

# 東海北陸自動車道全線開通後の 社会経済効果と課題



2015年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所



## はじめに

当財団は2013年度、2014年度の2か年をかけて、全線開通後数年が経過した東海北陸自動車道について、長年にわたり地域が大きな期待を寄せていた社会経済効果の検証と今後のさらなる東海北陸自動車道の活用に向けた課題についての調査研究を進めてきた。

調査研究にあたっては、文献調査と各種データによる定量分析に加え、関係者へのヒアリング、アンケート調査なども行い、以下のとおりこれまで3回にわたり報告してきた。

第1回報告（調査季報vol.186 2014.03）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調査および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（調査季報vol.188 2014.09）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した。

第3回報告（調査季報vol.190 2015.03）では、中部圏地域間産業連関表による分析および富山県を対象とした各産業における各種データに基づく定量調査と沿線自治体・企業へのヒアリング調査結果について報告した。

本報告書は、上記3回の報告書を体系的に整理するとともに、有識者からのコメントを加えて、調査研究の成果をまとめたものである。

東海北陸自動車道は、1966年に施行された「中部圏開発整備法」と同法に基づく「中部圏整備基本計画」において日本海側と太平洋側をつなぎ、中部圏の一体化を図る重要なプロジェクトとして位置付けられ、沿線地域の大きな期待が寄せられる中、1972年の工事着手から36年を経て2008年に全線開通した。本調査研究では、建設当初の期待、ねらいに対する効果および課題について報告するものである。本報告が関係各位の今後の事業運営における一助になれば幸甚である。

本調査研究にあたっては、ご多忙の中、自治体関係者、企業関係者、関係する団体および学識者を始め、多数の皆様から多大なるご支援・ご協力をいただいた。この場を借りて関係者の皆様に厚く御礼申し上げる。

2015年4月



# 目 次

第1章 調査研究のねらい .....	1
第2章 東海北陸自動車道の概要 .....	2
1 区間など	
2 開通までの足どり	
3 地形的特徴	
第3章 東海北陸自動車道建設に至る経緯 .....	4
1 初期の動き	
(1) 岐阜大学小出保治教授（1933年頃）	
(2) 名古屋市田淵寿郎技監（戦災復興時）	
2 日本横断運河構想	
(1) 日本横断運河構想の背景	
(2) 運河構想から高速道路へ	
3 高速道路建設機運の高まり	
(1) 国土開発縦貫自動車道建設法	
(2) 昭和38年1月豪雪	
4 ルートの決定	
5 ワイズマン国連調査団の提言	
6 建設に向けた法律および組織の整備	
(1) 東海北陸自動車道建設法の成立	
(2) 中部圏開発整備法の成立	
(3) 中部開発センター、中部圏開発整備地方協議会の発足	
(4) 東海北陸自動車道建設促進同盟会の結成	
7 東海北陸自動車道に関する中部開発センターの取り組み	
第4章 調査研究の概要 .....	8
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) 中部圏地域間産業関連表（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	
第5章 アンケート調査結果 .....	10
1 目的	
2 調査内容	

- (1) 調査の設計
- (2) 回収結果
- (3) 回答企業の属性
- 3 調査結果
  - (1) 評価項目の構成
  - (2) 調査結果の概要
  - (3) 全線開通前の期待と開通後の効果の比較

## 第6章 中部圏地域間産業連関表による分析 ..... 14

- 1 県間取引額の推移
  - (1) 富山県・岐阜県・愛知県における県間取引額の推移
  - (2) 富山県から愛知県への産業別の移出額の推移
  - (3) 岐阜県から愛知県への産業別の移出額の推移
- 2 県間依存率の推移
  - (1) 富山県・岐阜県・愛知県における3県間の相互依存率の推移
  - (2) 産業別の愛知県における富山県・岐阜県への依存率の推移
  - (3) 富山県・岐阜県の2県間における産業別の相互依存率の推移
- 3 まとめ

## 第7章 社会経済効果の検証 ..... 22

- 1 東海北陸自動車道の交通特性
  - (1) 全区間での交通量の状況
  - (2) 利用形態の特徴
  - (3) 時間短縮効果
- 2 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
    - ア. 工場団地開発状況
    - イ. 工場立地件数の推移
  - (2) 富山県における工業の特徴
  - (3) 富山県における工場進出状況
    - ア. 主な工場団地開発状況
    - イ. 工場立地件数の推移
      - 高岡オフィスパーク
      - 小矢部フロンティアパーク
    - ウ. 東海地域から進出した企業の状況
    - エ. 東海北陸自動車道沿線の産業集積状況
      - 機械・金属産業
      - 飲料・繊維・化学工業・電気機械等
  - (4) 物流の活性化
    - ア. 富山県から愛知県

- イ. 岐阜県から愛知県
- (5) 各産業における東海北陸自動車道の影響・効果
  - ア. 製造業
    - イ. 運輸業（貨物）
    - ウ. 運輸業（旅客）
    - エ. 小売業
- (6) 伏木富山港の状況
  - ア. 概要
    - イ. コンテナ取扱量の推移
    - ウ. 利用促進策の推進
    - エ. シベリアランドブリッジの起点となる伏木富山港
    - オ. 今後の整備計画
- (7) 富山県における大型郊外型商業店舗の状況
  - ア. 「三井アウトレットパーク北陸小矢部」
    - 小矢部市における誘致
    - 隣接する地域への影響
- 3 観光の活性化
  - (1) 富山県における観光産業への効果
    - ア. 観光施設への集客数の状況
    - イ. 外国人観光客数の状況
  - (2) 岐阜県における観光産業への効果
    - ア. 観光施設への集客数の状況
    - イ. 外国人観光客数の状況
    - ウ. スキー場の集客状況
  - (3) 高速バスの状況
- 4 安全・安心の確保
- 5 防災面における自治体間連携
- 6 東海地域における影響・効果
  - (1) 日本海側から東海地域への物流の流れ

**第8章 東海北陸自動車道を活用した評価・取り組み・課題** ..... 47

- 1 第1回報告時ヒアリング内容
- 2 第2回報告時ヒアリング内容
- 3 第3回報告時ヒアリング内容

**第9章 まとめ** ..... 51

- 1 調査結果の要約
  - (1) 東海北陸自動車道の概要
  - (2) 東海北陸自動車道建設に至る経緯
  - (3) 企業アンケート結果

(4) 中部圏地域間産業連関表による分析

(5) 社会経済効果の検証

2 終わりに

(1) 早期全線4車線化の実現

(2) 広域観光推進の要としての役割

(3) 安心・安全への貢献

**第10章 報告書に寄せて** ..... 56

北陸から見た東海北陸自動車道

名古屋学院大学現代社会学部 教授 古池 嘉和氏  
(元 富山大学芸術文化学部 教授)

東海北陸自動車道の全線開通がもたらした変化と今後期待される役割

東海北陸自動車道建設促進同盟会 幹事  
岐阜県 県土整備部 道路建設課長 船坂 徳彦氏



## 第1章 調査研究のねらい

東海北陸自動車道の必要性については、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観点で、昭和初期から議論がなされてきた。その当時の建設の主な目的および期待は以下のとおりである。

- ・中部圏内の時間的・心理的距離感の解消
- ・北陸圏域と東海圏域とが高速交通体系で直結されることによる沿線地域の産業、経済、文化、観光などの発展と振興
- ・名古屋の波及効果が北陸地域、中部の山岳地域に届くか

これらを受け、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、上記の建設当初の目的、期待がどの程度達成されているのかを検証すること。
- ・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の変化することが予想されるなか、東海地域と北陸地域とがより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。

【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)

## 第2章 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。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、一部区間が供用され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、岐阜県の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。

### 2 開通までの足どり

建設は、1986年3月に岐阜各務原インターチェンジ～美濃インターチェンジ間が開通して以降、順次開通区間を延伸し、2008年7月には最後の開通区間となった飛騨清見インターチェンジ～白川郷インターチェンジ間が開通した。この区間にある飛騨トンネルの建設は予想を超える難工事となった。軟弱な地盤、最大土かぶり約1,000mの高い土圧、大量の湧水への対応などのため、1997年の7月の掘削開始から2007年の1月の貫通まで9年半の歳月を要した。さらに、貫通後も本坑で崩落が発生して、追加の対策工事が必要となり、開通時期を変更して、ようやく2008年7月5日に、1963年の「中部横断高速自動車道建設促進同盟会」の結成から45年、1972年の工事着手から36年を経て全線開通となった。

供用状況としては、一宮ジャンクション～白鳥インターチェンジまでは4車線供用中であり、白鳥インターチェンジ～小矢部砺波ジャンクションまでは暫定2車線供用中である。このうち、白鳥インターチェンジ～飛騨清見インターチェンジまでは2018年度までを完成予定として4車線化事業を継続中であるが、飛騨清見インターチェンジ～小矢部砺波ジャンクションまでは4車線化の事業化に至っていない。

### 3 地形的特徴

東海北陸自動車道は、濃尾平野から長良川沿いを北上して、急峻な飛騨高地を経て砺波平野へと至る全長約185kmのうち、トンネルの延長が約70kmという山岳道路である。

高山市にある松ノ木峠は標高1,085mで、高速道路の標高日本一であり、その付近に開設された松ノ木峠パーキングエリアは、日本の高速道路にあるサービスエリアおよびパーキングエリアの中でもっとも標高が高い場所にある。また、高鷲インターチェンジ～荘川インターチェンジ間にある鷲見橋は、橋脚の高さが118mであり、日本一の高さである。

前述のとおり、トンネルが多く、なかでも飛騨清見インターチェンジ～白川郷インターチェンジ間にあ



飛騨トンネル河合坑口



東海北陸自動車道と合掌集落

る飛驒トンネル（10,710m）は、関越自動車道の関越トンネル（11,055m）、首都高速道路の山手トンネル（10,900m）に次ぎ国内3番目のトンネルの長さである。この飛驒トンネルと五箇山インターチェンジ～福光インターチェンジ間にある袴腰トンネル（5,939m）は、指定された通行禁止品目などの危険物積載車両は通行できない。

## 第3章 東海北陸自動車道建設に至る経緯

### 1 初期の動き

昭和初期から、産業集積の進んだ東海地域が現在の伏木富山港を日本海側の港として利用することなど東海地域と北陸地域の結びつきを強める必要性が指摘されていた。

そうした意見の代表として、以下に2例を挙げる。

#### (1) 岐阜大学小出保治教授（1933年頃）

「東岩瀬（富山県）に建設中だった運河を視察にいったことがある。当時、満州と日本の距離をどう縮めるかが課題だった。東京は新潟港を通じて大阪は舞鶴港を通じて満州との交流を考えていた。そこで私は名古屋は伏木、岩瀬港を利用すべきだと思った。そのためには富山・名古屋間の道路をよくする必要があった。」

#### (2) 名古屋市田淵寿郎技監（戦災復興時）

「1939年ごろ名古屋土木出張所長をしていて富山、石川、福井の各県をみて回り、将来の発展策は太平洋沿岸と日本海沿岸の都市が結びつくことで、そのためには富山港、伏木港は名古屋港の一つであり、名古屋港は富山港、伏木港の一つであるという考えをもった。おたがいにヒンターランド<sup>(※1)</sup>となるためには東海北陸道がぜひ必要であり、名古屋の都市計画はこのような構想をふくめて立案した。」

### 2 日本横断運河構想

東海地域と北陸地域を結ぶインフラ構想としては、東海北陸自動車道建設に関わる議論の前に日本横断運河構想があった。

#### (1) 日本横断運河構想の背景

「日本横断運河構想」が計画された大きな契機は、1961年に科学技術庁監修により刊行された「21世紀への階段<sup>(※2)</sup>」の中で本州を横断するいくつかの運河の実現可能性が示唆されたことであった。また、当時の中部圏は、中部圏の一体的発展を目指して、中部の開発整備に関する法律制定の必要性が強調され始めた時期でもあった。

こうしたなか、太平洋ベルト地帯の工業生産力と北陸地域を結び付けるとともに、今後の日本海沿岸諸国との関係の拡大を意識し、国土幹線交通網の大動脈のひとつとして本州の中で太平洋と日本海を最短距離で直結できる場所はどこか、という発想から「日本横断運河構想」が提唱された。

また、当時は1959年の世界最大のセント・ローレンス運河の開通やパナマ第2運河の建設構想など、世界的に運河構想が脚光を浴びていた時期でもあり、この運河構想への地元の熱意は盛り上がり、1962年に「日本横断運河建設促進期成同盟会」、「日本横断運河建設促進議員連盟」が結成され、1963年から建設省および運輸省において調査が開始された。

#### (2) 運河構想から高速道路へ

調査の結果、オープンカット方式における法面保護、冬季雪害、採算性などの問題、バージ・ライン・システム<sup>(※3)</sup>についても耐波性、採算性などの問題点が指摘され、運河構想の実現は極めて困難と言わざる

(※1) 港湾を経由して輸出入される貨物の発生源または最終消費地

(※2) 当時、科学技術庁が原子力・医療・宇宙・気象・台風・地震・交通・住環境などの各研究機関の第1人者から集めた資料をもとに、日本の未来予測としてまとめたもの

(※3) 数隻のバージ（河川や運河などの内陸水路や港湾内で重い貨物を積んで航行するために作られている平底の船舶）をまとめて押航する海上輸送のシステム

を得ない状況となった。

そして、1970年に中部圏開発整備本部による「日本横断運河開発計画調査報告書」の中で、経済効果、投資効率などから運河の有用性が疑問視され、「日本横断運河構想を現時点において具体化することは適当でない」と結論付けられた。そのうえで、「近い将来、高速自動車道路網、新幹線鉄道網が整備されるに伴い、総合的輸送体系が全国土にわたって確立されていく方向の中で、中部圏において重要な課題である南北交通問題についても特に道路を中心としたより効率的な輸送体系の整備を推進していくことが重要である」と指摘した。

こうして、モータリゼーションの進展や輸送構造の変革を受けて、太平洋と日本海を結ぶことを目指した「日本横断運河構想」は理念を同じくする東海北陸自動車道の建設推進へと発展的解消を遂げることになった。

### 3 高速道路建設機運の高まり

#### (1) 国土開発縦貫自動車道建設法

日本の高速道路建設は、1955年6月に「国土開発縦貫自動車道建設法案」が超党派の議員提出法案として国会に提出されたことから始まる。この法律は国土の普遍的開発を目的として、国会を含めて社会的にも大きな議論を呼び、法案提出から2年近くを経た1957年3月に可決され、同年4月に公布施行されている。この後、名神、東名高速道路の建設が徐々に進むなかで、各地において高速道路の建設を希望する声があき上がった。東海北陸自動車道もその中の一つであった。

#### (2) 昭和38年1月豪雪

北陸において高規格道路の必要性が認められていく契機の一つとして、昭和38年1月豪雪（以下、「38豪雪」）があったようである。38豪雪の時には、現JR高山線だけが富山県と他を結ぶ線として機能して、食料や資材などの救援物資の搬入や富山県からの製品出荷に役立ったことから、富山県と太平洋側の高規格交通によるつながりの強化が必要であるとの認識が高まったようである。

### 4 ルートの決定

東海北陸自動車道が名古屋市付近を起点とすることに異論はなかったようだが、北陸地域のどこに結ぶのかが問題になった。福井県、石川県、富山県、そして富山県の中でも富山市、高岡市などさまざまな案が持ち上がったようである。この綱引きが実際どのようなものであったのかは不明であるが、最終的に1963年5月17日付け「三県（福井県、石川県、富山県）申し合わせ」が締結された。

「三県申し合わせ」

- 1 太平洋（東海地区）と日本海岸（北陸三県地区）を結ぶ
- 2 既定計画にある北陸縦貫高速道路（北陸自動車道のこと）に接続する
- 3 高速自動車道路とする
- 4 路線の決定にあたっては、北陸三県のいずれにも裨益（ひえき）するよう考慮する

その後、1963年7月の東海北陸自動車道建設促進同盟会総会において「いずれにも裨益する」道路として国道156号沿いの建設が決議され、現在のルートの概略が決定した。

---

(※4) 岐阜市から高岡市に至る一般国道

## 5 ワイズマン国連調査団の提言

東海北陸自動車道の建設に向けた機運が高まるなかで、これを後押しする形になったのが「ワイズマン報告」である。

ワイズマン国連調査団<sup>(※5)</sup>は、「中部圏地域計画調査に関するメモ」(中間報告)の中で、「関東、近畿両圏をつなぐ強力な力、それに伊勢湾と北陸を結ぶ新しい流れ～これがこの地域の将来の開発の骨格でなければならない」として、「中部圏」という言葉を初めて使い、中部圏の地域計画の基本方向を示し、東海と北陸を直結させる内陸高速輸送網の必要性を強く説いた。

## 6 建設に向けた法律および組織の整備

### (1) 東海北陸自動車道建設法の成立

「東海北陸自動車道建設法」は、1964年6月に議員立法として国会に提出され、同年7月1日に公布・施行となり、東海北陸自動車道の建設に向けた具体的な手続きが進められることとなった。

### (2) 中部圏開発整備法の成立

「中部圏開発整備法」は、1966年5月6日に自民党、社会党、民社党の共同提案として衆議院に提出され、5月26日に衆議院で可決、6月5日に参議院で可決成立し、7月1日に公布・施行された。これにより、中部圏の開発は、法的裏付けを得て進められることとなった。

### (3) 中部開発センター、中部圏開発整備地方協議会の発足

中部圏開発整備法制定の動きを受け、当財団の前身組織である中部開発センターが同年7月7日に発足し、同年11月1日には中部圏の開発整備に対して地元の意思を反映するための組織として中部圏開発整備地方協議会が発足することになった。

### (4) 東海北陸自動車道建設促進同盟会の結成

中部圏開発整備法成立以前の1963年には、富山、石川、福井、岐阜、愛知、三重の6県と名古屋市によって、後の「東海北陸自動車道建設促進同盟会」となる「中部横断高速自動車道建設促進同盟会」が結成され、その建設促進に向けた取り組みが始まった。

これらの取り組みにより、東海北陸自動車道は、日本海地域と太平洋地域とを結び付け中部圏域内の時間的・心理的疎遠感を解消し中部圏開発整備法における輸送体系の確立に大きな意味を持つプロジェクトとして、また、中部圏の一体化実現のための象徴として位置付けられ、その後の中部圏全体を挙げた建設推進につながった。

## 7 東海北陸自動車道に関する中部開発センターの取り組み

東海北陸自動車道の建設促進を中部圏が一体となって推進するなかで、中部開発センターにおいても精力的な取り組みが行われた。

中部開発センターは、1968年10月に「東海北陸自動車道に関する調査結果(概要)」を発表し、東海北陸自動車道の意義、沿道の現況、交通量の予測、経済効果および建設計画に関する問題点などに言及して

---

(※5) 1964年3月から4月にかけて中京圏を始めとする国内各地域の広域的かつ総合的な開発整備の技術調査のため、国連技術援助局から任命、派遣されたものであった。

いる。

1971年4月には、「東海北陸自動車道建設促進同盟会」から沿線地域開発についての基本計画策定の委託を受けた。これは、東海北陸自動車道が先進地域のベルト的發展を形成する東名高速道路、名神高速道路などとは異なった性格を持つ道路であることから、開通による沿線の諸地域への影響とその将来動向を予測し、地域のあるべき姿と開発の方向を示すために委託された。これを受け、八十島義之助教授（東京大学）を委員長として各界の有識者19名で「東海北陸自動車道沿線地域開発基本計画策定委員会」を組織して、精力的に基本計画の策定を進めた。

そして、1972年6月に「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）」、同年7月に「東海北陸自動車道沿線地域開発基本計画」を発表した。その内容は、東海北陸自動車道の建設実現を前提として、地域の特性を活かした農林業、工業、商業、観光などの發展方向を定め、生活圏の構成、関連道路網の整備についても検討し、総合的な土地利用の構想を打ち出すものであった。

また、東海北陸自動車道の建設の意義として以下の点を挙げている。

- 中部圏内の均衡ある發展を促すためには輸送体系の画期的な刷新が必要であり、性格の異なる東海・内陸山岳・北陸の3地域を結ぶ南北の交通路線の整備は緊急の課題である
- 東西交通路がベルト的發展を形成する路線となるのに対して、南北交通路は中部圏を一体化してまとめるに大きな役割を担う
- 問題点として、沿道地域は産業の發展が遅れがちであり、都市の配列も少なく、山岳地帯の難工事を行うに足る便益があげ難い傾向がある
- 路線の評価として、単に直接的な經濟効果のみならず、日常行動圏の拡大や沿道地域の社会福祉の向上を併せて論じるべきである
- 中部圏における異なる地域の時間的、心理的疎遠感を解消し、中部圏計画における輸送体系の確立に大きな役割を果たす
- 国民レクリエーションの場を提供する大きな交通路線、一般の經濟活動路線の性格を併存した中部圏の南北交通の根幹として、新しい交通網を形成することが期待される

## 第4章 調査研究の概要

以上のような本調査研究のねらいならびに東海北陸自動車道の概要および建設に至る経緯を踏まえ、2013年度、2014年度の2年間にわたり各種データによる定量分析とヒアリング、アンケート調査などによる定性分析を順次実施した。

### 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

- ・交通量の推移、工場進出状況、物量の変化などを分析

#### (2) 中部圏地域間産業連関表（中部圏表）による分析

- ・県間、産業間の取引の変化を「見える化」
- ・開発済みの中部圏表（2005年版）を軸として、接続表（1995－2000－2005年）、および2005年表から推計した延長表（2010年版）を開発し、東海北陸自動車道の開通による変化（県間相互依存関係など）を分析

### 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

- ・東海北陸自動車道開通による地域産業への影響や、企業誘致、産業支援、観光などの取り組みの変化をヒアリング

#### (2) 沿線地域の企業に対するアンケート調査

- ・行政へのヒアリングや各種統計データから、東海北陸自動車道開通による影響が大きかったと推測される産業に携わる企業に対するアンケート調査を実施

### 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きた。

時 期	報 告 書	内 容
2014. 3	第1回報告 (中部圏研究 VOL.186) 既報告	<ul style="list-style-type: none"><li>・調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要</li><li>・調査研究の概要、東海北陸自動車道建設の経緯</li><li>・社会経済効果の検証（富山県を中心に）<ul style="list-style-type: none"><li>・定量分析（交通センサス、物流センサスなど）</li><li>・定性分析（自治体などへのヒアリング）</li></ul></li><li>・東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題（富山県を中心に）</li></ul>
2014. 9	第2回報告 (中部圏研究 VOL.188) 既報告	<ul style="list-style-type: none"><li>・調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要</li><li>・調査研究の概要</li><li>・アンケート調査結果（岐阜県、富山県企業）</li><li>・社会経済効果の検証（岐阜県を中心に）<ul style="list-style-type: none"><li>・定量分析（交通センサス、物流センサスなど）</li><li>・定性分析（自治体などへのヒアリング）</li></ul></li><li>・東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題（岐阜県を中心に）</li></ul>



時 期	報 告 書	内 容
2015. 3	第3回報告 (中部圏研究 VOL.190) 既報告	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要</li> <li>・ 調査研究の概要</li> <li>・ 中部圏地域間産業連関表による分析</li> <li>・ 社会経済効果の検証</li> <li>・ 定量分析（交通センサス、物流センサスなど） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定性分析（自治体・企業などへのヒアリング）</li> </ul> </li> <li>・ 東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題</li> </ul>
2015. 4	本報告	<p>第1回～第3回報告のまとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要</li> <li>・ 調査研究の概要、東海北陸自動車道建設の経緯</li> <li>・ アンケート調査結果（岐阜県、富山県企業）</li> <li>・ 中部圏地域間産業連関表による分析</li> <li>・ 社会経済効果の検証 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定量分析（交通センサス、物流センサスなど）</li> <li>・ 定性分析（自治体・企業などへのヒアリング）</li> </ul> </li> <li>・ 東海北陸自動車道の評価・取り組み・課題</li> <li>・ 有識者のヒアリング内容</li> </ul>

## 第5章 アンケート調査結果

### 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	・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	2014年2～3月

