

高度成長期における日本横断運河計画と 大野伴睦の企業家活動

関谷 次博

神戸学院大学教授

I はじめに

日本横断運河計画とは、日本の中部地方を横断し太平洋と日本海とをむすぶ運河計画である。高度成長期の只中の1960年代初頭に計画されたものの、計画段階で終わり幻となった。スエズ運河の全長193 km、パナマ運河の全長82 kmに匹敵する日本横断運河は、完成していれば全長108 kmにおよぶ大規模運河となっていた。

企業家研究フォーラム第22回年次大会の共通論題のテーマ「物流問題と企業家活動」について、なぜ高度成長期の運河計画を取り上げたのかという理由を、これまで筆者が主に対象として研究してきたトラック輸送の歴史を振り返ることで示したい。

かつて鉄道は、自身の輸送力の不足を補うためにトラックへと積極的に転換させてきた。トラックの迅速性と柔軟性という特徴は、ヤード輸送方式を採っていた鉄道の到着日時の不確実性という弱点をつき、鉄道の荷主を奪うこととなった。ただし、トラックの鉄道に対する弱点もあった。トラック1台に1人の運転手を必要とする労働生産性の低さがそれである。そのためなるべく一度に多くの荷物を積みこもうとしたり、トラックの回転を早めようとしたことで、「神風タクシー」ならぬ「神風トラック」といった社会問題を引き起こすようになったのはそのためである。そうしたなかで高速道路ができたことは画期的であった。無理な運転をしなくても、それまで2日かかっていた輸送が1日で行けるようになり、トラックドライバーの交代要員もいらなくなった。その後、高速道路網の整備は進み、1970年代からは翌日配達を厳守とする宅配便が普及するにつれ、ますます輸送時間は短縮化され、到着日時の正確さは当たり前となっていった(関谷次博, 2023)。

この高度な輸送サービスはトラック1台に1人の運転手がいることによって支えられている。2024年問題は、働き方改革を契機とする運転手不足に根拠があるが、トラック輸送を主とした物流構造においては問題を大きくさせる。このような物流構造ができたのは、鉄道の輸送力不足

をそれよりも生産性の低いトラックによって補ったことによる。もし仮に日本横断運河計画が実現していれば、海運の輸送力を増強させ生産性の高い物流構造となっており、2024年問題がおきなかったかもしれない。このように物流構造の大変革をもたらすような計画はどのように進められたのであろうか。計画が進む原動力となった企業者活動について、1962（昭和37）年に結成された日本横断運河期成同盟会会長に就いた大野伴睦に焦点をあてて検討する。

II 高度成長期初期の輸送事情

高度成長期の運輸業は大きな課題に直面していた。それまで日本が経験したことのない経済成長をどのように進めれば良いのかという課題である。戦後復興期は、戦時中に壊滅的な打撃を受けた状況から何とかして戦前の水準に戻そうと、既存の設備のままで多くの生産要素を投入した。ところが、高度成長期は輸送需要の増大に対して、既存の設備のままにさらに生産要素を投じて、それは輸送効率を悪化させるという問題がおこった、ここに抜本的な対策が求められたのである。

以上の内容について、近代日本輸送史研究会編（1979）を紐解いて見ていこう。経済発展と各種交通機関の需給不均衡が問題視されるようになったのは1956（昭和31）年の神武景気以降のことで、「昭和30年頃までの時期は、全体的に未だ輸送施設能力に弾力性があり、累年輸送需要の急増がおこっても、比較的少ない投資額をもって何とか輸送需要を賄いえたから、一時的にたとえば朝鮮動乱時に国鉄輸送力が極度に急を告げた時もあったが、一時的にはあまり世上の関心と呼ぶ問題とはならなかった」（近代日本輸送史研究会編，1979，195頁）と説明されている。こうした状況について「追隨的、かつ隘路打開の投資の域を出ることができず、いま一步進んで事態を前向きに改善するに至らなかった」（同上，196頁）という反省の弁が加えられている。1960年以降になると、国民所得倍増計画が策定されたことを起点に社会資本整備が拡充されて、交通にも積極的な投資がおこなわれるようになり、高速道路や新幹線といった、これまでとは異なる近代化、技術革新への対応が見られた。ところが、これらの技術革新がトラック輸送を主とした物流構造をつくり上げるにつれ、交通事故や大気汚染といった問題も膨らんでいった（同上，197-198頁）。

