

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



H97089 堀江 史教
指導教員 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、採算の取れる公共投資が困難になると予測されている。21世紀の国土交通計画を論じるためには、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～1990年に時代をさかのぼり、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. 研究概要

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(地域内需要に占める他地域の供給量比)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、地域間交易係数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、調査実施府県と地域間産業連関表の地域分類を記載した。

表 1

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

*はアンケート調査のみ

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は、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の分析結果である。

1970～80年では、全国的に他地域との交易が減り自地域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、輸入係数(地域内需要に占める輸入額比)増加の影響があると推測できる。全体的に他地域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。

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、以下のような整備効果が表れていた。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。

- ・ 関東(供給) 東北(需要) 東北縦貫自動車道(1972～)
- ・ 関東 中部 東名・中央自動車道(1972～)
- ・ 関東・中部・近畿 中国 中国縦貫自動車道(1983)
- ・ 本州(特に関東) 九州 関門自動車道(1973)

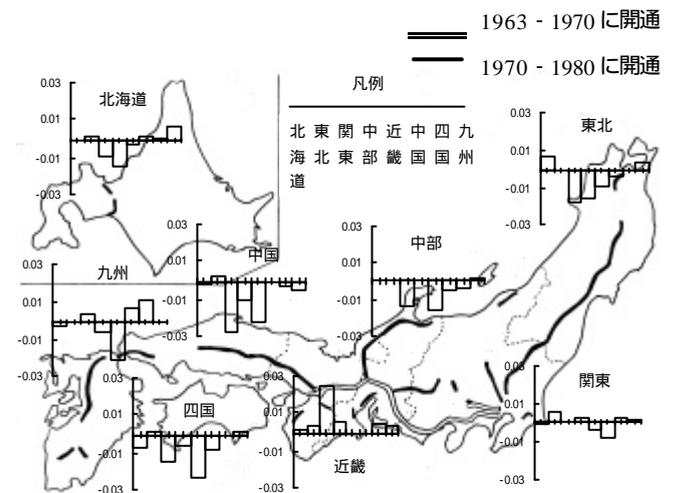


図1. 1970-80年 2次産業の交易係数変化(差)と交通整備推移

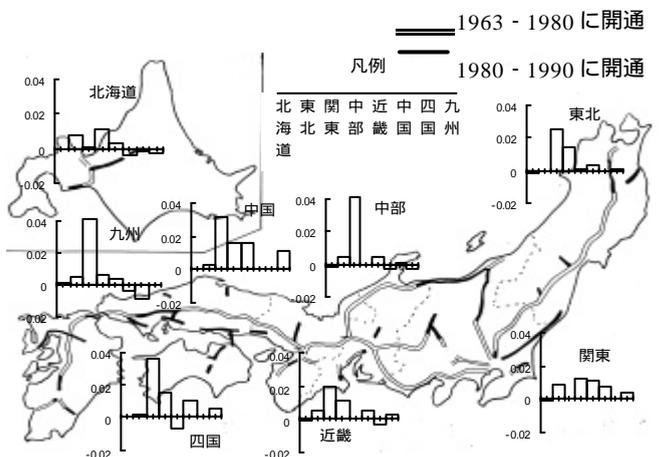


図2. 1980-90年 2次産業の交易係数変化(差)と交通整備推移

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次産業で中国地域が四国との交易係数を+0.07(全国で一番)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、位置的な問題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

方法・・・直接インタビュー形式

・現在までの幹線交通整備の効果

内容 ・今後の交通計画について

・戦後からの産業構造の変化

以下に、各地域が交通整備によってどのような影響を受けたかをまとめた。

< プラス面 >

・東名高速、名神高速の整備が、19年連続工業製品出荷額1位に貢献している (愛知県)

・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。(福井県:北陸道)(愛媛県:四国道)

・1次産品において、市場への移動時間を短縮し、鮮度を落とさないで出荷できることが大きい。

(青森県:東北道八戸線)(広島県:中国道浜田線)

・観光産業や生活道への利用として貢献している。

(広島県:中国道浜田線)(秋田県:東北道秋田線等)

(愛媛県:しまなみ海道)(福岡県・長崎県:九州道等)

< マイナス面 >

・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。(大阪府)

・車への依存度が高くなり、中心都市での交通渋滞が深刻になっている。(愛知県, 広島県, 福岡県)

・幹線交通の周辺で企業誘致を行っても、海外志向の企業が増えており、なかなか誘致できない現状である。

(青森県, 愛媛県, 長崎県)

5. アンケートによる住民の意識調査

方法...現地ではアンケートはがき配布 郵便回収

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ような、以下の2つの質問を取り上げることとする

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いと思いますか。(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)

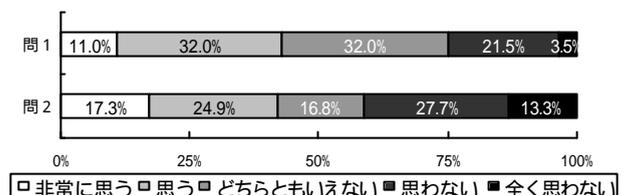


図3. アンケート結果

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、交通整備の効果が交易の変化として表れるには、早くても開通して2,3年程度を要すると推測できる。また、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り、産業連関分析と同じような認識をされていた。しかし、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いた。このことに関しては、今後の公共投資を考え直す意味でも詳細な分析が必要であるといえる。地域間交易係数を見ると、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1次産業で優越している四国から1次産業を扱うようになり、交易が増加しているケースもあった。

そこで今後は、各地域で生産力の弱い産業を補完し合えるように、異なる産業に特化した地域間を結ぶ国土交通ネットワークの形成が効果的と考える。