名阪国道開通50周年記念シンポジウム ～ 名阪国道のこれまでとその未来 ～

○平成27年11月28(土)、国会議員、県知事、市長、村長や地元関係者など総勢600名で
「名阪国道開通50周年記念シンポジウム」を開催。

概　要

◇日　　時:平成27年11月28日(土) 10:30～ 12:30
　　第一部:50周年記念事業報告
　　第二部:基調講演 「名阪国道による地域の活性化について」
　　講師 松本 幸正 氏 (名城大学教授)
　　第三部:パネルディスカッション
　　テーマ:「名阪国道のこれまでとその未来」
◇場　　所:ふるさと会館いが
◇主 催 者 :名阪国道開通50周年記念事業実行委員会
◇出席者等:川崎衆議院議員、島田衆議院議員、中川衆議院議員、前田参議院議員、
　　吉川参議院議員、鈴木三重県知事、伊賀市長、亀山市長、山添村長、名張市長
　　中部地方整備局長、近畿地方整備局長、地元小学生など
◇一般来場:約600名

基調講演:名城大学 松本教授

シンポジウムを盛り上げる都美恵(つみえ)太鼓の演奏

地元の ゆるキャラが
来場者をお出迎え

園児による「道」をテーマにした絵画

立ち見が出るほど盛況な会場(大ホール)

基調講演・パネルディスカッション等の状況

北山伊賀市建設部長（実行委員会委員長）による「50周年記念事業報告」

名城大学 松本教授による基調講演
「名阪国道による地域の活性化」

パネルディスカッション ～名阪国道のこれまでとその未来～

コーディネーター
名城大学 松本教授

（株）安永
浅井顧問

（株）交通新聞社
中村第2出版事業部長

（一財）南都経済研究所
山城主席研究員

亀山市
櫻井市長

奈良国道事務所
若尾事務所長

基調講演

名城大学教授
松本　幸正

名城大学 理工学部 社会基盤
デザイン工学科　教授

名阪国道沿線地域との関わり
・三重県都市計画審議会　委員
・国土交通省中部地方整備局総合評価委員会　委員
・亀山市地域公共交通会議　座長
・名張市総合都市交通マスタープラン策定検討委員会　委員長
・鈴鹿亀山道路有識者委員会　座長

『名阪国道による地域の活性化について』

①道路整備の効果

道路整備を行うことにより得られる効果は2つあります。フロー効果、ストック効果と呼ばれるものです。フロー効果とは、道路建設(公共投資)を行うことで、当該地域及び周辺地域での生産活動を活発化させることで生まれる、雇用機会の創出、原材料の需要拡大、流通の拡大等、経済を成長させる効果を指します。ただし、フロー効果は、道路建設(公共投資)が終了すると同時になくなるため、建設期間中のみの短期的な経済成長効果でもあります。

一方、ストック効果とは、道路が整備され供用されることで生まれる、長期にわたり継続する経済を成長させる効果のことを指します。ストック効果には、直接的効果と間接的効果の2つがあります。直接的効果とは、ある都市間を結ぶ道路が整備され供用されることで、都市間での移動時間の短縮や、輸送費の削減、交通事故の減少、時間信頼性の向上、走行快適性の向上といった交通の利便性向上により、生産活動が効率化することを指します。しかし、この直接的効果は、道路が結ぶ都市間での効果が大きく、中間地域では、この効果による恩恵は小さいです。

一方、間接的効果は、都市部よりも中間地域の人々が大きな恩恵を享受できる効果です。具体的には、都市部へのアクセスが容易になることで、生活圏の拡大、雇用機会の創出、観光・レジャー関連での消費増加、未開発地域の開発など、生活の豊かさの向上が期待できます。更に、都市部へ繋がる道路が整備されることにより、緊急医療時における移動時間の短縮、災害発生時における救助時間の短縮、交通量減少による振動・騒音等の交通公害の抑制等、暮らしの安心の向上も期待できます。

道路整備が重要視されていく中、これから先の時代では、ストック効果の中でも、間接的効果がより重要になってくるのではないかと考えます。

②名阪国道の効果の維持

名阪国道におけるストック効果の維持とは、a.大阪～名古屋を早く安く接続、b.安全で快適な走行環境、c地域の活性化、d地域での生活の安心、が求められ、「安全で快適」が普通であり続けることが必要です。

