

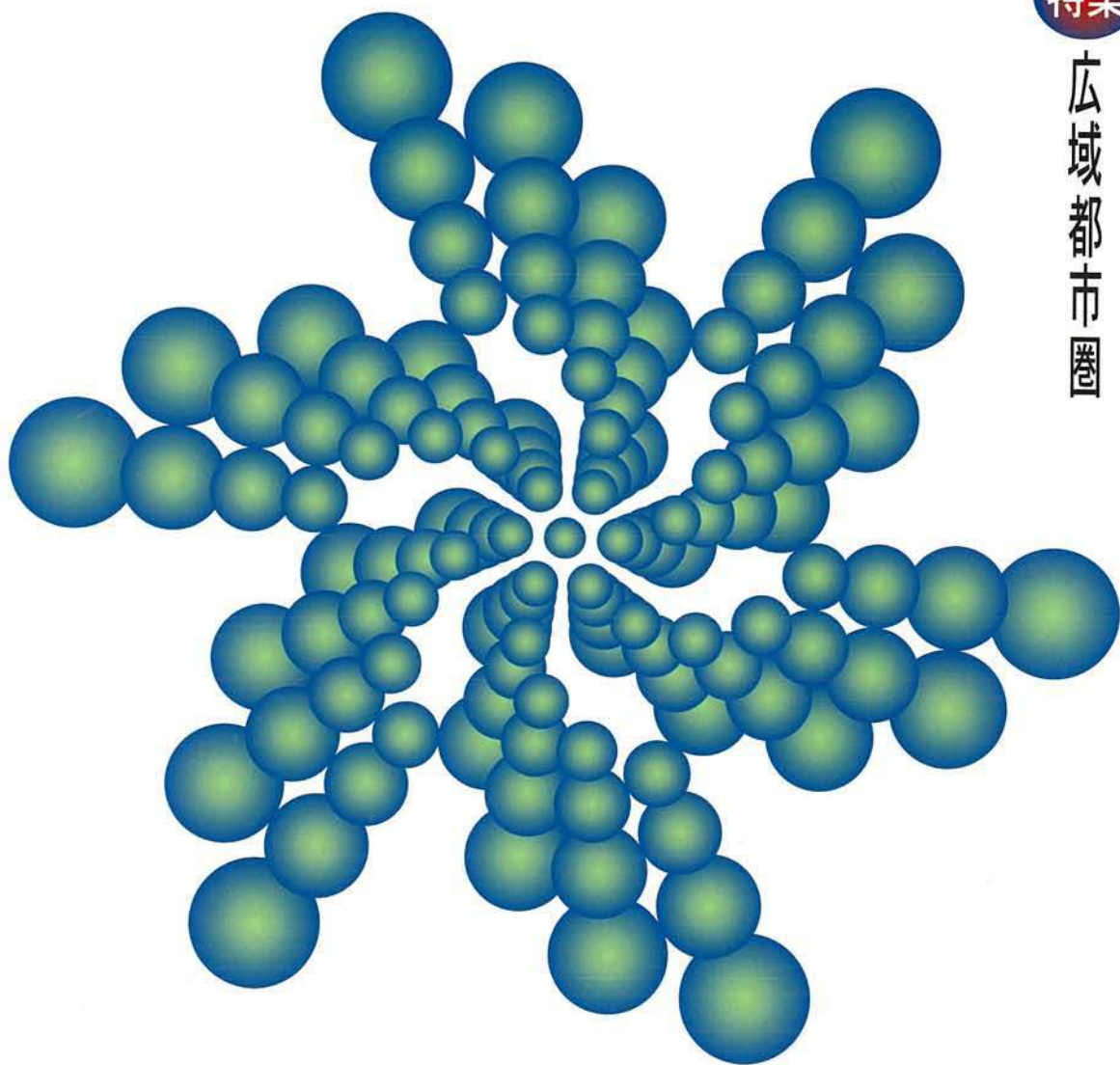
アーバン・アドバンス

Urban Advance

NO.5 1995.5

特集

広域都市圏





アーバン・アドヴァンス

Urban Advance

NO.5 1995.5



目次 CONTENTS

特集 [広域都市圏] SPECIAL ISSUES [Metropolises]

- | | | |
|----|---|---|
| 6 | 広域都市圏の形成と展開構造
Formulation of Expanded Metropolitan Area and its Development Pattern Process | 名古屋大学情報化学部教授 林 上
Noboru Hayashi |
| 13 | 広域都市圏と社会資本整備
Improvement of Social Infrastructures in Metropolitan Area | 名古屋大学経済学部教授 奥野信宏
Nobuhiro Okuno |
| 19 | 都市活動の広域化と都市交通 -都市圏交通整備の方向-
Spatial Proliferation of Urban Activities -New Directions for Metropolitan Transport Improvement- | 中部大学工学部助教授 磯部友彦
Tomohiko Isobe |
| 27 | 名古屋都市圏の研究学園都市構想と中核都市名古屋の役割
Vision of an Academic New Town in the Nagoya District and the Role of Nagoya as its Nucleus | 名城大学学長 丸勢 進
Susumu Maruse |
| 34 | 東海地方における水不足の現状と水資源開発の構想
Confronting Water Strategies in Tokai Region and Concepts Plan for Water Resource Development | 名古屋工業大学教授 長尾正志
Masashi Nagao |
| 43 | 建設省における地域計画の現状と今後の方向
Outline and Future Directions on Regional Planning Implemented by the Ministry of Construction | 建設省四国地方建設局大洲工事事務所長 野口宏一
Koichi Noguchi |
| 51 | 西三河南部経済圏の地域開発 -地域経済団体の取り組み状況-
Regional Development in Southern Nishi-Mikawa Economic Block -Planning Approaches by Local Economic Groups- | 西三河南部経済開発懇話会理事・事務局長 伊藤則男
Norio Ito |
| 57 | 三遠南信地域開発の展開
Perspectives of Regional Development in San-En/Nanshin Area | 東三河地域研究センター主任研究員 戸田敏行
Toshiyuki Toda |
| 63 | 広域の拠点都市をめざして -産業文化交流都市をめざす豊田市の試み-
Through Industry, Through Culture, and Through Human Exchange
-Toyota City is Aiming at Becoming an Important "Hub City" in the Tokai Region- | 豊田市企画部企画調整課長 金子 宏
Hiroshi Kaneko |
| 71 | ロマンへの扉がいま開く -歴史街道-
Touch the Spirit of Japan -Rekishi Kaido- | 歴史街道推進協議会事務局長 真木嘉裕
Yoshihiro Maki |
| 78 | 広域連携スタイルの道路づくり -東海道ルネッサンス事業-
Road Development Based on Regional Cooperation -Tokaido Renaissance Project- | 名古屋市土木局道路部建設課 野口好夫
Yoshio Noguchi |

エッセイ ESSAYS

- | | | |
|----|---|------------------------------------|
| 85 | わたしの ぼくの まちづくり
Our Ideas on Town Development | 名古屋女子文化短期大学教授 志水暎子
Eiko Shimizu |
| 90 | 海外便り
Overseas Correspondence | 稲葉美由紀
Miyuki Inaba |

名古屋都市センターシンポジウム [交流新時代の都市グランドデザイン] SYMPOSIUM [Urban Grand Design in New Promotional Era]

- | | | |
|-----|--|-------------------------------------|
| 96 | 名古屋の役割と都市インフラ
Role of Nagoya and Urban Infrastructure Development | 岐阜大学学長 加藤 晃
Akira Kato |
| 101 | 交流新時代の都市インフラを考える
Consideration of Urban Infrastructure in New Promotional Era | 中部大学工学部教授 竹内伝史ほか
Denshi Takeuchi |





1



2



3



4

- 1 源氏物語散策の道 (宇治市)
- 2 信長の館 (安土町)

- 3 案内標示の整備 (伊勢市)
- 4 歴史資源を結ぶレトロバス (京都市)



1



2



3

1 有松 (名古屋市)
2 二川関所 (豊橋市)

3 宮宿 (名古屋市)



- 1 歴史文化を活かしたイベント・キャンペーン (長岡京市)
- 2 歴史文化を活かした道路整備 (明日香村)
- 3 案内標示の整備 (宇沼市)



- 1 東海道ルネッサンス・シンポジウム (静岡県)
- 2 御由の松並木 (豊川市)
- 3 赤坂の宿 (音羽町)



[特集]

広域都市圏

広域都市圏の形成と展開構造

名古屋大学情報文化学部教授 林 上

はじめに

都市の発展を説明する理論のひとつに経済基盤理論がある。この理論によれば、都市の経済活動は都市の外部から所得をもたらすベーシック活動と、都市住民のためにサービスをするノン・ベーシック活動に分けられる。都市が発展するのは、ベーシック活動が製品やサービスを都市の外部に提供し、その見返りに所得を得ているからである。ノン・ベーシック活動は都市の外部からは所得をもたらさないが、ベーシック活動に携わる人々をはじめ都市に住む人々に日常的なサービスを提供するという点で、これもまた都市に不可欠な活動である。

このように、ベーシック活動は都市が発展していくうえで欠くことのできない活動であるが、ではいったい都市で生産される製品、あるいは都市から提供される商品やサービスは空間的にどのあたりまで届いているのだろうか。近代的な工業で生産される製品は、通常、全国的スケール、場合によっては世界的なスケールで移出されている(図1)。これに対し、商業やサービス業が提供する商品やサービスは、都市周辺とこれに接する地域一帯にもたらされるのが一般的である。都市がその外部に対して影響を与える空間的範囲を都市圏とするなら、商品やサービスが提供される狭い範囲だけでなく、工業製品が広く流通する範囲も都市圏といえる。

しかしわれわれは暗黙のうちに、商業やサービス業によって行われるベーシック活動の

影響が空間的に及ぶ範囲を都市圏と考えている。つまり都市圏は、日常的な生活行動圏のイメージに近い。この日常的な生活行動圏は、交通や通信の発達にともない拡大の一途をたどっている。それは丁度、工業製品の市場圏が国際的な船舶交通や航空網の発展、あるいは国際情報ネットワークの拡大によって広がってきたのと似ている。交通・通信の発達によって時間距離や費用距離が短縮され、距離抵抗は小さくなった。このため、都市からかなり離れたところへ商品を移送しても経済的に採算がとれるようになった。これを消費者の立場から見た場合、中心都市からかなり離れたところに住んでいても、商品やサービスを求めてこれらの都市へ行くことに抵抗を感じなくなった。

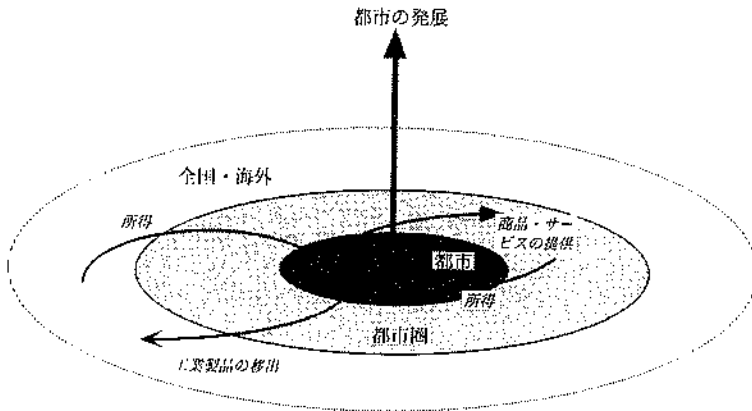
交通・通信の発達にとまって拡大してきた都市圏は、単に空間的に広がったというだけでなく、構造的にも従来とは違った性格を帯びるようになった。中心都市が大都市の場合は、範囲が広いうえにその内部に含まれる中小の都市や農村部が多様な性格をもっているため、構造はより複雑である。本稿では、都市の発展と都市圏の形成は表裏一体の関係



林 上(はやし のぼる)

1947年 岐阜県生まれ
1975年 名古屋大学大学院史学地理学専攻修士課程修了
1988年 都市学会賞を受賞
1991年 名古屋大学教養部教授
1993年 名古屋大学情報文化学部・人間情報学研究科(地域システム論)教授
専門は都市経済地理学および地域システム論

図1 ベーシック活動による都市発展のメカニズム



にあること、また都市圏の拡大にともなってその空間構造が複雑化していることを指摘し、あわせて農村部をも含む広域都市圏の将来像について考えてみることにしたい。

1. 都市の発展と都市圏の形成

現在、わが国には3240余りの市町村があるが、すべての市町村が都市圏をもっているわけではない。都市圏があるのは、自都市で発生する商業・サービス需要を満たすことができ、なおかつ周辺地域で生ずる需要にも応えるだけの機能をもっている都市である。したがってその数は多くなく、大部分の町や村は近くの市を中心とする都市圏に含まれ、こうした都市に機能的に依存している。

都市圏を有する都市は、都市の外部に商品やサービスを提供して所得を獲得している。もちろん都市の産業は商業・サービス業ばかりでなく、工業・建設業、電気・ガス・水道などの公益事業もこれに含まれる。こうした産業の多くはベーシック活動を行っており、そこからもたらされる所得は大きい。多くの産業が集積する都市は大きな労働需要地でもあり、そこへ労働力を提供する人々は都市の外部に住み就業地まで通勤している。

一般に都市が発展するということは、第一

義的にはベーシック活動が盛んになることである。このことは、商業やサービス業が都市の周辺に広がる商圏やサービス圏から多くの収益を上げることの意味する。工業の場合は、全国的あるいは国際的な市場に対して多くの製品を出荷することであるが、それを実現するためには多くの労働力を必要とする。労働力は都市周辺に広がる住宅地域にも求めるため、結局、商圏やサービス圏と同じような圏域がどうしても必要になる。商圏、サービス圏、労働力供給圏もしくは通勤圏は似たような広がりをもっており、これらは中心都市の発展基盤を空間的に投影したものと見える。

このように、中心都市の発展と都市圏の形成は互いに表裏一体の関係にある。ただし、中心都市の経済活動が都市の内部で行われている段階なら、都市発展と都市圏の関係は比較的単純である。ところが、中心都市自身の空間的制約から、都市の外部に活動の場所を広げなければ都市の発展が継続できなくなると、都市圏の構造は複雑になってくる。大都市や中都市からの工場、流通施設、大学などの転出に示されるように、中心都市はその活動の一部を外部に移さなければ都市機能を効率的に動かせなくなる。都市圏には含まれるが、これまでは中心都市の「外部」にあった空間が中心都市によって「内部化」されてい

く。

このような段階に至ると、中心都市とその周辺の機能的な境界が曖昧になる。地理的には中心都市の外部であるが、実質的には中心都市の機能とみなされているものは多い。先に述べた工場、流通施設、大学など市街地から転出した都市施設はそうした事例である。また、中心都市での人口増やより広い空間を求める需要増を背景に、中心都市の周辺に住宅地が建設される場合、そこから中心都市へ通勤する人々の意識は中心都市の市民とあまり変わらない。ここにも、地理的あるいは行政的な位置と機能的あるいは心理的な位置の間にずれがある。

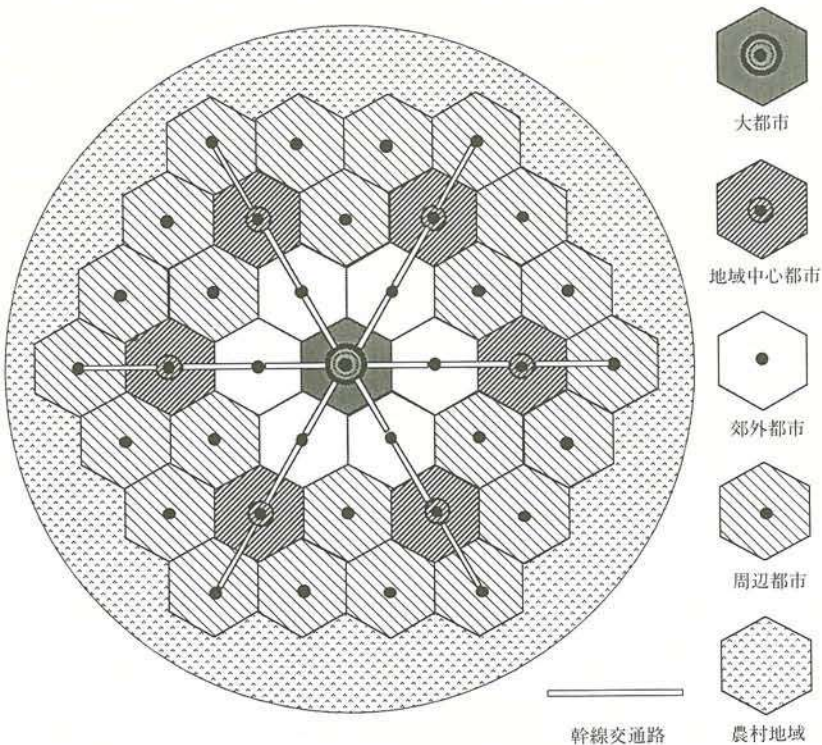
2. 都市圏の空間構造

中心都市にあった都市機能が都市の外に移

転する一方で、周辺地域が中心都市に依存する割合が高まるようになると、都市圏の空間構造は複雑さを増していく。中心都市が大都市の場合、都市圏の範囲は広く、中心部から順に、中心都市、郊外都市、地域中心都市、周辺都市、農村地域、というように同心円的な構造が形成される(図2)。大都市圏に含まれる地域中心都市自らが独自の都市圏を有するため、子細に見れば構造はなお一層複雑である。

こうして形成された大都市圏には、大都市を中心とする同心円的な空間成分に加えて階層的な次元も見いだされる。大都市→地域中心都市→郊外都市あるいは周辺都市という都市の階層システムであり、さらにその下に農村地域が位置づけられる。こうした階層性が生ずるのは、提供される商品やサービスの最低需要量(成立閾ともいう)に階層性がある

図2 広域(大)都市圏の空間構造モデル



ためである。成立閾が小さな商品やサービスはどの都市でも提供できるが、成立閾が大きな商品やサービスは大都市でしか供給することができない。

大都市圏に見られる同心円的成分と階層的次元は、互いに組み合わせりながらネットワーク構造をもつにいたる。たとえば大都市からの近接性を考えた場合、郊外都市へはバスや地下鉄が、また地域中心都市へは都市間鉄道がそれぞれ利用される。地域中心都市は郊外都市より遠くにあるが、両者の時間的距離の差は実際距離の差ほど大きくない。鉄道本数などの利便性を考慮すれば、地域中心都市へのアクセスは郊外都市へのアクセスとそれほど変わらない。

交通手段を媒介として考えられる近接性は、地価をはじめとする地域評価の指標に反映されている。地価は大都市中心部が最高で、これから遠ざかるにつれて逡減するが、大都市と地域中心都市を結ぶ幹線交通路沿いや地域中心都市では地価が相対的に高い。これとは逆に、大都市から見て距離的には地域中心都市と同じくらいのところでも、幹線交通路からずれている都市の地価は低い。地域中心都市よりもっと遠くにあり、幹線交通路にも沿っていない農村地域の地価はさらに低い。

地価は土地利用の中身を決定する重要なファクターである。大都市からの「同心円的距離」と都市レベル間の「階層的距離」によって組み立てられた「ネットワーク距離」は地価に反映されており、結果的に土地利用に大きな影響を与える。ネットワーク距離は、当初は大都市を起点とする放射状交通路によって強く規定される。しかし、大都市圏の周辺部に環状方向の交通路が設けられると、その影響を受けてネットワーク距離も変化していく。こうして、大都市圏の空間構造はますます複雑化する。

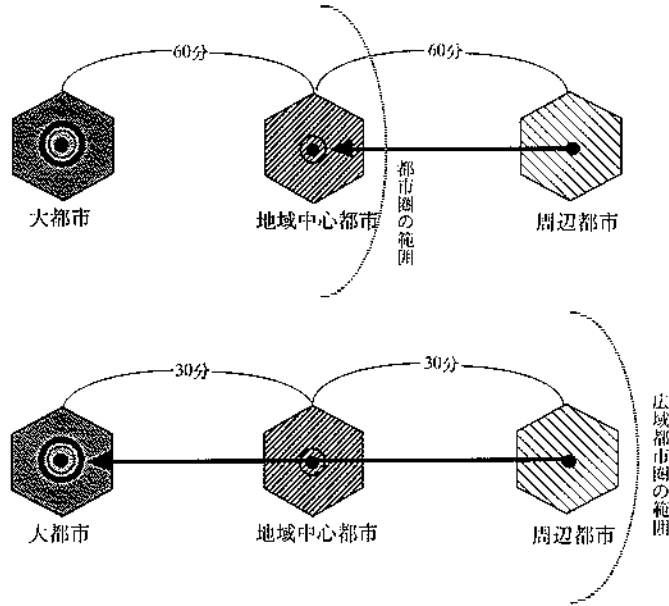
3. 都市圏の広域化

交通・通信の発達にともない、都市圏は拡大していく。中心都市内部での面的拡張が困難になった機能は都市の外に空間を求めようになるが、交通・通信の発達にともない、より遠方に空間を求めることが可能になった。たとえばアメリカ合衆国では、1950年代から始まったインターステート・ハイウエーの建設により、中心都市にあった工場や業務施設が周辺部に立地移動した結果、都市圏が急激に広がった。郊外に建設されたオフィス・パークと都心の業務地区は情報ネットワークによって結ばれており、互いに離れていることによる不都合は感じられない。わが国ではオフィス機能が周辺部に立地移転する事例はまだ少ないが、工場、流通施設、研究所、大学、リクレーション施設など、かつては中心都市にあったものが周辺部に移転した例は数多い。

中心都市から周辺部へ都市機能が移転するのは別に、中心都市の都市機能が場所を変えずに活動の範囲を広げる動きもみとめられる。これも基本的には交通・通信の発達をもたらす効果のひとつであるが、商品やサービスがこれまで届かなかったところまで到達ようになる。その結果、中心都市の商圈やサービス圏が拡大し、中心都市はますます発展する。こうした現象を消費者の側から見れば、これまでは時間がかかりすぎたため出かけていかなかった都市まで商品やサービスを求めて出かけていくことを意味する。

消費者が遠方から中心都市へ出かけていく場合、しばしば観察されるのは、その途中にある都市が飛び越される現象である。中心都市が大都市の場合は、これまで利用してきた地域中心都市を通り越して、規模の大きな大都市へ行ってしまふのである(図3)。これは、交通・通信の発達による時間空間の短縮をもたらす典型的な現象である。消費者の行動範囲が限られていた頃は、狭い範囲内で消

図3 時間距離の短縮にともなう中小都市の飛び越し効果



費者の奪い合いが行われた。ところが行動範囲が拡大してくると、都市と都市の間で商圏を奪い合う動きが活発になる。都市内部における商店街と大型店の競争から商業都市相互間の競争へとという変化は、まさにこうした例である。

都市圏の拡大は、中心都市の経済的影響力が面的に拡大する現象としてとらえられることが多い。具体的には、就業・就学あるいは購買のために中心都市へ行く人数が多くなったり、その範囲が広がったりする現象としてである。しかし実際の影響力は一方方向だけでなく、双方方向あるいはそれ以上の方向に及んでいる。たとえば、中心都市に住む人々がゴルフや行楽などリクレーションを目的として周辺地域へ向かう場合がそれである。この場合も、交通・通信が未発達な頃は行き先も中心都市のごく周辺に限られていたが、行動範囲の拡大にともなって一気に広域化した。かつては宿泊を覚悟して出かけたようなところまで、今では日帰りで行けることができる。

中心都市から周辺地域に向かう人の移動は、リクレーションを目的としたものだけではな

い。工場、流通施設、研究所などの事業所、あるいは大学、高校などの教育施設へ出かける通勤・通学移動も近年、増加の傾向にある。朝は周辺地域から中心都市へ向けて集中する通勤・通学とは逆方向の、「逆通勤・通学」が大都市圏では見られるようになった。こうした動きに加えて、郊外の環状線を利用しながら隣接する地域からすなわち横方向から通勤・通学してくる動きもある。今や周辺地域は、中心都市に対して一方的に人を送り込むところではなくなりつつある。

このように、周辺地域が就業や就学を提供するようになると、周辺地域では自立性が芽生えてくる。こうした地域には中心都市へ通勤・通学する人々がもともと多いため、商業・サービス業はある程度は発展している。それに加えて事業所や施設が進出してくると、それらに対してサービスを行う機能も充実してくる。周辺地域が地域中心都市などを核にひとつの市場圏あるいは生活圏として認知されるようになるのは、こうした段階においてである。もちろんすべてのレベルの機能をここで揃えることはできないが、

日常的な都市機能については自前で賄えられるようになる。

4. 広域都市圏の展開

現在、わが国では100人のうち70人くらい都市に住んでいる。しかしひとくちに都市といっても、人口密度が稠密な大都市もあれば、人口密度が疎な町もある。人口密度の低い地域では、生活スタイルそれ自体は都市的であるが、景観的には農村部のそれに近いものが少なくない。住宅地の周りには兼業農家の田畑や林野が広がっており、農業生産が依然として行われている。都市圏の広域化にともない、こうした農業地域がその中に含まれるようになった。

広域化した都市圏の周縁部には都市と農村が入り交じった地域が展開しており、いわゆる「混住化社会」がみとめられる。元来は農業生産を基盤とする農村社会であったが、脱農化の進展によって生活の糧は都市的産業から得られるようになった。中心都市から移転してきた工場で働いたり、中心都市まで通勤する人々が多くなった。その一方で、住宅地を求めて中心都市から移転してきた都市住民が近くに住むようになり、また中心都市の人々もリレーションなどでこうした地域を訪れるようになった。

このように、都市と農村の境がはっきりしない、都市でもなく農村でもないそうした中間的な地域社会が全国各地に見られるようになった。欧米の先進諸国では、ヒューマン・スケールをはるかに超えた非人間的な大都市を嫌い、小都市での生活を求める動きが起こってすでに久しい。カウンター・アーバニゼーションと呼ばれる現象はまさにこれであり、大都市の人口が絶対的に減少するのは対照的に、非大都市圏の人口は増えている。また、職場は中心都市あるいは大都市にあるが、居住地は周辺の小都市あるいは農村部に置いて

いる人々も多い。こうした生活スタイルもまた、交通・通信が高度に発達したからこそ実現できるようになった。

わが国では、いわゆる過疎地域で人口が減る現象がつづいている。過疎地域から都市地域に転出した人々は、就業機会という経済的理由もさることながら、都市のもつ社会・文化的魅力を転出の理由に挙げている。テレビ、新聞、雑誌などのマスメディアは、都市住民の生活スタイルに関する情報を毎日のように流している。こうした情報に接した人々がそのような生活スタイルを身につけたいと考えるのは普通である。しかし、地方の町や農村にあってはそれを地元で実現することは難しい。都市住民にとって魅力的でファッショナブルな商品や食べ物、あるいは文化的なサービスを全国津々浦々に満遍なく提供することは不可能に近いからである。

その結果、平均的な都市住民の生活スタイルが実現できそうな中心都市に住むか、もしくはそこへ日常的に行くことのできる地域に住むことが求められるようになった。全国の県庁所在都市あるいはそれに次ぐレベルの都市で人口が増えている背景には、こうした事情が働いている。かりに、すべての日本人がこうした生活スタイルを身につけるのが望ましい、少なくともそうした条件は保証すべきであると考えたら、地方の小都市や農村はすべからず広域化した都市圏に含まれるべきである。

旧西ドイツでは、国民が医療、教育サービスなどの分野で等しいサービスが受けられることを目的に、すべての地域が中心都市の勢力圏の中に含まれるような機能配置の調整が行われた。平地の多い旧西ドイツと中山間地の多いわが国を直接比較することはできないが、わが国でも社会的公平の観点から広域都市圏の空間的配置について真剣に考える必要がある。都市と農村の間に格差があるのは当然だという発想を改め、地方の町や農村に住

む人々もまた都市住民と同じような社会的サービスが享受できるような地域システムを考える必要がある。

おわりに

都市圏の広域化はいうなれば歴史の必然である。しかし、都市階層のどのレベルの都市圏を広域化すべきかという点については、政策的にコントロールできる余地がある。東京を中心とする大都市圏を限りなく広げていくのもひとつの選択肢であるが、地方ブロックの中核都市あるいは県庁所在都市の都市圏を広域化するのもまた別の選択肢である。どのオプションを政策的に優先するかは、国土づくりをすすめるさいにきわめて重要な意味をもつ。

わが国では、第二次大戦後、集積の利益を十二分に活用し経済的効率性を最優先する思想のもとで、地域開発がすすめられてきた。その結果、国際的な経済競争では大きな勝利を収めたが、同時に公害、長距離通勤、地価高騰など外部不経済も発生した。円高で名目的な賃金水準は上昇したが、都市住民は国際的に見て狭い住宅と高い物価の中で真にレベルの高い生活をしているとはいえない。同時に国内的には、東京をはじめとする大都市の所得水準と地方のそれとの間にはかなりの開きがある。所得や情報の地域格差は想像以上に大きいといってよい。

こうした状況のもとで、国民が真の豊かさを味わえるような国づくりをするには、中核的な地方都市を中心とする多くの広域都市圏が全国をカバーするような国土づくりを目指す必要がある。交通・通信が発達したため、集積の利益を過度に追求しなくても、地域間の水平的なネットワークをうまく活用すれば、それと同じような効果を上げることができるようになった。分権的あるいは分節的な都市圏ネットワークを通じて各地方の資源や情報

が有効に活用できる社会の実現が望まれる。

広域都市圏の内部にあっては、伝統的な都市対農村という二元的な対立ではなく、双方の資源を互いに生かすことのできるシステムをつくる必要がある。技術革新は都市でのみ生まれ、周辺はその従属下にあるという伝統的な地域観に縛られることなく、都市で働くが住まいは農村あるいはその逆という人々が、場所にとらわれずに創造的な活動ができるような状況を生み出していく必要がある。環境条件やエネルギー循環のことをも考慮すると、都市と農村の双方が含まれる広域都市圏は生態的意味である程度の自立性をもつ必要がある。自立性と個性をもった広域都市圏が互いにオリジナリティを競い合う、そのような社会を実現するために、われわれは努力する必要がある。

広域都市圏と社会資本整備

名古屋大学経済学部教授 奥野信宏

1. 日本経済と中部地域

日本の経済は、弱々しいとはいっても長い不況から抜け出してやっと回復軌道にのった。経済企画庁の発表の通りなら、平成不況は平成5年10月が底であり、景気は回復をはじめて既に1年半近くが経過していたことになる。

しかしそのこととは別に、これからの日本経済を考えると、それをとりまく環境の変動に注目しなくてはならない。

その第1に価格革命がある。東アジアをはじめとするアジア諸国や旧東欧圏は、安価で良質な工業生産物を供給するようになっている。規制緩和については、遅々として進まないという批判を浴びているが、急速には進まないにしても前進はしており、国内供給者間の競争と貿易自由化による海外生産物との競争に後戻りはない。消費者の低価格志向も、価格革命が継続する一つの要因である。

環境変動の第2は、アジアの経済力の伸張である。それがわが国の製造業について空洞化の危機感をつのらせている。しかしそれだけにとどまらず、アジア諸国は、空港や港湾等のインフラ整備においてもわが国の先を越し、わが国の物流・人流を空洞化させようとしている。多くの途上国や中進国においては、依然としてインフラの未整備が発展の足枷になっている。しかし他方で、国内にアンバランスを残したままではあるが、それから脱却した国々もまた現れつつある。人流・物流の中枢になることは情報も集まるといふことであり、その意味ではわが国は情報の空洞化に

も直面しており、わが国が次第にアジアの奥座敷になろうとしている。

こうした状況に対して、わが国の経済はミクロ、マクロおよび各地域で、それぞれ対応が進行しつつある。日本企業は、過去の石油ショックや急激な円高などの環境変動に対して極めて柔軟に対応した。今回の環境変動に対する企業の対応は、「リトスラによるコスト削減」という言葉に集約されるが、具体的には多品種少量生産・多角化戦略の見直し、雇用慣行の見直しなどがある。これらは、これまでの日本経済の強さの主要因とされてきたことがらである。特に雇用慣行については、年功序列の賃金体系の見直しが多くの企業で進行しつつあるが、それは80年代に増加した賃金支払いにたいする是正でもある。

企業の昨今の対応では、これらに加えて、生産拠点の海外展開が特徴としてあげられる。そのため、個別企業の生き残り策が国内での雇用や生産、投資の停滞となり、日本経済の発展に直接には結びつかないという問題が起きている。

マクロ経済での対応としては、高コスト体質の是正がある。日本的雇用慣行の変動等は



奥野信宏(おくの のぶひろ)

昭和20年 鳥根県生まれ
昭和44年 京都大学大学院修士課程修了
昭和49年 名古屋大学経済学部助教授
昭和51年 名古屋大学経済学部助教授
昭和64年 名古屋大学経済学部助教授
中央新幹線沿線学者会議委員
運輸省運輸政策審議会専門委員
中部空港調査専門委員などを務める

その一環として理解されるし、地価抑制や競争の促進などもそうである。これからの所得の伸びが鈍ることを反映して、生活コストの引き下げによる実質ベースでの所得の上昇が図られると思われる。

2. 中部地域の社会経済基盤

地域についてみると、日本の各地域で新しい経済環境に対応する動きが進行しつつある。全国どこの地域でも熱心なのは、産業の高付加価値化とそれを促すための産業に密着した研究開発や、アカデミックな学術研究の集積地としての発展をめざすという方向である。

東海地域は、世界有数の産業集積地として発展してきただけに、個々の地域で産業の空洞化にたいして強い危機意識がある。名古屋圏ほどに地価が高く、かつ賃金の高いところで、アジア諸国と同じ製品をつくっていたのでは競争にならない。

産業の高付加価値化と研究開発は、地域の共通した課題である。東海地域は、昭和62年の第四次全国総合開発計画において、産業技術の中核圏域と位置づけられた。それによって、この地域の産業技術開発が進展したかどうかは疑問なしとしないが、それが今後も重要な課題であることには変わりがない。それに加えてこの地域では、産業の多様化によるタフな地域産業作りが求められる。

東海地域が、これから研究開発の世界的な拠点として発展するためには、生活基盤と都市機能の整備が必要であろう。生活基盤の整備というのは、子弟のための学校・教育環境、都市計画・住宅環境、医療、レジャー環境などであり、都市機能というのは、情報通信へのアクセス、国際空港や国内鉄道・高速道路網などの国際・国内交流機能等を指している。

東海地域の社会資本整備については、生活基盤投資でも産業基盤投資でも、人口一人当たりでみて全国最低水準の公共投資が続いて

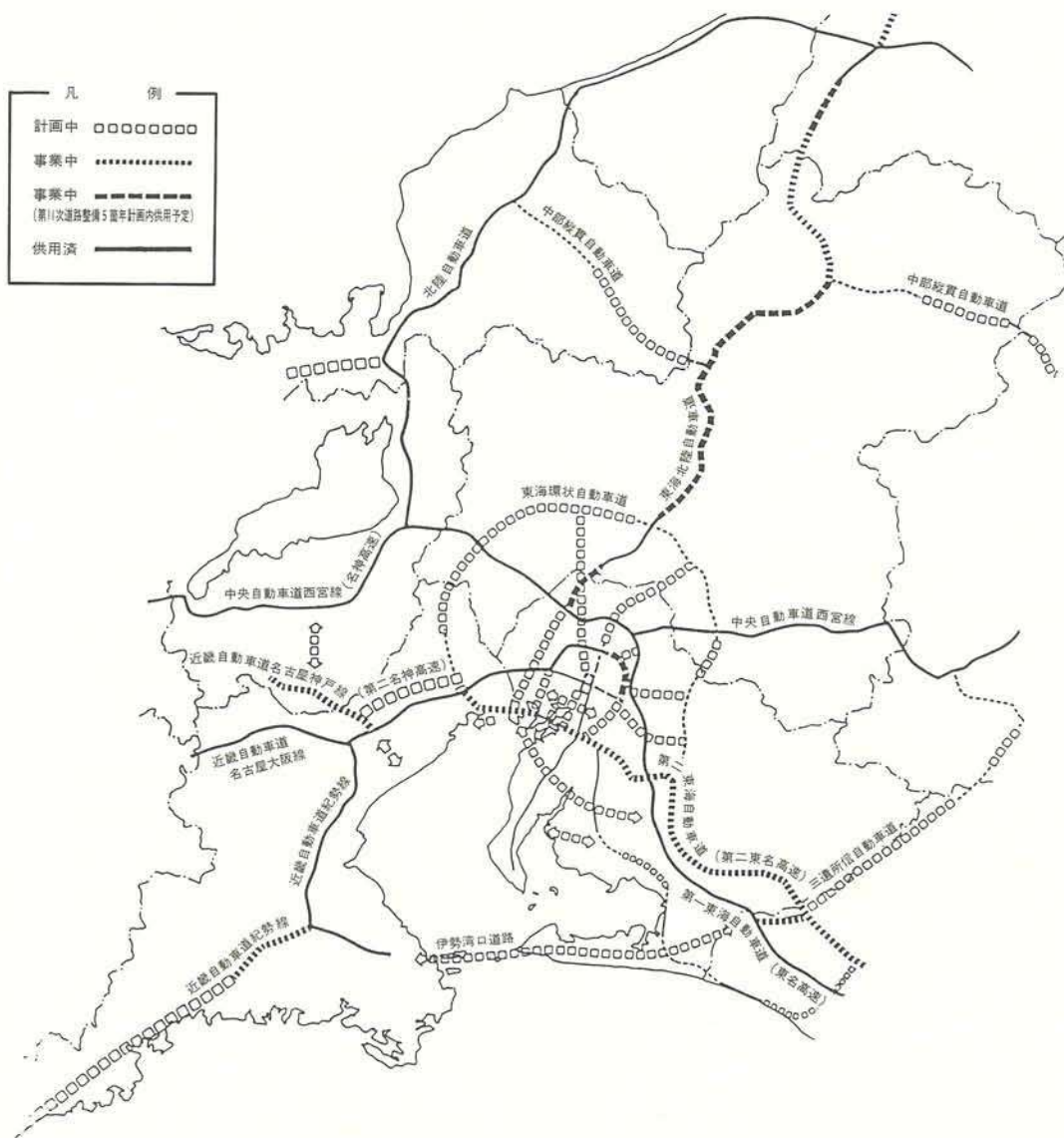
きた。東海地域は研究開発の立地場所として、首都圏や近畿圏に比べてとき競争のうえて劣位にあるだけに、こうした生活・都市機能環境の整備を先行させて魅力を高めることが必要だろう。研究開発機能の強化といっても、下水道もない地域では優秀な人材は集まらない。地域が目指す「研究開発機能と中枢管理機能をもつ高次モノ作り拠点」では、豊かな生活基盤こそが最高の産業基盤である。

東海地域の学術研究ゾーンについては、愛知県の東部丘陵、岐阜県の土岐・多治見を中心とした東濃地区、三重県の鈴鹿ハイテクプラネット21、名古屋市の志段味サイエンスパーク等が計画されていて、部分的に事業が進みつつある。

これらの研究学園都市構想は、首都圏の筑波や関西の京阪奈とは異なって、一カ所に集中しておらず、各県・市がバラバラに計画していることが問題になっているが、分散した研究開発地域の連携をはかるために、それらを連絡する高規格の環状自動車道の建設が期待されている。それによって、東海地域のいわば“リサーチ・トライアングル”を構成させるという構想である。

私見では、東海地域の研究学術圏は、むしろ名古屋市に隣接する東部地域を核に、志段味サイエンスパークを巻き込むような形で成長をして行くのではないかと思っている。現在、長久手から、青少年公園、瀬戸の万博候補地は、研究開発機関の集積地として着実に整備がすすみつつある。同地域では、愛知県農業総合試験場の整備が進行しているし、名古屋大学太陽地球環境研究所の移転、同総合理工学センターの建設、愛知県立大学の同地域への移転などが計画されている。また、愛知県が中心になって進めている財団法人科学技術交流財団の交流センターの建設が始まろうとしており、学術交流の世界的中心地に成長することが期待されている。この地域は、名古屋市の隣接地域として便利であり、現在

