

IV-43

室蘭都市圏の人口推移過程と地価変動

室蘭工業大学 学生員 水越 一哉

室蘭工業大学 正 員 田村 亨

専修大短大 正 員 榎谷 有三

室蘭工業大学 正 員 齊藤 和夫

1. はじめに

重厚長大産業である鉄鋼城下町あった室蘭市は、ピッツバーグやバーミンガム、そして北九州のように都市再生の道を歩んでいる。再生方策を語る上で、これまで我が国では経験の少ない右肩下がりの人口、経済状況下での都市分析は、様々なプロジェクトの効果予測などに新たな課題を示している。

本研究は、ピーク時人口が昭和44年でほぼ16万人であり、約26年後の現在人口が11万人、そして約9万人まで人口が減少するとまで予測されている室蘭市(図-1)を対象として、都市分析の基礎となる人口推移過程と地価変動をまとめる。更に、室蘭都市圏が抱えるプロジェクト上の課題をまとめるとともに、東室蘭駅の鉄道効果事業の可能性を分析する。

2. 室蘭都市圏における現状と各地区の特徴

室蘭都市圏を地区区分したのが図-2である。計10地区に区分されるが、大きく3地域に分類することができる。祝津・中央・母恋・輪西地区といっ

た旧市街地、東・中島・高砂・若草(登別市)といった新市街地、そして本輪西・白鳥台地区の3つである。

各3地域のこれまでの発展の歴史についてまとめる。明治5年の開港以来徐々に人口が増加し、明治40年代には現在の製鉄・製鋼所が相次いで建設されたが、これに伴いより多くの人口が定住し、中央地区を中心に旧市街地が形成された。しかし、人口増加に伴い住宅地の需要も高まり、丘陵地が多く平地が非常に少ないといった地形的な制限もあることから、新たに居住地域を確保する必要性が生じた。これにより当時は湿地帯であったが多くの平地を要する東・中島・高砂地区に土地区画整理事業が計画され、埋め立てにより新たな可能性を持った地域が誕生した。以後人口、経済の両面で旧市街地をしのぐほど着々と発展し、新たな都市核となった。更に日本製鋼所の社有地売却による若草地区の台頭により、上記の新市街地が形成されるに至る。本輪西地



図-1 室蘭市の人口推移



図-2 室蘭都市圏における地区区分

The Study on Population and Land Prices Process in the MURORAN Urban Region
by Kazuya MIZUKOSHI, Tohru TAMURA, Yuzo MASUYA, Kazuo SAITO.

区は旧市街地と共に歴史の古い地区であるが、地形的にこれらと離れており単独で発展してきた。また、白鳥台地区においては比較的歴史の浅い地区であり、市の定住化政策により発展してきた地域である。

次に、製鉄・製鋼所と共に発展してきた関係から図-3に可住地域における現在の私有地の分布を示した。実線部は可住地域、破線部は非可住地域、点線部は土地区画整理予定地域を示す。また、室蘭港内の破線部は全て工業地域であり、可住地域は鉄道軌道と道央自動車道との間にほぼ限られている。図の黒塗部及び斜線部は私有地の分布を示しており、新日本製鐵・日本製鋼所の存在が全地域に与える影響が大きく、更に他社の私有地の規模が2社と比較して非常に小さいという理由からあえてこの2社に限定した。

図-4及び図-5に人口の減少が顕著に現れ始めた、昭和50年から現在における各地区の人口及び世帯数の変化を示した。これらより分かることは、旧市街地と新市街地と比較して昭和50年から平成7年現在にかけて数値が逆転していることである（破線部：旧市街地、実線部：新市街地）。また、図-3の私有地分布から、母恋・輪西地区、中島地区、本輪西地区に分布が見られる。昭和60年に合理化により配置転換が行われたが、人口・世帯数の変化からその影響を大きく受けた地区は母恋・輪西地区であることが分かる。中島地区も影響は大きく、高砂地区に隣接

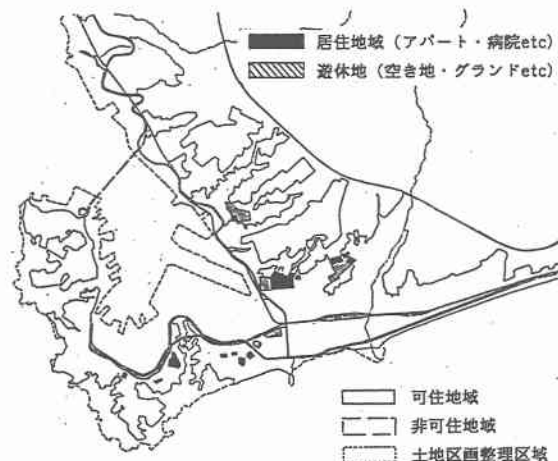


図-3 現在の可・非可住地域及び私有地の分布

している地域では現在空地となっている。しかし、母恋・輪西地区と大きく異なる点は、既に活動拠点が同地区に移転していたことであり、立ち直りが可能であった。本輪西地区の場合は、現在、部分的に個人に転売し住宅立地が進んでおり、今後の状況次第である。また、他地区と比較して人口・世帯数で大きな伸び率を示しているのが登別市の若草地区である。昭和48年に区画整理事業が着手され平成2年度に完了したが、商業機能の集積と共に平地で安価であった同地区に人口が集中していく様子が分かる。これらから図の実線部によって都市核が形成されたと言える。白鳥台地区はベッドタウンとして発展してきたが、配置転換、若草地区の開放等の影響で人口減である。

