

## 四国における高速道路の利活用促進策について

A STUDY ON PLANNING FOR PRACTICAL USE OF EXPRESSWAY IN SHIKOKU AREA

河島 恒<sup>\*</sup> · 西田行宏<sup>\*\*</sup> · 羽田好秋<sup>\*\*\*</sup> · 竹内新一<sup>\*\*\*\*</sup>

By Hisashi KAWASHIMA, Yukihiro NISHIDA, Yoshiaki HADA and Shin-ichi TAKEUCHI

Usually the construction of expressway is effective for development of the along area of expressway. This report describes the results of the study on effective plans for practical use of expressway which will develop the regional area. In this report, two viewpoints for effective development are indicated. One of them is the selection of proper plans which are fit for the area and another is the early start of plans before the construction of expressway.

### 1. はじめに

本年（昭和63年）4月10日に開通した児島・坂出ルートをはじめとする本州四国連絡道路及び四国四県の高速道路の整備により、商工業、農林水産業、流通、運輸、情報通信などの産業活動は言うに及ばず、観光・レクリエーション、その他様々な日常生活に至るまで、その効果は多方面に波及するものと期待されている。

しかし、沿道地域を中心としたハード・ソフト両

面の高速道路の利活用対策が十分とられていないと、高速道路の整備効果がフルに発揮されない可能性がある。

四国の高速道路は、事業費が高い反面、利用交通量が少なく、採算性が悪いと考えられている。従って、事業費の削減に努めるのはもちろんのことであるが、それにはおのずと限界があり、他の方策として利用交通の増大を図り採算性を向上させることが重要となってくる。このため、その一方策として、高速道路沿線の潜在的な成長可能性を顕在化させ、各地域における高速道路の利活用向上施策を検討し、高速道路の整備とあわせてこれらの施策を実現していくことが必要である。

本研究はこのような観点から四国の高速道路の整備効果を調査し、高速道路利活用促進のための施策とその効果について検討することを目的としてスタートしたものであり、本報告はその基本的な考え方をとりまとめたものである。

\*正会員 工修 日本道路公団高松建設局

\*\*正会員 工修 日本道路公団高松建設局

\*\*\*正会員 日本道路公団高松建設局

(〒760 高松市番町1-8-15)

\*\*\*\*正会員 工修(社)システム科学研究所

(〒600 京都市下京区四條烏丸西)

2. 四国の高速道路整備の現状と計画

(1) 四国の概況

四国の全国に占める地位を、いくつかの代表的な人口・経済指標についてみると、表-1 のようであり、以下のような点が特徴的である。

- ・総面積は 18806km<sup>2</sup> であり、全国の 5% を占める。可住地面積についてみると 3.8% にすぎない。
- ・人口は 420 万人であり、全国の 3.5% である。面積のシェアをかなり下回っており、この結果、人口密度は全国平均よりも低い。ただし香川県については全国平均を上回る密度となっている。
- ・農業粗生産額のシェアは 5.5% と人口のシェアを大きく上回っている。
- ・製造品出荷額や商品販売額のシェアは人口シェアに比べかなり低い。

表-1 四国の全国に占める地位

指 標	全 国	四 国	徳 島	香 川	愛 媛	高 知	単 位	時点
総 面 積	377801	18806	4145	1882	5672	7107	km <sup>2</sup>	S60
	100.0	5.0	1.1	0.5	1.5	1.9	%	
可住地面積 ( )内は可 住地面積率%	126749	4801	1014	985	1631	1171	km <sup>2</sup>	S60
	(34) 100	(26) 38	(25) 08	(52) 08	(29) 13	(17) 09	%	
総 人 口	121049	4228	835	1023	1530	840	千人	S60
	100.0	3.5	0.7	0.8	1.3	0.7	%	
総面積に對する 人口密度	320	225	201	543	270	118	人/km <sup>2</sup>	S60
	100	70	63	170	84	37	指数	
可住地面積に 對する人口密度	955	881	823	1039	938	717	人/km <sup>2</sup>	S60
	100	92	86	109	98	75	指数	
農業粗生産額	115544	6330	1585	1348	1980	1417	億円	S60
	100.0	5.5	1.4	1.2	1.7	1.2	%	
製造品出荷額	2653206	69174	11701	20686	31546	5251	億円	S60
	100.0	2.6	0.4	0.8	1.2	0.2	%	
商品販売額	5300097	102591	14521	39753	33472	14845	億円	S60
	100.0	1.9	0.3	0.8	0.6	0.3	%	
1人あたり 県民分配所得	2058	1702	1678	1793	1724	1574	千円	S59
	100	83	82	87	84	76	指数	
自動車保有 率	2.8	2.5	2.3	2.4	2.7	2.4	人/台	S60
	100	112	122	117	104	117	指数	

