

第6章 都市間交通網整備が地域に与えた影響

6.1 概説

(1)都市間交通網整備の歴史的な特徴

我が国の交通網整備の歴史には時期的・地域的な特徴が存在している。明治期には東京を起点とする幹線鉄道の建設が行われ、大正期ごろまでに東京を中心とする全国的幹線鉄道ネットワークがほぼ完成している。このため、幹線鉄道沿線付近に位置する太平洋側の都府県では比較的早期に鉄道整備が行われ、それ以外の日本海側や四国・九州地域では整備が遅れている。戦後は輸送力増強策の一環として在来線の複線化や電化、新幹線の建設、空港整備などが行われるようになったため、鉄道の輸送力の逼迫した区間などで新たな交通網整備が行われることとなり、青森～東京～大阪～福岡を結ぶ太平洋側地域で高速交通網整備が先行して行われた。

第4章では、このような交通網の変遷を地域間交流可能性の変化として計測したが、その結果、例えば、明治期の鉄道網整備途上において地域間交流可能性が早期に向上した地域は現在の人口密集地域とほぼ一致することなどがわかった。

このようなことから、第5章の交通網整備の有無と市町村人口の分析結果と同様に、都市間交通網整備が、長期的に都道府県人口などに大きな影響を与えているのではないかと考えられる。

(2)本章の内容

本章では、都市間交通網整備が地域変化において果たしてきた役割を明らかにする。

6.2では、全国的な交通網整備に伴う交流可能性の変遷が都道府県人口の長期的推移に与えた影響を分析する。

6.3では、都市間交通網整備以外に都道府県人口に影響を与えられようとする要因について分析を行うこととし、1890年における各都道府県の人口密度がその後の人口推移に与えた影響の分析、戦後における工業の先行的配置による拠点開発などが人口推移に与えた影響の分析を行う。

6.4では、都市間交通網整備が全国的な地域構造変化において果たした役割について分析を行う。地域変化の分析の考え方としては、地域を表す指標のバランスの変化から地域変化をとらえることとし、第二次産業従業者数および第三次産業従業者数の各増加率が人口増加率を上回ったか否かで地域を分類し、全国的な圏域形成の状況について分析・考察を行う。

6.5では、交流可能性の大きさにより地域の産業などの機能集積の特徴や地域変化の方向性にどのような影響があったかについて分析を行う。

6.6では、6.2から6.5までの分析の結果をまとめるとともに、これらの結果をもとに、都市間交通網整備が国土構造に与えた影響や、交通網整備の結果としての地域発展の捉え方について考察を行う。

最後に6.7では、本章全体の結果をまとめる。

6.2 都市間交通による交流可能性の変遷と都道府県人口の推移

6.2.1 分析方法

第5章では交通施設整備の有無と市町村人口を比較したが、本章の分析では第4章の結果である地域間交流可能性の変遷の特徴と、都道府県人口の推移を比較することとした。

第4章の分析結果から、明治期の鉄道建設期や戦後の高速交通網の整備期において比較的早期に交流可能性を向上させた地域で人口の増加傾向の強い可能性があることがわかったが、本章では以下のような方法で交流可能性の変遷と地域人口の推移を比較することとした。

まず、地理的・歴史的に特殊な状況にあった沖縄を除く46都道府県を、①鉄道網整備期において早期に交流可能性を向上させた地域とそうでない地域、②高速交通網整備期において早期に交流可能性を向上させた地域とそうでない地域にそれぞれ分け、これらを組み合わせた計4分類で長期的な人口の推移を分析した。

各時期における交流可能性を向上させた地域の基準は、①は「道路距離を用いた値」に比べ1898年のアクセシビリティシェア値が向上した地域（第4章図4.1及び図4.2参照）、②は1950年に比べ1961年の同指標値が向上した地域（第4章図4.9及び図4.10参照）であり、4分類した結果を表6.1に示した。

6.2.2 都道府県人口の推移

6.2.1の方法による4群の人口をそれぞれ集計し、全国人口に対するシェアを求め、更に、1890年におけるシェア値を1として基準化を行い、図6.1のような推移を得た。

同図では、鉄道網の整備期及び高速交通網の整備期ともに比較的早期に交流可能性を向上させたカテゴリ22が最も人口シェアの伸びが大きく、それ以外はシェアを低下させ続けているが、鉄道網の整備期のみ早期に交流可能性を向上させたカテゴリ21、高速交通網の整備期のみ早期に交流可能性を向上させたカ

