

長岡市における交通イノベーションと地域変化
ー主として高速道路の影響からー

中 谷 記 子

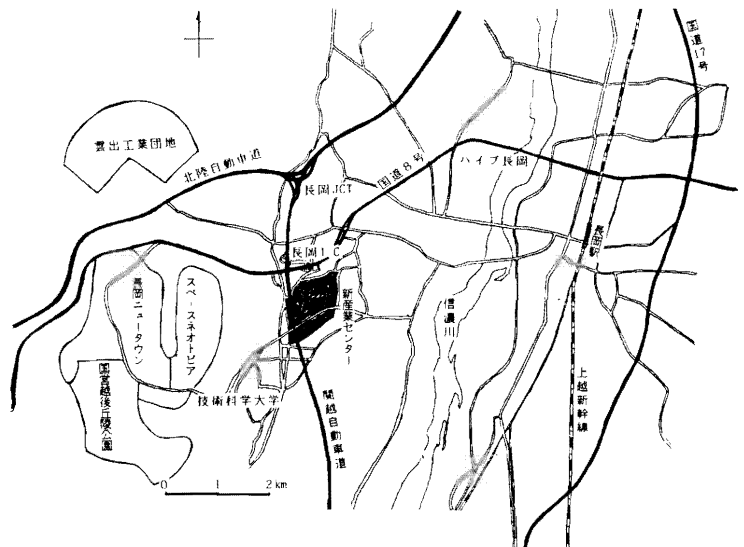
I は じ め に

我が国では、戦後の高度経済成長を受けて、世界に例を見ない急テンポで都市化が進行してきた。このような急激な都市化は、特に、東京、大阪を中心とする大都市において過密現象を引き起こした。そのため、現在、大都市における過度に集中した人口、経済、社会、文化、情報等の諸機能の集中を抑制し、地方都市の地位向上が必要とされ始めた。その対策の一つとして、交通機関の充実があげられている。交通は移動という現象であり、交通手段の発達 は移動の時間的かつ経済的迅速化に他ならない。新幹線、高速道路の拡大は、一極集中を緩和し、人々の生活を多様化した。交通手段の発達は「交通イノベーション」と称され、交通手段の発明・改良、及び、その交通が供給するサービスの向上など、広範囲の側面が含まれている。

本論文では、上越新幹線、北陸・関越自動車道が開通しており、新産業都市にも指定された新潟県長岡市という小規模スケールの地方都市を取り上げ、北陸・関越自動車道の物的流動の変化という交通イノベーションが地域に及ぼす影響について考察する。

II 対象地域の概要

長岡市は、新潟県の中央に位置し、人口18.6万人の新潟県第2位の都市である。同市は、新潟平野南部の商工業都市で、信濃川の右岸には、長岡駅、官庁、中心商店街などがあり、長岡市の中心地区を形成している。一方、左岸には、高速道路のインターチェンジ、長岡ニュータウン、長岡技術科学大学などがあり、近年発展してきたところである。



「長岡市広報課資料より作成」

図1に交通網と地域の概要を示した。

長岡市の主要年表を表1に示した。昭和57年に上越新幹線が開通し、3年後には東京駅までの乗り入れが実現した。ここは、日本海側の富山県、石川県などの北陸と東京を結ぶ通過点にもなっている。また、昭和60年に東京－新潟間を結ぶ関越自動車道が、昭和63年には大阪－新潟間を結ぶ北陸自動車道が全線開通した。

表1. 長岡市の主要年表

年 号	年 表
明治39年4月	市制施行
昭和48年11月	北陸・関越自動車道起工式
52年1月	長岡ニュータウン起工式
57年8月	通産省のテクノポリス構想策定地域に指定
11月	上越新幹線大宮－新潟間開通
60年3月	上越新幹線東京まで乗り入れ
10月	関越自動車道練馬－新潟間全線開通
63年7月	北陸自動車道全線開通
平成3年1月	国営越後丘陵公園の都市計画決定

