ブロック内、県内の移動 ② 若年層(一五〜二四歳)の移動

第一のブロック内、県内の移動、特に農山村部から都市部への人口流出は相変わらず続いており、三十五年以降、市部人口の増加率は五年間にはほぼ一二%、郡部人口の減少率は五年間にはほぼ八%であまり変化していない。このことは、郡部から市部への人口の動きが続いていることを示唆している。なお、近年、地方圏において都市部の人口の増加傾向が高まってきていることが目立っており、特に四十五〜五十年においては、どの人口規模をとっても、地方圏の都市は人口増加傾向を示している。このような動きは、これまでの大都市集中型から地方都市へと人口の流れが向きをかえつつあることを示しており、地方都市の環境整備や地方における都市化のテンポのコントロール等の対策を迅速に行なうことを必要としている。(第6図)。

第二の若年層の移動は、全ての年齢層を合計したものはほぼ県間、ブロック間で流入のバランスがとれてきたものの、依然として高水準にあり東京圏をはじめとする大都市地域に流入している。豊かな、活力のある、また安定性のある地域社会形成のためには、年齢構造のバランス、特に地域の将来を担う若年層の定着が不可欠な要件であり、この年齢層が今後どのような居住地の選択を示すかは、今後の国土総合開発にとつての基本問題となっている。

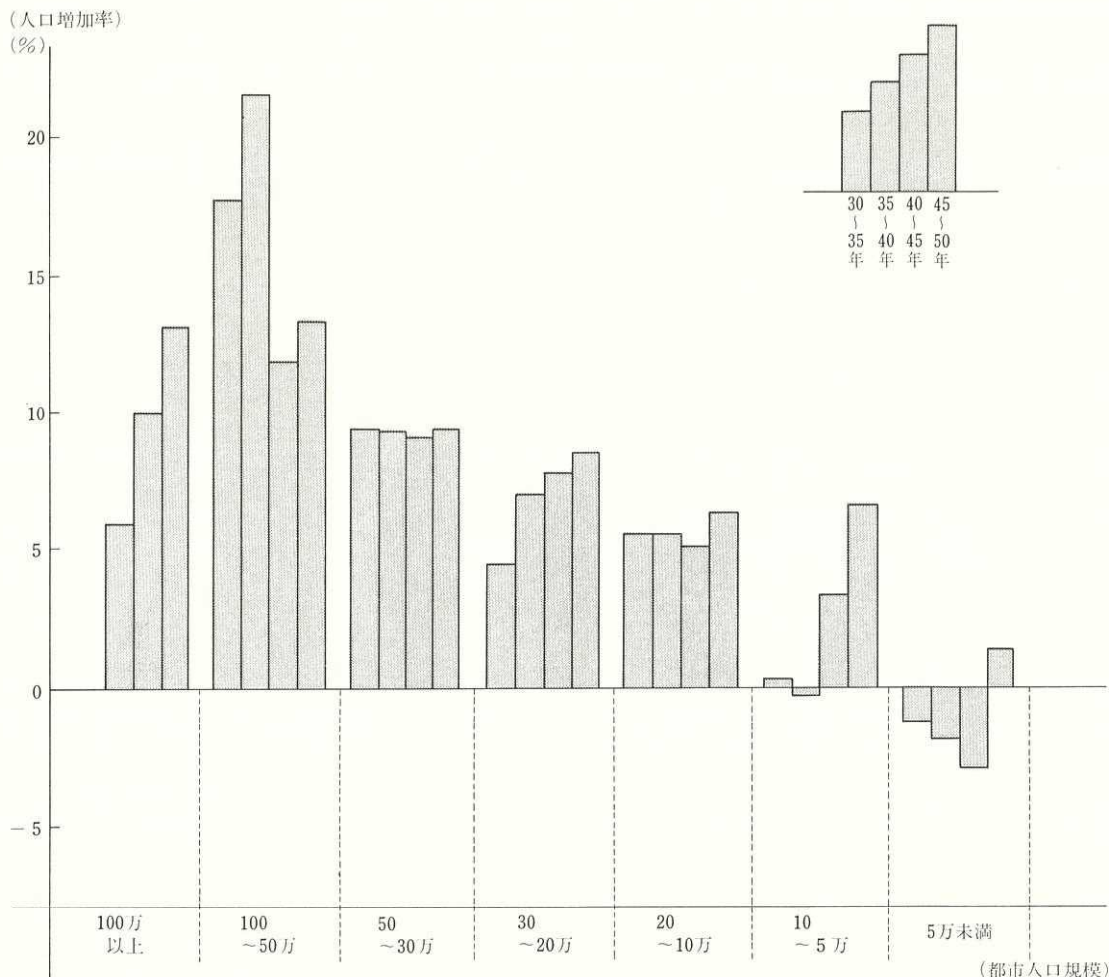
(2) 定住のための環境条件

それぞれの地域は、異なった自然条件や歴史的背景をもっており、地域によって人々の定住のための環境条件が異なること自体は自然であり、全国土に多様な、地域性の豊かな人と国土のかかわりあいが見られること自体は望ましいことである。しかし、地域による環境条件の差が多様性ではなく序列として認識されるような性格のものとなれば、人々の自由な居住地の選択を通じて国土利用の偏在を招き、また安定性のある地域社会形成にとつても阻害要因となる。

昭和三十年代後半に地域格差が重要な地域問題として大きくとりあげられ、その縮小のための施策がとられてきている。

昭和三十年代においては、地域によって所得水準、消費水準に大きな差があり、このことが

第6図 地方圏における都市人口規模別人口増加率



資料：総理府統計局「国勢調査」による。

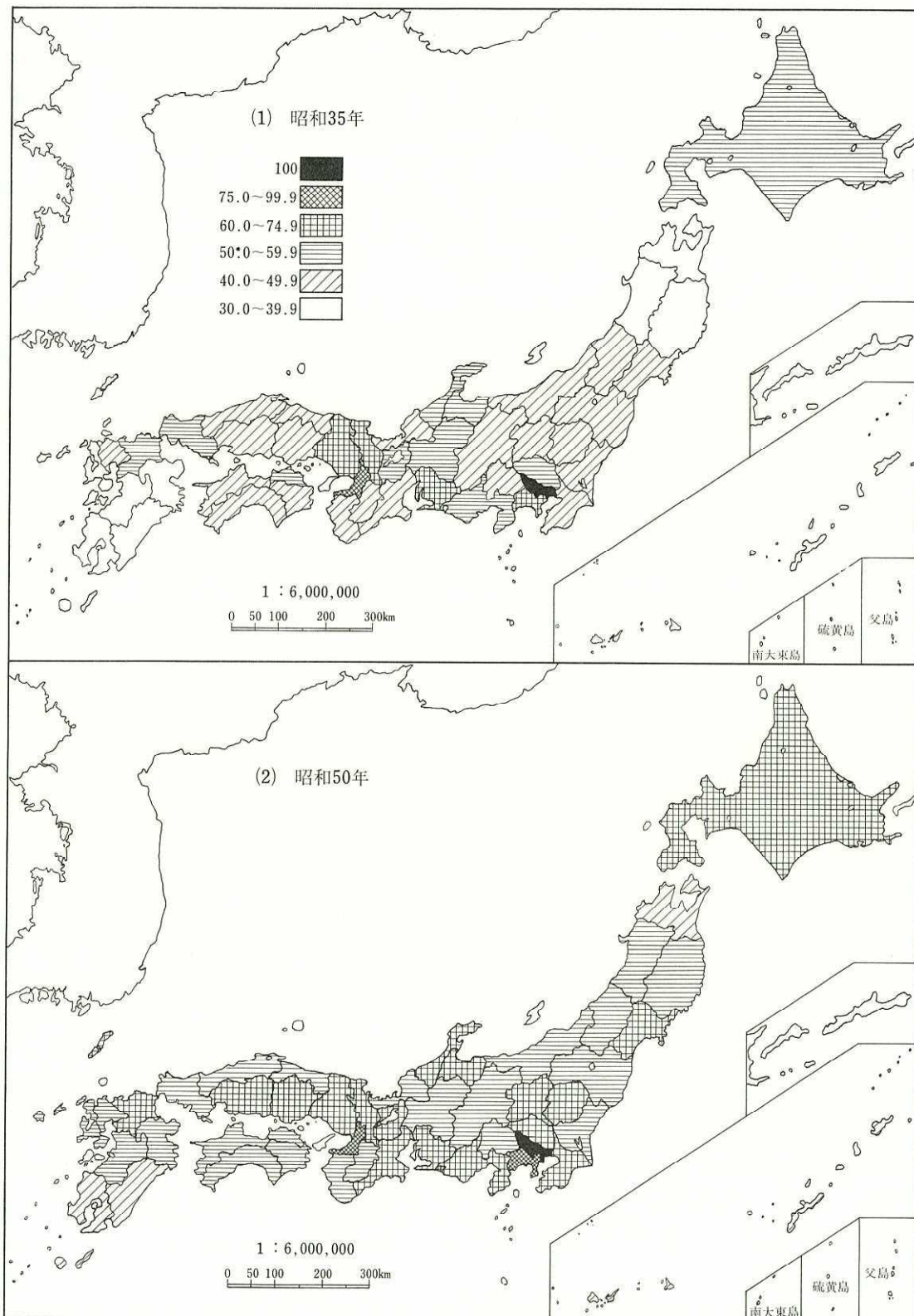
注：地方圏には、人口100万人以上の都市は、昭和30~35年にはなかった。

人々の定住にとって非常に大きな意味をもつとともに、生活のために重要と考えられた他の環境条件もほぼこれと同じ傾向を示し、所得水準の高いところは全ての環境条件に優れ、地域間に一定の序列が形成されていると認識された。さらに、これが大幅な人口流出の要因ともなった。最近の動向をみると、完全な解決をみたとはいえず、更に努力を要する状況にはあるものの、かなりの変化がみられる。

地域格差の代表的指標とされている一人当たり県民所得水準をみると、昭和三十五年には三十一県が東京の五〇%未満であり、四〇%未満の県も九県あった。また、最低は約三〇%にすぎなかった。これに対して昭和五十年には五〇%未満の県は四件にすぎず、最低でも約四八%の水準に達している(第7図)。

このように所得水準の平準化がかなり進んだため、全体的な所得水準の向上とあいまって、所得水準の差が人々の定住にとって占めるウェイトがかなり低下している。また、現在人々の定住にとって大きな要因となるものとしては、所得水準、消費水準の他に、豊かな自然や地域文化とのふれあい、多様な文化とのふれあい、生活環境施設、スペースのゆとり、就業機会の量と質等があげられようが、これらは同一の序列を形成しているとはいえず、むしろ一つの点で優れた地域は他の点では低水準にあることが多い。このような段階に至っているため、

第7図 1人当たり県民所得（東京=100）の変化



第3表 定住のための環境

	住宅あたり 床面積 (48.10)	下水道普 及率 (50.3)	1人当 たり都市公 園面積 (49.3)	植生自然 度比率 9.10 (48)	大学収容 力比率 (50.4)	人口10万 人当 たり 医師数 (50.12)	求人倍率		1人当 たり行政投 資額 (50年度)	(都市化) DID人口 比率 (50年)	(工業化) 生産所得 に占める 製造業の 割合 (49年)%	
							(48年度)	(51年度)				
	m ²	%	m ²	%	%	人			千円	%	%	
全 国	77.14	20.5	3.00	22.8	100	11.86	1.7	0.6	148	57.0	28.2	
北 海 道	道森	69.7	23.2	8.59	61.7	66	10.7	1.3	0.5	219	60.7	14.7
	手	97.4	6.3	3.35	27.3	44	11.2	0.3	0.2	168	38.3	9.7
	城	102.2	4.1	2.84	12.3	35	12.0	1.1	0.6	194	25.8	15.1
	田	84.9	15.8	5.50	10.7	124	14.1	1.2	0.6	159	46.6	14.8
山 形	形	110.6	6.7	4.24	23.1	31	9.2	0.5	0.4	166	35.7	17.5
	島	95.3	7.2	3.63	15.5	32	10.9	1.4	0.7	150	28.3	21.5
	城	83.1	4.7	1.79	2.9	46	7.7	3.1	1.1	199	23.4	35.7
	木	83.9	6.2	3.09	8.0	28	10.3	3.2	1.1	150	31.5	40.2
埼 玉	玉	68.1	13.6	1.24	4.6	95	7.0	3.3	0.8	112	64.6	37.9
	葉	69.1	12.5	2.30	2.1	100	8.3	2.3	0.8	174	57.7	34.7
	京	52.3	49.2	1.65	8.4	271	14.1	2.8	0.8	131	96.6	21.6
	川	58.6	20.1	1.56	6.3	101	9.7	3.4	0.7	119	84.4	43.5
富 石	山	132.6	7.4	2.32	30.9	24	10.6	2.4	0.7	149	37.6	30.3
	川	120.4	3.5	4.05	23.0	92	16.6	2.1	0.7	157	38.0	25.1
	井	124.1	11.7	5.00	4.2	39	10.1	1.4	0.7	225	37.2	29.1
	梨	98.0	6.7	2.10	17.9	43	9.8	3.2	1.2	169	30.8	23.2
岐 静	卓	107.9	14.6	2.65	17.4	36	10.4	4.8	1.3	138	36.3	33.1
	岡	83.1	9.2	1.60	6.2	22	9.3	4.3	1.0	108	48.8	35.0
	知	79.4	32.4	2.64	1.2	124	10.7	7.1	1.4	125	61.4	38.1
	重	89.7	6.0	2.36	4.8	21	11.1	3.4	0.7	160	36.2	34.0
京 大	都	81.0	30.6	2.14	1.7	271	17.5	1.4	0.6	148	75.4	34.2
	阪	57.7	47.0	2.42	1.0	131	14.0	3.0	0.6	133	92.8	34.2
	庫	74.3	30.6	2.91	1.6	73	12.7	1.8	0.5	165	69.2	39.1
	良	94.3	9.0	6.33	10.0	50	11.5	2.2	0.7	126	43.6	25.1
鳥 島	取	103.3	8.4	3.80	4.7	29	17.7	1.3	0.6	161	26.1	16.3
	根	99.8	—	2.80	3.6	25	10.9	1.6	0.8	191	21.8	16.7
	山	92.0	9.1	3.26	0.7	47	15.2	2.6	0.7	141	30.9	27.7
	島	81.0	13.4	3.51	0.4	61	13.9	2.6	0.6	143	55.9	28.0
德 香	島	83.2	6.4	2.31	7.2	41	17.2	0.8	0.4	158	24.9	21.1
	川	92.1	10.3	5.30	0.7	25	11.7	2.8	0.9	138	30.9	30.3
	媛	81.8	6.4	3.50	3.2	36	10.7	1.2	0.5	135	38.3	26.7
	知	74.5	3.8	2.57	4.5	33	12.2	0.2	0.2	210	35.7	11.1
佐 長	賀	102.2	10.4	5.00	2.3	28	11.2	0.8	0.3	155	24.5	17.5
	崎	75.8	5.4	3.60	4.3	35	15.0	1.1	0.4	113	38.5	17.2
	本	82.1	5.3	3.30	6.1	62	14.6	0.8	0.4	140	31.9	13.7
	分	81.7	5.7	3.60	11.0	40	11.3	0.8	0.5	146	34.6	13.4
鹿 児	本	71.2	10.7	7.71	8.8	31	9.3	0.6	0.3	155	30.8	13.5
	大	61.1	19.9	5.20	20.3	40	11.7	0.4	0.3	136	30.6	13.1
沖 繩	島	53.7	20.5	1.03	24.0	73	5.9	0.2	0.1	159	50.7	8.7

定住のための環境条件を考えるにあたっては、自然環境、生活環境、生産環境を一体として、総合評価に基づいて判断されなければならず、また、地域の定住のための環境条件を向上させるにあたっては、この三つの調和のとれた総合的環境としてその向上を図らなければならない(第3表)。

また、一人当たり県民所得の差の縮小や県民の人口流入のバランスがとれてきたことに象徴されるように、県単位では定住のための環境条件はかなり縮小しているが、人口の流出と同様に県内各地域間にあつては依然として格差が強いものと考えられる。従つて、今後の定住のための環境条件を整備していくにあつては、大都市、地方都市、農山漁村という共通の課題と役割を抱えている地域に区分し、それぞれにおいて直面している諸問題を克服しつゝ、自然的、社会的、歴史的條件に沿つて、進めていくことが重要である。

大都市においては、集中し拡大する生活・生産諸活動と有限な都市空間、国土資源との間に不均衡が生じ、また都市構造の更新の必要に現実のテナポが対応しきれず、このため、公害・環境問題の深刻化や交通混雑等過密の弊害によつて、生活環境の快適さを欠くばかりではなく、大震災災に際しての安全性の確保が重要な課題となつている。さらには、日常生活での自然とのつながりの欠如も生じている。

第4表 国土資源、人口、経済活動量の地域別構成比

(単位：%)

	低傾斜地面積 (傾斜度8°以下)	水資源賦有量 (湯水年)	人口 (昭和50年)	県内純生産 (昭和50年度)
全国	100.0	100.0	100.0	100.0
北海道	22.9	14.8	4.8	4.1
東北	20.6	21.9	10.4	8.7
関東	16.8	7.4	30.0	34.6
東京圏	7.9	2.8	24.2	29.6
中部	13.6	23.3	16.7	16.2
北陸	3.0	6.2	2.6	2.4
近畿	8.4	12.4	19.0	19.5
大阪圏	3.5	3.5	14.0	15.4
中国	8.0	8.3	6.6	6.3
四国	2.1	5.8	3.6	3.1
九州	11.2	11.7	11.1	9.5
沖縄	1.1	0.2	0.9	0.7

資料：国土庁、国土地理院「国土情報整備調査」、国土庁「水資源賦有量調査」、総理府統計局「国勢調査」、経済企画庁「昭和50年度県民所得の概要」による。

注：1. 低傾斜地面積は北海道に北方領土を含む。

2. 地域区分は以下による。

北海道……北海道

東北……青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、新潟

関東……茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨

東京圏……埼玉、千葉、東京、神奈川

中部……富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀

北陸……富山、石川、福井

近畿……福井、三重、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山

大阪圏……京都、大阪、兵庫

中国……鳥取、島根、岡山、広島、山口

四国……徳島、香川、愛媛、高知

九州……福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島

沖縄……沖縄

地方都市においては、教育、文化、医療等に関するサービスや多様な就業の機会等が不十分であり、若年層の定住を実現し、地方における活力ある地域社会再建への中心的役割を果す基礎条件はなお不備である。また、生活環境水準も十分とはいえず、広域化した生活に即応する都市構造をもたないための困難も生じている。さらに、固有の風土の中で育んできた地域の文

化と景観の維持、発展が困難となり、それぞれの地域のもつ個性と魅力が失なわれつつある。農山漁村においては、若年層を中心に人口の流出が続く等により、均衡のとれた地域社会の維持、発展が困難となつてきている。また、生活様式や地域社会の姿も大きく変化してきており、これらに対応して、将来を担う若年層をはじめ全ての農山漁村住民が定住の魅力を持ちうるよ

うな環境条件を新たに作り出すことが根本的課題となっている。さらに、日常的、基礎的、生活環境施設の整備等に対する地域住民の要請と農山漁村の特性との調和の工夫が求められている。

このような、それぞれの地域のもつ課題に対応しつつ定住のための環境条件の整備を図り、総合的評価としての差の縮小をさらに進め、地域間の定住のための環境条件の差が序列ではなく、自然的、歴史的、社会的条件に即した多様性であると認識されるようにしていくことが、今後の地域性豊かな国土づくりにあたって基本的課題である。

(3) 国土利用の不均衡

現在、国土面積の七・五%を占めるにすぎない東京圏及び大阪圏に、全人口の約三八%が居住し、また経済活動量の約四五%が営まれている。これは二〇〇〇年にわたる人々の選択の結果でもあるが、近年における経済社会の急速な発展とともに、人口、産業が集積の利益を求めて大都市へ激しく集中したことの影響が大きい。このような国土利用の偏在化は、過密・過疎問題を深刻なものとし、大都市、地方都市、農山漁村の抱える諸問題をそれぞれの地域においてますます深刻に題在化させている。

最近、集中から分散への動きの変化がみられ、工業の地方分散が着実に進行している等の動きもみられるが、他方、教育・文化・医療関係の

高次施設については大都市と地方の差が依然として著しい等、国土利用の不均衡には根強いものがある。また、現在大都市地域においては人口の社会増はほとんどなくなりつつあるものの、大量の若年層が居住していることにより大量の人口の自然増を生じており、他方、農山漁村の中には、過疎化が著しく進んだため、若年層がほとんど居住しておらず社会減がなくなっても人口増加が期待できない地域すら存在する等、国土利用の不均衡の拡大再生産の機能も存在している。

国土利用の地域バランスをみるために、国土資源賦存量、人口、経済活動量の地域別構成比をみると表4表のようになる。このように、ブロック単位でも、均衡ある国土利用のための一つの目安とも考えられる国土資源賦存量に比べ、人口や経済活動量の地域的バランスには大きな差がある。国土資源賦存量を基準に計算すれば、東京圏や大阪圏は現在の数分の一人の人口しか居住できず、北海道は現在の三倍以上、東北も約二倍、居住できることとなる。

四、今後の基本的方向

このような人と国土の基本条件、地域の基本的動向をふまえ、国民一人ひとりの創意と努力を核とし、国及び地方公共団体がこれと一体となつて、安定感とうるおいのある人と国土のか

かわりあいを求めていかなければならない。

今後の基本的方向を、第二次全国総合開発計画の総点検作業、超長期展望作業（西暦二〇〇〇年）、都道府県知事の意向調査、市区町村長の意向調査等を念頭に整理すれば、次のような点が大きなものとして浮かび上がる。

(1) 人口の定住

地域づくりにとつて、それに定住する人口の規模と構造が最も基本的な条件であり、土地、水等の国土資源、生活環境施設整備、就業機会と量の確保との間のバランスをいかに実現するかが出発点となる。

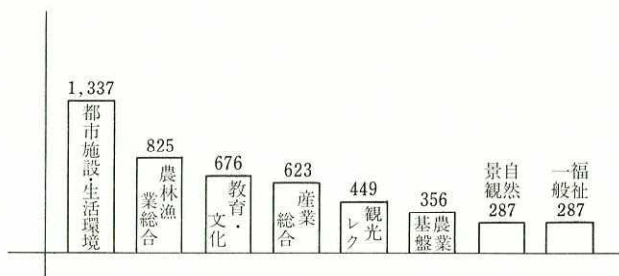
今後、県間の人口流入はバランスがとれる可能性が強く、むしろ、若年層の定着を年齢構造のバランス及び県内における主要都市と農山漁村の間のバランスが問題となる。市区町村単位の人口については、これまでは減少市区町村の方が多く地方によって大きな差があったのに対し、今後はどの地方でも圧倒的に増加を見込む市区町村の方が多い。このように、人口の社会移動は県間でバランスがとれてきたのに続き、県内でもバランスがとれる方向に向かうことが期待されている。

(2) 定住のための条件整備

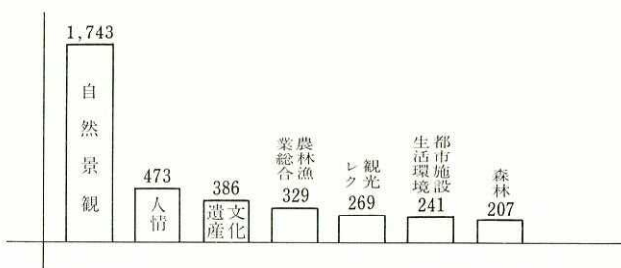
このような動向の期待される人口の定住のための条件整備にあたっては、「一人ひとり」や、その日々の生活である「住む」「学ぶ」「憩う」「働く」「暮らす」という行為への着目が新しい視点

第8図 地域づくりに関する考え方

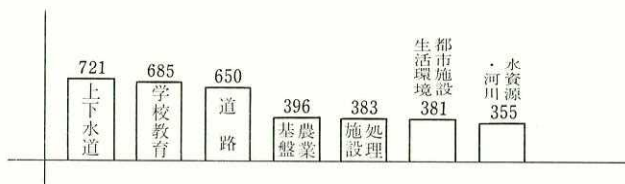
(1) 振興整備にあたっての基本的考え方



(2) 積極的に守り育てるべき魅力



(3) 緊急に解決を迫られている課題



資料：国土庁「第三次全国総合開発計画の策定に係る市区町村長の意向調査の概要」
 注：1.有効回答のうち、上位7項目を示したものである。
 2.重複回答有。

として必要となってきた。また、心のふれあいや連帯意識も重要なポイントであり、地域社会をふるさととしてつくりあげていくことが要請されている。

また、地域特性の活用、国土資源に支えられた潜在発展力の顕在化、文化、教育、福祉、医療、レクリエーション、スポーツのための環境整備、自然環境や歴史的風土の保全等も重要となっている。特に、地域整備に当たって積極的に守り育てていくべき魅力として自然環境と人情があげられ、特に前者は過半の市区町村長から指摘されており、いわばふるさととの山河と人間性という地域にとって最も根源的なものが一番大切なものとなっている(第8図)。

このような地域社会を定住社会としてつくりあげていくためには、生活圏域を考え、都市と農山村を一体的に整備することにより総合居住環境をつくりあげていくという戦略が考えられる。また、この生活圏域について水系に着目した流域共同体という考え方もある。

(3) 国土利用の再編成

わが国全体が安定感のある定住社会となるためには、確立された基本単位が有機的に結びつけられ、相互に補完しあうとともに、人口の定住、それに対応した条件整備が、国土資源の有限性を前提とした偏在的な国土利用の再編成につながらなければならない。

過密・過疎問題を根本的に解決し、全ての地

域において特色ある人間居住の総合的環境を整備していくためには、東京圏・大阪圏の人口をできる限り封鎖人口以下に抑制し、他の地域への人口の定着、特に若年層の地方定住を進めることが不可欠である。このため、交通通信体系の地域格差是正と再構築を図り、既に軌道に乗っている工業の分散を一層促進するとともに、若年層の居住地の選択に大きな影響を及ぼしている、大学等の高等教育機関、高次の医療機能文化機能、中枢管理機能について地域的な適正配置を図ることが重要である。

五、定住構想

三全総は、このような基本的方向にのっとり、これまでの国土総合開発対策の成果と教訓をふまえて、過密・過疎問題等当面する諸困難を克服しつつ、超長期の展望に立って、全国土にわたって国民の安定した生活の基盤を整備するための開発方式として、定住構想を選択している。これは、第一次全国総合開発計画における拠点開発方式（新産業都市など）、第二次全国総合開発計画における大規模プロジェクト構想（新幹線、高速道路、工業基地など）に対応するものである。

定住構想は、歴史的、伝統的文化に根ざし、自然環境、生活環境、生産環境の調和のとれた人間居住の総合的環境の形成を図り、大都市へ

の人口と産業の集中を抑制し、一方、地方を振興し、過密・過疎問題に対処しながら、新しい生活圏を確立することである。

(1) 定住圏

この新しい生活圏を確立していくためには、国土の均衡ある発展のための基盤整備を進める一方、人々の自発的な創意と努力を軸とし、地方公共団体がその地域の特性を生かしつつ、安定感のある安全な総合的居住環境をつくりあげていく仕組みを編成する必要がある。このため、自然環境をはじめとする国土の保全と利用及び管理、生活環境施設の整備と管理並びに生産施設の設置と管理が一体として行なわれ、住民の意向が十分反映されうる計画上の圏域を定住圏として想定する。

生活圏の最も基本的な単位としては、住民の一人ひとりが日常生活を営んでいる身近な圏域（居住区）があり、居住区が複数で、コミュニティ形成の基礎となっている圏域（定住区）を構成する。この定住区が複合して定住圏を形成する。

この定住圏は、都市、農山漁村を一体として、山地、平野部、海の広がりをもつ圏域であり、全国は、およそ二〇〇〜三〇〇の定住圏で構成される。

定住圏は地域開発の基礎的圏域であり、流域圏、通勤通学圏、広域生活圏として生活の基本的圏域であり、その適切な運用を図ることによ

り、住民一人ひとりの創造的な活動によって、安定した国土の上に総合的居住環境を形成することが可能となる。

(2) 定住構想の目標

定住圏及び定住区の構想を推進するに当たって、基礎となる地域（ブロック）ごとの定住構想の目標を想定する。この目標は、国と都道府県との間で繰り返し作業した成果である。

このうち最も中心的な定住人口については、今後どの地域もほぼ同じ程度の増加率となることが大きな特徴であり、封鎖人口に近い水準で推移することとなるが、これは最近の人口の社会移動の動向の定着、強化を示している。また、昭和七十五年（西暦二〇〇〇年）をみれば、北東日本においては封鎖人口を若干上回り、西南日本においては若干下回り、また、東京圏及び大阪圏は封鎖人口を下回る。このことは、人口の重心が再び北東方向に緩やかに進み、また、人口の流れがこれまでの急速な集中から緩やかな分散に転ずることを示している。

この地域別人口の積み上げ値は、特に若年層人口において、全国値を若干上回っている。

これは、諸機能の分散の程度等に関する不確定な要素や、最も流動性の高い年齢層である若年層人口の定着に対する期待の強さ等を示している。今後の政策選択によりある程度の変動を予想するか、この地域別定住人口の規模を目標として定住構想の実現を図る（第5表）。

第5表 地域別定住人口

地域区分	昭和50年 (千人)	定住人口(千人)			封鎖人口(千人)			封鎖人口との偏差率(%)		
		60年	65年	75年	60年	65年	75年	60年	65年	75年
北海道	5,338	6,040	6,430	7,540	6,089	6,393	6,923	△0.80	0.58	8.91
東北	11,625	12,808	13,562	15,063	12,891	13,506	14,545	△0.64	0.41	3.56
関東	33,622	39,074	41,034	44,503	38,421	40,164	43,413	1.70	2.17	2.51
東京圏	27,042	31,240	32,559	34,912	31,067	32,473	35,111	0.56	0.26	△0.57
中部	18,644	21,195	22,031	23,485	20,948	21,910	23,674	1.18	0.55	△0.80
北陸	2,914	3,274	3,421	3,662	3,235	3,368	3,608	1.21	1.57	1.50
近畿	21,234	23,790	24,756	26,542	24,050	25,120	27,131	△1.08	△1.45	△2.17
大阪圏	15,696	17,232	17,805	18,913	17,896	18,701	20,233	△3.71	△4.79	△6.52
中国	7,366	8,133	8,443	8,941	8,150	8,473	9,056	△0.21	△0.35	△1.27
四国	4,040	4,298	4,395	4,514	4,455	4,634	4,934	△3.52	△5.16	△8.51
九州	12,417	13,708	14,244	15,074	13,824	14,487	15,616	△0.84	△1.68	△3.47
沖縄	1,043	1,125	1,158	1,180	1,176	1,259	1,424	△4.34	△8.02	△17.13
積み上げ値	—	126,292	131,978	141,441						
全国値 (定住人口)	111,940	123,749	128,272	136,899						
全国値との 偏差率 (%)		2.1	2.9	4.0						

- 注：1. 昭和50年値は国勢調査による。
 2. 地域(ブロック)別の定住人口は、都道府県算出値の積み上げである。
 3. 全国値との偏差率=(積み上げ値-全国値)/全国値(%)
 4. 封鎖人口との偏差率=(定住人口-封鎖人口)/封鎖人口(%)
 5. 封鎖人口は昭和50年以降人口の社会増減がないとした場合の人口である。

第6表 地域別所得水準と格差

地域区分	地域別所得 (昭和50年価格, 兆円)				対全国構成比(%)				定住人口1人当たり所得の格差(全国=100)			
	昭和40年	49年	60年	65年	40年	49年	60年	65年	40年	49年	60年	65年
北海道	2.4	5.4	10.6	13.5	4.5	4.2	4.4	4.6	87	87	93	94
東北	4.6	10.5	21.6	27.7	8.7	8.2	9.1	9.4	75	79	89	92
関東	17.7	44.4	78.8	95.9	33.3	34.6	33.1	32.6	123	116	107	105
東京圏	15.1	38.0	65.3	78.3	28.4	29.7	27.4	26.7	134	123	111	108
中部	8.5	20.6	39.4	48.5	16.0	16.0	16.5	16.5	96	96	98	99
北陸	1.3	3.0	5.8	7.3	2.4	2.3	2.4	2.5	87	89	94	96
近畿	11.1	26.3	46.9	57.1	20.9	20.5	19.7	19.4	115	108	105	104
大阪圏	8.8	20.7	35.4	42.5	16.6	16.1	14.9	14.5	126	115	109	107
中国	3.3	8.1	15.1	18.6	6.2	6.3	6.3	6.3	90	96	98	99
四国	1.7	4.0	7.6	9.3	3.2	3.1	3.2	3.2	81	86	93	95
九州	5.0	11.7	23.6	29.7	9.4	9.1	9.9	10.1	75	83	91	94
沖縄	0.3	0.8	1.8	2.3	0.5	0.6	0.7	0.8	53	69	84	88
全国	53.0	128.2	238.3	293.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100	100	100	100

注：昭和40年、49年は経済企画庁「県民所得統計」による。

第7表 第一次、第二次、第三次全国総合開発計画の対比

	第一次全国総合開発計画	第二次全国総合開発計画	第三次全国総合開発計画
策定期期	37年10月5日	44年5月30日 (47年10月31日沖繩復帰に伴い一部改訂)	52年11月4日
基準年次	33年	40年	50年
目標年次	(45年)	60年	60年ないし65年
計画期間	10ヵ年		計画策定後おおむね10年
背景	1. 低成長から高度成長への移行 2. 地域課題の顕在化 (1) 大都市の過大化 (2) 地域格差の拡大	1. 高度成長経済 2. 過密、過疎現象の深刻化 3. 地域間の生活環境格差	1. 安定成長経済 2. 人口の地方定着、産業の地方分散 3. 国土資源の有限性の顕在化 4. 国民意識の変化
基本的目標	〈地域間の均衡ある発展〉 1. 都市の過大化の防止と地域格差の縮小 2. 自然資源の有効利用 3. 資本、労働、技術等の諸蓄積の適切な地域配分	〈人間のための豊かな環境の創造〉 1. 長期にわたる人間と自然との調和、自然の恒久的保護保存 2. 開発基礎条件の整備による開発可能性の全国にわたる均衡化 3. 各地域の独自の開発整備による国土利用の再編効率化 4. 都市、農村を通じる安全、快適で文化的な環境条件の整備保全	〈人間居住の総合的環境の整備〉 1. 限られた国土資源を前提 2. 地域特性を活かす 3. 歴史的、伝統的文化に根ざす。 4. 人間と自然との調和の上に立つ 5. 安定感のある、健康で文化的
開発方式	〈拠点開発方式〉	〈大規模プロジェクト方式〉	〈定住構想〉

定住構想を実現するためには、各地域の生活の量的、質的水準を含む総合的な豊かさを均衡化する必要がある。その重要な要素である所得水準は、定住構想実現のための施策の強化によって、更に均衡化が進むことが期待される（第6表）。

むすび

これから、三全総に基づいて国土総合開発に関する諸施設の立案と調整を行ない、定住構想を推進し、二十一世紀につながる国土づくりを進めていくべく、決意を新たにしているところである。

しかし、人と国土のかかわりあいにとっては国民一人ひとりの自発的、独創的な努力が核となるものである。それぞれの居住する地域や社会的役割に応じてその能力の発揮がなされることを期待しつつ、これと一体となって総合的施策を進められるよう着実に準備を進めてまいりたい。

座談会

第三次全国総合開発計画

そのねらいと具体策について

昨今のような厳しい世界情勢の中で、わが国は、今後どう対処していけばよいのか、意のある人々は、明確な答えが出せないまま焦りを感じているのが実態であろう。

幸いに、昨年十一月、第三次全国総合開発計画が閣議決定された。この計画の大きな特長となっている定住構想とはいったいどのようなものなのか。あるいは現在の社会情勢をとらえながら、国民の幸福への道へどう到達するのかを考えながら、これを機会に、わが国の今後の開発発展の基本的意図・方向を読者の方々に理解していただくために、各先生方に話し合っていた。

出席者

日本国土開発㈱社長

石上立夫

東京女子大教授

伊藤善市

朝日新聞編集委員

兼元忠英

経済団体連合会専務理事

古藤利久三

(司会) 全国建設研修センター理事

阿川孝行

司会 三全総のねらいについては、この計画作成の責任者であられた国土庁の下河辺事務次官に寄稿いただけることになりましたので、本日座談会は、それを受けたような形で、三全総の目標に向かっていくための課題とその具体策、更には決定されるに際しての今後の課題として残された問題、あるいは三全総への要望などについてご意見を承りたいと思っております。

三全総の目標およびフレームについて

紀元二〇〇〇年の姿

伊藤 私は西暦二〇〇〇年の作業には関係

しなかったんですけれども、計画部会のメンバーでしたから、きょうは被告席に座らせていただくような気持で、半ば国土庁の味方になってお話するようになるかもしれません。西暦二〇〇〇年と申ししましても、今からあと二十二年ぐらいしかないわけで、大部分の国民は西暦二〇〇〇年を経験することになります。その時に確実なことは、人口が一億三千万五百万ぐらいになるだろうということです。

問題はその中身なんで、年齢別構成から申しますと、六十五歳以上の人口に占める比率を老齢化率といっているんですが、現在の先進国並なはいしは、それ以上になる可能性がある。二ヶタになり、一四%ぐらいになるわけです。現在

の日本は七・九%です。みんなが長生きして結構なことですけれども、とにかく老齢化が進むわけです。

それから高学歴化といっておりますけれども、大卒の占める比率がかなり高まり、一八歳以上の人口に占める高学歴者は、現在の一四%から二八%へと倍になるということです。また人口の地域分布を考えると、三大都市圏の吸収力は、現在よりも鈍化するが、政策的努力を払うことによつて、三大都市圏以外へ定住させるべきだということなのです。

これまでの二十年の動きを見ますと、昭和三十年の人口が九千万ぐらいで、三大都市圏に三千万、それ以外の地方圏に六千万でしたが、昭和五十年の数字を見ますと三大都市圏が五千万、地方圏が六千万です。つまりこの二十年間は地方圏が六千万ぐらいで横ばいで、増えた人口の

ほとんど全部が、三大都市圏に吸収されたわけです。

今後は、それをもう少し地方圏で吸収したいということ、それはかなり実現するだろうと思っております。その中で都市の人口集中地区に住む人口、これをD I D人口と呼んでおりますけれども、大体、これは市街地人口と大ざっぱに比べてよろしいのですが、過去十五年の動きをフォローしてみますと、人口の増加率の三倍ぐらいのピッチでD I D人口が増えてきており、それだけ都市化が進んだということです。

それで今後十五年間について計算してみますと、定住人口の一・七倍ないし一・八倍ぐらいのピッチでD I D人口が増加するのです。過去十五年に比べれば今後、都市化のピッチは鈍化するかもしれないけれども、しかし将来、老齢化し、また高学歴層が増え、しかも情報化社会に入っていくことを考えると、都市人口の割合は、依然として高率だということを、前提として考えなければならぬと思います。

その場合、国際的關係はどうなっているかというのは、難かしいんですけど、現在、国際化時代を経験しているわけですが、日本が自分のことだけ考え、外国から誤解を招くような行動をすると厳しい、しつぱ返しを受ける可能性がある。

ですから日本の場合、石油を大量に使う産業構造になつていて、やはりそれが世界の石油



伊藤善市

の二割とか、二割五分とかを日本で使うということになってくると、かなり問題があると思います。そういう国際経済社会の中で、本当に国際的なセンスをもって、平和共存していけるような努力が、現在よりも、もっと要請されると思います。

逆にいえば、ある地域がローカルなことではか通用しない考え方で全国に押しまくっても、合意を得ることは困難で、日本全国に通用する考えというのは、国際的にも通用する考え方と連結しなければならぬ、ということなのです。このように考えると、みんなが情報を大事にして、平和共存をやっているような、そういう発想が必要になるだろうと思います。

