

下河辺淳アーカイヴス
Quarterly Report

クルマ社会の未来

Vol.3

はじめに

～下河辺淳アーカイヴス Quarterly Report について～

財団法人日本開発構想研究所は、2008年1月に「下河辺淳アーカイヴス」を開設いたしました。このアーカイヴスは、下河辺淳氏の約60年にもわたる活動の記録であるとともに、日本における戦後史の一端を垣間見ることができる貴重な資料群でもあります。

「時代のプランナー」とも称された下河辺氏のこうした資料について、多くの皆様にご活用いただき、さらにこのアーカイヴスを充実させるために、このたびクォーターリーでのレポートを発刊することといたしました。

約8000件にも及ぶ膨大な資料の中から、毎号タイムリーなテーマを設定し、その時代時代に特徴的な資料を「Key Information」で取り上げるとともに、関連資料を「Reference Data Clipping」として表に取りまとめました。いずれも「下河辺淳アーカイヴス」のホームページから資料番号を入力し検索していただければ、その書誌情報をご覧いただくことができます。

さらに設定テーマについて毎回ゲストをお招きし、下河辺淳氏と対談いただきます。

第3号は、「クルマ社会の未来」をテーマとしました。今回は東京海上研究所にて下河辺淳氏と共にクルマ社会研究に携わった東京海上日動リスクコンサルティング(株) 上席研究主幹の志田慎太郎氏をお迎えし、自動車の持つ意味とその役割、技術開発への期待や、自動車だけでなく車いすから荷車、鉄道など車を使った道具や乗り物すべてを包含した「クルマ社会」の未来について対談していただきました。

本レポートを、皆様の研究活動等の一助としてご活用いただければ幸いです。

2009年11月

財団法人日本開発構想研究所
「下河辺淳アーカイヴス」

財団法人日本開発構想研究所

1972(昭和47)年7月、「国民の諸活動の基礎をなす国土の総合的な開発に関する構想、それを達成するためのシステム等について調査、研究、企画を行ない、もって人間のための豊かな環境の創造に資することを目的」として設立。くにつくりから、まちづくり、ひとづくりまで、ひとと人とのふれ合いを大切にしながら、活力に満ちた明日の社会の形成に役立つ学際的な研究調査を行っている。多彩な研究者からなる内部スタッフ、また外部専門家の協力を得つつ、総合的かつ実践的な研究を行うシンクタンクとして歩みを進めている。

対談 「クルマ社会の未来」

志田慎太郎氏

(東京海上日動リスクコンサルティング株式会社上席研究主幹、香川大学客員教授)

下河辺淳氏 (下河辺研究室会長)

「人間はクルマなしに生きられない」

志田：今日は、「クルマ社会の未来」というテーマで久しぶりにお話しできることを楽しみにしてまいりました。下河辺先生は、1992年に東京海上研究所の理事長に就任されてすぐに「クルマ社会の研究をしよう」と言われました。私が研究所に出向するときには、自動車保険の未来について研究して来いと言われていましたので、「クルマ社会」というテーマにとまどった記憶があります。まず片仮名で「クルマ」と表現すること自体が非常に新鮮でしたね。下河辺先生は「クルマ大好き」人間だと伺いましたが、当時この研究をスタートしようと思われたのはどのような問題意識からだったのでしょうか。



下河辺：私は、「人間はクルマなしには生きられない」と思っています。車というとすぐに自動車を連想しますが、荷車や鉄道—新幹線も地下鉄も「クルマ」を使った道具であり乗り物です。日本が戦災復興という時代を経て、経済成長、高度成長期に入った時に、自動車への関心が非常に強かったですね。自動車時代という、どうしても産業の問題になってしまうので、「クルマ」という言葉を使いました。終戦後日本の経済がどのように発展したかを考えますと、戦後すぐの頃は、「三種の神器」と言われたようにテレビ、電気洗濯機、電気炊飯器あるいは扇風機などの家電製品が中心でした。やがて戦後の電器産業が皮むけて、コンピュータや自動車といった商品がひとつの経済市場として発展しました。今日になるとそれがもっと進んで、文化的なものや情報化のための産業が展開してきたのではないのでしょうか。

そのときに自動車社会は終わったという見方もできる。ただクルマがなくなることはない。では自動車を含めたクルマ社会はどうなっていくのだろうか。マイカー時代には自動車の個人所有が流行しましたね。しかし流通や物流が発達して、買い物に行くのにわざわざ自動車に乗っていかなくても、コンビニや宅配便などが買いたい商品を届けてくれる時代になりました。またCO₂の問題やら、自動車が善悪併せ持っていることに気付いたために、自動車自体が変わらざるを得ない事態になり、改善する方向に進んでいます。さらには、人口が激減する状況にあって、個人所有も減って自動車産業はピンチに陥っています。アメリカでは三大自動車メーカーが倒産しそうな状況で、AIGと同じように国営的な要素を持たないと続かないという事態に陥っていますね。こうした状況の中で、一体自動車はどのように改良されるかに、興味があります。生産効率の面からもっと合理化が進むということはあるでしょうけれども、一番のポ

イントは燃料をガソリンから変えることができるかどうかではないでしょうか。

志田：非常に広範囲なテーマで考えていらしたのだということがよくわかりました。当時を振り返ってみますと、まず初めに、戦後クルマ社会がどのように生成され、発展してきたかについて事実を追ってみようというところからスタートしました。戦後、クルマ社会の中心である自動車はどのように発展したのか、またそれに合わせて人間がどのように生活してきたのか、そしてクルマ環境（道路など）がどのように変化してきたのか、さらにはわれわれの専門である自動車事故の推移など、これらについてほぼ1年間かけて調査しました。

この基礎研究を終えた後、2年目は外からの知恵をいただくということで民間のシンクタンクの方々に集まっていただき、「クルマ社会の未来を語ろう」という懇談会を開催しましたね。当時議論した内容は、多岐にわたっていてしかも新鮮でしたから、いまでも記憶に残っています。21世紀のクルマ社会はいったいどうなるのか、ということをもそれぞれ専門の立場から議論してもらい、『新クルマ社会—民間シンクタンクは語る』（1993年、東洋経済新報社）という単行本に取りまとめました。こうした研究を通して下河辺先生が非常にクルマに対して思い入れをお持ちだということもわかりました。自動車が少なかった時代からご自分で運転されて、スピード狂といわれるほど乗り回していたそうですが、クルマ社会の生成期にどのようなことを経験されたのでしょうか？

