



中部圏構想の断章と高速自動車道の建設

武 知 京 三

概要 本稿の主たる課題は、首都圏、近畿圏に次ぐ第3の広域経済圏としての中部圏構想の確立過程および最も重要視された南北交通の開発過程をあとづけることにある。資料的限界はつきまとうが、前者では、中部圏構想の理念や中部圏づくりで活躍する4人の群像などにも言及し、実行段階に入った1970年代初頭の1都市整備区域、13都市開発区域の課題などを点描する。当初の中部圏基本開発整備計画は、時代の変化の中で数次の改定を余儀なくされる。後者の南北交通は、東海北陸自動車道を取り上げる。全通までに半世紀近くに及んだことや開通前後の状況にも少しふれる。最後に、東西交通となるが、「伊勢湾時代」の大規模プロジェクトである伊勢湾大橋・伊勢湾口道路建設計画の顛末を瞥見する。

キーワード ワイズマン報告、中部圏、地方協議会方式、区域指定、高速自動車道

原稿受理日 2013年5月20日

Abstract The main theme of this paper is the effect on trade caused by the process of establishing the Chubu Region Scheme as the third broad economic area in Japan followed by the Tokyo Metropolitan Area and the Osaka Metropolitan District and along with the process of constructing a North-South highway that was considered most important. Although the primary source documents are numbered, the former topic refers to the philosophy of the Chubu Region Scheme and four people who played an active role in establishing the Chubu Region and also describes the subjects of one urban improvement area and 13 urban development areas that reached the implementation stage in the beginning of the 1970's. Over time it became absolutely necessary to revise several points of the Chubu Region Basic Development and Improvement Plan. The latter was the topic concerning the building of a North-South highway, the Tokai-Hokuriku Expressway. This topic makes reference to the fact that it took almost a half-century to open the entire length of the road and mentions the circumstances before and after the opening the road. Lastly, the entire story of the construction projects of the Isewan Bridge and Ise Bay Crossing Road, large scale projects in "Ise Bay Era" is looked at briefly, although these were East-West traffic routes.

Key words the Weissmann Report, the Chubu Region, district conference system, Designated district, automobile expressway

はじめに

本稿の主たる課題は、首都圏、近畿圏に次ぐ第3の広域経済圏としての中部圏構想の確立過程および最も重要視された中部圏南北交通の開発整備過程をあとづけることにある。中部圏構想の理念や中部圏づくりで活躍する4人の群像などにも言及し、実行段階に入った1970年代初頭の1都市整備区域、13都市開発区域の課題などを点描する。南北交通については、東海北陸自動車道の事例を瞥見するが、この間、当初の中部圏基本開発整備計画は経済情勢の変化、時代の変化の中で数次の改定を余儀なくされ、大きく変化してゆく。最後に、ハイウエー時代の幕開けについて概観するとともに、東西交通となるが、もう1つの大規模プロジェクトである伊勢湾大橋・伊勢湾口道路建設計画の顛末をあとづけることにする。いずれも資料的限界はつきまとうが、地元や政府・関係自治体の動向などを視野に、当事者の発信を中心として、曲がりなりにも意思決定ないし政策決定の諸過程にも留意したいと思う。このほか、道路交通事故や「歩行者天国」などにも少しふれることにしたい。

中部地方の広域経済圏構想については、1951、52年に中部経済圏調査協議会の結成、東海5商工会議所会頭会議で「中部財界の結集」を申し合わせるなどの先駆的な動きがみられた。60、61年には中部経済総合開発調査会の発足、東海北陸地方知事会の結成など中部経済の総合開発をめざす機運が盛り上がった。62年に名古屋商工会議所会頭に就任した鈴木亨市（東海銀行会長）が広域経済圏の確立に向けて尽力することになる⁽¹⁾。

中部圏づくりについての動きでは、「中部は一つ」の合言葉のもと財界人中心の東海経済懇話会の活動が目立った。また中部9県知事会議と中部9県の商工会議所で構成する中部経済開発促進懇談会が両輪一体となり、官民各界および東海経済懇話会・同協力者などが側面から相互協力する体制が出来上がったといえよう。

さらに伊藤長光（東海経済懇話会事務局長・東海産業経済調査所所長）は「“中部圏づくり”の方向は、地元中京財界並びに東海、北陸商工会議所関係でも多年にわたり構想されてきたものである。それが昨年（1964年—引用者）4月に当地方の調査に来たワイズマ

(1) 和木康光『中部財界戦後三十年史』（1974年、中部経済新聞社）78～79頁。中部の地域開発（全国モデルとなるような地域開発に情熱を傾ける）に取り組む「40年代の群像」（連載）の中で鈴木亨市、井上五郎（中部経済連合会会長・中部電力会長）の活動を取り上げている。さらに中部地域の観光開発で土川元夫名古屋鉄道社長（名古屋商工会議所副会頭）にもふれている（中日新聞、1965年2月16日付）。元川は鈴木の後任として活躍することになる。

ン国連調査団の中間報告を契機として一層に力強く盛り上がってきた」と回顧している⁽²⁾。

一方、高度経済成長期には中部地方の南北交通として伊勢湾と敦賀湾を結ぶ運河計画が浮上していた。日本横断運河と命名されることになったこの計画は、62年8月の国会議員連盟の結成に続いて、地元でも、11月に日本横断運河建設促進期成同盟会を発足させ、サポート体制を整えていった。期成同盟会の会長は自民党副総裁の大野伴睦、副会長に愛知県知事の桑原幹根が就任、翌年4月に月報『横断運河』を刊行することになった。発刊にあたり、大野会長の「日本横断運河通信の刊行に際して」に続いて、桑原愛知県知事は「月報発刊に際して」の中で「中部地域の開発が国土総合開発のキーポイントとして脚光を浴び、東海と北陸の経済提携が各方面から強く要請されております今日、その結びつきをはかる『国づくり』構想の一環として、日本横断運河計画は、経済開発にとっての一つのアイデアでありましょう。（中略）昭和38年度から日本横断運河計画について、国の調査が実施されることになり、この地域について経済交流や地形調査等の具体的な経済効果調査が実施されますことは、まことに大きな意義があると思うのであります。（中略）この調査が十分な成果を収め、中部経済圏確立の最大の要因となりますよう期待いたします、ご挨拶といたします」と述べている⁽³⁾。

1. 中部圏基本開発整備計画の策定過程

(1) ワイズマン報告と中部圏開発整備構想

中部圏づくりの方向は、いわゆるワイズマン報告以前、すでに課題として取り組んでいたが、同報告⁽⁴⁾は、日本政府が主として大都市問題と総合地域開発計画についての助言と

(2) 『日本の都市化及び地域計画に関する1964年国連調査団報告（ワイズマン報告全文）』〈翻訳最終報告〉一付中部圏づくり関係資料一（東海産業経済調査所、1965年11月8日刊）初版、「あとがき」による。再版は1966年1月8日刊、3版は1966年4月15日刊、版を重ねるにつれて“中部圏づくり”関係資料を新しく追加している。

(3) 日本横断運河期成同盟会『横断運河』1号、1963年4月、2～3頁。日本横断運河の顛末については、別稿を予定している。

(4) 調査団は3名、団長はアーネスト・ワイズマン（国連社会局長次長、専門分野都市計画）、ヤコブ・タイセイ（オランダ社会科学研究所次長、専門分野国土計画）、ポール・イルビザーカー（フォード財団研究部、専門分野政治学）。3名は1960年8月～9月に首都圏、阪神都市圏国連調査団として来日、ワイズマンは62年5月～6月にも阪神都市圏国連調査団として来日の経験がある。

この国連調査団の受け入れ計画は、中央においては外務省を窓口として建設省、自治省を主幹として進められた。受け入れのための合同委員会が中央につくられ、中京圏地域では中京圏国連調査運営委員会（愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、事務局は建設省中部地方建設局企画室）を設け、“中京圏将来計画”なる基礎資料を取りまとめている。事前に7つの基本的問題（(1)中京

勧告を受けることを目的として国連社会局に要請し、国連技術援助計画に基づいて編成された専門家チームにより調査・作成、政府へ提出されたものである。中間報告および最終報告の2本からなる。

調査団の視察は短期間であったが、東海3県と名古屋市の現地視察を行うとともに、運営委員会などで用意された諸報告や学識経験者・専門家等との会議や懇談会などを踏まえて精力的に検討された。

まず中間報告に向けての動きをみていこう。運営委員会と国連調査団との会議（1964年4月3、9、10日）、同じく報道関係者・経済界関係者・学識経験者・幹事会と調査団との会議（64年4月9日）、現地視察記録（64年4月4、6日）などによると、ワイズマン（Ernest Weissmann）は、圏域の設定について、「道路の将来性を考えて、東及び北の方向へも中京圏の圏域は広げておくべきで、静岡県、長野県及び、富山、石川、福井の諸県も含めて中京圏という考え方をするのが妥当であろう」とみる⁵⁾。調査団は観光資源の開発を力説し、都市に緑が少ないことも述べたが、これに関連した説明を求められたのに対しては、「自然美をぜひ保存していただきたいと思う。（中略）中京圏には伊勢湾沿岸地域のような近距離にリクレーション地域が多いので非常にめぐまれている。四季を通じて観光計画が立てられるべきである」と答えている。

タイセイ（Jac. P. Thijsse）は「このような問題は全国的見地から考えるべきである」とし、将来北陸の港と太平洋岸の工業地帯とを結びつける必要が生じるだろう。この時には名古屋―北陸を結ぶのが最もよいと思われる。このような意味からも先の中部圏の考え

ㄨ 圏計画と全国計画との関係、(2)地域計画の策定方法、(3)圏内各地域の産業、人口の配分、(4)圏内における名古屋市の役割、(5)名古屋市の過大防止と再開発、(6)隣接経済圏特に近畿圏との関係、(7)これからの中京圏のあり方)を提起するとともに、来日までにこの問題の説明に必要な各種資料を準備した。調査団の滞在期間は4月2日より26日まで。4月2日夕刻来名、運営委員会公式レセプション、3日から8日までは三重県、愛知県、岐阜県、名古屋市の視察および運営委員会との会議、9日は報道関係者、経済界関係者、学識経験者、幹事会との会議、10日は運営委員会特別委員・委員による会議、11日は講評、12日から22日に岡山・大分・北九州の視察、23日に帰京して東京で調査全体の中間報告を行って、26日離日した（以上『中京圏国連調査運営委員会報告』（1965年か、以下、『運営委員会報告』と略記、1～11頁による）。運営委員会による『委員会報告』の本文は、第1章国連調査団報告書、第2章国連調査団との会議要旨、第3章現地視察記録、第4章運営委員会記録、第5章国連調査を省りみて（懇談会要旨）からなる貴重なものである。さらに伊藤長光編『“中部圏づくり”関係資料』第1集（東海産業経済調査所、1965年10月）、第2集（1967年9月）、第3集（1968年1月）、第4集（1968年9月）をあげておく。このほか『“中部圏づくり”関係資料―中部圏基本開発整備計画案（第1次案）―』（同前、1968年6月）がある。この1次案は地元案を尊重して中部圏開発整備本部がまとめたもので、関係各省や審議会関係での検討資料となる。以下、第1集などと略記する。

(5) 以下、とくに断らない限り、前掲『運営委員会報告』101～102項による。

方がよいと思う」と語る。また日本横断運河（総工費3500億円）および中部横断高速自動車道（総工費1500億円）の説明を聞いて、「運河の建設費が高ければその代わりに道路で滋賀と結ぶことはどうか」、とも述べている⁽⁶⁾。

イルビザカー（Paul Ylvisaker）は「圏域をはっきり決めようというのは旧式の考え方である。（中略）例えば北陸圏のみならず、近畿圏とも関東とも関係をもつ可能性を留保すべきで、要するに選択の余地を残しておくことが肝心だ」という。このほか、ワイズマンは「中京圏は関東近畿の中間にあるので、マーケット重複があろうが、これから東西経済圏との調和が必要である」と述べる。さらに「中京圏が占める位置から考えると、東京、大阪を結ぶ重要な物資流動の核となっており、同時に他の地域と結ぶ戦略上の重要な地点となっている。その観点から見て、この地域は東京、大阪との地域と競争するのではなく、補完していく地域ではないかと思う」と語っている⁽⁷⁾。

中間報告は、1964年（昭和39）4月25日付で『日本の大都市問題及び地域計画に関する国連調査団の報告』（翻訳）として日本政府に提出された。第一部総論（全国計画）、第二部中部の開発（地域の均衡ある開発）、第三部岡山、大分、北九州（開発の形態）からなる。運営委員会のメンバーは、建設省中部地建をはじめ3県の県庁、財界関係者で構成され、中京圏調査としていたが、開発の可能性に注目したワイズマンは、さきにふれたとおり、広域経済圏という観点から北陸を含めた中部圏構想を打ち出す。そして、内陸水路（運河）については消極的な姿勢をとっている。さらに全体を通して人間尊重の精神が貫かれていることは特色の1つであろう。

但し、報告書の第二部冒頭で断っているとおり、全体として、控え目というか、地域開発に関する解決の基本的方向、原則論を述べるにとどまっており、掘り下げた具体的な提言は見当たらない。しかし、常識的な一般論とはいえ、後述する傾聴すべき論点もあろう。

また、このワイズマン報告を紹介した北日本新聞社『太平洋への道』は、同報告が東海北陸道の必要性を強調していること、とくに富山県が一番愛知県と関係をもっており、「日本海と伊勢湾を結ぶ計画は、ことしはだめでも将来ますます必要となってくるだろう」（ワイズマン団長）と記す。「これにしたがって両地方を結ぶ交通網の整備が最重要点だが鉄道とハイウエーがとくに必要だ」（団員のタイセイ氏）との意見を紹介する⁽⁸⁾。確かに東海

(6) 同前、163項。

(7) 同前、135項。

(8) 北日本新聞社編集局『太平洋への道』（北日本新聞社、1964年）219～220頁。同前、163～164頁参照。

北陸地方知事会でも、富山県はまず中部横断高速自動車道の建設を望んでいた。

最終報告に向けての運営委員会や各界との懇談会の内容をみていくと、運営委員会懇談会（64年5月18日午後）では、事前に提出した7つの問題点が中間報告でいかにまとめられているかの説明が行われ、それに対して各委員が意見を述べている。岐阜県企画管理部長（委員代理）の「日本ではどうも人間の立場の尊重の度合が少なかった。報告書全般は常識的であるが、全体を貫く人間尊重の精神に感銘をうけた」⁽⁹⁾との発言が印象に残る。

その他の懇談会の場合でも、最初にほぼ同じ内容が説明された。報道関係者との懇談会（5月18日午前中）では、高垣金三郎・朝日新聞社編集局長から「運営委員会としてはこの報告を受け入れられる考えか。また実施するのは中部地建が主になるのか」との質問が出た。志村清一委員長が「やはり疑問点もあり、また非常に大きいテーマもあり、充分なる調査を必要とするものもある。また商工会議所の人達も集まって議論されているようでもあり、地域全体で考えて行く必要がある。アフターケアをどうするかなどまだそこまで意見は統一されていない。そういったことに対して皆さんの意見もききたい」と答えている。ただ総括するものはできていなが、大都市問題に対しては名古屋大都市整備計画懇談会、水の問題に対しては木曾三川協議会、道路では中京地区道路網会議などがあり、それぞれ各テーマについて議論していた⁽¹⁰⁾。

経済界関係者との懇談会（5月19日午後）では、まず佐伯卯四郎（日本陶器会長）が「大変結構な報告である。研究のための機関はぜひほしい。そこでは理想論より実現可能な計画の研究が必要である」と述べた。鈴木亨一（名古屋商工会議所会頭）委員代理が、このことに関して昨日（1964年5月18日—引用者）の東海商工会議所の会頭会議でもとり上げられて、北陸3県の方もおられたが全会一致で決議されたので報告したい、と述べた。内容は次のとおりである⁽¹¹⁾。

「わが国産業経済の重要な使命をもつ中部広域経済圏総合開発と発展への方向は日頃われわれが念願し、協力してきたことであり、先に東海三県の各地域を視察、調査したワイズマン調査団の勧告および中間報告は従来われわれが構想していた中部経済圏の重要性を思考している。そして地域開発の目的は地域住民の福祉増進にあるが、地域開発は住民の意思と実行力にあると強調していることは誠に同感である。われわれは今日の東海商工会議所連合会会頭会議においてワイズマン国連調査団の報告に接し、これを機会に中部経済

(9) 同前（『運営委員会報告』），271頁。

(10) 同前，273頁。

(11) 以下の記述は、同前，276～277頁による。

圏の確立と発展をめざし、当面せる重要課題の実現推進に努めることをここに決議する」。

他の分野の関係者との懇談会でも同様であるが、総合的調査、計画センター（仮称）を早急に設置すること、マスタープランづくり、中部地域開発整備法（仮称）といった特別法の制定促進などについての発言も多かった。

学識経験者との懇談会（5月20日午後）では、まず田淵寿郎（名古屋観光会館社長）が「中部圏の圏域について北陸と東海三県だけでなく長野県南部、松本、諏訪、伊那谷、静岡県得天竜川西部まで加えなければならない。（中略）その他は平素われわれが云っているのと変わらない」と述べた。また今回の報告は具体的でないといわれるが、中部横断道路（のち東海北陸自動車道）、これだけは具体的であると評価する。国土計画のいろいろなことはすでに戦前38～39年頃に内務省がやっていたことにふれ、事務局ができて話のついたところからすぐ着手すべきである、と主張した⁽¹²⁾。

酒井正三郎（名古屋大学）は「われわれが日常いっていることが裏付けされたという感が深い。ただこの機会にわれわれの考えついたことを宣伝する機会が与えられたわけだ。中部の圏域についてはいろいろ考えたが、田淵さんの提案とまったく同意見である。それから県計画をもとにした中部全体の総合計画を作るセンターは必要であると思う。これはできるだけ早い方がよい」と述べた。

井上俊（名古屋大学）は「公害など人のための地域計画⁽¹³⁾の考える上での問題を重要視してその機運を高めたことについてこの報告の意義があったと思う。空港の公害についても考えなければならない」と述べる。さらに「理想的なものを作るにしても住民との摩擦、中央との摩擦が避けられないと考える。住民の利益も考えながら実行力を持った組織というのは難しいが夢をそだてて行くべきである。せっかく盛り上がったムードを実行へ移していくべきである」と語る。

最終報告が政府に提出されたのは、1年余り後の1965年（昭和40）8月15日付のことであった⁽¹³⁾。運営委員会などでの議論や運輸省第5港湾建設局次長・参与らの中間報告に対する意見を取りまとめ、合同委員会へ提出、そこでの調整を踏まえて、最終報告は作成されたようである。タイトルは『都市問題及び地域計画に関する一九六四年調査団報告』（翻

(12) この辺の記述は、同前、281～283頁による。以下同じ。

(13) チ・ユーン・ウー氏（国連技術援助局局長代理）から東海経済懇話会事務局長・伊藤長光宛の書簡（9月14日付）によると、数日前に最終報告書（部内資料）が完成、「9月13日貴日本政府宛に正式に提出すると共に、松井国連大使に2冊送付いたしました。（中略）わたくしは、ここに貴殿宛に2冊の報告書を送付するものであります」とあり、実際の刊行は少しズレ込んだことがわかる（前掲(2)、46～48頁）。

訳〈部内資料〉—この報告書は、国連の公式文書ではなくて、国連技術援助局から任命された専門家チームにより、日本政府に提出された覚え書である—となっている。体裁上の変化は、中間報告の第3部を細分化して5部編成となったことである。内容的には多少の削除・修正はあるが、大きく変わったわけではなく、基本的には中間報告を踏襲している。

本稿の課題に関連する最終報告の重要と考えられる論点を示すと、まず中部の経済地理的条件から、「中部圏を經由して関東・近畿圏相互間に現存する強力な経済的交流とふたつの臨海地域、すなわち伊勢湾地域と北陸地域をむすぶ新たな流れとは、中部圏の将来の開発像の骨格を形成するものである」と指摘し、それぞれを結合する内陸高速度輸送網は道路・鉄道などの高速輸送機関でむすびつけられることが望ましい」と述べている⁴⁴⁾。

さらに「開発の目的は福祉や文化の進歩といった生活水準の向上にある」「また、社会改良、文化的開発、特に職業教育の計画は、もっともっと優先させるべきものと思われる」という。計画の価値は結局それが地域の住民の生活をよくしたか否かによって決まるものだが、「これまで住民の生活の向上を犠牲にして達成された経済成長の例はあまりにも多い。しかし、計画を適正にすれば経済成長と社会政策とを両立させることも可能である。(中略)今後地域内のすべての人の利益となるような総合計画を樹立するに際しては、このような人間的要請に対してこれ迄より一層の配慮をすべきである」、と勧告は開発の本質に言及するとともに、人的および物的資源の大切さを説く。重ねていうと、全体を通して人間尊重の精神が貫かれていることは傾聴に値しよう⁴⁵⁾。

(2) 中部圏開発整備法の制定から骨子案の策定へ

ワイズマン報告が追い風となった“中部圏づくり”への動きでは、東海経済懇話会の活動が目立ったといえる。また中部9県の知事会議と9県の商工会議所で構成される中部経済開発促進懇談会も一体となり、これに協力し、前進させてゆくことになる。1965年4月6日東海経済懇話会は第12回東京懇談会で桑原愛知県知事をはじめ、中京財界人が佐藤栄作首相ならびに経済閣僚と懇談し、政府関係の協力を確認できたとされる。そのねらいは、これまで地域開発法の空白地帯であった愛知、岐阜、静岡、長野の地域に立法措置をとるだけでなく、地域開発のモデル・ケースをつくることに置かれた。法案は66年5月6日議員提案の形で国会に提出された。朝日新聞の社説によると、第1の特色は、従来の地

⁴⁴⁾ 建設省『都市問題及び地域計画に関する1964年調査団報告』(最終報告、1965年)12~13頁。前掲⁴⁾に同じ翻訳(12~34頁)が所収されている。

⁴⁵⁾ 同前、1、7、17頁。

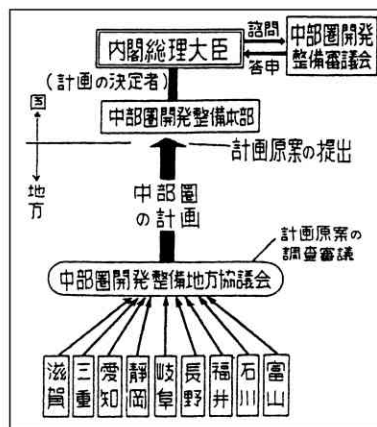
域開発法では計画は国の立場で行われたのに対し、中部圏の場合は地元の自主性を尊重しており、関係9県が協議してまとめた計画を国へ持ち上げることになっている点である。第2に、この法案は日本全土の16%という広い地域を対象とし、東西と同じように過密化する恐れのある東海地方と今後積極的に開発を進めていかねばならない北陸地方を含んでいる。このため中部圏開発整備法案に開発法と整備法の2つの性格をもたせたことである。第3に、最も重要なのは法が成立したあとの運用として9県がつくる開発整備地方協議会がうまく運営されるかどうかである。これらの点は、すでに北陸地方開発促進法をもつ北陸3県、近畿圏整備法に入っている三重、福井、滋賀県、首都圏整備法には入っていないが、事実上結びつきの強い静岡県を含め、一部の重複をどう調整するかという課題も少なくない。新たな試みは、ほとんど実効をあげていない地域開発法に対する反省と近年の交通のめざましい発達を考慮した結果であろうが、中部の特殊な事情を踏まえて、関係各県が大きな立場から協力し、問題を重点的にしぼり、その実現を推進するという態度が必要であろう。中部圏開発整備計画が新しい地域開発のモデル・ケースをめざしている以上、その特色を生かす努力を払わねばなるまい。そうでなければ、せっかくの法律をつくる意義はないといえる、と指摘している⁽⁶⁾。

右の法律案は、中部圏を一体的に開発整備するための基本法として、1966年（昭和41）

(6) 朝日新聞社，聞蔵Ⅱビジュアル，1966年5月7日付。前掲第4集，2～3頁参照。中部圏開発整備法の機構は次のようになる。

中部圏の開発整備にあたって、既存の北陸地方開発促進法の対象地域である富山・石川・福井の北陸3県，近畿圏整備法の対象地域である滋賀・三重・福井の3県とのオーバーラップについては調整し，臨機応変に実情に即した開発整備を進め，一体的な発展をはかることとしている（第4集，3頁）。

図1 中部圏開発整備法の機構



出典：「中部圏づくり」関係資料」第2集，3頁。

7月1日に公布された。対象区域は富山・石川・福井・長野・岐阜・静岡・愛知・三重・滋賀の9県に及ぶ。法律施行とほぼ同時に、中央には中部圏開発整備本部が設置され、地元には民間の中部開発センターの設立をみた。開発整備方式として地元が発案権をもつ中部圏開発整備地方協議会（66年11月、会長は愛知県知事桑原幹根）を設けたことは大きな特徴であろう。11月に第1回地方協議会を開いている。もう1つの特徴は中部開発センターの設立、そして区域指定（都市整備区域、都市開発区域、保全区域）による開発整備の方向であろう⁽¹⁷⁾。

他方、63年（昭和38）7月に公布された近畿圏整備法（対象区域は福井・三重・滋賀・兵庫・奈良・和歌山と京都・大阪の2府6県に及ぶ）に基づいて、65年2月16日に近畿圏整備本部は近畿圏の総合開発と整備をはかるため「区域の範囲案」（近郊整備区域、都市開発区域、保全区域など）を提示、5月に正式決定された。具体的には市街地として整備する地区、また都市開発区域は工業、住居都市として開発することにより既成都市区域に集中する人口、産業を分散させるのが目的で、いずれも京阪神の中心部から半径約50キロの圏域内から、(1)地域開発の拠点となる地域、(2)幹線交通施設が整備されている——などの基準を備えた保全または開発が大きなねらいであった。中部圏関係分を示すと、福井県は武生市、鯖江市ほか数町村、三重県は津市、四日市市、松阪市ほか数町村、滋賀県は大津市、彦根市、長浜市、近江八幡市、八日市市、草津市ほか数町村が対象となっている。今回提示された案以外の工場制限区域と既成都市区域については、別に政令で正式に定めることとし、準備を進めていると報じられた⁽¹⁸⁾。

1967年（昭和42）7月12日に中部圏開発整備地方協議会事務局は中部圏基本計画の骨子案、中部圏計画策定要領案などの内容を発表した。骨子案は、去る2月の第2回地方協議会で検討して以来、幹事会（中部9県と名古屋市の担当部局長で構成）や担当課長会議を8回にわたって開き、その間、中部圏開発整備本部や関係省庁との打ち合わせ、地方協議

(17) 中部開発センター『中部圏開発』創刊号（1966年10月）に、設立を記念して開催された「シンポジウム“中部圏の進路”」「私の発言」中部開発センターに期待する」、さらにセンターの設立趣意書、定款、組織と機構、役員・委員・会員名簿などが掲載されている。センターの事務所は名古屋商工会議所内に開設。

シンポジウムは、東京都立大学名誉教授・磯村英一、大阪市立大学助教授・宮本憲一、桃山学院大学教授・竹内正巳、名古屋大学名誉教授・酒井正兵衛（旧名 正三郎）、（司会）名古屋大学法学部長・横越英一。それぞれ重味のある発言をされている。最後に、中部圏開発の課題—シンポジウムを顧みて—を司会者がまとめている（3～11頁）参照。

中部圏開発整備地方協議会は、中部9県知事、名古屋市長、10県市の議長、学識経験者、市町村代表者ら34人で構成。同協議会には幹事会（10人、幹事は関係県及び名古屋市の企画開発担当の部長又は局長をもって充てる）があり、まとめ役として実際の作業を進めることになる。

(18) 中日新聞、1965年2月17日付。

会の学識経験者委員や中部開発センターの専門委員の意見を聞いて作成された。そして5月31日の中部圏知事会議で報告したものをさらに関係各省や県・市の意見をまとめて一部修正した。修正点の主なものは、中部圏づくりの基本構想に国際的視野からの位置づけをし、農林漁業の問題点や将来についての記述を強化したことなどである⁽¹⁹⁾。

