

土木研究所資料

地方部における道路整備の役割に関する調査

平成2年3月

建設省土木研究所
企画部システム課

Copyright © 1990 by P.W.R.I.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P.W.R.I.

この報告書は、土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって、本報告書の全部又は一部の転載、複製は、土木研究所長の承認を得ずしてこれを行ってはならない。

地方部における 道路整備の役割に関する調査

システム課	課長	宮川朝一
	研究員	喜安和秀
	"	桐山孝晴
		野口勉

【要 旨】

道路は生活基盤の確保や地域の活性化を推進するための重要な社会資本であるが、道路整備効果の計測・評価にあたってはこれまで走行便益が中心の便益分析手法が用いられてきたため、大量の交通需要を望むことのできない地方部の道路の重要性は十分に認識されているとは言えなかった。地方部における道路整備の意義や効果を考える際には、都市部の場合とは異なる考え方が必要である。

本調査は、地方部における道路整備の考え方を提示することを目的として、地方部における道路整備の役割をシビルミニマム（最低限の生活利便性）の確保及び地域の活性化という視点から検討したものである。調査にあたっては、地方部の実情を把握するため、地方自治体へのアンケート調査及びヒアリング調査を実施した。

キーワード：地方部、道路整備、シビルミニマム、地域活性化、アンケート調査、ヒアリング調査

「地方部における道路整備の役割に関する調査」

目 次

1. 調査の目的と概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 調査の全体概要	1
1.3 アンケート調査、ヒアリング調査の概要	2
2. シビルミニマムの確保のための道路整備	4
2.1 文献調査	5
2.1.1 道路整備効果の調査事例	5
2.1.2 シビルミニマムの視点からの評価事例	7
2.2 第1回調査結果の概要	10
2.3 シビルミニマムの定量的評価	15
2.3.1 交通サービス水準の設定例	15
2.3.2 第1回調査結果に基づく定量化の試み	16
2.3.3 試算結果の検証	21
3. 地域振興策に資する道路整備	26
3.1 第1回調査結果の概要	26
3.2 第2回調査対象市町村の全体像	35
3.2.1 調査対象市町村の全国分布	35
3.2.2 調査対象市町村の特徴	44
3.3 第2回調査結果	56
3.3.1 地域振興策の概要	58
3.3.2 地域振興策の具体的内容	61
3.3.3 地域振興策種類別の具体的内容	68
3.3.4 計画中の地域振興策における道路整備	83
3.3.5 ふるさと創生事業の取り組み状況	86
3.4 ヒアリング調査結果	87
3.4.1 中条町における地域振興策と道路整備の役割	88
3.4.2 下田村における地域振興策と道路整備の役割	94
4. まとめ	101
4.1 シビルミニマムの確保のための道路整備	101
4.2 地域振興に資する道路整備	103
巻末資料	107
1. 第1回アンケート調査票	
2. 第2回アンケート調査票	

第1章 調査の目的と概要

1.1 背景と目的

道路は生活基盤の確保や地域の活性化を推進するための重要な社会資本であり、特に公共交通機関のサービス水準が低い地方部においては、地域生活を営む上で必要不可欠の重要な役割を果たしている。しかし、道路整備効果の計測・評価にあたってはこれまで走行便益が中心の便益分析手法が用いられてきたため、大量の交通需要を望むことのできない地方部の道路の重要性は十分に認識されているとは言えなかった。地方部における道路整備の意義や効果を考える際には、走行便益が中心の都市部の場合とは異なる考え方が必要である。

定住条件を整え、地域の活性化につながる道路整備は、たとえ交通需要の少ない地方部においても鋭意進めていかなければならない。しかし、財源等の制約から、地方部への投資にあたってはそれを納得させるための考え方が必要である。本調査は、地方部における道路整備の考え方を提示することを目的として、地方部における道路整備の役割をシビルミニマムの確保及び地域の活性化という視点から検討したものである。

1.2 調査の全体概要

本調査では、地方部における道路整備の役割をシビルミニマムの確保及び地域の活性化という2つの視点から検討した。

シビルミニмумとは最低限の生活利便性という意味で、それを確保することは地域の生活環境を改善し、定住条件を整備する上でなくてはならない事項である。都市部と比較して人口の密度や絶対量が小さい地方部では都市的施設が不足しているため、シビルミニマムの確保のためには生活圏の拡大が必要であり、その際、地方部における主要な交通施設である道路の整備は大きな役割を果たす。

本調査では、まず文献調査によってシビルミニマムの概念の整理を行い、続いて全国の自治体を対象としたアンケート調査によって地方部の生活環境（利便性）に関する現状や問題意識の把握を行った。また、このアンケートデータに基づいて、道路整備水準の目標設定にあたって考慮すべきシビルミニマムの定量的評価を試みた。

一方、地域の活性化は東京への一極集中が進展する中で、地域の活力に乏しい地方部の自治体にとって今や最重点課題となっている。最近では、ふるさと創生事業にみられるように多くの自治体が地域の活性化を図るべく地域振興策に取り組んでいるが、道路整備は地域間交流の促進や製品販路の拡大といった点から地域の生活環境整備やイメージアップといった点に至るまで、地域振興策を推進する上で実に様々な役割を果たしている。

本調査では、まず全国の自治体を対象として地域振興策の概要を把握するためのアンケート調査（第1回）を行い、全国的な動向の整理を行った。続いて第1回アンケート調査結果から抽出された自治体を対象として具体的な地域振興策の内容と道路整備の役割を把握するための第2回アンケート調査を行い、さ

らに2町村に対してはヒアリング調査を行った。

本報告書は、これ等の調査・検討結果に基づいて、地方部における道路整備の役割について取りまとめたものである。

1.3 アンケート調査、ヒアリング調査の概要

本調査では、全国の地方自治体の協力を得て、以下に示す2回のアンケート調査及びヒアリング調査を実施した。

①地域振興と道路整備に関するアンケート調査（第1回アンケート調査）

本調査は地方部の全自治体を対象とし、地域の問題点、交通立地条件、地域振興策等の概要を把握することを目的として実施したものである。ここでいう地方部とは次の定義による市町村である。

・市……人口5万人以下（昭和60年国勢調査）の全市。但し、東京都、神奈川県、埼玉県、大阪府の市は人口数によらず対象から除外した。

・町……全町

・村……全村

○調査時期：昭和63年 2～3月

○調査方法：郵送発送・郵送回収

○回答方式：客観記述及び多肢選択方式

○調査対象：地方部の全自治体（2826市町村）

○回収数：2144市町村（回収率＝75.9％）

○調査項目：・地域の現状

人口、高齢化比率、主要産業、地域指定、交通立地条件（各種施設からの距離）、道路利用上の問題点と代替交通機関の有無

・地域の問題点

・地域振興戦略

核となる資源、重要な基盤施設、重要な施策、振興戦略の効果、
興戦略の成否

②地域振興と道路整備に関するアンケート調査（第2回：第2回アンケート調査）

本調査は、第1回アンケート調査結果に基づいて抽出された自治体を対象とし、具体的な地域振興策についてその内容や道路整備が果たした役割を把握することを目的として実施したものである。

○調査時期：平成元年9月

○調査方法：郵送発送・郵送回収

○回答方式：自由記述方式

○調査対象：第1回アンケート調査において、地域振興策が大成功または成功し、かつ地域振興策を推進する上でいずれかの道路が役割大であると回答した自治体（232市町村）

○回収数：131市町村（回収率56.5%）

○調査項目：・地域振興策の概要

- ・名称、対象地域、実施期間、背景・経緯、目的、具体的内容
- ・地域振興策の効果
 - 効果内容、成功要因、期待通りにいかなかった効果
- ・地域振興策にとって重要な道路整備
 - 役割の大きかった道路種別及びその名称、具体的な役割
- ・今後の地域振興策
 - 振興策の内容、生かしていく地域特性、必要な道路整備、道路整備の具体的な役割、ふるさと創生事業

③地域振興と道路整備に関するヒアリング調査

本調査は、第2回アンケート調査の回答内容が特に興味深い2町村を対象とし、具体的な地域振興策についてその内容や道路が果たした役割について詳細に把握することを目的として実施したものである。

○調査時期：平成2年1月31日、2月1日

○調査方法：調査対象自治体におけるヒアリング方式

○調査対象：第2回アンケート調査の回答内容が興味深い自治体をヒアリング対象候補として抽出。その中から地域性、地域振興策の種類等を考慮して次の2町村を選定した。

- ・新潟県中条町
- ・同下田村

○調査項目：・既存の地域振興策について

- 背景、目的、実施内容、効果、成功要因
- ・今後の地域振興策について
 - 計画中の地域振興策、ふるさと創生事業
- ・道路整備について
 - 既存の地域振興策において果たした役割、今後の地域振興策における期待

なお、第1回・第2回アンケート調査の調査票を巻末に掲載した。

第2章 シビルミニマムの確保のための道路整備

都市的施設（医療、教育、買物、文化、娯楽等）が不足している地方部においては、道路整備による生活圏の拡大によって生活の利便性を高めていくことが必要である。従って、道路整備水準の目標設定にあたって検討すべきシビルミニマム（最低限の生活利便性）の確保という視点からの検討が必要である。

ここでは、シビルミニマムの概念およびシビルミニマムを確保することの意義を整理し、次に文献調査からシビルミニマムの評価の実態・評価例の調査を行う。さらに第1回アンケート調査結果に基づきシビルミニマムの定量的評価の考え方について分析することとする。

シビルミニマムの概念及びシビルミニマムを確保することの意義

地方部における道路整備の目的の1つは当該地域における生活環境の改善である。生活環境の充実には生活基盤施設の利用可能性を確保することによりその基本的な条件が整備されることとなる。地方部においては①生活基盤施設の設置密度が低い、②生活基盤施設へのアクセス手段が少ない、の2つの課題により生活基盤施設の利用可能性の確保が都市部に比較し相対的に困難と考えられる。このような状況では、生活基盤へのアクセスの確保、あるいは改善する道路整備は非常に重要な施策となる。

本調査では、このような道路整備の効果に着目し、これを『シビルミニマム（最低限の利便性）の確保の視点』として評価の対象とする。

2.1 文献調査

2.1.1 道路整備効果の調査事例

①建設省道路局による調査事例

ここでは、建設省道路局が作成した『道路整備効果に関する事例集（道路整備効果に関する調査検討業務報告書）』（昭和59年 3月；以下『事例集』とよぶ）をもとに、道路整備効果の把握・評価の実態を検討することとする。『事例集』では道路整備による効果をインパクトとしてとらえ、表2.1.1のように分類している。シビルミニマムの確保の視点からの調査事例は「生活」の区分が該当する。

②調査研究文献による事例

国内事例は、バイパス等の道路整備プロジェクトによって生じる経済効果を統一的に推定する費用便益的手法と道路整備効果の計測マニュアルの作成を目的とした研究を財道路経済研究所で行っているが、費用は建設・維持主体の費用のみで、便益は道路利用者の直接的な便益のみを用いた費用便益分析（便益推計：時間節約便益、走行費用節約便益、交通事故減少便益）であり、シビルミニマムの確保といった評価手法はない。

また、海外事例をみると、英国ではCOBA、米国はAASHTO、仏国はSETRAなどの道路整備効果測定手法が整備されているが、道路整備の効果は依然として便益評価が中心となっており、シビルミニマムの確保といった評価手法はない。

表2.1.1 『道路整備効果に関する事例集』によるインパクト区分

区 分	内容（細区分）
交通	①交通量の変化 ②交通の質・流れの変化 ③誘発交通量の発生 ④バス交通の向上 ⑤冬期交通の確保 ⑥その他（歩行者の安全性、歩行者・二輪車、道路整備の促進、交通の円滑化、道路整備施工性、交通手段の変化、交差点混雑緩和）
環境	①交通騒音 ②振動 ③大気汚染 ④生態系への影響
人口・土地利用	①人口の増加 ②沿道土地利用の変化 ③地価の上昇 ④市街化・開発の促進 ⑤地域分断 ⑥その他（公園整備の促進、Uターンの促進、土地空間の創出）
費用便益	①距離・時間の短縮 ②走行経費の節減 ③交通事故の減少 ④その他（安全性・快適性、通行規制の解消、エネルギーの節約）
産業	①農林水産業 ②工業 ③流通・サービス業 ④観光 ⑤地域産業の活性化 ⑥雇用の増加 ⑦産業構造の変化 ⑧企業立地・施設移転 ⑨生産・輸送の合理化 ⑩市場の拡大 ⑪その他（物価の低減、地場産業）
生活	①医療・教育・防災 ②生活圏の拡大 ③便利さの向上 ④所得の向上 ⑤住民意識 ⑥その他（社会的紛争、旧道での祭りを実施、自動車保有率、買物交通の変化、下水道整備促進、都市施設の整備、ゴミ収集生活環境の変化）

（資料）『道路整備効果に関する事例集』（昭和59年 3月；建設省道路局）より作成

2.1.2 シビルミニマムの視点からの評価事例

シビルミニマムの確保の視点に対応する『事例集』のインパクト項目は「生活」の中の細分類の『①医療・教育・防災』が該当すると考えられる。シビルミニマムを広義に解釈し、生活の利便性等までを含めれば『②生活圏の拡大』および『③便利さの向上』を含めて該当すると考えることができる。

『事例集』の総事例数は104事例であり、このうち狭義のシビルミニマムに該当する事例は9事例（地域分断によるサービス水準低下の1事例を除く）であり、全事例の1割程度である。また、広義のシビルミニマムに相当すると考えられる生活圏の拡大は10事例、便利さの向上は9事例であるが、3つの区分での重複事例を整理するとこれらの3項目で整備効果が検討されている事例の総数は19事例となる。これは全事例の18%に相当する。

これらのシビルミニマムの視点から道路整備を評価している事例をまとめると表2.1.2のとおりである。具体的な評価事例をみると地方部における事例はごく少数であり、また、比較的広範囲にわたる事例が多い。評価方法についてみると『医療・防災・教育』については実績値（改善前と改善後の比較あるいは改善後の数値のみ）によるものが見受けられるが、これらは概して事後分析の結果であり、事前分析としては把握し難いデータが多い。また、『生活圏の拡大』、『便利さの向上』については時間短縮効果をこれらの効果とみなす事例とアンケート調査により効果を検証している事例がある。前者は事前分析として把握することが可能ではあるが具体的にどのような施設や行動を対象とするかは明確ではない。

事例では通勤・通学、買物、医療等が評価対象となっている場合が多い。また、後者については事後分析事例であり、効果を直接的に評価できるものの、道路の整備による時間短縮等の計量可能性との関連を分析した事例は見あたらない。

シビルミニマムの視点からの評価は事例数も少ないが、評価の位置付けも『交通』『費用便益』等に比較し副次的なものが多く、このため評価項目としての必然性が低くなっている。

表2.1.2 シビルミニマムの視点からの評価事例

資料 番号	年 度	対象道路 地域等	評価の具体例	備 考
001 ○	57	国幹道路等 全国の生活圏中 心都市が対象	高速道路網の整備による「くらしの利便性」の向上を指標化。このなかで教育（高等教育機関）、医療（総合病院）が評価されている。	利用施設数 で評価
212 ◎	54 55	国道45号 三陸地域全域	国道45号の整備による三陸地域へのインパクトを評価。 〔学校教育〕時間短縮⇒学校統合の促進⇒教育の効率化・充実 〔通勤・通学圏の拡大〕市町村間の流動・一部拠点都市への流動が増加	学校数、小 学校出席率 通勤・通学 者の伸び率
214 ◎	53	国道46号（仙岩 峠 岩手県、秋田県	国道46号の仙岩道路開通の効果評価 〔利便さの向上〕時間短縮、冬期交通の確保により生活の利便性が向上	アンケート 調査
215 ◎	57	国道 106号 （一次改築） 岩手県の一部	国道 106号の整備による周辺地域へのインパクト評価。 〔救急活動〕病院がない村の救急活動が強化⇒安心感の増大 〔小中学校の統合〕スクールバスの運行による通学時間の短縮化⇒統合の促進 〔災害〕旧国道に比較し短期間での修復⇒孤立化の回避	意識調査 学校数 実績
303 △	56	特殊幹線（東京 外かく環状線） 東京都の一部	外かく環状線の整備による都市整備課題の解決策の検討。 〔防災機能の強化〕広域的な避難路、延焼防止帯の確保等が可能	定性的分析
304 △	54	特殊幹線（東京 外かく環状線） 千葉県市川市	外かく環状線の整備効果の検討 〔防災機能の強化〕消防活動困難区域の解消（一部）、延焼防止帯の確保、避難路としての安全性の確保等	定性的分析
305 △	52	特殊幹線（東京 外かく環状線）	外かく環状線の整備必要性のPR 〔救急・消防活動の強化〕	定性的分析
318 ○	53	国道 140号 埼玉県（秩父） 山梨県	国道 140号の整備効果の検討 〔生活圏の連帯〕秩父と山梨県の生活圏の連担が期待される。 ている。	定性的分析
411 ○	57	北陸地域の国道 富山県の一般道 路	雨や雪による災害多発地域における道路整備の効果を確実性の点から検討 〔防災〕被害人口、損失額等による評価	モデル作成 による定量的 把握

（つづく）

(つづき)

資料 番号	年 度	対象道路 地域等	評価の具体例	備 考
412 ◎	56	国道 157号 (一次改築) 石川県白山郷地 域	国道 106号の整備による過疎地域へのイン 〔防災効果〕道路整備にともなう道路損失 の激減 〔緊急医療体制の確保〕高次医療の金沢へ の依存度拡大 〔生活圏の拡大〕通勤、通学、買物、医療 等の諸側面で生活圏が金沢まで拡大	冬期の救急 車の所要時 間 実態調査 通勤・通学 人口
504 △	55	小田原沼津道路 (国道 1 号のバ イパス)	ルート代替案の評価 〔便利さの向上〕交通量予測の結果からの 分析	交通量予測 、産業連関 分析等によ る定量的分 析
505 △	55	函南沼津道路 (国道 1 号のバ イパス)		
510 ◎	56 57	国道25号(名阪 国道) 三重県伊賀地方 生活圏	国道25号(名阪国道)整備による伊賀地方 生活圏へのインパクト評価 〔生活圏の拡大〕観光、レクリエーション 等で生活圏拡大。また、医療、買物、通勤 等で整備効果が住民に評価されている	アンケート 調査による 効果把握
610 △	46	万博関連道路 大阪府	万博関連道路のインパクト評価 〔便利さの向上〕アクセシビリティ改善に よる便利さの向上	定性的分析
704 △	57	国道 9号(鳥取 バイパス)鳥取 環状線 鳥取県鳥取市	鳥取バイパスの整備効果の評価 〔便利さの向上〕	アンケート 調査
807 △	56	国道55号(南国 バイパス) 高知県高知市	南国バイパスの整備効果の評価。 〔防災〕緊急車両の到達時間改善 〔生活圏の拡大〕	モデル作成 計算値 アンケート調査
914 ◎	54	国道 326号 (一次改築) 大分県宇目町	国道 326号の宇目町内のルート選定評価 〔便利さの向上〕評価項目として町役場、 大分市、延岡市への時間距離を採用	計算値
915 ◎	53	国道 207号 (一次改築) 佐賀県江北町～ 長崎県諫早市	国道 207号の整備効果の評価 〔生活圏の拡大〕 〔便利さの向上〕	アンケート 調査
916 ○	54	国道 221号 (一次改築) 熊本県、鹿児島 県、宮崎県	国道 221号加久藤峠および国道全通の効果 の評価 〔生活圏の拡大〕	峠通過交通 量による判 断

(注) 資料番号は出典資料の番号である。

- ◎ 地方部事例と考えられるもの
- 一部が地方部事例と考えられるもの
- △ 地方部事例とは考えられなものの

(資料) 『道路整備効果に関する事例集』(昭和59年 3月;建設省道路局)より作成

2.2 第1回調査結果の概要

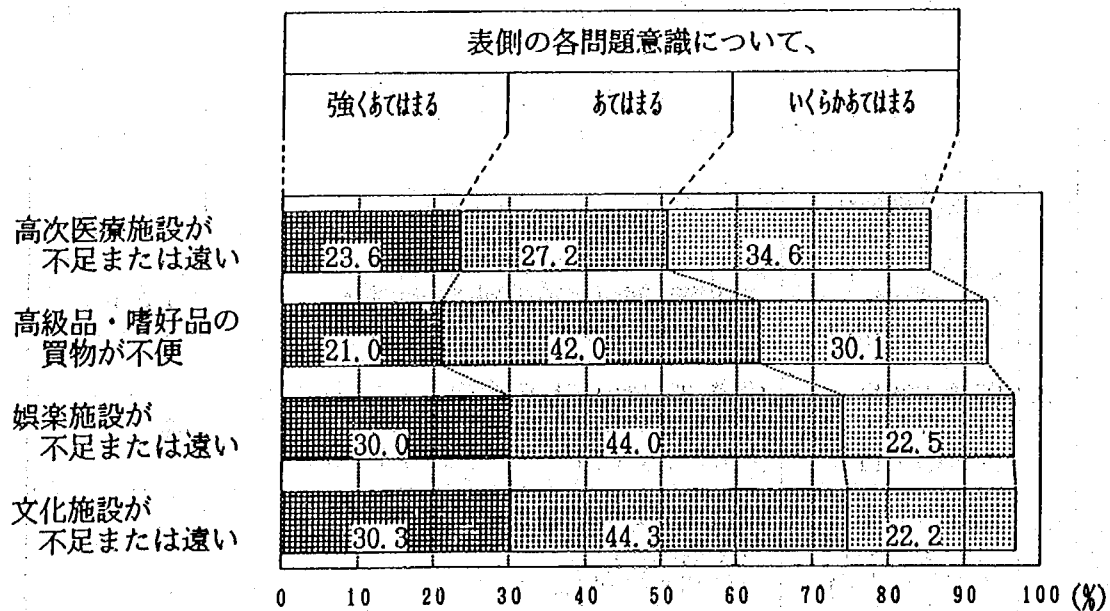
都市的施設が不足している地方部において、最低限の生活利便性（シビルミニマム）を確保する必要があると同時に道路整備により生活圏を拡大し生活基盤施設への利便性を高めていく必要がある。そこで、本節では第1回調査結果から生活基盤施設への所要時間と問題意識の大きさとの関連から、シビルミニマム確保の視点からの道路整備の必要性について検討する。

第1回調査における地域の問題点（設問2）の中からシビルミニマムに関する4つの項目を取り上げ、所要時間帯別にこれらの問題意識の大きさを図2.2.1に示した。

これら4つの問題点にいくらかでもあてはまる地域は全体の9割程度を占めていることがわかる。

図2.2.1 シビルミニマムに関する地域の問題点

(n=2,144)

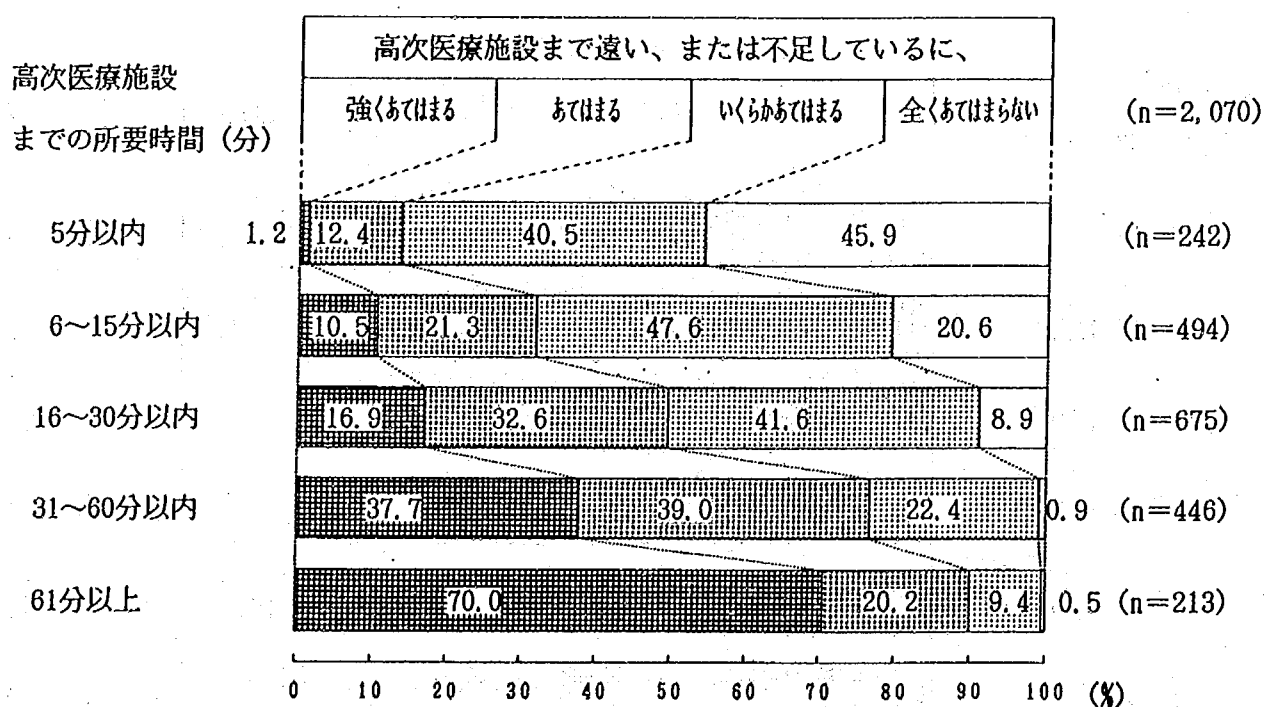


(1) 高次医療施設までの所要時間と問題意識

図2.2.2は高次医療施設までの所要時間帯別の問題意識の大きさを示している。

高次医療施設は個人による好みの差が少ないこと、場合によっては生命に係わることもある必要不可欠の施設であることから、問題意識の大きさが時間による影響を大きく受ける施設である。すなわち、高次医療施設が5分以内にある場合は問題意識の強い自治体は「強くあてはまる」と「あてはまる」を合わせても7分の1にも満たず、半数近くの自治体は「全くあてはまらない」と回答している。しかし、所要時間が増大するにつれて問題意識も強くなり、特に30分を越えた場合は「強くあてはまる」と「あてはまる」が共に約4割を占め、急に問題意識が強くなっている。所要時間が1時間以上になると、「強くあてはまる」としている自治体は7割にも達しており、これらの自治体では高次医療施設の問題がたいへん深刻であることを示している。

図2.2.2 高次医療施設までの所要時間と問題意識



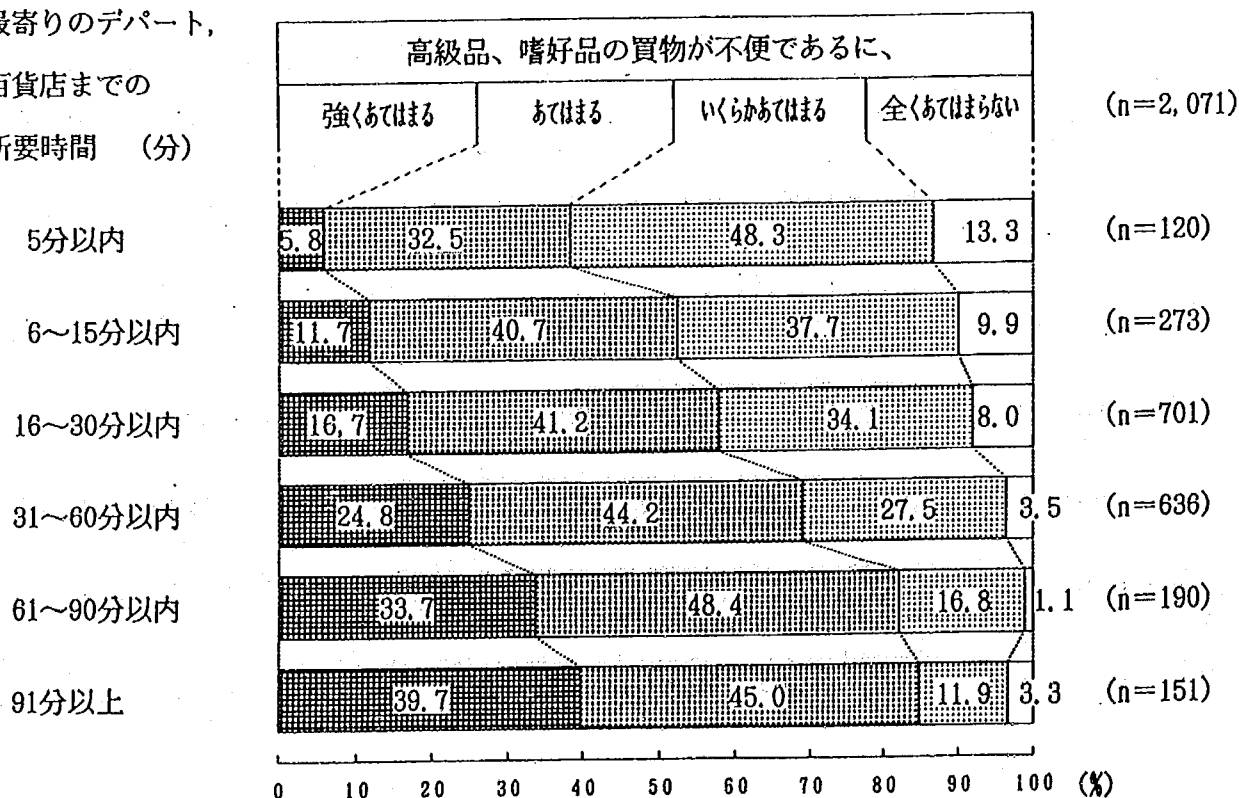
(2) 高級品、嗜好品の買物先までの所要時間と問題意識

図2.2.3は高級品、嗜好品の買物先への所要時間と問題意識の大きさ示している。

高級品、嗜好品の買物先への所要時間と問題意識の強さとの間に関係がみられ、所要時間が大きくなるほど問題意識が強くなっているが、その関係は高次医療施設の場合ほどはっきりしていない。すなわち、たとえばデパートや百貨店が5分以内にあったとしても「全くあてはまらない」との回答は13.3%に過ぎず、9割近くの自治体が何らかの不満を感じていることがわかる。逆に、1時間半を越えても「強くあてはまる」と回答した自治体の比率は3分の1、1時間半を越えてもその比率は4割にも満たない。これは、高級品・嗜好品の買物は個人による好みの差が大きく、また、必ずしも不可欠な施設であるとはいえないため、たとえ近くにあっても不満を感じることがあるし、逆に遠い場合でもそれほど不便を感じないこともあるからであると考えられる。

図2.2.3 高級品、嗜好品の買物先への所要時間と問題意識

最寄りのデパート、
百貨店までの
所要時間 (分)



(3) 娯楽・文化施設までの所要時間と問題意識

娯楽施設、文化施設については、対応する所要時間を調査していないため、これらの施設が立地していると考えられる県庁所在都市または地方生活圏中心都市までの所要時間を用い分析を行った。

図2.2.4をみると、県庁所在都市までの所要時間と娯楽施設の不便さに関する問題意識の強さとの間にも関係がみられ、所要時間が大きくなるほど問題意識が強くなっているが、その関係は高次医療施設の場合ほどはっきりしていない。図2.2.5の県庁所在都市までの所要時間と娯楽施設の不便さや図2.2.6県庁所在都市までの所要時間と文化施設に関しても同様な傾向である。

図2.2.4 県庁所在都市までの所要時間と娯楽施設の不便さに関する問題意識

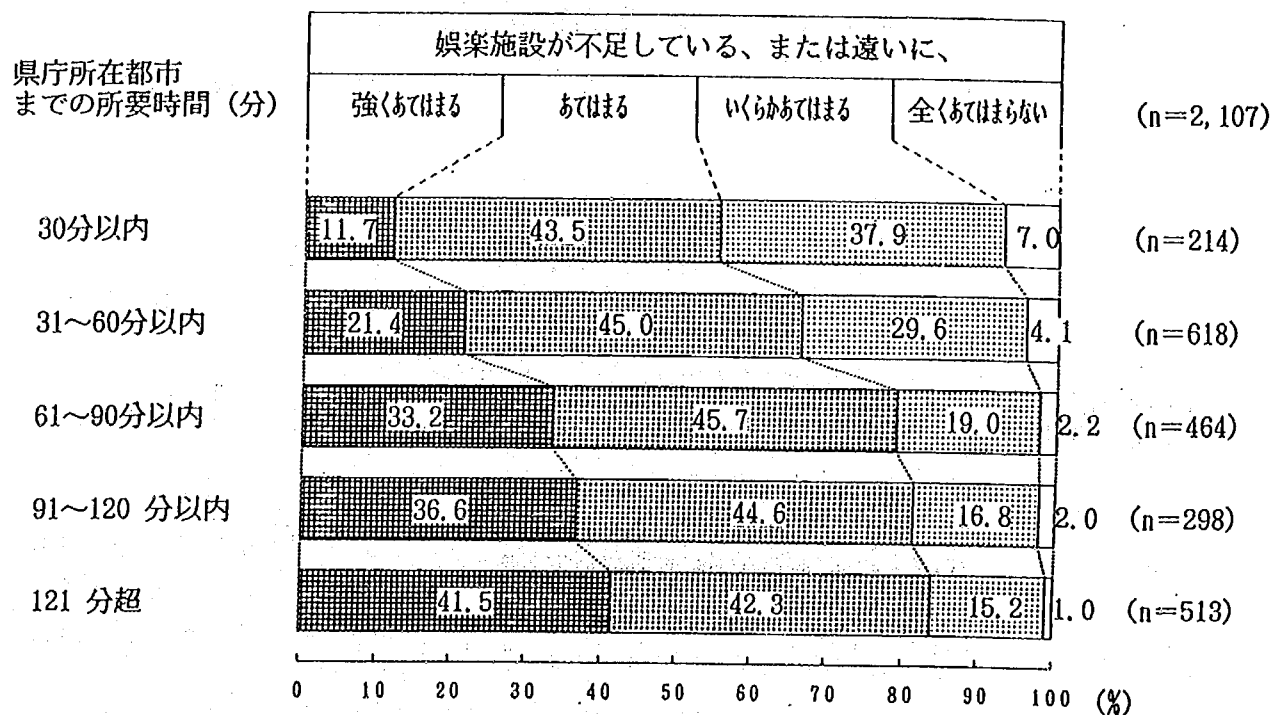


図2.2.5 地方生活圏中心都市までの所要時間と娯楽施設の不便さに関する問題意識

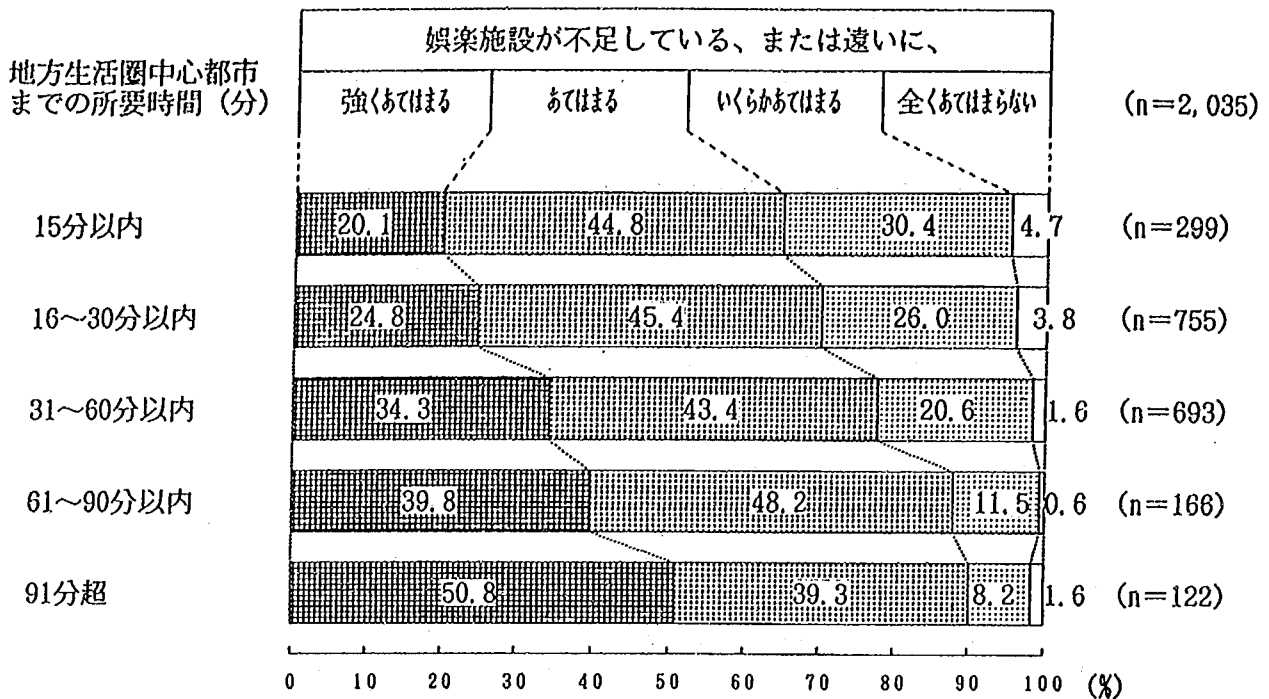
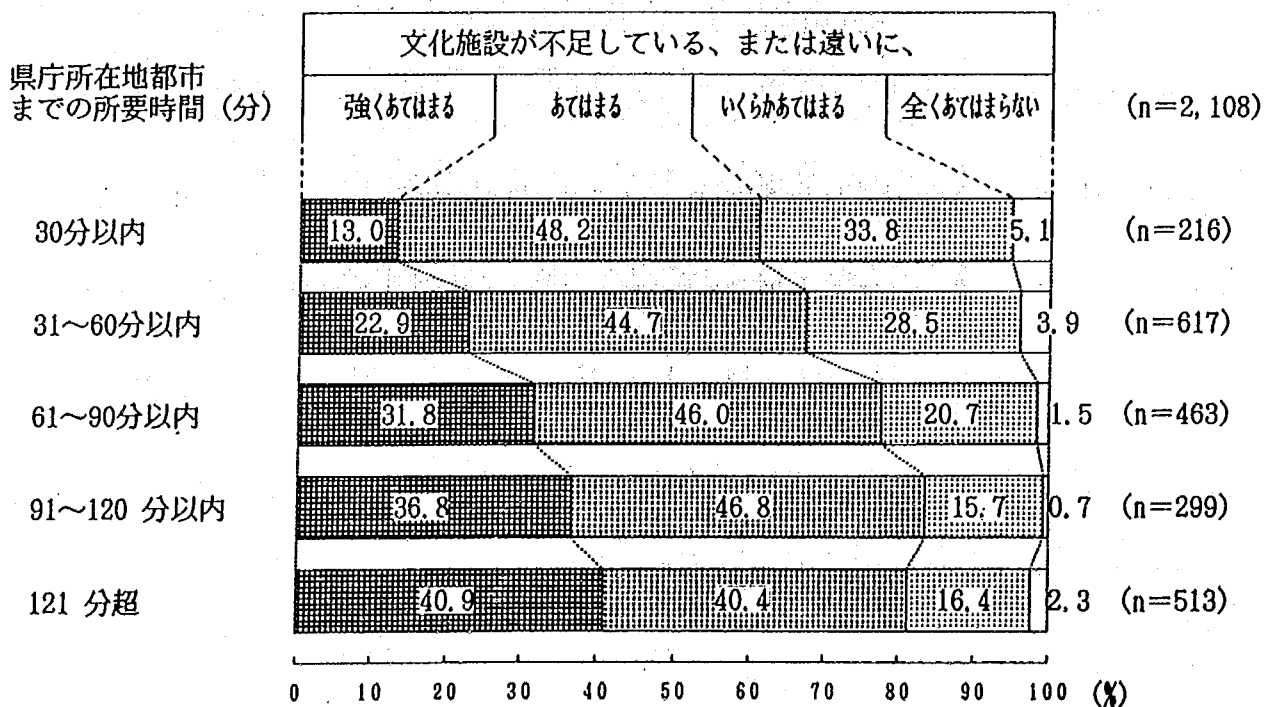