「各種資料により作成」

関越自動車道開通区間・開通年
昭和46 東京～川越
50 川越～東松山
53 長岡～新潟黒崎
55 東松山～前橋
57 越後川口～長岡
小出～越後川口
58 六日町～小出
59 湯沢～六日町
60 前橋～湯沢

III 交通網の整備と拡大

長岡市を中心とする道路網は、以前は、不規則な放射線型を呈し、都心部へ交通が集中していた。高速道路の着工に伴い、高速交通関連道路の整備が計られ、集中交通を分配する環状道路網の整備・拡大が実施された。

環線道路としては、長岡市街地の外周部に環状に造られた長岡東バイパスを含む内環状線と、都市圏内の市町村との連結を強化するための基幹道路網としての外環状線が整備された。なお、内環状道路網との連結を密にするため、市街地内の骨格街路網の整備と、既設橋の架け換え、及び新橋の架設が行われている。

IV 時間距離の短縮

この様な交通網の整備と拡大は、移動時間の短縮を直接的にもたらした。高速道路を利用すると、長岡－東京間は3時間、長岡－大阪間は6時間、長岡－新潟間は1時間25分、新幹線を利用すると、長岡－東京間は1時間21分、長岡－新潟間は18分になる。

また、図2は、時間距離の短縮を流通面から見るため長岡インターと駅周辺の倉庫状況について示したものである。インター付近で新しく倉庫が建設されている。また、営業所や、流通センターなどの新設も見落とせない。それに比べて駅周辺では減少がみられる。このことは、鉄道貨物よりも自動車の持つ戸口から戸口へのサービス、路線変更の豊かな弾力性、長距離輸送など高速道路への依存が高まったことによるものと思われる。

また、上述したことに関連して、JR貨物の発着状況についてみると、鮮度が重要な農産物においては減少し、重量・かさがあり、輸送の際安定性の必要な金属機械工業品は大量輸送が可能ということもあり増加している。

以上述べた様に、時間距離の短縮が図られたことにより、倉庫状況、J R貨物の利用が大きく変化したことが明らかとなった。

V 長岡市の諸産業と高速道路開通の関係

長岡市の産業人口の推移によると、ここ15年間で第1次産業人口の減少及び第2次・第3次産業人口の増加という傾向がみられる。

中でも建設業においては、県では減少しているのに対し、長岡市では増加している。これは、新幹線、高速道路の完成を見越した企業進出による、ビル、工場の建設が原因していると考えられる。

図3は、卸売業の仕入都道府県別割合について、昭和50年と昭和60年を比較し、とりわけ変化の顕著だった4部門について取り上げたものである。衣服・身の回り品と繊維品においては、近畿圏から仕入率が高くなった。機械器具にいたっては

