

## 中海・宍道湖 8 の字ネットワーク整備の期待と課題 ～地域経済活性化の目標宣言に基づく事業価値の新たな示し方～

|                     |     |     |    |
|---------------------|-----|-----|----|
| 国土交通省中国地方整備局        | 正会員 | ○伊藤 | 高  |
| 国土交通省中国地方整備局松江国道事務所 | 正会員 | 近藤  | 弘嗣 |
| 復建調査設計株式会社          | 正会員 | 佐藤  | 啓輔 |

### 1. はじめに

中海・宍道湖 8 の字ネットワーク（図 1）は、日本海側の島根県と鳥取県を跨ぐ道路ネットワークの構想路線である。当該路線は、多くの地方都市と同様、人口減少・高齢化の進展する地域における事業であり、地域の都市サービスを維持・発展するために必要な事業として期待されているものの、そのような事業が有する多様な価値を計測することは難しい。本稿は、この課題認識のもとで有識者、地元経済界を中心に立ち上げた「中海・宍道湖 8 の字ネットワーク整備による効果分析検討会（会長：筑波大学名誉教授 石田東生）」の検討成果である。



図 1 中海・宍道湖 8 の字ネットワーク

### 2. 中海・宍道湖圏域の重要性和課題

中海・宍道湖圏域は、本州日本海側の西日本エリアでは唯一 10 万人以上の 3 都市が連担する「60 万人都市圏」であり周辺地域の産業活動を牽引する役割が求められている。圏域は農林水産資源や伝統的な鉄鋼製品の生産技術を有するとともに、重点港湾である境港および 2 つの空港を要し、出雲大社をはじめとした年間 30 万人を超える観光地が点在している。また、南海トラフ地震等の災害時には太平洋や山陽側の被災地のバックアップ機能を担う地域であり日本海側の国防、エネルギー供給源としても重要な地域である。しかし、2045 年には圏域人口が 10%減少し高齢化率は 6%上昇することが予想されており、圏域内の都市サービスの低下とともに様々な資源を活用した経済活動ひいては国土保全の維持が危惧されている。

### 3. 事業価値の新たな示し方

これまでの行政は道路整備による価値は、時間短縮等の直接的かつ道路整備のみによる効果の計測に重きを置いてきた傾向にある。道路整備をきっかけとした経済成長のエンジンとして投資の誘発、新たな都市サービスの展開など多岐にわたる「価値の発現の仕方」は、沿線地域の企業や行政組織等がインフラを利用し成長しようとする意欲をどの程度有しているかによって変わるものであり、特定の理論やモデルを用いて定量的な予測をすることは極めて難しい。そこで、本検討では、地域経済を担う企業経営者等が、中海・宍道湖 8 の字ルートを活用して、具体的に、どの様な使い方やビジネスを展開したいと考えているかを調査し、どの程度の経済活性化の目標を掲げることが出来るかについて、国、島根鳥取両県及び商工会など地元経済団体を交えて検討を行った。

#### （1）整備される道路の使い方・ビジネス展開イメージの明確化

道路整備は、まちを結び、新しい交流やサービスの展開を促すことで経済活性化や都市サービスの高度化のトリガーとなることが期待される。本検討では、このような期待を明確にすることを目的に、道路を利用した経済活動を担う圏域内の企業経営者等に対する聞き取り調査を行い、中海・宍道湖 8 の字ネットワークを利用した「新たな発想や技術に基づく生産活動や地域の安全・安心を高める活動」として、①農業、②林業、③水

キーワード 道路事業の価値、ビジネス展開、地域の目標値

連絡先 〒730-8530 広島市中区上八丁堀 6-30 広島合同庁舎 2 号館

国土交通省中国地方整備局 TEL082-221-9231

産業、④観光、⑤製造、⑥医療、⑦福祉、⑧公共施設、⑨教育、⑩文化、⑪コミュニティ、⑫安全・安心の各分野で合計 20 事例（図 2 は農業の事例）について具体的な使い方・ビジネス展開イメージを明確にした。

