

東海環状自動車道・北西部（未開通区間）における現状と課題

—岐阜・西濃地区における拠点集約度と公共交通の接点—

高橋 直志（岐阜協立大学経済学部）

キーワード：IC、道の駅、公共交通、コンパクトシティ、関係人口

はじめに

- 1) 大野神戸 IC
- 2) 糸貫 IC（仮称）
- 3) 岐阜 IC（仮称）
- 4) 山県 IC
- 5) 人流活性化に関連した基本的分析枠組み
- 6) 市町村合併と人口増減に関する考察
- 7) 地方における適正な高速道路料金を巡る議論
- 8) 高速道路の IC・SA・PA と道の駅との棲み分けについて

おわりに

はじめに

本稿では 2024 年度内に開通予定¹⁾となっている東海環状自動車道の北西部（大野神戸 IC～山県 IC 間）の現状を素描しながら、当該地域における今後の課題について考察をする。交通インフラの整備は、地域社会における日常生活の利便性と地域経済の安定的発展に多大な影響をもたらす。移動・輸送手段の効率化によって、地域社会の安定性が地域経済の発展を促し、地域経済の発展が地域社会の安定性を促すという好循環の形成が期待できる。しかしながら、その効果はある面においては好影響であっても別の面においては悪影響を及ぼす可能性もあり、影響が漸進的に表出するか、それともラディカルな形で表出するか、についても不透明なままである。そのため、東海環状自動車道のような大規模プロジェクトによる経済効果と社会的利便性を展望する際には、当該地域各所における交通インフラの現状・効果と課題について、整理・言及しておく必要がある。

まず、東海環状自動車道の概要（【図 1】）に触れておきたい。東海環状自動車道は、名古屋から直線距離にしておおむね 30～40km ほどの近郊区間を環状につなぐ高速道路¹⁾²⁾であり、新名神の新四日市 JCT から新東名のトヨタ東 JCT に至るまでの 152.7km を結ぶ予定となっている。厳密に言えば、東海環状自動車道は伊勢湾エリアを含まないため、「環状道路」という呼称はやや誇張したネーミングとなる。伊勢湾に接している新四日市 JCT～豊田東 JCT は伊勢湾岸自動車道であり、56.4km の全区間が 2005 年に全線開通している。東海環状自動車道は、上述した新名神、新東名以外にも、名神・中央・東海北陸の各高速道路と接続（東名と東名阪自動車道とは伊勢湾岸道路において接続）しているため、わが国における大動脈のバイパス道路の役割を担い、非常時の迂回ルート（中央・名神の北側を大きく迂回）にもなり得るという性格を

併せ持つ。そのため、この道路は大動脈から枝分かれしたローカル道路のつなぎ合わせではなく、名古屋経済圏を円状に拡大し、東海3県に跨る人流・物流、そして防災機能を大きく底上げする社会的使命を帯びている、と言えよう。全通ⁱⁱⁱ³⁾は2026年度内とされているが、上述した北西部区間(18.6km)は2024年度内に開通予定となっており、東部区間(豊田東JCT～美濃関JCT、73.0km)の開業が2005年であることを思えば遅れ馳せの感否めないものの、岐阜・大垣地区における同高速道路への期待は否応なしに高まりを見せている。関西方面から高山・北陸方面での移動時間についても、混雑が頻繁に起きている一宮JCTを経由する必要がなくなるため、ここでも時間短縮が大いに期待されている。

【図1】 東海環状自動車道の概要



(出所) 国土交通省・中部地方整備局・岐阜国道事務所の HP より転載。

(2024年5月5日)

上述した北西部地域について言及すると、当該地域は名古屋市に通うにはやや遠いエリアに属するものの、岐阜市・大垣市に通うには便利なロケーション^{iv4)}であり、旧来の街の中心部にも近接している、各地域で未知数の部分が少なからずあるものの、それなりに産業集積も進んでいる。その一方で、少し山間部に進むと限界集落を抱える地域^{v5)}も控えているエリアでもあり、名古屋経済圏に入るかどうかという際ど

いポジションを甘受している様は、濃尾平野西端部ならではのコントラストとも言える。

総じて、新規開業する IC・PA の周辺を見渡すと、従来の街の中心地に近接している地域とそうでない地域、公共交通との接続が良好である地域とそうとは言い難い地域、人口減少が比較的緩やかである地域と穏やかとは言えない地域など、様々な街の表情が見え隠れしており、各地域に高速道路開業の恩恵が等しく行き渡るかどうかは、まだ判然としない状況である。そのため、現時点では断片的な情報の積み上げや推論の域を出ない考察を交えることになるが、本稿の焦点を明らかにすべく、次節以降で各エリアの現状を確認していく。これと併せて、岐阜・大垣地区の公共交通の現状、そして商業・観光の拠点ともなりうる道の駅や JA 直売所の実情、さらに地方における高速道路の利用実態を踏まえた料金制度について、あるべき姿を論じた議論を展開していきたい。

1) 大野神戸 IC

まず、大野町の南端部に位置する大野神戸 IC についてであるが、ここは県下最大の道の駅である「パレットピアおおの」と隣接していることが重要である。2018 年にオープンしたパレットピアおおのは、コロナ禍という前代未聞の移動自制限が求められた期間を挟んだにも関わらず、2023 年には来場者が 200 万人を超えるという盛況振りを呈している。この道の駅は、自動車を利用して西濃にやって来る人のための休憩所⁶⁾と土産物の販売所を提供するだけでなく、周辺の道の駅¹¹⁾や観光名所を紹介する案内所としての役割を果たしている。そのため、ここでは愛知県の新城 IC（新東名高速道路）に近接する道の駅「もつくる新城」を模倣した社会実験を実施する価値も大いにある、と考えられる。どのような社会実験なのか、たとえば、同 IC を一時退出した後順方向に再進入した場合、同 IC を途中下車しなかった場合と同額に料金が調整される、というものである。ETC2.0 搭載車であることと、一時退出から再進入までの時間は 2 時間以内という条件が付いていて、後者の条件はこの大野神戸 IC 周辺の観光を念頭に置くとややタイトな条件と思われるが、試してみる価値は大いにあると思われる。ただ、このパレットピアおおのの販売所や土産物コーナーを見ると、後述する道の駅「池田温泉」にも当てはまるポイントにもなるのだが、農産物の直売所、あるいは全国の珍しい土産物を揃えている魅力はあるものの、加工品や工芸品、切り花や盆栽など観賞用の商品が不足気味であり、こうした商品が並べばさらなる活況が期待できそうな予感もする。

