

《特別講演》

東北開発をめぐって†

下斗米 康平*

ただいまご紹介いただきました下斗米でございます。仙台で学会が開かれる機会に、東北開発の問題なり、地域開発の問題について、いささかでも皆さま方にお見知りおきいただき、そして何かのご参考になればということでお話申し上げたいと思います。

私ももちろん学究でもありませんし、新聞記者という立ち場から、入社以来この問題に携わってきただけのことでありますので、その点はあらかじめご了承くださいと思います。

つい最近明治百年の祭典が行なわれたわけですが、これは日本が近代化の歩みを始めてちょうど一世紀であり、たしかに一世紀の間の変遷なり歴史というものを振り返ってみれば、それなりにその意義はきわめて深いと思うわけです。

ある外人が、現在の日本を評価してこう言ったそうです。「日本の科学は21世紀である。経済はエコノミック・アニマルということばで象徴されるように20世紀である。しかしながら政治は19世紀である」こう言っていたが、ある意味ではこれは明治百年の日本の姿を非常にうまく表現していると考えます。

日本は世界有数の工業国であり、国民総生産は世界第3位といった評価と合わせて、とにかく百年というものの意義はそれだけで大きいとも言えるわけです。

佐藤総理は、27日の総裁三選をめざして活発な多数派工作を行なっているということですが、佐藤さんはだいぶ前から明治百年ということに非常に気に入れたというか、熱意を示して、いわゆる廃県置州という構想——現在の地方自治の単位である県を廃止して、一つのブロック単位の行政区画というものをぜひ実現したいというふうに考えているそうですが、それが明治百一年として実現されるならば、日本の現在当面している行政改革も、あるいはここに取り上げた地域開発の問題もかなり大きく前進するであろうことは疑う余地はないと思います。

しかしながら、こういう考え方そのものは理屈の上ではだれしも異存はないとしても、それが容易に実現できないところに実は政治の悩みがあり、佐藤さんの苦しみがあり、“団十郎のにらみ”がきかない所以もそこにあるように私は思うわけです。

それはともかくとしても、明治百年というのは民族的、国家的に有意義であることは否定できないにしても、ひるがえって東北地方の歴史をたどってみれば、明治の夜明けは東北にとっては賊軍の汚名を着せられた屈辱の始まりだと申しても過言ではないわけです。

† 1968年11月14日 秋季研究発表会講演

* (株)河北新報社

いまさら皆さまの前に古証文を出すようでそれこそわが仏尊しのような言い方にとられるかもしれませんが、私が申し上げたいのはこういう同じ一つの事柄の中にも、やはり正反対に見える事実なりきびしい真実があるということ、地域開発に関連して見のがしてはならないということです。

大ぜいの人々が、明治百年はおめでたいと祝賀気分であるときに、東北だけがひがんでいように見えるでしょうが、実はそういう冷厳な背景が今日まで一貫して東北人の血液の中に大きく響いているということを申さねばならないわけです。

そして東北にとって地域開発というものが悲願とか宿願と叫ばれて、長い血みどろの戦いを繰り返してきたのは、もちろんその責任の一端は東北人にあるとしても、いわれのないこうした屈辱の歴史によるところもまた大きいと言わなければならないと思います。

こういう例は、たとえば最近になっても厳然としてあるわけです。たとえば現在大きな問題になっている国鉄の赤字線の問題にしても、全国で83の赤字線が整理のブラックリストにのっているが、そのうち東北地方では12の線がリストに含まれております。これに対して、大畑線という赤字線をかかえている青森のある県会議員はこのように言っている。

「国鉄は公共負担の増加を理由として赤字線を廃止しようとしているが、過密地帯であるベルト地帯とか都市地帯には、1キロあたり11億円もかけて新線建設を行なっている。その公共性を維持するために過疎地帯の公共性を無視している。これでは明らかに地方切り捨てである」と。

また鉄道建設公団のある人は「ローカル線の赤字は、全部の新しい線の中でわずか4.4%にすぎない。しかしながら赤字の76%は大阪などの都市交通線で占めている。こういう数字を国鉄当局はいったい何と見るか」と言っている。

つまり、ローカル線といえども生活を賄っているわけで、地元住民の生活がかかっている。東北地方でいえば、1日4万3,000人の利用者がいる。貨物にして4,700トンということですが、それよりも冬はどうしてくれるのだ、国鉄ならば通れるけれども、バス輸送では到底冬では望めないという地域がかなりあるわけです。地域開発計画はもちろんめっちゃめっちゃであるという声が一世いに東北地方でも起こっております。

