

「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3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（1, 2, 3, 5, 6）

経済分析・応用チーム研究員 陳 延天（4）

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、現時点において、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の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（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的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した。

第3回報告となる本稿では、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的調査と沿線自治体や企業へのヒアリング調査結果について報告する。

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唱えられ、沿線地域は大きな期待を寄せてきた。

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、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。

【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IC - 美濃IC 開通
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
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
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
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

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
 - ・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)を用いて、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"> 調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要 調査研究の概要、東海北陸自動車道建設の経緯 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) 既報告	<ul style="list-style-type: none"> 調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要 調査研究の概要 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） 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	第3回報告 (中部圏研究) 本稿	<ul style="list-style-type: none"> 調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要 調査研究の概要 中部圏地域間産業連関表による分析 社会経済効果の検証 <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・企業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
2015. 4	最終報告	第1回～第3回報告のまとめ <ul style="list-style-type: none"> 調査研究のねらい、東海北陸自動車道の概要 調査研究の概要、東海北陸自動車道建設の経緯 アンケート調査結果（岐阜県、富山県企業） 中部圏地域間産業連関表による分析 社会経済効果の検証 <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・企業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 有識者のヒアリング内容

4 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】^(※1)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1のとおりである。

(※1) 詳細内容は、中部産業・地域活性化センター（2011）を参照。

<表 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 (1列)	輸入 (控除) (1列)	域内 生産額 (1列)				
		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																											

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。

(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。

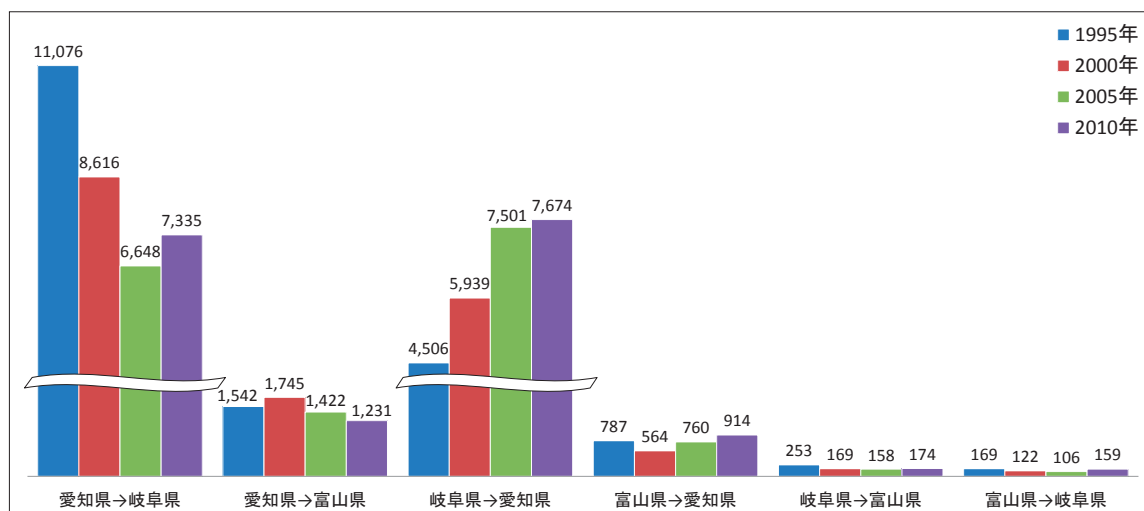
以下では、各県間における取引額の推移について検証する。

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。

ア. 富山県、岐阜県、愛知県における県間取引額の推移

図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

<図 1 県間取引額の推移 (単位:億円)>



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。

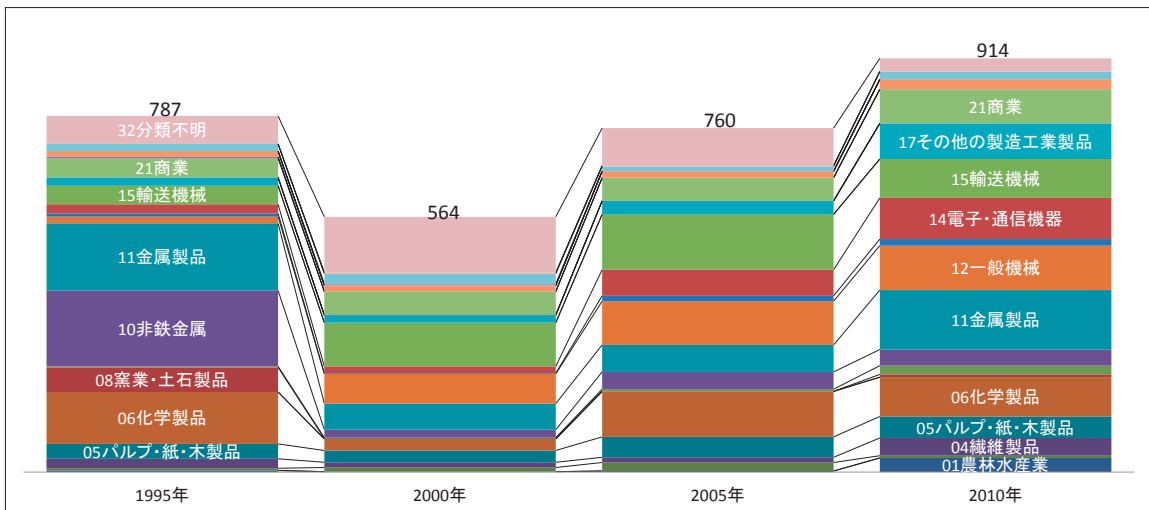
次に、移出額が増加傾向にある岐阜県および富山県から愛知県への産業別の推移を検証する。

