

IV-10

高速道路整備が地方圏に与える影響について

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

1. はじめに

今後の高速道路整備は、これまでの人口集積地域を対象とした整備とは異なり、当初から大きな需要を見込み難い路線・地域への展開が主流とならざるを得ない。したがって、高速道路の整備にあたっては、その影響を地域として効果的に受けとめるための条件整備がますます要請されることとなる。そのための基礎情報を探るためには、これまでの高速道路整備が地域に与えた影響をさらに種々の観点から分析・把握することが必要とされる。ここで、高速道路は結節点としてのインターチェンジを介して地域と結びついていることから、その地域に与える影響の程度はインターチェンジとの位置関係により異なると考えられる。さらには、整備時期や地域のもともと持っている特性によっても影響のされ方は異なると思われる。

本研究は、以上の3つの視点による地域比較を通して、高速道路が地域の産業構造や就業パターンに与えた影響を把握しようとするものである。

2. 分析対象圏域の設定

ここでは影響を把握する3つの視点、①整備時期、②地域特性、③インターとの位置関係に基づき、分析対象を以下のように設定した。①に関しては、高速道路全通後10年以上経過し、昭和40年代から50年代に整備された高速道路として東名高速、中国自動車道、北陸自動車道の沿線地域とした。②に関しては、政令指定都市等の大都市を含まず人口集積の違いが明確な太平洋岸と日本海岸の地域として、静岡県(S.45年鑑と説)・岡山県(S.50年)・福井県(S.55年)を対象とした。③に関しては、各県下の全市町村をインター所在圏、インター隣接圏、インター周辺圏（インター所在市町村に隣接しない市町村群）の3つの圏域に分類した。

また、影響の内容を捉える視点としては、産業構造、地域の就業パターンといった面に着目し、前者については産業別構成・産業特化指数、後者については昼夜間人口比率、自市町村内就業率の指標をとりあげ、その推移傾向を特に整備前後に着目して比較することとする。

3. 産業構造への影響

3-1 産業構成比による分析

各県及び各圏域の1次・2次・3次産業人口構成比の変化から産業構造への影響を見ると以下のような結果となった。

■静岡県：県全体の就業構造は全国の構造と比較すると2次の割合がやや多く、3次の割合がやや低いものとなっている。各圏域で見ると、所在圏においては1次の減少、2次の暫増、3次の増加と全国の変化と同様であるが、隣接圏においては2次産業人口比が高速道路整備と前後して急増している。

また、周辺圏については、隣接圏ほどではないが2次産業人口比が増加している。

■岡山県：県全体の就業構造は全国の構造と比較すると1次の割合がやや多いものとなっている。各圏域で見ると、所在圏では、高速道路整備と前後して2次の減少、3次の増加傾向となっている。隣接圏

では1次が整備前後で激減し、2次が急増している。周辺圏でも同様に1次が減少し、2次が隣接ほどでは

図-1 静岡県隣接圏産業構成比の変化

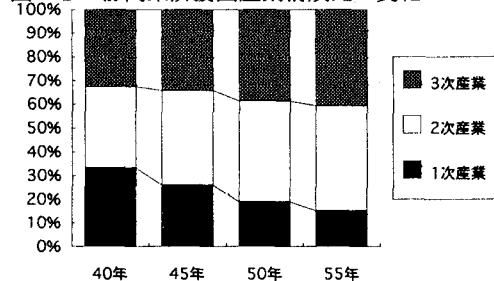
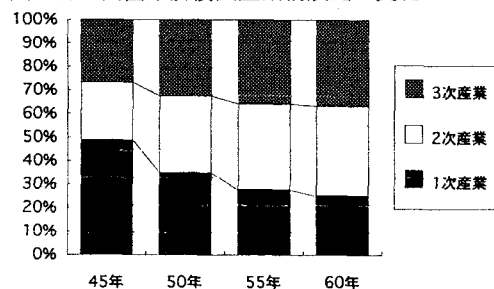