これまでは、どこの都市も、第二、第三の東京をつくるような努力をしてきたが、現在はそれが困難であり、またその必要もない、ということが理解されるようになってきた。各都市は自分の特性を生かして、ユニークな文化性豊かな

大都市を創っていくことが、むしろ大事だし、次の世代はそれをいつそう強く感ずるんじゃないかという気もいたします。したがって放っておいても、西暦二〇〇〇年ごろになりますと、価値の多様化といましようか、個性も発揮する考え方になって百花繚乱の条件がそろうと思います。

兼元 西暦二〇〇〇年の日本というのは、五十一年の元旦に国土庁から発表になったんですけれども、人口的には西暦二〇二〇年が一億三千七百万で「静止人口」になるわけで、成長率も五割以下になる。日本の歴史でいってみれば、江戸時代の元禄から幕末まで人口三千万で安定した文化時代だったんですが、それに近い状態になる。

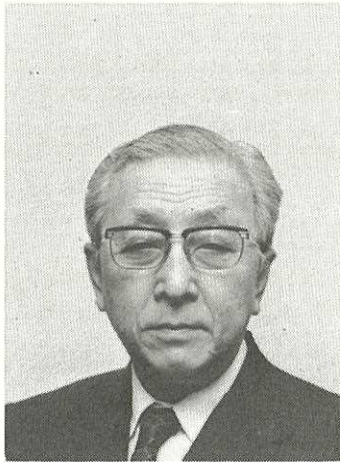
海外でいえば、イギリスのような高齢化した老大国になる。内容的には三つのポイントがあると思うんですが、まず食糧とエネルギー不足の時代、東京と大阪が老朽化して社会資本の維持・補修だけで追われ、三番目が東北と北海道が、土地・人口に余裕があるので、国民の目がそちらに向くだろう。こういうふうに思います。

古藤 いま伊藤先生がおっしゃった西暦二〇〇〇年のあり方で、日本の人口と大都市化問題は、先生のおっしゃった通りだと思いますが、私は、西暦二〇〇〇年ごろの経済環境が、どういふふうになるかという点から考えると、これから二十数年ということですから、そうべら棒に長い時

期でありませぬ。戦後すでに三十年経過してきておりますし、国際環境を考えると戦後日本は、石油が潤沢に利用できるもので、技術を海外から入れて、工業国としてアメリカ、西独、日本が中心となって成長し三大国といわれるようになった。

それが石油ショック後、今後どうなるかというのを考えると、日本の産業構造というものを経団連で時間をかけ検討しましたが、今後、十年なり二十年先をみると、日本としては、エネルギー・食糧・原材料というものは、どうみても日本に潤沢なソースがあるわけじゃないから、海外諸国から輸入せざるを得ない。そういう前提は今後とも変わらないんじゃないか。第二次大戦のような大事件があつて、世界の構造が一変するというふうなことでもあれば別ですが、やはり日本としては、いわゆる知識集約的な産業構造、むしろ技術集約的産業構造と、いい替えの方が分かり易いと思いますが、その方向へ転換してゆかなければならないと思う。

できるだけ原料・エネルギーの合理的な消費をはかり、それへの依存からは脱却して行く方向に努力しなければなりません。同時に、世界的にみて国際競争力を持った、新しい産業構造というものを打立てなければならぬ。なおかつ、外国からみて魅力のある日本独自の産業構造というものになっていかないと、今後、新しい産業国家として発展を続けていくことが、



古藤利久三

できないんじゃないかという感じがいたします。それでこの技術開発、その内容はいろいろあり、大きなイノベーションを含む新しい技術の創造だけでなく、資源やエネルギーの節約や安全性に関する技術開発ならびにハードの面、ソフトの面を総合したシステム化の推進など広い意味の技術開発の成長いかんが、今後の二十年の日本の運命を決する問題じゃないか、というように考えるわけです。そういう意味で産業構造の転換を、どういうふうな形でやっていくかという問題が大きな課題じゃないかと思えます。もう一つは、エネルギーの確保の問題で、一九八五年頃に石油の供給は世界的にタイトになるんじゃないか、したがって石油に代替する原子力を始めとして、石炭の利用など、代替エネルギー産業を急速に発展させていかなければなりません。特に西暦二〇〇〇年までには、原子力、それから先は核融合という時代になるといわれています。それまで、何としても原子力を効率的

に開発していかなければ、日本の経済発展や国際的地位は、維持できないと思えます。

日本がそういう点で成功していけば、先進国に対しては、彼等の持つてないものを日本が身につけるといって、相互経済交流を緊密にしていくことができます。その過程において先進国とはある意味で、若干の摩擦が起り得るので、これを切抜けていかなければならないという問題があるとは思いますが、これを切抜けてゆくための核になるものは、新しい日本の技術開発じゃないかと私共は考えております。そして発展じゃないかと私共は考えております。そして発展途上国に対しては、必要な投資や技術移転を行って、その経済発展に協力し、先進国や発展途上国を含めての世界経済の発展に対して、日本が寄与してゆくといい国際経済関係の展望をもちつつ、この三全総の問題も考えていく必要があるんじゃないかと思っているわけです。

石上 私共は、開発を担当している建設業者なので、的を射でないかもしれないけれども、国民の素朴な一般論としてお聞きを願いたいんですが、今のお三方のお話の中で、特に古藤さんの言葉に尽きると思っています。

ただ、もう少し強調しますと、今後日本は、どうあっても加工貿易による付加価値によって食っていかなければならない宿命を帯びているわけで、エネルギーも原料もないですから貿易立国にならざるを得ない。

ところが、円高の問題に表われているように経済外圧を受けており、これを切抜けるには、

古藤さんがおっしゃったように、新しい意味での技術開発、イノベーションが盛んに行われなければならないし、産業構造の変革が、非常に大きな問題になってきます。産業構造変革とは、言葉では簡単にいえますが、これが現在大きな壁にぶつかっております。非常に大きな産業変革は、今後相当期間行われないのではないかと思います。そうしますと産業変革で、今、大体、想像できる範囲での変革と思われる知識集約産業については、自動車とか、電子工業とか、場合によっては航空機というようなところを最たるものとしてあげざるを得ないのではなからうか。それ以上の産業変革は、ここ二十年の間にそう簡単に開発できるとは思いません。したがって、今の重化学工業を少し変革したくらいしか、変革は行われないんじゃないかと思っております。

次の世代への遺産

石上 そうなりますと、三全総の話になりますが、現在世論が開発を罪悪視するとか、人口が三大都市に集中することを非常に悪いと見ておりますけど、三大都市に集中したこと自身が、東京湾、伊勢湾、大阪湾という港湾、貿易、交通のいちばんいい所に集まったわけで、自然的に生まれたことだと思えます。そうすることが、日本



石上 立夫

の今まで工業を發展させた原動力なんですから、それだけの意味があつてきたんで、急速に革新することは、理論とか、理想としてできても、簡単にはいかないだろうと思う。

日本の工業が諸外国に対し競争力があつたというの、日本人が勤勉であつたのも事実だし、産業の港湾立地が非常に大きく役立っておる。アメリカのように、工業立地が昔ながらの内陸にあれば運搬費が高いものにつくが、日本は新しい立地を求め、巨大港湾工業地帯が原価を安くするようになつてゐる。そういう一つの理由のもとに都市集中化が起つてゐるので、列島改造論を賛成するわけではありませんが、今までの利点を生かせるような交通ネットワークをつくるんでなければ、三全総も単なる理想に終わってしまうと思う。

同時に、これは大きな問題になりますけれど、今後の日本の国際間の状況が、果たして今まで通りでいくかどうか、今まで通りと仮定する場

合と、相当変化ありと仮定するのでは、かなり変つてくると思うんですね。現在の経済的ネットワークを解決する最もドラマチックの方法といえませんが、昔なら戦争やればいいが、戦争やるわけにいきません。戦争やつた気になつてやるとすれば、例えば国際間でいえば、南北問題に関しては、北は南にうんと投資をして、戦争に使つたつもりで何千億ドルというカネを使うとか、国内的には北海道、東北辺りを工業地帯として、うんと振興するための、無駄とも思われる投資に戦争になつた気でおカネを使えば、インフレになるかもしれないけど、それが一つの契機となつて、ゆきづまつた経済ネットワークの状態から軌道恢復に乗りかえられるのではなからうかと思ひます。つまり余り理想論だけを追つても、それほど簡単にはいかんと思ひます。

司 会 一億三千万人をどうして安定社会で豊かな生活をさせようかということ、いろいろお話があつたと思うんですが、この計画のとき、例えば技術移民とか、ブラジル等への計画移民とかの話は出ませんでしたでしょうか。

伊 藤 計画部会では、そういう話は出ませんでしたですね。というのは、三全総というのは、

大体十年をメドとした期間を持つております。十年間というのは実施計画の性格が強いので、その時に二十一世紀になつても、今後十年間に打つた手が、不適切にならないようにという考え方に立つてゐるのです。したがつて二十一世紀を展望しながら、今後十年間のことを考えたということなんです。

もつと平たくいえば、われわれが次の世代に何を残すかということです。いま戦争をやつた気で思ひ切つてカネを使え、というご意見がございましたが、今後十年間に適切な手を打たないと、次の世代が困つちゃうというような気持でやつたということです。

兼 元 移民を考えたらどうかという話は、国土庁の内部では、一、二あつたようです。四十万とか、五十万とかですね。ところが、やつぱり日本の土地と水と人口の三つが不動の条件であるということ、前提にやろうということに落ち着いて、移民問題は論外になつたというふう

に聞いております。伊 藤 現実加工貿易方式というのは、機能的にいえば一種の移民と同じ効果です。

「定住構想」とは一体どういふものか

三大都市の過密と定住圏

司 会 三全総の理念的柱として、定住構想が

看板のように出てますけれど、読んでみても、簡単に定住構想とは何か、と聞かれた時に、ズバツとなかなか言いにくいんですけれども、ズバリどういふことですか。

伊藤 言葉でハッキリ定住構想という表現をしても、第一回の昭和三十七年の全国総合開発計画以来、三大都市圏の過密を押えて、地方を振興しようという基本的構想があつたわけですから、言葉を変えていえば、それも一種の定住構想といつていいと思います。

これを二十年近くやってきたが、やはり三大都市の吸引力が強くて、地方の定住のための条件整備というのが、必ずしも十分でなかつたという反省がある。

定住構想というのは、一つは、三大都市圏の過密を是正して地方の振興をはかるのがねらい。もつと詰めていえば、地方都市を核にして広域的立場から、自然、生産、生活環境を整備していこうという考え方なんです。

今まで自然環境だけ議論された向きがあるが、その他に経済環境つまり職場があるかどうかという問題、あるいは大学とか、博物館とか、美術館とかの文化環境。生活環境としては、いい都市・集落をつくることですが、広い意味での環境と人間との調和をはかつていこうということなんです。

具体的には、日常生活をする集落とか、都市ならば街区といったのがございますが、それを

居住区と呼んでいるわけです。居住区がいくつか集まって、定住区というものができ上がり、定住区がいくつか集まって定住圏というものができるといふ意味で、重層構造を持っているという認識です。

定住圏としては、全国に二百ないし三百ということをうたつておりますけど、すでに新全総の時に、広域生活圏的な発想がございまして、それが広域市町村圏とか、地方生活圏という形で、すでにあるものは具体的に整備が進んでいます。

かなりのものが、それとオーバー・ラップするようになると思います。居住区というのは、ショッピングについては、最寄り品です。トウフ、コンニャク、油揚げというのは電車に乗って買いに行きませんから、歩いて買いに行く、それは住宅があつて、日常の最寄り品というのは、そこで用を足す範囲と考えていいと思う。

定住区と申しますと、買い物ならば買い回り品になるかもしれません。定住圏となつたら嫁入り道具なんかは、定住圏の中の県庁の所在地とか、それに準ずるようなナンバー・ツーの都市だと思えますね。定住圏の面積はかなり広くなるが、人口規模からは二、三十万から五十万ぐらいでしょうか、大学も、かなり大きな総合病院もつくれるという発想のようです。

この定住構想というのは、三全総の目玉になつてますけど、私はこれはいい構想だと思ふ。

問題は、日本のような高密度社会で、しかもますます情報化社会になっていくことを考えると、定住圏の中の核となる都市と、その周辺の間の交通体系を整備しないと、大学とか病院をつくつても、そこに通学したり、通院ができないのでは具合が悪いわけです。

更に、情報化社会を考えると、都市と都市を結ぶ幹線交通体系、これは縦貫もありまして肋骨の部分もあるけど、それらを整備しないと、うまく機能しないんじゃないかと考えるわけです。

先ほどから貿易立国、加工貿易のわが国の進むべき方向のお話があるわけですが、そういうことを考えるほど、日本全体の交通システムが定住構想とうまく連結して、どこの国に比べても、物流のコストと具体的にいつてもよろしいですが、交通のコストが、ミニマムとして効くようなシステムでやっていけば加工貿易の国としては、非常にメリットが大きいわけですね。

昔から、ある地域を近代化するという場合に、必要条件というのは交通体系の整備ですが、それだけでは十分にならないので、やっぱり住民のやる気とか、新しい技術をマスターする人材を養成するとかいうことが加わつて十分条件が満たされるわけです。

定住構想が、本当にうまくいくためには、一つは、域内の交通と地域間の交通整備とその核となる都市を強くして、定住圏に住む人が便益

をフルに活用できる条件をつくるのが大事だと思います。

石上 私は定住圏が確立するためには、新幹線はもちろんのこと、都市間交通がいかにかまいくいか、これは海運も陸運も空運も全部入りますが、これがうまくいくか、いかんかによって決定されると思う。

それがうまくいかないと、折角の日本の貿易立国に対する良い立地条件が失われることとなります。同時に、文化設備、環境設備といふみんなカネのかかることばかりで、いったいそのカネは、誰が出すのか、その定住圏の中における地方自治体が出すのか、国家が出すのか。しかも職場も維持するとなると、かなりの工場、産業施設が移転しなければならない。そうすると本店やメインの工場が、三大都市に集まっているので、放っておけば小さな工場がそこに分散するとか、下請工場が分散する結果に終わって、メインの工場は簡単に移動ができないだろう。これを徹底して行わなければ、職場の確保もできないし、その地方の公共施設を賄うだけの財政的措置もできないだろう。これを強力にやるためには、ある程度の管理社会というか、どうしても社会的計画ポリシーが相当入って来なかったら、ただ絵に画いたモチに終るだろう。そのために日本の政治体制そのもの変わるか、自民党がもつと脱皮して、要するに国家体制が管理社会的な性格を帯びるようにならないれば、

実現は難かしいだろう。

産業の地域配分の問題

司会 今おっしゃるように、職場がなければ、定住なんてあり得ないというお話ですが、工場再配置そういう関連で何か……。

古藤 私もこの定住構想というのは、今度の三全総の目玉になった一つの考え方で、それ自身は結構な考え方だと思います。

従来、地についた目玉がなかったわけですから、定住構想ということで開発しますと、一つの目玉がハッキリしてきたのはいいが、それを本当に生かすためには、どうしたらいいかということは、いま石上さんのおっしゃったように、適正な産業を各地域に分散配置しそこに職場、働く場をつくらなければ、定住構想は実現しないとと思う。

だから適当に産業なり工業を入れて行くということはどうしても必要なわけで、農村の方も土地を合理的に利用し、農業適地は、その農業を發展させながら、同時に定住構想とかみ合わせて、そこに適当な工場の地方分散を考えていく。根本的な考え方として農林水産業や工業を適当に組み込んで、その調和ある展開を進めつつ、定住構想を具体化しないと絵に画いたモチになってしまうおそれがある。

それから、エネルギーの問題というのは、非常に大きな今後の日本の問題になりますので、

エネルギー基地というものを、適当に日本の国土の中に確立していかなければなりません。

ところが基地になるところは、独得の条件が必要ですから、そういうところについては、その地域の住民の意見もありましようけれども、何といつても全体として三十七万平方キロという小さな島国に、一億二千万おるんですから、あんまり、自分のところは電源基地になっては困るとか、自分のところは漁業だけで生きてるんだ、というような狭い地域的利害関係だけで反対するということでは、国土の総合開発ということとはできなくなります。

やっぱり日本全体の総合開発、この狭い国をうまく開発し、一億四千万の人口を支えて健全な福祉国家をつくりあげるといふ構想に立って、やはりエネルギー基地として必要などころはエネルギー基地として活用するという総合的な大胆な政策は、これをキチッと踏まえて、そういう構想の中で定住構想というものを考えていきますと、計画は具体化しないと、定住構想が先行して、あとのものは受け入れられないんだということが続いていると、日本全体としての効率的な開発はできませんし、エネルギー需要に対応できません。それでは産業の地域配分ということも適正に行われないうし、交通体系も十分でないことになるので、定住構想は貴重な考え方でありませうけど、これとその他の農業の振興とか、二百カイリ問題も起ってきたん

で、沿岸漁業を發展させる必要もあるんですから、そうしたニーズを総合勘案して定住構造を活かして行くことが大事だと思う。実行に移す場合の裏付になる条件がいろいろあるので、その条件を考えながら定住構想を展開していくことが、ぜひ必要で、そこにこれからこの計画を具体化する場合の大きな問題点がありはしないか、というふうに考えるわけです。

司会 兼元さん、新聞の読者に簡単に分かり易くもし書くとした場合、定住構想とは何かというの、どういうふうに書かれますでしょうか。

兼元 全国を三百に、碁盤の目のように区切りますね。その中に盛岡という都市があつて、円を画くと七、八十キロメートルぐらいの円が、河川の流域を中心と考えるという圏域なんです。今度の特色は、働き場所がいちばん重要なのは確かですけど、学校とか、博物館、図書館、医療機関を整備し、人口の定着を目指すという

ことが目玉になっている。官庁的というと、文部省と厚生省が従来と違って参加してくるということですよ。

今までは、建設、運輸、通産、農林の四つの省が中心になって新全総の計画をやってきたけれど、新しく二つ加わって内容を充実させるというのが特色だと思う。

それから圏域ごとの人口収容力が、必ず重要になってくる時がくるように思う。東北、北海道は非常に網の目を細くして、一つの圏域に定住債券を一〇〇億円近いものを発行させて整備をはかる。逆に大都市圏は追出し圏になるわけなんですけど、半分の五十億円程度の債券を出させて整備するとか、これから新しい手段が、国土庁から出てくるような気がします。

司会 最近、各地方で今までの新全総時代の目標に向って工業団地とか、ニュータウンとかあつちこつちにできています。いま相当容れ物はできて空いておる。しかし、その中に何を入れるか、どういう産業が田舎の団地に入ったら将来とも就業できる場所として成り立つのか、産業側から例えば東北の工業団地に乗り込もうとしても、本当に、むつの工業基地はでき上がるんだらうかとか、そういう見通しが立たないと、行く方も迷うんじゃないか。

したがって、国レベルとしてマクロの国全体の所得を稼ぐためには、これだけは反対あつてもやると、ちよつと言ひ方に語弊ありますけど、

そういう中央政府レベルの堅い決意といひますか、実行、そういうものが保障されない、なかなか、産業の地方分散というのは、やりにくいんじゃないか。例えば成田空港にしても、四十六年に開港と言ひながら、もう七年も遅れてる、そうするとホテルをつくり関連のものをつくつても、全然働かないで大赤字、そういうことだと、投資をしようと思つても迷つてしまうという気がするんですが、そんな点はどうでしょうか。

石上 三大都市に人口が集つたのは、それだけの理由があつたんです。それをまげなければならぬ状態にしようとするのですから、ただ単に会社とか、企業の自由意思に任したんでは、とてもできない。

どうしてもメリットを与え、かつ国家的な強力な意思によつてしなければ、おそろくできないと思う。エネルギー問題をとつても、石油を備蓄するその場所さえ見つからず、何年かかつても住民の許可は得られない状態です。これを放つておいたら三全総全部がダメになつちやう。やはり、日本の政治の改革をして国民のコンセンサスを得なければ、おそろくできないだろうと思うのです。これをやるには、もつと国民全体の意識革命が必要です。例えば、電力も止まる、物も不足するといった状態になつて、なるほどこれじゃいけないんだと、狭い国で食つていくためには、少々のこと我慢しなければなら



兼元 忠英

らないんだということを、国民全員が分かり始めた時でないと、この計画はできないだろうと思えて仕方ないです。



開発への国民的コンセンサス

司会 今回はかなりハッキリと、むつ小川原それから苫小牧東、それから志布志、秋田とかなり名を打って大規模開発特に産業開発をうたっておりまして、その辺はどうですか。

伊藤 周防灘は、中止にしてやらない方針ですけれど、そこでいっていることは、環境アセスメントとか、テクノロジカル・アセスメントとか、それをキチンとやって、無用の摩擦が起らないよう、納得ずくで進める、そういう努力をすることを強調しているわけです。

これまでも企業とか、当局が全然努力をしなかつたわけじゃないけれど、日本というのは極端から極端に走る、そういう国民性でありまして、企業誘致をしなければならぬ時は、一つの企業も持って来ない議員は無能であると、ワ

ツと突き上げられたわけです。

それに応えて企業立地もしたし、いろいろやって、今度何か問題が起ると、それがあたかも全部であるがごとき論調で、新聞も書き出すし、開発は悪であるがごとく、そういう短絡した考え方があつた。

ある程度環境のいいものをつくつたのもありますし、出稼ぎで非常に困つてた地域が、工業化が進んだため、夫婦がちゃんと一所に住めるようになったというのもあるわけです。全体を見なければならぬと思う。

原子力発電を始め、いろんな場合、住民が反対するからできないという面も、確かにあるかもしれませんが、そこでしばしばいわれる言葉に「住民不在」というのがある。しかしそれは非常におかしな議論なんで、住民の中には工場を誘致して、開発を進めてくれという住民もいるし、それは困るといふ住民もいる。土地を売りたい住民は、なるべく地価が上がつた方がいい、土地を買いだたい人は、地価は上げてはいけないといふことで、必ず住民の中には、問題ごとに利害が対立するのであつて、これが住民の実態なんです。

ですから、住民不在といういい方で片づけるのはおかしいと思う。なぜ反対があるか、それにはいろんな動機があつて、そこで名前を売つて参議院議員に立とうという人もいるかもしれないし、ごね得でがん張ろうという人もいる

だろうし、表面で賛成しても裏へ回つて反対する人もあるだろうし、あるいは純粋に環境破壊に反対する人もあるかもしれない。

私は、やはり企業側も、制度の側も、国の側も、もう少し努力する必要があると思う。環境アセスメントというのは、現にやつてるわけですが、西ドイツの場合、ルール地方というのは石炭の露天掘のところですが、その場合には、州とか、地方政府から許可を受けなければできないわけですね。その時に条件があるわけです。あらかじめ州とか、市がつくつた自然復元の地図ができていて、掘つたあとにはちゃんと元にするといふ、自然復元の義務を果たさなければ、許可しないことになつていふ。

私共が、数年前現地へ行つた時に、非常に印象的だつたけども、このところは、われわれが十年前掘つたところで、こんなになつて木が生えている。ここは五年前のところだといふふうに言つて、つまり開発をすればちゃんと表層土をとつておいたのを元に戻すとか、人工の湖をつくるとか、公園にするとかやつていくからトラブルが全然ない。

ハンブルグでの砂利の採取についても市の企画の方から何つたが、やはり山砂利を取る時は、取つたあと必ず自然を復元しなければならぬわけですね。ということは、石炭の価格の中には、自然復元のコストが入つておつて、最終消費者が、それを払うのはあたり前だ、砂利も同じと

いうことになっていくわけですね。

だから自然を復元をしたり、良い環境をつくらなければならない、みんなカネがかかるんだと、そのカネをみんなが負担するのは、あたりまえだというコンセンサスがあるわけです。ところがわが方は、採りつ放し、切つ放し、掘つ放しでしょう。それに対する歯止めはないわけです。

個々の企業の良心に訴えてといえ、それ切りですけれども、それと同時に国民がその費用を負担するのは、当たり前だということではないと思います。ただみんなで気をつけましょう式じゃありませんで、その辺のルールづくりが、私は遅れていると思うんです。

だからベンダサンが、日本人は安全も水も空気もタダだと思っている、おかしな話だといったが、私は本当にその通りだと思うんで、今まであんまり恵まれておつたから、そういう面には注意が払われなかったかもしれないけれど、良い環境つくる場合は、それにふさわしい費用を公平に負担するという意識革命がなければならぬと思います。

石上 同感ですね。

司会 今まで新全総までの中で、鹿島開発なんか成功例じゃないかと思うんですが、今からああいう大プロジェクトは、あのよう順調にはなかなかないんじゃないかという気がするんですが。

古藤 確かにおっしゃるように、あの時は高

度成長時代で、大規模プロジェクトは、スムーズに展開できたと思う。ところが、最近のような減速成長の時代になってまいりますと、事態は一変してしまいました。実は高度成長時代は、企業は設備投資を非常にやりましたから、非常に最新鋭の設備をあの時代にどんどんつくり上げちゃった。だから今日アメリカと鉄鋼業なんか比較しても、石油精製にしましてもアルミの精錬にしても設備はすばらしい、しかも能力が大きいのです。

ところが、世界経済全体が今、低成長の状態が必要が伴わないということで、新鋭設備が十分に使われていない。いわゆる需給のギャップというのが大きく存在しているわけです。しかし将来需要が伸びてきた時には、必ず能力が足らなくなるといふ問題は見えているわけです。

その時に、開発する余地があるかないかの問題になると、大きなプロジェクトを誘致できる基地といふものは、日本にそう数はないわけですから、今おっしゃったような、苫小牧とか、志布志とか、数が限られているわけです。だから日本の将来の開発問題として、あれに着目したことは間違いないと思うんです。今後、十年、二十年の先を見れば、必ずそこに新しい工業地帯ができるし、つくらねばならないと確信しておりますが、しかし今の景気では設備投資をやる意欲があるかとなれば、全くないといつてもよい状態です。苫小牧東にしても希望はあ

つても、いつ出るかは、まだいえないという状況です。そうなると建設が遅れ、それに伴って金利負担がかさむという問題が出て、第三セクターの問題が大きな問題になってるわけです。やっぱり、開発のレンジを変えて考えなければならぬ、むしろ今後六〇%程度の成長が続くとなれば、十年くらいという今まで想像していたよりも時間がかかるという考え方で発想を転換して対応しなければならぬと思います。将来の姿を考えれば、これらの開発は必ず、必要になるわけです。従来の高度成長のテンポで開発できると考えていたことが、今から見れば甘過ぎたといえると思う。

第三セクターのあり方の問題

古藤 今度、三全総で考える場合には、第三セクターとしてやり出した問題は、相当時間がかかるんだということも、産業界も、地域住民も認識しなければなりません。そこで、三全総がかたまりつつあるこの段階で第三セクターのあり方というものを考え直してみる必要があるんじゃないかと思えます。

だから、そういうふうなレンジの長い考え方で開発していくということになれば、必ず成功すると思われませんが、そうでなく、ああいうところを自然にまかせて、スプロールの開発をしてしまえば、これだけまとまった開発地域が将来なくなってしまうわけですから、大型プロ

ジェクトの構想自身は、私は先見の明のあることであり、後になつたら十分に評価される問題だと思ひます。しかし今の時点で来年どうなるといわれるとスケジュールは立たない、こういう問題にぶつかつてゐるわけです。

実は三全総がまとまる前には、大規模プロジェクトの名前を全部落とそうという段階もあつたようです。われわれは、それに反対したんで、そんなことをしたら、将来開発するのの方針が立たなくなるし、三全総としても強力な目玉がなくなつちまう。だからああいうプロジェクトはキチツとメンションすべきだという議論をしまして、幸いまとまつた時には、そういう地域の名前も出て、開発していくんだという考え方が出てますが、どういう仕方て開発するかという問題までは、触れていないわけです。第三セクターの問題をどう解決するかということは、三全総の中で、非常に大きな問題点になつていふと思ひます。

いずれ開発されるべき地域で、他に行くところは無いわけですから、石油エネルギーも備蓄の必要ということ、ようやく動き出して、どこでやるということになれば、やっぱりああいう地域が問題として登場せざるを得ない。まずそこに足掛りが出てくると思ひう。

それに関連して、将来、石油精製の会社あるいは、これから先になると重質油の輸入が増えてくるので、その分解装置をつくる必要が起

ますが、こういうことは私企業だけの力じゃできないものがあります。やっぱり国のエネルギー政策で推進するという問題が出てくるので、初めてああいう大規模プロジェクトの開発が、具体的日程に上つてくるのだらうと思ひます。

だから、ここ数年の間にだんだん開発のメドがついてくると思ひます。それで、第三セクターのあり方、受益者負担をどういうふうに考えるかというような問題、従来は企業が出ればこれに受益者負担をかけて、開発のコストをまかなつてゆくという思想だつたが、開発の時間が延びてくると、今までのような受益者負担の方式では簡単にはいかないという問題があります。ここいらの問題を真剣に議論していただくことが、ぜひ必要の時ではないかと思ひております。

兼元 一つ古藤先生におたずねしますが、第三セクターのことが今出ましたけれど、むつ小川原も苦小牧も、第三セクターは六百億円以上の借入金があるわけですが、金利を入れると坪十万円程度になると思ひう。ところが関東周辺には三万円程度のあるわけですけど、果たして将来、採算がとれるかどうか。開発のメドが、今ついているといわれましてけど、その辺どうなんでしょう。

古藤 関東地方にだつて安いところはあるけれども、あれだけまとまつた地域というのは、関東地方には絶対にありません。

ですから、大規模の例えばエネルギーの備蓄

基地をつくるというところは、そうそんなにならなわけです。今の金利計算でいくと高くつくが、今までの金利計算で考えることが正しいかどうか、これを考え直さなければいけない、利用するまで時間がかかるということは、国全体の計画も遅れる、したがつて、出てくる企業には当然受益者負担をすべきであるが、従来考えていたパーセンテージで負担できるかどうか、これは真剣に考える必要があると思ひます。

石上 われわれの業界でも問題が多いんです。特に北海道、東北の雪積寒冷地帯の工事は冬はできませんので問題なんです。

いくら公共投資をやりましても波及効果が非常に片寄つちやうですね。それでむつ小川原あるいは苦小牧、いわゆる東北寒冷地に大工業地帯ができることは、景気の片寄らない効果が流れることと、出稼ぎの労働者がこれによつて、だいぶ解消されるということ非常にいいと思ひう。

ただ、新幹線が、こうした工業地帯にキチツといくということ、ハッキリ出して下さらないと、非常に非効率な工業地帯になると思ひます。



三全総と交通ネットワーク

主要な総合交通体系

司会 例えは五十五年にはどうなる、六十年にはどうなるというスケジュールが、もう少しハッキリせんという問題があるでしょうね。伊藤 交通の問題は、三全総が成功するかどうかの非常に重要な問題だと思う。今、三十七万平方キロの国土の中で、既存の幹線道路、幹線鉄道というのは、大体合計しますと一万キロぐらいだそうですね。

自動車道が計画で示された幹線が、大体、七千六百キロ、高速鉄道といつても、既定基本計画路線が約七千キロメートル出ているわけですが、これも、これは十年ぐらいの整備目標のわけです、高速道路は大体四千五百キロから五千キロ、新幹線については東北、上越、で今やっているのを完成させようという考え方です。あと整備計画の母線については、環境等を含め、徹底的な調査を行って、財政その他の状況をにらみ合わせて、できるものから慎重にやるということでおそらく私は、計画官の諸君は、もっと具体的なスケジュールを立てたかっと思うんですね。しかし、ちょうど不況で、大蔵省の方が非常に困っているもんですから、余り具体的に書くなという圧力があつたんじゃないかと、そういう

ふうに邪推するんですけどもね。

だから私は、現在の不況と百年の体系をつくらうとする全国総合開発計画というものをあんまり簡単に結びつけて、困るとか困らないとか、そういうのは三全総という名前からいえば矛盾しているんじゃないかという感じもっているんですよ。

今おっしゃるように、具体的なタイム・スケジュールがないじゃないかといわれても、仕方がないけど、実際は、ないわけじゃないわけ、十年間の間は新幹線は、今やっているものを完成させようといつてるし、高速道路も一応書いてあるわけです。私は、今までの交通問題については、鉄道か自動車かとか、飛行機か鉄道かとか、あれかこれかという形で議論が多かつたと思う。

総合交通体系のシステムという場合、飛行機と船と自動車、鉄道はそれぞれ特長が違うわけ、飛行機と港というのは点と点を結びながら点的結合になる。鉄道は、レールの上しか走れませんが線の結合です。自動車というのは、ドア・ツウ・ドアですから面的結合なわけですね。ですから点と線と面というのは、相互で補い合つて、全体としての総流通コストとい

うものが、単位あたりについてミニマムになる条件がみたされるなら非常にいいわけで、そういうことをねらいにすべきだと思う。

私は、明治の先輩たちが国民所得一人当り百ドルにならない時に、植民地になるかもしれないという外圧があつたにせよ、日本列島というもの一つの単位とし、それから国を開いて経済的に強力な国をつくつていこうという時に、私は大きな開発の戦略として二つ考えていたと思うんです。一つは、全国に鉄道ネットワークをつくつたということ。もう一つは、教育では、お雇い外国人のAクラスを連れてきてまして、給与はべら棒が高かつた。あの時日本銀行の総裁がいちばん月給が高かつたんですが、それより高い先生がおつたという話がありますね。しかも海外に人材を出し、みんな日の丸背負つて行つてるわけです。津田塾の津田梅子さんなんて、十歳未満の甘つたれたい時期に行つてるわけです。大事なものは人材の育成だ、もう一つは交通ネットワークの整備だと、ポイントをつかんでやつていった。あとは、どんどん進行して行つたわけです。

それに比べるならば、いまGNP大国といわれ、不況ですから問題あるにしても、一万キロのネットワークをつくれないうことは、あり得ないと思う。それをつくれれば外部経済効果が猛烈に大きいわけです。東海道新幹線は、それがなければ企業の出張者が一泊をしなければ

大阪まで旅行できないのですから、旅費は猛烈にかかるわけです。それを全部日帰りできるようにしちゃったんですから、ああいうもの果たした役割りは、非常に大きいと思わなくちゃなりませんね。

この計画では、昭和五十年から六十年という十年間見通しても工業出荷額は倍になる。貨物・旅客は一・七倍か一・八倍になるだろうと、推定しているわけです。それを考えますと非常に重要な役割りを期待すべきで、なんか目先の問題でできないということでは、計画じゃないではないかと私は思っています。

今、民間投資は冷え切っておりますし、来年度もいろんな専門家の予測、ニューズウィークで国際比較やった来年度の見通しをみしても、カーブがちつとも上に上がっていないですね。そうすると、こういう時こそ、公共投資でもって民間投資の不足を補う、デフレギャップを公共投資で補って、しかもその中身が、交通体系であるとか、下水道の整備であるとか、いくつがありますけれども、全部都市づくりにつながっていくわけです。そこら辺をうまくドッキングさせまわすことが必要じゃないかというのが、私の意見ですけどもね。

日本人は、気が短いですよ。全部の評価なんかでも、四年とか二年とかで、ある知事さん、市長さんが選挙で当選してやっている期間を単位にしての評価でしょう。私は国家百年の大計

と、ややオーバーに言ってるかもしれないませんが、私の友人の黒川紀章さんがね、イタリアに行つて、ある都市開発を頼まれたらしいんだね。彼はいろいろ調べて、アセスメントのこともあるだろうし、いろいろやってみると、これは大体二十年ぐらい考えてやらないとダメですよと、市長さんにいったんだって、その市長曰く、「あなたケタが違うんじゃないですか。私共は百年ないし二百年のオーダーで考えているんだから、二十年は短かすぎるから、もっとじっくりやってくれ。」と。私はそこがやっぱり石の文化のしたたかな面だと思っておりますね。

ですから、国民もショート・サイトでもって、これはおかしいとかなんとかいわないで、じっくり時間かけて、交通なんか少し急いでもいいと思うんですが、いまちようどタイミングとしても必要なときじゃないんでしょうかね。

石上 新幹線にしても縦貫道にしても、全部着工してまずけど、小間切れ着工ですね。用地取得でき住民が賛成したとこだけ、ポツリポツリとアトランダムにつくって、最後に全線を結んでいくんですね。したがって、どっかが切れてれば、いつまでも使えないものにならない。成田空港と同じような傾向があるわけです。東北新幹線は大宮まで来まして、東京乗り入れが未だに解決つかない。東北縦貫道が岩槻まで来まして、岩槻から東京の都心に入るのにもすごく時間がかかりまして、いつになったらこれが完成全

通するかわからないという状態です。こうしたことは至る所にあるわけです。

これは三全総にうたうべきでないかもわからないけれども、こういう点をよほど国民が考えられなかつたら、すべてが絵に画いたモチになる。

コストの面からみた交通整備

司会 古藤先生ネットワークについて、プラインとか、そういうことも含めて……。

古藤 われわれの方は、交通ネットワークというのが非常に重要なもので、おっしゃるように入新幹線なんかも、着工してるやつはこれを進めてゆくべきではないか。ただ、あまり新幹線だけ考えているのも交通ネットワークとしては、必ずしもベストじゃないんで、特に国内航空、これがちよつと霧がかかるとストップしてしまふ。ああいうことじゃいかんのじゃないか、そんなにカネかからんわけです。国内航空は急速に整備すれば、大体今、新幹線で行かなきゃならんところも、国内航空行つてるわけだから、これをもうちよつと重要視すべきだと思います。

もう一つは、これだけ日本は沿岸があるんだから貨物の海上輸送という意味で、近海航路が立ち遅れているわけです。港湾と船の問題、これを拡充しますと、日本の貨物の輸送はうまくいくしコストも安くできるわけです。そういう

国のあり方になつてゐるわけですから、これを一〇〇%利用するということが、非常に重要じゃないか。

海運・鉄道・航空をうまくコンビンして三全総では展開していく。年次別にもつとも効率に展開すべきだと思います。また成田だけが国際空港だという考え方でいくと、非常に時間がかかっちゃつて、しかも東京との間で三時間も四時間もかかるバカな話になる。だから国際空港だつて、関西にも九州にも三つか四つつくると、そこへの反対がくると動きがつかなくなり、それが解決するまで全部ストップということ、こういうシステムじゃよくないと思う。特に急ぐものは国内航空の整備です。これを思い切つてやれば、国内の旅客輸送の切迫した問題は大体片づくんじゃないかという感じがします。もう一つ少し抜けているんじゃないかと思うのは、在来線を整備して使うということです。在来線は在来線として機能があるわけですから、全体としての交通体系を考えて、もつとも効率的に活用するように考えていくべきではないかと思ひます。

もう一つは、エネルギーの問題からままして石油輸送の問題があります。これは現状ではタンクローリーとか、タンク車でやつてるが、過密な交通量になつてきてますから危いわけです。安全性の問題があるわけです。ぜひ関東とか関

西とか過密地域のところはパイプラインを敷いてやつていくということを、ぜひ考へるべきではないかということ、われわれのところも提案しているんですけども、ヨーロッパ各国でも皆パイプラインを活用しています。日本だけです、こんなに使わないのは、非常に危険なように思われてますけれども、それじゃ都市ガスはどうなのかということですが、実際は何も問題は起つていません。都市ガスの方はみんな黙つて受け入れていて、石油のパイプラインは危険だというのはどうでしょうか。この辺は、もつと冷静に考へてみるべき問題ではないでしょうか。

これは、国民のコンセンサスの得方がまずいんじゃないか。これだけの交通体系を考えれば、パイプラインを考え合理的な流通を考えると、製油所と結合してやるということが、石油の流通機構・コストを下げる意味からいつても必要じゃないかと思つて、これもぜひ三全総を展開していく過程において、取り上げてもらいたい、とわれわれ考へているわけなんです。

