

第7章 交通整備政策とその長期的効果についての考察

7.1 概説

本章では、第3章から第6章までの分析結果をもとに、第2章で示したこれまでの国土整備や交通網整備に関する政策の結果、長期的にどのような変化が国土に生じたかについて考察する。

7.2では、第3章から第6章までの分析結果をもとに、明治期以降の歴史的な政策により行われた交通網などの整備により、長期的にどのような効果が生じたかについて考察を行う。

7.3では、7.2の分析をもとに、政策の開始や目標の達成などについて時期的な観点から整理するとともに、これまでのわが国の国土や交通に関する政策の実施とそれに伴う影響のサイクルについて考察を行い、今後の政策立案において必要な視点について提案を行う。

最後に7.4では、本章の結果をまとめる。

7.2 交通整備政策が国土に与えた長期的効果の考察

7.2.1 明治期の政策に関する効果の考察

(1)政策の概要

明治期の我が国の国土政策としては、表7.1のように、主として中央集権体制の確立と「富国強兵・殖産興業」に表される経済振興と軍事強化にあった。このような目的のため、明治期においては、東海道線をはじめとする全国的な幹線鉄道網の建設により、特に新首都である東京と各地域との間の所要時間の短縮が意図されていたと考えられる。

(2)国土の整備状況

この時期には、都道府県庁所在都市間を結ぶ幹線鉄道の建設が行われている。幹線鉄道網建設途上の1898年(明治31)年における都市間交通網を表7.2および図7.1に示すが、一時的に幹線交通網に接続されている地域とそうでない地域との間に、交通利便性の差が生じている。

(3)都市間の所要時間への影響

このような交通網における都市間の所要時間としては表7.3のような状況であった。同表は各道府県と東京との間の片道の時間距離が初めて7時間30分以下となった年次(第3章での分析年次)を示したものである。

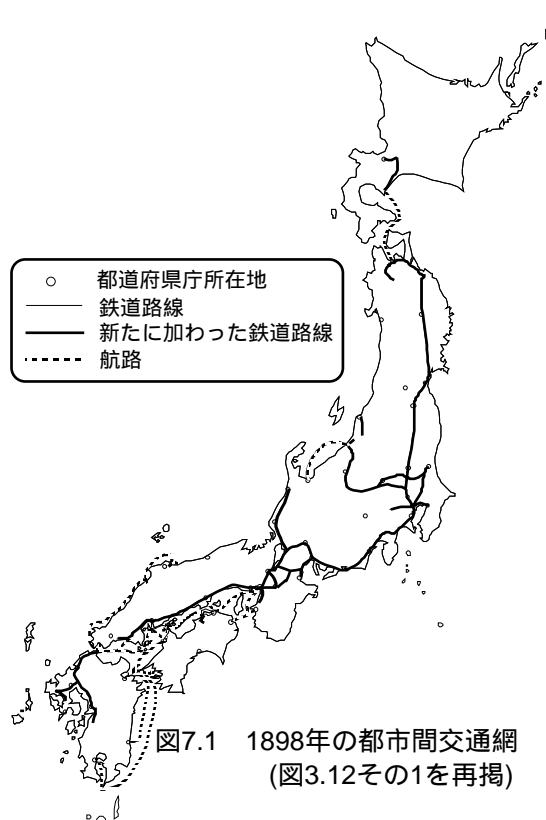


図7.1 1898年の都市間交通網
(図3.12その1を再掲)

なお、片道7時間30分とは第3章の基準で算出した滞在可能時間の場合、訪問地で3時間を確保できるだけの所要時間に相当し、ほぼ1日の生活時間帯内に現地に移動可能な時間数である。この表より、まず新都東京と古都京都を結ぶ政策目標に関して、東海道本線そのものは1889(明治22)年に全通しているが、7時間30分以内に到達できるようになったのは、東京を出発する場合で

表7.1 明治期の政策と検討項目(表2.13の一部を再掲)

時期	目的	方法	法整備など	実施事項	実施による主な影響	考察の視点			
						所要時間	圏域構造	人口分布	
明治前期	維新政府の支配力強化	人心一新	鉄道建設	特になし	新橋-横浜間鉄道建設(1872)	(心理的影響)			
		中央集権確立	古都和東京を結ぶ	"	東海道線建設	東京-京都間の所要時間短縮 東京及び東海道線沿線での交流可能性の向上 上記地域における圏域構造の変化			
	富国強兵 殖産興業	経済振興 軍事利用	重要港湾と都市を結ぶ 主要地点間の移動時間短縮	特になし	新橋-横浜間、大阪-神戸間(1874)鉄道建設	左記区間の所要時間短縮			
明治後期	富国強兵 殖産興業	経済振興 軍事利用	東京と都道府県庁所在地を結ぶ	鉄道敷設法(1892)	幹線鉄道建設開始	都市間の所要時間短縮			
					幹線鉄道網建設促進	所要時間変化に伴う交流可能性の変化 交流可能性の変化に伴う地域間の結びつきの変化			
明治後期	富国強兵 殖産興業	経済振興 軍事利用	輸送効率向上と運賃の通算	鉄道国有法(1906)	幹線鉄道網の国有化	東京までの所要時間短縮 所要時間変化に伴う交流可能性の変化 交流可能性の変化に伴う地域間の結びつきの変化 幹線鉄道網完成に伴う全国的な人口の変化 幹線鉄道沿線での人口変化			
						都市間の所要時間短縮 所要時間変化に伴う交流可能性の変化 交流可能性の変化に伴う地域間の結びつきの変化			

表7.2 1898(明治31)年における交通網の概要(表3.9の一部を簡略化の上再掲)

時期	交通網の概要
1898年(明治31年)	鉄道網の骨格が形成されつつあるが、鉄道未整備、或いは整備されていても東海道線などを中心とするネットワークに接続していない県が17ある

表7.3 所要時間が片道7時間30分以下となった年次 (その1:東京を訪問する場合)

東京を訪問する場合	年次													
	訪\発	北海道	東北	関東	北陸・甲信越	東海	近畿	中国	四国	九州	鹿児島	宮崎	大分	熊本
最短所要時間	東京													
滞在可能時間	東京	×	×					×	×					
期待所要時間	東京	×	×					×						×

(その2:東京を出発する場合)

東京から出発する場合	年次													
	発\訪	北海道	東北	関東	北陸・甲信越	東海	近畿	中国	四国	九州	鹿児島	宮崎	大分	熊本
最短所要時間	東京													
滞在可能時間	東京	×												
期待所要時間	東京	×	×					×	×	×				×

(片道7時間半以下 :1898年から :1915年から :1934年から :1950年から :1961年から :1975年から ×:1990年から)

1934(昭和9)年であり、しかも最短所要時間のみである。相互に7時間30分以内に到達できるようになったのは各所要時間指標とも在来線の改良の進行した1961(昭和36)年以降となっている。

次に、港湾都市と大都市とを結ぶ目的に対しては、1872(明治5)年に新橋-横浜間が、1874(明治7)年に大阪-神戸間にそれぞれ鉄道が建設され、それぞれ1898年において最短所要時間で50分程度、期待所要時間でも90分程度で結ばれている。

また、全国の道府県と東京とを鉄道で結ぶ目的に関しては、鉄道の整備そのものは明治期の終わり頃までにほぼ全国に鉄道網が整備されている。所要時間の点からは、東京との時間距離が7時間30分以下となったのは、表7.3より関東地方の各県では1898年においてほぼ達成され、東海地方や甲信越地方でも1934年頃までに最短所要時間では達成されている。全国的に達成されるのは、最短所要時間では幹線鉄道の改良や航空機の出現し始めた1961年頃であり、交通機関の運行頻度などを考慮した実質的な交通利便性の視点によると、滞在可能時間や期待所要時間では新幹線やジェット機の利用できるようになった1975年以降となっている。

さらに、全国の主要地域間を交通網で結ぶ目的に対しても、鉄道網そのものは明治期の終わり頃までに整備されているが、所要時間の点では、表7.4のように1915年までに7時間半で結ばれていたのは、近隣の都道府県間のみであった。

鉄道の国有化(1906年)に関しては、当時の日本鉄道沿線の関東や東北、関西鉄道沿線の中部や近畿、山陽鉄道沿線の瀬戸内海側地域などを発着地とする場合について、新線建設が行われた訳ではないにも関わらず、表7.4において1898年から1915年にかけて期待所要時間が新たに7時間半以下になった区間があり、乗り継ぎの利便性の向上などがあったと考えられる。

(4)交流可能性への影響

京都や全国各道府県を交通機関で結び、東京を中心とする中央集権を確立させる目的に関しては、全都市間の交通利便性を考慮した分析が必要である。表7.5は、アクセシビリティ値が上位10位までの都道府県の推移を示したものであるが、東京は1934(昭和9)年以降は一貫して首位となっており、交通網整備と人口分布の変化により、昭和初期頃までに東京を頂点とする国土構造が完成したと考えられる。

