

新しい社会基盤整備計画の理念とその実現化に関する研究

＜全国総合開発計画から国土形成計画への転換＞

森 忠彦

日本大学大学院総合社会情報研究科博士後期課程

A Study on the Idea and Realization of New Social Infrastructure Planning

The Conversion from Comprehensive National Development Plan to New Land Improvement Plan

MORI Tadahiko

Nihon University, Graduate School of Social and Cultural studies

Final purpose of the research is to clarify how social infrastructure plans had been built in Japan. This paper focuses the locus of Japanese-island development project in high growth period of the economics after World War II. Being aimed at Japanese social investments that have made the social foundation, the higher growth of economics should be always recognized to maintain Japanese life welfare. However, reflecting the lower growth of Japanese economics, the land-cost has become the heavier weight on Japanese life. To solve such social problems, Japanese government has taken new deal policy to make its organization smaller and more efficient than that of the last years.

1. 研究目的

政府は、第二次大戦後の列島開発の負の遺産としての日本人一人当たり約 610 万円の借金からの脱却を目指して、小さな政府の樹立を企図している。具体的には政府系機関の縮小、公務員の削減を目指す政策等の採用の方針であり、象徴的に郵政民営化法案の賛成というマニフェストでの政策推進を図っている。

日本は第二次大戦後、復興第一主義で国土利用に着手、その後高度成長を目標に掲げ、この 60 年間経済の発展を押し進めて来た。それはすなわち日本列島の改造の推進であり、大規模公共事業の拡大継続と同義でもあった。

2005 年 3 月小泉内閣は、戦後の国土開発政策の基本的な枠組みであった全国総合開発計画(以下、「全総」という。)の見直しとして、国土形成計画法を閣議決定し、同年 7 月法案を制定した。今後、この新法を有効に機能させ、新しい社会へ対応した都市基盤整備を行うためには、まず、従来の全総の内容を検証し、その影響を受けてどのような都市基盤整備

が行われてきたかを明らかにする必要がある。本論文では、全総の方向性を決定付けた第 1 次及び第 2 次全総の内容を検証し、その時期に整備された都市基盤整備の特徴を分析することを目的とする。その上で、新法の問題点について考察する。

2. 全国総合開発計画策定の軌跡

2005 年になり、日本は第二次大戦後 60 年を迎え、国民一人一人の価値観が評価される時代になり、都市計画においても情報化、国際化、少子化、高齢化、高速化、多様化という社会の変化への対応が求められるようになった。初期の都市計画については、戦時下の 1938 年には国家総動員法の下で制定され、1940 年の都市計画法改正により都市計画の「目的」に「防空」が加えられ、国土計画設定要綱と共に各地方計画が決定され、軍関係都市、軍需産業都市優先の大規模区画整理事業等が着手された。当時の都市計画は都市市民の生活環境を整備するどころか、空襲からいかに被害を最小限に食い止められるかが、その「目的」になっていた。

もっぱら富国強兵、殖産振興の舞台装置として整備することに専念してきた我が国の都市計画はこの時期になって戦争遂行の舞台、都市を作ることにその「目的」を変更することになったわけである。

都市計画は、ここでは時代の国家的主題に沿って進められる計画技術として位置付けられていた。1942 年になると本土空襲が始まり、1945 年 8 月、敗戦となって全国の戦災都市 120 市、全焼全壊家屋は 230 万戸に達した。

1945 年から 1948 年にかけて建設された住宅は 194 万戸であるが、この時期、国庫補助等を伴った政府施策住宅の建設はこの 15.5% の 29 万 9700 戸に過ぎなかった。簡単に状況を説明すれば、政府は国民に衣食、すなわち仕事を与える事を最優先させ、土地取得が困難との理由から住は財政援助に止める方針を採っていた。それで、政府は公営住宅法（1951 年 6 月制定）に先立ち住宅金融公庫法を 1949 年に制定、自力建設による持ち家取得を国定としてさらに推進することになる。持ち家推進策がその後引き続き、都市計画法に基づいた我が国の住宅政策の基本となっている。

