

東北地方 開発の歴史

History of Development Policies in Tohoku Region

奥村 誠 東北大学災害科学国際研究所 教授

Makoto OKUMURA Tohoku University,
International Research Institute of Disaster Science
Professor

This paper provides backgrounds for the special topic of current issue, namely, the history of regional name of Tohoku and the history of regional development policies since Meiji Era. Instead of classical “Ou” or “Oshu”, “Tohoku” became popularly used in Taisho and Showa Era, because it gave new and modern image. In Tohoku Region, major development policies in these 140 years oriented to natural resource and energy development, which did not provide large job opportunities.

本特集の導入として、本稿では(1)「東北」という地域
の概念とその形成、(2)明治期以降の東北地方の開発の略史
とその特徴を述べることを目的とする。

1. 東北という地域の概念とその形成

米地ら⁶⁾によれば、「東北」という地域の呼称は、日本書紀
の斉明天皇5年(659)年の項において、唐の皇帝高宗が遣
唐使と共に来た蝦夷(えみし)に国の位置を質問し、それに
答えた「国は東北にあり」が初見であるとする。しかし、古代
には東北という方角は良(うしとら)と呼ばれて鬼や魔物が
棲む不吉な方向であるとされており、蝦夷地を含めて「東国」
と呼ばれることが多かった。現在の東北地方は、「東山道」の
延長の「道の奥」にある「陸奥」の国と、北陸の越の国の突端
である「出羽(いずは)」の国が別々に存在していたと認識
されていた。11世紀の前九年の役、後三年の役を通じて両
国にまたがる勢力が伸長し、その対応のために陸奥鎮守府
に管轄を一括化し、奥州藤原氏4代泰衡を出羽陸奥押領使
に任ずるといった動きとなった。足利氏による奥州総大将の
設置、秀吉による奥州仕置も、陸奥と出羽の2国を対象と
するものであったが、江戸時代になって「奥羽」という名称が
一般化し、芭蕉の「奥の細道」にも「奥羽」という地名が使
われている。

江戸時代の後半には、俳人青岐による「東北遊」(1794-
95)や吉田寅次郎(松陰)の「東北遊日記」(1851-52)が現
れるが、これらは関東や北陸を含む旅行記であり、五畿七道
のうちの「東海道、東山道、北陸道」という「東北三道」の略

称と理解できる。1868年1月に新政府軍が「東北侵攻」という
言葉を用いたが、王政復古の中で、古代に崇神天皇が遣わ
した「四道将軍」の故事にならって、東北三道に進軍したこ
とを示すものであり、侵攻先の「奥羽」地域を呼ぶ名称では
なかったとしている。

地域概念としての「東北」は、薩長政府の参与木戸孝允
が、1868年7月の奥羽越列藩同盟の処分に関連する「東北
諸県儀見込書」という建議書、12月の「東北諸県御処置」と
いう手記に用いたのが最初であり⁷⁾、明治中期の自由民権運
動家たちも「東北七州自由党」などの名称で自らの地域を
呼ぶ新しい呼称として用いた。さらに明治後期の冷害などの
災害に対する救済の必要性をアピールする際に、寒冷な気
候をイメージさせやすい「東北」の使用が広まった。

一方で、歴史的、因習的な「奥羽」に比べて、新しく文化
的なイメージを与えたことから、1874年の仙台における東北
新聞の創刊以来、多くの新聞や雑誌、書籍の題目に使われ
るようになり、1891年には仙台神学校が東北学院に改称さ
れた。ただし、その対象範囲はまだ確定しておらず、1907年
設立の東北帝国大学は仙台の理科大学と札幌の農科大学
の総称であったし、地理教科書においては「奥羽」が主流
で、「東北」は奥羽+北海道を合わせた地域をさすことが多
かった。一方、国有化によって獲得した鉄道路線に対して、
鉄道院が1909年に路線名を告示により定めているが、その
中での「東北線」には、東北本線、常磐線のほか、山手線、
隅田川線、高崎線、両毛線、水戸線、日光線などの関東地
方内の路線も含められており、東京からの「東北」という方

