

高速道路の整備に伴う効果と活用について



山梨県 県土整備部 高速道路推進課

1. はじめに

中部横断自動車道は、日本列島の中央部における新たな国土の横断軸として、新東名高速道路、中央自動車道及び上信越自動車道を結び、太平洋側と日本海側をつなぐ高規格幹線道路です。

山梨県では、高速道路の無料区間ゆえに来訪者が立ち寄りやすいという地域の優位性を活かし、峡南地域道の駅ネットワーク協議会にて沿線にある五つの道の駅を活用した取り組みを行っています。また、その全線開通が県内にもたらす効果、課題及び期待について意見を聞く場として、全4回にわたる『中部横断自動車道開通記念リレーシンポジウム』を開催しました。

本稿では、協議会及びリレーシンポジウムで出された意見をもとに、高速道路の整備がもたらす効果や、地域における高速道路の活用に関する取り組みについて紹介します。

山梨県と長野県を結ぶ（仮称）長坂 JCT から佐久小諸 JCT までの区間のうち、八千穂高原 IC から佐久小諸 JCT までは既に供用されていますが、（仮称）長坂 JCT から八千穂高原 IC までの約 40 km は未事業化区間です。そのため、山梨県では関係機関に対して整備促進を働きかけています（図－1）。



図－1 中部横断自動車道概要図

2. 中部横断自動車道の概要

静岡県静岡市から長野県小諸市までの全長約 132 km が高規格幹線道路の予定路線として決定され、静岡県と山梨県を結ぶ新清水 JCT から双葉 JCT までの区間は、令和 3 年 8 月 29 日までに暫定 2 車線で全線開通しました。

3. 峡南地域道の駅ネットワーク協議会

峡南地域道の駅ネットワーク協議会は、県、国土交通省、沿線 5 町及び道の駅 5 駅から構成されています。県内外の観光客を峡南地域に呼び込

み、中部横断自動車道の開通をさらなる地域活性化につなげる契機とするとともに、「休憩機能」、「情報発信機能」及び「地域連携機能」の三つの機能を拡大・拡充し、地域の魅力を高め、周辺地域への経済波及効果を最大化することを目的にしています。

4. 道の駅の役割

道の駅を拠点としたネットワーク化を進めていくにあたり、各駅が個別に取り組むのではなく、道の駅同士及び周辺の観光資源と連携することが重要となります。

協議会では、誘客活動の積極的な展開、観光客の行動データや消費動向の把握及びサイクルツーリズム事業への注力といった意見が挙げられました。一方で、魅力発信の体制及び観光資源の磨き上げの必要性といった課題も指摘されました。

そこで、峡南地域内の道の駅を「ゲートウェイ型」及び「地域内拠点型」の二つに分類すると

もに、それぞれの役割や機能を整理し、デジタルサイネージの設置、サイクルルートの設定及び整備等を行いました（図－2）。

それぞれの道の駅の役割は、次のとおりです。

(1) ゲートウェイ型

高速道路のICに直結している道の駅「富士川」及び「なんぶ」の2駅は、遠方からの来訪者が最初に立ち寄りやすいため、地域のゲートウェイ（玄関口）としての役割を担います。さらに、デジタルサイネージを用いた情報発信及び二次交通手段としてレンタサイクルの提供を行います。

