

# 満を持して新東名が一部開通 多くのメリットが生じる一方、 将来的な収益性には不安も

今年四月、新東名高速道路の一部区間が開通した。交通量が増えたことに伴い、地元経済は早くもその恩恵を受けている。渋滞の緩和や走行距離の短縮などにより、物流業界もメリットを享受できそうだ。ただし、将来的な展望は決して明るいものばかりではない。人口減、経済停滞により、利用者数は必ず伸び悩む。税金投入による穴埋めは避けられそうにない。

## まずは順調な滑り出し

今年四月一四日、東京と名古屋を結ぶ新たな高速道路「新東名高速道路（以下、新東名）」の一部区間が開通した。開通したのは静岡県御殿場市の御殿場ジャンクション（JCT）から三ヶ日JCT（静岡県浜松市）までの約一六二キロである。最終的な全体像は、海老名南JCT（神奈川県海老名市）から豊田東JCT（愛知県豊田市）を結ぶもので、全長は二五四キロに及ぶ。今後は二〇一四年度に愛知県内の約五五キロが、一六年度以降に神奈川県が順次開通していく予定だ。今回はこの新東名について見てみることにしよう。

NEXCO中日本（中日本高速道路）や静岡県等で組織する「新東名インパクト調整会議」の調べによると、開通から一カ月間の新東名の一日の平均交通量は休日が五万七〇〇〇台、平日が四万一〇〇〇台であった模様。東名の並行区間と合わせると、開通前の東名単独の交通量より休日は二四%、平日は二〇%多い。まずは順調な滑り出しと言ってよいだろう。

交通量が増えることにより、地元地域に経済効果

がもたらされている。新東名では七カ所のサービスエリア（SA）と六カ所のパーキングエリア（PA）に商業施設「ネオパーサ」が開業したが、ゴールデンウィークの時期に重なったこともあり、一カ月の来場者数はSAだけで五九三万人に達した。

SAとPAを合わせた計十三カ所の合計売上高は約二八億円。さらに、東名高速の並行区間の二〇カ所と合わせると、売上は約三九億円にのぼる。これは前年同期の二・四倍に値する。

東名の開通により、物流業界も多くのメリットを享受している。その一つが、並行する東名の渋滞緩和だ。この一カ月間、東名で発生した一〇キロ以上の渋滞回数はわずか五回。新東名の開通前と比べ、約九割も少ない回数だ。延着が許されないトラック事業者にとって、渋滞緩和に伴うリードタイムの短縮は歓迎すべきことと言える。

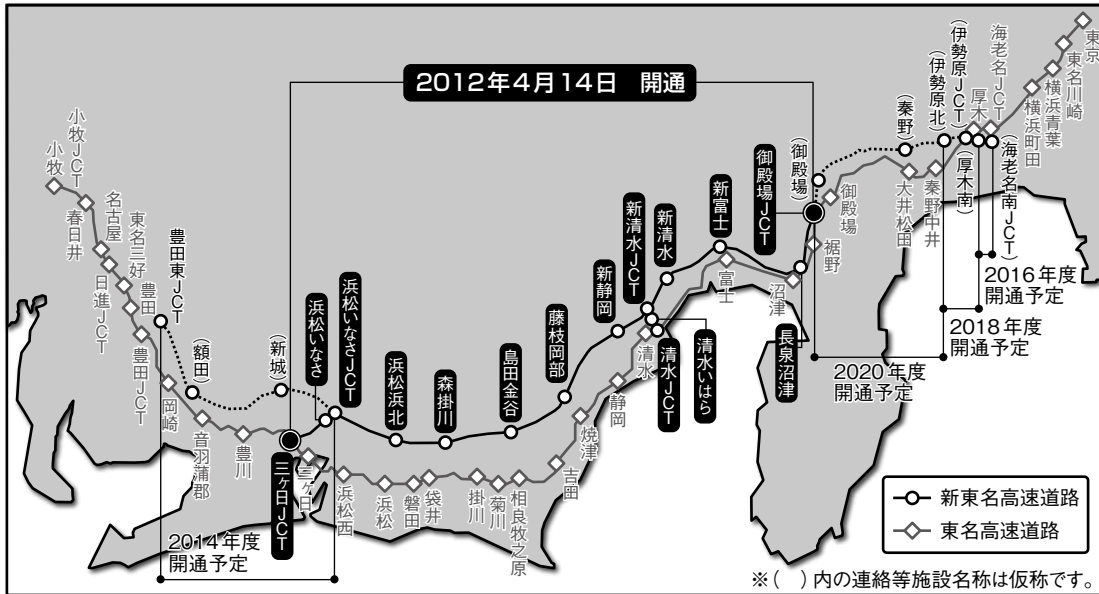
新東名自身にも魅力がある。新東名は東名に比べ、勾配が緩やかでカーブが少ない。今回開通した一六二キロを利用し、東京インターチェンジ（IC）から名古屋ICまでを走ると、総走行距離は従来より約一〇キロ少ない。高速料金も六九〇〇円で二〇〇円ほど安い。当然、走行距離が短くなれば燃料費が

