

第二章 国の政策で進んだ大都市化

それでは次に、国の政策と都市化の関係を歴史的に見てみましょう。

人は自分一人だけでは生活できません。物資や食料の調達、各種施設の整備など公共部門の活動が不可欠です。その中で特に大きい役割を果たしているのは交通です。

交通の整備は国の政策だけではなく、その時々技術水準の影響も受けます。

北前船の航路

図表 7

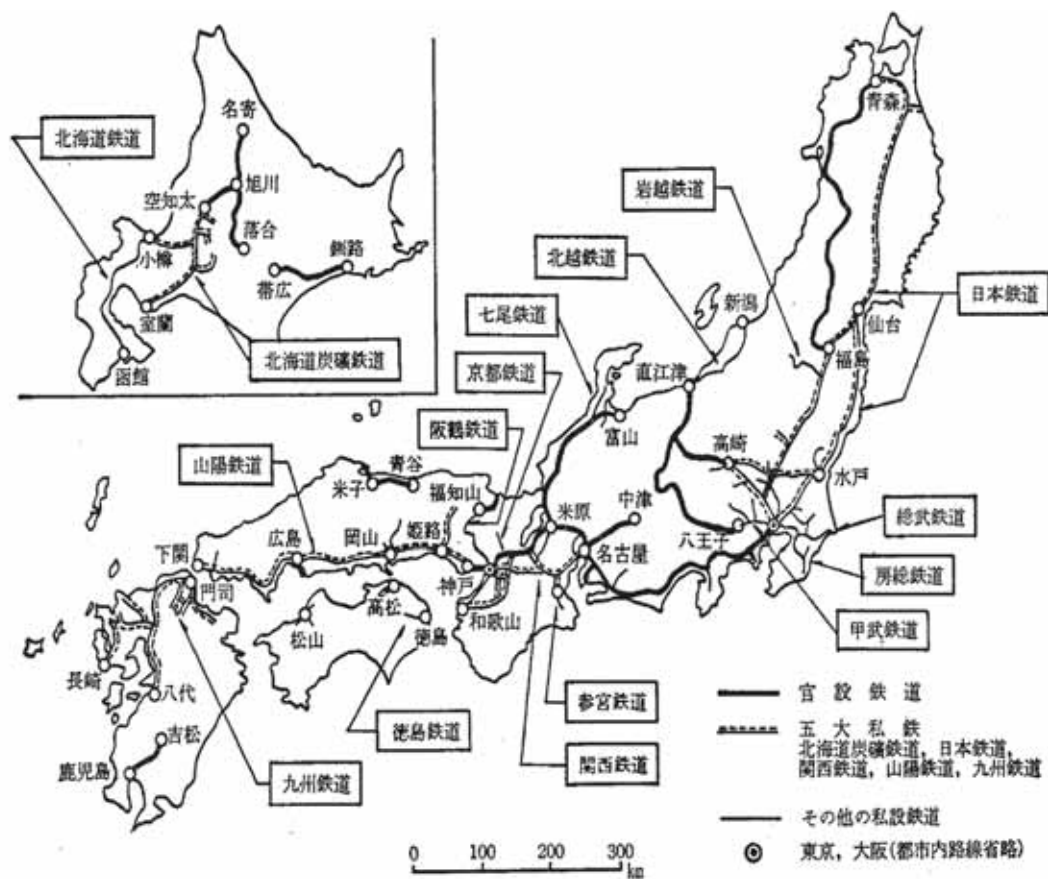


江戸時代は、人口の移動もさほど大きくなく、大都市の江戸や大坂へ、大きく重い物資を運ぶときには船が利用されていました。日本海側の北前船が有名ですが、明治に入ってからには鉄道の整備が進み、海路の役割は次第に小さくなります。

明治になって、鉄道の整備が進むと、駅を中心に町が発展し市街地が形成されました。鉄道は、太平洋側の東海道から西へと整備が続けられました。

明治になり太平洋側から整備された鉄道網

図表 8



第2図 鉄道国有化直前(1906(明治 39)年 9 月)の鉄道網.

