

ストック効果の最大化 ～新名神・東環開通効果検討会議～

宮本百花¹

¹北勢国道事務所 計画課（〒510-8013 四日市市南富田町4-6）

三重県北勢地域にて、新名神高速道路・東海環状自動車道の2路線が平成30年度に同時開通及びインターアクセス道路が同年度に開通した。幅広く一般に広報をするために、事業者、沿線自治体等の関係機関で構成する「新名神・東環開通効果検討会議」を設立し、関係機関が密接に連携して開通による効果を的確に把握・広報する等のストック効果の最大化に向けた取り組みを紹介するものである。

キーワード：ストック効果、検討会議

1. はじめに

平成31年3月17日に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西JCT）（以下、「新名神」という。）及び東海環状自動車道（大安IC～東員IC）（以下、「東海環状」という。）の2路線が同時開通した。また、平成30年10月27日には、新名神の菰野ICに接続するアクセス道路として一般国道477号四日市湯の山道路が開通した（図-1）。

平成17年に開通した東海環状東回り区間では、沿線地域への企業進出が促進され約3万人の雇用が創出される等、様々なストック効果を発揮している。北勢地域においても、新名神・東海環状の開通により高規格道路ネットワークが形成・拡充され、多岐にわたる開通効果が発揮している。

本稿では、開通効果をよりの確に把握し、事業者と沿線自治体等が密接に連携してストック効果の最大化の最大化に向けた取り組みを紹介する。

けでなく、地域と密接な関わりを持っている沿線市町である四日市市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、東員町、菰野町の協力が不可欠であるため、本検討会メンバーは事務局となる事業者及び沿線市町の9機関で構成をしている。



図-1 新名神高速道路・東海環状自動車道位置図

2. 「新名神・東環開通効果検討会議」

(1) 検討会議の設立

開通効果検討及び対外的な広報を目的として、平成30年度より今回開通区間の事業者、沿線市町と調整を始めた。開通前より事前打合せやワーキングを重ね、平成31年1月に「新名神・東環開通効果検討会議」が設立された。

事業者である国土交通省、中日本高速道路、三重県だ

(2) スケジュール及び作業分担

検討会では、開通によるストック効果の最大化に向け、開通前から期待される効果を把握し、広報を行い、さらに1年かけて効果が発現されるタイミングで継続的に広報を行うスケジュールとした。期待される効果について把握するために、開通約7か月前より事前打合せ、ワーキングを重ね、交通実態調査やヒアリングを実施した。

広報するストック効果の立案・必要な調査等の検討・

効果分析は、開通路線の事業者がそれぞれ実施した。必要な資料・データは構成員間で相互に提供・共有し、調査等を実施する場合も相互に連携・協力をした。

検討会議のスケジュール及び作業分担について図-2に示す。

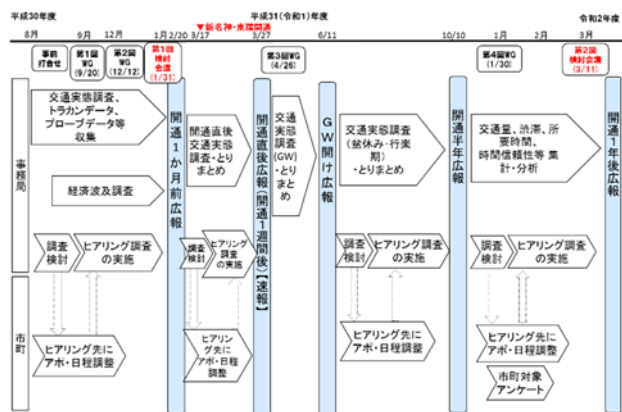


図-2 スケジュール及び分担表

(3) ストック効果の把握

開通前より、ダブルネットワークの形成による東名阪自動車道（以下、「東名阪道」という。）の渋滞緩和や経済発展等の期待を把握するために以下のとおり実施した。

a) 交通実態調査

開通前後での交通の変化把握のために交通実態調査を実施した。交通流変化による交通量の増減が想定される高速道路ネットワーク区間（図-3）、開通区間に並行する路線（図-4）において、常設トラフィックカウンター、交通量調査及びETC2.0のデータを使用し、収集、整理をした。

