

## 政策研究レポート

# 半島地域の地方創生と道路整備

～伊豆縦貫自動車道整備の経済波及効果から見た伊豆半島振興の可能性～

研究開発部(名古屋) 副主任研究員 水谷洋輔

執行役員 加藤義人

## 概要

- 全国的な人口減少が進む中、静岡県東部に位置する16市町からなる伊豆地域でも人口減少が進み、特に、半島南部では過去5年間で10%を超える人口減少が複数の市町であり、地方創生が急がれる。
- 伊豆地域は風光明媚な環境を活かした古くからの観光地で、2015年度の観光客数は約4,700万人に上り、特に宿泊客数が県内の約6割を占めるなど、県内の観光産業における役割は大きい。地域の産業構造からみても観光産業に特化していることが伺え、伊豆地域における地方創生の鍵は観光産業にあるといえる。
- 静岡県の調査によると、伊豆地域への来訪者のおよそ7割が自動車を利用してきていることから、道路整備が観光客に与える影響は大きい。しかしながら、伊豆半島においては、南北を貫く高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道が整備中であるが、全線整備の目処は立っていない。
- 本稿では、伊豆半島を縦断する唯一の高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道に焦点を当て、全線整備による伊豆地域の観光客数への影響を試算した。結果、伊豆縦貫自動車道の整備により伊豆地域に年間約420万人の観光客が増加し、年間約700億円の経済波及効果が生じることが見通された。特に、半島南部により大きな効果がみられた。しかしながら、接続する一般道の整備状況から十分に効果が及ばない地域の存在も明らかになった。
- 伊豆地域の振興のためには、伊豆縦貫道の早期の整備が効果的であり、加えて接続する一般道の整備が必要と考えられる。また、整備にあたっては国と地域が一体となって取り組むことに合わせ、地域資源を磨き上げることも肝要である。

図表 伊豆縦貫自動車道の全線整備による観光客数の増加の推計結果

地域		増加数 (千人)	伸び率	地域		増加数 (千人)	伸び率
北部	裾野市	142	12%	北部	伊豆市東部	480	39%
	長泉町	16	8%		伊豆市西部	167	56%
	三島市	418	13%		伊東市	517	11%
	清水町	4	2%	南部	東伊豆町	109	27%
	熱海市	240	13%		西伊豆町	47	17%
	沼津市北部	110	9%		河津町	495	71%
	沼津市南部	61	14%		松崎町	26	23%
	函南町	89	24%		下田市	859	85%
	伊豆の国市	208	19%		南伊豆町	173	68%
伊豆地域				伊豆地域	4,161	22%	