(出典) ① 総面積：国勢調査（昭和60年）、総務庁  
 ② 可住地面積：国勢調査（昭和60年）、総務庁  
 ③ 総人口：国勢調査（昭和60年）、総務庁  
 ④ 総面積に對する人口密度：総人口/総面積  
 ⑤ 可住地面積に對する人口密度：総人口/可住地面積  
 ⑥ 農業粗生産額：生産農業所得統計（昭和60年）、農林水産省  
 ⑦ 製造品出荷額：工業統計表（昭和60年）、通産省  
 ⑧ 商品販売額：産業統計表（昭和60年）、通産省  
 ⑨ 1人あたり県民分配所得：県民（67年版）  
 ⑩ 自動車保有率：「自動車の移移」四国運輸局

・1人あたりの県民所得の水準は全国を 100 としたとき、76~87 の水準である。

・自動車保有水準は全国水準よりもかなり高い。実態としては特に軽自動車の普及が進んでいる。

以上のように産業経済面では全国に比べ立ち遅れが目立っており、本四連絡道路及び高速道路の整備による活性化が望まれるところである。

(2) 高速道路整備の概況

四国の高速道路は、徳島市から池田、松山を経て大洲市に至る四国縦貫自動車道（延長 223km）と、阿南市から高松、高知を経て大洲市に至る四国横断自動車道（延長 451km）とからなり、愛媛県川之江市の川之江 J T C および川之江東 J C T において互いに分岐連結する。

このうち、四国横断自動車道の阿南~高松間 110 km および須崎~大洲間 190 km が、昭和 62 年 9 月の国土開発幹線自動車道建設法の改正により予定路線として追加された。また一般国道の自動車専用道路として、今治・小松自動車道路および高知東部自動車道が認められ、いわゆる「8 の字ルート」構想の実現が図られている。（図-1）

① 四国縦貫自動車道（徳島~大洲，L=223km  
（基本計画延長））

四国縦貫自動車道は、徳島市から大洲市にかけて瀬戸内海地域を結ぶ延長約 223km の主要幹線であり、本四架橋と相まって本州との一体化を図り、瀬戸内海工業地帯の産業経済の発展に重要な役割を果たすものである。

このうち整備計画区間は、徳島 I C ~ 美馬 I C 間、および川之江東 J T C ~ 伊予 I C 間の 148 km で、現在、土居 I C ~ 川之江 J C T 間（14 km）が供用されている。

② 四国横断自動車道（高松~須崎，L=151km  
（基本計画延長））

四国横断自動車道は、高松市から須崎市にかけて瀬戸内海側（高松）と太平洋側（高知）を結ぶ延長約 151 km の主要幹線であり、太平洋側の産業経済の発展に重要な役割を果たすものである。

このうち整備計画区間は高松 I C ~ 伊野 I C 間 126 km で、このうち、大豊 I C ~ 南国 I C 間 21 km、および、善通寺 I C ~ 川之江 J C T 間 35 km、合計 56 km が供用されている。

れる。

これは、四国縦貫・横断自動車道がもたらす輸送時間の短縮、輸送コストの節減、輸送の円滑化、さらには本四架橋と一体化することによって得られる天候不純などによる欠航などの不安定輸送の解消、といった直接的効果が物流に端的に反映するためと考えられる。