戦後の物流は、「早く」「大量に」運ぶことばかりではなく、「効率良く」「安全」「正確に」運ぶことが求められた。ところが、ハンドルを握るドライバーが過重労働を強いられれば安全性が損なわれるのは当然の帰結である。高度成長期には、増え続ける貨物を「早く」「大量に」運ぶことが優先されると、神風トラックのような問題が発生した。鉄道に比べて「正確に」運ぶことがトラック輸送の利点であったが、「安全」は二の次となっていた。

Ⅲ 日本横断運河計画の革新性

こうした高度成長期の輸送事情のなかで日本横断運河の建設が計画された。きっかけとなったのは、1959（昭和34）年4月に北栄造が福井県知事に就任し、その就任記者会見の席上で「中部横断運河構想」を提唱したことであった。四日市市長の平田佐矩もこれに同調し、岐阜県の代議士で当時は自民党の副総裁であった大野伴陸に太平洋と日本海を結ぶ運河の構想を話したところ、これに大野が強い関心を示し、1962（昭和37）年8月25日に大野を会長とする「日本横断運河期成同盟会」が発足し、実現への大きな一歩がここに踏み出された。

日本横断運河期成同盟会は、運河計画のための調査結果にもとづいて、運輸期成同盟会編『横断運河建設に伴う経済調査 物資流動に対する運賃体系 昭和38年度運輸省伊勢湾港湾建設部実施 概要』（刊行年不詳）を刊行している。以下、この内容をもとに日本横断運河計画が当時の輸送事情をどのように変えようとしたものであったのかを明らかにしていこう。

同書は最初に、「第1部 運河利用と一般海上運賃の比較及び陸上各輸送機関運賃との比較」の「第1章 運河と一般（外廻り）運賃」において、運河を利用した場合と現行の一般（外廻り）運賃とを比較している。まず、運河利用の場合について次のように設定している。

総延長距離 108 km（58.4 哩）。

運河通過能力 北行，南行とも各9隻，1日合計18隻。

通過時間 北行14時間，南行20時間。

「運河を利用することによって、もっとも高い運賃節減の利益をうけるのは、F.I.O（運賃に船内荷役費を含まない）、BT（運賃に船内荷役費を含む）の両契約とも3000（3千）トン級船舶である」としている。その理由は、「30000（3万）トン級船舶では、（F.I.O契約のパラ物）運河を利用すれば、かえってトン当たり3円の、運賃上の損失となっている。これは、30000（3万）トンという大型船舶の原価要素である船費、（船員費、金利、償却費、管理費、修理費、保険料）すなわち不変的経費が距離上割高になるためである」と説明している。ただし、この結果については「名古屋港—敦賀港という内国航路を対象としたからであって、外国航路による船舶が、遠距離の航海途中、運河を利用する場合等の運賃利益は、また別途の計算法によらねばなら」としている点に注意されたい（運輸期成同盟会編、刊行年不詳、12頁）。次いで、他の輸送機関との比較において「運河利用運賃は外廻り海上運賃、ならびに貨物自動車運賃とでは、問題なく運賃利益をうける」が、「対鉄道貨物とでは、名古屋～敦賀、敦賀～四日市で全品目が、敦賀～清水で米、肥料がかえって運賃が高くなり、この港間のみの運送では、鉄道が有利ということが出来る」としている（同上、19頁）。

以上の内容に従えば、運賃利益の最も上がる船舶規模を3千トンと推計しているのは、最大級の3万トンでは航行距離が短かすぎるためかえって不経済になるからであった。しかしながらこれは名古屋港と敦賀港の間の航行を想定としているためで、外航航路の一部としての利用は想定

外であった。横断運河はこれまでに例がないため調査に困難があるという断り書きが記されているように、中部圏を対象とした狭い範囲での分析にとどまざるをえなかった。したがって、太平洋側と日本海側の間での海運の輸送量はそもそも少ないという前提の上で、太平洋側から日本海側への輸送量はやや多いものの、その逆はとくに少ないといった当時の状況がこの調査結果に大きく影響している。だが、裏を返せば、日本横断運河計画は当時の状況からは想像できない革新的なものとなる可能性を秘めていたことになる。