ある学者がこれについて「バスの場合は停留所がポツンと標識が立っているだけで、住民にとっても非常に頼りない。しかし国鉄の駅があるということは、駅舎があり、レールがあり、それがいわば地方住民にとって一つの精神的よりどころでもある」ということを言っておりました。これはいささか精神論としても、単に経済効率だけをタテとして赤字線廃止の方向を打ち出してくるということは、いま申したような地元の声をお聞きいただいても問題があるのじゃないかという気がいたします。

採算とか合理化ということからすれば、赤字線がやり玉にあがる理由も肯定しないわけにはいかない面もあることは私どもも十分理解するが、しかしその一面でそれを百パーセント無条件で承認することのできない理由があるということは以上によっても明らかであると思うわけです。

また、たとえば大阪で開かれる万国博にしても、この例外ではないと思います。実はあの万国博の工事にたくさんの労務者が、東北地方からも出稼ぎに行っています。そのために、極端に言えば東北地方では労務者が不足しているときえ言われております。

実はこの出稼ぎについては、東北地方の一手専売——切っても切れない関係にあると言われていたが、一面ではこれが“デカンショ保険”といわれて、失業保険を目あてに出稼ぎをするという農民もかなり含まれている。これが第四次産業という名前で、やはり地元経済をうるおしているときえ言われている。

それで労働省は、つい最近もこういったデカンショ保険といわれる失業保険の実態の不合理を直すために、失業保険法改正法案なるものをつくって、次の通常国会に提出することになっています。

しかし万国博で大阪なり関西地区は大いにうるおうが、東北はもちろん直接にはほとんど関係がないと言ってもいいわけです。わずかに、いま申した出稼ぎによる恩恵があるという程度であります。しかもそれさえ保険の改正という問題に当面しており、失業保険には農民の必要悪といえる面があることからすれば、改正して不合理を直さなければいけない。一般のサラリーマンの掛け金がそういう農民の方に回るといった不合理からすれば、理屈の上からは改めなければいけないことははっきりしていても、さらに一步突っ込んで失業保険をあてにしなければ暮らしていけない東北農民の実情、東北経済の実態ということを見落としてはならないと思います。それはなんといっても農業が職業として独立していない。言うならば農政不在、政治に対する激しい不信ということに原因があると思います。

そこで、失業保険をそういう形で支給するのは農民が悪いのだと言って、簡単に責めるのは当を得ない。むしろその根本に横たわっておる農政なり政治の問題というものに目を向けなければならぬと思うわけです。

以上申しましたのは、東北開発の進展なり東北の置かれている立ち場そのものに、政治の責任に帰するというか、政治不信に原因があるといったものがきわめて多いということを申し上げたいからであります。

むろん他力本願的、あるいは一時見られたような救済を求めるといったような、そういう地域エゴイズムとか、セクショナリズムといったものは厳にいましめなければいけません。それを前提にした上で、なお私は地域開発政策の不在を痛烈に指摘しなければならないと考えるわけです。

つい最近、実は全国総合開発計画を審議する国土総合開発審議会というのがありますが、その審議会長をしている平田さんが、新しく企画庁から出された全国計画の案について、いろいろ抱負とか考え方を話されているのを新聞紙上で私も見ましたが、率直に言って、実は大いに失望したわけです。

平田会長がもっとも強調しているのは、その中で意識革命ということを出しているが、こ

これは要するに地域開発と取り組むにあたって、その住民に考え方や取り組み方を改めよ、こういうことを言うておりますが、そういうことが簡単にできるくらいなら、今日見られるような全学連の騒ぎや交通戦争、その他もろもろのひずみは起こらないとさえ私は考えます。意識革命というのは本来教育の仕事であるべきだと思いますが、むしろ政治家とか平田会長のような要職にある方が、そういう意識革命を逆に必要とするのではないか。地域開発を悲願とする私どもとしては、こう皮肉りたいぐらいの感じを受けたわけです。

また、新しい全国計画においては、都市中心の発想というものが中心になっており、その面からすれば当然かもしれないが、いわゆる過疎対策というものがほとんど出ていない。

たとえば、人間がいなくなって学校が維持できなくなる。あるいは役場の仕事もできなくなり、病院も経営ができない。そういう状況になった過疎地域については、部落再編成などということが簡単に言われているけれども、東北のような過疎地帯に住んでいる当事者の農民にとっては、これは大へんな問題であるわけです。

私、たまたま仙台にこられた企画庁の担当者にその点を質問したことがありますが、返ってきた答えは、なるほどあなた方の言われるように冷酷無惨といわれるかもしれないがそのくらいの思い切ったことをしなければ、今後の地域開発は進められないのだ、ということであります。

