

盛岡地域と東北縦貫自動車道の関係についての予察

著者	奥野 隆史
雑誌名	筑波大学人文地理学研究
巻	2
ページ	1-14
発行年	1978-03
URL	http://hdl.handle.net/2241/00155274

盛岡地域と東北縦貫自動車道の関係についての予察

奥野隆史

I はじめに

昭和39年に国土開発縦貫自動車道の一つとしての東北縦貫自動車道（以下東北道とする）に関する計画案が建設省より公表されて以来、ようやく昭和52年11月19日盛岡南・一関間の道路が完成し、供用が開始された。これによって岩手県において初めて高速自動車道路が導入されたことになった。本論は、この東北道と盛岡地域の経済との関係を考察することを目的とし、交通地理学における最も重要な課題の一つである交通インパクトを扱うものである¹⁾。この種の研究は、一般に空間的にマクロなものとミクロなものに分けられるが、本論は後者に属するものといえる。

ここで対象とする盛岡地域の範囲は、盛岡市を結節点としてそれに流入する通勤・通学者の多い紫波郡および岩手郡を含む範囲である。

盛岡市を中心として一つのまとまりのある地域が北上盆地で想定しうるが、この盆地は南北方向に細長く伸び、東西方向は北上および奥羽両山脈によって狭められている。それゆえ、盆地全体を盛岡地域と考えるのは妥当性を欠くといえる。また、盛岡市を中心として南北方向には東北本線と国道4号が走り、それらに直交した東西方向に山田線および田沢湖線の国鉄2線と国道106号および国道46号の主要2道路とが走っている。したがって、交通ネットワークのうえで盛岡市を中心とした同心円的形態をもった地域を考えることが可能である。上述の範囲はそれに該当するのである。

II 盛岡地域の東北道における地位と産業・経済の概況

1) 東北道における地位

東北道の路線の周辺地域を、(1)東京に近接して京浜都市群と直接的に関連している栃木県以南の諸地域、(2)仙台を中心とした福島・宮城の両県の諸地域、(3)一関以北の岩手・青森両県の諸地域の3ブロックに区分することができる。これら3ブロックの重要性は、人口・経済・交通などの諸面からみれば、明らかに(1)ブロック、(2)ブロック、(3)ブロックの順でそれらの重要性の順位をつけることが可能である。

東北道沿線の3ブロックのうち(3)ブロックは相対的に重要性が低いが、このブロックのなかでの盛岡地域の地位は高い。すなわち、第1表²⁾に見られるように昭和45年から昭和50年への人口増加率は7.8%の増加を示し、同ブロック内の花巻・北上・一関などの地域が停滞あるいは減少の傾向を示しているのと対照的である。農業・工業・商業などの地位については、農業では北上地域より低水準にあるが、工業・商業では他地域よりきわめて高い水準にあり、これらの面では盛岡地域は同ブロック内で卓越的な地位を有しているといえる。

第1表 岩手県東北道沿線諸地域の経済状況

地 域	人		口 増加率(%)	昭48年 農業所得額 (百万円)	昭44年 工業出荷額 (百万円)	昭47年 商業販売額 (百万円)
	昭45年(千人)	昭50年(千人)				
盛岡	359	387	7.8	38,817	41,419	358,490
花巻	89	90	1.1	14,991	20,637	50,742
北上	235	236	0.4	40,508	30,554	102,359
一関	160	157	-1.9	21,148	22,368	57,177

盛岡市西方に東北道盛岡西インターが予定され、さらに紫波郡都南村西方に盛岡南インターが位置しているが、盛岡地域は、前述のように、国鉄においては東北本線とこれに三陸地方の一中心地である宮古から連絡する山田線、および秋田から連絡する田沢湖線が交差し、国道においては青森—東京の4号と宮古—盛岡の106号、大曲—盛岡の46号が盛岡地域でそれぞれ交差している。また、281号・282号・340号が盛岡市郊外や岩手町や葛巻町で上記の諸国道に連絡している。さらに、主要地方道盛岡遠野線・盛岡和賀線・盛岡岩泉線・西根八幡平線・盛岡横手線がそれぞれ紫波町や盛岡市や西根町や雫石町で諸国道と接続している。したがって、盛岡地域は交通ネットワーク上このブロックにおいて重要な地位を占めている。こうした交通上の地位は、東北道沿線諸地域においても数少なく、これに比肩しうるのは、仙台・福島・郡山・白河・宇都宮などぐらいである。

また、盛岡地域は東北道の距離において、その終点である青森と一大中心的拠点である仙台とのほぼ中間に位置していることは注目すべきである。

2) 産業・経済の概況

盛岡地域の産業上の特色は第2表で示されるように、第1次および第2次産業人口が相対的に低水準にあり、それに比して第3次産業人口がきわめて高水準にあることである。つまり消費的地域であるということである。

昭和50年の農業センサスによると、農家数24,233戸、農業就業人口47,021人であり、昭和45年に比

第2表 岩手県の盛岡地域の産業別就業人口 (昭50年)

	岩手県		盛岡地域		盛岡市以外 市部
	人数	100.0%	人数	100.0%	人数
総数	702,574人	100.0%	193,446人	100.0%	1.000%
第1次産業	244,710	34.8	49,664	25.7	28.3
第2次産業	161,128	22.9	36,179	18.7	26.6
第3次産業	296,736	42.3	107,603	55.6	45.1

(昭和50年国勢調査報告第3巻その3岩手県より)

