

地域イノベーションを導く「リアル・どこでもドア」： 高速道路のストック効果



京都大学大学院教授・内閣官房参与
藤井 聡

「交通」は、それぞれの土地の「意味」を根底から変える力を持っている

どれだけ美しい景色があったとしても、それが絶海の孤島であったとすれば、誰も行くことができない。そこは単なる誰も知らない孤島に過ぎない。しかし、もしもその孤島に「どこでもドア」が設置され、あらゆる都市から瞬時に訪れることができるようになるなら、その島は凄まじい数の観光客を毎日受け入れる超巨大観光地となるだろう。

あるいはどの都市からも遠く離れたところにあるような土地は、それが良質な地盤を持ち、どれだけ広大なものであったとしても、その地価は「二束三文」のものにしかならない。しかし、同じくその土地に「どこでもドア」が設置されれば、その地価は一気に凄まじく高騰することとなる。

つまり、その土地の意味や価値は、一面においては、(狭いか広い、美しい景色があるかどうか、地盤がどうか、等の)その土地自身の「質」に依存するものではあるが、それと同時に、あるいはそれ以上にその土地への「行きやすさ」(専門用語ではしばしば「アクセシビリティ」と言われる)に支配され、決定づけられているのである。したがって、行きやすさが変われば、その土地の意味や価値が全く違ったものとなるのである。

そして言うまでもなく、それぞれの土地への「行きやすさ」は、その土地に対する道路や鉄道などの「交通インフラ」の有無やその水準に直接依存している。

だから「交通インフラ」こそが、それぞれの土地の意味を根底から組み替える力を持っている。すなわち交通インフラは、土地そのものを改変するイノベーションを導く最強のツールなのである。

「高速道路」は現代版の「リアル・どこでもドア」である

写真-1をご覧ください。これは、首都圏中央連絡自動車道(略称、「圏央道」)の埼玉県・川島町の「川島インターチェンジ」の周辺の写真だ。

「圏央道」という道路は、東京を大きく取り囲む、総延長約300kmにも及ぶ日本最大の「環状道路」(図-1を参照されたい)。ご覧のように、東京を中心に放射状に伸びる、「東名」「中央」「関越」「東北」「常磐」「東関東」といったすべての高速道路と交差している。だからこの圏央道にさえ乗れば、東京都心

を含む首都圏の各エリアのみならず、文字通り、日本中のあらゆる都市に高速で行くことができる。つまりそれはいわば、現実社会における「リアル・どこでもドア」のような存在なわけだ。

だから、写真-1の左写真のような、何の変哲もない日本中どこにでもある片田舎の田園地帯が、「リアル・どこでもドア」である圏央道によって、僅か10年足らずの間に写真-1の右写真のように、広大な「産業団地」へと大きく変貌したのである。

その「川島インター産業団地」は47ha、東京ドームにして約10個分の広さだ。この産業団地には、数々の工場や物流センターが立地しており、多くの経済活動と雇用を生み出している。例えば、物流施設の統計によれば、従業員は(平成26年までの)5年間で約800人も増加している。そしてそれにあわせて、同町の法人住民税は約1億円、固定資産税(家屋)が約2億円増加する結果となっている。

つまり、この圏央道という高速道路インフラの「公共投資」は、その沿線エリアの「意味」を大きく組み替え、大きな「民間投資」を誘発し、それを通して地域の「雇用」を生み出し「経済」を活性化し、最終的に政府への税収を拡大させたのである。

これこそ、しばしば政府が言及する交通インフラの「ストック効果」(高速道路という資産=ストックがそこにあることで生じた、さまざまな効果)に他ならない。



写真-1 首都圏中央連絡自動車道・川島インターチェンジ付近(埼玉県川島町)