また、全国的には図7.2のように鉄道網建設途上において一時的に太平洋側地域などで交流可

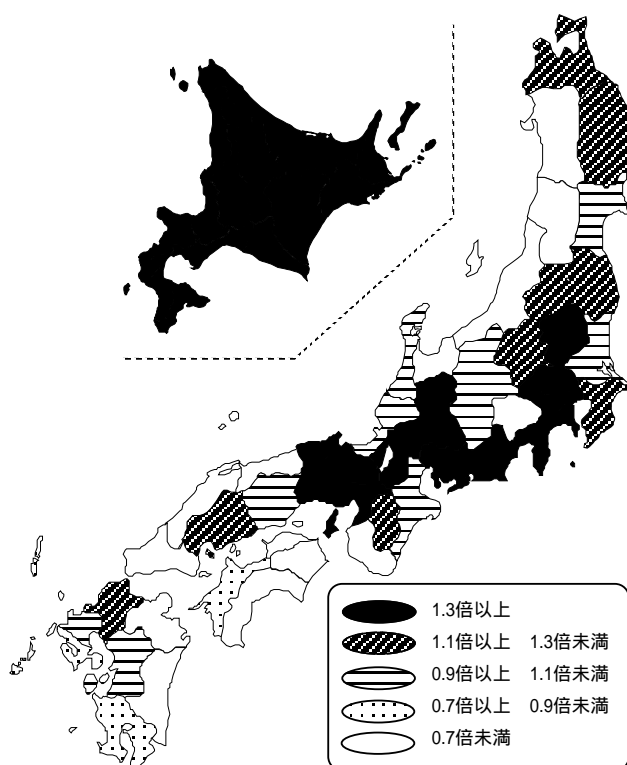


図7.2 「道路」と1898年の
交流可能性の比較 (図4.2を再掲)

表7.4 期待所要時間の変遷（7時間30分以下となった年次）

	北海道・東北	関東	北陸・甲信越	東海	近畿	中国	四国	九州
訪\発	札幌 青森 盛岡 仙台 秋田 山形 福島	水戸 宇都宮 前橋 浦和 千葉 東京 横浜	新潟 富山 金沢 福井 甲府 長野	岐阜 静岡 名古屋 津	大津 京都 大阪 神戸 奈良 和歌山	鳥取 松江 岡山 広島 山口	徳島 高松 松山 高知	福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島
北海道・東北	札幌 x 青森 x 盛岡 x 仙台 x 秋田 x 山形 x 福島 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x 津 x	大津 x 京都 x 大阪 x 神戸 x 奈良 x 和歌山 x	鳥取 x 松江 x 岡山 x 広島 x 山口 x	徳島 x 高松 x 松山 x 高知 x	福岡 x 佐賀 x 長崎 x 熊本 x 大分 x 宮崎 x 鹿児島 x
関東	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x 津 x	大津 x 京都 x 大阪 x 神戸 x 奈良 x 和歌山 x	鳥取 x 松江 x 岡山 x 広島 x 山口 x	徳島 x 高松 x 松山 x 高知 x	福岡 x 佐賀 x 長崎 x 熊本 x 大分 x 宮崎 x 鹿児島 x
北陸・甲信越	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x 津 x	大津 x 京都 x 大阪 x 神戸 x 奈良 x 和歌山 x	鳥取 x 松江 x 岡山 x 広島 x 山口 x	徳島 x 高松 x 松山 x 高知 x	福岡 x 佐賀 x 長崎 x 熊本 x 大分 x 宮崎 x 鹿児島 x
東海	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x 津 x	大津 x 京都 x 大阪 x 神戸 x 奈良 x 和歌山 x	鳥取 x 松江 x 岡山 x 広島 x 山口 x	徳島 x 高松 x 松山 x 高知 x	福岡 x 佐賀 x 長崎 x 熊本 x 大分 x 宮崎 x 鹿児島 x
近畿	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x 津 x	大津 x 京都 x 大阪 x 神戸 x 奈良 x 和歌山 x	鳥取 x 松江 x 岡山 x 広島 x 山口 x	徳島 x 高松 x 松山 x 高知 x	福岡 x 佐賀 x 長崎 x 熊本 x 大分 x 宮崎 x 鹿児島 x
中国	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x 津 x	大津 x 京都 x 大阪 x 神戸 x 奈良 x 和歌山 x	鳥取 x 松江 x 岡山 x 広島 x 山口 x	徳島 x 高松 x 松山 x 高知 x	福岡 x 佐賀 x 長崎 x 熊本 x 大分 x 宮崎 x 鹿児島 x
四国	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x 津 x	大津 x 京都 x 大阪 x 神戸 x 奈良 x 和歌山 x	鳥取 x 松江 x 岡山 x 広島 x 山口 x	徳島 x 高松 x 松山 x 高知 x	福岡 x 佐賀 x 長崎 x 熊本 x 大分 x 宮崎 x 鹿児島 x
九州	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x 浦和 x 千葉 x 東京 x 横浜 x	新潟 x 富山 x 金沢 x 福井 x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x 津 x	大津 x 京都 x 大阪 x 神戸 x 奈良 x 和歌山 x	鳥取 x 松江 x 岡山 x 広島 x 山口 x	徳島 x 高松 x 松山 x 高知 x	福岡 x 佐賀 x 長崎 x 熊本 x 大分 x 宮崎 x 鹿児島 x

（片道7時間半以下 :1898年から :1915年から :1934年から :1950年から :1961年から :1975年から x:1990年から）

能性が相対的に大きくなっており、東京を中心とする交通網整備により、早期に鉄道が建設された地域の優位性が高まるという副効果があったと考えられる。

(5)圏域構造の変化

このような全国的な交流可能性の変化により、地域間の結びつき方も変化している。近

代交通網が整備される以前では図7.3のような構造であったものが、幹線鉄道網が全国的に行き渡ることにより、図7.4のように変化しており、地理的な距離よりも交通網の整備の方が大きく影響し始めている。このような圏域構造の変化から、交通網整備による中央集権体制の強化について

表7.5 アクセシビリティ値の上位10都府県の推移

順位	道路	1898	1915	1934	1950	1961	1975	1990
1	大阪	東京	大阪	東京	東京	東京	東京	東京
2	東京	大阪	東京	大阪	神奈川	神奈川	神奈川	神奈川
3	滋賀	神奈川	京都	神奈川	大阪	大阪	大阪	埼玉
4	京都	京都	愛知	埼玉	埼玉	埼玉	埼玉	大阪
5	奈良	滋賀	滋賀	京都	千葉	京都	愛知	愛知
6	神奈川	埼玉	神奈川	滋賀	愛知	千葉	京都	京都
7	愛知	愛知	埼玉	奈良	京都	兵庫	千葉	千葉
8	兵庫	兵庫	兵庫	愛知	兵庫	愛知	兵庫	兵庫
9	埼玉	奈良	奈良	兵庫	滋賀	滋賀	滋賀	滋賀
10	三重	静岡	千葉	千葉	奈良	奈良	静岡	静岡

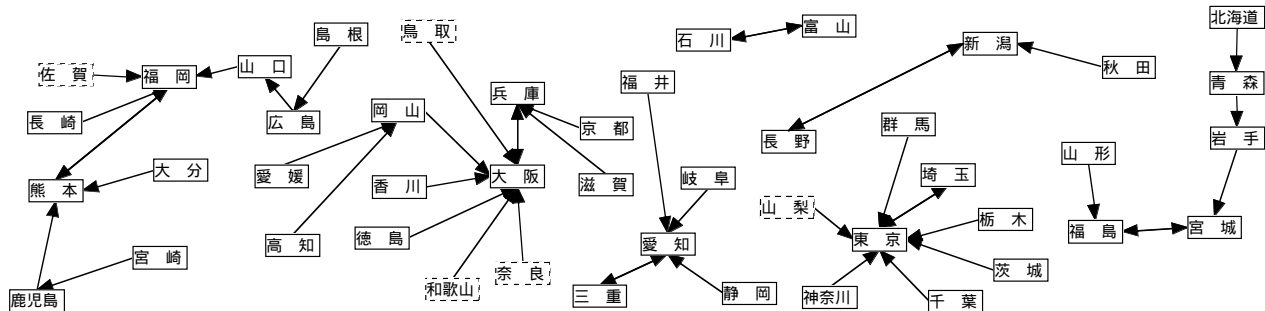


図7.3 近代交通網整備以前における交流可能性値の成分が最大となる交流目的地を結んだ構造 (図4.19を再掲)

