

今後ハイウェイの全国ネットワーク化が一層進んでくると、その効果を上手に生かした地域とそうでない地域の格差が拡大することが予想される。特に、これから整備が本格化する国土横断的な高速道路が通る地方の中山間部では、工業開発、観光リゾート開発の行き詰まりや、購買力流出などの問題が生じており、新しい発想による高速道路の活用が求められる。

高速道路の利用は物流や人々の非日常的な利用が中心であるが、最近では人々の日常的な利用も増えつつある。今後、高速道路の活用はますます多面化し、交流空間・集客空間としての役割も強まることが予想される。

人口が少なく、経済的なポテンシャルや地域の魅力も乏しい中山間部では、質の高い都市機能や産業基盤の整備を市町村が単独で行うことは難しいため、地域間の連携、交流による広域的な発想が必要である。

高速道路を活用した地域振興には以上のような視点にたった新しい発想が求められる。こうした観点から全国の高速道路沿線・周辺地域の市町村に対するアンケートを実施した結果、高速道路の活用方策としては、地域社会の形成、生活機能や社会基盤条件の整備、地域の魅力づくり、情報発信型の地域振興など、多様な方向が模索されるようになってきていること、特に中山間部では、交流・文化・コミュニティ形成などに関する計画や構想をもっているところが多いことがわかった。しかし、相変わらず工業や観光が中心なのも現実である。

また、高速道路沿線市町村の間では広域的な経済圏や生活圏の形成が進みつつあるとはいえ、中山間部では地域間の機能分担と相互利用への指向はまだ少ない。また、インターを有する市町村とその周辺のところでは、交流・連携への取り組み姿勢にかなりの違いが見られる。

以上から、特に地方の中山間部では、インターだけでなく、サービスエリアなどの活用も視野に入れつつ、次のような方向から地域ネットワークを形成することが必要である。

- ・ 地域間の交流・連携を進めるためのハイウェイフロント型高速交流圏の形成
- ・ ハイウェイフロント型道路・地域一体型拠点の整備
- ・ 道路・地域一体型拠点と周辺地域を結ぶ域内ネットワークの整備

こうしたネットワークづくりのテーマとしては、地域の固有の産業・文化・自然などに着目した〈地域資源再発見・再創造型ネットワーク〉、人やモノの広域的な交通・交易拠点を核に地域振興を図る〈広域ネットワークノード型の拠点整備〉、生活機能の整備や地域の魅力づくりを進める〈地域社会基盤活用型ネットワーク〉など、さまざまなものが考えられ、地域の創意工夫によって進めていくことが重要である。

従来型の高速道路活用方策の限界

現在、高速道路（高規格幹線道路）の総延長は5,900kmに達しており、第11次道路整備5カ年計画（計画期間平成5年度から9年度）によれば、将来的には14,000kmのハイウェイ・ネットワークが国土を覆うこととなる。こうしたことから、高速道路を上手に活用することが地域振興のためにますます重要な課題となっており、それがうまい地域と、そうでない地域の格差はますます広がることが予想される。

ことに問題なのは地方地域である。特に中山間部や地方の中小都市、あるいは地方大都市の勢力圏にある地域では、高速道路がもたらす影響の影の側面であるマイナスのストロー効果が強く働き、人や購買力の流出などが生じて地域振興に結びつかない場合が多い。また、これまで地方地域における高速道路沿線開発の定番であった工業団地開発や観光リゾート地域の整備は、バブルの崩壊や国内の空洞化現象のあおりを受けて頓挫しており、これに代わる新たな開発整備のあり方を模索する必要性が高まっている。

ただ地域の側からみると、高速道路を地域振興に活用していくためには乗り越えねばならない課題も多く、何をどのようにして進めたらよいかかわからないという場合も見受けられるのが現状である。

高速道路活用型地域振興の新たな兆し

こうした状況の中であって、ここ最近、高速道路沿線の自治体のなかには、高速道路活用型の新しい地域づくりや産業振興のあり方を模索しているところもみられるようになってきた。その背景としては、以下のような点があると考えられる。

その一つは、高速道路の活用に関する新しい理念の導入である。すなわち、最近では、高速道路のインターチェンジやサービスエリア・パーキングエリアが、かつての鉄道駅にかわる地域づくりの拠点として意識されるようになってきている。また、これに伴って、地域の開発整備のテーマも、かつてのような工業団地開発など産業一辺倒の時代から、各種の生活関連施設や高次の都市機能など、幅広く検討されるようになってきている。

第二は、地域間の連携・交流の必要性に関する認識の高まりである。国では平成8年度を目標に次期全国総合開発計画の策定作業を進めているが、そこでは国土の姿として多軸的な国土がイメージされており、それを構成する柱として「地域連携軸」の形成が大きなテーマとなっている。これは、地域の間で相互的で多様な連携・交流を推進することにより、それぞれの地域が有する資源を相互に活かしつつ、機能を補完しあい、質の高い生活を実現したり、新たな文化やコミュニティを創造していこうという考え方である。その背後には、当然ながら、わが国が本格的な高速道路ネットワーク化の時代を迎えつつあること、特に国土縦貫的な道路の整備が一段落して、横断的な肋骨型高速道路の整備の時代に入ったことから、これを地方の中山間部や中小都市の活性化に活用していきたいという問題意識がある。こうした機運のもとに、高速道路の沿線地域では、幾つかの自治体が協力して、ハイウェイに沿った広域交流圏の形成を目指す動きが出はじめている。

第三には、こうした考えの台頭と裏腹のように、建設省を中心として、高速道路と地域との接点を地域の新たな拠点として整備し、活用していくための施策が出されたことがあげられよう。地域との接点としては、これまでインターチェンジしか考えられなかったが、高速道路利用者専用の休憩施設として整備されてきたサービスエリア・パーキングエリアについても、多面的な活用の可能性が開かれた。

本稿のねらい

われわれ（株）日本総合研究所では、かねてより「ハイウェイターミナルシティ構想」の名の下に、高速道路を活用した都市・地域整備のあり方を検討し、研究会、セミナー、各種の調査研究などを重ねてきた。更に今般、上述のような問題意識や環境条件の変化をふまえて、高速道路沿線・周辺地域の市町村に対する大規模なアンケート調査を行い、約530の市町村から回答を得ることができた。その結果、高速道路の沿線地域では経済的・社会的な圏域が形成されつつあること、高速道路を活用した戦略拠点づくりとして多様なプロジェクトが模索されていること、拠点整備プロジェクトの内容も次第に変遷していること、但し、実現化に当たってはポテンシャル面や事業手法面などでいろいろな問題を抱えていること、およびこれらの点でかなりの地域差がみられることなどがわかった。

本稿は、高速道路の活用に関する新しいあり方を『ハイウェイフロント型地域振興』として定式化し、その考え方や必要性について背景となる要因や動き、および統計データやアンケート調査に見られる地域の実状などをふまえつつ述べると共に、具体化に向けた幾つかのアイデアを提示しようとするものである。この中で、特に、地域連携軸の形成によって発展を期待されている地方の中山間部、すなわち、今整備が進みつつある肋骨型の高速道路の沿線地域の実情や意識を浮き彫りにすることにより、こうした地域の問題点と対応策に重点を置いた検討を行っていききたい。

