

IV-198 交通網整備が地域の発展と機能変化に与えた影響に関する研究

大阪産業大学工学部 正 員 波床 正敏
 大阪産業大学大学院 学生員 山内 健司
 大阪産業大学大学院 学生員 長谷川智康
 大阪産業大学工学部 正 員 塚本 直幸

1. はじめに

一般に、交通網整備は地域形成と深い関係があると考えられているが、その影響が発展と衰退のどちらに結びつくかについては、種々の議論が存在しているのが現状である。本研究では交通網整備が地域機能の特性変化に与える影響を分析することで、交通網整備の影響を実証的に研究したものである。

2. 分析方法

(1)使用データ

地域指標としては、地域の総合的な発展を表す地域人口(昭和55年および平成2年度の国勢調査人口を使用)、地域の生産機能を表す現業従業者数および高度な産業機能を表す業務・商業従業者数(ともに昭和56年および平成3年度事業所統計調査の産業大分類を表1に従って集計)を用い、それぞれの10年間の増加率を市区町村別に計算した。なお、本研究ではこれら指標は一時的な経済変動などの影響を受けにくく、地域の実勢を反映していると考え採用した。

(2)分析方法

全国全市区町村について各指標のバランスの変化の視点から表2の基準で地域分類を行った。例えば分類記号ABAは人口増加地域で産業機能が現業的機能から業務・商業的機能へと重点が移りつつある地域を意味する。この地域分類と交通網整備状況とを対比し、これらの関係の傾向を把握する。

また、鉄道・高速道路・空港などの交通施設がある地域とない地域の比較を行い、これら交通施設整備の基本的な影響についても分析した。この比較においては各指標について、各々の交通施設がある地域とない地域に分類し、それぞれ指標値を集計の上、10年間で増加率を求め、有無比較を行った。

3. 地域分類による分析結果

全分析結果は紙幅の都合で掲載できないため、図1

では例として、比較的傾向が明確であった佐賀県の場合を示した。県庁所在地の佐賀市は高速道路・国道・鉄道などの要衝であり、人口増加地域でさらに一層産業機能の集積傾向の強いAAAとなっている。北部の唐津市では高速道路の整備がなくABBとなっており、福岡県に隣接する背振山地では鉄道や高速道路がなく人口減少地域が多い。また県北東部から南西部にかけての地域では高速道路や鉄道の整備がなされ、高速道路

表1 現業および業務・商業の範囲

現業従業者数	建設業・製造業・電気・ガス 熱供給・水道業・運輸・通信業
業務・商業従業者数	卸売・小売業・飲食店・金融 保険業・不動産業・サービス業

表2 地域分類の基準

記号	人口増加率(a)	現業従業者数増加率(b)	業務・商業従業者数増加率(c)
AAA	$a \geq 0$	$b \geq a$	$c \geq a$
AAB		$b \geq a$	$c < a$
ABA		$b < a$	$c \geq a$
ABB		$b < a$	$c < a$
BAA	$a < 0$	$b \geq a$	$c \geq a$
BAB		$b \geq a$	$c < a$
BBA		$b < a$	$c \geq a$
BBB		$b < a$	$c < a$

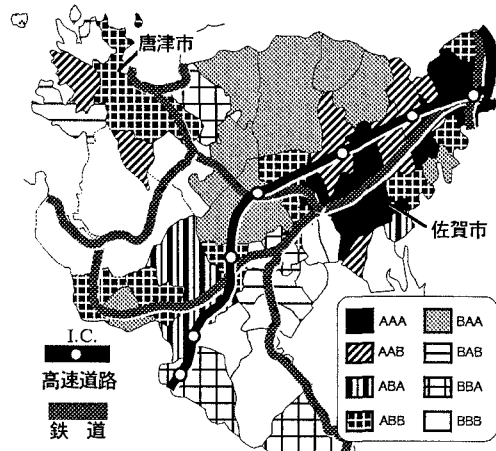


図1 地域分類の地理的分布（佐賀県）

キーワード：交通網整備、地域特性変化、圏域形成、地域発展

〒574 大阪府大東市中垣内3-1-1 大阪産業大学 工学部 土木工学科 TEL:(0720)75-3001(ext.3700) FAX:(0720)75-5044