各県別にみると、高知県の工業振興が特に少ないこと、徳島、高知両県で農林水産が観光を抜いて第2位を占めている点が注目される。

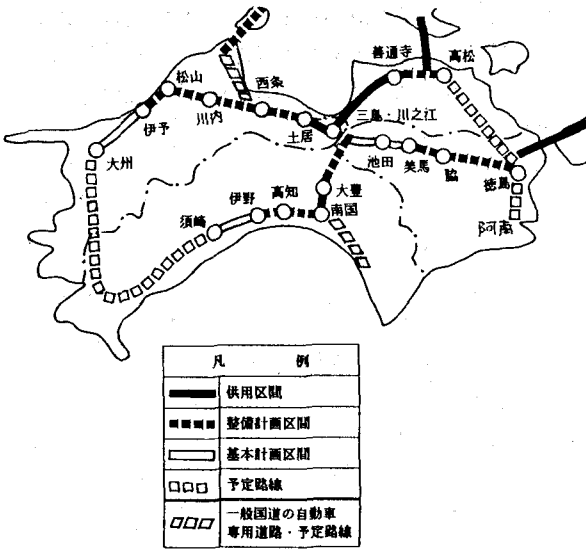


図-1 四国の高速道路の概況

なお、四国縦貫自動車道、四国横断自動車道はともに4車線（一部区間暫定2車）で、設計速度は100km/hまたは80km/hである。

以上のように四国の高速道路は供用延長がようやく70kmに達したばかりであり、全国の整備の水準と比べると大きく遅れている状態にある。児島・坂出ルートの開通を契機に四国の高速道路時代がようやく緒についたと言うことができよう。

### 3. 四国において高速道路に期待される効果 (意識調査結果から)

以上のように四国の高速道路はようやく一部区間の供用を開始したばかりであるが、日本道路公団では四国で期待される高速道路の整備効果について、四国の有識者等に意識調査を行っている。以下ではこの調査結果から、四国縦貫・横断自動車道に対してどのような効果が期待されているのかをみることにする。

#### (1) 概要

四国縦貫・横断自動車道による効果に関する有識者意識調査結果をみると、物流活動に対する期待が圧倒的に多く、以下観光、農林水産、工業振興の順となっており、工業振興の順位の低いことが注目さ

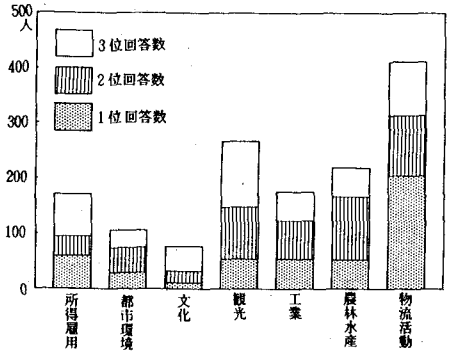


図-2 四国の高速道路による効果に対する回答数

#### (2) 農業への影響

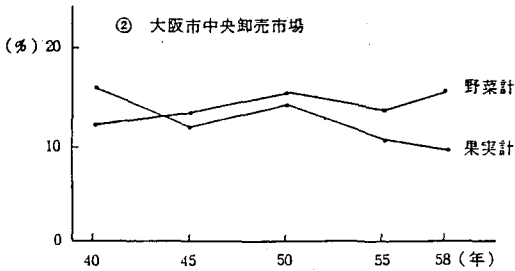
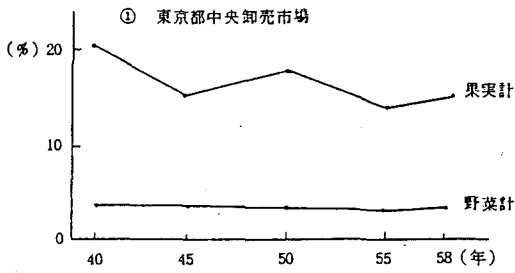
大消費地である、阪神・中京・東京圏域にさらに近づくことから、野菜、花き等の都市型農業への移行が一層高まると予想される。

