

Ⅳ-67 高規格幹線道路整備と地方の人口定着

建設省土木研究所正会員 ○大石 龍太郎

同 正会員 山田 晴利

同 正会員 吉川 修

セントラルコンサルタント 榎高橋 継一

1. はじめに

わが国の国土政策としては、東京一極集中を是正し安全で潤いのある多極分散型国土の形成を図るために第四次全国総合開発計画において交流ネットワーク構想の推進をにかけている。その中核的役割を担うのが高規格幹線道路の整備である。現在までの高規格幹線道路の整備によりわが国の社会・経済活動は活発化し、地方における人口の定住はみられるものの、依然として人口・諸機能の東京一極集中は進行している。本研究は、現在まで行われてきた高規格幹線道路整備による地方部における人口の定着効果について分析し、今後の高規格幹線道路等の整備のあり方について検討したものである。

2. 東北自動車道、中国自動車道、九州自動車道沿線の地方生活圏の人口増加

表一1に1980年時点での各自動車道の整備の有無による沿線地方生活圏の人口増減率と人口が増減している地方生活圏数を示す。これによると、東北自動車道沿線では、整備ありの場合は1980年以降10年間の人口の伸び率が7.2%で全国平均5.6%を上回っている。一方、整備なしの場合は-1.6%で人口減少となっており、特に、1985年以降の5年間では、人口が減少に転じている。(1970年～1990年の人口増減率では、整備ありの場合は20.4%、整備なしの場合は1.0%である。ちなみに、全国平均は18.1%、地方生活圏平均は13.2%となっている。ここに地方生活圏は、首都圏・近畿圏・中部圏の大都市圏域と沖縄を除くものである。)また、整備ありの地方生活圏の83%が人口増加しているが、整備なしの地方生活圏の79%が人口減少している。

中国自動車道沿線では、整備ありの場合は1980年以降10年間の人口の伸び率が3.5%で全国平均には劣るものの、地方生活圏平均並に増加している。一方、整備なしの場合は-0.4%で人口減少となっている。

九州自動車道では、整備ありの場合は1980年以降10年間の人口の伸び率が5.1%で全国平均とほぼ同じとなっている。一方、整備なしの場合は0.5%でほとんど人口増加がない。

また、図一1に高規格道路整備と沿線地方生活圏の人口増減を示す。これによっても高規格道路が整備された地域はほとんど人口が増加しており、整備されていない地域では人口が定着しにくい傾向がよく分かる。上述のように、高速道路を整備すると、高速道路沿線の地方生活圏では人口が増加・定着し、高速道路がない地方生活圏では人口が定着しにくい。従って、高速道路を整備すると地方での人口定着が促進されるものと思われる。

3. 高規格道路整備による人口減少地域から人口急増地域への変身

高規格道路の整備により人口減少地域から人口急増地域(人口増加率が全国平均値以上の意味)へ変化した地方生活圏の事例として白河地方生活圏(福島県白河市中心)がある。1973年東北自動車道白河ICが供用開始され、1970年前半は人口減少地域であったが、1980年頃から人口増加率が全国平均以上となった。

1970年からの各5年間の人口増加率を次に示す。 $75/70:-0.3\%$ $80/75:1.4\%$ $85/80:3.9\%$ $90/85:2.4\%$

4. 交流ポテンシャルの高い分岐点地方生活圏(高規格道路ジャンクションのある地方生活圏)の人口増加

高規格道路の分岐点では、少なくとも2方向の地方生活圏と強い交流可能性(交流ポテンシャル)を持つと考えられる。表一3に分岐点の地方生活圏における人口増減率を示す。これによると、ほとんどの分岐点地方生活圏において人口が増加しており、このような地域では人口が増加・定着するものと考えられる。

5. 高規格幹線道路の整備方策

高規格道路を整備することにより、地域における交流ポテンシャルが相対的に高まり地方の人口定着が促

進される。また、分岐点地方生活圏における人口定着に見られるように交通の結節点（交流ポテンシャルが高い地域）をすることによっても人口の定着が促進される。さらに、社会・経済活動（都市的サービスを含む）の母体（核）となるある程度の人口規模を持つ都市を中心にそれと相互に連携がとれる都市間（連合都市圏）を強固な道路ネットワークで結ぶことにより、地方における人口増加・定着が促進される。そして、それらの都市圏では、高度な社会・経済サービスを楽しむことができるようになる。従って、高規格道路は地域の核となる都市（地方中枢都市、地方中心都市等）相互間を結ぶ強固な道路ネットワークとして各地方生活圏を相互に連絡できるように整備する必要がある。

6. 今後の課題

本研究では、地方生活圏ベースでの検討を行ったが、さらに沿線市町村ベースや高規格幹線道路等のICからの1時間圏等の時間距離を考慮した検討を行う予定である。また、地域における社会・経済サービス指標を定量化し、高規格幹線道路等整備による社会・経済効果の分析も行い、各地域を活性化できる道路整備方策の研究を行う予定である。

表-1 高規格道路整備と沿線地方生活圏の人口増減 (1980-1990)

