





特集

「鉄道先進国・日本」

日本は世界で最も鉄道が発達した国です。

その安全性・正確性は、私たちの生活をより便利に豊かにしてきました。

開業以来、乗客の死傷者ゼロで走り続ける新幹線はその象徴といえるでしょう。

この日本の技術の粋を集めた高速鉄道が、世界に向かって羽ばたこうとしています。

今回の特集では、日本の高速鉄道の国際展開の現状と、

今年12月に新青森駅が開業する東北新幹線についてご紹介します。



表紙

日本の高速鉄道技術は世界トップクラス。建設技術、製造技術、制御技術など総合的な信頼性・安全性は他に類を見ない。

日本全土で整備されてきた新幹線は、まもなく北は本州最北端の新青森まで延伸され、南は鹿児島までの全線が開通する。

そしていま、新幹線は世界に向かって羽ばたこうとしている。

(写真はJR東日本・新型高速新幹線車両 E5系(量産先行車))

CONTENTS

特集

鉄道先進国・日本

大臣インタビュー 04

官民連携で新幹線を世界へ

まだまだ広がる高速鉄道技術 08

ルポ 東北新幹線延伸 10

青森まで4時間超から3時間強に
北東北一帯で高まる開業への期待

業務密着 ルポシリーズ

現場力 14

File 6 立山砂防事務所 水谷出張所

MLIT 歴史アーカイブス

日本の航空 100年の歴史 18

教えて国土交通省！ 20

はれるんのお天気教室 21

記者席から 22

MLIT NAVI 23

國 土 交 通

2010.10—2010.11

●平成 22 年 9 月発行 No.105 (隔月発行)
●編集発行 / 国土交通省 大臣官房広報課
〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3 TEL 03-5253-8111 (代表)
ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>
●編集協力 / 株式会社エフビーアイ・コミュニケーションズ

本誌の掲載文で、意見を述べた部分については、執筆者の個人的見解であることをお断りします。
また、本誌掲載記事の無断転載を禁じます。

各国で進む鉄道プロジェクトの概況



——それは具体的にどういったことでしょうか。

前原…新幹線は、開業以来46年間にわたり省エネと輸送能力に優れています。また、地震対応技術、騒音軽減技術にも長年の経験と実績があります。さらには、新幹線の先の高速鉄道技術として超電導リニアなどもある。実は、こうした優位性があるにも関わらず、海外ではまだ認知度・評価が低く、厳しい現状があります。

前原…新幹線は、大きく軽量な車両により省エネと輸送能力に優れています。また、地震対応技術、騒音軽減技術にも長年の経験と実績があります。さらには、新幹線の先の高速鉄道技術として超電導リニアなどもある。実は、こうした優位性があるにも関わらず、海外ではまだ認知度・評価が低く、厳しい現状があります。

前原…高速鉄道を整備しようとしている国によつては、これまで鉄道に馴染みが薄かつた国もあります。そうした国では、信じられないくらい認知度が低い。日本人は、新幹線がそのまま「SHINKANSEN」として外国語になつていてるくらい認知度が高いと思っていますが、それは大きな誤解です。

鉄道の歴史が長い国でも、例えば、日本人が誇りに思つてゐる「過密ダイヤでも正確な運行」が、どうしてそこまでの水準を求める必要があるのか、と理解されないこともあります。

大臣インタビュー

官民連携で新幹線を世界へ

「新幹線が海外で走る」という話は日本人にとって夢があります。

しかし、鉄道を含むインフラ輸出は、各国政府を巻き込む非常に厳しい受注競争にさらされます。国土交通省では高速鉄道の海外展開を強力に推進するとともに、大臣自らがトップセールスを行っています。受注競争の最前線に立つ前原国土交通大臣に話を聞きました。

於：国土交通省大臣室・2010年8月20日
聞き手：編集部



——約50年の歴史を持つ日本の新幹線を世界に輸出していく、というのは非常に意味があることだと思いますが、どんなところがポイントになりますか。

前原…まず、環境面から鉄道は世界的に脚光を浴びています。一人あたりのCO₂排出量が他の交通手段に比べて少なく、かつ都市間大量輸送が可能である、ということです。例えば、航空機と比べると1人あたりの排出量は約10分の1です。

さらに雇用拡大、経済活性化というような思惑も絡んで、先進国から発展途上国まで、多くの国が国家プロジェクトとして高速鉄道整備を積極的に検討・推進しています。例えば米国では、2009年2月に「米国再生・再投資法」が成立し、これを受けてオバマ大統領が「高速鉄道戦略計画」を公表、全米で11の高速鉄道計画(総延長1万370キロ)を打ち出しました。すでに、フロリダ半島のタンパ・オーランド・マイアミ、カリフォルニアのサンフランシスコ・サクランメント・ロサンゼルスなどで計画が立ち上がっています。

また、アジアではベトナム、インド、中国、南半球ではブラジル、ヨーロッパでは英国、ロシアで高速鉄道計画があります。こうした国に、もともと高速鉄道の技術を持っているフランスやドイツが猛烈に売り込みをかけている、というのが現状です。

新幹線に代表される日本の高速鉄道技術は世界的に見ても非常に優れており、これを海外に展開していくことは政府としても非常に重要な施策と位置付けています。また、アジアではベトナム、インド、中国、南半球ではブラジル、ヨーロッパでは英国、ロシアで高速鉄道計画があります。こうした国に、もともと高速鉄道の技術を持っているフランスやドイツが猛烈に売り込みをかけている、というのが現状です。

新幹線に代表される日本の高速鉄道技術は世界的に見ても非常に優れており、これを海外に展開していくことは政府としても非常に重要な施策と位置付けています。

先日まとめられた「国土交通省成長戦略」では、高速鉄道システム等の海外展開を含む「国際展開」が5つの柱の一つとして位置付けられましたね。

前原…わが国は現在、人口減少、少子高齢化、巨額の財政赤字といった問題を抱えており、高速鉄道の市場も国内では飽和状態と言えます。しかし、世界特にアジアではインフラ整備に今後10年間で20兆円投資される見込まれており、鉄道、原子力発電所、水資源関係など、わが国得意とするインフラ技術を海外市場に展開することは大きな成長の可能性があると考えられます。

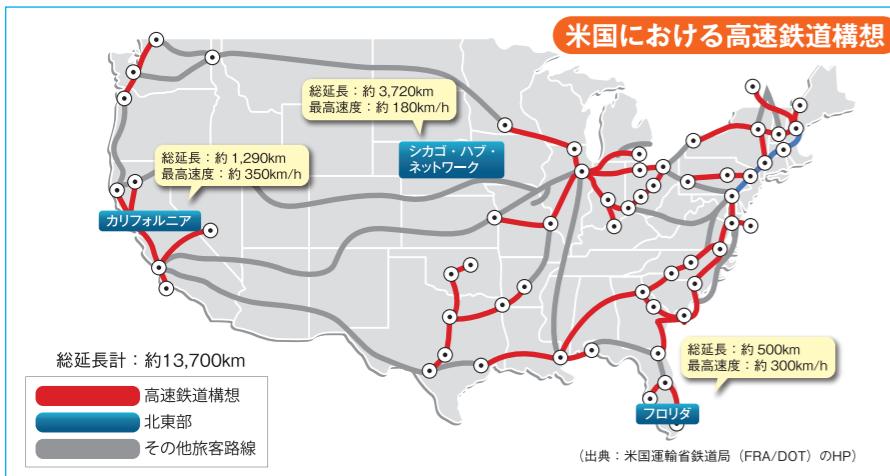
国土交通省では、わが国の鉄道システムを海外に展開するメリットは、大きく3つあると考えています。

ひとつは、相手国の経済・社会の発展に寄与し、二国間関係の強化に貢献できることがあります。

二点目は、わが国の鉄道技術の継承・発展が可能になることです。

三点目として、鉄道関連産業の国際競争力の向上と成長が、わが国全体の経済成長を牽引すること。

これから的新幹線は、「世界がマーケット



評価が低い理由としては、日本の新幹線が全線専用線を走り、踏切も信号もない特殊な方式であることがあげられます。海外の高速鉄道計画では、新幹線方式をとることもあるが、もともとある広軌の在来線をそのまま活用しようとしているところが多い。