第1図 道路ネットワーク構想の概要



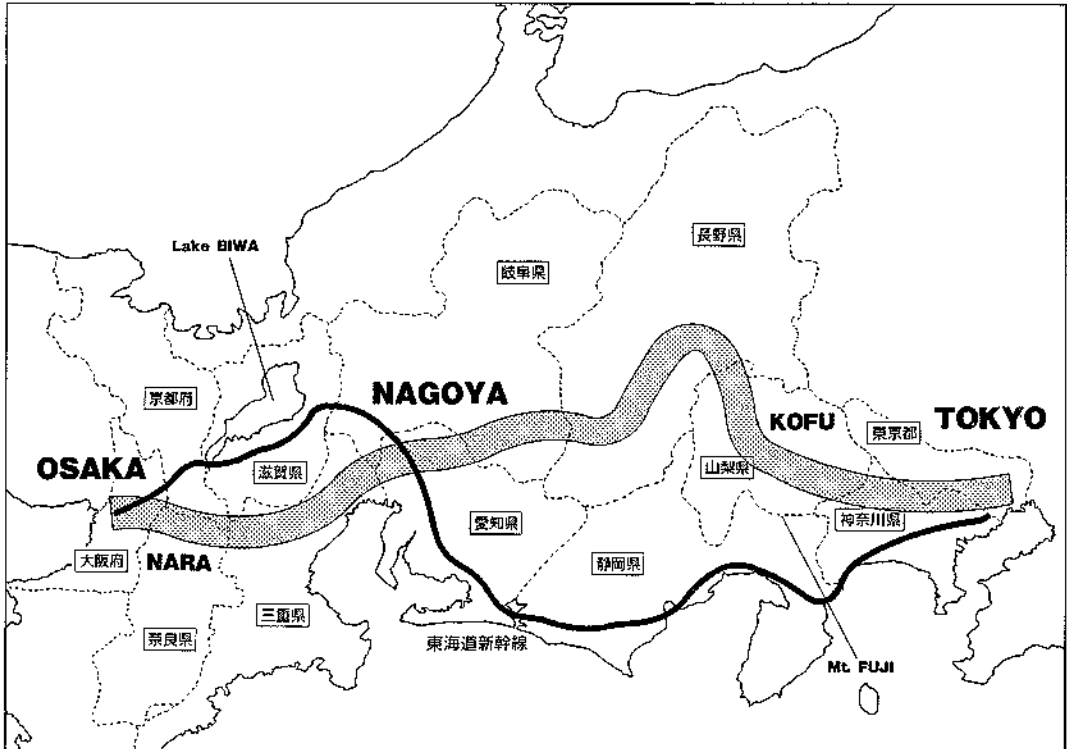
出典：国土庁大都市圏整備局「中部新国際空港のインパクトを活用したグローバル時代の圏域づくりに関する調査」
(平成5年3月)

でも生活基盤や都市機能が比較的そろって
いて、近い将来に一層の整備が期待される。

東海地域の研究開発機能が、今後の展開
において、産業の空洞化を克服する力になるか
どうかは依然として予断を許さない。これまで
東海地域への事業所の誘致では、事業所が
立地すれば現場に密着した研究開発機能も同

時に立地するという期待があった。事業所立
地の海外展開が進めば、現場に密着した研究
開発機能もまた流出する。そのときには、東
海地域で雇用を確保することも困難になる。
生産現場は空洞化で流出しても、研究開発機
能を残せばよいというのは虫がよすぎるので
はなかりうか。そういう意味で、従来からの

第2図 リニア中央新幹線概要図



JR東海資料より作成

事業所の活動を東海地域で維持するための援助は、最大限に行われるべきであろう。

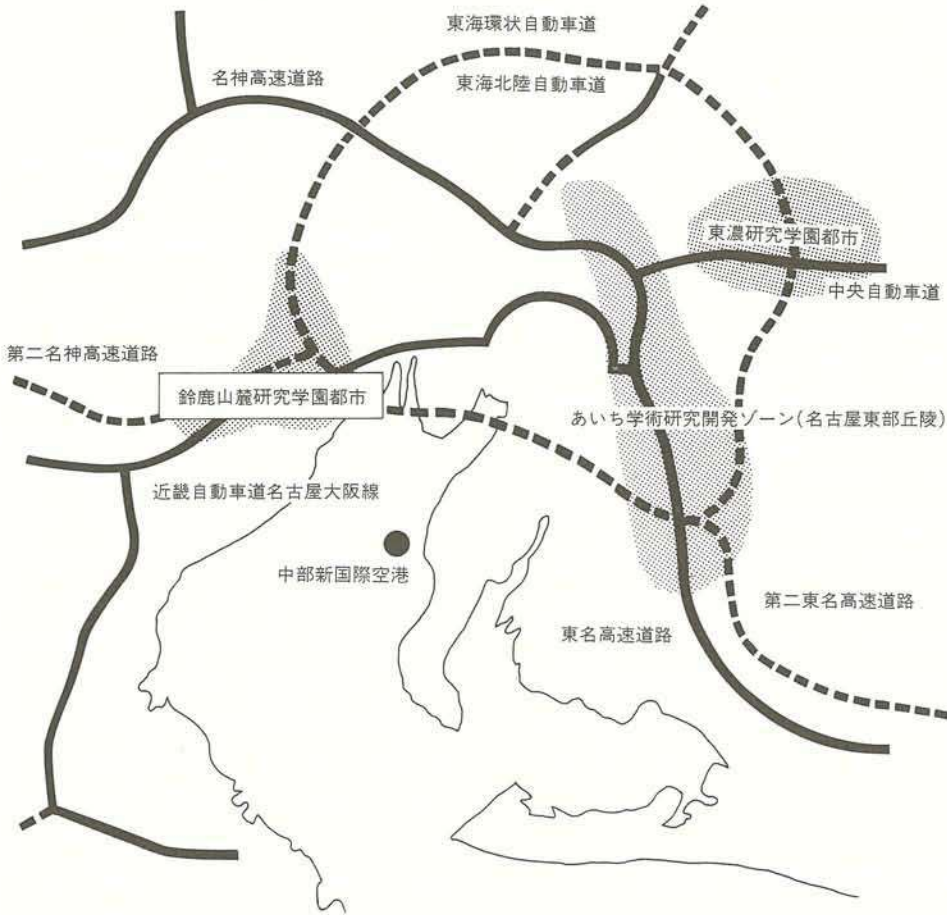
3. 大規模交通プロジェクトと地域開発

関西新空港が開業してから、名古屋圏が話題にのぼる機会が増えたように感じられる。名古屋圏では、交通関係の大規模プロジェクトだけをとっていても中部新空港や第2東名・名神、リニア中央新幹線等々がある。中部新空港は、昭和60年に財中部空港調査会で地元調査が始まってから10年が経過した。その間、平成3年には、第6次空港整備5か年計画で、国の調査空港に位置づけられ、国と地元の共同調査が行われてきた。そして、平成8年度から始まる第7次空港整備5か年計画を審議する航空審議会に本年3月頃諮問され、夏頃の中間答申で事業化空港として位置付けられるかどうかが決まるという状況に

ある。事業化がきまれば、2005年の開港が可能になる。第2東名・名神は、東海地域では名古屋港・三重北部を通過する。既に名港西大橋など一部は供用されていて、他の部分も事業化の段階にある。リニア中央新幹線は、東京を起点に、甲府・多治見・名古屋・三重北部を経て大阪に至る路線が計画されている。10年後を目途に開業が計画されているが、山梨県の実験線の一部が完成に近づいており、いよいよ本格的な実験が行われようとしている。

名古屋圏を語るとき、「セントラル・ジャパン」という枕詞が使われることがある。この言葉には、大きく3つの意味が込められていると思う。第1に、名古屋がわが国の地理的中心地に位置するということがある。東西への広がりがあるだけでなく、背後には北陸をひかえていて懐が深い。加えて、東海地域は人口分布で日本の重心にあたる。第2に、名

第3図 高速交通基盤と研究学園都市



出典：通商産業省中部通産局「名古屋圏の高速交通基盤を活用した地域整備計画調査報告書」（平成6年3月）

名古屋圏が世界有数の工業集積地であり、戦後の各時代のわが国のリーディング産業をリードしてきたことに対する評価がある。そして第3に、東海地域がわが国の陸上交通の要所であることがある。加えて、生活環境や水、土地などに余裕があり、将来の可能性を秘めていること等々、単に地理的位置以上の様々な期待が込められている。

しかし、名古屋圏がこうした期待に応えるとなると課題が多い。北陸を背後に控えているとはいっても、北陸と結ぶ交通は、道路も鉄道も未整備で一体感がない。製造業については、確かにわが国の戦後の発展をリードしてきたが、しかし自動車産業も今や先端産業

ではなくなり、地域は空洞化の危機に直面している。

交通については、地理的中心に位置する強みを、交通の要所として生かし切っていないと思う。三重県は、昭和30年代の重化学工業化の時代までは、わが国の先端的な産業集積地としての位置を保っていた。しかしながら、その後の産業の展開からは遅れをとった。その原因の一つに、昭和30年代の終わりに開業した名神高速道も東海道新幹線も三重県を通らず、はるか北の岐阜・米原を迂回し、三重県がわが国の幹線軸から完全にはずれたことがあると考えられる。他方、岐阜県については、新幹線や名神高速は県内を横切ったが、

通過しただけで地域の発展に生かし切れていない。名古屋市の停滞は、これら背後圏の停滞も原因になっているのではなからうか。

リニア中央新幹線と第二東名・名神、中部新空港のいわゆる三点セットは、こうした状況を激変させるものと期待される。第1に、これらの建設によって、一旦は幹線軸から外れた三重北部は、再び大きな可能性を取り戻すだろう。うまく活用すれば、取り残された県南部の開発が刺激されるだけでなく、滋賀県との交流も活発になるのではないか。

第2に、中部新空港は、東海地域の産業を多様化させ、新しい産業が成長する契機になるだろう。またそれと同時に中部新空港にともなう道路や鉄道のアクセス整備は、東海北陸の各地域の一体化を進めるのに貢献する。

第3に、三重県北部が再び日本の機軸として発展する事によって、名古屋圏と大阪圏との結びつきが強くなり、両圏の一体化が促進されると考えられる。それによって、巨大な首都圏に対抗する力になりうるのではなからうか。

4. 東海地域の連携と五全総

現在、四全総の見直しと、五全総の策定作業が始まっている。五全総では、高齢化が進行し人口が停滞・減少するなかで地域間・地域内の連携と交流人口の増大によって地域の活性化を図ることが基本的な考え方としてある。

四全総で、名古屋圏は3大都市圏の一つとして、産業技術の中核圏域と位置づけられたが、産業技術の世界的拠点としての発展を目指すという基本的概念は、五全総でも受け継がれるべきである。しかしながら、東海地域の学術研究機関の立地動向を勘案すると、製造現場に密着した研究開発の推進だけでなく、アカデミックな分野も含め世界的な学術研究の拠点として位置づけることが必要ではない

か。

東海地域の大規模プロジェクトを、地域の発展に結びつけて行くためには、地域内の各自治体の共同した取り組みが課題だろう。市町村の狭い行政区域にこだわっているのは、広域的プロジェクトに対応した基盤整備は進まない。

東海地域では、名古屋市を別にすると、中小都市が地域内に散らばって分布していて、それぞれが特色と経済的な実力を備えている。東海地域が、産業と文化の中核管理機能を備えた世界的な研究開発拠点として発展するためには、名古屋市を拠点として重点的に整備し、名古屋と各地域の連携をはかるといことが考えられるが、そのためには、名古屋市の市域を越えたりリーダーシップが求められる。現在の行政区画にこだわっているのは、例えば中部新空港を生かすための名古屋圏の基盤整備すら困難である。現在の制度では、自治体はその行政区域を越えて行動することは不可能に近いだろうが、名古屋市がリーダーシップをとりながら、整備がすすめられなければならないのではなからうか。連携のハードの部分は、交通・通信などで整備されようが、ソフトの部分はシステムの問題であると同時に名古屋市をはじめ各自治体の自覚の問題でもあると思う。

都市活動の広域化と都市交通

～都市圏交通整備の方向～

中部大学工学部助教授 磯部友彦

1. はじめに

現代の都市生活を考えると交通という行為から全く無縁であることはできず、交通が都市に生活する人々の活動達成のために果たす役割は大きい。毎日繰り返す交通は人々の生活の豊かさに強く影響し、今後の交通整備は都市発展の命運を握るものといえよう。

ところで、交通の内容には多面性がある。何のために行うのか。どのような乗り物を使うのか。どこからどこまで移動するのか。誰と、いつ、いくらかけて移動するのか。交通といってもその中身は様々である。

また、楽しい交通、苦しい交通、満足できる交通、不満だが我慢しなければならない交通、急ぐ交通、のんびりしたい交通、他人との違いを誇りたい交通、などと、交通から感じるものは、人により、また、時と場合により異なる。

このような交通の多面性は、交通施設を整備する際にも現れる。たとえば、産業を支援するための交通と人々の生活を支援するための交通のどちらに重点を置くかは、様々な前提条件により変わり得るものとなる。

さらに今後の社会を考えると、人口の高齢化や社会の高齢化といった種々の高齢化現象が問題となる。ここで、社会の高齢化現象とは、産業形態の変化（物の生産からサービスの生産へ）、都市の形態変化（郊外化、都心空洞化）、交通施設の陳腐化（交通需要の変化、技術の陳腐化）などを意味し、これらに共通して言えることは、前の時代では世の中に合

致していたものが現在や将来時点では合わなくなることである。また、社会の急速な変化に追いつけなくなる状況ともいえる。このようなことが生じないようにするためには、先を見越した社会基盤・交通基盤の整備が必要である。

本稿では、主に都市の広域化傾向に対応した都市交通サービスのあり方について考察するものである。なお、具体的な考察対象として東海地域の5都市（浜松、豊橋、名古屋、岐阜、四日市）を例に挙げている。

2. 都市活動の広域化

1) 都市交通とは

都市交通という言葉は様々な場面で用いられる。この言葉の定義については2通りの考え方に整理できる。一つは、行政区分における市域で行われる交通という意味である。市制が行われている地域を市部、その他を郡部というように、国土全体を二分する方法がよくとられ、人口統計においては市部の人口比率を都市化の指標として種々の議論がなされる。そのような市部という領域で行われる交



磯部友彦(いそべ ともしこ)

中部大学工学部土木工学科助教授

1955年 愛知県生まれ。

1980年 名古屋大学大学院工学研究科博士前期課程修了。名古屋大学工学部助手

1991年 群馬大学工学部助教授

1993年より現職。

専門は交通計画学。

通を都市交通と呼ぶものである。たとえば、市営交通とは、経営主体がその都市(自治体)であり、基本的にその市域内だけに交通サービスが提供される。これは、上記の定義による都市交通の需要に対応するための交通サービス供給事業体である。さらに、「市内均一料金」というように市域の内外を明確に区分する料金制度もある。以上のように第1の定義である行政区分上の市域内で行われる交通を前提とした交通サービスの提供方法や制度が存在するのである。

都市交通のもう一つの定義は、都市活動に関連して行われる交通という考え方である。先の定義と比べて、交通が行われる場所には関係なく、その交通が何のために行われるのかに着目したものである。なぜ交通が必要であるのかを考えるとときには、このような定義の方が考え易く、都市交通の課題が明確にできる。つまり、都市活動を円滑に達成するためには、そのために行われる交通がまず円滑に行えなければならないと考えるものである。

ところで、都市活動の特性をいささか大きさであるが農村のそれと対比すると、賃金労働者が多いこと、職住分離がなされていること、商取引が行われること、常設の娯楽施設があること、などが挙げられる。このような特性を持つ都市活動は、決して「〇〇市」と呼ばれる場所にだけ存在するのではなく、「〇〇町」、「〇〇村」にもある。別の意味では、日本のほとんどの地域で都市活動が行われているといえる。生活そのものが「都市化」しており、これらの活動の遂行には交通が不可欠である。都市交通の第2の定義は、都市的生活の活動の達成のために行われる交通を都市交通と考えるのである。

以上の2通りの考え方は、どちらか一方が正しいというのではなく、ケースバイケースで使い分ければ良いと思われる。交通は、ある限定された空間内を効率よく移動する能力も要求される一方、現在の空間を越えて、

他の空間へ速く移動する能力も要求される。都市空間を閉じたものと見なせば、前者の能力への要求が強くなるであろうし、また、都市空間を交流の場と見なせば、後者の能力への要求が強くなるであろう。交流が人々の都市活動の質的及び量的内容を豊かにするものであれば、都市交通も交流促進の有効手段としてその役割を果たすことが求められる。

ところで、都市活動の空間的広がりを見ると、交通サービスの提供はもはや一つの市域内に限定するのではなく、周辺地域との結びつきを高めるためにも行うことが必要となってくるのである。つまり、都市活動の空間的広がりに対応した都市交通サービス網が提供されるべきである。

2) 都市活動の広域化

上述した都市交通の第1の定義は、交通の行われる空間からの把握である。都市について考える時、その空間的広さに留意する必要がある。都市の状況を示すためには行政界の範囲で考えることが多い。これは、種々の統計データが都市単位で整理されていることと、一つの都市行政が担当できる範囲が行政界内に限られることからであろう。しかし、都市の活動は決してその行政界の範囲内だけに納まるものではない。とくに、交通の整備は都市活動の範囲を拡張するものであり、周辺市町村との都市機能分担を促進し、都市圏を形成するために不可欠なものである。よって、第2の定義により都市交通を把握することも必要となるのである。

ここでは、都市活動の広域化の一例として、都市の流入流出人口の経年的変化を見ることにする。国勢調査で得られた通勤通学流動データを用いて、次式で流入率、流出率を計算してみた。

$$\text{流入率} = \frac{\text{他市町村からの15歳以上の通勤・通学者(流入者)数}}{\text{当該市における15歳以上の従業者・通学者数}} \quad (1)$$

$$\text{流出率} = \frac{\text{他市町村への15歳以上の通勤・通学者(流出者)数}}{\text{当該市に常住する15歳以上の就業者・就学者数}} \quad (2)$$

名古屋市を例にとると、1970年では流入率が23.4%であったものが、75年では27.0%、80年では28.7%、85年では29.8%、90年では32.1%と年々増加傾向にある。この間（1970～1990年）では、市域の大きさは埋立地などを除いて、増減はない。市内の事業所で働く従業者と、市内の学校への通学者の内、約3分の1の人が名古屋市外居住者であり、毎日名古屋市へ流入しているのである。これは、名古屋市が当地域の中心都市であり、市内の雇用が多く、中等・高等教育を行う学校も多い一方で、居住地を名古屋市外に求める人が多いことの現れでもある。

流出率についても流入率と同様に1970年から1990年までの5年おきの値を示すと、6.6%、8.3%、9.8%、11.1%、12.6%と徐々に増加している。名古屋市内に居住しているも、市外で活動を行う人が年々増加しているのである。（筆者も名古屋市内に居住し、春日井市への通勤者である。）

名古屋市の土地利用政策を振り返ると、工場、大学等が名古屋市内に立地することを抑制されたために、これらは市外に新設されたり、または市内から市外へ移転し、その跡地が住宅地・商業地へと転換していったという事実がある。

もっとも、一点集中型の都市形態は、放射状方向に密度の高い交通サービス提供が可能である一方、反対方向の輸送量が少ないという片荷現象が生じ、交通経営上の不都合が生じる。また、極度の一点集中は交通混雑を引き起こす。その解決策として、都市機能を分散させ、その結果、交通混雑を緩和させる方法があり、名古屋市の土地利用政策もその方向に従ってきたのである。

よって、工場、大学等の郊外立地は一応良い政策であるといえる。しかし、そのために変化した交通パターンについて十分に対応出来るような交通サービスの提供も同時に考慮されなければならない。都市機能は単独では

その役割を十分に果たすことは出来ず、相互に連携してはじめて意味が出てくる。旧来の名古屋市内に存在した都市機能を市外へ移しておきながら、市外の交通サービス水準を低いままにしておいたならば、そこには大きな不合理が生じて不思議はない。

ここで、この広域化した交通サービスの提供を誰が行うのかが問題となる。民間事業者がこれを担うのか、名古屋市営交通が市内の交通サービスの延長として担当するのか、さらに名古屋市と周辺自治体とが共同して、または一体化して交通サービス提供を行う組織を新設して事業を行うか、などの様々な検討がなされても決して不自然ではない。

3) 都市圏交通サービスのあり方

都市内だけでなく都市圏全体で交通サービスのあり方を考える際に、次の2つの観点が必要である。それは、都市間交通サービスの活用による都市圏の拡大と、都市域が連担して広がることによる交通サービスの整備である。

前者の説明のために名古屋市への通勤・通学を例にあげれば、岐阜市、四日市市、豊橋市などからも都市間交通サービスである鉄道（特急運転により高速で移動する事が可能、時には新幹線もこの役割をする）を利用すれば、それは可能となる。名古屋市内からの移動よりも都市間移動の方が短時間で済む場合さえもある。この場合の都市圏の拡大は、名古屋市外の鉄道駅を中心に広がるものであり、名古屋市から離れると、各駅を中心とした飛びとびの範囲が連携状態となる。

後者の場合は、名古屋市境界に接した地域がまず市街化され、事実上名古屋市内と一体化した姿を示し、それが徐々に郊外方向へと連担して広がっていく状況である。この場合は、まず都市間を結ぶ街道的道路の周辺が市街地として整備され、さらに地域内の道路網が整備されるに従って市街地の広がりを見ることになる。公共交通網は名古屋市内では密

であるが、このような地域では粗くなり、また、市内との連続性も悪くなる。よって、道路交通に依存することになるが、人口が増加するに従って自動車が多くなり、道路には容量以上の自動車が走行することにより混雑がひどくなる。

むしろこのような地域では、交通需要が多ければ鉄道建設を行うことが望ましいが、完成までには長期間待たねばならない。それまでにはバスをうまく活用することが必要である。また、需要がバスサービス程度で充分ならば、即刻、市内外を結ぶバスサービスの計画が策定、実施されるべきである。

ここで、都市圏内の自治体同士の協力による交通サービス提供の事例として、サンフランシスコの地下鉄である BART システムを取り上げる。この BART の運営は、サンフランシスコ湾岸地域の（サンフランシスコ市を含む）いくつかの市郡の共同により行われている。外国の地方自治体と日本のそれとを単純に比較することは難しいが、中心都市だけでは都市活動が成立しないことは同じであり、都市圏全体で都市機能の分担と、交通サービスを含む様々な都市サービスの共同供給が必要であることの格好の例であるといえる。

再び名古屋市に話を戻せば、市営交通のサービス提供範囲は何も市域内に限る必要ないと思う。名古屋市内の都市活動が周辺地域住民により支えられていることから、市内外の結びつきの強化を名古屋市側で促進することがあってもいいのではないだろうか。市営交通が市民の利用のためにあるというならば、市民の定義を拡張し、市内に居住していないが市内で従業・通学する者も市民と考えれば

（これは市立図書館の利用資格者と同様な考え方である）、これらの人々に対する交通サービス提供も、市営交通の重要な役割の一つとなる。また、市営交通という経営体が不都合であれば、周辺地域との共同事業者としても構わない。このような事例は水道等の他の行

政サービスでは行われており、大いに参考にすべきである。

市内外の円滑な交通連絡が名古屋市において全く行われていないわけではない。市営地下鉄（鶴舞線）と名鉄（豊田線・犬山線）との相互直通運転が行われているし、また、上飯田連絡線（名鉄小牧線と市営地下鉄7号線との連絡線）が今後建設される。上飯田連絡線は鉄道建設事業を民間事業者も含めた共同事業者で行うもので、都市交通整備の新しい展開といえる。しかし、これらは上記の提案を完全に満たすものではない。その理由は、鉄道経営主体はあくまで市営交通と私鉄であり、鉄道端末交通部分の対策は不十分である。たとえば、地下鉄赤池駅は名古屋市外に位置するが市営と名鉄との結節点である。この駅へのバスアクセスは名鉄バスのみが行い、市営交通バス路線はない。名古屋市外だから市営バスは無いというのは当然のことかも知れない。しかし、ここで問題としたいのは、名古屋市内で何らかの活動する人が地下鉄を利用するために、その端末交通手段としてバスを利用するということである。バスと地下鉄の乗り継ぎ割引（普通券には無いが回数券には有る）は、ここでは適用されないのである。

これまでの考察をまとめると、都市活動の範囲は単一の都市域を越えているために交通サービスは市内と市外を円滑に結ぶこと、個々の交通事業者は現在よりも広域において交通サービスが提供できること、鉄道とバスを一体の交通システムとして利用しやすいものにするのが、都市圏交通サービスのあり方において必要なのである。

以上、都市交通は都市活動の空間分布状況に即した整備が必要であることを名古屋市を例に述べてきた。しかし、都市により都市活動の空間分布状況は異なる。よって、都市交通整備課題はその都市の置かれている状況に応じて考慮されるべきである。次節では公共交通の整備に対する要望が都市によりどのよ

うに異なるのか、また、その理由は何かについて考察する。

3. 公共交通整備に対する要望

1) 総合交通体系の必要性

交通整備という課題は、都道府県とか市町村とかに関わらず、どの行政組織においても重要な行政課題として力点が置かれている。また、住民が行政に対する要望事項をまとめてみると、交通整備に対する要望は様々な要望事項の中でも上位に位置づけられることが多い。さらに、首長や議員の選挙時になると各候補者は、具体性の程度に違いはあるものの、競って交通整備を公約とする状況が頻繁に見受けられる。

ところで、交通の整備という語の内容は、それを口にする人により異なっている場合がある。それは、交通システムが単一の交通機関だけで構成されるのではなく、様々な特性を持った交通機関の総合体系を必要とすることにより多面的な内容を持つために生じることであろう。とくに、公共交通システムでは種々の交通機関の連携が不可欠である。また、その総合交通体系を建設し運営する組織には公営・準公営・民営といったさまざまな形態があり、さらにそれらを監督指導する行政側と自らの行動をよくしたい利用者側という異なる立場が絡んで、極めて複雑なシステムとなっていることも、交通整備概念の多様性の一因といえよう。

2) 公共交通整備に対する要望の現れ方

ここで公共交通整備に話を絞る。公共交通整備に対する要望の現れ方には様々な状況が混在する。たとえば、ある人は高速で移動可能な公共交通システムを要望し、またある人は乗換の無い公共交通システムを要望している場合もあろう。同じ公共交通整備の要望とまとめられても、その意味するところは決して同一とは言えない。また、行政側でも公共

交通システムのどの部分に力点を置くかは行政組織により異なる。それは、まず公共交通システムの整備現況が異なるために、今後の整備方針が異なると解釈できる場合もあるが、さらにその地域の置かれている国土軸上の位置関係の相違に起因する要素も少なからず存在すると考えられる。

たとえば、東京のように一極集中的国土幹線交通システムが自らの地域を中心に整備され、これにより全国の各地と結びついている都市では、東京だけを考えた地方行政の立場では地域内の公共交通（たとえば、通勤鉄道など）だけに力点を置けば良いことになる。しかし一方で、東京から離れた地方では、より速く東京と結びつくことが、その地方行政における公共交通整備の最重要課題となり、その結果、地域内の公共交通整備は重視しないか、または、住民からの地域内公共交通整備に対する要望があったとしても行政側として余力が無いために対処できないという状況が生じると思われる。

さらに、住民側は要望しても取り上げられない事項については、次第に要望しなくなることも考えられる。つまり、行政側が当面取り組んでいる課題に、住民側の要望が引き寄せられて、その結果、住民側の要望と行政側の課題が表面上は一致して、国土幹線交通のみを要望しているかのようにみえるのである。しかし、地域内交通の整備、それも公共交通による整備という住民の要望は、根底には必ず存在するものと思われる。

以上のように国土幹線交通を先に整備して、その次に地域内交通の整備を図るという考え方は、地域発展のためには必要なプロセスかも知れない。しかし、地方の行政組織が国土幹線交通整備ばかりを気にして、自らの地域内の交通政策に十分に力を注ぐことができない状況があるとしたら、それは直ちに改善すべき問題である。その地域のことは、そこを直接担当する行政組織以外にはどこも考えて

はくれないのである。

3) 東海地域の主要都市における公共交通整備課題

以上、東京一極集中を事例に公共交通整備課題の違いを述べたが、地方中枢・中核都市と呼ばれる都市とそれと関連を強くする都市との間においても公共交通整備課題は異なる。ここでは東海地域の5都市（名古屋、岐阜、豊橋、浜松、四日市）について、これらのことを具体的に考えてみる。

まず、名古屋市は、わが国の三大都市圏の一つである中京都市圏の中心都市であり、また、太平洋ベルト地帯の中にあり、さらに東京、大阪の二大都市の中間点にあり、産業、交通の一大拠点である。よって、国土幹線交通を考えたときに、名古屋を経由せずに路線選定を行うことは、きわめて不自然であり、事実、道路、鉄道ともに国土幹線が名古屋を経由して整備されてきた。鉄道についてみると、在来線の東海道・関西・中央本線、東海道新幹線（ひかり、のぞみ停車）、中央新幹線の各路線が、それぞれ国のビックプロジェクトとして整備されたり、または近い将来に整備される予定である。

このような状況であれば、地方行政体としての名古屋市は、国土幹線整備についてはあまり心配することはなく、ただその実現時期をいかに早くするかが主要な行政課題となるのであろう。もっとも、この安心感がのぞみ号の名古屋通過（名古屋とばし）から強いショックを受けることになるのだが……。

では名古屋の公共交通政策の主眼点はどこにあるかといえば、市内交通にあるといえる。もちろん公営交通部門を抱えている関係もあるが、民間交通企業に対する政策も含めて、公共交通政策における努力は基幹バスに見られるように大きな成果を挙げてきたといえる。

しかし、市内でも公共交通サービス水準の高い地区と低い地区との間に差がみられることが問題である。さらに、市外から流入する

「昼間市民」にとっては、名古屋市境を夾んでの公共交通ネットワークの連続性が弱いことが問題である。それを補うために自動車利用に頼ることが多くなるものと考えられる。都市活動の広域化に応じるためには前節で述べたように行政界を越えた公共交通サービス供給のあり方を考える必要がある。

次に、岐阜市は県都であり、また、この地域の中心都市名古屋との距離が近いことから、少々複雑な交通整備課題がある。つまり、岐阜県の各地からみて、岐阜市が極となる交通体系が望ましいのであるが、実際には、名古屋中心の交通体系の中に岐阜市がはめ込まれ、その結果、岐阜県内でも名古屋経由で岐阜市と結ばれるといった地域（たとえば多治見市）がある。また、全国高速交通幹線（新幹線、高速道）から離れていることも、県都としての交通中心性を弱くしている。岐阜県内を縦貫する東海北陸自動車道の早期完成に期待するものの、名神道と直結後には県内東海北陸道沿道地域が岐阜市を素通りして他県と結びつく可能性もある。東海環状道の早期整備による県内ネットワークの強化が、岐阜市の県都としての交通ネットワーク上の位置づけを高めるために必要な課題であろう。

次に、豊橋市は愛知県内第2位の人口規模を持つ都市で、東三河地域の中心都市である。また、東海道沿線都市と東三河山間部・長野県南部の市町村との結節点である。近年外国車販売会社が日本における拠点として豊橋を選定したことは、国土全体からみた豊橋の地位の向上を物語っている。つまり、東京へも大阪へも新幹線ひかり号利用でともに1時間数十分という立地条件は、重点的整備がなされてきた三河港の活用と相俟って好条件を生み出しているのである。もはや名古屋指向を超えて、全国各地や諸外国との直接交流ネットワークの形成をねらってもかまわない。これは港と陸上交通という異種の交通施設をバランスよく整備してきたことの成果であると

いえる。ただし、次に述べる浜松等の静岡県西部地域の諸都市との連携強化も重要な課題である。県境を越えた交通整備を行うことは種々の困難を伴うが、豊橋、浜松両市の協力により推進されるべきである。

次に、浜松市は人口が静岡県内第1位で、また全国でみても第17位である。市域はかなりの広さを持つてはいるが、浜名湖、天竜川、遠州灘と三方を水域で囲まれている。このことから、市外とを結ぶ交通路が限定され、流入率流出率も他に比べ高くない。しかし、広域化傾向は他都市同様に進んでいることから、市外との交通路整備が課題である。

また、浜松の独特の特徴を挙げるならば「境界都市」ということである。この語は2つの意味で用いてみた。まず一つは、浜松が属する静岡県の全体の地域特性である。つまり静岡県は名古屋と東京の中間にあるために、東海地方と関東地方の双方から親近性が持たれていることである。もう一つは、浜松と豊橋と長野県飯田市のそれぞれの周辺地域相互間の交流活性化策である「三遠南信地域連携」構想が進められていることである。つまり、浜松は大きくみれば関東と東海を結ぶ拠点であることと同時に3県間で隣接する地域同士の交流拠点である。この特性を活かして複数の地域を股にかけた交通ネットワーク形成の戦略を持つことが必要である。

最後に四日市市は港湾と臨海部の化学コンビナートにより発達した都市である。しかし、国内の産業構造の変革の波に乗り、機械系、電子系等の産業も盛んになっている。また、陸上交通においては、国道1号線が全国幹線であった時代とは異なり、高速道、新幹線はともにここを経由せず、交通ネットワークの拠点とはいえない時代が続いた。しかし、東名阪自動車道が整備されたことを皮切りに、今後、第2名神道、東海環状道の各自動車道と、中央新幹線（駅の場所は未定）という次世代の陸上国土幹線が經由することと、港湾

の更新を図ることにより、陸海の交通拠点へと変身を遂げようとしている。

課題は市内の交通網整備である。上記の陸海交通幹線の結節のためのネットワークと市内交通のためのネットワークとは、環境対策と沿線沿道開発の両方の観点からみて、できる限り分離することが望ましい。

4) 都市間交通ネットワークの課題

以上、5都市の個々の公共交通整備要望について考察してきた。ここで、各都市間のネットワークについてもふれておく。岐阜、四日市、豊橋の各都市と名古屋市とは、JRと私鉄の2つの鉄道系により連携されている。JRのサービス供給は国鉄時代と比べて格段に向上している。それは、併走する私鉄路線との競合の結果ともいえる。事実、岐阜、四日市、豊橋の各都市と名古屋市との間のJRのサービスは現代の鉄道技術の粋を集めて、スピードアップ化等を達成し、競合する私鉄線と対抗できる状況となっている。

しかし、豊橋、浜松両市間の鉄道はJRのみであり、私鉄との競合はない。このJR線もそのサービス向上が図られているが、豊橋以西のものに比して一段低いものとなっている。浜松市にとっては、東の静岡市と西の豊橋・名古屋市の両方向を向く必要があるが、今後の豊橋・浜松両市の結びつきを強化するためには、鉄道サービスのより向上が求められる。

空港に話を移す。現在、名古屋空港だけであつた当地域に中部新国際空港が開港することは、当地域全体の交通ネットワークに新たな展開が生じる。交通ネットワーク上での空港は、ある地点に存在する交通施設としての意義よりも、遠距離の地点との結節点としての意義の方が一般的に重要である。たとえば、東京、大阪・関西への直行路線があるか否かとか、海外のどの地域、どの空港に路線が延びているのかということは、空港の性格に大きく影響するものである。

中部新国際空港に期待される役割として、「日本のゲートウェイ空港」とか「国際ハブ空港」とかが取り上げられている。ここで、国際ハブ空港とは、各国の空港から発生した旅行者がその空港へ集り、そこで乗り換えた後に、別の国の空港へと散っていくための拠点空港と言う意味である。ハブ空港及びその周辺は他の多くの空港へ行くのには最も良い場所である。このような高い交通利便性を持つハブ空港は、各地から集合して会合を開く場所としては最適な立地条件を備えることになり、新たな都市を創り出してしまった海外の例もある。この場合には、空港周辺に立地した都市機能に関連する交通が発生する。よって、中部新国際空港が国際ハブ空港として位置づけられたならば、空港周辺も東海地域の都市及び都市間交通ネットワーク上の新たな都市拠点となることを考慮しなければならない。

さらに、中部新国際空港以外に、建設が予定されている静岡空港（静岡県榛原郡榛原町、島田市）と、びわこ空港（滋賀県蒲生・日野地区）の両空港の役割も重要である。いずれも、国土幹線陸上交通機関との結節点に位置し、高度の拠点性を発揮することを目指している。また、両新空港とも国内線だけでなく国際線の就航にも積極的である。

これらの空港が開港すると、浜松市・豊橋市は、東海道新幹線（空港新駅）と東名自動車道（牧之原IC）により静岡空港と直結し、岐阜市・四日市市は、東海道新幹線と名神自動車道・第二名神自動車道によりびわこ空港と直結する。空港をそこへのアクセス交通施設と一体化して建設すると、その空港利用圏域は格段と広がりを持つものとなる。上記2新空港はそれを目指している。

その結果、浜松市・豊橋市は、その周辺に現名古屋空港、中部新国際空港、静岡新空港を持つことになり、また、岐阜市・四日市市は、その周辺に現名古屋空港、中部新国際空

港、びわこ新空港を持つことになる。各都市にとって空港をうまく使い分ける時代が到来することになるであろう。そのときに利用空港選択へ影響を与えるのは、各空港の特性（就航路線、頻度）だけではなく、アクセス交通の良否も大きいといえよう。

4. おわりに

交通は社会活動の派生需要である。よって、交通現象に変化が生じるときは、交通施設や交通機械の変化以上に社会で行われている活動の変化がその原因となることが多い。初期の交通工学は増加する一方交通量に対していかにして交通施設を建設していくのが主要課題であった。現在では、実現している各々の交通自体の必要性についての検討がなされ、さらには交通発生抑制政策が必要視されるというように大きく様変わりしている。

筆者が「交通」を勉強し始めて約20年過ぎようとしている。この間に学界において交通に対する研究領域は拡大しつつある。それは様々な個別の研究分野で扱われていたものが、学際研究交流により広がり示してきたのである。もっとも、交通は現代社会の基幹的要素であり、その本質に迫るためには広範な観点からの研究が必要であることは当然の帰結なのかも知れない。過去からの趨勢だけでは将来予測が困難である状況においては、交通とその関連事項をより深くより広範に探求することが必要であると感ずる。時には、既存の常識から外れた新しい提案も必要であろう。

名古屋都市圏の研究学園都市構想と 中核都市名古屋の役割

名城大学学長 丸勢 進

名古屋圏は国土の中央に位置し、自動車、工作機械をはじめとする厚い産業集積を有し、日本の製造品出荷額の16%（東海三県の平成5年度）、世界のGDPのほぼ2%のシェアを持つ、いわば世界有数の産業集積地域である。

そして、今、21世紀に向けて中部新国際空港、第二東名・名神高速道路、リニア中央新幹線などの整備により世界的・全国的な交通優位性をさらに高めるとともに、第四次全国総合開発計画で位置づけられた「世界的な産業技術の中核圏域」の形成をめざしている。このため研究開発機能等の一層の充実を目的とし、東濃研究学園都市（岐阜）、鈴鹿山麓研究学園都市（三重）、名古屋東部丘陵研究学園都市（愛知）を中核として、名古屋都市圏の研究学園都市構想が進められ、平成6年4月には全体の推進体制である東海地域研究学園都市構想推進連絡会議が設立された。今後、より一層の各地域の研究学園都市の相互連携、一体化が促進されるものと期待されている。

