

第2節 高速化が地方に与える影響

1. 対大都市との関係

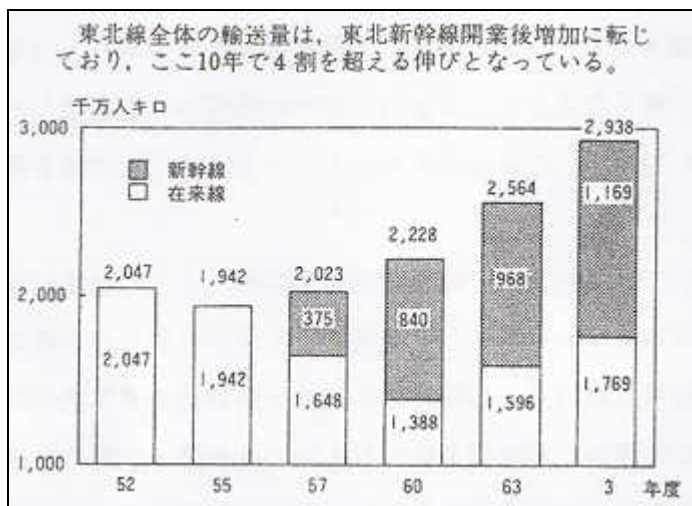
高速交通体系の完成による直接的効果と言え、まず大都市への到達時間が短縮されるという点が挙げられる。もちろん全ての高速交通が大都市との直結だけを目的としたものではなく、地方都市間の連絡を目指したものも存在する。しかしその多くが首都東京を中心とした高速ネットワークの完成に主眼が置かれていることは事実である。大都市への到達時間が短くなるということは、同時に大都市への日帰り行動可能圏が拡大することを意味している。これは地方側にとってどのような意味を持つのであろうか。

まず時間短縮効果について見ていこう。時間短縮効果の効用として特徴的なのは、単位時間当たりの所得の高い者ほどその利益を享受出来るという点である。例えば企業など大規模な経営組織ほど、出張などのコストを逡減させ業務の効率化を図ることが出来る。さらに大都市へ短時間で行けるということは、大都市に集中している情報への接近可能性を高め、それを基盤とした事業展開が期待出来ることを意味する。現代のように「情報化社会」が進んでいる状況において、この点は非常に重視される傾向にあろう。時間距離の短縮がもたらす戦略的な価値は、経営組織にとって 層高まりつつあり、高速交通網の沿線に新規の立地や支店の拡充が行われるようになってきている。特に指摘できるのは高速交通体系による工場誘致効果であろう。臨海型から内陸型ないし臨空型への工業立地の戦略的拠点の移行にともなって、高速交通施設の周辺で工業開発が進んでいる。例えば 1975(昭和 50)年までに各県の空港がジェット化された九州では臨空型先端技術産業の立地が進み、「シリコン・アイランド」と呼ばれるようになった。1970 年代の後半から東北縦貫自動車道の開通区間が北上するとともに、東北新幹線の沿線でもある南東北から岩手県の内陸部を中心に IC 工場などの立地が活発化している。こうした大都市側からの資本進出は、地方側にとって雇用の確保・税収の増加などにつながり、大きな意味を持つものとなっている。

以上のような大都市側による資本進出のほかにも、時間短縮の効果は様々な面に及んでいる。その端的な事例が旅客流動の増大・活発化であろう。東北新幹線の例で見ても旅客の誘発効果は明らかであり、その中でも特に東京指向の割合が高くなっている。(図 1-1-1、図 1-1-2) この背景には、時間短

縮効果が実態以上に社会的・心理的距離感の短縮に貢献しているということが挙げられよう。この点は観光客の誘発といった面において重要な要素になっている。

しかし、大都市との結び付きが強化されるということは、同時に地方が大都市の経済圏への依存を強め、その独自性を喪失させることにつながっている側面もある。



注(1)(財)交通統計研究所「鉄道の旅客輸送」等により作成

(2) 東北新幹線は、昭和57年11月に大宮 - 盛岡間、昭和60年3月に上野 - 大宮間、平成3年6月に東京 - 上野間が開業

図 1-1-1 東北線の輸送量の推移 (平成4年版『運輸白書』より)



注 グラフ中の「DK, NA」は「わからない・無回答」を指す

図 1-1-2 仙台市民の東北新幹線の利用実態 (『高速文明の地域問題』より)