交通施設の一部をみると、「道路」は、▽幹線自動車道の整備（国土開発幹線自動車道建設法に規定する予定線の建設，予定線として追加するものの調査，建設。中央自動車道西宮線，同長野線，東名高速道路，北陸自動車道，名阪国道，関越自動車道直江津線，東海北陸自動車道など）。▽幹線道路の整備，幹線自動車道との機能分担を考慮，拠点都市間を結ぶ幹線道路（国道）の改築，中部圏の幹線道路網体系上必要とする自動車専用線などの調査，建設。北陸関東産業道路，四敦道路，第二東海道，第二名四道路，伊勢湾口道路など）。▽地域開発のための道路整備。▽都市および都市近郊道路の整備に分けて並べている。中部圏にとって，東海北陸自動車道が最も重要と位置づけている。

「鉄軌道」では，▽超高速鉄道の調査，建設（第二東海道新幹線，北陸新幹線）。▽幹線鉄道網の整備・準幹線の輸送力増強のための施設整備（東海道本線，北陸本線，篠ノ井線を含む中央本線，草津線を含む関西本線，高山本線，紀勢本線など）。▽地域開発のための鉄道整備—調査，建設（佐久間線，中津川線，水見線，越美線，岡多線，瀬戸線，下呂線，樽見線，伊勢線，湖西線など）。▽都市および都市近郊の鉄道整備に分けて並べている。北陸新幹線の建設は別として，中央，関西本線の輸送力増強や，都市近郊鉄道の通勤・通学の緩和策などが喫緊の課題としていることを窺わせる。

計画年次については，(一)速やかに着手，整備しなければならないもの，(二)計画期間の中間年度（昭和五十年）までに着手するもの，(三)計画期間内（昭和六十年）に整備しなければならないもの—の3つに区分すると考えている。

7月17日の第3回地方協議会は，計画づくりの最終段階だけに，予定時間より30分長引いた。ただ表現の修正を求める意見はあまりなく，水資源開発と治水，農業の比重をもう少し高めることなどの要望と「計画を固定したものとせず，柔軟性を持たせて，常にアフタケアを考えるべきだ」（横越英一名古屋大教授）という意見が出た。今後の計画づくりの点で，(一)財政的裏づけはどうなるのか，(二)事業計画の優先順位はどうなるか—に関心が集まった。大型施設の計画は「あるていど総花的にならざるをえない」（事務局）し，また各県もそれを要求するだろう，とみていた⁽²⁰⁾。

(19) 同前，1967年7月13日付。以下同じ。交通通信施設の詳細は，第3集，51～56頁参照。

(20) この辺の記述は，同前，1967年7月18日付による。

中部圏基本開発整備計画の骨子案，策定要領案などは，この日の地方協議会で承認された。協議会終了後，委員34人のうち学識経験者8人（藤森三郎・松本商工会議所会頭は途中退席）から，基本計画作成への問題点についてのアンケートを実施，その結果を表1に示す。

骨子案はある程度総花的であることを認めているが，①については住民の意思をいかに吸収するか，地域エゴイズムではなく協調性を説く意見が目につく。②は施設の順位が焦点となっているが，全国的な開発の中で事業効率を考えるとともに，協調的かつ互譲の精神で柔軟性を持って決めるべきだとの意見に集約できる。骨子案に関して，長年都市計画の推進に携わってきた一人として，中部圏開発整備地方協議会委員，南山大学教授酒井正三郎の次の3点からなる所見は注目される。少し長い引用となるが，その回顧と展望に耳を傾けよう^⑧。

「まず，この骨子案が，首都圏整備計画や近畿圏整備計画と比較して著しく異なる特色は，この県内には経済的，社会的発展段階を異にする地域をかかえており，また首都，近畿両圏への関連も地域によって異なっておることから，地域の開発整備にも異なる接近を必要と思われる点が存在することを，十分考慮してかからねばならなかったということである。このことは東西両圏の計画が，単に整備計画といわれているのに対して，中部圏においては，開発整備計画という名称が付せられた理由でもある。しかし，このような地域の異質性にもかかわらず，この骨子案は，この地域全体の一体的な開発と整備をおし進めることが重要であるとみておる。（中略）中部圏開発整備計画は，この点に着眼して，中部圏の一体的開発をはかろうとしているのであるが，私はその可能性は十分にあるものと考えている」。

「骨子案の他の整備計画と異なる第二の特色は，地域の開発整備にあたって，都市の意義とその配置とを重要視していることである。都市は生産の場であるとともに，流通，文化の結節点であり，同時に生活圏の中心であるとし，都市には周辺山村部を含む機能が必要であり，このような視点に立って都市の整備，開発は，進められなくてはならないと述べられている。この点は，この骨子案のすぐれた着想であり，この意味で今後の開発の一つのもっとも興味ある実験となるであろう」。

さらに，これに関連して，国連調査団のリーダーであったワイズマンの「計画と都市設計」という論文を紹介される。「彼は，この論文のなかで，世界各国の開発計画を展望し

⑧ 酒井正三郎「骨子案を承認して中部の一体的開発は可能」（同前）。

中部圏構想の断章と高速自動車道の建設（武知）

表1 基本計画作成の問題点—アンケートから—（1967年7月）

学識経験者委員名	質問事項と回答
名古屋大教授 横越 栄一	<p>①骨子案などからみて、計画作成にあたり、とくに注意すべき点は何か。</p> <p>②施設計画について、各県の利害関係は、どういうふうに調整していくべきか。</p> <p>①基本的には民意を吸収することだ。アンケート、公聴会、ヒヤリング、マスコミを通じる方法などいろいろあるが、できるだけさまざまなやり方をとるべきだ。日本には市民団体が少ないのでやりにくいが、成功しなくてもよいから努力しなければならない。</p> <p>②施設の優先順位は、その施設が持つ合理性—地域の発展のカギをにぎるもの—で決まる。9県の間でも計画年次を優先させようという動きがあるろうが、事業の効率を全国的な開発の中での意味から考えて決めるべきだ。</p>
社団法人北陸経済調査会 八田 恒平	<p>①骨子案にあるような北陸の位置づけは“抽象論”としては、よく理解できる。しかし、それが具体的になってくると南北よりも東西（首都、近畿両県の中間にある中部圏）の考えが優先するのではないか、という不安が残る。現実に産業構造などをみても東西の方が強い。やはり北陸を“浮上”させる—これが中部圏、ひいては日本の発展につながるのではないか。</p> <p>②広域的根幹事業に限られているので、地域エゴイズムが出る心配はないと思う。</p>
滋賀県琵琶湖水政審議会委員 吉川孫右衛門	<p>①特別の意見はない。しかし、基本計画が一定不変のものであってはならない。県はじめ市町村の合併などが、こんご行われることもあろう。中部圏の将来を考えて、柔軟性をもつべきである。</p> <p>②施設事業の着工については中部圏ばかりでなく、各県内をみてもそれぞれ優先順位が問題となろう。ある県では、東と西によって条件もちがってくる。しかし、条件のちがう人たちが各立立場を固執していたのでは解決できない。よく話し合い、互譲の精神であたるのが先決だ。</p>
北陸地方開発審議会会長 金井久兵衛	<p>①計画作成の基本的考え方（さる2月の地方協議会で審議）に比べて、こんどの骨子案は各界の意見をよくとりあげている。20年の長期計画をつくる土台としてこんごに期待できる。</p> <p>②施設計画事業を重点的にやっていくためには、20年のモノサシの中で、それぞれの事業の性格から実施の順位がでてこよう。事業計画はいちどに行われるものではない。当然、各年ごとに徐々に着手されていくし、5年たってみると、その着工順位も変わってくることもあろう。順位は時の流れが決めていくことにもなる。</p>
福井経営者協会会長 黒川 誠一	<p>①骨子案には大きな計画目標が3つある。こんごは肉付けいかんだ。計画づくりの段階では“順番”が問題だと思うが、横越名大教授の発言にもあったように、生活基盤（社会開発）の整備が産業基盤整備に先行するという姿勢がほしい。</p> <p>②利害調整はむずかしいが、相対的立ち場からの価値分析が必要だ。県境が争点になるのは政治家の責任であって、1県の知事や政治家が価値分析を怠り、境界にこだわって“利害発言”するようなことは控えるべきだ。</p>
三重県経営者協会会長 芝谷 常吉	<p>①骨子案は圏内各地の目標を並列的に並べてあるだけ。計画作成に当たっては“時間”と“地域”の順位決定に慎重を期し、中部圏にとらわれず首都圏、近畿圏とのつながりや日本の全体計画など、広域的な見地に立っての計画をもっと強調していくべきだ。</p> <p>②施設計画は総花的で、こんご地域的にも財政的にも総体的な調整が必要だ。私は幸い学識経験選出の地方協議会委員として自由な立ち場にあるので、県と地方協議会を結ぶパイプ役として適正な利害調整の役を果たしていくつもりだ。</p>
静岡県商工会議所連合会会長 平野繁太郎	<p>①各県の格差などを是正したうえでやるのか、どうかなどまだはっきりしない点もあるが、いずれにしても各県の格差をなくし、全体のレベルアップを図る方向をとるべきだ。そのさい急な坂道を設定すべきではない。まず各県が、その力に応じた計画をつくって、その中から最大公約数を求めていく。いいかえると、財政の裏づけをよく検討して、可能性のある効果的な計画にしなければ意味がない。</p> <p>②国家的な見地から事業を選ぶべきだ。そうでないと、地域エゴイズムの問題は解決できない。</p>
岐阜県総合開発審議会委員 高橋 順吉	<p>①各県が欲していることがらはすべて骨子案に網らされている。中部圏全体のレベルアップや格差是正など均衡ある発展を図るためには、過去の歴史的事実を否定する場面も考えられ、住民の理解と協力が必要。計画づくりには住民とプランナーとの対話をさらに盛り込むべきだ。</p> <p>②開発地区、保全地区などの調整は大所高所から思い切った重点主義が必要だ。国の全体計画の中の“中部”という財政と結びついた調整を図り、各県が、もっともっとヒザを突き合わせて話し合ってほしい。</p>

出典：中日新聞、1967年7月18日付。

たうえて、今後の開発計画においては、『都市地域』という概念が、経済活動や、社会活動ならびに生活などの諸施設が効率的に統合されうる環境として出てこなければならないことを指摘し、かつそれが『全国総合開発』と『地方的地域社会の努力』とのギャップをうめるものとし、きわめて重要な意義をもつと論じている。この線にそったわれわれの多核的都市配置の構想も、首都圏や近畿圏のもたない中部圏の特異な第三の構想であるが、この計画の作成もその実験は、すでに日本の開発計画を高く評価している国連専門家たちの注目を、またつよくとらえるであろう」と。

確かに、骨子案は基本計画ということもあって、総じて各県のプランを羅列した感が否めない。施設計画については、渡辺新三「中部圏レベルの事業優先」^②を説く視点に妥当性があるように思われる。

衆院建設委員会が同じ7月12日に開かれており、政府提出の「中部圏の都市整備区域、都市開発区域および保全にかんする法律案」(特別措置法案)について、後述の2人が質問に立ち、大局の見地から中部圏のあり方を問うている。会期の関係もあり。14日午前中に同委で採決、午後衆院本会議にかけたのち、直ちに参院に送付したい意向であった。主な質疑は次のとおり。

勝沢芳雄氏(社会)―中部圏づくりに対する政府の基本的態度を聞きたい。

国宗中部圏開発整備本部次長―これから地方協議会を始め関係各省庁とも協議しなければならないが、立法の趣旨、および地域の実態からみて中部圏は今後、日本の発展に大きな役割を果たさねばならぬ。いま中部圏の太平洋岸、内陸部、日本海岸はそれぞれ異なった地域とみられるきらいがあるが、これらを一丸とし、しかも均衡のとれた明るく豊かで住みよい地域にしなければならない。

② 渡辺新三・名古屋工大教授は「中部圏の基本開発整備計画には、3つのレベルが考えられる。つまり国家的レベル、中部圏レベル、域内レベルである。しかし施設計画の項目をみると、この3つのレベルが、ごちゃごちゃになっている感じだ。例を『幹線自動車道の整備』にとろう。中央自動車道西宮線は国家的レベルのものだが、東海北陸自動車道は明らかに中部圏レベルのものである。太平洋側と日本海側に太いパイプを通し、中部圏のバックボーンになるのが東海北陸自動車道なのだ。したがってこれは、あくまで中部圏の自動車道としては、最優先に扱うべきものだろう。『幹線道路の整備』にしても同じことがいえる。国道1号線、同8号線は国家的レベルのものであり、国道41号線、同19号線は中部圏レベルのものである」。

施設計画のビジョンとも関連するが、「中部圏の施設計画としては、なにを優先させるべきなのか。その順位を十分検討することが必要ではあるまいか。各県の企画部あたりでねりあげたプランを、並列的にまとめるだけでは実効はあがらない。(中略)各県からの注文をけずることは、たいへんむずかしいことなのだが、これを処理することに意を注ぐことがたいせつであろう」。

さらに『超高速鉄道』の項目には、北陸新幹線があげられている。これは、こんご十年間に必要とされるものなのか。あるいは二十年間に必要とされるものなのか。十年単位くらいのメドをはっきりつけるべきではなからうか。」(談)という(同前、1967年7月13日付)。

勝沢氏——基本計画のできる時期は。

国宗次長——十一月までに地方協議会の基本計画をつくり、その後中央と協議し、来年六月までには政府の基本計画を完成させる。

勝沢氏——中部圏法は新産（新産業都市一引用者）、工特（工業整備特別地域一引用者）をはじめ、近畿圏、北陸地方の開発などと重複する点が多いが、それをどう調整するか。

国宗次長——重複するときは総理大臣が調整するよう法律に規定しているので、問題はないと思う。

塚本三郎（民社）——中部圏の特色を出すには交通対策を中心にすべきだ。さきに知事会が交通にたいする十八項目の要望を出しているが実現の見通しは。

国宗次長——知事会の道路、鉄道、港湾にたいする四十三年度の要望事項はできる限り促進する。

このほか、勝沢委員の——中部圏づくりにたいする国の財政的援助はどうか——との質問には、渋谷建設省政務次官が「国の立ち場としても当然、できるだけ努力はする」と答弁。塚本委員の——中部圏づくりは応急対策ではなく、人間の英知と政治力の限界を示すものであり、理想を実現するものだ——との質問には、西村建設相（中部圏開発整備長官）が「私としても理想圏を造るべく熱意をもってやっている」と答弁している²³。

²³ 以上、同前による。中部圏開発整備法の規定は、次のとおり（第3集、153～155頁）。

第23条 中部圏開発整備計画と北陸地方開発促進計画との調整は、内閣総理大臣が審議会と北陸地方開発審議会の意見をきいて行なうものとする。

2 前項の場合においては、北陸地方開発促進計画について適切な考慮を払いつつ調整を図るものとする。

第24条 中部圏開発整備計画と近畿圏整備計画との調整は、内閣総理大臣が審議会と近畿圏整備審議会の意見をきいて行なうものとする。

中部圏知事会議の要望する道路、鉄道、港湾に関する18項目は次のとおり。

- 1 東海北陸自動車道の調査完了および部分着工
- 2 北陸自動車道の建設促進
- 3 中央自動車道の西宮線（小牧—東京間）の建設促進および長野線の調査促進
- 4 近畿自動車道の名阪線（亀山以東）の建設促進および伊勢線の調査促進
- 5 関越自動車道直江津線の調査促進
- 6 第2東海道の調査および建設促進
- 7 名古屋環状2号線の早期建設
- 8 北陸関東産業道路の調査促進
- 9 四教道路の整備促進
- 10 高山本線の複線電化の促進
- 11 北陸本線の複線電化（越美線の貫通を含む）の促進
- 12 中央本線（篠ノ井線を含む）の複線電化の促進
- 13 関西本線（草津線を含む）の複線電化の促進
- 14 信越本線の複線化の促進

前述の中部圏の特別措置法は、さきに可決をみた衆院建設委、衆院本会議に続いて、7月20日の参院建設委で可決、特別国会最終日の21日夜に開かれた参院本会議で可決・成立した。この法律は中部圏づくりの柱となる基本的な開発整備の方向を示したもので、これにより具体的な内容を盛り込んだ基本計画の作成が急ピッチで進められることになる。中部圏開発整備本部としては、この3区域の指定時期を基本計画の決定とほぼ同時期に行いたい意向であった²⁴。

(3) 中部圏基本計画の決定

中部圏基本計画決定へのプロセスは、1967年12月地方協議会が立案した地元案をもとに中部圏開発整備本部（長官・保利茂建設相）が国の施策として策定作業を進めていたのであり、中部圏開発整備審議会の審議、首相への答申をへて、関係者の意見を聞いて首相が決定することになっていた。答申された基本計画案は、計画の目標年次を85年（昭和60）とし、この間の中部9県と名古屋市の基本的な開発整備の計画を示している。内容は「基本方針」「区域指定に関する事項」「施設計画」の3編に分かれ、中部圏開発整備の意義や性格、今後のあり方などを盛り込んでいる。具体的には、中部圏開発整備法に基づいて、人口や産業の配置、土地・水などの資源保全・開発、都市の整備・開発、そして交通関係では、「中部圏の太平洋側、中部内陸、日本海側相互の交通、通信体系は十分ではなく、道路、鉄道、港湾を中心とする交通体系の確立、整備は中部圏開発整備の根幹施策である」と述べられていた。

政府は、1968年（昭和43）6月26日に佐藤栄作首相が決済し、上述のような基本方針を

↘	15 中津川緑・下呂線（飯田一下呂間）の建設促進 16 名古屋港、四日市港および清水港の整備促進 17 富山新港および金沢港の建設促進ならびに敦賀港の整備促進 18 日本横断運河の調査促進	昭和42年 5月	富山県知事 吉 田 実 石川県知事 中 西 陽 一 福井県知事 中 川 平 太 夫 長野県知事 西 沢 権 一 郎 岐阜県知事 平 野 三 郎 静岡県知事 竹 山 祐 太 郎 愛知県知事 桑 原 幹 根 三重県知事 田 中 覚 滋賀県知事 野 崎 欣 一 郎 名古屋市長 杉 戸 清
---	---	----------	--

²⁴ 同前、1967年7月21日付、22日付。

定めた中部圏基本開発整備計画を正式に決定する。28日の閣議に報告したのち、中部圏開発整備法の施行2周年にあたる7月1日に公示された。基本計画は中部圏開発整備のマスタープランになるものであり、そして事業計画は計画達成に必要な毎年度の事業としている。とくに中部圏の開発整備は「日本の地域開発政策の命題につながる」と述べている点が注目された²⁵⁾。

²⁵⁾ 同前、以下の記述は、1968年6月27日付、7月1日付による。

本文の前後を補足する意味から、中部圏基本開発整備計画案の推移にふれておくと、第1次案は地元の総意を反映した地方協議会案を尊重して中部圏開発整備本部が作成し、4月22日の第4回中部圏開発整備審議会に提示された。この諮問案は各省庁と協議調整して6月11日の第5回中部圏開発整備審議会中部圏基本開発整備計画の第2次案が審議された。しかし、第2次案は中部圏開発整備法の精神が軽視され、地元の希望する重要事項も骨抜きにされるなど、第1次案より大幅に後退したものであった。このため各委員から鋭い批判が出された。審議会は約30分休憩して、中部9県各知事と国宗中部圏開発整備本部次長らが意見調整し、地元側の要望を生かして基本計画の方向を前向きにするために協力することが約され、次に示す2項目の付帯決議をつけて「中部圏基本開発整備計画案は審議の結果適当と認める」との答申をすることになったのである。

付帯決議

次の点について善処されたい。

1. 中部圏基本開発整備計画は、関係行政機関と協議のうえ、できるだけすみやかに決定すること。

この場合、中部圏の発展方向および交通施設等に関する事項について、当審議会の意のあるところを十分に配慮するとともに、今後における建設計画等において積極的に盛り込むこと。

2. この計画を実施するために必要な財政措置、その他計画担保の措置を講ずること。

本文で述べる追加事項のほか、第1次案の復活もみられた。基本計画の決定にあたっては、中部圏開発整備本部、同審議会、同地方協議会、民間の中部開発センターなどの相互協力によるところが大きかった。第5回中部圏開発整備審議会には斉藤中部開発センター専務理事、栗田名商議専務理事、伊藤懇話会常任理事らが“中部圏づくり”の効果的推進をめざして側面的に協力したことを伝えている（以上、前掲第1次案、第4集、65～83頁による）。

上記の中には、貴重な「中部圏基本開発整備計画の第1次案と決定計画との重要な相違について—基本計画は昭和43年7月1日公示—」の表が含まれる（65～72頁）。

第5回審議会に土川元夫委員（名古屋商工会議所会頭・中部開発センター会長）は、やむをえぬ事情で台湾へ行き欠席されたが、発言要旨を徳川会長に託し、各委員に配付された。元川委員は条件つきで賛意を表す。「根幹事業は最優先せよ—東海北陸自動車道、北回り新幹線など—」「地元意思の尊重を」と簡条書きに要望意見を述べている。「最後に、このたびの政府案に対しては関係各位のご協力を謝しつつ賛成すると同時に、6月中に閣議決定を期待し、今後の実施方についても一層の具体的協力を切望します」と結んでいる（82～83頁）。

なお、中部開発センターの機関誌4号（1967年10月）には、第1次提案に基づく各地域における懇談会および中部開発センター専門分科会幹事と地方協議会との懇談会の要約が載っている（20～23、24～29頁）。5号（1968年1月）には67年10月に民間の自由な立場から中部開発センターが「中部圏開発整備に関する提案」として発表しているが、この調査研究に参画された学識経験者18人の貴重な感想が紹介されている（2～13頁）。学ぶべき点が多々あるといえよう。後述するが、機関誌の名称は数回変更している。以下でも、号数のみを示す場合がある。

この基本計画の策定については、足立省三・中日新聞社編集局、都市問題・地域開発担当の次のコメント（「新しい指導性を築け」の冒頭部分）がある。

北陸へ調査に行ったとき、ある県の企画担当者がこんな話をした。「中部圏の基本計画（四十二年策定）にはかなり期待していたのですが、結果は各県の計画をもち寄って並べたにすぎませ

保利茂長官は「こんどの基本計画は具体性が薄いということがいえるかもしれないが、中位計画の性格上当然と思う。しかし骨子だけは地元の意見に従った。開発のための財政は各省庁所管で予算請求するので、長官がやるという性格のものではない。長官としては各省のバランスをとり最善を尽くしたい。区域指定は八月中にはどんな困難があっても決めるよう指示してある」と述べた。

桑原幹根中部圏開発整備地方協議会会長（愛知県知事）は「関係者の一人として喜びにたえない。この基本計画の最大の特色は、わが国の地域開発手法としては初の試みである地方協議会方式によって各界各層の意見を取り入れた地元案をもとに決定されたことである。これは中部圏の開発整備における国と地方の共同体制が確立されたということであろう。今後とも地方協議会という場をもとに、具体化に万全の努力を注がねばならないと考える」と語った。

ところが、「国家計画となった基本計画は当初の地元案に比べ大幅な手直しが行われている。これは地元案に対し、中央の省庁が『総花的すぎる。財政負担が大きくなりすぎる。国全体のバランスがとれない』などとして中部圏本部を突き上げたためである」といわれる。「このため基本計画を答申した第五回中部圏開発整備審議会は大荒れに荒れたが、政府にいま昭和六十年までのビジョンがないことと考え合わせるとやむを得ない点多々あるようだ」ともみられた。

最終的にまとまった計画は地元案を尊重しながらも、(一)昭和五十年の中間年次を削除した、(二)計画に対し新たに民間企業の協力も明記し官民一体の開発をうたった、(三)施設計画では地元が強く要望した開発整備の具体的個所名をやめ重点的なものだけにしほり計画に弾力性をもたせた、(四)六十年までの変化を予想できない住宅や公園上下水道などは大まかな表現につとめた、(五)今秋に決まる全国総合開発計画との調整を付記した——などの点で大幅な手直しが行われている。「しかし最後になって中部圏開発整備審議会の意向を入れ、“北陸と東海地方の交流強化と、北陸における対岸貿易を含めた開発ビジョン”を計画に織り込んだことは難航した各省折衝と、六月末決定という期限付きのなかで特記すべきことといわねばなるまい」とされる。この点は、上述の審議会の意向とともに、自民党中部

ゝんでした。中部圏という限りには、まったく新しい地域像を打ち出す指導性がほしかったです」と。

「たしかに、そういった“寄せ集めのプラン”のにおいがしないでもない。首都、近畿両圏の計画と違って、名古屋の持つ中核性が弱いために、なにを“シン”にして各県の計画を調整するのか、その調整基準が明確にされないまま、名古屋を中心にして各県にまたがる“多核的な都市機能”を一応の基準にしたためだ。しかし、“均衡ある発展”(中部圏開発整備法の目的)という“抽象的な定規”の前に、その基準の一貫性が薄れ、各県各様のプランをら(羅)列するような形に終わった」(同前、1970年5月16日付)と批判している。

圏開発整備特別委員会で強く復活要求の意見が出されたことも関係があろう。

基本計画に基づく建設計画の決定によって、ようやく本格的な活動が始まるわけだが、そのためには毎年度の事業計画、国の財政特別措置が大きな意義を持つことになる。大蔵省の態度いかんだが、かつてこの財政特別措置法を受けるのに、基本計画が決まってから首都圏は7カ年、近畿圏でもまる1年かかっている。夢の中部圏を実現させるためには、これからが地元の団結力を強く望まれたのである。

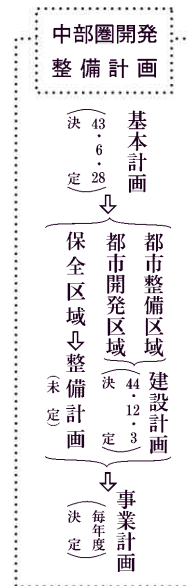
2. 1970年代初頭の中部圏づくりとその枠組み

(1) 中部圏づくりと人間尊重の精神

1969年（昭和44）12月の中部圏開発整備審議会において、中部圏基本開発整備計画に基づく「都市整備区域、都市開発区域の建設計画案」（地元案）が答申どおり承認されたことによって、事実上、1970年代は“中部圏づくり”が実行の段階へ入っていくことになる。中部圏開発整備計画の進捗状況は表2のとおりであり、保全区域の整備計画は未定、その決定が急がれていた。

70年度の事業計画²⁶⁾は、5月15日の中部圏開発整備審議会（総理大臣の諮問機関・徳川宗敬会長）で中部圏開発整備本部案を原案どおり認めるとともに、その旨を佐藤首相に答申した。答申された事業計画は関係省庁との協議をへて正式決定となる。「均衡ある発展と社会福祉の向上」という大きな目標に向かって動き出し、同じ5月には中部圏開発などの国

表2 中部圏開発整備計画



出典：中日新聞、1971年8月7日付。

²⁶⁾ 前掲・足立省三は「基本計画に従って、中部圏づくりのスタートを切る45年度の事業計画ができあがったわけだが、それを一読しても各県の計画のら列という印象はぬぐいきれない。もちろん、年度計画であるから、基本計画のような長いモノサシからみれば、その一端にすぎない。しかし、この計画案をみながら考えさせられるのは、“均衡ある発展”の中身についてである。均衡ある発展は、抽象的なひとつのことばであるが、中部圏内の各地域がもっている特色をどのように生かし、地域生活をどう向上させていくか——という中部圏づくり本来の願いが込められていたはずであり、“地域相”をつかめと主張される。（中略）「いまの中部圏に課せられた均衡ある発展は、単に各県ごとで処置し切れない問題が実にあふえてきている。たとえば、工業化、都市化の激しい地域では、生活環境、公害防止施設の面で新しい大敵として「産業廃棄物」の処理がある。家庭のゴミの十数倍にのぼる大量のゴミ工場は、一県では処理できない。これは交通網計画と同様、中部圏ランクで考えるときにきている。さらに山岳部の自然の保全は、1県では達

際シンポジウムが開かれた。そこでは“人間中心の開発”を提言し、70年代のスタートにふさわしい基本理念として「経済優先から人間優先への転換」、つまり人間尊重へシフトしていくのである。

審議会では、まず根本建設相（中部圏開発整備本部長官）が70年度事業計画策定の経過を説明するとともに「当面の最大の仕事として、今後は保全区域の整備計画に取り組みたい。このため法改正、予算が必要ならば国会、関係省庁にドンドン要求する」と挨拶した。次いで同建設相に対し、桑原愛知県知事が「(一)東海北陸自動車道は中部圏づくりの上で最大のプロジェクトだ。事業計画には引き続き調査を促進するとあるが、調査完了区間はできるだけ早く基本計画を作成、着工してほしい。(二)保全区域の整備計画を一日も早く決定してほしい。(三)事業計画の作成時期を早め、予算に反映するようにしてもらいたい」と要望した^㉞。

