

釜石市制施行70周年記念事業

「のびゆく三陸 輝く未来へ」

緑と潮風の

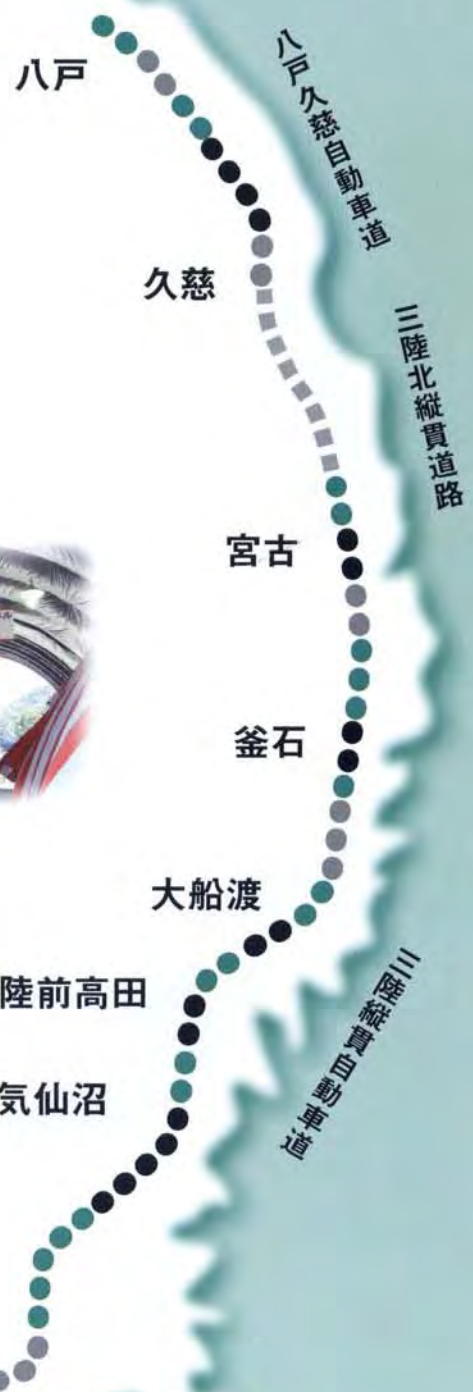
リアス・ハイウェイ早期実現

釜石大会報告書

平成19年10月11日(木)

