

東海北陸自動車道全通による経済効果

～ 岐阜県内企業及び観光・宿泊施設に対する意識調査を中心に～

(財) 岐阜県産業経済振興センター 調査研究担当 主査 大口英徳

1. はじめに

太平洋と日本海とを結ぶ東海北陸自動車道が昨年 7 月に全通した。貫通に 9 年半もの歳月を要した飛騨トンネルなどの難工事を乗り越え、着工から 36 年を経ての全線開通。地域にとって待望の道路の完成である。平成 17 年には東海環状自動車道の東回り区間が開通するなど、岐阜県にとってはここ数年、幹線道路ネットワークが大きく向上し、企業立地などで経済効果を生んでいる。

平成 10 年の東海総合研究所(現三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング)による試算では、全通によってもたらされる便益を 30 年間で約 5 兆 6 千億円とはじく。もちろんこれはある一定の条件の下での試算だ。総事業費 1 兆 2 千億円にのぼる多額の投資と関係者の多大な尽力により建設された同自動車道をいかに活かしていくか。投資が高くつくか安くつくかはこれからの取り組みにかかっている。



図-1 位置図

2. 産業経済面の効果

(1) 東海、北陸の産業界からの期待

全通に先立つ 4～6 月に東海、北陸の 6 同友会合同で実施された「東海北陸自動車道の全線開通に伴うアンケート調査」によると、自社への影響について、特に富山、岐阜でプラス評価が多い。期待することとしては「都市と地方との連携」や「観光立国」が多くを占め、両者で 8 割程度を占める。全通を契機に、北陸地域は産業面で愛知と、観光では岐阜との結びつきも重視し、岐阜や愛知は富山との結びつきを深めたいと考えているようだ。

東海と北陸が結ばれることで商圏が拡大し、物流にも選択肢が広がる。同自動車道の全通前後には、東海、北陸の金融機関が主催する企業商談会が開催されるなど、両地域の経済交流のさらなる拡大が期待される。

(2) 岐阜県内企業の期待感

県内企業の期待感はどうだろうか。当センターが県内企業 1,000 社に対し、全通前の 6

月に実施したアンケート調査（以下、「1,000社調査」）の結果からは、企業業績や地域経済に対して総じてプラス効果への期待感が大きく、特に県全体への経済効果については6割以上の企業がプラスと評価していることが分かった（図-2）。

