

マルチモーダルハブシティ 清水を目指して

～中部横断道と清水立体～ シンポジウム

〈企画・制作 静岡新聞社地域ビジネス推進局〉

とし8月に全線開通した中部横断道と工事が進む国道1号静岡バイパス清水立体の波及効果などを考えるシンポジウムマルチモーダルハブシティ清水を目指して～中部横断道と清水立体～(静岡新聞社・静岡放送主催、国土交通省中部地方整備局など後援が11月末、静岡市清水区の清水テルサで行われた。経済、歴史、防災などの専門家が意見を出し合った。その模様を紹介する。

基調講演

甲斐と駿河を結ぶ道

東京大学史料編纂所 教授 本郷和人氏

よく似た二つの地

中部横断自動車道と全線開通によって静岡と山梨が高速道路で結ばれました。歴史をさかのぼると、この二つの地は江戸時代にとっても特徴的な地域でした。駿河は徳川家康という天下人が自分のホームタウンと考えていた土地です。ついでにすみかとて隠居し、生涯を終えました。家康亡き後も「権現さまゆかりの地」として、譜代大名も置けなかった特別な地でした。

一方で甲斐の国、甲州もよく似ています。まず大名として入ったのが家康の九男徳川義直でした。その後、甲州にも大名が入りませんでした。徳川家康は甲州の覇者武田信玄を深く尊敬し、その地も大切にしていたのです。駿河も甲州も徳川本家ゆかりの地だったのです。

さて、話は現代に戻りまして、静岡と山梨がトッポを占めるあるフッキングがあります。それは「マグロの消費金額」。1位は冷凍マグロの水揚げ量が日本を誇る静岡市ですが、実は2位は甲府市なのです。「海なし県」の山梨県がなぜそんなにマグロを食べるのでしょうか。これをひもとくと、江戸時代からの伝統に理由がありました。山梨、静岡間には、古代から九つの道が整備され、そのうち三つの道が特に利用されてきました。鯉沢(かじかざわ)・南部を通って清水へ抜ける「駿州往還」、甲府と吉原を結ぶ「中道往還」、そして甲府から籠坂峠、富士山東側を通って沼津に抜ける「鎌倉往還」です。

これらの道が甲府と静岡、特に駿河湾を結ぶ道でした。魚はまさに甲府でした。つまり甲府の人たちは、駿河湾のおいしい魚を江戸時代から食べ、それが現代にまでしっかりと引き継がれていたといふことなのです。



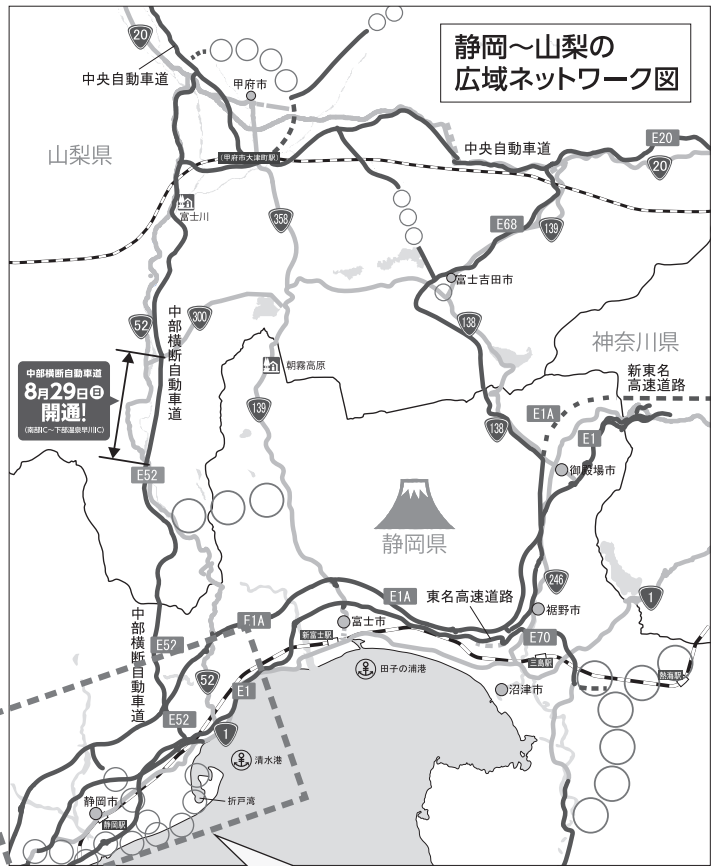
交通の要衝、戦の舞台にも

とはいえこれらの道は平和的なだけでなく、歴史上では戦争の道としても使われていたのです。例えば、1180年の富士川の戦い。富士川は山梨と静岡を結ぶ道に並行するように流れています。源頼朝と武田信義が富士川を挟んで平維盛と刃を交えた戦いでした。

時代は移り、甲州に武田信玄が現れ、1568年に駿河に侵入しました。信玄は出兵を止めようとした跡取り息子を自害させてまでも、交易ができる駿河湾が欲しかったのです。信玄は駿州往還を通して進撃し、駿河を完全に占領しました。さらに、信玄の死の間際の最後の戦いといわれる西上作戦もありました。

