

3

人・モノ・カネが静岡を駆け巡る

（産業基盤の刷新）

■新東名高速道路及び中部横断自動車道による

静岡県地域の活性化

新東名高速道路の整備と経済への効果

現在建設を進めている新東名高速道路（以下、「新東名」という。）の整備効果を、既に開通している静岡県区間を例にとりながら御紹介したいと思います。

新東名は新名神高速道路（以下、「新名神」という。）と一体となつて、既存の東名・名神高速道路と同じく、太平洋側の三大都市圏を結ぶルートを通っています。

新東名・東名および新名神・名神沿線地区は日本国内の総生産約500兆円のうち、約半分の257兆円を生み出しています。このうちの新東名・東名の沿線だけでも約172兆円と、国内総生産の3割以上を占めています。つまり、この静岡県内を通る新東名・東名は、日本経済の成長を支えていると言えます。



黒田 健二〔くろだ けんじ〕

中日本高速道路株式会社東京支社沼津工事事務所長
1965年生まれ。1989年東京工業大学大学院社会開発工学専攻修了。1989年日本道路公団入社。2005年より中日本高速道路株式会社。2009年同東京支社計画設計チーム チームリーダー。2014年同国際・技術事業部事業統括チーム チームリーダー。2016年より現職。

事業所立地の促進 ～日本経済が強クツナガル～

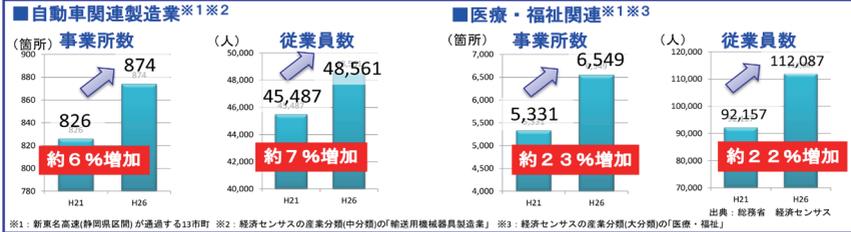


図1

経済の成長を事業所立地という観点で見ると、静岡県区間の沿線自治体では、新東名の開通前後で自動車関連の製造業の事業所数は約6%、従業員は約7%増加、医療福祉関係では、事業所数が23%、従業員数が22%増加となっており、事業所立地や雇用が促進されたと言えます。

さらに顕著なのが、法人税の推移であり、新東名開通前後で約200億円の税収の増加が見られています(図1)。このような事実から、現在、新東名建設中区間の沿線市町の皆さんからは、開通に伴う新規企業の進出、雇用創出、あるいは定住人口の拡大に期待する声が大きくなってきました。

観光の側面から新東名の開通効果について、新東名沿線の浜松市の「はままつフルーツパーク」を例にとりますと、90分以上その施設に滞在された方が開通前の約6割から開通後は約8割に、富士宮市の「富士山せせらぎ広場」では、同様に約3割から約6割に増加しています。また、遠方から観光施設に来訪される方の推移をナンバプレート調査で見ると、「はままつフルーツパーク」では、開通前後で約4%、「富士山せせらぎ広場」では、なんと18%も増えています。

つまり、移動時間が短縮され、遠方のお客様が観光施設に滞在する時間が長くなった結果、個性ある地域をより多くのお客様にアピールする機会が増え、観光による地域の活性化を進めやすい環境が整えられたことが分かります。

新東名開通による交通混雑の緩和は、円滑な移動流動性の確保に役立っています。新東名開通前の東名高速では、静岡県区間で680回の渋滞が発生していましたが、開通後には、東名・新東名合わせて82回となり渋滞は大幅に減少しています。物流業界からは、「輸送の速さや交通容量だけではなく、時間の安定化も物流にとっては非常に重要である」という言葉をいただいております。安定した交通の確保が物流業界を支えるドライバーの労働環境改善や人件費の削減にも役立っています。また、渋滞情報を見て遠出を控えた経験がある方が約4割いるというデータもあることから、渋滞解消は観光産業にとっても、重要な要素

だと言えます。

命の道としての新東名高速道路

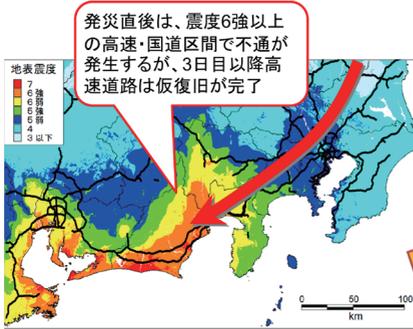
新東名の開通は、地域の救急搬送時間の短縮に大きく貢献しています。

例えば、清水区宍原地区から静岡県立総合病院までの運送時間を比較すると、新東名開通前は、国道52号から国道1号バイパスを通っていましたが、開通後、新東名を利用することにより、所要時間が48分から20分に短縮されています。1分、1秒が命を救うことがある世界において、この差は非常に大きいと言えます。また、新東名はカーブやアップダウンが非常に少なく、傷病者の搬送時の負担が軽減されたとの声も消防関係者から聞いています。

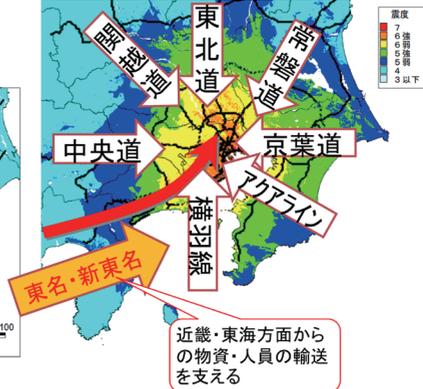
大災害時の早期復旧への貢献という観点で新東名を見ると、既に多くの方が御存じかと思いますが、そう遠くない将来、首都圏直下地震や南海トラフを震源とする巨大地震の発生が予測されています。これまでの経験から、図2に示すオレンジや赤の部分の震度6強以上の地域では大きな被害が発生します。先般発生した東日本大震災の教訓をもとに、国や自治体では、高速道路や国道を軸とした災害復旧計画である「八方向作戦」

大規模災害時の早期復旧への貢献

■南海トラフ巨大地震の震度分布
(基本ケース)



■首都直下地震(M7.3)の震度分布



出典：南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告) 2013年9月18日
(中央防災会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ)



出典：首都直下のM7クラスの地震及び相模トラフ沿いのM8クラスの地震等の震源断層モデルと震度分布・津波高等に関する報告書 2013年12月 (中央防災会議 首都直下地震モデル検討会)
国土交通省首都直下地震対策計画 2014年4月1日 (水管理・国土保全局防災課)

図2

や「中部版くしの歯作戦」などが作成されています。ここで重要となるのは、軸となる道路を早期に啓開・復旧し、被災地への救援・救護活動、都市の復旧活動等に支障を来たすことのないようにすることです。東名と新東名の「ダブルネットワーク」を構築することにより、リダンダンシー（冗長性）が確保され、どちらかの道路を早期啓開・復旧することで、より迅速に災害地を支えることが期待されます。

ここで、「ダブルネットワーク」による交通網の信頼性の向上について御説明します。

静岡県の方は御存じかと思えます

ダブルネットワークによる信頼性の向上

■東名通行止め時にダブルネットワーク機能が発現



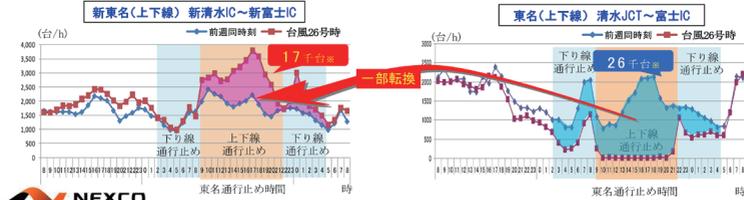
■越波時の東名の状況



■情報板による情報提供



■台風による東名通行止め時の交通量の変化(前週同時間比較)



出典：新東名（静岡圏）インパド調整会議（平成26年4月11日発表）
 中日本高速道路㈱交通量計測データ 前週 平成25年10月8日～10月10日 / 台風26号時 平成26年10月15日～10月17日
 ※交通量の差分 台風26号時（16日2時～17日5時）前週同時間（9日2時～10日5時）の交通量の差分

図3

が、由比海岸は、東名に加え、国道1号やJR東海道本線が集中している交通の要衝です。そのため台風などの荒天時に、越波による交通への影響が大きく、東西交通の弱点と言われています。しかし、新東名を内陸部に開通させたことにより、東名などが通行止めでも新東名に迂回できるようになりました。平常時と東名通行止め時の交通量を比較すると、新東名は平常時よりも交通量が上がっています。これは新東名に転換して東西交通がスムーズに流れたことを示しており、高速道路の信頼性確保に貢献していることがわかります（図3）。

