

# 高速道路（中部横断自動車道）の整備に伴う効果と地域での活用について

久末 陽介

山梨県 県土整備部 高速道路推進課（〒400-8501 山梨県甲府市丸の内1-6-1）

中部横断自動車道は、日本列島の中央部における新たな国土の横断軸として、新東名高速道路、中央自動車道、上信越自動車道を結び、太平洋側と日本海側をつなぐ高規格幹線道路である。当該道路の静岡・山梨間が令和3年8月までに暫定2車線で、全線供用を迎えた。その全線供用が県内にもたらしている効果・課題・期待についての意見を聞く場として、山梨県主催でイベント『中部横断自動車道開通記念リレーシンポジウム』を開催した。そのイベントで出された意見をもとに、高速道路の整備がもたらす効果や地域で高速道路をいかにうまく活用していくべきかを考察した。

キーワード 中部横断自動車道、高速道路、整備効果、リレーシンポジウム、地域力

## 1. 中部横断自動車道の概要

静岡県静岡市・長野県小諸市間の全線132kmが高規格幹線道路の予定路線として決定され、静岡県と山梨県を結ぶ、新清水JCT・双葉JCT間については、令和3年8月までに暫定2車線で、全線供用を迎えた。山梨県と長野県を結ぶ、（仮称）長坂JCT・佐久小諸JCT間のうち、八千穂高原IC・佐久小諸JCT間は供用済区間であるが、（仮称）長坂JCT・八千穂高原IC間は未事業化区間ということで、山梨県では関係機関に向け整備促進を図っている。



図1 中部横断自動車道概要図

## 2. リレーシンポジウムの概要と結果

リレーシンポジウムは、中部横断自動車道の静岡・山梨間の全線供用を受け、その整備効果を情報発信し広く理解を促進するとともに、今後の道路ネットワーク整備への機運醸成の機会とすることを目的に開催した。

『産業・物流』『観光』『防災・医療』『総括』という4つのテーマ設定により計4回開催し、それら各テーマに関係するパネリストからの意見をリレー形式でつないでいくという形式のものである。

次の(1)～(4)に各テーマで出された意見概要等を記す。

### (1) 第1回テーマ『産業・物流』

○パネリスト：配送・物流業、運送業、総合小売業、製造業から計4名

○パネリストからの意見概要

- ・県内最大級の大型物流拠点を建設し、中部横断自動車道を活用した「在庫型サプライチェーン」を展開する予定
- ・新たに静岡県が商圏となる可能性に期待
- ・清水港を経由した海外輸出配送も効率的となった

○まとめ意見概要

- ・ポテンシャルを最大限に発揮するためには、既存道路の渋滞解消やアクセス道路の改良が必要

### (2) 第2回テーマ『観光』

○パネリスト：旅行業協会、ホテル業、総合観光施設宿泊業、道の駅管理者から計4名

○パネリストからの意見概要

- ・旅行先の選択肢が増えた

- ・地域の魅力を知ってもらえるような取り組みを実施
- ・地産地消にこだわったお菓子作りや、地域の周遊を目的とする自転車の貸し出しを実施
- ・過去最高の売り上げを達成

#### ○まとめ意見概要

- ・沿線地域が素通りされないように、観光目的となる魅力ある地域づくりとその情報発信が重要

### (3) 第3回テーマ『防災・医療』

○パネリスト：道路管理者、災害ボランティア団体、学識者から計4名

#### ○パネリストからの意見概要

- ・災害時には高速道路ネットワークは重要
- ・救命救急医療機関へのアクセスが向上し、救命率が向上
- ・高速道路は被災してもその復旧が早く、地域での土砂災害リスクを考えると、役割は非常に大きい

