どう活かす新たな国土の大動脈　いよいよ開通　新東名162km

三大都市圏の連携強化に期待高まる

構想から20年以上の月日を経て、4月14日、新東名高速道路（一部）が開通する。開通区間は御殿場JCT―三ヶ日JCT間162kmで高速道路が一度に開通する区間としては最長だ。開通に先立ち、日経ビジネスイノベーションフォーラム「どう活かす新たな国土の大動脈―いよいよ開通　新東名162km―」（主催・日本経済新聞社クロスメディア営業局、協賛・中日本高速道路）をこのほど実施、新東名高速道路への期待と開通の意義、役割について議論した。

基調講演

新東名高速道路への期待

東京大学大学院
経済学研究科教授
伊藤　元重 氏

高速道整備は経済活力の源泉

私は静岡県出身なのでよく知っているが、旧清水市の東に由比という所がある。ここには東名高速道路、国道1号、東海道本線、東海道新幹線が海岸から山までの狭い間に通っている。前々から日本の大動脈がその狭い所に集中しているのは非常に危険だと思っていた。東日本大震災の際には、津波の危険があるためこの由比が長時間にわたり通行止めになった。

開通を間近に控えた新東名高速道路は、海から離れた山側にあるので津波の被害を受ける心配が無い。東名が通行止めになっている間、建設中だった新東名を緊急車両が走ることで被災地に急行することができた。つまり新東名が御殿場から三ヶ日まで開通することは、日本の大動脈のボトルネックを解消するという大きな意義があり、それが実証された。

これまで日本経済の発展に高速道路の開通や新幹線の開業が果たしてきた役割は大きい。今後、東日本大震災後の日本の国土政策や交通ネットワークの整備、さらに将来、日本の国土がどのように変わっていくのかを考える上で新東名は非常に重要だという気がする。

日本は少子高齢化、人口減少が今後加速していく。そして経済発展著しいアジアの中で未来を見据えた日本の国土軸から日本経済の将来も考えていかなければならない。

政府は毎年40兆円以上の財政赤字を出しており、確実に将来の人たちの負担になってくる。その一方で、日本ではこの10年間、デフレ的な状況が続き企業も個人も未来に対する不安から金を使わなくなった。そのため金融資産が国債に流れ込み、全て財政赤字というブラックホールに飲みこまれている。我々の貯蓄は将来の日本を豊かにする、あるいは元気にするために使われていないわけだ。考えるべきは本当に必要な社会インフラに投資されているのか、企業は研究開発や技術開発に投資できるのか。これが今後の日本を考える上で非常に重要になってくる。

未来を見据え、今こそ日本にとって本当に必要な社会資本整備とは何かを議論しなければならない。1つには道路や鉄道、都市などの社会資本整備。2つ目は企業が将来につながる研究開発や技術開発に投資できる環境整備。3つ目は海外に積極的に投資して海外で収益を得るモデル。これらは全て重要である。

今アジアの経済成長をどう日本の活力に導くかというキーワードに「グラビティ」（引力）がある。単純に言えば、2つの国の貿易を考えると遠い国より近い国の方が引力が大きく、大きい国同士の方がより引き合う力が強いということ。つまり日本は米国との貿易が大きいが、むしろ距離の近い中国との貿易がより大きくなっていく。距離で言えば韓国の方が近いがより大きな中国との関係が重要になるというのがグラビティモデル。

中国をはじめとしてアジア地域との結びつきが強くなることで何が変化するかというと、ローカル・ツー・ローカルの関係が緊密になる。現に那覇空港をハブにして貨物便がアジア各国に飛んでいたり、ロシアや中国を結んだ定期貨物航路の存在、フランスの有名なスキー用具メーカーが清水港に陸揚げして焼津に倉庫を持っている事例や世界的な下着メーカーがやはり清水港を使って掛川に物流センターを置いていたりするなど地方の拠点化が進んでいる。

その背景にあるのが高速道路ネットワークの整備であり、そこにグラビティが働いている。こうした事例は全国にどんどん出現しつつある。だからこそ、変化を機会としてもう一度、日本のあるべき交通のポートフォリオ、あるいはリスクを分散しながら持続可能な交通体系をどのように構築していくべきなのかを考えておく必要がある。もちろん高速道路が開通しても半年や1年では大きく変わらないだろう。しかし10年後、30年後を視野に入れたときに、高速道路があることで物流ネットワークが整い産業がどのように発展していくのか、さらに人口減少や経済環境の変化の中で高速道路網整備によって日本の産業と都市がどう変わっていくのかを議論しなければならない。

パネルディスカッション

新東名高速道路開通の意義、役割について

●**パネリスト**
中京大学総合政策学部教授　**奥野　信宏** 氏
千葉大学大学院工学研究科教授　**山崎　文雄** 氏
ヤマトホールディングス相談役　**有富　慶二** 氏
フリーアナウンサー　**青山　佳世** 氏
中日本高速道路会長兼社長　**金子　剛一** 氏
●**コーディネーター**
キャスター
千葉大学教育学部特命教授　**木場　弘子** 氏