べて農家数628戸、農業就業人口11,643人がそれぞれ減少し、その傾向は年々著しくなっている。農家の兼業化、それに伴う農地転用が増加している³⁾。田・畑の耕地面積の減少傾向をみると、昭和45年田の面積33,126haが昭和50年には23,110haに、畑では15,016haが13,926haへそれぞれ減少している。ただし、樹園地はその主産物であるりんごの栽培の進展もあって50haの増加をみせている。

第2次産業の代表的産業である製造業の全国および岩手県全体に比べてかなり低水準にあって、全国の産業別就業人口比の24.9%の半分以下の9.7%である。このことは、自給自足的工業のみが盛岡地域に存在していることの表われであろう。事実、この地域では後述するように食品品製造業が出荷

額において全製造業のその35.6%を占め、次いで出版・印刷業が17.1%を占めている。

第3次産業については全国平均よりやや高い55.6%を示している⁴⁾。なかでも特に多いのは商業とサービス業である。昭和47年商業統計によると商店数7,228、従業者数37,496で岩手県内で最大の規模をもっている。そのうち卸売業はその商圏を、周辺農業地帯を第1次圏とし、県下全域および青森・秋田・宮城の隣県の一部を第2次圏として広大な範疇をもっている。したがって、盛岡地域は中心的な商業地域であるといえよう。

盛岡地域内には見るべき観光資源は存在しないが、前述のようにこの地域は主要交通路の重要な結節点となっているので、陸中海岸国立公園を中心とする太平洋岸地帯と十和田八幡平国立公園を含む山岳地帯の接続地として傑出した基地性を備えている。

Ⅲ 盛岡地域におけるトラック輸送の現状と問題点

1) 路線トラック

地域と高速道路の関係を考察するには、長距離かつ恒常的な輸送を行ない、また高速道路の利用の可能性のきわめて高い路線トラックについて調べるのが最も適当であろう。

盛岡地域を中心とする普通貨物自動車の流動状況は第3表に示されるとおりである。これによる

第3表 盛岡地域を中心とする普通貨物自動車の流動（昭和49年）

相手地	台数	相手地	台数	相手地	台数	相手地	台数
盛岡地域内	9,594	八戸	209	塩釜	98	小計	26
一戸	395	三沢	5	白石	8	福島	18
久慈	145	十和田	24	角田	1	郡山	7
岩泉	110	野辺地	4	古川	22	白河	5
宮古	249	むつ	7	鳴子	3	会津若松	3
一関	241	小計	348	築館	19	相馬	1
水沢	222	秋田	79	迫	27	いわき	16
花巻	738	本荘	1	石巻	71	小計	50
遠野	58	湯沢	5	気仙沼	28	北海道	20
釜石	74	横手	8	小計	612	茨城	18
大船渡	45	大曲	36	山形	15	栃木	19
小計	12,400	田沢湖	30	東根	1	群馬	16
青森	53	大館	18	寒河江	3	その他関東	200
五所川原	3	鹿骨	65	尾花沢	1	その他	345
弘前	19	能代	12	酒田	3		
三戸	18	小計	254	鶴岡	2		
五戸	6	仙台	335	米沢	1	総計	14,004

（昭和49年自動車OD表—東北地方—より）

と、総流動量の88.5%が岩手県内で、68.5%が自地域内で占められ、きわめて短いトリップを普通貨物自動車をもってのようにみえる。しかし、路線トラックの場合はかなり異なり、仙台との流動が最大で総流動量の約40%、東京とのものが約20%を占めている。これらの流動は主として国道4号を利用して行なわれるものである⁵⁾。これらに次いで重要な路線トラックの流動は青森・八戸に対する

もので、両者をあわせて約17%を占めている。この流動の大半は国道4号利用のものであるが、一部は国道282号が利用されている。三陸地方との流動は上記2方面のものに比して少量であり、全体の10%にすぎない。この種の流動は主として久慈については国道281号、宮古については同106号が利用されている。秋田・大館に対するものはさらに少量であり、約5%を占めている。これについては国道282号が主に利用される。

路線トラックによる貨物輸送は、上記のように仙台・東京とのそれが最も多いが、東京への出荷品は材木と鉄材が主である。材木は箱材および樽材などであり、野田のキョーマン醤油や東京各地にかなりの需要がある。鉄材は北上・花巻・水沢などで製造される鋳物の半製品である。東京からの入荷品は医薬品が約半分を占め、そのほかに衣料・食料品・雑貨などの日常消費材が大部分である。国道4号による東京との輸送は朝10時頃盛岡を出発し、翌朝3時頃東京へ到着する。その間仙台や黒磯などに立寄るが、ほとんど無休で、その所要時間は17~18時間である。東京を出発するのは同日夜8時で翌朝10時頃盛岡に帰着する。この間に最も問題になるのは、仙台市内の営業所に立寄る際の仙台市内の交通渋滞と東京都内に国道4号が乗入れる際の交通渋滞である。盛岡から出発して仙台市内へ入る時刻は夕方の混雑時と一致してしまうため、仙台市内の営業所での休息時間を含めると同市内を通過するのに約3時間を要する。東京から盛岡へは仙台市内を通過する時刻は夜中になるので、交通渋滞には出会わない。往路での東京都内乗入れ時刻は夜中のためあまり問題にはならないが、復路では東京を夜8時に出発するため、往路での仙台市内での所要時間ほどではないが、しばしば交通渋滞に会い、東京都内から出るのにかなりの時間を要する。