名阪国道は、高速道路に比べても交通事故が多く、残念ながら安全ではありません。安全対策は、これから、まだまだ求められます。

また、雨の降り方が変わってきており、地盤の緩みによって生じる土砂災害に対する対策や地震への耐震対策も欠かせません。名阪国道の構造物は、既に50年が経過しており、構造物の老朽化が大きな課題となっています。コンクリート床版が落下し、舗装に凹凸が発生した事例や、継ぎ手の部分に亀裂が生じている事例等が見られます。それらの補修対策を繰り返し行うことで、安全で安心が得られているのです。その他に、維持管理として草刈りや事故処理、除雪対策を行っており、より快適な道路となっています。

③これからの名阪国道

これまでは、流すことを優先にしてきました。目的地までより早く、より安くが求められ、この機能は、これからも変わりません。

これからは、自動運転を利用する時代が来ると思われます。交通事故が減少し、ドライバー不足が解決できます。また、我が国は、アクティブシニアが増加し、この方々は、自動車を利用します。時間的に余裕があり、やっと成熟した社会となります。本物志向で地方の資源(地方しかない物)に目を付け本物に触れに行く、こんな方々です。このような風潮、社会環境の変化は、伊賀地域地方にとってまさにプラス、追い風となります。

これからは早く流すのでは無く、留まらせる、巡らせる、こういう道路の使い方が望まれます。無料で、インターチェンジ間隔が短い名阪国道ならではとなります。地域の宝です。どこでも出来る訳ではありません。ヨーロッパの国々で、道路を走っていると、中世時代の小さな、おいしいワインの村が有るんだな、というのが分かります。こういった地域の魅力を発信していかなければなりません。また、伊賀市は、関空から116km、セントレアから119kmと中心に位置します。リニアでは、東京から名古屋まで40分、名古屋から1時間です。この利便性の良さは、この地域にとって、チャンスです。

これからは、行政主導ではなく、地域の方が一致団結し、産業、観光、商業の全てが団結し、道路の使い方を考えて、ともに作っていく、そんなことが望まれる時代ではないかと思っています。

パネルディスカッション

名城大学教授
松本　幸正

名城大学 理工学部 社会基盤
デザイン工学科　教授

『名阪国道のこれまでとその未来』

名阪国道は、中部と関西を結ぶ重要な道路で、ハイテク産業、観光、人々の交流等の発展のため、これから、もっと連携深めていかなければなりません。地元の方々の力、無しでは出来なかった「1000日道路」を思い出し、一致団結し、50年後の100周年記念が実現できるよう、投資をして頂き、更に地元を元気に、人々が幸せになるよう願います。

(株)安永　浅井顧問

①名阪国道のこれまで:㈱安永は、自動車のエンジン部品、大型の設備機械、環境製品等の製造・販売を行っています。名阪国道は1963年4月に着工しました。弊社も時を同じく、現在地に移転をし、今日まで操業しています。名阪国道の拡張工事に合わせるように、友生IC、中瀬IC、名張に5箇所の工場を建設しました。弊社の大型トラック30数台/日が、関西、東海、関東、または海外に向けて、この名阪国道を利用しています。50年前と比べると伊賀の企業立地は3倍、雇用は1万人の発展をしています。工業成長率は、「トヨタ」の約2倍弱となっており、県外から多くの企業が進出し、大変、嬉しく思います。これらの企業に働く社員は、毎日名阪国道を利用しています。名阪国道が無かったら、弊社は伊賀に5工場を設置することは無かったでしょう。名阪国道は、今日の私や私達を守ってきたのだと思います。

②名阪国道の未来(期待):50年後も現在と同様、投資して頂き、引き続き、名阪国道の大きな役割を継続していって欲しいと思います。

(株)交通新聞社
中村第2出版
事業部長

①名阪国道のこれまで:旅行雑誌『旅の手帖』の編集に携わっていました。1年前に「旅の手帖が選ぶ日本100」という特集の中に、名阪国道沿線の関(亀山)と天理の2箇所が選ばれており、シンポジウムの御依頼を頂いた時は、何かの御縁があったのだと感じました。一般的に観光地を選ぶ場合は、何をしに行こうとか、何を食べに行こうという目的から選びます。このエリアには忍者や東海道唯一の重要的建造物群保存地区の関宿があり、皆さんが考えている以上に、全国的に見ても注目度の高い観光物件を多く持っているエリアです。またタイの方々に向けたツアーの広告には「OSAKA-NINJA-USA」と記載され、海外のお客さんのゴールデンルートに次ぐ第2のルートとなっています。今後、伊勢サミット開催で、ますます注目度が高くなると思います。