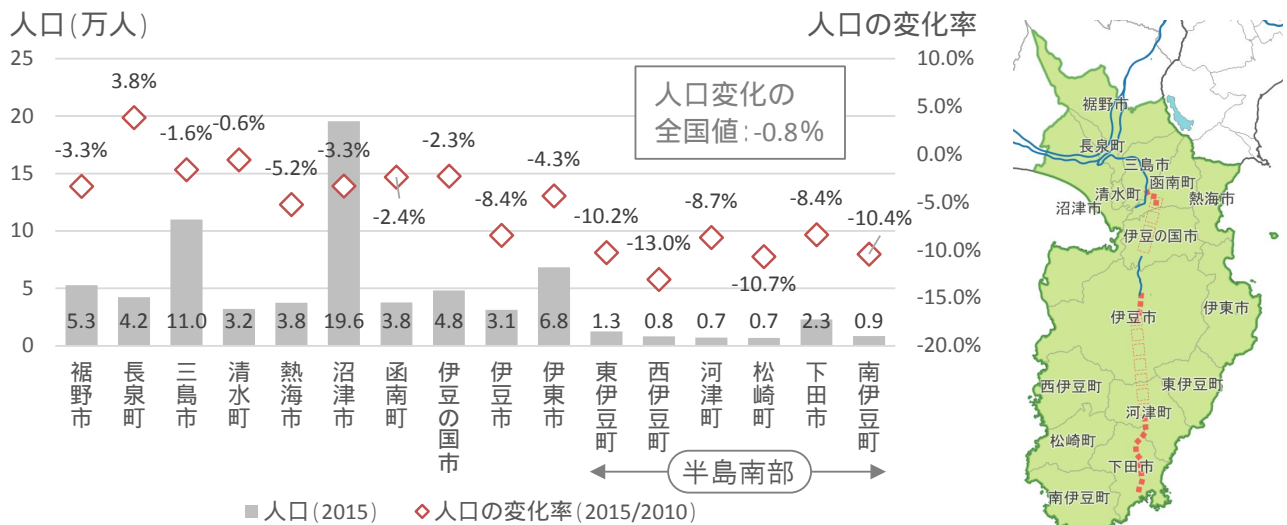
1. 伊豆地域の状況

(1) 人口減少の進む半島部

伊豆地域は静岡県東部に位置する半島部を含む地域で、風光明媚な環境を活かし、古くから観光地として多くの観光客が訪れてきた。

一方、近年の伊豆地域の人口をみると、伊豆地域北部に集中していることがわかる。また、過去5年間の変化をみると、長泉町を除いて総じて人口減少傾向にあり、特に半島南部では10%を超える減少をした自治体が多くみられ、人口減少に歯止めをかける地方創生が急がれる状況にある。

図表 1 伊豆地域の人口の状況

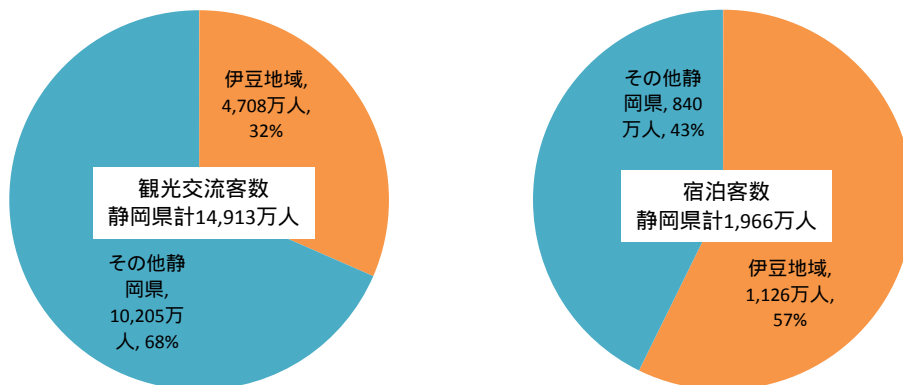


出典: 総務省「国勢調査」より作成

(2) 地方創生の鍵を握るのは観光産業

静岡県の統計<sup>1</sup>によると、伊豆地域の観光交流客数<sup>2</sup>は約4,700万人で静岡県全体の約3割、宿泊客数では約6割を占めており、静岡県の観光需要の大きな受け皿となっている。