この道の駅へのアクセスについて言及すると、名古屋（「にしみのライナー」と呼称、平日で 1 日 8 本）や大垣（名阪近鉄バス、25 分、平日で 1 日 5 本、大垣駅北口から 500 円）、さらに岐阜（岐阜バス、50 分、平日で 1 日 12 本、600 円）に向かう人のためのバス停を併設しており、大野町のデマンドタクシー（あいのりくん）とも接続している。ただし、道の駅に発着するバスの本数は、後述する他の IC の近隣と比べて多いとは言えない状況であり、端的に言えば自動車以外の手段でアクセスすることは難しい、と判断せざるを得ない状況にある。後述する西濃厚生病院がお向かいに立地していることを考慮すると、さらなる公共交通の充実が求められることは自明であろう。ただ、観光・レジャー目的の来客向けの選択肢としては、天気の良い日であればという条件が付くものの、養老鉄道が一部の便で自転車を電車へ無料で持ち込み可とするサイクルトレインを実施しており、また広神戸駅（パレットピアおおの寄り）や池野駅（池田温泉寄り）にてレンタサイクルを利用して自転車でアクセスするという手段もある。健康な方であれば、養老鉄道の同駅からこの道の駅までの間（3km ほど）をハイキングコースに設定して、徒歩でアクセスすることも不可能ではない。

他方、この施設は 2021 年時点で（道の駅として）岐阜県内で唯一の防災拠点に選定されており、大規模災害が発生した場合にはここを拠点として復旧を迅速に進めることが期待されている。しかしながら、こ

の場所は根尾川と揖斐川の合流地点に近いので、水害に関するハザードマップを見る限り、安全な場所とは言えない側面があることも指摘しておきたい。とは言え、東海環状自動車道と県道 53 号線に接続する立地条件の良さ、濃尾平野から外れた山間部で大規模災害が起きた場合を想定すれば、平野部と山間部をつなぐ補給基地、とりわけ関西方面からの救援物資の受け入れ拠点として適した場所であることも確かである。

さらに、この道の駅の向かい側に位置する西濃厚生病院は、元々揖斐川町にあった病院と海津市（旧・養老町）にあった病院を統合する形で 2023 年 10 月に開業し、西濃・揖斐川地区の総合病院としての社会的使命を帯びている。この病院の隣では、（大垣市に本社を構える）イビデンの大野事業所が建設中であり、2025 年には一部で操業開始の予定となっている。現時点では、IC に近接する施設は道の駅と厚生病院、イビデンの事業所のみであるが、根尾川を隔てた先（東へ 1km ほど）にはイオンタウン本巣などの商業施設が集積しており、近くには安価で利用できる大野温泉（北へ 2km ほど）、そして県道 53 号線を西進すれば池田温泉（西へ 5km ほどの「道の駅」）もあるため、長距離移動の休憩、そして日帰りの観光やショッピングに適した立地と言えるであろう。

また、2023 年 11 月に西濃エリアと福井県を最短距離で結ぶ冠山峠道路（国道 417 号線）が開通し、この沿線に点在する道の駅利用者も順調に増えている。国道 417 号線は県道 53 号線を西へ進んだ地点（西へ 3.5km ほど）で接続しているため、この IC は関西方面と名古屋・伊勢湾方面、高山・富山方面のみならず、今後は福井方面への出入り口にもなる新たな交通の要衝となることが期待される。

ただ、先述した通り、西濃厚生病院が開院した現在もなお、公共交通によるアクセスが容易とは言えない状況（岐阜駅から 1 日 5 本）であり、近隣の大野町・池田町・揖斐川町の住民のみならず、大垣駅からのアクセスの向上が大きな課題となる。オンデマンド交通やタクシーのライドシェアなどの工夫が切望される状況である。自治体全体で見ても昼夜間人口比率（80.0）は明らかに低め（【表 1】）であり、岐阜・大垣のベットタウンという性格から抜け出るには、やはり IC を起点とした産業基盤の整備が不可避となるであろう。テクノパーク大野（IC より北へ 7km、工業団地）^{viii)} など、IC から離れた地点での変貌ぶりもまた、今後は注目すべきと思われる。工業地として見れば、大野町は地価の上昇率が県内でトップクラスの箇所を抱えているエリアであるため、これから数年ほどで大きな飛躍を遂げることが期待できる、と思われる。

（補論）大野バスセンター

環状自動車道の北西部の開業が迫っている現在、大野神戸 IC 周辺部の開発が急速に進行しているが、大野町の元々の中心部は大野町役場近辺である。大野バスセンターの周辺は、かつて名鉄揖斐線の中之元駅（2001 年に廃止）が存在した場所（なお、揖斐線と谷汲線が分岐する黒野駅は、現在ではレールパークとなっている）と近接しており、バスセンターの隣に位置する町役場と図書館はもとより、平和堂やゲンキーなどの商業施設や小規模の医院が密集しており、古くからのコンパクトシティ、という趣を呈している。バスの発着本数を見ると、岐阜駅（50～55 分、平日で 1 日当たりハイタウン北方経由 7 本+政田経由 17 本、600 円）と穂積駅（30～40 分、平日で 1 日 15 本、560 円）に向かう岐阜バスの方が明らかに多く、大垣駅北口からの名阪近鉄バスの本数（35 分、平日で 1 日 10 本、上りは 11 本、640 円）は、先述したパレットピアおおのを經由する路線とそうでない路線の両方を合わせてみても多いとは言えない状況（平日で 1 日 10 本）である。このバスセンターには、近隣の揖斐川町が運営する揖斐川町ふれあいバスが乗り入れており、先述した名鉄線揖斐線の廃止の結果として生じた鉄道空白地域の足として、今も活躍をしている。地

方自治体の垣根を超えて、住民の実質的な生活圏をカバーする交通手段が存在することは高く評価すべきであるが、限界集落を多く抱える揖斐川町において買い物難民や医療難民の数を減らせるだけのバス本数が確保できているか否かは、やや不確かなもの¹³⁹⁾に思われる。また、バスセンターとは言うものの、休憩所は後述する山県バスターミナルと比べればやや狭い印象があり、役場や図書館が開いている曜日・時間帯はともかく、そうでない時間帯での待ち合わせ場所としては、やや寂しい印象もある。ただ、駐車場スペースは平日のラッシュ時を別とすれば十分にある、と思われる。今後、町の中心部が徐々に大野・神戸 IC 付近に移動する局面があるかもしれないが、そうであるならば大野バスセンターと道の駅・西濃厚生病院間を結ぶ公共交通の充実を図る取り組みは不可避、となるであろう。

【表1】岐阜県内の自治体における昼夜間人口比率

市町村名	昼夜間人口比率	流出口（人）	流入人口（人）
美濃市	106.3	4962	6166
富加町	104.8	2135	2404
大垣市	104	33463	39717
岐阜市	101.9	78815	86570
本巣市	101.1	11157	11524
揖斐川町	98.2	5489	5142
美濃加茂市	98	17828	16715
土岐市	96.3	14742	12675
可児市	93.9	28117	21996
山県市	88.6	7618	4741
神戸町	86.1	7029	4437
池田町	85.9	8423	5131
大野町	80	8547	4128
瑞穂市	79.4	22381	10750
岐阜県	96.3	130761	58514