このような往路での仙台市内、復路での東京都内の交通渋滞のため、盛岡・東京間17~18時間もの輸送時間を要するのである。このため、東京到着当日に夜とはいえずぐに出発せねばならないというピストン輸送は、1トラックを2人の運転者が交代で運転するにもかかわらず、きわめて重労働となる。それゆえ、仙台市内および東京都内の交通渋滞は路線トラック産業にかなりの影響を与えているといえる。

三陸地方との輸送は、入荷品は鮮魚が、出荷品は一般雑貨が主である。釜石・宮古との交通は日帰りで行なわれる場合と、盛岡発17時現地着22時、および現地発17時盛岡着0時の場合との2通りある。また、気仙沼へは9時発16時着で、現地に1泊の後翌日4時発19時盛岡着である。これらの三陸地域との交通は、国道106号や主要地方道盛岡遠野線などを利用して行なわれるが、冬期に路面凍結が夜間に北上山地中でみられるため、夜行便の運行が妨げられている。夏期は上記のような時間に夜間輸送を行なうが、冬期には日帰り輸送に切り替えられる。

要するに盛岡地域での路線トラック輸送の問題は、仙台市内と東京都内での交通渋滞、および北上山地中で国道・主要地方道の路面凍結にあるようである。

路線トラック業者の東北道に対する期待は、盛岡・仙台間3時間、盛岡・東京間7時間という輸送時間の短縮と、仙台市内に乗入れることなく盛岡・東京間をノンストップで運行しうることなどその期待は大きい。この節約時間は運転者の労働条件向上にも役立ち、業者の運転者確保を容易ならしめる。しかし、東北道に対するこれらの期待は、中央の大手業者である日通や三八五貨物などと、岩手

県内あるいは東北各県に本社を有するいわば地元業者とでは異なっている。すなわち、大手業者においては、盛岡南・岩槻間8,000円（予定）という通行料金を償却するために大型トレーラの使用によって輸送効率を高め、収納期の決まった貨物を正確に運搬することにより荷主からの信頼を高めることによって東北道の利用を活発化しようという考えをもっている。他方、地元業者においては、8,000円の料金は高すぎて負担が困難であるという。それゆえ、大手業者による東北道利用の集中化が予想されるが、それに対抗してやむおえずそれを利用せざるをえないであろう。大手業者への集中傾向の萌芽は現在でも日通の2割引運賃にもみられ、その威力はかなりのものである。また、現在路線トラック業者18社のうち12社を数える大手業者の一層の参入が予想され、地元業者に対する圧迫の可能性が生ずることが考えられる。

2) 区域貨物トラック

盛岡地域における区域貨物取扱の免許をもつ事業所は7社を数えるが、その取扱貨物は食料品・一般雑貨・燃料が主である。主な輸送先はいうまでもなく県内である。この県内での輸送上の問題は国道106号にある。業者の意見ではこの道路の未舗装部分の存在と幅員の狭さに対して改良を期待している。また、一部の業者では国道4号の幅員拡大も希望している。

区域貨物事業所の東北道に対する期待はきわめて大きいですが、路線トラックの場合とはかなり異なつたニュアンスがある。それは、路線トラックの場合は、東北道による輸送時間の短縮化、労働者確保の容易さ、労務管理の容易さなど輸送機関の企業合理化についての期待を寄せているが、区域貨物の場合は、路線トラックの東北道への転移および自家用車の転移による既存道路の交通量の減少と、東北道建設に伴う市街地道路の改良に期待を強く寄せているのである。

IV 盛岡市の諸産業と東北道の関係

盛岡地域の中核である盛岡市が、その規模および機能のうえから東北道との関係が最も強いと考えられる。そこで、盛岡市を中心としてその関係を考察する。

1) 農業

盛岡市における産業別就業人口の推移をみると（第4表）、第1次産業の減少および第2・3次産業の増加傾向が著しいことがわかる。とりわけ、第2次産業が昭和45年以後増加の停滞化している反面、第3次産業の増加が持続している。そのため、現在では第3次産業が全産業の4分の3を占めるに至っている。

盛岡市における昭和49年の産業別の生産所得額は全産業で2,304億37百万円でその27.7%を卸・小売業が占めており、農業はわずか1.4%を占めているにすぎない。盛岡市の産業別事業所中従業者数30人を超える事業所は、第2次産業163事業所、第3次産業330事業所、合計して493ヶ所にすぎず、全事業所の4.8%を占めているだけである。つまりは小規模事業所が圧倒的に多いわけである。したがって、上述したような第1次産業の衰退傾向が進む状況では、雇用機会を多く提供する第2・3次産業の小規模なことは、東北道の開通による大消費地への一層の接近から結果される第1次産業の衰退を加速化させることが予想される。

第4表 盛岡市の産業別就業人口推移

		数			昭50年 構成比率	昭40年比(昭40年=100)	
		昭40年	昭45年	昭50年		昭45年	昭50年
第1次産業	農業	8,454	7,333	5,328	5.3%	86.7	63.0
	林業	355	346	303	0.3	97.5	85.4
	水産業	12	16	27	0.0	133.3	225.0
	計	8,821	7,695	5,658	5.6	87.2	64.1
第2次産業	鉱業	232	172	115	0.1	74.1	49.6
	建設業	6,385	7,262	8,708	8.6	113.7	136.4
	製造業	9,121	10,283	10,155	10.1	112.7	111.3
	計	15,738	17,717	18,978	18.8	120.6	120.6
第3次産業	卸・小売業	21,355	25,710	29,215	29.0	120.4	136.8
	金・保・不動産業	3,508	4,003	5,151	5.1	114.1	146.8
	運輸・通信業	8,120	8,735	8,657	8.6	107.6	106.6
	電気・ガス業	726	838	864	0.9	115.4	119.0
	サービス業	17,697	23,060	25,844	25.6	130.3	146.0
	公務	5,041	5,585	6,140	6.1	110.8	121.8
	計	56,447	67,931	75,871	75.3	120.3	134.4
分類不能		53	9	331	0.3	—	—
総計		81,059	93,352	100,838	100.0	115.2	124.4