これに対し、同建設相は「(一)東海北陸自動車道の全線調査完了を待っている、地元感情、開発促進の上から好ましくないと思う。調査が終わった区間から順次実施するよう事務当局に命ずる。(二)中部圏の自然は国家的財産だが、現在は保存と活用の総合的計画がないというのが実情。できるだけ早く保全区域の整備を作りたい。(三)来年度の事業計画は中部圏としてまとめて予算折衝にのぞみたい。そのためには概算要求の際、どの事業に力を入れるかという政治的判断の方向づけが必要なので、関係各県も来年度だけでなく、今後五年間に何をやるかを十分に協議してもらいたい」と答えた。

前述の基本計画に基づき、交通関係の70年度事業計画の内容は、幹線輸送の強化を図るとしている。「道路関係」をみると、高速自動車道では中央自動車道西宮線、北陸自動車道米原―富山間の工事を推進、東海北陸自動車道、近畿自動車道伊勢線、中央自動車道長野線、関越自動車道直江津線、北陸自動車道富山―長岡間は継続調査と基本計画決定を促進するとした。一般国道では福井、金沢、富山、高岡各バイパスなどの工事促進のほか、伏木富山港、七尾港、金沢港、敦賀港の各港の港湾整備、小松、福井両空港の整備がそれぞれあげられている^㉟。

㉞ 成しない。国と県と市町村が広い視野から取り組む問題だ。このような、地域の特色に応じた“計画的開発”の裏りが均衡ある発展であって、中部圏総都市化、工業化が均衡ある発展でないことを、このさい、もういちど確かめることが重要である。基本計画は、1つの目安であるが、必ずしもそれがすべてではない。各年度の事業計画などの立案の中で、時代に対応する方策を積みあげながら、これまでに果たせなかった中部圏づくりの“指導性”を築いていくことが必要である」と問題点を指摘したうえで、新たな提言をしている（同前）。

㉟ この辺の記述は、同前による。

㊱ 同前。以下同じ。

保全と基盤づくりについては、1968年7月決定の基本計画で「中部圏は山岳、河川、湖沼、海岸などの自然景観にすぐれ、国民的レクリエーションの最重要地域であり、水資源の宝庫でもある。土地、水、その他資源の保全、開発に当たっては、自然の積極的保護という方向で資源の合理的利用を図る」となっていた。琵琶湖総合開発事業、東海自然歩道などが70年度から始まる新規事業として打ち出されている。大きな新規事業としては、名古屋都市高速道路、名古屋、四日市両港のコンテナ・バース建設が主なところである。

1972年11月28日の第11回中部圏開発整備地方協議会で「中部圏保全区域整備計画」を決めている。一連の手続をへて、73年2月28日に内閣総理大臣が中部圏の保全区域整備計画を承認し、正式に決定する。

(2) 1都市整備区域と13都市開発区域の点描

1970年代に入り、中部経済新聞が中部9県と名古屋市の基盤づくり、産業界のあす、そして人間尊重の中で活躍する人間像などを取り上げ、長期の連載をしていることはタイムリーな企画であろう。中部圏では、1つの都市整備区域と13の都市開発区域の設定をみた²⁹。

まず中部圏唯一の都市整備区域は名古屋・三重県北勢地区を中心としたプロジェクトである。愛知県側は名古屋を中核の周辺73市町村からなる。三重県側は四日市市、桑名市など2市8町村からなる。

名古屋地域の計画は、一応区分けとして名古屋市を円状に取り巻く東西南北の4つをあげているが、明確な区分をせず、相互にオーバーラップさせながら整備開発しようとする構想である。建設計画は、(一)東西に比べて劣っている南北の第三次機能（金融、文化、行政、情報機関などによる機能）の強化、(二)伊勢湾周辺都市と日本海側を結ぶ幹線交通体系の整備、(三)都市化、工業化に対する公害防止など地域住民安全対策などを主眼として、1985年を目標とするものであった。そして、とくに四日市、桑名周辺の内需工業化を進め、臨海部と均衡のとれた大型商業都市をめざすとするが、公害防止には一段と意を注ぎ、住工分離をはかるとしている。住民の総意を生かし、全体の調和をはかることを重視するという。

中部開発センターは、中部圏整備計画に基づいて、具体的な中部圏づくりが始まることから交通体系や開発整備などの調査活動を強化することになる。(一)中部圏の保全区域の整

²⁹ 以下、中部経済新聞、1970年1月3日付、1月12日付による。前掲『中部圏開発』12～14号（1970年2月、5月、8月）に69年末に総理大臣の承認を得た都市整備区域、都市開発区域における交通関係事項の各県別計画構想が紹介されている。

備に関し、具体例を調査するなど中部圏づくりに積極的に協力する、(二)会員のための事業を一層推進する、(三)中部圏における地域開発関係者に研修の機会と便益を提唱するとともに国連の地域開発調査訓練計画にも協力する、(四)中部圏の建設計画、多核都市構想を実現するための調査を実施する、など四項目を事業の基本方針に新年度も引き続いて各種事業を推進することになった³⁰⁾。

70年度の主な事業計画の調査研究活動は、(一)太平洋（伊勢湾）総合交通体系＝伊勢湾を中心とした太平洋岸各地域の開発について、より効果的な各種交通機関、施設システムの形成をめざして調査研究をすすめる、(二)北陸地域の開発調査＝北陸における産業、生活基盤の整備などについて調査研究をすすめる、(三)内陸地域の開発調査＝中部内陸地域は、交通ネットワークの進展で、開発の可能性は高いと考えられるので調査研究をすすめる、などを中心に5項目を予定している。また長野県の会員から「中央自動車道長野線の建設促進を中部開発センターの総会決議として中央に働きかけてもらいたい」とする提案があり、満場一致でこの提案を承認した。

四日市商工会議所では、70年度事業の基本目標として、(一)広域経済、広域行政の確立のため隣接地区経済団体との話し合い、(二)近鉄線高架化に対応する都心地域総合開発計画の策定、(三)四日市港の輸出振興とコンテナふ頭の建設、(四)内陸部中小企業団地の造成と大規模工業の誘致などを中心に7項目を掲げている。とくに(二)の都心の総合開発は、四日市周辺を再開発し、ショッピングセンターや駐車場を整備して北勢商圏のセンターにふさわしい街づくりを行う構想であり、新たに取り組む課題として注目されるものであった³¹⁾。

中部圏開発整備地方協議会会長の桑原愛知県知事は「施策の一つとして人間尊重でないものはない（中略）、こんどの計画実施に当たって公害防止を強くうたい、交通純化にしても、より安全にという願いがこめられている。暮らしを豊かにするためには産業の振興を図らねばならない。全体の利益を考えながら、個々のヒズミに為政者として細心の注意を払ってゆく。それが調和だ」と語る。中枢管理機能を受けもつ杉戸清名古屋市長は「中部圏づくりと人間尊重一う～ん、難しい課題だ。しかし、なしとげなければいけないし、

³⁰⁾ この辺の記述は、同前、1970年3月7日付による。

東海3県の財界人で組織する中部経済連合会は、70年度の事業方針を次のように決めている。地域開発では、(一)大伊勢湾開発における大規模プロジェクト、(二)国際貨物空港の具体化研究—をおこない、国際化に対応する経済政策については、(1)将来の産業構造の調査研究、(2)太平洋地域の経済・貿易問題の調査研究、(3)労働力の需給対策の検討—などをおこなう。また中経連の井上五郎会長は、空港問題で学識経験者を含む調査機関設立の立ち上げを語っている（同前、1970年3月9日付）。

³¹⁾ 同前、1970年3月20日付。

みんなの努力がそれを可能にする。現実と理想の接点を見つけることです」という⁶²⁾。

次に取り上げる都市開発区域のうち、1963年7月に富山・高岡は40カ所を越える立候補の中から13地区の1つとして新産業都市に指定されている。新産業都市の指定外となった地区から、太平洋ベルト地帯に属し開発の可能性が大きい6地域が工業整備特別地域（工特地域）に指定されたが、この中に東駿河湾、東三河が入っている。新産業都市と同様の助成を行うよう、議員立法で工業整備特別地域整備促進法が制定され（1964年7月施行）、65年には財政特別措置法で金融・財政上の優遇、税法上の特別措置が適用されることになった。中部圏の開発整備にあたって、これらとオーバーラップする都市開発区域については一体となって開発整備すればよいと考えていたようである。なお内陸部の松本・諏訪（長野県）も新産業都市に指定された。

都市開発区域は、(一)「東三河⁶³⁾」—11市町、最大の開発余力。(二)「岐阜⁶⁴⁾」—46市町村、

⁶²⁾ 同前、1970年1月12日付。

⁶³⁾ 同前、1970年1月19日付。伊藤光明（中部開発センター・企業事業部主査）「東三河開発の変遷と将来像」（『中部圏開発』34号、1976年3月、76～90頁）参照。

中部開発センターの機関誌の名称は創刊号から38号までは『中部圏開発』、39号から116号までは『CRDRC』。センター設立30周年の117号から167号までは『Crec』。さらに社団法人中部開発センターは、2009年6月1日に財団法人中部産業活性化センターと統合し、財団法人中部産業・地域活性化センターとして再出発することになったため、168号より『調査季報・中部圏研究』と改めている。

⁶⁴⁾ 同前、1970年1月26日付。中日新聞の地域計画調査班（学者・行政官・同新聞の中部総合開発委員会の担当委員）は、中部圏開発整備に関して「中部圏版」コーナーを設け、調査と提言を連載している。1968年6月、さきに調査した「山と都市の中継点“揖斐”が取り上げられている。揖斐郡を調査したあと、揖斐町で同調査初の“夜間シンポジウム”を開いた。過疎で山間地をひかえた山の基地、同町周辺は逆に大垣、岐阜への通勤人口が増え、しかも農繁期とあって昼間のシンポジウムでは一般の参加が望めないからであった。会場である「青年の家」の2階は、「講師の発言に熱心に耳を傾ける中年層、そして真剣なまなざしの青年層、婦人の姿も目立ち、静かな山ろくの町の夜は、ものを考え、語り合うのに絶好のふんい気をもっていた。そこで、調査班が地元の人たちといっしょに考え合った“揖斐のあす”は、山と都市をどう結びつけるか、という大きな“将来像”であった」と伝えており、調査班は次のような提言をしている（中日新聞、1968年6月24日付）。

〔将来の夢〕 揖斐川、大野、池田3町（揖斐郡9町村のうちで60年から68年の8年間に人口が少しでも増えたのは大野、池田両町だけ—引用者）を三角に結んだ地域がひとつの核となり、その2つの底辺（大野、池田）が大垣・岐阜に結びついて中型の三角形をつくる。これが東海道メガロポリスの核都市名古屋と直結して東西に結ぶわけで、揖斐3町は、都市の関係では中京都市圏の前線基地的性格を強める。

一方、揖斐水源地域（山間部）に対しては、揖斐川町を拠点に同川の総合的な保全地域が生まれよう。各村は村内の集落を再編成しながら、なるべく民家を基幹集落にまとめ、各村に水源の保全基地が生まれて、それらを巡回保全班がつなぐ。また治山治水事業も大型の機械が導入されるようになろうから、総合基地と各基地との間には、よい道路が必要となろう。これらは、県や自治体のワクを越えた国や中部圏計画の中でとりあげられる問題であり、また地域的には上流、下流のワクをこえた官民共同の事業——たとえば木曾三川の造林事業に下流の愛知県、名古屋市はじめ電力会社が出資する岐阜県の造林公社のような形ですすめられるべきである。↗

東海北陸道に全力。(三)「高山⁶⁵」高山市を核、観光産業都市へ、保全・開発の調和を図る。(四)「伊勢⁶⁶」一津市、伊勢市、松阪市、鈴鹿市、亀山市など16市町村、伊勢湾大橋・伊勢湾口道路の検討、伊勢湾の“環構想”の拠点をめざす。(五)「西駿河湾⁶⁷」—12市町、農工均衡に配慮、静岡市など地域の特色を生かす。(六)「東駿河湾⁶⁸」—16市町、都市機能を分化、観光・商業は沼津・三島が核。(七)「遠州⁶⁹」—25市町村、“東三との関係”を背景に幹

ノ「地元の姿勢」 こうした視点に立てば、地元が期待している観光、農業開発も、その将来像は揖斐町の総合保全基地と各村の基地というルートにそって考えられるべきで、これが揖斐広域開発の基幹ルートとなろう。

観光地は、大都市の日帰り圏となり、日坂スキー場、揖斐峡、谷汲山、さらに上流の水源景勝地（構想中の徳山ダムなど）などを他地域の観光地と結びつけた広域観光ルートの設定がこれからの課題となろう。農業は共同経営か、請け負い耕作といった形の巡回耕作、または通勤農業による農業経営が生まれてくるだろう。

もうひとつ、南部の三角形につなぐ3町には、その連絡を強めるため、大野・池田間に揖斐川の架橋が必要である。さらに中京都市圏の拡大で、名古屋を中心に北勢—西濃の連携が強まり、両地域に人口が集中したときには、近鉄、名鉄線の改良によって、両線の延長も考えられよう。

さらに揖斐の丘陵地帯への住宅進出も予想されようが、3町が山と都市を結ぶ中継点として生きていくためには、農業、住宅、工業の共存が必要で、そのためにも大野町などでは土地利用区分をハッキリしていくことが重要だ。都市圏の中の“山の基地”揖斐の将来は、地域の人たちがその立地と役割りを広い視点で知ることから始まるといえる。

65) 同前（中部経済新聞）、1970年2月2日付。

1934年の高山線の開通は高山に大きな変化をもたらしたが、63年に飛騨地区が低開発地域工業開発促進法の指定（中部圏では17地区が指定された）を受けながら見るべき成果をあげ得なかった。しかし、最近の交通革命の強い流れはまず商業圏の変化という形で現れたように、はるかに大きな影響力をもってくるだろうと予想されている。南北交通の中継点にある「高山」は転機に立たされているのである。中日新聞は「中部への提言」のコーナーで、「伝統を生かし都市造り」一産業育て守勢から脱却、ビジョン確立を急げ—とし、問題点を3点あげている（中日新聞、1967年7月24日付）。

(一)岐阜県が進めているアルプスカイライン計画（高山—中津川間）の実現が期待され、乗鞍岳山ろくの日影平に国立青年の家を誘致、大規模なスキー場開発のプランもあるが、高山の特色ある風土と結び、健全な保養型レクリエーション施設を整備すべきだ。またアルプスを中心とする観光開発では平湯峠、安房峠のトンネル化など長野県側との協力を高める必要がある。

(二)高山市内は今後の交通革命に備えた観光基地として、駐車場の整備が重要。保存対策になるような地区では、自動車の交通制限をし、徒歩で観光を楽しむ方策などを検討したい。

(三)農業面では、高冷地の特色を生かしたそ菜の特産地化が有望。山の斜面を活用、酪農を振興する方策も大切である。

少し先の状況だが、座談会「地方中核都市の現状とその将来—高山市—」（前掲『CRDRC』100号、1992年9月、6～21頁）がある。

66) 同前（中部経済新聞）、1979年2月9日。

67) 同前、1970年2月16日付。

68) 同前、1970年2月23日付。中部開発センターの「視察会—東名高速道路（名古屋—富士間）ならびに東駿河湾工業整備特別地域（清水港、田子の浦港とその後背地域）—」（『中部圏開発』9号、1969年6月、38～50頁）参照。

69) 同前、1970年3月2日付。

線道など整備。(ハ)「長野・上田⁴⁰⁾」—10市町, 内陸の核をめざす千曲川ベルト構想。(ニ)「伊那谷⁴¹⁾」—6市町村, 中京と緊密化へ, 中央道, 中津川線に期待。(ホ)「富山・高岡⁴²⁾」—12市町村, 北陸工業開発の拠り所に, 悲願の東海北陸道。(ト)「金沢・小松⁴³⁾」—18市町, 都市機能の充実と史跡保存に留意, 小松は企業都市へ整備。(チ)「福井・坂井⁴⁴⁾」—10市町, 繊維の街福井は関西資本と密接なつながりを築いてきた。近畿圏とのつながりがある一方, “中部圏意識”は福井県の最重点施策。三里浜に福井新港, 臨海工業地帯は工業開発の一大拠点へ, (ツ)「琵琶湖東北部⁴⁵⁾」—12市町村, 北陸・中部・近畿の結節点として接点の利を生かす, 名神高速道路, 東海道新幹線など交通網の充実で企業の進出が顕著である。

前記のうち「伊勢」についてももう少しみておく。前掲紙によると, 「中部圏といわず, 日本の中で最も恵まれた開発余力をもつ“伊勢湾”の一方の“環”を受け持つ伊勢は, 大規模な臨海工業地帯づくりと新しい生活都市づくりを柱とする中南勢開発計画をビジョンとして, 県全体の発展をリードする意欲と実力をもった。“伊勢湾の環構想”は中部圏, 日本のホープである」と展望されている。

実は伊勢湾の総合開発は中部圏づくりの最大のプロジェクトとして取り上げられ, 67年から愛知・三重・岐阜の3県が伊勢湾開発調査協議会を設け, 伊勢湾地域の交通体系や観光レクリエーションゾーンの調査研究を行ってきた。しかし, 最近三河湾, 伊勢湾の汚濁が進行したため, 環境保全を優先させた計画への転換が必要視されてきた。70年10月には「開発から保全重点へ」, 従来の伊勢湾開発調査協議会を解消, 新しく3県で伊勢湾総合対策協議会の設置を決めた。同協議会のメンバーは3県の企画, 公害, 農林水産, 衛生, 土木の担当部長で構成, 協議会内に総合開発部会と汚濁対策部会を設けることにし, 協議会は原則として毎月1回開いて調査研究を踏まえて, 早急に着手すべきものは各県がそれぞれ予算措置を講じて実施に移すとした。県レベルを越える対策事業については共同で国に陳情, 実現をめざすとしている。政策転換に伴う, 調査研究から対策実施まで3県が歩調を合わせる試みは新しい広域行政組織として注目されるものであった⁴⁶⁾。

40) 同前, 1970年3月9日付。

41) 同前, 1970年3月16日付。

42) 同前, 1970年3月23日付。「視察会—新しい北陸—」で「富山・高岡地区新産業都市」を視察している(『中部圏開発』5号, 1968年1月, 20頁)参照。視察会—「松本・諏訪新産業都市ならびに北陸関東産業道路予定線」(8号, 1969年1月, 29~35頁), 板倉隆(中部開発センター企画事業部主査)「松本諏訪地区新産業都市レポート」(32号, 1975年9月, 61~69頁)もあげておく。

43) 同前, 1970年3月30日付。

44) 同前, 1970年4月6日付。

45) 同前, 1970年4月13日付。

46) 毎日新聞, 1970年10月21日付。

▽ ワイズマン報告（中間報告）の提唱に端を発し、伊勢湾地域の観光、産業開発と東西交通の新しい大動脈として夢の“伊勢湾大橋架橋・伊勢湾口道路建設計画が浮上する。その一節を引用すると、「伊勢湾地域内の拠点開発地点に対する各種機能の分散は明らかに、これら拠点地区を結ぶ交通網計画の必要性を立証しているが、それについては、すでに中部地建より提唱されている。主要港湾活動をやる適地は、伊勢湾内全般にわたって見出せることからしても、伊勢湾を環状に走る交通容量の大きい道路の整備が第一に重要である。このことは、関東と近畿を結ぶ交通の1バイパスとして渥美半島と鳥羽を結ぶ道路をつくる必要があるかと思う。この結果、三重県をとって鳥羽、大阪間の道路の開発が調査されるべきである」と述べている（中京圏国連調査運営委員会『日本の大都市問題及び地域計画に関する国連調査団の報告』〈翻訳〉1964年、16～17頁）。

当時の三重県知事・田中覚（のち衆議院議員）は、前向きに取り組み、1967年10月に伊勢湾口道路調査委員会（委員長・勝川三重県企画部長、三重・愛知両県、伊勢・鳥羽両市で組織）が設立され、その後、日本建設コンサルタント（本社・東京）に調査を依頼する。その構想は、30の橋からなる伊勢湾大橋をかけ、6車線で、湾口道路は豊橋—伊良湖—神島—菅島—鳥羽—伊勢—奈良県五條—大阪に至る全長213キロであった。71年11月に調査を委託されたコンサル会社は経済、技術両面の調査（第3回）結果を報告「高速道路として開通すると交通量は一日約三万五千台で道路建設の採算がとれるし、伊勢湾大橋も湾口の岩礁を利用して建設可能」と述べた。総工費4844億円、工期20年というものだった。翌年3月調査報告書をつくった。別のデータでは、総事業3500億円、工期18年となっている。

なお「大橋に新幹線の鉄道を設ける希望もあるが、その場合は旅客用の軌道内側に貨物の軌道も敷いて貨客両用鉄道とすべきだ」としている。ともかく建設可能との調査結果により、道路調査委員会は国の調査費がつくよう同道路実現の運動を進める一方、伊勢—大阪間の経済効果など調査を続ける方針と報じられた。

さらに「開発と結びついた新しい輸送ルートがぜひ必要である」「橋をかけて伊勢湾環状道路をつくるだけではだめだ。伊勢市からは新全国総合開発計画でうたわれる東海南海連絡道で、紀伊半島—奈良、和歌山へ結び。紀淡海峡を超えて、さらに四国、九州まで一直線にのぼす。それによって、伊勢湾架橋は東西の産業、流通機構に革命をもたらす道路として大きく存在する」と一段とエスカレートさせる考えもみられた。

これに対して、当初は実現について半信半疑の声も多かったようだが、中部圏開発整備本部では71年度から伊勢湾周辺地域総合交通体系調査費の大部分を湾口道路の調査にふり向けた。そして、73年度政府予算案に3カ年の調査費がつき、74年度以降、国の直轄調査へ移行する可能性が出てくる（以上、中日新聞、1970年11月14日付、前掲(1)93～94頁による）。

他方、71年8月6日、平野岐阜県知事は、広域行政を推進するため、初めての“隣接県訪問”として三重県庁を訪れ、県境問題について田中三重県知事と会談した。岐阜県側は県境の揖斐川への橋の建設、四敦道路の整備と国道昇格、岐阜—四日市高速自動車道（仮称）の建設の3つを提案。三重県側はこれに加えて、四敦道路に並行する四日市—関ヶ原間の有料道路の建設を提案した。会談の結果、両県協力して4つの道路、橋の実現を図ることで意見の一致をみた（図2）。とくに岐阜—四日市高速自動車道は「中部圏の施設計画にもなかったが、名神高速道、東海北陸自動車道に接続しすでに実現が不可能になった日本横断運河に代わる大型プロジェクトをねらっている」と評された。この高速道路は四日市から名神岐阜羽鳥インターを通して東海北陸自動車道につなごうとするもので、こんご中部圏知事会議に提案して、国の国土開発幹線自動車道計画への追加を働きかける。伊勢湾と北陸を結ぶ太いパイプにしたいとしている。この高速道を将来東側に延ばせば、伊勢湾を大きく取り巻く高速環状線にもなる、とみていた。

揖斐川の橋は岐阜県海津郡海津町と三重県桑名郡多度町を結ぶもので、現在は油島渡船を住民が利用している。今年度から岐阜県が調査を始め、73年度着工を目標に両県が協力することになった。この近くの木曾川は、愛知県が橋の計画を進めており、将来木曾三川に3つの橋が実現すれば新しい東西の太いパイプになると同時に、岐阜、三重間の時間、距離が大きく短縮するとの願いをこめている。

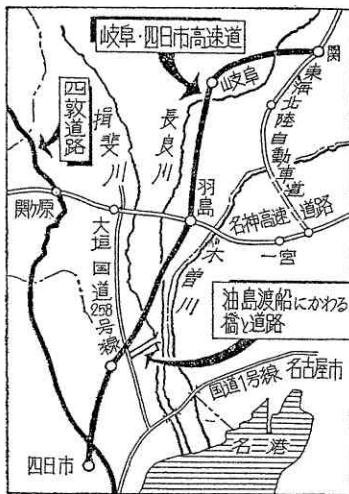
この間、70年5月に運輸省が伊勢湾の10年後の発展を目標に“開発と調和”を軸とする「伊勢湾港湾計画の基本構想」をまとめている。

これまで、70年代の中部圏、基盤づくりの一端をみてきた。桑原愛知県知事は『中部圏』づくりは中部9県全体の問題である。中部圏は“平らか”に“まるく”開発しなければならないし、それが最大の目標であり、私たちの基本姿勢である。この姿勢を終始一貫することが、この大事業を初めて可能にすると堅く信じている⁴⁷⁾という。“平らかにまる

- ▽ 四教道路は整備が残っている関ヶ原—四日市間の改良を促進し、両県で国道昇格を国へ働きかけることを決めた。さらに三重県では、将来このルートをも四日市港まで延長、県で道路公社をつくって実現を図ることになった（以上、中日新聞、1971年8月7日付）。

1969年2月27日に、シンポジウム「21世紀の日本と伊勢湾—その空間的發展を中心として—」（中部開発センター主催）を行っている（前掲『中部圏開発』9号、1～38頁）参照。その他、「伊勢湾口（中南海）地域視察会」（16号、1971年3月、86～96頁）、石井淑夫（愛知県企画部企画課）「話題を追って—伊勢湾架橋について」（29号、1974年11月、37～39頁）などがある。

図2 岐阜・四日市高速道路構想



出典：中日新聞、1971年8月7日付。

47) 中部経済新聞、1970年4月20日付。以下同じ。

桑原幹根は、1946年7月官選の愛知県知事として着任し、「行政官の心構えとして、二つのSを持っている。一つはスムーズだ。官吏はかみしもをぬぎ、県民の世話をする気持で当たれば、何事もなだらかに運んでゆく。もう一つはスピーディだ」と語った。以後6選を果たし、75年2月に引退。退任の記者会見では、「仕事の上からいうと微力ながら全力を尽くしてきた満足感でいっぱいです」と述べた。この間の「語録」、そして愛知における桑原知事の足跡を「水—鉄—クルマ—道路」という四連パズルで描いた「今に生きる調和の理念—桑原さんの歩み—」という興味深い評伝がある。冒頭の発言もその1つであるが、さらに一部を紹介すると、水とは世紀の大事業といわれた愛知用水のことである。そして、この「水」が「鉄」を呼び込むことになる。東海製鉄（東海市、現新日鉄名古屋製鉄所）の立地のことで、三重県と激しい誘致合戦を演じたが「愛知用水から工業用水が取れる」ことが、誘致の決め手となったといわれる。この「鉄」が

く”開発するとは、“中部は一つ”でありたいと願う心であるが、長い歴史をもつ各地域の利害がまったく一致するかといえば必ずしもそうだとい切れぬのが現実の姿である。ルポ記事は「中部圏の指定区域を回ってみて、各県知事、企業担当者、各市長、さらに民間側の意見として商工会議所会頭、経営者協会会長、青年会議所理事ら各界のリーダーに会ってみて、少なくともいまの時点では、その感を深くした」と伝えている。

地域の特性をいかにして開発するか、中部圏の開発整備方式は下から積み上げていくのを特色としていた。中部経済新聞のルポは、指定区域を回って見て、基盤づくりの「まとめ」として「かけ声に終るな住民参加」「総花的な重点事項にも欠陥」「開放体系の中で未来を導入」「もう一度考えよう人間回復」などを主張している。

(3) 中部圏づくりで活躍する4人の群像

当時、中部圏づくりで“活躍する群像”の中から4人のプロフィールを示す。

①北陸地方開発審議会会長—「金井久兵衛⁴⁸⁾」(1906～1996年)

「クルマ」と結び付き、ちょうど本格的なクルマ社会が訪れようとしており、フル生産に入ったトヨタ自工（本社・豊田市、現トヨタ自動車）に東海製鉄から身近な原料が提供されていった。「道路」については、1958年2月の尾西市での講演で「道路は都市と地方の発展の最大の要因であり、発展のために起こるいろいろな障害の解決についても、道路がその役割を果たす」と述べている。「桑原さんは『道路知事』といわれるほど道づくりにも力を入れた。総延長四千キロの県道は知事就任のころ、舗装率四％でしかなかった。それを次々と拡幅舗装。また愛岐道路、国道41号線と22号線のバイパスなどの幹線道路や、衣浦大橋、濃尾大橋の長大橋をはじめ勝川橋、矢作橋など長さ百メートル以上の橋を三十年前後の数年間だけで約二十本も造った」とされる。「この道路網は、東海道新幹線、名神高速道路、東名高速道路といった高速交通体系と結び付き、県内工業の生産・流通コストを下げた。原材料・部品の搬入・搬出タイムを最短に抑えるトヨタの“看板方式”はその代表だ。工場の的確な配置とこの道路網がなかったら生まれなかったかもしれない」とみる。続けて、「こんな鮮やかな連携プレーのすべてを、桑原さんが最初から見通していたわけではなからう。当時、革新側からは『中央直結の開発行政』と批判されたものだが、中央との太い人脈パイプを通じて国の政策を先取りしていくうち、うまく時代の要請に合致していった側面もある。しかし、『戦後の地方行政に初めて“計画性”というものを持ち込んだ知事』（甲斐一政・愛知県元副知事）と評される桑原さんの企画力、あるいは総合行政能力なしでは、そんな偶然は生まれなかったのも事実だ」と指摘される。