13時30分

釜石市民文化会館 大ホール



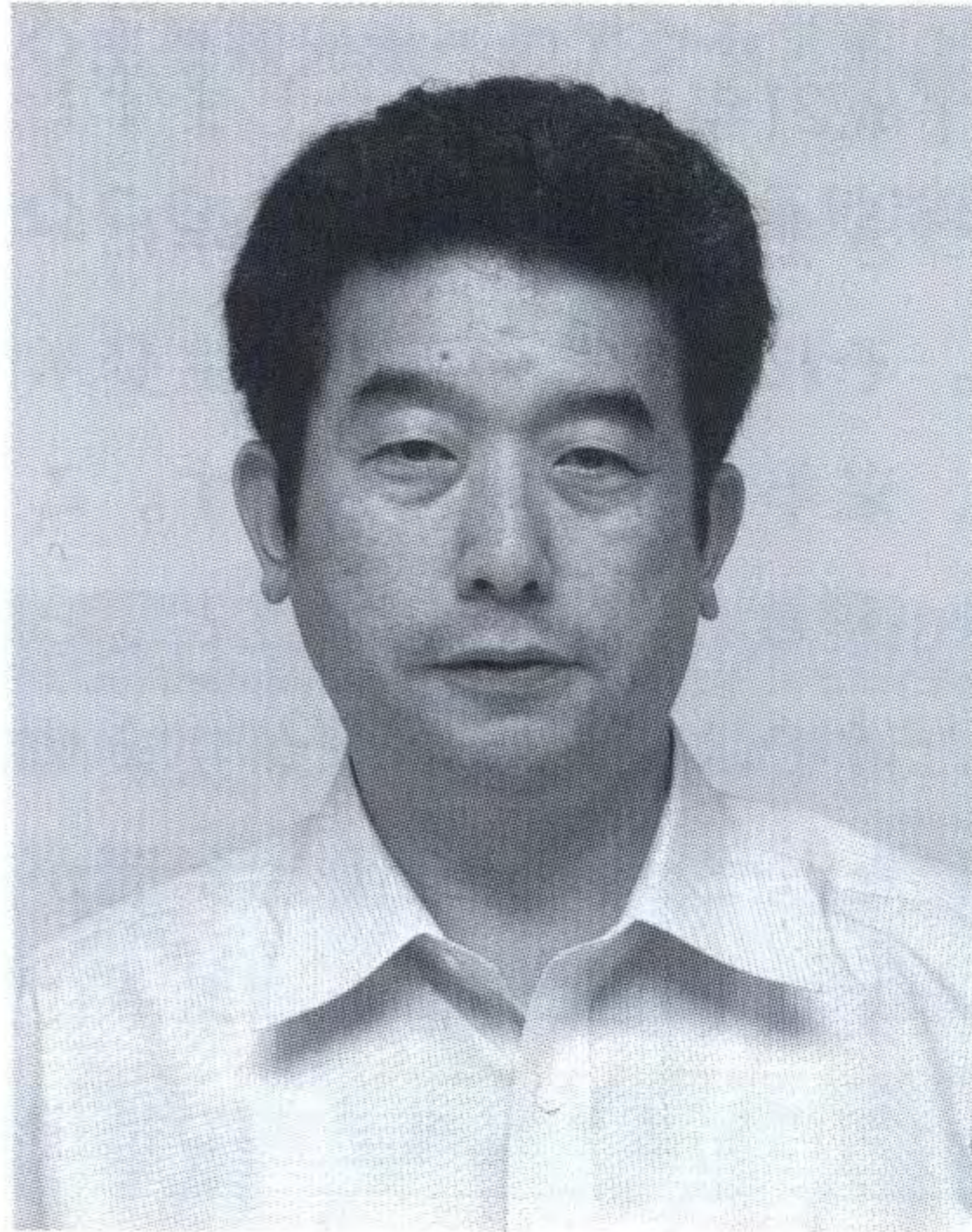
主催 三陸沿岸都市会議

八戸市・久慈市・宮古市・釜石市・大船渡市・陸前高田市・気仙沼市

記念講演

演 題 「三陸の地域経済活性化と道路の役割」

講 師 一橋大学大学院商学研究科 教授 橘 川 武 郎 氏



出身地 和歌山県

昭和50年3月 東京大学 経済学部経済学科卒業

昭和52年3月 同 経営学科卒業

昭和58年3月 東京大学大学院 経済学研究科第2種博士課程単位取得

昭和62年4月 青山学院大学 経営学部助教授

平成5年10月 東京大学 社会科学研究所助教授

平成8年4月 同 教授

平成8年5月 スイス・サンガレン大学客員教授

平成8年9月 経済学博士（東京大学）

平成10年6月 韓国・延世大学客員教授

平成10年10月 ドイツ・ベルリン自由大学客員教授

平成19年4月 一橋大学大学院 商学研究科教授

ご紹介いただいた、橘川と申します。なんか、経歴だけ聞いていると偉そうで、雨男でというような印象がありますが、一番の私の特徴は阪神ファンなんですけども、もう一つは、一応経済学・経営学をやっております、東京に住んでまして、車も持っていません。したがって、車の税金、全然払っていない人間なんです。ところが、そういう人たちが、どうも、その、地方の道路のことに口出しをしている度合いがとても大きいんじゃないかということで、阪神ファンでもありますが、昨年からは釜石ファンでもありますので、そういう観点でいろいろ、東京でしゃべってみました。そのときに、やはり東京の連中を説得してですね、リアス・ハイウェイを実現するためには、どういうアプローチをしたらいいのか、ということをお話させていただきたいと思います。

最初にですね、道路が必要だということから入って、道路が通ると三陸は良くなるよという、こういういき方は当然の説明だと思うんですが、やっぱりアプローチとしてはもうちょっと逆に大きく、三陸の未来はこうなるんだ、という大きな未来予想図を描いて、その中で道路を位置づけるという、そういうアクセス、考え方のほうがこう迫力があるんじゃないかというふうに思いまして、まず、三陸の未来図、それからリアス・ハイウェイの役割、こういうふうに話を進めさせていただきたいと思います。

私と三陸との関わりなんですけど、実は、1970年代、学生時代に一人旅で、当時、均一周遊券とかっていう国鉄の安い切符を持って、三陸を回ったのを覚えています。残ってる印象は、久慈の街に行くのは大変だなあと、あるいは龍泉洞は迫力があるなあと。同じ三陸海岸というけど、北山崎と、浄土ヶ浜では全然違うじゃないかと。それにしても、浄土ヶ浜のウミネコはおっかないなあと、まあ、そんなようなことをたくさん覚えてますけれども、ただ、56年間生きてきてまして、私が日本という国をイメージするときのその景色のなかに、その時の三陸の景色っていうのがすごく刷り込まれています。海があり山があり川があり、温泉がある。三陸っていうのは、ある意味で日本を圧縮したようなそういう原風景があるところだと思います。

1. はじめに

三つの経験

- 1. 学生時代の三陸旅行(1970年代)
- 2. 希望学釜石調査(2006~): 東京大学社会科学研究所
 - ・「地方における希望—釜石市の経済活性化と第3次産業—」
 - ・「釜石には希望がある。でも、もっと、あるはずだ。」
 - ・「希望学釜石調査: 地方都市の再生と新タイプの産官学連携」
 (仮題、『週刊エコノミスト』近刊)
- 3. 台風9号とともに(2007.9.6~8)
 - ・山田道路
 - ・仙人峠道路