図2.2.6 県庁所在地都市までの所要時間と文化施設の不便さに関する問題意識



2.3 シビルミニマムの定量的評価

道路整備水準の設定にあたってはシビルミニマム（最低限の生活利便性）の確保という視点からの検討が必要であるが、シビルミニマムとは具体的にどの程度の所要時間のことをいうのかはまだ明らかにされていない。そこで、ここでは文献調査や第1回アンケート調査結果に基づいて、シビルミニマムの定量的評価を試みた。

2.3.1 交通サービス水準の設定例

第1回アンケート調査に基づく分析の前に、交通サービス水準の設定に関する具体例を四全総をもとに整理する。四全総では交通網設定の基本方針を一日交通圏の構築としており、その考え方は次のようになっている。

① 全国一日交通圏構築の基本的な考え方

- 高速交通網の基幹部分ができあがりつつある現状を踏まえ、これらを有効に利用しつつ、高速交通体系を形成していく。
- 一定規模以上の人口集積（概ね5万人）に対して利用の利便性の均等化を図ることを基本的な考え方としている。
- すなわち、高速交通施設への近接性を高めるために、アクセスの改善を図るとともに、地方都市相互の連絡に重点を置き、それぞれの地域が東京だけでなく全国土にわたって容易な交流が可能となるよう、時間距離の短縮を目指したネットワークの形成に努めることを基本的な考え方としている。
- この考え方に基づき、その完成した姿を表現したものが『全国一日交通圏』である。

② 全国一日交通圏の定義

- 全国の主要都市間（地方中枢・中核都市程度）の移動に要する時間を概ね3時間以内とする。
 - ・3時間とは、東海道新幹線の開業以来、東京～大阪間の人々の意識として日帰り圏として反映したものである。
 - ・なお、南北に細長い日本にあって札幌・那覇間（約3,000km）でもジェット機を利用した場合はおよそ3時間強で結ぶことが可能である。
- 地方都市から複数の高速交通機関へのアクセス時間を概ね1時間以内とする。
 - ・国土庁が実施した有識者に対するアンケートの「21世紀初頭には、全国ほとんどの地域における最寄りの高速交通機関へのアクセス時間をどの程度にすべきか。」という質問に対して、95%の人が1時間程度以内と回答されたこと等に基づいて設定されている。

○空港以外的高速交通機関の整備が進められても空港までおおむね1時間程度で到達できない空港空白地帯について、地域の発展の核となる地方都市（人口おおむね5万人以上の都市）を中心とした60分圏域を想定する。

このように四全総では一日交通圏の設定を交通網整備の基本的な方向としているが、その背景には『人々の意識に基づく基準の設定』という考え方があり、シビルミニマムの設定にあたってはこの考え方を援用することが可能と考えられる。

2.3.2 第1回調査結果に基づく定量化の試み

以下では第1回アンケート調査結果をもとに、住民の施設（サービス）に対するニーズを基にしたシビルミニマム（最低サービス水準）設定の試算を行う。

第1回アンケート調査では地域の問題点について『強くあてはまる』、『あてはまる』、『いづらかあてはまる』、『全くあてはまらない』の4段階での評価を行っている。この評価別にサービスに対応する施設あるいは都市までに所要時間の分布を想定すれば図2.3.1のとおりと考えられる。各評価での分布は重なる領域を有するが全体としては『全くあてはまらない』が最も所要時間の平均値が小さくなっていると仮定できる。

このような分布を仮定し、シビルミニマムを設定する手法を考えるならば次の2つの立場がある。

a. 『強くあてはまる』に着目する

強くあてはまる分布に着目する立場は、シビルミニマムとしての課題が多いと考えられる地域に着目し、その改善の目標を『強くあてはまる』とする回答をより小さくしようとする考え方である。例えば、『強くあてはまる』という回答のサービス施設までの所要時間分布の短い方の10%に目標を設定する方法である。この設定値を上回り（所要時間が短い）ながら『強くあてはまる』と回答とているのは、『強くあてはまる』全体の集合の中で少数の存在と考えることができる。この考え方はシビルミニマムの設定にあたっての課題を抱える地域の実態を直接反映できる点に利点があるが、一方でシビルミニマムの設定が課題を抱える地域の情報のみに依存し、その設定が外的な基準に依っていない点が欠点と考えられる。

b. 『全くあてはまらない』に着目する

a. とは逆に『全くあてはまらない』という回答のサービス施設までの所要時間分布の長い方から10%に目標を設定する方法である。所要時間がこの目標値より大きな地域はシビルミニマムが確保されていないことになる。この考え方は直接課題を抱える地域の実態を反映していないが、設定される目標値が課題を抱えていない地域を基準としているため、課題を抱える地域の状況に依存しない目標値（外的基準による目標値）の設定が可能である。したがって、a. の立場に比べより客観性の高い目標設定が可能である。

本調査では設定されるシビルミニマム値が外的基準により目標値を設定すべきであるという考え方に立ち、以下では『全くあてはまらない』の所要時間分布に着目し検討を行う。

次に、『全くあてはまらない』の所要時間の累積分布に着目すると図2.3.2に示したようにその分布に存在する市町村の何割までが享受しているサービス水準をシビルミニマムとして設定するかが議論の中心となる。すなわち、シビルミニマムの水準を70%の市町村がカバーされる水準とするか、90%の市町村がカバーされる水準とするかの選択が問題となる。この選択に外的な基準を設定することは困難であるが、90%のカバー範囲（満足している人々の中でシビルミニマムの設定値より時間がかかる人は稀である）を試算の基準とする。

また、分析の対象とする施設（サービス）と所要時間の対応は下記のとおりとして試算を行う。試算結果は表2.3.1～表2.3.4のとおりである。各表には問題意識の強さ別に所要時間分布の長い方から5%以内、10%以内、20%以内、30%以内に相当する所要時間を示してある。表中の網かけの部分が試算によるシビルミニマム設定値である。

①高次医療施設が不足、または遠い	——	高次医療施設までの所要時間
②高級品・嗜好品の買物が不便	——	デパート・百貨店までの所要時間
③娯楽施設の不足、遠さ	——	地方生活圏中心都市までの所要時間
④文化施設の不足、遠さ	——	地方生活圏中心都市までの所要時間

図2.3.1 地域の問題点に対する回答別の所要時間分布の想定

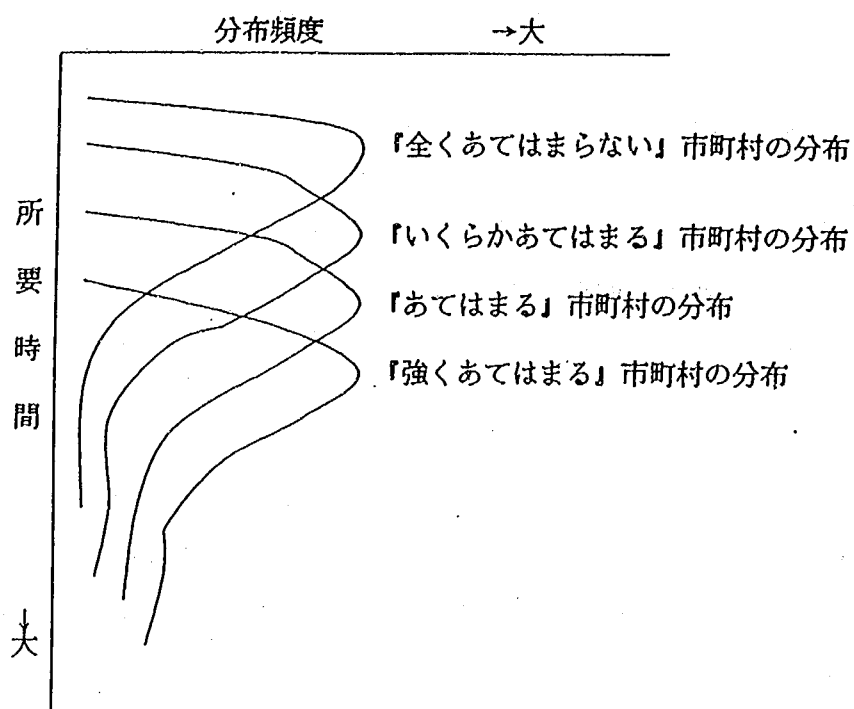


図2.3.2 シビルミニмум値設定方法
該当市町村に対する各時間帯が占める比率(%)

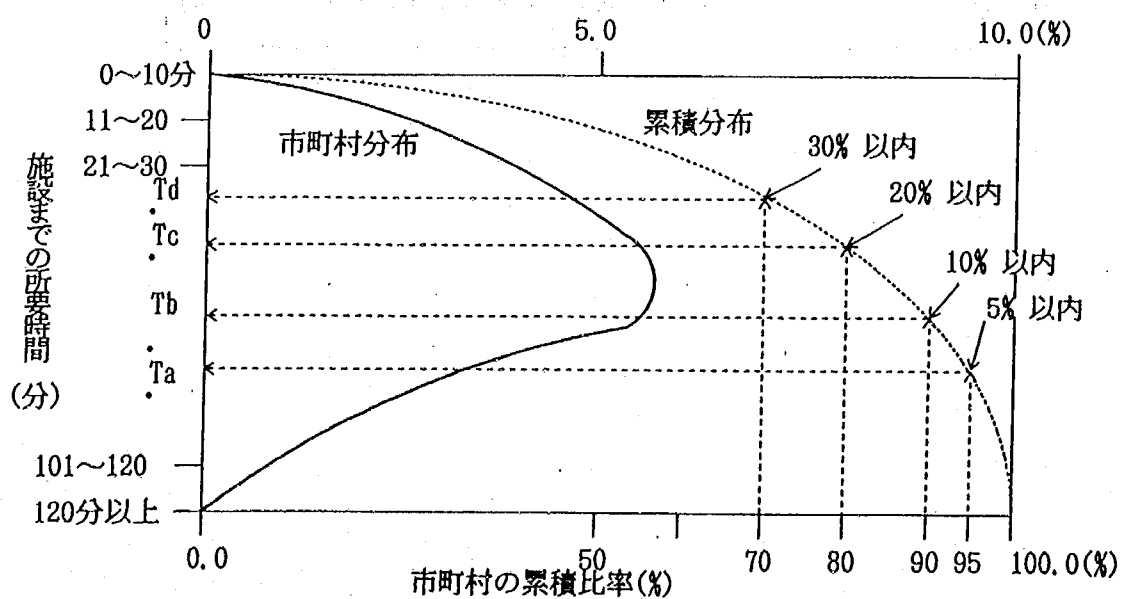


表2.3.1 高次医療施設までの所要時間

地域の課題 シロミナ の範囲	全市町村	高次医療施設が不足または遠い			
		強くあてはまる	あてはまる	いくらかあてはまる	全くあてはまらない
平均所要時間 〈標準偏差〉 (サンプル数)	32 分 〈 52 〉 (1990)	54 分 〈 40 〉 (435)	38 分 〈 87 〉 (548)	22 分 〈 16 〉 (720)	12 分 〈 10 〉 (275)
5 %以内	90 分	120 分	80 分	50 分	30 分
10 %以内	60	100	60	40	25
20 %以内	45	80	50	30	20
30 %以内	35	60	40	30	15

表2.3.2 デパート・百貨店までの所要時間

地域の課題 シロミナ の範囲	全市町村	高級品・し好品の買物が不便			
		強くあてはまる	あてはまる	いくらかあてはまる	全くあてはまらない
平均所要時間 〈標準偏差〉 (サンプル数)	42 分 〈 57 〉 (1998)	54 分 〈 40 〉 (408)	46 分 〈 79 〉 (846)	32 分 〈 25 〉 (609)	19 分 〈 23 〉 (127)
5 %以内	100 分	120 分	105 分	75 分	45 分
10 %以内	80	100	90	60	35
20 %以内	60	75	60	50	30
30 %以内	50	60	50	40	20

表2.3.3 娯楽施設までの所要時間（地方生活圏中心都市）

地域の課題 シロミナ の範囲	全市町村	娯楽施設が不足、遠い			
		強くあてはまる	あてはまる	いくらかあてはまる	全くあてはまらない
平均所要時間 〈標準偏差〉 (サンプル数)	40 分 〈 30 〉 (1956)	47 分 〈 38 〉 (560)	40 分 〈 29 〉 (880)	33 分 〈 21 〉 (451)	30 分 〈 24 〉 (57)
5 %以内	90 分	120 分	90 分	70 分	60 分
10 %以内	75	90	80	60	60
20 %以内	60	60	60	40	35
30 %以内	45	50	45	40	30

表2.3.4 文化施設までの所要時間（地方生活圏中心都市）

地域の問題 シカゴ市の範囲	全市町村	文化施設が不足、遠い			
		強くあてはまる	あてはまる	いくらかあてはまる	全くあてはまらない
平均所要時間 〈標準偏差〉 (サンプル数)	40 分 〈 30 〉 (1956)	46 分 〈 40 〉 (569)	39 分 〈 27 〉 (886)	36 分 〈 25 〉 (445)	37 分 〈 25 〉 (49)
5 %以内	90 分	120 分	90 分	83 分	60 分
10 %以内	75	90	70	60	60
20 %以内	60	60	60	50	40
30 %以内	45	50	45	40	40

2.3.3 試算結果の検証

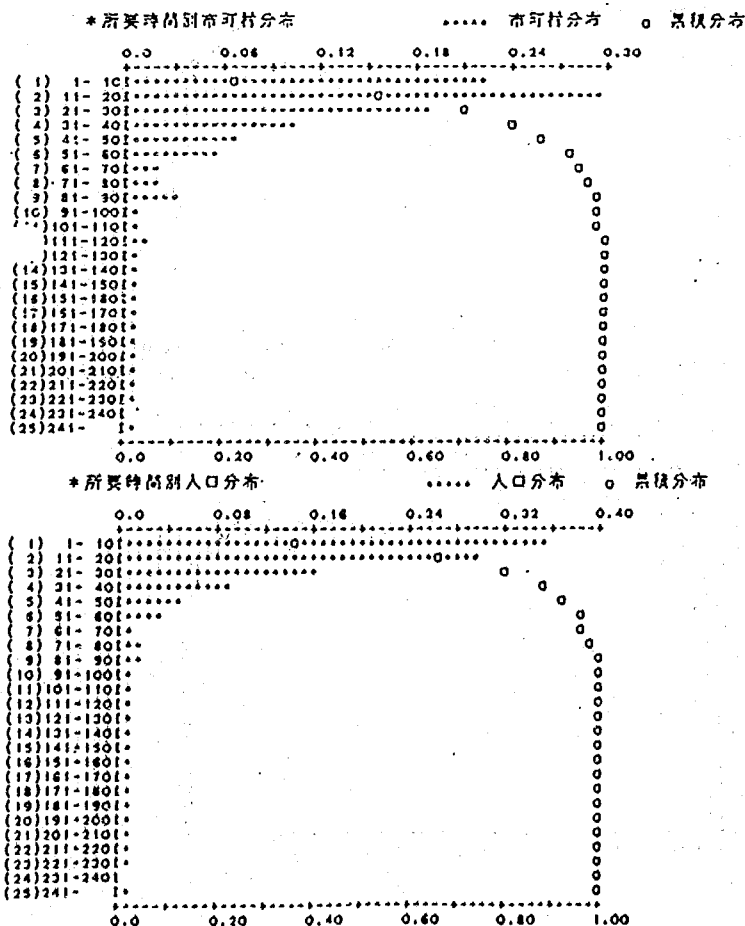
①施設別の試算結果

a. 高次医療施設

高次医療施設のシビルミニマム値は25分であり、これは現在の全市町村の平均所要時間（32分）と比べやや短い。全市町村での高次医療施設までの所要時間の分布は図2.3.3とおりであり、25分以内に高次医療施設がある割合は市町村数で70%弱、人口数で80%強となっている。シビルミニマム値が平均値より短いにもかかわらず、シビルミニマム値に到達している市町村数が70%を占めているのは、所要時間の長い市町村に引きづられているものと考えられる。

図2.3.3 高次医療施設までの所要時間の分布

LANX. 時間(分)	市町村数(比率)	県数(比率)	人口数(比率)	人口数(比率)
1 1-10	437.0 (0.220)	437.0 (0.220)	9159.9 (0.349)	9159.9 (0.349)
2 11-20	340.0 (0.221)	1017.0 (0.511)	7698.0 (0.293)	16857.9 (0.642)
3 21-30	370.0 (0.186)	1337.0 (0.637)	4010.4 (0.153)	20868.3 (0.795)
4 31-40	201.0 (0.101)	1588.0 (0.798)	2131.8 (0.081)	22000.0 (0.876)
5 41-50	120.0 (0.060)	1708.0 (0.824)	1129.2 (0.043)	24139.2 (0.919)
6 51-60	104.0 (0.052)	1812.0 (0.911)	749.3 (0.029)	24888.4 (0.948)
7 61-70	31.0 (0.016)	1842.0 (0.926)	124.8 (0.007)	25073.3 (0.953)
8 71-80	24.0 (0.017)	1877.0 (0.943)	288.8 (0.011)	25360.1 (0.966)
9 81-90	49.0 (0.025)	1928.0 (0.968)	398.0 (0.015)	25758.1 (0.981)
10 91-100	7.0 (0.004)	1944.0 (0.977)	56.4 (0.002)	25814.5 (0.982)
11 101-110	11.0 (0.006)	1982.0 (0.986)	72.4 (0.003)	25866.9 (0.986)
12 111-120	18.0 (0.009)	1985.0 (0.987)	124.3 (0.005)	25011.1 (0.990)
13 121-130	3.0 (0.002)	1976.0 (0.983)	12.2 (0.000)	26023.4 (0.991)
14 131-140	2.0 (0.001)	1957.0 (0.988)	43.6 (0.002)	26067.0 (0.992)
15 141-150	9.0 (0.005)	1976.0 (0.993)	45.4 (0.002)	26112.4 (0.994)
16 151-160	1.0 (0.001)	1977.0 (0.993)	7.6 (0.000)	26120.0 (0.994)
17 161-170	1.0 (0.001)	1978.0 (0.994)	3.8 (0.000)	26123.8 (0.995)
18 171-180	6.0 (0.003)	1984.0 (0.997)	37.1 (0.001)	26210.9 (0.998)
19 181-190	1.0 (0.001)	1985.0 (0.997)	4.9 (0.000)	26215.8 (0.998)
20 191-200	1.0 (0.001)	1986.0 (0.998)	8.6 (0.000)	26214.4 (0.998)
21 201-210	1.0 (0.001)	1987.0 (0.998)	0.3 (0.000)	26224.7 (0.998)
22 211-220	1.0 (0.001)	1988.0 (0.999)	7.6 (0.000)	26232.3 (0.999)
23 221-230	1.0 (0.001)	1989.0 (0.999)	15.6 (0.001)	26248.9 (0.999)
24 231-240	0.0 (0.0)	1989.0 (0.999)	0.0 (0.0)	26243.9 (0.999)
25 241-	1.0 (0.001)	1990.0 (1.000)	16.6 (0.001)	25265.4 (1.000)

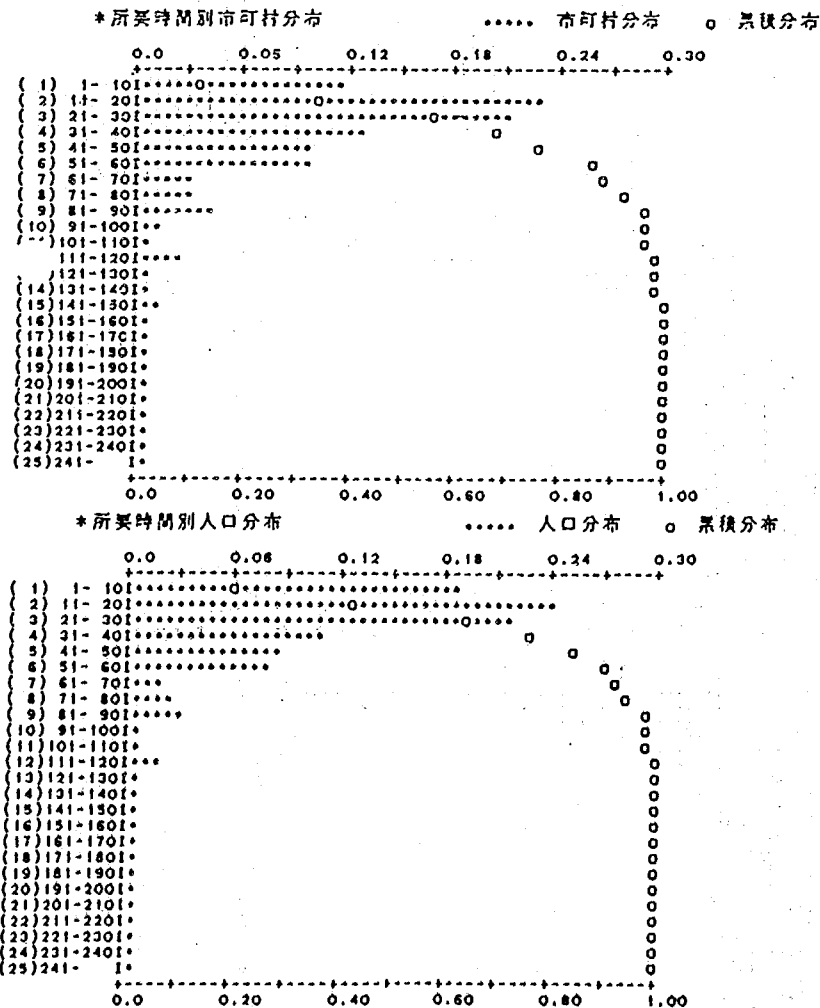


b. デパート・百貨店

デパート・百貨店までのシビルミニマム値は35分であり、この数値も高次医療施設と同様に全市町村の現在の平均所要時間（42分）よりやや短い。35分以内にデパート・百貨店が存在する割合は市町村数で60%程度、人口数で70%程度である（図2.3.4）。

図2.3.4 デパート・百貨店までの所要時間の分布

LANX. 時間(分)	市町村数(比率)	累積数(比率)	人口数(比率)	人口数(比率)
1 1- 10	218.0 (0.109)	218.0 (0.109)	4847.2 (0.185)	4847.2 (0.185)
2 11- 20	451.0 (0.228)	669.0 (0.335)	6157.2 (0.235)	11004.4 (0.420)
3 21- 30	413.0 (0.207)	1082.0 (0.542)	5618.2 (0.214)	16622.6 (0.634)
4 31- 40	245.0 (0.123)	1327.0 (0.664)	2830.9 (0.108)	19453.6 (0.742)
5 41- 50	183.0 (0.092)	1510.0 (0.756)	2160.2 (0.082)	21613.8 (0.824)
6 51- 60	190.0 (0.095)	1700.0 (0.851)	1981.7 (0.076)	23595.5 (0.900)
7 61- 70	48.0 (0.024)	1748.0 (0.875)	400.8 (0.015)	23996.3 (0.915)
8 71- 80	55.0 (0.028)	1803.0 (0.902)	519.7 (0.020)	24516.0 (0.935)
9 81- 90	79.0 (0.040)	1882.0 (0.942)	753.8 (0.029)	25269.8 (0.964)
10 91-100	15.0 (0.008)	1897.0 (0.949)	104.3 (0.004)	25374.1 (0.968)
11 101-110	11.0 (0.006)	1908.0 (0.955)	58.5 (0.002)	25432.6 (0.970)
12 111-120	41.0 (0.021)	1949.0 (0.975)	355.4 (0.014)	25788.0 (0.984)
13 121-130	4.0 (0.002)	1953.0 (0.977)	32.0 (0.001)	25820.0 (0.985)
14 131-140	5.0 (0.003)	1958.0 (0.980)	25.8 (0.001)	25845.8 (0.986)
15 141-150	16.0 (0.008)	1974.0 (0.988)	91.1 (0.003)	25936.9 (0.989)
16 151-160	1.0 (0.001)	1975.0 (0.988)	5.7 (0.000)	25942.6 (0.989)
17 161-170	1.0 (0.001)	1976.0 (0.989)	3.8 (0.000)	25946.4 (0.990)
18 171-180	6.0 (0.003)	1982.0 (0.992)	61.3 (0.002)	26007.6 (0.992)
19 181-190	1.0 (0.001)	1983.0 (0.992)	18.1 (0.001)	26025.8 (0.993)
20 191-200	1.0 (0.001)	1984.0 (0.993)	4.8 (0.000)	26030.5 (0.993)
21 201-210	7.0 (0.004)	1991.0 (0.996)	98.7 (0.004)	26129.2 (0.997)
22 211-220	1.0 (0.001)	1992.0 (0.997)	3.8 (0.000)	26133.0 (0.997)
23 221-230	1.0 (0.001)	1993.0 (0.997)	22.2 (0.001)	26155.2 (0.998)
24 231-240	1.0 (0.001)	1994.0 (0.998)	38.2 (0.001)	26193.5 (0.999)
25 241-	4.0 (0.002)	1998.0 (1.000)	24.8 (0.001)	26218.2 (1.000)

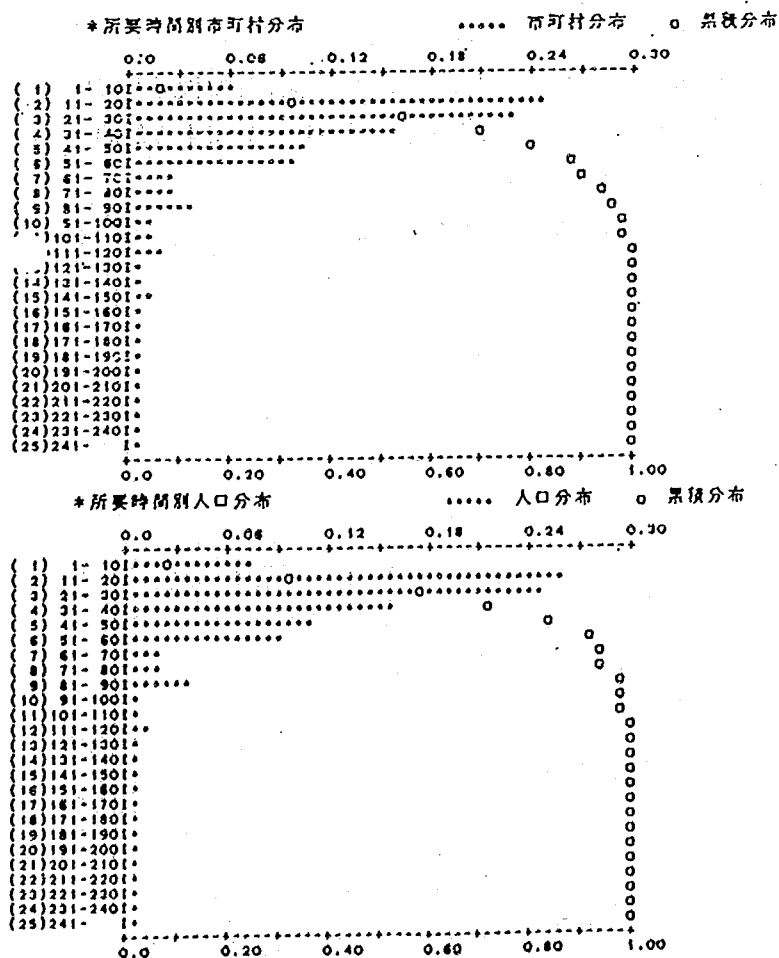


c. 娯楽施設および文化施設

娯楽施設と文化施設のシビルミニマム値はいずれも60分である。この2つの施設については施設までの所要時間データがないため、地方生活圏中心都市までの所要時間を使用した。地方生活圏中心都市までの平均所要時間は40分であり、シビルミニマム値はやや大きな数値となっている。地方生活圏中心都市での所要時間分布は図2.3.5のとおりであり、これによれば60分以内で地方生活圏中心都市に到達できる割合は市町村数で88%、人口数で91%である。

図2.3.5 地方生活圏中心都市までの所要時間の分布

LANK.	時間(分)	市町村数(比率)	累積数(比率)	人口数(比率)	累積数(比率)
1	1-10	117.0 (0.060)	117.0 (0.060)	1642.3 (0.066)	1642.3 (0.066)
2	11-20	481.0 (0.246)	598.0 (0.306)	6295.0 (0.253)	7937.2 (0.319)
3	21-30	445.0 (0.228)	1043.0 (0.533)	6081.7 (0.245)	14019.0 (0.564)
4	31-40	296.0 (0.151)	1339.0 (0.685)	3837.3 (0.154)	17856.3 (0.718)
5	41-50	193.0 (0.099)	1532.0 (0.783)	2561.7 (0.103)	20417.9 (0.821)
6	51-60	182.0 (0.094)	1715.0 (0.877)	2105.5 (0.085)	22523.4 (0.906)
7	61-70	41.0 (0.021)	1756.0 (0.898)	258.0 (0.014)	22781.4 (0.920)
8	71-80	44.0 (0.022)	1800.0 (0.920)	423.0 (0.017)	23204.4 (0.937)
9	81-90	67.0 (0.034)	1867.0 (0.954)	777.2 (0.031)	24079.6 (0.968)
10	91-100	15.0 (0.008)	1882.0 (0.962)	131.3 (0.005)	24210.9 (0.974)
11	101-110	14.0 (0.007)	1896.0 (0.969)	110.2 (0.004)	24321.1 (0.978)
12	111-120	27.0 (0.014)	1923.0 (0.983)	279.3 (0.011)	24600.6 (0.989)
13	121-130	3.0 (0.002)	1926.0 (0.985)	49.9 (0.002)	24650.5 (0.991)
14	131-140	1.0 (0.001)	1927.0 (0.985)	3.6 (0.000)	24654.1 (0.992)
15	141-150	14.0 (0.007)	1941.0 (0.992)	109.9 (0.004)	24764.0 (0.996)
16	151-160	2.0 (0.001)	1943.0 (0.993)	39.7 (0.002)	24803.7 (0.998)
17	161-170	1.0 (0.001)	1944.0 (0.994)	3.8 (0.000)	24807.5 (0.998)
18	171-180	4.0 (0.002)	1948.0 (0.996)	22.6 (0.001)	24830.1 (0.999)
19	181-190	1.0 (0.001)	1949.0 (0.996)	1.6 (0.000)	24831.7 (0.999)
20	191-200	1.0 (0.001)	1950.0 (0.997)	9.3 (0.000)	24841.6 (0.999)
21	201-210	1.0 (0.001)	1951.0 (0.997)	4.2 (0.000)	24845.9 (0.999)
22	211-220	1.0 (0.001)	1952.0 (0.998)	8.5 (0.000)	24854.4 (1.000)
23	221-230	1.0 (0.001)	1953.0 (0.998)	5.1 (0.000)	24859.5 (1.000)
24	231-240	1.0 (0.001)	1954.0 (0.999)	3.4 (0.000)	24862.9 (1.000)
25	241-	2.0 (0.001)	1956.0 (1.000)	0.6 (0.000)	24863.5 (1.000)



②シビルミニマム値の比較

試算結果より各施設のシビルミニマム値とその水準が達成されている割合を整理すれば表2.3.5のとおりである。より基礎的と考えられる高次医療施設までの時間が最も短く、選択性の高い娯楽施設、文化施設までの時間が最も長くなっており、シビルミニマム値がその施設（サービス）のもつ質的な側面（選択性の高さ）の順位と一致している。シビルミニマム値内で各施設に到達できる割合は60～90％である。

表2.3.5 シビルミニマム値の比較

項目 対象施設	シビルミニマム値 (分)	達成されている 割合 (%)	
		市町村数	人口数
高次医療施設	25	70弱	80強
ガート・百貨店	35	60程度	70程度
娯楽施設	60	88	91
文化施設	60	88	91

以上、シビルミニマムの定量的な評価に関する試算結果をみたが、当然のことながら道路整備は各サービス（施設）での到達時間の改善に寄与することができるが、サービス（施設）の内容を改善するものではない。道路整備によるシビルミニマムの確保は、一定の内容以上のサービスの供給を前提とするものであり、この観点からは今回の試算が、サービス内容に対しこの条件を満足している試算ではないことに留意する必要がある。また、シビルミニマムの構成要素の検討についても事例的であり、今後、道路が寄与すべき要素に関する分析が必要と考えられる。

なお、参考として、アンケート調査で対象とした各施設までの平均所要時間のデータを表2.3.6に掲げた。

表2.3.6 各施設までの所要時間

各施設 シルミナム の範囲	県庁所在地	地方生活圏 中心都市	大都市	国 道	高速インタ ー
平均所要時間 〈標準偏差〉 (サンプル数)	98 分 〈 72 〉 (2024)	40 分 〈 30 〉 (1956)	181 分 〈115 〉 (1952)	6 分 〈 9 〉 (1967)	63 分 〈125 〉 (1931)
5 %以内 (95%)	240 分	90 分	390 分	20 分	180 分
10 %以内 (90%)	180	75	330	15	150
20 %以内 (80%)	140	60	270	10	90
30 %以内 (70%)	120	45	210	5	70

各施設 シルミナム の範囲	鉄道駅	空 港	重要港湾	デパート・ 百貨店	高次 医療施設
平均所要時間 〈標準偏差〉 (サンプル数)	15 分 〈 18 〉 1920)	103 分 〈 62 〉 1984)	95 分 〈 99 〉 1815)	42 分 〈 57 〉 1998)	32 分 〈 52 〉 (1990)
5 %以内 (95%)	50 分	210 分	210 分	100 分	90 分
10 %以内 (90%)	40	180	180	80	60
20 %以内 (80%)	25	150	140	60	45
30 %以内 (70%)	18	120	120	50	35

各施設 シルミナム の範囲	高 校	大学・高専
平均所要時間 〈標準偏差〉 (サンプル数)	15 分 〈 63 〉 (1950)	59 分 〈 53 〉 1998)
5 %以内 (95%)	40 分	150 分
10 %以内 (90%)	30	120
20 %以内 (80%)	20	90
30 %以内 (70%)	15	70

第3章 地域振興に資する道路整備

3.1 第1回調査結果の概要

ここでは、第1回調査結果の中から、①地方部の抱える問題点、②地域の活力と交通立地条件、③地方部における地域振興戦略と道路整備の役割について整理する。

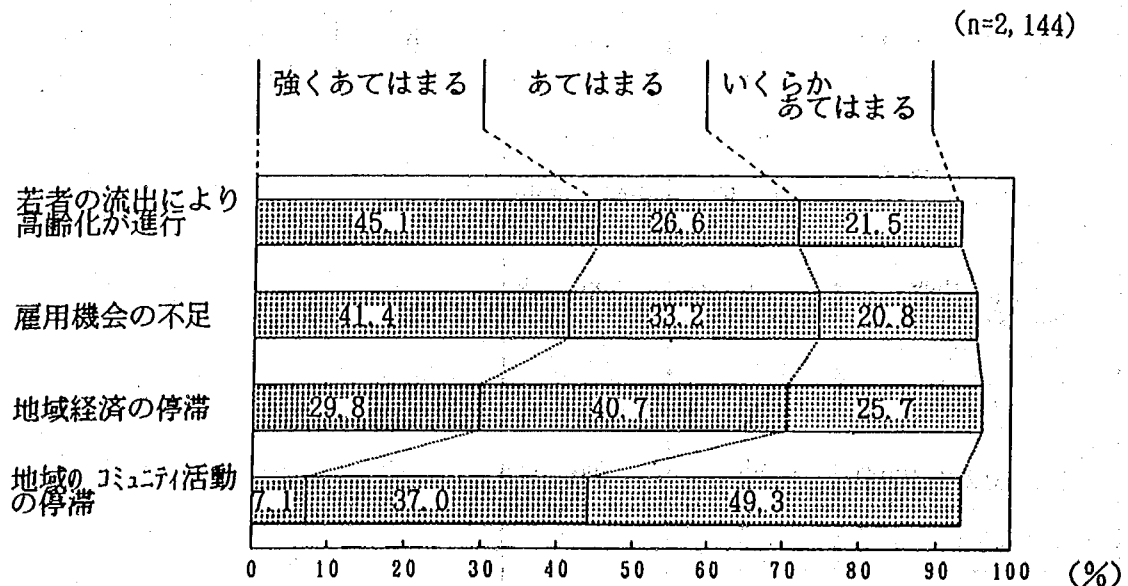
(1) 地方部の抱える問題点

現在、地方部の各自治体は様々な問題点に直面しているが、①若者の流出による高齢化の進行、②雇用機会の不足、③地域経済の停滞、④地域のコミュニティ活動の停滞などの地域の活力に関する地方部の抱える問題点について、各自治体の問題意識を取りあげたものが図3.1.1である。

都市的施設の不足、各種の都市・交通施設へのアクセス手段不足・遠さなどに悩まされている地方部では、図3.1.1の項目に掲げた問題点に関して何らかの問題意識を持つ自治体は全体の9割以上を占めている。特に、「若者の流出により高齢化が進行」「雇用機会の不足」を深刻な問題として指摘した自治体は全体の4割強を占め、「地域経済の停滞」に関しても約3割を占めている。

地方部では人口の減少、都市的基盤施設整備の立ち遅れ等による高齢化の進展や就業機会不足、地域経済の停滞、広域的交流の不足など多くの問題を抱えていることが明らかになった。

図3.1.1 地方部の地域活力に関する問題点



(2) 地域の活力と交通立地条件

地方部におけるその殆どの自治体は地域活力の低下という問題点に悩まされていることが明らかになった。以下ではその問題意識は交通立地条件に恵まれない地域ほど高い傾向があることを示したものである。

表3.1.1、図3.1.2は「雇用機会の不足」という問題点について、問題意識の高さによって自治体をグルーピングし、グループ毎に各目的地への所要時間の平均値を示している。雇用機会の不足を深刻な問題点として指摘している地域ほど成長の核となる高次の業務機能、工業生産機能等が集積する大都市（札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、福岡）や県庁所在都市等の拠点都市及び高速道路インターチェンジなどの交通拠点までの所要時間が大きくなっていることがわかる。港湾については、一部逆転現象がおきているが、これは重厚長大産業の不況、構造転換がなされたことによるものと推測される。

また、表3.1.2、図3.1.3は、「地域経済の停滞」という問題点について上記と同様に取りまとめている。地域経済の停滞に深刻な地域ほど大都市、県庁所在都市等の拠点都市および高速道路インターチェンジなどの交通拠点までの所要時間が大きくなっていることがわかる。

さらに、図3.1.4、図3.1.5は交通立地条件の中から県庁所在都市および高速道路インターチェンジをとりあげ、所要時間と雇用機会の不足に対する問題意識との関係を示したものである。

表3.1.1 雇用機会の不足と交通立地条件

施設 問題意識	雇用機会の不足との問題意識に				平 均
	強くあてはまる	あてはまる	いくらかあてはまる	全くあてはまらない	
県庁	131.2 分	99.0 分	74.1 分	64.4 分	105.8 分
地方中心都市	54.5	52.2	32.8	28.7	44.8
大都市	221.4	186.0	138.6	116.8	187.7
国道	10.2	5.8	4.3	5.1	7.3
高速道路I.C	89.3	64.3	38.0	25.5	67.0
鉄道駅	31.3	13.8	10.5	7.7	20.1
空港	112.1	99.5	91.5	90.9	102.7
港湾	98.2	92.0	100.1	82.4	95.9