## （2）道路整備をきっかけとした経済活性化の目標

次に、（1）で明らかにした道路の使い方の実現を含めて、中海・宍道湖 8 の字ネットワーク整備をきっかけとした経済活性化の目標値の設定を試みる。このような目標値の設定は、整備する道路に対する沿線地域の期待を含めた価値を具体化する意義があるとともに、価値の具体化による整備促進に向けた機運醸成、更に道路整備をきっかけとした地域経済活動の展開の観点からも有効である。目標値の設定にあたっては、圏域の企業経営者および自治体関係者を対象に、（1）で明らかにした具体的な使い方事例を提示したうえで、圏域人口が将来 1 割減少する中で「道路整備をきっかけに圏域の付加価値額をどの程度増やすべきか」に対する認識の確認を行った。その結果、現行の圏域全体の付加価値額である約 8,500 億円/年を「1 割および 1 割以上増やす」と回答した方が全体の 9 割以上となったことから、道路整備をきっかけとした圏域における経済活性化の目標値を「約 850 億円/年の付加価値額増加」とした。なお、この目標を達成するために道路整備以外の必要な取り組みについても併せて調査を行っており、その結果からは、農林水産・製造・観光関係の圏域内資源の有効活用、効率的な物流システムの構築、空港間連携等の交通拠点の利便性向上等の必要性を求める声が特に多い傾向となった。このように、整備するインフラを利用しどの様に経済を成長させるかを具体化する取り組みは、例えば英国の事業評価では「エコノミック・ナラティブ」として既に導入されている試みである。

## 4. まとめ

本稿では、SCGE モデルを活用した道路整備のみによる効果についても定量化を試み約 350 億円/年の付加価値増加の結果を得た。この値は現行の道路利用の効率化以外に新たな発想や技術などによる道路の活用展開が必要なことを示している。また、上述のアンケート調査では、経済的側面のみならず意識面の変化についても確認を行い、圏域としての一体感が高まる、企業の存続意欲が高まる、自然災害等における安心感が高まるといった効果が特に大きく期待されることが明らかにした。このような意識変化の効果は、道路事業が単に経済活動のために必要なのではなく、地域の存続のためにも必要であることを示している。これらの調査結果の概要を図 3 に示す。道路を含めた社会資本整備の目的は地域の持続的な成長への貢献である。そのため、今回のような目標値を分析する際に重要な視点は、地域が自ら成長する意志を明確にし、道路をつくれば自然と地域も活性化するという発想ではなく、道路整備と併せて実施する地域活性化の活動を具体的にどのように展開するかを明確にする点にある。本稿で整理した「道路の具体的な使い方・ビジネス展開イメージの明確化」および「道路整備をきっかけとした目標値の設定」は、地域が主体的に道路を使い経済活性化を成し遂げるための意識を醸成して事業促進につなげる取り組みであるという意味において「新たな価値の示し方」である。目標値の設定方法等についての課題は残存しているものの今後の道路事業の新しい事業価値の示し方の一つの方向性として引き続き検討していきたい。

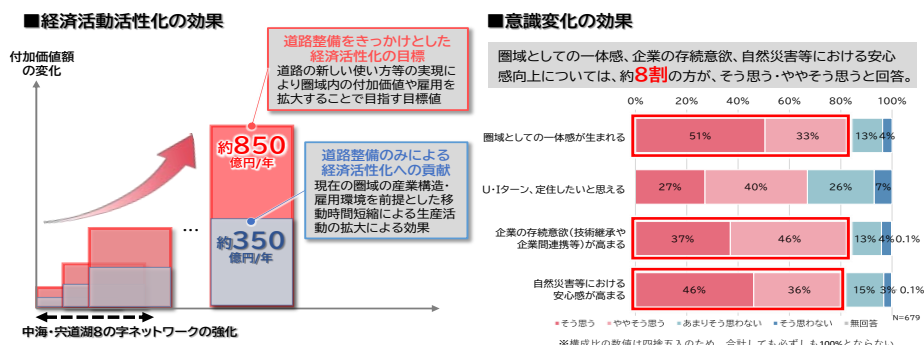


図 3 分析結果の概要