今度は徳川家康の逆襲が始まります。1582年の天正壬午の変です。駿河を奪還し、遠江、三河に加え、武田信玄の領地・甲斐と信濃を占領しました。この時に使われたのが駿州往還の道でした。

そして時はめぐり、物流、戦争、人の往来と、長き歴史を踏まえた駿州往還は、今年8月29日に「中部横断自動車道」として新たに誕生しました。この素晴らしい道路をこれからどう活用していくか、これは、私たちに課せられた使命であり、課題でもあります。持続可能なまちづくり、地域づくりのために、この伝統のある中部横断自動車道を上手に活用していただきたく願っております。



トークセッション

中部横断道及び清水立体による清水への波及効果や未来の可能性



パネリスト
東京大学史料編纂所 教授
本郷 和人 (ほんごうかずと) 氏



パネリスト
山梨経済同友会 代表幹事
入倉 要 (いりくらかなめ) 氏



パネリスト
静岡大学防災総合センター 特任教授
岩田 孝仁 (いわた たかよし) 氏

中村 中部横断道と国道1号静岡バイパス清水立体に対して期待する点など、専門の立場からご意見をいただきました。最初に自己紹介するように流れています。源頼朝と武田信義が富士川を挟んで平維盛と刃を交えた戦いでした。時代は移り、甲州に武田信玄が現れ、1568年に駿河に侵入しました。信玄は出兵を止めようとした跡取り息子を自害させてまでも、交易ができる駿河湾が欲しかったのです。信玄は駿州往還を通して進撃し、駿河を完全に占領しました。さらに、信玄の死の間際の最後の戦いといわれる西上作戦もありました。

宮崎 港の仕事に四十数年間携わっています。また、清水港の利用促進を図る官民体の組織「清水港利用促進協会」の会長職を5年前から仰せつかり、静岡経済同友会会員として折戸湾の再開発プロジェクトにも関わっています。

入倉 甲府で経営コンサルティング業などを営み、山梨経済同友会の代表

幹事も務めています。本日は車で甲府から中部横断道を使い、1時間半程度であつという間に清水インターに到着しました。実際に体験してみると、中部横断道が「静岡と山梨の新しいついでに触れてみたい」感じが芽生え、関係をつくるという思いが芽生え、また、インターを降りた後は大渋滞にはまり、改めて清水立体の悲願を肌で感じました。

本郷 静岡も山梨も車で通過する時、富士山や海山並みの美しさに感動します。富士山が取り持つ山梨と静岡は、素晴らしいマッチングです。両県は、観光名所や特産品が豊富な地域でもあり、道路を通じた持続可能なまちづくりへの期待が広がります。

岩田 静岡県庁の職員として防災や危機管理を主に36年間携わりました。隣接する山梨県との連携は重要です。2014年には、両県が数日間

完全孤立した豪雪がありました。その時、静岡県から支援隊を出したのですが、国道52号は封鎖され、御殿場の陸上自衛隊に国道138号の除雪部隊を出してもらい、静岡の支援隊がその後について山梨県庁に向かったことがあります。改めて災害時のルートの確保は大切だと実感しました。

両県産業の「新結合」を

中村 今年8月、中部横断自動車道が全面開通しました。今後どんな効果が予想されるでしょうか。

宮崎 清水港では近年輸入が増加しています。首都圏でも大きな倉庫群の建設ラッシュが起きているます。相模原市には巨大な通販業者の配送センターがあり、静岡、山梨、長野県民はそうしたセンターから送られた商品を日々受け取っています。横浜港から相模原経由で甲府までの距離と、清水港から甲府までの距離を比べると、後者は約半分。時間もコストもCO2も減らせます。中部横断道沿いに物流の拠点をこのことは必要なのです。当協会では官民合同チームを発足し、土地の確保など努力しようとしています。

岩田 近い将来、静岡県を含む南海トラフ地震の可能性が示唆され、政府は防災時の応援計画を策定しています。救援や食料などの支援を受け入れるルートの確保ですが、実は東名、新東名、国道1号の東西軸は被害の大きいエリアと重なります。そのため南北軸、北からの陸路が重要です。それだけに中部横断道の役割は大きい。ちなみに新東名では各サービスエリア



コーディネーター
名古屋大学大学院環境学研究科 教授
中村 英樹 (なかむら ひでき) 氏



パネリスト
清水港利用促進協会 会長
宮崎 総一郎 (みやざき せいいちろう) 氏

広域道路網生かし、連携強化

世界から観光客呼ぶ折戸湾に

中村 近い将来、静岡清水バイパスの残り区間の立体化が終了する予定です。これに伴い、清水港と中部横断道、新東名、東名といった高速道路網と、ネットワークの距離が非常に近くなります。その点への期待や意見をお聞かせください。