自動車時代の到来—その光と影



下河辺：クルマがテーマになったのは、やはり高度成長期からで、経済成長に伴って自動車が経済商品のトップになったからだと思います。私は個人的にも早い時期から自動車を運転していました。日本にも、ヨーロッパ車ばかり買って新しいタイプが出るとすぐに買い換えて、古い車を売ってお金持ちがいたんですね。中古自動車のあっせんをやっている友人がいたので、非常に安く買っていました。逆に日本車は高くても買えませんでしたね。私は役所にも自分の車で通勤していましたが、自動車が少ない時代でしたから道路は空いていたし、ずいぶんと車には乗りましたね。戦後のクルマ社会に出くわしたことは、私にとっては幸せでした。

仕事の面では、高速道路をつくることに熱中した時代がありました。何に熱中したかと言うと、物資の輸送にとっての経済活動の円滑化と利便性の追求ということです。しかし、結果としては経済活動の中軸を担うトラックは高速料金が高くて高速道路に乗らず、乗ってきたのは観光用のマイカー族だった。ですから、東名高速道路についていえばまったく当てがはずれて、レジャータイプの交通ばかりになってしまってあまり良いことではなかったという声さえあります。しかも、自家用トラックで自社商品を運搬するのではなくて、宅配便のような自動車を使ってモノを運ぶことを専門とする業者が生まれましたから、国道を貨物自動車がたくさん走るために渋滞が起きる事態になりました。ここにきて、高速道路の料金を下げたり、場合によ

ってタダにしたらどうかという議論まで出てきましたが、一方で借金をして作ったのだから料金を取らないわけにはいかないという議論もあります。いずれにしても、高速道路の意味が予想したと違ってしまったことは事実ですね。しかし、料金を払っても時間が短縮できるほうがよい、一般国道の渋滞がひどくなるほど、有料の高速道路の利用者が増える、ということもあり得るのではないのでしょうか。時代と共に、いろいろ変化がありますね。

話は飛びますが、その頃高層住宅の建設も盛んに始まったわけですが、最初の頃はエレベーターのコストが持てないために4階建て以上は無理でした。しかしいまとなつては、4階まで階段を上り下りしなければならないような住宅は売れませんよね。自動車もマイカー時代ともてはやされましたが、交通事故が多いとか、排気ガスがいけないとか、マイナス面がだいぶ言われるようになりました。しかし、クルマなしでは人間は生きていけません。したがって、環境に適したクルマをつくろうという時代に入ってきたのではないのでしょうか。自動車メーカーはこぞって力を入れているようですが、あまり目標が定まっていけないように見えます。先が見えない、という状態ではないのでしょうか。

志田：私たちは、クルマ社会はずっと続いていくのだという前提で、クルマ社会の魅力や利便性をもっと加速させるような、そのための知恵を出そうということで懇談会をスタートさせましたね。生活者の視点、産業の視点など建設的な意見がいろいろ出て、ひとつの方向としてまとまったわけではありませんが、いろいろな知恵が詰まっています。クルマ社会に光と影があるとすれば、影の解決ばかりでなく、クルマ社会の光—プラス面に焦点を当ててクルマの魅力を増すための方向を探ることは、現在でも大きなテーマだろうと思います。

下河辺：いまは欧米でも大型車ではなくて、小型車の時代になりましたよね。小型化とはいったい何を意味しているのか。これはひとつの議論でしょうね。いままでは自動車でスーパーマーケットに行って1週間分の食料を買ってきて自宅に貯蔵するという構造が一般化していたアメリカ人の生活が、非常に変化したことも影響しているのではないのでしょうか。一方で、日本の場合は商店街が家の近くにあつて、いつでも買いに行けるような生活環境でした。アメリカのクルマ社会がもたらした生活と日本人のように歩いて暮らすという暮らし方には相違がありますから、アメリカ型の生活は日本ではのぞめないと思っています。

志田：自動車の使い方については、おっしゃるように日本とアメリカではだいぶ違いますね。最近若者のクルマ離れがいられていますが、それを調べてみますと、生活の中における自動車の位置づけが以前とまったく違ってきて、そもそも自動車は必要ないという感覚が生まれてきています。自動車を持っていること自体がステータスだという時代がありました。誰もが自動車をもつ時代になると、そういう部分の魅力は少なくなりますね。いまはそれ以外にもいろいろな楽しみがあるし、魅力のあるものもふえてきましたから自動車を持ちたいという若者が少なくなったと言えます。

下河辺：少数の人しか自動車を持っていないから話題になるわけで、誰でも持てるようになっ

たらマイカー時代とは言いませんよね。いまや自動車の時代ではなくなって、パソコンをはじめとして、文化的なレベルの高いものにシフトしてしまったんでしょうね。

志田：先程のお話で、高速道路はもともと産業用に考えられていたということになると、いま民主党中心の政権が高速道路料金をタダにしようという政策を掲げていますが、これはもともとの効用を発揮する大きなチャンスになりませんか？産業用という観点からみると、例えばこれだけ宅配便の数が増えているのもまさにクルマ社会の恩恵だと思います。われわれの生活は便利になったわけですし、これからもプラス評価を受ける効用はさまざまあると思います。

下河辺：プラス効果はありますね。しかしいま流行しているのは、それに伴って出てくるマイナス効果に対しての議論ではないですか。技術にはプラスとマイナス両面があるということは避けられません。ですからクルマ社会にマイナス面があるということを前提に、一体どうしていくのか。排気ガスの問題、あるいは自動車産業それ自体の展開の仕方といった問題について議論することが重要になるのでしょうか。

志田：クルマ社会のマイナス部分、すなわち影の代表は「環境問題、交通事故、渋滞」でしょう。中でもいま自動車メーカーにとって最大の問題はおっしゃるように「環境問題」です。日本における大気汚染の問題はだいぶ克服され、解決に近くなってきていると思いますが、一方で、CO₂の問題が浮上してきました。ICPPの第4次報告を見ましても、人為的な要因によってCO₂の濃度が増え、それが地球温暖化に寄与しているということはほぼ明らかな事実であるということになっています。自動車メーカーはそれをどう克服するかということを経営のテーマにして、自動車開発あるいは周辺環境への対応を進めていると思います。例えばハイブリッドカーといったスタイルに進化して、さらに電気自動車に向かうという未来がある程度見えてきた状態にあるのではないかと思います。

