

新東名高速道路の開通への期待

— 静岡県内の開通効果と取組, 今後の期待 —

高梨 記成*

新東名高速道路の浜松いなさジャンクション（静岡県浜松市）から豊田東ジャンクション（愛知県豊田市）までの区間は、現在、中日本高速道路株式会社により着々と整備が進められており、2015（平成27）年度内の開通が見込まれている。

静岡県内では、すでに御殿場ジャンクション（静岡県御殿場市）から三ヶ日ジャンクション（静岡県浜松市）までの区間約162 kmが、2012（平成24）年4月に開通しており、これまでの3年間に、県内各地でさまざまな開通効果が得られている。本稿は、こうした効果や地域の取組を紹介するとともに、新たな区間の開通に向けて高まる期待を述べるものである。

キーワード：新東名、開通効果、静岡県、内陸のフロンティア

1. はじめに

静岡県は、伊豆半島や南アルプス、浜名湖など全国有数の観光資源を有し、2013（平成25）年6月の富士山に続いて、本年7月には、韮山反射炉（静岡県伊豆の国市）を構成資産に含む「明治日本の産業革命遺産」が、世界文化遺産に登録された。地元では、大きなインパクトとなって賑わいが生まれ、地域活性化の追い風となっている。

こうしたなか、県内では、東西軸となる新東名高速道路を始め、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道といった高規格幹線道路や、国際拠点港湾である清水港を中心に田子の浦港、清水港で構成される駿河湾港、本年6月に開港6周年を迎えた富士山静岡空港、具体化が進むリニア中央新幹線など、大規模な交通インフラの計画・整備が着実に進められている。

また、予想される南海トラフ巨大地震の発生に備え、公共施設の耐震化や、沿岸地域における防潮堤の建設、住民の防災意識を高めるソフト施策の充実など、県民の生命と財産を守るための取組も、地域と行政が一体となって進めている。

道路、とりわけ高規格幹線道路は、沿線地域の産業・経済の活性化だけでなく、東日本大震災においては緊急輸送路として初期の復旧・救援活動を支えたほか、平常時においても高次医療施設等への救急搬送を担うなど、まさに「命の道」として欠かすことのできない重要な社会基盤である。

2012（平成24）年4月には、新東名高速道路の静岡県区間が、わが国における高速道路の開通区間としては史上最长となる約162 kmにわたって開通した。本県では、これを“東海道新時代の幕開け”と捉えている。

2. 静岡県における新東名高速道路の概要

新東名高速道路（第二東海自動車道）は、1987（昭和62）年に改正された国土開発幹線自動車道建設法において、予定路線11520 kmに位置付けられた東京都～名古屋市を結ぶ約330 kmの高速自動車国道である。

1969（昭和44）年に東名高速道路（第一東海自動車道）が全線開通し、以降、物流の大動脈としてわが国の経済成長を支えてきたが、近年は自動車交通の増加に伴い、1日あたりの交通量（73200台）はその容量（48000台）を大幅に上回り、年間約2500回もの渋滞を引き起こしていた。

こうしたなか、新東名高速道路は、1993（平成5）年11月に、静岡県長泉町から愛知県東海市までの区間、1997（平成9）年12月には、静岡県御殿場市から同じく長泉町までの区間で施行命令を受け、本県における延長約162 kmの整備がスタートした。

新東名高速道路は、東名高速道路よりも山側で標高の高い位置に建設され、おおむね10 kmの間隔で並行する両道路は、御殿場ジャンクションおよび2本の連絡路（新清水ジャンクション～清水ジャンクション、浜松いなさジャンクション～三ヶ日ジャンクション）で繋がっている。

道路規格は第1種第1級、設計速度は120 km/hで、最少曲線半径は、東名高速道路の $R = 300$ mに対して $R = 3000$ m、最大縦断勾配は同じく5%に対して2%と大きく改善され、それまでの高速道路に比べて、格段に走りやすい道路となっている。さらに、ITS（高度道路交通システム）技術の導入や、新しいトンネル照明の採用などにより、安全で快適な走行環境を確保している。

開通時のインターチェンジ数は、スマートインターチェンジ2箇所を含む全12箇所、休憩施設は、サービスエリア3箇所、パーキングエリア4箇所の計7箇所となっている。



* Norishige TAKANASHI

静岡県 交通基盤部
道路局 道路企画課

最初の施行命令から実に18年余りを経て、2012（平成24）年4月14日午後3時、新東名高速道路の静岡県区間（御殿場ジャンクション～浜松いなさジャンクション）は供用を開始した。（図-1、写真-1）。



