

Title	筑波研究学園都市の建設と国立試験研究機関の地方移転
Author(s)	鎌谷, 親善; 塚原, 修一
Citation	年次学術大会講演要旨集, 6: 89-94
Issue Date	1991-10-17
Type	Conference Paper
Text version	publisher
URL	http://hdl.handle.net/10119/5324
Rights	本著作物は研究・技術計画学会の許可のもとに掲載するものです。This material is posted here with permission of the Japan Society for Science Policy and Research Management.
Description	一般論文

筑波研究学園都市の建設と国立試験 研究機関の地方移転

鎌谷 親善（東洋大学），○塚原 修一（国立教育研究所）

戦後復興が一段落して高度経済成長がはじまると、技術革新の進展に対応する研究開発体制の整備が国家としても緊要な課題のひとつとなった。当時、国立試験研究機関は一般に老朽化と狭隘化に悩まされ、機関によっては施設が分散していた。都市化による研究環境の悪化によって業務に支障をきたす機関もあった。これらは、人員増や業務の拡大、建物や設備の寿命、さらには周辺地域の都市化などの帰結であるから、多くの試験研究機関が何十年かに一度は直面せざるを得ない。その場合、現在地での増築や建替えによる対処が困難であれば、新天地への移転によって研究環境の改善がはかられる。こうして歴史ある試験研究機関の多くは何度か移転してきたのであり、筑波移転はその一環としても理解される。筑波に関する著作の多くが、それ以前の移転事例に関心を示さないのは当然ともいえるが、それでは筑波移転の特色が浮彫りにされにくいように思われる。

一方、筑波移転にはそれまでの移転事例にはない特色もある。たとえば、首都圏の過密対策としても計画されたため、1979年度の概成段階で10省庁の43試験研究機関が立地する大規模なものとなった。国際比較によれば、ソ連のノボシビルスク地区、フランスのパリ南部地区とならんで、筑波は世界のとくに大規模な科学都市のひとつである。また、大学、研究機関、研究開発型産業などの集積地として有名な、アメリカのシリコンバレー、イギリスのケンブリッジ大学周辺などくらべると、政策的に建設された点が筑波の特色とも言えよう。

1. 前 史

筑波研究学園都市の出発点は1961年9月の閣議決定であるが、省庁によっては先行する移転計画が独自に進められていた。農林省は都内の農業技術研究所（北区西ヶ原）、蚕糸試験所（杉並区和田）、林業試験所（目黒区下目黒）を集中して農林研究センターを建設する構想の検討をすすめ、1961年には「調布市の水耕農場が米軍から日本政府に返還されることが予想されたため、ここに先述の3機関を移転…する計画をたて」、1960年の「夏以来数次にわたって関係方面と折衝

注 この講演要旨では、紙幅の制約により引用の注記は割愛した。

本研究はトヨタ財団の研究助成（代表 中山 茂）による成果の一部である。

したが、…実現に至らなかった」。

1961年に工業技術院は、上記の閣議決定とは独立に「研究活動の刷新と総合化を図るための抜本的な方策として、在京の所属9試験研究所を近郊の環境条件の良い場所に再編集結させて近代的な総合研究団地を建設する計画をまとめ、…3か年計画（経費総額 220億円）として予算要求を行った」結果、1962年度に「団地化調査費（1000万円）が予算化され、…研究団地化計画室を設置するとともに…専門委員会を設けて、独自の団地化のための調査検討を進め」ていた。

1951年度にも当時の工業技術庁は、「近代の科学技術は次第に総合性を帯びてきたので、…各分野の研究者が相協力する共同研究を実施する必要性が益々増大しつつある。のみならず設備の近代化、人員経費の有効利用を図る上からも試験研究所が集中していることが望ましい」として、東京の「機械、化学、繊維、電気の試験所を集約する計画を樹て、その用地として旧海軍技術研究所（東京都目黒区）が最適と認めその払下げ方を総司令部、外務省、大蔵省に折衝し」た。さらに戦前の1941年度に、工業技術院電子技術総合研究所の前身である通信省電気試験所は、五反田本部と、芝浦、京橋、永田町、田無、神代、芝橋などの分室の「試験研究設備を統合して大研究機関を建設する予算を得て、七カ年計画で実現をはかろうとし」、「神奈川県高座郡座間に約11万坪の土地を購入したが、それ丈で計画を中止、当面の研究動員態勢に挙げて協力することとなった」。