表3.1.2 地域経済の停滞と交通立地条件

施設 問題意識	地域経済の停滞との問題意識に				平 均
	強くあてはまる	あてはまる	いくらかあてはまる	全くあてはまらない	
県庁	127.3 分	105.9 分	86.1 分	61.2 分	105.8 分
地方中心都市	53.3	44.8	36.7	31.2	44.8
大都市	227.6	188.4	148.8	126.8	187.6
国道	11.3	6.3	4.8	4.2	7.3
高速道路I.C	86.4	70.4	45.5	28.0	67.0
鉄道駅	30.5	18.9	11.4	8.7	20.1
空港	113.7	102.8	91.5	90.8	102.7
港湾	99.4	94.4	96.5	80.1	96.0

図3.1.2 雇用機会の不足と交通立地条件

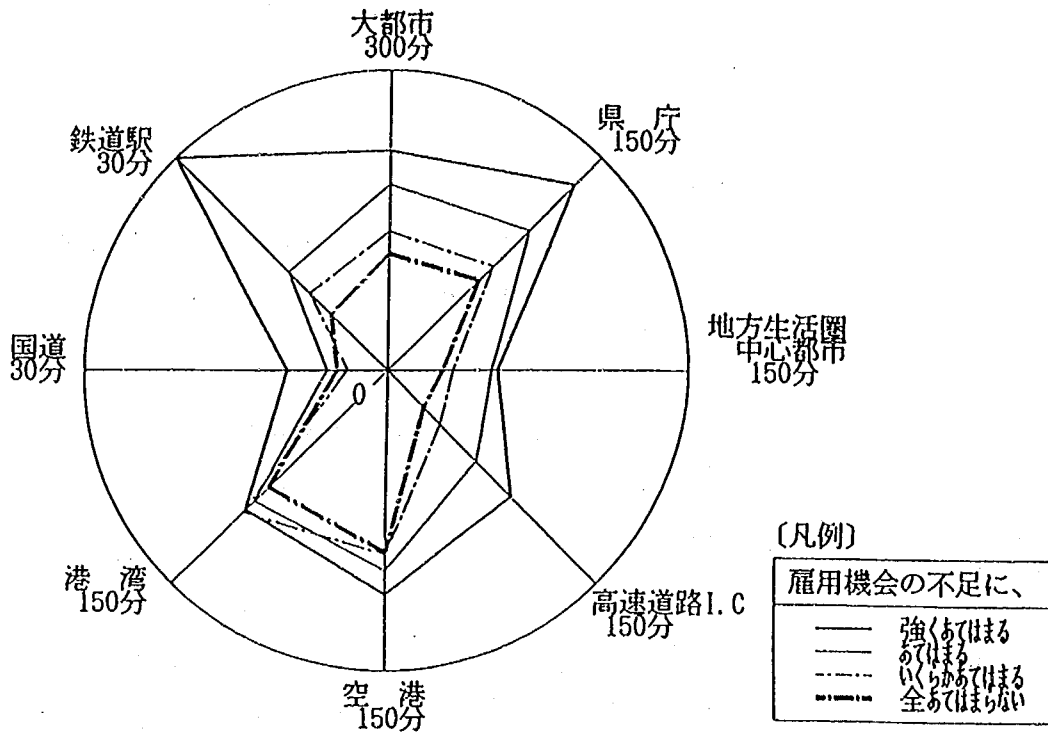
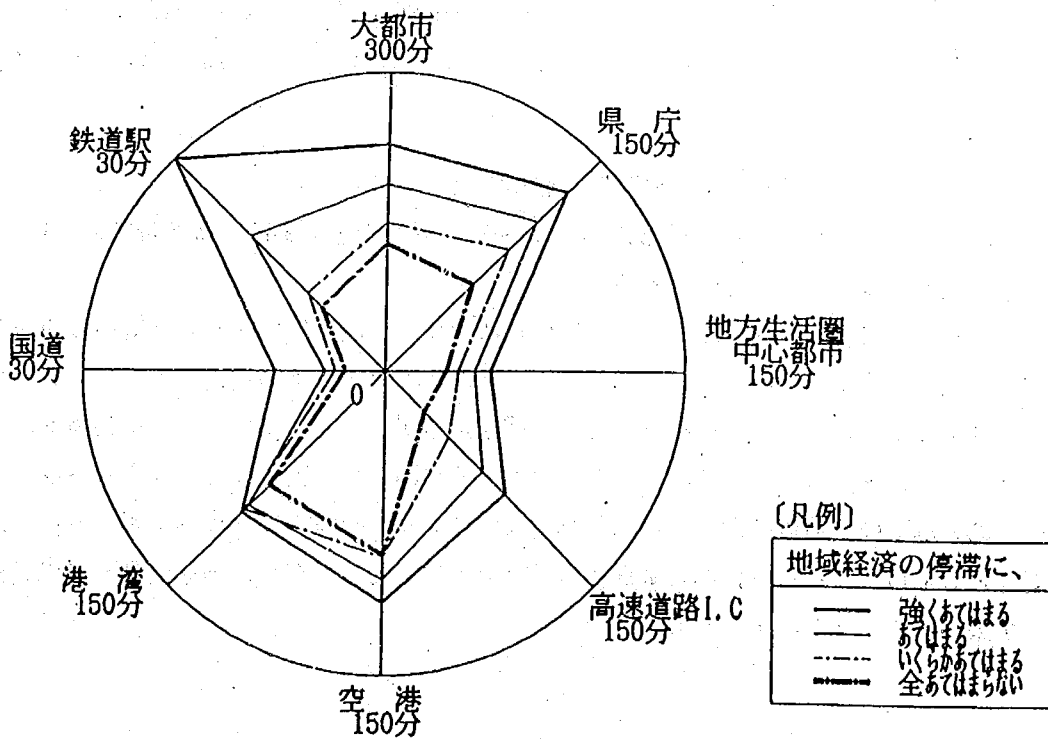


図3.1.3 地域経済の停滞と交通立地条件

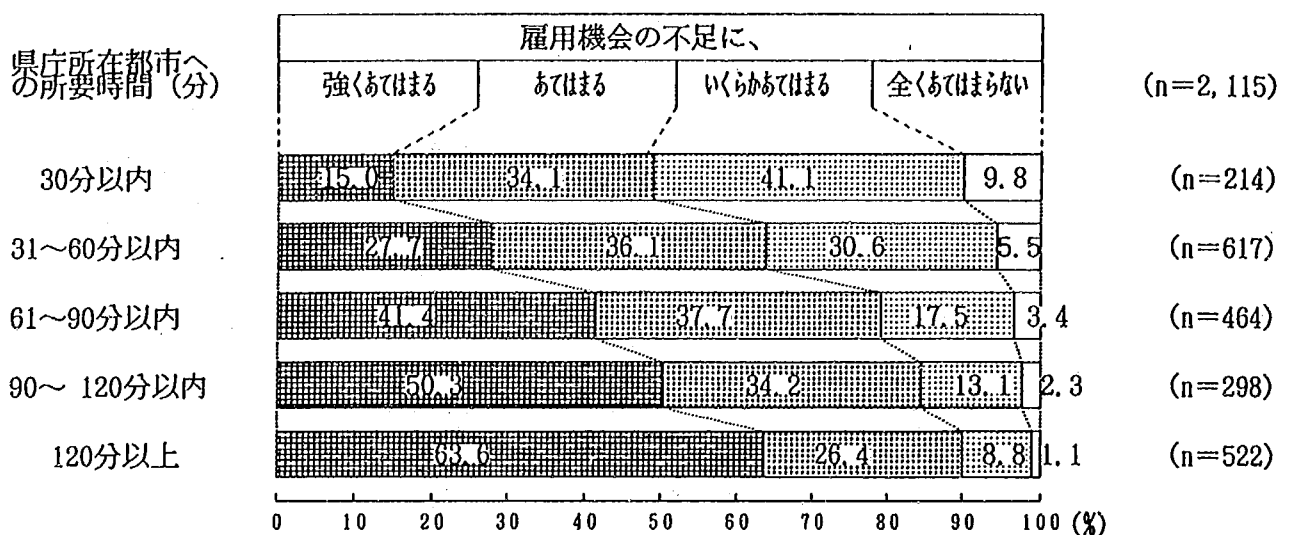


① 県庁所在都市までの所要時間と雇用機会の不足

図3.1.4は、人口および諸機能の一定規模の集積を有し、大都市圏に集中している高次都市機能の一部を分担しうるとともに自立的発展の可能性が高い県庁所在都市までの所要時間が大きな自治体ほど雇用機会の不足に対する問題意識が高い傾向があることを示している。

現在県庁所在都市まで90分～120分を要する自治体の約半数は雇用機会の不足を深刻な問題として指摘し、120分以上の自治体に至っては6割強となっている。一方、30分以内では深刻な問題として指摘する自治体が全体の2割にも満たないことから、県庁所在都市への所要時間短縮に資する道路は雇用機会を確保する上で大きな役割を果たしていると考えられる。

図3.1.4 県庁所在都市への所要時間と雇用機会の不足



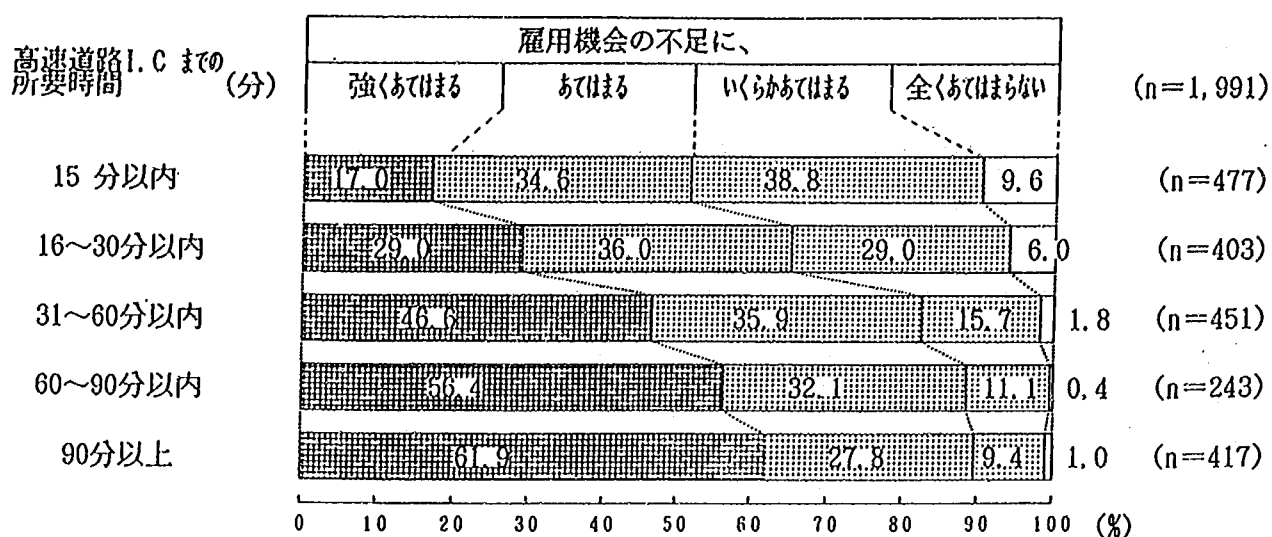
② 高速インターチェンジまでの所要時間と雇用機会の不足

図3.1.5は、交通立地条件の中から高速インターチェンジを取りあげ、所要時間と雇用機会の不足に関する問題意識の関係を示したものである。

先端技術産業・工場の立地、工場等従事者のための住居の確保等による人口増加、地域産業の振興、地域の交通立地条件等を飛躍的に向上させる高速道路にアクセスする高速道路インターチェンジまでの所要時間が大きくなるほど雇用機会の不足に対する問題意識が高くなっていることがわかる。

現在高速インターチェンジまで60分～90分を要する自治体の5割強は雇用機会の不足を深刻な問題として指摘、90分以上の自治体に至っては約6割となっている。一方、15分以内に属する自治体に関しては深刻な問題として指摘する自治体は約2割に過ぎない。以上のことから、高速道路も雇用機会の確保に大きな役割を果たしていると考えられる。

図3.1.5 高速道路I.C.までの所要時間と雇用機会の不足



③ 地域活性化と道路整備

①、②では、地方部の抱える問題の一つである雇用機会の不足を例にあげ、県庁所在都市、高速インターチェンジまでの所要時間帯別に問題意識の強さを示した結果、各施設までの所要時間が多い地域ほど深刻な問題と指摘している傾向があることがわかった。また、雇用機会の不足との問題点のみに関わらず、各施設までの所要時間を要する地域ほど地域経済の停滞、若者の流出により高齢化が進行、地域のコミュニティの停滞などの問題点にあてはまる傾向が高いといえる。

従って、交通立地条件の改善が地域の問題点の解消に大きな役割を果たしていることから、道路整備にあたっては地域の活性化との視点による評価も必要となってくると考えられる。

(3) 地方部における地域振興戦略と道路整備の役割

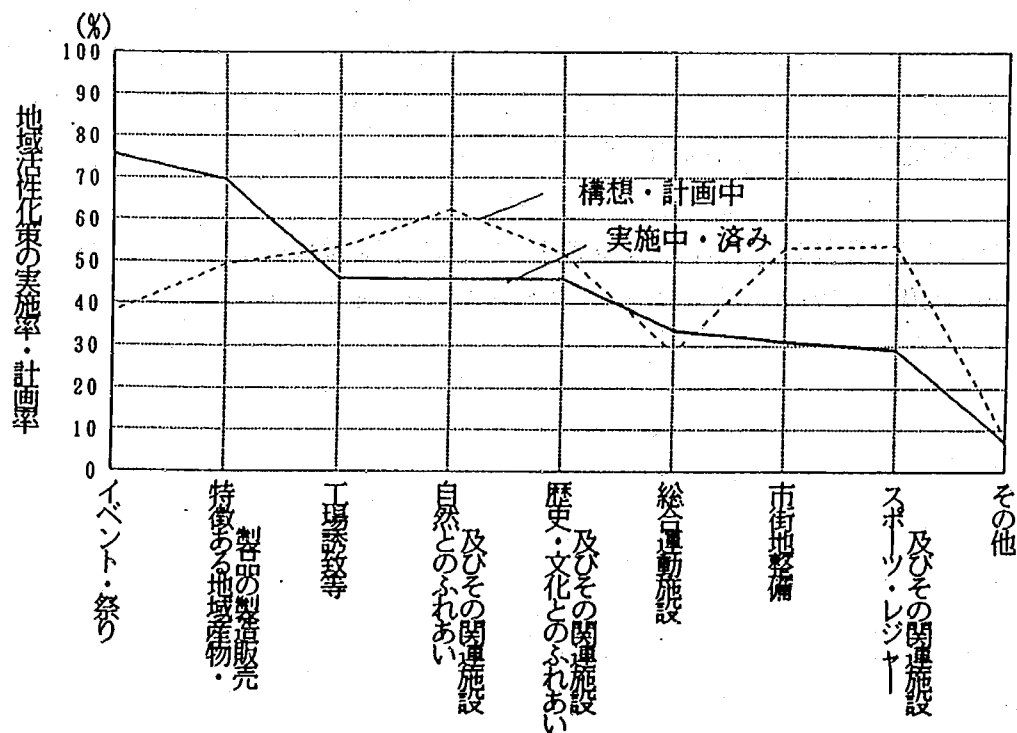
① 地域振興戦略の特徴

地方部の自治体では地域経済の停滞、若者の流出による高齢化、雇用機会の不足もしくは人口の減少などの問題点を解消し、地域の活性化を図るため様々な地域振興戦略を実施・計画している。第1回調査当時、実施中・実施済み、構想・計画中であった地域振興戦略を示せば図3.1.6のとおりである。

実施中・実施済み戦略では、イベント・祭り、特徴ある地域産物・製品の製造販売が戦略の中核をなしているのに対し、構想・計画中では自然とのふれあい及びその関連施設の建設、スポーツ・レジャー及びその関連施設の建設、工場誘致等の戦略が図られようとしている。つまり、イベント志向に対する評価が低下したのに対し、地域の資源を活用した戦略もしくは施設の建設、工場誘致等ハード面に対する評価が高まってきているといえる。

イベント志向が一段落した現在、再びハード面での整備が重要視されてきたと考えられる。したがって、地域の活性化には基盤的なハード施設の整備なしには成立しえないとの傾向があると考えられる。

図3.1.6 地方部における地域振興戦略



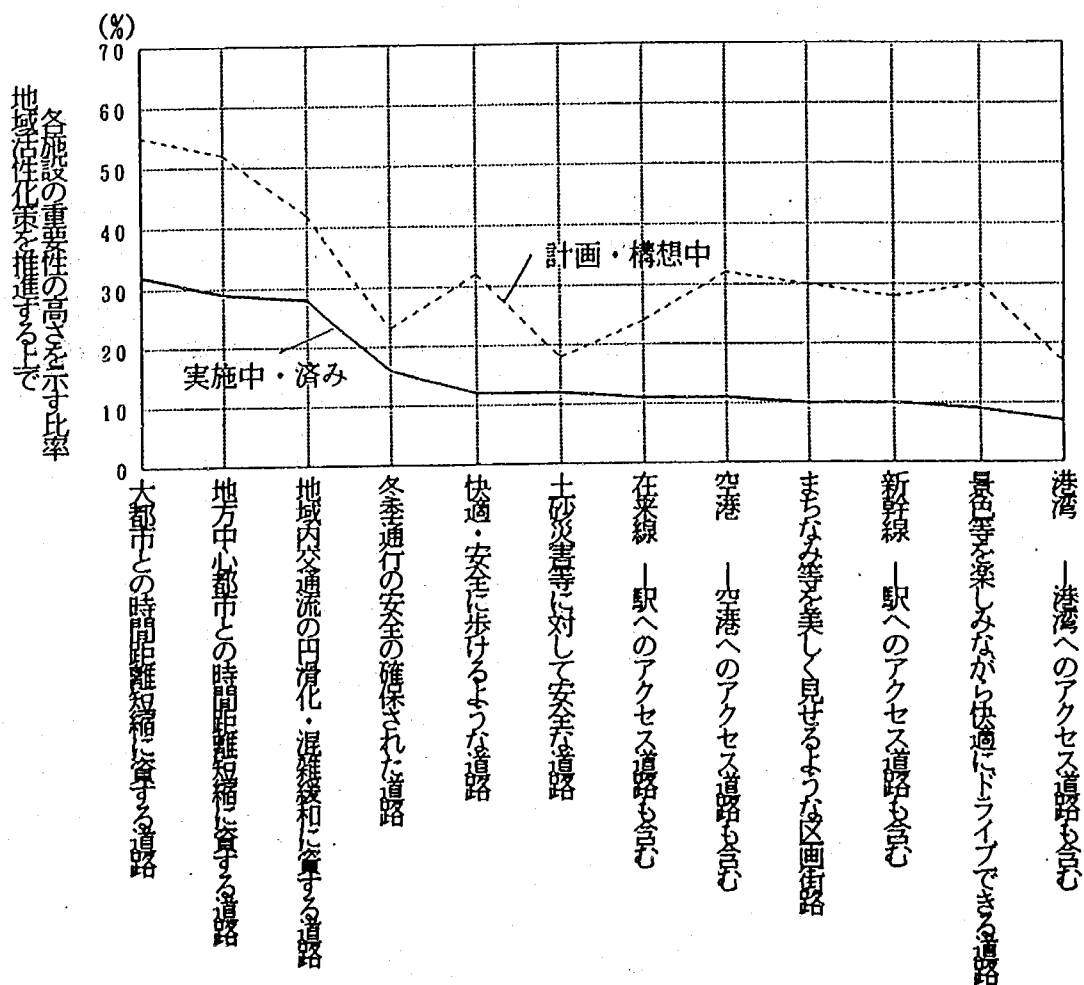
② 地域振興戦略における道路整備の役割

①に掲げた地域振興戦略を推進する上で、様々な基盤施設が必要となるが、そのうち道路に関しての役割が大きいと指摘した自治体の比率が図3.1.7である。

高次都市機能が充実している大都市や種々の都市機能が充実している地方中心都市との時間距離短縮に資する道路に対する期待が最も大きくなっているほか、地域内交通流を円滑・混雑緩和に資する道路に対する評価も高くなっている。

また、自然災害、積雪などに対し、安全性の確保、地域間の交流が阻害されない道路、生活圏を大きく拡大させる高速交通機関へのアクセス、さらには、ゆとりや快適性に対する関心が高まるにつれて、道路にも快適さや美しさが求められていることがわかる。

図3.1.7 地域振興戦略における道路に関する役割の大きさ



(4) まとめ

産業構造の変化を背景とした都市への急激な人口移動の結果、地方部では人口の減少、都市的基盤整備の立ち遅れ等による地域経済の停滞、高齢化の進展、雇用機会の不足、地域コミュニティ活動の停滞などの地域活力の低下に悩まされているが、県庁所在都市、地方生活圏中心都市、大都市などの拠点都市や鉄道駅、空港などの各種施設までの時間がかかっている地域ほど深刻な問題として指摘している傾向が高いことが明らかになった。

一方、地方部では地域の問題点を解消するため、イベント・祭り、地場産業の振興、工場誘致、自然とのふれあいおよびその関連施設の建設などを実施している。これらの地域振興戦略にとって、大都市との時間短縮に資する道路、地方中心都市との時間短縮に資する道路などの拠点都市への道路に対する役割が特に大きかった。また自然災害、積雪などに対し安全性を確保する道路、地域間の交流が阻害されない道路、生活圏を大きく拡大させる高速交通機関へのアクセス道路、さらには地域振興戦略によっては、ゆとりや快適性に対する関心が高まるにつれ道路にも快適さや美しさを求めている。地域振興戦略に実施にあたっては、道路整備の果たす役割は重要であることが検証された。

第1回アンケート調査によって、地方部の抱える問題点と交通立地特性との関連、地域振興戦略と道路整備の役割の実態は概ね把握できた。しかしながら、第1回調査は全国市町村を対象とした分析であるため、戦略の効果がどのように地域の活性化に寄与したか、また、そのプロセスはどのようなものであったか、あるいはその中で道路整備がどのような役割を担ったかは必ずしも明確になっていない。従って、これらの問題点を解決するため、第1回調査結果から振興戦略が成功し、かつその中で道路整備が重要な役割を果たしたと回答した自治体の具体的な事例に基づいた調査により、地域振興策と道路整備との関連を明らかにしていくこととする。

3.2 第2回調査対象市町村の全体像

第1回調査の結果より、①地域振興戦略が全体として『大成功』『成功』（設問3-f）で、かつ戦略を推進する上で道路整備が重要な役割を果たした（（設問3-b）1～13項目のいずれかを「大」と回答）としたグループ（以下、「アンケート調査市町村」）、②地域振興戦略が全体として『大成功』『成功』であったグループ（以下、「成功市町村」）と、③第1回調査回答市町村（以下、「全市町村」）とを比較することにより、地域振興戦略の成功要因、条件等を検討する。

第1回調査における回答市町村数（③「全市町村」に該当）は、2,144自治体。この中で①「アンケート調査市町村」に該当するのが232自治体（③の10.8%）、さらに②「成功市町村」に該当するのが320自治体（③の14.9%）であった。

3.2.1 第2回調査対象市町村の全国分布

① ブロック別市町村数

全国を北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州の8つに区分した場合の各地方における第2回調査対象市町村数を示せば表3.2.1のとおりである（参考までに第1回調査回答市町村数、第2回と第1回の比(%)を示す）

第2回調査における対象市町村数は232自治体、第1回調査全体の10.8%であり、地方別にみると、中部地方が17.7%で最も高く、次いで近畿地方13.9%、北海道地方12.3%、九州地方の12.2%となっている。一方、四国は4.8%で最も低い値を示している。

表3.2.1 地方別市町村数

地方	①第1回	②第2回	②/①	地方	①第1回	②第2回	②/①
北海道	155自治体	19自治体	12.3%	近畿	209自治体	29自治体	13.9%
東北	375	31	8.3	中国	197	14	7.1
関東	251	24	9.6	四国	126	6	4.8
中部	367	65	17.7	九州	362	44	12.2
				合計	2144	232	10.8

② 第2回調査対象市町村の特徴

第2回調査対象市町村（第1回調査において、地域振興戦略が成功しかつ、その中で道路整備が果たした役割が大きかったと回答）の位置特性を地方別に示したものが図3.2.1～図3.2.7であり、同時に高速自動車道の位置も示している。以下では複数（3市町村以上）の市町村が固まりをなしている地域を中心に取り上げ、その特徴については高速自動車道周辺地域とそうでない地域にわけて示している。

高速自動車道周辺地域	
●東北地方	
・22田子町、24松尾村、27安代町	(東北自動車道)
・28白石市、29蔵王町、30村田町、31柴田町、32川崎町	(東北自動車道・山形自動車道)
・45白河市、47東村、59那須町	(東北自動車道)
●中部地方	
・85六日町、84湯沢町、86中里村	(関越自動車道)
●近畿地方	
・121南濃町、140多度町、141長島町、142大安町	(東名阪自動車道)
高速自動車道周辺地域以外	
●東北地方	
・26藤沢町、35中田町、36米山町、27津山町	
●関東地方	
・62尾島町、63新田町、64大泉町、65邑楽町	
●中部地方	
・80下田村、82湯之谷村、83入広瀬村	
●近畿地方	
・149峰山町、150弥栄町、152豊岡市、157但東町	

高速自動車道周辺地域については、固まりをなしている市町村のみを掲げたが高速道路が通過しているまたはその沿道市町村についても単独ではあるが多くの自治体が位置している。一方、高速自動車道沿道ではないが、幾つかの地域でまとまった分布を示しているがこれらの地域では高速自動車道以外の道路整備によって地域の活性化がなされたと判断できよう。