供給地として不利であった内陸部からの出荷が容易になることから、課題となっている徳島、愛媛、高知の山間部の高冷地露地野菜の生産や、温暖多雨な気候を利用した花き生産の増大がみこまれる。特に地域特性を活かして、市場における出荷量の減少する端境期をねらった生産・出荷を行うことが期待される。

#### (3) 商業への影響

意識調査結果では、四国縦貫・横断自動車道が及ぼす悪影響の中では海運と並んで卸小売業があげられており、本土側資本の進出や系列化が懸念されている。

特に、四国の卸売業の拠点である高松市を中心に本土側資本による卸売業の進出や、卸売機能の併合が行われることが予想されたため、既存業者においては、消費者ニーズの先どりができるよう卸売機能の



資料：東京都「東京都中央卸売市場年報」  
大阪市「大阪市中央卸売市場年報」

図-3 四国の農産物の市場占有率の変化

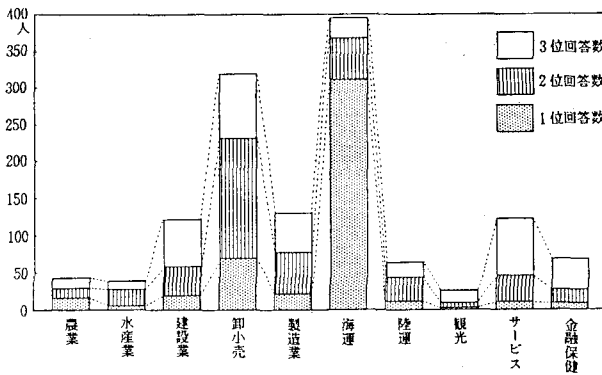


図-4 四国の高速道路による悪い影響の回答数

レベルアップを図っていく必要がある。

西瀬戸圏の中心である松山市地域は、四国西部地域と中国地方、東九州地方との商流の拠点となっており、今後ともこれら地域との商流、物流の拡大が図られるよう、卸売機能の充実を図る必要がある。

(4) 工業への影響

先にみたように、工業振興への効果はあまり期待されていないのが現状である。

これは、四国の主要工業が素材型で瀬戸内海臨海部にかたよっていること、また産業の高度化に対応して先端産業を誘致しようとしても、まとまった用地、技術者の確保の面で条件が整っていないという

事情を反映したものと考えられる。たとえば用地については地形的な制約から、工場適地が臨海部に多く、埋立造成地であるため用地コストが割高となっており、さらに、先端産業の嫌う潮風などの影響を受けやすい場所であるといういくつかのハンディを負っている。

しかしながら現在、四国各県では四国縦貫・横断自動車道の整備をみこんで、先端産業をはじめとする新規事業の立地促進を図るための開発計画が策定ないしは策定中である。また地場産業についても、内陸部の交通条件が飛躍的に向上することから、その発展が期待されているおり、条件次第では工業振興の面での効果も大きいと考えられる。

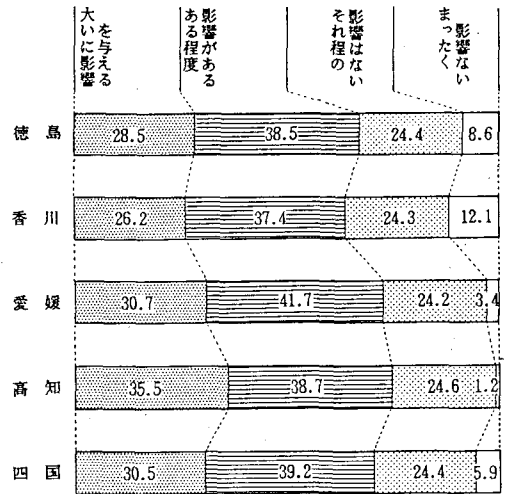


図-5 四国の高速道路の地場産業への影響

(5) 観光への影響

四国の観光の課題は観光地の連携不足、交通の不便性であり、四国縦貫・横断自動車道の整備によって観光活動が一層活発になるであろうと期待されている。

観光産業は四国経済にとってもウェイトが高ことから、その期待感は大きなものがある。

現在、四国の観光資源の主なもの、高松市近辺、松山市近辺、高知市、四国西南部の南予地域、足摺岬周辺の5つであるが、将来は高速道路、本四架橋の整備により観光資源も発掘され、観光ルートもさらに多くが選択出来ることとなろう。