図表 2 静岡県における伊豆地域の観光客数の規模

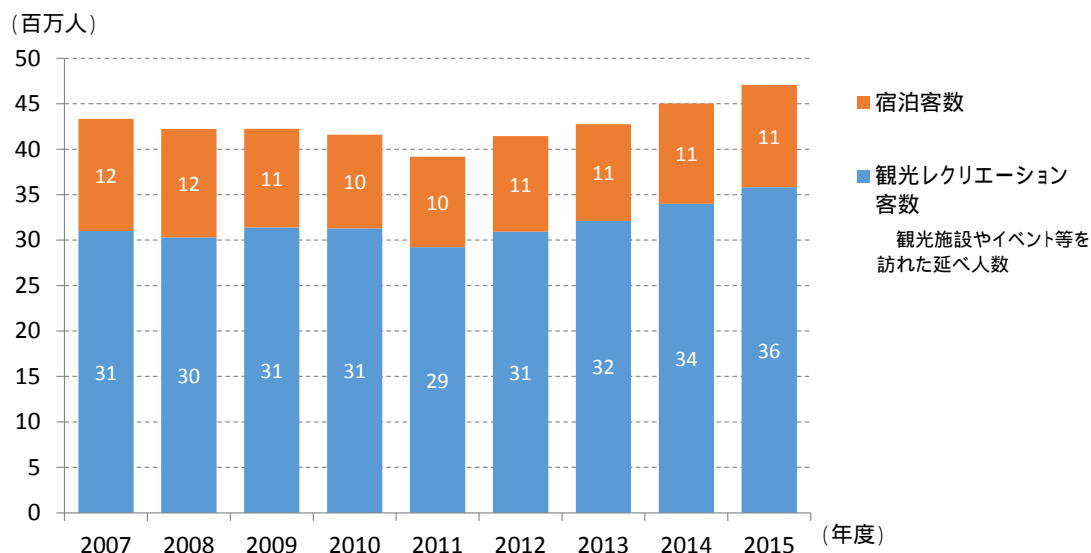


出典: 静岡県「H27年度 静岡県観光交流の動向」より作成

<sup>1</sup> 静岡県「H27年度 静岡県観光交流の動向」より

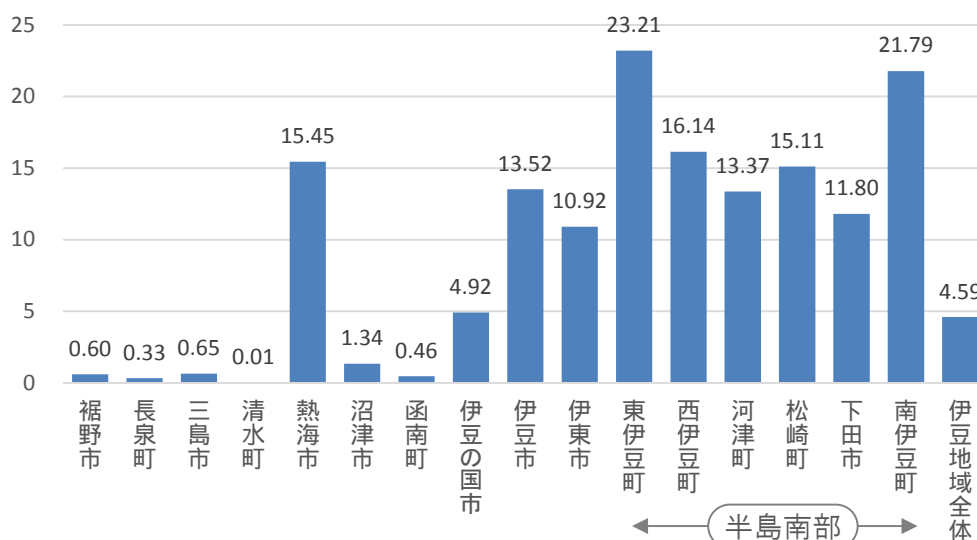
<sup>2</sup> 観光施設やイベント等を訪れた延べ人数と宿泊客数の合計。

伊豆地域の観光客数の推移をみると東日本大震災で一時落ち込んだものの、近年は増加傾向にあり、東日本大震災以前よりも多くなっている。また静岡県の調査<sup>3</sup>によると、伊豆地域を訪れる観光客の約6割が関東方面、約2割が県内、約1割が中部方面からとなっていること、伊豆を訪れる人の実に7割以上が自動車利用となっていることが特徴的なポイントである。

**図表 3 伊豆地域の観光客数の推移**


出典：静岡県「静岡県観光交流の動向」より作成

伊豆地域における産業構造をみると、観光産業の重要性がわかる。特に、第3次産業における「宿泊業」の特化係数をみると、北部の地域では低い数値を示しているが、半島南部では全国に比べて高い数値を示しており、半島南部地域の生活や雇用を支える重要な産業となっていることがわかる。