当名古屋地域を中心に研究者として活躍され、上記各地域の研究学園都市構想にも多大のご尽力をされた、現名城大学学長の丸勢先生に名古屋圏の研究学園都市構想の特徴、その中核都市としての名古屋の役割などについてお話をいただいた。本レポートは、平成7年1月20日名古屋都市センターでご講演いただいた内容を取りまとめたものである。

（名古屋都市センター）

研究学園都市構想の意義

日本において、研究学園都市といえば誰でも頭に浮かぶのが、筑波研究学園都市、関西文化学術研究都市である。名古屋の中で当地の研究学園都市の話をしている場合はともかく、つい見落とされがちなのは、筑波とか関西と比較してどのような異なった意義や内容を持っているかということについて、この地域の開発に携わる人達が共通した認識を持つことの大切さである。東京などでの委員会に出席したり、PRなどする場合、特にそのことの必要性が痛感される。筑波、関西で全国

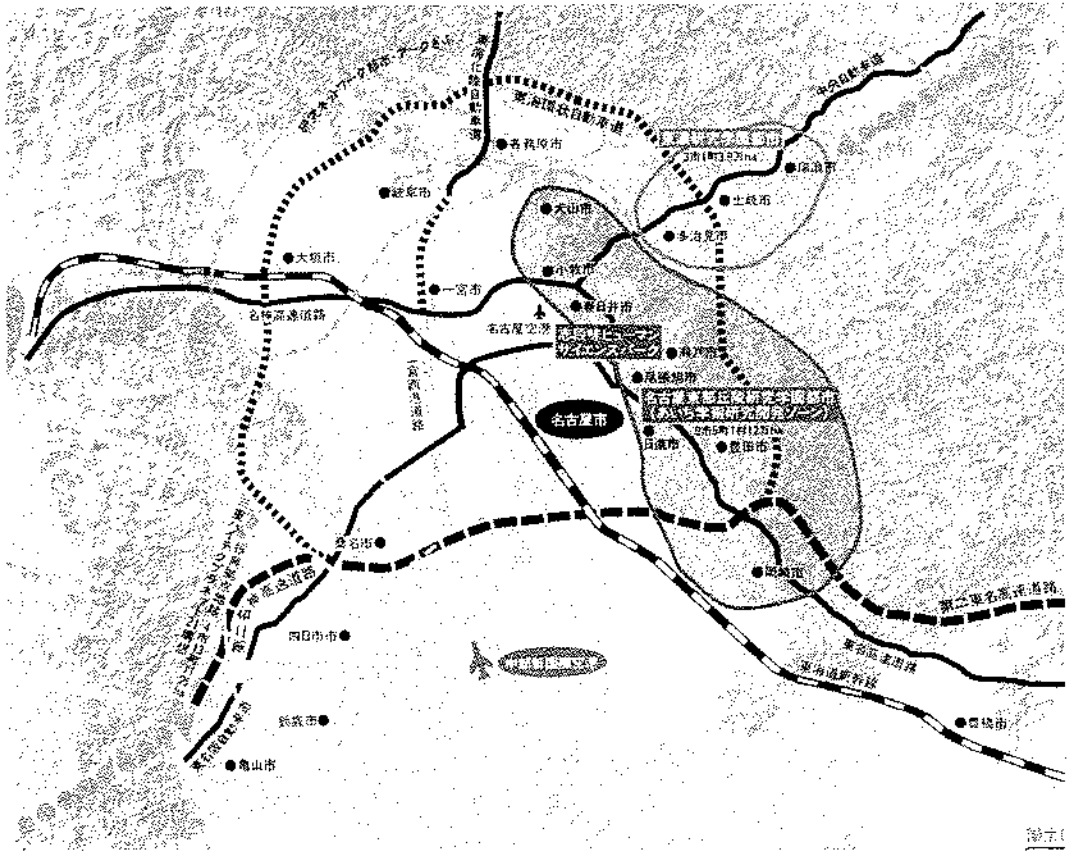
を代表する研究学園都市をつくっているのに、なぜさらに名古屋圏でも必要なのかという、素朴ではあるが基本的な疑問が出される。この点について、私の日頃考えていることを述べてみたい。



丸勢 進(まるせ すずむ)

1926年 長崎県生まれ
1947年 名古屋帝大工学部電気科卒業
1965年 名古屋大学教授
1982年 電子顕微鏡学会会長
1983年 名古屋大学工学部長
1989年 同大学退官、名誉教授
名城大学教授
1991年 現職

名古屋圏の研究学園都市配置図



私の経験からすると、全国的な会合で名古屋圏の研究学園都市を説明する時、どこからも反論が出ないのは、産業技術研究を中核とすることである。それは、四全総がこの地域を「産業技術の中核圏域をめざす」と表明していることもあるが、事実としてこの地域が産業技術の中核だという実績を持っているからである。ぜひ、このことを御旗として研究学園都市構想の展開をしていくことを強調したい。

筑波は、東京の過密を緩和する目的で、国の研究機関、大学の受け皿として開発され、現在では民間の研究施設の集積も進んでいる。基礎研究を中心として研究開発を盛り上げていくという御旗がたてられている。関西は、筑波との違いを強調するために、文化をも一緒につくっていかうという点である。関西と

いう地の歴史的経過、ストック等から考えると一応みんなが納得のいく御旗がたっている。それに対して名古屋圏はといわれた場合、産業技術に係わる研究開発という、誰もが納得する御旗をたてるべきであるというのが、まず確認しておきたいところである。

では、その御旗のもとで具体的な研究学園都市の性格を論ずる時、どのような意義を持ち、特色を出せるかが次の問題となる。

私も大学の人間であるから開発研究よりは基礎研究というところに重きをおきたいという誘惑に駆られる。基礎研究を発展させ人間社会に役立てようとする応用研究となる。その応用研究というものを工業的な生産に結びつけようと考えれば開発研究の分野となる。このプロセスからみると基礎研究をどんどん進め、そこから応用研究、開発研究という流

れが生まれるという構図になる。筑波、関西はともにそうしたパターンになっている。ところで筑波の場合は自然科学的なにおいが強い。それに対して、人間の価値観の多様化というか、文化という分野を一緒に考えていこうというのが関西である。基本のコンセプトが非常にわかりやすいというのは大切である。基礎的な学問で新しいことがわかり、それがいろいろな面で応用され、産業が盛んになるという構図は非常にわかりやすい。例えば、アインシュタインの相対性理論のような純粋学問が生まれ、それがいろいろな分野で応用的に確かめられながら、原子力などの新エネルギーが育ってくる。しかし、科学や技術の進歩が上記のように流れていると考えられるのは、実はこの100年間ぐらいの間のことにすぎないという点を注目しておく必要がある。歴史を振り返ってみると、むしろ技術が先にあるのが普通である。私以外にも最近このことを主張される方が増えている。大昔のことを考えればそれが当たり前のことであって、人類は理論がわからなくても生活の知恵としていろいろな技術を取り入れていたが、近代でも工業化社会を築いた産業革命のことを思い浮かべていただきたい。この場合も、基礎学問があって蒸気機関がでてきたのではなく、蒸気機関が発明されて産業革命が起こった。そして、これは大切なことだと学者が研究し始めて熱力学という基礎学問が体系化されたのである。また最近の高温超電導材料の例を考えてみると、超電導の基礎研究をおこなっている学者も認めていることであるが、当初、予想していなかったことが突然発見されたのである。試行錯誤してやっているうちに突然できてしまった。そうすると超電導の学者たちが大慌てをして、どうしてそうなるのだろうという議論を一生懸命にやる。そして学問的に明らかになると、作り方も進歩していくから、相互に助け合う形で進歩していく。ほかに、出発点は偶然であったり、技術

からということが非常に多い。今日の広範囲に発展している産業技術を考えると、その中から、基礎学問の重要な発見をする可能性が、最も大きいと思われる。

この地域が産業技術の開発という研究で御旗をたてることは、今後の日本の任務である新しい基礎学問を生みだしていく可能性を持っている点できわめて意義深い。そのことにより、この地域での基礎研究の拡大が続くと考えられる。名古屋圏の研究学園都市の御旗について、基礎学問を実際にやっておられる方もそうした可能性に理解をしていただける。しかし、一般の方は先に述べた基礎研究から開発研究へという先入観があるため、理解されにくい面がある。ぜひ、当地域で学研都市などの開発に取り組まれている方はその点を理解して、産業技術の御旗を掲げて頑張ってもらいたい。

より具体的なテーマについては、あまり固定して考えることはないと思っている。もちろん東濃、鈴鹿、名古屋東部丘陵と、全体をみればそれぞれの特徴が議論になるが、正直言ってこうした構想は、動き始めた当初の段階から明確なイメージがあったとは考えにくいと思う。先日、岐阜の県知事さんにお会いしたときも、東濃の特色を極限状態における研究と言っておられた。核融合科学研究所、日本無重量総合研究所を始め、超高温の材料研究などが集まっており、特色を説明するときにはいい表現であるという感想を持った次第である。一方、鈴鹿の方は国際環境技術移転研究センターなど、国際的な研修にも重きを置いた研究または技術開発と聞いており、今でもそういう流れがあると感じている。しかし、基本において、先にも述べた産業技術を御旗としておれば、具体的な分野についてはあまり絞り込む必要はなく、まず産業界の研究開発部門をこの地に集めることが大切ではないかと考えており、その点が、名古屋圏の研究学園都市構想の特色であると思う。

交流が新しい地平を切り開く

もうひとつ、基本的な考え方としてご理解をいただきたいことを述べたい。それは研究所の役割が変わってきていることである。この地域に多くの研究所が集積していくことには大賛成であるが、名古屋圏は非常に大きく、研究所がひとつふたつできたからといって画期的に地域が変わるわけではない。さらに言えばこれからの時代、学問も技術もこれまでと異なってくるだろうと思われる。従来は、目的は明確で、その目的を達成するために研究をするという姿勢であった。これは、諸外国でやっている問題を解決するために努力を傾けていけばよかったからである。しかし、これからは何を研究するのかということ自体が一番大切になる。これは、産業だけではなく、すべての分野に共通する事柄である。欧米諸国は研究分野の選択や方向づけに生みの悩みを持ちながら進んできたことを思い起こしていただきたい。これから日本がやらなければならない教訓がそこにあるのだと思う。研究効率が悪くなり、ほとんど当たらないと覚悟してかからなければいけないことが多くなる。その時、効率が悪いといって何も研究しないのではどうしようもなく、あるいはどうせ当たらないから何をやってもよいということもだめであろう。ここで、人の交流ということが非常に重要な意味をもってくると感じている。全く違う人々の目から見たものを研究に取り入れていくことが大事な時代となる。交流は異業種なり異分野、広く自然科学以外の分野まで広げた交流も大切になる。産学官共同も重要な異分野の交流である。名古屋東部丘陵の中に科学技術交流センターをつくらうという構想があるが、当初は何かの研究所をつくりたいという意向が強かった。交流というと、研究所の付属施設のような捉えられ方がされやすいが、私は交流を中心テーマとすべきであると主張したところである。実は、

その背景には、自分自身の経験もあったようである。私は、電子顕微鏡のことを生涯やってきたが、振り返ってみると交流が成長のバネになっていることをつくづく感じる。電子顕微鏡は工業界全体で見れば極めて小さな分野である。しかし、昭和30年にすでに欧米への輸出を始めていた分野であるところに注目したい。私が昭和30年代前半にヨーロッパにいた頃、日本の工業製品で西欧に入っていたのはカメラとトランジスタが細々という状況で、自動車が欧米まで輸出されるなんて考えもしないのが日本の工業であった。その時期に電子顕微鏡は、世界の先端水準に達していたのである。ここで述べたいのは、そのあと日本の電子顕微鏡に携わる人達は何をやってきたかである。これは今、産業界全体が置かれている状況に、ひとつのヒントを与えると思う。その時、画期的な展開につながったのは、開発当初から、専門分野の異なる産学官の研究者が関与していたことである。お医者さんのグループが最大の利用者であったが、当然、お医者さんの方が医学の知識は上だから、このような機械をつくってくれ、あのような機械をつくってくれと要求する。たいていは、箸にも棒にもかかわらない要求で、私などまだ若者だから、あの医学部の先生は物理の原則も知らないなどと悪口をいっていたことを思い出す。しかし、異分野の人達のいう要求の中でも20か30のうちひとつぐらいは、これはうまくいくかもしれないというものが出てくる。そして、これは同じ専門分野の仲間からは到底生まれえない新規のものであった。私自身も参画して、お医者さんの要望と言うことで新しいものをつくった経験がある。しかし、せっかく何年かかけてつくった完成品は、最初に希望した医学の方々の役には立たなかったという苦い経験である。ところが、金属など材料関係の研究者の方から、それはうちで有効ではないかという話が起った。それが世界的に流行になり、外国の追随を許

さないような状況をつくったという次第である。私は、こうした自分の経験からも、今はごちゃごちゃしながら動いている名古屋圏の研究学園都市が、異分野異業種の交流という日本の他にはない新しい動きになっていくことを期待している。

すでに世の中はそのように動いていると感じることも多い。例えば、応用物理学会などは、比較的さまざまな分野の人達が参加している団体である。長年この団体に所属していて、最近変わってきていると思うことがある。以前は、自分の研究に関係がある発表に目を光らせ、その知識を吸収するという雰囲気であった。しかし、最近では会社の企画の人などが比較的のんびりと聴きにこられている風景が目立つようになった。そういう場において、ふと、種を捨てるかも知れないという態度である。もし、これはおもしろいと感じた発表があれば、その分野を手がけていこうという姿勢の方が多くなったのではないかと推測される。すでにそのような時代にきているのだと感じるわけである。

最近では、産学官共同という言葉がよく使われ、実際そういう会合にも出席することが多くなっている。先日、そういう会合に出たら、ある会社の方がこういう技術的問題で困っていると話をされた。そうしたら親しい他の会社の方が、その問題はうちの会社でもやっておりますという発言があり、産学官交流も大切であるが、まず産々交流ではないかという笑話になったこともある。今は会社の名前だけでは中身がわからなくなってきている時代であり、しばしばお隣の会社のことも知らないことがある。

研究所も大切であるが、こうした交流をあらゆる場面で活発にし、新しい学問も見出し、新しい産業も起こしていくということを充分考えていただきたい。

研究学園都市の中での名古屋の役割

東濃を考えるときは岐阜が、鈴鹿の場合は三重が、名古屋東部丘陵は愛知がという状況で名古屋市があまり表面に出てこない。しかし、名古屋圏の研究学園都市の中で名古屋市の役割は非常に大切である。ひとつには、名古屋圏の研究学園都市という場合、名古屋市が地理的にも中心にあること、これは強調すべきことである。筑波、関西と大きく違う点がここにある。名古屋圏の研究学園都市を表現する場合、よく3つの研究学園都市を核として、それをネットワークするという絵がある。概念図としてはよくわかるが、研究学園都市相互が直接つながるよりも、まず名古屋市とつながるのが現実的である。また研究学園都市と言っても社会全体からみれば、その活動量はそれほど大きくない。大きいのは都市そのものの活動である。その意味で、名古屋を中心に3つの研究学園都市をネットワークするという構図がより具体的でかつ重要であり、3地域が一緒になって何かやる場合は、名古屋を中心に考えていけることがこの地域の研究学園都市の大きい強みであると言える。これが名古屋圏の研究学園都市の立地上の特色である。

その点で、先に述べた交流の拠点は本来名古屋の便利なところに立地する方がよい。県の科学技術交流センターが名古屋東部丘陵でうまく機能していけば、必然的に次にはより大きな交流拠点が成り立っていくというシナリオが考えられよう。いずれにしても、名古屋圏の研究学園都市を考える場合、真ん中に名古屋市があることを常に念頭に置いてほしい。

また、少し横道にはいるが、大学の開放とか生涯教育とかが普及し、開放講座、社会人講座というものも増えてきている。現在、例えば名古屋商工会議所内で中部ハイテクセンターという名称で産業界の実務者を対象とし

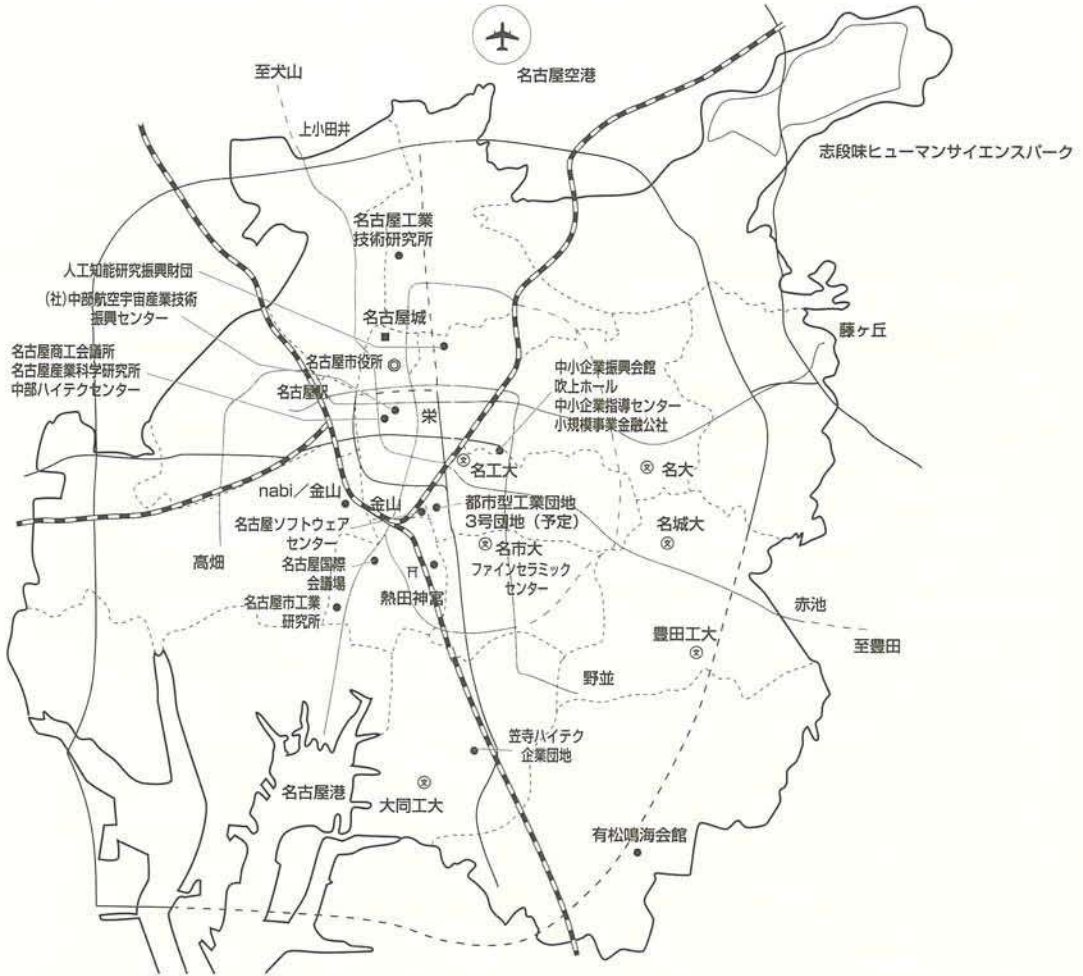
て研修の講座を開いている。名古屋の業界の要望を取り入れたもので評判もよいが、毎年50名の定員がなかなか埋まらないのが現状である。しかし、名古屋市内であるから続けられるが、分散した研究学園都市ではこうしたニーズには応じられないと思う。大都市の魅力はこういうところにもある。筑波とか関西等も独立した新都市のようにみえるが、交流などの面においては東京とか、大阪等の母都市が担っている。そうすると多くの研究者は、長時間かけて研究学園都市と母都市を往復しなければならない時間のロスを強いられる。ぜひ、近隣の市や町との連絡も密にして、名古屋圏の場合は母都市名古屋と3つの研究学園都市の連携という構図で推進して行っていただきたい。

もうひとつ、研究者に喜んできていただくための環境づくりの大切さを指摘しておきたい。私が申し上げたいのは、研究所の建物、設備も大切であるが、優れた研究能力のある人材を集めることが最も重要であるということである。南フランスの研究都市へはヨーロッパ各地の優れた研究者がよい環境を求めて喜んで集まっている。このことは非常に大切である。名古屋圏はその点で、充分可能性を持っていると感じている。今、日本では住生活というのが非常に大切である。名古屋圏はその点で断然有利と考えてよいのではないか。それともうひとつ大切なのは子どもの教育問題である。このふたつは研究者にとっても、共通して非常に関心の高い問題である。他に高度な文化環境があること等も含め地域の魅力を高めるためには、様々なものが集積し生活に応じて選択できる多様性を備えている母都市名古屋の役割が非常に大きい。

名古屋の役割を考える場合、研究所をつくることにもまして、名古屋市内と周辺の研究所、大学、研究団体の交流する場をしっかりとつくってもらいたいということである。また、名古屋市内にもたくさんの中堅の都市型工業

が存在している。よく研究学園都市はR&D (Research and Development) といっているが、この地域はこれに加えて、R&P (Research and Product) が強いことを御旗としたいわけで、そのためには市内の都市型工業を忘れてはいけないということを強調しておきたい。筑波をはじめ各研究学園都市は、生産現場がなくて困っているのが現状である。名古屋は生産都市を土台として、それを中枢圏域として伸ばすためには、まず産業技術の開発研究を盛んにしなければならない、そのためには有能な人材を集めねばならず、集めるためには質の高い生活と教育、文化都市の魅力をつくっていかなければならないという、図式をしっかりと持たれることを希望する次第である。名古屋圏は日本の中で産業技術の中枢圏域として大切なところだという旗印をまず持って、それぞれの研究学園都市及びその母都市としての名古屋市が頑張っていられることをぜひ期待したい。幸い平成6年4月、中部通産局、岐阜、三重、愛知の3県及び名古屋市が東海地域研究学園都市構想推進連絡会議を設立されたので、個々の構想の推進と全体のネットワークが今後一層充実していくものと期待している。

名古屋市内の工業振興施設(平成6年度 名古屋市工業施策より抜粋)



東海地方における水不足の現状と 水資源開発の構想

名古屋工業大学教授 長尾正志

1. 東海地方の水供給の水文事情

編集者から広域都市圏の水問題の執筆を依頼された。しかも、単に名古屋にとどまらず、たとえば、アメリカ東部のボストンを中心とした広域都市圏を Great Boston というように、いわば名古屋圏という見地をお願いしたいという話であった。そこで、この地域の都市圏水問題は、名古屋市を中核とする愛知に、三重、岐阜、場合によってはもう少し広い地域までが関連を持つとし、これらを東海地方として、水問題を思いつくままに述べてみたい。

本来この地方は、その背後にあるアルプスを代表とした山脈の南向き斜面を、暖候期の太平洋からの季節風が斜面を這い上がることにより、梅雨期から夏期および台風期・秋霖期にかなりの降雨をみる。また、冬季これら高山に積もった降雪は、春先の融雪として河川水の供給源となる。したがって、一般的に河川流量は冬季を除いて、かなり潤沢である。表-1は、その状況を、関東、近畿、全国平均と対比したものである¹⁾。たとえば、渇水年における人口1人当たりの水資源賦存量は、関東の約5倍、近畿の約3倍にもおよぶ。もちろん、この豊かな水供給の源は、木曾三川で代表される大河川からの恩恵である。

しかし、その恩恵を享受すべく急激に拡大してきた水需要から、近年水不足も頻発している。水不足に関連する気象現象には、表日本的な冬期(12~1月)の渇水と、6・7・8月の夏期渇水(いわゆる空梅雨、空台風)

とがある。しかも、この地方の水利用の主体が、古くから水田耕作などの農業であるため、新規に参入してきた工業や上水利用の権利に先行することが問題を複雑化している。このことは後述する。

2. 東海地方での主要な渇水

2.1 平成6年夏期大渇水

1) 渇水の概要²⁾

平成6年は、春先からの小雨・空梅雨などに起因して、わが国の東日本から西日本の広範な地域で渇水が頻発し、大きな社会問題となった。東海地方では、全国で最も早く5月30日に矢作ダムを筆頭に、木曾川水系の岩屋・牧尾・阿木川ダム、豊川水系の宇蓮ダム、矢作川水系の矢作ダムなどにおいて、取水制限が開始された。特に木曾川水系では、6月1日に牧尾ダムにおいて取水制限が始まり、以後岩屋ダム・阿木川ダムと個別に制限を強化してきたが、7月14日以後はこれら3ダムの統合運用となる。こうした3ダムの統合運



長尾正志(ながお まさし)

1936年9月23日 京都生まれ
1960.3 京都大学工学部土木学科卒業
1962.3 同大学院工学研究科修士課程土木工学専攻終了
1962.4 京都大学防災研究所助手
1965.4 同助教授
1972.1 工学博士(京都大学)
1972.4 名古屋工業大学工学部土木学科助教授
1978.4 同教授
1985.4 同社会開発工学科教授(改組)
建設省河川技術懇談会リバー・ドクター、名古屋環境影響評価委員

表-1 代表的地域別降水量と水資源賦存量¹⁾

地 域	人 口 (千人) (60年)	渇 水 年			平 水 年		
		降水量 (mm/年)	水資源 賦存量 〔億 m ³ / 年〕	人口1人 当たりの 水 資 源 賦 存 量 〔m ³ / 年・ 人〕	降水量 (mm/年)	水資源 賦存量 〔億 m ³ / 年〕	人口1人 当たりの 水 資 源 賦 存 量 〔m ³ / 年・ 人〕
関 東	37,619	1,227	252	670	1,530	364	968
東 海	15,943	1,763	532	3,337	2,151	698	4,378
近 畿	20,081	1,480	223	1,111	1,876	331	1,648
全 国	121,049	1,401	3,034	2,506	1,749	4,349	3,593

(注) 1 水資源賦存量 (m³/年) とは、降水量 (mm/年) から蒸発散によって失われる量 (mm/年) を差し引いた量に当該地域の面積 (km²) を乗じた値。なお、昭和31年から60年までの資料に基づく。

2 渇水年とは、おおむね10年に1回発生すると予測される降水量 (mm/年) の少ない年。

用は初めての措置であった。8月22日から9月1日までの最大制限時では、上水35%、農・工水65%の制限となった。この結果、75市町が制限対象となり、そのうち東海市、半田市など21市町で8月17日より時間給水に入り、8月21日から30日まで12時間給水が実施された。

特に木曾川では、牧尾および阿木川ダムで8月5日に利水容量が枯渇し、自流水の流量が最悪の60m³/sのレベルまで落ち込んだために、緊急水利調整協議会は17日に、中部・関西の両電力会社に対し、発電用ダムの底に溜まっている、いわゆる、「死に水(底水)」の放流まで要請した。これを、きっかけに愛知県内では、9市5町で時間給水が開始された。また、非常事態として、味噌川では試験湛水中の貯留水の緊急放流まで実施された。

その後、断水地域は岐阜県に拡大されていき、22日からは、愛知用水供給地域の春日井市の高蔵寺ニュータウンも断水に突入したので、これ以後断水地域は53万世帯、163万人に達した。折からの記録的な猛暑と重なり、市民生活に多大の影響を及ぼした。この影響は、節水率が70%となった工業用水では特に深刻で、木曾川水系の水に依存する産業界に一層

の減産を強いることとなった。この主な職種には、繊維工業・化学工業・製鉄・清涼飲料水などがある。

しかし、この断水は、たとえば愛知用水受水地域の愛知県・知多半島や尾張東部などの11市9町では31日で終了し、全面解除となった。この解除の理由として、節水率の変更や住民の節水意識の向上および8月下旬の降雨による貯水率の回復とされるが、依然として少雨の続く時期での突然の解除に当事者たる住民はかなりの戸惑いを示した。

なお木曾川水系以外でも、9月以降の秋雨前線降雨により、9月20日に矢作川水系、10月25日に豊川水系など次第に制限が解除され、厳しい事態を脱した。

現在、この給水制限による各種影響の調査が行われている段階で、その詳細は今後明らかになるが、平成6年11月段階での建設省中部地建の速報値を、表-2に示しておく。

つぎに、この渇水原因を名古屋気象台の降水量記録から解析してみよう。

2) 平成6年の名古屋降水量

渇水に関する側面として、空間的な問題と時間的な問題があげられる。前者は、渇水の広さである。たとえば、水供給不足の問題を

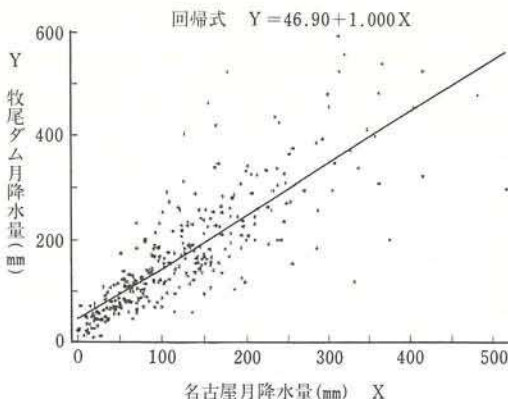
表一 2 給水制限による影響範囲(速報値)

上水道用水	・影響市町村数 75市町村 このうち断水市町村22市町村 (一時断水を含む)						
	<table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>内訳</td> <td>・岐阜 7市6町</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・愛知 20市30町4村</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・三重 3市5町</td> </tr> </table>	内訳	・岐阜 7市6町		・愛知 20市30町4村		・三重 3市5町
内訳	・岐阜 7市6町						
	・愛知 20市30町4村						
	・三重 3市5町						
	・影響人口 約590万人 このうち断水影響人口 約120万人						
	<table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>内訳</td> <td>・岐阜 約50万人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・愛知 約480万人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・三重 約60万人</td> </tr> </table>	内訳	・岐阜 約50万人		・愛知 約480万人		・三重 約60万人
内訳	・岐阜 約50万人						
	・愛知 約480万人						
	・三重 約60万人						
工業用水	影響事業所 約300事業所						
農業用水	影響灌漑面積 約5万ヘクタール						

解析するには、当然牧尾ダムなど水源集水域での降水量特性を議論すべきであるが、普通水源域での観測の期間が短く精度的にも必ずしも十分な資料が得られない。そこで、これを十分な観測期間と精度をもつ基準観測所記録、たとえば名古屋の記録などと関連づけられれば、それを流用することが有効であろう。それでは、この関連づけが可能であろうか。

図一 1 は1969(牧尾ダム観測開始)年-1993年の25年間における名古屋と牧尾ダムの月降水量のプロットと回帰式である。このようにならかなり関連は強く、その程度を示す相関係数

図一 1 名古屋と牧尾ダムの月降水量の関連(1969~1993)



は0.807となっている。当然渇水は、このプロット点のうちの量の少ない領域での問題であり、1カ月よりさらに長期間にわたる問題でもあるから、さらに関連が強くなることが予想される。渇水を起こすような気象現象は時間・空間的にかなり大規模な現象であり、両地点の距離はその小雨領域内部に含まれることを意味するといえよう。

そこで、以後名古屋の降水量で議論を進める。図一 2 は、1891(観測開始)年-1994年の104年間にわたる全年、6月、7-9月の経年変化を示す。6月は梅雨期を、7-9月を台風期と考えている。横線で示した平均との対比で各項目の変化を注目する。細かい変動を無視してごく大まかにいって、全年と台風期降水量は減少傾向、梅雨期降水量はほぼ横這いとみることができる。この傾向は、1971年以後の最近24年間の変化とそのトレンドを示した図一 3 で顕著に読みとれる。なお、トレンド計算には柏木・岸野の方法³⁾を用いている。すなわち、全年降水量の減少の主体は台風期の降水量の減少に起因するといえそうである。

さて、対象になっている平成6年の降水量は、1,061mmで、これは標本全期間の104年間の平均値1,594mmに対して、66.6%(33.4%減)という極端に小さな値となっている。また、この値は既往資料の中で最小である。なお、これ以外の小雨の生起年と平均との比をあげておくと、つぎのようである。第2位(1947、0.685)、第3位(1926、0.692)、第4位(1978、0.696)、第5位(1984、0.696)など、であり、平成6年降水量の群を抜いた少なさが分かる。以前問題となった1986年の小雨でさえ、全年降水量という点では、22位、平均比0.849であった。

つぎに、その内容を月別降水量として表したのが、図一 4 である。なお、図には、全期間平均の値も付記している。これによると、平成6年は2月、9月以外は平均を大きく下

図-2 名古屋降水量の経年変化(全年、7~9月、6月)と平均値

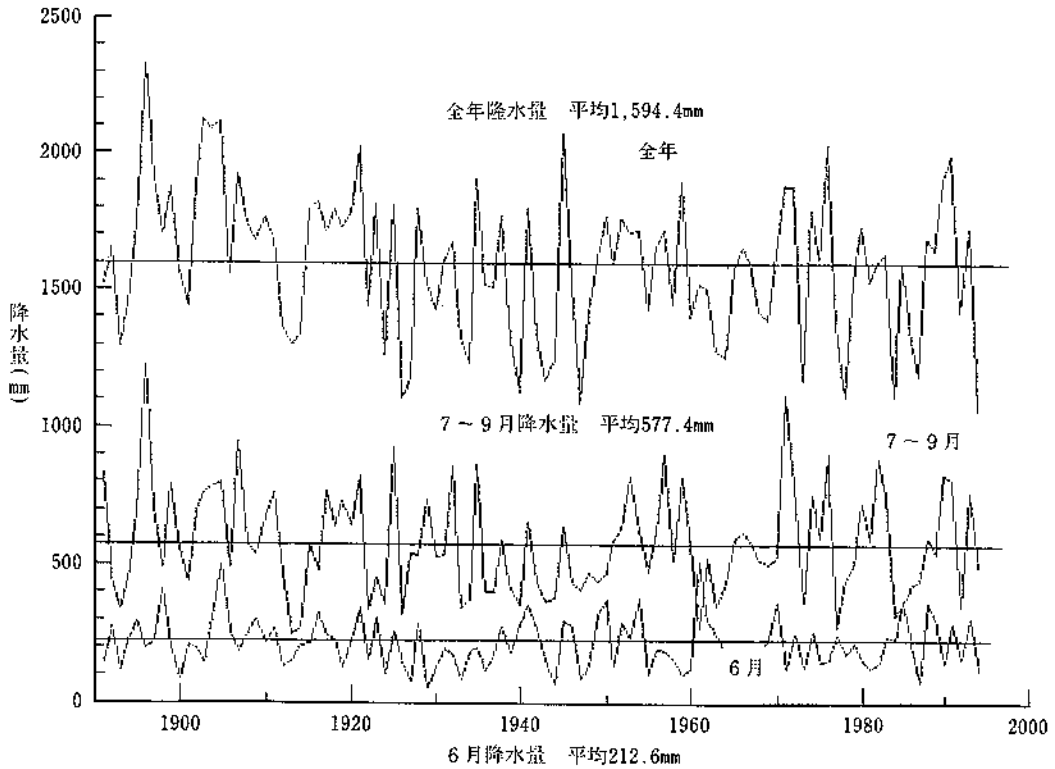


図-3 名古屋降水量の経年変化とトレンド

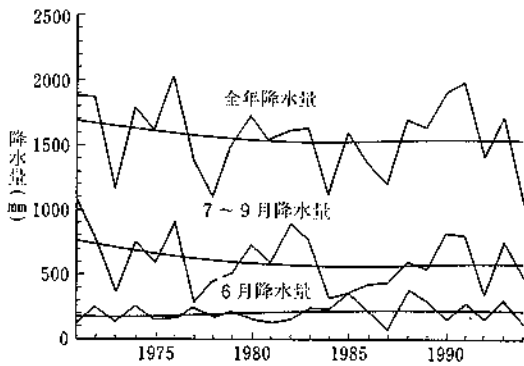
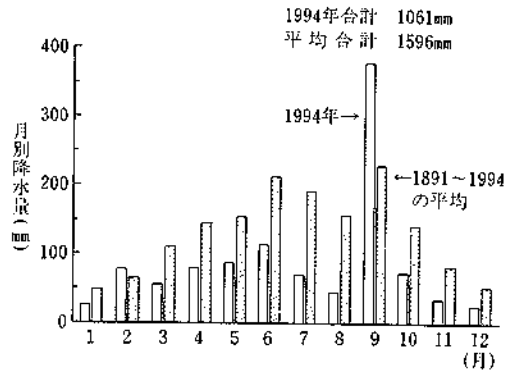


図-4 1994年と標本期間平均の月別降水量



回っている。そこで、連続して下回る3月から8月までの内で、任意の連続した期間や9月（この月は平均よりかなり多い）以外の期間について、同様な順位と平均値比の計算を行ってみた。渇水特性の顕著な第5位未満を表-3にまとめて示す。

当該年の平成6年には*印をつけたが、表にみられるように平均の半ば以下、特に6-8月では約4割、という極端な少なさで、104年間の中でも際だっている。したがって、今回の水不足が100年に1度の未曾有の小雨^{*)}といわれることの妥当性が分かる。

表-3 各種期間の降水量の小雨順位と生起年および平均値比

順位	6-8月	3-8月	4-8月	9月以外
1	1924 0.395	*1994 0.462	*1994 0.502	*1994 0.501
2	*1994 0.405	1924 0.569	1927 0.550	1978 0.636
3	1947 0.488	1947 0.612	1939 0.629	1947 0.641
4	1933 0.504	1934 0.623	1944 0.645	1927 0.668
5	1913 0.524	1926 0.644	1947 0.653	1926 0.679

2.2 平成5年以前の既往の主要な渇水
愛知県などでは、近年の少雨傾向および水需要の増大などによって、最近では毎年のように渇水に見舞われている。特に、昭和60年の渇水では豊川用水の宇蓮ダムが、昭和61年

の渇水では牧尾ダムが枯渇するという非常事態を招き、県民生活や生産活動に大きな影響を与えている。木曾川、矢作川、豊川水系についての節水（取水制限）日数を図化したものを、図-5に示す³⁾。なお、こうした渇水資料は調査資料によって、若干の違いがあるようである。ところで、これまでみてきたように、水資源的に潤沢であると思われてきた東海地方でも事実はかなり渇水が発生しており、決して楽観できる状態ではないことがお分かりいただけたと思う。

3. 水使用と水資源開発の現状

3.1 水使用の実績

詳細にわたる説明は紙数の関連で無理なので、ごく大まかに中部圏としての資料を表-4に示す。

図-5 近年における木曾川・矢作・豊川水系における節水(取水制限)

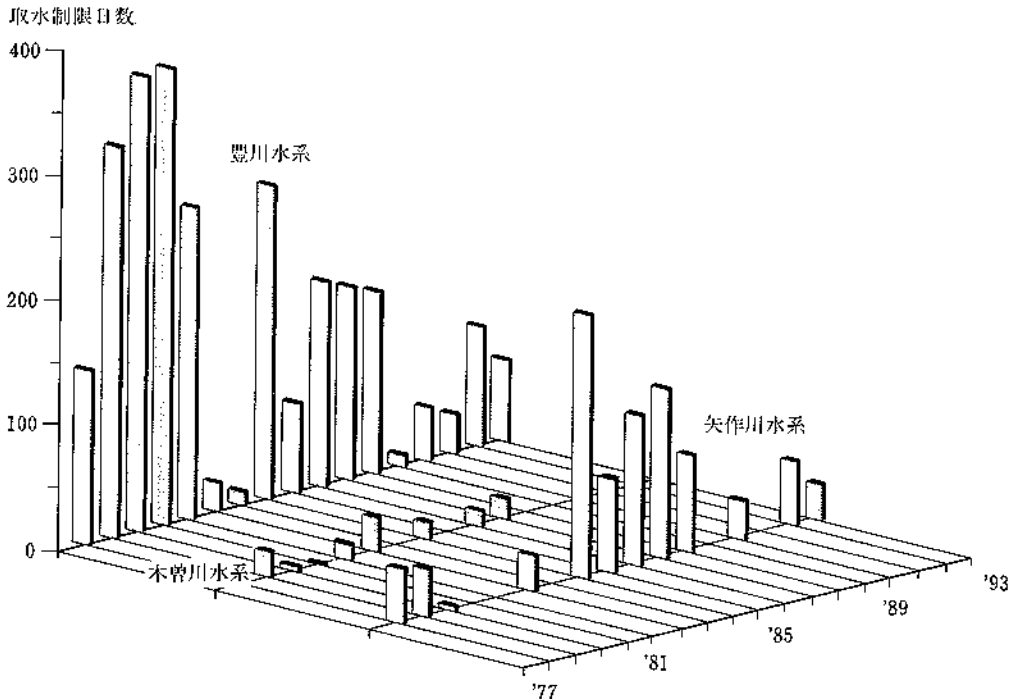


表-4 水使用の実績⁹⁾単位：億 m³/s

区 分	全 国	中 部 (対全国比)
生活用水	166.2	23.8 (14.3%)
工業用水	156.0	33.7 (21.6%)
農業用水	586.2	58.0 (9.9%)
合 計	908.4	115.5 (12.7%)

