

# 広域基盤整備と地方分散化に関する調査研究報告

## Study on Infrastructure Improvement and Decentralization of Population

プロジェクト企画分科会 谷澤 亮(戸田建設)  
By Akira Tanizawa

プロジェクト企画分科会のメンバーが2年度にわたり4つの研究グループで“地方分散居住を可能にする魅力ある地方都市づくり”を統一テーマに調査研究活動を進めてきた。このうち、当研究グループではある都市をとりまく広域基盤整備の実施方策について広域的な視点から調査研究を進めてきた。ここでは、新幹線、高規格道路、空港といった広域的な交通基盤や情報基盤整備が、地方の都市づくりや居住促進へどのような影響を与えるか調査分析を試みた。

全国の都市から地方の中核的な都市5都市を選び、ヒアリング調査などを行い、広域基盤整備と人口の推移、動態、産業立地、および都市計画との関連、過去のプロジェクトの評価などを行って、広域基盤整備の効果(影響)、課題、課題の対しての解決方法を提言した。

【キーワード】地方分散、地方都市、居住促進、広域基盤整備、都市計画

### 1. はじめに

将来テーマ研究グループ(1990年7月~1991年5月)で検討されたメインテーマ「地方分散居住を可能にする魅力ある地方都市づくりに関する研究」のもと、3つの研究テーマのうち、全国的視野に立ち、利便性や生活レベルなどの均等化を図る手段を土木技術者の視点から研究するためのグループ“全国的分散化に関する研究グループ”が1991年7月に発足した。

地方分散居住を推進する上では、個々の地方都市の特性に応じた“住んでみたくなるような魅力ある都市”づくりが重要なことである。しかし、1都市のみでは全ての機能を満足することはできない。地方都市の利便性、生活レベルの向上を図る為には、広域圏、全国レベルでみた他都市との連携を図っていかなくてはならない。その手段を土木技術者の視野からみると広域基盤整備があげられる。新幹線、高規格道路、空港等の交通基盤の整備、情報通信基盤の整備が地方都市づくりの上でどのような影響を

与え、地方都市の居住促進、地方分散化に役立つのかを検証する目的で研究活動を行った。

### 2. 研究の方法

研究の方法としては、グループ会議をほぼ月1回(計22回)の頻度で開催し、研究の方法、調査結果を検討するとともに、各メンバーが分担して、文献調査、現地調査にあたった。

研究方法の検討を行った結果、具体的に地方都市を調査し、調査結果より地方分散居住につながる手段として広域基盤整備の果たす役割を研究していくことになった。

はじめに、地方都市の定義を検討し、対象都市の大きさを決定し、調査候補都市を選定した。調査候補都市を一定の項目で文献調査し、調査都市を絞り込んだ。調査都市は担当メンバーが現地調査を行うとともに、市役所、県庁等に対しヒアリングも行った。現地調査、ヒアリングより得られた結果より、広域基盤整備が地方都市づくりに及ぼす効果、広域

基盤整備を行う上での課題、実現化への方策をメンバーで討議し、報告書としてまとめた。

図-1.1 に研究のフローを示す。

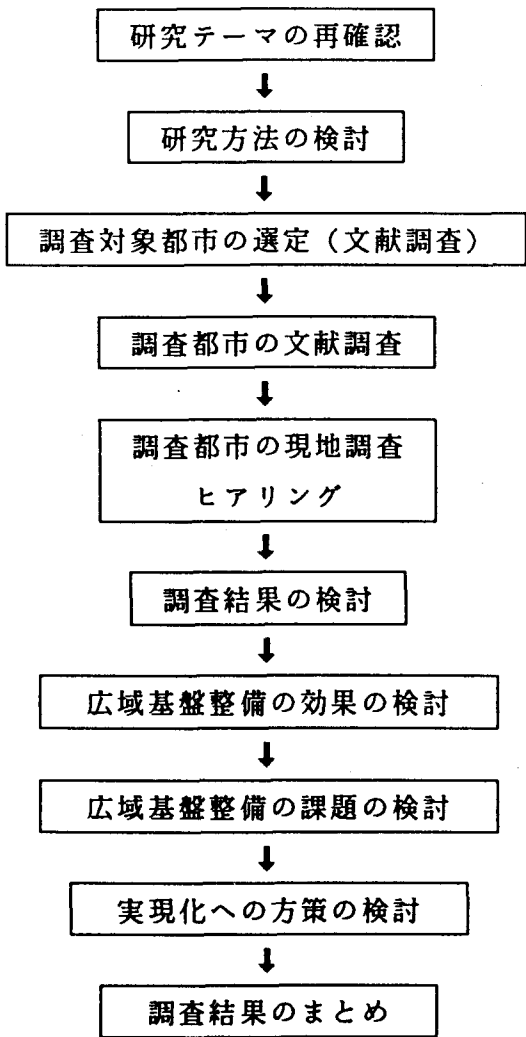


図-1.1 研究のフロー

### 3. 地方都市の現状調査

#### (1) 地方都市の選定基準

具体的に地方都市を研究対象としていくために、都市ランクの定義をおこない、調査対象とする地方都市の範囲を決めた。

表-2.1、表-2.2 に定義されている都市ランクより、人口規模が10万人～50万人程度の地方中核都市、地方中心都市を調査対象の範囲とし、大都市の影響を受ける、首都圏、近畿圏、中京圏の都市は対象からはずした。