図3.2.1 第2回調査対象市町村と高速自動車道（北海道地方）

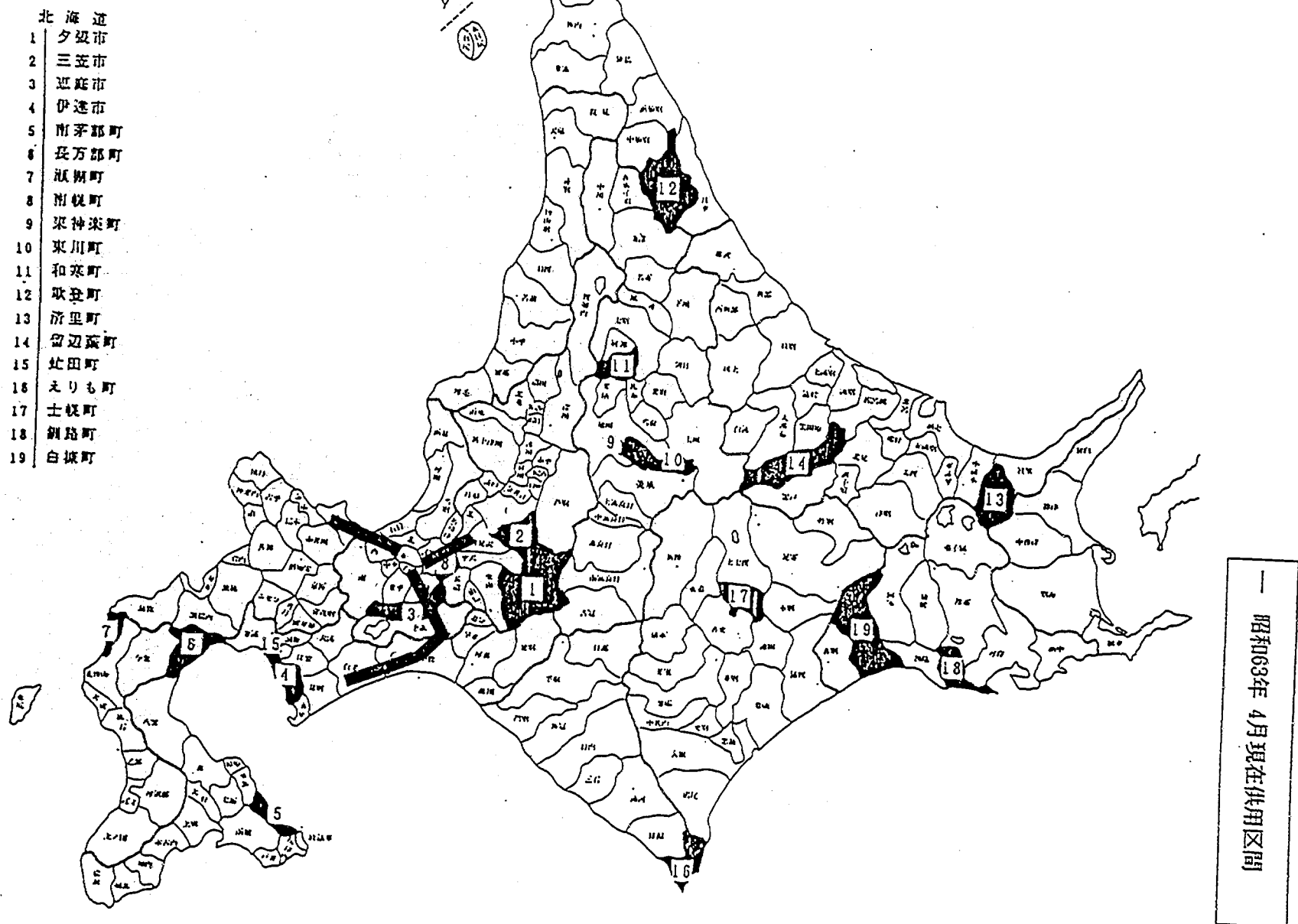


図3.2.2 第2回調査対象市町村と高速自動車道（東北地方）

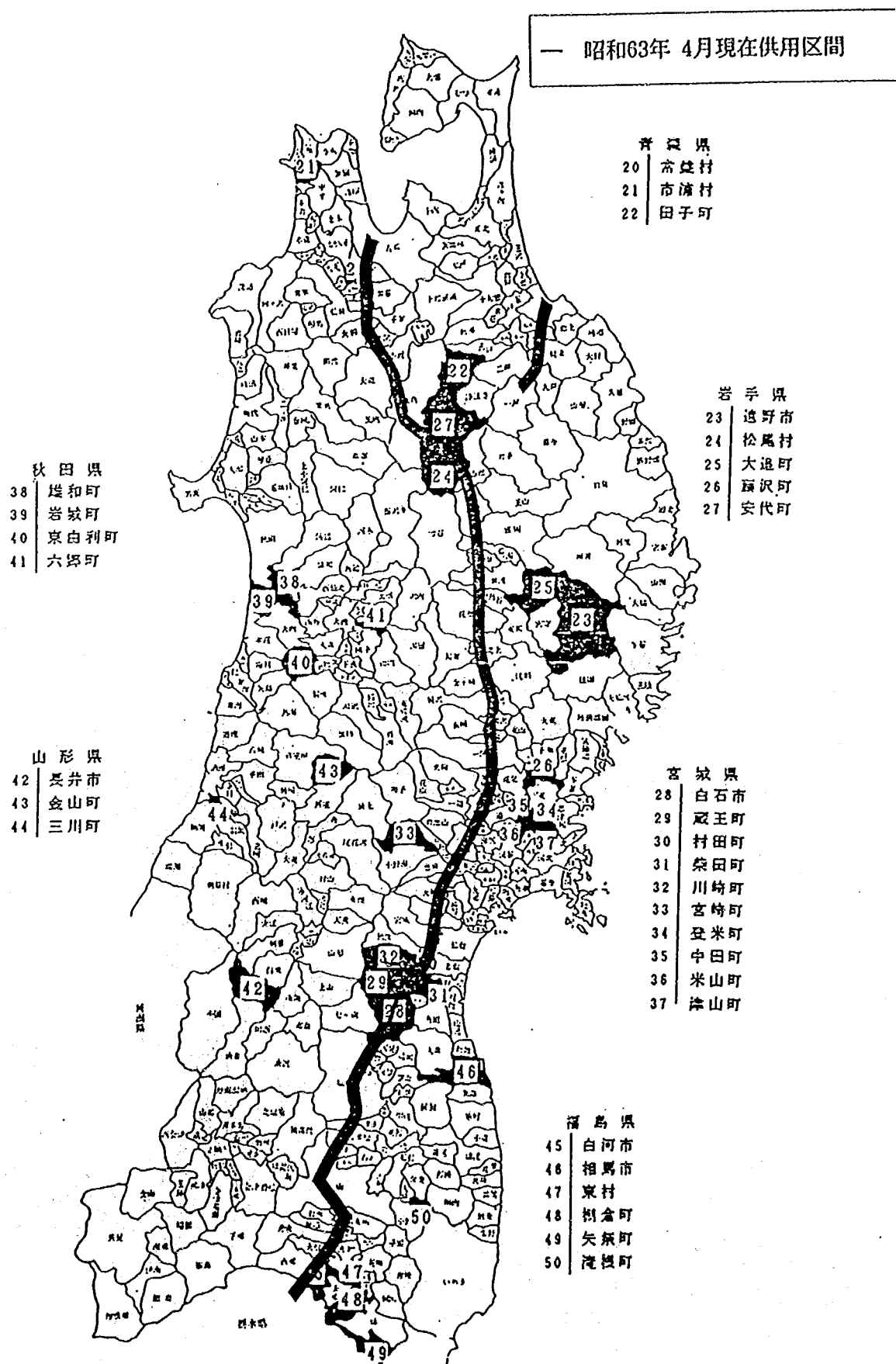


図3.2.3 第2回調査対象市町村と高速自動車道（関東地方）

— 昭和63年 4月現在供用区間

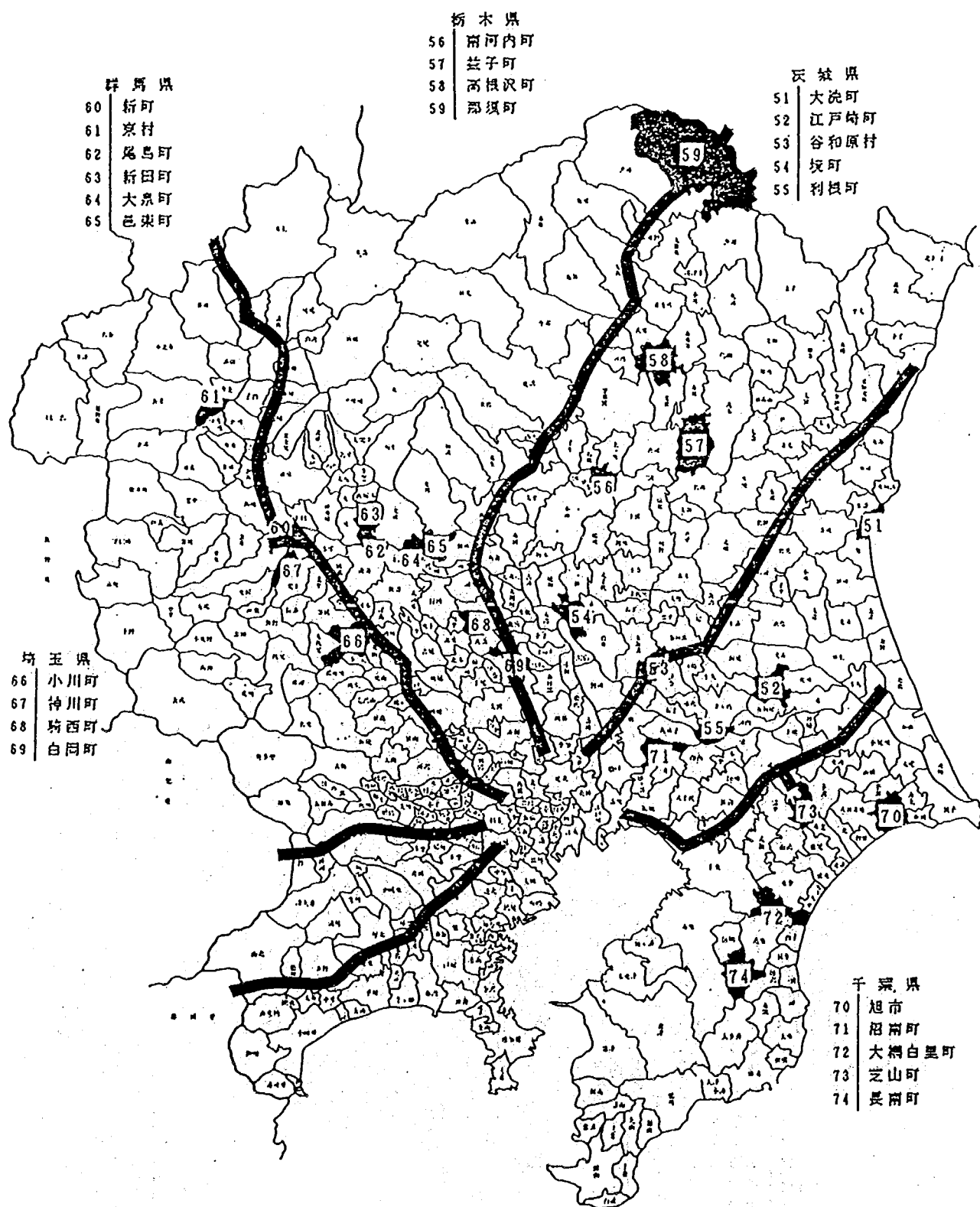


図3.2.4 第2回調査対象市町村と高速自動車道（中部地方）

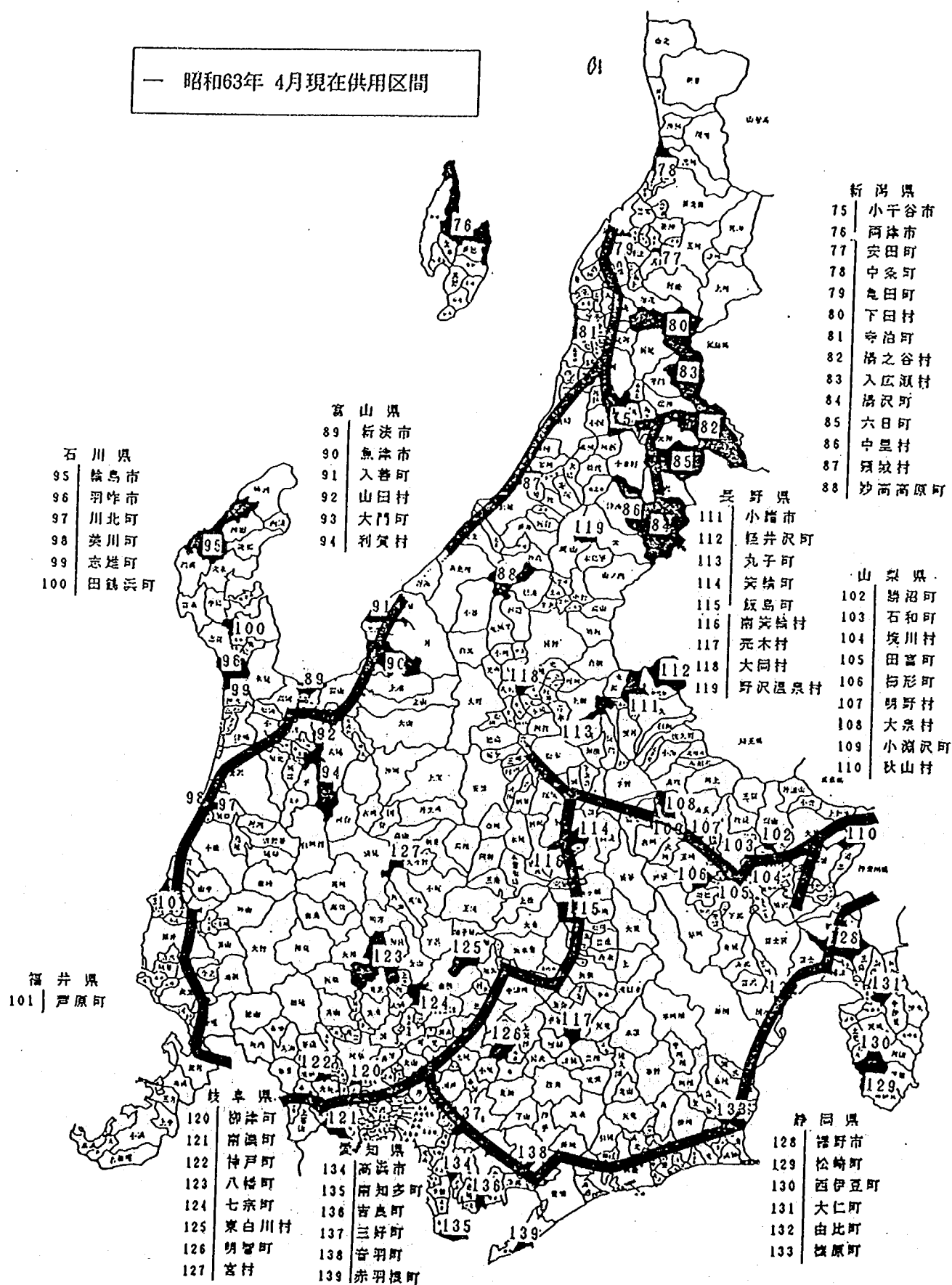


図3.2.5 第2回調査対象市町村と高速自動車道（近畿地方）

— 昭和63年 4月現在供用区間

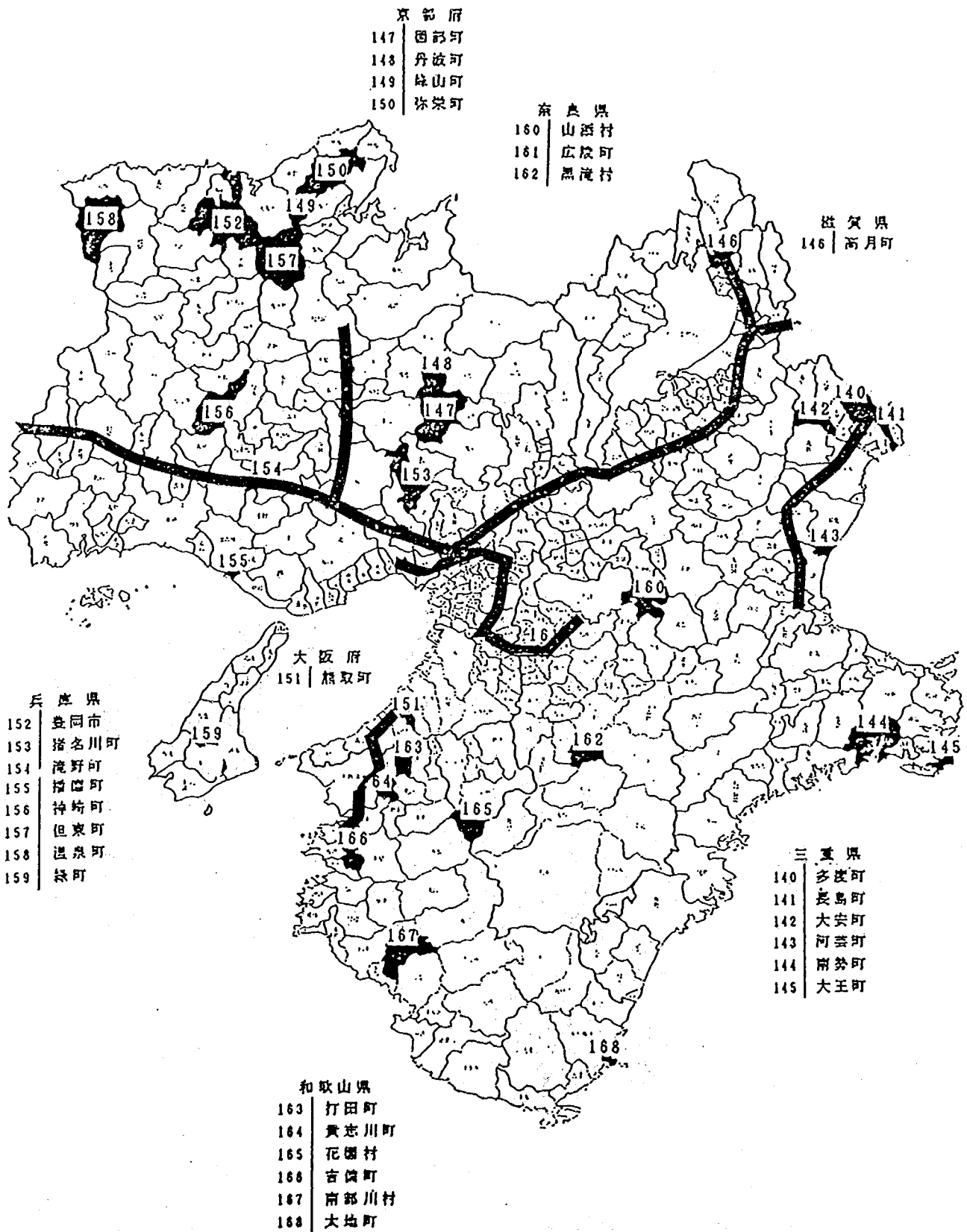
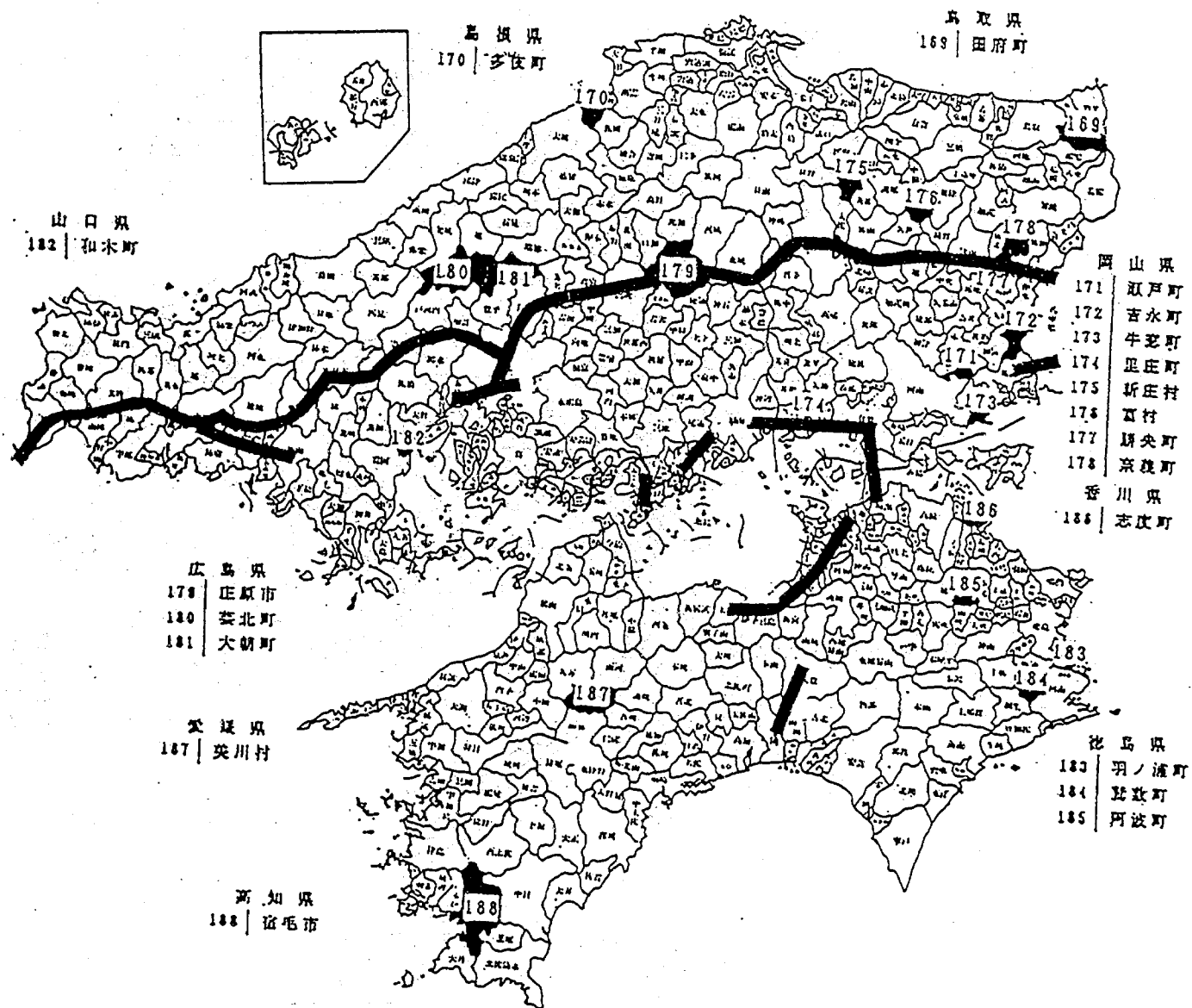
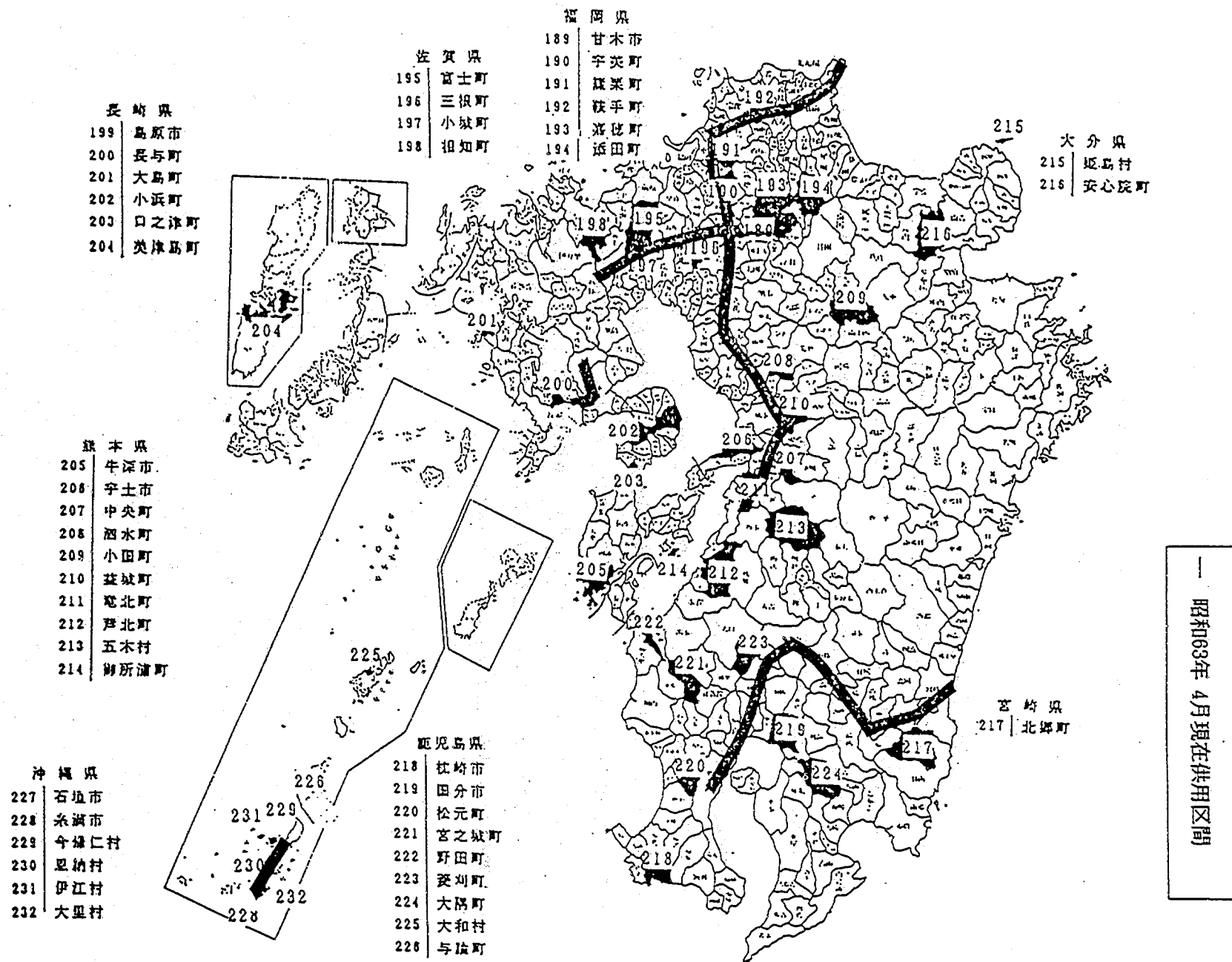


図3.2.6 第2回調査対象市町村と高速自動車道(中国・四国地方)



— 昭和63年4月現在供用区間 —

図3.2.7 第2回調査対象市町村と高速自動車道（九州地方）



3.2.2 調査対象市町村の特徴

以下では、調査対象地域の市町村を①アンケート調査市町村（第2回調査対象市町村）、②成功市町村、③全市町村の3つにグルーピングし、人口規模等、交通立地条件、地域の抱える問題点、振興戦略の特徴、戦略にとっての道路や都市基盤施設の重要性、戦略の成功要因、戦略の効果の比較をすることにより、第2回調査対象市町村の特徴を把握する。

① 人口規模・動態

● 人口規模（昭和60年国調、図3.2.8）

- ・平均人口規模をみると、全市町村は約1.3万人、成功市町村は約1.5万人であることから、地域振興戦略が成功した市町村の方が人口規模が大きい傾向がみられる。
- ・人口規模が2万人を超える市町村をみるとアンケート調査市町村や成功市町村の割合は全市町村に比べ高く、5千人以下の市町村は全市町村に比べ低くなっている。

● 人口動態（60/55年、図3.2.9）

- ・平均の人口動態をみると、全市町村が99.7（人口横這いを100）で、アンケート調査市町村、成功市町村の101に比べ若干低いことから、戦略が成功した市町村ほど人口の増加傾向がみられる。
- ・特に、指数94以下と95～97の人口減少地域では、アンケート調査市町村の9.1%に比べ全市町村の方が約6ポイント高い。一方、106以上の人口増加地域では全市町村の13.9%に比べアンケート調査市町村が約5ポイント高い。また、人口がほぼ横這いの100であった市町村についてはアンケート調査市町村が約3ポイント高くなっている。

図3.2.8 人口規模（昭和60年）

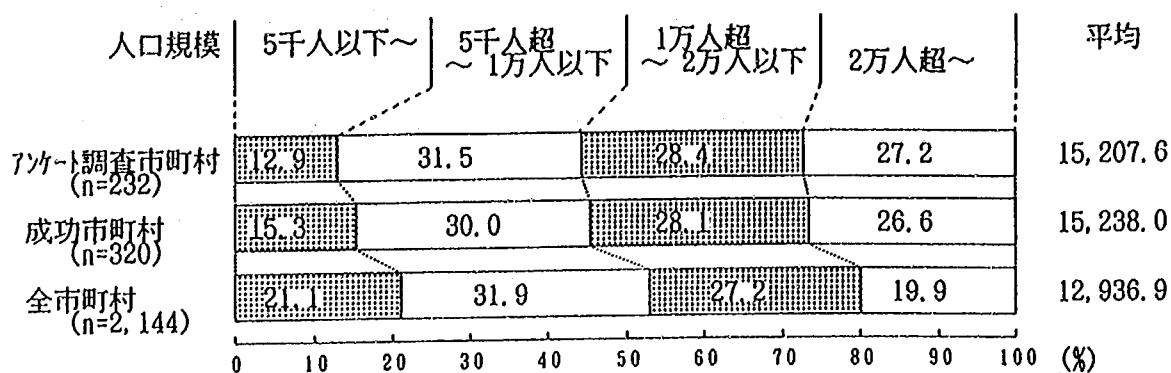
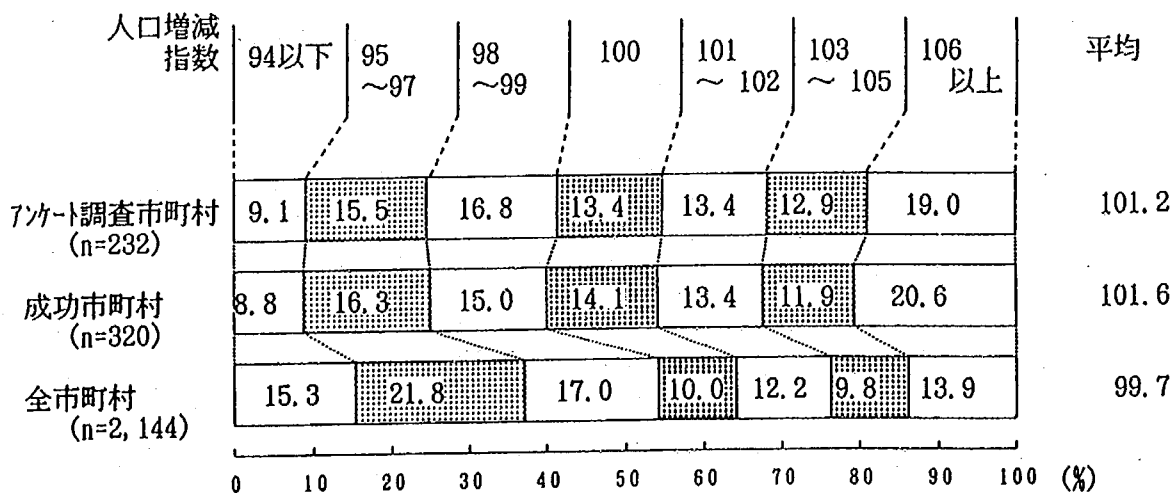


図3.2.9 人口動態（昭和60年／55年）



② 高齢化率・人口密度

● 高齢化率（昭和60年、図3.2.10）

- ・平均高齢化率をみると、全市町村は17.6%、アンケート調査市町村15.2%、成功市町村14.7%となっており、戦略が成功した市町村の方が高齢化率は低い。
- ・成功市町村の高齢化率の分布をみると、全市町村に比べ15%以下の占める比率が高い。また、アンケート市町村についても同様な傾向がある。
- ・一方、高齢化率が20%を超える地域については、全市町村の13%に比べると約半分の比率であることから、戦略が成功した市町村ほど高齢化率は低い傾向がうかがえる。

● 人口密度（昭和60年、図3.2.11）

- ・平均人口密度をみると、全市町村303人/㎢であるが、成功市町村387人/㎢、アンケート調査市町村346人/㎢と全市町村に比べ高い。
- ・従ってある程度人口が集積している市町村ほど戦略が成功する比率は高いといえる。
- ・さらに、人口密度区分別にみると、50人/㎢以下は全市町村では23%を占め、成功市町村、アンケート調査市町村の19%に比べ低い傾向がみられる。
- ・しかしながら、この19%の市町村は人口集積が低いにもかかわらず、戦略が成功したと回答していることから、たとえ人口集積が低くとも工夫次第で戦略を成功させることができると考えられる。

図3.2.10 高齢化率（昭和60年）

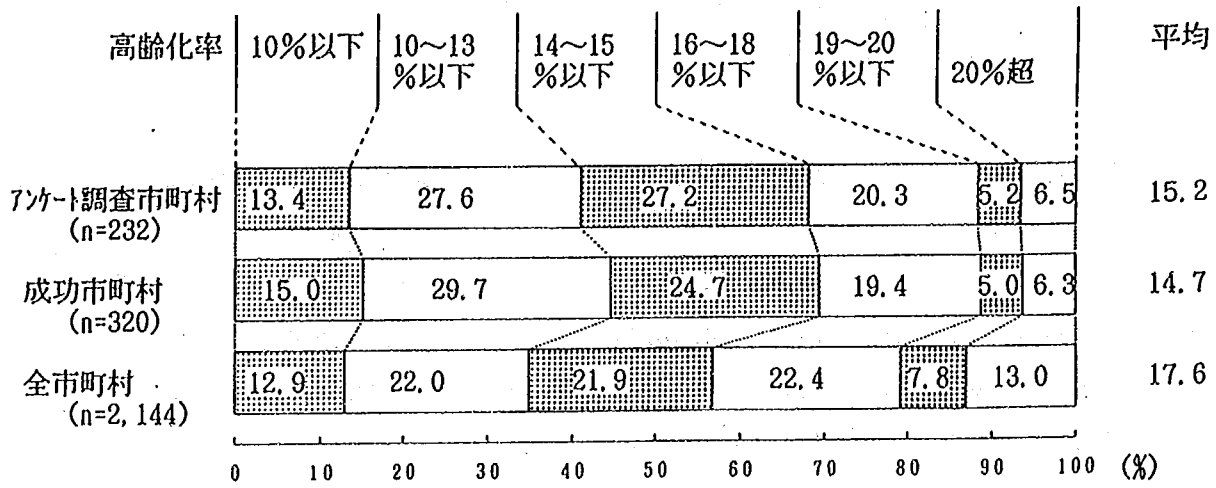
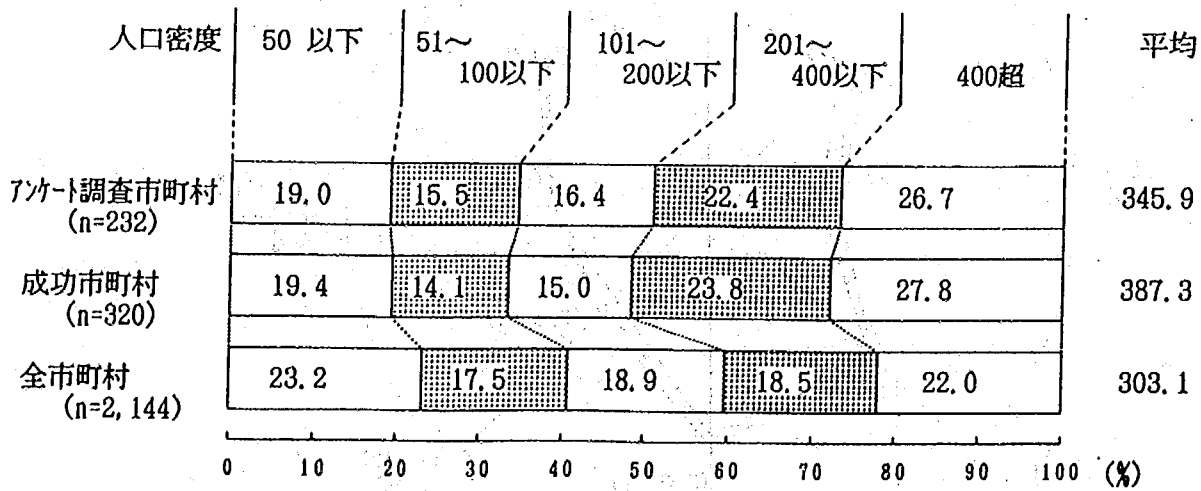


図3.2.11 人口密度（昭和60年）

—単位：人／km²—



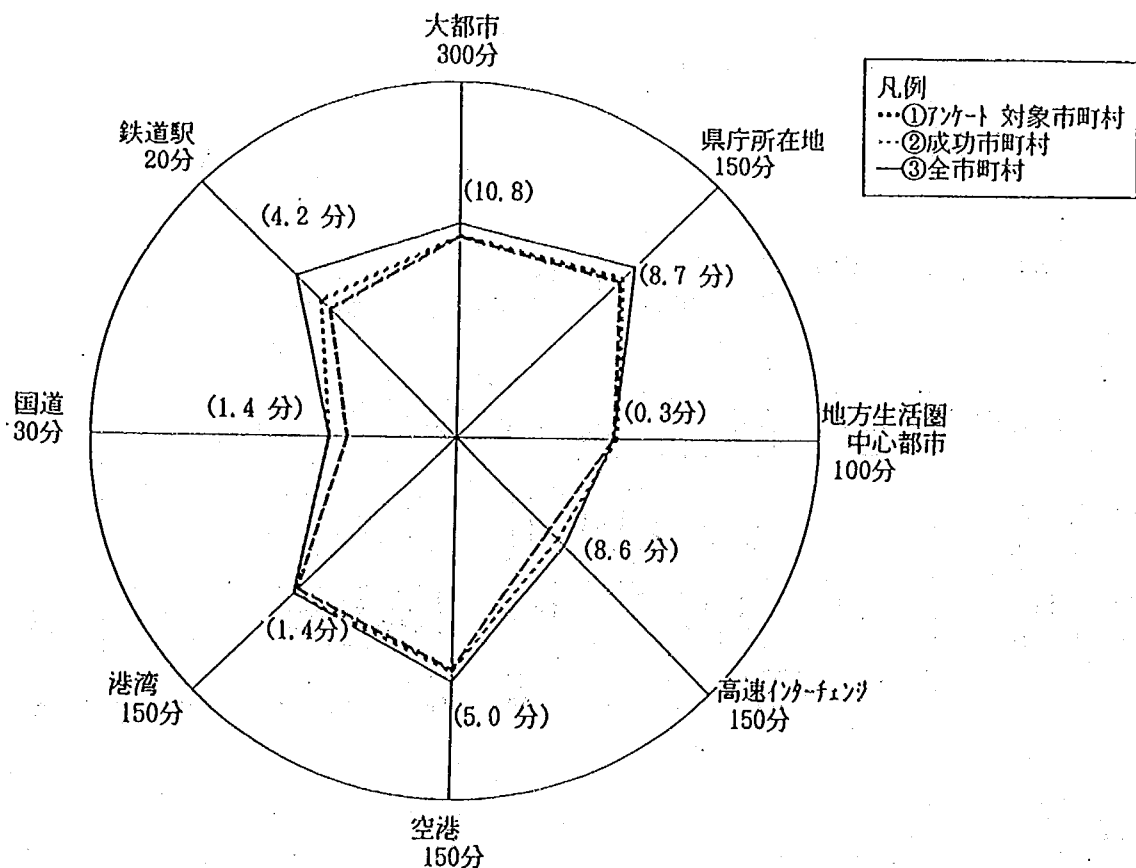
③ 交通立地条件

①アンケート調査市町村、②成功市町村、③全市町村における各施設までの交通立地条件（大都市、県庁所在地、地方生活圏中心都市、高速インターチェンジ、空港、港湾、国道、鉄道駅までの所要時間の平均値）を示すと図3.2.12のとおりである。

アンケート調査対象市町村の平均所要時間と全市町村（第1回調査対象市町村）を比較すると、大都市（所要時間差：10.8分）、県庁所在地（所要時間差：8.7分）、地方生活圏中心都市（所要時間差：0.3分）、高速インターチェンジ（所要時間差：8.6分）、空港（所要時間差：5.0分）、港湾（所要時間差：1.4分）、国道（所要時間差：1.4分）、鉄道（所要時間差：4.2分）までのそれぞれの所要時間はアンケート調査対象市町村の方が短いことから、戦略が成功し、かつ道路整備の果たした役割が大きかった地域は他の地域に比べ、各施設までのサービス水準が比較的高い地域であるといえる。

さらに、図3.2.13～図3.2.14は、アンケート調査市町村、成功市町村、全市町村別に大都市・県庁所在地都市までの所要時間帯別の構成比を示したものである。

図3.2.12 各施設までの交通立地条件



(注) 図中の() 内の数値は、③と①の時間差 (③ - ①) を示す。

図3.2.13 大都市までの所要時間

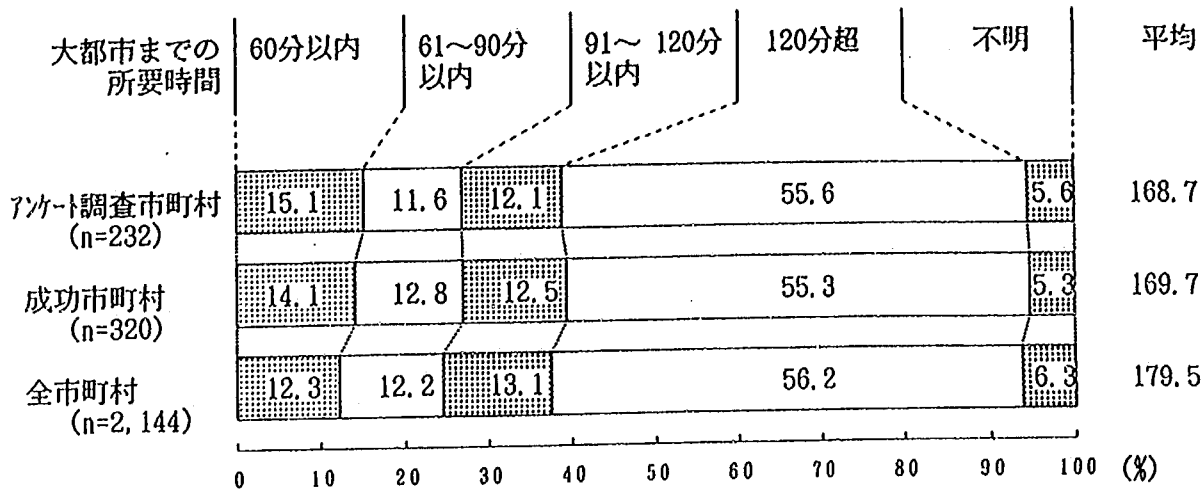
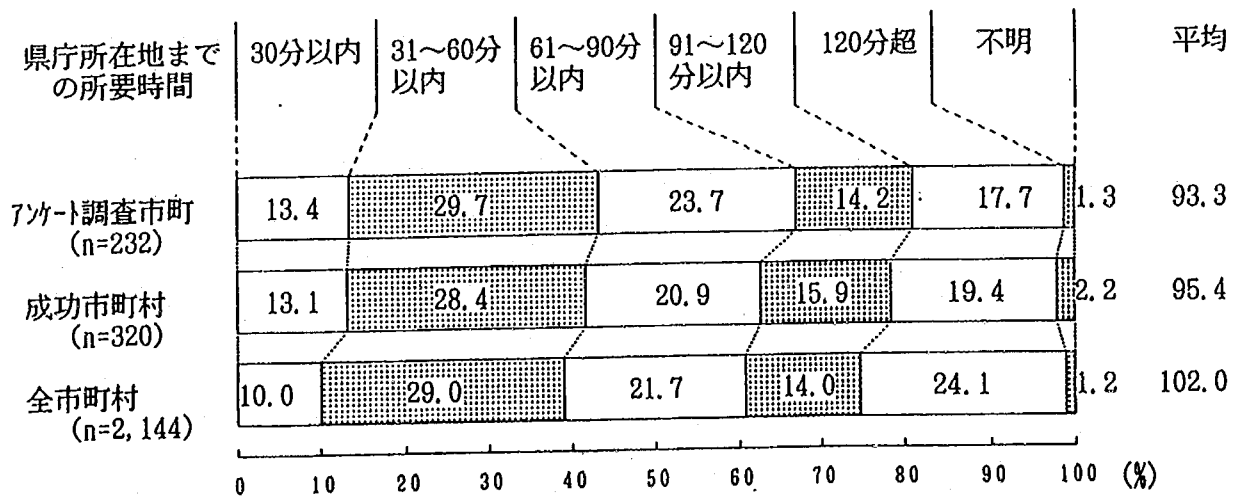


図3.2.14 県庁所在都市までの所要時間

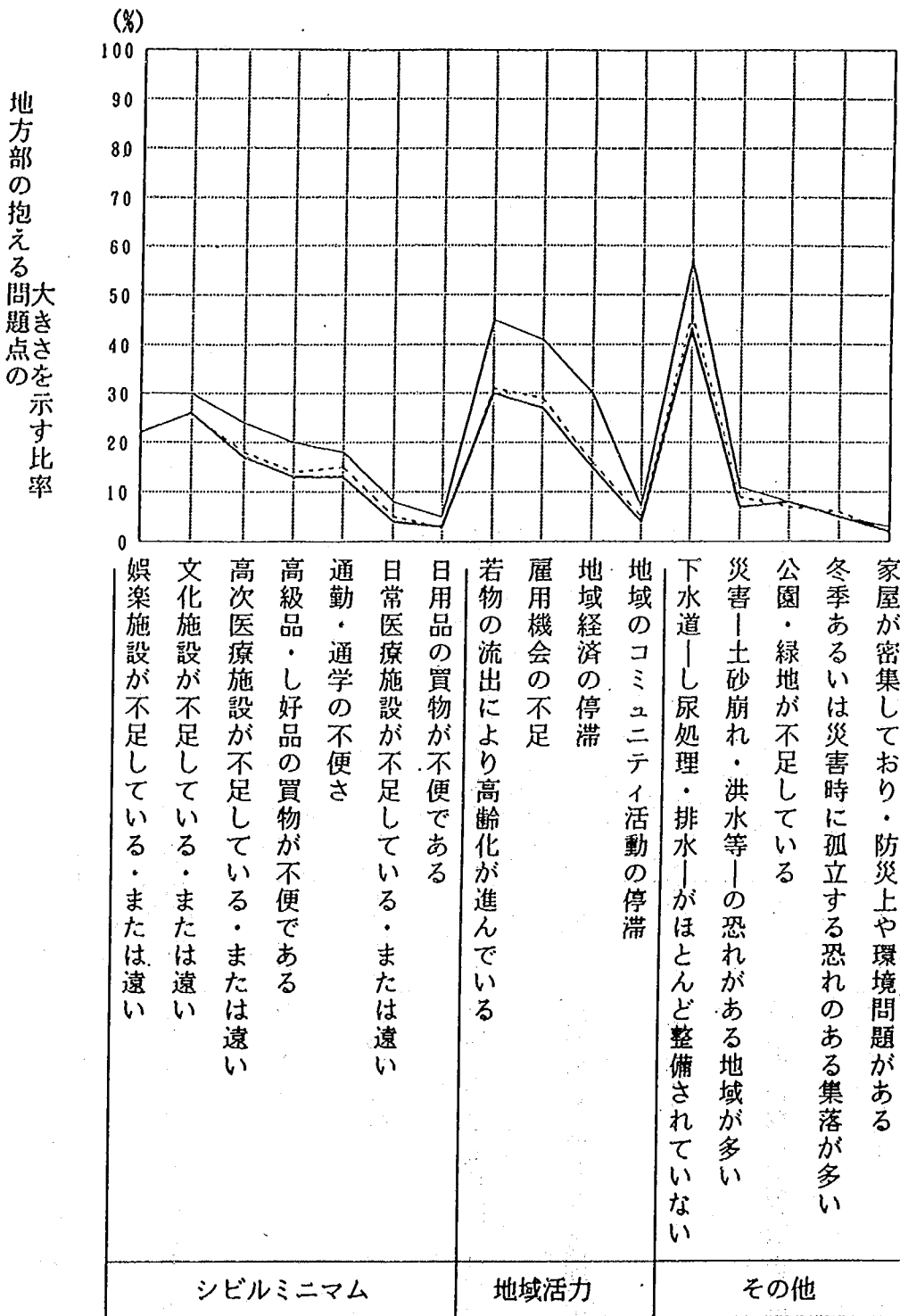


④ 地域の抱える問題点

①アンケート調査市町村、②成功市町村、③全市町村における地域の抱える問題点をシビルミニマム、地域活力、その他についての大きさを示したものが図3.2.15である。なお、大きさを示す指標とは、第1回調査の設問2において、各問題点の例に『強くあてはまる』と回答した市町村の比率である。

アンケート調査市町村、成功市町村、全市町村ともに、問題意識が高い項目は「下水道の未整備」「若者の流出による高齢化」「雇用機会の不足」などである。しかしながら、大きさを示す比率をみると、全市町村とアンケート調査市町村、成功市町村では問題点の項目によっては大きな開きがあることが指摘できる。特に、地域活力（若者の流出による高齢化、雇用機会の不足、地域経済の停滞）に関しては全市町村に比べ、アンケート調査市町村、成功市町村では10ポイント以上の差があることから戦略の成功によって地域活力に関する問題点が解消されたとの見方ができよう。また、シビルミニマムに関しても地域活力ほどではないが、戦略の成功によってシビルミニマムが確保されたと考えられる。

図3.2.15 地方部の抱える問題点の大きさ



凡例
 — 7ヶ所調査市町村
 ... 成功市町村
 - 全市町村

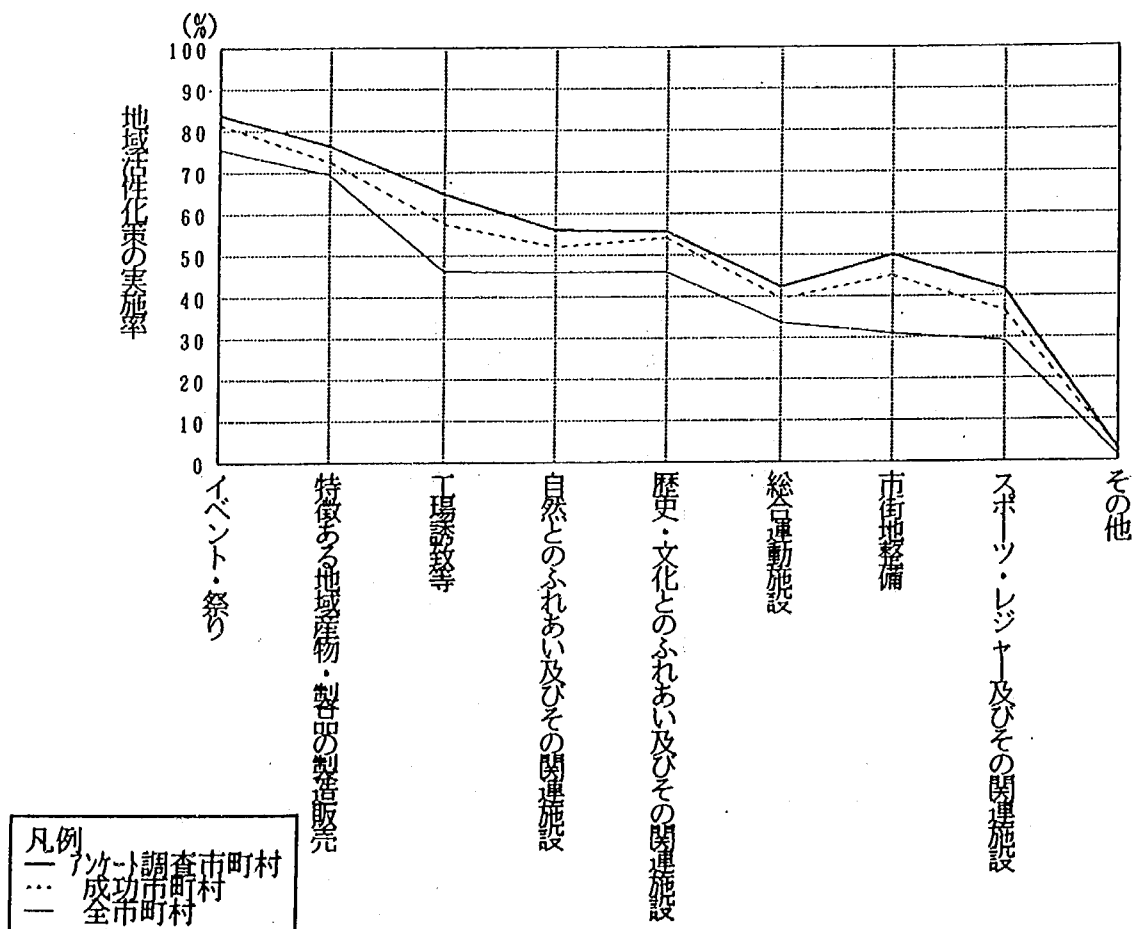
⑤ 地域振興戦略の特徴

①アンケート調査市町村、②成功市町村、③全市町村における、地域振興戦略の実施率を示すと図3.2.16のとおりである。なお、1市町村が複数の戦略を実施しているため複数回答となっている。

戦略の実施率はアンケート調査市町村が全般に高く、次いで成功市町村、全市町村の順である。つまり、全市町村の中で戦略が成功した地域ほど多くの戦略を実施し、さらに基盤施設としての道路整備がなされた地域ほど成功市町村に比べ多くの戦略を実施したことがわかる。