2. 高速道路の光と影

(1) 高速道路が地域に及ぼすインパクト

高速道路の基本的な効果

上述のように、道路整備計画の推進によって高速道路の全国ネットワーク化がますます進んで、人やモノの移動時間の短縮や定時性の向上が進むことを考えると、高速道路を活用した地域振興のあり方を十分検討し積極的に取り組んだ地域と、そうでない地域との格差は、今後ますます拡大することが予想される。

このような高速道路が持つ効果は、個々の沿線地域にとってはプラスに作用するばかりでなく、マイナスに働く場合もある。特に問題となるのは、大都市の勢力圏にある地方の中小都市や中山間部の地域にとっては、高速道路の効果がマイナスの方向に作用しやすいということである。例えば、大都市圏に本拠を置く企業の単なる物流中継点がIC周辺にできても、そこから地域に落ちる購買力、税金、雇用力は限られている。また、都市部との交流が容易になることは、反面、資本力のある企業の進出が容易になったり、地域から購買力や若者が流出しやすくなるということでもある。また、これまで地域における社会・経済面における結節点、集散地として発展した町でも、高速道路の通過によって交通の流れが変わり、人やモノの単なる通過点としての位置づけに転落してしまう恐れもある。

高速道路が開通することによる地域への基本的な効果を整理すると、図表1のようにまとめることができよう。

このように、高速道路は、地域にとって光と影の2つの側面をもつということが言える。

経済面に関する効果

ここで、地方の中小都市や中山間部の地域を念頭に、高速道路の整備が及ぼす地域産業への波及効果について具体的にみると、以下に示すような点が指摘できる。

ア. 農林水産業

直接的なプラス効果としては、輸送時間の短縮、荷傷みの減少、到着時間の確実性の向上などによって、市場の拡大、出荷ルートが多様化、および市場での競争力の強化などが可能となる。また、農林水産品の産地では大型車両の導入や輸送頻度の拡大により、輸送量の拡大も可能となる。

また、間接的には、作目転換と特産品化、産地の形成、生産・出荷施設の整備、および安定・定時出荷の確保などを通して、農林水産業の高度化を促進するなどの効果がある。また、広域からのアクセスが良好になることによって、観光農業や観光漁業など第3次産業の展開も期待できる。

一方、マイナスの効果としては、大消費地への供給可能産地が増加することから、産地間の競争激化を想定することが必要である。

イ. 製造業

高速道路の開通は、沿線地域の輸送条件を飛躍的に改善し、工場の立地を増加させる。例えば、中国自動車道に沿った広島県千代田町内にはインターチェンジが整備されているが、図表2に示すように、高速道路の全線開通によって工業団地の分譲が順調に進み、大幅な工業出荷額の増大をみた。更に、新規の工場進出や既存工場の活動の活発化により、製造品出荷額の増加だけでなく、高速道路との連絡性に優れた流通拠点との連携や、大都市の市場との直結が図れることによって、企業活動全体の効率化や市場圏の拡大が進むことになる。また個々の工場にとっても、輸送時間の短縮による市場の拡大や、輸送手段の多様化など物流面でのメリットばかりではなく、工場と本社、研究所間の出張、連絡業務の効率化も図ることができる。

一方、高速道路がもたらすマイナスの効果としては、地価の上昇による用地確保面の問題、業者間の競合激化、進出企業による労働力の引き抜き等が生じている。

ウ. 商業

まず、卸売業についてみると、高速道路が整備されることにより、仕入れや配送に要する時間の短縮と定時性の確保が可能になり、商圈の拡大や取引先の多様化が進む。また、人の移動の容易化、広域化は、営業活動および市場・商品に関する情報収集の活発化を促す。更に、こうした優れた立地を求めて卸売業者の新たな拠点整備も進んでくる。例えば、上記の千代田町では、図表3に示すように、インターチェンジの供用が始まって以降、卸売り販売額が順調に拡大した。その後中国自動車道が全線開通した昭和50年代後半から減少傾向がみられたが、その後昭和60年頃から再び上昇してきている。

しかし、広島市と結ぶ中国自動車道浜田線との結節点である千代田ジャンクション完成後は、卸売販売額に再び翳りがみえる。これは、卸売業に対する高速道路の効果はプラスばかりでないことをよく示すものといえよう。

次に小売業については、高速道路を利用した買い物行動が可能となることから、商業施設の集客力の向上が期待される。また、大型店舗やチェーン店舗の進出による商業機能の整備も期待される。

しかし、千代田町の例でも示唆されているように、高速道路が農林水産業や工業に及ぼす影響はおおむね地元にとってプラスの効果が大きいのに比べ、商業・流通業についてはマイナス効果が働く場合も多い。特に、規模が小さい企業や小さな商業集積ほど、マイナス効果が大きいといえる。

エ. 観光・レジャー産業

地域の観光・レジャー産業にとっては、高速道路の整備によって移動時間が短縮され、より広範囲からの観光客の入込が期待される。また、従来の観光ルートとは異なった広域ルートの形成が可能となり、新たな観光資源の利用が可能となる。例えば、新潟県の観光入り込み客の推移をみると、図表4に示すように、県内客はほぼ横ばいで推移しているのに対して、県外客は関越自動車道の整備につれて順調に増加している。特に道路の全線開通によって県外観光客の入り込みはピークに達したことがわかる。

一方、マイナスの効果としては、県内客の県外流出の容易化や観光地間の競争の激化によって入り込み数が減少したり、人数的には減らなくとも、観光客の移動範囲の拡大によって滞留時間が減少し、売り上げが低下するなどの影響がある。また、新たな観光ルートの形成により、既存の観光地の衰退も生じている。

以上、高速道路の整備が地域に与える経済面での一般的なインパクトを整理すると、次の図表5に示すとおりである。

社会面、生活面に関する効果

高速道路が地域に及ぼすインパクトは経済面だけでなく、地方中小都市や中山間部の地域社会や人々の生活にも大きな影響をもたらしている。地方地域に対する日常的、非日常的な影響を整理すると次に示すとおりである。

ア. 日常的な行動範囲の拡大

高速道路整備が日常生活に与える影響として、まず第一に時間距離の短縮による大都市に対するアクセシビリティの向上が考えられる。これによって、自地域の外にある就業機会、教育機会の享受や、公共施設、商業施設の利用などをはじめ、各種の都市機能の活用が容易になり、生活における快適性や利便性など、生活の質的向上がもたらされる。

但し、大規模店舗の進出によって、徒歩圏内にあった小規模店舗の衰退も生じ、交通弱者にとっては利便性の低下となることも指摘しておかねばならない。

イ. 非日常的な行動範囲の拡大

高速道路がもたらす非日常生活に与えるプラスの効果としては、まず時間距離の短縮によって大都市あるいは

自然観光資源へのアクセシビリティが向上することから、地方地域の生活者の余暇活動機会や生活利便性が充実することがあげられる。また一方では、広範囲からの集客が可能となり、商業・サービスなどに対する支持人口が拡大することによって、地元においても大規模なアミューズメント施設や公共施設、文化施設などの整備が可能になると考えられる。