生活用水については、一人一日平均使用量で見ると、中部は346ℓ/人・日で全国平均335ℓ/人・日を上回っている。これはもちろん供給の豊かさと関連し、たとえば、名古屋市403ℓ/人・日（平成5年度）などはその典型であろう。

また、工業用水については、33.7億m³/s、全国比21.6%、であり、工業出荷額22.4%に匹敵している。その内容に係る回収率は、企業の精力的な努力によって、昭和55年の69.0%から平成2年には、73.7%と約5%の改善をみたが、全国平均75.9%を若干下回る。その理由は、比較的回収条件の悪いパルプ・紙・紙加工製造業・繊維工業が多いことに原因があると考えられている。

生活用水と工業用水をあわせた都市用水の水源は、表-5である。この地域は地下水への依存度がきわめて大きい。その理由は、複雑な水利権との絡みから取水の容易さ、資源の地域的遍在性など種々あろうが、いずれにしても、地下水の水質的・経済的優位性が大きい。ところで、農業用水の地下水依存度は5.2%で、全国平均6.6%に近く、あまり大きいものではない。

なおこの地域の水使用のユニークなものとして、弥富の金魚、鰻などの養魚用水があり、養殖漁業の進展に伴って、需要は増加傾向にある⁹⁾。

3. 2 水資源開発の現状

東海地方には、木曾川・長良川・揖斐川の木曾三川を始め、矢作川、豊川など数多くの水系があり、生活・生産基盤の充実や社会の発展に計り知れない恩恵を与えている。しかしそれだけに豊かな水資源に対する要求も大きくダム・河口堰・各種用水などを統合した多目的利用施設が開発されてきている。

建設省・水資源公団による代表的な開発施設は以下のようなものがある。

既存施設

1) ダム

表-6に示す通り。

2) 用水

この地域の用水として木曾川用水、豊川用水、三重用水など数多くあるが、最も代表的な愛知用水と豊川用水について記述しておく。

(1) 愛知用水

これは、干ばつや渇水に悩み知多半島へ木曾川から導水したいという地元民の悲願が実現された成果で、昭和30年から36年までというきわめて短期間に完成された。当初は、愛知県の東部丘陵地から知多半島一帯にかけて、主として灌漑用水の供給を計画していたが、やがて中京圏への工業用水、さらに知多市をはじめとする20余市町村への上水の供給などが含まれることとなる。

本事業は、昭和30年に設立された愛知用水公団により、牧尾ダムなどの3つのダムと幹線・支線の水路などの大工事を世界銀行の借款を含む借入金と、米国からの新鋭大型機械の導入により、完成された。愛知用水公団が昭和43年に水資源公団に統合された後は、同公団によって管理・運営されている。

表-5 都市用水の水源別取水量（平成2年度）⁹⁾単位：億 m³/s

区 分	河 川 水	地 下 水	そ の 他	合 計
中 部	30.0 (52%)	25.4 (44%)	2.1 (4%)	57.5 (100%)
全 国	221.6 (69%)	91.7 (26%)	8.9 (3%)	322.2 (100%)

表-6 既存施設の概要

1) ダム

水系	ダム名	河川名	完成年月	総貯水容量	目的	貯水池形式
木曾川	丸山	木曾川本川筋	昭31. 3	7,952(万 m^3)	洪・電	重力式
	牧尾	木曾川本川筋	昭36. 3	7,500	農・工・上・電	重力式
	岩屋	木曾川飛驒川	昭52. 3	17,350	洪・農・工・上・電	ロックフィル
	阿木川	木曾川左支川	平3. 3	4,800	洪・工・上・不特定	同上
	横山	揖斐川本川筋	昭39. 6	4,300	洪・農・電	中空重力式
矢作川	矢作	本川筋	昭46. 3	8,000	洪・農・工・上・電・不特定	アーチ式
豊川	宇蓮	本川筋	昭43. 4	2,911	農・工・上	重力式

※洪：洪水調節、農：農業、工：工業、上：上水、不特定：不特定利水

(2) 豊川用水

これは、豊川や天竜川の水を、愛知県東南部の平野や渥美半島さらに静岡県湖西町を含む地域の農業・都市用水に使い、地域の総合開発を計るものであった。豊川流域は流域が狭隘で、流況が安定せず、長年水不足に悩まされてきたが、昭和24年に着工され、昭和43年に完成した。

これら施設や用水の完成以来、中部の社会・経済の飛躍的な発展の基盤施設として計り知れぬ貢献を果たしてきた。愛知用水の恩恵が人口5万に迫る高蔵寺ニュータウンの高層住宅群や、知多半島の野菜栽培などである。

また、たとえば夜間新幹線で東京から名古屋へ向かう途中で渥美周辺にかかると明かりが点々と目に入るが、これは電照菊の栽培である。ビニールハウスとスプリンクラーによって、夜間照明を使って出荷時期を早めた菊の栽培という発想は豊川用水なしには起こり得なかったであろう。

建設中の施設

表-7に示す通りである。

なお、これ以外でも、設楽ダムなどの新規ダム計画や横山ダムなどのダム再開発事業など多くの案が考えられている。

表-7 建設中の施設の概要

水系	施設名	着工年	総貯水量(万 m^3)	目的	形式
矢作川	矢作川河口堰	昭48	—	(洪・工)	可動堰
	上矢作ダム	平6調査開始	(4千-5千程度)	(多目的)	—
木曾川	新丸山ダム	昭61	14,635	(洪・電・不特定)	既存ダムの嵩上げ
	徳山ダム	昭51	66,000	(洪・上・工・電・不特定)	ロックフィル
	長良川河口堰	昭46	都市用水22.5 m^3/s を含む新規利水	(洪・上・工)	可動堰
	味噌川ダム	昭53	6,100	(洪・上・工・電・不特定)	ロックフィル
	愛知用水2期工事	昭58	農水21.5、上水6.5、 工水9.2 m^3/s の新規 利水および導水	(農・上・工)	導水水路

4. 水資源開発構想と残された課題

さて、このような需要と供給のバランスのもとにおいて、将来的に当地域の水問題はどうか種々議論されている。その一つに、国土庁が昭和62年に策定した「全国総合水資源計画（ウォータープラン2000）」がある。量的な需要・供給の詳細は文献⁷⁾を参照されたいが、この地方については、関東・近畿圏に比べれば余裕があるものの、将来の課題として以下のように述べていた。

東海ブロックは、今後わが国の代表的な産業技術集積地、特に、ファインセラミックスに関する技術拠点の形成と研究開発などの強化が図られることが期待される。名古屋圏を中心とした都市化の進展による水需要の増加に加えて、濃尾平野の地盤沈下対策として、地下水の表流水転換を行うために、さらに開発を要する。また、内陸部および東部でも、テクノポリスや付加価値の高い農林水産業を推進する前提条件として資源確保が計られるべきである。また、異常渇水対策の確立を目的に、渇水対策事業を促進すべきとしている。

ついで、昨年の平成6年7月、中部経済連合会が、中部地区の水資源の現状と需給見通し、早期着手の要求される対策などをまとめた提言「水資源の現状と今後の対応について」⁸⁾を、発表した。この提言は、資源委員会（委員長、安部浩平中部電力社長）が、精力的に検討し要点をとりまとめたものである。

大まかな内容は、①中部の水資源の問題点と課題、②2025年を想定した需給バランス、③課題に対する対策 の3部からなっている。

特に需給見通しでは、生活水準の向上や先端産業の集積など産業構造の変化と発展、中部新国際空港や第2東名・名神高速道路などの大型プロジェクトの進展などを勘案した試算から、2025年には年間8億トン前後の水が不足すると推計している。

この水不足解消のためには、天竜川水系な

どを対象とした新規開発計画の早期策定や既設ダム機能の再開発事業の推進、水源森林の保全などをはじめとする開発の推進と、第2東名・名神高速道路の側溝へのパイプライン敷設などによる東西横断幹線水路軸の建設や、個別貯水池・取水施設のデータを一元管理する情報ネットワークの構築などの広域的水需給体制の確立を提言している。

さらに昨年の渇水で特に問題とされた水利権の見直しを含めた水管理行政の改善や節水活動の積極的展開、生態系や親水性を考慮した河川整備の促進などの重要性を強調している。

ところで、昨年の渇水では、愛知用水の供給を受ける新規水利権者が、木曾川の自流水に対して権利を持つ既得水利権者からその権利分の一部を分配流用するという形で、事態の打開が計られた。その際の調停の場が「木曾川水系緊急水利調整協議会」であったが、既得水利権の代表として出席していたのは、現実に農業用水の水利権をもつ土地改良区ではなく農林省東海農政局であった。したがって、自流水を分配してもらうためには、農政局が土地改良区を回り、協力依頼するという形の調整が必要であったので、調整は難航し外部からは不明確な形の解決策となったのである。確かに降水量そのものも異例に少なかったけれども、広大な木曾川水系の中・下流を含めた効率的な配分を実施していくためには、上記ハード面の充実と同時にこうしたソフト面の一体的計画・管理・運用が強く要望される。

5. 最後に

原稿を書いている段階で、1月17日神戸市を中心とした阪神大震災の大惨事のニュースが報道されている。30万人を越すといわれる被災者の「何がもっとも必要ですか」との報道陣の問いへの答えには、圧倒的に水の要求

が多い。いうまでもなく、現在の都会的な生活は、安全で豊かな水の確保が前提にある。もちろん個人生活だけではない。迅速な都市火災の初期消火・類焼防止、建物や都市内部の清掃、さらに病院などでの消毒、果ては人工透析患者への大量・清浄水の供給などなど、すでに我々の生活は水の大量・快適利用の条件抜きでは成立し得ないのである。しかも、こうした大災害時では水の代替的な供給は即時的にはかなり難事である。東海地方の将来への継続的な発展を計るために、水資源確保の努力は確実に続けなければならない最重要課題であることを銘記すべきであろう。

なお、本文作成に際して、清水建設名古屋支店開発営業部課長、三島和生氏から種々の資料提供を頂いたことに謝意を表しておきたい。

参考文献

- 1) 国土庁長官官房水資源部：'89水資源便覧、山海堂、p.12、1989、 4
- 2) 建設省河川局河川計画課：平成6年全国の渇水状況、河川、No.580、pp.60、1994、 11
- 3) 柏木宣久・岸野洋久：系列データの平滑化、インフォメーション、Vol. 8、pp.112-117、1987、 8
- 4) 建設新聞：新春座談会「中部の水資源と安定供給への道」、1995、 1
- 5) 中部経済連合会：水資源の現状と今後の対応について、pp.11-12、1994、 7
- 6) 愛知県：あいちの水、愛知県企画部水資源対策室、p.11、1993、 8
- 7) 国土庁：全国総合水資源計画—ウォータープラン2000—、1987、 10
- 8) 前出5)、pp.1-43、1994、 7

建設省における地域計画の現状と 今後の方向

建設省四国地方建設局大洲工事事務所長 野口宏一

1. 地域計画とは？

「地域計画とは何ぞや？」という問いに対して、皆さんの頭に浮かぶ答えは、どのような計画でしょうか。たとえば、中部圏を対象として作成される中部圏開発整備計画でしょうか。ここでいう中部圏とは、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県の9県であり、非常に大きな広がりを持つ圏域です。また、都道府県を単位とする計画でしょうか。もちろん、市町村を単位とする計画もあります。

このように、地域計画と一言にいても、その対象とする空間的広がり様々です。広義にとらえれば、全国総合開発計画のような全国を対象とする国土計画から、日常生活に密接な関連を持つ地域を対象とする都市計画まで、地域計画という言葉に含めることができます。しかしながら、より狭義にとらえるほうが一般的です。概ね都道府県の範囲内において市町村の範囲を超えた空間的広がりを持つ計画が地域計画と呼ばれています。

空間的な広がりという観点のほかにも、「何のために」「誰が」「何を対象に」「どのようにする」といった目的、主体、客体、手法等の計画の要素という側面をとらえると、様々な種類の地域計画があることをおわかりになると思います。たとえば、計画の目的一つをとっても、地域振興一般を目的とする計画もあれば、福祉や交流といった特定の目的に限定した計画もあります。さらに、計画の熟度についても、構想段階の計画がある一方、実施

段階の具体的な計画もあります。

2. 各種の地域計画

地域計画には様々な概念のものがあることを御説明しましたが、ここでは、複数の市町村に及ぶ地域計画の具体例を御紹介することとします。

2-1 都市と周辺農山漁村の一体的な生活圏域の計画

まず、地方生活圏計画等の都市と周辺農山漁村を一体的な圏域としてとらえて策定される総合的な地域整備を目的とした地域計画について、その圏域の考え方を中心に御紹介します。

○新地方生活圏計画

建設省では、都市と周辺農山漁村を一体的な生活の場としてとらえ、住民のすべてが都市の高い機能と農山漁村の豊かな自然を同時に享受することができる調和のとれた地域社



野口宏一(のぐち こういち)

昭和33年 東京都生まれ
昭和46年 名古屋大学工学部土木工学科卒業
昭和58年 名古屋大学大学院工学研究科土木工学専攻修了
昭和58年 建設省入省
昭和63年 建設省四国地方建設局土佐国道工事事務所調査課長

平成2年 外務省在タイ日本大使館二等書記官
平成5年 建設省建設経済局事業調整官室調整官
平成7年 建設省四国地方建設局大洲工事事務所長

会を形成することを目的に、昭和44年度から、首都圏、近畿圏、中部圏の大都市圏域を除く地域を対象に約180の地方生活圏を設定して、これら圏域の整備計画を策定し、地域整備に取り組んできました。

地方生活圏の空間的広がり概念を図-1に示します。地方生活圏は、階層的な圏域、すなわち、圏域の広い順番から、地方生活圏-2次生活圏-1次生活圏-基礎集落圏により構成されます。地方生活圏の要件としては、圏域の半径が概ね20~30kmであること、圏域内の人口が概ね15~30万人であること、中心都市を中心に一体的に整備すべき区域であることなどが挙げられます。中心都市は、概ね1万5000人以上の人口集中地区(DID)人口を有し、昼夜間人口比率が1を超え、小売販売額やサービス業就業者数が県の水準を上回る必要があります。また、2次生活圏とは中心部に商店街、病院などの都市的機能の集積を有する圏域であり、1次生活圏とは役場、診療所、中学校などの基礎的な公益的施設を有する圏域です。そして、最小の圏域単位が基礎集落圏となります。

平成2年度からは、本格的な高齢化社会が到来する21世紀を見据え、生活環境・文化機

能の整備・充実を図っていくことが求められているとともに、地域における創意工夫に基づく地域独自の振興、活性化の取組みが盛んに行われるなど地方生活圏整備を取巻く環境が目まぐるしく変化してきているため、全国の地方生活圏を対象にこれらの観点を組み入れた新地方生活圏計画の策定及びこれに基づく地方生活圏の整備に取り組んでいるところです。

東海地方の地方生活圏を(次に説明するモデル定住圏及び広域市町村圏を含めて)表-1に示します。

○モデル定住圏計画

昭和52年に策定された第三次全国総合開発計画(三全総)では、均衡ある国土利用を実現するため、自然環境、生活環境、生産環境の調和がとれた人間居住の総合的環境の形成を図る定住構想が提唱されました。この定住構想の推進を目的として、昭和54年の国土庁の呼びかけにより、全国44のモデル定住圏においてモデル定住圏計画が策定されています。ところで、定住圏とは都市、農山漁村を一体とした圏域で、地域開発の基礎的な圏域であり、上述の地方生活圏とその概念を一にするものです。

図-1 地方生活圏の圏域構成

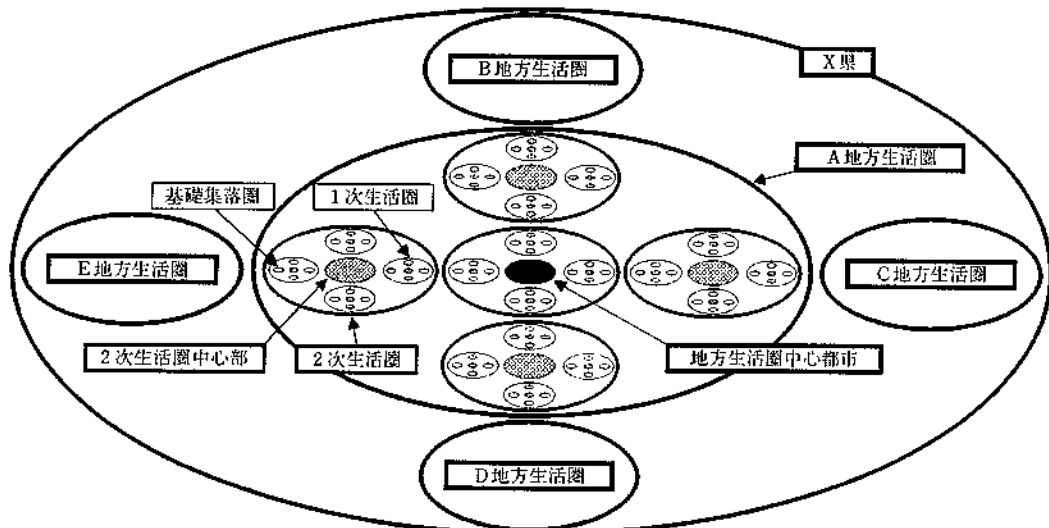


表-1 東海地方の地方生活圏等の設定

県名	地方生活圏		モデル定住圏	広域市町村圏	
	地方生活圏	2次生活圏			
岐阜県	飛騨（高山市）		/	飛騨地域（高山市）	
	可茂益田（美濃加茂市）	可茂（美濃加茂市）		加茂地域（美濃加茂市）	
		益田（下呂町）		益田地域（萩原町）	
	岐阜（岐阜市）	岐阜（岐阜市）		岐阜地域（岐阜市）	
		中濃（関市・美濃市）		中濃地域（関市・美濃市）	
		郡上（八幡町）		郡上地域（八幡町）	
大垣（大垣市）		大垣（大垣市）	大垣地域（大垣市） 揖斐地域（揖斐川町）		
東濃（多治見市）	多治見（多治見市・瑞浪市）	/	東濃西部地域（多治見市・瑞浪市・土岐市）		
	恵那・中津川（中津川市・恵那市）		中津川・恵那地域（中津川市・恵那市）		
静岡県	東部（沼津市・三島市）	南伊豆（下田市）	/	南伊豆地区（下田市）	
		駿豆（沼津市・三島市）		駿豆地区（沼津市・三島市）	
		富士（富士市）		富士地区（富士市）	
	中部（静岡市・清水市）	静岡庵（静岡市・清水市）		静岡庵地区（静岡市）	
		島田・榛原（島田市）		島田・榛原地区（島田市）	
	西部（浜松市）	東遠（掛川市）		東遠（掛川市）	東遠地区（掛川市）
		西遠（浜松市）		/	西遠地区（浜松市）
		北遠（天竜市）			北遠地区（天竜市）
	愛知県	東三河（豊橋市）		豊橋（豊橋市）	/
新城（新城市）			宝飯地区（豊川市・蒲郡市） 新城南北設楽（新城市）		
/		/	西尾幡豆（西尾市）		
/			豊田加茂（豊田市）		
/			岡崎額田地区（岡崎市）		
/		他に7団体の大都市周辺地域広域行政圏を設定			
三重県	北勢地域（四日市市）		/	桑名地区（桑名市）	
				四日市地区（四日市市）	
				鈴鹿龜山地区（鈴鹿市）	
	中南勢地域（津市・松阪市）	津（津市）		/	津地区（津市）
		松阪（松阪市）			松阪地区（松阪市）
				紀勢地区（大台町）	
	伊勢志摩地域（伊勢市）			伊勢志摩地区（伊勢市）	
伊賀地域（上野市）		伊賀地区（上野市）			
東紀州地域（尾鷲市）		尾鷲地区（尾鷲市） 熊野地区（熊野市）			

注) () 内は圏域の中心都市。

○広域市町村圏計画

広域市町村圏は、広域行政体制の整備、広域的かつ総合的な計画の策定及びこれに基づく施策の実施の促進を図るための概ね人口10万人以上の規模を有する日常社会生活圏です。具体的には、就業、生活物資の調達、医療、教育、教養、娯楽その他住民の日常社会生活上の通常の需要が、圏域内でほぼ充足されるような都市及び周辺農村漁村を一体とした圏域です。自治省では昭和45年に広域市町村圏計画の作成を呼びかけ、全国約300の広域市町村圏において、圏域の総合的かつ合理的な振興整備を促進するための広域市町村圏計画が策定されています。

2-2 特定の政策目的を達成するための地域計画

地方部におけるテクノポリスの建設や産業の頭脳部分の集積促進、リゾート地域の整備といった特定の政策目的を達成するための法律が、昭和58年以降、次々と立法化されました。これらの法律では、政策目的を達成するために、複数市町村を対象とする計画を地方公共団体が作成することとしており、特定の政策目的を達成するための法律に基づく地域計画が今日までに数多く策定されてきました。

これらの法律が制定される以前の昭和20~40年代にも、地域振興のための法律がいくつも制定されました。多くのものは、いわゆる後進地域開発立法と呼ばれているものであり、たとえば、国の指定した過疎地域や山村の市町村がその振興計画を作成するというスキームのものでした。したがって、先に御紹介した昭和40年代半ばに創設された地方生活圏計画等は、複数市町村を対象とした地域計画であり、市町村を単位とする計画が主流であった当時としては、きわめてユニークかつ先進的なものであったかがわかります。それから10余年後に、法律に基づく複数市町村を対象とする地域計画がスタートしたわけで

す。

なお、本節及び次節に登場する地域計画のうち、東海地方のものを表-2にとりまとめました。

○高度技術工業集積地域開発促進法（テクノポリス法）に基づく開発計画

テクノポリス法（昭和58年制定）は、エレクトロニクス、メカトロニクス、バイオテクノロジー、新素材といった高度な技術に立脚した工業の地方部における集積を図ることを目的としています。現在までにテクノポリス法に基づき26地域の開発計画が作成されており、建設省も開発計画に基づき道路、住宅等の整備に努めているところです。

○地域産業の高度化に寄与する特定事業の集積の促進に関する法律（頭脳立地法）に基づく集積促進計画

頭脳立地法（昭和63年制定）は、研究所やソフトウェア業といった産業の「頭脳部分」の地方部における集積を図ることを目的としています。現在までに頭脳立地法に基づき26地域の集積促進計画が作成されており、建設省も集積促進計画の達成に必要な道路、住宅等の社会資本の整備に努めているところです。

○総合保養地域整備法（リゾート法）に基づく基本構想

リゾート法（昭和62年制定）は、国民の誰もが利用できる総合的な機能を備えたリゾート地域を民間の事業者の能力の活用に重点を置いて整備することを目的としています。現在までにリゾート法に基づき41地域の基本構想が作成されており、建設省も基本構想を達成するために必要な公共施設の整備に努めています。

表-2 東海地方の主要な地域計画

計画等の名称	県名	対象地域		計画等の名称
高度技術工業 集積地域開発促進法 (テクノポリス法) に基づく 開発計画 (全国26地域)	静岡県	浜松市等	5市町	静岡県(浜松地域)テクノポリス開発計画
地域産業の高度化に 寄与する特定事業の 集積の促進に関する法律 (頭脳立地法) に基づく 集積促進計画 (全国26地域)	岐阜県	岐阜市等	6市	岐阜県(岐阜地域)集積促進計画
	静岡県	浜松市等	3市町	静岡県(浜松地域)集積促進計画
総合保養地域整備法 (リゾート法) に基づく 基本構想 (全国41地域)	静岡県	富士市等	19市町	にっぽんリゾート・ふじの国
	愛知県	豊橋市等	14市町	三河湾地域リゾート
	三重県	伊勢市等	23市町村	国際リゾート「三重サンベルトゾーン」
多極分散型国土 形成促進法 (多極法) に基づく 振興拠点地域基本構想 (全国6地域)	岐阜県	多治見市等	4市町	東濃研究学園都市構想
	三重県	四日市市等	17市町	三重ハイテクプラネット21構想
地方拠点都市地域の整備 及び 産業業務施設の再配置 に関する法律 (地方拠点都市法) に基づく 基本計画 (地域指定:全国70地域 基本計画:全国46地域) (※)基本計画策定	岐阜県	高山市等	15市町村	飛騨地方拠点都市地域基本計画
		関市・美濃加茂市等	25市町村	中濃地方拠点都市地域(※)
	静岡県	富士市・沼津市等	7市町	静岡県東部地方拠点都市地域基本計画
		浜松市等	22市町村	静岡県西部地方拠点都市地域(※)
	愛知県	豊橋市等	19市町村	東三河地方拠点都市地域基本計画
		豊田市等	7市町村	豊田加茂地方拠点都市地域(※)
三重県	津市・松阪市等	18市町村	津・松坂地方拠点都市地域基本計画	

2-3 国土の均衡ある発展のための総合的な地域計画

第四次全国総合開発計画(四全総)が昭和62年に決定されました。四全総では、東京一極集中の是正と地方圏の戦略的・重点的整備を内容とする多極分散型国土の形成を基本目標としています。この基本目標を達成する手段として総合的な地域計画を活用する二つの法制度が制定されています。

○多極分散型国土形成促進法(多極法)に基づく振興拠点地域基本構想等

多極法は、昭和62年に決定された第四次全

国総合開発計画の基本的目標である多極分散型国土の形成を目的として、昭和63年に制定されました。多極法には、この政策目的を達成するためのいくつかの施策が盛り込まれています。第一が「国の行政機関等の移転等」であり、第二が地方の振興開発のための「振興拠点地域(地域の特性に即した産業、文化、学術、研究、交流等に関する特色ある機能の集積を促進する地域の振興の拠点)の開発整備」であり、第三が大都市地域の秩序ある整備のための「業務核都市(東京都区部の諸機能の分散再配置の受け皿となる横浜・川崎、立川・八王子、浦和・大宮、筑波研究学園都

市、千葉等)の整備」です。この中で地域計画に関するものは、振興拠点地域の開発整備と業務核都市の整備であり、それぞれ「基本構想」と称する地域計画を作成することとなっています。特に、振興拠点地域基本構想は、先の特定の政策目的を達成するための地域計画とは異なり、地域の特性に即して設定される地域毎の政策目的を達成するための計画です。全体としての政策目的はないのかと問われれば、それは振興拠点地域の開発整備ということになります。建設省では、6地域において作成されている振興拠点地域基本構想に定められている公共施設の整備の促進に努めています。

○地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律(地方拠点都市法)に基づく基本計画

地方拠点都市法(平成4年制定)は、地方の発展の拠点となる地方都市とその周辺部における都市機能の増進や居住環境の向上の推進等を目的としています。これまでに御紹介した他の制度との違いは、本法律に基づく基本計画の作成の手続きでしょう。他の法定の計画等は、都道府県知事が作成し、建設大臣等の承認を得ることとなっています。一方、本法律では、都道府県知事が地方拠点都市地域を指定し、当該地域の市町村が共同して作成する基本計画を都道府県知事が承認するというスキームとしています。この手続きの中で、主務大臣は、地域指定に際しての都道府県知事からの協議と都道府県知事からの計画承認の通知を受けるのみであり、その関与はきわめて限定されています。これにより、本法律の目的には「地域における創意工夫を生かしつつ」、「地方の自立的成長」といった言葉が明文化されていますが、地方の主体性を尊重した地域計画の作成が担保されます。

また、本法律では、他の法律と同様に、国及び地方公共団体は基本計画の達成に資する

ために必要な公共施設の整備等に努めることとしていますが、建設省ではその重点的実施を図るため、公共施設整備のタイムスケジュールを明記した地方拠点都市アクションプログラムを地方公共団体と共同して作成し、これに基づき公共施設の整備を実施することとしています。

2-4 特定地域の計画

前述の地域計画は、政策目標によっても異なりますが、大都市地域を除くほぼ全国を対象地域としたものでした。ここでは、対象地域を特定の地域に絞った法律に基づく計画を御紹介します。なお、このような特定地域を対象とした地域計画は法定のもの以外にも多くのものがあります。

○大阪湾臨海地域開発整備法(ベイ法)に基づく整備計画

大阪、神戸等の大阪湾臨海地域は、我が国の工業生産、物流等に関する中枢的な地域として発展してきましたが、近年の産業構造の変動等に伴い、工場の遊休化等による低未利用地の発生や一部地域での人口の流出の増大など、地域における活力の低下が顕著となっており、その活性化を図ることは、本地域はもとより関西圏全体の振興にかかわる重要な課題となっていました。平成4年、この課題を解決すべく、ベイ法が制定されました。ベイ法では、大阪湾臨海地域を世界都市にふさわしい機能と住民の良好な居住環境等を備えた地域としての地域整備に関する総合的な計画(整備計画)を策定し、その実施を促進することとしています。現在、地方公共団体が整備計画を作成しているところです。

○関西文化学術研究都市建設促進法(学研法)に基づく建設計画

関西文化学術研究都市は、京都府、大阪府、奈良県にまたがる京阪奈丘陵の5市3町に21

世紀を目指した文化、学術及び研究の中心となるべきクラスター状の都市群を建設するプロジェクトです。昭和62年には、プロジェクトの促進を図るため、学研法が制定され、同法に基づき3府県がそれぞれ作成した建設計画に基づく公共施設整備等が進められています。

なお、「三重ハイテクプラネット21構想」及び「東濃研究学園都市構想」が、東海地方の研究学園都市として、先に紹介した多極法に基づく振興拠点地域として承認されています。

3. 地域計画の今後の方向

最後に地域計画の新たな潮流を簡単に御紹介します。

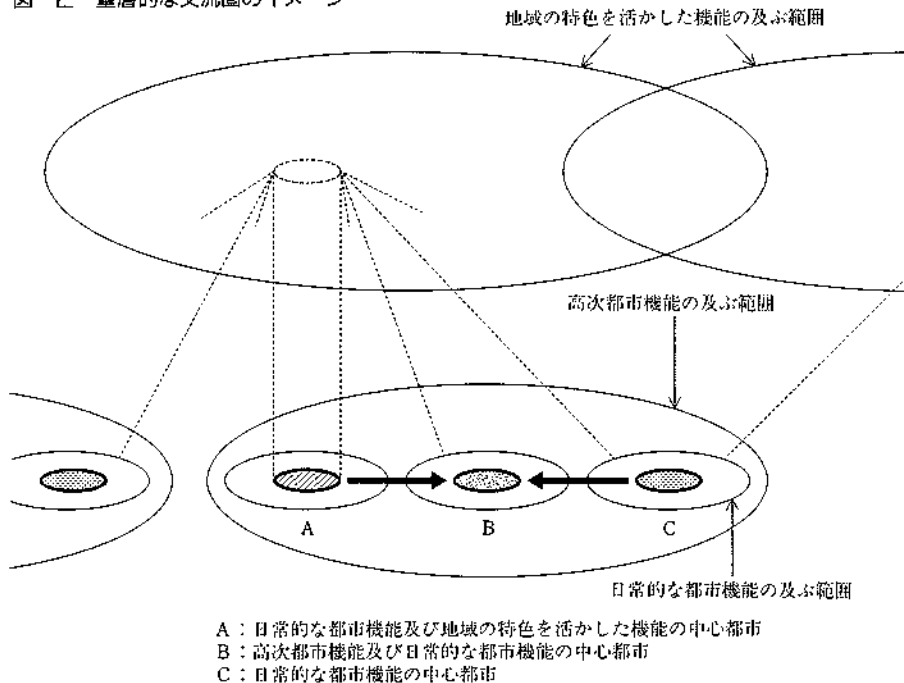
3-1 重層的な圏域における地域計画

四全総も決定後7年以上が経過し、次期全国総合開発計画がどのような基本的目標をたてるのか話題になっている昨今です。第2国

土軸とか、地域連携軸とか、多くの言葉が飛び交っています。いずれにせよ、交流・連携が大きなテーマとなることでしょう。

建設省では、平成5年版の「国土建設の現況」いわゆる「建設白書」において、交流を生かした地域づくりを進めるため、図-2の重層的な交流圏の考え方を示しました。現在、我が国の国土は、多種類の圏域に覆われています。一つは、地方生活圏に代表される都市の圏域の人口規模に応じて整備される都市機能に係わる圏域です。もう一つは、特色ある機能に係わる交流圏です。各地域の特色に応じて、地域の人口規模に関わらない多様な広がりをもちます。そして、都市機能に係わる圏域と特色ある機能に係わる交流圏が重層的に重なり合っているのです。今後の国土構造としては、都市機能に係わる圏域だけではなく、各地域の特色に応じた機能に係わる多数の交流圏が多様な広がりをもって全国土を覆う姿が望まれます。

図-2 重層的な交流圏のイメージ



3-2 地域経営戦略とアクションプログラム

今、建設省では、従来の地域計画という言葉を一歩発展させ、地域経営戦略という新たな概念の下に公共施設整備を含む地域整備を進めることを提案しています。経営戦略といっても、営利企業の経営戦略とは異なります。それは、地域整備の主体である地方公共団体と企業の性格の違いから、コントロールできる客体が自ずと異なってくるためです。

何故、地域経営戦略が必要なのでしょう。冒頭でも述べたとおり、地域計画を策定するためには、「何のために」「どのような地域で」「誰が」「何を対象に」「どのようにする」といった目的、圏域、主体、客体、手法等の様々な要素をとらえなければなりません。「どのような地域で」という要素については、先に概説した地方生活圏計画等では、ほぼ固定されています。また、「何のために」という要素についても、テクノポリス法に基づく開発計画等では、法律で定められているものです。要素が固定されているこれらの計画は、刻々と変化する時代のニーズに対応しきれない面があります。交流というような政策目的を達成するためには、地方生活圏計画等では対応のしようがありません。たとえば、愛知県東部、静岡県西部と長野県南部を連絡する「三遠南信自動車道」の整備が進捗しているところですが、これを契機として、この圏域を対象とした新たな地域計画づくりが進められています。地域経営戦略は、このような変化の激しい時代背景に的確に対応するため、今までの地域区分にとらわれることなく、目的を同じくする地方公共団体が共同で主体となり、ともに計画を作成していくというものです。

ところで、計画の実現性をいかに担保するかということも、地域計画の成否を決定する大きな鍵です。そこで提案しているのが、地域計画を実現するためのアクションプログラムです。今までの地域計画では、「何をどのよ

うな手法でどのように整備する」ということは記述されていても、「いつまでに」という時間の概念が比較的希薄でした。この時間の概念を明確化するのがアクションプログラムです。整備のタイムスケジュールを決定するには、整備する単独の施設のみに着目するだけでは不十分であり、当然のことながら、他の施設整備や地域経営戦略のスケジュールの中で検討されるものです。

すなわち、地域経営戦略とアクションプログラムはセットとなって機能するものです。建設省では、時代のニーズに対応した地域整備を進めるため、地域の行う地域経営戦略の策定を支援するとともに、地域経営戦略の実現を確実にするため、地域と共同してアクションプログラムを作成し、これに基づき施設整備を推進していくこととしております。

(参考文献)

- 1 「地方生活圏要覧(平成5年版)」 財団法人地域開発研究所 平成5年1月
- 2 「地域統計要覧(1994年版)」 地域振興整備公団 平成6年3月
- 3 「国土建設の現況(平成5年)」 建設省 平成5年8月

西三河南部経済圏の地域開発 —地域経済団体の取り組み状況—

西三河南部経済開発懇話会理事・事務局長 伊藤則男

1. はじめに

確か、1977年12月頃であったかと思いますが、現都市センター調査課長の林さん達が、ある調査の現地ヒアリングのために西尾に来られて、私が各種資料をお渡ししたことがあったと思います。

それが、1978年6月に発刊された『名古屋大都市圏における都市間構造の分析に関する調査報告書』（名古屋都市再開発促進協議会・名古屋商工会議所・名古屋青年都市研究会）としてまとめられました。

私自身、不思議な縁で、その1年前の1976年12月より名古屋から西尾へ通勤していました。

また、同時に、その時から名古屋都市問題研究会（NIMRA）にて、林さん達との縁がありました。

以来、私にとって名古屋と西尾幡豆地域が生活と活動の場となっています。

2. 西三河南部＝西尾幡豆地域

現在、西三河における広域市町村圏は、次の4圏域となっています。

西尾幡豆＝西尾市、一色町、吉良町、幡豆町
豊田加茂＝豊田市、三好町、藤岡町、小原村、足助町、下山村、旭町
岡崎額田＝岡崎市、幸田町、額田町
衣浦東部＝碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市

また、それぞれの人口、面積は次の通りです。

	人口(平成5年)	面積
西尾幡豆	157,546 人	159.20 km ²
豊田加茂	401,882	852.02
岡崎額田	353,182	442.96
衣浦東部	432,237	200.87

3. 西三河南部経済開発懇話会の設立

平成2年11月、梶川会長（西尾商工会議所会頭、㈱ドミー代表取締役社長）発案のもと西尾幡豆地域における主要企業150社を会員とし、市長・町長・国県市各議員・各経済団体長等を顧問に委嘱し行政幹部職員も特別会員として参画する広域的な経済団体を設立しました。

当時、私自身も一メンバーとして、設立のお手伝いをさせていただきました。

まさか事務局長をおおせつかるとは思ってもみませんでした。

設立のおもな目的は、広域的な視点と産学官の協調のもと、地域の将来像を構築していくことです。端的に言えば、「西尾幡豆地域の



伊藤則男(いとう のりお)

1952年 名古屋市生まれ
1976年 南山大学経済学部経済学科 卒業
1988年 ビーアンドティー株式会社 設立
1991年 西三河南部経済開発懇話会 事務局長
・通産省委託民活アドバイザー
・西尾市ふるさとづくり懇話会 委員 ほか

将来のために今何をなすべきか、また、如何に自然環境を維持保存すべきか」ということです。

当会の設立時から、身近で大先輩である「東三河開発懇話会」とは頻りに交流をさせていただきながら、多くを学んでいます。

4. 西三河サザンコリドール構想

平成5年度～6年度にかけて、中部通産局愛知県、働中部産業活性化センターのご支援により「西三河臨界地域振興計画策定調査」が実施されました。

調査対象地域は、碧南市、西尾市、一色町、吉良町、幡豆町の2市3町です。この地域において、このような広域的な調査研究は初めてであり、貴重な資料の収集や「西三河サザンコリドール構想」として重要な提案がなされています。

