

# 地域経済活性化とネットワーク形成

—釜石からのメッセージ—

橘川 武郎

## 概 要

希望学釜石調査は、①ローカル・アイデンティティの再構築、②希望の共有、③地域内外でのネットワーク形成、という3つの要素が地域における希望の再生にとって不可欠であることを明らかにした。本稿の課題は、このうちの③にかかわる2つ論点を掘り下げることにある。

第1は、釜石におけるネットワーク形成はどのような問題に直面しているか、という論点である。ここでは、キープレーヤー間の連携強化およびネットワークの広域化が必要であることを明らかにする。

第2は、ネットワークを広域化するうえで大きな意味をもつインフラストラクチャの整備をいかに進めるか、という論点である。ここでは、三陸沿岸地域を縦貫するリアス・ハイウェイを建設することの意義に光を当てる。

これらの検討をふまえて、本稿では、全国各地の地域経済活性化の取組みに適用することができる、釜石発のメッセージを導出する。それは、(1) インフラ整備による外需の呼び込み、(2) 広域ブランドと結合した地域ブランドの確立、(3) 若い世代とリスクテーカーとの連動、の3点にまとめることができる。

### キーワード

希望学釜石調査、地域経済の振興、キープレーヤー、ネットワーク形成、外部需要の呼び込み

## I. 本稿のねらい

東京大学社会科学研究所（東大社研）が2009年4月に刊行を開始した4冊シリーズの『希望学』（東京大学出版会）が、大きな社会的反響を呼んでいる<sup>1)</sup>。東大社研の希望学プロ

---

1) 4冊のタイトルは、第1巻が『希望を語る—社会科学の新たな地平へ』、第2巻が『希望の再生—釜石の歴

ジェクトの大きな柱の一つは、岩手県釜石市を対象にした包括的な地域調査であるが、筆者（橘川）は、この希望学・釜石調査に、2006年のスタート時点から参加してきた。

希望学・釜石調査のリーダーである玄田有史と中村尚史は、同調査から「発見された仮説」について、次のように述べている。

「地域における希望の萌芽を、その実現へとむすびつけるためには何が必要であろうか。私たちが希望学・釜石調査から見出したのは、『ローカル・アイデンティティの再構築』、『希望の共有』、『地域内外でのネットワーク形成』の三つが、地域における希望の再生にとって不可欠という仮説である。そして、この三要素を貫くキーワードが『対話』である」（玄田・中村 [2009] xv 頁）。

本稿のねらいは、上記の仮説で言及されている第3の要素、つまり「地域内外でのネットワーク形成」について、(A) 釜石におけるネットワーク形成はどのような問題に直面しているか、(B) ネットワークを広域化するうえで大きな意味をもつインフラストラクチャの整備をいかに進めるか、という二つの見地から掘り下げることにある。

筆者は、希望学・釜石調査に関連して、2006～08年に、7度にわたって釜石市を訪れた<sup>2)</sup>。それらを列記すると、

- ①2006年7月の釜石市での現地調査（東大社研による大規模な合同調査の一環）。
- ②2006年9月の釜石市・大槌町での現地調査（東大社研による大規模な合同調査の一環）。
- ③2007年3月の東大社研主催「釜石に希望はあるか：希望学釜石調査シンポジウム」（釜石市民文化会館）での報告。
- ④2007年9月の釜石市・宮古市での現地調査（⑤の講演のための予備調査）。
- ⑤2007年10月の三陸沿岸都市会議（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）主催「『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」（釜石市民文化会館）での記念講演。
- ⑥2008年1月の岩手県釜石地方振興局・釜石市主催「第3回『ミナトマチ釜石希望セミナー』釜石湾の活用とまちづくりについて」（釜石ベイシティホテル）でのパネルディスカッション参加（コーディネーター）。
- ⑦2008年11月の東大社研主催シンポジウム「地域における希望の再生－希望学・釜石調査報告－」（釜石市民文化会館）でのパネルディスカッション参加（パネラー）。

---

史と産業が語るもの』、第3巻が『希望をつなぐ－釜石からみた地域社会の未来』、第4巻が『希望のはじまり－流動化する世界で』、である。また、編者は、第1巻と第4巻が東京大学社会科学研究所・玄田有史・宇野重規、第2巻と第3巻が東京大学社会科学研究所・玄田有史・中村尚史、である。

2) この7回という訪問回数は、希望学・釜石調査に参加するメンバーのなかで、けっして多い方ではない。例えば、同調査のメンバーである大堀研の釜石市訪問回数は、2006～08年度だけで、26回に及んだ。

このうち①と②の調査の結果は橘川 [2006] (2006年10月15日脱稿) に、③の報告の要旨は橘川 [2007a] に、④をふまえて行った⑤の講演の要旨は橘川 [2007b] に、それぞれディスカッションペーパーとしてまとめた<sup>3)</sup>。そのうえで、橘川 [2006] に関しては、若干の補整を施し、『希望学』シリーズ第2巻の第6章として発表した(橘川 [2009])。一方、橘川 [2007a] と橘川 [2007b] に関しては、これまで公刊する機会がなかった。

本稿では、第Ⅱ節で、橘川 [2007a] (『釜石には希望がある。でも、もっと、あるはずだ。』)の全文を紹介する。これは、前記の(A)の論点、つまり、「釜石におけるネットワーク形成はどのような問題に直面しているか」を検討した論稿であり、2007年3月6日に脱稿されたものである。

次いで第Ⅲ節では、橘川 [2007b] (『三陸の地域経済活性化と道路の役割』)の全文を紹介する。これは、前記の(B)の論点、つまり、「ネットワークを広域化するうえで大きな意味をもつインフラストラクチャの整備をいかに進めるか」に光を当てた論稿であり、2007年10月14日に脱稿されたものである。

