

都市政策

季刊 第47号 '87. 4

特集 地域開発とその経営

- 地域経営にもとめられるもの……………伊 東 光 晴
まちづくり・むらづくりの現況と課題……………五十嵐 富 英
地域開発と地場産業……………星 屋 孝 行
尼崎市の現況と課題
——南部地域活性化策を考える……………高 見 昭 裕
姫路市の現況と課題
——新しい都市拠点づくりをめざして……………姫路市企画局総合企画室
占冠村における村づくり戦略……………観 音 信 則
地域における総合活動としての日本大正村運動……………三 宅 重 夫
-
- 海上観光の展開……………小 林 幹 弘
地域経営思想の系譜Ⅰ……………神戸都市問題研究所都市経営研究会
-
- 行政資料：神戸市大規模集客都市構想と
その実現への展望……………神 戸 市

都市政策

第46号 主要目次 特集 民活と大型プロジェクトの展開

民活方式の政策課題	高 寄 昇 三
神戸の産業構造と大規模開発事例研究	加 藤 恵 正
六甲アイランド	辻 雄 史
西神インダストリアルパークとハイテクパーク	緒 方 学
神戸ハーバーランド計画	川 口 信 弘
ポートアイランド神戸ファッションタウン	鬼 塚 喜 八 郎
神戸研究学園都市	宮 永 清 一

行政資料：緑のシビック・トラストに関する研究報告書

神 戸 市

次号予告 第48号 特集 福祉サービスの展開

1987年7月1日発行予定

老人福祉サービスの展開	浅 野 仁
在宅福祉サービスの現状と今後の展開	神戸在宅福祉サービス研究会
高齢化社会と自治体における財政問題	神戸市民生局
神戸市「しあわせのまち」づくり	神戸市民生局
身体障害者工場の建設とその課題	灘・神戸生活協同組合
シルバー福祉産業の現況と課題	日本経済新聞流通経済部

は し が き

地方は今、生きるか死ぬかの真っ只中で喘いでいる。この現状を打開するために、新たな地域開発が求められている。かつての地域開発は、昭和30年代が工場誘致を中心とした時代であり、40年代は地方への政府財政資金が中心となった時代である。これらはいずれも中央依存体質であった。ところが昭和50年代後半以降、政府財政の悪化から地方は、これまでの体質を変革し、自立的な地域開発を行わないかぎり、地域の繁栄は得られない状況となった。時を同じくして大分県の一村一品運動や東北地方における新たなむらおこし運動などが全国から注目を集め、地方自らの手による地域活性の動きが目立ちはじめた。

このような地域おこしは、すでに昭和30年代後半から行われ、その代表例として大分県大山町・湯布院町、北海道池田町などがあり、その特徴は、「自らの地域の特性を知り、強烈な自立意識を持ち、流行を追うことをせず、他を真似ることなく、海外からも学ぶ」ことである。つまり地域おこしには、地域の持つ力を総合し、地域に根差したユニークな発想と努力が求められるとともに優れた経営感覚をも必要とされる。

最近、このような地域おこしの失敗例も紹介されはじめているが、これなどは工場誘致に走った昭和30年代と同じ歴史の繰り返しであろう。成功している自治体があるからといって地元産品を事業化しても、たとえば流通販売経路の確保や生産体制の整備など大いに経営手腕を問われる場面が多い。単に工業団地を造成するだけでは工場誘致はできず、ひいては産業の活性化とならないと同様、地域おこし運動をすれば繁栄があるというわけではない。

地域が自らの将来を見極め、自らの発案において行動することには、地方自治にとって大きな意味が包含されており、今後ますます重要となろう。

今回の特集では、市町村がどのような問題を抱え、どのように解決策を見出し、行動するかを、特に地域の経営という観点からまとめたものである。

■ 特集 地域開発とその経営

地域経営にもとめられるもの……………	伊東光晴	3
まちづくり・むらづくりの現況と課題……………	五十嵐富英	11
地域開発と地場産業……………	星屋孝行	22
尼崎市の現況と課題		
——南部地域活性化策を考える……………	高見昭裕	32
姫路市の現況と課題		
——新しい都市拠点づくりをめざして……………	姫路市企画局総合企画室	47
占冠村における村づくり戦略……………	観音信則	67
地域における総合活動としての日本大正村運動……………	三宅重夫	78

■ 特別論文

海上観光の展開……………	小林幹弘	88
地域経営思想の系譜Ⅰ……………	神戸都市問題研究所都市経営研究会	105

■ 潮流

売上税 (121)	堺市開発協力金大阪地裁支部判決 (124)
スパイ防止法案 (126)	

■ 行政資料

神戸市大規模集客都市構想とその実現への展望……………	神戸市	129
----------------------------	-----	-----

■ 新刊紹介……………		147
-------------	--	-----

の年金分などが含まれておりこれらが年間5,000億円にも達することから、もしこれらがなければ国鉄は自立再建の方向に向かいつつあったといえる。現在の国鉄の分割民営化の方向が正しいかどうか大いに疑問がある。

ところで、樽見鉄道の特徴であるが、まず従業員が社長以下すべて元国鉄職員である。会社組織となる以前は134人の職員であったが、独立直前で110人、そして現在は52人である。国鉄職員一人あたりの年間平均給与を500万円とすると、年間2～3億円の費用削減となっている。しかし実際はこれ以上の費用削減を行っている。まずレールバスの導入である。国鉄時代にはディーゼル機関車をつかっていたが、ディーゼルの場合燃料費は一日15万円かかるものが、レールバスでは5万5千円ですむ。燃料費の削減額は一台あたり3,650万円になる。新しい技術に即応することにより3億円の費用削減をおこなうことができたという。これは年あたりの支出額3億4千万円に同額の削減を達成したことになる。またディーゼル機関車では、メンテナンスに膨大な費用がかかる。というのは、法規により整備工場が義務づけられており、1カ月、半年、1年、3年というように期間的な整備が決まっている。当然、メンテナンスのための人員が多くいることになる。レールバスでは整備工場がなくても国鉄の職員が自動車修理ができるものであれば点検することができる。つまり国鉄車両とはまったく異なった整備体制を組むことができる。そのため年間費用削減は2,800万円におよんでいる。樽見鉄道は、国鉄時代にはディーゼル車両が5台であったものが、最新のレールバスを3台導入した。この総投資額は3億4千万円であり、人件費や運営費における削減効果はかなり大きなものであった。また、この導入によって、乗客の増加ももたらした。しかし、より多くの人員削減を行なえたのは、経営のソフト面である勤務形態を大きく変化させることができたことによる。樽見鉄道は従来の国鉄での勤務形態を導入しないことにより一層の効果をあげることになった。国鉄の勤務形態は、イギリスから明治時代に導入されたもので単能工システムともいえるもので、自分の仕事が明確にされており、たとえば改札は改札だけでけっして運賃精算はしないのである。このような勤務体制をとると、ピーク時への対応

はこの態勢を組むかぎり、常にピーク時の人員を必要とする。国鉄が民間会社であるか、公企業であるかの問題はあがるが、すくなくとも民間企業のような柔軟な対応ができなかったことに問題があったのは確かである。このような国鉄の弱点を知り尽くしていた社長は、ピーク時にあわせて、運転手も改札もすべての職員が対応できるような勤務システムを導入した。イギリス的な job システムに代表される単能工システムから、なんでも対応できる多能工システムへと変化した。これにより樽見鉄道は人員を増やすことなくラッシュ時への対応が可能となったのである。樽見鉄道ではなおこのうえラッシュ時に列車本数を増やして、乗客の利便の向上を図り、輸送需要の増加を誘発したのである。

樽見鉄道が教えるものは、行政における効率性の重要性である。地域行政に求められているものは、国鉄のようにイギリス的 job システムではなく、多能工システムへの変化である。たとえば、窓口業務であっては自分の領域だけではなく、忙しいときにはなんでも行うようなシステムが求められるのである。

昭和45年はじめて国民生活白書が作成されたが、そのなかでこれからは高福祉高負担の時代に入ったとされた。当時の人々の意識としては、これまで経験のない高福祉高負担を受入れられるかどうか問題であり、高負担にたえることができずに、高福祉をひきずりおとす可能性があると述べたことがある。しかしこれからの未曾有の高齢化社会をむかえるにあたり、高福祉を達成するためには、高い効率性が求められる。効率性を背景としてうえでの高負担を求めるとのが本来のあるべき姿といえる。

地域づくり精神の継承のむつかしさ

北海道池田町のワイン造りの中心となった2人の人物は、決してワインの専門家でもなく、また語学ができるわけでもなかったが、海外に行きワイン造りを学んできた。ひとは、ワインづくりを学ぶ使命感を持ってブルガリアへいき、仕事をなしてきたのである。もうひとつはドイツへいきワインづくりを学んできた。使命感をもった人物が、使命を果たしていく過程でその経験が肉体化されていく。その精神は地域経営にとって必須のものとなってきたのである

うが、それが一度できあがってしまうと、その精神は次の後継者には残らないものとなってしまうのではないかと思われる。それは神戸市の都市経営において成功を導いてきた精神は、今の幹部職員だけが持ち、その精神は今の若い職員に残るであろうかどうか大いに問題である。これは、ちょうど民主主義が求められるのは、現実として民主主義でない体制下において、民主主義を求める運動をおこしその運動の過程を通じて体得していくものである。それが一度できあがってしまうと制度のなかの民主主義においては、その精神は決して継承することがむづかしいものとなる。これとまさに同じことが地域の経営についてもいえ、地域経営に苦勞し尽くした者のなかにはその精神は生きたものであるが、その者がいなくなればその精神は失われていくかもしれないのである。しかしここで地域の成功がなされたその要因をじっくり見直す必要がある。たとえば池田町は、ブルガリアから関税の安いワインの輸入を抜きにして考えられない。つまりブルガリアという開発途上国からの輸入は関税の税体系がまったく違うものであり、その安いワインとまぜて出荷し、これが利益を生み出しているのである。この制度が変われば池田町にどのような影響を及ぼすかは明らかなものである。地域の経営において成功がなされるには客観的な条件が必ず存在するが、その条件が失われたときには、それは失敗となることは明らかである。たとえば、経営再建の神様といわれた坪内ドッグにおいては、それは刑務所から人を派遣してもらい、その派遣労働者に朝8時から働かせ、それを職員にみせつけそのうえで頑張らせようとするものである。これは同じ造船出身のNTTの真藤社長に言わせれば、坪内ドッグの経営が模範であれば戦後民主主義はどこにいったのであるか。さしつかえのない経営の発展に期待する。つまり、地域の経営において成功故にそれを評価してはならないのである。そのプロセスと関係した者たちのところが重要なのである。このような事例はたくさんある。たとえば、大阪府下のアイアコッカは、自動車会社の経営において成功したと高く評価されたが果たしてそうであろうか。アイアコッカを成功させたものは、日本の自動車輸出自主規制である。これは単なる自動車輸出の量の規制だけではなく、会社ごとに台数を制限したものである。これは日本

の自動車会社がお互いを食いあうものではなく、高価格で利益をあげるといふ行動に移った結果、この間にアメリカ国内に自動車会社は同様に価格を上昇させてきたのである。これによって得た利益は膨大なものであり、この利益の源泉は、アメリカにおける自動車市場がカルテルになったということである。これがアメリカの消費者にとって、これでよいかという問題でもあるが、このカルテルができなければ、国家からこれだけの利益を受けることができず、アイアコッカの成功はなかったのである。そこまでいかなくても、経営において成功したならば、多くのものが参入することにより、その利益は失われていくのである。大山町のように梅や栗をどこの町村でも作ったとすれば、大山町の成功はなかったのである。地域の経営は決してまねをしてはならないのである。それは地域に根差したそのうちから沸き上がってくるものを自分達で取り上げ、そして事業化していくものなのである。

地域の経営の成功をとらえる場合、必要なのは、まず成功の客観的な条件を研究することであり、それが次の新しい時代においてどのように変化し、その変化を前提において成功の条件を新たに発掘することでもある。もし米の自由化がおこなわれたなら、米の生産は現在の3割に落ち込むと予測されている。自家消費としての米の生産だけが残り、一般消費者向けの米の生産の余地はなくなる。逆にアメリカの米生産の主要供給は、1,800戸程度の農家であるが、これは日本の農家では対応できないほど大規模経営をおこなっている。これは個人の努力を上回るもので日本側に太刀打ちできるものではない。このような与件の変化に対応しながら、民主主義の精神をもたなくてはならない。形骸化した制度の上での精神であっては決してならない。たとえば国鉄問題は労使側にかんがりの問題があると言える。国鉄が利用者中心の体制に変えることができていれば、もっと違った動きができていたと言える。地域の経営においても職員がどのように働くかは重大な意味を持つ。

長野篠ノ井総合病院

篠ノ井病院は長野市内にあり、同じ長野県の若月先生の佐久病院で有名な厚

生連の病院のひとつである。日常の生活から考えると、病院での生活がひどいものであるというのは、誰でもが認めるものではないだろうか。というのも病院には楽しみとなるものがなにひとつとしてない。あるとすれば食事であるが、まずい、つまらない、夕食は4時半にありはやすすぎる、という3悪がある。これが病院にあっては平然として行われている。大学病院にあっては特にひどい。篠ノ井病院では、患者中心の運営がなされている。まず、調理師に日本料理の専門の料理人を外科長や内科長などと同じレベルに引き上げ、料理科長としており、患者にあった献立を用意できるようにしている。この料理科長に選ばれた人物が、もともと日本料理の料亭の子息で、ドイツ大使館においても料理をあつかってきた人物であり、親から引継いだ料亭を閉じて病院の仕事を受け、7年になる。病院での食事のもつ意味はたいへん大きにもかかわらず、その扱われ方は大変まずいものとなっている。この病院においては、そのほかにも看護婦の本来の仕事は患者のそばで看護することであり、なぜ看護婦がこれほど忙しいのかを見直し、患者に対する投薬や注射の用意を看護婦が看護婦控室でおこなっていることなどの問題を見つけだし、これなどは薬剤師の仕事であり、看護婦控室でおこなうのは不衛生でもあることから病院内で仕事の分担見直しが行われたのである。これはまさに樽見鉄道においてみられたように単能工システムではなく、看護婦が常に患者の側にいられるようにするための多能工システムの導入なのである。そのうえで看護婦教育を徹底しておこなう。それは患者の人間性を認めるものであり、具体的には老人患者をおばあちゃんとかおじいちゃんとかで呼ぶのではなく、患者の氏名を呼ぶのである。その他にもこの病院では、病院独特の消毒液の臭いが何故生じるのかを問題にし、その臭いを取除くために、病院自体が建てられるときに工夫がなされている。つまり、病室で暖房され、病室の臭いが廊下にもれ、病院独特の臭いとなるのである。そのため、この病院では各病室において換気がおこなわれている。その他にも薬の待ち時間を10分以上待たせないように努力をしているのである。

市民生活において、市民病院や公立病院は大きな期待を背負っている。万一病気となったときに、入院するとなれば人間的な取扱いと高度な医療を受ける

ことができるように整備されることが望まれている。そして、篠ノ井病院の事例からは、医療はすべて患者中心の医療から生れてくるものであり、高度な医療水準とこのような心の通った看護がともに備わっていることこそが、地域の生活を守るためには欠かせないものであり、単に効率のみを追うことだけで終わってはならないのである。

『豊かな社会の将来と地域経営』(1972年) 藤田 隆雄

『豊かな社会の将来と地域経営』(1972年) 藤田 隆雄

日本は、産業の空洞化や円高などの問題はあるが経済的にはこれまでにない豊かな社会となった。しかし豊かになれば、お金をだしても買えない財というものがある。このように豊かになれば、お金の力では買えない財というものが問題となるのである。このような面から財の分類をなすと、民主的財といわれるものと、特権的財といわれるものに分類できる。民主的財とはだれでもお金を出せば購入できる財である。ケインズは、現在のような失業もなくなり、戦争がなく平和が100年間続いたならば、豊かな社会となり、そこでは一等地の商業地のような供給がきりぎりされた特権的財が社会の問題になるであろうと述べている。この特権的財というものは、駅前の一等地や湖のほとりの景色がよい別荘地、美しい都市景観などであり、これは供給が当初から限られているものである。その意味からすれば、社会的地位も特権的財ともいえる。駅前一等地の具体的事例としては、アークヒルズがあげられる。アークヒルズはまさに24時間ビルであり、家賃料からみると丸の内2倍はとっているにもかかわらず、入居企業は30を数えまた外国証券会社が多く入っている。これはまさに、丸の内2倍の家賃料を払っていても、24時間の活動を行っていることから十分ペイするということである。そしてアークヒルズに入居できることにより企業としてのネームヴァリューを増すことでもある。このように限られた土地への需要は限りなく増加し、これらは現在社会問題化している東京の地価高騰の原因となっている。

特権的財といえる社会的地位については、今の日本とソビエトをみれば将来がどうなるかがある程度推測できる。つまり社会的地位を求めて人々は、受験戦争と派閥をつくる。平等な社会にあつて階級上昇をもたらず学歴を求めて日

本、中国、ソビエトでは過激な受験戦争が繰り広げられている。そして職場にあっても地位のより一層の一昇と安定を求めて組織のなかで派閥を形成する。このような社会にあつては、権限が一方所に集中することによる弊害が大きい。そのうえ、皆がトップを目指すことが問題となるのであり、そのためにこそ分権化された社会が必要になる。分権化された社会にあつては、個人それぞれが職務の中に喜びを見出すことが可能となる。フランスの哲学者アレンは「一番の幸福は、何なのか。それは自分達数人で相談しながら、困難に立向かっていく仕事のなかにある。不幸なのは何か。それは言いなりにならなければならず、自由がないことである。」と言う。地域経営の担当者はまさにアレンの言う幸せの真っ只中にいる言える。

美しい都市の街並みは、特権的財であるにもかかわらず、これはひとりの市民だけでは作り上げることのできないものである。市民全体の共同作品ともいえるものである。ヨーロッパにおける街並みの形成はその歴史的な形成ともいえる。ヨーロッパにおいての都市の形成は城郭に遡る。まず城のなかにまちがあり、そのまちは空間的な制約をもつものであり、共同体意識が育まざるをえない状況にあつたといえる。それは共同体の規約の中の道路と建物の高さの比が制限されることなどからわかる。この道路と建物の比が後世になるほど大きくなり、これにより街並みが形成されてきたのである。より豊かな社会になればより美しさが求められるが、街並み形成のような共同を必要とするものの場合、市民意識の向上とともに市町村などの基礎的な公共団体への大幅な分権がどうしても必要となるのである。

地方の「まちづくり・むらづくり」の現況と課題

五十嵐 富 英

(日本経済新聞論説委員)

1 地域経済の現状

地方の経済はここへきて、一段ときびしさをましてきた。国の財政に依存できなくなったのに加え、貿易摩擦の追い打ちをかけられるようになったからである。

高度成長時代、地域の経済を支えていたのは、国から太いパイプを通して送り込まれてくる財政資金であった。

たとえば公共投資は年率20%前後という高率で伸び続け、建設業界を通して地域の経済を潤した。しかも公共投資の地域配分が、大都市型に薄く地方圏に厚かったため、地方圏の所得水準が相対的に向上し、大都市圏との格差は急速に縮まっていった。

東京都民1人当たり所得を100とした場合、50以下、つまり都民の半分以下の所得しかない県は、国民所得倍増計画のスタートした36年当時、37県にもものぼっていたのに、50年代前半は5～6県に過ぎなくなった。

神奈川県の大塚知事が「地方の時代」を提唱したのは53年だが、この言葉が爆発的なブームを呼んだ背景には、このような状況が広がっていたのである。

残念なのは、このプロセスの中で、地域の経済が財政資金依存の体質になり切ってしまったことである。財政資金が地域経済の自立化を促がさないでしまったと言い換えてもいい。

建設業界は公共事業が年々大幅に伸びていく中で、さしたる営業努力をしなくても受注量を拡大し、そのカネが回り回って地域経済全体を潤おしていく過

程で、やがて地域の基幹的産業として位置づけられていく。公共投資が縮小すればたちどころに崩壊するもろさをはらみながら、建設業界を核とした財政資金依存型の地域経済が形成されていったのである。

そのもろさを露呈したのが、国の財政悪化である。56年から始まった財政再建は、財政資金を地方に送り込んでいたパイプを年々、細くしていった。その結果、建設業界は規模の縮小や倒産、廃業に追い込まれ、地域経済は基幹的産業を失っていく。

「地方の時代」は終わり、「地方試練の時代」がやってきたと、大分県の平松知事が主張するようになったのは、この時期である。国の財政に依存できなくなって始まった「地方試練の時代」は、まだ当分続くと見なければならない。

そんな地域経済に追い打ちをかけたのが、貿易摩擦である。摩擦はまず、激しい円高を引き起こして、輸出関連産業を直撃することになる。

その結果、輸出産業への依存度の高い地域の経済が苦境に追い込まれた。海外向け特産品の産地はもちろん、鉄鋼、造船など輸出型大企業の城下町も、火が消えたようになってしまった。

わが国の失業率は昨年12月、2.9%に達した。失業率の統計が始まった28年以來の最高記録である。この分だと3%台に乗る日も遠くないと労働省は予測するが、これらの輸出関連産地ではすでに4%以上の失業率を記録するところが相次ぎ、地域社会の存続のむずかしいところさえ現われてきた。

貿易摩擦の影響はこれまでのところ、輸出関連の地域に限られてきたが、これからは企業の海外への進出が活発になって、地方型全域に広がっていくだろう。いわゆる産業の空洞化が、地域経済全体の活力を奪うようになるだろうということだ。財政再建と同様に、貿易摩擦による打撃も、まだ当分続くと覚悟しなければならないように思われる。

そんな展望しか持てないとき、もっと深刻なのは、こういう事態に対する国の対応策である。財政再建と貿易摩擦の解消とは、政府に課せられた最大の課題だが、この二律背反の2つの課題を同時に解決するために、財政再建を地方

圏に受け持たせ、貿易摩擦解消のための内需拡大を大都市圏に受け持たせようとしているウシが見られるのだ。『地方の時代』の「地方の経済」のなかで、たとえば62年度予算で政府は、公共事業の総額を前年度当初予算に比べて5.2%増とした。18年ぶりの高い伸び率である。これによって内需を拡大しようというのである。『地方の時代』の「地方の経済」のなかで、問題は、この5.2%増がそれはそれでいいとして、問題点の第1は、5.2%増の財源がどこから調達されたかである。ひとつは財政投融资の上積みだが、もうひとつは地方向けの補助金をカットしてねん出したのだ。『地方の時代』の「地方の経済」のなかで、問題点の第2は、この予算が執行される場所である。かつて地方圏に厚かった公共投資の地域配分が、大都市圏に厚くなってきた数年来の流れを見れば、増加された公共事業のかなりの部分が大都市圏に集中投資されることになるに違いないのだ。

この2つの問題点をつなぎ合わせれば、財政再建は地方圏に、内需拡大は大都市圏にそれぞれ受け持たせようという政府の意図が、鮮明になってくる。『地方の時代』の政府のこの意図に、『予算案とはほぼ時を同じくして発表された東京重視の四全総の中間報告を重ね合わせれば、地方の経済の現在や今後の位置づけがはっきりと浮かび上がってくる。四全総の中間報告が発表された直後、熊本県の細川知事は、「地方試練の時代」は終わり、いまや「地方反乱の時代」だと述べたというが、こう見てくると、「反乱」とは、決して突飛な発想ではないことに気付く。

2. 運動の現状 『地方の時代』のなかで、この「地方の時代」から「地方試練の時代」へ、さらに「地方反乱の時代」への移行は、どれも直さず、まちづくりやむらづくりを地域の側に促がす背景でもあった。

この時代が移行するにつれて地域の側が知らされたのは、自立的な経済を確立しないかぎり、地域は生き残れないということであった。これが多くの地域をまちづくり、むらづくりに立ち上がらせた。地域にとってまちづくり、むらづく

りはサバイバルを賭けた運動なのである。

そのトップを切ったのは、たとえば大分県であった。54年春の統一地方選挙で副知事から知事に選ばれた平松守彦氏は、石油ショックをきっかけにして構造不況に追い込まれた大分臨海工業地帯に代わるべき、大分県の新しい活力源を、地域経済の自立化に求め、その年の暮、一村一品運動を提唱した。当初、大分県内だけで試みられたこの運動は50年代後半にはいると、またたく間に全国に広がったが、その時期は「地方の時代」から「地方試練の時代」へと移行した時期と一致する。時代のこのような変化に気付いた地方が、まず大分県を訪れて話を聞き、目で見て確かめて、自ら実行に移すという形で全国に波及していったのだ。注目しなければならないのは、運動のこのような広がりには、実は中央省庁も少なからぬ役割を果たしてきたことである。

この事実には、中央省庁の政策立案能力のいちじるしい低下と密接にからんでいる。全国画一的な政策が有効だった戦後の復興期から高度成長時代にかけて、中央省庁はきわめてすぐれた政策立案能力を持っていた。しかし国民の意識が多様化し、画一性を排除するようになるにしたがって、中央省庁の能力は次第に低下していく。そんな中央省庁の目に止まるようになったのが、自立的な地域経済を確立しようとするまちづくり、むらづくりの試みだったのだ。各省庁は競ってこの試みを採用し、それぞれの省庁らしい味付けをし、補助金をつけて、地方に広げようとした。これがまちづくり、むらづくりの運動の全国への波及を加速したのだ。

中央省庁の運動へのこのようななかかわりは、「ゲリラによるむらづくりから正規軍によるむらづくりへの変身であり、運動の墮落だ」という批判を生んだ。しかし、自称「ゲリラ」側から出されたこの主張は排除の論理であり、批判は当たらない。

問題は運動を実践する地城の側が主体性を貫かれるかどうかであり、主体性さえ貫けるならば、中央省庁の持つ資金や情報を活用しない手はないのである。

中央省庁の運動へのかかわりはむしろ、地域の側に自信をもたらした。「中央省庁があとからついてきた」という自信である。この自信から生まれてきたのが、まちづくりやむらづくりをテーマとした地域間交流であり、この交流が運動の厚みをますことになる。

中央省庁が豊富な財政資金とすぐれた政策立案能力を持っていた時代は、地方の側はその双方に頼ってさえいれば事足りた。中央から流れてくる政策を、やはり中央から流れてくる財政資金を使って実行していれば、それでよかったからである。そういう時代には、地域間交流という横の流れは育ちにくかったし、その必要もなかった。

ところがいま中央省庁は財政難に加わえて政策立案能力が低下し、地方の側のまちづくりやむらづくりを後追いし始めたのである。中央省庁の運動へのかかわりを通してそのことに気付いた地方は、自分の地域の活性化の処方箋を自らの手で書かなければならないと考えるようになる。

そのためには地方同士が情報や知恵を交換しなければならなくなる。これが地域間交流を促がすことになったのだ。最近の地域活性化をテーマとしたシンポジウムの流行は、その現われと言える。シンポジウムに参加して、そこで語られる情報を持ち帰り、自らの地域の活性化の血肉とする能力を、地方は身につけたのである。

この交流は、運動の形態を多彩にしていく。まちづくりやむらづくりはひとところまで、ものづくりが主体になっていた。地域にある未利用の資源や埋もれた技術を組み合わせながら“一品”をつくり出そうというのである。しかし最近には、イベントの開催やパロディづくり、地域文化の育成など、さまざまな形態がとられるようになってきた。交流が生み出した成果である。まちづくり、むらづくりの手法としての地域間交流は今後、ますます活発になっていくだろう。そして交流の中から生まれてくるさまざまなアイデアやヒントが、運動の形態をもっと多彩にしていくはずである。

3 経済界の支援

最近のまちづくり、むらづくりの運動の中で特に注目されるのは、運動を支援する企業がふえてきたことである。

東北電力が副社長を本部長とする地域開発推進協力本部を発足させたのは58年のことである。この組織は、工場を東北地方に誘致することと、東北地方でのまちづくり、むらづくりを支援することである。この2つを推進することによって、東北地方での電力需要を伸ばそうというわけなのだ。この2つの課題のうち、まちづくりやむらづくりを支援するために、協力本部は58年から59年にかけて、東北各地で地域活性化をテーマとした講演会や懇談会を開いてきた。その成果を踏まえて、60年には仙台市で「発展する東北いま、地域産業おとしフェア」を開催した。

この催しには、東北地方の297市町村から1,700人が参加し、うち59市町村が自ら創造した400点の地域産品を出品し、地域産業おとしに関するおびただしい情報や勇気が、参加者に提供された。このフェアはその後、年に1回、東北各県で持ち回りで開くことになり、61年は山形市で、食にテーマを絞ったシンポジウムが開かれた。

東北地方が豊かにならないかぎり、東北電力の業績は向上しない、東北地方が活性化してこそ東北電力もよくなるのだという経営哲学が、会社をこの運動に立ち上がらせた。地域の側がこの支援を主体性を持って受け入れていきさえすれば、地域と会社の双方に、やがて大きな果実をもたらすに違いない。

北海道全域を営業エリアとしている北洋相互銀行の一店一品運動も注目される試みだ。都市銀行や地方銀行は、地域が衰退してくれば店舗を閉鎖して他の都市に移転することが可能だが、地域に密着している中小金融機関はそれができない。その点、電力会社と事情が似ている。それならば銀行として地域の活性化を支援しようということから、一店一品運動が始まった。

北洋相互銀行は道内に97の店舗を配置している。この支店がそれぞれ最低ひとつずつ地域を支援しようというのがこの運動だ。支援の形態はさまざまあるが、中心は地域産品の創造と販路の開拓である。このため銀行は年1回、イン

フォーメーションバザールを開き、生産者とデパートやスーパーなど流通業者とを一堂に集めて、製品の品質、価格、包装などを話し合っている。

このバザールには、いまや500人も参加するようになった。その中からかすかすの新製品が生まれ育ってきた。たとえばサンマのさしみの中間製品は、月産4,000ケースでスタートしたが、バザールに参加したのがきっかけとなって販売が拡大し、月産8万ケースに激増した。その後、類似品が出回って後退したが、それでも生産量は4万ケースの水準を維持している。

北海道はとりわけ財政資金依存体質の強いところである。この体質から抜け出すため、58年に誕生した横路知事は、大分県の一村一品運動をそっくり導入しているが、北洋相互銀行の一点一品運動は、道庁のこの試みを、側面から支援していることになるわけだ。

もうひとつ、長崎県の大島町の事例を紹介しよう。この町はかつて産炭地として栄えたが、45年に閉山となって深刻な過疎が始まった。このため町は造船所の誘致に乗り出し、大阪造船所、住友重機工業、住友商事の3社が共同出資して設立した大島造船所を誘致するのに成功した。

しかし工場が完成した時期と石油ショックとが重なって、造船所は苦しい経営を余儀なくされている。それでも地域経済活性化への支援をねばり強く続けているのは、地域が活性化することが、造船不況を乗り越えることにつながると判断しているからである。

町は石炭不況と造船不況という2つの危機を経験し、自立的な地域経済をつくることの必要性を痛感する。このため手始めに農業を振興することになり、農家に呼びかけてさつま芋の栽培を開始した。これを成功させるには、さつま芋の消費拡大を図らなければならないと、今度は芋焼酎をつくることにした。造船所はこの計画を全面的に支援することになり、3,000万円の資本金のうち自ら56%を出資して、第3セクターの長崎大島醸造株式会社を設立した。

焼酎の生産が軌道に乗ると、町は水産物の加工を主体にした株式会社大島まちおこし公社を設立したが、造船所はこれにも長崎大島醸造を通して出資し、全面的な支援体制をとった。

こんなケースがいま、各地で広がり始めている。地域間交流と並んで、こうした動きも今後ますます活発になっていくと思われる。

4 欠かせない視点

まちづくり、むらづくりの現状や今後を展望する場合、ややもすると忘れがちになる視点がひとつある。

まちづくりやむらづくりとは、財政依存の体質から抜け出して、自立的な地域経済をつくり上げる運動だということは、誰でも知っている。忘れがちになる視点とは、この運動の持っている国家的な意味とは何かという視点なのだ。結論から書けば、運動自体は終始一貫して地域的だが、実はすぐれて国家的な役割を果たしている、ということになる。

このことはひとつの仮定を立ててみるとはっきりする。まちづくりやむらづくりの運動がもし存在しなかったら、どうなるかという仮定だ。答えは地方が自立的な地域経済を構築できないままになっているということになる。実はこれが、国家的にきわめて大きな損失であるのだ。

何度も繰り返すが、政府はいま2つの大きな課題をかかえている。財政再建と貿易摩擦の解消である。そのときもし地方の側に自立的な地域経済が育っていなかったとしたならば、言い換えれば、地方の側が中央依存の姿勢をとり続けていたとしたら、政府は「地方」というきわめて重い荷物を背負いながら、財政再建や貿易摩擦の解消という課題に取り組まなければならないことになるからである。

ところがまちづくりやむらづくりの運動は、それ自体が財政依存の体質から抜け出す運動なのである。運動が広がれば広がるほど、政府の背負わなければならない荷物は軽くなる。それによって財政再建ができるかどうかは政府自身の力量の問題であり、地方の側の関知するところではないが、少なくとも地方の財政依存体質が国の財政再建を妨害するブレーキ役になる事態は起こり得ないのである。

すでに書いたように、政府は地方に犠牲を強いるという形で財政再建を進め

てきた。60年度には国庫補助金の補助率を1割カットして、地方の側に5,800億円の影響を与えた。この措置は1年かぎりという約束だったが、政府はこの約束を破り、61年度でカットを一段と強化したため、地方の受けた影響は1兆1,700億円にのぼった。この削減については国庫補助金削減の削減率を1割に引き上げた。

そのとき政府は今後3年間、これ以上のカット強化は行わないと約束したが、この約束も反故にして、62年度の公共事業を5.2%伸ばすため、地方への補助金をさらに削ったこともすでに書いた。その結果生ずる財源不足を補うため地方が行う起債については政府が返済すると約束したが、これも反故にされないという保証はない。

財政再建のシワ寄せをこれだけ強く受けながら「反乱」を起こすこともなく、地方がなんとか持ちこたえている理由のひとつは、地域経済の自立化を目指さなければならないという決意が、地方の側に広がっているからではないのか。同じことが貿易摩擦の解消についても言える。貿易摩擦が産業の空洞化をもたらすこともすでに書いたが、まちづくりやむらづくりの代表的な手法とも言うべき地域産業の創造は、この空洞を地域の側から埋めていく役割を果たしているのである。たとえば、61年度の「宮崎賞」を受賞した北海道の占冠村を例に書けば、この村は高度成長時代、激しい過疎化現象の続く中で、山菜加工などの産業おこしを通して地域活性化に取り組んだ。その経験が、村内を通過する国鉄石勝線の開通を地域振興になんとしても結びつけたいという発想を生み出した。