これらの都市の中で選定基準として、どの指標を選ぶかを検討した。

表-2.1 都市ランクの定義

| 都市ランク       | 都市の特性                            | 都市名または選定条件                                       | 都市数 |
|-------------|----------------------------------|--------------------------------------------------|-----|
| 大都市         | 全国的中心都市                          | 東京23区、大阪市、名古屋市                                   | 3   |
| 大都市<br>周辺都市 | 大都市周辺地域における都市                    | 埼玉県、千葉県、神奈川県、東京都、愛知県、大阪府、兵庫県、京都府の都市のうち、上記以外の都市   | 204 |
| 地方中核都市      | 地方圏の各ブロックの中心都市                   | 札幌市、仙台市、広島市、福岡市                                  | 4   |
| 地方中核都市      | 地方における県域相当の区域の中心都市               | 県庁所在都市または昭和55年で人口20万人以上の都市のうち、上記以外の都市（北九州市、金沢市等） | 55  |
| 地方中心都市      | 地方において県域をいくつかに分割した場合における各地域の中心都市 | 地方生活圏における中心都市のうち、上記以外の都市（徳山市、米子市等）               | 147 |
| 地方中・小都市     | その他の都市                           | 上記以外の都市                                          | 241 |
| 全都市合計       |                                  |                                                  | 654 |

出所）総務庁「国勢調査」（1985年）などより作成  
（酒田哲著「地方都市・21世紀への構想」、NHK BOOKS）

表-2.2 都市ランク別人口

|         | 都市数 | 平均人口<br>（万人） | 都市ランク<br>合計人口<br>（万人） | 平均人口<br>年平均<br>伸率（%） | 累計人口  |
|---------|-----|--------------|-----------------------|----------------------|-------|
| 大都市     | 3   | 437          | 1,311                 | 0.0                  | 1,311 |
| 大都市周辺都市 | 204 | 17           | 3,468                 | 1.1                  | 4,779 |
| 地方中核都市  | 4   | 111          | 444                   | 1.4                  | 5,223 |
| 地方中核都市  | 55  | 32           | 1,760                 | 0.6                  | 6,983 |
| 地方中心都市  | 147 | 7            | 1,029                 | 0.3                  | 8,012 |
| 地方中・小都市 | 241 | 5            | 1,205                 | 0.7                  | 9,217 |
| 計       | 654 | 14           | 9,217                 | 0.7                  | —     |

出所）総務庁「国勢調査」（1985年）より作成  
（酒田哲著「地方都市・21世紀への構想」、NHK BOOKS）

- ・地方振興のリード役の都市
- ・自分の故郷
- ・国際化、情報化、ソフト化、高齢者対策の整った都市
- ・ジェットが離発着できる空港を持つ都市
- ・新幹線が走っている都市
- ・地方の首長ががんばっている活力のある都市
- ・海外の都市
- ・経済効率、生活のゆとり、住み良さの指標の高い都市
- ・人口増加の著しい都市

等の指標が検討された。

特に、豊かさ測定のための指標については、  
(社)社会開発研究所より経済効率、家計のゆとり時間のゆとり、空間のゆとり、安全性、利便性、快適性等を示す指標のデータをいただき、人口増加との関係をみたが特に大きな関係はみられなかった。

以上の検討より、人口増加率を第1の指標として調査候補都市を抽出することにした。

## (2) 調査都市の選定

人口増加率を指標に、全国を東北、中部、中国四国九州の3ブロックに分け、それぞれの地域で人口増加率の高い都市、人口増加率の低い都市の中から1～2都市選び出した。人口増加率は1986年から1989年まで3年間の増加率を用いた。

その結果、表-2.3の都市が候補都市として選出された。

以上の12都市について一定の調査項目で文献調査を行った。調査項目は総面積、人口、昼夜間人口比人口伸び率、転入人口、転出人口、単身世帯比、産業3部門人口比、工業製品出荷額、所得格差、自動車保有台数、東京への時間・距離、主要交通等について調査し、さらに、国勢調査時の人口世帯数、一人当たりの工業出荷額、卸販売額、小売り販売額、課税所得額、財政歳出額、自動車保有台数、主要都市への時間・距離等も追加調査し、各調査担当者が各都市へのコメントをした。