兼元 新幹線が大幅に縮小されたのが、特色だと思つてんですけど、新聞社にいちばん投書が多いのは、もつとやるべきだと、ところが、新幹線が博多まで伸びるのに十三年かかつて、七千キロ残り全部やるには、あと二十一兆円のカネがかかるが、このカネは無理な金額ではないというのが、国上層あたりの意見なんですけ

ど、コストが非常に上がつて、東海道新幹線はキロ七億四千万円だつたが、岡山〜博多間は、キロ十七億九千万円、今やつてる東北新幹線が、四十六億なんで七倍になつてる。完成する距離が短くならざるを得んというのは当然だと思ひます。道路でも名神はキロ六億円だつたのが、最近の常磐自動車道は三十四億円なんです。これも六倍になつてるわけです。

だから、こちら辺りに三全総が渋いといわれる理論的根拠があるわけで、このコストアップを考へる必要があるんじゃないか、そういう一面もあるということ、を強調したい。

石上 工事費には、用地費もずいぶんあるんです。特に、山陽新幹線になりますと、半分はトンネルでしょう。工事費が大変に違います、立地上の問題がかなり入つて、必ずしも建設業者の工事費が六倍だということじゃないですよ。(笑い)

兼元 工事費のコストアップの大きな原因は列島改造論で、四十六年から四十九年の間に地価が急騰して二倍から三倍近くなつたという要因もあります。



東北・北海道の発展の可能性

定住構想と結ぶ 適正な工業配置

司会 北海道、東北は今からの発展可能性が相対的に強い、従来は雪のために交通が半年ストップするとか、デメリットがあつて工業開発もできなかつたでしょうが、現在ではネットワークさえできれば冬でも自動車交通は可能になってきますし、そういう状況変化があるので、今から東北、北海道は政策的にうまくやれば、相対的な発展可能性があるという感じはしますけど、この辺の問題を少し話してもらえればと思います。

石上 簡単に申しますと、北海道、東北は一年を通じての作物ができないところですから、できるだけそういったところに工業をもつて行って、食糧増産の方は年中天気の良い気候の温暖なところへ持つて行くのが基本だと思います。そういう意味で東北、北海道が重視されているのは、結構だと思つて。

伊藤 それは結構だと思つて。東北、北海道というのは、用地も工業用水もふんだんにあるということですし、世界の先進国をみますと、北のほうは工業地域で、南の陽のあたるところは農業となつてゐるわけです。

しかし、これが定住してうまくいくためにはかなり時間がかかる。北関東は今、人口が増えており、いろんな工場が張付いてゐるわけですから、南東北の方は北関東型に変つてきていますから、そのエネルギーをいつそう促進していけばよろしいと思ひますね。西側の方は東北、北海道だけ優先的に考へてゐるんじゃないとか、かなり危機感をもつて国土庁あたりに文句をいつてゐるようですけど、私はものは考へようで、だから西の方は自力で、どこまでできるかということです。この計画を立てたり勉強会やつてゐるんです。

私は、東北出身で東北開発審議会にも関係しておるんで、責任があるんですけど、東北の方は、西側に比べると、わが方のことを国が十分に考へてくれたから、ありがたいやというのでは困るんでね。そのあとどうするか自分で考へなければならぬのに、国土庁や政府はどう考へてくれますかでは困るんです。そうならないように努力しなければなりませんけれどね。

古藤 今度、三会総で東北、北海道をちゃんとクローズ・アップさせたことは、正しかつたと思つてゐますね。これからの一億三千万の人間を、どこへ定住させるかという問題を考へていけばですね。やっぱり容れ物としちゃ東北、北

海道を開発して、そちらの方に重点が移つていくのは自然じゃないかと思つてゐます。

雪積寒冷的なこともございますけれども、一方で、この頃は工場でもクーラーつけねばならぬ問題ありますね。そうすると、南の方よりは北の方がクーラーつけるにしても、時間が短くてすむとか、コストのセーブされる面もある。寒冷地帯は特殊な問題ありますから、これについては、イタリイが南部イタリイの開発のためにいろんな援助してゐるように、国としてもある程度、税の問題その他について軽減措置があつて然るべきだと思います。方向としてはそつちを開発することは、大事な課題になつてきてゐると思ひます。

すでに東北南部宮城県あたりまで工場は行つておりますし、山形県あたりも道路が良くなり相対的に工場が行つてますから、東北の南の方は、大体工場が入つてきてゐるわけです。

やっぱり工業の導入と定住構想をうまく結びつけて適正な工業を配置し、適正な都市を各地域につくつて行く形を採つていけば、非常にうまく三会総も展開して行くんじゃないかと思ひます。ただ骨になります交通体系とか、エネルギーの基地とか、政府は、ハッキリした政策を立て推進することがないと、計画が総合性をもつて展開されないということになりますので、こういう計画を決めた以上は、国土庁が中心になるんでしようけれど、展開の手順をハッキリ

させて効果的に進むようにしてもらいたいと思います。

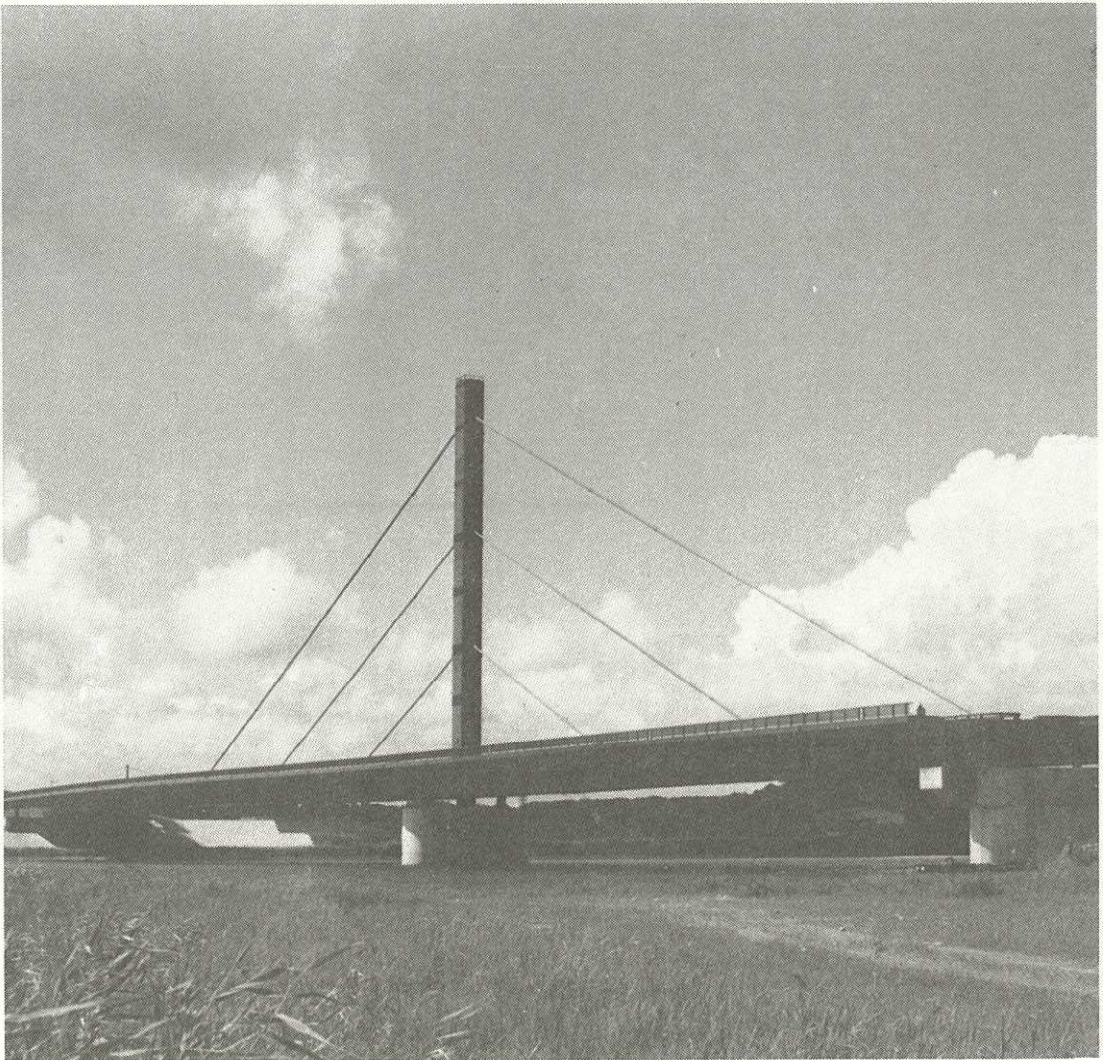
司会 九州も(沖繩を含めて)例えば支那海で、原油が出るということにでもなれば、また特別なことになるのでしようが中国とか東南アジア、そういったところとの関わり合いからいっても、地理的に優れているし、どっちかという海洋性の発展可能性を相当秘めているように思います。

今、東北は人口密度低いですね、確か km^2 一三八人ぐらいで、九州は二九五ぐらいの人口密度でしょう。人も多いし、また別の発展可能性があるように思うんですが。

兼元 それは、三会総では計画の実施というところに、海洋開発の課題というのを書いて国民の宿題だ、としている。確かに、石油が出たら沖繩とか長崎が発展するという予想は業界でもありますし、これは、三会総の向こう十年の期間を超えるテーマではないかという感じがします。

伊藤 明治の初めは、北海道の人口十万人ぐらいですよ、今、五百万いるわけです。百年ぐらいのオーダーで考えれば、そんなになっちゃうんですよ。北上西行というのが現に始まっているわけですから、もっと加速化するというのが大事でしょうし、九州だって四国だってまだポテンシャルありますよ。

兼元 最近、十日間ほど東北地帯を歩いてき



そういう意味では活気を帯びているという実感をもった。定住構想というのは動き始めているという感じを持ちました。

三全総の目標達成と地域住民

財源からみた大都市圏と地方

司会 この返で大都市圏問題にもう一度移りたいんですが、東北、北海道にしても九州にしても、政策的に発展させるためには、やはり財源が要ると、いま自前では税金はほとんど入りませんから、第一段階は、東京とか大阪とか大都市圏に入った税金をバツサリ、そういうところに配分して、それでエネルギーポテンシャルをつくり上げることが、政策的に必要じゃないかと思うんですけどね。

この間パリに行きまして、東京圏なんていうのは多摩ニュータウンをつくっても、また多摩ニュータウンまでどんどん市街化しちゃう、結局周辺にずうっと発展して、大きな面積が全体的に都市化になっちゃうんです。そうすると交通・流通問題なりいろんな難かしい問題が起ってくる。

パリの場合は、ニュータウンをつくりましてもヒトデ型で、都心からニュータウンへ向かう方は、つながってもよろしい、しかしヒトデ型の凹んだ方は、強力な土地利用規制をして、農

たんですが、山形県の長井という市では、三全総を受けて若い人を集めて圏域づくりを始めているわけですね。盛岡でも同様の動きがあり、

場のまま残すということを中心からちよつと出ると農場がある。

そういう政治なり行政なりがしつかりした強い姿勢で、将来の方向を誘導してますよ。日本の大都市圏は、作文読むところすべきだと書いてあるけど、実際は、一つもそういうふうになっていかない。何が原因かというところ、政治行政の強い施策・姿勢、そういうものがないからじやないかなあという気がするんですがどうでしょう。

伊藤 積極的に分散させるといふなら、やはりいろんな手を打って、分散のインセンティブを高めるといふことが必要でしょうね。

ただ追い出すという発想でなく、こちらに行つた方が将来とも有利であるという、そういうインセンティブをですね。こちらにおつた場合は、ペナルティをかけるというように手はあるわけですが、なかなかコンセンサスが難かしいと思ふ。

財政の面からいうと、東京は東京で言い分があるわけですね。交付税は地方自治体の財源調整

に使ってるわけですが、東京は、国税として収めた中で帰ってくるのは一〇%しかないんです。鹿児島県とか貧しい県は、国税で収めたものの倍以上、いろんな形でもらっている。ただ、おつしやつたように規制措置が反対があつてできないという面がありますから、制度上の問題とかいろいろありますが、できないところをたくさんつくらないで、つくつた以上は、ガツチリやるというようにしないと、まずいんじゃないかという気がしますね。

石上 大都市圏では、税金を地方に回すとおつしやいますけど、東京でいちばん工事の大きいのは下水道整備なんです。いま東京が普及率四六%ぐらいでしょう。これを一%上げるに五、六百億円かかるんですよ。あれだけ住民税取りながら、東京都はまだまだ足りないんですからね。従つて、とてもじゃないが地方に回す余裕はないと思います。

三全総、非常に立派だけれど、十年間に六六〇兆円の設備投資、住宅投資、公共投資やるとおつしやるけど、財源はどこから出るんだろうということには全然触れてません。これがいちはん基本だと思ふんですね。

東京のど真中に農地を適用される土地がたくさん残っており、現在では国土利用計画法によつて大開発ができないものだから、ミニ開発と称して、三百坪、四百坪のところ三階建のビルを作るといったミニ開発が無計画に行われて

いる。それと調整地域が、線引変更しないものですから、なかなか市街地にできない。

開発政策をいろいろつくるけど、住民の反対とか野党の反対とかで、あっち向きこっち向きするから、常に一定した基本線が貫けない。

司会 三全総では、むずびとして、この計画の目標達成するためには、現行の諸制度仕組の抜本の見直し等が必要だと提言していますけれども、最後の締めくくりとして、あるいは公共投資の配分でもいいですが、一般的にみなさんのご見解を、いただいて本日の座談会を終らせていただきたいと思えます。

伊藤 一つだけ申し上げます。先ほど、古藤さんが国内航空を大切にせよ、国際空港四つや五つあってもいいじゃないかとおっしゃいましたが、私、全く同感なんです。

その時に、成田のああいふ二の舞いを踏んではいけないと思うのです。それで一つの提言をしますが、国際空港をこれから四つつくるといふ場合、やりたいところは立候補してくださいと政府がいうべきで、その場合条件はこれこれしかじかだといってあらかじめ提示する。立候補する以上は、地主さんの同意書を全部集めて、ご覧のとおり私共は大丈夫ですと、地主さんの同意書、住民のOK、議会の決議、それを持つてくることにする。早く来たものから順番にやります、というふうには立候補制にすればよいと思うのです。そうすれば、いろんな議員さんを

含む人たちが、自分のところに誘致してくれとワイワイいつて決まったら、今度は反対に回るといふ、マッチ・ポンプのようなことは生じないわけです。それであっち崩れてダメ、こっち崩れてダメと、順番にトライ回してみたいになって、最後は流血の惨事になったというのは、全く知恵のない話なんです。民主主義のコストをいつてしまえばそれだけです。何としても知恵のない話ですね。立候補制にすれば、反対のところは気のすむまで反対してやらないんですからいいわけです。

しかし用意のそろったところには、優先的に、パーンとまとめてカネつける。そうすれば、責任がハッキリするんじゃないかと、こんなふうには私は思うんです。議員さんは、むしろ誘致の説得に回るかもしれない、そんな感じを持つんで、空港だけでなしにいろんなプロジェクトをやる場合には、そういつた立候補制をぜひ採用していただきたいと思えます。

古藤 同時にもう一つは、例えば電源三法とこのころがありますね。それで電源を置かせるところには、ある程度のフェバー（恩典）を与えることは考え方として当然だと思ふ。その地域の人にある程度のフェバーを与えるのは、国民全体がそれで利益を受けるわけですから当然でしょう。そういう発想も必要であると思ふ。

今、電源の方はそういうことで行われてますが、石油の備蓄とかの問題については、ま

だ考慮されていませんで、そういうことを立法で考慮して、ある程度備蓄基地をやった場合、国として助成措置をとるとかいうことやつてゆくべきだと思います。国民全体のために備蓄をするわけですからね。電源にしましても、国のエネルギーを確保ということでもやるわけですから、その地域の方には若干の不便をかける面があるんですからね。誘致すること決めた以上は、ハッキリした手当をしておく必要がある。これが、三全総の問題を展開していくに非常に重要な政策的な態度じゃないかと思うんです。

この三全総の計画が決まりましたんで、当面の問題としては、ものすごい不況が続いているわけで、来年このままでどうか、政府は、景気刺激策で公共投資をいっばいやるといふこと言っておりますが、それが実現して、景気が若干でも上向きする形になって安定成長路線というものにたどり着いた場合には、三全総のような将来の目標がありませんと、国民全体にとつて、この数年の間目標がないことになりました。三全総がかたまって、これによって、明確に、日本全体の開発計画は、こういうことで十年間行くんだということになった。

今度の三全総の作成に当たっては、国土庁も各市町村からアンケート取って、積上げて来たので、非常な努力だったと思う。これはある意味では、国民のコンセンサスに基づいた計画と思うので、大事にして具体的に実現していくとい

うことが必要だと思えます。このための投資が六百六十兆とか計算されておりますが、これと企画庁が考へてゐる経済計画とどういふ絡み合いになるのか、その中で道路・港湾・エネルギー

基地・下水とかの公共投資取分というものをぜひ目標をつくつてそれを実行するようにして頂きたい。これについては、長期の建設の問題ですから、やはり公債に寄らざるを得ん面が相当あると思う。建設国債というふうなことにについては、十分思い切つた措置をとつて、工事がうまく実行されるように裏付ける。そういうことやらないで、大蔵省に任せておいて、年度々々の予算で決めていくことだと、やるべきことが実行できない。小間切れの工事をつくつて、いつまでも完成しないということでは、国として不経済になるわけですから、基本の骨になるようなところは、ハッキリした投資計画をつくつて実行されるというように、ぜひ持つて行つていただきたいと、行政機構はそういうふう

にこの問題を取り上げて推進するようにしたい。国民も、こういう一つの目標が決まつた。ですから、いろいろ問題はあるでしょうが、将来の日本のことを総合的に判断して、それをぜひ推進するようになりたいと思つています。

石上 三つありまして、一つは、住宅投資を十分やるには、十九万ヘクタールの土地が必要だと書いてあります。それだけの土地を確保するということと、今、問題になつてゐる国土利用

計画法と、どう位置づけるのか。十九万ヘクタールという膨大な宅地をどうして調達されるのか、という問題が触れられておられない。

それから、この十年間に民間設備投資を加えて、六百六十兆円というような大変な投資をやると、そのことと、これからの日本経済の構造変化とどういふ関係があるのか、ということが触れられていない。なんか知らんけど格好ばかりいいけど、實際できるんかなという疑問がいつまでも残るのです。

いちばん最後に、やつぱり高福祉高負担ということをもつと定着してもらいたい、いいことばかりいつて、誰がこの財源を負担するのかということだが、何らふれられず、それを国民に徹底しないために問題を起すのです。高福祉のためには高負担が要るんだ、ということとを、ぜひ、うたつてもらいたい。もうちよつと加えま

左べんしてゐるとか、朝令暮改という言葉を浴びて、国民のコンセンサスが得られないのではないかと心配しております。

兼元 三全総をうけて地方ブロック計画ができるわけです。これは五十三年四月に原案ができて、秋に完成するわけで、これが具体的な実施計画になるわけです。だから国民は、これを見守る必要があると思う。すでに、きょうまでのブロックの審議会では、新幹線をもつとつてくれ、という突き上げが非常に多くて、三全総自体も修正される可能性が多分にあると思

います。今までの日本の長期計画は、四年ぐらいしかもたなかつたもんですから、三全総も四全総になる可能性というのが必ず出てくると思ひます。だから、今後の行方というものを、みんなが注目して見る必要があると思ひます。

司会 大変貴重なご意見をいただき助かりました。三全総の理念目標が実現されることを期待致しまして本日の座談会を終らせて頂きます。お忙しいところどうもありがとうございました。

(昭和五十二年十二月十日実施)

新制度の専門学校として

国土建設学院は、国土の建設に係わる実践的技術者の養成に努めて、ここに創立以来一六年目の新春を迎えることになった。

本学院は、当初校名を日本測量専門学校と称し、測量法に基づく測量に関する専門の養成施設として、民間では初めて建設大臣の指定を受けて昭和三十八年開校したものである。当時土地の測量に従事する専門技術者の養成は、国土地理院の技術者を養成する建設大学校測量部しかなく、本学院が社会の進展を洞察し、民間初の建設大臣指定校として実践的測量技術者の養成を始めた意義は大きい。これが契機となってこの種の養成施設は、国土建設事業の進展に伴い各地に設立されて、現在では全国に一三校を数え、各校あわせて年間約三、五〇〇名余の測量技術者を世に送り出している。本学院の校名は、国土の建設に係わる技術者養成の立場から、昭和四十五年現在のように改めたもので、設置学科（前号参照）もこの趣旨に則って設けている。

戦後三〇年、六・三・三制度を堅持したわが国教育制度の中で、画期的ともいわれる学校教育法の一部改正による専修学校制度が発足して三年目を迎える。本学院は、いち早くこの工業専門課程として認可をうけ、いわゆる新制度の

専門学校として将来の発展を期しているところである。しかしながら専修学校制度に対する一般の認識は高まりつつあるとはいえず、これを戦前それぞれ特色をもって大きな足跡を残した旧制専門学校にまで定着させるには、なお若干の歳月となお一層学校自体内容の充実を図る努力が必要であると自戒している。

新制度の専門学校は、社会に密着した学問・技術を授ける実学の教育機関であつて、低成長時代を迎えて多くの企業が、即戦力となりうる専門学校出を求めもの時代のすうせいであらう。

専門学校での教育

一般に専門学校における学習は相当にきびしいといわれる。本学院においても一か年または二か年で、専門技術者として恥ずかしくない技術を身につけさせるために、授業は一般大学等に比べて相当ハードスケジュールでなされ、一週間も連続欠席するといっていないほどである。そうして出席率八五%以上、学科・実習ともに一定の試験成績以上を収めないと卒業できない。しかし入学者の大部分は、はっきりした目的意識をもって入学してくるので、学習意欲も旺盛で勉学に励んでいるが、それでも卒業までに一五%近くは脱落する。もちろんこの中に

は家庭の事情等によるものも含まれるが、学院としても落ちこぼれないようできうる限りの指導はしている。しかしこれにも限度があり脱落者の大部分は、しっかりと目的意識をもたず漠然と入学した者に多く欠席日数も多い。これらに如何に対処するか今後の課題でもある。

専門学校出身者は、一般に即戦力となりうるが先にいつて伸びないという評もある。専門学校が単にすぐ役立つ教育だけに目がくらみ、技術の切売りの教育に終始してはならないと思う。将来の国土建設を背負って立つ意気込みで、社会の発展に伴う技術革新に対応できる底力の附与にも留意する必要がある。いよいよ多様化複雑化が一層進む社会において、一個の社会人としてまた企業の一員として活躍するためには人格の陶冶が重要であり、あわせて体力気力作りもゆるがせにできない。教育の荒廃等のことが叫ばれている折柄、新時代に活躍する技術者養成において、昔からいわれている知・徳・体・バランスのとれた教育が今こそ必要であると思うのである。

(副学院長 土橋 忠 則)

郷土めぐり(1)

宮崎県

岬馬

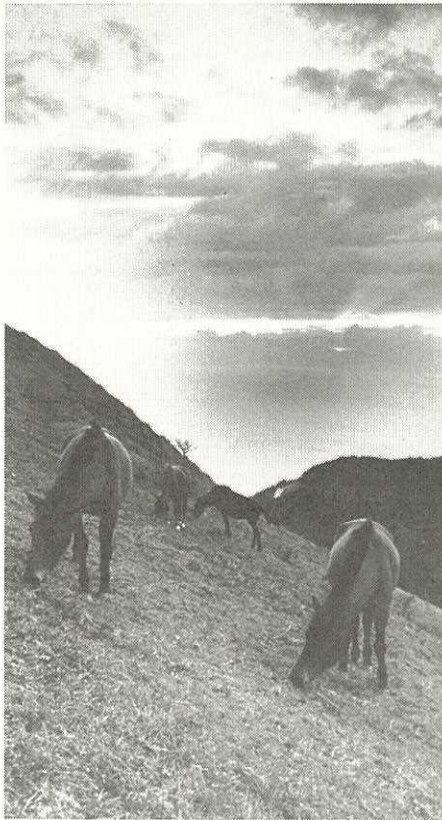
日向の国 都井の岬の青潮に 入りゆく端に独り海見る

若山牧水

ビロ―樹と鬼の洗濯板で知られる南国宮崎県の青島を起点として、国定公園日南海岸の延長約一〇〇キロに及ぶ海浜ロードパークを下ると、黒潮の流れに突き出た緑の半島、都井岬に達する。日本列島の南端に位し、こよなく太陽に恵まれたこの一帯は日向灘を眼前に、雄大な眺めとともに、ソテツ自生の北限、密生地としても有名な、それ以上に珍らしいのは、先人と自然が残してくれた全くの野生動物、岬馬のせい息である。うだるような夏の暑さや、凄じい台風と飢えの季節が繰り返えされた約三〇〇年の長い間、恵みと災いの交錯するドラマの中に、大自然の掟に従って生きてきたこの岬馬は、歴史的かつ学術的にも貴重な存在である。その昔、明倫教育で名高い高鍋藩からは源平の戦の名馬「いけずき」が出たという伝えがあるが、その藩主秋月侯が元禄年間、この



領域に軍馬として放ったのが岬馬のはじまりという。記録には昔六、〇〇〇余頭の馬がいたことが記されているが、それも今は哀しい運命の中にある。大自然のふところに育ち、山野に朽ちていくこの馬は、幾世の移り変りを経て、現在僅か七〇頭を残すだけという、まさに稀少価値のものである。年間気温一七度という高温多湿のこの地方は、岬馬にとって冬でも舎飼の必要はないが、雨にうたれ、嵐にたえて自然のまま、たくましく生きてきただけに、粗食にも平気で、屈強そのものである。体高一・三メートルの毛長の体には、洗練された美こそないが、跳ぶ力、背負う力は格別に強く、小径、山坂の峻しい崖も悠々と駆けていく。岬馬の好物は潮風に味ついたチガヤ、ススキ、シバ、ササ等であり、立場(住い)は自然の樹林であり、風雨のしのぎ場でもある。岬は三つの地形からなるが、馬の群れもそれぞれに分れて、夏は草原や樹林



に、冬は海辺近くに餌を求めてさまよう。素朴なその風景は、一帯の亜熱帯植物と青い海とのコントラストに、冬を知らないこの岬の自然の豊かさが重なり合い、一層の旅情をなぐさめてくれる。春繁殖の頃になると、他群の雄がやってきてボス馬との間に烈しい争いをしかける。闘いはミズクレ(谷川の水飲場)の奪い合いからまはじまる。いずれも生き長らえるための動物の本能であろう。昭和二十八年、岬馬は、他に例のない純粹な日本馬として天然記念物に指定されたが、近年のはげしい環境変化による減少はなんとしても惜しい気がする。とくに大きい障害は人間や車による被害であろう。種族維持のためには、今の頭数も限界と言われている。この岬馬の保護増殖を自然保護の一環としてとり上げ、官民挙げてこの緊急課題に今こそ真剣にとり組まなければならぬと思うのは、岬馬に関心をもつ人達の切なる願いである。



串間市

市章のいわれ

「く」の字を4字組み合わせて「串」と読ませ、中央の空白部は分銅「お宝」をかたどり、串間市の隆昌繁栄を意味し、翼は更に飛躍発展を表わしたものである。
昭和30年7月13日制定

政治への視点

熊倉正弥

(元朝日新聞論説委員)

国会は与野党の勢力伯仲の状態だから、その見通しはむずかしい。各政党とも、内部に複雑な問題をかかえつつ、他党の出方をうかがっており、相互のかけひきの成り行きも、予測が困難である。この混迷状態の実態が、一般の国民にわかりにくいのは当然だが、保守対立時代の終了とか、連合の時代とかの政治評論の流行が、そのわかりにくさに輪をかけている感がある。もつとしずかに、落ちついて事態を長い目でみた方がよくはないだろうか。

ここ数年来のわが国の政界の動きは、次の三点を軸にして流れて来たし、また、現状も、実質的には、あまり変わりはないといつてよいだろう。その三点とは何か。

第一に、自民党内の各派の勢力あらしである。第二に、いわゆる中間的な性格を有する諸政党相互間の、連携と反発のくり返してある。第三に、共産党を孤立させ、包圍攻撃する根強い動きである。この三つが、その時々事情により、複雑、微妙にからみあつて、政界の底流となつている、とみて大きなあやまりはないだろう。自民党内の各派間のあらそいは、善意にみれば、同党発展の活力ともなつてきたものである。青嵐会的なものから、いわゆるニューライトにいたる同党の幅のひろさは、選挙にさいしての得票能力をささえてきた。また、同党を与党とする歴代政府が人気を失なつても、あれがダメならこちら、という交代する派閥勢力があることで、次

の内閣を確実に組織することができたのであつた。たとえば、世論調査で、福田内閣の支持率が低下しながら自民党支持率が上昇する、というような現象があるのが、その例証である。

いわゆる中間的な性格を有する政党として、公明党、民社党は、互いに自分が損をしない条件の下における連携をめざしている。政党の利害からいって、それは当然のことであるが、そのためのかけひきは、政党幹部同士ではかなり柔軟におこなえるとしても、支持し投票する大衆に納得してもらるかどうかには、相当な疑問がある。抽象的な美辞麗句はともかくとして、たとえば、宗教団体なり労働組合なりの内情までたどつてゆけば、難問が伏在していることは、率直にいつて否定できないであらう。

共産党を孤立させ、これを包圍攻撃する動きは、近年ますます顕著になつてきた。日本における共産主義の影響力は、たいしたものではないし、近い将来に大発展するとは、とうてい考えられないに

もかわならず、排共、反共のため各政党共通の努力は、注目すべきであらう。おそらく、共産主義的な政治勢力が、国際政治には無視することも軽視することもできない現状であるため、大げさにいえば、世界政治史的にみて脅威を感じ、神経過敏に陥っているのであらうか。いずれにせよ、多くの政治工作が、この排共、反共の線上にあることは間違いないところである。

以上のべた三つの軸について、社会党に言及しなかったのは、必ずしも筆者の手落ちではないので、実際問題として、現在の社会党は、積極的な強い作用を政界に及ぼす力を持つていないのである。だが、こうまで言つては言いすぎであるかもしれない。正確にいうならば、社会党が態勢をたて直して、政治をうごかす強い要素の一つになり得るか否か、ここしばらくが同党の正念場である、というべきかもしれない。

マスコミにあらわれる評論の類をみると、保守対立の時期はおわ

った、連合の時代が来た、というようなものが著しく多い。いかなる評論も、ある程度は正しく、真理をふくんでいるものであり、客観的な事実をそれ相当に反映しているのが通例であるから、右のような評論が流行するのも、まずは結構なことである。

たしかに、自民党対社会党というだけの図式が基本であった時代は終わりを告げていることに間違いはない。だが、それも考えてみれば二大政党どころではなく、一・五政党制と呼ばれるべきものであって、単純化しすぎるかもしれないが、一口にいい切ってしまう、単なる自民党時代であったのである。その自民党が一般にあきられ始め、不満を持たれて支持率が低下し、一方、これをとり入れる力量を社会党が持たないところに、多党化現象が生まれたのであった。

多党化がいわれ始めた時、自民党の幹部は、野党の多党化にすぎない、わが党は不動だ、と豪語していた。その時点では、現象を正しく指摘した言葉であった。だが、

多党化そのものが、じりじりと変質して来たことに注目すべきであろう。どう変質してきたかについては、見解の分れるところだ。新しく、これまでに無かった中間的な政党が大きく成長、発展し、国民に新しい希望を与えている、と見る人もある。保守政党としての自民党にあきたらなくなった有権者が、自民党にかわる準保守政党と考えて、中間政党を支持しはじめたのだ、という見方もある。

事実は、おそらくその両方の要素があるのだろうし、そこに、政界の流れの混乱の一因があるらしく思われる。

保革時代うんぬんという解釈には、多分に疑問の点がある。保守革新という用語自体があいまいであり（この一文の冒頭に、与野党伯仲と書いて、保革伯仲の語を避けたのもそのためだが）、誤解をまねきやすい。だが、もともとは保革対立という実体が存在したのに、それが無くなった——時代はさらに新しくなった、というのか、本来、保革対立という実質をもたなかったものが、その実質を明らかに

にしてきた、というのか、冷静に考えるべき問題である。

連合の時代、という用語も、かなり安易なものであって、党派別議席数の算術というにすぎない用い方もされている。現実には政権を取るためには議席数の足し算も大切だが、それだけでは政権亡者になりかねない。たしかに現状は連合の問題を提起している。だが、連合というのは目的でもなく、まして政治理念でもないだろう。価値観の多様化というような言葉にのみひきずられて、連合そのものを政治理念と考えるのは、考えものである。何のための連合かが問題であって、連合を合理化するために名分を案出するようなことがあるとすれば、ことが逆立ちするわけである。

言葉ではなく、実質をみなければなるまい。予算や重要法案に対して、どのような態度をとるかによって、政党、政治家を判断することができるとし、また、そうすべきである。政府案に賛成するのも反対するのも、自由である。われ

われはそれによって、これもまた各人が自由に評価すればよいのである。政党は、演説によってではなく、実際の具体的な行動によって評価されるべきものである。

多くの政治評論や解説が、必ずしもここに重点をおいていないのは、残念なことだ。開かれた政党とか、イデオロギーからの脱却とか、さまざまな言葉をきくことができる。それらの言葉がとなえ出されたのには、十分な理由もあることであって、もちろん意味のあることではあるが、問題は、何をするかという実際の行為にあることに注意しなければならぬ。

マスコミは、しばしば政治家の巧みな言葉を増幅し、味つけをして伝えるものである。評論、解説は、これに新味を発見したり、深遠な意味づけをしたりするものである。それはそれでよいとしておこう。われわれは、近所の人や友人や親類の人間をみるように、つまり言葉や意味づけではなく行為によって判断するように、政治をみるのが安全であり賢明なことであると思う。

風土と伝統 六義園

伝統ということばから喚起されるイメージは「花鳥風月」「わび」「さび」というのが一般的であろうと思われまゝ。ところが、現代人にとって伝統とは、失なわれたものや稀少価値となったものへの郷愁であつて、けつしてビビッドに存在するものではないでしょう。その意味で、伝統といわれる対象を見る私たちの目は、すでに異国情緒を感じるとる時のような感覚に変容し曇つていゝるのではないのでしょうか。つまり、外国人が日本の能や歌舞伎、神社仏閣に接した時に起こるであろう、あのエギゾチズムに近いものになつてはいまいか。

明治の頃、日本の風景を微細にわたり地理学的な視点で讚美した文人がいましたが、これは当時なかなかの評判を得たらしい。

いっぽう、詩人で画家でもあるフランスのアンリ・ミショーは、日本を旅行した際の印象を、樹が土地にやつとはりついでいる、これは大河がないのが原因だ、として、そこから習慣についてまで言及していますが、あまりいい印象を持たなかつたようです。風景、風俗、習慣、文化のダイナミズムに欠けていることを指摘しているのです。

庭園でも、こういう相反する評価はあります。西欧の庭園は外に向かつて開かれており老人から主婦、子供までが気楽に立寄つて、日なたぼっこ、お喋りなど、それぞれの利用法をしています。それに対して、日本の庭園は内に向いて閉じている雰囲気があり、「美」という一点で、

厳肅な気持で鑑賞されるものが多いように思われます。

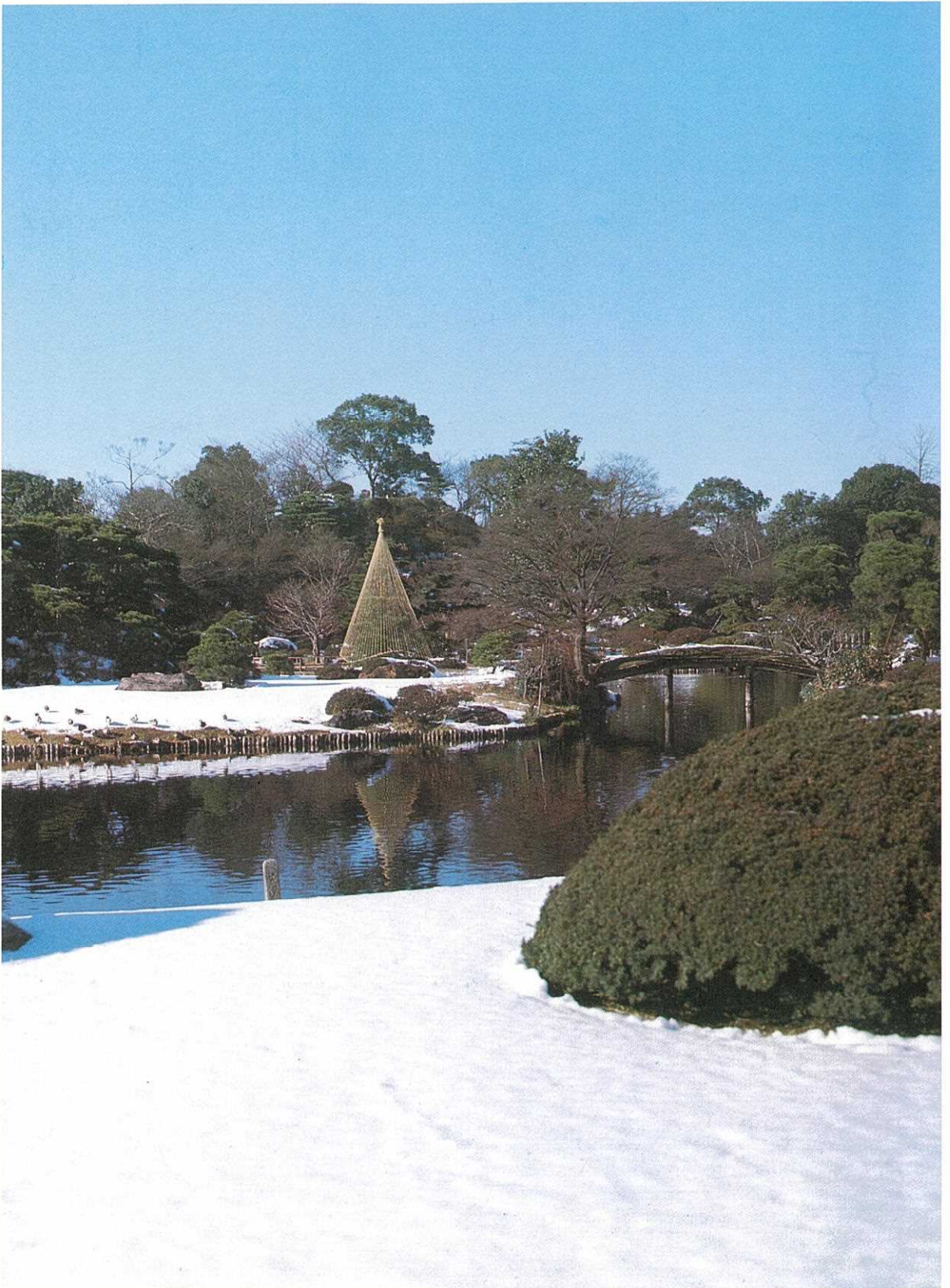
最近の都市でも西欧的な造園を試することも多いようですが、なかなか定着せず若いアベック中心に終わるのは残念なことです。

東京、山の手線駒込駅から五分ほどのところにある「六義園」(左頁写真)は、元禄八年(一六九五)五代將軍徳川綱吉の新任が厚かつた御用人柳沢吉保が、幕府から与えられた四万六千坪を自ら設計・指揮して七年余りをかけて築いたものです。

このあたりは江戸時代豊島郡駒込村の一部で、日光街道に沿つた農家では庭木、盆栽が作られ、江戸近郊の植木の産地として知られていたところでした。

「六義園」の名は、中国の古い書物、毛詩に記されている風、賦、興、雅、頌の六義に由来する和歌の六体によるもので、吉保自身の撰した「六義園記」では、日本ことばで「むくさのその」と読ませています。