1950 年「経済白書」では、「今後の成長は近代化によって支えられる」との記述があり、戦後社会はこの時期、都市や国土の構造を含めて大きな転換期にさしかかろうとしていた。なかでも、近代化による成長を遂げるための舞台と目される都市や国土は、都市計画法の柔軟な適用によって、劇的な空間構造の変化を遂げることになる。

1960 年 7 月に成立した池田内閣は、12 月に国民所得倍增計画を閣議決定する。それは、実質「国民所得（GNP）倍增計画」であり、10 年後の 1970 年を目標に実現しようと計画したものであり、日本の国運が掛かっていた。その計画主題は、

- (1) 社会資本の充実
- (2) 産業構造の高度化
- (3) 貿易と国際経済協力の促進
- (4) 人的能力の向上と科学技術の振興
- (5) 2 重構造の緩和と社会的安定

であった。この所得倍增計画の段階で、今も続く社会資本重視の構想が現れている。なかでも重視の対象は、道路、港湾、団地、用水などであり、日本全

土に高速自動車道路、新幹線を建設するという空間構造の完成であり、これを国土開発計画として具体化したものが「全国総合開発計画」である。

表 1 に示すように、所得倍增計画は、全国総合開発計画の実施と相まって、目標年度（1970 年度）の国民 1 人あたり所得が倍增計画の 1.7 倍になり、他の経済指標もすべて倍增計画の内容を上回る結果となった。

表 1 国民所得倍增計画と実績（1970 年）

	計画(A)	1970 年 実績(B)	対比 B/A
国民総生産(億円)	260,000	452,676	1.7
個人消費支出	151,166	232,305	1.5
民間設備投資	36,206	91,140	2.5
民間個人住宅	5,105	30,467	6.0
政府投資	28,135	36,978	1.3
国民 1 人当たり所得(円)	208,601	353,935	1.7
就業人口(万人)	4,869	5,259	1.1
第 1 次産業	1,154 (23.7%)	1,015 (19.3%)	0.9
第 2 次産業	1,568 (32.2%)	1,790 (34.0%)	1.1
第 3 次産業	2,147 (44.1%)	2,450 (46.6%)	1.1
国際収支(百万ドル)	200	1,374	6.9
貿易収支	410	3,963	9.7
長期資本収支	-50	-1,591	31.8
輸出(通関)	9,320	18,969	2.0
輸入(通関)	9,891	15,006	1.5
鉱工業生産水準 (1965年=100)	610.0	880.6	1.4
GNP デフレーター (1970年=100)	—	156.2	—

注：1) 計画は 1958 年度価格、実績は 1960 年度価格でデフレーター（物価上昇分を修正した実質価格）、就業人口は分類不能をふくむ。

2) 「国民所得倍增計画」および『国民所得統計年報』による。

この所得倍增計画とそれに連動した国土総合開発計画は高度成長をもたらしたが、その過程で財官複合体を成立させ、戦時中「官導体制」によって成立していった軍、官、財のトライアングルの構成が、軍に代わる政を加えてより強固な形で復活してくるのである。全総は 1962 年の第 1 次以降、1998 年の第 5 次全総（21 世紀の国土のグランドデザイン）まで、合計 5 回策定された。

3. 新長期経済計画、国民所得倍增計画と第1次全総の策定

1957年12月「新長期経済計画」が閣議で決定され、この計画は「国民生活の安定と安全雇用」のために出来るだけ高い経済成長率を持続的に達成することを目標としていた。同計画の計画課題は、

- (1) 輸出の拡大
- (2) 資本蓄積の増大
- (3) 基礎部門の拡充
- (4) 産業構造の高度化
- (5) 農業生産構造の近代化

であった。この後1960年に池田内閣による「国民所得倍增計画」により一層内容が拡大され、これらを実現していく上で「国土にどういう開発拠点を設けたらよいのか」という国土計画の戦略が重要になった。時間はかかったが、経済計画を実現するための物的整備計画としての国土計画法として1962年国土総合開発法が制定され、第1次全総が策定された。