当会としても、この調査研究成果を十分に

研究し、各種提案プロジェクトなどをどのように推進していくかを具体的に検討しています。

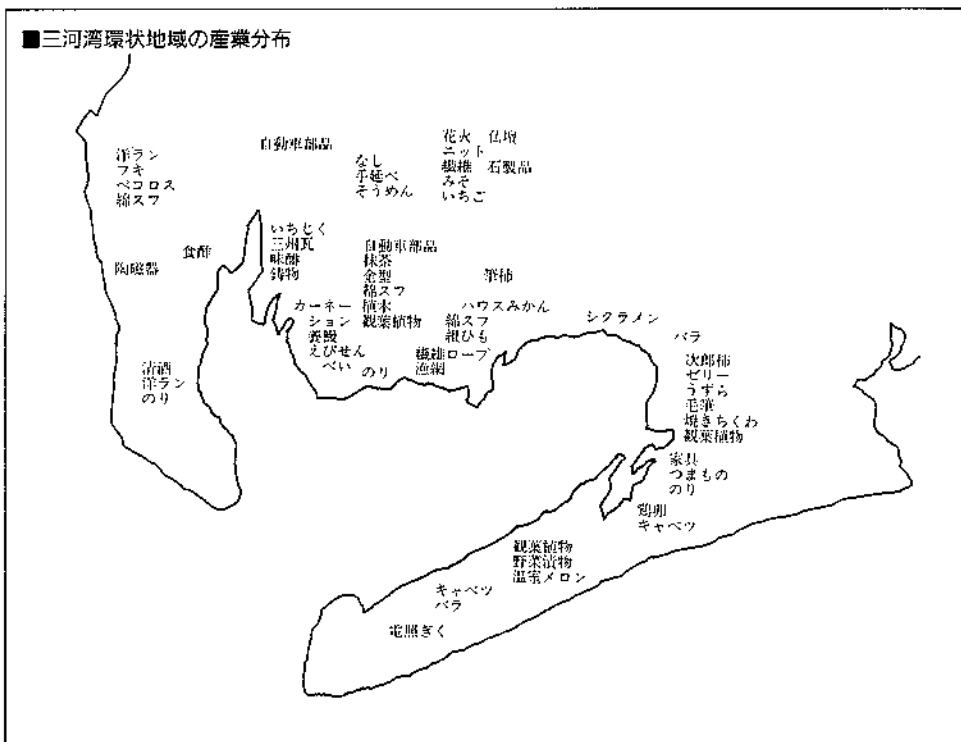
5. 西三河南部経済開発懇話会の活動状況

そこで、今回与えられました「西三河南部経済圏の地域開発」というテーマに対し、回答としては不十分であろうかと思いますが、「西三河サザンコリドール構想」もふまえながら、当会の現在の活動状況をご紹介させていただくことにより、地域における課題とその取り組み状況の一端をご紹介したいと思います。

当会の主たる活動は、次の8委員会によって行なわれています。

(1) 広域行政圏研究委員会

西尾市・一色町・吉良町・幡豆町は、もともと幡豆郡として一体的な生活圏を有してお



り、医療施設にみられるように、西尾市内の各種大型施設は広域的に活用されています。

ところが、行政上の枠があるために利用上不便であったり、効果的な施設配置ができないなどネックになっていることがあります。

そこで、平成4年2月に当会より一市三町の議会に、合併に関する請願書を提出しました。具体的には「2001年1月1日に合併することを目標にして、そのための調査研究機関を設置してほしい」という内容の請願書を提出しました。それに対し、西尾市議会は「採択」、一色町議会は「趣旨採択」、吉良町と幡豆町は「継続審議」という回答となっています。

この請願書の提出を契機として、一市三町の「有志議員懇談会」を開催し、意見交換の場を設けています。しかし、出席者多数のため議論がしにくく現在は、各議会より有志代表議員と当会関係役員とで「世話人会」を構成し、今後の進め方について検討することにしています。

今後は、国レベルで話題となっている「地方分権」とも相俟って、各地域で大いに議論されるべきことがらであると思います。

因みに、昨年11月に内閣総理大臣あてに地方制度調査会（会長 宇野 収）から「市町村の自主的な合併の推進に関する答申」「地方分権の推進に関する答申」が提出されました。

平成7年度が「地方分権元年」となるかどうか注目されるようです。

(2) オックス・ブリッジ研究委員会

当初は「大学誘致研究委員会」という名称でしたが、これからの状況も考慮し、オックスフォードとケンブリッジを略した「オックス・ブリッジ」にしました。

それは、これからの地方都市の生き方の一つの方策として、英国のオックスフォードやケンブリッジのように国際的に通用する研究

学園都市を目指したいからです。

従来の工場誘致型地域開発ではなく、水や緑に囲まれ、伝統や文化の匂いがぷんぷんと感じられるような街にしたい！

そのためには、具体的に何をどうしたらいいのか？

そんな想いを秘めて、1992年10月にオックスフォード・ケンブリッジ・ロンドン・パリ・セビリア・バルセロナと駆け足の欧州視察会も実施しました。偶然にも、ケンブリッジに最初のカレッジが出来たのは1284年であり、オックスフォードのそれは1214年、そして西尾では1221年に西条城が築城されており、いずれも13世紀初頭に街の骨格が造り始められています。

これらのことを踏まえ、豊橋技術科学大学の瀬口助教授が「西三河南部は日本の庭園地域でありたい」と提言していただいています。

また、サザンコリドール構想で提案されている、歴史的資源・自然的資源・産業的資源を系統的に活用した「なぎさ生活文化街道」づくりにも着目しています。

(3) 環境保全研究委員会

昨年5月に一市三町の各市長・町長あてに「ゴミ有料化に関する提言」を提出しました。

その意図は、資源ゴミのリサイクルシステムを構築すること（空缶、ビン、紙等の分別回収や生ゴミの堆肥化等）と、ゴミの排出を低減することです。これは、西尾幡豆広域圏組合が管理しているゴミ焼却場の建替え計画（200t規模で建設費は200億円ともいわれる）に大きく影響を与えることにもなるからです。

そして、今年度から産業廃棄物処理に関する研究を行い、経済団体として取り組むべき事業の方向性について研究を始めています。また、サザンコリドール構想では、西尾幡豆地域の良好な自然環境のもとで、環境技術の積極的な採用を行い、「環境共生型住宅団地」

建設の提案がされています。

海・川・山（丘）・緑の自然を活かし、ほんとうに豊かで静かな生活環境づくりを目指しています。

(4)先端技術研究委員会

この委員会は、バイオ、ハイメカ、マテリアルの3部会に分けて、異業種交流や技術交流を促進し、何らかの具体的な技術的成果を生み出せることを目指しています。

とくに、鋳物・金型などを中心とした素形材産業を集積した研究型団地「素形材タウン」構想の実現に向けて研究しています。鋳物・金型などで代表される「技能労働集約型産業」は、これからとくに若年層を中心とした優秀な人材確保が必要とされます。そのためにも快適な環境条件を備えた研究型団地「素形材タウン」に期待がかかります。

また、西尾幡豆は、近い将来、国際空港と近接し、優良農地を有する地域として、花卉・種苗分野の研究に適した地域となり、研究開発型農業の足掛かり地域としての役割が高まってくることを期待しています。そのために必要な数々の布石を、今打っていく必要があります。

(5)中部国際空港関連研究委員会

常滑での中部国際空港建設を想定して、次の2項目について重点的に調査研究・情報収集をしています。

①当西三河南部地域と空港とのアクセスについて

②空港から20km圏域での空港関連産業立地について

①のアクセス問題については、幹線道路と鉄道の問題ともいえます。

中部地建がまとめられた「第11次道路整備五箇年計画」において、当地域に大きな影響を与えるのは「名浜道路」です。昨年、愛知県知事が提案された「三河湾環状道路構想」

との関連も見定めつつ、当地域の願望である「湾岸道路」をどのように位置付けたらよいか思案の的となっています。

また、鉄道については「愛知環状鉄道」の上郷駅もしくは岡崎駅から常滑へという2つのルート構想も提案されており、それぞれの関係市町の行政や議会関係者が情報交換・収集に努めています。

②の産業立地に関して、一昨年関西新空港が急ピッチで建設中の時、近隣都市である貝塚市や泉大津市を訪問し、空港関連産業立地についてヒアリングをしました。

その時に極めて印象的な回答がありました。

それは、必ずしも空港ができるから関連産業が立地するというのではなく、以前からあった計画・事業が、空港ができることにより実現しやすくなるということ。

これは肝に命じておきたいことです。

そのためにも、地域における既存の産業資源・観光資源などの掘り起こしもする必要があり、徐々に着手していくところです。

(6)リゾート開発研究委員会

残念ながら、アメリカズカップの日本チームは準決勝で惨敗しました。

先日、木村太郎氏が豊橋市にて講演された中で「アメリカズカップの挑戦を通じて、三河湾に対する恋心は変わっていません。さらなる挑戦の中で三河湾とのおつきあいを続けさせて頂きたい。…いつの日かアメリカズカップは来るのだという気持ちで街づくりをして頂きたい。…海もきれいに…ロケーションとしては島があり半島があるので、すごく変化があって楽しいところです。」と言っておられます。

次なる機会に期待したいと思います。

一方、蒲郡市の大塚海岸一体で、日本一大規模な海洋レジャー基地の建設が始まります。そして21世紀初頭にはオープンします。これにより、マリナーやフィッシングに適した海

洋環境づくりに拍車がかかります。これも三河湾に大きな影響を与えます。

また、近隣の梶島(吉良町)、佐久島(一色町)などにもヨットの停泊地が必要とされることでしょう。さらに、根本的な三河湾の浄化対策を講じることも求められるでしょう。

そのためにも、三河湾全域のリゾート構想マスタープラン作成に関する働き掛けを行なう必要があります。

さらに、「あいちこどもの国」など内陸地での観光リゾート地の効果的利用方法についての提言を行なうことや、岐阜県や長野県の山岳保養地との広域的な連携づくりにも注目していく必要があります。

(7)産業経営活性化研究委員会

この委員会は、次の2つの部会に分けて調査・研究を進めています。

①マルチメディア部会

西三河4ブロック地域の中で、西尾幡豆地域は、CATV空白地域となっています。他の

3ブロック地域では、岡崎市の西三河ニューテレビ、豊田市のひまわりネットワーク、碧海五市連合の碧海キャッチと、それぞれ地域の特性に応じて設立・稼働しています。

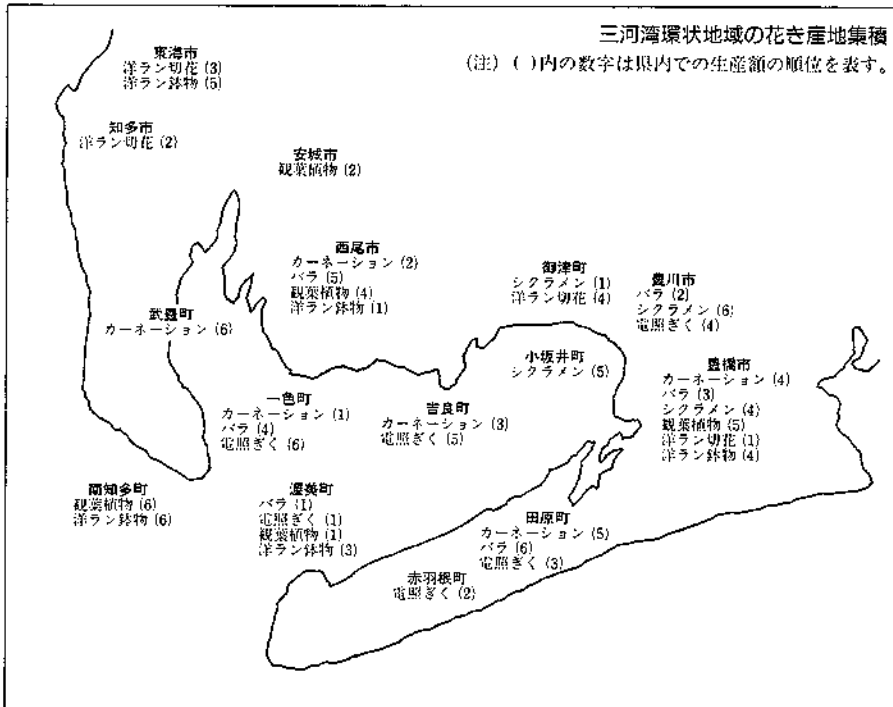
そこで、以前より西尾商工会議所内部でCATVに関する各種調査研究を行ってききましたが、独自での事業実施には踏み切れず、しばらく静観することになりました。

そのような状況のなかで、最近のマルチメディア協奏曲。とりわけ、岡崎市では郵政省のモデル都市としての各種実験に突入。

そして、懇話会として再度CATVも含めたマルチメディア時代の研究に着手することになったわけです。早ければ、今年度中に、情報スーパーハイウェイ構想をぶちあげたアメリカの実態を視察に行くことになりそうです。とくに一般家庭でどこまで浸透しているかに興味と視点をもっています。

②オーキッド(蘭)パーク部会

三河湾環状地域は日本有数の花卉産地となっており、それらの連携を図ることにより、



生産力、技術力、ブランド力、販売力を確保したより高度な産地形成が可能となります。

さらに、研究機能、流通機能を備えた総合的な花卉産業地域の形成を目指すことが期待されます。

そこで、この花卉園芸を中心とした観光農園や、えびせんべい・みそ・しょうゆ等の地場産業を観光工場として複合的に組み合わせたファクトリーパークの実現に向けた研究をしていきます。

(8)土地利用研究委員会

前記の各委員会での調査研究をとりまとめ、従来の都市部では実現が困難な「産業と生活の調和がとれた新たなライフスタイル」を目指し、西尾幡豆地域で効果的な都市基盤整備、施設配置、役割分担などができるように提言していきます。

一方、産業構造の問題は深刻です。円高・空洞化で象徴されているように、西尾市の工業出荷額に占める輸送機器関連の出荷額比率は約82%であり、愛知県下では、豊田市の約88%について第2位となっています。

いわばモノカルチャーの状態です。このような状態から脱却し、新しい展望をつくっていくためにも、前記のように、いろいろな手立てを講じていく必要があります。今、まさに着手しかけたところです。

6. おわりに 「三惚れ精神」

「土地（地域）、仕事、女房、この三つに惚れよ！」とは、私の大学時代の恩師の言葉です。

恩師（藤井茂神戸大学名誉教授、南山大学名誉教授、国際経済学・国際貿易論）自身も常に世界に眼を開けつつ、神戸に居を置き、国際的に通用する人材の育成や、「山、海へ動く！」で一躍有名となったポートアイランド構想などを実現してこられました。

1974年、ポートアイランドの造成まっただ中を、神戸市港湾局の会議船から感嘆の声を上げて眺めていた学生時代のことを思い出します。以降、神戸の街の変遷に大変関心をもって観てきました。（余談ですが、この1月の大地震には大変驚きました。被災者の方にお見舞い申し上げます。）

この「三惚れ精神」を、私の精神的支柱の一つとしてこれからも取り組んでいきたいと思っています。

今回の「アーバン・アドバンス」に寄稿させていただく機会を与えていただきましたのも、この「三惚れ精神」なかりせばと感謝しています。

三遠南信地域開発の展開

東三河地域研究センター主任研究員 戸田敏行

はじめに

愛知県東三河地域の「三」、静岡県遠州地域の「遠」、長野県南信地域の「南信」とった三遠南信地域は、これら三県の県境地域である。この県境地域の地域開発が、近年色々な形で注目を集めるようになった。特に、次期全総を目前にして、地域連携や地方分権の視点からも県境地域を取り上げる例があり、県境地域、流域圏を一体化して、「自立的な広域圏」を形成しようとする三遠南信地域開発は格好のモデルと言えるだろう。さらに、開発の考え方が地域に示されてから、種々の地域づくり活動を生んでおり、こうした動き全体が発展して広域圏開発を可能にするものだと考えられる。そこで今回は、三遠南信地域開発に特徴的と思われる、1. 地域開発の視点、2. 地域計画立案の流れ、3. 地域づくり活動の展開、について概要をまとめ、最後に若干の期待を述べたい。

1. 三遠南信地域開発の視点

まず、三遠南信地域開発の視点として、県境を越えた地域連携、天竜川・豊川の流域圏再構築、地域づくりを誘発する三遠南信自動車道の三点に着目したい。

①県境を越えた地域連携

第一に触れたいのは、県境による地域分断である。県境は明治23年の府県制公布以来一世紀以上にわたって地域を隔て、同じ行政界

である市町村界が広域市町村圏などの柔軟性を持っているのに対して、より硬直的なものである。三県の県境による地域分断は、まず県境を越える道路計画などの行政事業の不連続に顕著にあらわれている。そして、国の出先機関は通常、いくつかの県のまとまりで設定されるが、この県境地域には、中部と関東の区域が混在している。愛知県側は中部、長野県側は関東であり、静岡県側は関東に分類される機関と中部に分類される機関がある。県境地域を一体的に管轄するのは、中部地方建設局など数機関のみである。県境地域の産業に関する通商産業局、農政局などが中部と関東に分かれており、県を越えて一体的な事業を計画すれば、結局、霞ヶ関で処理するということになる。

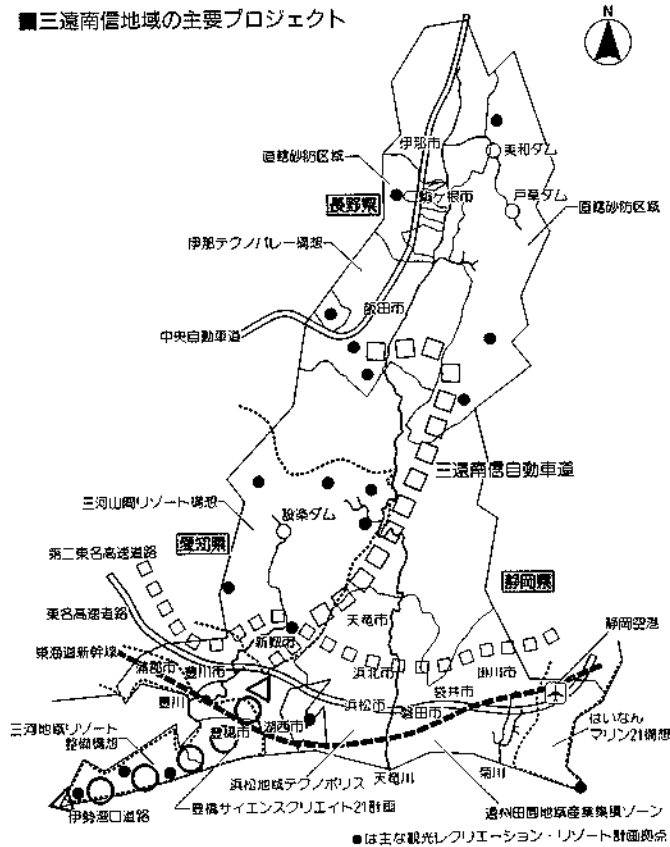
市民生活に近いものでは、情報の分断がある。行政情報はもとより、市民への最大の情報媒体である新聞、テレビも県境を越えられない。新聞の場合、本社を経由する事件などは知り得るが、地方版は基本的に共通性を持っておらず、県を越えた地域情報は殆ど知り得ないものとなる。また、テレビの場合、NHKは名古屋放送局に集約されるが各支局



戸田敏行(とだ としゆき)

昭和31年 兵庫県生まれ
昭和57年 豊橋技術科学大学修士課程修了
県地域計画連合勤務
昭和60年 東三河地域研究センター主任研究員
現在に至る
先端技術開発計画、港湾開発計画など東三河地域を中心とした地域開発計画に携わる。

■三遠南信地域の主要プロジェクト



出典：平成3・4年度国土総合開発事業調査費・三遠南信地域整備計画調査(建設省)報告書概要

間は必ずしも一体化されず、さらに民放は各県で放送が異なっており、東京発のキー局の番組を除いて隣接県のニュースは流れ難いものになってしまう。こうした県境の分断に対して、行政政策の共同化や情報の一体化を指向するのは自然な考え方である。

県境地域の持つ第二の課題は、県の中心部から離れた縁辺部に位置することである。国、県、市町村という階層の中で、どうしても県中心部に公共投資や種々の機能が集積される傾向にある。ところが、三遠南信地域の14市64町村の人口は235万人で全国15位の県に相当、産業面ではさらに顕著な集積を示し、工業出荷額は12兆円を上回る9位の県レベル、農業粗生産額では4,400億円を越え5位の県レベル、同様に卸売業販売額16位、小売業販売額14位となっている。つまり、縁辺部を中

心に考えて県境地域を一体化すれば主要な県に対応する規模を持つことが分かる。そして、このポテンシャルに相当する機能導入が可能であるとの発想を持つことができる。

②天竜川・豊川の流域圏再構築

戦後、経済発展の基盤となった太平洋ベルトの東西軸に総ての重点が移行し、南北の流域圏は一体性を持たなくなってきた。そして、経済重点主義が行き詰まり、その背景となった太平洋ベルトの拠点的な開発ではなく、流域圏に形成された共通性と多様性を活かし、循環性を持った自立的な地域づくりが再度考えられるようになってきた。

まず、流域圏の共通性について着目してみたい。この流域圏の共通性としては、「民俗芸能の宝庫」として「花祭り」をはじめとした

伝統芸能がある。こうした民俗芸能は、鎌倉時代に伊勢・熊野の修験者によって伝えられ、流域圏の下流から上流に遡り、山間部に定着していったものと言われている。

また、信州と遠州を結ぶ秋葉街道（現在の国道152号）や信州と三州を結ぶ伊那街道（現在の国道151号・257号）、天竜川・豊川の水運は、下流から塩、茶、魚、綿織物などを、上流から煙草、木工品、生糸などを運び、「塩の道」と言われる物流の道であった。さらに南北の道は、武田信玄が軍用道路として大軍を南下させた戦略の道でもある。こうした人の動きに伴う交流があり、結婚による人のつながりや諸行事の共通性を形成してきた。また、天竜川の水は天竜川下流地域の用水となるばかりではなく、夏場には豊川用水に供給され、その豊川用水の水が浜名湖西岸の静岡県地域に供給されている。こうした生活、文化の共通性をアイデンティティとすることが、圏域再構築の背景となっている。

次に、流域圏の多様性はどうか。上流から下流への自然環境の変化は、製造業の例でも、地域ごとにかなり異なった発展をもたらしている。近年の例でも南信地域は、山間部での立地条件から大規模な企業進出にならず、むしろ中央自動車道が開通したことで、道路沿いに周辺環境に適合した精密部品・電子部品の中小企業が集積を示した。また、遠州地域は天竜川林業の木材加工、綿作の綿織物など、流域の終着点として製品化を行い、この地場産業から、楽器産業、オートバイ・自動車の輸送機械産業へと発展したことは広く知られている。こうした内発的な技術開発から、企業創設に至るまでの経験を蓄積した地域である。一方東三河地域は、遠州と同じく下流部に位置し、綿、製糸業の集積を作り上げたが、明治期の師団誘致から戦後の企業誘致へと誘致型の展開をとる。特に、三河港を持つことから、大規模な臨海工業用地造成により企業誘致を有利に進めてきた。

しかし、各地域だけでは、南信の山間部は企業拡大に限界があり、遠州の産業は市場の成熟化と空洞化という壁に突き当たる。また、東三河では、近年世界の自動車企業が集中しているように国際流通の拠点が出来てきても、地域内産業に結びつける蓄積に乏しい。現在、浜松テクノポリスと豊橋サイエンス・クリエイト21の交流、飯田の企業と浜松の企業の連携などが始まりつつあるが、各地域の特徴を再度組み合わせることで、広域的循環的な経済圏域を作り上げようとすることは、全国的なモデルとなりうる挑戦と言える。

③地域づくりを誘発する三遠南信自動車道

上記の様な三遠南信地域開発の視点はまだ方向性にとどまるが、これを具体化に近づける最大の推進力が、飯田市から静岡県引佐町の第二東名まで約100kmを結ぶ三遠南信自動車道の着実な進展である。具体的には昭和62年高規格道路網計画に組み入れられ、「まほろしの国道」と呼ばれた国道152号の難所である草木トンネル、矢筈トンネルが平成6年に開通している。

この三遠南信自動車道の事業実施は、東名、中央道といった東西の幹線を格子状に結ぶ南北軸としての意味、中部を環状化する意味などを含めて、交通量よりも道路が地域づくりを戦略的に進める点を重視している。全国の県境地域開発の事例をみると、青函トンネルのようにハード事業が契機となる場合、関西研究学園都市のように国家プロジェクトを指向する場合、東京圏のように都市圏の拡大によって一体化する場合が主である。三遠南信自動車道はハード先行のケースであるが、単に点と点を結ぶのではなく県境地域という面の連携をめざして、地域づくりのソフトを誘発していると言えよう。

2. 地域計画立案の流れ

三遠南信地域を一体的にとらえ影響力を持った地域計画として、昭和29年閣議決定の「天竜・東三河特定地域総合開発計画」、昭和60年発表の「三遠南信トライアングル構想」、そして平成5年発表の「三遠南信地域整備計画調査」をあげることができる。

①天竜・東三河特定地域総合開発計画

「天竜・東三河特定地域総合開発計画」は、戦災復興以後の国土再建をめざした国土総合開発法に基づくもので、電源開発、農林資源開発、治山、治水、工業振興の基盤整備を重点とした天竜川・豊川の流域圏開発である。この計画には佐久間ダムをはじめ27の発電所、林道整備、灌漑事業、河川改修、観光地整備などがあげられる。特に下流部の農業用水、工業用水整備が促進され、今日の農業、工業基盤となっていることは特筆すべきことである。その後、国土計画は拠点開発方式を重視した全国総合開発計画へと移行し、流域圏を単位とした取り組みは減少していく。流域圏については、三全総（昭和54年）において、豊川流域圏を一体とする東三河モデル定住圏があったが、実施面での有効性は持ち得なかった。

この「天竜・東三河特定地域総合開発計画」策定には、国、県はもとより、三遠南信各地域の行政、議会、経済界の代表が集まり、県境を越えた広域圏開発へ契機を与えたと言える。こうした集まりを発端として東三河地域においては、経済界を中心とする東三河広域開発組織へ展開し、現在まで活動を続けている。このような県境地域一体化の思想を背景として、三遠南信地域を南北に結ぶ高速道路構想が生まれ、昭和47年の長野・愛知・静岡の三県知事会議での三遠南信自動車道要望に至ったと言えよう。

②三遠南信トライアングル構想

再度、三遠南信地域の全体計画がとらえられるのは、昭和57年の中部経済連合会の「21世紀中部ビジョン」である。県境という行政域に縛られぬ民間からの提案で、中部圏の重点地域の一つとして三遠南信地域を位置づけたことが重要である。そして、このビジョンのフォローアップとして、「三遠南信トライアングル構想」（昭和60年）が策定される。構想では、地域共通課題として①山間部の過疎化の防止、②一体的行政施策（辺境性の克服）、③情報の分断、④産業連携、⑤南北輸送軸の強化をあげ、中核プロジェクトとしては、三遠南信自動車道、三河港とハイテクエリア、浜松テクノポリスがある。また、共同研究プロジェクトとして県境地域の自然条件、歴史の特徴を活かした、三遠南信農業研究情報センター、三遠南信農林工芸大学、国立歴史民俗芸能博物館、広域観光ルート、三遠南信振興機構（シンクタンク）をあげている。構想策定時から三遠南信自動車道建設のための促進期成同盟会が設立されるなど、このトライアングル構想が、近年の三遠南信地域開発の基本となっている。

③三遠南信地域整備計画調査

トライアングル構想は民間の構想であり、事業化に至るためには、「天竜・東三河特定地域総合開発計画」の様に、行政計画に展開する必要があった。こうした地域の強い要望に対応して平成4、5年度に行われたのが、国土庁、農林水産省、林野庁、通産省、建設省による「三遠南信地域整備計画調査」である。この計画は目標像を「職・住・遊・学の調和した21世紀を目指した新たなライフスタイルの提供」として、住宅供給や高次医療、体験学習など生活面を加えた総合計画となった。特に、山間部の基本方向、平野部の基本方向とともに交流ネットワークをあげたこと、三遠南信自動車道が現実に進展しつつある中、

「臨インターチェンジ型産業開発」、「三遠南信文化ハイウェイオアシス」など、自動車道と関連づけたプロジェクトが展開されたことが特徴的である。

しかし、国土総合開発事業調整費調査という多省庁による計画調査であるため、プロジェクトがメニュー的にならざるを得ないことがあり、これを戦略化していくことは地域側の課題として残されている。また、計画の主対象が、山間部に限定されており、三河港、アクトシティなど平野部の主要プロジェクトについて、流域圏を背景として再構築する視点が弱かったのは残念である。しかし、三遠南信地域が国の計画として取りあげられたことで、県境地域に種々の活動が生まれており、こうした活動が、今回提示されたプロジェクトメニューを有効にしていけると思われる。

3. 地域づくり活動への最近の展開

このような三遠南信地域計画を契機として展開された地域づくり活動として、三遠南信地域を国土計画上で発展させようとする活動、地域内の連携をより高めようとする活動の二点をあげることができる。

①国土計画へ展開する活動

国土計画への展開として、第一に、九州から渥美半島・豊橋に至る第二国土軸（太平洋国土軸）と三遠南信地域を結びつけ、「三遠信伊勢地域」とする活動がある。第二国土軸の伊勢湾口道路から三遠南信自動車道に直結し日本海に抜けることで、関西、中部、関東、環日本海のインターブロックを意図したものである。

活動としては、三遠南信の三県に三重県伊勢地域を加えた四地域の商工会議所、行政が中心に「三遠信伊勢地域開発合同会議」を平成4年から開催している。道路を中心としてプロジェクト提案がなされ、伊勢湾口道路が

地域高規格道路の三遠伊勢連絡道路として促進される背景ともなっている。

第二には、首都機能移転構想がある。東三河、遠州地域には、浜名湖遷都など過去幾つかの首都移転提言があり、南信にも中央リニア新幹線構想に触発されて伊那谷遷都構想があった。平成4年に「国会等移転に関する法律」が成立したことにより、検討に現実味が出たことから、豊橋商工会議所を中心に「三遠信伊勢・中央新都構想」としてまとめられ、新都に関する運動が始まっている。この構想は、太平洋と日本海の中央に位置し、開発がある程度抑制できる南信の伊那谷を中心として、三遠信伊勢地域に諸機能を分散配置するものである。こうした国土計画への提案も、県という枠組みを越えた自由さが生み出したものと言えるだろう。

②地域内の連携を指向する活動

県境地域全体の一体化を目指した活動は、「県境三圏域交流懇談会」（昭和51年）をはじめとして山間の県境地域から始まっていた。そして、「三遠南信地域整備計画調査」を契機として、下流域を含めた県境地域全体への展開を本格的にみせはじめた。まず平成3年には、関東・中部両通産局の呼びかけで豊橋・浜松・飯田の三商工会議所による「三遠南信地域経済開発懇談会」が、平成6年1月には、建設省の呼びかけで県境地域の59自治体62商工団体による「三遠南信地域整備連絡会議」が開催された。これが「三遠南信サミット&シンポジウム」へと発展し、県境地域全自治体・商工団体の参加のもと平成6年2月には浜松で、同年11月には豊橋で第二回が開催されている。さらに、南信（飯伊）地域（平成4年）、東三河地域（平成5年）、西遠（静岡県西部）地域（平成6年）と各地域が地方拠点都市の指定を受け、地方拠点都市の組織を介して県境地域の連携に発展することが指向されている。また、三遠南信地域としてあま

り注目されなかった豊橋・浜松両都市を中心とした流域圏の下流域連携についても行政相互の連携が活発化している。こうした背景から、平成6年11月には三県知事会議が復活し、県レベルの連携にも展望が広がりつつある。

さて、地域内で何らかの交流活動を実施している団体は民間39、行政35機関にのぼっているという調査結果があるが、こうした団体の活動として注目されるのが「三遠信山岳都市研究会」である。浜松の経済人を中心に、山岳ハイテクタウンの構想を目標に活動を始め、提言活動と共に端境期のイチゴ栽培などの具体的な事業展開を見せており、山間部行政機関の地域づくり懇談会へと発展している。さらに、アマチュアオーケストラや伝統芸能の開催など県境を越えた市民団体の交流が展開しつつあり、県境を越えた活動が多層化しつつある。

4. おわりに

県境地域、流域圏を一体化し、自立的な広域圏形成を目指す三遠南信地域開発は、三遠南信自動車道の進展、そして官民の地域計画立案によって展開をみせており、地域づくり活動として内発的な地域開発を根付かせようとしている。このように三遠南信地域開発の将来を考えると、現段階で以下の三点が重要に思える。

第一は、三県の協力によるシンクタンクの設定である。過去の提案に必ず盛り込まれていながら実現をみていないが、三遠南信自動車道というハードが進展する一方、県境地域のソフトを総合化するシンクタンク機能が必要である。

第二は、県境地域の情報基盤の整備である。県境域が一体化するには、地域内の情報が相互に行き渡り、かつ地域外に発信されることが必要である。そのために、まず情報基盤として報道機関の連携が不可欠であり、既存の

行政や経済団体サミットと同様に県境地域報道機関サミットを望みたい。

第三は、種々の広域的地域づくり活動を支援する取り組みである。現在の広域圏開発に連動する地域づくり活動の萌芽を大切に、多くの市民が参加できる社会実験モデルとしての位置づけと体制が必要と思える。

参考文献

県境を越えた開発

平成元年 NHK 出版

三遠南信トライアングル構想

昭和60年 中部経済連合会

三遠南信地域整備計画調査

平成5年 国土庁等

広域開発・広域行政の新たな視点

平成6年 日本開発銀行

広域の拠点都市をめざして

—産業文化交流都市をめざす豊田市の試み—

豊田市企画部企画調整課長 金子 宏

1. はじめに

豊田市は名古屋市の東方25km～30kmに位置する人口33.9万人の都市である。1960年代から70年代にかけて西三河地方への自動車産業の立地を通じて急速な人口増加と都市の拡大をみた。豊田市の製造品出荷額等は8兆6千億円余（1992年工業統計調査）であり、これは東京都区部に次いで全国2位の水準にある。とりわけ製造品出荷額等に占める輸送用機械器具の割合が88.4%と高く、まさに自動車産業の街といわれる所以である。

一方、全国有数の工業都市でありながら市内を南北に貫流する矢作川や市街地を取りまく緑の山々などの豊かな自然（1987年現在の自然的土地利用比率、73.7%）も豊田市の誇る特質のひとつである。また、豊田市及びその周辺地域において、21世紀初頭を目標に第二東名高速道路、東海環状自動車道など高規格幹線道路の整備がすすめられており、新たな鉄道網整備の進展とも相俟って広域交通の結節地としてのポテンシャルの向上が期待されている。こうした地域活性化のシーズを背景に、豊田市は従来の工業都市としての側面のほか、近年では商業・業務、教養・文化など多様な分野での機能集積がすすみ、東海環状都市帯の拠点都市としての役割を担っている。

急速な都市活動の展開は、通勤圏や商圏などの状況からもわかるように従来の行政区域を超えて広がっていること、また都市活動に伴う水資源の需給などについてもますます広

域的な相互依存関係を強めている。このような今日の都市整備においては近隣市町村のみならず広域の諸都市との連携を含めた視点が重要となっている。ここでは豊田市における広域のまちづくりの概要と将来に向けた取り組みについて紹介する。

2. 都市成長の経緯

(1) 行政区域の変遷

豊田市は1951年に人口3.2万人で挙母市として市制を施行。当時の市域面積は38.7km²であった。その後、1956年に西加茂郡高橋村、64年碧海郡上郷町、65年同高岡町、67年西加茂郡猿投町、70年東加茂郡松平町との合併、その間1959年に挙母市から豊田市への市名変更などを経て現在の豊田市（市域面積290.12km²、人口33.9万人）となった。豊田市は名古屋市との距離的な位置関係は近接しているものの、これまで両市を直結する鉄道網を始めとする交通体系の未整備なこともあって、比較的独立した都市圏を形成していた。名古屋市周辺都市の多くがいわゆる名古屋市のベッドタウンとして人口を増加させてきたのに対



金子 宏(かねこ ひろし)

1947年 愛知県豊橋市生れ
1968年 豊田工業高等専門学校建築学科卒業
1968年 豊田市役所入所、現在に至る
現在 企画部企画調整課長

し、むしろ豊田市においては1938年に操業を開始した基幹産業である自動車産業の成長が本市の都市化を牽引してきたといえる。上記周辺町村との合併のうち、上郷町、高岡町との合併は新たな自動車生産工場の立地を契機とするものであった。

図-1 市域の変遷

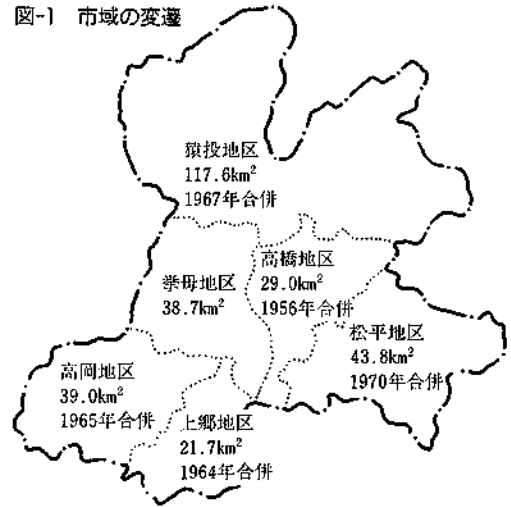
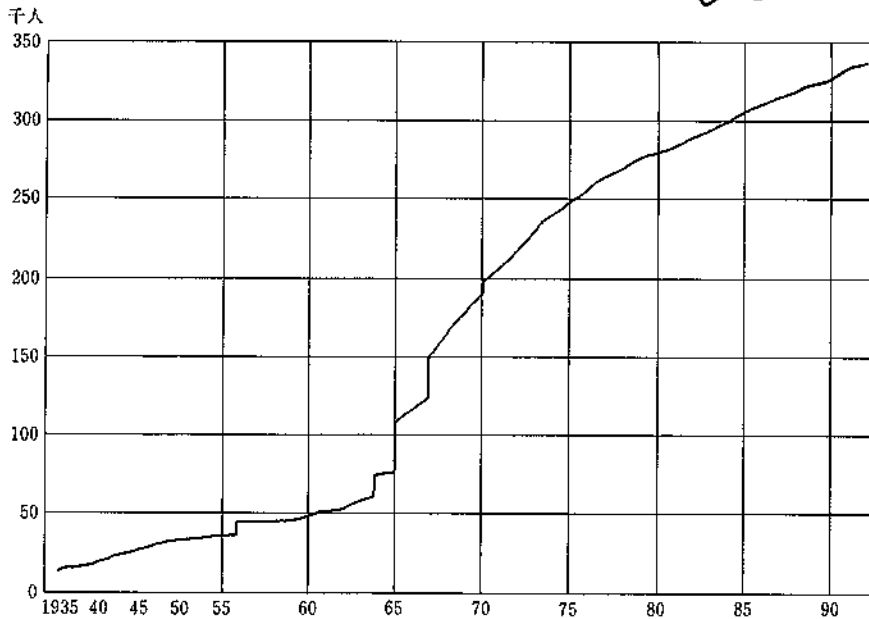


図-2 豊田市の人口推移とトヨタ自動車の工場展開



町村合併	・高橋村合併 ・(市制施行) ・上郷町合併 ・高岡町合併 ・猿投町合併 ・松平町合併	
トヨタ自動車 の動き	豊田三好地区	・挙母(本社)工場操業 ・元町工場操業 ・上郷工場操業 ・高岡工場操業 ・三好工場操業 ・明知工場操業 ・境工場操業 ・貞室工場操業 ・広瀬工場操業
国内		・衣浦工場操業 ・田原工場操業 ・トヨタ北海道操業(*4) ・トヨタ九州操業(*5)
国外		・NUMMI(*1) ・TMM(*2) ・TMMC(*3) ・TMMUK(*6)

- (* 1) New United Motor Manufacturing, Inc.
- (* 2) Toyota Motor Manufacturing U.S.A., Inc.
- (* 3) Toyota Motor Manufacturing Canada, Inc.
- (* 4) トヨタ自動車北海道
- (* 5) トヨタ自動車九州
- (* 6) Toyota Motor Manufacturing U.K., Inc.