町は観光会社の誘致に成功すると、この会社とタイアップして第3セクターの開発公社を設立し、会社がスキー場とホテルを建設。公社がリフトやゴンドラをつくって、雪を素材にしたレジャー基地を造成するのに成功した。新しい観光産業の誕生である。その結果、雇用がづきつぎと生み出され、60年10月の国勢調査では人口2,100人と、5年間に31%ふえ、全国の過疎市町村ではトップ、過疎地以外も含めた全市町村(3,254団体)でも16番目という高い増加率を記録した。雇用の増加

で若者の定住も進み、20%近かった高齢者比率も8%と、都会並みになった。こういう地域がふえていくことが、産業や雇用の空洞化を防ぐ最も確実な方法ではないのか。そういう状況をつくり出すことが、まちおこしやむらおこしなのである。運動が国家的役割を果たしているとは、このことを指しているのである。まちづくりやむらづくりは、単に自立的な地域経済をつくり上げるだけの運動ではない。それを通して、財政再建や貿易摩擦解消という国家的課題の解決にも、きわめて大きく貢献している。これらの運動を見ていく場合に忘れてならない視点がこれだと思う。

5 地域に求められる認識

この視点を踏まえて、運動に対する政府のとりべき姿勢はおのずと明らかになってくる。従来、地域経済とのかかわりが薄かった大手の企業が、運動の支援に乗り出すようになったのと同じように、国も支援に本腰を入れることである。まちづくりやむらづくりを全国に広げる役割を果たしてきたのが中央省庁であったということはすでに書いたが、ここで言う支援とは、そういう行為を指すのではない。地域の側がまちづくりやむらづくりに自由な発想で取り組めるよう、行政や財政の権限を、地方に移すことなのである。ところが現実には逆である。56年に第2次臨時行政調査会（土光臨調）が発足し、国の財政再建が本格的にスタートしたとき、土光臨調は国の権限の地方への大幅移譲を実現したいと意気込んだ。しかしこの意気込みは時がたつにしたがってトーンダウンし、それどころか地方に対する監督権限を従来より強化する面さえ見られるようになってきた。「新中央集権主義」という言葉が生まれてきたことが、それを物語る。この権限を手放そうとしない中央省庁が、土光臨海に対して強力な巻き返しに出たからである。それは自立的な地域経済づくりをさまたげ、地方を政府にふたたび依存させる道である。それは財政再建や貿易摩擦の解消を進めようとする

政府の背負っている荷物を重くすることにほかならないのだが、中央省庁はそのことに気付かないまま、自縄自縛の道を歩んでいるのである。

まちづくりやむらづくりの運動にたずさわっている側に求められるのは、以上のような認識をはっきりと持つことである。自分たちの運動は地域経済を自立させるだけでなく、国の財政再建や貿易摩擦解消に大きく貢献しているのだという自負と、中央省庁が政策立案能力を低下させながら権限を手放そうとせず、結果として地方の自立的運動を抱え込み自縄自縛に陥っているのだという判断を持つのだ。中央と地方の関係の新しい局面を切り開くカギがこのへんにあると思う。

○ ○ ○ ○ ○

地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。

地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。

地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。

地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。

○ ○ ○ ○ ○

地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。

地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。地方自治体の財政再建は、地方自治体の財政再建に必要不可欠なものである。

る。どのような理由付けをするにせよ超過密という結果の追認にすぎず、裏を返せば、過疎の放置、または地方の活性化の放棄である。

最近の首都圏の地価暴騰は、集中の当然の帰結であり、これが全国的に波及していく。そして土地政策を困難なものとし、目下の国家的課題である社会資本の充実に対し、重大な阻害要因ともなってくる。今後の国土開発の指針となるべき四全総の柱が東京一点集中である限り、地方の活性化は相変わらず掛け声だけに終ることになる。

(2) 地方自治体による開発事業と地域活性化

四全総における理念の後退が懸念されるが、同様に、府県レベルでも、県市の行政機関所在地に開発が集中し、地方の地方というべき市町村への対応は遅々として進んでいないのが現実である。

兵庫県の主な開発プロジェクト（表—1）を見ても、約半数が神戸市に集中している。

もっとも、神戸市については事業能力が高く、一概に比較は出来ないものの、やはり集中度は高い。県下には、尼崎市、姫路市など重厚長大型産業を核とする中都市や、相生市のような企業城下町、繊維輸出産地の西脇市などがあり、地域再活性化、あるいは緊急対策を必要としている。

一方、県内主要プロジェクトを目的別にみると、交通アクセス、港湾、工業・住宅団地、市街地再開発、空港等であり、地域内既存産業との直接的繋りを企図したプロジェクトは見られない。

地域の活性化は産業のみを対象とするものではないことは論をまたないが、産業構造転換の命題が示されている現在、焦点の当て方も変えられるべきであろう。

(3) 域内活性化に対する外発、内発への視点

国家的プロジェクトあるいは広域的プロジェクト等が地域活性化に影響を及ぼす時、これらを外発要因、域内からの盛り上がりによるものを内発要因と呼ばれるようである。転じて行政主導を外発、民活を内発とする使われ方もある。しかし、国家的プロジェクトといえども、国民全体から見れば内発であ

表一 兵庫県内の主な開発プロジェクト

種類	プロジェクト	事業主体	事業期間	事業費
交通 ア ク セ ス	本州四国連絡道路神戸・鳴門ルート	本州四国連絡橋公団	S48年度～73年度	1兆6,650億円
	日本海沿岸縦貫自動車道(構想)	兵庫県はじめ関係県	未定	未定
	中国橋筋自動車道姫路・鳥取線(構想)	兵庫県はじめ関係県	未定	未定
	山陽自動車道	日本道路公団	未定	神戸～三木 810億円 姫路～備前 2,366億円 約2,430億円
	近畿自動車道舞鶴線	日本道路公団	吉川町～福知山市 48～62年度 福知山市～舞鶴市 53～60年代半ば S75年度完成目標	大阪～六甲アイランド約4,000億円
大阪湾岸道路	阪神高速道路公団	S47年度～61年度	2,500億円	
神戸市高速鉄道	神戸市			
工業 団 地	西播磨テクノポリス	兵庫県 地域振興整備公団	S60年度～75年度	未定
	豊岡中核工業団地	神戸市	S53年度～66年度	63億円
	西神工業団地	神戸市	S46年度～64年度	約760億円
	西神第2工業団地	神戸市	S58年度～65年度	約500億円
学	神戸研究学園都市	神戸市	S55年度～66年度	約1,350億円
港 湾	六甲アイランド ポートアイランド・インターナショナルスクエア ポートアイランド(第2期)	神戸市,(財)神戸港埠頭公社 神戸市及び進出企業	S47年度～65年度	1兆2,400億円
	兵庫アジアポート(構想)	神戸市 兵庫県	未定	未定
	阪神(尼崎,西宮,芦屋港)整備事業	兵庫県	S44年度～70年度 埋立期間 S64年度～69年度 工事期間 S61年度～69年度	3,055億円
大阪湾圏域広域処理整備計画	大阪湾広域臨海環境整備センター		2,477億円	
住宅 団 地	北摂三田ニュータウン	兵庫県 住宅都市整備公団	S46年度～70年度	3,557億円
	西神住宅団地	神戸市	S46年度～65年度	3,000億円
	名塩団地	住宅都市整備公団	S56年度～71年度	1,697億円
市 街 地 再 開 発	神戸ハーバーランド地区整備事業	神戸市,住宅都市整備公団	S61年度～70年度 基盤整備 S60年度～64年度 上物整備 S61年度～67年度	約5,600億円 基盤整備200～300億円 上物整備未定
	三宮東地区都市改造事業	神戸市	S47年度～63年度 東地区 S58年度～67年度	147億円
	垂水地区市街地再開発事業	神戸市	西地区 S58年度～68年度	約409億円
空 港	神戸沖空港計画 地域航空システム	神戸市 兵庫県	未定 S68年頃	未定 未定

(資料)「兵庫県,神戸市における主要プロジェクトのあらまし」神戸商工会議所

り、官民、あるいは内外、の区分は本来的に存在しないはずである。

自治体職員からたびたび聞かされる言葉に、「行政は舞台作り、演技するのは民間」がある。

確かにそうした側面はあるにしても、地域活性化の果実を得るのは官民共通である。殊に狭域的な場合、誰が演技するかは問題とならない筈である。外発と内発という垣根によって活性化が阻害されているケースは数多いのではないか。

産業構造転換が課題となっている地域産業を核とする地域にとっては、内外、官民の意識をまず除去することから活性化が始まるものと思われる。

2 兵庫県下の地域開発と地場産業

(1) 県内地域開発事業の現況

兵庫県、神戸市における主要プロジェクトは第1表の通り、着工、構想を含め25計画、事業費総額は約7兆5千億円（未定を除く）である。これらはいずれも昭和40年代後半から70年代初期に及ぶ長期大規模計画である。

これら以外に中小規模、地域独自計画等相当数が存在すると見られるが、地域産業または地場産業を直接のテーマとする計画は数少ないものと思われる。

地域開発事業の中に地域産業なり、地場産業を組み込んだ代表的なものとしては、神戸市ポートアイランドの「ファッションタウン」がある。また西脇市の「ニューメディアコミュニティ」、三木・小野市の「匠の新都市構想」（新地場産業集積圏）もあり、これらの計画は地域の産業の活性化を地域の活性化として捉えたものと云えよう。

これらの計画なり構想の当否は別として、産業活性化に焦点を絞った開発計画が今後益々重要性を帯びてくることは間違いないことと云える。それは、地域の活力は、そこで生まれる附加価値の量によって規定されるからである。

(2) 県内地場産業の現況

兵庫県には約50数業種の地場産業があり、59年で、全企業数 7,616、従業員数 6万5,868人、生産金額 1兆1,939億円である。兵庫県の工業の全事業所数 3

万1千の約25%，従業員数50万人の13%，生産額12兆8千億円の9.3%を占める。(表-2)

業種別にみると、食料品、繊維、雑貨、窯業、金属、工芸品に大別される。

表-2 昭和59年兵庫県の主な地場産業

総 数		企業数	従業員数(人)	生産金額(百万円)	輸出比率(%)	主 産 地
食料品	手延素麺(播州)	651	3,255	11,404	0	竜野市周辺
	清醬	56	3,341	301,995	0.6	西宮市, 神戸市
	醬油	22	868	14,397	0.5	竜野市周辺
	その他食料品	62	947	4,326	—	—
	小 計	791	8,411	332,122	—	—
織 維	播 州 織	1,356	5,637	97,604	72.6	西脇市周辺
	靴 下	330	3,600	40,150	2.8	加古川市周辺
	アパレル	30	4,063	154,989	—	神戸市
	その他繊維	915	3,520	28,372	—	—
	小 計	2,631	16,870	321,115	—	—
雑 貨	皮 革	706	4,429	89,280	0	姫路市, 竜野市, 川西市
	毛 皮	8	737	10,200	0	氷上郡, 加古川市
	ゴム製品	140	8,100	90,000	27.0	神戸市周辺
	ケミカルシューズ	250	6,876	76,987	1.2	神戸市
	線 香	135	1,178	12,608	1.7	一宮町, 北淡町
	そ ろ ば ん	160	450	1,500	1.0	小野市
	木 珠 工 芸 品	95	800	12,000	1.0	小野市
	鞆	193	1,748	22,215	0.4	豊岡市周辺
	クリスマス用品	22	309	2,100	74.8	神戸市周辺
	故 織 維 加 工	19	419	5,720	59.0	高砂市
	真 珠 加 工	157	500	78,321	65.0	神戸市
その他雑貨	356	3,358	26,286	—	—	
小 計	2,241	28,904	427,217	—	—	
窯 業	出 石 焼	7	122	703	0	出石町
	丹 波 焼	65	270	1,155	0	今田町
	粘 土 瓦	304	2,266	12,505	0	淡路, 明石市
	小 計	376	2,658	14,363	0	—
金 属	鎖	50	678	10,597	23.0	姫路市
	ボルト・ナット	24	679	16,384	28.0	神戸市, 姫路市
	利器工匠具	742	4,435	42,431	29.0	三木市周辺
	縫針・レコード針	6	120	920	40.0	浜坂町
	釣 針	116	911	14,534	9.8	加東郡, 西脇市周辺
	その他金属	623	2,108	13,693	—	—
小 計	1,561	8,931	98,559	—	—	
民 芸 品	名 塩 紙	4	20	31	0	西宮市
	麦 わ ら 細 工	5	14	50	0	城崎町
	鯉 の ぼ り	7	60	480	5.0	東条町, 吉川町
	小 計	16	94	561	—	—
総 計		7,616	65,868	1,193,937	—	—

(資料)「兵庫の地場産業」兵庫県産業情報センター

また輸出比率が20%を超えるのは9業種となっている。輸出型地場産業はいずれの業種も極めて厳しい状況に置かれているが、特に西脇市を中心とする播州織の苦況が伝えられている。一方、内需型地場産業のうち、NICS等からの輸入増加により圧迫を受けている靴、ケミカルシューズ、内需不振による但馬チリメンなどもある。

兵庫県は62年度予算案を発表したが、その中で、都道府県が条例で独自の不況対策を講じるのは初めてと云われる「特定不況地域の振興に関する条例」を制定することとしている。対象は、前述の播州織、但馬チリメン、石播の企業城下町相生周辺、閉山された明延鉱山の養父郡大屋町の四地域である。

雇用安定、中小企業振興、地域活性化が三本の柱であるが、内実は緊急避難である。過去何度も不況時に於て救済措置が行われてきたが、地場産業にとって望まれるのは、前向きの活性化対策であり、それも対応可能な時期における先見性のあるものではなからうか。現時点では内需型産業であって緊急の問題を生じていない場合でも、そういう時点を捉えた活性化の検討が必要と思われる。

3 地域開発と地場産業の諸問題

(1) 地域開発における三つの方向

地域開発プロジェクトは、①国家プロジェクト型、②都市部インフラ型、③内陸部ハイテク工業団地型の三つの方向に大別される。

これらのうち③のケースが産業振興を目的とした活性化（地域開発）である。

この場合の方向付けは二通りある。その一つは、域内既存産業を対象として高度化、合理化をはかる。即ち、域内経営資源活用型である。もう一つは、域外新規産業を対象として誘致をはかる。即ち、域外経営資源導入型である。

兵庫県の場合は、県域内に有力企業が多く域内域外併合型となっているが、大半の県は外部導入型である。外部導入の問題点は附加価値の域外流失であり、域内資本によることが活性化につながる。その意味では、地場産業こそ、

その対象となるべきだが、現実には逆となっている。もっとも、地場産業一般に資本力、附加価値共に低く、さらに統一行動のとりにくさもあって、現在まで成功例は少いように思われる。

しかし、全国的に採用されてきた工場誘致も、今回の円高により企業の海外進出促進という要素が加わり従来通りの展開は困難なものとなることは必至である。

従って、地場産業を含めた域内経営資源による新産業の創出等の第三の道が産業振興を目的とする地域開発のテーマとなってくると思われる。

(2) 地場産業構造転換における三つの方向

日本の産業構造は第二次産業から第三次産業へと急速に構造転換しつつある。円高はその加速要因となっている。企業は重厚長大中心から高度情報化型へと変貌しつつある。しかし、地場産業の殆んどは軽工業の段階に止まっている。従って、今、地場産業が先端的な産業に転換するとすれば、発展の経過段階を一挙に何段階か飛び越えることを意味する。

経営資源の脆弱な零細事業者をも内包する産業全体が短期間に飛躍することを期待することは困難であろう。

一般的に、地場産業は製品別あるいは工程別の社会的分業または棲み分けが行われている。全体で見ると一企業という形態が多い。企業内部に成長、横這い、衰退の部門が存在すると同様に、

① 成長性を内蔵、② 国内競合に打ち勝ち現状維持

③ 国際水平分業等により転換を必要とする

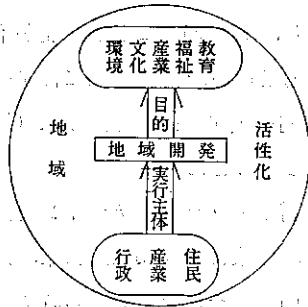
の三分区分が考えられるが、同一産地内においても、業種別にみても以上のような区分が出来るのではない。

産地内で先行するものと劣後しようとするものが支え合うという棲み分けが隘路になっている場合が多いが、構造転換の波がそうゆうものを飲み込んでしまうのではなからうか。

県内について業種別に見ても同様のことが云えよう。今必要なことは、産地内における客観的な自己分析に基づく将来方向の見定めであろう。

(3) 開発と産業の相互関連

地域活性化のための開発は、環境、文化、教育、福祉、産業等地域全体を包含したものであり、いずれにウエイトを掛けるかは地域によって異なる。産業にウエイトを置く場合も、1次、2次、3次のどれか、集中か、分散か等方向付けはそれぞれ異ってくる。



また地域開発の主体も行政、産業、住民等地域全体として行われるものであり、行政の行う開発事業だけを指すものではない。

以上を要約すれば左図の通りとなる。それぞれの時期、地域、必要度によって組み合わせが異なることとなるが、地域開発の主目的が地場産業に集約されるケースは地域経済の依存度によるであろう。

4 地域活性化のための地場産業開発

地域活性化のための地域開発の主目的を地場産業に集約した場合を地場産業開発と呼ぶことが出来るだろう。以下輸出型及び内需型産地について考えてみたい。

(1) 輸出型地場産業

円高とNICsとの競合により不況が深刻化しているが、本来的には日本のGNPが増加し、国民1人当たりGNPが増大すればするほど、対外競争力は低下する、云い替えば人件費部分において競争力は低下せざるを得ないわけである。

物的生産物においては附加価値の低い物ほどその差が出てくる。その意味で、軽工業品が旧態依然のまま市場競争力を保持することは論理的にも困難である。

機械化、合理化、人件費の圧縮等によって価格競争力を回復するとしても限界がある。従って、高附加価値化によって従来の競合市場から抜け出すことが必要となってくる。

前述の播州織物を例にとっても明らかである。同産地の出荷額の約25%がギンガムの定番品と呼ばれる製品であるが、円レートが190円で採算点と云われ、韓国、台湾と競合困難となっている。一方、150円台でも採算のとれる高級品特殊品もある。韓国、台湾のキャッチアップ不可能な技術水準に達しており、市場参入がないからである。同一業種、同一産地内でも高度化によって競争力を維持出来る分野とそうではない分野が明らかになりつつある。

地場産業開発に当って、客観的な自己分析により、まず伸すことが可能か不可能かを検討し、高度化すべき分野には一段の注力を行い、国際分業に移すべき分野にはその後の手当を急ぐべきであろう。時期を失すれば自然淘汰（倒産、廃業）という厳しいコストを地域ぐるみで支払うことになる。

産地をとり巻く地域を一つの企業と見立てて、将来のグランドデザインを確立する必要がある。行政は企画、財務を担当し、産業は研究開発、営業、住民は製造労務等々と役割分担を明確にすれば、域内コンセンサスも得られやすく統一性が強まるのではなかろうか。

研究開発、販促、マーケティング、デザイン等いずれもコストがかかるが、大企業と比較すれば極めて低率ではなかろうか。必要とあらば、行政も財政赤字を覚悟し、産業は売上高割合で研究開発費を分担するなど地域ぐるみの活性化対応を図らなければ、結果として地域の沈滞によって、自動的に財政は赤字になるであろうし、産業は高度化に遅れをとり、海外あるいは国内競合にも劣後する。地域住民は絶えず雇用不安に怯えることとなる。

しかし、単に高度化のみですべてが解決されるわけではない。多角化、転換により新しい方向へ展開しているマッチ業界の好例もある。既存の業種の延長線上の発想を超えた転換あるいは新産業創出への試みも必要であろう。

(2) 内需型地場産業

一般論として、内需型地場産業は、内需拡大の基調を先取りした形であり、輸出型に比べ安定度は高い。問題は、アジアNICSと競合が激化しつつある業界、輸出から内需へ転換してきた企業との競合が予想される業界である。

この場合も輸出型産地と同様に、定番品が競合している。海外進出企業でも

基本戦略として定番品は海外原地生産、高級品は国内としている。国際水平分業体制は内外から進行して、従って高級品による国内競合への対応がこれからの課題である。

一言で高級品と云われるが、そこに到達するまでの過程に、製造技術の高度化、ユーザーニーズ把握のための徹底したマーケティング、広告宣伝によるイメージ作り、新しい用途の附加などハード、ソフト両面に相当以上のコストが掛けられている製品を指すのであって価格設定上の高価額品を意味しない。

また数は少いが、中間生産物に特化した産地もあり、独自の高度化効果を挙げることが困難なケースも考えられる。附加価値を高めるには最終財への多角化、転換等の研究開発が必須の要件となろう。

県内の地場産業の中には自然条件を基盤として栄え、現在に至っている産業が相当数ある。〈水〉に関連する産地には、清酒、皮革、播州織物、真珠（養殖）、〈土〉関連には、丹波焼、出石焼、粘土瓦、石材、〈太陽、空気、水〉関連には素麺、名塩紙等があり、生産要素の置き換えが不可能なため、新たな参入に対し有利な競争条件となっている。しかし、これら天然資源について、枯渇、汚染の新たな問題が起っている。資源保存と新たな活用が活性化の前提条件として検討を加えられねばならないだろう。

以上の対応や、地域内のコンセンサスの問題は内需型外需型共通である。

おわりに

地域の活性化にあたっては、地元資本と地域内諸資源を基本に置いて考えるべきであろう。地場産業開発に際して、まず第一に、産地内において客観的に徹底した自己分析を行い、潜在する成長力、可能性を採り、地域が一体となって実行プランをたてることである。

次に域外資本の導入や、政策的救済、援助など外部依存から脱却し、産官、住の間の不協和音を排除し、地域を守る自助意識の確立が求められる。

高度化等々本稿指摘の問題点など、既に議論済であろうが、実施に向けて時宜を失さぬ対応を期待したい。

ニ崎市の現況と課題

南部地域活性化策を考える

高見 昭 裕

(尼崎市総合企画局企画調整部長)

昨61年、尼崎市は市制70周年を迎え、(大正5年市制施行)「尼崎が変わる」をテーマに、次のような記念行事を展開した。

○花と緑の祭典

○水のイベント

○コンベンションシリーズ

○地域経済社会シンポジウム

○日本都市学会第33回総会

○日本産業技術史学会シンポジウム

○国際シンポジウムあまがさき'86

○フェスティバルあまがさき

○近松座公演ほか近松顕彰事業

○スポーツインあまがさき

そして、この年を尼崎の未来元年と位置づけて「快適未来都市」を標榜、都市再生の方途を見出そうとしている。

1 背 景

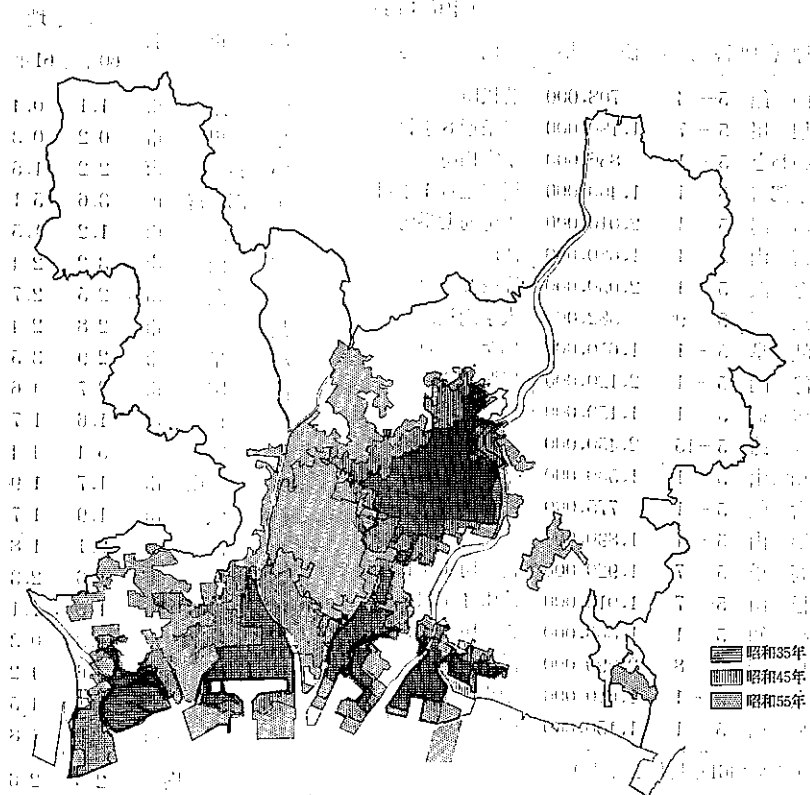
尼崎市は、兵庫県の東南端に位置し、神崎川を挟んで大阪市に接する。

面積 49.47km²

東西 8.4 km 南北 11.1km

全市が市街化している扇形の都市である。南は大阪湾に臨む。

城の市街地の北界を88口入図-1 人口集中地区(D.I.D)の推移(人口10万人以上の市街地の人口)の推移(人口10万人以上の市街地の人口)



2.6倍にと大幅に拡大している。

一方、市街化区域内の用途地域は、商業系が593ha(5.7%)、工業系が3,291ha(31.5%)、住宅系が6,571ha(62.8%)となっている。

また、都市活力のバロメーターともいえる地価については、中心市街地の商業地の基準地の地価公示価格においては、表一2に示すとおり、人口30万人以上の地方中核都市21市中の第2位、表一3に示すごとく商業地の対前年変動率

表-2 人口30万以上の都市における標準地価格 表-3 人口30万以上の都市の対前年変動率 (単位:%)

(単位:円)

標準地番号	価 格	備 考
函 館 5-4	708,000	若松町
旭 川 5-7	1,180,000	二条通8丁目
いわき 5-1	856,000	平字田町
宇都宮 5-1	1,400,000	馬場通り1丁目
新 潟 5-1	2,010,000	古町通七番町
富 山 5-1	1,680,000	西町
金 沢 5-1	2,050,000	片町2丁目
長 野 5-9	582,000	大字南長野
岐 阜 5-1	1,650,000	柳ヶ瀬通り
静 岡 5-1	2,120,000	呉服町通り
豊 橋 5-1	1,150,000	豊橋駅前
姫 路 5-15	2,450,000	駅前町
和歌山 5-1	1,500,000	本町2丁目
倉 敷 5-1	775,000	阿知2丁目
福 山 5-1	1,890,000	伏見町
高 松 5-7	1,920,000	常磐町1丁目
松 山 5-7	1,910,000	湊町4丁目
高 知 5-1	1,860,000	帯屋町1丁目
長 崎 5-8	2,990,000	浜町
大 分 5-1	1,610,000	中央町1丁目
那 覇 5-1	1,150,000	国際通り

(「昭和61年地価公示」)

都 市 名	商 業 地	
	60年	61年
函 館 市	1.1	0.4
旭 川 市	0.2	0.3
い わ き 市	2.2	1.5
宇 都 宮 市	3.6	5.1
新 潟 市	1.2	1.5
富 山 市	3.2	2.4
金 沢 市	2.5	2.7
長 野 市	2.8	2.4
岐 阜 市	2.9	3.5
静 岡 市	2.7	4.6
豊 橋 市	1.6	1.7
姫 路 市	5.4	4.4
和 歌 山 市	1.7	1.9
倉 敷 市	1.9	1.7
福 山 市	2.1	1.8
高 松 市	1.6	2.3
松 山 市	1.6	1.1
高 知 市	1.3	0.3
長 崎 市	3.6	4.2
大 分 市	4.1	4.5
那 覇 市	3.8	4.8
平 均	2.5	2.6

(「昭和61年地価公示」)

も 4.4%と高く、高い地価水準となっている。

(4) 交 通

本市は、古くから畿内と西国を結ぶ交通の要衝にあり、現在においても京阪神と中国、四国、九州地方を結ぶ国土軸上に位置し、道路、鉄道、港湾等の交通手段が発達している。

特に、姫路駅には、山陽新幹線、山陽本線、播但線、姫新線、山陽電鉄の鉄道と姫路市営バスのターミナルがあり、年間乗客数は3,300万人、1日当た

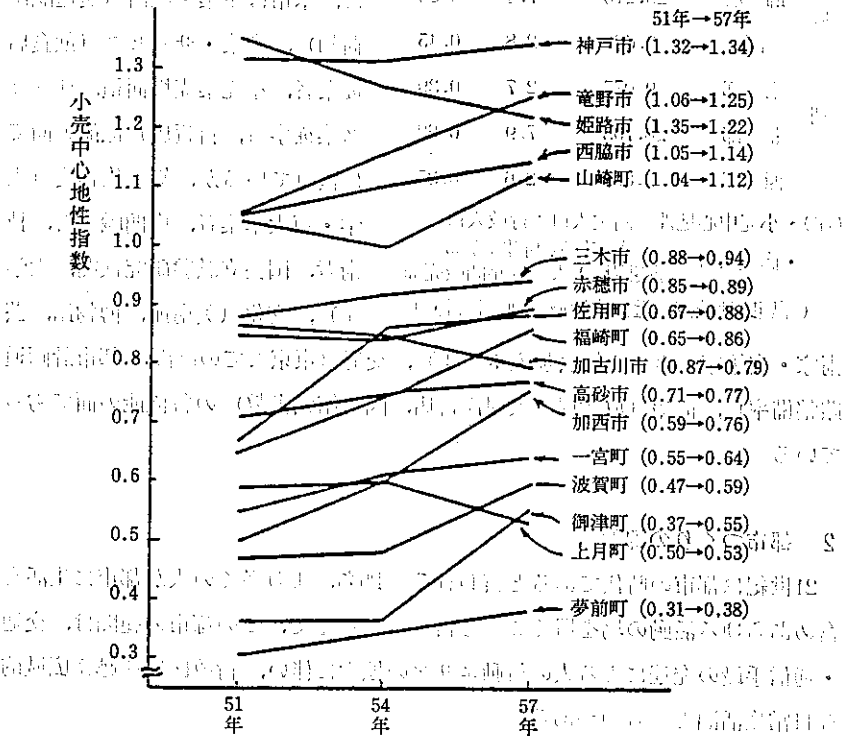
り約9万人にのぼり、各種交通機関の要となっている。

(5) 商業

本市の商業規模を年間商品販売額に見ると1兆6,900億円(昭和57年)で、全国第25位を占めるが、図-2に見られるとおり小売中心地性は低下している。

一方、本市小売商品販売額に占める中心商店街の割合を表-4に見ると、同商店街を含む中部地域は60.7%、同地区の小売中心地性も2.98と他の地域に比べ格段に大きく、本市商業の大宗を占めている。

図-2 周辺主要都市の小売中心地性の推移



(注) 小売中心地性 = $\frac{\text{商業人口}}{\text{居住人口}}$ 商業人口 = $\frac{\text{当該都市の小売年間販売額}}{\text{県民1人当り小売年間販売額}}$

小売年間販売額は471, 自動車小売業および493, 燃料小売業除く。

(「姫路地域商業近代化地域計画報告書」)

表一4 地域別小売業成果指標
(昭和57年)

地域	小売業の計		小売中心地性	
	年間販売額 (百万円)	構成比 (%)		
姫路市計	339,999	100.0	1.2	
地域別	中部	206,319	60.7	2.98
	網干	22,307	6.6	0.67
	広畑	31,843	9.4	1.06
	飾磨	25,216	7.4	0.83
	灘	9,684	2.8	0.45
	東部	9,077	2.7	0.39
	北部	26,703	7.9	0.62
西部	8,852	2.6	0.35	

(注)・小売中心地性 = $\frac{\text{商業人口} + \text{行政人口}}{\text{当該地域年間販売額}} \times 100$
 ・商業人口 = $\frac{\text{姫路圏域1人当り年間販売額}}{\text{姫路地域商業近代化地域計画報告書}}$

学・短大卒業者、専門職業者、技術者、国公立試験研究機関、大学生)、文化(美術館、博物館、芸術家・文筆家、ホテル協会加入ホテル)、交通(東京までの時間、都市計画道路整備率)、情報(放送局、大規模書店、図書館蔵書数)の各機能の面で劣っている。

2 都市づくりの課題

21世紀は都市の時代であると言われる。即ち、より多くの人々が都市に生活を高めあらゆる活動の場を置くことと言える。そして、この都市の範囲は、交通・通信手段の発達による人の行動エリアの拡大に伴い、行政区域を越え広域的な日常生活圏となりつつある。

今後行政が都市づくりを進めるに当たっては、かかる観点から圏域全体を視座に据え、その都市全体の中での位置付けを踏まえ、インパクトの強い地区を拠点として設定し、展開していくことが効果的であると考えられる。

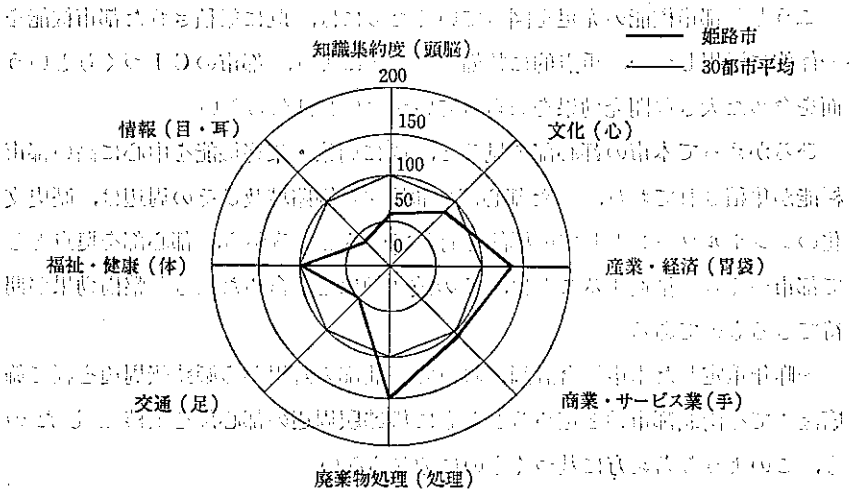
(6) 都市機能

本市の明治以降の都市発展を見ると、軍都として、また文教府として一貫して播磨の中核都市としての機能を果たし、明治初期には県庁が置かれたこともある。

本市の都市機能を類似30都市と比較すると図-3で明らかなように、本市は産業・経済(製造品出荷額)、商業・サービス(飲食店

従業者、小売業売場面積、サービス業従事者、百貨店)機能の面では優れているが、知識集約度(大

図一3 姫路市の都市機能（類似都市比較）



(注) (1) 類似都市

類似都市としては、姫路市（45万人）と同程度の30～80万人の規模で大都市圏中心からある程度離れている都市（30都市）を選んだ。

姫路市、函館市、旭川市、仙台市、いわき市、宇都宮市、千葉市、八王子市、横須賀市、藤沢市、相模原市、新潟市、富山市、金沢市、長野市、岐阜市、静岡市、浜松市、豊橋市、和歌山市、岡山市、倉敷市、福山市、高松市、松山市、高知市、長崎市、熊本市、大分市、鹿児島市。