中部横断道沿線地区における地域サービスの維持・向上

ここからは、中部横断自動車道（以下、「中部横断道」という。）の開通により期待される効果についてお話しします。

日本全国共通の課題ですが、中部横断道沿線の峡南地域も人口減少や少子高齢化が進行しています。

国土交通省が2014年に取りまとめた、「国土のグランドデザイン2050」によりまずと、これからの都市のあり方は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」とされています。昨今、高齢化などにより人口減少社会となった際の都市構想として、都市機能を集中させ持続可能な都市経営を目指すコンパクトシティという考え方が進められてきました。しかし、想定以上に人口減少のスピードが速い場合、そこにある機能が急速に低下していき、さらなる衰退を招くという状況に陥り、地方の超高齢化・人口減少社会では、都市をコンパクトにまとめるだけでは機能の維持が困難となるという問題が発生しました。これを改善するため、ある程度の機能を持つ都市をネットワークでつないでいこうという考え方が「コンパクト・プラス・ネットワーク」です。

例えば飲食店や喫茶店は、人口5000人規模程度であれば存在可能ですが、百貨店は、

10万人から30万人規模の人口がないと維持できないと言われていました。

そこで、交通網の整備で中規模都市を1時間以内でつなぎ30万人以上の都市圏を形成することによって、こういった施設を維持していこうとなりました。

中部横断道予定路線沿線の皆さんは、例えば、南アルプス市や昭和町、あるいは甲府市といった、比較的人口の多いところに買い物に行く傾向があります。中部横断道を整備し、人口規模の大きな都市を結ぶことは、峡南地域のサービスレベルを維持することにつながるのです。

ネットワーク整備による高速バスの利便性向上も期待されています。現在、静岡と甲府竜王の高速バスの運行便数は、1日に2往復です。一部は国道52号を經由して、所要時間は3時間を要する状況です。中部横断道の整備により、高速道路ルートでの運行が可能になると、沿線住民の皆様は、都市間移動の利便性が向上することに加え、運行区間の延伸も期待できます。

また、バス事業者の方々にとっては、双葉ジャンクションから新清水インターまでの全ての路線が開通すれば、大幅に所要時間を短縮し、利用客の増加が期待されます。また、イベントとタイアップすることで、山梨の皆さんが静岡方面へ来るといいう新規需要の掘り起こしを企画することも可能です。

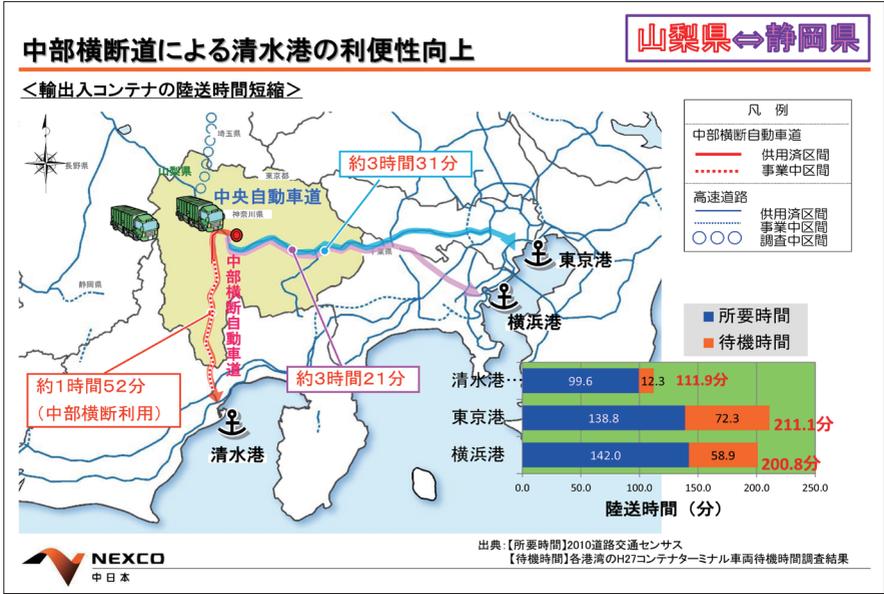


図4

中部横断道による

清水港の利便性向上

山梨県を発着する貨物の輸出入量は増加傾向にありますが、その8割は国際コンテナ戦略港湾の東京港あるいは横浜港を利用しています。一方、山梨県から静岡県の清水港までは比較的距離が近いのですが、まだ利用が伸びていません。言い換えますと、清水港はゲートウェイとしてはポテンシャルの高い港湾だということと言えます。

図4に山梨県発着のコンテナ陸送時間と、各港湾の船の荷待ち時間を示します。船の荷待ち時間を比較し

て見ると、東京港の72・3分、あるいは横浜港の58・9分に対して、清水港は12・3分となっています。よって、中部横断道で山梨県から清水港へのアクセスが向上すれば、より効率的な運送が可能になることが多くの関係者の方から期待されています。

中部横断道による地域の発展や安全・安心に向けて

観光庁では、東京周辺や東京―富士山―京都―大阪といったゴールデンルートに集中する観光需要の分散を目的に、外国人観光者に向けた広域観光周遊ルートを計画しています。山梨や長野を通過する中部横断道は、自然回廊ルートや江戸回廊ルート、あるいはこれらを合わせた東京大回廊ルートの一部を形成します。清水―甲府と甲府―長野の中部横断道全てが開通すれば、高速道路を活用した快適な旅行が楽しめるようになるのです。日本のゲートウェイである羽田空港や成田空港、あるいはその他地方空港を起点・終点とする各地域の観光資源の周遊が可能になることが期待されています。

次に、安全・安心という観点から、大災害時のエネルギー輸送への貢献について御紹介します。先ほどお話ししましたが、首都圏直下地震や南海トラフを震源とする巨大地震の発生が予測されています。特に首都圏の被災時には、コンテナ輸送やエネルギー輸送に甚

大な影響が出る事が予想されます。しかし、中部横断道が全て整備されれば、被災して
いない日本海側からのルートが確保され、ガソリンを含む救援支援物資を首都圏方面へ陸
上で輸送することが可能になります。

東日本大震災時には、太平洋側の港湾が非常に大きなダメージを受けましたが、全て日
本海側から海路あるいは陸路で太平洋岸に向けてエネルギーが供給されました。このよう
な点においても中部横断道の開通は地域の暮らしの安定に大きく貢献できると言えます。

高速道路を活用し地域の安全と発展をめざして

最後に、防災に関する中日本高速道路株式会社を取組を御紹介します。

東日本大震災を受け、私たちは、休憩施設における応援部隊の活動、あるいは高速道路
や周辺地域の皆様の避難について対策を強化しています。

既に締結している静岡県との包括的提携協定に基づき、南海トラフ巨大地震等の大規模
災害時に、休憩施設を防災拠点として活用する協定を締結しています。静岡県内全ての高
速道路休憩施設を防災拠点として位置づけ、活用計画を盛り込んだ協定締結は全国初です。

現在、静岡県内の対象となる休憩施設は36か所となります。防災拠点の機能としては、

広域応援部隊の進出拠点や中継地点、あるいは、救援部隊の待機場所や休憩場所としての使用が挙げられます。そして、広域応援部隊の進出のためのヘリポート及び中継ヘリポートとして13か所を運用します。さらに、高速道路の利用者の方々や休憩施設利用者の方々の一時退避場所とするため、物資の確保を進めています。

また、東日本大震災では津波による大きな被害が発生しましたが、一部の地域では高速道路が防波堤のように津波をせき止め、周辺の方々が高速道路上に避難されたのを御記憶と思います。これを教訓に、静岡県沿岸部に近い高速道路周辺住民の皆様の不安を払拭すべく、津波が来襲した際の緊急避難場所として、高速道路の盛土の斜面を実際の避難場所として使っていただく取組を行っています。具体的には、静岡市、焼津市の両市と協定書を取り交わし、高速道路斜面への登り口を造り、訓練も実施しています。

以上、新東名及び中部横断道による地域活性化、及び弊社で進めています防災の取組について御紹介しました。中日本高速道路株式会社は、これからも、高速道路を通じ地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長を目指し、取組を加速していきます。私たちの事業への御理解と御協力をお願いします。

■ 将来、静岡県内の物流はどう変わるか

「将来、静岡県内の物流はどう変わるか」というテーマで、私からは、今後の静岡における物流の優位性について、お話しさせていただきます。

先ほどの黒田様のお話と多少重複するところがありますが、あくまで物流という目線で、輸出入と国内物流という二つの側面から、お話しをします。

まず輸出入についてですが、そのお話の中心が清水港になりますので、最初に、清水港の簡単な御説明をします。

清水港について

清水港は、皆さん御存じのとおり国際貿易港です。図1は清水港と海外の主要港がど



野村 博 [のむら ひろし]

鈴与株式会社取締役 [社長特命事項(先端技術開発)・株式会社鈴与総合研究所物流研究所・データソリューション事業部 担当]

[セミナー当時：鈴与株式会社取締役(社長特命事項・物流企画室担当)]

1963年生まれ。1986年早稲田大学教育学部卒業。1986年鈴与株式会社入社。同人事部・関連事業部・豊橋支店・DC事業部・事業推進室を経て、2007年同静岡支店長。2009年同ロジスティクス事業本部 本部長付部長。2010年同物流企画室長。2016年同取締役。2017年より現職。

