

東北地方はむかしから「みちのく」といわれ、雪にうづもれた遠隔の地として認識されてきた。1960年代のわが国経済の高度成長の最大のひずみは、過密、過疎の問題だといわれているが、東北は、山陰、四国、南九州とならぶ代表的な過疎地域である。全国土の18%という広大な面積を有しながら、人口は半分の9%、製造工業出荷額はさらにその半分以下の4%で、第1次産業就業者が全体の40%以上を占める後進地域である。したがって、1人当たり分配所得も、東京、大阪の2分の1、全国平均と比較しても3分の2という低水準となっている。東北本線が青森まで全通したのは明治24年であるが、建設の記録をみると、全線をわずかに数年のうちに開通させている。当時の未発達な土木技術から想像すると、東北開発のための先行投資に対する明治の人々のなみなみならぬ熱意のほどがしのばれる。明治24年といえば、東海道本線に遅れること2年、山陽本線より10年もはやく開通したことになる。しかし、複線化はこれら両線に比べ40~50年も遅れて1昨年秋に完成した。東京からの所要時間も同じ350キロ圏で名古屋2時間に対し、仙台4時間、550キロ圏で大阪3時間に対し、盛岡6時間と、ちょうど2倍となっている。

目覚ましい経済成長の結果、わが国は国民総生産で世界第3位の大国になったといわれているが、これら生産増の大部分を分担したのは、東京、大阪を結ぶいわゆる太平洋ベルト地帯であった。その結果、産業も人口もこの地帯に集中しすぎて過密の弊害にあえぐようになってきた。過去10年間に国民総生産は3.5倍になったが、輸送量もほぼ比例して伸び、旅客2.8倍、貨物2.3倍と激増している。これら輸送量の大部分が、これまたベルト地帯に集中しているのだから、輸送は海陸とも行き詰りつつあるのが現状である。そのうえ、労働力、地下水、土地の不足、各種公害などのため生産コストが上昇し、設備の新增設の経済性は急激に低下しつつある。したがって、近き将来、現在の数倍の生産をこの地帯の北隣りに位置し、未開発の広大な土地と1000万人近い人口を擁する東北地方の開発が必要になってくるのである。地方開発の論議は以前から繰り返されてきたが、既成産業地帯の増強に比べて投資効率が低く、単に所得格差是正の大義名分のみではなかなか進展しないのが実情であった。太平洋ベルト地帯の物理的、経済的な行き詰りから、東北などの後進地域の開発の必然性が理解されるのである。企業の近代化を撤収と展開によって進むといわれているが、過密を脱れて東北の新天地に工場を

新設する方が経済性のうえからも有利な時代になりつつあるのではなからうか。

東北開発の第一の目標は第2次産業の振興である。広大な土地と長大な海岸線に恵まれ、大規模な資源型工業の適地が多い。また、内陸部は空気が澄んでいて精密機械工業に適し、豊富な資源をもととする食品工業にも適する。この地域には大河川が多く、水資源の余力も大きい。最近、企業の首都圏よりの北上傾向は顕著で、東北南部はすでに北関東の様相を呈しつつある。常磐・郡山、仙台湾、八戸、秋田湾などの新産都市の伸びも全国平均を上回っている。新全国総合開発計画でも、昭和60年までの工業生産の伸びを全国平均で5倍とふんでいるが、東北について15倍と大幅な伸びを想定している。第二の目標は、観光開発である。東北は美しい自然に恵まれた広い地域である。全国の温泉の3分の1近くはこの地域にあり、また郷土色豊かな民謡の宝庫でもある。しかし、東北は遠くて不便であるという印象が強いため、観光客の入込は他地域にくらべてきわめて少ない。東北の8大観光地といわれる磐梯・吾妻、蔵王、松島、平泉、陸中海岸、八幡平、十和田、男鹿への入込客は合計年間約1200万人であるが、この数は江ノ島・鎌倉、三浦半島、西伊豆、六甲・須磨など大都会周辺の観光地1ヵ所の年間入込数とほぼ同じである。東北の観光地はそれだけ懐が広く、将来性があるともいえるわけである。将来、週休2日制となった場合、緑のうすれゆく大都会の雑踏をさけての1泊旅行には、東北は絶好の地域というべきだろう。国民休養の場、労働再生産の場として、この美しい大自然をそこなうことなく開発したいものである。第三の目標は、国の食糧基地となることである。現在、米の23%を産出しているし、世界三大漁場の一つといわれる三陸沖をひかえ、水産資源も豊富である。首都周辺の農地がどんどん宅地化されつつある現状にかんがみ、東北の食糧基地としての役割はますます増大してゆくものと考えられる。東北の開発を進めるためには、何よりもまず「遠くて不便な東北」から「近くて便利な東北」に転換させなければならない。そのためには、新幹線、高速自動車道路などの建設が焦眉の急である。これら高速輸送体系と在来の輸送体系とがおのおのの特性を生かしつつ、バランスのとれたネットワークを組むことによって、開発はスムーズに進むのである。社会資本の不足が云々されているが、民間設備投資と政府固定資本形成とのアンバランスはますます拡大する傾向にある。東北新幹線、東北縦貫高速自動車道などへの投資資金の調達が最大の問題点の1つであることは論をまたないところであろう。

* 正会員 国鉄盛岡工務局長