東京への一極集中が加速されつつある中で策定された第1次全総は以下のように国土開発計画での2つの主要課題を持つ。それらは、

- (1) 既成大工業地帯における地域、用地、用水、交通等の隘路が一段と激化し、特に東京、大阪への資本、労働、技術等の集積が甚だしく、いわゆる「集積の利益」以上に「密集の弊害」をもたらし、その弊害は生産面だけではなく、都市生活面にまで及び過大都市問題を引き起こすに至っている状況への対処
- (2) 既成大工業地帯以外の地域は、相対的に生産性の低い産業部門を受け持つ地域となり、高生産地域の経済活動が活発になればなる程、低生産地域との間の生産性の開きが大きくなり、所謂、地域格差の主因を作り出している状況への対処

である。この課題、都市の過大化の防止、解決を目的としては、「国民所得倍增計画」及び「国民所得倍增計画の構想」に即し、

- (1) 自然資源の有効な利用を進める、
- (2) 資本、労働、技術等諸資源の適切な地域配分を図る、

(3) 地域間の均衡ある発展を図る、
などの方策を講じて目標達成年次を1970年とした。

この第1次全総では「公共投資先」として(1)用地、(2)用水、(3)交通、(4)通信、(5)電力などの産業基盤を挙げ、財政上の助成措置、政府金融機関による長期融資など財政、金融上の適切な措置、を講ずることにした。推測するに用地、用水の公共投資先に続く公共投資先として(6)住宅、(7)上下水道、(8)文教施設、(9)観光施設などの生活環境施設が挙げられるが、プライオリティは「所得倍增計画とその構想」の達成であるから、経済計画推進のための国土開発計画であり、第1次全総が目指したものは、まず産業基盤の確立だったのである(図1参照)。

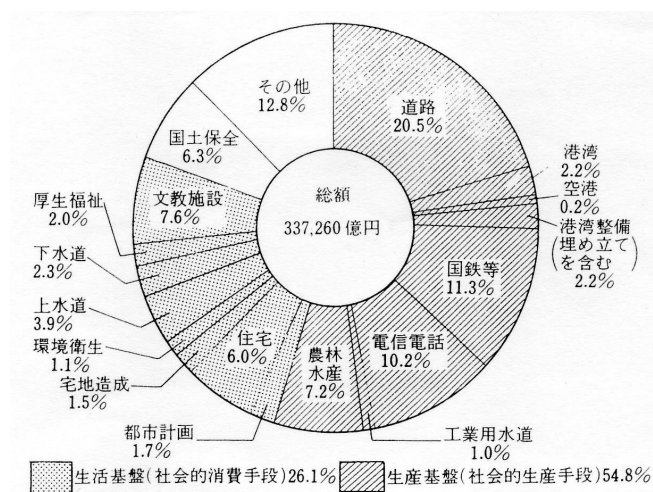


図1 1960年代公共投資の内訳

そのため一全総が打ち出したのが「拠点開発方式」であった。日本列島を

- (1) 産業の既成、誘導を行なうべき過密地域(京浜、阪神、中部名古屋、北九州の4地区)
- (2) 工業分散を誘導するための基盤整備を行なうべき整備地域(過密地域を除いた関東、東海、近畿、北陸の各地方)
- (3) 積極的に開発を促進するための基盤整備を行なうべき開発地域(その他の辺地地域)

の3地域に分け、上記(3)開発地域に新たな開発拠点を整備しようというわけで、その開発拠点は「この地区は将来において、我が国経済の高度の成長を担うための総合工業地帯として、公共設備の重点的投入によって積極的に育成する地区」と位置付けられ、

「新産業都市」が誕生した。

1962年新産業都市建設促進法、1964年工業整備特別地域整備促進法の制定によって、1964年から66年にかけて全国15箇所の新産業都市、その他に準新産業都市ともいえるべき工業特別整備地域6箇所が指定された（図2参照）。



