



会報

DISTRICT 353

CLUB BULLETIN

創立 S34.6.9 承認 S34.6.27

鶴岡ロータリー

THE ROTARY CLUB
OF TSURUOKA

例会場 鶴岡市本町二丁目
ひ さ ご や

例会日 毎週 火曜日
P.M 12:30~1:30

事務所 鶴岡市馬場町
商工会議所内
☎ 0235 ☎ 5775

会長：三井賢二

幹事：高橋正太郎

“Good will begins with you”

By ERNST G. BREITHOLTZ

「善意は先ずあなたから」

1971.1972

第 658 号 1972.6.20 (火) (あめのちはれ)

会報はご家族みんなで読みましょう

〔Ⅰ〕 出席報告

本日	会員数	61名	欠	阿宗君、阿部(公)君、早坂(徳)君、橋浦君、平田君、五十嵐(甲)君、上林君、三井(徹)君、三浦君、中山君、廖君、齋藤(栄)君、佐藤(伊)君、佐藤(昇)君、笹原君、鈴木(弥)君、佐々木君
の	出席数	44名	席	
出	出席率	72.13%	者	
席				

前回	出席率	72.13%	メ	鷲田君-東京江戸川RC
の	修正		ク	藪田君-米沢RC
出席	出席数	54名	ア	石黒君、五十嵐(伊)君、中山君、齋藤(信)君、佐藤(忠)君、富樫君
席	確定	88.52%	ッ	一鶴岡西RC
	出席率			廖君、齋藤(栄)君-外国

〔Ⅱ〕 お客さま

今回	東京城北	鶴岡西	鶴岡西
4名	伊藤善市君	半田茂弥君	菅原松雄君
前回まで			
132名	鶴岡西	鶴岡西	
6月計	松田	佐藤成生君	
136名	善三郎君		

〔Ⅲ〕 会長報告

特にありません。

〔Ⅳ〕 庄内空港の必要性について

伊藤善市君

私は酒田生まれの余目育ち、昭和16年酒田商業卒業です。

私が日頃考えていることを、申し上げます。それは「庄内に空港が必要である」と云うことです。開発のための手段は幾つかありますが、先ず第一に重要なのは交通・通信態形を整備して、時間距離や経済距離を縮めて行き、日本列島全体が、一つのユニットとして、機能する様な、その様なシステムを早く作って行くことが大事なことですし、もう一つは交通・通信形態の整備は、必要条件であります。が「やる気」をシステム化(教育)することが、車の両輪の様に開発の戦略として

必要な訳です。

実は、この点について我々の先輩（明治時代の）は非常に偉かった訳でして、あの様に政状不安定でしかも G.N.P も小さかった頃に日本列島に交通のネットワークを作り上げました。又海外から、今で云うノーベル賞クラスの一流の先生方と呼んで（当時月給最高は日銀総裁とのこと）より高額で給料で優遇しました。多くの人材が来日し大学、各種政府系機関等に於て、一番最新の良い情報や知識を入れてくれました。

同時に又、若い人達を海外に多く留学させ海外で勉強した成果をもって帰り、日本の近代化の基礎を固めて行きました。

現在、G.N.P がこの様に大きくなったのに、そして又大きくなったからこそ交通・情報に対する需要が高まったのに拘らず、どちらかと云えば需要量の成長に比べて、供給が（施設整備etc）立ちおくれています。

庄内は誇り高き地域ですが、山形県や又、他地方の仕事をやってみて、庄内を考えてみますと私はどうも庄内の場合、先ず何よりも整備しなければならないのは、情報格差を如何に縮めるかと云うことを、開発の戦力にしなければならぬと思います。同じ情報が、東京その他から出されても、到達するまで時間が掛ることです。

もちろん、テレビ・ラジオは同時に着きますけれども、人間の対面情報と云う一番大事な情報は遅れがちになりますし、場合によっては限られた情報しか入って来ないとなりますと、意志決定をなさる時どうも不安な訳です。人間と云うのは、情報が多くないと不安の余り、色々な新しいプロジェクトに対して拒否という態度をとったり、渋々対応したりすると云う、消極的な反応を示すのが常であります。多くの情報が入って来ますと、私達はそれに対して未来の目で現在の変化を見て、積極的、創造的に適応することが出来る

