

高速道路のストック効果にみる地域づくりの方向性

Direction of Community Building as Seen in Expressway Stock Effects

社会資本の整備効果を把握するにあたって、近年は「ストック効果」の観点が特に重要視されており、全国各地で、道路や港湾、河川といった社会資本のストック効果を分析する活発な動きがみられる。その中でも、東海3県を跨いだ高規格幹線道路である東海環状自動車道においては、特に多くのストック効果が確認されている。

当該道路で注目すべきは、既に整備された東回り区間はもちろん、現在整備が進む西回り区間においても、一部企業の進出が進む等、ストック効果の片鱗を垣間見ることができる部分にある。これまで、ストック効果はインフラの整備後に発現するものと認識されており、まだ全線整備されていない東海環状自動車道西回り沿線において、こうした動きがなぜ起こったのかを考察することは、今後インフラ整備が進むエリアでの地域づくりを考えるうえで有用であると考えられる。

そこで、本稿ではまず東海環状自動車道を事例に、当該道路に対する企業側のニーズと、それらを踏まえた沿線地域の主立った取り組みを整理する。次に、これらの取り組み事例を紐解き、今後インフラ整備が進むエリアで有効となる地域づくりの方向性を示すとともに、自治体間での連携の重要性等を論じる。



In recent years, the “stock effect” approach has come to be considered particularly important in ascertaining the benefits of providing social capital. The stock effects of social capital such as roads, harbors, and rivers are being analyzed in areas nationwide. A notably large number of stock effects has been confirmed from the Tokai-Kanjo Expressway, a high-standard expressway that spans the three Tokai prefectures of Aichi, Gifu, and Mie. Of particular note are glimpses of stock effects of the expressway such as companies establishing a presence not only along the completed eastbound section as expected, but also along the westbound section currently under construction. Stock effects had previously been thought to emerge once infrastructure was completed. Considering why such developments occurred in areas bordering the incomplete westbound section of the Tokai-Kanjo Expressway may prove useful when considering community building in areas where infrastructure will be provided in the future. This paper first examines the Tokai-Kanjo Expressway from the viewpoint of what the corporate sector needs from the road and the key initiatives of communities bordering the road in response. It then analyzes these initiatives and indicates the way forward for effective community building in areas of future infrastructure development, and discusses the importance of collaboration between local authorities.

1 | はじめに

社会資本の経済効果を把握するにあたって、これまで、費用便益分析等、さまざまな手法が用いられてきたが、近年は「ストック効果」の観点が重要視されている。

ストック効果とは、フロー効果と一対で定義された経済メカニズムに基づく用語であり、「整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果」とされている。近年では、ストック効果を把握するにあたり、社会資本の利活用の実態に焦点を当て、社会資本によって利用主体（企業や市民等）がどのようなメリットを受けたのかといった事例を調査・分析することに重きが置かれている。

全国各地で、道路や港湾、河川といった社会資本のストック効果を分析する活発な動きがみられるが、その中でも、愛知県・岐阜県・三重県の東海3県を跨いだ高規格幹線道路である東海環状自動車道においては、特に多くのストック効果の発現が確認されている。当該道路で注目すべきは、既に整備された東回り区間はもちろん、現在整備が進む（事業中の）西回り区間においても、既に

企業の立地が進展する等、ストック効果の片鱗を垣間見ることができる部分にある。

これまで、ストック効果はインフラの整備後に発現するものと認識されており、まだ全線整備されていない東海環状自動車道西回り沿線において、こうした動きがなぜ起こったのかを考察することは、今後インフラ整備が計画され、または進むエリアでの地域づくりを考えるうえで有用であると考えられる。

そこで、本稿では、東海環状自動車道を事例として取り上げ、当該道路で発現しつつあるストック効果や沿線企業が道路に対して期待するニーズを整理し、それらを踏まえて、道路の効果を活かした地域づくりのポイントについて論じる。