(2) 比較指数

比較指数については、各都市の単位人口当たりの値などについて、30都市平均が100となるように指数化し、更に図の8分類ごとに平均値を求め、その分類項目の指数とした。例えば、指数が100を越えると、30都市平均よりも望ましい状態であることを示す。

このことは策定中の第四次全国総合開発計画において、多極分散型国土形成の必要性とそこに果たす地方中枢・中核都市の役割の重要性が指摘されていることとも考えを同じくするものである。

また、そこで求められる中核的都市機能は、従前の商業・業務機能をはじめとする機能に加え、多様な価値観・目的を持った人々が集まり交流しうる、あるいは遊び憩うことのできる場と機会の提供を兼ね備えたものでなければなら

ない。

(2) 都市機能の充実 (3) 都市環境の整備 (4) 都市生活の向上

こうした都市機能の充足を図っていくためには、既に集積された都市機能を一体的に活用しつつ、重点的に整備することにより、都市のCIづくりという面を含めた大きな開発効果をねらっていかなければならない。

ひるがえって本市の都心部を見ると、既に商業・業務機能を中心に高い都市機能が集積されており、また都心部に北接する姫路城及びその周辺は、歴史文化のシンボルゾーンとしての機能を有しているところから、都心部を拠点として都市づくりを推進することは、その波及効果をも含めた大きな整備効果が期待できるものである。

一昨年策定した本市総合計画において、北部の野里から姫路駅周辺を経て飾磨港までを南北都市軸と定めるとともに姫路駅周辺の都心部を主核としたのも、このような考え方に基づくものに他ならない。

以下では、都心部の拠点づくりに向けて、本市が解決すべき諸課題について述べる。

(1) 南北道路網の確立

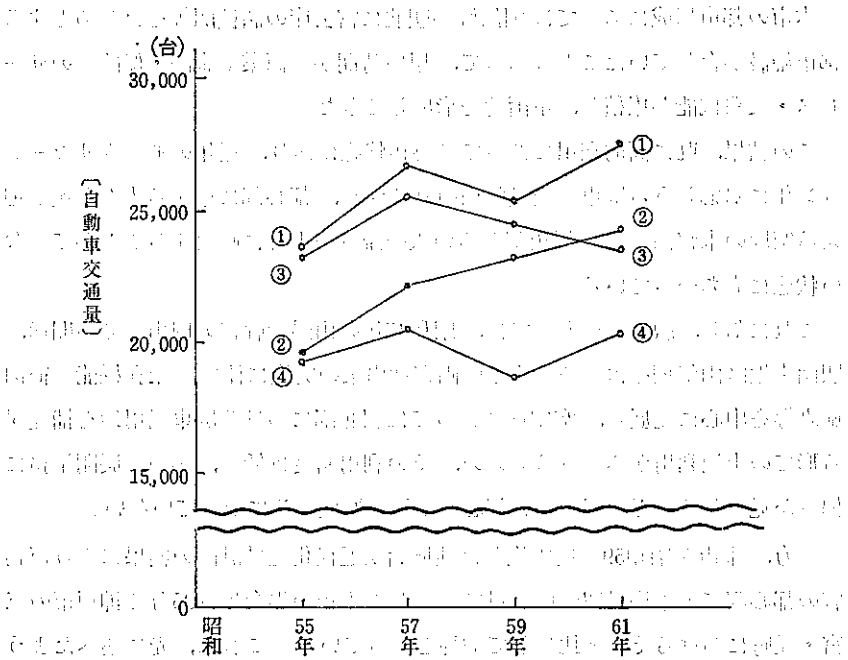
本市は、全国的交通ネットワークの東西幹線上に位置する関係上、東西の道路網は比較的整備されてきた。

しかし、南北交通については、国鉄姫路駅を中心とする都心部が東西に走る国鉄山陽本線により二分されているため、図一4に見られるように立体交差道路である大將軍橋と朝日橋の二道路に自動車交通が集中している。

これら両道路の南北自動車交通量を図一4に見ると、合わせて約5万1千余台(S61)であり、これは都心部東西交通の要である国道2号線(市内中心部では東行き一方通行三車線)と市道十二所前線(市内中心部では西行き一方通行三車線)の東西自動車交通量約4万3千余台(S61)を上回っている。それにもかかわらず、大將軍橋・朝日橋とも片側一車線と道路幅員が狭小なため、両道路上は一日中渋滞に陥っている。

このような交通混雑は、都心部における商業・業務機能の円滑な発揮を妨げるだけでなく、加えて都心部への自動車を利用した買物客等の流入を妨げる要

図一4 市内主要地点自動車交通量（昭和55年～61年）



- ① 大將軍橋南詰交差点における南北自動車交通量
- ② 朝日橋南詰交差点における南北自動車交通量
- ③ 国道2号と市道大手前通りとの交差点における東行き自動車交通量
- ④ 市道十二所前線と市道大手前通りとの交差点における西行き自動車交通量

〔参考〕 観察日時
 昭和55年7月23日（水）曇一時豪雨
 昭和57年7月27日（火）快晴
 昭和59年7月24日（火）曇のち晴れ
 昭和61年7月29日（火）晴

そのため、南北道路網を確立し、南北道路数の増設と機能別道路計画による南北交通の円滑化を図ることが喫緊の課題となっている。

(2) 南北市街地の一体的活用
 現在、都心部は南北に分断されている結果、一体的利用が困難な状況となっ

ており、中心市街地としてのまとまりに欠ける恨みがある。

本市の都市形成にあつては国鉄姫路駅北に官公庁の諸機関等をはじめとする都市施設が存していたこともあつて、早い時期から商業や金融・保険等のサービス・業務機能が集積し、市街地を形成してきた。

この結果、既に面的利用にあつては飽和状態にあり、近年のモータリゼーション化に対応しうる駐車場施設整備の立ち遅れ、都心部に集まる人々が遊び憩える空間の未整備など、周辺部からの人の流れを十分に吸収することができない状態に立ち至っている。

これに対し、駅南部にあつては、昭和47年の山陽新幹線の岡山までの開通、駅南土地区画整理をはじめとする区画整理事業の実施に伴い、業務機能や宿泊施設等を中心に発展し、空闲地にあつては駅北部における駐車場用地を補完する形での土地利用がみられるものの、その利用密度は低く、かつ、展開業務に偏りが見られるなど、望ましい都心市街地を形成するに至っていない。

一方、本市が昭和59年度実施した地域商業近代化地域計画の結果により買物客の都心部での平均滞留時間を見てみると、本市の場合は約95分で神戸市の三宮・元町におけるそれと比較して約 $\frac{1}{2}$ となっている。これは、先に述べたように、買物客等の都心部への来街者が買物等所期の目的以外に遊び憩えるだけの都市機能が、駅北、駅南いずれにおいても具備されていないことが大きな要因と考えられる。

本市の駅北を核とする中心商業地を含む中部地域の小売中心地性は、先に述べたように2.98、小売商品販売額は全市の60.7%を占めるなど商業機能の高さを示してはいるものの、なお一層の高い都市機能の集積に向け早急に対応しなければ、中心商業地としての魅力を低下させ、ひいては都心機能の相対的低下を招きかねない。

そのため、南北に分断されている都心部を一体的に活用することにより、駐車場スペース・買物客等を引きつけるマグネット施設や買物客等が遊び憩える空間を生み出し、商業をはじめとする都心機能を高めていかなければならない。

(3) 土地の高度利用

南北都心部を一体的に活用することにより都心部の限られた土地を最大限に活用し、都心機能を一層向上・集積していくためには、土地の高度利用による有効スペースの創出を図らなければならない。

本市基準地の地価公示価格は、先に現況と特性の項で述べたように、人口30万以上の類似地方中核都市21市中、第2位と高く、土地の有効活用の見地からしても都心部商業地の地価に見合った高度利用が図られなければならない。

また、国鉄の分割・民営化に伴う経営合理化の一環として、その用地の売却が全国的に予定されており、姫路駅周辺においては貨物ヤード跡地等で約20ヘクタールの売却が見込まれている。都心部においてこのような広大な用地が発生することは、今後において望むべくもないものである。21世紀への姫路の都市づくりに向けて具備すべき公共空間等、50万都市にふさわしいターミナル機能、情報発信機能など、都市中核施設の整備のための活用を図ることが必要である。

(4) 魅力ある都心空間の創出

今後の都市づくりに求められるものは、単に建物等のハード中心の都市づくりでなく、人の心や生活に潤いをもたらすための都市空間や、水と緑に代表される都市アメニティの創出である。そして、これは単に、都市に存するだけでなく、さらに中心市街地においても建物等ハード面と一体となって効用を発揮しうるものが求められている。

幸い、本市の場合、中心市街地に隣接する形で水と緑あふれる歴史的な文化環境を有しており、姫路城を中心にこれらの空間を活用し遊びと憩いの機能を高めることにより、魅力ある都心空間を創出しなければならない。

この都心空間の創出を図るための具体的な取組は、以下のとおりである。また、この取組は、3つの重点プロジェクトとして、以下のとおり実施される。

(1) 姫路駅の鉄道高架と関連整備事業

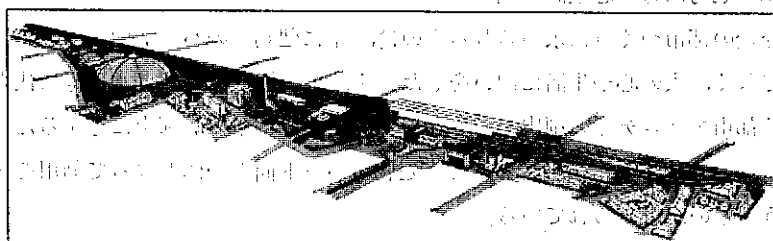
① 姫路駅の鉄道高架化事業

ア 鉄道高架化区間

計画区域(一部) (1)

- 山陽本線 市川右岸～中央南北幹線, 約 4.3km
 - 播但線 駅部～市道城東42号線, 約 1.0km
 - 姫新線 駅部～市道手柄30号線, 約 1.3km
- イ 駅部の規模
- 駅部延長… 1.8km
 - 駅部面積… 約 5.9ha
 - ホーム面数… 3面
 - 線路数… 7線
 - 留置線数… 4線
 - 貨物設備等
 - 貨物基地… 山陽本線曾根～御着駅間の別所地区へ移設, 約 7.8ha
 - 車両基地… 姫新線余部～太市駅間の飾西地区へ移設, 約 2.9ha
- エ 山陽電鉄線 現線付近にて切り下げ
- オ 総事業費 約 500億円

図一五 高架化後のイメージ図



② 都市計画道路整備事業

都市計画道路網の確立に向け、将来の交通量や南北一体化された土地利用に対応できるよう、中心市街地部流入交通や通過交通の集散路として、内環状線、中環状線を骨格とした街路網の整備と、姫路駅を中心とする都心交通の円滑化を確保するための内々環状線の整備を行うこととする。

③ 姫路駅周辺土地地区画整理事業

図-6 事業区間平面図

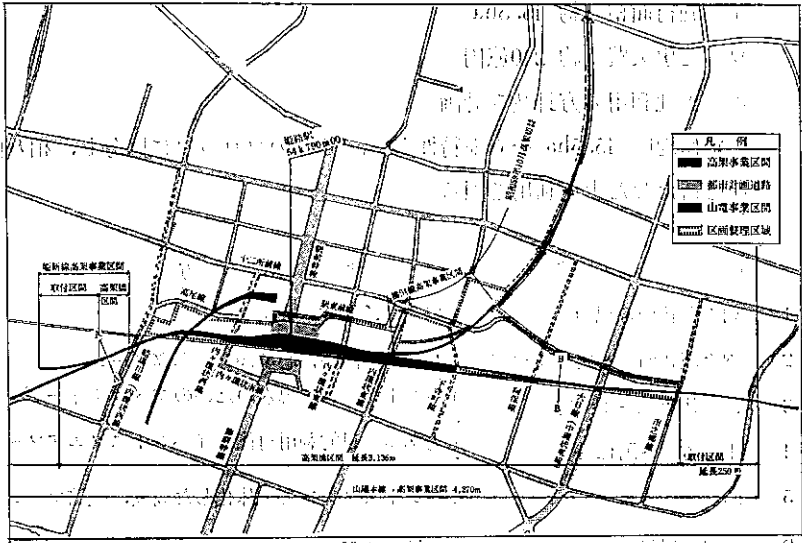
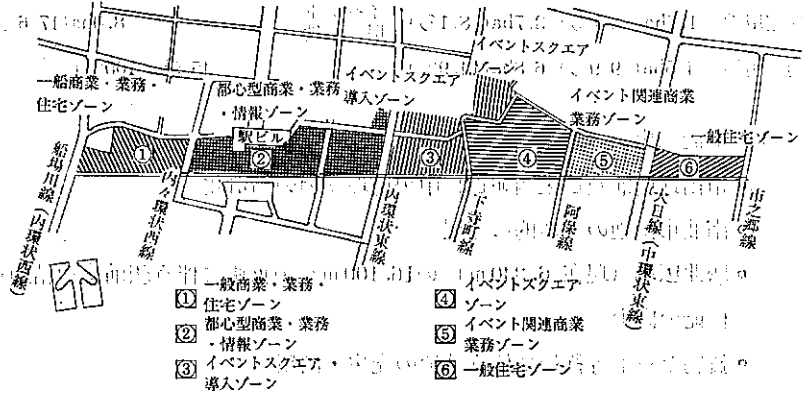


図-7 姫路駅周辺土地区画整理事業
土地利用のゾーニング



ア 施行者 姫路市 平岡町 0 0

イ 施行面積 約 45.5ha

ウ 総事業費 約 240億円

エ 土地利用の方針及び計画

整備地区 45.5ha を立地特性から、6つのブロックに区分し、相互関連を持たせた土地利用を図る。

区	域	利 用 方 針
1	内々環状西線以西	一般商業、業務、住宅ゾーン
2	内々環状西線～内環状東線	グレードの高い都心型商業、業務ゾーン
3	内環状東線～下寺町線	イベントスクエア導入のためのアメニティゾーン
4	下寺町線～阿保線	魅力ある多目的利用可能なイベントスクエアゾーン
5	阿保線～大日線	イベントスクエアと一体化した商業、業務ゾーン
6	大日線以东	一般住宅ゾーン

区 分	現 況	計 画	区 分	現 況	計 画
公共用地	7.0ha(15.4%)	14.9ha(32.8%)	業務用地	—	4.5ha(9.9%)
鉄道用地	31.1ha(68.4%)	7.6ha(16.7%)	工業用地	1.2ha(2.6%)	—
住宅用地	1.7ha(3.7%)	3.7ha(8.1%)	イベント用地	—	8.0ha(17.6%)
商業用地	4.5ha(9.9%)	6.8ha(14.9%)	計	45.5ha(100%)	

④ 上記三事業の効果

- 市街地南北及び東西並びに中央循環交通の円滑化
- 南北市街地の一体的な発展
- 駅北広場（現在 6,340㎡）の16,100㎡への拡張に伴う駅前交通結節点機能の向上
- 貨物ヤード等移転に伴う跡地の発生・活用

④ 新都市拠点整備事業

貨物ヤード等施設の移設及び高架化に伴い生ずる鉄道用地跡の有効活

新しい都市拠点づくりをめざして

用を図るため、昭和60年度創設の新都市拠点整備事業により、高次都市施設や公開空地等の整備を行い、都市拠点形成施設の立地を促進することとする。

●高次都市施設の例

高度情報センター	複合交通センター
<p>市域・圏域情報に加え、全国・国際情報の受発信の機能を備え、企業も一般市民も気軽に利用できる高次情報基盤施設</p>	<p>バスの乗車、待合、券売等、利用客へのサービスを含めたバスターミナル施設に、マイカー駐車場を積上げた高次交通基盤施設</p>

なお、上物の各種都市拠点形成施設は、民間又は第三セクターの活力を導入し、整備することとしている。

(2) 市街地再開発事業

① 駅西地区市街地再開発事業

当地区は、組合施行第1種市街地再開発事業として、昭和61年7月に都市計画決定が行われ、昭和62年2月、姫路駅西地区市街地再開発組合が発足し、事業が本格的に始動したところである。同事業の施設計画概要書（昭和62年2月）に基づき、その概要を紹介する。

ア 地区の現況

当地区の現況は、表一5のとおりである。

表一5 駅西地区の現況

土地利用状況	建物構造別現況	建物用途別現況
<ul style="list-style-type: none"> ●公共用地—県、市道 3,000㎡ (41%) ●宅地—建築敷地 2,740㎡ (37%) —通路 1,587㎡ (22%) 	<ul style="list-style-type: none"> ●耐火構造 412㎡ (7.3%) ●非耐火構造 5,253㎡ (92.7%) 	<ul style="list-style-type: none"> ●住宅併用店舗 1,988㎡ (35.1%) ●専用住宅 1,020㎡ (18.0%) ●専用店舗 2,206㎡ (38.9%) ●事務所等 451㎡ (8.0%)

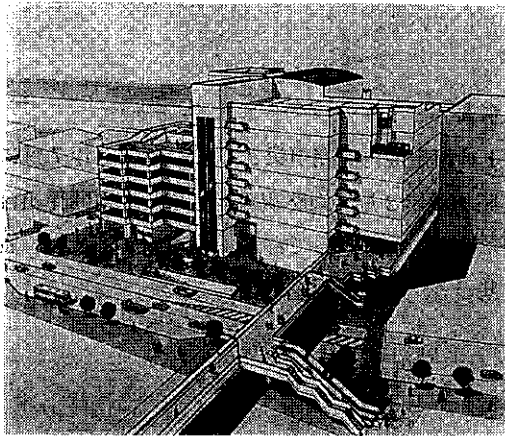
都市計画 施設計画の概要
 (7) 計画方針

本地区は、東側に国鉄姫路駅、北側に山陽電鉄姫路駅がある交通の至便な位置にあり、百貨店、山陽電鉄高架下商店街等が隣接している。

このような地区の立地条件を最大限に生かすとともに、隣接地区との商業的な連たん性に配慮し、市民の多様なニーズに応えうる多機能型の複合ビルとするものであり、都心部の魅力を高めるため、商業施設を中心として、駐車場、文化施設を併設することとする。

(4) 設計の概要

図一八 市街地再開発完成予想図(駅西地区)



本地区の歩行者動線及び周辺との連たん性から、1階は中央に6mの通路を、また、神姫バス側に4mの通路を南北方向に設けるとともに、2階では姫路駅西歩道橋と山陽電鉄姫路駅を連結させるべく4mのペデストリアンデッキを設けることとする。

本施設にかかる建ぺい率及び容積率等は、表一六のとおりである。また、施設内容は、地下3階、地上9階で、地下1階から地上

表一六 建ぺい率及び容積率等

建築敷地面積	建築面積	延床面積	建ぺい率	容積率	容積率対象面積
4,717.9㎡	4,091㎡	35,375㎡	86.7%	599.8%	28,300㎡

新しい都市拠点づくりをめざして

6階及び8階を商業施設、7階を文化施設、地下2階から地上7階までを駐車場(約290台)により構成し、車での利用客が商業施設に入りやすいよう、駐車場を建物の中に組み込むこととしている。

② 駅南地区市街地再開発事業

当地区は、昭和62年3月、高度利用地区指定並びに市街地再開発事業の都市計画決定を受け、本年7月、再開発組合設立の事業認可により、事業が開始する。同事業の施設計画概要書(昭和62年2月)に基づき、その概要を紹介する。

ア 地区の現況

当地区の現況は、表一7のとおりである。

表一7 駅南地区の現況

土地利用状況	建物構造別現況	建物用途別現況
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共用地一帯、市道 2,228㎡ (29%) ● 宅地—建築敷地 2,753㎡ (36%) —空地等 2,600㎡ (35%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 非耐火構造 1,138.16㎡ (100%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事務所ビル 270.66㎡ (23.8%) ● アパート 359.20㎡ (31.6%) ● タクシー会社施設 508.30㎡ (44.6%)

イ 施設計画の概要

(ア) 計画方針
本地区を含む駅南地区の将来発展のポテンシャルに適合するよう、「公共インフラ」を持つ都市施設の誘致を行うことが、地域社会や市民のニーズに応えるものである。このため、業務施設、都市型ホテルを核とした施設整備を行い、これに店舗、駐車場を併設するとともに複合的な都市施設として整備する。また、事務所棟、ホテル棟の2棟からなり、本市の玄関口にふさわしい都市環境の形成を目指すものとする。

(4) 設計の概要：設計は、都市型ホテルを核とし、ホテル内部に誰でもが利用できる飲食店、ファッション等の小売店など多様な商業施設を配置し、ひとつの街を形成する。また、敷地中央部に設ける

表—8 建ぺい率及び容積率等

建築敷地面積	建築面積	延床面積	建ぺい率	容積率	容積率対象面積
5,353㎡	4,065㎡	37,100㎡	76.0%	599.6%	32,098㎡

表—9 施設の使用構成

用途	階数	床面積
ホテル棟	1階～15階(270室)	21,841㎡
事務所棟	1階～9階	10,279㎡
駐車場	B1階～B2階(100台)	4,980㎡
店舗	B2～15階	37,100㎡

施設内容は、表—9に掲げる用途構成で都市型ホテルを核とし、ホテル内部に誰でもが利用できる飲食店、ファッション等の小売店など多様な商業施設を配置し、ひとつの街を形成する。また、敷地中央部に設ける

モールドに面じて、事務所棟の低層階にも商業施設を配置し、街区全体の賑わいを演出し、南駅前周辺地区の魅力の向上を図るものとする。

(3) 姫路城周辺整備事業

① 整備基本構想の策定

姫路城を取りまく周辺 107.73ha は、国の特別史跡に指定されており、昭和42年に文化庁・大蔵省・兵庫県・姫路市の四者間の協議に基づき、史跡公園化計画に合わせた環境保全・景観の美化等を図るため、市役所・商工会議所・市営住宅・裁判所等の施設の移転と、市立美術館・兵庫県立歴史博物館の建設及び公園化の整備を進めてきた。(図—9 姫路城周辺史跡整備計画) さらに、城とマッチした水と緑あふれる文化的・歴史的イメージを持つ憩いの空間としての城周辺環境を創り出すため、昭和60年10月に学識経験者を中心に大蔵省・建設省・文化庁・兵庫県・姫路市の行政機関

図-8 姫路城跡整備計画



代表と市民代表から成る特別史跡姫路城跡整備基本構想策定協議会を充足させ、昨年8月に公園化区域(65ha)の整備を主眼とした「特別史跡姫路城跡整備基本構想」を策定したところである。以下では、その主要事業の概要を紹介する。

② 主要事業

ア 城閣庭園の整備

歴代城主の館としての東御屋敷跡、作事場を挟んでの向御屋敷跡、本城(御居城)跡及び西御屋敷跡の4箇所を総称して城閣庭園と名づけ、大天守を一層引き立てるべく風格ある庭園として整備を図る。

特に、現在の動物園の地にあった作事場と東濠を復元・庭園化し、水と緑を生かした城閣庭園の中心的存在とする。

また三ノ丸については、かつて存在した大路を復元するとともに、向御屋敷跡の礎石庭園化を進め、市民のイベント（観月会・観桜会・お城祭り）に生かせる広場として整備する。

さらに、西御屋敷跡・東御屋敷跡等を庭園化する。

イ 濠・土塁の修復

中濠については、現在空濠となっているが、濠の水を復活し親水空間としての機能を高めるため、船場川の水を中濠へ導入し、中濠～内濠～船場川と結ぶ環流整備を進める。

また、南部土塁については、城周辺地域の外周部をなすものであり、城周辺全体の文化的・歴史的イメージを一層引き立たせるため、土塁沿いに一部残存している物件を移転するとともに、土塁を修復整備する。

ウ 文芸の杜整備

内濠の北部から東部にかけては既に市立美術館・県立歴史博物館がオープンしているが、この一帯を都心における文化・芸術に親しみ憩える空間として整備するため、城郭研究センターを建設するとともに、周辺を公園化し既整備のふるさとの森と合わせた「文芸の杜」と

して整備する。

以上、本市の活性化と魅力ある都市づくりを進めるため、都心部活性化の重点プロジェクトを、本市の現況と特性、都市づくりの課題を踏まえ述べてきた。これらの重点プロジェクトは、本市が播磨地城の中核都市として飛躍・発展するためには欠かすことのできないものであり、これら都心部の拠点整備を

てこに、本市全体の都市発展を図り、ひいては播磨地域全体の発展に寄与していきたいと考えている。

以上、本市の活性化と魅力ある都市づくりを進めるため、都心部活性化の重点プロジェクトを、本市の現況と特性、都市づくりの課題を踏まえ述べてきた。これらの重点プロジェクトは、本市が播磨地城の中核都市として飛躍・発展するためには欠かすことのできないものであり、これら都心部の拠点整備をてこに、本市全体の都市発展を図り、ひいては播磨地域全体の発展に寄与していきたいと考えている。

占冠村における村づくり戦略

観 音 信 則

(北海道勇払郡占冠村村長)

1 占冠村の概況

占冠村(しむかうぶむら)は、北海道のほぼ中央部、上川支庁管内の最南端に位置し、総面積 571km²を有した山間地にあります。人口は昭和55年の国勢調査時に、1,601人で、昭和60年の国勢調査では 2,097人と 31%の人口増加率を示し、全道一の人口増の村として注目を集めました。

占冠とは、アイヌ語で「甚だ静かで平和な上流の場所」と言う意味があり、山の中の盆地で風もあまりなく自然環境の素晴らしい場所として知られます。

積雪は 150cm、降水量は 1,400mm前後であります。温度は最低-30℃~最高30℃で年間平均 3.9℃と寒暖の差が非常に激しく、特に冬季間の何日かは全国一の最低気温の地としてテレビ等で報道されることがあります。

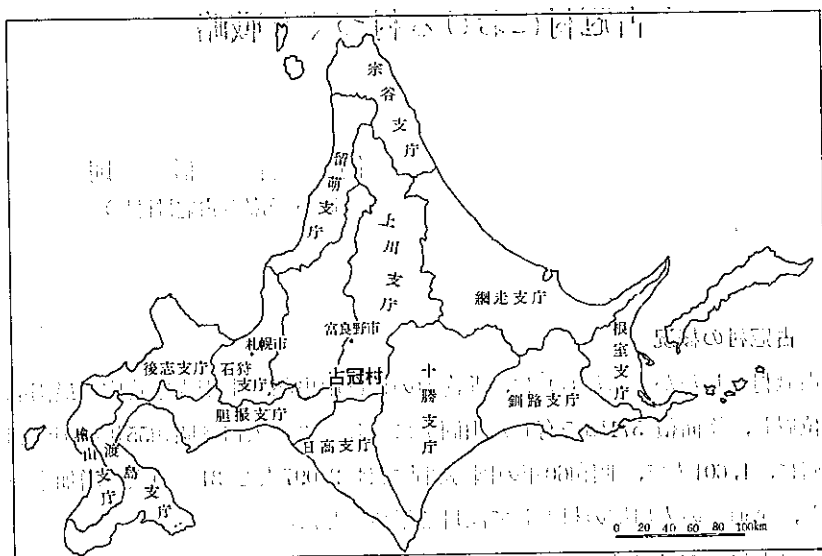
総面積に対する林野率は94%で、そのうち国有林が92%、公民有地 2%となっており、このうち村有林 1,700haが含まれています。

本村の交通網としては、昭和56年10月1日に国鉄最後の新線となるうと言われた石勝線(札幌から新得間)が開通したことにより、これまでの条件が大きく改善されました。

開発の拠点ドマム駅まで札幌から1時間45分、千歳空港駅から1時間20分、また帯広駅からは1時間で結ばれています。かつて陸の孤島と言われた占冠村も特急の停車する駅が2ヶ所開設され一躍交通の要路となった感があります。

将来計画としては、北海道高速横断自動車道の建設予定地とされており、現在工事中の国道 274号線が昭和66年に開通見込であることなど、これらの開通

占冠村位置図



によって札幌から占冠まで2時間を切る状況となり、道都との距離が短縮され、経済的にも大きくその恩恵を受けることが予想されます。その他、村内には旭川から浦河間の国道237号線が縦貫し、道路4本が縦横に走っております。

今後、道路網の整備に伴ない、国鉄と同様交通の要路となることが約束されています。

産業としては、これまで林業が中心の村として近年まで栄えてまいりましたが、林業の衰退と共に次第に他産業への移行が進んでいます。農業経営については規模の拡大が進む一方、兼業化が進んでおり、農業以外の所得が増加傾向にあります。

かつて、水田面積は約270haを有していましたが国の減反政策の推進により、そのほとんどが休耕し、代って酪農、肉牛の振興が進んできました。現在、乳牛飼育頭数650頭、肉牛飼育頭数600頭と順調増加し、昭和55年には3

億8,000万円の生産額を上げ、村の基幹産業となっています。中・トマム地区の人口は約3,700人、ニニウ地区は約2,500人で、占冠村の人口の約6割を占めています。

2 開発計画の背景

人口の流出、一次産業の衰退など厳しい社会情勢に対して、どのような様に対応するかが一番の問題であります。

しかし、これまで培って来た基幹産業である林業、農業の振興を図ると共に石勝線の開通で村内に2駅が開設されたことによるインパクトを、最大限に活用することです。同線の開通により札幌・千歳方面と道東からの時間距離の短縮が実現され、合わせて村の豊かな自然環境が急激に注目されることとなりました。

レクリエーションを主体とした開発構想は大型リゾート開発として着手され、すでに大型スキー場として4シーズン目を迎え好評のうちに運営されています。このようなことから村では開発区域を計画の内容別により大きく次の3つのゾーンに分類し、計画を進めています。

① 中トマム地区
中トマム駅(旧石勝高原駅)を中心とするこの地区は、アメリカのコロラド州アスペンをモデルに質の高い国際級のリゾート開発計画が進められています。この施設は、四季を通じて利用出来るスポーツレクリエーション施設を導入し、通年型のレクリエーションエリアを建設するリゾート開発にあります。

占冠村では、国や道の協力を得ながら民間の資金とノウハウを導入することとし、民間企業の誘致に成功しました。この施設は、昭和58年第1期工事が完成し、大規模なスキー場として関連施設とホテルが営業を開始しています。

② ニニウ地区

石勝線青風山信号駅のある地区は、村立自然公園赤岩青巖峽やレクリエーションの森と近接した地域です。現在青少年のカントリーライフを体験する林間学校を夏期間に開設しており、これを質的に充実させ四季を通じて体験出来る新しい社会教育の場として、ニニウ自然の国を建設中です。昭和58年度にその中核施設として占冠村サイクリングターミナルが完成しました。

③ 占冠・中央地区

石勝線占冠駅を中心とするこの地区は、村内を縦断する国道 237号線沿いに広がり、役場をはじめとした公共施設を含む既存の中心市街地を形成した地域です。ここでは、占冠駅前広場周辺の整備と湯の沢温泉峡の整備を計画中ですが、今後トマム地区、ニニウ地区を結ぶ中心地区として公共施設、医療施設商業施設等の整備拡充が予想される中核地区であります。

3. 過疎村対策の経過

人口の流出と一次産業の衰退は昭和55年頃がその極限に達しました。以前より、この対策を考えながら施策を練っていたところですが、このために先進地市町村の視察をし、地味ながら当村に適應する何かがないかと模索を続けて来ました。

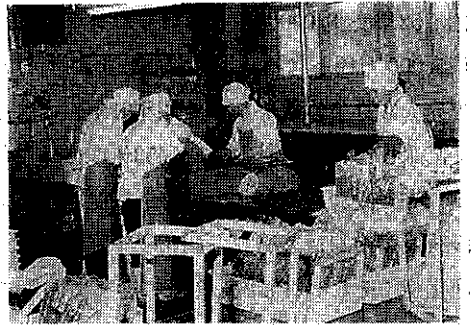
標高 340m から 600m の間に点在する農地の高度利用を考え、まず高冷地作物（セロリ、レタス、ホウレン草等）の奨励を始めました。品質においては他にひけを取らない良質の物が適期に生産されましたが、いかんせん流通の問題、農家自身がそれまで大型農家経営と大家畜を取扱う経験しか持ち合わせていないなど、手数の多い野菜作りは長続きはせず、先ずは失敗に終わりました。その他、どじょうの養殖、鯉の養殖、タニシの養殖などを手がけましたが前述のようなことと環境にそぐはないなどの理由から、ことごとく失敗に終わりました。このため新しい産業開発の問題については頓挫し、厳しい局面に立たされたのであります。何事も良く行って当り前、失敗をすると厳しく指摘されるのが世の常であります。失敗する毎にファイトを燃し、どうせやってもやらなくとも言われるのであれば、やって言われようと決意を新たに発奮、新しい産業開発の見直しをしたのであります。先ず、我が村にはどの様な資源があり、これを活用するにはどの様にすれば良いかと言うことを何回も何回も話し合いが繰り返し行なわれました。

一番先に話題に上ったものに、石があります。全国的に有名な鑑賞石「金山石」は村の特産品であります。加えてヒスイ、ジャスパーなどの産出を見、こ

れを企業化することが出きないものかと研究を重ねました。その結果現在では民芸品授産所を開設し、定期的に技術指導を行ない良質な製品が作られ、全道的に販売されるようになっていきます。

また、占冠村を縦断している清流まがわ鵜川があります。昭和35年頃までは、さくらますが群をなして遡上し産卵をしたことを考え、さくらますの子であるヤマベ（山女）の養殖事業を新たに開始しました。鵜川は水質の良い事と元々が生息していた川であることから、山菜工場

比較的苦勞することなく成功を収め、養殖センターを設置し、生産された稚魚を農家に配分し、一定の大きさに成長したものを買い取り炭火焼、甘露煮などに製品化を行ない、村の特産品として販売しています。