日本の新幹線の優れた点を積極的にPRし、認知度・評価を高めていく必要があります。

前原…わが国は現在、人口減少、少子高齢化、巨額の財政赤字といった問題を抱えており、高速鉄道の市場も国内では飽和状態と言えます。しかし、世界特にアジアではインフラ整備に今後10年間で20兆円投資される見込まれており、鉄道、原子力発電所、水資源関係など、わが国得意とするインフラ技術を海外市場に展開することは大きな成長の可能性があると考えられます。

国土交通省では、わが国の鉄道システムを海外に展開するメリットは、大きく3つあると考えています。

ひとつは、相手国の経済・社会の発展に寄与し、二国間関係の強化に貢献できることがあります。

二点目は、わが国の鉄道技術の継承・発展が可能になることです。

三点目として、鉄道関連産業の国際競争力の向上と成長が、わが国全体の経済成長を牽引すること。

これから的新幹線は、「世界がマーケット

—今後の課題と展望をどのようにお考えですか。

前原…まず、その国のニーズに沿ったきめ細かな対応をしていくことが重要だと思います。

さらに、高速鉄道システムの国際受注競争は、資金スキーム、現地での雇用や経済効果、運営のリスク負担などさまざまな思惑が絡み、技術力だけではない幅広い分野での競争となります。

また、専用線で事故がないという日本の長所を逆手にとって、安全衝突基準で日本の新幹線を排除しようというロビー活動も行われる厳しい世界です。

例えば、在来線を活用して高速鉄道を建設する場合、入札条件に「踏切でのトラックとの衝突に備えた安全衝突基準を満たす」とが入れば、現状の新幹線では入札に参加すらできなくなります。

大臣は米国などで積極的にトップセールスをされていますね。

前原…先ほども話に出たように、「そこはTake Noteしておくように」と秘書に指示していました。米国側にとても非常に関心が高い部分だと思います。

—政府として行っていく施策には、他にどんなことがあるのでしょうか。

の新しい政令交付について説明したところ、「そこはTake Noteしておくように」と秘書に指示していました。米国側にとても非常に関心が高い部分だと思います。

前原…先ほども話に出たように、国土交通省成長戦略においては、官民連携のもとでのトップセールスが極めて重要と位置付けています。政務三役のイニシアティブのもと、トップセールスを積極的に実施しています。

今年6月に、米国シカゴで高速鉄道セミナーを開催しました。私はそこで、新幹線技術とあわせて、米国経済および雇用創出への貢献の可能性についてプレゼンテー

ルスをされていました。

前原…先ほども話に出たように、「そこはTake Noteしておくように」と秘書に指示していました。米国側にとても非常に関心が高い部分だと思います。

私は、顔と顔を合わせる地道な活動によって、支持と理解を積み上げていくことが大切だと思っています。

ショーンを行いました。定員300名に対し500名を超える参加があるなど、成功を収めたと思います。

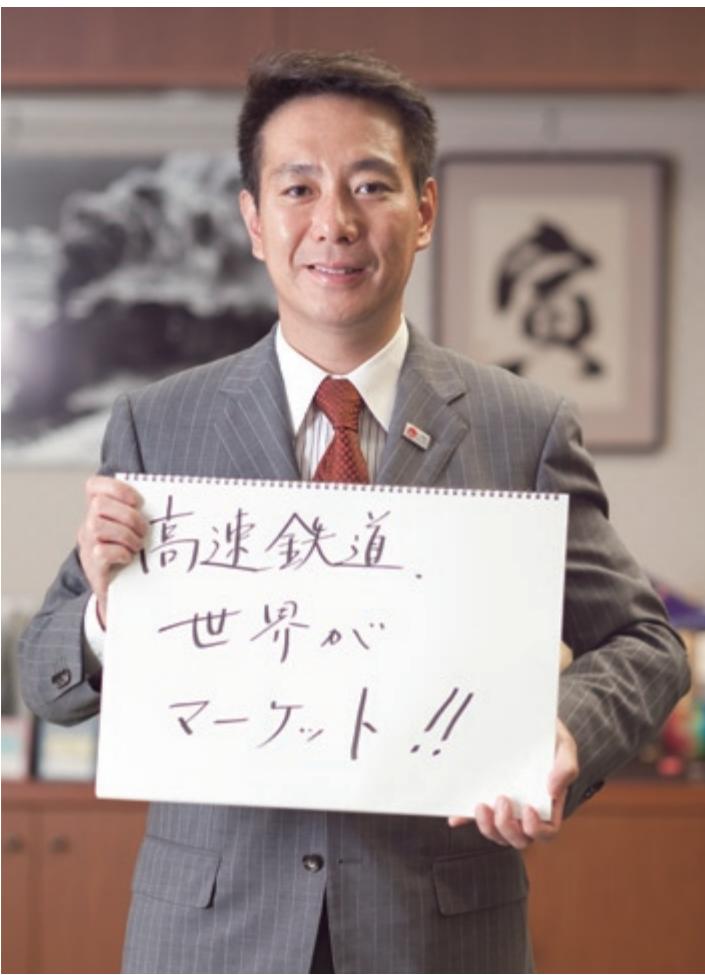
他にも、今年1月に馬淵副大臣が米国ワシントンで高速鉄道セミナーを開催しました。また、長安政務官が総理特使としてブレジルを訪問し、アレンカール副大統領と会談しています。4月から5月にかけては私とJR、鉄道メーカー各社の代表で米国およびベトナムを訪問しました。

また、5月には米国のラフード運輸長官が来日し、新幹線・リニアモーターカーに試乗しました。この結果、日米で鉄道技術基準協議が行われ、日本の鉄道技術を国際標準に組み入れるための取組みが進んでいます。

—官民一体となつたチーム・ジャパンで売り込みをかけているわけですね。

前原…資金スキームという面でも、関係省庁と連携した公的金融による支援が不可欠です。今年4月、政府系金融機関である国際協力銀行(JBIC)に関する政令を公布。施行し、米国など先進国の高速鉄道プロジェクトに対する投資金融を可能にしました。高速鉄道の建設には巨額の資金が長期・低金利が必要となりますから、民間金融機関だけでは対応困難なためです。

6月に米国でセミナーを開いた際にシカゴ市長と会見したのですが、このJBIC



国際協力銀行(JBIC)の投資金融

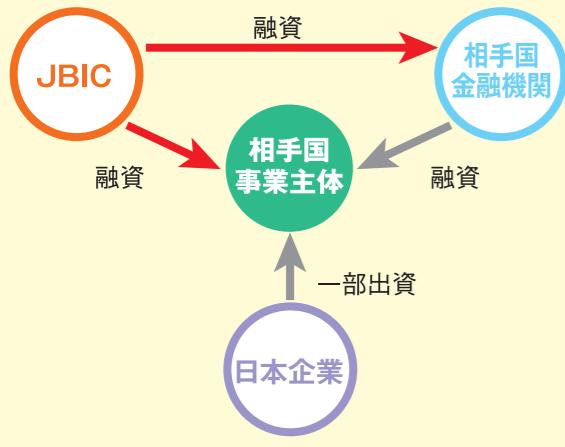
2010年4月28日 政令公布・施行→JBICが、米国等の先進国における高速鉄道プロジェクトに融資することが可能に。

高速鉄道プロジェクトの特徴

- 長期(数十年)かつ多額(数千億円から数兆円)の資金調達が必要

JBIC投資金融の強み

長期	民間金融機関の一般的な融資期(ケースバイケースだが、一般的には5~7年程度)より長期のものに対応可 例:インドネシアのパイトン火力発電所増設プロジェクトでは事業期間30年のものに融資を実行
低利	市中金利よりも低利 LIBOR(米ドル6か月)+0.25%(標準) LIBOR=ロンドン銀行間取引金利(4/22現在 0.48219) (参考)FRB短期プライムレート 年3.25%