出所) 岐阜新聞（2023年9月24日の3面）の記事より引用。2020年国勢調査に基づいた数値である。

（*）上記の岐阜新聞の記事より、本文と関連する自治体を選んだ上で一部抜粋した表となる。

（参考）岐阜県の昼夜間人口比率は96.3となり全国で42位、愛知県は101.3で全国4位となる。

（解説）昼夜間人口比率とは、通勤・通学先を反映した昼間人口と夜間人口の割合。

100を超えると、昼間人口が夜間人口よりも多いことを示す。

2) 糸貫 IC（仮称）

本巣市（2004年に本巣郡根尾村と本巣町、糸貫町と真正町が合併して誕生した自治体）は以前より岐阜市のベットタウンという性格が強く、2006年に開業したモレラ岐阜を筆頭に大型商業施設が集積する商業

の激戦区として全国的に有名となった時期もあった。だが、その割には大規模住宅地と言えるほどの密集地は不在のまま（ほぼ旧・糸貫・真正町に人口が集中）であり、商業地の集積に見合う規模の人口増加が実現していない局面にあって市内初の IC 開業を間近に見据えている、という状況である。住民からは「大病院がない」「学校が遠い」「公園が少ない」「移動が不便」といった指摘¹⁰⁾が以前からあるものの、これらの課題は解決の方向に進んでいるとは言えない。宅地開発が緩やかに進行中とは言うものの、大型の郊外団地やタワーマンションの建設とは無縁であり、全体として見るとファミリー向けの一戸建て建売住宅が多い。換言すれば、持ち家比率が高いことが大きな特徴である。そのため、小規模な住宅街と大規模な商業施設がアンバランスな状態で併存しているだけ、という厳しい見方もできる。だが、これは紡績工場の跡地に大型商業施設が造成されるパターンが多い、という岐阜地区ならではの傾向という側面もあり、本巣市だけに当てはまる図式とまでは言えない。敷衍していえば、濃尾平野そして東海環状自動車道の沿線エリア全体で 21 世紀初頭辺りから大型ショッピングモールが乱立傾向にあり、過当競争の様相を呈している側面も否めない。2009 年の東洋経済新報社の住みよさランキングで日本一の自治体となった点について言及するならば、これは明らかに持ち家世帯比率の高さに重きを置いたが故の過大評価だった印象は否めない。現在の評価基準からは持ち家世帯率という項目が抜けており、また人口当たりの売り場面積の広さも当時に比べると優位性が落ちてきており、モレラ岐阜だけで街全体が大きく浮上する可能性は徐々に薄れつつあるのかもしれない。ただ、本巣市全体では転出数が転入数を超えているにも関わらず、昼夜間人口比率は 100 に近い数字 (101.1) (【表 1】) で、岐阜市とほぼ同等の数字である。このことを考慮すると、ベッドタウンとしての街の役割と商業施設としての街の機能に限って言えば、意外にバランスが取れているとも言える。

振り返ってみれば、モレラ岐阜は開業時より予想を大きく超える来客の実績があり、2006 年の G. W. には閉店時間の繰り上げや入場制限を余儀なくされるという珍事が起きたことさえあった。コロナ禍を経た現在でも、休日においては県下有数の規模である駐車場（無料で 5,000 台まで対応）が満杯に近づくほどの盛況振りである。岐阜県の場合、郊外の紡績工場跡に大型の商業施設を立地した例は枚挙に暇がないほどであるが、これほどの規模の成功例はなかなか見受けられない。時折、テレビなどで取り上げられるイベントなども実施され、商業と観光案内を兼ねた複合施設とも言うべき機能も発揮している。既に開業済みの東海環状自動車道区間内でも、岐阜県内でモレラ岐阜と比肩する商業施設と言えば、土岐プレミアム・アウトレット^{xi11)}とイオンモール土岐^{xi12)}くらいである。名古屋市との近接性という意味ではアクセス面で土岐市の方に分があるとは言え、どちらも混雑・渋滞対策に課題を抱えているため、単に集客数を競う段階ではなく、目玉となる売り物やイベントの内容、そしてアクセスをも含めた利便性・快適性を向上させることが最優先課題と思われる。その点については、土岐の商用施設の場合、高速道路の休憩施設として「寄り道温泉」「寄り道の宿」が付近に設置され、この 2 つの施設は利用者より好評を博しており、これは本巣市や先述した大野町も大いに参考にすべきことであろう。ただし、土岐市のショッピングモールの場合、元々は東濃研究都市構想を実現するために用意された土地であったにも関わらず、研究施設や企業誘致に失敗したため、急遽目的を変更して住宅地・商業地に転用した際どいタイミングで高速道が開通したという経緯がある。しかも、イオンモールの開業は 2 度も延期になるなど、かなり危うい展開を遂げた時期^{xi13)}もあった。住宅地の拡大に関しては、やはり豊田に近いという地の利があったことも見逃せない。そのため、同エリアの安易な模倣には注意を要する面もある、と思われる。

本巣 PA^{xiv14)} 付近にも小規模の宿泊施設を建設予定とのことであるが、このエリアの PR 施設、独自色のある観光案内所の設置を期待したい。現在の本巣市の観光案内の拠点は道の駅「織部の里」となっているが、同駅で販売されている商品の一部を本巣 PA やモレラ岐阜にて販売するのも一案、と思われる。ただし、

土岐の成功例に鑑み、最初から大規模な保養・宿泊施設の設置に踏み切るのではなく、利用者の動向を見極めながら徐々に規模の拡大を目指す、という方針で臨むことが堅実と思われる。岐阜・愛知のSA・PAを概観すると、どうしても刈谷ハイウェイオアシス（遊園地・温泉・トイレ・直売所など）やアクア・トぎふ（川島PA、水族館を併設）といった成功例が目につくが、これらの事例は名古屋に近接した有利な立地条件に加えて、SA・PAをかなり思い切ったスケールでテーマパーク化し、かつ国道や公共交通とのアクセスにも配慮したことで東海地方屈指の人気スポットとなった経緯がある。糸貫ICや大野神戸IC、そして本巣PAの場合、周辺スペースの存在、そして岐阜市からの近接性もあって、付近に人気アトラクションを設置して成功するポテンシャルはあると思われるが、ある程度の時間をかけて利用者から好評を博すコンテツを模索しつつ、手堅い成果を積み上げていくことが肝要、と思われる。