(A) および(B)の見地からの考察をふまえて、本稿では、第Ⅳ節で、釜石におけるネットワーク形成から導くことができるインプリケーションを明らかにする。それらは、全国各地で展開されている地域経済活性化の取組み、とくにそこでのネットワーク形成の取組みにとって、有用な示唆を与えることであろう。

## Ⅱ. 『釜石には希望がある。でも、もっと、あるはずだ。』

### ー「希望学釜石調査シンポジウム：釜石に希望はあるか」での報告要旨ー

#### 1. シンポジウム「釜石に希望はあるか」

2007年3月3日、釜石市の市制施行70周年を記念して、東京大学社会科学研究所希望学プロジェクトの「希望学釜石調査シンポジウム：釜石に希望はあるか」が、釜石市民文化会館で開催された。このシンポジウムで配られた『希望学釜石調査中間報告』のなかで、プロジェクトリーダーの玄田有史は、「釜石の希望は点在していて、まだつながっていない。希望は人と人との関係のなかにしか生まれえないから、大事なことは、どんなに苦しくてもパスをつなぎ続けることだ」と書いた。これを受けて、シンポジウムの冒頭、釜石

3) ⑥と⑦のパネルディスカッションでの発言内容については、とくにディスカッションペーパー等の形でまとめたことはない。

調査の概要について報告した中村尚史は、①ネットワーク形成に欠かせないものは何か、②地域における希望の共有には何が必要か、③固有の歴史・文化・産業・環境を希望の再生にいかにつなげるか、という三つの問題を提起した。

中村尚史の問題提起を受けて、「希望学釜石調査シンポジウム：釜石に希望はあるか」では、中村圭介・辻田素子・大堀研・橘川武郎の4名が希望学釜石調査に関する中間報告を行い、それに対して、竹村祥子・遊佐俊一・佐々隆裕の3名がコメントを加えた。この小稿は、シンポジウムで筆者（橘川）が行った報告の要旨を書きとめたものである。なお、文中では、敬称を省略させていただいた。

## 2. なぜネットワークがつかないか

中村尚史の①と②の問いに答えるためには、釜石でネットワークがつかないのはなぜかを明確にする必要がある。その理由は、皮肉なことに、キープレーヤーがあまりにも英雄的に行動し、それが各々成果をあげているために、お互いにかかわりあう必然性が小さい点に求めることができる。

希望学の釜石調査を行った東京大学社会科学研究所を中心とするメンバーは、これまで、釜石のキープレーヤーの発するエネルギーに圧倒され続けてきた。2006年9月に実施した合同調査の際には、一人ひとりのメンバーが「自分は今日のインタビューで、こんなにすごい話を聞いてきた」と興奮して口々に話すため、宿舎となったホテルは、蜂の巣をつついた状態となった。

釜石市は、岩手県と協力して、新日本製鐵釜石製鐵所の縮小・合理化が本格化した1980年代以降、24社もの企業の誘致に成功した。そして、そのことによって、辻田報告が強調したように、約2000名に及ぶ製造業での雇用を創り出してきた。

誘致された企業は、技術力を生かした新製品開発と、独自の（新日本製鐵から独立した）販路の確保に、全力をあげてきた。その結果、中村圭介報告が強調した、製造業の産業構造転換（鉄鋼から一般機械へ）の中心的な担い手となった。

新日本製鐵は、高炉を停止したにもかかわらず、釜石製鐵所を閉鎖することなく、高級線材を生産し続けてきた。これは、アメリカのUSスチールなどでは、考えられない決断である。そもそも、3交替24時間労働をいとわない風土、24時間365日稼動が可能な港湾、他の企業も利用できる土地・工業用水など、新日本製鐵が蓄積してきた産業インフラがあったからこそ、上記の企業誘致は実現したのである。

このように、釜石のキープレーヤーたちは、まさに英雄的とも言えるほど奮闘し、それぞれに成果をあげてきた。奮闘するかれらは、あまりに忙しすぎて、お互いにかかわりあ

う余裕が十分にはなかったのである。

### 3. 機会損失を直視する

キープレーヤーたちの奮闘ぶりをみれば、「釜石には希望がある」ことは明らかである。しかし、ここで銘記すべき点は、「釜石には希望がもっとあるはずだ」ということである。

セブン・イレブン-ジャパンとイトーヨーカ堂からなるセブン&アイグループを小売業における日本のトップカンパニーにおしあげる原動力となったものに、POS (Point of Sales) システムがある。コンビニなどのレジでよくみかける、商品に付されたバーコードの情報を読み込む仕組みのことである。これによって小売店は、売れ筋商品を的確に把握することができ、それに見合った品揃えをすることによって、収益を増やすことが可能になる。こうして、POS システムをいち早くとりいれたセブン&アイグループは、飛躍をとげたのである。

ただし、ここで忘れてはならない点は、POS システムには、一つの落とし穴があることである。それは、売れ筋商品はつかめるが売りそこなった商品はつかめない、難しい言葉で言えば機会損失を把握できない、という落とし穴である。機会損失とは、買う側に買う気があり売る側に売る気があるにもかかわらず、売る側の事情で取引が成り立たないために生じる売上げの減少のことである。POS システムでは、買い手が求めているものの、売り手がもともと店頭においていない商品については、その価値を知ることができないのである。

個々のプレーヤーが奮闘するものの、つながりが十分ではない釜石のネットワークにおいても、機会損失が生じている可能性は高い。例えば、SMC をめぐる取引について、それがあてはまる。SMC は、高炉停止後釜石に誘致された企業の代表格であり、雇用創出の最大の貢献者でもある。我々が行ったインタビューでは、そのSMC について、地元釜石での取引に熱心でないとの声が強かった。ところが、辻田報告が明らかにしたように、SMC 自身は、地元企業への発注をふやしたいという意向をもっている。SMC 側に発注する気があり、地元企業側に受注する気があるにもかかわらず、ネットワークが十分につながっていないため、機会損失が生じているのである。この機会損失が取り除かれれば、釜石において製造業の面的展開が可能になり、釜石における希望は、新たなステージに到達することであろう。