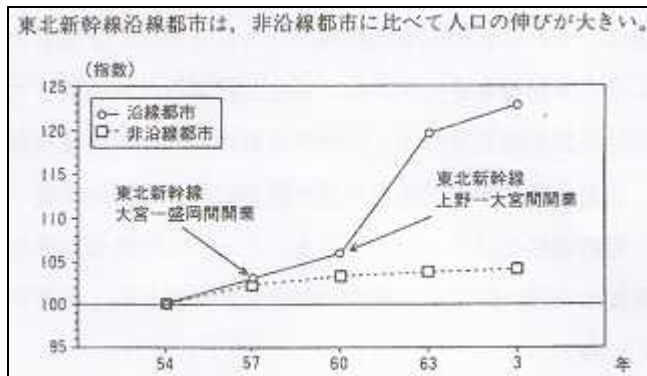
2. 高速交通建設プロジェクトによる地域開発効果

高速交通体系の建設は、それ自体が国家的規模のプロジェクトによるものが多い。このことが地方経済に与える影響もまた大きい。例えば巨額な公共投資と大がかりな土木工事は大きな有効需要創出効果を持つ。沿線の地域は工事期間中雇用創出効果を楽しむことができるのである。また沿線都市では高速交通の発達に伴い市街地開発・区画整理などの事業が行われ、町の活性化につながっている。こういった投資効果を持つ高速交通施設建設は、諸外国から国内需要の創出や内需拡大が要請されている中で注目される存在となってきている。

3. 地方内部における格差の広がり

高速交通体系の完成による影響は、必ずしもプラスの側面だけではない。従来とは異なった新たな問題もまた生じるようになってきている。すなわち高速交通体系に組み込まれた地域と組み込まれなかった地域の間、様々な格差が生じるようになってきているという点である。(図 1-1-3、図 1-1-4) 時間価値の高い現代において大都市(特に東京)に短時間で行けるということが、その地域にとってステータス的役割を果たし、他の地域との相対的な差異を生じさせている。その結果高速交通の沿線のみならず社会的・経済的地位が集中してしまっているということが言えよう。

こうして見ると高速交通による利益を楽しむ範囲にはかなり地域的な限定があるということが考えられる。沿線と非沿線との県間格差・県内格差はむしろ拡大してしまう傾向にあり、「均衡ある国土の発展」という観点から見るとその理念は必ずしも達成されていない。こういった状況は決して好ましいものとは言えないであろう。このことは高速交通体系の特性として動脈部分のみの完成では国家全体に対して果たす役割は小さく、ごく一部分の人々にしか利益をもたらさないものになってしまう可能性があることを示唆していると思われる。そういった意味で高速交通体系をこれから有機的に利用・活用していくためには、ある程度のネットワーク化が完成することが必要で、国土全体がそれによりきめ細かくカバーされていなくてはならない。そうなるこそ初めて高速交通が「均衡ある国土の発展」のために役立ったと言えるのではなかろうか。

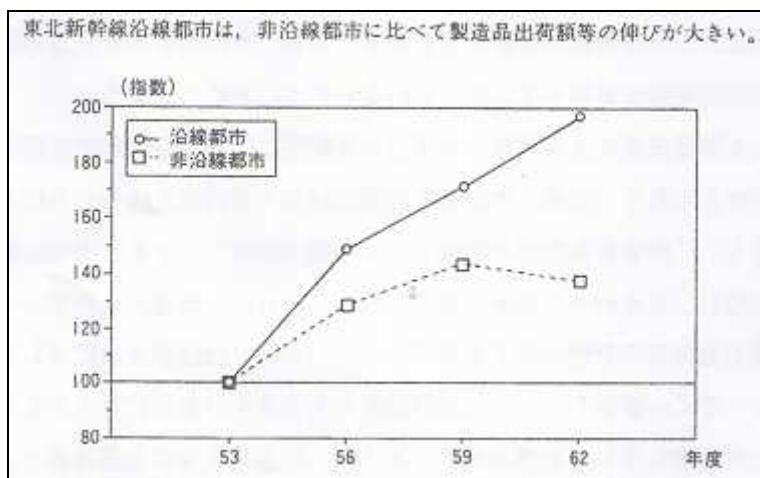


注(1) 自治省「住民基本台帳に基づく全国人口、世帯数表」により作成

(2) 各年3月31日現在

(3) 沿線都市とは、盛岡市、一関市、仙台市、古川市、福島市及び郡山市を、非沿線都市とは、青森市、八戸市、秋田市、大館市、山形市及び酒田市をそれぞれ抽出した。

図 1-1-3 東北新幹線沿線人口の推移 (54年 = 100)



注(1) 通商産業省「工業統計表」により作成

(2) 沿線都市とは、盛岡市、一関市、仙台市、古川市、福島市及び郡山市を、非沿線都市とは、青森市、八戸市、秋田市、大館市、山形市及び酒田市をそれぞれ抽出した。

図 1-1-4 東北新幹線沿線における製造品出荷額等の推移 (53年 = 100)

(図 1-1-3, 1-1-4 とともに、平成 4 年版『運輸白書』より)