下河辺：その議論をすると複雑になりますが、温暖化については自然現象とのかかわりがあることも加味しなくてはならないと思っています。



自動車産業のゆくえ—技術開発への期待

志田：昨年の金融危機は、金融だけではなく実体経済にも影響を与えた部分が非常に大きいわけですが、自動車産業でもGMの破たんから始まって、トヨタも赤字決算に陥りましたし、産業自身がひとつの転換期を迎えていることは事実だろうと思います。大きな方向としては、環境対策を進めることによって、構造転換を図るという方向に向かっているのではないのでしょうか。特に、日本でも政府が打ち出したエコカー減税や補助金などが功を奏して、多少上向きになっていますから、そういう意味でこの方向性は変わらないという気がします。

下河辺：しかし自動車産業自体が企業としてどうなのでしょう。倒産するとその国の経済も

危うくなるという事態になっていますよね。

志田：特に日本、アメリカはその様相が強いですね。自動車産業がそういう存在になっている以上、国としてはそこに目を向けざるを得ません。自動車産業がどのような方向に向かっていくのかということは、世界全体にとっても関心の深いところでしょう。そのひとつの希望がアジアを中心とした発展途上国における自動車の将来性です。事実、中国では自動車が猛烈に売られていますし、世界全体で保有台数は再来年には 10 億台に達する勢いです。こうした現状をふまえて、今後をどのように見通していくのか、そしてさらに発展させていくのかが、世界経済全体にとっても大きな問題でしょうね。

下河辺：そうですね。中国でも自動車の生産は大きなテーマです。しかしアメリカの自動車産業は危機に瀕していますから、自国で生産するしかない。一方先進工業国においては、自動車に替わる商品開発が重要になってきているのではないのでしょうか。自動車で食べていくことはもはやできないので、人々は情報や文化といった生産物で食べていくという方向に向かわざるを得ない。では、途上国がこれから自動車社会を迎えるにあたって、その自動車は一体誰がつくるのか。一国の市場を相手にした自動車産業ではなくなっていると思います。地域ごと、あるいは民族ごとに違う自動車が誕生するかもしれませんね。

志田：インドでもタタ自動車の「ナノ」という安い小型車が開発されましたね。自動車産業は地域別に、小型車の開発などで進んでいくのでしょうか。

下河辺：それもひとつの方向でしょうね。逆にそれ以外の方向があまり見つからない。世界的に自動車を売る自動車メーカーは今後出てこないのではないのでしょうか。東京海上研究所に行った時に、東京海上という保険会社が自動車をつくって世界に売り出してはどうか、と提案したことがあります。皆さん驚かれて話はそれで終わってしまいました（笑）。

志田：それは自動車産業に未来がある、ということで薦められたのですか？

下河辺：未来というより、「クルマ」のない社会というのは人間にとってあり得ない社会ですから、どのようなクルマができるかということがテーマだと思います。自動車というテーマだけではない。

志田：車いすも「クルマ」ということですね。



下河辺：そうです。車いすも重要です。人間からクルマがないことはあり得ない。海から陸上に上がって二本足で歩いて、そしてクルマをつくった。二本足で歩いた人間の文明が、クルマによって今日まで展開してきた。となると、クルマとは何だったのか。最近では自動車が中心でクルマを語る人が多いけれども、自動車だけではないわけです。

志田：そういう意味で非常に関心が深いのは、これからますます高齢化社会に向かっていく中で、クルマが高齢者にどのような役割を果たすのか、あるいは果たすべきか。あるいは高齢者にやさしいクルマとは何か、ということがテーマとして挙げられますが、このあたりはいかがですか？

下河辺：高齢者用の自動車を新しく開発すべきですね。今の自動車はスピードが出るとか、運転が楽だということですが、高齢者向けというわけではないですね。

志田：過疎地に行きますと、高齢者の「足」が非常に少なくなっていて、特にバス路線が切り捨てられて不便になっています。そういうところにこそ、個別の移動手段としての自動車が必要だと思うのですが、なかなかそれは難しい時代になってきましたね。都市のあり方、あるいは地域、過疎地をどのように守っていくのか。いや、そうでなくても限界集落などはいずれなくなるのであろうから、ある一定の小規模の都市に人口集中させたほうが良いといったいろいろな考え方がありますが、クルマ社会と都市や地方都市のあり方についてはどう思われますか。

下河辺：地域社会としてのクルマを考える場合、日常生活でクルマを利用するということが前提であれば議論になるでしょう。しかし、ブロック別や全国的にクルマを考えるということになると違って来る。地域社会とクルマの議論をもう少ししなければいけないですね。

志田：下河辺先生が国土計画を担当されていたころには、クルマ社会がこのように急速に進展するとは思っていらっしやらなかったのではないのでしょうか。そのギャップ、ひずみがいま出てきているということはないのでしょうか。

下河辺：マイカー時代は高度成長期に生まれたもので、戦前や終戦後には予想もしませんでした。それよりも道路が交通で渋滞することをどのように解決するかという方向でした。渋滞と言うことについて、台北の市長に呼ばれて行ったことがあるのですが、「交通渋滞にどのような対策をしているか」と聞かれたので、「何もしていません」と即座に答えました。工事はいろいろやっているけれども、対策はやっていないと言ったら、驚かれました。運転者は渋滞するところは通らなくなります。東京でも同じですよ。渋滞してから道路工事をやっても間に合わないし、どこが渋滞するかもわかりませんから、対応のしようがない。

志田：しかし ITS (高度道路交通システム) の研究などはずいぶん昔からやっていましたよね。その将来性についてはどうでしょう。

下河辺：当時議論したのは、ガソリンを燃料としない自動車を開発できないか、ということです。ガソリンを使うから排気ガスが問題になる。ではどうするかということでソーラーバッテリーの研究が始まりましたが、値段が高いためにまだまだガソリン車に勝てませんね。自動車がガソリンを使わなくなったら、おもしろい社会になりますね。ソーラーバッテリーの開発が

進めば、環境問題もずいぶんと違ってくるでしょう。しかし気象条件や日照に左右されますから、よほど開発が高度に進まないと実現できないのではないのでしょうか。

志田：渋滞を解消するためのシステムとして、カーナビゲーションに渋滞情報を伝えるというシステムが一般的になってきました。渋滞情報が出たら、その道を避けてわき道を行こうといった選択が容易にできるようになりましたね。そういう意味で、自動車そのもののインテリジェント化が、未来のクルマ社会にとって大いにプラスになるのではないかと思います。

クルマ社会の未来

志田：今日は「クルマ社会の未来」というテーマですが、これからのクルマ社会にはあまり明るい展望がないのでしょうか。



下河辺：明るいという意味が、たくさん自動車が売れるという前提だとしたら間違いですね。

自動車としては少数しか売れなくても、クルマがなくていいという社会にはなりませんから、どんなクルマが必要かという議論を詰める必要があるのではないのでしょうか。自動車メーカーとしては、台数は激減するでしょうからこれまでのような儲け方はできない。しかし、自然環境の問題からしても、便利さから考えても、「こういうクルマ社会をつくろう」という提案が、そろそろ出てきてもいいのではないかと。しかしそれが自動車産業からなかなか出てこないですね。経営的にそれどころではなくなってきましたから。