資料：

誌名：交通・運輸の発達と技術革新：歴史的考察

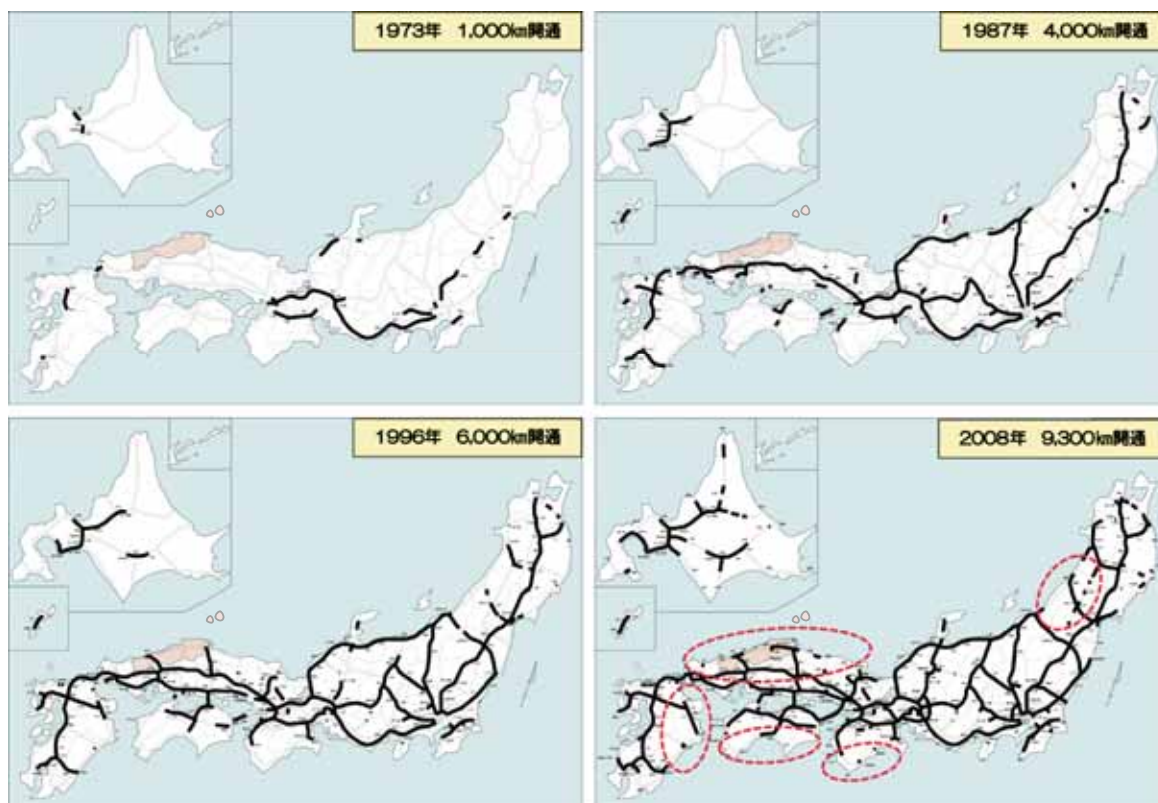
第3章：鉄道優先時代の交通・運輸 —1892～1909（明治25～42）年Ⅱ 鉄道から