### 4. ネットワークがつながらないもう一つの理由

じつは、釜石のネットワークがつながらないことには、もう一つの理由がある。それは、

人口5万人未満の釜石の範囲内でネットワークを完結させることには、そもそも無理があるという理由である。釜石のネットワークが有効に機能するためには、ネットワークの範囲をより広域に拡大して、釜石の内部では不足する要素を取り込んでいかなければならない。

釜石において製造業の面的展開を真に実現するためには、関東自動車工業の工場等が立地する北上川流域の県央部との連携が、決定的に重要である。岩手県内の他の各港（大船渡港・宮古港・久慈港）が軒並み取扱貨物量を減らしているなかで、釜石港のみが取扱貨物量を維持しているという、ここ十数年の実績は、この連携がすでにある程度実績をあげていることを示している。仙人峠道路の開通、釜石港公共バースの増設、湾口防波堤の概成という3点セットが出揃う2007年は、釜石と県央部との産業面での連携が飛躍的に強化される画期となるであろう。関東自動車工業岩手工場の設備増強も、この連携強化に追い風となる。

釜石の製造業の面的展開については、もう少し視野を広げると、さらに大きな構図がみえてくる。自動車の国内需要は頭打ちだと言われるが、ディーゼル車だけは例外である。燃費が良いためCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出量削減に効果的なディーゼル車は、今後、日本でも売行きを伸ばす可能性が高い。ヨーロッパでは、すでに市場の過半がディーゼル車で占められている。問題は、渋滞が激しく、ゴー・ストップを繰り返す日本の交通事情のもとではディーゼル車の走行性能を十分に発揮できない点にあるが、この点も、北海道や東北ではそれほど深刻ではない。そうであるとすれば、自動車メーカーが近未来に北海道や東北でディーゼル車を製造する工場を新設することは、大いにありうる。その場合には、自動車用高級線材の北日本における生産拠点である新日本製鐵釜石製鐵所の役割が、にわかにクローズアップされることになる。釜石のネットワークの広域的な展開は、「釜石製鐵所ルネサンス」をもたらすことさえありうるのである。

ネットワークを広域化することは、製造業だけでなく、釜石の第3次産業にとっても、重要な意味をもつ。2004年における釜石の従業者数の産業別構成比をみると、製造業が25%であるのに対して、第3次産業は約60%に達することがわかる。釜石の経済活性化の鍵を握るのは第3次産業だとさえ言えるわけであるが、第3次産業を活発にするためには、ネットワークを広域化し、外部からの観光客・訪問者を増加させる必要がある。

もちろん、最近注目されているコンパクトシティの構想は、釜石にとっても役に立つ。全国に散った釜石勤務経験者を呼び戻し居住者をふやす構想は、ある程度成果をあげるだろう。しかし、コンパクトシティの柱となる「まちなか居住」や「中心市街地のにぎわい」を本格的に実現するためには、一定規模以上の人口および都市機能の集積が必要であることもまた、冷厳な事実である。その意味で、コンパクトシティ構想が威力を発揮するのは、

県庁所在地かそれと同等以上の都市に限られるであろう。いまのところ、コンパクトシティの全国的典型が青森、福島、富山、長野、神戸などであることは、それを明確に示している。

全国的にみて、にぎわいをみせている商店街は、必ず人口増加地域か観光地かに立地している。釜石の場合、人口増加には限界があるため、商店街の活性化のためには、ネットワークを広域化し、外部からの観光客・訪問者を増加させるしか、方法がないのである。

## 5. 広域ブランドの中でこそ生きる釜石ブランド

観光客を増加させるうえでヒントとなるのは、釜石を訪れる観光客数が周辺5市（花巻・遠野・大船渡・陸前高田・宮古）のそれより少ない事実である。このことは、けっして悲観すべき材料ではない。むしろ、将来への活路を開く楽観材料だとみなすべきである。と言うのは、同じ三陸沿岸に位置しながら大船渡・陸前高田・宮古より観光客数が少ないということは、「三陸の釜石」のイメージを鮮明にすることができれば釜石を訪れる観光客は増加する可能性が高いということであり、同じ銀河ドリームライン沿線に所在しながら花巻・遠野より観光客数が少ないということは、「銀河ドリームラインの釜石」というイメージを打ち出すことができれば釜石をたずねる観光客が増える可能性が大きいということだからである。

三陸沿岸は、隆起海岸とリアス式海岸で有名な、日本を代表する観光地の一つである。岩手県の久慈から釜石を経て宮城県の気仙沼まで約180kmにわたって続く「コースト180」と呼ばれる美しい海岸は、その全体が陸中海岸国立公園に指定されている。一方、銀河ドリームラインは、宮沢賢治の『銀河鉄道の夜』のモデルとなった岩手軽便鉄道を継承した、JR釜石線につけられた愛称である。銀河ドリームラインは、宮沢賢治の故郷である花巻、柳田国男の『遠野物語』で知られた民話の里・遠野、「鉄と魚のまち」釜石を結んでいる。つまり、釜石は、三陸海岸と銀河ドリームラインという二つの観光ルートがT字型に出会う、交点に位置する町ということになる。このことは、「銀河鉄道が三陸の海に出会う町・釜石」というブランドイメージをポピュラーなものにすれば、釜石を訪れる観光客が急増する可能性があることを示唆している。

