

国土交通ネットワークの整備過程と地域経済の変遷に関する考察

芝浦工業大学大学院 学生会員 小森 賢
 日本測地設計 堀江 史教
 芝浦工業大学 正会員 岩倉 成志

1. 研究の背景と目的

わが国は、世界的にもまれにみる急激な経済成長を遂げてきた。そして、その経済成長には全国総合計画で策定された国土交通ネットワークの整備が大きく貢献していたと言われている。しかし、今後の人口減少により交通需要の拡大が期待できず、質の高い交通投資が困難になる時代を迎えている。今後の国土計画を議論するためにも、いま一度、交通整備と地域経済の相互関係を歴史的に検証する必要があると考える。

そこで本研究では、わが国が経済成長を遂げた1970年に時代をさかのぼり、1990年までの間に国土交通ネットワーク整備が地域経済にどのように貢献してきたのかを明らかにすることを目的とした。

2. 調査概要

本研究は1970,75,80,85,90年の5時点の地域間産業連関表を用いて地域間交易係数を算出し、その係数と幹線交通網の整備推移の相互関係を分析することを主とする。また、府県庁でヒアリング調査を行うことによって、産業

表1. 調査実施府県

| 地域名 | 府県名 |
|-----|-----------|
| 東北 | 青森県 秋田県 |
| 関東 | *神奈川県*新潟県 |
| 中部 | 愛知県 |
| 近畿 | 大阪府 福井県 |
| 中国 | 広島県 鳥取県 |
| 四国 | 愛媛県 |
| 九州 | 福岡県 長崎県 |

*アンケート調査のみ

連関表の変化では見られない幹線交通の整備効果を把握し、上記の分析の実証性を検討する。なお、住民の意見も参考にするために、簡単なアンケート調査を行った。表1には、ヒアリング及びアンケート調査実施府県とそれに対応する地域間産業連関表の地域分類を記載した。

3. 地域間交易係数と幹線交通の整備推移

算出した地域間交易係数を指標に用いて、各地域における交易の変化を産業別に見るとともに、交通ネットワークの整備推移を追った。図1,図2に、2次産業における地域間交易係数の変化と交通整備推移を示した。

1970~80年では、全国的に他地域との交易が減り自地

域内での交易が増加していた。これは、1973年のオイルショックによる物価高騰や、輸入割合の増加が影響していると推測される。全体的に他地域との交易が伸びていない中で、近畿は関東との交易を伸ばしていた。これは、名神高速(1965)・東名高速(1969)の影響によるものと考えられる。

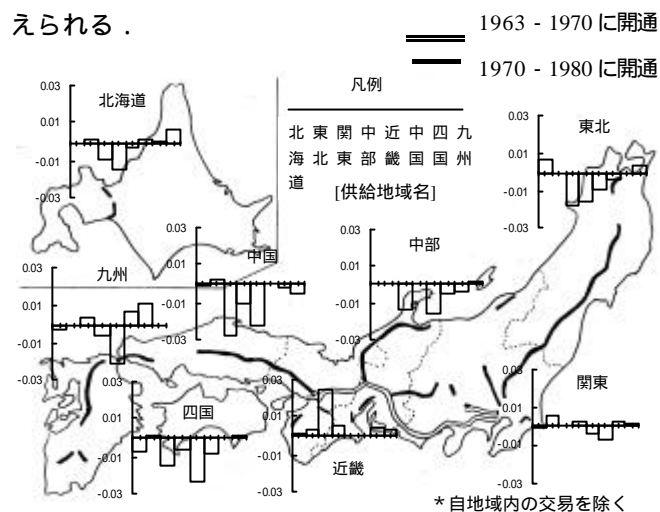


図1. 1970-80年 2次産業の交易係数変化(差)と交通整備推移

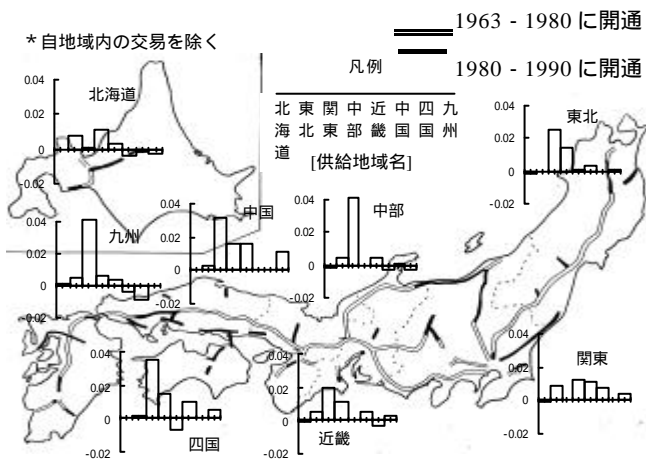


図2. 1980-90年 2次産業の交易係数変化(差)と交通整備推移

1980~90年では、図1とは対称的に他地域交易の増加がみられた。特に東北・中部・九州においては、関東からの供給の割合が増加しており、中国では、関東・中部・近畿から、四国においては、関東・中部・中国からの供給の割合が増加している。これらの増加には、東北道、東名道、中央道、瀬戸中央道、関門道の開通が大きく影響