著者：原田 勝正 出版社：国際連合大学 出版年1986年

戦後は、モータリゼーションが進み高速道路の役割が大きくなっています。まず最初に、東京と関西の間で、東名高速道路や名神高速道路などが整備されました。

戦後、太平洋側の大都市周辺から整備された高速道

図表 9



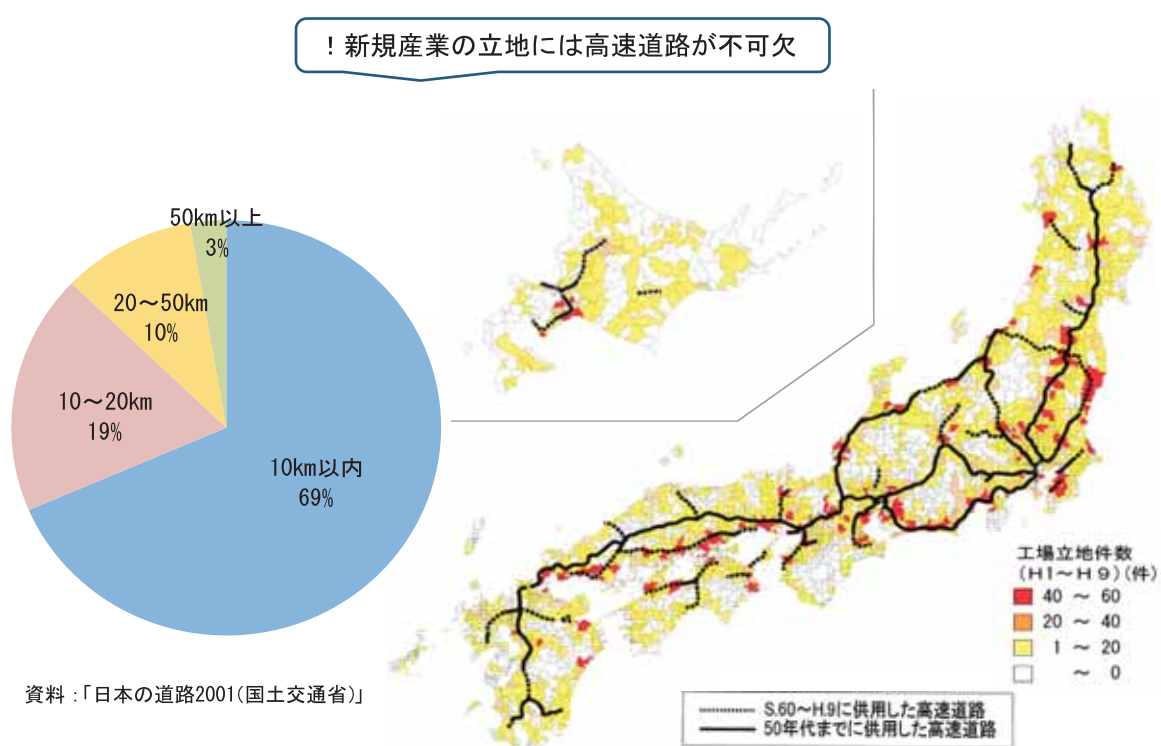
1964年（昭和39年）に東京オリンピックが開催されます。日本は、戦後の荒廃から立ち上がり、世界から一人前の国家として認められる段階になったわけですが、このときに東京に来る外国人に日本の復興の様子をよく見てもらえるよう、首都圏を中心に急速に交通インフラの整備が進められました。

その後、全国的にも高速道路整備が進み、2008年には総延長は9,300kmに達しています。しかし、今でもなお、島根県をはじめ、山形県、和歌山県、鳥取県、宮崎県などに高速道路未整備地帯（いわゆるミッシング・リンク）が存在しています。

現代の自動車社会において、高規格道路の整備は必須です。特に産業の世界では、企業は在庫を多く抱えず、ジャスト・イン・タイムの搬送による在庫管理を行っています。そのため、安全・確実な道路交通の手段を確保することが不可欠となります。例えば、自動車部品を作っている企業などは、輸送手段が安全に確保されているかどうか立地の必須の要件になっています。

インターチェンジからの距離別工業立地件数(H10年)・
高速道路整備と工業立地の関係

図表10



このため、企業立地の際には、高速道路のインターチェンジから近いことが重要であり、国土交通省の平成10年の調査によれば、インターチェンジから10km圏内に工場を建設している割合は全体の69%にもものぼっています。高速道路のネットワークから外れているということは、地域の自立にとって不利な立場に置かれているということを意味します。