【パネルディスカッション】
NIKKEI BUSINESS INNOVATION FORUM
新東名高速道路開通の意義、役割について
【パネリスト】
奥野 信宏 氏　中京大学総合政策学部教授
山崎 文雄 氏　千葉大学大学院工学研究科教授
有富 慶二 氏　ヤマトホールディングス株式会社相談役
青山 佳世 氏　フリーアナウンサー
金子 剛一 氏　中日本高速道路株式会社代表取締役会長兼社長
【コーディネーター】
木場 弘子 氏　キャスター・千葉大学教育学部特命教授
木場 弘子 氏
奥野 信宏 氏
山崎 文雄 氏
有富 慶二 氏
青山 佳世 氏
金子 剛一 氏

新東名開通に3つの効果　金子氏

国土をけん引する基盤　奥野氏

奥野氏

山崎氏

効果と意義、期待

木場　4月14日に開通する新東名高速道路が日本にとってどのような意義を持つのか、またユーザーメリットについて考えていきたい。

金子　新東名は1987年に計画が立てられ、その後93年に建設が始まった。計画から25年、着工から約19年という大プロジェクト。また、御殿場ジャンクションから三ヶ日ジャンクションまで162㌔㍍の開通は、高速道路史上最長となる。

新東名の効果は3つある。1つは東名の抜本的なサービス改善。現東名の静岡県内を設計した時は、1日平均の走行台数を4万8000台以下とした。しかし、現在の交通量は7万4000台で50％以上超過している。その結果、渋滞の発生は年2500回にも達している。新東名が開通すれば、静岡県を通過するだけの車が移ることが予想されるので、高速道路本来の機能である高速性や定時性が改善される。

2つ目は信頼性の向上。特に災害時の通行確保である。静岡県由比は東名、国道1号、東海道本線、新幹線が狭い沿岸部に集中している。東日本大震災の時だけでなく台風の際も含め、通行止めが昨年は210時間発生した。新東名は海岸から10㌔㍍ほど山側にあり、地盤も強固なので安定度が高い。東日本大震災では建設中の新東名を使って緊急車両の通行を確保した。

最後に三大都市圏の連携強化。将来的に新東名と新名神がつながれば、東京―大阪間は50㌔㍍程度短縮される。しかもカーブは東名の半径300㍍と比べ3000㍍と緩く、勾配も最大5％（東名）を同2％に抑えており時間短縮が可能になる。

木場　国土政策の観点から新東名の意義と必要性をどうみれば良いか。

奥野　新東名と新名神、さらにリニア中央新幹線を加えて、これらが21世紀の国土をけん引する基盤になると考えている。国土政策の要は「交流・連携が生み出すダイナミズム」にあると私は考える。交流と連携は経済的価値を生み出す一つの源泉になり、基盤を最大限、利活用していくことがダイナミズムを実現するわけだ。

リニア中央新幹線や既存の新幹線の機能は大量一括輸送にある。それに対して高速道路はサービスの多品種少量生産みたいなもので、車を使って多様な使い方ができる。「シーニックバイウェイ」は景色の良いところに寄り道をするという意味だが、新東名沿線にはまさにそれにふさわしい場所がたくさんある。新東名の開通はそうした地域の活動を活発にする。また、三大都市圏の連携強化が図れ、各都市圏の交流・連携をさらに高めていくことが国土政策で最重要であり、経済発展の起爆剤として三大都市圏の連携を高めるという新東名の役割は大きいだろう。

災害時の代替ルート確実　山崎氏

輸送業者との協調必要　有富氏

走るのが楽しくなる道路　青山氏

有富氏

青山氏

金子氏

木場氏

木場　東日本大震災は、日本が地震大国であるということを再認識させ、社会インフラの地震対策が重要になった。災害対策という点で、新東名に何を期待するのか。

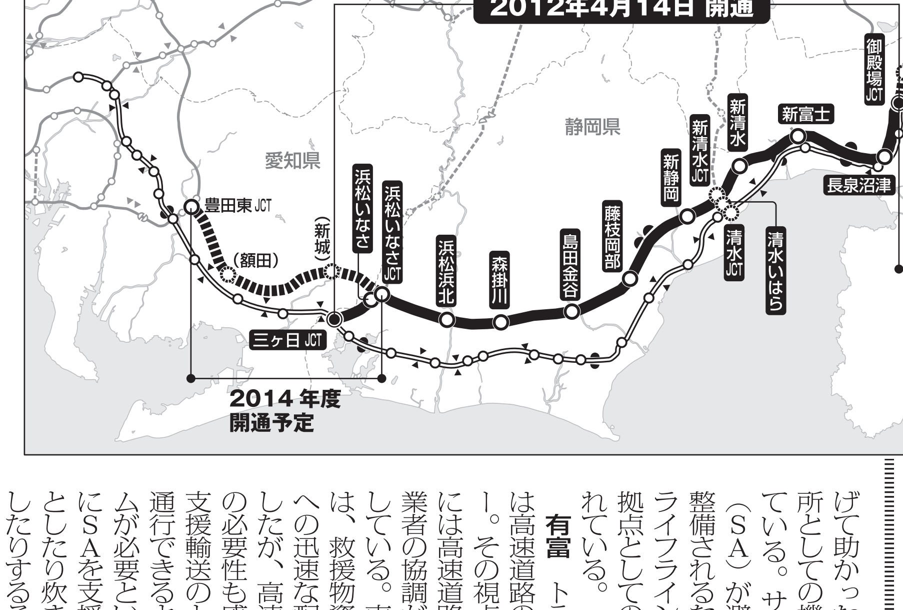
山崎　東名は開通から40年以上が経過し、災害対策で万全とはいえない。2009年夏の駿河湾地震で盛り土の崩壊があり、4日間通行止めになった。将来的に東海、東南海、南海地震が同時に発生する可能性も指摘されており、静岡県も被害が予想される。新東名は災害のときに東名、国道1号などの代替ルートになることが確実。とくに由比の区間は『東海道のアキレス腱（けん）』として有名なだけに、山側にあって最新の土木技術が投入されている新東名に対する期待は大きい。