それから、本巣市役所の移転（2024年7月予定）についてであるが、後述する山県市役所以上にICと近接した立地となっており、周辺部の混雑状況が気掛かりである。とりわけ、非常時における防災機能と平時におけるモレラ岐阜の集客機能が併存可能なものであるかどうか、という問題に関して、少なくとも周辺道路の整備を迅速に進めることは必要不可欠、と思われる。主要幹線である国道157号線（通称：本巣縦貫道）は元より、後述する長良一糸貫線の建設が強く切望される。警察・消防や大病院が不在のエリアであるため、単に市役所と大型商業施設が近接している一事を以てコンパクトシティとまで言えない側面もあるが、このエリアは岐阜バスと樽見鉄道、そして本巣の市営バス（無料）の発着点でもあるため、中長期的には集客エリアの分散化も大きなテーマとなるであろう。岐阜バスの発着本数は、岐阜駅行きが平日だと1日18本で時間は40分、運賃は500円であり、同じく穂積駅行きは平日で1日15本、時間は25分、運賃は500円となっている。樽見鉄道（大垣駅行き）の発着本数は平日で1日20本、時間は20分強、運賃は460円である。なお、近隣の屋井工業団地を始めとして、地価上昇率は工業地として県内トップ（2023年）となるエリアでもあるため、こうした期待の大きさを挫くことにもならないよう、混雑の回避に注力すべき、と繰り返し強調しておきたい。

3) 岐阜IC（仮称）

まず、岐阜ICに近接する岐阜大学柳戸キャンパスについてであるが、元々は市内に点在していた各学部を一カ所に集約する目的で移転が進められたことによってできたキャンパスである。移転は1980年代から進んでおり、市役所や裁判所の近くに立地していた医学部の移転が実現したのが2004年であった。元来、キャンパス周辺には学生向けのマンションや飲食店、商業施設が1980年台から所狭しと林立していたのだが、医学部の移転が長引いていたため、市内の中心部から外れた学生街に甘んじていた感は否めない。そのため、岐阜大学医学部附属病院は移転からまだ20年程度の歴史しかないことになるが、病院の付近には複数の薬局、そして岐阜薬科大学本部校舎（2010年に設立）、そして大きめの駐車場が広がる風景が出来上がっている。郊外に立地された恩恵に浴すべく、患者用の駐車場のスペースは近隣の薬局のエリアも含めて十分なものであり、岐阜県ドクターヘリ拠点の役割も担っている。岐阜バスの発着本数を見ても、以前のキャンパスと比べて激減したということではなく、大学の休講シーズンでもさほど本数は減っていない。バスの本数を確認しておくと、岐阜駅から忠節経由で30分であり開校日の平日で1日76本、大学病院から忠節経由一岐阜駅間が開校日の平日で1日61本、岐阜駅から長良北町経由で37分であり平日で1日29本、大学病院から岐阜駅へ平日で1日30本^{v15}となっている。ただし、この路線は岐阜駅から岐阜大学へのアクセスに限定した話であり、忠節橋軽油と長良橋経由の2系統しかない。岐阜市内全体および近隣の自治体からの公共交通によるアクセスという意味においては、以前の司町キャンパス（現在は岐阜市の新

庁舎が開庁)と比べて不便になった感は否めず、高齢化社会の到来を見据えた上で提言をするならば、岐阜バス1社のみならず、近隣の自治体と民間会社(バス、タクシーなど)と連携した交通手段の実現が強く望まれる。

これに加えて、IC開業時に気掛かりとなる点は、やはり周辺道路の混雑状況である。この点は先述した糸貫ICの周辺にも当てはまる話ではあるが、現時点では長良一糸貫線道路の建設が岐阜IC側から進められている。旧・糸貫町と岐阜市間の道路整備(長良一糸貫線)は、これまでのところ、やや手薄だった感もあるため、急ぎ道路整備を進めることが望まれる。また、大学病院の東側と北側を見れば、いくら工場などの立地スペースに余裕があり、新たな製造業もしくは研究開発の拠点に適した立地、と思われる。

岐阜ICから南東に2~3kmほど進めば、市内屈指の商業施設マーサ21を始めとして、農産物の直売所として人気を博している「おんさい広場鷺山(JAぎふ)」など、商業地が集積しているエリアもあるため、IC付近に簡易の休憩所と観光案内を兼ねた施設が設置されることが望ましいと考えがちであるが、やはり大病院に近接したエリアであることを考えれば、周辺の混雑回避と大学病院を起点とした公共交通の多角化・多方面化こそが喫緊の課題、と思われる。なお、岐阜市の昼夜間人口比率は101.9(【表1】)となっている。近隣の自治体はもとより、愛知県一宮市からの流入人口も多いと指摘されており、名古屋のベットタウンでありつつも、それなりの規模で雇用を生み出している街と言えよう。

4) 山県IC

山県市(2003年に山県郡高富町と伊自良村、美山町が合併して誕生した自治体)は、岐阜市の北部に位置する自治体である。市の中心部である旧高富町の商業エリアは、かつて名鉄高富線の終着駅が存在したこともあり、早くから岐阜市の経済圏に含まれていた地域であった。運賃の低廉さや岐阜駅への移動時間の短さという点では先述した岐阜IC周辺には及ばないものの、岐阜バスの発着本数は今なお恵まれた状態にある。(JR岐阜-高富間560円、約40分、平日で1日71本、岐阜市内で枝分かれして市役所に発着するバスが8本)だが、それ以外のエリアは岐阜駅へのアクセスに難を抱えている感は否めない。高富地区の中心部は、交通の要衝であると同時に商業施設や病院・医院、そして市役所などが密集しており、古くからのコンパクトシティという印象を受ける。ここから南に2kmほど進めば、岐北厚生病院や古刹である大龍寺(岐阜市)、そしてさらに南進した場所に畜産センター(岐阜市)など、生活に密着した医療施設や年代を問わずに楽しめる観光地も健在であり、山県市が全体的に過疎化していることとは裏腹に、岐阜駅-高富間の交通事情は良好な状態が続いている。この状況は先述した大野バスセンターの周辺と酷似しているものの、ICの周辺に古くからのコンパクトシティが存続している点は他の3カ所のICとは状況を大きく異にしている。この山県IC付近には、2021年にオープンしたばかりの山県バスターミナル、そしてここに併設された「山県ばすけっと(JAぎふ)」と呼称される土産物売り場兼レストランが立地しており、ここは地元バス利用者と観光客の接点になっている。先述した「バレットピアおおの」程の規模ではないものの、公共交通の健在振りを思えば、単なる休憩所という枠を超えた観光案内の拠点としての潜在的魅力は十分にあるもの、と思われる。ただし、このICおよびバスターミナルの付近に大規模な駐車場がなく、観光案内の施設も不在のため、住民でない人にとっては食事と土産物を購入すること以外に立ち寄る理由がない、という側面もある。市内にはレンタサイクルを前提としたサイクリングコース^{iv16)}が整備されているが、IC付近の山県ばすけっとや市役所にレンタサイクルの拠点がなく、これはマイカー利用で来た人、そして公共交通の利用者にとっても、アクセスしにくいサービスとなっている可能性が高い。また、岐阜駅からのバスの本数が多いとはいえ、ここから先の山県市内の移動手段は、ほぼ自動車に限られているの

