

高度成長期への序章

《 1950年、国土総合開発法、首都建設法 》

世界恐慌のとき、失業対策を兼ねて、アメリカにおいて河川を総合開発するダム群が、ドイツにおいて高速道路が建設されます。これに刺激を受け、戦前、日本は、河水統制事業を創設し、また弾丸道路を計画しました。

戦後の復興期の1950年（昭和25）、この2種のインフラ整備を根拠づける「国土総合開発法」と「首都建設法」が制定されます。

前者に基づく「国土総合開発計画」（注1）は、主に多目的ダムの建設を軸とした地域総合開発計画であり、北上川流域など22地区が対象とされました。

多摩川流域は、カスリン台風により水害を受けましたが、水道専用の小河内ダム建設が再開されており、多目的ダム建設の機運もなかったことから対象外でした。

後者は、「東京都を新しく我が平和国家の首都として十分にその政治、経済、文化等についての機能を発揮し得るよう計画し、建設すること」を目的とし、住民投票にかけられ、賛成多数で可決成立したものです。

この法律に基づく首都建設委員会（注2）は、1953年（昭和28）「首都高速道路に関する計画」を建設省と東京都に勧告します。（注3）この計画では、5路線、49kmであり、そのルートを見てみると、日本橋川上空を通るものではありません。

「首都建設法」は、6年後の1956年（昭和31）に、「首都圏整備法」（注4）となり、その対象区域が東京都から首都圏に拡大されます。東京へ人口が集中し、自動車の普及も急拡大していたことから、東京都内だけのインフラ整備計画では通用しなくなったからです。

なお、日本橋川上空をルートとする現行の首都高速道路の計画が決定されるのは、1958年（昭和33）、オリンピック東京開催通知の前年のことでした。その経過は、後ほど紹介します。

注1：国土総合開発計画は、以下を定めるもので、多目的ダム建設を主眼とした流域計画を主課題としたものでした。

一 土地、水その他の天然資源の利用に関する事項

二 水害、風害その他の災害の防除に関する事項

三 都市及び農村の規模及び配置の調整に関する事項

四 産業の適正な立地に関する事項

五 電力、運輸、通信その他の重要な公共的施設の規模及び配置並びに文化、厚生及び観光に関する資源の保護、施設の規模及び配置に関する事項

ところが、約10年後の1962年（昭和37）には、交通基盤の整備を中心とした総合開発計画に代ります。いわゆる第1次全国総合開発計画ですが、その後4次にわたって全国総合開発計画が策定されていきました。

注2：首都建設委員長は、建設大臣。委員会の初代事務局長は、建設省の区画整理課長を経て都市局復興課長のとき抜擢された町田保（東京大学土木工学科卒：生没年 1903-1967）。

注3：これは、わが国の高速道路建設をプッシュしたワトキンスレポートの3年前のことです。しかし、首都高速の建設は、財源確保の見通しが立たず、むしろ、世界銀行からの融資に成功した名神高速道路の方が、早く着工されることとなります。

注4：首都圏整備法は、首都圏を対象としたインフラ整備のほか、近郊緑地の保全にも拘っています。

写真は、①国土総合開発計画で対象とされた22の地域総合開発計画（blog「地理講義」掲載資料）、②東京建設法により勧告された首都高速道路（Blog「骨まで大洋ファン」の掲載資料で、当時の勧告図に色分けして強調した図に、細見が日本橋川を加筆）

国土総合開発計画(特定地域)

