



道路が加速する 茨城の潜在能力



株式会社 日本経済研究所 地域本部

環境・防災部長 佐久間 英雄

全国4位の可住面積と近隣に首都圏を有する茨城県は、これまで企業立地でその潜在力を発揮してきた。現在進められる高速道路を中心とした首都圏インフラ整備は、かかる取組に加え、観光面も含む地域への追い風となるのではないだろうか。

東京オリンピックの影響もあり、首都圏のインフラ整備が加速している。この中で、茨城県への影響が大きいものとして筆者が注目しているのが、「首都圏中央連絡自動車道」所謂「圏央道」の整備である。現在、関東圏域においては、3環状9放射ネットワーク構想のもと、東京を中心とした放射道路と環状道路の整備が進められており、高度経済成長期に先行して進められた放射道路の本格的なネットワーク化が図られ、1963年来の整備構想がようやく実現しようとしている。

そもそも世界の都市圏では、多くの地域で環状道路が整備されている。ロンドンでは100%、パリ、ベルリンでは約90%の整備が完了している他、近隣では北京、ソウルにおいても各々433km、168kmが100%整備された状況であるのに対し、東京は約64%（2014年6月現在）にとどまっている（図1）。64%と聞けば、相応に整備された感を受けるかも知れないが、この中には東京湾アクアラインや首都高湾岸線も含まれ、純粋な環状道

く満たないことが想定される。

3環状の中で、現状最も整備が進んでいるのは、既にC2の名称も定着した「首都高速中央環状線」であり、2015年3月に全線開通の予定である。これは都心環状線（C1）の混雑緩和に大きく寄与したものと想像されるが、3環状の最も内側でかなり都心へ入り込むことから、東京以外の地方圏への影響は限定的と思われ、また、既に渋滞が慢性化している部分も新たに発生し、更なる整備が期待される場所である。この外側の「東京外かく環状道路」（外環道）については、関越道大泉JCTから三郷JCTまでの区間は他にさきがけ1994年までにいち早く整備されたが、その後は整備が遅れ、現在も主要区間の開通には問題が残されて

■ 図1

		計画延長	供用延長	整備率
東京	2014年6月現在	約525km	約334km	約64%
ロンドン	2007年	188km	188km	100%
パリ	2008年	313km	267km	85%
ベルリン	2007年	223km	217km	97%
北京	2009年	433km	433km	100%
ソウル	2007年	168km	168km	100%

資料：諸外国の関連資料に基づき、国土交通省で集計
（出典：国土交通省HP）

路部分の整備はまだ多く残されており、また、放射道路間の接続が実現されていない部分が多いことから、環状道路としての機能は当該数字に大き

■ 図2



（出典：国土交通省HP）

いる。これに代わり、環状線としての機能に今最も期待されているのが圏央道である(図2)。

北関東の高速道路整備においては、類似的な例として2011年の北関東道の全線開通が記憶に新しい。これにより、北関東3県が真横につながった他、長野を経由し新潟まで、太平洋と日本海を一直線につなぐルートが完成した。当該道路においても、環状ではないものの、複数の放射道路をつなぐ意味では同様の機能を持つ。本整備においては、従来のルートである旧国道への交通集中が激しかったことから、地域をつなぐ意味での期待も大きく、工事が順調に進んだこともあり、計画比半年間前倒しでの開通となった。開通2年後にあしぎん総合研究所によって企業向けに実施された調査によれば、「利用頻度が増えた」とする企業が44.1%に上り、経営への影響においても、「マイナスの影響」とした企業が2%程度であるのに対し、「プラス」とした企業は4割近くにのぼり、当該道路の企業経営への好影響が伺われる。特に企業規模別では大企業でのプラスの影響が多く、かかる企業経営へのプラスの影響は、茨城県には大きな強みとなるものと思われる。

茨城県は、総面積では全国24位と中位ながら、平坦な土地が多く可住面積では4位であり、かかる環境を活かし、県による工業団地整備と企業誘致が強力に推進されてきた立地大国であり、過去10年間(2003年～2012年)の工業立地面積、県外企業立地件数共に全国1位となっている。かかる背景としては、重要港湾を有する海に面し

ている面もあるが、茨城県の工業団地の整備状況を見ると、概ね常磐道の通る南北の中心線に沿って構成されており、高速道路の果たしてきた役割の大きさが伺われる

■ 図3



(出典：茨城県HP)

(図3)。一方、当該常磐道は、近年まで都心まで一本道であり、西日本をはじめ他エリアへの移動は渋滞する都心環状線か一般道を経由する必要があった。これが圏央道の開通により、都心を経由せず中央道、東海道を含む西日本エリアと直結することとなり、特に商圏が広範な企業ほど好ましい状況となる。ここに、首都圏の北側ゲートウェイとしての茨城港による首都圏物流の合理的再編や、筑波の研究拠点機能、茨城空港による空輸機能等が相まって企業立地面で死角のない環境が生まれ出され、これまでも証明されてきた企業立地面での潜在能力が、更に加速することが期待される。

また、圏央道の整備は観光面でも影響あるものと思われる。茨城県はもともと水戸周辺の歴史的遺産や海岸線を有し、観光的潜在力がある一方、観光客入込み数では隣県の栃木の約半数程度と、遅れを取っている状況にあった。これは、茨城の観光地が海岸線側の他エリアから遠方の地域に比較的集積していたことと、それを補う交通面の不足も影響したのではないかと想像される。旅客流動調査によれば、北関東三県においては、いずれも自家用自動車の分担率が9割前後と全国平均の6割強を大きく上回っており、逆に言えばそれだけ他の交通機関が域内に網羅されておらず、域内観光エリアの周遊には車が不可欠であり、道路交通網整備の影響が大きいことが伺われる。環状線の整備により、観光客の急増まで期待するのは早計だが、そもそも都心の通過がスムーズになることや、企業立地促進による都市のにぎわい、話題性の向上等を通じ、選択肢の一つに加えられる可能性は高まるものと思われ、その中で従来知られてこなかった観光資源の本来の魅力が発揮されれば、北関東道を通じた他県との連携も進められる中で、相応の競争力を持つ可能性はあるのではないか。

国内高速道路整備においては、道路公団問題をはじめ、民営化後も国民負担問題等は解決されたわけではない状況ながら、世界の都市に比し、競争力ある都市形成を行うためには、相応の機能性を有することが重要と思われる。東京一極集中が問題視される一方、大都市が円滑に機能することで、周辺地域が裨益することもあり、茨城は今後ともかかる関係をうまく維持してゆくものと思われる。