

# 高速道路と地域社会

佐野 治久

## 1. はじめに

昭和38年、わが国初の高速道路として名神高速道路栗東～尼崎間71kmが開通して以来、高速道路は年々開通延長を伸ばし、平成元年度末現在で総延長は4,661kmとなっている。高速道路の通行台数も年々増加の一途をたどり、平成元年度の年間交通量は通行台数で9億3,300万台にのぼっている。

高速道路による人や物の輸送は、わが国の輸送全体の中でも大きなウェイトを占めており、高速道路は、今や産業活動における大動脈としてはもちろん、ビジネスやレジャーにもなくてはならない存在となっている。

さらに、高速道路は単に交通上の利便をもたらすだけでなく、その利便効果を通じて沿線地域の工業や農業、観光事業を発展させるとともに、生活の面でも人々に活気と豊かさをもたらしている。

本稿は、高速道路が沿線地域の産業や社会におよぼすさまざまな効果について、実例をあげて紹介するものである。

## 2. 高速道路の経済効果

高速道路の経済効果は、表1にみるように、「直接効果」と「間接効果」に分けて考えることができる。本節では直接効果について紹介し、間接効果については次節で実例により紹介することとする。

### (1) 輸送時間の短縮

高速道路を利用する最大の目的は、輸送時間の短縮であることはいままでもない。高速道路を利用すれば地域間の時間距離は大幅に短縮される。たとえば、鹿児島から東京まで一般国道を利用すると、およそ39時間がかかるが、高速道路を利用すると、現在は約19時間、将来、高速道路がすべて完成すると約16時間に短縮される。

### (2) 走行費の節約

さの はるひさ 日本道路公団 審議室  
〒100 千代田区霞が関3-3-2

1990年9月号

表1 高速道路の経済効果

経済効果	項	目
直接効果	①	輸送時間の短縮
	②	走行費の節約
	③	運転者の疲労度の軽減と走行快適度の増大
	④	荷傷みの減少と梱包費の節約
	⑤	交通事故の減少
間接効果	①	生産力拡大効果
	②	物価低減効果
	③	地域開発の誘導効果
	④	生活基盤の拡充効果
	⑤	土地利用の促進効果
	⑥	行財政の効率化効果

高速道路は、一般道路に比べ、発進・停止や加速・減速が少なく、路面もなめらかなため、燃料やオイルが節約される。走行費の大部分を占める燃料費について、高速道路と混雑した一般道路を利用した場合を比較すると、燃料1ℓ当たりの走行距離で乗用車で32%、普通貨物車では36%の節約となる。これは、乗用車で東京～名古屋を走行すると、一般道路ではガソリンが約35ℓ必要だが、高速道路では約24ℓで済む計算となる。

### (3) 走行快適性の増大

高速道路は、完全立体交差、中央分離帯の設置、広い車線幅、なめらかな路面といった構造により、快適な走行を可能としている。特に、運転者の疲労が少なくなるため、かつては大変な労力を必要とした長距離走行も、現在では容易になっている。

### (4) 荷傷みの減少等

高速道路では、揺れや振動が少なく、このため、積荷の損傷が少なくて済む。その結果、梱包をより簡単にすることが可能となる。また、野菜・果物などの農産物では、荷傷みの減少は輸送中の減耗を少なくするというだけでなく、その積荷の市場価格の上昇につながるため、その減少は大きな意味を持っている。

### (5) 交通事故の減少

高速道路は、高規格の構造を有しているため、一般道

表 2 工場立地件数における県別順位

年	全国件数	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
56	2,091	北海道 (116)	兵 庫 (105)	長 野 (90) 山 形 (90)	.....	新 潟 (88)
57	1,882	長 野 (86) 兵 庫 (86)	.....	北海道 (84)	千 葉 (74)	愛 知 (72)
58	1,856	長 野 (101)	北海道 (97)	愛 知 (94)	新 潟 (85)	茨 城 (77)
59	2,364	長 野 (133)	新 潟 (113)	福 島 (110)	北海道 (109)	兵 庫 (107)
60	2,537	新 潟 (122) 兵 庫 (122)	.....	群 馬 (120)	愛 知 (113)	北海道 (110) 茨 城 (110)
61	2,522	新 潟 (136)	群 馬 (132)	茨 城 (122)	長 野 (117)	愛 知 (115)
62	2,557	新 潟 (143)	北海道 (134)	群 馬 (131)	福 岡 (118)	愛 知 (107)
63	3,536	新 潟 (228)	北海道 (204)	茨 城 (158)	福 岡 (154)	兵 庫 (150)
速報 <sup>1</sup>	4,143	北海道 (276)	新 潟 (261)	福 岡 (212)	長 野 (160)	山 形 (150)