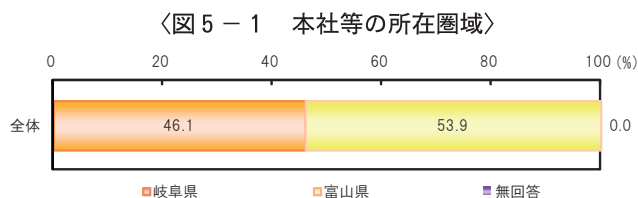
#### (2) 回収結果

	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

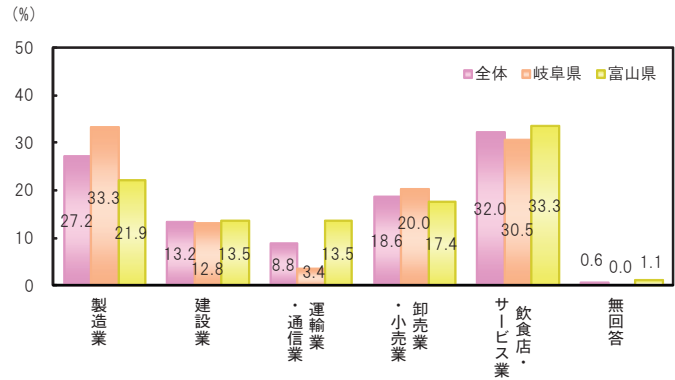
## イ. 業種

「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。

〈図5-2 業種内訳〉

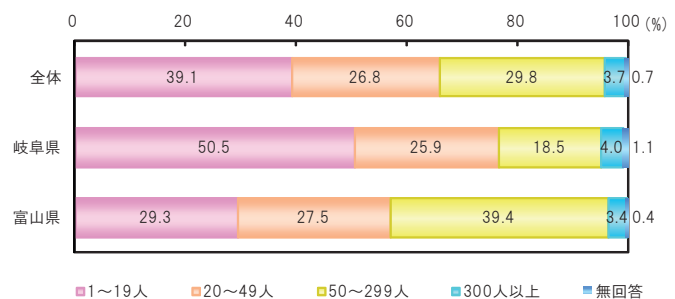


## ウ. 企業の従業員数

「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。

〈図5-3 従業員数内訳〉



## 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。

### (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。

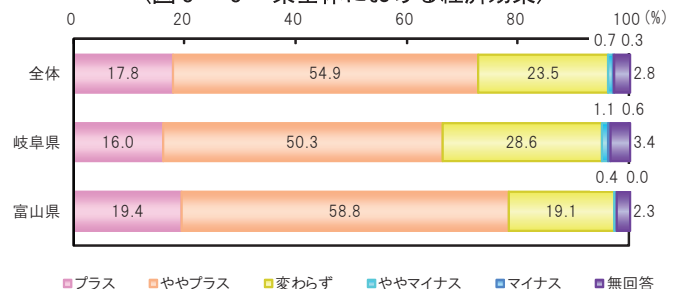
ア. 県全体における経済効果は約7割の企業が好影響と認識

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。

〈図5-4 評価項目一覧表〉

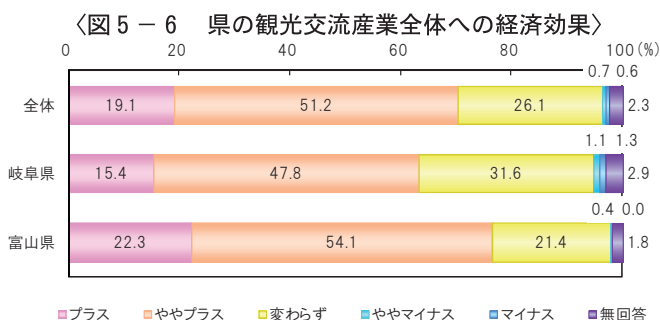
大項目	小項目
(1) 直接的評価	①ビジネスでの利用度
	②輸送・移動頻度
	③業況への影響
(2) 市場拡大効果	①営業圏域・商圈への影響
	②地域外から仕事・雇用を確保
(3) 地域間競争	①地域外企業との競争
	②地域内の仕事・顧客の流出
(4) 雇用への影響	①雇用への影響
	②地域内の雇用
(5) 経営への期待	①現在または将来の企業戦略への影響
(6) 観光への影響	①地域内の観光への影響
	②県の観光交流産業全体への経済効果
(7) 地域への影響	①地域経済への影響
	②県全体における経済効果

〈図5-5 県全体における経済効果〉



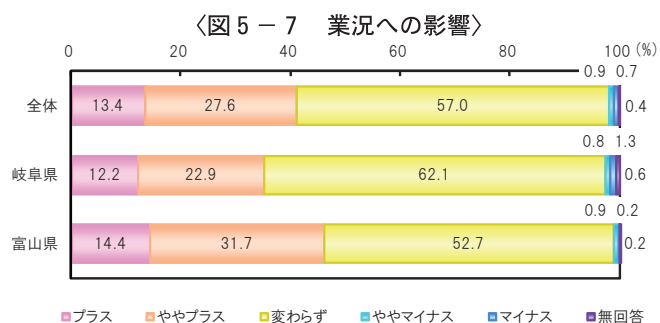
イ. 観光産業への経済効果についても約7割の企業が好影響と認識

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

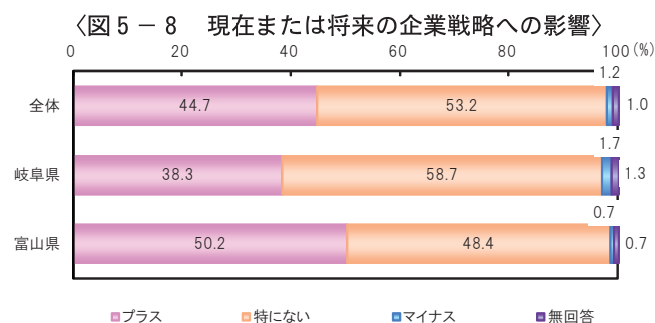
「業況への影響」については、「変わらず」という回答も多いものの、約4割の企業がプラスの影響があるとしている。



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と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うものである。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

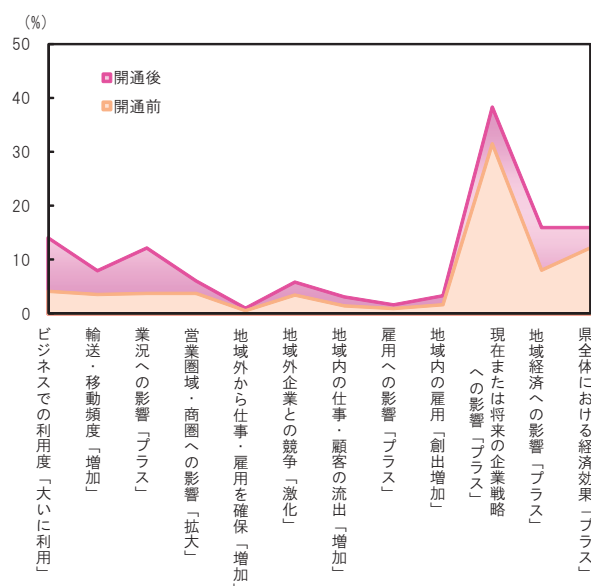
本調査は、岐阜県内における全線開通前の期待について調査した公益財団法人岐阜県産業経済振興センター「東海北陸自動車道全通による岐阜県内企業の意識調査」(2008年6月1日を基準日)と同様の評価項目でアンケートを実施した。

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。

〈図5-9 全線開通前と開通後の評価比較〉



## 第6章 中部圏地域間産業連関表による分析

「産業連関表」とは、ある一定期間内の産業や家計、政府、海外といった経済主体間の財やサービスの循環を、行列形式で体系的に表した統計表である。また、1つの地域を対象とした「地域内産業連関表」に対し、地域間の財やサービスの循環をまとめたものが「地域間産業連関表」である。当財団では【中部広域9県】（富山県・石川県・福井県・長野県・岐阜県・静岡県・愛知県・三重県・滋賀県）および【その他全国<sup>(※1)</sup>】を対象とした『中部圏地域間産業連関表（2005年版）』を2011年3月に公表した。さらに、2005年表（ベンチマーク表）の作表方式に基づき、1995年と2000年を対象年次とした接続表や、2010年を対象年次とした延長表の作成も行ってきた。これらの表を用いることにより、中部圏の地域経済構造の変遷の態様を経済的に把握できるだけでなく、成長要因分解や乗数効果分解などの分析手法により、地域経済構造の変遷の要因を解明することも可能となった。なお、最も詳細な産業分類は産業中分類となる95部門であり、表の雛型は表6-1のとおりである。

本調査では、この中部圏地域間産業連関表を活用して、東海北陸自動車道の全線開通前後となる2005年と2010年に注目しつつも、それ以前の傾向も確認するため、1995年から2010年までの富山県、岐阜県、愛知県の県間取引額および県間依存率の推移を示しながら、3県間の相互関係がどのように変化してきたのかについて考察を行う。

<表6-1 中部圏地域間産業連関表の雛型>

(単位:百万円)

		中間需要										域内最終需要										輸出	輸入 (控除)	域内 生産額					
		富山県	石川県	福井県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県	その他 全国	富山県	石川県	福井県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県	その他 全国								
		95列	95列	95列	95列	95列	95列	95列	95列	95列	95列	6列	6列	6列	6列	6列	6列	6列	6列	6列	6列								
中間投入	富山県	95行																											
	石川県	95行																											
	福井県	95行																											
	長野県	95行																											
	岐阜県	95行																											
	静岡県	95行																											
	愛知県	95行																											
	三重県	95行																											
	滋賀県	95行																											
	その他 全国	95行																											
粗付加価値	6行																												
域内生産額	1行																												

### 1 県間取引額の推移

東海北陸自動車道の建設は、中部圏の一体化を実現させることを目的として、東海地域と北陸地域とのより緊密な関係を築き上げることにあった。

以下では、各県間における取引額の推移について検証する。

富山県、岐阜県、愛知県の3県における2010年の県全体の取引額（移出入合計額）は、富山県が4兆3,367億円、岐阜県が5兆9,211億円、愛知県が46兆9,113億円という規模となるが、今回は、東海北陸自動車道の沿線地域であるこの3県間の取引額に注目して検証することとする。

(※1) 詳細内容は、中部産業・地域活性化センター（2011）を参照。

(1) 富山県、岐阜県、愛知県における県間取引額の推移

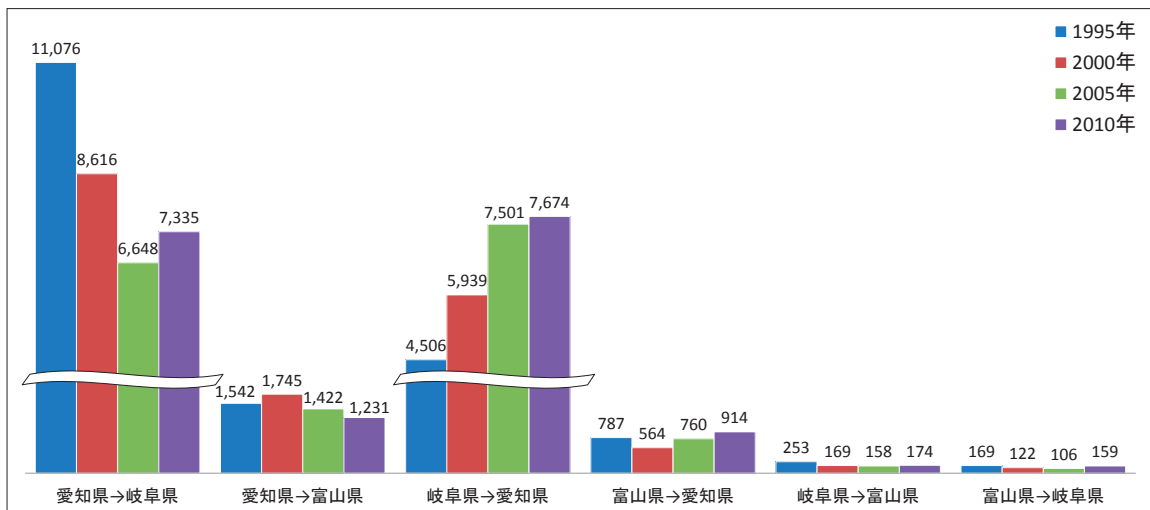
図6-1は1995年から2010年における富山県、岐阜県、愛知県の県間取引額の推移を示している。まず、3県間における2010年の取引額の規模をみると、愛知県・岐阜県間は、移出、移入共に約7,500億円程度、愛知県・富山県間は移出、移入共に約1,000億円程度、富山県・岐阜県間は移出、移入共に約160億円程度であり、愛知県・岐阜県間の取引額が、ほかと比較して大きいことが分かる。次に、その推移を見てみると、愛知県から岐阜県や富山県への移出額は減少傾向にあるのに対し、岐阜県や富山県から愛知県への移出額は増加傾向にある。一方、富山県・岐阜県間の取引額は1995年から2005年にかけては減少傾向であったが、2005年から2010年にかけては増加傾向である。

次に、移出額が増加傾向にある岐阜県および富山県から愛知県への産業別の推移を検証する。

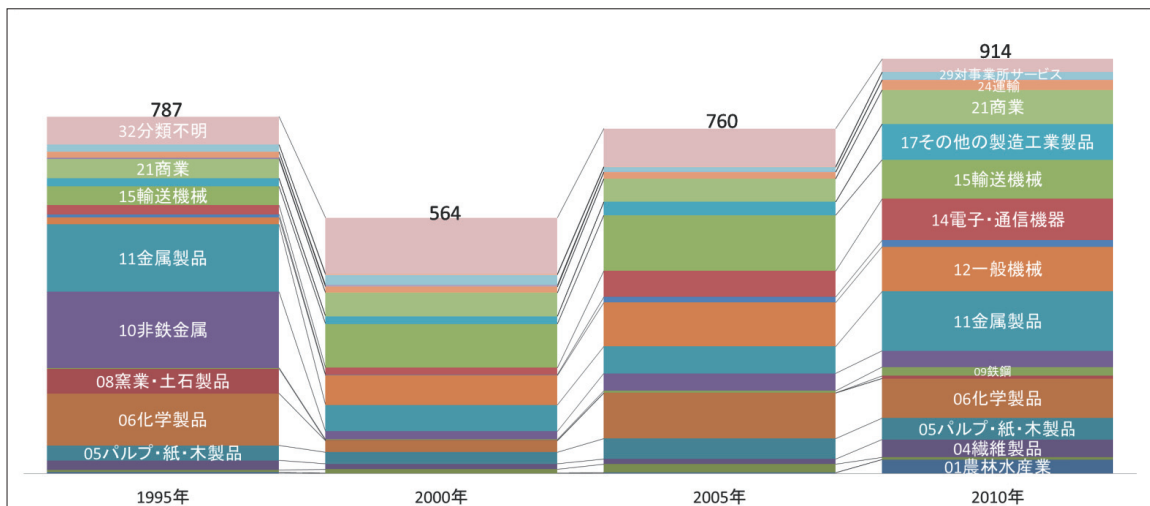
(2) 富山県から愛知県への産業別の移出額の推移<sup>(※2)</sup>

図6-2は、1995年から2010年における富山県から愛知県への産業別の移出額の推移を示している。産業構成を見てみると、1995年は「化学製品」や「非鉄金属」、「金属製品」といった素材型産業が移出

〈図6-1 県間取引額の推移（単位：億円）〉



〈図6-2 産業別の移出額の推移（単位：億円）〉



(※2) 詳細内容は、中部圏社会経済研究所HPを参照。

の中心をなしており、移出額の5割以上を占めている。一方、2010年では、「一般機械」と「輸送機械」をはじめとする機械産業や「電子・通信機器」、プラスチック製品やゴム製品を中心とする「その他の製造工業製品」が大きな割合を占めており、移出製品が多様化していることが分かる。また、1995年から2000年にかけて、「非鉄金属」および「金属製品」の愛知県への移出額の減少が観察されるが、これは富山県における当該産業部門の生産規模が縮小したことや石川県への「非鉄金属」の移出額が増加したことに加え、愛知県の「金属製品」に対する需要が減少したことや愛知県の「非鉄金属」の産出額および輸入額が増加したことなどが関連しているのではないかと推測される。

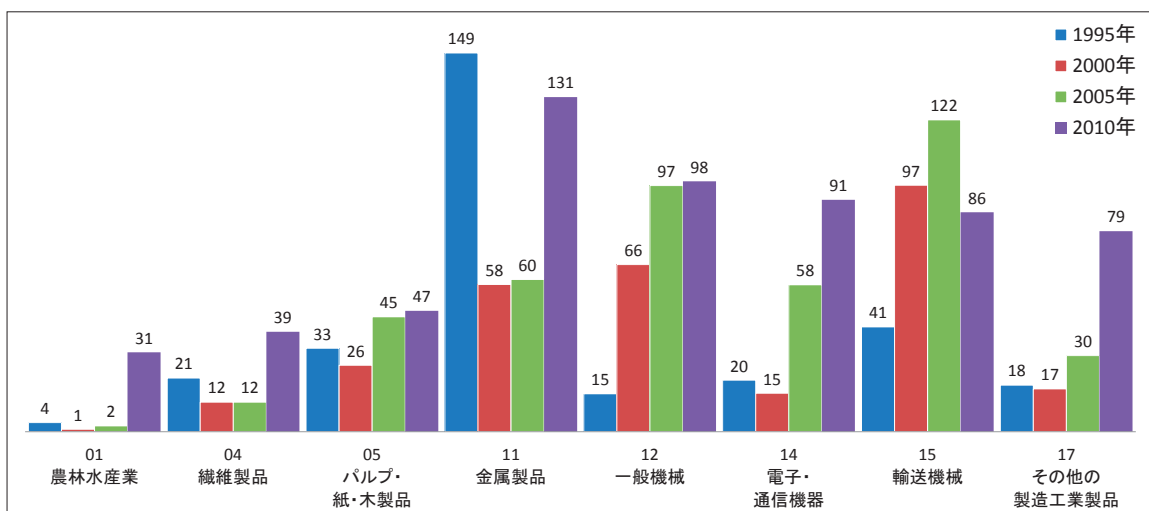
図6-3は、富山県の主な産業の愛知県への移出額の推移を示している。産業別の特徴としては、「一般機械」、「電子・通信機器」、「その他の製造工業製品」の移出額が比較的大きく、概ね増加傾向にあることが分かる。さらに、2005年から2010年にかけては、「農林水産業」、「繊維製品」、「金属製品」、「電子・通信機器」、「その他の製造工業製品」の移出額が増加していることが分かる。特に「農林水産業」は、金額規模は小さいものの、2005年から2010年への増加率は約15倍と大きく伸びている。増加の要因は、複数の事象が考えられ、また、「農林水産業」の内訳として農業、林業、水産業と3つの産業で構成されているため、特定することは困難であるが、富山県の特産物である水産物が2008年の東海北陸自動車道の全線開通により、これまで以上に愛知県に出荷されるようになったこともその要因の1つではないかと考えられる。また、小売業の企業にヒアリングした際、生鮮食料品の輸送については、東海北陸自動車道の全線開通により、輸送時間が短縮された効果は大きいとのことであった。

### (3) 岐阜県から愛知県への産業別の移出額の推移

図6-4は、1995年から2010年における岐阜県から愛知県への産業別の移出額の推移を示している。産業構成を見てみると、1995年はさまざまな産業から移出が行われていたが、1995年から2010年への増加分の大半は、「輸送機械」と「一般機械」によるものであった。前述したように、この増加の要因は、複数の事象が考えられ、特定することは困難であるが、東海北陸自動車道のほか、東海環状自動車道の東回りが2005年に開通したことにより、沿線工業団地への関連企業の工場立地が進んだことなども寄与しているのではないかと推測される。

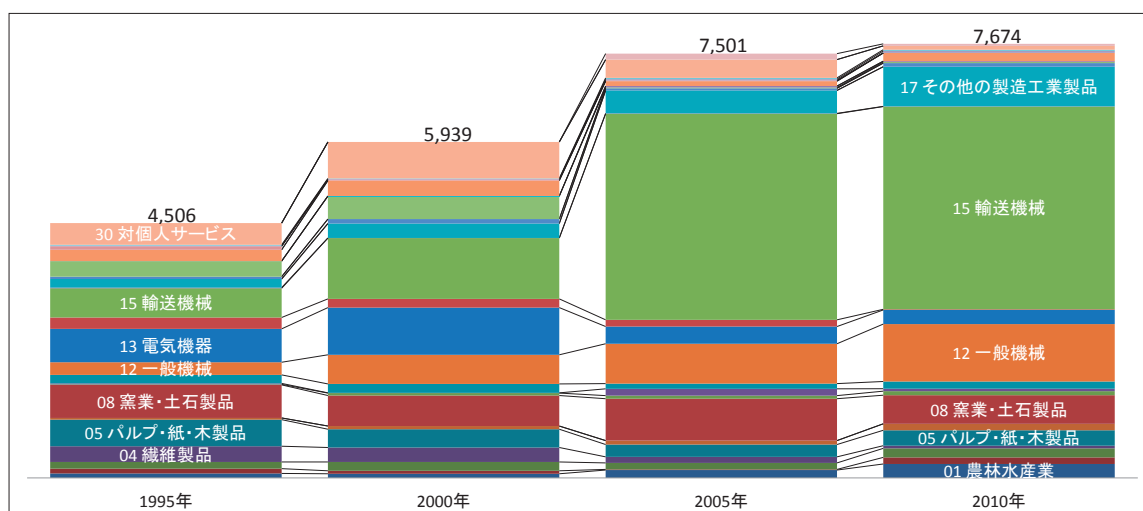
図6-5は、岐阜県の主な産業の愛知県への移出額の推移を示している。「農林水産業」、「一般機械」、「輸送機械」、「その他の製造工業製品」の移出額が総じて増加傾向にあることが分かる。

〈図6-3 富山県の主な産業の愛知県への移出額の推移（単位：億円）〉

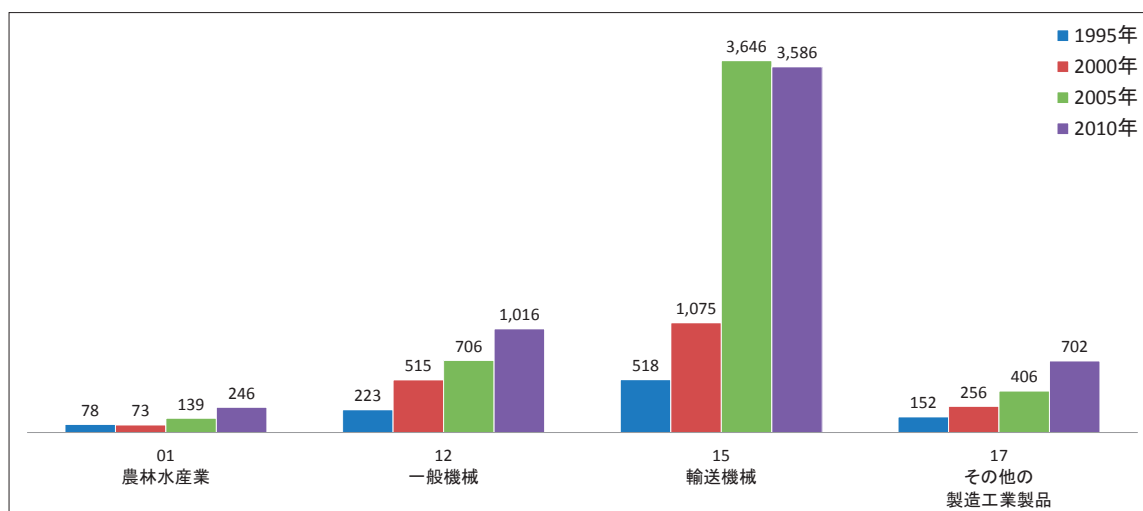




〈図 6 - 4 産業別の移出額の推移（単位：億円）〉



〈図 6 - 5 岐阜県の主な産業の愛知県への移出額の推移（単位：億円）〉



## 2 県間依存率の推移

産業間や地域間の取り引きを通じて、各県の各産業は互いに影響し合い、複雑な相互連関関係を築いていることは言うまでもない。したがって、ある県の特定産業へのインパクトは、直接または間接、あるいは間接のまた間接のルートを通じて、他県の産業にも影響を及ぼすものと容易に推察できる。

例えば、車載用通信機器の部品として、「電子・通信機器」の部品が東海北陸自動車道を通じて富山県から岐阜県へ運ばれるとする。その後、これらの部品をもとに、岐阜県で生産される車載用通信機器は「自動車部品」として、愛知県の乗用車組立工場へ供給されることになる。この場合、愛知県での乗用車生産の増加が、岐阜県の「自動車部品」産業を通して、富山県の「電子・通信機器」産業へ影響を与えることになる。

