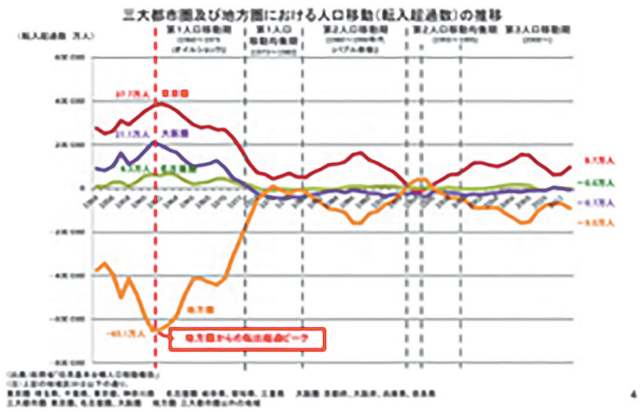
列島保全への課題

わが国、国土への働きかけの歴史⑪

第四次全国総合開発と東京一極集中



本四連絡橋瀬戸大橋

1970年代末から80年代に入ると、首都圏だけに人口が集中し始める東京一極集中という現象が起こり、これを背景に第4回目の計画、「四全総（第四次全国総合開発計画）」が87年（昭和62年）に制定された。

昭和20年代の終わりから30年代にかけて、高度経済成長の始まりとともに、地方から三大都市圏へ人口が移動する時期があった。しかし、昭和50年頃になると、三大都市圏ともに地方から人口を集めなくなる時代がきた。

それが5年ほど続くと、なぜか今度は、大阪圏や名古屋圏が地方から人を集めていないのに、東京圏だけが人を集め始めたのだ。東京圏だけになぜ人口が集まるのか、その背景は何か、これをどう捉えればいいのか、解決方法は何かということを考えたのが、四全総である。

世界都市機能と「東京」

従って、四全総制定の背景には、人口・諸機能の東京一極集中にどう対処するか、地方圏の雇用問題の深刻化にどう対応するか、そして本格的な国際化を迎える時代にどう立ち向かうか、といった問題意識があった。この解決のために、結果的に「多極分散型国土の構築」を「交流ネットワーク構想」によって実現しようという計画になった。

そこには、地域の特性を生かしつつ、創意と工夫により地域整備を推進し、基幹的な交通・情報・通信の体系整備を国の先導的な指針に基づき全国にわたって推進、多様な交流の機会を国・地方・民間諸団体の連携により形成するという内容が盛られた。

「多極分散型国土の構築」と「交流ネットワーク構想」

このとき、東京にだけ人口が集中するのはなぜか、全国総合開発計画を担当した国土庁ではさまざまな議論があった。東京が世界都市機能をもち始めたという認識のもとに、次のような考えが四全総に残されている。

地方の反論と計画変更

「東京圏は環太平洋地域の拠点、世界の中枢的都市の一つとして国際金融、国際情報はじめ世界的規模、水準の都市機能（世界都市機能）の大きな集積が予想され、世界的な交流の場としての役割が増大する。しかし、首都機能に加えこのような都市機能が東京圏だけに集中すれば、東京圏の過密が一層進むだけでなく、大規模地震等非常時において東京圏の機能が麻痺した場合、全国的に大きな混乱を引き起こす恐れがある」

「世界都市機能が常時円滑に機能するよう、東京圏の地域構造の改変を進め、既存の集積を生かし、関西圏、名古屋圏等において日本を代表する特色ある世界都市機能を分担することが重要である」

ところが、この東京世界都市機能論とでもいうべき議論の過程で、大変な反論が全国知事会等から寄せられた。

世界中心機能の議論

今日では東京の一極集中のピークは87年（昭和62年）で、それ以降2000年頃にかけて東京圏の人口集中が縮小していったことが分かっている。しかし、この議論が行われていた85～86年頃は、まだ東京への集中傾向が増大しているときだった。

関西国際空港

地方からの人口収奪がひどくなっているときに、東京が世界都市機能を持ち始めたとき、いうような議論をすれば、地方圏の衰退や地方での雇用問題が深刻化するのでは、といった指摘がなされたのだ。

当時、熊本県知事をしていた細川護熙氏は、知事会で鋭い追及の声をあげ、これを受けた当時の中曽根康弘首相は、この全総計画の変更を命じたのである。

もしこのとき、世界経済がグローバル化し、24時間化していく中で、経度の関係からアジア地域が分担しなければならない世界中心機能（ロンドン、ニューヨークに並ぶ中心機能）を東京が持つため、東京や首都圏をどのように再開発しなければならないか、という議論を真剣に行い、大阪や名古屋などの都市圏が分担すべきものは何かが検討されていれば、日本や東京の、世界やアジアにおける位置づけは、随分異なるものになったのではないかと考える。

今、東アジアを眺めると、世界都市機能を分担しているのは東京より、上海であり香港だという状況が生まれつつある。整備が進んだ現在の上海や香港のように、交通環境、情報通信環境、英語環境を整えた都市に東京が変わらねばならないという認識を、87年段階で持ち得ていたなら、かなり違った日本の姿になっていたのではないだろうか。

当時の日本の経済力は、アジアの各国に比して隔絶的に卓越していたから、東京圏が環境を整備すれば世界都市への変貌は可能だった。それだけに、今やわが国よりはるかに近代化された空港・港湾などのインフラによって力をつけたアジアの各都市に、東京が越されていくのを傍観しているのが残念である。

四全総時代に整備されたものは次の通りである。

▽88年（昭和63年）＝JRの青函トンネル開業（青森県・北海道、世界最長の海底トンネル）▽本四連絡橋瀬戸大橋開通（岡山県・香川県）▽高速道路の東名・名神・中央・北陸・関越の大環状完成▽94年（平成6年）・関西国際空港開業（大阪府）

碑（いしぶみ）の記憶⑧

大海嘯記念

岩手県山田町船越

低地居住を戒めた奈良時代の役小角（えんのおづぬ）伝説が伝わる津波常襲地、船越地区には3基の津波石碑がある。

明治三陸地震津波では伝説を守った山の内集落は被害を免れ、船越と田の浜は甚大被害を受けた。時が経つにつれ低地に再び定住し始め、東日本大震災の津波被害は免れなかったが、低地宅地が壊滅したのに対し、高地の移転地は一部の浸水・建物倒壊で済んだ。

海蔵寺の碑は慰霊碑だが、東日本大震災で江戸期の供養塔や如意輪観音像とともに転倒、寺の建物は高地の墓地を除き地震と津波で倒壊・流失した。

◆大海嘯記念碑文［表］

一、大地震の後には津波が来る

一、地震があったら高い所へ集まれ

一、津浪に追はれたら何処でも此所位の高い処へ

一、遠くへ逃げては津浪に追付かる

近くの高い所を用意して置け

一、県指定の住宅適地より低い所へ家を建てるな

（碑文裏は昭和三陸地震津波の状況と被害）

国土と日本人
災害大国の生き方
大石久和著

本書では日本の国土の地形的・社会的特徴や国土への働きかけの歴史が明らかにされています。日本人は今、何を考えるべきか、に気づくことの出来る好著。
発行：中央公論新社
定価：882円（本体840円）