志田：自動車産業はどちらかという受け身ですね。いろいろな問題をどう解決していくかに一生懸命です。しかし、例えばトヨタは今世紀の活動の方向性について、環境、エネルギー、安全の問題を解決していかなければならないが、それに加えて「感動」…つまり自動車の魅力をもっと高めて、自動車をほしいと思わせるようなモノづくりをしていきたい、と表明しています。

下河辺：それはいいことですね。それこそそういうテーマのもとで新しいクルマができれば社会的にも評価されるでしょう。クルマ社会を自動車社会と言ってしまうと、議論が狭くなってしまおうと思います。

志田：1908年にT型フォードが開発されて、昨年でちょうど100年目を迎えました。まさにいま名実ともに、クルマ社会は第二世紀に入ったのではないのでしょうか。21世紀型のクルマ社会において、人間の生活はどのようにあるべきか、ということも重要なテーマだと思います。懇談会のメンバーだった天谷直弘さんの言葉が非常に印象に残っています。「人にとってのクルマは、孫悟空の筋斗雲（きんとうん）のようなものだ。自分の力を1000倍、1万倍にしてくれる、しかも好きなところに行ける、そういう道具である。しかしそれだけの力をもった人間は、

モラルがなければならない。孫悟空における金団雲は、単に孫悟空だけのものだったからいいけれども、いまや every monkey がそれぞれに金団雲を持っているような状態で、それを自由に利用させたのでは混乱の極みである。モラルや交通道徳をきちんと持たなければならない」とおっしゃっていました。21世紀型のクルマ社会における人間は、もっとそれを追求すべきだと思います。

下河辺：クルマ社会の未来については、本当はいろいろな議論があるはずですが。特に、自動車自体がどのような技術進歩をするかということは相当にウエートが大きいと思います。ガソリンを燃料としない自動車の技術開発には非常に興味があります。一方で、交通事故については、生命保険としても自動車保険としても新しい問題として考える必要があるのではないのでしょうか。さらには、人々が地球レベルで旅行したりビジネスしたり、居住する時に、どこ国でも地域でも通用するような免許証があり得るのかどうかということについても興味があります。これがあつたらすぐにでも取りたかったですね。

志田：交通事故についてはその対策は一層深化しています。交通事故自体はすでにピーク時から相当減ってはきていますが、人間の運転挙動をもっと研究して、さらに事故を減らそうというアプローチが進んできています。例えば、非常に小型の車載機（ドライブレコーダー）を搭載して、重力加速度を感知するセンサーをつけると、急ブレーキや急発進が多い、あるいはハンドル操作が未熟であるといった運転者の運転の特性を見極めることができます。それを運転教育に生かす取り組みも行われていますし、カメラと連動させて、事故の原因を探ったりすることも試行されています。これらは保険会社の事故処理にも利用できると思っています。おそらくこれからのクルマ社会においては、こういう要素も対策として大いに貢献するのではないのでしょうか。

下河辺：交通事故を運転者に責任をもたせるのではなく、自動車がそれを感知して事故を避ける技術ができるといいですね。人間だけでなく、技術的な要素による事故もたくさんありますから。追突や急ブレーキなどは技術で防げるのではないのでしょうか。自動車はクルマのひとつであり、自動車がどう変わるのかが、人間の生活でクルマを重要視した時に必要な答えだと思っています。自動車以上のものができるかどうか、今後が楽しみです。今日はありがとうございました。



(2009年9月28日実施)

志田 慎太郎（しだ しんたろう）氏

1971年東京大学法学部卒業。同年東京海上火災保険株式会社入社。1991年東京海上研究所主席研究員、1996年リスクマネジメント業務部部长、2000年文書法務部部长。2001年東京海上リスクコンサルティング株式会社取締役主幹、2006年より現職。東京海上研究所設立と同時に外向し、クルマ社会研究グループの主席研究員として「ゆとりあるクルマ社会への対応」を課題とする研究プロジェクトのリーダーを務めた。



Key Information

—「遊び」の感覚が都市デザインを創る—

下河辺 淳

戦後、「マイカー」なんて言葉ができたとき、「豊かになったなあ」と感じたものです。それまで、車は社用のものでしかありませんでした。社用という色は黒か白。マイカー時代になっても、日本ではついこの間まで、車の色のバリエーションは多くありませんでした。

以前に、馬車の時代のことを調べていたら、おもしろい発見がありました。馬車は英国でも日本でも、デザインというものを非常に意識して作られ、保たれていたんです。たとえば、儀式のときと単に人を乗せるとき、そして荷を運ぶ時では、馬車の色も違えば馬の鞍や御者の征服までそれぞれにコーディネートが違って、街と融合してファッショナブルだったんです。ところが、車の場合は合理化を追求したために、デザインの的にも色合いでも、遊びごころを捨てて発展してしまっただけです。

とはいえ、やはりこれも時代の流れでしょうか、昨年の東京モーターショーでは、だいたいの車の色も増え、用途別にいろいろなデザインもでてきました。この傾向を発展させて考えると、行く場所によって服を着替えるように、自動車も乗り替えられたら楽しいと思いませんか？もちろん、そんなにたくさん車を買うことはできませんから、レンタカーを上手に使う、ということが流行するかもしれません。「今日はオペラを見にあの町に行くからこの車で」とか、「今日は海を走りたいからあの車で」なんて想像をふくらませると、車の利用方法がいろんな方向に広がっていきます。また、さまざまな車を乗りこなせれば、逆に自分にとって本当に買いたい車が何かわかってくる。すると借りるだけでなく、買う車の価値も上がってくると思うのです。

車を運転する人、特に都市部にすむドライバーにとって、渋滞というのは頭の痛い問題です。しかし、動かない車、駐車している車にも、何かスマートな、上手な使い方はできないものでしょうか。自分だけのオーディオルームとか、秘書がわりのデータバンクとか…いろいろなアイデアがあるように思います。

アイデアというのは、遊びの中から生まれます。車を創る人も、それを使う人も、美しい街を創るためには「遊び感覚」が必要です。日本の車産業がここまで発展したのは、「遊び感覚」からではなく、ある意味で「時間内労働の勤勉さ」によってもたらされたところもあるのではないのでしょうか。でも、これからは仕事と同じくらい自分の遊び時間も大切にする、そんな心のゆとりがクルマ社会を含めた生活文化全体の栄養になっていくのではないのでしょうか。