この調査項目に広域基盤整備の進捗性を加味し、郡山市、長野市、山口市を調査都市とする事を決定し、比較都市として、福島市、松本市も併せて調査することとした。

表-2.3 調査候補都市

| 地区名            | 都市名 | 都道府県 | 人口<br>1990年<br>千人 | 増加率<br>1989/<br>1986年 % |
|----------------|-----|------|-------------------|-------------------------|
| 東北             | 青森市 | 青森県  | 292.5             | -0.4                    |
|                | 盛岡市 | 岩手県  | 231.9             | -0.4                    |
|                | 福島市 | 福島県  | 274.2             | +1.6                    |
|                | 郡山市 | 福島県  | 308.2             | +2.3                    |
| 中部             | 長野市 | 長野県  | 344.3             | +1.7                    |
|                | 浜松市 | 静岡県  | 528.8             | +2.3                    |
|                | 甲府市 | 山梨県  | 198.7             | -0.8                    |
|                | 岐阜市 | 岐阜県  | 406.9             | -0.4                    |
| 中国<br>四国<br>九州 | 山口市 | 山口県  | 124.9             | +3.6                    |
|                | 大分市 | 大分県  | 401.3             | +3.1                    |
|                | 長崎市 | 長崎県  | 442.4             | -0.8                    |
|                | 熊本市 | 熊本県  | 563.9             | +2.7                    |

## 4. 調査結果

### (1) 広域基盤整備の効果

各地方都市を調査した結果より、広域基盤整備が地方都市に及ぼした効果を広域基盤整備の種類毎にあげてみる。

#### ① 新幹線の整備による効果

##### a. 他の地域と比べ人口増加率が高い。

- ・山陽新幹線、中国縦貫道の開通以来人口が増加した。
- ・東北地方の他の主要都市の人口増加率が横ばいなのに以前と同様の高い伸び率を示している。
- ・県南部の市町村の人口の伸び率が高い。

##### b. 事業所数、従業員数の伸び率が増加した。

- ・東北新幹線開通後の事業所数の伸び率が高い。
- ・従業員30人以上の規模の事業所の従業員数が増加した。
- ・駅前に大型百貨店が進出し商業環境が変化した。

- ・駅前再開発を行った。
- ・駅周辺地の用途変更を行い大型スーパーが立地した。
- ・銀行、生保、損保の支店が立地した。

- c. 行動範囲が広がった。
- ・通勤、通学に利用する人が増加した。
  - ・買い物は広島や、福岡に行く。

- d. 地価の高騰。（マイナス効果）
- ・地価が高騰した。

以上の現象にみられるように、新幹線の開通により、駅周辺へ大型小売り店舗、サービス産業の立地が進み、人口増加への基盤が作られてきている。また、新幹線利用により、行動範囲が広がり、生活の多様化の選択肢が広がっていることがうかがえる。一方、地価の高騰が進み、駅前の再開発、区画整理が進展しない原因にもなっている。

## ② 高規格道路の整備による効果

- a. 他の地域と比べ人口増加率が高い。
- ・山陽新幹線、中国縦貫道の開通以来増加した。
- b. 企業の立地が促進し、就業場所が増えた。
- ・流通センターがインター付近に立地した。
  - ・インター付近に流通団地（トラック・ミナル、卸売り団地）が形成された。
  - ・地域テクノポリス計画による大規模工業団地がほぼ完売した。
  - ・工業立地が進んだ。
  - ・工業団地、倉庫団地、住宅団地を備えた開発インター方式でインターチェンジを設置する事業を進めている。
  - ・出版、印刷関係の工業団地、トラックターミナルの計画がある。
  - ・工業団地は完売状態でまだ100haの需要がある。
  - ・物流機能が強化された。

- c. 地価の高騰（マイナス効果）
- ・国土法による土地買収単価の3倍の値段で道路公団が買収するので、地元の開発用地が入手しづら

い。

- ・高速道路により土地が値上がりし、都市計画の障害になっている。

以上の現象にみられるように、高規格道路の整備は、特に産業基盤の整備に効果を与えている。産業基盤の整備は就業機会の増加につながり、人口増加の基盤を作っているが、短期間の人口動態でははっきりと捉えきれていない。また、行動範囲も広がり生活の多様化の選択肢が広がっている。一方、高規格道路用地取得時の取得価格の高さが地価高騰につながり、自治体等の基盤整備の遅れを助長している面もみられる。

## ③ 空港の整備による効果

- a. 空港周辺の工業団地整備が行われる。
- ・福島空港周辺に研究団地（テクノリサーチガーデン）の計画がある。
  - ・工業団地（臨空タウン）は企業が進出したが特に空港とは関連ない。
  - ・宇部空港周辺に山口テクノポリスの計画がある。
- b. 観光客の誘致をねらえる。
- ・搭乗客が2倍以上になるのでツアーによる観光客誘致をねらう。
  - ・関西圏との産業交流や観光客誘致をねらう。
- c. その他
- ・国際線規格になった際に貨物機を誘致し、国際物流空港として利用する。