表6.1 交流可能性の変遷の特徴による分類

変遷の特徴によるカテゴリ	交流可能性向上		数	都道府県			
	鉄道整備	高速交通					
11	遅い	遅い	16	宮城	山形	富山	石川
12	遅い	早い	6	福井	山梨	三重	和歌山
				鳥取	島根	山口	徳島
				香川	高知	佐賀	大分
				秋田	新潟	愛媛	長崎
21	早い	遅い	12	宮崎	鹿児島		
				岩手	福島	茨城	栃木
22	早い	早い	12	群馬	長野	岐阜	静岡
				奈良	岡山	広島	熊本
				北海道	青森	埼玉	千葉
				東京	神奈川	愛知	滋賀
				京都	大阪	兵庫	福岡

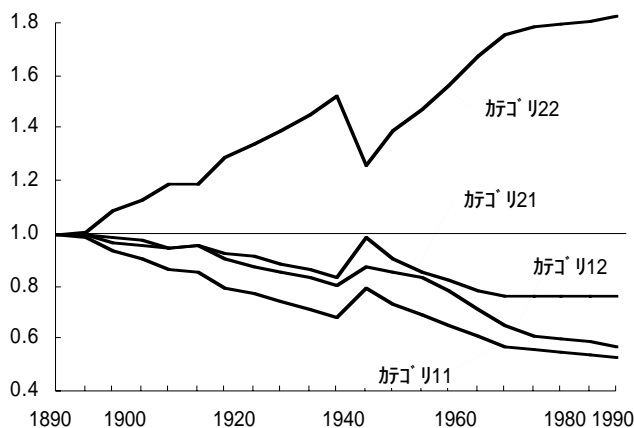


図6.1 交流可能性の変遷の特徴による都道府県群の人口シェアの推移(1890年を1とする)

テゴリ12、鉄道網整備期及び高速交通網整備期ともに交流可能性の向上が遅かったカテゴリ11の順で、カテゴリ11が最も減少傾向が強い。これらの順序は1910年においてカテゴリ12とカテゴリ21の順序が入れ替わった以外は、1890年以降、順序の変化はない。

6.2.3 結果の考察

図6.1において各群の人口シェアの推移を詳しく分析すると、鉄道整備期も高速交通網整備期も早期に交流可能性を向上させたカテゴリ22は1890年以後、戦時中を除いて一貫して人口が増加しており、1970年頃以降は増加傾向が鈍化している。また、鉄道整備期も高速交通網整備期も交流可能性の向上が遅かったカテゴリ11は戦時中を除いて一貫して人口シェアを減少させている。このことや1890年以降各カテゴリの人口推移の順序がほとんど入れ替わっていないことより、基本的には交通網整備が比較的早い地域の方が人口の増加傾向が大きかったと言える。

一方、カテゴリ21とカテゴリ12は1890年以降人口が減少傾向であるものの、カテゴリ11よりはその程度が小さく、カテゴリ21は1970年前後以降は減少に歯止めがかかっているが、カテゴリ12は1960年頃以降は急速に人口シェアを減少させている。このことから、1960年以降の高速交通網整備においては、明治期の鉄道網整備による地域開発のような単純なメカニズムではなく、複雑な機構を経た地域変化が生じていると考えられる。

また、鉄道整備の早かった地域のうち、カテゴリ21に分類された地域では人口シェアの増加が小さかったため、高速交通網整備が遅れたと考えられる。逆に鉄道網整備が遅かった地域のうち、カテゴリ12に分類された地域では、比較的人口シェアの低下が軽微であったため早期に高速交通網整備が行われたと考えられ、戦後の我が国の交通網整備の基本である採算性の原則が強く影響していると考えられる。

6.3 都市間交通網整備以外の要因の考察

6.3.1 地域の人口集積

都道府県人口の推移に影響を与える原因としては、都市間交通網整備以外にも、人口集積状況などの原因が考えられる。図6.2はこのような要因について考察するため、1890年における各都道府県を各々の人口密度により4段階に分類し、人口をそれぞれの群について集計し、全国人口に対するシェアを求め、さらに、1890年における各々のシェア値を1として基準化を行ったものである。

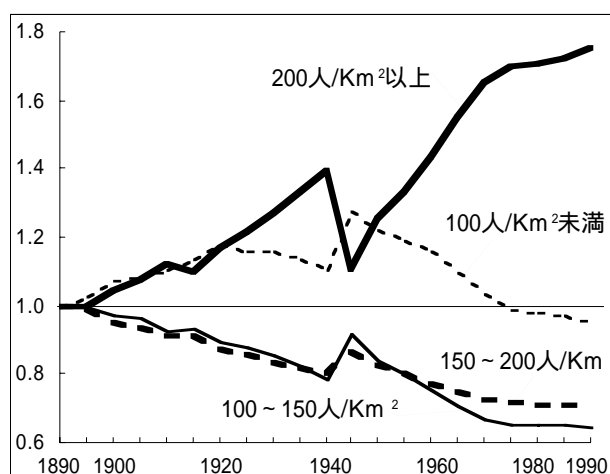


図6.2 1890年の人口密度による都道府県群の人口シェアの推移(1890年を1とする)