「クルマ社会を元気にする② 都市景観と車」より抜粋

(『Tokio 倶楽部』、1994年、東京海上火災保険(株))

資料番号：199401003

資料情報：<http://www.ued.or.jp/shimokobe/result2.php?id=199401003&sub=>

—情報を運ぶ道路としての発想へ—

下河辺 淳

次に、ロードコミュニケーションの担い手である自動車と道路の関係について触れてみたいと思います。

鉄道ですと、レールと、その上を走る機関車、列車、電気機関車というものを一体として考えるのが当たり前で、むしろ、別々に考えることは常識的ではありません。ところが、自動車と道路は、そもそも生い立ちとして別のものでした。つまり、自動車ができることと、道路というものとは歴史として一体のものではなかったということです。

場合によれば、馬車が走っていた、馬が走っていた、籠が行っていた、人が歩いていたという道に、突然、技術の進歩に伴って誕生した自動車が入り込んできたというわけです。そして、乗り込まれば、自動車に合ったように道路を改善していくことになるのは当然で、必死になって道路というものを自動車に馴染ませる工事が始まったわけです。



しかし、自動車の普及と道路の改良とは、どこの国においても一般的に言えば、テンポが合わないのが普通で、自動車が走るべき道路でないところへ自動車が入り込んでしまう、というのが一般的です。

しかも、最近ではもっと困ったことに、もともと自動車のためにつくられた道路であっても、それを、なかなか健全な形で構造物として維持していくことがそう簡単なことではないということにも気づいてきた。そうした意味からも、自動車と道路という関係が再び議論になるという状況にあるわけです。

では、自動車と道路との関係は、今後、どう考えていったらよいか。その方向性として、私はさきほどから述べていますように、情報というものが非常に重要な価値を持つという認識でとらえるべきではないかと思います。自動車と道路との関係を産業のためにだけ考えない、あるいは人を運ぶというだけに考えない、むしろ情報を運ぶものとして道路と自動車とを一体として考えようということが、より重要になってきたと思うのです。つまり、経済というよりは、むしろ、文化ということに一つの焦点を置いて道路と自動車との関係はどうあるべきか、さらには、そうした視点でのロードコミュニケーション・システムをどう構築していくかを積極的に論じていく必要があると思います。

シンポジウム「ロードコミュニケーション」基調講演より抜粋

(シンポジウム報告書『ロードコミュニケーション』、1985年、(財)道路新産業開発機構)

資料番号：198511003

資料情報：<http://www.ued.or.jp/shimokobe/result2.php?id=198511003&sub=>



—交通ネットワーク・システムのデザイン—

下河辺 淳

明治百年は鉄道とその駅によって、日本の国土利用の限界が定められてきたといつて過言ではない。わが国における農産物の大部分あるいは天然資源の大部分は鉄道によって輸送され、その鉄道の駅を中心として、人の住む町が出来て来た。今日どこの町でも国鉄の駅があり、広場があつて、そこから鉄道体系を補う意味で道路交通が出来ているというのが、ついこのあいだまでの日本であつた。

しかし今日では、どうやら明治政府が作つてきた鉄道体系による国土経営では、日本の国土利用を新しい姿に切り替えるためにきわめて不十分なものがあるといわれるようになってきた。

(中略) われわれは明治百年の交通体系をここで打ち切つて、これからの日本百年のための新しい交通体系の基礎を作ることを、仕事としていかなければならないだろう。

それはきわめて高速性能を持っており、しかも情報化、コンピュータライズされた装備でなければならない。しかも全国度に生産基地が分散されて、中枢管理機能との関係を持つことになると、全国的なネットワーク・システムができなければならない。従来の交通体系のままではますます過密・過疎がひどくなって、日本人がこの国土に住みづらくなってしまうことを、今度の全国開発計画で言おうとした。(中略)

これからのネットワーク・システムは、交通技術の手段別に議論するものではなくて、ある人が、ある目的で、A 地点から B 地点にどうやって行こうかという人の移動の場合も、ある物を A 地点から B 地点に、時間的安定性と低コストで、どうやって運ぶことができるかという物の輸送の場合でも、すべて総合的なシステムとしてぎろんされる必要がある。

総合的ネットワーク・システムがいかなるものであるかは、これから専門家の方々に開発してもらわなければならない技術上の一つの問題であるが、たまたま日本列島は、東京から北海道まで 1000 キロ、東京から九州まで 1000 キロ、計 2000 キロのバナナの形をしているので、今日のジェット機や新幹線、高速道路の技術を組み合わせて、日本列島のネットワーク・システムを考えるとすれば、まさに日本列島は一日行動圏足り得る大きさである。37 万平方キロは狭いといつて嘆いていた日本人であるけれども、こうなってみると、8400 万の都市人口を中心として、1 日行動圏としての日本の国土を、新しい交通システムによって作る時代が来たということである。これはソ連やアメリカであると、国が広くてとても 1 日行動圏とすることは今日できないし、ヨーロッパなどは 1000 キロ、2000 キロというと、たくさんの国が一度に入つてしまい、多国籍のネットワーク・システムになってしまう。その意味では日本列島は、今日新しい交通通信のネットワーク・システムを作るのには、なかなか面白い形を成しているといつてよいであろう。

「新しい国土利用と新しい交通ネットワーク」より抜粋

(『運輸と経済』VOL.30 NO.1、1970 年、(財)運輸調査局)

資料番号： 197001003

資料情報： <http://www.ued.or.jp/shimokobe/result2.php?id=197001003&sub=>



—道路投資の回顧と展望—

下河辺 淳

2 戦後の道路政策

次は戦後になるわけであるが、マッカーサーは、まず国内を見て驚いたのは道路であった。マッカーサーが連れてきた軍隊は、日本の軍隊と違い、非常に高速の機動性を持つ大量の車両編成の軍隊であり、道路が最大の支障となった。

マッカーサーはメモランダムを日本政府に出し、日本の道路の補修を緊急に日本政府の責任で実施することを覚書にした。

その内容としては、自動車の量の多いところから直せという、いたって常識的なことであったが、従来どちらかといえば道路の体系的計画を中心としていた道路計画に対して、自動車の交通量と道路の補修改良との関係を中心に事業が進められることとなった。ここで交通量と道路投資の関連性が研究され、その方法ができ上がり、それがだいたい昭和三十五年ころまで尊重されてきた方法であった。ただ、その当時は日本には自動車がないから、自動車があるところという米軍基地に決まっていたわけで、実際の工事は、米軍基地の周辺ばかりとなって、それで国民感情がだいぶ刺激され、どうも軍事道路ばかりやっているという避難を受けた時代であった。

