

東駿河湾環状道路を活かした函南町のまちづくりの提案



H07054 鈴木 謙太郎
指導教員 岩倉 成志

1. 背景と目的

高速道路は、都心部の通過交通を分散させ交通渋滞を緩和する効果や、インターチェンジ周辺の物流拠点開発など、多様な効果を有している。その中でも道路周辺地域への影響は重要な位置づけにある。地方部では大都市のように鉄道やバスなどの公共機関が充実しているわけではないため、ほとんどが自家用車での移動となる。そのため道路は重要な存在であり、地方部において高速道路整備による周辺地域への効果は、地域が発展するために大きな影響を及ぼしていると言える。

研究対象として、「東駿河湾環状道路」と周辺地域である「函南町」を対象とする。これは筆者の地元であり、函南町を単に通過交通にするのではなく、多くの人に訪れてもらい地域の魅力を広めていくために函南町と住民が一体となってまちづくりに力を入れていることから、今後まちが発展していく可能性を感じたためである。

そこで、本研究では過去の論文・資料から高速道路整備によるまちづくりへの効果を抽出する。抽出した効果項目を体系化し、各高速道路にどのような効果項目が影響しているのかを整理する。その結果を用いて東駿河湾環状道路を活かした函南町のまちづくりの方向性を提案する。

2. 対象路線、地域概要

2.1 東駿河湾環状道路

静岡県東部地方で伊豆縦貫自動車道を形成する延長 16.8km の高規格幹線道路である。通過する自治体は沼津市、三島市、長泉町、裾野市、函南町である。平成21年7月に沼津岡宮 IC～三島塚原 IC までの 10km が開業された。平成 25 年全区間開通を目標に函南塚本 IC まで事業を進めている。(図 1)

2.2 函南町

静岡県東部地方にある人口 38689 人、面積 65.13km²

図 1 東駿河湾環状道路と函南町の位置関係



表 1 参考資料一覧

資料	年	収集数(本)
高速道路と自動車	1985～2010	40
土木学会論文集	1944～2003	3
土木計画学研究・論文集	1984～2004	1
土木計画学研究・講演集	1979～2005	21
日本都市計画学会学術研究論文集	1966～2010	3

のまちである。現在、少子高齢化に伴った労働者数の減少や、周辺市町村のベッドタウンとして発展してきたため、商業や工業などの産業が停滞しているなどの問題がある。その問題を背景に地域住民からは「買い物場所やレクリエーション施設が少ない」「活気や賑わいが足りない」「まちの顔がない」などの不満の声が上がっている、しかし、周辺市町村と比べ自然が豊かであるため、地方ならではの充実した時間を過ごすことができる。また、「住みやすい」「自然・生活環境が良い」など、普段の生活を送るにあたって大切なことを住民のほとんどが感じることがこのまちの特徴である。