以上の現象にみられるように、空港整備に併せて空港周辺に工業団地等の産業基盤の誘致を行っている例が多い。就業機会の増加につながり、人口増加への基盤としては良い方に整えられているが、小型ジェット機の就航だけでは、直接それらの産業基盤とは結びついていない。しかし、観光客誘致による、入り込み人口の増加は地元産業の発展につながり、人口増の一因になりうるものである。東京から他の高速交通を利用した時間が3時間を越える地域では空港利用率が高くなるが、それ以内の地域では利用率をあげる工夫が必要となる。福島空港の国際物流構想もそのひとつであるが、国際空港としての位置

づけと、陸上交通の整備が必要である。

#### ④ 情報基盤の整備による効果

- ・CATVが普及しているので東京よりメディア情報が多い。
- ・情報文化都市を目指し、民放をもう1局とCATVを整備し、KDDアンテナも建設予定。
- ・市内にニューメディアプラザ山口を中心とした新都心づくりを行っている。

以上の現象にみられるように、CATV等を利用した情報基盤の整備は、大都市から離れた地域でも同等の情報を同時に得ることができ、地域間格差の是正には有効な手段といえる。

#### (2) 広域基盤整備を行う上での地域における課題

新幹線や高速道路といった広域交通基盤整備の効果としては(1)で示した通りであるが、これらを集約すると人口増、産業立地促進、地価高騰、行動

範囲拡大の4点があげられる。しかし、それらの効果により、広域基盤整備の恩恵を受ける地域にもたらされた課題もある。主なものとして6点あるものと考えられる(図-4.1参照)。以下に各課題の内容を述べる。

#### ① 劣勢地域から優勢地域への就業者、通学者の流出

これは、広域基盤整備によりインターや新幹線駅の立地する都市に産業立地が進んで雇用の場が増えそれによって漁山村部に定住する人がその都市へ通勤する、あるいはその都市の周辺に移住するために起こる現象である。この現象により、漁山村部における過疎化が広域基盤整備によって一層進むことになり、こうした地域では深刻な問題となっている。

