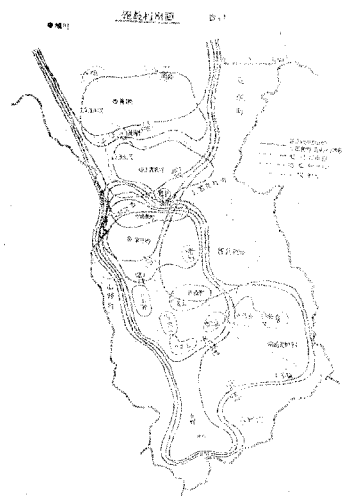


北海道大学工学部 正員 小川博三、村田博

目的 交通計画に携わる者として国土計画、地方計画、都市計画並びに村落計画等一連の地域計画として総括される計画に、交通の問題を考慮しようとするとき、(1)国家的視野、(2)地方開発的視野、(3)都市または村落等のような比較狭い範囲で考えていかなければならない交通の要点に要約される。筆者等は地域住民と密接な関係にある(4)の問題から接近し、第8回道路会議において北海道を例に「道路配置の拠点選定に関する研究」と題して、地域住民の生活依存関係の実態を調査することによって、5層よりなる生活圏の核を道路配置のための拠点なるものとしてマクロ的に把握した。この拠点は周辺地域との相互依存関係をたてまゑとして成立するものであるから、この関係を無視し交通の問題を云々することはできない。本研究はこの関係をマクロ的なものからミクロ的なものへ振り下り、同時に(3)の問題に接近せんとするものである。この問題の手掛りとして筆者等は、第一級拠点旭川に対する第2次拠点富良野を例としてとりあげた。特に富良野をとりあげた理由は、北海道における人口数の都市が農村的色彩都市であり、共通した問題を抱える中位に該当する農村的色彩都市富良野が妥当であると考えた。更に富良野は他の都市にみられない特殊な問題を抱えている。それは石勝鉄道並びに日勝道路開通に伴う交通結節都市からの後退と、後退に伴う連鎖反応的に生ずるとみられる周辺農村との相互依存関係の変動を考察するうえにもまたない研究対象である。

方法と分析 現在並びに将来における相互依存関係領域をいかに設定するかであるが、筆者等はこの方面において幾何的研究と成果をあげている地理学者の手法を用い、関係領域を設定する指標として施設利用範囲(買物施設、医療施設、娯楽施設、交通圏(通勤通学等の定期交通、定期外交通)、通勤圏のうちの指標を採用した。施設利用範囲は昭和40年9月美瑛町を含むマクロ的に把握された富良野生活圏(上富良野町、中富良野町、富良野町、山部町、南富良野村、占冠村)5町2ヶ村にある14箇所(立中学校12校を対象に、1272校(全世帯数の96%)の調査票を配布してえた結果に基づいて把握した。尚、指標とした施設を詳細にすれば次のものである。買物施設(味噌・醤油、だんご、ズッキーニ・ゴム靴、皮靴、下着・肌着、子供服、呉服及物、背広、時計・メガネ、カメラ、医薬品)、医療施設(通院・入院)、娯楽施設(映画) 図Iは等値線で描かれた14施設の利用状況を一枚の図面に示したものである。この図によれば、低次の施設(例えば味噌・醤油)から高次の施設(例えばカメラ)を利用するにつれ、利用範囲が次第に拡大していく富良野のような中心、低次高次に拘うず利用範囲がある一定の範囲に停滞する美瑛、上富良野、中富良野のような中心及び低次の利用では一次的に局地的な中心とはなるが、高次の利用では全く他の中心に移行してしまうかまたは辛うじて中心を保持しているような一次的中心と潜在的な中心とがある。然しながら注目すべきな



のは、富良野はもとより町2ヶ村全域が旭川を中心とする施設利用範囲(以後利用範囲を圏と呼ぶ)に包括され、この傾向はより高次の施設利用において最も著しい。(条件1) このような条件下にあって富良野圏は旭川圏に包括されるが、上富良野圏を旭川圏に対抗する前衛地帯として北に中富良野町、南に山部町、南富良野村、占冠村を包含し、富良野町を中心域とする町2ヶ村域が中心となるのである。(条件2)-----我々が社会生活を営む過程において引き起す有目的な行動の現われを交通現象といふ、上述の施設利用も交通現象の一端を荷うものである。この有目的な行動を総括する指標として鉄道の定期旅客、定期外旅客及びバス運行回数(総括する指標を鉄道利用者のみの偏重を避ける)を基にして交通圏(図2)を作成した。交通圏にみられる富良野圏は北において上富良野で旭川圏と整合し、南において東渡越に至る富良野第2次利用圏に該当する領域において成立する。この交通圏から理解される限りにおいて富良野は、幾東、落合、占冠中央並びに上占鶴を結びつける交通体系に欠け、この問題の改善いかんが南における富良野第3次利用圏、第4次利用圏を大きく変動させることが予想される。(条件3)-----時間帯(図3)において、富良野勢力圏(施設利用圏、交通圏を総称)と120分の所要時間をもつて影響しうる他の都市勢力は急行列車を使用することによって初めて旭川のみと関係し、中心富良野に至る所要時間は60分である。富良野勢力圏内にみられる旭川への依存は、普通列車あるいはバスによる富良野経由で、いずれにしても乗り継ぎにようねばならない。従って富良野勢力圏内の地域住民が旭川へ出掛け、また戻るにしても、ほとんど縦ての者が一端中心富良野に集結し、それから分散するという交通形態をとる。また富良野と旭川間に要する時間は普通で90分、急行で60分である。この区間に利用可能な急行列車は1本に限定された問題とすると至らない。寧ろ90分のもつ意味を分析すべきである。我々が60分を越える行動を伴う時、何らかの風体的、精神的両面において疲労と距離の抵抗を意識しはじめる。従って90分を越える旭川への依存は、都市旭川の持つ魅力が都市富良野が持つ90分の魅力を超越する場合に引き起こされる。以上の分析を整理すれば、富良野勢力圏は旭川勢力圏に包括されつつも距離のもつ抵抗が適応される範囲において他に優越する領域を保持する(条件4)

結論 現況における富良野の相互依存関係領域(略して領域と呼ぶ)は旭川領域に包括されつつも、上富良野領域を旭川に対抗する前衛地帯として町2ヶ村域の相互依存関係を基盤として成立する。(条件1,2) 将来に予想される富良野領域は、新路線開通に伴い、南における領域の変動が予想され、その結果、第2次利用圏において将来の富良野の相互依存関係領域が想定される。(条件3,4)