が実情である。先述した大野バスセンター付近と同様、山県バスターミナル近辺は名鉄線が通っていた時代からの続くコンパクトシティであると同時に、近隣の限界集落との結節点を担う地域全体の社会拠点という二面的な性格を有している。このバスターミナルは、岐阜駅行き以外に、本数は少ないものの岐阜大学病院行き、モレラ岐阜行き、名古屋行き（2024年6月末に廃止）、そして市内の伊自良エリア、美山エリア行きのバスも発着している。だが、最近になって運転手の不足という切迫した問題に直面し、市内の北部では本数が激減したエリアも出現しており、公共交通の急激な衰退が懸念される局面を迎えている。元より、山県市は岐阜市周辺の自治体の中でも急速に高齢化が進んでいる自治体であり、昼夜間人口比率（88.6）で見ても岐阜市のベットタウンという性格（【表1】）は否定しがたく、産業基盤が底堅いとは言い難い状況にある。これから開発が進むと目される武士ヶ洞工業用地・馬坂工業用地^{vii17)}がどれほど街全体に変化を誘発するか、注視したいところである。

5) 人流活性化に関連した基本的な分析枠組み

これまで東海環状自動車道北西部に属する4つのIC周辺に関するトピックスを紹介してきたが、以下では地域経済論や交通論など、様々な分野で注目されている「関係人口」という概念について言及したい。この「関係人口」に関するおおまかな定義（宇都宮（2024））としては、他地域から移動した上で生活の拠点を新たに築く「定住人口」でもなく、一過性のレジャーを目的として訪問する「観光人口」でもなく、両者の中間的な性格、すなわち何度も訪問を繰り返すリピーター客やビジネスマンのような人々の人数を指すもの、とされている。ただ、地域おこし協力隊のように「10名ならば良いが5名だとダメ」というように、単純化された数の論理でいてその成否を語るができない活動の分析に用いられる概念でもあるため、関係人口という概念はむしろ質的な指標とみる向きもある。そうであるならば、関係人口はそもそも客観的に計測できる指標なのかどうかも判然としない面があることとなるが、本稿のように高速道路の開通ビフォーアフターをテーマとした議論には、どうしても欠かせない分析視角であることも確かである。数値化しやすい客観的な指標として、本稿では直近の来客数や混雑の度合い、公共交通の発着本数^{viii18)}などをフォーカスしたつもりではあるが、季節変動などをカウントしたより詳細な利用実態にまで踏み込めていないもどかしさも残る。

それと、本稿では物流活性化、とりわけ東海環状自動車道沿線を巡る産業集積やサプライチェーンに関する議論にはさほど踏み込んではいない。東海環状自動車道の北東部、すなわち岐阜県の中濃・東濃地域においては、自動車関連の製造業との関連が明確であるが、本稿でフォーカスした北西部は、筆者の知る限りにおいても半導体のプリント基板やステンレスタンク、水栓バルブなど、多岐に及ぶ工業製品が出荷されるエリアであるため、長期的展望を含む全体像の提示は容易ではない。ただ、宮城（2006）ではSCGEモデル（地域間産業連関分析を拡張したモデル）による分析を展開した上で「東海環状自動車道の開通に伴う影響力係数（生産誘発係数の平均的な動きを示すもの）は、愛知県・三重県では高めであるが、岐阜県では低めである。」「そもそも、岐阜県の製造業は（生産部門に限定しても）県内にて完結するような性格のものではなく、他県に依存する側面が強い。」という指摘がなされている。これらの指摘は2005年開通直後における岐阜県の中濃・東濃エリアを念頭に置いた分析結果であるが、沿線における自動車関連産業以外の製造業分野の多角化と東海環状自動車道の延伸が同時並行で進むか否かは、このプロジェクトの成否を語る上で外せないポイントとなるはずである。岐阜県の東海環状自動車道沿線において人口増や近隣自治体からの通勤者の増加がはっきりと確認できるのは、北東部に位置する可児市、美濃加茂市、富加町、美濃市がこれに該当するが、このトピックスについては次節にて言及する。

また、高速道路を活用した防災や地域医療の在るべき姿を模索することも重要な論点であることに間違いはないが、本稿では大学病院や市民病院、厚生病院などが、各 IC の付近に比較的均等に配置されていることを指摘するに止めたい。岐阜県の人口密集区域と限界集落の境界線上に位置する東海環状自動車道の IC 付近に、地域の大病院が近接していることは肯定的に評価できることであるが、平均的な搬送時間とコストなどに合理的な結果が付随してくるかどうか、遠からぬ将来において冷静な考察が必要となるもの、と思われる。ただ、後述する道の駅についてあるが、大野神戸 IC と糸貫 IC の近辺には多めに分散している反面、岐阜 IC と山県 IC の付近を見る限りは少なめであり、代わりに JA の直売所がやや多め、という印象を受ける。地域の物産・特産品の販売だけならばそれでも良いかと思われるが、防災や医療の観点から考えると、大学病院が近くにある岐阜 IC はともかく、市役所は近いが岐北厚生病院からやや距離のある山県 IC の場合、市内になんらかの中継拠点を設置することが今後の課題となるようにも思われる。

6) 市町村合併と人口増減に関する考察

まず、岐阜県内における市町村合併について言及すると、飛騨地方や西濃・岐阜地区で県境に近接したエリア、そして山間部を多く抱える自治体を中心に進んだ印象がある反面、岐阜市や大垣市が周辺自治体に呼び掛けた合併協議会は、おおむね不調のまま終了した感が強い。岐阜市の呼びかけに呼応したのは柳津町のみであったし、大垣市に至っては墨俣町と上石津町の 2 カ所が飛び地となる形で合併するという、全国的に見ても珍しい事例となった。長期的に見て、財政支出の効率化が進んだかどうかは気になる事態と言える。

その一方で、本稿で紹介した本巣市や山県市に関しては、市町村合併を契機として市の運営による公共交通のネットワークが拡大した効果、そして市の中心部の機能を多角化した点、換言すればコンパクトシティ化を進めた点は評価できるが、山県市の一部地域のようにバスの本数が減便となった事例もあるため、IC 開業の恩恵に浴するエリアとそうでないエリアとの落差が気になるころではある。山県市の場合、どうしても農業・林業が主体のエリアと製造業が主軸となるエリアで関係人口に大きな開きが生じる可能性が高いと言えるが、これを観光でどのくらい補えるかが大きなポイントになるかもしれない。そもそも、本巣市や山県市は近接する岐阜市の合併協議会に加わっていない自治体であり、市役所の近辺から足場固めを進めてきた堅実な姿勢は、長期的に見て良い選択だった可能性が高い。