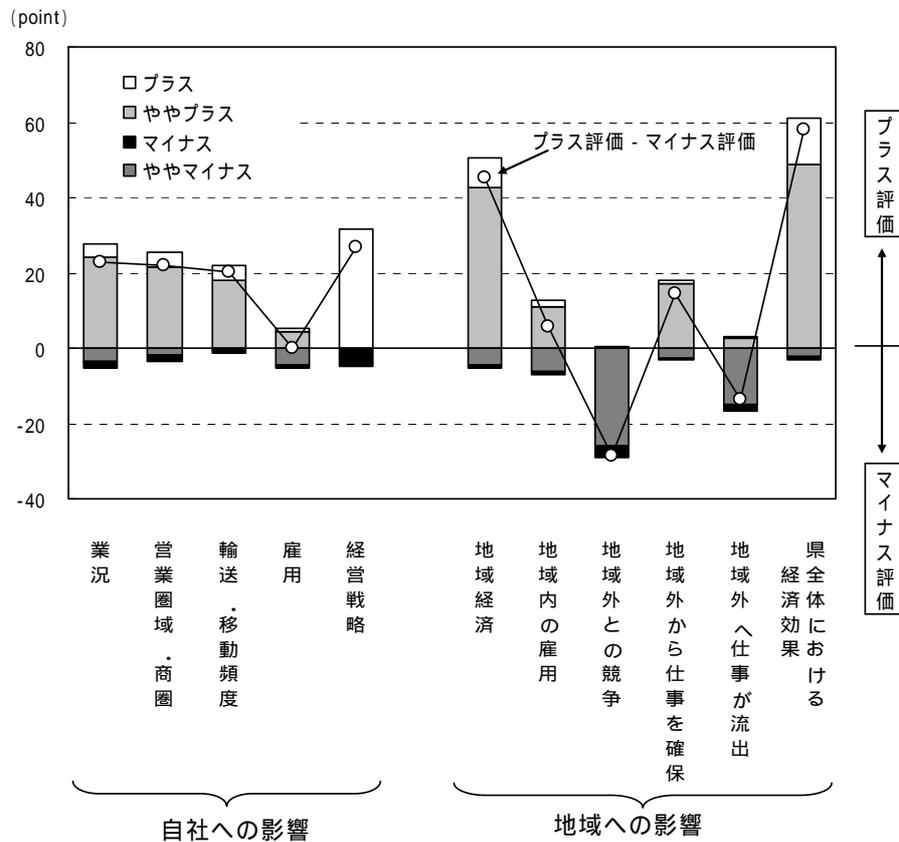


図-2 1,000社調査における評価

業況への影響	何らかの影響あり		プラス超過の割合		
	プラス評価 (A) % 順位	変わらず % 順位	マイナス評価 (B) % 順位	(A) + (B) % 順位	(A) - (B) % 順位
全数	29.5	65.0	5.5	35.0	24.0
岐阜	26.2 5	72.3 1	1.5 5	27.7 5	24.6 4
西濃	30.2 3	66.3 2	3.5 4	33.7 4	26.7 2
中濃	34.1 1	59.8 4	6.1 3	40.2 2	28.0 1
東濃	31.9 2	61.1 3	6.9 2	38.9 3	25.0 3
飛騨	29.8 4	50.9 5	19.3 1	49.1 1	10.5 5

表-1 圏域別の評価

一方で、効果に対する期待感には地域によって差がみられる。何らかの影響があるとした企業の割合は、飛騨が最も高く約5割に上り、次いで中濃が4割、最も低い岐阜圏域では3割弱にとどまった。影響の多くはプラスの評価であったが、飛騨ではマイナスもかなり強く、プラス超過の割合は5圏域のうちで最も低い（表-1）。

分析を行った岐阜大学地域科学部の三井栄准教授は、「全通の影響が最も大きいと予測される飛騨地区においては道路の利用度がかなり高い反面、地域間競争が激化することへの懸念が非常に高い傾向が見られる」と指摘する。

3. 観光交流産業への影響

観光道路としての利用も多い同自動車道の経済効果を評価するうえで、観光交流における動向や影響の把握は欠かせない。そこで県内の主な宿泊施設と観光施設 521 カ所を対象として12月にアンケート調査（以下、「観光アンケート」）を実施した。この結果は今後分析のうえ当センターHPにて公表することとしているが、ここで結果の概要を述べる前に、岐阜県の観光交流の現状と主な観光地の動向について簡単に触れておきたい。

(1) 岐阜県における観光交流の状況

県の統計によると、平成19年の観光入り込み客数は、愛・地球博が開催された平成17年を上回る過去最高の5,284万人に達した。一方で、宿泊者数は431万人で近年減少傾向にある。

全国と比較してみよう。国土交通省「宿泊旅行統計調査」（対象：従業者10人以上の施設）によると、平成19年の岐阜県の延べ宿泊者数は357万人泊で全国29位。県民1人当たりどれだけの宿泊客をお迎えしているか指数にしてみると38位の170%で、近隣の長野県（2位）、石川県（5位）、静岡県（9位）に比べて低い水準にとどまっている（表-2）。