これに対し、マイナス効果としては、これまで地元や周辺地域の人々を対象として成立していた小規模なレジャー・アミューズメント施設などが、高速道路の整備によって競争力を失い、衰退してしまうことなどがあげられる。

ウ．地域の生活機能の充実

次に、自地域における商業機能、サービス機能の充実も、高速道路がもたらす生活面における大きな効果といえる。インターチェンジ周辺等に広域商圈をにらんだ大規模店舗が出店する例は地方都市でもよくみられることであり、これによって、品揃え等の面における買い物活動におけるの利便性や質の向上が進み、都市生活の魅力が高まることになる。例えば、東北自動車道沿線にある岩手県の江釣子村は北上市の隣村であるが、インターチェンジができたことでインター隣接型のショッピングセンターが立地し、これを契機として郊外型の商業集積が形成されてきた。地元の人々が利用する他、高速道路を利用する観光バスの休憩や食事場所として、また遠方からの買い物客が訪れるエリアとして発展している。

エ．住機能の整備

日常生活面における効果としては、高速道路を活用した車通勤や高速バス通勤が可能となることもあげられる。これは現在のところ、広域的な通勤形態としての主流とはなっていないが、例えば、長野県諏訪・岡谷地区に主力工場群を展開している大手の先端企業メーカーが、中央自動車道沿線の富士見町内で従業員用の住宅地を建設している例がある。ここの従業員の通勤は高速道路利用が主体となっている。

高速道路沿線における住宅の整備については、一層大規模に推進している例がある。例えば、新潟県長岡市では、北陸自動車道と関越自動車道のジャンクションに近い長岡インターチェンジの近傍にショッピングセンターや文化センターなどのセンター的な施設を含む1万世帯規模のニュータウンがあり、インターやニュータウンの周辺には大型の小売店が次々と進出している。また、兵庫県では、神戸市に近い東条町で住宅都市整備公団が開発インター整備の関連事業として、インターと直結したニュータウンを開発している。

このように、インターと連動した住宅ゾーンの整備も、新しい方向性として増えていくことが考えられる。

オ．地域間の機能連携による広域的な生活機能の整備

さらに、以上に述べたような生活面での動きが進めば、高速道路で結ばれた地域の間で都市機能、生活機能の相互的利用や通勤、通学、買い物などの交流が進み、広域的な生活圏が形成されていくことも期待される。

こうした例の典型としては、中央自動車道沿線地域の長野県南西部伊那谷地域にある3つの広域病院が、機能分担と相互利用を進めている例をあげることができよう。この地域の伊那市、駒ヶ根市、飯田市を中心とした30市町村では合計23の病院を連携させ、医療面における機能分担を図り、広域医療システムを構築したが、これにおいて高速道路が果たしている役割は非常に大きい。特に上記3市では、図表6に示すように、伊那中

央病院（伊那市）はがんを中心に、昭和伊南病院（駒ヶ根市）では脳外科を中心に、飯田市立病院（飯田市）では心臓病を中心にそれぞれ高度な医療体制を整備し、更に必要があれば山梨県の医大からも専門医が派遣されるようになっている。その結果、伊那地域約 35 万人の住民は、1 時間以内に高度な医療サービスを受けることが可能となっている。

（２）市町村アンケート調査結果にみる高速道路への期待と懸念

上述のように、高速道路は地域に対して光と影の二つの側面から様々な影響を及ぼしている。ここで、今回実施した高速道路沿線・周辺市町村に対するアンケート調査によって、高速道路が地域に与える影響と、これに対する地元市町村の期待や懸念をみると、次のようになっている。

アンケート概要と回答者のプロフィール

今回行ったアンケート調査の実施状況と回答市町村の特性は次のとおりである。

ア．実施概要

対象市町村：高速道路（計画路線を含む）が通過している市町村およびそれに隣接する市町村の企画調整担当部署

実施方法： 郵送によるアンケート票の発送とファックスによる回収

実施状況：

発送数 約 1200

回答数 503 うち市 181、町村 322

実施時期 平成 7 年 1 月

イ．回答市町村のプロフィール

まず、インターチェンジ（IC）やサービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）の設置状況から回答市町村の顔ぶれを見ると、約半数の自治体で IC が、また 5 分の 1 の自治体で SA・PA が設置済みである。また、設置の計画があるところを含めると、IC のある自治体が約 3 分の 2、SA・PA のある地域が約 4 分の 1、高速道路が通過していなかったり、IC、SA・PA のいずれも無いところが約 2 割となっている。

また本調査では、全国を次のような 7 つの地域に区分した。

3 大都市圏の自治体 ……東京、千葉、埼玉、神奈川、愛知、三重、大阪、京都、奈良 9 都府県の市町村

第 1 国土軸上の自治体 ……静岡、岐阜、兵庫、岡山、広島、山口、福岡 6 県の内、東名、名神、山陽自動車道沿線の市町村

第 2 国土軸上の自治体 ……福島、宮城、岩手、青森 4 県の内、東北縦貫自動車道沿線の市町村

日本海国土軸東部の自治体 ……富山、新潟、山形、秋田、青森5県の内、日本海より地域の市町村

日本海国土軸西部の自治体 ……石川、福井、兵庫、鳥取、島根、山口6県の内、日本海より地域の市町村

関東北部3県の自治体 ……栃木、群馬、茨城3県の市町村

横断軸を形成する中山間部の自治体 ……これ以外の地域の市町村（主として、国土を横断する肋骨型高速道路の沿線地域）

この区分によると、回答者全体の43%が横断軸を形成する中山間部の自治体である。次いで第1国土軸上の自治体と3大都市圏の自治体がそれぞれ17%程を占めている。それ以外の4つの地域は、対象市町村数が限られていることもあり、回答数が少なかった。

以下では、主としてまとまった数の回答が得られた3大都市圏、第1国土軸上、および横断軸を形成する中山間部の3つの自治体グループをとりあげて分析を行い、この中で地方中山間部の特性を浮き彫りにしていきたい。

業種別にみた高速道路の効果

農業から観光・レジャー・リゾート産業まで7つの業種について、高速道路の整備がプラスの効果を及ぼしている、ないし及ぼすと考えられる業種と、マイナスの影響を受けている、ないし受けると懸念される業種をたずねた結果を地域特性別にみると、次の点を指摘することができる（図表7）。

まず、地域別にみて、マイナス効果が強く現れている（ないし現われると予想されている）業種は、3大都市圏では農業、第一国土軸上の地域では農業と小売業、横断軸を形成する中山間部では小売業となっている。一方、プラスの効果が大きいのは、3大都市圏では卸売業と観光・レジャー、第一国土軸上の地域では観光・レジャーと卸売業、中山間部では観光・レジャーと農業である。また、製造業は地域によらず、プラスの効果が大きい。