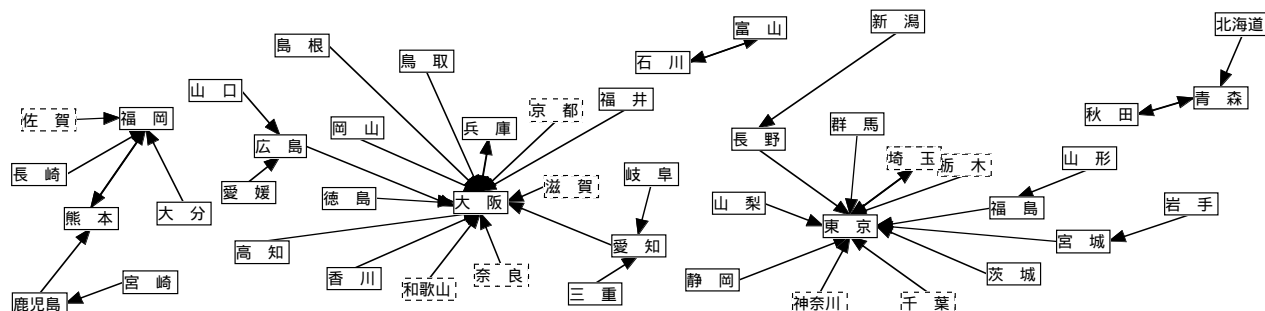


図7.4 1915年における交流可能性値の成分が最大となる交流目的地を結んだ構造

一定の効果が見られると言える。

(6)人口分布等への影響

政策目標としては明示されていないが、都市間を結ぶ鉄道網整備の時期の特徴により、図7.5のようにその後の都道府県人口にも大きな影響を与えたと考えられる。

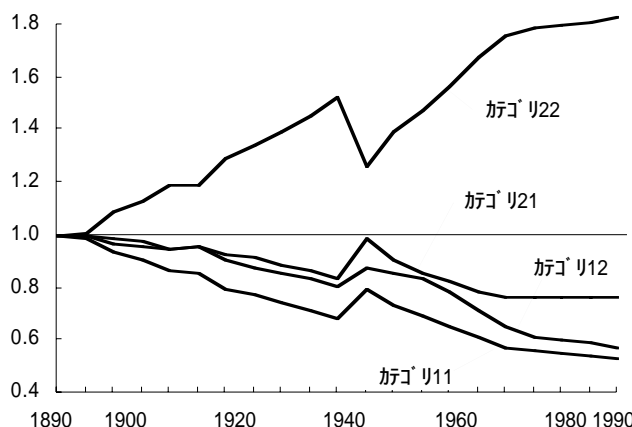


図7.5 交流可能性の変遷の特徴による都道府県群の人口シェアの推移(1890年を1とする)(図6.1を再掲)

7.2.2 大正期の政策に関する効果の考察

(1)政策の概要

大正期の政策としては、表7.6のように、主として明治期の急激な中央集権体制確立の反省から、地方部での交通網整備に重点を置き、支線鉄道網の拡大政策が採られている。

(2)国土の整備状況

この時期は支線鉄道網の拡大に政策の重点が置かれていたため、1915(大正4年)における都市間交通網は表7.7および図7.6に示すような状況であった。明治期の終わり頃までにほぼ完成した全国的な都市間幹線鉄道網そのものには大きな変化の無かった時期であるが、この政策により列島の日本海側と太平洋側などを横断する鉄道が建設されている。

(3)都市間の所要時間への影響

この期間中は新たな幹線鉄道の建設は少なかったため移動速度そのものはあまり大幅な向上が無かったが、運行頻度が増大しており、7.2.1の表7.4において1898年から1915年、および1915年が

ら1934年にかけてそれぞれ新たに期待所要時間が7時間半以下になった区間が存在している。このため、地方部での振興を目的としているにも関わらず、早期に鉄道が建設された地域と遅かった地域との間で、交通利便性の差が徐々に拡大していったと考えられる。

(4)交流可能性への影響

交流可能性の点では、1915年から1934年にかけての変化を示した図7.7のように、大幅な変化はなかったものの、首都圏などでアクセシビリティ値が向上し、全国的な交流可能性の差が若干大きくなっている。この時期には、鉄道敷設法が改正されているが、幹線鉄道網の輸送力強化を唱える改主建従論と鉄道ネットワークの拡大を唱える建主改従論とが議論され、建主改従論が採択

表7.6 大正期の政策と検討項目(表2.13の一部を再掲)

時期	目的	方法	法整備など	実施事項	実施による主な影響	考察の視点	
						所：要：時：間	交：流：可：能：性
大正	地方振興	支線鉄道網の拡充	改正鉄道敷設法(1922)	支線鉄道網建設促進	都市間交通における所要時間は変化なし 支線鉄道沿線での人口変化	人口分布	構造

表7.7 1915(大正4)年における交通網の概要(表3.9の一部を再掲)

時期	交通網の概要
1915年(大正4年)	奥羽線、北陸線、信越線、中央線、鹿児島線などが全通し、山陰線、日豊線なども一部開通したため、ほとんどの都市が鉄道でつながった。しかし、四国4県と宮崎は未整備である

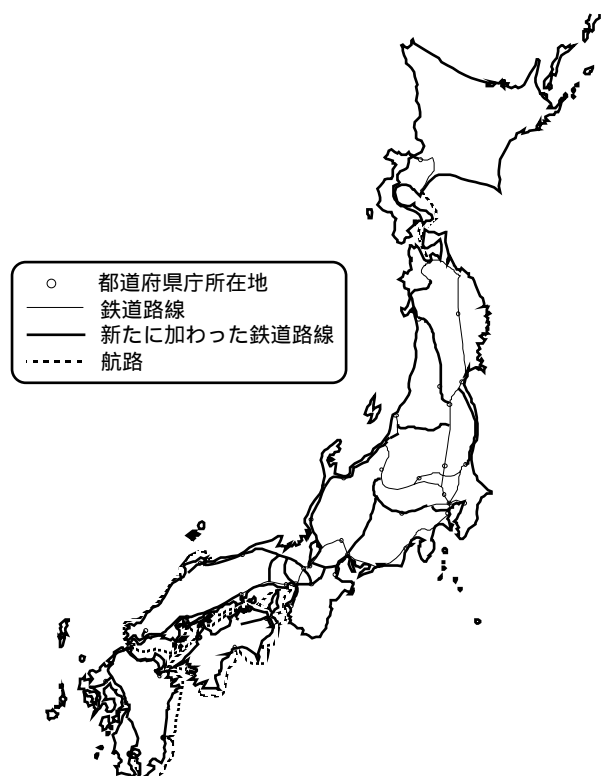


図7.6 大正4(1915)年における都市間交通網(図3.12その2を再掲)

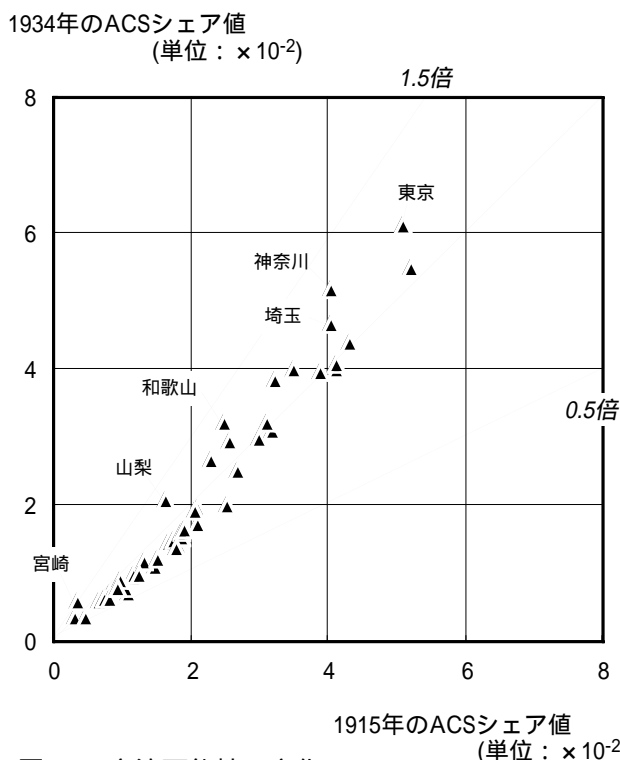


図7.7 交流可能性の変化(1915年と1934年の比較)(図4.5を再掲)

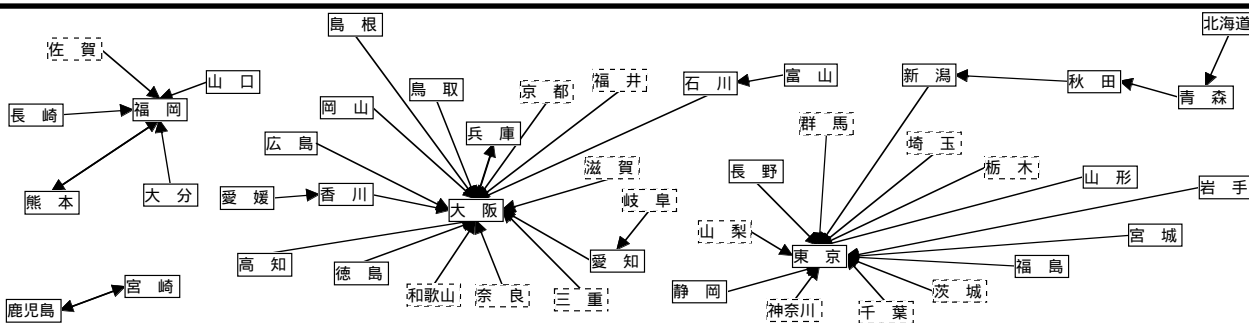


図7.8 1934年における交流可能性値の成分が最大となる交流目的地を結んだ構造(図4.21を再掲)

