

魅力ある都市連携と道路像の提言

——— 力強い東北地方をつくるための Cooperate City ———

鹿島建設(株) 正会員 ○赤沼 聖吾

鹿島建設(株) 正会員 芝山 正登 加納 実 近藤 正芳

(社)東北経済連合会 小松 由明

1. はじめに

東北地方は山脈で大きく太平洋側と日本海側に分断され、それを縫うように大小の河川に沿って都市が形成され、太平洋・津軽海峡・日本海の沿岸での海上交通が補完し、発達してきた。

その都市形成に着目し、現状を把握し、将来の可能性を推測し、今後の東北の都市の在り方（これは日本の在り方にも繋がると思うが）を提言し、道路整備はどうあるべきか、考えていきたい。

2. 東北のポテンシャルと可能性

(1) 現状の把握

①自然特性・・・地勢では奥羽・越後山脈、北上・阿武隈高地、北上川、阿武隈川、信濃川などの地形的影響のため、豪雪・豪雨など、気象の影響を受けやすく、防災上特に配慮が必要。

②人口・・・少子高齢化が進行し、農村では限界集落が増加し、集落の伝統、文化、協同作業等のコミュニティが消滅しつつある。

③産業形態・・・産業別就業者構成では、第1次従事者が比較的多く、第3次従事者が増えつつある。

農業の特徴は、カロリーベースの自給率は100%を超え、日本を代表する農産物供給地域である。

製造業は、食料品の加工、情報通信機器、電子部品等が顕著で、世界一・日本一の中小企業も多い。

有効求人倍率は多くの地域で1を割っており、特に若年層の大都市への転出が多くなっている。

(2) 将来の可能性(新しい時代にマッチした東北の姿)

①人口・・・製造業の生産拠点誘致により、定住者・移住者の増加、産学官連携による外国人の留学生等及び就労者の増加、また東北域内の進学率の向上により就労者の質が向上し、流出人口に歯止め。

②産業形態・・・企業のリスク分散の為に生産拠点

の東北へのシフトと産業クラスターの展開。

国際競争力強化では、太平洋側及び日本海側の代表都市、仙台・新潟の2大拠点の相乗効果を期待。

食文化の魅力、食の安全拠点。また、温暖化による農産物の多様化。

国立・国定公園を中心とした豊かな自然・歴史・文化・伝統・温泉等の魅力。

③地域特性・・・地域・街づくりで、伝統的コミュニティの継続。高齢者でも、食・自然・恵まれた住環境を基に健康を維持し、社会への貢献。

④インフラの整備状況・有効求人倍率から見た産業集積の可能性

東北縦貫自動車道：盛岡～白河間、弘前

日本海沿岸東北自動車道：能代～鶴岡間

有効求人倍率 0.7 前後

北陸自動車道：新潟～上越間

有効求人倍率 1.0～1.5

産業立地場所及び就業可能者の提供に余裕がある。

※東北縦貫自動車道の盛岡～白河間は、外国航路も持つ仙台塩釜港・小名浜港・仙台空港などがあり、産業が集積する可能性が非常に大きい。

3. 都市連携による発展シナリオ

人口30万人規模を対象としたコンパクトシティ構想が動き始め、一方で限界集落が増加し、歴史・文化を育んできた地方都市の疲弊が目立ち始めている。

平成の市町村合併がなされたが、それにより地方が活性化したという実感はあまりない。

東北でコンパクトシティの対象となる人口25万人以上の都市は、政令指定都市の仙台・新潟を含め、県庁所在地を中心に10市しかなく、人口数万の都市が散在している。

少子高齢化が著しい東北では、自然環境・行政コスト面からもコンパクトシティ化は進めなければな

キーワード 都市連携、Cooperate City、東北の未来像、行政コスト、道路優先順位、道路の規格

企業進出 【連絡先】〒989-8621 宮城県仙台市青葉区二日町1-27 鹿島建設(株) TEL 022-261-7547

らず、残された多くの中小都市の将来像をどのように描くかが、東北全体の活性化のためにも重要である。

(1) Cooperate City

①定義・・・半径 30km 程度の距離で、中小の都市がいくつか集まり、日常生活機能（職場・医療・福祉・防災・教育・消費 etc）を補完・分担し合い、ゆるやかに連携（cooperate）する都市の集合体。