また、アンケート調査市町村と全市町村の戦略別の実施率をみると、市街地整備、工場誘致のポイント差が他の戦略に比べ高いことがわかる。

図3.2.16 地域振興戦略の特徴



⑥ 地域振興戦略における道路整備の役割

アンケート調査市町村において、地域振興戦略を推進する上で各施設の重要性の高さを比率として示すと図3.2.17のとおりである。施設の重要性の高さを示す比率とは、第1回調査の設問3(b)において、全体の市町村の中で各施設が果たした役割が『大』と回答した市町村の比率である。なお、参考までに成功市町村、全市町村の比率も示している。

アンケート調査市町村の中で大都市・地方中心都市との時間短縮道路と回答した市町村は5割を超えており、次いで地域内交通流の円滑化・混雑緩和に資する道路整備に関するニーズが相対的に高い位置づけにある。

また、まちなみを美しく見せるような区画街路の整備が全市町村に比べその差は大きくなっているが、これはアンケート調査市町村の戦略の中の市街地整備実施率の大きさに依存するものと考えられる。

⑦ 地域振興戦略における成功要因

アンケート調査市町村、成功市町村、全市町村において、地域活性化を推進する上の成功要因の高さを比率として示すと図3.2.18のとおりである。成功要因の高さを示す比率とは、第1回調査の設問3(d)において、全体の市町村の中で成功要因が『大』と回答した市町村の比率である。

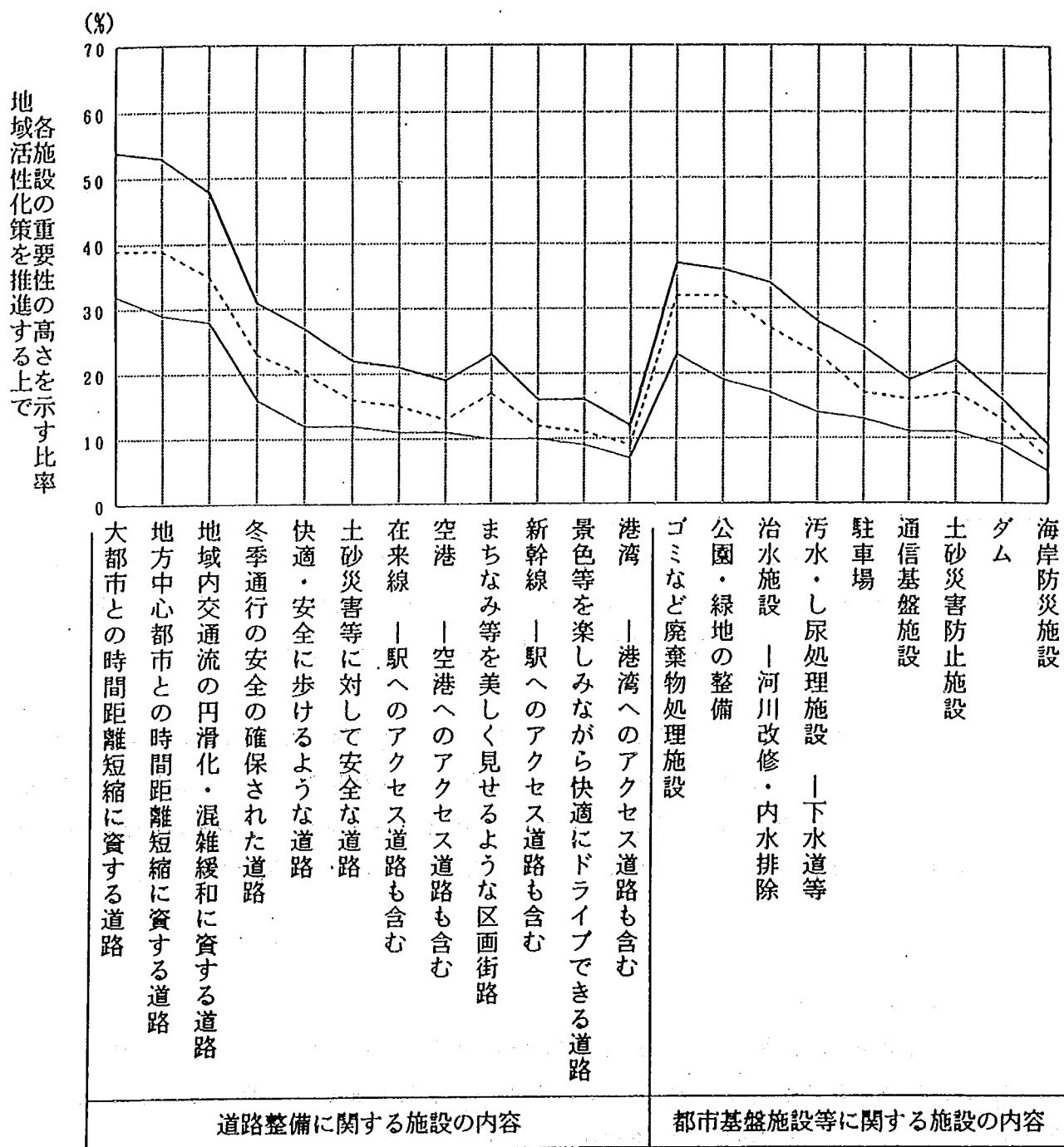
成功要因の高さを示す比率をみると各項目ともにアンケート調査市町村、成功市町村、全市町村の順で比率は高くなっていることから、戦略の実施に当たっては施策や工夫が重要な役割を果たしているといえる。また、アンケート調査市町村の比率が成功市町村に比べ比率が高いことから、戦略が成功した地域の中でも道路整備が重要な役割を果たしたとする地域はそうでない地域に比べ施策や工夫が重要であるといえる。

⑧ 地域振興戦略における効果

アンケート調査市町村、成功市町村、全市町村において、地域活性化による効果の大きさを比率として示すと図3.2.19のとおりである。効果の大きさを示す比率とは、第1回調査の設問3(e)において全体の市町村の中で効果が『大』と回答した市町村の比率である。

道路整備を基盤施設として戦略を実施したアンケート調査市町村は、成功市町村、全市町村に比べ全ての効果項目について効果が大きかったことがわかる。また、アンケート調査市町村と全市町村とのポイント差をみると、地域活力（地域経済が活性化、雇用機会の増大、活気がでてきた）の増強やシビルミニマム（生活環境の向上）の確保などに関する項目が大きくなっていることから、これらの項目のうちいずれかの効果が大きかった地域ほど戦略が成功したとしている地域が多いことがわかる。逆に、戦略が成功した地域はこれらの項目のうちいずれかの効果が大きかったといえよう。

図3.2.17 地域振興戦略と道路・都市基盤整備の役割



凡例
 — ターゲット調査市町村
 ... 成功市町村
 - 全市町村

図3.2.18 地域振興戦略の成功要因

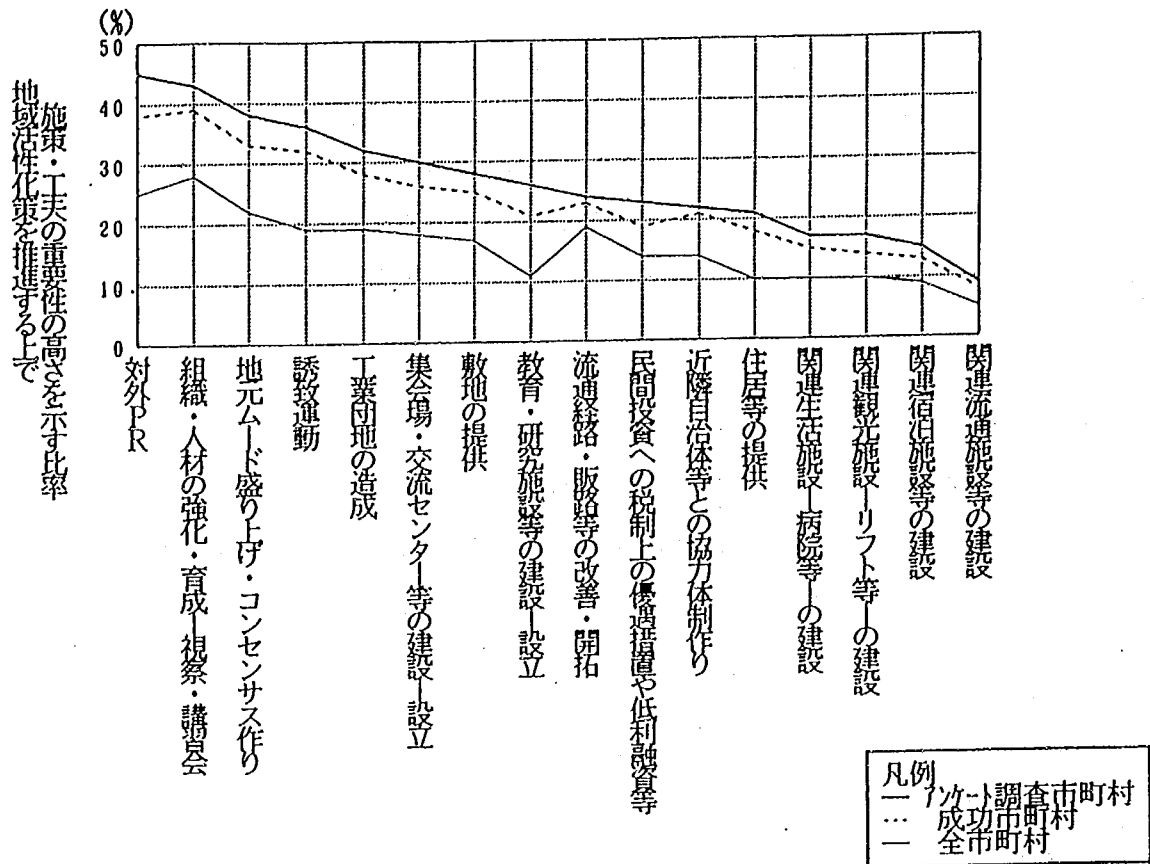
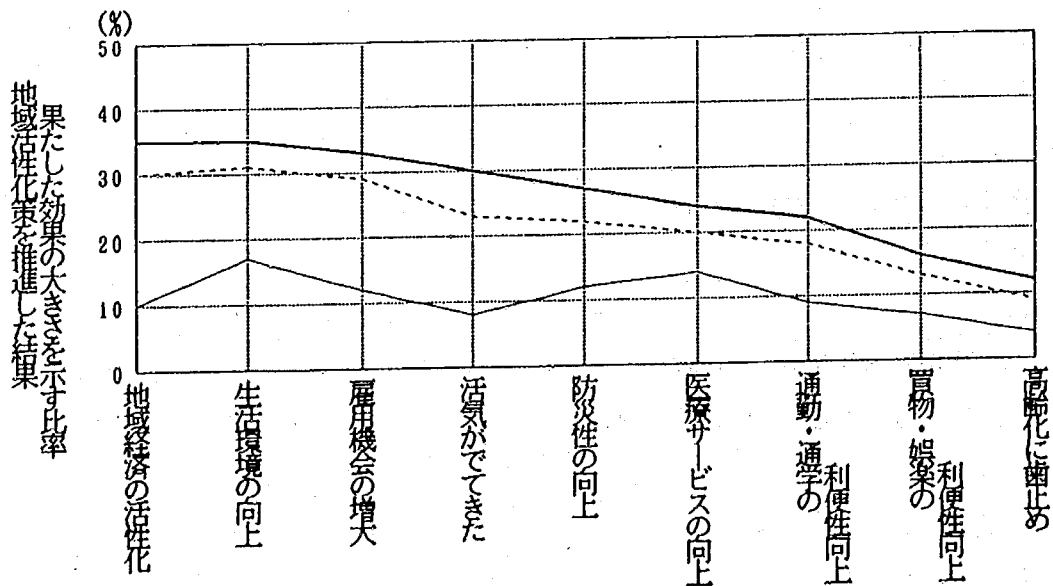


図3.2.19 地域振興戦略による効果



3.3 第2回調査結果

第1回調査結果から地域振興策が成功し、かつ道路整備が重要な役割を果たしたと回答した市町村の具体的な地域振興策の事例から、地方部における地域振興策による効果がどのように地域の活性化に寄与したか、また、そのプロセスはどのようなものであったか、あるいはその中で道路整備がどのような役割を担ったかについての情報を得ることによって、地域振興策と道路整備との関連を明らかにするためにアンケート調査（第2回調査）を実施した。アンケート調査の設計・実施状況は以下のとおりである。

○ 調査設計

① 対象自治体

- ・第1回調査回答自治体のうち、地域振興戦略が全体として『大成功』『成功』（設問3-f）で、かつ地域振興戦略を推進する上で道路整備が重要な役割を果たした（設問3-b, 1～13項目のいずれかを「大」）と回答した232自治体を対象とした。

② 調査方法

- ・郵送発送、郵送回収

③ 調査時期

- ・平成元年9月

④ 調査項目

- ・地域振興策の概要
 - 具体的な名称
 - 対象地域、実施期間
 - 実施に踏み切った背景、経緯
 - 目的
 - 具体的な内容
- ・地域振興策による効果の具体的内容
 - 効果の内容
 - 成功要因
 - 期待した効果が見られなかった内容
- ・地域振興策にとって重要な道路整備の内容
 - 道路の種別
 - 具体的な道路の名称・整備内容
 - 道路整備が担った役割
- ・現在もしくは今後予定している地域振興策
 - 地域振興策の内容

地域振興策を実施する際どのような地域特性を生かすのか

地域振興策にとって必要な道路整備の内容

道路整備が果たすと考えられる役割

・ふるさと創生事業の取り組み状況

○ 実施状況

① 回収状況

・回収数131票

・回収率56.5%

② 地域別回収状況

地 域	発送数	回収数	回収率
北海道	1 9	1 6	8 4. 2
東 北	3 1	1 9	6 1. 3
関 東	2 4	1 3	5 4. 2
中 部	6 5	3 5	5 3. 8
近 畿	2 9	1 7	5 8. 6
中 国	1 4	1 0	7 1. 4
四 国	6	2	3 3. 3
九 州	4 4	1 9	4 3. 2
合 計	2 3 2	1 3 1	5 6. 5

○ 集計方法

回収された調査票を基に、当時実施中・実施済みであった、地域振興策の具体的名称、対象地域、実施期間および現在もしくは今後予定している地域振興策の内容、地域特性については市町村別に一覧表として整理した。さらに、これ以外の項目については、項目毎に4つ以内のキーワードを設定、これにサンプル番号、市町村名、地域振興策の区分等を含めD-BASEⅢにインプットしマスターファイルを作成、地域振興策の種類別に各項目間のクロス集計を行うことにより地域振興策と道路整備の関連の把握を行った。

3.3.1 地域振興策の概要

① 実施中の地域振興策の特徴

実施中の地域振興策の具体的な名称と具体的な内容を踏まえ、地域振興策を以下の8種類（回答なし含む）に分類、分類毎の実施状況を示せば表3.3.1のとおりである。

●地域振興策の分類

- A. 総合計画（基本計画、多目的分類不能）
- B. 生活環境（シビルミニマム、基盤整備、公園・緑化）
- C. 地場産業（農・林・水産業を含む）
- D. 企業誘致（工業団地）
- E. 観光・リゾート開発（イベントを含む）
- F. 住宅団地
- G. 文化施設（大学、生涯学習）
- H. 回答なし

<分類毎の実施状況>

・地域振興策の分類別に実施状況をみると、「D.企業誘致」「E.観光・リゾート開発」がそれぞれ28.2%、26.0%と他の分類に比べ実施率は高く、両者で全体の5割強を占めていることがわかる。次いで、「A.総合計画」、「C.地場産業」をあげている自治体がそれぞれ13.0%、12.2%となっている。一方、「B.生活環境」は全体の1割程度の実施にとどまっており、「F.住宅団地」「G.文化施設」は全体の5%にも満たない。

表3.3.1 地域振興策の実施状況

地域振興策の分類	自治体数	構成比
A. 総合計画	17	13.0%
B. 生活環境	12	9.2
C. 地場産業	16	12.2
D. 企業誘致	37	28.2
E. 観光・リゾート	34	26.0
F. 住宅団地	6	4.6
G. 文化施設	4	3.1
H. 回答なし	13	9.3
マルチ合計	139	106.1
有効回答数	131	100.0

注) 地域振興策の分類については、同時に2つの振興策を実施している自治体の一部存在している。この場合は1自治体で2つカウントしているため、左表のマルチ合計は有効回答数を上回っている。

② 計画中の地域振興策の特徴

現在もしくは今後予定している地域振興策について、実施中と同様に8種類に分類し、分類毎の計画状況を示せば表3.3.2のとおりである。なお、参考までに表の右側に実施状況を示す実施率を示している。

＜分類毎の計画状況＞

・計画状況は、「E.観光・リゾート開発」が44.3%と最も多く、次いで「B.生活環境」16.8%、「D.企業誘致」16.0%である。次いで、「C.地場産業」9.2%、「A.総合計画」8.4%、「F.住宅団地」4.6%、「G.文化施設」3.5%の順となっている。

・さらに、実施状況と比較すると、計画状況では「E.観光・リゾート開発」型の地域振興策が群を抜いて多くなり(26.0%→44.33%、また「B.生活環境」についても(9.2%→16.8%)と多くなっている。一方、実施状況で最も多かった「D.企業誘致」は(28.2%→16.0%)と1割強減少していることがわかる。

・つまり、地方部における今後の地域振興策は、これまでの企業誘致、観光・リゾート型から、観光・リゾート、生活環境型へと転換しつつある傾向が窺える。

表3.3.2 地域振興策の実施状況

地域振興策の分類	自治体数	構成比	実施中 構成比
A. 総合計画	11	8.4%	13.0%
B. 生活環境	22	16.8	9.2
C. 地場産業	12	9.2	12.2
D. 企業誘致	21	16.0	28.2
E. 観光・リゾート	58	44.3	26.0
F. 住宅団地	6	4.6	4.6
G. 文化施設	4	3.1	3.1
H. 回答なし	11	8.4	10.7
マルチ合計	145	110.7	106.9
有効回答数	131	100.0	100.0

③ 実施中の地域振興策と計画中の地域振興策との関連

実施中の地域振興策と計画中の地域振興策との関連を示せば表3.3.3のとおりである。文化施設を実施した地域を除いては、いずれの地域でも今後「観光・リゾート」を計画している傾向が強くなっていることがわかる。特に、「観光・リゾート」を実施した地域の77%は引き続きこの振興策を計画していることがわかる。

次に、地域振興策別に今後の動向に特徴的なものをみると、「地場産業」を実施した地域の中の31%が今後「生活環境」を計画。また「企業誘致」を実施した地域の中の32%は今後も引き続きこの振興策を計画していることなどである。

表3.3.3 実施中の地域振興策と計画中の地域振興策

計画 実施	A 総合 計画	B 生活 環境	C 地場 産業	D 企業 誘致	E 観光 リゾート	F 住宅 団地	G 文化 施設	H その他	マルチ 合計	合計
A	2	1	1	1	8	0	1	5	19	17
総合計画	11.8	5.9	5.9	5.9	47.1	0.0	5.9	29.4	111.8	100.0
B	1	3	2	2	5	0	1	0	14	12
生活環境	8.3	25.0	16.7	16.7	41.7	0.0	8.3	0.0	116.7	100.0
C	2	5	2	1	6	1	0	1	18	16
地場産業	12.5	31.3	12.5	6.3	37.5	6.3	0.0	6.3	112.5	100.0
D	5	6	3	12	15	2	2	4	49	37
企業誘致	13.5	16.2	8.1	32.4	40.5	5.4	5.4	10.8	132.4	100.0
E 観光 リゾート	1	2	2	5	26	0	0	2	38	34
	2.9	5.9	5.9	14.7	76.5	0.0	0.0	5.9	111.8	100.0
F	0	1	0	1	3	1	0	1	7	6
住宅団地	0.0	16.7	0.0	16.7	50.0	16.7	0.0	16.7	116.7	100.0
G	1	1	0	1	0	0	0	1	4	4
文化施設	25.0	25.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	25.0	100.0	100.0
H	0	3	2	0	2	1	0	5	13	13
回答なし	0.0	23.1	15.4	0.0	15.4	7.7	0.0	38.5	100.0	100.0
マルチ 合計	12	22	12	23	65	5	4	19	162	139
	8.6	15.8	8.6	16.5	46.8	3.6	2.9	13.7	116.5	100.0

3.3.2 地域振興策の具体的内容

地域振興策を①実施に踏み切った背景・経緯、②目的、③効果の内容、④成功要因、⑤期待した効果が見られなかった内容、⑥道路整備が担った役割について取りまとめたものを図3.3.1に示し、⑦地域振興策にとって重要な道路の種別については図3.3.2に示している。なお、第2回調査における項目の中で、②目的では、生活環境の向上、雇用機会の増大、地域経済の活性化、また④成功要因では、組織・人材の育成、住民意識の向上、対外PR、誘致運動などの具体的な回答例を調査項目とともに記述したため、回答結果にも多少この影響があったものと考えられる。

① 実施に踏み切った背景・経緯

地域振興策は地域の問題点を解決すべく実施されるとともに、さまざまな都市環境の改善、自然・立地環境の利用等を背景として実施されていることがわかる。特に、地方部の抱える問題点は「若者の流出」「過疎化の進行」「人口の流出」など、交通条件の改善では「高速道路の開通」などが特に多くなっている。

（地方部の抱える問題点）

- 現在地方部では、「人口の減少・流出」「若者の流出」などを特に深刻な問題点として指摘している。この原因としては、「農林水産業の不振」「地場産業の不振」といった産業の衰退による「雇用機会の不足」によるものである。また、人口の流出もしくは「農林水産業の不振」により「地域経済が停滞」した地域もあった。
- 「道路整備の立ち遅れ」は、「交通渋滞」「通過交通量の増加」を引き起こし、「環境悪化の原因となっている。一方では「農水産物運搬の不便さ」「農産物の荷痛み」「農産物出荷ルート欠如」などの問題を引き起こしている。
- また、地方部の中でも比較的都市部の地域では、「町の二極化」「乱開発の進行」「都市化の進展」「スプロール化の進行」もしくは「人口の増加」などの指摘が多い。

（交通条件の改善）

- 「高速道路の開通」「新幹線の開通」「高速ICの開通」など高速交通網を活用し地域振興策を実施している地域が非常に多い。
- また「空港までの道路整備」「橋梁の建設」「道路冬期通行可能」「農道整備」などの「道路整備」をきっかけに地域振興策を実施している地域もある。

（地域の保有するポテンシャル）

- 「地方中心都市に近い」「首都圏との近接性」など地域における「立地条件の良さ」をきっかけとした地域振興策の実施があげられる。

（保有する資源等）

- 観光・リゾート開発を実施している地域に非常に多く「スキー場」「自然国立県立公園」「温泉」「積雪」などの資源を活用している。

（社会的背景の変化）

- 地方部の中でも比較的都市的機能の充実している地域では、「住民ニーズの多様化」「生活様式の変容」などの社会的背景の変化に対応した地域振興策を実施している。

（施設の建設及び立地）

- 「流通施設の建設」「流通加工施設の建設」「文化施設の建設」など各種施設の建設および「大学の立地」などをきっかけとし地域振興策を実施している。

② 目的

地域振興策の実施目的は、地域活力の増強の面からは「地域経済の活性化」「雇用機会の確保」、シビルミニマムに関しては「生活環境の向上」が目立って多くなっている。

（地域活力）

- 「地場産業の振興」により「地域経済の活性化」を図る。
- 「地場産業の振興」により「雇用機会の確保」し「若者の定着」「人口の定着」などを図る。
- 「若者の定着」「人口の定着」などにより「地域経済の活性化」を図る。
- 「観光ルートの形成」などにより「観光業の振興」「観光客の増加」させることにより「地域経済の活性化」を図ることを目的としている。

（シビルミニマム）

- 「生活環境の向上」の他に、「通勤通学利便性の向上」「防災性の向上」「定住条件の向上」などを指摘している地域もある。

（交流・文化）

- 「文化の振興」「国際交流の促進」「地域間交流」など文化活動、交流の促進を指摘している地域もある。

（その他）

- 「イメージアップ」「知名度の向上」もしくは「福祉の向上」などを指摘している。

③ 効果の内容

地域振興策の実施効果は、地域活力の増強の面から「雇用機会の確保」「地域経済の活性化」に関する内容が特に多く、シビルミニマムに関しては「生活環境の向上」であるとしており、②に示した目的の内容で指摘してるものとはほぼ同一である。

(地域活力)

- 「企業進出の促進」などにより「地場産業の振興」が図られた。
- 「観光客の増加」とともに「観光業が振興」し「地域経済の活性化」が図られた。
- 「地場産業の振興」により「地域経済の活性化」が図られた。
- 「地場産業の振興」により「雇用機会の確保」が図られ、「人口の定着」「若者の定着」につながった。
- 「若者の定着」「人口の定着」などにより「地域経済の活性化」が図られた。

(シビルミニマム)

- 「生活環境の向上」の他に、「通勤通学利便性の向上」「防災性の向上」「定住条件の向上」などが図られたとしている。

(交流・文化)

- 「地域間交流の促進」「大学誘致の促進」などが図られたとしている。

(その他)

- 「活気がでてきた」「イメージアップ」「知名度の向上」が図られたとしている。

④ 成功要因

成功要因としては、協力体制づくりに関する要因が最も多く、「住民意識の向上」が目立って多かった。さらに官民との協力では「関係機関の協力」「民間活力の導入」などが多い。企業誘致、観光・リゾートに多かった「誘致運動」「対外PR」などの対外運動の重要性。また人材の育成に関する「組織人材の育成強化」、交通条件の改善としての「道路整備」を指摘した地域も多かった。

⑤ 期待した効果が見られなかった内容

全体に占めるサンプル数としては、少なかったが「雇用機会の確保・拡大」「若者の地元定着」に対して効果がなかったとする地域があった。

⑥ 道路整備が担った役割

道路整備の内容が地域振興策全体の中でどのような役割を担ったかについては、地域活力では、産業の振興を促す「企業進出の促進」「物資輸送の効率化」が特に多かった。また、観光業の振興では「観光客の増加」。シビルミニマムに関しては「生活環境の向上」「通勤通学利便性の向上」が多かった。また、交流・文化においては「地域間交流の促進」であると指摘している。

⑦ 地域振興策にとって重要な道路の種別

⑥をさらに道路の種別に示したものが図3.3.2である。

地域振興策実施の際に、「大都市との時間短縮に資する道路」「地域内交通流の円滑化・混雑緩和に資する道路」「地方中心都市との時間短縮道路」「高速道路」などの道路整備が重要であるとしている。また、これらの道路を⑥における役割にあてはめると、企業進出の促進、観光客の増加は、「大都市との時間短縮に資する道路」「地方中心都市との時間短縮道路」「高速道路」などであると考えられる。また、シビルミニマムに関する生活環境の向上、通勤通学利便性の向上、地域間交流の促進については「地域内交通流の円滑化・混雑緩和に資する道路」に対応していると考えられる。

さらに、計画中との比較では「大都市との時間短縮に資する道路」「高速道路」など大都市圏との近接性に関する内容に対する期待は他の道路の種類の期待度の大きさはやや低くなっているが、全体的には道路整備への期待度は高くなっている。「地方中心都市との時間短縮道路」や「高速インターチェンジまでのアクセス道路」「空港へのアクセス道路」など高速交通施設までの道路整備を重要視している傾向があるとともに「快適・安全に歩けるような道路」「まちなみ等美しくみせる区画街路」などより住民に身近な道路整もが望まれる傾向がわかる。

図3.3.1 地域振興策の具体的内容（その1）

○内の数値は回答自治体数（複数回答）

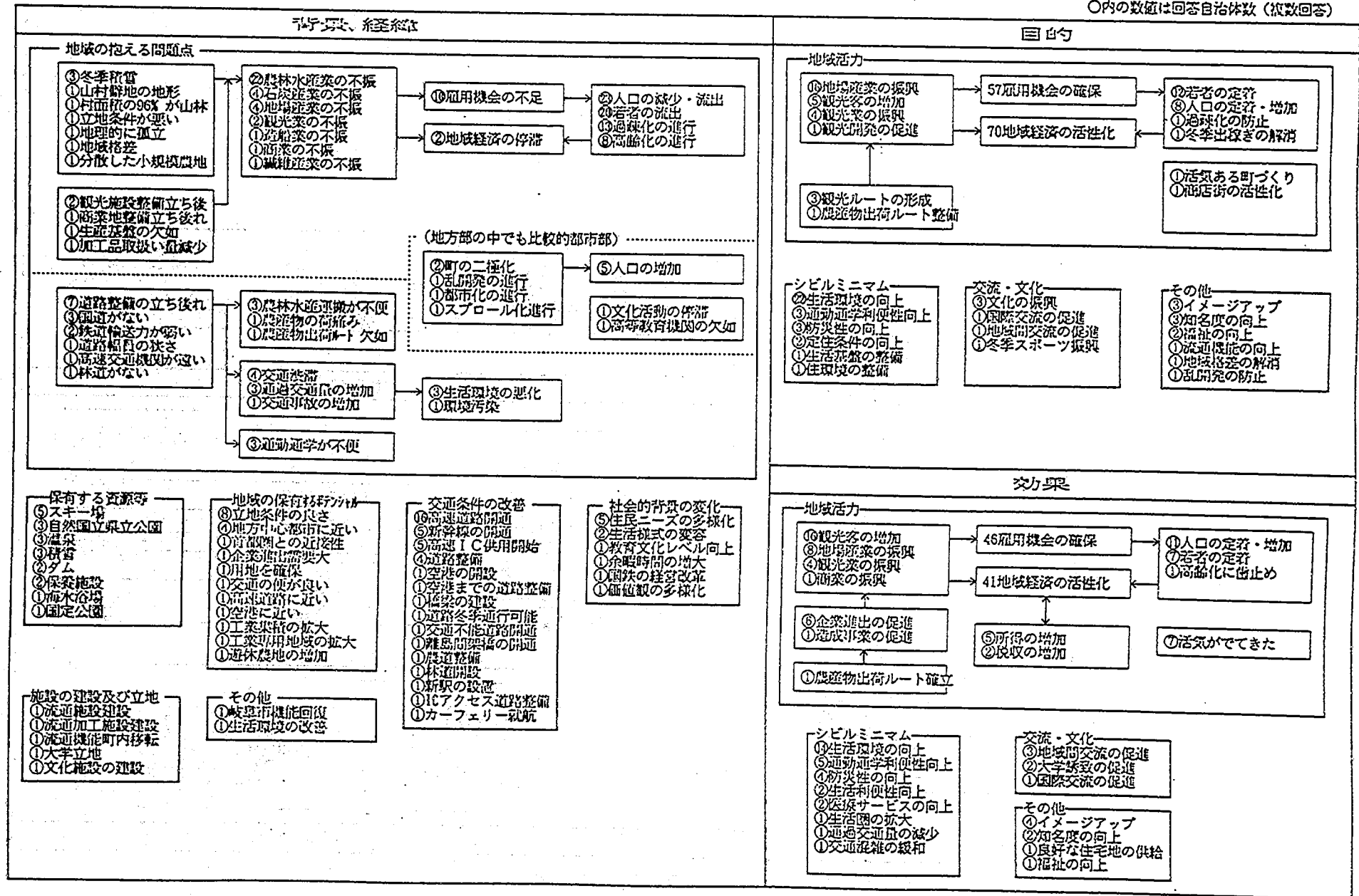


図3.3.1 地域振興策の具体的内容（その2）

○内の数値は回答自治体数（複数回答）

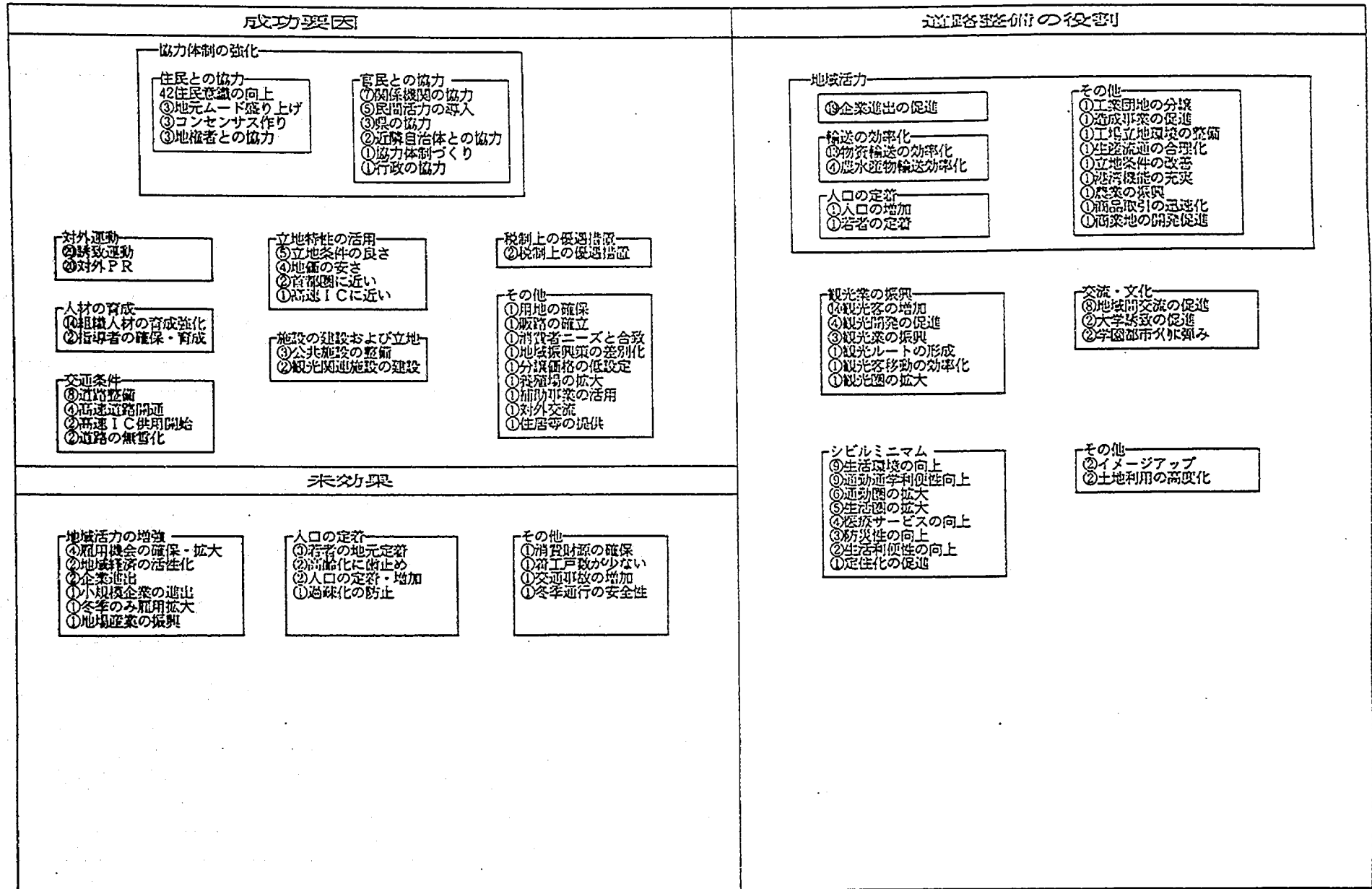
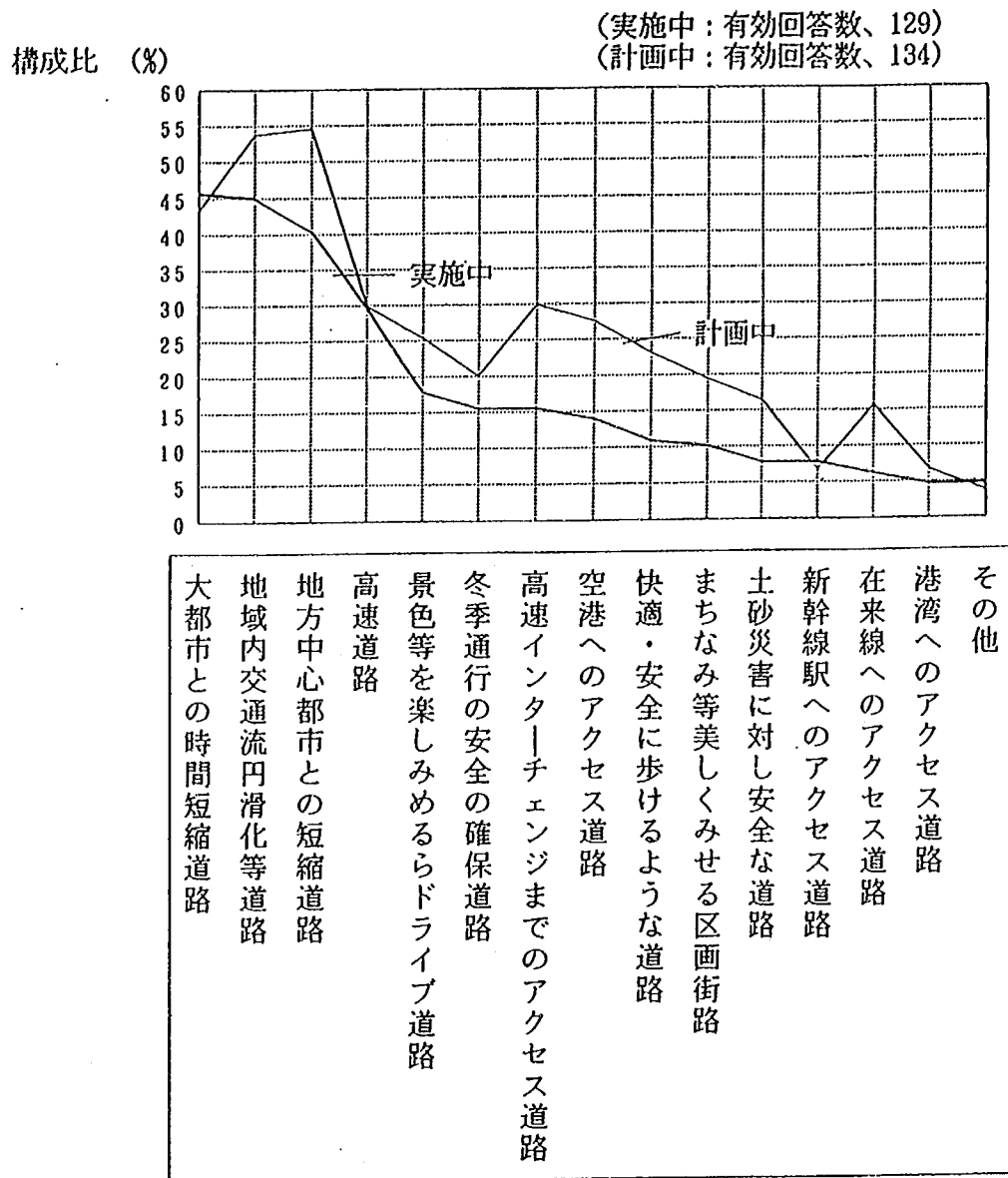


図3.3.2 地域振興策にとって重要な道路の種別



3.3.3 地域振興策種類別の具体的内容

地域振興策の種類別に地域振興策を実施に踏み切った背景・経緯、目的、効果の内容、成功要因、期待した効果が見られなかった内容、道路整備が担った役割について取りまとめたものを図3.3.3～図3.3.9に示し、地域振興策にとって重要な道路の種類別については表3.3.4に示している。なお、第2回アンケート調査回答市町村の中には、複数の地域振興策を実施しているため、振興策の分類毎の背景、経緯、目的、効果、成功要因、道路整備の役割などの具体的内容が整理されたキーワード（図3.3.3～図3.3.9）には当該振興策に必ずしも適切でない内容が一部含まれている。