図-1 新東名高速道路の概要



写真-1 開通式典

3. 静岡県区間の開通効果

新東名高速道路の静岡県区間の開通に伴い、その影響を把握するため、開通に先立つ2011（平成23）年8月、国土交通省中部地方整備局、中日本高速道路株式会社、静岡県、静岡市、浜松市で構成する「新東名（静岡県）インパクト調整会議」が設置された。関係する機関が連携して整備効果の検証を行い、一定の期間ごとにその結果を対外的に広報している。以下に、2014（平成26）年4月に公表した開通2年後の交通の変化、波及効果を示す。

3.1 直接効果

新東名高速道路の開通は、これまで東名高速道路が担っていた県内の高速道路交通の環境を改善し、利用者に多大な効果を与えている。これを直接効果として項目ごとに整理する。

(1) 交通量

東名高速道路と新東名高速道路の1日あたり平均交通量は、開通2年後の時点で両道路合わせて84,300台/日となっており、新東名高速道路の開通前と比べて約15%増加している。内訳は、東名高速道路が44,200台/日、新東名高速道路が40,100台/日で、適度な交通分散が図られている。

なお、1年後と2年後の状況を比較すると、大きな変化はなく、落ち着いた交通状況にある（図-2）。

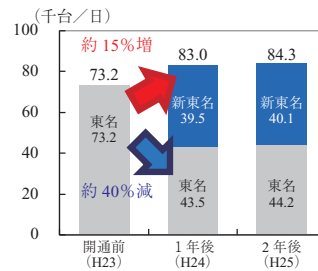


図-2 交通量

(2) 渋滞・事故

新東名開通前は、73,200台/日であった東名高速道路の交通量が約40%減少したこともあり、それまで年間227回発生していた10km以上におよぶ渋滞の発生回数は19回へと激減した。また、事故の発生件数は、開通前に比べて約1割減少し、このうち人身事故にかぎってみれば、約3割減少している。

(3) 速達性・定時性

平均旅行速度は、東名高速道路の約75km/hから、新東名高速道路では約100km/hへと上昇し、加えて、御殿場ジャンクションから三ヶ日ジャンクションまでの区間延長は、東名高速道路の168kmに対し、158kmと短くなった。これにより、同区間の移動所要時間は、これまでの平均133分から、平均95分へと大幅に短縮され、速達性が格段に向上した。

また、ゴールデンウィークやお盆期間の移動所要時間には、以前の東名高速道路では76分もの「ばらつき幅」があったが、新東名高速道路では9分へと縮まった。このように定時性が向上したため、混雑時期であっても目的地への到達時間が予測しやすくなるなど、利用者しやすい高速道路となっている（図-3）。

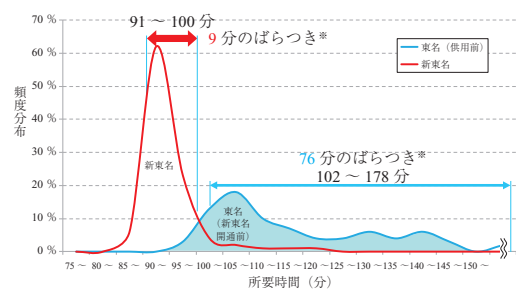


図-3 定時性の向上 ※ 特異値 (上位・下位 10%) を除く

(4) ダブルネットワーク効果

東名高速道路は、静岡市由比地区において、駿河湾部と地滑り防止区域に挟まれるなど、自然災害の影響を受けやすいが、それよりも山側に建設された新東名高速道路は、その代替路としての機能を発揮している。

2013（平成25）年10月の台風25号来襲時には、越波により東名富士インターチェンジと清水インターチェンジの間が連続約27時間にわたって通行止め（うち上下線とも通行止めは13時間）となり、従前であればインターチェンジを下りた車両が一般道路に集中し大混雑を引き起こ

していたところであったが、多くの車両がジャンクション、連絡路を利用して新東名高速道路に迂回したため、大きな混乱もなく、ダブルネットワークの効果が十分に発揮される結果となった（写真 - 2）。



写真 - 2 東名への越波

3.2 ストック効果

新東名高速道路の開通は、当該道路の利用者が享受する直接効果だけでなく、移動時間の短縮など利便性が向上したことに伴い、地域の産業や経済に対しても間接的な効果を発揮している。これをストック効果（道路の施設効果）として項目ごとに整理する。