**図表 4 伊豆地域の宿泊業の特化係数**


特化係数とは、当該産業（宿泊業）の従業者数について、（各市町の構成比）/（全国の構成比）で表したものの、1.0以上あると当該産業の特化度が高いことを示す。

出典：総務省「経済センサス(2014年)」より作成

<sup>3</sup> 静岡県「平成24年度静岡県における観光の流動実態と満足度調査報告書」より

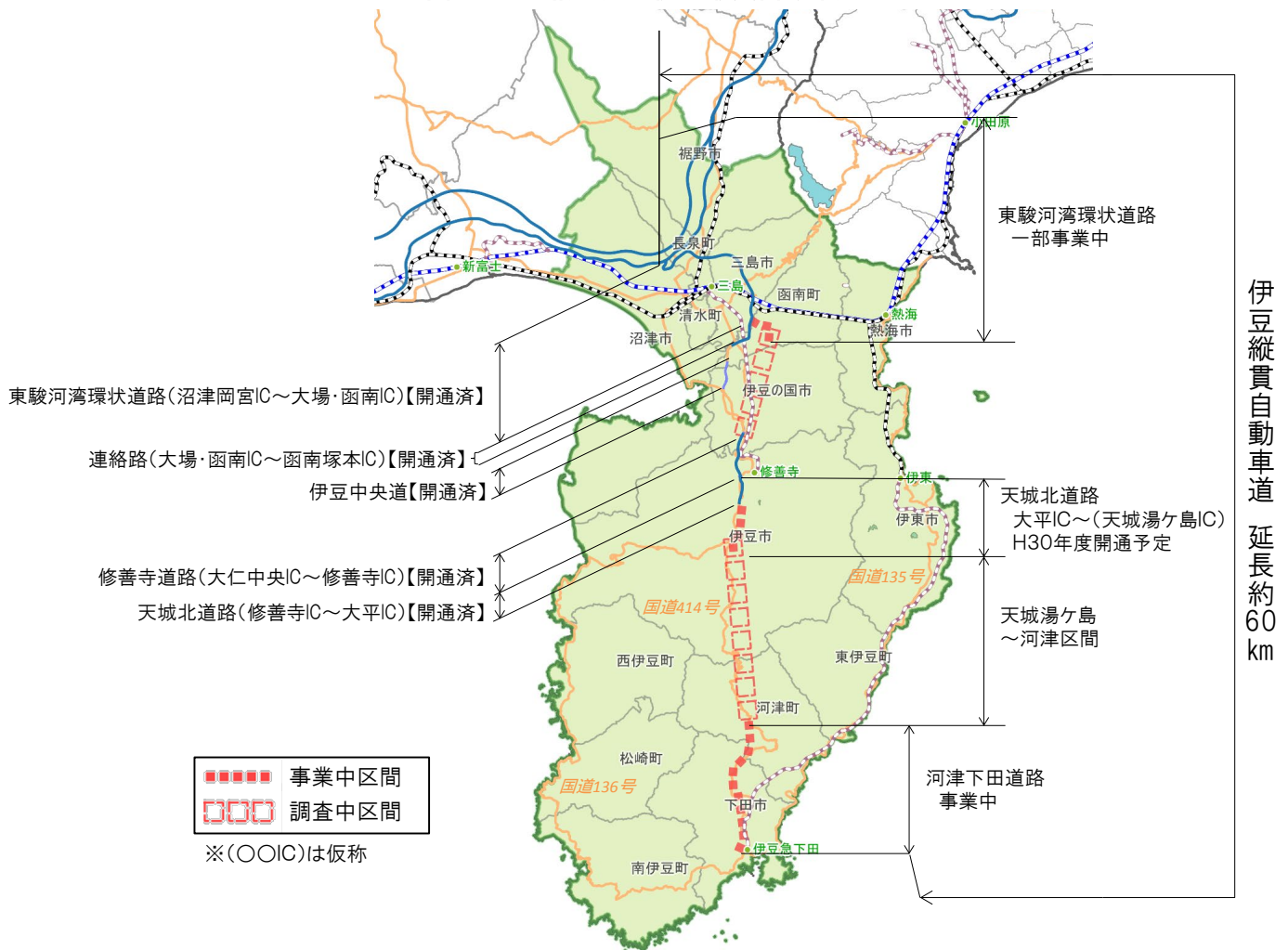
(3) 整備が進む伊豆縦貫自動車道

伊豆地域内の道路の状況を見ると、伊豆地域の北部には日本の大動脈である東名高速道路と新東名高速道路および国道1号がある。半島部では、伊豆縦貫自動車道の一部である東駿河湾環状道路や国道135号、国道414号および国道136号が南北の交通を支えている。このうち、観光に最も重要と考えられるのが伊豆半島唯一の高規格幹線道路である伊豆縦貫自動車道である。

