

京都大学工学部 正員 ○春名 攻
 京都大学工学部 正員 岡田憲夫
 建設省 正員 本田 裕

1. はじめに

本分析の対象として取上げた滋賀県においては、栗東町を中心とする幹線道路沿いの市町村が1960年代における輸送基盤施設の整備をうけて、農業中心から工業中心の社会・経済構造へと変化をとりつつあり、そこには、開発にともなう地域構造変化のパターンのいくつかが端的にあらわれている。われわれは、今後の地域開発や輸送施設の計画を作成していくうえで必要となる各種の計画情報を得ることを目的として、このような構造変化のメカニズムの分析を実施していくこととしたが、本稿はこれらの分析をすすめる上での第一段階として行なった分析の結果をとりまとめたものである。

2. 滋賀県における工業化について

滋賀県における地域的な工業化の状況を検討するために求めた各種指標のうち、1960～1970年の工業化指標ならびに工業立地係数を図示したものが図-1および図-2である。ここで、工業立地係数は都市経済基盤分析の手法を援用したもので、次式によって求められる産業立地係数のうちで工業に対するものである。

$$A \text{ 地域の産業の立地係数} = (A \text{ 地域の産業従業人口} / A \text{ 地域人口}) / (\text{全国産業従業人口} / \text{全国人口})$$

この係数は全国平均に比して、A地域の工業化などの程度であることを示す指標であり、ここでは特にA産業の特性の状況を調べるために用いた。つまり、図-1は滋賀県の工業化が1960年前半に急激に進められたことを示しているが、これは名神高速道路を始めとする幹線道路の建設・整備にともなう輸送条件の向上に大きく起因している。ここで注目すべきことは、工場数の増加の時期に対して、生産活動を示す工業士前額がほぼ5年ほどのタイムラグをともなっている点と、県民所得の向上が工業化の程度にかかわらずほぼ一定の割合を示している点である。このことは、後に示す滋賀県全体で栗東町における個人所得の変化(図-6)と考え合わせると興味深い結果を示している。

つぎに、図-2に示されている工業立地係数の分析からも明らかに、幹線道路沿いの市町村の工業化の傾向が強くあらわれている。(国道沿線:平均1.608, その他:平均1.010)このような輸送条件の他に、1960年以前からある地場産業や各市町村の産業誘致政策との関連策の資料にもとづいて考慮すると、両者とも立地係数は大きく伸びているが、新たな産業の誘致を強く推進した市町村の方が大きく伸びていることが明らかになっている。また、各市町村の

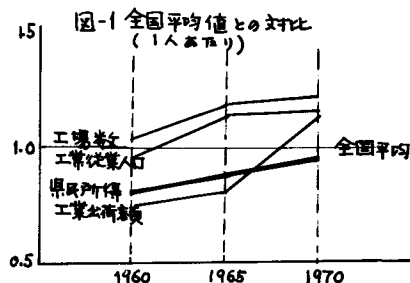
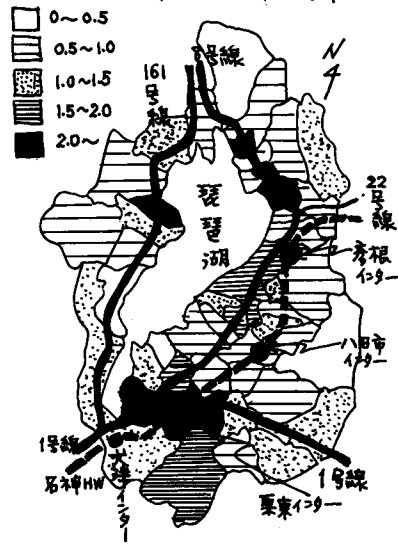