節約できる。その上、わずかでも高速料金が安くなるとなれば、これを使わない手はない。今後、トラック輸送では東名よりも新東名を使用するのが一般的になる可能性が高い。

首都直下型地震や東海地震の発生が予想される中、新東名の開通はリスク分散も実現してくれる。新東名が走る場所は山間部が多く、地盤がしっかりしている。先の東日本大震災を契機に、企業にとってサプライチェーン寸断をいかに回避するかが大きな問題になりつつある。二本の大動脈が併在することは、物流の安定を考える上でも大きな魅力だ。

IC周辺に新たな物流インフラが集積することも予想される。静岡県では生産拠点を新增設する企業に対して助成事業を行っているが、今年度から助成の対象に物流施設を加えている。今後、少なからず物流施設が同エリアに建設されると見ておきたい。

こうした現状を見る限り、新東名の開設は望ましいものと言える。その一方で、いくつかの懸念も残る。今後の日本経済は、人口減少・内需減退により、下降曲線を余儀なくされる。さらに、近年の急速な円高、高い法人税率等の問題もあり、多くの企業は生産拠点を海外に移転しつつある。そうした将



来 の 状 況 を 考 え た と き に 、 果 た し て 新 東 名 は 本 当 に 必 要 不 可 欠 な も の と 言 え る の か 。 筆 者 に は 疑 問 だ 。 確 かに 、 先 述 し た よ う に リ ス ク ヘ ッ ジ の 視 点 か ら 東 京 と 名 古 屋 を 結 ぶ 大 動 脈 を 二 本 抱 え る こ と は 有 意

義だ。しかし、必ずしもその二本とも高速道路である必要はない。また東名における渋滞緩和が喫緊の課題なのだとしたら、オフピーク時における高速料金の割引率を大きくし、渋滞時の交通を閑散時にシフトさせれば済む話だ。実際、今年四月二十九日、三〇日、五月四〜六日までの五日間に実施された「東名GW渋滞減らし隊キャンペーン」では大きな効果を挙げている。

### 売上予測は、絵に描いた餅

新東名は高コスト構造でもある。勾配やカーブが少ないことは既に述べたが、これを実現するために、多数のトンネルや橋が設置されている。車線も往復六車線を基本とするなど、東名よりも広く丈夫に作られている。新東名全線の開通にかかる総事業費は約四兆四〇〇億円で、単純計算すると一メートル当りの建設費は約二〇〇〇万円に達する。

多額のコストを要する一方、将来的な収益性は不透明と言わざるを得ない。NEXCO中日本は、一〇年後の東名と新東名を合わせた一日当りの交通量は、現在より約一万四〇〇〇台増え、年間料金収入は約九五〇億円に達すると見込んでいる。しかし、これは新東名の計画が持ち上がった二〇年以上前、バブル経済下で作成されたものである。現状や今後の経済情勢を冷静に分析すれば、絵に描いた餅に過ぎない。

道路公団の民営化で生まれた「日本高速道路保有・債務返済機構」は、NEXCO中日本を含む高速道路会社からフィーを徴収し、二〇五〇年までに四〇兆円にのぼる借入金返済する義務を負

っている。こうした背景から、返済までの道筋を逆算すると、新東名の年間収入や利用台数の予測を変更不能いのではないか。いずれにせよ、将来は料金値上げによる利用者負担増および税金投入による穴埋めを余儀なくされることは必至だ。

こうした問題は、新東名にのみ当てはまることではない。他の多くの高速道路でも、構造的な歪みが生じている。道路行政は、今一度ゼロベースで全国的高速道路について分析する必要がある。各路線について、現状の交通量、今後の予測推移、収益性などを、精微に調査すべきだろう。

その結果、不必要と判断せざるを得ない高速道路が出てくるはずだ。一度建設してしまったものを壊すより、維持して使用した方が望ましいとの見方もあるだろうが、必要性の薄い路線の維持・運営に莫大な税金を投入し続けることは許されない。そうした路線は、徹底して廃止すべきだと筆者は考える。

料金体系も、先に示したオフピーク料金に加え、より柔軟なプラン設定を検討すべきである。将来、建設費が償還された後、高速道路料金を無料にするといった構想を一度捨て、より現実的な視点から、高速道路料金の長期にわたる徴収方法を考えなければならぬ。民主党や自民党の枠を超え、人口減少による利用者減をはじめとする様々な要因を考慮し、早急に検討していかねばならない。



てらしま まさなお 富士総合研究所、流通経済研究所を経て現職。日本物流学会理事、客員を務める流通経済研究所では、最寄品メーカー及び物流業者向けの研究会「ロジステイクス&チャネル戦略研究会」を主宰。著書に「事例で学ぶ物流戦略」（白桃書房）など。