同図では、必ずしも人口密度が高いほどその後の人口増加傾向が大きいとは言えないが、それぞれの推移を詳しく分析すると、わが国の交通網整備に関連すると考えられるいくつかの特徴がみられる。

1890年以降、人口密度が100人/Km²未満の地域と200人/Km²以上の地域での人口増加の傾向が大きく、特に100人/Km²未満の地域は鉄道整備の影響が大きいと考えられるが、幹線鉄道網の整備がほぼ行き渡った1920年頃以降は人口の増加傾向が停滞し、戦後は減少傾向が著しくなっている。一方、100～150人/Km²の地域と150～200人/Km²の地域では、戦後まではほぼ同様の推移であるが、1960年頃以降はこの時点においても人口密度の高い150～200人/Km²の地域の方がやや人口のシェアは大きくなっている。

これらのことから、明治期から大正期にかけての鉄道網の整備過程においては、地域の人口集積はその後の人口推移にあまり大きな影響を及ぼしていないが、戦後においては人口の集積がその後の人口推移に影響を与えているのではないかと考えられる。

6.3.2 工業地域の整備

都市間交通網整備以外の要因としては、戦後における工業の先行的配置による人口の定着をねらった拠点開発などが考えられる。図6.3は沖縄を除く46の都道府県を新産業都市のある地域、工業整備特別地域のある地域、四大工業地帯のある地域、およびそれ以外に4分類し、それぞれの群ごとに都道府県人口を集計し、1950年における人口シェアを1とした場合の人口推移を示したものである。なお、工業整備特別地域のある県のうち、愛知や兵庫などは四大工業

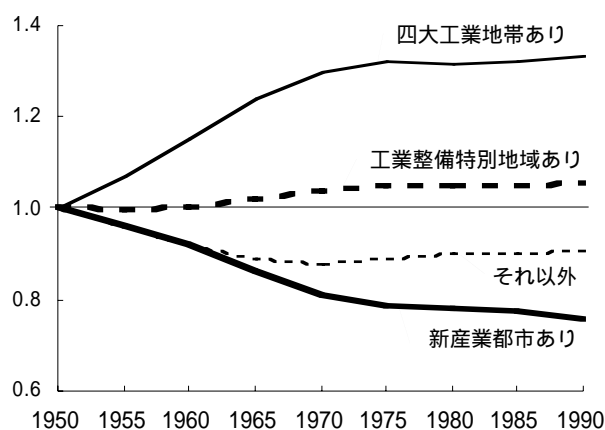


図6.3 工業地域整備と都道府県人口シェアの推移 (1950年のシェアを1とする)

地帯があり、茨城には新産業都市があるが、これらは重複して集計した。同図から、必ずしも政策的な工業地域整備による拠点開発は地域振興には結びついていないことがわかる。特に新産業都市に関しては政策実施の1962年以降、人口シェアの低下が大きい。

6.4 広域的な圏域の形成と地域の変化

6.4.1 地域間の結びつきの長期的変化

第4章の4.3の図4.19～図4.23で示したように、都市間交通網の整備により長期的に全国的な圏域構造が変化し、近年では東京や大阪を頂点とする全国的な圏域が形成されていると考えられる。このような広域的な圏域の形成により、交通網が整備される以前は個々の地域で完結してい

たものが、交通網により結ばれた地域間で、相互に産業や人口などの機能を依存し合うような構造に変化してきていると考えられる。

6.2.3での都道府県人口の推移に関する分析の考察においても、1960年以降の高速交通網整備が地域人口増に直接結びついていない結果を得ており、広域的な圏域の形成による影響が大きくなっていると考えられる。

本研究では、交通網整備による広域的な圏域が形成されることで、個々の地域に着目した場合には地域間競争によりある地域の産業や人口が衰退することもありうるが、各地域ごとに産業や人口などの機能が特定の方向性を持つことで、地域が有効に活用され、圏域全体としてはより大きな発展につながるのではないかと考えた。この視点から、本節では、このような構造の変化を地域指標のバランスの変化からとらえることとし、都市間交通網整備が全国的な地域構造変化において果たした役割について考察を行った。

