

「東海北陸自動車道全線開通後の社会経済効果と課題に関する調査研究」 第2回報告

公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部长 土肥 康伸

東海北陸自動車道は、愛知県の一宮ジャンクションから富山県の小矢部砺波ジャンクションの間を結ぶ約185kmの高速自動車国道であり、2008年7月の全線開通からすでに6年あまりが経過した。

そこで、本財団では昨年度より、長年にわたり地域が大きな期待を寄せていた当自動車道全線開通による現時点での社会経済効果の検証と今後のさらなる活用に向けた課題についての調査研究を進めることとした。

第1回報告（2014年3月vol.186掲載）では、東海北陸自動車道の概要と建設に至る経緯、調査研究の内容および主に富山県を対象とした各種データに基づく定量的調査と沿線自治体のヒアリング調査結果について報告した。

第2回報告となる本稿では、岐阜県と富山県の企業を対象としたアンケート調査結果および主に岐阜県を対象とした各種データに基づく定量的調査と沿線自治体へのヒアリング調査結果について報告する。

最終報告（2015年3月vol.190掲載予定）では、第1回、第2回報告をふまえ、沿線自治体や企業へのさらなるヒアリング調査、中部圏地域間産業連関表による分析結果などにより、今後の東海北陸自動車道のあり方について取りまとめを行う予定である。

1 調査研究のねらい

東海北陸自動車道については、昭和初期から太平洋と日本海、東海地域と北陸地域の結びつきを強めるためにその必要性がうたわれ、沿線地域は大きな期待をもってきた。

そこで、本調査研究の主なねらいを以下の2点とした。

- 全線開通に伴い、建設当初の目的、期待がどの程度達成されているかを検証すること。
- 2015年春に北陸新幹線の開業を控えるなど、首都圏および近畿圏と北陸地域との関係が進むことが予想されるなか、東海地域と北陸地域との緊密な関係を築くために東海北陸自動車道が果たすべき役割を考えること。

2 東海北陸自動車道の概要

（1）区間など

東海北陸自動車道は、愛知県一宮市の一宮ジャンクションを起点とし、富山県小矢部市の小矢部砺波ジャンクションを終点とする総延長184.8kmの高速自動車国道である。そして、東海地域と北陸地域を結ぶ高規格幹線道路であり、愛知県の一宮ジャンクションで名神高速道路と、富山県の小矢部砺波ジャンクションで北陸自動車道、能越自動車道と接続することで広域なネットワークを形成している。また、一部区間が供用中で建設が進む東海環状自動車道や中部縦貫自動車道とも、それぞれ岐阜県的美濃関ジャンクション、同じく飛騨清見インターチェンジおよび白鳥インターチェンジで接続しており、さらなる広域ネットワークが形成される予定である。

【路線図】



- 起 点
: 愛知県一宮市(名神高速道路)
- 終 点
: 富山県小矢部市(北陸自動車道)
- 延 長
: 184.8km(岐阜県内141.7km)
- 道路区分
: 第1種3級
- 設計速度
: 80km/h
- 車 線 数
: 4車線(白鳥IC以北は暫定2車線)
- 事業主体
: 中日本高速道路(株)

全線開通までの経緯	
年	内 容
1986	岐阜各務原 I C - 美濃 I C 開通
1992	福光 I C - 小矢部砺波 J C T 開通 北陸自動車道と接続
1994	美濃 I C - 美並 I C 開通
1996	美並 I C - 郡上八幡 I C 開通
1997	一宮木曾川 I C - 岐阜各務原 I C 開通 郡上八幡 I C - 白鳥 I C 開通
1998	尾西 I C - 一宮木曾川 I C 開通 一宮 J C T - 尾西 I C 開通 名神高速道路と接続
1999	白鳥 I C - 荘川 I C 開通
2000	五箇山 I C - 福光 I C 開通 荘川 I C - 飛騨清見 I C 開通
2002	白川郷 I C - 五箇山 I C 開通
2005	美濃関 J C T 開通 東海環状自動車道と接続
2008	飛騨清見 I C - 白川郷 I C 開通 全線開通

3 調査研究の概要

(1) 定量分析

- ①交通センサス、物流センサスなどによる分析
- ②中部圏地域間産業連関表(中部圏表)による分析

(2) 定性分析

- ①行政(富山県・岐阜県・愛知県)、関係団体、企業などへのヒアリングの実施
- ②沿線地域の企業に対するアンケート調査

(3) 報告スケジュール

定量分析、定性分析を順次進め、その内容を以下のとおり報告していく予定である。

時 期	報 告 書	内 容
2014. 3	第1回報告 (中部圏研究) 既報告	<ul style="list-style-type: none"> ・東海北陸自動車道の概要、東海北陸自動車道建設の経緯 ・調査研究のねらい ・社会経済効果の検証（富山県を中心に） <ul style="list-style-type: none"> ・定量分析（交通センサス、物流センサスなど） ・定性分析（自治体などへのヒアリング） ・東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題（富山県を中心に）
2014. 9	第2回報告 (中部圏研究) 本稿	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査結果（岐阜県、富山県企業） ・社会経済効果の検証（岐阜県を中心に） <ul style="list-style-type: none"> ・定量分析（交通センサス、物流センサスなど） ・定性分析（自治体などへのヒアリング、企業へのアンケート） ・東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題（岐阜県を中心に）
2015. 3	最終報告	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回、第2回報告のとりまとめ ・社会経済効果の検証（全体） ・定量分析（中部圏地域間産業連関表による分析） <ul style="list-style-type: none"> ・定性分析（自治体などへのヒアリング） ・東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題（全体）

4 アンケート調査結果

今回のアンケート調査については、各企業においてご多忙の中、多大なるご協力をいただいた。この場を借りて感謝を申し上げたい。

以下に、アンケート調査結果の概要を報告する。

(1) 目的

岐阜県および富山県内の企業アンケートを通じて、全線開通による産業経済面における効果および今後さらに東海地域と北陸地域が緊密な関係を築くための課題等について把握することを目的とする。

(2) 調査内容

① 調査の設計

調査対象	岐阜県・富山県に本社を置く企業
対象企業	[岐阜県調査] ・（公財）岐阜県産業経済振興センター実施の「景況調査」対象企業（1,000社） [富山県調査] ・（株）帝国データバンク企業リストより抽出（2,000社）
抽出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・対象企業は、経済センサス（総務省）の従業者規模別の従業者数の構成比をふまえて、業種、本社所在地のバランスをとって抽出 ・岐阜県調査の回答企業が500程度と想定されることから、富山県企業も同規模の回答が得られるようアンケート送付数を2,000と設定
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査時期	平成26年2～3月

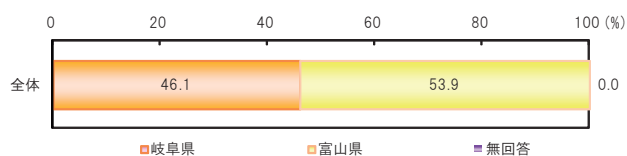
② 回収結果

	送付数	回収数	回収率
全 体	3,000	1,031	34.4%
岐阜県調査	1,000	475	47.5%
富山県調査	2,000	556	27.8%

③ 回答企業の属性

ア 本社等の所在圏域

「岐阜県」が46.1%、「富山県」が53.9%である。圏域別でみると、岐阜県内では「岐阜」、富山県内では「富山県東部」の割合が高い。



単位：%

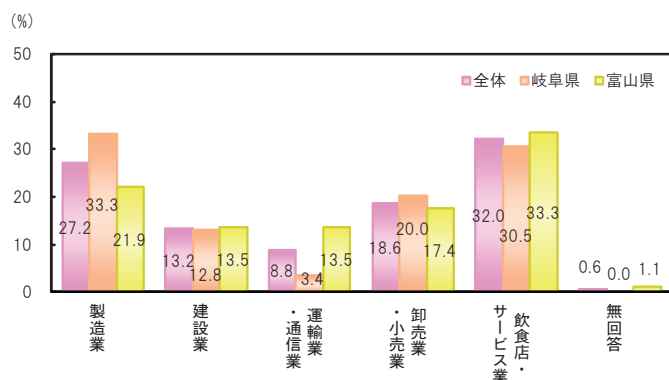
岐阜県	岐阜	西濃	中濃	東濃	飛騨	無回答
	40.2	16.2	16.4	16.0	11.2	0.0
富山県	富山県東部	富山県西部	—	—	—	無回答
	59.9	43.2	—	—	—	0.9