雪の積もつた「六義園」もなかなか味わい深いものがあり、園内をめぐり觀賞する回遊式築山水庭の呼び名どおり、橋あり、大小の石あり、茶屋ありで訪れるものをとらえて離さぬ魅力があるようです。近世の代名が造つた庭園だからといって、けつして固苦しくなく、歩いているとふと標柱一つにも文学趣味豊かだつた吉保の心情が偲ばれるようです。





東北新幹線仙台駅（在来線の東北本線に併設）

東北新幹線の現況と開通への期待

編集部

夢の超特急と呼ばれた東海道新幹線（東京・大阪間）が開通したのは、昭和三十九年十月。すでに十三年余りが経過している。さらに、四十七年三月に山陽新幹線（大阪・岡山間）が、五十年三月には同線（岡山・博多間）が延長されている。いわゆる「ひかり」「こだま」により、新幹線は太平洋ベルト地帯を貫き、九州までの一、〇〇〇キロを越える運転が現在行なわれていることになる。その輸送人員も、昭和五十二年二月には一一億人にもおよんでいる。

東北新幹線と全国総合開発計画

ここでとりあげる東北新幹線は、新幹線鉄道網による高速輸送体系を全国的にわたって整備することによって、国土の総合的で均衡のある発展をめざすために四十五年五月に成立した「全国新幹線整備法」にもとづいて着手されており、在来の東北本線の輸送量の限界を救済・強化し、東海道・山陽新幹線とともに日本列島縦貫鉄道の一貫をなすものである。

また「新全国総合開発計画」に基づく全国交通、通信ネットワークとしての大規模プロジェクトで、本州四国連絡架橋などとともに高度成長期に計画着手されたものである。

しかしながら、オイルショックを契機とした社会環境の変化と同時に、国民のプロジェクトに対する受けとめ方にも微妙な変化があらわれ

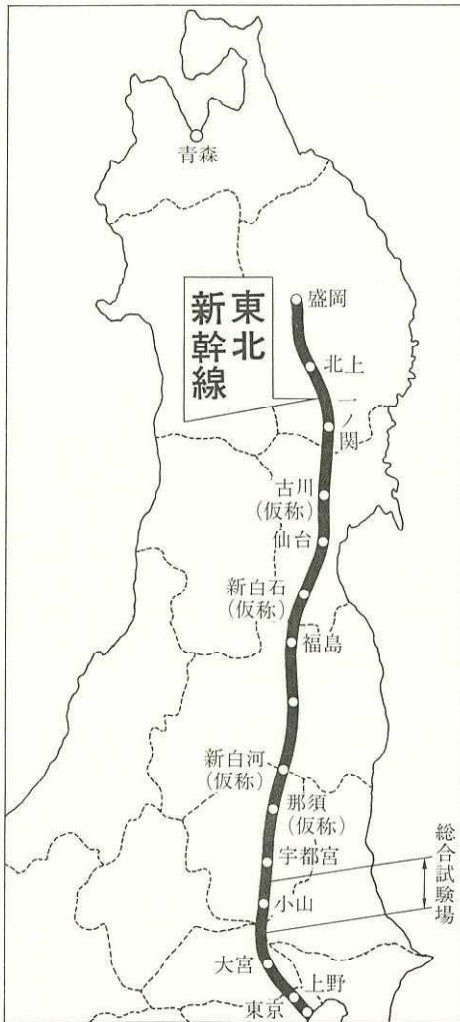
てきた。

加えて、五十二年十一月閣議決定の第三次全国総合開発計画によれば「環境の保全に十分留意し、東北、上越等工事中の新幹線の完成を図り……」とはあるが、交通通信体系全般からみれば、「これまでの新幹線交通体系は、いわば、東京一点集中型の体系であり、東京―大阪を軸とする体系である。今後、国土資源の有源性を前提としつつ、長期にわたり、人と国土の安定したかわりあいを実現し、国土利用の均衡を図るためには、この東京一点集中型の体系を改め、これまでに整備された交通施設の活用を十分図りつつ、新しい全国幹線交通体系を再構築することが必要である」とうたっている。

これは、建設費の高騰などの理由もあり新幹線中心主義に対する問い直し、あるいは環境への影響なども含めたこれまでの開発に対する反省が根底に流れている。「定住構想」にあらわれているように、各地方の自主性を重んじた有効な開発を行なう、と同時に生活関連の整備を大幅に直視しているといえるのではなからうか。ところが、昨年来の貿易黒字、円高に対し景気刺激対策として公共事業費を大幅に増額することとなり、再び東北新幹線等の大規模プロジェクトが急速に進展されることとなった。

ここで、まえおきとして東北新幹線に関連して、三全総の中での、北海道・東北地域の今後の構想の要旨をあげておくことにする。

図—1 東北新幹線略図



北海道・東北地方は、総面積、平地面積、水資源賦存量で全国の約四割を占める発展可能の地域であるが、現在、人口の集積は全国の約一五%と低い。増大する人口と限りある国土との安定した均衡を図って、北海道・東北地域に定住の場を拡大していく必要がある。しかも安定的な総合的居住環境を積極的に創造し、整備するといふふうになっている。その整備にあたっては、①歴史的、文化的な風土、蓄積の伝承と発展を図り、地域の環境特性に適合する技術を選択しつつ定住構想を展開する。②都市と農山漁村を一体とした定住圏の整備を推進する。③食糧と木材の供給基地として整備を進め、これを基盤として、中小企業など地場産業を振興し、さらに新しい工業開発を誘導する。④地方プロ

工事の概要

では、まずはじめに東北新幹線の工事概要を紹介しよう。この中心都市としての集積を持つ札幌、仙台に、都市機能を選択的に集積させ、国際交流の拠点としての空港、港湾の整備を図る。⑤札幌、仙台、その他主要都市を結び、全国的な幹線ネットワークと高速交通体系の整備を促進する。さらに三全総では、東北地方の大規模工業開発としてむつ小川原と秋田湾地区を掲げて、二十一世紀に向かっての東北地方の飛躍的な発展をめざしている。

こういった、わが国東北地区の大動脈としての東北新幹線について報告を試みたい。

構造物種別の構成

高架橋および路盤

東北新幹線の構造物(表1)は、東海道・山陽新幹線を比較して高架橋の割合が多くなっているのが特徴である。これは山陽新幹線、高架橋にすると連続立体交差が可能となるため、現在の都市機能の確保が容易であり、将来の保守量を最少限にとどめ得る構造であるなどの点から採用されている。また、切取・盛土にした場合高速運転に対する保守が困難であることを東海道新幹線で経験しているため、これを克服することも、その一つの理由である。

なお、切取・盛土区間の構造についても、従来の上層路盤で荷重する方法をやめて上層地盤上に鉄筋コンクリート構造の連続ばりを設け、基礎杭を通して基礎地盤により列車荷重を受けられるように変更してある。これにより高速運転に

表-1 構造物の構成比

構造種別	東北新幹線		東海道新幹線		山陽新幹線			
	東京～盛岡間		東京～新大阪間		新大阪～岡山間		岡山～博多間	
	延長(km)	%	延長(km)	%	延長(%)	%	延長(km)	%
土工	28	6	274	54	12	8	58	15
橋りょう	75	15	57	11	20	12	31	7
高架橋	278	56	116	22	74	45	86	22
トンネル	115	23	69	13	58	35	223	56
合計	496	100	516	100	164	100	398	100

よる軌道の狂いは最少限に抑えられることとなる。
 雪害への対応としては、岩手県内の有壁トンネル以北では、排雪された雪や吹溜り雪を貯えるため、高架橋や切り取り幅を拡げている。

橋りょう

東北新幹線の橋りょうは、騒音・振動防止のため、コンクリート橋を大幅に採用したことが大きな特徴となっている。
 橋長五〇〇メートル以上の橋りょうの概要は表2のとおりである。

トンネル

東北新幹線のトンネルは、総延長四九六キロのうち二三％にあたる一一五キロであり、多くが凝灰岩、砂岩、安山岩などの第三紀層の未固結あるいは軟岩を貫いており、本格的な堅固トンネルは少ない。それだけに工事はいへん難しい。

たとえば、蔵王トンネルでは大湧水に悩まされ、大崎トンネルでは下部の地質が軟弱のため大々的な地盤注入を行ない、志賀トンネルでは二段サイロット(大断面での掘削困難なため側壁部を二段階に分けて掘削し、側壁コンクリートを施工した後に残りの上半断面を掘さくする工法)などの特殊掘削工法を用い、福島トンネルその他では東北本線の直下一二メートルを掘削するなど、その施工に困難をきわめている。
 東北新幹線におけるトンネル施工のもう一つの特徴は、大型掘削機械の採用による省力化施工がある。これは、たとえば、岡トンネルおよび第二有壁トンネルでは、導抗掘削にトンネルボーリングマシン(R・T・M 従来のトンネル工法と異なり爆薬を使用しないで、トンネル

表-2 橋長500m以上の橋りょうの概要

順位	名称	橋長	最支 大間	上部工概要
1	第1北上川橋りょう	3,872m	90 m	ワーレントラス 90m×6連 P C箱形桁 31m×42連, 33m×48連, 49m×7連
2	第2北上川橋りょう	1,029	101	ワーレントラス 101m×9連, 60m×1連
3	利根川橋りょう	821	79	ワーレントラス 79m×9連, 50m×2連
4	鬼怒川橋りょう	740	82.5	P C連続箱形桁 34.71m×2連, 82.5m×2径間×4
5	猿ヶ石川橋りょう	637	60	ワーレントラス 60m×1連, 50m×2連 P C連続箱形桁 30m×6径間, 30m×7径間 合 成 桁 45m×1連
6	第2阿武隈川橋りょう	526	105	P C径間連続箱形桁 105m×5径間
7	名取川橋りょう	525	54.5	P C連続箱形桁 (51.4+52+51.4)×2, (51.4+54.5×2+51.4)

全断面を機械的に掘削あるいは破碎して掘進する機械である。掘進速度が大きく、余掘りもなく地山をゆるめることが少ない。少人数で作業が可能である等の利点がある)を使用している。その他全二〇箇所で機械掘削工法を大いに採用して好成績をおさめている。

停車場

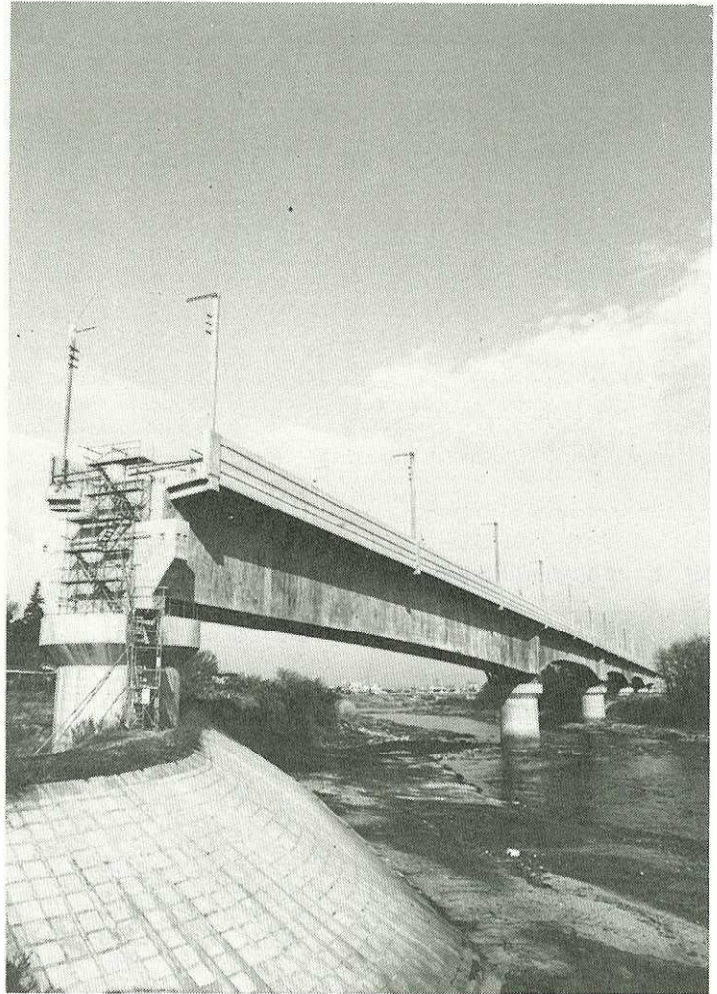
停車場は東京、盛岡の両端を含め一五駅であり、新白石駅を除いて在来線の駅に併設される。ちなみに、その各駅をあげると東京、上野、大宮、小山、宇都宮、那須(仮称)、新白河(仮称)、郡山、福島、新白石(仮称)、仙台、古川(仮称)、一ノ関、北上、盛岡である。

おのおのの駅設備は、新幹線開業により東北地方の産業・経済の発展に貢献することを考慮して、在来駅設備の改良などの計画が総合的に考えられている。

軌道

東北地方における軌道工事の特殊な条件として、降雪を含めた寒冷地の施工技術、レールをはじめとする軌道材料の生産地が西日本に偏在することによる資材輸送の問題などがあり、確固とした準備と管理が必要とされる。

山陽新幹線(岡山―博多)では、その大部分にスラブ軌道(レールの下に五メートルのコンクリートスラブを敷いて、路盤とコンクリートスラブの間に、セメントアスファルトを注入した構造)が採用された。(図2参照)、東北新幹



第2 阿武隈川橋りょう
支間が105mで、コンクリート鉄道橋としては東洋一

線における軌道構造としての主要な条件としては、

- (1) 保守量が少ないこと
- (2) 騒音・振動が少ないこと
- (3) 東北地方の寒冷な気候に対して、機能上、施工上の条件を満たすこと。
- (4) 経済上、施工性が良いこと

などがあげられ、現在のところの次のようなことが考えられる。

- ① 岡山・博多間に採用したスラブ軌道を基本構造として、騒音の振動対策として必要な箇所にはスラブマットを採用する。
- ② 東北地方の寒冷な気候で用いられるようCAモルタルを改良する。
- ③ 線路延長で二〇%程度となるバラスト軌道には大型PCマクラギおよびバラストマットを使用する。

位置づけられている。ところが、新幹線開通に

貨物ターミナル移転

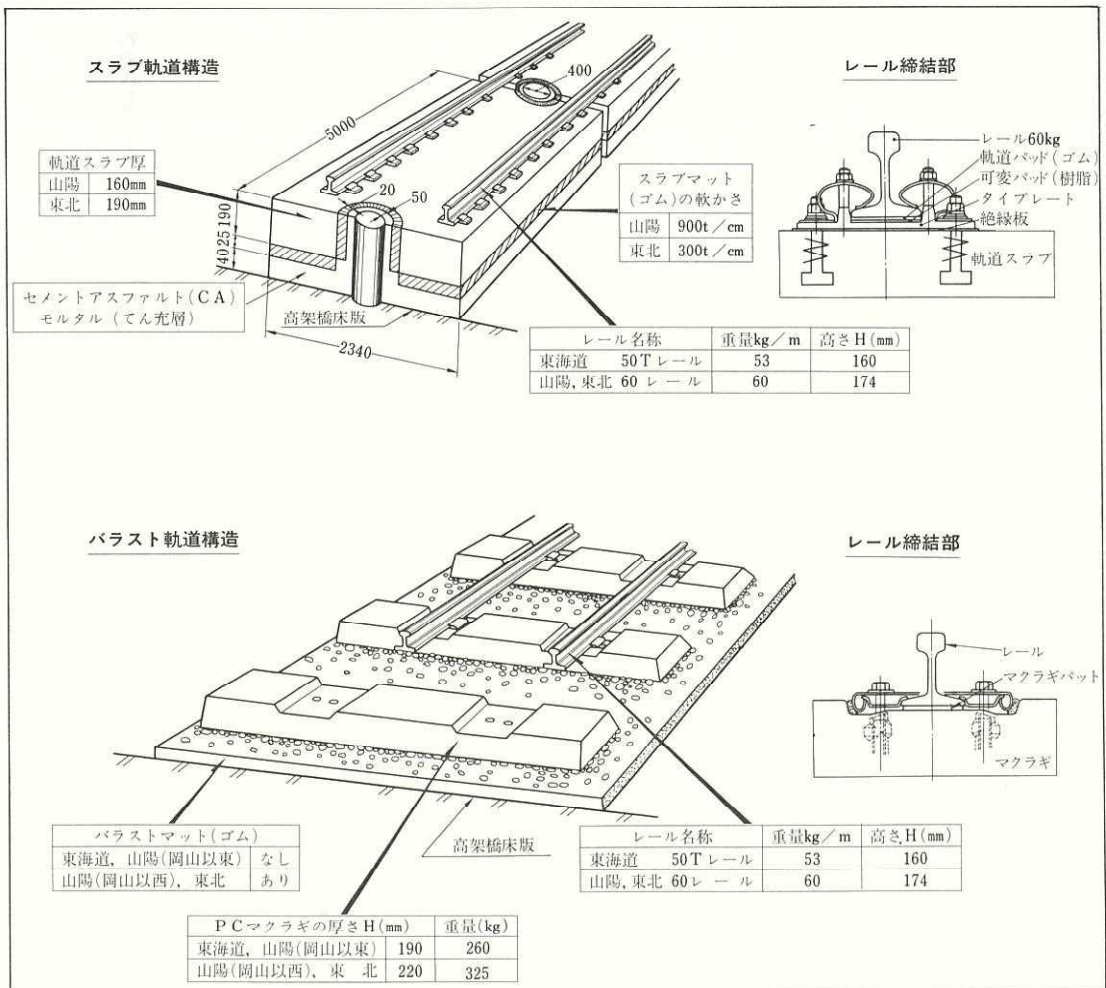
東北新幹線工事に伴って、郡山駅の貨物取扱設備の支障が生ずるために、郡山操車場に隣接した一七・五万平米に近代的な貨物ターミナルを施工している。これは、郡山駅取扱貨物（専用線取扱を除く）を移転するほか周辺駅の貨物取扱を統合し、フレイトライナコンテナ（コンテナの直行列車）を含め貨物取扱能力一二八万吨／年（将来一七五万吨／年）の設備となる。またターミナルに隣接し、近代的な貨車検査設備をもった貨車区も計画されている。

福島駅についても貨物取扱の支障が生じ、貨物取扱能力七五万吨／年（将来一四〇万吨／年）設備（福島貨物ターミナル）がととのえられる。



第2阿武隈川橋りょう（前方）
第3阿武隈川橋りょう（後方）

図一 2 スラブ軌道とバラスト軌道



工事の進ちよく状況

工事の進ちよく状況については表3のとおりである。

東北新幹線の東北地方への影響

地方の生活と方法

上野駅から東北本線に乗り北に向かう。埼玉県を過ぎるあたりから、車窓の向こうに「東北新幹線建設予定地」の大きな看板が目につく。去年、石川さゆりという若い歌い手の唄の一節がふいに思い出される。「北へ帰る 人のむれは 誰も無口で……」というあの唄は、出嫁ぎや都会生活に疲れた人びとが不況により帰っていく心象風景の一端を表わしているのではないのだろうか、とふとそう思われた。

地方が地方それ独自で成立するものではないが、地方の毎日の生活そのものに根ざした文化やもろもろの習慣が崩壊しようとしているのが今日であるともいえる。一方で車が買え、きれいな洋服が着れて裕福になった、それはいいことじゃないかという見方があり、また一方に、穏やかな過去、いわば自給自足の農耕を主体とする生活への郷愁を人びとは少からず持っているのも確かである。「便利なのはいいが、草鞋のような日本の土地が、みんな東京や川崎のようになっても仕方がないんじゃないか」といつ

表-3 工事進ちよく状況

1. 測量 単位 km

別	総延長	完了延長	進ちよく率
東京都	16.9	2.8	17%
埼玉県	39.8	17.3	43
茨城県	10.4	10.4	100
栃木県	105.7	105.4	99
福島県	102.3	102.3	100
宮城県	124.8	124.8	100
岩手県	96.1	96.1	100
計	496.0	459.1	93

2. 用地 単位 千㎡

別	要取得面積	取得済面積	進ちよく率
東京都	83	4	5%
埼玉県	1,054	619	59
茨城県	142	140	99
栃木県	1,903	1,821	96
福島県	1,968	1,777	90
宮城県	2,422	2,200	91
岩手県	2,108	1,978	94
計	9,680	8,539	88

(注) 赤羽～大宮間は地上ルート。
大宮～伊奈間は鉄建公団負担を含む。

3. 工事 単位 km

別	総延長	契約済延長	進ちよく率 延長比
東京都	16.9	0.4	2%
埼玉県	39.8	12.6	32
茨城県	10.4	10.4	100
栃木県	105.7	62.0	59
福島県	102.3	68.3	67
宮城県	124.8	93.1	75
岩手県	96.1	85.5	89
計	496.0	332.3	67

た仙台のタクシートの運転手さんの言葉が気になって仕方がない。この人は、数年前までしばらく東京に住んだことがあるそうだ。

しかしながら、また出嫁ぎによってしか生計が成り立ちにくい、という状況が現にあることから目をそらしてはいけない。出嫁ぎに限らず、太平洋ベルト地帯を除いて過疎地と呼ばれる地域がほとんどの地方に存在している。いうならば、これらの地域を含んだ各地方地方の住民が、幸福に生活してゆけることが国民全体としての幸せにつながる。中央、地方という二律背反でなくて、地方の集合体のトータルな調整を中央で行なう方法が、最善の道ではなからうかという

ことを、私たちは考えてみる必要に迫られているといえよう。

これらの点で、「第三次全国総合開発計画」が「定住構想」をうち出したことは、一つの成果といえないだろうか。

東北新幹線による経済変化

先にあげたように三全総においては、東北・北海道の姿が大きくクローズアップされている。東北地方の人びとにしても、地域格差を是正したいという願望が従来からひじょうに強い。その意味で、情報の伝達として東北新幹線のはたす役割は大きい。

東北経済団体連合会の宮脇参三氏によると、東北新幹線のもたらす影響予測について、連合会の作成した将来の経済的発展の基本構想を次のようにいつている。

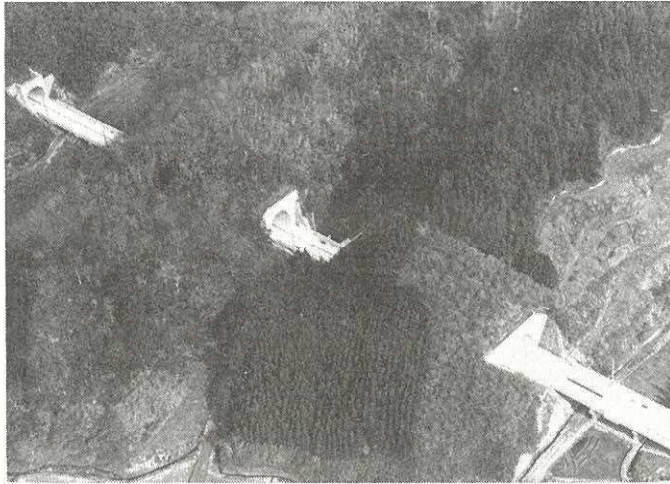
「第一番目は、これまでのおくれを後発の利益として生かしながら、東北地方を新しい工業開発の場とする。第二番目には、稲だけに偏らないで、果実、野菜、畜産、水産など、すべてのものを含めた近代的な総合食糧基地とする。

第三番目には、アラスカ、カナダ、シベリア、中国などの経済交流を通じて日本海時代の出現を期して、北方経済圏の拠点とする。第四番目には、レクリエーション、教育などを含めた国民休養の地とする。（交通新聞、昭和五十二年十二月十八日号）

また、この四つの構想により「所得水準が向上し第二次および第三次産業の就業者の増大が進んでくると、住民の旅行回数が増大し、それだけでも新幹線に対する期待は高まるわけである。しかし、新幹線関係の影響はそれ以上に、首都圏、その他との関係でもって増大するビジネス旅客の利用、あるいはまた、豊富な観光資源を背景とした入込客の増大、こういう面にあるられるものと考えられる」（同前）としている。しかしながら、一方で「東北の持つ農業と工業を誘致して、農工商全でやっていくということが基本となる。その場合に、従来のような資源開発というようなことよりも、むしろ流通・情

報という問題が地域開発に非常に大事である」（同前）と……。

ここに表現された意見は、東北地方のいつわらざる心情であろう。ひじょうに荘大な構想であると同時に、かなりの努力を要するものであろう。特に、農工商全ということがいわれているが、今後の方向として、その農工の調和がいったいどの程度の開発を含んだものなのか。農



小鶴沢トンネル 右より順に第一、第二、第三小鶴沢トンネル

を切り捨てた地域開発というのは、実は地域の崩壊につながるのではないか、という疑問をなげかけるといふ意味で、きわめて重要な問題提起となっている。つまり開発という言葉そのものの意味が、変容しつつあるといえよう。開発イコール大都市化・工業地帯化というのではなくて、生活空間としての計画的な都市づくりといった意味に変容しているのではなからうか。



仙台駅 東北本線の仙台駅と併設のため、内部も近代的に改装された

もう一つ特徴的な意見としてあげなければならぬのは、「……それから開発は東北民がやるんだ、と。どうも従来開発は政府の方でやって、それから関係の官庁の方でやるんだ、というぐあいの考えを持っている。——中略——（開発は東北民がやる）この意識が非常に大事である。このことをはっきり打ちだしたんです。」ということがある。これなどは、三全総の「地域の自主性」とか、注目を浴びている「住民参加」や計画的な「コミュニティづくり」とどのように連繫させ、創造していくのか関心をひくとも期待されるものといえる。

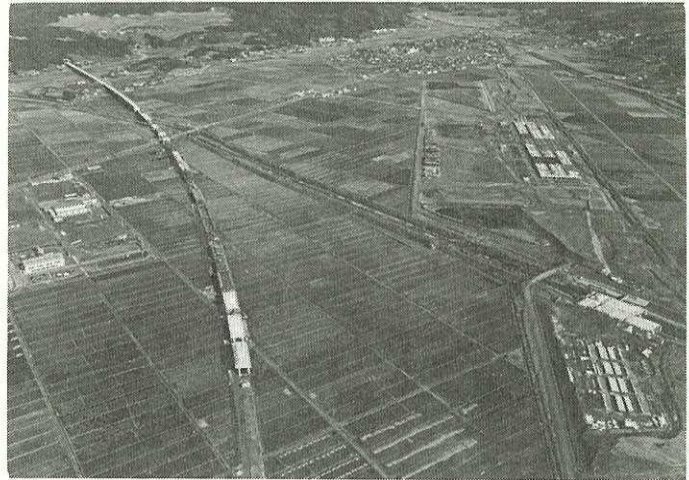
人の心の荒廃をもたらす農漁業切り捨ての代償としての開発を避け、十分に熟慮検討した地域の自主的な方法をコンセンサスを得ながらみつけることが、これからの課題といえよう。

交通による都市の変化

ここで、東海道・山陽新幹線開通による都市の変化をみてみたい。

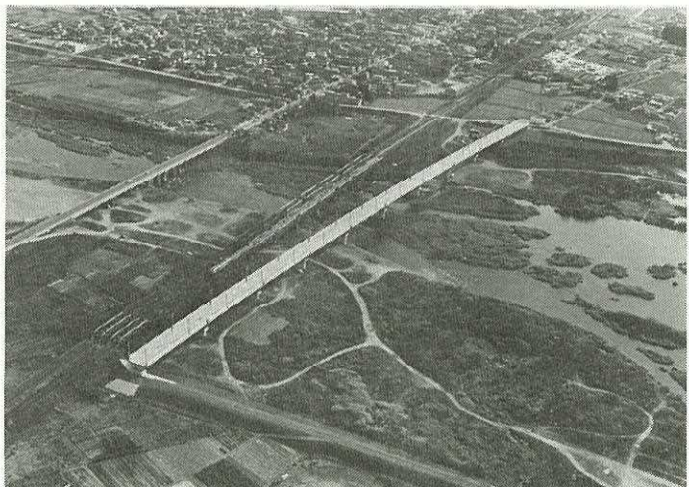
名古屋は、新幹線開通によって名古屋・東京間が二時間、名古屋・大阪間が一時間と時間距離が短くなり旅客数が急激に増加したにもかかわらず、別の角度から見れば、日帰り圏に変化することによって宿泊率が低下し、乗降客の急増に反して宿泊客は、ゆるやかな増加にとどまっている。

岡山は、東京まで四時間一〇分、大阪まで五



仙台総合車両基地
左が本線、右が工事中の基地

八分となって、完全に京阪神都市圏と変化している。岡山駅の乗降客は一挙に三倍にふくれあがり、ピーク時には三〇万人の乗降客がある。では、なぜ、このように急増したのかというと、京阪神・東京方面から山陰に向かう人たちは、従来京都から山陰経由であったものが、新幹線が開通することによって岡山から伯備線、津山・因美線経由に変化したからである。これに加



名取川橋りょう
東北本線と並んでいる

えて四国方面への旅客も岡山経由の人が急増することになった。つまり、岡山は、山陰・四国方面への交通ターミナル機能をもったことになり、別のいい方をすれば地方中核都市に変貌したわけである。

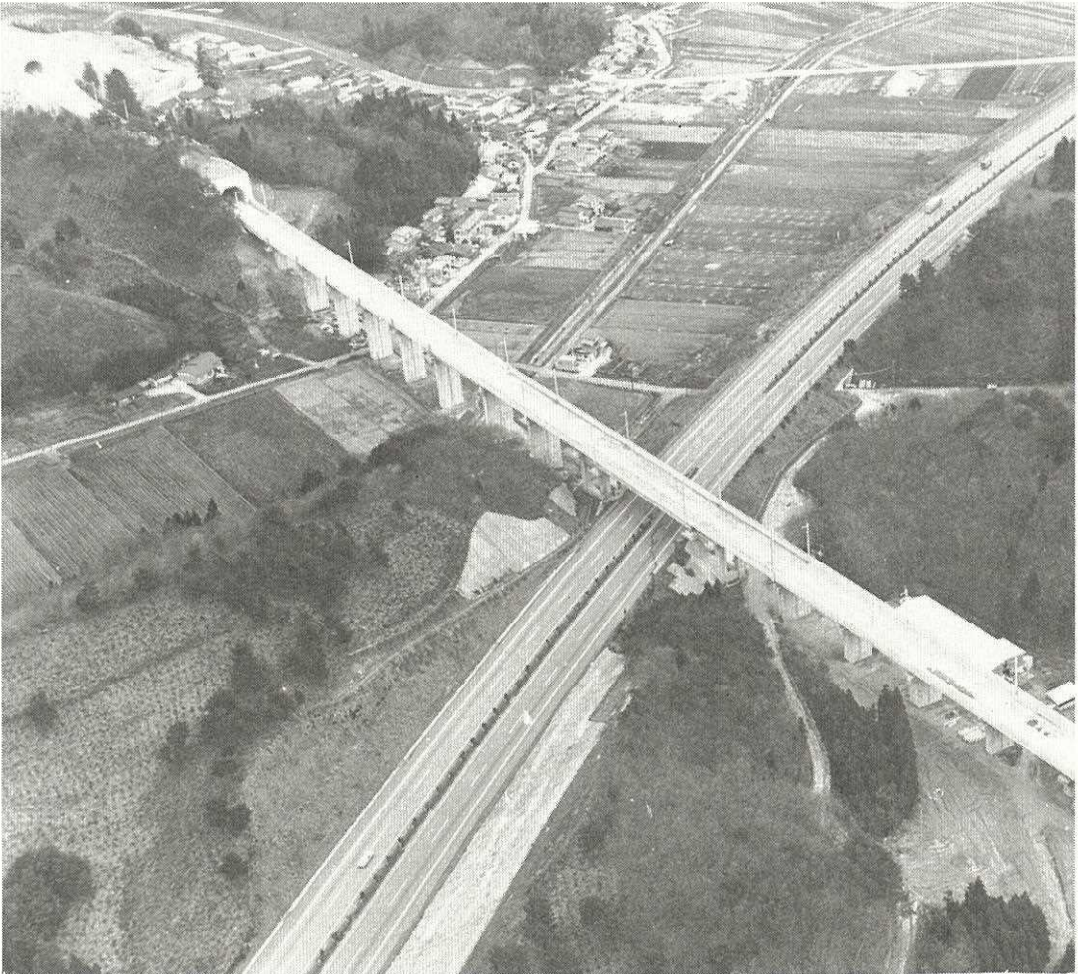
広島については、中国地方の首位都市として札幌、仙台、福岡とともに四大地方都市として

より広島・大阪間のみならず、広島・東京間も日帰りが必ずしも不可能ではなくなった。新幹線開通によって地方の経済的中枢機能は大阪の影響下に含まれる可能性をもっているといえよう。

九州においては、博多まで新幹線が開通することによって、従来、東京・大阪↷大分・別府↷宮崎の東九州を中心とした観光客が多かったものが、逆に博多↷長崎↷雲仙・島原↷熊本↷阿蘇の西九州コースの観光客が中心となり、九州観光客の比重が一変した。

このように交通により、いかに地方都市が急激に変化していくかが理解していただけたと思う。このほかに、新幹線旅客が増加するということは、当然のことながら航空旅客あるいは在来鉄道利用客の減少につながってくる。また商業を中心とした経済についてみれば、東京・大阪といったところの資本が流入し地元資源との競争関係を生み出すという事態も起こる。ということとは、地元資本の側からすれば、対抗上新たな資本導入による近代化に努めなければ成り立ちにくい状況になり、日常生活品についてさえも下町の小売店や農村部にあったような固定利用客の流動的な利用を誘発するということになる。逆にいえば、消費意欲がますます増大する傾向をたどる方向になっていくため経済が活性化することにはなる。

このようにみえてみると、何らかのリアクシ



大谷地橋りょう、御成場トンネル
交差しているのは東北縦貫道

オンを受けるであろう沿線地域は、変化に対して他人任せ、何でも受け入れ式をとるならば、新たな問題を背負いこむような状態におちいらざるをえない。

そうであるからこそ、構想の段階から生活空間としての都市を緻密に計画していくことが、ひじょうに重要な意味として浮かび上がってくる。その上、沿線中核都市のみならず、その沿線中核都市の影響下にある周辺の地域への影響をも考慮に入れつつ都市づくりを実施していかなければならない。

先にあげたような東海道・山陽新幹線の前例などは、東北新幹線開通後の都市計画のうえで十分に検討の余地がある。

※東海道・山陽新幹線による各都市の変化については、佐貫利雄氏の「交通の高速化と都市の将来」ジュリスト増刊総合特集「現代日本の交通問題」所収を参考にした。

公共輸送としての鉄道の見直し

現在、国鉄の黒字線は新幹線を含むわずか三線であって、あとの二百いくつの線区は赤字であるという。その中でも赤字のいちばん大きな原因は貨物にあるといわれている。そうなれば、経営という面からすると、新幹線建設や電化などにより増収をはかっていくことは問題にならないという意見もある。

しかしながら、大きくみれば、運輸部門のエネルギー消費に対する輸送効率は、一般的には旅客についても貨物についても鉄道、船舶、トラック、バス、乗用車、航空機の順に低下しているわけであって、省資源の時代からすれば、鉄道はひじょうにその目的にかなっていないといえよう。

アメリカでは、猛烈な自動車の増加に起因する都市機能のマヒ、あるいは大気汚染、さらには石油資源の省力化から輸送機関に対する反省として、鉄道の持っている価値を見直して、大量輸送機関としての鉄道を援助する方向に向かっているといわれる。わが国においても世論を背景として、石油税を鉄道に使う鉄道の再建および輸送の近代化をはかろうとの動きがあるのも、こういった問題から起こったものである。アメリカ方式が即、日本に適用されるのが正しいとは思われないが、公共輸送としての面を大幅に再評価しつつ、他の輸送機関との調和を考慮しながら、鉄道の機能を回復していくことも一つの重要なところではなからうか。

急ピッチで進められる工事

昭和五十五年度の開業を旨として、東北新幹線の工事は着々と進んでおり、今年五月には、「961型試作電車」六両編成が、五十二年暮れにはほぼ完成した埼玉県久喜市から栃木県石橋町

に至る四〇・八九四kmの区間で、テスト運転を始める予定である。最高時速二六〇kmまでの各段階の速度での運転を行い、騒音、振動などの公害や故障を減らすためのデータ集収を主な目的としている。

試運転区間は、埼玉、茨城、栃木の三県にまたがり、途中の小山駅の北二kmのところからテストのための車両と管理基地を設けるところから小山総合試験線」と呼ばれる。コースの途中には、七四二mの利根川鉄橋もある。

961型車両は、東海道・山陽新幹線より速い時速二五〇キロの営業運転ができるほか、無人運転さえできる性能である。「雪に強い新幹線にするため、床下の機器類をカバーでおおったボデイマウント方式となっている。車体の外側は、現在の車両が厚さ一・六ミリの鋼鉄製であるのに対し、二・五ミリの軽合金で強くて軽くなっている。

東海道新幹線が、時速二〇〇キロのスピードの壁に挑戦したのに反し、東北新幹線は公害対策と安定輸送をめざしている。テストには、四十億円の直接費用のうち、二十億円は公害関係のデータ集収にあてており、数字のうえからもその苦勞がうかがえる。

東北の人たちの期待を一身に受けながら、三月下旬には上野地下駅建設の工事が発注されるなど、三年後の開業をめざして急ピッチで工事は進められている。

北海道測量専門学校新校舎落成

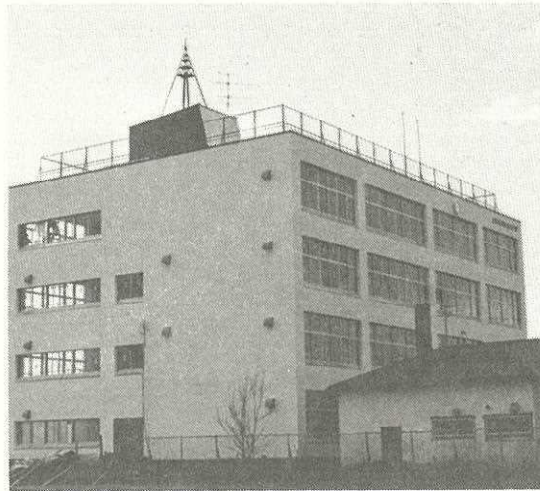
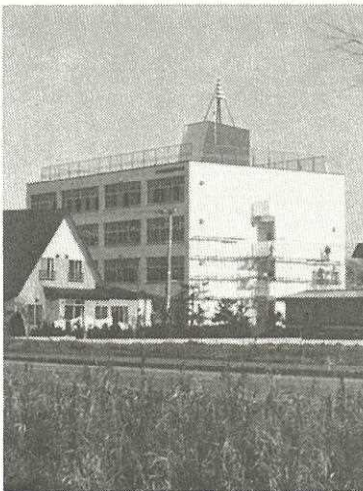


昨年五月三十日に新築工事に着工した北海道測量専門学校の校舎は、十二月十日に完成し、十二月十一日関係官庁、団体をはじめ多数の方々の臨席のもとに開校五周年記念式典と併せ新校舎落成記念式典を挙行了た。

新校舎は、建築面積五一二・九平方メートル、延面積二〇〇八・〇五平方メートル、地上四階、塔屋二階建ての鉄筋コンクリート造で、近代的な防火設備をはじめ放送設備、暖房設備等も完備した学園にふさわしい建物である。

もともと本校の施設は、昭和四十七年設立当時、旧時計学校の木造建物を譲受け、補修に補修を重ねて使用していたもので、老朽化に加え、風雪等による度々の損傷のため、寒冷地における校舎としては、その使用も限界に達していたため、開校五周年を契機として、教育内容の充実に併せ施設の整備を図ることとし、長期償還による財政計画に基づき校舎を新築することとなったものである。

新校舎の完成によって、札幌市郊外の恵まれた環境のもとで、本校の使命とする国民の要請に応えうる即戦的技術と豊かな人間性を有する国づくりの第一線技術者の養成に、大きな期待が寄せられるものと確信する。





