

広域高速交通網のおよぼす効果

藤原 祥一

今、時代は大きく変わろうとしている。

社会面では、人口の高齢化、国民の意識・価値観の多様化、国際化が進み、経済面では、かつてわが国の基幹産業として高度成長を支えてきた鉄鋼・造船などのいわゆる「重厚長大型産業」の斜陽化がみられる一方で、エレクトロニクス、バイオテクノロジーといった知識集約型の産業や余暇時間の増大による生活・文化・教養などサービス産業の成長による経済のソフト化・サービス化が進展している。

このような転換期の中で、岡山県は瀬戸大橋・新岡山空港・山陽自動車道・中国横断自動車といった広域高速交通網の整備による拠点性の向上により、大きく飛躍する絶好の時を迎えようとしている。

昭和63年春という目前に迫った瀬戸大橋・新岡山空港の完成をはじめとして、これら広域高速交通の整備は、はたして岡山県の産業、特に商業、工業、観光にどのような効果をもたらし、また今後どのような取組みを必要とするのか。

以下、高速道路が産業等に与える影響について分析している、日本道路公団審議室の「中国縦貫自動車道の全線開通に伴う影響調査」などの調査例をまじえながら検討する。(以下、都市、自動車道などの位置関係については図1を参照のこと)

ふじわら しょういち 岡山県勝英地方振興局

〒707 岡山県英田郡美作町入田291-1

1. 商業に与える影響

地域間の競争的性格が強い産業であるといわれる商業にとって、広域高速交通網の整備は大きな意味をもつ。

まず卸売業について考えてみると、岡山県の卸売業の年間販売額は、昭和60年で約3兆43百億円であった。近隣の広島・香川両県と比較すると、広島県の約4割、香川県を若干上回る程度であり従業員1人当りでは約69百万円で両県の8割にも満たない状況である。また内容的にも、それぞれ中国地方・四国地方全体に販売力を広げている広島・香川両県の卸売業に対し、岡山県の卸売業に地元への販売割合が約8割を占める地域卸型であり、こうしたことから、今日でも岡山県は山陰・山陽・四国を結ぶ交通の要衝ではあるが、経済の要衝とはなっていないのが現状である。

こうした中で、広域高速交通網、特に瀬戸大橋の完成は、昭和53年から建設が進められている岡山県総合流通センターへのファナック、日本電気、コクヨといった中央大手の進出やグンゼが岡山支店を中・四国支店を中・四国支店に昇格させた例など、中国・四国の拠点を岡山県に新設、強化する動きにもみられるように、これまで広島、香川両県に集中していた中・四国の卸売機能が、岡山県に移動する可能性をもたらしたといえる。

しかし一方で、兵庫県が、強大な経済中核機能をもつ大阪に近接しているがために、卸売業の発

展を阻まれている例（注：年間販売額で大阪府の1割強、従業員1人当りでは岡山県と同水準の69百万円で、大阪府の5割強）にもみられるように、山陽自動車・中国横断自動車道の開通による大阪との時間距離の短縮は、現在でもその仕入先の約2割を大阪で占められ、また規模も比較的零細な業者の多い岡山県の卸売業にとっては、厳しい環境を強いられることにもなる。

しかも、大阪は、四国地方にもその仕入先の約2割を占めるなど大きな影響力をもっており、将来の明石大橋の完成を含めた中国・四国・近畿の交通体系の変化によっては、瀬戸大橋による岡山県の地理的優位性が喪失しかねない。

県では、広域高速交通網の整備と併行して、岡山県が単に中・四国におけるストックポイントとしてではなく、商取引の要となるように、大規模な総合展示場や産業情報センターを建設して、今後の商取引の上でますます重要になってくるであろう展示・情報機能の充実をはかる計画である。

岡山県の卸売業が発展してゆくためには、こうした施設の整備による基盤づくりとともに、地元の卸売業者が、事業の共同化・集団化などによる近代化をはかることによって体質を強化してゆくことが必要になってくるであろう。

次に小売業について考えてみると、岡山県の小売業の年間販売額は、昭和60年で約1兆56百億円で、広島県の6割強、香川県の約2倍となっているが、従業員1人当りでは3県とも15百万円台と卸売業にみられるような大きな格差はみられない。これは卸売業が県境を超えた広域的な取引関係が一般的であるのに対し、小売業は生活に密着した比較的狭い範囲での取引関係が一般的であるという両者の性格の違いに負うところが大きい。