(2) 地域内拠点型

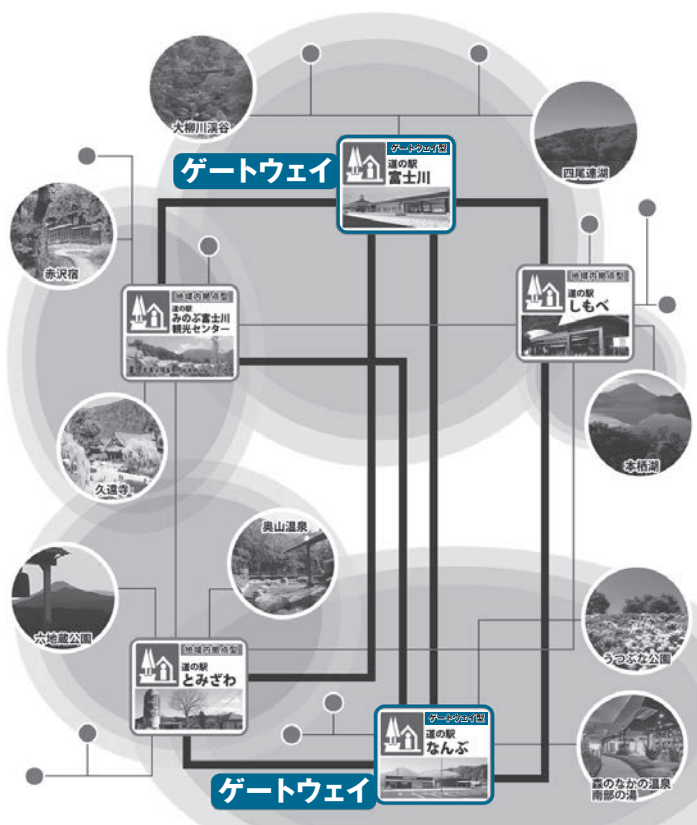
道の駅「みのぶ」、「とみざわ」及び「しもべ」の3駅は、峡南地域の伝統工芸（和紙、拓本、硯及び印章）の周辺資源と連携しながら、体験できるプログラムの案内や予約、テーマごとのイベント支援等の役割を担います。そのほか、他の駅と連携した特産品の相互販売等を行います。

5. リレーシンポジウム

中部横断自動車道開通記念リレーシンポジウムは、中部横断自動車道の静岡・山梨間が全線開通したことを受け、その整備効果を広く発信し理解を促進するとともに、今後の道路ネットワーク整備に対する機運醸成の機会とすることを目的に開催しました（写真－1）。



写真－1 リレーシンポジウム開催状況



図－2 道の駅の役割分担イメージ図

『産業・物流』、『観光』、『防災・医療』、『総括』という四つのテーマに基づき、計4回開催し、それぞれのテーマに関するパネリストの意見をリレー形式でつなぎました。

開催概要は、次のとおりです。

(1) 第1回テーマ『産業・物流』

① パネリスト

- ・配送・物流業、運送業、総合小売業及び製造業から計4名

② パネリストからの意見概要

- ・県内最大級の大型物流拠点を建設し、中部横断自動車道を活用した「在庫型サプライチェーン」を展開する予定
- ・新たに静岡県が商圏となる可能性に期待
- ・清水港を経由した海外配送が効率的になった

③ まとめ意見概要

- ・ポテンシャルを最大限に発揮するためには、既存道路の渋滞解消やアクセス道路の改良が必要

(2) 第2回テーマ『観光』

① パネリスト

- ・旅行業協会、ホテル業、総合観光施設・宿泊業及び道の駅管理者から計4名

② パネリストからの意見概要

- ・旅行先の選択肢が増えた
- ・地域の魅力を知ってもらえるような取り組みを実施
- ・地産地消にこだわったお菓子作りや、地域の周遊を目的とする自転車の貸し出しを実施
- ・過去最高の売り上げを達成

③ まとめ意見概要

- ・沿線地域が素通りされないように、観光目的となる魅力ある地域づくりとその情報発信が重要

(3) 第3回テーマ『防災・医療』

① パネリスト

- ・道路管理者、災害ボランティア団体及び学識者から計4名

② パネリストからの意見概要

- ・災害時には高速道路ネットワークは重要
- ・救命救急医療機関へのアクセスが向上し、救命率が向上
- ・高速道路は被災してもその復旧が早く、地域での土砂災害リスクを考えると、役割は非常に大きい

③ まとめ意見概要

- ・平時から関係機関と連携を取りながら、既存インフラを有効活用していくことが大事

(4) 第4回テーマ『総括』

① パネリスト

- ・地域経済同友会、農業法人、学識者及び地域住民から計4名

② パネリストからの意見概要

- ・県内の生産性向上と省コスト化による付加価値の最大化に加えて、外部からの新たな需要を呼び込んでいくことが重要
- ・関係者が連携して取り組みを考えることが重要
- ・地域の魅力を発掘し、効果的に発信することが重要
- ・農業と観光の相乗効果を活かしていけるとよい
- ・いち早く病院に搬送できる「命の道」が整備された