※富山県分は一部圏域の重複回答のため100%とならない

イ 業種

「飲食店・サービス業」が32.0%、「製造業」が27.2%、「卸売業・小売業」が18.6%となっている。製造業の中では「金属製品製造業」「機械製造業」「化学・プラスチック製造業」の割合が高い。

圏域別では、岐阜は「卸売・小売業」、西濃・中濃・東濃は「製造業」、飛騨・富山県東部は「飲食店・サービス業」、富山県西部は「運輸・



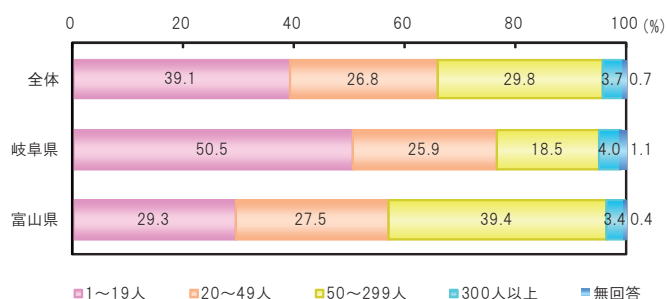
通信業」の割合が他の圏域と比べて高い。

製造業の詳細分類をみると、「繊維・衣服」は岐阜、「窯業土石製品」は東濃、「金属製品」は富山県東部・富山県西部、「機械」は岐阜と西濃で、割合が他の圏域と比べて高い。

ウ 企業の従業員数

「1～19人」が39.1%、「20～49人」が26.8%、「50～299人」が29.8%、「300人以上」が3.7%となっている。

圏域別では、岐阜県で「1～19人」、富山県で「50～299人」の割合が高い。



(3) 調査結果

① 評価項目の構成

今回のアンケートは、東海北陸自動車道の全線開通の影響について、以下の評価項目について回答の選択肢を設定し、各企業に回答いただいた。

<評価項目一覧表>

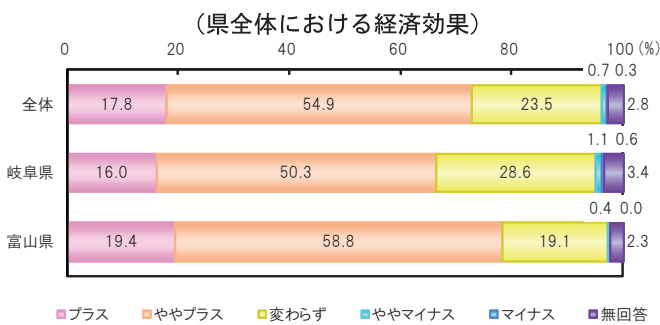
大項目	小項目
(1) 直接的評価	①ビジネスでの利用度
	②輸送・移動頻度
	③業況への影響
(2) 市場拡大効果	①営業圏域・商圈への影響
	②地域外から仕事・雇用を確保
(3) 地域間競争	①地域外企業との競争
	②地域内の仕事・顧客の流出
(4) 雇用への影響	①雇用への影響
	②地域内の雇用
(5) 経営への期待	①現在または将来の企業戦略への影響
(6) 観光への影響	①地域内の観光への影響
	②県の観光交流産業全体への経済効果
(7) 地域への影響	①地域経済への影響
	②県全体における経済効果

② 調査結果の概要

アンケート調査結果における、主な特徴点について以下に述べる。

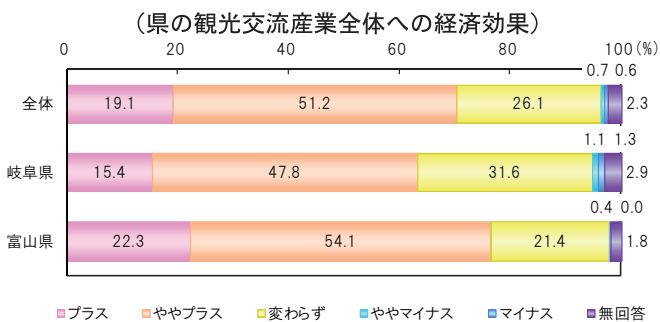
ア 県全体における経済効果は約7割の企業が好影響と認識

評価の全体像となる「県全体における経済効果」については、「プラス」と回答した企業が約7割を占めた。東海北陸自動車道が目指した各産業の活性化や地域開発への期待にほぼ応えられていると考えられる。



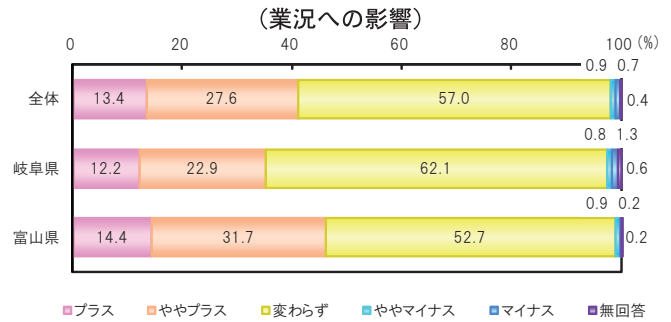
イ 観光産業への経済効果についても約7割の企業が好影響と認識

個別の評価の中で、一番プラスが高い結果となったのは、観光への影響である。「県の観光交流産業全体への経済効果」について、「プラス」と回答した企業が約7割を占めた。東海北陸自動車道の沿線には、第1回の報告書で紹介した富山県の観光施設および本稿で後述する岐阜県の観光施設は世界遺産に登録されている地域をはじめ、四季を通じて豊富な観光資源がある。それらへのアクセス向上等、東海北陸自動車道は大きく貢献している。



ウ 企業経営への影響は約4割の企業がプラスと認識

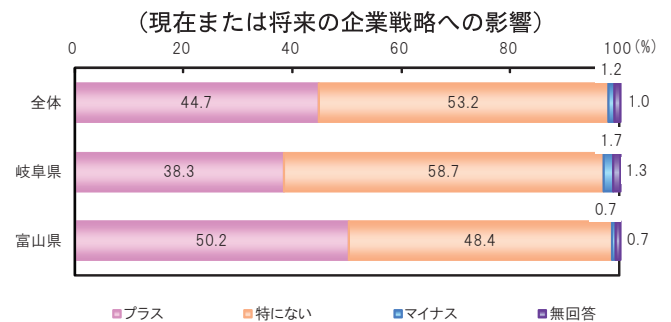
「業況への影響」については、「変わらず」という回答も多いものの、約4割の企業がプラスの影響があるとしている。



エ 富山県企業の方がより地域経済への効果ありと認識

「現在または将来の企業戦略への影響」については、「プラス」と考えている企業は4割を超え、東海北陸自動車道は岐阜県内・富山県内の多くの企業にとって重要な社会基盤となっている。

東海北陸自動車道開通の評価は、各項目とも富山県企業の方が岐阜県企業よりも高い傾向を示している。岐阜県内は、早期に部分開通が進んできたこと、および富山県は太平洋側と直結することによる期待が大きかったことが要因と推察される。



オ 全線4車線化、さらなる高速道路ネットワーク化に期待

東海北陸自動車道に関連した今後の期待、要望については、安全面および渋滞解消等の観点

から全線4車線化が一番多くの声を集めた。次に多かったものは他の高速道路などのネットワーク化である。東海環状自動車道の西側および中部縦貫自動車道とのリンクにより、大きな効果が見込めるといえるものである。他には、パーキングエリアなどの施設の充実を望む声や降雪時の通行止めの減少、さらなる東海北陸自動車の活用策のPRを望むものがあった。