## 6. 釜石のストーリー性

釜石ブランドを広域ブランドと結びつけ、「三陸の釜石」、「銀河鉄道の釜石」としてのイメージを前面に出す場合には、他方で、周辺の市町村に埋もれることがないように、釜石

の特徴や独自性をいかにアピールするかが問題になる。しかし、この点については、あまり心配はいらない。釜石には、観光資源やストーリーが豊富に存在するからである。

「希望学釜石調査シンポジウム：釜石に希望はあるか」で上映された短編ドキュメンタリー「釜石に吹く風」のなかで、地元の中学生は、釜石が好きな理由として、「山と川と海がそろっている」、「食べ物がおいしい」、「風が耳もとを吹き抜ける」、「鉄の工場があるにもかかわらず海や山をつぶさずに大切にしてきた」、「人がやさしい」などの点をあげた。たしかに釜石には、おいしい水産物や水が豊富であるし、その水で作ったおいしい酒もある。全国有数の規模を誇るウインドファーム（集合型風力発電施設）があるし、産業観光の対象となる鉄の歴史館・釜石鉱山・橋野高炉跡なども存在する。銀河ドリームラインの各駅には宮沢賢治にちなんでエスベラント語の別称がつけられているが、釜石駅の別称が「ラ・オツェアーノ（大洋）」であることからわかるように、釜石には、花巻や遠野にはない海がある。そして、釜石では、大船渡・陸前高田・宮古に比べて、ものづくりに打ち込む人々の営みが活発である。

大堀報告が強調したように、釜石の発展にとって、自然と工業とを統合して、いかに明確な町のイメージを打ち出すかは、きわめて重要な課題である。そのイメージは、さしずめ、「第一級の自然のなかでの第一級のものづくり」ということになる（これは、シンポジウムの冒頭で中村尚史が提起した③の問題への解答ともなる）。自然と工業とが文字通り共生している釜石は、熊本県の水俣とともに、日本を代表するエコタウンになりうる可能性をもっている。

今から150年前、大島高任は、美しいがしかし厳しい釜石の大自然のなかで、わが国初の洋式高炉を立ち上げた。この初めの一步は、日本の近代化全体の大きな礎となった。それ以来釜石は、大火、津波、艦砲射撃、再度の津波、高炉停止などの幾多の苦難に遭遇しながらも、「第一級の自然のなかでの第一級のものづくり」という基本線を貫いてきた。釜石の歴史から一編の大河ドラマを織り成すことは、それほど難しいことではあるまい。それに対して、全国の他の地方小都市のなかから、釜石ほどストーリー性に富んだ町を見出すことは、容易ではなかろう。

## 7. コーディネーターとストーリーテラー

ここまでの議論から導かれる結論は、釜石には、今、コーディネーターとストーリーテラーが求められているということである。

コーディネーターの役割は、釜石のネットワークをつなげ、それを外へ広げることにある。コーディネーターには、「内と内」、「内と外」の両方を接合することが求められている。

ストーリーテラーの役割は、釜石で展開されてきた、そして今も展開されているストーリーを、ドキュメンタリー、小説、詩歌、絵画、写真、映画、音楽などの形で具象化することにある。花巻の宮沢賢治、遠野の柳田国男に比べて、釜石の井上ひさしの仕事は、未完のままである。

コーディネーターにしても、ストーリーテラーにしても、それを一人で担うのは、困難かもしれない。複数の人々の共同作業が必要になるだろうが、そのメンバーのなかに若い世代が含まれることが望ましい。「釜石に吹く風」のなかでの中学生による的を射た発言は、釜石における若い世代の活躍を予見させる。

## 8. 希望学釜石プロジェクトは終わらない

「希望学釜石調査シンポジウム：釜石に希望はあるか」は終わった。しかし、東京大学社会科学研究所の希望学釜石プロジェクトは終わらない。

今回のシンポジウムで中間報告を行ったのは、地域振興政策調査班のなかの地域企業調査グループと環境行政調査グループのメンバーだけである。同班には、このほか、漁業経済調査グループと「行政と市民」調査グループ、スポーツ振興政策調査グループが存在する。さらに、地域振興政策調査班のほかにも、新日本製鐵釜石製鐵所調査班、歴史文化研究班、社会調査班、地方政治調査班、そして総括班が、活動している。

今回のシンポジウムで中間報告した地域企業調査グループや環境行政調査グループのメンバーも、自分たちの意見を言いつ放しというわけにはゆくまい。東京大学社会科学研究所の希望学釜石プロジェクトは、まだまだ道半ばなのである。

(2007年3月6日脱稿<sup>4)</sup>)

## Ⅲ. 『三陸の地域経済活性化と道路の役割』

### －『『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』での記念講演要旨－

本稿は、2007年10月11日に釜石市民文化会館で開催された、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）主催の「『のびゆく三陸 輝

4) この節で紹介した橋川 [2007a] の脱稿から、すでに2年以上の歳月が経過した。しかし、今日においても、「釜石におけるネットワーク形成はどのような問題に直面しているか」という論点に関して、橋川 [2007a] で示した見解は、基本的に妥当性を持ち続けていると考える。この点については、橋川 [2009] 258頁も参照。

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」において、筆者（橘川）が行った記念講演「三陸の地域経済活性化と道路の役割」の要旨を文書化したものである。

## 1. はじめに

本稿の課題は、三陸の地域経済活性化の方向性を展望し、そのなかでの道路、とくにリアス・ハイウェイの役割を明らかにすることにある。リアス・ハイウェイとは、八戸・久慈間の八戸・久慈自動車道、久慈・宮古間の三陸北縦貫道路、および宮古・仙台間の三陸縦貫自動車道の総称であり、2007年4月1日現在の整備状況は、表1の通りである。

表1 リアス・ハイウェイの整備状況（2007年4月1日現在）

単位：km

道路名	八戸・久慈自動車道	三陸北縦貫道路	三陸縦貫自動車道
計画延長	50	90	224
供用済み	7 (14%)	1.5 (2%)	70 (31%)
事業中	13 (26%)	12.5 (14%)	86 (38%)

出所：国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007a].

