

「我が国の戦後の道路整備における都市比較」

中部大学大学院 学生会員 ○杉尾 恵太
中部大学工学部 正会員 竹内 伝史

1. はじめに

我が国は戦後、急速な経済成長を遂げてきた。この成長を支えてきたものの一つとして交通基盤の整備があげられるが、その整備も幾多の紆余曲折を経て今日の水準に達している。このような変動は周囲の経済情勢と何らかの関係があるものと考えられる。

そこで本研究では、名古屋市及び北九州市を例に取り、複数の都市と全国において道路整備の経緯を比較することで、これらの一般的関係を求めたい。

2. 経済指標からの都市比較

両都市および全国について、人口密度、市民所得、歳出決算額、車保有率の経年変化を検討すると、その特徴として次のようなことがあげられる。

名古屋市については、市民所得や車保有率が全国以上の水準を維持している。また、歳出決算額では全国と同じような変動を示しており、都市水準が高いレベルで安定した都市と言える。次に北九州市については市民所得、車保有率が全国水準より低く、歳出決算額は全国水準の中で高い年代と低い年代が見られる。時代によって大きく変動してきた都市と言える。ここで社会資本整備を金額によって論ずる場合、物価水準の変動を考慮する必要がある。そこで本研究では、各年の名目・実質GNPから逆算した名目実質金額比を作成し、それを乗じて実質金額として分析している。

また、市民所得と市内総生産についてその関係を見るため、図1を作成した。これは一人当たりの市

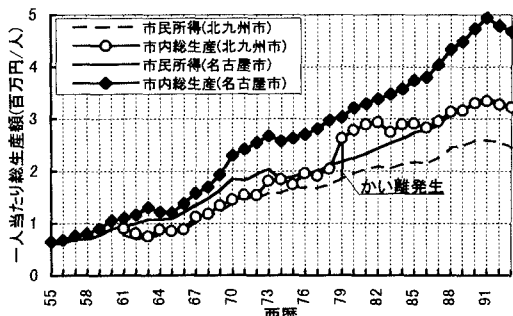


図1 市民所得・市内総生産の経年変化

民所得と市内総生産を示したものである。これより、名古屋市では70年頃から、北九州市では79年から市民所得との間のかい離が見られる。この差は市域外の企業、住民の市内への浸透と考えられる。また市民の市域外への転出すなわち、都市の空洞化の影響もその一因と言える。また、北九州市では79年より突然かい離が始まっているが、この時期にはモノレール整備(78年着工,85年開業)が重なっていることを考慮すると、これがこの現象を促進したと考えられる。

3. 両都市の道路整備事業の変遷

両都市の道路整備をストックの面から比較するため図2を作成した。この図は上段に名古屋市、下段に北九州市をとり、総道路資本ストックを改良、未改良別に分けて示したものである。

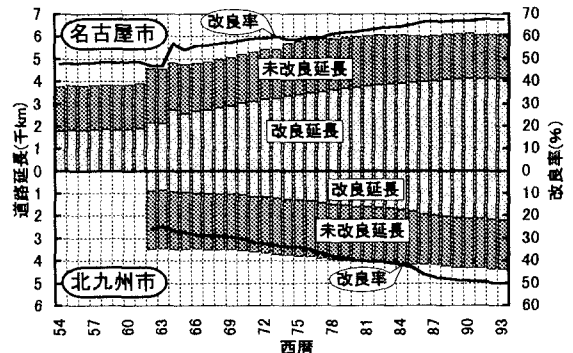


図2 道路資本ストック(上段:名古屋市,下段:北九州市)

これより北九州市については、70年代から道路資本ストックの増強とともに道路の質の向上が見られる。これは全国の道路資本ストックからも確認できる。また80年代にはそれまで順調に伸びてきた総延長の増強が停滞し、改良率が上昇してきている。この時期はゼロシーリングにより全国的に道路投資が抑制された時期にあたる。また、先のモノレール整備は総建設費681億円のうち322億円を道路財源から得ており、これに対する傾斜的な投資の反動も考えられる。この状況下のもと、既存ストックの改良によって必死に道路整備を進めたものと思われる。

これに対し名古屋市では道路資本ストックの整備

は66年頃から始まっている。これより名古屋市の道路整備は他と比べて5年程度先行していると言える。また、70年代中葉を過ぎると総延長の増強が見られないが、 1km^2 当たり道路延長は76年次で $18\text{km}/\text{km}^2$ (全国: $3\text{km}/\text{km}^2$, 北九州市: $8\text{km}/\text{km}^2$)となっており、道路整備がほぼ完成の域に達したものと考えられる。