3

地域間格差についてはたまたま縁あってこの釜石の街にやってきました。やってきて、最初のうちは、9万人いた人口が4万3千人にまで減ってしまった、溶高炉が止まった、ってということで、まちの人は下を向いてんじゃないかと思ったら、とんでもない間違いで、元気な人ばかりで、今年の9月の調査をしたときは、もう、まちの人にインタビューすると我々は圧倒されっぱなしで、お互い同士、自分が聞いてきたインタビューが一番すごいんだってことを言い合ったためにですね、ホテルで大騒ぎになって、あまりにうるさいって、他のお客さんに怒られたというような状況になりました。むしろ僕らが三陸から東京に帰ると、大学も、ご存知かもしれませんが毎年1%ずつ予算を減らされてます、現在。そのなかで大学っていうのは、一体これからどうすればいいんだってことが議論になっているときに、こういう現場に出かけて現場のひとの話を聴いて、若干我々の意見が言える、そこにこそ、大学の本当の姿があるんじゃないか、ってことで、我々は三陸にきて、逆に希望を教わった、とこういうような経験をしました。

ここに書いてあるのは、私がまとめたいくつかのレポートで、インターネットで観ることもできます。一番下のものはたぶん再来週の毎日新聞の『週刊エコノミスト』に4ページほど書かせていただきましたんで、そういうのを観ていただくと、どういうことやってんのかということが判ると思います。

その三陸でこういう機会をいただきました。これだけの人数の前でしゃべるってことは、あまり大学でもないんで、若干緊張してるんですけども、そのためにはやっぱり、ちょっと事前調査しなきゃいけないと思って来たらですね、ちょうど台風と重なりました。あやうく台風を逃げてきたんですが、釜石で掴まってしまいました。しかしそこで、私は道路がいかに重要かって原体験をまさにしました。嵐の真っ最中に、三陸国道事務所、宮古に向うために、釜石から出かけました。釜石市役所の総合政策課長自らの運転で行かせていただきましたけど、結構おっかない体験をしました。鵜住居の川はこんな顔に変わるのかという、もうなんかどうなっ

ちゃうのかなというふうに思ったところ、途中から山田道路に移って、まったく安心感が違う世界にはいりました。翌日、台風一過で晴れ渡りました。私は決して雨男だけではないんですけども。晴れ渡って、さあ、帰ろうと思ったら、釜石線が止まっていました。東京で予定があって、困ったなと思ったら、釜石市役所の方が、新花巻まで送っていただきましたけれども、そのとき、あの仙人峠道路に乗ることが出来たわけです。身をもって、こういう道路ってものが重要なんだってことをたまたま体験することができました。そういう体験を踏まえて、これからお話をしたいというふうに思います。三陸の

2. 三陸地方の地域経済活性化

輝く未来へ:いくつかの可能性

- 前提: 自律的な地域経済活性化
 - ⇨原子力依存型の下北・福島県浜通り
- 「コースト180」の連結 →点を線にする可能性
- 「TOHOKUものづくりコリドー」との結合 →線を面にする可能性
- 首都圏等との時間距離の短縮 →大規模経済センターと連携する可能性1
- 北米大陸西海岸等との取引の拡大 →大規模経済センターと連携する可能性2

4

未来、まず三陸ということを考えて地図を広げますと、東北地方の太平洋岸、三陸の北側には青森県の下北が広がっています。三陸の南側には、少し離れていますけれども福島県の浜通りが広がっています。私は、あの、エネルギー政策上、原子力発電所自体は必要だと思っていますが、地域再生、地域活性化のモデルという意味ではこれらの地域はやはり、原子力マネーの影響が大きいと思います。それに対して、三陸はそうではない、自分達の手と足で自立的な経済活性化を目指していくんだと、ここがまず大きな特徴だと思います、それが大前提だと思います。そうすると、その上で、それじゃどこにこう未来の可能性があるのかということ、パッと地図を見ながら考えました。森進一がいうように、港町ブルースのように、点々と港町が散らばっている。しかしそれが必ずしも、繋がっていない。国道45号では繋がってるけれども、この道は大変な道である。リアス・ハイウェイという形で繋がれば、これは点が線になるんじゃないか、ということを感じます。

経済産業省の、東北の経済産業局が、なかなか、なんか横文字たくさん使っていて難しいんですけど、「TOHOKUものづくりコリドー」、コリドーって何かと思ったら、廊下みたいなものですけども、これを提唱されています。東北には郡山、仙台、山形・米沢、それと北上川流域というコアになる四つのものづくりのセンターがあって、その周辺に、いわき、八戸、青森・弘前、秋田北部、本荘・由利、そして会津、というものづくりの、もうひとつのセンターを繋げて東北の製造業を考えている。八戸は含まれていますけれども、残念ながら三陸が、飛ばされているわけですね。これはなぜかという、三陸はまだやはりこう、上手く繋がっていないからだ。単に南北方向だけじゃなくて東西に拡げて、線を面にする可能性があるんじゃないか、ということを感じました。