#### ○まとめ意見概要

- ・平時から関係機関と連携をとりながら、既存インフラを有効活用していくことが大事

### (4) 第4回テーマ『総括』

○パネリスト：地域経済同友会、農業法人、学識者、地域住民から計4名

#### ○パネリストからの意見概要

- ・県の付加価値最大化に加えて、外部からの新たな需要を呼び込んでいくことが重要
- ・関係者が連携して取り組みを考えることが重要
- ・地域の魅力を発掘し効果的に発信することが重要
- ・農業と観光の相乗効果を活かしていけるとよい
- ・いち早く病院に搬送できる「命の道」が整備された

#### ○まとめ意見概要

- ・持続可能な地域のために、地域が積極的に連携し、来訪者と地域との交流を生み出すことが重要
- ・地域固有の魅力を活かして多様な人々が「訪れたい」と思えることが魅力あふれる地域の未来につながる

## 3. 整備効果説明に対する住民の反応

次に、これら整備効果に対する住民の方々の反応を確認した。

山梨県では中部横断自動車道の未事業化区間である、長坂・八千穂間について、パネル展示による住民説明会を令和6年1月に実施した。その際に、先行して供用した中部横断自動車道の静岡・山梨間の整備効果として、リレーシンポジウムの結果をまとめたパネルを展示し、未事業化区間近辺の地元住民を対象に高速道路の整備効果の実例を説明した。

整備効果に興味を持つ地元住民からは、高速道路整備に対し賛成的な意見が多数であったが、これら整備効果

を説明した際の地元住民の反応を賛成的な意見と反対的な意見に分け、その概要を下の(1)と(2)に記す。

#### (1) 高速道路整備に賛成的な意見の概要

- ・車で行ける旅行の範囲が広がる
- ・山梨県は観光地が多いので他県からの観光客が増える
- ・被災時に支援の面で高速道路の存在は大きい 等

#### (2) 高速道路整備に反対的な意見の概要

- ・観光客が増えるというが、環境を破壊しており観光客は減ってしまう
- ・ストロー現象により、山梨県は通過されるだけ 等

上記(1)と(2)から、高速道路整備に賛成的な意見は、リレーシンポジウムでの物流関係の方からの意見と同様、直接的に自分たちの旅行などによる移動時間が短縮されることへの効果等についての意見が多く、高速道路整備に反対的な意見は、マイナス効果を理由とし反対していることがわかる。

## 4. 整備効果の種別

これまで述べてきたリレーシンポジウムで各分野のパネリストから出された意見や、地域住民の方々からいただいた意見等から、高速道路の整備効果は様々な種別に分類できることがわかる。

一般的には、高速道路の整備による効果として、フロー効果とストック効果という分類がされている。

フロー効果は、高速道路建設に伴う生産・雇用・消費等の経済活動の発生による、短期的な自然に発生する効果である。

ストック効果も整備された社会資本が機能することで発生する効果としてとらえるのであれば、高速道路の整備とともに自然に発生する効果である。

リレーシンポジウムで観光関係や学識者、経済界の方から多く出された、「高速道路を利用していかに多くの効果を生み出せるかが重要である」との意見については、自然に発生する効果だけではなく、意図的に効果を発生させることが重要であるという意味である。

それらを踏まえた上で、整備効果についての種別を整理する。

#### ① 直接的効果 (Direct Effect)

直接的効果とは、高速道路が整備されたことで、単純に、車による「移動時間が短縮」したこと、一般道路より「安全性が向上」したこと等の整備された道路そのものがもたらす直接的に自然に発生する効果とする。