イ. 富山県から愛知県への産業別の移出額の推移

図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、石川県への「非鉄金属」の移出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2 産業別の移出額の推移（単位：億円）〉



〈図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）〉

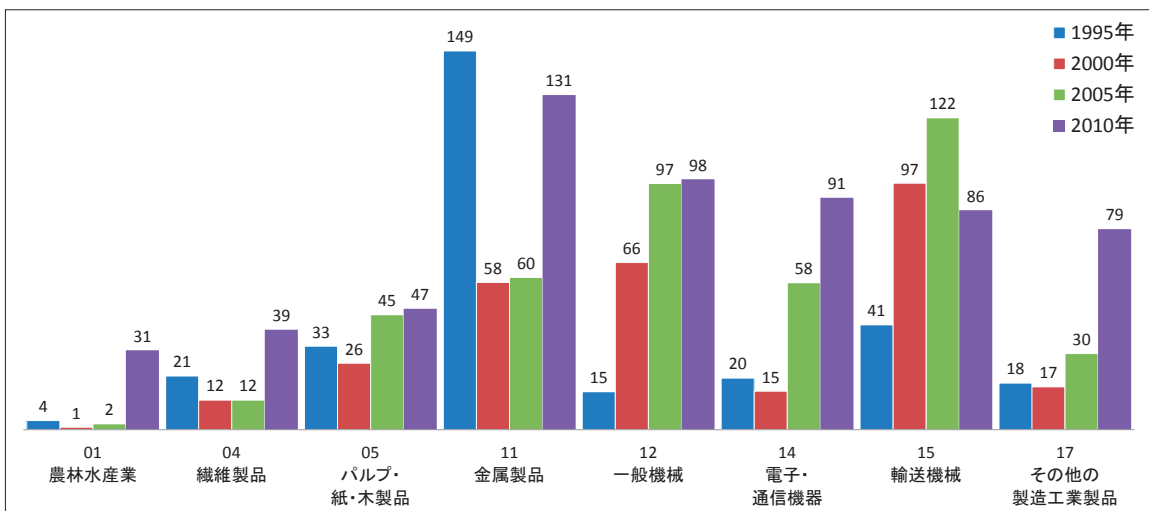


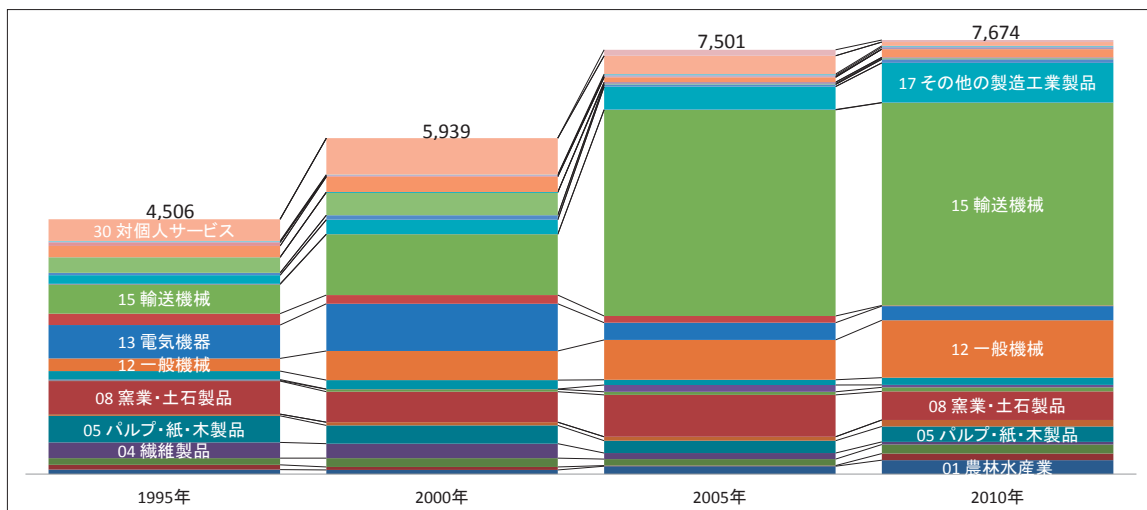
図3は、富山県の主な産業の愛知県への移出額の推移を示している。産業別の特徴としては、「一般機械」、「電子・通信機器」、「その他の製造工業製品」の移出額が比較的大きく、概ね増加傾向にあることが分かる。さらに、2005年から2010年にかけては、「農林水産業」、「繊維製品」、「金属製品」、「電子・通信機器」、「その他の製造工業製品」の移出額が増加していることが分かる。特に「農林水産業」は、金額規模は小さいものの、2005年から2010年への増加率は約15倍と大きく伸びている。増加の要因は、複数の事象が考えられ、また、「農林水産業」の内訳として農業、林業、水産業と3つの産業で構成されているため、特定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。