	高規格道路*	地方生活圏の数			人口増加率 (各5年間)						
		人口増加が全国平均以上	未調査	減少	10年 20年						
					70 ~75	75 ~80	80 ~85	85 ~90	10年 ~80	20年 ~90	
東北道沿線	あり	6	4	2	8.3	6.7	4.0	3.1	7.2	20.4	
	なし	0	4	15	0.2	2.4	0.2	-1.7	-1.6	1.0	
中国道沿線	あり	2	4	10	7.8	4.2	2.8	0.8	3.6	16.0	
	なし	0	7	6	1.8	1.7	1.0	-0.4	-0.4	2.9	
九州道沿線 (鳥しゅ部除く)	あり	2	2	3	4.9	5.7	3.6	1.6	5.1	16.6	
	なし	1	4	14	1.4	3.6	1.6	-1.1	0.6	5.5	
全国平均					7.0	4.6	3.4	2.1	5.6	18.1	
地方生活圏平均					4.6	4.3	2.7	1.0	3.7	13.2	

* 1980年時点で高規格道路整備がなかった

表-2 高規格道路整備と沿線地方生活圏の人口増減 (1970-1980)

	高規格道路*	地方生活圏の数			人口増加率 (各5年間)						
		人口増加が全国平均以上	未調査	減少	10年 20年						
					70 ~75	75 ~80	80 ~85	85 ~90	10年 ~80	20年 ~90	
東北道沿線	あり	4	10	4	4.8	5.0	3.0	1.7	4.7	15.1	
	なし	0	3	10	-0.9	1.5	-0.3	-1.8	-2.2	-1.6	
中国道沿線	あり	2	6	2	7.8	4.2	2.8	0.8	3.6	16.0	
	なし	0	6	7	1.8	1.7	1.0	-1.4	-0.4	2.9	
九州道沿線 (鳥しゅ部除く)	あり	3	5	6	4.4	4.5	3.3	1.2	4.5	15.4	
	なし	0	1	11	-0.6	1.6	0.5	-2.3	-1.8	-0.7	
全国平均					7.0	4.6	3.4	2.1	5.6	18.1	
地方生活圏平均					4.6	4.3	2.7	1.0	3.7	13.2	

* 1980年時点で高規格道路整備がなかった

注記 * 東北道沿線は青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、栃木
 * 中国道沿線は兵庫、鳥取、岡山、広島、山口
 * 九州道沿線は福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島
 (ただし鳥しゅ部である五島、奄美、対馬、熊本、大島の5地域を除く)
 の各県内の地方生活圏において比較

表-3 高規格道路のジャンクションのある地方生活圏の人口増加 (1970-1990)

都道府県	地方生活圏	JCT名	圏域人口 (1970)	圏域人口 (1980)	圏域人口 (1990)	人口増加率 (%)				各5年間の人口増減 ※				JCT最寄りICとその供用年及びJCT供用年	
						70-80	80-90	70-90		70-75	75-80	80-85	85-90	IC	JCT
	全国計		104,865,171	117,060,398	123,611,167	11.8	5.8	18.1							
	地方生活圏合計		64,302,786	70,150,758	72,785,223	9.1	3.8	13.2							
北海道	札幌	札幌	1,218,050	1,894,196	2,024,067	39.1	19.5	66.2	○	○	○	○	○	札幌 83	85
岩手県	盛岡	安代	532,480	587,771	611,348	10.4	4.0	14.8	○	○	○	○	○	安代 82	89
宮城県	仙台	村田	1,059,240	1,314,800	1,488,410	24.1	13.2	40.5	○	○	○	○	○	村田 73	88
新潟県	長岡	長岡	509,505	519,246	522,904	1.9	0.7	2.6	×	×	×	×	×	長岡 78	82
長野県	諏訪・伊那	岡谷	354,338	378,333	394,074	6.8	4.2	11.2	○	○	○	○	○	諏訪 81	86
滋賀県	米原	米原	289,849	306,877	318,539	5.9	3.8	9.9	○	○	○	○	○	彦根 68	80
兵庫県	播磨	吉川	1,455,100	1,721,861	1,808,925	18.3	5.1	24.3	○	○	○	○	○	吉川 74	87
広島県	広島	広島北	1,571,860	1,820,485	1,982,348	15.8	6.1	22.9	○	○	○	○	○	広島北 83	85
山口県	山口	山口	265,423	291,699	310,944	9.9	6.8	17.2	○	○	○	○	○	山口 75	85
佐賀県	佐賀	鳥栖	605,037	631,149	646,165	4.3	2.4	6.8	○	○	○	○	○	鳥栖 73	87
宮崎県	小林・西諸県	えびの	94,185	92,587	92,290	-1.7	-0.3	-2.0	×	×	×	×	×	えびの 76	81

※ ○…全国平均以上の人口増加、×…人口減少

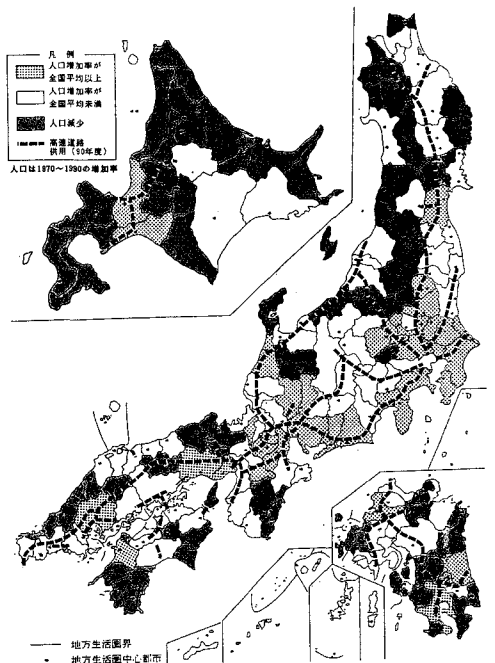


図-1 高規格道路整備と沿線地方生活圏の人口増減