高速道路の調査・分析については中日本高速道路、その他路線については事業者ごとで連携したことで、分担作業ができ事業者ごとに同様の分析をする等の無駄なく効率的に作業を進めることができた。



図-3 交通実態調査（高速ネットワーク区間）位置図



図-4 交通実態調査（並行路線）位置図

b) ヒアリング調査

沿線地域において開通効果の発現が期待される企業や団体を対象として、事業所の状況や開通への期待を把握した。沿線市町には、ヒアリング先の選定、アポイントの調整及びヒアリングへの同行をお願いした。市町の情報網により、企業の生の声を聞くことができた。開通を期待している企業や期待して立地した企業の選定が可能となり、ヒアリングも快く受けて頂いた。

c) 経済波及効果分析

新名神の開通により、東名阪道にて恒常的に発生する混雑・渋滞が解消され、名古屋～大阪間の所要時間が短縮された。時間短縮により、生産コストの低下、物流効率化、生産性向上へ結び付き、約1,550億円/年の生産額増加が見込まれる。

地域別生産額は、シンクタンクが算出しており、マスコミにも取り上げられている（図-5）。

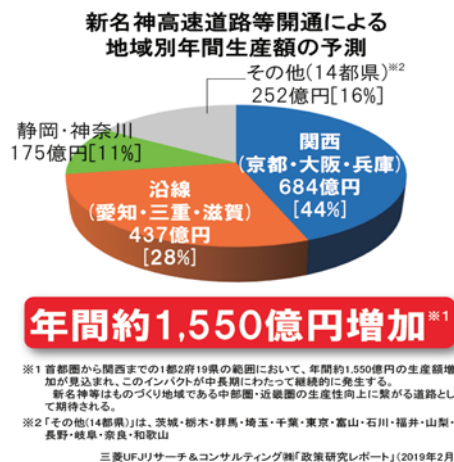


図-5 新名神開通による地域別生産額

(4) 効果的な広報

開通1か月前、開通1週間後（速報）、ゴールデンウィーク明け、開通半年後及び開通1年後といった効果を発揮する適切なタイミングで広報を行った。

また、開通1か月前及び開通1年後では、冊子を作成したことで、見やすく分かりやすい広報資料となっている。



図-6 広報資料（上段-開通1か月前、下段-開通1年後）

(5) 開通後の取り組み

開通1週間後に、東名阪道は、全国屈指の渋滞ポイントであり、渋滞緩和は道路利用者が最も期待していたため、開通直後の交通状況を交通量の速報値により公表した。期待通り、開通直後からダブルネットワークの形成により渋滞が大幅に減少する結果となった。

開通後も、ゴールデンウィーク明けでは、ヒアリングや観光入込客数の把握し、ゴールデンウィーク中の観光状況を中心に発表した。

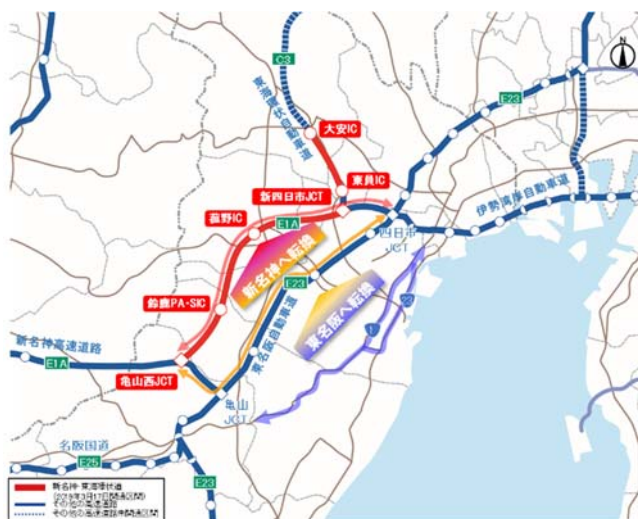
開通半年後では、シルバーウィークの観光状況の把握や、物流での効果の発現状況を企業ヒアリングにて確認した。そして、開通1年後では、これまで把握した効果をまとめ、交通の転換についても分析、各首長の思いを入れ公表した。