三陸と筆者とのかかわりとしては、三つの経験をあげることができる。

一つめは、学生時代の1970年代なかばに、鉄道を使って行った三陸周遊旅行である。北山崎と浄土ヶ浜の対照的な海岸美、龍泉洞の神秘さ、まだ高炉が稼動していた釜石製鐵所の迫力などは、筆者の日本認識に不可欠の原風景となっている。

二つ目は、2006年に始まり、現在も継続している東京大学社会科学研究所の希望学・釜石調査である。筆者は、この調査のメンバーの一人であり、これまで、橘川 [2006]、橘川 [2007a]、橘川 [2007c]などを発表してきた。

三つ目は、『『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』での記念講演の準備のために、2007年9月7日に実施した事前調査である。この時は、たまたま台風9号の三陸接近と重なったため、結果的に、高規格幹線道路の威力を、身をもって感得することになった。国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所でのヒアリングのため、暴風のなか、乗用車で国道45号線を釜石から宮古まで移動した際には身の危険を感じたが、途中、三陸縦貫自動車道の一部として先行供用されている山田道路を通過した時だけは、安心感をもつことができた。また、翌9月8日は台風一過の快晴であったが、保線上の理由で、JR釜石線の釜石・遠野間は、運行を停止したままであった。しかし、仙人峠道路を使うことによって、東京での用事に遅れずにすんだ。

これらの経験をふまえ、本稿では、三陸の地域経済活性化の方向性を展望することから、

分析を進めてゆく。

## 2. 三陸の地域経済活性化

リアス・ハイウェイを実現するためには、三陸の地域経済活性化の方向性、未来予想図を明確にしたうえで、そのなかではたすべきリアス・ハイウェイの役割を確定するという手順をとるべきである。三陸の「輝く未来」につながる可能性としては、次の4点が重要である。

第1は、三陸沿岸で南北に点在する市町村を連結する、つまり、点を線にする可能性である。三陸沿岸は、隆起海岸とリアス式海岸で有名な、日本を代表する観光地の一つである。岩手県の久慈から釜石を経て宮城県の気仙沼まで約180kmにわたって続く「コースト180」と呼ばれる美しい海岸は、その全体が陸中海岸国立公園に指定されている（陸中海岸国立公園協会 [2005]）。この「コースト180」が機動的な線として連結されれば、三陸の未来は大きく開かれることであろう。

第2は、南北に拡充された三陸のネットワークを東西にも広げ、いわゆる「TOHOKUものづくりコリドー」と結合する、つまり、線を面にする可能性である。2006年8月に東北経済産業局が2010年を見通してとりまとめた「東北地域産業クラスター戦略」は、「東北のすぐれたモノ作り力を基盤とした7技術・産業分野と10地域が有形・無形の回廊（コリドー）を通じて緊密に連絡し合うこのクラスター形成活動を『TOHOKUものづくりコリドー』と名づけ、地域の企業、大学等の研究機関、産業支援機関などと一体となって早期のクラスター形成を目指す」としている。ここで言う「7技術・産業分野」とは、「MEMS（Micro Electro Mechanical Systems, 微小電気機械システム）技術分野」・「半導体製造装置関連分野」・「光産業分野」・「医歯工連携・健康福祉分野」・「自動車関連部材等分野」・「非鉄金属リサイクル分野」・「IT（Information Technology, 情報技術）分野」のことであり、「10地域」とは、牽引車となる「北上川流域地域」・「広域仙台地域」・「山形・米沢地域」・「広域郡山地域」に、周辺の「青森・弘前地域」・「八戸地域」・「秋田北部地域」・「本荘・由利地域」・「会津地域」・「いわき地域」を加えたものである（以上、東北経済産業局 [2006]）。三陸のネットワークが面的広がりをみせれば、これらのうち、北上川流域地域・広域仙台地域・八戸地域との結合が実現することになる。

第3は、三陸のネットワークを南に延伸して、首都圏等との時間距離を短縮することである。これは、国内における大規模経済センターとの連携の可能性と言い換えることができる。

第4は、三陸のネットワークを東（太平洋）に拡張して、北米大陸西海岸等との取引を

拡大することである。これは、海外における大規模経済センターとの連携の可能性と言い換えることができる。

三陸の輝く未来へつながる四つの可能性は以上のとおりであるが、それでは、三陸の地域経済活性化にとっては、何がポイントとなるであろうか。産業ごとに見てみよう。

まず第1次産業では、遠隔地の大規模市場への販路を拡充することが、決定的に重要である。そのためには、①地域ブランドの確立と、②生産地主導のサプライチェーン（生産者から消費者までの事業の連鎖）形成の2点が、強く求められる。

①の地域ブランドについて言えば、水産物に関しては、世界三大漁場の名声に裏打ちされた「三陸」ブランドの維持・浸透が、大きな意味をもつ。米などの農産物に関しては県レベルのブランドが、肉や卵・牛乳などの畜産物に関しては市町村レベルのブランドが、威力を発揮する。最近では、食の安全性への意識の高まりを反映して、第1次産業従事者の個人ブランドが広がりを見せている点にも、注目すべきである。

②の生産地主導のサプライチェーン形成について言えば、産地直送方式ないし生産地加工方式のビジネスモデルを確立することが、大切である。サプライチェーンの主導権を消費地に立地する大手小売業者や大手卸売業者に握られないようにするうえで、道路等の社会資本が整備され、生産地・消費地間の物流が容易になることが、重要な前提条件の一つとなる。