付近地域ではAAAやABAが、鉄道沿線ではABBの地域がみられる。一方、県南部は鉄道の整備はあるが、人口減少地域が多い。このように、交通機関が整備された地域とそうでない地域では人口増加率をはじめとする地域の発展に格差があると考えられ、また整備された交通機関の種別により地域の機能変化の方向性も異なっていると考えられる。

図2は全国の各地方別に地域分類のゾーン数割合を算出したものである。関東・中部・近畿・沖縄の各地方では人口増加地域(AAA~ABB)の割合が比較的大きく、大都市圏を擁する関東・中部・近畿では地域人口の増加が卓越するABBや現業従業者数増加が人口増加を上回る地域(AAA・AAB)が比較的多いことが特徴的である。これら以外の各地方では人口減少地域の割合が大きい。関東地方や近畿地方などに隣接する東北地方や中国地方では現業従業者数が人口増加率を上回るBABが比較的多いことがわかる。このように全国的な視点から見ても、地方間で地域発展の方向性に差が生じており、全国的な交通利便性が影響しているものと考えられる。

4. 交通整備の有無による比較結果

図3は全市町村を交通機関別に整備の有無で各指標の増加率を比較したものである。交通施設の立地の有無だけで比較したため、空港の場合は必ずしも整備された地域の方が増加率が大きくはなっていないが、駅の有無およびI.C.の有無については各指標ともに交通施設が整備されている地域群の方が増加率が大きくなっており、全般的に交通整備がなされた地域の方が発展が大きいといえる。また交通施設の種別間でも各指標の増加率に差があり、これらの有無の組み合わせにより地域機能の変化の方向性が影響を受けていると考えられる。

5. 交通網整備による地域機能の変化に関する考察

本研究の分析結果より、高速道路沿線や鉄道沿線の市町村ではそれぞれ特徴ある地域機能変化が存在していることが明らかとなった。また全国的にも大都市圏を擁する地方とそれに隣接する地方、大都市圏から比較的遠い地方により、地域機能の変化の方向性が異なることも明らかとなった。さらに交通網整備の有無では本研究で分析対象としたすべての指標で一部の例外を除き、交通網整備がされている市

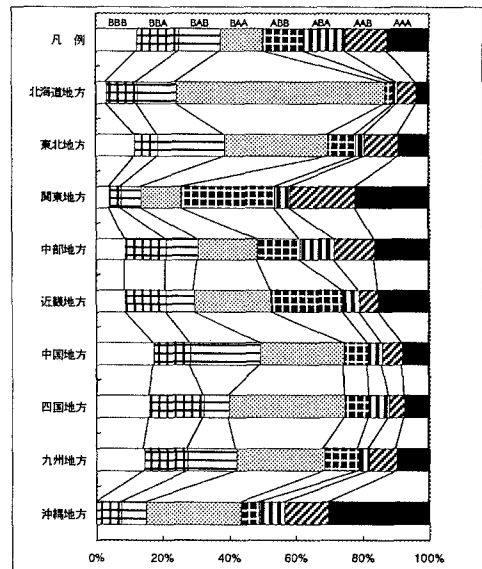


図2 地方別の地域分類ゾーン数割合

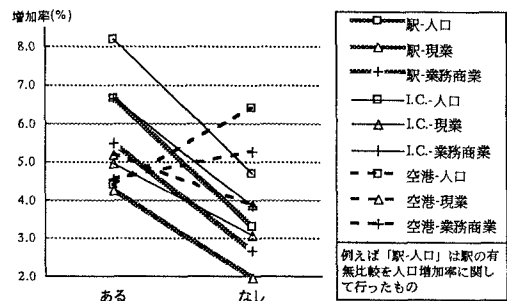


図3 交通整備の有無による各増加率の比較

町村群の方が増加率が大きいことが明らかとなった。

以上より、交通網が整備されることによって地域と地域が結ばれると、一部の地域機能は地域人口に比較して相対的に衰退しているかのように見える地域もあるが、交通で結ばれた地域間で地域機能の分担が進行し、交通網整備により形成された圏域全体としてはより大きな発展を遂げていると考えられる。

【参考文献】

- ・波床・田中・塚本・天野：地域特性変化に基づいた地域分類方法に関する基礎的研究，土木計画学研究・講演集No19(1),pp435-438,1996
- ・中川・西村・波床：鉄道整備が市町村人口の変遷に及ぼしてきた影響に関する実証的研究，土木計画学研究・論文集No11,pp57-64,1993