この課題についての本調査で得られた事例は以下の通りである。

- ・山間部積雪地域での人口減少傾向
- ・北部の山間町村で人口減少傾向
- ・山間部の会津、阿武隈高地は人口減少傾向

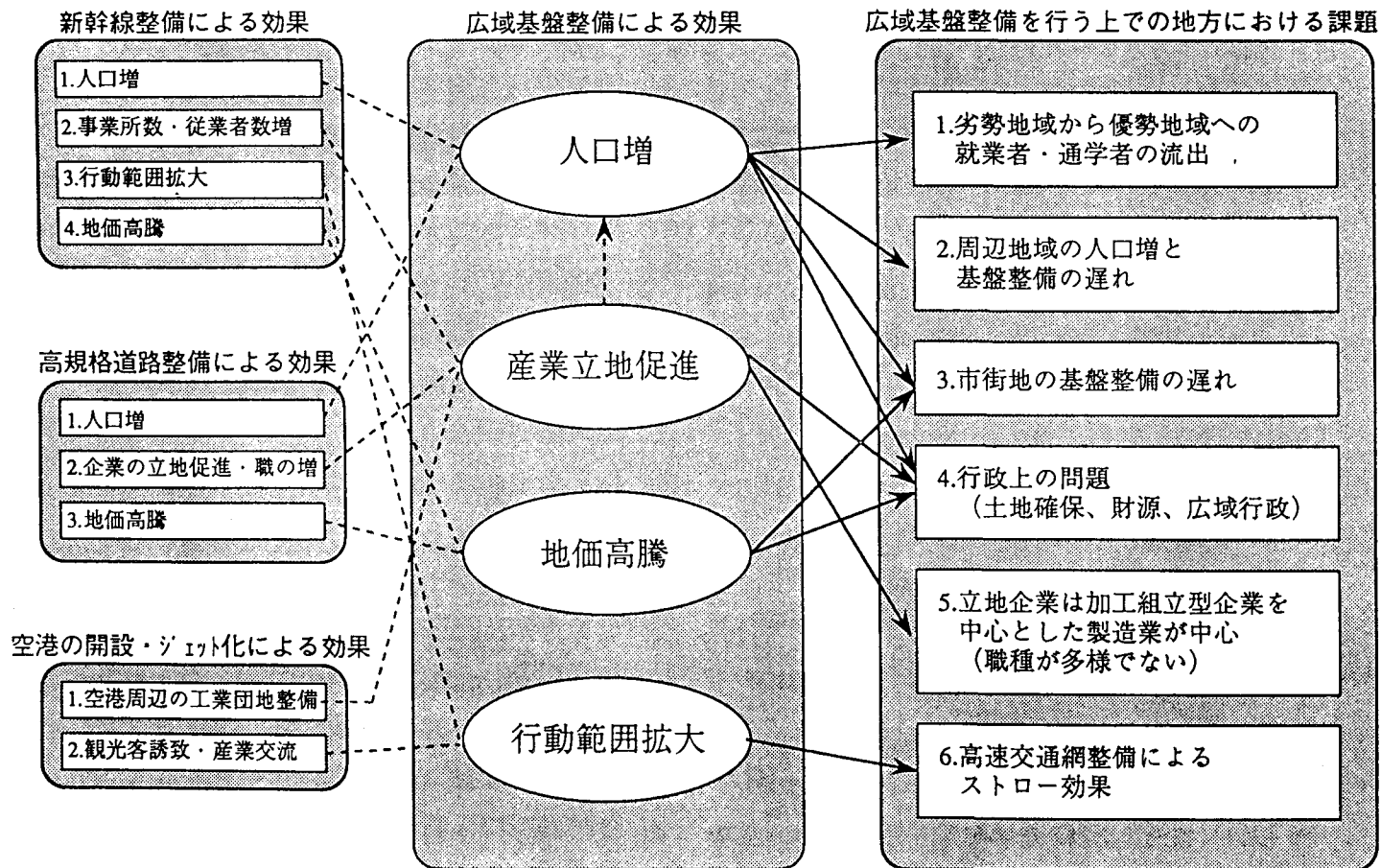


図-4.1 広域基盤整備の効果と課題

## ②周辺地域の人口増と基盤整備の遅れ

これは、①とは対称的に、インターや新幹線駅の立地する都市周辺に定住者が増加している現象によるものである。人口増に伴う基盤整備の遅れに関する事例は多くは得られなかったものの、将来的にみると大きな懸念が予想される事項である。

この課題についての本調査で得られた事例は以下の通りである。

- ・西部に隣接する町村の人口の伸び率が高い
- ・西部に隣接する町村の市町村道舗装率が低い
- ・隣接した平野部の人口増加率が高い
- ・下水道の整備が遅れている
- ・1市では公共施設をつくりきれないので広域での分担を考えている

## ③市街地の基盤整備の遅れ

これについては、中心市街地への来街者・自動車交通量の増加に対し、中心市街地が旧態依然として対応できないために起こる問題や、中心市街地の再開発を行いたい、地価が高騰して再開発が進まないという問題や、人口増によって市街地は拡大したもののそれに伴う交通基盤整備が遅れているといった問題がある。いずれも、広域基盤整備による人口増や地価高騰のために発生した問題である。

この課題についての本調査で得られた事例は以下の通りである。

- ・駅の東西を結ぶ道路が少ない
- ・新幹線が平面で入るため道路の立体交差を行わなくてはならない
- ・駅前の再開発が進まない
- ・旧市街地の道路が狭く渋滞が起きる
- ・川に橋が少なく対岸との行き来が不便、また渋滞する
- ・河川により都市化が止まっている
- ・下水道の整備が遅れている
- ・市内の駐車場が少ない
- ・通過交通が市街地を通る

## ④行政上の問題

これには、開発用地の確保に関する問題、財源に関する問題、広域行政に関する問題の大きく3つがあげられる。

まず、開発用地の確保に関する問題では、地価高騰によって用地取得がしにくい、代替地の提供ができないといった問題が発生している。

次に、財源に関する問題では、国の地域指定に伴う大規模プロジェクトを実施する際の補助金体制や税制がアンバランスなものとなっている問題が発生している。

最後に、広域行政に関する問題については、市街地拡大が周辺市町村まで及んだため、1自治体単位での基盤整備政策では不都合が生じるのではないかという懸念があるというものである。

いずれも、広域基盤整備による人口増や産業立地促進、地価高騰のために発生した問題である。

この課題についての本調査で得られた事例は以下の通りである。

- ・道路公団の土地買収単価が高く、地方自治体等の基盤整備が進まない
- ・テクノポリス地域に指定されても補助金がない
- ・基盤整備を進めたくても代替地の提供ができない
- ・広域圏での基盤整備を考えないと1都市で全てを揃えることはできない

## ⑤立地企業は加工組立型企業を中心とした製造業が中心（職種が多様でない）

広域基盤整備により産業立地は進んだものの、進出した企業は加工組立型企業を中心とした製造業に特化しているのが現状である。これは、地方都市圏における工業団地開発が活発であった点や、製造業という業種の立地の性格上地方に進出しやすいという点によるものであると思われる。企業進出によって雇用の方が創出され人口が増加するという意味では望ましいのであるが、職種が多様でないということは、地元の学生の就業先も限定され、地元出身の人間が地元に着せず流出することもある。このような意味から、立地企業の職種の多様化は重要な課題であると思われる。

この課題についての本調査で得られた事例は以下の通りである。

- ・製造業を中心とした企業立地が進んだ
- ・製造業を中心とした企業誘致を行った
- ・大規模工業団地はほぼ完売状態
- ・出版印刷関係の工業団地の計画がある

- ・工業団地は完売状態でさらに100haの需要がある
- ・宇部市とまたがる地域で大規模な工業団地の整備予定
- ・市西部で大規模な工業団地の2期計画がある
- ・若者に受けるサービス産業がない

#### ⑥ 高速交通網整備によるストロー効果

これは、広域基盤整備により行動範囲が広域化することにより起こる現象である。主な問題点としては、大都市の通勤圏の拡大に伴う地方圏のベッドタウン化と、商圈の拡大による商業中心都市間の競合の激化の2点があげられる。

