

## 企業と観光客を呼び込め アクアライン開通 10 周年

受託調査部 主任研究員 小松 孝之

アクアライン（1997 年 12 月開通）は、今年の 12 月で開通 10 周年を迎える。開通当時は、千葉県にとって夢の架け橋と言われ、さまざまな期待が寄せられたが、時間の経過とともに当初の盛り上がりや関心は薄らいでいるように感じられる。

この 10 年を振り返ると、観光レジャー面、企業立地面、アクアラインバスの利用面で架橋効果が確認できる。

観光レジャー面では、南房総地域の観光・宿泊施設で新規アトラクションやスパなどに対する設備投資が行われたこと、上総地域のゴルフ場に京浜地区からの利用者が増加していることなどがあげられる。

企業立地面では、かずさアカデミアパークへの企業進出が、アクアライン開通直後の 98 年は 1 社であったが、2007 年 10 月には 8 社に増加し、さらに進出予定企業が 5 社ある。このほか富津地区工業用地などでも企業立地が進んでいる。

アクアラインバスについては、運行ルートと乗車人員が、98 年度の 4 ルート・147 万人から 06 年度は 17 ルート 442 万人へ大幅に増加した。観光レジャーに加え通勤や営業活動などのビジネスの足としての利便性も高い。

一方、物流面での効果は、期待を大きく下回った。アクアラインの通行量をみると、開通翌年の 98 年度は、通行料金の高さ（普通車 4,000 円・大型車 6,600 円）などから、全車種平均で 1 日あたり 10,000 台と当初見込み台数 25,000 台の 4 割にとどまった。車種別の内訳は、普通車の比率が 85.4%と圧倒的に高く、物流利用が想定されるトラックなどの大型車の比率はわずか 2.9%であった。その後、通行料金は引き下げられ、現在、ETC 車で普通車 2,320 円・大型車 3,830 円となっている。これにより 06 年度の全車種平均は 17,600 台へ大幅に増加した。これは、通行料金が安ければ潜在的な通行需要は大きいということを物語っている。

これらを踏まえ、アクアラインの開通効果を一層高め、地域活性化につなげるため、10 周年を機に以下の 3 点について提言したい。

### ①通行料金のさらなる引き下げ

一連の通行料金の引き下げにより通行量は増加したとは言え、当初見込み台数の 7 割の水準に過ぎない。大型車に関しては通行量の 1 割に満たない。上総地域への進出企業によれば、部品・製品の搬送で京浜地区との間を 1 日数往復しているが、アクアラインはまだ料金が高いため、陸周りのルートを選択しているとのことである。首都高速道路(株)の首都高渋滞対策アクションプログラムによると、首都高の 08 年度の渋滞損失は金額換算で約 1,260 億円/年である。アクアライン整備の大きな目的である都心の慢性的な渋滞を緩和させるためには、首都圏全体の経済的利益の観点から、首都圏の道路交通の骨格を形成する他の高速道路並みの通行料金を視野に、引き下げを急ぐべきである。

### ②圏央道の早期整備

県全体の企業立地数は増加しているとはいえ、埼玉県の半分である（06 年は千葉県 40 件に対して埼玉県 79 件）。かずさアカデミアパークでも民間研究所・研究開発型工場用地

で約 78ha の未分譲地がある。

このほか県内陸部の工業団地への企業進出を促進するためにも、アクアラインに接続する圏央道の早期整備が望まれる。特に成田空港との連絡に不可欠な大栄ジャンクション～松尾横芝インターチェンジ間の早期事業化を急ぐべきである。最近、他県からかずさアカデミアパークへ製造拠点の移転を決めた企業に対して立地理由を確認したところ、自然が豊かでリーズナブルな分譲価格に加え、アクアラインと圏央道の整備計画、特に成田空港との直結が大きな要因であることがわかった。

### ③観光地の魅力づくりと誘客活動の強化

観光面について県全体の観光客入込数をみると、06 年は 12,797 万人と、アクアライン開通前（97 年・12,480 万人）と同水準になっている。入込数や宿泊者数を増やすには、観光客を引きつける魅力づくりと情報発信および誘客活動が不可欠である。今年 2 月～4 月に、千葉県で東京圏初となる大型観光キャンペーンの“ちばデスティネーションキャンペーン”が実施され、地域資源の活用と誘客活動および受入体制の基礎はできた。この火種を消さず、持続的な観光振興につなげる以外に妙案はない。