表3.3.4 地域振興策に重要な道路の種類（複数回答、下段：構成比％）

地域振興策の種類 道路の種類別	A 総合計 画	B 生活環 境	C 地場産 業	D 企業誘 致	E 観光・ リゾート	F 住宅団 地	G 文化施 設	合 計
1 大都市との時間短縮に資 する道路	5 29.4	7 58.3	7 43.8	15 40.5	22 64.7	1 16.7	2 28.6	59 45.7
2 地方中心都市との時間短 縮に資する道路	4 23.5	5 41.7	7 43.8	13 35.1	18 52.9	3 50.0	2 28.6	52 40.3
3 地域内の交通円滑化・混 雑緩和に資する道路	11 64.7	5 41.7	12 75.0	18 48.6	10 29.4	1 16.7	1 14.3	58 45.0
4 冬季通行の安全の確保さ れた道路	3 17.6	3 25.0	2 12.5	3 8.1	8 23.5	0 0.0	1 14.3	20 15.5
5 土砂災害に対して安全な 道路	0 0.0	2 16.7	2 12.5	1 2.7	4 11.8	0 0.0	1 14.3	10 7.8
6 まちなみ等を美しくみせ るような区画街路	4 23.5	2 16.7	1 6.3	2 5.4	2 5.9	0 0.0	2 28.6	13 10.1
7 快適・安全に歩けるよう な道路	3 17.6	2 16.7	3 18.8	2 5.4	4 11.8	0 0.0	0 0.0	14 10.9
8 景色等を楽しみながら快 適にドライブできる道路	8 47.1	0 0.0	3 18.8	4 10.8	7 20.6	0 0.0	1 14.3	23 17.8
9 高速道路	4 23.5	2 16.7	3 18.8	14 37.8	13 38.2	1 16.7	1 14.3	38 29.5
10新幹線駅へのアクセス道 路	2 11.8	0 0.0	0 0.0	3 8.1	5 14.7	0 0.0	0 0.0	10 7.8
11在来線駅へのアクセス道 路	1 5.9	2 16.7	0 0.0	1 2.7	4 11.8	0 0.0	0 0.0	8 6.2
12空港へのアクセス道路	5 29.4	1 8.3	1 6.3	4 10.8	5 14.7	1 16.7	1 14.3	18 14.0
13港湾へのアクセス道路	1 5.9	1 8.3	1 6.3	1 2.7	2 5.9	0 0.0	0 0.0	6 4.7
14高速インターチェンジま でのアクセス道路	5 29.4	2 16.7	0 0.0	7 18.9	6 17.6	0 0.0	0 0.0	20 15.5
15その他	1 5.9	1 8.3	0 0.0	3 8.1	1 2.9	0 0.0	0 0.0	6 4.7
マルチ合計	57 335.3	35 291.7	42 262.5	91 245.9	111 326.5	7 116.7	12 171.4	355 275.2
合 計	17 100.0	12 100.0	16 100.0	37 100.0	34 100.0	6 100.0	7 100.0	129 100.0

A. 総合計画（基本計画、多目的分類不能）－図3.3.3－

●背景・経緯

地方部の中で総合計画を実施している地域では、農業、地場産業などの不振から人口・若者の流出、高齢化・過疎化の進行などの地域活力の低下を深刻な問題点として指摘している。また、道路に関しては主要幹線道路の欠如（国道がない）、道路整備の立ち遅れなどによる生活環境の悪化、環境汚染、農林産物の運搬が不便であるなどの問題点を抱えている。

一方、総合計画を立案した背景には、当該地域における交通条件の改善、特に高速道路の開通、新幹線の開通、ICアクセス道路整備など高速交通機関の整備およびそのアクセス道路整備があげられている。また、社会的背景の変化としての住民ニーズの多様化、立地条件の良さなどの地域の保有するポテンシャルの活用、文化施設の建設などがあげられている。

●目的・効果

地域振興策実施にあたっての目的は、地域活力に関しては人口・若者の流出などを解決するため、交通条件の改善、立地条件の良さなどを生かし、地場産業の振興による雇用機会の確保、若者の流出などを防止することによる地域経済の活性化をねらいとしている。またシビルミニマムに関しては道路整備、住民ニーズの多様化に対応した生活基盤施設の整備などによる生活環境の向上をねらいとしている。

地域振興策による効果の具体的内容については、企業進出の促進、雇用機会の確保、地場産業の振興による地域経済が活性化された。また、これにともない所得の増加、税収の増加、人口の増加、観光客の増加などの効果があったとしている。シビルミニマムに関しては、道路整備などによる生活環境・防災性・通勤通学利便性などが向上したとしている。さらに、イメージアップ、福祉の向上などの効果も指摘している。

●成功要因

生活環境の向上などシビルミニマムに関する地域振興策は住民意識の向上が特に多かったことから住民の協力が必要であることがわかる。識の向上としている。また、地域活力の増強をねらいとしている地域では誘致運動、関係機関の協力、コンセンサスづくりなどを成功要因として指摘している。

●道路整備の役割

地域活力の増強に関しては、物資輸送の効率化、農水産物輸送の効率化による企業進出の促進。また観光業については観光客の増加や観光開発の促進などに重要な役割を果たしている。さらにシビルミニマムに関しては、生活環境の向上にとって重要な役割を果たしている。

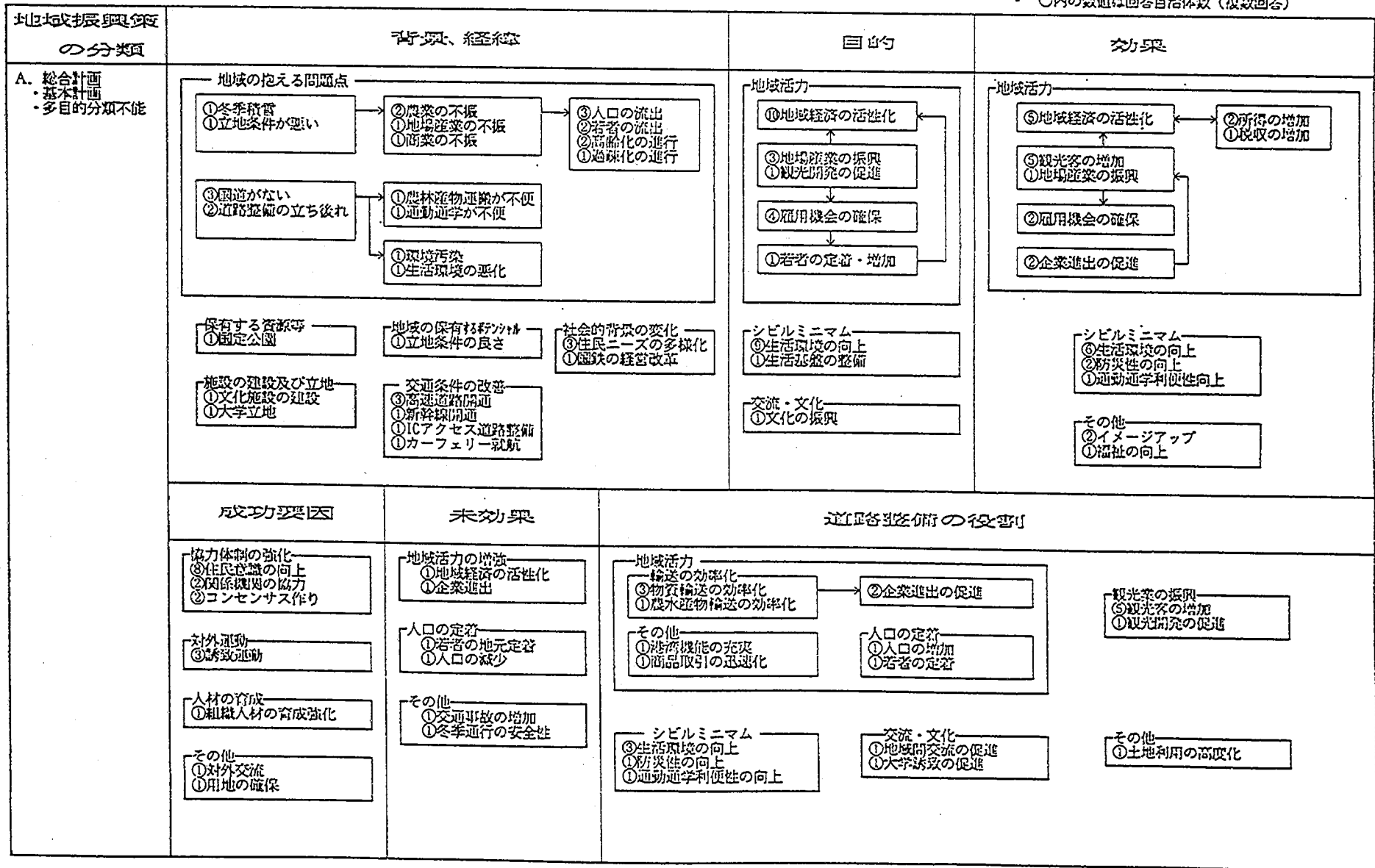
●重要な道路の種別

－表3.3.4（A欄）－

各市町村の総合計画の中の振興策であることから、大都市や地方中心都市との連絡道路の重要性よりも地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路（64.7%）が多くなっている。次いで、自然景観等の美しさを生かし快適にドライブできる道路（47.1%）などをあげている。

図3.3.3 地域振興策の具体的内容（A．総合計画）

・ A地域振興策実施自治体数：17（複数回答）
・ ○内の数値は回答自治体数（複数回答）



B. 生活環境（シビルミニマム、道路整備、基盤整備、公園・緑化） —図3.3.4—

●背景・経緯

地方部の中で生活環境に関する地域振興策を実施している地域では、冬季積雪、町の二極化などの問題により道路整備の立ち遅れ、通過交通量の増加や交通渋滞から生活環境の悪化、交通事故の増加、通勤通学の不便さ、農水産物運搬の不便さといった問題点を抱えている。

●目的・効果

地域振興策実施にあたっての目的は、生活環境の向上、通勤通学の利便性向上、防災性向上などのシビルミニマムに関する内容が特に多くなっている。効果については上記項目以外に医療サービスの向上、活気がでてきた、地域間交流の促進、良好な住宅地の供給などをあげている。

●成功要因

生活環境の向上を目的とした地域振興策は、Aの総合計画と同様に住民意識の向上が多くなっており、また県との協力、関係機関の協力など協力体制の強化を指摘している。また、立地特性の活用として立地条件の良さや道路整備があげられている。

●道路整備の役割

シビルミニマムに関する生活環境の向上、通勤通学利便性の向上、医療サービスの向上、防災性の向上、定住化の促進、地域間交流の促進にとって重要な役割を果たしている。さらに交流に関しては、地域間交流の促進などとしている。

●重要な道路の種別 —表3.3.4（B欄）—

大都市との時間短縮に資する道路(58.3%)、地方中心都市との時間短縮に資する道路(41.7%)、地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路(41.7%) などとなっている。

図3.3.4 地域振興策の具体的内容（B．生活環境）

- ・ B地域振興策実施自治体数：12（複数回答）
- ・ ○内の数値は回答自治体数（複数回答）

地域振興策 の分類	背景、経緯等	目的等	効果
B．生活環境 ・ シビルミニマム ・ 道路整備 ・ 基盤整備 ・ 公園 緑化	地域の抱える問題点 ②冬季積雪 ②町の二極化 ①山村僻地の地形 ①乱開発の進行 ①都市化の進行 ①スプロール化進行 ②通過交通量の増加 ②道路整備の立ち遅れ ②交通渋滞 ②生活環境の悪化 ①交通事故の増加 ①通勤通学が不便 ①農水産物運搬が不便 交通条件の改善 ①新駅の設置 その他 ①生活環境の改善	シビルミニマム ⑤生活環境の向上 ②通勤通学利便性向上 ①防災性の向上 その他 ①乱開発の防止	シビルミニマム ⑤生活環境の向上 ③通勤通学利便性向上 ①医療サービスの向上 ①防災性の向上 ①通過交通量の減少 ①交通混雑の緩和 地域活力 ②活気がでてきた 交流・文化 ①地域間交流の促進 その他 ①良好な住宅地の供給
	成功要因	未効果	道路整備創出の役割
	協力体制の強化 ⑥住民意識の向上 ②県の協力 ①関係機関の協力 立地特性の活用 ①立地条件の良さ 交通条件 ①道路整備	なし	シビルミニマム ④生活環境の向上 ③通勤通学利便性の向上 ①医療サービスの向上 ①防災性の向上 ①定住化の促進 地域活力 ①物資輸送の効率化 交流・文化 ①地域間交流の促進 その他 ①土地利用の高度化

C. 地場産業（農林水産業含む） —図3.3.5—

●背景・経緯

地方部の中で地場産業に関する地域振興策を実施している地域では、農林水産業の不振による若者の流出、人口の減少などの問題点に悩まされている。

一方で地域振興策を実施する背景には、交通条件の改善（高速道路の開通、離島間架橋の開通、農林道整備など）や施設の建設（流通施設、流通加工施設）などがあげられている。

●目的・効果

地域振興策実施にあたっての目的は、地域経済の活性化、雇用機会の確保、地場産業の振興などの地域活力の増強が特に多くなっている。また、シビルミニマムに関しては生活環境の向上となっている。効果としては地域活力の増強では地場産業の振興による雇用機会の確保や地域経済の活性化などが多い。また生活環境の向上などシビルミニマムに関する内容についての効果もみられたとしている。

●成功要因

地場産業の振興を図るためには、住民意識を向上させることが最も重要であるとして。さらに人材の育成や対外運動などを成功要因として指摘している。

●道路整備の役割

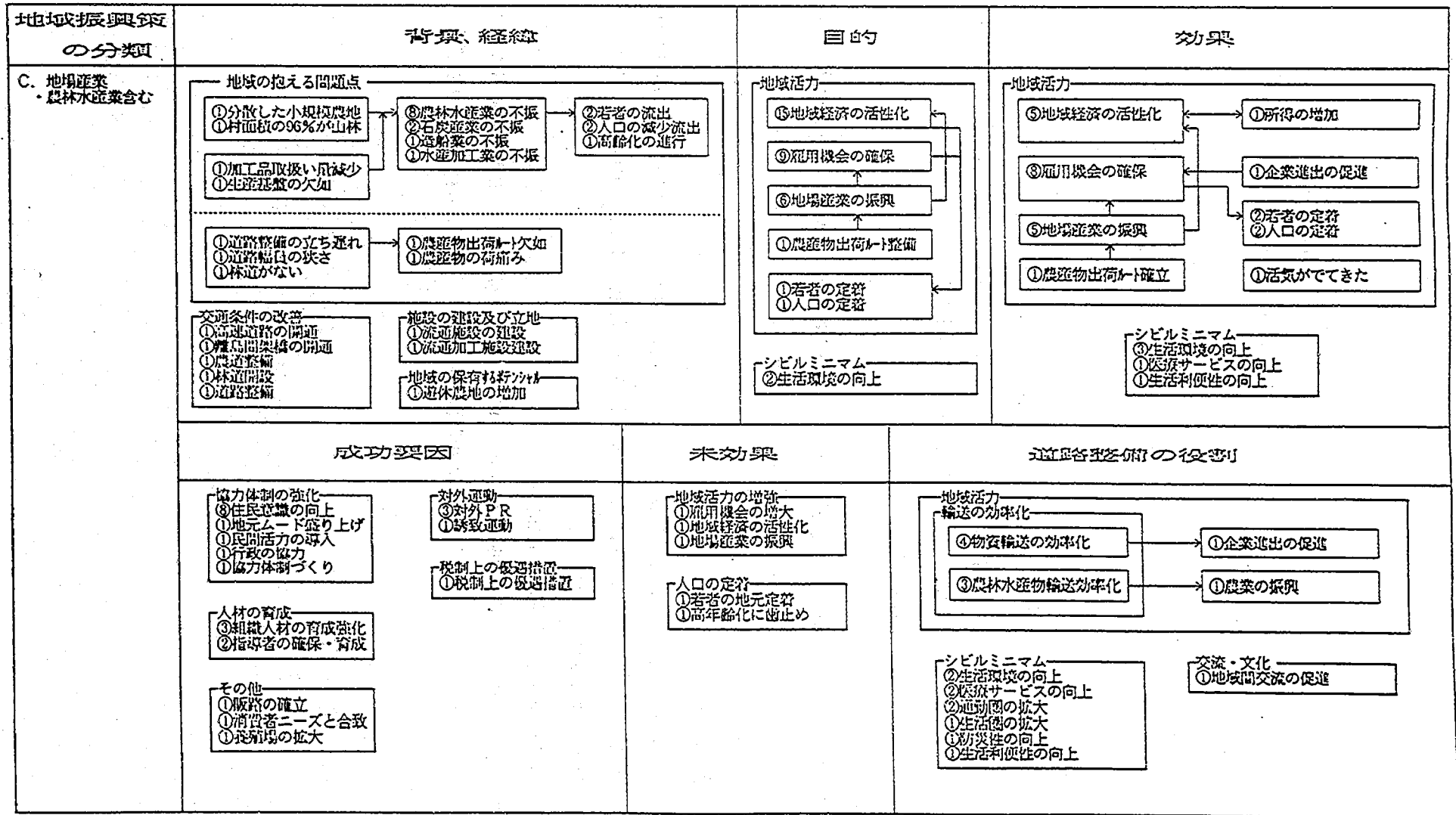
地域活力増強の面からは、物資輸送の効率化、農林水産物輸送の効率化による企業進出の促進、農林水産物輸送の効率化による農業の振興に役立っている。また、生活環境の向上、医療サービスの向上、通勤圏の拡大などのシビルミニマムに関する内容にも役割を果たしている。

●重要な道路の種別 —表3.3.4（C欄）—

地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路（75.0％）が最も重要視されており、次いで大都市、地方中心都市との時間短縮に資する道路（43.8％）などである。

図3.3.5 地域振興策の具体的内容（C．地場産業）

- ・ C地域振興策実施自治体数：16（複数回答）
- ・ ○内の数値は回答自治体数（複数回答）



D. 企業誘致（工業団地、流通団地） —図3.3.6—

●背景・経緯

地方部の中で企業誘致に関する地域振興策を実施している地域では、全般的に農業の不振や雇用機会の不足による若者・人口の流出に悩まされている。また、比較的都市部においては人口増加、労働人口の増加といった問題点を抱えている。

一方、振興策を実施した背景には立地条件の良さ、地方中心都市に近いなど地域の保有するポテンシャルの活用したもの、高速道路の開通、高速IC供用開始、新幹線の開通など高速交通機関に関する交通条件の改善などがあげられている。

●目的・効果

地域振興策実施にあたっての目的は、雇用機会の確保や地域経済の活性化が特に多い。雇用機会の確保による若者・人口の定着や地場産業の振興による雇用機会の確保、地域経済の活性化をねらいとしている。効果に関しても、雇用機会の確保や地域経済の活性化に対する効果が特に多く、また、雇用機会の確保により人口・若者が定着したとしている。

●成功要因

企業誘致を成功させるためには、誘致運動が最も重要であるとしている。また、道路整備などによる交通条件の改善、協力体制の強化、立地特性の活用（立地条件の良さ、地価の安さなど）、公共施設の整備などが重要視されている。

●道路整備の役割

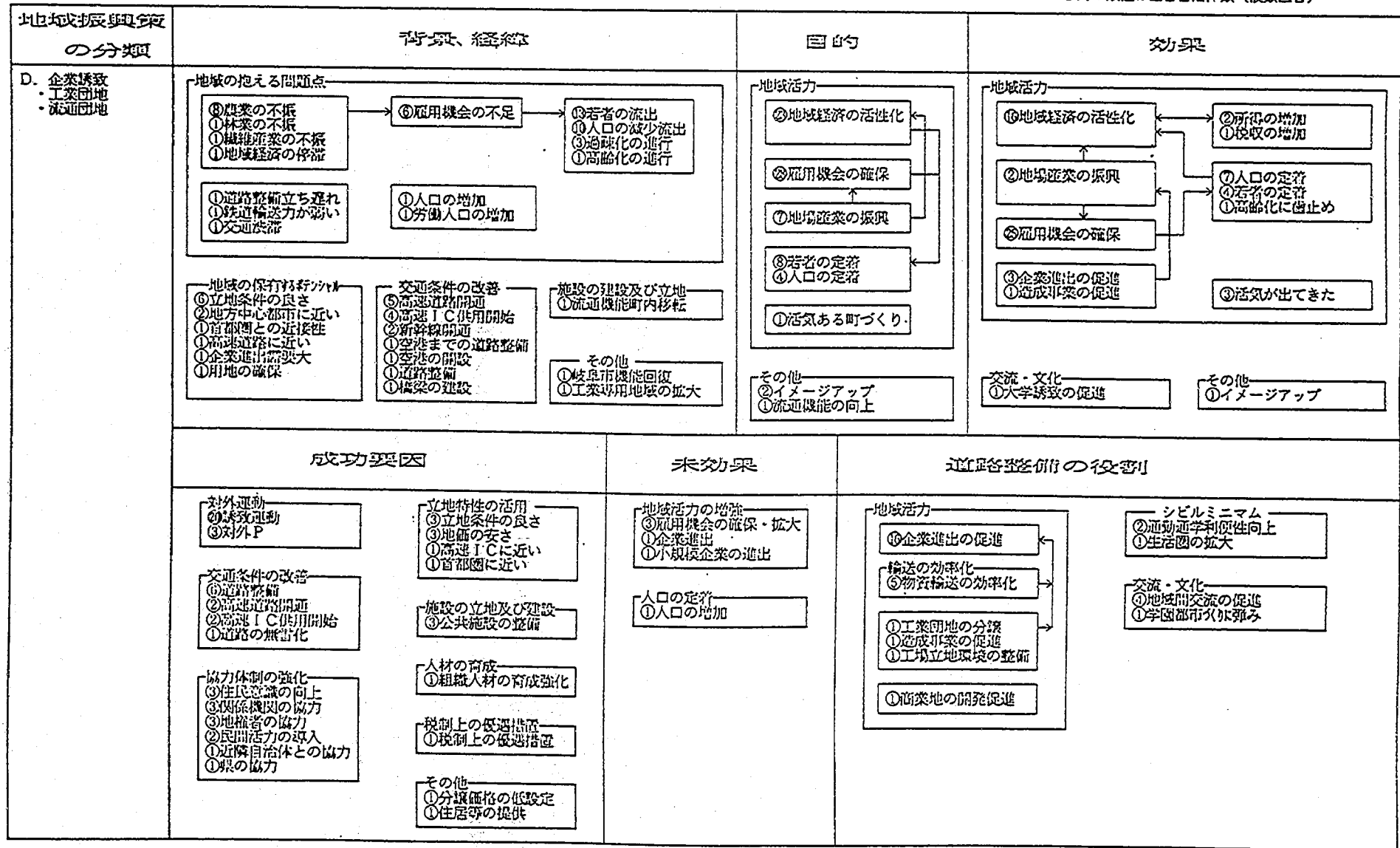
地域活力の増強に関しては、企業誘致の促進に最も役立っているとしている。さらに物資輸送の効率化があげられている。また、交流に関しては、地域間交流の促進が多く、シビルミニマムでは通勤通学利便性の向上などに役割を果たしている。

●重要な道路の種別 —表3.3.4（D欄）—

地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路（48.6%）とともに大都市との時間短縮に資する道路（40.5%）、高速道路（37.8%）、地方中心都市との時間短縮に資する道路（35.1%）などが重要な道路であるとしている。

図3.3.6 地域振興策の具体的内容（D．企業誘致）

- ・ D地域振興策実施自治体数：17（複数回答）
- ・ ○内の数値は回答自治体数（複数回答）



●背景・経緯

地方部の中で観光・リゾートに関する地域振興策を実施している地域の多くは、過疎化の進行や人口・若者の減少・流出、高齢化の進行などを問題点とし指摘している。これらの原因としては農水産業などの不振による雇用機会の不足があげられている。また、この振興策を実施している地域は、高速道路の開通などの交通条件の改善、スキー場や自然・国立・県立公園、温泉、積雪などの資源を活用している。

●目的・効果

地域振興策実施にあたっての目的は、地域経済の活性化や雇用機会の確保などの地域活力の増強が特に多い。雇用機会の確保による若者の定着や観光業の振興による地域経済の活性化をねらいとしている。また、この中の一部の地域では生活環境の向上をねらいとしている。観光・リゾートを実施している地域の一部には観光業の振興とともに、生活基盤整備を同時に進めている地域がある。効果に関しては、地域経済の活性化、雇用機会の確保、観光客の増加が特に多く、この中で生活環境の向上としての地域が一部にみられる。

●成功要因

観光・リゾート開発の成功要因には、住民意識の向上と対外PRが多くを占めている。また人材の育成にも力をいれていることがわかる。

●道路整備の役割

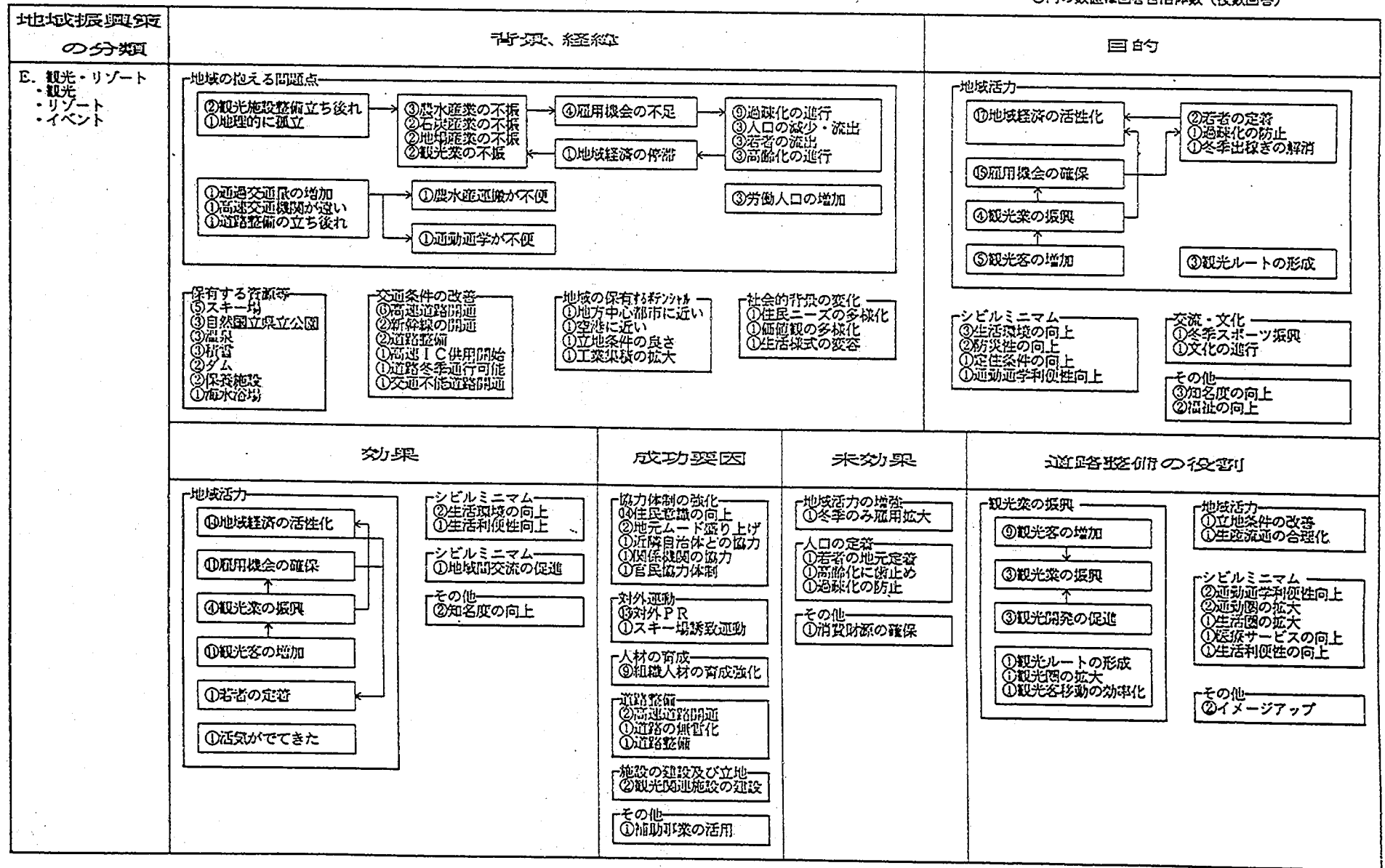
道路整備は観光客の増加に寄与するとしている地域が特に多い。さらに、観光業の振興や観光開発の促進に役立っている。また、シビルミニマムに関しては通勤通学利便性の向上や通勤圏の拡大などがあげられているが、このことは観光・リゾートを実施した地域では一般的に観光関連道路と生活関連道路が同一であるためと考えられる。

●重要な道路の種別 -表3.3.4 (B欄) -

観光・リゾートに関しては、観光客の増加が主な道路整備の役割であることから人口集積が大きい（観光人口が多い）大都市との時間短縮に資する道路(64.7%) が最も大きく、次いで地方中心都市との時間短縮に資する道路(52.9%) となっている。また、高速道路の役割も38.2%と大都市、地方中心都市までの道路に次いで高い。

図3.3.7 地域振興策の具体的内容（E．観光，リゾート）

- ・ E地域振興策実施自治体数：34（複数回答）
- ・ ○内の数値は回答自治体数（複数回答）



●背景・経緯

地方部の中で住宅団地に関する地域振興策を実施している地域では、人口の減少や高齢化の進行などの問題点を抱えている。一方、地方中心都市に近いことや交通の便が良いなどの立地条件の良さを活用した振興策を実施している。

●目的・効果

地域振興策実施にあたっての目的は、地域活力の増強に関しては、地域経済の活性化や人口の増加を、シビルミニマムに関しては生活環境の向上、住環境の整備をねらいとしている。効果に関しては、目的において示した地域経済の活性化や人口の増加などの項目はあまり効果がみられず、生活環境の向上防災性の向上などシビルミニマムに関する効果とともに、交流の面（地域間交流の促進）での効果もあった。

●成功要因

住宅団地の成功要因には、立地条件の良さ、首都圏に近いこと、地価の安さなど地域の立地条件の良さを活用しているとともに、住民意識の向上や民間活力の増強などの協力体制の強化が成功要因となっているとしている。

●道路整備の役割

道路整備は通勤通学利便性の向上、通勤圏の拡大、生活環境の向上などシビルミニマムに関して果たした役割が大きいとしている。

●重要な道路の種別 —表3.3.4 (F欄) —

大都市圏を除く地方部を調査対象としているため、住宅団地は主に地方中心都市部における昼間人口の一部が転換してくると思われることから、地方中心都市との時間短縮に資する道路が50.0%と重要度が非常に高くなっている。

G. 文化施設（大学、生涯学習）

—図3.3.9—

●背景・経緯

地方部の中で文化施設（大学、生涯学習等）に関する地域振興策を実施している地域では、文化活動の停滞、高等教育機関の欠如などの問題点を抱えている。一方、余暇時間の増大や住民ニーズの多様化、教育文化レベルの向上など社会的背景の変化に対応すべく、地域振興策を実施している。

●目的・効果

地域振興策実施にあたっての目的は、地域活力の増強に関しては、地域経済の活性化、雇用機会の増大を、シビルミニマムに関しては生活環境の向上、定住条件の向上をあげている他に、国際交流の促進、文化レベルの向上などをねらいとしている。効果に関しては、地域活力では地域経済の活性化や商業の振興を、シビルミニマムでは生活圏の拡大や通勤通学利便性の向上などをあげている。さらに、交流・文化では大学の誘致、国際交流の促進などがある。

●成功要因

大学・生涯学習施設などの誘致運動が成功要因としてあげられ、この他にコンセンサスづくりや対外PRなどとしている。

●道路整備の役割

道路整備は通勤圏の拡大、生活圏の拡大などシビルミニマムに関して果たした役割や地域間交流の促進、大学誘致の促進、学園都市づくりに弾みがついたなどの交流・文化に関する役割を担ったとしている。

●重要な道路の種別

—表3.3.4（F欄）—

大都市、地方中心都市との時間短縮に資する道路（各28.6%）やまちなみ等を美しくみせるような区画街路（28.6%）が他の道路よりやや重要度が高くなっている。

図3.3.8 地域振興策の具体的内容（F．住宅団地）

・ F地域振興策実施市町村：6（複数回答）
 ・ ○内の数値は回答市町村（複数回答）

地域振興策 の分類	背景、経緯	目的	効果	成功要因	未効果
F．住宅団地	地域の抱える問題点 ④人口の減少 ①高齢化の進行 ①地域格差 地域の保有特性等 ①地方中心都市に近い ①交通の便が良い 社会的背景変化 ①生活様式の変容	地域活力 ③地域経済の活性化 ③人口の増加 シビルミニマム ②生活環境の向上 ①住環境の整備 交流・文化 ①地域間交流の促進 その他 ①地域格差の解消	地域活力 ①人口の増加 ①商業活動の多様化 シビルミニマム ③生活環境の向上 ①防災性の向上 交流・文化 ①地域間交流の促進 その他 ①イメージアップ	立地特性の活用 ①立地条件の良さ ①首都圏に近い ①地価の安さ 対外運動 ①誘致運動 協力体制の強化 ①住民意識の向上 ①民間活力の導入 その他 ①地域振興策の差別化	その他 ①雇戸数が少ない 道路各型創出の役割 シビルミニマム ①通勤通学利便性向上 ①通勤圏の拡大 ①生活圏の拡大

図3.3.9 地域振興策の具体的内容（G．文化施設）

・ G地域振興策実施市町村：4（複数回答）
 ・ ○内の数値は回答市町村（複数回答）

地域振興策 の分類	背景、経緯	目的	効果	成功要因	道路各型創出の役割
G．文化施設 ・大学 ・生涯学習	地域の抱える問題点 ①文化活動の停滞 ①高等教育機関の欠如 ①人口の流出 ①商業地盤崩立ち後れ ①鉄道輸送力が弱い ①交通渋滞 社会的背景の変化 ①余暇時間の増大 ①住民ニーズの多様化 ①教育文化レベル向上 交通条件の改善 ①高速道路開通	地域活力 ②地域経済の活性化 ①雇用機会の増大 シビルミニマム ①生活環境の向上 ①定住条件の向上 交流・文化 ①国際交流の促進 ①文化レベルの向上 その他 ①イメージアップ ①商店街の活性化	地域活力 ①地域経済の活性化 ①商業の振興 シビルミニマム ①生活圏の拡大 ①通勤通学利便性向上 交流・文化 ①大学の誘致 ①国際交流の促進	対外運動 ③誘致運動 ①対外PR 協力体制の強化 ①コンセンサス作り 未効果 なし	シビルミニマム ①通勤圏の拡大 ①生活圏の拡大 交流・文化 ①地域間交流の促進 ①大学誘致の促進 ①学園都市が拡充

3.3.4 計画中の地域振興策における道路整備

実施中の地域振興策において道路整備が担った役割は前述したが、以下では計画中の地域振興策の中で道路整備が担う役割についての調査結果を示すこととする。

① 道路整備が担う役割

計画中の地域振興策において道路整備が担うべく役割についてまとめれば図3.3.10のとおりである。

調査対象全市町村（131市町村）についてみると、地域振興策全体の中で道路整備は「観光客の増加（26自治体）」、「地域経済の活性化（20）」、「物資輸送の効率化（16）」、「地場産業の振興（13）」、「地域間交流の円滑化（12）」などに重要な役割を果たすとしている。

地域振興策の種類毎に道路整備が担うべく役割をみれば、A総合計画、B生活環境、C地場産業については「地域経済の活性化」が多く、D企業誘致では、地域活力に関しては「物資輸送の効率化」「地域経済の活性化」「地場産業の振興」、交流に関しては「地域間交流の促進」などが特に多い。また、計画中の振興策で最も多かったE観光・リゾートでは「観光客の増加」に関する回答が特に多かった。このことは、実施中の振興策に対する回答と同様となっている。

② 地域振興策にとって重要な道路の種類

実施中の地域振興策にとって重要な道路の種類は（表3.3.5）、①大都市との時間短縮に資する道路（45.7%）、②地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路（45.0%）、③地方中心都市との時間短縮に資する道路（40.3%）が上位3つでありほぼ全体の4割強自治体が重要であるとしており、他の道路に比べての重要度は特に高かった。一方、計画中における地域振興策にとって重要な役割を果たすと考えられる道路の種類についてもこの傾向変わらない。しかしながら、この3種類の道路の重要度の順位が変動しており、①地方中心都市との時間短縮に資する道路（54.5%）、②地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路（53.7%）、③大都市との時間短縮に資する道路（43.3%）となり、実施中と比較すると大都市との道路より地方中心都市との道路が重要視される傾向がある。このことは、大都市圏集中型から地方分散型へ都市機能等が分散されつつある背景を受けての結果であるとも考えられる。

図3.3.10 計画中地域振興策の道路整備の役割

() 内の数値は回答自治体数 (複数回答)

全 体 (145)				A. 総合計画 (11)		B. 生活環境 (22)	
地域活力 ①地域経済の活性化 ②物資輸送の効率化 ③地域産業の振興 ④企業進出の促進 ⑤商業の振興 ⑥農水産物輸送効率化 ⑦人口の増加・定着 ⑧流通機能の充実 ⑨経済圏の拡大 ⑩生産流通の合理化 ⑪販路の拡大 ⑫民間活力の導入促進 ⑬地域格差の解消 ⑭立地条件の改善 ⑮臨空型産業振興 ⑯産業経済活動の動脈 ⑰道路沿線開発の促進	シビルミニマム ①生活環境の向上 ②生活圏の拡大 ③生活利便性の向上 ④通勤圏の拡大 ⑤交通事故の減少 ⑥交通渋滞の解消 ⑦交通格差の緩和 ⑧通勤利便性の向上 ⑨生活基盤の向上 ⑩防災性の向上	観光業の振興 ①観光客の増加 ②観光ルートの形成 ③観光業の振興 ④観光開発の促進 ⑤リゾート開発促進 ⑥日帰り型観光促進 ⑦観光客移動効率化 ⑧温泉・ダム重要路線	その他 ①イメージアップ ②港湾機能の充実 ③宅地開発の促進 ④土地利用の高度化	地域活力 ③地域経済の活性化 ④企業進出の促進 ⑤人口の定着 ⑥産業経済活動の動脈 ⑦経済・文化活動振興	シビルミニマム ①通勤圏の拡大 ②生活圏の拡大 ③交通渋滞の解消	地域活力 ④地域経済の活性化 ⑤物資輸送の効率化 ⑥民間活力の導入促進 ⑦企業誘致の促進 ⑧地域産業の振興	シビルミニマム ④生活環境の向上 ①交通格差の緩和
				観光業の振興 ③観光客の増加 ④観光開発の促進 ⑤温泉・ダム重要路線		観光業の振興 ②観光業の振興	
				地域づくり ①まちづくりの促進 ②都市景観の整備		交流・文化 ③地域間交流の促進	
				交流・文化 ①学園都市がに弾み		地域づくり ①住宅開発の促進	
						その他 ①イメージアップ	
C. 地域産業 (12)				D. 企業誘致 (21)		E. 観光・リゾート (58)	
地域活力 ②物資輸送の効率化 ③地域産業の振興 ④農水産物輸送効率化 ⑤地域経済の活性化 ⑥商業の振興 ⑦流通機能の充実 ⑧販路の拡大 ⑨地域格差の解消	シビルミニマム ①通勤利便性の向上	観光業の振興 ②観光客の増加 ③観光客移動効率化 ④観光業の振興	その他 ①土地利用の高度化 ②港湾機能の充実 ③イメージアップ	地域活力 ④物資輸送の効率化 ⑤地域産業の振興 ⑥企業進出の促進 ⑦人口の増加 ⑧臨空型産業振興 ⑨立地条件の改善 ⑩販路の拡大 ⑪生産流通の合理化 ⑫商店街の活性化	シビルミニマム ①生活圏の拡大 ②生活利便性の向上	観光業の振興 ③観光客の増加 ④観光ルートの整備 ⑤リゾート拠点整備 ⑥日帰り型観光促進	その他 ③港湾機能の充実 ④宅地開発の促進 ⑤イメージアップ
				交流・文化 ④地域間交流の促進		地域活力 ⑦地域経済の活性化 ⑧地域産業の振興 ⑨物資輸送の効率化 ⑩商業の振興 ⑪経済圏の拡大 ⑫立地条件の改善 ⑬地域格差の解消 ⑭生産流通の合理化 ⑮農水産物輸送効率化 ⑯人口の増加 ⑰流通機能の充実 ⑱新規産業の育成	シビルミニマム ③通勤圏の拡大 ④生活環境の向上 ⑤交通事故の減少 ⑥生活圏の拡大 ⑦防災性の向上 ⑧生活圏の拡大 ⑨生活利便性の向上 ⑩生活基盤の向上
						観光業の振興 ③観光客の増加 ④観光ルートの形成 ⑤観光開発の促進 ⑥リゾート開発促進 ⑦日帰り型観光促進 ⑧観光客移動効率化	
				交流・文化 ③地域間交流の促進 ④对外交流の促進		地域活力 ①物資輸送の効率化 ②道路沿線開発の促進 ③地域産業の振興	シビルミニマム ①生活環境の向上 ②生活圏の拡大 ③生活利便性の向上
				その他 ①宅地開発の促進 ②イメージアップ		観光業の振興 ①観光ルートの形成	
				F. 住宅団地 (6)		G. 文化施設 (4)	
						地域活力 ②企業進出の促進 ③物資輸送の効率化 ④地域経済の活性化	シビルミニマム ①生活利便性の向上
						観光業の振興 ①観光開発の促進	交流・文化 ①地域間交流の促進