③ 全線開通前の期待と開通後の効果の比較

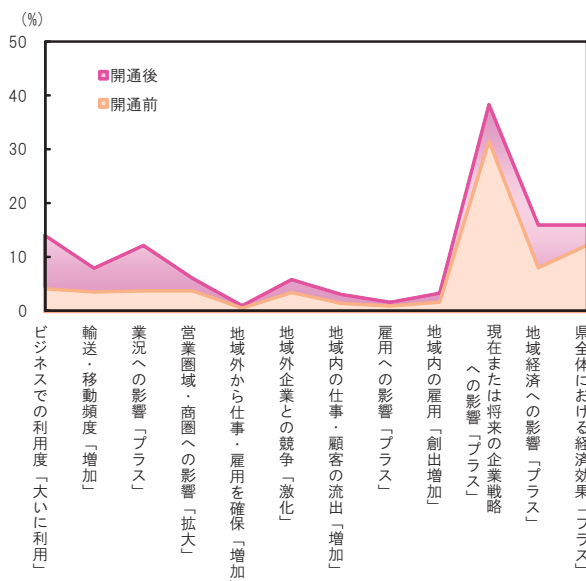
本調査は、岐阜県内における全線開通前の期待について調査した公益財団法人岐阜県産業経済振興センター「東海北陸自動車道全通による岐阜県内企業の意識調査」(2008年6月1日を基準日)と同様の評価項目でアンケートを実施した。

全線開通前の期待(2008年調査)と実際の効果(本調査)を比較すると、すべての評価項目において全線開通後の効果が開通前の期待を上回る結果となった。

ビジネスの利用度で「大いに利用」、輸送・移動頻度で「増加」、業況への影響で「プラス」などの割合について、全線開通後の効果が開通前の期待を大きく上回っており、予想より多くの企業に効果があったものとみられる。

また、現在または将来の企業戦略への影響につ

(全線開通前と開通後の評価比較)



いておよび県全体における経済効果が「プラス」の割合について、全線開通後の効果が開通前の期待を上回っており、東海北陸自動車道の全線開通後、その利便性等により、地域経済に大きく寄与していることがうかがえる。

5 社会経済効果の検証

本稿では、岐阜県を対象とした各分野に関するこれまでの調査結果について報告する。

(1) 産業および物流への効果

① 岐阜県における工場進出状況

東海北陸自動車道の沿線開発の中で、地域の期待が大きかったものとして、ものづくり産業を中心とした工場団地の開発による産業の進展があった。特に、岐阜県南部から愛知県尾張・西三河地域につながるものづくり産業集積地の中で、東海北陸自動車道沿線の美濃・関・各務原の各インターチェンジ周辺の地域がその候補として、当初から挙げられていた。

ア 工場団地開発状況



イ 工場立地件数の推移

1986年の岐阜各務原インターチェンジから美濃インターチェンジ間の開通に始まり、名神高速道路と接続された1998年にかけて、岐阜県をはじめ地元自治体の取り組みなどにより、特にこの地域における工場の立地が進んだ。(図1、2) なお、2005年以降一部路線が開通した東海環状自動車道の開通もこの工場立地に影響を与えていると思われる。

岐阜県全体の工場立地件数については、2006年以降、常に全国平均を上回り、2012年の立地件数は38件で全国11位であった。このうち製造業は34件で全国8位となっている。

全国平均と比較して岐阜県の工場立地が好調な理由としては、①東海北陸自動車道等の高速道路網の整備に伴う広域アクセスの充実、②強固な地盤、③県と市町村による工場建設までのワンストップでの支援の3点が考えられる。

関市においては、関工業団地(1983年～2002年にかけて順次操業)および関テクノハイランド

(2006年～2010年にかけて順次操業)がある。特に関テクノハイランドは2008年の全線開通を見越して開発されたものである。

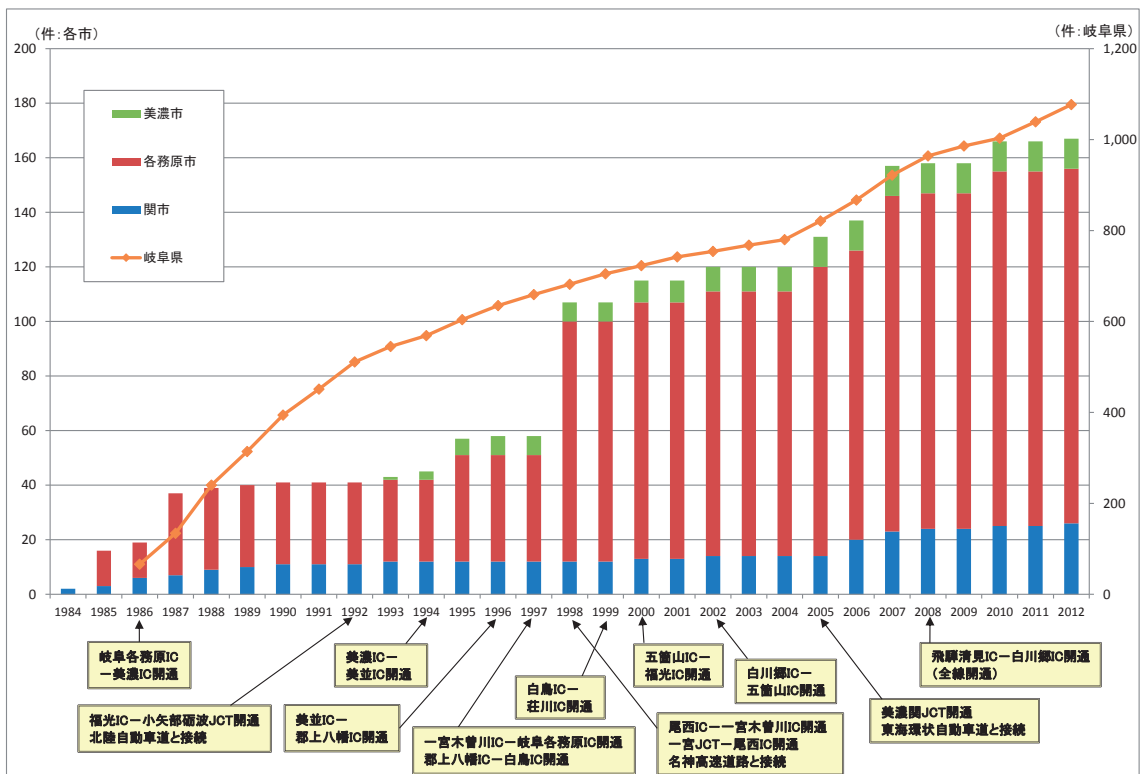
また、関市は、東海北陸自動車道と東海環状自動車道の結節点であるということ、内陸地域として太平洋側および日本海側の両方にアクセス可能であることなど、地の利を活かして企業誘致に取り組んできた。

これらの地点に進出した企業は、川崎重工業株式会社や三菱重工業株式会社に関連する企業で、各務原市などにあった工場が手狭となり、業務拡張のため、移転したものもある。関市の産業にとっては地場産業が厳しい状況となる中で、東海北陸自動車道の開通による新たな工場の進出が地域へ与える影響は大きい。

製造品出荷額の推移も東海北陸自動車道の開通に従って伸び、2008年度がピークとなっている。

関市の工業は製造品出荷額で、各務原市、大垣市、可児市に次いで、岐阜県内4番目の規模である。製造品出荷額の規模は2012年度で年間約3,200

図1 岐阜県の工場立地件数の推移(累積) ※電気業除く



※出典：経済産業省HP「工業立地動向調査」、関市「平成25年度 関市の工業」、各務原市「各務原市工業団地一覧」、美濃市「美濃テクノパークの概要」より作成

億円であり、その内訳は刃物関係が約10%、金属以外（化学、食料品等）が約40%、金属（輸送、機械等）が約50%である。

各務原市においては、製造品出荷額等が、2002

年から岐阜県下第1位を継続中であり、岐阜県No.1ものづくり都市として、次世代産業の振興に力を入れており、中でも「航空機産業」と「ロボット技術産業」を重点産業と位置付けている。