このことは、岡山経済研究所による「岡山県民の生活行動圏」において、県南・県北で岡山、倉敷、津山、新見といった都市が、それぞれ地域の

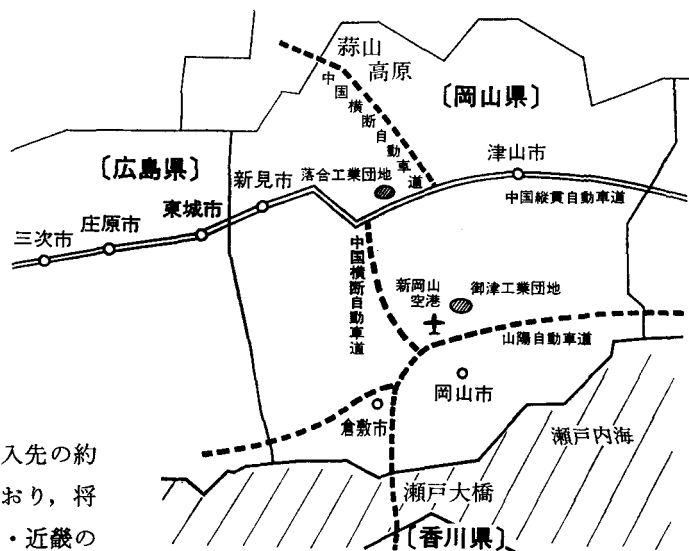


図1 岡山県を中心とする諸都市と交通網の関係

商業核として一定の吸引力をもっているという調査結果にも表われている。

こうした性格から、広域高速交通網の整備による影響も、小売業にとっては比較的限定されたものになると予想される。

しかし、かつて中山峠の存在により、中国縦貫自動車道の開通前には、新見市など岡山県側へ購売力を流出させていた広島県最東部の東城町において、開通後は、県内の三次、庄原への流出に転換しつつあるという例からも、広域高速交通網の整備は、地域の小売業者にとって、既存の商圏の変化をもたらすことになる。

加えて、大型店の進出、無店舗販売方式の導入という、地域の小売業者を圧迫する要因も増大する傾向にある。

広島県三次市において、地元小売業者による協同組合三次ショッピングセンターや三次サングリーンが、中国縦貫自動車道の開通による外部資本の進出を防止し、商圏の維持・拡大をはかる上で大きな役割をはたしたという例にもみられるように、こうした地域間の競合、経営環境の変化という課題を克服して、地域の小売業者が商圏を維持・拡大してゆくためには、店舗の共同化、集団化

や共同仕入れ、共同宣伝など連鎖化による経営の近代化をはかってゆくことが必要になってくるだろう。また、商店街を単なる買い物をする場所から地域住民の暮しの広場へとその機能の向上をめざして岡山市表町商店街連盟が進めている商店街活性化モデル事業など、魅力ある商店街や都市づくりへの地域ぐるみでの取組みが必要になってくるだろう。

2. 工業に与える影響

昭和60年の岡山県の製造品出荷額は、約6兆64百億円であったが、対前年比較では全国順位こそ11位で同順位だったものの、伸び率では全国平均の4.7%に対し3.2%と下回る結果となっている(図2)。

これはもっぱら岡山県の工業が、県南部の石油化学、鉄鋼といった素材型の産業や衣服・その他の繊維製造業に特化した構造をしており、円高やアジア中進工業国の台頭によるこれら業種の停滞ないし後退が大きく作用しているためである。

もっとも、全国的にもこうした業種の低迷と、電気機械など加工型の業種の躍進がみられる中で岡山県でも昭和56年以降4年間に電気機械製造業の出荷額(ただし4人以上の事業所)は実質で年平均約24%と、全国平均の約14%を大きく上回る伸び率となっており、出荷額に占めるシェアも昭和56年の約4%に対し、昭和60年には約9%と急激な増加をみせている。

このことは、中国縦貫自動車道の開通により、一般的に内陸型であるといわれ、道路輸送に対する依存度の高い電気機械工業の県北部への進出もその大きな要因となっている。

津山市を例にとってみても、同市の電気機械製造業の出荷額は昭和56年以降実質で約30%と同期間の県平均24%を上回る伸び率となっており、今後、中国横断自動車道・山陽自動車の開通は、これまで京阪神などの交通条件の制約から、工業化の立ち遅れていた県中北部の市町村にとって企業の進出による地域社会の活性化を図る好期をもたらすことになる。