伊豆縦貫自動車道は、伊豆半島のまん中を南北に縦断するように構想されている全長約60kmの高規格幹線道路である。現状では半島北部で東駿河湾環状道路、中央部で伊豆市内の天城北道路の一部が開通しており、半島を南北縦断(沼津市～下田市)した場合の所要時間は約90分となっている。全線が整備されるとこの所要時間が約60分となり、現在よりも30分程度短縮される。このため、伊豆縦貫自動車道の整備は、半島南部への観光客のアクセス改善に加えて、一般道の渋滞緩和や防災面での活用、医療活動への活用や観光など産業振興やQOLの向上に効果が期待されている。しかし整備状況は、一部区間が事業中であるものの、全線事業化には至っておらず、先述の時間短縮の目処は立っていない。

一方で、これまでの道路整備が伊豆地域の発展に大きく貢献してきたのは間違いない。実際に、伊豆地域を訪れる観光客の7割以上が自動車を利用して来訪している。また、北部で一部開通した東駿河湾環状道路の沿線の観光施設においても道路の整備効果とみられる観光客の増加がある。今後も、伊豆縦貫自動車道の整備進捗に伴う伊豆地域への観光客の増加が期待できる。

図表 5 整備が進む伊豆縦貫自動車道



2. 伊豆縦貫自動車道の全線供用に伴うインパクト

(1) 推計ケースの設定

本稿では、『伊豆縦貫自動車道の全線供用が伊豆地域に与えるインパクト(現状の観光客数を基準とした場合の効果の規模)』を測ることとし、『伊豆縦貫自動車道が何もなかった状態』と『伊豆縦貫自動車道の計画区間を含めた全線<sup>4</sup>が整備された状態』を比較した。

