

NETT

North East Think Tank of Japan

No.21
1997.12



特集

“首都機能移転”



ほくとう総研

NETT

CONTENTS

No.21
1997.12

1 ●羅針盤◆開通した磐越自動車道への期待
新潟県商工会議所連合会会頭 中田 久蔵

●特集●
首都機能移転

◆首都機能移転の検討状況について 2
国土庁大都市圏整備局首都機能移転企画課
課長補佐 大和田 哲生

◆候補地の主張 6
北海道・宮城県・福島県・栃木県・茨城県・
静岡県・愛知県・岐阜県・三重県

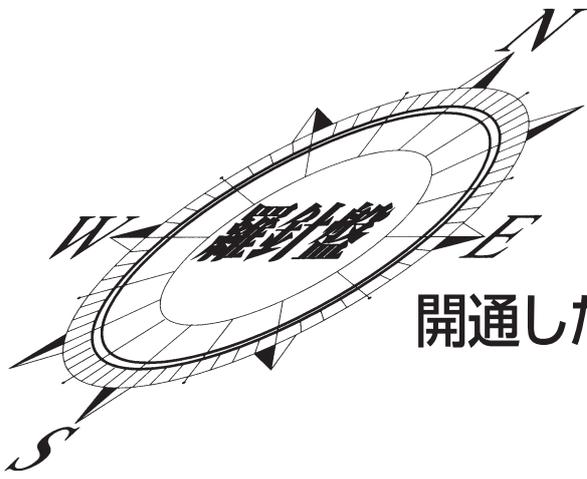
◆三内丸山と首都機能移転 22
(財)ほくとう総研 専務理事 原 達郎

23 ●コラム◆リレーエッセイ◆
秋田日産自動車(株) 代表取締役 三浦 廣巳

●連載◆地域づくり/10
夕日でまちづくり～愛媛県双海町～ 24
(財)ほくとう総研 顧問 高田 喜義

26 ●現地報告◆三内丸山遺跡と地域活性化
(財)ほくとう総研 総務部副長 渡辺 武裕

●ほくとう総研のページ 28
事務局から・HOKUTOUDIARY・編集後記



開通した磐越自動車道への期待



新潟県商工会議所連合会 会頭 **中田 久歳**
Nakada Kyuzou

待望久しかった太平洋側と日本海側を結ぶ初の本州横断道路、磐越自動車道（福島県いわき市を起点として新潟市に至る総延長約213kmの高速道路）がこの10月1日、全線開通した。

日本列島を横断する新ルートの実現で交通アクセスが改善され、人や物の流れに大きな変化が起こることは自明である。すなわち、これによって、沿線地域間をはじめとして、東北～新潟、関西間など、様々な地域間での時間短縮効果やルートの複線化が図られるとともに、物流、人流の活発化、生活圏域の拡大など沿線地域の発展基盤の拡充効果も期待されている。

磐越自動車道は、単に太平洋側と日本海側をつなぐばかりでなく、常磐・東北・関越・北陸自動車道を結ぶことにより、首都圏との新たなルート（ビッグトライアングル）が可能となる。また、首都圏を經由せずに地域と地域を結ぶ高速道路として次期全国総合開発計画の中間報告にもある東京一極集中を是正し、地域連携の展開による多極分散型国土の形成を図るという観点からみても、非常に大きな意義をもっている。

東北の太平洋沿岸地域が、交通渋滞の激しい首都圏を經由しない新たな物流ルートを形成することによって、所要時間の短縮効果や輸送コストの削減効果を生み出すばかりでなく複数ルートの確保によって、防災面を含めた重層的な国土構造の形成へ向け、一歩前進したものと受け止めている。そうした意味において、磐越自動車道の全線開通は、多極分散型国土づくりへ向けた取り組みの先導的役割を担うものとして期待されている。

既存の大都市圏を通らずに、地域と地域を結ぶ磐越自動車道は、地方分権の流れがますます加速する時代の追い風の中で完成した新たな交通軸であり、新潟県と福島県、東北と北陸・関西など、これまで少なかった地域の交流が、様々な分野で広く展開していくことが期待される。

これらの地域交流の中で、当面、特に注力したいのが、新たな観光需要を創出するための地域連携である。関西圏や首都圏さらには海外の旅行者をターゲットに、例えば、新潟・福島両空港を起終点とする広域観光ルートや高速道周遊型観光ルートの設定、共同キャンペーンの実施など、緊密な連携による一体的なPRや観光地同士の情報交換などの必要性が今後一層求められる。

こうした期待をより実効あらしめるためには、市町村間、都道府県間、地域間など様々なレベルでの交流推進がキーワードとなる。すでに平成6年には、沿線首長と会議所会頭で構成される磐越自動車道沿線都市交流会議が発足し、また、昨年には、新潟商工会議所と会津若松商工会議所との経済懇談会も13年振りに復活した。これらは一方通行であってはならない。これからは、自らの地域にのみ目を向けるのではなく、地域間の「連携」と「機能分担」の考え方を認識、理解し、より広い視野に立った推進施策が求められる。

当地域における次なる期待は、日本海沿岸東北自動車道の早期完成である。

首都機能移転の 検討状況について

国土庁大都市圏整備局 首都機能移転企画課 課長補佐

おおわだ てつお
大和田 哲生

■はじめに

我が国の現状は、政治、経済、文化等の中枢機能が東京圏に過度に集中したことにより、人口の過密、地価の高騰、生活環境の悪化、大規模災害時における危険の増大等の問題が深刻化する一方で、地方における過疎、経済的停滞、文化の画一化等の問題が生じるに至っている。

このような状況の中、国会をはじめとする三権の中枢機能を東京圏以外の地域に移転することにより、国土の災害対応力の強化、東京一極集中の是正を図るとともに、21世紀にふさわしい新たな政治・行政システムを確立しようという首都機能移転の検討が進められているところである。

ここでは、発足以来1年が経過する国会等移転審議会の調査審議状況を中心に、首都機能移転の検討状況について紹介する。

■今日までの検討経緯

首都機能移転については、平成2年11月の国会決議以来7年にわたり、国会主導によって検討が重ねられてきたところである。

平成4年12月には、議員立法により国会等の移転に関する法律（以下「法律」という）が制定され、「国は、国会等の移転の具体化に向けて積極的な検討を行う責務を有する」とされるとともに、国会議員及び学識経験者から成る国会等移転調査会が設置された。

国会等移転調査会は、2年9か月にわたる調査審議を経て、移転の意義と効果、移転の対象、移転先地の選定基準、移転の時期の目標等を内容とする「国会等移転調査会報告」を平成7年12月にとりまとめた。

平成8年6月には、法律の一部が改正され、国会等移転審議会が設置されることとなり、首都機能移転の検討は移転先候補地の選定という新たな段階に移行した。

国会等移転審議会は、平成8年12月19日に初会合が開催され、内閣総理大臣より「国会等の移転先の候補地の選定及びこれに関連する事項について、国会等移転審議会の意見を求める」旨の諮問がなされた。また、審議会が認める専門的事項について調査審議するため、調査部会が設置をされている。

発足以来、本年12月8日までに8回の審議会と6回の調査部会が開催され、移転先候補地の選定に向けた調査審議が進められているところである。

今後については、法律において、「審議会の答申が行われたときは、国民の合意形成の状況、社会経済情勢の諸事情に配慮し、東京都との比較考量を通じて、移転について検討されるものとする」とされ、「移転を決定する場合には、（中略）移転先について別に法律で定める」こととされている。

なお、本年6月3日に「財政構造改革の推進について」の閣議決定が行われ、「首都機能移転問題については、その経緯及び財政構造改革においてあらゆる分野で痛みを伴う改革が進められている状況を総合的に勘案して慎重な検討を行うことを提起する」とされたところである。

これを踏まえた首都機能移転に関する今後の取り組みについては、「財政構造改革期間（1998～2003年度）は原則として新都市の建設事業に対する財政資金の投入は行わないこととし、今後とも、移転先候補地の選定等必要な検討を引き続き進めることとする」旨の発言が6月6日の閣議において国土庁長官から行われた。

国会等移転審議会では、当初、平成10年秋の答申

を一応の目安として調査審議が進められていたが、このような経過を踏まえるとともに、実際の審議状況をもみても課題が山積していることから、必ずしも平成10年秋の答申にこだわることなく、様々な検討課題について十分な調査審議を行うこととされた。

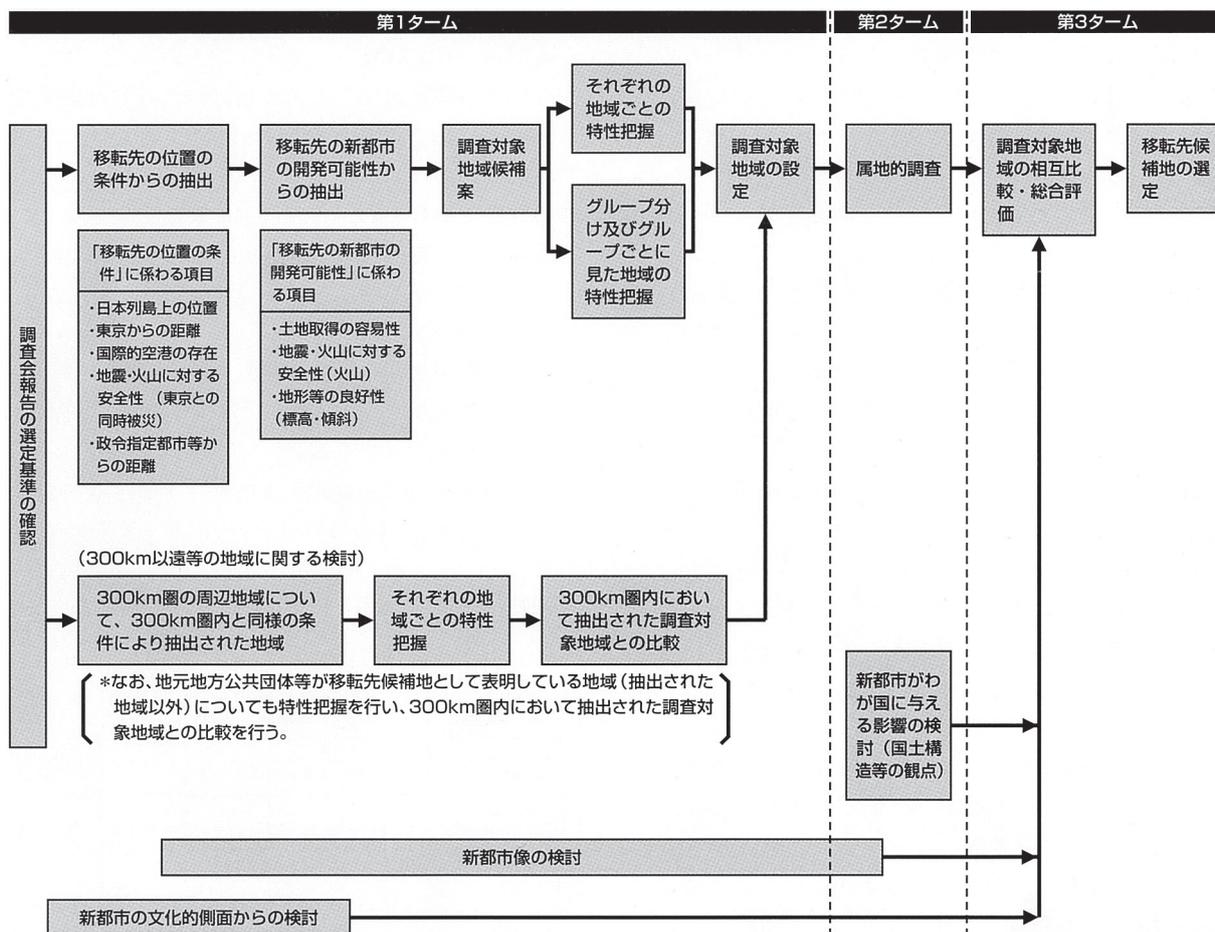
現時点においては、移転先候補地の選定を中心的な検討課題としつつ、移転費用のモデル的試算、首

都機能移転の文化的側面、移転先の新都市像等についても検討が行われているところであり、その内容を順次紹介する。

■移転先候補地の選定

国会等移転審議会では、国会等移転調査会報告で示された9つの選定基準を踏まえつつ、以下の3つの

■図表－1 調査対象地域の設定の進め方について



ターム（段階）に分けて移転先候補地の選定を進めることとされている。

①第1タームは、全国から選定基準に照らして調査対象地域を設定する

②第2タームは、調査対象地域について、関係地方公共団体からヒアリング等を行うとともに、詳細な調査を実施し、必要に応じて現地調査を行う

③第3タームは、調査対象地域の相互比較を実施し、さらに、総合評価により移転先候補地を選定する

現在は、第1タームの検討として、今後詳細な調査を行う複数の「調査対象地域」を設定するための検討が行われている。10月8日に開催された第8回審議会では、その進め方が図表-1のとおり確認され、これに沿って検討が進められているところである。

具体的には、まず、国会等移転調査会報告において挙げられている9つの選定基準を、

①日本列島上の位置や東京からの距離等の「移転先の位置の条件に係る項目」

②土地取得の容易性や地震・火山に対する安全性等の「移転先の大都市の開発可能性に係る項目」

に分け、それぞれの項目について客観的な抽出条件を設定し、この条件に適合する調査対象地域候補案を抽出することとされている。

こうして抽出された候補案について、「それぞれの地域ごとの特性把握」や「グループ分け及びグループごとに見た地域の特性把握」を行った上で、調査対象地域を設定することとされている。