更に恵まれた山林の中にしいたけ、たけ等山野に自生していた地域であるだけに、しいたけの栽培を手がけてはどうかと考え、農家と話し合いを進め、ホダ木の幹旋と技術指導を行ないこれが次第に定着し、現在では9戸の農家が年間30tの出荷が出来るまでに成長しました。今後は原木確保の問題もありますが、いずれにしても成長産業に位置づけられつつあります。この他、なんと言っても占冠村の特産品と言えば代表されるのが山菜であります。前述のように総面積の94%が林野であり、これに自生する山菜は誠に豊富であります。これが加工できて製品化されれば雇用の場が大幅に広がり、「外貨」の獲得に大いに貢献するものと考え、昭和47年から48年にわたり秘かに試験を開始しました。昭和48年より第2次林業構造事業による補助制度を導入し、工場を建設するべくそれぞれの機関に協議を重ねました。自然の山野に自生ものを住民は適期に適量を探りそれを食膳に供しているため、お金を出して買うことを知らない状況の中で、それを製品として売り出すなど考えられないことであると猛反対にあい、建設するのに大変な苦勞が伴

いました。しかし、過疎対策の防止と山野で自然に出来る山菜は人間の健康食として今後の成長株である事などの説得を重ね、ようやく建設することに成功したのであります。

やはり、ここで問題となることは流通の事と、いかに生産コストを下げて良質のものを製品化するかなどで、大いに勉強し、また大いに苦勞も経験しました。昭和49年度初年度に於いてフキ、ワラビ、ウド、ゼンマイ、タケノコ等が中心となり、1,200万円の売上をし、昭和50年度 2,100万円、51年度 4,000万円、52年度 8,000万円とおおむね倍々で売上を伸ばし、昭和61年度予定では2億5,000万円となる見込みであります。その間、売上が伸びるごとに又施設の拡充もしなければならず、昭和51年度にはさらに第二次構造改善事業に於いて、工場1棟を建設し、昭和53年度には間伐促進等特別対策事業により低温庫1棟を建設、昭和56年度過疎地域振興特別対策事業により製品保管庫1棟、2段式殺菌冷却槽を導入、昭和60年度地区林業構造改善事業により汚水処理施設浄化槽をそれぞれ設置し現在に至っております。私はここで導入した事業名、種類をあえて列記したのは財政的にも非常にぜい弱な村であるだけに何かをやらんとすれば国、または道の援助を受けなければ事業ができないということからです。事業の内容により夫々の理由があり、これらの補助が同居していること、正に法律の運用の問題になります。対象基準にとらわれ、あれも出来ないこれも出来ないと言うのが昨今であります。それらのことをクリアーして、あえて勇断を持って地域開発のために力を貸していただいた方々に心から感謝を申し上げたいと存じております。

ともあれ、占冠村の山菜工場は順調な歩みを続け、現在では道内でも有数の企業に成長し、職員数4名、常雇用20名となり生産が忙しい時にはパートとして10名程度が常に必要な状態となっております。特にこの山菜工場の特色はフキ、ワラビ、ウド等は一般の方々が山林より採取したものを買上をすることと、工場内が忙しい時にはパートのみでなく家庭のお年寄でも、ストーブにあたりながら仕事の出来るものもあると言うことで工場が稼働しているだけでなく、時期的には村内全体が動いていると言う特徴があります。

これまでの本村の過疎対策の経過を書いてまいりましたが、先進市町村が手をかけて成功しているから、これを真似てやることが成功につながり、村の活性化につながると言う考え方は問題があります。その地域その地域の特性、そして持っている資源を大いに活用することこそ成功につながる最短距離であると考えるのであります。これは本村のトマム山を中心とするスキー場開発についても自然の理をいかしたところに成功への途があると考えています。

4 観光開発の経過

自然資源の活用とは言え、何かの起爆剤がなければ今回の様な開発はなかなか困難であります。それはやはり国鉄石勝線が開通したことであります。計画の背景に明記したニニウ地区の開発については自然の恵みが多く、春の山菜狩り、夏の川遊び、秋には紅葉狩りと多様な活動が可能な地域で現在既に80名宿泊出来るサイクリングターミナルが建設されています。ここに体験農園(3.8ha)、遊歩道(3.4km)、テニスコート2面、500名収容のキャンプ場などができておりますが、これにしても交通網の整備がなければ実現不可能です。ましてや今、全国的にもその名が知られてまいりましたトマム山ズスキー場を中心としたリゾート開発は、その恩恵をまともに受けて誕生したと言っても過言ではありません。

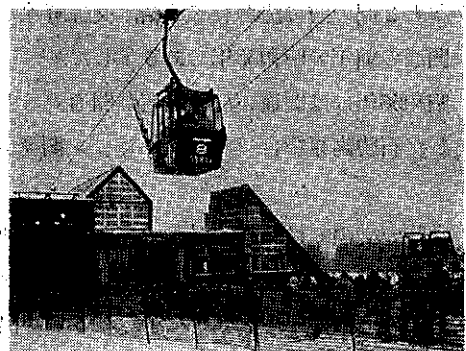
昭和49年頃には既に開通していなければならなかった石勝線もオイルショックなど2回の波に洗われて凍結、又は解除が繰返され、明るさが見え出したのは開通の前年の昭和55年でありました。

昭和56年には間違いなく鉄道が開通すると的確に合わせてトマム山を中心とした石勝高原総合レクリエーション開発計画が具体化して来たのであります。

当時の計画では国鉄と村が中心となった純粋な第三セクター方式の発足を計画し、運営も考えながら、正に東奔西走の毎日でありました。関係機関との折衝を進め、国鉄からも必要な予算なども支出して戴くよう協議を整え、計画書の策定は財団法人日本交通公社に依頼をして、すべての計画ができたので

あります。この計画は、昭和54年12月に国鉄の再建整備の問題が突然持ち上がって来ました。国鉄の再建整備が急務となり、この計画の進捗が遅れることになりました。この事によって当時国鉄も出資をしてスキー場開発を進めるというユニークな一大構想は残念ながら一頓挫することになりました。しかし、幸にして本計画立案に全面的に協力体制を組んでいた北海道開発庁、北海道庁、上川支庁、国鉄、鉄道弘済会、日本交通公社、東北北海道開発公庫、北海道拓殖銀行、札幌プレーばんけい社長、我満由明氏など大勢の方々のアドバイスを受けながら、新しい進路を模索することになりました。その結果、この際、民間の活力を導入して開発することが一番良い方法であるとの判断のもとに、宮城の泉市より札幌に進出してホテルを経営するホテルアルファサッポロの関光策社長と面接し折衝を重ねた結果、お互いに合意に達し、民間資本の導入が新たに決定されたのであります。民間導入に踏み切ったからには一切を企業に委ねることが建前ではありますが、開発を進めるためには民間企業ではできない内容の事項があることから、当初の計画通り第三セクターを設立致しました。村から5,000万円、関兵精麦株式会社2,000万円、ホテルアルファサッポロが2,800万円の9,800万円の出資が行なわれ、株式会社シムカップリゾート開発公社が設立されました。これによって昭和57年9月にリゾート開発の各施設が着工され、スキー場のゲレンデ整備、ペアーリフト4基（約1,000m級）、ゴンドラ1基（2,501m）、ホテル155室（500名収容）、スキーセンター、インフォメーションセンター等が竣工され、翌58年12月22日トマムスキー場としてオープンをしたのであります。

トマムスキー場は、先ずトマムスキー場の中心施設として、トマムスキー場



ム駅に下車するとすぐに滑れる、雪が良質である、11月下旬から5月連休まで滑れることができるという有利な特徴を備えております。

また、上級、中級、初級の幅広いスキーヤーが滑れるということから初年度にもかかわらず12月より4月までの運転期間で17万人の入込実績で開村以来の賑わいを呈しました。昭和59年にはスキー場ゲレンデの整備に合わせて、2基のリフトの増設が行なわれたほか、夏のスポーツの場としてテニスコート8面が新設されました。また、同年2,700名収容のコンドミニアム（分譲別荘）が着工されて、昭和60年12月に完成を見ております。さらに昭和61年は、テニスコート11面が建設されたほか、関東以北では一番高いと言われるザ・タワー（超高層ホテル36階、121 m）が着工され、昭和62年11月完成を目指し、現在建設中であります。又、同時にゴルフ場18ホールが着工され、昭和63年オープンの見込みで工事が行なわれています。

計画では近い将来1万人収容の宿泊施設の計画が進められており、お年寄から若者そして子供まで受入可能な各種スポーツ施設、文化、レクリエーションの各分野の施設を備えた通年型の一大リゾート施設建設が年次計画で進められています。

5 民間活力の導入

本計画では当時、純粋な第三セクター組織による建設と運営を目指したものでありましたが、第三セクターの資金力との関係から開発の規模は現在建設されている10分の1程度の内容でありました。しかし、計画が変更され、民間活力の導入が行なわれたことから、大胆な発想ときめの細かい合理的な計画が推進され、立地条件と地域の特性、更に自然環境など最大限の有効活用によるリゾート開発が可能になったものです。

6 開発の地域への効果

開発の最終目的は過疎対策であり当然の効果として雇用の場（400名）の開拓、購売力の増進による地元商店の活性化及び地場産品の消費拡大などが直接

の効果として上げられます。特に最近の傾向としてこれまで村の動きを見守っていた住民が住宅を新築、又は改築する例が多く、最近では毎年新築が15軒位、改築が5軒位と増加しつつあります。これらは、すべて古くからの在村者ですが、これまで村が衰退するなら他市町村へ転出しようと考えていたところ、状況の変化に伴ない、古冠村を安住の地として決めた結果であると思われます。さらにホテルの宿泊増大に伴ない、クリーニング工場の進出、職員の給食センターの建設、タクシー会社の進出などこれまで考えられなかった産業構造が生まれつつあります。また、人口の増加は住民意識の変化による地域活性化をもたらし各種税収の増大など副次的なメリットも非常に大きな効果と言えます。そのほか本開発推進に伴ない道外からの入込が多いことから、地元振興のみならず北海道全体にもその貢献は大きいと考えております。

近年、週休2日制の導入と健康づくりの気運の高まりの中で余暇をレジャーに求める人々が次第に多くなって来ております。トマムスキー場開発が始められて以来、北海道全体にリゾート開発の気運が盛り上がりつつ来ており各地で名乗りを上げております。今後、これらが着工され、そして完成した時にはお互いに連携を取り合い相互に連動するならば、それぞれの地域の発展に強力な力となることは間違いないと考えるものです。

7. 今後の課題
古冠村は、元来交通の不便な地として知られ、それらが要因で次第に過疎化が進み情報、文化、行政すべてに遅れていたのが現実であります。これらすべてを解決するべく一大決断の中で本事業が決行されただけに電気、水利、農地転用、保安林解除、国有林野活用、その他道路・河川などの許認可の問題等々本村が先兵なるがゆえ、どれ一つを取り上げても大変な問題に直面しました。現在では、内需拡大の中でレジャー産業が急速に伸びつつある昨今ですが、これらが障害とならないよう国、道府県からの積極的な助言と連絡調整を心から期待するものです。

終りに、今回占冠村において、当初は全く考えられないような大型のリゾート開発が実現しつちあります。これには占冠村にいなながらも多くの情報を収集し、新しい感覚で、新しい産業を興すためには、多くの人々の智恵をお借りしなければなりません。日頃の人と人との触れ合いを大切にする事により、より多くの人達が良き智恵を貸していただける。これは非常に大切なことであると考えます。

一時も早く人は何を求め流れているかを知ることは、社会情勢でも同じことが言えると思います。又、何事かをやらんとする時には必らずや人の真似事をしたくなるのが日本人の性格であります。当村の例のように身近なもの、そして身近にある資源を活用することにより、成功の確実性が非常に高いと言うことでもあります。

この度、はからずも勲神戸都市問題研究所・宮崎賞の地域経営活動賞の受賞の榮に浴しましたが、他市町村にはもっと立派な成績を収めておられる地域も、数多い事と思われ誠にうれしく村民共々喜んでいる次第です。

副賞として50万円をいただきましたので協議の結果、これを土台として年次計画により基金の積立を行ない、この利息によって国際交流促進の為に活用してまいりたいと考えております。

「大正村」の歴史と文化

地域における総合活動としての「大正村運動」

「大正村運動」の歴史と文化

日本大正村運動

三宅重夫

(日本大正村実行委員会会長)

「大正村運動」の歴史と文化

岐阜県明智町

日本大正村のある明智町は、日本のへそともいえる岐阜県にあり、愛知県の県境に位置する町です。町の総面積は、67平方キロ、その80%は山林です。人口は昭和35年がピークで8,500人、その後緩やかですが徐々に減少し昭和61年10月1日現在では7,800人となっています。

大正時代の明智町は生糸が大変に盛んで、製糸工場が小さなものも含めて26工場ありました。岐阜県飛騨地方、愛知県三河地方、長野県など県内・近隣各地から女工さんが集められていました。当時は、この小さな町も若い女性があふれ男女のロマンも花咲き町にも活気が満ちていたと思われます。明智町で製造された生糸は横浜港からアメリカ向けに出荷されていました。また、明智町は、日本で最初の水力発電所を町有設備として持ち、各工場への電力供給を行った時代もあった。当時としては産業の町でしたが、昭和に入り衰退の道を選びはじめ、昭和10年頃にはほとんどの工場が廃業しました。製糸等に代わり、製材業や窯業関係の企業が成長しましたが、現在は主として窯業関係が中心となっています。従業員として、400名程度の工場が2ヶ所、100名程度の工場が4ヶ所、30名程度の工場が5工場あります。これら年間工業生産額は、約180億円、商業での売上高は約80億円といった状況です。大規模なレクリエーション施設としてゴルフ場が2ヶ所あり、45ホール年間利用客約15万人、18ホール年間利用客約5万人です。明智町は他の町村と比べると、企業が多い町で、町

の財政力も恵那郡の町村では一番であり、住民一人あたりの所得も岐阜県下市町村 100団体の中で16番目と上位にあります。

日本大正村構想の提案

日本大正村構想は沢田正春氏の提案です。沢田先生は兵庫県の出身で、大変写真の技術に優れ、昭和32年に木曾に入られ、「木曾路」という写真文集を出された。この写真文集が大反響を呼び、続いて「木曾街道」、「緋の道」を出版し、木曾路の紹介に貢献された人で、現在も木曾駒ヶ岳をおおぐカラマツ大木の山小屋に独居されています。明智町でこの沢田先生と懇意だった写真愛好家が2人おり、昭和57年頃から沢田先生は明智町の隅々まで巡り歩くとともに多くの明智の人々に接する機会が多くなりました。

「明智町の人々の心は実は大正時代にふさわしい。私が永年思い続けてきた大正村構想は、この町にこそ適している」と決心をされた沢田先生は観光協会にこのことを提言しました。それが、昭和58年7月頃で、時期的には全国どこの町村でも「村おとし」「町おとし」運動が盛んに叫ばれている時でした。商工会員や観光協会員は、何かやらなければと考えていたところに、沢田先生の提案があって、私たち観光協会は役員会を連日連夜にわたって開催しました。沢田先生にも来ていただき、その目的や意味を説明願いましたがなかなか理解できず、沢田先生の提案について観光協会内では当初反対7賛成3といった状況が続きました。沢田先生の話聞く毎に、少しずつ理解する人が増え、そして行政関係とも数回の協議を重ねました。観光協会では除々に意見もまとまり、最終的には一度発足し悪ければやめるといった方向で意見がまとまりました。昭和58年9月25日観光協会の臨時総会を開き、大正村構想の実施方向に話をまとめることができました。

大正村準備委員会発足

観光協会の臨時総会で一応発足してみるとになり、その準備を進め、昭和58年11月6日現在の「大正村事務局（旧町役場）」でマスコミの方々を招待し日本

大正村準備委員会を発足しました。組織的には、(1)総務委員会、(2)企画委員会
(3)財務委員会、(4)広報委員会と4つの委員会でスタートしました。まず、この
構想の目的を明確にしようということで

(1) 豊かな人間本来の誠の心の育成と触れ合いのまちづくり
(2) 明智町にある古き良き文化史蹟の保存と継承
(3) 我が町の活性化

以上3項目を目的として発足をいたしました。この構想に対する反響は、各新聞社をはじめマスコミが大変ユニークな構想であり、日本では初めての発想であると紹介し、全国各地から見学に来られる人のあまりの多さに驚きました。各委員会の役員は、当初来村される方々の応待に追われるばかりで何もできませんでした。そこで今一度、組織の見直しを行い、現在ある委員会に文化委員会と渉外委員会を追加し、6つの委員会構成とし、町当局の行政も参画し、町をあげての組織づくりとなりました。また役員の増員を図り、さらに最高議決権を持つ運営委員会制度を定め、そのメンバーは各委員長以上と町長、助役、町議会、議長・副議長、教育長、収入役で構成されています。以上のような組織改正を行い再出発しました。

日本大正村立村宣言

昭和59年5月6日全国に対して日本大正村立村宣言を行いました。この立村宣言はまだ何もできていない鍬入れ式という意味です。この立村宣言が全国に広く伝わり、全国各地から来訪者は日増しに多くなりました。早速同年5月22日付で大正村事務局を、旧役場（現在の大正村事務所）に移転し、来訪者に湯茶の接待を開始するために約14名の女性ボランティアにお願いしました。この時点から「心の運動」が展開されはじめたといえます。しかし日本大正村構想を発表したものの運営上必要なパンフレット、案内看板の作成など当座の資金が必要となりました。資金不足に対して運営委員会のメンバーは連帯責任ということで、ある程度の借入れを行い活動を開始しました。そして運営委員会の名称も日本大正村実行委員会と変更しました。借金した資金も立村式の式典や

パンフレット、看板等の費用に消えてしまいました。ちょうどこの頃国の施策として町づくり特別対策事業の補助制度ができ、当時の担当大臣が、郷土出身の古屋自治大臣でした。陳情の結果、町づくり事業として60年度から3カ年間で、3億600万円の認定を受けることができましたが、この制度は国が2億600万円で残り1億円は地元負担です。そこで町内寄付金を募ることとし、目標額を5,000万円に設定、役員が3ヶ年分割でお願いしているところです。現在までに約3,800万円の協力を得ています。

資料館の設立

立村宣言をし、お客様はどんどん来られるのに、何が目玉となるものが必要ではないかということで、まず目をつけたのが銀行蔵でした。この銀行蔵は地元の旧濃明銀行の明治末期の建立した蔵で木造100畳敷4階建といった当時としては豪華な建築物で、この地域のシンボルでもありました。この土蔵を「大正村資料館」ということで所有者明智セラミックス株式会社、社長の牛込幸一さんをお願いしましたところ、ところよく寄贈いただきました。この土蔵を町づくりの資金で改装する一方で、資料の提供を地域住民や町外に呼びかけましたところ、民具とか農機具の提供を受け、また豊田市の大成コンクリート株式会社の社長永田和之さんから世界の蓄音器、時計、電話器など無償貸与していただけることになり、役員一同大喜びしました。また大正時代建てられた郵便局の現在の持主で名古屋在住の福岡武也さんも大正村の出身者で、この建物も無料借用できることになりました。郵便局に関する資料提供を受け、通信資料館も設立することができました。

役員は常時に運営に関する会議を開き、各種行事、対策の検討会を重ねました。しかし私たち実行委員会のメンバーは皆それぞれの仕事を持っている者ばかりで、町づくりに特別専門的な見識を持った者は一人もおりません。全く手さぐりで進んできたというのが実情です。暗中模索の大正村づくりの運動に共鳴賛同してくださる方々から、暖かい気持の協力によって、資料館の展示も行うことができ、また東京弥生美術館とも文化協定まで結ぶことができたわけで

就任式を行い、村長高峰三枝子さん、助役に元警視總監の国島文彦氏、村議会議長には相模界の大御所春日野清隆理事長、相談役には国文学の金田一春彦先生、さらに上松陽助岐阜県知事の方々が就任を得ました。天候に恵まれ盛大に就任式を挙げてきたことは大へん嬉しいことでした。就任式に先きだって昭和61年10月25日に「日本大正村シンポジウム '86」を開催し、テーマは「小さな町の大きな役割—いまなぜ大正村か—」、基調講演に「大正文化と現代—体験的大正文化論」を加太こうじ日本福祉大学教授に、「日本大正村の経過と将来の構想」について沢田正春大正村設立提案者、特別講演として「大正村に期待するもの」梶原拓岐岐阜県副知事の先生らの熱のこもった講演が行われました。そしてパネルディスカッション「大正時代の意義と今日への視点」では、コーディネーターに重綱伯明氏（朝日新聞社論説委員）、パネリストに服部鉦太郎氏（郷土史家）、丹下みき氏（歌人）、足立省三氏（中日新聞社論説委員）の皆様の活発な討論が展開されました。全国各地から約600名の参加者をむかえ大成功のうちに終了することができました。

また昨年5月には「人間の心」を育てようとする大正村の主旨をご理解いただいた大阪府豊中市立島田小学校では生徒150名が修学旅行先として大正村にやって来ました。五平餅を焼くなどの接待をし、村内を案内したところ、生徒一人ひとりの感想文を書き送ってくれ、その中には「今度は家族連れてゆっくりと行きます」の感想もありました。

第3セクター明知鉄道の発足

明知鉄道は恵那市と明智町を結ぶ全長25.1kmの第3セクターの鉄道です。この鉄道の前身である国鉄明知線は、昭和35年当時からすでに赤字路線として廃止が検討されていましたが、56年6月正式に国鉄が廃止を決定しました。これに対して、明智町を含む沿線7市町村はただちに「明知線問題対策協議会」を設立し、反対運動を展開しましたが、効をあげることができず、協議会では昭和60年11月16日から第三セクターとして明知鉄道を発足させることになりました。明知鉄道は、2市5町村と県及び沿線企業・農協が出資のもとに、黒字経

管ができるように努力を重ねております。明知鉄道の経営についても大正村構想が大いに役立っています。大正村の集客機能が明知鉄道に大きく貢献し経営指数は好成績を示しています。たとえば恵那市まで観光バスで来られたお客様が明知鉄道で大正村へ、田バスだけは犬正村へ先まわりして待ってというケースもあります。

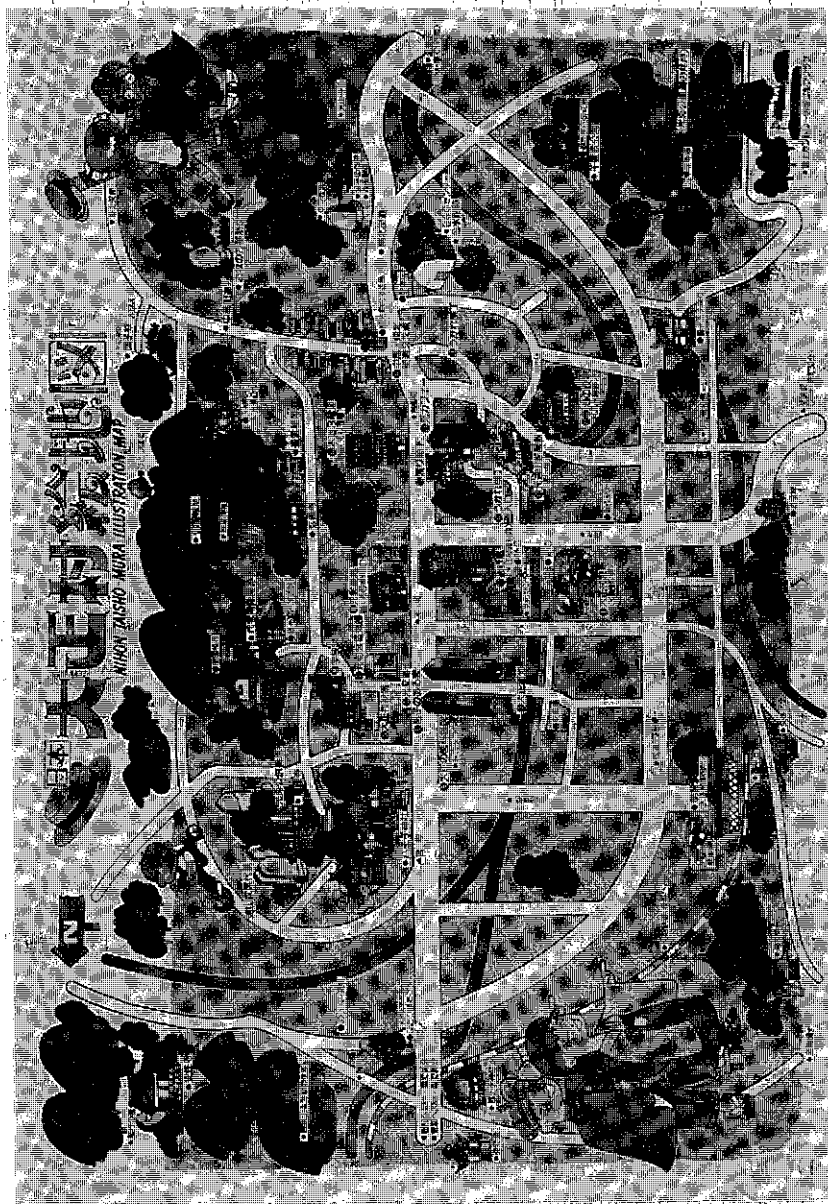
大正村の史蹟

日本大正村にある文化史蹟は、この町出身者の画家山本芳翠がまず挙げられます。山本画伯は日本洋画界の草分け的存在で、明治11年にパリに留学され、黒田清輝、北連三などを指導した人物であります。また宮中画家でもあり東京では明治美術会白鳥会などに関与し、日本の洋画界発展に尽されました。山本画伯の作品は明治天皇が大変お気に入りとなり、居間に必ず芳翠の絵が飾られていたといわれます。特に代表作品である「灯をもつ乙女」は現在実家に保存され、また長崎造船所旧海軍兵学校、宮内庁等にも数多く保管されています。

明智町は明智光秀公の出生地で、光秀産湯の井戸、光秀の学問所跡、光秀の実母お牧の方の墓地そして光秀の供養塔があり、お寺には光秀が着用していた袈裟などもあります。またテレビでおなじみの「遠山の金さん」の遠山家代々の居城で土盛りの中世砦跡、遠山家代々の菩提寺として知られている龍護寺という古刹があります。天然記念物として樹齢1200年といった枝が38本に分れた団子杉も有名です。このほか安住寺など古刹古社が点在し史蹟の宝庫ともいえる郷です。

大正村の運営

大正村の日常の運営は、実行委員会の住民が担当し、施設建設は町行政が行います。実行委員会は、59年9月6日に発足し、会則も定められて運営されています。しかし、この会則自体が運動初期に作られたもので、十分なものはいえません。また、町民ボランティアの皆様の意見も十分にくみとったもので



はありません。現在、今年4月をめどとしてその改定作業に入っています。

また、実行委員会の財団法人化も検討課題となっています。現在のところ、入館料、おみやげや村民登録料などの収入は、町に一度納めたのちに、町から補助し管理費として出されています。財団法人化は一層の自主運営を確かなものとしします。

明治村との比較

犬山市にある明治村と同じ見方で来られる方が、比較的多く、その相違点をよく説明する必要があります。明治村は、一つの枠の中に明治時代の建造物を再移築し、その建造物を中心に見学するところと思われれます。大正村は人間味溢れる「心の運動」を背景に、町全体が大正村で住民全体がこの運動を支えて行こうとするところにその違いがあります。

今後の大正村構想に対する方針

去る10月25日シンポジウムを開催し諸先生方からいろいろの示唆に富んだ講演・議論を聞かせていただき、今後の大正村構想の展開において大変勉強になりました。諸先生方や高峰村長らのご意見を総合し十分検討をしなければならぬ事項が多くあります。

まず観光に対して、

- 1) 訪れる人を大切に迎える運動の強化
- 2) 大正時代の物を造る運動、中心となる土産物の開発
- 3) 大正博物館を建設をし、大正時代の推移の実態がよくわかるような施設の建設
- 4) 大正の味がわかる食物の選定開発

以上4点に重点をおき今後の展開課題としています。次に町民運動としては、次の3項目です。

- 1) 町をきれいにする運動を徹底的にやる
- 2) 明智町、すなわち大正村を知って貰う運動

3) 合言葉の「親切運動」を大々的に展開する

以上の7項目について、行政とも密接な連携をとり優先順位を検討し、昭和63年5月3日の開村式に向けて一步一步丹念な努力を積み重ね、全国の皆さまにより愛され親まれる「心の触れ合い」の場所となるよう努めたいと思っています。そしてこの運動が日本の歴史上に消えることのない、大正の美風をロマンと郷愁を日本人の心に何時までも生き続けさせる一助ともなればと願っています。

日本大正村として、日本人の安らぎの場所として今後の開発や進歩への意欲を提起する町として、また住民が本当にこの運動をやって良かったと思えるように発展させたいものです。美しい道路が建設・改修され、建物・町並は整備され、住み良い活気の溢れる町となることが目的でもあります。

最後に、このような山村の運動が、神戸都市問題研究所の宮崎賞に選ばれたことは委員会全体の喜びであるとともに、町民に与える影響は大変大きいものであると思います。今後町民一丸となってこの運動の推進に励み、努力したいと思います。

民話の語り手としての役割 5

特別論文

海上観光の展開

—神戸市を事例として—

小林 幹 弘

(三菱重工株式会社神戸造船所)

1 はじめに

市制 100年を迎える神戸市の発展は、開港 120年の神戸港との深いつながりのもとに進んだ。神戸港の起源は、遡ること1500年前といわれ、海上交通の重要拠点として位置づけられて来たが、港都神戸の飛躍は平清盛による大輪田の泊の開設によって始ったと云われる。近代神戸港の出発は、黒船到来による開国時であり開港 120年の起点である。その後、東の横浜に対する西の神戸として取扱い量一、二を争う基幹貿易港の地位を保ちつづけた。このような対外貿易の窓口である神戸港のもう一つの顔は、瀬戸内海航路の玄関である。世界の定期航路が時の流れと共に次々と消滅していったと同様に、華やかな別府航路も衰退して瀬戸内海航路は変質して行ったが、窓口としての位置づけには変わりなかった。近年の神戸港は、高度な経済発展のもと、コンテナリゼーション・モータリゼーションの急速な進歩に呼応した港湾設備の近代化がはかられ、目ざましい成長を遂げた。これは、すぐれた行政の先見性と実行力の賜であることは紛れもない。今後もこのような「もの」の輸送を軸とした合理化・近代化が進められようが、神戸市・神戸港が21世紀に向って国際港都として一層の飛躍を続けて行くためには、京阪神の文化的遺産と瀬戸内海国立公園の観光資源を有効に活用した「文化的なもの」・「人にかかわるもの」の港湾設備の整備・開発が大きな決め手となることは必至である。海上観光の観光の観点から、神戸市・神戸港の将来を見据え、対策を講ずることが肝要と思われる。

2 世界のクルーズ船の概況

海上観光の最たるものの一つは、豪華客船によるクルーズである。クルーズ

船の歴史は古いが、現在ポピュラーになりつつある本格クルーズ船の時代は、1960年代の定期客船の転用に端を発し、1970年代に専用クルーズ船が出現するに及んで定着し、発展したものである。クルーズとは、文字通り船によって観光地を周遊することであるが、船の中の設備をエンジョイし、船をホテル代りにも利用することで特徴づけられている。カリブ海の1週間定期クルーズの発達のステップは

1960年代 定期客船のクルーズ船への転用時代

(定期航路の消滅とクルーズへの転換の時代)

1970年代 1万トン～2万トン型新造クルーズ船時代

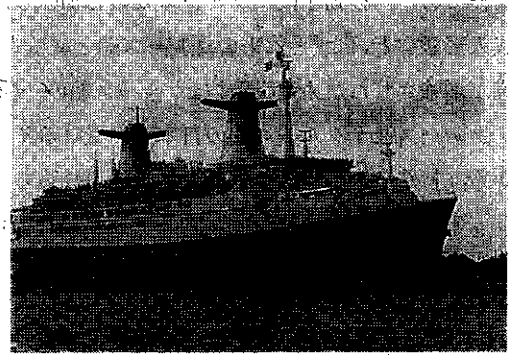
(第一世代)

1980年代 3万トン～5万トン型新造クルーズ船時代

(第二世代)

1990年代 大型化と個性化のクルーズ船時代

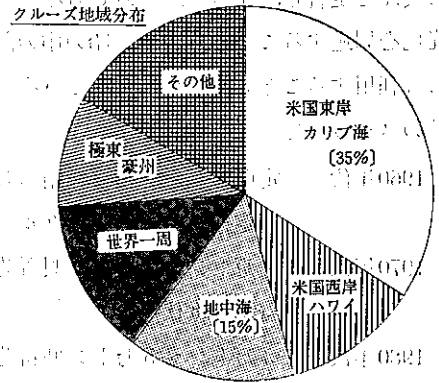
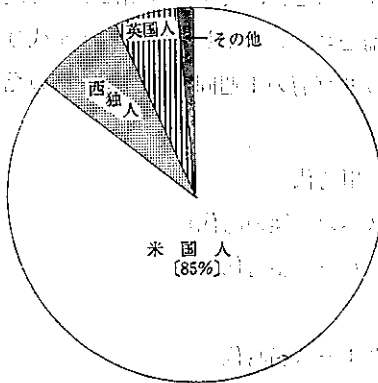
とまとめられる。現在の世界のクルーズ熱は、アメリカ及至アメリカ人を中心とするもので、地域的にもカリブ海周辺が群を抜いており、アメリカ西岸や東岸がこれに続いている地中海・黒海・スカンジナビア・オーストラリアなども従来からクルーズの盛んな



地域であるが、季節に左右される欠点がある所もある。また最近、地中海はシージャック事件や政情不安定な所から若干低迷気味といわれ、カリブ海附近への投入船舶が増える一方、東南アジア方面が注目され始めていると云う。

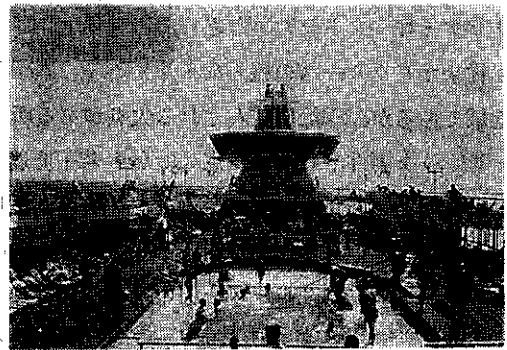
！ 運航形態の中心は、7日間を1ロットとする定期クルーズで、その変型である3～4日間定期クルーズを加えると、いわゆるクルーズ船のジャンルの大宗を占める。ヨーロッパでは、カーフェリーによる二港間一日クルーズがポピュ