図-2 岡山県隣接圏産業構成比の変化



ないが増加している。

■福井県：県全体の就業構造は全国の構造と比較すると1次、2次の割合がやや多くなっている。各圏域で見ると、所在圏、隣接圏、周辺圏ともに、1次の減少、2次の停滞、3次の増加傾向が共通しており、整備の影響は就業構造からは見られない。

3-2 産業特化指数による分析

産業構造への影響を国勢調査の産業大分類の業種別に産業特化指数という指標により県全体の産業特化の経年的変化と比較分析を行った。

■静岡県：所在圏においてはほとんどの業種で変化はないが製造業の特化度が減少した。隣接圏においては建設業・製造業・金融保険等の業種の特化度が増加している。周辺圏においては製造業の特化度が増加しており、全体としては隣接圏の産業構造に高速道路整備の影響が見られる。

■岡山県：所在圏においてはほとんどの業種で変化はないが製造業の特化度が減少した。隣接圏においては製造業・建設業の特化度が増加している。周辺圏においては農業・建設業・製造業の特化度が増加しており、全体としては隣接・周辺圏の産業構造に高速道路整備の影響が見られる。

■福井県：所在圏においてはほとんどの業種で変化はない。隣接圏においては卸小売り業・金融保険業・運輸業の特化度が増加している。周辺圏においては建設業・運輸業の特化度が増加しており、全体としては隣接・周辺圏の製造業以外の業種に高速道路整備の影響が見られる。

4. 就業パターンへの影響

各県・圏域の就業パターンへの高速道路整備効果の影響を昼夜間人口比率及び各市町村内就業率の2指標により分析した。各県の所在圏については、大幅な就業パターンの変化は見られず、逆に中心圏域としての機能を強化している。静岡・岡山県の隣接圏は、大幅な就業パターンの変化が整備後10年程度で沈静化し、機能分担型の圏域へと移行している。

福井県の隣接圏についても各市町村内就業率が低

下しており機能分担型の圏域へと移行しつつある。各周辺圏については大きな就業パターンの変化はない。

5. まとめ

以上のような分析に基づけば、高速道路整備が地方圏に与える影響は以下のように考えられる。

- (1) 高速道路整備は製造業を中心とした地域の2次産業に大きな影響を与える。
- (2) ただし、この影響も近年では少なくなり他の業種に影響を与えはじめたが、その影響は小さく、今後は地域特性を活かした施策の展開により、高速道路整備効果の地域への取り込みを考える必要がある。
- (3) 高速道路整備の影響はインターとの位置関係とは直接相関せず、圏域各々で影響のされ方は異なる。
- (4) 就業パターンへの影響は、静岡・岡山県では整備に前後して隣接圏を中心として大きく変化しただが、全通後10年程度で沈静化し、元来の地域間の関係に基づいた就業パターンに戻りつつあると考えられる。

図-3 静岡県隣接圏産業特化度の変化

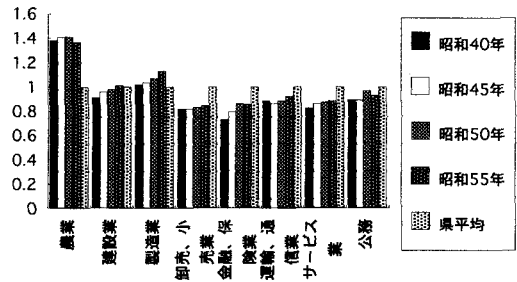


図-4 岡山県隣接都市圏産業特化度の変化

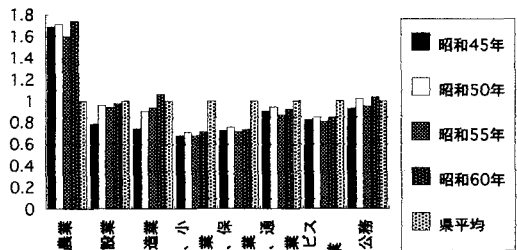


図-5 静岡県就業パターンの変化

