

IV-231 インターチェンジの設置が周辺地域に及ぼす影響について（福井県における分析）

玉野総合コンサルタント 正会員 田部井伸夫 玉野総合コンサルタント 正会員 池山正明 福井大学工学部 正会員 本多義明

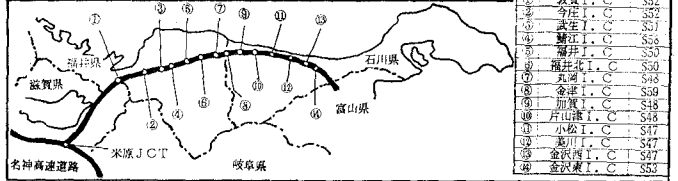
1. はじめに

昭和38年、名神高速道路が開通して以来、高速道路ネットワークの形成は着実に進んでいる。特に、太平洋岸の国土軸と呼ばれる人口集積地域を縦断する東名・名神・中国自動車道の整備が完了し、現在はその他の地域をネットワークする高速道路の整備が進められている。これらの高速道路は、太平洋岸の高速道路に比較すると、はるかに都市的集積の少ない地域を通過しており、高速道路の整備による地域への影響及びその活用についても、初期の高速道路沿線の地域とはその在り方が異なるものと考えられる。以上のような視点に立ち、本研究は日本海沿岸を縦貫する北陸自動車道沿線地域（福井県）を対象として、高速道路整備及びインターチェンジ設置が地域に及ぼす影響について分析を行った。

2. 北陸自動車道の概要

北陸自動車道は新潟市を起点に日本海沿岸を新潟県、富山県、石川県を経て滋賀県に入り、同県米原町で名神高速道路に接続する総延長475kmの高速道路である。昭和47年10月に金沢西～小松間の22.5kmが開通し、昭和63年7月に朝日～上越間が供用開始となり全線開通となった。

図-1 北陸自動車道開通状況



3. 分析の方法

本研究では、昭和55年までに県下の全線が開通し名神高速道路と連絡した福井県を対象として分析を行った。県下の全市町村をインター所在市町村、インター隣接市町村、インター周辺市町村（インター所在市町村に隣接しない市町村）に分類し、これら3グループ間の比較により、インター設置が地域に及ぼす影響について分析を行った。分析に使用したデータは、昭和50年・55年・60年のものである。

分析内容は次の項目について行った。①人口から見た影響 ②産業から見た影響 ③就業構造から見た影響 ④インター周辺の土地利用の変化。①については、各グループ間の人口の変化について分析を行った。②については業種別に産業特化指数を使用して各グループ間の業種別の変化について検討を行った。③については自市内就業率及び昼夜間人口比率から各グループの就業構造から見た都市構造の変化について分析を行った。以上のような分析の後、インター設置の直接的な影響を受けるインター周辺の土地利用の変化を福井インターを例にとって供用前後の用途別施設数の変化を調査した。

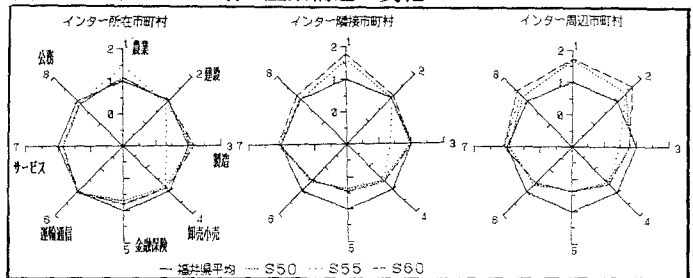
4. 人口から見た影響

各グループの人口増加率は、インター所在市町村では増加、隣接市町村では横這い、周辺市町村では減少傾向に歯止めがかかった。したがって、インター設置による人口面への影響は周辺市町村の人口減少傾向に歯止めはかかったものの、その他の市町村への影響については余りなかったと考えられる。

5. 産業から見た影響

国勢調査の産業大分類別に産業特化指数と言う指標で産業別の影響を見ると、福井県においては所在市町村・隣接市町村・周辺市町村共に、製造業が昭和50年から55年にかけて大きく減少していたものが、昭和55年から60年の間に昭和50年レベル以