図2 新産業都市と工業特別整備地域

日本列島の中で、作業のための工場と労働者の住宅のような大型の職住近接の産業都市が誕生した。日本ではこれ以降、都市基盤整備を進める場合、産業の変遷に拠った都市が機能変化を繰り返すことになる。ここから言える重要な教訓は、都市は産業に依存し、都市再生は経済再生や産業再生の各種計画が策定された後でなければ、都市独自では再生が行なわれない、ということである。

4. 第1次全総の反省と第2次全総の策定

1960年後半になると政府も第1次全総が以下のような理由から実質的に挫折した状況を認めざるを得なくなり、それに代えて1969年4月、第2次全総（新全国総合開発計画）を閣議決定した。

第1次全総による地域開発政策推進の結果、以下の問題点が明らかになった。

- (1) 巨大都市の管理中枢機能を人口の集積が一層進み、過密問題が深刻化した。
- (2) 太平洋ベルト地帯で工業集積が進んだ京葉、富士、四日市、水島等の石油化学、製鉄コンビナート地区で大気、水の汚染が進み、人々の健康に障害が発生した。
- (3) 新卒者を中心とした若年労働力の流出、出稼ぎによる農林業労働力の不足が生じ、過疎化が進んだ。
- (4) エネルギー源の石油への転向は山村の薪炭生産や炭鉱都市の基盤である石油産業に打撃を与えると共に輸出入依存から太平洋側臨海部の工業立地の優位性を一層強めた。

当初の課題の解消とは違い高度経済成長に伴う国土構造、産業構造にもたらされた「ヒズミ」は予想以上に巨大なものだった。

これらを反省して第2次全総では、国民の都市的な生活様式への一層の移行に伴い、国民生活の快適性、安全性の達成を目的として、経済の効率性を維持しつつ自然と人間との間の調和を維持する環境を形成するという観点から、国土利用の抜本的な再編成を図ることとした。

しかしながら、既に着手していた新産業都市及び工業特別整備地域が新たな拠点として形成されつつあり、実施第5年目を迎えていたので、具体的な手段として、相変わらず拠点開発方式が採用された。また新しい開発方式の戦略として、全国的なネットワークを整備する大規模プロジェクト、大規模開発方式を採用、開発効率を列島中に及ぼそうというものであった。

その後の推移を見るに、第2次全総も条文等は違った表現を用いているが、日本の国民を食わしていかなばならないと言う使命感や、第1次全総の精神

がそのまま生きており、対象事業も一全総に較べて大規模化且つ広域化しているだけの計画であることは否めない。

第2次全総は、新ネットワークの形成と大規模開発を目標としたが、それらについて、

- (1) 新ネットワーク形成とは、データ通信、ジェット航空機、新幹線鉄道、高速コンテナ船等の高速高能率流通技術を駆使して、既存の中枢管理機能の集積と結びつけながら、開発の可能性を全国土に拡大するよう、全国の地方中核都市と連結し、これらの都市の一次圏内のサブネットワークを介して日本列島全域に効果を及ぼす新ネットワークを形成すること、
 - (2) 大規模開発とは、長期的観点に立って、将来における交通通信ネットワークの整備、大都市における外部不経済の増大等による立地条件の変動を勘案して、基幹産業を核とする大規模な工業生産活動にふさわしい地区について、巨大工業基地の建設を推進すること、
- としている。

また、国土利用については、日本列島を3つの区に区分して、北東地帯、中央地帯、南西地帯と3大都市圏とする（図3参照）。

- (1) 中央地帯（関東から北九州地帯に中枢管理機能や都市型産業を集積し、都市的機能を純化させる）
- (2) 北東地帯（北海道、東北、日本海側地帯）
- (3) 南西地帯（南畿、四国南部、九州南部に南九州に巨大コンビナートを造成し、大型の食糧、酪農基地、観光拠点を配置することを想定）
- (4) 分業化した3地域の協業