中部圏づくりでは、複雑に違う各県の立場を尊重し、巧みに調整していたが、1973年の石油ショックを境として高度経済成長の潮が退き、一方で公害、交通戦争、住民運動の新しい波が高まり、この中で主要な大型プロジェクトの東海北陸自動車道、北陸新幹線、名古屋環状2号線、名古屋都市高速道路などが大きく遅れていった。しかし、「東京や大阪にはない都市と自然の“あるがままの共存」という“調和の理念”は、現在も年二回開かれている中部圏知事会議（名古屋市長も含む）に脈々と受け継がれている」。その方向は、後述する国の四全総や第3次中部圏基本開発整備計画に位置づけられることになる。「桑原さんがわれわれに残した遺産は新しい世紀に向けて、どう継承していくかを問われているといえよう」と結んでいる（中日新聞記事データベース、1991年4月11日付夕刊）。

48) 以下、同前（中部経済新聞）、1970年11月9日付。

京都帝大工学部電気科卒業。経歴は電力一筋。中部圏開発整備地方協議会委員、北陸経済連合会会長、電気事業連合会副会長、富山県生産性協議会会長など、公職も多数の北陸電力社長の金井は、北陸財界のカナメとして「中部圏づくりの基本は、全体のシステムの中で、核の特性を生かしながら地域の展開をはかることです」と語る。そして「なによりもまず交通網の整備です。これはぜひ早急にやりとげなくてははいけません。東海北陸自動車道もそのひとつ、相互補完、北陸・東海それぞれ両方の特性を生かしながら。これは決して対立すべきものではありません。太平洋と日本海を有効に結ぶ—中央部のけわしい山岳地帯も、今日の日本のすぐれた技術革新のもとでは、もはやネックにはなりません。わたしたちには知恵、知能があります」「中部は一つの“一つ”は決して“均質”を意味するものではない。特色のない文化は存在しないのだから」という。

前述のとおり、「東海と北陸は対立するものでなく、補完するものです」「わたくしは、回りの仕事熱心な人に（中略）、いまは広域的、長期的に物事を考えないとダメな時代ですよといっているんです。仕事熱心な人ほど、えてして短期的な考え方で（中略）、馬車馬的に働く人が多い。モノが局限でしか判断できなくなってしまう」という。

首都圏、近畿圏にはない最も大きな特色である住民参加の中部圏開発整備地方協議会の活動について、委員の1人、金井は「これは大変いい組織です。これからの地域開発は、官製の企画の押し付けであってははいけません。委員のメンバーの選び方も、それぞれの地域、職業の特性の体得者を集めてあります。地方協は画期的な組織です。ここで出る貴重な意見を生かすことですね。よく“総花的”ということがいわれますが、それは地域の特性を生かすうえからも、必要じゃないかな。その具現にはタイミングのはかり方、順序が必要だが…。プロジェクトひとつとっても、その波及効果が新たな人間活動、経済活動の誘因となることをみれば、計画というものは、フレキシビリティ（柔軟さ）でなければいけません。われわれ（地方協議会）も三年ほど前に中部圏づくりの答申をしましたが、その意味では、決して固定的なものではありません」と語っている。

中部圏づくりの中の役割について、「北経連の第一の役目は、地域の広場で、財界人のみんなが、全体を踏まえて胸襟を開いて話し合うことです」。北経連として、みなさんと、そういった基本的な問題を話し合っているつもりです、という。また「地域社会に民間資金を活用するといった考え方に賛成です。（中略）官といわず、民といわず日本力を総合的に発揮することです。中部圏こそ、それにふさわしいと思いますよ」「世の中どしどし変わっていきますが、日本の風土、伝統を一様に今日的な惰性で塗りつぶしてしまうのは、高度な文化の展開ではありません。（中略）全体の中で調和・保存しながらの発展をめざ

す保全計画がつくり上げられなければならないと思いますよ。開発による破壊のあとでは取り返しがつかない。観光事業を例にとってみても、ぶちこわし、色を塗り、ただ人を集め、もうけさえすればよいというものではない。そうなったら、静かな環境、人間らしい喜びがなくなってしまうというものです。せまい意味でいうんじゃないけれど、大事なことです」と語る。

金井は「全国的な財界活動の中で、“北陸”のまとめ役として貴重な存在。温厚な人柄」、その語り口は「まじめで説得力がある」と評される。時の流れの中で全体を考える姿勢の大切さを説く。「公害も人間のミスだから直すのは当然です。七〇年代は方向転換ではなく、いままでおろそかにしていたことを改める時代です」と主張する。さらに「日本全体としてもアジアの中、世界の中での“世界的な役割”を考える時代です。それが“特色”を生かすことです。その中で中部圏の位置づけ—自らの展開が基本的な問題です。孤立主義、対抗主義ではもういけない。(中略)日本は資源こそないが、高度な文化で世界に貢献することが、なにごとでも基本となるべきです。それは“人生観”でもあります」という。広い視野で物事を考えられる人物である。

②中部圏開発整備審議会委員—「田口利八⁴⁹⁾」。(1907～1982年)

長野県生まれ。尋常高小卒業後、1930年2月岐阜県飛騨萩原町で個人経営の田口自動車創業したのがトラック事業の始まり。33年に大垣市に本拠を移し、41年に西濃トラック運輸社長となる。その後戦時中の陸運統制令で幾多の変遷をへながら、西濃運輸社長として“西濃王国”を築きあげた。全日本トラック協会副会長、岐阜県交通安全協会会長。大垣商工会議所副会頭など公職も多い。

田口は「中部圏の整備開発を文字通り理想像とするには、中部九県がバランスのとれた開発整備をすることが最も大切で、従来までのように中部の中心は愛知即名古屋で、すべてを集中させるといった考え方ではいけない。九県それぞれが風土、人口などとらみ合わせ、その土地に合った産業を誘導することだといった、たとえば精密工業なら空気の違い、水が豊富で人的資源もあるところといったぐあいにしていけば均衡のとれた開発が可能となる。それに先立つものが“道路”整備で、それがあって初めて理想像が実現できる」と述べる。中部圏は民意を尊重する一官民一体が大きな特徴といわれるが、審議会委員は各県知事が就任しており、どうしても我田引水に陥りやすく、当初、わーっと盛り上がり、内容も膨大なものとなった。当然危ぐもあったが、何度も会議、意見を出しあって、コン

⁴⁹⁾ 以下、同前、1970年11月16日付。

トロールできる範囲で協力するというように変化してきたという。その結果、「ひとことでいえば、うまくいっているといえよう」「審議会は、あくまで各地域委員会の意見を尊重して答申をした。（中略）われわれの“民意”は取り入れられているといえるんじゃないか。またそうでなければ盛り上がりらんよ」と語る。

「中部圏づくりは“道路づくり”がすべてだよ。理想像を実現するには、そのための理想的な道路整備が絶対の大前提でなければいかん」「太平洋と日本海、南と北を短絡することが“中部圏づくり”の重要命題であることからいって、まず東海北陸自動車道などがあがってこよう。一日も早く全線が開通することを望んでいる。これによる新しい流通革命は、未開発の沿岸地域の産業、経済、観光に、測りしれない効果をもたらすだろう、と見込んでいる。「われわれは、すでに名神、東名、で貴重な体験や教訓を学んだ」。“自動車道建設による広域開発”は、こんどの中部圏づくりの重要なパターンである—戦略的投資こそまず必要ということですね」「中部圏の将来の理想像を前提にして、現在の道路づくりに全力投球する。（中略）そのためには土地の先行取得が大切だ。いままでのようなやり方では、膨大な資金がかかる。いまこそみんなの英知、根本的な土地政策が肝要なときだ」と語る。

田口の「トラック運送事業を貫いた四十一年間の貴重な体験からほとぼしる意見である。堂々たる体つき、豪放な性格、バイタリティは中部圏づくりに携わる人々の中では異色の存在として定評がある」といわれる。また“岐阜県に港をもて”と積極的に発言している。いまや“距離の問題でなく”タイムの問題だ。ボクは三十四年からこの問題を力説している、という。時の河野一郎建設相が発表したものだが、揖斐川の堤防を拡幅して高速道路にすれば、用地買収などの面で資金面でも格段に有利だし、堤防も補強される。（中略）内陸の岐阜県としては、そうならなければダメだ」「中部圏づくりの基本理念である農工の均衡ある発展、過密過疎対策の調和ある発展精神は、ここにも生かされなければならない。林業にしても同じこと」という。

「地域開発に民間資金を導入する方式は大歓迎。いいことだ。こんご積極的に進めていく問題だろう。（中略）官民の“共同投資”方式は進めるべきだと思うね」「開発と保全の接点は、基本的にはバランスのとれた開発をすることだ。繰り返しているが、その前提が道路。それによって産業の適正配置をする。要は場当たりのバランス行政でなく高度な総合的土地利用計画を立て、間違いなく実行すれば、保全も自然にかなえられるというものじゃないか。たしかに、いままでは経済優先で、すべてが打算的だった。これがスプロールを招いた。土地利用からいえば変形だ。狭い国土の利用価値を高めること—みんな

で考え、みんなで解決しなければならぬことだし、ボクはできると確信している」。そのためには、計画どおり実行することが大切だと力説する。

③中部都市学会会長—「酒井正三郎⁵⁰⁾」(1901~1981年)

東京商大卒業、経済学博士、名古屋大学名誉教授、南山大学教授。中部の都市開発問題の権威者であり、早くから中部圏づくりに携わっている。学識経験者として名を連ねている公職は、中部圏開発整備地方協議会委員をはじめ、“21世紀における日本の将来像”中部チーム代表、名古屋市都市計画審議会委員、愛知県第三次地方計画審議会委員など多数。

さきに「中部圏基本計画策定要領案」(骨子案)に対するコメントを紹介したが、改めて酒井は「首都圏、近畿圏は一つの核を中心に同質的な地域です。機能的な地域と学問的に一致している。中京は東西とそういった点で同じかといえばそうでない。北陸はどうか—もちろん中部の影響もあるが、東京、大阪のそれも強い」ことを指摘する。中部圏はあくまで異質的で中核的な都市が一つでない。それらを一体として開発していこうというところに特色があり、計画づくりの最初の段階から学者の間でかなり論議的となったという。

「東海と北陸は距離は近いが、わりあい機能的に関係がなかったことは一つの交通体系、道路、鉄道が、これまで東西に発達したせいだ。中部圏づくりは南北の交通強化をはかることが最も大きなネライだ。多くの核のつながりをもたせることが北陸にとっても、東西にとってもいいことだし、意味のあることだ。(中略)日本横断運河構想も、先ごろ一応打ち切りとなり、地方協でも関係県で代わりに“道路”も取り上げることになったが、私も運河の調査をお手伝いしました。中部圏計画の以前に故平田四日市市長と相談しましたが、日本列島の中心部で一番狭いところをつなぐ、といったプランです。経済調査の結果は、ご承知のようにあまりよくなかった。しかし、道路で結ぶ、石油はパイプラインでつなぐといったことは、ぜひやってもらおう構想をもっていました。わが国のいまは、対米関係が圧倒的に強いが、将来の対ソ関係を考えると、重要な意義をもってくる。そういうものができれば、北陸自身の成長の力になるし、その余波が東海にも及ぶ—両者は、つながっていないなければぐあいが悪い」と述べている。

地域開発に民間資本を活用する手法については、「ぜひ必要ですね。(中略)国家資金だけでは遅れるから、民間の機動性を生かすことが必要だ。国の全体計画を民間としても理解しての話だが。管理、運営も、民間のシステムの方が能率的だ。なるべく結びつけるの

⁵⁰⁾ 以下、同前、1970年11月23日付。

が必要だと思うが、まだ考え方がまとまっていません」と正直でハッキリがない。具体的にはまだ固まっていないが、「これからの地域開発では、公害問題、生活環境づくりが民間資本の導入がぜひ必要です」と展望している。

“中部は一つ”というキャッチフレーズについては「中部圏を一体として、計画のうえで開発をすすめていくことが“一つ”ということではないのかな。計画の対象地域が同じということだ。北陸にしても、静岡、三重、滋賀にしても、首都圏・近畿圏と計画がオーバーラップしている地域がある。（中略）中部圏計画がこんごさらにすすんでいけば、調整し直す点も出てくることは予想できるし、その時点で調整はじゅうぶん可能だと思う」「中部圏は都市整備区域、都市開発区域とも、計画にそって進んでいるが、次は“保全区域”だ。日本のモデルとして、先日の地方協議会でも財政措置が論議されたが、中部圏のこれからの非常に大きな問題となる。国の姿勢もそうってきたから、大自然の保全ということは、二度とつくれぬことだから、みんなの力で総合的に真剣に解決していこうではないか」と呼びかけている。そして「七〇年代は、公害問題、生活環境づくりが、国の政策としてもクローズアップされ、中部圏づくりにとっても、仕事がしやすくなります。そのために計画も修正されなければ…」と語る。総じて学者の真摯な態度が伝わってくるといえよう。

④中部開発センター会長―「土川元夫⁶¹⁾」(1903～1974年)

京都帝大法学部卒業，名古屋鉄道入社，現在まで40余年，根っからの“鉄道屋”。それだけ地域開発に対して深い学識の持ち主で，名古屋商工会議所会頭として，中部財界の“場”には必ず顔を出す。あらゆる公の場で“中部圏づくり”に携わっているエネルギーは，並大抵のものではないといわれる。

土川は「中部圏づくりは“住民参加”が最大の特徴だと思う」と語る。つまり、「中部圏の場とは，官民を含めた一体的で自主的な結合力ということであり，このことは，首都圏や近畿圏にはみられない新しい広域行政推進であり，中部圏づくりが，地域開発のモデルといわれるゆえんでもありましょう」という。根幹は交通の整備で，「国土の中央部にある中部圏を，その地理的特性を生かして，最も効果的な開発を図ることである」と考えている。「それは，地域開発の功罪の反省のうえに立ち，さらに長期的なビジョンを背景にしたものでなければならぬのは，論を待たないところです」と語る。

名古屋では地域開発の新しい手法として民間資本の導入が全国に先がけて行われた。「こ

61) 以下，同前，1970年11月30日付。

れまでも、地域開発は、公共資本と民間資本の両輪によって進められてきました。それが最近になって、いろいろな形での“第三セクター”いわゆる両者が一体になって地域開発を進める新しい方式が生まれつつあります。(中略)これは、開発ということが“行政を進めるもの”から“官民が共同で進めるもの”の分野が多くなってきたことを意味します。中部圏の開発整備がこんごさらに推進されていくにつれて、第三セクターの果たす役割が多く地域開発、プロジェクトについてふえていくものと思いますね」と語る。

「財界として中部圏づくりに全面的に協力する。公害防止にしても、産業を止めてという考え方では話にならないし、経済の繁栄が人間の幸福をもたらす。中部圏の仲間、北陸地方は、このままでは衰退してゆく。一体となって発展させるには、東海地方からどしどし人を送りこむことでも考えたら」と思い切った意見を述べる。さらに「七〇年代は、わが国の“経済社会”“地域社会”も大きな変革期であります。とくに地域社会については、あらゆる公害防止対策をひっくるめて、人間環境づくりのための政策の確立がもっとも肝要な時期といえましょう。このことは政治・行政の責任が非常に大きいものであることを意味しておりますが、一方産業界にとっても、企業が地域社会に対して、いかに重くて大きな責任を負っているかを、深く認識しなければならないのが“七〇年代”であると痛感しています」。一地元財界のトップとして“企業モラルの見直し”など“新しい時代”に積極的な姿勢を貫いていることが窺える。そして「地域づくりというものは、過去いろいろな形でいわれているような“敵”と“味方”があってはいけないので、私たちが大目標にして掲げた“中部圏づくり”に携わるすべての関係者が、すべて同じテーブルを囲んで、“地域づくり”をそれぞれの立場で分担し合っていくべきものと考えております」一財界の“まとめ役”にふさわしい発言といえよう。

「保全区域」の基本線については、基本計画、建設計画について、今後の課題に関して、中部圏開発整備本部から依頼を受けた中部開発センターが答申を出すことになっている。同センターでは、東京農業大学教授の佐藤昌を委員長として、中部圏保全整備計画調査策定委員会を設置し、答申案の作成を準備しているところだった。元川は「保全区域とは、こんごの国土開発に当たって、いかに人間環境を確保するかの最も中心となる課題です。その意味で、中部圏だけの問題でなく、わが国の国土的課題であるということができましょう。答申は、おそらく保全についての基本的な考え方とその対策を中心にしたものとなると思うが、少なくとも中部圏がたとえわずかであっても、この課題の先導的役割を果たす地域になることを念願しています」「しかし、現実には、保全区域は、地図のうえに“線”が引かれているだけであって、すべてはこれから。それだけに非常にむずかしい課

題です。第一、保全とは何か、その定義は、あるいは自然の定義とは一少なくとも私は、いわゆる自然愛護協会的な“自然”とは異なった考えをもっているし、ごく問題をしばって“観光”にしる、それほど簡単に定義づけられる問題ではないと思っています。慎重に、真剣に、取り組まなければなりません」と胸のうちを明らかにしている。

「中部圏づくりが絵に描いたモチに終わらぬよう、人間尊重がことばの遊びに終わらぬよう、七〇年こそみんな真剣に考える大切な年である」。また「中部圏の昭和六十年は目標であって完成年次ではない。さらにそのあと続いて何をなすべきかを考えなければ—70年代、80年代に限定されず、未来を大きく深く考えています」との姿勢は重味があるといえよう。

これまで、70年代初頭の中部圏づくりの断面を見てきたが、繰り返し述べるとおり、中部圏の基本的な考え方は“中部は一つ”のスローガンのもとに、「均衡ある発展と社会福祉の向上を目的としている。いわば「豊かで住みよい中部圏づくり」が目標である。人間の暮らしを豊かにするという本当の願いが置き去りにされることがあってはならないのである。このこととかかわる中部圏づくりに対する一般住民意識、住民参加、県同士のナワバリ意識などはどうであろうか。

——正直に言って、中部圏づくりに対する一般住民意識の盛り上がり欠けているといわれる。極論する人は「中部圏は一部官財界とマスコミが騒いでいるだけじゃないか」とすらキメつける。反省、改善しなければならない点もたくさんあることは疑いもない。どうしたらよいか⁶²。

前掲・金井久兵衛は「そういったことは、たしかに認めざるをえない。地域の中へ互いが入り込んで地道に解決していくより方法がないだろう。中部圏といわず、この狭い北陸の中にだってあることです。（中略）財界の一員としての責務は、みんなが“タッチできる面”を広く多く提供することではないか。指導するといった口はぼったいことではないが、そういったタッチする面を広域的に、長期的に提供しあうことが、一般の人々の意識の向上につながるのだと信じていますよ」という。

前掲・田口利八は「道路をつくるのが、中部圏づくりと思うんですが、先ごろのアンケートでも“中部圏づくり”を知らぬ人が五〇パーセント、整備法にいたっては六一パーセントの人が知らない“現状”。そのための一つの指標となるのが道路ですね。住民意識を向上させるには一番手っ取り早くて正しい方法じゃないか」と語る。

⁶² 以下、同前、1970年11月9日付、11月16日付。

——中部圏づくりは確かに画期的な地域開発だが、住民参加をうたう割には一般市民の盛り上がり欠けているという声もよく聞くことだ。なにか妙案は⁵³。

前掲・酒井正三郎は「中部圏づくりに対して“中部圏版”などで各新聞社の協力が行きとどき、他の地方にくらべ一般に周知していると思っていますが、同時に、下から出るものをどのていど受けとめているかということになると…、たしかにアンケートをとったりしてやっているが、計画そのものにどのていど反映されているかという点になると疑問な点はある。“盛り上げ”については、むしろこちらからお聞きしたいくらいだ。小さな限られた地域は別として、中部圏全体としては…、地方協議会の一日内閣的なものもよい着想だと思う」「名古屋だけで会議を開くことも問題がある。よそで会合をもてば、その機会に他の土地を知ることも可能だし、これは大切なことだ。いまその方法について考えています」と語っている。

前掲・土川元夫は同じく最大の特徴である住民参加について、「これまでの圏域と違って、いろいろ性格的に異なった地域を含みながらの共同プロジェクトが大きな推進力となりました。それだけに地域住民の理解と協力が必要…」と中部圏づくりの意義を語っている。

——中部圏が叫ばれて以来、県内同士のナワバリ意識、イガミ合いが、随分改善されてきたと思いますが……⁵⁴。

同じく田口利八は「県同士の対立意識は、かなりなくなってきたね。いまはそんなことをいっている時期ではないし、第一、おかしい。“経済人には県境なし”だ。地域エゴは、善意に解釈すれば理解できないことはないが…」という。

要するに、1967～69年度は、圏内の交通網と拠点区域の整備に重点を置いていたが、70年度以降、住民の生活環境整備へ政策転換する。人間尊重、人間回復とは何かを問いかけながら、各県が互譲の精神で対等に議論する姿勢が大切だと思われる。住民福祉を最優先すべきであり、基盤づくりについては、人間・産業の調和へ、などが指摘されたところである。

⁵³ 以下、同前、1970年11月23日付、11月30日付。

⁵⁴ 以下、同前、1970年11月16日付。

3. 中部圏南北交通の開発整備—東海北陸自動車道の事例—

(1) 中部圏基本開発整備計画の改定

第1次中部圏基本開発整備計画は、1968年度から85年度までの18年間計画で進められ「首都、近畿両圏を結ぶ交通の要衝として、わが国屈指の成長力の高い地域とするにふさわしい産業基盤の強化と生活基盤整備の促進」をねらいとしていた。ところが石油危機以来の経済情勢の激変で、計画に盛り込んだ指標が実情に合わなくなったのと、今後資源の制約や環境問題の配慮から、現行の計画通りには実現は望めなくなった。中部圏開発整備地方協議会からも、74年（昭和49）12月「政府は計画の改訂⁽⁵⁵⁾を行え」との提言を出しており、これを受けて政府は計画を改め、新たに十カ年計画として策定することを決め、75年4月4日中部圏開発整備審議会に「今後の中部圏開発整備の基本方向について」諮問した。審議会では今後の審議は学識経験者を中心とする計画部会で進めることを決めた。また仲谷愛知県知事から「地元の意向を十分反映した計画づくりを進めてほしい」との発言があった。85年度を目標とする新たな計画を76年度からスタートさせるため、同年2月ごろまでに答申を出す予定とした⁽⁵⁶⁾。

1978年（昭和53）12月22日の閣議に、中野国土庁長官は第3次全国総合開発計画と連携して新たに改定した中部圏基本開発整備計画を報告した。新計画は12月4日の中部圏開発整備審議会の答申に基づき、20日に大平首相が決定したもので、これにより今後おおむね10年間を目標とした中部圏の開発整備計画が事実上スタートした⁽⁵⁶⁾。

68年にできた「旧計画は新全総の『拠点開発』構想にのっとり、大規模開発プロジェクトを重点的にとり上げ、都市、農村の効率的な開発に主眼を置いていた。新計画では、開発色がやや薄まり、定住圏構想にもとづく『地域の定住環境の整備と均衡ある発展』を目指していた。とりわけ圏内を①日本海②内陸③駿河湾、遠州灘④美濃⑤琵琶湖周辺⑥伊勢湾の6地域に分け、各地域の開発整備目標を設けたのが特色。新たに研究学園都市の建設、東海大地震対策なども盛り込まれ、1988年オリンピック誘致問題に関連して『国際的な諸機能の強化』もうたっている」のであった。

その後の中部圏整備計画について点描すると、1984年（昭和59）から国土庁大都市圏整備局・中部圏開発整備地方協議会・中部経済連合会・北陸経済連合会の4者が3年がかり

⁽⁵⁵⁾ 朝日新聞社、聞蔵Ⅱビジュアル、1975年4月5日付。

⁽⁵⁶⁾ 同前、1978年12月22日付夕刊。以下同じ。

で中部の将来像を描く超長期ビジョン「21世紀中部圏計画」最終案をまとめた。基本構想では「東西の大都市との機能分担と相互補完を果たしながら、ゆとりと潤いに満ちた自然と共生する活動空間の形成」を基本理念とした。これを受けて(1)産業・技術首都圏の形成、(2)人間と自然が調和的に共生する居住空間エコロピア（エコロジーとユートピアの合成語）の形成、(3)多極連携型圏域構造（東海—岐阜県、愛知県、三重県—、静岡—静岡県—、長野—長野県—、北陸—富山県、石川県、福井県—、滋賀—滋賀県の五極）の構築をテーマに掲げた。具体的なプロジェクトとして、(1)リゾート空間を整備するワールド・ガーデン（世界の庭園）、(2)未来指向型の地域社会を創造する未来の郷づくり、(3)国際的産業・技術首都圏を形成するテクノコリドー（技術回廊）、(4)世界に開かれた交流拠点を整備する交流マルチコア、(5)国際化に対応した陸海空の交通網を強化する交通ネットワークの五大構想を提案している。「交通ネットワーク構想」では、(1)陸上交通手段による三大都心圏間の移動時間を約1時間以内とする、(2)陸上、航空輸送手段により中部圏主要都市間相互および県庁所在都市から東京、大阪への移動時間を2時間以内とする、(3)国際航空で中部圏と海外を直結する、を目標に中部新空港やコミューター航空、北陸新幹線、中央新幹線、北陸中京新幹線などを描いている⁶⁷⁾。1987年7月28日に国土庁主催の「21世紀を考える中部圏会議」（会長・飯島宗一前名大学長）が開かれ最終案について話し合った。最終となる第4回会議には学識経験者ら78人の会議構成員（委員）のうち34人と国土庁から綿貫長官、柳大都市圏整備局長、中部9県1市から鈴木愛知県知事、西尾名古屋市長らが出席した。綿貫長官の挨拶に続いて、中部圏開発整備地方協議会長の鈴木知事が「今後、計画内容の実現に努めたい」と感謝の言葉を述べた。柳局長が最終案の要旨を説明し、続いて出席者の意見交換に移り、最終案に対する評価や要望が相次いだ。国土庁などは会議の意見、提言を踏まえて今秋にも成案としたいという。提言内容は第4次全国総合開発計画（4全総）の策定に伴い、本年度中につくられる第3次中部圏基本開発整備計画にも反映されることになる。

やや前後するが、中部圏開発整備法の制定から、中部圏基本開発整備計画の変遷について、もう少し詳しくみておくと、表3、4に示すとおり、全国総合開発計画の改定に連携して策定されてきたことがわかる。中部開発センターでは、1968年の第1次計画策定に際しては67年10月に「中部圏開発整備に関する提案」を取りまとめたのをはじめ、1978年の第2次計画改定に際しては75年11月に「『中部圏基本開発整備計画』改定に関する要望」

67) 中日新聞記事データベース、1987年7月19日付、7月29日付。以下同じ。

中部圏構想の断章と高速自動車道の建設（武知）

表 3 全国総合開発計画

	全国総合 開発計画	新全国総合 開発計画	第三次全国総合 開発計画	第四次全国総合 開発計画
1. 策定期期 (閣議決定)	昭和37年10月5日	昭和44年5月30日	昭和52年11月4日	昭和62年8月30日
2. 目標年次	昭和45年	昭和60年	昭和52年からおおむね10年間	おおむね平成12年 (西暦2000年)
3. 背景	1. 高度成長経済への移行 2. 過大都市問題, 所得格差の拡大 3. 所得倍増計画 (太平洋ベルト地帯構想)	1. 高度成長経済 2. 人口, 産業の大都市集中 3. 情報化, 国際化, 技術革新の進展	1. 安定成長経済 2. 人口, 産業の地方分散の兆し 3. 国土資源, エネルギー等の有限性の顕在化	1. 人口, 諸機能の東京一極集中 2. 産業構造の急速な変化などにより, 地方圏での雇用問題の深刻化 3. 本格的国際化の発展
4. 基本目標	地域間の均衡ある発展	開発可能性の全国土への拡大, 均衡化	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築
5. 開発方式	拠点開発構想	大規模プロジェクト構想	定住構想	交流ネットワーク構想