角を意味していたと考えられる。

大正期になると、政府の組織や政策において「東北」という名前の使用が一般化する。例えば、1913年の東北振興会（民間団体）をはじめとして、1934年設置の政府の諮問機関である東北振興調査会による1935年の東北振興計画、1936年に作られた国策会社である東北興業（株）と東北振興電力（株）、さらにその後継に当たる東北配電（株）は、いずれも新潟を含む7県を対象とするものであった。国定教科書などでは「奥羽地方」のみが用いられていたが、文部省は1938年に「東北読本」上下2巻を刊行し、郷土読本の中で「東北」という地域名を用いている市町村も見られた。また戦争末期の1945年には、本土決戦に向けて東北軍管区司令部、東北地方総監府が設置された。

このように現在の東北6県あるいは7県を含む地域名称としての「東北」は、大正期にほぼ確立し、戦後の封建制の払拭を図る中で「奥羽地方」は使用されなくなり、地理教科書の中でも「東北地方」が用いられるようになった。

2. 明治以降の東北地方開発の経緯

次に明治以降の東北開発の歴史¹⁾を振り返る。

(1) 明治政府による東北開発政策

1868年の戊辰戦争の終結と廃藩置県の結果、各藩で雇われていた武士が仕事と収入を失ったため、その対策として士族授産事業が行われたが、三本木原開拓や釜石洋式高炉製鉄事業は、幕藩期に着手されていたものを引き継いだものであった。

明治政府のイニシアチブが明確になったのは、1876年の大久保利通の巡視を受けた三条実美への1878年の建議書であるとされる。大久保は、東京に首都を移した明治政府にとっての重要な後背地として東北地方を位置づけ、7つの事業を提案した。うち5つは、野蒜築港整備、新潟港整備、阿武隈川水運、阿賀野川水運、越後上野間交通整備という輸送条件の改善事業である。さらに別途安積開拓事業の提案を行い、大蔵省から起業公債の募集を行っている。大久保は同年に暗殺されるが、お雇いオランダ人技術者ファン・ドールンの指導の下、1879年から82年にかけて野蒜築港の第一期工事、および安積疎水の工事が行われた。ただし野蒜築港は1884年の台風により導流堤が流失し、港湾機能が失われて廃港の憂き目にあった。

この時期に土木工事を推進したのが初代山形県令三島通庸であり、1876年の着任以降、米沢を福島とつなぐ栗子

新道の開鑿、新庄秋田間の旧道改修を進めた。1880年からは山形と仙台・野蒜を結ぶ関山新道の工事を始めたが、これらは歴史的に最上川水運と西回り航路で大阪に連結していた山形県を、仙台および東京に結ぶ試みであった。

東北地方を東京に結びつけるためのインフラとして、道路のほかに電信、電話、鉄道、および国立銀行がある。これらはいずれも、表-1のように、福島→新潟・仙台→岩手・山形→青森→秋田・酒田というように、東京を基点として南から順に整備されるという過程を経ている。鉄道は1991年に日本鉄道の手で上野-青森間が開業するが、新渡戸稲造は1898年の「農業本論」の中で、鉄道の開業が農村の衰退と都市の増進、いわゆるストロー効果をもたらすという予測を早くも行っている。実際、鉄道による輸送力の増強により、東北地方は東京に対する食糧、労働力の供給源と位置づけられるようになった。1894年の釜石鉱山におけるコークス銑鉄の生産開始、常磐炭田の1881年以降の小野田鉱の開発、1887年の小名浜港への軽便鉄道の整備と1898年の日本鉄道海岸線（現常磐線）の開業、1888年の新潟における日本石油会社の設立などは、近代工業に必要な資源を東京周辺に運び出す体制を目指したものである。これらの鉱業生産は日露戦争、第一次世界大戦後の景気の低迷と需要の冷え込みの中で地元資本の手を離れ、三菱、古河、藤田組といった中央資本に吸収されていくこととなる。

1894~95年の日清戦争により、日本の産業革命が加速して都市への人口集中が加速した結果、東北地方は食糧供給地としての役割が大きくなった。農商務省は東北地方の水稲単作地帯化を進め、ササニシキの先祖に当たる多収穫品種「亀の尾」の導入や販売肥料の大量使用、いもち病対策農薬の使用が進んだため、稲作の経費が増加して現金支出が増え、増産が農民の収入拡大に結びつかないという問題が発生した。

一方、幕末開港以来の日本の主要な輸出品であった生糸を生産するための養蚕も、この時期に東北地方の宮城、岩手、山形への導入がなされたが、片倉組をはじめとする長野の大資本の製糸工場進出とセットとなっており、原料と労働力を求める大資本の行動に支配される形で進展した。