(各年次国勢調査報告より)

(a) 耕種業 生産額については米が43.1%を占めて第1位にランクされるが、この重要性は年々低下しつつある。すなわち、全農業生産額における米の構成比は昭和43年には58.6%であったのが、昭和45年50.7%で、現在では上記の比率へ減少しているのである。これに対して、野菜・果実の生産増加は著しく、野菜は昭和48年には耕種生産では米に次ぐ重要産物となり、その生産額は7億円を超えるに至っている。果実はりんごの生産がその主体をなし、その栽培面積は260haを超えて生産額は約3億6千万円で耕種生産の12%以上を占めている。

これらの野菜・果実の市場性は高く、盛岡市の青果物取引高を調べると⁹⁾、県内産の取扱高の60%が果実、残りすべてが野菜であり、これら2作物によって県内産の市場向けのすべてが占められている。りんごは岩手県としてもその生産は増加しつつあり——もっとも昭和40年代前半のような急増はない——、最近10年間で栽培面積において約1.5倍、収穫量において4.8倍と増加し、全国的に「岩手りんご」として重要な地位を占めるに至っている。昭和49年には岩手県全体でのりんご生産量は約50,800tであるが、盛岡地区・福岡地区・久慈地区・宮古地区をあわせた地域(仮称岩手地域)ではその30%を占めている。そこでの正規のルートによる出荷量は9,014tであり、そのうち自地域内へは5,634t、東京へは3,380t出荷される。東京へ出荷される時期は、その主たる紅玉を例にとれば10~12月であり、トラックでは2,700t、鉄道で680tである。出荷時期において東京市場で長野県産のりんごと競合するので急送が必要とされるが、トラックで荷扱を含めて約19時間、鉄道急送で約31時間を要する。そのため、りんご輸送にとっては東北道による時間短縮は長野りんごとの競合に打勝つ

ためには不可欠である。また、トラックによる輸送はみかんの場合と同様に段ボールを用いているが、鉄道輸送ではもみから包装が主である。包装費用は段ボールの方が安価なので、輸送体系の合理化のうえからりんご輸送はトラックを多く利用することになるであろう。東北道の開通はこの傾向を一層助長すると考えられる。

(b) 畜産 盛岡市の乳牛頭数は、戦後の食生活の改善の影響を受けて順調な増加を続け、昭和46年には最高の頭数を示した。しかし、その後加工原料乳および市乳の価格の停迷や需要量の停滞などの市場要因によって、乳牛頭数は減少し、現在は651頭にとどまっている。この乳牛から生産される牛乳は約2,000tであり、その80%は市乳として消費され、残りの20%が加工にまわされている。盛岡地域としては現在の乳牛頭数は20,117頭であり、全県の32.1%を占め、この地域は岩手県の中心的な酪農地域の一つとなっている。この地域での生乳の県外出荷はあまり多くなく、ミルクタンクローリーの使用による東京方面への輸送が若干行なわれている。この輸送には費用面での問題がある。現在、産地と大消費地を直結するミルクタンクローリーは、12t車という大型車であるが、これを冷凍タンク車や冷凍コンテナにすれば、費用上の問題の一部が解決されると考えられる。東北道完成は、時間短縮が生乳鮮度の維持に大きな影響を与えるので、生乳長距離輸送の新方式が考案される可能性があり、その意味で費用の低廉化に機能すると思われる。

盛岡地域の肉牛頭数は17,526頭であり、岩手県の19.8%を占めている。年間牛肉生産量は約1,000tであり、その県外出荷は80%にのぼる。そのうち約40%は大消費地向けであり、枝肉として8t保冷車で輸送されている。この輸送時間と輸送費用が問題とされている。トラックでは東京まで19時間、貨車で31時間もの長時間を要しているのが現状である。そのため保冷車（コンテナにドライアイスをつめ枝肉をのせる）ではなく、冷凍および冷蔵トラックが必要とされる。国鉄では冷蔵貨車があるが、その大半は鮮魚輸送の投入されている。東北道による大型冷凍トラックは、岩手県畜産公社の盛岡地域における畜産の発達のためには不可欠なものと考えられる。

2) 工業

盛岡市における製造業の中分類別出荷額は第5表のとおりである。この出荷額の構成比と岩手県における中分類出荷額のそれとを対比すると、食料品、家具、パルプ・紙、出版・印刷、その他の5業種がかなり高水準にある。いわゆる都市立地型工業が際立っているわけである。東北全県に関

第5表 盛岡市の製造業（昭和49年）

業 種	事業所数	従業者数	出荷額 (百万円)
食料品	132	2,012	14,644
繊維	10	100	297
衣服その他	14	199	440
木材・木製品	42	480	5,072
家具	64	316	1,059
パルプ・紙	15	370	4,314
出版・印刷	55	1,533	7,033
化学	1	x	x
石油・石炭製品	—	—	—
ゴム製品	—	—	—
皮革	—	—	—
窯業・土石	19	284	2,144
鉄鋼	16	308	928
非鉄金属	—	—	—
金属製品	21	335	1,398
機械	16	147	760
電気器具	3	x	x
輸送器具	1	x	x
精密器具	5	241	453
その他	24	398	1,626
総 数	438	6,823	41,117