欧米視察 思い出すまま

学校法人明倫館理事

上條勝也

まえがき

こんにち、海外事情についての情報は、さまざまな媒体を通じて怒濤のように氾濫しているので、むしろその正しい知識の把握と整理に戸惑いがちである。

百聞は一見に如かず——という諺がある。まさにそのとおりで、現地の情勢認識は、百の贅言を耳にするよりも、自らの足でその地を踏み、自らの目で確かめ、自らの膚でじかに感じるに越したことはない。さいわい、近ごろはひと昔前よりも、若い人たちの海外旅行が格段に増え、彼らが自らの体験を通して、認識の視野をグローバルに広げつつあることは喜ばしい現象である。

私も、このたび国土建設学院からの推薦によ

って、欧米五か国を二十一日間にわたって調査・視察する機会を与えられ、財団法人全国建設研修センター常務理事、阿川孝行氏の驥尾に付して、異国の空の下を旅することになった。

今回の目的は——

- 1、欧米における専門技術教育の実体
- 2、欧米における都市計画の考え方
- 3、欧米における公園および大規模公園の管理システムについて

——の三つのテーマを柱として、その実情をこの目で確認することになった。

なにせ駆け足も同様の短い旅行期間ではあつたけれど、どうやら所期の目的だけは充分達成できたと思つてゐる。

その具体的な成果については次号の紙面を借りて、できる限り詳しく報告するつもりである

が、ただ、この間の視察旅行を通じて、今さらながら痛切に感じたのは、やはり、机上の理論演習と実地の訓練が違うのと同様、現地での見聞と体験には、平面から立体へ移行した時のような、色彩の濃淡、奥行きのパースペクティブのある事実を、身をもって感じとつたことである。

そこで今回は、この旅行中の楽しかったことや、また逆に苦労話や赤ゲットぶりなどもまじえて、それらを日を追つて思い出すままに述べてみることにしよう。ほんの駆けめぐるの弥次喜多道中の旅行記ではあるが、これから海外へ旅される方々のために、いささかでも参考になる点でもあれば、望蜀これに過ぎたるはなし、の思いである。

立案から出発まで

この企画が立てられたのは昭和五十二年七月のことであつたが、ヨーロッパでは、七、八月といえば国民のほとんどがロング・ヴァケーションをとり、家を留守にしてサマー・リゾートへ移動してしまうので、その期間の訪欧はいちおう避けることにした。そこで九月に入るのを待ちかねて、在日各大使館まわりを始めたわけだが、なかには本国なみにまだ夏休み中だといつて、担当書記官不在のため連絡のとれぬところもあつた。たとえ書記官がいて、本国へ照会のテレックスを送つても、本国の担当官がいま

だ休暇中で、返事がもらえぬこともあった。

計画というものは、なかなかこちらの思った通りには運ばないものである。それでも、粘りに粘って、一国ずつアポイントメントを取りつけることが出来た。これでイギリス、西ドイツ、オランダ、アメリカの四か国だけはなんとか承諾を得たが、フランスだけはどうしても本国からの返事が届かず、ずいぶんと焦った。が、どうしようもない。その時点では、もう航空券は予約してしまっていた。結果としては、ついにフランス当局からの確約を得られないままに飛び立ったわけだが、考えてみれば、これも長期休暇のなせるわざであった。

ヨーロッパの人たちは一年間をせっせと働いて金を貯め、その金をはたいて年に一度の長い休暇を心からエンジョイする。この休暇こそは、彼らとその家族たちにとっては、心と体のリクリエーションなのである。私はこの事実を、ある雑誌で読んで知っていた。結果論にはなるけれど、もしこのヨーロッパ民族のお国ぶりをよく理解できていたら、少くとも五月か六月頃から準備にとりかかっておく必要があった。そうすれば、空白期間にいらいらすることもなく、もつと余裕をもって行動できた筈である。それを思うと、今さらながらに惜しい気がしてならないが、もはや後悔先に立たず、であった。

それから次に、視察人員の構成が問題となった。通常、海外視察調査旅行といえは、各分野

の専門家を集めて十人くらいで一チームを編成するのが習わしになっている。しかし、そういう人選をするだけでも、少なくとも六ヶ月間はおかかる。

ところが、実際にはそれだけの時間も、また経費上の予算もなかった。そこで私たちは、当初、通訳兼コーディネーターの一名を加え計三名のチーム編成を組むつもりだったが、これも予算面から無理とわかり、先輩とはアメリカ西部の現地で合流することにして、結局、団長阿川孝行、随員上條勝也という二名だけのチームになってしまった。なんのことはない、弥次喜多コンビが誕生したわけである。

旅立ち——さらば祖国よ

十月九日、日曜日——羽田空港

団長は、出発の二日前からひたすら体調を整え、この日にそなえて万事につけ余裕ある行動をとっていたとか、準備万端OKと見うけられたが、一方、随員の私ときては何かにつけて要領が悪く、出発のギリギリまでどたばたしていた。しかし、それというの、今回の視察調査旅行をやり多くするために、各国当局への紹介状を入手すべく、八方駆けずりまわり、やつと四か国分四枚を、関係各位のお力添えで頂戴したばかりだったからである。

午後七時三十分——ルフトハンザ航空のカウンターへ足を運び、チェック・インをすませる

とふたたび待合室へ——。

団長の御家族の方々もすでに姿を見せていた。ちようと国際線の発着が集中する時間帯なので、ロビーは送迎の人の群でごったがえしていた。いつもながら、心せわしない、それでいて華やかさのうちにそこはかかない別離の哀愁のただよう風景であった。

われら弥次喜多チームは、知人関係にはご遠慮を願って、見送りは家族だけということにしようとした。あちこちに見られる、大勢の盛大な見送り風景にくらべ、いささか心寂しい思いがしないでもなかったが、それよりもふと鋭く頭をかすめよぎったのは、先日のグツカのハイジャック事件だった。もしや、これが最後の別れになるのではないか……急に弱気になる、あわてて家内の手を握りしめた。おそらく私と同じ思いだったのであるうか——団長も奥さんの手をつよく握っていた。

やがて塔乗のアナウンス——何度かあとを振りかえり、家族に別れをつけ、機中の人となったのである。

外国系の航空機だけに、機内の客はほとんど外人だったが、それでも日本人のスチュワードが乗っていることを知って、まずはほっと胸をなでおろした。

定刻、午後九時三十分——機は滑るようにして離陸し、なつかしい東京の灯がみるみる眼下から遠ざかっていった。——アンカレッジまで

は七時間。

やがてスチュワーデスの機内サービスが始まった。いたれり尽せりである。夜食がおわると映画である。国内未封切の作品らしく、いちおう画面にひきつけられたが、いかんせん、音声はオリジナルの外国語のままときているので、ちんぷんかんぷんだ。そのうち眠気をもよおしてきたので、うつらうつらしはじめた。団長のほうへ視線をやると、氏はぱちりと目を見開いている。おやすみになつたらいかげすか、というと、いや、僕は眠らんよ、ということだ。なんでも、アンカレッジから北極圏を飛び越えたあとの十数時間を眠るため、いまは我慢しているとおっしゃる。これがあとになって、いろいろと影響を及ぼすことになった。

アンカレッジ

ふと目がさめた。窓外を見るとあたりの空がほんのりと白んでいる。と、まもなくアンカレッジに到着いたします、という機内アナウンスがあった。やがて機はゆるやかに旋回しながら高度を下げはじめた。窓をとおして、赤茶けた大地が目の前に迫り、そのところどころに燃えるように紅葉した樹林が絵のように浮かんでいた。人家もなければ畑もない。見はるかす限り広漠とした大自然のたたずまいだった。何という限りない天地の広さだろう。

アンカレッジ空港に到着、待合室へ入ったが、

どうにも夕方の感じがしてならない。ロビーの時計の針は現地時間で七時をさしている。そこで、そばにいたグラウンド・ホステスにたずねてみた。

「いまは午後七時ですか？それとも午前七時でしょうか？」

彼女はこの質問に、さも呆れたという顔をして、吐き捨てるように答えた。

“Of course, A.M.!” (もちろん、朝ですよ！) 団長と私は思わず顔を見合せ笑った。

緯度が高いせいか、それに雲も厚くたれこめていたので、うつかりして夜明けを暮色蒼然たる黄昏と勘違いしたので。

聞けば団長はここまでの七時間、一睡もせず、に頑張ったという。体にさわらなければよいがと、ひとごとならず心配になってきた。旅はまだ始まったばかりなのだから――。

給油と整備が終わったので、ふたたび機内へ――。やがて機は快いジェット音をきしませながら離陸していった。窓外には、かつての川がせきとめられて出来たという湖が点々と光って見えた。そのうち、地肌をおおう雪の姿が目に入ってきた。それはみるみる白一色の銀世界にかわり、その皚々たる雪原は地平線のかなたにまでひろがっていった。その銀世界の果てるどころ、黒にも近い紺碧の海に、峨々たる氷山が浮んでいるのが視界にとびこんできた。私にとっては初めて経験するすばらしい眺めだった。

きけば、このように氷山が見えることは珍らしいという。してみれば、まことに幸運なめぐりあわせだったといえよう。

北極上空へ飛行の途中、私たちはまた不思議な現象に出あった。星も月も眼下に見えるのだ。そして、それらの天体は、まるで暗夜の空にともした蛍灯のように、静かに青白く、しかも凄絶に燃えつづけていた。そのうえ奇妙なことに、飛行機は時速何百キロというスピードで飛んでいるのに、窓から見る星も月も、まるで天に張りついたように、びくとも動かないのである。しかし、これは星や月がほとんど無限といってもよいほどの遠距離にあるために起る一種の物理的錯覚であって、理論的には何の不思議もないのだが、人間誰しも理屈では納得していても、いざ現実に体験すると、思わず奇異の感にうたれるものである。

さり気なく目をやってみると、団長は、こんどはしきりに眠ろうとつとめていたが、なかなか眠れない様子であった。なんともお気の毒でならなかったが、そう思いつつも私のほうはいつしか深い眠りにおちていった。

食事のアナウンスで目をさましてみると、団長はぐつすり眠り込んでいた。ああ、よかった、とほつとひと安心する。

ここまでの長時間の飛行で、乗客たちもそろそろ疲れが出てきたものか、行儀悪く足も手も投げ出して眠っている者がいるかと思えば、機

内をやたらと往きつ戻りつして散歩している人もいた。まさに人生のささやかな縮図を見る思いであった。

西ドイツにて

十月十日、月曜日、午前六時——ハンブルク空港に到着。今日は日本では体育の日で休みだ、とふと思いついたが、ここドイツではそんなこととは関係ない。

降りた客のうち、日本人は私たち二人だけであつた。空港でまず気がついたのは、第二次大戦当時さながらに、装甲車や自動小銃を手にした兵士たちの物々しい警戒ぶりだつた。

何はさて、ホテルに着いたらさっそく今日のスケジュールを決めようと思いつながらゲート・インして待合室に入ると、とたんに日本語で私たちの名前を呼ぶアナウンスがあつた。それは駐独日本大使館からのメッセージで、午後一時からニーダーザクセン州のツェレ職業専門学校へ案内することであつた。早手廻しの厚情に感謝の意を表わして、ひとまずホテルへ向つた。寝不足と空の旅の疲れからか、しきりと睡魔が襲ってきたが、寸時も惜しいので、少憩したのち、朝食をとりがてら市内の探訪に出かけた。

市内の案内地図をホテルで貰ってきたが、どうにも方角の見当がつかない。電車に乗ってみようかとは思つたものの、もし途中で迷子にで

もなつたら、視察の時刻に間に合わなくなるおそれがあるので、団長と話しあつたうえ、食事はホテルの周辺のどこかで軽くすませることにした。やっと一軒のコーヒー・ショップらしい店を見つけたので、さっそく入って店のおやじに英語で「何か食べるものはないかしら？」ときくと、彼は無表情のまま、いかにも突慥つげだに答えた。

“Nichts” (何もねえよ)

まるで肘鉄砲でも食つた思いで店を出た。このあたり一帯は倉庫のたぐいが建ち並んでいて、ちやうど東京の芝浦界隈を歩いている感じだつた。しかし、どこまで歩いていっても食堂らしい店は見あたらない。たまたま団長が「お、ハンバーガー屋があるぞ」というので、行ってみると、そこは自動車の古タイヤ屋だつたりしいい加減がっかりしたあげく、ついに諦めて、朝食は結局ホテルでとることにした。旅の出だしからこの調子では先が思いやられる。

午後一時、ハンブルク市の北方およそ百キロのニーダーザクセン州ツェレ職業専門学校にむかつた。アウトバーンの沿道にはいたるところに牧場が拓け、牛がのんびりと草を食んでいる牧歌的風景が眺められた。日本ではちよつとお目にかかれない美しい自然の色調だつた。車はベンツ。メーターは一六〇キロをさしている。ところがスピード感は全くなかつた。きくところによると、このアウトバーンは速度に制限は

ないということだつた。しかし、それだけに一人たん事故を起すと、その惨状は目を覆いたくなるほどひどいものになる。事実、ツェレへ向かう途中で、事故現場を目撃したが、日本ではとても想像のつかないほど惨憺たるものであつた。まさにレーシング・カーがサーキットを越えて観覧席へ激突したときの惨状と同じだつた。この場を見て、私は思わず恐怖に身ぶるいした。にもかかわらず、ボルシェなどは私たちの車を飛ばすようにして追い抜いてゆく。おそらく時速二〇〇キロは出していたであろう。新幹線なみだ。



ツェレに向かう沿道

そこで思ったことだが、設計速度の最高速度を一〇〇キロにおさえている日本に、二〇〇キロでアウトバーンをぶっ飛ばす車を持ちこんできて、時速四〇キロで都内を走らせるなどというのは、およそナンセンスであるということだった。

四十分ほどでアウトバーンから降り、支線に入った。とたんに北ドイツ特有の街なみが左右にひらけてきた。そのあいだを縫うようにして、そこにベートルベンの交響曲「田園」をしのばせるような風景がくりひろげられていた。なんとなく心がうきうきとし、ロマンチックな気分にはまった。古い家並からつづく道路はブロック状の石で、それがいかにも古都にふさわしい雰囲気をもっていた。車窓から見かける人は、男も女も中年以上はみんなよく太って健康そうだった。

ツエレ職業専門学校は折あしく秋期休暇中だったが、特別の計らいで、責任者が、こちらからの種々の質問にこころよく親切に答えてくれ、そのあと各学科別の施設を見せてくれた。

帰路、夕食をとるためにツエレ市内のレストランに立ち寄ると、店内がいやに薄暗いので面くらったが、席に着くと電燈をともしてくれた。ここらあたりが、日本人と違って、ドイツ人の儉約思想が徹底している点だと感心した。いや、感心するにはあたらぬ。これが当り前なのだ。運ばれてくる一品ごとの料理の量の多さには驚

いた。日本ならさしずめ大盛というところであろうか。とにかくすごいボリュームだ。しかし、食べ残すのはエチケットに反すると教えられたので、半ば観念の臍をかためてナイフとフォークを使った。

食事が終わると、満足感とこれまでたまった疲労感からどつと眠気をもよおしてきた。ホテルまでたどりつくのさえやつとの思いだった。玄関先で、今日の案内人の大使館員に礼をのべ別れの挨拶をするのもどかしく、部屋にかけこむと、そのままぶつたおれるようにしてベッド・イン……あとはもう綿のように疲れはてて前後不覚に昏々と十時間を眠りつづけた。

翌朝、ホテルで朝食をとる。ここはバイキング方式になっているので、好きなものを選んで好きなだけ食べられるし、それにだいいち、注文の受け答えの言葉も無用なので気が楽だった。

その実、困ったのは昼と夕食だ。メニューでわかるのはステーキぐらいのもので、日本のようにショーケースのなかに見本なんか並んでいないから始末が悪い。かといって、何も食べなければ体が参ってしまうし、結局は店に入ってから、他人の食べているものを指さして注文するよりほかに手はなかった。

概していえば、英語の通じる店(つまり外国人のよく行く店)ほど値段が高く、反対に土地の人のよく行く店は、値段は安いかわりに、こんどは言葉が通じないという不便さがあった。



ツエレの職業学校で説明を受ける団長

ドイツ語は二十年ほど前、学校で習ったことがあるけれど、とても今は役に立たない。いざ、という時に備えてドイツ語の辞書を持ってきたが、これとてもほとんど物の用にならなかった。そこへゆくと、さすがは団長、その道の蘊蓄が豊かさと見えて、たびたび危いところで助け船を出してもらった。深謝。

よく、ドイツ人は融通がきかず、人間的に冷たい、といわれるけれど、これはあまりにも心情的な日本人の目から見た判断であって、その実は、彼らこそ合理性と勤儉精神によって培われた民族なのである。この点、誤解があつてはならないと思った。

正午、ハンブルク発。午後一時十五分、ミュンヘンに着く。ビールの本場だ。

私はかねてからライン下りを希望していたけれど、団長の綿密なスケジュール計算によると、それはどうしても時間的に無理なことがわかった。残念ながら、ローレライへの憧れの夢は捨てざるを得なくなったのである。そこで取り急ぎ、ライン下りをスケジュールから外し、行程変更をするためにルフトハンザ航空のカウンターへ直行し、新旅程の再インプットを依頼した。その作業の為にこれ五十分近くもかかったが、担当のドイツ美人は嫌な顔ひとつ見せぬどころか、好意ある微笑さえ浮かべながら、この面倒な仕事をやり通してくれた。これもひとえに団長の交渉の腕の冴えによるところが大である。あまりに時間がかかるので、他の旅客から苦情が出たが、彼女は相手にせず、もっぱら私たちの旅程変更手続きに専心してくれた。終わったときには、彼女のボールペンを握っていた右指のつけ根が赤く腫れあがっていた。気の毒さと感謝の気持ちを一しよにした札の言葉をていねいに述べて、ホテルへ向かった。

予約してあったので、安心して着いてみると、驚いたことには、ホテルはただいま満席で、そのうえアメリカからの団体さんが着くので、その入れ替りで部屋が空くまで一時間ほど待たなければならない。そこでしかたなく、団長とドイツ女性の評価をしたり、売店でボルノ雑誌の立

ち読みをしたりして時間をつぶした。そのうち、部屋が空いたというので荷物を運びこんだ。

ついでながら、今度の旅行でつくづく感じたことは、海外を旅行して、ある国から他の国へ移動する場合、つねに時間の余裕を持って行動すべし、の一事である。飛行機の到着は得てして定刻より遅れることが多い。それから荷物の受け取り、ボディ・チェック、次便の予約再確認、ホテル探しと予約、その場所の確認、土、日曜の関係などで意外に手間取ることがあるものだ。

さて、ホテルの部屋も確保できたので、夕食をとりにかたがた、地図を片手に夜のミュンヘン市内探訪へくり出す。



行程変更手続き中の団長 隣の外人文句を言う

古い寺院が照明のなかくつきりと夜空に浮び出していた。歴史の重みをしるばせ、荘厳な感じ。ここは気候といい風土といい、ビール宣言ではないけれど、なんだか札幌の街を偲ばせる。寒さのせいだったかもしれない。

「どうだね、久しぶりに中国料理でも食べようじゃないか」と団長。もちろん、私とても同じ気持だ。地図をたよりに探してみたが、どうにもそれらしい店が見あたらない。そこで、通りすがりの六十歳くらいのドイツ老紳士にたずねてみた。彼はさかんに身ぶり手ぶりで教えてくれた。それでなんだかわかったような気がした。だが、老紳士の教えたとおぼしき地点へやってきてみると、こはいかに、それらしき店は



ミュンヘン市内の古い建物

影も形もないではないか。やむなくもとの場所へ引きかえすと、またもやかの老紳士にばったり出会った。そこでふたたび訊ねると、またもや同じことの繰りかえし。あきらめて、別の中年の女性に聞いてみる。彼女は近視らしく、物が見づらそうだったが、その指さしてくれた方は、なんと、さっきの老紳士とは正反対なのだ。これではたまらん、とついに中華料理はあきらめることにした。どうも、かの老紳士は、自分がドイツ人であるという威厳と自信にかけて、あえて知ったか振りをおし通したものでらしい。しかたなく、居酒屋風のレストランに入り、ビールを注文し、食事をとった。本場ミュンヘンのビールはアルコール分が低く、下戸の私にもほどよくのどを通った。そういえば、ここは水道の水さえ飲めないで、代りに度の低いビールを市民たちは飲んでるんだな、と私は私なりの解釈をした。男は黙ってミュンヘン・ビールか。

翌十二日朝、フランクフルトに着く。さっそくホテル探しにとりかかった。あいにくと町では三つもフェアが重なって開催されていたので、世界各国から視察団がおしよせ、ためにどこのホテルも満員だった。いかに弥次喜多道中とはいえ、まさか野宿もなるまいと思案にくれたが、そこは窮すれば通ずで、団長はさっそく日本航空のカウンターへ駆けこみ訴えにおよんだ。

ところが応対に出てきたのは、日本人と思

きや、正真正銘のドイツ人。ええい、ままよ、とそのドイツ人相手に宿を頼んだ。彼は親身になって次から次に六軒のホテルに電話して当たってみてくれたが、いずれも満員で断られた。団長はさかんに“Help, please!”を連発。やっと七回目になって、部屋が見つかったようだった。正直いって、このときほどほっと胸をなでおろしたことはない。私は思わずソファにどしんと尻もちをついて深々と身を沈めてしまった。

ドイツ人は、さっそくそのホテルの名前と所在地を紙片に書いて渡してくれた。その紙片を持って表に飛び出し、タクシーをつかまえると運転手にその紙片をつきつけた。ところが、その場所は運転手にとっても初めてらしく、地図と首つびきで探しながら、やっとたどりついた。が、来てみて驚いた。そのホテルはまるで長距離トラック運転手が仮眠のために泊るような安宿ではないか。これでも野宿よりはましだと、一夜のねぐらを求めて玄関が入っていくと、受付にでっぷりとした女主人が立っていた。そして、いまこれから部屋の掃除をするから、しばらく一階の酒場で一ばいやりながら待っていてくれ、という。いわれるままに酒場のカウンターに片隅に腰をおろしたものの、あたりを見まわすと、カウンターの並んでる客の男たちは、いずれも風態があまりよろしくなく、それに屈強な体つきの者ばかり、しかも、それが物珍し

さも手つだって、私たち二人のほうをじろじろと穴のあくように見つめるから、あまりいい気持はしなかった。ジュースでのどをうるおしながらしばらく待っているうちに、掃除が終わつたらしく、女主人が部屋へ案内してくれた。が、部屋に入るなり、びっくり仰天。ベッドが四台あつたのはさておきとして、キャビネットの鍵はかからない。椅子は寄せ集めのものが三脚。しかもそれは何やらべたべたしたものがかくつついていて、それが臭くて鼻もちならず、しまいいには気持が悪くなってきた。便所も風呂もついていない。すべて部屋の外の共同使用のものだ。風呂といってもバスではなく、シャワーが一本ついているだけの流し場だ。窓はこわれつ放し、ドアのロックもきかない。ベッドの敷板は折れている。これではいくら野宿よりもましだとは思っても情なさが先に立った。しかも、こう不用心では、いつどこから誰が入ってくるかわからない。こういう時もあろうかと思つて、日本を出るとき、現金やパスポートなどの貴重品を入れる袋をズボンの裏側に縫いつけてきていた。もともとこれは団長のアイデアで、いささか異物感はあるものの、まずは安心できる仕掛けであつた。

部屋で荷物を整理したあと、さっそく待望の古都フランクフルト・アム・マインの街の観光にでかける。昨夜までいたミュンヘンとは、こと変わり、街のたたずまいはいたって静かで清潔

だ。東京の都電をひと回り小さくしたような市街電車が二両連結で走っている。乗客の姿はまばらだった。

由緒ある中央駅に行く。天井の高さは三十メートルもあるうか、上野駅の五、六倍もある感じだった。

ショッピング・センターへ出ると、団長はさつそく愛妻ぶりを発揮して、ハンドバック店に入り、あれこれと品さだめのあと、私のアドバイスも取り入れて、ン万円の商品を購入。店を出たあとになって、「ああ、もうちよつと安いのにしとけばよかつたなあ」とおっしゃる。これもけつこうおのろけなのだ。

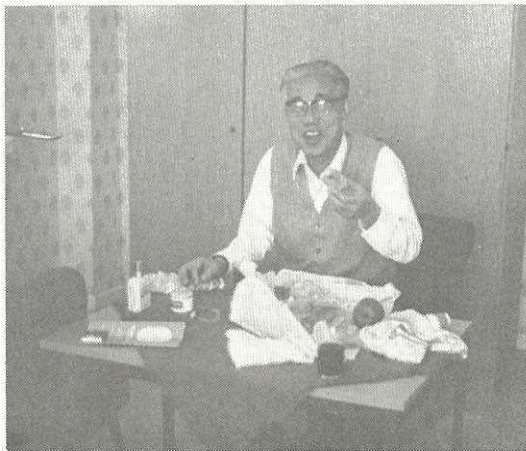
街のメイン・ストリートは、どこか銀座に似た雰囲気、映画館や食堂などもならんでいてなかなかバラエティに富んだ華やかさがあつた。帰途、夜食と朝食のためにパンやフルーツなどを買い込んでホテルのほうへ足を運んだ。

ホテルに着いて、ふと気がつくところかアがなかった。そこで慌てて洗濯にとりかかった。ロープを持参してきていたので、それを部屋のなかにアンテナ状に張りめぐらして洗濯ものをつけた。ロープの満艦飾と怪しげな部屋との組み合わせが異様な雰囲気をもし出した。ベッドに入って眠ろうとしたが、なぜだか着着かない。そのうちトイレへ行きたくなくなったが、どうにも薄気味が悪い。さいわい、懐中電燈を持参していたので、その光をたよりに出口までゆき

ドアを半開きにして廊下の様子をうかがつたが、誰もいない。そこで意を決して走ってトイレに飛びこみ、用足しもそこそこにもたまたま飛んで戻ってきた。それよりもおかしかつたのは団長である。氏は裸に近い姿でシャワーを浴びにいったが、ものの一分もたたないうちに、真蒼になつてがたがたふるえながら部屋へ駆け戻つてきた。そのわけを聞いてみると、団長は唇をわなわなふるわせながら、噛んで吐き捨てるように言つた。

「冗談じゃないよ。シャワーの栓をひねつたら、出てくるものは水ばかりだ！」

いや、まいった、まいった、である。気の毒やら、おかしいやらで、私は笑いを噛みこらすの



フランクフルトの楽しかったホテルにて
夜食を食べる団長 美味しいを連発

に苦勞をした。

こういうホテルのことだから、夜もおちおち眠つてはいられない。翌朝はこのほか早く目がさめてしまった。そこで、寝不足気味だったけれど、早起きついでに、出発前いろいろとお世話になつた関係各位に宛てて一氣に二十枚の絵葉書をしたためた。こんどの旅行中、私が故国あての便りを書いたのは、あとにも先にもただこの一回きりだった。

ドイツではまだこのほか、いろいろと面白い出来ごとを経験したが、その話はいずれまた別の機会に譲ることとして、このへんでオランダへ飛ぶことにしよう。

水と風車の国オランダにて

十月十三日、木曜日——アムステルダム郊外のスキポール空港に着くと、ただちに日本公使館へ向かう。

沿道には、昔ながらの泰西名画でよく見た風車と運河と橋のある風景がくりひろげられ、牧場では牛がのんびりと草を食んでいた。

金子公使と会見したあと、厚意を謝して公使館を出、ドイツとの国境に近いエンシエデへ汽車で向つた。

車窓から眺めると、国土が海面より低いせいか、道路も牧場も畑も川も鉄道もまったく同一平面上にあり、丘や山の高低の起伏がないため、ちよつと奇異な感じを受けるが、それも時間が

たつて馴れるにしたがつて、いかにもオランダらしいという親近感が生まれてくる。汽車は、映画などにもよく出てくるヨーロッパ特有のコンパートメント式客室つきで、席へはドアを開閉して出入りするようになっていた。たまたま私たちの前の席に一人の美しい若い女性が座っていた。車窓からの眺めもさることながら、目の前の美女の姿もまた一だんと旅情に花を添えてくれる。思わず団長と顔を見合わせ、にんまりとほくそ笑んだ。願くは終着駅までご一緒賜りたい、という気持が切に浮かんた。発車間際になつて中年の小太りの婦人があたふたと駆けこんできて、かの美女の隣りに坐つた。べつに目ざわりでもないから我慢する。それにしても、かの美女と何とかして話のきつかけをつくりたいものと、しばし考えたすえ、日本から持参のハッカ入り飴をおそろさし出した。うれしや、美女はいとも気軽に手を出して、サンキユーと愛想のいい笑顔で答えてくれた。このついでに中年婦人にもすすめたところ、この方はなんだか気味悪がつたふうで、首を横にふつて断つた。好意を無にされて、ちよつとがっかりした。美女はたえず笑顔を私たちに見せていたが、しかし、積極的に話しかけて来ようとはしなかった。そのうち、どこかの駅で汽車が停ると、二人ともあたふたと降りていってしまった。が、私たちへの別れの挨拶だけは忘れなかつた。つかのまの出逢い、つかのまの別れ――

いまとなつては淡い思い出である。

インターナショナル・トレーニング・センターの視察見学を終え、ふたたび汽車でアムステルダムへとつて返した。予約しておいたホテルは、歴史的に由緒ある建物で、とりわけその三角にとがった屋根のおもむきがなんとも優雅だつた。

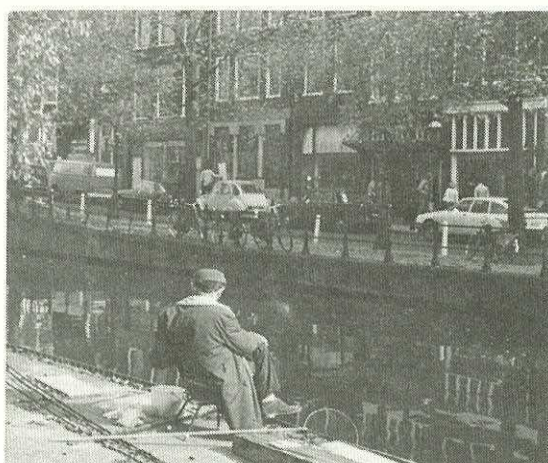
ひと休みしたところで、いつもの通り、夕食をとりかたがた街の散歩としゃれこんだ。いたるところに運河と橋、城のような古い石造りの家々、それを取り囲む鬱蒼と茂つた大樹――まるで名画を見ている思ひであつた。

中華料理店を見つけたので入つてみる。焼飯、雲吞、老酒などを注文する。出発このかた、口にしたものはすべて洋食ばかりだったので、この東洋の味がこたえられないほど美味しかった。団長も、うまい、うまい、としきりに舌鼓を打つていた。

翌朝、博物館を訪れようと市電に乗つたが、路線を間違えていたことがわかり、あわてて飛び降りた。また、かねてから朝市のことを聞きおよんでいたのを見物に出かけた。聞きしにまさる賑やかさで、ほとんどあらゆる種類の品物を売っており、値段も安いようだ。市をひと廻りして裏道へ入ると犬の糞だらけだ。うっかり踏みつけようものなら、滑つて転びそうだ。どこの国でも裏道までは清掃の手が回りかねるようだ。



アムステルダム市内の裏通に見られたアパート
の前の筆者 犬の糞が一杯だ



運河で魚を釣る老人—アムステルダム市内—
釣った魚はバター焼きで食べると美味とのことであつた

午後四時——パリへ向かうためホテルを出て空港へ——。

塔乗前のボディ・チエックがきわめて厳しく、体のきわどいところまで遠慮会釈もなく触られるので、いささかやりすぎではないか、と内心憤りをおぼえたが、翌日の新聞を見るにおよんで、その厳しさに納得がいった。中東方面でルフトハンザ機がハイジャックされていたのだ。ついでに、日本におけるバスジャックの記事も紙面で知った。

ああ、花の都パリよ！

凱旋門にほど近いホテルに着いたのは午後七時ころだった。

さっそく夕食をしたためるために街へ出る。値段の安そうな店をえらんで入ってみたが、英語はまるつきり通じない。しかたがないので、例によって傍の客の食べている料理を指さして同じものを注文する。指さされた客のほうは、怪訝な顔をしてこちらを睨みつけた。失礼の段は申し訳ないが、こうでもしないとエサにありつけないのだ。

翌十六日、日曜日——凱旋門、ルーブル美術館、ノートルダム寺院と、パリの名所をひとつとおり見物してまわった。

せっかく花の都まで訪ねてきたのだから、夜の街を探訪しない手はない。そこでタクシーをひろって、カジノ・ド・パリへやってくれと頼

んだが、運転手のいうには、もう舞台はハネてやっていないだろうとのこと。やむなく、運転手まかせでレストラン・シアター風の場所へ案内してもらった。ドア・ボーイ（ギャルソン）に席料をきくと、お一人様四十フランだという。店内に入るとレビューらしいショーをやっていた。ボードピリアンの連発するギャグ・アクシオンに客席のフランス人たちはゲラゲラ笑いどおしだ。やがて幕がおりると、八分がた入っていた客はぞろぞろ出ていった。どうやら団体客のようだった。ギャルソンが私たちの傍へやってきて、もうじき次の幕があくので、このままで待っていてくれという。ふとあたりを見まわすと、席に残っているのは団長と私の二人きりだけだった。そのうち、なんとなく気味が悪くなってきた。果たせるかな、香水の匂いをおんぷんさせた夜の女らしきものが二人現われ、団長と私の傍にそれぞれびったりと寄り添って坐った。しかも、彼女らは威勢よくシャンパンを注文する。私たちはウイスキーの水割りをチビリチビリやっていたのに——。

私は、数年前、新宿のキャッチ・パーに強引に連れこまれ、ひどい目にあつた経験がある。そのときの情景を思い浮かべた。

女たちは盛んに秋波を送ってきては、こちらの体にしなだれかかり、男性の本能をくすぐってはアタックをかけてくる。こりやえらいことになった、と誘惑をじつとこらえた。ふと団長



シャンゼリゼ通りにて —パリ市内—



パリ郊外の都市開発地域—パリ—

のほうへ視線をやると、団長も楽しいんだか困っているんだか、わけのわからない複雑な表情をしている。かといって、このまま席を立って逃げ出すわけにもいかない。私たちのうしろには、さつきからもう、やくざめいた屈強のギャルソンが二、三人、腕組みしてつつ立ったまま、じつと私たちの出かたを睨みつけるようにして見守っているのだ。

やっとの思いで、団長が彼女らの説得にとりかかった——（私たちは明朝早くから仕事があるので、今晚はともこれ以上遅くまでおつきあいできない。その点、よろしくご諒解を——）これでどうやら彼女らも、不承不承ながらも納得したらしかった。

さて、勘定である。おそらく高いであろうことは覚悟していたが、四〇〇フランと吹っかけられてはさすがにむつとした。が、不満の意を述べたら、とたんにギャルソンの表情が厳しくなった。へたをすると袋叩きにされたうえ表へ放り出されるかもしれない。はるばる遠い異国まで来て怪我をさせられたのでは割が合わぬ。そこで相手のいいなりの大枚を、内心はくやし涙ながらに払って店を出た。——思えば、とんだ花の都の夜の一幕ではあった。

翌日の午前——昨夜の出来ごとはきれいさっぱりと水に流して忘れることにし、パリ首都圏建設局長に会いに行く。オフィスに着いたのは午前十一時。さっそく面会を申し入れたが、ア

ポイントメントは午後一時三十分になっているからといって、なかなか会ってくれない。そこで通訳を通して、私たちの日程のハードスケジュールを秘書に説明し、やっとのことでOKをとった。

待つこと十数分、入ってきた局長の顔の表情は不機嫌そのものだった。しかし、会話がすずむにつれて、こちらの真意が通じたとみえ、局長の態度もやわらぎ、あとは笑いをまじえた和やかな雰囲気の中に会見の目的を達成することができた。局長に謝意を述べて辞去したあと、ただちにシャルル・ドゴール空港へむかった。

ところが、なんと、この空港で七時間も待ちぼうけをくった。待っているだけで、もうへとへとに疲れきってしまった。聞けば、ロンドンのヒースロー空港従業員がストを打っているのだ、イギリス向けの飛行機は飛び立てず待機中だという。イギリスの連絡先のこともしきりと気になったが、こういう物理的条件下では、どうあがいたところで目鼻のつきようもない。ふと見まわすと、乗客たちはみんな焦らずに、のんびりとかまえて待っている。たしかに大人の国だ。私たちもこれを見ならつて、飛ぶまで待とうホトトギス、という心境を決めた。

日本製ジェントルマン・イン・ロンドン

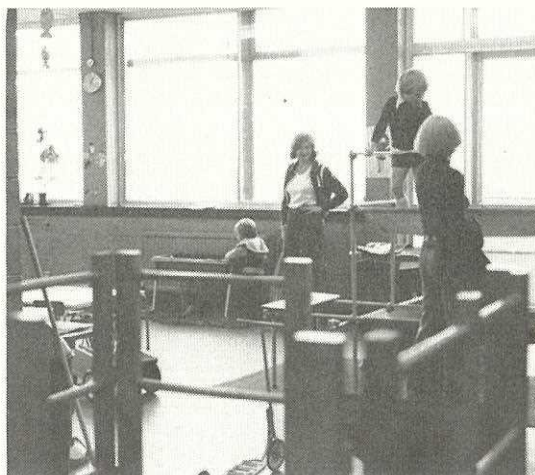
ロンドン郊外ヒースロー空港に着いたのは、夜ももう十一時を過ぎていた。紳士の国イギリ

スへ日本製ジェントルマンがついにやってきたのである。

夜はすでに更けていたが、出迎えてくれた義弟の案内でさっそく街に食事に出かけた。美味しい中華料理を食べさせる店があるというので、連れていってもらった。さすが義弟推賞の店だけあって、出てくる料理がすべて私たちの好みにぴたりで、久しぶりに腹つづみを打った。食事とお喋りに時間を費し、ホテルに戻ったときは、もう午前三時を過ぎていた。明日はまたスケジュールがぎっしりつまっているのに、少しでも睡眠をとっておこうとベッドにもぐりこんだ。

翌日、総合大規模公園の視察も無事に済んだが、多少時間が余ったので、ついでに他の施設も見学することにした。街を走っている二階建てのバスが珍らしく、早速乗って二階席へ駆け上ってみた。またロンドン名物の一つである地下鉄にも乗ってみた。席は一人一人が別個に座れるセパレート式になっていたが、車内で乗客が平気でタバコをふかしているのはちよつと驚いた。この世界一歴史の古い地下鉄の車内は、席が板張りであった。駅のエスカレーターもステップも木製だった。

市内でも由緒あるレストランに入る。メニューのすみに百七十年続いた店だと印刷してあった。型どおり注文すると、シェフ（コック長）が自らの手で肉を切り、皿に盛りつけてくれた。



ロンドン郊外「リーバレー」内にある託児所

が、そのまま彼はいつまでもその場から去ろうとしない。と、同行の一人が耳打ちしてくれた。「イギリスでは、肉を切ってくれるコックにはチップをはずむことになってるんだよ」そこで、なにがしの心付けを手に握らせてやると、気位高く、サンキュー・サーといって引きさがっていった。われわれ日本人にとってチップは頭の痛い問題である。

ロンドンに別れを告げ、いよいよ最後の訪問国アメリカへ旅立つ日が来た。

ヒースロー空港では、同じ国際線のプリティッシュ・エアウェイのカウンターでも、中近東方面と米国土行きとでは、チェック・インの場所が違うので注意が必要だ。それをうっかり