そして、仙台と繋がるということはその先に、大消費地圏であります首都圏というのがあるわけですね。まあ、そういうその首都圏の繋がりをも、展望しうる。さらに地球儀を見ますと、あるいはアメリカから帰ってきますと、必ず飛行機は三陸の上を通ります。なぜかっていうと、北米大陸の西海岸と、三陸っていうのはめちゃくちゃ近いわけですね。ということは大きく考えれば、たとえば車の産業なんかも展開しているわけですが、そういうことを考えますとこの三陸の港は、北米大陸の西海岸とかにも繋がっていく可能性がある。こういうところに、今は亡き小沢市長が考えられた、産業発展と三陸ということのこの、未来の可能性があるんじゃないか、このぐらいの四つの可能性があるんじゃないか、というふうに思います。それを、少し産業ごとに考えていきたいとします。

まず、農林水産業、第一次産業ですけども、ここでのポイントは遠隔地の大規模市場と結びつくということが一番のポイントだと思います。ご存知のように、日本の食糧自給率はどんどん下がっています。しかし、必ずしも日本で一次産品が採れないかという、そうではありません。集中的に採れるところがある。しかし、それを必要とするエリア、たとえば首都圏に物流の関係で物が届かないっていうのが、非常に自給率を下げている大きなネックになっているわけですね。そうすると、この三陸っていうのは、まさに日本人にとっての第一次産業の大きなふるさとっていいですか、日本を代表する産地であります。ということで、

2. 三陸地方の地域経済活性化

第1次産業

- 遠隔地市場との結合
- 地域ブランドの構築: ブランドミックス
 - ・世界三大漁場の名声に裏打ちされた「三陸」ブランド
 - ・県ブランド
 - ・市町村ブランド
 - ・個人ブランド
- 生産地が主導的にサプライチェーンを構築する
 - ・産地直送
 - ・産地加工
- 物流が決定的に重要

5

そのことを高らかに謳うために、やはり地域のブランドというものを消費地に打ち立てていく必要があるんじゃないか。まず、大きくは「三陸」っていうブランドです。これは世界三大漁場、この三陸沖とニューファンドランド沖とアイルランド沖だとかいうふうに使われておりますけれども、その三陸ブランド。それだけではなく、たとえばお米などでは、県のレベルのブランド、更に肉だとか牛乳だとかだと市町村のブランド。今日も私、東京出てくるときに、朝、早かったんですけども、葛巻ブランドの牛乳を飲んで、冷蔵庫から出し

て、やってきたんですけど、まあそういう時代になってます。そして、都会の、東京の人たちに聞くと、今一番食の問題、心配してるのは、安全の問題であるということで、もう、ここまで来たらブランドは個人ブランドにまでしてもらいたい。産地の誰が作ったのか、どこの漁業家が、農業家が採ったものなのかというところまでわかってほしい。この辺を上手く組み合わせて、まあ、大消費地に攻めていくというのが、三陸の未来ではないか。ただし、大消費地と繋がるといった瞬間にですね、スーパーですとか大手の流通商社だとかという、それこそ東京育ちの連中が主導権を取ってしまう可能性があります。そうではなくて、生産地が主導的にサプライチェーンって難しい言葉を使ってますけれども、要するに生産地から消費者までの繋がりってことですが、その繋がりの中で主導権をとるためには、ひとつは産地直送方式を確立すること、あるいは、なるだけ産地に近いところで生産地加工を行なってそこから持っていくというようなやり方を確立することがポイントになると思います。それができるかどうかを分けるのは、物流が整っているかどうかです。物流が整ってないからこそ出口の大手小売店だとか商社が力を発揮するというメカニズムになってますので、公共インフラである物流が整うと生産地の出番がやってくると、こういうメカニズムになってると思います。

第二次産業です。産業集積ということばがありますが、これは中小企業がたくさん集まって、その結果競争力を作っていく、というようなイメージで、日本の未来を語る上でひとつのキーワードとして、このところ、出てきます。じゃ、どういうところにどういう企業が集まるかということ、その地域の特徴を活かした地域固有資源を重視して企業が集まってきます。この、釜石で考えれば、三交代勤務の風土が定着しているだとか、24時間365日稼働の港があるだとか、そういうことが、高炉が止まった後、この釜石のまちに24社もの企業が誘致されてやってきた、一つのポイントになっているわけです。そしてこういう資源こそが、その

2. 三陸地方の地域経済活性化

第2次産業

- 広域展開による産業集積としての深化
 - ・地域固有資源を活かした企業誘致、企業定住
 - ・三陸地域内での製造業の面的展開
 - 工程間分業、受注量や納期による分業、産業構造の多様化...
- 周辺産業集積との相乗効果
 - ・「TOHOKUものづくりコリドー」との結合
- 外部市場との結合
 - ・三陸沿岸港湾間の分業やリスク分散による全体最適の追求
 - ・道路整備による物流の質の向上