(昭和49年工業統計調査より)

する構成比と比較してみても同様のことがいえる。しかし、盛岡市だけに限ると、食料品の比重が圧倒的に高く、次いで出版・印刷や木材・木製品やパルプ・紙が目立っている。昭和44年からの各業種についての伸びをみると、出荷額自体は繊維を除いてすべてのものが増加しているが、構成比では食料品、金属製品、精密器具などは低下または停滞を示し、木材・木製品、パルプ・紙、出版・印刷などが構成比を高めている。このなかで著しい高まりを示しているのはパルプ・紙であり、これは新規立地の工場の本格的操業によるものである。

盛岡市における製造工場の製品出荷の市場範囲をみると第6表のようである。この表から明らかのように、全体で県内を含めた北海道・東北地方が64.7%と圧倒的に多く、次いで関東地方となる。業種的には盛岡市の工業特性である消費財工業の都市立地型を示す食料品、衣服、出版・印刷、紙加工品などではほとんどその出荷先が東北地方に限られ、狭い局地的な市場範囲をもっている。これら業

第6表 盛岡市諸工場の製品出荷先（昭49年）

製 造 製 品	県 内	東北・北海道	関 東	北陸・中京・阪神	その 他 県	輸 出
原料アルコール		100				
嗜好飲料水	60	40				
しょう油	100					
小麦粉		98	2			
米菓		100				
果実缶詰			90			10
パン	99	1				
ふとん	44	56				
作業用綿服		100				
マッチ軸木	70			30		
“ “ “ “				100		
建築材料		28	67	4	1	
“ “ “ “			33	55	12	
合板		85	15			
活版印刷	100					
日刊新聞	64	4	25	7		
医薬品	100					
コンクリートブロック	100					
レンガ		100				
鉄器工芸品			98	2		
“ “ “ “	90			10		
“ “ “ “	39	17	22	16	6	
重・軽量鉄骨	60	40				
日用鉄器		70	28	2		
産業機械		51	49			
工業計器		2	96		2	
段ボール箱	73	27				
平 均	33.5	31.2	26.0	8.1	0.8	0.4

単位は%（昭和49年盛岡市工業開発調査より）

種は最終需要製品を生産するものなので、狭い市場範囲しかもたないことは当然といえる。それらと対照的なのは木材・木製品、一般機械、金属製品、精密機械などであるが、これらはかなり広い市場圏を有している。それは東京および中京地方である。しかし、広い市場圏を有するとはいえ、これら業種は盛岡市では相対的に資本力が弱く、また中小企業が大半を占めている。それゆえ、輸送費用を考慮すれば相当遠距離にまで出荷することはかなり高負担となると考えられる。岩手県外に何らかの出荷先を有するものは、工業立地センターの調査によると30工場のうち7工場にすぎず、他は県内のルートをとるか、あるいは直売方式とみられる。したがって、盛岡市以外の地域、とりわけ各市が工場誘致や工業団地造成に力を注ぎ、盛岡市の工業水準が相対的に低下している現状を前提とすれば、直売方式による製品の出荷は年々減少すると予想され、県内あるいは東北地方に市場圏を限定される可能性も強い。したがって、当地域の工業の東北道に対する結びつきはあまり期待することはできないであろう。

3) 商業と観光

(a) 商業 盛岡市における商業の中分類別年間販売額は第7表のとおりであるが、その近年の伸びは急激であり、昭和43年と比べて昭和47年には91.0%増、同49年には245.3%増で最近5年間で約3倍以上にも達している。盛岡市の販売額の77%を占める卸売業においてその伸びは一層激しく、昭和43年比で昭和49年には270.8%増にもなっている。このように盛岡市の岩手県最大商業都市としての機能は年々増大しており、年とともに商業における卸売業の比重を高めつつある。

第7表 盛岡市の商業販売額

	昭 43 年	昭 45 年	昭 47 年	昭 49 年
一 般 卸 売	114,852	213,167	217,102	425,909
代 理 商・仲 立	—	—	—	—
各 種 商 品 小 売	3,242	4,186	6,681	13,336
衣 服 品 “	7,112	9,905	11,149	17,110
食 料 品 “	14,059	16,957	26,898	30,647
飲 食 店	4,423	5,605	8,148	10,854
自 動 車・自 転 車 小 売	7,007	6,733	10,152	20,262
家 具 建 具 “	3,989	5,527	8,471	11,562
そ の 他 “	9,118	10,691	15,774	20,658
総 数	159,380	272,769	304,374	550,337

単位は百万円（各年次商業統計表より）

この盛岡市の卸売業の市場圏は、市内71.01%、周辺地域8.77%、その他県内9.97%、青森県2.49%（そのうち青森市に2.04%）、秋田県1.39%（そのうち秋田市に1.28%）、宮城県0.68%、その他5.69%（そのうち東京都に2.83%）というようにその大部分を岩手県に有するとはいえ、かなり広い範囲を覆っている。

一方、盛岡市の小売業商圏は、北は岩手町、南は花巻市、西は雫石町の範囲であるといわれ⁷⁾、雫石町・紫波町・玉山村・都南村・矢巾町・滝沢村からの来街が多い。

これら盛岡市の卸売業圏および小売業圏と東北道との関係は次のように考えられる。卸売業圏については、仙台市と盛岡市とを卸売業年間販売額で比較すると、前者の方が非常に高水準にある。そして、その市場圏も広大で盛岡市のそれをも包含している。したがって、東北道全通によって仙台市の卸売業圏が拡大し、盛岡市のそれは競合に負けて縮小する可能性が高いと予想される。ただ盛岡市の卸売業の県内における市場力は依然として強固であろうが、県南地方への影響力は当然弱まると考え