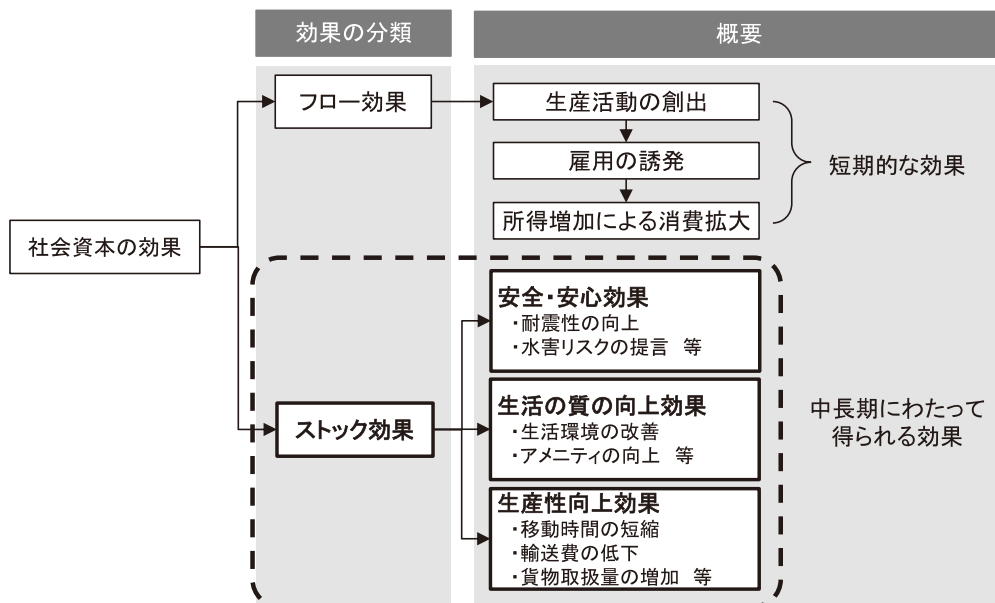
2 | ストック効果の概要

(1) 社会資本の整備効果の分類と概要

社会資本の整備効果は、フロー効果とストック効果に大別される（図表1）。

このうち、フロー効果は、社会資本の整備事業が始まることによって、まずは、その実施主体である建設業や

図表1 社会資本の整備効果の分類



出所：国土交通省HPを基に筆者作成

製造業等を中心に、新たな財の生産・雇用・消費といった経済活動が喚起される。以降、それらの経済活動が関連産業に次々に波及することで、経済全体を拡大させる短期的な効果とされている。

これに対して、ストック効果は、上述した通り、社会資本が整備されることで地域の災害リスクの低減や、生活の質や生産性が向上する等、中長期にわたって得られる継続的な効果とされている。

(2) ストック効果が重要視される背景・国の動き

昨今、わが国では、人口減少・少子高齢化が進展するとともに財政も厳しい状況にあるが、こうした制約下においてもさらなる経済成長を実現するためには、社会資本のフロー効果だけでなくストック効果を活かす必要がある。

こうした認識の下、国土交通省では、2015年度に社会資本整備審議会計画部会専門小委員会を立ち上げ、「ストック効果の最大化・見える化」に関する議論を重ねてきた。当該小委員会での議論において、社会資本整備に

よって自動的に「効果が出る」のではなく、今後は「効果を出す（ストック効果を高める）」ために、沿線地域等の主体が多様な取り組みを自発的に進める必要があるとの見解が示された。

このストック効果を高めることは、沿線地域にとっても極めて現実的なメリットがある。たとえば、地域に新たに高速道路が整備され、その地域のアクセス性が改善することで、企業が新たに立地を決め、それに伴い雇用の創出・税収の増加が誘発される。さらに、得られた収益を原資に地域が新たな投資を行うことで、より魅力的な地域がつくられるといった具合に、社会資本のストック効果が地域経済の好循環につながる事が期待される。