③ まとめ意見概要

- ・持続可能な地域のために、地域が積極的に連携し、来訪者と地域との交流を生み出すことが重要
- ・地域固有の魅力を活かして多様な人々が「訪れたい」と思える地域にすることが、魅力あふれる地域の未来につながる

6. 整備効果説明に対する住民の反応

山梨県では、中部横断自動車道の未事業化区間である長坂・八千穂間について、先行して供用した静岡・山梨間の整備効果を示すため、令和6年1月にリレーシンポジウムの結果をまとめたパネル展示による「説明コーナー」を設置し、未事業化区間近辺の地域住民を対象に、高速道路の整備

効果の実例を説明しました。

参加した地域住民からは、高速道路整備に対して、次のとおり賛否両論の意見が寄せられました。

(1) 高速道路整備に賛成する意見の概要

- ・車で行ける旅行先の範囲が広がる
- ・山梨県には観光地が多いため、他県からの観光客が増える
- ・被災時の支援における高速道路の存在は大きい等

(2) 高速道路整備に反対する意見の概要

- ・観光客が増えるというが、環境が破壊されるため、逆に観光客は減ってしまう
- ・ストロー現象により、山梨県は通過されるだけになる等

このように、高速道路整備に賛成する意見は、リレーシンポジウムでの物流関係者の意見と同様に、旅行等による移動時間の短縮効果に関するものが多く、一方で、反対する意見は、環境破壊等、マイナス効果を理由に挙げるものが多いことが分かりました。

7. 高速道路の果たす役割

高速自動車国道法第4条では高速自動車国道が

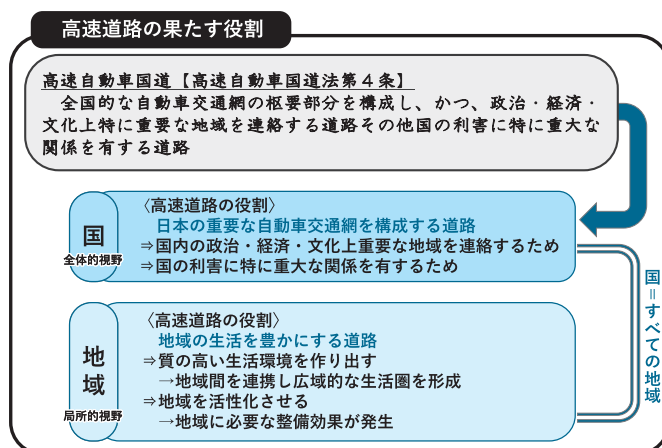


図-3 高速道路の果たす役割

定義されており、その内容から、国は日本全体の交通網の主要部分を形成し、国内の重要な地域を結ぶことで日本全体の利益を生むことを目的として、高速道路を整備していると考えられます。

一方、具体的な内容は異なるものの、どの地域にも共通して求められる高速道路の役割は、その地域の生活を豊かにすることです。つまり、高速道路は地域住民に質の高い生活環境を提供するとともに、地域外から多くの人やモノを呼び込み、地域を活性化させる役割を果たすと考えられます。

そして、特に「地域を活性化させる道路」としての役割を果たすためには、地域が一丸となって取り組みを実行することが重要です（図-3）。

8. 地域が行うべき取り組み

これまで述べてきたさまざまな整備効果や、高速道路が地域に果たす役割を踏まえると、その整備に際して地域が行うべき取り組みは次の二つです。

一つ目は「地域の高速道路を受け入れる体制構築のための取り組み」です。地域行政は、高速道路が地域にもたらす効果を理解するとともに、高速道路を活用した地域の将来像を設定し、その実現に必要な整備効果を抽出します。また、高速道路がもたらす整備効果を地域住民と共有し、マイナス効果が生じる可能性がある事象については、その配慮やマイナスを補い上回る効果を発生させる方法を地域住民に説明し、高速道路整備への理解を得ることが必要です。

二つ目は「地域を活性化させるための取り組み」です。設定した地域の将来像から抽出した整備効果について、それが自然に発生するのか、意図的に発生させる必要があるのかを地域の関係者とともに検討します。そして、導き出した方策には地域全体で取り組む必要があります。