出典：中部開発センター『Crec』118号，14頁。

表 4 中部圏基本開発整備計画の策定経緯

項目	第1次基本開発整備計画	第2次基本開発整備計画	第3次基本開発整備計画
策定期期	昭和43年6月	昭和53年12月 (第1次基本計画の全面変更)	昭和63年7月 (第2次基本計画の全面変更)
計画期間	昭和43年度～60年度	昭和53年度からおおむね10箇年間	昭和63年度からおおむね15箇年間
変更された背景		第1次オイルショック等による経済, 社会情勢の変化	中部圏の高次の諸機能集積の立遅れ, 技術革新・情報化, 国際交流の進展, 長寿社会の到来
人口規模	昭和60年 2,200万人 (昭和40年 1,650万人) うち都市人口 約1,700万人	昭和60年 2,120万人 (昭和50年 1,864万人) うち名古屋大都市地域 660万人	平成12年 2,190万人 (昭和60年 2,019万人) うち東海地域 1,120万人
開発整備の基本方針	地域間格差問題, 過密問題および過疎問題に対処する。わが国で屈指の成長力の高い地域にふさわしい産業基盤の整備を促進する。 1. 交通通信施設の整備 2. 都市と農山漁村との調和のとれた地域社会の形成 3. 土地, 水資源の計画的開発と合理配分および観光開発の促進	国土利用の偏在を是正する。それぞれの地域の社会的, 経済的な基盤をいかし, その相互の連帯により圏域の均衡ある発展を図る。 1. 一体的な圏域づくり 2. 自然と調和のとれた人間居住 3. 定住のための総合的居住環境の整備 4. 地域社会の安定のための産業の振興 5. 全国的, 国際的機能の強化と基盤施設の充実	高次の諸機能を育成し, 主体的な地域づくりを推進し, 中枢性を向上させる。多様性に富みまとまりのある圏域を形成する。 1. 創造性に富む産業と技術の中枢的圏域の形成 2. 多様で活発な交流の場の形成 3. 自然を生かした美しく安全な圏域の形成 4. 豊かで快適な居住環境の形成 5. 多極連携型圏域構造の形成

出典：同前『CRDRC』100号，53頁。

77年12月に「中部圏基本開発整備計画の改定に関する要望」、そして1988年の第3次計画改定に際しては86年8月に「中部圏基本開発整備計画改定に関する要望」をそれぞれ取りまとめ国土庁、中部圏開発整備地方協議会などに提出している。表にはないが、2000年3月の第4次計画改定に際しては、1995年11月に「自然・技術・文化の交流圏域を目指して—中部圏21世紀ビジョン—」を発表、「自然と人間の共生する圏域」「新産業・新技術の創造圏域」「安全で豊かな生活・文化の圏域」「世界と交流する結節圏域」の4つの基本理念を提唱している。この提案は、国土庁および中部圏関係者をはじめ、関係方面で幅広く議論され、97年12月の「21世紀の中部圏づくり—一次期中部圏基本開発整備計画への提言—」に反映された。この提言は国土庁へ提出、また国土審議会中部圏開発整備特別委員会計画部会の委員にも届けた⁵⁸⁾。

1996年（平成8）7月、中部圏開発整備特別委員会で4回目となる基本計画の策定作業がスタートしたが、同委員会の加藤晃計画部会長（前岐阜大学長）は「首都圏や近畿圏は、はっきりした目標を持っている。（中略）しかし、中部は明確な目標が定まっていないのが現状だ。また、中部を首都圏や近畿圏と並ぶ三大都市圏—との見方をすると、必ず反発が起こる。『大都市圏なのは名古屋周辺だけだ』と。名古屋以外の地域からすれば『大都市圏の計画なら、われわれは無関係』という声もある。「中部は歴史的、文化的に多様な地域の集合体と言える。多様性はメリットとデメリットの両面を持つが、メリットを伸ばすような計画に仕上げたい」と語っている⁵⁹⁾。1999年5月に地方協議会が新中部圏計画を

⁵⁸⁾ 以上、中部圏基本開発整備計画改定に関する要望等について、第2次改定は34号、1976年3月、91～94頁、42号、1978年3月、2～9頁参照。また1977年9月には三全総（国土庁試案）に関する意見書を提出している（41号、1977年12月、2～5頁。同号では特集「三全総と中部圏」1～29頁を組んでいる）。45号、1978年12月の特集「中部圏基本開発整備計画」2～83頁は資料的にも重厚な内容となっている。第3次改定は76号、1986年9月、65～72頁、第4次改定は122号、1998年3月、2～35頁参照。さらに（100号、1992年9月、50～65頁、117号、1996年12月、16～33頁、118号、1997年3月、2～47頁、156号、2006年9月、2～14頁）などを参照。

⁵⁹⁾ 中日新聞記事データベース、1996年7月4日付。1995年6月、国土庁は次期全総（5全総）に向け、「広域交流圏」を打ち出した。A案（5つの圏域）とB案（4つの圏域）を示したが、いずれも中部圏は姿を消しており、戸惑いと反発がみられた。ただ中部と近畿の2つの顔を持つ三重県は理解を示している。9県といっても県ごとの対応に“温度差”があるのが実態であった（同前、1995年6月22日付）。

96年5月に東海4県と長野県の知事らが顔を揃えて「21世紀環伊勢湾交流サミット」を開いており、新しい連携と交流をめざす動きが目立ってきた。また民間の中部経済連合会が提唱した「循環型交通体系構想」も、中部の中での新しい交流のあり方を示唆するところが多いといわれる。しかし、前年末建設省中部地方建設局がまとめた管内（東海4県と長野県南部）市町村長対象のアンケートでは、中部の範囲を中部圏開発整備法と同じとする回答は26.5%にすぎなかった。北陸3県、静岡県、三重県伊賀・東紀州地方を中部から除く回答も目立っていた。当時、中部の一体感は必ずしも強固とはいえなかったのである（同前、1996年6月13日付）。 ➤

めぐりセミナーを開いている。中日新聞に「実践の場から」「学者の立場から」の発言内容が紹介されている。キーワードは「地域連携」であった⁶⁰⁾。

2000年（平成12）3月23日に国土審議会中部圏開発整備特別委員会が最終報告「中部圏基本開発整備計画」をまとめた。その要旨は次のとおりである⁶¹⁾。

〔諸状況の変化と課題〕

1. 高度情報化と経済、産業のグローバル化、新しい文化と生活様式の創造、環境問題、高齢化や人口減少局面の到来など、大きな変化が生じつつある。
1. 日本海側の各都市圏と名古屋大都市地域との連携がいまだに弱く、圏域全体の潜在力の発揮が不十分。
1. 国際交流の機能は首都圏や近畿圏に相当程度依存しており、自立的な国際交流を進める必要がある。
1. 既存産業の高度化や新規・成長産業の振興による産業の活性化が求められる。
1. 環境負荷の低減を目指し、持続的発展が可能な社会へ貢献するとともに、2005年日本国際博覧会の理念や成果を圏域整備に活用する。

〔将来像〕

(1) 目標とする社会や生活の姿

(→)世界に開かれた圏域の形成、(→)国際的産業・技術の創造圏域、(→)「美しい中部圏」の創出、(→)だれもが暮らしやすい圏域。

(2) 目指すべき圏域構造

(→)世界に開かれた多軸連結構造の形成。それを実現する上での基本的考え方として、それぞれの都市圏が豊かな自然、文化、歴史や先進的技術などの資質を生かし、その拠点性や個性、魅力を高める。4つの国土軸を育成・強化し、6つの圏域軸の形成を図る。

ㄨ なお中部開発センターの機関誌『中部開発センター（CRDRC）』は1966年10月から基本的には年4回の割合で発行され、92年9月で100号に達した。これを記念して、記者会見で加藤会長は「中部圏開発のためのシンクタンクという発足の理念に立ち返り、夢のある地域づくりに貢献したい」と挨拶するとともに、(1)国土庁との関係強化とこのところ中断していた委員会制度による提言活動の復活、(2)調査研究能力のアップ、(3)中部各県に出向いての講演会、シンポジウムなど事業活動の拡充、(4)センターと会員との交流強化—などの抱負を語っている。機関誌は会員企業296社を中心に配付されていた（同前、1992年9月22日付）。

2000年6月19日の講演会、加藤晃「中部圏計画策定にまつわるこぼれ話」は、示唆に富んだ興味深い内容である（『Crec』132号、2000年9月、2～19頁）参照。

⁶⁰⁾ 同前、1999年5月27日付。

⁶¹⁾ 以下、同前、2000年3月24日付。

(3) 人口の見通し

(一) 県域人口は2008年に2182万人に達した後に減少に転じ、2015年には約2162万人になると見込む。

この第4次中部圏基本開発整備計画（計画期間はおおむね15か年）の策定は、2000年3月31日に決定した。そして、01年10月に関係各県知事が作成の中部圏の1都市整備区域、13都市開発区域の建設計画案が地方協議会の承認、国土審議会の審議を経て、国土交通大臣の同意を得て決定された。今後5か年間の各区域内の開発整備に関する基本構想、施設整備についての大綱が示されている⁶²⁾。具体例をあげると、(1)東海環状都市帯構想を推進し、名古屋市とその周辺の諸都市が一体となって世界的な産業技術の中核圏域の形成を目指す、(2)日本海沿岸との連携を強化しつつ、対岸諸国等との交流の進展を図り、環日本海交流拠点の形成を目指す、(3)三遠南信地域において、三遠南信自動車道を活用し、県境を超えた交流を促進するとともに、特色ある先端技術の集積等を図り、南北軸の強化にも資する新たな交流拠点の形成を目指す、などの広域的な施策が盛り込まれた。これらに対し、国土庁も積極的に対応している。

同年10月2日には国土審議会の中部圏開発整備分科会、近畿圏整備分科会の合同分科会を大津市内のホテルで初めて行っている。地元の国松善次・滋賀県知事が「地域の特性を高めながら連携を深めることが大切」と挨拶した。国土交通省からの諮問は、原案どおり承認している。また2003年度中部圏事業計画（案）について、同年7月17日に国土審議会第2回近畿圏・中部圏整備分科会にて審議を受け、原案どおり承認された。第4次中部圏基本開発整備計画において目標とする4つの圏域の実現と世界に開かれた多軸連絡構造の形成に向け、主要事業を推進することになる⁶³⁾。

さらにこの時期、中部開発センターでは、2002年6月に「新しい中部圏の地域整備のあり方に関する専門分科会」（会長・名古屋産業大学学長伊藤達雄、専門委員・愛知教育大学教授阿部和俊、金沢大学教授川上光彦、東海ラジオ放送報道部アナウンサー谷川明美）を設置し、中部圏における人口20万人以上の都市（豊橋市、岐阜市、四日市市、静岡市、

⁶²⁾ この辺の記述は、国土交通省国土計画局大都市圏計画課「中部圏都市整備区域建設計画、都市開発区域建設計画について」（『Crec』137号、2001年12月、33～59頁）、国土庁大都市圏整備局長・内藤勲「発刊100号によせて」（前掲100号、4～5頁）。中日新聞記事データベース、2001年10月3日付参照。

保全区域整備計画については、中部開発センターが1973年2月に中部山岳等15区域の策定、82年9月に伊勢志摩等3区域の策定及び変更を行っている（前掲156号、6頁）。

⁶³⁾ 同前、2001年10月3日付。国土交通省ニュース「平成15年度中部圏事業計画（案）の概要について」（『Crec』144号、2003年9月、82～86頁）。

金沢市、富山市の6市）を対象にヒヤリング（2002年7月～9月）などを行い、レポート「新しい中部圏の地域整備のあり方—多極集中型地域構造の提案—」をまとめている。実現のための施策として4点を提言している。とくに〈コラム2〉条例による土地利用規制の事例—掛川市—と〈コラム3〉景観の規制・誘導の事例—金沢市—に見られるとおり、住民意識の転換と醸成が何よりも大前提となるという指摘は首肯できる提案であろう⁶⁴。

国土計画については、1950年（昭和25）の国土総合開発法に基づき、1962年（昭和37）に第1次の全総が策定された。少し前述したとおり、全総から新全総（1969年）については、土地利用、インフラ整備が色濃く出ていた。三全総になると、大都市への人口流出を抑制するため定住圏構想が出てくる。四全総では、多極分散型国土の構築、交流ネットワーク構想が出てくる。表にはないが、1998年（平成10）3月31日策定の五全総（21世紀の国土のグランドデザイン）では、一極一軸型から多軸型国土構造への転換がみられる。より長期構想が打ち出されてきたのであり、目標年次の5年間（2010—2015年）は多軸型国土構造形成の基礎づくりを主眼としている。新全総から四全総までは投資規模を明示していたが、21世紀の国土のグランドデザインでは投資総額を示さず、投資の重点化、効率化の方向を示している⁶⁵。

2005年（平成17）7月には1950年に制定された国土総合開発法が抜本的に改正され、国土形成計画法の誕生をみた。今回の国土形成計画と従来の全総の違いは、何よりも全総時代が終わり、地域の時代の方式（「国と地方の協働」）に転換することによって変わった点であろう。従来の全総では、どちらかと言えば全国計画のみで地方の意見を聞く仕組みは少なく、国主導型で作成されてきた。これに対し、今回の国土形成計画は「全国計画」と「広域地方計画」の二本立てでいこう、ということになったのである。広域地方計画は国と地方が連携・協力してということで、国・地方・地元経済界等が対等の立場で協議する広域地方計画協議会を立ち上げることになる。もう1つの違いは、従来の全総はいわば量的拡大「開発」基調であったが、今回の国土形成計画は成熟社会型のもので、「計画事項の拡充・改変」という方向を打ち出している。つまり景観、環境を含めた国土の質的向上、国民生活の安全・安心・安定の確保、地域の自立的発展を可能とする国土の形成というような形で、

64 中部開発センター「新しい中部圏の地域整備のあり方—多極集中型地域構造の提案—」（同前、71～79頁）。

65 森山敏雄（国土交通省中部地方整備局建政部長）「中部圏広域地方計画等の最近の状況について」（講演会）（『Crec』164号、2008年9月、2～12頁）、藤野公孝（国土庁長官官房審議官〈1998年6月23日より運輸省航空局管理部長〉）「講演会・新しい全国総合開発計画について—21世紀の国土グランドデザイン—」（124号、1998年9月、18～38頁）参照。

計画事項の拡充、改変をしていこうとするものである、といえよう⁶⁶⁾。

また期限切れを迎えた1都市整備区域、13都市開発区域の新たな5カ年間の建設計画案(2006年度策定)は、いずれも承認された。愛知、三重両県にまたがる都市整備区域の建設計画案では、「中部国際空港開港と愛・地球博(愛知万博)の成果や理念を生かし、産業・技術の中核圏域としての発展を課題に設定。『環境先進圏域』の形成を目標に、ごみゼロ社会の実現や新エネルギーの開発、伊勢湾の再生などに取り組む。モノづくり産業の競争力強化へ、交通基盤の整備も推進する」としていた。交通では、引き続き東海北陸自動車道や第二東名・名神高速道の整備推進が盛り込まれている⁶⁷⁾。

2007年11月27日、国交省中部地方整備局・中日新聞社共催で中部圏の課題と可能性を話し合う「国土形成計画シンポジウム」が名古屋市で開かれた。自治体関係者や市民320人が参加。パネルディスカッションは『『ものづくり産業』にみる中部圏の将来』をテーマに行われ、3人のパネリストが議論を交わした。三菱UFJリサーチ&コンサルティングのエコノミスト内田俊宏さんは、「自動車産業をカバーする複数の産業と広域での観光を育てることが必要」と課題を示し、名古屋大学院環境学研究科の森川高行教授も「名古屋はまだまだ都市の魅力に欠ける」と指摘。中部経済連合会の神尾隆副会長は、東海北陸自動車道などの整備に触れながら「道路」は産業基盤だけではなく、「文化を発信する」と強調していた⁶⁸⁾。

(2) 東海北陸自動車道の建設計画

東海北陸自動車道は中部圏の看板事業である。そのルーツは、1961年(昭和36)度国が自動車道路網設定のために全国で実施した調査で「中部横断高速自動車道」をルート選択したことに始まる。当時は高度経済成長の真っただ中。建設省中部地建の企画室長補佐だった馬場和秋さん(77)はルート案づくりを任されていた。企画室は名古屋市昭和区狭間町の「分室」と呼ばれた建物の1階にあり、木造の簡素な建物だったが、名神高速、東名高速、中央道の設計を手がけ、日本の高速道路の先端を走っていたという。大まかなルート案を決めると、四輪駆動車で現地踏査に出向いた。また建設省元道路局長で高速道路の歴史に詳しい山根猛さん(79)によれば「全国の高速道路のネットワークや、都市や

⁶⁶⁾ 森山敏雄、同前、3～4頁。

⁶⁷⁾ 中日新聞記事データベース、2006年5月12日付、6月14日付。

⁶⁸⁾ 同前、2007年11月28日付。道路交通の歩みを総合的に扱った文献として、道路交通問題研究会編『道路交通政策史概観』論述編、資料編、(同研究会、2002年)をあげておく。

農村から基幹路線まで2時間以内でつなぐ『2時間帯』などを調べた。この調査で整備ムードが全国で高まった」という⁶⁹⁾。

この頃、馬場さんは中部経済連合会の昼食会に呼ばれ、東海と北陸を結ぶ高速道路構想を説いたところ、同連合会顧問の田淵寿郎さんが興味を示した。「いい話だ」と。田淵さんは名古屋市の元助役で、100メートル道路や平和公園など、戦災復興や都市計画を手がけた1級の土木技師。財界人への影響力も強かったといわれる人物である。そして、「中部の経済界はね、北陸とつないで新しいものをつくりたい。ところが当時の道はガタガタ。だから高速をつくれとなったんですよ」と馬場さんは言う。また「財界の『名古屋と北陸を結ぶんだ』という熱気がすごかった」と語っている⁷⁰⁾。

財界の要望を後ろ盾に、63年6月に中部地建はルートの概要を公表した。愛知県一宮市付近が起点で、岐阜・関・美濃市などを經由し、終点は富山県高岡市付近を想定していた。当時の計画路線距離は約170キロ。

1963年7月、東京都内で開かれた中部横断高速自動車道建設促進同盟会設立総会で、愛知・岐阜・三重・富山・石川・福井の中部6県と名古屋市の関係者を前に、会長に就いた松野幸泰岐阜県知事（当時）は「北陸、中部の両経済圏が発展成長を遂げるため、1日も早く実現するよう努力していきたい」と意気込みを語った。そして、ルートの大半を占める岐阜県が世話役になり、建設法成立の根回しに動く。当時県企画課主査だった松野直行さんは、同盟会事務局として国会に通い続けた。事務局と言っても担当は松野さんただ一人、旗振り役を努めた野田卯一元建設相の指示を受けながら、パンフレットを手に議員会館の各部屋を説明に回った。田中角栄蔵相（当時）を訪れた時には『伴陸さんがおるのになんでもたもたしとるんや』。おもむろに受話器を握ると建設省幹部に『はよやれよ』と電話をいれてくれた」という。週末は県庁に戻り、説明資料作り、国連のワイズマン調査団報告などを説得材料に盛り込んだようであるが、頭を悩ませたのは経済効果だった。「主に山間地を通るだけに、調査したコンサルタントは不採算と判断。そこで、地域に付加価値が付き、経済効果が得られるという考え方を提案した。コンサルタントは感心し『うちに来ないかと盛んに誘われた』と振り返」っている。

法案提出までには、さらに幾多の関門があった、と松野直行さんは語る。そのうちの一つの自民党政調審議会。同盟会幹部が見守る中、三木武夫政調会長（当時）が建設省の尾

⁶⁹⁾ 以下、とくに断らない限り、岐阜新聞 web による。同前、2008年7月3日付（年表「全線開通までの歩み」）参照。

⁷⁰⁾ 同前（2008年7月3日付）。

之内由起夫道路局長に迫まった。「関越道建設法案を昨年通した時に『日本中の幹線道路網を整備する』と約束したではないか。渋る尾之内局長を『懲罰の意味で通す』と突き放したという」。東海北陸自動車道建設法案は、東海、北陸地方の交通の迅速化と産業経済の緊密化、関係地域の開発を目的に、1964年6月、議員立法（自民・社会・民社の3党の19議員が議員提案）で通常国会に提出された。起点は愛知県一宮市、終点は富山県砺波市付近、通過点は関市、旧大野郡荏川村付近と定めていた。16日に衆院、25日に参院で可決、成立。7月1日に公布、施行された。同盟会設立からわずか1年。松野さんは「議員はみな、これからは高速道路が必要という気があったと述懐するにもかかわらず、建設省が法案提出を渋ったのには訳があった。「国はまず名神、東名高速など列島の背骨になる縦貫道の整備を目指していた。しかし、建設要望は、あばら骨に相当する横断道にいたるまで全国で高まっていた」からであり、63年の関越道建設法を皮切りに、64年に東海北陸道、65年に九州横断、中国横断の建設法が議員立法で成立する。「全体計画がないまま、政治主導で計画路線が増え続ける恐れがあった」からであろう。そこで歯止めとしてできたのが、66年の改正国土開発幹線自動車道建設法、建設する高速道路の総延長を7600キロ

に限定。路線選定の経緯について、前掲、山根猛元道路局長は「自民党の中は大変だった。我も我もと1週間したら（希望路線）で日本地図はまっ黄色になってしまった。それで『やはり建設省の案じゃない』とまとまった」ことを明かす。一步先んじた東海北陸道は7600キロに組み込まれた。地元は早期着工に向けて動き出すが、着工はまだまだ先のことであった。なお64年に成立した建設法から名称が東海北陸道に改められた。同盟会の名称も、同様に変更された。66年7月国土開発幹線自動車道建設法改正で予定路線となる。

次に東海北陸自動車道の課題などについて少しふれておくと、中部開発センターでは、67年7月13、14の両日、早期建設への機運を高めようとして沿線各地の視察会を計画した（図3）。日程は、「東海班」一講師小出保治岐阜大教授。△13日午前8時名古屋発、午後0時30分岐阜県高鷲村蛭ヶ野で地元の説明会、周辺視察、高山市で北陸班と合流、懇談会△14日高山市から岐阜県白川村萩町

図3 東海北陸自動車道路



出典：中日新聞、1967年7月13日付。

で合掌づくり民族館視察、午後1時から同村鳩谷で地元の説明会、午後6時高岡市着。「北陸班」一講師加藤見岐阜大教授△13日高岡発、午後0時30分白川村鳩谷で説明会、民族館視察、高山で宿泊△14日高山から高鷲村蛭ヶ野で説明会、周辺視察、午後4時30分名古屋着のスケジュールである⁷¹⁾。

中日新聞社では、実は前年6月に「東海北陸横断特別調査隊」（隊長・石原舜助東京工大教授）を派遣、沿線各地の住民意識を中心に、新しいハイウエーへの課題を探っていた⁷²⁾。

視察会は、予定どおり、13日名古屋から出発した東海班（参加者約50人）、高岡から出発した北陸班（参加者約30人）に分かれ、それぞれ同日は中間の岐阜県大野郡荘川村牧戸までを視察、高山市で合流した。東海班は国道156号線を北上、八幡、白鳥をへて正午岐阜県郡上郡高鷲村蛭ヶ野高原に着き、昼食後蓑島政一同村長、開拓農民代表らと懇談会を

71) 中日新聞、1967年7月13日付。

72) 同前。今回の視察会にあたって、前年の調査結果を参考に問題点をいくつか拾いあげているので簡単に紹介しておこう。

合掌づくりの岐阜県白川村は、長年の秘境から脱出しようとする村が一体となって、ハイウエー対策に取り組み、合掌センター計画など観光拠点づくりをめざしていた。村の将来を「観光と農林業の結合による発展」にしばっている姿勢は高く評価されたところである。

岐阜県下の南北交通の重要拠点となる奥美濃は、古くから白鳥町の白山神社や長滝寺をめざす“信仰の道”として開けた。「江戸時代になると長良川の舟運が盛んとなり、さらに昭和初年に国鉄越美南線が開けると、八幡、白鳥は濃尾平野でできた消費物資を中継ぎし、奥地へ運び入れる山間の商業基地の役割をになってきた」とされる。ところが、ここでは、白川村で見られたような東海北陸自動車道への積極的な対応策はなく、地元住民からは「ハイウエーは富山と名古屋の両端を結ぶだけで、中間は素通りされるのではないか」という強い不安の声が聞かれたという。調査隊は「これまで、この地区は背後の山村ばかりを対象に考え、都市からの物資を運び込むことだけに気を取られていたが、今後は山村でできた生産物を逆に大都市へ送り出す姿勢に“回れ右”すべきだ」と地域住民の意識の転換を呼びかけていた。刃物の関、和紙の美濃の両市は、東海北陸自動車道ができれば中京大都市圏への接近が見込まれている。戦後入植した開拓者がよく営農を軌道に乗せつつあるだけに、観光開発と農業の接点をどう求めるかが課題である、とされた。

これまでの日本の道路体系が東西の強い流れにそってつくられたのに対し、東海北陸自動車道は南北を結ぼうとするものである。「名神、東名などのハイウエーがいわば“過密排除型”であるとすれば、東海北陸自動車道は“先行投資型”だ。それだけに、この道路の建設を推進するものとして、沿線住民の積極的な姿勢が必要だが、それとともに“両端を強めること”が重要である。南端の一宮、各務原、岐阜、関などの都市グループ、北端の富山、高岡、砺波、金沢などの都市グループ。これは東西の流れを南北ルートに押し上げるものとして新しい都市機能を高める必要がある」とされた。

「一方、東海北陸自動車道の最大の弱点は、冬季の積雪といわれる。これについて、沿線の住民からは多くの『経験に根ざすアイデア』が聞かれた。『二階建て道路にすれば豪雪でも一車線は確保できる』『雪を積もらせてから除雪してもむずかしい。町村でブルドーザーを持ち、早期除雪で冬の交通途絶を防いだ』などだ。道路建設に伴うさまざまな困難も、こうした住民の知恵、発想を生かすことで解決できるものが多い。—これが調査隊の結論でもあった」という。

開いた。その様子は、次のように報じられた⁷³⁾。

同村長は「蛭ヶ野高原は不毛の湿原だったが、戦後約百戸の開拓者が入植、困難を克服して酪農がようやく軌道に乗ってきた」と述べた。ある開拓農民は「年間所得五百万円の大型酪農ができる条件はあるが、対策が遅れた。しかし、いまからでも農地と観光用地を区別し計画的な開発を進めたい」と述べた。

ハイウエー対策では蓑島村長が「万里の長城になっては困る。山間部ではとくに側道が必要」と要望。さらに温泉の掘削、白山への自動車道などの観光計画も話した。これにたいし、視察会の参加者からは「沿線住民の声をじかに聞いて参考になった。これを計画に生かしたい」との発言があり、講師の小出保治岐阜大教授は「白川村、荘川村などとの広域開発をすべきだ」と提言した。

一方、北陸班は高岡駅前から岐阜県大野郡白川村にはいり、野谷平盛同村長らと懇談した。同日夜は高山観光ホテルで元仲辰郎高山市長らと歓談、14日はふたつの班が入れ替わり、残りの沿線のみたのち、それぞれ高岡、名古屋で解散する。

予定線視察参加者から、前述の①高鷲村・白川村・荘川村は一体となった広域開発をすべきであるに続いて、②観光開発については、心のふれ合える観光地にしてほしい、③同自動車道建設については、風致をこわさないよう配慮する必要がある、④同自動車道は、経済効果はもちろんであるが、特に沿道住民の生活を考慮して推進すべきである、などの意見が出された。さらに、小出教授は、「東海・北陸自動車道実現への道の一つは、先ず沿道住民の意識を高揚させることである」と述べている。

東海北陸自動車道の建設は、70年6月に一宮～白鳥間の基本計画決定、72年6月に一宮～美濃間の整備計画決定、そして施工命令が出され事業着手となるが、その後はスローペースというか、建設は足踏み状態が続く。山間部が多くて工事費がかさみ、採算性などの議論が重ねられた。木曾川以南の愛知県側で一部路線が変更されるなど、用地買収が大幅に遅れたのと東西を結ぶ自動車道の建設が優先されたのが響いたといわれる。