(1) 生産・物流拠点の立地

静岡県内の年間工場立地数は、新東名高速道路の開通前2011（平成23）年の37件に対し、開通後の2012（平成24）年は73件、続く2013（平成25）年には77件となっており、飛躍的に増加した。最新のデータによれば、2014（平成26）年は119件と、一段とその数を増やし、全国順位は昨年の第6位から第4位へと順位を上げている（図 - 4）。

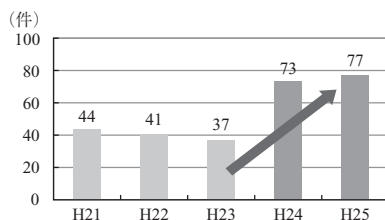


図 - 4 工場立地件数

顕著な例として、新東名新富士インターチェンジから約10分、東名富士インターチェンジからも約15分と立地に優れた「富士山フロント工業団地」（全17区画、43ha）では、新東名高速道路の開通前に稼働していた企業はわずかに3区画であったものの、次々と進出企業が決定し、工業団地の完成（2009（平成21）年9月）から4年半という短い期間で完売を果たした。

また、本県の地理的優位性に加え、高速道路のダブルネットワークの実現により、高速輸送の信頼性が高まったことから、沿線では1haを超える大型物流センターの立地が相次いでいる。

(2) 観光振興

静岡県は、魅力ある観光資源に富み、首都圏に近いこともあって、わが国を代表する観光県として各地で賑わいを見せてきたが、リーマンショック以降の景気の低迷や、

2011（平成23）年に発生した東日本大震災の影響もあって、県内における宿泊者数は減少傾向が続いていた。

しかしながら、2012（平成24）年に新東名高速道路が開通し、翌2013（平成25）年には、富士山の世界遺産登録という大きな話題もあって、宿泊者数は増加に転じ、2年続けて前年度を上回る結果となっている（図 - 5）。

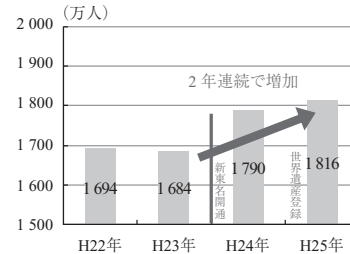


図 - 5 静岡県内の宿泊者数

また、新東名沿線の観光施設では、開通効果を顕著に得ている例もある。浜松市北区の「はままつフルーツパーク時の栖」は、東名浜松西インターチェンジから約15km離れ、そこから30分以上を要していたが、新東名開通に合わせて、同施設の隣りに浜松サービスエリアが開設し、スマートインターチェンジを介して高速道路とのアクセス性が劇的に向上した。それまで21,000人前後で推移していた行楽期間中の休日入場者数は、開通2年後の2013（平成25）年には46,200人と2倍以上の伸びを見せた。

4. スマートインターチェンジ

新東名高速道路の静岡県区間開通に合せて、10箇所（うち連絡路2箇所）のインターチェンジと、2箇所のスマートインターチェンジが設置された。スマートインターチェンジは、従来と比較して低コストで設置でき、高速道路の有効活用だけでなく、周辺地域の活性化にも繋がることから、現在も追加設置に向けた取組が進められている。

4.1 スマートインターチェンジ協議会

静岡県では、スマートインターチェンジの設置促進と高速道路の利活用推進を目的に、2012（平成24）年11月、県および沿線の19市町などからなる「静岡県スマートインターチェンジ協議会」を設立した。会員は相互に連絡、連携しながら、情報収集やスマートICだよりの発行、必要な予算確保に向けた要望活動を行っている。

4.2 スマートインターチェンジの状況

新東名開通と同時に、静岡SAスマートインターチェンジと浜松SAスマートインターチェンジが供用し、2014（平成26）年3月には、「遠州森町」スマートインターチェンジが供用を開始した。森町は、県内で唯一国道が通過しない市町であるが、これにより2つの高速道路インターチェンジを持つこととなり、小國神社など町内観光施設では、遠方からの来訪を含む観光客数が増加している。

現在、県内では8箇所（東名5箇所、新東名3箇所）のスマートインターチェンジが整備中であり、供用済みと合わせた13箇所は、全国一の箇所数となっている。

今年度末までには、東名高速道路において、「愛鷹」お

よび「大井川焼津藤枝」の2つのスマートインターチェンジが新たに誕生する予定である。

5. 内陸のフロンティアを拓く取組

静岡県は、安全・安心で魅力ある“ふじのくに”の実現を目指し、防災減災と地域成長の両立を目指す「内陸のフロンティア」を拓く取組を進めている。

そのなかでは、新東名高速道路を「命の道」とともに「発展の道」として、もっとも重要な社会基盤に位置付けている。東名高速道路と異なり、内陸・高台に位置するため津波被害の心配がなく、SA、PAにはヘリポートも設けられており、緊急輸送路あるいは代替路として、非常時にも大きな役割を担う道路である。