次に第2次産業では、三陸が、製造業の面的な連携によって、広域展開する一つの産業集積として機能するようになることが、大きな意味をもつ。広域型産業集積においては、地域内の市町村間で、工程間の分業や注文・従業員の相互融通を行うことができる。また、産業構造を多様化し、特定産業の景況の良し悪しに作用されない強靱さを身につけることも可能になる。さらに、「広域三陸地域」が一つの産業クラスターとして確立されれば、北上川流域地域・広域仙台地域・八戸地域との結合を通じて、「TOHOKU ものづくりコリドー」の新しい一翼を担うことになるだろう。

広域型産業集積の形成との関連で重要な点は、三陸沿岸の諸港湾が、各々の特徴を鮮明にしつつ、それを活かして分業・連携することである。三陸の諸港湾は、国内外の大規模経済センターとつながる一大物流拠点となる潜在的可能性を有している。この点では、とくに、北米大陸西海岸諸港との海上距離の近さに注目すべきであろう。

広域型産業集積の形成にとっても、三陸諸港湾の物流拠点化にとっても、不可欠の前提条件となるのは、道路の整備である。その場合、道路の質が製品物流に大きく影響することを考え合わせれば、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である高規格幹線道路を三陸に整備することが、求められているのである。

最後に第3次産業では、外部から観光客・訪問客を呼び込むことが、基本的な戦略とな

る。最近、第3次産業にかかわる地域活性化の枠組みとしてコンパクトシティへの期待が高まっているが、一方で、コンパクトシティの柱となる「まちなか居住」や「中心市街地のにぎわい」を本格的に実現するためには、一定規模以上の人口および都市機能の集積が必要であることもまた、冷厳な事実である。その意味で、コンパクトシティ構想が威力を発揮するのは、県庁所在地かそれと同等以上の都市に限られる。三陸においては、人口25万人を擁する八戸以外では、コンパクトシティによる町おこしは、現実的ではないであろう。全国的にみて、にぎわいをみせている商店街は、必ず人口増加地域か観光地かに立地している。八戸以外の三陸の市町村においては、人口増加に限界があるため、商店街の活性化のためには、外部からのより多くの観光客・訪問者を呼び込むしか、根本的な解決策がないのである。

三陸沿岸部の大半にわたって広がる陸中海岸国立公園は、瀬戸内海国立公園と並び日本を代表する、いやそれどころか世界でも有数の規模の、海の観光地である。しかも、三陸には、すばらしい海岸美を「見る」、おいしい水産物を「食べる」、グリーンツーリズムで「遊ぶ」の、「るるぶ」の三拍子がそろっている。高齢化社会の到来を受けたパッケージツアーの復活、クルマ利用の拡大、滞在型・体験型ツアーの盛行などの国内観光ニーズの変化への確に対応して、三陸に多くの観光客を呼び込むためには、道路の整備が最重要の条件となることは、間違いない。

### 3. リアス・ハイウェイの役割

このように、三陸の地域経済活性化にとって、道路の整備は、決定的な要件の一つだと言えることができる。そのなかでもリアス・ハイウェイの開通はとくに大きな意味をもつが、それを実現するためには、特別な努力が求められる。国家財政の危機が深まり、2006年12月に、「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定されたからである。

この閣議決定は、道路整備について、「我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要になっている」、と述べたうえで、「道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、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（平成19年=2007年…引用者）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」、としている（閣議決定 [2006]）。つまり、リアス・ハイウェイの実現のためには、2007年中に作成される道路整備に関する中期計画のなかにリストアップされる必要があり、そのためには、「真に必要な道路」であることを実証しなければならないのである。

道路整備に関する中期計画へのリストアップにあたっては、国土交通省道路局 [2003] がまとめた表2のような、高速自動車国道の事業評価における評価項目に即して、作業を進めることになっている。この評価項目においては、B/C (Benefit/Cost) と R/C (Return/Cost) が重視されるが、これらは、人口が少ない地域では低い数値となるという問題点がある。その問題点を克服するために設定されたのが、16 指標からなる「波及的影響」ないし「外部効果」である。

表2 高速自動車国道の事業評価における評価項目

大・中項目	評価項目	指標	
費用対便益	走行時間短縮便益	B/C	
	走行経費減少便益		
	交通事故減少便益		
採算性	投資限度額比率	R/C	
波及的影響ないし外部効果	住民生活	高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる	指標1
		新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる	指標2
		高度な医療施設までの搬送時間が短縮される	指標3
	地域社会	拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる	指標4
		日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する	指標5
		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	指標6
	地域経済	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7
		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	指標8
		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	指標9
	環境	自動車からの NOX, SPM 排出量が削減される	指標10
		並行道路において騒音レベルが低減する	指標11
		自動車からの CO <sub>2</sub> 排出量が削減される	指標12
	安全	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13
		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	指標14
		並行する高速道路の代替路線を形成する	指標15
その他地方公共団体の取り組み	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	指標16	

出所：国土交通省道路局 [2003].

