

IV-3 低密地域における交通体系整備のあり方に関する一考察

地域計画建築研究所 正員 金井萬造
〃 杉原五郎

§1. はじめに

60年代以降の高度経済成長は、人と産業の都市への急激な集中・集積をもたらし、交通体系整備のあり方にさまざまな問題を派生させている。人と産業の過集中の著しい首都圏・近畿圏をはじめとする大都市およびその周辺地域においては、通勤・通学交通の混雑、路面交通の渋滞、交通事故の多発、自動車の排ガスによる大気汚染、光化学スモッグ等の交通公害など交通問題はますます深刻化している。一方、人口減少の著しい過疎地域においては、人口の流出とマイカー・モータリゼーションの進行などの要因が重みあって、公共交通機関の経営が悪化し、鉄道・バス路線の赤字化および廃止という事態も全国的に生まれている。そしてこのことが地域住民の足の確保を困難にし、過疎化にいっそうの拍車をかけ、「家離村」、あるいは「陸の孤島化」といって現象すら生まれている。

こうしたわが国の交通情勢の変化を踏まえるとき、国土の均衡ある発展・住みやすい地域空間創出の方向を見いだすことには焦眉の課題となっている。そして、こうした課題を根本的に解決していくために、交通体系整備の果す役割はきわめて大きいと考えられる。

本稿は、上記の観点に立て、人口の高密度太平洋ベルト地域とは地理的に隔てている近畿日本海地域を対象地域に選り、低密地域における交通体系整備のあり方について調査研究したものである。

§2. 対象地域の概要と交通現況の特徴

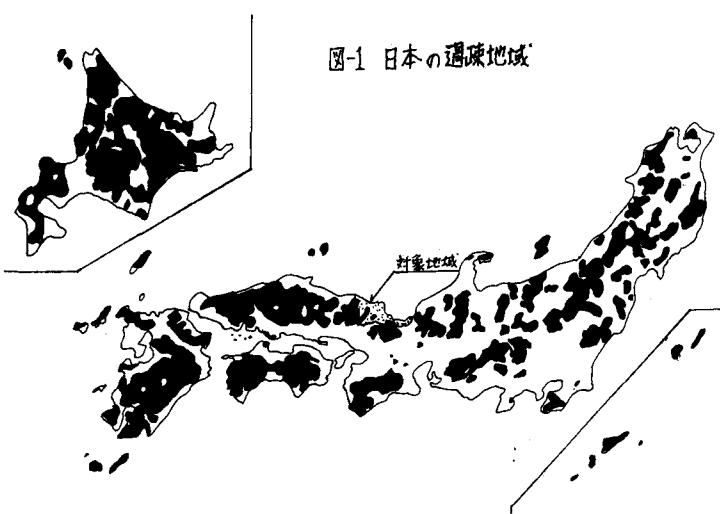
対象地域である近畿日本海地域は、その前面を日本海に面し、太平洋ベルト地域とは近畿の中央部を走る轟但山地・丹波山地をはさんで数十kmの距離を隔てたところに位置し、福井県嶺南地域・京都府中丹地域・丹後地域および兵庫県但馬地域からなる。嶺南地域は、2市6町村で人口14.4万人、中丹地域は3市3町で21.8万人、丹後地域は1市10町で13.9万人、但馬地域は1市18町で22.0万人、対象地域全体では17市37町村72.1万人(5.48)となっている。対象地域の面積は5,036km²、人口密度は143人/km²で全国平均280人/km²に比べて人口の低密度地域である。

近畿日本海地域における交通現況の特徴は、歴史的な観点および現況データの分析を通して、以下の5点を明らかにした。

i) 近畿日本海地域が交通史的にみてどのような発展過程をたどったのかという点については、当地域は、数百年以上にわたって政治経済の中心であった京都・大阪の比較的近い背後地域にありながら、交通体系の未整備によって直接その影響を受けることなく今日に至っていること。

ii) 近畿日本海地域が、表面の面からみて他の地域とどのように結びついてきたのかという点については、当地域は、古代から近代現代に至るまで日本海に沿ってヨコの結びつきが弱く、太平洋地域とタテの方向で個別的に結びついてきたこと。

iii) 近畿日本海地域が、鉄道輸送およ



い道路交通という指標からみて、地域内相互の結びつきは弱まったのかどうか、今後強まる傾向にあるのかどうかという点については、当地域は、高度経済成長が進行した時期（S.35～S.47）において地域内相互の結びつきが弱まること、および、今後太平洋地域と比較すると相対的に結びつきは強すること。（近畿内陸・瀬戸内をヨコにつなぐ軸、これからタテ方向に日本海地域に分歧する軸および近畿日本海地域をヨコにつなぐ軸における交通量の比は概ね100:10:1である。）

IV 過疎化の進行と交通体系整備との関連については、当地域は、厳しい自然条件・生産条件に加えて、交通条件が未整備のまま放置されてきたこと（鉄道・バス交通からの隔絶、DIR都市へのアクセスの困難性、通学交通の不便、医療サービスの低下など）によって、社会的再生産の維持が困難な過疎地域を広範囲に内包していること

V 近畿日本海地域において現に問題となつておる、今後深刻化していくことが予測される問題としては、当地域は、全国的なマイカーモータリゼーションの影響を強く受け、この地域が近畿圏における数少ない観光レクリエーションとなることもある、夏季の交通渋滞問題、地方都市の通過交通問題があること。

§3 交通体系整備の課題と基本方向

上記の交通現況の特徴を踏まえ、近畿日本海地域における交通体系整備の課題を ①地域振興の具体的方策としての交通体系の役割に関する課題 ②空間的拡がりに対応した交通体系としての課題 ③観光レクリエーション需要の増大に対する課題という3つの視点から次のようにならかにして。第1の視点からは、地域発展の活力を生みだし太平洋地域に対して独自の圏域形成をはかるために、太平洋地域と個別的に結びつけるのではなく、近畿日本海地域内のヨコの結びつきを強めることが課題である。第2の視点からは、当地域においてとりわけ厳しい生産条件と生活条件にある農山漁村地域に対する交通条件を改善するために、末端交通体系を整備することが課題である。さらに、第3の視点からは、地域の環境容量を超えるマイカーレクリエーションについて適正な規制を加えることが課題である。

近畿日本海地域における交通体系整備の基本方向については、上記課題の解決をめざして、次のような具体的な方策を検討した。まず、ヨコの結びつきを強めろといふ課題については、①規格のよい地域の経済と住民の生活に直接結びつく「基本道路網」を日本海地域のヨコ軸方向に整備する。②現在ある国鉄在来線を複線電化することによって、その積極的活用をはかる。末端交通体系整備の課題については、現在の国道・主要地方道の枝線にあたる部分を重点的に整備し、マンドバスを含めたバス交通の活用をはかる。マイカー通過交通については、地方都市周辺のバイパスを整備することを当面の重点としつつ、長期的には当地域の入口部分でチェックするなどの行政的措置を考える。

以上の交通体系整備の基本方向を、近畿内陸地域との関連で理念的に示したのが図-2である。

具体的な裏づけデータについては、講義時に明らかにする。