されている。改主建従論の唱える幹線鉄道網の改良は戦後の1960年頃に行われており、もし大正期に改主建従が決定されていた場合、1960年頃に見られた交流可能性の全国的な差の拡大過程が大正期から昭和初期にかけて再び見られた可能性がある。つまり、大正期の政策の目的を地域格差拡大の防止という点から見ると、全国の都市間の相対的な位置関係がほとんど変化しなかったことは一定の効果であったと見ることも可能である。

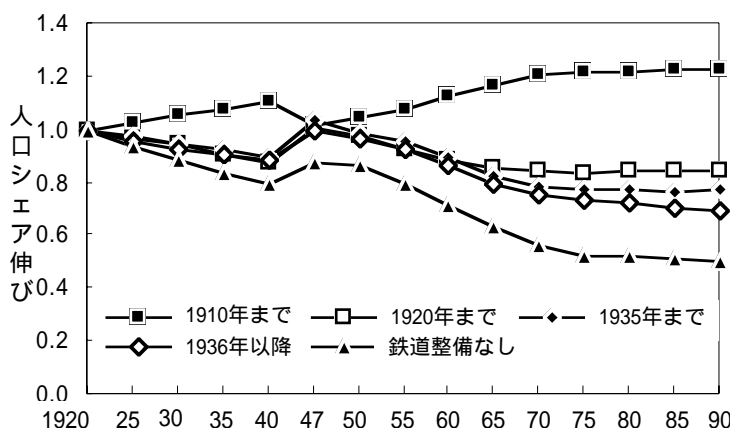


図7.9 鉄道整備時期によって分類した年次市町村群の人口シェアの伸びの変遷(図5.6に補足の上再掲)

(5) 圏域構造の変化

地域間のつながり方については大正期の1915年を示した7.2.1の図7.4と昭和初期の1934年を示した図7.8とではむしろ大都市圏を中心とする構造が強化されており、交通網に関して中央集権的な構造を覆すには至っていない。

(6) 人口分布等への影響

全国的な鉄道ネットワークの拡大に伴い、図7.9のように、この時期以降に鉄道が整備された市町村においても整備されなかった市町村に比べると人口シェアの伸びが大きく、地方の意見を反映した改正鉄道敷設法による政策には一定の効果があったと見られる。

一方、都市間交通網の点では、1915年では幹線鉄道網はほぼ完成していたため、図7.7のように都道府県の相対的な交流可能性の観点からは大きな影響はなかった。しかし、1898年頃に一時的な交流可能性の格差が生じたことにより国土の構造が大きく変化したと考えられ、7.2.1の図7.5のように地域人口の差は増大し続けている。

7.2.3 昭和戦前～戦時の政策に関する効果の考察

(1) 政策の概要

表7.8 昭和(戦前～戦中)期の政策と検討項目(表2.13の一部を再掲)

時期	目的	方法	法整備など	実施事項	実施による主な影響	考察の視点			
						所要時間	交通可能性	圏域構造	人口分布
戦前 昭和	軍事	輸送効率向上	交通・産業の管理強化	国家総動員法(1938)	貨物輸送の重視	都市間の旅客交通への悪影響			
		高速交通網整備	高速道路建設	内務省の調査(1940)	名神高速道路実施設計着手				
戦時	軍事	高速交通網整備	高速鉄道建設	大東亜交通基本政策(1942)	東京-下関間高速鉄道建設着手	(実現せず)			

表7.9 1934(昭和9)年における交通網の概要(表3.9の一部を再掲)

時期	交通網の概要
1934年(昭和9年)	羽越線,日豊線,山陰線,などが全通するとともに,高山線,伯備線,豊肥線などの横断線路も整備され,土讃線を除き幹線はほぼ完成している。また,一部に航空路線が開設されているが運賃や運送力の面で交通ネットワークとしてはまだ一般的ではない

昭和期の戦前の政策としては、表7.8のように軍事目的のものが多くなっている。これらは地域に変化をもたらすような政策ではなく、実現すれば地域に大きな影響を与えたであろう高速道路や高速鉄道などの交通網整備も実現していないため、特に効果を検討すべき政策そのものが存在していなかった時期である。むしろ、国家総動員法による軍事輸送の重視により、この時期には一般の旅客輸送の利便性は停滞している。

(2)国土の整備状況

高速道路や高速鉄道の建設も計画されていたが、これらはともに実現には至っていない。この期間中の1934年における交通網の概要は表7.9および図7.9に示すような状況であったが、都市間交通に利用される鉄道網はこの時点で既に完成している。



図7.9 昭和9(1934)年における都市間交通網(図3.12その3を再掲)

(3)都市間の所要時間への影響

この時期においては、図7.10のように都道府県庁所在都市間の所要時間は増加する傾向にある。7.2.1の表7.4では、この期間の前後の1934年から1950年にかけて新たに期待所要時間が7時間半以下となったODは四国の徳島や高知などを発着地とする場合および仙台-山形間である。それまで一部区間が未開通であった鉄道がこの時期に開通したことによって都市間の所要時間

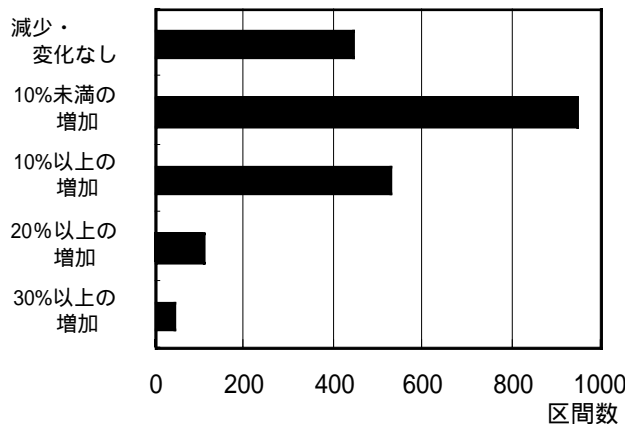


図7.10 1934年から1950年にかけての積み上げ所要時間の増加

の短縮が行われている。しかし、これら以外では所要時間の短縮はなく、軍事を主体とする政策および第二次世界大戦は都市間の所要時間に悪影響を及ぼしていたと考えられる。

(4)交流可能性への影響

都市間交通網の変化がほとんど無く、また図7.5や図7.8からもわかるように、戦争を挟む時期であり、地域間の人口移動も一時的な疎開を除きほとんど無かったため、図7.11のように1934年から1950年にかけては交流可能性の変化もほとんど無かった。

(5)圏域構造の変化

相対的な交流可能性に変化がなかったため、圏域構造の面でも変化はほとんど無かった。

(6)人口分布等への影響

図7.5や図7.8からもわかるように、戦時下での疎開による人口移動が一時的に見られたものの、交通網などの整備による人口移動等はほとんど無かったと考えられる。

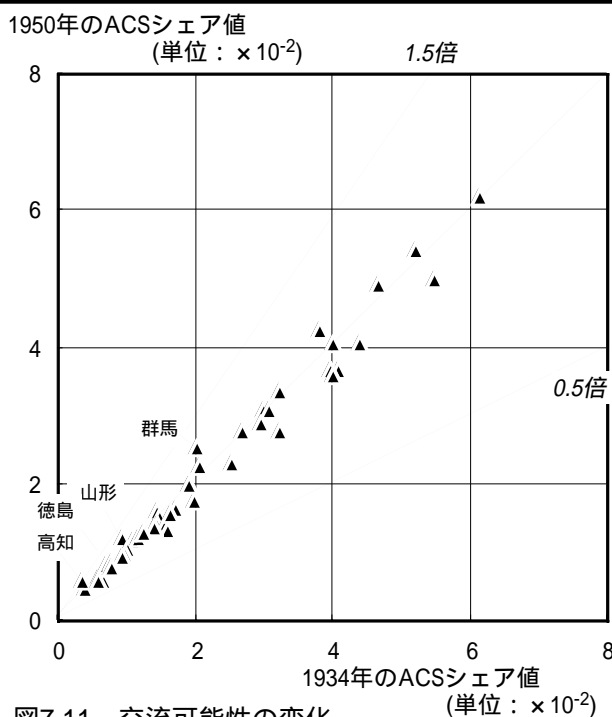


図7.11 交流可能性の変化
(1934年と1950年の比較) (図4.7を再掲)

7.2.4 昭和戦後復興期～高度成長期～オイルショックまでの政策に関する効果の考察

(1)政策の概要

戦後復興期から高度経済成長期を経て、オイルショックまでの政策としては、表7.10のような経済成長と地域間格差の是正の両立を目指したものが行われるようになってきている。

