

## 「東海北陸自動車道開通 5 年の社会経済効果と課題に関する調査研究」 第 1 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5年あまりが経過した。

東海北陸自動車道の建設を巡る議論は古く、中部圏開発整備法が成立する以前からなされており、1963年には、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。

当時から中部圏における東海北陸自動車道への期待は大きく、当財団の前身組織である社団法人中部開発センター（以下、「中部開発センター」）が、沿線地域開発のマスタープラン「東海北陸自動車道沿線地域開発基本計画」の策定に携わった経緯がある。

そこで、全線開通から5年あまりが経過した現時点において、長年に亘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調査研究を進めることとした。

本稿では、調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要と経緯およびこれまでに実施した調査の内容について以下に述べる。

### 1 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。

- ・中部圏域内の時間的・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。

### 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。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

【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)

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る飛騨トンネル(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。この飛騨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。



飛騨トンネル河合坑口



東海北陸自動車道と合掌集落

### 3 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（※1）ヒンターランド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ようなどこか、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

(※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



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・<sup>(※3)</sup>ライン・システムについても耐波性、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、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、北陸三県のいづれにも裨益(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「いづれにも裨益する」道

(※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

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。

### (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すす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

(※4) 岐阜市から高岡市に至る一般国道

(※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。

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、観光などの発展方向を定め、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。

- ・中部圏域内の均衡ある発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発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、沿道地域は産業の発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、単に直接的な経済効果のみならず、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
- ・中部圏域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、一般の経済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

## 4 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する。

### （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する
- 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」する
  - ・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）を分析する

### （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する
- 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する

### （3）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) 本稿	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査研究のねらい</li> <li>・ 東海北陸自動車道の概要</li> <li>・ 東海北陸自動車道建設の経緯</li> <li>・ 調査研究の概要</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</li> <li>・ 取り組み</li> <li>・ 課題（富山県を中心に） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体などへのヒアリング</li> </ul> </li> </ul>
2014. 6 ～ 9	第2回報告 (中部圏研究)	<ul style="list-style-type: none"> <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、企業へのアンケート）</li> </ul> </li> <li>・ 東海北陸自動車道の評価</li> <li>・ 取り組み</li> <li>・ 課題（岐阜県を中心に） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体などへのヒアリング、企業へのアンケート</li> </ul> </li> </ul>
2014. 12 ～2015. 3	最終報告書	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査研究のねらい</li> <li>・ 東海北陸自動車道の概要</li> <li>・ 東海北陸自動車道建設の経緯</li> <li>・ 調査研究の概要</li> <li>・ 社会経済効果の検証（全体） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定量分析（中部圏地域間産業連関表、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、企業へのアンケート）</li> </ul> </li> <li>・ 東海北陸自動車道の評価</li> <li>・ 取り組み</li> <li>・ 課題（全体） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体などへのヒアリング、企業へのアンケート</li> </ul> </li> </ul>

## 5 社会経済効果の検証

社会経済効果の検証項目を以下のように整理し、分析する。本稿では、各分野の各テーマに関して、これまでの調査で把握できた分野（1）～（4）の内容について報告する。

### （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、各区間が開通に従い、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

分 野	テ ー マ
（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）地域の活性化	①「工場の進出状況」 ②「物流の活性化」 ③「沿線の地域開発状況」
（3）中部圏内の交流活性化	①「北陸⇄東海の物流活性化」 ②「北陸東海の観光活性化」 ③「国際競争力の強化」 ④「北陸と東海の自治体の連携強化」
（4）観光の活性化	①「観光施設への集客数の状況」 ②「外国人観光客数の状況」 ③「観光施設の集客エリアの状況」 ④「高速バスの状況」
（5）安全・安心の確保	①「突発的な災害時の代替機能」 ②「生活道路の安全性」 ③「救急医療体制の状況」 ④「生活圏域が状況」 ⑤「周辺地域への環境改善状況」