#### ② 間接的効果 (Indirect Effect)

間接的効果とは、何かしらの理由から発生した効果に

起因し、その効果が他の事象に波及することで、さらなる効果として発生する効果とする。

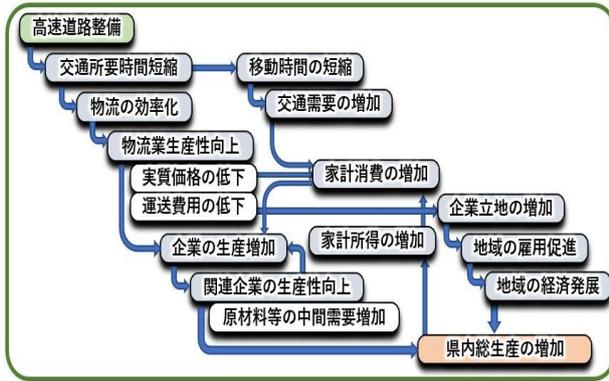


図2 間接的效果発生（効果の波及）事例

### ③ 意図的発生効果（Intentional Effect）

意図的発生効果とは、高速道路の整備によって発生した直接的効果から発生しなかった『間接的效果』の代わりとなる効果を生み出すために、地域が高速道路の有効活用につながる取り組みを行うことで、意図的に発生させた効果とする。

### ④ 自然的発生効果（Autogenesis Effect）

高速道路が整備されたことで発生した『直接的効果』とそれを起因とし波及して発生した『間接的效果』は、どちらも自然に発生した効果として『自然的発生効果』と分類する。

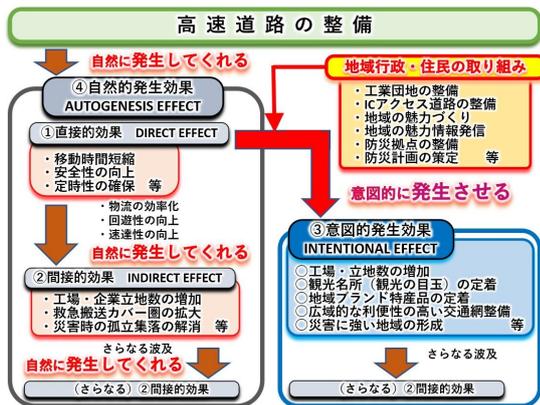


図3 整備効果の種別

ここまで整備効果の種別を整理してわかることは、何もしなくても自動的に『自然的発生効果』は発生するが、『間接的效果』が波及して発生する範囲は地域ごとの条件によって違いもあり、限度もあることから、重要となるのは、『意図的発生効果』を生み出すために「地域の取り組み」を行うことだと考える。

また、これら「地域の取り組み」を行うことで、地域に発生するマイナス効果（ストロー現象等）を抑えて、逆にプラス効果を生み出すことも可能となる。

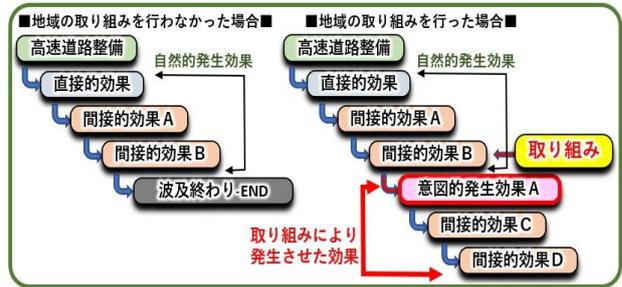


図4 意図的発生効果によるさらなる間接的效果発生フロー

## 5. 高速道路の果たす役割

高速道路の整備により意図的発生効果を生み出すためには、まず、高速道路の果たす役割を理解する必要がある。

高速自動車国道法第4条において高速自動車国道が定義されており、その内容から国は、日本全体の交通網の主要部を形成し、また国内の重要な地域をつなぐことで生まれる日本全体の利益を目的として、高速道路を整備していると考えられる。

一方、具体的内容は異なるが、どの地域にも共通した、地域が求める高速道路の役割は、その地域の生活を豊かにする道路であること、すなわち高速道路を利用する地域住民に質の高い生活環境を作り出す道路であると同時に、地域外から入ってくる多くの人やモノにより地域を活性化させる道路であることと考える。

そして、特に「地域を活性化させる道路」としての役割を高速道路が果たすために、『意図的発生効果』を生み出すための取り組みを地域が一丸となり実行していくことが重要となる。