6

企業を定着させる上でも重要な意味を持つと思います。ただし、如何せんこの釜石には人口が5万人いません。すべてをセットで揃えるわけにはいかないんですね。そうすると何が必要か、三陸のそれぞれのまちにそれぞれの特徴のある産業集積が出来て、それがお互い補い合う、こういう構図が必要だと思うわけです。たとえば機械工業でも、金属を叩く鍛造、鋳造、熱処理、メッキ、いろんな工程が必要です。それぞれがそれぞれのまちの強みになって、そのまちを道路で繋ぐというようなイメージですね。あるいは、出口の産業が自動車だったら、自動車の下請けをやってたら自動車がだめになった時、あるいはその親工場が海外へ行っちゃったらもうそのとたんにアウトになるんだけど、自動車にも納入できるし家電にも納入できるようなそういう企業をつくり上げる、産業構造を多様化していく、このためには、エリアを拡げていかなければいけません。同じ産業やっててもいいんです。競争になるじゃないかって言うかもしれないけれども、大量の注文がきたときにその時には隣まちに手伝ってもらう。納期だとか、受注の量なんかの調整も複数のまちがあるってことが、威力を発揮するわけですね。さらにいきますと、今三陸の中での沿岸都市の、こう、繋がりを考えましたけれども、これができれば、たとえば、久慈が八戸に繋がっていく。気仙沼が仙台と繋がっていく。そのことによって、気仙沼と繋がっている、久慈と繋がっている三陸の間のエリアが活きてくる。そして冒頭で岩手県の知事の祝辞の中にその多軸型のネットワークって言うふうに使われていたけれども、仙人峠道路のような東西方向の道路を入れることによって、まさにこの、面的な展開が可能になって「TOUHOKUものづくりコリドー」との結合が出来上がってくるのではないかと、いうふうに思います。

それと、もう一つは港湾です。例えば岩手県内、あるいは三陸だともう少し数が多いですが、いくつもの港があります。これがやはり特徴をもつ必要がある。特徴をもつことによってそれぞれの荷物が特徴のある港に行き、それはある意味で、道路さえ整えばどこに上がってもいい訳です。リスクの分散にも繋がる。ということで、今言ったような第二次産業を活性化させる、まあ、いわばキーポイントが、ここでも道路整備による物流の質の向上ということにあることは明らかだと思います。

2. 三陸地方の地域経済活性化

第3次産業

- コンパクトシティは一定規模以上の都市に適合
 - ・人口25万人の八戸市では可能
- 基本的な戦略は外部からの観光客・訪問者の呼び込み
 - ・地域ブランド:「三陸」を前面に
 - ・国内観光のニーズの変化
 - パッケージ化、クルマ利用、体験型志向、「工場萌え」現象…
- 周辺観光地との相乗効果
 - ・海と山と川と温泉
 - ・ストーリーの重要性(人間の要素)

7

次に第三次産業です。雇用を考えますと、この部分が一番大事だともいえます。で、今切り札として、コンパクトシティということが言われています。まち中に住んで中心市街地を活性化する。とてもいい考えだと思います。これは大賛成ですが、しかしこれは、その都市にある一定以上の人口がいて、都市機能が集中している場合にのみ可能だというのが、現実の姿だと思います。そういう意味では、この沿岸都市7市の中でも人口25万の八戸は可能だと思いますけども、それ以外のまちではこのやり方だけでは未来は開けないのではないかと思います。そうすると、もうざっくりばらんに言っちゃいますと、全国でシャッターが降りてい

ない元気な商店街ってというのは、要するに人口が増えているところか、観光客がたくさん来ているところか、このどちらかしかないわけですね。そうすると、三陸の、八戸も含めて、特に八戸以外のまちでは、勝負どころは外部から観光客、訪問客をいかに呼び込むか。そのときにはこの「三陸」っていうブランドが、ものすごく大きいわけですね。北から南まで国立公園が180kmにわたって繋がっている、たぶん日本では、ここと瀬戸内海しかありません。世界の国立公園の中でも、ぱっと思いつくのは、アメリカにもヨーロッパにもなくて、オーストラリアのグレートバリアリーフぐらいしか思いつかない。まさにそういうところをこう、活かしていく必要がある。現在、国内観光のニーズは変化してまして、高齢化にしたがってパッケージ化が必要だってひと、一方でそのパッケージ化に対する反発として、それぞれその、小さな単位で回りたいっていうことで、沖縄観光なんてものはもう、沖縄に行くとはわかりますが、全部の車が「わ」ナンバー、レンタカーになってます。そういう車利用をしていきたい。あるいは、1か所にとどまって、主として地元の人との交流ということをしたい、という体験型志向。それから今、東京を中心に始まった、新しい妙な現象なんですけど、聞いたことおありでしょうか、「工場萌え」という、その「萌え」という言葉は秋葉原から始まったメイド喫茶とかと関わる変な言葉なんですけれども、その工場の出来上がった人工物のラインを見ると興奮するといいますか、これがその一番その、実は心に響いてくるというような動きがはじまってまして、2,000円の写真集が既に3万部売れています。このタイトルの。少年ジャンプの「こち亀」ですね、あのまんががでも、これがその、取り上げられてるっていう現象が起きています。