図一 クルーズ人口分布 (83年度実績)



ラーである。移動手段にクルーズ要素を加味したものであるから、運航方式や収入形態など、自ずと本来のクルーズ船と異なるものであるが、大型化して客用設備が強化されたため、広義にはクルーズ船の種類と考えられるようになった。

クルーズ及至クルーズ船の日本人が受けるイメージは、「豪華客船」の連想から、特殊なもの高価なものにとらえられ勝ちであるが、実態はかなり庶民的なものである。ヨーロッパのカーフェリーにいたっては、船室を取らなければ、無料同様の運賃で利用できるケースすらある。アメリカでも“ラブポート”と称するクルーズ船を舞台とするテレビドラマのお陰で、大衆化が進んだと云う。それでも、客層のグレードが低い訳ではなく、欧米人共通の常識や節度を感じられる。日本の初期のカーフェリーに於いては、ヨーロッパのカー



フェリーを手本にしながら、次第に変質していったのは、運航者側の問題とは別に日本人個々の客側の本質にも因ると見るべきであろう。ともあれ、カーフェリーは低運賃で集客し、船内での飲食・ショッピングの代金と貨物の複合輸送で稼ぎ、陸側交通とのスムーズな連絡に意が注がれている。一方クルーズ船の場合は、食事代・宿泊費を含む運賃となっており、手厚いサービス、無料の素晴らしいショーなど盛り沢山である。収入源は、飲物・ギャンブル・ショッピング・ショー・エキスカンションなどである。クルーズ船の料金の事例から明らかのように、手厚いサービスに比べて、決して高価なものでないから、手軽でかつ快適なレジャーを提供していることが判る。このような状態となるものは、航空機との連系や積極的PRのほかアメリカ人の国民性など高い集客率が期待できる周辺条件と共に、低廉かつ良質の労働力が得られると云う恵まれた環境によると思われる。

表-1 クルーズ船の運賃の一例

項目	A 船	B 船	C 船	D 船	E 船	
運行の態	カリブ海の7日間定期クルーズ	同 左	世界周遊クルーズの中での10日間クルーズの例	アメリカ南部の定期クルーズのうち12日間クルーズの例	アメリカ～メキシコ間の3～4日間クルーズ	
船の状態	1982年竣工の新造クルーズ船	1986年竣工の新造クルーズ船	1984年竣工の新造クルーズ船	1984年竣工の新造クルーズ船	1955年竣工の客船	
定員	旅客	1,575	1,840	1,200	1,776	900
	乗組員	536	680	500	541	400
	旅客/乗組員比	2.94	2.71	2.4	3.28	2.25
料金	最高	\$330/日	\$285/日	\$667/日	\$378/日	\$211/日
	最低	\$175/日	\$140/日	\$265/日	\$207/日	\$111/日
	平均	\$215/日	\$180/日	\$341/日	\$260/日	\$128/日

る。日本のクルーズは、戦前には定期客船航路で列強に伍していたが、第二次大戦の傷あととは大きかったから、外航航路の再開が許されてからも新造客船投入には至らなかった。尤も東京オリンピックを機に新造計画が練られたが、航空機時代の波の前に幻と消えた事実は残っている。南米への移民船も姿を消し、多くの新婚の夢を運んだ瀬戸内海の別府航路も脱皮・転進の道を進めず、またモータリゼーションに呼応したカーフェリーも、クルーズとは程遠い運航形態に墮した。現在日本に存在する外洋クルーズは、商船三井客船の“新さくら丸”・“にっぽん丸”及び外資系の“コーラルプリンセス”などしかない。これらは、不定期ながら日本客中心にクルーズを提供しているが、若青年の研修クルーズや企業の研修又はチャータークルーズなどと組み合わせる変則的なものである。それでも数少いクルーズのもと、クルーズファンの層が徐々に拡がりつつあり、新造船計画発表のバックボーンとなっているといえよう。船の質そのものは必ずしも充分とは云えないが、客船時代に培われた運航ノウハウやサービス形態を維持して今日につなげた努力は敬服に値する。飛躍的な発展を新造計画船に期待し、一層の拡がりを祈念したい。

4 日本における最近の観光型客船

日本の外洋クルーズが徐々に成長しつつある兆の底辺には、マリンスポーツの流行、マリンレジャーの拡大があり、いろんな形の海上観光の発達が重要な役割を果たしている。その意味から、河川・港湾等の、自然の保全と有効活用をはかるいわゆるウォーターフロントの整備が必須である。その観点からの再開発の必要が提唱され、実行に移されている都市の事例は世界的な拡がりを見せている。人工島の建設や交通網の整備が、海からの視点で行われ、既存の観光資源と有効に結びつけて活かし、単なる港めぐりとか渡し舟に一味加えた観光的要素を強めた新しいタイプの海上観光の例が増加しつつある。

1) 食事やショーの複合型の例

イ) 広島

広島は瀬戸内海汽船㈱が広島宇品港を起点に「銀河」及び「南十字星」の2隻のクルーズタイプの船を運航している。共にディナー、ランチなどの提供が可能で、パーティーを催すことも出来る。定時運航に加え、チャータークルーズ・スペースチャータを実施しており船上結婚式などの各種イベントにも応じている。宿泊設備はないものの、本格的レストランをはじめ潇洒なショップなどの設備がありクルーズムードを満喫させてくれる。本格的サービスをモットーとする一貫した経営理念にもとづいて格調高い運航をつづけて、着実に利用層を拡げているようである。

ロ) 横浜

「マリンシャトル」と「赤いくつ」号を山下公園観光港より40分及至90分コースで港めぐりを実施している。横浜東口からの交通艇シーバスとの一環の運営も特徴的である。宿泊設備はないが、傾斜型観覧席、閉囲型オープンデッキ、明るいレストランなどがあり、定時運航の中でスペースチャーターなどにも対応して賑っているようである。横浜にふさわしい趣に評判が高い。

ハ) 琵琶湖

琵琶湖汽船の「ミシガン」は浜大津を起点に南湖を定期的に運航するクルーズ船で、ランチディナー及びショーボートとして活躍している。姉妹都市ミシガンの留学生を受け入れ異国情緒を売り物にして成功している。琵琶湖汽船が運航を委託されている滋賀県所有の「うみの子」は、フローティングスクールとして滋賀県の小学校教育の一翼を担っている。県下の小学5年生を対象に年間ほぼフル稼働と云う。

2) 交通と観光の複合型の例

イ) 横浜港

横浜東口から山下公園埠頭まで、シーバスと称する河川型フラットタイプの交通艇が運航されている。30分毎の発着、所要時間15分。陸上に比べても手頃な交通手段で「マリンシャトル」とのコネクションも機能的である。明るい船

表-2 海上観光の例

タイプ	場所	船名	種類	時間	値段	備考	
J シ ョ ウ ー 又 は 食 事 と 観 光	広島	銀河	広島←→宮島	45分	¥ 940		
			"	ランチクルーズ	90分	¥ 940	食事代別
			"	ナイトクルーズ	125分	¥ 2,000	"
				チャータークルーズ (一般)	120分	¥ 350,000	"
				" (修学旅行)	"	¥ 250,000	"
				スペースチャーター (結婚式)		¥ 120,000 より	"
				" (その他)		-	
	横浜	マリシヤトル	横浜港クルーズ (一般)	90分	¥ 2,000	食事代別	
			" (スペース)	"	?	"	
		あかいくつ	横浜港クルーズ (一般)	60分	¥ 1,200	"	
			" (")	40分	¥ 750	"	
	琵琶湖	ミシガン	クルーズ (3/16~11/30毎日)	90分	¥ 2,000	食事代別 日・祭は追加 料金	
			ショウボート (5/1~9/30毎日)	130分	¥ 4,100		
				170分	¥ 7,200	同上 食事の予約必 要	
ナイト (10/1~11/30毎日)			平均 90分~ 120分	¥ 3,100			
東京	レストランボート	サンセットクルーズ	90分	¥ 7,200	洋食コース 和風コース		
		"	"	¥ 7,300			
		パーベキュークルーズ	90分	¥ 7,200			
交通兼観光	横浜	SEABUS	横浜東口←→山下公園	15分	¥ 450	マリシヤトル、あかいくつとの接続あり	
	東京	水上バス (隅田川ライン)	浅草←→浜離宮	35分	¥ 520		
			" ←→竹芝 (日の出桟橋)	40分	¥ 560		
		海上バス (会場公園ライオン) (晴海ライン)	竹芝←→お台場公園	20分	¥ 400		
			" ←→船の科学館	35分	¥ 520		
	" ←→晴海	8分	¥ 200				

は前述の通りである。21世紀の神戸市と神戸港の発展は表裏一体であるから、いろいろな形の海上観光とのつながりが重要な意味をもつものと思われるので、三、三の必要な対応について提言したい。

(1) 瀬戸内海周辺の整備
外航客船が寄港する神戸港の客船ターミナルは、ドマノアミやロスアンゼルスに規模の大きさこそ劣るものの、乗降設備をはじめ関連施設、アクセスなどでは勝るとも劣らないものがあり、日本では第一級である。年々神戸港を訪れる外国の客船が増え、今年度には、三十数隻の予定があると云う。今後も積極的な誘致をはからせて、神戸港・神戸市の活性化につなげる必要があると思われるが、その為には、日本の地中海との誉れの高い瀬戸内海の花からの景観を整備することが必要である。臨海諸都市が手を組んで総合的に整備・開発を進めてゆく際、神戸市が果たすべき役割は重要である。

(2) 豪華客船の建造
日本の外航クルーズ船の現状は前述通り淋しい状況である上、数少ない客船の母港が東京であることから、設備不十分の東京起点のクルーズが多い。クルーズ愛好の主体が東京にあるからかも知れないが、いかにも不自然に映る。東京・横浜より格段に秀れた港湾設備と環境を誇る神戸港を起点とするクルーズが皆無に等しい現状は残念である。

神戸起点のクルーズが一つでも多くなるように、旅客誘致のための努力が望まれるし、船社への積極的なアプローチが希望される。日本でもようやく新造外航客船の実現が具体化しつつ現状下において、地域社会の発展の見地からも、神戸市・神戸港に寄せられる期待の大きさは計り知れないものがある。

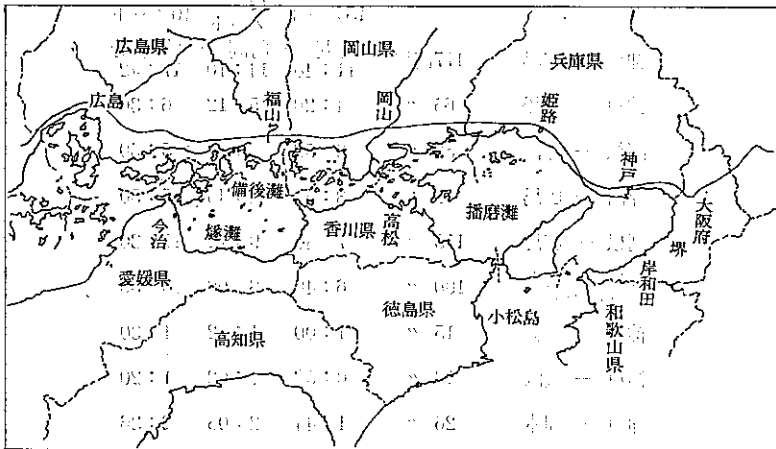
3) 瀬戸内海クルーズ船の可能性
神戸市にとって重要な課題の一つは、瀬戸内海の観光資源の有効活用であるが、その究極として、瀬戸内海クルーズの実現がある。神戸港がかつての瀬戸内海航路の起点であったことは記憶に新しいし、今でもカーフェリー群の起点

である。瀬戸内海が気候温暖・風光明媚な多島海で、周辺には歴史的及至宗教的観光資源が豊富であることは紛れもない事である。加えて、近年、瀬戸内海の架橋や鳴門大橋さらに明石架橋など人工の造形物も、一役買う状況になりつつある。京都・奈良などを訪れる外人客や地方の日本人観光客を神戸港より瀬戸内海に招き入れるための努力が重要である。現在の海上観光は、宿泊をともなわないショーボート程度までしかない実態であるが、神戸港起点の宿泊型瀬戸内海クルーズへの発展は充分可能と考えられる。

かつての瀬戸内海航路が没落し復権できない事情の背景には、色々な理由が内在しているが、これからのクルーズを考える場合の大切なことは、新しいニーズにマッチしたハードやソフトの具現にあると思われる。従来の延長線では、成功は覚束なく、新機軸がふんだんに折り込まれたものである必要がある。クルーズの基本的なイメージは高速ではない。飛行機や自動車のように早さのために犠牲になっているくつろぎのスペースをクルーズ船では復活させようとするのであるから、ゆとり及至くつろぎが売物とならなければならない。宿泊を伴わないレストランボート又はショーボートも同じである。定時性は必

瀬戸内海航路の発展と観光の展望

図一 瀬戸内海概略



要でも、高速性は決して必要ではない。夜の景色にも趣きのある神戸港の夜景ボートは、神戸の夜景を山上からの景観とちがったものを提供することであろう。宿泊型であれ非宿泊型であれ、手頃な新造船が投入されれば、神戸港と瀬戸内海の活性化とイメージアップにつながると思われる。国際会議用の設備を備えれば、コンベンションシティーの一翼を担い、新しい国際舞台を演出することとなる。レストランは、神戸牛やワイン、灘の酒などの提供で、活況を呈することであろう。新幹線との陸路の接続を考えれば、一層効果的である。

神戸を起点とするクルーズを想定する際、表一三のような神戸港からの距離と時間が一つの目安となる。これによれば航海速力15ノットのケースで神戸・広島間は約12時間である。また、神戸から鳴門大橋往復は12.5ノットで約8時間かかる。また、神戸から10ノット程度の船速で2時間程度の周遊は、須磨・舞子沖、淡路沖、大阪・堺沖などとなる。このことから10～15ノットの船の運航パターンの例がいくつか考えられよう。瀬戸内海クルーズを一つの前提とし

表一三 神戸市と各地との距離と時間

区 間	距 離	所 要 時 間		
		15ノット	12.5ノット	10ノット
神戸—広島	177海里	時間分 11:48	時間分 14:10	時間分 17:42
神戸—高松	65 "	4:20	5:12	6:30
高松—今治	58 "	3:52	4:38	5:50
今治—広島	59 "	3:56	4:43	5:50
高松—広島	115 "	7:40	9:12	11:30
神戸—鳴門 (往復)	100 "	6:40	8:00	10:00
神戸—堺	15 "	1:00	1:12	1:30
神戸—大阪	13 "	0:52	1:02	1:20
神戸—洲本	26 "	1:44	2:05	2:36

たこの構想では、週末に四国・高松と広島へ二泊三日のクルーズと平日の神戸起点クルーズの定期的運航の一つの例を示している。平日には、コンベンションやイベントを中心としたチャータークルーズも可能である。この構想の例として、タイプAのような瀬戸内海向けコンベンション兼クルーズ船を考えてみた。タイプBは、そのミニ版である。

表-4 運行パターン例

時 曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
金																			大阪港					神戸	
土								高松																	
日																									
月																									
火																									
水																									
木																									
金																									

この中で、神戸発の平日クルーズは、大阪港・神戸間の航路に限定し、高松・広島への航路は、週末に限定する。高松・広島への航路は、高松・広島間の航路に限定し、高松・広島間の航路は、高松・広島間の航路に限定する。

表一5 神戸起点のクルーズ船

		A	B
狙い		過去の瀬戸内海航路の客船をしのぐ大型船でクルーズ、ショーボートにも活用できるイベント／コンベンション船。	小型で機能的なイベント系クルーズ船とする。神戸におさわしいファッションナブルなものとする。
主 な 要 目	全長	約 80メートル	約 60メートル
	幅	約 14.8メートル	約 11.0メートル
	深さ	約 6.3メートル	約 3.9メートル
	吃水	約 3.7メートル	約 2.9メートル
	載貨トン数	約 500トン	約 150トン
	総トン数	約 4,000トン	約 1,000トン
	推進機関	ディーゼル2基2軸	ディーゼル2基2軸
	航海速力	約 15ノット	約 12.5ノット
定 員	旅客		
	宿泊	約 150人	約 70人
	短期	約 600人	約 200人
	乗員	約 50人	約 20人
客室		シャワートイレ付客室を約50室設ける。(最大3人/室)	簡易型シャワー／トイレ又はトイレ付客室約35室設ける(2人/室)
公室		マルチホール、マルチスペース、ミーティングルームなどコンベンション／イベント用に設ける他、レストラン、カフェ、バーラウンジなどくつろげるスペースも備える。	マルチホール、レストラン、小集会室などを設け、ミニイベント／コンベンション用とする。
その他		プール及びジョギングスペースなどを設ける他野外イベントも可能なオープンデッキを設ける。	カバードオープンデッキを設け、全天候型野外イベントに備える。

表-6 諸設備の活用例

設備	航海の種類			
	仕 様	短時間クルーズ	1 ナイトクルーズ	2～3日クルーズ
客 室	ソファーベッド×1 ロワーブルマン×1 アッパーブルマン×1 シャワー トイレ 付	休憩所として特 別料金で使用 (2～6人)	宿 泊 設 備 (1～3人)	同 左 (1～3人)
マルチ ホー ル	吹抜けドーム付のホ ール	各種催物集會	同左及びパーテ ィー	同 左
マルチス ペー ス	移動間仕切にて5区 画に分けられるスペ ース	各種催物休憩所	会 議	同 左 展示場
レストラ ン	100席程度の設備	食事又はディ ー	同 左	同 左 (2-Suting)
ス シ コー ナ	20席程度	ス シ	ス シ	ス シ
ミーテ ィングル ーム	小会議用設備	マルチホールと 一体でも使う。 小宴会場 会議 場	同 左	同 左
カフェ バー ラウンジ	くつろげる雰囲気	一時休憩所 軽食など	スナック、パー 喫茶室	同 左
読 書 室 そ の 他	やや固い雰囲気	休 憩 所 小会議室	談 話 會 場 小 小 會 議 室	同 左

4) レストラン付ショウボート

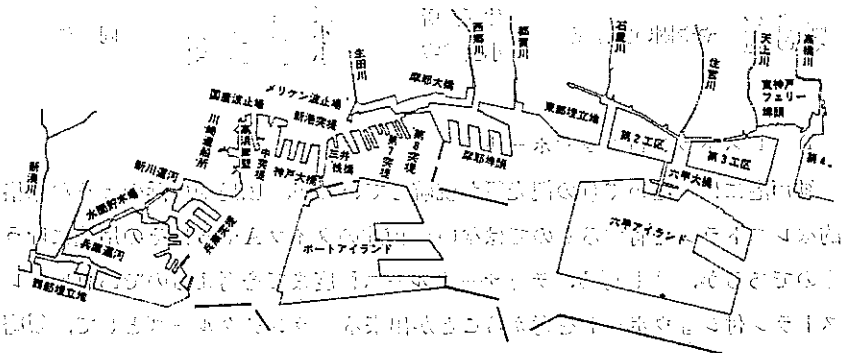
神戸港には、港めぐりの観光艇が就航しているが、広島や横浜のような本格的なレストランを有するものではない。前述のタイプAやBはその用途に叶うものであるが、もし専ら、ディナークルーズ程度までを考えるのであれば、レストラン付ショウボートを考えることが出来る。ランチクルーズとして、須磨・舞子沖などへのクルーズを行ったり、半日コースの鳴門観潮を行う一方、神戸港の夜景とディナーショウを楽しむディナークルーズを企画することが可能である。前述のタイプBは、この変型として、一部に宿泊設備を設けたアイデアである。

5) 神戸港の交通網

神戸港には西側より神戸駅前ハーバーランド、元中突堤を中心とするメリケンパーク新交通システムで結ばれているポートアイランド及びその東方の六甲アイランドがある。

何れも陸上交通との接続で成り立っているが、より一層相互間の連携を高めるためには、海上交通網の導入が一つの鍵であると思われる。各々の拠点をどこにおくかは、陸上の設備との関係で決められようが、何れにせよ海上交通の利点が生かせると思われる。港めぐりの海上観光と結びつけ、場合によっては前述のレストランボートの的なもので、くつろぎの中で移動することも一つの考え方となる。例えば、ハーバーランドを起点としてメリケンパーク、新港客船ターミナル、ポートアイランド南岸と周回すれば、船速10ノットでも1時間以内の所要時間であろうし、六甲アイランドを入れても2時間程度のものであろうから、ランチやディナーとの組み合わせも手頃な時間となる。又、交通

図-3 神戸港概図



艇として考えても、それぞれのポイントを短時間に結ぶ結果にもなり、有機的な開発に寄与するものと思われる。特に神戸駅周辺や、元町附近の再開発にも効果的である。

将来、関西新空港との関連や明石架橋、マリノベーション構想への展開も期待できる。因みに関西新空港と神戸との間は13海里程度であるから、離着岸や荷物の搬出入時間など総合的に考えると必ずしも高速艇でなければならない訳ではないと思われる。

7 むすび

最近のマリンレジャーに対する関心の高まりは、目を見張られるものがある。昨今のボートショーの盛況振りは、20年前の自動車ショーの状況をほうふつさせるものがある。アメリカに比べ規模は小さいものの日本のマリンレジャーが、国民の中に着実に進展しつつある。例えばヨットレースであるが、20年前には一部の人のみのものであったが、アメリカズカップのNHK放映で茶の間のもとなり、次回には日本からも参加初挑戦へとつながりを見せつつある。このようなことから考えても、日本あるいは日本人がマリンレジャーに向いていないとか関心がないと云う評は当を得ていない。アメリカでも、クルーズの大衆化にはラブボートなどのマスメディアによるムード作りが重要な役目を果たした。翻って日本に当てはめた場合、レジャー指向、休暇の拡大などの潜在ポテンシャルをマリンレジャーやクルーズを始めとする海上観光に結びつける為には、関連業界の一致団結した努力や官公を交えた方向付けが肝要である。神戸に生まれ、育った一市民としても、客船の夢を抱いて造船を心ざした一個人としても、日本を中心とするクルーズやマリンレジャーの発展の為に神戸市に期待する所大である。

尚、本稿をまとめるに当って、次の様な文献を参考にさせて頂いた他、石原綱夫氏、三浦昭男氏ほかの資料を参照させて頂きました。

地域経営思想の系譜 I

— 地域開発政策の原型 —

神戸都市問題研究所
都市経営研究会

地域開発の原型

日本の地方自治を語るとき、表流としては国・地方の政治・行政上の支配・抵抗関係が際立っているがそれらの底流としての地域開発、都市経営の動向を無視しては、地方自治も空虚な抽象論に過ぎなくなってしまふ。

貧国からの脱却、都市の繁栄をめざして、明治以来、地方自治体はその全知全能を傾注してきたといっても過言ではない。地域開発、都市経営をめぐって、政府の支配と政府への抵抗が発生し、その方向をめぐって内部抗争が誘発された。

したがって地域経営（地域開発・都市経営）を抜きにしては、地方自治像は表面のみの虚像であり、地域経営こそ地方自治の実像であるといえる。では一体、地域経営はどのような思想をもって展開され、また地方自治にどのような影響を及ぼしたか、その系譜をたどることは、地方自治をより深く理解し、その実像に迫る不可欠の作業である。

まず一体、地域経営はどのような類型が存在するか、明治の開発行政からその像を探ってみよう。

明治初期の地域開発、都市経営はまさに「上からの資本主義」として中央政府によってすすめられた。まず明治3年工部省設置にはじまる鉱山、鉄道、製鉄、造船などの基幹産業を中心としてすすめられた。

ついで大久保政権の確立と内務省設置（明治6年）によって殖産興業政策が本格的に展開される。内務省で殖産興業を担当した勸業寮は農務課、工務課、商務課と農工商三部内に分かれ総合的体制を整えていた。しかし政策の中心は新宿試験場、富岡製糸場にみられるように先進技術の導入・育成におかれた。

もっとも内務省の勸業政策は輸入防遏のための輸出産業政策に重点がおかれたため製糸、牧畜など地方産業育成に力が注がれ、工部省中心の初期官営事業とは異なった色彩をもっていた。

しかしこれらの両省の政策はいたずらに欧米技術などの画一的輸入に終り、日本の産業構造に根付くことなく、試験場は閉鎖され、模範工場は明治13年の「工場払下規則」によって民営化がすすめられた。

明治8年までに6,000万円を投資し、しかも失敗した勸業政策につき民間からも批判がおこった。「上から」の資本主義化が民間産業の自主的発展の芽を摘むという点とともに、その性急な導入策による投下資本による損失であった。

一方、現代の拠点開発構想にも通ずる北海道開発は、明治2年に開拓使を新設して、強力な拓殖政策を実施したが、本格化するのは明治10年からである。しかし自生的資本が未熟な北海道では当然、本州と同じように官営工場など政府投資を中心として展開された。

このような政府主導の開発政策も明治14年の開拓使官有物払い下げ事件にみられるように決して資本投下の割には成功しなかった。明治14年には開拓使は廃止となり「土地払下規則」などによって本州資本の誘致政策に転換し、大地主誕生の下地となった。また政商らへの官営工場の払い下げや大企業への利子補給が行われ開発優先策がとられた。

これら一連の産業地域開発に関していえることは、先進的とみなされる欧米技術の政府施策に基づく導入・定着化の失敗である。このことは理論にあって優れていても、現実の政策にあっては必ずしも理屈通り展開しないことを証明しているといえよう。

注 殖産興業政策については石塚裕道著『日本資本主義成立史研究』などが詳しい。

市街地開発の原型

一方、政府の市街開発政策は、後世予想されるよりも早かった。しかしそれは近代的都市づくりというよりは、銀座煉瓦街にみられる点的対応で、本格的

な都市基盤整備は明治21年の東京市区改正条例をまだなければならなかった。際して銀座煉瓦街は今日という市街地再開発の原型である。明治になっても火災は頻発し、政府・東京府を悩ましたが、木造家屋が再建され、また、火災を繰り返すというパターンが続いた。

明治5年2月26日、築地、京橋、銀座の一角が大火となったことを契機として、不燃都市建設の第一歩として煉瓦街建設がすすめられることになった。建設は迅速をきわめた。4日後の2月30日には太政官から東京府へ煉瓦街建設の申し入れがあり、3月2日には東京府は木造建築を禁止している。従来、由利公正東京府知事が発想者であり、推進者であるとされてきたが、井上馨大蔵大輔など政府内部にあっても建設推進の気運は十二分にあった。首都東京の玄関にふさわしい街区は条約改正を控えた政府にとっても必要であつた。そのため当初予算100万円（最終的には180万円）は、同年の政府財政規模が5,000万円弱である点を考えると、大規模プロジェクトといて恥しくない事業であつた。

5年3月には道路拡張の杭打ちが行われ、新橋・京橋間の中心街路は15間幅に、その総工費5万円は、旧町会所七分積金より支出することにして、明治7年2月2日の完成に向け進められた。そして資金と工事は大蔵省と工部省、測量は陸軍というように政府主導ですすめられ、工事にとまなう方法は政府・東京府の職掌分権定則の第七章には「一、人民苦情ヲ唱フルアリトモ東京府ニ於テ改正ノ越意家屋ノ有益ヲ巨細説論承情セシム¹⁾」との文言にみられるように強権的な発想にもとづいて展開された。

強引に建設された煉瓦街は完成後、分譲価格の高価なるために2～3割の空屋が発生し悩まされた。その背景には民間資力、日本の風土を無視した連続煉瓦街を建設計画した政府の地元軽視の事情が大きく働いていたことは無視できない。ことに東京府との対立は「急速な煉瓦家屋完成こそ『人民安居之便宜』との大蔵省の見解と、煉瓦・土蔵・塗家、三種の不燃家屋建設によって人民²⁾の自由を確保させよとする東京府の見解は真向から対立するところであつた」

といわれるように建設前後をつうじて厳しかった。東京府官庁の官舎建設は、人民嘆願を無視してつくられた煉瓦街は、地租減免、七分金取消しによる利子補給などさまざまな優遇策がとられる。その結果、煉瓦街の分譲は辛じて達成された。

しかし都市開発事業としては、事業収支として失敗したのみでなく、都市政策としても教訓となしえなかった。すなわちこうした首都改造の挫折は、近代的都市づくりの契機とならなかったのみでなく、「銀座煉瓦地に対して、政府が土着住民救済、永久不燃都市建設を旗印としながらも、その拙速・強行政策によって、その当初の目的を喪失し、民政無視の深い傷を庶民に与えた事実は消却し難い。その抜き難い汚点を反省し、その後の市区改正へ、大いなる遺産として直結すればまだしも、軍事道路最優先の市区改正の動向をみると、銀座煉瓦地をして市区改正の端緒とすることは、いささか躊躇せざるを得ないのである。」³⁾と評されている。

これら中央官庁先導・主導型の殖産興業と市街地開発事業は、異種の事業であったにもかかわらず、失敗すべき共通点を内包していた。

1つは、近代化を焦る理念・技術先行型の開発事業であり、そこは当時の日本の経済・技術水準などを無視した輸入型の政策であった。そしてこのような官庁の西洋志向性が事業の失敗の原因となったことも、先の殖産興業政策と全く同じである。

2つは、巨額の経費を投下したにもかかわらず成功をみななかったが、そこには投資・建設には精力を注ぐが、管理・経営についてはさしたる見通しとか技術を習得していなかった。

そしてこのような建設重視の考えは、今日にあっても地域経営に根強く生き残っており、駅前再開発事業の少なからずが事業収支上は失敗したといわれるように経営的視点の欠落となって巨額のムダを発生せしめている。

3つは、地元軽視の傾向である。煉瓦街建設にあっても、今、少し不燃化を後退させ、選択性を認めていたとしたら、分譲にはあれほど行詰まらなかったのではなからうか。しかも将来の都市づくりを考えるならば東京府にまかせる

方が、その経験を活かすという点において大きな効果があったのではなからうか。

そしてこれら3つの共通点は、今日にあっては政府の都市再開発政策にみられる通弊である。

- 1) 明治6・7年「建築事務諸願往復」東京都公文書館所蔵文書、小木新造「銀座煉瓦地考」林屋辰三郎編『文明開化の研究』284頁
- 2) 小木前掲論文 300頁
- 3) 小木前掲論文 323頁
- 4) 石塚裕道「明治期における都市計画」東京都立大学都市研究会編『都市構造と都市計画』488~489頁

都市経営の原型

政府の直轄事業ともいべき工業・市街地開発が事実上、失敗に帰するが、地方にあっては開発事業はそれなりの成功を収める。

明治初期、京都府をあずかっていた榎村正直は、明治3年7月これまで救恤重視の政策を勸業優先の政策への転換を図る。それは東京遷都という経済的危機によって一地方都市に転落したのみでなく、その衰退は目にみえていた。京都を産業立地論的に検討し再出発する必要に迫られていた。榎村自身次のように京都を分析している。

「方今天下ノ三府、大阪ハ東西咽喉ノ大港、外国通商ノ開ルニ随ヒ、土地ノ繁榮ハ官府ノカヲ煩ハサズ。東京ハ、地勢雄威海港ノ便ノミナラス、至尊御駐紮¹⁾、其繁榮不待論²⁾」「独り京都ハ、湖海ノ利ナク街道ノ便ナク、地産ノ米穀少ク、都テ諸物ヲ部外ニ仰ク²⁾」「一旦御東幸在セラレテヨリ、諸藩ノ士卒ハ各引払ヒ、往来ノ旅人ハ道ヲ行テ此地ニ入ル事ヲセス。蕭々古都之光景、商估モ其業ヲ営ム事ヲ得ス、工匠モ其術ヲ施ス処ナシ³⁾」

このように経済開発に政策転換したのは、経済上の危機のみでなく、維新初期の政府方針の仁政に即応して展開した「下民救恤」といった福祉優先政策に対して、府政内外に次のような批判が高まってきたからである。

すなわち凋落する都市経済を傍観して、いたずらに救済していてそれは真の

救助になりえないと悟ったからで、次のようにその転換は説明されている。

「救恤が府治の目標となり得ないこと、救恤にはいろいろの問題があり、限界もあることを、京都府は自らの民政を通して学んだ。

これこそ、救恤から勸業へ、細民の撫育から京都全体の民産の奨励へと進んでいった、京都府政担当者のいつわらざる感懐であっただろう。救恤から勸業へという施政方針の切り替えは、『御一新』の精神である仁政の放棄ではなく、その精神を実現するための方策の転換であったと考えられる。もちろん、こうした転換の背景には、愛民というものをいかに近代的な行政のなかにとりくむかという、『地方自治的』な政治観の発展があった。

そして、伝統的な仁政の理念と近代的な地方行政という政治技術とを、開化、勸業というかたちで同調させる方向を見出すにいたったのである。⁴⁾

ここに明治4～6年にかけて、大規模かつ総合的な都市開発政策が展開される。

榎村正直の京都開発政は、次の5つにまとめられている。

第1は、「京都市中ヲ葦テ職業街トシ、追年諸器械ヲ布列シ、京專ヲ物産ヲ興隆ス可キ事」⁵⁾。伝統産業の近代化である。

第2には、「⁶⁾ 尽ク無用ノ地ヲ開テ、地産ヲ盛ニス」る如とで、⁶⁾ などの農産物を中心とする農産物開発である。

第3は、「水理ヲ通シ、道路ヲ開キ、運輸ヲ便ニシテ、以テ商法ヲ弘大ニス可シ」⁷⁾という交通運輸網の整備である。

第4には、「職業教授場ヲ開キ、游民ヲ駆テ職業ニ基カシムル⁸⁾」京都には「⁸⁾ 遊業游食ノ者」が多いので都市の衰退にともなうて生計確保のため職業教育の必要があった。

最後の第5項目として、榎村は「⁹⁾ 広ク海外ニ形勢ヲ示シテ、人智ヲ發明スルコト」⁹⁾で西洋技術の導入、洋学の奨励にあり、その典型事例が舎密局の設置である。

これらの施策は近代都市京都としての礎を築いた。今日にあっては住宅・適地、ハイテク企業、文化産業といったパワースのどれた都市として成長しつづけているのは、明治のこの施策が下地となっていることは否定できない。

「ではなぜ京都にあって天下りの開発がそれなりの成果を収めたかについて、それは単に命令を下すだけで開化させようというのではなく、官民一体となった京都復興をめざす改革である。上からの文明開化にはちがいないが、榎村のねらいは府下の産業開発を府が手助けすること、手助けとなる教育センター的なものを、京都府が建営していくことにあったようである。」¹⁰⁾といわれている点にある。