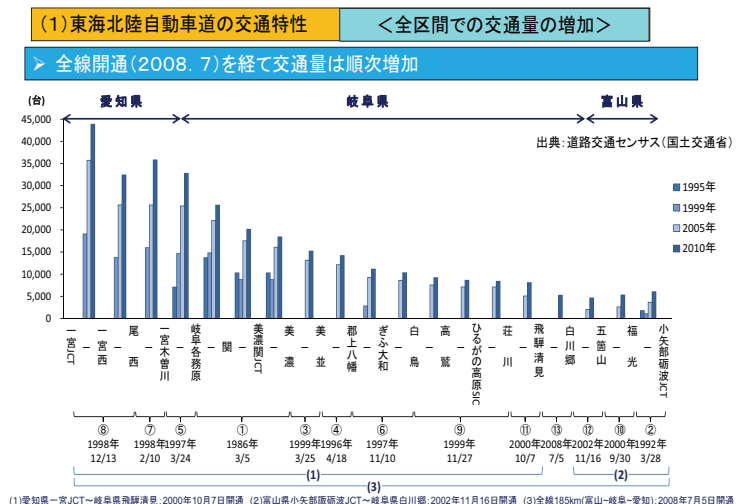
さらに増加傾向となった（スライド1）。

【スライド1】

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からだと考えられる（スライド2）。

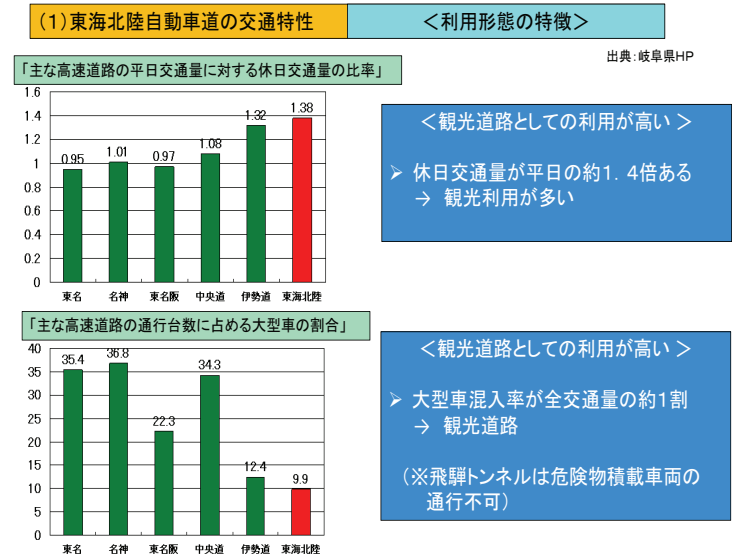
また、大型車混入率は、中部圏域の他の路線では20～35％程度であるのに比べ、東海北陸自動車道では9.9％と全体交通量の約1割にとどまっている。これは、平休比と合わせて、観光道路としての利用が高いことが考えられる（スライド2）。



【スライド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) 地域の活性化

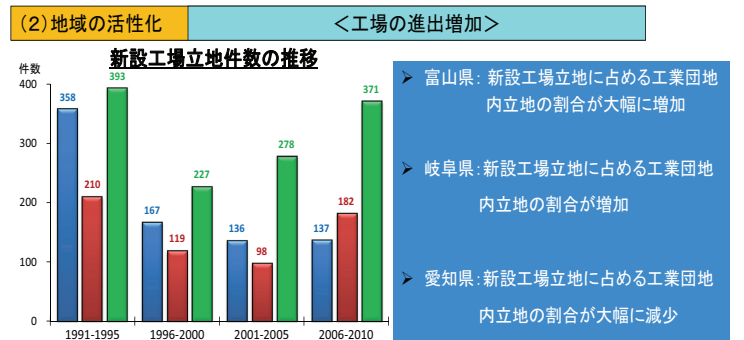
①「工場の進出増加」

岐阜県、富山県を中心に東海北陸自動車道沿線に整備された工業団地における工場立地が進むなどの効果が見受けられる。なお、詳細な分析は、今後の調査研究により確認する予定である（スライド3）。

【スライド3】

②「物流の活性化」

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

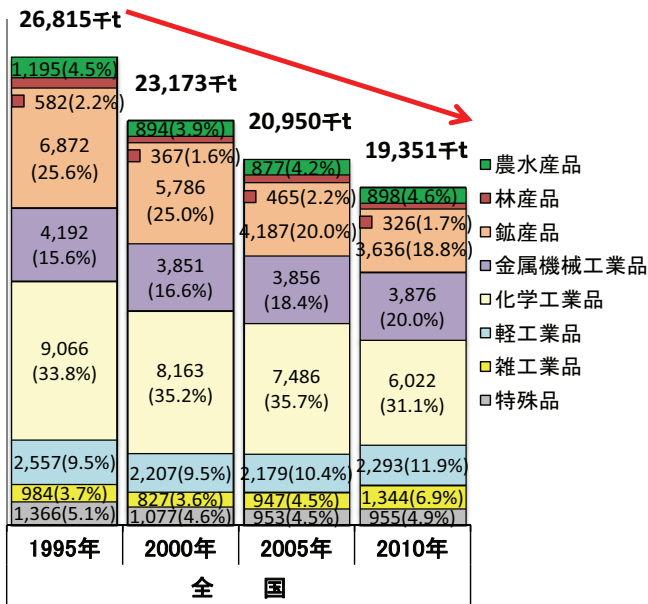


工業団地内立地件数の推移

		1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010
富山県	工業団地内立地工場数	144	52	38	55
	工場立地数に占める割合	40%	31%	28%	40%
岐阜県	工業団地内立地工場数	68	48	44	83
	工場立地数に占める割合	32%	40%	45%	46%
愛知県	工業団地内立地工場数	122	89	127	99
	工場立地数に占める割合	31%	39%	46%	27%