直接の県間取引では、こういった間接的な関連関係を把握することができないため、直接または間接も含めた県間の相互関係を考える必要があるといえる。このような産業連関を考慮した県間の相互関係を分析する手法として、総投入基準分業率が挙げられる<sup>(※3)</sup>。その経済的な意味は、ある県で生産活動を行う際、

(※3) 詳細内容は、長谷部（2002）を参照。

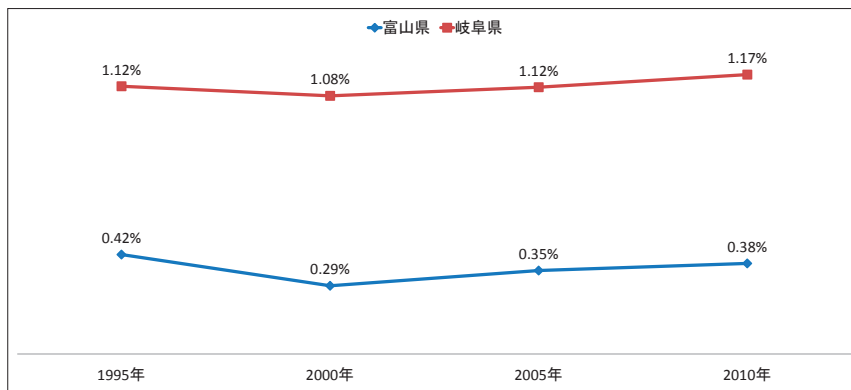
その財・サービスを生産するために必要とされる直接または間接の中間財やサービスの投入がどの県にどのようなシェアで供給されているかを表すものである。直接または間接の総中間投入のうち、県内供給によって賄える部分は自県への依存率（県内依存率）であり、県外供給によって賄える部分は県外への依存率（県外依存率）である。

おおまかに、各県における県内依存率は40%前後であり、中部圏（8県）への依存率は、それぞれ、富山県は約8%、岐阜県は約14%、愛知県は約7%の水準で推移している。

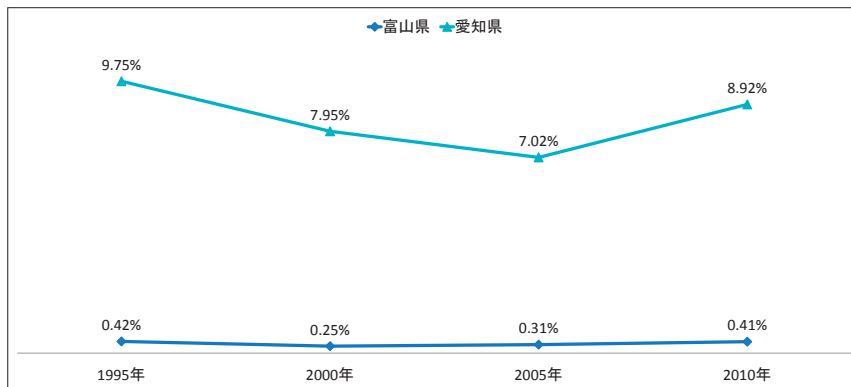
（1）富山県、岐阜県、愛知県における3県間の相互依存率の推移

1995年から2010年に富山県、岐阜県、愛知県の各県における相手県への依存率の推移は以下のとおりである。まず、愛知県における県外依存率は、中部圏のうち、静岡県への依存率が最も高く、2%前後である。図6-6-1をみると、富山県への依存率は0.4%に満たない水準で、ほかと比較して相対的

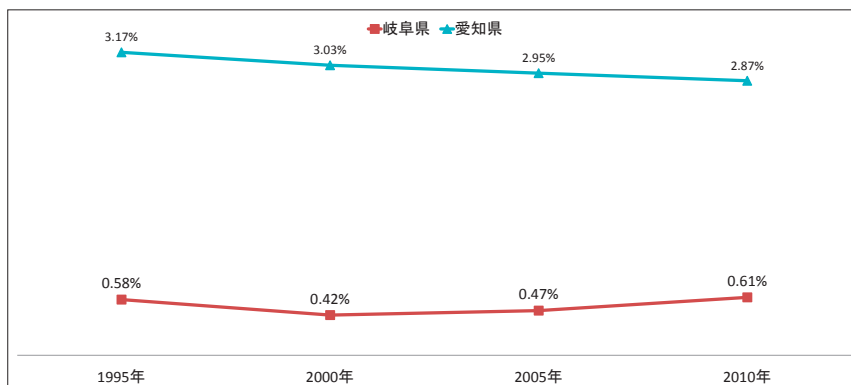
〈図6-6-1 愛知県における岐阜県・富山県への依存率の推移〉



〈図6-6-2 岐阜県における愛知県・富山県への依存率の推移〉



〈図6-6-3 富山県における愛知県・岐阜県への依存率の推移〉



に低い水準であるが、2000年以降は緩やかに増加傾向である。また、岐阜県への依存率は約1.2%の水準であり、推移としては富山県と同様に2000年以降は緩やかに増加傾向を示している。次に岐阜県および富山県における県外依存率は、中部圏のうち、愛知県への依存率が最も高い。図6-6-2および図6-6-3をみると、2010年では、それぞれ、8.92%および2.87%である。岐阜県・富山県における相互依存率をみると、比較的低い水準で推移しているものの、2000年以降は緩やかに増加傾向を示している。

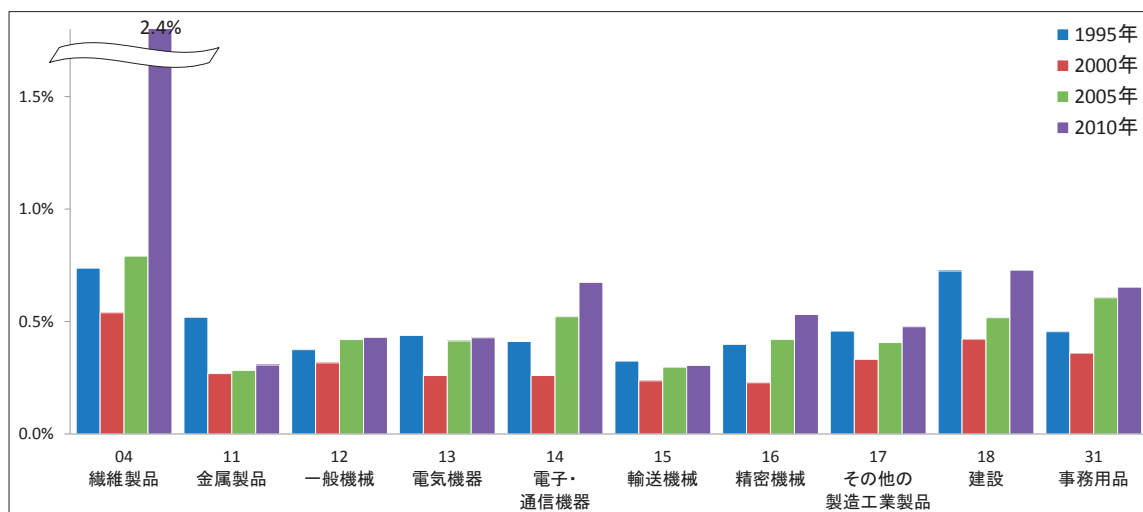
次に、増加傾向にある愛知県における富山県・岐阜県への依存率の推移を産業別にみる。

## (2) 産業別の愛知県における富山県・岐阜県への依存率の推移

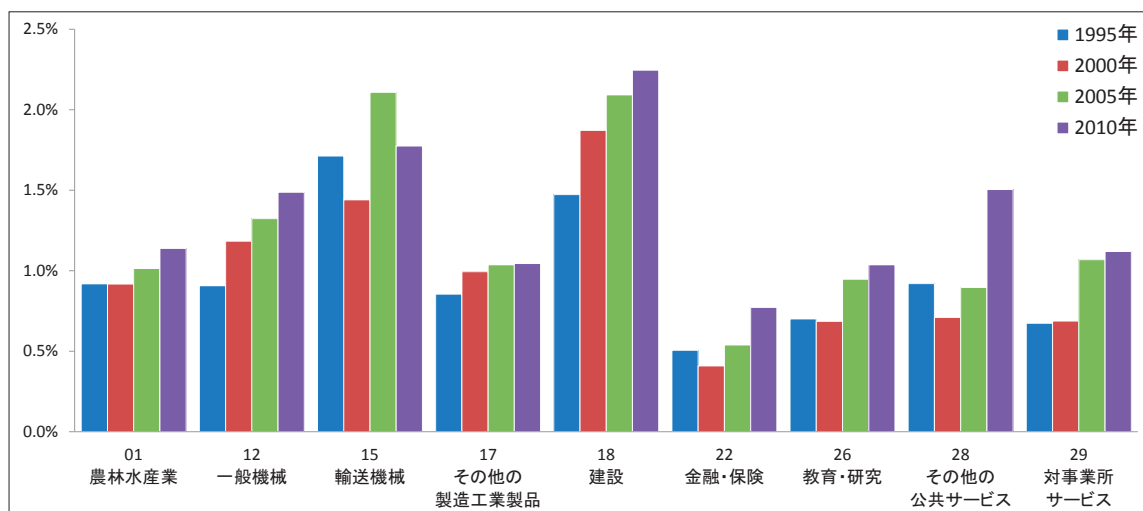
図6-7は、富山県への依存率の推移を産業別に示している。2000年以降、多くの産業において、依存率の上昇が見受けられ、特に、「繊維製品」などにおいてその傾向が顕著である。

図6-8は、岐阜県への依存率の推移を産業別に示している。富山県への依存率に比べ、岐阜県への依存率は比較的高い水準で推移していることが分かる。また、「一般機械」、「建設」といった第二次産業のほか、第三次産業においても、依存率の上昇が見受けられる。

〈図6-7 愛知県における富山県への依存率の推移〉



〈図6-8 愛知県における岐阜県への依存率の推移〉

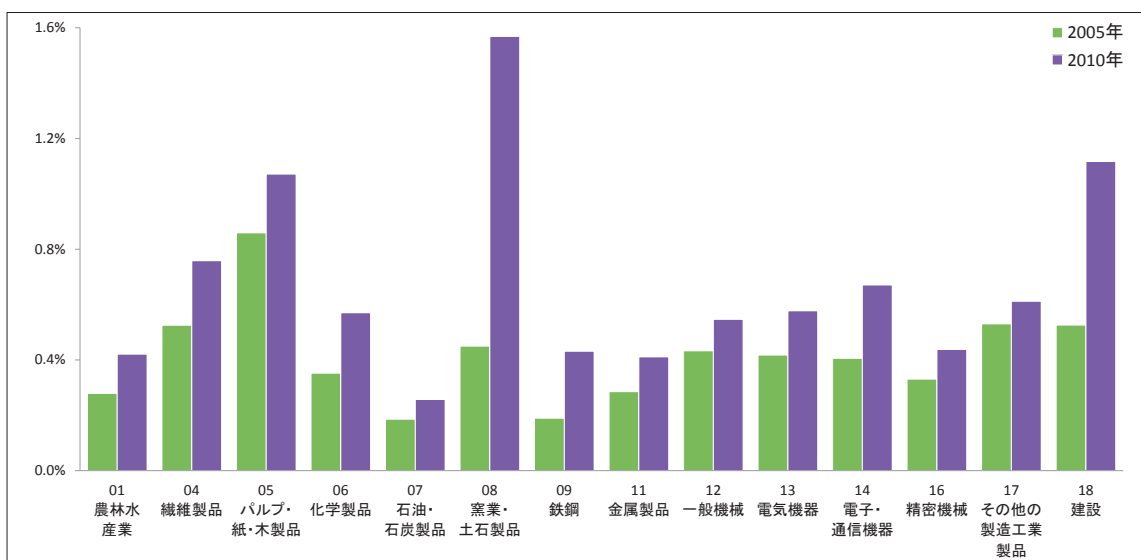


次に、全線開通前後となる2005年と2010年における富山県・岐阜県の2県間の相互依存率の推移をみる。

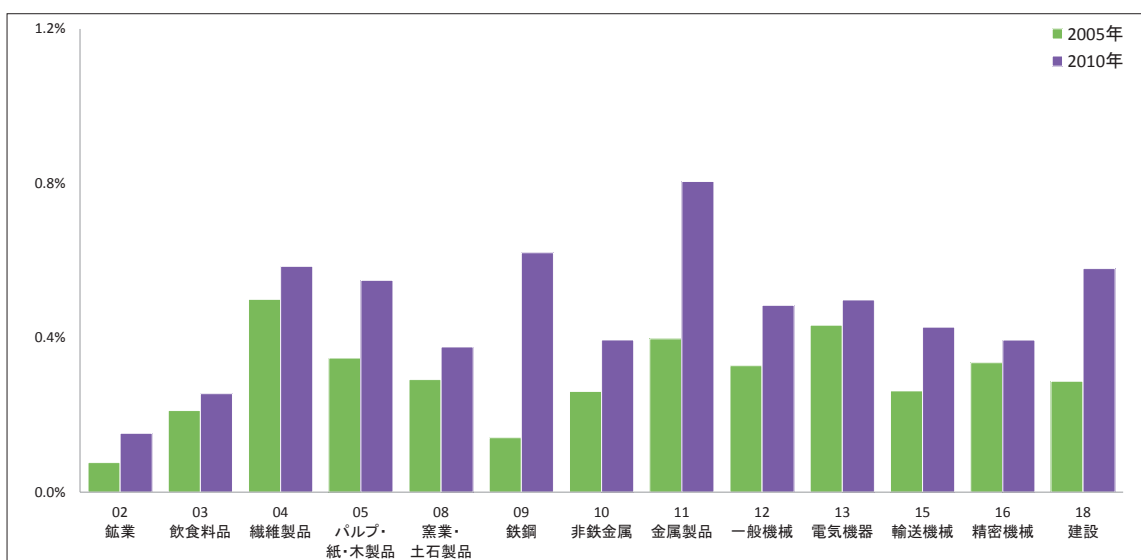
(3) 富山県・岐阜県の2県間における産業別の相互依存率の推移

図6-9と図6-10は、2005年から2010年にかけての富山県・岐阜県間の相互依存率の推移を示している。2005年に比べ、2010年では、製造業を中心に多くの産業において両県間の相互依存率が上昇していることが分かる。

〈図6-9 富山県における岐阜県への依存率の推移〉



〈図6-10 岐阜県における富山県への依存率の推移〉



3 まとめ

以上の中部圏地域間産業連関表に基づく分析結果については、以下のとおりである。

- ア. 県間取引額において、2000年から2010年にかけて、富山県および岐阜県から愛知県への移出が増えており、特に富山県から愛知県への移出額が増加している産業の中で、「農林水産業」は、金額規模は小

さいものの、2005年から2010年への増加率が約15倍と大きく伸びている。

イ. 愛知県における富山県および岐阜県への依存率は相対的に低い水準であるが、推移としては、2000年以降は緩やかに増加傾向を示している。一方、富山県および岐阜県における愛知県への依存率は高い水準で推移している。

このように、東海北陸自動車道の沿線地域である富山県、岐阜県、愛知県の経済面における関係性の変化を中部圏地域間産業連関表に基づき検証した結果、すべての産業において関係性が高まっているものではなく、3県間における経済規模も比較的大きいとはいえないが、個別の産業においては各県間における関係性の高まりが確認できるものもあった。これらの各県間における経済的な関係性の変化については、景気の動向、各県における産業動向、各産業界における事業戦略、地域経済をめぐる環境の変化、インフラ整備の状況など、その要因は多岐にわたる。また、高速道路の開通に伴う経済的な効果が顕在化するには、通常一定の時間がかかるものである。このため、今回のような分析結果の要因を断定することは困難であるが、東海北陸自動車道の全線開通後6年を経過した現時点においても、その効果と推測されるものが一部見受けられた。今後、全線4車線化などの整備が進むことにより、さらなる沿線地域への効果が期待される。

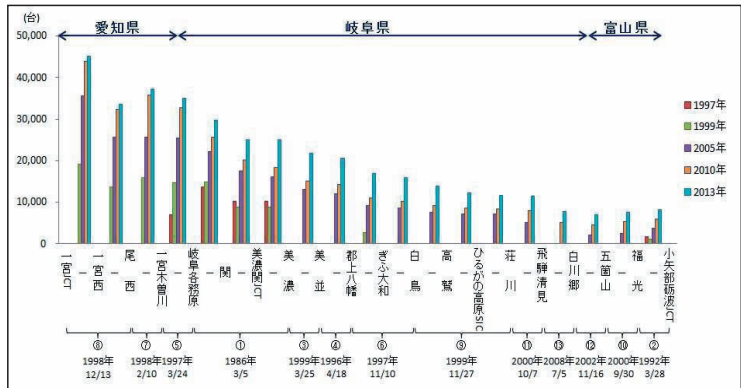
## 第7章 社会経済効果の検証

### 1 東海北陸自動車道の交通特性

#### (1) 「全区間での交通量の状況」

1986年3月に岐阜各務原インターチェンジ～美濃インターチェンジ間が開通した以降、各区間の開通に従い、交通量は順次増加してきた。全線開通となった2008年7月以降は、交通量はさらに増加傾向となった(図7-1)。

〈図7-1 全区間での交通量の増加〉



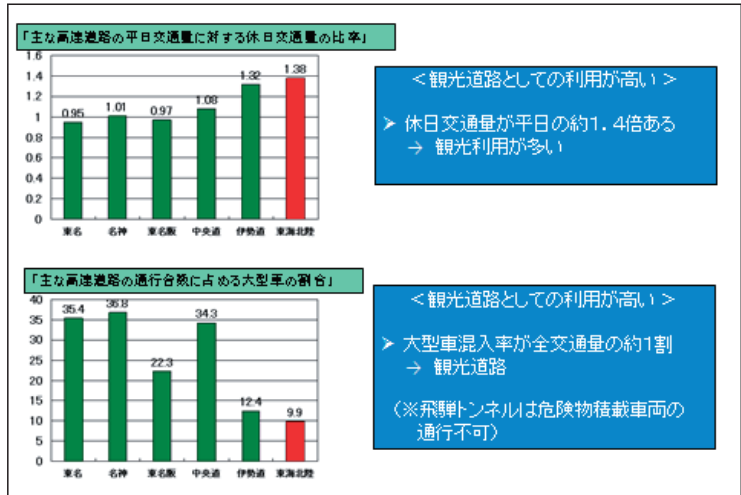
※出典：道路交通センサス(国土交通省)

2013年は「高速道路と自動車」(公益財団法人高速道路調査会)から集計

#### (2) 「利用形態の特徴」

東海北陸自動車道の平休比(休日交通量/平日交通量)の全線平均値は1.38となっており、中部圏域における他の路線と比較しても高く、平日よりも休日利用が多いという特徴を示している。これは、観光道路としての利用が高いことによると考えられる(図7-2)。

〈図7-2 利用形態の特徴〉



※出典：岐阜県HP

また、大型車混入率は、中部圏域の他の路線では20~35%程度であるのに比べ、東海北陸自動車道では9.9%と全体交通量の約1割にとどまっている。これらのことから、観光道路としての利用が高いことが考えられる(図7-2)。

#### (3) 「時間短縮効果」

全線開通により、名古屋～富山間は北陸自動車道と比較して走行距離で約64km、所要時間で約30分短縮された。これにより、富山市は名古屋市から約3時間圏内に入ることとなり、利便性、効率性が向上した。

### 2 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

##### ア. 工場団地開発状況

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。

### 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7-3、7-4) 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ものと思われる。

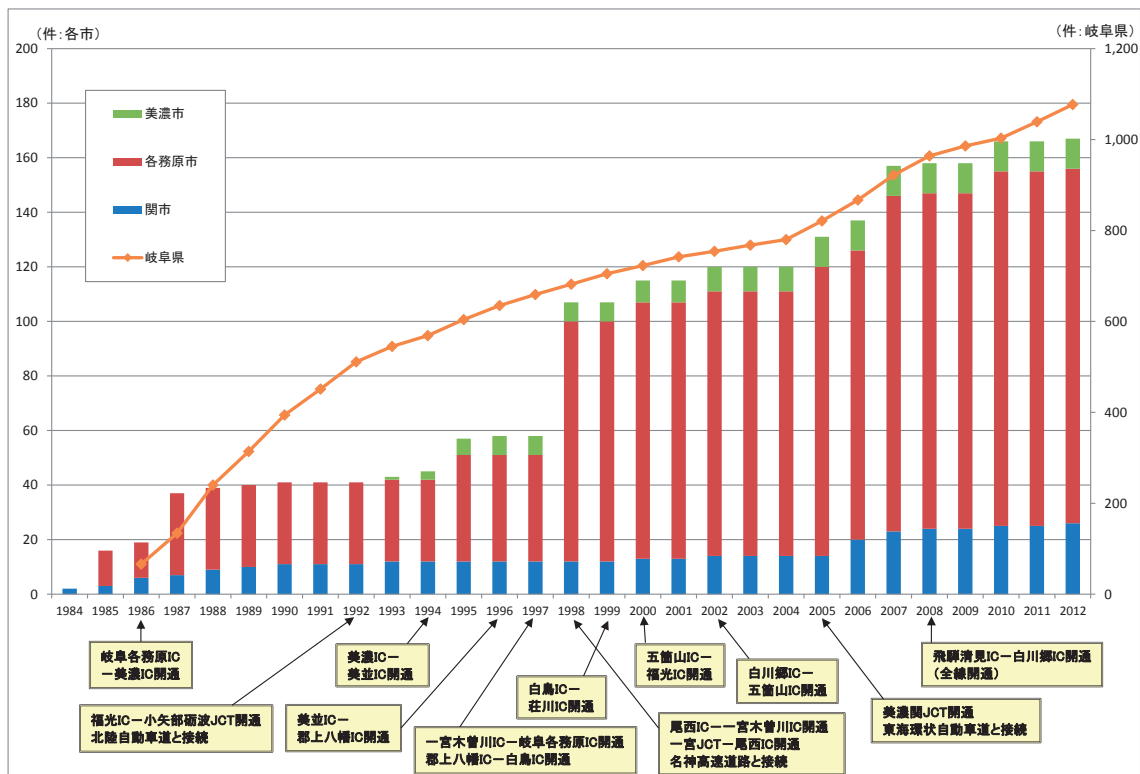
岐阜県全体の工場立地件数については、2006年以降、常に全国平均を上回り、2012年の立地件数は38件で全国11位であった。このうち製造業は34件で全国8位となっている。

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。

〈図7-3 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

〈図7-4 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7-5 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

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。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。

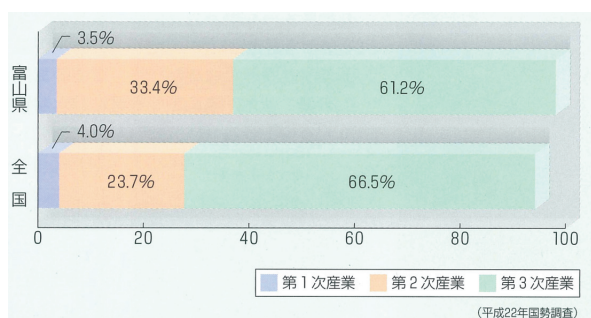
美濃市においては、美濃テクノパークが1983年に美濃市の独自開発によりミニ工業団地として計画されたのが始まりである。その後、1985年に東海北陸自動車道の沿線である条件を生かし、岐阜県下7番目の県営工業団地として、岐阜県土地開発公社により開発が進められた。第1期、第2期と順調に工場立地が進み、現在では、全区画に12社が進出している。

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）富山県における工業の特徴

富山県では、大正時代から豊富な水資源と低廉な電力を背景に化学や紡績産業が発展し、戦後は新産業都市構想を背景にアルミなどの金属や機械産業の集積が進んだ。近年、これらの企業が電子材料分野