(2) 東北救済と軍事態勢への移行

東北地方では1902年、1905年、1913年に冷害が発生して凶作となった。1913年の凶作を受けて内務大臣であった原敬は、第一国立銀行設立者の渋沢栄一、三井の益田孝などに東北救済の方策を相談し、東北地方の産業の振興と福利

表1 東北地方における近代インフラの営業開始過程

	国立銀行	電信	鉄道(日本鉄道など)	電力	電話	市制
新潟	1878.12(長岡) 1878.12(村上) 新発田, 高田		1886.12(直江津-硯井沢) 1904.5(新潟-直江津)	1898.3(新潟) 1900.10(長岡) 1903.1(北越)		1889(新潟) 1906(長岡) 1911(高田) 1934(三条) 1940(柏崎)
福島	1877.3(福島) 1878.6(若松) 三春, 梁川, 福島, 須賀川	1874.7(白河) 1874.9(福島) 1881.11(二本松)	1887.7(郡山-宇都宮) 1887.12(福島-郡山) 1898.8(岩沼-田端) 1999(若松-郡山)	1895.11(福島) 1899.6(郡山) 1901.11(喜多方) 1902.1(会津)	1907.12(福島)	1899(若松) 1907(福島) 1924(郡山) 1937(平)
宮城	1878.12(仙台)	1874.9(仙台) 1878.6(石巻) 1881.7(野蒜)	1887.12(塩釜-郡山)	1894.7(仙台)	1900.12(仙台) 1901.10(塩釜) 1907.10(石巻)	1889(仙台) 1933(石巻) 1941(塩釜)
岩手	1878.12(一関) 1878.11(盛岡)	1874.12(一関) 1875.3(盛岡) 1880.1(釜石, 宮古)	1890.4(一関-岩切) 1890.11(盛岡-一関)	1905.9(盛岡)	1908.1(盛岡)	1889(盛岡) 1937(釜石) 1941(宮古)
青森	1879.1(弘前) 1879.7(八戸)	1875.3(青森) 1879.11(八戸) 1880.8(弘前)	1991.9(青森-盛岡) 1894.4(八戸-尻内) 1994.12(弘前-青森)	1901.6(弘前)	1905.10(青森)	1889(弘前) 1898(青森) 1929(八戸)
山形	1878.11(鶴岡) 1878.11(酒田) 山形, 米沢, 山形	1876.8(米沢) 1876.10(山形) 1879.9(酒田) 1880.8(鶴岡)	1899.5(米沢-福島) 1900.4(山形-米沢) 1903.6(新庄-山形)	1899.1(米沢) 1900.6(山形) 1900.9(鶴岡)	1907.11(山形) 1907.12(米沢)	1889(弘前) 1898(青森) 1929(八戸)
秋田	1879.1(秋田)	1878.10(横手) 1878.12(秋田) 1881.11(能代)	1902.10(秋田-弘前) 1905.6(横手-秋田) 1905.9(横手-新庄)	1901.12(秋田)	1907.12(秋田) 1908.1(能代)	1889(秋田) 1940(能代)
東北計	22行 (全国153行)				1908.3(東京~ 仙台福島山形米沢)	

の増進を目的とする民間団体である「東北振興会」が設立されたが、その主要な活動は被災地に送る義捐金の拠出および募集であった。その後も1927年の金融恐慌、1930-31年の昭和恐慌、1931年と34年の冷害凶作などを受けて、一旦解散後1927年に設立されていた第二次の東北振興会は1932年以降、再び東北凶作救済寄付の活動を再開した。

1936年には2.26事件が発生し、日本全体が軍事態勢への傾斜を強める中で、東北振興も単なる東北救済ではなく、資源開発を通じた国防国家建設への貢献が主要な目的として浮上してきた。同年には国策会社として東北興業(株)、東北振興電力(株)が設立され、肥料、水産、鉱業の推進と阿武隈川、田沢湖における合計15万kWの水力発電開発が開始された。東北興業(株)は、多数の投資関連会社を設立して振興グループ、あるいは東興コンツェルンを形成していくことになるが、産業報国運動の台頭の中で経営体制も大きく変化し、東北の要望に応えることよりも、国家的な目的を重要視して、戦争遂行のために採算を度外視した無理な経営を強行するようになった。一方、1938年の電力管理法により5000kW以上の発電所を全国的に管理する日本発送電(株)(日発)が作られ、1941年の配電統制令のもとで1942年に