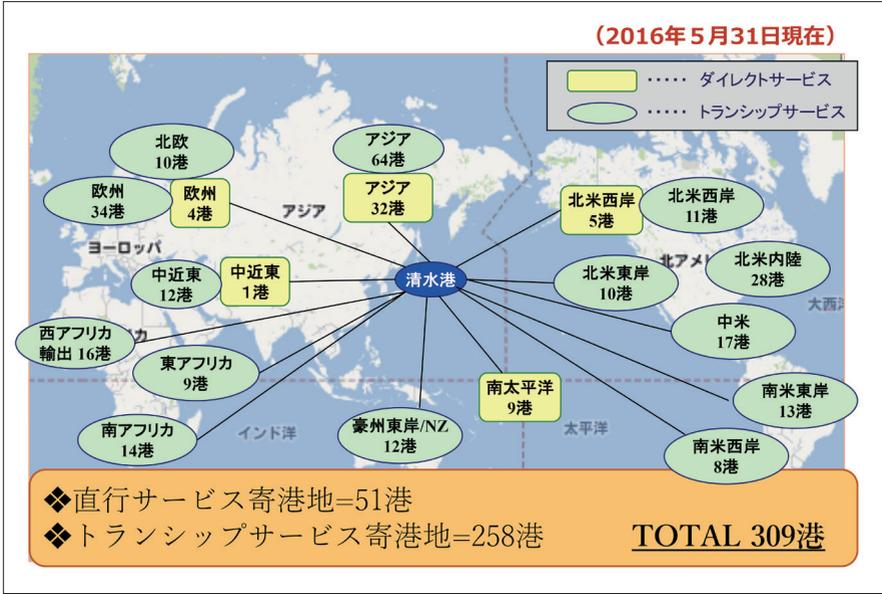


図1 清水港⇄海外港主要港 直行&トランシップサービス

のように繋がっているかを示したものです。黄色いところが、いわゆるダイレクトでサービスを行える港、つまり清水港から直接海外へ運送できる港になります。アジア、北米の西岸、ヨーロッパなどを中心に、51の港があります。それ以外の黄緑色のところは「トランシップサービス (tranship service: 積み替えサービス)」といって、電車で例えると、乗り継ぎのようなものです。輸出の貨物ですと、清水港でコンテナを出すと、どこかの港で積み替えが行われますが、最終的には運送できる港になります。これが世界で258港、合計300を超える港とつながって

いるのが清水港です。

清水港では、自動車部品、産業機械、紙などをはじめとして、様々なものが取り扱われています。コンテナの取扱量は、大体50万本（TEU換算、以下同じ）TEU：Twenty-foot Equivalent Unit、20フィートコンテナ換算）ほどということ、全国8位となります。日本には、大消費地に近い大きな港が六つあり、東から、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、博多で、6大港といわれています。それらに続いて7番目にコンテナの取り扱いが多い港が、実は、沖縄県的那覇港となります。ただし、沖縄県は本州と陸続きになっていないことから、生活物資等もコンテナで運ばれてきます。那覇港のコンテナ取扱量は、54万本ほどですが、そのうちの85%程度は、そういった国内の貨物になりますので、輸出入の観点から言えば、先ほどの6大港に次ぐ港が、清水港ということになります。

清水港の経済効果

清水港の貨物取り扱いに起因する経済効果について、お話しします。

国土交通省中部地方整備局清水港事務所の「清水港の経済効果」によりますと、粗付加価値の創出効果は、静岡県の県内総生産のうちの13・4%、約2兆円です。静岡市に限って

言いますと、市内の総生産の13%の4100億円となります。

また雇用の創出効果は、静岡県の県内就業者数の約20%、37万人です。静岡市に限って言いますと、約23%の8万2000人ということで、清水港がもたらす経済効果が非常に大きなものであることが分かります。

静岡における輸出入の優位性

次に清水港を中心とした輸出入の優位性について、少しお話しをします。

まずはコンテナヤードの略であるCYは、コンテナを船に乗降する場所のことですが、そこにおける待ち時間についてです。

清水港と東京港、横浜港のコンテナヤードの待ち時間を比較してみますと、東京港、横浜港ともに、コンテナを出し入れするのに1時間以上も待たなければならない状況です（東京港―2016年5月調査、横浜港―2015年12月調査）。それに比べて、清水港はほとんど待ち時間がありません。このように待ち時間が少ないというのは、時間的なメリットとともに、コスト的なメリットも非常に大きいということが言えると思います。

次に、中部横断自動車道の開通後の港からの距離と所要時間について、お話しします。

中部横断自動車道が開通すると、清水港からの距離と東京港からの距離がほとんど同じになる地点が、中央自動車道の勝沼のインターチェンジのあたりになります。同じように、名古屋港ですと伊那のインターチェンジのあたり、また新潟の直江津港と比較すると、長野自動車道の塩尻インターあたり、これらが、ほぼ清水港と等距離の地点ということになります。距離数がほぼ同じになりますと、先ほどお話ししたとおり、コンテナヤードの待ち時間が短い清水港の方が、時間的にもコスト的にも有利になると言えると思います。

中部横断自動車道の開通による新たなポテンシャル

続いて、中部横断自動車道が開通することで、主要港と距離がほぼ同じになる地域、つまり清水港が優位となり得る地域に、どの程度の輸出入のポテンシャルがあるかについてお話しします。

現在、そのエリアの中で清水港を利用しているコンテナの本数は、山梨県と長野県合計で約1100本です。一方、同じ地域の中で、現在、東京港、横浜港、名古屋港などを利用しているコンテナの本数は、合計で約9700本と想定されます（国土交通省「全国輸出入コンテナ流動調査―2013年11月実施」）。つまり、中部横断自動車道が開通することによっ

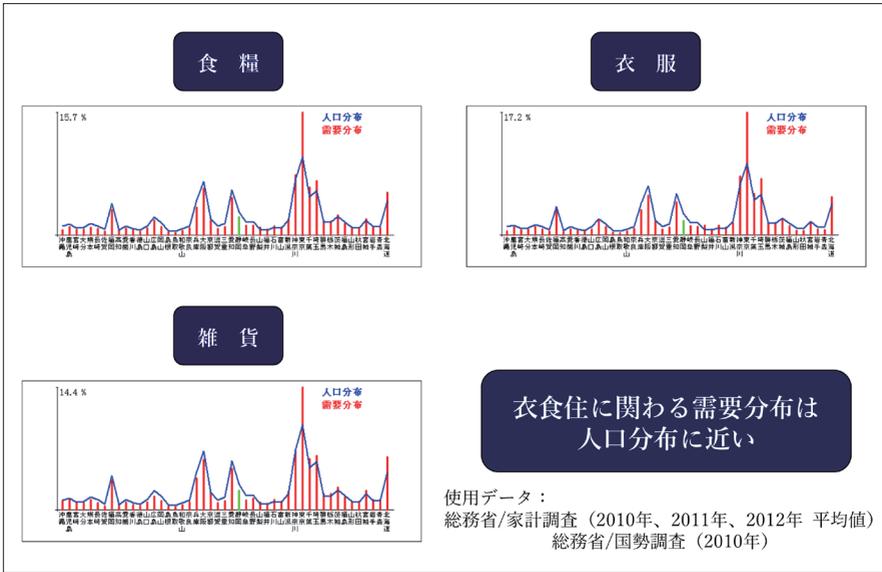


図2 人口分布と需要

て、距離的にも時間的にも清水港が優位になり得るエリアにおいて、清水港を利用されていないお客様の貨物は、現在、清水港を利用してはいる貨物の約9倍の9700本もあるということがあります。中部横断自動車道の開通によつて、静岡にこれほど大きなポテンシャルが生まれることになるのです。

静岡における国内物流の優位性

ここからは輸出入のお話から代わつて、国内の物流についてお話しします。

図2は、縦軸の赤い棒グラフが各商品の需要分布、青い折れ線グラフが人口分布を表したものです。食料品、衣服、

そして雑貨と、ほとんど同じような形のグラフになっています。つまり、衣食住に関わるような商品の需要分布は、当然、人口分布にほぼ近い形になるということです。

これを前提として、静岡発、東京発、大阪発で日本国内に貨物を輸送したら、どのような結果になるのかをシミュレーションしました。

衣食住に関わるような商品の需要分布は、人口分布に近い形となるため、今回は、1トンの貨物を人口分布に合わせて運ぶシミュレーションを行いました。例えば、人口の一番少ない鳥取県と東京都の人口比は、ほぼ1対23（平成27年国勢調査）になりますので、鳥取に1回運ぶと、東京には23回運ぶということを行いました。

その結果、大消費地である東京や大阪から商品を送るよりも、静岡から送った方が、「トンキロ」という数値が一番小さくなることが分かりました。「トンキロ」とは、運んだ貨物の重さと走った距離を掛け合わせたものですが、貨物輸送の多くは、この重さと距離でコストが決まりますので、一般的には、この数字が小さい方がコストメリットがあります。さらに、走る距離が短くなりますので、二酸化炭素の削減効果もあると思います。