この課題についての本調査で得られた事例は以下の通りである。

- ・通勤人口が多くなり、ベッドタウン化する
- ・通過人口が増える
- ・商業施設、宿泊施設の他都市との競合

#### 5. 地方分散居住実現化への方策

広域基盤整備を行う上での地域における課題に対し、それらの課題

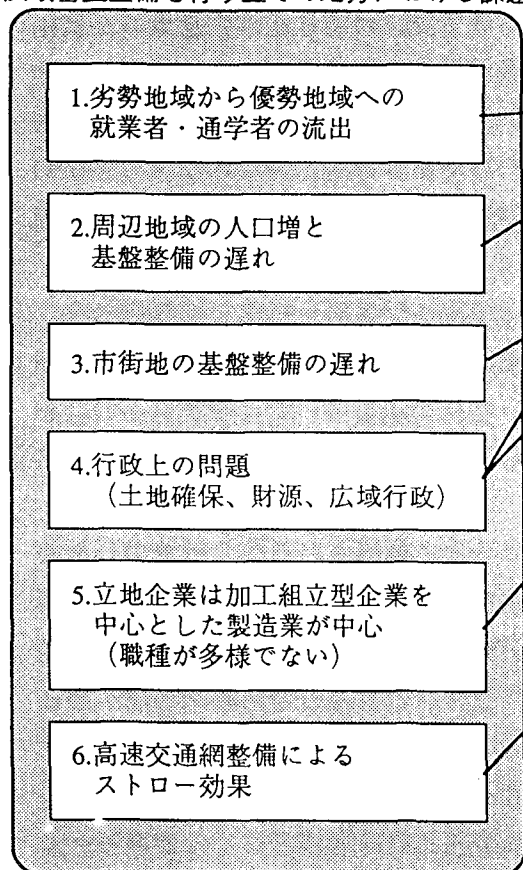
を解決し、かつ、地方分散居住の定着を実現化させるための方策については、主なものとして4点あるものと考えられる（図-5.1参照）。

以下に各方策の内容を述べる。

##### ① 周辺地域との協調

地方都市の成長過程では、当初周辺部からの人口流出がみられ、都市域の拡大に伴い周辺部の安価な土地を求め人口流出が始まるものである。従って、地理的にエリアが限定されている地域では、1市の基盤整備を計画していたのでは都市計画地域が限定され地価の高騰、居住地の不足等の問題が生じてくる。特に、広域基盤整備がなされた地域では成長過程が急ピッチで進み、地価高騰や、生活基盤整備が人口増に追いつかない、あるいは1市だけでは対応できない、といった問題点が顕著に現れているものと思われる。

広域基盤整備を行う上での地方における課題



地方分散居住実現化への方策

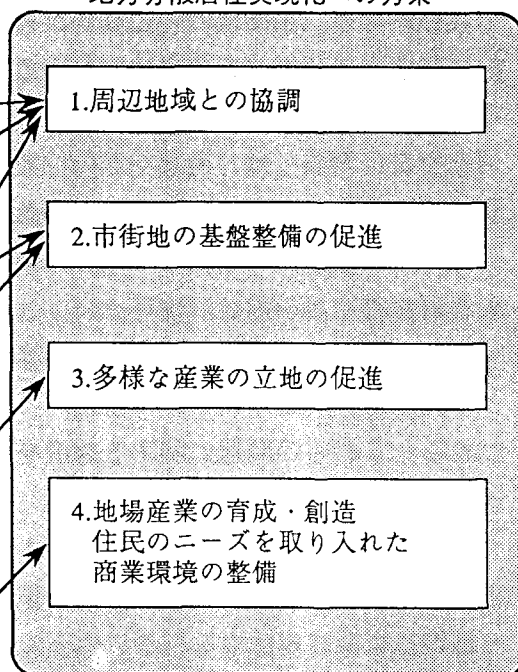


図-5.1 広域基盤整備を行う上での課題と地方分散居住実現化方策

こうした問題に対処するためには、周辺地域を含んだ広域マネジメント問題として基盤整備を計画していかなければならない。つまり、住宅地整備、下水道等生活基盤整備、道路整備、マストラ整備、就業地の整備、商業地の整備などに関して、1市だけでなく周辺自治体と協調するといった広域的な対応をしていく必要がある。また、この場合、強力な推進者の存在が不可欠なものとなる他、都道府県行政が上位計画等により各市町村の位置づけや発展方向を明確化し、具体的方策を指導、または地元市町村と協調する必要があるだろう。

本調査で得られたこのような問題に取り組んでいる事例としては、松本市がある。市域が狭いために松本市単独での公共施設整備に限界が生じている。この対策として、公共施設整備の周辺自治体への分担化を図るため、周辺自治体と一体となった広域行政を促進しようと働きかけているとのことである。

## ②市街地の基盤整備の促進

本調査の対象となった都市では、地価高騰の影響を受けて基盤整備を推進するための財政に窮している状況であり、そのために、市街地再開発の遅れ、市街地道路整備の遅れ、通過交通の市街地通過など高速鉄道・高速道路開通時点での基盤整備の遅れが見受けられる。