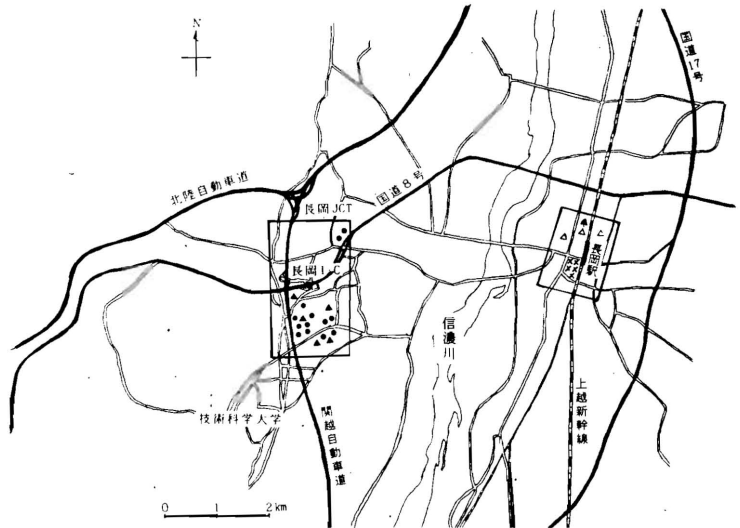


図2. 長岡市の倉庫状況

「昭和57年・平成4年の住宅地図より作成」

×昭和57年からある
△昭和57年にはあったが平成4年にはない
▲平成4年からある
●流通に関する営業所・流通センター

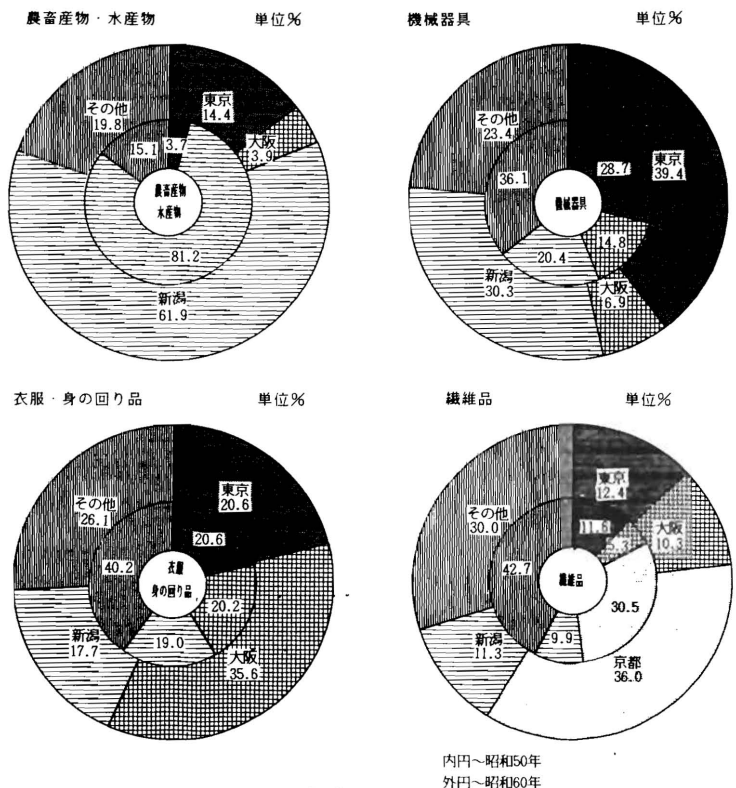


図3. 卸売業の仕入都道府県別割合

「長岡市企画課調整部企画課作成〔長岡の商業〕より作成」

東京からの仕入が4割に増加し、また、農畜水産物では、鮮度を重要視するにもかかわらず東京・大阪から14.6%も増加した。

交通イノベーションの商業に対する影響は、「新潟県広域商圏動向調査報告書」に示されている。それによると、高速道路を利用して買い物をしたことがある人は、県全体で35.9%、長岡市で35.4%となっている。10年前が4.3%であったのに比べると、かなりの利用率であることが分かる。

以上述べてきた様な、産業と高速道路の関係は、高速道路の完成が商業にも工業にも多大な影響を与えていることを裏付けている。

VI 長岡市の経済変化

これまで述べてきた交通網の整備と拡大、それに伴う時間距離の短縮、それによってもたらされる輸送量の増大と言った交通イノベーションの交通内部の改善は、当然の事ながら、交通を取り巻く外的条件に波及的影響を与えていく。表2に長岡市の地域変化について以上で述べてきたことを簡単に記載した。

表2. 長岡市の地域変化

時間距離	高速道路利用 東京－長岡3時間 大阪－長岡6時間 新潟－長岡1時間25分 新幹線利用 東京－長岡1時間21分 新潟－長岡18分 新幹線、高速道路を使つての買い物や、観光が容易にできるようになった。
輸送	鮮度が重要な農産物はトラックに、金属機械工業品のような重い物はJRへと変わった。
商業	卸売業の仕入面では、東京・大阪からの割合が非常に高くなった。 新幹線・高速道路を使つての買い物ができるようになり、東京－長岡間での日掃りが可能になった。また、商業都市としての地位も上昇した。
倉庫・事業所	長岡インターの周辺に、流通に関する事業所や倉庫が増え、新産業センターと称されている。一方、駅周辺では、鉄道貨物専用の倉庫が、いくらか残っているのみとなった。
地域開発プロジェクト	・長岡ニュータウン ・信濃川テクノポリス ・国営越後丘陵公園 ・長岡地区テレビア ・スペースオトピア（テーマパーク） ・ハイブ長岡（産業会館）