キーワード：幹線交通網整備，地域間産業連関表，多時点分析，自治体ヒアリング，意識調査

連絡先：〒108-8548 東京都港区芝浦3-4-18 TEL：03-5476-3049 FAX：03-5476-3166

しているといえ、相対的に関東依存の傾向が強くなっていったと推測できる。

このように、交通ネットワークが整備された地域間で、交易が増加している傾向がみられた。1, 3次産業でも同様の変化がみられた。その代表的なものに瀬戸中央自動車道の開通(1988)により、1985～1990年にかけて1次産業で中国が四国との交易係数を+0.07(全国で1番)も伸ばしていたことがある。交易変化の特徴として、1980年以降から全国的に自地域内の交易が減り、他地域との交易が増えていることがあげられる。つまり、1963年～1970年代に整備された幹線交通の整備効果が、1980年前後から交易の変化として表れだしたといえる。特に整備効果が顕著に表れていたのが、東北・中部・中国であった。

一方で、交通整備が行われていても交易の変化が表れていない地域間があった。特に北海道・九州における交易については、地理的な影響もあり整備効果が表れにくいと思われる。また、交通整備以外にも地域間交易の変化に影響を及ぼすものがあると考えられる。それらには、オイルショックや輸入規制などの時代背景、特出した産業を持つ地域による市場の独占などがあると推測できる。

4. 自治体ヒアリング調査から得られた整備効果

(1) 調査方法

表1の府県庁を対象に直接インタビュー形式で下記の3点についてヒアリング調査を行った。

- 「戦後からの産業構造の変化」
- 「既存の幹線交通網の整備効果」
- 「今後の交通整備」

(2) 調査結果

幹線交通網の整備により、各府県庁はプラス、マイナス両方の効果を認識していた。

< プラス効果 >

直接効果として、青森県(東北道八戸線)、広島県(中国道浜田線)で「市場への移動時間が短縮し、鮮度を落とさずに1次産品を出荷できることが大きい」秋田県(東北道秋田線)、広島県(中国道浜田線)、愛媛県(しまなみ海道)等では「生活道路として貢献している」といったことを挙げていた。また間接効果として、秋田、広島、愛媛県等で「観光産業の活性化」、愛知県では「東名・名神高速道路の整備が19年連続工業製品出荷額1位に貢献している」、そして福井県(北陸道)、愛媛県(四国道)では「高速道路の整備によりIC周辺に工場が立地し、物流拠点と

なった」といったことを挙げていた。

< マイナス効果 >

大阪府では「交通整備が進むにつれ地価が上昇し、企業が府外に移転してしまい産業の空洞化が起きている」、青森県等では、「幹線交通網周辺で企業誘致を行っても、海外志向の企業増えており、なかなか誘致できない現状がある」といったこと挙げ、広島県、愛媛県、福岡県においては「車依存度が高くなり、中心都市での交通渋滞が深刻になっている」といったことを挙げていた。

5. アンケートによる住民の意識調査

調査方法：現地でアンケートはがきを配布し郵便回収を行った。ここでは公共投資の整備効果が住民にどのように認識されているのかを確認できる、以下の2つの設問を取上げる。

問1. 様々なものが生産され、容易に手に入るようになったことをよと思いますか。(サンプル数：172)

問2. 今後、あなたの地域で高速道路や鉄道の整備が必要であると思いますか。(サンプル数：173)

アンケート結果より、公共投資の効果を実感していない人や、今後高速道路などの公共投資が必要でないと思っている人が多数いることがわかった。(図3)

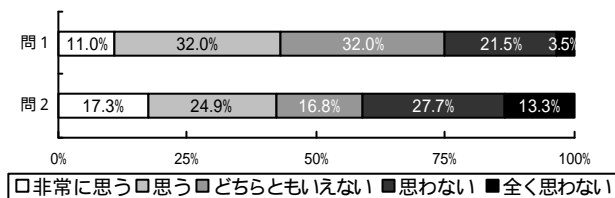


図3. アンケート結果

6. まとめ

地域間交易係数の変化と交通整備推移から、過去における国土交通ネットワーク整備が地域経済の変遷に大きく影響してきたといえる。さらに、交通整備効果が表れるには、開通して早くとも2, 3年程度を要すると推測できる。また、地域間交易係数の変化から極度に関東への依存傾向がみられるが、瀬戸中央自動車道のように中国が四国の1次産品を買うようになり、交易が増加しているケースもあった。自治体側でも地域によって交通整備の効果の認識は異なっていたが、経済的な面や生活の面で交通整備が地域の活性化に貢献していることが明らかになった。しかし、負の整備効果も認識していた。また、今後の交通整備の必要性において、自治体と住民の間に意見の違いが生じており、今後の公共投資の方向性を考えなおす意味でも詳細な分析が必要である。