



## 東北支部第3回研修集会

### 地域活性化への途

青森商工会議所副会頭 田中虎之助

本州最北端に位置し、積雪寒冷地で第一次産業にその生産を負っている青森県、年間6千億円のマイナス収支を、公共投資と交付金によって賄われている青森県、又東北新幹線にとり残された県都青森市にとって、今何をなすべきか、産業経済面から見た意見を述べて見度い。

産業が活発に興り、人の出入りが盛んな都市は、現代の都市間競争の勝者となる。

それ故に、先づ人造り、それも企業家を育てる、その為には教育が必要であり、又身近な資源を利用して、地場産業を振興して、自信を付けることも必要である。

その一方で都市造り、街造りを考え人集めを行う。そして、その方法手段として第3セクター、官民一体の機構をうまく活用してゆくことが望ましい。

以上を順を追って述べてみたい。

#### 1) 教育問題

従来隔絶された地域でのみ活動し、その為近代化に乗り遅れている県民に、視野の拡大を呼び掛け、広域経済下に於ける全国対比の青森市、青森県の位置付けを確認せしめ、社会的モラルの向上を計り、情報

化、ハイテク化、国際化に於ける「コンセンサス」を養い高度技術を理解し、ソフト産業に参入出来る産業人を育てることが肝要であり、特に積極性のある企業家の育成に努める。

その為にこそ、学校教育、企業内訓練に於て、講師、教授陣の充実を計り、他県人との交流・交換を必要とする。

更に、産業教育の徹底を計り、マーケティング、流通問題等、従来生産部門にのみ片寄っていたカリキュラムを是正していかなければならない。

#### 2) 地場産業の振興

先づ地元資源の活用を考えるべきであるが、高速交通体系が確立されている現在、マーケットを何処に求めるかによって、商品開発もかわって来る。

地元青森県内に売れる商品、東京、大阪等大都市圏に売れる商品、更に海外に目を向けた時、従来のような、一次産品の素材型産業では他県との太刀打ちが出来ず、付加価値の高い、工業製品に匹敵する高度技術を加味した商品開発が急務であろう。

一例として、青森県にしかない「青森ヒバ」を日本舞踊の所作台として製作して販売中。これは元来「ひのき舞台」の呼称がある位木曾の「桧」が使用されていたが、資源涸渇の折から、同品質の「青森ヒバ」を登場させ、全国の文化会館に販売中。これは高品質でありながら、市場性にとぼしく、全国的に評価されていなかった「青森ヒバ」(桧の1/3の値段)を所作舞台製作の過程に於て、特殊技術を導入して、高度技術と良材との組合せにより評価を得たものであり、文字通りの適材適所を地でいったものとして、評価されるのであります。

そして、これを更に発展させ100億円産業に迄高める予定。

その成果として「青森ヒバ」の価値を木曾の桧の値段迄高めれば、県内の資源即ち財産の評価増が1兆円の大台を越える計算となり、更に「青森ヒバ」の所作台によって創り上げられた販売経路「ひばの途」は今後県産品の流通販売に強力な支援材料となろう。

### 3) 中心市街地の活性化

都市間競争の激化に伴い、個性ある都市の創造は活性化に不可欠な条件である。

一方限りある予算の中では、総花的な予算の分散は極力避けるべきであり、青森県の場合、すでに青森市の中心である「アスパム」を擁し、青森駅、官庁街、青い森公園、新町商店街を包含した新町中心市街地を重点的に整備してアメニティに富み、美しい商店街として又、都市機能の充実した中心市街地として創り上げることにより、青函インターブロック構想の中心として位置付けることが可能となり、商業、港湾流通都市としての青森市の置位が確立され、都市間競争の勝者となり得るのである。

### 4) 第3セクターの活用

そして、以上のことを成し得る経営形態としては第3セクター方式が望ましいと思われる。

官民一体のチームワークが必要とされる中で官主導では、その行動、意志決定に迅速を欠き、チャンスを逸する恐れがあり、又主体性を欠くことも考えられる。その為常に企業経営の思想を持続する経営形態が不可欠であり、そのトップには地域の経済人を当てるのが至当と思われる。

一方資本は脆弱な地元資本のみに頼ることなく、中央資本又公共の資本を導入すべきであろう。又種々の情報、産業技術は、国、県、市等の蓄積されたものをふんだんに利用し得る方策を採るべきで、この際情報の公開を主張していき度い。