自動車が行き来する中を乗馬を楽しむ母子

—ロンドン—



テムズ川で魚釣をする小供達

隅田川でも釣れるかな？

して間違え、団長も私もあやうく乗り遅れるところだった。思い出しても冷汗だくだくの場面だ。確認の要がある。

星条旗よ、永遠なれ—アメリカ

十月二十日、木曜日—ワシントンのグラス国際空港到着。

なんとなくほっとした思いをする。日本が近くなつたせいか、それともアメリカという国への親近感からか—。

最新式のリフト兼用のバスが珍らしかった。いつものことながら入国手続きでもたつく。持込品リストの記載洩れのためだった。思い出しながら空欄を埋めてゆく。そのわずらわしさを見兼ねたのか、一人の感じのいい税関吏が傍からいろいろとアドバイスをしてくれたので助かった。こんどは荷物検査だ。検査レーンは四本ほどあったが、どうせ調べられるなら女性のほうが良からうと、へんな色気を出して、女の検査官の前のカウンターへ書類と鞆をのせたのが運のつきだった。彼女は声高に、やたらと早口で喋りかけてくるので何のことだかさっぱり判らない。こちらが黙っていると、ますます居高になって、まるでやくざが仁義でも切っているような口調でべらべらまくし立てる。それが高じるとヒステリーじみてる。いまさら彼女のところへ来たことを後悔したがはじまらない。傍にいた人の助言を借りて、やっとその意味が判った。「最近アメリカへ来たのはいつか」と訊いていたのだ。そこで、「二年前だ」と答えると、「それでよろしい」といやかに威張っている。

やはり女の強いお国からのせいであろう。そこへ、さっきの若い税関吏がやってきて、私の耳もとでそつと囁いてくれた——「彼女って、いつもああなんですよ。気にしないで」

その日の昼間は、ホワイトハウス、国会議事堂などを見物し、夜は日本大使館の石井書記官宅に招待をうけた。久しぶりに口にする日本食が、故国を偲ばせて、なんとも嬉しかった。

翌日、学校施設の視察を順調に終えると、ニューヨークへ飛んだ。

ラガーディア空港から市の中心部までのフリーウェイは、ちょうど東京の首都高速道路一号線の感じで、車の渋滞がひどかった。マンハッタンダウンタウンに入ると、まさにビルの間という表現がぴったりだった。いったん高層ビルのかげに入ると、文字どおり昼なお薄暗く、自動点灯の街路灯が点々と地面に光を投げかけて浮きあがらせている。

まず国連本部を見学したあと、かの摩天楼エンパイアステート・ビルを探してみたが、周囲にも高層建築がひしめき立っているため、その所在はなかなか発見できなかった。

地図をたよりにマンハッタンの街を見て歩くアメリカの市街地図は判かり易い。

そろそろまた夕食の時間がやってきた。もうこの頃になると、肉は見ただけでもうんざりして、ごめんこうむりたかった。たまたまラーメン屋の看板が目に入ったので、団長の意見も



ホワイトハウスを背に、団長と筆者—ワシントン—

かがったうえで、この日の夕食はラーメンとギョーザですますことに決めた。結構、美味しかった。近くにはまた日本人経営の焼鳥屋も店を開いていた。日本人が世界のいたるところに進出していることには、敬意を表したくなる。

その後は、一晩中パトカーと消防自動車が行り回る音がうるさくて、よく眠れなかった。

翌日、ロサンゼルスへ向けて出発する。マンハッタンからニューヨークの空港へ向うために拾ったタクシートの運転手のガラがなんとも悪かった。私たちを乗せて走り出すと同時に料金メーターを操作して細工をしたため、空港に着いたときは、なんと、三十六ドルというべらぼう



ロサンゼルス市役所による樹木剪定作業

な額になっていた。ここで言い争って、殴り殺されでもしたら元も子もないと思って、メーターの表示どおり、きつかり三十六ドルを払うと、とたんに「こりやどういう意味だ！」とすごんできた。癪にさわってしかたがなかったが、それに四ドル上乗せして四〇ドル出した。彼はその金をひったくるようにして手にすると、全速力で走り去った。とたんに、私たちのニューヨークに対する印象は、ひどく悪いものになってしまった。

ロサンゼルスでは、国土建設学院評議員の市川氏と落ち合い、レンタカーをチャーターして宿舎のモーテルへ直行した。モーテルといえば、

宿舎のモーターへ直行した。モーターといえばちやちやなバラック建てを連想しがちだが、私たちが宿をとったところは、なかなかどうして堂々たる建物であった。しかも費用はホテルの半分ときているから、こんな有難いことはない。

ロス周辺の公園管理システムの視察調査は、あますところなく行なった。このスケジュールがスムーズに進行了たというのも、ひとえにコーディネーター氏の、骨身惜しまぬ協力があつたればこそと、感謝の念を深くした次第であつた。

ロサンゼルスのモーターで、セーターとパンツを一緒に洗濯したら、セーターが半分に縮んでしまった。それはともかく、カリフォルニア

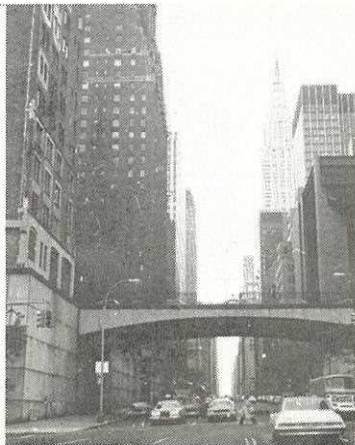


ディズニーランド内にて ロサンゼルス

の気候は温暖なうえ、空気が乾燥しているのが快適だ。また道路が完全に整備され系統化されているため、地図さえあればどこへでも、目的



ハワイオアフ島の西端



ニューヨークのビルの間

— ニューヨーク —

地に間違いなく到達できるという交通事情の良さには感服した。いずれにしても、ロスでは車が最も重要な足である。

日系の人々が多く住んでいるので、その人たちがよく行くレストランが一ばんうまくて、また値段も安い。日系人がいることは心強い。ブローケン英語でも、ブローケン日本語でもお互いの意志が通じあうのが、なんとも温い血のまじわりを感じて嬉しかった。

ロスを発って一路ハワイへ飛ぶ。

ハワイでは道路標識の少ないことにいささか面くらった。

それよりも、この常夏の島では、ロスよりももつと日本語を話す米人が多く、そのいずれもが心から親切に私たちをもてなしてくれた。

あとがき

短い旅路ではあつたが、私の無計画性のせいか、いたるところでハプニングをおこし、そのたびに、団長からお助けを戴いた。道中でおかけしたご迷惑をここに深くお詫びして、そのご厚情にお礼を申し上げる次第である。またご協力を戴いた関係各位に対しても誌上を拝借して御礼申し上げます。

日本に帰りついて、財布の底をはたいてみたら、なんと、二十五ドル残っていた。円高ドル安のおりから、これで何が買えるかと、目下思案投げ首である。

連載小説

ぶらぐん大将

永来重明

題字 横田樹泉

第三回 玄海の要塞

北九州は、洞海湾をかこむようにして、八幡製鉄所を中心とする重工業地帯を形づくっていると同時に、その背後には関門海峡という枢要な地点をひかえているだけに、軍事上からいってもとりわけ警戒の嚴重な地域であった。ましてや、玄海灘ひとつ隔てて、北はソ連へ、西は中国本土へと一衣帯水であつてみれば、日本防衛の生命線の重要さをもつていた。

過ぎし明治の日清、日露の役で大勝したとはいえ、ソ連も中国も、いずれ劣らぬ強力な仮想敵国であることに変わりはなかつた。いつなんどき、不意討ちをかけてくるかわからない。襲つてくるとすれば海だ。遠く蒙古襲来の故事の恐怖は、大正の時代にもなお人々の心のなかに生きていたのである。

かくて、関門海峡をふくむ北九州海域一帯は、海軍佐世保鎮守府の管下に置かれ、その厳しい統制と監視のもとに要塞地帯に指定された。いたるところに防諜の網がはりめぐらされ、鼠一匹の挙動にすら官憲の鋭い目が光った。内陸部では陸軍の憲兵が執抑なまでの探査をつづけた。出船入船には水上警察が乗りこんで船内をくまなく洗いあげた。

私服が街を横行していた。彼らにしてみれば、たくみに娑婆の人間に化けおおせて市井にまぎれこんだつもりでいたのであろうけれど、しかし、どっこい、その正体は誰にでもすぐ見通しだった。

だいいち、その目の色だ。それは餌物の小動物を狙うときの猛禽の目のような底光りがしていた。たえずきよろきよろしている視線は、氷のように冷たく、爬虫類のそれのように執拗で残酷だった。

第二にその化けかただ。色からして野暮などぶねずみの背広の着こなしが、なんともぎこちなくて、まになつていなかったし、本人はしゃれたつもりでかぶっている黒の中折れ帽も、耳がかくれるほどずり落ち、顔の半分を覆っていた。

市と名がついていたところで、しょせん若松はせまい町であった。街を歩けば、出会う人たちは大てい顔見知りだった。まして背広姿ともなればぜいぜい銀行員くらいのものである。昼の口なから、用もないのに背広で歩いていれば必ず目に立つ。しかもそれが、ついぞ顔も見かけたことのない他所者とくれば、大ていその正体の察しはつこうというものだ。

小学生だった頃の私たちは、よくそんな姿の男を行きずりに見つけると、互いに袖を引きあつて唾いたものだった。

「おい、あれば見い。憲兵、ぞい」

とりわけ軍と官憲が鋭く神経をとがらせたのはカメラだった。要塞地帯であるから、一般の風景撮影が禁じられていたことはいまでもない。それでも趣味でカメラを楽しむアマチュアが何人かいた。今日と違って、大正七、八年頃といえば、写真機を持つことはごく限られた特権階級にだけ許された最高の贅沢だった。北九州で写真機を手に入れようと思えば小倉市魚町の浅沼商会にまで足を運ばなくてはならなかった。

憲兵の目は恐かったけれど、そして実際には屋外でシャッターを切る機会などほとんど許されなかったけれど、それ以上にカメラの魅力は大きかった。第一次大戦後の成金趣味と石炭景気と土建ブームに湧き立っていた若松では、カメラを持つことが、すなわちそのまま社会的身分の証明であり、流行の最先端をゆく自慢の種でもあった。

ただし、カメラを購入すると同時に、所轄の警察署に届け出て撮影許可証を受け、それを常に携帯してはならなかった。

これ見よがしにカメラを片手に海岸通りをぶらぶら歩いていようものなら、たちまち、いずこからともなく現われた私服に誰何され、許可証の提示を求められた。たとえ許可証を見せても、私服は執拗に根掘り葉掘り撮影目的を訊問する。ちよつとでも口答えして言葉を返そうものなら、その場で種板（未露光の乾板）を抜き取られた。

うっかり証明書を家に置き忘れてきたような場合には、たちまちスパイとしてその場で逮捕、有無を言わず豚箱へぶちこまれた。

私が引き取られていった先の海野家の長男、半之助も、そうした新しがり屋のカメラ・マニアだった。当時はまだ国産品はなく、彼の手に入

れたのは、アナスチグマツト f 6・3 レンズのついた「リレー」という手札型の機種だった。撮影した乾板は（現在のような DP 店はなかったので）すべて一枚一枚を自分で P Q 液で現像し、POP という印画紙に日光焼付をした。

そうした写真材料を買いに、私はよく使い走りをさせられたものだ。若松の渡船場から蒸気で戸畑へ渡り、そこから電車で小倉の魚町までゆき、歩いて浅沼商会の店をたずねて、いつつけられた品物を揃えて買ってくるのである。往復で三時間はかかった。私はまだ小学校の二年か三年生の頃であった。

その半之助が一度、出船入船のはげしい洞海湾の入口近くの、ちょうど築港会社の前あたりの海岸を、カメラをぶら下げて歩いているところを制服の水上署員につかまって不審訊問されたことがある。

折悪しく、半之助はその日、撮影許可証を持ってくるのを忘れていた（しまった！）と思ったがもう遅い。髭をたくわえた中年の、いかにも意地の悪そうな水上署員の目がにたりと冷く笑った。点数を稼ぐ絶好の餌物を前にして、彼は思わず舌なめずりを始めたのだ。

猫が鼠をもてあそぶように、彼はねちねちと半之助にからみついていた。署員の目がうずくような喜びにきらきらと輝きを増していくにつれ、半之助の顔からはみるみる血の気が退いていった。彼はもはや紙のように蒼白だった。なんにしても、許可証を持っていなかったことが、彼を決定的に不利な立場に追いつめた。もはや一言の言い開きもできない。

髭の署員は、半之助を心ゆくまでいたぶったあと、やがておもむろにポケットから手帳を取り出して開くと、ちびた鉛筆を舐め舐め、上目づかいに訊いた。

「こら、おまや、どこの何ちゅうもんか？」

半之助は観念の目をとじ、震える声で答えた。

「は。土井町一丁目五十四番地に住んじよります海野ち言いますけ」と——この言葉を耳にしたとたんに、髭巡査の顔がさつとひきつった。彼の口調は急にしどろもどろになった。

「え？……ほ、ほんなら、あんたさんは、あ、あの土井町の海野さんがたの坊ちゃんですとな？」

髭はとつぜん警官の制帽を脱ぐと、半之助にむかってべこりと一礼した。

「いや、こちらご無礼をばいましたなや。よござす、よござす。さ、もう行ってつかあさい」

この署員の態度の豹変ぶりに、半之助はまるで狐にでもつままれた思いで、その場を足早やに立ち去っていった。

父親の卯之助がすでに手を打っておいなのだ。

土木請負業という商売にはつねに殺気が漂っている。使っている土方や人夫の、斬ったはったの喧嘩出入りは日常茶飯事だった。それがもとで、同業者仲間の軋轢や係争にまで発展しかねない。そんなとき必ず厄介になるのが警察だ。

卯之助は早くからそこに目をつけた。仕事を円滑に運んでゆくためには、まず警察を丸ごと抱きこんでしまふことだ。どんないざこざが起ろうとも、その筋さえ味方に引きこんでおけば、こちらの道理に少々の無理があつてもこり押しがきく。

そう信じた卯之助は、まず若松警察と水上警察の両署長に物量攻勢をかけた。料亭へ招いての、飲めや歌えのどんちゃん騒ぎ。その席でそつと札束をにぎらせる。芸者を抱かせる。盆暮といわず、おりを見ては彼らの家の台所に珍しい到来物を届け、女房から子供たちまで家族ぐるみで買い取つてしまふ。

今日ならさしずめ贈収賄容疑の汚職事件として摘発されるころであろう。しかし、その頃はこんなことくらいは公然の商慣習のようなものであつた。いつてみれば、贈る側と受取る側との、お互いに持ちつ持たれつの生活の知恵だった。卯之助にしてみれば、仕事の歯車を快調に回転させるために、警察は最上の潤滑油であつたし、片や署長側にしても、体面上は八字髭などたくわえて威張つてはいたものの、役人の俸給など知れたもので、裏むきの懐具合は苦しかったから、卯之助からの湯水のような物量の援助で、大いに内証は潤つたわけである。

人間、馴れというものは恐ろしい。こんどは署長側から卯之助のもとへ積極的に足を運んで、いろんなことをねだりはじめた。やれ、どこそこの町角に交番を建てて寄付してくれ。やれ、うちの倅がこんど上級学校へ通うので学資を補助してほしい。やれ、娘が嫁にいくことになつたので仕度金を少し何とかしてもらえまいか。

卯之助はこうした難題にも、ただ黙つて言いなりに金を出した。魚は釣針を腹のなかまで呑みこんだのだ。あとはただ機を見てぐいと竿を引きあげればよい。卯之助は内心はくそ笑んだ。

あの海岸通りで、撮影許可証携行を忘れた半之助をさんざんいたぶつた髭巡査が、相手の口から「海野」というひとことを聞いただけで愕然と蒼ざめ、急に態度を豹変させて、ひたいに脂汗をにじませながら、米つきバツタよろしく鞠躬如としてあやまりつづけたというのも、父卯之助のかねてからの警察買収効果のあらわれた一端だった。

当時の警察署長の首は政変とともに目まぐるしくすげ変えられた。というの、警察はすべて内務省の管轄下にあり、内閣が変わつて新しい内務大臣が生まれると、警察の首長はその政党色の分子と入れ替わるのだ。

大正中期は政友会と憲政会（のち民政党）の二大政党時代だった。選挙のときなどは、与党側の官憲が露骨な選挙妨害をやった。演説会場の臨検席にはつねに与党側の警官が陣取り、反対党の候補者が演壇に立って喋りはじめると、すかさず「弁士中止！」と叫んで言論弾圧した。反対側の選挙民のデモには警官隊が抜刀して襲いかかった。——民主主義はまだ目暮れて遠い彼方にあつた。

卯之助は憲政会びいきであつたが、政友会の天下になって、署長が入れ替つても、政党内にこだわらず警察を骨抜きにした。

その卯之助のすご腕を以てしても、しかし、どうにも動かせぬ相手があつた。それは陸海軍である。

気風であろうか、九州という土地がらは軍にたいする尊崇の念がつよい。人々にとって軍の存在は絶対至上のものであつた。それはまた、ただちに一天万乗の天皇信仰に通じていた。

熊本第六師団、久留米の第十二師団は、ともに精強をもつて全国にその名がとどろいていた。

北九州人の誇りは、なんといっても小倉市北方に所在する歩兵第十四連隊であつた。これはかつて乃木希典將軍が若き日に連隊長（心得）をつとめた榮譽ある部隊である。

その頃、土地の人たちは兵隊のことを「鎮台さん、鎮台さん」と親しみをこめて呼んでいた。子供たちにとって——親や学校の先生がしつこく教育したのだ——鎮台さん、すなわち「偉い人」であり「強い人」であり「尊敬すべき人」であり「立派な人格者」であつた。

だが、どういふわけか、私は子供心にもこの鎮台さんが嫌いだった。いや、なんとなく本能的に恐かつたのである。道ばたで遊んでいるときなど、ふと二、三人の兵隊が連れ立って歩いてくる姿を見かけると、もう泣き出さんばかりにして、あわてて家へ逃げかえつたことを憶えてい

る。

ところが、その私も、これまたどういふわけか、海軍にたいしては、そこはかたない憧れのような気持をいだいていた。近くに軍港はなかつたので、現実に軍艦や水兵や海軍士官の姿を見ることはほとんどなかつたけれど、絵本で眺め、話に聞きしてつくりあげた海軍というイメージは魅力的だった。それにもまして、いつしか聴きおぼえたあの「軍艦マーチ」が心をうきうきさせてくれた。

五月二十七日——海軍記念日。この日は国民的休日で、もちろん小学校も休みだった。ただ、この日には担任の先生が引率して、町の北のはずれの、玄海灘を一望のもとに見はるかす丘の上まで遠足にでかけた。そこで先生は、水平線のはるか彼方を指さしながら、あの日本海海戦の血湧き肉躍る戦鬨の模様と活してくれるのである。

明治三十八年五月二十七日——東郷平八郎を司令長官とするわが日本帝国海軍連合艦隊は、ロジエストヴェンスキー麾下のロシア海軍バルチック艦隊を、対島海峡東方、沖の島付近で迎え撃ち、同夜から翌二十八日へかけてこれに猛砲撃を加え、敵艦三十八隻中、二十一隻を撃沈、七隻を拿捕、あまつさえ司令官ロジエストヴェンスキーまで捕虜にするという大戦果をあげ、ロシア海軍を潰滅させた。かくて日露戦争は日本の大勝利となつたのである。

その海戦の幕が切つておとされた日の夜半、私たちのいま立っている丘の周辺の漁師や百姓の家では、遠雷のような砲声はるか水平線の彼方で殷殷とひびきわたり、そのたびに戸や障子や硝子窓がびりびりと音を立てて鳴りつづけたという。村の人たちは、何ごとが起つたのかと、着のみのまま家を飛び出し、みんなこの丘の上にかげ登つてきて、肩を寄せあいながら、息をのんで夜の闇につつまれた沖合にじつと目をこらした。砲声は一夜あけた二十八日になつてもまだ鳴りやまず、戸障

子はびりびりと音をたてつづけた。……

私はこの話が好きだった。毎年毎年、五月二十七日が来ると、先生は同じ丘の上へ私たちをつれてゆき、青海原を指さして同じ話をしてくれた。が、それがなんとも楽しかった。私たちは先生の言葉を一言半句聞きのがすまいと、食い入るように耳を傾けた。天長節よりも、紀元節よりも、この海軍記念日は私にとつては一ばん楽しい祝日だった。

先生はいつもきまつて、最後に声を一だんと高めて絶唱した――

「本日ハ晴天ナレドモ波高シ……皇国ノ興廃此ノ一戦ニアリ……各員一層奮励努力セヨ……」

私の心のなかにはZ旗がへんぼんと翻っていた。

その憧れの海軍武官に初めて逢う機会が、偶然のことから訪れた。

小学校二年生のものであつたらうか。ある日、金モールの参謀肩章をつけた中年の海軍将校が海野家の玄関先に姿を現わした。その来訪は前もって知らされてあつたらしく、庭に面した座敷には卓をはさんで来客用の座布団が用意してあつた。

私は好奇心半分も手伝つて襖のかけからのぞいていた。

卯之助と向かいあつて正座した武官は威厳があつた。位階は少佐か中佐であつたように思う。髪を七三に分けているのがなんとも珍しく感じられた。軍人といえば丸坊主が常識だ。それを、この海軍さんは長髪にし、しかもポマードでかてかと光らせ、きれいに櫛目を入れているのだ。腰に下げた短剣がまたなんとも粋であつた。

やがて士官は持参した地図らしきものを卓の上にひろげ、図面の一点を指でおさえながら、低い声で何やら説明しているようであつた。卯之助はそれに一々うなづきながら、ときどき、鼻先までずり落ちた金ぶちの老眼鏡越しに、射るような鋭い視線を士官にむけて送っていた。二人

の話の内容は聞きとれなかつたけれど、士官の毅然たる態度にくらべ、卯之助は何かしら苦境に立たされているらしく、その顔はやや蒼ざめ、表情は苦渋にみちていた。

一時間たらずの談合のあと、士官は静かに席を立った。一家総出で見送る中を、玄関先に不動の姿勢で立つた彼は、白い手袋をした手をさつと帽子の庇近くまであげて敬礼をすると、そのままきびすをかえて颯爽と歩き去っていった。

この海軍参謀の訪問は、卯之助にとつてはまさに晴天の霹靂だつただ。

来訪の趣旨は――藍ノ島における石の切り出しを即刻中止し山の所有権一切を海軍へ献納せよ、ということであつた。

前章でも述べたように、この藍ノ島は行政的には小食市の管轄下にあつたが、その石山を卯之助が買い取り、そこから切り出した石を船で若松まで運び、築港の埋立工事のための捨て石にしていた。

だから、いま藍ノ島を海軍に取り上げられることは、明日からまただちに商売の道を断たれるのも同断だつた。これが警察なら、買取という手もあつた。が、相手が帝国海軍ときては手の打ちようがない。卯之助は切歯扼腕して口惜しがつた。

一方、海軍にしてみれば、国防の急が迫っていた。玄海灘は海の生命線だ。それにつづく関門海峡は絶対に敵から守らなくてはならない。そのためには、周辺の島嶼を要塞化し、ここに砲台を備えつける必要がある。敵艦の姿が現われてからでは遅い。水平線上に煙が見えた瞬間に撃沈すべきだ。勝敗はその一瞬にかかっている。そのためには、前線できただけ敵に近く構えることだ。軍艦は機動力はある。しかし沈む可能性もある。その点、島は沈まない。不沈戦艦だ。

航空機や空母のまだ発達していなかった当時として、海上決戦の最後の鍵を握るものは主力艦同士の砲撃戦であった。射程はより遠くへ、砲身はより大きく、といういわゆる大艦巨砲時代に入りつつあった。

しかし、いくら巨砲といったところで、それを積む艦とのバランスもあるから、そう無制限に大きくはできない。そこへいくと、たとえ動かなくとも、島に築く砲台は、艦砲とは比較にならぬ巨大口径のものである。

本土防衛の海の決戦には、攻守両作戦がどうしても必要だ。

玄海灘から響灘をへて、関門海峡にいたる海上には大小の島々が点々として浮かんでいる。蓋井島、藍ノ島、馬島、六連島……

海軍がこれらの島を無防備のまま放っておくはずがない。要塞化するのには理の当然であった。

が、卯之助にしてみれば、のどもとに匕首をつきつけられた思いがしていた。が、相手が軍では、へたに動けばたちまちのど笛をかつ切られるだけだ。

さっそく藍ノ島に使者が飛んだ。石船の船頭たちがぞくぞくと若松の卯之助の家に集まってきた。

「どないしたもんやろ？」

ひととおり事情を説明したあと、卯之助はなめまわすように船頭たちの一人一人の顔を見わたして、意見を求めた。

誰も答えなかった。みんな正座をしたまま、うなだれて考えこんでいた。

彼らとて、このまま島を海軍に取られては飯の食いあげになるのだ。いや、砲台の構築が始まれば、またそれなりの仕事があるかもしれぬ。しかし、それでは、これまで世活になつてきた海野の大将にたいして義理が立たぬではないか。大将からは、島に小学校も建ててもらった。

家族の者が病氣といつては、わざわざ若松から船で医者をつれてきてくれた。娘を女中として雇って行儀作法まで仕込んでくれている。

彼らは仕事を失うことより、大将を失うことのほうが悲しかった。いくら海軍の命令だからとはいえ、このまま海野の大将との縁が切れてしまふことには耐えられなかった。

もう五十にも手のとどころという、白毛まじりのいがり頭をした金栄丸がすすり泣きをはじめた。彼は鼻をずーずーいわせながら、潮灼けした赤銅色の腕で何度も目のあたりをこすった。

卯之助は煙管で一服吸い終わると吐月峰をぼんと叩いた。彼の心はもう決まっていたようだ。しかし、それを口に出しては言わなかった。

「しやない。……ま、今日のうちでゆっくり飲んで、泊っていつてくれ」

そう言い捨てると、卯之助は煙草盆を下げて立ちあがり、奥の間へ入っていった。

(次号につづく)

林 讓治先生の思い出



イゴツソウ

「土佐にイゴツソウという言葉があるそうだが、どういうことかね」と、以前、よく友人から聞かれた。それに対して私は、「良くいえば反骨、悪くいえばヒネクレ者でしょうか、いずれにしても、生きたサンプルは吉田首相でしょうね」と、答えたものである。それでもなお首をかき上げる相手には、郷里の新聞に出ていた、次の実話をうけうりした。

「高知行き満員電車に乗った

一老人が、目的の駅で降りられず、次の駅で降りようとすると、改札係は乗越料金十円を請求した。老人は『非は国鉄にある』と押し問答をしたがラチがあかず、その日は料金を払い、翌日から一週間通いつづけて、ついに根負けした駅長から、十円を取り上げて、祝杯をあげた」と、いう記事である。

これで大方は納得してくれた。

林讓治先生は、生粋の土佐生れながら、温厚な好人物で、イゴツソウとは反対の、むしろ優柔不断とさえ見る人もあったが、人生こ

依岡顯知

こ一番という時の毅然たる態度は、さすがに、父親の林有造翁の『血』を思わせることが、しばしばあった。

文相秘書官のころ、抜刀して鳩山一郎文相に躍りかかった暴漢を取り押さえた剛胆さや、昭和二十一年五月、吉田内閣の成立を阻止しようとする、徳田球一らのデモ隊により、首相官邸の一室に軟禁され、多数暴徒の罵詈雑言の中で、六時間も沈黙を守りつづけた沈着さなど、だれにでも出来る芸当ではない。

国の進路の選択についても、私心をすてて大道を歩いた。二従兄弟の間柄でもあり、戦後重用をうけた大恩人であった吉田首相にも、正しいと思うことは、率直に進言された。第五次吉田内閣の末期、解散か総辞職かの瀬戸際に立った時は、解散を主張する首相を説得して総辞職に踏み切らせ、議会政治の筋を通し、また、昭和五年以来、恩顧をうけた鳩山首相の日ソ交渉には、断腸の思いで反対の立場を貫いた。

高知市での定宿を、中学生当時から、五十年間かえなかった。戦後、先生の肩書が上るにつれて宿の格もあがり、副総理や、衆議院議長のところには、その旅館も県内の一流にのし上った。しみじみとした人情に生きた人であった反面、イゴツソウとも無縁ではなかった。

留年記録保持者

ある年の新聞に、次のような記事があった。「今を時めく林副総理は、高等学校から大学までに十一

年の年期をかけ、京都大学では留年の記録保持者である。現京大の滝川幸辰氏は、林氏の一年後輩として入学し、同級生となり、追いついて卒業ののち、助教として林氏を教えた」と。それについて真偽をたしかめたところ「滝川君と、先輩、同輩、後輩まではまさにその通り、だが、助教はウソだ。第一大学がそんなに長く僕をおいてくれないよ」。

その楽しい『遊学』中、徴兵猶子の期限がきれて、善通寺の輜重兵第十一大隊へ、一年志願兵として入隊した。ある時突然試験が行われ、教官は出題がすむと、自室に引き上げた。兵隊たちは堂々とカンニングをして全員満点、先生は実力そのままの最低点であったところが、そのことを忘れかけたころ、また抜き打ちの試験があったころ、問題は前回と同じものだが、こんどは中隊長以下試験官がつきつきり。そこで先生と他の兵隊たちの成績は前回と逆転し、カンニング組は、全員宮庭に並べられて、

往復ビンタの洗礼となった。

この話は、当時の中隊長で、のちの少将兼重新一郎氏が、後年、先生を交えた宴席で披露して、林ファンを大喜びさせた。ささいな利のために、自分を欺くことをしない態度は、汚濁の政界にあっても、終生変わらなかつた。だから頼まれれば好んで筆をとられた「百術不如一誠」の揮毫には強い説得力があった。

俳句

「生来唄うことが好きで、大学時代は都々逸や端唄の作詩も試みたが、此の度の父の死を機会に、自分の趣味にも、今までとは違った変化が来るものと予想される…」これは、大正十年、先生が句作を始めてまだ間もないころの、句帖に記された一文である。その前年には新婚早々の夫人を、スベイン風邪にうばわれ、その悲しみを癒すための俳句入門であった。当時は俳号を「早足」とよんでいた。学生時代ランニングの選手だった

ことによるものであろう。以来、俳句への情熱は昭和三十五年四月の、臨終の床まで燃やしつづけた。先生の衆議院議長就任を祝って、政、官、言論界の同好者により句会が開かれた。当日の富安風生先生の祝句、「東嶺に春月のぼるおのづから」にちなんで「東嶺会」と名付けられたが、林先生（俳号・鱈兒）、大野伴陸先生（俳号・万木）へと会長は議長からのポストとワンセットで引き継がれた。メンバーはいずれもこの道のつわもの揃いで、句の格調も高かったが、それにも増して毎月の呼びものは、鱈・万両先生の星争いであった。お互いに相手の句を採るまいと警戒しながら、十句のうち二、三句は選に入れてはくやしがあった。政界では無二の親友であり、三十年におよぶ呑み仲間ではあったが、コト俳句となるとライバル意識むきだしの句仇である。負けた方は、「碁なら林など鎧袖一触だ」「小唄なら大野など足元へも寄せつけない」などと、リングの外にまで

飛び出しての、口喧嘩がつづいた。大野先生は、生前三十六基の句碑を建てて喜んでおられたが、林先生は、「句碑（悔い）を千載に残さず」と、興味を示されなかつた。両先生とも没後句集が上梓され、その作品は専門家から、それぞれ高い評価をうけている。これによって、おそらく天国では、あの口喧嘩はおさまっていることだろう。

悼・林鱈兒先生

秋灯

竜華会に召さるる如く逝き給ふ
極楽の花の句筵に在すらむ
暖き人ら集ひて像除幕

鱈兒忌を詠める万木遺稿編む
毒舌の万・鱈欠けし花の句座

（東京ホテル浦島社長）

事例を引用した研修を

埼玉県土木部長

石原 博

首都東京に隣接する本県においては、事業量の急激な増加に加えて、事業の質的な面においても、大規模化と高度の施工技術を必要とするものが主体となっております。

また、事業の施工に際しては、公害・環境問題、あるいは住民要望等の困難な問題の解決を求められております。

これがためには、国土建設に携わる者は、自己研鑽に努めることにより、職場研修を重ねる必要があることは言を待たないところであります。

本県に於きましても、部局専門研修の一環として毎年、土木技術研修を実施しているところでありますが、これらの研修のみでは建設行政に携わる者の資質の向上発展の完璧を期することはできず、建設省建設大学校及び全国建設研修センターが主催される各種の研修に多大な期待をし、開催の都合と予算の職員を派遣しているが、業務の都合と予算措置等の関係で、参加人員に制限をしなければならぬのが現状であります。

このため、センターの研修修了者を講師とし

た、いわゆる伝達研修の実施により、一層研修の効果を上げるよう努めたいと思っております。

研修者を派遣する場合において、業務の遂行等を勘案すると、研修開催時期（例えば、用地買収業務が最盛となる時期に用地研修の開催）によっては派遣することが困難となりまた、研修修了者の声を聞くこと、「理論等の必要性は十分認められるが、研修課目によっては可能な限り、事例を引用した研修を受けたかった。」との意見もあるので、今後これら点について御検討いただければ幸甚に存じます。

最後に、全国の建設行政に携わる者の研修のために、常日頃、御尽力頂いている関係諸団体及び講師に深甚なる感謝の意を表します。

研修生の派遣について思う

兵庫県企業庁管理総務課

福 嶋 清

石油ショック以来、我が国経済は著しい不況時代を迎え、加えて最近の円高傾向から国民の不安感が加速度的に高まりつつあり、政においても総合経済政策等景気浮揚の措置が講ぜられつつあるものの、先行き全く不明の現況である。

本県が実施する臨海土地造成事業も、高度経済成長期においては、予約青田売り方式で低廉な価格で用地を提供し、地域社会の発展に大いに貢献したところであるが、経済変動以来の物価高、工事費の増嵩、関連経費の高騰に加えて、土地需要の冷却期を迎えてかつて例を見ない営業の不振を招致している。

また臨海下水処理場といった生活関連施設として緊急に確保すべき土地埋立が、自然環境保全の観点から周辺住民の反対を招き造成事業の遂行に支障を来しているなど、社会環境も大きく変ぼうしつつあるように思われる。

こうした時代、多様化する行政に対応するため、公務にたずさわるものの質的転換が強く期待され、一般的知識の外、専門的知識が強く要請される場所であり、住民の期待に対応するためにも公務員の研修はますますその必要性が高まっている。

本県もこの意味において大いに一般研修が実施され、企業庁でも少グループ毎に独自の研修を行なっているところであるが、専門的研修は各地方自治体がそれぞれ単独で行なうには限度があり、広域的に計画された技術研修などの機会には積極的に参加させることとしている。

研修の効果は直ちに表われるのではなく、潜在的効果として受研生自身の自覚と努力にまつところが多いが、長期的な視野に立つて

対処してゆくことが住民福祉へのサービス還元の基本であると確信するところである。

建設研修センターは、永い歴史的背景から充実した技術研修が計画され、幅広い講師によって効率的な研修が行なわれておることは建設大学校と共に地方機関にとつてまことに得がたい研修機関であり、そのあり方に大いに期待しているところである。講義式研修のみでなく、期間中における団体行動に対する規律、公共社会性の涵養並びに実習、ディスカッション方式の採用、アフタケーアのあり方等に更に意を用いられ、一層の充実を強く期待する次第である。

「紛争アセスメント研修」に参加して

建設省中部地方建設局浜松工事事務所

林 孝 一 郎

「紛争アセスメント」と聞いても、何のこゝとやらピンとこない人が多いに違いない。という私も研修に参加するまでは、どんな内容なのか想像できなかったし、研修を終えた今でも一言で研修内容を説明せよと言われると困ってしまう。それ程、「紛争」を取り巻く問題点が多いということであろう。

それは、ある時は計画技術の問題であり、

ある時は補償の問題であり、またある時は住民運動、住民参加の問題となり、果ては、日本の民主主義の問題ともなっていく。

所詮「紛争アセスメント」を研修すること自体、だいそれた事なのかも知れない。

にもかかわらず、私としてはその多岐にわたる、悪く言えばややとりとめのない研修内容の故に、二週間の研修期間を多いに満喫したものである。

公共事業により発生する「紛争」を避けるための工夫努力は、いろいろあると思われるが、計画担当者が自分の狭い領分に閉じこもることなく、広く関連する分野に目を向けることも欠かすことのできない要件であろう。

「紛争アセスメント研修」の意図もそのあたりにあったものと想像し、今回与えられた糸口を今後、さらに手操っていきたいと考えている。

「紛争アセスメント研修」に参加して

岐阜市土木部用地対策課長

鷺 本 順 一

「学びて後、政に入る」という態度が大切であることを知りつつも、我々現場担当者には、「学びつつ政に入る」ならば感心な方で、「政

に入りて後、学ぶ」毎日であるように思われる。そうした我々にとつて、今回の研修は、反省のよき機会であり、今後の活動源としての理論を身につける有意義な機会でもあった。公文先生の *capita* としての客体のとらえ方……、似田貝先生の最近の住民運動におけるボス・ビュロー・システムの崩壊等興味ある話を聞いている時も、田中課長のアメリカにおける環境アセスメントの話も聞いている時にも、あの地域の住民達、あの地主の顔を連想する。紛争処理制度の話にも、補償制度の話にも、それぞれの場面や、顔が浮かんで来る。

ただ、ああこう思い浮かべるだけでなく、互に持っている具体的な問題点を提起し、その解決策としてのよき助言が得られる時間が、もう少しあれば、一層収獲が多かったのではなかつたらうかと思う。

建大校庭のイチヨウの散り行く風情と共に、今回の研修も思い出と変りつつあるが、その成果は、受講者一人一人のエネルギー源となり、折にふれ、時に当って、発揮されるであろうことは間違いない。

終りに、今般、研修の実施に尽力された関係諸先生方に感謝すると共に、今後、この研修が回を重ねる毎に充実され、問題の多い地方公共団体からの参加も年々増えてゆくことを希望して受講感想とします。

建設投資関係資料 ③

財団法人 地域開発研究所

1 日本の都市システム(3)

わが国における都市座

昭和三十年代後半から四十年代前半にかけて驚異的な展開をみせた高度経済成長はいまはない。このような背景のもとで、地域計画における「集中から分散」へ、また「拠点から多極」への動きは、一層、現実味を増したものとなっており、それは、例えば、既存の「大都市圏と地方都市圏」という二分法の再編成をも要請している。最近出された「第三次全国総合

開発計画」のなかでも、河川の流域を生活の総合的圏域として把握、既設の「広域市町村圏」(自治省)・「地方生活圏」(建設省)とは異なった視点からの圏域設定を行なっている。これによると全国土を二〇〇〜三〇〇の「流域定住圏」に分割設定している。こうした圏概念に関する研究業績は、特に地理学の分野で目覚ましい。例えば、「W.Christaller 及び A.Lösch の中心地理論」がそれで、中心地の階層序列、その補完地域との関係、

中心地間の間隔およびその分布パターン等により、都市の六角形構造を明確にした。また、「W.J. Reilly 及び P.D.Converse の小売販売上の吸引力についての法則」で重力モデルを用いて圏域を設定した。

しかし、こうした圏域設定は、行政施策上の計画単位としては、きわめて有効なものであるが、地域活動の中核としての都市を把握するには、いささか問題がある。現代社会において、都市は何よりもまず、全国的な社会・経済システムの結節点として機能し、物質・

情報を結ぶチャンネルで結合されている。つまり、「A set of cities with channels.」として把握するシステムのアプローチが必須となる。したがって、全国均一な形での圏域設定は、より広域的な、更には全国的なレベルにおける都市配置上の特色を弱めるというマイナスをもつ。その意味で、都市を基本とした新しい地域計画単位として、都市の位置を点、その相互関係を線で表現することによってえられる「点と線の集合」を考慮することができる。

都市座の設定

われわれはこれを天空の星座に比すべきものとして都市座 (Urban configuration) という新しい概念を与える。この都市座は、具体的には、都市間の空間的直線距離が一定距離内(例えば一〇kmとか二〇km)にあり、かつ最短直線経路で結合された都市群を指す。