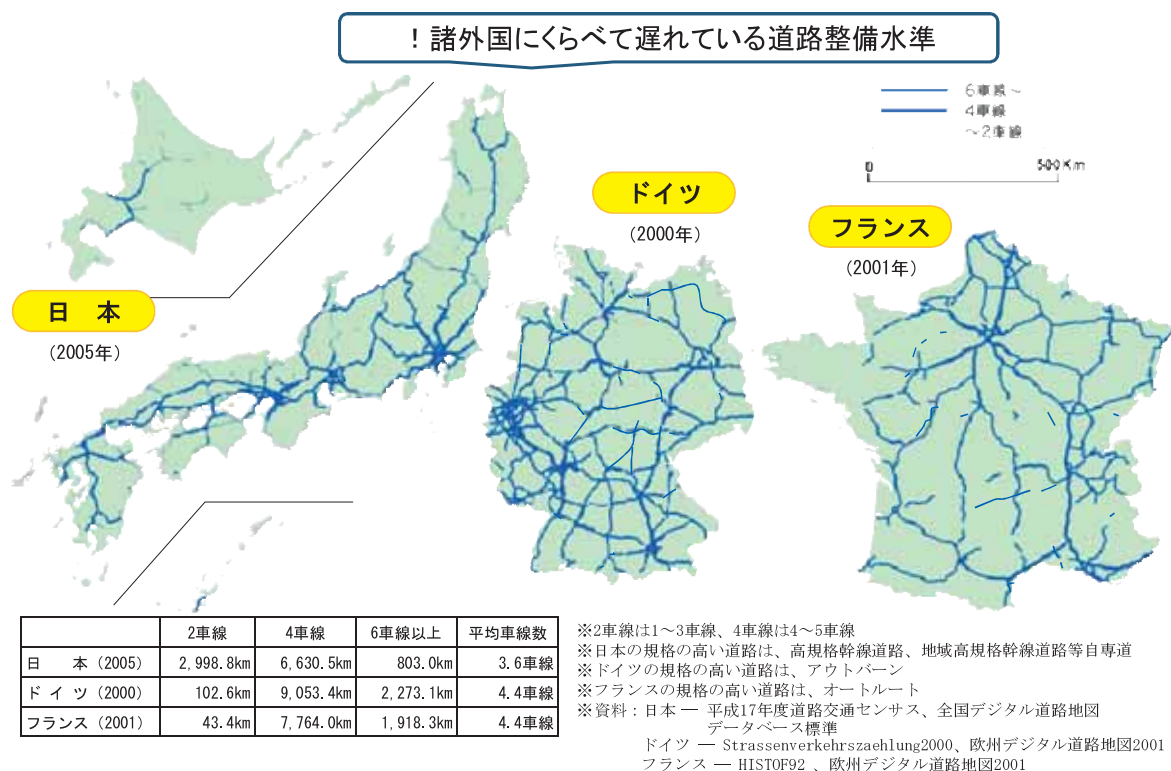
この観点から私は、遅れている地方の高速道路網の整備をもっと早く行って欲しいと考えています。「コンクリートから人へ」の政策は、経済社会の

成熟化に伴う一つの考え方だと思います。しかし、大都市では「コンクリート」は必要なくなっても、「コンクリート」がまだ不十分であるために経済発展が遅れ、あるいは大雨で土砂崩れや水害などが起こり、人々の安全、安心が脅かされている地域がまだ残っているということを忘れないでくださいというのが、私の主張であります。

道路をはじめとする公共インフラは、都市部から地方へと順番に整備されてきて、今、やっと地方に順番が回ってきそうになったところでした。これからようやく地方の整備を進めようという段階に入ったところで、それをさらに遅らせるのは不公平だというのが私どもの考えです。政治が目指す根本目標は公平の確保でなくてはなりません。