次に、先ほどの輸送に、保管のコストを加えて考えてみましょう。一般的には、静岡の方が地価が安いいため、東京や大阪よりも貨物の保管コストは小さくなると考えられますので、保管を伴う国内輸送貨物の場合には、その量が多ければ多いほど、静岡は東京や大阪

よりもコスト面での優位性が高くなると思います。

では、この「トンキロ」をベースにした輸送のお話だけではなく、皆さんがよく御利用される宅配便を利用した運送についてはどうなるのか、参考までに御説明します。

例えば、関東発で宅配便を送ったときに最も安い料金で送ることができるエリアにおける人口占有率は56・2%です。同じように関西発ですと、36・4%です。一方、静岡発ではどうなるかといいますと、二大消費地である関東、関西が、最も安いエリアに入るため、日本全体の約70%の人口をカバーすることができます。つまり、宅配料においても、静岡発の輸送は非常に優位性があることが分かります。

ここまでは人口分布をベースにした輸送料金という面からお話ししましたが、では、実際にどういった商品を静岡発で運んだらコストが安くなるのかということ、弊社が独自に作成したシミュレーション・ソフトを使って計算しました。様々な商品について、都道府県別の消費量を入力することで、物流コストがどの程度になるのかを計算できるものです。

シミュレーションの結果が図3となります。宅配便で有利になる商品と、それよりももう少し大きい貨物を運ぶ路線便という運送の両方において、静岡発が優位になる商品、つまり両方とも静岡発の方が物流コストが安くなると考えられる商品が、実は64業種もあることが分かりました。この結果から、人口分布に基づく試算だけでなく、実際の商

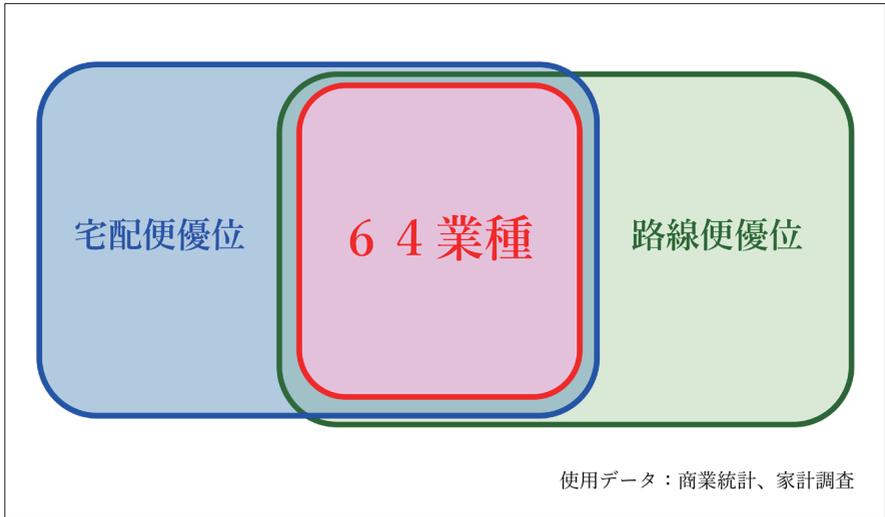


図3 全需要データにおける静岡発の優位性（抜粋）

品の消費実績に基づく試算においても、非常に多くのものが、静岡から輸送することによって、コスト競争力を持つことができることが分かりました。

今日は時間の関係から、あまり詳しいお話ができませんでしたが、今後、静岡という地域において、交通インフラの整備により、港を中心として期待できる物流ポテンシャルの高さ、及び本来この地域が持つ地理的優位性による物流ポテンシャルの高さ、そして、静岡が物流にとつて今後非常に大きな可能性を持つ地域であることを少しでも感じていただけたのではないかと思います。

■ 静岡鉄道 「沿線の賑わい創出へ」

私は不動産に関連する業務に従事しています。そのため、電車やバスなどの、交通インフラそのものというよりも、静岡鉄道の沿線、そしてその周辺地域についての地域開発というテーマで、議論、検討している内容の一部を紹介させていただきます。

まず、御存じのとおり、静岡鉄道静岡清水線は、駅数が15駅、全長は約11キロというところで、わずかな距離ではありますが、皆さんに大変親しみをもっていたという路線です。最近では2016年3月に運行を開始した、ブルーにカラーリングされた車両も走っており、2017年3月には「パッションレッド」にカラーリングされた車両も走り始めます。

静岡鉄道の輸送人員については、図1のとおり、2008年度に約1157万人でしたが、そこから2009年度に約1054万人に減少し、2015年度については、まだ



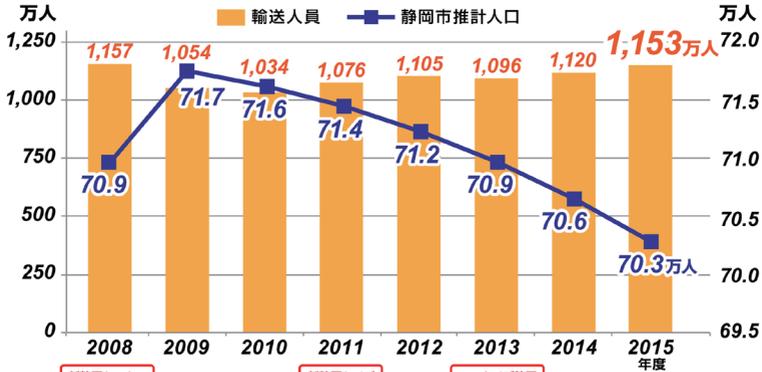
川井田 智英 [かわいだ ともひで]

静鉄プロパティマネジメント株式会社取締役施設管理事業部長

(セミナー当時：静岡鉄道株式会社不動産アセットマネジメント事業部長)

1966年静岡県清水市(現静岡県静岡市清水区)生まれ。1990年静岡鉄道株式会社入社。2012年同不動産分譲事業部長。2015年同不動産アセットマネジメント事業部長。2017年より現職。

静岡鉄道の輸送人員と静岡市の人口の推移



(静岡市推計人口より出典)

図1

2008年度の水準には戻っていませんが、少しずつ回復して、約1153万人(約3・1万人/日)となっており、何とか維持しているような状況です。

なぜこのお話をしているかといいますと、輸送人員、つまり乗客数というのは、沿線の居住人口や、交流人口を反映する一つの指針になるのではないかと考えているからです。言い換えると、沿線の賑わい、あるいは街の賑わいといったことが輸送人員に反映されてくると思います。

一方、静岡市の人口は、こちらも図1のとおり、2009年度については由比町との合併で一度増加して

いますが、その後は減少しています。輸送人員と静岡市の人口の両方を見ますと、人口が減少傾向にある中で、ここ最近は何とか輸送人員は少しずつ増加してきている状況です。

増加の要因は、もちろん一つの理由ではありませんが、2008年度に「新静岡センター」が閉店をしています。そこで一度、輸送人員は減少し、その後、2011年度、「新静岡セノバ」が開業しています。また、2013年度には「MARK IS（マークイズ）」も開業して、輸送人員が増加しています。これ以外にも、例えば、ICカード導入といった、利便性を高める投資や、ビール電車やおでん電車などのイベントの開催などの様々な施策を、将来を見据えた中で実施していることが、輸送人員の増加に寄与していると捉えています。先ほどお話ししました新型車両の導入も、これからの将来に向けて行っていることです。

しかし、今後、静岡市の人口が減少していく中で、このまま何もしなければ、輸送人員は減少し、沿線や街の賑わいは失われていくであろうということが推測され、「静鉄沿線や街の賑わいをどう創出するか」ということが課題となります。

そこでまず、お客様の声を聞くために、沿線住民の皆さんや沿線企業の方々にヒアリング調査を実施し、お客様の声として、沿線エリアにおける幾つかの課題を四つに整理しました。

まず一つ目の課題は、J R東海道線と静岡鉄道の乗り継ぎの不便さや、静岡鉄道の各駅周辺に駐車場や駐輪場の供給が少ないなどの「交通利便性」です。

二つ目に、「女性や若者の定住率」が挙げられます。これは、女性や若者が首都圏をはじめとした大都市圏へ就学や就職のため静岡市を離れ、なかなか戻ってこないということや、静岡県外出身の学生の地元定着率が低いことから、沿線の方々の声としても、「Uターン率を高めるために、もっと魅力ある企業が欲しい」、「女性が活躍できる職場が少ない」などの声が実際に挙がっています。また同時に、「保育園、学童、レジャー施設がもつとあるとよい」という声もあります。これらは実際には、沿線に限らず、静岡市や静岡県全体の課題とも言えますが、そのような中で、今、静岡県内へ戻ってきてもらおう、とどまってもらおう、あるいは地域で活躍してくれる人を育てる人づくりということなども含めて、いろいろな施策を行っているところではあると思います。