人口、物資、情報を大量流通させる手段として、7,000 kmに及ぶ新幹線、10,000 kmの高速道路からなる巨大交通や通信ネットワークを列島中に張り巡らせ、日本列島を一日交通圏化する構想とした。これらの計画は1985年を目標とする長期計画で、総投資額は450～550兆円という明治以来の累積投資額（推定）140兆円の約4倍になるという大規模なものであった。

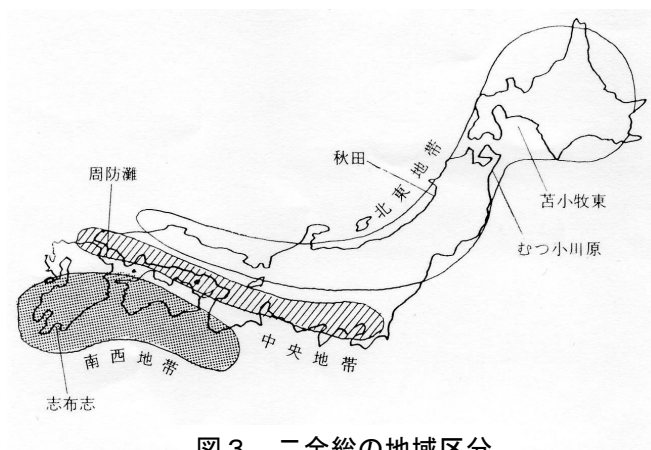


図3 二全総の地域区分

5. 初期の全総と都市基盤整備計画

5-1. 第1次全総と団地開発及びニュータウン開発の時代

第1次全総では、工業拠点の開発と住宅の量の確保が重要な時代であった。

1955年を以って、「もはや戦後ではない」と『経済白書』（1956年）が宣言したように、高度経済成長に入った段階である。その後の経済の課題は、戦後の復興から、独立国家にふさわしい「経済自立」への達成という目標に変わった。

しかし、戦災による都市部の住宅不足は未だ解決されず、建設省の『住宅建設10ヶ年計画』（1955年）では、270万戸の住宅不足の対策がうたわれ、1959年の『国民生活白書』では「住宅はまだ戦後」と記された。

このような背景から、住宅宅地の量的供給促進のため、1955年に日本住宅公団が設立され、土地区画整理法（1954年公布）等に基づく、本格的な都市開発事業への執行体制が確立された。

都市開発事業における都市施設の構築については、公団としても試行的な段階にあったが、来るべき工業化社会の高度成長と都市化社会への転換に向けて、道路、住宅を整備し、当時のわが国では未だ普及率の低かった上下水道、都市ガスを先進的な都市基盤施設の計画として全面的に導入した。

例えば、「団地開発」では、金ヶ作地区の整備計画（表2）においては、水の供給が事業推進上の大き

な課題となった。すなわち、当時開発地区が水道の給水区域外に位置していたことに加え、大規模な土地区画整理事業による開発であったことから、一団地開発地区等で行われていた専用水道による供給は困難であった。そこで、公団は水道事業の経営も併せて実施せざるを得なくなった。これにより、1958年に松戸水道事業の経営が開始され、開発が推進された。

表－2 金ヶ作地区の整備計画(常盤平)³⁾

名称	松戸都市計画事業 金ヶ作土地区画整理事業
所在地	千葉県松戸市
計画面積	169.3ha
計画人口	26,000 人
計画戸数	7,605 戸
事業計画開始	1956 年度 (1962 年度完了)

(特徴) 団地上下水道 (重点都市施設) 整備重視

1960年代に入ると、日本経済は成長率をさらに高め、1973年第一次石油ショックまで、年々の変動があるが平均して10%を上回る成長率が続いた。

高度成長は、池田内閣の経済政策、特に「低金利政策と所得倍増計画の理念」によって推進され、安定成長を政策とした佐藤内閣にも引き継がれた。1964年にはOECD(経済協力機構)に加盟し、先進国の仲間入りを果たした。

東海道新幹線、東名高速道路といった巨大土木構造物の出現、第1次マンションブーム、大都市周辺部のスプロール現象に示されるように、高度経済成長と人口の都市集中の時代であり、大都市の内部の業務市街地化と郊外の急激なベッドタウン化が進んだ。

