

高速道路の整備による地域開発効果の分析

— 東北縦貫自動車道の整備による先端技術型企業の立地効果 —

建設省 東北地方建設局企画部 ○ 正員 渥美 雅 裕
正員 岡部 安水

1. はじめに

社会資本整備が地域経済へ与える影響、特にストック効果を把握するため、東北縦貫自動車道が企業立地（主に先端技術型企業）に与えた効果について分析し、東北の地域の活性化のための方策について考察を加えた。

2. 東北縦貫自動車道と先端技術型業種

1) 企業立地と先端技術型業種

東北地方においては、昭和50年～59年 6月までの企業の総立地件数が全国の13.5%を占め、このうち先端技術型業種の立地件数では全国の28%にも達し、近年の同業種の東北への集中ぶりがわかる。

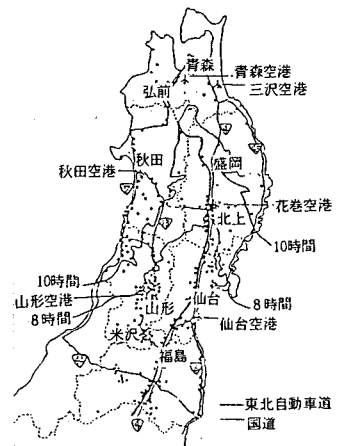
また、同業種の構成を見ると、シリコンアイランドといわれる九州では、輸送手段を主に航空機としているため、ICに特化しているのに対し、東北は首都圏に隣接し縦貫道で直結している地の利を生かした自動車輸送を主としていることから、通信・通信関連機器、電子機器部品、電子応用装置等、多業種にわたる素材プラス加工組立型のバランスのとれた構成となっている。

表1 東北・九州の先端技術型業種の立地件数(S50～59.6累計)

ブロック	東北	九州
総立地件数 〔対全国比%〕	2,242件 〔13.5%〕	2,104件 〔12.7%〕
先端技術型業種 〔対全国比%〕	429件(100%) 〔28.0%〕	114件(100%) 〔7.4%〕
業種別		
医薬品	5.4%	13.2%
通信・通信関連機器	39.1	9.6
電子応用装置	12.1	7.9
電気計測器	1.6	1.8
電子機器部品	35.0	56.1
医療用機械	1.4	7.0
光学機械	5.4	4.4

2) 先端技術型業種の立地圏域

東北地方における先端技術型業種は国道4号、7号、13号沿い及び、縦貫道のインターチェンジ近くに立地している。その立地状況と東京からの時間距離の関係を示したのが図1であり、東京から10時間圏内にほとんどの立地が含まれている。この10時間は東京までの製品等の輸送のサイクルタイム（夜出発→翌朝着）と密接な関連があると考えられる。



(昭和50年から59年6月)
通産省調べ

図1 先端技術型業種の立地状況

3) 先端技術型企業の物流

先端技術型企業は、その製品が高付加価値型で輸送負担力が高いことから、業務の拡張に伴い労働力を求めて県の内外に関連工場を設立し、成長を図る傾向が見られる。そして、その分業化、分散化した幾つかの関連工場を、同一の場所にある一つの工場のように運営するために、自動車輸送により当日生産の製品や原材料を夕方出荷し、翌朝には目的地へ届けるシステムとなっており、高速道路の安全性、定時性、迅速性自由性をフルに生かした在庫管理、生産管理を行っている。また、他の企業へのヒヤリング結果とも合わせると、物流面での航空機の利用はIC製品に限られ、他の大部分の製品はトラック輸送であり、縦貫道の沿線から外れている所でも縦貫道の利用率は高くなっている。

3. 地域経済活性化のために

1) 各IC圏の経済効果パターン分析

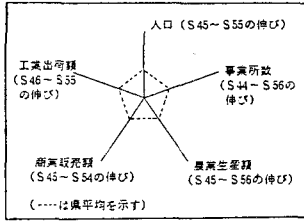


図2 指標図

各インターチェンジから10km以内にある市町村を各々のIC圏と規定し、図2に示す指標を用いてパターン分析した結果、7タイプに分類することができる。地方都市停滞型を除いては、各タイプとも指標の伸びが県平均を上回る活発な経済活動が行われており、縦貫道の整備効果がかがえる。

2) 諸施策の導入

パターン分析により、発展しているICと停滞しているICに分類されたICの中から代表的な数カ所を選び、市、町等の行政担当者に対するヒヤリング調査を実施した結果、次のような特徴が見られた。

(発展しているICの特徴)

- ① 東北縦貫道を核として、工業団地、流通団地等の施設の整備が行われている。
- ② 市・町において、企業誘致のための優遇措置、協力などソフト面での対応を併せて行っている。
- ③ アクセス道路、工業用水、住宅等の他の社会資本整備にも力を入れている。

(停滞しているICの特徴)

発展しているICとは逆に、東北縦貫道を核とした工業団地の整備や、企業誘致のための優遇措置などがあまり行われていないのが共通点としてみうけられる。

このように、縦貫道の整備効果を最大限活用し地域経済を活性化させるには、ハード面、ソフト面にわたり積極的、計画的な諸施策を講ずることが重要であり、今後横断道等の整備が進められる地域においても同様の対応が望まれる。

4. ま と め

縦貫道の整備によるストック効果は多方面にわたっている。その中でも企業立地、とりわけ先端技術型企業の立地において顕著に現れている反面、非沿線における地域経済活動は相対的に低下傾向が生じてきており、この格差を是正し東北の均衡ある発展を図ることが東北開発の大きな課題となっている。このため、当面は横断道の整備の促進、更に長期的には高規格な幹線道路ネットワークの構築が必要である。

[参考文献] ○ハイテクロード化が進む東北の企業立地動向(東北産産情報1985年 2月)

○東北の概要 '85(東北経済連合会) ○公共施設整備に関する意向調査(S57東北地建)

IC名	タイプ	特徴
滝沢IC	地方中核都市近郊工業進展型	盛岡市の機能分散の結果であり、特に工業の割合が高い。
盛岡南IC 仙台南IC	地方中核都市近郊商業進展型	仙台市、盛岡市などの地方中核都市の近隣ICにみられ、中核都市からの機能分散の結果、商業の伸びが高いICである。
福島IC 飯坂IC 郡山IC 仙台宮城IC 盛岡IC 青森IC	地方中核都市型	人口20万以上の地方中核都市に共通にみられる。人口、事業所数の伸びが高い。
矢吹IC 大和IC 安代IC 紫波IC 若柳・金成IC 松尾・八幡平IC 平泉・前沢IC 西根IC 紫館IC	農村地域工業進展型	今まで、農業を主体としていた地域に多く、工業の伸びのみが高くなっている地域である。
北上IC 江釣子IC 須賀川IC 本宮IC 水沢IC 古川IC 黒石IC	地方都市工業進展型	人口規模5万程度の都市に多く、工業の伸びが高くなっている地域である。
大崎・弘前IC 白河IC 村田IC 浪岡IC	地方都市発展型	各産業の指標について、伸びが県平均を上回っている地域。
一関IC 花巻IC 白石IC 国見IC 盛岡IC	地方都市低進型	各指標の伸びが、県平均程度がそれを下回っている地域。

図3 各ICのパターン分析