シカゴの高速鉄道セミナーでプレゼンする前原大臣



シカゴ市長と会談



ラフド・米連邦運輸長官来日



ラフド・米連邦運輸長官とワシントンDCで会談

新幹線の比較優位性

●大きく軽量な車両

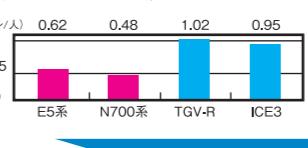
	新幹線 (E5系)	新幹線 (N700系)	TGV (仏) (TGV-R) (注1)	ICE (独) (ICE3) (注1)
最高時速(km/h)	320 (注2)	300	320	320
編成両数	10	16	20	16
定員(人)	731	1,323	750	858
編成重量(t) (注3)	454	635	766	818
編成重量/定員(t/人)	0.62	0.48	1.02	0.95

(注1)2編成の併結時 (注2)2012年度末予定 (注3)空車時、N700系はおよその重量

広幅車体の適用



定員1人当たりの編成重量の比較



省エネ 軽量のためエネルギー消費量・CO2排出量が少ない

小さな沿線騒音 世界で最も厳しい沿線騒音基準をクリア

快適な車内空間 車体幅・座席間隔が広い

大量輸送 1編成でより多くの乗客を運べる

低い建設費 トンネル断面積・用地幅が小さい

低い維持管理費 軽量のためレールへの負荷が小さい

●小さな構造物



トンネル断面積の比較
新幹線 64m² TGV・ICE 90m²
用地幅 小 大

●他に類のない地震対応技術



地震の早期検知による脱線防止
微動検知 地震計 送電停止 非常ブレーキ

●連続する急勾配区間での高速走行



連続する急勾配区間での高速走行
・連続する急勾配区間を高速走行できる車両を開発し、運用中
・これにより線路延長を短くでき、建設費の削減が可能

45年の安全・信頼の実績

●開業以来、乗客の死傷者ゼロ

●平均遅れ時間: 1分未満

超電導リニアとフリーゲージトレインの技術開発

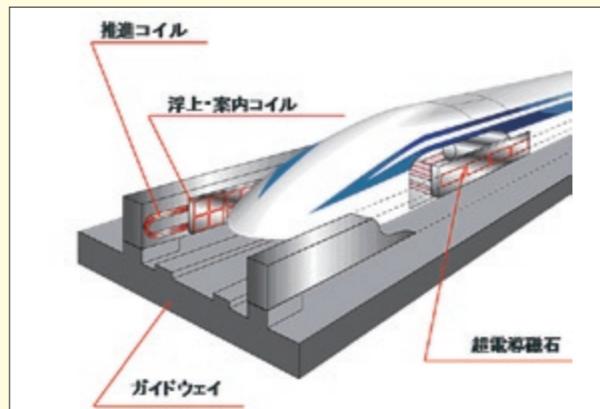
次世代の超高速大量輸送システムである超電導リニア（超電導磁気浮上式鉄道）と、新幹線と在来線の直通運転を可能とするフリーゲージトレイン（軌間可変電車）の技術開発を推進しています。

超電導リニア

超電導リニアとは、車両に搭載した超電導磁石と地上コイル(浮上・案内コイル)の間の磁力によって、車両を約10cm浮上させ、超高速で走行する鉄道です。

今後厳しさを増す環境・エネルギーの制約条件のもとで、超電導リニアは、地域間の交流・連携機能を一層強化する画期的な超高速大量輸送システムとして、新しい国土構造の形成と国民経済の活性化に大きく貢献することが期待されています。

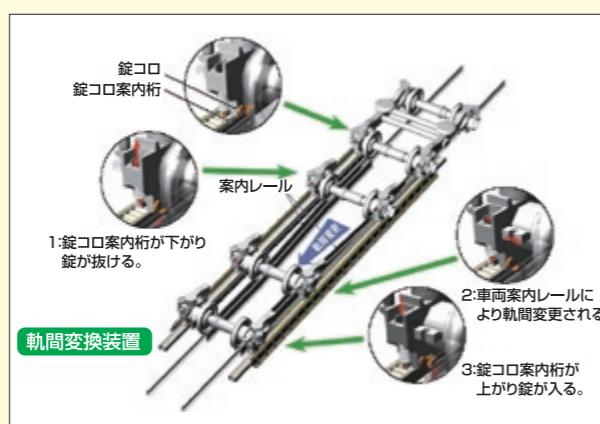
国土交通省では、このような超電導リニアの技術開発を推進するため、(財)鉄道総合技術研究所が行う技術開発に対し助成とともに、有識者で構成される「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会(以下、「実用技術評価委員会」)」を設け、評価や提言をいただいています。平成9年4月から山梨実験線において走行試験を行っており、平成21年7月、実用技術評価委員会において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けました。なお、現在、交通政策審議会において、中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定についての調査審議が行われています。



フリー・ゲージ・トレイン

フリーゲージトレインとは、新幹線(標準軌1,435mm)と在来線(1,067mm)など、異なる軌間を直通運転できるよう、車輪の左右間隔を軌間に合わせて自動的に変換する電車です。このフリーゲージトレインが実用化されると、在来線の線路を改軌(軌間の拡大)する必要がなく、既存の施設を有効に活用できるとともに、目的地までの到達時分の短縮、乗り換え不便の解消など、鉄道利用者の利便性の向上を図ることができます。

最近のフリーゲージトレインの技術開発については、平成19～21年度にかけて在来線(日豊線)及び九州新幹線での速度向上試験等を行い、新幹線走行試験において開発目標である時速270キロでの走行性能を確認しました。現在は、課題となっている在来線の急曲線などの通過速度向上のため小型・軽量化した新型台車の製作を行っています。



走行試験中のフリーゲージトレイン

まだまだ広がる高速鉄道技術

日本の高速鉄道技術は新幹線だけにとどまりません。

2010年7月、東京都内から成田空港へのアクセスとして、成田新高速鉄道が開業しました。

成田新高速鉄道では、新型スカイライナー車両(AE型)により、

在来線では最高速度となる時速160キロ運転を行っています。

また、近い将来の高速鉄道として、リニアモーターカーやフリーゲージトレインの技術開発も急ピッチで進んでいます。



在来線最高速度を実現

成田新高速鉄道は、国と民間が一体となって整備を進める「上下分離方式」によって、2002年の着工から約8年近い歳月と総事業費約1,200億円をかけて建設されました。

今回の開業によって、新型スカイライナー車両(AE型)では、都心から成田空港までの所要時間が51分から36分と、15分短縮されました。また、成田空港～羽田空港間を直結する一般特急「アクセス特急」が新設されたことによって、ピーク時間帯では成田空港到着列車が1時間あたり9本(スカイライナー3本、アクセス特急3本、京成本線経由一般特急3本)となるなど、成田空港アクセスが飛躍的に向上しました。

空港利用者の利便性が飛躍的に向上するばかりでなく、成田市や千葉ニュータウンなど沿線地域の利便性も向上します。

今後、世界と日本を行き来する人々の流れがより一層活性化し、わが国の国際競争力の強化や日本経済のさらなる発展に寄与することが期待されています。



青森まで4時間超から3時間強に
北東北一帯で高まる開業への期待

今年12月、東北新幹線が八戸から青森まで伸びる。所要時間は最速3時間20分。東海道・山陽新幹線に置き換えれば、東京一岡山間の時間距離に匹敵する。さらに、来年3月、新型車両がダイヤに加わり、2012年度末には、最高時速320キロで走行し、所要時間は3時間5分にまで短縮される見込みだ。新幹線の延伸を地域の発展や産業の振興に結び付けていこうと準備に余念のない青森の街を、開業を3カ月後に控えた9月初めに訪ねた。

東京圏がぐつと近づく

青森駅でホームに降り立つと、思わず口をついて出た。「遠い」——。東北新幹線「はやて」で東京駅を出発したのが、9時56分。現在終点になつている八戸駅で在来線の特急列車に乗り換えて、青森駅に到着したのが、14時8分。所要時間は4時間12分を数える。東海道新幹線「ぞみ」で移動する東京—新大阪間約2時間半に慣れてしまつた身には、新幹線を利用してもなお4時間超えはきつい。



空から見た三内丸山架道橋付近。三内丸山架道橋の最大スパン長150メートルは、新幹線橋梁で最長

しかも八戸駅で乗り換えるをともなう
新幹線のホームから階段を使い、在来線
のホームに移動するのに、そう時間はか
からない。一方で、乗り継ぎ時間は10分
以上あるから、途中の売店で駅弁を買、う
くらいいの余裕はある。それでも、階段を上
り下りしてホームを移動したり自動改
札機に切符を差し入れて通り抜けたりす
るのは手間に感じる。手荷物が多かつた
り子連れだつたりすれば、なおさらだ。
ところが、今年12月4日から、事態は
一変する。東北新幹線が八戸から青森ま
で延伸開業することで、所要時間が1時
間近く短縮される上に乗り換えの必要も
なくなるからだ。青森を中心とする北東
北一帯が東京圏にぐつと近づく。