しかし四国の観光については、観光地における駐車場の不足や、観光ニーズの多様化に対応出来てい

ない等、いくつかの課題も指摘されている。観光地の個性を見極め、観光客のニーズを生かした主体的な施設の整備が行われてこそ観光客の増加が見込まれよう。

すなわち、交通網によって結ばれた四国地方の観光地はそれぞれ異なった個性を持つことから観光客は目的に応じた選択が可能となり、加えて各地で異なった体験が可能となることから、相乗効果として四国全体の観光イメージが向上し、これが観光圏域の一層の広がり、入込客数増加へとつながることになると考えられる。

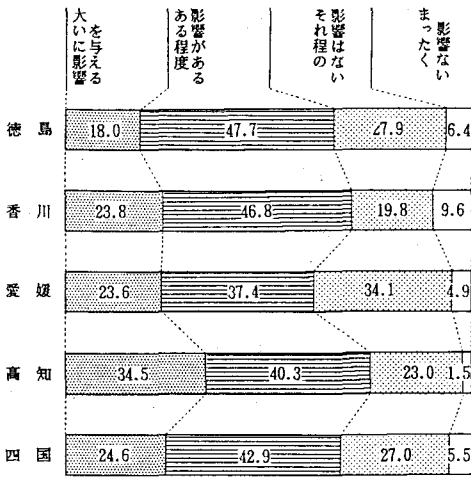


図-6 四国の高速道路の観光への影響

(6) 四国の一体化

四国が従来1つになれなかった要因として、歴史的要因、地形的要因、および幹線道路など交通面の整備が不十分であったことがあげられている。

四国縦貫・横断自動車道の整備により四国のほとんどの都市間は日帰り圏内となることから、それぞれの都市が有機的に結合され、一体化が促進されることが期待されている。すなわち、各県において中心都市機能をもつそれぞれの県庁所在地都市はその都市圏域を拡大して都市機能を分散しながら各県の核としての都市整備が進むであろうし、都市間どうしは敢てパターン化していえば高松市は政治機能都市として、松山市は商業都市として、高松市は四国の重要な貿易港（アジアポート）都市として、徳島市は阪神・京浜地区への四国の集散都市としてそれぞれ都市の特徴を生かし有機的に結合することにな