すなわち1つは、上からの指導性とともな下からの自発性を引き出すことに成功している。2つは、上からの技術性を活かす下からの知的水準が存在していた。3つは、技術移植、基盤整備のみでなく、教育的文化事業が併行して行われた。4つは、天下りといっても中央レベルでなく府県レベルの事業展開であって、それなりに地域環境に適した事業展開がなされた。5つは、単発的移植の開発事業でなく総合的な内発的事业であったことであろう。

- 1)~3) 「京都府施政大綱」、『京都府史料』、制度部職制類、国立公文書館内閣文庫所蔵、鎌田道隆「京都と『御一新』」、林屋前掲書 343頁
- 4) 鎌田前掲論文 348~349頁
- 5)~8) 前掲「京都府施政大綱」
- 10) 鎌田前掲論文 347~348頁

地方開発の原型

明治初期、京都府に限らず各県で殖産興業、産業基盤の整備が行われた。たとえば山梨県の場合、藤村県令は6年4月、県下に次のような「物産富殖ノ告諭」を発している。

「蚕卵蚕糸ハ御国第一ノ名産ニシテ 海外諸国ニ於テモ之ヲ愛重シ其利益不少、実ニ家ヲ興シ国ヲ富スノ良産ト云フハシ、御国従前養蚕ニ名アリト雖モ其営ム処ハ僅ニ全国（甲斐一國——引用者）十分ノ二ニ過ス、而シテ他ハ是ヲ営マサル事トス、自ラ家ヲ富スノ道ニ迂ナリト云ハシカ」¹⁾とのべている。

また藤村県令は勸業政策とともに道路開設事業にも意欲を燃やし、次のような告示を7年1月、県下に発している。

「果シテ此線路開通ノ功ヲ奏スルニ於テハ運輸ノ便ハ自在ヲ得テ行旅必由ノ道トナリ、人智ノ開達亦何ソ他邦ニ譲ラン、物産ノ製造商法ノ機転モ豈ニ時宜ヲ誤ルヘケンヤ、是レ管下永世ノ繁栄民産富殖ノ根源又他ニ在ルヘカラス、管下ノ幸福ノミナラス広ク国家ノ公益タル復タ何ソ疑ヲ容レン、然レトモ其事タルヤ重ク其業タルヤ大ナリ、獨リ一ニ有志ノ力ヲ以テ容易ニ効ヲ遂クヘキ所ニ非ズ、管下衆庶ニ於テモ豈ニ彼ノ發起ノ有志ニ委シ其成否ヲ傍觀スルノ理アランヤ、財アル者ハ財ヲ出シ財ナキ者ハ力ヲ致シ全州一齊精神ヲ凝シ身力ヲ尽シ速ニ此大功業ヲ成就シ」²⁾

今日と同じく公共投資をテコとする地域ぐるみの開発でその投資効果へ万全の信奉性がおかれている。しかしこれら道路事業は総工費16万円のうち官費・県税補助僅か6,200円で、他はすべて地元負担で行われた。そのため国税の地元還元率の低さとあいまって、地方疲弊をもたらし、「民力休養」をかかげる民権運動の誘因ともなっていく。

このような府県ベースの道路開設事業は、明治10年代、ほとんどの地方で行われた。そのなかでも有名なのが三島通庸による福島県の道路建設であった。そしてこれら事業にみられる共通点は、第1に地元財政負担力を無視した先行的投資であり、しかも国費援助が少なかったため、結局肝心の地域経済の発展余力までも収奪することになった。

第2に、多かれ少なかれ啓蒙専制的な県令の独断専断の事業で、自己の名誉欲と顕示性のための事業着手であった。そのため地域経済からみて総合的效果に欠け、最適選択であったどうかはきわめて疑しいといえよう。

1) 有泉貞夫『明治政治史の基礎過程』9頁

2) 有泉前掲書 9～10頁

士族授産事業

このような政府の直轄事業とは別に、都市・地域経営の点からは注目されるのは、士族授産政策としての準備金、起業基金、勸業資本金、勸業委託金の地方散布によるさまざまな事業である。

準備金のうち「勸業資本貸」の名称で、地方に貸出された民間貸付金は明治6～18年で総額2億円に達するが士族反乱がおこる9年に集中している。¹⁾

また、府県独自の支出としての勸業費は地方税支出に対して、多いところで4～5パーセント、少ないところでは1パーセント以下でかなりばらつきがみられる。²⁾しかし苦しい財政状況下で民間事業援助としてはかなり金額が支出されたといえる。

このような士族授産事業がどのように展開されどのような成果を収めたかは、吉川秀造『士族授産の研究』にくわしい。同書による士族授産の方法は、開墾及移住、就業資金の下付、授産資金の貸付、銀行設立の奨励などであった。このうち地域・都市経営の視点から関係が深いのが開墾と授産である。

政府は士族授産のため尨大面積の払下、貸下を行った。しかもそれらは無償または無償に近い価格で払下げられた。

これら開墾事業は士族が開墾会社を組織して政府資金の受皿をつくるとともに事業主体としての役割を果たした。明治6年福島県の開成社が大槻原移住開墾事業、明治4年千葉県の同協社が印旛開墾、明治11年宮城県興業社が牡鹿原開墾など数多く設立された。

しかしこれら事業は必ずしも円滑には進展しなかった。たとえば岡山県の吉備開墾社は干拓によって367町歩の田畑を造成しようとして、明治14年、自己資金1万円、授産貸下金5万円で事業着手した。しかし同年の暴風で堤防が流失し、15年に再び貸下金2万7千円余を追加して工事を続行したが、17年の暴風ですべての干拓は海水に没し事業は水泡に帰した。³⁾

開墾以外に製紙、製絲、織物、硝子、紡績、燐寸などさまざまな事業化が士族の結社をつうじて行われた。たとえば兵庫県の事業成績について農商務省へ提出した県の17年報告は『資本ノ寡少、業務ノ不償ハ勿論、近年引続キタル不景氣ノ為メ頻リニ損失ヲ來シ、漸ク其資本ヲ減ジ事業ヲ縮少スル者アリ、一時休業ヲ為ス者アリ、或ハ終歲止業ヲ告ル者アリ、中ニ就テ其事業ヲ縮少スルモ辛フジテ本年間継続經營シタル者ハ、僅ニ尼ヶ崎慈恵社・明石共就社・姫路織物稽古場・林田立礎社・赤穂如結社・三日月拓業社・出石盈進社・洲本織物所ノ八箇所ニ止ル』⁴⁾と記している。

そしてこれら事業社は順次、廃業に追い込まれ「以上の如くにして県が管内

各地に互り、資金を貸付けて保護を加へた士族の結社事業は合計23社に及んだが、其の殆んど全部が当初の目的を達せずして、数年の間に消滅したのである。⁵⁾」といわれている。

また京都府の授産事業の成果についても兵庫県などと同じで、その状況は次のように紹介されている。

「尚ほ右の如く士族授産を目的とした結社が、最初の目的を達すること能はずして、後には単なる育英団体又は相互扶助的の団体及至は親睦団体として存続する事例は、他の府県に於ても乏しからざることは注意すべき事柄であろう。ただ此等の中開墾事業に於て、士族に貸下げられた開墾地が、漸次士族の手を離れて他の者の手に移ると云ふ一般的の傾向の外に、此等開墾に従事せる士族の間に於て、土地の所有権又は借地権が少数の有力者に集中せらるる事実を見ることは、最も注目すべき事柄であらう。」⁶⁾

このような士族授産金貸付の不成績につき会計検査院は、次のような報告書を政府に提出している。

「抑々士族授産ノ挙タル固ヨリ優渥ノ恩典ニシテ、事極テ美ナリト雖モ、元来不学ノ徒ヲ驅リテ無経験ノ業ニ就カシム。其失敗ヲ招ク何ゾ怪ムニ足ランヤ。此行實際ニ就キ其現況如何ヲ觀察スルニ、畜ニ前途成業ノ目的ナキノミナラズ、剩ヘ各自許多ノ負債ヲ重加シ、授産資金ハ勿論、甚シキハ素有ノ財産ヲ併セテ蕩尽スルノ悲境ニ沈淪セリ。」⁷⁾

ではなぜ士族授産が失敗したかについては、吉川秀造は次のようにのべている。第1に「士族の大多数が各種の事業に不慣であり、且つ極めて迂闊なりしことである。従来兵馬劍槍を事としてゐた武士が急転して農工商の諸業に従事するも、多くは之に関する智識も素養もなかりしは勿論であつて、彼等は或は役人や教師となり或は兵士となるには適當であっても、他の生産事業に従事することの不適當なる」⁸⁾こと、第2に「一般に事業に対する忍耐力と順応性とを欠きしことである。商工業に従事した士族に在りても、少しく事業の成績が思はしくないと忽ち目的を變へるか、又は一時の蹉跌に氣力を失つてしまふ者が多かつたが、此の事は農業方面に従事した士族に於て殊に甚だしかった。即ち最初は大なる決心を以て開墾に着手したものの、慣れぬ激しい労働に堪へかねて中途にして業を廃し、或は土地を農民に譲つて他業に転ぜし者多く」⁹⁾とそ

の失敗の原因を上げている。

しかし士族授産事業の失敗は士族の側のみではなかった。政府がいたずらに勸業をうながし有利な条件で資金を貸し与したことも原因で『興業意見』はこの点について「然レドモ其結果ヲ觀察スルニ、其保護ニ倚ル者ハ事業諸般ノ準備完カラザルニ、輕忽ノ思想ヲ以テ一攫巨利ヲ博セントシ、實際ニ臨ンデ意外ノ失敗ヲ蒙ルモノ概ネ皆然リトス。蓋シ政府ニ於テハ番ニ殖産興業ノ急ガルヲ知りテ、諸般準備ノ不完全ナルヲ察スルノ違ナク、人民ニ於テハ輕躁事ヲ執リ、本末顛倒ノ害アルヲ究メザルノ致ス所ナリトス。」¹⁰⁾と政府責任を追求している。

これら事業はいわゆる武家の商法によって失敗したのであるが、今日同じような政府による救済事業は見出し難い。しかし「公共デベロッパ―」「村おこし」なども、地方自治体などによる地域振興事業は今日の武家の商法とみなすことができ、武家の商法と同じ失敗した事業は少なくない。ことに貧困からの脱出をかねて行われた地域開発農村開発は経済構造の変動の波をモロに受け、事業破綻の苦渋を味った。

士族授産事業とこれら公共的の開発事業と同じような原因によって挫折の憂き目のみたといえよう。第1に政府の財政的援助は手厚いが、それらは事業資金となり推進への促進剤となりえても、成功への軌道敷設とは必ずしもなりえないことである。

第2、市場メカニズムのなかにあつて、生き残っていくために、それなりの経営体として責任体制があり、事業展開をなすための人材、資金、情報活用システムが成熟していなければならない。

すなわち政府補助に幻惑され、事業を開始しては、仮りに経済判断が誤っていなくても、事業経営のためのシステムが未成熟では、成功すべき機会も逃し、欠損をいたずらに大きくし、事業転換などの対応策もとることもできず、ただ環境の変化に翻弄されてしまう結果となりやすいといえる。

1) 石塚裕道 『日本資本主義成立史研究』 130～131頁

2) 石塚前掲書 146～147頁

- 3) 吉川秀造 『士族授産の研究』 426～430頁
- 4) 「兵庫衛業年報」(第2回) 9頁 吉川前掲書 388頁から引用
- 5) 吉川前掲書 389頁
- 6) 吉川前掲書 364頁
- 7) 「会計検査院史」(「明治前期財政経済史料集成」第17巻所収) 695～696頁 吉川前掲書 522頁から引用
- 8) 吉川前掲書 523頁
- 9) 吉川前掲書
- 10) 若山儀一著「士族授産私儀」(大山敷太郎編「若山儀一全集」上巻所収) 211頁 吉川前掲書 526頁から引用

都市開発の原型

先にみた士族授産事業と対照的なのが、大都市などによって展開された民間デベロッパーなどの開発事業であった。

ことに横浜、神戸の如く、明治以降、急速に貿易都市として発展した都市にとっては、築港はもとより都市基盤整備、市街地整備は焦眉の案件であった。

『横浜市史稿』(政治篇3)によると、「横浜に於ける土木事業の主たるものは、海岸地先埋立工事である。¹⁾」として以下、明治初期(1～10年)の埋立事業を中心に、詳しく紹介している。

明治初年、鈴木利貞が青木町地先1万2千余坪埋立、明治2年、高島嘉右衛門、元町原儀七、宝田屋太郎右衛門等入船町埋立、同2年、内田清七、福島長兵衛が神奈川県より請負で野毛浦海面14万3,500坪の埋立を行ない同4年に竣工している。

その他、明治5年柳町、明治6年福島町、明治7年平沼町など続々と海岸線の埋立が行われている。しかしこれら埋立がすべて利潤をうみ順調に行われたわけでない。たとえば鉄道用地を捻出するために明治2年5月、神奈川県裁判所が一般公募し、埋立人を探したが申出がなかった。そこで高島嘉右衛門に委ね晴天140日間の条件で工事を命令している。嘉右衛門は期限内に完成し、鉄道敷地と国道とを政府に提供し、余りの埋立地を自己所有としている。

政府・県庁はその功を賞して町を高島町と名称することになっている。官にと

って自腹を少しも痛めることなく用地取得できたので、この民間デベロッパー方式はきわめて重宝な方式であったのであろう。¹⁾ 高島嘉右衛門は埋立地を売却して利潤を上げたかといえ、必ずそうでもなく、以降造成費の利子負担のために事業収支は圧迫され、政府などへの融資、地現免除などを申請している。²⁾

当時の埋立事業の事業収支が明らかでないので、開発利益が生じたかどうか断定できない。先にみたように事業は苦しかったのではなからうか。たとえば明治3年に行われた吉田新田南一ツ目沼地埋立(約7万坪)についてみると、吉田勘兵衛ら数人が埋立を出願し、5年に完成しているが、次のように自己所有とせず県庁に買上げてもらっている。³⁾

「明治5年、埋立及開墾事業稍成ル。然ルニ長兵衛等、又此埋地ヲ悉皆官ニ買上ゲテレンコトヲ出願ス。是レ畢竟埋立工事ニ付キ、莫大ナル負債ヲ生ゼシガ故ナリト云。神奈川県庁ハ出願ノ事情ヲ其筋ヘ稟請シ、遂ニ買上ゲ官地トス。爾来一ケ年ヲ経テ、相生町ヨリ出火、港町迄延焼セシ大火ニ類焼シ、一時住所ナキモノニ限り、該埋地ニ於テ相当ノ坪数ヲ無代貸与センコトヲ公達ス。依テ陸続拝借出願者アリテ、漸次家屋联接ス。亦元町類焼モ此例ニ拠ル。故ニ数月ニシテ、市街ノ体裁ヲ為セリ。当時該地ヲ新樺太ト称ス。未ダ7万余坪ノ中ニ、住居者ノ点々星辰³⁾ノ如クナルニ因テナラシ。今ヤ殆ソド空地ヲ余サズ、馬車道ニ並グ地位ヲ占ムルニ至レリ。」

神戸市にあっても横浜市と同じような状況であった。市街地は政府請負と民間申請事業で形成されていた。

明治元年の居留地建設は22万円以上を政府は費やし、土地売却代12万余円しかえていない。また、生田川付替工事(約6万坪の用地造成)も加納宗七らの請負工事(2万坪)と用地払下げ(4万坪)方式で行っているが、請負工事分は3万余両を支出し、1万両弱しか収入をえていない。⁴⁾

これら事業収支は赤字であるが、幹線街路の造成など今日にあっても遜色のない道路を生み出しており、公共事業費を勘案すると実質収支は黒字といえよう。⁴⁾

これら事業は居留地が公共デベロッパー、生田川付替工事が公私連合デベロッパーで行われたといえる。そして本格的な民間デベロッパーとしては兵庫新

川の開発がある。これは一種の避難用運河の開設であるが、

神田兵右衛門第2区区長が奮起して工事を起した。工事費としては県庁保管の貿易五厘金2万5,000円の払下げと、出資金2万5,000円(白歩4銭)で1口5,000円で社員を募って始められた。

完成後、土地を区長・戸長及び社員の決裁で処分すると定められていたが出資に応募するものなく、神田兵右衛門は危機に直面する。

しかし県下の有力者の資金援助によって9年5月に竣工しているが、所要経費は12万6,900円に達している。

なお経費の内訳は、潰地1万4,602坪、屋敷道敷等9,500坪の買収費に3万1,600円、建物取除料2万2,600円、工事費に6万7,600円となっている。また、新川社は運河開鑿の副事業として、新川沿岸に新に3万1,300坪の市街を開いている。この当時の市街地価格が不明であるので事業収支が不明であるが、市街地坪4円とすると収支は相償うことになり、運河収入のみは余剰となったのではあるまいか。

運河開設にあつては、新川開設よりもより本格的民間デベロッパーとしては、兵庫運河開設(明治27年)を上げることができる。

1) 『横浜市史稿』(政治篇 3) 613頁

2) 前掲書 631~646頁参照

3) 前掲書 648頁

4) 高寄昇三「公共デベロッパーの系譜」『都市政策』35号73~75頁参照

地域経営政策の原型

以上、明治初期の地域経営政策の類型をみてきたが、これらの施策は以後の発展政策を考えると、一応、次のように類型化できるのではなかろうか。

第1は、殖産興業、士族授産にみられる財政援助をテコ入れとする施策である。とせれば府県ベースでは「商法会所方式」の府県版として地方ベースでも独自に展開されたが、その多くの政府事業と同じように挫折し、地域経営の主

式で明治後期から大正期にわたって、政党政治の爛熟期に完成されていく。

そしてこの方式の国家レベルの展開としては北海道拓殖事業のうち公共・公益事業を中心とする方式が、やがて戦前の東北開発、戦中の地方計画、さらに戦後の新産都市方式へとつながっていくが、明治大正期にそれほどはっきりした施策としては形成されなかった。

結局、地域経営は村おこしの農村振興、市街地整備が中心の都市開発、財政的誘導をテコとする地域開発と3つに分けることができる。

そしてこれら3つの方式も、その政策が意図するようには展開しなかった。農村の疲弊は今日まで解消されなかったのみでなく、過疎現象となって崩壊寸前にある。都市開発にあっても都市政策を基調とする高次の施策が浸透することなく、いたずらに都市スラム化が深化しつつある。さらに地域開発にあっても一部の都市は工業化に成功したものの公害に悩まされ、また、今日、重化学工業の低迷から地域経済を脅やかされつつあり、中核都市の成熟には程遠く、東京への一点集中化が顕在化しつつある。

このように3つの地域経営がそろって十分な成果をみなかったのは、冷酷な資本主義のメカニズムに地域が翻弄されたといえばそれまでであるが、一方、地域にあってもその開発思想にあってそれなりの弱みがあり、そこに政府の誘導施策につけ入れられ、今日の憂き目をみたともいえるのではなからうか。そのような意味においても地域経営の思想をじっくりと究めていくことは、これからの地域経営を誤らないためにも不可欠の前提条件といえよう。

●売上税

昭和61年12月、シャープ勧告以来と言われる税制の抜本改革案が政府、自民党により取りまとめられた。この中で、所得税、法人税、住民税の減税と併せて、売上税の創設及び少額貯蓄非課税制度の原則的廃止が盛り込まれた。

特に売上税の創設は、社会経済全体に及ぼす影響が極めて大きく、全国民の注目を集めている。売上税は当初「日本型付加価値税」と呼ばれていたことから分かるように、EC諸国で実施されている付加価値税を我国の取引慣習に合うよう手直したものである。今年2月「売上税法案」が国会に上程されたが、3月上旬の現時点では政省令が出ておらず、また情勢が極めて流動的となっている。

1. 背景

中曽根内閣最大の政治課題である「行政改革」は、「増税なき財政再建」を柱として進められ、昭和65年度赤字国債依存体質脱却を目指して58年度予算編成以来、毎年度シーリング枠設定による超緊縮財政を維持してきたが、3度に亘る補助率カット等にみられるように、歳出削減策が限界に近づいた。

一方歳出面で、国債費は年々累増し、62年度予算案では約11兆円と歳出全体の20%

強にも及んでおり、一般歳出でも今後社会保障経費を中心に急速な増加が見込まれている。加えて内需拡大の要請から財政出動が緊急の課題となってきた。

ところが現行税制を前提とする限り、これに財政が適切に対処することは困難とみられる。即ち、自然増収に期待できなくなった50年代を通じて主として法人税増税によって歳出増を賄ってきたが、現行税率以上の引上げは、企業の国際競争力維持・現地法人他による産業空洞化回避の観点から困難である。一方所得税も細分化された超過累進税率構造からくる重税感が根強く増税に無理がある。直間比率も61年度で73.8%対26.2%と、直接税のウェイトが益々高まっている。翻って国民の消費生活が多様化、高度化、大量化した今日、現行個別間接税制度は課税対象、税率設定の面で合理性を欠くものが多くみられる。そこで、垂直的公平を重視した現行租税体系を手直しし、サービスを含む消費一般を対象に「広く・薄く」負担を求める新型間接税「売上税」の導入が図られたものである。

2. 概要

売上税のしくみは次の3点に要約できる。第1に流通の各段階で課税される「多段階課税」であること。第2に、各取引段階で行われた課税はすべて次の段階に転嫁

され、最終的には課税額全額を消費者が負担するものであること。第3に、前段階で課税された売上税額が次の段階で控除されなければ累積課税が生ずるので税額票によってこれを排除するシステム（前段階税額控除方式）が採られていること。

具体的には、課税期間（売上税では3か月単位）中の売り上げに係る税額から同期間中の仕入れに係る税額を控除した額が納税額となる。この際、仕入れに係る税額を明らかにするものが「税額票」であり、流通の各段階で売り手が買い手に発行する。この税額票は課税期間中の取引についてまとめて発行することもでき、また、納品書、請求書の様式を使えるなど我国の取引慣行になじむよう工夫されており、この点が各取引毎にインボイスの発行を義務づけられるE・C型付加価値税との大きな相異点となっている。

(1) 課税対象 ①国内において事業を行う者が、有償で行う資産の譲渡、資産の貸付、及び役務の提供 ②輸入貨物

(2) 税率 5%（但し、乗用車は63～65年の間、11%）

(3)非課税項目 法案によれば、概ね以下に該当する計51項目の取引が非課税となる。

① 不動産譲渡、金融取引等資産の譲渡（消費税の課税対象になじまない。）

② 飲食料品等日常必需品（サービス）で社会政策上、課税が不適当なもの

③ 現行個別消費税を残すため、売上税を課すと二重課税となるもの

また、国、地方公共団体、公共法人、公益法人等については、原則として民間事業

との競合関係が認められる事業の売上げについては課税され、それ以外の売上げは非課税とされた。

さらに、前年（63年のみ61年をベースとする）の課税売上高が1億円以下の事業者は（小売業者など中小零細事業への配慮から）非課税業者とされた。政府資料によれば、その割合は企業数で、87.1%を占めるが、売上高ベースでは8.7%にすぎず、なお9割以上の売り上げが課税対象とされる。問題として、非課税業者はその売り上げに対して課税しないので税額票を発行できない。そこで、これが中間業者である場合、そこから仕入れようとする業者は、売上税額を含む仕入価格全体に新たに売上税を上乘せした価格で次の取引に移らざるを得ず販売面で不利な立場に置かれる。これを回避するため、中間段階にある非課税業者を取引から排除したり、非課税業者自らその仕入れに係る売上税額を負担（利益圧縮）せざるを得なくなる事態も予想される。そこで非課税業者も選択によって課税業者になる道が開かれた。この場合は税額計算にあたり簡易課税制度を利用できる。これは仕入価格を販売価格の80%（即ち付加価値20%）とみなし、（税率5%を前提にすれば）販売価格の1%を売上税として納めればよい制度である。

(4) 納税方法 3か月を1単位とする課税期間が終了すると、その後2か月以内に申告、納税する申告制である。税額票は、税務署へ提出する必要はないが、7年間程度の保管義務がある。

(5) 実施時期 昭和63年1月1日以降の課税取引から適用（但し、電話は64年1月

から) 1965年度に1兆5,000億円に上る。

(6) 税収規模 今回の税制改正の基本方針である歳入中立性(レベニュー・ニュー・トラル)堅持の枠組の中で、平年度ベース5兆8,000億円の取入が見込まれている。(現行との比較では、物品税、電気税等8税目の廃止及び酒税、たばこ消費税の軽減措置がとられるため2兆9,000億円の減収となり、売上税導入に伴う増税は差引、2兆9,000億円となる。)

3. 地方財政との関係

(1) 売上譲与税の創設 住民税減税や、電気税、ガス税等地方間接税の改廃に伴う地方団体の収入減を補てんするため、売上税収入の $\frac{1}{2}$ を売上譲与税として、都道府県と市町村へ、各々3:4の割合で譲与する。各団体への譲与基準は、 $\frac{1}{2}$ を国勢調査による人口に応じて、また、残り $\frac{1}{2}$ を事業所統計による従業員数に応じて配分する。(62~65年度は、別途経過措置あり)。

(2) 地方交付税の対象税目追加

国税3税の減税に伴う交付税減収の見返りとして、売上税を新たに交付税対象税目に追加し、売上税収入(売上譲与税を除く)の20%を新たに交付税総額に加算する。

4. 問題点

(1) 課税の逆進性 間接税一般の問題として低所得者に相対的に重く、高所得者に軽いことから、応能原則に反するという批判がある。この問題を少しでも緩和するため、売上税では前述のとおり飲食料、住宅、医療等日常必需品(サービス)は非課税とされる。しかし、それらの生産設備、容器、運賃等生産費用は人件費を除いて概ね課税対象となるので非課税の効果は限定

され、なお問題を残す。

(2) 物価への影響 経済企画方の試算によれば、平年度ベースで消費者物価は1.6%、卸売物価は2.4%上昇するものと見込まれている。これはもちろん非課税項目や非課税事業者を除いた予測であるが、課税取引に限っても実際には価格転嫁の態様によって物価へのインパクトは相当異なる。例えば過当競争にある業界では仕入コストに含まれる売上税額の一部又は全部を販売価格に転嫁しない(即ち利益減少)取引が頻発することが予想されるが、他方で完全に転嫁した上、端数を切り上げる形で便乗値上げするケースも十分考えられる。税額算出に当たってE・C型のインボイスでなく、税額票という簡便な方式を採用したため、厳密な価格転嫁の保証を欠いているためである。

別個の問題として、非課税の小売店と課税小売店とで一物二価の問題が当然予想され、特に書籍、化粧品、レコード等再販制度商品の価格設定が注目される。

(3) 事務コストの増大 売上税では納税事務が簡素化されているがなお人件費、ソフトウェア修正・変更等相当の納税コスト増は避けられない。総合商品では2~3万の取引先、数十万種類の商品を扱うため、ソフト組み換えに1社当たり10~15億円、事務処理費が毎年約4億円必要と見込んでいる。百貨店等においても既にPOSシステムや経理の電算化が進んでおり、同様の負担が見込まれる。中小業者が課税業者を選択した場合、この問題は大きな苦痛となる。

(4) 税率引上げ 売上税は税率5%で導

入されるが、EC諸国の例をみるまでもなく歳出需要の増嵩に伴い、頻繁に税率の引上げが実施される可能性がある。税率は法定事項とされるが、特に我国では、医療、年金を中心とする社会保障経費の増大圧力は極めて強く、導入後の成り行きが注目される。

先頃、売上税を最大の争点とした岩手県参院補欠選挙で自民党が大敗した。地方議会においても神戸市会が2月、全会派一致で導入反対の意見書を採択したのをはじめ、3月14日までに33道府県、9政令市で導入反対や慎重な対応を求める決議、意見書が採択されている。4月実施の統一地方選の結果によっては売上税導入の是非、ひいては税制改革の方向自体を問われることにもなりかねず、62年度政府予算案等を含む今後の政局に大きな影響を与えるものと思われる。

■堺市開発協力金大阪地裁支部判決

(1) 開発指導要綱

開発指導要綱は、大都市圏の人口急増と大規模宅地開発を背景として、昭和40年代初め、兵庫県川西市や横浜市が大規模住宅団地に対し、公共公益施設の整備の基準を決めるとともに、開発業者に整備費の一部負担を求め、財政負担の軽減を図るために定めたものである。当時の活発な住宅開発を背景にして、同じ課題に直面している自治体に急速に拡がり、さらに人口の地方分散傾向から地方都市にも拡がったのは、昭和40年代後半であった。これには44年発足した新都市計画法に設けられた開発許可制度が大きく影響したともいわれる。開発業

者も経済成長と地価上昇のなかで要綱による負担を消化することができた。しかし50年代初めからミニ開発問題や既成市街地でのマンション建設の増加にともない、自治体が指導要綱の適用対象の引き下げを、また人口急増抑制のため厳しい負担を求めるケースが増加し、各地で自治体と業者の対立が深刻となった。54年には建設・自治両大臣が「行き過ぎ」要綱については見直しの指導を強める意向を明らかにした。以後、安定経済成長への移行にともないまた都市への人口集中時代が終りをむかえ、地価も沈静化へむかった。このため宅建業界は開発指導要綱による負担が経営採算悪化の最大原因として強い批判を行った。一方55年都市計画法、建築基準法改正による地区計画の導入や国の関連公共施設整備促進事業費制度の導入などがあり、ミニ開発の沈静化、自治体側の人口・開発抑制から良好な開発を指導する方向に要綱を改正する動きがでている。

開発指導要綱の問題点は、

- ① 開発負担金は寄付金であるが、実質的には負担金である。これは、法令によらずに負担金を課すことになり、地方財政法においても禁止されている。
- ② 住宅、町づくりへの要求水準の上昇にともない負担水準が高くなる傾向にある。
- ③ 大規模ならば用地または現物負担でいけるが小規模なものは金銭換算となり、負担金と環境整備や公共公益施設への支出が不明確となる。
- ④ 公共公益施設整備基準のあいまいさと不平等性。

- ⑤ 指導要綱が定着、拡大していくにつれ、負担の強要となり、当該開発に無関係な便乗負担が強要されることも発生する。
- ⑥ 開発手続きが遅延しやすい。
- ⑦ ミニ開発に対する指導要綱手法による効果の限界、などが挙げられる。

(2) 訴訟概要と判決

訴訟概要は以下のとおりである。泉北生協は57年共同購入センターが手狭になったため、同敷地内に建て替え（鉄骨3階建て、延べ1665㎡）を決定した。堺市指導要綱によると床面積600㎡を越す場合、1㎡あたり2000円（当時）の開発協力金を定めており、これに基づき、堺市は213万円の開発協力金を払うよう求めた。同生協は「法的根拠がない」と納付を拒否したが、建築確認申請などの法的手続きを受付けてもらえず、建築が危ぶまれたため全額を払った。その後同生協が58年8月協力金と弁護士費用の計253万円の支払を求めて提訴した。

口頭弁論では①協力金の性格や根拠について市担当職員は生協側に十分説明したか、②生協側に「協力金は寄付ではなく、強制的負担金だ」との錯覚があったかなどが争点となった。地方自治法や地方税法は開発により利益を受ける特定の者から負担金を徴収できることを定めているが、条例によるものとされており、条例によらない行政機関の内規ともいえる要綱が一定の基準で画一的に開発者に開発協力金を割り当てることや、従わない業者に要綱による「行政的圧力」を加えることが問題となった。

判決では、「現行法規制の不備と良好な環境を望む地域住民の要請のギャップを補うための適切な行政指導は望ましい」と開発指導要綱の適法性を認めながら、「堺市職員の開発協力金の強要は行き過ぎで、寄付金の強制割り当てを禁じた地方財政法4条に反し違法」と国家賠償法に基づき全額の賠償を命じた。争点となった指導要綱の法律的性格については、「法律上の根拠に基づかない行政内部の訓令にすぎない」としている。そして続いて「自治体が開発申請に際し、一定の行政指導をしてもいいが、それは違法とはいえない」と指摘したが、その指導は法令の規定範囲内と限定されるとして、今回の行政指導が建築確認の審査を引き延ばすという不当な手段を背景に行われ、それが社会通念上相当と認められる限度を逸脱したとしている。

また、開発行為で堺市がこうむる負担を個別的、具体的に考慮せず、一定の基準で機械的に算出していること、徴収した協力金は泉北生協の開発行為と関連なく支出していることも指摘している。

(3) まとめ

判決は、行政指導にかかわる最近の判例（たとえば60年7月建築確認留保最高裁判決等）で示されたように行政指導の法的根拠及びその限界にそったものであり、自治体側にとっては手痛い判決であった。判決をうけた堺市は、ただちに控訴したが、今後徴収の範囲を徐々に狭め64年以降はすべて廃止することを決定した。

今回の判決は、上で述べた開発指導要綱の持つ問題点を指摘されたものであり、自治体として財源の安易な手段として開発指

導要綱を用いることは厳に慎まれるべきであろう。しかし開発指導要綱が、法律・行財政制度の不備を補完し、全体として良好な町づくり、住宅団地開発を誘導し、また人口急増による自治体の財政破綻を防ぐ上で大きな効果を果たしたことを忘れてはならない。開発にともなう利益の公共的社会還元に関する立法化が急がれる必要があるが、現行の法制度のもとでは、諸困難が予測される。

■スパイ防止法案（国家秘密法案）

スパイ防止法（「国家秘密によるスパイ行為等の防止に関する法律案」）の制定をめぐって、制定推進派と反対派の間で盛んに論議が行なわれている。制定推進派は、スパイ活動防止のための有効な法的手段をもたない我が国は、東西両陣営にとって格好のスパイ活動の舞台となり、特に近年は産業界でも先端技術の流出が問題化するなど国益を大いに害しており、ぜひとも国内でのスパイ活動を規制するスパイ防止法の制定が必要であると主張するのに対し、反対派は同法の制定によって国民が国政の動きを正しく知り、それを自由に批判する権利が奪われるだけでなく、警察力の強化によって個人のプライバシーが損われる危険性もあると主張し、法の制定に強く反対している。

戦前、わが国におけるスパイ活動防止のための法制度としては、戦時法制として刑法に間諜罪と軍機漏せつ罪が定められていた。これは戦時における敵国への通報・漏せつを対象とするものであり、平時における機密保護法制としては明治32年制定の軍

機保護法があった。その後、昭和14年には軍用資源秘密保護法が制定され、昭和16年には国防保安法が制定された。この国防保安法は軍事機密だけでなく、外交、経済、財政その他の事項に対象を拡大したもので、治安維持法等とあわせ、戦時下、国民の言論統制の手段として機能していた。