高速道路のプラス効果の内容

次に、高速道路の整備が地域にもたらすプラス効果の内容についてみると、どの地域についても、生活圏の拡大による生活利便性の向上、企業誘致の促進、観光入り込み客の増加の3つが断然多い。但し、産業構造の高度化については、3大都市圏と中山間部では前者が2倍程度と相当の乖離がある。この反対に、観光入り込み客の増加の面では、中山間部のほうが3大都市圏の2倍程度の回答を得ている。

マイナス面の具体例

一方、高速道路がもたらすマイナスの影響について同様にみると、約8割の市町村は何らかの面でマイナスの影響があるとしているが、地域特性によってかなりの違いがみられるのが特徴である。すなわち、中山間部の地域では、交通流の変化による通過型地域化、ストロー効果による地元購買力の流出、他地域との産業競争の

激化といった面で相当に不利な影響を受けている、ないし受けることが懸念されている。

これに対し、3大都市圏では、産業的な面でのマイナス効果をあげるところは少なく、交通流の増加に伴う生活環境の悪化など、生活面への悪影響をあげる回答が相当多い。第一国土軸上の自治体は、この両者の中間にある（図表8）。

3. 高速道路を活用した地域振興への取り組み

（1）インター周辺開発の動向

これまで、高速道路と地域との接点はインターチェンジに限られていた。したがって高速道路活用型の地域振興も、インター周辺開発という形で進んできている。インター周辺における地域振興拠点整備の内容としては、次のものがあげられる。

流通拠点の整備 ……大規模な物流拠点や地元の中小事業者が共同化して卸売流通センターなどの整備を行うもの

工業団地の整備 ……交通利便性と低水準の地価を活かして、新たな企業誘致や既存事業所の規模拡張に対応した工業団地を整備するもの

研究開発型産業団地の整備 ……先端技術産業や研究開発部門の分散、移転の受け皿や、地元企業への技術移転や高度化をねらいとした研究開発拠点を整備するもの

商業拠点の整備 ……自動車利用型の消費行動に対応した郊外型商業集積を交通利便性の高いIC周辺に立地させ、新たなまちの顔となる都市核の形成を図るもの

住宅団地の整備 ……大都市のベッドタウンとして、あるいは既存市街地の拡大や新設産業集積の就業者の受け皿として質の高い住宅の整備を図るもの

観光・レクリエーション拠点の整備 ……大都市圏および周辺都市のマーケットを対象に、豊かな自然資源を活用した観光レクリエーション拠点を整備し、観光を中心とした新たな都市核の形成を図るもの

広域集客施設の整備 ……文化施設や地場産品販売施設など、広域的な集客力の高い施設を整備することによって、地域イメージの向上や地域活性化を図るもの。

このようなインター周辺の開発整備について、各種の文献資料を元にここ数年の地域の取り組み状況を見ると、図表9に示すようなパターンがみられる。

まず、大都市圏においては、研究開発型団地の整備が多く、次いで商業施設、住宅団地などの整備が目立つ。これは、収集した事例が東京を中心とした首都圏の事例が多いという事情にもよる影響とも考えられるが、基本的に大都市圏中心部からの分散移転や、大都市の外縁部への拡大に対する受け皿づくりという側面が強いと考えられる。

次に、地方中枢・中核都市圏については、工業団地や流通団地の整備がかなり多い。大都市圏の市場と空港、港湾などの物流拠点の両方をにらむ立地にあること、都市集積をバックとした産業立地が重要によっていること、都市化に伴う流通機能の移転、集積の必要性が強まっていることなどが背景にあると考えられる。

一方、地方中小都市においては、地域振興手段として工業団地の整備と観光整備が並立しており、これ以外のテーマに基づいた開発整備はあまりみられないのが現状である。

(2) アンケートにみる高速道路活用型地域振興への取り組み状況

このように、高速道路沿線の地域では、大都市部を除くと、工業団地や流通団地・物流基地の整備、および観光・レジャー開発などによる地域振興が中心である。しかしながら、こうした従来型の開発整備は、長期化する不況や企業立地動向の変化などの環境条件の変化によって困難になっている。この一方、地域の活性化のためには、まず快適な生活を実現することのできる社会的機能、都市的機能の整備が重要であるというような考えが強まってきている。

このような状況を背景として、高速道路の沿線地域では、新しい高速道路活用型の地域振興方策を模索する動きもうかがえる。今回の市町村に対するアンケートでは、こうした点をふまえ、地域がどのような地域振興プロジェクトに取り組んでいるかについて、地域の産業面に係わるものから生活機能に関するものまで13の項目を掲げ、複数選択方式によって回答してもらった(図表10)。

高速道路を活用した地域振興プロジェクトの実施・計画・検討状況

市町村における高速道路活用型の地域振興プロジェクトへの取り組み状況を、〈実施済み〉、〈実施中〉、〈計画・構想中〉、および〈今後の検討課題〉の4つの段階に分けて把握すると、次の点が指摘できる。

ア. 既に実施済みのプロジェクト

全般的に工業団地の整備が目立っているが、それ以外のテーマについては、流通拠点の整備を除くと、取り組んでいる市町村の数はごく少ない。従来型の高速道路活用型地域振興方策の特徴が、そのままアンケート結果にも出ているということができよう。

イ. 現在実施中のプロジェクト

観光リゾート・スポーツレクリエーション機能の整備と工業団地の整備が多い。このほか、生活基盤となる公共施設の整備、住機能を中心とした整備、生活者のための交流機能・コミュニティ機能の整備が比較的目立つ。

ウ. 計画・構想中のプロジェクト

観光・リゾート・スポーツ・レクリエーション機能、および生活者のための交流機能・コミュニティ機能の整備に取り組もうとしている市町村の多いことが特徴である。また、工業団地も相変わらず多い。このほかレジャー・娯楽拠点の整備や住機能を中心とした整備なども比較的目立っている。

エ. 今後の方向として検討したいプロジェクト

農林水産業の流通合理化や高度化の推進、地場産業・特産品・工芸品等の振興拠点の整備、企業活動を支援する情報発信機能の整備、および地域と広域エリアの結節点となる交通ターミナルの整備が目立つ。このほかでは、生活者のための交流機能・コミュニティ機能の整備、リサーチパークなど研究開発機能・産業高度化機能の整備、レジャー・娯楽拠点の整備、流通センターの整備、大規模ショッピングセンターなどがあげられる。これに対して、工業団地は最も低い結果となった。

オ. 特に考えていないプロジェクト

地域と広域エリアの結節点となる交通ターミナルの整備、企業活動を支援する情報発信機能の整備、大規模ショッピングセンター、住機能を中心とした整備などがあげられている。

以上にみたように、各市町村の回答結果からは、高速道路を活用した地域振興への取り組みは、次第に重点が移りつつあることがみてとれる。すなわち、工業団地、流通基地が中心であった時代は終わり、次第に生活基盤の整備、コミュニティの形成、地域生活の快適性や魅力づくりなど、生活面が重視されるようになってきたということができる。