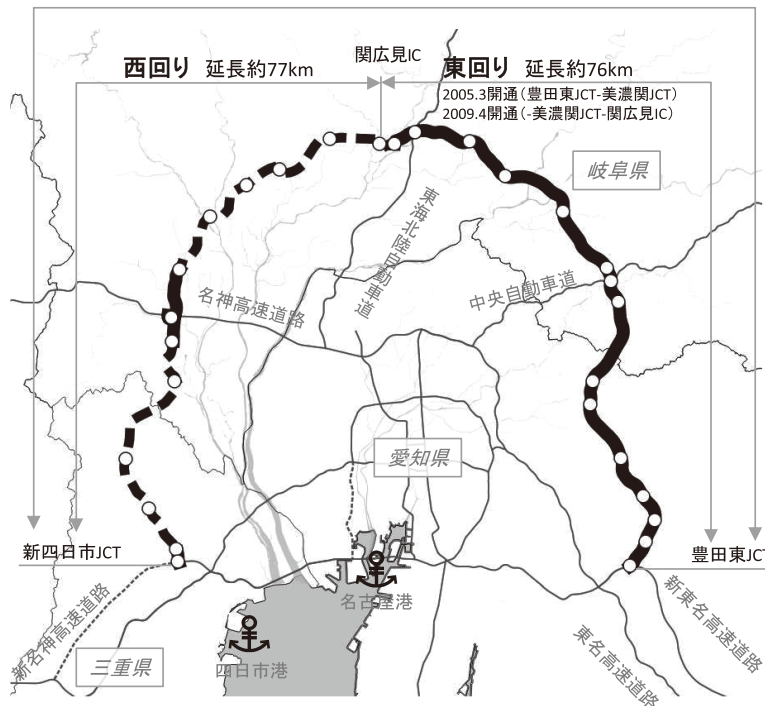
3 | 東海環状自動車道の事例

(1) 東海環状自動車道の概要

ここではまず、本稿で事例として取り上げる東海環状自動車道の概要について整理する。

国道475号東海環状自動車道は、名古屋市中心とし

図表2 東海環状自動車道の概要
東海環状自動車道 延長約160km



出所：国土交通省 中部地方整備局 岐阜国道事務所HPを基に筆者作成

た半径30～40km圏に位置する延長約160kmの高規格幹線道路である。そのルートは、東海3県を環状に結ぶものであり、豊田東JCT(愛知県豊田市。新東名高速道路および伊勢湾岸自動車道と接続)を起点に、岐阜県の関市や岐阜市、大垣市といった都市を経由し、新四日市JCT(三重県四日市市。新名神高速道路と接続)に至る(図表2)。

東海環状自動車道の機能として、地域のアクセスが改善することによる産業・観光の活性化や物流の効率化等に加え、東名高速道路や名神高速道路、中央自動車道といったわが国の骨格を形成する高速道路と接続することで、中京圏全体の「迂回路」として機能することから、都市部の渋滞緩和や広域的な防災機能の強化に寄与すると考えられている。

東海環状自動車道は、愛知県豊田市から岐阜県関市までの「東回り」区間(延長約76km)と岐阜県関市から三重県四日市市の「西回り」区間(延長約77km)に分けられる。このうち、東回りは、2005年(一部区間は2009年)に開通した。西回りは、現在岐阜県養老町から岐阜県

大垣市までの区間約11kmが開通し、残る区間は整備中である。

なお、本稿で東海環状自動車道を事例として取り上げる主な理由は、「①延長約160kmの大規模な高速道路であり、広範囲でストック効果の発現がみられた事例」であることと、「②既に開通した区間(東回り)とまだ整備中の区間(西回り)で構成されているため、利用主体である企業が実感したストック効果と今後期待するニーズの両方を収集できる」ためである。