無人駅から結節点へ

する新幹線の新しい駅としては異例のことと、この駅は新幹線の延伸開業までは無人駅だ。そこに新しい駅舎を整備して、新幹線とさらに奥羽本線の特急列車も引き入れる。無人駅から新幹線を核とする交通結節点に、一足飛びに格上げだ。

延伸開業を3カ月後に控えて、新青森駅の施設はあらまし出来上がっている様子。現地まで車で移動して、新幹線の駅として新しく生まれ変わった施設の全容を見学させてもらう。

青森駅前に広がるコンパクトな市街地を出発して西方向に10分も走ると、新幹線の軌道を抱く高架が見えてくる。思えば、八戸駅から青森駅までの間にはこの高架は目に入らなかつた。改めて路線図を確認すると、八戸—新青森間の軌道は在来線とまったく異なるもので、内陸部をショートカットして最短経路をたどるような軌道を描く。青森駅に向かっている途中ではわからなかつたはずだ。

さらに車を走らせると、周囲の街並みは区画整理を終えた整然とした姿に変わっていく。駅から少し離れた場所には



東北新幹線・新青森駅。左奥に在来線の駅舎が交差する

込む形で駅舎がすでに完成したかのような姿を見せる。中央部は鉄骨のフレームで支えられたガラスの箱。そこから左右に高架に沿って、黄土色のセメントパネルで仕上げた壁面が延びていく。ガラス部分の右上隅には「新青森駅」のプレート。文字通り、「新しい青森」の躍動を感じさせる。

駅舎の整備を受け持った鉄道建設・運輸施設整備支援機構東北新幹線建設局建築課長の桐生義春氏によれば、駅舎のデザインはデザインコンセプトの公募結果に基づくものという。「黄土色で土を思わせる左右のセメントパネルの部分は繩文時代の遺跡である青森市内の三内丸山遺跡をモチーフにしたもので。中央のガラスはこれに対して、『未来』を表現しています。『縄文』と『未来』の融合

すでに観光ポイントに

森らしさを打ち出す。

ホームに上がる。金属製の屋根で二つのホームを覆う大空間。コンコースと同じく、見通しはいい。中央のガラス部分からは、近景に青森市街を、遠景にむつ湾と八甲田の山並みを見渡すことができる。北海道方向に目をこらしたものの、先には津軽半島が延びることからなにも見えではこない。しかし、青函トンネルを介して北海道が続くかと思うと、なにやら旅情をそそる。

地元観光関係者の話によれば、新青森駅はすでに観光客の立ち寄り先にもなつ

国土交通 2010.10-2010.11

国土交通 2010.10 – 2010.11

ているらしい。青森市街から近い上に、新幹線のホームに通じる部分は立ち入ることはできないものの、在来線が運行しているため新しい駅舎内的一部には立ち入ることはできるから、とみられる。開業前の新しい駅舎を、少しほ身近に感じられるわけだ。

県内各地で仕掛けづくり

開業に向けて施設整備の最終段階を迎える新青森駅。ここを起点に、東京圏から、国内各地から、そしてまた海外から訪れた多くの人が、北東北一帯にビジネス



青森高田高架橋付近を試験走行中の新型高速新幹線車両E5系(量産先行車)。E5系が実際に営業運転されるのは2011年3月から

新幹線の延伸開業に対する地元の期待度は高まっているのか。青森県の三村知事も「あおられっぱなしです」と、破顔一笑だ。実際、県内各地では、新幹線利用客の呼び込みを狙ったさまざまな仕掛けづくりに余念がないという。

例えば、「県内でも新幹線の延伸開業に対する期待度が高い地域」と、三村知事の指摘する五所川原市。新青森駅から西に山を一つ越えた、津軽半島の付け根にあたるこの街では、地元の運営委員会が新幹線の延伸開業をにらんで、市内出身の太宰治をテーマとするミュージアムを今年9月にオープンさせた。ミュージアムとは言つても固有の施設は持たない形態で、太宰治や地域にかかわりある「まつり・イベント」「体験」「食と物産」「まち歩き」の情報をネット上で提供する。

お膝元の青森市では、青森駅前で新幹線の利用客を地域や産業の振興に結び付けてよう、延伸開業に合わせて商業施設や文化観光交流施設の建設が進む。

商業施設はJR東日本が建設するもの

スに観光に向かうことになる。八戸駅からでは日本海側や北海道まで足を伸ばすのにはやや抵抗があるかもしれないが、新青森駅からならそれもなからう。新幹線利用客を、北東北一帯というより広い範囲に呼び込むことができるに違いない。



で、青森県産りんごを各種飲料に加工する「工房」と、県産の食材を楽しめる物販・飲食一体型の「市場」を併せ持つ。運営を担うのは、青森県産品の掘り起こしや観光資源の発掘を通じた事業を目的に今年5月に設立されたJR東日本青森商業開発。新幹線の延伸開業と同じく、今年12月の開業を目指す。

「キヤンペーンの実施に向けて、地域のおもしろいもの、イベント、食べ物などを、県内各地で集めてもらいました。市町村や各種の団体では、地域に暮らす自分たちは当たり前と思つ

ていても、旅行者にとつてはおもしろいものがある、という視点に立つて、『見直しツア』まで実施しました。その結果、1573件の素材を集めることができました。これらの素材はものによって、旅行商品の中に組み込まれていくことになります」。

三村知事によれば、これらの取り組みを通じて、新幹線の延伸開業に対する盛り上がりムードは一段と高まっていると

いう。東京圏から來訪者を、大量に、しかも高速に移動させることのできる新幹線の延伸開業は、県内各地の活性化に向けた引き金になるに違いない。新幹線が2015年度にさらに北海道まで延びれば、地域の活力を呼び覚ます力は広く、北東北から北海道にまで及んでいくことになろう。

活性化に高まる期待感

新しい観光資源の開発を通じて新幹線の利用客を地域に呼び込もうとする動きが見られる一方で、すでにある地域資源を改めて掘り起こそうとする試みも各地

で、欠けていたものがやっと整った気持ちとも言えます。それが、新幹線の延伸開業を機に地域振興や産業振興に取り組もうという前向きな気持ちを呼び覚ませています。

10月25日から11月28日にかけて、東京・原宿で「とことん青森MAX」という新幹線の延伸開業に合わせたキャラクターを開きます。青森四大祭りの山車を明治神宮に集結させるほか、津軽三味線のPR隊50組があちこちでゲリラ演奏を聞かせたり、青森のさまざまなB級グルメを披露したりします。青森はエネルギーあるな、おもしろそ、と感じてもらえば幸いです。(談)

期待は二つ、「交流人口増」「経済効果」「イメージ向上」です

青森県知事 三村申吾氏



東北新幹線の延伸開業に対して、地元には三つの期待感があります。

一つは交流人口の増加です。青森はもちろん、そこから北東北一帯に効果を広げることができます。海外から空路を経て日本に渡つて、そこから新幹線で青森を訪れる経路も考えられます。温泉や青函トンネルといった青森の観光資源で海外の観光客を日本に引き付けることができるようになるだけに、国内外全体に効果をもたらすことになります。

もう一つは経済効果です。開業が2010年度に決まってから、リーマンショックだったにもかかわらず、企業立地の数はバブル期以降最大を記録しまして。途中で終わっている感のあつた新幹線がつながることで、しかも北海道にまで延伸することも決まって、北東北と北海道のどちらに営業するのにも適している、と評価されたのでしょうか。