これ等のことを考え合わせ、地元商工会議所の役割は一段と重要なものとなる。

第3セクターの例として、駅ビル「ラビナ」を挙げれば

経営トップは地元商工会議所副会頭  
駅ビル経営のノウハウは旧国鉄  
資本は旧国鉄、県、市、金融機関、  
マスコミ等  
総工費 30億円  
テナント 70億円  
年商 50億円  
無借金経営で年率10~20%の売上増を実現

以上、郷土愛と科学的経営を行うことにより地域の活性化は可能であり、又実現しつつあることを報告致します。

## 四 全 総 と 青 森 県

### ——青函インターブロックを中心に——

青森大学教授 渡 辺 利 雄

#### 1. 四全総の位置

##### (1) 縦断面的位置

昭和37年「全 総」拠点開発方式 生産の場

昭和44年「新全総」大規模プロジェクト方式  
開発の場

昭和52年「三全総」定 住 構 想 居住の場

昭和62年「四全総」多極分散型 交流の場

昭和30年代後半以降の一貫した最大の国是は「国土の均衡ある発展」にあり、四全総はこれまでの流れの上に立って、東京一極集中を是正し、多極分散型の国土形成によって地域格差と過密・過疎を解消しようとする計画。

##### (2) 横断面的位置

①国際化、情報化、都市化、高齢化、技術革新等新しい条件変化に対応し、

②構造調整期のため、多様な都市型産業の育成により21世紀へのソフトランディングを図る。

③全国的な交流ネットワークの形成と継続的な定住の促進を期す。

#### 2. インターブロック構想の概念と役割

##### (1) 概念と役割

圏域には自然発生的圏域、政策調整的圏域、制度的圏域の3つがあり、四全総にうたうインターブロック構想は第2の圏域にあたり、西瀬戸と青函圏をそれに位置づけた。青函圏は既に自然発生的に多角的交流があったが、トンネル開通を契機に人為的・積極的に交流計画を策定し、実行する必要がある圏域である。

仙台、札幌圏が大都市を中心とした階層構造をなす圏域に対し、その中間に位置する青

函圏は、多都市のネットワーク化による経済と文化の交流で100万都市に匹敵する中枢機能の役割を果す。

##### (2) 課題

①在来線での2時間30分を要する青函間で果して同一圏域としての交流を深め得るか。

②仙台、札幌のような中心的核都市を擁する圏域に対し、青函圏が多都市のネットワーク化で果して中枢機能の役割や都市型産業の育成が可能だろうか。

③既成の行政圏域の中で青函プロジェクトの単なる交流や共同研究では、点的結合に終り、線的、面的結合にはなりえない。高速交通と高度情報化は行政圏域でも道州制の問題あるいは責任や権限の再検討を必要としないか。

#### 3. 多元的価値配分とビッグプロジェクトの検討

##### (1) 多元的価値配分論の検討

インターブロックリレーションズ

(地域相互の価値配分)

行政、経済団体、大学、姉妹都市等の交流

インターパーソナルリレーションズ

(個人相互の価値配分)

結婚、買物、観光、支店、出稼ぎ等の交流

##### (2) ビッグプロジェクトの検討

21世紀を展望し、仙台ではインテリジェントコスモス構想、札幌では千歳間のリニアモーターカーの運行とHIMEX(北海道医療・産業複合都市構想)というビッグプロジェクトを計画しているので、青函圏もこれに順応する計画も検討対象になりはすまいか。

#### 4. 交通・情報の「中立性」と首都問題

A. マーシャルは交通（情報）の発達は特定の都市に味方をするものではない、という。当該その都市が求心構造をもちうるのは都市としてのトータルな魅力が他都市より比較優位にあることは自明の理である。この視点から、青函圏は仙台、札幌につぐ第3の中核管理機能をどう付与すべきか。閾値の問題とからめ、都市人口と都市産業の自己増殖論を十分検討していくこと。

#### 5. いちおうのまとめ

21世紀を展望すると、人流のみ多極化し、情報流、物流、商流は東京一極化か大都市集中化が予想される。したがって、高規格幹線道路など社会資本の早急な整備（四全総11頁）、傾斜配分を実施し、青函という第3の圏域にたる集積機能を高め、都市型産業の育成を図り、1次産業や企業域下町の厳しい人口社会減を、100キロ通勤圏の形成で、青函圏域内でより多くの人口定住を図ることが望まれる。