(2) 利用主体が実感したストック効果・ニーズの整理

岐阜県では東海環状自動車道東回りの開通から、ちょうど10年が経過した2015年度をひとつの区切りとして、それまでに確認された60余りのストック効果をHP²で公表した。これらの中には、既に開通している東回り区間で企業が実感した効果だけでなく、今後開通する西回り区間に対して、企業が期待する生の声も記載されている。

そこで、公表したストック効果に記載されている企業の声から、業種ごとにどのようなストック効果を楽しんだのか、あるいは西回りに対して、どのような点を期待

図表3 業種別のストック効果と今後の期待

| 業種 | 収益機会の拡大 | 新規立地・増設 | 移動の効率化 | | 防災 | 雇用拡大 |
|----------|---------|---------|--------|----|----|------|
| | | | 物流 | 人流 | | |
| 農林水産業 | ◎ | | ◎ | ○ | ○ | ○ |
| 製造業 | 自動車 | ◎ | ○ | | ○ | ○ |
| | 航空宇宙 | | | | | |
| | 食品 | | | ◎ | ○ | |
| | その他 | ○ | | | | |
| 観光／サービス業 | 観光／宿泊施設 | ◎ | | ◎ | | |
| | 観光・ツアー | ◎ | | ◎ | | |
| | 商業施設 | ◎ | ◎ | ◎ | | |
| 運輸業 | ○ | ○ | ○ | | | |
| 医療／福祉関連 | | ○ | ○ | | ○ | |

【凡例】
 ○：東回り等の高速道路ネットワークにより実感した効果(ヒアリング企業のうち5割未満の回答が得られたもの)。
 ◎：東回り等の高速道路ネットワークにより実感した効果(ヒアリング企業のうち5割以上の回答が得られたもの)。
 ◐：西回りに期待する効果(ヒアリング企業のうち5割未満の回答が得られたもの)。
 ◑：西回りに期待する効果(ヒアリング企業のうち5割以上の回答が得られたもの)。

(注) 岐阜県が公表するストック効果資料から、2社以上のコメントが記載された業種のみ集計。
 本図表は、あくまで公表資料に基づいて作成したものであり、無印は効果がないと断じてはいない。

出所：東海環状地域整備推進協議会「東海環状自動車道ストック効果 説明資料(2015.12)」を基に筆者作成

図表4 東海環状自動車道沿線企業の声

| | | 主立った企業の声 | |
|----------|---------|---|---|
| | | 東回りで実感した効果 | 西回りへの期待 |
| 農林水産業 | | <ul style="list-style-type: none"> ・遠方の市場へ鮮度の高い農産物の配送を実現 ・高速道路通勤による雇用者の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・飛驒と当地域の農産物を混載して関西への出荷を拡大 ・当地へのアクセス向上による直売所の売り上げ増加 |
| 製造業 | 自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ・1台のトラックで取引先への多頻度輸送を実現 ・リスク分散のために災害に強い場所に立地 | <ul style="list-style-type: none"> ・トラック1台が複数の取引先に向うことで物流コスト削減 ・災害時のリスク分散のため、本県市に新規立地 |
| | 航空宇宙 | - | <ul style="list-style-type: none"> ・時間的に正確な配送の実現 ・西回りによる通勤圏の拡大 |
| | 食品 | <ul style="list-style-type: none"> ・車両台数を減らして回転数をあげ、物流効率化を実現 | <ul style="list-style-type: none"> ・地元で就職する若者の増加 |
| | その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・東濃地域とのコラボレーションで新製品を開発 | <ul style="list-style-type: none"> ・西回りを利用する通勤者の雇用確保に期待 |
| 観光／サービス業 | 観光／宿泊施設 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車アクセスの向上により、来場者数増加 | <ul style="list-style-type: none"> ・西回りの開通により、北陸方面等からの来場者増加 |
| | ツアー会社 | <ul style="list-style-type: none"> ・飛驒／白川方面へのアクセス向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光ルートに組み込むツアーが増加 ・新しい発地ができるため、ツアーの誘客範囲が拡大 |
| | 商業施設 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車アクセスの向上により、来客者数増加 ・物産展は遠方から商品運ぶため、高速道路が不可欠 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域交流や公的な情報発信の促進に期待 |
| 運輸業 | | <ul style="list-style-type: none"> ・東海環状自動車道が後押しとなり、支店の統合を決定 | <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋港への物流ルートの変更を検討 |
| 医療／福祉関連 | | <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災の支援にいち早く向かうことができた ・物流の効率化を実現。東海環状道が立地の決め手 | <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時に迂回路として機能することを期待 |

