

高速道路網の充実が地域に及ぼす効果について

福島河川国道事務所 岩瀨 敦
吉家 政俊

1. はじめに

本報告は、鉄道と自転車による移動の時代と一般国道等がある程度整備され自動車が普及した時代と高速道路が整備されてきた時代について、福島県の福島市と郡山市それぞれの経済圏の中心部からの1時間圏域（以下、圏域という）における就業人口や製造品出荷額等を比較することで、道路が地域に果たす役割の可能性を探った。

なお、各時代の検証年度としては、主な移動手段の移り変わりや道路の整備状況から検証対象年次をS35、S45、H12とした。

2. 圏域の変遷

①鉄道と自転車による移動の時代（S35）

鉄道と自転車を利用した場合の福島市、郡山市の圏域を図-1・図-2に示す。

福島市の圏域については、南は二本松市から北は福島市飯坂町、郡山市の圏域は南は泉崎村から北は大玉村までとなった。その結果、1時間圏域面積については、若干福島市圏域が広い。



図-1 S35福島市圏域
(約62,000km²)



図-2 S35郡山市圏域
(約60,000km²)

②自動車が普及した時代（S45）

一般国道等がある程度整備され自動車を利用した場合の福島市、郡山市の圏域を図-3・図-4に示す。

福島市、郡山市ともS35当時より、東西に圏域が拡大し、圏域面積の差が若干広がった。

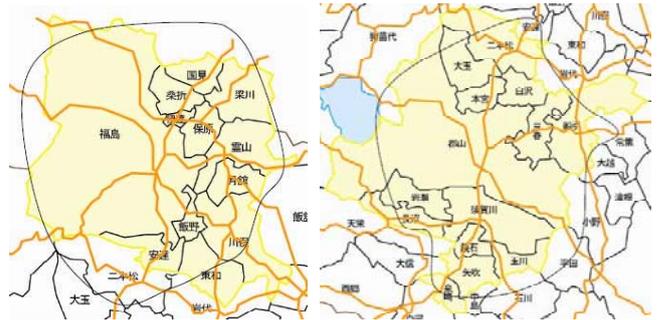


図-3 S45福島市圏域
(約91,000km²)

図-4 S45郡山市圏域
(約87,000km²)

③高速道路が整備されてきた時代（H12）

高速道路を利用した場合の福島市、郡山市の圏域を図-5・図-6に示す。

S45当時に比べ福島市、郡山市ともS61の東北自動車道の整備により南北に大幅に圏域が拡大した。また、郡山市は、H9の磐越自動車道の整備により東西にも大きく圏域が拡大した。



図-5 H12福島市圏域
(約175,000km²)

キーワード：高速道路網、ネットワーク、国道

連絡先：国土交通省 東北地方整備局 福島河川国道事務所

〒960-8584 福島県福島市黒岩字榎平36番地

TEL：024-546-4331（代表） FAX：024-546-4340

そのため圏域面積は郡山市が福島市の約1.4倍となった。

しかし、福島市圏域でも仮に東北中央自動車道が完成した場合にはほぼ同じとなる。(図-7に示す)

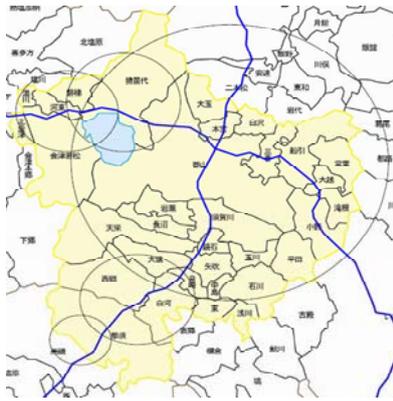


図-6 H12郡山市圏域 (約250,000km2)



図-7 東北中央自動車道(相馬～福島～米沢)完成時 (※青い部分が福島市圏域に加わる。)

3. 1時間圏域の拡大による地域経済の変化

①就業人口の変化

福島市圏域、郡山市圏域の就業人口の変化を表-1に示す。

福島市圏域の就業人口は、S45時点までは郡山市圏域とほぼ同数であったが、東北自動車道と磐越自動車道が整備されたH12時点で約13万人少ない状況である。



表-1 就業人口の変化

②製造品出荷額の変化

福島市圏域、郡山市圏域の製造品出荷額の変化を表-2に示す。

福島市圏域の製造品出荷額は、S45時点までは郡

山市圏域とほぼ同額であったが、東北自動車道と磐越自動車道が整備されたH12時点で約1兆円少ない状況である。

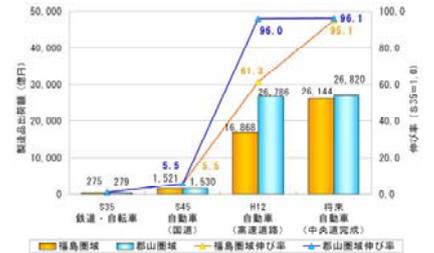


表-2 製造品出荷額の変化

③事業所数の変化

福島市圏域、郡山市圏域の事業所数の変化を表-3に示す。

福島市圏域の事業所数は、S45時点までは郡山市圏域の約1.4倍であったが、東北自動車道と磐越自動車道が整備されたH12は約1.7倍と逆転している。

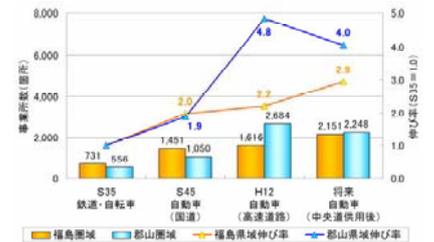


表-3 事業所数の変化

しかし、表-1～3に示すように、仮に東北中央自動車道(相馬～福島～米沢)によって東西軸が完成すると郡山市圏域と同程度になると思われる。

4. 地域経済の影響に関する考察

東北自動車道と磐越自動車道が整備されたH12以降は、福島市圏域と郡山市圏域の面積に大きな差がみられ、高速道路の影響の大きさが伺える。

郡山市圏域が福島市圏域と比較し地域経済の活力が高まっているのは、東西軸(磐越自動車道)の整備に伴い貨物輸送の効率化や時間信頼性の向上等により、企業が立地しやすい環境整備が進められたことも影響していると考えられる。

5. おわりに

福島市圏域は、東西軸が整備されている郡山市に比べ、圏域の広さが産業集積の格差に繋がっていると考えられる。

そのことから、福島県北地域と隣接地域とのアクセス向上は、地域としての活力を高め、産業、観光、医療等のサービス向上と競争力を強化し、地域の自立に大きく貢献する可能性があるものと思われる。