図-2 工業立地係数の分布

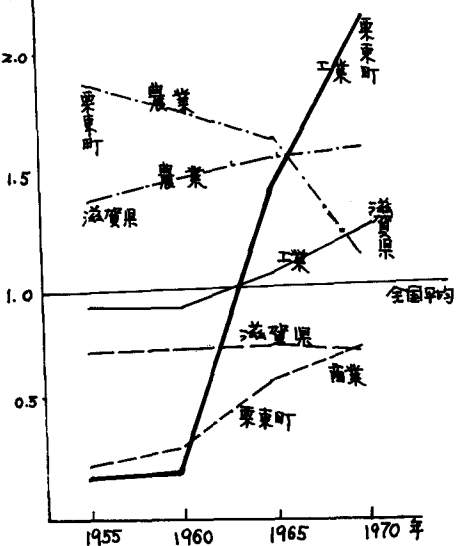


人口の増減との関係で眺めてみると、図-3からも理解できるように全県では漸増の状態を示しているが、その内容は栗東町のようには工業化の進んだ地域では人口の増加が激しく、減少の激しい地域との差が大きくなってきていることがわかる。

3. 栗東町における分析について

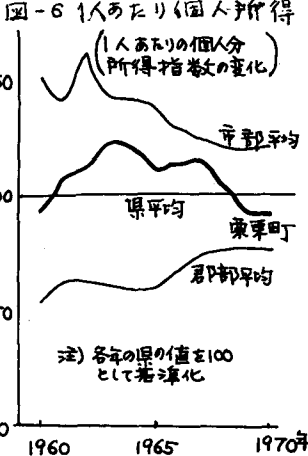
栗東町は図-1からも明らかなように、主要幹線の集中した地点であり輸送条件もよく、工場用地を造成し産業誘致を強く進めている町である。このような点に着目して地域開発とくに工業化の影響をいくつかの視点から分析を加えてみた。図-4において、工業立地係数の極端な増加に比して農業のそれは若干のおくれを伴っている。これは、兼業農家への移行という過渡段階と新規の人口流入が重ねあわさった結果を示している。一才、商業立地係数は人口増に対して若干の伸びを示しているが、伸びは1.1倍。これは隣接する草津市に商業機能が存在しているためである。このように相互の連け合いのもとでの相当規模の地域社会が存在している点に注目すべきであろう。

図-4 各立地係数の変化



さて、一般に地方の市町村が工業を始めとする産業誘致を行なうのは、都市的規模の公営施設を有し、住民の生活水準を高めることにあると考えられる。われわれはこのような観点からいくつかの分析を行なったが、新面の関係上その中からとくに特徴的と考えられる事項をとりあげて述べることにする。

公営施設の整備については、財政力の増大にともない図-5に示すように道路や水道施設を始めとして大きく進展して全国水準を上るわっている。その反面、工業化の伸びの鈍った1960年代後半になると図-6に示すように1人当りの個人所得も増加が鈍化し、財政需要の伸びに追いつけなくなっている。



(図-7) これは、1960年代前半における工場立地に際し、専業農業人口の中から兼業農業へ移行する人口が増大している所得の向上に貢献していたが、後半になり停滞した点と新規流入人口からの財政収入に比して財政需要の増大が上るわったことなどがあげられる。公営施設の整備の問題は今後一般の都市と同様な問題にかかえることになった。その他交通手段や水質汚濁の問題などもあるが、これらについては講演時に述べる。

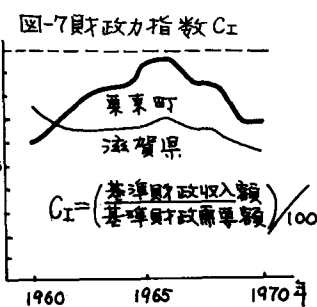


図-5 道路舗装率と水道普及率

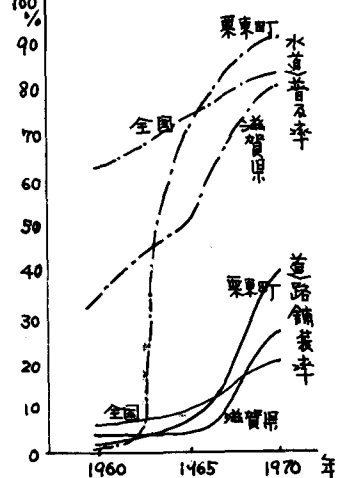


図-8 車入率・車出率の変化