(注) 東回りで実感した効果には、東回りだけでなく、その他の高速道路ネットワークに関するものも含まれている。

出所：東海環状地域整備推進協議会「東海環状自動車道ストック効果 説明資料（2015.12）」を基に筆者作成

しているのかを整理した(図表3、図表4)。

詳細については、岐阜県HPをご覧ください。業種別にみると当地域で盛んな製造業を中心に農林水産業、観光関連の業種、物流業、医療／福祉関連の業種等、多種多様な分野でストック効果が確認されている。

まず、農林水産業においては、東回りが開通したことで、鮮度を保ったまま遠方の市場へ農産物の配送を実現できたといった声あげられている。今後開通する西回りに対しては、沿線地域へのアクセス性が向上することによる直売所での売上増加や、西回りのIC周辺に農産物の集荷場を設置できれば、関西方面へ効率的な配送を実現できるといった声あげられる等、物流や収益機会の拡大についての期待が寄せられている。

次に、製造業について自動車関連企業をみると、東回りが開通し、岐阜県が自動車産業のメッカである愛知県豊田市と直接つながったことで、安価で十分な広さの土地を求め、沿線の工業団地等に自動車関連企業が多数進出した。こうした企業からは、土地の要因以外にも災害時を見越したリスク分散等を狙って立地を決めた等の声が上がられた。

その他の製造業では、東回りが開通し、美濃焼で有名

な岐阜県土岐市と水栓バルブの発祥の地である岐阜県山県市の距離が縮まったことで、2つの地域の産業を組み合わせた新たな製品が開発される等の事例も報告されている。また、今後西回りが開通することで、通勤圏が拡大し、より多くの雇用が確保できるといったように「雇用」に関する期待が多くあげられている。

次に、観光／サービス業においては、東回りが開通したことによって、新たなツアーの開発が可能となったといった声や、集客施設においては、客数が向上したといった声あげられている。西回りに対しても東回りと同種の効果を期待している声が多い。

その他、医療／福祉関連では、東回りが開通したことで、東日本大震災の際、被災地に向けて迅速な支援を実現できた等、有事において効果を実感したとの声あげられている。西回りについても、災害発生時の迂回路としての機能を望む等、防災面への期待があげられた。

(3) 沿線地域の取り組みの整理

東海環状自動車道西回り沿線の地域では、上記のような沿線企業のニーズも踏まえつつ、西回りの全線開通を見据えて、各市町が種々の取り組みを進めている。ここではその主立ったものを紹介する(図表5)。

まず、岐阜県大野町では、2018年6月に工業団地の「テクノパーク大野(区画1)」を造成し、企業の誘致を始め、その1ヵ月後には自動車関連企業が立地を決めた。さらに2018年7月には東海環状自動車道 大野・神戸IC(仮称)周辺に県下最大級の道の駅「パレットピアおおの」が新設された。この道の駅では、地元の特産品や農産物を活用したレストランや直売所等が設置されるとともに、周辺地域の観光情報の発信や災害時には広域防災拠点として機能する等、多様な役割を担う。

