

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・集積をもたらした。交通体系整備のあり方にも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、自動車の排気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からみあって、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、過疎化にいつその拍車をかけ、"学童離村、あるいは"陸の孤島化、といった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は焦眉の課題となっている。そして、こうした課題を抜本的に解決していくために、交通体系整備の果たす役割はきわめて大きいと考えられる。

本稿は、上記の観点に立って、人口の高密な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らび、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。

5.2 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播磨山地・丹波山地をばさんで数十kmの距離を隔てたところに位置し、福井県嶺南地域・京都市中丹地域・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7市37町村72.1万人（5.48）となっている。対象地域の面積は5,036 km²、人口密度は143人/km²で全国平均280人/km²に比し7人/km²の低密な地域である。

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。

1) 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

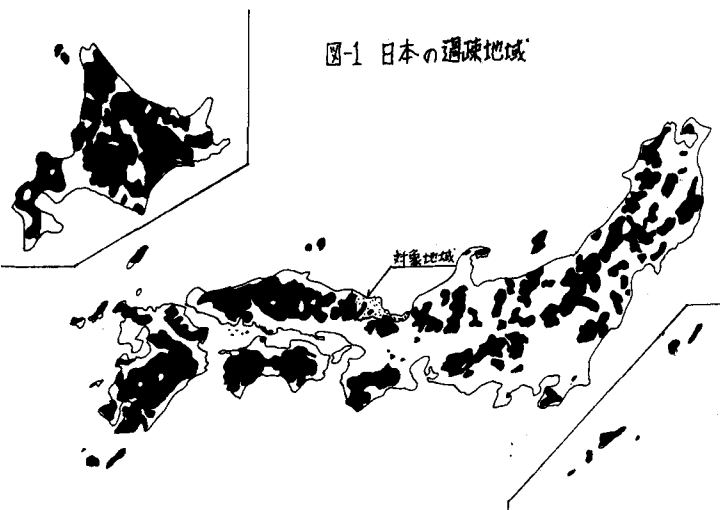


図-1 日本の過疎地域

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、交而の面からみて他地域とどのように結が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たヨコの結がつきが弱く、太平洋地域とタテの方向で個別的に結がついてきたこと。

iii) 近畿日本海地域が、鉄道輸送および

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、ＤＩＤ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）により、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

§3 交通体系整備の課題と基本方向

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、次のような具体的方策を検討した。まず、ヨコの結びつきを強めるという課題については、①規格のよい地域の幹線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、デ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。

どの行政的措置を考える。

具体的な裏づけデータについては、講演時に明らかにする。