図2 工業団地立地の推移

年	東海北陸自動車道 整備状況	工業用地（完成時期）		
		関 市	各務原市	美 濃 市
1980 (S55)		1983 関工業団地		
1985 (S60)	1986 岐阜各務原IC-美濃IC開通		1985 各務原市工業団地 1987 各務原市第二工業団地 各務原町7丁目工業団地	
1990 (H2)	1992 福光IC-小矢部砺波JCT開通 北陸自動車道と接続 1994 美濃IC-美並IC開通			1991 美濃テクノパーク
1995 (H7)	1996 美並IC-郡上八幡IC開通 1997 一宮木曾川IC-岐阜各務原IC開通 郡上八幡IC-白鳥IC開通 1998 尾西IC-一宮木曾川IC開通 一宮JCT-尾西IC開通 名神高速道路と接続 1999 白鳥IC-荘川IC開通		1995 各務東町工業団地 1998 テクノプラザ（1期）	
2000 (H12)	2000 五箇山IC-福光IC開通 荘川IC-飛騨清見IC開通 2002 白川郷IC-五箇山IC開通	2004 関テクノハイランド	2000 住工団地 2002 大伊木工業団地	
2005 (H17)	2005 美濃関JCT開通 東海環状自動車道と接続 2008 飛騨清見IC-白川郷IC開通 全線開通		2005 テクノプラザ（2期） 2007 山崎工業団地	
2010 (H22)			2010 テクノプラザ（3期）	

※出典：関市「平成25年度 関市の工業」、各務原市「各務原市工業団地一覧」、美濃市「美濃テクノパークの概要」より作成

図3 主な工業団地一覧

	工業団地名	所在地	完成	事業主体	敷地面積	企業数	
関 市	関工業団地	新迫間	1983年	岐阜県	414,588㎡	15	
	関テクノハイランド	のぞみヶ丘	2004年	岐阜県	420,515㎡	12	
各務原市	各務原市工業団地	上戸町	1985年	各務原市	6.3ha	13	
	各務原市第二工業団地	松本町・下切町・前渡西町	1987年	各務原市	6.6ha	12	
	各務原町7丁目工業団地	鶴沼各務原町7丁目	1987年	各務原市	2.7ha	5	
	住工団地	須衛町	2000年	北部土地区画整理組合	8.3ha	6	
	大伊木工業団地	鶴沼大伊木町	2002年	各務原市	2.2ha	3	
	各務東町工業団地	各務東町	1995年	各務原市	9.4ha	9	
	テクノプラザ	1期	テクノプラザ1丁目	1998年	岐阜県	9ha	49※1
		2期	テクノプラザ2丁目	2005年		約15ha	16※2
3期		テクノプラザ3丁目	2010年	各務原市	12ha	7	
	山崎工業団地	那加山崎町	2007年	民間	11.6ha	17	
美 濃 市	美濃テクノパーク	美濃市楓台	1991年	美濃市	44.64ha※3	12	

※1 テクノプラザ本館の技術開発室、アネックス・テクノ2のインキュベートルーム等への入居者も含む。

※2 岐阜県営のベンチャー・ファクトリー（貸工場）の入居者も含む。

※3 うち、工場用地は27.6ha。

※出典：関市「平成25年度 関市の工業」、各務原市「各務原市工業団地一覧」、美濃市「美濃テクノパークの概要」より作成

その中で、東海北陸自動車道岐阜各務原インターチェンジから名古屋中心部まで約30分ということもアピールポイントのひとつとして、工場誘致に取り組んできた。

各務原市内には、川崎重工業株式会社などの大規模輸送用機器メーカーをはじめ10か所の工業団地にもものづくり産業などが集積している。21世紀型ものづくり拠点「テクノプラザ」を始め、市内およびその近郊に多くの産業支援機関や先端企業が立地している。

古くからある金属工業団地、木材工業団地以外は1985年以降に順次開発されたもので、東海北陸自動車道の区間開通（1986年～1998年の間）に合わせ工場立地が進んだ。2005年以降は知識産業（ソフトウェア、情報処理・提供サービス）、バイオ、ナノテク産業などの立地も進んでいる。

美濃市においては、美濃テクノパークが1983年に美濃市の独自開発によりミニ工業団地として計画されたのが始まりである。その後、1985年に東海北陸自動車道の沿線である条件を生かし、岐阜県下7番目の県営工業団地として、岐阜県土地開発公社により開発が進められた。第1期、第2期と順調に工場立地が進み、現在では、全区画に12社が進出している。

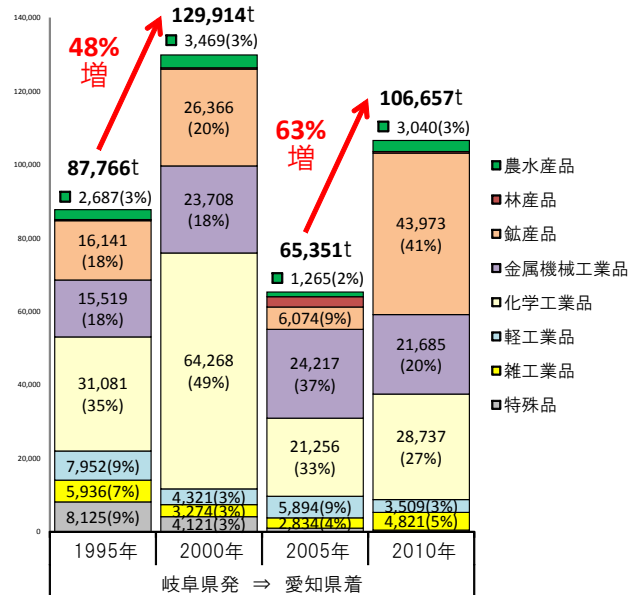
このように、美濃市、関市、各務原市のインターチェンジ付近には、当初の東海北陸自動車道の沿線地域開発計画のコンセプトのとおり、地元の積極的な取り組みなどにより、工場団地集積区域として開発が進められてきた。これらが地域経済に与える影響は大きい。

② 物流の動向

岐阜県から愛知県への輸送量は、2000年は1995年対比で主に鉱産品（砂利等）や化学工業品（窯業品等）の伸びにより48%増加し、2005年は鉱産品、化学工業品などの減少により輸送量は落ち込んだ。その後全線開通後の2010年には2005年対比で建設需要などの対応による鉱産品（砂利等）の伸びなどにより63%増加した。こうした物流の変化には、東海北陸自動車道の整備によるもの

（1998年の名神高速道路との接続、2008年の全線開通、沿線の工場立地の進展）も影響していると推察される。

図4 輸送量推移（岐阜県→愛知県）



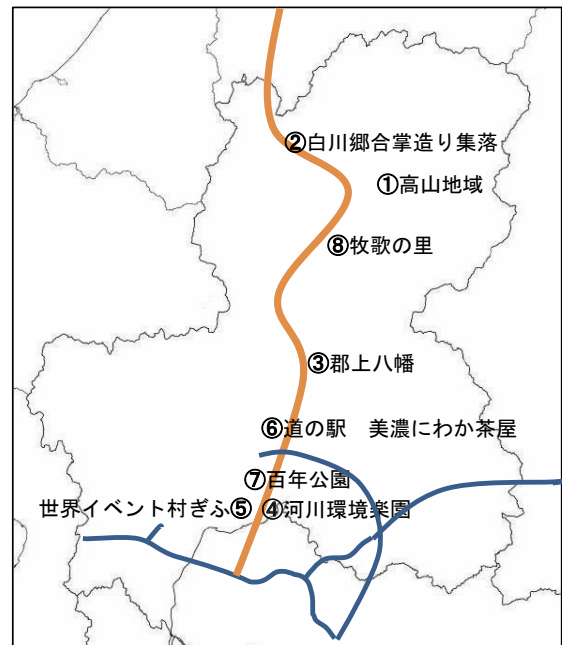
※出典：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