リアス・ハイウェイの実現のためには、B/C と R/C を可能な限り高めるとともに、人口が少ない地域の道路である実情をふまえて、外部効果が大きい点を説得力ある形で打ち出すこと、つまり、「真に必要な道路」である点を証明する作業が、きわめて大切である。以下では、リアス・ハイウェイの役割を再確認しつつ、この作業を進めるうえでのポイントとなる事項を、表2の外部効果にかかわる諸指標に沿って、まとめることにしよう。

リアス・ハイウェイの役割を第一義的に表わす外部効果にかかわる指標は、住民生活に関連する指標3と、安全に関連する指標13・指標14である。

2006年末現在、三陸の人口の26%にあたる9万2000人は、自動車を使っても、救急医

療施設へ60分以内に到達することができない（国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007a]）。また、産婦人科医師の減少にともなう対応策として、2007年8月に岩手県は、釜石病院の産婦人科機能を大船渡病院へ移転・集約する措置を講じた（岩手県医療局病院改革室 [2007]）。これらの事実をふまえれば、リアス・ハイウェイの実現が、「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3にあてはまること、そして、そのことが三陸住民の生命にとってきわめて重要な意味をもつことは、明らかだろう。

リアス・ハイウェイの場合には、指標13や指標14が言及する「並行する緊急輸送道路」は、国道45号線ということになる。しかし、国道45号線の36箇所、約36kmは、津波浸水想定区間とみなされている。また、リアス式海岸にともなう地形上の理由などにより道路条件が悪いため、岩手県内の国道45号線の交通事故致死率（死亡者数/発生件数）は、全国平均の約4倍に達する（以上、国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007a]）。リアス・ハイウェイの開通は、指標13や指標14が重視する沿線住民の安全の向上に、大いに貢献するであろう。

第1次産業の振興という観点に立てば、指標8の「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」点が、重要な意味をもつ。現状では、八戸・仙台間の自動車による移動時間は、内陸ルート（東北自動車道・八戸自動車道ルート）で190分であるのに対し、三陸ルート（国道45号線ルート）では580分にも達する。もし、リアス・ハイウェイが整備されれば、八戸・仙台間の三陸ルートの所要時間は、300分となり、約2分の1に短縮される（以上、国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007a]）。この時間短縮は、三陸発の農林水産品の物流を著しく改善する。カキの産地である山田町では、道路整備が進めば、漁業従事者が毎朝、もう1時間ゆっくり眠ることができるという。そうなれば、水産業の後継者問題解決に好影響を及ぼすことは、間違いない。また、三陸沿岸の市町村には、特徴ある漁業系廃棄物処理施設が点在しており、リアス・ハイウェイの開通によって、これらが連携して機能することになれば、三陸の海の環境保全に資することになるだろう。

第2次産業の振興にかかわるのは、指標7の「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」と、指標9の「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」とである。三陸における広域型産業集積の形成にとっても、三陸諸港湾の物流拠点化にとっても、高規格幹線道路の整備は、不可欠の前提条件となる。しかし、表3が示すように、三陸の高規格幹線道路・地域高規格幹線道路の整備率は、全国平均や東北平均に比べて、著しく低い。リアス・ハイウェイの整備は、三陸における高規格幹線道路整備率を上昇させるうえで、決定的な要件だと言えることができる。

表3 高規格幹線道路・地域高規格幹線道路の整備状況

地域	計画延長(km)	供用済み延長(km)	整備率(%)	事業中延長(km)
三陸	259	48	19	52
東北	2,864	1,457	51	637
全国	20,950	10,534	50	—

出所：国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007b].

注：1.三陸は2007年4月1日現在，東北と全国は2006年4月1日現在.

2.三陸は，国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所の管内.

第3次産業の振興にとっては，指標6の「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」点が，大きな意味をもつ．陸中海岸国立公園は，観光地としてきわめて魅力的であるにもかかわらず，

- 三陸の4市3町3村は高速道インターチェンジから60分圏外に位置する，
- 三陸の4市3町3村は空港から90分圏外に位置する，
- 三陸の1市3町2村は新幹線駅から90分圏外に位置する，

という，地理的なハンディキャップに苦しめられている（国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007a]）．リアス・ハイウェイの実現は，このような状況を大いに改善することであろう．

#### 4. まとめ：リアス・ハイウェイ早期実現へ向けて

以上の検討から，リアス・ハイウェイが三陸の輝く未来へつながる「真に必要な道路」であることは，誰の目にも明らかである．本章の2.で，三陸の未来を開く四つの可能性を指摘したが，それらの実現のためには，リアス・ハイウェイがもたらす外部効果が大きな役割をはたす．指標3（医療）・指標6（観光）・指標13（安全）・指標14（安全）の外部効果は，三陸の点から線への展開をもたらす．指標7（産業立地）と指標9（地域振興）の外部効果は，三陸の線から面への発展につながる．そして，指標8（農林水産品流通）の外部効果は首都圏等との時間距離を短縮し，指標7（物流）の外部効果は北米大陸西海岸等との取引を拡大する．国土交通省が設定する基準（表2の高速自動車国道の事業評価における評価項目）にもとづけば，リアス・ハイウェイが「真に必要な道路」であることは明瞭である．

ただし，ここであえて指摘したい点は，それを強調するだけでは，リアス・ハイウェイの早期実現にとって，画竜点睛を欠くことである．早期実現のためには，最も重要な指標，つまり，「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」という指標16を，忘れてはならない．岩手・青森・宮城の3県，沿岸の7市，近隣の12市町村の一丸となっ

た活発な運動なくして、リアス・ハイウェイの早期実現はありえないのである。

この点で教訓を与えるのは、2007年3月に開通した仙人峠道路（釜石・遠野間）の経験である。仙人峠道路の実現にあたっては、釜石市民の力が大きな役割をはたした。仙人峠道路の建設をめざして1988年に結成された「仙人峠道路建設促進及び三陸縦貫自動車道（大船渡～山田間）整備促進釜石市民会議」は、「単に議員や上部団体への陳情にとどまらず、『仙人1000人総決起大会』、『仙人1000円募金』、仙人峠道路完成に至るまでの道のりをまとめた冊子『仙人千夢』<sup>せんになんせんむ</sup>の発行などの全国的にも例を見ない斬新かつ先進的な活動を展開した（国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007c]. 『仙人千夢』は仙人峠道路建設促進及び三陸縦貫自動車道（大船渡～山田間）整備促進釜石市民会議 [2007]. 仙人峠道路開通に大きく貢献した同市民会議は、2007年8月に、社団法人日本道路協会によって、道路功労者として表彰された。