また、大垣市に近接する大野町については、市町村合併そのものを選択しなかった自治体である。同じ揖斐郡で合併と無縁だったのは同町だけ（池田町は大垣市の呼びかけに応じ、他の自治体は揖斐川町に統合された）である。元々、大野町は岐阜バスと名阪近鉄バスの混在地域という複雑なロケーションにあり、工場立地の余裕を保持しつつ交通の要衝となるポテンシャルがあった街でもある。そのため、先述した大野バスセンターのように、岐阜駅行きと穂積駅行き、大垣駅行きのバスが併存するという、珍しい現象が常態化している一方で、パレットピアおおのの周辺が新たな街の活動拠点として始動しつつあるのだが、やはりバスセンター・町役場近辺と道の駅付近だけでなく、工場の誘致と観光の目玉となる拠点を複数設定する、という方策を積極的に進めることが肝要になる、と思われる。先述した山県市と同様、短期的にはどうしても工場誘致への関心が高まるが、長期的には農業・製造業・観光業の振興をバランス良く進める、という姿勢が必要になるであろう。

なお、ここ 10～15 年ほどの間で人口増加が進んでいる県内の自治体についてであるが、これには大きく言って二つのタイプがあることも指摘しておきたい。一つは、美濃加茂市や可児市のように、東海環状自動車道の沿線に付随する形で拡大した工業団地が存在し、かつ外国人労働者の増加が確認できるケース、

もう一つは街全体の平均年齢が低めで、かつ子育て支援に力を入れている瑞穂市や岐南町（製造業・建設業・商業なども盛ん、交通の要衝）のようなケースである。これらの事例は、定住人口を増やすには、やはり雇用機会の創出、もしくは子育て支援への強化が不可欠であることを示唆する現象、と言える。また、宮崎（2021）によると、市町村合併による歳出の効率化や農業・林業の大規模化は、日本全体で評価した場合、たいした成果が確認できず、むしろ小規模な自治体なり、産業なりと向き合う覚悟こそが肝要、という提言もある。やはり、オンデマンド交通のように小回りの利くサービスや移動式スーパーへの財政補助などといった地道な施策が欠かせない、ということのように思われる。