(4) 観光産業への効果

① 観光施設への集客数の状況

岐阜県内の観光客入込数の推移については、高山、白川郷地域は、東海北陸自動車道が全線開通

図5 岐阜県内東海北陸自動車道沿線の主な観光施設



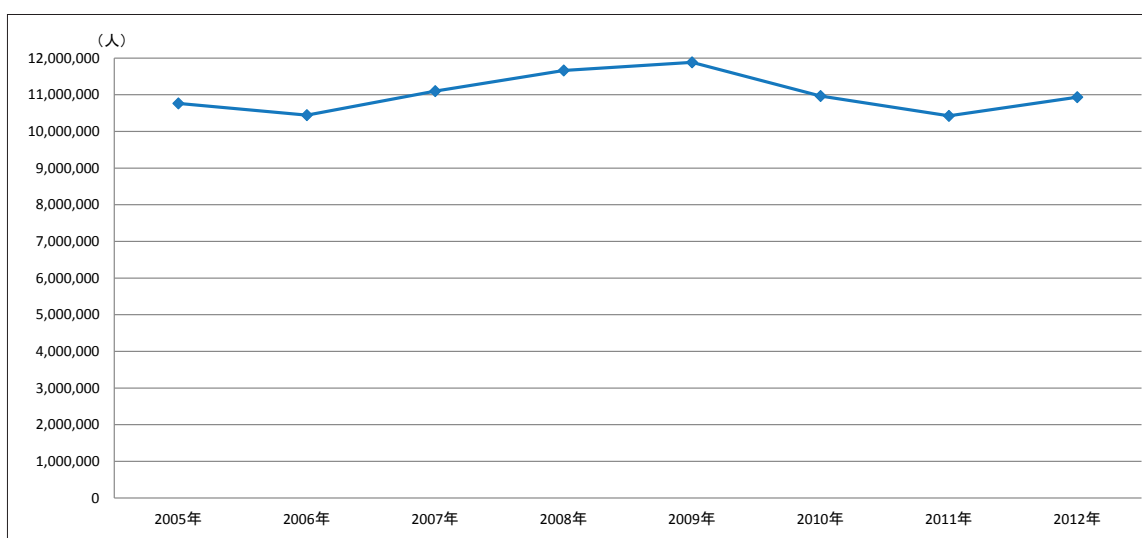
した2008年には増加し、その後は景気の落ち込みなどにより減少傾向であったが、2012年以降再び増加傾向に転じている。また、その他の地域については、横ばいまたは減少傾向である。(図6、7)

観光PRのための岐阜県の実施策としては、2015年春の北陸新幹線開業を見据え、富山県との連携を強化し、観光キャンペーンや首都圏での観光・物産フェアを展開している。

また、中日本高速道路株式会社では、岐阜・北陸地域の高速道路が定額で乗り放題となるプランも発売されている。

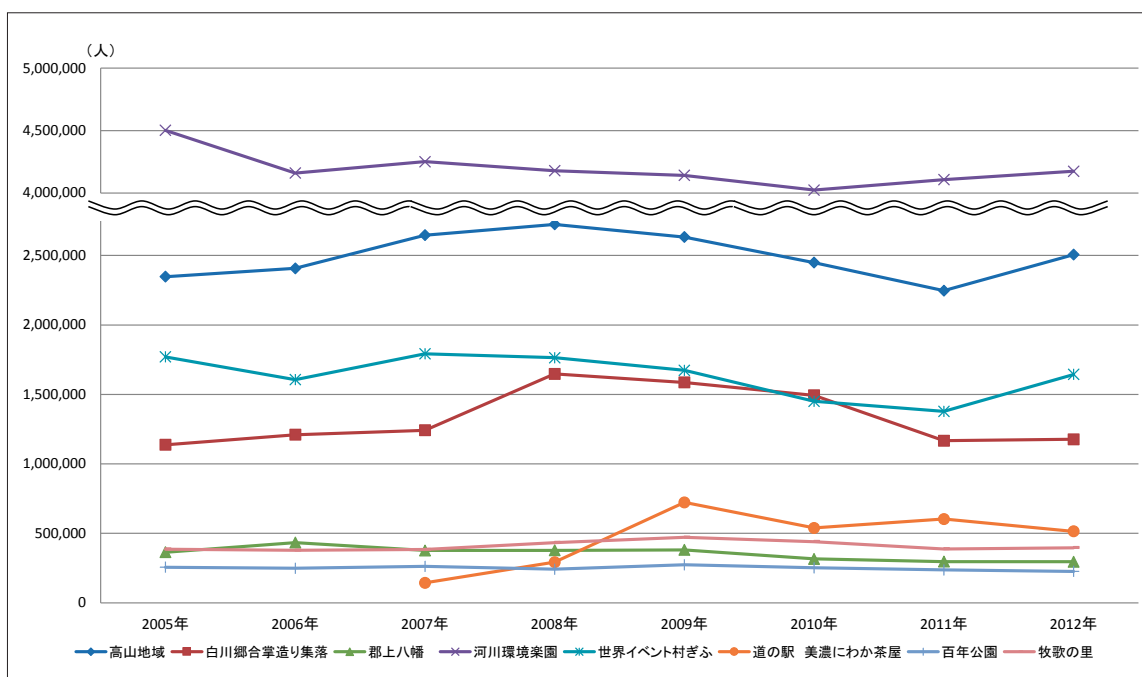
高山市では、観光客誘致策のひとつとして、1994年から「高齢者や障がいのある方が暮らしやすいまち、訪れる人にとってもすごしやすいまち」をスローガンに「バリアフリーのまちづくり」に取り組んでいる。これは、障がい者の方にモニターとして高山に来てもらい、課題をお聞きしな

図6 主な観光施設の集客数推移(合計)



※出典：岐阜県HP「観光統計」より作成

図7 主な観光施設の集客数推移(各施設)



※出典：岐阜県HP「観光統計」より作成

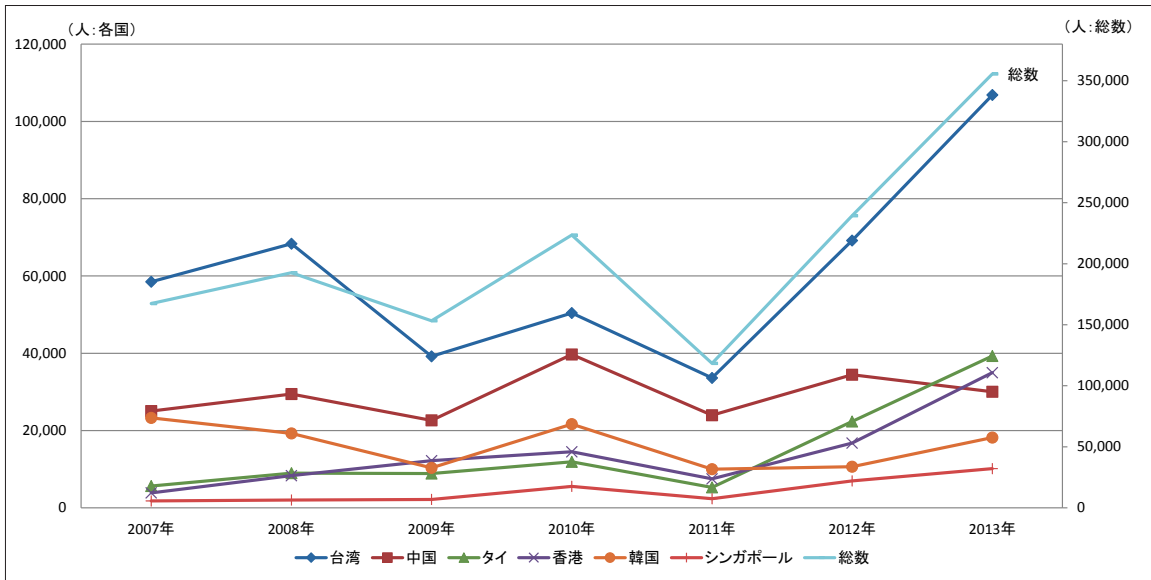
がら改善していくものである。これにより、道路の改修、公衆トイレの整備、バリアフリー化などを進めている。

また、国際観光進展の観点からも情報バリアの解消として、言語のバリアフリー化も進めている。さらに飛騨・高山コンベンションビューローを設立し、当時の運輸省から「国際会議観光都市」の指定を受け、アフターコンベンション（観光）の強みを生かし、大学（名古屋大学、成蹊大学等）とも連携しながら国際会議の誘致促進を進めてい