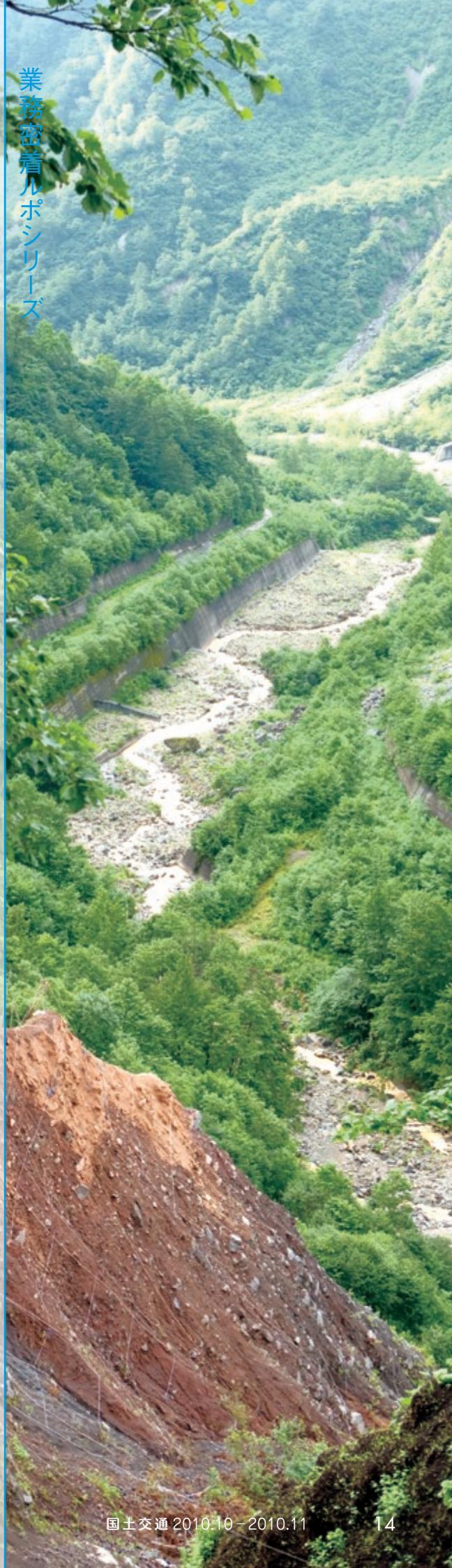
産業振興という点では、新幹線の延伸開業を機に、一次・二次・三次産業を掛け合わせるという意味の六次産業として、食産業の育成に力を入れていきたい、と考えています。六次産業では、素材(一



「青森でお待ちしてます!!」。三村知事と、青森県産品キャラクター「決め手くん」(右)、青森デステイネーションキャンペーン・キャラクター「いくぺえ」

でみられる。三村知事はデステイネーション・キヤンペーン(大型観光キャラクター用の、数センチに及ぶ分厚い素材集を手に、その作成過程を熱く語る。

「キヤンペーンの実施に



げんばりよく 現場力

File 6 立山砂防事務所 水谷出張所

日本はその脆弱な国土から、過去何度も土砂災害という自然の猛威に襲わってきた。土砂の崩壊・流出を防ぐために欠かせない砂防事業。現在、全国一の規模で砂防事業を展開しているのが立山砂防だ。富山平野の災害の歴史をくい止めるため、多くの人たちによつて日々砂防工事が行われている。

その最前線基地、立山砂防事務所・水谷出張所の業務に密着した。



知られざるもうひとつの立山

電車を乗り継ぎ、富山地方鉄道立山線・立山駅に到着。目の前には富山県・北アルプスの一角を担い、最高峰の標高は三、〇一五メートルにもなる立山がそびえ立っている。立山といえば、立山黒部アルペンルートに代表され、豊かな自然と雄大な景色が訪れる人々を魅了する観光地である。

しかし一方で、その下に広がる富山平野の人々を灾害から守るために砂防工事が行われている。毎年多くの観光客が立山に足を運んでいる。彼らは土砂災害などの自然の脅威にさらされている。

今回わたしたちが向かったのは、関係者以外の立ち入りが規制されている地、『立山カルデラ』。そこでは富山平野の人々を守るために開拓された立山での砂防工事はあまり知られていない。

工事用トロッコに乗り、立山カルデラ内にある砂防工事の最前線基地、水谷出張所を目指した。このトロッコは、主に作業員や資機材、食料を運ぶのに使われている。

山の天気は変わりやすい。出発時ふとでは快晴だった天候が、標高が高くなるにつれ急速に雲行きが怪しくなってきた。トロッコに揺られること約1時間45分。ようやく出張所に到着。出張所長の谷口繁一が出迎えてくれた。出張所の中に入つて間もなく、外からはザーフといふ雨の音。この天気で作業は出来るのかと心配顔のわたしたちに「我々からしたらこんなのは日常茶飯事です。さあ行きましたよ」と谷口はにべもない。山の洗礼を受けつつ、谷口とともに砂防工事の現場へと向かった。

大自然の中でのタフな業務

車で移動し、湯川第16号砂防堰堤工事現場に着くと、そこには砂防工事を請け負った建設会社の作業員たちがいた。砂防堰堤とは、土砂災害防止のため河川を横断して設置される構造物で、土砂流出を調節したり、河床・河岸の浸食を防ぐなどの働きがある。

谷口の業務は、主に工事現場の監督だ。施工状況、品質、安全性、労働環境などに問題がないかチェックしてまわっている。

この現場では、これから砂防堰堤を造るにあたつての工事用道路を建設している。現場技術者の説明を受けながら、どんどん前へ進んでいく谷口。進む道は川に転がつた大きな岩や石。わたしたちは後を追うので精一杯なのだが、谷口はすでに設計図を片手に現場で意見を交している。

いつの間にかやんでいた雨が、また本格的に降り始めた。やはり山の天気は気まぐれだ。慌てて雨具を装着するものの、来たこの道を引き返せるのかと不安が頭をよぎる。「雨で石や岩はすべりやすくなつてるので、気を付けて戻ってくださいね」とチエックを終えた谷口は慣れた足つきで戻っていく。不安定な足場を慎重に歩き、やつとの思いでわたしたちも引き返した。

休む間もなく次の現場へ。そこでは湯川第13号砂防堰堤工事を行っており、ダムの向きを調べる測量に立ち会つた。谷口自らも測量機器を覗き、現場技術者に詳しく話を聞くなどチェックに余念はない。

本日最後となる、多枝原谷の山腹工事の現場へとやつて來た。目に飛び込んできたのは、その名通りの断崖絶壁。思わず絶句するほどの高さに、「二歩間違えたら…」

200人以上が生活する水谷平

一日の業務を終え、水谷出張所へ戻つた。出張所では所長である谷口を筆頭に、技術係長、技術係員、事務係長の職員4名が働いており、週末に下山する以外は寝食をともにしている。出張所のある水谷平には、職員以外に診療所の看護師1名と、職員が生活する水谷寮の寮母さんたちが常駐し、作業員が寝泊りするプレハブも軒を連ねている。砂防工事は、冬期は雪が積もつていて作業出来ないため6月から10月の夏季の5カ月間だけ行われている。その間、出張所の職員や作業員は泊り込みで工事を遂行する。作業員はピークのお盆明けの時期になると220～250人くらいになるという。

「砂防工事は終了時期が決まつていて、判断よく対応していくことが大切なんですね。全国で行われている砂防工事の中でも、今でも泊り込みでやつているのは立山

と血の気が引く。

その斜面に作業員たちがロープ一本でぶら下がつている。ここでの山腹工事は、斜面に草や木の種子を植えて、雨水で地面が削られないよう補強するというもの。実際には9月頃に種子と肥料を吹き付け、来年の春に芽が出来るそうだ。今日は降りないとと思っていた谷口だが、現場技術者とともにロープで斜面を降りていく。「話を聞いても分からぬところや、見てみないと何とも言えないところは、実際に自分で行つて見るしかないですから」。常に自然と向かい合うこの現場は、想像以上に過酷であり、タフな業務だと痛感させられた。



1.立山黒部アルペンルートの拠点駅、立山駅のすぐそばにある立山砂防事務所 2.事務所の隣にある富山県「立山カルデラ砂防博物館」。昔は立山温泉として賑わっていた立山カルデラの歴史や災害、自然、砂防について知ることができる 3.工事用として事務所から出ているトロッコ。事務所のある千寿ヶ原から、標高1,116メートルの水谷出張所までの延長約18キロメートルを結んでいる。連続18段のスイッチバックは日本最大 4.急斜面を走るトロッコが安全に運行されるように、出張所までの道々には整備をする建設会社の作業員がいる