しかしながら、その一方、現実的には工業と観光の2本柱が依然として中心であるという状況も、アンケートによって確かめられたといえよう。

地域特性別にみた高速道路活用型地域振興プロジェクトへの取り組み状況

次に、高速道路沿線市町村における地域振興プロジェクトへの取り組み状況を地域特性別にみると、流通拠点、レジャー・娯楽拠点、住機能、交流・文化・コミュニティ機能などの開発整備等について、地域間に傾向の違いがみられた。例えば、次の点が指摘できる。

流通・物流拠点の整備については、3大都市圏や第一国土軸上の地域では計画・構想中のところが目立つが、横断軸を形成する中山間部の地域ではあまり考えられていない。

レジャー・娯楽拠点の整備については、3大都市圏や第一国土軸を形成する地域ではあまり考えられていないが、中山間部では、現在計画・構想中のところも多く、かなりの比重を占めている。

住機能を中心とした開発整備は、3大都市圏ではあまり考えられていないが、中山間部では、将来的に生活面での高速道路の利用が増えることを想定して、今後の検討課題にあがっている。第1国土軸上の地域は両者の中間にある。

交流・コミュニティ・文化などの機能については、3大都市圏よりも、中山間部や第1国土軸上の地域で、計画・構想中であったり、今後の検討としているところが目立つ（図表11）。

このようなアンケート結果をみると、国土の横断軸を形成する中山間部の地域では、コミュニティ、交流、文

化、レジャー・娯楽といった機能への指向が強いが、大都市圏ではこうした動きは少ない。大都市圏の市町村としては、依然として、生産、流通など産業面での有利な立地条件を活かした地域振興に着目しているとみることができる。

高速道路を活用するにあたっての障害

高速道路を活用した地域振興プロジェクトの進行状況や今後の方向は以上にみたとおりであるが、地域がこうした方策を推進しようとするに当たってはいろいろな障害があり、思うとおりにいかないことがしばしばである。アンケートの結果によると、全体の3分の2の市町村が問題点や課題があると回答している。

問題点として最も多くあげられたのは、「インターやサービスエリア・パーキングエリアと一体となった土地利用や施設整備が難しい」というものであり、次いで高速道路へのアクセス整備の遅れが続いている。「インターやサービスエリア・パーキングエリアと一体となった土地利用や施設整備が難しい」理由としては、事業の推進体制づくり、事業資金の調達や採算性の確保、経済的事情等に基づく用地確保、および土地利用上の規制などの問題があげられている。

インターやサービスエリア・パーキングエリアを活用した地域振興策がわからないという回答は極くわずかにすぎないため、多くの場合、アイデアはあっても、用地確保や施設整備の困難さ、およびアクセス道路が十分でないために高速道路をうまく活用できないという姿が浮かび上がってくる。また、地域の産業や資源面のポテンシャルが低いという選択肢をあげた市町村はごく小数に留まっていることから、土地の確保や事業推進の仕組み面でポテンシャルを引き出す工夫と、採算性のあるプロジェクトを立案する能力が求められているといえる。

もう一つの問題として、インターやサービスエリア・パーキングエリアがない市町村では、高速道路の波及効果が及びにくいという回答の多いことが指摘される。こうしたところでは、インターなどを有する市町村との連携が非常に大きな課題になっているといえるであろう。

4. 高速道路を活用した地域振興の課題と新たな考え方の必要性

(1) 高速道路沿線地域の課題

高速道路の効果やプロジェクト展開からみた課題

上述のように、高速道路の整備は地域に大きなチャンスを与えるとともに、一方ではマイナスの影響も与える。特に、これから高速道路の整備が本格化する中山間部地域では、経済面でプラス面が期待できるのは観光振興くらいであり、むしろ、市場や購買力をめぐる他地域との競争が強まるなど、不利な点が多い。

中山間部の地域は、人口の減少と高齢化が進み、コミュニティの維持すら難しくなっているところもある。また、経済面でも、地域をリードしていくような産業が停滞し、人々の購買力も低下していることから、サービス化の流れにも乗れないところが多い。こうした点から、中山間部の社会経済をいかにして活性化していくかということは、地元地域としても、国土の構造からも、きわめて重要な問題である。しかしながら、中山間部ではこうした状況に対して、有効な手だてがなかなか見つからないのが現状である。

高速道路の整備が進んだとしても、アンケートや各種の資料からみるように、当面、観光関連の振興を進めるしか手だてが見えない。生産、流通などを機軸とした振興方策は、最近のような不況の長期化や対外競争の激化といった経済環境の下では、大都市圏や第一国土軸に属する地域にはなかなか太刀打ちできないのが現実といえよう。一方、経済振興を進めるための地域固有のシーズとしては地場産業、名産・特産、一次産品などいろいろ考えられるが、市町村単位では小さな集積にしかすぎない場合がほとんどである。

こうした点から、中山間部の地域が力を入れようとしているのは、文化、娯楽、交流、コミュニティなど、社会面の振興に高速道路を活用できないかということであろう。

確かに、人が安全・快適に生活したり、選択的な消費生活・余暇生活が可能であることは最も基本的なことであり、これがあって初めて事業所の誘致などによる産業振興も可能である。したがって、こうしたことのために高速道路を活用するという方向は適正なものといえることができる。

しかし、これについても、沿線市町村が一斉に行うとすると競争が生じ、うまく進まないという問題が予想される。また、実際問題として、このような高速道路の活用は計画・構想ないし自治体の意向であって、実際にはほとんど動いていないのが実態である。

新しい考え方の必要性

このような中山間部の実状をみると、高速道路活用型の地域振興の方向を、新しい角度から探ることが必要といえよう。そのためには次の2つの視点が考えられる。一つは高速道路の使われ方の変化への着目であり、もう一つは、一つのまとまった高速交流圏としての発展の模索である。

この2つの点に関する検討が、新しい高速道路活用型の地域振興方策に結びつくと考えられる。

(2) 高速道路の位置づけや使われ方の変化

高速道路の位置づけの変遷

ア. 物流と人の非日常的利用から、人の日常利用をあわせた多面的な活用へ

戦後間もなく整備された東名・名神に代表されるような高速道路は、太平洋メガロポリスを中心とした国土縦貫型のネットワークの形成と、それによる産業振興を主な目的として整備されたものである。その後も、高速道路の整備は、大都市の拡大抑制と地域間格差の是正、および地方の産業振興という目的のもとに進められてきたのであり、産業道路としての色彩が強かった。

高度経済成長を終え、安定成長時代に入ると、高速道路はそれまでのような産業面ばかりでなく、「生活道路」としての位置付けもなされるようになってきた。ただし、それは週末や長期休暇を過ごすために観光地まで行ったり、帰省に利用するといった、どちらかというとなり日常的な目的が中心であった。

しかし、今日においては、高速道路は通勤や買い物など、日常生活においても次第に利用されるようになって

きている。上述のように、地方圏では高速道路を使って通勤する人も増えつつある。また、日常化した余暇活動として高速道路を走る人も多い。こうした傾向は今後も強まり、道路の多目的利用が一般化しているものと予想される。