訳です。

従って庄内はかつては農業についても山形県下一でしたし、日本でも有名であった訳です。然し反当収量一つをとりましても、S20年～30年代にかけては、生産性の一番高い市町村と云うものを上から並べますと、ベストテンに全部入って居りました。現在庄内はベストテンに入って居りません。内陸にもって行かれました。

酒田は工業都市で行こうと云いますが、北港建設が進み実現しますと、目標年次には、現在の山形県の年間出荷額と同じ位上乘せされて、丁度倍になる勘定であります。しかし、これまでのところを見ますと酒田の工業出荷額は、S20年代に山形に抜かれ、S30年代には米沢に抜かれました。

当地の鶴岡についてみますと、人口4万程度の天童よりも、工業出荷額が低い訳でありまして、工業都市とは酒田の場合、充分大きな声では申されません。

なぜこの様になって来たかと云いますと、我々先輩の作った実績が良すぎたと云う面もあったかも知れませんが、私はどうも情報が遅かったのだ、情報格差である、と思いません。情報格差と努力格差と云うのは地域格差を小さくする二つの要因であります。情報格差があれば、対応の仕方に我々は遅れをとる訳です。そのうち「新幹線も通るだろう」、そのうち「高速道路のインターチェンジも出来るだろう」と申しますが、庄内地区に新幹線が通ったり、或は高速道路が出来て「スタジオ102」で開通式の模様などをテレビなどで放映される時には、「ついに庄内まで来たか」と云う、そういう意味での「ニュースバリューになったら大変だ」と云う気持ちなんです。ですから、そういうものは、何時かは出来るでしょうが、未来の大切な戦略手段を先取りしまして、庄内にも空港をつくるべきだ」と云うことです。

情報格差を作った幾つかの要因を調べることか出来ますが、例えば鶴岡・酒田からの東京への直通列車（急行・特急）は、何本あるかと云うと、昨年では山形、新庄、新潟、秋田は全部15本以上あります。ところが庄内は4～5本です。夜行列車は、今度2本寝台がつかいましたが（出羽は未だついていない）現在はこのような状態です。

そういう状態でありますと、山形までは日帰り出来るが、庄内はちょっと「ミショウナイ」と、二の足を踏む様な状態です。

ですから財界その他の多忙な人達は、出来れば日帰りですませたい人が多いので、そうなりますと、最もホットな情報をもっている人が、こちらの方に来なければどうしても、対応に遅れを取るようになります。

東北地方は、一般に空港に対してはやや認識が甘い（遅い）様で、仙台がやっと拡張が実現しました。実は、九州を見ますと、東京から遠距離であることもあって熱心なのですが、70年代に各県2,000～2,500mの大形空港の建設に乗り出しまして、殆んど出来ました。大分、熊本、鹿児島は4月1日に開港式があり、私もそれに関係したものですから出席し、日帰りしました。香港から2便お祝いにやって参りまして、将来は国際空港としてやって行く意気込みです。成田があの状態ですし、大阪は空港に反対して居ることもあり、米国や東南アジアから来るお客さんを、鹿児島で頂いて、そして観光は鹿児島を一廻りさせて、東に行き、東京でかなりの金っを使って、我が東北に来る頃は「スッカラン」だと言う構想ではないかと思われる様に空港に重点的に手を打って居ます。

鹿児島は当初50万人位でしたが、80万人になり、今年は130万人～150万人位だろうと言う想定です。でありますから、空港建設と言うものを開発の戦略としてやりますから70年代は後半になりますと、九州がかなり伸

ばすのではないかと私は思います。

新幹線があるから良いではないかと云う説もありますが、鉄道、空港、自動車はそれぞれ機能が異なります。自動車は便利なもので、面的結合が可能です。鉄道は線路上以外は走れないもので、線の結合です。

これに対して、空港は点と点を結ぶものですから、点的結合です。点と線と面と云うものが、相互に補いあって一つの総合的なシステムが出来上った時に、実は総合交通態形、或は総合交通システムと云うものが出来上る訳で、国もそう云うことを考えて居ますが、各地域で総合交通システムが如何に巧みかによって、その地域の産業発展の基礎、或は住民の生活の便利さ等々が決定される訳で庄内に於ては情報格差を縮めると云うことと酒田・鶴岡と云う2大拠点がある訳ですが、それが相互に交流し合って知恵を出し合って庄内全体を豊かにして行くと言う意味に於て私は庄内にぜひ空港が必要と思います。