表1 都市座別経済指標

座 代表都市	人口 (S.50) 人	同比	工業出荷額 (S.46) 百万円	同比	卸売販売額 (S.45) 千万円	同比	小売販売額 (S.45) 千万円	同比	商業販売額 (S.45) 千万円	同比	総就業者 (S.45) 人	同比
984都市計	88,311,744		66,334,740		8,635,208		2,028,792		10,664,000		40,360,969	
1札幌	2,552,828	2.89	778,489	1.19	186,880	2.16	61,456	3.03	248,336	2.33	1,056,035	2.62
2仙台	1,717,144	1.94	628,714	0.95	167,651	1.94	37,393	1.84	205,044	1.92	745,089	1.85
3山形	512,522	0.58	185,402	0.28	28,087	0.33	10,844	0.53	38,931	0.37	262,819	0.65
4東京	30,423,663	34.45	25,215,523	38.01	3,634,217	42.09	768,910	37.90	4,403,127	41.29	13,476,376	33.39
5新潟	1,229,193	1.39	724,611	1.09	92,136	1.07	26,569	1.31	118,705	1.11	622,714	1.54
6金沢・富山	1,296,575	1.47	997,805	1.50	112,435	1.30	30,257	1.49	142,692	1.34	649,387	1.61
7福井	486,780	0.55	315,586	0.48	36,091	0.42	10,746	0.53	46,837	0.44	246,563	0.61
8長野	591,305	0.67	301,276	0.45	26,943	0.31	14,881	0.73	41,824	0.39	295,963	0.73
9松本	365,077	0.41	328,462	0.50	15,335	0.18	11,137	0.55	26,472	0.25	197,264	0.49
10名古屋	6,372,693	7.22	7,373,268	11.12	945,183	10.95	1155,042	7.64	1,100,225	10.32	3,130,308	7.76
11大阪	15,070,320	17.06	14,388,596	21.69	2,195,104	25.42	344,243	16.97	2,539,347	23.81	6,947,990	17.21
12岡山・高松	2,599,832	2.94	2,824,880	4.26	154,725	1.79	56,709	2.80	211,434	1.98	1,169,994	2.90
13広島	1,880,971	2.13	1,884,526	2.84	171,796	1.99	42,518	2.10	214,314	2.01	827,029	2.05
14北九州	5,045,606	5.71	2,425,775	3.66	411,902	4.77	111,407	5.49	523,309	4.91	2,136,338	5.29
15大分	578,074	0.65	246,098	0.37	14,364	0.17	11,623	0.57	25,987	0.24	242,298	0.60

表2 都市座別人口一人当り経済指標

座 代表都市	工業出荷額 (S.41) 百万円	水準値	同 (S.46) 百万円	水準値	卸売販売額 (S.41) 千万円	水準値	同 (S.45) 千万円	水準値	小売販売額 (S.41) 千万円	水準値	同 (S.45) 千万円	水準値	商業販売額 (S.41) 千万円	水準値	同 (S.45) 千万円	水準値
984都市計	4,238		8,125		618		1,058		126		248		744		1,306	
1札幌	2,106	49.7	3,440	42.3	657	106.3	815	77.0	146	115.9	268	108.1	803	107.9	1,083	82.9
2仙台	1,924	45.4	4,087	50.3	639	103.4	1,090	103.0	125	99.2	243	98.0	764	102.7	1,333	102.1
3山形	1,677	39.6	3,746	46.1	226	36.6	567	53.6	197	77.0	219	88.3	323	43.4	786	60.2
4東京	5,024	118.5	9,227	113.6	895	144.8	1,330	125.7	147	116.7	281	113.3	1,042	140.1	1,611	123.4
5新潟	3,110	73.4	6,207	76.4	485	78.5	789	74.6	117	92.9	228	91.9	602	80.9	1,017	77.9
6金沢・富山	3,783	89.3	8,195	100.9	533	86.2	923	87.2	112	88.9	249	100.4	645	86.7	1,172	89.7
7福井	2,999	70.8	7,068	87.0	557	90.1	808	76.2	110	87.3	241	97.4	667	89.7	1,049	80.3
8長野	2,408	56.8	5,504	67.7	319	51.6	492	46.5	120	95.2	272	109.7	439	59.0	764	58.5
9松本	4,496	106.1	9,378	115.4	416	67.3	438	41.4	139	110.3	318	128.2	555	74.5	756	57.9
10名古屋	6,227	146.9	12,196	150.1	954	154.4	1,563	147.7	123	97.6	256	103.2	1,077	144.8	1,819	139.3
11大阪	5,714	134.8	9,941	122.4	648	104.9	1,517	143.4	133	105.6	238	96.0	781	105.0	1,755	134.4
12岡山・高松	5,320	125.5	12,494	153.8	376	60.8	684	64.7	114	90.5	251	101.2	490	65.9	935	71.6
13広島	6,355	150.0	11,459	141.0	529	85.6	1,045	98.8	125	99.2	259	104.4	654	87.9	1,304	99.8
14北九州	2,973	70.2	5,173	63.7	603	97.6	878	83.0	122	96.8	238	96.0	725	97.4	1,116	85.5
15大分	2,233	52.7	4,835	59.5	220	35.6	282	26.7	117	92.9	228	91.9	337	45.3	510	39.1

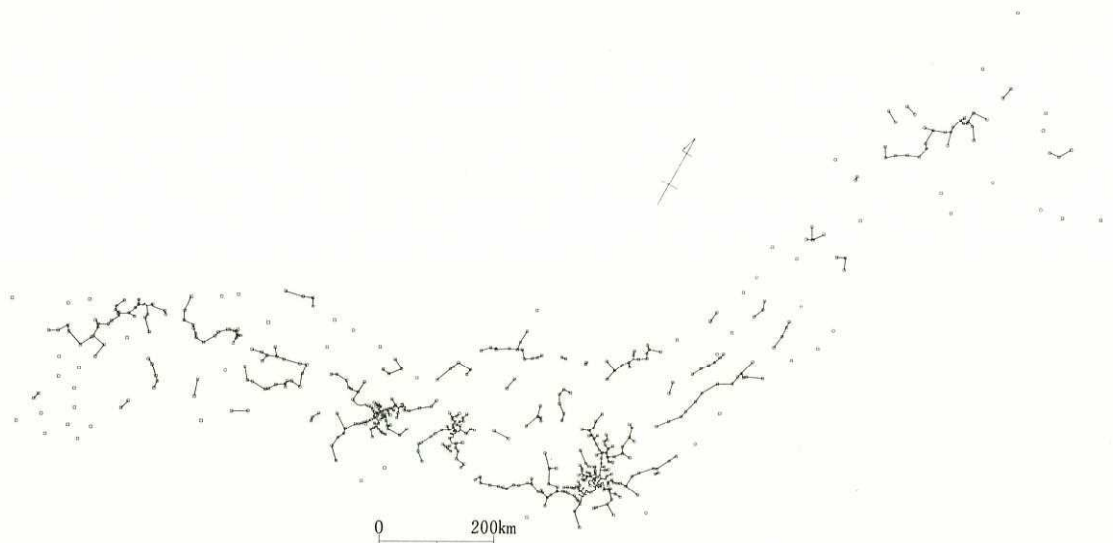
表3 都市座別人口・経済指標の絶対的及び相対的増加率

座	人口(絶)	同(相)	工業生産額(絶)	同(相)	卸売生産額(絶)	同(相)	小売販売額(絶)	同(相)	商業販売額(絶)	同(相)
984都市	1.090		2.090		1.866		2.154		1.914	
1札幌	1.095	1.004	1.788	0.855	1.359	0.729	2.005	0.931	1.477	0.772
2仙台・福島	1.096	1.006	2.329	1.114	1.870	1.002	2.136	0.992	1.913	0.999
3山形	1.014	0.930	2.265	1.084	2.544	1.364	2.301	1.068	2.472	1.292
4東京	1.042	1.047	2.097	1.003	1.697	0.909	2.191	1.017	1.766	0.923
5新潟	1.031	0.946	2.058	0.985	1.677	0.899	2.013	0.935	1.742	0.910
6富山・金沢	1.039	0.953	2.252	1.007	1.800	0.965	2.307	1.071	1.888	0.986
7福井	1.020	0.936	2.404	1.150	1.482	0.794	2.242	1.041	1.607	0.840
8長野	1.041	0.955	2.379	1.183	1.608	0.862	2.349	1.091	1.812	0.947
9松本	1.047	0.960	2.187	1.004	1.102	0.591	2.397	1.113	1.426	0.745
10名古屋	1.097	1.006	2.149	1.028	1.799	0.964	2.295	1.066	1.855	0.969
11大阪	1.028	0.035	1.963	0.939	2.641	1.416	2.017	0.936	2.535	1.324
12岡山・高松	1.087	0.997	2.553	1.221	1.976	1.059	2.384	1.107	2.071	1.082
13広島	1.076	0.987	1.940	0.928	2.125	1.139	2.229	1.035	2.145	1.121
14北九州	1.035	0.949	1.801	0.861	1.508	0.808	2.024	0.940	1.619	0.846
15大分	1.069	0.980	2.315	1.108	1.371	0.735	2.081	0.968	1.618	0.845

表4 都市座別産業構成比

座	第一産業	第二産業	建設業	製造業	卸売業	金融業	不動産業	運輸業	電気・ガス・水道業	サービス業	公務	第一産業	第二産業	第三産業
984都市	11.31	0.37	7.76	29.17	21.80	2.50	0.65	6.67	0.62	15.66	3.50	37.30	51.40	
1札幌	7.48	3.57	12.05	13.67	24.79	2.52	0.91	9.16	0.65	18.91	6.30	29.29	63.24	
2仙台・福島	17.80	0.18	7.71	17.91	23.16	2.65	0.43	7.20	0.74	17.38	4.85	25.80	56.40	
3山形	26.64	0.26	6.59	21.73	18.30	2.13	0.20	4.49	0.45	14.95	4.26	28.57	44.79	
4東京	6.01	0.12	7.71	32.90	22.69	2.98	0.95	6.55	0.57	16.23	3.30	40.73	53.26	
5新潟	19.23	0.37	6.70	26.39	20.71	2.13	0.27	5.84	0.67	14.62	3.07	33.46	47.31	
6富山・金沢	16.09	0.13	7.03	27.86	21.22	2.41	0.29	5.77	0.79	15.24	3.18	35.02	48.89	
7福井	17.72	0.17	7.02	31.24	19.09	2.11	0.23	5.11	0.68	13.88	2.75	38.42	43.86	
8長野	24.01	0.09	6.44	24.91	17.94	2.12	0.26	6.17	0.67	14.04	3.36	31.44	44.55	
9松本	16.24	0.16	5.53	35.98	18.63	1.75	0.18	4.30	0.55	13.87	2.82	41.66	42.10	
10名古屋	8.51	0.10	6.65	39.25	21.43	2.14	0.49	5.75	0.77	12.30	2.62	45.68	45.50	
11大阪	3.92	0.04	7.82	35.71	23.59	2.80	0.81	7.07	0.60	14.85	2.79	43.58	52.50	
12岡山・高松	12.95	0.25	8.05	31.45	19.88	1.98	0.32	6.63	0.73	14.80	2.98	39.74	47.31	
13広島	8.24	0.16	8.82	26.80	22.73	2.50	0.48	7.67	0.71	16.34	5.53	35.79	55.97	
14北九州	8.80	0.81	8.92	20.09	25.24	2.70	0.61	8.41	0.77	18.73	4.93	29.82	61.38	
15大分	14.18	0.74	9.42	15.03	22.60	2.49	0.53	7.91	0.78	20.86	5.47	25.19	60.63	

図1 URBAN CONFIGURATION
1970 above 10,000
30km



本稿では、昭和四十五年国勢調査「わが国の人口集中地区」により、全国市町村から「D・i・D」を含むD・i・D人口規模一万人以上の六四三市町（五五二市九一町）を都市座を構成する「点」とした。都市座策定作業は、まず五〇万分の一地形図（地方図八葉）をもとに、鹿児島県瀬戸内町（但し、九一町の中には含まれていない）を原点とし、それぞれの市町役場の位置をX・Y軸の二次元上に読み込み、そのプロット図（ X_i, Y_i ）をもとに都市間の距離行列を算定し、一定距離内において直線で結合される都市のうち、最短直線経路で結合された都市群を設定した。

都市座の検定

今回はそのうち、「三〇kmの都市座」を取りあげ検討した。この都市座は、北の札幌座から南は北九州座・大分座まで、いかにも夜空に輝く星座の如く日本列島を飾る。（図1）

これら都市座は純粹に空間的直線距離に従って機械的に結合したもので、各都市間の経済的物流や

道路・鉄道の存在は考慮されておらず、かつ山脈や海岸線の存在も考えられてない。それにもかかわらず、きわめてわれわれが直感的に納得しやすい形を示している。また、とうてい結びつかないと思っていた都市が結合し、ひとつの都市座を形成するという意外性をももつ。

後者については、例えば、通常、地域間を分断するものとして考えがちな「海」を越えて結合されるケースとして、東京座の神奈川県三浦市と千葉県館山市、大阪座の和歌山市と淡路島の洲本市、北九州座では、まず北九州市小倉区・門司区と山口県下関市・小野田市、それに熊本県荒尾市と長崎県島原市の場合がある。更に興味ある都市座として岡山―高松座がある。これは山陽側の岡山市と四国の高松市とが、玉野市を経て連結される。現在計画中の本四架橋のうち、児島―坂出ルートがほぼこの部分を結合しようという試みであることはいままでもない。

また、山脈を隔って結合される都市として、東京座の静岡県御殿

場市と山梨県富士吉田市とが富士山を越えて結合される。また、ペアの都市座の中で長野県飯田市と岐阜県中津川市とが標高二、〇〇〇m級の中央アルプスを経て結合される。これは、最近完成した中央自動車道の恵那山トンネルによって実現した。

次に、都市座の形成が地形的要因に規定されている場合が改めて強く認識される。すなわち河川沿線指向の都市座と海岸線指向の都市座が存在していることである。

前者は石狩川・北上川・雄物川・最上川・阿武隈川・信濃川の各河川流域に形成される札幌・北上・横手・山形・仙台―福島・新潟の各都市座である。それに対し、後者の代表例としては、札幌座の南方向に伸びる都市群、東京座の東京湾岸から東海道方向、静岡県浜松市まで伸びる都市群、名古屋座の伊勢湾岸沿いの都市群、大阪座の紀伊海岸線から大阪湾を経て播磨灘沿岸に至る都市群、更に瀬戸内を挟む岡山―高松座、広島座、大分座がはいる。また、日本海沿岸の富山―金沢座、福井座、松江

座がそれに加わる。

つまり、「西南日本の海路、東北日本の川路」という、かつての輸送メディアの相違が現在の都市における空間的配置の背景として浮び上ってくる。また、現在の鉄道網の張り付きと都市の連担とが密接な関係にあることは、現在の都市システムを考えた場合に当然ともいえる。

もうひとつの特色として、形状から判断することによって、概ね三大都市圏の都市座、とりわけ東京座と大阪座が東京特別区部、大阪区部を中核として、都市群が四方八方に面的な拡がりを見せていることである。それに対し、非三大都市圏の諸都市座は線状に伸びる都市座が多く、そのうちの最たるものとして東北の仙台―福島座、山形座、北上座、横手座と長野座、広島座、大分座がはいる。

このように、多くの都市座が検出されたにもかかわらず、一方において都市間ネットワークを形成しない多くの孤立都市が存在する。特に、南九州、中国地方の中国山地から日本海沿岸の山陰側、東北

地方の岩手・秋田両県の北部、北海道東部の各地域の都市がそれぞれある。

「三〇kmの都市座」は、その空間的配置において、三大都市圏の面的な都市間ネットワークと非三大都市圏の線状都市群が基本となっていることは、今後の都市政策上大きな示唆を与えるものであろう。また、既存の「地方生活圏」「広域市町村圏」「流域定住圏」のような数個の市町村の組み合わせで成り立つ小さな圏域設定と国土レベルでの広範囲な圏域設定とのちようど中間レベルの計画地域として、「三〇kmの都市座」の策定で出てくるのではなからうか。更に、現在計画中の新幹線建設計画や高速自動車道建設計画等の路線決定や、都市規模の指標をそれに加味することによって中心ターミナルの位置の決定等がひとつの目安として提示できるのではなからうか。

都市座の人口・経済規模

次に、都市座毎の人口・経済諸指標の比較を行なう。

① 三大都市圏

まず、東京座(NO・4)は、仙台・福島座(NO・2)の黒磯市を別とすれば、関東地方全域を含め、西の山梨県、静岡県を含めた一都八県、構成都市一九三市町から成り立つ。概ね、人口・経済規模においては、全D・I・D都市九八四市町村(沖繩県を除く)の約三〇〜四〇%台を有し、わが国最大の規模を誇り、人口(昭和五〇年)三、〇四二万人と三四・四五%のシェアに対し、卸売販売額(昭和四五年)三兆六、三四二億円、四二・〇%と他を圧倒した地位にある。また、第二・三次産業特化型を呈し、特に金融・保険業不動産業の特化が著しく、一人当り工業出荷額、商業(卸・小売)販売額は、すべて全国平均値を上回る。しかし、卸売販売額に関しては相対的に減少している。(昭和四一〜四五年)

次に、東京座の人口・経済規模の約二分の一を有する大阪座(NO・11)は、一都市当たりから伸びるネットワーク数、つまり、直線距離三〇kmで結合される一都市

あたりネットワーク数では、全国第一位を占め、都市間の結合度が非常に高い。また東京座と同じく、第二・三次産業に特化しているが、工業出荷額が相対的に低下し、まさに「地盤沈下」を呈している。逆に、卸売販売額の伸びは、二・六四倍と全国第一位を示し、商業の都、大阪の力は、西日本一帯を覆っている感が強い。

こうした東京座・大阪座に比べて一段階下に甘んじているのが、**名古屋座 (NO・10)** であり、人口・経済の集積は、東京座の約四分の一、大阪座の約二分の一と対全国比は小さい。また、第三次産業の構成比は全国値を大きく下回っているが、第二次産業（製造業）の特化は全国第一位で（第二次、四五・六六%）、一人当たりの工業生産額は、岡山―高松座（NO・12）に次ぎ、同商業（卸売）販売額では第一位と規模の集積は低いが生産性は非常に高い。

② **非三大都市圏の主要な都市座**

北九州座 (NO・14) は、山口・福岡・佐賀・熊本・長崎・大分の六県、三六市町から成り立つ非

三大都市圏随一の都市座で、北九州市、福岡市と百万都市2つを含む。しかし、筑豊・三池・長崎と斜陽化の続く産炭都市を多く含み、大阪座の地盤沈下と並んで、工業生産の相対的減少を呈し、大きく後退しようとしている。しかし、その中であって、福岡市は北九州のみならず、九州全域に及ぶ中枢管理網の主要結節点として、北の札幌市、仙台市に肩を並べていることは忘れてはならず卸売・小売業の特化が全国第一位を占めるのはその結果である。しかし、商業販売額においても工業と同様に相対的に減少していることは危惧すべきことである。

札幌座 (NO・1) は、北の旭川市に端を発し、石狩川沿いの産炭都市群、札幌市、勇払原野を経て、太平洋岸の苫小牧市から伊達市に至る計二二市町から成る。この都市座は、非三大都市圏中第二位の規模の集積を有している。これは、いうまでもなく、百万都市札幌市が含まれているからであり、事実、札幌市のウェイトは極めて高く、全体の人口の約五〇%強、

商業（卸売）販売額では約七〇%のシェアをもっている。札幌市は福岡市と並び、地方中核都市の形成期にあり、その市域を越え、南東の恵庭市、千歳市、更には苫小牧市へと伸び、全国的視野からいっても大きな将来性を有する。しかし、工業生産額・商販売額は北九州座と同様、相対的に低下している。

次に、瀬戸内海を囲む岡山―高松座（NO・12）は、人口・商業生産額のシェアからみるとずっと下位にあるが、工業生産額からいえば非三大都市圏中最大の規模を誇り（二・八二兆円）、一人当たりの工業生産額は全国第一位である（一二四・九万円）。これは、とりもなおさず、水島コンビナートを持つ倉敷市、日本鋼管の福山市、四国地方の工都新居浜市と、我国でも有数の工業都市がひかえているためである。また、工業生産額の増加も著しく、商業販売額もそれに追随している。

また、広島・山口両県、一九市町を連結する**広島座 (NO・13)** は、規模は小さいが、一人当たり

の工業生産額は全国第三位と高く、呉市、広島市、岩国市、徳山市を始め一連の工業都市が結合されている。また、商業（卸売）販売額の増加も全国第三位で、中国・四国地方の全域に及び商圏を持つ広島市の中枢管理機能の強さを物語るものである。

東北ブロックを代表する都市座として、阿武隈流域に展開する**仙台―福島座 (NO・2)** を見逃すことはできない。工業生産額は大きくないが、卸売販売額の特化は非三大都市圏の中では唯一であり、一人当たりの販売額は全国値を上回り、相対的にも人口と同様に増加している。その中で、仙台市の存在は大きく、地方中核都市として東北地方の他の都市を圧倒している。また、その背後には、ベッタタウンとしての塩釜市、泉市、多賀城市、名取市、岩沼市等の小都市群が存在し、機能分担しながら圏域の拡大を示している。しかし、南部の福島市、郡山市、白河市等はひとつの孤立状態にあり、東北縦貫道が開通したことにより、それらの相互交流が活発化される

ことが期待される。

日本海沿岸の主要な都市座として新潟座（NO・5）と富山―金沢座（NO・6）とがある。前者は、新潟市以外は零細な刃物・洋食器・織物等伝統的工業に依存した小都市が連なり、後背地の農村部と結びついた小規模な商業都市が多い。今後、この都市座はリーダ―としての新潟市の発展の如何

2 第三次全国総合開発計画について

昭和五十二年十一月に国土庁から提出された第三次全国総合開発計画は、「第三」という文字が示すように昭和三十七年の全国総合開発計画、同四十四年の新全国総合開発計画の延長線上に位置するものである。

ここでは、第三次全国総合開発計画の必要性、その基本的目標、さらに、同計画において想定されたフレームについて若干の考察を加えよう。

計画の必要性

わが国の国土計画は、その時代

にかかっているといっても過言ではあるまい。また、後者の富山―金沢座は、重化学工業の富山市、高岡市、北陸商業の金沢市がそれぞれ大きな力をもち、一人当たりの工業生産額・小売販売額は全国値を上回り、相対的にも増加し、新潟座と同様、日本海沿岸の中核的位置を築こうとしている。

による自然生態系の破壊などによって環境問題が予想もしない形で派生してきたこと。

(2) 社会経済の面においても、国民所得の向上、完全雇用の達成という量的拡大に主眼がおかれてきたが、これが一応の水準に達し国民意識が生活の質的向上に移行してきていること。加えて、昭和四十八年のいわゆる石油ショック以来、エネルギー資源にかかわらず国土資源、環境容量等の有限性が認識され、国際相互依存関係の中で資源小国のわが国の経済構造は、高度経済成長から安定（均衡）経済へと変化をよぎなくされたこと。

(3) こうした諸条件を前提として、急速な成長過程の中で生じた過疎・過密、環境問題等国土利用における歪を是正するとともに、長期にわたって適正に機能しうる基盤整備を進めることが課題となったこと。

計画の策定

第三次総合開発計画は、I計画の基本的目標、II定住構想のフレ

ーム、III定住構想、IV主要計画課題、V計画の実施の五項目から構成されている。

(一) 計画の基本的目標

同計画は、前述した諸要請、新全国総合開発計画の見直しの成果、さらに西暦二〇〇〇年を見通した展望をふまえて今後十年間における基本的な整備目標を示すものであって、限られた国土資源を前提として、地域特性を生かしつつ歴史の伝統的文化に根ざし、人間と自然との調和のとれた安定感のある健康で文化的な人間居住の総合的環境を計画的に整備することをその基本的目標にしている。

また、わが国の経済成長の過程で人間が生活する舞台として大都市、地方都市、農山漁村それぞれの居住環境が困難な諸問題に直面しつつあるという認識のもとにその整備を図ること、さらに国民生活におけるうるおいの回復と安全、安定の確保とを図るために国土の保全と利用が基本的課題となっている。

(二) 定住構想のフレーム

定住構想のフレームは、本計画

の基本的目標を実現するための基礎となる定住構想の枠組みを示すもので一応の前提として示されている。

(1) 定住人口と年齢構成

わが国の人口に関しては、表1-5のごとく想定されている。人口増加率は、昭和三〇年以降五年間隔で昭和五〇年まで各々、四・六、五・二、六・五、七・〇%と漸次増加の傾向を示してきた。同計画で予想した今後の人口についても、昭和五〇年から六〇年にかけては一〇・五%と同様に増加の傾向を示し昭和六五年にいたって三・七%とその伸びは鈍化するものの、西暦二〇〇〇年にわが国の総人口は約一億三七〇〇万人に達するものと見込まれ、今後二五年間に約二、五〇〇万人増加すると想定されている。次に、昭和三五年、五〇年、さらに六五年の年齢構成比を表1-6で比較してみると、〇一・四、一五・二四才の若年人口のシェアは漸次減少の傾向にあり、二五・四四才のシェアはほぼ三〇%前後を占めており、四五・六四、六五・八四才までのそれは若年人

表一五 年齢階層別定住人口

出典：第三次全国総合開発計画

(単位：千人)

項 目	昭和25年	30年	35年	40年	45年	50年	60年	65年	75年
定 住 人 口	83,200	89,276	93,419	98,275	104,665	111,940	123,749	128,272	136,899
0歳～14歳	29,428	29,798	28,067	25,166	25,153	27,221	29,430	28,474	28,767
15歳～24歳	16,293	17,029	17,627	19,921	19,895	17,020	17,163	18,821	19,403
25歳～44歳	20,918	23,782	26,784	30,081	33,256	36,687	36,771	35,686	34,558
45歳～64歳	12,446	13,919	15,591	16,926	18,968	22,100	28,476	31,382	35,109
65歳～84歳	4,014	4,613	5,162	5,931	7,093	8,475	11,187	12,920	17,546
85歳以上	95	134	188	250	300	391	722	989	1,516
義務教育該当年齢人口	16,462	17,965	18,466	15,777	14,472	15,158	17,947	17,686	16,433

- (注) 1. 昭和25年, 30年, 35年, 40年, 45年, 50年は国勢調査による。
 2. 年齢階層別定住人口の将来値は、厚生省人口問題研究所の推計人口(昭和51年11月)に基づき、施設計画の観点から、国土庁計画・調整局で算出したものである。
 3. 昭和45年以降の数値は沖縄を含む。

表一七 世帯構造の変化

出典：第三次全国総合開発計画

(単位：千世帯)

表一六 年齢階層別定住人口構成比

資料：第三次全国総合開発計画にもとづく

項 目	昭和30年	35年	40年	45年	50年	60年	65年
普通世帯総数	17,383	19,678	23,085	27,071	31,271	38,060	41,060
1人世帯	601	1,023	1,863	2,912	4,236	5,694	6,580
2人世帯	1,876	2,495	3,292	4,184	5,257	7,500	8,633
3人世帯	2,528	3,130	4,207	5,322	6,259	8,443	9,627
4人世帯	2,890	3,682	5,148	6,885	8,301	10,261	10,713
5人世帯	2,895	3,369	3,733	3,907	3,904	3,745	3,430
6人世帯	2,452	2,584	2,456	2,285	2,037	1,605	1,433
7人以上世帯	4,140	3,396	2,386	1,577	1,277	812	644
1世帯当たり人員(人)	4.97	4.54	4.05	3.69	3.45	3.19	3.07

項 目	35年	50年	65年
定 住 人 口	100	100	100
0歳～14歳	30.0	24.3	22.2
15歳～24歳	18.9	15.2	14.7
25歳～44歳	28.7	32.8	27.8
45歳～64歳	16.7	19.7	24.5
65歳～84歳	5.5	7.6	10.0
85歳以上	0.2	0.4	0.8

- (注) 1. 昭和30年, 35年, 40年, 45年, 50年は国勢調査による。
 2. 昭和60年, 65年は国土庁計画・調整局算出による。
 3. 昭和45年以降は沖縄を含む。

口と逆に増加傾向を示している。このように人口は、今後も増加の傾向にあるが、それは老年人口の増加と生産年齢人口の中老年齢化が進むことになろう。

(2) 定住人口の社会的変化

世帯構造については、表1-7に、その構成比を三時点について表1-8に示した。普通世帯総数の増加率は、人口の増加率よりも急速な増加を示し、今後一五年間で約一、〇〇〇万世帯の増加が想定されている。世帯構造の変化については、各世帯のシェアを見てみると一人から三人世帯のシェアが拡大し、特に一人世帯については、昭和三五年の五・二%から昭和六五年の一六・〇%とかなりの拡大が想定されている。これと反対に六人世帯および七人以上世帯のそれは著しい減少を示している。こうした世帯構造の変化については、核家族化の進行と若者の単独世帯及び老人世帯の増加によるものとされている。

高学歴化の傾向については、表1-9のように想定されているが、昭和五〇年において、高学歴者(大

学、短大、高専卒業者及び在学者)は約一、一〇〇万人であったが、昭和七五年には約二、八〇〇万人と今後二五年間で一、七〇〇万人も増加すると想定されている。また一八才以上人口に占める割合も約三割に達したが国の進学率は今後も停滞することなく継続し、高学歴社会に至ると予想されている。

(3) 生活様式と水準

国民生活時間に関しては、表10のように想定されている。国民総拘束時間の占めるシェアは、昭和四〇年の三三・六%から昭和六五年二八・九%へと縮少する。そのうち、通勤・通学時間が若干増加し、労働時間が昭和四〇年の一七・八%から昭和六五年の一三・〇%へと縮少する。一方、自由時間は、拘束時間の縮少にもなつて昭和四〇年の二二・三%から昭和六五年の二六・〇%へと拡大する。その中でも、住宅外自由時間が増加の傾向を示し、昭和五〇年と比して昭和六〇年、六五年にそれぞれ一・四倍、一・六倍強となる。

住環境については、表11に示

表一 9 高学歴者の推移 出典：第三次全国総合開発計画

項 目	昭和35年	45年	50年	60年	65年	75年
高学歴者(千人)	4,067	8,318	10,784	16,417	20,113	28,409
18歳以上人口(千人)	59,900	73,727	79,873	88,680	93,864	102,624
高学歴者 (%) 18歳以上人口	6.8	11.3	13.5	18.5	21.4	27.7

(注) 1. 昭和35年、45年は国勢調査及び学校基本調査による。
2. 昭和50年、60年、65年、75年は国土庁計画・調整局算出による。
3. 昭和50年以降は沖縄を含む。

表一 8 世帯別構成比

資料：第三次全国総合開発計画にもとづく

項 目	35年	50年	65年
普通世帯総数	100	100	100
1人世帯	5.2	13.6	16.0
2世帯	12.7	16.8	21.0
3世帯	15.9	20.0	23.4
4世帯	18.7	26.5	26.1
5世帯	17.1	12.5	8.4
6世帯	13.1	6.5	3.5
7人以上世帯	7.3	4.1	1.6

表一 10 国民総生活時間 (4歳以上) 出典：第三次全国総合開発計画

(単位：億人・時)

区 分	昭和40年	構成比 (%)	50年	構成比 (%)	60年	構成比 (%)	65年	構成比 (%)	倍 率	
									60年/50年	65年/50年
生活必需時間	3,457	43.0	4,085	44.9	4,587	45.0	4,780	45.1	1.12	1.17
拘束時間	2,702	33.6	2,770	30.4	2,980	29.3	3,064	28.9	1.08	1.11
(労働)	1,433	17.8	1,343	14.8	1,368	13.4	1,376	13.0	1.02	1.02
(勉学)	377	4.7	328	3.6	351	3.4	366	3.5	1.07	1.12
(通勤・通学)	165	2.1	202	2.2	258	2.5	289	2.7	1.28	1.43
(家事)	727	9.1	897	9.9	1,003	9.8	1,033	9.7	1.12	1.15
自由時間	1,873	23.3	2,244	24.7	2,621	25.7	2,761	26.0	1.17	1.23
(住宅内)	1,344	16.7	1,461	16.1	1,479	14.5	1,480	13.9	1.01	1.01
(住宅外)	529	6.7	783	8.6	1,142	11.2	1,281	12.1	1.46	1.64
合計	8,032	100.0	9,099	100.0	10,188	100.0	10,605	100.0	1.12	1.17
定住人口(4歳以上) (千人)	91,692		103,867		116,300		121,066		1.12	1.17

(注) 生活時間はNHK生活時間調査を基礎とした。各生活時間の定義は以下のとおりである。
(1) 生活必需時間：睡眠、食事及び身の回りの用事のための時間
(2) 拘束時間：労働、勉学、通勤、通学及び家事のための時間
(3) 自由時間：生活時間の全体から生活必需時間と拘束時間を引いた残余の時間

表一 11 住 宅 出典：第三次全国総合開発計画

項 目	実 数				指 数 (昭和48年=100)			
	昭和43年	48年	60年	65年	昭和43年	48年	60年	65年
住宅ストック総数 (万戸)	2,559	3,106	4,100	4,400	82	100	132	143
1戸当たり床面積 (㎡)	73.9	77.1	83	85	96	100	108	110
住宅延べ床面積 (百万㎡)	1,890	2,400	3,400	3,800	79	100	142	158

してあるが人口や世帯の増加に伴って住環境の主体である住宅は、昭和六〇年に四、一〇〇万戸、六五年には、四、四〇〇万戸が必要であると想定されている。また、一戸当りの平均住居専用面積は、昭和六五年において八五平方メートルと想定されているが、住環境としてどれだけの面積が確保できるか、特に大都市においては、一戸建てを所有することがかなり困難であるという今日、こうした問題をいかに解消するかが問題となる。

エネルギーについては、表12に示されているが、わが国のエネルギー消費は、その大部分を海外に依存しながら大幅に拡大してきた。しかしながら近年の環境問題、資源の有限性等を考慮し省エネルギー化を進める必要がある。しかしながら国民の生活水準は、維持しなければならぬ。同計画によると、国民一人当たりのエネルギー需要は、昭和六〇年に約五、〇〇〇万キロカロリー、六五年には約五、八〇〇万キロカロリーと想定されている。この場合、わが国の

エネルギー総需要は、昭和六〇年に約六、二〇〇兆キロカロリー、六五年には約七、四〇〇兆キロカロリーとそれぞれ五〇年の約一・七倍、約二・〇倍に達するものと想定されている。

表13に示してあるが、国民意識の変化や価値の多様化にともなう、国民生活に占めるレクリエーションの役割はますます大きくなる。国民一人当たりがレクリエーション活動に当てる時間は、昭和六〇、六五年においてそれぞれ三九九時間四三七時間で余暇時間に占める割合は、各々一三・五%、一四・五%と増加し、昭和五〇年に比して一・三四倍、一・四七倍となっている。したがって、レクリエーションの回数もかなり増加するが、その中でもスポーツ型のものが多くなり、経済的諸条件との関係においても日常生活と関連したレクリエーションのもつ意味が大きくなると想定されている。

(4) 経済の成長経路

経済の成長経路については、前にふれたように今後もかなり厳しい状況が予想されるが、同計画で

表12 エネルギー 出典：第三次全国総合開発計画

項目	実 数				指 数 (昭和50年度=100)			
	昭和40年度	50年度	60年度	65年度	昭和40年度	50年度	60年度	65年度
1人当たりエネルギー需要(百万Kcal) (同上石油換算) (kℓ)	16.9 (1.80)	32.8 (3.49)	50 (5.3)	58 (6.2)	52	100	152	177
GNP (45年価格) 単位当たり エネルギー需要 (百万Kcal/百万円) (同上石油換算) (kℓ/百万円)	39.8 (4.23)	39.3 (4.18)	37 (3.9)	35 (3.7)	101	100	94	89
エネルギー総需要 (兆Kcal) (同上石油換算) (百万kℓ)	1,656 (176)	3,666 (390)	6,200 (660)	7,400 (790)	45	100	169	202

(注) 1. ここでのエネルギー需要は、一次エネルギー需要である。
2. 石油換算は、9,400Kcal/ℓによる。

表13 レクリエーション 出典：第三次全国総合開発計画

項目	実 数			指 数 (昭和50年=100)		
	昭和50年	60年	65年	昭和50年	60年	65年
国民1人当たり余暇時間 (時間)	2,760	2,960	3,014	100	107	109
うちレクリエーション時間 (時間)	297	399	437	100	134	147
国民1人当たり日帰り及び宿泊レクリエーション回数 (回)	(49年)3.85	4.65	5.50	(49年)100	121	143
うちスポーツ型 (回)	(49年)1.02	1.56	1.86	(49年)100	153	182
日帰り及び宿泊レクリエーション総回数 (億人・回)	(49年)4.23	5.75	7.06	(49年)100	136	167
うちスポーツ型 (億人・回)	(49年)1.12	1.93	2.38	(49年)100	172	213

想定された就業構造と産業活動の規模に対応する工業出荷額について見てみよう。

就業構造は、表—14に示してあるが、昭和六五年の就業者総数は、昭和五〇年に比して約七〇〇万人の増加が想定されている。そのうち、第一次産業就業者は漸次減少し、そのシェアは一桁台になる。

その反対に、第二、第三次産業就業者は、漸次増加の傾向を示し、昭和六〇年に、そのシェアは、第二次産業就業者が三六%、第三のそれが五五%を占めるに至ると想定されている。

工業出荷額については、表—15に示すように、昭和五〇年の値を一〇〇とした場合、昭和六五年には二五二で約二・五倍になると想定されている。また、都市型工業と資源型のそれとのシェアは、昭和六〇年において都市型が五〇以上を占めるに至り、都市型工業への移行がみられる。

(三) 定住構想

定住構想は、新しい生活圏を確立することにある。つまり、大都市への集中を抑制、地方を振興し、

国土の均衡ある発展のための基盤整備を進め、各地域の特性を生かしつつ人間居住のための総合的環境を形成することによってなされるところとしている。その圏域については、最も基本的な単位として居住区が全国を三〇〇万の区で構成され、コミュニティ形成の基礎として居住区が複数で定住区を構成する。それは二万〇三万で全国を構成し定住区が複合しておよそ二〇〇〇〇で全国を構成すると想定されている。こうした定住圏は、自然環境をはじめ国土の保全と利用及び管理・諸施設の整備と管理等が一体として行なわれ、住民の意向が十分反映される計画上のものとされている。

(四) おわりに

本計画における主要な骨子は、人間居住環境の整備による定住構想にあると思われるが、既存の圏域構想とどのような位置づけがされるのか、それ自体にも若干疑問な点はあるが、それよりもむしろ問題なのは、そういった構想・計画をいかにして実行にうつし成果を上げていくかということである。

表—14 就業構造 出典：第三次全国総合開発計画

区分	実数(万人)				構成比(%)			
	昭和40年	50年	60年	65年	昭和40年	50年	60年	65年
就業者数	4,761	5,314	5,800	6,000	100	100	100	100
うち第1次産業	1,173	735	520	430	24.6	13.8	9	7
第2次産業	1,539	1,810	2,100	2,200~2,300	32.3	34.1	36	37~38
第3次産業	2,047	2,752	3,200	3,400~3,300	43.0	51.8	55	56~55

表—15 工業出荷額 出典：第三次全国総合開発計画

項目	昭和40年	50年	60年	65年
工業出荷額(昭和50年価格、兆円)	49.3	127.5	250	320
指数(昭和50年=100)	(39)	(100)	(195)	(252)
(構成比%)都市型	40.2	47.1	52	53
金属加工型	26.2	35.0	39	39
雑貨型	14.0	12.1	14	14
資源型	59.8	52.9	48	47
基礎資源型	29.2	29.3	28	28
地方資源型	30.5	23.5	20	19

- (注) 1. 金属加工型は金属製品、機械工業をいう。
 2. 雑貨型は印刷・出版、衣服、家具、ゴム製品その他をいう。
 3. 基礎資源型は、石油・石炭製品、化学、鉄鋼、非鉄金属、紙・パルプをいう。
 4. 地方資源型は、窯業・土石、食品、木材・木製品、繊維をいう。