このように、地域が行うべき取り組みは非常に大きく、また、慎重な検討と強い実行力が求められます。行政も地域も、他の

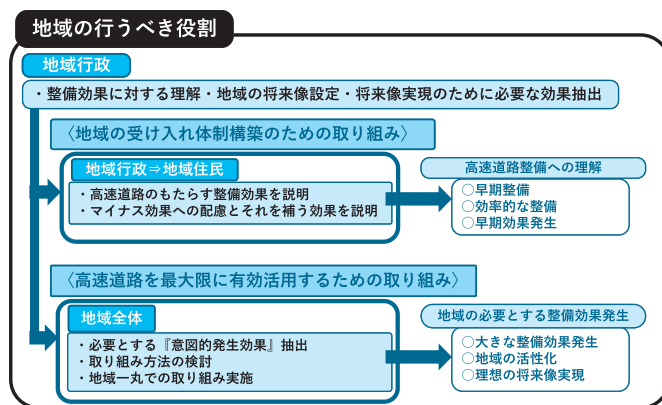


図-4 地域の行うべき役割

類似事例等を十分に調査し、関係者へのヒアリングや専門家からのアドバイスを受けながら、知識や理解を深めて取り組んでいく必要があります（図-4）。

9. まとめ

高速道路が地域の生活を豊かにする施設となるためには、国が高速道路を整備するのと同様かそれ以上の労力と時間をかけて、地域が継続的に体制を構築し、地域を活性化させるための取り組みを進める必要があります。

国は「新時代に地域力をつなぐ国土」というテーマを掲げています。ここでいう地域力とは、地域課題を克服する力と地域の魅力を高め人々を惹きつける力のことです。これらの力は地域の取り組みによって養われるものであり、地域力がなければ、高速道路は単に物理的に地域をつなぐだけの施設となり、多くのマイナス効果が発生する可

能性もあります。

地域の最終目標は、行政と地域が共に高速道路の整備効果を深く理解し、その効果を最大限に引き出す「地域を活性化させるための取り組み」を通じて、「住民が住みやすい地域」、「地域外の人が住みたいと思える地域」を築くことです。これらの目標が達成された時、高速道路は地域にとって十分に役割を果たしたことになるでしょう（図-5）。

10. おわりに

中部横断自動車道の南アルプス IC 周辺に、会員制の大型倉庫型店舗「コストコ」が出店しました。このコストコの出店条件は「店舗の半径 10 キロ圏内に人口 50 万人以上」とされていますが、出店箇所は、この条件を全く満たしていません（参考：南アルプス市人口約 7 万人・面積約 264 km²）。しかし、周辺には中部横断自動車道に加え、地域高規格道路が隣接しており、コストコの現場視察でアクセス性の良さが高く評価され、出店の決め手となったとのこと。

そして、このコストコの出店は地域や県内全体で大きな話題となり、期待が高まっています。

地域行政に携わる立場として、高速道路が整備された時点、あるいはそれ以前から、地域や外部の人々が将来その地域に発生するであろう大きな整備効果を予想し、期待してもらえよう地域を築き上げていきたいと考えます。

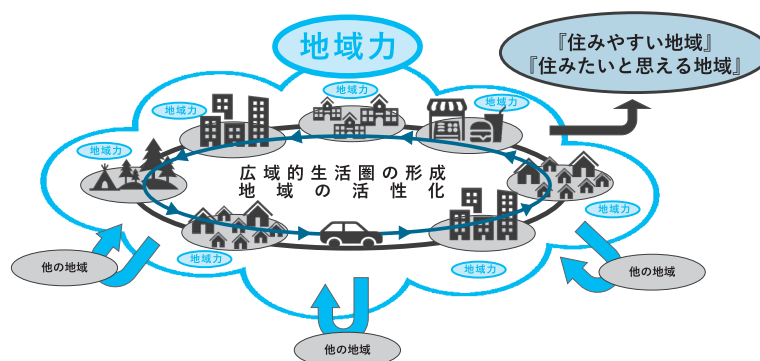


図-5 地域の将来像のイメージ例