〈図7-6 産業別就業人口割合（2010年）〉



出典：富山県「元気とやまの創造」

〈図7-7 製造品出荷額等（2012年）〉

1人あたりの製造品出荷額等 （平成24年）	
富山県	306万円
全国	226万円
1人あたりの付加価値額（平成24年）	
富山県	105万円
全国	69万円

※付加価値額  
＝生産額－（原材料使用額＋減価償却費＋内国消費税）

経済産業省：平成24年工業統計表「産業編」  
総務省：人口推計（平成24年10月1日現在）

出典：富山県「元気とやまの創造」

で新たに事業展開するとともに、県外からの企業の新規立地も進むなど電子部品・デバイス・電子材料産業が進展をみせている。

このように富山県には伝統的のものづくりに対する意識が強く、産業別就業人口割合では、第2次産業のウェイトが全国レベルを上回っている。また、1人あたりの製造品出荷額、1人あたりの付加価値額が、全国平均を上回る等、日本海屈指の工業集積を形成している。(図7-6、7-7)

### (3) 富山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、工場団地の開発および沿線の産業集積があった。富山県内では、主に小矢部市、高岡市、射水市、砺波市、南砺市において産業集積が進む中で、東海北陸自動車道の建設を前提とした工場団地の造成、工場の誘致が行われてきた。

#### ア. 主な工場団地開発状況

工場団地の開発状況について、特に東海北陸自動車道の開発と関係の深い高岡市の高岡オフィスパークと小矢部市の小矢部フロンティアパークを取り上げる。

#### イ. 工場立地件数の推移

東海北陸自動車道の沿線地域においては、古くは絹織物や木工業が盛んであったが、これらの伝統産業を基礎として繊維工業の進展、電気機器工業、輸送機械工業が立地し、これらの関連工場を中心とした工場立地が進んできた。(図7-9)

#### ○高岡オフィスパーク

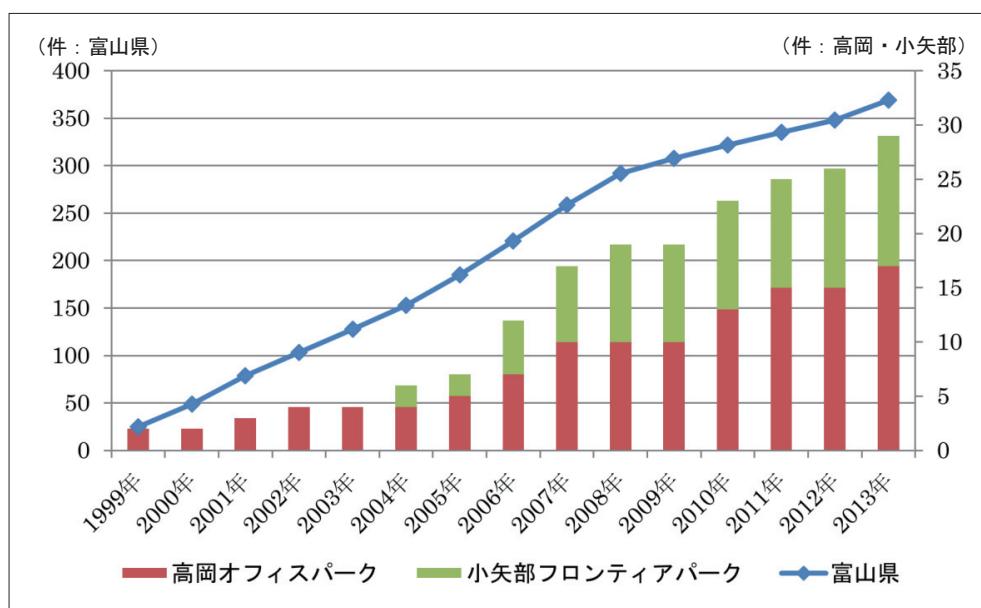
高岡オフィスパークのある高岡市の工業製品出荷額は年間約3,900億円であり、富山市、射水市に次いで県内3番目の規模である。

高岡市内の工業団地は1965年以降から順次開発されてきた。東海北陸自動車道に至近のものは大滝工業団地(2007~2008年造成 能越自動車道福岡インターチェンジ付近)、四日市工業団地(2008~2009年造成 能越自動車道高岡インターチェンジ付近)、高岡オフィスパーク(1995~1998年造成 北陸自動車道砺波インターチェンジ付近 2015年3月高岡砺波スマートインターチェンジ供用)である。

〈図7-8 小矢部フロンティアパーク、高岡オフィスパーク位置図〉



〈図 7-9 富山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「工場立地動向調査」、高岡市・小矢部市工場団地資料より作成

このうち高岡オフィスパークは国の産業再配置政策に基づくオフィス・アルカディア事業により、オフィスや研究所などの産業業務施設の受け皿として開発した郊外型の産業団地であり、事務所や営業所だけでなく、教育・福祉施設や先端サービス業など、幅広い企業を立地対象としている。高岡市では、立地環境の良さ（地震が少ない、北陸の他地域に比べて雪が少ない、豊富な水）や東海北陸自動車道、北陸自動車道および能越自動車道の高速道路へのアクセスの良さ、伏木富山港の活用などをPRし、継続して企業誘致活動を行っている。また、2015年3月には、高岡砺波スマートインターチェンジが供用開始され、さらに高速ネットワークの利便性が高まる。高岡オフィスパークでは1998年10月から分譲を開始し、23区画のうち20区画14社が進出している。企業誘致を進める中での課題は、分譲する区画の維持管理やインフラの更新などがある。進出する企業への優遇措置としては、高岡市および富山県の助成制度がある。高岡市では設備投資、雇用、賃借料などに対する助成および企業立地促進資金としての融資制度もある。

#### ○小矢部フロンティアパーク

小矢部フロンティアパークのある小矢部市の工業製品出荷額は年間約700億円であり、そのうち金属製品・輸送用機械が約35%、繊維製品が約20%を占める。

小矢部フロンティアパークは、北陸自動車道小矢部インターチェンジ付近に位置し、東海北陸自動車道と北陸自動車道および能越自動車道が結節する小矢部砺波ジャンクションにも近い位置である。この3つの高速道路のクロスポイントとして、伏木富山港への交通アクセス、北陸新幹線の開業など、交通ネットワークの利便性および金沢にも近いことなどをPRし、継続して企業誘致を進めている。小矢部フロンティアパークは2003年4月から分譲を開始し、21区画のうち11区画8社が進出している。進出した8社の内7社が富山県外の企業で、そのうち4社が愛知県または静岡県企業であり、愛知県刈谷市に本社がある企業は、災害などのリスク分散のため進出している。進出する企業への優遇措置としては、小矢部市においても設備投資、雇用、賃借料に対する助成がある。

小矢部市内における小矢部フロンティアパーク以外の工場進出としては、2007年以降、4件実績がある。この4件の内2件が愛知県に本社がある企業である。

また、2013年に小矢部市にある株式会社L I X I L小矢部工場が増設され、将来的には高岡工場から小矢部工場への機能集約を視野に入れているようである。

#### ウ．東海地域から進出した企業の状況

東海北陸自動車道の開発と関係の深い小矢部フロンティアパークには、東海地域からも企業が進出している。工場進出した理由のひとつとして東海北陸自動車道の全線開通を挙げている企業のうち、名古屋市および静岡県に本社を置く企業2社に進出後の現在の状況についてお聞きした。(2014年10月)

##### < A社 (本社 名古屋市) >

進出した企業のA社は、機械装置部品に関わる板金加工を主力事業としている。主要取引先の業界は好不調の波が大きく、不安定な側面があった。このため、取引先を増やすため、新たな事業領域を開拓することに伴い工場を拡大させる必要があった。一方で、本社のある名古屋工場の敷地には制限があるため、工場を増床することはできず、得意先にも近い名古屋工場を移転させることもできなかった。そこで、別の場所に新たな拠点を定めることとした。

北海道を始め、全国の工場用地を検討した結果、土地代の安さ(名古屋工場敷地の約1/20)、高速道路のネットワークがあること、本社のある名古屋まで東海北陸自動車道を使えば3時間で戻れることから、小矢部フロンティアパークに進出することとした。

小矢部フロンティアパークに進出するにあたり、先行して富山県、石川県の企業に営業し、一部受注できたところから順次事業を進めて行った。当初は、名古屋工場から製品を運び納品した。そして、工場進出を決めた時にリーマンショックが起これ、経営状況は悪化したが、小矢部工場建設を進め、その後、継続して富山県、石川県を中心に営業を進めた結果、新たな受注を得ることができた。現在では工作機械関係を始め、搬送機器関係、飲料充填設備関係、製薬設備関係や最近では再生医療設備など、あらゆる分野の機械装置の板金加工部品を受注している。

A社が小矢部工場で順調に事業を進められた要因の一つとして、隣接する石川県には機械メーカーが多く、そこから受注したり、それまで名古屋の工場を外注していた物を取り込んだりしたことがある。また、本社のある名古屋へは東海北陸自動車道を利用し、3時間程度で行き来できるため、A社の社長は週の前半は名古屋で勤務し、週の後半は小矢部で勤務することが可能であること、さらにA社は製品を大量生産、大量輸送する業態ではないことから、工場が離れていても輸送コスト面での問題がないことも利点であった。

A社の今後の課題としては、経営状況は依然として厳しいため、新たな領域の事業拡大を図ること、小矢部工場増設を検討する中で人材を確保すること、災害時などの対応のために事業のリスク分散を進めることである。

##### < B社 (本社 静岡県) >

進出した企業のB社は、自動車ボディの金型製作を主力事業としている。事業における技術変革に対応するため新たな工場建設を模索する中で、小矢部フロンティアパークも候補のひとつであった。B社が小矢部フロンティアパークに工場進出する決め手となったのは、土地代の安さ、高速道路のネットワークがあること、本社のある静岡県と富山県の産業構造が似ていること、取り扱う製品は大量生産ではないため日々輸送する必要はなく、物流コストも問題とはならないことなどであった。

しかしながら、工場進出後、現在では業績としては苦戦している。主な要因としては、事業環境に関し、当初の想定と異なっていた点が3点ほどあったことである。1つは、金型の鋳物を製作する工程が静岡県と富山県では異なっているため、多種少量品の生産が難しく、地元への発注ができず、静岡県の

本社をはじめ他の拠点から調達する必要があったこと、2つ目は、北陸地域への新たな進出企業の立場として、機械加工について外注が困難であったこと、3つ目は、金型産業に必要となる熱処理事業者が富山地域に少ないことである。このようにB社は、東海北陸自動車道をはじめとした高速道路ネットワークの活用という面以外に静岡県とは異なる富山県の事業環境に直面し、厳しい経営状況の中、事業を進めている。

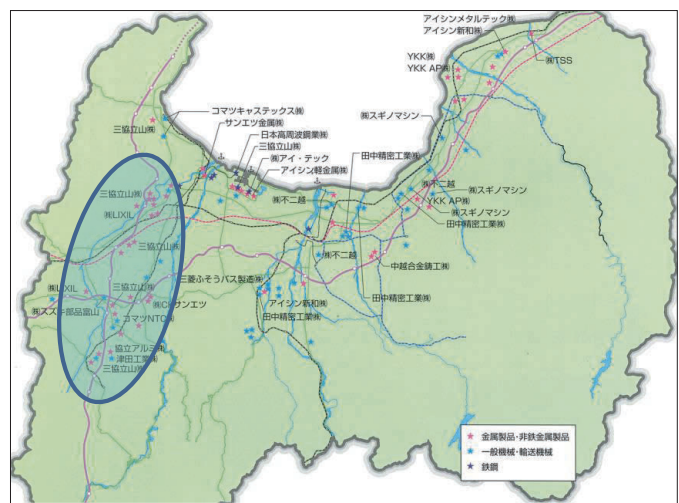
エ. 東海北陸自動車道沿線の産業集積状況

東海北陸自動車道、北陸自動車道および能越自動車道の結節点となる富山県西部地域は、ものづくりの伝統を背景に高速道路をはじめとした交通利便性を生かし、工業団地以外にも産業の集積が進んできた。

○機械・金属産業

戦前から蓄積されてきた銅・鋳物の加工技術などを生かしたアルミ産業などが集積し、また、技術力の高い機械関連企業や自動車産業を支える優良な部品メーカーが数多く立地しており、機械産業の盛んな中京・東海地域を結ぶ「東海北陸機械ロード」といべき集積がみられる。(図7-10)

〈図7-10 機械・金属産業の集積状況〉

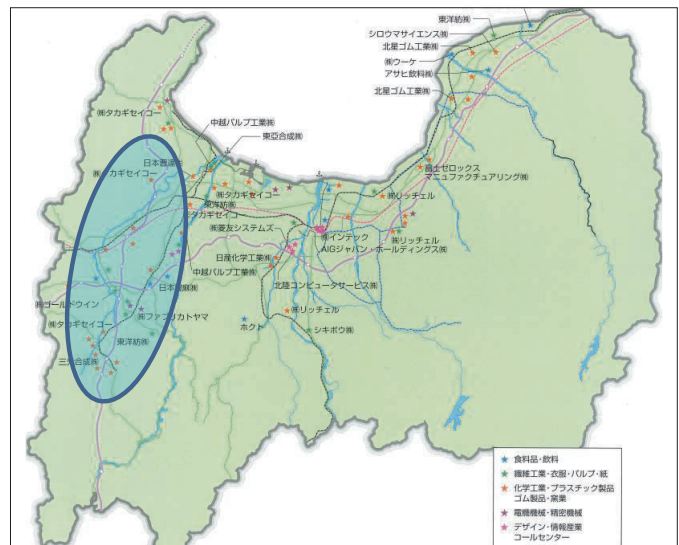


出典：富山県「元気とやまの創造」より作成

○飲料・繊維・化学工業・電気機械等

ものづくり産業の伝統を受け継ぎ、飲料・繊維・化学工業・電気機械、プラスチック製品・ゴム製品・窯業、電気機械、情報の各産業がこの地域に裾野の広い産業集積を形成している。(図7-11)

〈図7-11 飲料・繊維・化学工業・電気機械等産業の集積状況〉



出典：富山県「元気とやまの創造」より作成

(4) 物流の活性化

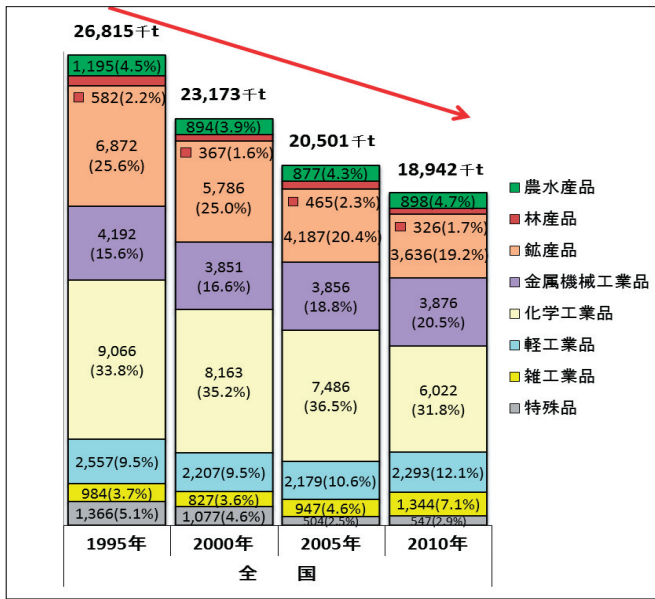
ア. 富山県から愛知県

全国規模のトラック輸送量は減少しているなかで、富山県から愛知県へのトラック輸送量は、2000年以降、着実に増加している。高速道路利用割合が全線開通後の2010年において増加しており、東海北陸自動車道による効果であると推察される(図7-12、7-13)。

イ. 岐阜県から愛知県

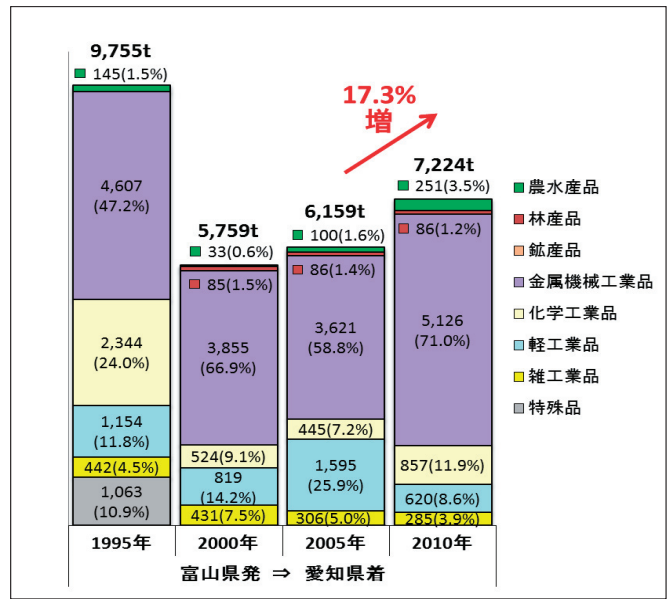
岐阜県から愛知県への輸送量は、2000年は1995年対比で主に鋳産品(砂利等)や化学工業品(窯業品等)の伸びにより48%増加し、2005年は鋳産品、化学工業品などの減少により輸送量は落ち込んだ。その後全線開通後の2010年には2005年対比で建設需要などの対応による鋳産品(砂利等)の伸びなどにより65%増加した。こうした物流の変化には、

〈図7-12 全国のトラック輸送量推移〉



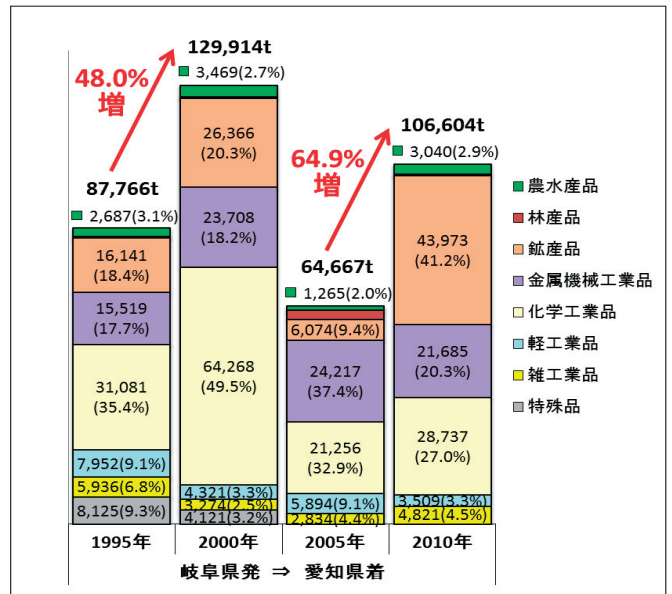
出典：全国貨物純流動調査 [3日間調査、単位：トン] (国土交通省)

〈図7-13 富山県から愛知県へのトラック輸送量推移〉



出典：全国貨物純流動調査 [3日間調査、単位：トン] (国土交通省)

〈図7-14 岐阜県から愛知県へのトラック輸送量推移〉



出典：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

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7-14）

（5）各産業における東海北陸自動車道の影響・効果

東海北陸自動車道を始めとする高速道路や港湾などのインフラが各産業に与える影響、その利用の考え方、今後の課題や期待などについて、製造業、運輸業（貨物・旅客）、小売業の各業界の企業にヒアリング調査を行った結果を以下に述べる。

ア．製造業

製造業における製品の物流、高速道路および港湾の利用の考え方についてお聞きした。（2014年8月）

< C社（本社 富山県） >

○製品の物流の現状について

経営方針として海外需要比率を高めるため、現地生産率と輸出比率の向上に努めている。輸出はほとんどの場合船便を利用し、小物については、割安なため航空便を利用している。船便の60～70%が名古屋港（アメリカ、アジア、オセアニア、中東、ヨーロッパ、台湾向け）を利用している。残りは伏木富山港（韓国、中国、台湾向け）と東京港（ヨーロッパ向け）を利用している。航空便は、ほとんどが成田空港を利用し、中部国際空港と富山きときと空港の利用はない。国内輸送については、100%トラック輸送であり、高速道路を使わず国道41号線などの一般道を利用している。

#### ○高速道路利用に関する考え方について

機械部品メーカーのトラック輸送は、完成製品メーカーのライン稼働を優先するため、事故発生時や降雪渋滞時に一般道に降りられない高速道路は基本的に利用していない。緊急の場合のみ高速道路を利用するが、リスク低減の観点から全線4車線化されていない東海北陸自動車道ではなく、北陸自動車道を利用する。ただし、仮に4車線であっても降雪時には2車線が使えなくなることをリスクとして織り込む必要がある。今後の課題として、輸送に関わるドライバーの拘束時間に関する行政指導が厳しくなってきたため、荷主責任としての拘束時間の短縮と物流における製品の安定供給との折り合いをつけていく必要がある。

一方、速さを優先する生鮮食料品輸送では高速道路を利用するメリットがあるだろう。また、将来、全線4車線化されれば、個人の移動に関しては、東海北陸自動車道利用のメリットはあると考える。富山と名古屋間の移動については、鉄道よりも東海北陸自動車道を利用した方が早い。信州への輸送については、一般道に安房峠などの難所があることから、中部縦貫自動車道には大いに期待している。

#### ○港湾インフラ利用に関する考え方について

今後シベリア鉄道が東欧の先まで延伸し、欧州の生産拠点のあるドイツまで整備されれば、伏木富山港と合わせて利用することを検討するだろう。現在の、南回り航路よりも時間を短縮できることに加え、地政学的リスクのあるマラッカ海峡やホルムズ海峡を避けることができる。

#### イ. 運輸業（貨物）

運輸業（貨物）における高速道路利用および港湾利用の考え方についてお聞きした。（2014年8月、11月）

<D社（本社 富山県）>

#### ○高速道路利用に関する考え方について

運輸業（貨物）の業態においては、「顧客ニーズ」に応えることが肝要であり、常に顧客の視点に立ち、課題を克服し対応しなければならないことがサービス向上の使命である。

運輸業（貨物）における定期便については、決められた時間に決められたものを確実にお届けすることが必須条件である。この観点から、富山から愛知県方面への定期便については、一般国道を利用しているのが現状である。安定運行の観点から東海北陸自動車道は片側一車線の対面通行であることはリスクが大きい。何か不測の事態が起きた時にそこで足止めされることとなり、高速道路から一般道へ出ることができなくなることも想定される。

また、運輸業（貨物）においては、荷物の積み入れ、輸送、荷物の積み下ろしという業務プロセスがある。仮に東海北陸自動車道を利用した場合、輸送の時間短縮は図れるが、そのことによって業務プロセスに影響が出るため、対応が必要となる。一方で、東海北陸自動車道の利用により時間距離が短縮できれば、ドライバーの拘束時間も短くなり、ドライバーの負担軽減、人件費のコストダウンにはつながる可能性がある。ドライバーの法定拘束時間の短縮が検討されている中、今後は、これらを検討していく必要がある。

#### ○港湾利用の考え方について

伏木富山港は国際拠点港湾にも指定されているが、現状では港湾としてのキャパシティや荷卸しのためのクレーンの規模に課題があるのではないかと。今後、港湾整備が進み、安定的に利用が可能になれば活用できると思う。

○今後のインフラ整備に向けた課題および期待

2015年3月に北陸新幹線が開業すれば、首都圏から金沢への人の流れは飛躍的に増加する。また、富山と長野の連携を強化する動きもみられる。北陸新幹線開通後は、長野から富山きときと空港の利用者が増加するのではないか。富山きときと空港は飛騨地方にも近いので、現状でも高山ナンバーの車をよく見かける。

また、高山から松本間の中部縦貫自動車道が開通し、東海北陸自動車に結節すると、松本や南信地域の産業集積地から富山への利便性が高まるため、期待している。東海北陸自動車道については、能越自動車道の延伸により連携が進めば、さらに活用されるのではないか。

< E社（本社 岐阜県）>

○高速道路利用に関する考え方について

東海北陸自動車道が開通する前は国道156号線を利用していたため、スキーシーズンなどは渋滞し、トラックも渋滞に巻き込まれることがあったが、開通後は車が国道と高速道路に分散したことにより、渋滞が緩和されスケジュール通りのトラック運行が可能となった。また、以前は関西方面と北陸方面を結ぶ高速道路は、北陸自動車道のみであったが、それを補完するものとして東海北陸自動車道の位置付けは大きい。北陸自動車道が通行止めとなった場合はう回路として東海北陸自動車道を活用できる。

一方、同自動車道を利用しにくい点として、山岳道路であるために標高の高低差が大きいこと、長いトンネル区間は危険物積載車両が通行できないこと、片側1車線であることから通行止めリスクがあること、片側1車線区間は制限速度が70kmになっていることなどである。