られる。しかし、仙台市の卸売業の県南地方への進出、それに伴う盛岡市の同地方への影響力の弱体化は、盛岡市の卸売業が青森・秋田両県へ進出することによって補われるであろう。それは、青森、秋田両県への仙台市からの進出は、交通ネットワークの形態からみて盛岡市からのそれに比べて位置的に不利であるからである。このような観点からは、盛岡と青森間の東北道の開通、国道46号および盛岡・青森間の国道4号の拡幅・整備が望まれる。

(b) 観光 十和田八幡平・陸中海岸の2国立公園を初めとして1国定公園と7県立自然公園をもつ岩手県の観光資源は、山岳・高原・森林・海岸など優れた自然景勝が主である。また、湯量の豊かな温泉郷と平泉で代表される多くの名所および伝統芸能を有している。岩手県は、巨大都市という観光圏を同じくする東北諸県や全国的な観光先進地に比べて劣るものではなく、優れた特性をもっている。さらに、自然な素朴さを強く残しているところからその処女的観光価値は多くの魅力をもち、高く評価されている。

このような優れた条件と特性を有しながら、岩手県の観光地の利用状況をみると、南の日光国立公園、北の北海道の2大観光地にはさまれて、いくぶん取り残された観がないでもない。東北観光のうちでも、裏磐梯・蔵王・松島そして十和田の中間にある岩手県は、従来東京を中心とする観光流動の通過地域として位置づけられ、わずかに平泉および八幡平や花巻温泉郷がその流動の影響をうけている。陸中海岸は流動の最終目的地とみなされる。

岩手県による昭和51年における観光状況の調査結果によると、第8表に見られるように観光客数は

第8表 岩手県内主要観光地の観光客数推移

	昭 43 年			昭 46 年			昭 51 年		
	県 内	県 外	計	県 内	県 外	計	県 内	県 外	計
陸 中 海 岸	114	60	174	156	116	272	231	210	441
十 和 田 八 幡 平	60	59	119	77	80	157	122	110	232
平 泉	24	92	116	55	123	178	38	154	192
花 巻 温 泉 郷	52	44	96	62	48	110	72	57	129
繋 温 泉 郷	47	43	90	56	49	105	60	34	94
湯 田 温 泉 郷	16	15	31	10	13	23	7	13	20
折 爪 馬 仙 峡	11	15	26	10	23	33	13	32	45
久 慈・平 庭 高 原	40	30	70	20	9	29	11	4	15
外 山 早 坂 高 原	16	8	24	19	14	33	32	9	41
栗 駒	13	7	20	20	22	32	21	15	36
そ の 他	131	54	185	147	87	234	288	143	421

単位は万人（岩手県観光リクリエーション客入込推定表より）

約1,666万人であり、そのうち県外客は781万人で46.9%を占めている。観光地別では陸中海岸が最も多く、次いで十和田八幡平、平泉、花巻温泉郷の順となっている。県外客について平泉がきわめて多くを誘致していることが注目される。この観光地と花巻温泉郷は従来からの観光地として、時間的な増加数はそれほど大ではないが、陸中海岸と十和田八幡平の発展はきわめて著しい。すなわち、昭和43年に比べて前者は2.5倍、後者は1.9倍にも伸びている。

東北全域における観光客は、昭和50年において約3,000万人と推定され、そのうち裏磐梯・松島・蔵王の南東地域が約50%であり、残りを他の主要観光地がほぼ等分担している。これらの観光地にみられる最近の特徴は、自動車専用道路の開通による著しい伸びである。そして、その開通がない地方では観光客数が停滞していることである。このことは、処女地としての新鮮な魅力とスケールの大きな広域観光が脚光をあびるようになるという観光指向の変化に由来していると考えられる。

ところで、最近における所得水準の向上から全国的にレジャーブームといわれるように、余暇利用による観光客の著しい増加と観光行動の大衆化が顕在化してきている。岩手県においても従来遅れていた交通機関・観光施設の整備などとあわせて、宣伝誘致の強化をはかることによってようやく観光流動が活発化してきた。前述のような陸中海岸や十和田八幡平の著しい伸展のほかに、自然物を資源とするいくつかの県立公園も多くの観光客を吸収するようになってきている。他方、東北全域の観光を停滞させている要素の一つに冬期におけるオフシーズンという問題がある。岩手県においても観光シーズンは一般に4～10月に限られ、とくに夏期に集中する夏季型の性格をもっている。観光の大きな発展のためには、観光シーズンを延長し、四季型観光地として観光施設を整備することが必要であろう。東北道によるならば、東京から短時間で内陸山岳に到達しうる。この内陸山岳は多くの温泉をもち、前述のように処女地としての魅力をも有しているので、東北道全通後の冬期利用が活発化し、観光が大きく発展するのも不可能ではないと考えられる。

V 東北道全通に伴う盛岡地域の将来

1) 東北3県との関連

全国的にみて東海道メガロポリスが経済発展の中核地域であり、その他の地域はこれと関連しながら開発を進めている。とくに東北地方には巨大都市が存在せず、現在の諸都市は京浜地帯と生産・消費にわたって強く結びついていることは明らかである。

東北地方では全域にわたる拠点的な大都市が明確に存在するというよりも、現在では中規模の地方中心都市が県単位で存立し、その各々の都市が自己の勢力圏を有している⁸⁾。この各都市の力関係が将来急速に崩れるとは考えられず、これら都市間の交通体系の整備とともに少しずつ集積の過程をたどるものと予想される。