つまり、ある意味では完全な「切り捨て論」というものがここにも顔を出している。実は本来こういう取り残された人々にも、なんらかのあたたかい手をさしのべるのが政策であり政治であると私は考えるのですが、これではまったく人間が忘れられていると言ってもいいと思うわけです。

一部で、今度の新しい全国計画は産業づいていくという批判が出ているのも、こういう面からいえばまことにもっともである。公害をかえりみない一部の大企業のやり口とまったく同じだという感じがしてならないわけです。

こういう点を前提として、次に最近の東北開発の現状なり問題点について、ごく大まかにご説

(別表A)

東北開発の系譜

32年 開発3法制定	35年9月 所得倍増計画
37年 新産都市法成立 (39年7月指定)	37年10月 全国総合開発計画
38年 むつ製鉄設立決定 八郎瀧全面干拓工事	
39年 むつ製鉄断念	39年12月 中期経済計画
41年 知事会提言(8月) 東北経済連発足(12月)	
42年 東北開発KK存廃問題(8月)	42年2月 経済社会発展計画
11月 東北開発審 (基本問題調査部会報告)	10月 経審「地域部会」報告発表
12月 東北開発KK存続決定	
	43年 新全国総合開発計画(策定中)

明申し上げます。ここに東北開発の系譜という図表を持ってまいりましたので、これを土台に説明したいと思います。（別表A）

この表は30年代以降、現在までの東北開発のごく重要な関係についてだけ取り上げたわけですが、戦後ずっと経過してきた東北開発の問題が、昭和32年に、いわゆる東北開発三法というものが制定され、そこでひとつ新しく息を吹き返したというか、一つの大きな曲がり角を経験したわけです。そのあといわゆる新産都市建設促進法が成立して、各地にこれが指定されたわけです。

そして、32年の三法制定以来ざっと10年たった。開発三法というのは、東北開発促進法および、東北開発公庫と東北開発会社を規定する法律の3つですが、これが東北地方にとって特別な地域立法であったわけです。

その後、各地でこれをまねする特別立法の動きが出て、いわゆる地域開発関係の法律が現在40を越している状態で、乱立というか、その多くが議員立法の“政治みやげ”という格好で出てきたので、企画庁としてもその交通整理を合わせてしなければいけないという段階にきている。

そういうこともあって、東北開発というもののカゲが、10年たった40年代にはかなり薄れてまいりました。いわば埋没現象というのが起こり始めたわけです。そこで、これではいけないとさらに太鼓を叩いて、大いに東北開発を促進しなければいけないという動きが東北地方に起こって、41年8月には知事会提言と俗にいわれるものが、東北七県知事会から発表をされたわけです。さらに12月には、東北地方に従来経済団体というか、財界のまとまりというものが全然なかったのですが、ここにはじめて東北経済連合会というものができて、この団体がいわゆる民間のプレッシャー・グループとして東北開発を大いに促進する。そういう重要な役目をになって登場したわけです。

現在におきましては、大ざっぱにいうとこういう経過を経て、いわゆる新しい全国総合開発計画が年内にも設定されるという段階になって、東北開発そのものも、そういう大きな中央の政治の流れにそって、一つの転機に立っている。こう申してよろしいと思いますが、実はこの10年の間に、中央との関係を見ていくと35年9月には、いわゆる池田さんの所得倍増計画というものが発表され、これによって日本の経済政策が大きな柱を得たわけです。

ところが、ご承知のように経済の高度成長というものが非常にいちじるしくて、計画そのものをたちまちオーバーしてしまったために、これを改定せざるを得なくなり、39年12月に改めて中期経済計画というものがつくられたわけです。

ところがこの計画もさらに実績のほうがこれを追い越してしまった。そこで42年2月に経済社会発展計画というものが改めてつくられたわけです。そしてここに新しく「社会」ということが入っているのが一つのミソであるといえ言えるわけですが、要するに地域開発の政策の裏付けとして、こういった政府の経済政策の方針というものがそれぞれ裏付けされているということです。

現在、企画庁が案を出した全国計画のバックとして、やはり経済社会発展計画というものが流

れているということも見なければならぬわけです。

それからもう一つ、現在の全国総合開発計画というものは37年10月にできましたが、これがやはりそういう経済の実情に合わなくなったために、現在改定の作業が行なわれているというわけです。しかもこの間に、東北地方にとっては、一つの開発のテコというか、そういうことで大いに期待したむつ製鉄の設立という問題が、ザッと一年間もんだあげく39年に断念せざるを得なくなった。あるいはその間、青森県の甜菜の事業が、農林省の方針転換によって断念せざるを得なくなったという非常に痛い目に会わせております。