沿線の「内陸・高台部」においては、沿岸部から移転する企業や住民の受け皿に相応しい多自然共生地域としてイノベーションを図る一方、「沿岸・都市部」では、沿岸域の減災対策を最優先に、災害に強い都市機能の充実を図るイノベーションを進めていく。また、両地域を結び、地域連携軸となる道路の整備促進も必要不可欠と考えている。

新東名高速道路を新たな国土軸とした「内陸のフロンティア」は、本県を中心に東西に大きく広がる“東海道新時代の幕開け”となるプロジェクトである。

6. 新たな開通に寄せる期待

6.1 新時代の東海道、西へ東へ

(1) 愛知県区間

2015（平成27）年度内に予定される愛知県区間約55kmの開通により、新東名高速道路は、伊勢湾岸自動車道、新名神高速道路と一連で繋がり、果ては京都まで、古の東海道と同様にわが国の新たな大動脈となる。これにより、本県内に波及したさまざまな効果が、愛知県においても同様の広がりを見せることは確実である。両県間の交流が一段と活発化し、これまで以上の相乗効果を生み出すことを期待する。

また、東海環状自動車道を介して、中央自動車道、東海北陸自動車道へのアクセス性が格段に向上する点にも注目したい。静岡県と長野県南部地域、あるいはこれまで比較的希薄であった北陸地域とを結ぶ新たなルートが形成され、このほど観光庁が認定した広域観光周遊ルート形成計画、「昇龍道」プロジェクト（<http://www.go-centraljapan.jp>）の推進にも大きな役割を果たすものと期待する。世界遺産である富士山や白川郷・五箇山などの観光地を、テーマとストーリー性をもったネットワークで結び、地域の知名度向上、インバウンドの推進に向け、大きな弾みとなる（図-6）。

(2) 神奈川県区間

一方、御殿場ジャンクション以東、神奈川県区間の開通も待ち望まれる。2014（平成26）年6月に圏央道の一部区間（相模原愛川インターチェンジ～高尾山インターチェンジ）が開通し、本県と首都圏西部、北関東地域との時間距離が格段に縮まり、相互交流が活発化している。

2020（平成32）年度に予定される御殿場ジャンクシ



図-6 昇龍道

ンから（仮称）伊勢原北インターチェンジ間の開通によって、相互交流に一層拍車がかかるものと期待する。とくに、同年は東京オリンピック・パラリンピックの開催と重なることから、一日も早い開通に寄せる期待は大きい。

6.2 ポテンシャルを活かし、高まる価値

神奈川、静岡、愛知の3県を合わせた製造品出荷額は、わが国の総額の約4分の1を占めている。新東名高速道路は、激化する国際競争の中で、日本の競争力を高め、経済の好循環を促進させる重要な社会基盤である。ついては、その持てる能力を十分に発揮し、社会インフラとしての価値を一層高めるために、高速道路そのものに対して次の2つの点で期待したい。

一つは、6車線化の実現である。開通済みの静岡県区間では、用地取得、橋梁・トンネルの整備は6車線対応で行われているものの、現状はインターチェンジの前後で付加車線として運用されているに過ぎない。交通容量を拡大させ、走りやすさを一段と向上させる6車線化に期待する。

もう一つは、制限速度120km/hへの期待である。新東名高速道路は、設計の上では、走行速度を120km/hとして建設されているが、実際の運用は制限速度100km/hに規制されている。このことは、安全性の問題から6車線供用と密接に関連すると思われるが、長距離トリップになるほど速度制限の緩和効果は高く、物流機能の向上に大きく寄与することから、その実現に期待する。

7. おわりに

2012（平成24）年4月14日、時折り小雨がぱらつく曇天下であったが、静岡県区間の開通式が盛大に催されたことを記憶している。以来、沿線住民の一人として幾度となく新東名高速道路を利用してきた。

運転中、隅々に最先端、最高水準の技術を見て取れ、車窓を流れる風景も昼夜で異なる印象を見せてくれるが、SA、PA施設にはさらに特筆すべきものがある。それは、美しく快適なトイレである。何よりその清潔さ、快適さを保つ管理体制に頭が下がる。新東名高速道路の延伸開通に大きな期待を寄せるとともに、国民の財産として、末永く大切にしていかなばと思ひ知る。

【2015年8月31日受付】