県では、昭和57年から地域的に調和のとれた工業構造への転換と、地域経済の振興、雇用の創出をはかるため、御津、落合などの内陸部に工業団地の建設を進めているが、一方で、円高による企業の投資意欲の減退や工場の海外移転といった動きのみみられる中で、広島通産局が実施した複数の工場誘致対象の工業団地調査によると中国地方の68工業団地(造成済・造成中)、2,109万8千平方メートルのうち932万7千平方メートルと半分近くが売れ残るなど、企業誘致には厳しいものがある。

こうした状況の下で、今後、市町村が広域高速交通網の整備を活かしながら、企業の導入を進めて

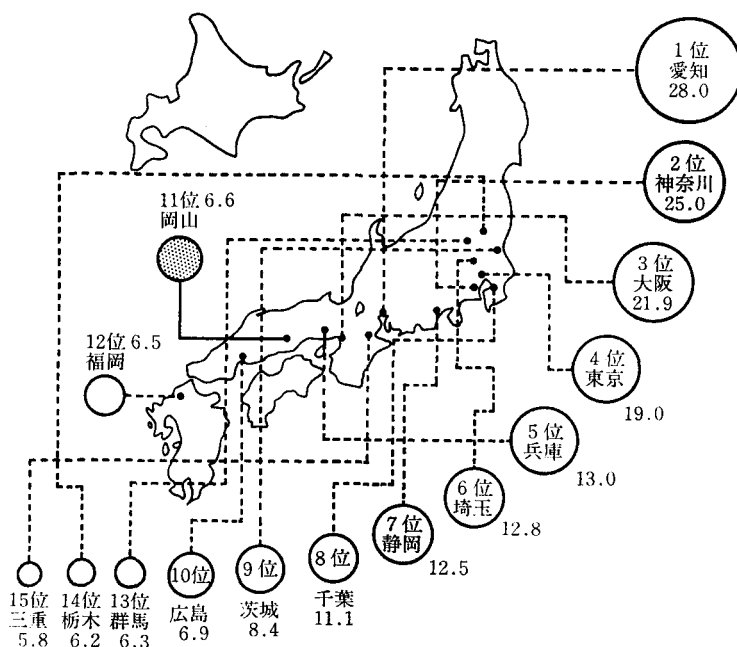


図2 製品別出荷額等の全国順位

[通商産業省公表による昭和60年工業統計調査速報, 単位:兆円(四捨五入)]

ゆくためには、工業団地、周辺道路などの基盤施設の整備によって受入体制の強化をはかるとともに、広島県三次市の例（注：中国縦貫自動車道の開通を契機に、県平均を大きく上回る出荷額の伸びをみせたのは、こうした受入体制の整備に加えて、もともと三次のもつ山陽・山陰を結ぶ交通の要衝という恵まれた位置条件が評価された点が必要な要因となっている）にもみられるように、それぞれの市町村のもつ特色を活かしてゆくことが必要になってくるだろう。

一方、こうした外部からの企業導入だけでなく、既存の企業に対しても、広域高速交通網の整備は大きな影響を与えることになる。

今後もつづくであろう低成長時代の中で、消費は多様化し、作れば売れる時代から限られたパイの中で、いかに在庫を減らし、きめ細かな消費者ニーズに対応するかが今後生産者に求められてくるだろう。

広域高速交通網の整備による高速輸送は、こうした多様な製品の随時的納入を可能にする一方で生産者には、市場の動向にあわせた効率的な生産を可能にする技術レベルの向上が必要になってくる。

岡山県の代表的な地場産業でもある縫製業においても、多様化・個性化といった消費者ニーズの変化により、従来の学生服、ジーンズなど多量生産型の衣料に、ファッション性を加味した製品が求められてきている中で、工程のコンピュータ処理等、業者が共同して多品種生産への取組みを進めている。

県でも、県内立地大手企業から地域中小企業へ技術の移転をはかるための技術交流や地域の中小企業者間の異業種交流といった事業、あるいは新技術振興財団によるメカトロニクス・バイオテクノロジーなどの先端技術研修事業を実施しているが、こうした施策の積極的な活用が、今後、地域の企業には必要になってくるだろう。

以上、商業・工業については個別に検討してき

たが、両者に共通して言えることは、広域高速交通網の整備による地理的条件の向上は、飛躍への好期到来であると同時に、地域間の競合や生産の効率化といった新たな問題への対応が迫られることになるということである。加えて、多品種少量化時代の到来により、経営環境も大きく変化しつつある。