注：( ) は県別工場立地件数

資料：「工場立地動向調査」(通産省)

路に比べはるかに安全性が高い。死傷事故率では、全道路の112件/億台キロに比べ、高速道路では9件/億台キロ(昭和63年実績)となっている。また、高速道路が開通すると、一般道路から高速道路へ交通が移るため、一般道路の混雑が緩和され、事故や騒音が減少するという効果もある。

### 3. 産業活動への影響

#### (1) 工業の活発化

高速道路は、沿線地域の輸送条件を飛躍的に向上させるため、高速道路が開通した地域では、工場立地が目立って増加する。工場立地件数における県別順位をみると(表2)、長野県は、昭和57~59年に3年続けて第1位となっており、また、新潟県は、60~63年には4年連続で第1位となり、平成元年にも第2位となっている。これは、それぞれ、昭和57年の中央自動車道の全通、60年の関越自動車道の全通が大きな要因となったものとみることができる。

また、高速道路のインターチェンジ周辺地域は、原材料や製品の輸送にきわめて有利なため、インターチェンジ周辺地域では、工場立地が非常に盛んになる。

昭和62年には、インターチェンジ10km圏内に立地したものが全体の47.1%、20km圏内のものが63.3%となり、63年には、10km圏内に立地したものが61.5%、20km圏内のものが78.3%となっており、工場立地がインターチェンジ周辺地域に集中していることがわかる(図1)。

従来、地方においては、大都市圏から遠いため、土地や労働力に恵まれながらも、工業化が遅れている地域が多数あったが、高速道路は、地方と大都市圏の時間距離を縮め、地方における工場立地を促進しているのである。特に、近年めざましい発展をとげているハイテク型産業は、高速道路に沿って立地する傾向が強く、東北自動車道沿線などにこのような事例が多く見られる。

#### (2) 農業の振興

高速道路による産地から消費地への所要輸送時間の短縮は、生鮮食品の鮮度保持に大きな効果を持ち、大都市に対する野菜や果物の供給圏を、より遠隔地へ拡大させる。

図2は、東京からの距離によって全国を4つの距離帯に区分し、東京中央卸売市場の野菜の入荷高(金額ベース)における、各距離帯別のシェアの変化をみたもので

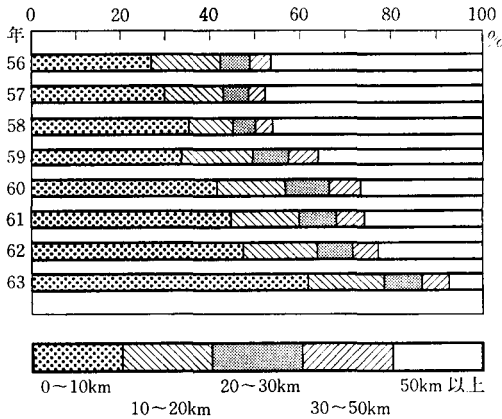


図1 高速道路ICからの距離帯別工場立地分布  
 注：工場立地件数は1,000m<sup>2</sup>以上の用地を取得したもの  
 資料：「工場立地動向調査」(通産省)

ある。これをみると、東京周辺圏のシェアが減り、遠距離のシェアが増えていることがわかる。特に、301~900キロ圏の増加がいちじるしく、昭和40~42年には8.7%だったのが、61~63年では19.4%となっている。

野菜や果物の供給圏が拡大すると、消費地では、各産物が収穫期の異なるさまざまな地域から入荷するようになり、年間を通じて安定的な供給が可能になるとともに、価格の季節的変動も小さくなる。