この時期には、終戦処理費、MSA 資金等いろいろな資金を使って道路事業を細々ながら始めているが、その当時は、日本の政府そのものは、食料増産なり災害復旧なり電源開発なりに追われており、道路とか港湾にまで手を伸ばすこともできなかつたし、その緊急性も乏しかった。

昭和二十七年には新憲法ができ、前述の古い道路法が書き改められることとなった。新憲法下における新道路法として手直しし、産業と道路という関係を明確にした。

そこで、新しく日本の産業発展との関係で道路が論ぜられるようになったが、道路投資の財源が少ないうえに、自動車の台数がかかりふえてきて、追いかけて直さなければならない仕事量が非常に多かったために、交通量の増大に対処して道路を改良することも困難であった。まして将来の産業発展のために基本的な道路計画を策定することは考えることもできない情勢であった。昭和二十八年、新道路法により道路事業を進めていくについては、ガソリン税を特定財源にしようということになり、ガソリン税収入を道路財源に使うという法律ができ、二十九年に戦後初めての五カ年計画ができた。（中略）

神武景気を迎えて、鉄道などの交通施設の不備が経済成長のボトルネックだという指摘を受け、新長期経済計画や、所得倍増計画の策定にあたり社会資本の不足が問題になり、その中心が道路港湾であり、経済計画の中で道路投資をどのように議論するかということが問題になった。それまで戦後非常にたくさんの経済計画が立案されているけれども、社会資本について積極的に触れたのは、新長期経済計画以降である。一口でいえば、それまでの経済計画は産業計画であるといってもいいかと思うが、所得倍増計画で初めて政府部門とくに社会資本に計画の中心がおかれている。

新長期経済計画のときに、社会資本である道路について、投資の必要量をはじく方式を生み出している。道路増産に対して、その働きである交通量との関係をどう見るかということで、

道路資産と交通量との比率を道路原単位ということばでいいあらわし、道路原単位をどのように計画していくかという議論をしている。道路原単位を決定して、将来の GNP に対して交通量がどれだけになるという計算によって、交通量が出るとこれに原単位をかけて必要な道路資産を計算する。道路資産がわかれば、この道路資産を蓄積し、かつ維持管理するのに必要な道路投資を出すという方式を新長期経済計画のときに生み出している。

この方法で新長期経済計画のときに、だいたい一兆円くらい五カ年ではないかという結論になって、道路五カ年計画も一兆円に改定されることになった。所得倍増でそれがさらに社会資本という角度からいろいろ議論されて、計算の方法は同じであるけれども、検討の結果、十年間で四兆九千億と算定され、五カ年で二兆一千億と推測され、道路計画も二兆一千億になった。昭和二十九年にできた二千六百億が所得倍増で二兆一千億二なるという急速な変化を示している。これは一にかかってガソリン税の成長が異常に大きかったことを反映して財政的にも大きくなってきたものである。（中略）

ところが、今日では大都市に道路投資を集中化しており、地方分散のための道路投資は遅れているので、今度はあわてて地方の道路もやろうということになるけれども、大都会の道路投資をやめてしまうことはできないので、その分だけ投資の規模が大きくなり、最近では建設省は四兆何千億という道路計画を立てることとなった。要するに地域開発なり工業開発なり、地方における道路投資の必要性が非常に強くなってきている。その分だけやはり道路事業はふえなくてはならないということになってきた。（中略）

従来健全財政の建前から毎年財源の過少見積りとなり、大規模事業に乗り出す根拠を失うことが問題である。前年と比べて財源がせいぜい一〇%ぐらいしか伸びないということになると、高速道路みたいなものを手掛けることは危険であるということにならざるをえない。高速道路になると、相当大きな資金を必要とするので、財源がまとまってこない、工事にかかってしまうことは非常に疑問がある。そのために手直し工事を中心にして、新規着工量をきわめて少なくすることにならざるをえない。ところが実際は結果的に財源が大きいので、この余分の財源をそういった基準の中で使いこんでしまう結果にならざるをえない。したがってほんとうは大規模な事業にとりかかれる状態であり、日本経済がそれを必要としているにもかかわらず、いままでの手直し工事みたいなものに非常に多くの財源を食うことになってしまっている点が、反省されねばならない。いまや、日本は大胆な道路の建設を断行すべきであるということは、財源上からいっても、また道路計画上からいっても明らかであるということができる。



「第四章 地域開発と道路政策」より抜粋

（『地域開発と大都市問題』、1965年、ダイヤモンド社）

資料番号： 196510001

資料情報： <http://www.ued.or.jp/shimokobe/result2.php?id=196510001&sub=>

Reference Date Clipping

資料番号	タイトル	著者	出版物	発行年月日
196208001	都市計画と交通問題解決の可能性	下河辺淳	JREA VOL.5 NO.8	1962年08月01日
196502001	中堅学者の共同労作－岩井弘融・加藤一郎・柴田徳衛・八十島義之助編『都市問題講座－都市交通』[書評]	下河辺淳	週刊東洋経済 NO.3211	1965年02月27日
196510001	地域開発と道路政策	下河辺淳	地域開発と大都市問題	1965年10月20日
196703001	(2)コメント／5 縦貫自動車道の開発効果★	下河辺淳	高速道路と自動車 VOL.10 NO.3★	1967年03月00日 ★
196711001	動きだした「東海道メガロポリス」	下河辺淳 丹下健三	アサヒグラフ NO.2282	1967年11月17日
196905005	情報のパイプ役に－経済発展へ大きな寄与	下河辺淳	朝日新聞 19690523	1969年05月23日
196909002	これからのモータリゼーション [産業シンポジウム]	下河辺淳 本田宗一郎 十返千鶴子 堤清二	日本経済新聞 19690902/24-25	1969年09月02日
196909004	騒音・大気汚染を防げ	下河辺淳	日本経済新聞 19690902/24	1969年09月02日
197001003	新しい国土利用と新しい交通ネットワーク [地域の発展と交通(1)]	下河辺淳	運輸と経済 VOL.30 NO.1	1970年01月01日
197008002	日本列島の交通体系 [日本列島の総合的開発(4)]	下河辺淳	時の動き VOL.14 NO.16	1970年08月15日
197010001	日本列島の新しい輸送システム [経済新時代Ⅷ:流通]	下河辺淳 林周二 吉田達男	経営ビジョン VOL.7 NO.10	1970年10月01日
197010005	日本列島と交通	下河辺淳 永野重雄 堀武夫 村野賢哉	季刊 運輸経済 研究センター NO.1	1970年10月01日
197104003	日本列島の改造と鉄鋼工学	下河辺淳	営業旬報 NO.26	1971年04月16日
197203001	地域開発の政策的課題 [中西睦対談シリーズ(18)]	下河辺淳 中西睦	流通設計 VOL.3 NO.3	1972年03月01日
197810002	定住圏の道	下河辺淳	道路と自然 VOL.6 NO.1	1978年10月10日
197811005	国づくり・地域づくりと交通	下河辺淳 天野光三 犬養智子 山本雄二 郎	人と国土 VOL.4 NO.4	1978年11月01日
198203002	自動車－人間と機械の接点として	下河辺淳 樋口健治 辰野嘉代子	月刊 NIRA 1982年3月号 「地域とクルマ その光と影」	1982年03月05日
198211009	21世紀をめざした道路政策－期待される第9次道路整備5箇年計画	下河辺淳 岡野行秀 平松守彦 沓掛哲男	道路 NO.501	1982年11月00日
198403005	21世紀…さまざまな社会的インパクトに対して道路は、車は？	下河辺淳 日下公人 泉眞也	道と文化 VOL.4 NO.1	1984年03月16日