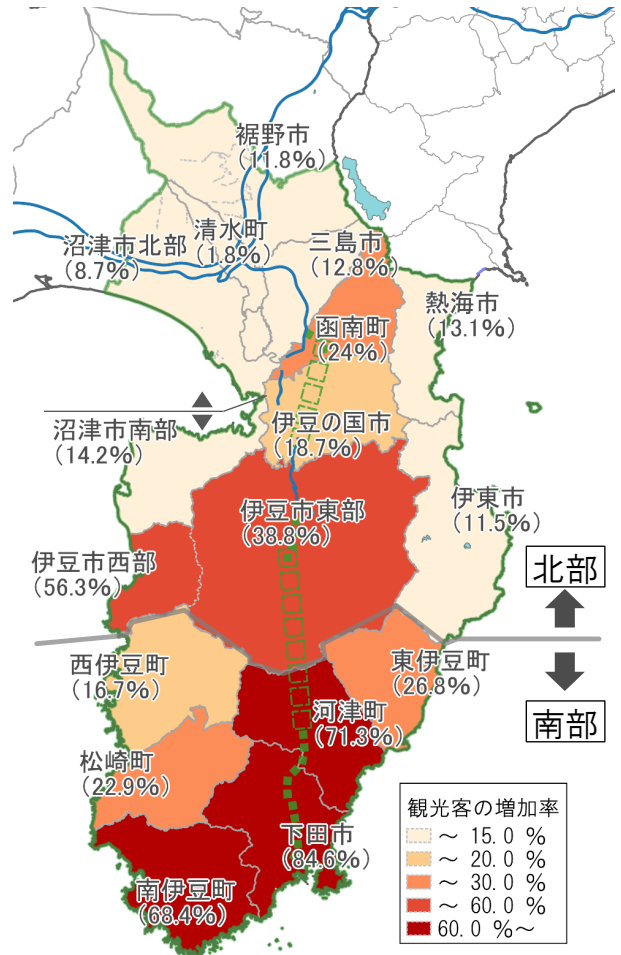
(2) 観光客数の増加人数の推計

伊豆縦貫自動車道の有無による道路の所要時間と交通量<sup>5</sup>を変数として、重力モデル<sup>6</sup>を用いて変化率を推計した。

結果、県内観光客が年間約220万人増(31%増)、県外観光客が約200万人増(17%増)が見込まれ、全体として約420万人(22%増)となった。市町村別でみると、特に効果が大いなのは、伊豆地域南部で観光資源が集積している下田市(85%増)、河津町(71%増)、南伊豆町(68%増)となっている。なお、増加の前提となる現状の観光客数については、国土交通省「幹線旅客純流動調査」等の既存の統計データを基に、自動車で来訪する観光客数を推計した。

図表 6 伊豆縦貫道の整備による観光客数増加の推計結果

地域	現状の道路利用観光客数(人)	伊豆縦貫自動車道の全線整備による増加人数(人)	増加率	
北部	裾野市	1,207,990	142,489	11.8%
	長泉町	201,061	16,290	8.1%
	三島市	3,278,449	418,303	12.8%
	清水町	249,590	4,478	1.8%
	熱海市	1,835,472	240,022	13.1%
	沼津市	1,691,283	171,120	10.1%
	北部	1,262,897	110,224	8.7%
	南部	428,386	60,895	14.2%
	函南町	369,436	88,648	24.0%
	伊豆の国市	1,108,184	207,564	18.7%
	伊豆市	1,534,856	647,718	42.2%
	東部	1,237,697	480,468	38.8%
	西部	297,159	167,250	56.3%
	伊東市	4,508,189	516,560	11.5%
南部	東伊豆町	405,832	108,681	26.8%
	西伊豆町	277,805	46,519	16.7%
	河津町	694,222	495,022	71.3%
	松崎町	111,709	25,637	22.9%
	下田市	1,015,311	858,556	84.6%
	南伊豆町	253,637	173,454	68.4%
	伊豆地域	18,743,024	4,161,058	22.2%