観光資源豊かな岐阜県。美しい自然や歴史・風土に育まれた独自の文化など、全通により潜在能力がますます発揮されることが期待される。

順位		指数 (%)	延べ宿泊者数 (万人泊)	順位	国調人口	順位		指数 (%)	延べ宿泊者数 (万人泊)	順位	国調人口
-	全国	242	30,938	-	12,777	38	岐阜県	170	357	29	211
1	沖縄県	876	1,193	6	136	39	福岡県	168	848	12	505
2	長野県	481	1,057	8	220	40	愛媛県	166	244	39	147
3	山梨県	467	413	26	88	41	兵庫県	157	879	11	559
4	北海道	443	2,492	2	563	42	徳島県	153	124	46	81
5	石川県	394	463	23	117	43	愛知県	145	1,049	9	725
6	大分県	393	475	22	121	44	神奈川県	120	1,058	7	879
7	京都府	363	961	10	265	45	茨城県	106	315	34	298
8	福島県	359	752	13	209	46	奈良県	81	115	47	142
9	静岡県	354	1,342	5	379	47	埼玉県	45	317	32	705

国土交通省「平成19年宿泊旅行統計調査」、総務省「平成17年国勢調査」より作成

表-2 県民1人当たり宿泊者指数

次に、産業としての面をみてみよう。観光消費額を県内総生産に対比すると4%程度だが、飛騨に限れば18%程度にものぼる。公共投資の大幅な回復が見込めない時代において、特に中山間地域にとっては、裾野の広い関連産業や波及効果も含め、まさに地域を支える基幹産業となっている。

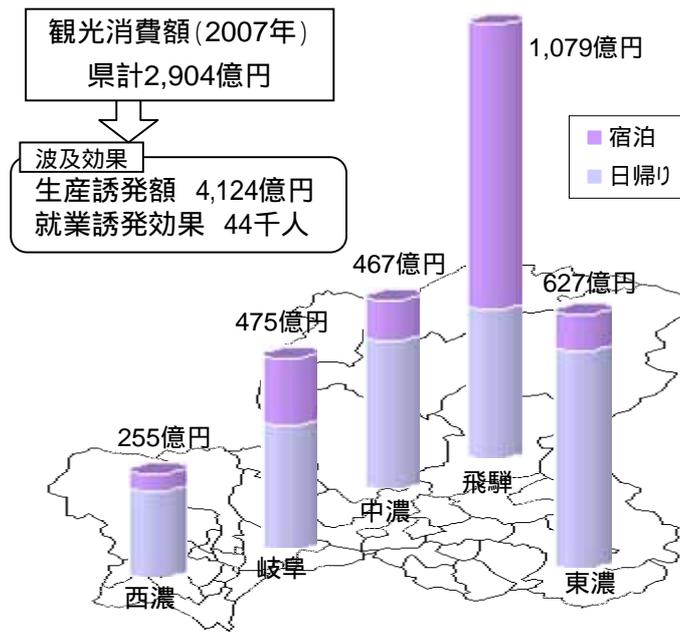


図-3 観光消費額と波及効果

(2) 主な観光地における全通後の動向

観光客増加のニュースは行楽期を中心に様々伝えられている。世界遺産白川郷では全通から4ヶ月間で例年の1.5倍もの観光客が押し寄せ「平日でも土日のよう」な賑わい。人口2千人にも満たない村のICで1万台以上が乗降する日もあり、観光客を分散させるマネジメントなどの対応に迫られているほどだ。

岐阜市の長良川鸕飼では、北陸客が2倍以上になるなど前年より約5千人多い12万5千人が乗船。飛騨高山の観光客も7月は前年比22%、8月は5%増加した。

三菱UFJリサーチ&コンサルティングによる夏休み集客実態調査によると、セラミックパークMINO(多治見市)では国際陶磁器フェスティバル開催と相まって前年の約2倍、ひるがの高原「牧歌の里」(郡上市)で3割、世界淡水魚園「アクア・トトぎふ」(各務原市)で2割の増加などとなっている。

一方で宿泊客は「ほぼ前年並みで、人は動いているが日帰りが多い」(高山市の主力ホテル経営者)。日本三名泉の1つである下呂温泉や長良川温泉でも宿泊客が伸び悩む。「北陸などに客が流れているのでは」「消費の冷え込みの方が心配」との声も聞かれるが、全通直後のこうした状況は「1年もすればまた変わってくるだろう」(同)との見方も多く、「一歩足を伸ばして行き帰りに寄って、泊まってもらいたい」(下呂市の業界団体)と広域交流に期待を寄せる。