5. トロッコの終着点「水谷」 6.7. 現場技術者に話を聞き、細かくチェックする谷口 8. 歩きまわる片手には、設計図やメモは欠かさない 9. 熊も棲む立山では必須アイテムの熊よけの鈴。常に腰に付け、音を鳴らしながら歩く 10. データを見るだけでなく、自らも測量機器を覗く 11. ロープを握り、多枝原谷の急斜面を慎重に降りていく谷口 12. 立山砂防の最前線基地、水谷出張所 13. 水谷平にある水谷診療所。医師の往診は月に3回、遠隔での診察も行っている 14. 谷口を始めとした水谷平に常駐しているみなさん。出張所の業務を全員で支える 15. 1日の業務は朝のミーティングから 16. 各自、事務作業をこなす4名の職員 17. 水谷平から工事現場へ向かう唯一のルート。もともとトロッコの軌道として作られたトンネルのため、非常に狭く2トントラックがぎりぎり入る大きさだ 18. 高さ63メートル、副堰堤と合わせると落差は108メートルにもなる白岩砂防堰堤。膨大な土砂をカルデラの出口で押さえ込む 19. 各現場を見て歩く谷口は、工事が無事故で完成し、作業員全員が元気に家族の元へ下山出来たときに喜びを感じるといふ 20. 急斜面に高く組み立てられる足場 21. 同じ内容の工事でも現場によって状況は違うため、入念なチェックが必要だ 22. 10メートル以上の急斜面を登る谷口。誰かが上から引っ張るわけではなく、自分の力だけで登る 23. 谷口の七つ道具。リュックサック、スパイク付長靴、ロリップ、安全帯、熊よけ鈴、メジャー、無線 24. 朝食後、谷口が見つけたクワガタ。珍しい立山カルデラにも、多くの生命が息吹いている

富山平野の安全を願つて

翌朝、業務は出張所での職員との打ち合わせからスタート。その後、今日も各現場をまわる谷口に同行した。補装されていない山道を車に揺られながら30分ほど移動し、向かった先は日本一の高さを誇る白岩砂防堰堤。平成21年に砂防施設では初となる国の重要文化財に指定されただけあって、圧巻の迫力である。落石を防ぐための補強工事を行う現場へ進み、工事用に組み立てられた階段を登つて確認ボイントへ。

現場確認を終え、種子の吹き付け工事を行っている水谷下流山腹工事現場へ車で移動。現場には10メートル以上はある急な斜面が。作業員の人はこんな斜面を登つて工事しているのかと感嘆していると、横で登る準備を始める谷口。昨日は

そもそも「砂防事業」という言葉 자체、聞きたくないという人は多い。しかし、目には届かなくとも、今日も行われている砂防工事は安全な毎日の盾となって、確実にわたしたちを災害の恐怖から守つている。

立山砂防の歴史は長い。安政5年(1858)に発生したマグニチュード7.1の直下型地震によって、約4・1億立方メートルもの土砂が発生した立山カルデラ。世界有数の急流河川である常願寺川から大土石流となつて富山平野を襲い、多くの生命財産が失われた。その後、土砂災害が頻発したため、明治39年(1906)から富山県によって砂防事業が開始された。今なお残る約2億立方メートルの土砂は、全て流れ出ると富山平野を平均2メートルの厚さで覆つてしまふと言われている。

「常願寺川上流の直轄砂防事業は、80年を超える長期にわたり工事が進められていました。富山平野の人々の生命と財産を守つていくこの仕事はやりがいがあり、これからもみなさんの期待に応えていきたいと思います」(谷口)。

赤木正雄の砂防

直轄砂防の始まり

1926(大正15)年5月22日赤木正雄の計画をもって、立山砂防は国直轄へ移換されました。赤木は、常願寺川砂防工事はおそらく世界最大の砂防事業であるとはいえ、国内全般の砂防技術の革新を企て、治水の根幹を樹立しようとする決意を抱いていたので、土木局(現在の北陸地方整備局)と兼任で立山砂防事務所の所長に就任しました。

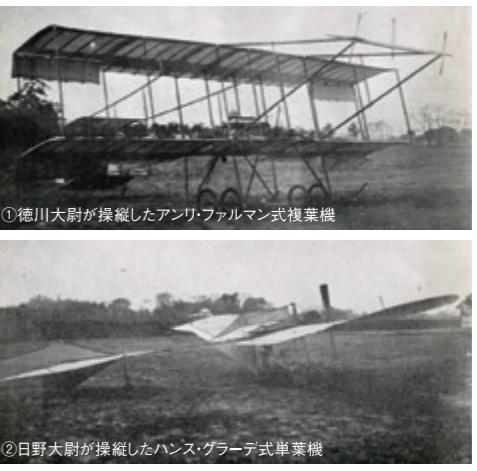
赤木正雄の砂防

常願寺川を治めるには水源地であるカルデラ崩壊地における荒廃地対策(渓流工事、山腹工)を最優先すべきと考えました。つまり、カルデラの膨大な不安定土砂を移動させないことが最も重要なとありました。

まず、立山カルデラの下流部白岩地先に一大砂防堰堤を築き、両岸山腹の崩壊を防止するとともに、土石流を堆積させ河床勾配を安定に保ち、その上流に順次敷設所の堰堤を設置し、湯川本川筋の崩壊を治めます。最も荒廃している多枝原、泥谷については、湯川本川に設ける堰堤を基礎として、同渓流に段階堰堤群を設置するものとされました。湯川では、県が施工した湯川第1号堰堤の破壊前の河床まで上げるものとし、湯川で唯一岩盤が露頭する白岩地点(県の湯川第1号堰堤地点の20m上流)に白岩砂防堰堤を計画しました。また、県より委託を受けた泥谷堰堤群の災害復旧工事では、従来の山腹工に渓流(段階堰堤群)工事を組合せた新しい砂防技術を示しました。その後、赤木正雄の確立した砂防理論は、世界の共通語「sabo」として広がっていました。

日本の航空黎明期

今から100年前の1910年(明治43年)、徳川好敏(とくがわよしとし)陸軍工兵大尉と日野熊蔵(ひのくまぞう)陸軍歩兵大尉は、東京・代々木練兵場(現在の代々木公園)で日本初の動力機による公開飛行に成功しました。



このあと、日本の「航空」も飛躍的な進歩を遂げることになります。

世界の先端をいく日本の航空
1938年(昭和13年)5月には、東京帝国大学(現在の東京大学)航空研究所試作長距離機(通称「航研機」)が、周回航続距離1万1千651.011kmと1万kmコース平均速度186.192km/hの2つの世界記録を樹立しました。

一方で、1985年(昭和60年)8月、羽田発伊丹行き日本航空B747が群馬県御巣鷹山付近で墜落。乗員・乗客520人が死亡(4人生存)という、単独機として世界最大の事故となってしまいました。

1994年(平成6年)9月には、関西国際空港が開港し、24時間運用の海上空港が誕生します。

1998年(平成10年)9月、スカイマークエアラインズが羽田→福岡線に就航。以降、新規航空会社の設立が相次ぎます。

2005年(平成17年)2月には、中部国際空港(愛称・セントレア)が開港します。

そして今年は2010年
「航空100年」の年

2010年(平成22年)の今年は、3月に成田空港の発着回数が増加(年間20万回→22万回)し、10月には羽田空港のD滑走路と新国際線ターミナルビルのオープンが予定されており、航空100年と同時に、航空界も大きな節目を迎える年となります。



日本の航空 100年の歴史

国土交通省には、みなさんの生活の基盤を支えるため欠かせない仕事が多く存在します。それらが現在に至るまでの背景には、先人の知恵や技術を受け継いできた長い歴史があります。今回は、100年目を迎えた日本の「航空」の歴史にせまります。

航空局総務課 専門官 河内一

翼を失った日本の航空
しかし、終戦直後の1945年(昭和20年)11月、日本は、連合国軍司令部(GHQ)から、調査・研究・教育の禁止までを含む包括的「航空禁止令」を受け、しばらくの間、翼を失うことになります。
それから6年後の1951年(昭和26年)10月、日本航空がノースウエスト航空に運航を委託して、羽田から大阪を経て福岡に就航し、ようやく日本に翼が戻ります。