3. 開通1年後のストック効果の発現状況

ストック効果については、検討会議構成機関と連携した調査・把握を行い、開通1年後を経過した時点で以下のような効果を確認している。

(1) 交通分散による渋滞緩和

新名神の開通前は、東名阪道へ交通が集中しており、交通量は98,900台/日、また約1,100回/日もの渋滞が発生していた。開通後は、新名神と東名阪道のダブルネットワークが形成されたことより、新名神に45,400台/日が転換され、東名阪道に開通前より約4割減少した61,200台/日となり、交通が分散していることを確認した（図-7）。



出典：中日本高速道路（株）資料
 開通前：2018年3月19日（月）～2019年2月1日（金）の平均
 開通後：2019年3月18日（月）～2020年1月31日（金）の平均

図-7 開通前後の交通状況

また、渋滞回数も約8割減少し、大幅な渋滞解消にも繋がった（図-8）。

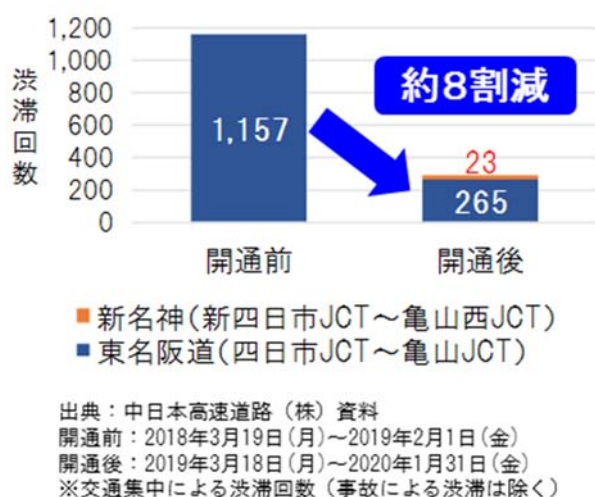


図-8 開通前後の渋滞状況



図-10 沿線の企業立地状況

さらに、四日市JCT以東～亀山西JCT以西間の交通の約1割は東名阪道を利用しているため、更なる新名神への交通の転換を促進することで、東名阪道の渋滞は更に軽減する見込みである（図-9）。



図-9 東名阪道の開通前後の交通状況写真

(2) 企業の経済活動支援

平成17年に開通した東海環状自動車道東回り区間では、沿線地域の企業進出が促進されたが、今回北勢地域にて開通された新名神・東海環状においても、新規立地19社、新規立地契約企業7社と製造業を中心に多くの企業進出を確認した（図-9）。

また、東名阪道の渋滞緩和や東海環状の開通により、北勢地域から西三河地域への自動車部品の物流の輸送時間が短縮された。

企業ヒアリングでは、東名阪道と新名神のダブルネットワークの形成により、計画通りに運行ができるようになるため企業立地を決めたという声や、輸送時間の短縮されたことによりドライバーの休憩時間を確保でき、負担が軽減されたという声が上がっている。しかし、輸送の増便といった生産活動の変化は1年では確認できなかった。