## 第4回研修集会

### 「観光事業推進上の隘路について」

岩手県北自動車(株)取締役社長 八重樫昌宏

当社は20数年にわたり、陸中海岸、八幡平両国立公園を含む岩手県北部を舞台として観光開発を行って来たが、未だ成功とは云い難い状況にある。

観光開発に従事して来た体験を踏まえ、それを阻害している要因を以下の8項目にまとめ粗上に供し、ご教示を得たい。

#### 1. 観光事業に対し、地域開発のリーディングインダストリーとしての正当な位置付けがなされていない

観光開発によってもたらされる雇用の増加と観光客の落す金の乗数的効果については、良く知られているところであるが、そればかりでなく、むしろそれ以上の効果をもたらすのが観光事業であるとの認識が自治体や地域社会に於て、未だ不十分である。

地域の産物を手っ取り早くイメージアップ

する方法は来訪する観光客を増やすに限る。来遊客に地域の産物を見て、触れて、食べてもらう、そしてその反応を生産者が直接たしかめることができる。又、観光地としてのイメージが高まることによって、その産物のイメージが高まる。つまり、観光事業は一次・二次産業のアンテナショップの役割を担っている。

また、来訪客との交流を通じ地域の人々の心がグローバルに開かれて行くと言う効果も期待できる。国際化時代を予見し、グローバルな心の交流を目的とした観光開発を行って来た例としては、本県では田野畑村が挙げられる。

#### 2. 自己評価能力の不足

自らの宝を自らが発見し育てていく能力、これが地域の特色ある個性を産み出す原動力

となる。これからの時流に合った岩手の観光資源は何か、と云うことを、既成観念にとらわれないで検討すべき段階であると思われる。

且て邪魔物だった雪は今や貴重な観光資源と化しつつある。寒さ(夏の涼しさも含めて)やいささかもて余し気味の広大な山系地帯も雪と同様貴重な観光資源と化し得るのではないだろうか。

#### 3. 基盤整備、殊に道路整備の遅れ

交通網の整備が体系的になされなければ、効果を発揮しない。例えば五百人の団体客をスムーズに流し得る交通網をどこに、どの様に展開して行くべきか、と云うビジョンを持った施設が必要である。主なものは道路であるが、関連する休憩施設、港湾施設、宿泊施設をタイミング良く整備して行く必要がある。

#### 4. 開発を防げる諸制度

国土法による規制は、過疎地帯にはそれ相應の弾力的運用を行うべきである。又、国土法関係のみならず国有林等の利用についても手続きの簡素化も必要、現状のままでは民活導入は極めて困難である。

#### 5. 助成措置の不備

農林漁業や企業誘致については、各種の丰厚的助成制度があるが、観光事業が1で述べたような一次二次産業のイメージアップと市場開発に重要な役割を有するにもかかわらず何らの助成措置がない。生産には助成するが販路開拓には助成しないと云うに等しいことで、ひと昔前の発想とも云うべきであろう。

#### 6. 資金不足

地方企業は資金力に乏しく、借入金に頼ら

ざるを得ない。開発事業のような長期低収益と見られる事業については、金融の門は狭い。

そこで、利子補給等により円滑な金融の道を開く必要がある。財源としては、料飲税・入湯税等観光に係る税の一部を活用してはどうか。

#### 7. 人材不足

観光事業のみならず、事業活動の中核を成す将校クラスの人材が不足している。将軍と兵だけでは組織的戦闘はできない。観光事業は、人間生活の全局面に係わる巾広いノウハウを持った人材が不可欠。人材確保と育成のための投資が急務。

#### 8. 公共投資が民間投資を誘発するような型でなされている例が多い

具体例は枚挙にいとまない位あるが、これまでは施設さえ作ってもらえば、と云うことで公的施設の誘致をやって来た例が多いが、これからは、公的なものを誘致する際は、それによって、その周辺に民間の施設がドンドン建設されるような仕組みを当初から計画に入れるべきものと思う。

#### 〈結び〉

今後の観光開発は、リゾート的なものになる。それは、爽やか、ステキ!と云うイメージを持ち、アクションを伴うものである。開発の方向は、リゾート法の大規模リゾートと、身近な小規模観光地「一村一自慢」と云った二方向がある。前者については、基盤整備先行型で進めなければならないが、ソフト面では、コンベンションを誘致できる核都市の形成が不可欠である。私としては、後者を重視したい。差当り現在、盆正月2回の帰省に新緑(山菜取り)と紅葉(キノコ狩)の2回を

加え年4回とすることを提唱したい。

そうすれば岩手の良さを真に味わい、そして再認識してもらえることになるだろう。(学校を出て直ちに他県に就職した人達の中で古里のベストシーズンを知っている人がは

たして何人居るだろうか。)

古里の良さを体感してもらえば、次には仲間と一緒に遊びに来ることになり、仲間と一緒に工場ごとUターンする可能性も生じて来る!

