



第3回

内陸のフロンティアを拓く新東名高速道路

静岡モデルとしての新東名高速建設の進め方

**森山 誠二**

MORIYAMA Seiji

一般財団法人日本みち研究所
専務理事

(元)静岡県副知事

はじめに

平成24年4月に静岡県内の新東名高速道路約162kmが開通した。平成元年2月の基本計画の決定、平成3年9月の都市計画決定、同年12月の整備計画の決定、平成5年11月建設大臣による施行命令などきわめて順調に手続きは進捗したが、途中、道路関係四公団民営化やそれともない整備計画の変更を余儀なくされるなど難産のうえでの完成でもあった。

高速道路本線とアクセス道路・土地利用の一体的な都市計画決定、アクセス道路整備財源としての法人事業税への超過課税、沿線地域への県屋外広告物条例の適用、土地利用促進のための内閣府総合特区の指定など、国土軸である新東名高速を地域振興にも大いに活用しようとした静岡独自の取り組みが特徴的である。

本稿ではこうした取り組みを紹介し、今後も進められるであろう、国家的インフラ整備と地域振興にあたっての一助とするものである。

1. 建設の経緯

新東名高速道路は、国土開発幹線自動車道建設法上の名称は第二東海自動車道でありかつては第二東名高速と呼ばれていたが、地元期成同盟会では平成18年から現在の呼称に変更している。昭和62年に閣議決定された第四次全国総合開発計画において約14,000kmの高規格幹線道路が位置づけられ、新東名高速がその一部を形成したことが端緒となる(図-1)。

- 昭和62年6月 第四次全国総合開発計画が閣議決定され新東名を位置づけ
- 昭和62年9月 国土開発幹線自動車道建設法を改正し新路線として新東名を追加
- 平成元年2月 国土開発幹線自動車道建設審議会を経て基本計画を決定
- 平成3年7月 静岡県がインターチェンジ(IC)周辺土地利用ガイドプランを策定
- 平成3年9月 静岡県内本線及びアクセス道路を都市計画決定
- 平成3年12月 国土開発幹線自動車道建設審議会を経て整備計画を決定
- 平成5年11月 建設大臣から道路公団へ施行命令
- 平成5年12月 道路公団が工事に着手
- 平成6年4月 静岡県が関連道路整備のため法人事業税の超過課税を開始
- 平成23年11月 静岡県屋外広告物条例に基づき沿線地域を規制区域に指定
- 平成24年2月 静岡県が交通ネットワークビジョンを策定
- 平成24年4月 御殿場ジャンクション(JCT)から浜松いなさJCTの約162km開通
- 平成25年2月 内閣府が防災減災地域成長モデル総合特区を指定