本章では、①北陸・関越自動車道に深く係わる地域開発プロジェクト、②観光開発、③長岡技術科学大学と地域の結び付きについて述べる（図1）。

①. 地域開発プロジェクト

〈長岡ニュータウン〉

北陸・関越自動車道及び上越新幹線の高速交通条件を生かし、多機能複合型の町造りとして昭和50年から進められている。

〈信濃川テクノポリス〉

首都圏に直結した環日本海地域の中心的拠点として、国際的な学術・技術・産業活動の交差点となることを目的として昭和58年から進められている。

〈国営越後丘陵公園〉

全国で14ヶ所の国営公園のうち13番目

「各種資料により作成」

に認定された広域レクリエーション施設である。300 km圏内に1ヶ所造ることを前提としているため、交通機関が充実していることなどから長岡市が選定された。完成すれば、本州の日本海側で初めての国営公園となる。

②. 観光開発

これまでこれといって目立った観光施設はなかったが、高速交通網が完成して、ゴルフ場ができ、花火大会の観客動員数も現在50万人にも達している。また、前述した、国営越後丘陵公園、スペースネオトピア（宇宙時代のテーマパーク）などの建設が進められ、大規模な観光開発事業として今後が期待される。

③. 長岡技術科学大学と地域の結び付き

大学では、一般企業から社会人を受け入れたり、地元民間企業とタイアップした研究も積極的に推進している。また、大学が参加している新技術団国際共同研究や、レーザー加工に関する国際会議などが、地元と大学の協力で開催されたりと、国際的にも結び付きが強い。また、ハイブ長岡（長岡産業交流会館）などが会場として使われることもある。

VII ま と め

本論は、長岡市における交通イノベーションとその地域変化との関係を考察したものである。以上で述べた内容は次の様にまとめることができる。

①. 北陸自動車道が昭和50年に、関越自動車道が昭和57年に部分開通したことに伴い、交通網の改良が進展し、道路の舗装化、拡幅、ショートカットなどが行われた。このような交通網の整備と拡大は、地域を活性化し、時間距離の短縮によって、大都市との関連を密にした。

②. 商業については、卸売業は県外から商品仕入を行ない県内各地へ販売するというパターンを示すが、仕入面で東京・大阪との関係が強まった。小売業は長岡市の商圈としての性格を強め、大型店の参入も進んでいる。高速道路を利用する来街行動がみられるようになった今日、長岡市の商業都市としての地位も上昇した。

③. 長岡市の大規模開発プロジェクトは、長岡ニュータウン、信濃川テクノポリス、国営越後丘陵公園、長岡地区テレトピア（情報通信システム）、新産業センターなど、それぞれ長岡インターチェンジの周辺にあり高速道路に直接関連している。

④. 観光開発は、北陸をまたにかける大規模国営公園や、21世紀の宇宙時代に先駆けたスペースネオトピアなど、高速交通の整備・拡大により今後の期待が高まっている。

⑤. 長岡技術科学大学の地域との結び付きは、国際的にも、人材育成にも、地元企業にも大きな影響を与えている。また、長岡市が国際的な都市となるためにも交通事情が整った今日、大学からの高度な技術が地元還元されるよう長岡市も受け皿を確保することを期待する。

【謝 辞】

本論文を作成するにあたって、常日頃御指導頂きました弘前大学の諸先生に厚く感謝申し上げます。また、資料収集に際して御協力頂いた、長岡市役所の皆様に心より御礼申し上げます。

【参 考 文 献】

- 井田仁康（1991）：新潟県における航空旅客の分布・流動パターン
東北地理43－4，276～286.
- 奥野隆史（1991）：「交通と地域」 大明堂，151～230.
- 平井泉（1988）：神奈川県厚木インターチェンジ付近における営業倉庫の立地と機能
経済地理学年報34－3，47～55.