(2) 経済成長と都市圏の拡大

上に述べたように豊田市では、高度経済成長期にあいつぐ自動車生産工場の立地を市内及びその周辺地域で受け止めてきた。まず全国から工場労働者として男子若年層を中心とする人口の転入、次に結婚そして子供の出生による人口増加という人口の社会増、自然増が同時進行する形で人口急増がみられた。自動車産業が成熟段階に入ったとされる現在、人口増加も自然増を中心とする安定したものとなっている。しかし、人口の変化を広域でみたとき、豊田市の周辺市町村での社会増が著しい。こうした人口移動は豊田市民の住宅取得過程で市外への転出がその要因のひとつであると考えられる。

昼夜間人口比率などから明らかのように、

これまでも周辺市町村から豊田市内の企業へ多くの通勤人口を有していたが、近年の市民の住宅取得行動に伴って市外からの通勤者数は増加傾向にあるとともに、その範囲（通勤圏）も拡大している。

さらに近年の都心整備の進展による買回品を始めとする商業機能の集積によって豊田市の商圏は広域化しつつある。また、市内に大学・高等学校等の立地も進み、市外から学生、生徒を集めている。かつては都市の諸活動と行政区域は比較的整合していたが、今日その範囲は行政区域を大きく超えて拡大しているものが多い。住民への高次の行政サービスの提供、地域の活性化などさまざまな分野において、都市間の広域的な連携は重要かつ不可欠となりつつある。

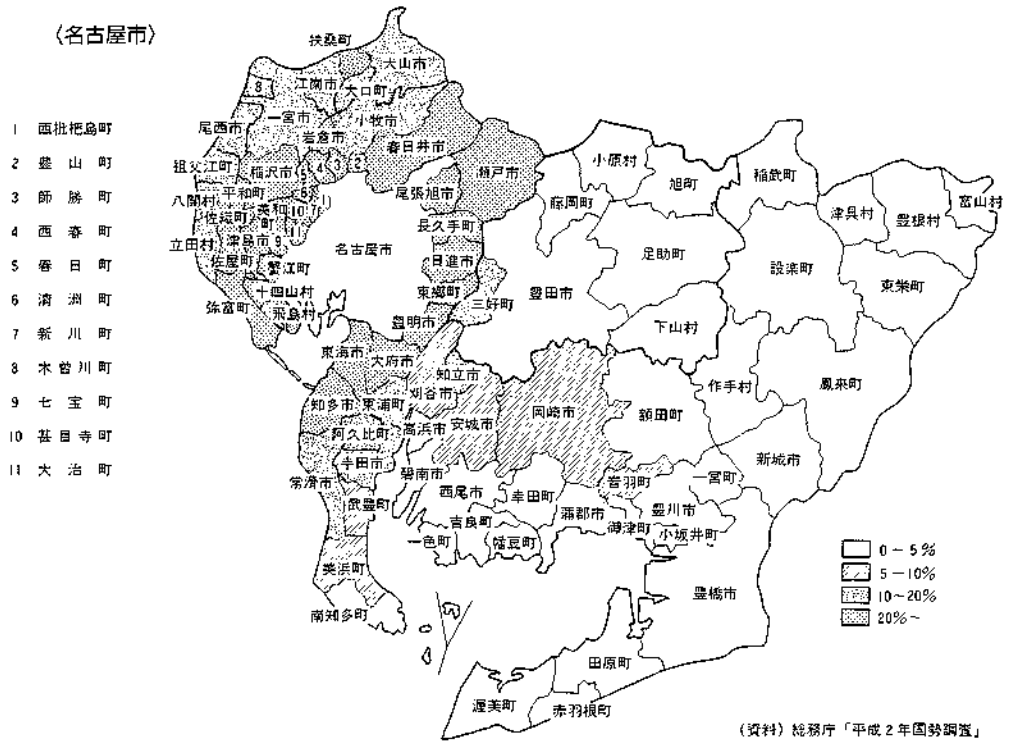
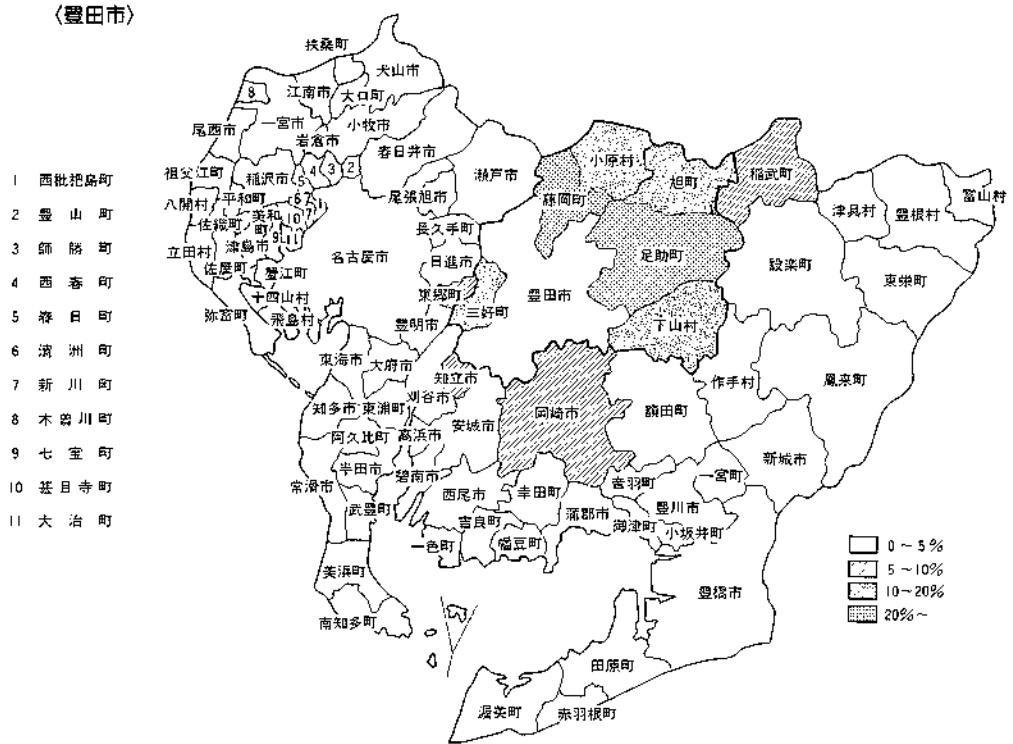
表－1 愛知県市町村との人口移動(豊田市への転入－豊田市からの転出)

単位：人

市町村	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年
愛知県	△920	△1,516	△1,882	△2,548	△1,432	△1,618
豊橋	△71	△160	△48	△194	△18	1
岡崎	△295	△392	△603	△628	△377	△341
安城	△3	△29	△117	△27	△132	△61
知立	△3	14	△97	△128	22	△60
三好	△171	△53	△176	△326	△294	△351
藤岡	△175	△509	△518	△547	△614	△662
下山	△17	△110	△147	△132	△168	△71
田原	△116	△369	△172	△359	△25	△39

注：掲載市町村は、掲載期間に一年でも△100人以上の社会減のある市町村。

図-3 豊田市と名古屋市の通勤圏



(資料) 総務庁「平成2年国勢調査」

(3) 広域のインフラ整備

豊田市にかかる広域の交通基盤について、従来の東名高速道路に加え第二東名高速道路、東海環状自動車道等の高規格幹線道路が21世紀初頭に向けて整備されつつあることは冒頭で述べた通りである。また、鉄道についても92年1月の運輸政策審議会答申で位置づけされた東部丘陵線の新設、愛知環状鉄道線及び名鉄三河線の複線化のほか、愛知環状鉄道線から分岐して新幹線三河安城駅、中部新国際空港へ至る鉄道延伸構想なども検討されている。

こうした高規格幹線道路や鉄道網の整備は広域的なネットワークの中における豊田市の拠点性を高めるものであると同時に、広域的なポジショニングを前提とした機能分担、広域の地域整備が求められている。とりわけ広域・高速の交通ネットワークの拡充は、隣接地域を含んだ地域整備にとどまらず、昨年9月に地域指定を受けた豊田加茂地方拠点都市地域と東三河、飯伊、中濃等の各地方拠点都市地域との相互関連などについても視野に入れる必要性を増している。このように従来の自己完結型の地域構造は、より広域との結び付きを強める方向にある。東海環状都市帯構想、あいち学術研究開発ゾーン構想などで示されるように、拠点整備を通じた波及効果の活用や拠点間の連携のほか、地域活性化の新しい視点としての地域間交流の拡大などが今後の地域整備において求められる。

3. 広域の都市整備からみた課題

都市のさまざまな部分における広域化がすすむ中で、新たな課題が顕在化している。豊田市は短期間に急成長を遂げた都市であることから多くの都市整備課題を抱えているが、ここでは都市活動の広域化に関連するものを中心に概観したい。

第一は、都市圏の拡大を踏まえ、後背地域

を含むより広域の経済活動、住民ニーズに対応できる都市機能の拡充と高度化である。これは広域の拠点性を高めることであり、とりわけ高次の商業・業務機能の集積による中枢管理機能の拡充と、人々の定住を促進する多様な生活文化の拠点整備である。同時に豊田都市圏の活性化を図る上でも重要な課題といえる。

第二は、産業構造の多角化、総合化である。この地域は自動車産業に著しく特化しており、これが地域特性ともなっている。しかしより高付加価値化、頭脳集約化した産業構造への転換が求められている中で、既存の産業集積を生かした産業の高度化、多角化のほか、新産業の導入も必要である。あわせて第二次産業だけでなく、情報、サービスなどの第三次産業の拡充も本地域において求められている。

第三は、前節で述べた広域のインフラ整備に伴うポテンシャルの向上を活用した地域整備の促進である。今後、豊田市及び周辺地域は広域の拠点性が飛躍的に高まることが期待され、そのインパクトを生かし流通業務機能、研究開発機能等を核とする整備を図ることで周辺地域を含めた活性化と中心都市の拠点性を高めることが可能となる。

第四は、広域を視野に入れた交流の拡大である。今後の地域整備はモノづくり機能の拡充とあわせ、多様な交流を通じた地域振興が重要である。文化、スポーツなど情報の受発信と交流の舞台となる場づくりとそれらを活用したソフト面の充実が急がれる。

4. 豊田市と広域行政

豊田市における広域行政は豊田加茂広域市町村圏が1972年に設定されて以来、豊田市を含む東西加茂郡の1市4町2村では、ゴミやし尿等の共同処理、移動図書館の運営管理、農業共済事業などを中心とする広域行政をすすめてきた。さらに90年には「ふるさと市町

村圏」の地域選定を受け、これを機に設置した「ふるさと振興基金」の果実で「水と緑」を基調に広域事業を実施するなど、地域の自然的、社会経済的な一体性を背景とした広域的な事務・事業を共同してすすめている。

最初にも述べたように豊田市は矢作川の中流域に位置する都市であり、その上流・下流を含め大きななかかわりを持っている。本地域はもとより「流域は一つ、運命共同体」という理念のもと、1971年に愛知、岐阜、長野の3県境をこえた流域の26市町村は「矢作川流域開発研究会」を発足させ、調和と活力のある流域生活圏づくりに取り組んできた。91年には（財）矢作川流域振興交流機構（28市町村）を設置し、流域の振興に関する調査研究、流域における交流の推進など、上述のいわゆる行政事務の共同処理とは異なった視点からの地域づくりを試みている。

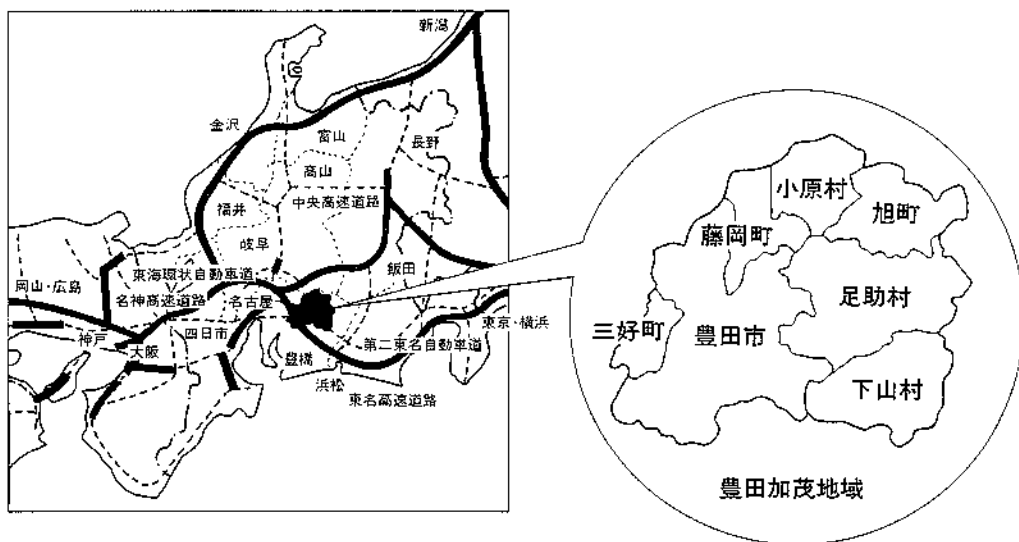
また、本地域では新たな道路網や鉄道網の整備、21世紀万国博覧会や中部新国際空港などの大規模事業の進展に伴って、三河地域と尾張・東濃地域など従来の行政区域の枠組みを超えた連携が始まろうとしている。

5. 豊田加茂地方拠点都市地域

豊田市を中心都市とする豊田加茂地域（1市4町2村、面積851.95km²、人口42.0万人）は、1994年9月、地方拠点法に基づく地方拠点都市地域の指定を受けた。法律の趣旨に沿って広域的な観点から地域をとらえ、一体的な都市圏域における拠点地区の整備による拠点性の向上と豊田加茂全域の振興をめざしている。

豊田加茂地域においては、自動車産業を中心とする既存の産業技術集積、山間地域に広がる豊かな自然資源、高規格幹線道路等の整備による広域交通の要衝としてのポテンシャル向上など、地域の特性を活かした拠点都市づくりをすすめることにしている。地域整備にあたっては、その効果を高めるために「拠点」と「ネットワーク」形成を通じて、整備効果の機能的な連携とその広域的な波及を大きな柱としている。従来の市町村の計画にあたっては、相互の調整を図りつつもあくまで既存の行政区域界の枠の中での計画にとどまってきたのが実態である。こうした中で今回の

図-4 豊田加茂地方拠点都市地域



ように関係自治体が一堂に会して共通のマスタープランづくりを行うことは大きな意味がある。とりわけ豊田加茂地域の場合、自然的、社会経済的な都市圏と拠点都市地域の範囲が一致しており、実際の都市の諸活動を前提としたマスタープランの作成とこれに基づく地域整備への期待は大きい。また、広域の地域整備の推進にあたって、構成市町村の役割、とくに中心都市である豊田市が産業業務、高次都市機能等の分野で果たすべき役割は重要であると認識している。

6. 都市活性化のための先駆的事業の展開

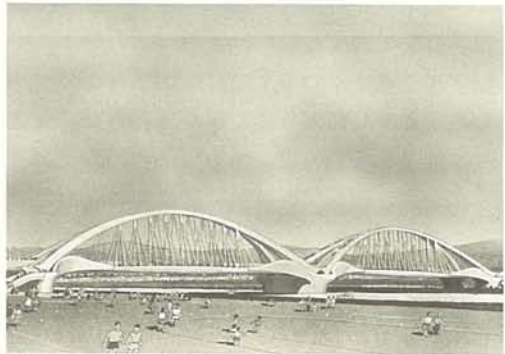
こうした状況のもとで豊田市の長期的な都市経営の指針は、1991年から2000年までの10年間を計画期間とする『豊田市21世紀未来計画』である。紙幅の制約上、計画全般に立ち入ることはできないが、豊田市が広域の拠点性を高めるために取り組んでいる施策、事業を中心に紹介したい。21世紀未来計画で目標とする豊田市の将来都市像は「産業文化交流都市」であり、これまでの将来都市像である産業文化都市づくりに「交流」の概念を加えた。21世紀未来計画でいう交流とは、人々のふれあいや福祉などソフト面と交通ネットワークや拠点施設などハードの両分野にわたるものであり、今後の都市活性化のキーワードでもある。「交流」は当然のこととして豊田市の広域とのかかわりについて前提とするものである。

21世紀未来計画では、21世紀の豊田市を特色づけ、波及効果の大きな先駆的な7つの事業群、すなわち、①矢作川を生かしたまちづくり、②国際的な交流拠点づくり、③21世紀都市幹線道路網づくり、④豊田文化の拠点づくり、⑤広域の都心づくり、⑥下水道づくり、⑦身近な福祉の拠点づくり、を「レインボープロジェクト」と位置づけ重点的な事業実施を図っている。

豊田市の都市整備上の課題でも述べたように、広域の拠点性を高めるための機能拡充が急務である。豊田市駅周辺ですすめている「都心総合整備事業」はその中核となるプロジェクトであり、駅東西地区の市街地再開発事業等が急ピッチですすんでいる。買回品を始めとする商業機能のほか、生活文化の拠点として中央図書館、コンサートホール、能舞台等の整備も都心地区ですすめられている。また都心地区は広域の高次都市拠点として、市街地を東西に貫く「緑の都市軸」上の一大拠点を形成するものである。このほか都市軸の拠点施設として、95年秋開館予定の(仮)豊田市美術館、98年完成目標の(仮)豊田大橋のほか、矢作川左岸地区には(仮)新中央公園の整備計画などがある。これらのプロジェクトは高度化、多様化する市民ニーズに応えるばかりでなく、まちづくりや新しい産業の創出、さまざまな情報の受発信拠点としての役割も大きい。



■豊田市民センター地区市街地再開発事業(中央図書館、コンサートホール等)完成予想図



■(仮)豊田大橋完成予想図

また豊田市及び周辺地区においては、21世紀初頭に向けて整備のすすむ、高規格幹線道路網の整備とあわせ、各インターチェンジと市街地を機能的に結ぶ「21世紀都市幹線道路網整備」が推進されている。こうした広域の幹線道路網整備と平行して、その整備インパクトを活用し産・学・住の機能を複合させた拠点整備をすすめるなど、あいち学術研究開発ゾーン構想等における拠点形成をめざしている。

7. 広域の拠点都市をめざして

豊田市はこれまで工業都市としての側面が強かった。工業都市という豊田市の基本的な性格は今後とも変わらないであろう。しかし、今後更なる都市の活性化を図ろうとするとき、多くの解決すべき都市課題のあることも見てきたとおりである。

その一つは、今日の豊田市において拡充が指摘されている中枢管理機能、商業業務機能、高次の教育・文化機能などの整備充実、産業の高次化・多角化などの課題である。これは豊田市の都市機能、産業構造にかかわるものであり、都市の機能強化を通じて拠点性を高めたり、雇用機会を拡充するものである。結果として都市圏の拡大、圏域住民への都市的サービス提供の水準向上などに寄与する。本稿では触れなかったが類似都市と比較した際、整備水準の低い都市基盤の分野ともあわせ、都市の拠点性を高める見地からも早急に取り組まなくてはならない。また、地方都市の中枢管理機能を高める上で行政面では市町村への権限委譲も地方分権の視点と合わせて大きな課題となっている。地方自治法の改正によって創設された「中核市」制度もこうした社会の動向を反映したものといえよう。

第二は、周辺市町村、他の都市圏との関係を念頭においた地域整備である。これは今後ますます重要になると考えられる。すでに見

たように、今日、都市の諸活動は実際の行政区域とは大きく異なった形で広がっている。この傾向は、交通、通信基盤等の整備と交流そのものの拡大に伴ってますます増大、多様化するであろう。広域行政といえば、地方自治法に基づく一部事務組合による事務事業の共同処理方式が想起されるが、社会経済環境の変化はより急速にすすんでいる。前述の豊田加茂地域における地方拠点都市地域指定も市町村共同による広域の地域づくりとして期待している。さらに地方自治法の改正によって「中核市」と同時に創設された「広域連合」制度についても今後の広域行政の仕組みの一つとして注目したい。

以上、豊田市における広域の拠点都市づくりに向けた試みを概観した。すでに述べたように今日の都市活動の多くはそれぞれの行政区域を超え、多様な結び付きを見せている。現代都市は、産業、住宅、教育、上下水道、ゴミ処理、観光・レクリエーションなどに見られるように周辺都市との相互依存関係の中で成り立っているといっても過言ではない。かつての高度経済成長期とは異なり、これからの都市づくりを考える上で他都市・地域との連携による交流の拡大が重視されている。このため拠点的な都市機能の拡充による都市圏（さまざまな都市との関係）の拡大が都市活性化に不可欠の要素となっている。豊田市がめざす「産業文化交流都市」とはまさに域内・域外との連携拡大にあるといえる。

ロマンへの扉がいま開く

—歴史街道—

歴史街道推進協議会事務局長 真木嘉裕

いま、なぜ「歴史街道」なのか？

高度経済成長期、日本は急速な発展を遂げ、世界から経済大国という評価を得るようになった。しかし、その反面、「顔の見えない経済大国日本。文化があるのか、歴史があるのか」と批判されるようになった。

日本には、二千年にわたる悠久の歴史と、その歴史によって育まれた文化があるにもかかわらず、世界の人々にはあまり知られていない。これは、外国の文化の吸収にばかり力を注ぎ、自国の歴史文化を海外に伝える努力を怠っていたためかも知れない。

一方、わたくしたち日本人自体はどうかというと、残念ながら、日本の歴史文化の輝かしさ、豊かさについての認識に欠ける場合が多いように見受けられる。

また、近畿には、誇りうる歴史文化資源、自然景観が多いが、効率性、経済性重視の大きな流れの中に、ややもすれば破壊が進んでいるケースが多く見られる状況であった。

「歴史街道計画」は、このような憂慮すべき現状に対する回答として始められたのである。

1991年4月、官民によって歴史街道推進協議会が発足、1995年1月現在、9省庁、8府県（福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）、58の市町村、8経済団体・各種団体、56の民間企業の140団体により構成されている。

「歴史街道」の目的はなにか？

「歴史街道」の第1の目的は、近畿の歴史文化を世界にアピールし、世界の人々に日本を訪れてもらうことによって、文化首都圏としての近畿を通じて、日本の魅力と真の「よき」を知っていただくことにある。

幸い、近畿には、国宝が全国の6割、重要文化財が5割、国指定の名勝、史跡が3割もあり、まさに、近畿は歴史文化の宝庫であるといえる。

第2の目的は、日本の多くの人々に、歴史の現場で楽しみながら、歴史文化に接して、その素晴らしさ、偉大さを再発見していただくことである。とくに、ボーダレス時代の今日、世界の歴史文化とのかかわりあいの中で自国の歴史文化を見つめ直すことによってアイデンティティを確立していこうということである。

第3は、近畿の各地に集積された歴史文化資源に誇りをもち、これを活用しながら、それにふさわしい景観形成をはじめ、人々の交流による地域の活性化を官民が協力して、広域的に実現していくことである。

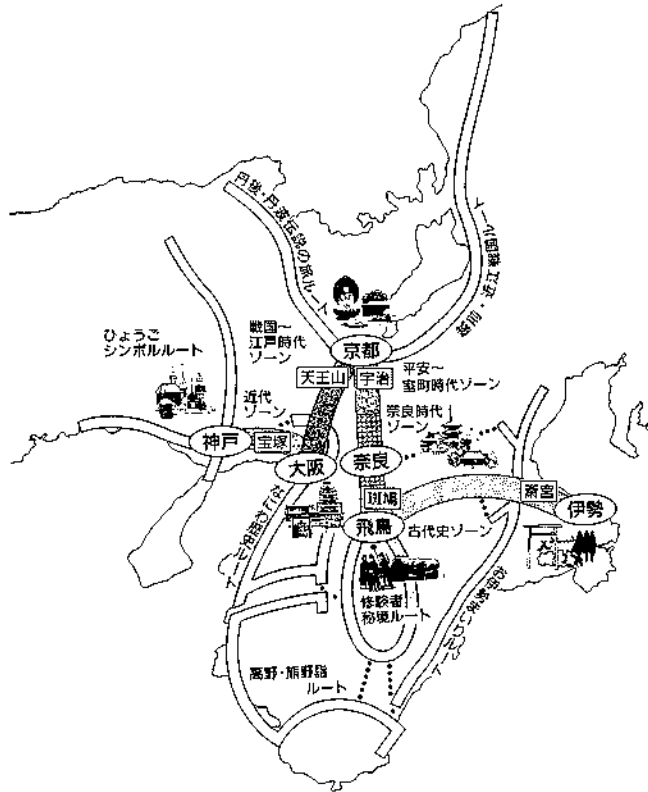


真木嘉裕(まき よしひろ)

1924生まれ、神戸市出身。
1947 神戸大学経営学部卒業
松下電器産業株式会社入社。宣伝事業部長、総合企画室長、理事広報本部長を歴任。
1984 関西経済研究センター理事、関西経済連合会常務理事

1991 歴史街道推進協議会事務局長、関西経済連合会参与
各方面に歴史小説を連載中。

歴史街道の「メインルート」と「テーマルート」



「歴史街道」のルートとは？

近畿には、数多くの歴史都市がさほど遠くない距離に存在している。そこで、古代から現代までの日本の歴史文化をできるだけ理解しやすく紹介するため、「歴史街道」のルートを設定した。

メインルート

近畿の都市では、歴史が重層的に形成されているが、日本史の上で、最も中心的な存在であった時期はそれぞれ異なっている。そこで、これらをタイムトリップというコンセプトに沿って、シンプルなルートにグルーピングし、古代から近代まで時系列に5つの時代

別ゾーンに並べ、これをメインルートとしている。

それは、伊勢から飛鳥、斑鳩に至る「古代史ゾーン」、奈良を中心とする「奈良時代ゾーン」、千年の都・京都、源氏物語ゆかりの宇治の「平安～室町時代ゾーン」、天下分け目の山崎合戦の天王山を経て、町人文化の花開いた大阪への「戦国～江戸時代ゾーン」、宝塚から文明開花の時代の先駆けとなった神戸に至る「近代ゾーン」の、全長300キロメートルに及ぶルートである。

テーマルート

近畿の各地には、メインルート以外にも、いくつもの重要な歴史文化資源が存在している。そこで、これらをテーマ別にまとめ、テーマルートとした。

例えば、京都から琵琶湖の東岸を経て福井に至る「近江戦国ルート」と「越前戦国ルート」である。ここには、安土城跡、国宝の彦根

城、長浜城、賤ヶ岳の古戦場、金ヶ崎城跡、一条谷朝倉氏遺跡、重文の丸岡城、永平寺、平泉寺、北ノ庄城跡などが続く。

さらに、熊野、多度、美杉からの「お伊勢まいりルート」。大台ヶ原、吉野を巡る「修験者・秘境ルート」。高野山・熊野古道を回る「高野・熊野詣ルート」。安寿と厨子王や大江山伝説など伝承の多い「丹後・丹波伝説の旅ルート」。古道や百舌鳥古墳群を結ぶ「なにお歴史ルート」。姫路城など有名城郭や現代を象徴するスポットをたどる「ひょうごシンボルルート」など、各地の歴史文化資源の魅力をテーマごとに結んで8本のテーマルートとしている。

事業項目と推進スケジュール

▲：調査・企画・調整 △：一部実施 ○：実施

事業項目	スケジュール									
			第一次 目標年度			第二次 目標年度			第三次 目標年度	
	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	
国内広報	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
海外広報	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	
「歴史街道100選」の選定	○	○								
広域共同キャンペーン	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	
広域共同イベント	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	
モデルコースの設定	○	○								
移動空間の演出		▲	△	△	△	○				
案内標示、モニュメントの整備	△	△	○	○						
iセンター(歴史街道案内所)の整備	▲	△	△	○	○					
「語り部」制度のネットワーク化		△	○	○						
歴史文化施設、公園等の整備	▲	△	△	△	△	△	△	○	○	
歴史文化のまちづくり	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	
歴史文化道路の整備	▲	△	△	○	○	○	○	○	○	
自転車道、遊歩道、自然歩道のネットワーク形成		▲	▲	○	○	○	○	○	○	
歴史文化河川の整備	▲	△	△	○	○	○	○	○	○	

「歴史街道」の推進する事業は？

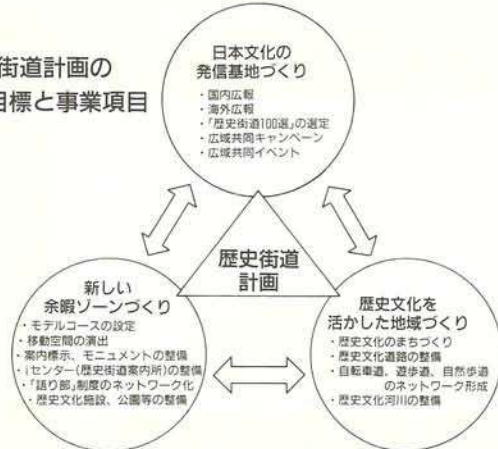
より多くの人々に、日本の歴史文化の新しい楽しみ方を演出していくため、

1. 日本文化の発信基地づくり
2. 新しい余暇ゾーンづくり
3. 歴史文化を活かした地域づくり

の三つの事業目標をたて、1993年3月に、実施計画を盛り込んだ「マスタースケジュール」を発表した。

事業の推進は、関西国際空港開港、平安建都1200年記念事業、世界祝祭博、世界リゾート博の実施年度である1994年を第1次目標年度とし、事業項目のほとんどの分野にわたって企画段階から実施段階に移していく。

歴史街道計画の 3つの目標と事業項目



以降、3年ごとに目標年度を設定する。すなわち、明石海峡大橋開通、世界建築博が実施される前年にあたる1997年を第2次目標年度として、事業の推進、充実を図っていく。

さらに、歴史の大きな節目となる2000年を第3次目標年度とし、誰の目にも、「歴史街道」としての整備が各分野にわたって行われていることがわかっていくところまで推進していく。

「日本文化の発信基地づくり」とは？

近畿には二千年にわたる歴史と文化の集積がある。これをもって国の内外にむかって情報発信していけば、近畿を通じて日本の歴史文化を知らせることができる。

すでに、国内向けのPRでは、「歴史街道」を知的な旅として動機づける観点から、郷土の誇りとする歴史文化資源を取り上げ、テレビ、新聞、出版物で紹介している。

とくに、NHK衛星第2テレビで「エッセー・ロマン歴史街道」が100回にわたって放映され、大きな反響をよんだ。また、現在は朝日放送で毎週月曜日から金曜日まで帯番組で「歴史街道・ロマンへの扉」がシリーズでオンエアされ、「歴史街道」のムードを盛り上げている。

新聞各紙では「歴史街道」特集記事や各地で開催された「歴史街道シンポジウム」が報道されている。

出版物では、歴史街道推進協議会の会員各

位の機関誌に、「歴史街道」関連記事を掲載していただいている。なかでも、新幹線グリーン車の雑誌「L&G」に連載の「歴史街道に行く」、建設省の「MICH」での「歴史街道特集」、各電鉄会社のパンフレットが注目を集めた。書店にも、「歴史街道」関連の雑誌や単行本も並び、テレビ、新聞による力強いとりあげとあいまって、「歴史街道」の知名度は上昇しつつある。

海外PRでは、関西国際空港の開港に当たり、海外からの来訪客に、わが国を「親しみをもてる素晴らしい国」として感銘を与えるよう、英文のポスター、パンフレットを作成した。

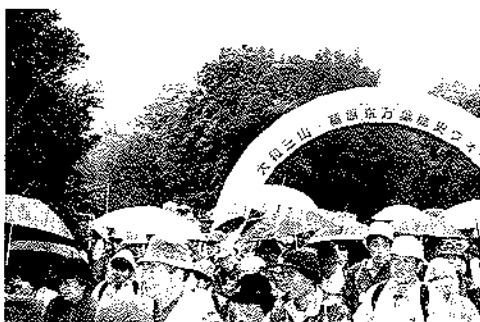
さらに、楽しい「歴史街道」を演出するため、寺社、遺跡を舞台とみだたコンサートやミュージカル、歩いて見て学ぶウォークラリーなどのイベントを開催。これらの情報を満載した「歴史街道」ガイドブック、パンフレットの発行をした。



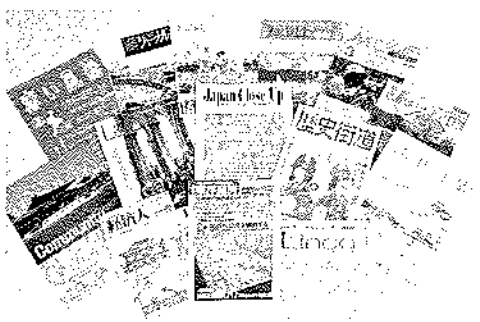
白鳳、朝日放送、とく、舞うが、とく、薬師寺、杜の賑わいコンサート(奈良市)



歴史街道のムードを盛りあげている朝日放送の帯番組「歴史街道・ロマンへの扉」



歴史街道1300年記念の歴史ウォーク(権原市)



歴史街道の関連記事の掲載



センター史街道案内所イメージ



大好評のシティーループバス(神戸市)



歴史街道の案内サイン(宇治市)



滋賀県立安土城考古博物館(安土町)

「新しい余暇ゾーンづくり」とは？

今後ますます増大する余暇時間を考慮すると、旅へのニーズの高まりが予想される。このニーズに応じて、地元や旅行会社、交通機関と連携して「歴史街道」のタイムトリップを演出していく。

また、旅を楽しむためには、公共交通機関の整備が必要である。バスについては、すでに数都市でレトロバスが運行され、好評を博している。例えば、神戸のシティーループバスは、乗り降り自由の一日乗車券が500円で、神戸市内の見所を巡ることができるため、大変評判がよい。

京都にも、昔のチンチン電車をイメージしたスタイルのチンチンバスが観光地を回っている。

淀川では、くらわんか舟を今風にした三十石舟の復元運航があり、川遊びを楽しむ工夫がされている。

ところによっては、レンタサイクルによりじっくりと見て回ることも面白い企画であるといえる。鉄道も将来のこととして、「歴史街道特別列車」の運行も考えていかなばならないであろう。

受け入れ体制の整備としては、「歴史街道」を訪れる人々のための休憩所、トイレ、レストラン、ヤング向けの宿泊所の準備も必要である。また、史跡を訪れても石碑が立っただけでは、背景の歴史がわからない。そこで、どんな人物によって、どんな出来事があったかを解説する「語り部」の組織化を各地で進めている。

さらに、歴史文化資源の情報を提供するため、「歴史街道」のサイン、案内板の設置を行っている。昨今、「歴史街道」関連の博物館、資料館、復元城郭などがつぎつぎとつくられているが、これらも楽しい空間をつくっていくことになっている。

「歴史文化を活かした地域づくり」とは？

「歴史街道」を訪れた人々が歴史やロマンを追体験できるようにするために不可欠なのが、人々の期待を裏切らない景観である。これらは、地域住民の方々が先祖から受け継ぎ守ってきたものである。それだけに、住民の方々の深い理解と絶大な協力が必要である。同時に、行政よりの強力な支援も要請されるところである。

次に、インフラ整備として、世界に誇りうる「歴史文化道路」づくりとして、「ゆとりと潤いを重視した、人と自然にやさしい道路」づくりを推進していく必要がある。

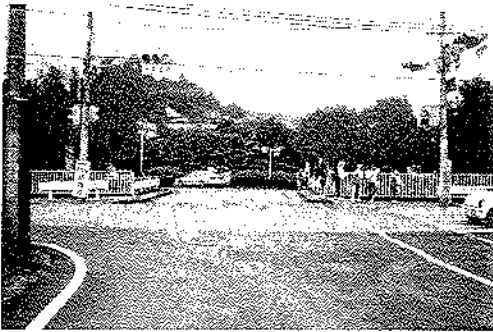
同時に、河川や湖沼にも、歴史文化資源が数多く存在しているので、親水性を配慮した「歴史文化河川」として周辺整備を行うとともに、水辺公園、舟遊び、サイクリング、散策ルートなどの整備も推進している。

「歴史街道」のモデル事業として、古代史ゾーンの飛鳥地区と、平安～室町時代ゾーンの宇治地区で整備が行われている。

飛鳥地区では、奈良県、近畿地方建設局、明日香村などが連携して、飛鳥地区への幹線道路に「歴史街道」の標識柱、メッセージボードの設置、植栽やミニパーキングの開設を行い、国営飛鳥歴史公園には「万葉ふれあいの森」づくり、無電柱化、飛鳥川には歴史と風土に調和した水辺空間を形成し、歴史や自然と触れあう魅力的な地域づくりを閑空開港までに完成した。

また、宇治地区では、京都府、近畿地方建設局、宇治市などが共同して、宇治橋、平等院などの史跡、源氏物語宇治十帖ゆかりの古跡を中心に、歴史の舞台にふさわしい道路の整備、案内標識、石畳舗装、電線の地中化、植栽などにより、宇治の歴史や文化、景観を活かした地域づくりを行っている。

古代史ゾーン・飛鳥地区 飛鳥駅前



整備前

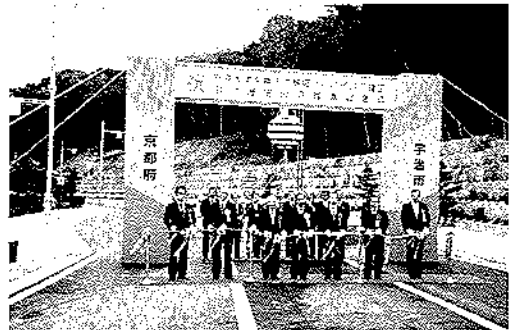


整備後

平安～室町時代ゾーン・宇治地区 塔ノ川バイパス



整備前



整備後

歴史街道のシンボルマークと ロゴタイプ



歴史街道
REKISHI KAIDO

このシンボルマークの作者は、切り絵作家の第一人者の宮田雅之先生。擬宝珠を中央に据えた橋は、過去と現在のかけ橋であり、日本と世界をつなぐ文化のかけ橋でもある。山河、月は悠久の歴史を、松並木は街道を象徴している。外国人向けには、英文入りのマーク。"Touch the Spirit of Japan" は、自然、遺跡、文物などをただ見るだけでなく、それらを通してその奥にある日本の心に触れるという意味である。

ていく。いまや観光は、単なる物見遊山ではない。歴史、文化、生活、風物を楽しみながら、そこから何ものかを学び取ることがこれからの旅である。

今後、官民が一体になって、ソフト、ハード両面の充実をはかっていくとともに、「歴史街道」に入りくる旅人をホスピタリティの心をもって暖かく迎えていけば、日本人には、あらためて日本の歴史文化の素晴らしさを、そして、海外からの来訪者には、日本の真のよさと日本の心について、大きな感銘を与えることになるであろう。

歴史街道推進協議会では、市民の皆さまの参画による運動へと高めていくため、1994年7月、「歴史街道倶楽部」を設立し、市民の方々に入会を呼びかけている。

今夏には、「歴史街道」に関連する講演会やシンポジウム、イベントの情報を提供するとともに、これらの行事に参加ねがい、日本の歴史、文化に親しんでいただくよう進めている。

国の誇りを示す

「歴史街道」は近畿2府6県全域にわたる広域事業である。近畿が一つになって、大きな夢とロマンを育て、地域が連携して、近畿全体を巨大なオープンミュージアムを実現していく。

中国の古典の易経によれば、「観光」という言葉の本義は、国の光を内外に示すことであり、また、他の国の光を観に行くことである。光とは、すなわち、国の誇りとするものである、という。