ろう。同計画では、この構想・計画を定着させる方策として、同計画と各地方公共団体の自主的な総合計画開発との相互の調和を図ることにより、地域の参加の途を開くことが重要な課題であると述べられているが、これは従来の上位計画、下位計画にもとづく発想であり、このままでは、いつまでも従来通りで問題の解決にはなりえないのではあるまいか。むしろ、計画主体と住民ないしは、国と地方公共団体、地方公共団体と現場といった階層構造の中で両者のコーディネートとしての役割をにな

③ 建設工事の動向

建設工事受注

受注高の前年同月比は、昭和五一年六月から五二年六月の一ヶ年全体をみると、五一年六月、五二年三月を除けば、一〇〇%を下回り、一月一〇・四%、五月に至っては一二四・七%と高率な値を示す。また、五一年六月から五二年一月にかけては、概して上昇

うような機関や仲介項を開発すべきではないだろうか。たとえば、一九六〇年代に欧米において（もちろん欧米のものを直接導入はできないかもしれないが）急速に普及したオンブズマン（Ombudsman）制度が参考になるのではあるまいか。

最後に、「この計画は、国土総合開発に関する基本計画であるが、計画そのものの限界を認識しつつ計画の実施と補完が図られなければならない」と計画の限界が明記されたことに注目したい。

している反面、二月・三月と急激な下降を呈している。これは、五一年の三月が、ここ二年間のうちで絶対額が最高を示し、その額は、一兆一、〇九二億円であった。そのため一兆円を越えていても、一〇〇%を割る前年同月比を示す結果となったわけである。

四半期別に見ると、五一年度第IV四半期は二兆九五七億円、五二

年度第I四半期一兆七、六四二億円で、一五・八%の下降を示す。

それを発注者別にみると、民間部門は、第III四半期九、八九五億円であった総額が、期を追うに従って九、八八〇億円、九、〇二七億円と、漸減傾向にあり、同様に、公共部門も、八、八九五億円から八、六三八億円、六、九一九億円と五二年度第I四半期が大きく落ち込んでいるのが現状で、第III四半期の二二・二%減である。

民間製造業の中にあつて中心的位置をしめる「機械工業部門」はコンスタントに下降し、「鉄鋼業」部門も同じ傾向を示す。非製造業では、「商業、サービス業」部門、「金融・保険業」部門の下降に便乗し、「不動産業」部門、「運輸業」部門も大きく下降している。民間のなかでは、非製造業の「電気業」部門と製造業の「化学工業」部門の内が若干、もり返しているのは心強い。

次に工事種類別に受注高の推移をみると、建築・土木双方とも第I四半期が大きく下降し、建築は、第IV四半期の二一・七%減、土木

では八・七%減で、土木より建築の落ち込みの方がひどい。

建築の中で、「事務所・店舗・興行娛樂場」部門と「工場・倉庫・発電所」部門、「住宅」部門は、第IV四半期をピークに、第I四半期は大きな下落を呈し、「学校・病院・官公庁・庁舎」部門と「その他」部門は、漸減傾向を示し、これらは建築全体の大きな落ち込みを裏付けている。

土木の方は、割にバラエティに富み、第IV四半期をピークとするものは「鉄道」部門、「土地造成」部門、「電線工事等」部門で、III四半期通して下降しているものには、「道路」部門がはいり、逆に上昇しているものとしては項わずかに「港湾」部門のみである。他には、第IV四半期を最低とするものとしては、「堰堤・水力発電所施設」部門、「上水道・下水道」部門、「河川・海岸堤防・砂防」部門、「その他」部門、「小口工事」部門がはいり、土木全体は非常にまちまちである。

工事種類別建設工事受注高

〔合計83社分〕 (単位:百万円)

年 月	総 計	前月比 (%)	前年同月比 (%)	建 築							土 木	
				小 計	事務所・店舗・興行娯楽場	工場・倉庫・発電所	住 宅	学校・病院・官公庁庁舎	その他	小口工事	小 計	堰堤・水力発電施設
1974年度	8,292,615	—	104.4	4,577,232	1,304,860	868,911	946,929	813,215	445,031	1,98,286	3,715,383	189,401
1975年度	7,691,011	—	92.7	4,026,435	1,232,023	588,438	841,375	824,001	375,455	1,65,143	3,664,576	137,522
1976年度	7,829,200	—	101.8	4,323,730	1,344,711	637,693	852,246	950,135	420,154	1,18,791	3,505,470	214,614
1977年1月	457,297	61.7	120.4	238,424	668,424	68,567	57,518	43,063	24,967	7,740	218,873	6,501
2	543,852	118.9	102.7	333,120	887,307	81,227	51,354	64,117	39,594	9,521	210,732	14,239
3	1,094,487	201.2	98.7	602,803	2003,067	65,149	141,667	132,099	47,393	13,428	491,684	28,322
4	507,673	46.4	116.7	274,085	76,644	54,160	50,027	54,377	30,743	8,134	233,588	15,881
5	633,211	124.7	124.7	345,361	106,572	47,888	64,927	81,523	35,503	8,948	287,850	36,947
6	623,307	98.4	114.0	300,633	84,151	47,635	48,057	84,896	24,792	11,102	332,674	37,101

鉄 道	土			木							土木(堰堤・水力発電施設を除く)	未消化工事高 (円末)	施工高	大規模工事 (1億円以上の工事)
	農 業土木	上水道下水道	土地造成	港 湾	道 路	河川・海岸堤防・砂防	電線路等	その他	小口工事					
356,186	44,515	435,410	539,745	312,394	512,244	88,800	506,832	616,121	113,739	3,525,984	5,996,764	8,172,205	5,059,879	
488,449	49,171	507,372	442,142	325,086	472,459	72,491	562,755	91,127	11,127	3,527,052	6,497,566	7,390,864	4,632,655	
423,179	46,676	550,995	403,248	261,970	534,678	79,472	371,416	381,842	237,880	3,290,856	6,838,912	7,564,722	4,741,700	
47,372	2,800	46,050	14,755	11,423	19,223	4,065	22,866	25,099	18,719	212,372	6,532,756	541,270	264,729	
32,511	3,601	26,408	8,066	11,894	26,114	7,350	31,904	23,236	22,409	196,493	6,527,126	578,102	304,045	
84,896	3,643	47,857	89,075	47,469	72,673	3,931	52,919	40,750	20,149	463,362	6,838,912	832,273	730,747	
23,895	2,058	23,743	19,940	24,260	28,566	6,826	38,170	28,658	21,591	217,707	6,819,220	570,721	274,315	
15,081	5,213	43,348	32,346	36,796	27,124	10,002	26,088	34,162	26,748	250,903	6,870,180	614,185	341,069	
24,200	5,002	57,388	18,627	25,175	55,724	9,652	35,836	29,998	20,971	285,573	6,847,705	670,285	379,940	

発注者別建設工事受注高

〔合計83社分〕 (単位:百万円)

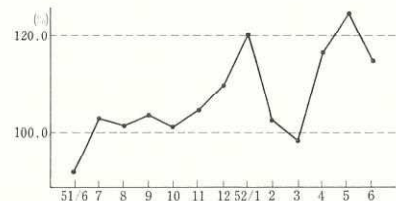
年 月	民 間											官 公 庁					
	計	製 造 業					非 製 造 業					小 計	農林漁業	鉱業	運輸業	電気業	商業・サービス業・金融保険業
		小 計	繊維工業	化学工業	鉄鋼業	機械工業	その他	小 計	建設業	運輸業	電気業						
1974年度	4,423,997	1,248,365	57,383	342,872	323,328	252,409	272,373	3,175,632	8,535	32,078	199,430	275,575	1,445,450				
1975年度	3,688,059	776,836	40,442	180,389	209,254	163,176	183,575	2,911,223	26,206	21,304	184,654	319,434	1,256,268				
1976年度	3,884,111	767,504	23,046	160,296	138,433	233,707	212,022	3,116,607	29,653	21,167	181,509	384,117	1,435,443				
1977年1月	226,524	49,808	2,139	10,964	9,408	13,027	14,270	176,716	687	1,490	8,622	21,941	990,079				
2	256,397	53,831	1,997	9,141	9,575	21,817	11,301	202,566	1,274	283	12,930	36,606	881,322				
3	505,055	99,459	2,166	17,478	15,383	26,408	38,024	405,596	827	1,541	22,291	47,375	1,995,757				
4	275,504	51,167	1,585	11,734	5,550	17,262	15,036	224,337	858	2,423	13,651	37,206	1002,638				
5	348,344	68,232	1,761	18,215	11,903	24,781	11,572	280,112	5,036	6,008	16,996	54,247	1112,228				
6	278,907	59,592	1,268	13,418	13,936	17,896	13,074	219,315	1,402	1,551	10,553	32,837	1003,365				

民 間		官 公 庁											小口工業	駐留軍 外国公 館	海 外	
不動産業	その他	計	国 の 機 関					地 方 公 共 団 体 等								
			小 計	国	公団・事業団	政 府 業	小 計	都 道 府 県	市 町 村	地方公 営企業	その他					
722,365	492,199	3,196,886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	471,723	2,627	197,382
575,591	527,766	3,176,128	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	424,784	6,521	395,519
542,000	522,718	3,203,520	1,636,456	427,967	567,419	641,070	1,567,064	524,024	664,757	217,950	160,333	—	—	356,171	9,844	375,554
27,251	26,640	192,809	107,882	20,382	34,189	53,311	84,927	28,318	22,251	28,337	6,041	26,459	433	26,459	433	11,000
24,463	45,688	213,185	113,787	28,224	22,158	63,405	99,398	32,076	45,716	7,995	13,611	31,930	918	31,930	918	41,400
75,930	61,875	457,780	329,054	72,572	127,752	128,730	128,726	44,460	39,712	23,464	21,090	23,577	70	23,577	70	97,900
34,696	32,865	163,160	95,335	22,756	24,131	48,448	67,825	23,813	20,480	12,055	11,476	29,725	320	29,725	320	00,500
38,284	47,313	243,231	79,006	35,679	15,506	27,821	164,225	79,568	60,520	14,557	11,240	29,691	200	29,691	200	10,000
32,227	37,480	255,509	113,491	42,885	35,730	34,876	172,018	61,447	25,552	11,768	13,251	25,073	35	25,073	35	20,700

資料：ともに建設統計月報 昭和52年9月号

建設工事受注高対前年同月比の推移

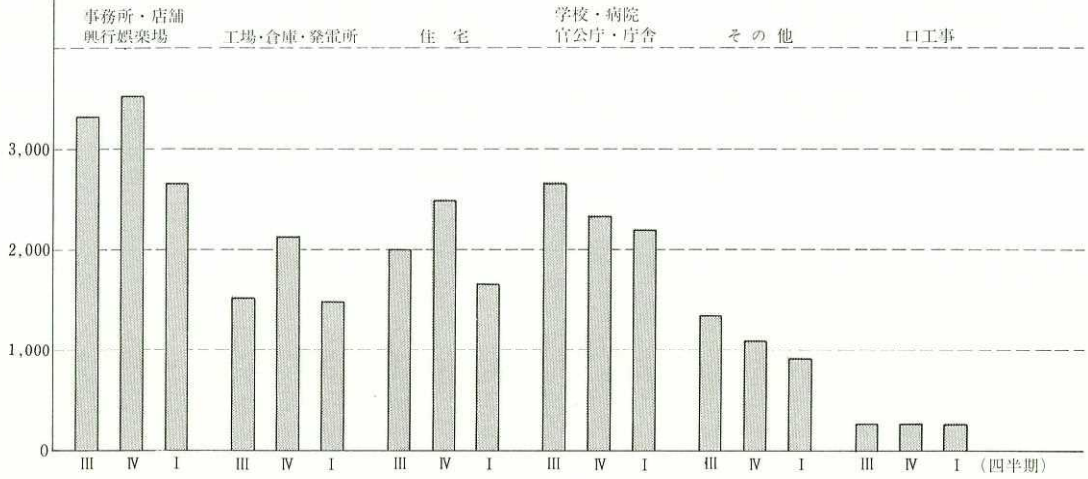
建設省計画局調査統計課資料により作成



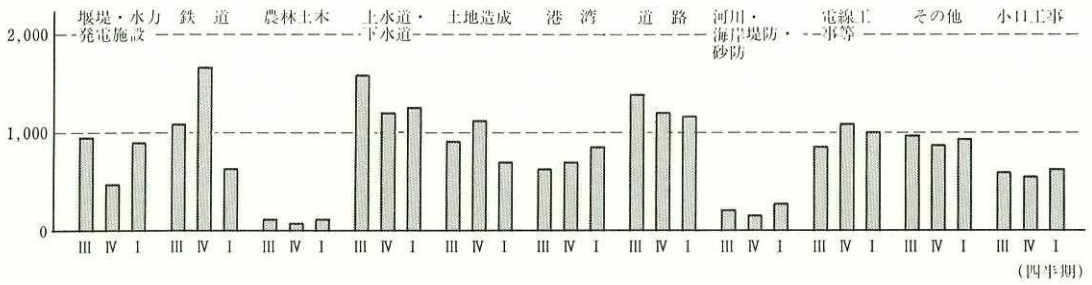
(合計83社分、昭和51・52年度四半期別、単位：億円)

工事種類別建設工事受注高：

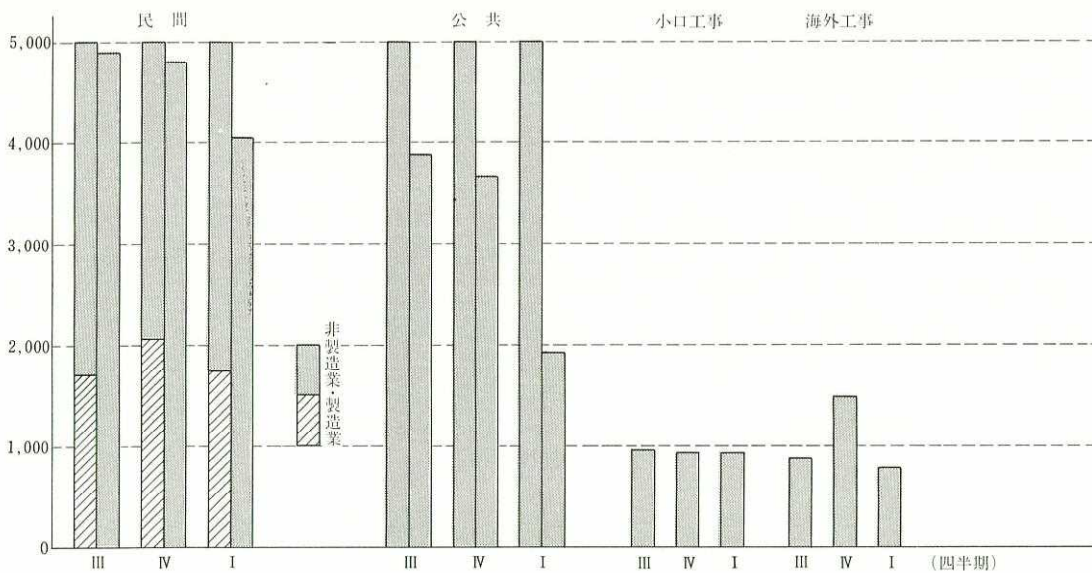
(建築)



(土木)



発注者別建設工事受注高



四半期別着工建築物床面積

都道府県名	51年度第Ⅳ四半期		52年度第Ⅰ四半期		
	全国比		全国比		
合計	m ² 47,654,658	100.0	m ² 55,525,880	100.0	
北海道	道森手	1,263,233	2.7	3,812,967	6.9
	岩宮	513,496	1.1	1,026,140	1.8
	秋田	525,453	1.1	712,308	1.3
	宮城	931,240	2.0	1,155,955	2.1
山形	山福	557,083	1.2	982,264	1.8
	茨城	428,270	0.9	1,019,282	1.8
	栃木	870,645	1.8	934,562	1.7
	群馬	1,329,229	2.8	1,518,466	2.7
埼玉県	埼玉	782,161	1.6	847,903	1.5
	千代田	897,055	1.9	882,061	1.6
	東京	2,125,289	4.5	2,204,784	4.0
	神奈川	1,637,909	3.4	1,909,237	3.4
東京都	東京	5,048,533	10.6	4,757,129	8.6
	茨城	2,414,094	5.1	2,652,778	4.8
	栃木	927,116	1.9	1,674,858	3.0
	群馬	416,917	0.9	813,819	1.5
山梨県	山梨	448,147	0.9	643,370	1.2
	長野	297,298	0.6	496,189	0.9
	福山	265,790	0.6	288,167	0.5
	山長	986,384	2.1	1,366,093	2.5
岐阜県	岐阜	869,900	1.8	1,055,437	1.9
	静岡	1,582,392	3.3	1,725,394	3.1
	愛知	2,889,421	6.1	3,023,837	5.4
	三滋	815,311	1.7	772,541	1.4
京都府	京都	689,207	1.4	708,267	1.3
	大阪	886,907	1.9	1,182,503	2.1
	兵庫	3,027,857	6.4	3,161,549	5.7
	奈良	2,079,655	4.4	1,995,851	3.6
大阪府	大阪	487,493	1.0	622,024	1.1
	奈良	454,142	1.0	478,350	0.9
	和歌山	257,487	0.5	332,647	0.6
	鳥取	346,835	0.7	328,788	0.6
徳島県	徳島	735,194	1.5	819,882	1.5
	香愛	1,110,167	2.3	1,117,704	2.0
	高福	751,949	1.6	639,534	1.2
	福岡	387,396	0.8	361,396	0.7
福岡県	福岡	454,605	1.0	381,322	0.7
	佐賀	664,540	1.4	704,354	1.3
	熊本	397,453	0.8	336,324	0.6
	大宮	2,097,097	4.4	2,193,418	4.0
佐賀県	佐賀	331,274	0.7	368,407	0.7
	熊本	536,054	1.1	536,089	1.0
	大宮	745,470	1.6	938,962	1.7
	鹿兒	606,483	1.3	605,593	1.1
鹿兒島	鹿兒	581,689	1.2	534,161	1.0
	鹿兒	714,154	1.5	676,770	1.2
鹿兒島	鹿兒	489,184	1.0	326,444	0.6

着工建築物（床面積）

次に、着工建築物床面積の動向を都道府県別にみてみよう。

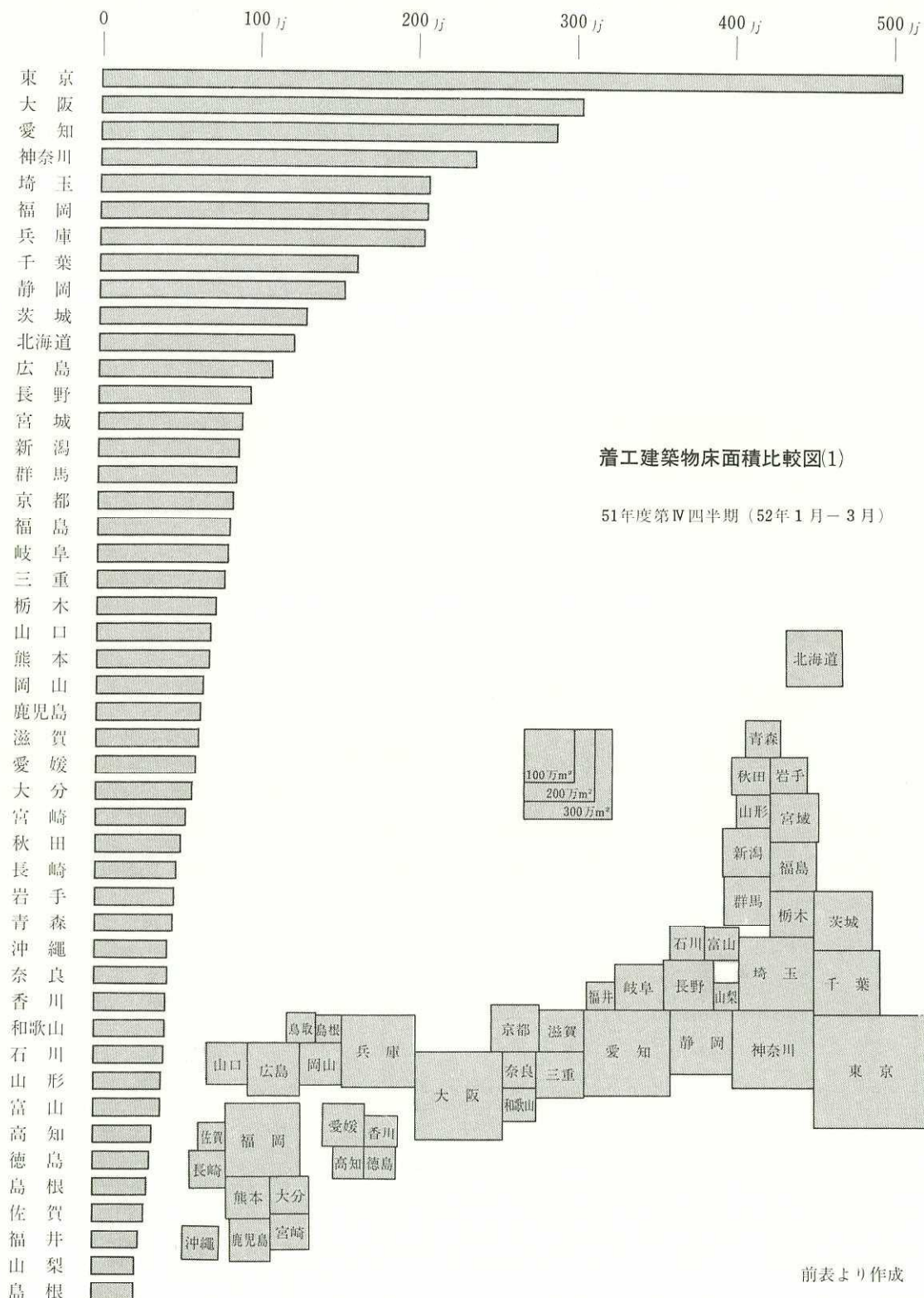
まず、Ⅲ四半期連続トップの東京は、第Ⅲ四半期四〇三万m²、第Ⅳ四半期五〇五万、第Ⅰ四半期四七六万m²と推移し、第Ⅳ四半期をピークにまた下降している。対全国比も七・四%から一〇・六%、八・六%と東京の第Ⅳ四半期の上

昇は、絶対的にも、相対的にも非常に大きい。それは、全国床面積の推移、五、四一三万m²、四、七六五万m²、五、五五三万m²とは、反比例する。そのトップの東京と逆の傾向を有するのが北海道で、二五二万m²、一、二六万m²、三八一七m²で、対全国比も四・七%から二・七%、六・九%を示す。

その他の県では岐阜、山形、秋田、富山が相対的に上昇し、逆に愛知、千葉、岡山、愛媛、鹿児島等が下降を呈し、概して東北日本の各県が上昇を、西南日本の諸県が下降をそれぞれ呈している。

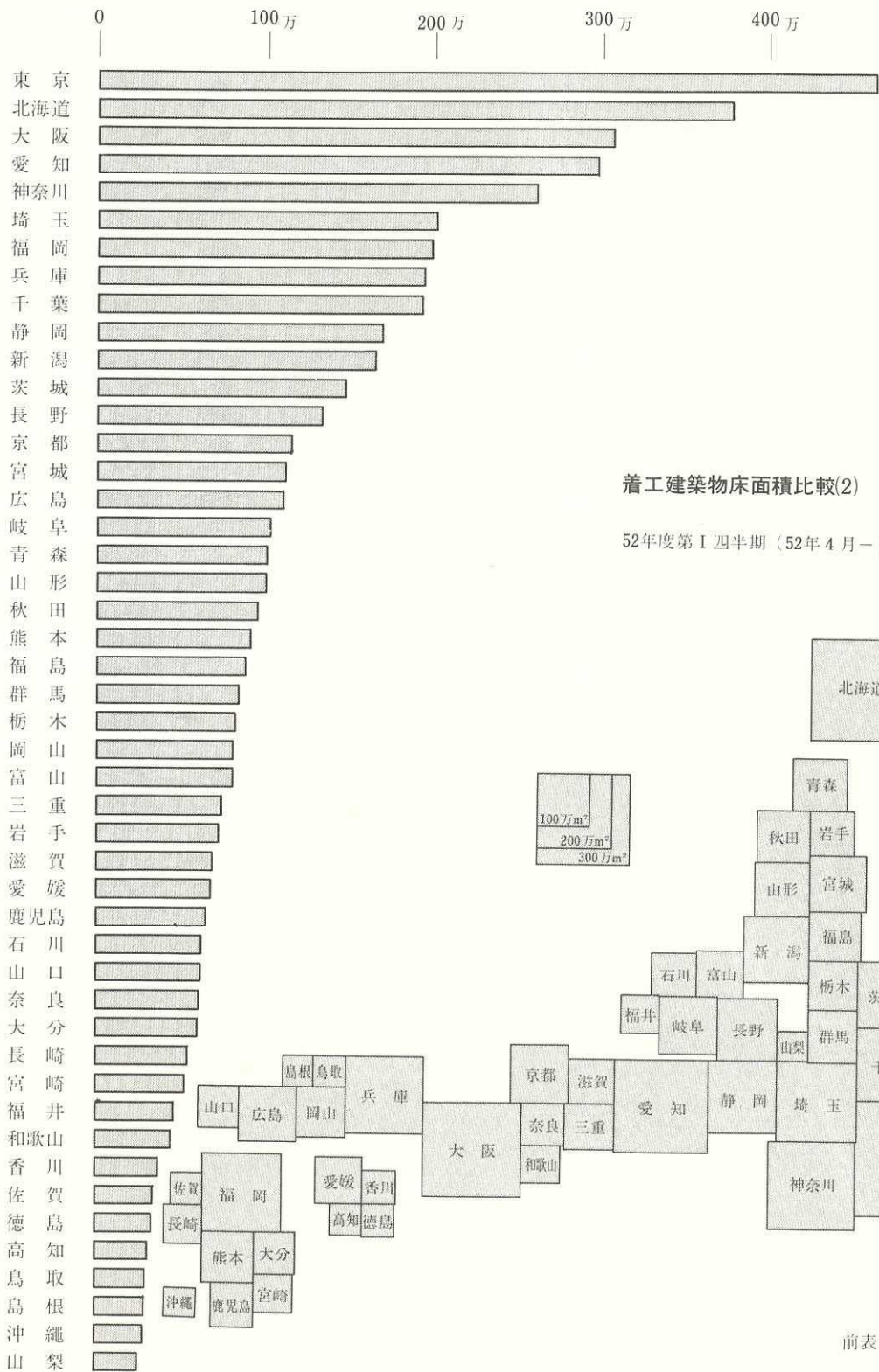
その中で、三〇〇万m²以上の着工床面積を示す都道府県は第Ⅲ四半期には東京、愛知、大阪の三都府県で、第Ⅳ四半期には東京、大阪の二都府のみ、第Ⅰ四半期には東京、北海道、大阪、愛知の四都道府県がはいる。また、一〇〇万m²以上は、一六都道府県から、二都道府県、一九都道府県、逆に五〇万m²未満では九県、一四県、一〇県と、ともに第Ⅳ四半期の絶対的下降を示す。

建設省計画局調査統計課資料より作成



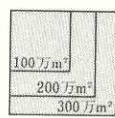
着工建築物床面積比較図(1)

51年度第IV四半期（52年1月－3月）



着工建築物床面積比較(2)

52年度第Ⅰ四半期（52年4月～6月）



前表より作成

業務案内

試験部門の業務《技術検定》

当センターが行なっております試験及び研修等の業務は、建設業法（昭和二十四年法律一〇〇号）第二十七条第一項に基づき、建設大臣が行なう技術検定試験にかわるものとして、当センターが建設大臣の指定をうけて実施している試験及び研修、並びにこの試験の特別措置として行なわれる研修及び講習であります。

は、国が行なう検定試験の全部または一部の免除を受けられます。

ただし地質調査業現場管理者認定講習は、地質調査業者登録規程（建設省告示第七一八号 昭和五十二年四月十五日）における登録の要件のうち、営業所ごとに置く専任の現場管理者の認定に必要な資格取得のために行なうものです。

昭和五十三年度 技術検定関連試験・研修・講習実施予定表

試験・研修・講習名	受験・受講資格	試験・研修・講習日時	試験・研修・講習場所	募集受付期間
一級土木工事技術者試験	大学、高専卒以上の学歴で、学歴により所定の実務経歴年数を有するもの。 二級土木施工管理技士で所定の実務経歴年数を有するもの。	昭和53年7月2日(日)	札幌、釧路、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇の各都市	昭和53年3月20日より 昭和53年4月3日まで
二級土木工事技術者試験	学歴により所定の実務経歴年数を有するもの。	昭和53年7月23日(日)	右記に同じ	右記に同じ
一級管工事技術者試験 第一部（学科）試験	大学、高専卒以上の学歴で、学歴により所定の実務経歴年数を有するもの。 二級管工事施工管理技士で所定の実務経歴年数を有するもの。 職業訓練法による管工事関係の一級技能検定合格者。	昭和53年9月17日(日)	札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇の各都市	昭和53年6月23日より 昭和53年7月7日まで

二級管工事技術者試験	<p>学歴により所定の実務経験年数を有するもの。</p> <p>職業訓練法による管工事関係の一級または二級の技能検定合格者</p>	昭和53年11月12日(日)	右記に同じ	右記に同じ
一級管工事技術者試験 第二部(実地)試験	<p>昭和53年度・昭和52年度一級管工事技術者試験第一部(学科)試験の合格者。</p> <p>技術士法による本試験のうち管工事関係の合格者で学歴により所定の実務経験年数を有するもの。</p>	昭和54年1月21日(日)	札幌、東京、名古屋、大阪、福岡の各都市	昭和53年11月6日より昭和53年11月20日まで
一級造園工事技術者試験 (学科)	<p>大学、高専卒以上の学歴で、学歴により所定の実務経験年数を有するもの。</p> <p>二級造園施工管理技士で、所定の実務経験年数を有するもの。</p> <p>職業訓練法による造園の一級技能検定合格者。</p>	昭和53年9月17日(日)	札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、松山、福岡の各都市	昭和53年7月10日より昭和53年7月24日まで
二級造園工事技術者試験	<p>学歴により所定の実務経験年数を有するもの。</p> <p>職業訓練法による造園の一級または二級の技能検定合格者。</p>	昭和53年11月12日(日)	右記に同じ	右記に同じ
二級土木施工管理技術 研修	<p>学歴により所定の実務経験年数を有するもの。</p>	<p>昭和53年6月13日(火)より6月16日(金)まで</p> <p>" 7月4日(火)より7月7日(金)まで</p> <p>" 8月1日(火)より8月4日(金)まで</p> <p>" 8月11日(火)より8月14日(金)まで</p> <p>" 9月1日(火)より9月4日(金)まで</p> <p>" 9月11日(火)より9月14日(金)まで</p> <p>" 10月1日(火)より10月4日(金)まで</p> <p>" 10月11日(火)より10月14日(金)まで</p> <p>" 11月1日(火)より11月4日(金)まで</p> <p>" 11月11日(火)より11月14日(金)まで</p> <p>" 12月1日(金)まで</p>	<p>沖縄・九州地区の各都市</p> <p>四国・中国地区の各都市</p> <p>近畿地区の各都市</p> <p>関東地区の各都市</p> <p>中部・北陸地区の各都市</p> <p>東北地区の各都市</p> <p>北海道地区の各都市</p>	<p>昭和53年3月20日より4月3日まで</p>

試験・研修・講習名	受験・受講資格	試験・研修・講習日時	試験・研修・講習場所	募集受付期間
一級造園工事技術者特別講習	昭和50年度までの一級土木施工管理技術者特別研修による一級土木施工管理技術検定合格者は除く	昭和53年11月15日(水)より " 11月17日(金)まで	北陸、中部、近畿、中国地区の各都市	昭和53年5月17日より " 5月31日まで
二級造園工事技術者特別講習	昭和50年度までの二級土木施工管理技術検定合格者	昭和54年1月24日(水)より " 1月26日(金)まで 昭和53年9月27日(火)より " 9月29日(木)まで	北海道、東北、関東地区の各都市 北陸、中部、近畿、中国地区の各都市	右記に同じ
地質調査業現場管理者認定講習	社団法人全国地質調査業協会連合会の実施した地質調査技士資格検定試験に合格し登録したもの。	昭和54年1月31日(水)より " 2月2日(金)まで 昭和53年9月6日(水)より " 9月8日(金)まで	四国、九州、沖縄地区の各都市 東京都	昭和53年7月31日より " 8月7日まで

技術検定関連試験・研修・講習問合せ先

- 一級土木工事技術者特別研修
- 二級土木施工管理技術研修
- 一級造園工事技術者特別講習
- 二級造園工事技術者特別講習

業務局

〒100 東京都千代田区永田町一―十一―三五

全国町村会館五階 ☎〇三(五八二)〇二三八代

- 一級土木工事技術者試験
- 二級土木工事技術者試験
- 一級管工事技術者試験第一部・第二部
- 二級管工事技術者試験
- 一級造園工事技術者試験
- 二級造園工事技術者試験

業務局分室

〒102 東京都千代田区平河町二―六―二

西武平河町ビル四階 ☎〇三(二三〇)一六二二代

	土木工事技術者 試験	管工事技術者 試験	造園工事技術者 試験	二級土木施工 管理技術研修	造園工事 技術者特別講習	地質調査業現場 管理者認定講習	
昭和 53年度	3月	20 一、二級試験 申込受付			14 宮崎・鹿児島・ 甲府・岡山 ↓ 17 20 53年度 申込受付		
	4月	3			3 52年度分 18 熊本・浦和・ 横浜・札幌・ 21 旭川・盛岡・ 仙台		
	5月				52年度分 16 広島 19	17 一、二級 31 申込受付	
	6月		23 一、二級学科 試験申込受付		13 沖縄・九州 16		
	7月	2 一級試験 23 二級試験	7	10 一、二級試験 申込受付 24	4 四国・中国 7		31
	8月	29 一級合格発表			1 近畿 4	23 一級・北海道・ 東北・関東 25	7 申込受付
	9月		17 一級学科試験	17 一級学科試験	26 関東 29	27 二級・北海道・ 東北・関東 29	6 講 8 習
	10月	9 二級合格発表		25 一級学科試験 合格発表	17 中部・北陸 20		
	11月		12 二級試験 14 一級学科合格発表 6 一級実地試験 20 申込受付	12 二級試験	7 東北 10 北海道 28	15 一級・北陸・ 中部・近畿・ 17 中国	
	12月			23 二級合格発表	1	6 二級・北陸・ 中部・近畿・ 8 中国	
	1月		10 二級合格発表 21 一級実地試験			24 一級・九州・ 26 沖縄 31 二級	
	2月					2 四国・九州 沖縄	
3月		8 一級実地合格発表					

国土庁 監修 消防庁

風水害に備えて

—防災と救済のあらまし—

A5判 36頁 4色刷
頒価 100円 送料実費

住民をとりまく災害には、地震、風水害など自然現象によるもののほか、火災、交通災害など数限りなくありますが、この冊子では、特に風水害についてとり上げ、住民が知っておきたい事柄にしぼって問答形式の編集を行っています。この冊子のはじめには、災害を未然に防止するための「日頃の心構え」について、次には、被害を受けた場合の、主として個人被害に対する「救済制度」のあらま시를、できるだけわかり易く解説してあります。

◎主な内容目次

I 風水害に備えて——日頃の心構え——

1. 防災診断をしよう
 - (1) 過去に学ぼう
 - (2) 地域の特性を知ろう
 - (3) 環境の変化に注意しよう
2. 大雨が予想されたら
——いざという時の準備——
 - (1) 気象情報について
 - (2) 避難の準備について
 - (3) 非常用品の準備について
 - (4) 危険がせまった時の避難について

II 被害にあったとき——救済制度——

1. 災害救助法によるもの
2. 被災者の申請によるもの
 - (1) 生活資金の貸付
 - (2) 住宅の確保
 - (3) 事業資金の融通
 - (4) 税金等の免除など
 - (5) 農畜舎などの復旧資金補助
 - (6) 災害弔慰金
 - (7) 住宅の移転

救済制度の早見表

申込先

(財)全国建設研修センター 建設研修調査会

東京都小平市喜平町1013番地 Tel. 0423-21-1632

後記

▼読者の皆さんが本誌をご覧になって、どう感じられるかが、編集部として気がかりなことの一つです。どんな細かな点でもお知らせ頂ければ幸いです。

本誌は、五十三年度の定期講読を募っています。巻末に申し込み書を添付いたしましたので、何卒、ご協力のほどお願い申し上げます。

▼来号では、特集を「建設工事とアセスメント」と題してお送りする予定です。今後の大きな課題であり、各公共団体、法人でも興味あるテーマではないでしょうか。

▼随筆、詩歌、各地のホット・ニュース、建設関係小説、未発表の報文、その他の投稿を歓迎いたします。掲載分については、薄謝進呈。

なお、掲載希望記事などがありましたら、編集部宛へのご連絡をお待ちしております。

〔連絡先〕〒100 千代田区永田町一―二―三五

全国町村会館

財団法人全国建設研修センター

『国づくりと研修』編集部

監修——建設省河川局

多目的ダムの建設 全4巻

B5判上製 総頁2,032ページ

頒価 11,800円(送料実費)

本書は、ダムの調査、計画および工事に携る技術者を養成し、技術の向上に寄与せんとするもので同時に、建設後十分なダム管理を行い、所期の効用を発揮させようとするものである。

今後、治水事業の拡充、水資源の需要増大に伴い、ダムの建設を飛躍的に促進する必要があるが、地形、地質等の制約から技術的な困難度も増加する傾向にあり、尚一層の技術向上が期待されている。

この期待に応えるよう昭和43年にダム技術者研修が実施されたが、このような研修を研修生だけのものとせず、数多いダム技術者を対象とした広い意味の研修の効果を考えテキストとしてまとめた。

その後テキストは広くダム関係に従事する人々にとって有効に利用され、技術の向上に寄与してきたが、技術開発、基準、制度等の整備はめざましく、今回テキストを全面的に改編したものである。

建設省河川局開発課長 佐々木 才朗

全巻の目次

第1巻

- 第1章 河川総合開発の現況と将来
- 第2章 広域利水計画
- 第3章 ダム技術の変遷と将来
- 第4章 ダムの流水管理
- 第5章 水源地域対策
- 第6章 貯水池計画と予備調査
- 第7章 多目的ダムのコストアロケーション
- 第8章 流出解析
- 第9章 ダムの地質調査
- 第10章 ダムの位置と型式
- 第11章 貯水池の堆砂と背水
- 第12章 斜面崩壊

第2巻

- 第13章 ダムの補償
- 第14章 工事仕様
- 第15章 工事費の積算
- 第16章 補助事業等に係る諸手続
- 第17章 ダム管理と設備
- 第18章 湛水に伴うダムの挙動
- 第19章 ダムの水利権
- 第20章 ダム建設事業と環境問題

第3巻

- 第21章 ダムの構造基準
- 第22章 コンクリートダムの設計
- 第23章 ダムコンクリートとその性質
- 第24章 コンクリートの温度規制
- 第25章 フィルダムの設計
- 第26章 フィルダム材料の性質と材料試験
- 第27章 基礎岩盤の設計
- 第28章 ダムの設計における電子計算機の利用

第4巻

- 第29章 地震とダム
- 第30章 ダムの放流能力
- 第31章 洪水吐の機能設計
- 第32章 ゲート・バルブおよび放流管の設計
- 第33章 ダム工事の仮設備
- 第34章 ダム工事に用機械設備
- 第35章 掘削と基礎処理
- 第36章 コンクリートダムの施工
- 第37章 フィルダムの施工
- 第38章 わが国のフィルダム
- 第39章 ダム施工技術者の心構え

申込先

(財)全国建設研修センター 建設研修調査会

東京都小平市喜平町1013番地 Tel. 0423-21-1632