○今後のインフラ整備に向けた課題・期待

東海北陸自動車道と東海環状自動車道などが結節する一宮や各務原などの地域では、その利便性の向上により、物流倉庫が増えた。また、これまで、物流業界では翌日配達を念頭に東と西に物流倉庫を配置することが一般的な考え方であったが、今後さらにこの地域の高速道路ネットワークが整備されれば、この地域にひとつの物流倉庫で翌日配達が可能となる可能性がある。

これらの観点から、東海環状自動車道西側および中部縦貫自動車道の早期整備が期待されるところである。特に中部縦貫自動車道の東側が松本まで結節されると利用価値がとて高まる。

他の高速道路も含めた課題として、インターチェンジで高速道路を降りた後の一般道路の整備が重要である。この整備がなされるとインターチェンジが使われなくなり、通過点になってしまう可能性がある。各務原インターチェンジは岐阜市への玄関口ということもあり、国道21号線が整備され、成功事例ではないか。

ウ. 運輸業（旅客）

運輸業（旅客）における高速道路利用の考え方および今後のインフラ整備に向けた課題および期待についてお聞きした。（2014年10月）

< F社（本社 富山県）>

○高速道路利用に関する考え方について

当社にとって、東海北陸自動車道の全線開通は長年待ち続けていたものであった。全線開通の少し前から、先行的に高速バス路線として富山～名古屋便を運行させ、PRを進めてきた。東海北陸自動車道を利用した富山～名古屋便は、鉄道路線に対して価格面で優位性があり、所要時間面でも遜色がないため、非常に競争力のある路線である。運輸業（旅客）にとって、東海北陸自動車道の全線開通による効果は相当あると認識している。



#### ○今後のインフラ整備に向けた課題および期待

北陸新幹線の開業は当社にとって新たなビジネスチャンスだと考えている。まず、首都圏からの観光客については、富山駅、新高岡駅から能登、飛騨高山、白川郷方面への交通手段として高速バスを提案する。また、北陸新幹線が金沢止まりとなることで、名古屋、大阪方面から高岡、富山への鉄道利用は乗り換え負担が生じるため、高速バス便の需要は増加すると想定している。このため、名古屋、大阪方面から富山を結ぶ高速バス路線を強化する方向で検討している。

定期便ではないが、観光バスとして富山から松本、東京方面への運行もある。その際、安房峠を通行しているが、この区間を中部縦貫自動車道が開通すると運転の負担も減り、新たな観光ニーズが生まれるのではないかと考える。富山県と長野県は隣接しているが、これまで時間がかかっていた。北陸新幹線の開業で、これまでよりも時間短縮されるが、中部縦貫自動車道が出来れば、長野県中部・南部へのアクセスが良くなり、旅客だけではなく、貨物輸送にも好影響を与えるのではないかと考える。

今後の課題としては、北陸新幹線の開業に伴うビジネスチャンスを確実に生かすこと、増加する外国人観光客のニーズに合わせ広域観光で貢献すること、新たな大型郊外型商業店舗の開業などに対応した交通手段としてのニーズに応えることである。

#### エ. 小売業

小売業における高速道路利用および港湾利用の考え方についてお聞きした。(2014年11月)

<G社(本社 岐阜県)>

#### ○高速道路利用に関する考え方について

当社の商品は本部がある岐阜県内の物流センターから各地の拠点物流センターに輸送される。北陸方面は東海北陸自動車道沿線の北陸物流センターに運び、そこから各店舗に仕分けられる。

東海北陸自動車道の全線開通までは、一般国道を利用していたが、全線開通後は同自動車道を使うことにより、時間を読むようになるとともに輸送時間の短縮につながっている。当社の店舗で扱う商品は生鮮食料品であるため、輸送時間が短縮されることは大きな効果である。

また、輸送時間が短縮されたことにより、トラックの運行の効率化にもつながった。同自動車道を利用する前は、出発地から目的地までの1往復であったものが、時間短縮により1往復プラスほかの目的地にも運行できるようになった。これは、トラック2台が1台で済むようになったことと同様であり、コストダウンにつながっている。

東海北陸自動車道が全線開通する前から、氷見などの漁港から海産物を中心に東海地域の店舗へ輸送していた。産地直送の商品は顧客に人気が高い。同自動車道の全線開通前は、北陸地域からの海産物の到着が店舗の開店時間に間に合わなかったが、同自動車道の全線開通後は開店時間当初から商品を店頭で用意することが出来るようになった。

#### ○今後のインフラ整備に向けた課題および期待

東海地域と北陸地域が連携することは大事だと思うが、産業面において両地域のつながりは少ないのではないかと考える。自治体における災害発生時など、緊急時の連携も重要であると考えている。

東海北陸自動車道沿線は観光面を中心に発展してきたと思うが、国道41号線沿線は、衰退しているため、その対策が課題ではないかと考える。

また、東海北陸自動車道の早期全線4車線化とともに、中部縦貫自動車道の福井方面の早期開通に期待している。福井県には当社の店舗があり、このルートが出来ると物流もさらに効率化が図れると考えている。

(6) 伏木富山港の状況

東海北陸自動車道の沿線地域への効果や影響に関する調査を進める中で、産業面、防災面などの観点および最近のアジア方面への輸出の伸びを背景に太平洋側の港湾に比べ日本海側の港湾の貨物量の伸び率が高くなっていることなどから、伏木富山港と東海北陸自動車道の連携の重要性が各地から指摘された。そこで、以下では、伏木富山港の概要および利用促進に向けた取り組みなどについて述べる。

ア. 概要

伏木富山港は富山県の伏木地区、新湊地区、富山地区の3地区からなる港湾である。本州のほぼ中央に位置し、地理的条件に恵まれ、古代から日本海側の重要港湾として栄えてきた。

その後も、国際海上貨物輸送網の重要拠点として位置付けられ、1986年には「特定重要港湾」に、2011年4月には全国で18港、本州の日本海側では2港のみの「国際拠点港湾」に選定された。

さらに、同年11月には国の日本海側拠点港の選定において日本海側の「総合的拠点港」に加えて、国際海上コンテナ、国際フェリー・国際RORO船、外航クルーズ（背後観光地クルーズ）の「機能別拠点港」にも選ばれている。

現在では、日本海側港湾の貿易および観光における国際競争力を強化し、中国、韓国、ロシアなど環日本海諸国の経済発展を日本の成長に取り込み、太平洋側港湾の代替機能を強化し、大規模災害時の物流ネットワークを構築することが伏木富山港に求められている役割である。

同港は、3つの地区（伏木、新湊、富山）から構成されており、水深10m以上の大型公共岸壁計18バースを保有している。北陸自動車道各インターチェンジおよび主要国道（8号線、415号線）に近いこと

〈図7-15 伏木富山新湊地区（富山新港）〉



出典：一般社団法人日本埋立浚渫協会HP

〈図7-16 伏木富山港の位置図〉



出典：一般社団法人日本埋立浚渫協会HP

から、北陸各地、3大都市圏へのアクセスが良好である。

新湊地区（伏木富山港の中核）には、公共岸壁（総延長333m）および大型ガントリークレーン2基を装備する多目的国際ターミナルが整備されており、ロシア、韓国、中国との定期便（5航路39便2015年1月現在）が運航されている。

伏木地区は、外港と内港からなり、外港は大型クルーズ客船の拠点にもなっている。

富山地区は、公共岸壁と専用ドルフィン、シーバースを整備。接続する富岩運河を生かした水辺の街づくりにも取り組んでいる。

〈図7-17 対岸諸国へのゲートウェイ：三大都市圏に直結〉



出典：富山県HP

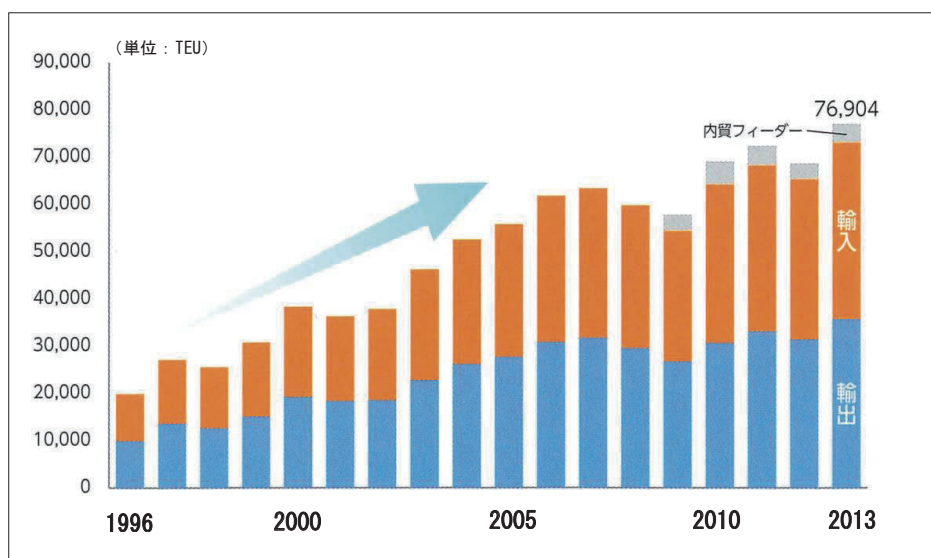
#### イ. コンテナ取扱量の推移

伏木富山港の取扱貨物量は2013年で771万トン、貿易額は3,391億円となった。2008年までは1,100万トンを超えていたが、2009年にはリーマンショックやロシアの中古自動車の関税引き上げなどの影響を受け、大幅に落ち込んだ。その後はコンテナや中古車輸出を中心に回復し、過去5年間で貨物量は1.4倍になっている。

特に外貨コンテナ取扱個数が順調に増加しており、2013年のコンテナ取扱個数は76,904TEU（20フィートコンテナ個＝1TEU）で過去最高を記録し、2014年はさらに伸び、82,066TEU（速報値）となっている（図7-18）。2003年と2013年を比較した過去10年間の伸び率をみても、4.7%増と全国平均（2.5%増）を上回っている。

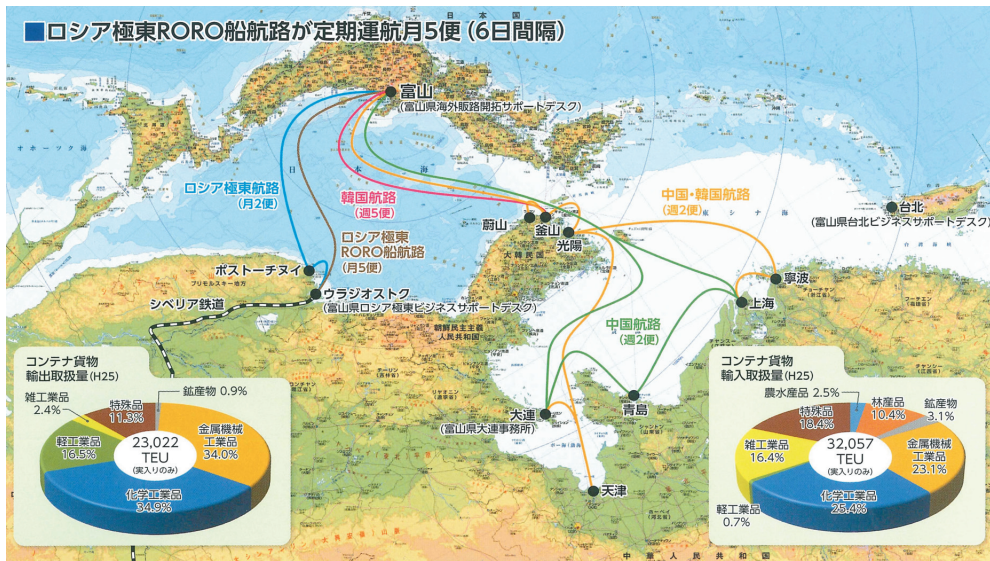
2013年の取扱貨物量の内訳は外貨520万トン、内貨251万トン。外貨は輸出159万トン、輸入361万トンで、内貨は移出23万トン、移入229万トンとなる。また、コンテナ貨物の輸出入のバランスが良いことが特徴で、ファスナーや自動車用の特殊ゴム、アルミ素材などトップシェアを誇る製造業が港の背後地

〈図7-18 伏木富山港コンテナ取扱貨物量の推移〉



出典：富山県港湾関係資料より作成

<図7-19 環日本海諸国図 環日本海交流の中心に位置する伏木富山港>



出典：富山県 伏木富山港資料 (2014年8月現在)

に多く立地し、輸出も一定量あり、結果的に輸送コストの削減にもつながっている。

ウ. 利用促進策の推進

伏木富山港の利用促進については、富山県立地通商課で取り組んでいる。

伏木富山港の利用の内訳は、県が実施したアンケート調査によると、富山県内企業の利用が2 / 3、県外企業の利用が1 / 3となっており、地元企業が、他の港を利用している実績もあるため、まず地元企業へのPRを強化している。実際に港の設備などを見学する港現地視察会を開催し、地元企業の理解を得られるよう取り組んでいる。

他県の企業へのアプローチについては、東海地区ではメッセナゴヤに出展し、関東地区では伏木富山港利用促進セミナーを東京で開催している。また、飛騨高山地区や長野諏訪地区では産業見本市でPRを行っている。

また、海外のバイヤーを対象にした商談会を開催し、県内企業の海外販路開拓や伏木富山港の利用促進につなげている。

伏木富山港は、アジア、ロシアへの航路を持ち、三大都市圏からの高速道路ネットワークでつながっており、災害時などの太平洋側港湾の代替機能を果たすことなどを特徴としてPRしている。

伏木富山港を利用する荷主企業を対象とした補助金制度については2つある。1つは荷主企業奨励金で、国内他港から伏木富山港へコンテナ貨物をシフトした場合、新たに伏木富山港でコンテナ貨物の取り扱いを始めた場合に荷主および商社や物流業者などへの補助がある。また、RORO船貨物の取り扱いを増加させる荷主に対しても補助する。

もう1つは、伏木富山港でトライアル輸送をする場合、シベリア鉄道を利用する場合に荷主へ補助をする拠点化輸送実験利用補助金がある。

エ. シベリアランドブリッジの起点となる伏木富山港

現在、日本からロシア西部・ヨーロッパへは、船でスエズ運河を経由するルート(輸送日数35~40日)が主流となっている。伏木富山港から日本海を横断し、シベリア鉄道を利用すれば、輸送日数は20~23

日となり、大幅に短縮される。このため、富山県では、2010年5月の日露知事会議の共同声明にシベリア鉄道的高速化、通関手続きの効率化を盛り込むよう働きかけ実現するとともに、上記のようにトライアル輸送を支援する等、伏木富山港の活性化のための取り組みを進めている。

#### オ. 今後の整備計画

港湾整備計画は、各港の事務所の意見を聞きながら、国土交通省の整備計画とも整合をとって策定されている。新湊地区は、国際海上コンテナ拠点として岸壁延伸、コンテナヤード拡張などによる機能と物量の両面での強化を計画し、伏木地区は、岸壁の耐震強化を進めるとともに、大型クルーズ客船やRORO船にも対応した整備を図り、富山地区は、岸壁の老朽化対策などを進める予定である。

### (7) 富山県における大型郊外型商業店舗の状況

富山県内において、2015年度に大型郊外型店舗が相次いで3店舗開業する予定である。小矢部市に「三井アウトレットパーク北陸小矢部」、射水市に「コストコホールセール」、砺波市に「イオンモール砺波」が開業予定である。いずれの店舗も東海北陸自動車道、北陸自動車道、能越自動車道的高速道路ネットワークを通じた集客を想定している。以下では、「三井アウトレットパーク北陸小矢部」について述べる。

#### ア. 「三井アウトレットパーク北陸小矢部」

##### ○小矢部市における誘致

小矢部市では、2007年からアウトレットモール誘致について調査研究を開始した。

当時の市民満足度調査から商業の振興、雇用の拡大が課題となっており、これらに対応できるものとしてアウトレットモール誘致が候補となった。その後、開発事業者へ誘致活動を行うとともに国道8号線沿いの東部産業団地を整備することとした。

誘致が実現した主な評価項目は3点ある。1つは、小矢部市が北陸の中心に位置し、高岡、富山、砺波、金沢方面からまとまった商圈人口（車で移動距離に応じて推計すると、60分圏内で約175万人、90分圏内で約250万人、120分圏内で約300万人）が見込めることである。2つ目は、小矢部市は、東海北陸

〈図7-20 三井アウトレットパーク北陸小矢部位置図〉



出典：三井不動産報道資料より作成

自動車道、北陸自動車道、能越自動車道の各高速道路が結節する地域であり、また北陸新幹線の開業により高速交通インフラがさらに充実し、県外からの集客が見込めることである。3つ目は小矢部市近辺には有力な観光地（金沢、和倉、白川郷、立山・黒部）があり、これらを訪れる国内外からの観光客を店舗に取り込むことが可能なことである。

店舗の開業は2015年夏の予定であり、入店する店舗数は約160店舗で入込客数は300万人程度／年を見込んでいる。アウトレットモールの進出が決定した以降、主要幹線道路である国道8号線の拡幅工事が行われるなどインフラ整備が進んでいる。また、アウトレットモールが進出した他の地域では、周辺の商業施設や観光施設の来場者が増加しているようなので、地元では、地域への産業面、雇用面などへの効果について期待している。

○隣接する地域への影響

小矢部市と隣接する高岡市においては、同アウトレットパークの開業に伴う影響や効果が始まっている。アウトレットパーク建設地に近い能越自動車道福岡IC付近では、アウトレットパークで働く従業員の住宅需要を想定し、住宅開発が始まっている。また、雇用関係でも富山県内の有効求人倍率は昨年度まで、1.0を切っていたが、最近では1.4倍程度となり、高岡市においても1.0を超える状況となっている。

3. 観光の活性化

(1) 富山県における観光産業への効果

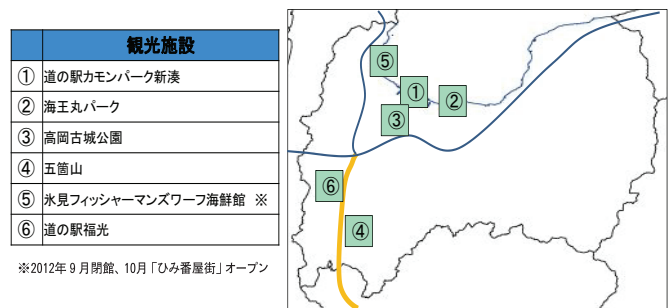
ア. 観光施設への集客数が増加

富山県内の観光客入込数は、東海北陸自動車道の延伸、全線開通を経て増加傾向を示している。また、各主要観光施設においては、おのおの増減の傾向はあるものの概ね増加傾向で推移している（図7-21、7-22、7-23）。また、高岡市観光交流課によれば、全線開通後は岐阜県、三重県方面からの車両が増加したとのことである。

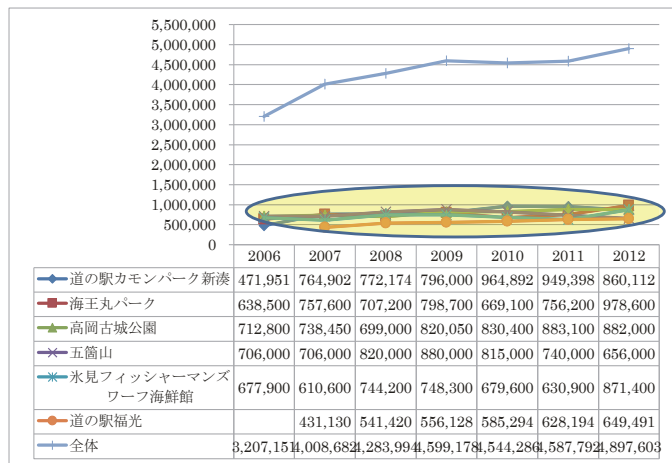
イ. 「外国人観光客数の増加」

富山県内の主要宿泊施設における外国人宿泊者数の推移は、東海北陸自動車道の延伸、全線開通まで、着実に増加していた。ただし、直後にリーマンショックや東日本大震災などの影響も見受けられる。外国人宿泊者のうち、約7割がアジア圏からで、

〈図7-21 富山県東海北陸自動車道沿線の主な観光施設〉

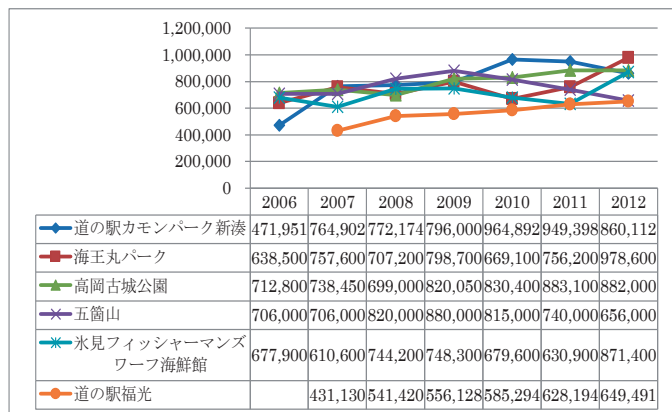


〈図7-22 富山県主要観光施設の集客数の推移（全体）〉



※出典：富山県HP「観光統計」より作成

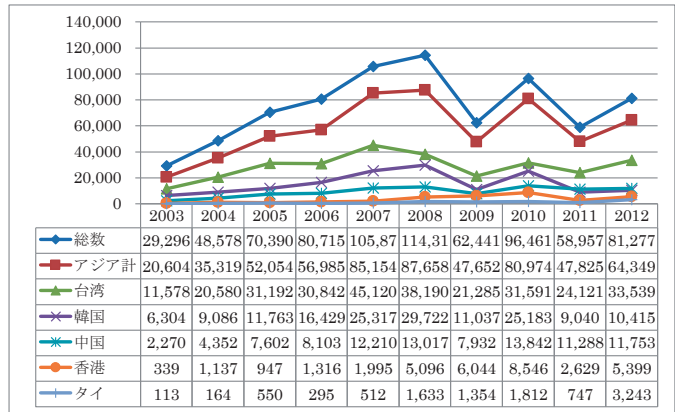
〈図7-23 富山県主要観光施設の集客数の推移（各施設）〉



※出典：富山県HP「観光統計」より作成

そのうち、約4割が台湾からの宿泊者である。富山県観光課によると、台湾では「雪の大谷（立山黒部アルペンルート）」の評判が良いとのことである。なお、富山と台湾間には直行便が就航している（図7-24）。

〈図7-24 富山県主要宿泊施設における外国人宿泊者数の推移〉



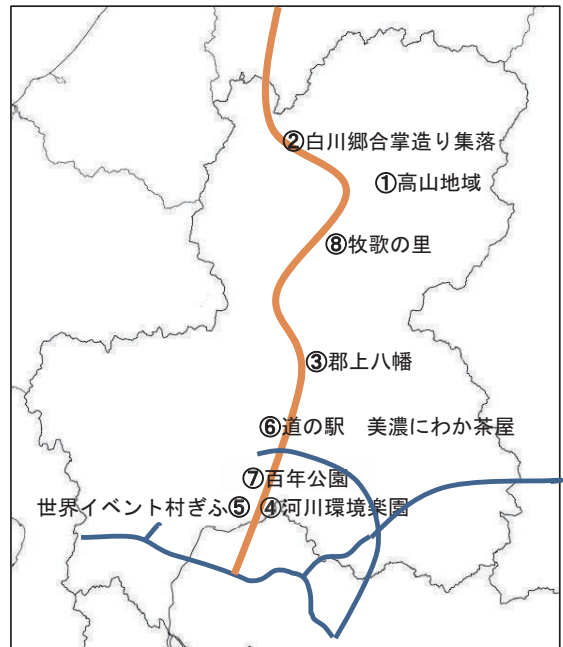
※出典：富山県HP「観光統計」より作成

(2) 岐阜県における観光産業への効果

ア. 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7-26、7-27）

〈図7-25 岐阜県内東海北陸自動車道沿線の主な観光施設〉

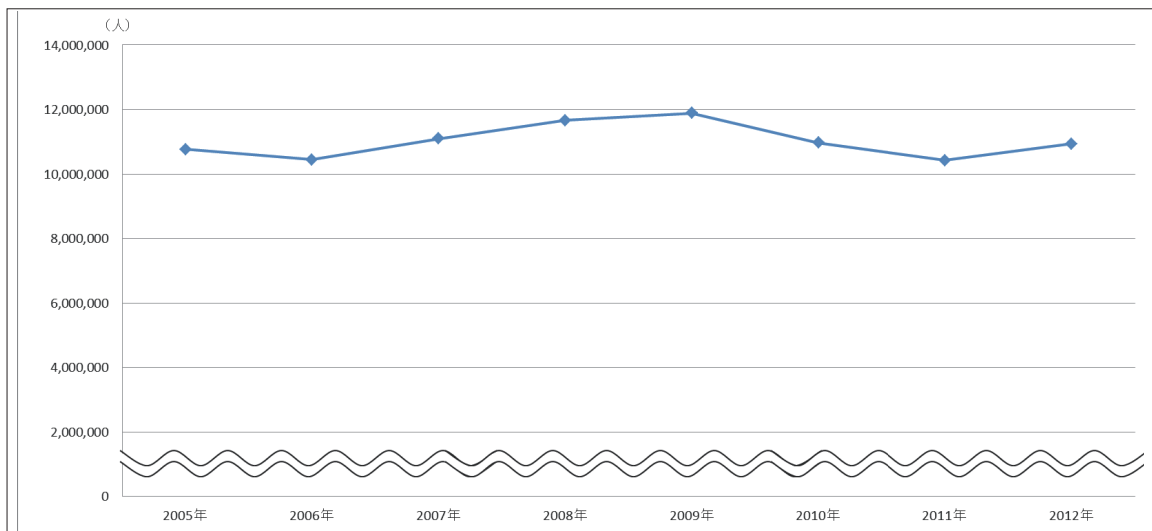


観光PRのための岐阜県の取組みとしては、2015年春の北陸新幹線開業を見据え、富山県との連携を強化し、観光キャンペーンや首都圏での観光・物産フェアを展開している。