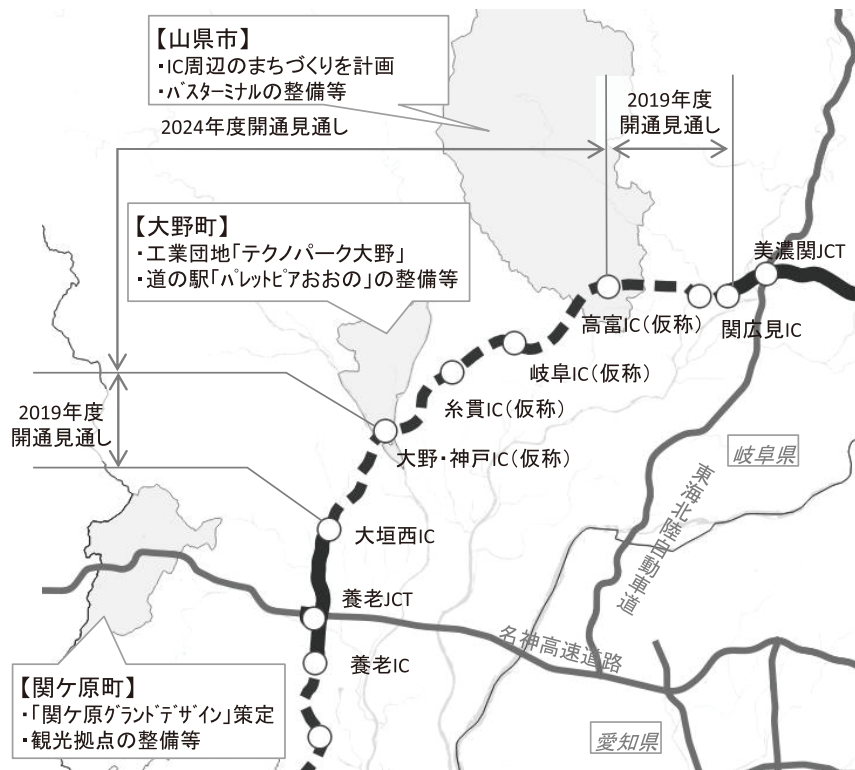
岐阜県山口市では、東海環状自動車道 高富IC(仮称)周辺の大規模なまちづくりを計画している。その一環として、当該IC周辺にバスターミナルを新設する予定で、これによって地域内外の交流の活発化・都市のコンパクト化を目指している。さらに、当該IC周辺には、地域の特産品や観光資源を活用して、人を呼び込む複合施設の整備も計画されている。

岐阜県関ヶ原町では、観光活性化の取り組みとして、2015年3月に策定した「関ヶ原古戦場グランドデザイン」に基づき、観光拠点となるビジターセンターの整備や、新たな観光ルート、特産品の開発等の取り組みを進めている。

こうした沿線市町の取り組みに加え、岐阜県が中心となり、沿線市町や地元経済団体と共同で「東海環状西回り利活用促進会議」を立ち上げた。この会議では、上記のような各市町の取り組みや企業等のニーズの共有を行うとともに、地域の取り組みや東海環状自動車道の効果、あるいは工業団地に関する情報等を、ポータルサイト³を通じて企業等にPRし、新たな民間投資につなげる取り組みも行っている(図表6)。