今後、地元の商工業者が、広域高速交通網の整備をメリットとして発展してゆくためには、同業者間での共同化・集団化はもとより、POSシステムの導入等により将来訪れるであろう小売・卸・メーカー・運輸にまたがる情報化に対して、業種を超えた取組みが必要になってくるだろう。

3. 観光に与える影響

岡山県の観光動向を、観光客数でみると、山陽新幹線岡山開業の昭和47年に、対前年伸び率40%という急激な増加をみせて、約1,861万人を記録したものの、その後昭和52年まで、わが国経済が高度成長時代から安定成長時代へ移行したこともより減少傾向を続けた。

しかし、昭和53年以降は、冷夏長雨の影響を受けた昭和55年の落ち込みはあったものの増加傾向に転じ、昭和60年には約1,981万人と過去最高を記録した（図3）。

この中で、山陽新幹線の岡山開業によって昭和47年に県全体の観光客が急激に増加した例や、県全体ではむしろ減少傾向にあったものの中国縦貫自動車吹田・落合間の開通（昭和50年10月）した翌年の昭和51年に、蒜山高原、湯郷温泉、湯原温泉、奥津温泉、神庭の滝といった県北部の主要な観光地では軒並み観光客が増加した例は、広域高速交通網の整備による大きな影響ということができる。

特に蒜山高原についてみると、昭和47年と昭和51年のいずれも急激な増加をみせ、昭和46年には50万人程度であった観光客数が、昭和60年には143万人に達している。

この蒜山高原の例は、時間距離の短縮という広域高速交通網のメリットが、観光地にとって観光客の供給地拡大につながっている顕著な例である。

しかし、広域高速交通網整備のメリットはそれだけではない。

岡山県では、昭和60年に、年間観光客100万人以上の観光地が、前述の蒜山高原に加えて、倉敷美観地区、吉備津・高松稲荷、鷲羽山、後楽園の9カ所あった。

このうち鷲羽山については、瀬戸大橋架橋工事の進展による架橋工事見学者が大幅に増加したことにより、昭和58年には約82万人（岡山県の観光地中6位）から昭和60年には約141万人へ増加し、蒜山高原について4位に浮上した。

この鷲羽山の例は、時間距離の短縮という広域高速交通網のもつ本来の機能とは別に、それ自体がすぐれた観光資源として、観光客の誘導に大きな効果をもたらしている例といえる。

特に、瀬戸大橋については世界でも有数の観光資源になると予想されていたが、早くもその兆候が表われているといえる。

以上2つの観光地の例からも、観光には、広域高速交通網整備の効果が、顕著に、しかも即効的に現われる。

しかし反面、帝釈峡という優れた観光資源を有する広島県東城町では、中国縦貫自動車道の開通により、昭和50年から53年の間に、観光客数では3.4倍という急激な増加をみせたものの、自動車を利用した日帰り客の増加から、観光客1人当りの消費額の低下によって、観光消費額では2.3倍と伸び悩みをみせた。この例からみても、広域高速交通網の整備は「観光客の通過化」という質的な変化をもたらすと言える。

岡山県における昭和60年の観光客1人当りの平均消費額は14,157円と推計されているが、これは対前年4.3%の伸び率となっており、岡山県全体で

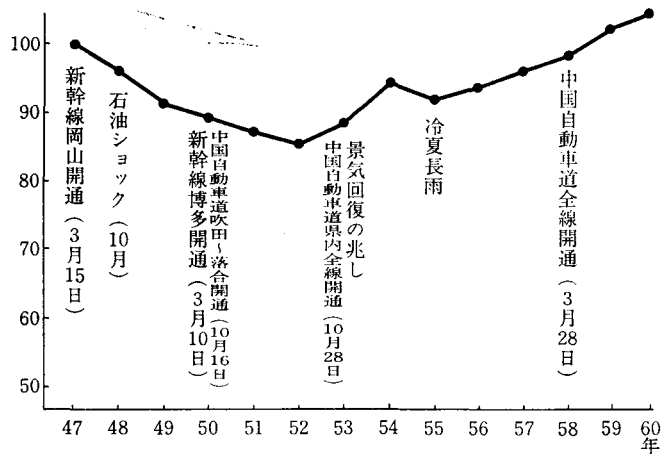


図3 総観光客数の推移 (指数)
(岡山県観光客動態調査報告書)