今候補地になって居るのは2つありまして京田川左岸及び右岸があります。

何れに決まるにしても、そういう空港が仮に出来るとしますと、庄内平野には現在34万人位いの人口があり、酒田10万人、鶴岡10万人、残りは分散しています。庄内のどこに住んでも大体8割の人間が、30分で空港にアプローチ出来る訳です。これは便利な拠点性を発揮する訳です。空港は滑走路だけではなく空港建設を一つの戦略として、内陸形の飛行機で運んでも間に合う様な、非常に賦課価値の高い工業をつくって行く訳です。既に熊本や北九州ではI・C（集積回路）は、飛行機で運んで居ます。この様に考えますと、リンク工業地帯の建設も可能です。

鶴岡は中央工業団地がよいよ発足したそうので、御同慶に耐えませんが、そう云ったものが、空港をうまく利用することによって可成り高い生産性のものを上げることが出来、

更にその附近にレジャーセンターや、或は物量基地をセットしますと、それを核として、庄内全域に、プラスの波及効果を及ぼすことが出来る訳です。それは簡単には出来ないでしょうが、少くともこの様な面について、地元の財界のリーダーの方々には、そういう力を盛り上げて欲しいと、私は願って居る訳です。

私は先週の水曜日、沖繩で青年会議所の復帰記念の全国大会（会員大会）があり、それに招ねかれて行って来ましたが、復帰して色々な変化がありました。パスポートなどが不要であると言うことは、距離に対する抵抗を排除してくれて、非常に気分的に近くなったと言う感じもしました。

今、新聞その他で御承知の通り、ドルと円との読み換えで物価が上って問題にされていますが、少くとも復帰が実現して、確実に物価が下がったものは電話料金と本です。私は商売柄本については非常に敏感で、那覇その他の本屋をまわるのですが、確実に本については良くなりました。

今までは1冊360円で、更に1割高でした。それで我々は1割高いものを買って居ました。然も本は、委託でなく買切りで輸入と同じ扱いですので、良い本でも売れる見込みがなければ本屋は本を置きません。従って我々が学生諸君に色々な本を推選しても、すぐ手に入らないし、2ヶ月もかかる訳です。それが本土並みになりましたので、値段は本土と同じであるし、しかも委託になりましたから、学生諸君は大いに本を買って読んで居ます。

本が安くなったことと、本土との電話料が半分になったことで、情報格差が大いに縮まることになる訳です。新聞も安くなりました。東海道線が走る前に、東京から大阪まで明治20年頃のデーターで19日で、その費用は当時の国民所得と比べると、丁度半年分

です。往復ですと、1年分掛った訳です。1年分と云うと、かなりの金額で今の金額にすればアメリカやヨーロッパに旅行し、更に湯の浜や田川温泉で一休みしてもお釣が来ると云う位のもので。当時はお伊勢参りと云うのは、一生一度の大事業だった訳です。

ところが、東海道線が明治22年に出来、時間は18時間となり旅費は当時の1人当り国民所得の1ヶ月分です。

現在新幹線が出来る3時間10分で結ばれましたが、1人当り所得と比べると2日分です。空間的距離には、昔と変わりませんを、時間距離経済距離は縮まって、実際の所得と比べるとその旅費はかなり下って居ます。従って国鉄が予想した以上に新幹線の利用者が多く、間もなく5億の人間を運ぶこととなります。人身事故は零です。

上越新幹線がS51年に開通しますと、東京新潟間1時間30分で結ばれます。

東京在住のサラリーマンが新潟に出て、一泊しても次の日は通常通り出勤出来る距離になります。ここで空港と云う共通の玄関を作って、全体としての成長と物心両面の豊かさを実現したいと、お祈りする次第です。

[V] 幹事報告

○会報到着

大阪、遊佐、八戸、温海、一ノ関、石巻東

○例会変更

6月28日 PM6時 相馬屋→西田RC

6月30日 PM6時 一条→新庄RC

○年次大会の案内

355、356地区連合年次大会

10月7日～9日 新潟県民会館

365地区年次大会

10月7日～8日 榎原市立体育館

(奈良県)