話によれば、むつの方は、むつ製鉄が三菱の系列ということで、もう三菱のマークは見るのもいやだと。役場では三菱えんぴつは使うなというおふれまで出したということで、恨み骨ずいに徹しているという状況であったわけです。

そういう苦難の道を経て、知事会提言というのがここであらわれて、一つの大きな転機をかけた。しかしながら、こういう大きなふしがあったにもかかわらず、昨年8月ごろから例の行政管理委員会を中心として、東北開発株式会社を廃止せよ、という問題がにわかにクローズアップされて、これが暮れまでもめたあげく、ようやく存続がきまったわけです。

実は、現在東北地方にとって見のがしてならないことは、開発会社の存在と開発公庫の存在であります。

これは特殊立法によって裏づけられておる国策会社、国策機関であります。開発会社は80億円もの借金をかかえ、ようやく生き長らえている状態で、これをつぶしてしまえという意見も強くあるが、しかしながら私ども地元の側から申しますと、こういう会社があることによって、東北地方へのてこ入れというか一つの大きな開発促進の役割りを果たしておるということは、見のがせないものであります。

皆さま方ご承知のように、現在の東北電力の歴史をたどってみますと、かつては東北振興電力という名前で、東北の発展、振興をめざすという意味で設けられた会社であります。それが今日、このようにりっぱな大会社に育っておるわけです。

開発会社の場合は、一番盛んなときには百近い子会社を持っておった。ところがだんだん有力会社が切り捨てられて、現在のような追い詰められたかっこうになってきたのです。

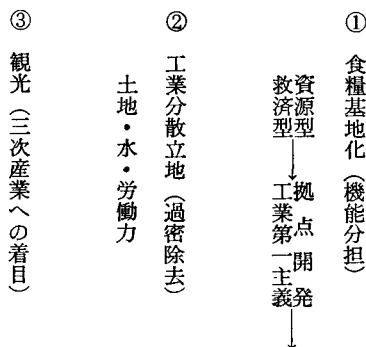
開発会社の小倉総裁はみずから称して、自分は「サル回しのサル」であると言っておる。つまり、株式会社という名前ではあるけれども現実は一向に総裁としての権限もふるえないし、株式会社の融通性もないと、その悲哀をかこっておるわけです。

この会社自体にいろいろ問題はあるが、とにかくこれをつぶしてはならないということは、東北地方の一致した意見なのであります。

実は、この地域開発の系譜の中で、まず申し上げなければならないのは、そういう開発会社と開発公庫の存在であるが、これに次いで重要なことは、知事会提言と、経済連の発足について、ぜひ触れなければならないわけです。

この知事会提言と申しますのは、現在の総合開発計画の骨組みにもなりますので、ぜひ理解していただきたいと思います。ここで概要をご説明してみますと、知事会提言というのは、私どものつけた俗称でありまして、正式な名前は「東北開発の新たな方向と当面する施策」という、長い題がついておいております。（別表B）

（別表B） 知事会提言（「東北開発の新たな方向と当面する施策」）



これには三本の柱があり、第一は、東北地方を食糧基地として日本の食糧をまかなう。端的に言いますと、現在東北地方は、全国の米生産のうち約3割を生産しているが、これを4割に引き上げるといふ目標を立てております。つまり、従来の資源型、あるいは救済型の開発の考え方から、拠点開発なり、工業第一主義の考え方、それをさらに発展させたいいわゆる機能分担型というか、そういう発想に立っておるわけです。

それから第二には、単に食糧基地、あるいは農業オンリーだけではうまくないという点から、当面過密を除去するという意味からも東北地方にも工業の分散立地をはからなければいけないということで、ここにある豊富な土地とか水とか労働力を使って、工業の分散立地をはかるというのが第二の柱です。

そして第三には、さらに三次産業にも着目をして、観光——つまり国民の保養とか、少年の練成、レクリエーションの場としての観光、そういうものを開発していく。以上三つの柱を立てておるわけです。

要するにこれは、一つの曲がりかどに立った東北開発に対して、大きなてこ入れというか、転機をもたらすものとして、この構想が打ち出されたわけであります。しがってこの意義は非常に大きいわけです。

現在企画庁がつくっている全国計画の一環にも、当然こういう考えが取り入れられておりますが、ただし提言の問題点といいますか、趣旨にはいろいろ注目しなければならない点があります。

第一に、食糧基地化ということを出しておるわけですが、口の悪い人は、東北は工業による産業の振興ということが思うようにいかないの、やむを得ず農業に逃げ込んだのだと、こういう悪口を言う人もおります。