仙人峠道路実現の教訓としてもうひとつ重要な点は、全長18.4kmの同道路が、「国13.2km＋岩手県5.2km」という分担方式によって、完成したことである。リアス・ハイウェイの早期実現にとっては、外部効果を強調することとともに、地元自治体の努力によって費用（Cost）をできるだけ削減し、B/CやR/Cを高めることも、大切なのである。

これまで三陸にとって、広さは、経済活性化を阻害する要因となってきた。しかし、広いということは、それだけ広範な住民の力を結集できるということでもある。財政難に苦しむ国を動かすうえで、広範な住民の力に支えられた多数の自治体の共同行動は、効果的である。3県、沿岸7市、近隣12市町村は、今こそ力を合わせて、リアス・ハイウェイの早期実現へ向けて奮闘しなければならない。

（2007年10月14日脱稿<sup>5)</sup>）

#### IV. 釜石からのメッセージ

本稿では、地域における希望の再生にとって不可欠な要素の一つである「地域内外でのネットワーク形成」について、(A) 釜石におけるネットワーク形成はどのような問題に直面しているか、(B) ネットワークを広域化するうえで大きな意味をもつインフラストラクチャの整備をいかに進めるか、という二つの見地から検討を加えてきた。(A)の論点に関して分析したものが橋川 [2007a] であり、(B)の論点をリアス・ハイウェイに焦

5) この節で紹介した橋川 [2007b] の脱稿から1ヵ月経った2007年11月に、リアス・ハイウェイは、道路整備に関する中期計画の素案のなかにリストアップされた。しかし、その後も、道路整備をめぐる情勢は流動的であり、現在のところ、リアス・ハイウェイが早期に実現する見通しは立っていない。

点を合わせて掘り下げたものが橘川 [2007b] であった。

このほか、『希望学』シリーズ第2巻で発表した橘川 [2009] でも、「外部からの需要の呼び込みこそが、釜石市の第三次産業活性化の起点となる」、「釜石ブランドを、近隣市町村と連携した広域ブランドと、適切に組み合わせる」、「若い世代の参画が大きな役割をはたす」、という3点の重要性を指摘した (256-257頁)。また、同稿では、まちづくりの全国的典型である滋賀県長浜市の事例を紹介し、1人当たり1,000~1,500万円を出資した民間のリスクテーカーが大きな役割をはたしたことも明らかにした (246頁)。

本稿および橘川 [2009] での検討をふまえれば、釜石におけるネットワーク形成から、次の三つのインプリケーションを導くことができる。それは、

- (1) インフラ整備による外需の呼び込み、
- (2) 広域ブランドと結合した地域ブランドの確立、
- (3) 若い世代の参画とリスクテーカーの登場、および両者の連動、

の3点である。これらのインプリケーションは、全国各地で展開されている地域経済活性化の取組み、とくにそこでのネットワーク形成の取組みにとっても、有用なヒントを与えることであろう。

[2009年6月20日脱稿]

#### 参考文献

- 岩手県医療局病院改革室 [2007] 「産婦人科医師の減少に伴う対応について」、2007年8月13日。
- 閣議決定 [2006] 「道路特定財源の見直しに関する具体策」、2006年12月8日。
- 橘川武郎 [2006] 『地方における希望—釜石市の経済活性化と第3次産業—』, ISS Joint Research Project Discussion Paper: Hopology Research, No.5, Institute of Social Science, University of Tokyo. 2006年10月15日脱稿。Project on Intergeneration Equity Discussion Paper, No.311, Institute of Economic Research, Hitotsubashi University, 2007, としても再発行。
- 橘川武郎 [2007a] 『釜石には希望がある。でも、もっと、あるはずだ。—「希望学釜石調査シンポジウム：釜石に希望はあるか」での報告要旨—』, ISS Joint Research Project Discussion Paper: Hopology Research, No.19, Institute of Social Science, University of Tokyo. 2007年3月6日脱稿。Project on Intergeneration Equity Discussion Paper, No.316, Institute of Economic Research, Hitotsubashi University, としても再発行。
- 橘川武郎 [2007b] 『三陸の地域経済活性化と道路の役割—「『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」での記念講演要旨—』, ISS Joint Research Project Discussion Paper: Hopology Research, No.35, Institute of Social Science, University of Tokyo. 2007年10月14日脱稿。
- 橘川武郎 [2007c] 「学者が斬る 『希望学』で考える地方の再生」, 毎日新聞社『週刊エコノミスト』2007年10月30日号。
- 橘川武郎 [2009] 「地域経済活性化と第三次産業の振興」東京大学社会科学研究所・玄田有史・中村尚史編『希望学 [2] 希望の再生 釜石の歴史と産業が語るもの』東京大学出版会。
- 玄田有史・中村尚史 [2009] 「はしがき 地域の希望を考えるために」東京大学社会科学研究所・玄田有史・中村尚史編『希望学 [3] 希望をつなぐ 釜石からみた地域社会の未来』東京大学出版会。
- 国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007a] 『2007 三陸国道事業概要』。
- 国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007b] 「三陸国道管内課題と整備方針」。

国土交通省東北地方整備局三陸国道事務所 [2007c] 「道路功労者表彰式が行われました」『三陸国道』2007年8月28日号.

国土交通省道路局 [2003] 『高速自動車国道の事業評価手法 説明資料』.

仙人峠道路建設促進及び三陸縦貫自動車道（大船渡～山田間）整備促進釜石市民会議（釜石商工会議所内） [2007] 『仙人千夢』.

東北経済産業局 [2006] 『東北地域産業クラスター形成戦略－TOHOKU ものづくりコリドー－』.

陸中海岸国立公園協会 [2005] 『陸中海岸国立公園 Coast 180』.

