

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－

中部ブロック主査 森山 誠二

1. はじめに

平成 24 年 4 月に静岡県内の新東名高速道路 162 キロが開通した。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、道路公団民営化やそれに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組が特徴的である。

本稿ではこうした取組を紹介し、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。

2. 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 14000 キロ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、図-2)

昭和 62 年 6 月	第四次全国総合開発計画閣議決定し新東名を位置づけ
昭和 62 年 9 月	国土開発幹線自動車道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 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

森山 誠二

昭和 61 年建設省入省。都市局都市計画課係長、静岡県交通基盤部長、同副知事、環境省環境再生・資源循環局長などを歴任。現在、一般財団法人日本みち研究所専務理事。

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 JCT から浜松いなさ JCT の 162 キロ開通
 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

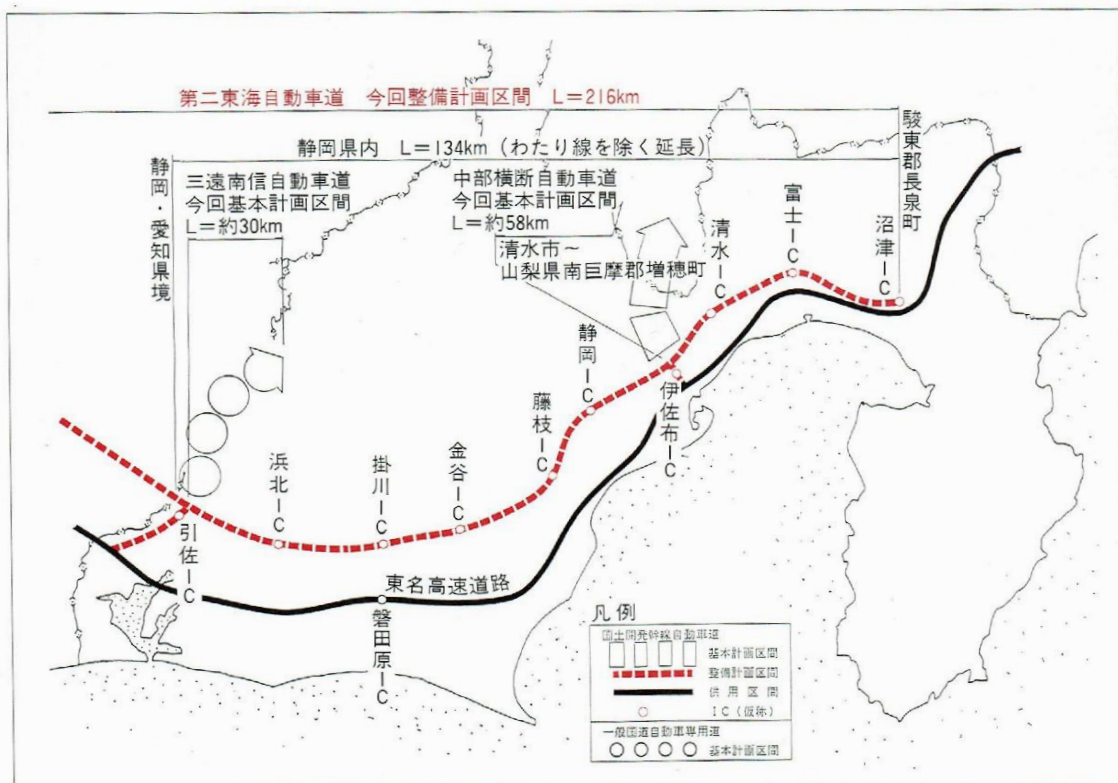


図-1 新東名高速道路計画図

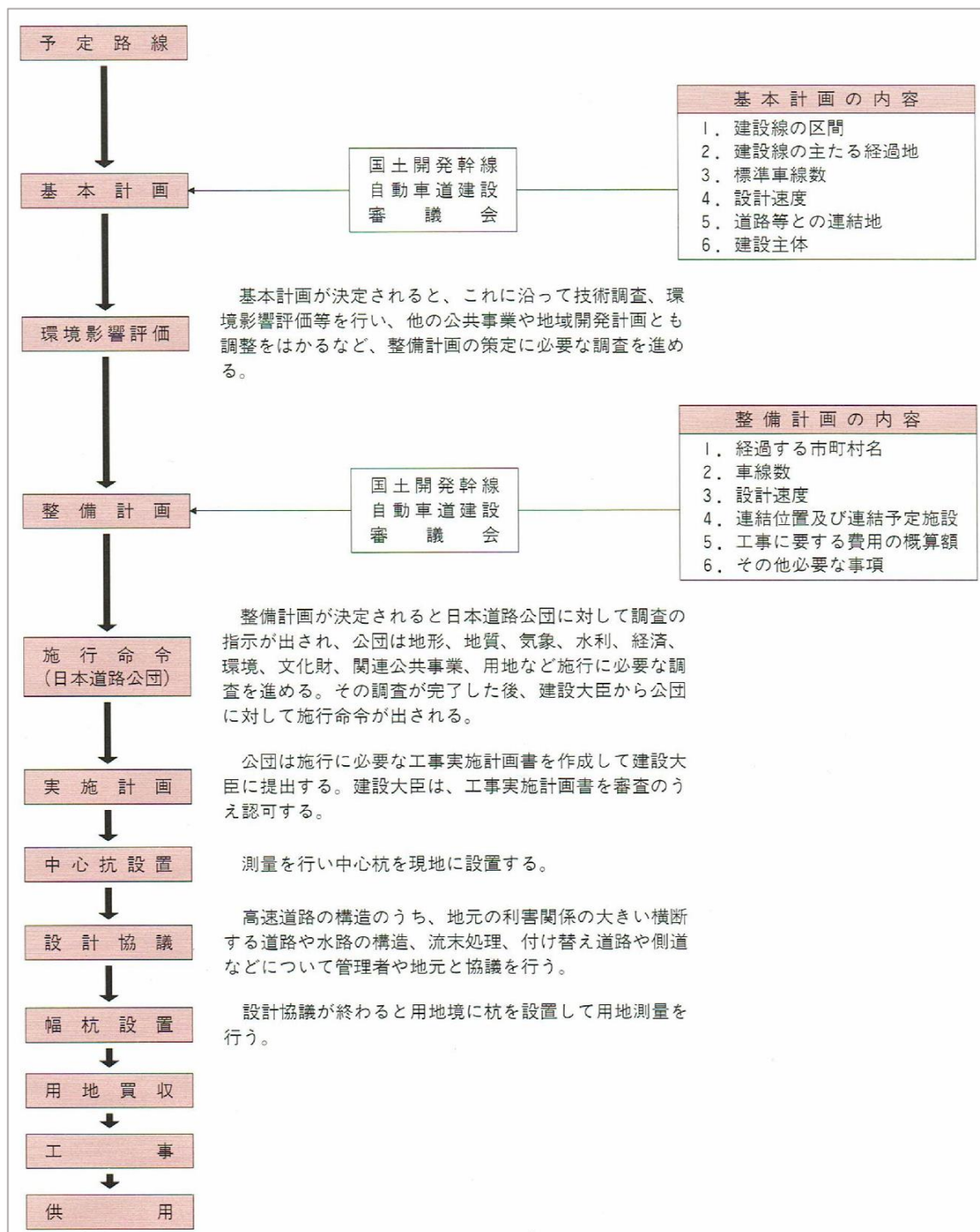


図-2 手続きフロー

3. 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。

(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足らずしかないと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-3)

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140km/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、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、PC技術協会PC技術協会賞12件、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覧会場ともいえる様相を呈している。

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。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)