(3) 高速バスの利便性向上

物流業でもドライバーへの負担が軽減され、働き方改革に繋がったという声が上がっているが、公共交通機関でも同様の声が上がっている。

高速バス事業者では、東名阪道の渋滞による遅延に備え、予備車両とドライバーを余分に確保していたが、新名神開通により遅延が最大22分も短縮された。運行がほぼ定刻通りとなり余分に予備車両とドライバーを確保する必要がなくなり、運行の効率化が図られた（図-10）。

また、運行に余裕ができたことで、利用者の利便性の向上及び観光客の増加を見込み、熊野市内の観光地付近に停留所を新たに2箇所設置された。

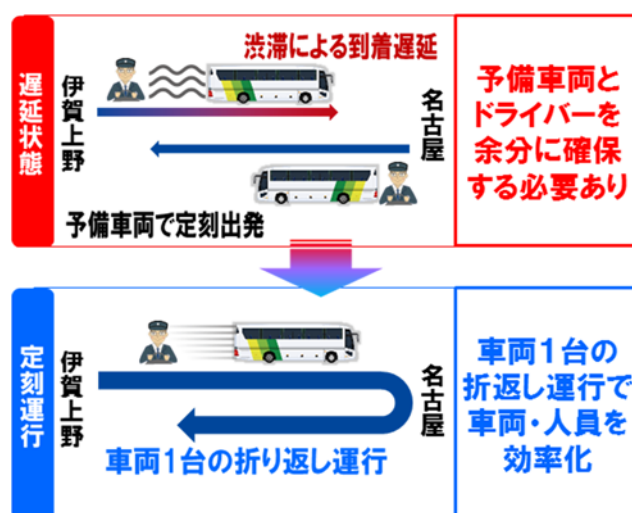


図-11 予備車両・ドライバーの不要による効率化

(4) 沿線地域の観光活性化

三重県観光入込客数は開通前に比べて開通後は約83万人増加した。Webアンケートを実施した結果、全体の約9割が今回の開通により来訪のきっかけとなったと回答している。

伊勢神宮では、ゴールデンウィーク、夏休み、正月三が日の参拝者が多く訪れる期間において、開通前と開通後とでは平均参拝者数が増加した(図-12)。令和改元で例年以上に参拝・初詣客が増えた中、開通により伊勢神宮に訪れた方の移動を支援した。

中部圏で屈指の観光スポットであるナガシマリゾートでは、東名阪道の渋滞緩和により、滞在時間が平均70分増加したという結果が出ている(図-13)。

愛知県以东から三重県中南部への休日の交通量においても、開通前後で比べると最大12%増加している(図-14)。

また、いなべ市が東海環状の開通に合わせて観光拠点として整備した「にぎわいの森」は、開業後令和元年12月末までに約35万人が来場し大盛況となった。市の観光担当者からも、名古屋方面からの客が多数来訪しており、開通の相乗効果を実感しているという声を聞いている(図-15)。

新名神・東海環状の開通により東名阪道の渋滞が緩和し、関西方面からのネットワークが形成されたことで三重県への来訪は増えていることが確認できた。今後も、更なる来訪者の増加に期待がされる。