は東北振興電力(株)が東北配電(株)に改められた。

(3)敗戦後の東北開発

内務省国土局は敗戦直後の1945年9月に「国土計画基本方針」、1946年9月に「復興国土計画要綱」を発表し、敗戦直後の食糧などの基本物資の生産を確保する当面の地域政策を実施したが、1948年の内務省解体・建設省への移行などの中で、新しい地域開発政策は1950年の国土総合開発法の制定とそれに続く特定地域総合開発計画まで待たざるを得なかった。1951年の第一次指定では国民経済の発展上特に効果が大いと考えられる電源開発、鉱産を目的とする地域を中心に全国で19の地域が指定されたが、東北地方では阿仁田沢(秋田)、最上(山形)、北上(岩手)および只見(福島)の4地域であった。これらの地域の開発事業計画は1953年から56年にかけて閣議決定されたが、これと前後してGHQから過度経済力集中排除命令を受けた日発と東北配電を含む全国の9配電会社が再編成されて1951年に東北電力(株)などが発足し、全国9電力会社体制が出来上がり、京浜工業地帯再建のための電力供給基地に位置付けられた只見川の電力開発事業を推進することとなった。

1957年には東北開発三法と呼ばれる法律が制定される。

すなわち、「東北開発促進法」において、「東北地方は資源が豊富で開発余地が大きく、それを開発することはわが国の経済発展に資する、このため政府からの出資が必要である」という論理を展開している。このとき国が東北開発のみを特に取り上げる理由として、東北の一人当たり所得水準が全国平均の73%に過ぎず、今後も格差の拡大が懸念されること、東北地方の自然増による人口増加を吸収できる雇用がなく、それが東京その他の地域への社会移動をもたらして都市集中問題の原因となっていることを挙げている。東北開発促進計画は1958年に閣議決定されたが、独自の開発予算が与えられているわけではなかった。さらに東北開発を実施していくうえでの融資を円滑にするために「北海道東北開発公庫法」を制定したほか、「東北開発株式会社法」により東北開発(株)を設立して戦前の東北振興(株)の事業を受け継ぐことが計画された。

(4)全国総合開発計画策定以降の東北開発

1962年、国土開発計画法の公布後12年目にして最初の国土開発計画である全国総合開発計画(全総)が閣議決定された。この間、日本経済が高度成長を見せる中で太平洋ベル

ト地帯への人口と産業の集中が進み、「都市の過大化の防止と地域格差の縮小」と目的として、過密地域における工場などの新增設を制限するとともに、受け皿となる工業地域を拠点開発方式で建設することとなった。東北7県では1962年の新産業都市建設促進法にもとづく新産業都市の誘致合戦を経て、全国15地区のうち、東北7県に表-2に示す5地区が指定された。

新産業都市や工業整備特別地域への工場誘導政策にもかかわらず、大都市圏への集中はますます顕著となっていた。そこで1969年には大規模プロジェクト方式を採用した新全国総合開発計画(新全総)が閣議決定された。新全総では従来の府県別の割拠主義的な地域開発を改めて日本列島をひとつの単位とする広域開発の観点に立ち、大都市に中枢管理機能を集中させて指令基地の役割を果たさせるとともに、雇用不足に悩む地方に重化学コンビナートの誘致を図り、全国各地を高速道路、新幹線鉄道網で連結させることによって、大規模開発のスケールメリットを活用するという発想に立っていた。東北地方でも高速交通ネットワークなどの整備が進んだが、表-3のようにその整備順序は、明治時