2. 建設の経過

1961年9月1日、池田内閣は「首都への人口の過度集中の防止に資するため、…機能上必ずしも東京都の既成市街地に置くことを要しない官庁（附属機関及び国立の学校を含む）の集団移転について、速やかに具体的方策を検討するものとする」と官庁移転について閣議決定を行った。10月10日に閣議了解した「移転官庁の選定方針」のなかでは、移転候補機関として地方部局のほか、検査機関、試験研究機関などがあげられ、官庁移転問題は早くも試験研究機関の移転問題へと集約していく。1962年7月13日、科学技術会議は第3号諮問「国立試験研究機関を刷新拡充するための方策について」に対する第1次答申において、「試験研究を効果的に推進するため、過大都市をはなれた地域に…集中的に移転させる必要がある」と同時に、施設設備の「陳腐化・老朽化が著しく、耐用年数をはるかに経過したものが多数使用されているので、適切な計画のもとに近代化する必要がある」ことを指摘して、移転問題を科学技術振興政策として位置づけた。

1963年1月16日、官庁移転問題関係閣僚懇談会の設置が閣議決定され、新官庁都市の候補地として、富士、赤城、那須、筑波があげられた。同年9月6日には首都圏基本問題懇談会の中間報告が提出され、「世界的水準の研究学園都市の建設」を新都市建設の目的とすることが打出された。9月10日には、建設地を筑波

地区とし、計画規模は4000ヘクタール、用地の取得造成は日本住宅公団に行わせることが閣議了解された。茨城県と関係町村は誘致に積極的であったが、当初の開発案が農地・既存集落の全面買収を予定していたことから、一時は地元に対抗気運が高まった。県は地元を説得しつつ営農対策を加えた独自案を急ぎ作成し、1964年3月に2150ヘクタールの用地確保を約して建設計画を受け入れた。

1964年12月18日には、総理府に「研究・学園都市建設推進本部」を設け、新都市の建設に関する連絡、調整、推進に当らせることなどが閣議口頭了解され、建設促進がはかられた。1967年9月5日には、移転を予定する36機関が閣議了解された。1969年度には特定国有財産整備特別会計法が改正され、学園都市の施設整備は原則としてこの会計によることとなった。1970年5月19日には、建設事業の計画的かつ円滑な推進を図るために、議員立法による筑波研究学園都市建設法が制定公布された。1972年8月15日には、移転機関等の建設を1975年度までに概成することが閣議口頭了解されたが、石油危機、総需要抑制政策などの情勢変化のため、1975年3月14日の閣議決定によって1979年度に変更された。

3. 移転反対運動

筑波移転は、移転候補機関に激しい反対運動をまきおこした。大塚、幡ヶ谷、駒場、大久保などに分散したキャンパスを統合しようとして、1963年7月頃に筑波建設計画を知った東京教育大学では移転をめぐる紛争が長期化し、最終的には筑波大学に生まれ変わる事となった。工業技術院傘下の試験研究機関では、首都圏の大学や民間研究所との密接な連携が地方移転によって失われることが懸念された。移転にともなう職員の生活問題としては、公務員宿舎の確保、移転困難者への対処、職員の持家の処理などが取り上げられた。各省庁に共通する生活問題に関しては、希望者全員に対して当分の間1ランク高い宿舎を研究学園都市内に貸与する方針を大蔵省が提示し、給与法の一部改正により8%以内の筑波研究学園都市移転手当を新設するなどの対応が行われた。

厚生省では、試験研究機関の反対で移転計画が大幅に縮小された。1967年9月5日の閣議了解では、移転予定機関として、国立栄養研究所（新宿区戸山）、国立予防衛生研究所（品川区上大崎）、国立多摩研究所（東村山市青葉町）、国立がんセンター（中央区築地）の一部の4機関を掲げていた。さらに、1970年7月8日に科学技術参事官が提出した「厚生省試験研究体制の現状と将来（案）」には、厚生省直轄の全試験研究機関を移転しなければならないとの見解が含まれていたが、「各試験研究機関は移転に難色を示した」。

1971年12月4日に厚生省は、移転機関の選定と移転の円滑な推進を目的として事務次官を議長とする「筑波研究学園都市移転対策推進会議」を設置した。同会議は12月20日に全試験研究機関長を召集して移転機関選定条件を提示し、前記4