図-1 圏央道(首都圏中央連絡自動車道)と川島インターチェンジの場所

高速道路は地域を根底から変える 「地域イノベーション」を導く

こうした大きな「民間投資」の誘発は、なにも首都圏においてのみ見られる現象でない。

写真-2は、名古屋をとりかこむ延長約150kmの「東海環状自動車道」の土岐南多治見インターチェンジ(岐阜県土岐市)の、道路供用当時と供用後約10年後の様子を示している。同じく写真-3は、大阪と京都を結ぶ「第二京阪道路」の京田辺インターチェンジ(京都府京田辺市)の、同じく道路供用直前と供用後約12年後の様子だ。

ご覧のようにいずれも、道路供用がなされた時点ではほとんど何もなかったような土地が、供用から10年程も経ればさまざまな商業施設や住宅についての民間投資が進められ、全く異なった土地へと変貌している様子が分かる。つまり、かつては極めて限られた経済や社会についての人間活動しか行われていなかった土地が、道路が通って10年もすれば、さまざまな人が住んだり買い物をしたり、娯楽を楽しんだりといった実に多様な経済活動、社会活動が営まれる土地に変質したのである。

これらもまた、先に紹介した関東の圏央道が通ったことによる効果と同様、現代版の「リアル・どこでもドア」としての高速道路ができあがったことで、その土地の意味が抜本的に変わり、マーケットや社会からの価値が抜本的に上昇し、それを通して多様な大量の民間投資を引き出したことを意味しているのである。つまり高速道路は、その土地々々の意味や構造と深い部分で作り替える、抜本的な「地域イノベーション」をもたらす巨大な力を持ち合わせているのである。

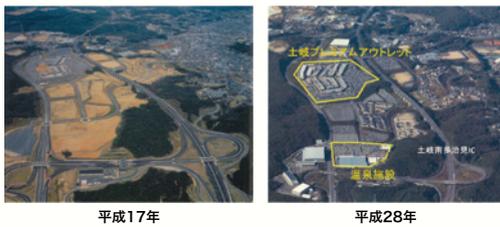


写真-2 東海環状自動車道 土岐南多治見インターチェンジ付近 (供用平成17年)



写真-3 第二京阪道路 京田辺インターチェンジ付近 (供用平成14年度)

高速道路で「商業」も「工業」大きく 発展する

このように、高速道路の整備は、その沿線地域への「行きやすさ」(アクセシビリティ)を高め、それを通して「社会的、経済的な意味」を抜本的に組み替える「地域イノベーション」をもたらす。結果、その土地の「価値」が抜本的に高まり、それらを通して民間投資が促され、経済活動、社会活動が活性化し、最終的に定住人口が増えていくのである。

こうしたことは、以上に示した個別的な事例からだけでなく、「網羅的な統計データ」からさらに確実な形で確認することができる。

図-2は、日本全国の過去「25年」の間の「商業成長率(商業年間販売額の成長率)」を示している。この地図では成長率の高いところは赤く、低いところほど青色となっているが、高速道路の近くには「赤い」エリアが多く、高速道路から離れたところほど「青い」エリアが多い傾向が見て取れる。つまり、高速道路に近いところほど、商業成長率が高く、離れた所ほど低いのである。

その傾向は、次頁図-3を見れば、よりはっきりと分かる。

この図は、高速道路までの所要時間別に、商業成長率の平均値を求めたものである。ご覧のように、高速道路から遠いところ(30分以上離れたところ)の成長率は「8%」しかないものの、高速道路に近づけば近づくほど、高い成長率が見られるようになっていく。そして高速道路のインターチェンジまで10分以内の地域ではその実に11倍以上もの92%の成長率を示している。

これは要するに、高速道路がつくられればその沿線に商業の立地が進むと同時に、大量の客がクルマで訪れるようになり、商業活動が抜本的に活性化していくことを示している。高速道路インターチェンジ周辺は、集客の点からも物流コストの点からも有利であることから、商業立地の民間投資が促進されているのであり、その実態がこのデータに現れているのである。