る。国内イベントでは、スポーツの全国大会（バスケット、ハンドボール、アーチェリー、剣道）などの誘致を進めている。

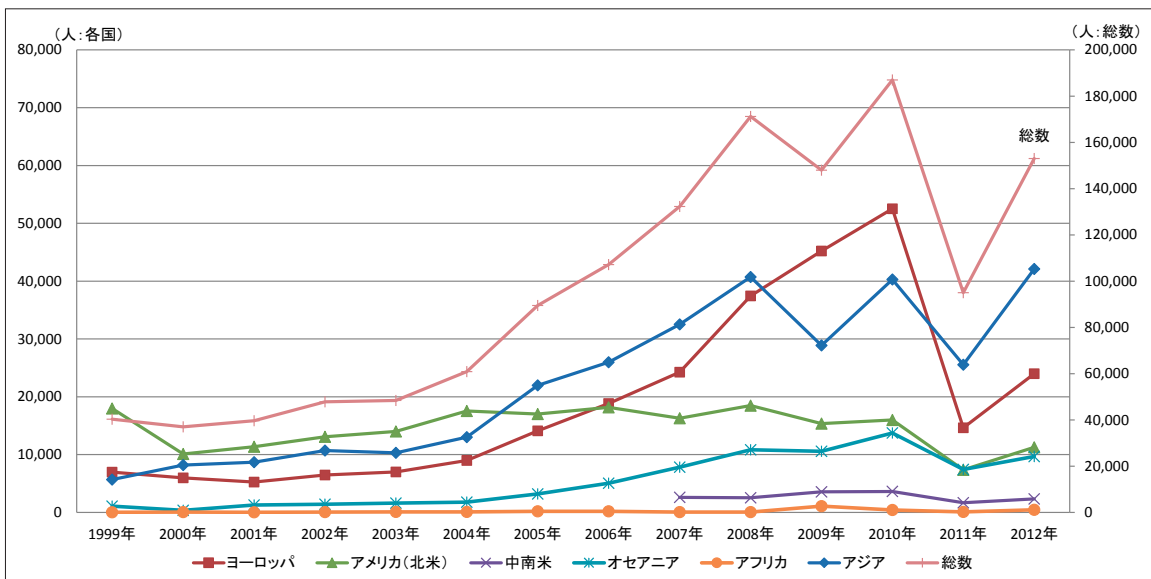
白川村では、2008年まで観光客数は、ほぼ増加傾向で推移してきた。これは東海北陸自動車道の延伸、全線開通に伴う効果と、1995年に白川郷が富山県五箇山とともに世界遺産に登録されたことも増加の要因と考えられる。世界遺産登録に伴う観光客の推移については、登録から2年程度で増加傾向が止まる例が多いが、白川郷では、登録後

図8 岐阜県外国人宿泊客数の推移



※出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

図9 高山市外国人観光客入込数の推移



※出典：高山市「数字で見る飛騨高山の観光」より作成

2年以上経過しても増加傾向が継続した。これは、東海北陸自動車道の延伸、全線開通による効果ではないかと考えられている。

また、冬場の合掌造りのライトアップは非常に人気が高く、大晦日のテレビ番組で放映されて以来、来場者が伸びている。最近では、多い時ではバスが200台になる日もあることから、安全確保の観点から1日100台に限定しているとのことである。

白川村の観光業の事業規模は年間約35億円である。通過型の観光となっている。白川村での平均滞在時間は1～1.5時間であり、村の産業としては、1次産業が5%、建設業が25%、観光業が65%である。観光業が産業の大半を占める中で、その主な課題としては、①昼食需要の確保、②滞在客の増加、③特産品の開発である。②については、ホテル誘致に対する地元理解の点で難しい面もある。また、村内にスキー場やゴルフ場など他の集客施設がないこともその背景にはある。

② 「外国人観光客数の状況」

岐阜県における外国人観光客の入込状況については、2007年以降、2009年（リーマンショック）、2011年（東日本大震災）時は減少したものの、概

ね増加傾向である。海外でのPR活動は、東南アジアのシンガポール、マレーシア、タイ、インドネシアの4か国を重点対象とし、現地でのプロモーションやメディアや旅行会社の招へいなどを実施している。また、台湾については以前からの取り組みに加え中部運輸局、中部9県および関係団体などで構成する「中部広域観光推進協議会」、「昇龍道プロジェクト推進協議会」などの広域協議会を通じたPRなども実施している。外国人観光客には、富山県の立山黒部アルペンルートおよび白川郷、高山の人気が高く、この地域を中心とした観光ルートが主力となっている。外国人観光客が訪れるピークとなる時期は、春（4、5月）、秋（10月）となっている。

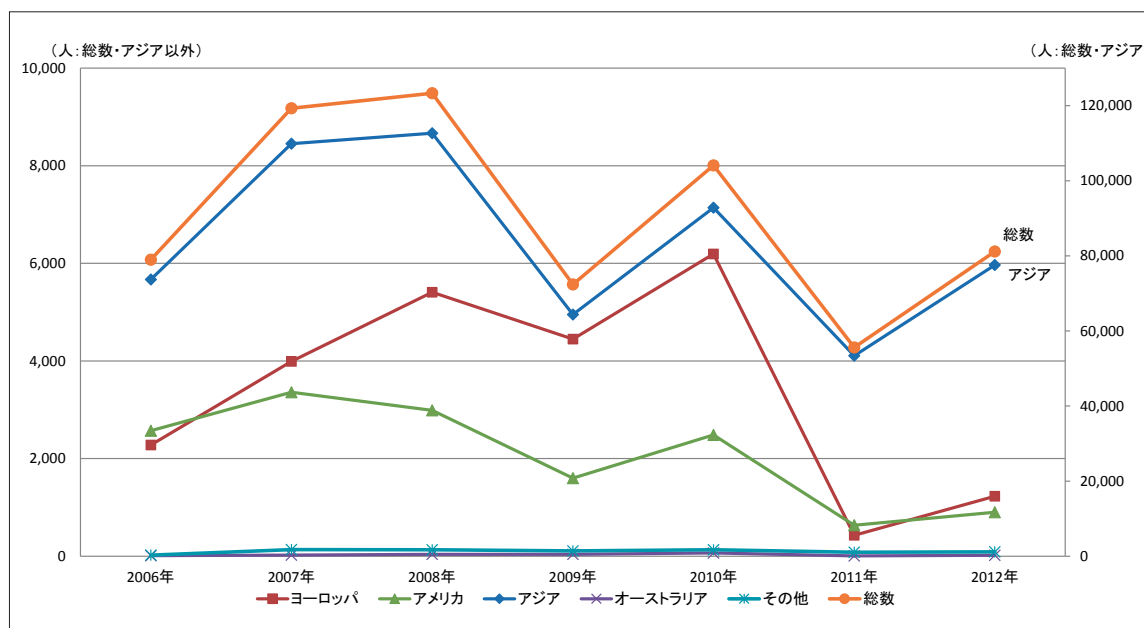
高山市においても2008年の全線開通と歩調を合わせるように外国人観光客が増加傾向を示し、その後東日本大震災などの影響により落ち込んだが、その後は再び増加に転じている。

白川村においても高山市と同様の傾向を示している。なお、海外では圧倒的にアジアからの来訪者が多い傾向がある。

③ スキー場の集客状況

東海北陸自動車道の沿線である奥美濃地域はス

図10 白川村外国人観光客入込数の推移



※出典：白川村「外国人入込推計（日帰り客）」より作成

スキー場が集積している地域である。この奥美濃地域のスキー場の利用客は東海地域および関西地域からの入場者がほとんどである。

1993年に約1,700万人を記録した全国のスキー人口は、それ以降減少傾向となり、2011年には約560万人と約1/3の規模まで減少した。このように全国のスキー場の需要が落ち込む中で、岐阜県内の需要減の割合は、全国規模に比べて低くなっている。特に、東海北陸自動車道の沿線である奥美濃地区においては、ほぼ横ばいで約150万人か