一方、国会等移転調査会報告では、300キロメートル以遠の地域についても、極めて優れた長所を有する地域については検討の対象としていることから、300キロメートル圏の周辺地域や、地元地方公共団体等が移転先候補地として表明している地域についても検討を加え、300キロメートル圏内におい

て抽出された調査対象地域との比較を行うこととされている。

■移転費用のモデル的試算

首都機能移転に係る費用については、国土庁長官が主催した「首都機能移転問題に関する懇談会」の平成4年のとりまとめにおいて、最大で人口60万人、面積9,000ha、費用総額14兆円と試算されていた。

しかし、この試算については、

①全体事業費のうち、民間投資と公的負担の範囲が分けて示されていない

②移転の事業は数10年の超長期にわたって段階的に行われるにもかかわらず、第1段階の事業費について検討されていない

③行政改革が行われ、行政機関の移転規模が縮小した場合の移転費用について検討されていない

④新幹線、高速道路、空港等の整備費用についても検討する必要がある

などの問題があり、国会等移転審議会において、これらの観点に加え、前提データ等を見直し、再試算が行われたところである。

試算結果の概要は図表-2のとおりであるが、今回の試算では、当面の第1段階の事業、すなわち建

■図表-2 移転費用のモデル的試算結果の概要

	人口	面積	費用	費用の内訳	
				公的負担	民間・負担
第1段階 (国会を中心に移転)	万人 10	ha 1,800	兆円 4.0	兆円 2.3	兆円 1.7
1/2ケース (行政機関が1/2移転)	30	4,800	7.5	3.0	4.5
最大ケース (行政機関が全て移転)	56	8,500	12.3	4.4	7.9
移転懇試算 (最大)	60	9,000	14	-	-

設開始後10年程度で国会を中心として移転する事業の費用の試算が行われている。これは、移転の全体事業費の試算については、数10年の超長期先の不確定要素が多い事業費を提示することとなる一方で、第1段階の事業費については、現実的な費用としての試算が可能であり、また、公的事業が先行的に行われ、各年の財政支出についても議論しやすいことによるものとされている。

その結果、第1段階の費用総額としては4兆円となり、このうち今後特に議論が求められる公的負担額については、2兆3,000億円となっている。

また、最終的な移転費用については、行政機関の二分の一が移転するケースと全て移転する最大ケースにより幅をもって示されており、二分の一ケースの費用総額としては7兆5,000億円、うち公的負担額は3兆円、最大ケースの費用総額としては12兆3,000億円、うち公的負担額は4兆4,000億円となっている。

■文化的側面に関する報告

国会等移転審議会においては、首都機能移転に係る文化的側面について考察することの重要性が委員から提起されたため、本年5月以降、堺屋委員を中心に検討が行われ、10月8日の第8回審議会において同委員より検討結果の報告が行われた。

報告では、新都市のたたずまいや人々のライフスタイルが日本人全てに様々な影響を与えることを検討すべきとされている。

特に、新都市のあるべき、又は予想される「たたずまい」について検討を行い、新都市の個性として、軽やかな都市、落ちつきのある都市、ゆとりのある都市、新しい文化を体現する都市の4点が掲げられている。

■新都市像の検討

移転先の新都市像については、国会等移転調査会報告において、文章によりいくつかの姿が記されているところである。

すなわち、最大で人口約60万人、開発面積約9,000ha、都市形態としては「緑の中の小都市群」がイメージされている。

また、新都市づくりの基本理念は、「日本の進路を象徴する都市」として「平和」「文化」「環境」の3点が、「新しい政治・行政都市」として「透明な政治」「効率的な行政」の2点が、そして「本格的国際政治都市」として「国際貢献・交流の新しい拠点」が掲げられている。

しかし、今後、委員の間で共通のイメージを持って候補地選定の作業を進めるためにも、また、国民的な議論を高めていくためにも、新都市の姿をより具体的に検討し、そのイメージを視覚的にも示すことが必要ではないかとの問題提起が審議会においてなされた。

このため、国会等移転審議会においても移転先の新都市像について検討することとされ、調査部にワーキンググループが設けられ、検討が開始されたところである。

■おわりに

これまでの首都機能移転の検討状況は以上のとおりであるが、首都機能移転の具体化に向けては、移転先候補地の選定等の検討と併せて、国民各層における議論を一層積み重ねていくことが重要である。各地域におかれても、首都機能移転について大いに議論をしていただければ幸いである。

各候補地の主張

国会等移転審議会における移転先候補地として9道県10地域が誘致活動を展開しています。そこで、それらの地域の概要・移転候補地としての適性等について各道県から「首都機能移転についての本道(県)の考え方」と題して解説を頂いたので、以下にご紹介します。

全国の主要な移転候補地



北海道

首都機能移転についての本道の考え方

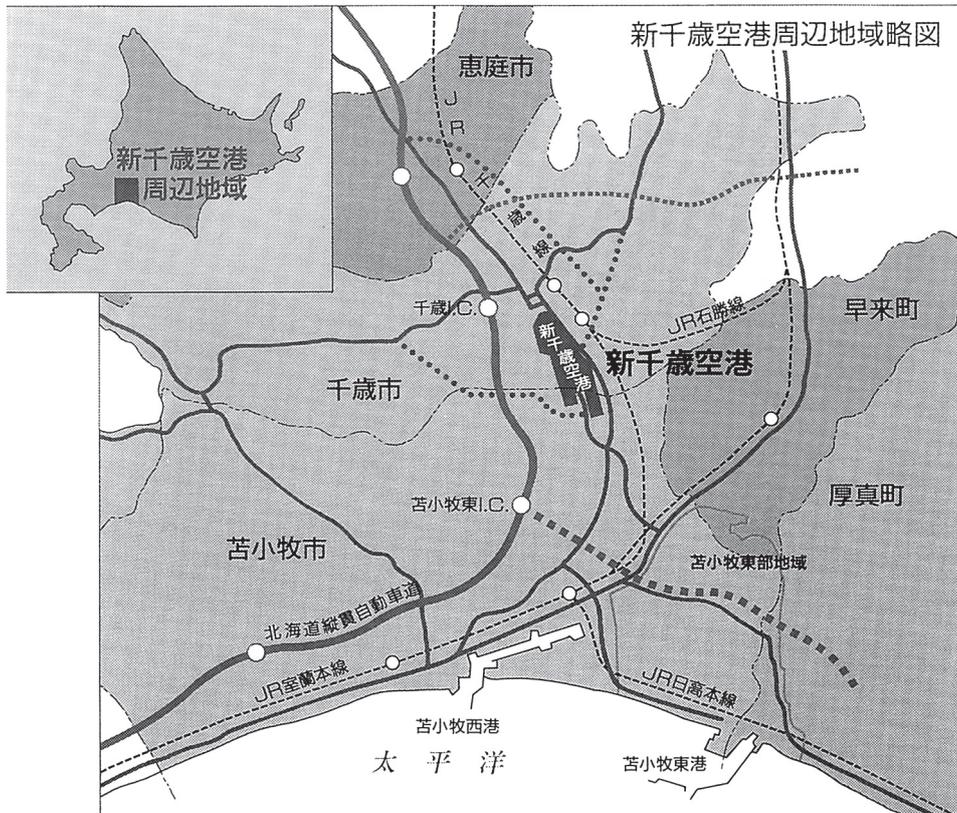
1.本道が首都機能移転候補地に立候補した理由

首都機能移転は、21世紀における新たな日本を築くための「国家百年の計」という壮大なプロジェクトであり、日本の進路を方向づける重要な課題である。従って、首都機能移転を進めるにあたっては、その意義の達成と効果の最大限の発揮を重視するスタンスに立って取り組みがなされることが必要である。

る。

北海道は、歴史が浅く、また全国各地からの開拓者によって開発が進められてきた経緯もあり、旧来からの慣習や価値観にとらわれない自由で大胆な発想が可能な風土を有している。

東京と距離的に離れていることから、政経分離の実効性も期待され、東京中心の社会構造や国民意識を変革していく上でも大きなインパクトを発揮することができる。また、大都會的感覚、経済効率重視の考え方から地域重視、生活者優先の考え方への転換という面でもふさわしい場所である。



東京圏の肥大化を防ぎ、真に分散型国土の実現を目指す意味からも、東京から離れた北海道はシンボリックな地域であり、全世界に向けて、日本の改革、日本の新しい姿を象徴的に、かつ強力にアピールすることが可能である。このように、北海道は首都機能移転の意義と効果を最大限に発揮できる最適の移転地であると考えられる。

2. 選定基準のプライオリティー

国会等移転調査会報告の選定基準はいずれも重要な条件ではあるが、「広大な用地の迅速かつ円滑な取得」及び「国際的な空港の確保」を最も重視すべきであり、反面、「東京からの距離」は重要度が低いものとする。

(1) 広大な用地の迅速かつ円滑な取得

我が国においては、用地買収に伴う地権者対策など土地問題が大規模公共事業の制約となっており、首都機能移転の早期実現、財政規模の軽減、理想的なランドデザイン等の観点から、広大な用地の迅速かつ円滑な取得が最も重要な基準である。

速かつ円滑な取得が最も重要な基準である。

(2) 国際的な空港の確保

我が国は一層の国際貢献を果たしていく必要があり、世界的に大規模国際ハブ空港の建設が計画され、我が国の空港の相対的地位の低下が懸念される中、受益者負担が軽く、アクセスや路線間乗継等の利便性に優れ、拡張余力も具備する国際空港を至近に確保することも極めて重要な基準である。

(3) プライオリティーの低い東京からの距離

地方分権と規制緩和に伴う首都のスリム化、情報通信技術の導入に伴う情報アクセスの向上により、首都への人的移動量は減少し、高速交通網の整備により移動時間も短縮可能であることから、東京との距離基準の重要性は低い。

3. 新千歳空港周辺地域を移転候補地とした経緯

平成7年8月 道内経済4団体「北海道首都機能移転問題研究会」を設置。

平成7年10月 道内経済4団体「首都機能移転に関する提言」大規模ハブ空港への発展可能性を持つ国際空港が整備され、広大で地形も良好な未利用地を容易に取得することができる「新千歳空港周辺地域」を移転先候補地として提案。

平成7年12月 北海道議会において「首都機能移転に関する意見書」決議。首都機能が「新千歳空港周辺地域」に移転されるよう国に要望。

平成8年5月「北海道首都機能移転推進協議会」設立

4. 「新千歳空港周辺地域」の特性

(1) 広大で地形の良好な土地を容易に確保

新千歳空港周辺地域には広大な開発適地が既に一団の土地として確保されており、地権者対策、土地投機対策の必要がなく、地価も低廉で首都機能の一括移転と一体配置が可能である。

また、平地と丘陵地からなり、地形も極めて良好である。

(2) 国際ハブ空港としての高いポテンシャルを有する新千歳空港

新千歳空港は、国際旅客定期便6路線が就航する国内初の24時間空港である。3,000m級滑走路2本を備え、拡張余地も十分あり、諸外国に匹敵する大規模ハブ空港への発展可能性も有している。

(3) 地震等に対する安全性が高い

プレート型地震に関しては最も安全な地域の一つであり、活断層による直下型地震の可能性も低い。台風、豪雨等による水害、土砂災害等の危険性も少なく、自然災害に対する安全性は極めて高い。

(4) 用水の安定的な供給が可能

元来、北海道は水資源が豊富であり、当該地域においても、新首都建設に伴う大量の水需要に十分対応する事が可能である。

(5) 札幌市とも適切な距離

札幌市からは50~60kmと適切な距離にあり、相互に影響を及ぼすことはなく、一方では機能の効果的活用が可能である。また、近傍に千歳市、苫小牧

市など連携可能な母都市も存在する。

(6) 交通の利便性が高く、東京や全国各地からのアクセスが容易

新千歳空港は、羽田空港に次いで国内第2の路線数を有し、全国各地からのアクセスが容易である。東京とも空路で90分足らずの時間距離にあり、既に日帰り可能となっている。

(7) 新首都建設における高い経済性

土地が極めて安価のうえ、地形が平坦なため造成費に多くを要せず、機能性に優れた道路、港湾等の整備が進んでいることから基盤整備の負担も軽く、低コストで経済性の高い新首都を建設できる。

(8) 自然環境と調和した都市づくりが可能

土地利用の密度が低いことから、森林や農地を損ねることなく、豊かな自然の下、環境と調和した潤いのある都市づくりが可能である。

(北海道総合企画部政策室)

〈候補地の概況〉

地域名		北海道新千歳空港周辺地域	
対象地域	市町村等	千歳市、恵庭市、由仁町、長沼町、苫小牧市、早来町、追分町、厚真町の8市町村	
	総面積	125,000ha	
立地条件	東京からの距離	約700km	
	高速交通体系(鉄道) (高速道)	なし(空路東京~新千歳経由で100分) 道央自動車道(千歳・苫小牧IC)	
道の県	アクセス	新千歳空港まで約20分	
	滑走路等規模	3,000m×2本	
気象条件	年平均気温	7.1℃	苫小牧市(苫小牧測候所への問合せによる)
	年間降水量	1,236mm	
	最深積雪量	31cm	
地形等	新千歳空港周辺地域には、標高の高い山岳部や急峻な場所はなく、平地と丘陵地からなる平坦で良好な地形となっている。		
活断層の有無	対象地の直下には活断層はほとんど存在しておらず、周辺の活断層の分布からみても密度は低い。		
災害等に対する安全性	プレート型地震については、最も安全な地域のひとつであり東京との同時被災の可能性は少ない。		
水資源	日高山脈、夕張山地を水源とする豊富な水量と、多くの水系に恵まれている。		
土地確保の容易性	新千歳空港地域には、広大な開発適地が既に一団の土地として確保されている。また、公共用地と大規模民間所有地が多く、広大な土地の迅速な取得が可能。		
その他 (既存都市からの距離等)	政令指定都市である札幌市から50~60kmと適切な距離にある。		