3. 近年における地価・人口・世帯数の変化

地価公示、地価調査及び国勢調査などをもとに昭和50年からの地区別の変化を調べたが、地価に関しては景気の影響もあり昭和60年頃をピークに徐々に増加し、その後平成2年頃まで一気に下降する

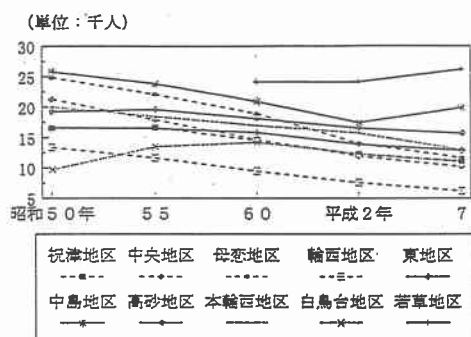


図-4 昭和50年以降の各地区の人口の変化

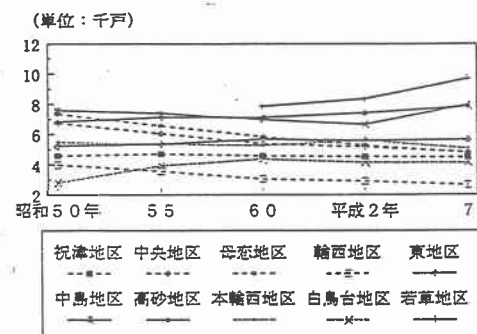


図-5 昭和50年以降の各地区の世帯数の変化

パターンがほとんどであった。また、これに対する人口変化については、一部地域で一時期増加するものの減少が続けている。これらは配置転換の影響によるものであり、産業都市である室蘭市の特殊性を示すものとなっている。特に、社宅を有する地区はこの影響を受けている。一方、世帯数は人口のこのような変化に関わらずあまり大きな変化は見られないが、全体として旧市街地は減少し、新市街地で増加している傾向にある。

ここで、地価の平成2年後の動きをみると、測地点によりその変化に大きな特徴が現れてくることが分かった。そこで、地価実数値（地価／消費者物価指数）を求め、平成6年度までの各測地点における増減を表したものが図-6である。また、これに合わせて図-7、図-8にそれぞれ人口、世帯数の増減を示した。

全体的な傾向として、新市街地に色の濃い部分が集中していることが一目瞭然である。これと対照的に旧市街地及び本輪西・白鳥台地区には色の薄い部分が散在している。地価実数値の変化において増加傾向にあるのは、中島・高砂・若草地区であり、特に若草地区の伸び率が大きい。また、人口変化については、若草地区を除き他地区は全て減少になっている。しかし、減少幅を見る限り、旧市街地及び本輪西・白鳥台地区の場合、大きな値を示している。世帯数についても人口ほどの偏りはないが、同様の傾向を示している。但し、社有地を有する母恋・本輪西地区では大幅な人口減のみならず、世帯数も大きく減少しており、かなり深刻な状況である。

以上から次のことが言えると思われる。

- ①人口変化及び世帯数変化から、人口減の中でも人口移動があったと考えられる。
- ②旧市街地及び本輪西・白鳥台地区の人口減は、配置転換の影響のみならず、マイホーム指向そして核家族化の表れと考えられる。

4. プロジェクトの課題

室蘭都市圏においては、①白鳥大橋の建設と2期工事（橋から中央町までの道道室蘭港線の3 km区間の高規格化）、②国鉄清算事業団跡地のレインボー計画（1995年着工）、③JR東室蘭駅の鉄道効果事業計画が主な内容である。特に①は国の事業とし

