

IV-5

高速道路の整備が四国と周辺地域の商圏と観光・レクリエーション圏に及ぼす影響

徳島大学大学院 学生員 ○笹山和延 徳島大学工学部 正 員 近藤光男
 徳島大学工学部 正 員 青山吉隆 徳島大学工学部 正 員 廣瀬義仲

1. はじめに

わが国では、近年、高速交通網の整備が急速に進み、地域間の旅行時間が大きく短縮している。その結果、地方都市の住民にとっては都市施設の利用機会が増大し、より良い都市環境を享受できるようになってきた。しかしながら、別の見方をすれば、大都市の勢力がより広い地域まで及ぶことになり、地方都市の機能が大都市に吸収される危険性がある。そこで、本研究では、四国地方を対象とし、商圏と観光・レクリエーション圏の変化から高速道路整備の影響を分析する。

2. 分析対象地域と道路網

ここでは四国地方の4県の県庁所在都市に着目して分析を行うが、道路整備がそれらの都市に及ぼす影響をみるために、四国地方、近畿地方、および中国地方を対象地域とした。また、1980年、1993年、および国土開発幹線自動車道の整備計画区間と一般国道自動車専用道路の事業区間をあわせた路線（以後、整備事業計画路線とよぶ）を含む道路網の3パターンを設定した。道路網はすべての国道、主要地方道、および高速道路からなるが、図-1は高速道路のみについて示したものである。

3. 商圏の変化からみた影響

まず、商圏の設定に関しては、青山、近藤によって提案された方法を適用する。それによると、2つの都市A、Bがあり、それぞれの都市の商業の魅力度を Z_A 、 Z_B 、任意の居住地Pから都市A、Bまでの時間距離を t_{PA} 、 t_{PB} とすると、都市の商業の魅力度と居住地Pからそこまでの所要時間の比が等しくなる場合（ $Z_A / t_{PA} = Z_B / t_{PB}$ ）に居住地Pは都市AとBの商圏の境界線上にあることが導かれている。¹⁾

都市の商圏を推定するため、商業からみた都市の魅力度を表す指標として表-1に示す小売業年間販売額を選んだ。本研究では、任意の都市の商圏は、そこから片道3時間で行ける圏域内に限定する。

このようにして推定された現状の1993年から将来にかけての商圏の変化を四国地域について図-2に示した。1993年時点を見ると、四国内部では高松市に結ばれる高速道路が四国の中央部に延びたことから、高松市の商圏が四国の中央部で広がりをみせている。一方、大阪市から

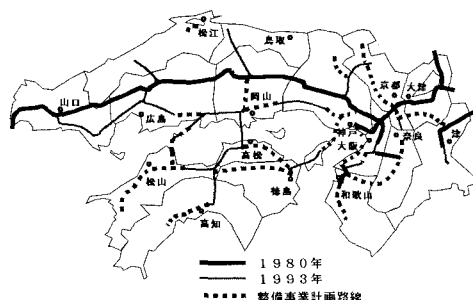


図-1 対象道路網

表-1 小売業年間販売額(10億円)
[1991年]

都 市	販売額	都 市	販売額
徳 島	366	大 阪	5,605
高 松	679	和歌山	435
松 山	559	岡 山	820
高 知	416	広 島	1,529

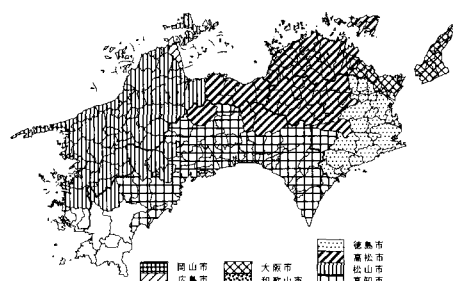


図-2-1 1993年時点の商圏

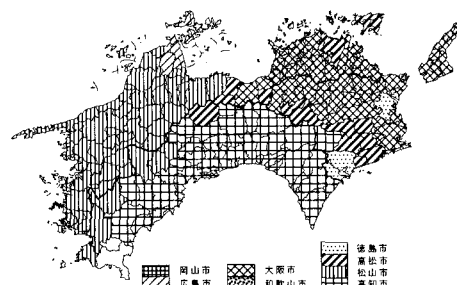


図-2-2 整備事業計画路線完成時点の商圏

の3時間圏が四国東部に達するため魅力度の非常に大きい大阪市の圏が徳島県東部や香川県東南部まで広がっていることがわかる。将来においては、大阪市の圏が香川県と徳島県においてかなり広い範囲に拡大しており、これら両県では商業活動において大きなパワーをもつ大阪市の影響を非常に受けることが予想される。また、愛媛県と高知県は、大阪市から離れているためその影響を受けてない。このように高速道路が整備され、旅行時間が短縮されると四国を取り囲む本州側の魅力度の大きい都市の圏が四国に入り込んでくることが予想される。