(2)国土の整備状況

戦後間もなくの復興期から高度成長期にかけては、重点的な産業投資を行うことにより国土全体としての発展をねらっているが、大都市圏と地方部での格差が問題となりはじめた1960年代以降は産業を分散配置することが行われている。交通網整備はこれら産業拠点や大都市を結ぶように整備されている。復興期の1950(昭和25)年および高度経済成長期の1961(昭和36)年の交通網の状況は表7.11のような状況であり、高度成長の下で航空路線が都市間交通網として利用可能になりつつある時期である。

(3)都市間の所要時間への影響

都市間交通として航空路線が利用可能になることにより、都市間の所要時間の短縮がこの時期以降再び生じ始めている。表7.12では、1950年で新たに期待所要時間が4時間以下となった区間はほぼ皆無であったものが、1961年では航空路線が利用できるようになった関東・中部・近畿・九州な

表7.10 昭和(戦後)期の政策と検討項目(表2.13の一部を再掲)

時期	目的	方法	法整備など	実施事項	実施による主な影響	考察の視点			
						所:交:圏:人 要:流:域:口 時:可:構:分 間:能:造:布 性:			
復興 高度 経済 昭和 成長 長期 以降	戦災復興	産業振興	傾斜生産方式	国土総合開発法(1950)	鉄道への重点投資(貨物輸送の重視)	都市間の旅客交通への影響			
	高度成長 格差是正	経済振興	太平洋ベルト地帯構想	所得倍増計画(1960)	太平洋ベルト地帯への重点投資	太平洋ベルトでの人口変化			
		地域振興	拠点開発	全国総合開発計画(1962)	新産業都市建設	新産業都市等による人口変化			
			輸送力増強	東海道新幹線計画(1957)	新幹線開業(1964)	高速交通機関の整備に伴う都市間の所要時間の変化 産業や交通網の変化に伴う地域人口の変化 交通網と人口変化に伴う交流可能性の変化 交流可能性の変化に伴う地域間の結びつきの変化			
			国土開発縦貫自動車道建設法(1957) 道路整備緊急措置法(1958) 国土開発幹線自動車道建設法(1966)	名神・東名高速道路等建設	高速道路沿線での人口変化				
高度 成長 昭和 長期 以降	経済成長 格差是正	国土の有効利用	大規模プロジェクト構想	経済社会発展計画(1967)	幹線交通網等の整備	都市間の所要時間変化 交通網の変化に伴う地域人口の変化 交通網と人口変化に伴う交流可能性の変化 交流可能性の変化に伴う地域間の結びつきの変化			
				新全国総合開発計画(1969)	幹線交通網上への工業配置	産業配置による人口変化			
		開発可能性均衡化 国土利用の再編成	地方分散	広域生活圈構想		地方都市整備	東京を頂点とする圏域構造の変化		
						圏域内交通網整備	地方都市を中心とする圏域構造の形成		

表7.11 1950(昭和9)年および1961年(昭和36)年における交通網の概要(表3.9の一部を再掲)

時期	交通網の概要
1950年(昭和25年)	交通ネットワーク自体は1934年時点と大差ないが、GHQの軍用輸送が行われるなど、第二次世界大戦の影響が残っている。経済的に疲弊しているため、交通網に対する大規模な投資はほとんど行われていない。戦争の影響でこの時点においては航空路線は存在していない
1961年(昭和36年)	新幹線開業3年前で、在来線については現在とほぼ同じネットワークが完成し、複線化、電化等の輸送力増強が進められている。東海道線などでは優等列車が多数運行され、スピード、サービス-の面で地方との差が生じている。また、航空路線が増加しつつある

どを発着地とする一部区間で見られるようになってきている。東海道山陽新幹線の開業や航空路線の大幅な増加が生じた1975(昭和50)年では、期待所要時間が4時間以下となった区間が大幅に増加しており、高度経済成長下での高速交通期間の整備の効果が見られる。

(4)交流可能性への影響

高速交通期間の整備による都市間の所要時間の短縮により、地域の交流可能性にも変化が生じてきている。図7.12および図7.13からわかるように、1961年において大都市圏への人口の流入と航空路線の影響により、首都圏地域や大阪などの交流可能性が向上し、1975年では新幹線の開業などの影響により、沿線地域での交流可能性が向上している。このようなことから、いわゆる太平

表7.12 期待所要時間の変遷（4時間以下となった年次）（表3.16を再掲）

	北海道・東北	関東	北陸・甲信越	東海	近畿	中国	四国	九州
訪\発	札幌 青森 盛岡 仙台 秋田 山形 福島	水戸 宇都宮 前橋 浦和 千葉 東京 横浜	新潟 富山 金沢 福井 甲府 長野	岐阜 静岡 名古屋 津	大阪 京都 神戸 奈良 和歌山	鳥取 松江 岡山 広島 山口	徳島 高松 松山 高知	福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島
北海道・東北	札幌 青森 盛岡 仙台 秋田 山形 福島							
関東	水戸 宇都宮 前橋 浦和 千葉 東京 横浜							
北陸・甲信越	新潟 富山 金沢 福井 甲府 長野							
東海	岐阜 静岡 名古屋 津							
近畿	大阪 京都 神戸 奈良 和歌山							
中国	鳥取 松江 岡山 広島 山口							
四国	徳島 高松 松山 高知							
九州	福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島							

（片道4時間以下 :1898年から :1915年から :1934年から :1950年から :1961年から :1975年から x:1990年から）

洋ベルト地帯への重点的な投資により首都圏～中京圏～近畿圏～山陽地方の国土におけるポテンシャルが向上していると言える。

(5)圏域構造の変化

1934年ではすでに大都市圏を中心とする交流可能性からみた圏域構造が形成されており、それ以降大きな構造の変化はなかったが、高度成長下において太平洋ベルト地帯のポテンシャルがさらに向上することにより、図7.14のように大都市圏を中心とする圏域構造がさらに強まっている。この時期前半の経済振興などの政策に対しては、大都市圏を中心とする構造を形成することにより、国土全体での効率的な発展という目的を果たしたと考えられる。しかし、後半の格差是正などの政策に対しては、都市部と地方部との格差が拡大したと考えられ、少なくとも1975年においてはその目的を達していないと考えられる。しかし、東北地方では宮城県付近を中心とする

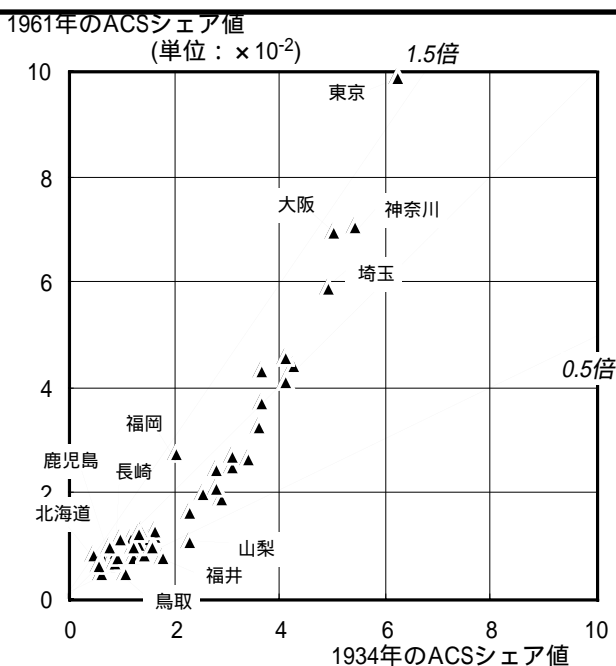


図7.12 交流可能性の変化 (1950年と1961年の比較) (図4.9を再掲)

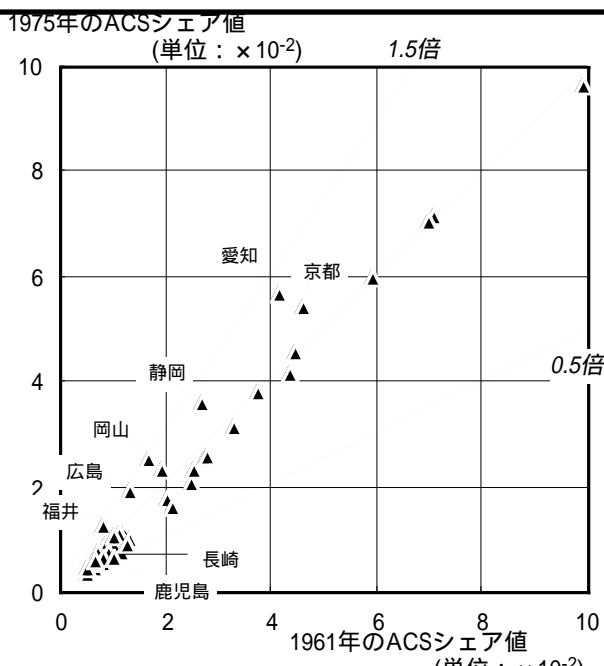


図7.13 交流可能性の変化 (1961年と1975年の比較) (図4.11を再掲)

