

IV-11

国土整備政策としての高速道路整備に関する日独比較分析

— 分権化社会における高速道路整備のあり方について —

名古屋大学工学部 正 員 奥田 隆明
岐阜県土木部 正 員 ○山内 隆弘
名古屋大学工学部 正 員 林 良嗣

1. はじめに

戦後、わが国では中央政府の主導による地域開発が積極的に推進され、これがわが国の経済成長を支えると同時に、その過程において発生した地域格差の是正にも有効に機能してきた。しかし、所得の上昇とともに行政に対する住民の需要も多様化し、中央政府の主導による統一的な地域政策から地方政府の主導による多様な地域政策に転換していく必要があるとの議論が現在活発に行われている。

ところが、地方分権的な地域政策を実施する場合、各々の地域に付与された競争条件が不公平なものであれば、当然達成される状態も不公平なものとならざるを得ない。そのため、地方分権的な地域政策をうまく機能させるためには、この競争条件の均等化を図ることがきわめて重要な課題となる。

一方、高速道路整備は地域を結び付ける広域的なネットワークを形成するものであるため、分権的な

整備方策はこれに馴染まない。しかし、高速道路整備は地域の競争条件に大きな影響を与えるため、地方分権的な地域政策を押し進める上でその整備のあり方について十分な検討を行っていく必要がある。

そこで、本研究では、地方分権的な地域政策を実施してきたドイツと、中央集権的な地域政策を実施してきたわが国の高速道路整備を比較分析することにより、分権化社会における高速道路整備のあり方について考えるものである。

2. 高速道路整備の比較分析

2.1 ドイツにおける高速道路整備

図-1(a) は戦後のドイツにおけるアウトバーンの整備状況を示したものである。ドイツのアウトバーン整備の歴史は長く、第二次世界大戦前に既に約2100kmが供用されていた。そのため、戦後の整備はこれを拡張・充実するような形で行われてきた。ただし、その整備はある特定のルートから順に整備を