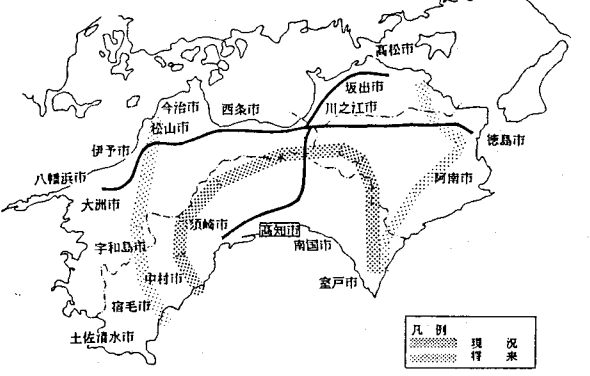
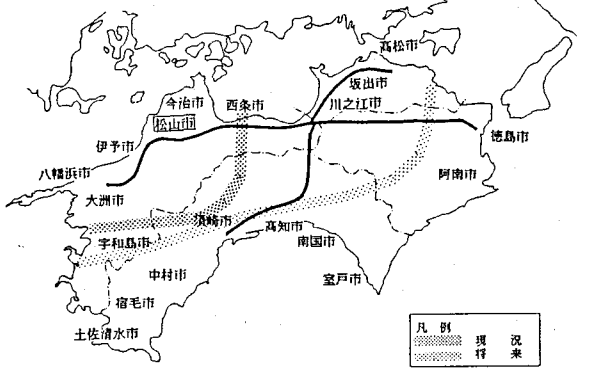
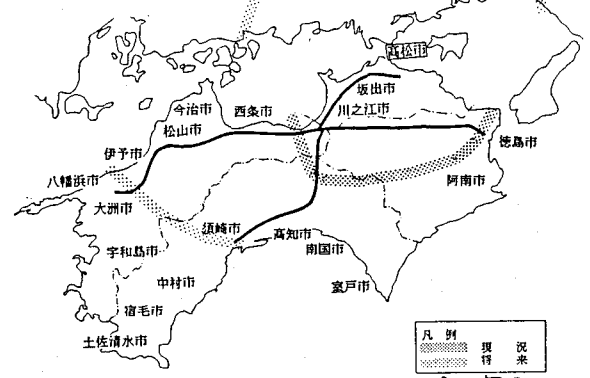
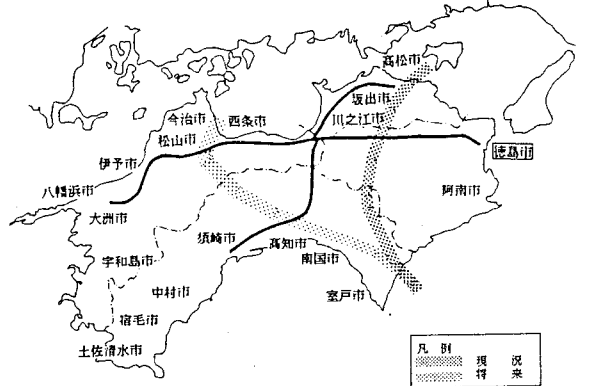


図-7 高速道路の整備による県都からの片道2時間圏の変化

り、機能分担が進むことが予想される。

#### 4. 利活用促進策のねらい

以上の調査結果からも明らかなように、高速道路の整備による地域活性化への期待は大きいものがあるが、他の高速道路先進地域の事例でも多く報告されているように、高速道路の整備が必ずしも地域の活性化に直接結びつくとは限らない。高速道路を始めとする高速交通網の整備が今後、わが国において地域活性化の一つの必要条件になることは疑いのないところであるが、当然ながら十分条件ではない。

高速道路の整備により、地域活性化の潜在的なポテンシャルは向上することになるが、これが顕在化するか否かはその他の様々な要因に関わっているといえる。むしろ高速道路先進地域の事例をみると高速道路以外の要因が活性化のためにはより大きい影響を及ぼすと考えられるケースもある。

高速道路の建設は、今後縦貫道の時代から横断道の時代へと移行していく訳であるが、採算性の面ではいずれも不利な条件のところが大半である。建設費の節減を図るとともに、利用面からの採算性の向上を図ることが、今後の高速道路建設をスムーズに推進していくうえで必要不可欠と考えられる。高速道路の有効な利用を図ることと、地域の活性化を図ることとは互いに利害の一致するところであり、四国をはじめとする新たな高速道路整備地域において地域の活性化に結びつく様々な要因を検討し、これを具体的な施策＝利活用促進策として推進していくことが必要と考えられる。もちろん、このような施策は各地域の地理的条件、社会的条件により異なるものであり、一概に整理はできないが、以下では概ね一般的と考えられる利活用促進策について検討を行った結果を報告する。

#### 5. 利活用促進策の内容

##### (1) 高速道路整備のインパクト

既往の事例検討から一般的に高速道路整備に伴うインパクトとして指摘される内容は以下のような項目である。インパクトはプラスのインパクト、マイナスのインパクト双方があり、ここではどちらもと