表-2 東北地方における戦後開発計画地域指定

	特定地域 総合開発 計画	新産業 都市	モデル 定住圏	テクノ ポリス地域	地方拠点 都市法	頭脳 立地法	新事業創出 促進法 高度技術 産業集積地域	地域産業集積活性化法 A 基盤的技術産業 集積地域 B 特定中小企業	産業クラスター計画 TOHOKU ものづくりコリドー	企業立地促進法
	1951-	1962-	1979-	1983-	1988-	1988-	1998-	1997-	2001-	2007-
新潟		新潟地区	上越	信濃川地域	長岡(93) 上越(94-2006)			A 中越地域 B 十日町地域、五泉地域、 三条・燕地域、見附・栃尾・ 長岡地域、加茂地域		燕市、胎内市、 阿賀野市、見附市、 魚沼市、上越、 中越市、新潟市、 佐渡市
福島	只見(56)	磐城・ 郡山地区	会津	郡山地域	福島(93) あいづ(94)	郡山地域		B 梁川・保原地域、 会津地域、伊達地域、 川俣・飯野地域	広域郡山地域 会津地域 いわき地域	会津、県北、 県中、県南、 いわき、相双
宮城	仙塩(57)	仙台湾地区	大崎栗原	仙台 北部地域	石巻(93) 大崎(94)		仙台北部地域	B 塩釜、気仙沼、 石巻・女川地域	広域仙台地域	仙台市周辺、 県北、県南
岩手	北上(53) 北奥羽(57)		丙磐	北上川 流域地域	北上中部 (93) 三陸(94)	盛岡地域		A 北上川流域地域 B 水沢	北上川流域地域	北上川流域、 県北、盛岡広域、 宮古・下閉伊、 釜石・大槌、気仙
青森	十和田・ 岩木川(57) 北奥羽(57)	八戸地区	津軽	青森地域	八戸(93) 弘前(94)	八戸地域		A 八戸地域 B 八戸	青森・弘前地域 八戸地域	津軽、県南・下北
山形	最上(53)		最上	山形地域	庄内(93) 置賜(94)	山形地域		B 米沢地域	山形・米沢地域	内陸、庄内
秋田	阿仁田沢 (53) 北奥羽(57)	秋台湾地区	能代山本	秋田地域	米代川流域 (93) 雄物川流域 (95)		秋田地域	B 福川・湯沢地域	秋田北部地域 本荘・由利地域	中央南部、北部
全国	22 地域	15 地区	40 定住圏	26 地域	85 地域	26 地域		A21 地域、B54 地域	17 計画	159 計画

表-3 戦後の主要なインフラの整備過程

	火力発電所(カッコ内はkw)	新幹線	高速道路	空港(カッコ内は滑走路延長)
新潟	新潟 1,2 (12.5万) (63,63) 新潟 3,4 (25万) (66,69) 東新潟 1,2 (60万) (77,83)	1982 大宮 - 新潟	1978 新潟岡崎 - 長岡 1985 関越道全通 1995 北陸道全通	1958 新潟 (1829) 東京線 1963 (1314+1200) 1972 (1900) Jet化 1973 国際化 1981 (2000) 1996 (2500)
福島	新地共同 1,2 (100万) (94,95) 原町 1,2 (100万) (97,98) 勿来共同 3-6(7.5-17.5万) (60-66)	1982 大宮 - 盛岡 1985 上野 - 大宮 1991 東京 - 上野	1974 宇都宮 - 郡山 1975 郡山 - 仙台南 1988 日立 - いわき 1995 いわき - 郡山 1997 磐越道全通	1993 福島 (2000) 2000 (2500)
宮城	仙台 1,2,3 (17.5万) (59,60,62) 新仙台 1 (35万) (71)		1975 岩槻 - 仙台南 1977 仙台 - 築館 1998 仙台港北 - 石巻	1957 仙台 (1200) 東京線 1972 (2000) Jet化 1990 国際化 1992 (2500) 1997 (3000) 2007 鉄道開業
岩手			1978 仙台南 - 盛岡 2002 花巻 - 東和	1964 花巻 (1200) 1983 (2000) 2005 (2500)
青森	八戸 1,2 (7.5万 kw) (58) 八戸 3 (25万) (68) 八戸 4 (25万) (72)	2002 盛岡 - 八戸 2010 八戸 - 新青森	1986 盛岡 - 青森 1989 安代 - 八戸	1952 三沢 1975 (3050) 1963 八戸 (2250) 1975 開港 1964 青森 (1200) 1987 開港 1987 新青森 (2000) 1990 (2500) 2005 (3000)
山形	酒田共同 1,2 (35万) (77,78)	(1992 福島 - 山形) (1999 山形 - 新庄)	1991 村田 - 寒河江 2000 寒河江 - 酒田	1964 山形 (1200) 1973 (1500) 1981 (2000) 1991 庄内 (2000)
秋田	秋田 1,2,3 (35万) (70,72,74) 秋田 4 (60万) (80) 能代 1,2 (60万) (93,94)	(1997 盛岡 - 秋田)	1991 横手 - 秋田 1997 北上 - 横手	1961 秋田 (1200) 1967 (1500) 1981 廃止 1981 新秋田 (2500) 1998 大館能代 (2000)