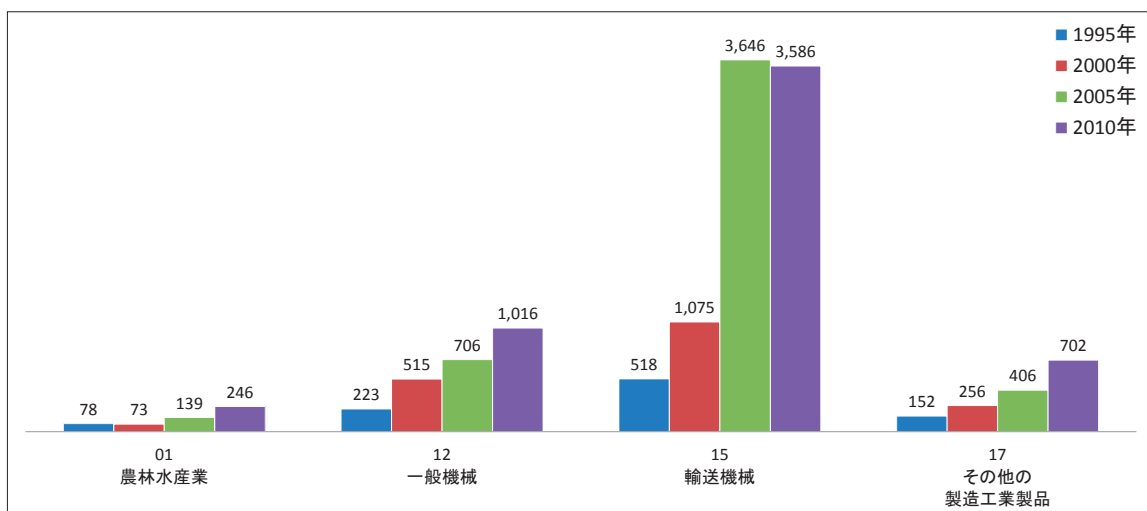
ウ. 岐阜県から愛知県への産業別の移出額の推移

図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」

〈図4 産業別の移出額の推移（単位：億円）〉



〈図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）〉



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。

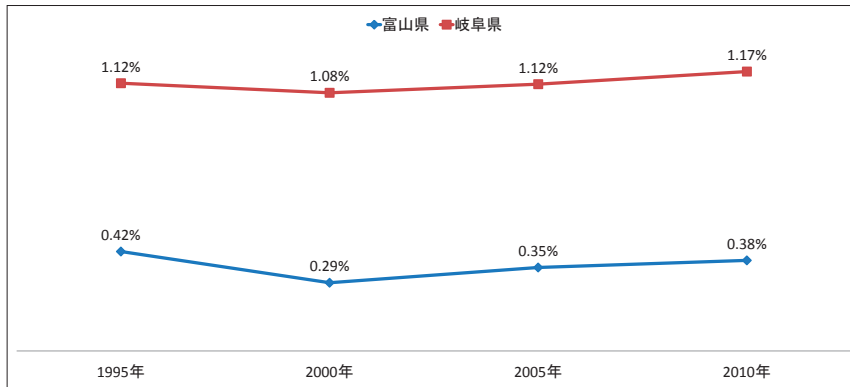
図5は、岐阜県の主な産業の愛知県への移出額の推移を示している。「農林水産業」、「一般機械」、「輸送機械」、「その他の製造工業製品」の移出額

が総じて増加傾向にあることが分かる。

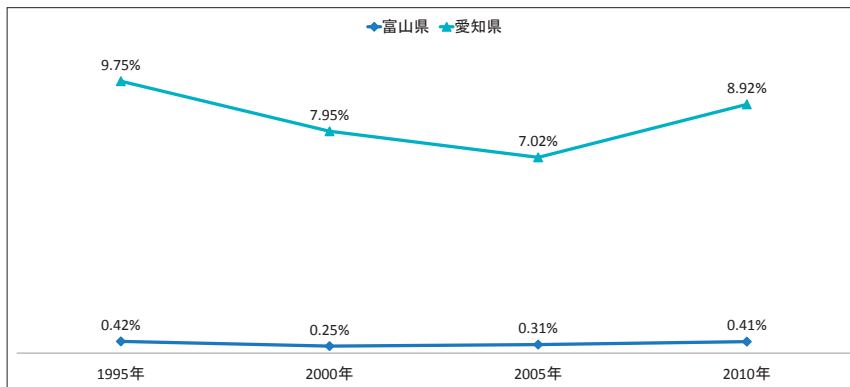
(2) 県間依存率の推移

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、ある県の特産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。