IV 横断運河構想の歴史

ところで、日本海と太平洋を結ぶ運河計画は戦後に初めて構想されたわけではない。陸軍憲兵大尉の吉田幸三郎が『阪敦運河開鑿計画面案』（帝国地方行政学舎）として1923（大正12）年8月に発表している。このなかで大阪と敦賀を結ぶ運河開鑿の構想が掲げられているが、この構想自体もまた原点は吉田幸三郎の実父耕雲が明治初年に構想したものであった（『横断運河』1963年第7号から1964年第11号にわたっても紹介されている）。雑誌『横断運河』では、雑誌『港湾』第1巻第3号に掲載された吉田幸三郎（陸軍憲兵大尉）の「阪敦運河開鑿計画面案」が紹介されているが、これを掲載した意図について、編集係は次のように述べている（『横断運河』1963年第7号、14頁）。

「琵琶湖を活用して日本海の敦賀港から太平洋の大阪港に亘る運河を開鑿する計画の主張は二百余年前享保年間幸阿弥なる人に始り明治時代には吉田耕雲大正時代にはその子吉田幸三郎によって唱えられ昭和の始めには田辺朔朗工学博士も亦意見を発表している。先に田辺案を紹介したので今度は三回に亘って吉田幸三郎案を紹介しよう。」

吉田幸三郎の構想に次いで、管見の限り1940（昭和15）年12月21日に田辺朔郎が「琵琶湖運河開鑿について」と題して、大阪商工会議所にて講演を行なっている（『横断運河』1963年第3号）。

以上に見るように、戦前には日の目を見ることのなかった横断運河構想を戦後になって日の当たる場所に持ってきたことになる。ただし、戦後の横断運河構想が戦前までと大きく異なるのは、ただ一個人の構想にとどまらず、国家レベルの大プロジェクトとして一躍脚光を浴び、その調査までおこなわれた点にある。この違いはなぜ生じたのだろうか。日本横断運河期成同盟会が発足するまでの経緯を次に見ることにしよう。

V 日本横断運河期成同盟会の発足——大野伴睦の同盟会会長就任まで——

繰り返しになるが、日本横断運河計画のきっかけは、1959（昭和34）年4月に北栄造が福井県知事就任記者会見の席上で「中部横断運河構想」を提唱したことであった。北は1947年の副知事時代から構想していたと言われるが、大きな事業構想を次から次へと打ち出したことで「大風呂敷」とのあだ名をつけられていた（福井県議会史編さん委員会編、1986、120-122頁）。北の構想

は「淀川から琵琶湖を通り、敦賀まで運河を作って日本海と太平洋を結ぶ阪敦運河を作りたい」というものであり、それは先述したように、吉田幸三郎の『阪敦運河開鑿計画案』に沿うものであった。

こうした北の構想を受けて、四日市市長の平田佐矩は、四日市から揖斐川を北上し、琵琶湖を経由し福井へと至る運河ルートを提唱した。平田は戦前に平田紡績社長、平田製網専務をつとめた実業家で、1957（昭和32）年3月14日から四日市市の助役を務めた後、1959（昭和34）年5月1日から四日市市長に就任した。平田が助役時代に四日市工業地帯の将来について言及したのがある。名古屋と四日市から形成される工業地帯について両者をむすぶ物流は限界に達しており道路建設が急務で、大阪とむすぶ道路も急傾斜が多い国道一号線や迂回路となる名神高速道路のほかに、直線でむすぶ大四道路（現在の名阪国道に相当）が必要であることを唱えた。加えて、北陸との接続にも言及しているものの、ここでは「伊勢志摩国立公園から湯の山、御在所岳一帯の鈴鹿県立公園を経て琵琶湖、北陸の温泉郷とをむすぶ観光道路」と位置づけ、物流の認識はなかった（『新日本経済』第22巻第11号、1958年、110頁）。ところが、四日市市長時代になると平田は、「前に四日市だけの力でやっておった時分」とは異なり、「5県の知事さん方お寄りくださいって、日本海との連絡を取ろうじゃないかというようなことを話し合った」との変化を見せるようになった（「座談会「躍進する四日市港を語る」」『港湾』第39巻第10号、1962年、22-23頁）。そして、大野伴陸が四日市市にきた折に、平田は大野に自身の運河研究のことを話した。それに対して大野が「異常な関心をお示し」になったことから、「是非権威者に調べさせて見ようではないか」との提案のもと、指示に従い関係各所に相談をしたところ、パシフィックコンサルタンツ社に調査を委託することとなった。大野は期成同盟会、議員連盟を矢継ぎ早に結成すると、池田勇人首相、河野一郎建設相、田中角栄蔵相、宮沢喜一経企庁長官にも説明し、党幹部への協力要請を訴えた（平田佐矩、1964、6-7頁）。以上がおよその経緯である。