三つ目の課題は、「エリア間の交流・連携」です。例えば、清水から静岡へは行くが、静岡から清水へはなかなか行かない、J R東海道線を挟んだ南北の交流が少ないなどが挙げられます。また、観光施設や商業施設の間でも、情報発信の不足や、アクセスの不便さなどにより、観光客にとつての利便性が足りないというような声も挙がっています。

四つ目の課題は、「観光資源のPR」です。こちらも、現在いろいろなPRを行っています

すが、沿線の方々の声として、徳川家康、日本平、富士山、しらす、桜えびなどの海産物、大道芸ワールドカップなど、様々な観光資源があるので、もっとPRすべき、というような声です。最近では、清水港が国際クルーズ拠点に選定されるなど、インバウンドについても受け入れ態勢を整えていこうということですが、静岡の人は、自分の地域のよさをPRできないとよく言われています。国内外からの来訪者に対してのアピールや、案内も含めて、さらにPRしていきたいという声だと思っています。

これらは全て課題でしたので、マイナス面の御意見が主でしたが、実際はプラスの意見も多くいただいています。

静岡鉄道については、「すぐ来るため非常に便利」、「地域住民の足として根づいている」などの御意見がありました。静岡市については、「中心市街地はコンパクトで便利」との御意見もいただきました。

それらの皆さんの御意見を受け、沿線エリアの魅力向上に向けたコンセプトを、図2のとおり、三つにまとめました。

一つ目として、「女性及び子育て世帯が住みよい環境づくり」、二つ目として、「若者が住みよい環境づくり」、三つ目として、「観光資源の情報発信力・連携の強化」を掲げ、これ



図2

らのコンセプトを前提とし、静岡市中心市街地及び沿線エリアを一つのコンパクトシティと捉え、それぞれのエリアの特徴なども考えながら、沿線を三つのエリアに分けて、それぞれテーマとしてのキーワードを設定しています。

まず、新静岡エリアについては「成熟」をキーワードとしています。静岡市の中心市街地は、地方都市としては、商業施設や企業、官公庁、病院なども、ある程度は集まっている街と言えます。それらを、より成熟させていくのですが、そのためには、職場と住居の距離が近い、職住近接の街ということや、癒し空間の創出、

街全体を新しく刷新していくことが必要と考えます。

次に、草薙エリアですが、こちらは「融合」をキーワードとしました。このエリアは、静岡県立大学もあり、常葉大学も開校することから、若者の街であるとも言えます。また、利便性も非常に高く、最近では駅周辺の整備や、再開発におけるマンション分譲などにより住宅供給も進んでいて、比較的自由な要素を取り込んでいける街だと感じています。そのようなことから、育児、教育、介護など、快適な住環境をつくっていくこと、大学との連携による若者の定住、多様な日常要素を盛り込んでいくこと、さらに、防災力の強化やスマートタウンなど、これらを融合しながら環境づくりを進めることを考えています。

続いて、新清水エリアについては、「回遊」をキーワードにしています。このエリアは、富士山や三保松原、日本平、久能山東照宮といった豊富な観光資源や、中部横断自動車道の開通などから、来県者が回遊する街と捉えていて、そのため、観光・レジャーの充実、観光地間のインフラの構築が必要であると考えています。

これまで、「静岡市の人口が減少している中で、街の賑わいを創出していくために、沿線エリアの定住人口、それから交流人口をつくり出すことが重要である」というお話をしました。そのような中で、図3のとおり、女性、若者、観光資源に重点を置いた施策を実施し、安全で、特色や魅力あるエリアを形成しながら、賑わいを創出していくということが

“女性”“若者”“観光資源”



安全で特色・魅力あるエリアを 形成しながら賑わいを創出

図3

重要であると考えています。全ての要望や御意見に応えることは難しいですし、一つの民間企業だけではできるといってもありません。行政や、地域住民の皆さんと協力して、つくり上げていくものだと思います。まだまだ具体的な議論や検討はこれからですが、一つの考え方として御紹介させていただきました。

■新しい農業モデルで地域活性

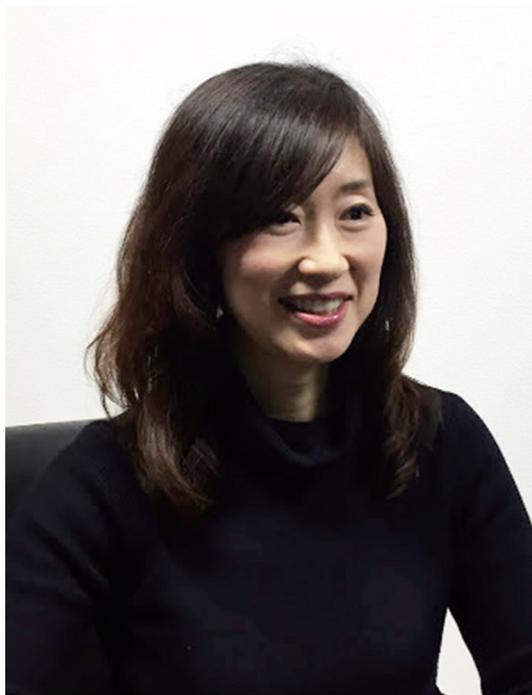
異業種からの農業参入

地方経済は、かつてない手詰まり感が漂っています。地域に活力を取り戻すには、既存の産業を元気にしていくだけでなく、併せて新しい産業も創っていく必要があります。

私は、20年間法律職として、人や企業の課題に向き合ってきました。その中で、法律業務を通じて、1次産業者の後継者不足や耕作放棄地の問題に直面することが多くなり、地域の課題を解決しながら活性していく農業モデルを創りたいと思ったことがきっかけで、2014年に起業しました。

異業種からの新規農業参入をしたことで、現状での農業ビジネスの課題やこれからの地方農業の可能性について、既存農家の方々とは、少し違った視点で事業を進めています。

農業を核とした地域活性化事業は、既に静岡県内の様々な地域で官民協働による新しい取



西村 やす子 [にしむら やすこ]

株式会社クレアファーム代表取締役社長

1997年西村司法書士事務所開業。2008年司法書士法人つかさ設立。2014年株式会社CREASTYLEを設立し農業参入。オリーブオイル専門店『CREA TABLE』出店。2015年株式会社CREAFARM及び株式会社CREAFARMふじのくに設立。2017年株式会社CREAFARM駿河湾沼津・株式会社ふじのくに物産設立。2015年より現職。日本中小企業経営支援専門家協会理事・静岡県支部長。株式会社赤阪鐵工所社外取締役

組が進められているのですが、大きな成果をあげているところは多くはありません。農業をとりまく制度や仕組みが複雑ですし、多くの人を巻き込んで組織化を目指すには、古くからの業界常識や慣例が足かせとなる、と感じることも少なくありません。

私は革新的な農業モデルを創りあげていくには、規模化、生産性向上、農産物の高付加価値化、また良質な販路確保が必要であり、そのためには地域経済界との連携も重要だと考えています。農業者、地域経済界、行政など地域一丸となった強固な組織を作り、6次産業化や観光農園化など農業を核とした新産業づくりを目指しています。

地域農業の課題

農業参入して最初に見えた課題は、「入口」と「出口」です。入口というのは、新規就農や農業法人設立のために必要な農地の確保や手続きのことですが、これが私にとっては非常に複雑で難しく苦勞をしました。事業をスタートした頃、様々なメディアで「農業は成長分野」「国を挙げて支援を行う」といった追い風的な情報を毎日のように目にしていたので、新規参入は歓迎されるものと簡単に考えていました。しかし実際は、相談先となる行政窓口も課が多すぎてどこに何を相談すればよいか分かりづらく、また地域によっては土

地利用に関する昔からの慣習などが残っていますので、土地の確保一つとっても大変な労力を使いました。役所の政策や農協などに支援してもらえない現状の農業インフラは、既存の農家さん達にとつては優れたシステムですが、農業経験のない新規参入者にとつてはとても複雑だと感じるが多かったです。

そして「出口」、これは販路のことです。現状では、多くの農家は、自分が栽培した農産物を自分で売らないのです。大勢の農家から売れる場所がないと嘆く声を多くお聞きしました。どんなに良いものを作っても、売る場所がなければ良質な経営モデルは作ることができないのです。長く低迷が続いているお茶なども同様な課題を抱えております。そうした現状を踏まえ、私たちは新しい農業経営モデルの確立を目指すとともに、静岡県内の農家の皆さんの販路支援も行っております。

オリーブ栽培について

最近、弊社の取組がテレビや新聞で紹介されることが増えたことで、「オリーブは儲かるらしい」と誤解をされる農家が非常に多く、オリーブ栽培に転作する方が増えているようですが、日本のオリーブ栽培の現状を見ても決してそのようなことはありません。収益を

