

IV-77

東北地方における地域間交流のための地域計画の整備方針

早稲田大学大学院 学生員 前田 麦
 早稲田大学理工学部 正 員 尹 祥福
 早稲田大学理工学部 正 員 中川 義英

1. はじめに

東北地方は、豊かな国土資源に恵まれており、将来の発展が大いに期待されている地域である。このような東北地方の開発を進めるために、第四次全国総合開発計画（以下より四全総と称する）の多極分散型国土の理念に即して、第四次の東北開発促進計画^{※1)}が平成元年3月に策定された。

その四全総において提唱されているように、国土の均衡ある発展を達成するためには、東京一極集中を是正し多極分散型国土の形成を図っていく必要がある。このためには、各地域における定住条件の一層の向上を図るとともに、地域相互間の連携の強化を図ることにより、地域を活性化させていかなければならない。

そこで本研究では、四全総で定められている地方生活圏（全国土179）の中の東北地方の22の地方生活圏に対象範囲をしぼる。そして、多数のリングで国土全体を覆ってチェーン状に連結させる考え方、すなわち「チェーンリング」^{※2)}を用いて東北地方における地域計画の整備方針^{※3)}の検討を行う。

2. チェーンリングの設定及び産業分布特性

本来、チェーンリングを設定については、鉄道や幹線道路などが外郭を形成するようにリングを作り、そのリングを重ね合わせながらネットワーク状に交通網を作ることが一般的である。しかし、本研究でのチェーンリングの設定は、現在建設が計画されている高規格幹線道路網の予定路線を基準として、リングに重なりができるようにチェーンリングを設定すると図-1のような5つに分けられる。その基準について表-1に示す。

表-1 チェーンリングの設定基準

No.	設 定 基 準
I	東北横断自動車道釜石秋田線以北の地域
II	東北中央自動車道周辺地域
III	東北中央自動車道と三陸縦貫自動車道等に囲まれた地域
IV	磐越自動車道と東北横断自動車道酒田線等に囲まれた地域
V	磐越自動車道と常磐自動車道等に囲まれた地域

いと思われるIIとIIIに限って述べる。

第1に、商業の中心となる都市（県庁所在地など）と、農業の発展した地域、そして、工業の発展した地域が、1つのリングで結ばれていることがわかる。このように、1つのリングの周りに、さまざまな産業が立地することで、交通の流れは集中せず分散し、現在の交通でよくある片側輸送の発生を抑えることができる。

第2に、2つのリングの重なった地域は、両方のリングからの距離が近く、両方からのアクセスが容易であることから、交通上、立地条件のよい地域である。

今回、設定したリングの場合、2つのリングの重なった部分は、たまたま山地と重なったために、国定公園に指定されている地域が多くなった。しかし、都市部の側面からチェーンリングを考えると、リングの重なり合った部分は、交通条件がよい地域となるので、一般的には、業務中心地区としての発展が期待されている。また、この地域においては、生活の一部として、自由時間を過ごせる地域に発展するポテンシャルを持っていると考えられる。

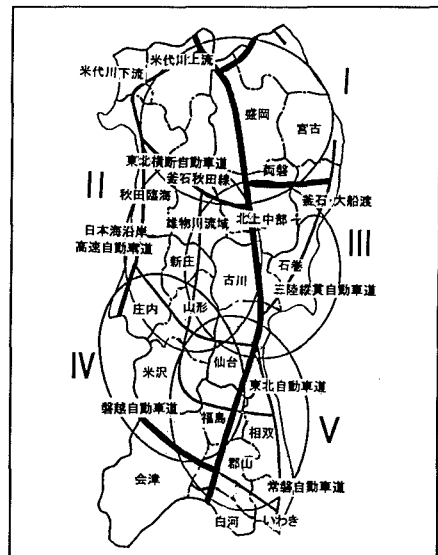


図-1 チェーンリングの対象地域への適用

また、産業特性に関してはリングの当てはまりがい

Keywords：チェーンリング、地域間交流、地域計画

連絡先：〒169-8555 東京都新宿区大久保 3-4-1 51-15-11 TEL:03-5286-3398 FAX:03-5272-9975

3. 地方生活圏交通量からみた地域間交流

現状における地域間交流の実態を、建設省の道路交通センサスのデータをもとにして考察する。本研究では、建設省東北地方建設局が1990年の道路交通センサスをもとにしてまとめた、対象地域の地方生活圏単位の交通量のデータを用いることにする。対象地域の5県には、全部で22の地方生活圏がある。それらの地方生活圏単位の交通量のデータを表-2に示す。