代の近代インフラの整備順序と同様に、東京に近いところから順次拡大していくというものであった。一方大規模コンビナート計画は1973年に発生した第一次石油ショック等の影響で見直しを余儀なくされ、青森県のむつ小川原地区の建設計画が中止に追い込まれ、その後原子力・核燃料関連の計画に置き換えられることとなった。

1976年には第三次全国総合開発計画(三全総)が閣議決定され、それまでの大規模開発方式への反省から、流域圏のまとまりに配慮して人間の生活環境の整備を図る定住圏構想が打ち出されたが、実際に地域で展開された政策は旧来の産業開発方式と大差のないものであり、テクノポリス、地方拠点都市、頭脳立地法などの地域指定に各県が誘致合戦を行うことが繰り返され、政策の立案時に想定していた以上の多数の地域に財源をばらまかざるを得なくなり、十分な効果を生み出すには至らなかった。

その後の1987年の第四次全国総合開発計画(四全総)は、外国との経済競争の激化を受けて、東京の国際競争力維持のためには東京への一極集中は是認するという方向を持っていた。東北については東京からの機能のしみ出しによる発展が期待できる南東北と、それが期待できない北東北に分けて把握していること、ナショナル・セキュリティの観点から東京の機能を一部分重複して代替する地域として仙台に大きな役割を期待していることが特徴的である。

1998年には五全総に当たる21世紀国土のグランドデザインが閣議決定されるが、国の財政制約や地方分権化の流れ

のなかで、具体的な開発政策の言及がなされなくなり、「地方のことは地方の力で」というスタンスに変化している。この流れは2008年の国土形成計画法にも引き継がれており、2009年に作成された東北圏広域地方計画⁹⁾では、国の役割がさらに減少し、道州制を見据えた地方分権の推進と、新たな公と呼ばれるNPOなどの新しい主体の参画に期待を寄せている。

3.東北開発政策の位置づけについて

岩本¹⁰⁾は、そのあとがきにおいて、「東北地方の開発史を取り上げる際、それを特殊日本的な地方としてとらえるのではなく、一般に近代の中央集権国家ができるとき、権力が中央に対する食糧や労働力をはじめとする各種の資源の供給地として周辺に政策的に創出した地域であるという視点から考察することとした」、「そして、今日しばしば一極集中という形で問題とされる中央と地方との間にみられるさまざまな格差は、しばしばいわれているように開発の遅れから生じたものではなく、むしろさまざまな資源の地方からの収奪という形で展開された開発の帰結である」と述べている。

この見方は基本的には正しく、表-1、表-3のように多くのインフラの整備順序にも、その中央から見た効率性が反映されている。しかし瀬田¹¹⁾は、「中央政府(政体)が国民全体からの支持を維持する上で、タテマエとしてすべての地方の発展と生活条件の向上を開発政策の旗印として掲げなければならない一方で、実際の開発政策では限られた開発投資

によって効率的に効果を上げる必要があり、経済条件に恵まれた首都圏などの先進地域に開発を集中せざるを得ないというホンネの対立があり、地方の開発を通して格差の是正を図るということに成功した事例は見出しにくい」と指摘している、言い換えれば、中央政府が先進地域の発展を犠牲にして、先進地域からの税収に基づく財源を地方部の発展と格差の是正のために長期にわたって投資することは、相対的に人口規模が大きく、それゆえ政治的な票を多く持っている先進地域の国民の支持を得ることは難しいため、中央政府の財源による地方の開発が地方からの収奪の要素を持つことはある程度避けることができないとも言える。

このように考えれば、地域開発が収奪につながることを批判しても仕方が無く、むしろ中央と地方の双方にとってそれぞれプラスになるような政策のあり方を模索することが必要であると思われる。その意味では表-4に見られる言説では、「自分たちの地域としてどのようにしていきたいのか」の主張が弱いという問題が感じられる²⁾。