つまり、こういう三つの柱を立てたわけですが、人によっては工業というものが従になって、農業が主になっておると、東北は米さえつくっておればいいのだと、かように受けとられる危険があるわけです。

もちろんこれを立案した七県知事会は、決してそうではない、あくまでも両方並行させるのだということを強調しておるけれども、これは今後の開発の進展のぐあいによっては、へたをするとそういう危険がなきにしもあらずということになるわけです。

先日も企画庁の方が来られて、東北地方は食糧基地になるというが、あなた方は、昭和60年には日本の人口が1億2千万になることを想定されて、なおかつその人々の胃袋をまかなうだけの、牛乳だの、米だの、肉だのを十分まかなっていく自信がありますかと、そういうことをおっしゃっていましたが、実は東北の側から逆に言いますと、そういう食糧を——食糧というのは米だけではなく、牛乳にしろ肉にしろ、いろいろなものを含めての意味ですが——十分生産するだけの体制づくりというものを、地元としては逆に大いに望まなければならないわけで、そこに中央と地方のすれ違いというものを、私は強く感ずるわけです。

つまり、現在米の作付け転換ということが大いに問題になっておるが、東北の農民から言わせると、米より優位なものはない、米より優位なものがあり、採算が取れるものがあれば、たちまちそちらへ転換するのだけれども、残念ながら現在の農政においては、そういう方向は示されていない。そこに大きい問題があると言わなければならないわけです。

それからもう一つは、これは東北に限ったことではありませんが、ともすると、地域開発の場合各県のセクト主義というか、割拠主義というものが強く、たとえば至るところ国際貿易港といった考え方があらわれ、東北もそのまねをしたのか、修正意見としてそういう考え方が、打ち出されたように聞いております。

あるいは鉄道にしましても、幹線だけでなく、至るところに肋骨線をつくってくれというような構想が飛び出してくる。こういうことは非常に問題なわけです。

それからもう一つは、そもそもこの考え方は、東北開発三法を改正するという考え方から出発したわけですが、それにかわって、新しい基本法をつくるべきであるという考え方が出てきたわけです。

実は、ここに法律さえつくれば、あとは何とかなるという、日本の法科万能の伝統というものが、ちょっと顔を出しておるような気もしますが、その辺にも問題がある。

しかしながら、東北開発について一つの理論武装をしなければならぬという意味では、これは非常にたたき台としても重要な意味があったわけですし、今後の東北開発のルールはこれによって方向づけられ、政策転換への期待というものがここにもたれたということは、見のがしてはならないわけでありませう。

同時に東北経済連は、いわゆるプレッシャー・グループとして、東北の経済団体を一丸として発足したわけですが、この経済連の一つの大きな特徴は——よその地域にもそういう団体はたく

さんありますが、東北の場合は農業団体が参加しておることが、一つの大きい特徴であります。これは東北の土地がらからも当然ということになるわけですが、要するに、これが側面から大いに開発を促進するという、そういうかっこうにあるわけです。

第三に、全国計画との関連ということが非常に大きな問題になってきておるわけです。そこでこれを考えます場合、まず全国計画そのものに、実現性があるのかないのかということが非常に問題になってきておる。

これは一部、二部、三部と分かれておりまして、三部の計画達成のための手段というところで、今後各省庁なり、大蔵省との折衝が行なわれるわけです。これが非常に難航するということは明らかであります。

まず、これが作文倒れに終わるのではないかという懸念が一つあるわけです。同時に都市中心であること、日本列島全体を一つの高密度経済社会という表現をとっており、1億2千万の人口を入れる一つの骨組みとして考えておる。都市中心のそういう考え方を打ち出しておるわけです。

つまり企画庁当局の説明によりますと、日本の明治百年は、国鉄という大動脈によって地域開発というものが推進されてきた。しかしながら一世紀たつて、新しい骨組みをつくり直す必要が起こってきた。それが、新しい全国計画の一つの柱になっているわけです。

同時に30年代の開発政策のひずみというか、過密過疎といったひずみ現象を是正しなければいけないということが、もう一つのねらいになってきておるわけです。

さらにもう一つの大きい柱は、そういう高密度経済社会によって、日本列島を非常に効率的に使うこと、経済効率を上げるということによって、21世紀への足がかりにしたいというのが大きいねらいです。

つまり別のことばで言いますと、新しい骨格づくり、均衡ある開発ということにもなるわけで、従来の拠点主義開発、いわゆる“点”を中心とした開発から、“面”の開発へということにもなるわけです。

このためには、交通通信情報網といったものの、ネット・ワークづくりを大いに重視しておると同時に、都市の管理中枢機能というものが、大きくクローズ・アップされておるわけです。以上簡単に申してきたのが、全国計画の柱であります。