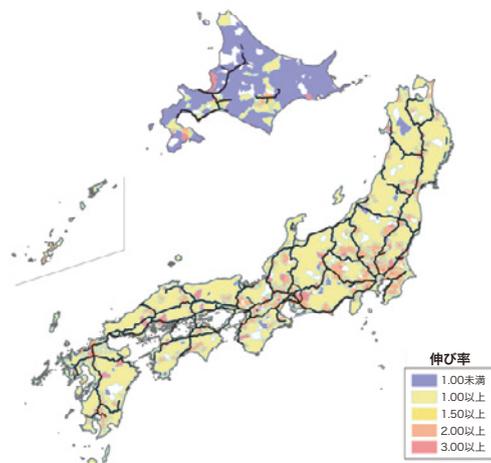
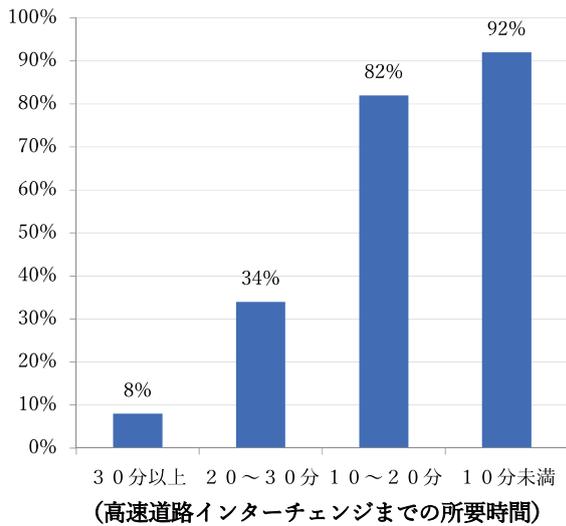


図-2 「商業年間販売額」の過去25年間の地域別増加率 (1980→2005)



資料：商業年間販売額は商業統計調査より、最寄 IC 到達時間は「NITAS」より算出
 図-3 「商業年間販売額」の過去25年間の増加率(1980→2005)の、
 高速道路までの所要時間別の平均値

同様のことが「工業」においても見られる。

図-4は、先ほどと同様に日本全国の過去15年間の工業成長率を示している(製造品出荷額の成長率)。この地図からも、高速道路に近いところほど、工業成長率が高く、離れた所ほど低い様子を読み取れる。そして図-5からは、高速道路から遠いところ(30分以上離れたところ)よりも、近いところ(30分以内で乗れるところ)の方が、工業の成長率は2倍前後にまで高くなっている様子を読み取れる。

これは要するに、高速道路がつくられれば、その沿線に工場の立地が進むことを示している。そもそも工場には、原材料を運び込むためにも、できあがった製品を運び出すためにも道路が必要不可欠だ。そしてその工場の生産性を上げるためには、そんな物流のコストを最小化することが必要なのだから、当然、高速道路があるところの方がいないところよりも工場をつくるには有利なわけである。しかも、工場の敷地の用地買収費を考えれば、土地の安い地方部で高速道路があるところは

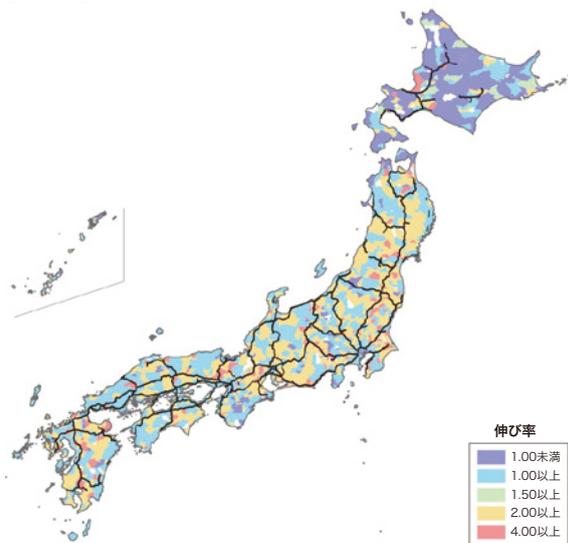
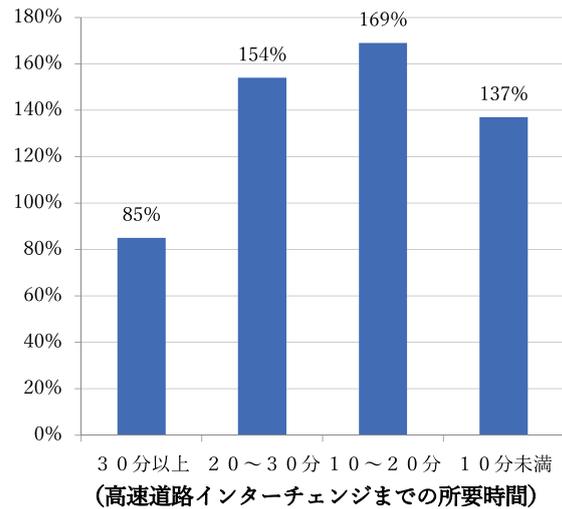