宮城県

首都機能移転に向けた本県の提案

1.はじめに

東京一極集中による国土のアンバランスな発展、政治・行政、経済システムの見直し論議、大規模災害に対する対応力への不安…。21世紀を目前にした今日、多くの課題が山積みになっている日本社会には、国際社会での生き残りを賭けた一大改革が求められており、首都機能移転はその大きな契機になると考えられる。

そのために最も効果的な移転を実現するため、宮城県では、「宮城県南部地域」を移転先候補地とし、自然、人、都市等の共生を目指した「未来とみどりが融け合うほくとう新都市」づくりを提案している。

2.宮城県南部地域への移転の意義

(1) 我が国の新たな発展への選択

首都機能移転は、日本社会の変革の契機となり、それを国民、世界に日本にアピールし実感させるものでなければならない。そのためには、新たな価値観による国づくりの理念を誰もがイメージできる資質（緑、水、空気、気候などの自然的環境、時間的、空間的なゆとりなど）を備えていることが重要である。

このような観点から、従来型の20世紀文明を象徴する太平洋ベルト地帯から離れ、これらの条件を十二分に備えたほくとう日本・宮城県南部地域は、移転先として最適であると考えている。

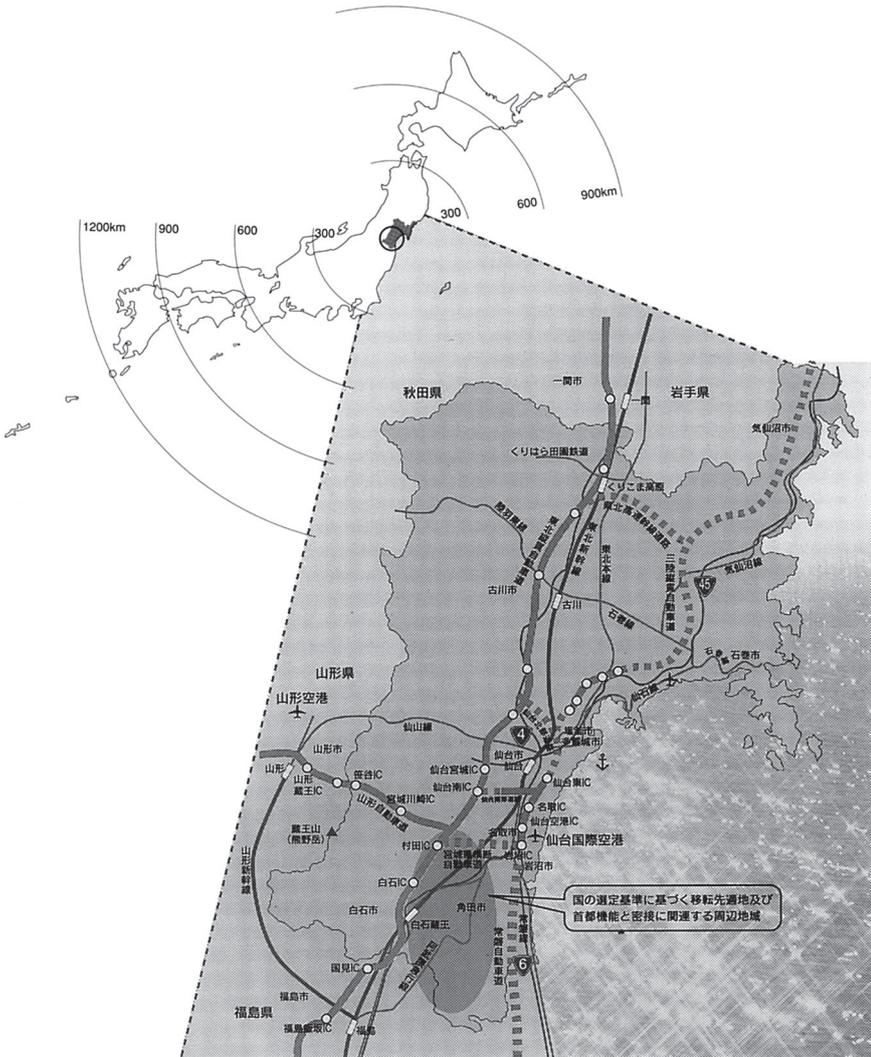
また、我が国経済の中核を担う三大都市圏から政治・行政の中核機能を離し、政経分離した多元的な国土構造の形成を目指すことは、国土利用の偏りを改め、現在策定が進められている新たな全国総合開発計画が目指す分散と連携による国土の発展につながる重要な意義を持つ。

(2) 災害に対する安全性の向上

首都機能をはじめあらゆる中枢機能が東京という一都市に集中していることは、一国の危機管理上極めて問題がある。

国土の災害対応力の向上のためには、東京圏と同時被災する可能性の低い場所に災害対策の中枢をなす政府を置くことが緊要の課題である。

宮城県南部地域は、東京との同時被災の可能性は極めて小さく、



万一の東京圏被災時にも、鉄道、道路、空路、海路の多重アクセスルートにより、直接の緊急支援を容易に行うことができる。

(3) 効率的・経済的な移転

〈既存都市の機能の活用〉

宮城県南部地域の周辺には、母都市仙台や多くの小都市があり、これらの都市による機能の補完が容易である。

このため、移転先新都市では、ゆったりとした自然を活かしながら、コンパクトな政治・行政首都づくりを行うことができる。

〈既存インフラの活用〉

仙台空港は、平成10年春の3,000m滑走路の供用開始により、欧米諸国への直行が可能となる。また、東京とのアクセスに関しても、東北新幹線、東北縦貫自動車道等の幹線交通網の輸送力には余裕がある。さらに、大量の物資輸送には、次世代の海上高速大型輸送にも対応可能な仙台港が活用できる。

〈快適な気候の中での効率的都市〉

宮城県南部地域における真夏日、真冬日は、全国各都市に比べて少なく、しかも近接する仙台の不快指数80以上の日数は東京の1/3以下で、快適で過ごしやすい気候条件を備えている。

宮城県南部地域では、このような気候特性を活かし、冷暖房エネルギーを節約した省エネルギー型都市づくりを行うことが可能となる。

(4) 特色ある新都市の形成

〈日本の自然を象徴する新都市の形成〉

宮城県南部地域は、暖温帯を代表する照葉樹林帯と冷温帯を代表する夏緑広葉樹林帯が融合する地域であり、多様な自然を活かした自然との共生のモデルとなる都市づくりが可能である。

〈新たな文化潮流の創出〉

宮城県には、50万年前の原人の存在を示す石器が出土した築館・上高森遺跡をはじめ、先史以来の原日本の文化遺産が数多く存在するなど独自の文化・風土があり、創造性を育む豊かな自然とゆとりがある。

このような宮城県南部地域は、京都・奈良を中心とする関西や近代文化の象徴である東京とは異なる

価値観を基準とした、新たな文化の潮流を生む舞台として、また国際交流の舞台としてふさわしいものとする。

3.未来とみどりが融合合うほくとう新都市

1,000年先まで持続する未来、新たな価値、都市的文化等を象徴する「未来」と、多様で豊かな自然環境、ゆとりある時間・空間、安心等を象徴する「みどり」。

みやぎの新都市づくりは、この2つの概念の融合・共生を目指す中で、世界と日本、都市と自然、人と自然、国と国民などの様々な関係を見直し、日本の新時代の進路を見出していく舞台の構築を目指している。

宮城県では、今後この構想を更に具体化し、宮城県南部地域の特性・環境の中でこそ可能な人と自然を中心に据えた国政の場づくりを提案していきたいと考えている。それを基に、新たな国土の在り方、それを先導する政治・行政首都の在り方、それを実現する環境を提供する宮城県南部地域の役割について、国民と一緒に考えていきたい。

(宮城県企画部政策課)

〈候補地の概況〉

地域名		宮城県南部地域	
対象地域	市町村等	白石市、角田市、蔵王町、七ヶ宿町、大河原町、村田町、柴田町、川崎町、丸森町、亶理町、山元町の11市町	
	総面積	168,913ha	
立地条件	東京からの距離	約307km	
	高速交通体系(鉄道)(高速道)	東北新幹線(東京~白石蔵王120分) 東北自動車道(白石IC)	
交通の便	アクセス	仙台空港まで40分	
	滑走路等規模	2500m×1本(H10/3から3000m供用開始)	
気象条件	年平均気温	11.9℃	仙台市で気温・降水量は1961~1990年の平均値(出所)理科年表
	年間降水量	1204.5mm	
	最深積雪量	41cm	
地形等	丘陵地中心の良好な地域で自然も豊かであり、自然環境を誇る新都市づくりにふさわしい。		
活断層の有無	開発適地は活断層から離れ、安定した地盤の地域であり、地震による大きな被害の恐れはない。		
水資源	七ヶ宿ダムを中心に、現在の水需給計画の再調整により、60万人以上の水供給の確保が可能。		
土地確保の容易性	利用密度の低い林地主体・民有地中心・一部国公有地		
その他	政令指定都市仙台市とは連担することなく、母都市として高度な都市機能を活用できる適切な距離にある。		

福島県

首都機能移転についての本県の考え方

我が国の経済的繁栄を支えてきた東京一極集中という国土構造は、反面、諸機能の過度の集中によって、国土の均衡ある発展を阻害するという弊害をもたらすことになった。この弊害が大きな社会問題となっていく中で、首都機能移転はその解決策の一つとして論議されるようになった。

我が国の国土政策は、こうした問題を踏まえた上で進められてきたが、特に昨年10月新しい全国総合開発計画の策定に関する調査検討を行っている国土審議会計画部会が公表した審議経過報告の中に、首都機能移転の具体化に向けた積極的な対応の必要性が盛り込まれ、21世紀に向けた国土づくりにおいて首都機能移転の役割が明確に位置づけられることになった。

一方、福島県では、首都機能移転の有する意義と役割の重要性について早くから認識し本県の有する広大な開発空間や立地優位性などを踏まえた地域づ

くりの中で、阿武隈地域を中心とする地域を首都機能の展開の場と位置づけ、その受け皿づくりのための各種調査・研究を積み重ねるなど、移転実現に向けた取り組みを積極的に展開している。

こうした取り組みを通して、本県が首都機能の移転先地として最も適していると訴えていることは、まず、新しいフロンティアとしての「ほくとう新国土軸」上に位置していることである。新しい国土づくりにおいても、国土の再生手段として多軸型による国土形成の方向性が示されているが、ほくとう新国土軸は、豊かな自然と広大な開発空間に恵まれ、21世紀にふさわしい都市の集積と自然とのネットワークを重層的に形成することが可能となっているほか、本県においても、人間・生活を重視した新しい理念を実現するための新しい国土軸として位置づけているなど、今後の我が国の成長を支えていく上で極めて重要な役割を有している。

そして、これからの日本の発展を先導していくほくとう新国土軸上の中でも、とりわけ本県の阿武隈地域は、国会等移転調査会報告に基づく移転先地の選定基準や国会等移転審議会の示した新たな抽出条



件を十分に満たすことはもちろん、21世紀の新首都づくりに欠くことができない、大きな魅力と優位性を有している。

阿武隈地域は、①丘陵性の中小起伏山地が大部分を占めており、多様な開発を可能とする広大な空間を有していること、②豊かな自然環境、豊富な森林資源に恵まれていること③表層地質の大半が花崗岩類の強固な地盤であり、活断層も少なく地震に対する安全性が極めて高いこと、④高速交通体系の整備進展に伴い、全国からのアクセス性が飛躍的に向上していること、⑤歴史・伝統・文化が地域の産業や生活と結びつき、個性ある生活文化を有していることなど、無限の可能性を秘めているのである。

本県の多極分散型県土構造の特色を活かしたネットワーク型県土づくりの基本目標は、新しい国土づくりにおけるランドデザインと方向性を一にするものであり、阿武隈地域の優れた特性を踏まえた上での新しい首都づくりの実践は、20世紀型の首都づくりがもたらしたアンバランスな国土構造を是正し、新しい理念の実現を可能にするものと考えられる。

21世紀という新しい時代を目前に控え、経済社会のボーダーレス化、グローバル化が進展し、環境・資源への対応等地球規模での社会システムの再編が求められている中で、国際社会への対応にも配慮した新しい日本を創造していくためには、世界をリードする新しいコンセプトを持ったモデルともいえるべき新首都を構築していくことが必要となっている。

自然と人が新しい関係を築き上げていく中で、その新首都は、森、すなわち自然と限りなく融和、一体化した、ヒューマンスケールの真に豊かな都市でなければならない。この都市こそが、本県で提唱している21世紀の新しい首都像「森にしずむ都市」であり、そして、数多くの魅力とポテンシャルを背景に、本県でこそこの新しい都市の理念が実現可能であると考えている。

首都機能移転は、あらゆる分野での変革の潮流や社会情勢の変化に伴い、国土の災害対応力の強化や国政全般の改革の契機など新しい意義を付与されながらも、実質的な着工は2004年以降に延期されることになった。しかし、このことは、首都機能移転の有する意義を少しも揺るがせるものではない。今重要なことは、首都機能移転が財政構造改革の中で取

り上げられたことではなく、その必要性が再認識され、実現に向けて着実に前進していることについて、広く国民のコンセンサスを得ていくことである。

移転先候補地の選定等を行う国会等移転審議会においては、昨年までに、その調査部会で調査対象地域を抽出するための具体的な検討が進められ、第1タームが最終段階を迎えている。また、首都機能移転の役割を位置づけた新しい国土づくりのための政策も推進されようとしている。

