

幹線道路整備が沿線地域の経済・社会・交通に与えた影響評価分析

- 石川県能登地域における事例 -

金沢大学工学部	正会員	高山 純一
金沢大学工学部	正会員	中山晶一郎
(株)ナルサワコンサルタント		太田 正文
(株)ダイナム		宮地 賢治
金沢大学大学院	学生会員	柳澤 友樹

1. はじめに

近年、地方圏の活性化や地域格差是正などの国土構造の再構築が重要な地域整備課題となっており、幹線道路整備はその重要な基盤として整備が進められてきている。現在の幹線道路整備は、これまでのような人口集積地域が対象ではなく、人口集積が低く当初から十分な採算性の見込みにくい路線・地域への展開が主となりつつある。

このような状況の中で、地域活性化のための幹線道路整備の影響どのように評価すればよいのか、どのような地域条件整備を図ればよいのかといった基礎的検討を種々の観点から行うことが益々必要となっている。

本研究では、昭和から平成にかけて幹線道路整備が進められてきた能登地域を対象とし、幹線道路整備が周辺地域にどのように影響を与えて行ったかに関して分析を行う。ここでは主に交通環境や経済状況、社会状況の三つの観点からその影響を調査し、幹線道路整備の評価を行う。

2. 能登半島における主要幹線道路の開通経緯

本研究で調査対象となる幹線道路は、能登有料道路、輪島道路、珠洲道路である（図-1 参照）

能登有料道路は、能登地域と金沢市を高速で結び、渋滞解消及び地域の活性化のために作られ、また能登地域の産業・観光・生活を支える大動脈として作られた道路である。工事着工は1970年からで、1981年に全線開通した。その後、1993年、1994年には白尾～柳田区間が順次4車線化されている。

輪島道路は穴水町此木から輪島市杉平町に至る道路で、能登有料道路から輪島市へアクセスする主要幹線道路である。金沢市と輪島市を1時間30分で連絡することができるよう県土幹線軸道路整備事業により、線形改良やのと鉄道との立体交差を図るなど、走行性の

向上、所要時間の短縮を進めるために計画された。1981年に市ノ坂バイパスが開通し、1997年に小又バイパス、市ノ瀬バイパスが開通し、2000年に全線開通した。

珠洲道路は、穴水町此木から珠洲市飯田町に至る道路で、穴水町此木において能登有料道路と接続している。金沢市と珠洲市を2時間で連絡出来るように「いしかわ広域交流幹線軸道路整備事業」により、準高規格化された。1970年に県土改造高速ネットワーク構想により、能登大規模農道、柳田珠洲線（後の珠洲道路）が整備路線となった。1974年に能登大規模農道開通、1983年に柳田珠洲線概成、1988年に準高規格に着手、2000年上町工区が完成し珠洲道路は完成した。

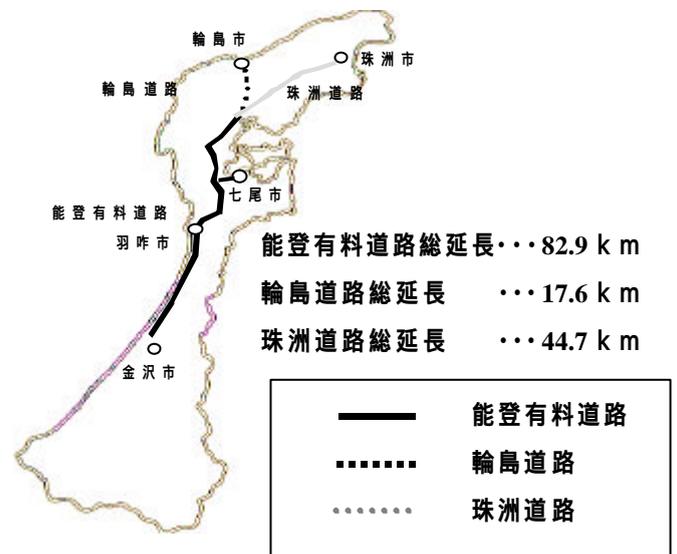


図-1 能登地域における主要幹線道路

3. 分析方法と使用データ

高速道路整備などの整備効果を定量的に測定する方法は、今まで様々な方法が挙げられている。

本研究では、能登地域における幹線道路の整備効果を事後的に把握するため、道路整備の前後での交通・経済・社会的な影響について地域間での比較・分析を行う。主な指標は次に示す通りである。