②機能と規模・・・行政コストを押さえる為にも、中小都市が連携し、その地域のポテンシャルを上げ、活性化させることが急務である。Cooperate City は、半径 30km 程度の距離で隣接する中小都市が集まり、人口にして 20～30 万人の規模を想定する。

半径 30km は、救急医療での 1 時間圏内であり、20～30 万人は行政からみて、効率の良い規模と考える。

(2) 連携の在り方

①河川水系・海岸線で連なる歴史的都市連携

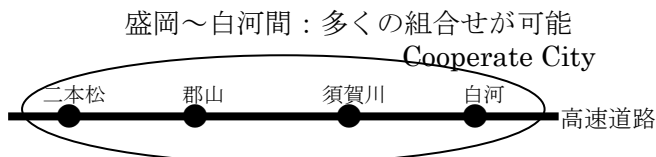
②産業クラスターによる都市連携

③観光資源による都市連携 etc

(3) Cooperate City と道路像

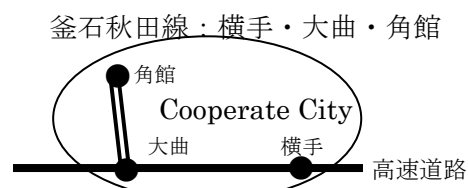
①高規格道路沿いの Cooperate City

例) 東北縦貫自動車道



②高規格道路沿いの都市と離れた都市の Cooperate City

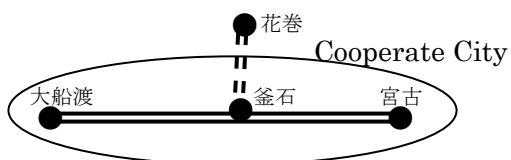
例) 東北横断自動車道



●大曲－角館は、規格は国道クラス片側 2 車線にする（高規格の必要なし）

③高規格道路から離れた都市の Cooperate City

例) 宮古・釜石・大船渡又は、釜石・大船渡・高田・気仙沼



●花巻－釜石は現在、高規格道路建設中（急ぐ）

●大船渡－宮古は規格は国道クラス、片側 2 車線にする（高規格必要なし）

(4) 都市連携に必要な道路の優先順位

①Cooperate City 内都市間を結ぶ道路整備が最優先（規格は国道クラス、片側 2 車線）

②Cooperate City 内が整備された後、Cooperate City の中心都市と高規格道路を接続する道路整備（高規格又は国道クラス、片側 2 車線）

③Cooperate City 間を結ぶ道路整備（規格は国道クラス、片側 2 車線）

●Cooperate City が漸次に連結され、東北全体が活性化するイメージ

4. おわりに

人口密度が少ない地域では、通過車両数を基本とする利益（Benefit）の評価の考え方は馴染まず、道路があることにより都市間の連携による日常生活機能が活発化し、地域が活性化することが重要である。

しかし、B（Benefit）/C（Cost）の考え方は大切で、B の値は地域が活性化し、市民の日常生活の質が最低限維持され向上することで上昇し、C の値は道路への投資で、道路の規格は必ずしも高速道路や高規格である必要はなく、地域の将来も見据え、実情に合ったレベルにすることで下降させることができる。

その意味から、三陸縦貫道、東北中央自動車道、常磐自動車道のいわき市以北などは、高規格でなくて良いと思われる。

しかし幹線道路は、片側 2 車線を確保すべきで、信号の多い市街地はバイパスを造る必要がある。

平成の市町村合併がなされたが、まだ地域力が弱く、このまま道州制に移行しても力強い東北の姿は見えてこない。

地方財政は逼迫し、生命に関わる地域医療や地域防災などでも、多くの問題を抱えている。

行政コストを押さえ、安全で安心な生活を送るために、効率の良いスケールで都市間連携を考え、Cooperate City を提案した。

また、東北には最近、自動車や電子デバイス関連の企業進出が相次ぎ、投資が西に偏り過ぎている為、企業のリスク分散の考えから、今後さらに東北の注目度が高まっていくものと考えられ、この力は Cooperate City の考え方を後押しすると思われる。