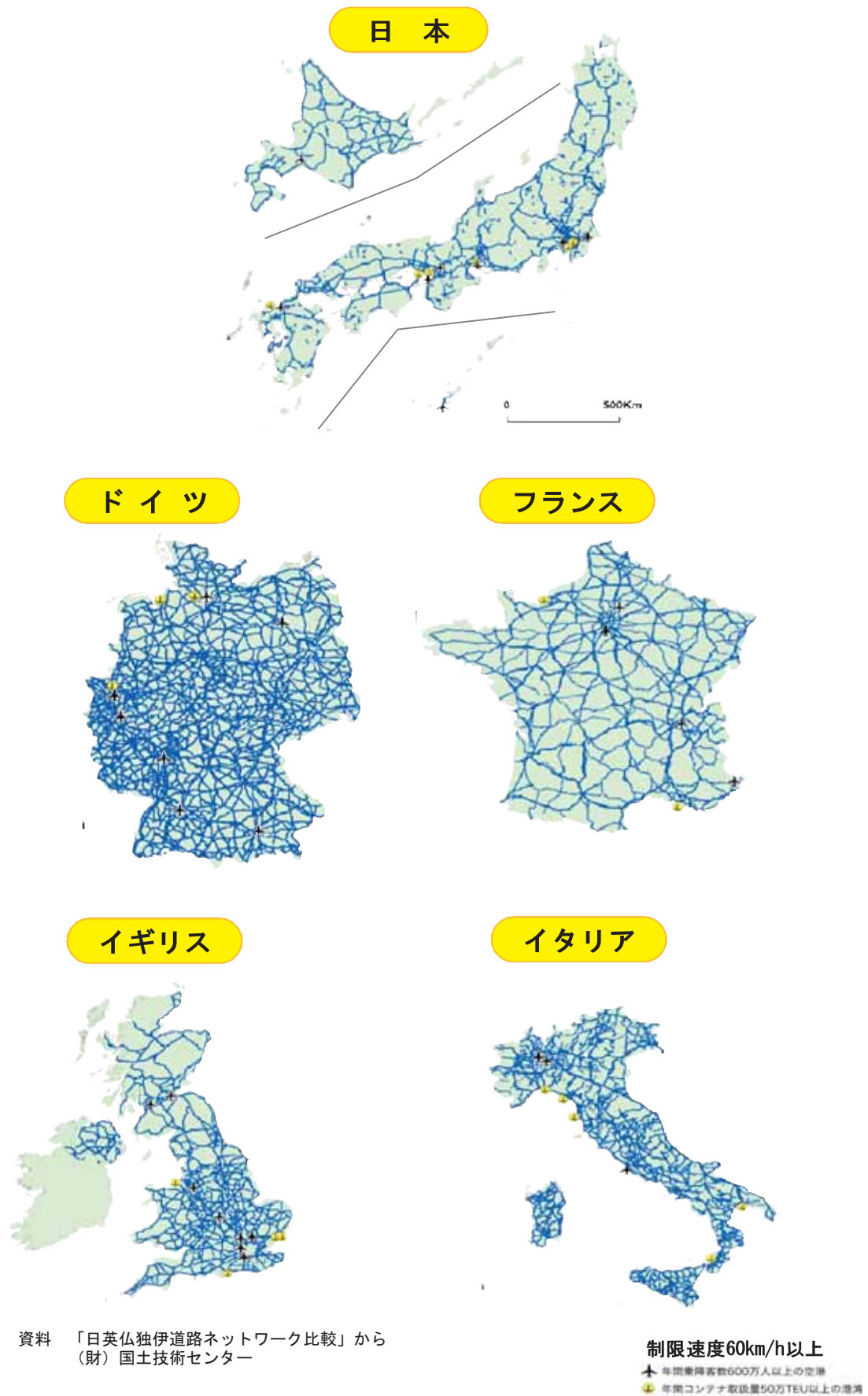
高速道路などの車線別延長（諸外国との比較）

図表11



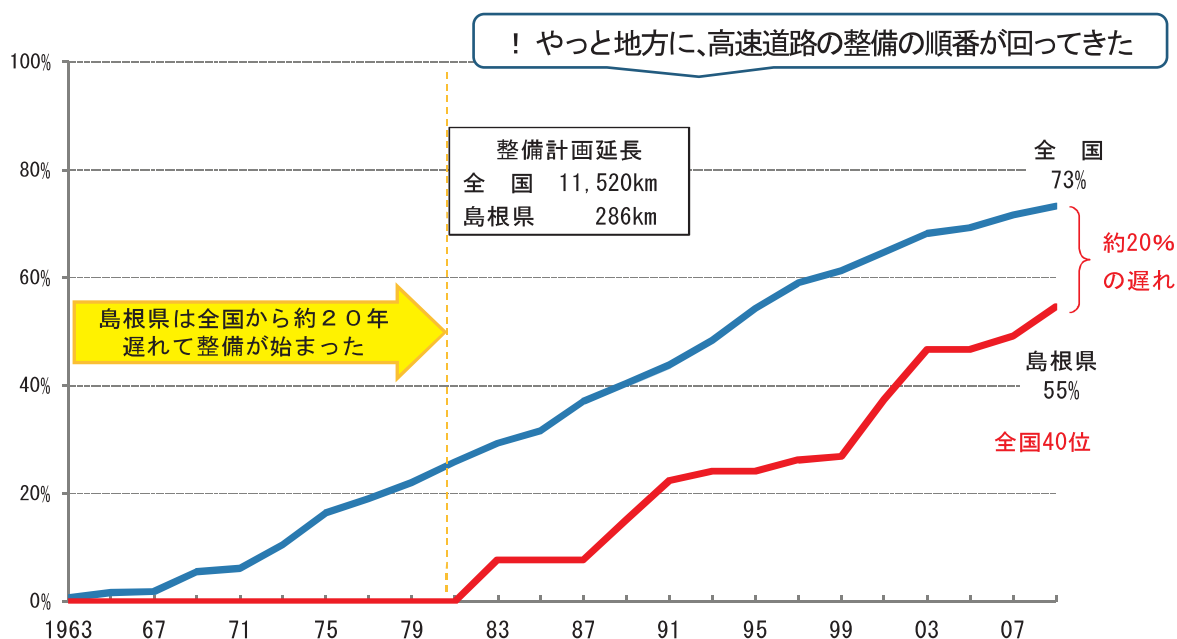
次に、欧米と道路整備の水準を比較してみますと、日本はかなり遅れています。ドイツやフランスなどと比較するとその差は歴然としています。日本の道路整備は、まだネットワークの形成にまで至っていません。それは、日本では山あり谷ありという不利な地形条件の下で、高コストで道路整備を進めていかざるを得ないからです。例えば、人口も面積も日本と近いドイツやフランスなどは平地が多く、制限速度が60キロ以上の道路が網の目のように整備されています。そこには巨大都市はあまりなく、国土全体に豊かな田園が広がっています。

私は欧州のような、豊かで自立した中小都市群のネットワークで構成される国づくりを目指すべきだと思います。そのためには、自立した中小都市が存在しうるような条件整備が必要なのです。こうした観点から、地方の社会インフラ整備の状況を見ますと、遅れているのは道路だけではないのです。