三陸の諸都市は一方で自然だけではなくて、ものづくりも一生懸命やってるわけですが、そのものづくり自体が、ここの製鉄所だとかあるいは鉱山だとか、トロッコ電車に乗っていきますと、私、電力をやってますんで、日本の全国の発電所をかなり回ったんですけども、釜石鉱山の地下の湖のあの発電所ほど感動したものはありません。そういう、いろんな意味での需要が高まっている。三陸には、海と山と川と温泉が揃っています。そして、宮沢賢治もいるし、柳田國男もいるし、若干は井上ひさしもいるし。なぜ若干なのかはよくわかりませんが、なんか12月には来られるそうですが、期待しておりますけども、いろんな意味での人間的な要素がたくさんあるというふうに思います。このまちに来れば、森(かつての新日鐵釜石ラグビーのV7戦士)を思い出す人も多いと思います。松尾ファンには申し訳ありませんが、私、松尾より森のほうが好きなので、あえて言わせていただきます。

3. リアス・ハイウェイの役割

道路行政の動向

□2006.12閣議決定「道路特定財源の見直しに関する具体策」
「重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する」

□高規格幹線道路の総合評価における評価項目・指標

- ・費用対効果 (B/C B=Benefit C=Cost)
- ・採算性 (R/C R=Return)
- ・波及効果 (その他外部効果)
 - ☆ 住民生活 (指標1~3)
 - ☆ 地域経済 (指標7~9)
 - ☆ 安全 (指標13~15)
 - ☆ その他、地方公共団体の取り組み (指標16)
- ☆ 地域社会 (指標4~6)
- ☆ 環境 (指標10~12)

8

していこうっていうわけですね。この世界に行きますと、とても怪しげな、世間の人知らない言葉が飛び交っていて、最初、何の意味かわかりませんでした。B/C (ビーバイシー) とかっていう言葉なんですけれども、これは要するにコスト=費用を分母において、ベネフィット=便益を分子において、それを割り算して、その値が多いものから認めていく、っていうやり方です。「なにを、東京者が考えそうな…」、こういうことをお思いだと思います、そりゃまったく正しいんですけども、重要なことは、現実に予算を取るとなったら、ちゃんとこのB/Cも上手くゆくようなアプローチをすべきだ、というのが私の考え方です。そのためにはBだとかあるいは、採算性のリターン=Rだとか、分子を増やしていくというのが、ひとつのアプローチ。これがまず、中心になると思います。それと非常に関わるのが、下の外部効果です。外部効果には、16個の指標が大きく六つのジャンルに分かれています。これを用いまして、私、東京に行って9月に取材した内容に基づいてですね、東京者の連中に何を言うと三陸のリアス・ハイウェイが一番説得力があるのかという、ちょっと実験を

して、そのなかで効いたデータを上げてみます。

第3の指標、「高度な医療施設までの搬送時間が短縮される」という指標ですが、まず、東京の人が一番びっくりするのは、三陸の人口の1/4以上、26%が救急医療施設へ60分以内には到達できない。救急車が直ぐ来たとしても。また、このまちでいうと、産婦人科が大船渡へ移動してしまう。ほとんどの東京の人はこういうことを知りません。指標13,14というのは、道路の迂回路の問題だとか、異常気象、交通障害の問題ですが、国道45号の36か所36kmが津波の場合に浸水するということが想定されている。あ

3. リアス・ハイウェイの役割

生活・安全

□指標3: 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される

- ・三陸の人口の26% (9.2万人) が救急医療施設へ60分以内に到達できない
- ・釜石病院から大船渡病院への産婦人科機能の移転

□指標13: 並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である

□指標14: 並行する緊急輸送道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある

- ・国道45号の36箇所36kmが津波浸水想定区間である
- ・国道45号の交通事故致死率(死者数/発生件数)は全国平均の約4倍

9

るいは事故を起こして、その事故件数を分母に、死んだ人の数を分子においた致死率というのを計算すると、国道45号は全国平均の4倍である。インパクトのあるデータは、この辺だと思います。一言で言えば、リアス・ハイウェイっていうのは命を守る道路である。これは明らかだと思います。



3. リアス・ハイウェイの役割

地域経済1

□指標8: 高速道路へのアクセスが容易になり、農林水産品の流通の利便性が向上する

・八戸～仙台間の陸運時間
内陸190分: 三陸580分(現状)⇒300分(整備後の将来)

- ☆道の駅遠野風の丘=永遠の日本のふるさと
- ☆サンフィッシュ釜石・シープラザ釜石
- ☆山田のカキ漁・・・「朝1時間長く眠ることができる」→後継者確保
- ★漁業系廃棄物の広域処理

10

いきますと、遠野のあの有名な道の駅「風の丘」ですね、東北全体の、今日運転手の方に聞いたら、ナンバー2の売上だそうなんですけども、今、全国のモデルになっています。全国の道の駅が遠野に見習えというようなことで、モデルになってますけれども、そこの謳い文句が「永遠の日本のふるさと」っていうことなんですけども、今のところ、自分達で買って持ち帰るっていうやり方しか、なかなかできないわけですよ、観光バスなんかに乗って。それから、毎回ここに来た時に買い物します、サンフィッシュ釜石とかシープラザ釜石。これも、自分が自ら買って新幹線に乗って帰らないと、傷んでしまうというような状態になります。こういう問題はすべて、道路が開通することによって、大きく改善される。山田はカキの名産地だそうなんですけれども、もしこの道路が通れば、漁業に従事される方は、朝、1時間長く眠ることができる。これは、今の若い人との関係からいくと、後継者確保にも繋がる。あるいは、三陸の各都市には、漁業廃棄物を処理する施設が点在している。これが、道路ができることによって繋がり、環境が保全される。こういうところが、やはり効果的な訴求ポイントではないかなというふうに思います。