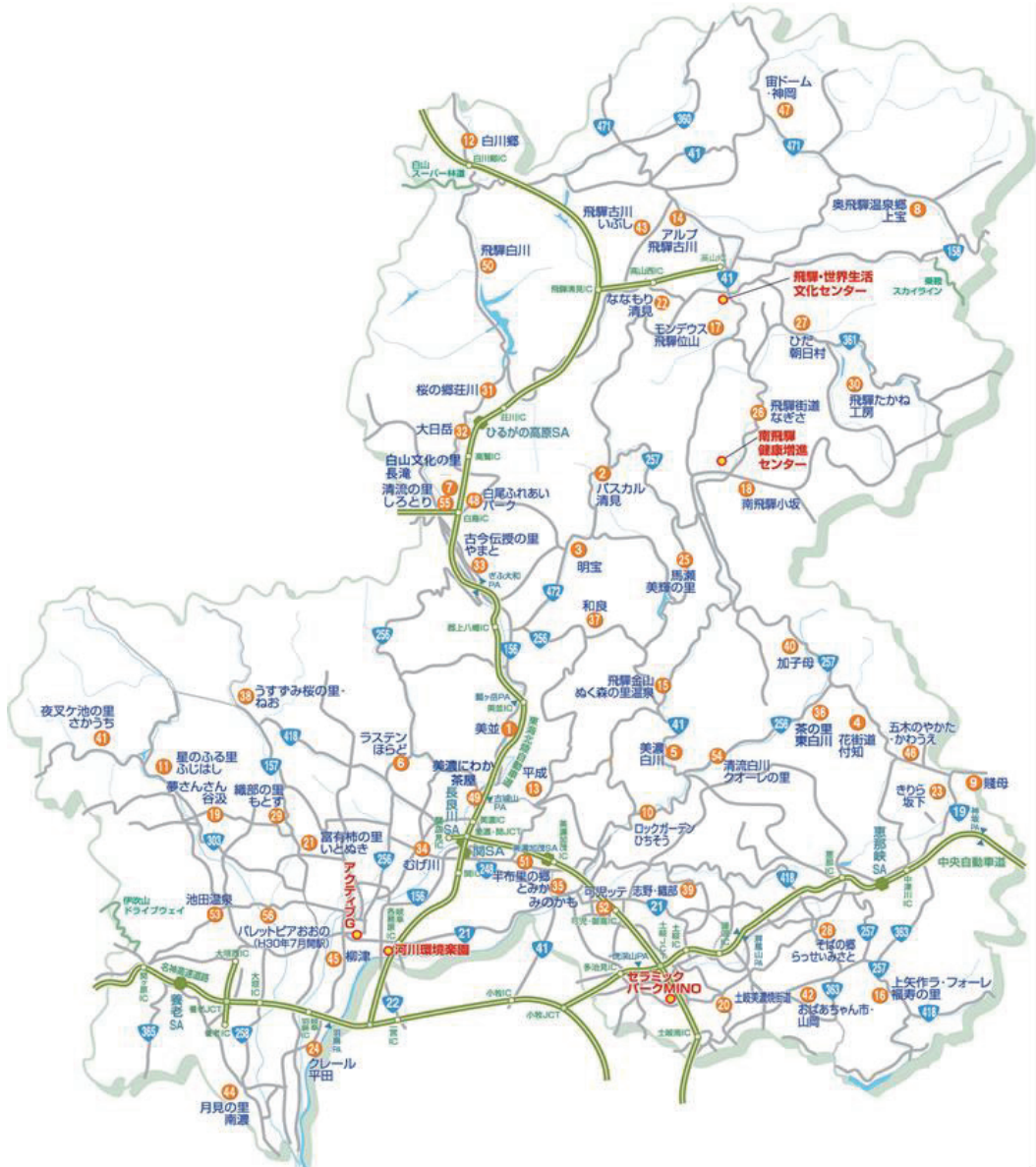
7) 地方における適正な高速道路料金を巡る議論

高速道路の料金の適正化を巡る議論は、かねてより「日本の高速道路料金は他の先進国と比べて著しく高い。」という指摘が相次ぐものの、時間や曜日の変動を含めてどのくらいの価格設定が適切なのか、そしてどのような徴収方法が望ましいのか、について、なかなか意見がまとまらないまま、いたずらに時間が経過している感が否めない。とは言え、都市部と地方では、1日の平均的な通行量や渋滞の発生頻度も大きく異なるため、走行距離に応じた一律的な料金設定に対して疑問を呈する向きは多く、筆者も余程の過疎地を別とすれば高速道路の無料化にはやや懐疑的であるものの、地方における料金値下げや定額化（あるいは上限設定）の導入には賛同の意を表したい、と考えている。直近の画期的な提言を紹介すると、栗岡・近藤（2021）では、曜日・時間帯などの制限を撤廃した全国一律の定額料金制度（郵便事業をモデルとしたもの）を提唱している。これならば、ICには出口が不要となり、建設費の軽減化と渋滞の発生頻度の低下、輸送業者の負担軽減、そして簡明な料金制度への移行により ETC 積載は不要（換言すれば、プリペイドカードで充分）、さらには地方の活性化の切り札となり得る、というメリットが強調されている。筆者の考えとしては、債務（元金の償還）や一部地域での渋滞発生の問題もあるため、全国一律の定額料金制度にはやや躊躇を感じるが、利用実態が芳しくない地方において高速道路料金の値下げ、もしくは定額料金制度の導入を積極的に議論することにはほぼ抵抗がない。同書では、「そもそも、自分で自動車を購入して運転し、かつガソリン代や保険代を払っているドライバーに対して、鉄道のように料金を払うだけで移動ができるサービスと同様に利用距離に応じた料金制度を課すこと自体おかしい。」と主張しているが、筆者もおおむね同感である。距離制料金制度を導入するにしても、現行より抑制的な料金設定でなければ、都市圏から離れた地方在住の高速道路利用者に恩恵が及ぶことは少ない、と見るのが妥当であろう。また、高速道路の収入に関して言及すると、近年では（半ばデパートもしくはテーマパーク化した）SA・PAにおける収益が大きな比重を占めているとの指摘もあり、そうだとすれば料金の値下げにより高速道路の収入が増える可能性もあることとなる。当然のことではあるが、そもそも利用者を増やすような施策が実施されなければ、高速道路事業全体の収益増加は見込めない。近年、大野神戸 IC と山県 IC が ETC 専用の IC に変更され、これから開通する糸貫 IC と岐阜 IC も同様の措置が採用されそうな様子であるが、利用者が著増しているならば話は別としても、そうでない状況下において、（ドライバー目線からして）敢えて敷居を高くすることには疑問を感じる。高速道路の建設は地方経済活性化の起爆剤になりうる、という認識を見失ってはならず、いつ実現するか分からない元金の償還や高速道路の無料化にばかり拘泥すべきではない、と筆者は考えている。

8) 高速道路の IC・SA・PA と道の駅との棲み分けについて

これまで高速道路の IC と SA・PA の現状分析に軸足を置いて言及してきたが、他方で国道・主要地方道に広がる道の駅について、考察をしておきたい。現在（2024年2月16日時点）、全国に登録されている道の駅は1213駅となっており、既に全国の市町村数を超えて久しい。岐阜県には56カ所の道の駅（【図2】）があり、都道府県別で見れば全国で2位となっている。県内を岐阜・西濃と中濃・東濃、飛騨の3地域に分けて概観すると、道の駅はそれぞれ11、29、16となっている。人口比で見れば、明らかに岐阜・大垣の近辺は少なめと言える状況であり、長距離移動を前提とした山道を意識しながら配置されている、と言え

【図2】 岐阜県の道の駅（一覧）



（出所）岐阜県 HP より転載。（2024年5月5日）

よう。東海環状自動車道との関連で言えば、円の内側（名古屋寄りのエリア）は明らかに少なめであり、配置状況からして高速道路のSA・PAとは性格を大きく異にすることが確認できる。さすがに、道の駅ともなれば岐阜県のJAグループ（全部で7地区、いび川・ぎふ・とうと・にしみの・ひがしみの・ひだ・めぐみの）の直売所（県内で37店舗）ほど満遍なく配置されている、ということはないとしても、東海北陸・東海環状の両自動車道の沿線と県内の主要道路を網羅する形で配置されていることは心強い。

ただ、以前より人気スポットとなっている養老SA・恵那峡SAも含め、岐阜県内の道の駅は休憩所の役割を超えた魅力的な観光スポットとなっている所が多いとは言え、いわゆる「日帰り型観光」「立ち寄り型観光」に適応したものが多く、という印象を受ける。また、自動車のヘビーユーザーはともかく、公共交通機関のみで移動する観光客や（団体移動を除く）外国人観光客にはアクセスしにくい名所もあるため、宿泊を織り込んだバックツアー、もしくは周遊のモデルケースの設定など、より観光客を惹きつける積極的な取り組みがあっても良いのではないかと、とも考えられる。

関・酒本（2016）によれば、東日本大震災を経た現在においては、道の駅が果たすべき役割は①休憩機能・情報発信機能・地域の連携機能、②地域産業振興の機能（地産地消の推進）、③防災機能、という3つのステージを超え、④地方の人口減少・高齢化への対応（買い物弱者支援の拠点）を意識すべきステージに突入している、との指摘がなされている。とりわけ、買い物弱者支援に関しては、道の駅とJA直売所による補完・連携プロジェクトを模索する選択肢があっても良いように思われる。道の駅がある市町村と例えば、消滅可能性自治体と重なる自治体は少なくはないため、先述した高速道路の料金値下げとの合わせ技で、過疎化の進行を少しでも遅らせる方策が切望されている。

おわりに

以上、岐阜県美濃地方の北西部を中心に、岐阜県が抱える道路事情とそれに付随した社会事情の一端を紹介してきたが、従来の予測を超えるスピードで進む少子高齢化と過疎化の現実を見ると、東海環状自動車道の全線開通が遅きに失した感が拭えない。政府が「まち・ひと・しごと創生法」を交付（2014年）して10年となることを思えば、どうしてもインフラ整備を急ぐことに気を取られがちだが、地方においてはソフト面の充実も見落とす訳にはいかない。だが、岐阜県美濃地方は陸・海・空の人流・物流拠点が揃っている愛知県が隣接している上に、首都圏と関西圏の両都市圏へのアクセスを向上させる可能性を秘めた高速道路ネットワークに接続できるポジションにある。これは太平洋工業ベルト地帯の幅を拡げつつ、過疎化の懸念があるエリアの農業や観光業を支えるという期待にも繋がり、東海3県内でも新たな地域間連携が生まれる可能性もある。資源・技術・情報などを基盤とした地域間連携・交互交流は、地域産業の振興・創出に大きく寄与するものと思われる。経営学の視点では、多様性の相互作用がイノベーションを促すきっかけになりうる、とされている。だが、無秩序なネットワークの拡大では、望ましい新結合が生まれる可能性が低くなってしまふ。そのため、拡大するネットワークの中にどのような補完関係や利害相反関係が伏在しているか、冷静に吟味する必要もある。これに加えて、新たな繋がり構築には互いの信頼関係が不可欠となるため、各地域に根付いた慣行や価値観の調整・擦り合わせが必要となる局面もある、と考えられる。中長期的な観点からすれば、高速道路の開業によってどのような誘発効果・副次効果が出現するのか大きな焦点となるはずであるが、新規開業を控えたIC付近を拠点として徐々に開発を進めるスタンスを堅持することは、開発事業の方向性を見誤らないためにも重要なことであると思われる。他県の動向に左右される側面は残りつつも、①岐阜県の独自性を堅持することと②選択の幅を拡げることの2点こそが、開発の成否を占う上で不可欠な評価ポイントとなるであろう。通常、地域開発には明確な着地点や