しかし、東海道メガロポリスは、その内域での大都市間の直接的な機能関連により、第2・3次産業を中軸とした成長のテンポが今後も持続されるとすれば、盛岡地域との地域格差はますます拡大するであろう。また、京浜地帯にとっては「奥座敷」的な地位にある青森・秋田・岩手の3県と仙台地域との格差もまた広がるものと考えられる。というのは、仙台は比較的京浜地帯との関連が強いので、仙台湾新産都市の開発テンポが、東北3県でのそれより早まっているからである。

東北3県においてはそれぞれ開発拠点を育成開発してきた。秋田県では秋田地域、青森県では八戸地域、岩手県では大船渡地域がそれである。それゆえ、盛岡地域が地方開発型都市という性格をもちながらその影響力を増大させるためには、将来の工業地帯である八戸地域と連携しながら発展することが必要と考えられる。そして、盛岡地域の業務中心地としての機能は、北東北の一拠点として京

浜地帯との関連が強まると予想される。したがって、この点においては東北道の役割は重要である。八戸地域との連繫に関しては、将来予定されている十和田回りの計画路線より、盛岡地域にとっては八戸への路線が一層必要とされるのである。

2) 地方開発型都市として

岩手県は北上川流域と三陸地方とに分かれており、三陸地方は北上山地によって閉鎖され、久慈、宮古、大船渡、釜石などの中小都市は単機能都市である。盛岡市は岩手県の県庁所在地としての行政・経済・文化の中心であり、三陸地方の都市の活動を支え、さらに国道46号、国鉄田沢湖線によって秋田県仙北地方にも影響を与えている。

岩手県の開発計画によれば、盛岡市の勢力圏に含まれる各都市が農林産物の集荷都市（たとえば一関・水沢・江刺・遠野など）として、また鉱業、水産都市（たとえば釜石・久慈・宮古・大船渡など）という性格をもつのに比べて、盛岡市はこれらの諸都市を指導しうのような機能と性格を有するような目標が定められている⁹⁾。その目標を実現するためには、第一に商業業務活動の場を提供する必要があることはいうまでもない。また、農業の近代化・大規模化に対応する集荷流通の場として、東北道・東北本線の貨物集約駅の設置とともに、多くの倉庫を含むストックセンターの建設が必要となる。

工業などの生産の場については、県内の他の工業開発地域との競合、さらに前述したように生産財製造の大規模工場の立地の可能性が希薄なことから、盛岡市は非工業都市としての性格は依然持続することとなる。

また、国道46号や同106号などによって十和田八幡平と陸中海岸の2国立公園を連鎖的に結びつけた場合、盛岡市はこの横断ルートと、磐梯一蔵王一松島一平泉一八幡平一十和田の縦断観光ルートの交差点に当たることとなり、観光の一大拠点となろう。とくに東北道全通によって縦断ルートの発展は急速に行なわれることが予想され、盛岡市は東北観光ターミナルとしての機能をもつようになると考えられる。

このような盛岡市の将来は、東北道の部分開通や国体を契機にした国道4号盛岡バイパスの完成をみた現在においては、次のような交通施設の建設または整備が前提となっている。

- ①仙台湾・八戸の工業地区からの波及効果を導入するのに必要なもの——三陸縦貫鉄道・国道4号・45号・281号・340号
- ②盛岡地域と秋田地域との連繫を密にするのに必要なもの——国道46号
- ③盛岡市の地方開発型都市としての波及効果を広域に及ぼすのに必要なもの——国道106号・107号・281号・282号・主要地方道盛岡遠野線・盛岡岩泉線・盛岡横手線
- ④東北本線と東北道に沿って波及する効果を横断線によって導入するのに必要なもの——国道232号・284号・343号・主要地方道水沢十文字線
- ⑤盛岡市を観光ターミナルとするのに必要なもの——八幡平有料道路・奥地産業開発幹線道磐石東八幡平線

VI 結 語

以上のような盛岡地域の経済的諸面に対する東北道のインパクトに関する考察から次のような一応の結論が得られる。

(1) 盛岡地域では盛岡市西部に工業地が計画指定されているが、大規模な生産財製造工場の立地する素地はうすく、小規模な消費財製造しか行なわれていない。今後も大工場の進出はほとんど考えられない。したがって、東北道に設けられるいくつかのインターチェンジ（盛岡南—現在供用中—・盛岡西・盛岡北）は、新規の工業施設を吸引する要因とはならないと考えられる。しかし、八戸と連絡する分岐東北道が建設されるならば、八戸における工業製品の流動は盛岡を中継することとなり、現在盛岡南インター付近に立地する盛岡流通センターの機能が高まり、それとの関連において盛岡地域の諸インターでの自動車の出入は多くなるであろう。

(2) 盛岡地域が、上述の八戸の工業地区、三陸地方の水産・鉱業の諸地区および秋田地域と連絡する国道4号・46号・106号やいくつかの主要地方道などの改良・整備が行なわれるならば、盛岡地域は流通・観光・管理の中核的機能をもった地方開発型都市としての発展が十分予想される。

(3) しかし、現在では盛岡南インターのみが供用され、これとの関連において流通センターが唯一の中核的機能を果たす施設であり、東北道開通によるインパクトの効果を十分に受けとめていない。現状がそのまま推移していくとすれば、上述の予想は的を得なくなる可能性が生ずる。そのため、盛岡西および盛岡北の2インターの完成がまつれる。