次に製造業。指標7で産業立地を振興する、物流のアクセスが容易になる、指標9で地域振興計画が進めら

3. リアス・ハイウェイの役割

地域経済2

□指標7: 物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する

□指標9: 高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている

・高規格幹線道路の整備率: 三陸19%、東北51%、全国50%

- ☆仙人峠道路の効果
- ★広域にわたる産業構造多様化・工程間分業・従業員確保
- ★広域にわたる港湾間分業がもたらす相乗効果
- ★広域仙台地域、八戸地域、(北上川流域地域)との連携

11

新しい雇用をつくったSMCっていう会社があるわけなんですけれども、この会社も、道路を使って従業員を集めるということをやっているわけです。先ほど言った工程間分業だとか、産業構造多様化だとか、港湾間の分業だとか、それだけではなくて、まさに、道路ができることによって、製造業が展開してゆく条件が整っていく。久慈が八戸と繋がれば、気仙沼が仙台と繋がれば、間の三陸の諸都市もみんな活きてくる。そして東西の道路ができれば、今、日本でも、もっとも元気だと言われます花巻・北上の産業集積と繋がっていく。こういう、

それから、地域経済との関係で言いますと、まず、指標8のところ「農林水産物の流通の利便性が向上する」というのがあります。いただいたパンフレットで一生懸命足し算をして、計算してびっくりしたんですが、八戸から仙台まで来るルート、内陸は190分であるのに対して三陸ルートを通ると580分。来年この大会が八戸で開かれるそうですけれども、主催者の方々が三陸を通らないで、内陸を通して八戸に行くんじゃないかというふうに思うくらいあります。これ、リアス・ハイウェイの整備後になりますと300分、これは大幅な短縮になりまして、半分になるということですね。私が行った限りの経験で

れている、こういうことがあります。製造業の物流にとって考えますと、単に道路が繋がってればいい、舗装率が上がればいいっていう問題ではありません。くねくねしていると、もう、自動車運搬車、キャリアカーは危ないということで、製品にちよつとでも傷がついたらいけませんから、くねくねした道は、関東自動車は、運ぶことが出来ません。それじゃあ、そういうそのくねくねしていない道、高規格幹線道路の整備率をみると、全国と東北は結構同じ水準までいってますが、三陸が遅れていることは明らかです。19%です。そして、仙人峠の道路のおかげで、自動車の運搬量が増えそうだし、東京との間に新しいバスのルートができた。このまちに大量の

3. リアス・ハイウェイの役割

地域社会

□指標6:複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する

- ・三陸の4市3町3村は高速道インターチェンジから60分圏外
- ・三陸の4市3町3村は空港から90分圏外
- ・三陸の1市3町2村は新幹線駅から90分圏外
- ☆観光消費額の比率(対地域内総生産):三陸10.4%>内陸6.8%(岩手県)
- ☆「見る・食べる・遊ぶ」三拍子揃った陸中海岸国立公園の魅力
- ☆仙人峠道路の効果
- ★グリーン(エコ)・ツーリズム、産業観光の可能性
- ★パッケージツアーの設定や自由旅行の設計が容易に

12

も、観光の可能性を示していることは確かだと思います。「るるぶ」っていう雑誌があります。これは「見る・食べる・遊ぶ」の略ですけども、この「見る」「食べる」「遊ぶ」三拍子揃っているところが、この三陸の魅力であります。ここの点でも、仙人峠道路は効果を上げたと言います。そういう意味で、グリーンツーリズムというアプローチも、産業観光というアプローチも可能なこのエリア、そこに新しいニーズに乗ってパッケージツアーの設定や自由旅行の設計が可能になるような、リアスハイウェイをですね、「わ」ナンバーの車が走り回るような、そういう時代が来れば、大きく、ここの地域の第三次産業は変わっていくんじゃないかというふうに思います。

4. まとめ:リアス・ハイウェイの早期実現へ向けて

未来への可能性とリアス・ハイウェイ

□指標3(医療)・6(観光)・13(安全)・14(安全)⇒点から線へ

□指標7(産業立地)・指標9(地域振興)⇒線から面へ

□指標8(農林水産品流通)⇒首都圏等との時間距離の短縮

□指標7(物流)⇒北米大陸西海岸等との取引の拡大

■リアス・ハイウェイは、三陸の輝く未来を切りひらく

13

か一つ、忘れてはいけない、最も重要な指標があります。それはなにか。最後の指標16です。指標16はどういうふうに読むかと言うと、なんて書いてあるかと言うと、「地方の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する」と、こういうふうに書いてあります。まさに、仙人峠道路、それをやったわけですね。先ほどの佐々木傳十郎さんが議長となった市民会議。これが「仙人・1000人総決起大会」をやったり、「仙人・1000円募金」を集めたり。そして、この『仙人千夢(せんになせんむ)』というパンフレットを発行したりした結果、全国規模の日本道路協会の道路功労者表彰で、全国まれに見る地元の活発な活動ということで、表彰されているわけです。これがないかぎり、リアス・ハイウェイは出来ません。