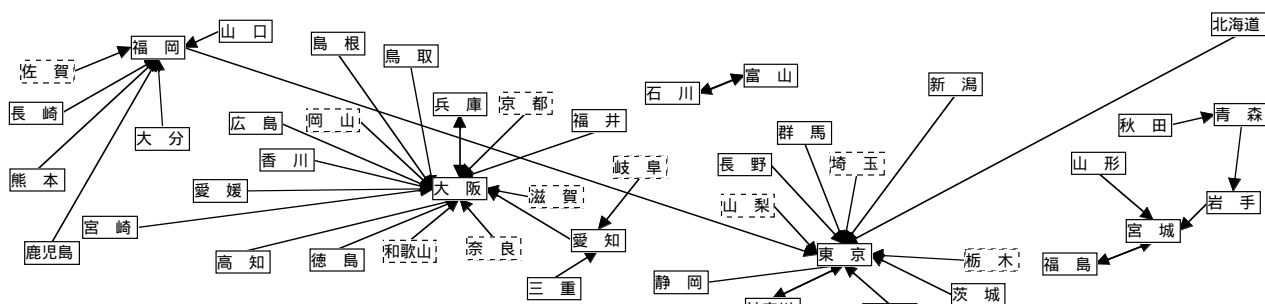


図7.14 1975年における交流可能性値の成分が最大となる交流目的地を結んだ構造

構造も見られるようになり、地方都市を中核とする圏域構造の形成が一部ではあるが見られる。

(6)人口分布等への影響

人口分布等に大きな影響を与えるこの時期の政策としては、新産業都市などの先行的な産業配置政策による地方部での振興策や、高速道路整備による沿線での人口の変化などが考えられる。

産業の先行的な配置政策に関しては、図7.15のように、工業整備特別地域では若干の人口増ではあるものの、新産業都市ではその後の地域人口の増加には結びついておらず、必ずしも政策の目的を達し得ていない。

一方、高速道路網の整備については図7.16のように、整備による沿線地域の人口増の効果が現れ、地域振興に対する効果があったと考えられる。

都道府県ごとの新幹線や航空路線の整備時期の差により図7.12および図7.13のようにこの時期において相対的な交流可能性の全国的な差が拡大する時期が存在している。これにより、全都道府県が一時的に高速交通網の整備された地域群とそうでない地域群に分かれたと考えられ、全国的な国土構造の形成に大きな影響があったと考えられる。このような新幹線や航空路を含めた全国

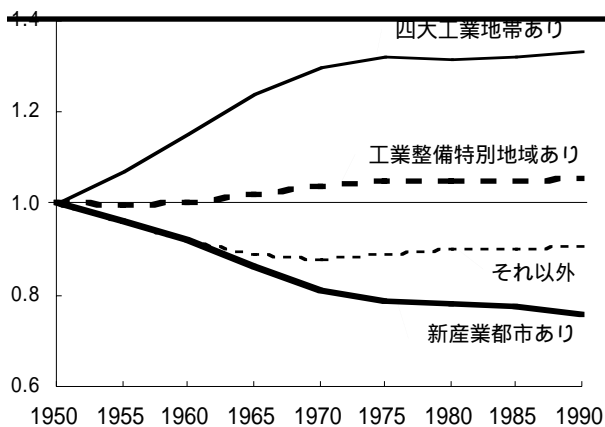


図7.15 工業地域整備と都道府県人口シェアの推移 (1950年のシェアを1とする) (図6.3を再掲)

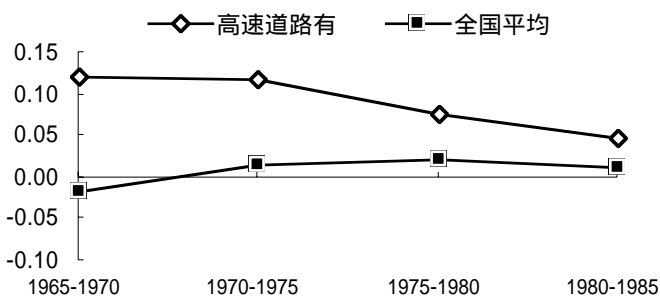


図7.16 高速道路の整備された市町村の人口増加率の平均(図5.23を再掲)

表7.13 昭和～平成(低成長)期の政策と検討項目(表2.13の一部を再掲)

時期	目的	方法	法整備など	実施事項	実施による主な影響	考察の視点		
						所 要 時 間 性	交 流 可 能 性	圏 域 構 造 分 布
昭和 成 長	格差是正	低成長への対応	定住圏構想	第三次全国総合開発計画(1977)	産業の地方分散策	産業配置による人口変化		
						東京を頂点とする圏域構造の変化		
平成	格差是正	多極分散	全国一日交通圏 交流ネットワーク構想	第四次全国総合開発計画(1987)	基幹交通網整備 高規格幹線道路網計画	都市間の所要時間変化		
						所要時間変化に伴う交流可能性の変化		
						交流可能性の変化に伴う地域間の結びつきの変化		

的な高速交通網の整備の影響としては、6.4における分析で示されたように、全国的に地域間での国土機能を分担するような圏域が形成され、交通網で結ばれた圏域全体としては発展し、個々の都道府県に着目した場合は必ずしも地域人口の増加にはつながっていないものの、圏域全体として発展するという状況が発生していると考えられる。

7.2.5 オイルショック以後の低成長期の政策に関する効果の考察

(1)政策の概要

オイルショック以後の低成長期の政策としては、表7.13のような政策が行われている。三全総では地域間格差是正などを目的としているものの、高度成長期における政策と同様の産業の先行的配置などの方法により対応を行おうとしている点がみられる。しかし、四全総では地域間交流を主体とした政策へと変化してきており、低成長下において基本的な産業政策が変化してきている。

(2)国土の整備状況

この期間中には、全国的な高速交通網整備が更に進行し、1975(昭和50)年および1990(平成2)年には表7.14のような交通網となり、東海道・山陽・東北・上越の各新幹線が開業し、多数の航空路線

表7.14 1975(昭和50)年および1990年(平成2)年における交通網の概要 (表3.9の一部を再掲)

時期	交通網の概要
1975年 (昭和50年)	東海道・山陽新幹線が全通し、航空路線もかなり普及している 特に新幹線の延伸の影響として、西日本方面の交通利便性が比較的高くなった時期でもある
1990年 (平成2年)	東海道、山陽、東北、上越の各新幹線が開業し、青函トンネル、瀬戸大橋の開通によって北海道、本州、四国、九州の全都道府県が鉄道でつながっている 航空路線も増加し、沖縄を含めたネットワークができています

表7.15 最短所要時間の変遷 (片道4時間以下となった年次) (表3.17を再掲)