上記の通り、西回り沿線では、東海環状自動車道全線開通前の段階から、広域的な連携体制を構築し、沿線市町が一丸となって地域づくりを進めるとともに、地域内

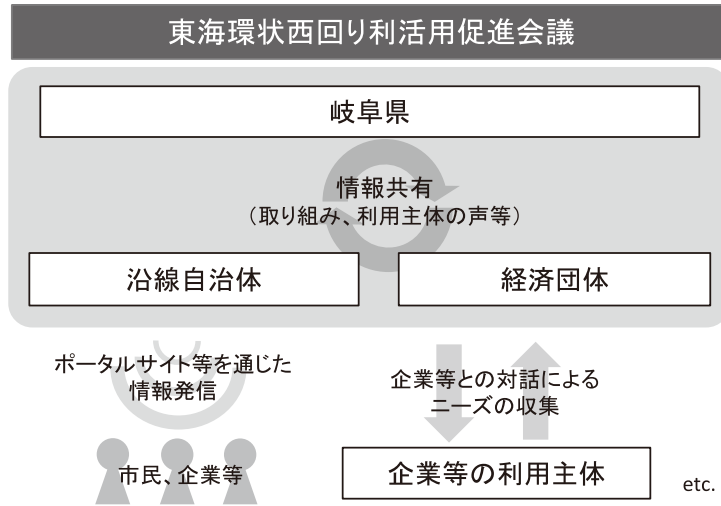
図表5 各地域の主立った取り組み



(注)西回り沿線市町の主立った取り組みのみ抜粋
各区間の開通時期は、予算状況や用地取得等が順調な場合のもの

出所：各種公表情報を基に筆者作成

図表6 東海環状西回り利活用促進会議の取り組みの概要



出所：東海環状利活用促進会議「東海環状道 利活用ポータル」を基に筆者作成

外の企業等にそれらを積極的にPRしている。こうした取り組みが奏功し、西回りにおいても一部企業立地が進む等、ストック効果が先行して発現しているものと思われる。実際、筆者も西回り沿線の企業数十社にお話を伺ったが、「東海環状自動車道とそのIC付近に工業団地があったから立地を決めた」といった企業が複数あり、企業のニーズに応えた地域づくりを行い、それらを積極的に発信するといった上記取り組みの重要性を実感した。

4 | 地域づくりの方向性とその施策案

ここでは、上記のような東海環状自動車道での事例を踏まえて、企業側のニーズに対し、地域が取り組むべき方向性とその施策案を論じる。

まず、最も重要なことは、西回り沿線の例のように、道路が整備される計画段階から道路の利用主体のニーズを汲み取り、それに応じた地域づくりを進めるとともに、こうした情報を地域内外に発信することであろう。この点を念頭に置いて、東海環状自動車道の事例を基に、地域づくりの方向性と取り組み案を整理した(図表7)。

まず、東海環状自動車道では、製造業を中心に企業の新規立地、工場等の増設が進んだが、これらは事業のしやすさ(近隣住宅への配慮等)の観点から、工業・産業団地に多く進出した。したがって、地域としては、事業がし

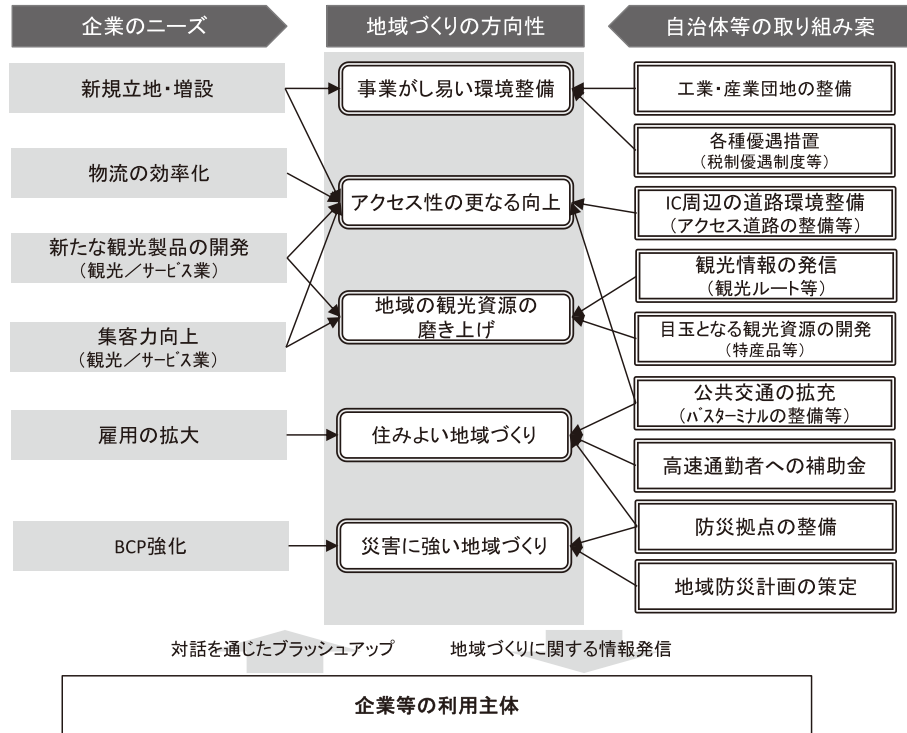
やすい環境を構築することが求められ、この点、工業・産業団地の整備や、税制面での優遇措置等が有効である。