## 「東北(岩手)開発の史的課題と 米国土地開発交通政策の教示」 ——国際空港・高速道路システムの重要性—— 東京大学名誉教授 今野源八郎

### 1. 交通基盤の整備と地域開発

米国の地域開発の歴史を振り返ってみると、交通基盤の整備をとおして東部から西部に向けて地域開発が進展し、米国土の均衡ある発展が実現していった。日本の場合をみると地方交通インフラストラクチャーの整備遅れが一因となって、3大都市圏、特に東京圏への政治・経済・文化・情報機能など過度の集中、つまり国土開発のアンバランスを生んでしまった。

更に日本の場合は、経済の変化に交通基盤の整備が追いつかないという意味でのアンバランスもある。経済の変化に先行して交通基盤を整備していかないと、地域間格差はいつまでたっても解消しないことになる。

資本主義の世界は、人と商品が安価に、早く、確実に流れて実現するものである。日本では、幼稚段階の産業はいわば供給のサイドで保護する政策をとっているため、通信を含めて交通コストは高くなる。一方、欧米では空港駐車場の利便性もあって、交通手段は鉄道から航空に移行しており、航空競争の時代になっている。この競争にたえるためコストダウンが進められている。今後の日本の航空政策を考えるう

えで大きな示唆を受けるところである。

### 2. 国際航空の発展の背景

戦後、国際間の「人の交通」と並んで、「資本の移動」「財の輸送」は空に移っている。空の交通の進歩は、地表上の交通障害を克服することを容易にしつつある。1960年代からの「ジェット・エイジ」において、国際交通は、従来の水陸の地表交通システムから宇宙的世界交通システムへと発展している。それは、ジェット機と一連の航空システムのもつ次のような優れた交通特性とその効果によるものである。

- ①音速の高速性
- ②(亜)成層圏交通による世界の最短距離連絡の実現と、地表気象障害からの解放
- ③ワイド・ボディの居住性、快適性
- ④安全性
- ⑤人・財の運賃の低下傾向、航空輸送は鉄道に比して資本集約的であり、人件費の上昇に伴う運賃コスト・プッシュが少ない。
- ⑥航空システムの進歩は「人」の能率的な立体交通システムを創出している。人の中・長距離交通パターンは、便利な自動車・鉄道と航空のパーク・アンド・ライド・システムに

移りつつある

### 3. 航空貨物輸送の発達と国際貿易

日進月歩の航空システムの進歩は、サービスの質の向上、運賃低下と供給力の増大をもたらしている。また、貨物需要はわが国にみえるように、

- ①産業構造の高度化に伴う高付加価値商品の増加
  - ②国際分業の発達に伴う航空貨物の増加
  - ③国際情報化時代の国際交流、情報商品の増加
  - ④国民生活の向上
- 等から増加している。

### 4. 航空輸送の貿易市場開発に対する貢献

航空輸送は、スピード、頻度、サービスの質というユニークな特質をもっている。航空輸送のこれらのメリットは、大型ジェット機、コンテナリゼーション、および能率的なローディング・システムの導入によって実現されつつある。従来の航空輸送の高い運賃という欠点は、大型機、特にジャンボジェット機の下腹部の貨物室利用、大型貨物専用機の出現によって低下しつつある。実際に航空貨物が増加しているという事実は、航空輸送の魅力を反映しているものであろう。

いくつかの例をあげてみると次のとおりである。

急速な配送を要し、紛失・盗難防止を考慮する次のような商品は航空便として増加している。①高価な商品(宝石、貴金属)②高価軽量の商品(フィルムや書類)③破損しやすい高価な品(時計、光学機器)④輸送中、細心の注意とよいコンディションを維持する必要のある商品(エレクトロニック機器、半導体、熱イオン管)⑤医療品、化学品⑥時間の経過に敏感な商品(ファッション商品、鮮度に市場価値が敏感な商品)。