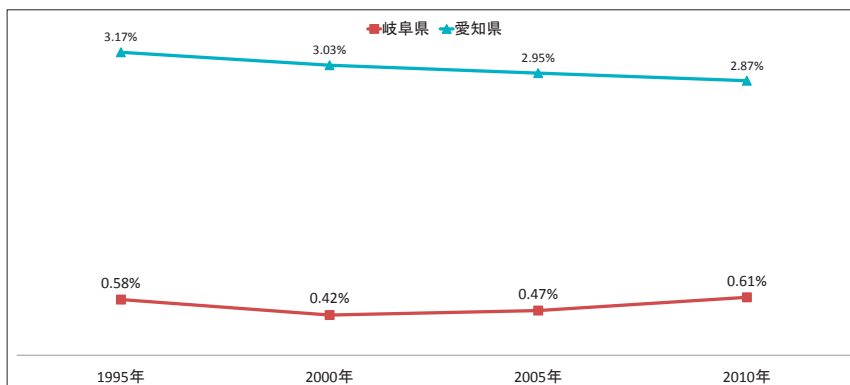
〈図6-1 愛知県における岐阜県・富山県への依存率の推移〉



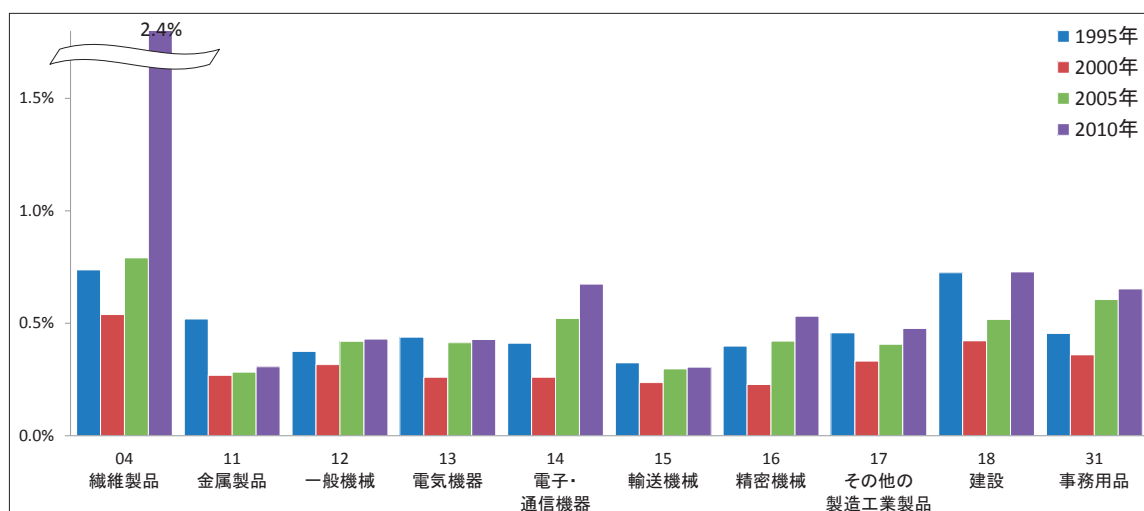
〈図6-2 岐阜県における愛知県・富山県への依存率の推移〉



〈図6-3 富山県における愛知県・岐阜県への依存率の推移〉



〈図7 愛知県における富山県への依存率の推移〉



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^(※2)。その経済的な意味は、ある県で生産活動を行う際、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。

ア. 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6-1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6-2および図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。

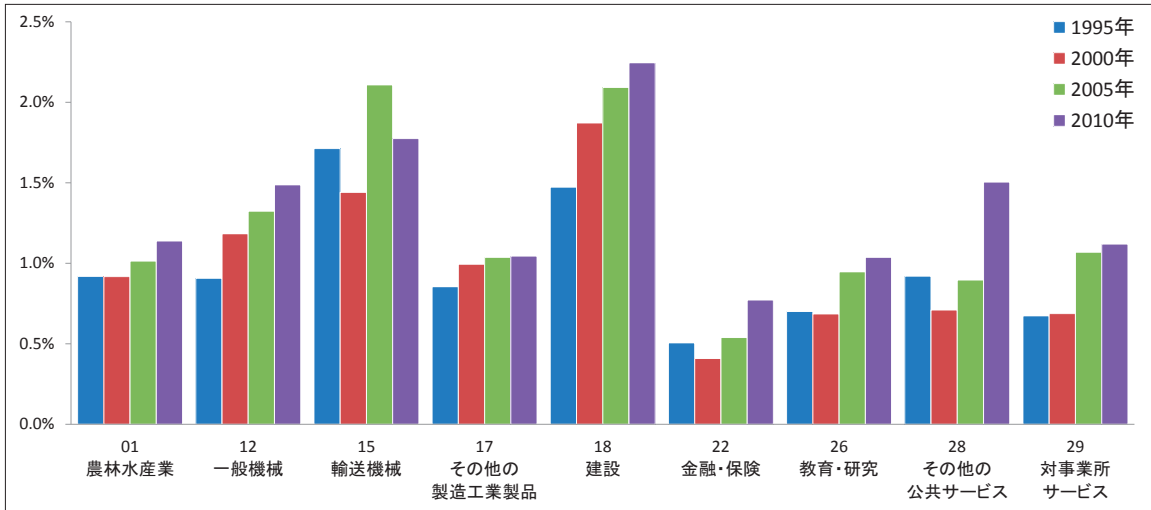
次に、増加傾向にある愛知県における富山県・岐阜県への依存率の推移を産業別にみる。