このように、首都機能移転が新たな展開を迎えようとしている中で、本県としても、阿武隈地域の有する魅力やポテンシャルを最大限に活かしながら、国民一人一人が真に豊かな生活を送ることができる21世紀の日本の新しい首都像をより明確化、具体化していくなど、本県への移転実現のための国民的な理解の促進と合意形成に向けて、これまで以上に積極的かつきめ細かに取り組んでまいりたいと考えている。

(福島県企画調整部企画調整課)

〈候補地の概況〉

地域名	福島県阿武隈地域	
対象地域	市町村等	郡山市、いわき市、須賀川市、白河市、小野町、薄根町、平田村、石川町、古殿町、玉川村、浅川町、鮫川村、榎倉町、塙町、東村、表郷村、矢吹町、中島町の18市町村
	総面積	約80,000ha
立地条件	東京からの距離	150～200km
	高速交通体系(鉄道) (高速道)	東北新幹線(東京～白河 75分 東京～郡山 85分) 東北自動車道(白河IC) 常磐自動車道(小野IC)
空港の有無	アクセス	福島空港まで平均で27分
	滑走路等規模	2,000m×1本(平成12年度2,500mで供用予定) 3,000m級への延長、7空整で閣議決定済
気象条件	年平均気温	12.6℃ 福島市で1961～90年の平均
	年間降水量	1,124.2mm 福島市で1945～95年の平均
	最深積雪量	80cm 福島市(1936年)の記録
地形等	標高約200～700mの丘陵性の中小起伏山地が大部分。候補地内の標高は約250～500m	
活断層の有無	候補地内に活断層は確認されない	
災害等に対する安全性	表層地質の大半が花崗岩類の強固な地盤で地震に対する安全性が極めて高く、震源となったことの少ない地域。候補地内に火山はない。また、直近の火山からの距離は40km程度あり直接的な被害の危険性は考えにくい。台風等の自然災害による被害は、全国的にみても少ない	
水資源	水資源は総じて豊富であり、有効活用を図ることにより安定確保できる。	
土地確保の容易性	合計で12,000haの広大な開発適地(候補地)。これまであまり都市的開発が行われてこなかったため地価低廉	
その他(既存都市からの距離等)	政令指定都市(仙台市)から100～150km。県内の中規模都市(郡山市、いわき市)との連担の可能性はほとんどない。	

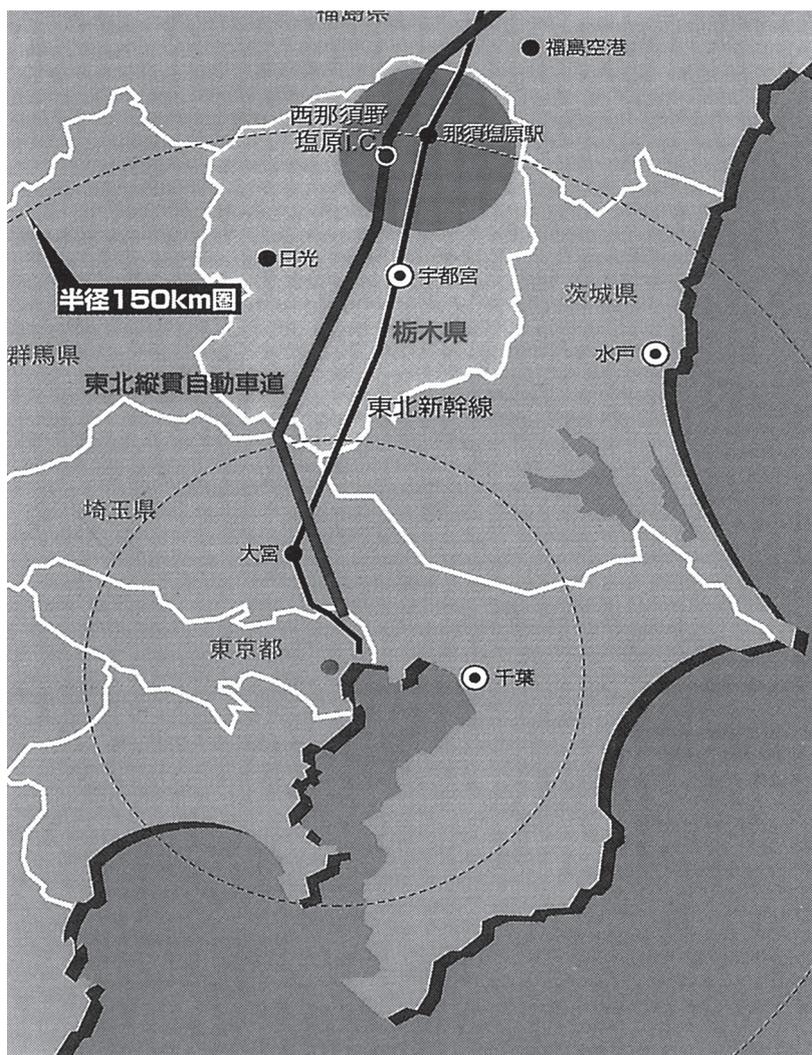
栃木県

首都機能移転についての栃木県の考え方

1. 首都機能移転への取り組みの基本姿勢

栃木県は、首都機能移転の持つ国家的意義への地方からの貢献のみならず、本県の魅力や潜在力を再確認しながら、本県の将来像に新たな要素を「プラス1」するものとして、県民とともに考え、本県への移転促進の取り組みを進めていくこととしている。

さらに、首都機能移転に取り組むことは、本県の豊かな自然環境や歴史・文化など、私たちの暮らすふるさと“とちぎ”のすばらしさを改めて見つめ直す契機にもなると考えている。



2. 栃木県の首都機能移転についての考え方

(1) 首都機能移転への本県ならではの貢献

首都機能移転の効果を最大限に発現していくためには、移転先地の地域の資源やこれまでの蓄積を生かしながら、緩やかに、着実に新しい日本の社会を創造していくことが重要と考える。本県であれば、豊かで安全な自然環境、盛んな農林業、既存小都市群、便利な交通条件などの地域の多彩な個性と資源を生かしながら、最小のコスト・最大限の効果で、無理のない、緩やかな新首都の実現に大きく貢献できるものと確信する。

○歴史的視点とバランスのとれた国土構造の実現

・奈良、京都から鎌倉、さらに江戸（東京）へと政治の中心を東に移してきた歴史

・東京から北に伸びる新たな国土軸上にあり、発展可能性の高い、新たな集中を招くことがない、利根川以北の東日本の必然性

○政経分離と円滑な首都機能移転の実現

・数十年の期間をかけて行われる国家の一大プロジェクトであり、その過程で、不可欠の東京との重都的期間の効率的効果的対応

・移転の過程や移転後においても、政経分離とともに、経済・文化の中心都市東京との適切な連携が図りやすい位置関係が必要

○人と自然が共生する新しい首都の創造と新しいライフスタイルの実現

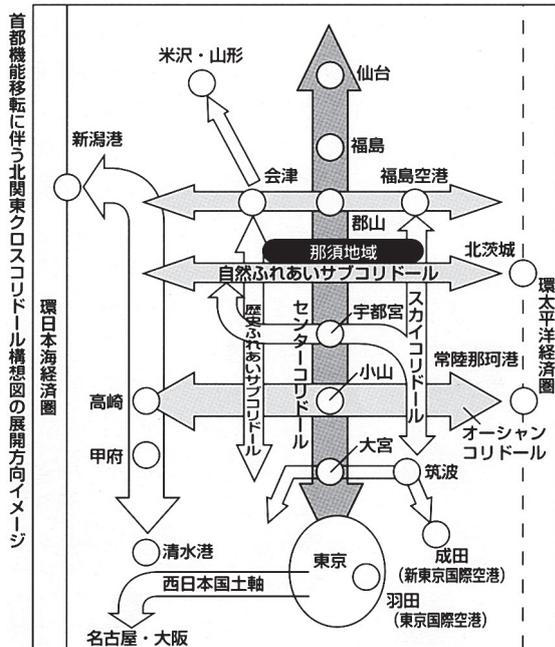
・人と自然の共生、都市と農山村が融合、既存の小都市のポテンシャル等を生かした心豊かな多彩な「場」（土壌）が不可欠

(2) とちぎ新時代創造計画プラス1による地域発展

首都機能の移転は、「とちぎ新時代創造計画」が目指す本県の将

来像の実現をなお一層促進するものとして、また、将来像に新たな要素を「プラス1」するものとして大いに活用していくべきと考える。

(栃木県企画部企画調整課)



〈候補地の概況〉

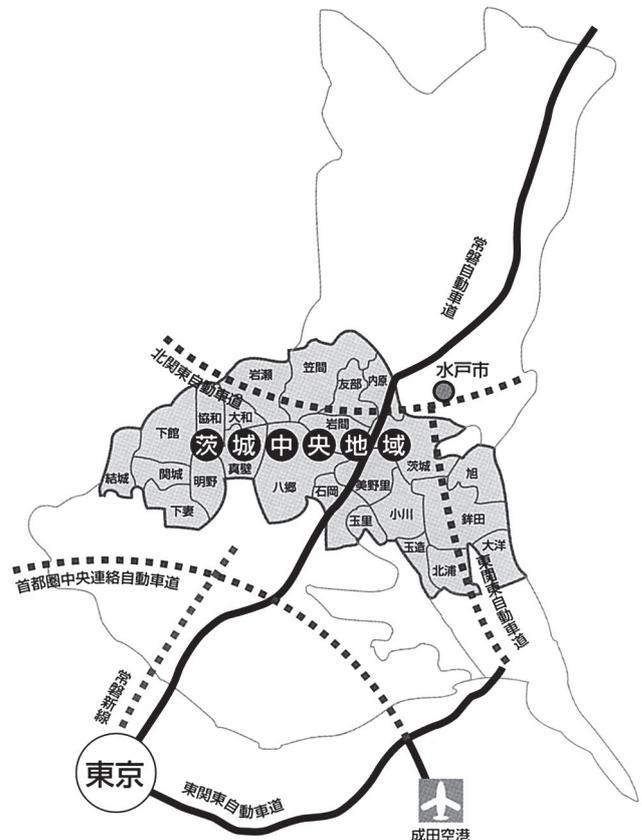
地域名	那須地域	
対象地域	市町村等	那須地区(大田原市、黒磯市、湯津上村、黒羽町、那須町、西那須野町、塩原町、町)、塩谷地区(矢板市、塩谷町、氏家町、高根沢町、喜連川町)、南那須地区(南那須町、烏山町、馬頭町、小川町)の16市町村
	総面積	約223,000ha
立地条件	東京からの距離	約100~160km
	高速交通体系(鉄道) (高速道)	東北新幹線(東京~那須塩原61分) 東北自動車道(矢板、西那須野塩原、那須IC)
空道の有無	アクセス	福島空港へ40分程度
	滑走路等規模	2,000m×1本、平成12年度2,500mに拡張整備中、7空整で3,000m化
気象条件	年平均気温	12.4℃
	年間降水量	平均 約1,600mm
	最深積雪量又は積雪日数	23cm(平均9日)
地形等	標高200~400mの平坦な平野部及び丘陵地	
活断層の有無	関谷断層	
災害等に対する安全性	地震、火山等災害の危険性は小さい 風水害による災害発生は少ない	
水資源	地域の水資源賦存量等から供給可能	
土地確保の容易性	西那須野原IC周辺に約400haの国有地等がある。 低廉な土地が多い。酪農等農地・平地林が多い	
その他 (既存都市からの距離等)	政令指定都市千葉市まで約140km、 仙台市まで約170km県都宇都宮市まで約40km	

茨城県 首都機能移転についての本県の考え方

今、我が国は、大きな改革の時代を迎えております。21世紀を間近に控え、財政再建、行政の効率化、経済の活性化を図り、新しい日本を構築するため、国をあげ、様々な取り組みが行われています。

また、これら国政全般の改革に加え、環境への負荷の少ない持続的発展が可能な社会を築き、次の世代にこの美しい日本を引き継いで行くことも大切なことでもあります。

このような状況の中、首都機能移転は、決して時代に逆行するものではなく、新たな社会システムの構築を促進する有効な手段であるとともに、環境との共生など新たな生活スタイルを創出し、さらに、東京一極集中の是正や、我が国全体の災害対応力の強化という視点からも、その実現に向け、積極的に取り組むべき重要な課題と考えます。



今後、首都機能移転を着実に推進して行くためには、次の点に留意し、取り組んで行くことが必要と考えます。

まず一つは、移転に要する費用を極力少なくすることです。

このためには、例えば、新たな水資源の開発や空港の拡張、道路・鉄道等の新設等、多大な経費が必要とされる関連事業の削減を図り、既存インフラ等の積極的な活用に努めることが必要です。

また、用地確保等にあっても、単に、地価の比較のみならず、土地の造成に必要な経費や土地の取得に要する時間的な問題等総合的な視点から検討することが必要と思われまます。

二つ目は、環境への十分な配慮と新首都に生活する人々の生活環境についてであります。

首都機能移転を進めるにあっては、例えば、大規模な森林の伐採や動植物等に対する影響等、移転先地の環境に対する影響を出来るだけ少なくすることが最大の課題であり、最も優先すべきものと考えます。

更に、そこに住む人々にとって本当に暮らしやすい環境、例えば、温暖な気候、交通の便等日常生活を支えて行く些細なことからスポーツ、レジャー、芸術鑑賞等文化的環境の確保に至るまで、トータルに考えておくことも大切なことでもあります。

また、経済・文化の中心として発展が期待される東京と新首都との関係についても、新都建設途中、いわゆる重都段階での密接な連携確保の方法、更には、新都として成熟した段階における東京との新たな関係に至るまで、十分に検討しておく必要があると考えます。