(3) 東海北陸自動車道の全線開通

次に東海北陸自動車道の全通（愛知県一宮市～富山県小矢部市）までの動きをみていこ

⁷³⁾ 同前、1967年7月14日付。「東海・北陸自動車道予定線視察会」(『中部圏開発』4号、1967年10月、2～4頁)。その他、関連資料として、「説明会—東海北陸自動車道に関する調査結果について」(8号、1969年1月、11～28頁)、センターレポート「明日の新高速交通幹線ルート—北陸自動車道、東海北陸自動車道、北回り新幹線—」(18号、1972年1月、56～74頁)、「東海北陸自動車道について—沿線開発プロジェクト計画—」(30号、1975年3月、54～57頁などがある。

う。中部開発センターは民間の調査・提言機関として、活発な調査研究活動を行っており、1971年度には「東海北陸自動車道建設促進同盟会」より調査受託した「東海北陸自動車道沿線地域開発基本計画」をまとめていた。しかし、同自動車道は用地問題に起因する正式路線決定の遅延と総需要抑制策から着工が予想外に遅れている現状にかんがみ、1975年7月に中部開発センター会長加藤乙三郎の名前で「東海北陸自動車道建設促進に関する要望書」を内閣総理大臣、建設大臣、建設省中部地方建設局長、北陸地方建設局長など関係方面へ提出した⁷⁴。

記

1. 基本計画区間の整備区間の早期決定

基本計画は、すでに全線の決定をみているが（昭和45年6月一宮～白鳥，昭和46年6月城端～砺波，昭和48年10月白鳥～城端），整備計画については，一宮～美濃間（昭和47年6月）の区間以外は，決定をみていないので，早期に整備計画を決定されるようご配慮賜りますようお願い申し上げます。

整備計画策定にあたっては，可能な区間から優先的に決定していただきたいと存じます。

その場合，当センターといたしましては，推定交通需要量が多く，しかも平坦地のため工事費の安い美濃～八幡間の整備計画を先ず決定し，工事着工へと逐次推進していただくよう要望致します。

2. 整備計画区間の建設促進

昭和47年6月に一宮～美濃間の整備計画が決定され，同日，日本道路公団に施行命令が出されましたが，岐阜・愛知両県内の既設住宅団地等の地元住民から本計画路線は，騒音・排気ガス公害など環境破壊を生ずるものとして，反対運動がでたため，工事着工は遅延しております。

その後，岐阜県側は，岐阜県建設連絡協議会が，本計画路線を若干，東回りコースに変更することを決定，日本道路公団に対し，地元の意見として建議するなど現在で

⁷⁴ 『中部圏開発』32号，1975年9月，2～3頁。この要望前後の中部開発センターの調査・提言活動をあげると，1966年12月中部圏開発整備本部より「中部圏開発整備基本計画策定の基本方向の推定に関する調査」を受託，翌年4月に報告を終えたのをはじめ，1967年7月には「東海北陸自動車道に対する沿道住民の期待」，1972年7月には「東海北陸自動車道沿線地域開発計画」などの調査報告書を取りまとめている。1976年2月には名古屋商工会議所会頭，中部経済連合会会長，中部開発センター会長の三者連名による「東海北陸自動車道建設促進に関する要望書」を内閣総理大臣をはじめ関係行政長官へ提出している（『中部圏開発』3号，1967年6月，1～3頁。『CRDRC』42号，1977年3月，5頁）。

は、早急に工事着工を要望するに至っております。

これに対して、愛知県側は、本計画路線の変更案として、(1)22号線（名岐バイパス）にのせる案、(2)別の新しいルート案等を検討しておりますが、未だ解決の目途は立っておりません。

当センターといたしましては、本道建設の早期着工を願うという見地から、愛知県側の路線の早期決定を願うことはもとより、路線問題の解決した岐阜県内だけでも部分的に工事着工されるようにご検討賜わりますようお願い申し上げます。

同道路は、1979年（昭和54）10月ようやく岐阜県関市内で初着工にこぎつけた。86年3月各務原～美濃間が全線のトップを切って開通、同年12月には愛知・岐阜・富山など東海北陸6県選出の国会議員54人で構成する東海北陸道促進議員連盟が発足する。87年5月27日第二回会合を東京・永田町の自民党本部で開き役員を選任、会長に渡辺栄一（岐阜2区）、顧問に江崎真澄（愛知3区）、福田一（福井）、常任理事に片岡清一（富山2区）、武藤嘉文（岐阜1区）、森喜郎（石川1区）、山本幸雄（三重1区）、綿貫民輔（富山2区）杳掛哲男（石川）が決まった⁷⁵⁾。

同年6月17日午前中、東京・平河町の都道府県会館で東海北陸自動車道建設促進同盟会（会長・上松陽助岐阜県知事）の定期総会を開き、同道路の早期完成をめざし、第10次道路整備5カ年計画総投資規模拡大などを求めることなどを決議、午後建設省、道路公団に陳情した⁷⁶⁾。

1994年2月には、愛知・岐阜・富山3県と沿線11市41町村が東海北陸自動車道を軸に広域的な地域整備を図ることを目的に「東海北陸道広域地域整備連絡会議」を結成、経済団体も「東海北陸道地域整備推進協議会」をつくり、“応援団”として動きも活性化していった。前者の総会挨拶で、藤井治芳建設省技監（のち建設省事務次官、日本道路公団副総裁）は「東海北陸自動車道は昭和四十年代に計画されたが、さまざまな事情で大幅に遅れている。しかし中部圏の基軸道路であり、わが国の横断軸として一番長く、真ん中にあり、一番大きな期待を担っている横網級の道路だ。山間地帯を通過するため採算性に問題がある

⁷⁵⁾ 中日新聞記事データベース、1987年5月28日付。

⁷⁶⁾ 同前、1887年6月17日付夕刊。

92年8月27日に「21世紀中部道路サミット」（中部経済連合会・中部21推進協議会・中日新聞本社主催）を開いている。藤井道路局長の基調講演に続いて、パネルディスカッションでは中部の道路交通網整備の在り方について議論が繰り広げられた。工事のスピードが速いとはいえない東海北陸自動車道は「中部は一つ」のためにも早急にやり遂げねばならない、と決意を新たにした（中日新聞記事データベース、同前、1992年8月28日付）。

が、国策として推進していく。（中略）5全総（第5次全国総合開発計画）に向け、新たな国土のあり方が問われ、道路を中心とした地域、環境、生活を全体としてとらえる「軸」という考え方がでてきた」（要旨）と述べている⁷⁷⁾。

95年11月22日には、東海北陸自動車道（愛知県一宮市～富山県小矢部市、185キロ）について討議する“二十一世紀東海北陸道サミット”が名古屋市の名古屋国際会議場で開かれ、沿線自治体の行政関係者や経済界トップら450人が、環日本海経済圏と環太平洋経済圏を結ぶ国土軸として整備促進を図ることを誓い合った。まず藤井治芳・建設事務次官が「21世紀への連携」と題して講演、整備が遅れている東海北陸自動車道への地元協力を強く訴えた。これを受けたシンポジウムでは、飯島宗一・愛知芸術文化センター総長（前名古屋大学長）の司会で鈴木愛知、梶原岐阜、谷本石川の各県知事、新原富山県副知事、西尾名古屋市長、須田中部経済連合会副会長（JR東海会長）、藤井次官の7人が討論。「東海北陸自動車道は、東海、北陸地方の交流を拡大させ、中部圏の潜在力を発揮させる背骨になる」（梶原岐阜県知事）との認識で一致した。21世紀初頭の全通をめざして、調査・工事のピッチが上がってくるのである⁷⁸⁾。

98年12月、中部地方を縦断する東海北陸自動車道と名神高速道路が接続されたのを機に、将来の地域づくりを考えるシンポジウム「魅力ある東海北陸地域とするために」（東海北陸道広域地域整備連絡会議、東海北陸道地域整備推進協議会、中日新聞社共催）が同年12月15日に岐阜グランドホテルで開かれた。沿線の関係者ら1200人が出席した。藤井治芳・日本道路公団副総裁の基調講演と森地茂東大教授、城処求行中部地方建設局長ら5人のパネル討論があった。今回の接続で、総延長185キロの47%が開通したことになる⁷⁹⁾。東名高速道路からも直接東海北陸自動車道に乗り入れ、岐阜県奥美濃地方まで走れるようになり、奥美濃・飛騨地方への観光客が飛躍的に増えたと伝えられる。

99年11月、白鳥―高鷲―荘川インター間が開通した。高鷲小学校体育館で開通祝賀式が行われ、会場は高速道路で奥美濃と飛騨地方が一本に結ばれた喜びにあふれた。2004年6月に中部経済連合会の交通委員会（委員長・須田寛 JR 東海会長）は、中部圏の未完成の交通インフラの早期整備などを盛り込んだ提言「交通ネットワーク中部21」をまとめた。

77) 同前、1994年2月23日付。

78) 同前、1995年11月23日付。

一方で、北陸地方は「環日本海交流圏構想」に熱心であり、東海地方との“距離”はますます遠くなるといわれたが、地元の強い要望で建設が進んでいる東海北陸自動車道が、その架け橋になると期待されていたのである（同前、1995年8月31日付）。

79) 同前、1998年12月16日付。

東海北陸自動車道の未整備区間は飛騨清見～白川郷の26キロを残すだけとなった⁸⁰⁾。

2005年10月、日本道路公団が分割民営化され、東海北陸自動車道の事業主体は中日本高速道路（名古屋市）になる。また4全線で打ち出された既供用分を含む1万4000キロの高規格幹線道路網計画は、この年廃止となる。06年6月16日東海環状道路建設促進同盟会と東海北陸自動車道建設促進同盟会（会長はいずれも吉田肇岐阜県知事）の合同総会が東京都内で開かれ、それぞれの道路の早期供用などを求める決議を行った。出席者は、愛知、三重、岐阜と名古屋市、福井、石川、富山の6県1市の関係者、国会議員ら150人であった。古田会長は「昨年は愛知万博、中部国際空港開港の追い風も吹き、道路沿いの企業立地も急速に進み、観光客も増えた。中部圏全体の発展につながるよう早期整備に努めたい」と挨拶している⁸¹⁾。

同年10月16日、東海北陸自動車道が2007年度中に全線開通する予定を見据え、一宮商工会議所（愛知県）と高岡商工会議所（富山県）が高岡市で開かれた高岡商業所創立110周年記念式典で友好宣言を交わし（「経済・文化・観光面の交流、情報交換を通じて両地域の振興、発展に貢献する」と記した友好宣言書を交換）、北陸、東海両地区の交流促進を誓った。「高岡商議所は今年、『東海北陸横断ネットワーク会議』『ビジネスサミット2006 in 高岡』など東海地方に照準を合わせた経済イベントを開催。東海北陸道の全線開通を中部圏の経済交流拡大の好機ととらえ、北陸3県を積極的に売り込もうとしている」と報じられた。一宮側は「高岡は歴史も古く、兄のような存在。さらに交流を深めたい」と話したという。今月30日の一宮商議所創立85周年式典には高岡側からも出席する⁸²⁾。8月には、高岡商議所が事務局となって、愛知、岐阜、石川、富山4県の49商工会議所・商工会で「東海北陸ネットワーク協議会」を結成、07年7月東海北陸道の起点・愛知県一宮市の七夕まつりで物産展を開いている⁸³⁾。

東海北陸自動車道は山岳地帯を貫くだけにトンネルは54本を数え、総延長は全体の37%、69.8キロにのぼる。とくに最後の飛騨清見～白川郷 IC 間の飛騨トンネル（10.7キロ）の工事は難航をきわめた。97年7月の先進坑の着工から9年半をかけて2007年1月ようやく貫通したものの、わき水や壁面の崩落が続き、全線開通の時期は当初の08年3月末から3カ月余りずれ込んだ⁸⁴⁾。

⁸⁰⁾ 同前、1999年11月28日付、2004年6月8日付。

⁸¹⁾ 同前、2006年6月17日付。

⁸²⁾ 同前、2006年10月17日付。

⁸³⁾ 同前、2007年10月23日付。

⁸⁴⁾ 同前、2008年7月3日付。

7月5日の全線開通を記念するシンポジウムが、6月3日富山県砺波市のホテルで開かれた。「中部縦断交流、始まる」がテーマ。中部圏を南北に貫く東海北陸道沿線の経済、行政関係者ら約800人が出席した。笹津恭士トヨタ自動車副社長（富山県高岡市出身）が「ウチとソトトヨタの『ものづくり』日本の『人づくり』一」と題して記念講演。「富山には優れた技術と人材がある。誘致も必要だが、自ら打って出ることも重要と東海北陸道を使った攻めの好機到来と説いた。パネルディスカッションは中尾富山経済同友会代表幹事をコーディネーターに、川村中部経済同友会代表幹事、田島岐阜県経済同友会代表幹事、大辻中部経済産業局長の各パネリストが「中部交流圏の展望」を論じ合った⁸⁵⁾。

7月4日、開通式典が開かれる高山市清見町の関係者は、式典の準備作業やリハーサルにも熱が入った。富山方面の本線上にはテープカット会場となる特設ゲートが設けられ、開通ムードが高まった。構想浮上から47年、7月5日いよいよ全線開通の日を迎え、開通式典を行う。総事業費は約1兆2000億円に達した。

中日本高速道路の矢野弘典会長は「東名、名神、北陸道とのネットワークが形成され、線から面への広がりを持つ。東海・北陸圏の経済をさらに元気にする」と述べ、冬柴鉄三国土交通相は「日本海側と太平洋側の新たな動脈。沿線の都市間連携が進むと期待できる。今後も真に必要な道路を造ることに最大限の努力をする」と高速道路網の拡充に意欲を示した。岐阜県の高田肇知事は「半世紀の夢がかなった。東海北陸道は列島の真ん中の明るい光、将来の発展の源。今後も魅力をさらに開拓したい」と、愛知県の神田真秋知事は「この道路をどう生かすか、しっかり知恵を絞っていきたい。中部全体が引き続き元気で

⁸⁵⁾ 同前、2008年6月4日付。2007年11月28日、富山県高岡市のホテルで中部開発センターの産官学セミナー「北陸と東海の連携～東海北陸自動車道の意義を考える～」(主催中部開発センター・高岡商工会議所・富山県商工会議所連合会、後援富山経済同友会・富山県西部産業開発協議会)を開催している。基調講演は東海旅客鉄道株式会社相談役・須田寛「日本中央交流圏をめざして」、コーディネーターは名古屋産業大学名誉学長・特任教授伊藤達雄。パネリストは講演者のほか、小柳博美・宇奈月温泉かたかごの会元会長、高柳卓三・高岡商工会議所副会頭、橘慶一郎・高岡市長、中尾哲雄・富山経済同友会代表幹事の4人(『Crec』162号、2008年3月、2～34頁)を参照。

東海北陸自動車道の全線開通を目前にしたタイムリーな企画であり、開催地が北陸の地(高岡市)であったのも画期的なことであろう。講演では国土軸の考え方にも言及され、今後の課題を展望する。パネルディスカッションでは中部と北陸広域圏をつなぐ大動脈としての東海北陸自動車道への期待、そして広域観光を視野にお客様へアプローチすることなど夢を語っている。さきの北陸自動車道の開通によって、「北関東一埼玉、群馬、栃木からすごいお客様が来られるようになり、(中略)中京、名古屋のお客様がだんだん減っている」など「道路ができることの影響の大きさを肌身で感じました」。このように「劇的に変わったお客様のエリア」というのは印象に残る。

活力ある地域になるよう努力したい」と述べた⁸⁶⁾。

「建設促進には『中部圏の一体的発展』を旗印に上げた北陸からの声があった。『建設省幹部の眼中にもなかった。夢みたいな話だった』。建設促進期成同盟会長を務めてきた綿貫民輔衆院議員（富山3区）は、当時の反応を感慨深げに語る」のである。

太平洋側と日本海側をつなげる壮大な夢は、これまで少しふれてきた日本横断運河構想として浮上したが、「戦後経済の進展に合わせ『アメリカ、旧ソ連の両方につなぐ交通路が問われた』と、可能性調査に携わった岐阜大の加藤晃名誉教授は振り返る。運河は構想で終わったが、南北をつなぐ交通体系は必要という認識は変わらず半世紀後に高速道に姿を変え実現した」と語っている。

「七千億円ともいわれる経済効果。全線開通は『駆け込みで間に合った』と、中部開発センターの坂雄二郎常務理事は評する。道路への期待は『東海側からに立場は逆転した』と言う。企業用地は東海環状道圏内で不足しがち。企業も岐阜以北への可能性を探る」といわれた⁸⁷⁾。

東海北陸自動車道は、総延長185キロのうち68%の126キロが対面通行である。一部区間で片側2車線にする工事が進んでいるが、白鳥インター以北の108キロの4車線化は国の整備計画に盛り込まれておらず、メドが立っていない。沿線自治体は交通安全や渋滞緩和などのため、全線4車線化を求めている。中央分離帯がない対面通行区間で懸念されるのは、正面衝突の危険性で、2004年7月に岐阜県郡上市でトラックと乗用車が正面衝突して7人が死亡する事故が起きている。制限速度は片側2車線は80キロだが、対面通行区間と飛騨トンネル内は70キロに落としている。中日本高速道路は対面通行で車線をはみ出すと危険を知らせる音や振動がする舗装や、視覚的に車線幅を狭く見せる「導入レーンマーク」などを整備している⁸⁸⁾。

⁸⁶⁾ 以上、同前（6月4日付）、2008年7月5日付、5日付夕刊による。

中部地建でルート選定にかかわった馬場千秋さんは「当時の夢が詰まった道。二十年もすれば完成すると考えていたけど、半世紀かかったね」と語っている（同前、2008年7月3日付）。

⁸⁷⁾ 以上、同前（7月5日付）による。

⁸⁸⁾ 同前、2008年7月3日付。

ここで、交通事故（死傷者の数は道路交通事故が99%を占める）に関して遡ってみておこう。事故件数は、1950年代末から急上昇し、59年の年間の死者は1万人を突破、翌60年には警察庁が『交通事故白書』を発表して注意を喚起した。66年には死者が1万3904人に達し、「交通戦争」という言葉が生まれた。70年には1万6765人という史上最高を記録、マイカー時代の影の部分濃くし、社会問題となり、70年6月交通安全対策基本法が公布された（佐々木毅ほか編『戦後史大事典』増補縮刷版、1995年、三省堂、276頁）。なお冒頭の「道路交通事故」「道路事故」という言葉も、この過程で定着したと思われる。↗

↘ 次に1966・67年度上半期の四大大府県・中部地区のデータを見てみよう（表5）。67年上半期（1月～6月）の警察庁速報集計によると、全国で起きた交通事故は21万8493件で、前年同期に比べ15.9%増、負傷者も26万3167人で、前年より16.1%増。死者だけは6103人で、前年を5.9%、383人下回った。件数が減ったのは山形、福井、京都、徳島の4府県で14～212件の減少。負傷者が減ったのは山形、京都、徳島の3府県で、85～377人の減少。山形は死者が6人増だったため、件数、負傷者、死者がそろって減ったのは京都、徳島だけだった。

死亡事故が減少した主な地域は、東京の81人をトップに、埼玉43人、京都41人、群馬36人、千葉35人、福岡34人、三重33人、宮城29人、福井27人、滋賀23人など。中部圏9県では、このほか岐阜県が15人、長野が7人と、前年を下回りまですすが、逆に増えたのは愛知が43人で全国1位のほか、石川が9人で8位、富山が7人で10位、静岡が5人で14位となっていた。

まず全国的動向をみると、死者で最も多いのは歩行者、次いで自動車運転中または同乗中、以下オートバイ乗り、自転車乗りなどの順。とくに第1原因者別にみると、自家用貨物、自家用乗用車が目立ち、なかでも自家用乗用車は前年比14.5%、138件も増加している。この点について警察庁交通企画課では「マイカー族がふえ、大人数で外出して事故を起こしているのではないか」と分析、今後もますます増えると予想している。事故類型では、相変わらず人対自動車が多くトップ、自動車対自動車がこれに次ぎ、自転車対自動車もかなりの数だが、自動車、オートバイなどの自損行為が意外と多い。踏切事故も少なからずあった。 ↗

表5 交通事故発生状況（1966・67年度上半期）

都府県名	件数	死者	負傷者
東京	28,926 (+3,762)	336 (-81)	35,470 (+5,065)
大阪	20,359 (+3,097)	361 (-13)	23,504 (+3,094)
京都	6,651 (-212)	121 (-41)	8,019 (-377)
愛知	15,016 (+1,655)	359 (+43)	18,082 (+2,060)
岐阜	4,089 (-)	103 (-15)	5,040 (-)
三重	3,701 (-)	123 (-33)	4,472 (-)
滋賀	2,357 (-)	78 (-23)	3,077 (-)
富山	1,808 (-)	58 (+7)	2,107 (-)
石川	1,301 (-)	64 (+9)	1,742 (-)
福井	1,448 (-)	43 (-27)	1,738 (-)
長野	3,523 (-)	114 (-7)	4,377 (-)
静岡	10,269 (-)	348 (+5)	10,999 (-)
全国	218,493 (+29,991)	6,103 (-383)	263,167 (+36,452)

出典：中日新聞，1967年7月22日付より作成。

注 原資料は警察庁の速報集計。()内は前年同期比。

(-)は不詳。

↘ さらに原因別では酔っ払い運転、わき見運転、速度違反、徐行違反、追い越し違反などが上位にランク、全件数の40.5%を占めている。このほか踏切りでの安全不確認、一時停止違反、無免許運転もあったが、歩行者では路上への飛び出し、酔っ払いのふらふら歩きも出ている。警察庁では、今回の分析結果にもとづいて、それぞれの地域に応じた指導、取り締まりを強化するよう全国都道府県に指示したが、とくに自家用車族の事故が増加すると予想し、安全教育を徹底する必要があるとしている。

各地域別でみると、愛知県を中心とする中部圏は不名誉な「交通戦争」の激戦地で、京都の“優等生”ぶりに対し、愛知は“落第生”といわれた。京都はなぜこうした好結果が出たのかとなると、京都府警も「ドライバーの自覚が高まったのではないだろうか…」としか表現しない。「しかし、マイクロバス、自家用乗用車の事故が10~20%増という伸び率を示し、営業用貨物による歩行者事故が減っているのは“通過交通”が名神高速道路に流れ、市内への車の流入がかなり減っているためではないか」との見方が一方であったようである。

愛知では、名古屋市が減少しているのに対し、名古屋市をはさむ周辺部（西三河、尾張東部）で死亡事故が増えており、いわゆる“ドーナツ現象”がはっきり現れており、いっそうにおさまりそうにない。名古屋市でも、中心部の中区は減少、新しい住宅地との接点にあたる北部は増加傾向をみせており、愛知県警は「明らかに第二次ドーナツ現象だ」としている。死者のうち歩行者は35.6%、大阪同様、後進国タイプである。道がいいと言っても、舗装してあり、道が広いだけなのが愛知県の実情。安全施設の整備の遅れが死亡事故多発の一因になっているのも否定できない、とされた。

大阪の6月末現在の死者は前年比13人減とはいっても、累計では全国一。7月に入ってからも、愛知と1、2位を争っており、大阪府警も頭を痛めている。東京の欧米タイプに対して、大阪は歩行者事故が48.2%という高率を示しているのが特徴。後進国タイプだが、万国博をひかえて急ピッチで進む地下鉄工事や道路工事の関係で、周辺部に多発化傾向がみられるのは皮肉な現象といわれた。

東京の死亡事故は前年比81人減。なぜこんなに減ったのか。警視庁でも「わけがわからない」と首をかしげる。しかし、隣接の神奈川、千葉、埼玉などに抜ける“街道”の事故はめっきり減って、他の府県にみられるような“ドーナツ現象”は見当たらない。かわって都心部を走る“オリンピック道路”など、町の中の幹線高速道路が魔の地帯で重大事故が起きている。事故類型では欧米タイプの自家用乗用車の同士討ちがふえ、他はいずれも減っている。警視庁は“高速道路”と“マイカー族”に因果関係がありそうだと分析する。ドライバーが事故を恐れて安全運転を心がけているのと、5月にスタートした白バイによる“月光部隊”の夜間取り締まり強化、安全施設の充実が大きな影響を与えているようだ（中日新聞、1967年7月22日付）。

「歩行者天国」についてみておくと、1970年8月2日の日曜日、東京の銀座・新宿・浅草・池袋で第1回「歩行者天国」が実施された。3回目の8月16日の日曜日には渋谷が加わり、5カ所となる。

「歩行者天国」は、この前後、中部圏の各県でも大きく広がってきた。報道された7県の状況を点描すると、福井県では8月16日、福井市の目抜き通りで、初めて「歩行者天国」（日曜広場）が誕生。福井署の調べによると、「この日の人出はざっと5万人。ふだんの日曜の人出にくらべ3万人の増、『人間解放区』にふさわしいにぎわいだった」という。

愛知県では名古屋も意欲的、商店街の協力を取りつけ、中区・大津通の「歩行者天国」は市主催の形で近く実施される予定。南大津通の歩行者天国について、名古屋市交通労組は現地調査をした結果、「車の渋滞はさけられず」、市当局へ「時期尚早」を申し入れることにしていた。豊橋市の広小路通では8月23日に実施される。刈谷市銀座通は、7月26日（初の歩行者天国）と8月2日の2回実施した。今後も続けるかどうか検討中。

岐阜県は岐阜市西柳ヶ瀬、多治見市本町通の各商店街で検討中。「客足が落ちるのでは……」と心配するむきもあるが、大勢はかなり意欲的だという。高山市本町通では8月1~3日に実施。美濃加茂市駅前通りでは8月25日に予定している。

三重県では7月26日から4日間、四日市一番街で同振興会と中日新聞社が協力して車締め出し

の「歩行者天国」が実現した。4日間を通して、全国的に盛り上がっている車からの解放運動の実験場としてさまざまな反響を呼び起こした。買い物客には「安心して買い物が出来る」と好評であり、期間中の人出は平常の5割増し、婦人用品、子どもおもちゃなどの売り上げはふだんの2～3割増しだった。しかし、食堂、喫茶店などはマイカー族が敬遠してか、いつもと変わらない客の入りだったという。食料品店では生鮮食料品の搬入をどうするかが一番の問題だった。あるスーパーでは「ふだんは朝から午後3時まで荷の搬入をしていたが、今度の期間中は、午前6時から9時までにくり上げ切り抜けた」。店長は「問屋の協力によるものです。しかし、やれば出来ることがわかった。じん速な荷の搬入方法、事務処理など店の事務体質改善にも役立った」と語っている。主催した商店街では、定期的にやろうと相談中である。一方、車締め出しに首をかしげる意見では「近くに事務所を持っているが、商店街を横切るのも禁止では迷惑」と不満があったという。「車を締め出した商店街のまわりに駐車場をつくってほしい」との声も強いので、商店街では駐車場建設もあわせて計画中とか……。

1971年半ばの様子をみると、近鉄四日市駅前の商店約80店で組織している四日市一番街商店振興会は、許可が下りたのでカラー舗装が完成した一番街通りを6月10日から規制標識を立てて正式に「歩行者天国」を始めた。すでに午前10時から午後8時までは荷物搬入用の車を除いた一般車両は通行止めになっていたが、今度の規制でこの時間帯は自転車（「自転車は降りて通行してください」との一文あり）を含むすべての車を通行止めとした。但し、商店の荷物搬入は許可証を出した約100台の車に限って午後8時から翌朝の午前10時までの間通行を認める。また特定車以外の締め出しの一方、一番街通りを南北に横断する車のため、この通りを横切る南大通り、諏訪新道通りの2本の交差点に限ってカラー舗装部分でも車の通行を許可している。一番街は昨年夏「ニューヨーク五番街に続け」と中日新聞社と共催で歩行者天国を催し、好評だったので、今度の規制に踏み切ったという。

滋賀県では草津市駅前の大路井商店街で最終プランをねっており、8月末に実施の予定。大津、長浜、八日市、近江八幡市では、すでに車の乗り入れ制限をしている。

静岡県では静岡市の目抜き通り呉服町、七間町商店街で「正月」「静岡まつり」「クリスマス」など、人出の多いときに限り、1回4～8時間実施している。浜松市では69年11月から有楽街、モール街各1300メートルを、土曜は午後1時から、日曜日は午前10時から午後8時まで実施。70年4月に定着したという。

長野県の上田市では70年7月12日に第1回の「歩行者天国」を実施、評判は上々で、10月25日まで毎日曜日に実施の方針である。飯田市の知久町商店街では7月24日から6日間実施している。同商店街では定期的に続けていきたい考えだが、隣接商店街から横やりが入った。通過交通をどのように回させるかをめぐって利害が食い違っており、両商店街では協議を重ねている。