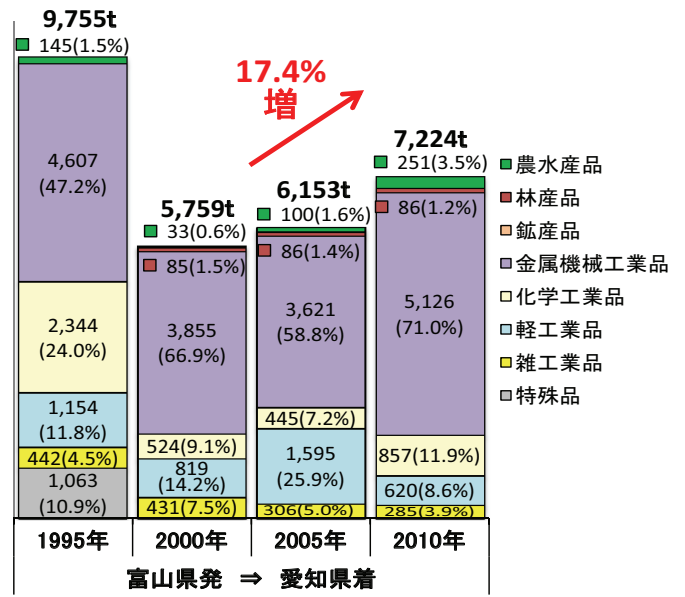


【スライド 4】



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)

【スライド 5】



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)

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（スライド4、5）。

（4）観光の活性化

① 「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、おのこ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（スライド6、7、8）。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。

② 「外国人観光客数の増加」

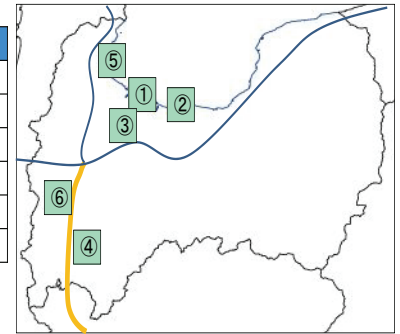
富山県内の主要宿泊施設における外国人宿泊者数の推移は、東海北陸自動車道の延伸、全線開通まで、着実に増加していた。ただし、直後にリーマンショックや東日本大震災などの影響も見受けられる。外国人宿泊者のうち、約7割がアジア圏からで、そのうち、約4割が台湾からの宿泊者である。富山県観光課によると、台湾では「雪の大谷（立山黒部アルペンルート）」

【スライド 6】

○ 富山県主要観光施設

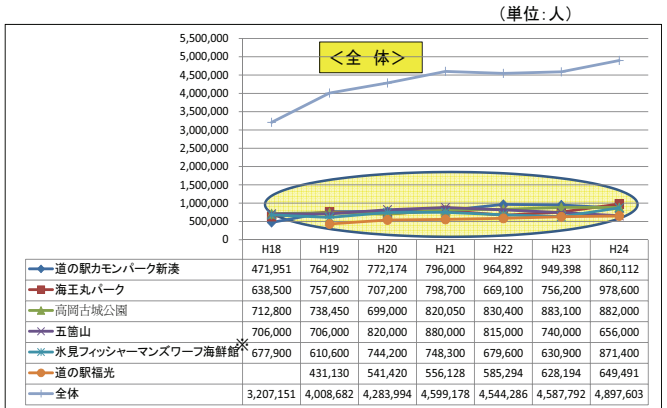
番号	観光施設
①	道の駅カモンパーク新湊
②	海王丸パーク
③	高岡古城公園
④	五箇山
⑤	氷見フィッシャーマンズワーフ海鮮館 ※
⑥	道の駅福光

※平成24年9月閉館、10月「ひみ番屋街」オープン



【スライド 7】

○ 富山県観光客入込数の推移(全体)