### (3) 観光の開発

高速道路が開通した場合に、いち早くそのインパクトがあらわれるのが観光の分野である。近年は特にリゾート開発構想が各地で検討されており、その基盤施設としても高速道路に大きな役割が期待されている。

図3は、新潟県の入り込み観光客数の推移をみたものであるが、関越自動車が開通した昭和60年度以降の県外客の伸びが顕著である。新幹線の開業をはさむ56年度か

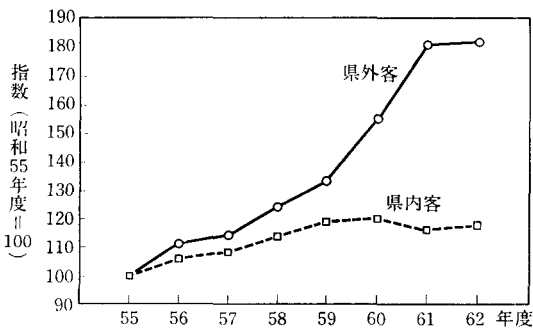


図3 新潟県の入り込み観光客の推移  
 資料：「新潟県観光動態の概要」

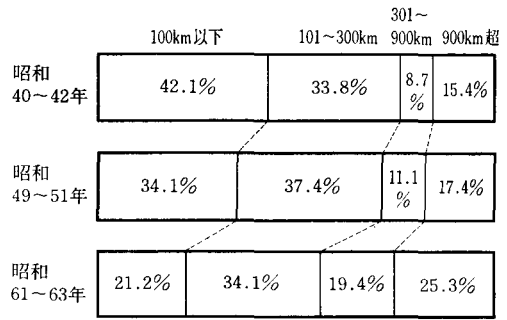


図2 東京中央卸売市場の野菜入荷高(金額)における東京からの距離帯別シェアの推移

注1：100km以下…千葉，埼玉，東京，神奈川

101~300km…福島，茨城，栃木，群馬，山梨，静岡，長野

900km超…北海道，山口，愛媛，高知，九州7県  
 301~900km…その他の府県

2：沖縄県および外国からの入荷高を除く。

資料：「東京都中央卸売市場年報」(東京都)

ら58年度の伸びが13ポイントであるのに対して、同自動車道の全通をはさむ59年度から61年度では48ポイントもの伸びとなっている。

また、63年7月に北陸自動車道が開通したが、富山県宇奈月温泉では、同年の宿泊者数が前年比11.6%増の70万人となった(図4)。方面別にみると、関東が28.3%、東海が21.7%とそれぞれ高い伸びを示している(図5)。

高速道路の開通は、その地域の観光資源に光を当て、観光開発を促進させる大きな契機となるのである。

その他、高速道路を活用した生鮮魚介類の産地直送販売、インターチェンジ周辺の大規模店舗の選出等、高速道路は、商業の活性化にもさまざまな影響を与えている。

## 4. 日常生活への影響

### (1) 宅配便の普及

近年、宅配便事業が急速な勢いで伸びている。取扱個数は昭和60年度で4億9,300万個、63年度では9億1,100万個に達している(図6)。利用が急増している要因としては、全国大半の地域に翌日配達というスピードと到着遅れの少なさがあげられるが、このような高度なサービスが提供できるのも高速道路があるからである。

### (2) 広がる高速バス利用

高速道路の整備が進むにしたがい、長距離高速バス路線が各地で開設され、利用者も急激に増加し、昭和63年度では4,395万人に達している。

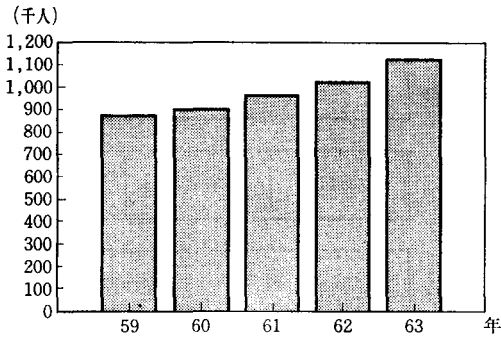


図4 宇奈月温泉入り込み観光客の推移

資料：富山県観光物産課

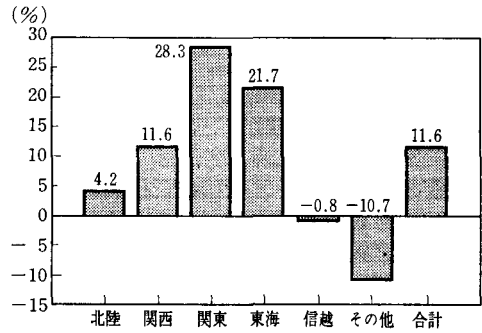


図5 宇奈月温泉の方面別宿泊者数(前年比)