【参考文献】

- 1) 岩本由輝：東北開発120年、刀水書房、1994年。
- 2) 奥村誠：東北らしさを生かす地域づくりと交通戦略：運輸と経済、Vol.67、No.2、pp.16-24、2009年。
- 3) 瀬田史彦：地域格差是正政策とグローバル化に伴うその変容過程～日本・タイ・マレーシアにおける比較研究～、(東京大学博士号学位請求論文)、2002。(http://www.regionalplanning.net/seta/ddd/abstract.htm)
- 4) 東北経済産業局：平成23年度版「東北経済のポイント」、2011。(http://www.tohoku.meti.go.jp/cyosa/tokei/11point.html)
- 5) 東北地方整備局：国土形成計画・東北圏広域地方計画のページ (http://www.thr.mlit.go.jp/kokudo/)
- 6) 米地文夫・細井計・藤原隆男・今泉芳邦・菅野文夫：社会教育と地域・地名－「奥羽」と「東北」の歴史の変遷を例に－、岩手大学教育学部附属教育実践研究指導センター研究紀要第5号、pp.63-80、1995。

表-4 戦後開発計画文書における東北地方の認識

年次	文書名	東北地方の位置づけと課題認識
1949.3	東北振興計画委員会 (7県知事、県議会議長、 商工会議所代表)	産業基盤・産業基盤条件が幼稚未完成。 自然のままにしておくことは先進地方の犠牲となる。 豊富なる財源を開発育成して国土再建の上に役立たしむべき。
1957.5	東北開発促進法	東北地方は資源が豊富に賦存し、開発の余地が大きく、これを開発することはわが国経済発展に資する。 人口増加率が他の地方に比べて高く、生産年齢人口の雇用が深刻な問題となっており、東北開発によって過剰な労働力を吸収する必要がある。
1958.8	東北開発促進計画	東北地方が各種資源に恵まれているに関わらず、現在に至るまで未開発である実情に鑑み、この地方に賦存する資源の開発を促進する。 地方開発の選考条件である交通施設、電力施設、および産業開発施設等の基盤施設の整備を行う。 もって地域内の雇用機会を増大せしめ、住民の生活水準の向上を図ると共に、産業立地および人口分布の適正化に資する。
1966.8	東北開発の新たな方向と 当面する施策 —東北開発三法改正に 当たっての具体的問題の 提言—(東北7県知事会)	今後の東北地方の基本的な役割を、食料供給基地ならびに工業分散の受け皿とする。 食料供給基地の場合、稲作のみならず、畜産・果樹などの分野において生産性の高い、大規模農業を推進する。 工業分散の受け皿としての場合、大都市の過密と嘗て弊害の除去、東北地方の工業化と共に、農業近代化の過程で生じた余剰労働力の進出向上による吸収を目指す。
1968.4	全国総合開発計画に対する 意見(東北経済連合会)	東北地方を、関東の過密によるオーバーフローを受け止めつつ、「北方の拠点」として、その開発可能性を十二分に顕在化する立場から、東北地方への工業立地の促進を図る。
1969.3	東北開発の基本構想— 20年後の豊かな東北— (東北経済連合会)	東北地方を、新しい効率を目指す産業立地の場として位置づけ、開発の遅れは逆に先進地域の各種の弊害を排除して自由なレイアウトができる「後発の利益」を有するものであると発想する。 新しい工業開発の場、総合食糧基地、北方経済圏の拠点、国民休養の地を開発の4本柱とし、1985年に1割経済(全国比で、人口、生産所得を1割とする)の達成を図る。
1969.5	新全国総合開発計画 (新全総)	産業の大規模化を進めることによって生じるスケールメリットを活用した国土の効率的利用を重視する。 東北地方は、7ブロックのうちで最も広い面積を有し、広大な開発適地、潤沢な水資源、多量の地下資源、また、豊富な労働力に恵まれた地域である。
1988.12	第二国土軸時代の 東北開発を目指して (東北経済連合会)	日本列島西半分は容量的に既に限界状態にあることに鑑み、今後の発展方向は広大な国土資源を有し、豊かな可能性に恵まれた東半分を求める必要があるとし、そのためには東北を経て北海道に至る面上に、第二国土軸として日本列島を縦断する東北中央ルート、新潟・日本海ルート、三陸・常磐ルートおよびこれらと縦横に結ぶ連絡ルートを構築する必要がある。
2007.5	2030年の東北 (東北経済連合会)	東北は、国際的にも評価の高い産官連携による産業振興や自然との共生を大切にする文化、わが国を代表する農業技術やエネルギー技術等を有し、多分野におけるイノベーションが可能な地域である。 こうした地域特性を活かしながら、自立ある発展を実現するため、東アジアの一体的な経済圏の中で独自の役割を担い、「東アジアのイノベーションアイランド東北」として発展に寄与していく。