イ. 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

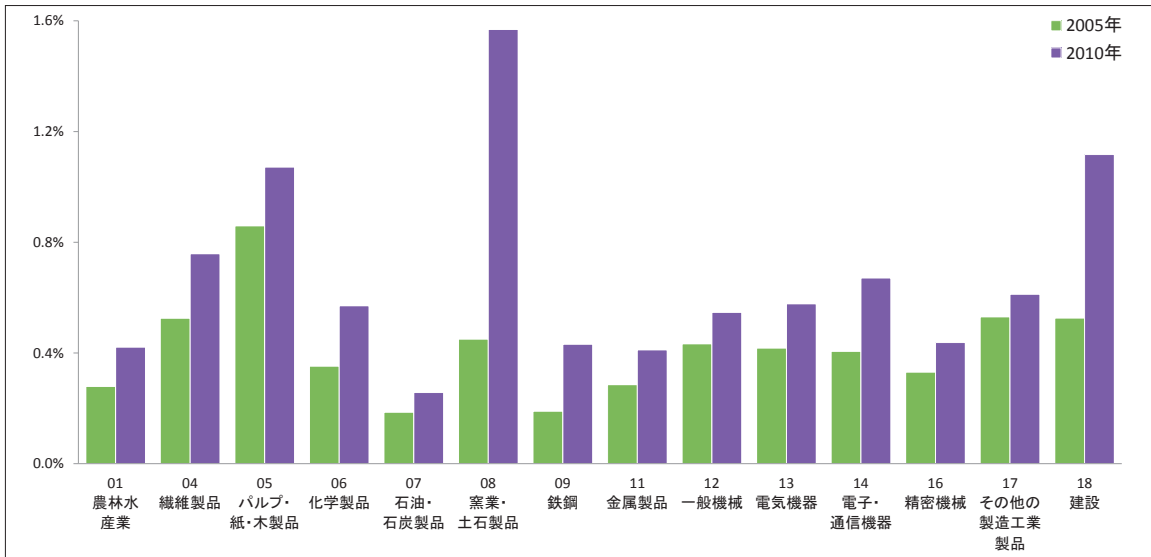
図7は、富山県への依存率の推移を産業別に示

(※2) 詳細内容は、長谷部（2002）を参照。

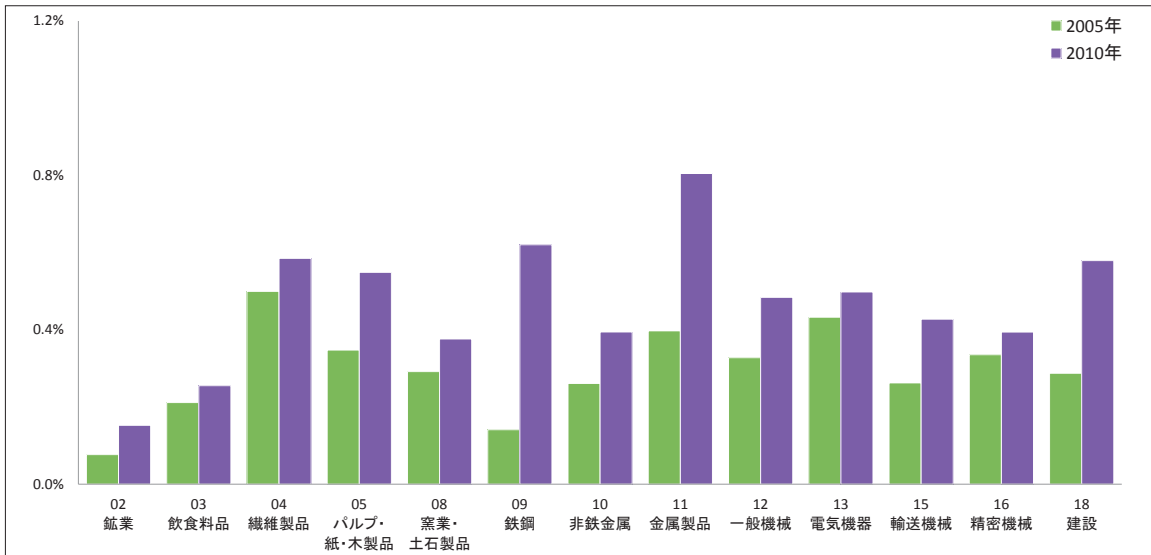
〈図8 愛知県における岐阜県への依存率の推移〉



〈図9 富山県における岐阜県への依存率の推移〉



〈図10 岐阜県における富山県への依存率の推移〉



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。

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。

ウ. 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9と図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。

(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. 県間交易額において、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。

5 社会経済効果の検証

(1) 産業および物流への効果

ア. 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次産業のウエ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

<図11 産業別就業人口割合>



<図12 製造品出荷額等>

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)

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11, 12)

イ. 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14)