2. 静岡区域の特徴

新東名静岡県内の区域では、本線のルート・構造に係ること、都市計画に係ること、地域振興に係ること、地元の協力体制に係ることの四点が特徴として挙げられる。

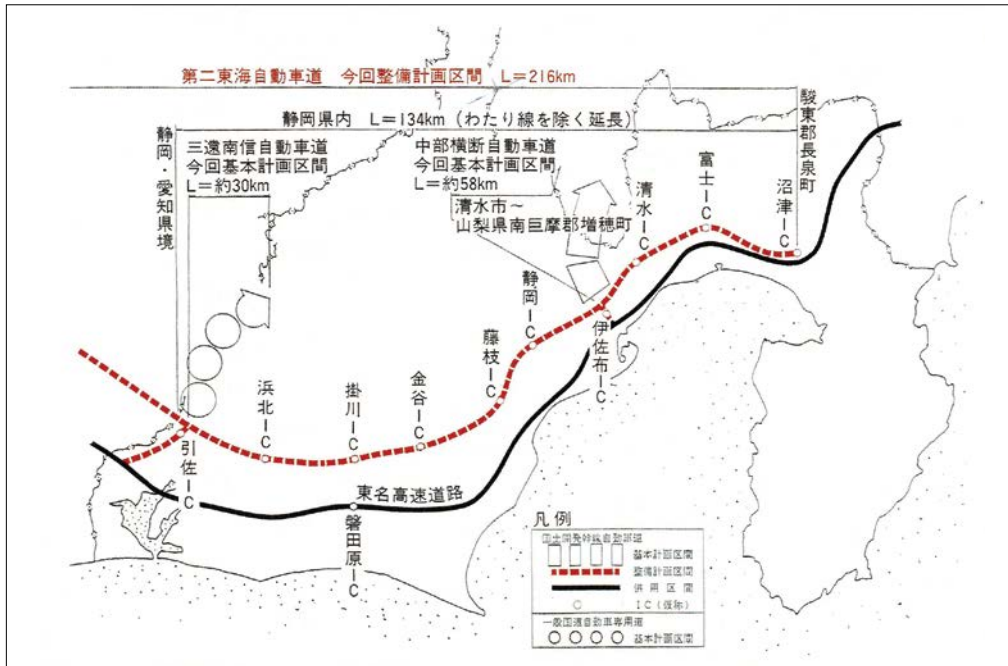


図-1 新東名高速道路計画図

(1) 本線のルート・構造

現東名は戦後間もない日本が世界銀行からの借款で建設したものであり、コストを極力抑えたルート・構造になっている。このため、交通量が増えると自然渋滞が発生する箇所が多く存在し、また降雨や台風による影響も受けやすくなっている。道路幅員も25m 足らずしかないため事故や工事の影響を受けやすく、今後の日本を支える動脈として、また大災害への備えとして、はなはだ心もとない(図-2)。

こうした考えのもと、新東名は道路構造令上は1種1級であるが、設計上は140 km/hにも耐えられるようなルート・構造としており、環境影響評価もそれに対応している。現東名よりも山側を通過することから、積雪・凍結・霧などの影響も考慮したルートとなっている。

建設にあたっては、新御殿場ICから三ヶ日JCTまでの間で、トンネル69本(上下線計)、橋梁253橋(上下線計、ランプ橋を除く)が存在し、最新の土木技術が駆使された。結果として、土木学会田中賞8件、技術賞4件(うち1件は新東名プロジェクトとして受賞)、デザイン賞1件、プレストレストコンクリート(PC)技術協会PC技術協会賞12件、日本コンクリート工学協会コンクリート工学協会賞1件を受賞し、また外部からの景観にも優れ、さながら土木技術の展示会場ともいえる様相を呈している。

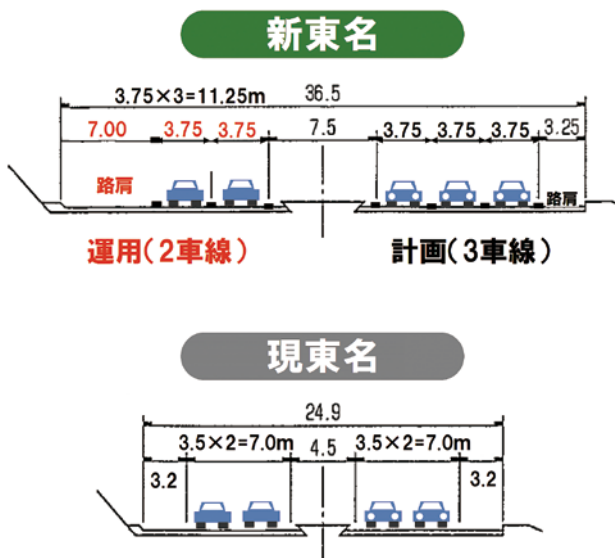


図-2 現東名、新東名の断面図

(2) 都市計画

平成2年頃までは、都市計画区域内の用途地域において道路などの都市施設を計画決定するというのが常識であった。静岡県内の新東名は都市計画区域を5割程度しか通過せず、かつ用途地域のエリアはほとんど通過しないが、法的には都市計画手続きを利用できないことはない。当時はバブル期の地価高騰の時期でもあり、IC周辺の乱開発の防止や地価の抑制、計画的な土地利用の推進という観点から、何らかの手段が必要ではあると県当局でも認識していた(図-3)。