ここで注目したいのは、北と平田の構想には重要な違いが見られる点である。北は戦前からの「阪敦運河」の構想を引き継いで福井と大阪とを結ぶルートを考えていたのに対して、平田は助役時代には四日市と大阪を結ぶ道路の重要性を意識していた。それが最終的には福井と四日市を結ぶルートとなって、日本横断運河構想へと結実することになる。以上のような構想の転換について、福井県選出の代議士で通商産業大臣を務めていた福田一が次のように言及している（「座談会「日本の国土と横断運河」」『横断運河』1964年第13号、11頁）。

「この日本横断運河の問題は、いまから三年ほど前、大野伴陸先生と一緒に四日市へ行きましたが、その帰りにその話が出ました。そして、これはもうぜひやろうじゃないかということに端を発したわけで、私は実はその提案の第一の主唱者です。」

福田と大野との関係は、福田自身が記者時代の1934（昭和9）年にさかのぼる。1960（昭和35）年5月に福田が政界に復帰しようとした選挙で、病を押して福井まで応援演説に来てくれた大野にいたく感銘した思い出を後に語っている（福田一、1970、290頁）。以上の内容からすると、福田が大野を連れて四日市を訪れたことが日本横断運河構想へと至る大きな分岐点となったことが

分かる。大野に関心をもってもらうためには、大野の出身地である岐阜県を經由することが最も得策である。福井と四日市がそれぞれに大阪を結ぶのであれば、大野が関心を示すことはなかったであろうし、そもそも大野がわざわざ四日市を訪れる理由もない。福田にとっても、福井と大阪を結ぶルートに比べて、四日市と結ぶルートの方が大野をこれに関わらせやすく、またその後ろ楯が得られやすいと考えたのではないか。福田は日本横断運河構想について以下のように述べている（前掲「座談会『日本の国土と横断運河』15頁）。

「何といっても福井県というのは、中京経済圏、それから、いわゆる大阪経済圏というか、関西経済圏、これとの関係において発展できる性質のところですよ。（途中省略）その中京、関西との交通が便利になるということは、福井県の発展に大きな効果をもたらすと私は固く信じている。」

ビックプロジェクトを推進するに際して、大野伴睦という政治家が関わりをもったことで初めてこれまでのような一個人の構想から国家レベルでの構想に変わった。そうすると大野伴睦という政治家の活動に注目する必要がある。

VI 政治家大野伴睦の企業家的側面

大野伴睦は院外団から政界入りした党人政治家として知られている。官僚政治とは一線を画し、衆議院議長にまで登りつめた。それ以降の略歴を記せば以下のとおりである。

1952年8月、衆議院議長に就任。

1953年、第5次吉田内閣に北海道開発庁長官として入閣。

1954年、自由党総務会長を務め、日本民主党との保守合同を進め、55年12月に自由民主党を結成させる。自党内では自身の派閥「白政会」（のちに「睦政会」）を立ち上げる。

1957年7月、岸信介内閣において初代自民党副総裁に就任。

1960年7月、岸内閣後の自民党総裁選に出馬するも、途中で断念。

1961年7月、第二次池田第一次改造内閣の党役員人事において再び自民党副総裁に就任。

1964年5月29日、死去。

自民党副総裁を務めた1961（昭和36）年からの時期に、大野は日本横断運河期成同盟会（1962年8月25日発足）の会長、日本横断運河建設推進議員連盟（同年8月28日発足）の会長に就任している。「私が運河の仕事を引き受けたのも私なりに随分考えてのことであった」と大野自身が吐露しているように本来は自民党副総裁としての要職に専念したかったようである（大野伴睦、1963、2頁）。ところが、自分を頼って来る人を断ることができなかったという大野の性格がここにあらわれている。1957（昭和32）年7月に自民党副総裁に就任した時も同様であった。党務に専念したいとの意向から、団体への関わりを返上したにもかかわらず、同年10月にはプロレス・コミッショナーに就任している（田鶴浜弘、1984、201頁）。政界では、大野は、益谷秀次、林譲治の3人と「御三家」と言われる親密な交友関係をきずいた。そのうち、派閥を結成したの