したがって、高速道路を活用した地域振興も、このような道路利用の変化に着目していくことが必要といえう。

イ. 情報空間・交流空間としての道路へ

高速道路は「人とモノの広域移動手段」としての役割だけでなく、人やモノに付随して様々な情報が流れるルートともなる。ハードインフラとしても、高速道路は高速・大容量の通信回線を装備しており、これを活用した多様なサービスが展開されようとしている。このように、高速道路は将来的に「地域における情報受発信空間としての役割」も有することになると考えられる。

また、高速道路が将来的に日常的・多面的に活用され、情報受発信空間としての位置づけも強めることになると、「交流空間」としての役割も重要になってくると考えられる。交流の対象としては、沿線地域どうしや、大都市圏と地方圏との間などが考えられる。

これら、高速道路の位置づけの移り変わりの背景には、広域移動社会の出現や情報化の流れなど、社会構造、産業構造の変化やこれに伴うライフスタイルの変化が大きく作用している。今後、高速道路を地域の振興に利用していくためには、このような視点から将来の動きを見極め、新たな発想のもとでその活用方策を検討していくことが求められよう。

ハイウェイ先進国における状況

以上に述べたような高速道路の位置づけや使われ方は、ハイウェイの先進国である欧米では、既に当然のことのようになっている。それは高速道路の通行料が無料あるいはごく低額であることにも依っているが、通勤や買い物で1時間くらいの距離を走ったり、ビジネスのために高速道路をハイスピードで飛ばすことは、ごく当たり前のことである。

またこれに伴って、サービスエリア・パーキングエリアなどの高速道路上の施設もわが国とは異なり、非常に多目的なものとなっている。例えば、観光客やビジネス客のための宿泊施設、地元の人も活用が可能なショッピングストアや飲食店、サービスエリアへ行くこと自体を目的とするような文化施設やレジャー施設、イベントやスポーツ大会ができるスペース、地域情報の提供施設などが整備されている。また、会議室やビジネスルームが設けられているサービスエリアもある。しかも、快適性や質の面でかなり水準の高い施設が多い(図表12)。

こうした欧米のハイウェイ先進国の状況を見ると、わが国でも、高速道路の活用は多面化し、道路の機能についても、人や地域間の交流空間、集客空間としての側面が強まることが考えられる(図表13)。

(3) 高速道路沿線地域における広域連携の動き

地域連携の必要性和高速交流圏形成への期待

現在、国土庁を中心として第五次の全国総合開発計画の策定作業が進んでいるが、そこでは、将来におけるわが国の国土のあり方として、「地域連携軸」をいかに形成していくかが大きなテーマとなっており、地方自治体をはじめとする各方面から大きな注目を集めている。この地域連携軸の理念は、三全総における「定住圏構想」、四全総での「交流ネットワーク」という流れを受けて、その延長線上に広域的な視点から国土の再構築を図ろうとするものである。

地域連携軸の考え方が定住圏構想と異なるのは、定住圏が一般的に中心都市とその周辺部という基本的な枠組みの中で機能の分担的整備や共同事業を進めようとするのに対して、連携軸構想は、高速交通を生かしながら広域的な機能分担と相互乗り入れを図ろうという点に求められる。また、交流ネットワークの推進は全国で地域間交流事業の活発化というかたちで進んできたが、人や情報の交流に留まっている場合が多く、交流対象地域も不特定・不安定的であった。これに対して、地域連携軸は一つのまとまった圏域を対象として、一歩進んだ協力関係の構築を目指しているといえることができる。

地域連携軸が大きな注目を集めている理由としては、次の点をあげることができよう。

全国的な人口の減少と高齢化の急進、地方の過疎化の進行の中で、個々の地域単位における集積の形成・拡大に依拠した地域活性化手法が困難となっていること。

生活や経済に関する活動領域の広域化を背景として、都市機能整備や産業活性化などの面で、都道府県や市町村の枠組みを越えた地域間の交流・連携が今後一層重要になってくること。

これらの2点は、国土横断軸を形成する中山間部の高速道路沿線地域にとって、よく当てはまる状況であるといえよう。

高速道路沿線・周辺地域に於ける広域連携への先駆的な事例

このような状況の下で、肋骨型高速道路の整備が進みつつある地域では、これを活用した広域連携を模索する動きが活発化している。その代表的な例としては、東日本では、三遠南信自動車道沿線地域、上信越自動車道沿線地域などが、西日本では、中国自動車道の尾道・松江沿線や広島・浜田線沿線の地域などをあげることができる。

このうち、現在整備計画が進みつつある中国横断自動車道の尾道・松江線沿線市町村では、中国四国を結ぶハイモビリティネットワークが形成されることを前提とした広域活性化方策を検討している。そこに盛り込まれた基本方向には、「地域の自立のための拠点都市圏づくりと都市間交流・連携の促進」や、「成長産業育成・導入と機能分担による産業・流通拠点づくり」などが盛り込まれている（図表14）。

（4）市町村アンケートにみる高速交流圏形成の動向と地域の戦略・課題

このように、これからの高速道路の整備が進む中山間部の地域では、沿線市町村が連携した広域交流圏を形成することによって地域振興を図っていこうとする考えが出はじめている。しかしこうした動きは、まだ理想的な段階に留まっていたり、高速道路の期成同盟的なものが多く、その実現にはいろいろな課題があることが予

想される。今回実施した市町村アンケート調査では、この点について、経済面と生活面の2つの側面から市町村の現状を把握した。

経済面での連携・交流

アンケートでは、経済面の連携・交流の動向について選択肢を用意し、択一式で尋ねた（図表15）。また、〈経済面の交流・連携〉があるという回答については、更にその内容を複数選択式で回答してもらった。その結果、沿線市町村の間で新しい広域経済圏の形成が進んでいる、ないし見込まれるという回答が回答市町村の2割弱あり、部分的な経済交流がみられる、ないし見込まれるという回答が全体の約半数であった。このように、全体の3分の2の市町村で、程度の違いはあれ、広域経済圏の形成が進んでいるとの結果となった。

しかし、この結果は高速道路やそのインターチェンジの整備状況の違いによって相当異なってくる。すなわち、インターを設置済のところでは8割の市町村が程度の差はあれ広域経済圏の形成が進んでいると回答しているが、それ以外のところでは、反対に5割以上の市町村がこうした動きは見られないとしている。

また経済面の交流・連携が進んでいる例として最も多くあげられたのは、広域観光ルートの形成・強化であり、次いで物流面での交流の拡大であった。また、業務面での人的交流の拡大も比較的目的立っている。

なお、以上に述べたような傾向は、地域特性別の集計によっても、大きな違いはみられなかった。

生活面での連携・交流

次いで、生活面での交流・連携の動向や内容について同様にみると、沿線市町村の間で新しい広域生活圏の形成が進んでいる、ないし見込まれるというのは回答市町村全体の1割強、また、部分的な生活面での交流がみられる、ないし見込まれるとしているのは約半数であった。この二つを合わせると、全体の3分の2弱が、程度の違いはあれ、広域的な生活圏の形成が進んでいるという結果となった（図表16）。