達成目標が存在する訳ではないので、一過性の変化に一喜一憂するのではなく、新たに生じる課題解決への模索が継続されなければならない。

【脚注】

- ⁱ 1) 大野神戸 IC～糸貫 IC 間は、玉石（巨大な石）が見つかったために工法の変更を余儀なくされ、2024 年 5 月時点では半年ほど開業が遅れる見込みである。
- ⁱⁱ 2) この道路は分類上、高規格幹線道路で B 路線（一般国道の自動車専用道路）とされている。平沼（2021）74-83 ページを参照されたい。この道路を別名で言えば、国道 475 号となる。
- ⁱⁱⁱ 3) 岐阜県と三重県の県境を跨ぐ養老 IC と北勢 IC 間の開通により、東海環状自動車道は全通となる。
- ^{iv} 4) 路線バスでおおむね 30～40 分を要する距離である。
- ^v 5) 揖斐川町と池田町のほぼ全域、及び本巣市北部と山県市の大部分を指す。なお、人口戦略会議によれば、2024 年 4 月時点において山県市と揖斐川町・池田町は消滅可能性自治体とされている。岐阜県の自治体については、中村（2018）において人口の増減や年齢構成など多面的な分析がなされている。
- ^{vi} 6) この道の駅では、子供向けの遊び場やイベント用のスペースも確保している。
- ^{vii} 7) 近場の道の駅は、隣接する池田町・揖斐川町・本巣市だけで 7 カ所に及んでいる。
- ^{viii} 8) 中村（2024）8 ページを参照されたい。
- ^{ix} 9) 揖斐駅～大野バスセンター間のバスは平日で 11～12 本という数字であるが、他の路線は 1 日につき 1～3 本程度であったり、曜日限定の運行便もあり、住民のニーズに応えられているかどうかという点で疑問が残る本数である。
- ^x 10) 鈴木・岡島（2020）148-153 ページを参照されたい。
- ^{xi} 11) 岐阜県 HP によれば、集客数は年間で 500 万人弱となっている。
- ^{xii} 12) 土岐プレミアム・アウトレットとイオンモール土岐は、どちらも国道 19 号線沿いに立地している。ここは、東海環状自動車道と中央自動車道のどちらからでもアクセスできるエリアとなっている。
- ^{xiii} 13) こちらも鈴木・岡島（2020）248-258 ページを参照されたい。
- ^{xiv} 14) NEXCO 中日本の定義によれば、SA は給油所を設置した休憩所でおおむね 50km 毎に配置、PA は給油所がない施設で SA を補完する施設とされている。サンデージャーナル・大竹（2021）154 ページを参照されたい。
- ^{xv} 15) この路線は上りと下りで本数が少し異なる。後述する山県バスターミナル発着便でも同様の傾向が見受けられる。
- ^{xvi} 16) 鳥羽川サイクリングロードは、山県 IC に近い箇所からスタートしている。
- ^{xvii} 17) こちらも中村（2024）8 ページを参照されたい。
- ^{xviii} 18) 本稿で紹介したバス・鉄道の運賃・本数・所要時間は、2024 年 4 月時点の数値である。

【参考文献】

- 岩下紀仁・松田智生・宇都宮浄人（2024）「関係人口を地域活性化の切り札に」『運輸と経済』第 84 巻第 2 号、6-13 ページ。
- 宇都宮浄人（2024）「関係人口と交通」『運輸と経済』第 84 巻第 2 号、3-5 ページ。
- 栗岡完爾・近藤由時（2021）『地域格差の正体』クロスメディア・パブリッシング。
- サンデージャーナル・大竹敏之（2021）『サンデージャーナルのデータで解析！名古屋 愛知』リベラル社。
- 昭文社編集部・くらしたび（志水竜一）（2021）『岐阜のトリセツ』昭文社。
- 白井 昭・田中義人（2022）『名鉄岐阜線の記憶 1955-1970』中日新聞社。
- 鈴木ユータ・岡島慎二（編）（2020）『これでいいのか 岐阜県』マイクロマガジン社。
- 関光博・酒本宏（編）（2016）『道の駅 地域産業振興と交流の拠点 増補版』新評論。
- 中村紘子（2024）「東海環状自動車道と西濃地域 一近づく西回り区間全線開通」『REPORT 2024』vol. 192、3-8 ページ、OKB 総研。
- 中村紘子（2018）「岐阜県の「平成の大合併」自治体における人口動向」『REPORT 2018』vol. 170、3-12 ページ、OKB 総研。

平沼義之（2021）『日本の道路 122 万キロ大研究 増補改訂版』実業之日本社
宮城俊彦（2006）「東海環状自動車道による東海地域への経済波及効果分析」（伊原亮司（他）『岐阜における地域経済の研究』十六銀行・岐阜大学産学連携地域経済活性化研究会）
宮崎雅人（2021）『地域衰退』岩波書店。

【参照 URL】

国土交通省・中部地方整備局 <https://www.cbr.mlit.go.jp>
NEXSCO 中日本 <https://c-nexco.co.jp>
岐阜県庁・統計課 <https://www.pref.gifu.lg.jp/soshiki/11111/>
岐阜市 <https://city.gifu.lg.jp>
本巣市 <https://city.motosulg.jp>
大野町 <http://www.town-oono.jp>
山県市 <https://city.yamagata.gifu.jp>
岐阜新聞 <https://www.gifu-np.co.jp>
中日新聞 <https://chunichi.co.jp>
岐阜バス <https://www.gifubus.co.jp>
名阪近鉄バス <http://www.mkb.co.jp>
樽見鉄道 <https://tarumi-railway.com>
養老鉄道 <https://www.yororailway.co.jp>
大垣共立銀行（OKB 総研） <https://www.okb-kri.jp>
岐阜県 JA グループ <https://www.ja-gifuken.jp>