(3) 観光アンケート結果の概要

さて、観光アンケートの結果を概観すると、県全体への経済効果について6割以上がプラスと評価するなど、概ね1,000社調査の結果と似た傾向となっているが、全体としてグ

ラフの棒（プラス評価+マイナス評価）が長くなっており、企業全般を対象とした先の調査に比べ、観光交流への影響の大きさが見てとれる（図-4）。

また、観光客の行動範囲が広がることから地域外への観光客流出や競争激化を強く懸念していることがうかがわれる。しかし反面、入り込みの期待もできるわけで、いかに全通によるプラス効果を活かし、マイナスの影響を減らすかがポイントだろう。

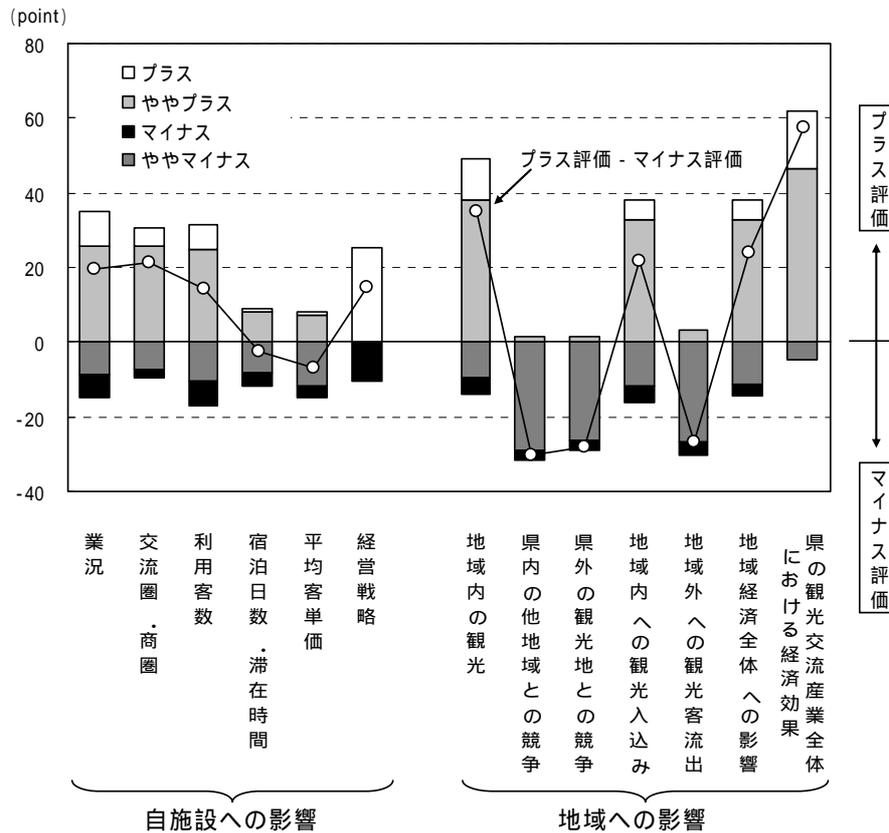


図-4 観光アンケートにおける評価

業況への影響	何らかの影響あり		プラス超過の割合		
	プラス評価 (A) % 順位	変わらず % 順位	マイナス評価 (B) % 順位	(A) + (B) % 順位	(A) - (B) % 順位
全数	35.9	48.5	15.5	51.5	20.4
岐阜	40.4 2	55.3 2	4.3 6	44.7 5	36.2 2
西濃	18.9 6	69.8 1	11.3 4	30.2 6	7.5 4
中濃	57.0 1	34.2 5	8.9 5	65.8 2	48.1 1
東濃	28.3 5	54.7 3	17.0 3	45.3 4	11.3 3
飛騨	28.6 4	40.3 4	31.2 2	59.7 3	-2.6 6
下呂	38.1 3	23.8 6	38.1 1	76.2 1	0.0 5
旅館・ホテル	42.9	42.9	14.3	57.1	28.6