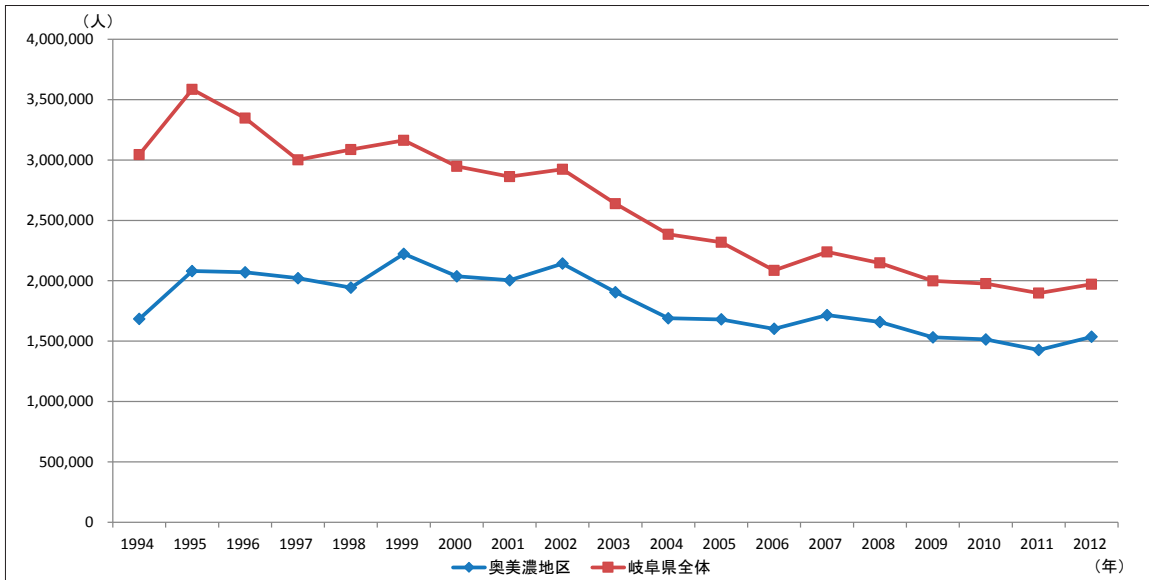
ら約200万人の間で推移し、2013年度は増加に転じた。これは、東海北陸自動車道の全線開通により、関西方面からのアクセスが良くなったことが要因の一つであると考えられる。

④ 高速バスの状況

愛知県、岐阜県、富山県を結ぶ高速バスは、2008年の東海北陸自動車道の全線開通を契機に飛躍的な伸びを示している。

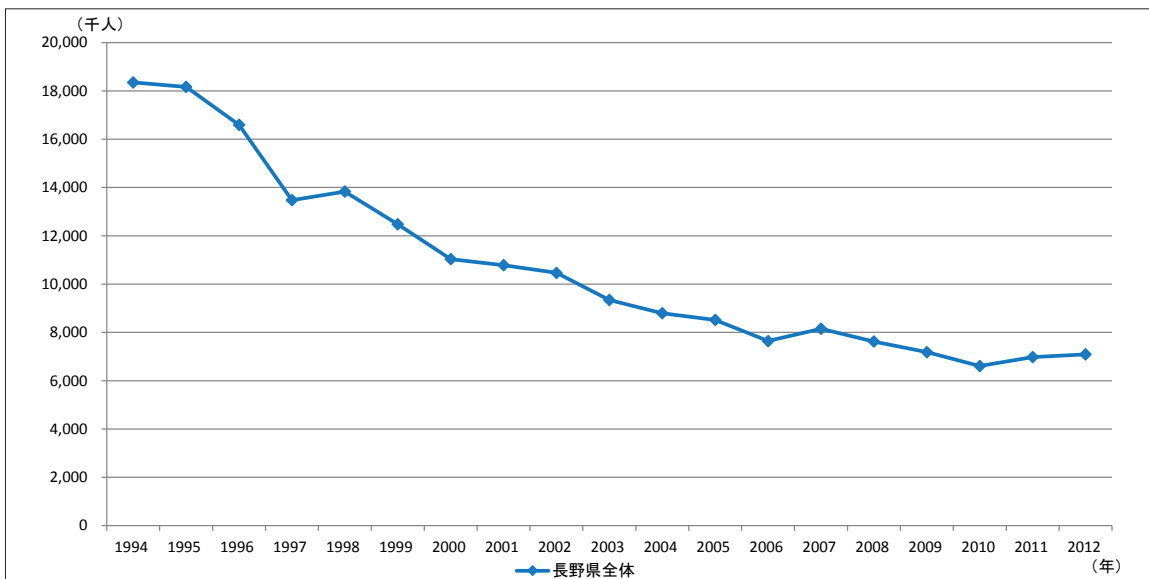
年間バス旅客数を2005年と2010年で比較すると、

図11 スキー場入場者数（岐阜県 奥美濃地区）



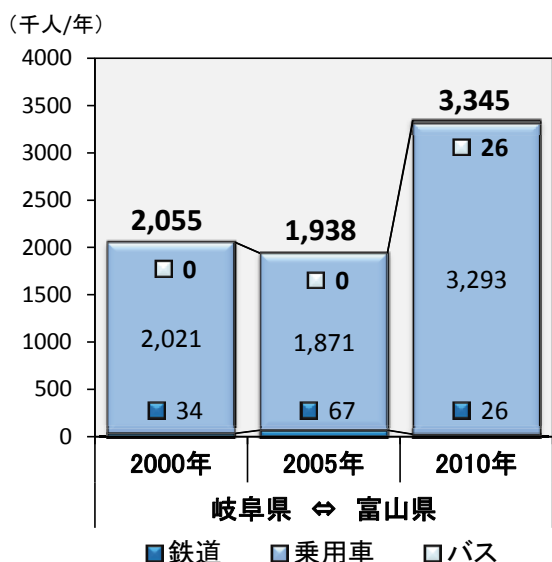
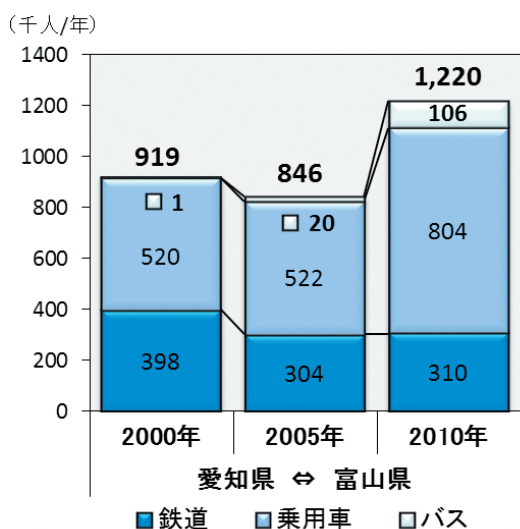
※出典：岐阜県スキー場連絡協議会「入場者資料」より作成

図12 スキー場入場者数（全国）



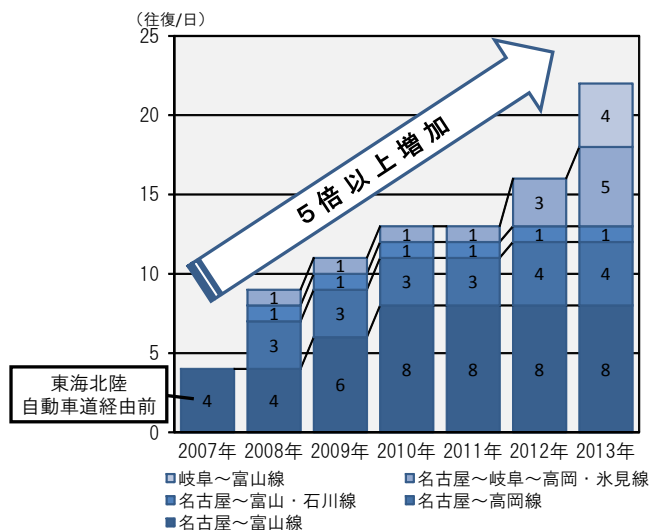
※出典：レジャー白書より作成

図13 年間旅客流動量の推移



※出典：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」より作成

図14 東海北陸自動車道経由高速バス本数の推移



※出典：各高速バス事業者HPより作成

愛知県、富山県の往復分で約45%増加し、岐阜県と富山県の往復分で約73%増加した。

また、愛知県、岐阜県、富山県を結ぶ高速バスの本数は、2008年の全線開通以降、着実に増加し、全線開通前の2007年と2013年を比較すると約6倍に増加した。

これらの高速バスの増加は、沿線の観光事業の推進に貢献するだけでなく、沿線住民の通勤・通学の手段としても重要な役割を果たしている。

(5) 安全・安心の確保

全線開通後は、高速道路の利用により、一般国道の交通量が減少する一方、一般国道利用時でもある程度移動時間を想定することが出来るようになり、利便性が向上した。

沿線の通勤圏も拡大し、郡上市、美濃市、関市から名古屋方面への通勤、通学は増加しているようだ。また、高速乗り合いバス（名古屋・関・美濃線）が開業しているが、これは名古屋への通勤、通学、観光が目的とされている。通勤、通学の需要が伸び、開設当初はなかった定期券が現在では発売されている。