資料：北陸観光協会

人気の秘密は、眠っている間に目的地に着き、ホテル代を節約できることや、運賃が格安なことなど。また、座席は3列セパレート式の29人乗りが中心で、テレビ、毛布、スリッパ、電話、トイレ付きでお茶やコーヒーのサービスもあり、長距離のバス旅行を快適なものにしている。

### (3) 医療水準の向上

都市と地方において、格差のあるものに医療水準の問題がある。地方では、設備の整った病院が少なく、都市の専門病院や総合病院には距離があるため、容易に行くことができないという地域が少なくない。しかし、高速道路による都市との時間距離の短縮は、地方から都市にある病院の診療を受けやすくしており、地域の医療水準の向上に貢献している。

長野県伊那地方の伊那、駒ヶ根、飯田の3市には、それぞれ公立病院があり、伊那市の伊那中央病院はガン、駒ヶ根市の昭和伊南総合病院は脳血管、飯田市の飯田市立病院は心臓病の分野で高い医療機能をそなえている。

これら3市が中央自動車道で結ばれた結果、伊那地方

の人々はいずれの病院の専門分野も容易に受診できるようになり、この3病院は、伊那地方全体をカバーする大規模総合病院として機能している。

## 5. 地域づくりに果たす役割

### (3) 就業機会の増大、人口の定着

高速道路の開通によって輸送条件が向上すると、前述のとおり、工場等の進出が盛んになり、就業の場が大きく増加する。

関越自動車道は、昭和60年に全通したが、整備が進む過程で工場の立地が進み、新潟県内の雇用者が増大した。高等学校卒業者の県内就職率をみると、59年までは60%台であったものが、同自動車道の全通と時を同じくして、70%を超えるに至った(図8)。就業機会が増え、生活の利便性が向上すると人口が定着するようになる。

岩手県では、昭和52年から57年にかけて東北自動車道が順次開通したが、同県の高速度道路沿線地域とその他の地域の10年間(63年/53年)の人口の伸びを比較すると同自動車道のメリットを大きく受け、工場立地が進んだ地域では、市部・郡部とも人口が増加しており、特に、郡部の伸びが顕著である(図9)。これに対し、相対的に