a) 交通環境に対する道路整備効果

トリップ長，旅行速度，旅行時間の変化

b) 経済活動に対する道路整備効果

交通量，商業店舗数，観光客の入り込み客数の変化

c) 社会的観点からの道路整備効果

人口，産業構造の変化

(1) 社会的観点からみた道路整備効果

図-2は1965年～1985年の各都市圏の産業別人口比率を示したものである。

1次産業人口の比率については全都市圏で減少している。特に輪島・珠洲の両都市圏では1次産業人口比率が，各都市圏を通る幹線道路の工事着工前の1965年では，50%以上と非常に大きな値を示しているが，幹線道路の工事開始時期と同時期から大きく減少しはじめ，1985年には1965年と比較し半減していることがわかる。これについては，日本全域で同じような結果が多く見られているため道路整備の影響であるとはいえない。しかし，2次産業人口の比率については，金沢都市圏などの都市部では大きな変化はみられないが，珠洲都市圏などでは，1965年の13%から1985年の28%と2倍以上になっていることがわかる。このことから，幹線道路沿線地域の2次産業の拡大を軸とした産業構造の変化が大きなものであったことがうかがえる。また，各主要幹線道路の開通時期などから，幹線道路建設中から既に沿線地域へ産業構造の面で影響を与えていたのではないかと考えられる。

他の分析結果については，講演時に発表を行う。

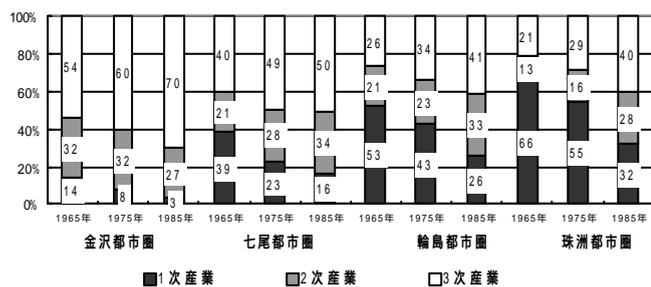


図-2 産業別人口比率の推移

4. 沿線地域における幹線道路アンケート調査

(1) 調査の概要

本研究で取り扱っている能登有料道路，輪島道路，珠洲道路の道路整備に対する周辺住民の意識を調査し，統計的データの整合性を確認し，また今後の道路整備の課題を抽出することを目的としてアンケート調査を行った。

(2) 調査方法

アンケート調査票は，能登地域住民の幹線道路整備に関する意識調査を回答するようになっている。

配布回収方法は，ポスト投函，郵送回収で行った。

配布回収は以下に示す通りである。

表-1 アンケート調査回収状況

配布地域	配布枚数	回収数	回収率
能登地域	4000	602	15.05
珠洲地域	4000	751	18.78

(3) 地域住民の道路整備に対する満足度

図-3は，各地区における能登有料道路整備に対する満足度を聞いたものである。どちらの地区においても90%前後の人が道路整備をよかったと感じており，道路整備に対する評価は高いものと考えられる。

しかしながら，若干ではあるが免許所有者と非所有者の間に評価の差が見られる結果となった。今後道路整備においては公共交通網の整備も併せて行い，交通制約者にも等しく道路整備の恩恵を受けられるようにする必要がある。

他の分析結果については，講演時に発表を行う。

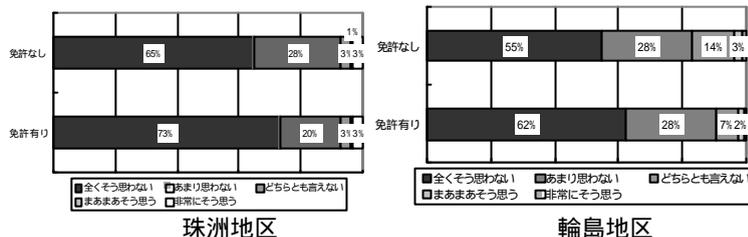


図-3 能登有料道路に対する満足度

5. 本研究のまとめと課題

- ・ 国勢調査，道路交通センサスなどを用いて，幹線道路が周辺地域に与えた影響を明らかにした。
- ・ 幹線道路アンケート調査により統計データの整合性と道路整備の課題について明示出来た。

今後の課題としては，今回の分析結果を基にGISを用いて，幹線道路整備が沿線地域に与えた影響について視覚的に示すことである。

<参考文献>

1) 阿部宏史：「高速道路整備による沿線活性化について」(第24回日本都市計画学会学術研究論文集 pp25-30) 1989年

2) 森杉・御巫：「社会資本と公共投資，第4章 土木学会編」(新体系 土木工学第49巻，技報堂出版 1981年