合理的な運賃コストについてみれば、荷主は商品の運賃だけでなく、航空便の場合は船便に比して、梱包費、在庫費、保管費を削減するために、頻繁にして規則的な航空サービスを選好する傾向がある。

また、航空サービスは新しい国際分業の発達を促進し、製造業間の相互依存関係を強め、新たに「国際的な商品およびサービスのフロー」を創出している。このように世界の諸空港を媒介として、新しいビジネス・マーケットが創出されつつある。たとえば、ある日本の有名な時計メーカーは、主要部品をケネディ空港に送り、そこからさらに魅力的な米国の市場に隣接したバハマ島の組立工場に送り、組み立てている。また、印刷製本は韓国や台湾で、校正は頻繁な航空輸送を利用して日本や米国で行なわれている例もある。

### 5. 宇宙航空時代 岩手県民の大空港・高速道路等への前進的取り組みのために

岩手県と全国航空路システムについてみてみる。

- ①盛岡～東京 3時間で大空港不要とみるか。
- ②盛岡～東京ルート距離 約600km(花巻565km) 東京～大阪 約530kmからみて、盛岡～東京航空路は魅力的な市場である。
- ③東京～大阪空路(60分)にジャンボ機便15便就航をどうみるか。
- ④2地点間の複数・高能率交通機関の相乗効果(地域開発)を高く評価しなければならない。
- ⑤盛岡・花巻空港の連絡時間(バス60分)は国内最悪の状況、改善が必要である。
- ⑥岩手県は仙台国際空港市場圏に入るのが得策か、全国に誇る大空港を建設するか。

### 6. 提言 岩手開発の戦略

大空港・高速道路システムの重要性  
大港に恵まれない広大な岩手地域の開発

戦略は大空港建設である。そして、この大空港を軸とする臨空ハイテク工業団地、国際商業団地、臨空研究団地、臨空自然公園、スポーツランド、広域観光ルート、空港都市等と県内外高速道路を基幹とする自動車道路網の建設、東北各県空港を結ぶ航空便の開設などの計画づくりが求められる。計画の具体化のための投資態度としては、行きづまってからの追いかけ投資ではなく、欧米人あるいは明治の日本人のような先行投資、同時投資政策を期待したい。

いづれにせよ、大空港の建設は岩手県民の子孫繁栄のための交通基盤建設（偉大なる遺産づくり）であり、投資であると考えたい。われわれの先祖は道路と鉄道を、また美田、美林を残してくれた。われわれは新幹線に続き、

高速道路と大空港を子孫に残そう。オランダ人の知恵と繁栄の道を見ると、麦畑をつぶしてチューリップ畑に、それもつぶして大空港、高速道路を建設した。女王の祝辞、「小さい（貿易）国にこそ大国際空港＝アムステルダムがある。これで繁栄への道を進もう」は印象的である。

戦後、日本そして世界の経済構造と交通（下部）構造は、経済の進歩と技術革新によって、相互関連的に変化、発展してきた。岩手県民を含む東北の人々が、この大きな構造発展の時代にあつて、賢明なる良い政策を子孫の為に採用することを願うものである。

本稿は、講演の要旨および資料をとりまとめたものである。 文責：事務局

## ◇東北支部第4回研究大会のお知らせ◇

1. 日 時 昭和63年5月20日(金)  
13:30～17:00

2. 場 所 仙台市戦災復興記念館  
5階会議室

3. 大会プログラム

(1) 基調講演

「農業生産と  
バイオテクノロジー」

13:35～14:35

講 師 東北大学名誉教授  
元東北大学農学部長  
現東北福祉大教授  
志村 憲助

(2) パネルディスカッション  
「日本の農業を考える」

14:35～16:55

パネラー 志村 憲助  
柴田 洋雄  
(山形大教授)  
関田 康慶  
(東北大助手)  
阿部 長寿

(宮城県農協中央会営農農政部長)  
コーディネーター 工藤 啓  
(東北福祉大助教授)

(敬称略)

日本計画行政学会 〒980 仙台市大町二丁目15-29 (大町電力ビル3階) (財)東北開発研究センター 気付  
東北支部 電話 (022)222-3394  
「東北支部だより」 編集責任者 工藤 啓