

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 中山晶一朗
金沢大学大学院 学生会員 太田 正文 柳澤 友樹
金沢大学工学部 ○宮地 賢治

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が見込みにくい路線・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きた。そのため幹線道路整備が交通、経済、社会などにどのように影響を与えていったかなどを把握する必要がある。

本研究では、昭和から平成にかけて幹線道路、沿線土地利用など様々に変化を遂げてきている能登地域を対象に、幹線道路整備が交通環境や経済状況・社会状況、また人口の変動などにどのように影響を与えていったかを分析する。また、能登の4地域（輪島、珠洲、七尾、羽咋）の住民の意見を聞くためにアンケート調査を行う。

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、①能登有料道路、②輪島道路、③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4車線化され能登地域と金沢との最も重要な幹線道路である。

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、のり面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、金沢と珠洲を結ぶ大動脈となっている。金沢市と珠洲市を2時間で連絡できるように「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。また、珠洲道路は奥能登の交通ネットワークの強化と共に観光・産業・経済・文化を支える道路として沿線市町村の発展、石川県の活性化に大きく寄与するものである。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。

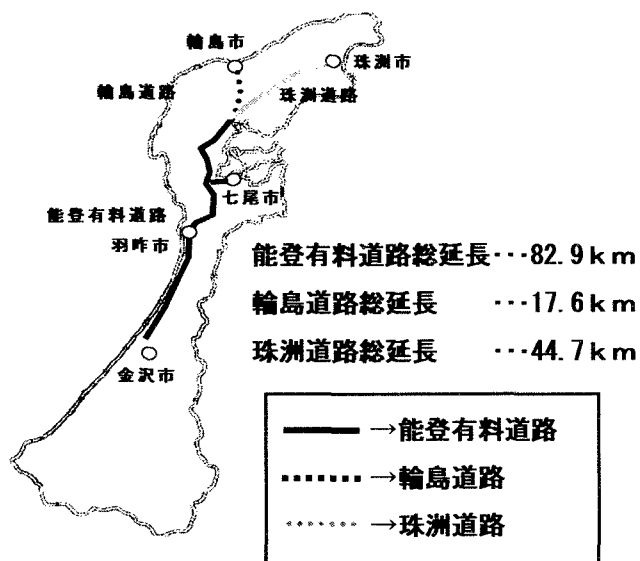


図-1 能登地域における主要幹線道路

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。^{1) 2)} 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以下に示す a ～ e について地域間での比較・分析を行う。

- a) 産業構造の変動からみた道路整備効果
- b) 産業業種別の変動からみた道路整備効果
- c) 人口の変動からみた道路整備効果
- d) 交通量の変動からみた道路整備効果
- e) 沿線自治体の地方財政からみた道路整備効果

(1) 産業構造の変動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。

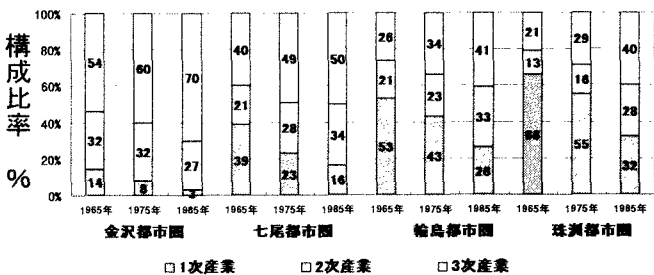


図-2 産業別人口比率の推移

4. アンケート調査概要

(1) 調査の概要

能登地域の幹線道路整備は様々な整備がなされている。幹線道路の中でも能登地域にとって重要な道路である能登有料道路、輪島道路、珠洲道路、また近年整備されつつある能越道田鶴浜道路、河北縦断道路ができることにより周辺地域住民に交通・社会・経済にどのように影響を与えたかを調査するためにアンケート調査を平成 14 年 12 月に行った。

(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。

アンケート調査票は、8000 通配布した。内訳は、能登地域を 4 分割し輪島、珠洲、七尾、羽咋地域の幹線道路沿線にそれぞれ 2000 通配布した。

配布方法は、輪島道路、珠洲道路、能越道田鶴浜道路、河北縦断道路の周辺地域住民の民家に配布し、アンケート調査票の回収は全て郵送回収で行った。現時点では、アンケート調査のデータを分析中であるため、分析結果については講演時に発表したい。

5. 本研究のまとめと課題

- ① 国勢調査のデータを用いて幹線道路整備が社会・経済に及ぼした影響について分析を行う。
- ② 道路交通センサスのデータを用いて、本研究で調査対象とした道路が周辺道路に与えた影響について分析を行う。
- ③ 沿線地域の住民を対象とした幹線道路整備効果についてのアンケート調査について分析を行う。詳細な分析については講演時に発表を行う。

今後の課題としては、更に詳細な分析を行う。また、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ビジュアル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