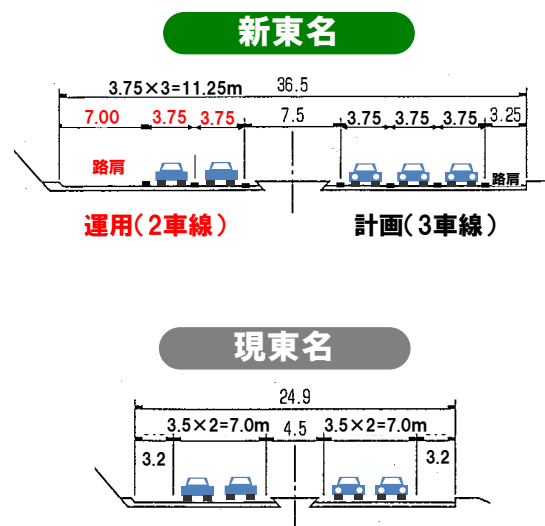


図-3 現東名、新東名の断面図

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)

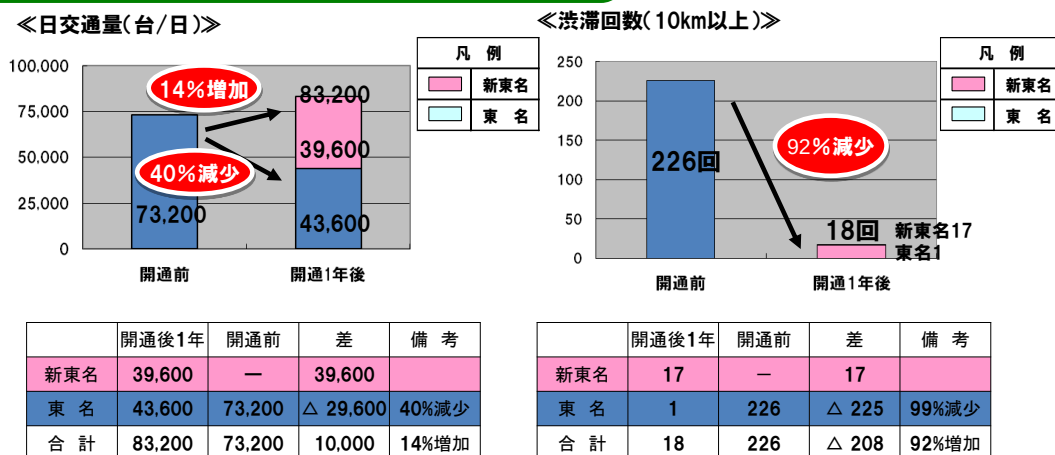


図-4 定時性の向上

(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、I C 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-5)

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%

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

図-5 区域割合、都計法

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。地元静岡県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 I C 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。

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 SAPA についても看板の高さ規制をネクスコ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、写真-2)



写真-1 駿河湾沼津SAのGS看板



写真-2 海老名SAのGS看板

(3) 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、地元としての取組が重要である。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-6)。未だ進捗途上のももあるが、新東名と静岡空港、清水港・御前崎港、三遠南信道による飯田地域や中部横断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

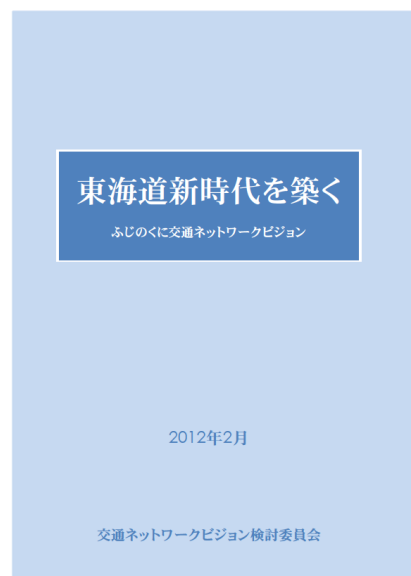


図-6 ふじのくに交通ネットワークビジョン

フロンティアを拓く構想を打ち出し、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、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組が進められている。こうした取組の結果、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。

(4) 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収用法に基づく代執行を一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、静岡県では法人事業税の超過課税を平成 6 年度から 20 年度まで行い、整備促進のための財源としている。

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 S A から新富士 I C の間を利用してふじのくに新東名マラソンを開催し、公認フルマラソンコースを含め総勢 1 万 5 千人が参加した。

4. あとがき

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にあっても、工夫を重ねて整備された現東名や中国道、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交通基盤部森本哲生理事、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あげる次第である。

参考資料

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)

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)