これらの記事を報じた中日新聞は、「ついに、ことしの交通死者は1万人を越えた。恐ろしい勢いで進行する『クルマ社会』の悲しい所産である」と述べる。「クルマ優先からヒト優先へ！」「とりもどそう一人間の道一」、「歩行者天国」の試みには『クルマ社会』であえぐ人びとのこんな願いがこめられている」との指摘は胸を打つであろう（以上、中日新聞、1970年8月17日付を中心に、同年7月27日付、30日付、71年6月11日付を参照）。

とくに7月27日付の足立省三（中日新聞・中部総合開発推進委常任幹事）「歩行者天国—今後の方向」（中部圏版コーナ）は示唆に富んだものである。「車を締め出す“解放区”は大都市を中心に各地で生まれていたが、東京や大阪では主として商店街の自衛策としての“買い物解放区”であった。それに比べ、名古屋を中心とした動きは裏通りの“子供”を対象としたところに特色がある」。これは名古屋の都市計画とも関係するが、「ターミナルに集中する車は駐車場や、う回路を求めて裏通りにはいり、子供の遊び場を奪う。だから（中略）人命防衛の形で“チビ子広場”を求める市民の主張、行動が裏通りから出たとみてよい」。しかし、名古屋の特色であるチビ子広場にも利用の多いところと利用されていないところがある。「子供たちと話し合っただけで生まれた個所は利用が多い。そこでは子供たちがちゃんと“参画意欲”をもっているが、おとなが勝手に警察と話し合っただけでつくったところは、はじめから“子供不在”である」とみる。「旭川市の実験例」などを紹介され、今後の中部圏の動向については、都市づくりの姿勢を示すとともに、

さらに、全通前後の地域の観光関係者の様子などにふれることにしたい。開通がどんな人の流れを生むのか、期待と不安、さまざまな思いが交錯していたことであろうが、全通半年前、高山市中心部にある高山グリーンホテルの新谷尚樹社長(52)は、開通をにらみ、「高山を軸にした観光の選択肢が広がる」と、長野県松本市と高山市、金沢市という中部圏の東西の古都を結んだ観光モデルコースを考案し、旅行者などへのPRに動き出している。金沢市の年間観光客は約690万人、高山は420万人、この巨大な両観光地の間に大きな人の流れができる、そう読んでいるのである⁸⁹⁾。

高山商工会議所の布村雅之企画事業部長(55)は「中京方面の人を対象に、高岡や能登半島を巡ってもらい意見を寄せてもらうツアーを年明けにも実施したい」と話す。同商業

〳地元の参画方式が望ましい、と提言する。

「歩行者天国の構想は、自動車公害、事故—クルマ社会への形式的な挑戦であっては、あすへかける教訓も生まれえない。単に自動車という“物質”に対してだけでなく、クルマ社会をつくりあげた人間自身への挑戦がそこにあるからだ。だから、これまでの都市づくりの反省から“実験”がスタートするかもしれない。旭川の例にみられるように、市と市民が“人間性の確保”から“人間性の回復”を訴える行動を都市づくりの中ではっきりと示していくことが、いまこそ必要なのである」と述べている。

1985年のデータ(『道路行政総覧』)によると、いまや高速道路は日本列島の大動脈となっており、その経済効果などについて次のように述べられているので紹介しておこう。

まず輸送分担率では、高速道路は都道府県以上の道路の2.0%を占めているにすぎないが、全国自動車輸送量の貨物輸送量(トンキロ)では34.5%、旅客輸送量(人キロ)では8.7%と推定されている。次に高速道路の直接効果としては、①走行時間を短縮できる、②燃料費、タイヤ消費費など走行費用を短縮できる、③到着時間が正確になる、④運転の疲労が少なく、走行が快適、⑤荷傷みが減少し、梱包費を節約できる、⑥交通事故が減少する(走行キロ当り死傷事故発生率は、高速道路は全道路平均の13分の1)などの効果をもたらす。また高速道路には、一般道路の混雑を緩和し、一般道路における事故や騒音を減少させる効果もあるという。ただ事故発生率の低さとは別に、重大事故が起これば大惨事、通行止めなどで深刻な影響を及ぼす点は見落とせないだろう。

間接効果としては、高速道路が開通すると、その沿線地域では輸送条件が格段に向上し、工場立地が盛んとなる。工場立地はインターチェンジに近い地域に集中、10キロ圏内に立地したものが41%、20キロ圏内では56%となっている。農水産業の面では56%となっている。農水産業の面では大消費地から遠く離れた地域(300キロ以上の地域)のシェアが高まっている。また高速道路によって観光地へのアクセスが容易になるため、観光地の増加、新たな観光開発が可能となる。こうして地域の産業が発展すると、雇用機会の増加や所得の増加がもたらされ、人工が流出した地域でも人口の定着が進むようになる。そして産業の発展や人口の定着は、地方税収を増加させ、自治体による地域発展のための基盤づくりが一層進むことになる。生活面への効果では、高速道路が開通することによって、生活利便の面における地方と大都市の格差は急速に縮まる、などを指摘している。

ただデータは4全総より前のものであるが、実際には1987年に策定された第4次全国総合開発計画(4全総)に基づいて推進されている多極分散型国土の形成と地域社会の活性化を促進するため、21世紀初頭までに1万1520キロの高速道路網を完成する計画を立てており、それが柱になっている点に留意しておくべきであろう(道路行政調査会監修『平成元年版道路行政総覧』官公庁文献研究会、1989年、257~259頁)。

⁸⁹⁾ 同前、2007年10月23日付、以下同じ。

所が事務局となって「東海北陸ネットワーク協議会」を結成しており、中部地方の南北に大きな人の流れを起こすことをめざしている。「人の行き来を増やし、エリア全体を活性化させたい」と抱負を語る。

長野県境に近い高山市奥飛騨温泉郷の旅館経営者には危機感が漂う。「十年前、県境の安房トンネルが開通し宿泊客は急増。ピーク時は年間九十六万人に上ったが、じりじりと減り、昨年は七十六万人になった」苦い経験があるからだ。東海北陸道が開通すれば、高山に泊まらない人が増えるかもしれない。奥飛騨温泉郷観光協会の中本茂専務理事（51）は「便利になれば、通過する人も増える。滞在してもらうための魅力づくりに知恵を絞る」という。

東海北陸道全線開通から1年後の様子をみると、とくに氷見はブームにわいた⁹⁰⁾。泊まりがけの家族旅行で富山県氷見市にやって来た愛知県一宮市の製造業岸俊博さん（29）は、「北陸のアマエビは安くて新鮮ですね」と買い込んだ富山湾の魚介類を車に積み込んだ。東海北陸自動車道が全線開通するまで、高山市から先は「遠い印象だった」と語る。今年の大連休、静かだった漁師町は空前のにぎわいを見せ、氷見漁港近くの「道の駅氷見フィッシャーマンズワーフ海鮮館」前は、駐車待ちの車で300メートルの渋滞が起きた。東海からの観光客が急増し、日帰り組みも多い。愛知や岐阜ナンバーが目立った。市中心部のすし店は昼時に行列ができ、「四十年前に店を始めて以来の混雑」と驚いたという。旅行者の間で「氷見バブル」という言葉が生まれるほどだった。北陸の魅力といえば日本海の新鮮な海の幸。寒ブリなどブランド力があり、「交通の便もいい氷見はまさに“全通特需”の代表格というわけだ」とされる。「一過性のブームに終わらせない」と語るのは、氷見市観光協会の蓮谷正雄事務局長（58）。「協会は来年、県内の観光協会で初の旅行業免許を取得。地域密着の旅行商品を開発して満足度を上げ、再訪者を増やす狙いだ」と先を見据えている。

「民宿も幅広い客層をにらみ、従来の『豪快な舟盛り刺し身』の一点張りから脱却。氷見牛や魚のカルパッチョなど料理に工夫を凝らし、女性や若者の反応は上々という」。

一方、岐阜市の長良川温泉。「昨年七月の全通から十一月までの北陸地方からの宿泊数は前年より三割増えた」。「東海北陸道に感謝」と岐阜長良川温泉旅館協同組合の橋本勝昭理事長代理（64）は話す。「富山・新潟は関東、福井は関西を見ていたが、中部圏に目が向くきっかけになった」と分析。「今は一泊か二泊の旅行が主。北陸から名古屋や伊勢へ

⁹⁰⁾ 以下、同前、2009年7月3日付、4日付岐阜県版による。

行くとき、泊まるのにちょうどいい場所」と地の利を強調する。ただ世界的な不況・新型インフルエンザで客足が落ち込んだ現状を踏まえ、「全通しただけで客は増えない。不断のPRが不可欠」と気を引き締める。さらに多くの人をいかに呼び込むか。全通2年目は沿線の知恵と努力が試されることになろう、といわれた⁹⁾。

おわりに

まずハイウエー時代の幕開けにふれたあと、主として伊勢湾大橋・伊勢湾口道路建設計画に言及し、むすびに代えることにする。

(1) ハイウエー時代の幕開け

周知のとおり、名古屋神戸間高速道路の建設に必要な世界銀行からの借款を目標に、ワトキンス調査団を招く。ワトキンス (Watkins, R. J) 博士を団長とした土木技術と交通経済の専門家からなる調査団は、1956年5月19日に来日した。いわゆる『ワトキンス調査

9) 中部開発センターでは、2008年度「シンポジウム・中部圏学」をシリーズで開催している。各回ともテーマを決め、4人の報告と司会者が総括を行っている。第1回は「中部を知る」(「総括」名古屋産業大学名誉教授・特任教授伊藤達雄)、第2回は「中部圏の産業構成と経済発展」(「総括」三重大学特命学長補佐・名誉教授渡邊悌爾)、第3回は「中部圏の社会基盤」(「総括」岐阜大学教授竹内伝史)、第4回は「中部圏のまちづくり」(「総括」愛知教育大学教授・学長補佐阿部和俊)、第5回は「中部圏の文化」(「総括」南山大学教授安田文吉)である(『Crec』164～167号、『中部圏研究』168号、2008年9月～2009年9月)参照。第3回の報告に三井栄「東海環状自動車道と東海北陸自動車道の地域経済への影響」(166号、2009年3月、26～31頁)がある。

2009年11月27日に中部開発センターの定例講演会「北陸・東海広域観光の未来」～東海北陸自動車道開通による効果を踏まえて～が金沢市で開催された。矢野弘典(中日本高速道路株式会社代表取締役会長)の基調講演「道路が結ぶひとと文化」、コーディネーターは長尾治明(富山国際大学現代社会学部教授)、さらに塚原克彦(株式会社JTB中部取締役金沢支店長)、浅野邦子(株式会社第一代表取締役会長)、須田寛(中部経済連合会評議員会議長・東海旅客鉄道株式会社相談役)が地域を意識した個別報告を行い、パネルディスカッションが行われた。基調講演によると、全線開通によって北陸地方と東海地方が太いパイプで結ばれ、交通量は増加した。「東海北陸道の交通特性を調べてみますと、休日の交通量が平日に比べて多い。観光特性の強い道路であるといえます。(中略)休日には観光目的、平日はビジネス目的の往来が主流です」と語っている。交通流動の変化では、「東海の方は北陸を、また北陸の方は東海を観光の圏域として見るようになってきた」ことを例にあげて指摘する。政府が音頭を取って行っているビジットジャパンキャンペーンで大きく変わり始めた金沢、高山にもすこしふれている。生活の変化についても、例をあげて説明される。そして、「北陸・東海が一体となった観光・産業・文化が増えつつあることはまことに喜ばしく、そういう交流を通じてお互いの地域経済が発展していくと思います。今後さらに、北陸・東海文化圏という新たな歴史、あらゆる文化の構築、そして経済発展の新たなチャンスが生まれてくるだろうとおもっています。そういう意味で、東海北陸道という道路の役割の重さを痛感している次第です」と結んでいる(『中部圏研究』170号、2010年3月、2～10頁)。

団報告書』（正式タイトルは『日本国政府建設省に対する名古屋・神戸高速道路調査報告書』1956年8月8日）は、「日本の道路は信じ難いほど悪い。工業国にしてこれ程完全に道路網を無視してきた国は、日本の他にない。それは日本経済に重いコストを課している。東海道筋では出入・沿道制限のない国道の改修では間に合わず高速道路が必要である」などと述べ、名古屋神戸高速道路の有料道路としての建設などを建設省に勧告し、日本の道路近代化に大きな役割を果たした⁹²⁾。

56年4月、政府全額出資による日本道路公団が設立され、高速自動車道路の建設、一般国道の舗装改良などに大きな役割を果たすことになる。1960年代には道路建設の比率が大きくなり、政府の公共事業関係費の4割以上を占めるようになる。そのほかに財政投融资による道路公団の事業が行われた⁹³⁾。

日本道路公団の最初の仕事は日本初の高速道路、愛知県小牧～兵庫県西宮を結ぶ名神高速道路である。この高速道路は戦前から計画された自動車専用国道の一部で、国土開発縦貫道路建設審議会で基本計画が定められた。1958年（昭和33）年10月に着工（京都山科で起工式）、まず尼崎～栗東間が開通、次に関ヶ原まで開通、64年9月5日には全区間の96%にあたる西宮～一宮間が開通、小牧までの全線開通は翌65年7月1日のことであった。全長191キロ余、建設費1148億円。ハイウエー時代の幕開けとなり、中京、阪神の両経済圏の時間的距離は大幅に短縮された⁹⁴⁾。

ここで、ほぼ同時期に着工された一般国道23号名四バイパスに少しふれておくと、いわゆる名四国道（第1期工事、63年2月開通）は、当初鍋田川左岸から揖斐川右岸までの日本道路公団の建設区間は有料、他の建設省の工事区間は無料という方式がとられた。一般国道1号の交通緩和と伊勢湾臨海工業地帯を横断する基幹産業道路として、72年10月に全線開通（愛知県豊明市～三重県四日市市、約53.9キロ）した。同年12月有料区間も無料となる。75年（昭和50）4月国道23号へ編入された⁹⁵⁾。

92) 日本交通学会編『交通経済ハンドブック』（白桃書房、2011年）167頁。

93) 前掲⁹²⁾、262頁。

94) 同前、887頁参照。1960年3月に尼崎～栗東間の工事を対象に第一次世界銀行借款成立、63年7月に同区間が完成。尼崎～栗東間は、2013年7月に開通50周年を迎える。

95) 前掲(1)74頁。国土交通省名四国道事務所 HP 参照（国道23号名四バイパス）。

1967年春に三重県警交通企画課では、事故が多発する名四国道（県内）の「交通カルテ」を事故統計によって作っている。近くこのカルテに基づいて実態調査をしたうえで事故防止の“処方せん”とする、としている。例えば四日市霞ヶ浦の四日市競輪場の北側は“魔のカーブ”と呼ばれており、速度の出し過ぎでセンターラインを越えて、というのが多い。雨天のスリップ事故も目立つ。このため、昨年11月に簡易中央分離施設が300メートルにわたって設置された。またカルテは事故の形態一原因について、人対車では横断中にはねられた例がほとんど。袋町に歩道橋が

次いで着手されたのは、東京～愛知県小牧間の東名高速道路である。1962年5月に着工、68年から部分開通、工費約3425億円、全長346キロ余が69年5月26日に全通した。これによって、東名高速道路は小牧で名神高速道路と直結し、3大都市圏を結ぶ太いパイプができていく。東海道ベルト地帯の大動脈となり、沿線地域の人口増加と産業の発展を促進する⁹⁸。

ワトキンス曰く、「タイヘン、スバラシイ。……十三年前、私は日本の道路が“信じられないほど悪い”といったが、きょうは“信じられないほど立派だ”と申し上げて、おめでとうといいたい」。69年5月26日の開通式で「世界一美しいハイウエーだ。ドラマチックに美しい」と感嘆した。「日本の実行力はすばらしいお手本だ」、とインド政府の交通政策顧問として新しい国づくりを援助しているだけに、この東名全通を手ばなしで賞賛したのであった。

しかし、高速道路網の拡大に伴い、一方で悲惨な道路交通事故（1981年2月11日の名神高速道路関ヶ原上り線での雪と凍結による玉突き事故、1979年7月11日の東名高速道路日本坂トンネル事故など）の増加、他方、交通公害、環境破壊などに反発する住民の動きが高まっていく。このため日本道路公団では環境対策を最優先する方向を打ち出していくことになる。

中部圏では、1980年代に、四日市商工会議所の要望によって、地域活性化の基盤である道路問題の整備促進を図るため、山本幸雄衆議院議員、建設省、県・市関係者が出席して道路問題懇談会を2回開いている。2回目の87年7月3日の懇談会は四日市市との共催で、(1)北勢バイパス、(2)伊勢湾岸道路、(3)東海環状道路、(4)第二名神高速道路等について懇談が行われた。

北勢バイパス（三重郡川越町南福崎～鈴鹿市稲生町間28.4キロを全線四車線で結ぶ計画道路）は、国道1号、23号の交通渋滞の緩和と環境保全のため、その早期建設が取り上げ

があるだけ。歩道橋の増設が望まれる、としている。「交通企画課はこのカルテに基づく処方せんで建設省ともタイアップし、“手当て”の必要がある」と強調している」のであった（中日新聞、1967年6月10日付夕刊）。

さらに、春の交通安全運動が終わった1970年4月15日四日市北署交通課で路線別に今年になっての交通事故発生状況をまとめたところ、同署管内の名四国道の事故件数が前年比2倍強に激増していることが判明。3月中旬の“春冷異変”で雪が続いたこともあるが、原因の半分以上はスピードの出し過ぎと車間距離が不適當などによる追突で占められていた。急増ぶりの直接の原因の1つには天候の問題もあるが、「背景には、昨年末に同国道が延長され、四日市南署管内で国道1号線、同23号線に直結するようになってから交通量が激増した点がある」というのが同署の見解であった（同前、1970年4月17日付夕刊）。

⁹⁸ 前掲⁹⁸、658頁参照。以下、前掲(1)74～75頁。

られるに至った。1983年にはそのための期成同盟会も結成され、90年12月に都市計画決定をみる。翌年11月には、早期建設について四日市商工会議所会頭名で大蔵大臣、建設大臣その他関係方面に陳情している。92年に川越町南福崎から四日市市采女までの延長20.9キロが事業化された。四日市市采女から鈴鹿市稲生町までの7.4キロは未事業化、現在、川越町南福崎から四日市市垂坂町までの区間7.1キロが暫定2車線で開通している。国道1号、23号ならびに内陸部の生活道路を交通分散することによって、交通混雑を緩和するとともに、道路交通の安全を確保し、さらに内陸部の地域開発をめざしている⁹⁷⁾。

1982～83年に調査が実施された国土庁が提唱の「東海環状都市帯構想」は、名古屋市を中心とする半径30～40キロ圏内に位置する豊田・瀬戸・土岐・関・岐阜・大垣・四日市等の環状都市を自動車道で結ぶ構想である。82年8月10日、地元と話し合うため、四日市市役所を訪れた松野幸泰国土庁長官に対し、四日市商工会議所の栗原会頭は「東海環状都市帯構想の骨格となる東海環状自動車道が四日市港と早期に直結出来ることを期待する。そのことにより四日市港の背後地である滋賀方面で生産される貨物の四日市港への輸送条件が整い、四日市港の貿易振興はもとより、東京、京阪神圏に比べて開発の遅れている中部圏にとって一大飛躍の足がかりとなるであろう」と強調していた。四全総で、高規格幹線道路に指定された東海環状自動車道（国道475号）は、環状で諸都市を連絡し、新東名、新名神高速道路、東名、名神道路や中央自動車道、東海北陸自動車道と広域的なネットワークを形成する延長160キロに及ぶ計画である。現在、東回り（豊田東JCT～関広見IC）の延長約80キロの区間が開通。西回りは大垣西IC～養老JCTの区間（延長約6キロ）が2012年9月に開通した。この部分開通によって、2005年3月に伊勢湾岸自動車道（豊田東JCTで接続）、東海北陸自動車道（美濃関JCTで接続）、2012年9月に名神高速道路（養老JCTで接続）と直結された。他の未開業区間も、事業進捗中である⁹⁸⁾。

名阪国道建設への動きをみておくと、戦前1941年8月内務省が名古屋大阪間高速自動車専用国道建設計画を発表、これを受けて、四日市商工会議所は積極的に開設促進を内務大臣宛へ陳情している。同年11月に開かれた中部日本商工会議所懇談会にも、関西線複線化問題とともに、この件は提案され、決議のうえ関係当局へ要望した。42年10月には、名古

⁹⁷⁾ 四日市商工会議所『四日市商工会議所百年史』（1993年）702、704～705頁。国土交通省中部地方整備局・北勢国道事務所HP参照（北勢バイパス）。

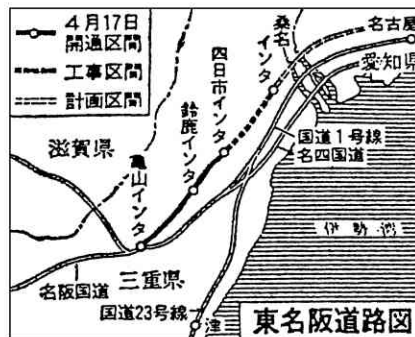
⁹⁸⁾ 同前、703頁。国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所HP参照（東海環状自動車道）。

名古屋大都市圏については、中部開発センターの視察レポートがある。一名古屋大都市圏～プロフィール～（79号、1987年6月、56～70頁、（その2）自然、（その3）産業、80号、1987年9月、38～70頁、（その4）交通、81号、1987年12月、58～71頁）参照。

屋・大阪間自動車国道建設促進期成同盟会を結成、伊藤伝七・四日市商工会議所会頭を会長とし、通過沿線となる桑名・四日市・亀山・上野の各市町長をはじめ、地元の総力をあげて中央へ最初の本格的な建議を行っていた。これらの動きは、戦後名四国道の建設・延長、そして名阪国道として、1963年4月亀山―天理間の工事着手につながった。この工期は当時の建設大臣河野一郎の言明どおり、「千日道路」として65年12月16日に暫定2車線で開通、大臣の政治力が話題となった。名阪国道の全線4車線化は1980年に完成。大阪側が西名阪自動車道（西名阪道）、名古屋側が東名阪自動車道（東名阪道）と直結し、国土軸である名神高速道路の代替機能を有する。中部圏と関西圏を結ぶ物流の大動脈であると同時に、三重県内（延長41.6キロ）だけで19のインターチェンジあり、沿道地域の生活道路でもあるという2つの異なる機能を持つ、とされる。現在は、増加する交通事故等の課題に対処するため、インターチェンジの改良や路肩拡幅工事等の道路構造の改善のほか、防災対策や耐震補強、橋梁の長寿命化にも取り組んでいる⁹⁹。

中部と関西を結ぶ有料道路として、日本道路公団が建設を進めていた東名阪道路のうち、1970年4月17日に四日市～亀山までが完成、万国博利用を考えて部分開通することになった（図4）。部分開通とはいえ、国道1号線のバイパスとして、また内陸部の地域開発として東名阪道路に寄せる地元の期待は大きく、亀山、鈴鹿市などでは工場の誘致を進め、大規模な住宅団地の造成も相ついでいた。湯の山温泉をはじめ、各観光地も「関西からのマイカー客を誘致できる」と歓迎していた。道路公団東名阪道路工事事務所では「全体にゆるいカーブをつくり、事故防止に力を入れた」と語っている。午前10時からの開通式に

図4 東名阪道路



出典：中日新聞，1970年4月17日付。

⁹⁹ 同前，359～360頁。前掲北勢国道事務所 HP 参照（名阪道路）。

交通量が多く、しかも大型車率50%に達する名阪国道の10キロ当たりの死亡事故発生件数は、全国の自動車専用道路（供用距離50キロ以上）でワースト1位である。交通事故はインターチェンジ周辺、山間部でカーブの多い関トンネル～加太トンネル周辺で多く発生している。

は堀内弘顕道路公団名古屋支社長、堀田信道同公団東名阪工事事務所長ら工事関係者をはじめ、田中覚三重県知事、九鬼喜久男四日市市長、杉本竜造鈴鹿市長、服部平義亀山市長ら地元代表約200人が出席した。開通を祝って、田中知事は「三重県の内陸部開発にとって待望の道路だ。1号線の緩和はもちろん、地域の発展に大きく貢献するだろう」と喜びの挨拶をした。このあと参加者全員が80台の車を連ねて四日市インターチェンジまでパレードし、午後からは四日市市体育館で開通祝賀式が開かれた。一般の通行は午後3時から開始された。この開通によって西名阪（大阪―天理）、名阪（天理―亀山）と接続して、大阪―四日市間が約2時間に短縮されることになった⁰⁰⁰。亀山～桑名間は71年8月、桑名～蟹江間は75年10月に開通。名古屋西ICへの延長は、79年12月のことである。

南下延長については、1975年10月に名阪国道（国道25号）と接続する関町を起点とし、津・松阪市を経て伊勢市に至る高速道路、伊勢自動車道の一部区間、関～久居間が開通した。2005年3月に亀山IC～伊勢関IC間の開通（亀山直結線）に伴い、伊勢自動車道と直結する。

北陸自動車道（新潟市～滋賀県坂田郡米原町）は、国土開発幹線自動車道建設法に基づいて建設された1つで、地域開発的な色彩の濃い先行投資型の道路である⁰⁰⁰。この法律はおおむねルートを定めたもので、建設の具体的な方向を示していない。このため、この道路の早期完成を目標に地元では北陸自動車道建設促進同盟会を結成して運動を進めた。同盟会の会長は中西石川県知事、会員は新潟、富山、石川、福井、滋賀の県、県議会、市町村。参与として商工、農業、林業の各団体が入っている。具体的な計画路線は北陸、近畿両地方建設局の第1次調査完了をへて発表された。建設工事は、第1次区間（富山―武生間）が1966年7月から、第2次区間（武生―米原間）が68年4月から、第3次区間（新潟―長岡間）が69年4月からの3段階に分けて進められた。工事にあたっては海岸地帯における季節風、飛砂などの厳しい自然条件の克服、冬期の豪雪対策、福井県と滋賀県にまたがる峻険な山岳地帯のトンネル工事、各所に点在する軟弱地帯の処理など多大の苦労が伴った。1972年10月の金沢西～小松間の開通を皮切りに、主要な483キロが1988年7月に開通した。この間、80年4月に滋賀県米原町で名神高速道路と接続。これによって北陸地方は中京、関西地区と短時間で結ばれた。92年3月に東海北陸自動車道の終点、小矢部砺波と接続。全区間（485.5キロ）は1997年11月に完成した。日本有数の豪雪地帯を通るの

⁰⁰⁰ 中日新聞、1970年4月13日付、17日付、17日付夕刊。

⁰⁰⁰ 『中部圏づくり』関係資料、第1集、56～57頁。前掲「明日の新高速交通幹線ルート―北陸自動車道、東海北陸自動車道、北回り新幹線―（『中部圏開発』18号、56～64頁）参照。

で、除雪に大きな努力が払われている。

北陸自動車道の場合、中部開発センターのレポートによると、「東名、名神高速道路にくらべ、農地を高速道路用地として提供した場合に、サービスエリア内におけるサービス部門への経営参加、あるいはインターチェンジにおける公団職員としての身分保証を条件とするケースが多くなってきていることも注目に値いしよう。東海道メガロポリスを縦貫する東名沿線の農業にくらべ、北陸地方の農家の転業条件のきびしさがうかがわれる。これはこれからの地域開発的な道路の建設にともなう問題点の一端を示しているものといえよう」との指摘を付記しておく。

一般国道にもふれておくと、戦前1937年（昭和12）に、四日市・敦賀両商工会議所の連名で最初の四日市一敦賀間の国道開設を陳情していた。そこには、外国貿易港としての四日市港は海陸要衝の地にあつてその重要性を一層増大していること、また敦賀港も重要港湾としての役割を担っていることにかんがみ、南北を縦断する「国道ノ新設ハ産業貿易ノ振興上将又国防ノ充実上寔ニ緊急ナルコト、存ジ候」と述べられていた⁴⁰⁰。この四敦道路が国道365号に昇格承認されるのは、74年（昭和49）11月のことであつた。

また懸案の滋賀・三重両県を貫く江勢道路の実現は県道四日市土山線のバイパスとして一部が実現する。92年3月には、県道四日市土山線が国道477号に昇格。さらに再三陳情していた県道四日市竜王線は、通称湯の山街道、鈴鹿スカイラインを経て滋賀県竜王町に至る延べ73.9キロ（三重県側24.3キロ、滋賀県側49.6キロ）で、93年10月、94年1月にも、四日市商工会議所会頭および菰野商工会長名で三重・滋賀選出の自民党国会議員、建設省、そして建設大臣宛に国道に昇格し、三重県北勢地区と滋賀県湖東、湖南地区を結ぶ産業道路としての整備促進を陳情していた。これらの結果、94年3月の道路審議会（一般国道路線の追加指定を審議）において、四日市一池田市間の四日市竜王線を含む197キロを国道477号に昇格する旨の答申がなされた。翌年4月施行となつた⁴⁰¹。