最後は、災害に対する安全性であります。

首都機能は、極めて広い分野にわたり重要な位置を占め、また、一時たりとも休止することは許されず、更には、一旦大災害が発生すれば、国家の最高機能として迅速かつ適切な対応を講じる責務を負っています。また、首都機能移転は、数百年に一度行われるかどうかの国を挙げての、大事業であることから、その将来にわたる被災の可能性について、火山、活断層をはじめ、その他風水害等広く十二分に調査検討する必要があると思ひます。

幸い、本県としての移転候補地「茨城中央地域」

は、豊かな水資源と開発可能な広大な平坦地を有し、気候も温暖で、地震をはじめとする大規模災害も少なく、また、東京と同時に被災することなく、かつ、連携する可能性も少ない地域でありながらも、東京や成田空港とは極めて便利な距離にあります。このような恵まれた地理的・自然的条件に加え、今後は、本県と東京とを結ぶ新たな鉄道である常磐新線や重要港湾の常陸那珂湊をはじめ、4本の高速道路、百里飛行場の民間共用化等本県をめぐる交通体系の整備は着実に進展しております。

以上のことから、「茨城中央地域」は、首都機能の移転先候補地として極めて優れた条件を有しているものと考えております。

(茨城県企画部地域振興室計画調整課)

〈候補地の概況〉

地域名		茨城中央地域	
対象地域	市町村等	石岡市、下館市、結城市、下妻市、笠間市、茨城町、小川町、美野里町、内原町、友部町、岩間町、岩瀬町、旭村、鉾田町、大洋村、北浦村、玉造町、玉里村、八郷町、関城町、明野町、真壁町、大和村、協和町の24市町村	
	総面積	157,851ha	
立地条件	東京からの距離	約80km	
	高速交通体系(鉄道)(高速道)	JR常磐線(上野~友部69分) 常磐自動車道(岩間、石岡IC)	
空港の有無	アクセス	新東京国際空港(成田)まで30~60分 自衛隊 百里飛行場(地域内)	
	滑走路等規模	4,000m×1本 2,700m×1本	
気象条件	年平均気温	約14℃	域内地区の平均的数値である。
	年間降水量	1,200mm前後	
	最深積雪量	0~数cm	
地形等	筑波山(876m)等を除き、概ね20~50mの比較的平坦な地形 緑あふれる山野、変化に富んだ海岸線、河川、湖沼等に恵まれ、地形・景観等優れた自然環境を有する。		
活断層の有無	火山はなく、活断層も確認されていない。		
災害等に対する安全性	風水害や土砂災害等、都市活動に支障を生じさせるような自然災害の発生は極めて少ない。		
水資源	我が国第2位の霞ヶ浦をはじめ、那珂川等複数の水系と、豊かな水資源を有しており、安定した水の供給が可能。		
土地確保の容易性	東京とは適当な距離にありながらも、広大な平坦地を有する。 森林の大規模伐採など環境破壊につながらない開発適地が多く残っており、特にクラスター型開発に適した地理的特徴を有する。 東京とは便利な距離にありながらも、地価が安い。		
その他(既存都市からの距離等)	県内に政令指定都市はなく、近隣の政令指定都市からも十分な距離を有している。 また、母都市として依存できる中規模な都市とも、相互に影響を及ぼさない適当な距離を有している。		

静岡県

首都機能移転についての本県の考え方

静岡県は、日本の真ん中に位置し、気候が温暖、交通機関もよく整備され、日本でも有数の生活しやすい土地柄であるなど、首都機能の移転先として数々の優れた条件を備えていることから、浜名湖や小笠山を含む「県西部地域」を対象に調査を進め、国に対しまして積極的かつ緊密な連携体制をとっています。

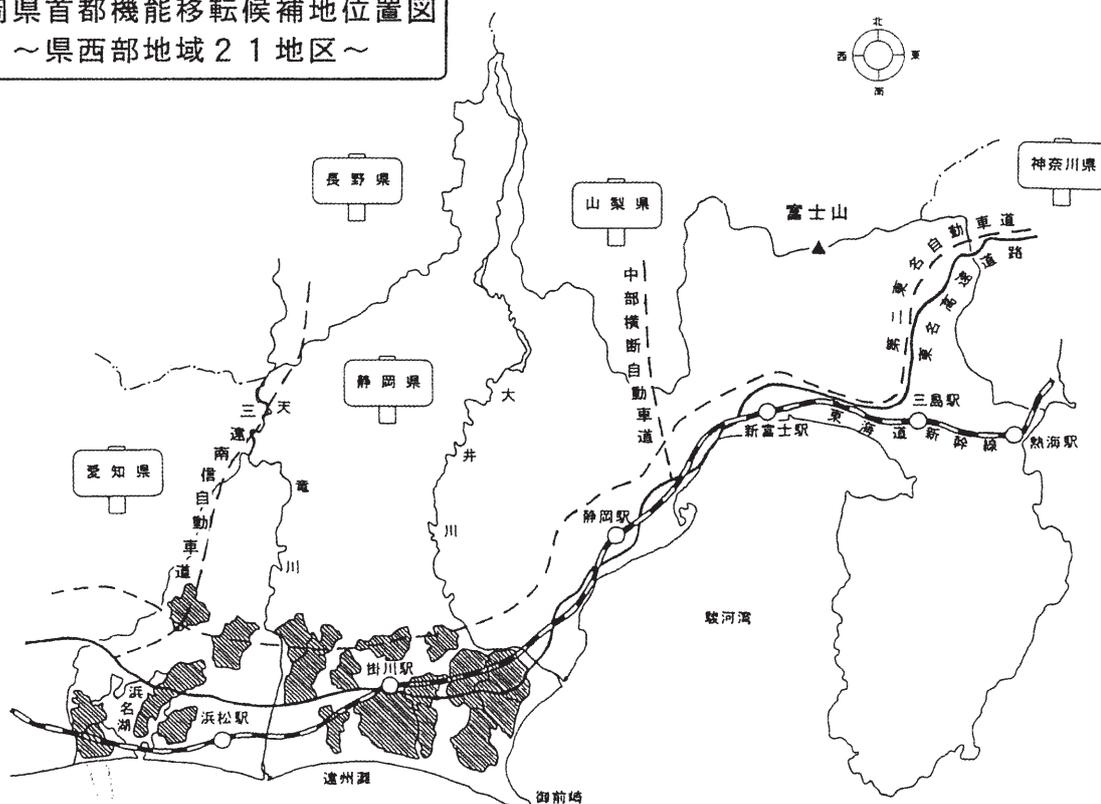
県西部地域は、年間平均気温が15.7度と温暖で、積雪もほとんどなく、大変住みやすい地域です。自然も豊かで、3,000m級の山々を連ねた南アルプスから太平洋まで変化に富んだ自然が大きな魅力です。特に、おだやかな水辺を有する浜名湖をはじめ、遠州灘や小笠山などのすばらしい景観は、他県の候補地にはない風格を備えております。

東京と大阪の真ん中に位置する当地域は、東名高速道路、東海道新幹線など日本の大動脈ともいえるべき交通インフラが整備され、全国からのアクセスに優れた地域であります。さらに、21世紀に向けて第二東名や三遠南信自動車道などの高速道路や、海外と直接交流できる静岡空港の建設が着々と進められており、交通の利便性が一段と向上します。

東西交通の宿場町としての歴史を持つ当地域には、大交流時代にふさわしいホスピタリティが育まれており、新都市の住民を快く迎えることができると思います。また一方では、遠州地方特有の「やらまいか」精神といわれるエネルギーあふれる気風が、ホンダ、スズキ、ヤマハ、カワイなどの世界的な企業を生み出しており、日本の中心となる新都市のバイタリティーを醸成するのに、最適の地でもあります。

本県は、県下全域が地震防災対策強化地域に指定されておりますが、発生が予想される東海地震に備

静岡県首都機能移転候補地位置図
～県西部地域21地区～



え、予知網の整備などの具体的対応を20年間続けています。この間に蓄積した防災対策のノウハウは様々な分野にわたっており、我が国の最先端をいくものと自負しています。これらの知恵を生かした防災モデル都市を建設することにより、防災対策において世界に貢献できるものと考えています。

この静岡県西部地域に新都市が建設されれば、豊かな自然に恵まれた温暖で快適な都市、既存の都市基盤を利用し建設費を低減できる都市、防災対策に万全を期したモデル都市、国内や海外からのアクセスが容易な都市、東西の歴史・文化が融け合う交流拠点都市となり、太平洋や浜名湖を望むそのすばらしい景観は、各国のどの首都にも負けない世界的な評価を受けるウォーターフロントであり、日本の21世紀を担うにふさわしい都市になると考えております。

(静岡県企画部企画課)

〈候補地の概況〉

地域名		静岡県西部地域	
対象地域	市町村等	浜松市、島田市、磐田市、掛川市、袋井市、天竜市、浜北市、湖西市、御前崎町、相良町、榛原町、吉田町、金谷町、大須賀町、浜岡町、小笠町、菊川町、大東町、森町、浅羽町、福田町、竜洋町、豊田町、豊岡村、舞阪町、新居町、雄踏町、細江町、引佐町、三ヶ日町の30市町村	
	総面積	197,700ha	
立地条件	東京からの距離	約200km	
	高速交通体系(鉄道)(高速道)	東海道新幹線(東京～浜松90分) 東名高速道路(掛川、浜松IC)	
災害の脅威	アクセス	静岡空港(平成15年開港予定)まで約0～40分	
	滑走路等規模	2,500m(建設中)×1本	
気象条件	年平均気温	15.7℃	浜松市で1961～1990年の平均(出所)理科年表
	年間降水量	1,884mm	
	最深積雪量又は積雪日数	(1日)	
地形等	なだらかな丘陵地と台地 海、湖、山並の美しい景観		
活断層の有無	小さなものがわずかに存在		
災害等に対する安全性	地盤がしっかりした丘陵地や台地		
水資源	天竜川大井川等により確保可能		
土地確保の容易性	1,200haの国公有地 20,000haの山林		
その他(既存都市からの距離等)	浜松市(56万人)を母都市として活用		

愛知県

首都機能移転は国土の中央へ!

首都機能移転は、東京一極集中の弊害是正や国政全般の改革の推進などに重要な役割を果たす歴史的な国家プロジェクトですが、その実現には、幅広い国民合意の形成が不可欠であり、移転先も、全国的な支持が得られる地域でなければなりません。

この点、本県をはじめとする東海地域は、国土の中央に位置し、全国各地からアクセスが容易であり、移転先として最適の地域です。この地域では、東海道新幹線や東名・名神高速道路などの既存の高速交通基盤が集中していることに加え、第二東名・名神高速道路や2005年の開港を目指す中部新国際空港などの整備も着々と進められつつあります。

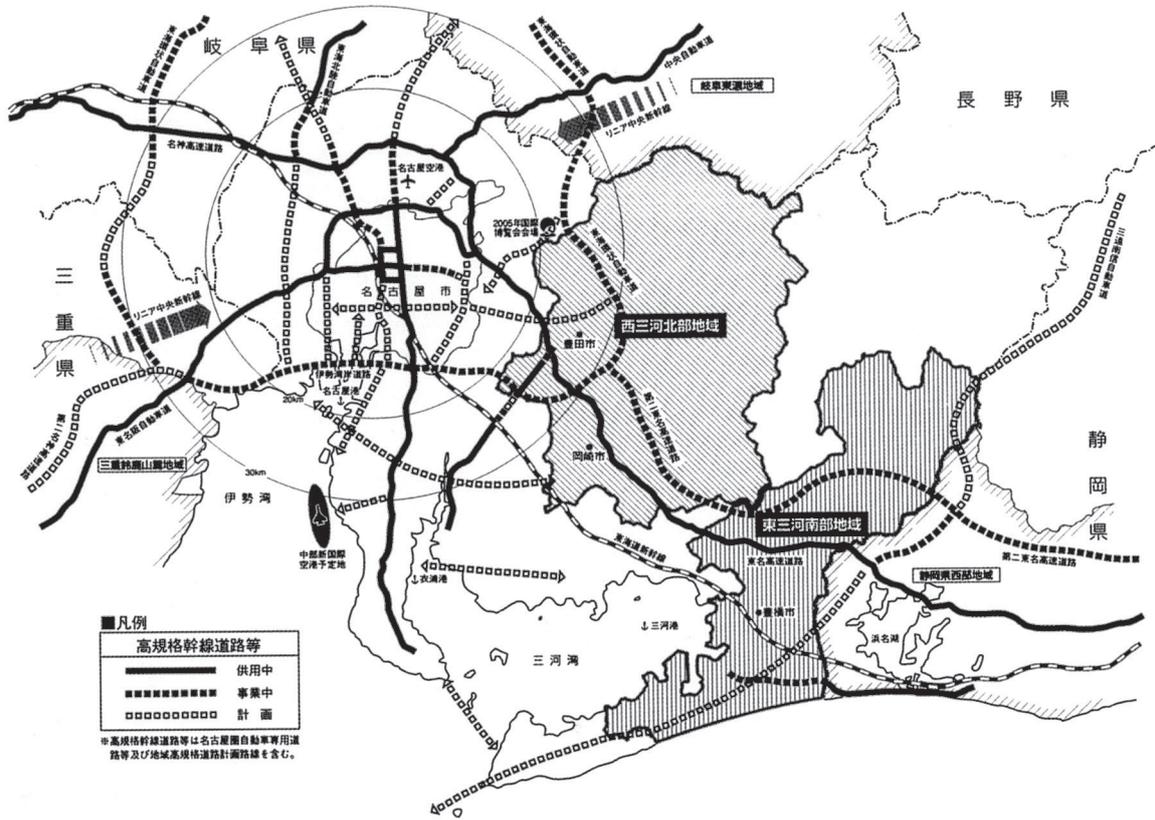
本県では、こうした認識のもと、国による移転先選定の取り組みに積極的に協力していくこととし、国の調査会が示した9つの選定基準を踏まえ、「西三河北部地域」及び「東三河南部地域」を県としての候補地とし、必要な調査を進めています。両候補地では、第1段階の移転に対応できる用地が、前者で約4,300ha、後者で約3,000ha分布しており、その周辺にはさらに長期的な開発可能地も広がっています。前者は岐阜東濃地域と、後者は静岡県西部地域と隣接していますので、本県としては、それらとの連携を視野に入れた検討も必要と考えています。

