



# 「百年の計」と「中心の変化」

一〇一四年一月の年頭所感で安倍晋三首相は次のように訴えた。

一年の計は、穀を樹うるに如くはなく、十年の計は、木を樹うるに如くはなく、終身の計は、人を樹うるに如くはなし。

「中国の春秋時代、名宰相と呼ばれた管仲の言葉です。目先の課題への対応も重要ですが、十年先、百年先の日本の未来を切り拓いていくことも、忘れてはなりません。そして、そのためには、小手先の対応ではなく、将来のあるべき姿を見定めた、真の改革が必要です」

安倍首相は翌二〇一五年十月にも、TPP協定の大筋合意を受けた会見で、「TPPは正に国家百年の計」と胸を張った。安倍首相は、目の課題だけでなく将来を見据えた取組みの必要とTPP大筋合意という成果を強調するために、管仲の「一年の計、十年の計、終身の計」

を使ったと思うが、この言葉、なかなか奥深い。冒頭の「終身の計（百年の計）」は、人を樹うるに如くはなし」とは収穫になぞらえれば、「一を植えて一〇〇の収穫は人だけ」。転じて、人材育成の必要性を示したものとされる。つまり建設産業界が取り組んでいる、「担い手確保・育成」とは、正に国家百年の計、言い換えると将来の国づくりの基盤であるインフラ整備とメンテナンスを担う人材育成は将来的な産業発展に必ず寄与すると言える。

特に今年には、「国家百年の大計」について考えるには、良い年かもしれない。平成三十（二〇一八）年の今年には、明治元（一八六八）年から起算して満一五〇年、政府や全国各自治体は、「明治一五〇年」「東京一五〇年」といったテーマで、様々な取組みが予定・展開されているからだ。

## 近代化 社会インフラが大きく貢献

徳川幕府が政治の中心にした「江戸」が京都

一方、日本の建築界、建築業に影響を与えた明治期の「郵便事業」の開始は、鉄道の新橋・横浜間開通の一年前、明治四（一八七一）年のこと。全国一七九局でスタートした郵便局は翌年（明治五年）に一、一五九局に急増した。郵便事業は大規模郵便局から地域密着の特定郵便局の施設整備需要を新たに興じた。これが明治・大正時代の「通信建築」、昭和戦後は「郵政建築」として、官庁出身の著名な建築家を輩出したほか、郵政スタイルが他の公共・官庁建築にも影響を与えた。

この一点だけを見ても、明治政府が発足し、すぐに着手した「鉄道」と「郵便」の二つの社会インフラ整備がその後の日本の近代化と経済成長に大きく貢献したことは分かる。

## 外環 残りは「東京区間」だけだ

鎖国を解き欧米列強に対抗するための新たな国づくりと東京の都市づくりを目指した明治期、震災と戦災の二つの復興と高度経済成長の持続・進展に直面した大正・昭和の時代に共通するものが、財政難や軍拡を主張する軍部の横やり、利害関係者の対立といった様々な障害に直面しながら、都市計画やインフラ整備計画を立案しその計画を着実に進めようとした先人達が時代ごとで確実に存在したことだ。

例えば明治期、ヨーロッパの都市をまねて官庁を一カ所に集中させる、官庁集中計画を実行することで東京を首都としてPRする「帝都」構想と、新興実業家・渋沢栄一などを中心に東京を商業都市にする「商都」化は、日本の都市計画の原型と言われる。「市区改正計画」策定議論のなかで激突。さらに政府の一部は、社会と生活の安定と公衆衛生向上を目的にした水道整備など現実的なインフラ整備を主張する。

官庁集中計画は、構想から半分以下の規模で現在の霞ヶ関官庁街を構成。明治期に国際港湾を東京湾内に整備し商都の中心を現在の兜町中心に据えた渋沢らの商都化は大幅な後退を余儀なくされ、現在は東京証券取引所が立地していることがその証となっている。

時間はかかるが着実に計画を進めるのは都市づくりだけではない。六月二日、東京外かく環状道路（外環）の三郷南IC・高谷JCTの五・五キロが計画から五〇年、半世紀を経て開通した。今回の開通によって、東関東道、常磐道、東北道、関越道の四放射道路が環状道である外環を通じて結ばれる。これで外環は六割が完成、残りは、中央道と東名道までを結びあわゆる東京区間だけとなる。

東京に限らず、世界主要都市の多くは、放射状道路とそれらをつなぐ環状道路の組み合わせ

に配慮する形で東の都を意味する「東京」に名前を変え、事実上の首都とした明治元年から、明治政府は日本発展の礎づくりに着手する。

具体的には、欧米列強に追いつくため、「鉄道」と「郵便」の整備と全国展開を一気に進める。明治二（一八六九）年、旧幕府軍との最後の内戦といわれる箱館（函館）戦争終結の年には、「東京・京都間の幹線」と「東京・横浜間」「京都・神戸間及び琵琶湖畔から敦賀までの三支線」の四路線の鉄道建設を政府決定。その後わずか三年後の明治五（一八七二）年に日本の鉄道は、新橋・横浜間が開通し大きな一歩を踏み出した。

それから約二〇年。明治二十三（一八九〇）年度には官設鉄道延長八八六キロ、私設鉄道延長一、三二六キロが全国各地で整備。この鉄道建設を実際に進めるため、全国各地で請負人が名乗りを上げ、建設企業の創業につながった。

まさに近代日本の土木は、鉄道工事がけん引し現在の土木業界の礎となったといえる。

になっている。東京の場合の放射状の起点は、皇居と東京駅。つまり、皇居を円の中心にして、円の外周部分は副都心という名前で拠点が点在する、「同心円の都市」を前提にしていた。過去には、建築家の丹下健三が昭和三十六（一九六一）年、東京の都市構造改革を提案した『東京計画1960』が、中世以来の閉じた求心型放射状の都市構造からの転換を提案したが実現はしなかった。

そのなかで今、皇居を中心にした同心円の都市構造にゆがみが出る可能性が出ている。キーワードは「羽田空港」拡大と「品川」の開発だ。羽田空港の国際化と需要拡大に伴う都心へのアクセス強化の動きは、リニア中央新幹線起点駅となる品川と周辺開発も合わせ確実に進み始めている。

そうした場合、皇居・東京駅を中心にした、放射状道路と環状道路を始めとする同心円のなかで、羽田・品川地域にもう一つの中心点が生まれるかもしれない。その結果、もしかしたら、中心が二つになることで新たなインフラ整備を含めた都市構造の変化が生まれるかもしれない。行政、企業にとって目先も大事だ。しかし都市の中心の変化に対応するという意味でも、人材育成という種まきが、建設産業発展には必要だということを改めて思う。