地域の形状から、沼津市は北部と南部、伊豆市は西部と東部に分割した。

<sup>4</sup> 事業中の東駿河湾環状道路、伊豆中央道、修善寺道路、天城北道路、河津下田道路に加え、調査中区間の天城湯ヶ島～河津区間を対象とした。

<sup>5</sup> 国土交通省中部地方整備局沼津河川国道事務所様より所要時間・交通量データをご提供頂きました。

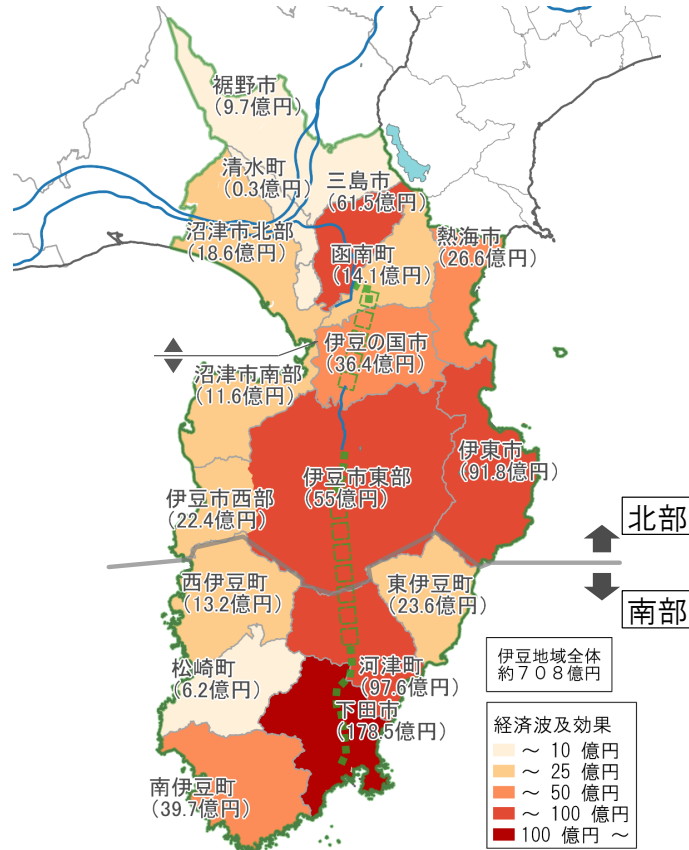
<sup>6</sup> 巻末の参考資料参照。

(3) 経済波及効果の推計

上記で推計した各市町村への観光客数の増加人数をインプットデータとし、静岡県産業連関表(平成23年版)を用いて産業連関分析を行い、静岡県への経済波及効果を算出した。

結果、静岡県全体で年間約700億円の経済波及効果が見通された。図表7において市町村別の数字は各市町村の観光客数の増加人数を元に推計した静岡県への経済波及効果を示している。また、経済波及効果の規模から算出した雇用誘発人数<sup>7</sup>は約6,300人となった。

図表7 伊豆縦貫自動車道の整備による経済波及効果



地域の形状から、沼津市は北部と南部、伊豆市は西部と東部に分割した。

3. 経済波及効果の推計結果を踏まえた地域づくり

経済波及効果の推計結果より、伊豆縦貫自動車道の整備により伊豆半島南部を中心に観光客数が増加する可能性が高い事が把握された。しかしながら、伊豆縦貫自動車道と接続する一般道路ネットワークの違いから、半島の東西の海岸地域には効果が小さい地域も散見された。効果の出方が小さい地域は現状においても人口減少の度合いが大きい地域であるため、伊豆縦貫自動車道の整備だけでは半島内の地域における地域格差に課題が残る。

伊豆縦貫自動車道の整備が伊豆半島の観光産業を活性化させることは大いに期待できる。しかしながら、現状では一部区間が供用されたのみで、多くの区間が整備中または調査中(整備が未定)となっており、地方創生の実現は道半ばである。また、その効果を伊豆半島全体に行き渡らせていくためには、伊豆縦貫自動車道に加えて海岸までを結ぶ道路も合わせて整備していくことが不可欠と考えられる。地域の状況を鑑みると、国と地方が連携した早期の全線開通が望ましい。また、道路整備による効果を伊豆地域全体で共有し、各観光資源に磨きをかけるなどの地域づくりを引き続き行っていくことも肝要である。

<sup>7</sup> 経済波及効果の規模に比して、雇用者に換算するとこれくらいの人数の雇用が維持・創出されるという数値。

## 【参考】観光重力モデルについて

観光重力モデルとは万有引力の法則を応用し、地域間の距離が近ければ近いほど、交流量が大きくなることを表現できるモデルである。具体的には、地域間の発生量(O)と(D)およびその間にある交通抵抗(C:所要時間)の関係性を利用してパラメータを求めることで、交通抵抗(C:所要時間)が短縮した場合の当該地域間の交流量(X)を計算することができる。具体的には下記の式で表される。

$$X_{ij} = kO_i^{\alpha_1} D_j^{\alpha_2} C_{ij}^{\alpha_3}$$

- $X_{ij}$  : 地域 i から地域 j への交流量  
 $k, \alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$  : パラメータ 但し、 $\alpha_3 < 0$   
 $O_i$  : 地域 i からの発生ポテンシャル  
 $D_j$  : 地域 j の集中ポテンシャル  
 $C_{ij}$  : 地域 i から地域 j への交通抵抗(所要時間)

本稿の分析では、国内に住む日本人と海外旅行として日本を旅行する外国人とは行動特性が異なるため、それぞれについてモデルを構築し、推計した。各変数( $X_{ij}$ 、 $O_i$ 、 $D_j$ 、 $C_{ij}$ )は、日本人旅客モデルは交通量配分データ、外国人旅客モデルには国土交通省「幹線旅客純流動調査 第5回(2010年)調査」のデータをそれぞれ用いた。

## - ご利用に際して -

- 本資料は、信頼できると思われる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所:三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。