○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予定)である。

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る予定であり、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

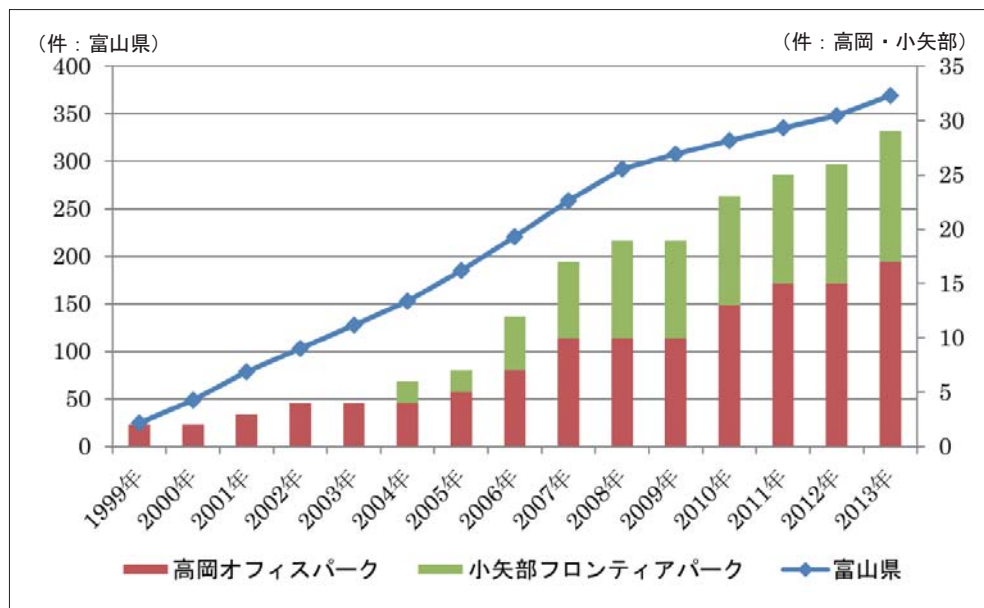
小矢部フロンティアパークのある小矢部市の工業製品出荷額は年間約700億円であり、そのうち金属製品・輸送用機械が約35%、繊維製品が約20%を占める。

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

<図13 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14 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

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だ。

(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聞いた。ヒアリング調査に関し、各企業においてはご多忙の中、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。

< 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以外に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。

ウ. 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便利性を生かし、工業団地以外にも産業の集積が進んできた。

(ア) 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」というべき集積がみられる。

(図15)

(イ) 飲料・繊維・化学工業・電気機械等

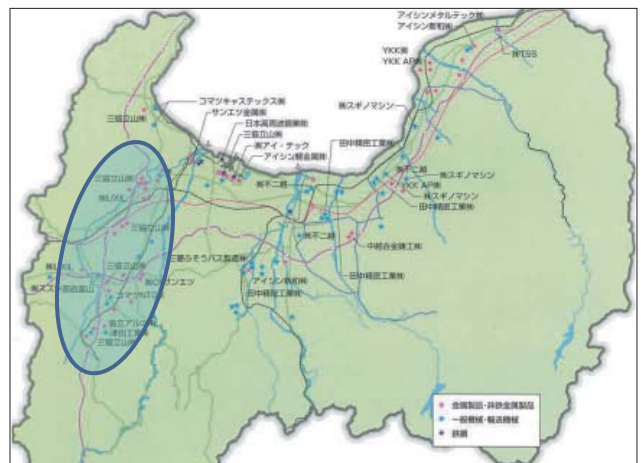
ものづくり産業の伝統を受け継ぎ、飲料・繊維・化学工業・電気機械、プラスチック製品・ゴム製品・窯業、電気機械、情報の各産業がこの地域に裾野の広い産業集積を形成している。

(図16)

エ. 各産業における東海北陸自動車道の影響・効果

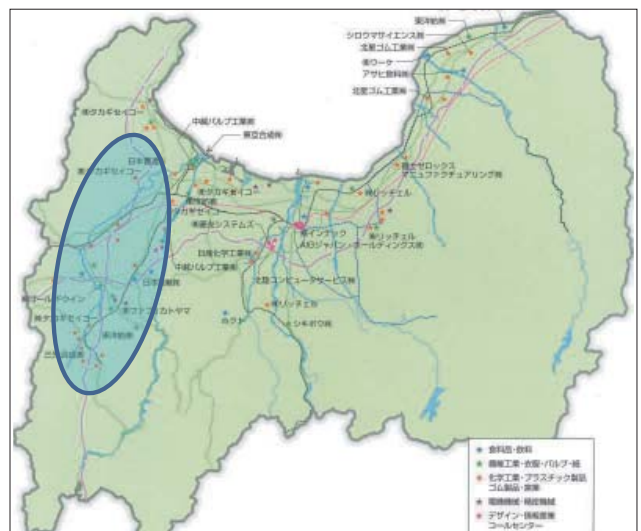
東海北陸自動車道を始めとする高速道路や港湾などのインフラが各産業に与える影響、その利用の考え方、今後の課題や期待などについて、製造業、運輸業（貨物・旅客）、小売業の各業界の企業にヒアリング調査を行った結果を以下に述べる。ヒアリング調査に関し、各企業においてはご多忙の中、多大なるご協力をいただいた。この場を借