資料番号	タイトル	著者	出版物	発行年月日
198508003	21世紀のニューインフラとしての道路 ー‘情報ハイウェイ’に夢を乗せて	下河辺淳 真鍋博 宮川洋 川越昭	TRAFFIC & BUSINESS 季 刊・道路新産業 NO.1	1985年08月20日
198511003	基調講演 [シンポジウム「ロードコ ミュニケーション」]	下河辺淳	シンポジウム報 告書「ロードコミュ ニケーション」	1985年11月05日
198610004	新幹線の影響 [文化アベニュー: Crossover(3)]	下河辺淳 小松左京	東京タイムズ 19861001/12	1986年10月01日
198611001	シンポジウム「国土空間の将来像ー 整備新幹線の意義と役割」	下河辺淳 岡田清 高原須美子 中沖豊 牧野昇	整備新幹線とは なににかー地域の 活性化と高速交 通の将来像	1986年11月15日
198705004	「大都市圏における道路の課題」100 人に聞きましたアンケート調査	下河辺淳	道路 NO.555	1987年05月01日
198710001	新生 JR 公共空間としての「駅」ー人 類がつくった唯一の東京三千万都市	下河辺淳	PUBLIC SPACE NO.10	1987年10月20日
198710005	考えてほしいのは新幹線 [整備新 幹線を語る]	下河辺淳	整備新幹線をど うつくるか:21世 紀の交通ビジョン を探る	1987年10月10日
198903003	二一世紀…さまざまな社会的インパ クトに対して道路は、車は?	下河辺淳 日下公人 泉真也	ロード・トークコレ クション	1989年03月01日
199103003	文化としての鉄道 [巻頭エッセイ]	下河辺淳	じぎょうだん NO.10	1991年03月30日
199311006	ネットワーク型の国土構造	下河辺淳	新国土形成研究 会 シンポジウ ム記録集	1993年11月19日
199311007	今、地方から新しい風を！ー循環型 高規格道路網の整備による生活の豊 かさを目指して！	下河辺淳 柏谷増男 井上啓一 高橋和雄 松形祐堯	新国土形成研究 会 シンポジウ ム記録集	1993年11月19日
199312003	車社会を元気にする(1)ー車のひらく 未来 [研究所のコーヒーブレイク]	下河辺淳	代理店ニュース TOKIO 倶楽部 NO.473	1993年12月01日
199401003	クルマ社会を元気にする(2)ー都市景 観と車 [研究所のコーヒーブレイク]	下河辺淳	代理店ニュース TOKIO 倶楽部 NO.474	1994年01月01日
199403013	クルマ社会を元気にする(3)ー人と車 との豊かな関係 [研究所のコーヒー ブレイク]	下河辺淳	代理店ニュース TOKIO 倶楽部 NO.475	1994年03月01日
199409009	幹線道路主義は、もう古い	下河辺淳		1994年09月17日
199409029	幹線主義に代わる交通道路システム を	下河辺淳		1994年09月17日
199411007	新クルマ社会ー民間シンクタンクは語 る	下河辺淳 金京法一 谷明良 大鹿隆 今 野由梨 大林幸子 野原佐和子 松井隼 [他]	新クルマ社会ー 民間シンクタンク は語る	1994年11月24日

資料番号	タイトル	著者	出版物	発行年月日
199412005	開会挨拶 [東京海上フォーラム「ゆとりある新クルマ社会を模索して」]	下河辺淳	東京海上フォーラム VOL.2「ゆとりある新クルマ社会を模索して」	1994年12月10日
199412006	パネルディスカッション(第一部) [東京海上フォーラム「ゆとりある新クルマ社会を模索して」]	下河辺淳 天谷直弘 今野由梨 重田二郎 フランソワーズ・モレシヤン	東京海上フォーラム VOL.2「ゆとりある新クルマ社会を模索して」	1994年12月10日
199412007	パネルディスカッション(第二部) [東京海上フォーラム「ゆとりある新クルマ社会を模索して」]	下河辺淳 堀口昇治 大林幸子 大鹿隆 高橋利枝 正木諭	東京海上フォーラム VOL.2「ゆとりある新クルマ社会を模索して」	1994年12月10日
199412009	「新クルマ社会」に対応して－自動車整備業はどうあるべきか	下河辺淳 櫻井努 林栄 宇井美智子 栗山定幸	日刊自動車新聞 19941216/6-7	1994年12月16日
199503075	対談	下河辺淳 松尾道彦		1995年03月03日
199503076	鉄道、空港、港湾等の運輸関係社会資本整備	下河辺淳 松尾道彦		1995年03月03日
199505003	これからの運輸関係社会資本整備	下河辺淳 松尾道彦	トランスポート VOL.45 NO.5	1995年05月10日
199602003	開会挨拶 [東京海上フォーラム「新しいクルマのコンセプト」]	下河辺淳	東京海上フォーラム VOL.6「新しいクルマ社会のコンセプト」	1996年02月28日
199602004	パネルディスカッション 第一部、第二部 [東京海上フォーラム「新しいクルマのコンセプト」]	下河辺淳 片倉もとこ 黒木靖夫 大聖泰弘 長山泰久 山崎正和	東京海上フォーラム VOL.6「新しいクルマ社会のコンセプト」	1996年02月28日
199611050	都市の道路が果たす新しい役割 [第1章 都市基盤と道路]	下河辺淳		1996年11月00日 ★
199612002	道路の果たす役割増大	下河辺淳	朝日新聞 19961201/21	1996年12月01日
199702003	都市の道路が果たす新しい役割	下河辺淳	新・都市基盤	1997年02月00日
199801003	21世紀に向けての道づくり	下河辺淳 尾之内由 紀夫 藤井治芳 本 田あゆこ	道路 NO.683	1998年01月01日
199901005	21世紀の道路行政に求められる視座	下河辺淳	道路交通経済 VOL.23 NO.1	1999年01月26日
199905001	20世紀最高の遺産では [特集:瀬戸内連携の時代]	下河辺淳	かけ橋 NO.73	1999年05月00日
199906002	道の文化 [飛耳長目の下河辺淳が語る－非常識私論(20)]	下河辺淳	週刊文春	1999年06月10日
199912004	クルマ [飛耳長目の下河辺淳が語る－非常識私論(46)]	下河辺淳	週刊文春	1999年12月16日