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。

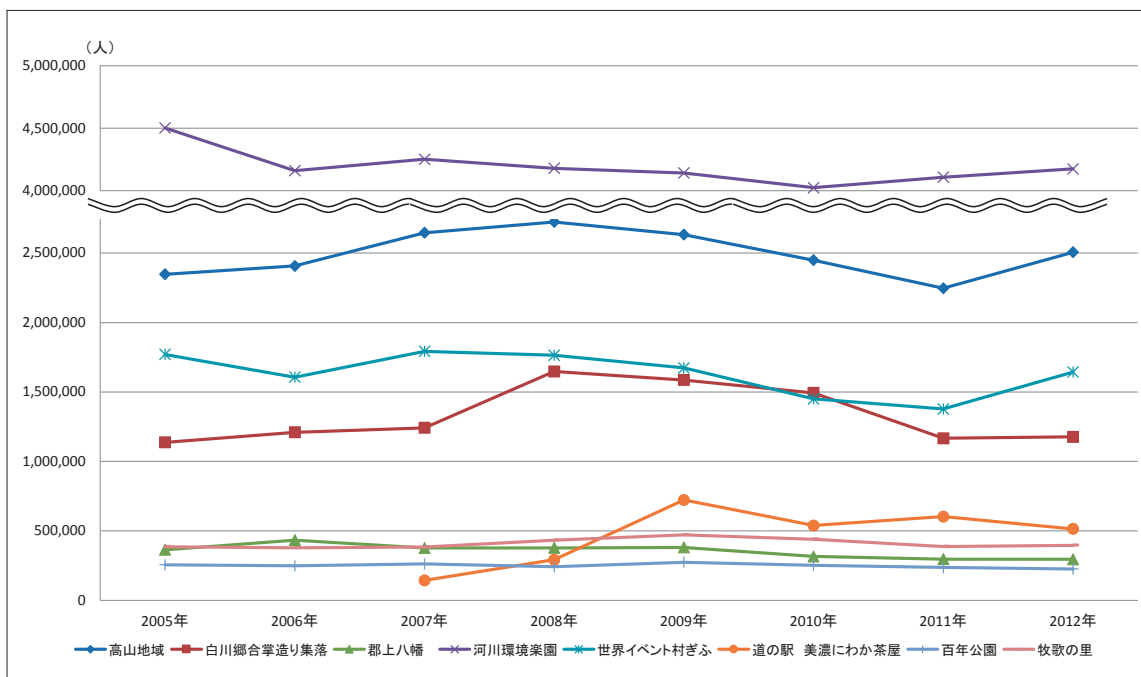
高山市では、観光客誘致策のひとつとして、1994年から「高齢者や障がいのある方が暮らしやすいまちは、訪れる人にとってもすごしやすいまち」をスローガンに「バリアフリーのまちづくり」に取り組

〈図7-26 岐阜県主な観光施設の集客数の推移（合計）〉



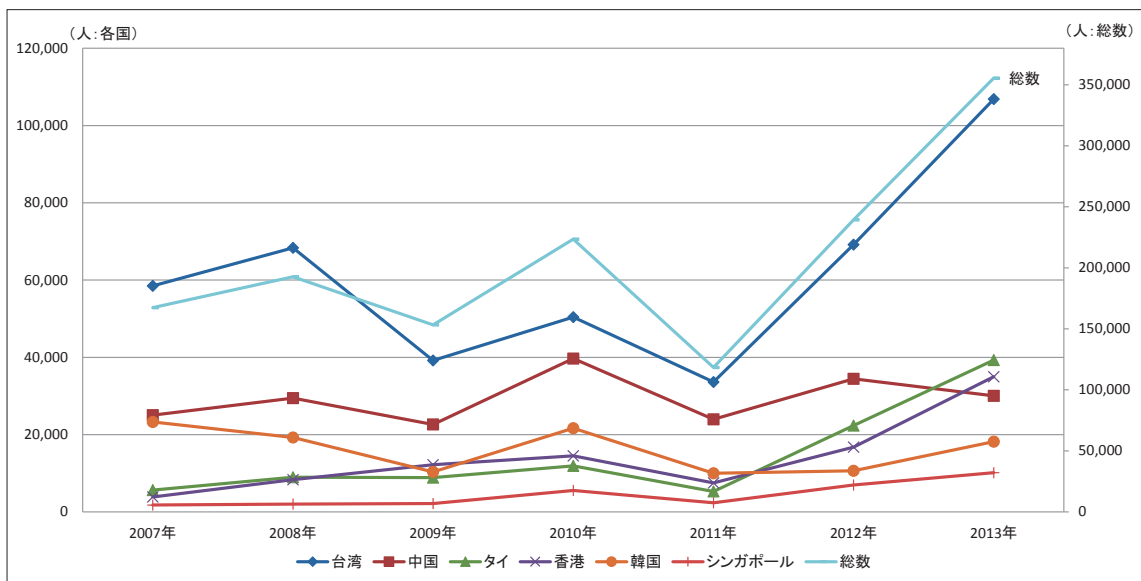
※出典：岐阜県HP「観光統計」より作成

〈図 7-27 岐阜県主な観光施設の集客数の推移（各施設）〉



※出典：岐阜県HP「観光統計」より作成

〈図 7-28 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

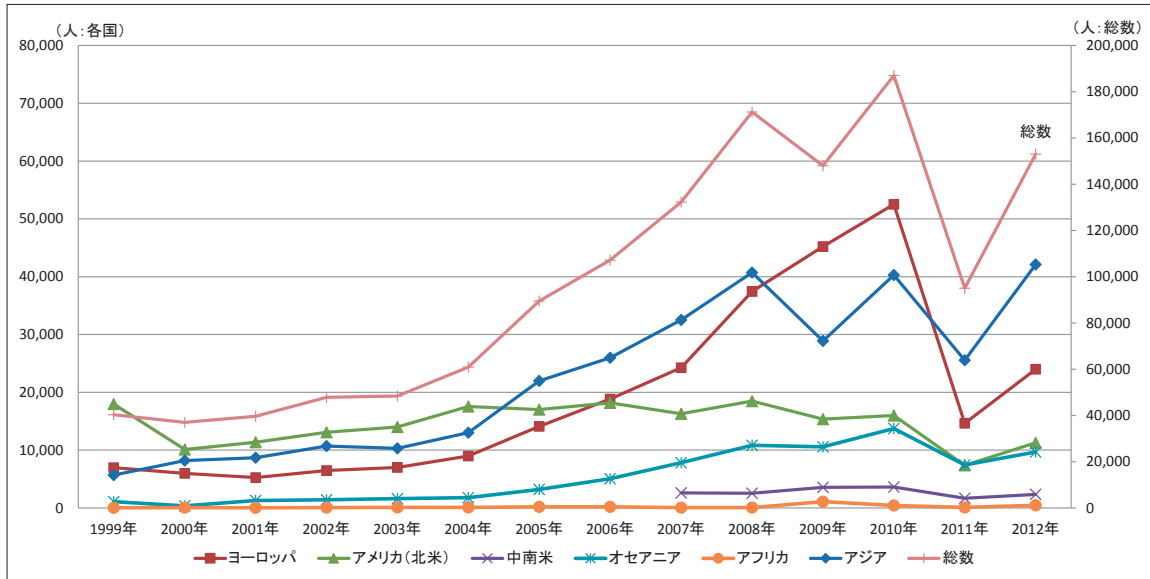
んでいる。これは、障がい者の方にモニターとして高山に来てもらい、課題をお聞きしながら改善していくものである。これにより、道路の改修、公衆トイレの整備、バリアフリー化などを進めている。

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を進めている。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、



〈図 7-29 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

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。

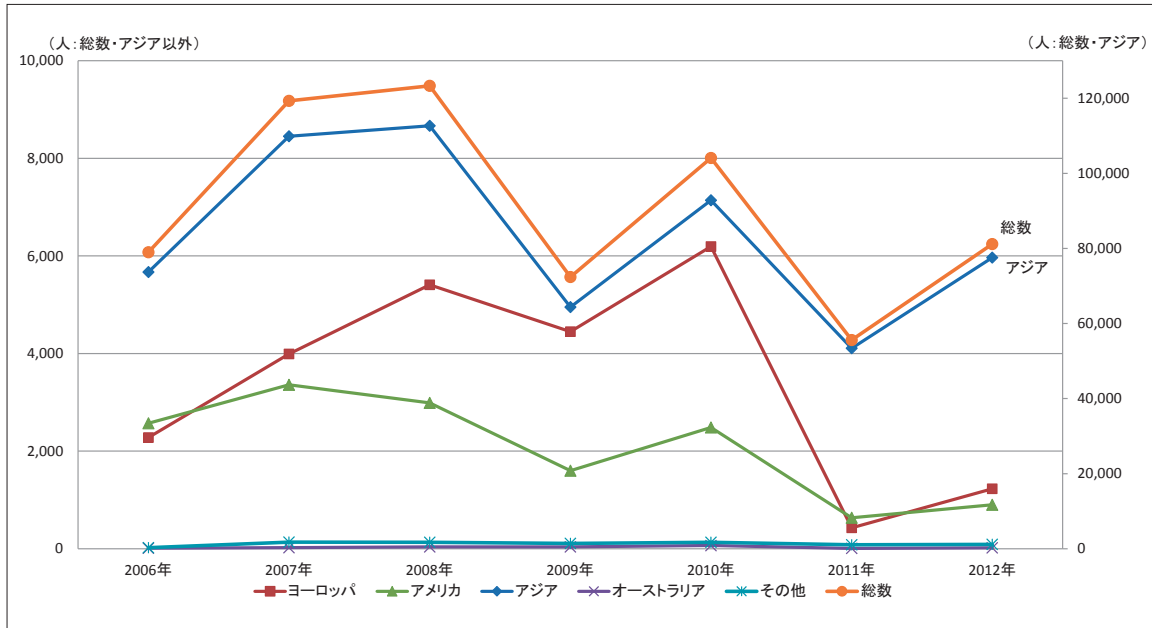
#### イ. 外国人観光客数の状況

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、高山の人气が高く、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

〈図 7-30 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

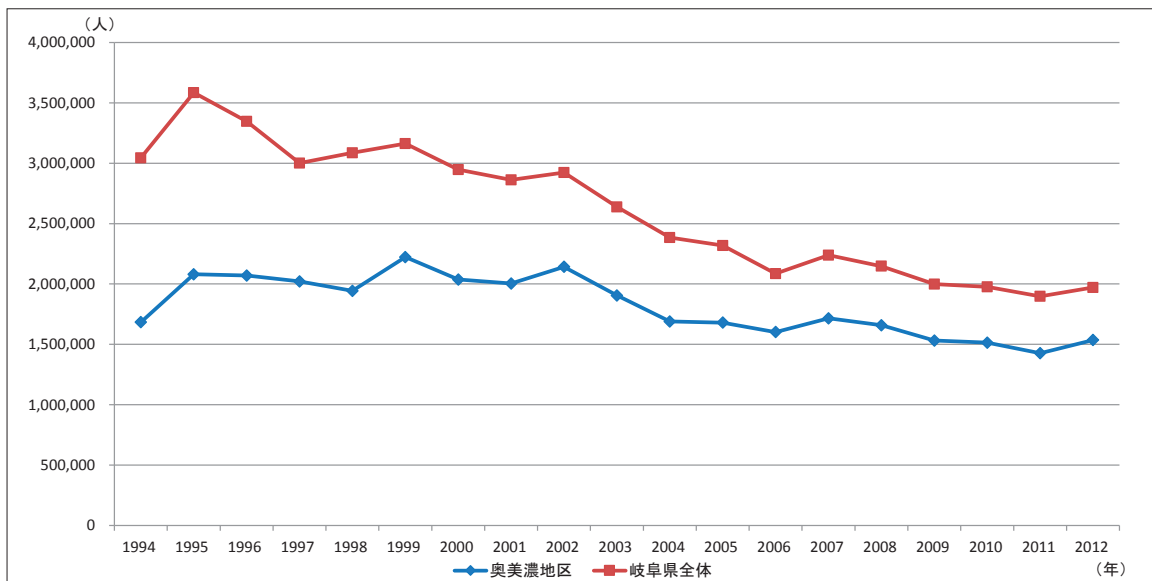
多い傾向がある。

ウ. 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。

1994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、2012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

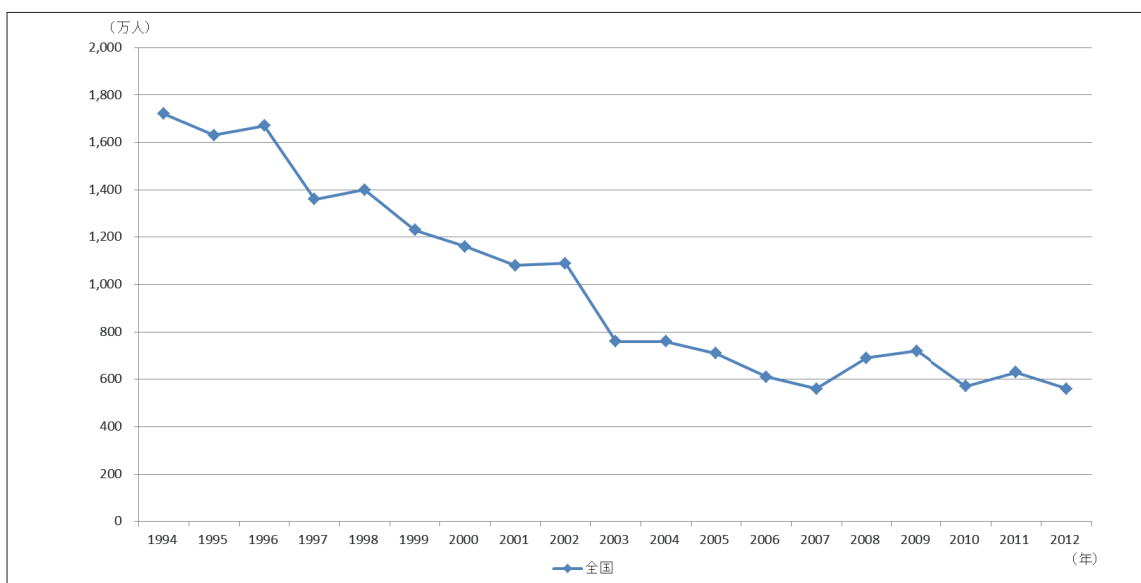
〈図 7-31 スキー場入場者数の推移（岐阜県 奥美濃地区）〉



※出典：岐阜県スキー場連絡協議会「入場者資料」より作成

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と考えられる。

〈図7-32 スキー場入場者数の推移（全国）〉



※出典：レジャー白書より作成

(3) 高速バスの状況

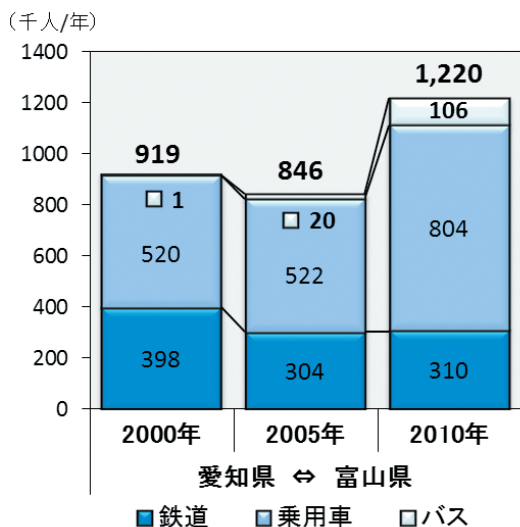
愛知県、岐阜県、富山県を結ぶ高速バスは、2008年の東海北陸自動車道の全線開通を契機に飛躍的な伸びを示している。

年間バス旅客数を2005年と2010年で比較すると、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。

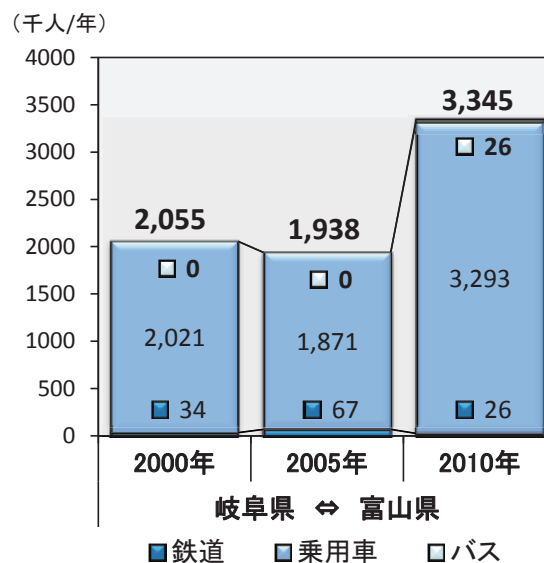
また、愛知県、岐阜県、富山県を結ぶ高速バスの本数は、2008年の全線開通以降、着実に増加し、全線開通前の2007年と2013年を比較すると約6倍に増加した。

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

〈図7-33 年間旅客流動量の推移（愛知県↔富山県）〉



〈図7-34 年間旅客流動量の推移（岐阜県↔富山県）〉



※出典：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」より作成

の手段としても重要な役割を果たしている。

#### 4 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。

#### 5 防災面における自治体間連携

南海トラフ地震など、大規模な自然災害に対する防災・危機管理対策の中で、東海北陸自動車道は太平洋側と日本海側をつなぐ重要な路線として位置付けられている。

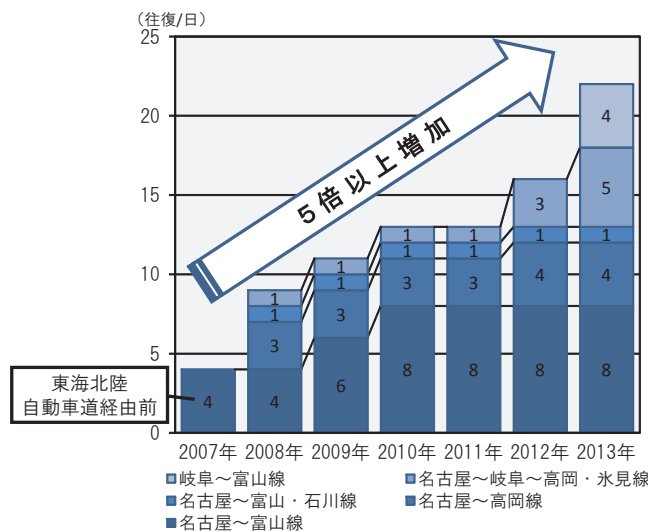
愛知県内の各自治体においては、北陸方面の各自治体とも災害時の応援協定を締結している。この中で、富山県の自治体を協定の対象としたものとしては、一宮市と高岡市、半田市と南砺市、安城市と砺波市、犬山市と立山町、大府市と小矢部市、知立市と魚津市などが東海北陸自動車道の全線開通前後に災害時の応援協定を締結している。

(図7-36)

愛知県における防災に関する広域の災害時連携の取り組みとしては2つある。

1つは「中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会」で、1995年度に設立し、防災・危機管理に関する各県市の課題について情報共有や意見交換を行い、訓練を実施し、各県が被災した場合の主たる応援県の順位も定めている。

〈図7-35 東海北陸自動車道経由高速バス本数の推移〉



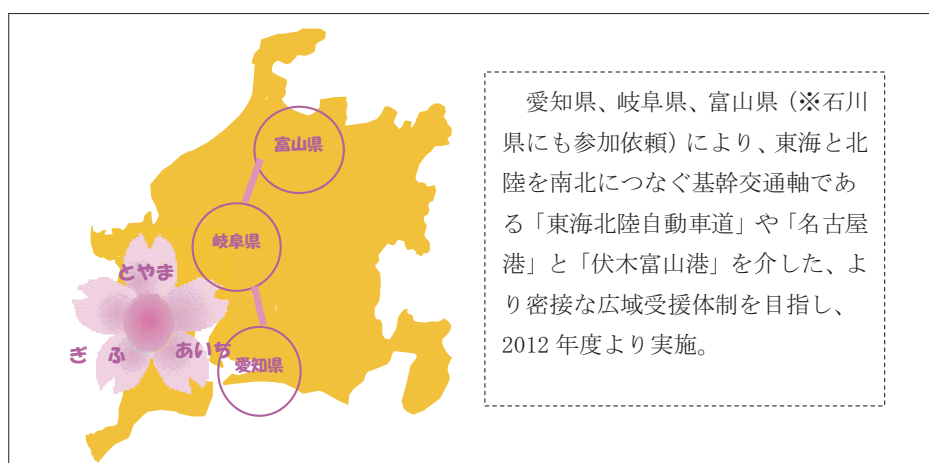
※出典：各高速バス事業者HPより作成

〈図7-36 愛知県内各市と富山県内各市町との防災に関わる応援協定締結状況〉

市名	相互応援協定名	協定締結先	締結年月日	協定内容
一宮市	一宮市・高岡市災害時相互応援協定	高岡市	2007年10月	救援協力、応援の種類等
半田市	災害時相互応援協定	南砺市	2011年7月	地震などの大規模災害時の応援
安城市	災害時相互応援協定	砺波市	2006年5月	災害時に人的、物的な支援を優先的に相互に行う
犬山市	姉妹都市相互応援協定	立山町	1996年2月	人員・危機資材応援
大府市	大規模災害時における相互応援に関する協定	小矢部市	2014年2月	災害時の相互応援体制
知立市	知立市、魚津市災害時相互応援協定	魚津市	2013年3月	応急復旧等に必要な物資、資機材などの提供、人材の派遣等

出典：愛知県 市町村間の応援協定の締結状況より作成

〈図7-37 さくら道防災連携会議〉



出典：愛知県 防災関係資料より作成

もう1つは、「さくら道防災連携会議」（図7-37）で、愛知県、岐阜県、富山県で構成し、2012年度より実施している。これは、相互の防災力を高めていくことを目的に、平時から顔の見える関係を構築し、東海と北陸を南北につなぐ基幹交通軸として位置付けられている東海北陸自動車道および名古屋港と伏木富山港を介した、より密接な広域受援体制を目指している。

このように東海北陸自動車道は、防災面における自治体連携を支え、災害時に救援隊や物資などを輸送する重要なインフラのひとつに位置付けられている。また、東日本大震災時には被災地におけるガソリンの需要にこたえるため、優先してタンクローリーが高速道路を利用した。東海北陸自動車道も同様のニーズに応える必要がある。また、災害時に自衛隊の拠点として小松空港、名古屋空港が想定されているが、その部隊が利用する路線にもなる。さらにサービスエリア、パーキングエリアは救援部隊の集結場所となる重要な設備である。東海北陸自動車道においては、特に川島パーキングエリアが重要な拠点となることが想定されている。