さらにこれと並行いたしまして、それぞれ各ブロックにおいては、その地方に必要な大規模開発プロジェクトというものを設定する、そういう考え方に立っております。

もちろんこれについては、それぞれ各省庁なり、県なり、財界なりでいろいろの反応があるわけですが、実は、現在の開発計画の企画庁案に至るまでにいろいろな流れがあります。この流れの中で一つ大きいのは、42年10月の経済審議会の地域部会の報告であります。これは、直接企画庁のそういう考え方とつながるものではありませんが、発想の上では、十分その思想が取り入れられておるわけです。

さらに東北地方にだけ関して申しますと、42年11月に東北開発審議会の基本問題調査部会報告

というのが出ております。その中で打ち出された一つの基本問題についての考え方が、やはりその大きい流れを汲んでおります。（別表A参照）

この経済審議会地域部会の報告の中で、一つ注目しなければならないのは、いわゆるこの作業をする場合に、昭和60年にはどうなるかということ、計量モデルを使って分析しておるわけですが、この経審地域部会の報告におきましては、その結果4つの見通しという型が出ております。

これについて簡単に申しますと、第1に、現在の状況をそのまま延長していった場合にどうなるか、たとえば人口なり、あるいは生産所得なり、いろいろな要素がどうなるかという、趨勢延長型という方式を一つとっております。

それから第2には、資金を分散型に使った場合に、どういうかっこうになるかというのが出ております。

そして第3には、これは経済的距離短縮型と申しますが、交通通信のネット・ワークなどによって、経済的に距離が大いに短縮した場合に、地域開発のいろいろの要素がどうなるかといった、そういう分析をしております。

さらに第4には、生活基盤関係の公共投資を重視した場合に、それがどのように変わってくるか、以上4つの計量モデルによる分析をしておるわけです。

ここで注目しなければならないのは、たとえば東北地方の人口流出が、最近10年間で百何十万にもものぼっておると言われております。そこでこの第3の経済的距離短縮型をとった場合に、その人口の流出がどうなるかという、大体第4の生活基盤関係の公共投資を重点に行なった場合の分析と、ほぼ同じでありまして、20年後には38年と比べて、0.78%の減少であるという数字が出ております。

しかしながら、趨勢延長型とか、あるいは分散型に比べると、かなり人口の流出が低いという結果が出ております。つまり、交通の発達——東北縦貫道なり、新幹線というものが実現いたしますと、人口の流出は比較的少なくて済むという、一つの目安がここに出ているわけです。そういう点で、ここに科学的手法の応用ということが、われわれとしても非常に注目されるわけであり

ます。

なお、東北開発審議会のこの報告は「東北開発の展望と問題点」という標題がついておるが、

(別表C) 産業別生産所得構成

		30年	35年	40年	寄与率
東 北	一 次	37.5	30.9	26.0	20.0
	二 次	19.5	22.6	22.8	24.4
	三 次	43.0	46.5	51.2	55.6
全 国	一 次	23.0	15.7	12.6	8.5
	二 次	29.8	37.5	39.1	42.8
	三 次	47.2	46.8	48.3	48.7

(寄与率は30年～40年 単位%)

その内容はやはり、人口の流出とか、生産所得とか、そういうものを試算しておるわけで、その試算によると、20年後における総人口は1,074万人という数字が出ています。経済審議会の数字よりもかなり甘くなっておるが、これは地元としての一つの甘さというふうにもとれるわけです。

もう一つ、生産所得なり、産業別生産所得のシェアで見ますと——これは、東北地方の生産所得のパーセントを、参考までにごらんいただきたいと思いますが、これは30年から40年までの1次、2次、3次産業の、ごく大ざっぱな産業別生産所得構成でありまして、それがどういうふうに変わってきたかということ、これで知ることができるわけです。（別表C）

東北の場合1次産業の比率は、30年に比べてかなり落ちて26%になっている。しかしこれを全国に比べますと、全国は12.6%ですから、まだざっと倍の比率を持っておると言えるわけです。

これに対して2次産業は22.8%で、全国の39.1%に比べてかなり距離がある。つまり東北地方は、1次産業への依存度がきわめて高いと言えるわけです。

それから3次産業の比率というものが、傾向としてはかなり高まっておる。つまりそういう産業構成そのものを改めなければいけないという、一つの大きい課題があるわけです。

そこで東北開発審議会は、20年後に1次産業の全国に対する比率を、40年の18.7%から30%まで上げるという目標を立てております。それから2次産業は6%と、これはほぼ横ばいでありまして。そして3次産業は、全国に対して8.7%の比率にする。これは幾らかダウンしていますが、そういう目標を立てております。