(2) 伊勢湾大橋・伊勢湾口道路建設計画の顛末

前述（注40）のとおり、伊勢湾大橋の建設は伊勢湾架橋促進期成同盟会、そして愛知、三重両県と豊橋、伊勢、鳥羽各市でつくる伊勢湾口道路建設促進協議会などが運動を続けていた。以下では、伊勢湾口道路の検討が明記された以降の動きをみていくことにする。

1987年6月の第4次全国総合開発計画（4全総）で「伊勢湾口部を含む伊勢湾広域幹線

⁴⁰⁰ 四日市市『四日市市史』第12巻史料編近代Ⅱ（1993年）922～923頁。

⁴⁰¹ 前掲97、703～704頁。

道路網構想の検討」と伊勢湾大橋が正式に位置づけられたことを背景に、建設省は来年度自然環境調査費を要求することを表明、こう着状態だったこの問題は動き始める。この構想については翌年夏に船で現地を視察した越智建設相が本四架橋、東京湾横断道路に次ぐ国家的プロジェクトとすることを示唆。「やるからには今世紀中に着工するぐらいの意気込みで進めたい」と語り、関係者を喜ばせた。建設相の発言はたぶん地元向けサービスという部分もあるが、こうした動きに合わせ、建設促進運動を強化するため、88年6月に前記の建設促進団体を一本化して、田川三重県知事を会長とする伊勢湾口道路建設促進期成同盟会を結成するなど夢のプロジェクトへの本格的な取り組み体制を整えていった。なお縁は不思議なもので、いま「新伊勢湾時代」を掲げ、中部新国際空港や第二東名・名神・東海北陸自動車道の早期建設に力を入れる鈴木礼治愛知県知事（中部圏知事会長）は、ワイズマン調査団の案内役で、当時自治省企画室課長補佐として調査団の中部地方の全行程に同行した。「とにかくスケールの大きな見方をする人たちだった」と回想する^④。愛知県豊橋市と三重県鳥羽市間、約90キロを結ぶ伊勢湾口道路の実現に向けて、89年9月11日に建設省中部地建が湾口にある離島の鳥羽市神島で気象観測調査を開始した。今回は風観測の一部着手だが、同道路は、難工事が予想される「伊勢湾大橋」（愛知県・伊良湖岬—三重県・鳥羽市間約20キロ）の技術的工法にメドをつけることが、実現への大きなカギを握るといわれていた。この日午前11時から現地で観測開始式があり、中部地建と愛知、三重両県、関係市町村関係者ら約140人が出席。神島総合開発センターでの祝賀会で、黒川三重県副知事は「夢の架け橋が国家プロジェクトとして動き出した。環伊勢湾地域の発展に欠かせない道路であり、多方面の調査に早急に着手してほしい」と地元の期待を表明。土屋中部地建道路部長は「リゾートなど各地の開発プロジェクトと一体となった道路整備が必要で、海象、地質調査へ結びつけていきたい」と積極的な姿勢を示した。愛知の三河、渥美地方と三重の鳥羽志摩地方の市町関係者は、伊勢湾大橋の実現に期待を述べた^⑤。

1990年（平成2）11月には、富士銀行、丸紅などを中心とする芙蓉グループが伊勢湾口道路建設構想の早期建設に向けて積極的な支援を行い、開発構想について研究する「伊勢湾口道路周辺地域開発調査研究会」（会長、小野靖記 NKK 名古屋支社長）を発足させると発表、12月初旬に設立総会を開くとした。同構想で民間の団体が発足するのは初めての

④ 以上、中日新聞記事データベース、1988年1月26日付、8月26日付、9月19日付による。熊谷道夫（三重県地域振興部長）「第二国土軸の地域別課題—③伊勢湾」（日本地域開発センター『地域開発』313号、1990年10月、31～33頁）参照。

⑤ 同前、1989年9月11日付夕刊、9月12日付。

ことで、参加メンバーは芙蓉グループを中心に20数社。研究会は湾口道路の早期建設をテーマにしたセミナー、講演会の開催をはじめ、渥美半島、三重県中南勢地区など環伊勢湾地域の産業、経済に湾口道路が効果的な影響を及ぼすよう周辺地域の開発構想を調査・研究し、総合的な提言をまとめている^⑩。

91年9月6日には、田村元・前衆院議長を会長とする第二国土軸建設議員連盟（90年6月結成、衆参合わせて84人の国会議員で構成）による空からの伊勢湾口視察が行われた。この日視察したのは、田村会長ほか、同副会長で元建設大臣の越智伊平（愛媛県選出）、幹事長の衛藤征士郎（大分県選出）と、国土庁、運輸省と建設省の関係者。豊橋市からヘリコプターで伊勢湾口上空を飛び、鳥羽市に降りたった。鳥羽市で開かれた地元との懇談会では伊勢湾架橋の早期実現を望む地元側の熱い期待の声が相次いだ。地元側から「伊勢神宮の第62回遷宮には伊勢湾大橋でお伊勢参りを」と要望すると、視察者側幹事長から「私は第二国土軸構想は2010年までに実現すると公言している」との発言があった。第二国土軸構想は東京から伊勢湾口、紀伊半島を通り、和歌山県から紀淡海峡を通して四国へ、さらに豊予海峡を経て大分県に至る新しい交通の国土軸を設けようとの構想で、このうち豊橋—伊勢間は伊勢湾口道路で結び、海上部分には橋を架ける構想であった^⑪。

伊勢湾大橋・伊勢湾口道路の実現をめざし、東海3県などで組織する伊勢湾口道路建設促進期成同盟会は、1992年10月27日橋りょうと海底トンネル両方式の技術的な問題を探ろうと、橋とトンネル連結方式で建設が進む東京湾横断道路の建設現場を見学している。従来の大橋案と別に、海底トンネル案も浮上していたからである。説明に当たった東京湾横断道路調査会の駒田敬一常務は、総延長15.1キロのほぼ3分の2が海底トンネルとした点について「成田空港が近く航空制限があったため」と説明した。質疑では、参加者から海底トンネルと橋りょうとの比較についての質問が相次いだ。これに対し建設省の海峡横断道路プロジェクト技術調査委員会メンバーでもある駒田常務は「トンネルは5キロごとに換気塔が必要で、維持管理面でも大変だ」との見方を示し、また最大の課題として採算性

⑩ 同前、1990年11月7日付。

⑪ 同前、1991年9月7日付。92年3月、東京都内のホテルで開かれた伊勢湾口道路建設促進期成同盟会総会で挨拶に立った田村元・前衆院議長（三重2区）は、まず第二国土軸建設議員連盟会長としての立場から「(昨年九月の)伊勢湾現地視察は和歌山、大分に比べてまったく熱意がなかった」と不満を漏らした。席上、同盟会顧問でもある田村は田川三重県知事、鈴木愛知県知事を前に「両県とも領土の取り合いには熱心だが、夢の伊勢湾大橋架橋には不熱心だ」と県境問題を引き合いに出して伊勢湾大橋への取り組み不足を厳しく批判した。来賓出席の両県衆参国会议員も「(県境問題のある)北部でけんかしても、(大橋の)南部では仲良く相談してやってほしい」と注文を付ける議員もいて、県境問題を抱える両県知事はむっつりとした表情だった」と伝えられる（同前、1992年4月24日付）。

の指摘があり、交通需要などの問題もクローズアップされたという^⑩。

1994年（平成6）12月に伊勢湾口道路は、建設省から新たな地域高規格道路の「候補路線」として「三遠伊勢連絡道路」の新名称で指定された。建設省は紀淡連絡道路など太平洋側と関門海峡の6カ所で「海峡横断プロジェクト」を地域高規格道路の候補路線と位置づけたのであり、各期成同盟会は延々と調査を続けることになる。翌95年度に、中部地建は「伊勢湾口道路」現実化へ向けて、ボーリング調査を実施する方針を固めた。しかし、この調査への対応の中で鳥羽市答志島の答志漁協が調査はもとより架橋そのものにも反対の決議している^⑪。伊勢湾口道路構想は、海上部分について海底トンネル案も検討されたが、伊勢湾大橋でつなぐ計画に固まり、地元は有力候補の渥美半島（伊良湖岬）—志摩半島（神島）間に世界最大のつり橋を架け、2013年までの開通を目標に動き出す。この大型プロジェクトは、当初の「全国的な幹線」から「第2国土軸」さらに94年「太平洋新国土軸」と改称された。三重、愛知など17府県と8つの経済団体でつくる「太平洋新国土軸構想推進協議会」は、国土庁が策定する次期全総で、新たな国土軸としての位置づけをめざしていたが、95年10月25日に国土庁の考え方として太平洋新国土軸は他の2件とともにその必要性が明記されたのである。「夢の架け橋」は1歩前へ進んだことになる。神島町内会副会長は「平等に橋を架けて、日本から離島をなくしてほしい」と話す一方で、「橋の建設は漁民を苦しめることになる…」と胸の内を明かす^⑫。

確かに難しい問題で、課題は、採算性と漁場への対策であった。神島漁協は、中部地建などと話し合いを持ち、ボーリング調査を受け入れるかどうかの判断について、「（橋のない）離島までおれば、漁場も良い（状態が続く）だろう。文明が進めば自然が後退するのは、常だ」と微妙な段階だけに組合長は慎重に言葉を選んだ発言をしている。採算について、「『一兆円はかかります。伊勢湾口道路の二十キロの海上部分だけで』。建設省中部地建の幹部は電卓をたたきながら『通行料五千円として、一日四万円が採算ベース』とも言った。「伊勢湾口道路は『本四架橋』と同じく、公団のような事業主体が財政投融资を受けて建設し、その費用は利用者の通行料で返していく手法が現実的だ。中部運輸局によると、現在、鳥羽—伊良湖間で就航しているフェリーの利用はバス、トラック、乗用車合わせて年間二十二万五千台。一日平均六百余台にすぎない」。「大規模プロジェクトに向け

⑩ 同前、1992年10月28日付。

⑪ 同前、1994年12月31日付。1995年3月1日付。鳥羽市漁業連絡協議会は、1979年6月に「伊勢湾大橋建設反対決議」をしたことがあるが、これまでの音波探査や潮流調査などに目立った動きはなかったという。

⑫ 同前、1995年10月26日付。以下同じ。

て、今の建設省の合言葉は『安く造る』。長大つり橋の最大の敵は、地震より強風。伊勢湾といえ、全国的にも伊勢湾台風で記憶されている。『高い事業費か、安全への妥協か』と言う建設省関係者もいる」状況だった。伊勢湾口道路は中部地方の大規模プロジェクトの中では珍しく三重県主導で進められていたが、田川亮三知事が引退前に行った機構改革で、同県がトップを切って、スタッフ5人の「伊勢湾口道路建設推進室」を発足させた。室谷室長は「今まで日の当たらなかった紀伊半島の将来を担う仕事」と話す。

1997年5月18日、伊勢、鳥羽、愛知県豊橋、長野県飯田、静岡県浜松の5商工会議所主催の「夢の架け橋交流フェア」が伊勢市の県営サンアリーナで開かれた。その開催は伊勢湾口道路の建設を国の第12次道路整備5カ年計画などに盛り込んでもらおうとの願いからで、目標の1万人を大きく上回る2万人（主催者発表）が参加、建設省の佐藤信彦・道路局長が基調講演で交通面だけでなく、地域同士の連携という交流軸の役割も期待されている」と述べた。各商業所など持ち寄った特産品販売が好評で、三河、遠州、信州、伊勢地域が一つの交流圏になる可能性を探る大イベントとなった。また5市の商議所会頭が「湾口道路ができれば、この地域は日本の中心地になる」と道路建設に向けての熱意や建設後の取り組みについてパネルディスカッションした。その後アリーナいっぱい敷かれた三遠南信伊勢地域の地図のほぼ中央に設置された「伊勢湾大橋」の模型の上で交流宣言をした¹¹⁾。

国土庁は、1998年3月末までに閣議決定される次期全総計画（五全総）（2010～15年度）の大規模プロジェクトとして伊勢湾口ルート（静岡県—愛知県—三重県）＝伊勢湾口道路、紀淡海峡ルート（和歌山県—兵庫県淡路島）、豊予海峡ルート（愛知県—大分県）の3つの海峡横断道計画を明記する方針を固めた。次期全総は北東、日本海、太平洋新、西日本の4つの国土軸形成で国土の均衡ある発展をめざすとしており、伊勢湾口道路などの3ルートは東海から四国、九州を経て沖縄に至る「太平洋新国土軸」のかなめのプロジェクトで、将来性が高いと判断されたのである。従来は東京—名古屋—大阪を結んだ太平洋ベルト地帯重視の国土構造を転換させることをめざしたものである。目標年次が当初の2010年度だったものが、2010～2015年度に修正されたのははじめ、現在の4全総開発計画（1987年策定）では、総投資額約1千兆円と明示されたが、次期全総では財政再建計画を考慮して示さないことになっている。伊勢湾口の道路の事業費も試算されていないが、「数兆円の単位になることは間違いない」というのが関係者の一致した見方であった¹²⁾。

¹¹⁾ 同前、1997年5月19日付、同日付東三河版。

¹²⁾ 同前、1998年3月11日付、12日付。以下同じ。5全総でできた4つの「国土軸」について、本ノ

伊勢湾口道路（延長約90キロ、湾口部約20キロ）は、89年に伊勢湾口部の神島で風向き調査が始まり、これまでに音波探査を使った海底調査や海上4ヶ所でボーリングを行うなど気象観測、地質の調査などを続けている。98年度も「以前からの調査」（建設省中部地方建設局）を継続する予定としている。

三重県では93年（平成5）以降、漁業や海洋への影響調査などを進めた。県の98年度当初予算案にも3億5千万円の調査費が盛り込まれた。三重県交通政策課長は「調査の結果が、実現の可能性を判断するポイントの一つ」とみている。伊勢湾口道路の建設は壮大なロマンであり、県の担当者たちは「他県と一緒に取り組んできたかがあった」と、次期全総へ明記される見通しに歓迎の意を表した。さきに「夢の架け橋交流フェア」に参加した浜松商工会議所は「中部国際空港などとともに道路のネットワーク化が地域振興のもと」と意見を表明した。一方、井村均鳥羽市長は「一歩前へ進んだ。うれしい」、水谷光男伊勢市長は「地元の熱意が通じた」と喜びの表情を見せた。

これまで伊勢湾口ルートの建設を国などへ要望していた中部経済連合会は「非常に喜ばしい」（幹部）と歓迎。中経連などの地元経済団体は、96年5月に伊勢湾口道路建設促進協議会（会長・安部浩平中経連会長）を設立して、国に早期着工を働きかけていたが、同様に「正式な連絡はないが、次期全総に明記されるなら、21世紀の交流社会で中枢を担おうという中部にとって歓迎すべき出来事」と須田寛・中経連副会長（JR東海会長）は喜ぶ。ただ実現に向けての課題も多いと指摘。「膨大な資金を賄うためには、集中投資が必要になり、『公共投資の在り方を変える必要が出てくる。民間活力の生かし方を含めて、今後の大プロジェクトのありようを占う試金石になる』と話す」。朗報の一方で、膨大な資金問題のほか、漁業や海洋への影響、自然破壊の懸念など課題は山積みという点も見落とせないだろう。ただ事業化に向けて、ただ99年度には各種調査がさらに進む予定としている。

伊勢湾口道路建設促進期成同盟会会長の北川正恭・三重県知事は「次期全総計画に盛り込まれることは予想していた。しかし、ほかの海峡ルートを含めて、まだ微妙な面が残っている」とコメントした。伊勢湾口道路の実現に弾みをつけるため、98年3月27日に「伊勢湾口道路建設促進東海4県議会全員協議会」が発足する。期成同盟会と足並みをそろえることになる。

ㄨ文で述べた「太平洋新国土軸」以外にもふれておくと、「北東国土軸」は中部山岳地帯から始まり、東北の真中を通り、北海道までいくものである。「日本海国土軸」は東北の日本海から北陸を通り山陰、北九州までのもの、「西日本国土軸」は東京から東海道、山陽道沿いに九州までいくものである。

1999年1月28日、伊勢湾口道路建設促進期成同盟会と伊勢湾口道路建設促進協議会によるシンポジウム「女性が語る伊勢湾口道路への期待」が名古屋市中区の東急ホテルで開かれた。このシンポジウムは、中部圏で建設への機運を盛り上げようと企画されたもので、奥野信宏・名古屋大経済学部長が基調講演した後、4人の女性パネリストが討論した¹¹³⁾。

2000年9月7日、伊勢湾口道路建設促進期成同盟会の本年度の促進大会が東京都内で開かれた。同盟会は三重、愛知、岐阜、静岡、奈良の5県と関係市町村、地元の経済団体が構成。大会には国会議員や市町村の首長ら約200人が出席した。冒頭、北川知事は「公共事業の見直しが進められ、道路財源は厳しいが、夢を実現すべく全力を挙げる」と挨拶した。この後、橋りょうの建築が専門の伊藤学・拓殖大教授が講演し「伊勢湾大橋が実現すれば世界一の長さのつり橋になる。水深は深くないので、技術的な難度は高くない」などと実現可能性を示唆した。大会は最後に、水谷伊勢市長が「▽地域高規格道路の『候補路線』から、事業化に向けた『計画路線』に格上げする▽道路特定財源制度を堅持し、大幅な道路財源の確保を図る一など5項目の決議案を提案、満場一致で採択した。第一の点は、伊勢湾大橋を含む同湾口道路を国家的プロジェクトと位置づけ、早期に事業化するよう国に請願するものであった¹¹⁴⁾。

¹¹³⁾ 同前、1999年1月6日付。参加費無料、定員400人、申し込みは8日までに、同盟会事務局の三重県交通政策課伊勢湾口道路建設促進室へ、となっている。東名、名神は交通量の増加から混雑が目立ってきたため、早くもこれを補完するため第2東名・名神高速道路（東京一名古屋一神戸間490キロ）が計画され、1971年度から路線調査、環境調査などが始まり、1995年に着工された。99年春の時点では、愛知県の名古屋南～飛鳥インター間11.2キロが伊勢湾岸自動車道として開通。同年度中には、新たに同県の飛鳥～鍋田インター間5.1キロが完成予定。安全で快適な道路環境づくりをめざし、次世代型高速道路網の主役になると期待されている。将来的には、現在の東名と名神と愛知県豊田市などのジャンクションで結ばれ、相互乗入が可能となる（中日新聞記事データベース、1999年5月26日付）。

伊勢湾岸道路の建設には、一部事業資金として地元の民間資金が導入された。

99年3月18日の中部開発センターの産官学セミナー「伊勢湾口道路を考える」では、大山耕二（建設省中部地方建設局道路部長）の「伊勢湾口道路の調査状況と今後の課題」の基調講演、コーディネーター竹内伝史（岐阜大学教授）、パネリストは大山耕二、中村幸昭（鳥羽商工会議所会頭）、藤原稔（海峡横断道路調査会常務理事）でパネルディスカッションが行われた。密度の濃い基調講演を受けて、予定時間を相当オーバーする充実した議論が展開された。一定の方向が見える議論であったといえよう（『Crec』127号、1999年6月、3～31頁）参照。

¹¹⁴⁾ 同前、2000年9月8日付。

1997年以降、伊勢湾口道路の早期実現をめざして、伊勢志摩地域と愛知県の渥美地域との首長交流会を開いている。同年以降の愛知県の田原市と伊勢志摩地域の子供たちが交流する少年野球大会の行事も同様の趣旨からである（同前、2008年10月29日付、2009年11月24日付）。

宇治山田商高の「山商祭」では、全クラスが垂れ幕を競う「夢の伊勢湾大橋」と名付けた発表（模型作りや架橋に関係がある離島のアンケート調査も実施）があった。アンケートは鳥羽市神島、菅島、答志島から来ている生徒が担当して90人を対象に行い、85人から回答があった。「何年後に橋が完成すると思うか」では、20年、30年が多く、合わせると72%に達していた。「建設

国土整備の長期計画として1962年から5次にわたって作られた全国総合開発計画（全総）に代わって、さきにふれたとおり、2008年3月末に閣議決定される見通しの国の「国土形成計画」は一つの政策転換である。個別事業名をあげ、国主導で開発を推進してきた全総から転換し、国土形成計画は指針のみを掲げ、具体的な計画は全国を8ブロックに分けた広域地方計画で決めることになる¹¹⁾。

1998年の5全総に名前のがあった紀淡連絡道路の場合、加太の老舗ホテルの従業員は「確かにその前後は盛り上がっていた。漁業権を高く売るなんて景気のいい話もあった。でも今はみんな忘れてる。夢だよ、夢」と語る。「地方分権というならそれなりの環境も必要だ」と必要性を訴える淡路島の洲本市長・柳実郎だが、市民からの要望は「非常に低い」と率直に認める。大阪府と兵庫、和歌山、徳島県の25市町でつくる「紀淡連絡道路実現期成同盟会」事務局の和歌山市交通政策課長も「機運はかなり冷めてますわ」と認める。「ではなぜ、同盟会は存続しているのか。『まだ国が調査を続けているから、こちらからは……』と言葉をのみ込んだ」とされる。「海峡横断プロジェクト」6件に対し、これまでに道路特定財源から投下した調査費は約68億円にもものぼったという。

当然、伊勢湾口道路建設をめぐる状況も、よく似ていた。98年に発足した「伊勢湾口道路建設促進東海4県議会議員協議会」は2005年度（平成17）を最後に活動を休止していた。厳しい環境の下、三重県議会の呼びかけで、09年12月22日に鳥羽市内のホテルで3年ぶりに協議会の総会を再開している。愛知、岐阜、三重、静岡の県議11人が出席、会長の中川正美県議が「伊勢湾口道路建設の置かれる状況は厳しいが、中部圏整備の柱。一丸となっ

11) 中に心配なこと」は海洋汚染42人（49.4%）、自然破壊24人（28.2%）、騒音19人（22.4%）であった。また発展につながると回答した人は61人（72%）、つながらないは3人（15%）、不詳11人（13%）だったようである（同前、1996年10月5日付）。

「ぼくの主張・わたしの主張」と銘打った鳥羽市内の小学生たち6年生の意見発表では、郷土の未来について、伊勢湾大橋を取り上げ、それぞれ賛成、反対の立場から意見を述べている（同前、1999年2月7日付ほか）。また鳥羽青年会議所が企画し、公募した市内の小学校5、6年生20人が子ども議員となって、「子ども議会」を同市議会議場で開いている。環境や福祉、学校生活の問題について市側（市長、教育長）に聞く形式で進められ、子ども議員は「伊勢湾大橋は自然破壊につながると思う。造る理由は何か」など次々と鋭い質問をした。これに対し、「伊勢湾大橋は離島の苦しみを解消し、市を発展させるために、ぜひ実現させたい」と答弁した（同前、1999年8月25日付）。

11) 同前、2008年3月19日付夕刊、以下同じ。この夕刊では、また「長大橋道路はことごとく失敗した」「長大橋構想にどれだけの税金を注ぎこもうと考えているのか」と述べる。併せて「国交省の天下り先の財団法人「海洋架橋・橋梁調査会」は過去6年間で約8億円の調査業務を随意契約で受注してきた。同財団は、旧建設省道路局長だった理事長をはじめ、国交省や旧日本道路公団幹部OBが理事や監事に11人も名を連ねる。収入の大部分は道路財源からの委託事業」と批判している。

て活動を続け、次世代へ引き継ぐことが使命」と挨拶した。そして、伊勢湾口道路建設促進期成同盟会と連携し、早期実現に向け取り組むことを盛り込んだ本年度事業計画案を承認した¹¹⁰⁾。しかし、公共事業を取り巻く厳しい状況から実現の可能性は低く、活動の有効性を見いだすのは困難な環境にあったとみるべきであろう。

伊勢湾口道路問題は、「候補路線」から事業化に向けて「計画路線」への格上げをめざす活動を続けているのであるが、「国は平成元年度から調査に取り掛かり、県も5年度から地形図作成や地質調査、環境現況調査、漁業の実態調査などを15年度までに実施し、約15億円が費やされた」という¹¹¹⁾。

ところが、国は2008年（平成20）度には全国の海峡プログラム6件について、個別具体的な調査は実施しない方針を打ち出した。そして、11年（平成23）9月17、18日の県版事業仕分けで幕を下ろすことになる。三重県知事が会長を務め、当時5県39市町村10経済団体でつくる伊勢湾口道路建設促進期成同盟会への負担金（本年度27万円）が不要と判定されたのである。県当局のやや消極的な説明後の仕分けのやり取りでは、「何らかの形で残しておかないと。消えてしまっはおしまいだ」との意見もあったが、「中途半端にお金を出し続けて効果がないのが一番いけない。見込みがあってやっているのか」と追及が続いた。判定は不要3人、再検討1人、現行1人となり、多数決で不要との結論となったのである。県議会では太平洋新国土軸推進議員連盟を結成していたが、山本教和議長は10月11日の定例記者会見で、「中曽根時代の建設大臣が伊勢湾をヘリコプターで視察したところが一番盛り上がっていた」と振り返る一方、「厳しい経済状況の中で、推進はよほどのエネルギーがないと厳しい」と悲観的な見方を示した。大義名分にされた災害時などの代替機能の確保は、「今では新名神高速道路整備にお株を奪われている。答志島架橋構想もあるが、海への架橋には漁業補償の問題が付いて回ってきた。方針転換は遅きに失したと言える」との見方は当を得たものであろう。

以上、本稿はまず中部圏基本開発整備計画の策定過程から入り、次に1970年代初頭の地方協議会方式による開発整備の枠組みや中部圏づくりでリーダー的な4人の群像の基本的な考え方などをみてきた。首都圏や近畿圏とは異なる中部圏の異質な性格から困難な問題が付きまとい、限界もあったが、下からの積み上げ方式—住民参加—は画期的な組織であり、地域開発政策の1つとして評価すべきであろう。

さらに、中部圏基本開発整備計画は時代の変化の中で数次の改定を余儀なくされたが、

¹¹⁰⁾ 同前、2009年12月24日付。

¹¹¹⁾ 以下、奥山隆也「2011年を振り返って—伊勢湾口道—」（伊勢新聞、2011年12月10日付）参照。

念願の中部圏の南北交通は、横断運河から高速道路へ、すなわち最も重要な柱とされた東海北陸自動車道の長年の夢が実を結ぶまでの歩みをフォローしてきた。これらのストーリーから、少なからぬ教訓を読み取れるだろう。価値観の多様化する中、短期的な結果だけを追い求めるのではなく、一般生活者の立場ならびに環境に配慮した中長期的な視点が必要であろう¹¹⁹。とくに最後に取り上げた東西交通としての大規模プロジェクトを含め、大規模な公共事業のあり方について考えさせられる点が少なくない。その歴史的経験に学ぶとともに、計画時の説明会はより丁寧に行うべきである。かつての「時のアセスメント」をさらに進め、公共事業に「時効」制度を導入してはどうか、という提言も見られる¹²⁰。いわゆる環境アセスメント（環境影響評価法）の徹底を含め、そのあり方が問われているといえよう。

最後に、既存の高速道路について付言すると、昨年12月の中央自動車道笹子トンネルにおける天井板の崩落事故をきっかけに、老朽化対策として保守・点検体制の確立が強く叫ばれるようになった。そのための工事費は膨大な金額になるだろうが、何よりも適切な情報の公開や更新計画の開示は喫緊の課題となっている。一方、道路公団の民営化は「上下分離方式」で実施されたが、償還主義は堅持され、計画に道路の更新費を盛り込んでいないのも旧公団時代と同じである。このため残りの債務の返済計画に加えて、大型補修工事・更新計画に伴う資金問題などを抱えているわけだから、民営化時の方針は抜本的な見直しを迫られている一面もあろう。

¹¹⁹ この点に関連して、中部開発センターでは暮らしに対する人びとの意向を探るために、2003年6月と2008年6月にインターネットを利用したアンケートを実施している。5年間の変化では、例えば住みたい都道府県（在住者支持率）で中部圏9県中、4県がベスト10入り、トータルで7県が上昇している。非在住者支持率を合成した修正後でも3県がベスト10に入っている（『Crec』164号、2008年9月、82～101頁）。

¹²⁰ 谷隆徳「公共事業に『時効』制度を」（日本経済新聞、2013年6月3日付）。前掲②、第8章道路・自動車交通政策を参照。