ということで3県7市、そして周辺の12市町村のスクラムと住民の力、そのためには、たぶん今の延長上だけではだめだと思うんです。農林水産物の流通の仕組み、広域的にどうやって大消費地に送り出すか、っていう仕組みづくり、港湾利用のプラン、産業立地のプラン、広域観光のプランが必要だと思うんですね。それを三陸ブランドってことで括っていく。

姿が見えるわけです。

最後に観光ですけども、指標6です。いただいた資料によりますと、なんと、三陸の4市3町3村は高速のインターチェンジから60分以上かかる、4市3町3村は空港から90分以上かかる、1市3町2村は新幹線の駅から90分以上かかる、これじゃあ、なかなか観光客が来れない。にもかかわらず、今、地域内の総生産に占めます観光消費額のウエイトを見ますと、岩手県内のデータですが、内陸地域よりも三陸が多い。まあ、これは、三陸は逆にいうと産業がそれだけ厳しいということも示していますけれど

ということは、冒頭に申し上げました、点から線への可能性ということに、指標3の医療、6の観光、13の安全、14の安全が関わります。線から面へということに、7の産業立地、9の地域振興が関わります。首都圏等との時間距離の短縮ということに、指標8の農林水産品の流通というものが関わります。さらに指標7の物流は、北米大陸西海岸等との取引の拡大ということに関わります。

大きな三陸の未来の可能性から考えても、このリアス・ハイウェイはなくてはならないということは、あまりにも明らかだと思います。(拍手)

最後のパネルです。というふうに言った上でなお

4. まとめ: リアス・ハイウェイの早期実現へ向けて

最も重要な指標

□指標16: 地方の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する

■仙人峠道路の教訓: 市民会議と国・県の分担

- ・仙人1000人総決起大会・仙人1000円募金・『仙人千夢』
⇒(社)日本道路協会による道路功労者表彰
- ・国13.2km+岩手県5.2km=全長18.4km

■3県7市12市町村のスクラムと住民の力

- ・農林水産物流通、港湾利用、産業立地、広域観光での「三陸」ブランド

■便益(B)・外部効果の強調とともに、費用(C)削減の努力も

- ・B/C、R/Cの上昇につながる

14

まさに、皆さんの力がないとこの道は出来ないっていうのが、一点です。

それから、もう一つ、仙人峠道路は教えています。ここは、国と県の分担方式、つまり、国が13.2kmで岩手県が5.2km、合わせて18.4kmとこういう道になってるわけです。みなさん、Bが大事だということで便益だけを強調していると、東京の人は所詮三陸の人のわがままだって、いうふうにどうしたって聞こえます。そりゃ、まちがっていることは確かなんだけど、なんで、あの道路行政が、あの道路の予算が本当は足りなくせに「余った」っていうふうになるかってい

うと、あるところで認めちゃうと他の地域も認めなくっちゃいけなくなっちゃうんで、非常に厳しい条件でカットしてるから余っちゃうと、こういう結果になってるわけです。そうしたら、もうはっきり言いまして、他の地域に負けない迫力がなきゃいけない。競争して選ばれるような状況じゃないと、リアス・ハイウェイは出来ません。そのポイントが今言ったようなスクラムの力で道ができればこう変わるんだというその具体的なイメージづくりにあることは間違いないんですが、もう一つはCのほうを減らすということですね、可能な限り減らす。例えば今5分の5という分数があったとします。分子のほうを一つ増やして5分の6にしても、20%しか増えません。それを分母を一つ減らして5を4に置き換えたら、25%数字が上がるんですね。5分の7に分子を二つ増やせば40%しか上がらないけれど、分母を二つ減らして3分の5に置き換えれば、67%アップするわけです。そういう努力があるということは、やはり、他地域のひとも、他地域だって道路を引きたいわけです。しかし、やっぱり三陸の人の必要性、三陸の人の迫力、三陸の人の努力に負けるなあというふうに思わせたとき、リアス・ハイウェイというものは出来上がるんだと思います。

今まで三陸の広さは、むしろ三陸の経済発展にとって大きな足枷になってきました。たくさんのエリアに渡って県が三つもある、市町村が20ちかくある、これが、その広さが足枷になってきました。でも今、これ逆なんです。中央の予算を取るためには、県をたくさんまたがっていたほうがいい。たくさんの市にまたがっていたほうがいい。たくさんの町村が集まったほうがいい。ただし、力を一つにして。そういう状態が、一番お金をとりやすい状態だというふうに思います。この広さを弱みから強みに変える中で、三陸の未来は切り拓かれるのではないかと思います。

どうも、ご清聴ありがとうございました。