経済の高度成長、急激な都市化に伴う、住宅・宅地需要の急増に応じて、公団事業の拡大が図られた。1963年に土地収用権や先買い権等の強力な土地取得権限を付した新住宅市街地開発法が制定され、「ニュータウン開発」のための事業制度の充実が行われた。これにより、計画人口数十万人規模の多摩ニュータウン(表3)等の大規模ニュータウンの開発が着手され、旺盛な住宅・宅地需要に応じて、郊外部及び既成市街地内で大規模な住宅・宅地供給を次々と行った。

表－3 南多摩地区の整備計画(多摩ニュータウン)⁴⁾

名称	多摩・八王子・町田都市計画事業 多摩・八王子・町田新住宅市街地開発事業
所在地	東京都多摩市、八王子市、町田市、稲城市
計画面積	1,437.5ha
計画人口	143,400 人
計画戸数	40,480 戸
事業計画開始	1966 年度

(特徴) 大規模団地ニュータウン(全都市施設)整備重視

5-2. 第2次全総と初期の複合多機能都市開発の時代

第2次全総においては、大規模プロジェクトを進める中、1970年代に入り、住宅の量が概ね確保されると、質が要求される時代となった。

1970年代は、60年代から引き継いだ高度成長によって日本の産業の国際競争は増し、輸出が伸びて、貿易収支の黒字が1960年代の終わりから1970年代の初めにかけて定着した。

高度経済成長によって、国際的な経済力が高まり、国内では大都市部も含めて、量的には1世帯1住宅を達成し、日本列島改造論に代表される、国土開発、住宅建設ブームを迎えたが、1973年の第1次オイルショックによる狂乱物価、地価高騰、GNPのマイナス成長をきっかけに、1974年に経済対策閣僚会議が「経済成長優先から安定成長へ」を宣言し、省資源・省エネルギーの認識が高まった。

都市開発事業においては、発注戸数年間8万戸や多摩ニュータウン等の大規模ニュータウンへの入居開始といった、大量供給、大規模開発のピークを経て、高度成長や急激な都市化がもたらした課題に対応するため、事業内容や多様化、転換を迫られることになった。

1975年の住宅宅地審議会では、量から質への転換、「複合多機能都市開発」への転換が方針として示された。

1970年代後半より、日本の社会は、大量生産、大量消費を軸とした工業化社会の成熟、量的成長のピークから、質的充足へ向けて変化が始まった。高度経済成長から安定成長への移行に伴い、社会資本整備、都市問題、環境問題、消費者問題等の高度成長、急激な都市化による歪みへの対応が政策の重要課題となり、精神面の価値観も、モノ離れ、感性の重視

といった方向に多様化、変化し始めた。

都市基盤整備においては、量的住宅不足が解消し、ニーズが多様化するとともに住宅の規模、設備、住環境、地域のアメニティといった質的向上が課題となった。1970年代には、例えば、港北ニュータウン（表4）の開発が開始され、ニーズの多様化といった課題への対応が求められることになった。

表－4 港北第一・第二地区の整備計画（港北ニュータウン）⁴⁾

名称	横浜国際港都建設事業 横浜北部新都市第一・第二地区 土地区画整理事業
所在地	神奈川県横浜市（都筑区、青葉区、港北区）
計画面積	1,316.6ha（548.2ha＋768.4ha）
計画人口	220,000人（92,000人＋128,000人）
計画戸数	56,100戸（23,300戸＋32,800戸）
事業計画開始	1974年度

（特徴）複合都市機能（全都市施設、特に高速鉄道、通信インフラ）整備重視

6. 国土形成計画法の問題点

前述した第1次、第2次全総以降、第3次（1977年）、第4次（1987年）、第5次（21世紀の国土のグランドデザイン）（1998年）の全総を経て、2005年7月には、全総の根拠法である国土総合開発法が改正され、新たに国土形成計画が制定されることとなった。