上げるといふことは、どんな作物を作るかではなく、どのように付加価値をつけて、どのように売っていくかということなのです。

弊社が新たな経済作物としてオリーブを選んだ理由について御説明します。オリーブオイルについて、日本人のほとんどは正確な知識をお持ちでないはずで、今でこそ健康油として、また食材の旨味を引き出す美味しい調味油として認知されるようになり、普段家庭で使う油も、サラダ油からオリーブ油に代える人が多くなりましたが、実は一般家庭でオリーブオイルが使われ始めたのは、ここ10年ほどではないかと思えます。日本人にとって油とは、無味無臭であり、炒めたり揚げ物を作る時に使うものでした。イタリア料理ブームが日本で起こったのは25年くらい前ですが、その頃によくオリーブオイルが注目されるようになったのです。ところが、オリーブオイルの市場は劣悪市場なのです。輸入品が98%を占め、残念なことにそのほとんどが酸化した劣化オイルです。オリーブオイルは臭いと言って使わない人も多いのですが、それらが劣化している証拠でもある酸化臭、発酵臭なのです。

私は、本物のオリーブオイルの味をほとんどの日本人が知らないという事実、また国産がたった2%しかないところに注目しました。産地と言われる小豆島や九州でも多くは生産されていません。産地の会社によるオリーブオイル通販の新聞広告などをよく目にしま

すが、商品自体は海外の輸入品というのが現状です。その理由は、日本でいまだに栽培技術が確立されていないので生産量が少ないのと、生産コストがかかりすぎて価格面で輸入オイルにはかなわないからです。つまり、純粹な農業として国産オリーブを栽培してオリーブオイルを販売するだけでは収益モデルにするのは難しいのです。実際、オリーブ栽培だけで生計をたてている農家は日本に一人もいないことから明白な事実です。

そこで、今の日本のオリーブ栽培の現状を踏まえて、収益化が難しいため参入障壁が高いと思われる農産物をあえて選択しました。世界最先端の技術を導入して生産効率をあげ、6次産業化や観光資源化などで高収益モデルを目指すことが弊社が挑戦する取組です。

新しい農業モデルを目指して

質の良い農産物及び農産物加工品を正當な価格で販売していくため良質な販路を作るということが最大の課題であると認識していたので、事業をスタートして一番最初にオリーブオイル専門店を静岡市の街なかに作りました。自分たちが作ったオリーブオイルの販売場所とただけではありません。未成熟市場であるオリーブオイルを酸化品・偽装品でない本物のフレッシュなオリーブオイル味や単なる油ではない味付け油として、その使い方

を静岡市民に伝え、オリーブオイルを買ってくれる人を増やすこと、そして静岡産オリーブオイルのストーリーも伝え、事業のファンも増やすことを目的としました。つまり、市場作りを畑作業と同時進行で進めたのです。実は、小売店や専門店が次々撤退していく静岡市の街なかでの専門店出店については、周囲からは反対や心配する声が多かったのですが、明確なブランドコンセプトを持ち、商品を特化し、ターゲット層を絞れば、街なかで専門店は十分に行っていけると思っていました。どのような業種であれ、ビジネスを軌道に乗せるには、知識や技術以上にマーケティング感覚が大切なのです。

地域農業の可能性

そして、当初から、農業ではなく6次産業化や観光資源化を目指し新産業として捉えていましたので、静岡銀行グループの静岡キャピタル様、静岡鉄道様など、地域を代表する企業の方々に資本参加をいただき、規模化を目指しました。新しいモデルを創って次世代に残していく、若い人たちが積極的に引き継いでくれるような面白い仕組みを作ることは、長く時間がかかることです。すぐに結果やリターンが出ない未来への投資は、大変難しい企業判断になるのですが、静岡を代表する両企業をはじめとして静岡県内数社が共にリス

クを取っていただいたことで、世の中の弊社への見方が大きく変わりました。名実ともに地域一丸となって新しいことに挑戦していくという、これまでに静岡県にはなかったベンチャー企業のスタートになったと思っています。

現在は、直営農場だけではなく、静岡県東部から中部まで多くの人の輪が広がりました。2017年中には、12ヘクタール5000本まで栽培面積が広がる予定です。一番最初に苗木を定植した静岡市清水区の日本平地区は、国内外から栽培専門家を招いて、最先端技術を導入した結果、周囲も驚くほど非常に順調に生育しており、2017年秋には初めての搾油を予定しています。また、新東名の駿河湾沼津サービスエリア周辺の放棄地でも、弊社の取組に共感していただいた農家グループによる栽培がスタートしています。こちらは2017年中には別法人を立ち上げ、農家の皆さんの自主性を尊重し、私たちは農家グループをサポートしていく形を作ります。オリーブだけでなく、多種農産物について高収益モデルを作ることが地域農業の活性化に繋がると信じています。

それから、2017年に着手する藤枝市の圃場は、当初から観光農園を目指します。内陸フロンティア総合特区に指定されている藤枝市の仮宿地区は、国道1号線バイパスと新東名高速道路に挟まれた非常に交通アクセスのよい場所です。自治体と地権者である住民の皆さんと文字どおり官民一体となって、食と農のテーマパーク的なものをつくっていこ

うと計画しています。

その他にも農福連携や転作、複合農業、食育など様々な形で、オリーブ農業を核としたビジネスやまちづくりひとづくりの好事例が出始めています。地方を活性化していくうえで農業の可能性は大きいと改めて実感しています。

農林水産業者への6次産業化支援

オリーブ栽培を進めていく中で、大勢の1次産業の皆さんとの御縁があり、新商品開発や販路支援も進めています。摘果みかんを使ったドリンク、わさびやしらすを使った食べられるオリーブオイル瓶詰、焼津の魚ペーストをオリーブオイルで仕上げた瓶詰、柑橘の果皮から採ったアロマオイルを使ったバスソルトやキャンドルなどです（図1）。

これらの商品は、様々な雑誌やテレビに取り上げられ、併せて弊社の取組もクロースアップされました。オリーブが本格生産できる前に、テストマーケティングも兼ねたこの取組は、まだ眠っている地域資源は膨大で、これらを活用し、高付加価値化していくことに地域農業の大きな可能性を実感しています。静岡県には、富士山、駿河湾、伊豆、日本平など、日本全国に知名度がある地域のブランドがありますので、それらも効果的に利用



図1 オリーブ6次産業化による展開

しながら地域資源をさらに磨いていきたいと考えています。

地域ぐるみで新しい産業を

育てるといふこと

私たちのチャレンジは、順風満帆に來たものではありません。当初、周囲の理解などは全く得られず、そもそも「育たない」「売れない」という固定観念や過去の苦い経験から離れられない人がほとんどでした。実際しつかりとした栽培技術がなければ育たないので間違った指摘ではありませんが、そのために海外技術を導入したり、成功モデルとしていく

ための様々なチャレンジや仮説を必死に説明しましたが、最初は誰にも相手にされませんでした。しかし、現状維持はイコール衰退なのです。何もやらないことが将来リスクを増やしていくのです。

新規事業を行うにしても、補助金などの公的支援を頼りにする人たちも多いのですが、自分たちが調達できる金額の中でしか仕事ができなくなります。まずは覚悟を決めて身銭を切る、自分を追い込む、気力体力の限界まで努力を続けることが必要です。私は失敗を、もちろん小さな失敗ですが、恐ろしい数を繰り返してきました。100回投げたら1回当たった、位の確率ですが、このうまくいった1回に、世の中は注目してくれるようです。一度や二度うまくいかないことがあっても、あきらめず何度でも立ち上がって挑戦してきた事業は、今や大勢の人たちの支援を受ける事業に成長しました。私が変わったのではなく、周囲が変わってきたのです。新しい産業を創るといえるのは、誰かのチャレンジで始まった小さな芽を、いかに周囲が支援して加速させるか、それが大事ではないでしょうか。地域資源を活用した新しいビジネスモデルを創る、地域ぐるみで産業を創る、既存の常識や価値観から抜け出て、次世代の若者が夢を見ることができるようなビジネスモデルづくりに専心していきたいと思っています。

パネルディスカッション

● パネリスト（役職はセミナー当時のもの）

司会者―株式会社静岡新聞社・静岡放送株式会社シニアプロデューサー 澤木 久雄

中日本高速道路株式会社東京支社沼津工事事務所長 黒田 健二

鈴木株式会社取締役 野村 博

静岡鉄道株式会社不動産アセットマネジメント事業部長 川井田智英

株式会社クレアファーム代表取締役社長 西村やす子

澤木 では、引き続き、講師の皆さんにお話を伺います。

皆さんから「こうあってほしい」という願いが込められたお話をいただきました。こうした構想や事業などを実現させて、10年後、近い未来の静岡を、より豊かな地域にしていきたいと思えます。そのために、どうしたらいいか、今後の課題を含めて、皆さんにお話を伺います。



澤木 久雄 [さわき ひさお]

フリーアナウンサー

(セミナー当時：株式会社静岡新聞社・静岡放送株式会社シニアプロデューサー)