りあげた。（＊はマイナスインパクト）

##### <農林水産業へのインパクト>

- ・新たな特産地の形成
- ・高付加価値作物への転換促進、作物の多様化
- ・出荷量・出荷圏の拡大
- ・生産額・出荷額の増大
- ・荷傷みの減少、鮮度保持、商品価値の増加
- ・流通形態の合理化促進
- ・収穫・出荷時期の調整による効率化の促進
- ・農家労働の軽減、余暇時間の創出
- ・観光農業の振興、事業の多様化促進
- ＊他の産地からの製品の流入、競争激化
- ＊農地の分断、他用途への転換による農業衰退

##### <工業へのインパクト>

- ・企業立地の増加
- ・工業団地の造成促進
- ・工業出荷額の増加
- ・地元雇用の増加
- ・地場産業の活性化
- ＊生産部門への特化傾向の促進

##### <商業・サービス業へのインパクト>

- ・卸売団地の造成促進
- ・仕入れ先の拡大、多様化
- ・販売先（商圏）の拡大、多様化
- ・販売額の増加
- ・流通の合理化促進、流通産業の発展
- ・大型店の進出
- ・情報関連等の新しいサービス業の立地促進
- ＊購買力の流出
- ＊競争激化、地元小売業の衰退

##### <観光業へのインパクト>

- ・入込観光客の増加
- ・観光収入の増加
- ・観光客誘致圏の拡大
- ・観光形態の変化、多様化
- ・新しい観光資源、観光ルートの開発促進
- ＊他の観光地との競争激化
- ＊日帰り客の増加

##### <日常生活へのインパクト>

- ・行動圏の拡大、地域交流の活発化
- ・高速バス等、利用交通手段の多様化
- ・買物圏の拡大、教育文化施設等の利用圏の拡大

- ・医療施設の利用範囲の拡大
- ・救急・防災体制の充実
- \*地域分断、環境問題の発生

#### <地域社会へのインパクト>

- ・産業活動活発化による税収の増加
- ・社会資本の充実
- ・通過交通等の排除による地域環境の改善
- ・人口の増加、定住の促進
- ・都市化の進展、都市機能充実、生活様式の変化
- \*競争激化等による地域社会の秩序の崩壊
- \*地価の上昇による社会資本整備の遅延

#### (2) 活性化に導く要因

以上のように、高速道路の整備によるインパクトは多岐にわたっており、プラスインパクトばかりでなくマイナスのインパクトも存在する。これらのインパクトの内容を考慮して、地域の活性化に結びつく要因を整理すると、大別して次の5つの要因が挙げられる。

- ①高速道路の有効利用を図るための関連道路網等の充実整備
- ②地域特性に応じた開発プロジェクトの推進
- ③地域の受け入れ体制（ハード面）の整備
- ④ソフト面の受け入れ体制づくり
- ⑤マイナスインパクトの克服体制づくり

#### (3) 高速道路利活用策

上記の5つの要因に関連して、各要因に結びつく利活用策を整理すると、一般的に次のような施策が考えられる。

##### ①関連道路網等の充実整備

これは高速道路サイドの施策と一般道路サイドの施策に分けられる。

##### <高速道路サイドの施策例>

- ・地域開発一体型のインターの整備
- ・追加インターの設置によるインター間隔の短縮
- ・ハイウェイオアシスの整備
- ・サービスエリア、パーキングエリアの整備とここでの地元雇用の創出
- ・サービスエリア、パーキングエリアでの沿道地域情報の提供、広報活動

##### <一般道路サイドの施策例>

- ・市街地からのアクセス道路の整備
- ・空港、港湾と高速道路を結ぶ道路の整備

- ・観光地と高速道路を結ぶ道路の整備
- ・新規開発地域と高速道路を結ぶ道路の整備
- ・インター周辺の道路の交差点改良、混雑防止策
- ・中心部の混雑緩和を図るバイパスや環状道路の整備
- ・市街地や観光地における駐車施設の整備
- ・高速道路への案内情報システムの整備