「歴史街道」では、国の誇りともいうべき歴史、文化、景観を内外にむけて情報発信し

広域連携スタイルの道路づくり

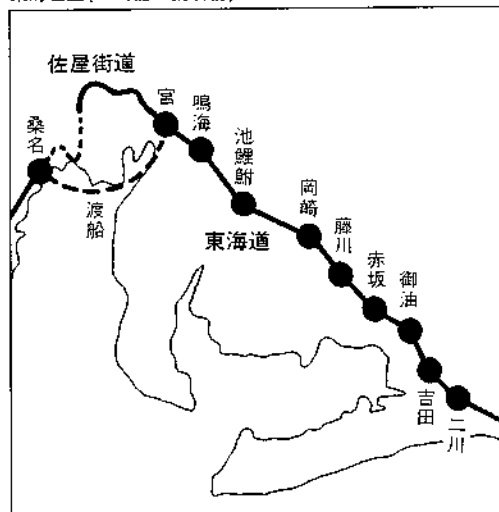
東海道ルネッサンス事業

名古屋市土木局道路部建設課 野口好夫

その昔、東海道は大変にぎやかでした。沿線各地には宿場町が栄え、旅人が往来し、物流も情報も東海道を流れていたのですから、当時は経済文化の軸であったといえるでしょう。

この東海道の歴史や文化を見直し、道路づくりや町おこしを進めていこうとする試みを静岡県、愛知県、三重県、名古屋市の道路づくり担当課が一緒になって取り組んでいるのが東海道ルネッサンス事業です。以下にこれまでの成果を紹介します。

東海道図(二川宿～桑名宿)



東海道ルネッサンスロゴマーク



(静岡国道工事事務所作成)

ツール・ド・しずおか



月)」という自転車キャラバンで浜松から三島まで走り通すというイベントを行ったり、「駅

1. 東海道ルネッサンスの発想

そもそも東海道を何とかしようと考えたのは、青年会議所静岡ブロックの人たちでした。彼らは、「ツール・ド・しずおか(平成3年7



野口好夫(のぐち よしお)

- 1956年 愛知県生まれ
- 1980年 京都大学工学部交通土木工学科卒業
- 1982年 京都大学大学院工学研究科修士課程修了
- 1982年 名古屋市土木局勤務
- 1994年 名古屋市土木局道路部建設課企画係長

伝ウオーク in しずおか」とか様々な活動を行っており、東海道のじかに触れていたという経験から、“東海道を復元しよう”という発想が生まれたのです。

そこで静岡青年会議所の提案を受け、建設省静岡国道工事事務所（以下静岡）が平成3年11月に「静岡県東海道ルネッサンス推進協議会」を設立させ東海道をどのように整備していくのかという構想について検討を始めたのです。

続いて建設省中部地方建設局（以下地建）の呼びかけにより、愛知県、三重県、名古屋市が参加し、「中部地区東海道ルネッサンス推進協議会」を設立し、東海道宿駅制度の四百周年となる西暦2001年を当面の目標に、道路整備とあわせて文化遺産の保存や活用を行い、沿線の人達と一体となった地域づくりを進めていくことになったのです。



「池田みちこの東海道中膝栗毛」より

東海道中膝栗毛をはじめて読んだのは小学校6年生の時であった。少年少女向きに書き直されたもので、弥次郎兵衛、北八の失敗ばかり繰り返す間抜けぶりが滑稽でおもしろかったのを覚えている。ところが読み始めてみると江戸時代の読者なら知っていただろうことで現在ではわからないことがたくさんあった。注釈を頼りながら読むにつれて、記憶の中の弥次郎兵衛、北八は同一人物とは思えない、まったく別人の弥次郎兵衛、北八が浮かび上がった。少年少女向きに書き換えられた、お子様ランチを私は読まされていたのだった。

原文の弥次郎兵衛、北八はすさまじいばかりの好色漢であった。宿場宿場での女漁りが目的で道中を続けたとしか思えないのだ。相手が自分より弱い（子ども、盲人、田舎者など）といつでもいじめにかかった。さして悪意はないのだが、おもしろ半分にいじめるところは現代のいじめそのままである。いじめるつもりが、いつでも反対にいじめ返され、女漁りも失敗ばかり繰り返すところが江戸の民衆には面白かったのだろう。

2. 東海道のふれ、味わう

さて、昔の東海道ってどんなだったか御存知でしょうか。安藤広重の「東海道五十三次」をぼーっと見ていると何となくわかったような気がしますが、しかし静止画を見ても今一つびんとこないのは私だけでしょうか。東海道といえば小さい時に読んだ「東海道中膝栗毛」を思い出すのですが、最近東海道ルネッサンスを担当するきっかけから原作に触れることができました。仕事ですから勤務時間中に読んでいたのですが、そのまま読み続けたら職務専念義務違反になりそうな本なのです。

江戸時代のこの作品が爆発的に売れたのは、単に滑稽だったからだけではなく他に大変重要な要素があったのです。

以下は「東海道中膝栗毛」の現代語訳「池田みちこの東海道中膝栗毛」（集英社）より、東海道の旅に御案内いたします。

二川宿本陣



二川宿には本陣が現存している

御由(ごゆ)の松並木



一度は歩いてみてほしい松並木

それではどんなに面白いのか現代語訳で紹介します。当時の街道の様子がとても生き生きと伝わってきます。弥次さん北さんが東海道33番目の宿、二川宿をすぎて御油の松並木にさしかかるところです。

「池田みちこの東海道中膝栗毛」より

「弥次さん、今夜は赤坂の泊まりだな。おいらがひとつ走り先に行って、宿を決めて、宿の者を迎えによこそう。夕べの旅籠は中くらいだったから、今夜は上等の旅籠に泊まることにしよう」

「旅籠のいいのより、女のいいのがいるところを探しな」

北八は急ぎ足で先へ行った。弥次郎兵衛は御油の宿のはずれの茶屋で休んだ。お茶を飲みながら婆さんに、「赤坂はもうすぐだろう」

「まだ16町ありますよ。お客さん、こ

の宿へお泊まりなさいませ。この先に松原があって、悪い狐が出て、旅の衆を化かすそうですから」

「狐が出るのか。1人ならここへ泊まるが、連れが先に赤坂へ行って、宿をとって待っているから仕方がない」と言って茶屋を出ていくうちにすっかり暗くなった。 ……………

…………… 中略 ……………

すると暗い中を人影が近づいてきた。ずんぐりした体つきといい、弥次郎兵衛に違いないと思って、北八は立ち上がって、「オイオイ弥次さんか」

弥次郎兵衛は驚いて、「手前どうしてここにいる」北八はここで弥次郎兵衛を待っていたいきさつを話した。弥次郎兵衛の方は狐が北八に化けていると思いこんで、「くそ食らえ、ぶっ殺してやる」

「何を言うんだ。弥次さんが腹を減らしているだろうと思って、餅を買っておいた。一つ食いなよ」

弥次郎兵衛は餅をたたき落として、「餅と見せて、馬のくそだろう。化かされねえぞ」 ……………

やっとの思いで解放された北さんと、弥次さんは赤坂の宿に泊まることになった。ここで物語はまたまた事件を起こすことになっている。よりにもよって、好き者の弥次さん北さんの部屋の隣に新婚夫婦が泊まることになるのです。普通にはとても眠ることの出来ない二人はまたまた事件を引き起こします。

「池田みちこの東海道中膝栗毛」より

旅籠の亭主が「お客さんに申し上げます。今夜は私どもに祝い事がございます。甥の股七が嫁をもらうのでございます。ゆっくりお酒を召し上がって、やかまし

赤坂の大橋屋さん



今も旅館として営業中とか

有松の風景



いのは勘弁してください」

亭主と入れ替わりに女中が膳を運んできた。もちろんお酒もついて大変なご馳走である。「婚礼の晩に泊まりあわせていただいたお客様ですから、今夜はいくらお飲みになっても只でございます」婚礼が始まったと見えて、「高砂やー」と謡曲が聞こえてきた。

「姉さん、花嫁はべっぴんか」と北八が聞いた。

「この近郊で評判の小町娘ですよ」

「年はいくつだ」

「十八です」

ぞれ染め地をつるして、旅人を見れば「お入り、お入り。名物の有松絞りを召され。お入り、お入り」と、呼び立てている。さっそく弥次郎兵衛が歌を詠んだ。

ほしいもの有松染めよ人の身の

あぶらしほりし金にかえても

「しほり」というのを、有松絞りと、脂汗をかいて働くのと両方にかけてのだ。

.....

..... 中略

.....

宮の宿へつくとここでも両側の旅籠から女が出て、客をひっぱった。うっかり女をからかうと、からかった女のところへ泊まる破目になるので、いい加減にあしらいながら鍵屋という旅館に泊まった。

この後どうなったかは原作をご覧ください。

「東海道中膝栗毛」には有松、鳴海や宮の宿も描かれているので引き続き現代語訳より紹介します。

「池田みちこの東海道中膝栗毛」より

「一足お買いなまし。十四文にいたしまししょう」

亭主は始めから掛け値を言っていたのだ。弥次郎兵衛と北八は、有松、鳴海をすぎた。有松も鳴海も絞りの名産地である。木綿生地を藍を染料にして絞るので浴衣などに喜ばれた。両側の店にはそれ

宮の渡し公園(宮の宿)



宮の宿から先の東海道は、海の道。伊勢湾を約4時間、七里の渡し船で揺られて桑名宿につきそこから再び陸路となります。船が苦手な人は陸路佐屋街道を走ります。

ほんの一部だけのご紹介でしたが、「東海道中膝栗毛」の面白さがわかりましたか。宿場町では旅人を呼び込む人たちのにぎやかなこと、七里の渡しからの船にはトイレがないので心配なこと、これらは原作に触れてみてはじめてなるほどとわかるのですね。また御油の松並木あたりは写真にもあるように今でも残っており、昔なら狐が出てもおかしくない雰囲気のところだったのでしょ。

このように東海道はその昔大変栄え、沿線の人たちも活気にあふれ、生き生きと暮らしていたのがよくわかります。

3. 東海道ルネッサンス事業の展開

一言に東海道ルネッサンスといってもさし当たり何をやればよいのか、とりわけ今までハード事業専門に携わってきた行政マンにとってはさっぱりピンとこなかったようです。そこで手始めに考えたのが、各界の知識人から話を聞こうと言うことで、静岡県を皮切りにシンポジウムを行い、「何をやろうか皆でこれから考えよう」からスタートしたのです。

1) シンポジウム

平成4年12月15日、「中部地区東海道ルネッサンス推進協議会」主催により、静岡県清水市で東海道ルネッサンスシンポジウムを開催しました。コーディネーターが日本建築士会連合会理事（平成4年）山梨清松氏、パネラーが音楽家森ミドリさん、作家の池田満寿夫さん、浜松の河合楽器会長河合滋さん、JC代表の水野明良さんです。

このシンポジウムのPRは東海道らしく沿線JR駅はもちろん、東京、名古屋の地下鉄でもポスター掲示するなど広域に行いました。

東海道ルネッサンスシンポジウム(静岡県)



話された内容としては、東海道文化へ着目した意味が大変評価されること、そして歴史を見直しつつ東海道沿線地域の个性的まちづくりに向け頑張ってもらいたいというエールが送られました。

静岡に続いて名古屋では、平成5年1月23日、常滑市出身の中野良子さんを招いて、歴史を見る目の大切さを語ってもらい、地元有松・鳴海でまちづくりの中心となっている市民代表者を交えて、パネルディスカッションも行っております。

2) イベントによる仕掛け

シンポジウムと前後して、東海道をキーワードとしたイベントを数々行っています。静岡県青年会議所の「ツール・ド・しずおか」（平成3年7月）、「東海道駅伝ウオーク in 静岡」（平成4年9月）、「東海道五十三次と一く in 桑名（三重県）」（平成3年6月）に見られるように、東海道を軸とした静岡県～三重県に共通の文化が流れていて、ルネッサンス事

東海道五十三次と一く in 桑名(三重県)



東海道ウォーク



業展開のヒントがここにあるような気がします。

東海道ルネッサンスの盛り上がりの中、中日新聞社も乗ってきてくれました。「東海道ウォーク（中日新聞主催）」（平成5年9月～）には約千人の家族連れが参加し、豊橋市、名古屋市緑区、桑名市の3箇所で、各地の文化史跡、街なみめぐりを盛大に行っております。

3) 広域連携型の地域整備

東海道ルネッサンス推進協議会の事務局を地建が務め、そこへ静岡県、愛知県、三重県、名古屋市のそれぞれの道路担当課が集まり、ルネッサンス事業として何をやっていくかを議論し、また情報交換を行っております。

最近、世の中では地方分権という言葉がはやっていますが、このルネッサンスの集まりはその先取りをやっているような感じです。やはりこのルネッサンス会議の中で一番元気のいいのが静岡県です。静国も加わってロゴマークを作り、著作権は静国と作者にあるけれども、皆でロゴマークを共通使用しようと強引に決めてしまったり、道路整備に特別予算を回してくれるよう地建に直訴したり（ちょっと大げさか）、ルネッサンス会議の新しい効果が出てきているようです。

メンバーの中で名古屋市は県と違って“市”という性格上、直接住民と接しながら道路づくりを進めているので、きめ細かな整備計画を作っています。地区別に懇談会を設けて、地元の意見を集約しながら、歴史資源を発掘

し、ソフト事業も含めた地域づくりを皆で考えています。

沿道整備のデザインコンセプトにもこだわり、“木（もく）”による街路灯のデザインを景観アドバイザーの意見を取り入れながら検討しています。これらの名古屋市の試みは地建にも評価され、ルネッサンス会議での発言権もだんだん大きくなってきているようです。

4) 懇談会による参加型の地域づくり （名古屋市）

名古屋市では平成6年1月20日、東海道・佐屋街道を主題とした地域づくりを進めるため、「東海道ルネッサンス」の“実働部隊”として期待される沿線6区のルネッサンス懇談会の初会合を開いております。集まった市民は、郷土史家、商店街役員、まちづくり活動隊、区政協力委員、町内役員といった方達に、コラムニストのジョン・ギャスライトさんを迎え、生まれ故郷カナダのバンクーバー島での道づくりを例に挙げ、個性や味のある道づくりの意義を説いていただきました。その後、平成6年2月には各区ごとに懇談会を開いて地元の方々の意見を吸い上げております。

最初はルネッサンスといっても何をやるのかさっぱりわからなかった皆でしたが、ルネッサンス、ルネッサンスとお経の題目のように唱えているとだんだん何かが見えてくるものだとわかってきました。懇談会の中心的発言者は、地元の郷土史家の皆さんでした。彼

ルネッサンス懇談会



—ジョン・ギャスライトさんの熱弁—

らは沿線の歴史資源を知り尽くしており、懇談会は彼らの知識を吐き出す格好の場となったのです。出るわ出るわ、ほんとに各地に面白そうな資源がいっぱい隠れていたのです。昔、陣屋があった、浜御殿があった、山車の模型を作っている人がいるが飾るところがないなど、地区ごとに個性的な資源があります。「東海道ルネッサンス」の役割は、これらの資源をどうやって表に出すのかということにあることが懇談会を通してわかってきました。

懇談会ではまたもう一つの発見がありました。それは各地にいる“元気おじさん”の発掘だったのです。彼らの乗りの良さ、イキの良さ、行動力、勢いになかなか行政がついていけないのが歯がゆいくらいです。地元の祭で東海道ルネッサンスをPRするから助けてくれとか、商店街でのれんを作るから東海道ルネッサンスのマークはないか、東海道歩け歩け大会をやるから見に来い、とか…。

“元気おじさん”達一人ではどうしようもないので、彼らを地域づくりにどう生かしていくのか、行政の課題であるような気がしています。大発見でした。

東海道歩け歩け大会



4. 今後の展望と課題

東海道ルネッサンスを通しての課題はこれまで紹介したように、まず広域連携型の行政推進がいかにか可能になるのかにあります。行政レベルでの連携がうまくいくと、やっても楽しい仕事ができます。だからいい仕事ができると思います。今後の問題は地域の人々が広域的にどうつながるのかということです。つながると面白いのです。名古屋の人は富士山をバックに東海道を歩きたいと発想することはほとんどないはずなのに、広域連携が進むと静岡を歩いている自分をイメージするようになります。現に私がそうです。そうすると広域の交流が生まれます。広域交流をいかに生み出すのか、またそれをどう生かすのかが行政の新しい課題ではないでしょうか。

次に東海道ルネッサンスは沿線の“元気おじさん”を発掘しました。弥次さん、北さん達が旅した頃から東海道は大変栄えていたのです。だから物質的にも、精神的にも豊かな人たちが伝統を守っているのだなと私は思いました。

おじさん達と一緒に地域づくりをどう進めていくのが課題です。今、手始めに試みているのが“元気おじさん”達と一緒に道路づくりのプランを描くということです。意見が出すぎて收拾できなくなるという怖さも正直いってありますが、とにかくやってみることにしました。沿線の人達の理解の得られた道づくりは、おそらくその後も大切にされると考えるからです。

東海道ルネッサンス事業はまだスタートしたばかりです。これが本物になるかどうかはこれからです。乞うご期待！です。

わたしのぼくの まちづくり



名古屋女子文化短期大学教授
志水 暎子(しみず えいこ)

富山県生まれ

学歴：S47 奈良女子大学大学院家政学研究所
住環境学専攻修了(修士)

S49 山田家政短期大学
(現名古屋女子文化短期大学)講師
(住居学)

S57 同短期大学教授

社会活動：名古屋市都市景観審議会委員(平成元年～現在)

名古屋市女性企画懇話会委員(第5・6・7期)

愛知県住宅問題対策懇談会委員(平成2年～3年)等を歴任

子供は近い将来のまちの担い手。現在行なわれている(行なおうとしている)まちづくりの基盤整備に、快適性や、やさしさ、楽しさなどを加えて、本当に住みよくするのは、地域に住む住人であり、近い将来は今の子供がそれを引き継ぐ。

子供がまちづくりに関心をもつ、あるいはまちづくりの夢をもつ、そういう環境をつくるのは大人の仕事。家庭で、地域で、学校で……。

平成6年12月名古屋市守山区「区民の広場」に、子供たちのまちづくりの夢が絵や作文で参加した。名古屋市立志段味東小学校と志段味西小学校の児童である。

以下に紹介するのは上記児童の作品で、身近な生活環境を子供の目線で見れば、どんなふうに見えるかがわかる。

緑がいい

まどを開けた。
スーッと息をすったら
ふわっと、緑のにおいがした。
田んぼの緑。
東谷山の緑。
大久手池にうつる、木々の緑。

家がたくさん建っても、
道路が広くなっても、
やっぱり緑が一番いい。

何年たっても、
何十年たっても、
やっぱり志段味は、
緑が一番にあってる。

(志段味東小 4年 水野綾野)

守山区志段味地区は名古屋市の北東部にあり、庄内川と東谷山、森林公園、小幡緑地に囲まれた水と緑と古墳の多い、いわば、奥の院ともいえるところかもしれない。

緑の匂いを感じることでできる少女はこんな環境で育った。そして少年もまた、大人になってもクワガタと一緒に暮らしたいという。



志段味東小 4年 山本澄穂

二十一世紀の自然

ぼくの町には、ちかてつがない。
ぼくの町には、テパートもない。
ぼくの町には、えい画館もない。

でも

ぼくの町には、クワガタが
ぼくの町には、ウグイスが
ぼくの町には、ドングリが
みんないっしょにくらしてる。

ぼくらが大人になった時
やっぱりいっしょにくらしたい。

(志段味東小 4年 岡崎智輝)

こらへんの町がきれいのほうが、いいと
おもいました。

(志段味西小 1年 山本有香)

原稿用紙の枠いっぱいを書いてくれた1年生の有香ちゃんのおもいも、汲み上げる力量が身近な大人に試されています。お母さんも、お父さんも、おばあちゃんも、おじいちゃんも、学童のおねえさんも、自治会のおじいちゃんも……。

しだみの町

わたしが、大きくなったら、ここらへんに、でんしゃがとおったり、ひろいこうえんができるといいな。とおもいました。

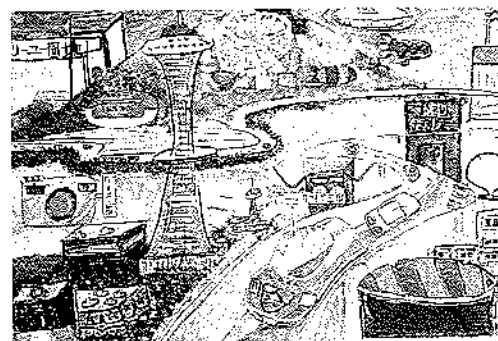
たとえば、いろいろなでんしゃがきて、どうぶつのかいてある、でんしゃ。ひろいこうえんには、ブランコ、てつぼう、すなば、すべりだい、まん中のほうは、ドッジボールができそうなひろいばしょ。みんながたのしくできるようなたのしいこうえんがいいとおもいます。わたしが、大きくなったら、いまとぜったいにかわるとおもいます。ほかに、うちのちかくに、おみせがあるといいな。とおもいました。だって、大きくなったら大人だからすぐに、おかいものがいけるような、きがしたからです。おみせがめのまえにあってあるいていけるといいな。とおもいました。ほかに、ゆうえんちがあるといいな。とおもいました。わたしは、大人になったら、つれていくような人です。ゆうえんちには、かんらんしゃ、ジェットコースター、コーヒーカップ、そんなものがあるといいな。とおもいました。わたしが、おもったことが、かなうといいな。とおもいました。わたしがおもったことが、かなわなくて、こ



志段味東小 1年 こんどうさとこ



志段味西小 2年 杉本南美



志段味西小 3年 稲垣拓真

2010年の未来の守山

2010になったら、私は25才です。そのころは、歩道と、車道の間がとともくふうされていて、歩行者も、運転者も、気持ちよく進むことができるでしょう。

ちょっとドライブして町の中を見てきます。道路が広く大きいです。小学生たちが、朝の分団の列で「わいわい、きゃっきゃっ」、楽しそうに歩いています。もう、はいきガスもかからないので安心、安心。私が、小学生の時通ったこの道はトラックに、はいきガスや水をかけられていやだったけれど今は平気です。あっ、家がたくさんあって、人々もあっちこっちにいます。スイスイ気持ち良く運転できます。緑もたくさんあるし、私が知らなかったビルもできたようです。目にとびこむけしきが、きもちいいです。花もたくさんさいていて、草原のようです。あの森からトロロやサルがでてきそうです。昔のように……。

(志段味西小 3年 加藤亜見)

志段味にはひろ～い〈みち〉がない。最近とみに増えた車に怯えて、道路に関する夢は果てしなくふくらむ。

安心しておしゃべりしながら通学できる歩道、ローラースケートのできる歩道、犬の散歩のできる土のある歩道、木陰のある涼しい歩道、花の咲いている楽しい歩道……。

ソーラーカーや電気自動車の走る道路、屋根付きで明るい道路、ビルの中に入っていく道路……。分団登校時の恐さをなんとかしたい。〈みち〉で遊びたい。

そして次は一日の大半を過ごすこんな学校の提案。



志段味西小 4年 岡本直子



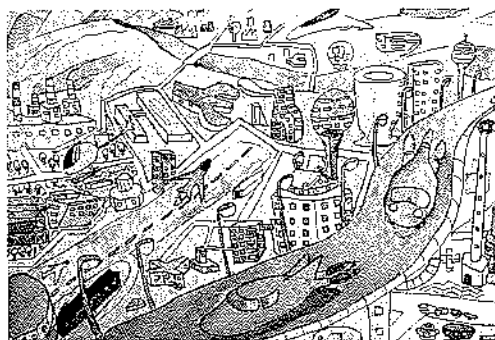
志段味西小 6年 加藤愛弥子

みらいのしだみ

ぼくが、おおきくなったら、がっこうが、うんどうじょうまで、雨でも、あそべるように、なったら、いいな。それに、きゅうしょくなんて、ボタンひとつで、すきなものがでてきて、レストランなんかはいかなくて、いいのにな。しょくいんしつなんて、テレビでんわが、あるかも。それにしょくいんしつは、まだ、ふしぎな、ことが、いっぱい、あるな。ロボットが、コーヒーとか、くれるのかな。たいいくかんで、ロボットがサッカーボールのけりかたとか、いっぱい、おしえてくれるかも。それに、ビデオを、うつしたら、いきなり、しゃしんに、なったらすごいな。くるまが、土のなかを、もぐれたら、いちど、みてみたいな。それにがっこうの、おくじょうが、ゆうほうの、ちゃくりくの、ばしょだったら、どんなうちゅうじんが、いるのかな。せ

んすいかんがそらをとんだら、どんなとびかたを、するのかな。がっこうまでは、ロボットに、のっている。そらとぶせんすいかんで、おくってもらいたいな。
(志段味東小 2年 よしだりょう)

志段味は土地区画整理がはじまっている。これを機にはじまった町の基盤整備、防災対策。大嶋親子の会話から……。



志段味東小 5年 山田和也

未来の都市

ぼくたちの学校のまわりは、山がけずられて土地区画整理がされてます。お父さんやお母さんは、「十年ぐらいうると、すっかりかわっちゃうね。」と言います。

ぼくが、小さいころは、山は緑がいっぱい、朝になるとキジが「ケンケン」と鳴いていました。ぼくは、自ぜんがいっぱいの方がいいけれど、町をきれいにするには、区画整理もしかたないなあと思います。ぼくが考えている町をこれから話してみたいと思います。

まず、30メートルのはばの道路で、立体交差をさせます。上は、高速道路がはしっています。

つぎにビルの屋上はぜんぶ、ヘリコプターがおりれるようにします。火事の時など、人を助けるためです。広場には老人や子どもたちがゆったりできるところを作ります。公園は木や花でいっぱいにし、池は、ボートがこげるぐらひの広さです。

ぼくは、そんな町ができれば、うれしいです。でも、町をみんながよごさないように、ごみをすてないでほしいと思います。

ぼくがはちになった時、どんな志段味地区になっているか、楽しみです。

(志段味西小 3年 大嶋健嗣)

子供たちは、いろいろなロボットをまちに繰り出す。

泥棒・暴力団を捕まえるロボット、ゴミ拾いロボット、夜の見回りロボット……。ロボットはいつも、自分たちの味方。

高学年になると、身近な生活環境から、自然の良さが消えていく現状に心を痛め、失った緑は植えなおして今まで以上に増やそうと呼び掛ける。いなくなるかも知れないけれども、戻ってきたときのために……。

ぼくがのぞむ未来の志段味

ぼくは、未来の志段味が、自分が思っている未来の志段味より、ずっといい町になるといいと思う。その時になったら、ぼくは志段味にはいないかもしれない。でも、たとえいないとしても、一度は見にきてみたい。

志段味を変えようとしても、森林やみどりは残してほしいと思う。フルーツパークは残して、もっとさくらをふやし、「志段味のフルーツパークは、さくらがきれいだ」と、じまんになるぐらひにしてほしい。東谷山は、そのままのほうがいい。夏には、葉がこい緑になり、秋には、紅葉がきれいになる東谷山が、20年たっても、30年たっても、残っているといいと思う。排気ガスがくさくて、森林がない志段味なんか、みらいの志段味には、ふ

さわしくはない。みどりが多く、電気自動車が通る。そんな町が、未来の志段味にふさわしいと思う。ぼくの考えていることはむずかしいかもしれない。でも、そんな町にしようと、努力する人がたくさんいる町であるといいと思う。

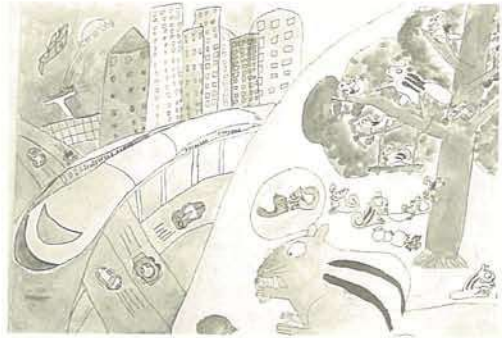
(志段味東小 5年 山田 航)

住んでる町の歴史や文化を語れる人は幸せだ。たくさんの作文と絵の中からただ1人、神社をも書いてくれた岡本くん、町の開発がせまっても、美しい川や大きな木と一緒に力強く頑張っている成田さん、いずれも、これからの志段味を考える上で重要なこと。

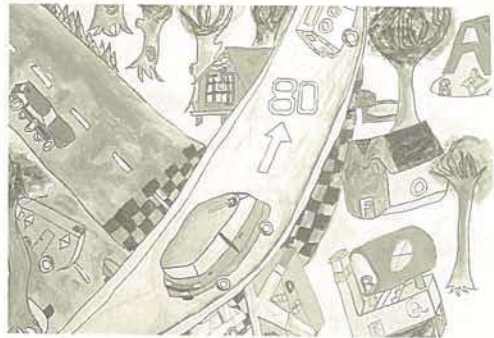
東谷山の桜と同じように、神社や古墳のルーツ探しもまた、誇りをもって故郷へ帰って来なくなる理由になり得る。

子供の環境に関する感性は鋭い。将来の当事者である子供抜きで、これまでのまちづくりはやられすぎたきらいはないだろうか。

緑を植えて育てるといったいきの長いまちづくりに、ぜひ子供たちをかかわらせてやりたい。今話されている大人のまちづくりを、ぜひ子供たちにも話してほしい。子供たちの今を、どこかに残してほしい。将来の頼もしいまちの住み手のために。



志段味西小 3年 柴田康博



志段味西小 5年 岡本憲幸



志段味東小 4年 成田美穂

海外便り



いなば みゆき
稲葉 美由紀
by MIYUKI INABA

PROFILE

- 1985年 コロラド州コロラドカレッジ卒 (B.A.)
- 1988年 ミネソタ州ミネソタ大学院ハンフリー行政政策研究所卒 (M.A.)
- 1990年 国際連合アジア太平洋経済社会委員会 (バンコク) の行政官を経て、国際連合地域開発センター (名古屋) の研究員として勤務。
- 1994年 現在フルブライターとして、コロラド州デンバー大学社会福祉研究所の博士課程在籍中。

「Mile High City」として知られているコロラド州デンバーは、アメリカの中心地点の西550キロ、標高1マイル(約1,600メートル)に位置しており、アメリカロッキー山脈への入り口です。近年アメリカで最も経済が好調で住みやすい土地として報告されています。乾燥した空気、四季があること、ロッキー山脈を控えた美しい景色、比較的安い地価など、人を引き付ける様々な要素があります。近年は特に、カリフォルニアのコンピューター技師やニューヨークの証券マンが、より住みやすい環境を求めコロラドへ移動しています。

私のコロラド州滞在は今回が2度目になります。デンバーから約一時間ほどハイウェイ25号線で南に下るとコロラドスプリングス市(ここには空軍士官学校や北米航空宇宙防衛軍などで有名)があります。同市にあるコロラドカレッジを卒業し、ミネソタ州立大学院のあるミネアポリスへ移動したのが1985年です。修士号を取得後、日本で就職し東京で働いていた時に、長年の夢であった国際連合への就職(日本人採用競争試験)の機会を得る

ことが出来ました。約二年間バンコクにある国際連合アジア太平洋経済社会委員会を経て、1991年から名古屋にある国際連合地域開発センターで3年間勤務しました。今回は、博士号取得を目的に再びアメリカに戻って来る事が出来ました。大学院選択の上で考慮した点は、まず第一にプログラムの内容で、この時点でボストン、ミネアポリス、デンバーの大学院が残り、次に私が比重を置いたのが生活面です。やはり落ち着いて生活・学習できる環境は、ストレスの多い博士課程を乗り切るのに大変重要だと感じました。結局、快適な気候、恵まれた自然、それにロッキー山脈のあるコロラド州デンバー大学院を最終的に選択しました。

十年前のデンバーと言えば、景気低迷が続いており、人口流出等経済的に非常に苦しい状況でした。このため私のホストファミリーも住宅を売ろうとしたとき、不動産業界が買い手市場であったため、希望する価格にはほど遠く売れなかったのを記憶しています。その後十年、特に1992年以降の産業・人口シフ

トにより人口増加数は目覚しく、1980年に290万人だった人口は1992年には347万人に増加したと報告されています（ジェットロ・デンバー資料）。1993年において2年連続コロラド州は全米第3位の高い人口増加率の州となっています。移住者の大半はカリフォルニア州からで、火災、暴動、地震、また高い生活費に見切りをつけた人々で、1991年以降3万3千人がコロラド州に移動してきたということです。実際、よく目にするのがカリフォルニア州のライセンスプレートを付けた車です。2020年には、500万人に達するだろうと予測されています。産業の面でも、最近では「シリコン・マウンテン」と呼ばれるように、約1,200社のハイテク企業がデンバー周辺に集中しています。また、旅行カバンで有名なサムソナイトの本社がデンバーにあります。

経済成長及び人口増加が生活にもたらすマイナス面として、公害（特にスモッグの問題）、地価の上昇、交通渋滞などデンバーが直面している問題です。アパート・住宅の建設ラッシュが目立ち、住宅の価格に関しては、1985年に9万8千ドルだった一戸建家屋が1994年には13万8千ドルに急騰しているようです（デンバーポスト紙、1994年12月27日）。アパートに関しても同じ状況で、平均約10%の値上がりをしており、これには私も大変驚かされました。

最近の或マーケティング会社の調査によると、47.7%のコロラド州の住民は生活に満足

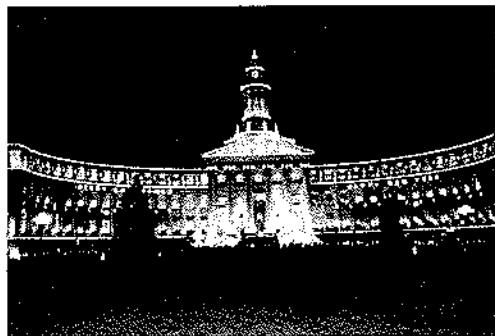


コロラド州議会議事堂

しており、これはワシントン州、ノースカロライナ州に継ぎ第3位だということです。ちなみにニューヨークは8.7%で最下位、カリフォルニア、ハワイは26.4%でした。全体的にみて、“大変満足している”と解答した人はマウンテン地域（コロラド、モンタナ、アイダホ、ワイオミング、ニューメキシコ、アリゾナ、ユタ、ネバダ）に多いという結果でした。理由としては、人口密度が低い、比較的犯罪率が低い、住み良い環境、美しい自然、それにスキー、いかだ乗り、キャンプ、ハイキング、サイクリング等のアウトドア・レクリエーションが盛んな点があげられるでしょう。特にデンバーの南部に位置するダグラスカウンティの成長は目を見張るものがあります。私のクラスメイトもこの地域に住んでおり、“All my neighbors, like me are from outside Colorado.” だと言っていました。

コロラドと言えばロッキー、雪、スキーと冬の印象が強いのではないかと思います。冬でも雪降りの日々が続くことは少なく、また夏は湿度が低く、温かい晴れの日が続きます。日中でも摂氏33度を越えることは少なく、朝夕は気温も下がり過ごし易くなります。今年には特に暖冬で雪が少なく、水不足が心配されています。唯一の欠点と言えば、紫外線が非常に強く乾燥していることでしょうか。私は雪で覆われた雄大なロッキーも好きですが、やはり、9月から10月にかけてのアスピンの紅葉は何度見ても感動します。同じアспенで有名なのが、高級リゾート地（文化、芸術、スキー）のアспенで、ヴェイル、スティーム・ボート・スプリングスなどと並んでスキーのメッカとして知られています。

コロラド州と日本との姉妹交流では、デンバー市と岐阜県高山市（1960年）、コロラド州と山形県（1986年）に姉妹関係を結んでおり、以来、町、高校、短大、新聞社、放送局など姉妹関係が新たに結ばれています。また、ダウンタウンの一角にはサクラ・スクエアと



クリスマスタイムのシティーホール

呼ばれるミニ・ジャパントウンがあり、私は日本食料品を求めよく足を運んでいます。以前はこちらの食事にも気にならなかったのですが、今は一日一食はご飯（もちろん日本食、中華、タイ、ベトナムなどいろいろ）の食事を楽しんでいます。同じ敷地内には、浄土真宗本願寺派の「デンバー仏教会」があり日本人の宗教文化活動の中心となっています。コロラドには戦時中収容所があり、戦後収容所から出所した日系人達が多くデンバーに集まってきたといわれています。人種別により人口構成は、デンバー市内で白人系75%、ヒスパニック約13%、黒人系10%、アジア系2%、そのうち日系人は1万2千人強との統計です。この数はアメリカ大陸で、カリフォルニア、ワシントン、オレゴン、イリノイ、ニューヨーク州に次いで多い数です。

さて、地元で必ず耳にする話題がデンバー新国際空港（Denver International Airport, DIA）で2月末にオープンいたしました。毎日のようにローカル紙にはDIAに関する何らかの記事が載っています。2020年に全てが完了する予定で、完成すると年間1億1千万人の乗客を収容可能な空港となり、面積では137平方キロメートルで成田空港の約20倍、マンハッタンが2つスッポリはまってしまう程の広さで、まるでアメリカの広大さを象徴しているようです。滑走路は全体計画では12本ですが、現在できているのは計5本（各3,600メートル）です。

長距離ジャンボ用の4,800メートルは1995年以降に完成の予定です。ターミナルの屋根は高さ40メートルで、ファイバーグラス製のテントで覆われ、ロッキー山脈の山並みをデザインしています。ターミナルの南側は総ガラス張りで、中央広場からは素晴らしいロッキーの山々が見えます。昼間は太陽光が屋根を通じて降り注ぎ、夜間は内部の電光が屋根に映え、ライトアップして芸術的な雰囲気をかもしだすデザインだということです。

このDIAは世界で最も進んだ総合的な自動手荷物システムが導入されており、チケットカウンターでチェックインされた荷物をフライト別にすべてコンピューターで管理・統括するシステムです。ちなみにこのバーコード読み取り装置を備えた荷物配送システムは1億8千万ドルだということです。オープンにともない一番問題になっていたのがドイツから輸入したこの設備のトラブル続きで、何度も開港がそのために、延期されました。地元では、“Will it ever be opened?”という声も冗談交じりに聞かれました。

長距離用滑走路が完成すれば、技術的にも日本への直行便も可能で約12時間半で行けることとなります。そうなれば、もっと気軽にコロラド・ロッキーの自然を求め日本から訪れる事が出来るのではないかと地元では期待を寄せています。いずれにせよ世界最大規模の超大型空港が2月28日にデンバーにオープンしました。DIAがオープンすると同時に現ステイプルトン国際空港（乗降客数で全米6位）は閉鎖され、航空宇宙博物館、研究施設、教育・トレーニング・センターのような施設として利用される計画だということです。

一般的にアメリカ人は仕事と同時にパーソナルライフも大変大切にすることで知られています。このアメリカ人が“生活の質”の視点から特に注目しているのがデンバー・コロラドです。是非、Stop overされることをお勧めします。その時にはきっとロッキー山脈



開港したデンバー国際空港

を背景に輝く世界最大規模のDIAがあなた
を心よく迎えてくれることでしょう。

●

名古屋都市センターシンポジウム

●

交流新時代の 都市グランドデザイン

基調講演

「名古屋の役割と都市インフラ」

岐阜大学学長 加藤 晃

パネルディスカッション

「交流新時代の都市インフラを考える」

コーディネーター
パネリスト

竹内 伝史
王 松興
米村 恵子
片木 篤
吉見 俊哉
川上 洋司

発言順

●

名古屋の役割と都市インフラ

岐阜大学学長 加藤 晃

●道路の時代、交通の歴史

私はエンジニアでありまして、道路の設計が専門でございます。

日本の歴史において、道路についての記述が最初にみられるのは、中国の古い歴史書『魏志倭人伝』です。『倭の国は』ということで『森深くして徑険し』とあります。徑は小道ですから、3世紀の頃はまさにけもの道しかなかったということでしょう。そして、大化改新などを経て日本は律令国家になっていきます。「大宝律令」に『道路は百姓を使って霜月につくるべし』『荷車に百貫の荷物を積んで通れるようにすべき』など道路についての記述があります。ということは、その頃から国家が道路をつくり始めたわけですね。その後、奈良を中心に、山陽、東海、東山、北陸、山陰、南海、西海という七道がつくれ、日本の道路の骨格が形成されました。この頃が最初の道路整備の時代と言えます。