②名阪国道の未来(期待):地元の方は、「1000日道路は地元の力が無くては出来なかった国道」、「通行が無料でインターチェンジが29箇所もある」ことをもっと宣伝し、観光に繋げて頂きたいです。

(一財)南都経済
研究所
山城主席研究員

①名阪国道のこれまで:奈良県は、「大仏と山が多いんだろ？」と良く言われますが、ハイテク産業(エレクトロニクス、機械、IT関連)等の先端的な機械産業が立地しています。戦後復興は、沿岸から、輸出入の機能であるコンビナートと、鉄鋼や石油化学産業が開発されました。人口過密や公害が発生すると共に、現在では、産業の高度化が進んだことで、内陸部産業(組立て式産業)が発展しました。沿岸部を設備投資の産業とすると、内陸部の加工組立ての産業は、ネットワークの産業と言えます。ネットワークの根本は高速道路です。今後、少子高齢化への対応が必要となりますが、生産性を上げないと産業が成立しなくなります。もっと、ネットワークの効率化をしないと少子化を乗り切れないと思います。

②名阪国道の未来(期待):名阪国道を近畿圏の環状道路と位置付けてネットワークを緊密にし、産業が発展するこをを期待します。

亀山市 櫻井市長

①名阪国道のこれまで:亀山市にとって、経済、観光、市民生活(例.救急医療等)の名阪国道の果たして来た役割は大きいと思います。昭和40年は高度成長期に入りますが、ものづくり企業が名阪国道開通とともに、産業の根幹が出来上がりました。中部圏と関西圏の中心にあり、名阪の亀山ICチェンジに隣接する2つの工業団地に大きな企業が立地しました。航空宇宙産業や自動車産業の今後の展開の中で、中部と関西を結節させるものづくりの産業地として、今日まで積み上げたものを更に今後も発展させていく必要があります。また、観光については、培ってきた資源を名阪国道の発展とともに活用していきます。

②名阪国道の未来(期待):死亡事故ワースト1となっています。安全な道を目指して、バージョンアップを図っていって貰いたいです。

奈良国道
若尾事務所長

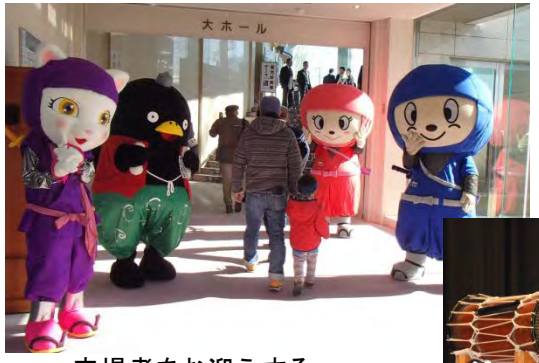
①名阪国道のこれまで:名阪国道は昭和40年12月に暫定2車線で開通し、その後、昭和55年に全線4車線化がされています。リフレッシュ工事、交通安全対策、IC改良、登坂車線改良等を行い現在に至っています。名阪国道は、この50年間、物流を担う大きな役割を果たしてきました。地域住民の生活道路として通勤や買い物に使われ、皆様に大変利用されている道路です。

②名阪国道の未来(期待):斜面崩壊の懸念される箇所については法面補強、ソフト対策として、大雨の際に通行止めを実施しています。大雪時も早めに規制し、素早く集中除雪を行うことで、早期に交通解放する取り組みを始めています。Ωカーブのスリップ対策(滑り止め舗装)や事故対策(中央分離帯の剛性化)、2次衝突対策(監視カメラを常設)等を実施しています。また、道路ストックの老朽化対策は、橋梁の床版や舗装の修繕工事を実施する等の対策や警察と協力し、過積載車両の取締まりを実施しています。

名阪国道の周辺の高速道路が順次開通し、来年には、京奈和自動車道が和歌山から繋がります。ますます、ネットワークとして活用されていくと思います。これからの産業、観光等の発展に期待します。

オープニングセレモニー・パネル展示等の状況

オープニングセレモニー



来場者をお迎えする
地元の ゆるキャラ

シンポジウム終了後、参加者を見送る
都美恵太鼓の演奏

都美恵（つみえ）太鼓の演奏でシンポジウムが開幕

イベント

名阪国道沿線自治体による地域PR

伊賀市内の園児が制作した絵の展示

シンポジウムの状況

立ち見が出るほど盛況な会場（大ホール）

名阪国道のパネルを熱心に鑑賞する参加者

記録ビデオを鑑賞する参加者