このような市街地内の基盤整備を円滑に推進するためには、広域基盤整備の進捗状況等を考慮した上でタイムリーに実施していく点と、広域基盤整備と市街地再構築と一体となった計画的な再開発を行う点が重要であると思われる。

具体的には、市街地内の工場等が郊外に移転する等でできた空地进行を地方自治体が積極的に購入して代替地を豊富に所有することや、工業地域等の用途変更といった市街地内の都市計画の見直しを積極的に行うことにより再開発を進める方法があげられる。また道路整備に関しては、通過交通の排除という観点からでは幹線道路のバイパスの整備や環状道路の整備などがあげられ、また、来訪者に対するアクセス改善としては、中心市街地における入出時のアクセス経路の分離化や高速道路からのアクセス道路の整備などがあげられる。

しかしながら、このような対策を講じるにしても

財源の問題や用地取得時の地権者との調整難の問題により、市街地内の基盤整備がなかなか進まないことが多いものと思われる。これらの問題に関する対策をさらに検討してみたい。

1点目は広域行政の推進である。

財源の問題が生じているのは地方中心都市が多いものと推測されるが、地方中心都市では概ね地価高騰によるスプロール現象が生じており、これにより産業・雇用が周辺部に移転して税収が減少し、その結果、地方中心都市での財政が悪化して、基盤整備の推進が困難になっているのが現状ではないかと思われる。逆に、地方中心都市の周辺の市町村では企業の進出や人口の増加が見られ、税収は増加しているものと思われる。そこで、生活圏や都市圏単位でみた公共投資を適正配分という考え方にに基づき、地域の中心となる地区の基盤整備をその都市としてでなく、都市圏として進めていくのである。このような意味から広域行政の推進が必要であるものと考えられる。

2点目は開発コンサルタントの養成である。

市街地再開発事業で計画策定や地権者調整を行う際、当事者だけではノウハウや情報が不足するため経験の豊富な企業や学識経験者のコンサルティングを受けるケースが多い。しかしながら、地方都市圏ではそのようなコンサルティング企業や大学が少ないのが現状であり、その結果、再開発事業がなかなか進まないのではないかと思われる。このため、こうした人材を地方に送り込む、あるいは養成する必要があるのである。最近、再開発プランナーという資格が制度化されており、このような資格制度を活用することにより、市街地再開発を推進していく人材を行政・関連業界等にて養成することが望ましいものと考えられる。

3点目としては、国家的課題である、景気対策の具体化である。

以前から推進されてきている民間活力の導入で、大規模開発プロジェクトでは民間企業の資本や事業活動を活用することにより推進されるケースが多くなったが、現在、バブル崩壊によって、民間企業の都市開発意欲が減退する傾向にある。このため、市街地再開発事業では、企業の撤退が相次ぎ事業が進まないというケースがみられる。民間企業の都市開

発意欲を再び高揚させるためには、景気対策の実施が最も有効であるものと考えられる。

4点目としては、これも国家的課題であるが、補助金や税制等の助成措置の拡大である。これは、公共団体では都市基盤整備を行うための財源が限界に達しているという見方から考えられるものである。

市街地の基盤整備の促進に関して本調査で得られた事例の1つとして、福島市があげられ、福島駅周辺の再開発を実施している。まず、福島駅西口については、工業地域であった都市計画用途を変更し、大規模商店の進出等の都市施設の集積を図り、これまで市の顔としての機能がなかった駅前地区を蘇生させている。また、駅東口においては、駅前広場の整備を実施し、さらに現在では駅周辺の再開発が進行中で業務施設の集積を図ろうとしている。

その他では、長野市において、市街地内を縦断していた長野電鉄線の地下化による連続立体交差事業を実施し、東西方向の自動車交通を円滑化した事例がある。

### ③多様な産業の立地の促進

地方都市における現在の産業誘致の動向は製造業が中心となっている。従って、地方都市居住者の就業先が限定され若年層流出の発生傾向がある。

このため、今後の産業誘致は製造業以外の第3次産業を中心に進めてゆき、産業の多様化を図る必要があるものと思われる。しかし、第3次産業の中には多大な情報を有する東京等の大都市に近い立地条件を好む業種もあり、このような業種を誘致するためには何らかの方策が必要となる。

そのための方策の1つとして、情報基盤の整備促進があげられる。具体的には、情報量や情報の入手コストにおいて大都市と遜色のないような仕組みづくりを行うことが考えられる。その事例として、長野県内におけるCATVの普及や山口市における情報文化都市構想があげられる。

また、研究関連の業種に関しては比較的地方立地が可能な業種であり、こうした知識産業の集積を目指すことも方策の1つである。その事例として、郡山市における頭脳立地構想や福島空港周辺におけるテクニカルリサーチガーデン計画があげられる。