表3.3.5 地域振興策に重要と考えられる道路の種類

(複数回答、下段：構成比%)

地域振興策の種類 道路の種類別	A	B	C	D	E	F	G	合 計
1 大都市との時間短縮に資する道路	4 36.4	6 27.3	5 41.7	10 47.6	29 50.0	1 16.7	3 75.0	58 43.3
2 地方中心都市との時間短縮に資する道路	5 45.5	8 36.4	7 58.3	14 66.7	33 56.9	2 33.3	4 100.0	73 54.5
3 地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路	7 63.6	9 40.9	6 50.0	11 52.4	32 55.2	5 83.3	2 50.0	72 53.7
4 冬季通行の安全の確保された道路	3 27.3	6 27.3	1 8.3	4 19.0	13 22.4	0 0.0	0 0.0	27 20.1
5 土砂災害に対して安全な道路	1 9.1	2 9.1	1 8.3	1 4.8	4 6.9	0 0.0	0 0.0	9 6.7
6 まちなみ等を美しくみせるような区画街路	2 18.2	8 36.4	2 16.7	4 19.0	10 17.2	0 0.0	0 0.0	26 19.4
7 快適・安全に歩けるような道路	4 36.4	7 31.8	4 33.3	3 14.3	13 22.4	0 0.0	0 0.0	31 23.1
8 景色等を楽しみながら快適にドライブできる道路	8 72.7	3 13.6	3 25.0	2 9.5	18 31.0	0 0.0	0 0.0	34 25.4
9 高速道路	3 27.3	6 27.3	4 33.3	7 33.3	17 29.3	1 16.7	2 50.0	40 29.9
10 新幹線駅へのアクセス道路	2 18.2	3 13.6	2 16.7	4 19.0	9 15.5	0 0.0	2 50.0	22 16.4
11 在来線駅へのアクセス道路	1 9.1	4 18.2	1 8.3	4 19.0	10 17.2	1 16.7	0 0.0	21 15.7
12 空港へのアクセス道路	2 18.2	6 27.3	4 33.3	7 33.3	17 29.3	0 0.0	1 25.0	37 27.6
13 港湾へのアクセス道路	1 9.1	0 0.0	1 8.3	3 14.3	4 6.9	0 0.0	0 0.0	9 6.7
14 高速インターチェンジまでのアクセス道路	3 27.3	3 13.6	4 33.3	7 33.3	20 34.5	2 33.3	1 25.0	40 29.9
15 その他	0 0.0	1 4.5	1 8.3	1 4.8	2 3.4	0 0.0	0 0.0	5 3.7
マルチ合計	46 418.2	72 327.3	46 383.3	82 390.5	231 398.3	12 200.0	15 375.0	504 376.1
合 計	11 100.0	22 100.0	12 100.0	21 100.0	58 100.0	6 100.0	4 100.0	134 100.0

3.3.5 ふるさと創生事業の取り組み状況

ふるさと創生事業の取り組み状況について整理したものを表3.3.6に示している。

ふるさと創生資金の使い途は「公園・緑地整備」が全体のうち20自治体と最も多く、次いで「人材の育成」17自治体、「地域づくり」16自治体、「各種イベント」15自治体などとなっている。

表3.3.6 ふるさと創生事業の取り組み状況

②公園・緑地整備 ②公園整備 ②緑道整備 ①緑化推進事業 ①総合公園の整備 ①総合運動公園整備 ①国際交流公園付帯設備 ①運動公園の建設 ①運動場の拡張	⑬各種イベント ②イベント・祭り ②記念事業 ①ミニSLの購入	⑧観光等資源の発掘 ④温泉発掘 ①地質調査 ①温泉ボーリング ①鍾乳洞の開発 ①地下資源開発事業
⑭人材の育成 ⑤人材の育成 ①後継者対策 ①学校教育	⑪歴史・文化 ②文化施設の建設 ②文化施設の整備 ①美術館の整備 ①交流センター建設 ①伝統文化の振興 ①記念館の建設 ①生家の保存整備 ①歴史的建造物保存整備 ①歴史文化の振興 ①歴史資料館の建設 ①文化振興	⑦国際交流
⑩地域づくり ①憩いの場の創出 ①地域医療の充実 ①町並みの整備 ①オアシスタウン整備 ①不伐の森構想 ①世界の花園構想 ①ほたるの里づくり ①ウオータフロント整備 ①まちづくり ①駅改築その周辺整備 ①石のまちづくり ①花木の里づくり ①村おこし ①フラワーロード ①商店街の街路灯整備 ①シルクトピア計画 ①花と緑の基金	⑨施設建設・整備 ②観光施設の建設 ①地域特産物センタ建設 ①自然休暇村整備 ①スポーツクリエーション施設整備 ①宿泊施設の建設 ①特産物販売施設建設 ①研究施設の建設 ①宿泊施設の充実	⑤産業の振興 ①観光関連 ①地場産業の振興 ①農業の振興 ①地域産物の開発 ①産業振興
	⑧道路等整備 ②観光案内板の設置 ①道路標識設置 ①道路整備 ①特産物広告塔設置 ①リゾート関連道路整備 ①道路環境の整備 ①集落道の整備	⑥調査研究費 ②研究開発費 ①調査研究費 ①幹線道路整備計画 ①町づくりビジョン策定
		②河川環境整備 ①河川改修工事 ①河川環境整備
		②その他 ②基金として積立中 ①チャイムの設置 ①ふるさとの伝承 ①町のPR

(注) ○内は回答自治体数

3.4 ヒアリング調査結果

地域振興策による道路整備の役割を、具体的事例に基づいて詳細に把握するため、地方自治体の地域振興策担当者に対するヒアリング調査を行った。

調査対象自治体の選定にあたっては、第2回アンケート調査の回答内容が詳細で、かつ、興味深い自治体を対象候補として抽出し、その中から異なる地域振興策を実施している複数自治体を選定することとし、最終的に次の2町村をヒアリング対象自治体として選定した。

① 新潟県北蒲原郡中条町

○米国大学誘致事業および国際都市づくり

・地域振興策の内容

サザン・イリノイ・ユニバーシティ新潟校の誘致、新潟・イリノイ友好会館の建設、国際交流公園の建設、姉妹都市提携、国際交流イベントの開催、英会話教室の開設

・地域振興策にとって重要な道路整備

地方中心都市との道路時間距離短縮に資する道路（新々バイパスの整備）

② 新潟県南蒲原郡下田村

○藤平工業団地造成事業

・地域振興策の内容

地場産業の振興（7社）および企業誘致（8社）………主に金属製品製造業

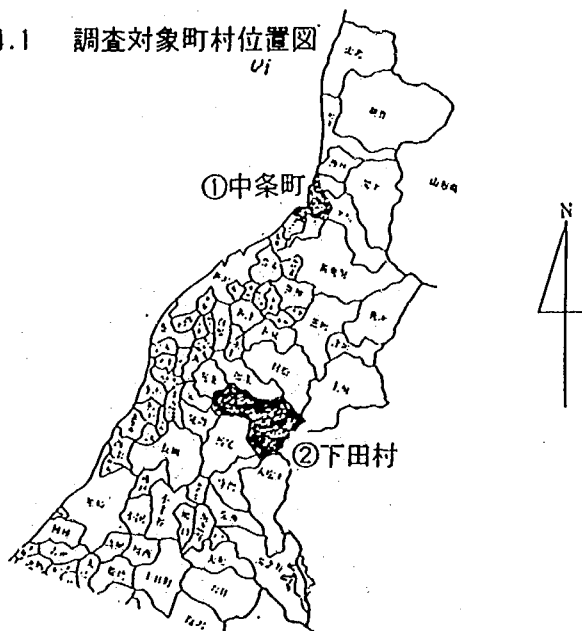
・地域振興策にとって重要な道路整備

地方中心都市との道路時間距離短縮に資する道路（村道大浦山手線改良工事）

高速インターチェンジまでのアクセス道路（三条市新保地点の立体交差完成）

中条町は以前から企業誘致等の地域振興策に熱心に取り組んできた町であるが、最近では米国大学の誘致というユニークな地域振興策によって全国的に注目を集めている自治体である。一方、下田村は既存の振興策が工業団地の造成による企業誘致、今後の振興策が観光開発ということで、全国の自治体の動向を最もよく反映している自治体である。

図3.4.1 調査対象町村位置図



3.4.1 中条町における地域振興策と道路整備の役割

(1) 中条町の概要

① 地勢

中条町は、新潟県の穀倉蒲原平野の北端に位置し、東は胎内川県立公園の一部をなす楕形山脈、西は日本海に沿って砂丘が連なり、中央部は胎内川扇状地と旧紫雲寺潟干拓地からなっている。周囲53km、85.67km²の面積をもっている。

② 人口・高齢化率

人口は昭和50年30,091人、昭和55年29,014人、昭和60年28,965人（いずれも国調人口）で若干の減少傾向となっている。また、昭和60年の高齢化率12.8%であり、新潟県平均(12.9%)ほぼ同一である。

③ 産業

純農村地帯が、工業の町に変貌したのは昭和32年沿岸沿いを中心に豊富な天然ガスの採掘に成功してからのことである。加えて、胎内川の良質な伏流水にも恵まれた上、積極的に工場誘致を進めた結果、以前から活発に操業していた水沢化学工業のほか日本鉱業、協和ガス化学工業、クラレ、新潟化成、日本ハロゲンなどが次々と進出してきた。さらに、昭和48年の日本列島改造論の中の工場再配置法に基づき、昭和49年日立製作所が亀戸工場を閉鎖、従業員を含め約3千人（家族を含める）が中条町に移転、操業を開始するとともに中条商工、日立エンジニアリング等が活動を始め、近くはアデランス工芸、マルイ工業などの近代的な工場も進出した。

④ 商業

商業は日用品や食品、雑貨などの経済圏でみると、中条町は新発田商業圏と村上商業圏の「谷間」とみられる傾向があった。ところが、これからは「中条の両となりには大きい購買力がある」として積極的に売り込もう、お客を呼ぼうと商店街も立ち上がりつつあることから、メインストリートを町の顔に復活させようと「沿道区画整理型街路事業」の導入を計画中である。

⑤ 交通特性

中条町から地方生活圏中心都市の新発田市まで約25分であり、その他の各施設までの時間距離は以下のとおりである。

			(直線距離)	=	(所要時間)
・県庁所在地	(新潟市)	⇒	約 40km	:	60分
・地方中心都市	(新発田市)	⇒	約 14km	:	25分
・大都市	(東京圏)	⇒	約 390km	:	300分
・国道	(7 号)	⇒	約 0km	:	3分
・高速 I C	(新潟西)	⇒	約 41km	:	65分
・鉄道駅	(中条駅)	⇒	約 2km	:	5分
・空港	(新潟空港)	⇒	約 30km	:	40分
・港湾	(新潟港)	⇒	約 40km	:	60分
・カーブ百貨店	(新潟市)	⇒	約 40km	:	60分
・高次医療施設	(新発田市)	⇒	約 10km	:	15分
・高校	(中条町)	⇒	約 0km	:	3分
・大学、高専	(新潟市)	⇒	約 45km	:	75分

(2) 南イリノイ大学について

① 中条町における南イリノイ大学誘致に至るまでの地域振興策の展開

工場の進出により町内に就業機会が増え昼間人口が増加したが、一方で夜間人口は減少傾向にあった（企業に従事している比較的地位の高い人々は新発田市へ定住等）。この背景には高等教育機関の欠如（町内に高校が1校）、文化活動の停滞、魅力ある商業地整備の遅れなどの問題点が指摘でき、各施設の充実が町の活性化に不可欠であった。さらに、以前から高等教育機関の誘致を重要施策に盛り込んでいたことなど、高校の誘致、大学の誘致に目を向けていた。

② 大学誘致の際の条件面の整備状況

- ・用地確保——町が大学建設予定地（自然公園を含む面積30ha）の地権者に買収の説明会等を開き1/3を買収し、残りは借地している。町は無償で大学に貸与している。
- ・建設主体——学校法人太平洋
- ・建設費用——11億6千万円（県寄付金6億円、町補助金5億6千万円）
- ・教育補助金——8億5千万円（町民および企業からの寄付金）
- ・誘致運動——誘致の際、田舎の町に米国大学というユニーク性が話題になり、マスコミの協力でPRが迅速に行われた。

③ 大学の誘致までの経緯

- ・昭和61年5月→日米貿易促進委員会に米国大学誘致希望自治体（60市町村）として参加、説明を受けるとともに、大学側と市町村との間で話し合いを行った（当初はボストン大学が目標）。
- ・昭和62年3月→南イリノイ大学が中条町を視察（田園環境が類似している）。
- ・昭和62年7月→中条町らが訪米（13市町村（18人）が現地視察）。その後条件面等の話し合いにより誘致が決定した。
- ・昭和63年5月→仮校舎にて開学（開学当時、一部の教授、学生の専用住宅を確保できなかったため、企業（主にクラレ）のアパートへ暫定入居させた）。
- ・平成元年5月→本校舎の完成。

④ 町民との交流

大学周辺に教員住宅があり、週末はショッピングなどで町民との交流がある。教員の子供たちは地元の幼稚園、小学校に通っている。また、教員が英会話教室を開き、町民との国際交流、国際理解を深めている。

⑤ 南イリノイ大学が商業活動に与えた影響

大学周辺の国道7号線沿いにスーパーあるいは学生向きの店（レストラン、ブティック、電気店等）ができ、日用品、食料品など新発田市まででかけていた町民が、選択幅を広げるとともに、地元商店街にも大きな刺激を与えた。若者向けのまちに変化しつつある。

⑥ 南イリノイ大学周辺のまちなみの変化の内容

・校舎の隣に学生寮（語学過程では全寮制）があるが、宿舎不足で校舎の周辺に民間業者による学生アパート村（国道7号線～大学までのアクセス道路沿道）が建設中であり、宿舎の設備もよい。また、教員（すべてアメリカ人）は、学生アパート村の一部に立地する米国スタイルの教員専用住宅に入居している。

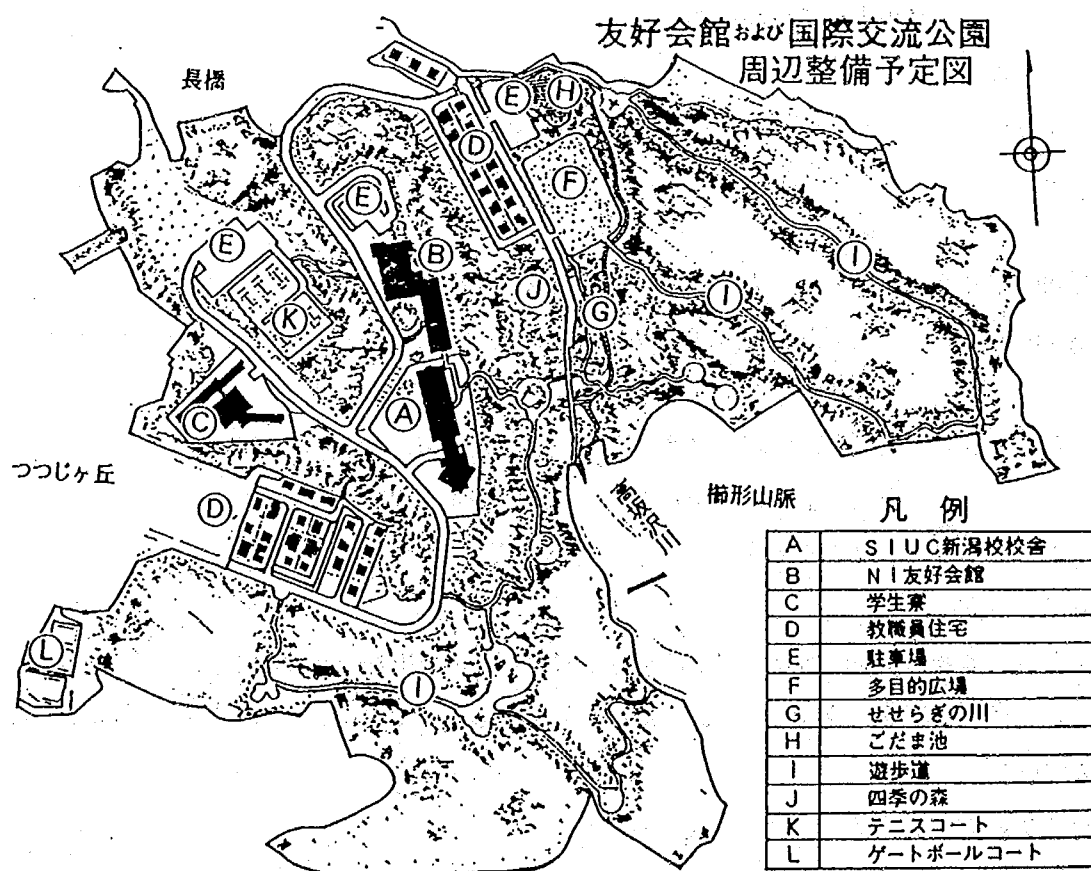
・大学は高台にあるため、見晴らしがよく町のシンボルの存在である。

⑦ 今後の展開

・校舎の西側に「新潟イリノイ友好会館」が年度末に完成予定で、イリノイ州を中心とした諸外国との友好を進めながら、今後は情報センター、情報図書館などを中心として、世界各国から大勢の人々が集まり、新しい研究をしながら国際化推進の拠点となることを目的としている。

・図3.4.2は、南イリノイ大学周辺整備予定図である。

図3.4.2 南イリノイ大学周辺整備予定図



(3) 道路整備が果たした役割（新々バイパス）

- ・新々バイパス開通前の新潟市へのアクセス道路は国道7号線、国道345号線であり、1時間以上の所要時間を要していた。しかしながら、開通後は新々バイパスを利用することによる新発田市、新潟市との時間短縮効果（1時間程度）は、通勤圏の拡大あるいはショッピングなど流通・経済面での活性化を図る意味でメリットが大きい。と同時に国道7号線国道、345号線の交通渋滞が解消された。
- ・新幹線や高速道路等の高速交通機関の整備された新潟市からの時間短縮により関東方面を初め全国との交流が多くなっている。
- ・また、新々バイパスの整備により新潟市との時間短縮がなされたことは、学生募集の際のイメージアップにつながった。表3.4.1に示すように全国から入学者が集まっている。

表3.4.1 入学者の出身地（平成元年度）

		男	女	計
一 次 募 集		1 0 5	6 9	1 7 4
二 次 募 集		7 9	2 5	1 0 4
一次募集、二次募集合計		1 8 4	9 4	2 7 8

地 方	人 数	都道府県	人 数	地 方	人 数	都道府県	人 数
北海道	5	北海道	5	近 畿	32	滋 賀	4
東 北	11	青 森	0	中 国	9	京 都	3
		岩 手	0			大 阪	12
		宮 城	2			兵 庫	9
		秋 田	3			奈 良	3
		山 形	3			和歌山	1
		福 島	3			鳥 取	2
関 東	106	茨 城	14	四 国	7	島 根	0
		栃 木	9			岡 山	1
		群 馬	14			広 島	4
		埼 玉	12			山 口	2
		千 葉	16			徳 島	2
		東 京	26			香 川	3
		神奈川	11			愛 媛	1
		山 梨	4			高 知	1
信 越	68	新 潟	56	九 州	11	福 岡	3
		長 野	12			佐 賀	0
北 陸	3	富 山	2			長 崎	0
		石 川	1			熊 本	1
		福 井	0			大 分	1
東 海	27	岐 阜	5			宮 崎	2
		静 岡	7			鹿 児 島	2
		愛 知	9			沖 縄	2
		三 重	6				

(4) 今後の地域振興策

①沿道区画整理事業

- ・外資本による店舗が国道7号線沿道に続々と進出したことにより、地元商店街（中条駅周辺の商店街：以下、本町商店街）への魅力が衰退しつつある状況から、近接する国道7号線沿道商店街と本町商店街とを一体化することにより、本町商店街の活気を取り戻すことを主目的とした事業である。
- ・都市計画道路と国道7号線の4車線化に伴い中央分離帯が設置されるが交通流の変化を予測しつつ、本町商店街の活性化を図る。

②日本海沿岸東北自動車を活用した中核工業団地の誘致

- ・上越新幹線、関越・北陸自動車道などの高速交通体系の整備による有利性と日本海東北沿岸自動車道（建設予定）と南伊利ノイ大学の誘致実績から新潟県北最大の中核工業団地（規模約百ha、中条町内2か所：地域振興整備公団が造成）を誘致する計画である。

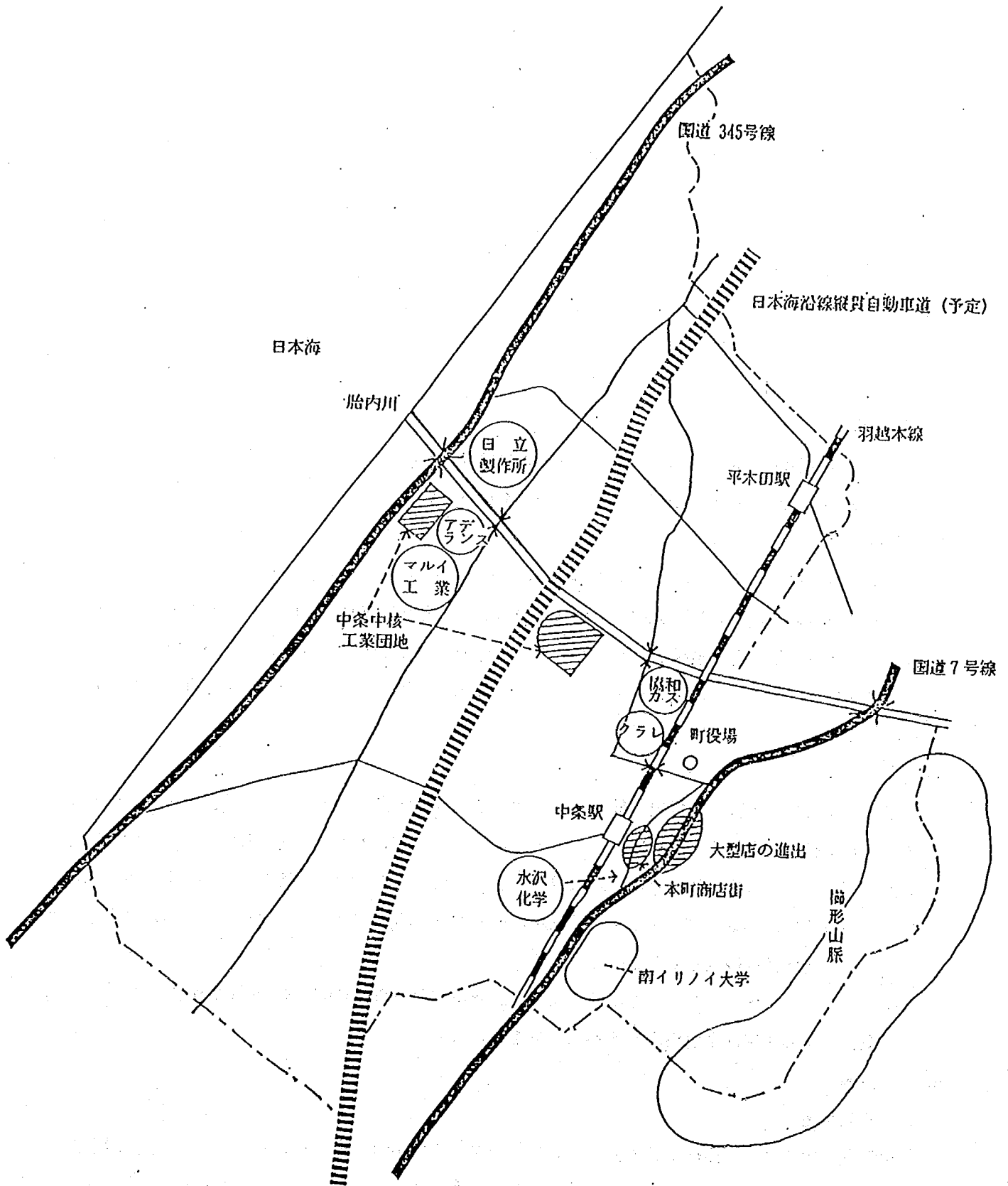
③定住化の促進

- ・人口が増加しないことから、町内に住宅を建設、定住化の促進を図っている。税制上の優遇措置（400万円融資：年利4.5%）を講じている。
- ・下水道の整備、総合病院の建設（平成2年10月オープン予定）、福祉施設（病院特別擁護老人ホームの建設予定）等生活基盤施設を整備することにより、5万人都市への期待。

④ゴルフ場開発

- ・事業主体：中条町、ミサワリゾート（第三セクター方式）
- ・位置：南伊利ノイ（S I U C）大学新潟校近辺
- ・開業予定：平成4年
- ・付帯設備：クラブハウス、多目的広場など
- ・効果：「S I U C新潟校、建設中の友好会館などの諸施設と一体化したゴルフ場」として位置づけ、米国から来た大学関係者らの交流の場にも位置づけるなど、地域との連携を強調している。

図3.4.3 中条町ヒアリング調査結果総括図



3.4.2 下田村における地域振興策と道路整備の役割

(1) 下田村の概要

① 地勢

新潟県の中央部、南蒲原郡の南端に位置する下田村は、周囲123km、316.99km²の面積をもっている。中央を流れる五十嵐川と村の約8割を占める山林が美しい自然美を形造っている。

② 人口・高齢化率

近年若者のUターン現象も見られ、人口は昭和62年12月末現在（住民基本台帳人口）13,007人、2,839世帯と横這い傾向を保っている。さらに、人口の推移をみると、昭和50年12,960人、昭和55年12,911人、昭和60年12,798人（いずれも国勢調査人口）であり昭和50年からの10年間は若干の減少傾向となっている。また、村の高齢化率は年々増加傾向にあり昭和60年が14.9%。新潟県平均の12.9%、全国平均の10.3%に比べやや高くなっている。

③ 産業別就業人口

昭和50年から昭和60年における産業別就業人口の推移をみると、第一次産業の占める割合は減少傾向にあり、第二次、三次産業の占める割合が高くなっている。

④ 農林水産業

下田村総戸数の約70%、1,904戸は農家で占められ、年々ゆるやかな減少傾向にある。同時に第二種兼業農家の占める割合も90%を越し、かなりの高水準である。また、村面積の80%以上を山林が占めており、林道整備や造林事業とともにしいたけ、なめこなど林産物生産拡大を進めている。また、清流にアユやヤマメといった溪流魚を放流し、漁業資源を確保するほか、観光事業と直結した錦鯉養殖も検討されている。

⑤ 商・工業

優良企業を村に誘致し、村民の就業機会を増やし若者の定着を図ることが、農業と工業とのバランスのとれた発展を目指す下田村にとって最大の課題である。昭和60年に完成した藤平工業団地は完売し、快調な生産が続けられ、商業も店舗改装などの効果が出て、順調に売上が推移している。下田村の商業の特色は、事業所の約90%を小売業が占めており、昭和43年当時に比べ総売上は約6割強と伸びているが商店数は微減している。

工業はペンチやドライバーなどの作業工具、金属研磨を中心に180を越す事業所があるが、いずれも三条、燕市の下請け小規模事業所が大部分を占めている。

⑥ 生活環境

（ダム建設事業）

・生活基盤整備では、生活水準の向上に伴い水道水の需要が急増したため、三条地域水道用水供給事業（五十嵐ダム）が下田村を含めた5市町村が共同事業として昭和54年に着工された。

（道路整備事業）

・豪雪地域の下田村にとって道路整備は特に重要であることから、村内を走る国道2路線、県道8路線の改良を促進している。

・国道289号線「八十里越」地点の開さくが昭和61年度に着工し、昭和70年代に全線開通を目指している。

・三条市を経て関越自動車道、上越新幹線に通じる動脈として、旧国鉄弥彦線跡地を国道289号線のバイパスとして道路改良が進められている。

・村道の整備はほぼ幹線が改良され集落内の生活道路の改善を重点的に取り組んでいる。

・近隣の自治体と協力し、大規模処理施設の設置、利用を進めているほか、下水道整備計画の検討、水質汚濁の防止やごみの分別収集の徹底を図り、快適な環境づくりに力を注いでいる。

⑦ 村民の交流

また、道路、橋梁整備により以前3集落に分かれていた村が一体となり、交流が活発になった。また、村内が3つに分かれていたため、中学校が3つあったが、これらの整備により1つの中学校となった。

⑧ 交通条件

下田村から各施設までの時間距離は以下のとおりである。地場産業にとって密接な関係があるとともに、デパート・百貨店、高次医療施設、鉄道駅、高校などの各施設が充実している三条市へは約20分で結ばれている。

		(直線距離) — (所要時間)	
・県庁所在地	(新潟市)	⇒ 約 50km	: 50分
・地方中心都市	(三条市)	⇒ 約 10km	: 20分
・大都市	(東京圏)	⇒ 約 300km	: 240分
・国道	(289号)	⇒ 約 0km	: 0分
・高速 I C	(三条燕)	⇒ 約 15km	: 30分
・鉄道駅	(東三条)	⇒ 約 10km	: 20分
・空港	(新潟空港)	⇒ 約 60km	: 70分
・港湾	(新潟港)	⇒ 約 60km	: 70分
・カー・百貨店	(三条市)	⇒ 約 10km	: 20分
・高次医療施設	(三条市)	⇒ 約 10km	: 20分
・高校	(三条市)	⇒ 約 10km	: 20分
・大学、高専	(長岡技科大)	⇒ 約 25km	: 40分

(2) 藤平工業団地造成について

① 事業実施の経緯

工業団地造成事業に踏み切った経緯は、①農業の近代化に伴い増加した余剰労働力が、近隣の三条市、燕市等に流出していたため、村では昼間人口の大幅な減少が深刻な問題として指摘されていたこと、②三条市、燕市に立地している各企業は、事業拡張するにあたり、土地がない、地価の高さ等の問題から当地への工場立地が難しくなってきたこと、③戦後、村内で農地開拓された畑・原野約6haが半ば耕作放棄状態で、村道大浦山手線沿いにあったこと、④村内企業の中に、工場を新設し事業拡張を図りたいとの要望が寄せられていた。そこで、それらの企業進出の受け皿を用意して村内の工業振興を図るとともに、村内の雇用機会を増大することを目的として当事業は実施された。

② 事業の概要

・当工業団地は農村地域工業導入促進法の適用を受けて、昭和57年から村が造成したものである。村道沿いにあった畑・原野を総額797,158千円（用地買収費含む）の事業費をかけて工業団地を造成した。

・藤平工業団地は、17,340円/㎡（昭和59年11月現在、分譲面積65,129㎡）で分譲し昭和58～61年に完売した。誘致企業は15企業（三条市から7社、東京から1社など）、金属製品製造業が中心となっている。三条市からの工場移転が多いことから、販売、流通の拠点は主に三条市となっている。

・図3.4.4に藤平工業団地の配置図を、表3.4.2に立地企業一覧を示している。

図3.4.4 藤平工業団地の配置図

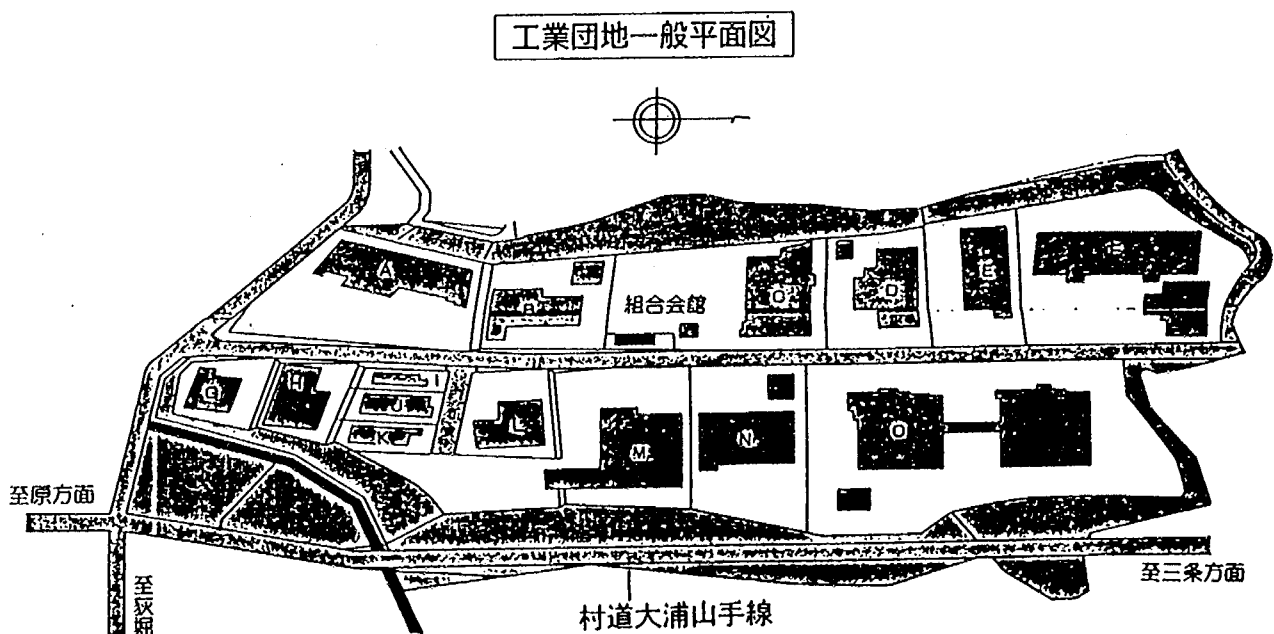


表3.4.2 藤平工業団地立地企業一覧（平成元年）

	業種	本社	従業者数		業種	本社	従業者数
A	金属製品	三条市	18	I	金属製品	下田村	5
B	〃	下田村	35	J	〃	三条市	7
C	〃	三条市	28	K	一般機械器具	下田村	5
D	〃	下田村	14	L	〃	三条市	16
E	〃	三条市	20	M	精密機械器具	東京都	28
F	〃	下田村	41	N	〃	下田村	29
G	鉄鋼業	三条市	5	O	輸送用機械器具	〃	113
H	一般機械器具	〃	14			合 計	376

③ 事業の効果

・平成元年現在、当工業団地には金属製品を中心とする15社が立地しており、従業員数は376人、工業出荷額は61億円にのぼる。昭和60年との比較では従業員数で29.2%、工業出荷額で78.2%の増加と順調に推移してきている。

・さらに、中小企業庁からモデル団地として全国テレビ紹介され、躍進する下田村の象徴として村のイメージアップに貢献している。また、村の中心部に近い高台に立地してるため、村のシンボリック存在でもある。

④ 成功要因

○タイミングの良さ

・第2次オイルショック後の景気拡大期にあって、企業の設備投資意欲が強かったため、数多くの企業からの引き合いがあったこと。

○地価の安さ、立地条件の良さ

・三条市と至近距離（約20分）にありながら三条市に比べ地価が約半額であったこと。

○協力体制づくり

・行政、商工会、企業側との信頼関係が工業団地誘致の成功要因の1つとなった。その内容は、村が事業主体（特別会計から7億円調達）となり、土地の買収、造成までを行い、企業誘致は地元商工会が中心となり、企業からの数多い募集に対し、誘致に際しての制約条件等をすり合わせ行うなど、役割分担をはっきりさせたこと。

○道路整備

工業団地造成に伴い、村道整備も行うことも盛り込んだこと。

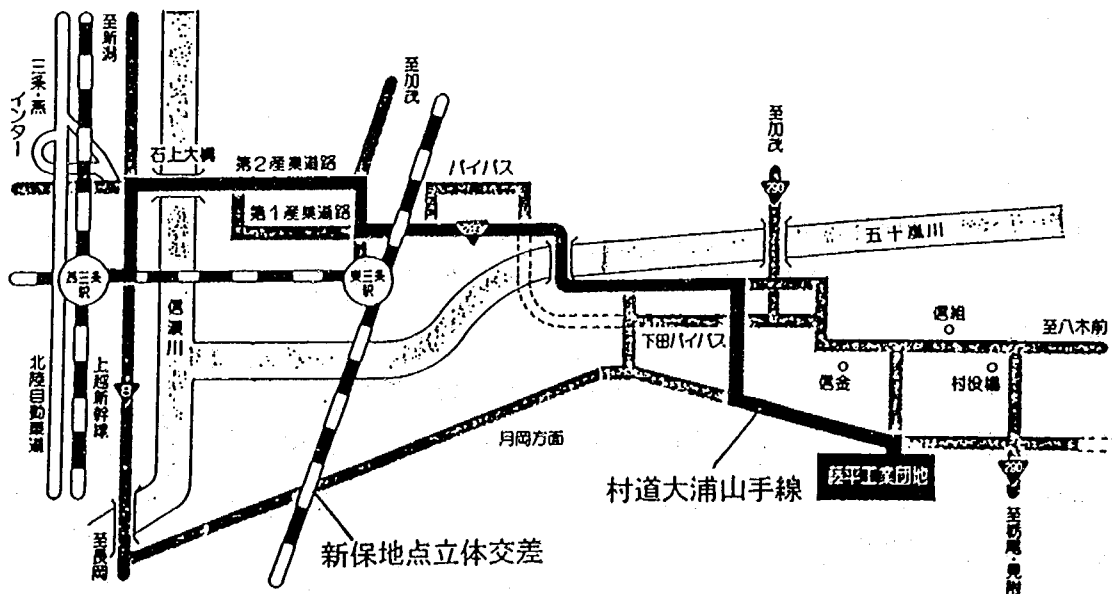
⑤ 今後の課題

かつては、大都市に人口を流出させていた下田村であるが、長男長女社会となった今日では人口の定着が進んでいる。しかし、いまなお多くの昼間人口が三条市方面に流出しており、雇用機会の増大を目的に造成した工業団地が最近の好景気の影響もあって人手不足に悩むといった状況になっている。通勤時間は短いにこしたことはないが、帰りの買物の便を考えると三条市に勤めた方が便利である現況から、今後は下田村においても日常生活に密着した商業機能の充実等が望まれる。