	北海道・東北	関東	北陸・甲信越	東海	近畿	中国	四国	九州
訪\発	札幌 青森 盛岡 仙台 秋田 山形 福島	水戸 宇都宮 前橋 浦和 千葉 東京 横浜	新潟 富山 金沢 福井 甲府 長野	岐阜 静岡 名古屋	天津 京都 大阪 神戸 奈良 和歌山	鳥取 松江 岡山 広島 山口	徳島 高松 松山 高知	福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島
北海道・東北	札幌 x x x x 青森 x 盛岡 x 仙台 x x 秋田 x 山形 x 福島 x x x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x x	天津 x 京都 x x 大阪 x x x x 神戸 x x x x 奈良 x x x x 和歌山 x x x x	鳥取 x 松江 x x x 岡山 x x x 広島 x x x 山口 x x x	徳島 x x x 高松 x x x 松山 x x x 高知 x x x	福岡 x 佐賀 x x x 長崎 x x x 熊本 x x x 大分 x x x 宮崎 x x x 鹿児島 x x x
関東	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x x	天津 x 京都 x x 大阪 x x x x 神戸 x x x x 奈良 x x x x 和歌山 x x x x	鳥取 x 松江 x x x 岡山 x x x 広島 x x x 山口 x x x	徳島 x x x 高松 x x x 松山 x x x 高知 x x x	福岡 x 佐賀 x x x 長崎 x x x 熊本 x x x 大分 x x x 宮崎 x x x 鹿児島 x x x
北陸・甲信越	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x x	天津 x 京都 x x 大阪 x x x x 神戸 x x x x 奈良 x x x x 和歌山 x x x x	鳥取 x 松江 x x x 岡山 x x x 広島 x x x 山口 x x x	徳島 x x x 高松 x x x 松山 x x x 高知 x x x	福岡 x 佐賀 x x x 長崎 x x x 熊本 x x x 大分 x x x 宮崎 x x x 鹿児島 x x x
東海	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x x	天津 x 京都 x x 大阪 x x x x 神戸 x x x x 奈良 x x x x 和歌山 x x x x	鳥取 x 松江 x x x 岡山 x x x 広島 x x x 山口 x x x	徳島 x x x 高松 x x x 松山 x x x 高知 x x x	福岡 x 佐賀 x x x 長崎 x x x 熊本 x x x 大分 x x x 宮崎 x x x 鹿児島 x x x
近畿	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x x	天津 x 京都 x x 大阪 x x x x 神戸 x x x x 奈良 x x x x 和歌山 x x x x	鳥取 x 松江 x x x 岡山 x x x 広島 x x x 山口 x x x	徳島 x x x 高松 x x x 松山 x x x 高知 x x x	福岡 x 佐賀 x x x 長崎 x x x 熊本 x x x 大分 x x x 宮崎 x x x 鹿児島 x x x
中国	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x x	天津 x 京都 x x 大阪 x x x x 神戸 x x x x 奈良 x x x x 和歌山 x x x x	鳥取 x 松江 x x x 岡山 x x x 広島 x x x 山口 x x x	徳島 x x x 高松 x x x 松山 x x x 高知 x x x	福岡 x 佐賀 x x x 長崎 x x x 熊本 x x x 大分 x x x 宮崎 x x x 鹿児島 x x x
四国	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x x	天津 x 京都 x x 大阪 x x x x 神戸 x x x x 奈良 x x x x 和歌山 x x x x	鳥取 x 松江 x x x 岡山 x x x 広島 x x x 山口 x x x	徳島 x x x 高松 x x x 松山 x x x 高知 x x x	福岡 x 佐賀 x x x 長崎 x x x 熊本 x x x 大分 x x x 宮崎 x x x 鹿児島 x x x
九州	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	水戸 x 宇都宮 x 前橋 x x x x x 浦和 x x x x x 千葉 x x x x x 東京 x x x x x 横浜 x x x	新潟 x 富山 x x x 金沢 x x x 福井 x x x 甲府 x 長野 x	岐阜 x 静岡 x 名古屋 x x	天津 x 京都 x x 大阪 x x x x 神戸 x x x x 奈良 x x x x 和歌山 x x x x	鳥取 x 松江 x x x 岡山 x x x 広島 x x x 山口 x x x	徳島 x x x 高松 x x x 松山 x x x 高知 x x x	福岡 x 佐賀 x x x 長崎 x x x 熊本 x x x 大分 x x x 宮崎 x x x 鹿児島 x x x

(片道4時間以下 :1898年から :1915年から :1934年から :1950年から :1961年から :1975年から x:1990年から)

が運行されるなど、ほぼ現在の交通体系となっている。

(3)都市間の所要時間への影響

高速交通機関の大幅な整備により、都市間の所要時間もかなり短縮されてきている。四全総における「全国一日交通圏」は全国の都市間をおおむね3時間以内で結ぶことを目標としており、単に交通機関による移動時間の点では表7.15のように1990年では大部分の都市間で達成されている。しかし、期待所要時間が4時間以内となった年次を示した表7.12のように、交通機関の運行頻度や乗り継ぎを考慮した実質的な利便性の点では、1990年においても達成されている都市間は

大都市相互の場合や近県間などであり、実際には政策目標は達成されていない。

(4)交流可能性への影響

この時期には交流可能性の全国的な差は縮小しており、政策の成果が見られるが、図7.17のように、近代的交通網整備以前と比較した場合、長期的な人口分布の変化などにより交流可能性の全国的な差は完全には無くなっていないことがわかる。

(5)圏域構造の変化

この時期には交流可能性の全国的な差は縮小傾向にあるものの、大都市圏と地方部との交流可能性の差は大きく、図7.18のように地域間の結びつきは大都市部を中心とした構造となっており、東京などを頂点とする構造を変えるには至っていない。

(6)人口分布等への影響

このような大都市部を中心とする構造の下で、図7.19のように、産業などの発展の方向性にも

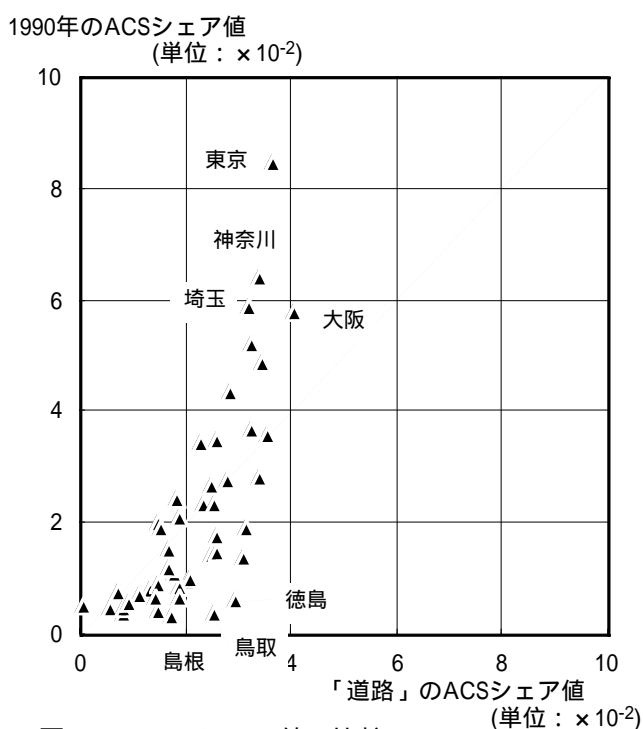


図7.17 ACSシェア値の比較
(「道路」と1990年の比較、図4.17を再掲)

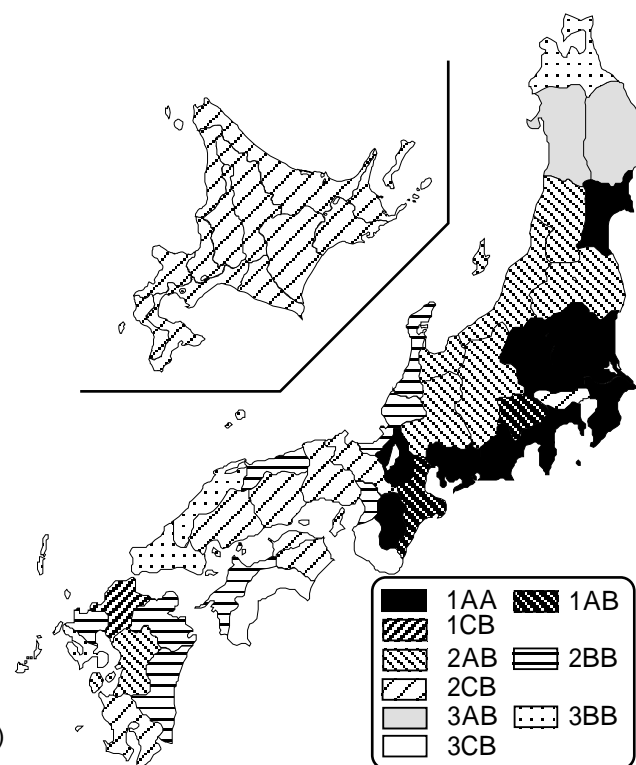


図7.19 地域変化の特徴からみた分類結果の分布
(図6.4を再掲、分類記号については6.4節を参照)

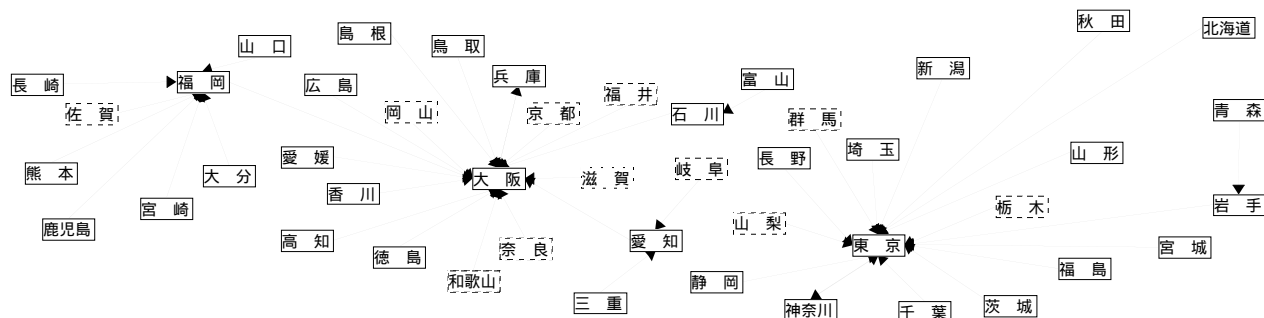


図7.18 1990年における交流可能性値の成分が最大となる交流目的地を結んだ構造 (図4.23を再掲)

大都市部と地方部で差が生じ、全国的な圏域構造を形成する傾向にある。多極分散型国土の実現に関しては、同図で宮城や福岡をそれぞれ核とする圏域構造が見られ、一定の効果があると考えられる。しかしながら、全国的に東京を中心とする大規模な圏域構造が形成されており、このような圏域構造を転換するには至っていない。