## 6 東海地域における影響・効果

### (1) 日本海側から東海地域への物流の流れ

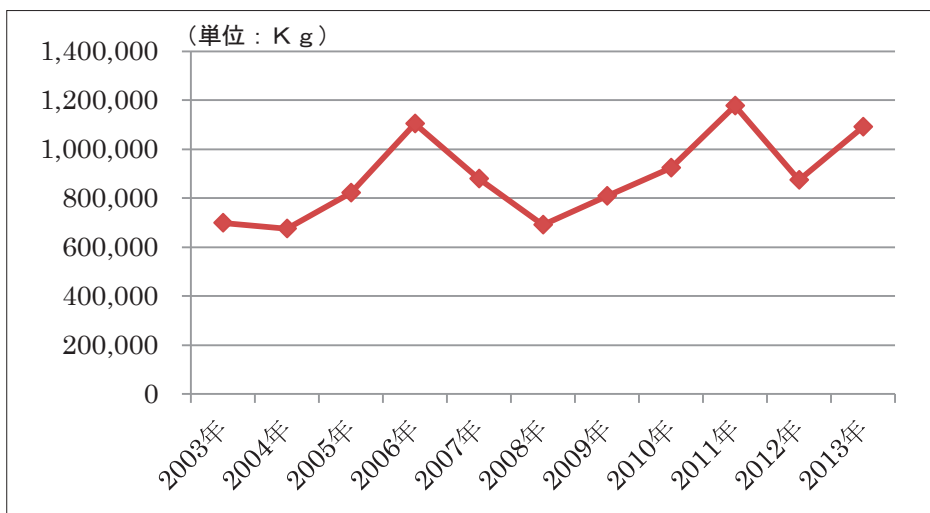
日本海側の特産物と言える水産物の流れについて、東海北陸自動車道の全線開通（2008年）前後にお

ける富山県から名古屋市中央卸売市場への水産物の入荷数量の推移を検証した。

入荷数量の推移の傾向として、生鮮水産物は2006年まで増加傾向が続き、2007年、2008年は一時的に減少傾向であったが、その後は再び増加傾向である。一方、冷凍水産物は、生鮮水産物とは対照的に2003年から東海北陸自動車道が全線開通した2008年を経てほぼ減少傾向となっている。(図7-38、7-39)

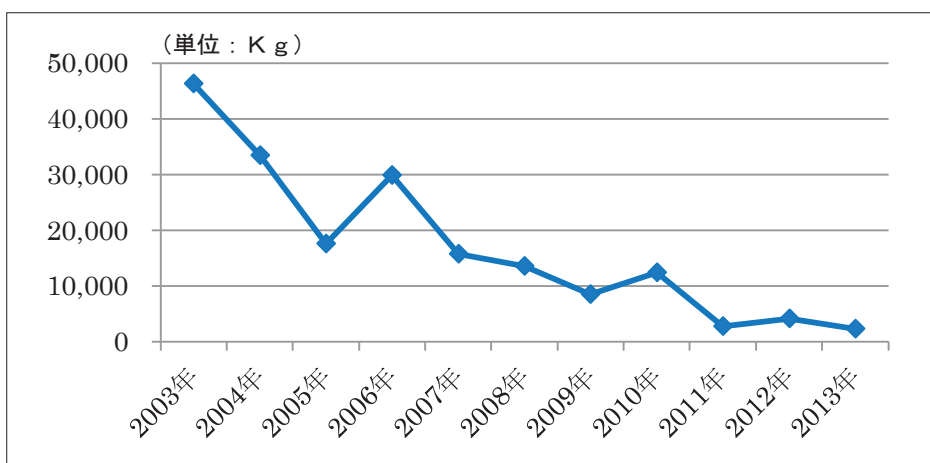
入荷数量の増減については、各年の各漁港における漁獲高、景気の動向、流通ルートの変化など、複数の要因が関与しているため断定はできないが、そのうちのひとつとして、東海北陸自動車道の全線開通へ向けて順次整備されたことに伴い、富山県の漁港から名古屋市中央卸売市場への所要時間が短縮された結果、生鮮水産物の入荷数量が増加し、冷凍水産物の入荷数量が減少してきたのではないかと推測される。

〈図7-38 生鮮水産物入荷数量の推移〉



出典：名古屋市中央卸売市場年報より作成

〈図7-39 冷凍水産物入荷数量の推移〉



出典：名古屋市中央卸売市場年報より作成

## 第8章 東海北陸自動車道を活用した評価・取り組み・課題

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。

### 1 第1回報告時ヒアリング内容

項目	内容	ヒアリング先
工場進出	<p>県西部（射水市、高岡市、小矢部市）の工業団地の開発要因の1つに東海北陸自動車道の整備がある。</p> <p>税制優遇等の企業誘致のための県・市町村の取り組み</p> <p>①企業立地促進法に基づく富山県企業立地促進計画</p> <p>②富山県企業立地助成金制度 など</p> <p>他県の企業へのアプローチ</p> <p>県独自の企業訪問、企業立地セミナーの開催</p> <p>北陸3県、北陸電力、北陸経済連合会等を構成団体とする北陸国際投資交流促進会議が、北陸地域全体のPRのため、大規模展示会に定期的に出展。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・シーテックジャパン [東京] 2013 (10月)</li> <li>・メッセナゴヤ [愛知] 2013 (11月)</li> </ul> <p>工業団地以外への進出企業もあり</p>	富山県 立地通商課
	工業団地が沿線に開発され、東海、岐阜、関西の工場などが進出しており、港の出荷につながる。東海北陸自動車道は東アジア近隣諸国経済には欠くことのできない道路になっていくと思われる。	富山県 商工会議所連合会
地域の活性化	岐阜県（特に高山市以南）からの貨物をポートセールスにより、これからも増やしていく努力を続ける。	富山県 立地通商課
	日本海側の総合的拠点港に指定された伏木富山港の活用について東海北陸自動車道の影響は大きいと思われる。岐阜方面からの物流に加えて、中部縦貫自動車道を使って、長野松本方面からの物流も期待されている。	富山県 道路課
	伏木富山港は国土交通省から日本海側総合拠点港に指定されており、これを活用した交流をやれないか考えているが、そのためには東海北陸自動車道をもっと充実させる必要がある。	富山県 商工会議所連合会
	伏木富山港が拠点港になって外国大型客船が来るようになった。観光で黒部、立山、金沢、五箇山、白川へ行くために高速道路を使っている。	高岡市 観光交流課
他の高速道路	能越自動車道の整備の影響が大きい。これにより高岡、氷見方面に東海地方から高速道路により直接つながることになった。	富山県 道路課
物流	荷物を運ぶ際、時間短縮よりもコスト削減を重要視し、東海北陸自動車道を利用していない企業もある。	富山県 立地通商課
	物流の効率化、ポートセールスの面で4車線化は重要。	富山県 立地通商課
観光の活性化	岐阜、愛知を含めた沿線の商工会議所を巻き込んで商談会をやれないか、検討している。	富山県 商工会議所連合会
	県ではさらなる外国人観光客の誘致のため、今年度、知事が韓国・インドネシアを訪問し、観光説明会を行った。富山空港からの韓国ソウル便は今年で就航20周年となる。	富山県 観光課
	富山県と岐阜県は経済、観光面で相互に連携を強めている。その中で、東海北陸自動車道の果たす役割は大きい。また、長野県とも同様に連携を図っている。	富山県 観光課
広域連携	広域連携を目的に、能越自動車道と東海北陸自動車道沿線地域で構成する「越中・飛騨観光圏協議会」により、2010年から取り組んでいる。	高岡市 観光交流課
	「世界遺産バス」を高岡、城端、五箇山、白川郷で出している。岐阜県・富山県の東海北陸自動車道沿線の14市村共同でも「飛越能ロードマップ」を制作した。こういった縦軸のつながりのためにも東海北陸自動車道は重要	
	東海北陸自動車道を縦軸として横の広がりがあるといい。	

項目	内容		ヒアリング先
安全・安心の確保	リスク管理	J Rや北陸自動車道が雪で不通でも、東海北陸自動車道は、山間部を通るがトンネル部分も多く、冬は強い。ただ、片側1車線部分は、事故による通行止めの影響が懸念材料。	富山県 立地通商課
		南海トラフ巨大地震のリスク管理において、港湾機能などで太平洋側代替機能を担う北陸地域や全国各地と東海地域をつなぐ輸送ルートの確保は不可欠であり、東海北陸自動車道の4車線化は必須。	
		一般道が土砂崩れによる通行止めになり、迂回車両の対応のため無料措置がなされた実績がある。	富山県 道路課
		2008年6月に富山県とNEXCO中日本との間で災害時の連携協力に関する協定書を締結（県知事政策局）	

## 2 第2回報告時ヒアリング内容

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J A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。
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



項目	内容	ヒアリング先
	<p>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。</p> <p>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ため、降りるのが大変である。</p> <p>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。</p>	郡上市 商工観光部観光課
安全・安心の確保	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

### 3 第3回報告時ヒアリング内容

項目	内容	ヒアリング先	
地域の活性化	課題	北陸自動車道の4車線化時は大きなメリットがあったことから、東海北陸自動車道についても4車線化による利便性と安全性の向上。将来的には、中部縦貫道の開通とネットワーク化。これにより、中央道～厚木～横浜までが短縮化されることを期待。さらにはリニア開通による東海北陸自動車道との相乗効果も期待している。	砺波市 商工農林部商工観光課
観光の活性化	課題	北陸自動車道から小矢部砺波ジャンクションを経て東海北陸自動車道へ入る際に渋滞することがある。これは、4車線から2車線になっていることも要因と考えられるため、早期の4車線化は望まれるところである。	小矢部市 産業建設部観光振興課
		北陸新幹線の開業後は、各新幹線の駅からレンタカーの需要が伸びるのではないかと想定している。そのレンタカーを利用した観光客を取り込むためにレンタカー利用者には一定のインセンティブをつけるような施策を検討している。	氷見市 観光・マーケティング・おもてなしブランド課
		北陸新幹線の新高岡駅から氷見までの電車を利用したアクセスについては、現状ではJR城端線とJR氷見線を高岡駅で乗り継ぐこととなる。この2線が高岡駅で直結すると利用者の利便性が高まり、氷見へのアクセスが向上する。	
		能越自動車道は、区間によって管理が国と県に分かれており、料金所も2か所ある。そのうち福岡IC付近の料金所ではETCが使えず、現金のみの精算のため不便である。	
		今後、東海北陸自動車道、北陸自動車道と結節している能越自動車道が、さらに延伸していくことに伴い、氷見市が能登半島方面への観光客の通過点になることが懸念される。市内の宿泊者数はすでに減少傾向となっているため、氷見市の地域資源を活用し、「滞在型観光（宿泊者数の増加）」を推進していくための施策が必要となる。	
国道41号線沿線の旧細入村地区では東海北陸自動車道の全線開通などにより観光客数が減少傾向であるためその対策が必要である。	富山市 商工労働部観光振興課		

項 目		内 容	ヒアリング先
安全・ 安心の 確保	リスク 管 理	災害時に円滑に応援体制が運営できるかについては、平時からの意思疎通が大変重要である。東日本大震災時に福島県は埼玉県の支援を受けることができたが、これも平時から文化交流などの取り組みがあったからである。	愛知県防災局 災害対策課

## 第9章 まとめ

以上のように、東海北陸自動車道の建設当初の目的に対する効果の検証および中部圏における今後の役割を考えることをねらいに、建設に至る歴史的経緯を振り返るとともに、各種データによる定量分析および関係者の方々へのヒアリング等の定性分析に基づき、調査研究結果を報告した。最後に調査結果の要約とともに今後の課題について以下に整理した。

### 1 調査結果の要約

#### (1) 東海北陸自動車道の概要

- ・愛知県一宮市の一宮ジャンクションを起点、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
- ・1986年3月に岐阜各務原インターチェンジ～美濃インターチェンジ間が開通
- ・2008年7月5日に、1963年の「中部横断高速自動車道建設促進同盟会」の結成から45年を経て、全線開通
- ・一宮ジャンクション～白鳥インターチェンジまでは4車線供用中、白鳥インターチェンジ～小矢部砺波ジャンクションまでは暫定2車線供用中
- ・全長約185kmのうち、トンネルの延長が約70kmという山岳道路
- ・高山市にある松ノ木峠は標高1,085mで、高速道路の標高日本一、その付近に開設された松ノ木峠パーキングエリアは、日本の高速道路にあるサービスエリアおよびパーキングエリアの中で最も標高が高い
- ・高鷲インターチェンジ～荘川インターチェンジ間にある鷲見橋は、橋脚の高さが118mであり、日本一の高さ
- ・飛騨清見インターチェンジ～白川郷インターチェンジ間にある飛騨トンネル（10,710m）は、国内3番目のトンネル長

#### (2) 東海北陸自動車道建設に至る経緯

- ・昭和初期から、産業集積の進んだ東海地域が現在の伏木富山港を日本海側の港として利用するために、東海地域と北陸地域の結びつきを強める必要性が指摘
- ・当初は東海地域と北陸地域を結ぶインフラ構想として「日本横断運河構想」が持ち上がった
- ・モータリゼーションの進展や輸送構造の变革を受けて、理念を同じくする東海北陸自動車道の建設へと推進
- ・ワイズマン国連調査団の提言や中部圏の開発整備に関わる法整備が進む
- ・東海北陸自動車道は、中部圏開発整備法における輸送体系の確立に大きな意味を持つプロジェクトとして、また、中部圏の一体化実現のための象徴として位置付けられ、中部圏全体を挙げ建設推進

#### (3) 企業アンケート結果

- ・岐阜県、富山県ともに県全体の経済効果および観光産業への経済効果は、約7割の企業が好影響と認識
- ・企業経営の影響は約4割の企業がプラスと認識
- ・岐阜県内における評価項目を比較した結果、すべての項目で現時点（2014年調査）での効果に対するプラスポイントが全線開通前（2008年調査）を上回った
- ・安全面および渋滞解消等の観点から早期の全線4車線化への期待が大きい

- ・次に東海環状自動車道の西側および中部縦貫自動車道との早期結節によるネットワーク化を期待
- ・パーキングエリア等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道の活用策のPRを望む声もあった

#### (4) 中部圏産業連関表による分析

- ・県間取引額において、2000年から2010年にかけて、富山県および岐阜県から愛知県への移出が増加
- ・特に富山県から愛知県への「農林水産業」は、金額規模は小さいものの、2005年から2010年への増加率が約15倍と大きな伸び
- ・愛知県における富山県および岐阜県への依存率は相対的に低い水準であるが、推移としては、2000年以降は緩やかに増加傾向を示し、富山県および岐阜県における愛知県への依存率は高い水準で推移
- ・これらの各県間における経済的な関係性の変化の要因は多岐にわたる。また、高速道路の開通に伴う経済的な効果が顕在化するには、通常一定の時間がかかるものであり、今回のような分析結果の要因を断定することは困難であるが、東海北陸自動車道の全線開通後6年を経過した現時点においても、上記のようにその効果と推測されるものが一部見受けられた

#### (5) 社会経済効果の検証

##### ア. 交通特性

- ・東海北陸自動車道は平休比（休日交通量／平日交通量）が高く、大型車混入率は低く、観光道路としての利用が高いと考えられる
- ・時間短縮効果として、名古屋～富山間は約3時間圏内となり、利便性、効率性が向上。（北陸自動車道と比較して走行距離で約64km、所要時間で約30分短縮）

##### イ. 産業および物流への効果

##### ○沿線地域の工業団地立地の傾向

- ・岐阜県では、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、地元の積極的な取組など等により、工場団地集積区域として開発が進んだ
- ・富山県でも高岡市、小矢部市などで工業団地の開発が進み、継続して企業誘致が進められている。また、東海地域の企業からの工場進出の実績がある中で、工場進出後の課題も見受けられた。
- ・物流については、全国規模のトラック輸送量が減少傾向である中、岐阜県および富山県から愛知県へのトラック輸送量は全線開通（2008年）前後では増加傾向

##### ○各産業における東海北陸自動車道の影響についてのヒアリング調査

- ・製造業および運輸業（貨物）においては、全線4車線化されていない東海北陸自動車道は完成製品メーカーのライン稼働の優先、定期便における定時運行の必要性などから現時点では利用回避の傾向
- ・今後、全線4車線化が実現し、リスクが低減されれば利用に向け検討
- ・運輸業（貨物）では、さらなる高速道路ネットワークの拡大（東海環状自動車道西側、中部縦貫自動車道東側）への期待が大
- ・運輸業（旅客）および小売業においては、東海北陸自動車道の全線開通効果は大
- ・運輸業（旅客）における富山～名古屋の高速バス便は、鉄道路線に対して価格面、所要時間面で優位
- ・北陸新幹線開業後は新幹線の駅から各地の観光施設への高速バスを運行し、利用者のニーズに対応

- ・小売業においては、店舗で扱う海産物などの生鮮食料品の輸送時間短縮につながっている。また、営業エリア拡大による出店のための生鮮食料品の物流を支えている

#### ○伏木富山港

- ・産業面、防災面から東海北陸自動車道との連携の重要性が指摘された伏木富山港は、順調に取り扱い貨物量が増加
- ・今後も三大都市圏から高速道路ネットワークでつながり、中国、韓国およびロシア方面への航路があることなどを強みとして、さらなる活性化へ向けた取り組みが進行

#### ○大型郊外型商業店舗の進出

- ・富山県内では、東海北陸自動車道、北陸自動車道、能越自動車道が結節する高速道路ネットワークの強みを活かし、広域に商圏人口が確保されることから、「三井アウトレットパーク北陸小矢部」など大型郊外型商業店舗が2015年度に相次いで3店舗が開業する予定

#### ウ. 観光の活性化

- ・観光面では、東海北陸自動車道の全線開通に伴い、富山県、岐阜県の各地域の観光施設は集客数の伸びを確認
- ・主な観光施設における外国人観光客の集客数も増加
- ・富山県、岐阜県においては、近隣県とも連携して広域観光についての取り組みがなされ、その中で、東海北陸自動車道は重要な役割を果たす

#### エ. 安心・安全の確保

- ・東海北陸自動車道の全線開通に伴い、一般国道の交通量が減少することで一般国道利用時にある程度移動時間を想定することが出来るようになったこと、高速道路を利用することで沿線地域では通勤通学の範囲が拡大したことなどから、生活面における利便性・安全性が向上

#### オ. 防災面における自治体連携

- ・南海トラフ巨大地震等、大規模な自然災害に対する防災・危機管理対策の中で、東海地域と北陸地域において広域の災害時連携の取り組みが進行
- ・その一つとして「さくら道防災連携会議」があり、愛知県、岐阜県、富山県で構成し、相互の防災力を高めていく必要があることを目的に、平時から顔の見える関係を構築し、東海と北陸を南北につなぐ東海北陸自動車道を基幹交通軸として位置付け、名古屋港と伏木富山港を介したより密接な広域受援体制を目指す

#### カ. 東海地域における影響・効果

- ・富山県の漁港から名古屋市中央卸売市場への水産物の入荷数量の推移として、生鮮水産物の入荷数量が増加し、冷凍水産物の入荷数量が減少
- ・入荷数量の増減については、各年度の各漁港における漁獲高、景気の動向、流通ルートの変化等、複数の要因が関与しているため断定はできないが、東海北陸自動車道が全線開通へ向けて順次整備されたことに伴い、富山県から名古屋市への所要時間が短縮されたことも、その要因のひとつではないかと推測

## 2 終わりに

～日本海側と太平洋側の連携強化を目指し、南北国土軸を支える基幹インフラとしてのさらなる役割を果たすために～

### (1) 早期全線4車線化の実現

白鳥インターチェンジ～小矢部砺波ジャンクションまでの暫定2車線区間では、深刻な事故も多発し、観光シーズンなどのピーク時には渋滞も発生している。こうした安全上のリスクを低減するとともに、利便性を高めるため、早期の全線4車線化の実現が望まれる。

一方、産業面では、現時点でも旅客や生鮮食料品など一部の貨物輸送への貢献は大きいですが、今後はそれらに加えて工業製品などのさらなる増加が望まれる。全線4車線化により、安定的な通行が可能となれば、北陸地域と東海地域の結びつきが一層強化される。

また、日本海側の港湾はアジアおよびシベリアランドブリッジを通じたヨーロッパへのアクセス拠点としても期待が高く、東海北陸自動車道の活用により、太平洋側と日本海側の港湾が連携しつつ相互に強みを活かし、中部圏全体の発展に寄与することが望まれる。

### (2) 広域観光推進の要としての役割

東海北陸自動車道は、観光面で沿線地域を中心に大きな効果をもたらしたが、今後、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道西側が完成すればその効果はさらに広域に及ぶこととなる。一方、2015年3月に北陸新幹線が開業し、2027年にはリニア中央新幹線が開業予定であるなど、高速鉄道網の整備も進められている。こうした高速鉄道網と広域の高速道路ネットワークを併せて活用した魅力的な広域観光周遊ルートを開発していくことにより、昇龍道エリアへさらに多くの観光客を呼び込んでいくことが期待される。

### (3) 安心・安全への貢献

少子高齢化と人口減少が進む中で、高速道路は産業面だけではなく、買い物や広域医療といった生活面、大規模地震や豪雪などの自然災害に対する防災面など一層多面的な役割が期待されている。このため、東海北陸自動車道の早期全線4車線化だけではなく、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道西側など都市と地域、地域と地域を結ぶ高速ネットワークの早期完成が望まれる。

中部圏においては、2015年3月に北陸新幹線が金沢まで開業し、今後大阪までの早期延伸が期待されている。また、2027年にリニア中央新幹線の品川～名古屋間が開業予定であり、その後大阪まで延伸されると、三大都市圏が結ばれ「スーパー・メガリージョン」を形成することとなる。このように、今後さらに東西の国土軸のインフラ整備が進む中で、北陸地域と東海地域を南北国土軸としてつなぐ東海北陸自動車道の果たすべき役割はさらに重要となる。

1963年の「中部横断高速自動車道建設促進同盟会」の結成から45年を経て2008年に全線開通し、現在(2015年)では52年が経過しようとしている。今後、東海北陸自動車道の早期の全線4車線化および高速ネットワークの進展などにより、中部圏さらには日本全体の持続的発展に寄与することが期待される。

(参考文献・資料)

- 財団法人 中部産業・地域活性化センター（2011）「中部圏地域間産業連関表（2005年版）～中部圏の地域経済構造～」
- 横浜国立大学 長谷部勇一（2002）「東アジアにおける貿易と経済成長」、「横浜国際社会科学研究所」第7巻 第3号
- 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」
- 岐阜県ホームページ
- 富山県ホームページ
- 富山県「元気とやまの創造」
- 富山県「伏木富山港」
- 富山県「PORT of FUSHIKI-TOYAMA」
- 愛知県「愛知県における防災対策に関する広域連携の取り組みについて」
- 愛知県「市町村間の応援協定の締結状況」
- 独立行政法人中小企業基盤整備機構ホームページ
- 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」
- 高岡市「企業立地のご案内」
- 高岡市「工業団地資料」
- 小矢部市「小矢部市勢要覧」
- 小矢部市「小矢部フロンティアパーク」
- 小矢部市「工業団地資料」
- 名古屋市「富山県からの水産物の品目別入荷数量」
- 三井不動産株式会社報道資料
- 一般社団法人日本埋立浚渫協会ホームページ
- 三大都市圏政策形成史編集委員会「三大都市圏政策形成史」（ぎょうせい、2000年）
- 北日本新聞社編集局「太平洋への道」（北日本新聞、1964年）
- 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）」（社団法人中部開発センター、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）」（社団法人中部開発センター、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）

## 第10章 報告書に寄せて

### 北陸から見た東海北陸自動車道

名古屋学院大学現代社会学部 教授 古池嘉和  
(元富山大学芸術文化学部 教授)

#### はじめに

東海北陸自動車道、それは私にとって特別な道である。何故なら、高岡で勤めて4年間、毎週、金曜日の夜に自宅のある愛知県に戻り、名古屋での仕事を終えて、月曜日に高岡に戻る。それが、私の日常であった。

そのコースを紹介しよう。高岡市にある大学は、能越自動車道の高岡北ICから約10分である。ちなみに能越自動車道とは、東海北陸自動車道から能登半島の先端までつなぐ道である。輪島まで計画されているこの道路は、その一部を構成する七尾氷見道路が今年の2月に全線開通し、和倉温泉のある七尾までの時間距離が短縮された。