そうなりますと1,074万という想定人口を、はたして確保できるかどうかという問題が一つここに出てまいります。それから1次産業につく人々の大幅減少というものをはたして実現できるかどうか、これは農政の大きい問題でもあるわけですが——つまり、ここに工業化の推進と、1次産業の生産性をいかに上げなければいけないか、つまり少ない人間で多くの生産性を上げなければいけないという、大きい問題が横たわってくるわけでありまして。東北開発審議会は、そういう問題をこの中で提起しておるわけです。

いろいろ詳しく申し上げますとたくさんありますが、要するに骨とするところはそういうことであります。

次に結論といたしまして、こういう東北開発の流れなり、日本の開発政策と東北開発との関連について、私どもはどういう点を注目しなければいけないかと申しますと、第一に申し上げたいのは、食糧基地ということ、東北はスローガンに掲げたわけですが、ご承知のとおり食糧は長期見通しから言いますと、世界的にも不足するのであります。

米だけから言いますと、1,400万トンという大豊作の結果だぶついておる、平年作でも今後は1,300万トンが普通であろうと言われておりますが、しかし食糧全般で見ますと、日本は明らかに輸入国であります。

たとえば肉にしても、畜産に必要な飼料（えさ）にしても、専門家の試算によりますと、ちよ

うど米に換算して1,200万トンに相当するくらいのもので、飼料とかその他いろいろな形で外国から輸入されておるといことです。つまり、日本は完全に食糧の輸入国なわけです。

したがって、ここに食糧の自給ということが、国策として大いに考えられなければならないわけですから、東北が食糧基地になるということは、そういう点で非常に重要な意味があると言えるわけです。

しかしながらこれを実現するためには、農業の近代化、合理化ということが、どうしても不可欠なわけであります。それがおくれておるために、皆さま方ご存じのような食糧の赤字であるとか、豊作であるのに古米を食わされるとか、そういう問題が起こっておるわけです。

しかも産業としての農業には、工業のように目ざましい成長を見るというようなことはありませんで、いわば一つのハンディキャップというものがあります。それをいかに克服するか、国の政策としてどういうふうに持っていかっていくかということが、非常に大きい問題であります。

さらに申し上げるなら、東北が食糧基地として適しておるということは、米にだけついて申し上げますが、生産性というものが非常に高いということであります。たとえば150キロ当たり米をつくるのに、都市近郊におきましては、ざっと2万円近くの金がかかるのに対して、東北地方はせいぜい8,000円ないし9,000円でつくれるという事情があります。

それから皆さま方もご承知のように、昨年などにおいても米づくりの反収日本一というのは、3位までことごとく東北が独占しておるというような状況で、技術的にも非常に水準が高いと言えるわけで、その点をご注目いただきたいと思います。

したがって東北としては、作付け転換ということは、すんなりと引き下がるわけにはまいらぬという事情がここにあるわけです。

しかし同時に、先ほどからたびたび申し上げているように、食糧というのは決して米だけではないということをご注目していただきたい。たとえば畜産ということが大いに言われておる。今日肉が高くてなかなか一般の人の口には入らない、これはなぜかと言いますと、実は農林省の方に聞いた話であります。米については、農林第百何号とかいう名前でも知られますように、いろいろな品種がたくさんつくられ研究されている。

しかしながら牧草などに至っては、最近ようやく1号ができたばかりで、ほとんど研究がなされておらない。これはなぜかと言いますと、県庁なり農林省のそういう重要な技術畑のポスト——たとえば、どこそこ試験所長といったポストに就くためには、米を研究しないと出世コースに乗らない、牧草などを研究しておったのではとてもだめであるといった、そういう事情が響いておるといことです。

したがって東北で畜産を始めるとしても、悪口を言う人は、カウボーイの養成からしなければだめであると。たとえば馬や牛を飼うことを始めるにしても、それぞれ羊の専門家がそれに当たったり、豚を専門にしておる人が、間に合わせにそれに当たっておるというのが実情であります。しかも、畜産にはたくさんのお金がかかるのです。

たとえば宮城県の近くに、九電力が肩を入れた、蔵王酪農電化センターというのがあります。これは試験的なものですが、10人ぐらいのごく少ない人間で、たくさんの牛を蔵王の傾斜面で飼っておるわけですが、こういう特別のことでもやらない限り、なかなか酪農というものは企業として成り立たないと思います。