さらに、広域基盤を活用する観点からみると、高

速道路のインターチェンジ周辺に大規模商業集積地を設けることも方策の1つである。これにより、商業、卸売業、サービス業等の業種の企業の立地が促進されることになる他、都市的ファッションの導入を通して大都市の情報が入手でき、若者の大都市への流出現象を食い止める可能性もある。

### ④地場産業の育成・創造、住民のニーズを取り入れた商業環境の整備

これは、福島県にみられるような通過人口、通勤人口の増加、山口市にみられるような商業施設についての近隣、地方中枢都市との競合（対福岡市、広島市）激化といったストロー効果への対策である。通勤人口の増加に関しては都市自体の人口増に寄与するため好都合な効果である。問題となるのは商圏の他地域との競合激化であり、その対策としてあげたものである。

## 6. おわりに

大都市圏集中を是正するために計画された4回の総合開発計画により、新産業都市、工業整備特別地域の指定、テクノポリスの指定等産業基盤の立地を促進するとともに、新幹線、高規格道路網の整備がなされてきた。

これにともない地方中枢都市、地方中核都市では周辺市町村との合併、周辺地域からの人口流入で人口が増加してきた。この時期には、利便性の高い地域への移動という人口動態がみられる。その後、経済の高度成長で収入が伸び、生活水準が高くなり、生活にゆとり、うるおいを求め、大都市圏の外に居住地を求めて、人口が分散しつつあるのが現在である。

これには、新幹線、高速道路等の高速交通網の整備が大きな要因を持つことが調査よりわかった。しかし、受け入れ先となる地方都市では都市再開発の遅れ、基盤整備の遅れが目立っている。急速に広がった車社会に対する対応も遅れ、煩雑した都市形態を形成しているのが現在の地方都市といえる。高速交通機関の整備にともなう地価の高騰も基盤整備の遅れに拍車をかけている。

新産業都市指定時に立地した大企業は、交通輸送手段の有利な場所に立地しており、臨海部では港湾

地域、内陸部では駅周辺に多くみうけられる。新幹線の整備で駅周辺に大規模小売り店舗等が進出してきた地方都市では、駅周辺を含めた都市再開発に迫られているのが現状である。主な陸上輸送手段が鉄道から自動車に移った現在では内陸部で、都市再開発の妨げになっている都市もある。

高規格道路の整備で流通関係の産業がインターチェンジ付近に多く立地し、また、他産業の誘致にも有利な条件が揃ってきているが、大量輸送ができないことから、いずれの地域でも高付加価値の小型軽量製品を生産することを望んでいる。就業機会は増えてきたが、多様な職種という点では3次産業の進出が望まれる。高規格道路のインターチェンジ周辺に大規模な商業スペースを設け、広域の商業圏を利用することで、職種の多様化を図ることもできる。

以上のように広域基盤整備は地方分散居住を促進する上で重要な手段であることは間違いないことだが、受け皿である、地方都市が広域的な視野に立ち周辺市町村との調和を図って地域の基盤整備を進めていかないと、周辺地域の過疎化、周辺地域の基盤整備の遅れ、都市再開発の遅れが生じる。現状では居住地が分散しつつあるものの、就業先は大都市で通勤・通学に高速交通手段を利用しているのが大半である。

本当の意味での地方分散居住を推進して行くために、必要条件として、広域基盤整備の推進（空港整備は首都圏からの時間距離により必ずしも必要条件とはならない。）と地方都市における多様な就業先の確保、広域的な都市基盤整備が望まれる。

また、より好ましい条件として、より快適に住むための地方都市の魅力付けを地方自治体が率先して行っていかなくてはならない。

なお、地方都市調査の内、ヒアリング調査は母都市のみ行ったが、データ収集は母都市を中心に行動範囲内の広域地域で行った。この結果、母都市を中心としての広域地域での人口動態、産業立地の状況等をつかむことができた。しかし、周辺地域の考え方を知り、より地域に密着した調査を行うには広域地域で同等な調査が必要であると思われる。

調査にご協力いただいた関係各位に心から感謝致します。

## 調査研究メンバー

|        |       |         |
|--------|-------|---------|
| リーダー   | 谷澤 亮  | (戸田建設)  |
| サブリーダー | 金谷 健  | (佐藤工業)  |
| 顧問委員   | 春名 攻  | (立命館大学) |
| 委 員    | 大井 淳  | (飛島建設)  |
| "      | 緒方 一成 | (五洋建設)  |
| "      | 佐藤 信二 | (間 組)   |
| "      | 高木 俊明 | (熊谷組)   |
| "      | 半澤 武夫 | (大成建設)  |
| 前委員    | 越田 健  | (間 組)   |
| "      | 鶴岡 進  | (間 組)   |
| "      | 中原 衛  | (飛島建設)  |
| "      | 永見 清春 | (佐藤工業)  |
| "      | 松江 昭夫 | (飛島建設)  |
| "      | 満江 昭生 | (飛島建設)  |
| "      | 森 秀文  | (間 組)   |

※委員、前委員は50音順にて記載