1952年生まれ。早稲田大学政経学部卒業。1977年静岡放送株式会社入社。アナウンサーとしてプロ野球、Jリーグ、高校野球、高校ラグビーなどスポーツ実況を担当。また「SBSテレビタ刊」「土曜スコープ」のキャスター、SBSラジオ「とれたてラジオ」を経て、現在「ラジオフォーラムしずおかマイトーク」のパーソナリティ。その他、行政、企業主催によるシンポジウム、セミナーのMCやコーディネーター、講師を務める。静岡県ラグビフットボール協会理事。

著書：『アナウンサー失格?!』2013年静岡新聞社刊。

西村様は、強い思いをお話ししていただきました。農業インフラは、今までのように、規模を大きくすればよい、用水を整備すればよい、といった時代ではない気がします。今、一番必要なこと、地域の皆さんにお願いしたいこと、あるいは資本参加したい方をお願いしたいことは何ですか。

西村 「オリーブで儲けたい」ということから始まっているわけではありません。「地域を元気にするにはどうしたらよいか」という考えで動いています。地域にある資源をどのように活かしていくか、交流人口や定住人口を増やすかなど、いろいろな視点で静岡県を見えています。オリーブは川根本町でも栽培しているのですが、アメリカから来た先生が川根本町を絶賛しています。川根本町の方は、「うちの町には何もない」とお話しされますが、その先生は、「川根本町は軽井沢と一緒ぐらいよいところだった」と言われます。川根本町には、茶畑、自然、S.Lなどがあり、「こんなすばらしい場所が日本にあるんだ」ということで、「移住して住みたい」と言われます。すなわち、地元にいると分からない自分たちの資源があつて、それを磨くことが必要だと思います。私がオリーブで取り組んでいるように、「村おこし」として、静岡県のあるところで、農家レストランや新しいITの街など、いろいろな人たちが動いています。しかし、事業化をしていく、そこから収益モデルを生んでいくというスキルと資金が足りていません。

お願いがあるとするれば、地域でしっかりサポートをしていくことです。小さく動き始め、芽生え始めた、地域の面白くて大きくなっていくものに、役所も企業も、目利きをしてサポートしていくことです。つまり、地域から生まれているものを、行政も経済界も皆さんで育てていく仕組みができると、日本の真ん中にあり、温暖で食べ物がおいしくて住みやすい以上の静岡のアドバンテージとなります。意識を変え、新しいものをつくり、つくっていくものに対していろいろな既存の仕組みが連携していくとよいと考えます。

澤木 生産性の向上について、例えば、オリーブの収穫量を増やすことや搾油などといった加工では、IOT、IT、AIの利活用の可能性は大きいですか。

西村 農業を知らないときは、ITやAIなど技術的な可能性が大きいと思っていたのですが、現場に入ると、それは農業の現場を知らない人たちの発想であることが分かります。6次産業化もそうですが、頭で考えているものと現場は違います。企業が考える生産効率や計画生産は、農業の現場ではそのとおりにならないことが多いです。農業技術を上げていくことは大事で、知識としてアンテナを張っています。そういった方たちと一緒にやっていくことは前提ですが、その前の参入のところで、売るところの場所の整備が重要です。お茶もその一例ですが、よいお茶をつくっても、作った人は儲からず、売る人が儲かっています。この仕組みが地方にある間は、後継者も来ないですし、新しいものを生み出す

のは大変です。最先端の農業を行うのと並行し、現場を整えていくことも行いたいと思います。

澤木 「稼ぐ農業」を目指すという気持ち伝わってきました。

川井田 様に伺います。静岡市などの行政もコンパクトシティ構想などの案を既にお持ちだと思いますが、静岡、清水のエリアを、若者を含めた皆さんをどのように定住させるか静岡鉄道としての考えをお話しいただきました。これは、この地域を一層元気にするための手段としても効果があると思います。具体化するに当たって、今、必要なことは何だと思われますか。

川井田 人を呼ぶことで考えますと、地域開発として、大規模な商業施設や大金がかかるレジャー施設などをイメージしがちです。しかし、そういったハードから入るのではなくて、まずはソフトの面から考えていくことが重要だと思えます。つまり、どのようなコンセプト、テーマ、魅力で人を呼ぶのかをまず考え、それにハードがついてくる手順です。そうでないと、肝心なコンテンツ（中身）の部分が、ありがちなものになってしまい、最初は人が集まってきても、継続的に人を呼ぶことができなくなると思います。

同じようなエリアが幾つもあるというイメージではなく、それぞれ特徴を持ったエリアがあるということです。それにより、エリア間の交流も生まれてきますし、にぎわいが創

出できれば、外から人が入ってくると思います。

もう一つ大切なのは、人という部分です。今日のスーパーセミナーの案内は、高等学校にも配られています。私には高校1年生の子どもがいます。学校からスーパーセミナーのチラシを持ってきて、「何、これ、お父さんが載っているよ」と言って少し笑われてしまいました。このように、地域の若い世代に地域のことを考える機会を与えることはよいことだと思います。あるいは、昨日、新聞に、城内中学校2年生による「静岡検定100」の記事が掲載されていました。これは地域の歴史や文化のクイズの冊子です。これも若い世代に地域のことを知ってもらうものですが、このような取組もよいと思います。この冊子は2017年2月14日に発行されるということで、城内中学校2年生の私の子どもから、先駆けて入手し、よくできていると実感しました。子どもにとっては、自分が生活している地域が全てで、当たり前の世界ですので、自分の地域を意識することはなかなか難しいことだと思います。やはり、そのような機会は、大人の方から与えていかなければなりません。つまり、子どものころから地域を知り、愛着と誇りを持つことで、時間がかかるとしても、結果として東京に行ってもまた戻ってきてくれると考えます。

不動産の開発的な視点に立てば、そういった機会を与えられるものをつくっていくというのが我々の使命だと思います。

澤木 もう一点、川井田様に伺います。御講演の構想は、静岡―清水を東西軸とするものでした。一方、南北軸である沿岸地域と山間地域をバスで結ぶなど、不動産部として、何か構想はあるのでしょうか。

川井田 具体的にはありませんが、ある程度まとまった土地に、宅地分譲のような宅地をつくり、静岡市の中心地とバスで結ぶなどが考えられます。私たちは、バス事業も行っていますので、不動産開発と連携し、いろいろなことを考えながら、進めていきたいと思えます。

澤木 黒田様からは、新東名高速道路あるいは中部横断自動車道の完成・延伸による効果について前向きなお話をいただきました。その他にも、施設面で、今、進捗中のものがあるのと伺っていますが、事例を挙げていただけますか。

黒田 スマートインターチェンジに加え、「ぶらっとパーク」として、地域の皆さんからも使っていただけるように、サービスエリア（SA）あるいはパーキングエリア（PA）に高速道路外から直接入れるよう整備を行なっています。このようなSA・PAを地域の観光などの核とするような取組は、いろいろな地域で始まっています。例えば、浜名湖SAあるいは海老名SAなどでは、コミュニティバスを走らせながら地域の核とする動きも出てきました。こういったシステムをうまく使いながら、雇用機会の創出などにつなげてい

けば、地方での職住近接したまちづくりの核になっていく可能性があると考えます。

静岡はポテンシャルが高いと思っております。駿河湾や富士山など、自然環境が豊かです。さらに、どちらの大都市圏にも比較的容易にアクセスできます。高速道路網の整備によって、この地理的なポテンシャルをさらに高めていくことができるのではないかと考えています。例えば、「国土交通白書」の2015などに出ている国民意識の調査結果では、地方移住希望者はどこに一番魅力を感じるかというと、自然環境です。一方、ＩターンやＪターンにおいて、都市部から地方、あるいは一旦都市部へ出て中規模都市へ定住する方の移住先を選ぶ際のポイントとして、「都市部から遠過ぎないこと」が挙げられます。こういった観点から、高速道路がこの静岡県のポテンシャルを高めていくことにつながると考えます。

澤木 御講演ではAIやIoTのお話を伺いました。例えば、今朝、静岡県内東部で、雪による東名高速道路の通行止めがありました。近い将来、ITの力によって融雪効果をチェックし、融雪を促すようなものが開発されるなど、天候を事前に把握し、例えば、太陽光を使って雪を溶かすというような可能性は出てくるのでしょうか。

黒田 具体的なものの説明は難しいですが、弊社においても、高速道路をより効率的に運用していくための最先端技術の開発を推進しようとしています。民間企業と組みながら、そういった技術開発を早めています。近い将来、そのような最先端技術を御紹介できると

考えます。

澤木 最後に物流について、野村様より、この地域はポテンシャルが高いというお話をいただきました。一方で、課題もあると思いますが、いかがでしょうか。

野村 弊社は1801年に創業し、200年以上に渡り、静岡の皆さんに育てていただきました。先ほどお話ししましたとおり、清水港の経済効果は高いため、私たちの使命は、事業を継続していくことと、地域の雇用を確保していくことです。それにより、静岡のポテンシャルを活かしていくことだと考えます。