ここでは極端に人手を省きまして、一度に4頭の牛の乳を、1人か2人の人間でしぼります。自動ドアが開くと、たまり場にいた牛が自発的に順序をきめて、乳をしぼる場所に入ってくるのです。そして乳しぼりが終わると、人間が自動ドアのボタンを押してやるとまた牛は自発的にそこを出ていくという、たいへんおもしろいシステムであります。

これは参考であります。やはり畜産というのはこの一つの例でもわかるように、非常に困難があります。これを政策としていかに実現するかということが、大きい問題です。

第二には知事会提言にも出ておるように、工業立地ということをももちろん考えなければいけない。CTS（原油共同基地）とか、あるいは青函トンネルとか、いろいろなそういう交通通信のネット・ワークや工業基地ということが、当然これに関連して考えられなければなりません。

同時に、先日の国土開発審議会でも話題になったそうですが、仙台を東北の拠点として打ち出すのはおかしい、東北は間もなく東京の経済圏に入るのではないかといった、そういう声が出たそうではありますが、これは一面から申しますと非常にけっこうであるが、逆に言うと、交通通信ネット・ワークが便利になると、逆流効果というものも十分考えなければいけない。そういう点を考えながら工業立地というものを大いに進めるといふことの必要が、ここにあるということでもあります。

第三には当然のことながら、先ほどから言われておるように、交通通信情報のネット・ワークということが、非常に大事になってくるわけでもあります。

ところで東北の場合、いわゆる東北新幹線というものが問題になっておるのですが、これについても、たとえば博多の次になるとか岡山と一緒にあるとか、山陽新幹線との関係が問題になっております。あるいはまた、東海道の通勤用の電車が先であるとか、人口が百何十万も流出するようなところに、新幹線は必要ないではないかといった、そういういろいろな問題がありますが、これについても冒頭に申し上げたような観点から、私どもとしましては、早急に実現を望まなければならないということでもあります。

第四に申し上げたいことは、実は、経済社会発展計画というスローガンの中に、社会ということばが入っているのがミソだと申し上げたのですが、これは本県出身の愛知代議士の発想で、当時は社会開発ということばが言い出されたそうですが、つまりここにちよっぴり、現在の政府が人間を重視する、社会開発を行なうという姿勢がうかがわれるわけです。

一番最初に申し上げましたように、経済効率重点本位で、人間というものが忘れられてはならないということ、私は申し上げたいわけでもあります。

現在予算編成ということが大きい課題になっておりますが、いわれのない圧力団体のゴリ押し

によって、国民的視野から見ますと、かなりどうかと思われるような経費も出ておる。そういうことから言いますと、地域開発なり社会開発に、さらに有効な経費が生み出されるのではないかと感じるもします。

たとえば地域開発につきましても、計量モデルであるとか、PPBSであるとか、いろいろな科学的手法というものが応用されておるようではありますが、実はそういう科学的手法を使う場合に、結局その科学的手法を使う前段として、その材料を集めたり、定義したりするのは人間であるということです。その点を忘れて、そういった方向にだけ寄りかかるということは、やはり同じように人間を疎外するというか、社会的なそういった開発ということをやとんずる。そういう結果になる危険があるのではないかと思います。

企画庁の全国計画においても一つの大きい問題は、この計画自体が予測であるのか、計画であるのか、その点が非常にあいまいである。200人も学者が、長い年月かかってつくった作業でありながら、そういうばけた点が出ておるということは、やはりエコノミストたちが、その手法に少々寄りかかりすぎたのではないかと、私はかように思うわけです。

今後地域開発については、中央と地方といった一見利害相反するかに見える問題、あるいは経済効率と社会開発といった対立関係、さらには画一と特化といった問題、そういういろいろの錯綜する複雑な問題の中で、これをいかに推進するかということが、一つの大きい課題であります。根本的には最新の科学的手法を縦横に駆使して、要するに民間の盛り上がる熱意によって、政府がこれに政策のてこ入れをするというのが、一つの方向であろうかと思います。

つまり開発の主導権は、あくまで地方が持たなければいけない。国はその調整役であるべきであるというのが、地域開発の一つの方向であろうかと思います。

私の友人で、静岡から仙台までドライブしてきた人がおりますが、この人が言うところによりますと、東北へ入ってから目についたのは、ネコの死骸が非常に多いことだ。東海道においては、何年前にはネコの死骸が目についたけれども、いまではネコも車に慣れて轢かれなくなった。東北はいまやとネコが轢かれている段階だ。そういうことを話しておりましたが、私どもも早く、ネコが自動車に轢かれぬような時期がくることを、心から願っておるわけであります。

以上をもって私の話を終わりますが、東北開発なり、東北についての認識というものをいささかでも持っていただければ、非常に幸いです。（了）