都市計画法第11条都市施設
 都市計画には、当該都市計画区域における次の各号に掲げる施設に必要なものを定めるものとする。この場合において特に必要があるときは、当該都市計画区域外においてもこれらの施設を定めることができる。
 1. 道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設



写真-1 駿河湾沼津SAのGS看板



写真-2 海老名SAのGS看板

地域別延長及び比率

	都市計画区域			都市計画区域外	合計
	市街化区域(用途地域)	市街化調整区域等			
延長	75.4km	2.0km	73.4km	58.3km	133.7km
比率	56.4%	1.5%	54.9%	43.6%	100%

図-3 都市計画法，都市計画区域割合

事業側である建設省としても、地元協力の取り付け、大事業であるがゆえの計画の高い担保性などが必要であった。そこで、これまで前例のない高速道路の都市計画決定という手続きを経ることになったのである。地元静岡としても、新東名の効果を地域振興に活かすためのアクセス道路やIC周辺の土地利用を同時に検討し、本線と同時期に都市計画手続きが進められていった。この場合の土地利用とは、乱開発を防止しようとする側面が大きく、現在、その効果は現れている。

また、平成23年11月には新東名沿線地域を屋外広告物条例の規制地域に指定しており、現在、静岡らしい茶畑や富士山もあり新東名からは良好な内部景観が保たれている。新東名のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)についても、看板の高さ規制をNEXCO中日本が自主的に行っており、内部景観の維持に貢献している(写真-1, 2)。

(3) 質の高い走行性

完成した現在、140 km/hを想定した新東名の走りやすさは格別であり、高速走行時の安心感、トンネル部の快適性、厳しい天候への耐力など、現東名とは別次元のものとなっており、同じ高速道路という名称でくくるべきではないとさえ感じられる。一般道を白黒テレビ、高速道路をアナログカラーテレビ、新東名は地デジに例えた説明は的を射ていると評判であった。また、現東名とのダブルネットワークにより、静岡県内を通過するにあたり常に高い定時性が保たれるようになった(図-4)。

(4) 地域振興

新東名は国土軸であるとともに、通過点としてではなく静岡の発展の礎ともなるものであり、地元としての取り組みが重要である。このため静岡県では、開通前の平成24年2月に新東名をはじめとする交通インフラの活用方策を取りまとめた「ふじのくに交通ネットワークビジョン」を公表した(図-5)。未だ進捗途上のものもあるが、新東名と静岡空港、清水港・御前崎港、三遠南信自動車道による飯田地域や中部横断自動車道による甲府地域との連携強化が進められている。

また新東名を活かし、防災に強い地域づくりと企業立地促進による地域成長のため、内陸フロンティアを拓く構想

開通後1年の交通状況(御殿場JCT～三ヶ日JCT) 期間:2012年4月15日(日)～2013年4月6日(土)