世界へ、そしてジェットの時代へ
1954年(昭和29年)2月には、日本航空が東京→サンフランシスコ線の運航を開始。戦後初の国際線がスタートします。
1959年(昭和34年)7月には、米軍の航空路管制機関である東京センターが日本に返還され、初めて日本人だけによる航空路管制が実施されることになりました。

1960年(昭和35年)8月には、日本航空が初のジェット機DC-8をサンフランシスコ線に就航させ、ジェットの時代へと変わっていきます。

1962年(昭和37年)8月には、戦後初の国産旅客機YS-11が初飛行に成功します。

1964年(昭和39年)5月、日本航空が東京→札幌線にB727を就航させ、これから国内線の本格的なジェット化が始まります。

一方で、1970年(昭和45年)3月、羽田発福岡行き日本航空B727「よど号」が赤軍派学生にハイジャックされ、北朝鮮の平壤に強制着陸させられる事件が発生します。

1978年(昭和53年)5月、成田空港が開港し、首都圏空港

年7月、日本航空のB747

ジャンボジェットが太平洋線に就航。本格的な大量輸送時代へ入っていきます。

この教室では、気象庁マスコットキャラクターのはれるん が、気象について教えてくれます。

6時間目は「生物季節観測」について学びましょう。

はれるんのお天気教室

梅、ウグイス、桜、あじさい、アブラゼミ、カエデ、イチョウ。

これ全部、気象庁の観測対象なんです。

季節の進みや遅れ、各地の気候の違いを把握するために、昭和28年に全国統一の基準を作り、動植物を観測しています。

その中でも今回は、これから見頃を迎える

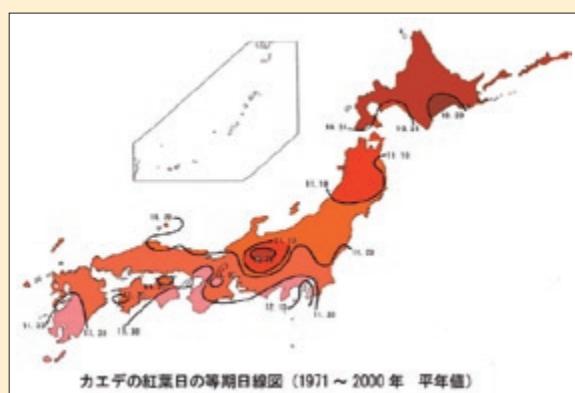
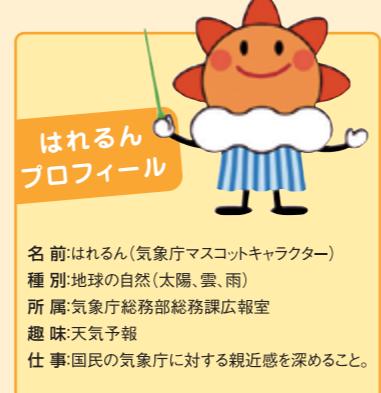
カエデとイチョウの紅葉・黄葉についてご紹介します。

6時間目
生物季節
観測

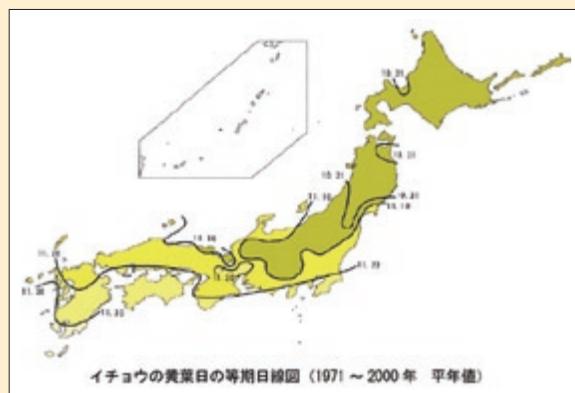


気象庁では、植物および動物の状態が季節によって変化していく生物季節現象の観測を昭和28年から行っています。各地の気象台・測候所で観測対象と定めている樹木のことを標本木といいます。秋の代表的な現象はカエデの紅葉とイチョウの黄葉。標本木を全体として眺めて観測し、緑色の葉がほとんど認められなくなった日を、紅葉日（黄葉日）として記録しています。

紅葉が綺麗に色づくためには様々な条件があります。急な冷え込み、朝晩と日中の寒暖の差が激しく、紅葉する前後に十分な日照が得られることが、台風による塩害などで葉が傷んでいないことなどが条件として挙げられます。紅葉狩りへお出かけの際には、気象庁ホームページ (<http://www.jma.go.jp/>) で天気予報の確認もお忘れなく！



カエデの紅葉日の等期日線図（1971～2000年 平年値）



イチョウの黄葉日の等期日線図（1971～2000年 平年値）

生物季節観測 検索

教えて国土交通省！

国土交通省に寄せられた、普段の生活で感じたふとした疑問や質問などを紹介するこのコーナー。

今回は、下水の処理方法についての質問にお答えしていきます。

都市・地域整備局下水道部 担当者に聞きました。

下水道の水はどうやって処理されてるの？

下水道の水を微生物が浄化すると聞きました。汚れた水を、薬品ではなく生き物がきれいにしているなんてとても不思議です。そのメカニズムと方法を教えてください。（福岡県・中一）

家庭や工場から出た汚れた水は、下水管を通って下水処理場へ運ばれ、そこできれいな水にしています。わが国の下水処理場は、ほとんどが微生物の働きを利用しています。最も一般的な下水の処理過程は、沈砂池→最初沈殿池→反応タンク→最終沈殿池→消毒施設です。

まず、沈砂池や最初沈殿池では、下水をゆっくりと流して、下水の中にある大きなゴミや土砂をふるいにかけるか沈殿させて、取り除きます。次に、反応タンクの中で微生物が下水の汚れ（有機物）を食べて増殖し、微生物の塊（活性汚泥）ができます。つまり、微生物を餌って下水の中の汚れをエサとして食べさせ、水をきれいにしているということです。反応タンク内は、微生物が活動しやすいように、水の温度や酸素の量などをコントロールしながらかき混ぜています。

最終沈殿池では、微生物の塊を沈殿させてきれいな上澄み液と分けます。最後に、その上澄み液を塩素で消毒して病原菌などを除去した後に川や海に放流します。

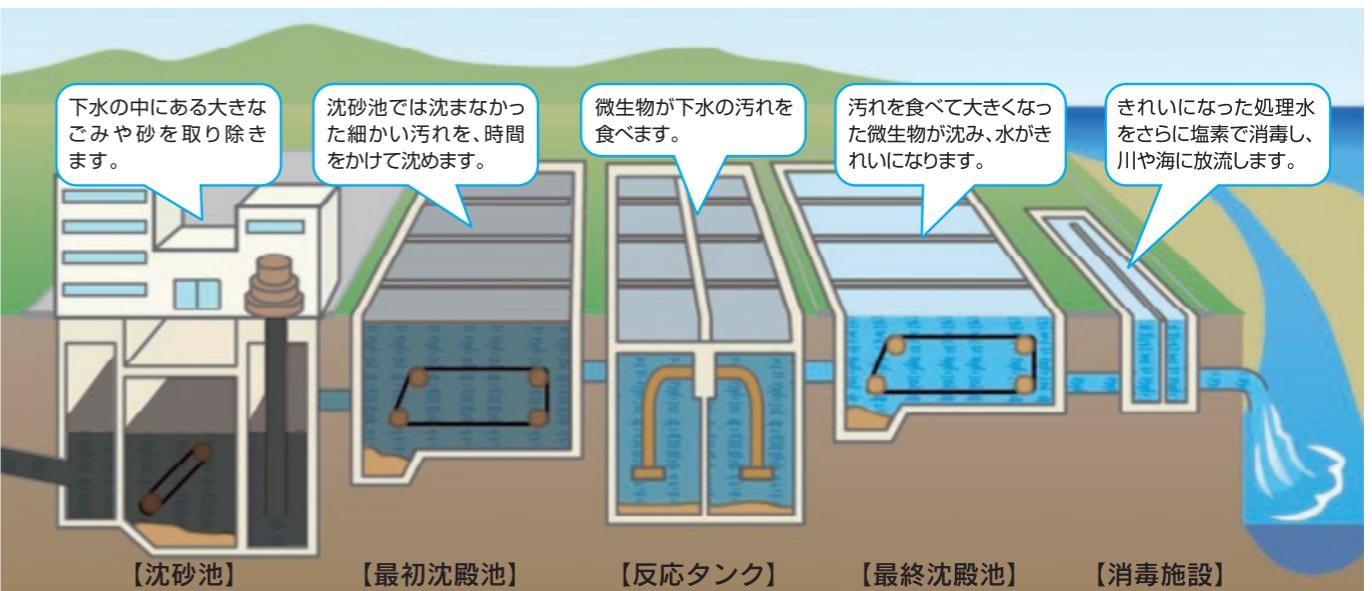
なお、放流先が湖沼や湾などの閉鎖性水域となっている場合は、水質をさらに改善し、水環境をもっと良くするために窒素やリンなどを除去する高度処理化を進めています。高度処理水は、水洗トイレ用水や道路散水、せせらぎなどにも再利用されています。また、沈殿池にたまつた汚泥は、一般的には、脱水、焼却して処理しています。焼却灰は埋立処分されるほか、セメント原料など建設資材としても利用されています。