また、本県では、本県が事務局を務める中部圏知事会や東海4県首都機能移転連絡会議(愛知・岐阜・静岡・三重)の活動を通じ、中部経済界とも協力しながら、全国の方々に国土の中央への首都機能移転の実現を訴えています。

東海4県首都機能移転連絡会議では、シンポジウムの開催(9年8月、名古屋市)、4県共同パンフレットの作成、全国紙を通じた広報活動などを進めており、中部圏知事会でも、10年1月20日に大阪市内で首都機能移転の意義を考えるシンポジウムの開催を予定しています。

(愛知県企画部企画課)

愛知県の候補地(西三河北部地域と東三河南部地域)の位置と広がり



〈候補地の概況〉

地域名	愛知県西三河北部地域		愛知県東三河南部地域	
対象地域	岡崎市、豊田市、額田市、藤岡町、小原町、足助町、下山町、旭町の8市町村		豊橋市、豊川市、新城市、鳳来町、一宮町、田原町の6市町	
総面積	120,708ha		82,657ha	
立地条件	東京からの距離 約250km		約240km	
高速交通体系(鉄道)	東海道新幹線(東京～三河安城109分)		東海道新幹線(東京～豊橋92分)	
(高速道)	東名高速道路(第二東名高速道路、東海環状自動車道)		東名高速道路(第二東名高速道路、三遠南信自動車道)	
アクセス	中部新国際空港(平成17年開港予定)へ30分		中部新国際空港(平成17年開港予定)へ40分程度	
滑走路等規模	開港時3,500m×1本(全体構想4,000m×2本)		左に同じ	
気象条件	年平均気温	15.2℃	15.8℃	豊橋市で1987～1996年の平均
	年間降水量	1,085.9mm	1,523.5mm	
	最深積雪量	5.0cm	2.3cm	
地形等	標高200m以下の丘陵地		標高100m以下の平坦地・丘陵地	
活断層の有無	一部に活断層があるが、開発区域を離すことが可能。		左に同じ	
災害等に対する安全性	特段問題となる災害は想定されない。		左に同じ	
水資源	第一段階の移転は現在の供給力に対応可能。人口60万人には計画中の水資源開発の他、他水系からの導入も考えられ、対応可能。		第一段階の移転は設案ダム等に対応可能。人口60万人には他水系からの導入も考えられ、対応可能。	
土地確保の容易性	第一段階の移転に対応可能な用地約4,300haが地域の北部・南部にまとまって分布。さらに周辺に長期的な開発可能地が分布。		第一段階の移転に対応可能な用地約3,000haが静岡県境部・臨海部を中心に分布。さらに周辺に長期的な開発可能地が分布。	
その他(既存都市からの距離等)	政令指定都市名古屋から30km以上離れており、スプロールの心配はない。岡崎市、豊田市を母都市として活用可能。		政令指定都市名古屋から60km以上離れており、スプロールの心配はない。豊橋市を母都市として活用可能。	

岐阜県

首都機能移転についての本県の考え方

およそ400年ごとに行われてきた我が国の首都機能移転は、新しい政治・行政システムへの変換、国民意識の変革、国土構造の改編など、様々な面で重要な役割を果たしてきました。そして、江戸幕府が開設されて以来、約400年が経過した現在の首都・東京は、明治以来の諸制度、システムが制度疲労を起こし、政治・経済・文化等様々な面で閉塞状況に包まれています。

さらに用地費・人件費が高く投資効率の悪い東京には、他の大都市に比べ、年間5千億円もの莫大な国費が余分に投資されており、行財政改革に逆行する状況となっています。この状況を打破するためには、首都機能移転を規制緩和、地方分権とともに一括して進めて行く必要があります。

さて、首都機能移転という国家プロジェクトを実現するためには、移転先のメリットを考えるのではなく、日本全体、そして世界の中の日本という観点から、新首都のあり方を発想すべきです。

新首都の立地にあたっては、次の条件を満たす必

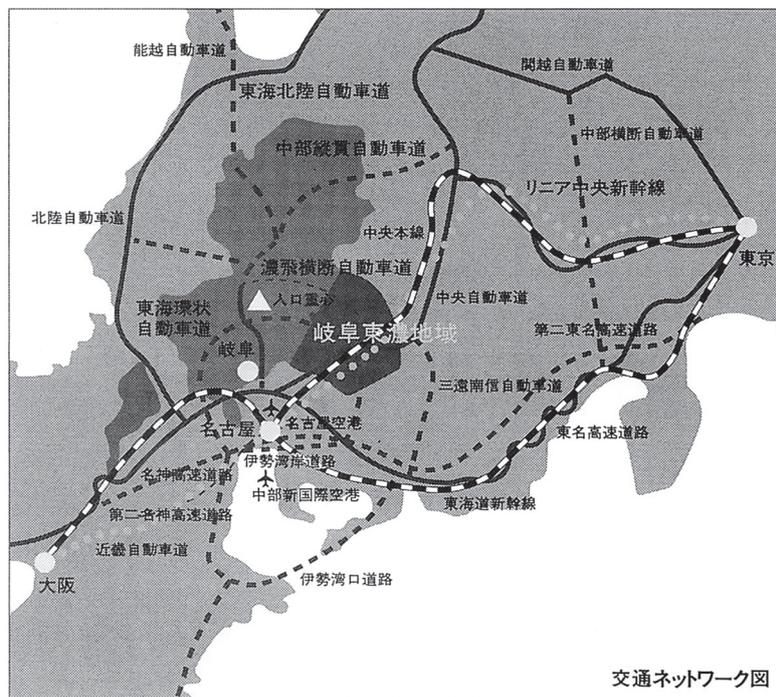
要があります。

1. 人心の一新を図るために、東京圏以外に移転すべきである
2. 新首都が国民にとって身近な存在となるためには、多くの国民が往来する国民経済コストを最小にすべきである
3. 国際化時代にふさわしく、外国の人々が豊かな日本の伝統文化に接することが容易な地域に移転すべきである
4. 環境保全が21世紀の大きなテーマである現在、大規模な自然破壊を伴うような地域への移転は好ましくない。また、自然環境保護という観点から、地方分権を先行させ、首都機能をスリムにしておく必要がある

岐阜県南東部に位置する岐阜東濃地域は、日本の人口重心（岐阜県郡上郡美並村）に近接し、東京から約250Kmで、アジアへの玄関口である関西・九州にも近いなど、全国各地からのアクセスに不便を感じさせる要素の全くない地域です。

また、飛騨高山や世界遺産・白川郷合掌づくり集落など日本を代表する歴史・文化・自然資源の宝庫である岐阜県は、外国人にとって魅力ある地域です。

さらに、なだらかな丘陵地が大部分を占める岐阜



東濃地域は、自然環境と調和した開発が可能であり、土地取得の容易な公有地も広く分布することも大きな魅力となっています。

このように、岐阜東濃地域は首都機能の移転先候補地として優れた条件を有していることから、岐阜東濃“新首都”の実現に向けた取り組みも早くから行われてきました。平成4年3月に県議会において「首都機能移転に関する意見書」が提出され、平成5年6月には、地元の自治体、商工会議所・商工会等が中心となって東濃地域首都機能誘致促進期成同盟会が設置されました。さらに、平成8年2月には全県的な組織として岐阜東濃新首都構想推進協議会が発足、平成9年10月までに岐阜県下99市町村すべての議会において、「岐阜東濃地域への首都機能移転」の決議が行われ、現在に至っております。

(岐阜県企画部企画調整課)

〈候補地の概況〉

地域名		岐阜東濃地域	
対象地域	市町村等	多治見市、中津川市、瑞浪市、恵那市、美濃加茂市、土岐市、可児市、坂祝町、富加町、川辺町、七宗町、八百津町、白川町、東白川村、御嵩町、兼山町、笠原町、坂下町、川上村、加子母村、付知町、福岡町、蛭川村、岩村町、山岡町、明智町、串原村、上矢作町の28市町村	
	総面積	237,200ha	
立地条件	東京からの距離	250km	
	高速交通体系(鉄道)(高速道)	東海道新幹線+JR中央本線(東京~多治見115分) 中央自動車道(多治見IC)	
空港の有無	アクセス	名古屋空港まで34分 (中部新国際空港まで約40分)	
	滑走路等規模	名古屋空港2,740m×1本 (中部新国際空港) 3,500m×1本(将来構想では、4,000m級×2本)	
気象条件	年平均気温	14.4℃	多治見市で1979~1990年の平均
	年間降水量	1694.3mm	平均
	最深積雪量	35cm	多治見市(1996)
地形等	標高800m以下 84% 傾斜度8度未満 53%		
活断層の有無	有(活断層を避け立地可能)		
災害に対する安全性	火山	もっとも近い火山(御岳)まで多治見市から約70km 溶岩・火砕流はもちろん、火山灰等による被害の可能性無し	
	台風	内陸地域であり、被害可能性小	
水資源	都市用水として、現時点で約6m ³ の未利用分あり、首都機能移転に必要とされる水需要量(3~4m ³)に対応可		
土地確保の容易性	100ha以上のまとまりを持つ公有地(財産区有地を含む)が合計18,000ha存在		
その他(既存都市からの距離等)	名古屋市からは30km以上離れており、また、愛知県境と連山で隔てられていることからスプロール化することはない		

三重県

首都機能移転についての本道の考え方

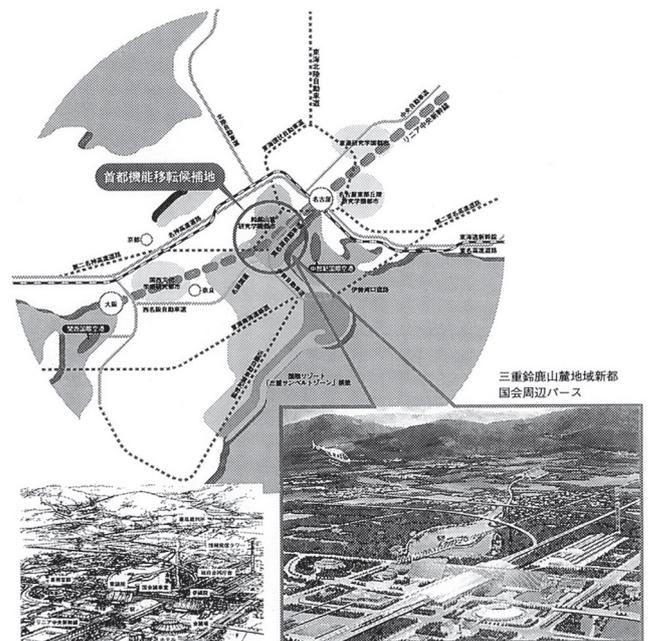
1. 首都機能移転に対する本県の基本的な認識

首都機能移転については、大きな変革の時代において、地方分権、行政改革、規制緩和を推進し、世界に通用する日本、あるいは「新しい社会システム」への転換を図るための仕掛けとして、極めて大きな役割を果たすものと認識している。

また、政治をはじめあらゆる中枢機能が東京一極集中する現状の是正、地震等大規模災害に対する我が国の対応力の強化を図るうえでも東京圏以外の地域への移転が必要である。

2. 三重県が立候補した理由

平成7年12月の国会等移転調査会報告で、移転先選定についての9つの基準が示された。これに従い、三重県では平成8年9月に公表した「首都機能移転に関する基礎調査」結果において、移転先候補地としての資質を十分備えており、国会等移転調査会の選定基準を総合的に勘案すると、鈴鹿山麓地域が最も適していると判断し、同地域を候補地として、取り組みを進めているところである。



3.鈴鹿山麓地域が候補地である理由

経済界、有識者から言われるように、本県は以下の条件から、鈴鹿山麓地域が移転候補地として最も優れていると考えている。

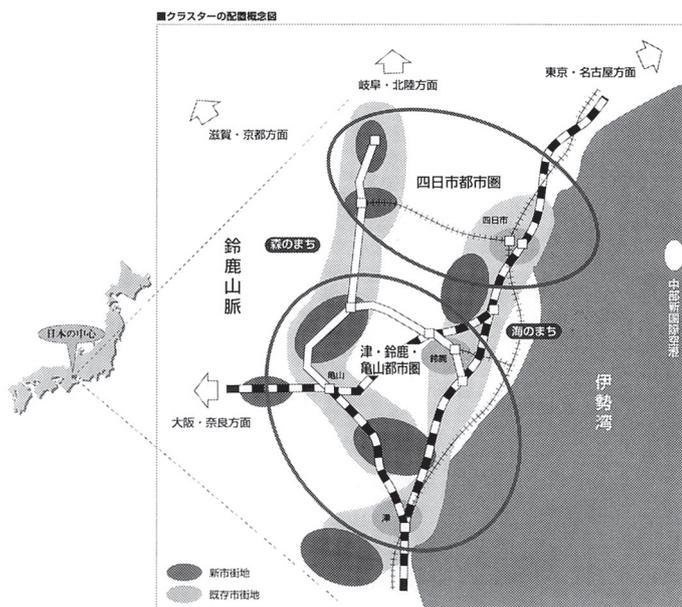
- ①日本列島の中央部に位置し、21世紀に向け高規格道路や空港などの高速交通体系の整備により交通の要衝となること
- ②名古屋圏と関西圏の中間に位置しており、両圏域の都市機能を活用できること
- ③伊勢湾、鈴鹿山系など、海から山に至る豊かな自然環境や温暖な気候を有すること
- ④京都・奈良に近接するとともに、伊勢神宮など、世界に誇りうる優れた歴史・文化を有すること

