

県境・積雪地域における幹線道路の整備課題に関する研究

(独)日本学術振興会 正会員 ○三寺 潤
前(独)日本学術振興会 正会員 小塚 みすず
福井大学 名誉教授 フェロー 本多 義明

1. はじめに

現在、広域地方計画が政策課題となり、日本各地で急速に市町村合併が進み、ここ4年間で市町村数は3,190から1,804^{注1)}へと半減している。行政区域の変化に伴いさまざまな課題が生じるようになり、幹線道路^{注2)}整備のあり方の再検討が急がれている。

具体的には、公共公益施設、医療機関等への日常的なアクセスの変更や、道路整備の主体の変更、災害時における代替道路の確保などが問題としてあげられるが、既存研究にもあるように、特に「災害」や「施設立地」に関する整備課題が重要なキーワードとなると考えられる。

そこで、本研究では、行政意向調査の結果を用いて、幹線道路に対する現在の充足度や県境・積雪地域における道路交通の具体的な問題、幹線道路整備の優先課題を把握し考察をおこなう。

2. 対象地域の概要

本論では、北陸、近畿、中部圏の7府県(富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、滋賀県、京都府)の226市町村を対象地域とした(平成19年11月現在)。

市町村合併の概況を述べると、近年大きな合併がみられ、全体では424市町村から226市町村へ半減している。なかでも合併率が高いのは岐阜県(58%)と富山県(56%)である。一方、合併率が低いのは京都府(41%)と長野県(44%)で、特に長野県については市町村数も他の府県に比べ81市町村と非常に多い。

次に、対象地域の人口の増減(H2年~H17年)をみると10%以上の減少がみられたのは、全体の3割弱で県境周辺の市町村が多く含まれる。また、高齢化率(65歳以上人口)が30%以上の市町村は全体の約2割を越えており、こちらも県境付近の市町村が多い。なお、人口の増減と高齢化率の関係をみると、

相関係数は $R=-0.73$ で負の相関が高い。大幅な人口減少があり、なおかつ高齢化率も高い市町村は県境周辺に多く、これらの地域が抱える問題は深刻である。

以上のように県境を有するか否か、もしくは積雪などの定常的に繰り返される自然条件によって移動の確保を左右される地域にとって、幹線道路に課される役割は非常に大きいと考えられる。なお、県境をもつ市町村は全体の約5割の114であり、また積雪地域^{注3)}(特別豪雪地域:27、豪雪地域:71)は98である。また、県境をもち、なおかつ積雪地域である市町村は64である。

なお、行政意向調査の方法は郵送調査法とし、平成19年11月に配布した226票のうち95票(回収率42%)の回収を得た。

3. 幹線道路に対する充足度

現在の幹線道路の充足度について、県境を有するか否か、また積雪の有無に焦点をあて考察をおこなう(表1)。表1より、^{注4)}に関しては、若干の差はみられるものの、県境や積雪の有無に関わらずどの地域でも充足度が低く、共通の認識として幹線道路に対応してほしい課題であることがわかる。

県境を有する市町村は、^{注5)}と^{注6)}では特に充足度に差がみられ、積雪地域とそうでない地域と間でも評価の差がみられる。以上より、県境・積雪地域においては、幹線道路の充足度が異なるため、今後はこれらの点を考慮した幹線道路整備が必要となる。

4. 道路交通に関する問題

県境部においては、多くの道路交通に関する障害や問題が生じている。そこで、具体的に生じた問題について、積雪・無積雪地域別の分析をおこなった結果(図1)、「5.降積雪時の移動」でもっとも回答に差がみられ、積雪地域における大きな問題となっ

キーワード 幹線道路, 整備課題, 県境, 積雪地域

連絡先 〒910-8507 福井県福井市文京3-9-1 福井大学大学院工学研究科 E-mail:ururu@xj8.so-net.ne.jp

表1 地域別にみた幹線道路の充足度(得点)