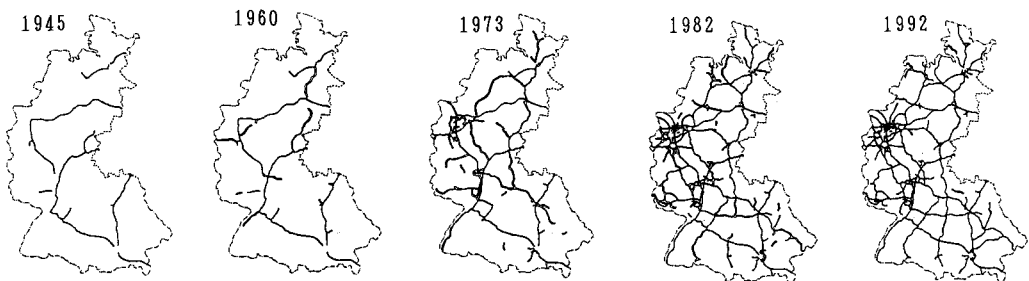


図-1(a) ドイツの高速道路整備

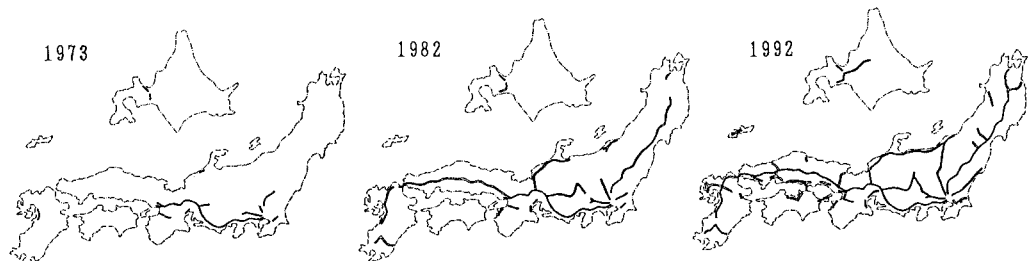


図-1(b) わが国の高速道路整備

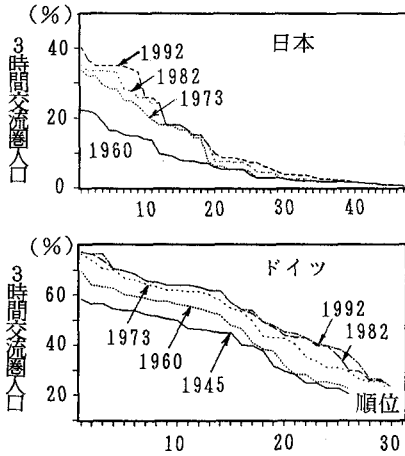


図-2 3時間交流圏人口の推移 順位

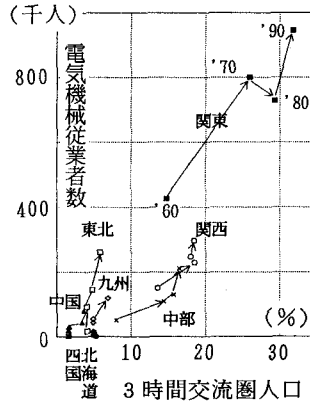


図-3 (a) 日本における整備効果

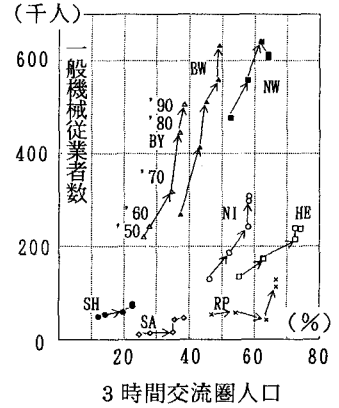


図-3 (b) ドイツにおける整備効果

進めるようなものではなく、ネットワーク全体の水準をバランス良く向上させ、シビルミニマムの水準を高めるような形で行われてきたと言える。

2.2 わが国の高速道路整備

一方、図-1 (b) はわが国の高速道路の整備状況を示したものである。わが国では、1970年代初頭になってようやく東京-大阪を結ぶ高速道路が供用開始され、続いて、東京と地方を結ぶ高速道路が順次に整備されていった。こうした整備の結果、近年ようやく縦貫道の整備が概成し、今後は地方と地方を結ぶ横断道の整備にその中心が移ろうとしている。

2.3 整備水準の変遷

交通利便性の地域格差を把握するために日独両国の各ネットワークについて3時間交流圏人口（総人口に対するシェア）を求め、その水準の高い地域から順に並べたものが図-2である。わが国では、高速道路の整備によって交通利便性の地域格差がむしろ大きくなっていることがわかる。これに対してドイツでは、3時間交流圏人口が全ての地域についてほぼ均等に向上しており、交通利便性の地域格差には大きな変化がないことがわかる。

3. 整備効果の比較分析

マクロな経済指標により日独両国の産業構造の変化を見ると、何れも重化学工業を中心とする素材型産業から機械・電気工業を中心とする組立型産業へと変化してきている。そこで、これらの主力産業の立地と高速道路整備の関係について分析を行なった。

3.1 わが国における整備効果

図-3 (a) は、わが国の3時間交流圏人口の推移と電気機械従業者数数の推移を示したものである。こ

の図より、わが国では高速道路整備により交通利便性の向上した地域ほど、電気機械従業者数が急速に増えており、高速道路の整備水準がこれらの産業の立地に大きな影響を与えたことがわかる。

3.2 ドイツにおける整備効果

一方、図-3 (b) は、ドイツの3時間交流圏人口の推移と一般機械従業者数数の推移を示したものである。ドイツでは、高速道路整備がネットワーク全体の水準を向上させるような形で行われてきたため、必ずしも高速道路の整備水準がこれらの産業立地を決定する要因とはなっていないことがわかる。むしろ、Baden-Württemberg (BW) 州や Bayern (BY) 州等、比較的早い時期からこれらの産業の誘致に積極的に取り組んだ地域でその数が増えていることがわかる。

4. おわりに

本研究では、地方分権的な地域政策を進めてきたドイツと、中央集権的な地域政策を進めてきたわが国の高速道路整備の違いを比較分析してきた。これによって、ドイツでは、ネットワーク全体の整備水準を向上させるように高速道路整備が行われてきたため、高速道路の整備水準よりむしろ各々の地域が行ってきた産業誘致政策などが産業立地の決定要因となったことを明らかにした。確かに、わが国はドイツに比べ、高速道路整備に着手する時期が遅れたため、まず、交通需要の多い縦貫道の整備を進めなければならなかったことは事実である。しかし、縦貫道の整備もほぼ概成し、中央集権的な地域政策から地方分権的な地域政策への転換が期待される中、戦後、ドイツが行ってきた高速道路整備の進め方は、わが国にとって参考にするべき点も多いと言えよう。