はまだ観光消費額の伸び悩みといった傾向はみられないものの、観光客に占める宿泊客の割合は昭和56年には55.3%であったものが以後減少を続け、昭和60年には51.5%となった。それに反して自動車、なかでも自家用車による観光客は増加をつづけ、昭和60年には利用交通機関に占める割合について50.9%と半数を超えるなど、観光客の質は次第に変化してきており、今後、広域高速交通網の整備はこうした傾向に一層拍車をかけるものと予想される。

加えて、広域高速交通網の整備は、商工業同様交通条件の平均化をもたらし、県内外での観光地間の競合関係が増大することにもなる。

今後、岡山県の観光地が、「観光客の通過化」「他地域との競合」といった課題を克服しながら観光客を誘致してゆくためには、駐車場、周辺道路など関連基盤の整備とともに、余暇時間の増大と観光ニーズの多様化という流れに対応したスポーツレクリエーション、教養文化活動、休養といったさまざまな機能を備えた観光地づくりが必要になってくるであろう。

また、現在岡山県では、県・市町村・民間団体等による「あじわいの岡山路」観光キャンペーンの実施によって、観光地のPRや地域の特性を活かしたイベントづくりが行なわれているが、瀬戸

大橋の完成により、再び山陽新幹線岡山開業以来の急激な観光客の増加が期待される中で、これを一過性のものに終らせないためにも、こうしたハード・ソフト両面からの広範な観光対策が関係団体に求められてくるだろう。

4. ま と め

かつて岡山県は、水島臨海工業地帯の開発により、農業県から工業県へと脱皮し、大きな飛躍をとげたが、近年の素材型産業の低迷の中で、岡山県の製造品出荷額に占める同地帯のシェアは頭打ちの傾向にある。

むしろ、停滞気味にあるとはいえ、依然約50%の超えるシェアをもつ同地帯が、今後とも岡山県の産業の重要な柱であることに変わりはない。しかしながら、中国縦貫自動車道の開通により、これまで岡山県において比較的集積の乏しかった電気機械工業の県北への進出がみられたように、今、瀬戸大橋をはじめとする広域高速交通網の整備は岡山県の産業に、地域的にも内容的にも大きな変革を迫るとともに、再び大きく飛躍する可能性をもたらしたとすることができる。

しかし一方で、広域高速交通網の整備県は、中国縦貫自動車道の開通が、過去、「地域間の競争」「観光客の通過化」といった問題を引き起こしたように、好影響のみをもたらすものではない。まして近年、情報化・国際化の進展とともに、経営環境も変化してきている中で、地元の企業者には、技術力の向上、経営の合理化・近代化が一層求められることになる。

現在県では、総合流通センター、内陸工業団地大規模総合展示場、産業情報センターといった産業の基盤づくりを進めているが、民間サイドでも近年、岡山市を中心にして、瀬戸大橋の完成により増加するであろう観光客、ビジネス客を見込んだ県外大手によるホテルの建設や、地元の岡山国際ホテルが進めている同時通訳装置をそなえた多目的ホールの建設など、都市機能の充実にとって

必要な施設づくりが活発化している。

もちろん、広域高速交通網の整備に併行したこれらハード面の整備が、問題の解決に大きな効果をはたすものであることは言うまでもないが、山陽新聞社が、民間企業のトップと県内諸団体代表や文化・教育関係者400人を対象として実施した「あすの岡山アンケート」の中で、こうしたハード面の整備とともに、「県民のやる気」といったソフト面のがんばりへの期待が大きいという結果からも、今後は、県民1人1人の主体的な取り組みが必要となってくるだろう。

10年先、明石大橋の完成により、中国、四国におけるそれぞれの地域の地理的条件は再び大きく変化することになるだろう。

その意味で、岡山県の将来の発展は、この10年間のタイムラグを如何に有効に活用して、中・四国における確固たる地位を築きあげるかにかかっているといえる。

参 考 文 献

- [1] 日本道路公団審議室「中国縦貫自動車道の全線開通に伴う影響調査」昭和57年2月
- [2] 日本道路公団審議室「地場産業に果たした高速道路の役割」昭和60年2月
- [3] (財)岡山経済研究所「図でみる岡山県の産業と経済」昭和59年5月
- [4] (財)岡山経済研究所「岡山県民の生活行動圏」昭和61年7月
- [5] 四国運輸局「ニーズ高度化時代における四国の物流産業の将来展望に関する調査報告書」昭和61年12月
- [6] 岡山県「岡山県観光客動態調査報告書」昭和61年11月
- [7] 岡山県「工業統計調査結果表」
- [8] 岡山県「商業統計調査結果表」
- [9] 通産省「工業統計表」
- [10] 通産省「商業統計表」