##### ②地域特性に応じた開発プロジェクト推進

高速道路のインパクトを狙った開発プロジェクトを、地域の特性や将来目指すべき方向に沿って選択し、事業を推進することが重要である。施策例としては以下のようなものが挙げられる。

- ・工業団地の造成
- ・住宅団地の造成
- ・流通団地の造成、卸売団地の造成
- ・観光・レクリエーション施設の整備
- ・再開発・土地区画整理事業等の実施
- ・大学・研究機関等の誘致
- ・新しい農地の開発、区画整理等による大規模化
- ・これらの開発のための用地の先行的取得、道路との一体的整備

##### ③ハード面の受け入れ体制の整備

これは高速道路のプラスインパクトを十分享受するために必要と考えられる利活用策である。施策例としては以下のようなものが挙げられる。

- ・下水道等の生活基盤の充実整備
- ・教育・文化・医療施設の充実整備
- ・用水・電力・ガス等の産業基盤の整備
- ・空港・港湾等の流通施設の整備
- ・情報通信網の整備
- ・商業施設等、都市機能の充実整備

これらの施設についても先行的に整備がなされると効果がより大きくなると考えられる。

##### ④ソフト面の受け入れ体制の整備

③のハード面の施設整備に対して、ソフト面で必要と考えられる利活用策である。以下のような例が挙げられる。

- ・利活用策を推進する人材育成
- ・事業の推進組織づくり
- ・雇用促進、労働力確保等のための組織づくり
- ・企業等への優遇措置の適用
- ・他地域との交流促進、情報交換体制づくり

- ・地元としての熱意の創出
- ・地域の広報活動、イメージアップ活動の実施

### ⑤ マイナスインパクトの克服

インパクトの項目のなかであげられているマイナス面に対応する施策であり、以下のような例が挙げられる。

- ・農業の組織化、大規模化、産地化の推進
- ・外部資本と地元資本の協調体制づくり、関連産業の育成
- ・地元小売業の組織化、商店街の近代化の推進
- ・観光開発等における外部資本の活用と地域への還元策の実施
- ・高速道路沿道の環境対策の先行的推進
- ・地価抑制策の実施

以上のように高速道路の利活用策についてはハードな事業からソフトな対策まで、また大規模な事業から小規模なものまで様々な考えられるが、これらの施策を適用するうえでのポイントは各々の地域にとって最も適切な施策を早期（高速道路の供用前あるいは供用と同時に）実施し、計画的、戦略的にインパクトを取り込むことではないかと考えられる。

## 6. 今後の課題

本研究は、今後高速道路の整備が進む四国において、高速道路の利活用策を検討することを目的としてスタートしたものであり、本報告はその基本的な考え方を述べたものである。

本文で報告したように、四国は産業経済面、あるいは社会資本ストックの面で他の地域に比べ立ち遅れが目立っており、本四連絡道路及び高速道路網の整備による活性化に大きな期待が寄せられている地域である。実際、高速道路網が整備されると県都間は概ね片道2時間の圏域になるなどその効果は大きいものがあり、潜在的には大きな成長の可能性を秘めている地域も多いと考えられる。

しかしながらこれが現実の顕在化した効果となるためには、高速道路以外の様々な対策がとられることが必要と考えられる。このような対策を本研究では利活用対策としてとりあげ、一般的に考えられる対策について検討を行った。

今後は四国の各地域について、地域の現況や将来

動向を整理し、各地域にとって適切と考えられる利活用策を具体的に検討する予定である。

### < 参 考 文 献 >

- 1) 日本道路公団高松建設局：四国における高速道路の整備効果促進に関する研究報告書，昭和63年3月
- 2) 日本道路公団審議室：四国自動車道が沿線地域に及ぼす影響調査報告書，昭和60年2月
- 3) 日本道路公団高松建設局：四国縦貫・横断自動車道が地域振興に及ぼす影響調査に関する報告書，昭和61年3月
- 4) 日本道路公団審議室：高速道路が地域に及ぼす影響調査：昭和61年2月