

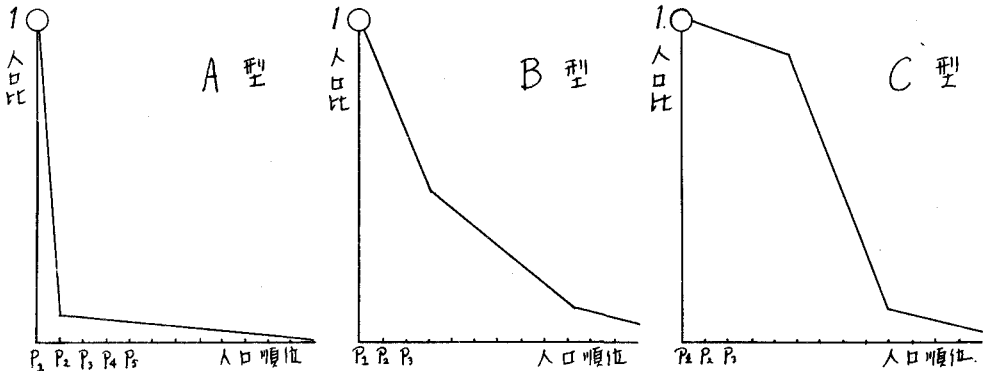
北海道大学工学部 正 員 五十嵐日出夫

正 員 村田 博

学生員 〇秋口 守国

1. 目的 国土開発計画、地方開発計画、ならびに都市計画と総合的にかつ有機的に結びつけている交通施設のあり方について考えてみたい。何となれば交通は地域を結束し、地域に奉仕し、地域を充実せしめるものであるから、一切の交通に関する計画は地域にわたらざるを得ない。いわば地域を除いた交通計画はなく、交通とはふいた地域計画もありえないからである。エニ技術者の1人として、地域計画の中に交通のあり方を考えようとする、有効に地域を結束させる合理的な交通施設の配置を検討してみる必要がある。地域の中には核となる都市があり核がその地域を支配しているものであるから地域計画を考えようとする核都市の必要性を言うまでもない。しからば地域における核都市とはどのようなものか。1. 核都市と副核都市それ以下の市町村はどうあるべきか、すなわちこれらの都市群は現在いかにあるのか。過去より現在までいかに変遷してきたか。2. 変遷の過程においていかなる外力が加わったのか。その外力とはいかなるものなのか。将来はどのような様になるのか。3. 隣接地域の核都市との関係はどのような様にあるべきなのか。4. そのためにどのような交通施設が必要なのであるのか。5. 核都市と一般に言っているが、地域の中における核都市の役割は、又それに足る条件とは。6. 核都市発展とその地域の発展の間にはいかなる関係があるのか。以上6点のうち、1. 2. 3の3点について考察し、第1報とする。先年、新産業都市、工業整備特別地域が同時に指定され、拠点開発方式に基づく地域計画として示された。現在交通に限らず諸施設の計画および設計するにあたり地域的に思考しようとする事が盛んとなっている。しかしそこにおける地域設定には、ただ単純にその地域の開発状況を見てその対策を打ち出しているだけで、これでは合理的な地域開発などありえない。本研究は核都市のあり方について、場所列的、時系列列的の両面より検討し地域におけるHegemonyの確立について考察を進める。Hegemonyとは政治的支配権、連邦中の一邦が指導的地位に立つ事であり場所列的振りの中の核となる事である。Hegemonyを構成している要素には、政治力、経済力、社会力、文化力などの1つ又は其々の組み合わせたもので、これらの集積の結果としてあらわれる人口を指標とし地域の核を追求し、この中で地域の持つ問題点の図とメスを入れ、拠点都市および地域のあり方について分析する。

2. 方法と解析 ここに主曲線を登場させる。これは縦軸に地域内の第1位都市人口を1として他の都市人口をその比0.1234と表し、横軸は等間隔に順位を付して並べたものである。これらとを都道府県に46枚とこれに全国のもの1枚を加えて47枚とし、又時系列分析のために大正9年の第1回国勢調査より昭和40年の国勢調査までの8回を選択し、図表を作成した。これらより推察すると、ほぼうに類型にされる事がわかり、大まかにA型・B型・C型と付す事にする。A型の圏とはどのような性格の圏であり第1位人口都市（以下P市とする）はどのような都市なのであるのか、……P市はその圏の中では振る舞いで大きい、すなわちこのP市の持つHegemonyが非常に大であり、この圏の中で他に留まらず他の圏へもその力を波及していると思える。この事は広域中に都市、さらにその鋭さが加わる程より広域にすなわち国家中に都市と考えられるであろう。B型とは、……P市の人口がその圏の中で比較



的である。すなわちこの図の中では P_1 市はその機能を発揮し他の都市に対して影響を及ぼしているが、他の図への影響は少ない地方中核都市であり、一般的な図においては県庁所在都市がこれに属している。図内に工業投資、交通機関の整備が行われるとC型の図に移行し易い。C型とは……図内の P_1 市と P_2 市の人口差がわがわがで競合関係にあり、天々独自のさうに小さな圏を持つと推察される。これらが核都市の姿にいかなる影響を及ぼすかを知る上に重要であり、交通施設の効果を研究し得る。類型化するに、客観的な指標として $(P_1 - P_2)/P_1 = q$ なる概念を挿入する。すなわち核都市と副核都市の関係であり、 q が1に近ければA型と、0に近い程C型と判断する。ここで本研究で最も重視したのはC型の都市である。図内にて競合が生ずるのは何故であらうか。現在の県域が妥当でないのか、 P_2 市の産業発展のためか、市町村合併の結果なのか、以下県庁人口率などを加えて検討する。(1)2都市の性格類似の図。(2)都市性格に差異のある図。(3)市域の変更などに分類できる。(1)の例として鳥取県を掲げる。交通路は日本海に沿い山陰本線、国道9号線が並行して走り、海岸線に細く平野部が続く山岳地が背後に迫っている。鳥取市は県央に位置しているが米子市も同様である。両都市間距離は98.2kmで、交通の流れ方向が大阪市に強くひかれるならば鳥取市のHegemony確立もありうるが、時間距離は4時間7分で、大阪市までの地形的制約が著しく交通の流れ方向と交通量に大きな支障をきたしている。米子市は松江市と共に新産業都市の指定を受け、一面で結びつきが又で交通の流れ方向も同じく松江市に指向し、鳥取市との離反が眼につく。(2)の例として異質ではあるが埼玉県を掲げる。地形的には東京と埼玉の間に隔別がなく全ての面で東京との連絡を重視される。交通路線では京浜東北線が東京・大宮と結び通勤通学圏として包含され、この時間距離の大小が各都市の発展へ結びついている。又時系列分析とすると、大正9年に P_1 市であつた川越市が現在では P_2 市となつたのは何故か。それは川越市内の産業構造(第1次産業に依存)もあるだろうが、致命的な事項として交通機関による、すなわち交通体系の不判が現状に反映されていると考察される。

3. 結論 核都市たるには何が要か。(1)人口。(2)地形的な制約(都市相互間)。(3)交通の流れ方向と交通量。(4)核都市と副核都市との距離および副核都市の産業形態。(5)図域内の中央に位置する。この内、(1)、(2)、(3)は絶対に必要事項であり、(4)、(5)については例外がある。これらより交通計画技術者は、地形的制約を考慮し特に地域内外の交通機関および交通体系に留意すべきである。なお、この研究は文部省の科学研究費(総合研究)によるものの一部として行ったものである。

参考文献 米沢治文「地域集積の計量とその展開」館録「日本人口地域分布変動の動向」他。