白川村においては、村内には高校がないため、高山市の高校に進学するが、東海北陸自動車道が開通する前は親元を離れ、高山に下宿する必要があり、下宿費用などが1か月約10万円程度かかっていた。開通後は定期バス路線が1日に10本設定され親元から通学できるようになった。定期券代は1か月約2万8千円程度である。この地域にとってこれは大変大きな効果である。

日用品などの買い物も白川村から富山市や金沢市まで行けるようになったとのことである。救急医療についても、白川村から高山市、富山市方面にこれまでは約90分かかっていたが、開通後は40分程度に短縮された。

また、各務原インターチェンジ付近にイオンモールが開業したことに伴い、郡上市の白鳥方面から東海北陸自動車道を利用し、来店する利用客があるなど商業圏域が拡大している。その行き帰りに川島パーキングエリアに隣接する河川環境楽園に

立ち寄るケースもある。さらに、最近では、中部国際空港（セントレア）から入国した外国人観光客（主にアジア系）が高山からの帰り道にこのイオンモールに立ち寄るようになった。主に家電製品や日用品をお土産として購入しているからである。商業圏域の拡大や外国人観光客の誘客も東海北陸自動車道の効果のひとつである。

6 東海北陸自動車道を活用した 評価・取り組み・課題

今回は、岐阜県の沿線自治体を中心に実施したヒアリングにおける今後の課題、要望などを以下のとおり整理した。

項目		内 容	ヒアリング先
地域の活性化	課 題	東海環状自動車道が西につながると、岐阜市内を道路が通り、岐阜市内の三輪と黒野にインターができる。三輪はスマートインター、黒野は医薬産業集積の計画がある。	岐阜市 商工観光部観光コンベンション課
		市としては、人口減少に伴う古い街並みや店舗の維持、高山祭の後継者づくりなど伝統を受け継いでいくことが課題である。一方で宿泊施設（ホテル）などを中心とした外資の進出への対応も必要である。	高山商工会議所 飛騨・高山観光コンベンション協会
	物 流	輸出するための飛騨牛は、輸出業者が東京のJA全農ミートフーズ株式会社なので、東京へ一旦持って行き、解体して、成田から輸出している。セントレアを利用しない理由は、輸出業者が東京であることと、セントレアを利用した場合、検査のために1日余分に時間がかかるからである（空港が24時間対応できていないから）。	岐阜県 農政部農産物流通課
		海外との輸出入、北陸地域との連携、物流の安定性、災害時の対応などから4車線化が望まれる。	岐阜県 商工労働部企業誘致課
		全線開通後、これまでは観光道路としての特徴があったと思うが、今後は北東アジアとの物流活性化に伴い産業道路としての役割が高まるのではないかと。	白川村
観光の活性化	課 題	東海環状自動車道の西回りが完成すると関西方面からのさらなる誘客が期待される。一方、交通の利便性が高まるが、宿泊観光客の減少などのリスクは依然として考えられるため、より広域圏からの観光客確保の施策が必要となると考える。観光客の入込客数がピークとなる時期の渋滞解消などの観点から東海北陸自動車道の早期4車線化は望まれる。	岐阜県 商工労働部観光課
		東海環状が西につながると、関西圏からの流れが増えるが、飛騨地方の求心力が強いのでストロー化を危惧している。関西から高山まで日帰り商品が出てくる。岐阜市としては岐阜ファミリーパークなどの施設をブラッシュアップして誘客施設にしていく。	岐阜市 商工観光部観光コンベンション課
		各方面からの観光ルート上の通過点とならないよう宿泊型のコンベンションの誘致を進める必要がある。	高山商工会議所 飛騨・高山観光コンベンション協会
		全線開通により、観光面で通過型観光が進んだことを地元の課題として取り組む必要がある。	白川村
		冬のスキーシーズンや春、秋のゴルフシーズンは、渋滞が発生するため4車線化は望まれるところである。地域としては、東海地域から北陸地域につながる中間地域として、より国内外の観光客などに立ち寄ってもらえるかが課題である。そのためには、地域の魅力を高めるための施策の検討および実施が広域で必要になると考える。	美濃市 産業振興部観光課
		東海環状の西側ルートが開通した場合、川島パーキングエリアが関西から高鷲方面への旅行者の中間地点ではなくなるのではないかと危惧する面がある。	各務原市 産業活力部ブランド創造課
		4車線化はもちろん、割引制度の復活を望む。道路の料金体系は観光に直接響く。今年のゴールデンウィークも交通量が昨年より1割減となった。高速から市道へ降りるバスロータリーを建設できる補助金制度が必要。今の道路は始点と終点を結ぶことだけ考えていて、途中の地域へ降りることを考えていない。現在、セントレアー高山を結ぶ試験的な高速バス	郡上市 商工観光部観光課

項目		内 容	ヒアリング先
		があり、郡上八幡インターで止まるが、道路が高いところにあるため、そこから階段で降りなければならない。外国人旅行者などは荷物が大きいので、降りるのが大変である。 郡上市内にもあまり知られていないが公営日帰り温泉があり、それらの観光資源をつなぎ、周遊ルートを開発することが課題と考えている。	
安全・安心の確保	リスク管理	観光面でのさらなるアクセス向上（冬場に白鳥～清見で約20kmの渋滞あり）や交通事故防止（過去に対面通行部分で白川村の村民がトラック事故に巻き込まれ、死亡する交通事故が発生）、救急医療の充実などリスク管理面からも東海北陸自動車道の4車線化は早期に実現したい。	高山商工会議所 飛騨・高山観光コンベンション協会白川村
		防災面、安全面からも早期全線4車線化は望まれるところである。また、名神との結節点である一宮ジャンクションの渋滞解消策をお願いしたい。	各務原市 産業活力部ブランド創造課
		東海北陸自動車道と名神高速道路が結節する一宮ジャンクション付近が、時期、時間により大変渋滞するので、これを解消する取り組みに期待したい。	関市 経済部商工課、 観光交流課

（終わりに）

本稿では、東海北陸自動車道の沿線である岐阜県と富山県の企業を対象に実施したアンケート調査結果および岐阜県内の社会経済効果について、各種データの分析と沿線自治体へのヒアリングの結果を中心に報告した。

アンケート調査では、東海北陸自動車道が地域経済へ好影響をもたらしているとの回答が全体の約7割を占めるなど、高い評価となった。

また、沿線の地域開発に関しては、東海北陸自動車道の影響の大きさを改めて確認することが出来た。特に、工業面では美濃市、関市、各務原市の中濃地域における工場集積の進展、観光面では高山市、白川村をはじめとする観光地への集客の貢献、奥美濃地域を中心とする冬場のスキー客の確保にも貢献している。沿線住民の商業面、救急医療、就学環境などに関し、生活圏域の拡大についても着実にその効果が現れている。

今後は、これらのメリットだけではなく、調査の中で出てきた課題や新たな期待に関する点についても注目していくべきである。第1回報告および本稿で明らかになったものについて、さらに調査を進め、次回最終報告としたい。

（参考文献・資料）

- ・岐阜県ホームページ
- ・富山県ホームページ
- ・社団法人中部開発センター「東海北陸自動車道に関する調査結果（概要）」（中部開発センター、1968年）
- ・社団法人中部開発センター「東海北陸自動車道沿線地域開発基本計画策定調査（要約版）」（中部開発センター 1972年）
- ・社団法人中部開発センター「東海北陸自動車道沿線地域開発基本計画」（東海北陸自動車道建設促進同盟会 1972年）
- ・国土交通省「道路交通センサス」「全国貨物純流動調査」「全国幹線旅客純流動調査」
- ・経済産業省「工場立地動向調査」
- ・関市「平成25年度 関市の工業」
- ・各務原市「各務原市工業団地一覧」
- ・美濃市「美濃テクノパークの概要」
- ・観光庁「宿泊旅行統計調査」
- ・高山市「数字で見る飛騨高山の観光」
- ・白川村「外国人入込推計（日帰り客）」
- ・岐阜県スキー場連絡協議会「入場者資料」
- ・公益財団法人日本生産性本部「レジャー白書」
- ・公益財団法人岐阜県産業経済振興センター「東海北陸自動車道全通による岐阜県内企業の意識調査」