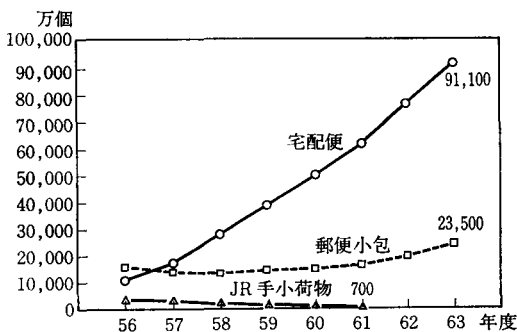


図6 小量物品取り扱い個数の推移

資料：運輸省資料、大手宅配便事業者資料より作成

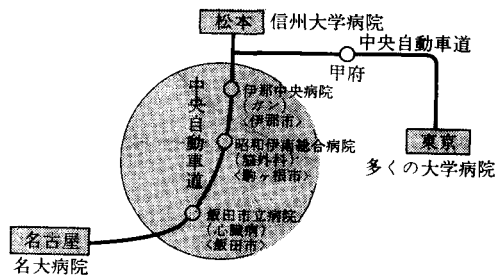


図7 伊那地方の医療ネットワーク

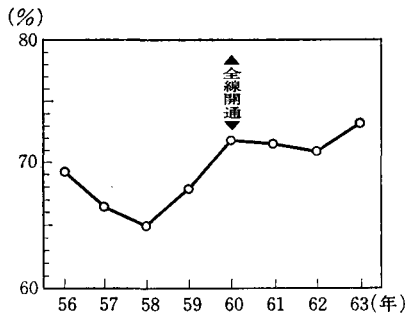


図 8 新潟県の高等学校卒業者の県内就職率  
資料：新潟県職業安定課資料

メリットが少ないその他の地域では、市部、郡部とも人口が減少している。

### (2) 所得の向上等

高速道路の開通により、地域の産業が発展し、雇用機会が増大すると、個人所得も増加する。

中央自動車道の開通によって工業の発展がいちじるしい長野県の飯田・駒ヶ根・伊那の3市では、高速道路の開通後、人口1人あたりの課税対象所得額は全国平均を上回って伸びている。その結果、かつては全国平均をかなり下回っていた課税対象所得額が、近年は平均値に近づいている。

そして、人口の定着、所得水準の向上により、地元自治体の税収は増加し、地方自治体は産業基盤の整備を積極的に行なうことができ、地域のよりいっそうの開発・発展をはかることができる。

### (3) 各地の地域おこし

高速道路が開通し、インターチェンジが設置されることは、地域おこしのための1つの大きな契機となり、現在、全国の多くの自治体が地域の活性化にとりこんでいる。

広島県東城町は、和牛、こんにゃく、しいたけ、酒などを特産品としているが、最近では特産品の流通を業者にまかせず、産地が直接消費者に販売する方式をとり入れ、新しい農業振興策をとり入れている。

岡山県美作町の湯郷温泉は、京阪神から高速道路で1時間前後の時間距離で、阪神地方の奥座敷といわれている。この地の利をさらに活かすため、ゴルフプレー付き宿泊コースの企画や西日本一といわれるラグビー・サッカー場の誘致などを行ない、観光客は増加基調で推移している。

佐賀県鳥栖市は、九州自動車道と九州横断自動車道の交わるジャンクションがあり、九州の交通の要衝となっ

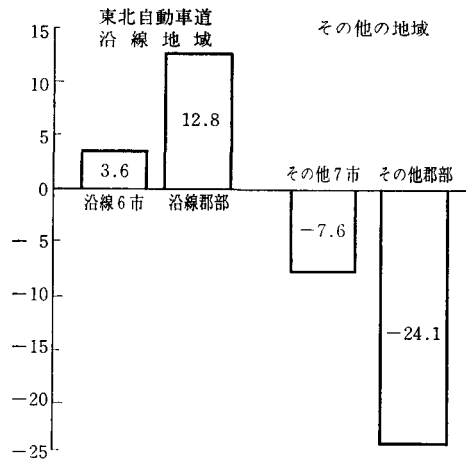


図 9 岩手県における人口の増減率(昭和63年/53年)  
注：沿線地域とは、役場から最寄りのインターチェンジまでの直線距離が10km以下の市町村。  
資料：「住民基本台帳にもとづく人口・世帯数表」自治省

ている。このため、早くから工場の立地が進んでいたがさらにそれを発展させるため、隣接する久留米市とともに、テクノポリスの建設を進めており、鳥栖市の産業構造、社会・文化意識の転換をはかろうとしている。

## 6. おわりに

以上、高速道路が沿線地域におよぼす効果について述べてきたが、地域の発展は、いうまでもなく、単に高速道路の開通だけで実現するものではない。沿線地域の自治体、事業者、住民がそれぞれ高速道路を活かした「地域づくり」や「まちづくり」に積極的にとりくみ、きめ細かな対応を行なってはじめて実現するものである。

第4次全国総合開発計画では、東京圏への諸機能や人口の過度の集中を是正し、定住と交流による地方の活性化をはかり、多極分散型の国土を形成することを目標としているが、その実現のための最大の戦略的手段として、全国的な高速道路ネットワーク(高規格幹線道路網、1万4,000キロ)の整備をあげている。

21世紀初頭には、この高規格幹線道路網の完成により地方都市およびその周辺地域からおおむね1時間以内で高速道路網の利用が可能になる。

そして、全国人口の98.7%の人々が高速道路の1時間カパー圏に入ることになるが、高速道路の整備と各地域の努力があいまって、地域間交流や活力ある地域社会の形成が促進され、21世紀にふさわしい豊かでうるおいのある生活が実現されるものと期待するところである。