3. 効果項目の体系化

3.1 論文収集

表 1 から論文収集を行った。それぞれキーワードを「高速道路」とし書誌検索をかけた。そこから研究に有効だと思える内容のものを収集した。

表2 効果項目の体系化

大項目		小項目	小項目の説明	
直接効果	道路利用者	道路利用	交通量	高速道路や隣接する一般道路の交通量の増減
			走行時間	走行時間や輸送時間の短縮
			交通渋滞	高速道路や隣接する一般道路の渋滞の増減
			交通事故	高速道路や隣接する一般道路の交通事故の増減
			快適性	ドライバーの負荷軽減
			安全性	交通安全の向上
			利用率	高速バス利用者の増加
	環境	アクセス	空港、港、都市間などのアクセスが向上	
		復旧	道路ネットワークの早期機能回復	
		振動	自動車交通による振動被害	
		障害	日照や電波受信の妨害	
		騒音	自動車交通による騒音被害	
		大気汚染	自動車排出ガスによる大気汚染の増減	
		景観	景観の向上・破壊	
	沿道・地域社会	地域住民	生活	沿線生活環境の改善
			エネルギー	自動車の消費エネルギーの増減
			救急医療	救急医療圏拡大や搬送時間の短縮
		地域経済	リダンダンシー効果	災害時における一般道や高速道路の代替路の確保
			バイパス	一般道や高速道路の迂回路
			行動圏域	行動範囲、通勤・通学圏の拡大
地域間交流			交流圏拡大による新たな地域との交流	
機関選択			交通機関の選択肢増加	
地域安全			地域の安全・安心の確保	
地域性			沿線地域の成長の変化	
人口			人口の維持・増加	
商業			沿線地域の商業施設の立地	
工業			沿線地域の工業団地立地、工業の活性化	
農業	地元農産物を生かした施設立地、農業の向上・衰退			
企業	沿線、新たな地域に企業進出			
観光	観光入込客数増加、観光圏の拡大			
雇用	雇用機会の増減			
高速バス	新規路線の開業、運行本数の増加			
流通	物流拠点の立地、物流効率化による輸出货量増加			
土地	沿線地域における土地利用の変化			
公共	公共	税や料金収入などの地域経済の変化		

3. 2 効果項目の抽出

高速道路と自動車から読んでいき、計40本の資料・論文から447個効果項目を抽出した。次に土木学会の論文を計7本を選び、効果項目を49個抽出した。同様に都市計画学会誌も計3本のうち38個抽出した。全ての資料・論文計50本から計534個の効果項目を抽出した。

3. 3 体系化

抽出した効果項目を便益帰着構成表を基礎として「道路利用」「住民生活」「地域経済」「環境」の4個の大項目に分類した。さらに大項目を35個の小項目に細分化する作業を行った。結果、表2のような結果となった。

4. 函南町のまちづくりの試案

既存の各高速道路整備が周辺地域に与えた効果の事例を参考に、東駿河湾環状道路を活かした函南町のまちづくりの方向性について筆者の考えをいくつか提案する。

一つめの提案は、農業を活かした魅力あるまちづくりである。自然が豊かである函南町では鮮度の良

い野菜や畜産を生産・出荷している。そこで、地域の特産物を販売する施設を開設し、周辺地域との交流を広め、訪れた多くの人たちに認知してもらうことで、魅力のあるまちづくりを図る。事例として中国地方の邑南町で開かれた地元農産品の産直市「香楽市」がある。延長56.6kmの浜田自動車道全線開通に伴い、開設された産直市には観光客や周辺地域から年間20万人が訪れ多くの人に地域の魅力が認知された。

また、農産物を販売するだけでなく、実際に農業をしてもらうアグリライフをとり入れるべきである。東駿河湾環状道路が全線開通に伴い、自動車交通需要の高い山梨県や神奈川県、東京都が日帰り行動圏域（片道2時間）に含まれるため、都市圏との交流がより深まる。香川県東部の東かがわ市では延長124.2kmの高松自動車道が開通し関西圏が日帰り行動圏域に含まれたことからアグリライフを活かした都市と地方の交流を広めた。アグリライフの事例は少ないため先駆けた行動を起こすことで多くの人に認知してもらい、訪れてもらうための魅力あるまちをつくるべきである。

二つめの提案は、IC付近における大型ショッピングセンターの立地である。函南町にはICが郊外と市街地にそれぞれ整備される予定である。郊外に施設を立地した場合、千葉県にある国道126号バイパス沿線地域の東金市の事例のように中心市街地の衰退によりほとんど閉店し、まちの活気や魅力が失われる。また市街地においても同じようなことが言えるが、衰退を防ぐためにはまちづくり3法などを活かした自治体による沿線地域の開発の立案、計画、規制や市街地立地の促進が必要とされるため、ここでは市街地での立地を提案する。市街地では高速道路整備に伴った周辺地域からのアクセス性の向上により訪問者が増加し、それによる商業の向上が雇用増加や活気あるまちづくりにも繋がる。

5. おわりに

今回の分析から函南町のまちづくりの参考となる事例の抽出とそれを活かした方向性の提案を行うことができた。以上のような提案を後日、函南町長に発表する機会を得ているため、函南町長の意見を発表時に報告する。