生活面の交流・連携が進んでいる例として最も多くあげられたのは、近隣の中核都市がもつアメニティ機能（スポーツ・レジャー・文化・芸術・娯楽など）の利用であり、次いで近隣都市での買い物や近隣地区からの買い物であった。そのほか、高速道路を用いた通勤・通学の拡大も目立つ。

但し、高速道路やそのインターチェンジの整備状況の違いによってみると、インターを設置済のところでは、程度の違いはあれ7割以上の市町村が広域交流が進んでいるという回答結果となっているが、それ以外のところでは、反対に5割以上の市町村がこうした動きは見られないとしている。従って、広域経済圏の場合と同様に、インターがあると無いとでは、様子が大きく異なるということができよう。

沿線地域の連携・交流に対する取り組みと期待

このような状況に対して、高速道路の沿線地域の市町村では、互いの交流・連携による交流圏づくりについていかなる姿勢で臨み、どのような期待を持っているのであろうか。

アンケート調査の結果によると、回答全市町村の8割以上は何らかの期待をもっており、連携・交流による地

域振興に取り組みたいとしている（図表17）。

しかしながら、その方策をみると、「地域の情報発信力を高め、沿線地域や大都市圏との交流を進める」と「地場産業や地域資源の活用を図り、大都市圏との交流を進める」の2つが多く、大都市圏との交流を進めるという考え方がやはり強く出ているということがいえる。これに対して、地域の沿線の市町村間で機能を分担したりネットワーク化を図ろうという考え方は少なく、まだ主流にはなっていないと考えることができよう。

注目されるのは、こうした状況は地域特性によってかなりの違いがみられるということである。まず、3大都市圏の自治体は各選択肢に対する回答率が全般的に高いのに対して、第1国土軸上の自治体や横断軸を形成する中山間部の自治体は低く、取り組みや意識の面で差のあることがうかがえる。

次に、内容的にみると、3大都市圏にある地域では「都市機能の相互分担による特徴ある地域づくり」や「隣接市町村と連携して、広域行政の中でインターやサービスエリアを活用した地域振興を図りたい」とする考え方をあげるところが多いのに対して、第1国土軸上の自治体や横断軸上の中山間部の自治体ではこうした回答が少ない。

また、「地域の情報発信力を高めることによって交流を盛んにする」という考えについては、大都市圏および第1国土軸上の地域では最も多く、目立っているが、横断軸上の中山間部では回答率が低い。

一方、中山間部では最も多い意見は、「地場産業や地域資源の活用を図り、大都市圏との交流を推進したい」とするものであった。

このように、概して3大都市圏のほうが高速道路を活用した地域連携や広域交流の推進に熱心であり、地域間における都市機能などの分担的な整備と相互的な活用の必要性に対する認識が強い。これは横断軸を形成する中山間部とかなり対照的な結果といえる。第一国土軸を構成する地域は、概ねこの両者の中間的な回答となっている。

5. 高速道路活用型地域振興の新しい方向

(1) 新しい考え方ー「ハイウェイフロント型地域振興」の必要性と理念

上述のように、高速道路の日常的・多面的な利用が進むことを考え合わせると、今後、高速道路に沿った高速交流圏が次第に形成されるようになると考えられる。この交流圏の中では、さまざまな活動が高速道路を活用する形で行われることになり、交流が活発化する。このことは、上記のアンケート結果からも示唆されることであり、地域の側としても、こうした高速交流圏の形成による地域振興を模索しているということができる。

ただ、その一方、中山間部の沿線市町村では、機能分担と相互利用という地域連携軸の考えに沿った考えはまだ少ないようにみうけられる。

しかし、厳しい状況の中で地域の振興を図っていくためには、地域がまとまることによって高速道路の「光」を引き出し、「影」の部分に対応していくことが必要であり、地域連携を本格的に進めることが欠かせないと考えられる。

こうした観点から、中山間部を中心とした新しい高速道路活用型地域振興のあり方を、「ハイウェイフロント型地域振興」として提案したい。

「ハイウェイフロント型地域振興」の考え方に盛り込まれる要素は次の3点である。

- ・ 高速道路に沿った地域間の連携・交流を進める

＝ハイウェイフロント型高速交流圏の形成

- ・ 高速道路と地域との接点を活用し、地域間交流・連携のための拠点として整備する

＝ハイウェイフロントに於ける道路・地域一体型の地域振興拠点整備

- ・ 道路・地域一体型拠点と周辺地域を結ぶ

＝域内ネットワークの整備

(2) ハイウェイフロント型地域振興の考え方ー2つの視点からの地域活性化

「ハイウェイフロント型地域振興」は、次のような考えに基づくものである。

ハイウェイに沿った高速交流圏の形成

上述のような高速道路の活用や道路空間に対するニーズおよび中山間部の置かれた厳しい状況を前提とすると、今後は高速道路沿線で形成される地域間の広域連携によって地域活性化を図ることが不可欠となる。すなわち、地域社会の形成、生活基盤の確保、都市機能の整備、地域経済の活性化などに向けて、高速交流圏を形成していくことが欠かせない。

高速交流圏の形成による地域のメリットとしては、次の点があげられる。

ア. 市場、労働力、産業資源など地域経済の構成要素がワンセット揃ったまとまった経済圏を構成することによって、マイナスのストロー効果に対抗できる地域経済ネットワークが形成される。

イ. また、これによって地域全体としての所得獲得力と圏内の経済循環が高まり、自律的な発展が期待される。

ウ. 高速道路の整備によって広域的な移動が可能となり、支持人口も拡大することから、中山間部等の都市集積の小さな地域でも、高次の都市機能や商業、レジャー、施設などの生活拠点の整備が可能となる。

エ. 各地域がそれぞれ同じ機能を重複して整備するよりも、相互に分担することによって、投資を一ヶ所に集中させることが可能となる。また、各機能の利用効率を高め、結果として質の高いものとするのが可能となる。

オ. 圏内各地域間および圏外との間の人的な交流機会が増加することによって、地域の活性化が期待される。

連携の核となる道路・地域一体型の戦略拠点の形成

高速交流圏を形成していくためには、地域と高速道路との接点に地域連携の核となる交流拠点、連携拠点を整備していくことが欠かせない。特に中山間部などの弱い地域にとっては、高速道路がもつマイナスのストロー