6.4.2 地域変化の分析の考え方

地域の産業や人口と交通の関係に関する研究としては古くはガリン・ローリーモデル¹⁾が存在している。このモデルでは、ある閉じた圏域内について基盤活動の水準（基幹産業従業者数）の分布を外生的に与えることにより、関連する非基盤活動の水準（サービス業従業者数）や地域人口などの分布、圏域内の交通状況などを求めるものとなっている。

このモデルの経済基礎メカニズムでは、総従業者数(E)に対する総人口(P)の比(k_{PE})と総人口に対する総サービス業従業者数(E^S)の比(k_{SP})の2つの数値により地域内の構造が表されている。

$$\text{すなわち、 } P = k_{PE} E \quad \dots (6.1)$$

$$E^S = k_{SP} P = k_{PE} k_{SP} E \quad \dots (6.2)$$

(6.1)および(6.2)より、基幹産業従業者数を E^b とすると、

$$E = E^b + E^S = E^b + k_{PE} k_{SP} E$$

$$\text{これより、 } E^b = (1 - k_{PE} k_{SP}) E \quad \dots (6.3)$$

したがって、地域人口、基幹産業従業者数、サービス業従業者数の比は、

$$\begin{aligned} P : E^b : E^S &= k_{PE} E : (1 - k_{PE} k_{SP}) E : k_{PE} k_{SP} E \\ &= k_{PE} : (1 - k_{PE} k_{SP}) : k_{PE} k_{SP} \quad \dots (6.4) \end{aligned}$$

となり、基本的な産業の構造が変化しなければ(k_{PE} や k_{SP} が変化しなければ)、人口などの地域の規模に依らず一定の比率となる。この考え方に立脚すると、異なる地域間(あるいは異なる年次間)において(6.4)の比が一定であった場合は、地域の規模が異なる(または規模が変化した)としても基本的な地域の特徴は変わらないが、比が一定でない場合は根元的な産業構造に違いがある(または変化が生じた)か、もしくは他地域との連携が生じてきていると捉えることが可能である²⁾。

本節では、交通網の整備により地域がどのように変化するかとの視点から分析を行うため、地域ごとの(6.4)の比の変化を異なる年次間での比較をすることとし、各指標の増加率の点からとらえることとした。もし、異なる年次間(年次Aから年次B)で、地域の構造に変化がないとすると、(6.4)より、

$$(P_B / P_A) : (E^b_B / E^b_A) : (E^s_B / E^s_A) = 1 : 1 : 1 \quad \dots \dots (6.5)$$

となり、各指標の増加率が一定となることが期待される。したがって、各指標の増加率に差が生じている場合は、地域発展の方向性に何らかの変化が生じていることが明らかとなる。

6.4.3 地域を表す指標と分析対象年次

ガリン・ローリーモデルでは、地域を表す指標としては「地域人口」、基盤活動の水準として「基幹産業従業者数」、非基盤活動の水準として「サービス業従業者数」の3つが採用されている。本研究では「地域人口」および、基盤活動の水準として「第二次産業従業者数」、非基盤活動の水準として「第三次産業従業者数」の3つを採用することとした。ただし、近年では第三次産業に含まれる産業が地域の基盤活動の役割を果たしている場合などもあると考えられるので、分析結果の考察にあたってはこの点に注意することとした。

地域区分としては地理的に特殊な状況である沖縄県を除く46都道府県を採用した。また、分析対象年次としては、交通網の影響をより明らかにしやすいと考えられる高度経済成長期以降の1980(昭和55)年と1990(平成2)年の10年間の指標値変化について分析を行うこととした。また各指標とも、国勢調査の1980年および1990年における数値を採用した。

6.4.4 指標バランス変化に基づく地域分類

本研究では指標間のバランスの変化を捉えるという視点から、(6.5)を参考に表6.2のように第二次産業従業者数および第三次産業従業者数の各増加率が人口増加率を上回ったか否かで地域の特徴を捉えることを基本とした。