高速道路の供用率

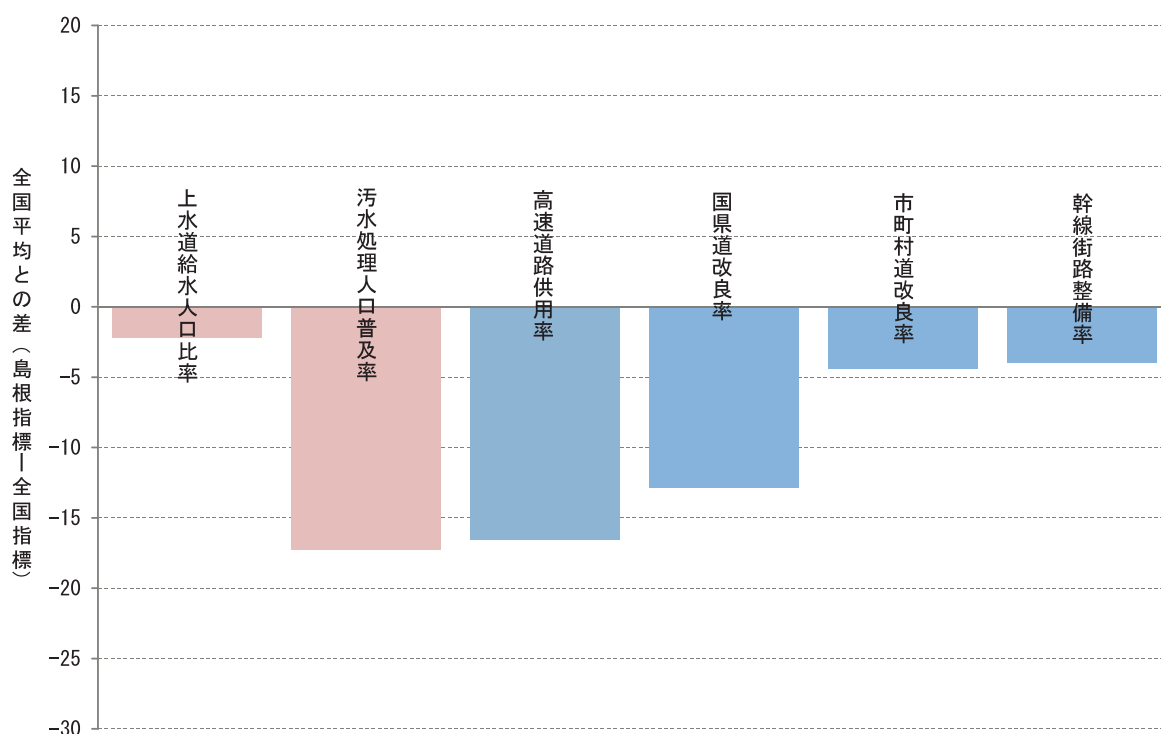
図表13



島根県の高速道路の供用率は55%で、全国平均と比較すると20%も下回っていますが、下水道などの整備率も軒並み全国平均を下回っています。基礎的なインフラは、全国どこの県でも一定程度は整備され、国民全体に対して公平な環境を整えることが必要だと考えます。

生活基盤の整備格差（島根県と全国平均の差）

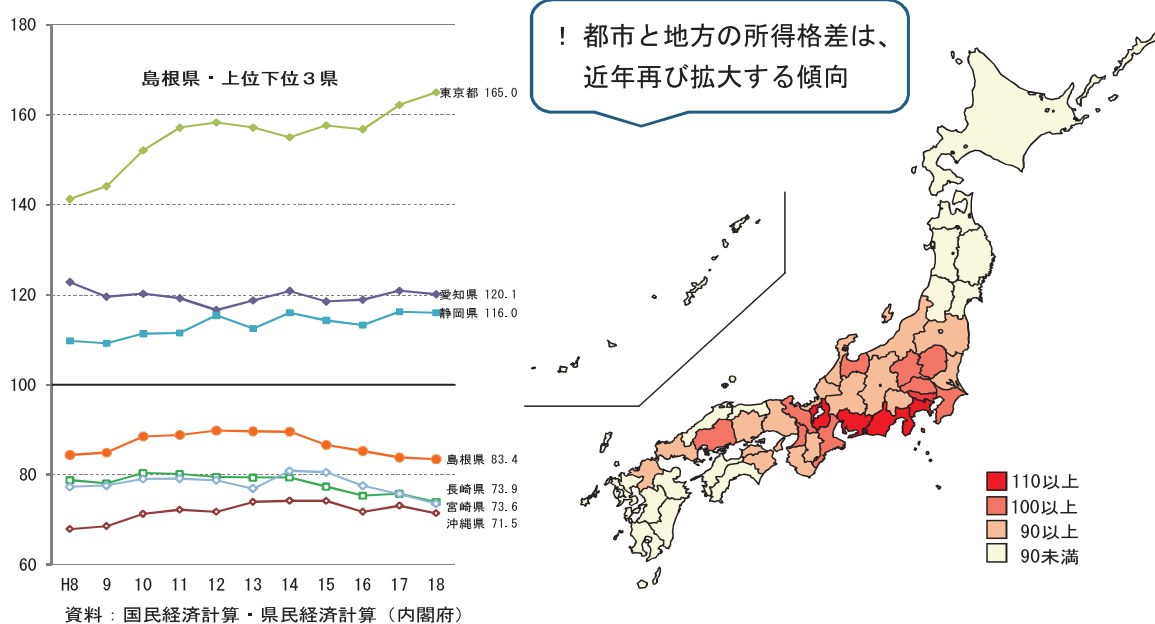
図表14



こうしたインフラ整備の遅れ、産業発展の遅れは、1人あたりの県民所得にも表れ、全国平均を100として、東京都の165に対して島根県は83です。経済活動の差がありますから、企業所得にも差が生じ、その影響を受けて法人事業税など法人関係税にも差が出てきます。