<図15 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

<図16 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

りて感謝を申し上げたい。

(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聞いた。

<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聞いた。

<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と。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と。

< 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だけ、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ことである。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。この整備がなされない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と。

(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聞いた。

< 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で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対応することである。

(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聞いた。

<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、時間を読める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。

オ. 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。

<図17 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18 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

(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

<図19 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

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。

(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。

特に外貿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20）。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貿520万トン、内貿251万トン。外貿は輸出159万トン、輸入361万トンで、内貿は移出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。

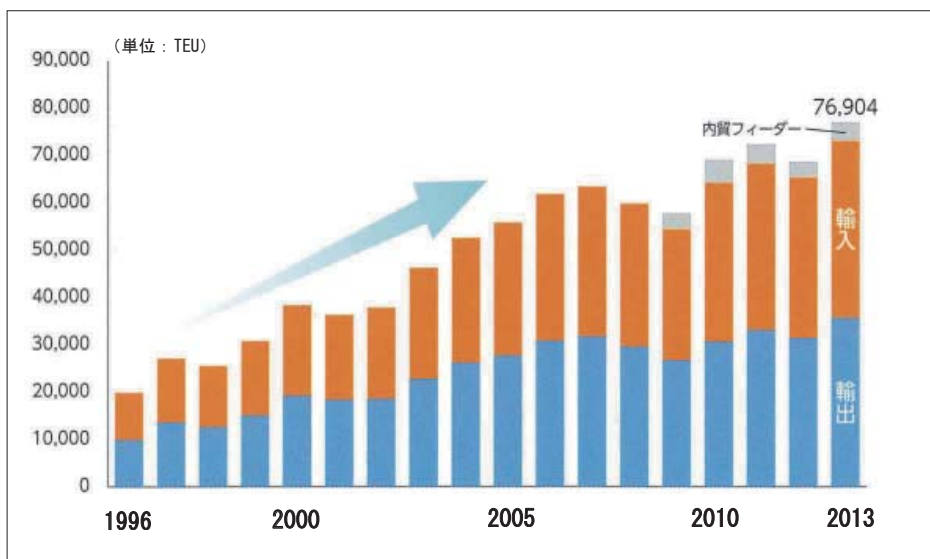
伏木富山港の利用の内訳は、県が実施したアンケート調査によると、富山県内企業の利用が2/3、県外企業の利用が1/3となっており、地元企業が、他の港を利用している実績もあるため、まず地元企業へのPRを強化している。実際に港の設備などを見学する港現地視察会を開催し、地元企業の理解を得られるよう取り組んでいる。

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。

<図20 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21 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)

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の高速化、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。

カ. 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、能越自動車道の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。

<図22 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

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圏人口（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出始めている。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。

キ. 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。

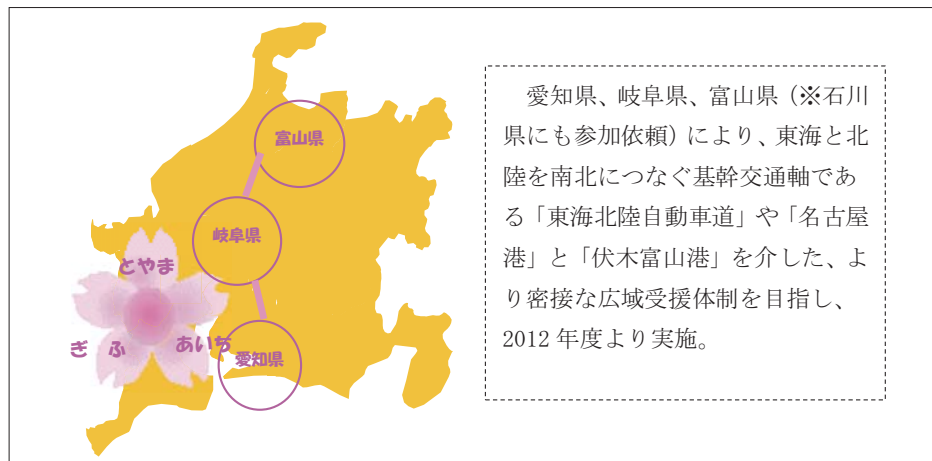
愛知県内の各自治体においては、北陸方面の各自治体とも災害時の応援協定を締結している。この中で、富山県の自治体を協定の対象としたものとしては、一宮市と高岡市、半田市と南砺市、安

<図23 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	応急復旧等に必要の物資、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24 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

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23)