ここで、地域間の結びつきの強さを、より正しく把握するために、それぞれの地方生活圏の規模を圏域内の人口を用いて評価し、圏間交通量をそれぞれの圏内人口の合計で割った値、すなわち、人口1人あたりの圏間交通量を算出する。

表一2 人口1人あたりの圏間交通量の多い
地方生活圏の組み合わせ

地方生活圏の組み合わせ	単位人口あたりの 圏間交通量(台/人)
郡山-白河	0.0406
福島-郡山	0.0351
古川-石巻	0.0341
北上中部-両磐	0.0283
盛岡-北上中部	0.0252
郡山-いわき	0.0250
秋田臨海-雄物川流域	0.0245
山形-米沢	0.0219
仙台-古川	0.0195
秋田臨海-米代川下流	0.0183

4. 東北地方における地域間交流の特性

表一2より単位人口あたりの圏間交通量の多い組み合わせをみると次のような特性がわかる。まず、上位1~6位までの地方生活圏の組み合わせは、東北自動車道沿線に集中している。次に、東西方向に比べて南北方向の地域間交流が盛んであることが分かる。

このように圏間交通量の特性は、第1に、現在、高規格幹線道路がまだ完全に整備されていない状況なので、東北自動車道が、東北地方の交流の大動脈となっている。第2に、東西方向に比べて南北方向の地域間交流が盛んなのは、山脈が南北に連なるといった地形形状の理由からだけでなく、東西方向に比べて南北方向に幹線道路が発達している。次のことに起因しているものと考えられる。

実際の交通量データの結果からも、高速道路がどれだけ地域間の交流に大きな役割を持っているかがよく分かる結果となった。この結果は、ある程度予想できたことではあるが、逆にいうと高速道路網がまだあまり整備されていないから、1つの高速道路に集中していることに起因するものと想定される。

今後、各地域が自立していくためには、リング内での交流を高めていく必要がある。そして、そのためには、東西方向や、南北方向といったことだけを意識するのではなく、リングの中を1つの地域としてとらえ、リングを意識した地域計画が必要であると考えられる。

5. まとめ

東北地方には、農業・漁業から、商業・工業、そして、観光リゾート産業に至るまで、さまざまな産業が散在している。そうした状況の中で、現在は東北自動車道が、東北地方の真ん中を一本、背骨のように青森から東京までを結んでいる。今までの普通の同心円上の地域構造の考え方では、東北地方の散在した産業を結付けるのは困難であった。しかし、対象地域にチェーンリングを当てはめることで、1つのリングの中に、多様な産業が存在し、そのリングの中で、さまざまな仕事や遊びなどの用事を済ませることができるようになる。このようになれば、どのような用事でも「とりあえず都心へ」という一極集中型構造を廃し、身近な交流と円滑な交通をつくりだせる可能性がチェーンリングに見出すことができるのではないかと考えられる。

本研究では、チェーンリングの基本的な部分しかふることができなかったが、今後、高速道路網が発達するにつれて、ますますチェーンリングの重要性が増えると考えられる。

《補注》

- 1)東北地方内外における交流ネットワーク構想の積極的な推進によって、域内各地域相互の連携の強化と自立的発展による東北地方全体の均衡ある発展を促し、緑豊かな自然に包まれた個性と活力とゆとりのある開かれた東北を形成することを基本目標としている地域計画である。
- 2)新しい多心型地域構造の考え方、現在における東京を中心としたハブ状の一極集中型交通網とは対局をなす考え方である。そして、チェーンリングとは、地域間交流を促進するような、ネットワーク状の交通網を構築する際の考え方である。このように、1つの地域を1つのリングとし、多数のリングで国土全体を覆って、チェーン状に結びつけていくものです。そして、このようなリングが重なり合った間の地域を核として、その地域の中心と考える理論である。
- 3)東北開発促進計画は、あくまで、第四次全国総合開発計画に示された多極分散型国土の理念に即し、長期的かつ総合的な視点から今後の東北地方の開発方向と施策の推進のための方針を示すものである。したがって、東北地方の開発に関わる国や地方公共団体の事業実施の基本となるものである。具体的な計画としては、東北開発促進計画をもとに作られた県単位の総合発展計画にゆだねられている。

《参考文献》

- 1)第四次全国総合開発計画、国土庁計画・調整局、第1部 解説編、45~68、1989年
- 2)東北開発促進計画、国土庁地域振興局、1989年4月