機関にかわって、国立予防衛生研究所、国立栄養研究所、国立衛生試験所（世田谷区上用賀）、国立公衆衛生院（港区白金台）を移転機関とする旨を通告した。これに対して試験研究機関が激しい反対運動を展開した結果、翌年3月16日に4機関の全面移転計画は撤回され、かわって実験動物センターを筑波に新設する構想が検討された。そして最終的に、国立衛生試験所の春日部薬用植物栽培試験場を移転して筑波薬用植物栽培試験場とし、国立衛生試験所の支所として筑波医学実験用霊長類センターを設立することとなり、1972年5月16日の閣議決定には国立予防衛生研究所の一部と国立衛生試験所の一部が移転機関として掲げられた。

4. 筑波以前の移転事例

国立試験研究機関が首都圏近郊に移転した事例は少なくない。以下に掲げる戦前から戦争直後の代表的事例には、ある種の共通性が見られるように思われる。

(1) 科学技術庁

航空宇宙技術研究所 1955年7月11日に航空技術研究所の名称で発足した。敷地面積および大電力の供給が可能なることを条件に設置場所を調査した結果、旧中央航空研究所跡地（調布市深大寺東町）を敷地とし、1956年度より6ヶ年の整備計画をもって建設を開始した。1956年5月には発足した科学技術庁の附属機関となり、1963年に航空宇宙技術研究所と改称した。

理化学研究所 戦前の財団法人理化学研究所は1948年に解散を余儀なくされて株式会社組織の科学研究所となったが、1958年4月に理化学研究所法が制定され、同年10月に特殊法人理化学研究所が新発足した。従来文京区本駒込の土地建物は狭隘で老朽化し、近代科学の試験研究を発展させるには不適當なので、特殊法人として再発足後に移転の方針を定め、政府当局に国有地の現物出資を要望した。その結果、1963年3月30日に埼玉県和光市の国有地約22ヘクタールが出資され、1963年度から66年度までに第1期の建設および移転計画が行われた。

(2) 運輸省

運輸省では気象研究所が筑波に移転したが、その他の試験研究機関は次のような状況にあった。既設の船舶試験所などを統合して1950年4月に設立された運輸技術研究所は、旧中央航空研究所の施設（三鷹市）を基盤としながら、首都圏には目白、月島、久里浜に施設を有していた。その後、科学技術会議の第3号諮問の審議をふまえて、運輸省は試験研究機関の再編成について検討し、総合試験研究機関である運輸技術研究所を再編成して専門別に研究体制の整備を図った。

まず1962年4月1日に、久里浜地区に集結していた港湾部門が分離独立して港湾技術研究所が発足した。戦後、港湾に関する技術研究は、運輸省鉄道技術研究所第七部に設置された港湾研究室で始められたが、1949年6月、日本国有鉄道の

分離にともない港湾局技術研究課となった。これを契機として独自の研究施設を持つこととし、1949年11月に久里浜の旧海軍対潜学校跡地の西半分に移転した。その後、港湾部門は運輸技術研究所の一部となっていた。

運輸技術研究所は1963年4月の改組再編成で船舶技術研究所となり、1965年度から翌年度にかけて、三鷹地区への集中移転が行われた。なお、目白試験水槽で行っていた船型に関する依頼試験は1968年4月限りで廃止し、使用していた施設は財団法人日本造船技術センターに払い下げた。船舶技術研究所からは、1967年7月10日に電子航法部門が分離独立して電子航法研究所が発足し、1970年7月には陸上交通部門が分離独立して交通安全公害研究所が発足した。これらの3機関はいずれも三鷹地区に隣接して立地している。