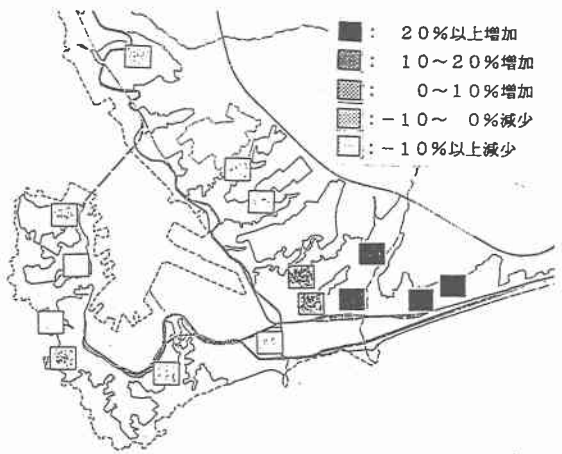


図-6 地価実数値の変化（H2年→H6年）

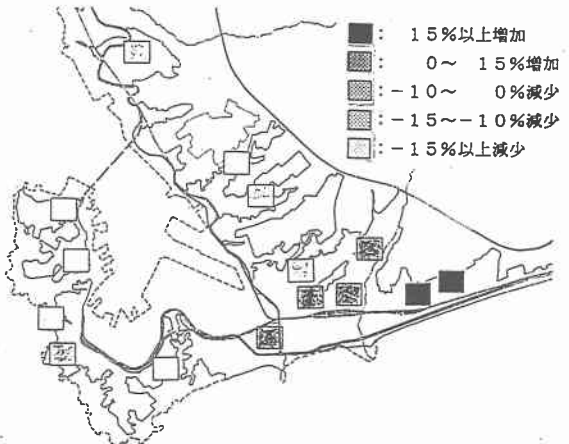


図-7 人口の変化（H2年→H6年）

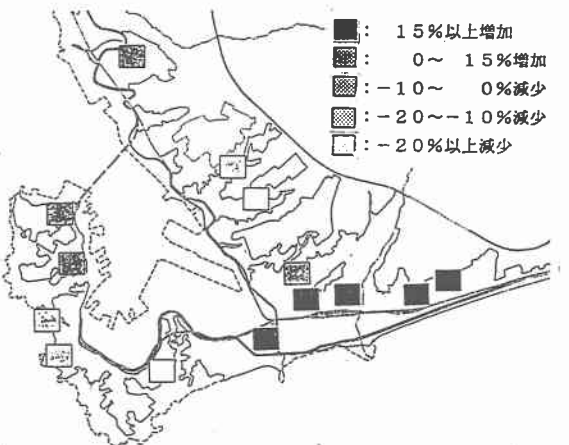


図-8 世帯数の変化（H2年→H6年）

港のフェリー需要や、新たな観光需要を的確に吸収できる事業計画でなければならない。とすると、室蘭都市圏における高規格環状道路としてが取りざたされるが、住民もマスコミも含めて、今一度認識を新たに必要があろう。

室蘭都市圏のプロジェクト推進上の問題は、①都市核の作り方、②複合的交通結節点計画、③都市内部に存在する遊休地（多くは社有地）への対応である。これを人口減少の状況下で、どのようなタイミングで、誰が編集して行かうかである。

都市核の作り方については、旧市街地と新市街地との折り合いについての討論であり、古い文化と新しい文化の融合のさせ方である。複合的交通結節点計画については、フェリーターミナルと高規格道路、JRと室蘭新道（現存する無料の都市内自動車道）、JR東室蘭駅とバスターミナルの結合等である。

都市内部に存在する遊休地については、大都市圏で多くの事業機関がなされている再開発地区計画制度（ダイナミックプランニング制度）を当該地区へ導入することは、地価上昇が期待できないことを考えると、極めて難しい。むしろ、新たな計画手法の導入を考える必要があろう。

プロジェクト評価の視点から都市分析手法を概観すると、ヘドニック・アプローチをはじめ、そのほとんどの手法が右肩上がりの人口・経済状況下の手法であり、かなりの工夫が必要となる。この点については、整備効果と受益の関係から新たな理念の構築が必要とも考えられる。具体的には、費用・効果分析（コストミニマム）ではなく、純便益最大化分析（ネットベネフィットマキシム）の志向が重要となる。

5. 鉄道による地域分断と高架化

2章・3章により、新市街地に活動拠点が移転したことについて説明したが、現在鉄道効果に関する課題が指摘されている。すなわち、図-2で分かるように、中島・高砂地区と東地区が鉄道により分断されていることであり、地域発展に対する大きな妨げになっている。地域交通の手段としては、図-9に示す太平橋、寿橋、そして鷺別駅下部を通るバイパスのみであり、特に冬場における通勤・帰宅ラッシュ時は渋滞が発生し、事故の際などは大きな混乱

を招いている状況である。鉄道の連続立体交差を実現するには、交通量及び費用の面で制約があり、これをクリアする必要がある。交通量の面では、都市OD調査によると、太平橋、寿橋、バイパスにおいて、平成12年ではそれぞれ3.43、2.13、1.89万台、平成22年では3.72、2.51、2.03万台となり、需要が見込まれる。また、費用面では、一般に連続立体交差事業の場合、200億円かかると言われており、需要はあるが費用が賄えない可能性もあると思われる。本研究では、現在事業の効果が現れると考えられる鉄道1km圏における測地点から、地積、距離抵抗等を調べ、事業費用を賄うべき地価の動向について検討している最中である。結果次第で、中島・高砂・若草地区といった現在の中心地に東地区が加わることで、更に活性化されるものと思われる。



図-9 鉄道1km圏の測地点分布と道路状況

6. おわりに

本研究から分かったことは以下の点である。

- ①室蘭都市圏の人口推移過程を地価変動との関係からまとめたこと。
 - ②人口・経済が右肩上がりの都市圏におけるプロジェクト評価方法についてその課題をまとめたこと。
- 現在、JR東室蘭駅効果事業の可能性を分析中であり、その結果は発表時に紹介する予定である。

【参考文献】

山岸隆史（1994）；連続立体交差事業による地価への影響分析 北海道支部論文報告集 第50号