項 目	全体	県境あり	県境なし	積雪地域	無積雪地域
	95	49	46	50	45
自然災害時の代替ルートの確保	2.10	1.98	2.23	2.06	2.14
降積雪時の幹線道路に対する信頼性	2.82	2.59	3.07	2.67	3.00
孤立集落など条件不利地域との連絡	2.46	2.21	2.72	2.33	2.60
市役所など公共施設へのアクセス	2.98	2.91	3.05	2.96	3.00
医療施設へのアクセス	2.87	2.91	2.82	2.92	2.81
バス・鉄道など公共交通手段の確保	2.62	2.62	2.61	2.63	2.60
日常生活圏の中心都市へのアクセス	2.84	2.79	2.89	2.85	2.81
他地域への交流・連携ルートの確保	2.80	2.81	2.80	2.77	2.84
複数の主要観光施設へのアクセスや周遊ルートの確保	2.63	2.65	2.61	2.71	2.55
物流拠点施設へのアクセス	2.71	2.70	2.73	2.79	2.62
高速道路(IC)へのアクセス	2.99	2.91	3.07	2.90	3.09
新幹線・空港など主要交通機関へのアクセス	2.46	2.41	2.51	2.44	2.48
都市周辺の郊外化(都市部の空洞化)と道路整備	2.48	2.41	2.56	2.54	2.41

5段階評価を1点～5点とした

ている。つづいて差がみられたのは、「広域的な地域連携や交流」であり、これは無積雪地域における県境部の具体的な問題として最も回答が多い項目であった。以上のように、積雪地域か無積雪地域かによって県境部で生じた障害の内容にも差があることがわかる。

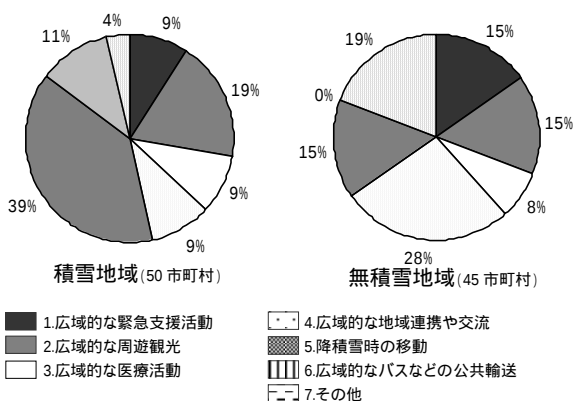


図1 県境部の道路交通に関する具体的な障害や問題

5. 県境・積雪地域における幹線道路の整備課題

市町村合併に伴う今後の幹線道路整備の課題として、前述したように、「災害」と「施設の立地」の大きく2つがあげられる。これらについて、それぞれ具体的な整備課題をあげ、積雪の有無や県境を有するか否かに視点をおき、考慮すべき整備課題の比較をおこなった(表2)。

その結果、表2にあげたいずれの課題も、県境・積雪地域で考慮する必要性が高いことがわかる。特に、「災害」では豪雪(積雪・凍結)や豪雨が高く、「施設立地」では医療が高い。また、「災害」と「施設立地」への対応の重要性を比較したところ、「施設立地」よりも「災害」に対する対応を重要だとしている市町村が多い。

表2 考慮すべき整備課題(得点)

		積雪地域(50)		無積雪地域(45)	
		県境あり(32)	県境なし(18)	県境あり(17)	県境なし(28)
災害	台風	3.47	2.18	3.00	2.78
	豪雨	3.97	3.12	2.94	3.19
	豪雪(積雪・凍結)	4.17	3.29	2.27	1.73
施設立地	医療	4.00	3.12	3.71	3.48
	教育・文化施設	3.00	2.24	2.82	2.81
	公共施設	3.33	2.35	3.38	2.78
災害(+)-施設立地(-)		1.85	1.31	1.00	1.00

10段階評価を+5点～-5点とした

6. おわりに

このように、地方部の県境・積雪地域においては特殊な課題があることがわかった。現在、道路整備については、財源の確保等、予算面においても難しい状況にあるが、従来の費用便益だけで対応していくには限界があるため、今後は既存道路の有効活用などの新しい視点が必要となってくる。

謝 辞

なお、本研究をおこなうにあたり、国土交通省福井河川国道事務所に協力をいただいた。

補注

- 2003年4月に3,190あった市町村数は、2005年12月には2,145にまで減少し、2007年3月にはさらに減って1,804になった。
- 幹線道路とは道路法上の「高速自動車国道」および「一般国道」とする。
- 豪雪地域対策措置法に従い、特別豪雪地帯、豪雪地帯に指定された市町村を引用する。

参考文献

- 川本 義海・伊豆原 浩二・本多 義明(1999): 地域構造分析による県境部の道路整備の方向性に関する基礎的研究, 土木計画学研究・論文集, Vol.16, 801-808
- 李 偉国・宇佐美 誠史・本多 義明(1999): 自然環境を考慮した県境中山間地域における道路整備の課題に関する考察 - 国道417号沿道地域の住民意識をベースに, 環境情報科学論文集, Vol.13, 193-198