(3) 郵 政 省

電波研究所 電波による通信の研究は、日本では1896年に通信省通信局電気試験所においてはじめられた。その後、陸軍省、海軍省、通信省、各学校、民間会社等で研究が進められたが、相互協力は必ずしもよくなかった。これを解決するため、電波研究を主目的とする一大研究機関の設立がはかられ、1942年4月8日に文部省電波物理研究所が設置された。終戦とともに研究所は存続の危機に立ったが、総司令部の覚書（AG676・3、1945年10月10日付）により存続が確定して逆に研究業務の拡大強化がはかられ、翌年1月1日には国分寺庁舎への移転を完了して業務を開始した。ここは1941年に旧陸軍省が技術研究部門集結用地として買収した広大な土地の一部のうち、元第5陸軍技術研究所庁舎の一部である。1948年6月26日、電波物理研究所は電気試験所に統合され、同年8月1日の分離のさいは通信省電気通信研究所に所属した。1949年6月1日の電気通信省発足とともに同省の所属機関となったが、同省の公社移行にともない同年11月に電波庁電波部となった。1950年6月1日の電波庁廃止にともない、総理府電波管理委員会附属の電波観測所となったが、行政改革にともなう電波管理委員会の整理により、1952年8月1日、郵政省電波研究所を設置した。このとき、国分寺本所、小平分室、小金井分室、荻窪分室などを有していたが、1965年3月に荻窪分室を、1973年度には小金井分室を本所敷地内に移転した。

(4) 公共企業体

鉄道技術研究所 戦前の1940年に、鉄道省鉄道大臣官房研究所（1942年3月の改組により鉄道技術研究所）は、浜松町本館のほか、大井分室、本省分室を有していたが、狭隘となったため同年5月以降に拡充が計画され、1943年4月には研究所敷地を国立に決定し5月の第81議会で予算承認された。しかし同年10月には研究所の疎開が決定され、施設の一部は国立分所にも移築されたが、研究所の拡充計画そのものは翌年10月に解消された。戦後は、旧陸海軍の技術者などの人員を迎えるとともに、三鷹の旧中央航空研究所などの施設をくわえて研究所は膨

張した。そのころ、三鷹の旧中央航空研究所跡地への集中計画（1946年3月）および、国立への統合をはかる「研究所整備5カ年計画」（1948年9月）などが計画されたが実現しなかった。1949年6月の日本国有鉄道発足にともなう機構改革と、翌年4月に開設された運輸省運輸技術研究所への人員（111名）と施設の移管により、研究所の人員は最高時（1947年10月）の3分の1に減少した。その後、総合研究の必要性がとみに認識され、1958年から国立地区への集中へむけて工事が開始され、1961年5月までに集中を完了した。

電気通信研究所 通信省電気試験所の電力関係部門を商工省工業技術庁へ移管するにともない1948年8月1日に発足した。翌年6月1日の電気通信省発足当時、研究所は五反田本部の他、九段、神代、国分寺、辻堂、芝浦、東村山、相模原の各分所にわかれ、このほか数カ所に電波観測所を有していた。それらを集結するよう検討を進めた結果、1949年8月22日の省議において、武蔵野市の元中島飛行機株式会社武蔵野製作所跡を集結の地とする基本方針を決定し、新庁舎の建設を進めて1950年12月1日から正式に業務を開始した。1952年8月1日、研究所を含む電気通信事業は日本電信電話公社へ移行した。

5. ま と め

(1) 世界でもとくに大規模な科学都市である筑波の建設は、戦後日本の科学技術振興政策の記念碑的事業といえよう。移転を契機として試験研究機関の再編成が進められ、当初は遅々としていた民間研究所の筑波進出が近年は急速に進行しているのは、筑波が1980年代以降の科学技術立国論を先取りし、国家の側から支える役割の一端を担ったことの反映であろう。

(2) 試験研究機関の移転動向のうえで筑波移転は、戦後の早い時期になされた近郊の旧軍関係跡地への移転に続く、第2陣の大規模移転と位置づけられよう。

(3) 各試験研究機関の研究環境は、移転にともなう面積増加や新鋭機器の導入等によって大幅に改善された。筑波大学も、東京教育大学にはなかった工学系、医学系などの部門をくわえて総合大学の形態をさらに整えた。

(4) 筑波の建設は、ほぼ20年と1兆円以上を要した大規模事業であった。しかし首都圏の過密対策としての位置づけがなければ、省庁別に小規模な統合移転を行う可能性もあったのではないか。そのほうが工期・費用を節約して、東京の近くに場所を確保できたかも知れない。山紫水明の地に試験研究機関を置くのも悪くないが、政策決定と試験研究活動の結びつきが近年ますます強まっていることからすれば、東京近郊への立地にはそれなりの利点があったと思われる。

(5) しかし現実には大規模な移転が行われた結果、筑波には10省庁の試験研究機関が集結した。したがって筑波の真価は、省庁の壁をこえた共同研究など、省際的な研究交流が本格的にすすむときに、はじめて発揮されるであろう。