は大野だけだったが、益谷は「それは、林君もわたくしも、そんな面倒なことが嫌いだったからで、大野君はその意味でもマメな男だった」と回想している（益谷秀次、1970、284頁）。実業界からも、松下幸之助が、大野について「男気があって義理固く、人情にも厚い先生のお人柄というものは、ほんとうに日本的といえるものであり、何かギスギスとした感じもしないではない昨今の社会にはとくに貴重なものに思われる」と評している（松下幸之助、1970、178-179頁）。

それでは、日本横断運河計画において、大野がリーダーシップを発揮できた要因とは何だったのか。同時代の「全国総合開発計画」をヒントに考えてみよう。本間義人は、「全国総合開発計画」（一全総）について「これは経済的には効率が良く、政治的には自民党に頼らなければならない仕組みである」という、当時通産官僚だった堺屋太一の言葉を引き合いに出している（本間義人、1999、20頁）。トップダウン型で地方の開発をすすめるという効率性と、地方自治体はそれを実現させるために中央政府に強く要望する必要がある、地方選出の代議士である国会議員、すなわち与党第一党の自民党議員の力次第という構図を見出している。大野伴陸は岐阜県選出の代議士であったから日本横断運河計画の経由地に関係する。自民党議員であり、その上に副総裁ともなればその力は申し分ないので、この時代の国家規模のプロジェクトを推進するのに最適な人物として、大野が日本横断運河計画においてリーダーシップを発揮できた要因となる。しかしながら、それだけだと、大野伴陸でなくとも他の自民党議員でも良かったことになる。

そこで以下のようなエピソードからさらに考えたい。日本横断運河計画の調査を請け負ったパシフィックコンサルタンツ社（戦後日本のコンサルティングエンジニアの嚆矢）の津田理（当時第一技術部長）は次のように述べている。平田佐矩が代表として同社を訪ねてきた時のことである。平田は大野から「しかるべき専門家に見てもらえという助言をいただいた」ので、建設次官であった山本三郎を通じてパシフィックコンサルタンツ社を紹介してもらった。津田は社長と相談の上、一度は山本次官に断りの返事をしたが、山本から「建設省としては応援できないけれども、やったほうがいいのではないかと、引き受けてみる」と言われ、熟考の末調査を引き受けたとしている（『横断運河』1964年8月号、12頁）。断りの返事から調査を引き受けるまでの間に何があったのであろう。その間には建設大臣河野一郎の存在があったものと推測される。大野伴陸の番記者として知られる読売新聞社の渡辺恒雄は、大野と河野の関係について次のように述べている（渡辺恒雄、2014、153-154頁）。

「三木（武吉）老が死んだ後の三十一年末の総裁公選では、河野と大野とは袂を分ち、河野は岸支持へ、大野は石橋支持へと離れて行った。河野と大野との今日の同盟は、石橋政権下で、河野が石橋に裏切られた大野に近づき、石橋政権の倒壊につきひそかに話合ったときに出来上った。政友会時代以来不仲だったこの二人が、ついにこの時血盟を結ぶに至る今日に及んでいるのである。」

加えて、大野の性格についても次のように述べている（渡辺恒雄、2014、136頁）。

「大野伴陸は、その竹を割ったような性格から、一度私怨が氷解すれば、過去の一切の怨恨をさらりと忘れ、その日からでも水魚の仲になるということの出来る男だ。この犬養（健）

の場合もそうだし、三木武吉、河野一郎との間にしてもそうだった。」

大野のその類いまれな性格から築かれた人間関係は派閥の「領袖」としての存在にあらわれている。「領袖の存在は、すなわち派閥の存在を意味するのであるが、領袖の存在こそある意味で今日の民主主義政治の補償ともいえる」とし、領袖の条件について渡辺は、政治家としての経歴や資金力のほか、統率力や子分に対する面倒見・支援をあげている（渡辺恒雄，2014，16-18頁）。前者の政治家に特有な能力に対して、後者は政治家に限らず、新しい物事を進めていく上で必要な企業家の能力と捉えることができる。