効果に対応していくために、高速道路と地域の接点を重点的に整備することによって、集積力、情報発信力、地域魅力を高めることが重要である。

拠点整備の方向性としては、次に示すようなものが考えられる。

ア．広域的で高次な都市機能や公共的施設の整備

イ．商業、観光・レジャー、レクリエーションなど広域集客型の拠点整備

ウ．広域物流機能・流通機能を核とした拠点整備、あるいは生産機能と一体となった加工組立型ロジスティクス拠点としての整備

また、道路・地域一体型の拠点整備の形態としては、次のようなものが考えられる。

ア．従来のように、インターチェンジと一体となったエリアの整備

イ．地域開放型のサービスエリア・パーキングエリアの活用

ウ．ロングランプウェイやミニハイウェイなどの専用アクセスを活用した高速道路直結型の産業ゾーン・都市施設ゾーンの整備

（3）拠点整備の基本イメージ

ハイウェイフロント型地域振興の核となる道路・地域一体型の拠点整備の典型的なイメージを、地域開放型サービスエリアを例に描くと図表18に示すようになる。

（4）新たな取り組みを可能とするツール

新しい制度

以上に述べたようなハイウェイフロント型の地域振興を進めるためには、道路と地域を一体的に整備するためのソフト、ハードの仕組みが必要である。

これについては、既に日本道路公団が所管する「ハイウェイオアシス」制度がある。これは、高速道路の休憩施設に近接するよう第2パーキングエリアを都市公園と一体的に整備し、そこから周辺の公園やレクリエーション施設との出入りが自由に出来るようにするものであり、これら周辺の公園等を含む施設全体がハイウェイ・オアシスと呼ばれる。また、これと似たものに「開発パーキング制度」がある。

これらは、休憩施設周辺地域からの観光客を取り込みたいというニーズを満たすとともに、高速道路の休憩施設としての機能強化を図る意図で設けられた制度であり、限界はあるが、ここでいうハイウェイフロント型地域振興にも活用することができよう。

また、平成7年度からは、建設省の施策として、「SA・PAを活用した拠点整備事業」が始まった。これは、ハイウェイ・オアシスの考え方を広げて、公園以外の施設との一体的な整備を認めることにより、サービスエリアやパーキングエリアを地域に開かれた拠点として整備していこうとするものである。現在のところ、観光施設やこれと連動した物産販売的な施設が考えられている程度であるが、ハイウェイフロント型地域振興にフルに活用していくことが期待される。

その他のツール

以上のような制度的な仕組みの他に、インターチェンジやサービスエリア・パーキングエリアを道路・地域一体型の地域振興拠点として整備していくためには、幾つかの仕掛けや工夫が考えられる。先に触れたロングランプウェイやミニハイウェイの他に、パーク&ライド・ステーション、パーク&シャトル・ステーションなどをあげることができる。これらに関する説明は省略するが、このようなツールを活用しながら、道路・地域一体型拠点を整備したり、地域間の連携を推進していくことが重要である。

6. ハイウェイフロント型地域振興のモデルプラン

ハイウェイフロント型地域振興の考え方は以上に示したとおりであるが、ここでは、そのモデルとなるようなイメージプランを考えてみたい。

中山間部の地域や中小都市を想定すると、新しい財貨・サービスの開発と需要の創出を目指すような地域間ネットワークの形成、都市間・地域間のネットワークのノードとしての特性を活かした産業機能の整備、および沿線地域の自立的生活圏の形成を目指す都市機能ネットワークの整備などが考えられる。

地域資源再発見・再創造型ネットワークと拠点整備

ハイウェイフロント型地域振興の具体的なありの一つとして、地域が有する各種の資源を掘り起こし、これを商品・サービスとして仕立て上げ、高速道路を活用して消費地に出したり、消費者を地域に呼び込むことが考えられる。地域資源としては、自然、歴史、伝統文化、生活文化、祭りなどのイベント、特産品、伝統的工芸品、および工業集積などが考えられるが、高速道路の沿線地域が連携して総合力を発揮することが重要である。また、高速道路との接点を有する市町村とそれ以外のところが、域内道路ネットワークを活用して協力・補完することも重要である。

道路・地域一体型の拠点は、こうした高速交流圏内部の連携を前提として、財貨、サービスの提供や情報発信を行うためのものとして位置づけられる。例えば、観光を中心とする場合を考えると、インターチェンジや地域開放型サービスエリアなどと一体的に循環バスのターミナルを整備したり、観光物産館、特産品・伝統工芸品のアンテナショップやショールーム、イベントスペース、体験学習施設などを地域情報センターと合わせて整備することなどが考えられる（図表19）。

広域ネットワークノード型の拠点整備

もう一つの方向として、高速道路と地域との接点であるインターチェンジや地域開放型サービスエリア、あるいはロングランプウェイなどを活用して、人やモノの交通、交易の拠点を整備し、人々の雇用を増やしたり、

関連ビジネスを生み出すことが考えられる。

最も典型的な例は高速道路直結型の物流基地であるが、地域振興の拠点とするためには単なる保管や配送のための施設ではなく、流通加工などの付加価値部分を加えていくことや、生産・物流一体型のロジスティクスセンターとして整備していくことが重要である。また、この道路・地域一体型拠点と連携して、周辺地域に関連する工場や事業所向けサービス施設、住宅などの生活関連施設を配し、高速道路や域内連絡道路で結ぶことによって拠点をサポートし、その一方で、地域に波及効果を広げることが重要である。

地域社会基盤活用型ネットワークと拠点整備

高速道路の日常的な利用が拡大していくことに着目すると、地域をハイウェイ活用型の居住エリアとして育てていくとともに、高速道路と地域の接点に、通勤などのための交通ターミナルを、生活支援機能や交流機能と合わせて整備していくことが考えられる。交通ターミナルは単なる高速バス停留所ではなく、パーク&ライド機能や域内を循環するシャトルバスとの連絡機能を持たせ、交通弱者も高速道路を使えるようにすることが必要である。

また、都市的な機能については、若者が定住するために不可欠な要素である「楽しさ」を提供するような施設を導入し、賑わいの拠点や地域の顔としていくことも考えられる。

この場合、沿線の各地域が都市機能を分担しながら相互に利用し合うことが重要であり、はじめに述べた例にあるように、広域病院などを整備することも有効と考えられる。

7. 実現に向けた今後の課題

最後に、ハイウェイフロント型地域振興を推進するに当たって解決すべき課題を掲げておきたい。

まずあげなければならないのは、高速道路料金である。これは地域では解決が難しい問題であり、現在の硬直的な道路料金の算定方式をもっと自由にするなどなどの対策がとれないか、道路管理者側による検討を進めてもらいたい。

ただ、この問題は高速バスの利用によって、ある程度吸収することができる。自治体による高速バス運行機関に対する支援施策などについても、広く検討することが必要であろう。

もう一つは、土地利用や施設整備に関する自由度の確保である。ここに述べたハイウェイフロント型地域振興は、地元の創意工夫がなければ進まない。しかしながら、先のアンケート結果にもあったように、インター周辺地区などの用地確保や利用に当たっては制約が多く、優れたアイデアを生かせない場合が多い。また、上述の建設省などによる高速道路活用のための制度も、第2駐車場の整備などをめぐっていろいろな制約があり、地元の希望が通らない場合も多い。こうした点から、土地利用の整合性、環境問題への対応、および道路利用上の諸問題との兼ね合いなどのもとに、規制緩和を進めていくことが必要といえよう。

一方、地元地域に対しては、道路・地域一体型拠点の整備にあたって、自分の町に何でも欲しいという、いわゆるワンセット主義から脱却することが求められる。また、これと関連して、広域エリアの市町村が共同で施

設を整備するための手法についても、コンセンサスが容易に得られるような方式を開発することが必要である。