(4) 観光面での盛岡地域の拠点性はかなり強いものとなると考えられる。八幡平および陸中海岸の自然美は、東北道による時間短縮によって一層市場性が高まることになろう。そうすれば、東北観光縦貫ルートと横断ルートの交差点に位置する盛岡地域は、観光拠点としての機能をより発展させるであろう。

(5) 全国的にみて盛岡地域の主要農産物であるりんごと牛乳は、輸送方式の改善を前提として、京浜地方との結びつきが強くなるが、必ずしも盛岡地域内のインターチェンジを経由するものではなく、八戸への分岐路や他のインターを通じて輸送されると考えられる。

本研究は昭和51・52年度文部省科研費総合研究A「地方都市の成立および発展の地域的基盤に関する研究」（代表者高野史男・課題番号138027）および昭和52年文部省科研費一般研究C「東日本における交通ネットワーク発達と地域経済変化の関係に関する地理学的研究」（代表者奥野隆史・課題番号258087）によるものである。

註・参考文献

- 1) 交通インパクトを地理学的に扱った代表的なものに Taaffe (1962), Gauthier (1970), 有末 (1997), 有末ほか (1968) などがある。
- 2) 第1表の花巻地域とは花巻市と稗貫郡、北上地域とは水沢・北上・江刺の3市と和賀郡および胆沢郡、一関地域とは一関市および西磐井・東磐井の2郡からそれぞれ構成されているものである。
- 3) 昭和45年の専業農家数11,497, 第1種兼業農家数13,364, 第2種兼業農家数8,216が昭和50年にはそれぞれ2,260, 10,708, 11,265へと変化している。

- 4) 全国平均は51.8%である。
 - 5) これらの事柄は、盛岡地域に営業所または支店をもつ線路トラック業社は18社に及び、そのうちの日本通運・第一貨物自動車・仙台自動車・仙台運送・青森通運・三八五貨物自動車の5社に対する聞き取り結果に基づいている。
 - 6) これは盛岡市中央卸売市場(1975)による。
 - 7) これは高野史男・高阪宏行(1975)による。
 - 8) これに関しては日本地誌研究所編(1975)をみられたい。
 - 9) これは盛岡市(1973)による。
- 有末武夫(1967): 東名高速道路沿線の地域調査と将来予測——小牧・岡崎・豊川・静岡・沼津・厚木の6インターチェンジ周辺を中心として——。群馬大学教育学部紀要, 17, 105~131.
- 有末武夫ほか(1968): 幹線道路整備が農業地域に及ぼ

す影響——地域の動態的把握の一つの試み——。東京教育大学地理学研究報告, 12, 19~58.

日本地誌研究所編(1975): 日本地誌3 東北地方総論。青森県・岩手県・秋田県。二宮書店。

盛岡市(1973): 盛岡市勢発展総合計画。

盛岡市中央卸売市場(1975): 市場年報。

高野史男・高阪宏行(1975): 大型店の進出による都市システムへの影響について。東京教育大学地理学研究報告, 19, 21~30.

Gauthier, Howard L. (1970): Geography, transportation, and regional development. *Econ. Geogr.*, 46, 612~619.

Taaffe, R. N. (1962): Transportation and regional specialization: the example of Soviet Central Asia. *A. A. A. G.*, 52, 80~98.

Preliminary Consideration on the Relationship between the Economies of Morioka Region and the Tohoku Expressway

Takashi Okuno

This paper aims to investigate the relationship between the economic aspects of Morioka region and the Tohoku Expressway. It belongs to the traffic impact study which is one of the most important subjects in transportation geography. Morioka region includes Morioka City, Shiwa-gun, and Iwate-gun, and occupies the central position of Iwate Prefecture in terms of economic scale and transportation network. As for the Tohoku Expressway related to this region, the route from Ichinoseki to Morioka-minami interchange was opened to use in 1977 and the total route connecting Tokyo to Aomori will be completed in 1980.

As a result of investigation on the relationship above-mentioned through analyzing the data for some economic conditions of Morioka region and also interviewing the shippers of agricultural and industrial commodities and the carriers who have high possibility to use the Expressway, some findings are obtained as follows.

(1) Though the western part of Morioka City is projected as industrial zone, the possibility of locating large factories for productive goods is small in Morioka region. This phase will continue in future. However, supposing the establishment of the branch expressway which is planned to connect Morioka to Hachinohe as the New Industrial City, the industrial commodities shipped in this City will pass through Morioka region, and, as a result of this, will promote the function of this region as the secondary distribution center in Tohoku District.

(2) If some national highways of Nos. 4, 46, and 106 are improved to smoothly link Morioka region with the industrial area in Hachinohe and the fishing or mining areas in Sanriku and Akita regions, Morioka region is expected to develop as a growth pole involving central distribution and control functions.

(3) In present time, however, only the Morioka-minami interchange has been used and the

Morioka Distributing Center is the only central function. Therefore, Morioka region has not received to saturate the full effect of the Expressway. When these present conditions are kept intact, the expectations as mentioned above will be betrayed. The demolishment of this betrayal can be done by the rapid construction of both interchanges of Morioka-nishi and Morioka-kita.

(4) Obviously, the nodality of Morioka region is comparatively high in terms of sight-seeing activity. The attractive landscape in both national parks of Hachimantai and Rikuchu will rise to a higher rank among leading tourist attraction places by shortening of time distance caused from the Expressway.

(5) The shipment of apple and milk, which are the main agricultural cash products in Morioka region, will be mostly directed toward Keihin District, when the mode to transport them is developed.