1人当たり県民所得（全国平均を100とした指数）

図表15



図表16

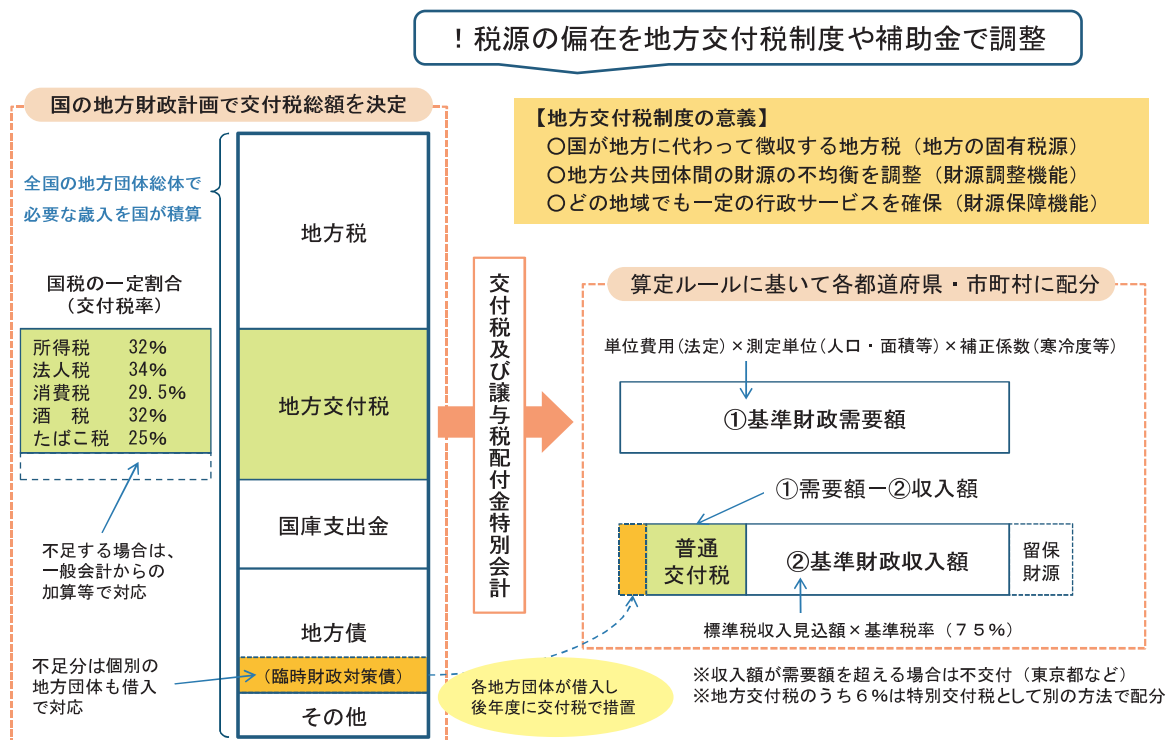


そうした格差を埋める手段の一つが国の補助金または負担金です。例えば、全国の小中学校の義務教育費には、国の負担金が充てられています。国が一定の負担をすることで、国全体の教育のレベルを維持し、必要な行政水準を保つためです。合理的な理由がなく効果が期待できない補助金は整理すべきだと思いますが、教育や福祉、公共インフラなど基礎的な行政サービスを、全国どこでも一定水準で確保するためには、税収が少ない地域とのバランスを図る上で補助金・負担金は大切です。

格差を埋めるためのもう一つの手段は、地方交付税です。国税の一部を地方交付税交付金として地方自治体に交付し、必要な行政サービスが行えるようにするとともに、大都市と地方の財政力の格差を調整しています。日本は山あり川ありの国土であることから、地域によって投資効率が大きく異なり、経済発展の格差が生じやすいため、その格差を調整するためにこうした財政調整制度が広範囲にとられているのです。

地方交付税制度

図表17



このような大都市と地方のバランスを取るための財政制度は、部分的には戦前からありました。私は、こうした財政調整制度をさらに活用すべきだと考えます。

しかし、財政だけでは地域間格差の調整は行き届きません。財政調整機能だけでは解決できない多くの問題があります。例えば、地方において医師不足は深刻です。かつては、大学医学部の医局が人員の調整などを行ってきましたが、最近では、研修制度の変更に伴い病院での研修が必修になり、いろいろな症例の臨床・研究が出来る大都市の病院に若手の医師が集まり地方で不足するという問題が生じています。こうした問題に対しては、国が日本全体に関わる問題として対応する必要があります。

「第一章へ」

「第三章へ」