4. 観光・レクリエーション圏の変化からみた影響

都市の圏と同じように、観光・レクリエーション圏を定義し、圏の場合の商業施設からみた都市の魅力度の代わりに、対象地域の各府県の観光・レクリエーション施設数をその魅力度の指標として分析を行った。このときの具体的な施設は、ハイキングコース、自然歩道、キャンプ場、海水浴場、ヨットマリーナ、観光農林業、観光牧場、および観光漁業であり、表-2に各府県の観光・レクリエーション施設数を示す。また、観光・レクリエーション圏を推定するための地域の中心地を府県庁所在都市とした。

このようにして推定された観光・レクリエーション圏の変化を、圏と同じように示したのが図-3である。まず、1993年時点を見ると、四国以外の都市の圏が四国に入り込んでいないことがわかる。逆に、徳島県の圏は拡大し、淡路島まで延びている。四国内では、香川県の圏が四国の中央部で拡大していることがわかる。将来においては、現在に比べて交流圏が拡大し、四国地方以外の府県の圏が四国地方に及んでくる可能性があるにもかかわらず大きな変化はなく、圏のような現象は生じていない。以上のことから、四国のような地方でもその特徴を生かした活動に関しては、大都市の圏域に巻き込まれることなく、独自の圏域を保つことができる。さらに、観光・レクリエーションの開発に力を入れることによって、四国の圏域が近畿地方に勢力を広げることが可能である。

5. まとめ

本研究では、圏と観光・レクリエーション圏の変化から、高速道路の整備が地域に及ぼす影響を分析した。その結果、高速道路の開通は近畿地方と四国地方に特に大きな影響を及ぼすが、この点において、これらの地域への影響は異なった性格をもっているように思える。いずれにしても、高速道路の開

通は、近畿、四国、中国地方において、地域の活性化を図る絶好の機会であることは間違いない。交通利便性はどの地域も向上するのは確かであるが、各地域の内からの高まりがなければ、この機会を無駄にするばかりでなく、自らの地域に不利益を持ち込む危険性がある。

参考文献 1) 青山、近藤：買物行動モデルと圏の理論的研究、地域学研究、第17巻、1987

表-2 観光・レクリエーション施設数

[1991年]

府 県	施設数	府 県	施設数
徳 島	1 5 2	大 阪	1 3 8
香 川	1 7 1	和歌山	2 4 0
愛 媛	1 9 6	岡 山	1 5 2
高 知	1 4 8	広 島	3 1 4

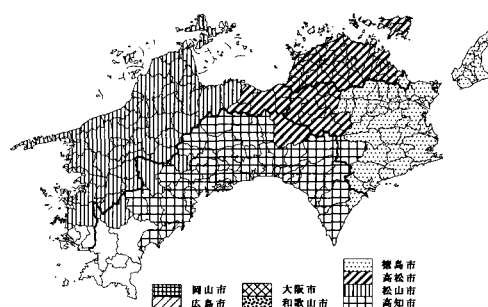


図-3-1 1993年時点の
観光・レクリエーション圏

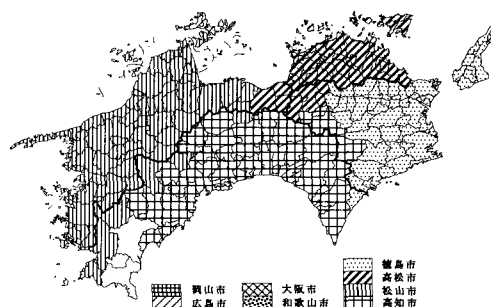


図-3-2 整備事業計画路線完成時点の
観光・レクリエーション圏