図-4 「製造品出荷額」の過去25年間の地域別増加率
 (1980→2005)

工場立地には得策となる。こうした事情から、地方部に高速道路をつくることで、工場の立地が促進され、その地での工業成長率が高くなるのである。

つまり、圏央道や東海環状道路、第二京阪の周辺で確認できた「工場立地」や「商業立地」は、何も特殊な例外的現象なのではなく、全国各地で生じている当然の帰結だったのである。



資料：製造品出荷額は全国各県の工業統計調査より。市区町村データは、平成21年3月31日時点の市区町村で整備、最寄 IC 到達時間は「NITAS」より算出。
 図-5 「製造品出荷額」の過去25年間の増加率(1980→2005)の、
 高速道路までの所要時間別の平均値

高速道路の「偏り」が、過疎と過密の一極集中構造を生み出した

ここで図-2や図-4をよくよく眺めると、重大な「真実」が浮かび上がってくる。

まず、これらの図の「高速道路のネットワーク」を見ていてまず目に付くのが、「日本海側」と「太平洋側」の高速道路の整備格差だ。太平洋側の三大都市圏には、かなりの本数の高速道路が整備されている。そしてその道路沿線には、工業、商業が大きく成長している「赤い」エリアが散見されることが見て取れる。

ところが日本海側には、新潟・富山・金沢あたりにはかろうじて1本だけ高速道路があるが、その北側の秋田や山形あたりの海岸線には、高速道路がほとんど存在していない。同じく鳥取や島根のあたりにも高速道路は整備されていない。そしてそんな東北の日本海側や山陰地方のほとんどの地域の高速道路の「不在」エリアには、工業や商業が大きく発展する「赤い」エリアはほとんど見いだすことができず、その大半がほとんど発展していない。

同じように太平洋側でも、紀伊半島、四国、大分・宮崎といったあたりにはほとんど高速道路が整備されていない。そしてそんな高速道路不在地域には、工業や商業が大きく成長する「赤い」エリアはほとんど見当たらず、その成長率も低い水準にとどまっている。

このように、「三大都市圏」等の大きく発展している地域には高速道路が豊富に整備されている一方、日本海側や東九州、四国、紀伊半島といった「過疎」と呼ばれる地域が広大に広がる地方には、高速道路が十分に存在していないのであり、その「帰結」として、商業や工業の成長率という点で大きな格差が広がってしまっているのである。

もちろん、高速道路の整備プロセスにおいて、人が多いエリアから優先的につくられていった、という歴史が存在していることは間違いのないことであるが、それがまた、高速道路が「ない」地域の衰退と、高速道路が「ある」地域の発展を促し、地域間の格差はさらに加速度的に拡大していったこともまた、(本稿の前半で紹介した道路整備後の沿線エリアの発展事例を踏まえるなら)明白なのである。

こうして、三大都市圏、とりわけ東京に一極集中する国土構造が、日本列島においてできあがってしまったのである。すなわち、現代日本の、大きな格差が広がった「都市と地方」、そしてそれらを含めた「一極集中構造を持つ格差ある国土」を作り上げた大きな要因が高速道路のネットワークの「偏り」であったのである。