4.三重鈴鹿山麓地域首都機能移転構想調査

国会等移転審議会が移転先候補地の選定に向けて調査審議を行うにあたり、鈴鹿山麓地域を候補地として提案していくため、また、鈴鹿山麓地域への移転について国民、県民等の理解を得るため、三重県の考える「日本の進路を象徴する都市」となる新都像を描き示すことを目的に当調査を実施し、平成9年7月1日に公表した。

首都機能移転の前提となる行政改革と地方分権

行政改革と地方分権によって、行政省庁が再編統合されるとともに、縮小されることを前提とします。その結果、新都へ移転する首都機能は、平成4年の「首都機能移転問題に関する懇談会」（国土庁長官主催）が示した約60万人から大幅に縮小し、最大限30万人程度となります。



○新都の基本イメージ

「海と森の新都」

～世界に開かれた分権型の環境共生都市～

○新都の基本コンセプト

- ・平成の改革を進める
- ・均衡ある発展をめざす
- ・技術と文化を生かした新都を創造する
- ・環境共生都市の形成を進める
- ・開かれたネットワーク型都市を形成する

○新都のグランドデザイン

- ・広域ネットワークの整備
既存、計画のある交通インフラを利用することにより、多大な費用をかけずに国内外に広域アクセスを確保する。
- ・首都機能クラスター配置
首都機能を分散配置し、既存市街地との連携を図り、環境配慮、投資的経費の低減を図る。
- ・都市群の段階的開発
- ・建設費用5兆円

今後とも、当調査を踏まえ、本県及び鈴鹿山麓地域の優位性を全国、県内に広くアピールする。

(三重県企画振興部企画課)

〈候補地の概況〉

地域名	三重鈴鹿山麓地域	
対象地域	市町村等	四日市市、鈴鹿市、亀山市、津市、菟野町、河芸町、関町の7市町
	総面積	81,045ha
立地条件	東京からの距離	約300km
	高速交通体系(鉄道)	東海道新幹線+JR関西本線(東京～津121分) (将来、リニア中央新幹線)
	(高速道)	東名名神高速道路、東名阪自動車道、 (第二東名・名神高速道路)
空港の有無	アクセス	名古屋空港まで40分、関西国際空港まで120分、 (中部国際空港まで40分)
	滑走路等規模	名古屋空港2,740m×1本 関西国際空港3,500m×2本、4,000m×1本 (中部国際空港)(4,000m×2本)
気象条件	年平均気温	16℃
	年間降水量	1,882mm
	最深積雪量	なし
地形等	丘陵地7地区、北部平坦な扇状地	
活断層の有無	候補地には存在しない。	
災害等に対する安全性	伊勢湾台風後、堤防や河川の整備強化が十分になされた地域。	
水資源	長良・揖斐川、長良川河口堰から供給可能	
土地確保の容易性	土地利用転換が容易な適地がクラスター状に存在	
その他 (既存都市からの距離等)	名古屋から約60km、京都市から約65km 大阪市から約85km	

“三内丸山と首都機能移転”



(財)ほくとう総研 専務理事 原 達郎

別稿にあるように1992年三内丸山遺跡が「再発見」された。この三内丸山の再発見によって、現代に生きる私どもが得た知見は次のようなことであると思う。

私どもは、歴史は多少の起伏はあるにせよ、長期的には直線的に進歩して行くものであると考えてきた。原始時代から古代、中世、近世、近代、現代へと、経済的にみれば原始生産社会から農業生産社会、工業生産社会へと進化してきた。そしていまやポスト工業社会にはいったといわれている。

しかし、縄文文化がきわめて優れた建築技術や栽培技術をもち、また想像以上に広範な交易社会であったことを示した三内丸山（4,500年前ちょうど4大文明が成立した頃が最盛期であったという）が明らかにしたことは、弥生文化が必ずしも縄文文化から直線的に進歩したのではなく、弥生時代から現代にいたる2,300年の歴史は、縄文時代10,000年の延長というより、そこには大きな歴史の転換があったということである。

このことを現在の状況において考える時、「歴史の転換期」ということに思いをいたさせる。現下の状況を縄文、弥生の転換に比肩するのはいささか誇大の誇りを免れまいが、現代史でいえば、明治維新や第2次世界大戦に比することはできよう。

現在われわれが直面している変化はいくつも数えられるが、その中で今後かなり長期にわたる、世紀単位での変化の要因としては、(1)目の前に迫った人口減少社会の到来（このままの趨勢が続けば100年後には人口は半減し、70年前の昭和元年と同じになるとの予測もある）、(2)明治以来130年間持ち続けた「キャッチアップ」という目標の喪失、(3)230年前の産業革

命に比すべき情報技術の革新、(4)250年前の清朝盛期以来のアジア地域の興隆、そして(5)地球的な自然環境の制約、食料・エネルギーの制約などがあげられる。

いまこの大変化の予兆を前に我々がなすべきことは、この波にまきこまれるのではなく、自覚的に波を乗りきってゆく態勢を作ることであろう。さもなくば今後長期にわたって衰退を余儀なくされざるを得ない。それではその手段は何か。歴史的にみてこれだけの大変革を成功させるのに力があつたのは、堺屋太一氏によれば首都機能移転であった。

まことにわが国の歴史をふりかえってみれば、大和朝廷成立後の1,600年間、ほぼ400年ごとに首都を移転し変革を遂げてきたとみることもできる。

すなわち、600年間の弥生時代の後、500年間の古墳、飛鳥、奈良時代、大和朝廷の成立とともに首都機能は大和地方にあった。平安時代400年間はいまでもなく首都は京都にあった。次の鎌倉、室町、織豊時代の400年間は首都機能は地方に分散する地方分権時代といえるだろう。そして江戸、東京が実質的に首都となって400年がちょうど経過しようとしている。また奈良時代までは全国統一ができていなかったことを考えれば、400年ごとに地方分権時代がくるとみることもできる。分権-集権-分権-集権の次は分権である。

歴史的転換期にあるこの時、私たちは首都機能移転の問題を（その形態はいろいろあろうが）、真剣に検討する必要があるだろう。今回首都機能移転の特集を組んだ所以である。

秋田を想う

●思うままにつれづれ…

秋田日産自動車(株)
代表取締役
三浦 廣巳
みうら ひろき

昭和26年生まれ。日本大学理工学部卒業後東京日産自動車販売(株)勤務を経て秋田日産自動車(株)入り。昭和58年同社社長に就任。現在は秋田国際経済交流協同組合理事長、秋田県中小企業団体中央会理事など秋田県を地盤に幅広い経済活動に注力している。

待望の新幹線こまちの開通、そして東北縦貫道と秋田自動車道との接続、秋田の高速交通体系の幕開けである。

秋田は、三方を1,000m級の山々に囲まれ、西側は日本海である。自然の要害に守られて来たクローズされた市場である。そしてこのエリアは、天然資源に恵まれ、米を中心とした豊富な食料にも恵まれ、育まれてきた。しかし、クローズされた経済エリアが活性化を阻み、秋田だから出来ないとか、不便なところだから成長出来ないなどと、ハンディキャップとしてとらえている経済人も多い。私は、そうは思わない。遠い、不便、寒い、雪が多い等の悪条件に、秋田の市場は、むしろ守られてきたと言える。高速交通体系の整備は、市場を開放したことになる、秋田の開国を意味する。今までは、秋田の仲間内の競争ですんだ。これからは、全国レベルの強い企業との競争が始まる。言い換えれば、グローバルな企業とも戦っていかなければならない。高速交通体系に先んじて、情報インフラの整備はどんどん進んでおり、遠くて不便な秋田だから手に人らない情報などは、皆無になってしまった。まさに地域の立地によるハンディキャップが無くなってしまったのである。これは、秋田にとってチャンスである。しかし、県外の企業にとっても等しくチャンスなのである。秋田の強みを充分活かし、積極的に挑戦しなければならない時期だ。今、後手にまわったら、せっかくのインフラ整備も地元企業にとって淘汰への道となることも否めない。このチャンスを活かすためには、今までの悪しき考え方、風土を早急に変えなければならない。まず初めに変えなければならないのは、評価

をする基準を正しくするべきだ。秋田では、失敗しない人を過大評価している。失敗をしない人は有能ですばらしいではないか、何故ダメなんだ。そう言われる方もおられると思うが、失敗しない人とは、概して何にも挑戦せず、現状維持に汲々として、今日は、昨日の繰り返しという人が多い。かつての高度経済成長時代ならいざ知らず、今はリーダーとしては無理である。市場の変化に果敢に挑戦し、失敗を恐れず、最後まで成功に向けて突き進む情熱と信念が必要だ。これからの正しい評価基準とは、新しいことに挑戦し成功した人はA、いろいろな工夫をしながら新しいことに挑戦したが失敗してしまった人はB、何も挑戦せずに、昨日も今日も変わらずうまくやっている人は、最低ランクのCとするべきだ。

若者の県外流出が心配されて久しいが、いまだ歯止めがかからない。挑戦者を育てていく風土なくして元気な若者が定着するはずがない。若者は正直である。素直である。自分の夢が叶い、たとえ失敗しても何度でも挑戦し続けられるステージを見つけ出す臭覚を持っている。まず、自らの企業から正しい評価を実践し、仲間の企業に伝えていく、そして地域へと拡げてゆくことによって少しずつではあるが風土が変わっていく。

秋田は日本の中でも特別四季がはっきりしている地域である。日本人の心は、四季の移り変わりから育まれていると思う。世界に誇れる本来の日本人の心があると思う。この秋田の地を基盤として、大きく伸びようとしているアジアと手を結び、世界に向けて挑戦していきたいと願う。

夕日でまちづくり

CI手法を使った町づくりの例——ふたみまち愛媛県双海町

(財)ほくとう総研顧問
高田 喜義

1. 典型的な中山間地 ふたみまち“双海町”

双海町は、愛媛県の県都松山市から西へ国道56号線と378号線（愛称：夕やけこやけライン）を車で約40分行ったところに位置し、瀬戸内海伊予灘に面し、東西に16kmの海岸線を有する人口5,900人の農漁村である。

町の面積の7割が山林で占められ、平地は少なく、産業はみかんを主とする果樹栽培と沿岸漁業で、人口減少（昭和30年当時約1.1万人）と高齢化（高齢化率26%）、そして嫁不足に悩む典型的な過疎の中山間地である。

町の産業といってもハウスみかんとカタクチイワシを加工した「いりこ」程度でこれといった観光資源も歴史的遺産も無く、経済はもっぱら松山市への通勤に依存している。

2. 町づくり元年＝昭和62年

ふたみまち双海町は、もともと住民の意見を聞く公民館運動が盛んで36ヶ所の公民館を有し、昭和43年には公民館活動で文部大臣賞を受賞していたが、町の将来に危機感を持った町は、21世紀に残る町づくりを進めるため、昭和62年を町づくり元年と定め、4つの町づくり検討グループを組織した。

「まちづくり30人委員会」（町内のオピニオンリーダーにより組織）

「まちづくりエプロン会議」（主婦たちの組織）

「まちづくり青年会議」（Uターン5～6名を含む青年層により組織）

「役場まちづくりグループ」（役場職員の組織）

この4グループは、毎月1回1年間にわたり学習会を重ね、その議論の集大成として夜を徹した「18時間マラソンシンポジウム」や列車を1両借り切って開いたシンポジウム「コスモス鉄道2001年の旅」を経て、以下のようなまちづくりの方向が確認された。

(1) 基本理念～第1次産業を軸とした定住と交流のまちづくり

(2) 目標 ア「人づくり10年計画」

イ「交流拠点づくり」

ウ「住民総参加の交流づくり」

また、双海町を積極的にPRする方法としてCI的手法がとられ、そのテーマを、双海町の海岸のどこからでも西瀬戸の島影に沈む美しい夕日が望まれることに着目し、61年頃から各種まちづくり事業にも取り上げられていた「夕日」と決められた。

夕日を町のテーマとすることについては、一部にあった夕日＝沈む＝まちの沈下のイメージがあるといった反対を押し切った決定でもあった。

3. 町づくり活動の展開

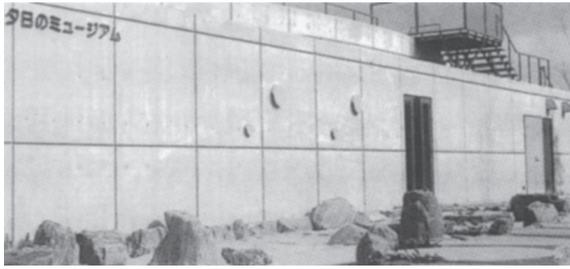
(1) 人づくり

1年で10人、10年で100人の人材を育成することを目標に、この10年間で国内先進地視察（50人）、海外研修（50人）が実施された。こうした中で海外派遣研修生が自ら組織した「創快塾」は、その後も活発な国際交流を続けている。

(2) 拠点づくり

海の交流拠点づくりとして“夕日のミュージアム”“特産品センター”“レストラン”“ミニ水族館”“イベ





ント広場”“人口砂浜”等を有する道の駅『シーサイド公園』が整備（平成6年）され、山の交流拠点として“体験宿泊施設”“ふれあいの館”“テニスコート”等を有する『潮風ふれあい公園』が完成（平成7年）した。