図-2 各グループ別の産業構造の変化

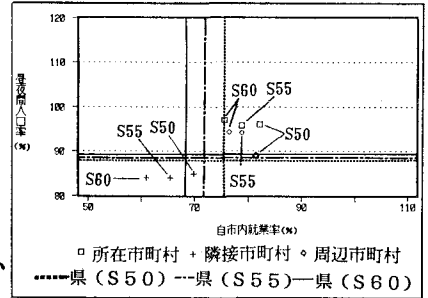


上に増加した。特に周辺市町村においては農業以外の産業がすべて増加しており、インター設置の効果が大きく表れている。

6. 就業構造からみた影響

所在市町村で昼夜間人口比率が昭和50年から55年で低下していたものが、55年から60年で増加傾向に転じており、インター設置により核都市化が進展した。隣接市町村では自市内就業率・昼夜間人口比率が減少しているが、55年から60年で昼夜間人口比率の低下には歯止めがかかっている。これは、インター設置による産業立地によるものと考えられるが、自市内就業率は低下を続けており、機能分担型の都市となりつつある。周辺市町村においては、昼夜間人口比率が上昇し、自市内就業率の低下も少ないため、インター設置による産業立地が都市の活性化に寄与しているものと考えられる。

図-3 各グループ別の就業構造の変化



7. インター周辺の土地利用の変化

インター設置に伴う直接の影響を受けるインター周辺の土地利用の変化を福井インターを例にとって調査した。調査の方法は1975年と1990年の住宅地図により共用開始前と現在の用途別施設数の変化をインター～0.5 km、0.5～1.0 km、1.0～2.0 km、2.0～3.0 kmに区分して調べた。用途分類は都市計画基礎調査の分類にしたがった。インター～3.0 km全体では、住宅施設が1.55倍、商業業務施設が2.96倍、工業施設が1.50倍の伸びとなっている。福井都市計画区域全体との比較を行うと、住宅施設の伸びはほぼ同等、商業業務施設が1.66倍、工業施設が1.17倍となり、インター設置に伴う土地利用の変化としては、商業業務施設の増加が大きなものとなっている。範囲別の土地利用の変化は以下のとおりである。

① インター～0.5 km、0.5～1.0 km

運輸・倉庫施設が5～6倍の伸びとなっている。

また、インター利用者及び国道158号利用者を対象とした商業・娯楽施設の増加が著しい。

② 1.0～2.0 km

業務施設が15.25倍と著しく増加している。また、工業施設も6.33倍の増加となっている。

③ 2.0～3.0 km

住宅、軽工業施設を除いて、各施設が2～3.5倍の伸びとなっているが、これは市街地の拡大による影響が強いものと考えられる。

表-1 距離別施設立地数の変化

	～1 km			1～2 km		
	1975年	1990年	伸び率	1975年	1990年	伸び率
住宅	195	221	1.13	489	563	1.15
商業・業務	1	0	0.00	0	5	—
工業	8	22	2.75	32	54	1.69
文庫・厚生	7	16	2.29	27	51	1.89
業務	1	2	2.00	4	61	15.25
商業・娯楽	2	24	12.00	6	15	2.50
運輸・倉庫	6	32	5.33	39	75	1.92
軽工業	2	8	4.00	7	19	2.71
その他	3	2	0.67	24	38	1.58
合計	0	2	—	2	1	0.50
合計	225	329	1.46	526	882	1.41

	2～3 km			～3 km合計		
	1975年	1990年	伸び率	1975年	1990年	伸び率
住宅	894	1497	1.67	1578	2281	1.45
商業・業務	21	70	3.33	23	75	3.41
工業	45	149	3.24	86	225	2.62
文庫・厚生	34	76	2.24	68	143	2.10
業務	172	411	2.39	177	474	2.68
商業・娯楽	37	125	3.38	45	164	3.64
運輸・倉庫	69	200	2.90	114	307	2.69
軽工業	4	12	3.00	9	29	3.22
その他	90	110	1.22	117	150	1.28
合計	1	5	5.00	3	8	2.67
合計	1368	2655	1.94	2219	3866	1.74

8. おわりに

インター設置が周辺地域に及ぼす影響としては、全市町村を通して製造業の立地促進がある。ただし、この影響は各市町村にとってプラスのものばかりではなく、都市の就業構造から見ると、就業人口の流出が増加したり昼間人口と夜間人口の構成が異なる等、都市としての自立にマイナスの面もある。特に日本海沿岸の諸都市のように人口増加が少なく、特定の都市に人口が集中するような地域にあっては、各都市の特性を十分考慮した施策を展開し、インター設置の効果を都市の発展に寄与させることが必要である。また、インター周辺は都市の玄関であり、未利用地が多く残されており、土地の高度利用を図る可能性の高い地区であるが、福井インターの例のように、自然な土地利用にまかせた場合は、道路整備状況に合わせた工業・商業業務系の土地利用となつてしまい、どの都市も同じような土地利用形態となる可能性が高い。このため、今後は、他の高速道路沿線（特に太平洋沿岸）との比較検討を行う中で、地域の特性に合ったインターチェンジ周辺の土地利用計画の定量的な策定手法の検討を行う必要がある。