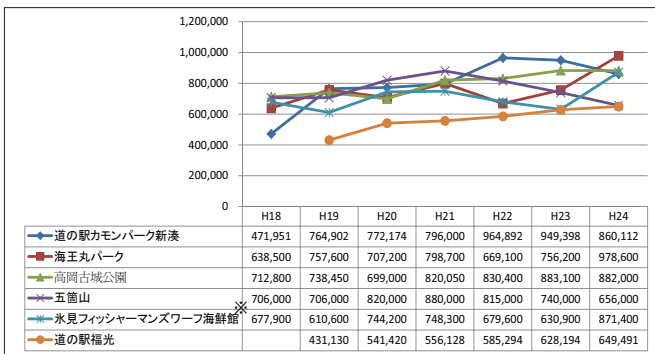
※「氷見フィッシャーマンズワーフ海鮮館」H24年9月閉館。H24年はひみ番屋街(10月オープン)の数値と合算

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（スライド9）。

【スライド 8】

○ 富山県観光客入込数の推移(各施設)

(単位:人)



※「氷見フィッシャーマンズワーフ海鮮館」H24年9月閉館。H24年はひみ番屋街(10月オープン)の数値と合算

6 東海北陸自動車道を活用した  
評価・取り組み・課題

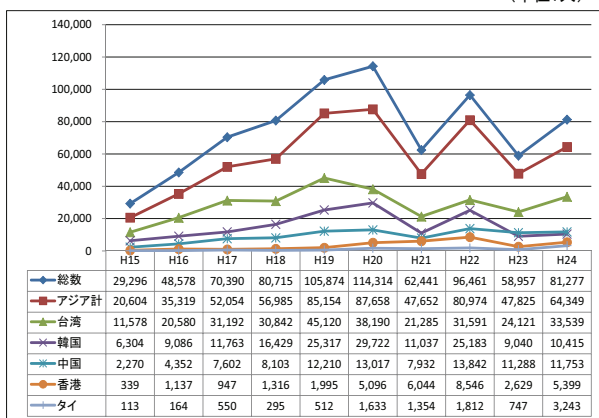
今後沿線自治体に順次ヒアリングを行っていくが、今回は、富山県へのヒアリング内容を以下のとおり整理した(スライド10、11、12)。

現時点における東海北陸自動車道に関する主な課題として、伏木富山港とのさらなる連携、他の高速道路との結節による広域物流の活性化、防災機能の強化などがあげられた。これらを達成するためには、全線4車線化、中部縦貫自動車道への結節の早期実現、能越自動車道の延伸が望まれる。

【スライド 9】

○ 富山県主要宿泊施設における外国人宿泊者数の推移(全体)

(単位:人)



本稿では、本調査研究の全体像の提示および調査研究実績の一部を報告した。

前述のとおり、東海地域と北陸地域を結ぶ利便性、効率性の向上、物流の活性化、観光面での集客における貢献など、東海北陸自動車道が中部圏における産業面、生活面に果たす役割は大きい。

また、今後の活用に向け、伏木富山港との連携や中部縦貫道自動車道との早期結節が求められるなど、さらなる期待・課題が判明しつつある。

今後定量分析および定性分析を継続して実施し、順次その内容を報告していく。

【スライド10】

6 東海北陸自動車道を活用した評価・取り組み・課題



	項目	内容	ヒアリング先
地域の活性化	工場進出	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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。</li> <li>◆ 税制優遇等の企業誘致にための県・市町村の取組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>①企業立地促進法に基づく富山県企業立地促進計画</li> <li>②富山県企業立地助成金制度 など</li> </ul> </li> <li>◆ 他県の企業へのアプローチ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>県独自の企業訪問、企業立地セミナーの開催</li> <li>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。                                     <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> </li> <li>◆ 工業団地以外への進出企業もあり</li> </ul> </li></ul>	富山県立地通商課
	伏木富山港	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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。</li> <li>◆ 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。</li> <li>◆ 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。</li> </ul>	富山県商工会議所連合会 富山県立地通商課 富山県道路課

【スライド11】

6 東海北陸自動車道を活用した評価・取組み・課題



	項目	内容	ヒアリング先
地域の活性化	伏木富山港	◆ 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。	
観光の活性化	外国人観光客	◆ 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

【スライド12】

6 東海北陸自動車道を活用した評価・取組み・課題



	項目	内容	ヒアリング先
観光の活性化	広域連携	◆ 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、平成22年から取り組んでいる。 ◆ 「世界遺産バス」が高岡、城端、五箇山、白川郷を走っている。(2013年度実施主体：富山県、加越能バス) 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。	高岡市 観光交流課
安全・安心の確保	リスク管理代替機能	◆ JR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。 ◆ 平成20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)	富山県 道路課

(参考文献・資料)

- ・岐阜県ホームページ
- ・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)
- ・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)
- ・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)
- ・富山県ホームページ
- ・国土交通省「道路交通センサス」
- ・北日本新聞社編集局「太平洋への道」(北日本新聞、1964年)
- ・経済産業省「工場立地動向調査」
- ・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)
- ・国土交通省「全国貨物純流動調査」