表6.2では、人口については地域発展を表す基本的な指標であるので、全国の平均増加率を基準

表6.2 都道府県分類基準

記号	地域人口 増加率(p)	第二次産業 従業者数 増加率(q)	第三次産業 従業者数 増加率(r)	分類数	比率 (%)	特 徴
1AA	平均 p	平均 q	平均 r	11	23.9	人口増で人口増以上に産業機能の増加傾向の強い地域
1AB	平均 p	平均 q	p r < 平均	2	4.4	人口増で産業機能の増加が強く比較的第二次産業機能の増加が大きい地域
1CB	平均 p	q < p	p r < 平均	1	2.2	人口増でやや第三次産業機能へ産業機能に移りつつある地域
2AB	0 p < 平均	平均 q	p r < 平均	7	15.2	人口微増で産業機能の増加が強く、比較的第二次産業の増加が大きい地域
2BB	0 p < 平均	p q < 平均	p r < 平均	8	17.4	人口微増でやや産業機能が増加傾向にある地域
2CB	0 p < 平均	q < p	p r < 平均	9	19.6	人口微増で、比較的第三次産業の増加が大きい地域
3AB	p < 0	平均 q	p r < 平均	2	4.4	人口減で相対的に第二次産業へ産業機能に移りつつある地域
3BB	p < 0	p q < 平均	p r < 平均	4	8.7	人口減で相対的に産業機能の比重が増している地域
3CB	p < 0	q < p	p r < 平均	2	4.4	人口減で相対的にやや第三次産業の比重が増している地域
平均	5.5%	9.7%	17.8%	(1980年から1990年の10年間の全国の伸び)		

に、減少の場合を含めた①「平均値以上の増加」②「平均値未満の増加」③「減少」の3分類とした。また、第二次産業従業者数おの各増加率については、人口増加率を上回ったか否か指標の全国の平均増加率を基準として、各々について(A)る増加率、(B)地域人口増加率を上回る増加率、(C)地域人口増加率を下回る増加率、の3分類とした。なお、表6.2には46都道府県を分類であった分類は表示していない。(以下、これらの地域分する)。また、分類結果を表6.3に示す。人口増加率が全国平均以上の伸びをしている地域は1AAが多いが、平均以下の地域は第二次産業従業者数の伸びの傾向によりほぼ3分される結果となっている。

11000	均値未満の増加」③ よび第三次産業従業者 という視点に加え、各 全国平均増加率を上回 口増加率を下回る増加 した結果、分類数が零 類は表6.2の記号で表記
12000	
14000	
22000	
23000	
25000	
29000	
19000	
24000	
40000	
6000	
7000	

6.4.5 分析結果の考察

図6.4は6.4.4の分類結果を地図上で示したものであり、同図を考察すると、以下のようなになる。

(1)東京を中心とする構造

図6.4からわかるように、大規模な国土構造として東京を中心とする地域変化の特徴の環状構造が見られる。東京そのものは人口微増で特に第三次産業の比重が大きくなりつつある地域(2CB)であるが、東京をとりまく関東地方や東海地方では人口増加が大きく、それ以上に第二次産業や第三次産業の機能の増加傾向が強い地域(1AA)が存在している。また山梨も1ABの人口増加が大きく、第二次産業の機能が人口増以上に大きくなる地域となっている。

さらにこの外側に人口増加で第二次産業機能の増加が人口増加に比べて大きい地域(2AB：山形・福島・新潟・富山・長野・岐阜)などが位置している。またさらに、これら地域の外側に人口の減少地域(3AB：秋田・岩手、3BB：青森)などが位置している。

このような構造は比較的高速な交通網が整備されている方向(たとえば東海道新幹線や東名高速などの沿線)にのびる傾向にある。しかし、このような交通網が整備されていない地域では、たとえば、東京からの直線距離は近くとも、地域分類が2BBとなる長野のような例もある。このことから、地域変化の特徴からみた構造は都