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。

もう1つは、「さくら道防災連携会議」(図24)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。

ク. 東海地域における影響・効果

(ア) 日本海側から東海地域への物流の流れ

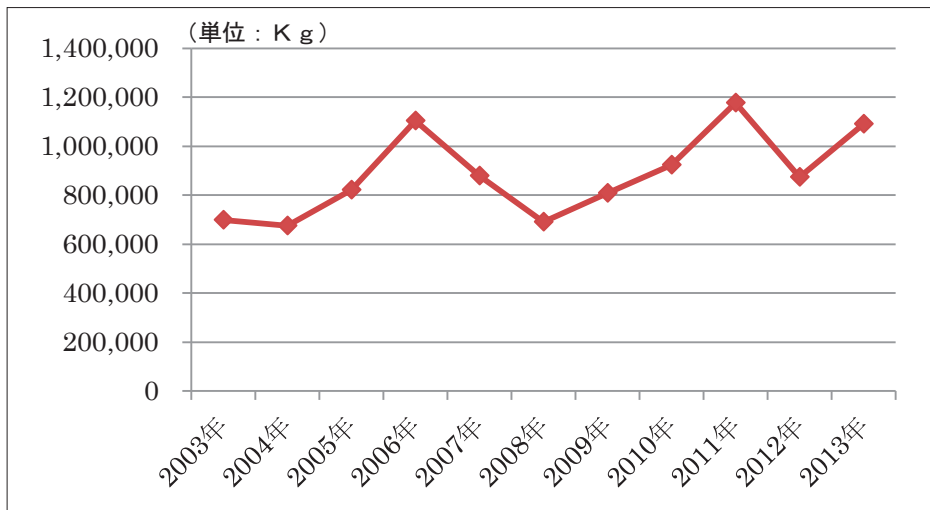
日本海側の特産物と言える水産物の流れについて、東海北陸自動車道の全線開通（2008年）前後における富山県から名古屋市中央卸売市場への水産物の入荷数量の推移を検証した。

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25, 26）

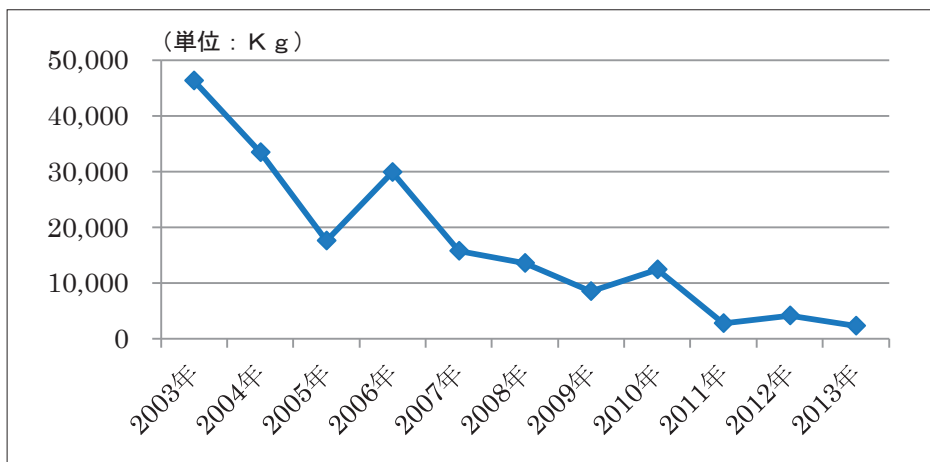
入荷数量の増減については、各年の各漁港における漁獲高、景気の動向、流通ルートの変化など、複数の要因が関与しているため断定はできないが、そのうちのひとつとして、東海北陸自動車道の全線開通へ向けて順次整備されたことに伴い、富山県の漁港から名古屋市中央卸売市場への所要時間が短縮された結果、生鮮水産物の入荷数量が増加し、冷凍水産物の入荷数量が減少してきたのではないかと推測される。

<図25 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26 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

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、富山県の沿線自治体、愛知県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	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	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
安全・安心の確保	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

(終わりに)

本稿では、中部圏地域間産業連関表による分析、自治体や企業などへのヒアリング調査結果に基づく社会経済効果について報告した。

中部圏地域間産業連関表による分析においては、県間取引額の推移について2000年から2010年にかけて富山県から愛知県、岐阜県から愛知県への移出額が増加していること、県間依存率は、相対的に低い水準ではあるが、2000年から2010年にかけて愛知県における岐阜県・富山県への依存率が上昇していることがわかった。

沿線の地域開発の評価としては、工業面では富山県西部地域に産業集積が見られる一方で、工場団地における工場のさらなる集積や進出した企業を取り巻く経営環境について一部課題が見受けられた。

富山県、岐阜県の各産業における企業へのヒアリング調査結果により、高速道路利用の考え方やその利用効果については、各産業の特性に応じて異なるものであり、課題も明らかになった。

一方で、東海北陸自動車道と伏木富山港との連携の重要性が高まるとともに、防災面において日本海側と太平洋側を南北に結ぶ基幹道路としての役割の向上、北陸地域と東海地域間の生鮮食料品の物流における役割の向上など、東海北陸自動車道が着実に地域社会へ貢献している効果も一部見られた。

これまで、調査研究の結果を3回にわたって報告してきた。最終報告書では、これら3回の報告内容をまとめるとともに、有識者に対するヒアリングを加えて、とりまとめる予定である。

(参考文献・資料)

- ・財団法人 中部産業・地域活性化センター^(※1) (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』第7巻 第3号^(※2)
- ・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
- ・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
- ・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)