

中長期的な社会資本整備による地域への影響に関する事例調査研究

国土技術政策総合研究所 正会員 ○根津 佳樹
 国土技術政策総合研究所 正会員 小川 智弘
 国土技術政策総合研究所 正会員 山口 悟司
 (一社) システム科学研究所 正会員 片山 慎太郎

1. はじめに

2016年11月、国土交通省社会資本整備審議会計画部会の専門小委員会にて、ストック効果の最大化を図る社会資本整備への取り組み強化とそのため既存事業のストック効果の適切な把握及び他事業へのフィードバックを目指すことが提言された。その中でストック効果の適切な把握にあたり、統計情報やビッグデータを活用し、情報蓄積、分析を実施することが提言されている。

国土技術政策総合研究所では提言も踏まえ、各種公表情報を収集整理し、統計データを活用した社会資本とストック効果との関係性把握を試みている。分析により一部関係性を捉えた指標がある一方、ストック効果の大小は、社会資本整備以外に、ソフト施策の実施や当該地域の人口、産業構造、地理的条件、他の社会資本の整備状況等多くの要因が影響し、同一社会資本整備でも地域により効果の発現状況が異なる。また効果発現は整備前後にわたり、面的な広がりも有することから、統計データのみでは把握困難な場合もある。さらに、近年の地方創生の議論の中でも地域ごとの特色を出す取り組みが求められており、ストック効果も地域ごとに多様な効果を捉えることが期待されている。

そこで本稿では、統計データでは把握困難な社会資本整備が地域に及ぼす影響について、ヒアリング、現地調査及び資料収集を実施し、ストック効果最大化へ資するヒントとなる取り組みを紹介する。

2. 地域特性を踏まえた重層的な社会資本整備事例

本項では中長期的な社会資本整備の積み重ねが結果として地域へ多大な効果をもたらした事例として岩手県盛岡市(盛南地区開発)及び富山県富山市(市

街地整備)の事例について記述する。

2.1 岩手県盛岡市(盛岡南新都市)

盛岡南新都市は盛岡駅南側に整備された面積313ha、人口10,000人を越える新市街地である。

盛岡市では東北新幹線(昭和57年、大宮～盛岡間開業)や東北自動車道(昭和52年、一関～盛岡南間開通)といった基幹交通網整備の進展に伴い、盛岡駅前再開発事業や、周辺での土地区画整理事業が進められていた。しかしながら想定以上の急激な人口増加(S30:143千人→S45:196千人)やモータリゼーションの進展、東北自動車道開通を見据えた自動車交通の受け入れ先の確保のため、新都市機能を有する基盤整備が急務であった。

昭和44年盛岡市長に就任した工藤巖は、盛岡市での急速な都市化、住宅不足等の諸課題への解決、基幹交通網整備がもたらす効果をさらに発揮させるべく、新都市建設の検討を開始した。建設候補地の選定にあたり、当時盛岡駅西南に流れる雫石川上流にて御所ダムが建設中であり、「ダムの完成により(中略)盛岡駅西口方面の発展が可能になり、(中略)文化都市盛岡のシンボル地帯にしたい」と述べ、盛南地区への開発に意欲を示した。開発構想は昭和47年3月発表の盛岡市市政発展総合計画に公式に位置付けられ、その後、昭和52年から平成3年まで約14年間の調査検討を経て、平成6年に事業着手された。

盛岡南新都市での開発の進捗に伴い、地区内での建築戸数や沿線人口は増加を続け、基盤整備着手から20年以上が経過した現在でもその効果が発現し続けている。こうした地域発展の背景には当都市整備事業のみならず、発端となる基幹交通網整備や、地域の治水災害リスクを減少させたダム整備等の治水

キーワード 社会資本整備、ストック効果、事例調査、地方創生

連絡先 〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地 国土技術政策総合研究所 TEL029-864-2211

対策、それらを総合して適切な都市整備箇所を選定した当時の政策判断等、いくつもの要因が重なり効果が発揮されたと考えられる。

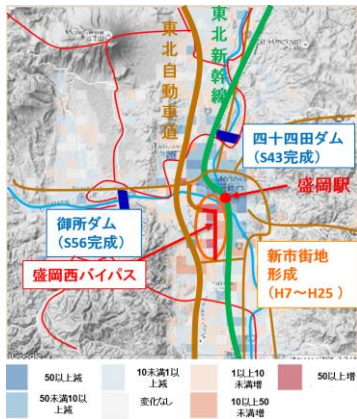


図-1 盛岡南新都市周辺の事業所数変化 (H24-H13)

2.2 富山県富山市（市街地開発）

富山県富山市は人口40万人超の北陸地方の主要都市である。2015年には北陸新幹線（金沢～長野間）が開業した富山市では、「コンパクトな街づくり」をコンセプトに都心部や公共交通機関沿線への立地誘導施策に取り組んでいる。

現在富山市が都心地区に設定し、市街地再開発等を実施している地域には、かつて神通川が流れていた。当時この川は現都心部で大きく蛇行しており、豪雨時にはたびたび氾濫を繰り返し、家屋が浸水等の被害により住民を苦しめてきた。こうした状況を抜本的に解決するため、明治34年、神通川の蛇行部をバイパスする馳越水路の建設が始められた。

当水路の整備により、周辺地域の水害リスクが減少した一方で、神通川の跡地処分が問題となった。そこで富山市では跡地周辺を都市計画法の適用を受けるよう国に働きかけ、大正13年、都市計画法の指定を受けることとなった。これにより、富山市初の都市計画として当地域での街路整備、土地区画整理が行われ、県庁、銀行、商店、住宅等の都市機能が集積することとなった。

その後戦災により、壊滅的な被害を受けることとなったが、かつての都市計画が活かされ、昭和20年12月には全国第1号の街路計画を決定している。いち早く都市整備が進められた富山市では急速な人口増により、市街地の拡大を続けた。しかし近年人口が減少傾向となる中、北陸新幹線という幹線交通網整備を契機に一体となった市内交通網の整備及び沿

線への都市施設の集積、コンパクトシティの取り組みが進められている。富山市の現在の都市政策は先進的事例として注目を浴びているが、現市街地はかつての氾濫地域であり、先人による治水対策、都市計画決定、整備の結果として市街地として利用が可能となったのであり、現時点での地域発展の背景には過去の土木事業の積み重ねがあることがわかる。



図-2 旧神通川河道と馳越水路（左上）計画線

上記の事例は、複合的、中長期的な社会資本整備（計画）の実施及び各施策の導入等により、ストック効果を更に高める結果となり、今後効果の最大化を検討するにあたり、重要な知見であると考えられる。

3. おわりに

国土技術政策総合研究所では、今後も社会資本整備の適切な把握に資する情報収集、分析を実施していく。その中で、統計データでは把握しきれない、個別地域の特色ある効果については事例ごとに社会資本との関係性を丁寧に整理し、地方部におけるストック効果についても適切に把握し、次事業への糧となるよう取り組んでいく。

最後に今回調査の中では、岩手県庁、盛岡市役所、富山市役所の方には情報収集、ヒアリングの実施にあたり多大なご協力を頂きました。ここに深く感謝の意を表します。

参考文献

- ・根津、小川、山口、飯野：社会資本整備のストック効果に関する基礎的分析研究、第54回土木計画学研究発表会・講演集、2016
- ・盛南に夢馳せて 盛岡南新都市土地区画整理事業事業誌、UR都市機構、2014
- ・富山市都市整備事業の概要、富山市、2015
- ・富山市の都市計画—神通川と富岩運河—、富山市郷土博物館、2016