東日本大震災では仙台東部道路が津波を食い止める防潮堤の役割を果たし、また周辺住民が高速道路に逃げて助かったように避難場所としての機能も注目されている。サービスエリア（SA）が避難場所として整備されるなど、災害時のライフラインの役割と防災拠点としての機能も重視されている。

有富　トラック輸送業者は高速道路のヘビーユーザー。その視点から、災害時には高速道路事業者と輸送業者の協調が重要だと痛感している。東日本大震災では、救援物資輸送や避難所への迅速な配送に課題を残したが、高速道路との協調の必要性も感じた。まず、支援輸送のトラックが優先通行できるようなメカニズムが必要ということ。さらにSAを支援物資の集積所としたり炊き出しの拠点としたりすることも可能だ。また、燃料供給の問題についてもSAにはガソリンスタンドがあるので、そこに燃料会社からの供給を優先してさらに、支援物資を積んだトラックに優先給油する仕組みも必要。新東名ではSAにヘリポートがあり、救急医療や災害支援がより迅速に行えるだろうと感じている。

木場　災害時対応だけでなく、ユーザー目線では普段の活用について、どんな期待感があるか。

青山　カーブや勾配が緩やかで、防音壁が少なく開放感がある。SA、パーキングエリア（PA）にも地域の特性に合わせた食事施設があり、特にトイレも女性向けの細かい配慮にあふれている。駿河湾や富士山の景色も素晴らしく、走るのが楽しくなる高速道路だ。ただ、SA、PAに富士山を眺められる所がないのが少し残念。渋滞解消や防災対応といった重要性はもちろんだが、どうしたら快適に使ってもらえるかということまで配慮した高速道路だと思っている。



新東名高速道路の概要

※（）内の連絡等施設名称は仮称です。

機能と役割、要望

木場　新東名は今後、大動脈としてどのように機能していくと考えるか。

奥野　1番目は国際競争力強化への貢献。製造業の力は愛知がトップで静岡2位、神奈川3位。しかも付加価値の高いものの生産が多い。物流も時間勝負で、新東名の効果は大きい。2番目は静岡県のネットワーク強化。今後、南北の高速道路が開通することで、さらに産業誘致が進むと考えられる。3番目はソフト面の強化。民間資金で運営していることで、サービス充実や料金の面についても検討をお願いしたい。

山崎　東日本大震災では、東北地方の中央部にある東北道を活用し、そこからくしの歯のように沿岸部に到達できた。今後、大きな震災が発生しても新東名を背骨として、くしの歯のように交通が維持できる。またSAに食料等備蓄することで、周辺住民も含めて重要な避難場所になるだろう。

有富　トラックドライバーは連続4時間以上の運転が禁じられている。SAやPAに休憩のためのトラック駐車スペースを充実させてほしい。新東名にも掛川PAのように設備が整っている所はあるが、それを複数のSA、PAに展開してもらいたい。スマートICなど、まだ乗用車中心という点があるだけになおさらである。さらに言えば、料金についても、コスト価格ではない需要価格を取り入れるなど柔軟な料金体系を考えてほしい。

青山　静岡県内には観光地づくりに取り組んでいる人も多く、新東名の開通で地域の取り組みと一体となったエリアの周遊券ができたら効果的だ。産業誘致や観光開発に貢献することも含めて、ワクワク感を持って普段から使ってもらい、いざというときに最大限の役割を発揮してほしい。

金子　地域支援という点では、静岡県の農産物や全国2位の製造業の製品を三大都市圏に迅速に輸送できる。また、老朽化している東名の補修は集中工事で実施しているが、新東名の開通により抜本的な修復も可能になる。情報提供という点では、高度道路交通システム（ITS）を使ってのコンテンツ配信にも取り組んでいく。最後に、救急医療ではSA、PAにヘリポートを設けたことで、患者のスムーズな救急搬送という役割も果たしていくことになる。高速道路も使ってみて進化していく部分がある。通行料の点では、将来にわたっての維持管理を含めて、どのような形が最適なのか行政と話し合っていくことが必要だと感じている。

NEXCO
中日本