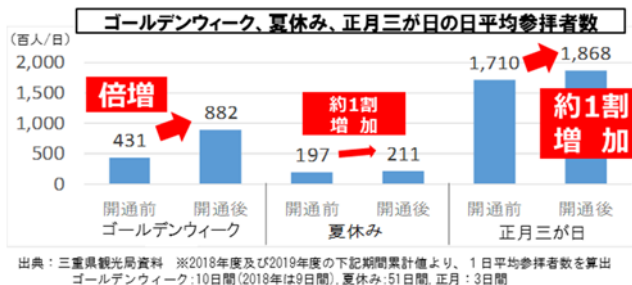


図-12 伊勢神宮の平均参拝者数

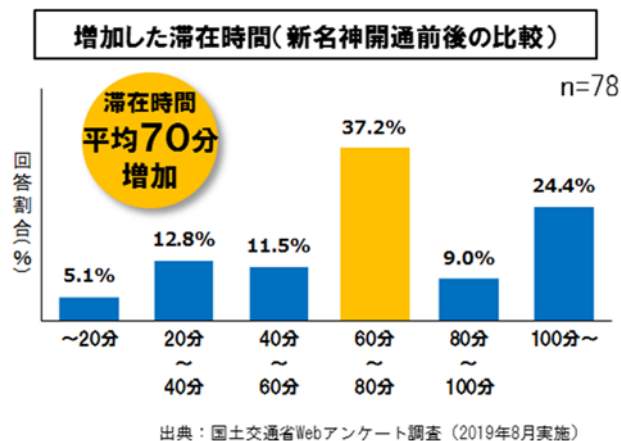


図-13 伊勢神宮の平均参拝者数

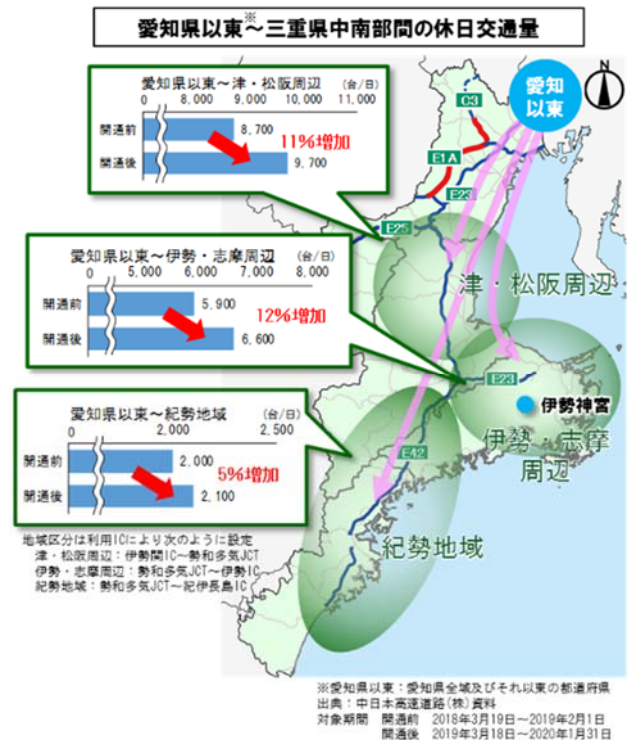


図-14 愛知県以东～三重県中南部間の休日交通量



図-15 いなべ市観光拠点「にぎわいの森」

4. おわりに

本稿では、ストック効果を最大化するために、検討会を立ち上げ、事業者・沿線市町が連携し、多方面からの開通効果を効率的に把握した取り組みを紹介した。

検討会設立による効果を把握したメリットを以下の通りまとめる。①事業者ごとの分担により分析が効率化、②観光関連は担当部局を持つ県・市との連携により幅広く情報収集、③企業と関係の深い市町が間に入ることにより効果的なストック効果を把握。

広報について、開通半年後では昨年度の台風による災害、開通1年後では新型コロナウイルスの影響により、マスコミのからの注目が薄れてしまい、思うように広報をすることができなかった。予測できない情勢が起こる不安定な社会で広報が可能である、Twitterやその他SNSを利用することが必要であると感じた。また、一般の方

により多く広報するために、近隣SA・PAや沿線市町の役場に冊子を設置し、色々な方の目に留まりやすくする工夫も必要である。

地域住民や物流関連の方に道路を利用してもらうことでストック効果を発揮する。今回のように期待されるストック効果を事前に公表し、わかりやすい一般向けに広報したことで、効果を最大化することに繋がった。道路利用者といちばん近い存在である市町と道路事業者である私たちが密に連携し効率的に効果を把握し、道路の開通で生活に影響を与える一般の方や企業・観光の方に対して、わかりやすく効果を発信していくことが、ストック効果を最大化するために最も大切であると考えている。