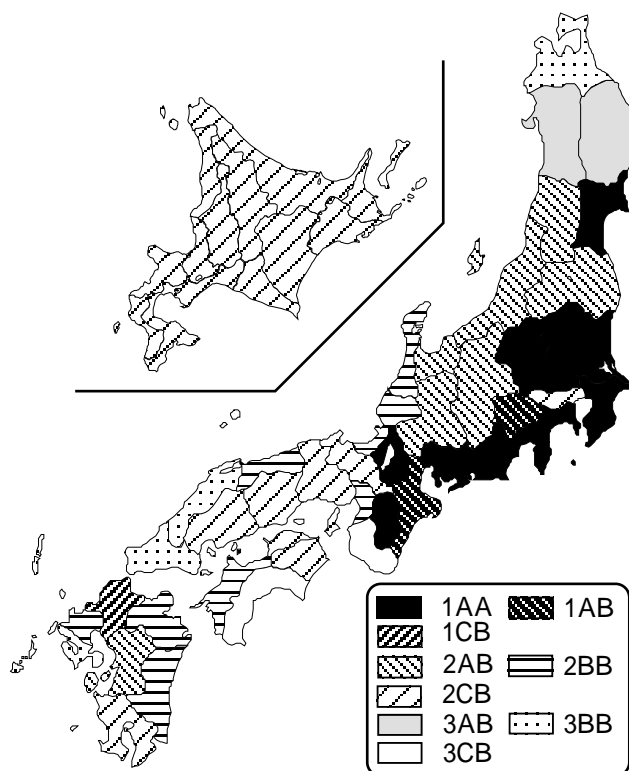


図6.4 地域変化の特徴からみた分類結果の分布

市間交通網整備と密接な関係があると考えられる。

(2)近畿～瀬戸内海の構造

近畿地方から瀬戸内海の構造としては、大半の地域が人口の微増地域であることである。中心的な地域である大阪は2BBであり、周辺の京都・兵庫などは2CBで人口の伸びに比べて第二次産業は減少傾向、第三次産業は増加傾向となっている。また、これらの外側に位置する滋賀や奈良は人口増加が大きく、それ以上に第二次産業や第三次産業の機能の増加傾向が強い1AAとなっているほか、石川・福井・鳥取・愛媛では人口微増で人口に比べて第二次産業や第三次産業の機能の増加傾向が強い2BBであり、環状構造が見られる。さらにその外側には人口減少地域の和歌山・鳥根・山口・高知が位置している。

このような構造は東京を中心とする場合と同様に比較的高速な交通網が整備されている方向(山陽新幹線、北陸線、中国縦貫自動車道、名神高速、北陸自動車道沿線など)にのびる傾向にある。しかし、大阪からの直線距離は近くとも、人口減少地域である和歌山のような例もあり、やはり都市間交通網整備と関係があると考えられる。

(3)九州の構造

九州では、福岡は人口増加でやや第三次産業の比重が増してきている1CB地域、隣接する熊本では第二次産業の比重が増してきている2AB地域となっており、これらの外側地域は2BB(佐賀・大分・宮崎)や2CB(鹿児島)、3BB(長崎)となっており、福岡を中心とする構造が見られる。

(4)宮城県付近の構造

宮城は東京から比較的離れているにもかかわらず周辺県とは異なり、1AAとなっており、東北地方での中心的な地域となる傾向にあると考えられる。

6.5 交流可能性と地域変化の関係に関する分析

6.5.1 地域変化の特徴

第4章の分析結果である交流可能性と、6.4で示した地域変化の特徴との関係进行分析するため、1975年におけるアクセシビリティ値の大きさの順位により都道府県を4段階に分け、各段階ごとに表6.2による地域分類をまとめたものが表6.4である(表6.4では「カテゴリ1」が最もアクセシビリティ値の高い地域群となっている)。

同表より、カテゴリ1では1AAが多く、人口増加の比較的小さい地域は東京や京阪

表6.4 各カテゴリに含まれる都道府県一覧

	1AA	1AB; 1CB	2AB; 2BB	2CB	3AB	3BB	3CB
カテゴリ1	神奈川 埼玉 愛知 千葉 滋賀 静岡 奈良		大阪	東京 京都 兵庫			
カテゴリ2	栃木 茨城 群馬	三重; 福岡 山梨	岐阜; 福井	岡山 広島			和歌山
カテゴリ3	宮城		福島; 熊本 新潟; 長野 富山	佐賀; 石川 愛媛	香川	山口 長崎	
カテゴリ4			山形; 大分 宮崎; 鹿児島 鳥取; 北海道	徳島 秋田	岩手 青森 島根		高知

神地域となっているのが特徴である。またアクセシビリティ値が小さいカテゴリになるにつれ、各カテゴリにおける人口減少地域の占める割合が大きくなり、カテゴリ2やカテゴリ3では第二次産業従業者数の増加が人口増加に比べて比較的大きい地域(1ABや2ABなど)が多い。

6.5.2 地域指標の集積の特徴

図6.5はアクセシビリティ値と本分析で扱った指標の集積の関係を分析するために作成した図であり、各カテゴリごとに1980年度の各指標値を集計した上でそれぞれの密度を算出したものである。アクセシビリティ値は人口分布と地域間の所要時間をもとに計算されるので、アクセシビリティ値が高い地域で人口密度が大きいことはほぼ当然の帰結であるが、他の指標についてもアクセシビリティ値が大きい群の方が密度が大きい。

図6.6はアクセシビリティ値と地域指標の集積の特徴を分析するために作成した図であり、各カテゴリごとに地域人口1000人あたりの第二次産業および第三次産業の各従業者数を示したものである。この図では縦軸の値が大きいほど特定の産業機能への特化が進んだ地域と考えることができる。