(3) 住民総参加の交流づくり

ア. 夕焼けプラットフォームコンサート

夕日をテーマとするまちづくりのシンボル事業として、地元青年達の運営により、日本で一番海に近いといわれるJR予讃線下灘駅のプラットフォームをステージにして、沈む夕日を背景にプロ、アマのミュージシャンによるコンサートを開催、平成9年で12回を数えている。

夕日と音楽の組み合わせが話題を呼び、毎年近隣市町村から1,500人以上の参加者が集まってフォームを埋め尽くしている。

この夕焼けプラットフォームコンサートに出場する予選会「夕焼け音楽祭」は“シーサイド公園”で開催されるが、若者文化の発信基地としてこれも成長している。

イ. 夕日をテーマとするCI戦略の展開

- ・夕日をテーマとする町づくりのキャッチフレーズを全国から募集（応募数2,611件）して「沈む夕日が立ち止まる町」とする。
- ・海岸線を走る国道の愛称を公募（公募数3,800件）して「夕やけこやけライン」と命名。
- ・シーサイド公園の“夕日のミュージアム”内特設ステーションから有線放送を開始。
- ・“夕日のミュージアム”で「夕日の写真コンテスト」の開催、「夕日の時刻表」「夕日の絵はがき」等の情報発信、「夕焼けどんぶり」「夕焼けソフトクリーム」「ユーヒーヒーコーヒー」等特産品の開発。

ウ. その他住民総参加の事業

- ・スカイスポーツエリアを整備し、「パラグライダー大会」を開催
- ・主婦を中心とする住民の沿線沿いに花づくり運動

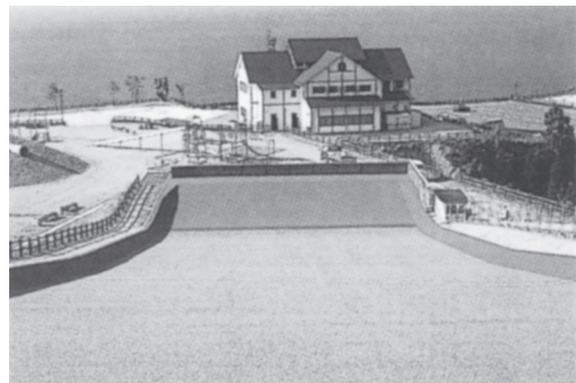
が展開され、春の「水仙祭り」は、新イベントとして定着しつつある。

- ・町内を流れる上灘川の護岸を改造するとともに一斉河川清掃を行ってホテルを蘇らせる運動を展開している。

4. 町づくりの意義と効果

このように夕日というテーマそのものは決して目新しいテーマではないが、CI手法を駆使したPR作戦、住民参加の各種イベントの展開等地域づくりの教科書といってもよいほどの多面的な活動により、自称「夕日の日本一美しい町～双海町」が次第に定着していったが、その意義および効果とは以下の通りである。

- ①夕日をテーマとした一連の情報発信により、何の変哲のない町が、年間40万人の来訪者をむかえるまでになった。
- ②10年間に及ぶ人づくり運動の結果、内外の視察や研修で得た知識をまちづくりや人づくりに活かそうという機運と「創快塾」のような自立的活動が住民の間に生まれてきた。
- ③町の積極的な支援のもとに一連の住民の企画、運営によるイベントが開催されることによって地域の一体感が醸成され、地域の活性化が実現している。
- ④「ふたみシーサイド公園」「ふたみ潮風ふれあい公園」が、まちづくりの交流拠点として位置づけられ、多面的に活用されており、町の活性化のシンボルとなっている。
- ⑤シーサイド公園の運営は、町と地元団体等との第三セクターで行われているが、初年度（平成7年度）から黒字を計上するなど町の財政にも寄与している。



三内丸山遺跡と地域活性化

(財)ほくとう総研 総務部副長 渡辺 武裕

1. 概要

三内丸山遺跡は青森市の中心部から南西へ約4kmの標高約20mの高台に位置する。平成4年青森県総合運動公園拡張整備事業の一環として野球場の建設に先立つ発掘調査が実施されたのが当遺跡発見のきっかけである。調査が進むにつれ、縄文時代前期（約5,500年前）を中心とする集落であること、縄文時代の集落の中では日本最大のものであることが判明した。その後平成6年7月には巨木を使った大型堀立柱建物跡が発見され、それを機に県民の保存要求が沸き上がるようになり、同年8月県は遺跡の永久保存と整備活用を決定した。同年12月に遺跡は埋め戻され、現在の姿になっている。また、平成9年3月には国の史跡に指定されている。

現在大型の堀立柱建物は発見された位置に直径1mのくりの木を使って復元、住居跡や子供の墓などはドームで覆い、埋設物等は現物のまま若しくは復元を施して展示館に保存してあり見学ルートもきちっと整備されている。



2. 県内主要観光地とその位置づけ

青森県内の主要観光地としては「十和田湖」「八甲田山」「弘前城公園」「岩木山」など下表に示すとおり揺るぎない位置を占め毎年大勢の観光客を集めている。

県内主要観光地の入込人数の推移（単位：千人）

	6年	7年	8年	備考
十和田国立公園	3,223	3,136	3,120	
八甲田山ロープウェイ	430	430	456	利用人数
岩木山	756	749	738	
弘前城（桜祭り）	1,900	1,900	1,830	
青森ねぶた祭り	3,690	3,775	3,790	
三内丸山遺跡	62	261	501	見学者数

（出所）「青森県観光統計概要」青森県商工観光労働部

これに対し、「三内丸山遺跡」は平成6年8月の一般公開以降その規模の大きさ、珍しさに加え年々明らかにされる新事実が爆発的な見学者を呼んでおり、平成8年には年間来訪者数も500千人を超えている。今や「三内丸山遺跡」は縄文遺跡としては全国的に著名となり、古代史研究家などの専門家はもとより一般の観光客も必ずや立ち寄る観光地となっている。

3. 地域活性化の断面

「三内丸山遺跡」がここまで著名になったのには次の2点が大きく影響しているものと考えられる。

(1) 遺跡としての魅力

当遺跡は

- ①「大きさ」～巨大である。全体では38ヘクタールに及ぶうちの5ヘクタールしか発掘調査が行われていない。集落自体は当時のものとしては日本最大といわれ、住居、墓、ゴミ捨て場などの施設も計画的に配置されていたものと考えられている。



- ②「長い」～集落は少なくとも1500年もの長きにわたり継続していたものと推測されている。
- ③「多い」～出土量が3年間で段ボール箱4万箱にも上る。その中には土器以外に木の道具、漆器（津軽塗の嚙矢?）や樹皮でつくった容器、動物や魚の骨、樹木、植物の種子、花粉などがありその種類の多さには驚く。

などの特色を有する。これらは当時多くの地域と交易があったこと、必要植物を栽培していたこと、高度な技術力が存在したこと、村内の計画的利用を行っていたこと、社会的にもしっかりしたシステムが存在したこと等々様々な驚きと想像を巡らせてくれるものである。

(2) 県民の意識の高さ

遺跡発掘の調査が進むにつれて県民自身の意識が高まり、やがてそれは当遺跡の保存要求となって現れ、ひいては地元マスコミや全国ネットの地元局からの情報発信が全国に当該遺跡の偉大さをアピールするところとなった。言い換えるならば当遺跡を知ることから出発した県民自身の意識の高まりや熱心な研究活動が、究極的には考古学者の見解をも覆すところとなったということでもある。また、現在遺跡の案内には県民の有志がボランティアとして働いている。

このような県民意識の高まりは地域内に有形無形の活性化をもたらしている。確かに当遺跡の見学者が500千人を超えてその内の何人かが土産物を買ひ、宿泊をしてみたはずだという経済計算は成り立つが、何よりもここを訪れた人々が「縄文人の心に思いを馳せることができる」「縄文を見ることによって現代を見つめ直すことができる」という点で「三内丸山遺跡」ははかりしれないものを与えてくれるわけである。こ

の点を評価したい。

4. 今後の展開

当遺跡の今後の発掘調査の進展は遺跡そのものの魅力向上につながるが、県としても史跡内に樹々を植えることにより当時の自然環境の再現を目指したり、アクセスをより充実すること等を考えているようである。確かにハード面での整備も必要であるが、やはりシンポジウムを今後も継続して開くことなどにより常に県民の意識を高めていく工夫や、マスコミを活用した常々の情報発信が肝要なのではないか。

さらに青森県全体を見回した上での活性化を考えた時、『自然』－世界遺産に登録された白神山地、十和田、八甲田などの既存観光地、『文化』－三内丸山遺跡、ねぶた（ねぶた）祭り、弘前城、津軽弁等、『産業』－津軽の米・リンゴ、下北のエネルギー、八戸の工業、これらを有機的に結びつけることが大切だと考える。



事務局から

97地域シンポジウム開催のお知らせ

ほくとう総研・北海道東北開発公庫の共催で「ほくとう総研地域シンポジウム」を下記の内容で開催致しますので、是非ご参加下さい。参加費は無料です。

テーマ～「21世紀の地域開発」

基調講演 堺屋 太一氏（作家・経済評論家）

パネラー 大西 隆氏（東京大学工学部教授）

前田 直己氏（前田製管株式会社社長）

森田 恒幸氏（国立環境研究所総合研究官）

開催日～平成10年1月28日（水） 15：00～18：00

開催場所～経団連会館 国際会議場（11F）



◆本誌へのご意見、ご要望、ご寄稿をお待ちしております

本誌に関するお問い合わせ、ご意見ご要望がございましたら、下記までお気軽にお問い合わせ下さい。

また、ご寄稿も歓迎いたします。内容は地域経済社会に関するテーマであれば、何でも結構です。詳細につきましてはお問い合わせ下さい（採用の場合、当財団の規定に基づき薄謝進呈）。

〒100 東京都千代田区大手町1-9-3 公庫ビル

ほくとう総研総務部 NETT編集部

TEL.03-3242-1185(代) FAX.03-3242-1996

HOKUTOU DIARY 平成9年10月～12月

★ほくとう総研のおもな出来事、活動内容についてご紹介します。

平成9年12月16日 北東公庫・当研究所共催“地域シンポジウム”開催（札幌市）
テーマ：地域経済の構造改革と新たな社会資本整備
～官民協調による効率的なプロジェクトの創出を目指して～
12月25日 NETT21号発行

編集後記

本号では首都機能移転を特集しました。今年の6月に財政構造改革との絡みから後退したかに見えた「首都機能移転問題」を採り上げ皆様の関心を喚起したいというのが趣旨です。

さて今年も残り僅か。一勸、野村の不祥事に端を発した上場企業の総会屋への利益提供事件、幹部の退陣逮捕、そして東海興業、日産生命、三洋証券、拓銀、山一証券といった我が国大企業の相次ぐ経営破綻。実質的な景気後退感の台頭。暗いニュースが続きました。金融ビッグバン的一端とクールに受けとめることも出来ませんが、そこで働いていた従業員やその家族のことを思うとやはり経営トップの責任は重いといわざるを得ません。

来る1998年は是非明るい気持ちで！と願わずにはいられません。

(TW)

既刊 刊行物のご案内

〈地域指標ハンドブック1997年版〉

(財)ほくとう総研・北東公庫共編 発行(財)ほくとう総研
ほくとう地域における経済・生活・文化等に関する基礎データを始め、地域開発の歴史・関連法律、テクポリ・リゾート法関連に至るまで各種データを最新のものに入替えております。地域開発に携わっておられる方、地域に立地されておられる企業の方々に必携の書といえます。是非ご覧下さい。

定価1,800円（消費税・送料別）B5版207ページ

〈地域づくりと第三セクター〉

著者(財)ほくとう総研前専務理事 高田喜義 発行(株)ぎょうせい
本書は1.戦後の地域開発の流れ、2.自立的地域づくり、3.自立的地域と第三セクター、の3章からなっており、特に①自立的地域づくりの方策、②豊富な事例による第三セクターの経営のノウハウ、③第三セクターの設立から経営までの失敗しないためのポイントを詳述しているのが特色です。

各種会議用、研修用あるいは説明会等の場において、または業務の参考用にご活用されることをお奨めいたします。

定価1,800円（送料別）B6版209ページ

(何れも購入ご希望の方は当編集部までお問合せ下さい。)



財団法人 北海道東北地域経済総合研究所機関誌

NETT

No.21 1997.12

編集・発行人 ◆鈴木 勝幸

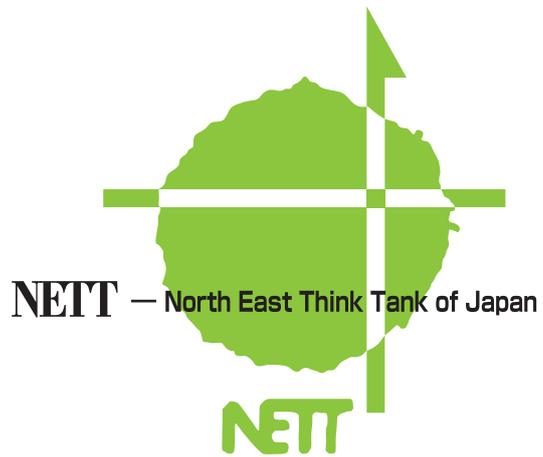
発行

(財)北海道東北地域経済総合研究所

〒100 東京都千代田区大手町1-9-3

TEL.03-3242-1185 FAX.03-3242-1996

禁無断転載



財団法人 北海道東北地域経済総合研究所

〒100 東京都千代田区大手町1丁目9番3号(公庫ビル5F)
TEL.03-3242-1185(代) FAX.03-3242-1996