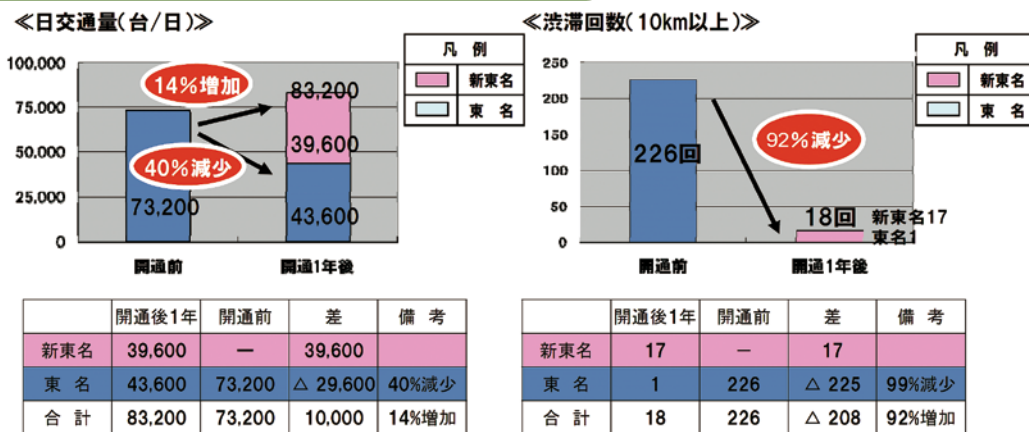


図-4 新東名高速の定時性

を打ち出し、平成25年2月に内閣府から「ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区」の指定を受けるとともに、民間企業が中心となり内陸フロンティア推進コンソーシアムを立ち上げ、官民一体となった取り組みが進められている(図-6)。こうした取り組みの結果、企業立地件数は平成28年、29年、令和2年は都道府県別第1位となっている。



図-5 ふじのくに交通ネットワークビジョン



図-6 ふじのくに内陸のフロンティア構想

(5) 地元協力

静岡県内を通過する新たな高速道路について全線同時に都市計画決定を行うことになり、平成元年11月に静岡県において土木部道路建設課高速道路推進スタッフを配置、12月に第二東名建設庁内連絡会議を設置、平成2年4月に道路建設課高速道路建設推進室に格上げ、関係市町村を含めた第二東名連絡協議会を設置、平成3年12月には円滑な建設推進のため静岡県第二東名建設推進会議を設置している。

新東名の法律上の名称は第二東海自動車国道であり、当初「第二東名」と称されていたが、本道路のもたらす新たな価値と重要性に鑑み、新たな東名高速のほうがふさわしいとして、前述のとおり平成18年に新東名高速建設促進期成同盟会へ名称が変更され、これをもって正式に「新東名」と呼ばれるようになった。

新東名建設に必要な用地の取得にあたっては、静岡県と関係市町村が一体となり道路公団への協力体制を整えるとともに、用地取得事務を県土地開発公社が受託するなどにより、用地交渉が円滑に進捗し取用法に基づく代執行を1件も行うことなく完了している。

新東名の恩恵を地元にもたすためには、アクセス道路を一体的に行うことが重要であり、静岡県では整備促進のための財源として、県税である法人事業税の超過課税を平成6年度から20年度まで行っている(現在は地震津波対策目的として継続中)。

また新東名の開通を県を挙げて祝福する意味も込め、平成23年11月に開通前の新東名駿河湾沼津SAから新富士ICの間を利用してふじのくに新東名マラソンを開催し、陸連公認のフルマラソンコースを含め総勢1万5千人が参加した(図-7)。



図-7 ふじのくに新東名マラソンロゴマーク

おわりに

全くの偶然ではあるが、新東名の都市計画決定の建設大臣認可の作業に関わり、開通時には静岡県の交通基盤部長、副知事の立場にあったことは誠に感慨深い。新東名はこれまでの道路構造令の最高スペックである1種1級をはるかに超える走行性と安全性を持つ道路であり、これからの長く将来の日本の骨格を担っていく基幹インフラである。リスクを背負いながら理想の実現まで漕ぎつけた先人の勇気と努力に敬意を表する次第である。

戦後、経済的に貧しいなかであっても、工夫を重ねて整備された現東名や中国自動車道、一級国道などコストを抑えた設計マインドは、現在の人口減少、高齢化という時代の流れのなかでも一層重要なファクターである。その一方で、これまでの教訓も踏まえた、新東名高速のような大胆な発想が必要となることもあるだろう。道路技術者の感性と倫理が問われるところである。

最後に、本稿の作成にあたり静岡県危機管理部部長の森本哲生氏(元交通基盤部道路局長)、当時都市計画を担当された野知泰裕氏(元交通基盤部長)をはじめ、関係者には資料の提供や確認をいただき謝辞を申し上げる次第である。

参考文献

- 1) 第二東名自動車道都市計画決定のあゆみ(平成4年3月静岡県土木部高速道路建設室)
- 2) 第二東名自動車道都市計画決定のあゆみⅡ(平成7年3月静岡県土木部高速道路建設室)

詳細版は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索

rirs.or.jp/kokudo/