表-3 圏域別と旅館・ホテルの評価

地域別では、同自動車道と東海環状自動車道との結節点である中濃でプラス評価が多い。反対に両自動車道沿線からはずれる西濃では約 7 割が影響なしとしており、東海環状自動車道西回りの整備に期待がかかる。飛騨圏域、特に下呂地区では 3/4 以上の施設が影響を受けると回答しているが、プラス、マイナスの評価が同程度あり、施設によって明暗を分けているようだ(表-3)。「変わらず」との回答が比較的多かった地域でも、集客力のある施設では来客数を伸ばしており、こうした施設を核として周辺に効果を波及させていく仕掛けが重要だろう。

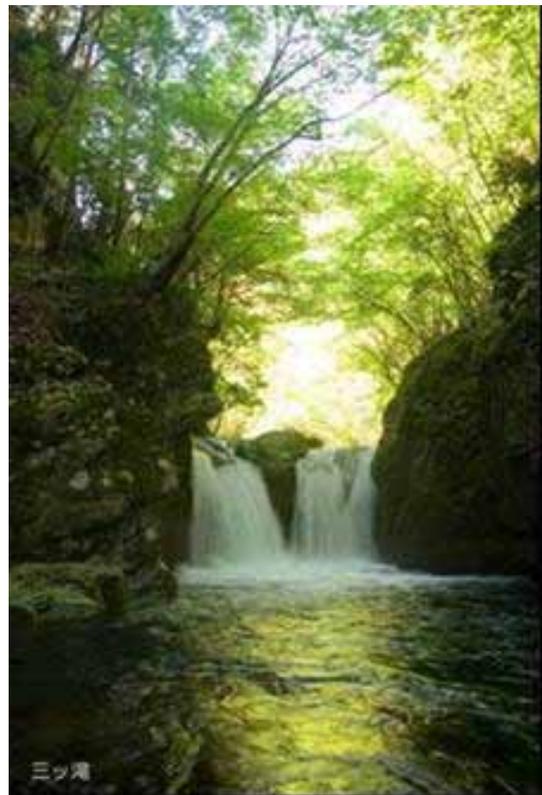
また、予想されたとおり沿線を中心に北陸客が増加傾向との回答が多く見られた。ただし、北陸客が占める割合は中京圏からの客に比べれば小さい。岐阜県にとって最大の顧客である中京圏の動向について、NEXCO 中日本がまとめた全通から秋の行楽期までの交通状況で見ると、愛知・三重県内 IC と石川・富山県内 IC 間の交通量が昨年一日あたり 1900 台から 3200 台へ、岐阜県内 IC と石川・富山県内 IC 間では同 2900 台から 3900 台へと大きく増加しており、特に愛知・三重と北陸間の増加が著しい。

中京圏の客を北陸へ素通りさせず、いかに県内に立ち寄って(泊まって)もらうか。さらに言えば、関東や関西、海外からの誘客もにらみ、我田引水を超えて東海と北陸とが広域連携を図り、観光魅力を高めて誘客することが重要と言えそうだ。

4. おわりに

岐阜県は、富山県、石川県などと協定を締結し、産業や観光面などで連携を図ることとしており、今後の具体策に期待がかかる。また、「岐阜の宝もの」の認定などを通じて観光資源のブラッシュアップが図られており、点から面へ、これらの取り組みが実を結び経済効果となって現れてくるものと期待される。

当センターとしても、農商工連携やファンドなどによる支援を通じて積極的にサポートしてまいりたい。



右写真 「岐阜の宝もの」
小坂の滝めぐり(下呂市)

*このレポートは、(社)全日本建設技術協会発行「月刊建設(2月号 Vol.55)」に掲載された原稿を補筆したものです。