本郷 山梨県にとって清水港は古くから重要な港でした。武田

信玄もわが子が犠牲になろうと清水港を欲しかつたほどです。そして現代、清水立体が完成して甲府からのアクセスとなれば、その長い願いが叶う気がします。また、東京、極集中の時代から、首都機能の分散案、企業の地方移転、地方移住などの変化が起きて

やパーキングエリアに非常電源や非常用トイレの整備、ヘリポートの設置など、災害時の拠点となる設備を備えています。ぜひ、中部横断道にも希望します。

本郷 静岡と山梨は仏教関連の建築物が多く、歴史観光にもつと光を当ててほしいですね。山梨、甲府が抱えている問題の一つは人口減少だと思っています。「人口が30万人いけばまうくりの目的になる」という話を聞いたことがあります。甲府市の人口は約20万人、中部横断道ができたことでさまざまな形で静岡から甲府にサポートをしてはどうかという。逆に静岡で災害が起きた時は、山梨から救援の手を差し伸べ、二つの地域が手を取り合うことのメリットは大きいと思います。

入倉 山梨の立場から三つの視点を申し上げます。まず沿線地域住民の意識の変化が挙げられます。中部横断道沿いの地域の方々はこの開通を喜び、観光客誘致への機運が高まっています。二つ目は連携です。山梨県は農業や宝飾業など、静岡とは違う産業が根付いています。両県が「新結合」(それぞれの良さを持ち味を生かした連携)して世界に発信していきたい。三つ目は防災です。山梨県は台風が少ないのですが、豪雪や水害に弱く、陸の孤島になりがちです。中部横断道を通じてお互いに助け合えば、双方の魅力も高まるはず

です。

中村 近い将来、静岡清水バイパスの残り区間の立体化が終了する予定です。これに伴い、清水港と中部横断道、新東名、東名といった高速道路網と、ネットワークの距離が非常に近くなります。その点への期待や意見をお聞かせください。

本郷 山梨県にとって清水港は古くから重要な港でした。武田

信玄もわが子が犠牲になろうと清水港を欲しかつたほどです。そして現代、清水立体が完成して甲府からのアクセスとなれば、その長い願いが叶う気がします。また、東京、極集中の時代から、首都機能の分散案、企業の地方移転、地方移住などの変化が起きて

います。インフラ整備により、都市部と地方との移動が容易となれば、人の流れが変わるかもしれません。入倉 折戸湾は既に再開発計画が進み、世界中の富裕層を呼び込めるマリンスポーツやリゾート拠点を狙っていると聞きました。中部横断道を絆として、山梨ともぜひ連携してほしい。山梨県はフドウやモモ、ワインが高品質です。全国から熱心な若い醸造家が集まり、ワイン造りの現場を見ることもできます。観光客が折戸湾で富士山を眺め、遊び、山梨にも足を延ばして特産品を食べて購入してほしい。静岡・山梨どちらにも利益になる連携を願っています。さらには現在計画中の中部横断道の北部区間(山梨・長野・新潟の開通が早期に実現すれば、より大きな効果が期待できる)を思い浮かべます。

岩田 観光産業面でも時間距離が短くなれば、人や物がスムーズに流れ、技術面などさまざまな分野が結合していくこととします。また、東日本大震災を機に、静岡では沿岸地域の産業人口の集積を内陸側にシフトする内陸人口リテイクという考え方を打ち出しました。内陸側と沿岸部の産業が連携することで、新たな価値が創造され、ひいては地域の活性化につながると思います。

宮崎 清水立体が完成すれば東名の清水インターチェンジと直結します。さらに清見寺の出入口を延伸し、新興津のコンテナターミナルにつなげれば、専用道として使えるのではと期待しています。現在、長距離トラックドライバーの人手不足は深刻な問題です。その解消として、将来的には自動運転車や隊列走行などの新システムも計画されています。その時、スムーズに走行できる道路を今から整備しておくべきです。折戸湾と沿岸部の開発についても紹介します。折戸湾の内側には散歩道が整備されます。折戸湾の周辺には地域から歓迎の声が挙がっています。清水駅から東海大学へのシャトル船、観光施設、湾内には水質浄化の藻場や干潟など、環境に配慮した構想も練られています。さらに清水港は地球深部探査船「ちきゅう」の準母港ですが、三保半島に研究開発施設を作る計画もあります。観光、海洋、科学、いずれ夢が広がるエリアになると思っています。

中村 高速道路の整備でネットワークができ、さまざまな経済活動の活性化への準備が整ったと感じています。ただ、高速道路が完成したから終わりではなく、これが始まります。そのために、も高速道路へのアクセス整備も重要です。観光の開発や防災上の機能、新結合といった概念も取り入れた連携を深めていくことが大切です。中部横断道の全線開通、清水立体の完成を機に、広域道路ネットワークをフルに活用した各分野の活動を活性化させ、地域の発展につなげていきたいと思います。

中村 近い将来、静岡清水バイパスの残り区間の立体化が終了する予定です。これに伴い、清水港と中部横断道、新東名、東名といった高速道路網と、ネットワークの距離が非常に近くなります。その点への期待や意見をお聞かせください。