第二次産業の傾向としては、カテゴリ1および2では同程度であるが、カテゴリ3、4とアクセシビリティが小さくなるにつれて人口あたりの従業者数が小さくなる傾向にある。また、第三次産業の傾向としてはカテゴリ1で人口あたりの従業者数が多く、それ以外のカテゴリでは地域人口あたりの従業者数にあまり大きな差がなく、ほぼ地域人口に見合っただけの集積がなされていると考えられる。

このように、交通利便性の高い地域では第三次産業が地域の特徴的な産業機能となっており、交通利便性の低い地域では第二次産業の少ないことが特徴となっている。

6.5.3 地域指標の集積の変化方向

図6.7は図6.6で求めたカテゴリごとの人口あたりの各従業者数の1980年から1990年までの10年間の伸びを算出したものである。縦軸の値が大きいほど各指標に表される産業機能への特化が進

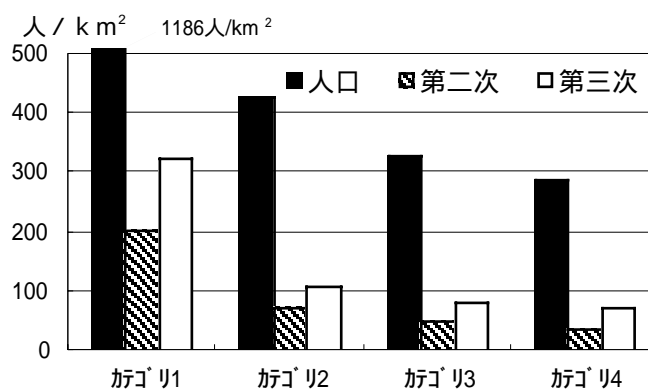


図6.5 1975年のアクセシビリティ値のカテゴリと1980年の各指標の密度

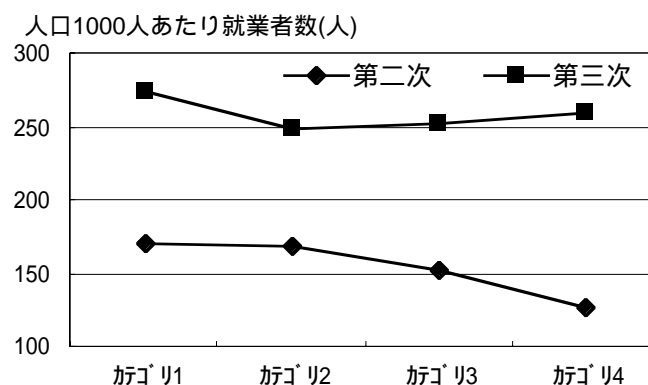


図6.6 1975年のアクセシビリティ値によるカテゴリと1980年の国調人口1000人あたり従業者数

行する傾向にあることを表す。同図によると、カテゴリ1から3では、第二次産業は交通利便性の小さい地域で増加傾向が大きく、第三次産業では交通利便性の高い地域ほど増加傾向が大きくなっており、利便性の異なる地域間で地域変化の方向性が異なっている。交流可能性が最も小さいカテゴリ4では第二次産業および第三次産業ともに伸びは比較的小さくなっている。

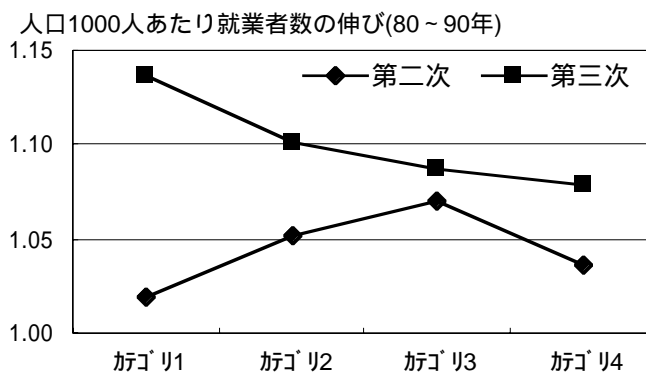


図6.7 1975年のアケビ・リィ値によるカテゴリと1980～1990年の国調人口1000人あたり就業者数の伸び

6.6 交通網整備が国土構造に与える影響の考察

6.2の分析より、都市間交通網整備により交流可能性が比較的早期に向上した都道府県では、向上が比較的遅かった都道府県に比べて人口の増加傾向が強くなり、また6.5の分析より、少なくとも近年では、交流可能性が大きな都道府県では人口や産業の集積が大きい。一方、6.3の分析より、戦後においては人口の集積がその後の人口推移に影響を与えている可能性のあるものの、地域の人口集積がその後の人口推移に与える影響や先行的な産業の配置が人口の推移に与える影響は、都市間交通網整備の影響ほど明確ではなく、基本的には都市間交通網整備と地域発展とは密接な関係にあると考えられる。