7.3 政策の長期的効果についてのまとめ

7.3.1 政策の達成状況

前節では各時期の政策について、長期的な効果について考察を行った。これらについて政策の所期の目的に対する達成状況について、達成時期などをまとめたものが表7.16である。同表からわかるように、明治期の全国的な鉄道網整備による都市間の所要時間の短縮のように、政策がそ

表7.16 国土と交通網整備政策の目的達成状況

時期	政策	法整備	実施事項	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990					
明治	前 期 古都と東京を結ぶ	"	東海道線建設	S	→	P					→	A				→	B				
	重要港湾と都市を結ぶ	特になし	新橋-横浜間、大阪-神戸間(1874)鉄道建設	S	→	A															
	後 期 主要地点間の移動時間短縮	"	幹線鉄道建設開始	S					→	P			→	A							
	東京と都道府県庁所在地を結ぶ	鉄道敷設法(1892)	幹線鉄道網建設促進	S					→	P		→	A				→	B			
大正	支線鉄道網の拡充	改正鉄道敷設法(1922)	支線鉄道網建設促進						S								→	P			
戦前	交通・産業の管理強化	国家総動員法(1938)	貨物輸送の重視							S								→	B		
	高速道路建設	内務省の調査(1940)	名神高速道路実施設計着手								S							→	x		
戦時	高速鉄道建設	大東亜交通基本政策(1942)	東京-下関間高速鉄道建設着手								S							→	x		
昭和	復興 高度成長期以降 低成長	傾斜生産方式	国土総合開発法(1950)	鉄道への重点投資								S						→	A	→	B
	太平洋ベルト地帯構想	所得倍増計画(1960)	太平洋ベルト地帯への重点投資										S					→	A	→	B
	拠点開発	全国総合開発計画(1962)	新産業都市建設										S					→	x		
	輸送力増強	東海道新幹線計画(1957)	新幹線開業(1964)										S					→	A		
平成	大規模な地方外構想	国土開発縦貫自動車道建設法(1957) 道路整備緊急措置法(1958) 国土開発幹線自動車道建設法(1966)	名神・東名高速道路建設										S					→	A		
	以降	経済社会発展計画(1967) 新全国総合開発計画(1969)	幹線交通網等の整備											S				→	P	→	
	広域生活圈構想	第三次全国総合開発計画(1977)	幹線交通網上への工業配置 地方都市整備											S				→	x		
定住圏構想	第四次全国総合開発計画(1987)	産業の地方分散策											S				→	P	→		
全国一日交通圏	第四次全国総合開発計画(1987)	基幹交通網整備																S	→	P	→
交流ネットワーク構想		高規格幹線道路網計画																S	→	P	→

S:政策開始 P:一部目的達成 A:ほぼ目的達成 B:(その後の政策に関し)悪影響 x:目的達成せず

の所期の目的を達成するまでには、かなり長期を要しているものがある。高度経済成長期の政策のように比較的短期に達成された政策はむしろ少なく、高度成長期以後の政策については現在も目的を達するまでには至っていないと考えられる。

7.3.2 政策サイクルに関する考察

政策のサイクルに注目すると、戦前の政策のサイクルと戦後の政策のサイクルには類似の点が見られる。

明治期の全国的な鉄道ネットワークを整備する政策については、大正期頃までに一応の目的を達した。その後、大正期以降は地方部での鉄道整備により大都市部への人口などの集中を緩和する政策へと移っている。しかしながら、明治期の政策により鉄道が早期に整備された地域への集中は大正期以降も続いた。このため、大正期の改正鉄道敷設法については、地方部での鉄道整備そのものは行われ、都市部との交通利便性の差を縮小したものの、必ずしも本来の目的であった地方振興を達成し得たものではなかったと考えられる。

戦後については、復興期から高度成長期の政策として大都市部への集中投資により効率的に国力を回復し、1970年頃までにその目的を達したと考えられる。全総計画(1962)後は、地方部の振興を目的とした政策が行われるようになっていく。しかしながら、いわゆる太平洋ベルト地帯への大規模な投資により、この地域への人口等の集中が近年まで続いている。このため、全総計画以降の地方部での産業の先行配置による地方振興策や交通網整備については、現在のところ、必ずしも地方振興を完全に成し遂げるものとはなっていないのが実状であると考えられる。

このように、交通網整備などを含む国土整備に関する政策は、その影響がきわめて長期にわたり、政策の所期の目的を果たした後も影響を及ぼし続ける。このため、その後政策の基本方針を転換した際には、旧来の政策が悪影響を及ぼす要因となり続ける場合がある。したがって、時代に即した政策を、より効果的に実施するにあたっては、次の各点が重要であると考えられる。

- (1)交通網等の社会基盤は、極めて長期にわたり地域や社会に影響を与えることを認識すること
- (2)新たな政策立案においては、旧来の政策の影響が存在していることを認識すること
- (3)政策の目標を明確に定めること
- (4)政策の影響を確認する方法について明らかにすること

7.4 結語

本章では、第3章から第6章までの分析結果もとに、国土整備や交通網整備に関する政策の長期的な効果について考察をおこなった。

(1)交通整備政策が国土に与えた長期的効果の考察

7.2では、第3章から第6章までの分析結果もとに、各時期の政策の長期的効果をまとめた。

7.2.1では、明治期の政策に関する効果の考察を行ったが、中央集権体制確立のための都市間鉄道網整備は政策開始後40～50年を経た大正期頃までに実現しているが、比較的短時間で東京と結ばれるようになったのは戦後の高速交通網整備によってである。また、昭和初期頃には東京が全国で最も交流可能性の大きな地域となっている。産業振興のための港湾都市と大都市とを結ぶ目的に対しては、明治初期の段階で達成されている。

7.2.2では、大正期の政策に関する効果の考察を行ったが、支線網の拡大に伴い鉄道ネットワークで結ばれた市町村では、鉄道整備が行われなかった地域との間に人口の増加傾向に差が生じており、鉄道整備政策の効果がみられる。また、幹線鉄道網はほとんど変化していないので全国的な都市間交通による交流可能性の格差を生じなかったという副次的な効果もあった。

7.2.3では、昭和期の戦前～戦時の政策に関する効果の考察を行ったが、この時期の交通政策は軍事目的のものが多く、地域に変化をもたらすような政策は少ない。また、実現すれば地域に大きな影響を与えたであろう高速交通網整備政策も実現しなかったため、特に効果を検討すべき政策そのものが存在していなかった。

7.2.4では、戦後復興期から高度成長期を経てオイルショックまでの政策に関する効果の考察を行ったが、新産業都市建設などの拠点開発は、必ずしも地域人口の増加には結びついていない。高速交通網の建設については、近年の自動車交通の分担率の拡大を反映して、高速道路の整備が行われた市町村では人口増加率が全国平均を上回っており、整備の効果がみられる。また、新幹線や航空路線の整備時期の差により、1960年前後に一時的に交流可能性の全国的な差が生じており、この期間中に全国的に地域間での国土機能の分担体制が形成された可能性がある。更に、地方都市整備とその都市を核とする圏域内交通網整備による地方分散策については、いくつかの地方都市を核とする圏域構造が見られ、一定の効果があつたと見られる。

7.2.5では、オイルショック以後の低成長期の政策に関する効果の考察を行ったが、この期間中には全国的な高速交通網整備が進行し、交流可能性の全国的な差は縮小しており、交通の利便性に関しては格差是正政策の成果が見られる。また、全国一日交通圏構想については、交通機関の運行頻度などを考慮しなければほぼ達成されているが、実質的な交通利便性を考慮して分析を行った場合、1990年においても達成されている都市間は大都市相互の場合や近県間などであり、政策達成はなされていない。更に、多極分散型国土の実現に関しては、前述したように一部で地方都市を核とする圏域構造が見られるが、全国的に東京を中心とする大規模な圏域構造は依然として存在している。

(2)政策の長期的効果についてのまとめ

7.3では、7.2の分析をもとに、政策の開始や目標の達成などについて時期的な観点から整理するとともに、これまでのわが国の国土や交通に関する政策の実施とそれに伴う影響のサイクルについて考察を行い、今後の政策立案において必要な視点について提案を行った。

7.3.1では、7.2の分析をもとに、政策の開始や目標の達成などについて時期的な観点から整理した。その結果、政策がその所期の目的を達成するまでには、かなり長期を要しているものがあり、近年の政策については現在も目的を達するまでには至っていないことを示した。

7.3.2では政策のサイクルに注目し、戦前の政策のサイクルと戦後の政策のサイクルには類似の点が見られることを示した。また、国土整備に関する新たな政策を実施するにあたっては、(1)社会基盤整備は極めて長期にわたり影響を与え続けることを認識すること、(2)旧来の政策の影響が存在していることを認識すること、(3)政策の目標を明確に定めること、(4)政策の影響を確認する方法について明らかにすること、などが重要であることを述べた。