戦後は、連合軍の占領下、民主主義国家再建をめざして、軍国主義の遺物の一掃作業が進められたが、その一環として軍機保護法、国防保安法、要塞地帯法、刑法の「間諜罪」など一連のスパイ防止法も廃止された。そして新憲法においては、民主主義、平和主義と並んで、国民の基本的人権の保障が明記されることとなった。

しかし、昭和26年の講和条約調印による日本の独立、警察予備隊とそれに続く自衛隊の創設等の動きの中で、再び、国家機密法の制定をめぐす動きがあらわれてきた。昭和26年には講和後の治安対策として示された一連の構想の中に防諜法があり、また、安保条約改定をまえにした昭和33年には、当時の岸首相が防諜法の国会提出を言明、さらに、35年には法務省が示した改正刑法準備草案の中に「機密探知罪」が盛り込まれるなど、すでに昭和30年代からスパイ防止法制定への動きはあった。

スパイ防止法制定を求める本格的な活動は、昭和54年に自民党議員等をまじえて「スパイ防止法制定促進国民会議」が設立されたことにはじまる。このとき以来、全国的に大規模なキャンペーンを展開するとともに、地方議会レベルで「スパイ防止法制定促進決議」を行い、その世論を背景に国会への法案提出をめざす運動が進められ

た。昭和60年までに全国市町村議会の45%にあたる1499議会と27の都道府県議会で促進決議を可決している。これに対応して自民党内でも特別委員会を設けて法制定に向けての取りくみを強め、法案をまとめて昭和60年6月には議員立法として国会に法案を提出した。

同法案の骨子と論点を整理すると次のとおりである。

法の目的は、防衛上及び外交上の事項に関する国家秘密を探知収集し、外国に通報する等のスパイ行為を防止することにある。防衛上の事項には、自衛隊の組織、編成、任務、装備品等に関する事項が含まれている。次に罰則規定として、「外国に通報する目的をもって国家秘密を探知・収集し、外国に通報した結果、我が国の安全を著しく害する危険を生じさせた場合には死刑又は無期懲役に処する」と定める最も重い罰則のほか、「国家秘密を取り扱うことを業務とし、又は業務としていた者が、その業務を通じて知得・領有した国家秘密を外国に通報した場合」「不当な方法で、国家秘密を探知・収集した場合」あるいは「国家秘密を他人に漏らした場合」「スパイ活動の予備又は陰謀を行った場合」「国家秘密の漏えいを教唆、せん動した場合」等処罰の対象となる行為とそれに対する懲役、禁錮、罰金の刑罰が定められている。また、国家秘密の探知収集罪、未遂罪、予備・陰謀罪については自首により刑を軽減し又は免除するという規定をおき、機密漏えいの結果が発生する前の自首を促すことにより実害の発生を未然に防止することに配慮している。さらに、この法律の適用に

あたっては、拡大解釈して国民の基本的人権を不当に侵害するようなことがあってはならないと定めている。

このような内容の法案に対し識者からは問題点として第1に同法案にいう国家秘密は、防衛と外交に関する殆どすべての事項が対象事項とされ、また対象事項の具体的な範囲は政令により定めることとされていることから、運用によっては国民の知る権利を大きく制約する可能性があること、また、現在他方ですすめられている行政情報公開の動きとも逆行するものであることが指摘されている。また、問題点の第2としては犯罪類型の面でも、不当な方法による情報収集を対象とするなどあいまいな概念が用いられており、解釈上為政者の裁量の余地が大きいこと、外国が知り得る状態に置くこととして専ら国内で公表する場合も含むとされていることから、新聞等マスコミの報道活動も対象とされる可能性があること、業務上知った国家秘密も対象としているが、軍事技術が科学技術と密接に結びついている今日では、民間企業の従業員に対しても広く規制が及ぶこととなり、国民の表現の自由を制限する働きをすることにもなることなどの諸点が指摘されている。同法案は一度継続審議となったあと次の国会では審議未了で廃案となっている。

自民党では、法案を修正した上で国会へ再提出することを検討しているから以後二度にわたって再提出は見送られている。修正点としては、①対象を防衛上の秘密に限定する、②最高刑を無期懲役とする、③報道関係者の正当な取材活動には適用しな

い、などがある。このような、促進派の組織的は取りくみに対し、革新政党、市民団体等を中心とする反対派も各地で学習会をひらくなど反対運動の盛り上げに力を入れている。自民党内でも、さらに、犯罪の構

成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

この法案は、犯罪の構成要件をより細かく定める必要があるとの意見も出されており、同法案をめぐる今後の動きについて、引き続き注目していく必要がある。

神戸市大規模集客都市構想と その実現への展望

——集客拠点「神戸ワールド」の創造——

「神戸市大規模集客施設誘致・
整備方策検討懇話会」報告書

神戸市

序

(1) 検討の視点

神戸市は、昭和61年2月、第3次神戸市総合基本計画（フレッシュ神戸—21世紀都市の創造）を策定した。この基本計画は、来たるべき21世紀を目指して、

- ① 都市活力の向上
- ② 魅力ある都市環境の創造
- ③ 心豊かな生活の実現

という観点から、

「港都ルネサンス構想」

「都市アメニティ倍増構想」

「生きがいタウン構想」

という都市づくりの基本方針をとりまとめ、神戸の新たな飛躍を図ろうとしている。

この総合基本計画に盛り込まれている各構想の実現を求めて、新たな視点から大規模集客拠点の意義や効果、誘致・整備の方向について検討を進めるため、本懇話会が設置された。

(2) 都市整備の成果を生かす方向

神戸市は、都市の活力づくりや魅力的な都市環境づくりを進めるため、海上都市ポートアイランドの完成、これに続く六甲アイランドの整備、内陸部での居住、産業、研究、スポーツなどのニーズを充足する総合的な新都市の整備を図ってきた。

こうした新しい都市基盤を生かし、ファッション都市、コンベンション都市、観光都市への新分野を開拓し、定着させている。これらの集積が、ポートピア'81やユニバーシアード神戸大会といった都市イベントの成功に結びついたといえる。

さらに、市民の文化ニーズに応じて、各種の博物館をはじめとする文化施設の整備にも意を注いでいる。このような成果をさらに伸ばしていくことが期待されている。

(3) 新たな活力づくりの方向

高度経済成長の時代から、安定成長の時代へと推移する中で、都市の発展を支える産業群も、都市活力の核としての期待に応えるべく、未来指向の産業への転換を目指している。

新しい産業は、時代の要請に即した高付加価値化、文化ニーズ対応、ハイテク化などに
 応えるものでなければならない。これらを受け、神戸の利点を活用した新たな都市活力の
 創造と発展の構想が、今日待望されるところである。

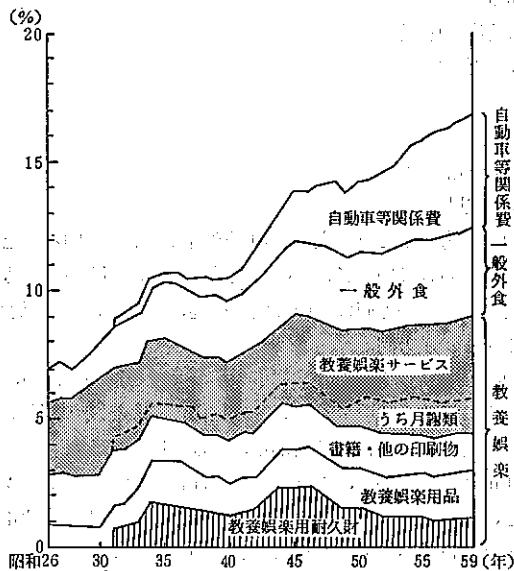
1 新しい都市への要請

(1) 新しい都市文化基盤と都市活力基盤

今や、都市に生きる市民は、自己を実現し、生きがいを感じる世界を求め、しかもこれ
 が身近な空間として提供されることを望んでいる。

これから新しく創りあげようとする空間は、21世紀に向って積極的な姿勢をもち、創造
 性豊かな市民を育てる。同時に、都市の魅力を高め、内外の人たちを引き付けるオアシス

図一 モノ主体からサービス主へ変わる余暇活動
 (消費支出に占める割合、人口5万以上の都市、全世帯)

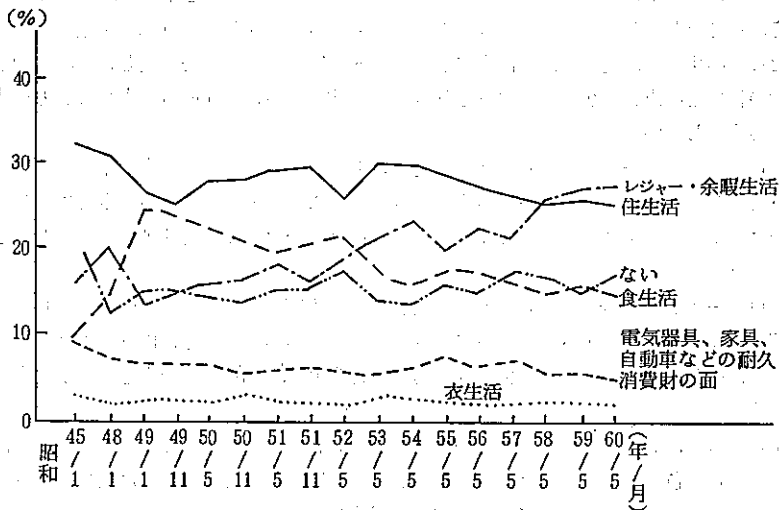


資料：総務庁「家計調査」

注：1 教養娯楽用耐久財は、ラジオ、テレビ、ステレオ、テープレコーダー、
 カメラ、ピアノ、事務学習機・いすなど、教養娯楽用品は、文房具、運
 動用具、玩具など、書籍・他の印刷物は、新聞雑誌、週刊誌、辞書、他
 の書籍など、教養娯楽サービスは、宿泊料、パック旅行費、月謝額、入
 場・観覧・ゲーム代など。

2 教養娯楽用耐久財と自動車等関係費は31年から。

図一 2 レジャー・余暇生活に力点をおく人々が増えてくる



資料：総理府「国民生活に関する世論調査」

注：1 「あなたは、今後、生活のどのような面に特に力を入れたいと思いますか」という問いに対する答え。

として、新時代の都市文化のセンターとなる。

こうしたセンターの実現は、都市の活力をリードする新たな産業群への転換方向と一致する。すなわち、産業の高度化の流れとの整合である。これからの都市産業は、文化性を一層強め、市民の高次の文化ニーズの実現に答えながら、新たな都市活力基盤として、成長し発展していく。

日常生活の中で、レジャー、余暇に時間と費用を消費する人が増えている。50年代から増加傾向を示し、53年には食生活を、58年には住生活を上回って、レジャー、余暇関連の消費が、生活の中では最も力点を置く分野になっている。本当の豊かさは、モノだけではなく、ココロの充足であると国民意識が変わってきている。

これを資料でみると、余暇市場は、昭和60年には50兆192億円で、国民総支出の15.7%、民間最終消費支出の27.0%を占めるに至っている（余暇開発センター「レジャー白書」昭和61年版）。（図1及び図2参照）

モノからココロへの変化は、もはや動かすことができない。モノ主体の余暇消費行動は、次第に過去のものとなり、教養娯楽サービスを中心にして、ココロ主体の余暇消費活動へと移りつつある。

(2) 都市発展の新しい波——神戸ワールドの誕生を通じて

都市は、「ヒト、モノ、カネ」のネットワーク拠点としての力を発揮し、その発展の基盤を培ってきた。しかし、今や一つの大きな変革が始まろうとしている。工業、商業といったモノの生産や流通に基礎を置きながら、ヒトが集まり、情報を交換し、知的な刺激と未知の世界との出会いが豊かに提供される分野、すなわち、文化的分野もまた有力な基盤になろうとしている。

都市の発展をリードする新しい波は、遊びの中に働きを発見し、働きの中に遊びを見出すように人々が集うセンターから生まれる。そのセンターは、神戸のよさを生かした新しいコスモスの誕生によって具体化される。その新しいコスモスを「神戸ワールド」と名付けよう。

神戸ワールドは、今までにない高次の文化体験と人間としての生きがいを実現し、新しい都市文化産業を育成するセンターである。市民はもちろんのこと、内外の人々が集い、交わり、そしてエネルギーが放出されて都市が活性化し、都市発展の大きな波が巻き起こされる。

振り返ると、神戸は、わが国の都市形成の中で独特の発展経過をたどってきた。神戸は、異文化の色彩に染められた都市文化の中で、全国の都市とは異なった発想による都市づくりを進めたことである。このような都市風土を活用して、神戸ワールドの実現という都市発展の新しい波がつくられる。

2 神戸ワールド構想と展開の方向

(1) 構想のフレーム

神戸ワールドは、より積極的に、より人間的な参加を目指したテーマ・ワールドとする。未来の創造とココロの充足、未知の世界への招待をテーマとして、あらゆる人たちを親近感と臨場感の高まりでもって迎える。

これをさらにテーマごとに表現すると、例えば次のようなワールドとなる。

- ア 異なる文化・異なる風土との出会いを実現するカルチャ・ワールド——世界の文化との様々な交流
 - イ ときめきと安らぎとスリルを贈るファンタジー・アドベンチャー・ワールド——心のふるさとと感覚の世界への回帰
 - ウ ココロとカラダの充足を増進するヘルス・ワールド——持てる能力の全てを使う喜びの実感
 - エ 自然と抱擁するナチュラル・ワールド——空と水とみどりとの豊かな出会い
- 神戸ワールドは、これらのテーマを合わせもったワンダーランドであり、憩いと安らぎを与えるリゾートカントリーである。各々のワールドが集積することによって、互いに有機的な結びつきが強まり、それぞれの施設の持つ魅力がより高まる。このように複合した

施設と機能を有する神戸ワールドは、広範囲なニーズに対応し、誘因力を強める。そして、より多くの人々が神戸ワールドを訪れる。

(2) 展開の方向

神戸ワールドは、新時代の都市装置であり、ユニークな都市コミュニケーション空間として整備され、新産業の源泉として機能する。さらに、未来の創造とココロの充足のために、すでに整備され、運営されている文化、スポーツ、研究、交流などの諸施設や活動を、新しい時代の要請に合わせて補完し、統合する役割を担う。

ア 絶えず人々に喜びと充足感を与えるため、季節や天候に左右されず、365日にわたって変ることのない機能を提供する。

イ 子供から高齢層、男性や女性、家族連れ、各種団体、旅行者など広範囲な利用者が満足する機能を提供する。

ウ 神戸ワールドを中核とした新しい産業と雇用の場を形成し、地域に向けて絶えざる経済的刺激を提供する。

エ 神戸ワールドの提供する世界と活動が、人々の創造意欲の実現とココロの充足に貢献するように、人々の文化的欲求や心理動向に即して、絶えず積極的にソフト開発を進める。

(3) 実現の目標——未来を創るヒューマンポート

神戸ワールドが実現しこれが大きな誘因となって、神戸を巨大なヒューマンポートに導く。そして、神戸ワールドは市民の文化や生活環境をより高度なものに高めてゆく。このことが新しい都市魅力となり、さらに多くの人々を神戸に引きつける。人々は神戸に集い、交流しその輪は大きく広がってゆく。その拡がりや、やがて世界中から高度な知識や情報を持つ人々を集め、神戸は人材、知識、情報の一大センターとなる。そして比類のない国際性と人間性が培われ、より豊かな人間環境をつくり、平和で健康的な都市空間が生まれ、活発な都市活動が営まれる。

これまでのポートは、物流の拠点あるいは交通の手段としての機能が中心の港であった。これに対し、ヒューマンポートは、人々が交流し、生活が営まれる港すなわち場（神戸のまちそのもの）である。活気にみなぎるヒューマンポートは、新たな都市文化創造の核となり、さらに国際交流や都市活力の基盤として、神戸の未来をリードする。

(4) 具体化への取組視点

全体像に基づく展開方向を総合的に実現し、都市の活性化と市民文化の向上に結びつけるために、おおむね、次のような指針のもとに展開することが望ましい。

ア 規模

年間500～1,000万人の利用人口を目標とした規模を原則とし、立地条件等により数百万人級の規模の複合化も考慮する。

イ 整備・運営主体

事業の性格から、民間活力を中心とした整備を図るものとするが、公共的な効果を

考慮して、市が、関連する公共施設をはじめ、資金面も含めて積極的に参加する第3セクターなども考えられる。(神戸ワールドの実現による、市民生活の充実や都市活性化効果の大きさとその長期的な反映は、当初の整備、運営時における公共投資や公共負担分を十分に賄うことが期待される。)

ウ 整備・運営指針

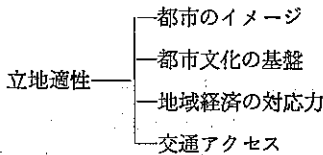
都市整備への影響、および都市活性化や市民文化増進の観点から、整備運営の主要指針は、市が関係者の協力をもとに積極的に参画して作成する。

3 神戸における実現基盤

(1) 立地要因

神戸ワールドの実現が、都市の活性化と市民の生きがいの実現に役立つものであることは、以上に見てきたところである。このような事業の市域内立地の条件についての検討を加えた結果、神戸は立地適性を十分有していると考えられる。

立地適性を検討するに当たっての基本的な項目は、次のものが考えられる。



(2) 神戸における立地適性

ア 都市のイメージと都市文化

神戸は、開港以来濠湾都市として門戸を海外に開いて発展してきた。その結果、西洋文化の窓口として、また海洋文化の基地として、都市づくりや市民生活の中にハイカラさ、開放性、進取性を育んできた。こうした気風と欧風文化を基盤にして、新しい試みを実験し、日本文化への同化を進める役割を果たしてきたのが神戸の市民である。

市民の志向や生活の中に、異文化や新奇な試みを積極的に受け入れ、自らの活力として、あるいは市民文化の魅力づくりの核として、定着させ、発展させる基盤も造りあげてきた。

このような神戸のイメージやその基盤としての都市文化は、神戸ワールドを支え、その魅力を高めていく上で不可欠な都市の風土といえよう。さらに、その市民性は、神戸ワールドを支え、充実させていく可能性と意欲を他の大都市や地域に比べて、より多く持っていると考えられる。

イ 地域経済の対応

神戸ワールドは、立地する都市の経済基盤によって支えられ、強化される。アメニ

ディ性の豊かな都市づくりを基礎に、ファッション産業、コンベンション産業といった新分野の経済活動が、神戸で息づき展開している。流通、ホテル、観光など都市の魅力と活力を培っている都市型産業も、その活動の幅を拡げつつ、既存産業に好刺激を与え、新たな産業群や関連技術の開発を促進させている。

多くの集客を支え、神戸ワールドの活動を支援する新しい都市型産業は、このような基盤を生かして、豊かに展開する可能性を持っている。

ウ アクセス網と立地条件

神戸は、港湾都市としての発展を背景として、国内交通網の結節点として、各種のアクセス網が整備されてきた。神戸を中心にした道路網、鉄道網、海上交通網など広域交通ネットワークの効果を神戸ワールドの活動に生かすことができる。

さらに加えて、関西国際空港との海上アクセスルートの整備によって海外との交流を広げ、明石海峡大橋の着工、各種高速道路ネットワークの整備促進、神戸沖空港の具体化に向けての取組などにより国内基幹交通網のより一層の充実が図られ、そのポテンシャルは飛躍的に向上するものと考えられる。

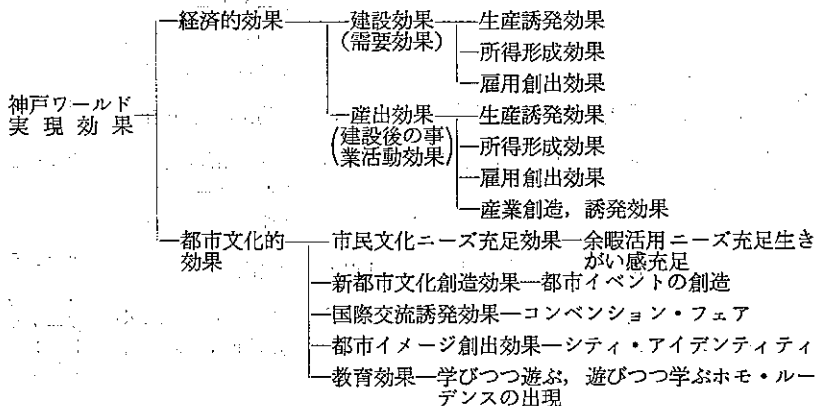
都市内の交通網は、高速鉄道をはじめ東西、南北にわたって整備された道路網によって、快適で円滑なアクセス能力を持ち、大型集客を円滑に対処する能力を持っている。

西神地区、北神地区における豊かな自然の活用、臨海部における海と都市文化との活用など、開発可能性に富む立地条件を有した適地が多い。

4 神戸ワールドの実現効果

(1) 神戸ワールド実現に伴う全体効果

神戸ワールドは、その実現に伴って、次に示すように、市民の文化的欲求を充足させ、併せて神戸の活性化効果に貢献するものである。



表一 日本国内および世界における集客施設

	施設名	所在地	事業主体	規模 (ha)	施設概要	類型
日	長崎 オランダ村	長崎県西彼 杵郡西彼町	長崎オラン ダ村(株)	10	オランダの街並を提 供(バンク市役所) オランダ文化の紹介 (名産物, 文化, 歴史)	カルチュ ア系
	東京ディズ ニーランド	千葉県浦安 市舞浜1	(株)オリエン タルランド	82.6	ワールドバザール アドベンチャーラン ド(冒険とロマンの 世界) ウェスタンランド (西部開拓時代のア メリカ) ファンタジーランド (夢と童話の世界) トゥモローランド (宇宙と未来の世界)	ファンタ ジー・ア ドベンチ ュア系
本 国	箱根彫刻の 森美術館	神奈川県足 柄下郡箱根 町二ノ平 1121	フジサンケ イグループ (財)彫刻の 森美術館	7	ニキホール(彫刻, 絵画シルクロードの 絵画) 新館マルチホール (映写サービス, 常 設の絵画, 企画展) 本館(小品彫刻) アートホール 絵画館, ピカソ館, ピクニックエリア	カルチュ ア系
	日光江戸村	栃木県塩谷 郡	新東地域開 発(株)	44	博物館, 美術館他	カルチュ ア系
	札幌 芸術の森	北海道札幌 市	(財)札幌芸 術の森	25	野外美術館, 芸術の 森センター, アトリ エ他	カルチュ ア系
	神戸市立 森林植物園	神戸市	神戸市	142.6	植物園	ナチュ ラル系
	宝塚フエミ リーランド	兵庫県宝塚 市	阪急電鉄(株)	16	宝塚大劇場, 大温泉, 動植物園, 各種乗物	ファンタ ジー・ア ドベンチ ュア系

	施設名	所在地	事業主体	規模 (ha)	施設概要	類型
日本国内	合歓の郷	三重県志摩郡	ヤマハレクリエーション㈱	230	スポーツ施設、音楽施設、宿泊施設	ヘルス・スポーツ系 ナチュラル系
	東京子供の国	神奈川県横浜	社会福祉法人こどもの国協会	98	プール、アイススケート、サイクリング、キャンプ	ヘルス・スポーツ系 ナチュラル系
	名古屋青少年公園	愛知県愛知郡	(財)愛知青少年公園協会	200	児童遊園施設、レクリエーション施設、文化施設宿泊施設、スポーツ施設	ヘルス・スポーツ系 ナチュラル系
米国	ディズニーランド	カリフォルニア州アナハイム	ウォルト・ディズニー・プロダクションズ	30	5つのテーマランド(各種乗物、音楽、パレード)	ファンタジー・アドベンチャー系
	ディズニーワールド	フロリダ州レイクビューーナビスター	ディズニーワールド㈱	11,300	遊園地、スポーツ施設、宿泊施設、エプコットセンター	ファンタジー・アドベンチャー系 ヘルス・スポーツ系
	シーワールド	カリフォルニア州サンジェゴ	シーワールド㈱	16	動物ショー、水族館、植物園、動物園、ピクニックエリア、各種乗物	ナチュラル系
ヨーロッパ	チボリ遊園地	デンマーク	チボリ遊園地㈱	8	劇場、冒険ハウス、音楽、各種乗物、パレード	ファンタジー・アドベンチャー系
	マドローダム	オランダ	マドローダム財団	2	オランダの名所旧跡を1/21のミニチュアで再現	カルチュア系
	レゴランド	デンマーク	レゴ㈱	1.3	レゴブロックで世界の街と風景を再現	カルチュア系

(2) 経済効果

神戸ワールドは、その規模、サービスの質などの面期性から、その実現プロセスにおける都市への活性化効果は計り知れないものがある。長期にわたる知的創造活動や国際的規模での調査活動、事業化における地域経済界あがての対応など、神戸にとって未知の分野への挑戦が始まる。

しかし、このような新しい分野への官民あがての結集過程の中にこそ、都市の本当の実力が問われ、建設効果、事業活動効果、そしてこれを活用する市民文化の充足効果を決める要素があると考えられる。

事業化に至る知的創造と協力体制のあり方をはじめとする、新しい挑戦分野に、神戸の新活力を展開する鍵がある。これを前提としつつ、神戸ワールドの建設と事業化に伴う経済効果を検討してみる。

ア. 建設に伴う効果

建設イメージを東京ディズニーランド級とした場合、建設に伴う支出額とこれに伴う生産誘発効果は、地域経済に大きなインパクトを与える。

東京ディズニーランドは、昭和58年4月15日、千葉県浦安市にオープンした複合的

表一 項目別東京ディズニーランド関連支出 単位：億円 (%)

58年度末まで 4,200億円		
オープン前 1,495億円	オープン後 2,705億円 (100.0)	
建設関連支出等 1,495 建設費、開業費、 関連公共事業費等、 プレオープン入園者 園外消費	飲食費	229 (8.5)
	買物費	405 (15.0)
	宿泊費	505 (18.7)
	交通費	895 (33.0)
	運営費関連支出等 (運営費・建設費・ 関連公共事業費)	671 (24.8)
		} 入園者 園外支出 2,034 (75.2)

(注) () 内は構成比

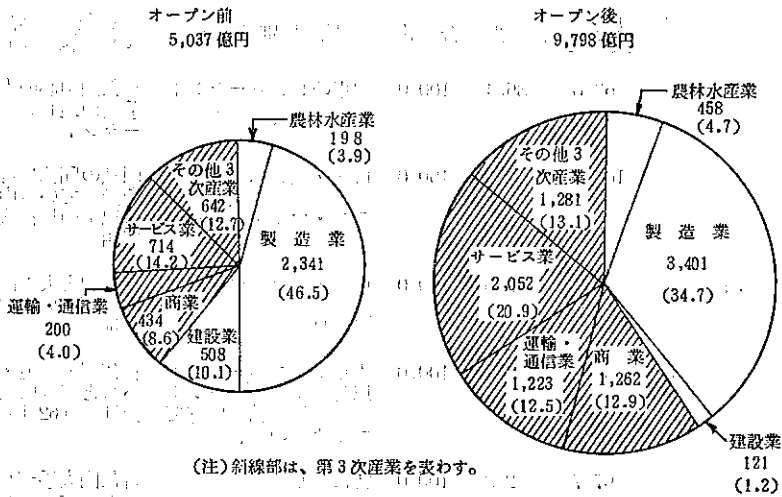
資料出所「東京ディズニーランドの経済的波及効果に関する調査の結果」
(株式会社三菱総合研究所調べ、昭和60年2月。以下「三菱総研調べ」と略称する。)

(注) 支出の内訳 (オープン前とオープン後)

オープン前には、建設費、開業費、関連公共事業費

オープン後には、入園者関連の園外消費、運営費、仕入費等

図3 産業別東京ディズニーランド生産誘発額



資料出所「三菱総研調べ」

なレジャー、文化、商業施設であり、毎年、入園者は1,000万人を超える、わが国では画期的な集客施設である。米国のディズニーランドのノウハウを投入したテーマパークで、本場の入園者記録を上回る盛況が続いている。

埋立造成後の昭和55年着工時から58年の開園後約1年を経過した59年3月までに、4,200億円が支出され、これに伴う生産誘発効果は、58年度末までで1兆4,835億円に達するとされている。その生産誘発率（各産業へ支出された最終需要と、それによって誘発された生産額の比）は、実に3.9倍にもなっている。（表2及び図3参照）

さらに、3次産業に対して大きなインパクトを与え、特にオープン後は飲食店・旅館・ホテル・旅行代理店等のサービス業、鉄道・バス・航空などの運輸業といった3次産業が生産誘発効果の6割を占めている。（表3及び表4参照）

イ 産出効果（建設後の事業活動効果）

神戸ワールドの経済効果は、一方では、建設時における投資に伴う大きな効果が期待されるが、それは一過性のものである。むしろ、事業化に伴う永続的な所得効果などの方が、はるかに都市経済に与える影響は大きいと考えられる。関連産業の裾野の広さ、幅広い雇用効果など、地元経済への還元率の高さも十分注目されるべきであろう。雇用創出効果や所得形成効果をみると、地域経済を支える大きな基盤となることが期待される。関連業界へのインパクトでは、神戸ワールドに対する緑や花の継続的な提供といったサービス業、さらに、交通運輸、宿泊、飲食、商業などの分野で新産

表-3 東京ディズニーランドが主要業界の客数に与えた影響

(単位：%)

業界	影響 増加・ 変化なし	減少	合計	地域別影響	対象業界 の範囲
レジャー ランド業	63.6	36.4	100.0	関東のレジャーランド がマイナスの影響	首都圏中心の大手 遊園地レジャー ランド
旅行業	100.0	—	100.0	日光・鬼怒川・箱根等 へのツアーの影響はプ ラス・マイナス半々	国鉄の団体旅行 を扱っている中 堅以上の旅行代 理店
宿泊業	70.4	29.6	100.0	東京と千葉だけプラス の影響	首都圏と大阪圏 および主要な観 光地
交通機関	96.6	3.4	100.0	東京ディズニーランド 以外のレジャーランド や観光地を結ぶ路線で マイナスの影響	首都圏の鉄道・ バスと主な航空 会社 (62社)
小売業	97.7	2.3	100.0	特になし	首都圏大手デパ ート・スーパー 、秋葉原電気街

(注) 交通機関の中で鉄道と路線バス、貸切バスの3部門から回答があった場合には、3社の扱いにした。

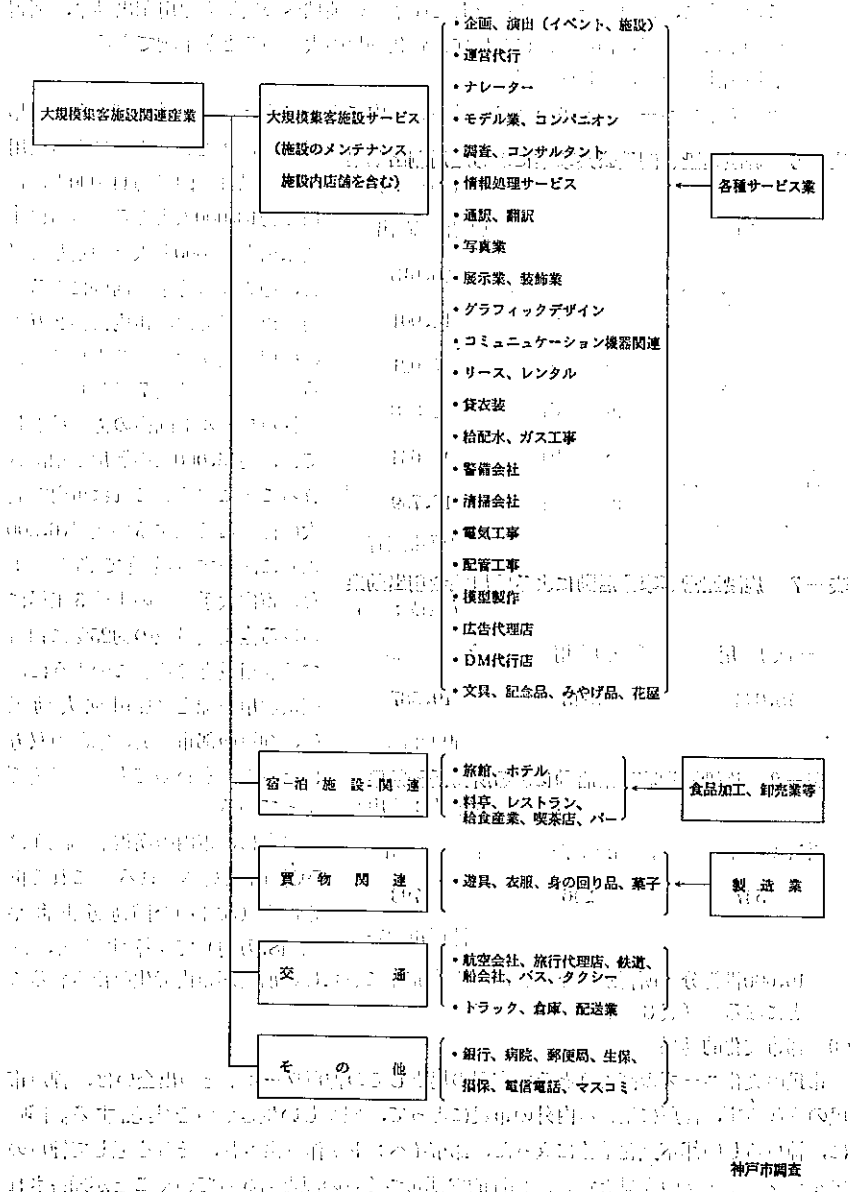
資料出所「三菱総研調べ」

表-4 東京ディズニーランドノウハウに対する関心内容

順位	レジャーランド	旅行業	宿泊業	小売業
1位	接客サービスの マニュアル化	接客サービスの マニュアル化	接客サービスの マニュアル化	接客サービスのマ ニュアル化
2位	園内の清掃	トータルな雰囲気 づくり	園内の清掃	トータルな雰囲気 づくり
3位	トータルな雰囲気 づくり	園内の清掃	トータルな雰囲気 づくり	園内の清掃
4位	質の高いショー、 パレード	精巧なアトラク ション	接客サービス要 員の豊富さ	強力な販売力
5位	強力な販売力 精巧なアトラク ション サービス要因の 豊富さ	強力な販売力 質の高いショー 、パレード	精巧なアトラク ション	質の高いショー、 パレード

資料出所「三菱総研調べ」

表一五 関連産業へのインパクト



業の創出を促進することが期待できる。(表5参照)