2024年のノーベル経済学賞受賞で知られるダロン・アセモグルの著書『技術革新と不平等の1000年史』の中に、技術革新がどのように結実されるかのプロセスについて、スエズ運河の事例をあげて説明している箇所がある。技術革新は「自動的に」結実することはなく、結実までのプロセスにおいてどのような人がどのように関わるのかによって、全く異なる結果が生まれる。スエズ運河の場合、推進者のレセップスは「説得する力」が優れていたことを高く評価している（アセモグル＝ジョンソン，2023，143頁）。説得する力について、日本横断運河計画の事例を当てはめてみると、言葉巧みに相手を論破することではなく、相手を納得させて動かせることができるか否かという能力であって、大野の領袖たる存在はまさに「説得する力」によって築かれたものである。私怨が氷解すれば過去の怨恨も忘れ、相手を自営に率いることができた。先に示した大野伴陸と河野一郎との関係はこうして築かれ、日本横断運河計画が一步前進することにつながったのである。

Ⅶ おわりに

1964（昭和39）年5月に大野が亡くなったことで日本横断運河計画は推進力を失った。この計画がいかにか大野によって支えられていたかがわかる。日本横断運河計画は、大野亡き後にも推進できる組織能力を構築するまでには至っていなかったことになる。

武知京三は、太平洋と日本海を結ぶ交通路の建設計画の歴史について次のように言及している。戦前においては鉄道、戦後になると自動車によってそれは実現され、海運は劣勢に立たされた。こうして自動車輸送が主となる現代物流がかたちづくられたわけであるが、それによって引き起こされた環境問題を憂う（武知京三，2013）。トラック輸送はドライバーへの負荷のみならず、環境への負荷も大きい。仮に海運が推進されていたとすれば、これらの問題を解消していたかもしれない、そうした面でも日本横断運河計画の革新性が強調される。

参考文献

運輸期成同盟会編（刊行年不詳）『横断運河建設に伴う経済調査 物資流動に対する運賃体系 昭和38年度運輸省伊勢湾港湾建設部実施 概要』。刊行年は不詳であるが、日本横断運河建設にともなう経済調査の1963年度予算分との記述がある。

大野伴陸（1963）「日本横断運河通信の刊行に際して」『横断運河』第1号。
近代日本輸送史研究会編（1979）『近代日本輸送史』運輸経済研究センター。
滋賀県議会史編さん委員会編（1986）『滋賀県議会史』第8巻，滋賀県議会。
関谷次博（2023）「深刻なドライバー不足—それでも「明日届く」は必要なのか—」『WEDGE』5月号。
武知京三（2013）「中部日本地峡部の南北を結ぶ近代交通の諸動向」宇田正・畠山秀樹編著『日本鉄道史像の多面的考察』日本経済評論社。
田鶴浜弘（1984）『日本プロレス30年史』日本テレビ放送網株式会社，1984，201頁。
ダロン・アセモグル＝サイモン・ジョンソン（鬼澤忍・塩原通緒訳）（2023）『技術革新と不平等の1000年史 上』早川書房。
平田佐矩（1964）「大野先生を偲んで」『横断運河』6月号。
福井県議会史編さん委員会編（1986）『福井県議会史』第5巻，福井県議会。
福田一（1970）「俺もなりたや伴陸のように」大野伴陸先生追想録刊行会編集委員編『大野伴陸—小伝と追想記—』大野伴陸先生追想録刊行会。
本間義人（1999）『国土計画を考える』中央公論新社。
益谷秀次（1970）「大野君とのあれこれ」『大野伴陸—小伝と追想記—』大野伴陸先生追想録刊行会。
松下幸之助「縁の下の力持ち」『大野伴陸—小伝と追想記—』大野伴陸先生追想録刊行会。
渡辺恒雄（2014）『派閥—保守党の解剖—』（復刊）弘文堂。
「座談会「日本の国土と横断運河」」『横断運河』第13号，1964年4月。
「座談会「躍進する四日市港を語る」」『港湾』第39巻第10号，1962年。

雑誌『横断運河』は，その第1号が日本横断運河建設促進期成同盟会が結成されて後の1963年4月に刊行され，大野が亡くなって1年も経たない，1965年3月の第24号が最終巻となった。

大野伴陸については，自伝（2021）『大野伴陸回想録』中央公論新社（1962年に弘文堂から刊行されたものを文庫化），追想録，大野伴陸先生追想録刊行会編集委員編，1970『大野伴陸—小伝と追想記—』（大野伴陸先生追想録刊行会）が主たるものである。

また，大野伴陸の番記者を務めた渡辺恒雄の著書『派閥—保守党の解剖—』（復刊）弘文堂，2014年（初版は1958年）や，晩年にNHKで放送された内容を書籍化した，安井浩一郎（2023）『独占告白 渡辺恒雄』新潮社，も参考となる。