次にフローの面から道路整備事業を概観するため、両都市の道路整備投資額を示した図3を作成した。

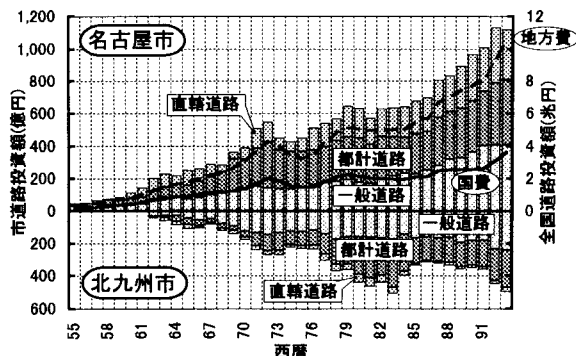


図3 道路整備投資額(上段:名古屋市,下段:北九州市)

これには全国の投資額を折れ線で併示しており、名古屋市は全国と非常に似通った変化をしていることが分かる。北九州市についてはモノレール整備による最盛期を境に、それ以前は全国と同様の変動を、それ以降は全国的な上昇傾向からのかけ離れを見ることができる。名古屋市は全国的な変遷の中で安定しているといえるが、北九州市は時代によって大きく変動してきたと言える。また、名古屋市の 1km^2 当たり道路投資額を見ると、北九州市に比べて約3倍、全国とは約12倍(93年次)の投資があり、名古屋市は高い水準で道路整備を行ってきたことが分かる。

4. 経済変動と道路整備事業の関係について

両都市および全国の歳出決算額における道路整備事業のウェイトの変化を見るため、歳出決算額と道

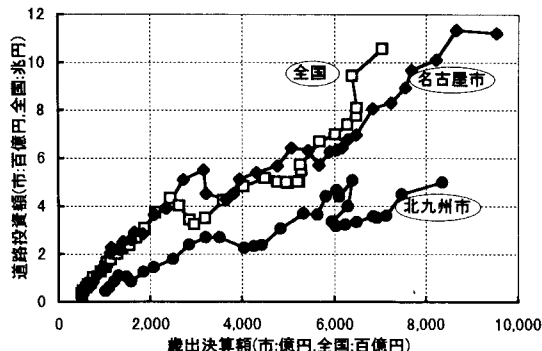


図4 歳出決算額と道路投資額の相関図

路投資額の相関図(図4)を作成した。これより両都市および全国の傾向として、全体的な道路投資の基調的な流れの中で、その流れには幾度かの変動が見られる。名古屋市と全国では道路整備投資の抑制のあった70年代前半および80年代前半に変動がある。しかし、その関係にはそれほど変化が見られない。また、北九州市ではその関係には高低両様の流れが見られ、80年代後半には明らかに低位となっている。

次に、道路整備事業が経済発展の反映であるのか、反対にそれが経済発展を促すのかを把握するため、

図5を作成した。これは道路指標を目的変数にとり、説明変数である経済指標を1年づつずらした時、最も相関係数の高い年を示したもので、その関係は道路主導(道路先

行整備)と経済主導(道路後追い整備)とに分かれる。この図より名古屋市は道路延長が5年程、道路投資額が1,2年先行しており、道路主導型と言え

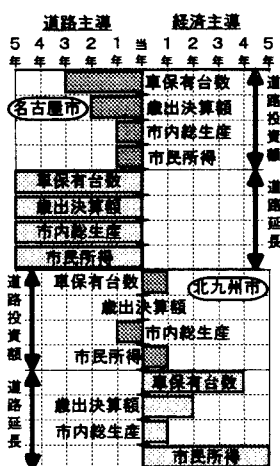


図5 系列相関図

言える。これに対し北九州市は道路投資額と市内総生産の関係を除けば経済主導型である。ここで、北九州市については市内総生産のみ道路主導型となっているが、これはモノレール整備による急激な道路投資が市内総生産の上昇を促したものと考えられる。

5. まとめ

戦後の道路整備事業を概観すると、名古屋市が規定方針に従って順調に整備されてきたのに対し、北九州市は経済動向に伴うように変動し、近年次第に低水準となってきた。また、道路と経済の関連を見れば、道路整備が地域経済の成長を促している都市と、変動する地域経済の中でそれを反映した道路整備を行ってきた都市とに分けられた。その中で、北九州市の市内総生産と道路投資額の関連が示すように、道路後追い整備型の都市においても大規模事業が地域の経済発展に影響を与えることが分かる。

最後に、資料を提供して頂いた両市および中部地方建設局に深く感謝する。また、用いた資料については紙幅の都合で割愛する。発表の折に紹介したい。