このように、神戸ワールドを核とした産業群の地域への集積や雇用創出効果、所得形成効果によって、神戸経済に及ぼす活性化効果の大きいことが予測できる。

ウ 雇用創出効果と所得形成効果

東京ディズニーランド級の施設が神戸市内に立地するとして試算してみると、施設建設、関連公共事業による雇用創出効果は全国で約44,000人、市内で約18,000人となる。さらに年間来場者を600万人と想定した場合、施設運営等事業活動による雇用創出効果では、市内に約2万人の雇用機会が生まれると見込まれる。(表6及び表7参照)

表一6 施設建設、関連公共事業による雇用創出効果
(単位：人)

内 訳	雇用創出	
施設建設	全 国	36,613
	市 内	14,901
公共事業	全 国	7,021
	市 内	2,858
合 計	全 国	43,634
	市 内	17,759

神戸市調査

表一7 施設運営等事業活動による雇用機会創出効果
(単位：人)

一次雇用	誘発雇用	合 計
15,044	4,543	19,587

神戸市調査

表一8 施設運営等事業活動による所得誘発効果
(単位：億円)

本源所得	誘発所得	合 計
547	246	793

神戸市調査

16,000世帯分の所得が誘発され、しかも毎年これだけの所得が市内で生み出されることになる。(表8参照)

(3) 都市文化的効果

市民の文化ニーズの高まりとその実現の場としての神戸ワールドとの出会いは、神戸市民のみならず、神戸に集まる内外の市民にとって、望ましい生きがいを実現する。同時に、神戸らしい都市文化基盤に立った、都市イベントが作り出され、それを通して神戸のアイデンティティの発見と定着、個性的な都市づくりの源ともなっていくことが期待され

表一 9 58年度来訪外国人数及び東京ディズニーランド訪問外国客数

区 分	総 数
58年度来訪外国人数(注1)	1,997千人
東京ディズニーランド訪問外国客数(注2)	695千人
東京ディズニーランド訪問外国人のシェア	34.8%

(注1) 58年度来訪外国人客数は、正規入国者-永住者の入国者+72時間内通過客(国際観光協会資料)

(注2) 東京ディズニーランド訪問外国人観光客数には、単籍の外国人を含み、日本在住者を含まず。

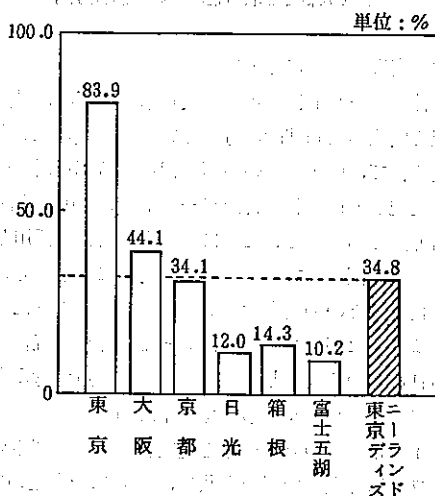
る。

都市の個性的な文化活動こそ、新しい世紀における国際交流を高め、都市外交の基盤ともなっていく。さらに、神戸の都市イメージを一層向上させ、それがひいては市民の誇りや独自の文化創造を促進していくこととなる。

(表9及び図4参照)

東京ディズニーランドの入園実績からみて、様々な都市へのインパクトが考えられる。まず入園者の年齢構成では、18歳以上が75%と、大人が大きな比重を占め、子供中心の従来のイメージを塗りかえている。また、男性も女性も同様に引き付けられ、さらに、外国人入園者の多さも注目され、国際的なヒンターランドという面周期性もあわせて、今までにない文化ニーズ充足の場となっていることが明らかとなった。(表10参照)

図一 4 58年度来訪外客立ち寄り割合



資料出所「三菱総研調べ」

(注) 神戸への58年度来訪外客立ち寄り割合は、9.5%である。

(58年国際観光振興協会資料より。)

表10 東京デイズニーランド入園者実績データ

	オープン後	プレオープン
営業日数	320日	26日
総入園者数	993万人	62万人
年齢構成	18歳以上が75%	—
男女構成	女性が57%	—
外国人構成	10% (うち旅行者が7%)	—
地域構成	関東1都6県62%	—

資料出所「三菱総研調べ」

5 実現への課題と取り組むべき基本方向

(1) 実現への視点と課題

神戸ワールドは、市民の文化水準を高め、生きがいと自己啓発の実現の場として、21世紀を展望した画期的な分野といえる。同時に、都市発展の新しい潮流に対応し、新たな産業を育て、既存産業の更新を促進する都市活力の核としての役割をも担っている。

実現が期待される神戸ワールドは、神戸が培ってきた多くの発展基盤を踏まえた新しい活力源である。それだけに、過去の蓄積を活用し、神戸のよさを生かすことが課題となろう。わが国だけでなく、世界の動向にも配慮した事業化と地域経済界、市民生活などの活性化方策との調整も大きな課題となってくるだろう。

こうした実現への視点に立って、今後調査検討すべき課題は多いが、重要なものと考えられるものを列挙してみると、次の諸点が考えられる。

- ア 神戸ワールド事業化基本計画
- イ 市域内の立地適地と充実整備すべき都市施設
- ウ 自然環境の保全と共生、さらに一歩進めて新しい環境の創造にも配慮した立地および事業化のあり方
- エ 神戸ワールド事業の効果を高めるための都市整備計画
- オ 神戸ワールド事業の整備運営のあり方
- カ 神戸ワールド事業化にふさわしい新たな都市整備方式
- キ 神戸ワールド事業化にふさわしい新たな民間活力導入方式
- ク 神戸ワールド事業に必要なソフト開発と集客サービス体制
- ケ 神戸経済界および市民の協力方式
- コ 国および広域施設整備計画との調整

○サ：国内外の経済界との協力調整のあり方（「神戸ワールド」の国際展開のあり方）
(2) 取り組むべき基本方向（「神戸ワールド」の国際展開のあり方）
以上の項目について、取り組むべき基本方向として、おおむね次の趣旨を体して検討することが適当である。

ア フィージビリティ調査と基本構想の策定

まず、市域内の立地条件と神戸ワールドの実現形態のケースに応じて、可能性と課題を整理する。これらを踏まえ、神戸ワールドの総合的効果の発揮を目指した基本構想を策定する必要がある。

イ 神戸ワールドの実現を目指した都市整備計画の検討

神戸ワールドの事業を円滑にし、かつ、都市全体の整合性を確保するため、国等の広域整備構想や経済界の動向を勘案した都市整備計画の検討を図る必要がある。

ウ 立地適地および事業化のあり方についての検討

取組指針にそって、規模、整備主体をはじめ、立地適地についての検討を進める。その中から事業化にふさわしい新たな都市整備方式と民間活力導入方式を開発し、神戸ワールドに期待される効果に対応した実現手法の具体化を図る必要がある。

エ ニーズに即応する更新システムの検討

常に変化する時代の要請と市民のニーズに応える神戸ワールドであるためには、運営面で施設およびソフトの内部再生システムに配慮しておくことが重要であり、それのための具体的手法を常に研究し、用意する必要がある。

オ 神戸の活性化および市民文化向上の条件整備についての検討

神戸ワールドの地域活性化および市民文化の向上の効果を的確に実現するための条件を検討し、市民および地域経済界にとって望ましい参加のあり方を開発する必要がある。

あ と が き

私たちは、神戸市民の文化的ニーズの動向、都市活力のあり方についての自由討議を繰り返す中で、大規模な集客施設を核とした都市整備の理念づくりが必要であると大方の意見の一致をみた。新しい方向を探るために、主として定性的なアプローチで、様々な考え方が提起され、意見交換が積み重ねられた。

本報告は、その成果であるが、神戸の新時代の活性化に向けて、本文で述べている神戸ワールドのイメージとその実現方向は、神戸の活性化をリードする基本的指針であると考えている。

もちろん、具体的なケースに基づく検証や調査は、今後の課題に残されており、具体的な展開に当たっては、新たな発想と様々な創意工夫が求められるところである。

討議すべき課題や分野の全てについて、限られた検討時間の中で、必ずしも十分に論じ
尽し得なかった憾みは残っている。しかし、この報告の趣旨を踏まえ、国や民間の動向を
注視しながら、市政の展開の中で課題の解決に向けて引き続き検討されることを望むもの
である。

（以下、非常に薄い文字で印刷された、ほとんど読み取れない内容が続く）

（ここに目録の項目があると思われる）

（以下、非常に薄い文字で印刷された、ほとんど読み取れない内容が続く）

新刊紹介

都市政策の展開 行政の機能と構造 行政サービスのディレンマ 近代日本都市計画の百年 21世紀への大都市像

遷都市政策の展開

～巨大都市東京を中心に～

世界人口は、本年7月には50億人になるが、これら人口の半数近くが都市に住んでいる。先進諸国では人口の70%以上が都市に住み、そして開発途上国では現在急速に都市化が進み、大きな社会問題となっている。

わが国にあっては、高度経済成長期に人口の大移動が起り、東海道メガロポリスに人口が集中した。このため、国土開発計画、各種の法律によって、人口の地方分散を促進しようとして来た。

後に生じたJターン現象は、地方中核都市への人口集中を促進し、また、東京圏を除く大都市では、工場の新増設規制等のために、また、増大する人口の受け皿としてのニュータウン建設によって、都心部分の弱体化、インナーシティ問題が徐々に顕在化しつつある。

また、貿易摩擦、円高、生産技術の高度化・高付加価値化は、従来の基幹産業であった装置型の重厚長大から、軽薄短小の時代となり、産業構造の転換が求められるとともに、これらに付随する工場の減少などインナーシティ問題に拍車をかける結果となっている。

一方、東京への過度な人口集中は、分都

遷都論を始めとする論議を生来せしめたが、結果的には、研究機関等、人口集中の要因と余り関連のない政府機関が移転したにすぎず、その主因である首都機能は全く変ることなく存続することとなってしまった。

交通・通信手段の発達とは地方への業務管理機能等を分散するかにみえたが、逆に東京一点集中を促進し、商都といわれた大阪の地位すら除々に低下し始めている。

加えて、国際化、情報化という現代的課題は、海外金融機関の東京立地を促進するなど、東京集中を倍加させようとさえしている。

本書は、このような東京を、都政を担う立場から、総括的に概観し、その問題点を浮き彫りにしている。

筆者のいう如く、「今日なお、過密問題をかかえている東京では、マイタウン東京の実現、多心型都市の形成に向けて政策展開を図っているが、この数年における国際化、情報化の進展は著しく、マイタウン東京の実現と国際都市東京の構築をいかにして整合させ、より良い東京をつくり上げていくかという課題への対応」が、他面、「東京の活力の裏に潜む一部地域の都市衰退問題」への対応が求められているのが東京である。

本書では、前者の問題については第2章において、東京都庁の新宿移転をはじめとする多心型都市の形成について論じ、後者の対応については、インナー・サブ・アクトなどインナーシティ問題への対応を既に余儀なくされて来たロンドンとの対比において論じている。第4章では、新たな都市機能を配置するための余地をウォーターフロントに求め、国際化・情報化問題への対応等、都市改造の重要な拠点としての具体的な活用方法が示されている。

第1章は大都市圏計画を世界の大都市と比較し、東京大都市圏問題を計画の視点から論じている。

本書を読んで感じられるのは、たとえば、内需拡大による規制緩和と都心の業務機能の過度集中の抑制、過密対策とインナー対策といった相矛盾する問題を抱えながら対応を強いられる計画官の悩みとその調整への努力である。

しかしながら、全ての中枢機能を東京に集中させることが、全体としてほんとうにいいのかという、素朴な疑問に対しては答えていない。昨今の異常な地価高騰は公共事業の推進を困難にするばかりでなく、他の大都市にも名目上の地価高騰をもたらし、新たな都市問題すら捲りかねないのである。東京圏のみでなく、都市政策を今少し高い立場から論ずることが、逆に東京の問題を解決することになりはしないであろうか。

（東郷尚武著
鹿島出版会 3,200円）

行政の機能と構造—ドイツ行政社会学—

行政の複雑多様化、専門技術化に伴い、近代行政の基本原則である「法律による行政」も変容をとげつつある。国民代表議会が法律を制定し、行政はそれを執行する。すなわち政治が決定し、行政が実施するという機能分担はもはや妥当しない。法律は基本的事項について定めるにとどまり、詳細については全て政省令に委ねられ、法律そのものは具体的な行政活動を直接に拘束する役割を低下させてきている。さらにほとんどの法律が、実際には行政により作成されているのが現実である。

また、我国では、昨年の総選挙で政府自民党が安定多数の議席を獲得し、政権の交替は当然の間はあり得ないものとなっている。さらに高級官僚出身者が与党議員となる例も枚挙にいとまがなく、こうした事実は上述した政治と行政の規範的な関係に少なからず影響を及ぼすであろう。このような状況のなかで行政のあり方について考察する場合、明晰な分析視点が必要である。

本書はドイツの生んだ才媛レナーテ・マインツ女史による行政社会学の入門書である。原題に使われている行政社会学 (Soziologie der öffentlichen Verwaltung) とは耳慣れない言葉であるが、その意味するところは、社会科学としての行政学 (Verwaltungswissenschaft) であり、行政を単に社会学の一素材として取り上げたのに止まるものではない。こうした著者の意図を正確に伝えるため、日本語訳にあたっては、そのタイトルが「行政の機能と構造ドイツ行政社会学」とされている。

本書では、その対象を行政一般として中

立的に起述し、それを社会科学的視点から考察するという態度をとっている。つまり、伝統的な行政学が、実務的な志向をもち、どちらかといえばフォーマルな側面—与えられた任務、公式に設定された構造としての組織、人事選抜の規則等—を取扱うのに対し、本書では理論的な認識関心を追求し、公式の規則の規範構造よりもむしろその規範からしばしば逸脱する実際の社会現象を取扱うものである。

こうした観点から、著者は、その実証例としてヨーロッパ諸国やアメリカの行政について論述しているが、特に西ドイツの行政については詳述されているので、日本の読者にとっては、西ドイツ行政紹介の書として興味深い。西ドイツ以外の国の行政については、単に例示として記述されているだけで系統だった比較分析にまで及んでいないが、この点については、行政社会学というテーマ領域全体への入門書たる意図からははずれるものであることを、著者自身予め断っている。それぞれの国ごとの行政社会学的な分析を一つの体系的な比較行政社会学へと纏め上げる作業は今後の研究を待つべきであろう。

いずれにせよ本書は、西ドイツ行政紹介の書として、また行政社会学の入門書として興味深いものであるが、翻訳の堅さ及び、専門的な入門書であり社会学な基本概念にある程度の知識が前提とされていることから、やや難解なところがあるのが気にかかる。

レナーテ・マインツ著
（ 泉公一郎訳 ）
成文堂 3,500円

行政サービスのディレンマ

「ストリートレベルの官僚制—

福祉国家の理念は、今日においては自明の理とされている。即ち人間が人間らしく存在していくためには、現代においては、国家ないし自治体即ち行政の援助なり介入は不可避である。この行政による市民生活への関わりが、ますます深まる状況の中で、福祉行政のあるべき姿を模索することの重要性はいうまでもない。

本書は、この行政と市民の関わりに関し、表題に云う「ストリートレベルの官僚制」という概念を用い、現状分析を行うとともに、将来の方向を探っている。福祉行政における政策実現の局面を、単に抽象的に政策とその対象たる市民との関係で抱えるのではなく、決定された政策を市民との関係で具体的に実現していく人間である「ストリート・レベルの官僚」の立場、心理、行動に即して解明としているのである。

この概念は、アメリカの社会を前提に設定されたものであるが、抽象的には「仕事を通して市民と直接に作用し、（福祉行政上の）職務の遂行について実質上裁量を任せられている行政サービス従事者」と定義される。具体的には、教師、ソーシャルワーカー、警官、裁判官などが想定されている。

そして、これに、官僚の上司といった「管理者」、行政サービスの受益者たる市民「対象者」の三者の相関関係を想定し、それぞれの具体的な心理を実証的に分析しながら、福祉行政の問題点の解明を試みている。

本書の構成は4部から成る。第1部「序」

では、ストリートレベルの官僚（以下「官僚」という）のもつ、福祉政策実現における決定的役割、政策決定者としての「官僚」を、人間としての彼らの置かれる状況、心理を具体的に説明し、彼らが政策遂行上、裁量権をもつが故の、いわば悩みに即し、現場の実態を、「官僚」と管理者及び市民との葛藤関係であると分析する。第2部「職務の状況」では、さらに詳細に状況の分析を行う。即ち、彼らが、職務を遂行するうえで必要な「資源」＝財源、福祉施設、さらには時間など一つの制約のあること、職務の曖昧さ、あるいは、管理者、対象者の目標の葛藤といった点の説明を通し、「官僚」の職業的良心も、対象者の選別、不公平な扱いなど、本来あるべき姿を裏切る結果となるという困難な状況を示す。

第3部「職務の実行」では、上記の状況をふまえ、「官僚」がどんな行動を行うかを、心理学的分析をする。自分たちの関わる対象者の定型化、単純化という対応をキーワードとし、行政サービスの提供の限界、現実的におこる不平等「官僚」が対象者を統制するに至ることなどを克明に叙述している。ここでは、そういう事態が決して好ましくはないということが前提になっていると思われるが、著者は、「官僚」の置かれた状況下では、それが合理的行動であるといった形で、職務の進め方は、その職務の構造に規定されるという議論を行う。第4部「ストリートレベルの官僚の未来」においては、現実には、この官僚制がどのように変化しようとしているのかという予測と著者自身の改革のための提言で締め

くくられる。即ち、現代の財政危機の状況下で、「官僚」の責任ないし負担の増大、管理の強化への方向、その存在を規定する社会制度の安定ないし改革の傾向のないことを論じ、制度自体の変革の方法として、対象者の自律性の増大、「官僚」の職務の改善＝裁量の除去、能力向上にも触れつつ、「官僚」の専門職化による状況の改革を、一番望ましいと結論しているようである。つまり著者は、その断定は避け、今後のより精緻な検討を期していると思われる。

本書は、行政が、人対人の切実な交錯の場面であり、抽象的な権力対市民といった公式で分析しきれるものでないことを実証的に解明したものであり、とくに公務員にとっては、日常の漠然とした職務上の悩みを、明快に言語化したものとして、自省の格好の手引といえる。

（マイケル・リプスキー著

田尾・北大路訳

本鐸社 3,000円）

近代日本都市計画の百年

本書は、1868年明治維新から現在までの約百年間について、時代の変化と共に、都市計画の思想、法制度の変遷、政府の動き、都市計画技術の発達に着目することにより、日本の近代都市計画の歴史を解き明したものである。

都市は現在、高度情報化、国際化時代を迎える中で、インナーシティ問題等の新たな課題に直面しているが、今日の課題を本心に理解し、都市の発展を正しい方向へ導くためには、都市の発展過程や、それに立

ち向って来た都市計画の歴史を知ることが大変重要である。その意味で、「百年間の「計画と都市の対応」を詳細に分析した本書は、現在も都市計画に関係する者が、新しい時代に向けて、一歩足を踏み出す前に、一瞬立ち止まり、一読すべき書であると言えよう。

著者は、明治維新以降の百年を大きく8つの時期に区分し分析している。

明治維新からの約20年間を第1期とし、明治政府が欧米都市構築技術の直接的導入により、近代国家としての体裁を整えようとした時期で、銀座の煉瓦街建設事業等の紹介により、建物の不燃化の問題、建物高さと道路幅員を関係づける考え方についてふれ、都市計画史の史的な時期と位置づけている。

次に日本最初の都市計画法制と言える東京市区改正条例の施行された明治22年から都市計画法制定に至る約30年間の市区改正事業の時期を第2期とし、ナポレオンⅢ世とオースマンのパリ改造計画をお手本とした当事業の中で、この時期に、計画の決定公電の手続きを経ることにより、計画が単に事業のもくろみではなく、計画に抵触する土地建物所有者の権利を制限する根拠としての計画という考え方がなされていること、財源の確保に官有地の貸付収入、特別税、公債の発行が充てられていたことが紹介されている。

第3期では、都市計画法、市街地建築物法の制定により、都市計画区域、地域地区制、土地区画整理等の技術が導入されたこと。また関東大震災の影響とその都市計画上の意義が述べられている。

第4期では、戦時下の都市計画が、侵略的思想の道具となり、進歩の中断期となったこと、植民地、占領地での実験的な試みが、戦後へ与えた影響について述べられている。

第5期は、敗戦後の戦災復興都市計画の時期で、同時に民主化の時期でもあり、本来ならば新しい憲法の趣旨にそって、都市計画、建築行政も根本的に改められなければならなかったが、地方自治の本旨にそった都市計画法の改正は途中で流産した。その時に、都市計画の決定権を誰に持たせるのか、住民参加をどう図るのか、土地利用規制をいかに図るか等が改正の課題とされ議論された。

第6期は、高度経済成長政策のもとで、大規模な市街地開発プロジェクトが次々に実現し、その結果、都市構築技術面では大きな進展が見られるが、都市計画基本法体系の民主的改革が行なわれていなかったので、開発プロジェクトの実施が、土地利用の混乱、自然環境の破壊をもたらすことになった。

第7期は、昭和43年の新都市計画法制定、昭和45年の建築基準法改正で、都市計画が、民主化と計画規制強化を特徴として改正され、新しい発展が見られた時期としているが、法的に地方に国の強い指揮監督が及ぶこと、意見書の扱いに不充分さを残していること、地区計画制度が「必修科目」的計画として制度化されなかったこと等の問題点を指摘している。

第8期は、昭和57年頃から現在に至る時期で、規制緩和による民間活力論について、それが政治的圧力による反計画路線で

あると批判し、利益があがる所だけが事業化されることの問題点を指摘し、この第8期が一時期を画することになってほしくないと、著者は願いを込めて「反計画期」と呼んでいる。

著者の努力により、本書がこの時期に出版されるに至ったことは、本書がただ単に都市計画の歴史を勉強しその理解を深めるためのものではなく、現在の民間活力論による反計画路線への歩みに対する著者の強い警告が込められていることがうかがえる。

著者 石田 頼房 著
発行 自治体研究社 2,000円

■21世紀への大都市像

一現状と課題一
都市部・郡部の人口比をみると、終戦時28対72であったものが、最近では76対24と都市部が圧倒的に大きくなっている。交通・流通・情報網の発展のなかで、単に都市人口の増大というだけでなく、日本社会全体が農村に社会的基盤をおいていたものが都市型へと変貌しつつある。にもかかわらず都市というものはこれまで評論の対象でありえてもアカデミズムの対象としては十分なりえていなかった。今日、現代社会を語る時、「都市」は欠かすことのできないキーワードになっている。さまざまな分野からの「都市」へのアプローチが試みられている。本書はそのなかにあって、永年にわたり都市問題に取りこんできた柴田徳衛教授を中心に、いわばオーソドックスな都市論を展開し、副題が示すように21世紀にむけ、その現状と課題を探ろうとした共

同研究の成果である。序説において、柴田氏が日本経済のおおきな流れのなかで都市というものがむかえようとしている構造的変革を問題提起する。以下、世界都市ともいべきニューヨーク、膨張する東京、地盤沈下がさげられる関西のなかの大阪、その他社会構造・経済構造の変化をみるいみで金沢、大分市を事例研究として示す。最後に総合開発計画を軸に戦後日本の地域政策から都市問題を論じている。

3大都市圏及び地方中核都市は1950年代から60年代にかけ、急激に膨張した。この時期はいわゆる世界のなかで例をみない高度経済成長の時代と一致する。近代社会がすぐれて経済社会であることはいうまでもないが、日本の都市形成史においてはとくにそれが妥当する。経済が都市をつくりあげたということもできる。そのため、「都市の構造は、経済の生産活動を最小のコストで最大の成果をあげるという点で、もっとも能率よくつくられた」。経済成長の労働供給庫となった農村からはき出される高い教育水準を有した若年単身離村者が、それらを支えたのである。都市の構造はハード面においても、システムとしてのソフト面においても「若者中心の都市構造の設計」がなされたのである。

21世紀に向けては次の点が都市にとっての大きな課題となる。①地方都市から大都市へ若者を押し出す力が弱まり、大都市自身で次の世代を育成しなければならない。②高齢化社会に現代の都市の構造が対応できない。③婦人の進出をどのように受け入れるか。④高度経済成長期、集中的に形成

された都市基盤が2010年代から20年代にかけて本格的な更新時期をむかえる。施設の老朽化の加速度的増大にどう対応するか。⑤環境水準のいっそうの向上。

こういった困難な諸課題を、重厚長大から軽薄短小へ、ハードからソフトへ、あるいは情報化・サービス化等とさまざまな形容がなされている社会・経済構造の変化のなかで実証的にとらえようとする。

大阪についていえば、「戦後の都市政策は高度成長を促進させようとしたので、都市問題を解決するどころか自ら発生させた」と厳しく批判する。現在の地盤沈下の内容は次の4点に集約されるようである。

①中枢管理機能の東京への移動。②ハイテクノロジーの先端産業の立地が東京に比べて少ない。③近年重要性を増している情報・文化面での東京に対する決定的立ち遅れ、④国際化という面での遅れ。

産業構造を中心に分析した結果、地盤沈下の実態を「堺・泉北コンビナートの建設によって大きく素材供給型重化学工業に比重をおいてきた大阪経済は、不況とともにはじめた産業構造の変化、サービス化、ソフト化に大きく立ち遅れた。臨海コンビナートの巨大な素材産業は構造不況にあえぎながら、大阪経済に重くのしかかっている。それは(中略)大阪経済の重化学工業

化をおしすすめてきた人々を断罪するかのごとくである」と述べる。執筆者の大阪における都市教策の評価はいささか辛いようである。

ここではとくに大阪の地盤沈下もたらした原因を中心に論じた第2章をとりあげてみた。序説において述べられていることからあきらかなように、もっぱら経済の動きと1対1の対応で形成された現代日本の都市が、これまでかえりみることのなかった老人や障害者といった社会的弱者や婦人にも眼をむけるべきであると述べている。

機能性の追求から都市アメニティの追求へ、しかも21世紀にむけての構造変革との共存を説くというのが本書全体の基調である。

なお、第5章、東京・日野市の意識調査をつうじて、帰属感を共感・醸成される場の提供という観点での分析が興味深い。

元来、本書が東京で開かれたシンポジウムをもとにまとめられたものによるためか、非常に読みやすく、かつ明解な論文集となっている。自治体職員はもちろん、研究者にとっても一読すべき好著となっている。

(柴田徳衛編著)
東京大学出版会 5,500円)

筑 館 前 編 著

日本経済新聞社 1997年11月10日発行 2000年11月10日改訂発行
ISBN 4-662-08111-0 1,980円(税別) 1,800円(税別)

〒100-8302 東京都千代田区千代田1-3-1 日本経済新聞社

TEL 03-5561-3111 FAX 03-5561-3112

03-5561-118(80) 東京大学出版会

〒100-8302 東京都千代田区千代田1-3-1

編 集 後 記

＊ ひと・もの・かねがますます東京に集中しつつある。まさに、東京とその他地域という感である。しかし地方にあっては、実にユニークな活動が数多くなされている。今回の特集は、地域おこしを新たな地域開発の視点としてとらえたものである。地域の経営の原点について地域の動向をふまえつつ、京都大学伊東光晴教授にまもっていただき、全国の地域おこし状況と課題を日本経済新聞の五十嵐富英論説委員に、地場産業と地域開発について星屋孝行兵庫経済研究所専務理事に論じていただいた。また事例報告として尼崎市の現況と課題を高見昭裕尼崎市総合企画局企画調整部長に、姫路市につきましては姫路市企画局総合企画室に報告していただいた。また昨年11月の宮崎賞受賞の北海道占冠村からは観音信則村長、日本大正村からは実行委員会の三宅重夫会長から報告をいただいた。

〔訂正〕 第47号 加藤恵正神戸商科 大学講師論文「神戸の産業構造と大規模開発」P.24 下から8行目「このうちは」は「このうち「専門的・技術的職業」は」の脱字がありました。慎んでお詫びいたします。本特集が地域活性化理解への一助となれば幸いです。

都市政策バックナンバー

- 第37号 特集 自治体と国際交流 1984年10月1日発行
- 第38号 特集 港湾経営の政策課題 1985年1月1日発行
- 第39号 特集 自治体OAシステム 1985年4月1日発行
- 第40号 特集 自治体とニューメディア 1985年7月1日発行
- 第41号 特集 都市と産業振興 1985年10月5日発行
- 第42号 特集 公営余暇施設の経営 1986年1月5日発行
- 第43号 特集 マスタープランへの視点 1986年4月1日発行
- 第44号 特集 ニューメディア・シティへの視点 1986年7月1日発行
- 第45号 特集 都市開発と人口政策 1986年10月1日発行
- 第46号 特集 民活と大型プロジェクトの展開 1987年1月1日発行

☆年間予約購読のおすすめ

書店にて入手困難な方は、当研究所へ直接お申込み下さい。

予約購読の場合、送料は当研究所が負担いたします。

季 刊 都 市 政 策

第 47 号

印刷 昭和62年3月25日 発行 昭和62年4月1日
発行所 財団法人神戸都市問題研究所 発行人 高 寄 昇 三
〒651 神戸市中央区浜辺通5丁目1番14号(神戸商工貿易センタービル18F)
振替口座 神戸 3-75887 電話 (078) 252-0984

発売元 勁 草 書 房

〒112 東京都文京区後楽2の23の15

振替口座 東京 5-175253 電話 (03) 814-6861

印刷 田中印刷出版株式会社

地方自治の眼でみた大都市の実態！

メトロポリス。 東京の読み方

「東京」をテキストとして「読む」

先端的・多様な動きの中から

地方都市は何を学ばるか！

三菱総合研究所地域計画部／編A5判250頁

「大都市・東京」の科学的分析

レビュート・揺れ動く東京の景観線

東京の産業・企業

東京の国際化

東京の都市構造の変化

東京の都市再開発の動向

新たなまぼろしくりの動向

東京1地方、地方1東京の関係

東京の住み手の心理と生活環境

〈特別寄稿〉 恒松利治 三浦見晴

奥田道夫 坂井正義 石橋信雄 飯尾一朗

大友篤他

東京都千代田区神田神保町3丁目2番地
公務職員研修協会 電話(03)230-3701
郵便番号 101

自治研修

編集 自治大学校・地方自治研究資料センター
〒106 東京都港区南麻布4-6-2
電話 (03) 444-3281

1986. 3 No. 525
3月号 毎月10日発行
定価 450円
年間購読料 6,705円
(臨時増刊号送料を含む)

発行所 第一法規出版株式会社
〒107 東京都港区南青山2-11-17
電話 (03) 404-2251
振替口座東京 3-133197

特集 行政改革時代の福祉

(総論)

行政改革時代の日本型社会福祉
丸尾 直美

(各論)

国の行政改革と地方の行政改革
自治省行政局行政課

社会福祉供給組織の新たな展開
三浦 文夫

社会福祉の費用負担―現状と基本課題
星野 信也

これからの社会福祉政策
高原 弘海

(レポート)
民間委託による福祉行政の効率化
松岡 成男

市民福祉振興基金と先駆的福祉
岡 佑光

政策企画セミナーについて
青森県自治研修所

(自治大学校の研修から②)

農村地域の活性化と高齢者の役割
脇 忠司、大寺敏郎、村田知之

山中哲雄、阿部康博、真鍋雅晴

他人に聞けない 地方自治 カタカナ用語集

◎ 公人の友社編

・ B6判

・ 372頁

他索引20頁

・ ビニールカバー

定価＝2,300円

読者である地方公務員にとって一つ一つのカタカナ用語がどういう意味があるのか、という視点で解説。聞くは一時の恥、とはいえ、基本的な用語や、同じことを何回も聞くことは気がひける。そのようなこ

れだけは知っておきたい、という常識的・基本的な重要用語を選んだ。冒頭に50字でその用語のポイントをまずおさえ、そのあとくわしい解説の二段構成。

〒112 東京都文京区小石川2-3-4 公人の友社 TEL (03)811-5701

地方自治通信

自治体革新の創造と
交流のための月刊誌

◎ 地方自治通信 4月号特集
特集 J.Cのまちづくり——地域からの発想

J.Cとまちづくり——会頭からの問題提起

△ 対談 J.Cのまちづくり——期待と注文

西尾 勝・松下圭一

J.Cのまちづくり実践

本ホトック枝幸 J.C / 新居浜 J.C /

三原 J.C / その他

まちづくりの夢と構想

——リーダーたちの意見集

松山 J.C・中町英文 / 八王寺 J.C・

磯間利男 / 沼田 J.C・土田洋三 /

その他

△ インタビュー

地域活性化の担い手として——J.Cの役割

河村忠夫 / きき手・安東誠一

神戸都市問題研究所出版案内

都市政策論集

- | | | |
|-------|-----------------|----------|
| ☆第1集 | 消費者問題の理論と実践 | 定価 1700円 |
| ☆第2集 | 都市経営の理論と実践 | 定価 1500円 |
| ☆第3集 | コミュニティ行政の理論と実践 | 定価 1700円 |
| ☆第4集 | 都市づくりの理論と実践 | 定価 1900円 |
| ☆第5集 | 広報・広聴の理論と実践 | 定価 1800円 |
| ☆第6集 | 公共料金の理論と実践 | 定価 2200円 |
| ☆第7集 | 経済開発の理論と実践 | 定価 1700円 |
| ☆第8集 | 自治体OAシステムの理論と実践 | 定価 2000円 |
| ☆第9集 | 交通経営の理論と実践 | 定価 2000円 |
| ☆第10集 | 高齢者福祉の理論と実践 | 定価 2200円 |
| ☆第11集 | 海上都市への理論と実践 | 定価 2200円 |

都市研究報告

- | | | |
|------|--------------------------|----------|
| ☆第3号 | 公共投資の効果に関する
実証的分析 | 定価 4000円 |
| ☆第5号 | インナーシティ再生の
ための政策ビジョン | 定価 3000円 |
| ☆第6号 | 神戸/海上文化都市への構図 | 定価 3500円 |
| ☆第7号 | 神戸・コンベンション都市への
政策ビジョン | 定価 4000円 |
| ☆第8号 | 集合住宅管理の課題と展望 | 定価 2000円 |
| ☆第9号 | 地方自治体へのOAシステム導入 | 定価 5000円 |

※ ご購入は書店または神戸都市問題研究所へお申し込み下さい。

勁草書房



季刊 都市政策 第47号 ISBN4-326-96071-X C3331 ¥550E

発売元 **勁草書房** 東京都文京区後楽2-23-15 定価 550円
振替東京 5-175253 電03-814-6861