さらに、製造業や物流業、観光／サービス業等において、移動の効率化(物流の効率化や集客力向上)のニーズがあげられたことを踏まえると、地域のアクセス性の一層の向上が欠かせない。この点、ICへのアクセス道路の整備等を通じて、IC周辺の道路環境を整えることが移動のしやすさの観点からは有効である。また、観光に特化した取り組みとして、岐阜県関ヶ原市のように市内の観光ルートや、観光拠点特産品を開発する等、地域資源を活かした「観光の目玉」をつくり、それらを発信することも重要である。

次に、多様な業種で雇用の拡大に対するニーズもあげられたが、これに対しては、市民にとって住みよい地域づくりを行うことが最も重要になる。この他、高速道路を利用した通勤者に対して、地域として一定の助成を行うことも一考の余地がある。

さらに、製造業や医療／福祉関連の業種を中心に防災についてのニーズも複数あげられたが、この点については、防災拠点の整備や地域防災計画の策定を通じて災害に強い地域づくりを行うとともに、それらを企業や市民の声に耳を傾け随時ブラッシュアップしていく取り組みが求められる。

図表7 地域づくりの方向性



出所：筆者作成

しかしながら、人口減少・少子高齢化の進展に伴い、既に逼迫している地域の財政状況はさらに厳しさを増し、上記の取り組みを行うにも市町村単独では動けない時代が既に到来している。

したがって、これらの取り組みを進めるにあたっては、周辺市町との連携が肝要となる。こうした連携は、市町間の財政を補完するだけでなく、道路のストック効果を直接の沿線だけでなく、より広域的なエリアまで波及させることにもつながると考える。東海環状自動車道沿線でも市町が連携した例がみられたが、今後は、道路沿線の地域が上記の取り組みを役割分担し、あたかもひとつの都市のごとく機能するような広域的な地域づくりを考

えていくべきである。

5 | おわりに

人口減少・少子高齢化が進展するわが国において、さらなる経済発展を遂げるためには、地域の活力向上が重要となる。この点、社会資本の整備は有効なきっかけになりうると考える。その社会資本の効果を可能な限り高めるためには、地域が主体となって、利用者のニーズをとらえ、それに応じた地域づくりを先導的に行っていくことが計画段階から欠かせない。本稿でお伝えした取り組みの方向性が、今後の地域づくりの一助となり、地域の持続的な発展につながれば幸いである。

【参考文献】

- 1 国土交通省HP「インフラストック効果」(最終閲覧日 2018年9月18日)
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/stock/stockeffect.html>
- 2 岐阜県HP「東海環状自動車道のストック効果」(最終閲覧日 2018年9月18日)
<http://www.pref.gifu.lg.jp/shakai-kiban/doro/kosoku-doro/11651/>
- 3 東海環状西回り利活用促進会議「東海環状道 利活用ポータル」(最終閲覧日 2018年9月18日)
<http://www.cbr.mlit.go.jp/gifu/tokan/>