そうである以上、過疎と過密の問題、あるいは、地方創生や三大都市圏・首都圏一極集中緩和を日本が目指すのなら、今日、十分に高速道路が作られていないエリアにおける高速道路インフラ投資が、欠くべからざる必要不可欠な取組みなのである。

北海道の衰退を導いた、「青函道路」の不在

ところでこの図-2、図-4が明らかに示しているのは、商業と工業の双方において最も激しく衰退しているエリアなのが「北海道」である、という事実だ。図-2、図-4を一瞥すれば、誰もが北海道だけが(衰退を示す)「青い」エリアで埋め尽くされていることを容易に見て取ることができるだろう。

もちろん、その背景には北海道東部にはほとんど高速道路がつくられていない、という現実はあるのだが、それだけが理由ではない。それだけでは、北海道と同様に高速道路がつくられていない山陰や四国、東北などは比べものにならないくらいに、格段に激しく北海道「だけ」が全域的に衰退している事実を説明できないからだ。

それには、次のような理由がある。

そもそも高速道路がその地域に抜本的な地域イノベーションをもたらすのは、その高速道路が「リアル・どこでもドア」として機能するからに他ならない。例えば、東京郊外の「圏央道」に乗りさえすれば、日本中のおおよそのところに、高速で移動することができるからこそ、圏央道の沿線地に大きな地域イノベーションが生じた。それは山陰地方や東北地方、四国

地方の高速道路にしても同じだ。それぞれの地域の高速道路に乗りさえすれば、首都圏や三大都市圏、その他あらゆる主要な都市や港に「高速道路ネットワーク」を通して直接乗り入れることができる。これこそ、高速道路沿線で商工業が発展する根本的理由なのだが、北海道だけは例外なのである。九州は関門橋によって、四国は三本の本四架橋によって、本州の高速道路ネットワークと接続されている。しかし北海道だけは、接続する高速道路は存在しないのである。かの青函トンネルは、鉄道トンネルであり、自動車トンネルではない。

このことはつまり、日本全国の主要都市や主要な港に対して、四国や九州は道路橋によって接続されているにもかかわらず、北海道だけは津軽海峡によって「分断」されていることを意味している。結果、北海道だけには、(離島を除く)すべての地域でつくることができる「リアル・どこでもドア」をつくりあげることができなくなっているのであり、これが、北海道の商工業の激しい衰退を導いているのである。図-2、図-4は、さながら「指に糸を強く巻き付ければ指先に血流が十分に届かず紫色に変色してしまう」現象のように、青函道路が不在のために北海道に物流が十分に届かず、紫色に変色し衰退してまっている状況を示しているわけである。

そうである以上、北海道の開発や発展というイノベーションをもたらすためには青函道路の建設こそが求められているのだ、と言わざるを得ないのである。

交通インフラ整備は、地方創生の切り札である

高速道路というインフラは、ネットワークを通して全国の主要都市や港とを高速で結びつける「リアル・どこでもドア」のような存在である——この一点を踏まえれば、高速道路をつかった沿線の土地が開発され、商業、工業が発展し、地域そのものが根底から変質する地域イノベーションが導かれるのは、至って当たり前のことである。ここで紹介した実際の道路沿線の工業団地やアウトレット開発の実例や、商工業の成長率と道路整備との関係を示すデータは、その「当たり前のこと」を「当たり前」のように明らかにするものであったとすることができるであろう。

そうである以上、もしも日本海側の諸地域や北海道等での「地方創生」を目指すのなら、人の流れ(人流)に決定的な影響をもたらす新幹線ネットワークに加えて、「物流」を決定づける高速道路のネットワークを、それぞれの地域で拡充していくことが何よりも重要であることは、何人たりとも否定しがたい「真実」なのだ。一人でも多くの国民がこの真実を認識し、交通による地域イノベーションを通じた「地方創生」が大きな世論の後押しの下で本格的に進められんことを、心から祈念したい。