

北上山系道路網計画について

三陸国道工事事務所

原田 圭一

○千田 行男

まえがき

北上山系地域は 全国的にみても後進地域で過疎地域である。地域の住民の生活を安定させ 人口の流出を防止するため諸計画が策定されてゐる。これらの開発計画の基盤で かつ地域住民の福祉先進のためには交通網、特に道路網を整備することが必要である。基盤整備のための投資規模も急成長期と同程度を期待できない情勢下で、効率的で現実的な道路網の検討が必要とされ 東北地建と岩手県による調査が進められた。交通量からのアプローチではない別の視点からの道路網計画を考えることにした。

1 調査目的

北上山系を中心とした内陸部、沿岸部を含む地域の主要幹線道路と これらをつなぐ域内幹線を含めた総合道路網体系とその整備計画を立案する。

2 調査対象地域

北上山系地域はそれぞれ入事業計画等において異なるが、北上川以南の町市町村の場合が多い。本調査ではこの域内でも特に格差の著しい町市町村とした。

3 調査のフロー

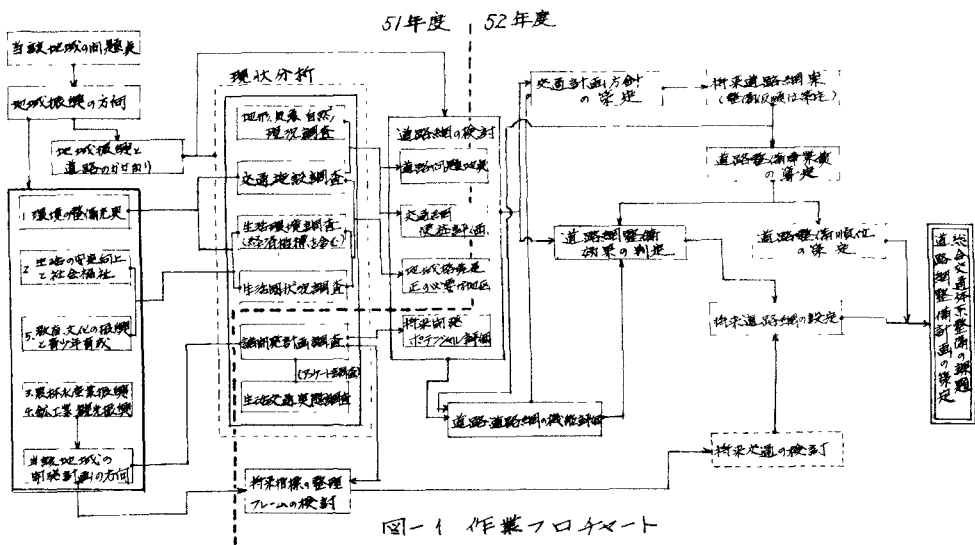


図-1 作業フローチャート

4. 当該地域の現況における主な問題点

- (1) 人口の流出と人口格差：県全体では45年～50年に1%の人口増に対し、当地域は38%の減少をしてゐる。また地域内でも臨海部と内陸部との格差が広がっている。
- (2) 産業構成：当地域は1次産業が高く、また林生産額の県に占める割合は41%で、面積(県の63.5%)および人口割合(県の49%)からみても低い。地域内における格差も大きく5都市で42%を占める。
- (3) 所得水準：県平均の81%と低い。県平均の70%以下の町村は7町村もある。なお県水準は全国の75.8%。
- (4) 道路状況：県道以上の総延長は2664 km、密度で0.28/km²で全国平均0.44/km²より著しく低い。改良率、

舗装率は、50%、59%である。(全国平均で60%、67%) 市町村道は14%、5%で改良率は全国平均20%に差はないが、舗装率は全国平均21%に比べ13%も低い。

④交通圏：道路網による流入・流出率が5%未満の町村は、中北部に分布している。これら町村のトリップ長は東北平均を2.4倍、という相対数は下回っており他方町村との連絡の不利を示している。

5 道路整備の考え方

地域の収束(閉鎖)により相対を向上させ、ハブを定着させることを目的としており、道路整備が必要条件とされている。従って諸計画に適合し、日常生活を向上させる道路網を検討するもので、交通量よりも質的な道路の必要度、サービス度を考えることになる。

6 評価方法の考え方

①開発ポテンシャル高い地域

開発ポテンシャル高い地域には道路を必要とするものは、事業の実現性の可能性が大きいほど高いと考えられ、事業・何箇所道路と併りのある米入事業をとりあげた。②用地開発事業 ③農地整備事業 ④観光、森林レノ(含む)拠点開発 ⑤工業地開発予定区域、としこれに事業計画をいれて、事業計画進捗状況によりランク付けを行った。

②地域格差を正す必要な地域(生活水準の低い地域)

人口減少が著しい、一定の生活水準を維持することが困難な地域には積極的に道路を整備する。生活水準の指標体系はいくつかあるが、本調査では他事例を参考にして、特に道路と併り合いが強く、資料が正確である。生活水準指標として以下の事項を選んで整理した。①健康(病床数/人) ②教育文化(高校進学率) ③雇用 勤労(出稼労働人口/就業者) ④所得(個人所得) ⑤切迫環境(市町村道路延長率)

③生活圏構成要素間の接近性

日常生活の必要時に便であるところは積極的に距離や速度を短縮を図る。比較には距離指標と時間指標による。

④通行止支障のある区間の解消

道路網を確保する観点から支障区間の除去を図る。対象は①落石等危険箇所 ②未舗装路改良箇所 ③交通事故多発箇所 ④除雪2.3種、とし区間内にこれら箇所を重複が多い程道路網部分の整備の必要性が高いと考える。

⑤検討結果

(1)~(4)について個別に検討した結果次のことが言える。

①開発計画はほぼ均等に分散しており、事業実施は早いものは内陸部に多い。

②地域格差からみると、果水標準以上の差は、宮古、大船渡、でそれ以外市町村は果水標準より低い。特に内陸部および沿岸北部の格差は著しい。

③ルートディスタンスからみると、果実部の路線(4号)と比べ地域内の全路線とも、ディスタンスは高い。

④通行止支障のある区間は、地域全体にわたっているが、特に内陸部に多い。

⑤①~④と重ね合わせると、内陸部と沿岸部は特に生活水準も低く道路整備を急務としている。

あとがき

本調査は、過疎地域における道路網整備ありかを検討するもので、従来行なわれている交通量からのアプローチのみではなく、地域の開発計画や生活水準の向上に主眼を置いて評価方法を試みた。評価手法、評価項目の統合、道路投資規模の検討という課題は多く、更に検討を加えることにしている。

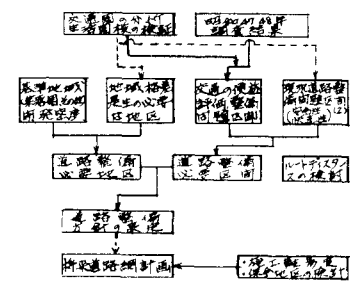


図-2 評価方法

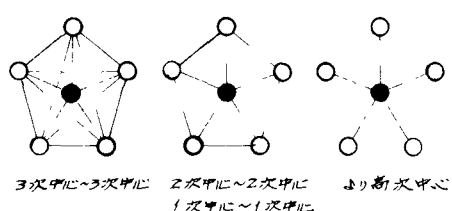


図-3 道路網パターン