2度目の道路整備の時代は、徳川家康から三代将軍家光の時代です。街道をつくった時代で、東海道五十三次が最も代表的ですが、これは人の歩く道としては大変立派な道であったと思います。広重の画にも描かれていますが、松並木越しに富士山が見えるというように大変景色がいい。また、歩く人にとっては、並木は日影になり、その並木をたどって行けば次の宿場に着くわけです。

そして現代、ガソリン税と道路特別会計に裏づけられた道路整備が進んでいる3度目の道路の時代です。ガソリン税が道路整備に結

びついたのが昭和29年、第1次道路整備5年計画もそこから始まり、日本道路公団が高速道路をつくり始めたのは昭和31年です。

さて、明治が開港する20年前、汽船の一軍を率いてペリーが来航します。蒸気の力に驚いた日本は、明治初期の1880年代より鉄道をつくり始めます。鉄道建設は全て港が拠点でした。その頃の日本は自前で鉄道をつくる力がなかったため、港にレールや機関車を陸揚げして伸ばしていったわけです。このように、明治は社会資本の基本である交通機関を整備し始めた時代であるとも言えます。

その後日本は鉄道王国となりますが、時代と共に交通の有様も変わります。戦後は電化により鉄道が再生いたしますが、組織が大きくなり過ぎてうまくいけなくなりました。自動車の伸展も原因の一つでしょう。しかし、新幹線をつくることによって3度目の再生を果たします。

世界では1886年、ダイムラーやベンツが自動車をつくり出します。自動車は、所得がある程度伴わないと持てませんから、日本の自動車化が進むのは1960年代（昭和30年代）からと言っていいと思います。



加藤 晃(かとう あきら)

1929年 名古屋市生まれ
1953年 名古屋工業大学土木工学科卒業
1955年 京都大学工学部助手
1956年から岐阜大学工学部助手、講師、助教授を経て教授
1989年から現職
専門は交通工学、都市計画



そして、1970年代よりジェット機の時代となり、交通全般から見ても、まさに世界的な交流の時代にはいってまいりました。

●交流時代の名古屋の位置付け

今日のテーマは「交流新時代の都市ランドデザイン」ということですが、交流とは、人が行きかうことです。それは、戦後の日本の地域開発の歴史の中でも成長に応じてそういう流れが出てきております。

今から50年ほど前は『国破れて山河あり』と言われておりました。しかし昭和31年の経済白書では「もはや戦後ではない」という言葉が使われました。これは、政治や経済についてもその辺のところから変わったと思います。

国は1962年に最初の全国総合開発計画を策定し、拠点開発方式ということで工業基地をつくりました。その次は1969年、いわゆる新全総といわれているもので、大規模開発が中心でした。しかし、1973年のオイルショックで日本の高度経済成長は止まります。止まった段階で、それまでに経済成長をしている拠点地域に人が流入してきました。そういう流れに対して、各地域で豊かな生活を築いていこうという定住構想が1977年の三全総でありました。そして1987年の四全総は『定住から交流へ』ということで相互の地域間で知識や物や人を交流させながら国土を形成しようと

いうことでした。それが今の交流の時代であります。東京一極集中でなく多極分散方式がいいということで、現在その地域計画をやっている最中であります。

さて、名古屋が大都市圏であると国から認知を受けたのは、実はこの四全総からです。それは、非常に重要な意味を持っています。何故ならば、政府の中でそういう認識ができたということと、この地域が経済活動や工業活動においてそれにふさわしい力を蓄えてきたということの意味するからです。

私は、大都市と他の拠点都市の間には大きな機能的な格差があると思っています。世界的な交流拠点になっていくには、大都市圏でないと難しいのではないかという気がしております。現在では、札幌、仙台、広島、福岡が名古屋に次ぐ拠点都市と言われています。それなりの空港を持ち、拠点都市としての性格も備えてはいますが、もう一つ上の国際的規模というレベルにはなかなか届かないと思います。ただし、その都市の性格を特化して、世界中のどこにも負けない特色を持てば、大都市でなくとも国際的な交流拠点になれます。例えば、ドイツのミュンヘンの側にバイロイトという非常に小さい町がありますが、ワーグナーに関しては世界一有名な町で、世界中からワーグナーファンが訪れます。そういうふうに、何かに関してこれ以上のものはないというものを持てば世界都市に成長していくわけです。

私が、大都市とか世界都市ということにこだわるのは、中部新国際空港をつくっていくことの議論の中で、名古屋が果たす役割として「世界都市名古屋」という表現があるからです。

もし、名古屋が世界都市という位置付けでこの地域の都市中枢性を高めていくとしたら、どういう世界都市機能を持っているのか。世界的な産業や学術や文化をどれくらい育てているかということです。もう一つは、そ

う拠点になり得るような施設として何を持っているのかということです。施設としては、まず空港をイメージします。確かに国際的な中心となる空港は必要ですが、その地域内での交流に必要な交通体系の問題も出てきます。

●国際化、情報化、高齢化

また、現代は情報システムが非常に重要です。アメリカではゴア副大統領が情報ハイウェイの整備に力を入れ、ドイツもそれを追っかけています。

そういうことで、21世紀のことを考えた時、大都市におけるキーワードの一つは、「国際化・情報化」だと思います。

20年ほど前から言われ始め、ここ10年は耳にタコができるほど「国際化・情報化」ということが言われております。しかし、自分の町は国際化・情報化に関してこういう特色があって、こんなサービスができますというところはそれほど多くはないと思っております。それに対するインフラストラクチャーをいかに整備し、それに結びつくニーズをいかにつくっていくか。つまり、交通とか情報施設など社会資本として整備していくものと、それをバックアップしていく組織が必要です。もちろん、社会資本が整備されたからその地域が著しく浮上するというものではありません。拠点性と社会資本の整備がうまく連なって整備されていくと、四全総でいうところの東京一極集中ではなく、もう少し新しい意味でのインフラストラクチャーのネットワークができるのではないかと思います。

もう1つのキーワードは「高齢化」であります。高齢化は否応なしに進んでまいります。2010年の日本では、65才以上の人口が全国平均で25%、つまり4人に1人が65才以上の高齢者になると予想されています。高齢者を社会保障でバックアップしなければならなくなると、いろいろな意味で荷が大きくなって

きます。それは同時に、高齢者が普通に働き普通に社会活動ができるシステムが必要だという問題にも通ずるわけです。

私は、20年ほど前にスウェーデンに半年ぐらい居りました。病院のベッド数の多さや、医者サインさえあれば通院患者にタクシー券を配布するという、国民にとっては制度的に非常に恵まれた国です。

その後、イタリアに移りました。イタリアはスウェーデンのような国の制度がほとんどありません。今でも露天の市場が多く、そこでの場所を決めるのはマフィアです。マフィアは一種の暴力団ですが、血縁組織みたいな性格を持ち、互助精神が強く、病気だというとなんか代わってその店のお守りをしたり、あるいは看病したりする。要するにムラ意識が非常に強い社会であります。

そういうわけで、スウェーデンからイタリアに移った時には、日本から外国へ行った時のようなカルチャーショックを受けました。国の制度にバックアップされて物静かなスウェーデン国民。経済は悪いけれど、私的集団を頼りに日々のことにはあまり頓着せずに楽しく酒を飲み歌うイタリア国民。一体どっちがいいんだろうと思うこともありました。また、全ての点で日本より優れていると思われるスウェーデンでも、コンピュータでカルテを管理し診察の度に医師が変わるよりも、日本のように特定の医師に継続診療してもらう方が患者にとっては安心感があったいい、という話もあるわけです。このことはもう改善されましたが、日本のこれからの高齢化社会は、それぞれの納得できるものを取り込み新しい制度をつくっていかねばいけないと思います。

●都市の課題、都市の役割

さて、少し整理をしたいと思います。都市とは地域の活性化の拠点であります。

だから、都市は都市的な産業を持たないとその地域の経済を発展させる役割が果たせません。名古屋は周辺に大変大きな工業がありますが、大都市圏名古屋としては、それだけで大丈夫だろうかという問題が厳然としてあります。

また、地域にはそれぞれの文化があります。上方の人たち、つまり京阪神の人たちは、文化的な意味で東京に対して大変対抗意識を持っているようですが、名古屋に対してもそういう意識を持たれるくらい、名古屋は名古屋の文化をもっとアピールしなくてはいけないと思います。

さらに、都市には生活拠点としての装置が必要です。都市の装置というのは元々は道路や鉄道という固い意味でのインフラストラクチャーのことで、もう少し柔らかいところで、いい住宅・公園・学校があるというようなことも含まれます。都市には姿というものがあります。歴史ある都市というのは、その姿の美しさに無形の伝統というものが加わります。そのような都市の姿は、住んでいる人たちが創った景色や形になるのです。これは無形の社会資本と考えていいと思います。これが、いかに人を引き付ける魅力となり得るかは、これから特に交流の時代ということであれば、非常に大きい意味があります。

そして今、高齢化社会に向けて、そのための施設とそういう社会をバックアップするソフトウェアがつくられていく必要があります。日本は家族制度を崩壊させてきましたが、またあるところには残っております。そうしたことも踏まえて、次の高齢化時代の都市をつくっていくことも1つの課題であると思います。

しかし、都市の役割というものも変わってまいりました。

かつて都市は、自分たちの足で、あるいは自分たちの目で見ながら集まってくる交流の場でした。しかし今や、自動車で、あるいは

地下鉄という大量輸送の器で通過するだけの地点に成り下がってしまった。にぎわいの都市は空洞化し、人が流出してしまった。従来の生活体系、従来の形で人のつながりが変化したのです。そうした中で商店街なども没落してしまいました。だから、今後どのように都市をつくっていくかということは、市民にとっても、あるいはプランナーにとっても苦悩せねばならないところです。

●新しい価値観で都市をつくる名古屋の責任

戦後復興期のモデルはヨーロッパでありアメリカでした。道路や下水を整備し、それを産業基盤として発展させました。その結果、我々は大変豊かになった。しかし、GNPが伸び、確かに順調に豊かになったけれど、それだけでは何か満たされていないという気持ちが出てきた。そうした中で経済成長が止まってしまった。産業の空洞化もこれから起こると思います。その中で、今後都市の基軸となっていくものは何なのかという課題が残っている。それを支えている国民とか地域の人たちの価値は一体何なのだろうか。少なくとも1980年代までは経済的な価値が中心でした。しかし、ここにきて経済以外にも規範となる価値があることに気付いたわけです。例えば、学術とか文化も1つの価値です。ところが、経済価値が非常にはかりやすいのに対し、学術や文化の価値というのは、共感をどのくらい得るかが1つのはかり方になると思うのですが、計量は非常に難しい。別の言い方をすれば、今までは「豊かな生活」が目標であったけれど、今後は、豊かな生活に含まれるかもしれませんが、「安心して過ごせる生活」が目標になると思います。これは来たるべき高齢化社会の中ではかなり重要なことだと思います。そして、同様なことは、若い人たちにとっては、「ときめき」や「感動」という言葉で言い表わされるようなことなのでしょう。

要するに、今までは経済中心の価値で動いてきたけれど、今後はそれだけでは満足できないということです。そういうことを含めて新しい時代のランドデザインが描けたらいいなと思います。

その一方で、そういうものをつくっていく公共事業費など財政絡みの部分はどう対応できるのかという問題もあります。

そんなふうに社会環境が大きく変わっていく中で、私たちは21世紀を見つめ、私たちも私たちの次の時代の人たちも納得のできる豊かさや都市を築いていくべきだと思います。

名古屋に関していえば、この地域では学術も文化も名古屋が中心でした。名古屋が大きくなれないと、周辺の都市もそれほど大きくなれないということです。だから、名古屋が世界の中で果たす役割、世界の中でどういう機能を持って成長していくのかは大事なことなのです。そして文化、経済、学術、あるいは自然、レクリエーションというものに対してどういうサービスを住民に提供していくのか、名古屋に期待するところ大であります。

私の思いをしゃべらせていただきました。ご静聴、ありがとうございました。

交流新時代の都市インフラを考える

竹内：このところ四全総の総点検作業が行なわれまして、21世紀に向けての我が国の主流である国際化、高齢化、情報化の影響がどのように出てきたかということが議論されております。特に、四全総の中心テーマであった東京一極集中の排除についての実態は、いわゆる何でもかんでもが集中するということではなくてきたということ。むしろ、一極集中排除よりも多極集中体制というものを見ていくべきとの意見が強く出てきているように思います。それは、世界的な大都市圏の連係ネットワークが構想される中で、我が国ではどの大都市がその結節点になり得るのかという議論であると思います。

その中で名古屋の位置づけというものは非常に気になることです。札幌、仙台、広島、福岡あたりの兄貴分になるのか、あるいは東大名論と申しますが、東京、大阪に次ぐ3番目の都市として、前述の4都市より少し先を行く大都市圏として認識されるのか。

もう1つは、今回のシンポジウムのテーマである「交流」ということの再認識です。子どもは、夜間人口が増えることをもって地域の発展と称してきたわけですが、分散がある

程度定着化し、これ以上定住人口の増加が望めなくなると、昼間に何人集まるか、つまり交流ということが問題になってきます。

そのようなことが次の全総における重要な視点として、今浮かびあがってきています。

一方、名古屋を取りまく状況としては、国土基盤級のインフラ整備の話が目白押しです。第二東名・名神、中央新幹線、また中部国際空港も度々議論されるどころです。

今日ここでいうインフラは、必ずしも物理的な基盤施設のことばかりではなく、制度という社会構造、いわゆるソフトウェア的な基盤構造も含んだ議論にしていった方が面白いのではないかと思います。

このような状況認識のもとに、最初にパネリストの方々からひと通りプレゼンテーションをお願いしたいと思います。

●長男文化の残る名古屋

王：名古屋の魅力について、私が香港中文大学をやめて、中部大学へ転職した時のエピソードをまじえながらお話しします。

中部大学に転職したのは1984年です。人生



竹内伝史(たけうち でんし)

コーディネーター 中部大学工学部教授
 1944年 愛知県豊田市生まれ
 1967年 名古屋大学工学部土木工学科卒業
 1969年 運輸省航空局入省
 1970年 名古屋大学工学部助手
 1974年より中部大学講師、助教授を経て教授
 専門は交通工学、名古屋市交通問題調査会ほか多数委員を歴任



王 松興(おう しょうこう)

千葉大学文学部教授
 1935年 台湾生まれ
 1959年 台湾大学文学部卒業
 1965年から台湾中央研究院民族学研究所の助理研究員、副研究員、研究員を経て香港中文大学教授、中部大学教授
 1992年より現職
 専門は文化人類学、比較文化論

においては重要な決定ですので、一応お忍びで大学を見学しました。その帰りに電車を乗り間違えて定光寺の方へ行ってしまったのです。そのおかげで、町からちょっとはずれたところにこんな美しい溪谷があるということを知り、転職に踏み切ったのです。

私は香港の友人や同僚に名古屋という町を次のように説明しました。名古屋は、からくり人形などの技術を基礎とした日本の機械化・近代化の発祥地である。人類学の分野では有名な日本モンキーセンターがある。近くに伊勢神宮というのがあり、これは日本のパチカンのようなものだ。中国関係ではピンポン外交の発祥地だ。このことは名古屋ではほとんど忘れられており、少し意外でしたが、とにかく私はその名古屋へ行くのだ、という具合です。

もちろん、名古屋のよさには、日本の都市一般と共通する部分もあります。公共施設が整備され、清潔で治安がよい。これは、特にアジアの国から見た場合のことで、これまで申し上げたことは、アウトサイダーとして名古屋を見た場合のことです。名古屋に住みインサイダーとして見ると、堅実・地味・保守的・偉大なる田舎という話をよく聞かされます。私はその後東京へ移りましたが、そこから見ると、そういう面は別に悪いことではございません。むしろ非常に健全な社会であると思います。

明治以降の東京は、農村部から押し出された次男・三男がつくった町と言っても間違いはないと思います。東京都市文明が日本文化の主流ですが、それは次男・三男がつくった文明であると言えます。例えば公園住宅というのは、仏壇を置かなくてもすむ次男・三男が設計したものだと思います。経済大国を築いたのはこの次男・三男ですが、ただ、何かゆとりが欠けていると思うのは、ひょっとしたら長男文化が途切れたからではないかと思っています。長男というのは、いずれ家を継ぐ者

として、何となくゆったりとした育ち方をしている。そういう意味において、名古屋の冠婚葬祭が非常に華やかなのは、要するに長男文化がまだ健在で、ゆとりというものが残っているのだと思います。

結論を言いますと、アジアの国から見た場合、日本の非常にうらやましい点は、伝統を保ちながら近代化を達成したということです。そのお手本として、名古屋が様々な面を残しているのではないかと思います。

●人生の3割は余暇時間

米村：総理府の世論調査によると、80年代の初めから半ばあたりには、「物の豊かさ」よりも「心の豊かさ」を重視する人の割合が増えました。また、1983年を境に、生活の力点を置く分野としては、「住生活」に代わり「レジャー余暇生活」が第1位となり、現在も増え続けております。この1983年は、「心の豊かさ」とか「レジャー余暇生活」というものへの関心が非常に高まった記念すべき年であると言われております。東京ディズニーランドや長崎オランダ村がオープンし、任天堂のファミリーコンピュータ・ゲームソフトが発売され、レンタルビデオが普及し始めたのもこの時期です。余暇開発センターができて23年ぐらいたつのですが、今申し上げましたような大型レジャーランドやコンピュータ・ゲームで自由時間を楽しむというライフスタイルは、20年前にはほとんど存在しませんでした。この時期のハイテク革新やハード整備



米村恵子(よねむら けいこ)

財団法人余暇開発センター主任研究員
石川県金沢市生まれ
慶應義塾大学文学部社会学科卒業
1974年 財団法人余暇開発センター勤務
1986年より現職
経済企画庁「ゆとり空間ガイドライン研究会」
委員等を歴任

は、人々の自由時間に対する意識とかライフスタイルを大きく変えるきっかけになりました。従来のインフラ整備やハード整備は、経済の論理で進められておりました。つまり、量の拡大、あるいは効率化のためです。しかし、80年代の半ばあたりから人々の意識も変わり、効率化にはつながらなければならないけれど、やるべき価値のあるインフラ整備という視点ができてきたと思います。

余暇について言及する時、人生80年時代ということがここ10年ぐらい前から言われています。これは、単に平均寿命が延びたという意味だけではありません。そこには、生涯全体の生活時間構造の中で、労働時間と余暇時間の割合が従来の人生50年時代とは全く変わるという意味も含まれております。人生80年というのは、70万時間です。1年間の労働時間を1800時間として、20才から60才まで40年間働くとする72000時間、つまり人生の1割の時間が労働時間となります。そして、60才で仕事を離れ、80才までの20年間、仮に1日10時間の自由時間があるとすると、退職後の余暇時間は73000時間になります。もちろん、働いている時や学生時代にも自由に使える時間はたくさんありますから、大体人生の3割が余暇時間となります。

ですから、今後のインフラ整備やハード整備は、人生の1割の部分である労働での効率性を目指すものではなく、人生の3割の部分を豊かに過ごせるよう、これを支援する形で進めていただきたいと思います。

●トランジット社会の到来

片木：1983年は、建築の分野ではワンルームマンション建設のピークの年、つまり個室がクローズアップされた年にあたります。

個室論を拡大して、私は、今後の社会を「トランジット」という概念で捉え、都市を「トランジット・エリア」として捉えていくとい

う論を展開したいと思います。元々トランジットという語は、交通機関を乗り換えたり乗り継いだりすることとして、トランジット・エリアとは異種交通機関がクロスする場所・例えば駅や空港のような都市の結節点＝ノードとなっています。

さて、近代の社会や都市は、核家族制と職住分離という2つのキーワードでまとめることができます。夫は生産者として都心の仕事場に出掛け、妻は消費者として家を守りつつ子どもを育てる。生産と消費の分離、あるいは男女の役割分担という社会構造を持っています。一方、仕事場としての都心と、住む場としての郊外という2層の都市構造を有しています。それが交通インフラの整備によって膨張したものが近代都市です。ところが、妻がボランティア活動や仕事を持って外へ出たり、子どもが塾に通ったりすると、家族を構成している個人個人がばらばらに行動することになる。そのことが、夫婦と子どもを社会の1単位として数える核家族制をゆるがせ始めます。家族という単位が個人という単位に分化され、職住分離による2極の往復運動が多点間の移動になっていくこととなります。こうした個人がそれぞればらばらに移動する社会を「トランジット」という言葉で表せないかと考えているのです。

この「トランジット」概念を空間的にとらえてみましょう。今の世界地図は、国家的な広がりでも色分けされておりますが、恐らく今後の世界地図は点描画として、即ち都市



片木 篤(かたぎ あつし)

名古屋大学工学部助教授
1954年 大阪府生まれ
1977年 東京大学工学部建築学科卒業
その後プリンストン大学、ケンブリッジ大学に留学
1987年 京都府立大学美術学部講師
1989年 名古屋大学工学部助教授
1994年より現職
専門は建築設計・意匠

という点の集結で描かれるものとなるでしょう。その時、世界は離散した結節点の集合体であると考えられます。同様にして、一つの都市においても、結節点が非常に重要なデザインの対象になってくると思います。

今までの日本の都市計画では、異種の交通をそれぞれ別の流れとしてとらえ、かつ効率的にそれらを流すようなインフラ整備を行ってきました。それは、通路を立派につくり、効率的に人や物や情報を流していくやり方でした。ところが、結節点に着目しますと、澁みの部分、多様な人と物と情報が集まるクロッシングポイントが、むしろ通路よりも重要になっていくだろうと思います。

●盛り場から都市を見る

吉見：都市をトランジットの空間としてみる、非常に興味深いお話でした。そのことをもう少し広げますと、都市はそもそも交流の場であることを本質としてきたのではないかと考えられます。その交流点あるいは集合点として顕著な形で示してきたのが盛り場だと思います。これは単なる商業施設や交通機関の集合体ではなく、それ以上のある文化的な意識の場、まさに交流の場なのです。

東京の盛り場の歴史には、2つの流れがあります。浅草型と銀座型です。

浅草は江戸時代から大変にぎやかな盛り場の1つでした。江戸時代の盛り場には、3つほど共通の特徴があります。1つ目は宗教性。浅草ならば浅草観音、両国ならば回向院があった。2つ目は悪場所性。盛り場の背後には遊廓や岡場所などの性的な空間が広がっていた。3つ目は周縁性。西欧とは異なり、日本の都市の民衆の交流の場は周辺部にあった。

その浅草ですが、特に明治20年代以降は、東京最大の民衆的な娯楽地の中心となっていきます。江戸時代からの猥雑性や悪場所性を残しながら、大正初期のオペラ館や活動写真

館というような近代的要素を飲みこんでいく形で発展したのです。ところが、震災後は停滞ぎみになり、今日ではかつてに比べるとずっとボルテージの低いところになってしまいました。

一方、銀座は江戸時代までは全然さびれた地帯でしたが、明治5年の新橋・横浜間の鉄道開通が、銀座のにぎわいをつくる重要な契機になります。同時期、築地に外国人居留地ができ西洋的な施設が集中的に建てられます。そして明治5年の大火後、有名な銀座のレンガ街の建設が始まります。このレンガ街と、新橋・横浜間の鉄道、築地の外国人居留地という3点セットは、西洋文明への窓を意味し、明治時代の銀座は非常にハイカラで高級な場所とイメージされていました。ところが震災後、交通網や都市的な装置の変容とライフスタイルそのものの変化の中で、銀座は一気に盛り場化します。デパートが次々と進出し、銀座は消費の空間として東京の中心的な盛り場になります。

このように、浅草が江戸時代からの宗教性や悪場所性を引きずりながら近代の盛り場となっていったのに対し、銀座は西洋文明への近さによってにぎわいをつくってきた。では、これからの盛り場、あるいは都市文化の核、つまり片木さんの話の結節点がどこに考えられるかということ、このどちらとも違う、むしろ多文化型というか、様々な文化が交錯するような場が考えられると思います。



吉見俊哉(よしみ しゅんや)

東京大学社会情報研究所助教授
1957年 東京生まれ
1981年 東京大学教育学部卒業
1987年 東京大学新館研究所助手を経て現職
専門は都市論、文化社会学

●重要なのは都市の中身

川上：私はどちらかというと都市インフラ整備に直接タッチしている者でございます。

これまでの都市インフラは、経済効率とか機能性原理を第一に整備され、大部分が官主導でつくられてきた特質を持っています。それをどうするかということが、今、名古屋が直面している課題であると思います。

そこで、都市を、従来の都市の持っていた意味、つまり文化創出力のための都市と捉え直す。その文化創出の基礎条件は、集積性と異質性とそれぞれの相互作用性で、要するに交流です。その交流を保証するための魅力を高めるには、都市を1つの美しい舞台にすることが重要になると考えます。そこには、舞台としての都市インフラがあるわけですが、それはパブリックスペースそのものを指します。そして、そのパブリックスペースを演出するパブリックデザインがある。そして主役は、これはまさしく都市に住む人々、訪れてくる人々、あるいはその人たちの精神風土や活動のあり様そのものです。そうすると、都市というものは空間そのものだけを語るべきではなく、都市生活との対応の中で語る必要がある。つまり中身が重要なのです。

●黒子としての新しい都市インフラ整備

中身の問題を考えた時、都市インフラはどうあるべきか。私は常々、都市インフラ黒子論を唱えています。これまでの様に経済成長

のシンボルとしてその存在を誇示するのではなく、必要不可欠でありながらその存在があまり意識されない、それがインフラの望ましい姿であると感じております。

また、都市インフラは時間の変化の中で変わらない下部構造、人々の活動や生活を規定します。しかし、最近では価値の多様化により、将来の生活のニーズとか感性が想定できなくなっています。そうすると、それぞれの時代の中で人々が使い方をいろいろ創出し得るような、しなやかな都市インフラづくりが今後は重要になるのではないだろうか。名古屋の百メートル道路は、そういった意図がなきにしもあらずです。時代に合わせてうまく使えるような遊びや無の空間を、次の世代に対していかに残していくかということです。

もう1つ、我々は歴史的インフラを再生することとともに、将来資産になるものを現在にいかにかきこんでいくかという姿勢が必要だと思えます。そういったコンセプトを感じた事例を紹介させていただきます。

フランスのグルノーブル、ここは歴史的な町ですが、都心衰退の中1987年に超現代的な最新テクノロジーを駆使して路面電車を復活させました。歴史的なものと現代的なものの共存共栄という考え方です。また、このような人と公共機関の共存街路をトランジットモールといいます。この共生をいかに図るかという意識と、歴史的なものに現在のものを刻みこんで残すという意識、その両者が現れていると感じました。また、この路面電車のデザインは非常に市民の好評を博したため、バスやバス停など都市システムの構成要素も、このデザインを基調に統一するプロジェクトが展開されました。これは交通インフラとして、単に移動のためだけでなく、システム全体に付加価値を与え都市全体のシンボライズを図るという、つくり方の精神としては大変参考になります。



川上洋司(かわかみ ようじ)

福井大学工学部助教
1952年 愛媛県生まれ
1975年 早稲田大学理工学部土木工学科卒業
1982年より桜井国立大学工学部助手を経て講師
1989年より現職
福井市都市計画審議会委員等を歴任

竹内：どうも、ありがとうございました。

「定住から交流」へとという指標に対して、片木さんのトランジット論は、その定住自体が動き出すということです。このあたりの考え方は、長くなってきた余暇時間を受けとめるためのインフラ整備を考えようという米村さんのご提案にどういう影響を与えてくるのか。また、王先生より、名古屋のよさをご指摘いただいたわけですが、長男文化の考え方は、恐らくトランジット化と相反するのではないかという感じがいたしますが…。

●究極は浮浪者の交流

片木：情報化社会といっても農業や工業が残っていくと同様に、大家族制度あるいは核家族制度は残っていくと思います。ただ、全体の趨勢としてはどんどん個人に分解していくだろうということです。そして恐らく、学者や文化人を含めた情報生産の担い手がそのトランジット社会の主役になっていくだろうと思います。そもそも中世ヨーロッパの学生や学者は浮浪者でありまして、いろんな情報を求めて各地を歩き回っていたのです。

竹内：トランジット論を展開していくと余暇時間が非常に多くなる。そのインフラを考えておられる立場からいかがですか。

●交流は結果として生まれるもの

米村：自由時間の多い社会では交流の形も多彩になるはずですが。従来の交流は、東京に近づくかという意識が強く、その視点でインフラも考えられています。しかし、名古屋のように既に都市化しているところでは、意図せずとも自然に交流というのは生まれてくると思います。交流のためにインフラ整備をするのではなくて、交流というのは結果論であり方法だという気がします。交流しなけ

れば暮らしにくい社会というのは実際には望ましい方向ではなく、むしろ結果的に交流が生まれるような地域の魅力づくりや個性が必要なのです。しなやかなインフラというのは大変すてきな言葉だと思います。

竹内：トランジット社会では、究極は浮浪者の交流だという話がありました。また、これからの盛り場や各都市の核は、浅草型でも銀座型でもないという話がありましたが、そのあたりと絡ませていかがでしょうか。

吉見：トランジット社会を考える時にポイントは2つあるような気がします。1つは、場所に対する感覚の変化がおこってくるということ。例えば、電車の中で携帯電話で話している人は、車内に居ながらそこに居ないような錯覚をおこさせます。もう1つは、交流というのは単に「人と人」、「個人と個人」の交流だけではなく、むしろ「文化と文化」の交流であり、さらには「文化と文化の葛藤」や「支配と被支配」ということも含んでいると思います。そこまで含めて、交流ということを見ていく必要があると思います。盛り場というのは、そういうものが見えてくる1つのフェーズにすぎないわけですから、都市や空間の広がりや変化する中では、特定の1つの地域や場所から都市文化が発信されていくことは難しくなってきていると思います。



竹内：川上さんの舞台としての都市インフラの話で、主役は市民であり、また外から来た人々であるという話がありました。この人たちは、自分の家があり、家から出て来て、この舞台で演ずるわけですね。そのあたりでトランジット論と異和感がないですか。

川上：交流が結果であるとしても、意図に係わらず社会的な変化の中でますます生まれてくるといふ気が漠然としています。

地方都市にしてみれば死活的な問題で、単に「来てくれる」というタイプの来訪だけでなく、半定住、トランスヒバタント、セミヒバタントといったタイプも含めて、大都市からいかに引っぱってくるかが重要な課題となっています。今のところ大都市の定住人口が地方へ半定住的に移ることはあり得るのだろうか、という気もしますが、定住という固定的なものは少なくとも今よりは次第にうすれ、様々なタイプの移動・交流が増えてくると思います。それは、人の属性にもよるだろうし、先程も言われたように情報を創出する人から始まっていくことになると思います。そういう層が多様化していけば、それはあるシェアをもって来るだろうという気がしております。

片木：都市インフラ黒子論というのは納得できるお話です。私が通路よりも結節点が大事だと申したのは、その黒子が表舞台に出てくるところが恐らく駅や空港という大きな結節点であると思われるからです。

従来の通路は一定量の人間が流れるよう機能的で効率的につくられています。そのように効率性を充足した上で、結節点を、つまり人が濃む空間をいかにつくるのが問題となってきます。その時に、人間をパチンコ玉のような流れる球体として捉えていてはだめでしょう。吉見さんのお話を引きますと、自分がどこにいるのかわからない状態になる一方で、実際の身体は駅で風や光を感じているか

もしれない。即ち、結節点という表舞台に登場するのは、感覚器官を十分に働かせた人間であろうかと思えます。

竹内：かなり衝撃的な議論でした。定年退職後の余暇時間が、生涯の全労働時間と同じくらいあるといわれる反面、自分の生活がトランジット化してくることを想定すると足の置き場がなくなるような不安を感じます。逆の意味で衝撃的だったのは、王先生がおっしゃった名古屋の魅力、これは注目に値します。

そして、ノードの問題です。恐らくこの結節点の考え方、仕組み方が大事だという点は皆さん同じだと思います。そのあたりを踏まえ、名古屋のインフラ整備について何か具体的なご提言をいただきたい。あるいは、名古屋を考える場合に配慮すべき点をご指摘いただきたいと思えます。

川上：東京ならば銀座、新宿。大阪ならば北と南、札幌ならばすすき野と出るけれど、名古屋は代表的な盛り場がどうしても弱い。何故かと考えると、あまりにも人を地下にもぐらせすぎだ。今後は地上へうまく人を引き出す仕掛けづくりに取り組むことが基本です。同時に、人々がそういうものを本当に望むような精神風土をつくらなくてはならない。その両面から進めることが必要だと思います。

もう1点は、名古屋は都市インフラという資産をたくさん持っているわけです。これらを時代のニーズに合わせてフレキシブルに対応させていく積極的な意味での維持管理システムを取り入れてほしい。それは是非とも名古屋から発信すべきで、発信できるだけの特質を名古屋は持っていると思えます。

●多文化が交流する都市の時代

吉見：今の川上さんのご意見には基本的に賛成です。舞台としての都市をつくっていく時、

シナリオは1つではなく、演出家も単一ではない。数多くのシナリオがせめぎ合い、連関し合ったり、市民一人ひとりが演出家になったり、それが行政とぶつかったり、あるいは様々な連合を組むこともある。そういう葛藤の場として都市が使われるのは、名古屋だけの話ではないと思います。

昨年メキシコシティに住んで感じたのは、メキシコや中南米には、北米のコマーシャル文化のような先進資本主義的なものと、グアテマラやペルーやブラジルにつながる第三世界的な文化が同時にはいつてきて、ぐしゃぐしゃになっているということです。様々な文化が結びつく場をつくるということは、名古屋だけの問題というよりも、むしろ21世紀のグローバルな都市の問題として考えていく必要があると思います。

片木：多数のシナリオの葛藤の場をいかにつくるかという問題は、恐らく今までの機能的なプログラムを根本的に見直していく作業になると思います。ここで、具体的な提案を二、三挙げてみましょう。

例えば、駅には駅ビルといった固定的なやり方をやめ、駅をトランジット・コミュニティの核として考え直してみる。既に、図書館や銭湯を備えた駅が出現しています。また、自転車や歩行者の視点で「駅広」を考え直してみる。さらに、地下や地上や空中という空間をいかに立体的に利用していくかという視点で駅を見直すことも必要です。

もう1例は、都市インフラにエコロジカルな視点を盛り込んだものです。例えば、立体駐車場を「垂直公園」と考えて緑の量塊にする。名古屋にはたくさん駐車場がありますから、仙台のケヤキ並木よりも緑豊かになるでしょう。また、名古屋には、中川運河、堀川、新堀川という3つの運河が流れており、現在はそれに沿って下水処理場がつくられています。そこにハイテクノロジーを駆使して臭い

を消し、処理施設を地下化、半地下化して、水の循環を展示するミュージアムに変えていくことも考えられるでしょう。

米村：名古屋は偉大なる田舎という話がありました。自分たちの生活や町の良さを軽視したり謙遜するふりをしつつ、実はそれを強烈にPRするという行動様式を堅持している印象があります。そういう中で結節点をどう考えるか。外向きの交流のきっかけとして考えるのではなく、むしろ交流せざるを得ない状況下で、いかに心理的なよりどころをつくっていくかという内向きな場所として結節点を考える必要があると思います。

王：米村さんに同感です。ユダヤ人や中国の華僑が昔から世界各地に散らばって行けたのは、いずれ自分の故郷に帰るといふ心の安定感があったからです。自分の文化に自信を持っているから、どこへ行っても不安は感じない。ですから、トランジット時代が来たとしても、自分の文化、歴史、伝統、この地方のよさに自信を持って、自分から進んで出ていってこそ本当の交流ができると思います。

竹内：ありがとうございます。パネリストの方に一通りご提言をいただきました。会場からご質問、ご意見があれば、ご発言をいただきたいと思います。

加藤：私は、一方では個人の主張を中心としたものとしてトランジット化が進んでいくと思います。ただ、それがとことん行きますと非常に寂しいわけです。だから、我々は家庭をつくり社会をつくり、その中で自由や交流があり文化の接触があるのです。そこでどういう施設をつくっていくかということです。片木先生のお話は希望的な面で、実際にはパソコン通信なんかもあるわけです。一方では人がゆったりと会ったり話し合い、また一方



では人が効率的に動いていく、そういう両面があるんだなとお話を伺っておりました。

竹内：ありがとうございました。一番重視しておりましたトランジット論について、加藤先生から結構なコメントをいただきました。

さて、今後の町の魅力づくりにおいては、特に結節点施設の整備が大事だということでした。歴史的、伝統的な価値あるものが町の魅力になるけれど、名古屋の場合にはそれがないとよく言われます。それに対し、今我々がつくるものが将来の人にとっての財産になるという認識が大事だという指摘は非常に重要だと思います。ピンポン外交の話がございましたが、我々は最近名古屋が残してきた業績に対して少し無頓着すぎるのではないかと指摘されたような気がいたします。

それらを踏まえ、特に重要な指摘であると思ったのは、ライフスタイルとともに変わるインフラ整備が必要だということです。場合によっては新しいライフスタイルをもたらすようなインフラ。しかもそれをどぎつくアピールするのではなくて黒子的に、しなやかな対応でもって用意していく。このあたりが重要な点であったと思います。

結節点の重要性については、有名な社会学者であります磯村英一先生の第3空間論があります。生活の空間と職場の空間に対して、その間を移動する交通空間を第3空間としてもっと考えるべきだと言われたのは随分前の

ことです。この第3空間の形成に向けてのインフラ整備を、我々は単純に考え、文化的な内実を議論することを怠ってきたのではないか。今そのことが指摘されているのではないかという感じがいたします。

以上、私なりにまとめさせていただきます。今日は大変ソフィスティケートされた議論が続きまして。皆さん、ありがとうございました。

編集後記

地域における高速交通網の整備が進み、都市生活者の活動範囲は確実に広がっています。また、第4次全国総合開発計画の見直しで打ち出されている地域連携軸構想に代表されるように東京一極集中への反省や生活に重点をおいた各種施策の推進が国レベルでも重視されようとしている今日、地方の役割はますます重要になっています。

しかし、都市活動が市町村の行政区域を越えて広域化していく中で、それに十分な対応ができない既存の地方制度の限界も指摘されています。さらには、地方政府が様々な施策を推進していく場合、権限や財源の問題などで十分な働きが出来ない現在の国と地方の役割分担についても指摘されているところです。

そんな中で、地方分権等を目指した地方制度改革の検討がおこなわれるとともに、広域都市圏における様々な地域での試みが先導的に各地で展開されようとしています。本号で紹介した三遠南信地域開発構想を初めとする具体事例もその一つです。また、自治体の枠組みを越えた名古屋圏の都市計画に関して、調査・研究をすすめていくことは、当センターが果たすべき重要な役割の一つでもあります。

自治体の枠組みを越えて、都市の様々な活動実態に見合う都市計画を実現し、都市の連携や相互交流によって地域の活力を向上させていくことは重要なまちづくりの視点です。今回の特集「広域都市圏」がそのような視点に立った議論のきっかけになり、今後も名古屋圏のまちづくりのあり方がますます活発に議論されることを期待します。

アーバン・アドバンス No.5

1995年5月発行

編集・発行

財団法人名古屋都市センター

〒460 名古屋市中区金山二丁目15番16号

Te l : 052-321-1441

Fax : 052-321-1491

印刷

長苗印刷株式会社

アーバン・アドバンス



Urban Advance

NO.5 1995.5

財団法人名古屋都市センター

Nagoya Center for Urban Advancement