(3) 道路整備の役割

- ・当団地の成功要因の1つとして、村道大浦山手線の改良工事が団地造成と同時期に行われたことがあげられる。
- ・当団地に立地する企業は三条市からの進出が多いことをみてもわかるとおり、三条市との取引が多い。従って、三条市へとつながる国道289号線に接続する当村道は原材料・製品の輸送や従業員の通勤ルートとして大きな役割を果たしている。
- ・また、当村道は三条市街地を迂回して新保地点を通して国道8号線に至る道路にも接続しており、長岡方面や関越自動車道の三条燕ICへのアクセスも改善している。かつての新保地点は鉄道（信越本線）と平面交差（片側通行）していたが、立体交差化によりスムーズな交通が確保されるようになった。
- ・図3.4.5に藤平工業団地と三条市への連絡道路を示している。

図3.4.5 藤平工業団地と三条市への連絡道路



(4) 今後の地域振興策

五十嵐川や栗ヶ岳、八木ヶ鼻等美しい自然が豊富に残されている下田村には多くの観光客（約22万人：昭和63年度）が訪れており、今後も都市住民の休養とレクリエーションの場となるものと期待される。村では、村内入り込み客の増大による観光業の振興、地域の活性化を目的として「下田村地域開発計画」を作成し、これに基づいて漢学の里づくり、五十嵐ダム周辺開発を進めている。

漢学の里づくりは、本村が生んだ漢学者、故諸橋博士の業績を顕彰し、博士を村民の誇りとして、文化の里づくりを目指すものである。平成元年度からの4年間で、ふるさと創生資金も活用して、生家の保存整備、記念館建設、公園整備等を行う計画である。

一方、五十嵐ダム周辺開発は五十嵐ダムを観光レクリエーション地域の拠点として位置付け、イベント広場、キャンプ場、レストラン、宿泊施設等を整備するものである。

これらの事業を実施する上で重要な役割を果たすものが国道289号線の八十里越地点の開通である。国道289号線は新潟市から福島県いわき市に至る全長260kmの長大な路線であるが、新潟県と福島県の県境にある八十里越が未開通となっている。しかし、この地点が開通することによって国道289号線は、関東、東北、北陸地方を周遊する大動脈となるものと期待され、下田村の観光にも大きなインパクトを与えるものと考えられる。

なお、図3.4.6に下田村のゾーン別自然・歴史等特性を示している。

図3.4.6 下田村のゾーン別自然・歴史等特性

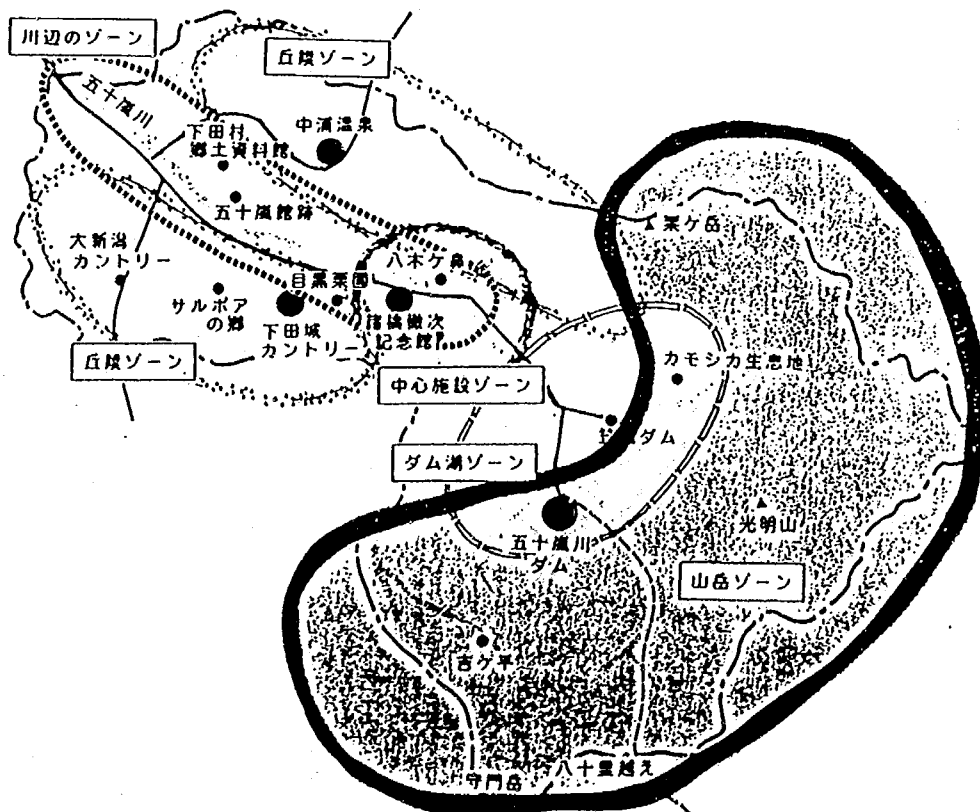
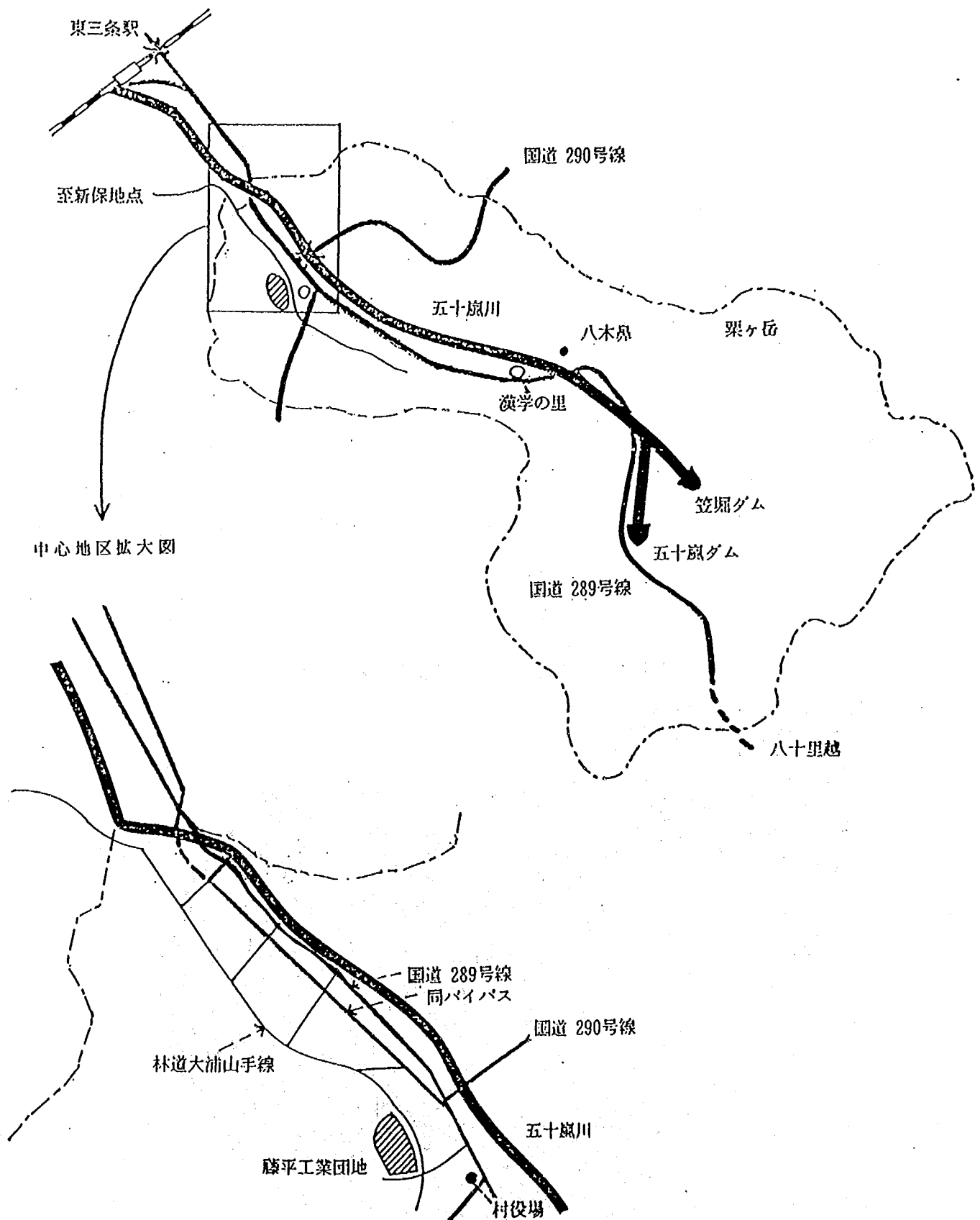


図3.4.7 下田村ヒアリング調査結果総括図



第4章 ま と め

4.1 シビルミニマムの確保のための道路整備

(1) 文献による調査結果

道路整備の効果に関する事例集（『道路整備効果に関する調査検討報告書（建設省道路局：昭和59年3月）』）の総事例数は104事例であり、このうちシビルミニマムの視点から道路整備を評価しているのは、『①医療・教育・防災』『②生活圏の拡大』『③利便さの向上』などの19事例であり、全事例の2割程度とごく少数である。

『①医療・教育・防災』については、実績値（改善前と改善後の比較あるいは改善後の数値のみ）によるものが見受けられるが、これらは概して事後分析の結果であり、事前分析としては把握しがたいデータが多かった。また、『②生活圏の拡大』『③利便さの向上』については、時間短縮効果をこれらの効果と見なす事例とアンケート調査により効果を実証している事例がある。前者は事前分析として把握することが可能であるが、具体的にどのような施設や行動を対象とするかは明確にはなっていない。

シビルミニマムの視点からの評価は事例数も少ないが、評価の位置づけも『交通』『費用便益』等に比較し副次的なものが多く、このため評価項目としての必然性が低くなっている。

(2) シビルミニマムに関する問題意識

第1回アンケート調査項目から「地域の問題点」に関する意識を分析した結果、①高次医療施設が不足または遠い、②高級品・嗜好品の買物が不便、③娯楽施設が不足または遠い、④文化施設が不足または遠いなどのシビルミニマムに関する問題点にいくらかでもあてはまると回答した地域は全体の9割程度を占めており、地方部では生活基盤施設の不足に悩まされていることがわかった。

さらに、①から④までの各施設までの所要時間（③、④の施設までの所要時間はアンケート調査項目に含まれていないため、③は県庁所在都市までの所要時間、④は地方生活圏中心都市までの所要時間を用いた）と問題意識との関係を分析した結果、所要時間の増加とともに問題意識が急速に高まっていくことから、道路整備水準の目標設定にあたっては、シビルミニマム確保の視点からの検討が必要である。

(3) シビルミニマムの定量的評価

2)で整理した4項目を対象として、シビルミニマムの定量的評価を実施した。定量的評価は住民意識を一つの尺度として各サービス（施設）への到達時間のシビルミニマム値を設定しようとする試算であり、算定の手順の妥当性を検証した。具体的には、上記の4つの地域の課題について『全くあてはまらない』と回答した市町村群の各サービス（施設）までの所要時間分布に着目し、その90%が含まれる水準をシビルミニマム値とした。試算によるシビルミニマム値は高次医療施設25分、高級品・嗜好品の買物35分、娯

楽施設60分、文化施設60分であり、この結果はより基礎的なニーズに対し、達成すべきシビルミニマム値が強く妥当な結果と考えられる。

4.2 地域振興に資する道路整備

(1) 地方部の抱える問題点

現在、地方部の各自治体では様々な問題点に直面しているが、地域活力に関する問題点①若者の流出により高齢化が進行、②雇用機会の不足、③地域経済の停滞、④地域コミュニティ活動の停滞などにいくらかでもあてはまると回答した地域は全体の9割以上であった。

(2) 地域活力と交通立地条件

地方部ではその殆どが地域活力の低下という問題点に悩まされているが、交通立地条件に恵まれていないほど問題意識が強い傾向があった。たとえば、「地域経済の停滞」という問題点について、問題意識の高さによって自治体をグルーピングし、グループごとに各目的地への所要時間の平均値を表示した結果、地域経済の停滞が深刻な地域ほど成長の核となる大都市や県庁所在都市等の拠点都市および高速インターチェンジ等の交通拠点への所要時間が大きくなっている。

また、交通立地条件の中から、高速インターチェンジを取り上げ、所要時間と地域経済の停滞に関する問題点との関係を見ると、所要時間が大きくなるほど問題意識が高くなっており、地域の交通立地条件を飛躍的に向上させる高速道路が地域の活性化に大きな役割を果たしていることがわかった。

さらに、地域振興戦略が成功した地域とそうでない地域との交通条件を見ると、成功したと回答した地域ほど大都市や県庁所在都市までの所要時間が短くなっていることから、交通立地条件の改善によって地域振興戦略の実施が促進されとの見方ができる。

(3) 地域振興策を実施に踏み切った背景・経緯

地方部では「若者・人口の流出」「過疎化の進行」などを特に深刻な問題点として指摘している。この原因は、農林水産業の不振、地場産業の不振といった産業の衰退による雇用機会の不足や地域経済の停滞などが掲げられている。一方、これらの問題点の解消を目的とした地域振興策の実施には、高速道路の開通、道路整備などの交通条件の改善、地方中心都市に近接していること、首都圏に近いなどの立地条件の良さ、地域の保有する資源の活用、社会的背景の変化、流通施設、文化施設の建設などの施設の建設および立地といった条件整備が必要となっていることがわかる。

(4) 地域振興策の特徴とその目的、効果、成功要因

地方部ではさまざまな地域振興策を実施しているが、その特徴は企業誘致や観光・リゾート型となっており全体の5割強であった。さらに地場産業の振興、総合計画、生活環境に関する内容が多くみられた。一方、現在計画中の地域振興策は企業誘致の比率が低くなり、観光・リゾートが全体の4割強を占めている。

地域振興策の実施目的、効果については、ともに地域経済の活性化、雇用機会の確保、生活環境の向上、

地域間交流などであるとしている。また成功要因は企業誘致については誘致運動や交通条件の改善、観光リゾートは住民意識の向上や対外PR、地場産業の振興や生活環境では住民意識の向上が目立って多くなっている。

(5) 地域振興策と道路整備の役割

道路整備が地域振興策全体の中でどのような役割を担ったかについてまとめると以下のとおりである。

① 企業誘致の促進

道路整備は物資の輸送を効率化させ、雇用機会の不足に悩んでいる沿道地域の労働力、用地などの資源の活用を可能とし、企業進出を促進させる効果がある。これまで、地方部においては大都市圏や地方中心都市から遠いため物資の輸送に時間を要し、工業化が遅れていた地域が多かったが、道路整備により地域の振興が図ることが可能となった。

企業進出の促進と道路整備の役割については、具体的な事例として新潟県下田村を対象としたヒアリング調査を実施した。その結果を示せば以下のとおりである。

- ・工業団地に隣接する村道の改良工事が団地造成と同時期に行われたため、工場誘致の際のイメージアップにつながった。

- ・下田村は三条市（下田村から約10km、20分）との取引が多い。従って、三条市へとつながる国道289号線に接続する村道は原材料・製品や従業員の通勤ルートとして大きな役割を果たしている。

② 農林水産業の振興

農林水産業、特に生鮮食料品である水産物は市場への時間短縮による鮮度の向上から流通促進に大きな役割を果たしている。また、道路整備は農水産物の荷痛み防止や農産物輸送の効率化などに役割を果たしている。

③ 観光業の振興

国民生活レベルの向上や余暇時間の増大を背景とし、年々観光・レジャーが重要な位置づけになっているが、余暇活動における主要な交通手段は道路であることは言うまでもない。地方部においてこの振興策を実施している地域は、スキー場、温泉、自然公園などの地域の保有するポテンシャルの活用とともに、観光需要が特に多い大都市圏との所要時間の大幅な短縮が図られる高速道路や観光ルート形成、観光圏の拡大により日帰り観光を可能にする地域間の道路整備は、観光客の増加にとって重要な役割を担っている。

④ 生活環境の向上

大都市圏に比べ地方部では自動車交通への依存度が高くなっているが、道路整備の立ち遅れ、国道

がないなどから交通渋滞や通過交通量の増加に伴う生活環境の悪化を解消すべく、バイパス等の道路整備により生活環境が向上したとしている。また、生活環境の向上とともに、シビルミニマムに関する内容については、通勤通学利便性の向上、防災性の向上、医療サービスの向上などが道路整備の役割である。

⑤ 地域間交流の促進

橋梁の建設、冬季通行可能道路整備、交通不能区間道路の解消などの道路整備は、これまで交流がなかった、あるいはまれであった住民の生活圏を拡大させる役割を果たしている。

また、地域住民の交流を促進したとした事例は、ヒアリング調査を実施した新潟県下田村においてもあった。下田村内には河川が多く、数年前まで河川によって村は3つの生活圏にわかれていたが、数ヶ所に橋梁を建設したことにより、今まで交流がなかった村民の交流機会が増え、また近年村に3つあった中学校が1つに統合されたなどが掲げられる。

下田村の事例は村内に限られているが、同じくヒアリング調査を実施した新潟県中条町では新幹線や高速自動車道等の高速交通機関が整備された新潟市からの新々バイパスの整備による時間短縮により関東方面を始め全国との交流が盛んになっている。

⑥ 大学誘致の促進

地域振興策の事例としては2事例と稀ではあるが、地方部における振興策としては画期的な内容である。大学誘致の際に道路整備が重要な役割を果たしたとした、新潟県中条町の事例をみると、新々バイパスの整備により新潟市との時間短縮（これまで1時間以上かかっていたのが1時間程度でアクセスできるようになった）がなされたことは、学生募集の際のイメージアップにつながり、広く全国から入学者が集まった。

⑦ 商業活動の活発化

道路が整備された沿道には、次々と商業施設が立地し地域の商業の活性化につながっている事例が新潟県中条町においてみられている。具体的には国道沿道に外資本店舗が続々と進出、消費者の選択幅を広げるとともに、地元商店街にも大きな刺激を与え商業の活性化に寄与している。

⑧ その他道路整備の役割

①から⑦以外にも、イメージアップ、土地利用の高度化など道路整備が果たした役割は大きいとしている。

以上、道路整備は都市部においては直接効果である走行便益をもって評価されているが、地方部においては間接効果として、地域産業や観光業を振興させ、また、日常生活においても生活環境の向上、通勤通

学利便性の向上、防災性の向上、医療サービスの向上、地域間交流の促進など地域の活性化に大きな役割を果たしていることが実証された。

(6) 地域振興策にとって重要な道路の種類

地域振興策実施の際、重要な道路整備の種類は「大都市との時間短縮に資する道路」「地域内交通流の円滑化・混雑緩和に資する道路」「地方中心都市との時間短縮に資する道路」「高速道路」などである。計画中の振興策では「大都市との時間短縮に資する道路」や「高速道路」など大都市圏との近接性に関する内容に関する期待度はやや低い傾向があるが、一方では「地方中心都市との時間短縮に資する道路」や「高速インターチェンジまでのアクセス道路」など高速交通機関までの道路整備を重視する傾向がうかがえる。また、道路整備にも「快適性・安全に歩けるような道路」「まちなみ等美しくみせる区画街路」など住民にとって身近な道路の整備による生活環境の向上が望まれている。

(7) ふるさと創生事業の実施状況

第2回アンケート調査からふるさと創生事業の取り組み状況についてまとめると、緑道整備、公園整備などの「公園・緑地の整備」が全体(131自治体)の中の20自治体が、次いで「人材の育成」(17自治体)、以下「地域づくり」(16)、「各種イベント」(15)、文化施設の建設・整備など「歴史・文化」(12)に関する内容が多かった。

これまで述べてきたように、道路整備の地域活性化に果たす役割は大きく、地域振興策にとっても道路整備を積極的に推進していく必要性が認識できた。また、「ふるさと創生事業」に代表されるように、さまざまな地域振興プロジェクトを実施することにより地域の活性化を目指すなど、行政側の積極的な姿勢がうかがえる。

巻 末 資 料

1. 第1回アンケート調査票

2. 第2回アンケート調査票

資料1：第1回アンケート調査票

回答者の所属部署名、お名前、電話番号をご記入ください

都道府県名	市町村名	所属部署名	お名前	電話番号

設問1 地域の現状についてうかがいます。

a)昭和55年、60年の2時点の人口（国勢調査人口）をご記入ください（百人単位で切上げてください）

55年 万 千人 60年 万 千人。

b)65歳以上の高齢者の占める割合についてご記入ください

%

c)主要な産業を以下から3つ以内で選んでご記入ください

1:特に無し 2:農業 3:林業 4:水産業 5:鉱業
6:製造業（鉄鋼、I C等素材型） 7:製造業（食料品等生活材型）
8:製造業（機械等組立型） 9:商業 10:観光業 11:その他

d)法律に基づく地域指定を受けておられれば該当する欄に○をつけてください

1:無し	
2:震災復興法	
3:山村振興法	
4:産地地域振興臨時措置法	
5:豪雪地帯対策特別措置法	
6:特殊土じょう地帯災害防除及び振興臨時措置法	
7:過疎地域振興特別措置法	
8:辺地に係る公共的施設の総合整備のための財政上の特別措置等に関する特別措置法	
9:農地等産業開発道路整備臨時措置法	
10:その他（ ）	

e)貴自治体の本庁舎と都市、各種施設との位置関係についてご記入ください。なお所要時間は車を利用（フェリーも含む）しての時間でお答えください。高速道路を利用すると時間が短縮される場合には、高速道路経由の時間をご記入ください。

目的地	直線距離	所要時間
1:貴自治体の属する県庁所在地	約 km	時 分
2:貴自治体の属する地方生活圏中心都市	約 km	時 分
3:最寄りの大都市 ¹⁾	約 km	時 分
4:最寄りの国道	約 km	時 分
5:最寄りの高速インターチェンジ	約 km	時 分
6:最寄りの鉄道駅	約 km	時 分
7:最寄りの空港	約 km	時 分
8:最寄りの重要港湾 ²⁾	約 km	時 分
9:最寄りのデパート・百貨店	約 km	時 分
10:最寄りの高次医療施設 ³⁾	約 km	時 分
11:最寄りの高校	約 km	時 分
12:最寄りの大学・高専	約 km	時 分

注) ¹⁾ 大都市は、札幌 仙台 東京 名古屋 大阪 福岡とする

²⁾ 重要港湾とは港法に基づき分類で、国の利害に重要な関係をもつ港湾

³⁾ 患者100名以上の収容が可能で都道府県の承認を受けた総合病院

f)前問の都市、各種施設までの道路を利用するとした場合の問題点についてお伺いします。代替交通機関について「有」「無」のいずれかを○で囲んでください。また、利用上の問題点について該当する数字を下より選んでご記入ください。

目的地	道路以外の代替交通機関の有無	道路利用上の問題点（下表より3つ以内で選んでください）
1:貴自治体の属する県庁所在地	有 無	
2:貴自治体の属する地方生活圏中心都市	有 無	
3:最寄りの大都市	有 無	
4:最寄りの国道	有 無	
5:最寄りの高速インターチェンジ	有 無	
6:最寄りの鉄道駅	有 無	
7:最寄りの空港	有 無	
8:最寄りの重要港湾	有 無	
9:最寄りのデパート・百貨店	有 無	
10:最寄りの高次医療施設	有 無	
11:最寄りの高校	有 無	
12:最寄りの大学・高専	有 無	

道路を利用するとした場合の問題点

- 1:特になし
2:混雑が激しい
3:目的地まで時間がかかり不便である
4:土砂災害等により通行止めの恐れがある
5:冬季に積雪、雪崩、凍結等により通行止めの恐れがある
6:乗員が狭くバス等がすれ違えない区間が多い
7:曲がりくねった道路で見通し等が悪く危険である
8:未舗装である
9:その他（）

設問2 地域の問題点についてうかがいます。1～20の項目について該当する欄を○で囲んでください。

地 域 の 問 題 点 の 例	全くあ てはま らない	いく らかあ てはま る	あては まる	強くあ てはま る
1: 高次医療施設 ¹⁾ が不足している、または遠い	1	2	3	4
2: 日常医療施設が不足している、または遠い	1	2	3	4
3: 災害(土砂崩れ、洪水等)の恐れがある地域が多い	1	2	3	4
4: 家屋が密集しており、防災上や環境上問題がある	1	2	3	4
5: 冬季あるいは災害時に孤立する恐れのある集落が多い	1	2	3	4
6: 下水道(し尿処理、排水)がほとんど整備されていない	1	2	3	4
7: 公園・緑地が不足している	1	2	3	4
8: 日用品の買物が不便である	1	2	3	4
9: 高級品・し好品の買物が不便である	1	2	3	4
10: 娯楽施設が不足している、または遠い	1	2	3	4
11: 文化施設が不足している、または遠い	1	2	3	4
12: 通勤・通学の不便さ	1	2	3	4
13: 若者の流出により高齢化が進んでいる	1	2	3	4
14: 地域のコミュニティ活動の停滞	1	2	3	4
15: 雇用機会の不足	1	2	3	4
16: 地域経済の停滞	1	2	3	4
17: その他()	1	2	3	4

注) ¹⁾ 患者 100名以上の収容が可能で都道府県の承認を受けた総合病院

設問3 地域の振興戦略についてお伺いします

a) 地域振興戦略の目玉、核となる産物、製品、資源等についてお伺いします。実施中・実施済み、構想・計画中に該当する欄に○をご記入下さい。ここで言う実施中・実施済みとは過去10年位の間に既にとり組んでこられた振興戦略に関するものを指しております。また、構想・計画中とは構想、あるいは計画されているこれからの振興戦略に関するものを指しております。

地域振興戦略の目玉、核となる資源等	実施中・済みの 振興戦略に 関するもの	構想・計画 中の振興戦略 に関するもの
特徴ある地域の 産物、製品の製 造・販売	1: 農林産物	
	2: 水産物	
	3: 工芸品	
	4: その他工業製品	
	5: その他産物	
市街地整備	6: 商業地の近代化	
	7: 良好な住宅地の供給	
工場等誘致	8: 先端技術型	
	9: その他一般工場	
	10: 試験研究機関(大学含む)	
	11: 国際会議場等	
	12: その他政府機関等	
スポーツ・レ ジャー(関連施設)	13: 海洋性スポーツ施設	
	14: スキー場	
	15: 総合運動施設	
	16: レジャーランド(遊園地、動物園等)	
	17: その他スポーツ・レジャー	

(続く)

自然とのふれあ い(関連施設)	18: 山岳・丘陵地性自然公園		
	19: 河川・湖沼性自然公園		
	20: 海洋性自然公園		
	21: 教育文化施設(観察園等)		
	22: 保養・休養施設(温泉、別荘等)		
歴史・文化との ふれあい(関連 施設)	23: その他自然とのふれあい		
	24: 史跡・旧跡		
	25: 歴史的まちなみ		
	26: 文化施設(博物館、美術館等)		
	27: 特色ある建築物・施設(橋梁、ダム等)		
イベント・祭り	28: その他歴史・文化とのふれあい		
	29: 伝統的祭り(芸能等)		
	30: 教育・文化的イベント		
	31: 学術・産業振興的イベント		
	32: 遊び的イベント		
その他	33: その他イベント・祭り		
	34: その他		

b) お答えいただいた目玉、核等に基づく地域振興戦略を推進する上で重要な役割を果たした、あるいは果たすと期待される基盤施設についてお伺いします。それぞれ「実施中・済み」の振興戦略、および「構想・計画中」の振興戦略ごとに1～20の基盤施設について該当する欄に○をご記入ください。

基 盤 施 設 の 内 容	実施中・済みの振興戦略 において果たした役割の 大きさ				構想・計画中の振興戦略 を遂げるにあたって期待 される役割の大きさ			
	無	小	中	大	無	小	中	大
1: 大都市との道路時間距離短縮に資する道路	1	2	3	4	1	2	3	4
2: 地方中心都市との時間距離短縮に資する道路	1	2	3	4	1	2	3	4
3: 地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路	1	2	3	4	1	2	3	4
4: 冬季通行の安全の確保された道路	1	2	3	4	1	2	3	4
5: 土砂災害等に対して安全な道路	1	2	3	4	1	2	3	4
6: まちなみ等を美しくさせるような区画道路	1	2	3	4	1	2	3	4
7: 快適・安全に歩けるような道路	1	2	3	4	1	2	3	4
8: 景色等を楽しみながら快適にドライブできる道路	1	2	3	4	1	2	3	4
9: 駐車場	1	2	3	4	1	2	3	4
10: 新幹線(駅へのアクセス道路も含む)	1	2	3	4	1	2	3	4
11: 在来線(駅へのアクセス道路も含む)	1	2	3	4	1	2	3	4
12: 空港(空港へのアクセス道路も含む)	1	2	3	4	1	2	3	4
13: 港湾(港湾へのアクセス道路も含む)	1	2	3	4	1	2	3	4
14: 治水施設(河川改修、内水排除)	1	2	3	4	1	2	3	4
15: 土砂災害防止施設	1	2	3	4	1	2	3	4
16: 海洋防災施設	1	2	3	4	1	2	3	4
17: ダム	1	2	3	4	1	2	3	4
18: 汚水・し尿処理施設(下水道等)	1	2	3	4	1	2	3	4
19: ゴミなど廃棄物処理施設	1	2	3	4	1	2	3	4
20: 公園・緑地の整備	1	2	3	4	1	2	3	4
21: 通信基盤施設	1	2	3	4	1	2	3	4
22: その他()	1	2	3	4	1	2	3	4

c) 構想・計画中の振興戦略を推進する上で、これからこういった基盤施設の整備がさらに必要と思われますか。1～20の基盤施設について該当する欄に○で記入ください。

基 盤 施 設 の 内 容	構想・計画中の振興戦略のために整備する必要性の大きさ			
	無	小	中	大
1:大都市との道路時間距離短縮に資する道路	1	2	3	4
2:地方中心都市との道路時間距離短縮に資する道路	1	2	3	4
3:地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路	1	2	3	4
4:冬季通行の安全の確保された道路	1	2	3	4
5:土砂災害等に対して安全な道路	1	2	3	4
6:まちなみ等を美しくみせるような区画道路	1	2	3	4
7:快適・安全に歩けるような道路	1	2	3	4
8:景色等を楽しみながら快適にドライブできる道路	1	2	3	4
9:駐車場	1	2	3	4
10:新幹線(駅へのアクセス道路も含む)	1	2	3	4
11:在来線(駅へのアクセス道路も含む)	1	2	3	4
12:空港(空港へのアクセス道路も含む)	1	2	3	4
13:港湾(港湾へのアクセス道路も含む)	1	2	3	4
14:治水施設(河川改修、内水滞溜)	1	2	3	4
15:土砂災害防止施設	1	2	3	4
16:海岸防災施設	1	2	3	4
17:ダム	1	2	3	4
18:汚水・し尿処理施設(下水道等)	1	2	3	4
19:ゴミなど廃棄物処理施設	1	2	3	4
20:公園・緑地などの整備	1	2	3	4
21:通信基盤施設	1	2	3	4
22:その他()	1	2	3	4

d) お答えいただいた目玉、核等に基づく地域振興戦略を推進する上で重要な役割を果たした、あるいは果たすと考えられる施策や工夫についてお伺いします。それぞれ「実施中・済み」の振興戦略、および「構想・計画中」の振興戦略ごとに1～12の項目のうち該当する欄に○をご記入ください。

施 策 ・ 工 夫	実施中・済みの振興戦略において果たした役割の大きさ				構想・計画中の振興戦略において果たされる役割の大きさ			
	無	小	中	大	無	小	中	大
1:組織・人材の強化、育成(複業、講習会)	1	2	3	4	1	2	3	4
2:民間投資への税制上の優遇措置や低利融資等	1	2	3	4	1	2	3	4
3:流通経路・販路等の改善、開拓	1	2	3	4	1	2	3	4
4:対外PR	1	2	3	4	1	2	3	4
5:近隣自治体等との協力体制作り	1	2	3	4	1	2	3	4
6:地元ムード盛り上げ、コンセンサス作り	1	2	3	4	1	2	3	4
7:減税運動	1	2	3	4	1	2	3	4
8:敷地の提供	1	2	3	4	1	2	3	4
9:工業団地の造成	1	2	3	4	1	2	3	4
10:関連宿泊施設等の建設	1	2	3	4	1	2	3	4
11:集金場・交流センター等の建設(設立)	1	2	3	4	1	2	3	4

12:教育・研究施設等の建設(設立)	1	2	3	4	1	2	3	4
13:関連流通施設等の建設	1	2	3	4	1	2	3	4
14:関連観光施設(リフト等)の建設	1	2	3	4	1	2	3	4
15:関連生活施設(病院等)の建設	1	2	3	4	1	2	3	4
16:住居等の提供	1	2	3	4	1	2	3	4
17:その他()	1	2	3	4	1	2	3	4

e) 振興戦略の推進により効果のみられた、あるいは効果を期待する問題点についてお伺いします。それぞれ「実施中・済み」の振興戦略、および「構想・計画中」の振興戦略ごとに1～9の効果について該当する欄に○をご記入ください。

振興戦略による効果	実施中・済みの振興戦略において果たした役割の大きさ				構想・計画中の振興戦略において期待される効果の大きさ			
	無	小	中	大	無	小	中	大
1:医療サービスの向上	1	2	3	4	1	2	3	4
2:防災性の向上	1	2	3	4	1	2	3	4
3:生活環境の向上	1	2	3	4	1	2	3	4
4:貨物・旅客の利便性向上	1	2	3	4	1	2	3	4
5:通勤・通学の利便性向上	1	2	3	4	1	2	3	4
6:高齢化に歯止め	1	2	3	4	1	2	3	4
7:活気がでてきた	1	2	3	4	1	2	3	4
8:雇用機会の増大	1	2	3	4	1	2	3	4
9:地域経済が活性化	1	2	3	4	1	2	3	4
10:その他()	1	2	3	4	1	2	3	4

f) 振興戦略全体としてのこれまでの成否をご記入ください。

- 1:大成功であった
- 2:成功であった
- 3:まあまあ成功であった
- 4:あまりうまくいかなかった
- 5:うまくいかなかった

その他、地域振興をすすめていく上での問題点や特に道路行政等につきまして、ご意見、ご要望等ございましたら、ご自由にお書きください。

お忙しいところをご協力いただき、まことにありがとうございました。

回答者の所属部課名、お名前、電話番号をご記入下さい

都道府県名	市町村名	所属部課名	お名前	電話番号

以下の設問は昭和63年2月現在（第1回アンケート調査当時）、実施中であつた、もしくは実施済みであった地域振興策のうち、道路整備の果たした役割が大きかった事例（最も代表的な1事例）について以下の設問にお答え下さい。

設問1 地域振興策の概要についてお伺いします。

a) 具体的な地域振興策の名称をご記入ください。

--

b) 地域振興策の対象地域、実施期間をご記入下さい。

対象地域：

実施期間：

c) 地域振興策を実施に踏み切った背景、経緯を具体的にお答え下さい。

(例) 当時の地域の問題点、地域が保有する資源、交通条件の改善、その他

--

d) 地域振興策実施にあたっての目的（当初期待していた効果・役割）を具体的ににお答えください。

(例) 生活環境の向上、雇用機会の増大、地域経済の活性化、その他

--

e) 地域振興策の具体的な内容についてお答え下さい。

(例) イベント・祭り、地場産業、企業誘致、観光・リゾート開発、その他

--

設問2 地域振興策による効果の具体的内容についてお伺いします。

a) 地域振興策による効果の内容について具体的にお答え下さい。なお、お答えの際、設問1-d)および資料2の設問3-e)を参考にして下さい。

--

b) 地域振興策の成功要因は何であったとお考えですか。具体的にお答え下さい。

(例) 組織・人材の育成、住民意識の向上、対外PR、誘致運動、その他

c) 当初期待していたほど効果の見られなかった内容がございましたら具体的にお答え下さい。

設問3 地域振興策にとって重要な道路整備の内容について伺います。

a) 地域振興策を実施する際、果たした役割が大きかったのはどのような道路整備でしたか。以下の道路の種別のうち該当する番号を○で囲み、あわせてその道路の名称及び整備の内容(EX: 常磐自動車道いわき中央IC供用開始、県道土浦筑波線の拡幅整備、国道125号線土浦北バイパスの開通等)を具体的にお答え下さい。なお、お答えの際、資料2の設問3-b)の内容を参考して下さい。

NO	道路の種別	具体的な道路の名称・整備の内容
1	大都市との道路時間距離短縮に資する道路	
2	地方中心都市との道路時間距離短縮に資する道路	
3	地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路	

(右頁へ)

(左頁から)

4	冬季通行の安全の確保された道路	
5	土砂災害等に対して安全な道路	
6	まちなみ等を美しくみせるような区画街路	
7	快適・安全に歩けるような道路	
8	景色等を楽しみながら快適にドライブできる道路	
9	高速道路	
10	新幹線駅へのアクセス道路	
11	在来線駅へのアクセス道路	
12	空港へのアクセス道路	
13	港湾へのアクセス道路	
14	高速インターチェンジまでのアクセス道路	
15	その他 ()	

b) a)でお答え頂いた道路整備の内容が地域振興策全体の中でどのような役割を担ったとお考えですか。道路の種別ごとに具体的にお答え下さい。

設問4 現在もしくは今後に予定している地域振興策についてお伺いします。

a) どのような地域振興策をお考えになっているかお答えください。

--

b) a)の地域振興策を実施する際どのような地域特性（自然条件・社会条件等）を生かしていきますか。

--

c) a)の地域振興策を実施する際どのような道路整備が必要であるとお考えですか。該当する番号を○で囲み、あわせてその道路の名称及び整備の内容を具体的にお答え下さい。

NO	道路の種別	具体的な道路の名称・整備の内容
1	大都市との道路時間距離短縮に資する道路	
2	地方中心都市との道路時間距離短縮に資する道路	
3	地域内の交通円滑化・混雑緩和に資する道路	
4	冬季通行の安全の確保された道路	
5	土砂災害等に対して安全な道路	
6	まちなみ等を美しくみせるような区画街路	
7	快適・安全に歩けるような道路	
8	景色等を楽しみながら快適にドライブできる道路	

(右頁へ)

(左頁から)

9	高速道路	
10	新幹線駅へのアクセス道路	
11	在来線駅へのアクセス道路	
12	空港へのアクセス道路	
13	港湾へのアクセス道路	
14	高速インターチェンジまでのアクセス道路	
15	その他()	

d) c)で答え頂いた道路整備の内容が地域振興策全体の中でどのような役割を果たすとお考えですか。道路の種別ごとに具体的にお答え下さい。

--

e) 「ふるさと創生事業」の取り組み状況についてお聞かせ下さい。特に、道路と関係が深いものは詳細にお願い致します。

--

お忙しいところご協力いただき、まことにありがとうございました。

地方部における
道路整備の役割に関する調査

I S S N 0386—5878
土木研究所資料2874号
平成2年3月(1990)
宮川朝一・喜安和秀
桐山孝晴・野口勉

要 旨

道路は生活基盤の確保や地域の活性化を推進するための重要な社会資本であるが、道路整備効果の計測・評価にあたってはこれまで走行便益が中心の便益分析手法が用いられてきたため、大量の交通需要を望むことのできない地方部の道路の重要性は十分に認識されているとは言えなかった。地方部における道路整備の意義や効果を考える際には、都市部の場合とは異なる考え方が必要である。

本調査は、地方部における道路整備の考え方を提示することを目的として、地方部における道路整備の役割をシビルミニマム(最低限の生活利便性)の確保及び地域の活性化という視点から検討したものである。調査にあたっては、地方部の実情を把握するため、地方自治体へのアンケート調査及びヒアリング調査を実施した。

キーワード：地方部、道路整備、シビルミニマム、地域活性化、アンケート調査、ヒアリング調査

郵便はがき

41円切手
をはいて
下さい

3 0 5 - □ □

茨城県つくば市大字旭一番地

建設省土木研究所

企画部システム課 行

No. _____

土研資料第2874号

No. _____

配布先氏名

配布先住所



土木研究所資料第2874号 部

上記のとおり受領しました。

所 属 (住所)

氏名



土木研究所資料第2874号