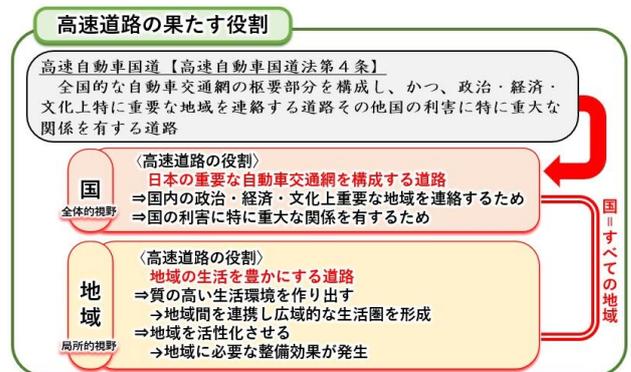


図5 高速道路の果たす役割

## 6. 地域の行うべき取り組み

これまで述べてきた様々な整備効果や地域にとっての高速道路が果たす役割から、高速道路の整備に際し地域がなすべき取り組みは次の二つとなる。

一つ目は「地域の高速道路を受け入れる体制構築のための取り組み」で、地域行政は高速道路が地域にもたらす効果を理解した上で、高速道路を活用した地域の将来像を設定し、その将来像実現のために必要な整備効果を抽出する。また、高速道路がもたらす整備効果を地域住民と共有し、マイナス効果となるおそれのある事象についてはそれにどれだけ配慮するのか、あるいはマイナスを補い上回る効果を発生させることができるということを地域住民に説明し、高速道路整備への理解を得ることが必要となる。

二つ目は「地域を活性化させるための取り組み」で、設定した地域の将来像から抽出した、地域が求める整備効果について、その整備効果は、自然に発生するのか、それとも意図的に発生させる必要があるのかを地域に関わる人たちとともに検討する。そして導き出した方策には地域全体で取り組んでいく必要がある。

このように地域の行うべき取り組みはとても大きく、また、とても困難な検討と実行力が必要となる。行政も地域も他の類似事例等を十分に調査し、業者へのヒアリングや、専門家からのアドバイス等により知識や理解を深めながら取り組んでいかなければならないものである。



図6 地域の行うべき取り組み

## 7. まとめ

高速道路が地域の生活を豊かにする施設であるためには、国が高速道路そのものを整備する労力や時間と同等もしくはそれ以上をかけて、地域が継続的に取り組みを進めていかなければならない。

国の目指す国土の姿として、国土づくりの方向性に「新時代に地域力をつなぐ国土」というテーマを掲げている。ここでいう地域力とは地域課題を克服する力と地域の魅力を高め人々を引きつける力であり、まさにこれ

らの力は、地域での取り組みにより養われるもので、これら地域力がなければ、高速道路は物理的に地域をつなぐだけの施設となってしまう、逆に多くのマイナス効果が発生する可能性すらある。

地域の最終目標は、行政も地域も共に高速道路が生み出す整備効果を深く理解し、高速道路の効果が最大限となるような「地域を活性化させるための取り組み」を通じて、「住民が住みやすい地域」「地域外の人が住みたいと思える地域」を築くことである。これら目標が達成された時、高速道路は地域にとって十分に役割を果たしたことになるのであろう。



図7 地域の将来像のイメージ例

## 8. おわりに

山梨県内に倉庫型大型量販店が出店することとなった。この大型量販店の出店条件は「店舗の半径10キロ圏内に人口50万人以上」とされているが、出店箇所は、この条件を全く満たしていない。（参考：南アルプス市人口約7万人・面積約264km<sup>2</sup>）しかし、現場視察により中部横断自動車道南アルプスICに隣接した条件であること等のアクセス性が高く評価され出店の決め手となったとのことである。

この大型量販店の出店はまさしく高速道路の整備に併せて、地域でIC周辺を整備し企業誘致を行った結果による『意図的発生効果』といえるのではないだろうか。

そして地域や県内全体で、この大型量販店の出店が大きな話題となり、その期待はとても高い。

地域行政に携わる立場として、高速道路が整備された時点あるいはそれ以前から、地域や外部の人が、将来その地域に発生するであろう大きな整備効果を予想し、期待してもらえるような地域を築き上げていきたい。