新法は、「総合的な国土の形成を図るため、国土総合開発計画の計画事項を拡充し、その名称を国土形成計画とするとともに、都府県総合開発計画の廃止及び広域地方計画の創設、国土利用計画、首都圏整備計画その他の関係する計画制度との所要の調整等の措置を講ずる必要がある。」を提出理由とし、国土総合開発法をはじめとした合計38の法律の改正を行うものである。

新法のポイントは、次の2点である。

- ①国と地方の協働によるビジョンづくりを進める。
- ②開発中心から整備（維持管理を含む）への転換を図る。

過去の国土開発計画は、はじめに経済、産業計画ありきで、それらに基づいて策定されてきた経緯がある。今回、新法が制定されたが、これについても

社会資本整備重点計画が下敷きとなる可能性もある。

社会資本重点計画は、社会基盤整備のための法律として2003年に制定された社会資本整備重点計画法を根拠法とするものであり、計画の対象となる社会資本整備事業の内容が以下の通り規定されている（同法第二条「定義」）。

- (1) 道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業（道路法）
- (2) 交通安全施設整備に関する事業（交通安全施設整備法）
- (3) 鉄道施設の建設、または、改良に関する事業（鉄道事業法、軌道法）
- (4) 空港、その他飛行場で公共の用に供されるものの設置及び改良などに関する事業、ならびに空港周辺の騒音による障害の防止法に関する事業（空港整備法）
- (5) 港湾施設の建設、又は、改良に関する事業、及び港湾海域における拘泥の除去、その他郊外となる物質の排除、汚濁の浄化に関する事業（港湾法）
- (6) 航路標識の整備事業（航路標識法）
- (7) 都市公園、その他政令に定める公園又は、緑地の新設又は、改築に関する事業及び都市における緑地の保全に関する事業（都市公園法）
- (8) 公共下水道、都市下水道の設置又は、改築に関する事業（下水道法）
- (9) 河川に関する事業（河川法）
- (10) 砂防設置に関する事業（砂防法）
- (11) 地すべり防止区域又は、ぼた山崩壊防止地区における地すべり防止工事又は、ぼた山崩壊防止工事に関する事業（地すべり等防止法）
- (12) 急傾斜地崩壊防止工事に関する事業（急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律）
- (13) 海外保全施設に関する事業（海岸法）
- (14) 上記に掲げる事業と一体となってその効率を増大させる事業等

また、その基本理念は、

- (1) 社会資本整備事業を重点的、効果的且つ効率的に実施する、
- (2) 国際競争力の強化等による経済社会の活力の

向上及び提供的发展を図る、

- (3) 豊かな国民生活の実施及びその安全の確保をする、
- (4) 環境の保全並びに自立的で個性豊かな地域社会を形成する、
- (5) 実施に当たって地方公共団体の自主性及び自立性を尊重しつつ適切な役割分担の下で国が責務を果す、
- (6) 民間事業者の能力の活用及び財政資金の効率的使用に配慮しつつ、社会資本の整備状況その他の地域の特性に応じた社会資本整備の実施をする、

である。

この社会資本重点整備法は、公共事業の実施によって社会資本の充実を図るものであり、大規模プロジェクトを前提とした第1次、第2次全総の基本理念を踏襲しているものと考えられる。新たに制定された国土形成計画法が、社会資本重点整備法を下敷きとして、活用されるのであれば、それは、過去への逆戻りであり、今後の低成長の時代背景では実施不可能な計画内容となる可能性があることに十分留意する必要がある。

7. 研究成果

本論文では、全総の方向性を決定付けた第1次及び第2次全総の内容を検証し、その時期に整備された都市基盤整備の特徴を分析した。その結果をまとめると以下の通りである。

- ①全総は、経済、産業計画に基づいて策定された国土計画であり、第1次及び第2次全総では、産業基盤の確立を目的とした。
- ②それにより、公共投資により経済が活性化され、産業に依存して発展するという日本の都市の発展の一形態が顕在化した。
- ③産業の発展を重視した第1次及び第2次全総の時代には、それに対応する居住空間の量の確保を重視した都市基盤整備が進められた。