資料番号	タイトル	著者	出版物	発行年月日
200005009	採算より長期的視野で [識者の見方]	下河辺淳	日本経済新聞 20000501/27	2000年05月01日
200211009	日本列島の高規格道路のネットワークの計画	下河辺淳		2002年11月26日 ★
200211010	日本列島の高規格道路のネットワークの計画	下河辺淳		2002年11月26日 ★
200212003	総合戦略性を欠いた日本のインフラ整備、返済できない事業は税金を使うのが本筋 [座談会「国際競争力と国づくりの技術を考える」(上)]	下河辺淳 寺島実郎 屋井鉄雄	日本経済新聞 20021229/6	2002年12月29日
200212004	日本の技術者が世界に雄飛する時代、国際的にも評価高い計画づくり技術 [座談会「国際競争力と国づくりの技術を考える」(下)]	下河辺淳 寺島実郎 屋井鉄雄	日本経済新聞 20021230/4	2002年12月30日
200310011	東名ルート対立で名神先行 [時代の証言者－国土開発 下河辺淳(9)]	下河辺淳 笹森春樹	読売新聞 20031029/13	2003年10月29日
200409018	2000年代(3)道路行政のあり方 [第4章「下河辺淳アーカイヴ」から時代を読む]	下河辺淳	NIRA 政策研究 2004 VOL.17 NO.9「次代への提唱－『下河辺淳アーカイヴ』から時代を読む」	2004年09月25日

※各書誌情報については、下記のサイトからご覧ください。タイトル、出版物名、著者、発行年、キーワードでの検索が可能です。キーワードに資料番号を入力いただいても検索することができます。

<http://www.ued.or.jp/shimokobe/index.php>



「下河辺淳アーカイヴス」について

これまで「下河辺淳アーカイヴ」は総合研究開発機構（NIRA）の特殊コレクションとして、収集、整理、管理、公開されてきましたが、総合研究開発機構法が廃止されることになり、NIRAで同アーカイヴを管理することが困難になったため、2007（平成19）年秋に、下河辺淳氏個人に移転されました。

財団法人日本開発構想研究所は、このたび下河辺氏からの申し出を受け、「下河辺淳アーカイヴス」として引き受けることにいたしました。

下河辺氏は、戦後国土計画・国土政策の中心的役割を担い、日本の復興とその後の社会資本整備の発展に大きく寄与され、また国以外の政策研究機関の育成、発展にも尽力されました。本アーカイヴスは氏の業績を顕彰し、その著作物ならびに資料、関連情報等について収集・保存・管理を行うとともに、その書誌情報を公開するものです。

アーカイヴスに保管されている下河辺氏の著作物、ならびに資料の総数は2009（平成21）年1月現在で7933件（ただし関連資料986件を含む）です。これらを発行年別、役職別（所属先・肩書き）、資料別（単行書、新聞、雑誌など）、発表方法別（論文、講演会、座談会、インタビューなど）、分野別に分類し、書誌情報として文献検索システムを構築しています。

今後とも下河辺氏の著作や関連資料の収集・保存・管理を積極的に行い、アーカイヴスの充実を図っていきます。

<http://www.ued.or.jp/shimokobe/>

「下河辺淳アーカイヴス」分類別内訳〔分野別〕

*1件につき2分野まで付与してあります。したがって件数については延べ数としてあります。

国土論、国土開発・計画	1,073 件	価値観、ライフスタイル	129 件
都市、首都、東京	644 件	ジェネレーション、ジェンダー、家族	338 件
地方・地方都市、地域開発	1,935 件	情報、メディア、ネットワーク	185 件
土地、建築、住宅	162 件	科学、技術	265 件
災害、防災	714 件	文化、デザイン	155 件
経済	171 件	生活全般	164 件
企業、経営	179 件	シンクタンク	524 件
産業	164 件	政策、政治・行政	930 件
交通	184 件	人物、人物評	219 件
自然、環境、エネルギー	435 件	その他	62 件
国際関係、世界、民族、宗教	1,019 件		
社会論、未来論、歴史・伝統	481 件	述べ件数	10,132 件

—下河辺淳アーカイヴスからのお知らせ—

(1) 戦後の国土計画・国土政策関連資料の収蔵について

「下河辺淳アーカイヴス」では、下河辺淳氏が財団法人国土技術研究センターに寄託されていた国土計画・国土政策関連の資料、各種文献等について、下河辺氏の許諾を得るとともに、同センターのご厚意により当アーカイヴスに収蔵することといたしました。

今回収められた全国総合開発計画や首都機能移転問題、社会資本論など多岐にわたる資料群を広く皆様にご活用いただくため、公開に向けて順次整理を進めてまいります。なお公開に際しましては、「下河辺淳アーカイヴス」WEB サイトやクォーターリーレポートでも随時お知らせいたします。

(2) 「下河辺研究室」移転のお知らせ

下河辺淳氏の個人事務所「下河辺研究室」「有限会社青い海」が2009年6月より下記に移転いたしました。下河辺氏ご本人へのご連絡はこちらにお願いいたします。

<移転先>

〒105-0002 東京都港区愛宕 1-6-7 愛宕山弁護士ビル 8F

TEL : 03-3578-4611 FAX : 03-3578-4612

E-mail : aoiumi@earth.ocn.ne.jp





2009年11月発行

編集・発行

財団法人 日本開発構想研究所 「下河辺淳アーカイヴス」

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-16-4 アーバン虎ノ門ビル 7F

電話 (03)3504-1760 ファクシミリ (03)3504-0752

e-mail : shimokobe-arch@ued.or.jp URL : <http://www.ued.or.jp/>