近年は、地球温暖化防止の観点から、有機物の塊である下水汚泥を有効活用するため、発酵して出てくるガス（消化ガス）や炭化した汚泥を燃料として供給するなど、資源・エネルギー利用が進められています。

日本では、1年間に下水道で約140億トンの水が処理されていますが、再生水として有効利用されているのは約1.5%程度でほとんどがそのまま海や川に放流されています。一方、水が不足している西豪州では、鉄鉱石を洗うための大量の水に、高いコストのかかる「海水を淡水化した水」が使用されています。そこで、西豪州から日本に鉄鉱石を運び終えた貨物船の※バラストタンクに下水処理水を積み西豪州へ輸送することで、水不足で悩む西豪州への国際協力を進めるための検討が進められています。

※空荷の時、船舶が不安定になるのを防ぐために船底に“重し”として海水などを積載します。

【下水処理場】



取材者でよかつた？

この6月まで、共同通信と加盟新聞社の合同企画「地域再生」の事務局を担当していた。地域の元気を回復しようと取り組みを加盟店各社が交代でルポする連載企画で、地域に密着した地方新聞社ならではの記事を共同の配信システムを使ってほかの地域の読者にも届けるのが目的だ。

「暗い話は普段の記事で十分」と感じている加盟社の担当者は多いらしく、企画で取り上げるのは、高齢化が進んで限界集落になつたとか、公共交通機関の撤退で不便になつているといったたぐいではなく、疲弊を乗り越えようと奮闘を続ける住民らの前向きな話。企画を通じて地域再生の好事例をほかの地域にも広げてゆければという願いもある。

M L I T N A V I 10/11月号

「団地型マンション再生マニュアル」公表

団地型マンションの再生(改修・建替え)が円滑に進むよう、有識者などの意見を踏まえながら、マンション建替え円滑化法など現行の法制度の中で必要な事項をとりまとめました。

<第一部>導入編では、団地型マンションの再生とはどのようなものか。<第二部>実践編では、管理組合がどのような事項をどのような手順で進めるとよいか、準備→検討→計画→実施の段階に分けて再生の進め方をわかりやすく解説しています。

お問い合わせ：住宅局市街地建築課マンション政策室

<http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/mansei/manseitatekae.htm>

「地区まちづくりルール普及・推進ガイドブック」をご活用ください

地域の特性に応じた豊かで活力のある持続可能なまちづくりを実現するため、国土交通省では地区レベルのまちづくりルールの普及・推進に関する調査・検討を行い、全国の市区町村を対象に行ったアンケート、ヒアリングなどをもとに「地区レベルのまちづくりルール普及・推進に関する研究会」において当ガイドブックを編集しました。

お問い合わせ：土地・水資源局土地政策課

http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/web_contents/shien/index_11.html



「深層崩壊に関する全国マップ」を作成しました！

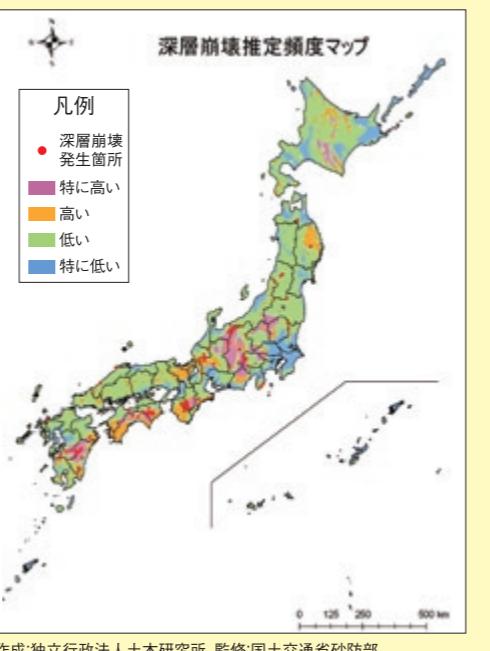
大規模な土砂災害となるおそれの高い深層崩壊*について、過去の事例から得られている情報をもとに深層崩壊の推定頻度に関する全国マップを作成しました。

今後この地図に基づき、より詳細なレベルの調査を行います。調査結果は、作業が進んだものから公開します。学術的にも未解明なことが多い深層崩壊について学会等と連携しながら調査研究を進めるとともに、周辺や下流の自治体と協力して実施可能な対策について検討していきます。

*表土層だけでなく、深層の風化した岩盤も崩れ落ちる現象で、発生頻度は表層崩壊による掛け崩れなどより低いですが、一度発生すると大きな被害を及ぼすことがあります。

お問い合わせ：河川局砂防部砂防計画課地震・火山砂防室

http://www.mlit.go.jp/report/press/river03_hh_000252.html



連載とともに、加盟社が推薦した各地のNPOや会社の代表、大学教授、自治体関係者が参加する「地域再生列島ネット」も立ち上げた。まちづくりや観光、教育などの分野で活躍する地域再生の名人ともいえるメンバーがそろい、「どうしたら文化で飯が食えるか」、「自分が自治体トップになつたら」などのテーマに沿つて電子メールで意見を交換し、毎回ユニークな提言が寄せられている。個人的に楽しみにしていたのは、メンバーを訪ねて全国各地を歩いて回ることだ。「主役は地域の人々。やりたいことを黒子として後押ししたい」（まちづくりを支援する会社役員）、「地元商品の市場を海外に広げ、人口が減つても生き残つてゆきたい」（西日本の県幹部）、「歴史を掘り起こせば地域づくりのヒントが隠されている」（中世史が専門の大學生教授）。取材のたびに得心を重ね、時に酒を酌み交わしながら夜遅くまで議論が続いたことも。

ただ、列島ネットのメンバーと加盟新聞社の各氏とも、東京発の情報や視点に偏りがちなメディアの現状を残念がつてゐることに気付かされた。もちろん日常の活動はそんなことは気にせず前向きに取り組んでいるのだが、地方が感じている不安や不満、あるいは期待や希望が中央のメディアには十分に吸い上げられていないものかしさを感じているようだ。そこは反省しなければならないが、中央省庁の取材に戻ると、話す相手は霞ヶ関で机に向かう人が多いので、いきおい自分の関心も政府が何を決めたのかに移ってしまう。地域が何を必要としているのか。中央が判断、決定する政策で地方はどうなる影響を受けられるのか。地方の立場を伝えてほしいと各地で聞かされた言葉を忘れがちになる。

「私も一度取材する方をやつてみたい」。先日、中央省庁の担当者がこう言い出したので、「私こそ取材される側になつてみたい。教える方が断然楽しいでしょう」と応じたら、瞬時に答えが返ってきた。「そちらには結論しか見えなくとも、そこに至る検討や調整って大変なんですよ」。

昼夜を分かたずによく検討や調整にも今はややり取材者の方でよかつたという結論ではないが、関係者の苦労を思えば、自分の中の一応、達した。ならば、地方の「声なき声」に耳を傾けるのはもちろん、中央の政策決定の裏にある複雑なプロセスの観察も地道に続けていかなければならない。