また、6.5の分析では、交流可能性の大きさにより地域指標の集積や地域変化の方向性には差がみられ、都市間交通網整備が地域変化に大きな影響を与えていると考えられる。このような地域変化の特徴に関し、6.4の分析において大都市を中心とする環状構造という地理的な特徴が見られ、このような圏域内の都道府県相互間で産業などの機能が分担されていると考えられる。このような圏域内では個々の地域が特定の産業などの機能に特化することで、圏域全体としては、より効率的な発展が可能であると考えられる。

以上のような考察から、都市間交通網整備は地域発展に基本的には大きく寄与していると考えられるが、個々の地域に着目すると、特定の産業などの機能に特化することにより、他の機能が相対的に衰退している場合もあり、必ずしも都市間交通網整備があらゆる面において地域発展を促進するとは言いえない面もある。したがって、特に近年の都市間交通網整備による地域発展とは、整備された個々の地域の発展を意味するものではなく、都市間交通網で結ばれることにより形成された新たな圏域全体としての発展としてとらえる必要があると考えられる。

6.7 結語

本章では、都市間交通網整備が地域の変化と発展において果たした役割について考察した。

(1)都市間交通による交流可能性の変遷と都道府県人口の推移

6.2では、地域間交流可能性の変遷の特徴と都道府県人口を比較した。その結果、基本的には交通網整備が比較的早い地域の方が人口の増加傾向が大きかったことがわかった。また、1960年以降の高速交通網整備においては、明治期の鉄道網整備による地域開発のような単純なメカニズムではなく、複雑な機構を経た地域変化が生じている可能性のあることがわかった。

(2)都市間交通網整備以外の要因の考察

6.3では、都市間交通網整備以外に都道府県人口に影響を与えると考えられる要因について分析を行った。

1890年における各都道府県の人口密度がその後の人口推移に与えた影響の分析の結果、明治期から大正期にかけての鉄道網の整備過程においては、地域の人口集積はその後の人口推移にあまり大きな影響を及ぼしていないが、戦後においては人口の集積がその後の人口推移に影響を与えている可能性のあることがわかった。

また、戦後における工業の先行的配置による人口の定着をねらった拠点開発については、必ずしも地域振興には結びついていないことがわかった。

(3)広域的な圏域の形成と地域の変化

6.4では、都市間交通網整備が全国的な地域構造変化において果たした役割について考察を行った。地域変化の分析の考え方としては、地域を表す指標のバランスの変化から地域変化をとらえることとし、第二次産業従業者数および第三次産業従業者数の各増加率が人口増加率を上回ったか否かで地域の特徴を分析した。

分析の結果、地理的には東京を中心とする大規模な地域変化の特徴の環状構造が見られたほか、近畿地方から瀬戸内海および九州地方などでも同様の構造が見られた。

(5)交流可能性と地域変化の関係に関する分析

6.5では、交流可能性と地域変化の特徴との関係を分析した。

分析の結果、交通利便性の高い地域では第三次産業が地域の特徴的な産業機能となっており、交通利便性の極めて低い地域では第二次産業の少ないことが特徴となっていることがわかったほか、利便性の異なる地域間で地域変化の方向性が異なっていることが明らかとなった。

(6)交通網整備が国土構造に与える影響の考察

6.6では、交通網整備が国土構造に与える影響について考察を行った。

また、本章の各節の分析の結果をまとめたが、基本的には都市間交通網整備と地域発展とは密接な関係にあると考えられる一方、交流可能性の大きさにより地域指標の集積や地域変化の方向性には差がみられることや地理的に大都市を中心とする環状構造が見られることから、このような圏域内の都道府県相互間で産業などの機能が分担され、圏域全体としては、より効率的な発展が可能となっているのではないかと考察を行った。

また、都市間交通網整備による地域発展とは、整備された個々の地域の発展を意味するものではなく、都市間交通網で結ばれることにより形成された新たな圏域全体としての発展としてとらえる必要があるとの考察を行った。

【第6章 参考文献】

- 1) David Foot (訳=青山吉隆、戸田常一、阿部宏史、近藤光男):「都市モデル - 手法と応用」丸善、1984
- 2) 波床正敏、田中斉、塚本直幸、天野光三:「都市圏における交通網整備が地域特性に与えた影響に関する研究」土木計画学研究論文集14、pp.225-232、1997