さて、コースの続きであるが、能登自動車道の高岡北ICから南進すると、北陸地域を東西につなぐ大動脈「北陸自動車道」との結節点、小矢部砺波JCTに至る。ここで、金沢・富山方面（北陸自動車道）と岐阜方面（東海北陸自動車道）に分かれる。愛知県の一宮JCTを起点とし、ここまでの総延長約185kmが東海北陸自動車道である。私は、そこからひたすら南下し、ひるがの高原SAなどを経由し、美濃JCTからは東海環状自動車道で愛知県方面に向かい、最終的にせと品野ICで降りる。

この経路を毎週往還している私は、恐らく物流関係者を除けば、東海北陸自動車道の利用率上位にランキングされるのではないだろうか。だがそれは、必ずしも平穏な「通勤」ではない。特に、圧雪で轍になる冬季の厳しさは想像を絶する。岐阜県境辺りから、ひるがの高原SAまでは、ホワイトアウト状態になることもあり、幾度となく肝を冷やしたことがある。さらに、対面通行であることが、危険度を大幅に高めている。その意味でも、こうした豪雪地帯こそ早期の四車線化が望まれる。

他方で、楽しいこともたくさんある。新緑や紅葉の頃ともなれば、実に、快適なドライブコースとなる。交通量の少ない早朝などは、瀬戸から一気に白川郷SAまで走り、そこで休憩するのがお決まりのパターンだ。四季折々に変化する絵画のような風景の中で澄んだ空気を一杯に吸い込み、缶コーヒーを飲む間の時の流れは、最高に贅沢なものだ。加えて、多機能トイレがとても清潔で使いやすいこと、コンパクトなSAであり比較的空いていることもここがお気に入りの理由である。

こうしてみると、この道は、自然とともにあることが分かる。それは、私たちに素晴らしい恵みや風景を与えてくれるが、時に一変して、過酷なものとなる。国内の高速道路で最も標高の高い松ノ木峠付近（標高1,085m）を通過する東海北陸自動車道は、スキー場の光を横目に見ながら雄大な中部地方の自然を満喫できる独特な道なのである。

〈図10-1 白川郷SA〉



(筆者撮影)



## 南北をつなぐ道

この歳になって縁とは不思議なものだと感じる。15年ほど前、私がまだ民間の都市計画コンサルタントに勤務していた頃、国土庁（当時）から委託を受けて、東海北陸自動車道の必要性を説く調査「中部圏における南北連携推進調査（1999年）」を担当していた。そこでは、幾つかの都市（地域）が連携し、そこを交流文化圏と位置づけ、それらが幾重にも重なる圏域像を描いていた。そして、その交流文化圏を広域交通網がつなぐイメージである。例えば、高岡・氷見市と七尾市など、富山・石川の県境にある交流文化圏を「氷見七尾自動車道」が、南砺市（富山県）と白川村（岐阜県）に跨る交流文化圏を東海北陸自動車道が繋ぐイメージである。

それぞれの県都は、当然ながら、政治・経済の中心となる。だが、そこから遠く離れた縁・際となるエリアに独自の文化圏が形成されることも珍しくない。例えば、富山県・岐阜県の県境は、共に、合掌造り集落という暮らしの文化を共有する交流文化圏なのである。このような交流文化圏をあたかも体の背骨のように貫く東海北陸自動車道は、北陸新幹線金沢開業後の北陸にとっても重要な役割を果たす道なのである。

## 北陸新幹線金沢開業後の北陸

北陸にとっては、待望の北陸新幹線が（金沢）開業され、今後は様々な変化が起きることが予想される。まず、時間距離で示した日本地図が大きく変わり、北陸は首都圏に急速に引き寄せられることとなる。これまで学会などで東京に行く際には、JR高岡駅から特急「はくたか」で越後湯沢駅まで行き、そこで上越新幹線に乗り換える必要があった。金沢駅から越後湯沢駅までは2時間半を要した。そこからさらに上越新幹線で1時間強かかるため乗り換え時間を含めると4時間程度は必要だった。それが東京・金沢間は2時間半で結ばれたのだ。

その結果観光客は増加し、ビジネス面では支店経済化がさらに進むであろう。加えて私たちにとっては、若者の動向が気になる。首都圏の大学に吸い取られるのか、逆に、北陸で学ぶ学生が増えるのか。現在と運賃がさほど変わらず、時間距離だけが大幅に短縮されると、経済面では力関係の強い方へ引き寄せられるのが一般的である。他方、文化で言えば、絢爛豪華な金沢の武家文化や富山の食文化などは、首都圏の人々を魅了するに違いない。このように食や住など暮らしの文化は北陸に厚みがある一方で、ファッション文化は首都圏に利があり、往来は活発化するだろう。

このような状況が予想される中で、名古屋圏側から見て、北陸との関係をどのように考えていけばいいのだろうか。昨年度、私も委員として参加させて戴いた「名古屋大都市圏戦略有識者検討会」の中では、名古屋大都市圏の設定も話題になった。そこではテーマに応じた柔軟な設定が求められたが、広く見ても飛騨地域辺りを北限とする設定が妥当な気がする。従って、広く北陸までを含めれば中部圏という括りになるのだろう。そのため北陸とのつながりは二次的になりがちであり、やがては中部圏という枠組みが融解し、北陸は首都圏の勢力範囲内に吸収される可能性が高い。

こうして首都圏が異様に拡大することは、名古屋や北陸にとって望ましくないことはもとより、日本全体の調和ある発展にとっても大きな課題である。そこで、俄然クローズアップされるのが、東海北陸自動車道なのである。それがまさに中部圏、いや日本の中心を南北に貫く背骨としての役割を發揮できるのか。今、まさにそれが問われているのである。

## 北陸から見た東海北陸自動車道

高岡にいるとよく分かるが、現在、プロモーションの対象は首都圏一色である。巨大なマーケットに接

続するため、とりわけ観光的要素の強い石川県では、来訪者の増加に期待を寄せ、製造業を中心にビジネスに厚みのある富山県では、経済的な交流に期待が高まるのも無理はない。反面、意識が遠のいた名古屋圏をつなぐ大動脈が東海北陸自動車道であるが、現状では、北陸新幹線と高速道路体系との連携を意識した話題は少ない。それもそのはずで、両県の県都となる金沢市、富山市はいずれも在来線駅に新幹線が加わり、速達型の「かがやき」が停車するため、首都圏からの来訪者で需要は十分に満たされる。

そこで着目したいのが「新高岡駅」である。加賀藩であった高岡は、文化圏は金沢に近い。歴史的にも、商工業の強い基盤を持ち、金沢とは異なる工芸の町として、存在感を持っていた。JR高岡駅には、かつて寝台特急「つるぎ」が通過した以外は、すべての特急が停車していたことから、北陸地域における位置づけを窺い知ることができる。だが、首都圏との関係における広域的な中では、富山市と金沢市に挟まれた高岡市の存在感は乏しい。そのため「かがやき」は、臨時列車が停車するにすぎない。しかし、南北に視野を広げた広域的な視点で言えば、ここが大きなポテンシャルを持っていることが分かる。

### 新高岡駅と東海北陸自動車道

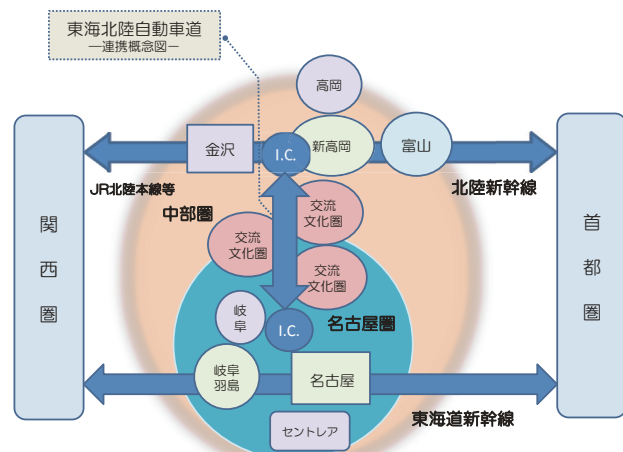
新高岡駅は、高岡駅から1.5kmほど南側に位置する。中心市街地は、高岡駅の北側に広がっており、駅の南側は、大規模な商業施設が進出するなど、近年になって整備が進んできた。今後、機能整備が進む可能性は高いが、現在では、まだまだ開発余地が高い地域である。イメージ的に言えば、開業当時の岐阜羽島駅を想起してもらえばいい。岐阜羽島駅は、名古屋駅という広域的な拠点駅に隣接し、岐阜の玄関となるJR岐阜駅からも遠い。その意味では、新高岡駅と岐阜羽島駅は同じ「境遇」にある。

そこで、岐阜羽島駅を先進モデルとして、新高岡駅の方向性を考察してみよう。ひとつは、都心型にはない利便性の高さである。新高岡駅は、「飛越能（飛騨・越中・能登）」と呼ばれる広域的なエリアをカバーできる。広大な駐車場を整備し、その費用負担が小さければ、新高岡駅の価値が見直されるであろう。しかも、都心立地でないことも有利である。都心型の駅は、アクセスでの混雑が予想され、その分の時間を予め見込む必要もあるが、郊外型にはその心配が少ない。

同時に、駅から能越自動車道の高岡ICへのアクセス道も整備されており、同自動車道や東海北陸自動車道沿線から新高岡駅へのアクセスは快適なものとなる。さらには、広域的な利用価値も高まるであろう。私の描いているイメージは次のようなものである。東海道新幹線の岐阜羽島駅は、名神高速道路の羽島ICに近く、そのまま一宮JCTで東海北陸自動車道に入ることができる。その先には、街並みと和紙の美濃市、郡上おどりで有名な郡上八幡、世界遺産に登録された白川郷の合掌集落などの観光資源が並び、途中、中部縦貫自動車道を経由すれば国際観光都市である高山にも近い。また、富山県に入ると菅沼、相倉の合掌集落を始め、木彫の里井波、曳山で有名な城端などの観光資源が目白押しだ。さらに北上すれば、氷見、七尾、輪島方面へと能登の海の魅力も加わる。

このような幾つかの交流文化圏を東海北陸自動車道で辿ると、あたかも龍が活き活きと登る姿を想起させるため、広域的な観光振興策が「昇龍道プロジェクト」と銘打っ

〈図10-2 ネットワーク図〉



て実践されている。だが、そのまま登りきるだけでなく、反対に新高岡駅から南下して、中部圏の文化資源を面的に回遊することも考えられる。それは、モデル的に言えば、「首都圏方面から北陸新幹線に乗って新高岡駅で下車し、そこでバスや自動車に乗り換え、中部圏の多様な文化資源を味わって、岐阜羽島駅から東海道新幹線で帰る」パターンである。

### 名古屋（圏）に望むこと

さいごに北陸側から見て名古屋（圏）に対する要望を書いておきたい。私は、この3月まで富山県で4年間暮らしていたが、この地が工芸王国であることがよく分かった。高岡銅器を始め、井波木彫、五箇山和紙など枚挙に暇がない。言うまでもないが、多くの地場の工芸産業は厳しい環境にあり、デザインの高度化が必須になっている。それは、常套句のように語られるが、ものづくりのデザインは、ものづくりの蓄積がありながら、新鮮な芸術や文化に触れる機会が多い「都市」が必要となる。その意味で、名古屋市に大きな期待がかかる。デザイン都市宣言をしている名古屋市は、2008年にユネスコから「クリエイティブシティズネットワーク（デザイン部門）」への加盟が認定されている。

だが、工芸デザインのコースがある大学にいた私でさえ、名古屋にデザイン性を強く感じるかと言えば、残念ながらノーである。名古屋で「富山で仕事をしています」と言えば、「海の幸の良さ」を挙げられることが多い。一方、富山で「名古屋に住んでいます」と言っても、その多くは無言である。明確なイメージがなく、訪れる動機づけに乏しい。今後、首都圏へのアクセスが大幅に改善されれば、名古屋方面への足が遠のく一方である。

何とも歯がゆいが、思っているほど名古屋の情報は他地域に届いていない。大都市であることは理解できても、そこがどのような優位性を持つ場所なのかが十分に理解されていない。名古屋（圏）の持っているものづくりの蓄積と、それに付加されるデザイン性、さらにはそれを育む感性を刺激する芸術や文化事業が日常的に開催され、同時にそれらが積極的に発信されれば、来訪意欲は大いに高まるであろう。魅力的なソフトがなければ高速交通体系も画餅に過ぎないのである。

# 東海北陸自動車道の全線開通がもたらした変化と今後期待される役割

東海北陸自動車道建設促進同盟会 幹事  
岐阜県 県土整備部 道路建設課長  
船坂 徳彦

## 1 はじめに

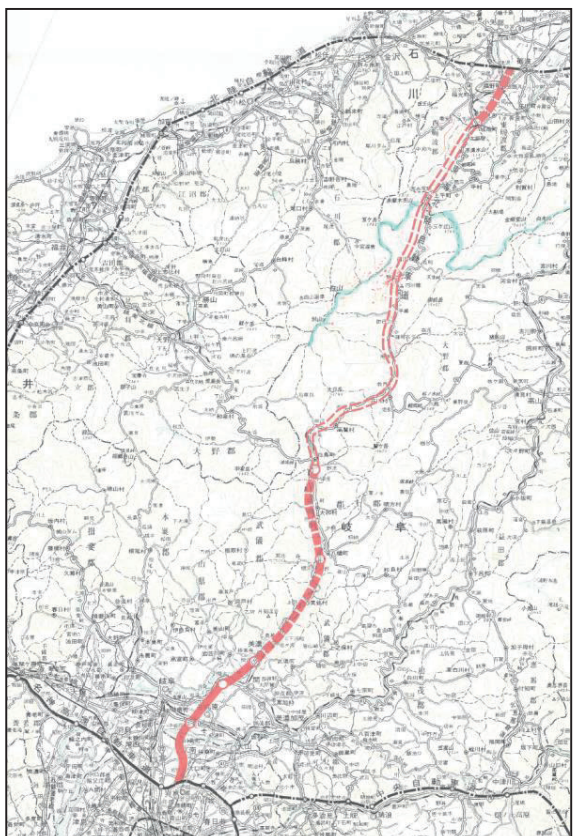
東海北陸自動車道は、1964年7月1日に 東海北陸自動車道建設法が公布・施行となり、建設に向けた具体的な手続きが進められ、1972年に最初の施行命令が出された。それから36年余りを経た2008年7月に全線開通し、沿線及び周辺地域に様々な変化をもたらしている。

## 2 東海北陸自動車道建設促進同盟会及び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の前身組織である中部横断高速自動車道建設促進同盟会は、我が国における産業経済の著しい発展に対応し、東海及び北陸を結ぶ高速自動車道の建設を促進し、両地域の円滑な交流と発展を図ることを目的として、富山、石川、福井、愛知、三重、岐阜の6県及び名古屋市によって1963年に設立された。

本同盟会では、設立の趣旨に基づき、沿線地域開発についての基本計画を策定することが必要であると考え、公益財団法人 中部圏社会経済研究所の前身組織である社団法人 中部開発センターに委託し、東海北陸自動車道沿線地域開発基本計画（以下、「開発基本計画」という。）を1972年に策定した。

開発基本計画に添付されている  
東海北陸自動車道計画図



## 3 全線開通がもたらした変化

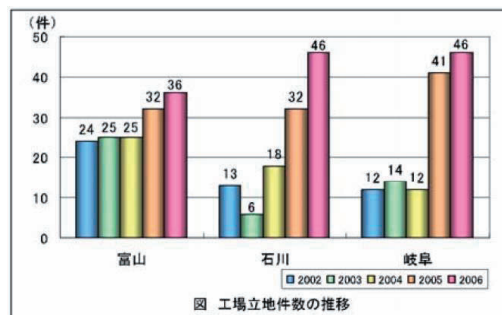
### (1) 効果

今回の調査研究では、全線開通後の社会経済効果を調査しているが、それ以外でも次のような効果が確認されている。

○ 地域経済の面では、富山、石川、岐阜では、新規の工場立地が増加しており、雇用や生産額の伸びともに好調。本自動車道の全線開通により南北の連携が強化され、さらなる北陸地方の産業の発展が期待される。

○ 観光の面では、氷見フィッシャーマンズワーフの来訪者数が対前年比で1.3倍、兼六園の来場者数が対前年比で1.1倍以上、白川村の観光客数が対前年比で1.3倍となるなど、沿線及び周辺観光地への

〈図10-3 工場立地件数の推移〉



出典：工場立地動向調査

来訪者が大幅に増加している。

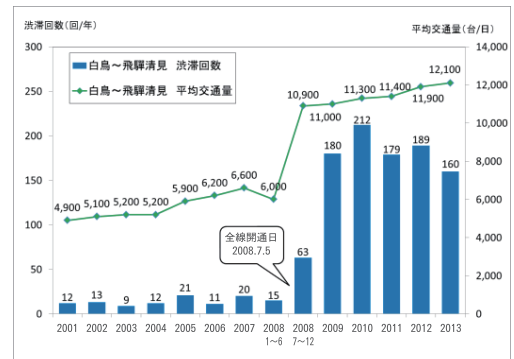
- 医療の面では、白川村から高山市までの所要時間が約40分短縮され、救急搬送の実績が対前年比で2.7倍となるなど、地域の医療サービスの体制強化に繋がっている。
- 防災の面では、2008年7月28日の豪雨災害により、南砺市内の国道156号及び国道304号の両国道が同時に9日間通行止めとなったが、本自動車道福光ICから五箇山IC間のみを通行する車両について無料化措置を実施し、日常生活や経済活動への影響を最小限とした。

(2) 課題

本自動車道は、全線開通により交通量が約2倍となったが、全体の約6割にあたる白鳥IC以北区間約100kmが未だ暫定2車線区間であることから、休日や観光シーズンには、10kmを超える大規模な交通渋滞が発生している。また、全線開通前と比較し、交通事故が増加しており、中央分離帯が無い対面交通で正面衝突など深刻な交通事故も発生している。

本自動車道が本来の機能を発揮するためには、早期の全線四車線化が必要である。

〈図10-4 渋滞回数・平均交通量(白鳥～飛騨清見)〉



4 沿線及び周辺で進められているインフラ整備や開発

開発基本計画では触れられていないが、現在、さらなる沿線・周辺地域の活性化のため、様々なインフラ整備等が進められており、これらと一体となって機能する本自動車道の重要性は、今後ますます高まって行くものと考えられる。

(1) 高速道路

開発基本計画を策定した1972年には、本自動車道は既に高速国道網計画(1966年 7,600km)に位置づけられていた。

その後、1987年の第4次全国総合開発計画において、東海環状自動車道、中部縦貫自動車道、能越自動車道を含む高速国道と一般国道自動車専用道路が追加され、高規格幹線道路(14,000km)が決定した。

①東海環状自動車道

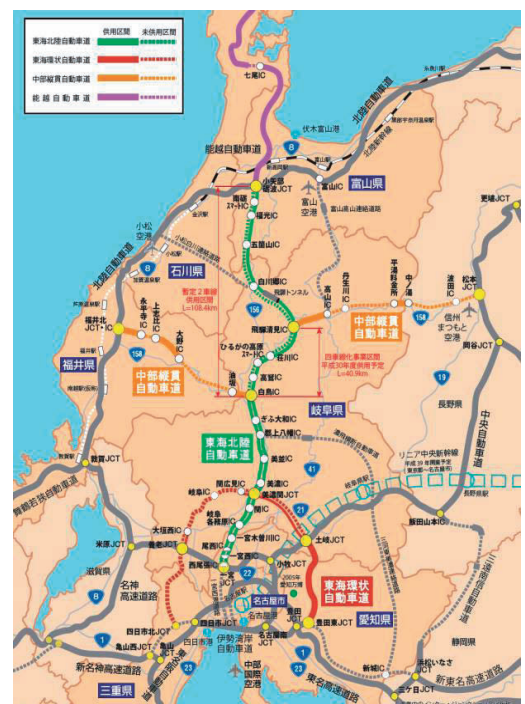
東海環状自動車道は、名古屋市の周辺30~40km圏に位置する愛知、岐阜、三重の3県の諸都市を連結し広域的なネットワークを形成する道路で、本自動車道とは美濃関JCTで接続している。

②中部縦貫自動車道

中部縦貫自動車道は、長野自動車道を起点に西進し、安房トンネルを経て岐阜県内で本自動車道飛騨清見ICへ接続、白鳥ICまで重複した後、油坂峠を経て福井県内で北陸自動車道に接続する道路である。

③能越自動車道

能越自動車道は、北陸自動車道、本自動車道、中部縦貫自動車道と連携し、富山県西部地域、能登地域と



東京、大阪、名古屋を中心とする三大都市圏を結ぶ道路である。

## (2) 新幹線

本年3月14日の北陸新幹線金沢・富山ー長野間の開業や、2027年度に予定されているリニア中央新幹線東京ー名古屋間の開業は、東海・北陸地方を連携した広域観光の魅力を高め、このエリア全体に首都圏から更なる観光客を呼び込むためには、観光ルートの根幹となる本自動車道の重要性はより高まっている。

## (3) 港湾

国際拠点港湾であり、日本海側の総合的拠点港にも選定された伏木富山港は、環日本海・アジアのゲートウェイとして、コンテナ取扱量が順調に増加するなど環日本海・アジア地域との経済交流の拡大に寄与しており、また、大型クルーズ客船の寄港にあわせ、世界遺産である白川郷・五箇山の合掌造り集落や飛騨高山方面への本自動車道を利用したインバウンド観光の新たな起点として期待されるなど、物流面、観光面での活性化に大きな役割を果たしている。

## 5 新たな役割

現在、本自動車道に求められる役割として、防災・減災対策としての観点新たに加わっている。これは、阪神・淡路大震災、東日本大震災という二度の大震災を経験し、災害時における高速道路の有用性が認識された結果である。

この中部地方においては南海トラフ巨大地震の発生が危惧されている他、近年は豪雨、豪雪災害が各地で頻発しているため、本自動車道は、災害時の緊急輸送路、代替迂回路として機能する重要な道路と認識されており、早期の全線四車線化が必要である。

### (1) 国における動き

本年1月に社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会において取りまとめられた、高速道路を中心とした道路を賢く使う取組の基本方針において、「高速道路における暫定2車線区間については、諸外国にも例を見ない特殊な構造であり、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時などの対応、積雪時の狭隘な走行空間を考慮しても、その状態を長期間継続すべきではない。」と示されている。

### (2) 岐阜県強靱化計画

岐阜県では、国土強靱化基本法に基づく国土強靱化地域計画として、本年3月に「岐阜県強靱化計画」を策定した。「東西・南北の国土軸の分断を生じさせない道路交通ネットワークの確保、本社機能等の誘致を図り、国全体の強靱化に貢献」という強靱化の推進方針のもと、本自動車道を県土強靱化ネットワークの一部に位置付け、全線四車線化を最優先で整備すべきとしている。

## 6 まとめ

本自動車道の全線四車線化への期待やその必要性は前述のとおりであるが、現在、白鳥ICから飛騨清見IC間約41kmについては、四車線化事業が2018年度（平成30年度）の完成を目指し進められている。

残る飛騨清見IC～小矢部砺波JCT間の四車線化については、昨年6月8日に国において、本自動車道の四車線化を含めた交通課題の解決を目的とした検討会が立ち上げられ、検討が始められたところである。

本同盟会としては、会の目的である東海及び北陸の円滑な交流と発展を図るため、本自動車道のポテンシャルをさらに高める東海環状自動車道や中部縦貫自動車道の整備促進に関する同盟会等と連携し、早期の全線四車線化を達成するべく今後も活動を続けていく所存である。

東海北陸自動車道全線開通後の  
社会経済効果と課題

---

---

2015年4月

制作発行 公益財団法人 中部圏社会経済研究所  
(担当：企画調査部 土肥 康伸)

〒460-0008 名古屋市中区栄二丁目1番1号 日土地名古屋ビル15階

TEL：(052)221-6421 FAX：(052)231-2370

URL：<http://www.criser.jp/>

---

---



公益財団法人

**中部圏社会経済研究所**

Chubu Region Institute for Social and Economic Research

〒460-0008

名古屋市中区栄 2-1-1 日土地名古屋ビル15階

TEL:052-221-6421 FAX:052-231-2370

URL:<http://www.criser.jp>