さらに、新たに制定された国土形成計画法が、全総時代と同様の基本理念を踏襲した経済、産業計画

を下敷きとして、活用されるのであれば、今後の低成長の時代背景では実施不可能な計画内容となる可能性があることを指摘した。

第二次世界大戦後の日本の国土開発計画は、国土空間における物的整備計画に終始した。将来の開発計画策定においては、このプランナーの発想を変えなければならないと自覚しつつも、所得倍増による恩恵を受けた日本人の土地神話や国家に頼って「皆で渡れば怖くない」という生活上の判断基準や価値観が、そんなに簡単に変わるとは思えない。

冷静に過去の日本を振りかえれば、その高度成長の代償は環境破壊等を含め、全国総合開発計画を整備推進する過程で、その精神や価値観がいつの間にか都合のよいようにすり替えられて、物質的には恵まれた成果を導いたとは言え、日本人の持つ本来の気高さや、国土総合開発、列島開発計画の真の存在意義をいつの間にか忘れてしまったと言えるのではないだろうか。

参考文献

(A) 論旨に直接関係する文献

- 1) 本間義人『土木国家の思想—都市論の系譜—』、193～242頁、日本経済評論社、1996年。
- 2) 石田頼房『日本近代都市計画の百年』、自治体研究社、1987年。
- 3) 下河辺淳『戦後国土計画への証言』、日本経済評論社、1994年。

(B) 論旨の展開のために参考にした文献

- 4) 日笠端『都市計画第二版』、61頁、共立出版、1986年。
- 5) 本間義人『現代都市住宅政策』、三省堂、1983年。
- 6) 庄司光・宮本憲一『日本の公害』、岩波書店、1975年。
- 7) 長谷川徳之輔『土地改革の視点』、7頁、東洋経済新報社、1990年。
- 8) 都留重人「地価問題と取り組む・第三回・対策

- についての提案」、『世界』、岩波書店、1988年5月号.
- 9) 本間義人『土地問題総点検』、有斐閣、1988年.
- 10) 田原総一郎「戦後50年の生き証人に聞く・10」、『中央公論』、1995年10月号.
- 11) 大塩洋一郎『都市の時代—大塩洋一郎都市論集—』新樹社、2003年.
- 12) 広原盛明「80年代の地域開発政策の動向—四全総の性格づけとかかわって—」『地域社会学会年報第3集』、1985年.
- 13) 石田頼房『日本近現代都市計画の展開 1868—2003』、自治体研究社、2004年.
- 14) 本間義人『国土計画の思想—全国総合開発計画の30年—』、日本経済評論社、1992年.
- 15) 渡辺俊一「わが国現行都市計画法における「都市計画」の概念」都市計画学会論文集（学術研究発表会論文）vol.33、1998年.
- (C) 基礎データ、統計資料等
- 16) 国土交通省『国土交通白書（平成15年度）』、2003年.
- 17) 国土交通省都市・地域整備部「大都市圏のリノベーション・プログラム（東京圏）」、2000.12.
- 18) 国土庁『首都圏基本計画・首都圏整備計画』大蔵省印刷局、1992年.
- 19) 国土庁計画・調整局監修『21世紀の国土のグランドデザイン—新しい全国総合開発計画の解説—』、時事通信社、1999年.
- 20) http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/03/030514_2_.html
平成14年度の宅地供給量について(推計結果報告)、国土交通省土地・水資源局土地政策課土地市場企画室、2004.5.14.
- 21) http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/02/020228_.html
総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律案について、国土交通省国土計画局参事官室、2005.2.28.
- (D) 企業報告書等
- 22) 住宅・都市整備公団(1988),「首都圏都市開発本部34年のあゆみ ひとくらしまちゆめ 事業地区のあらまし」.
- 23) 住宅・都市整備公団(1991),「環境にやさしい都市づくり 首都圏の複合機能都市開発」
- 24) 『都市施設技術誌』住宅・都市整備公団、1999年.

(Received : September 30, 2005)

(Issued in internet Edition: November 20, 2005)