物流業界は、今二つの問題に直面しています。第一は、荷主や消費者のニーズが、高度化・複雑化していることです。当日配送や少量多頻度などニーズの高度化に対応するため、物流への負荷が高くなっています。第二は、そういった中で「ドライバー不足」と言われていますが、労働力が不足しているということです。こういった相反する課題があり、それを解決しなければなりません。これら課題の解決は先端技術によるものだと考えています。第一のお客様のニーズの高度化・複雑化に対しては、ビッグデータ、人工知能、AIです。第二の労働者の減少に対応するには、ロボットのような自動化・機械化だと思います。既に多くの企業においてロボット導入のトライアルが始まっています。

静岡のポテンシャルは非常に高いのですが、こうした新しい技術に乗り遅れてしまうと、

物流業は労働集約型の事業ですので、競争力を失うと思います。新しい技術を積極的に取り入れて、事業の省人化・高度化を進め、物流事業を夢のある業種にすることが重要だと考えます。

澤木 講師の皆さんの企業を含めた地元企業が、5年後、10年後も元気でなくてはなりません。本業を進める中で、いかに先を見て事業を継続するかという点から始めていただいて、今日御提示いただいた可能性あるいは課題に対し、それぞれの立場で克服する必要性が出てくると思います。

質疑応答

質問者 A 西村様がお話しされたオリーブの産業化を、若者や学生に対してお話しただけると、若い力により、その方式が一層発展すると思います。

西村 私を含めて、今、一緒に行っている農家の方々は、2年後3年後のことではなく、未来に残せる仕組みをつくりたいと考えています。魅力的なモデルでなければ、若い人たちや移住者が入ってきません。後継者であるこれからの世代や若い世代は、例えば、発信の仕方でも売り方でも面白く、そういうものを活かせると思えば、農業の捉え方が恐らく違ってくると思います。そこで、このオリーブは今の世代の農家の方々から次の世代になぎやすい作物だと思います。いただいたアドバイスを参考に、その思いをいろいろなところでお話しして広げていきたいと思っています。

質問者 B 中部横断自動車道は、一般の方から見ると、建設に時間がかかっているように感じます。地方自治体の問題があるのかを含め、状況について教えていただけますか。

黒田 中部横断自動車道は、2016年11月に国土交通省とともに全線開通の予定を2017年度から2019年度に遅らせることを発表しました。自然が相手であり、トン

ネルの掘削や法面など従来の工法では対応が難しい状況が発生しています。これらに対し、対策をとり有料道路区間は2018年度開通に向けて鋭意作業を進めています。まず、南アルプス側を開通し、次に静岡側も開通させたいと思います。もうしばらくお待ちいただくとともに、開通時期は、広報させていただきます。

質問者C 静岡鉄道の川井田様のお話では、新静岡が「成熟エリア」で、新清水が「回遊エリア」となっていました。静岡市の計画では、この地域にLRT（次世代型路面電車システム）を整備するとホームページに発表されていました。静岡鉄道の立場では、どのようにお考えでしょうか。

川井田 弊社は、平成23年に、静岡市、静岡商工会議所、弊社から成る研究会に参加しています。平成25年にも、導入協議会に出席しました。その後、LRT導入を検討することについて協力する方向性で考えました。しかし、LRT構想は、静岡市のまちづくり及び都市計画にかかわる事業ですので、事業の可否について、弊社が判断する立場ではないと考えます。市民の方々の合意を得た上で、この構想が静岡市にとって必要な事業であると位置づけられたときには、交通事業を営む者として、街の活性化・発展に協力したいと考えていますので、引き続き導入検討に協力していきたいと考えています。

質問者D 河口湖から川根を通って飯田までの高速鉄道は、公共投資ではなく、ファンドを組み、運営権を移管する形で建設が可能でしょうか。そうなれば、新東名高速道路と共に静岡県山間部の開発が自然に行われると思います。

LRTは、今の静岡鉄道を日の出埠頭まで延伸すると、開発が本格的になります。併せて、巴川の開発を考えてもらえないかと思います。

オリーブの産業化と関連して、シヨウガの栽培も可能だと思います。

川井田 LRTについては、この場で明確にお答えできることではないと思いますので、貴重な御意見として承りたいと思います。

西村 シヨウガは、ジンジャーエール、ジャム、エキス、オリーブオイルに漬けたジンジャーオイルなど、いろいろな農産物とコラボレーションし、お互いに付加価値づけができると思います。

澤木 会場からいろいろ御意見が出るということは、御自分の地域を「こうしたい」、「こうしてほしい」という気持ちの表れと受け取りました。お話を伺っていて、次の3点を感じました。

第1点は、黒田様が、スマートインターや「ぶらっとパーク」についてお話しされました。

今、この地域が単に通過点にならないよう、アクセスポイントを一生懸命つくっています。道路は、アクセスをどうするか、あるいは、ポイントをどうするか考え、結節点を多くすることでネットワークができます。そうすると通過点でなくなります。これにより、ビジネスの可能性や利便性が向上します。ネットワークづくりを交通インフラ整備の主眼として進めなければなりません。

第2点は、今我々が思う以上に、10年後や20年後は、ビッグデータ、IoT、AIなどITが進歩します。シンギュラリティ (singularity: 人工知能の発明が急激な技術の成長を引き起こし人間文明に計り知れない変化をもたらすという仮説) として、人工知能が人間の能力を超える日が、2045年にやってくるというお話も専門家から聞こえてきます。今日取り上げた交通インフラ、様々な産業基盤の整備、農業においても、これからは活用されるべきであり、乗り遅れないような施策づくりが静岡県にも民間企業にも必要です。

第3点は、今日は中部地域の話題が中心ですが、静岡市に限ると、日本平のオリーブ構想、清水港湾一帯の開発、観光でいえば三保松原、久能山、また、静岡、東静岡、清水が挙げられます。これらが一体となって連動しながら、それぞれの個性を活かしたまちづくりを一層発展させたいと思います。明らかにベクトルの方向は清水地域であり、清水の活性化は欠かせないところです。したがって、ネットワーク作りの中で、交通インフラを含めた

沿岸の臨港地帯の開発、あるいは三保から対岸の由比への回遊性などといった開発の必要性を痛感しました。

今日はスーパードセミナーの第3回目です。産業基盤をどう刷新するか、それぞれ感じるものがあると思いますので、それぞれの立場で参考にして、御自分の事業や商売に活用いただき、さらなる静岡地域の発展のために御尽力いただきたいと思えます。

書面にて寄せられた質問とその回答

質問 1 中部横断自動車道を開通させることで、静岡―山梨・長野間の交通の利便性は、飛躍的に向上しますが、採算が取れるのでしょうか。また、採算を取るためには、具体的にどのような活動をしていくのでしょうか。

黒田 高速道路はネットワークとしての機能を有しており、整備に伴う効果（渋滞緩和や交通事故の減少など）を社会的・経済的な側面から事業の妥当性を評価しています。開通後の高速道路をさらに御利用いただくために、高速道路料金の企画割引（一定の期間中、一定のエリア内を乗り降り自由にする企画や、特定の旅行とセットにした企画などがあります）や沿線地域と連携し、地域の魅力を広域で広報することなどを行っていきます。

質問 2 周囲への騒音対策について教えてください。

黒田 騒音対策として、周辺環境に応じて橋梁の連続化や橋梁の継ぎ目の削減、遮音壁の設置などにより走行音の減少に取り組んでいます。

質問 3 司会者の澤木様が鈴与の野村様の御講演後に「中部横断自動車道ができた際に（逆

に) 優位だったものが変わるものはないでしょうか」と発言されていましたが、そのようなものがありましたら、お願いします。

黒田 高速道路などの交通ネットワークができることにより懸念される事項としては、都市と都市がつながることで大都市が繁栄し、小都市が衰退してしまう「ストロー現象」があります。その他にも、目的地までの旅行時間が短くなることにより、日帰りで観光に訪れる人が増え、宿泊で観光される人が減ることで、全体としての観光収入が減ってしまう、といったことが起こることもあります。

質問4 糸魚川―富士川構造線や富士川河口断層が走っていますが、中部横断自動車道の地震対策とその応急復旧などの対策を教えてください。

黒田 中部横断自動車道の橋梁の地震対策としては、阪神淡路大震災後に出された基準に基づき、設計・施工し安全を確保する構造としています。具体例としては、橋の支承(橋脚や橋台と橋の上部をつなぐ部分)に特殊なゴムでできた免震支承を採用して揺れを抑え、さらに落橋を防止するために橋の上部と橋台を鋼線などでつなぐといった工夫を施しています。トンネルは、一般に地震による影響は小さいと考えられますが、トンネル内空に取り付けられている換気設備などの重量物については、万一取り付け金具が破損しても

落下しないよう、落下防止用のワイヤーを施すなど二重の安全対策を実施しています。

また、万が一災害が発生した場合の早期復旧を図るために、維持管理を担うグループ会社を含めた復旧資材の準備を進めるとともに、防災訓練などを通じて日頃から準備をしています。

質問5 沿道の賑わいを、どの様に創っていくのか、東名高速道路から新東名高速道路周辺へ賑わいを拡大していくためには何が必要なのか教えてください。

黒田 新東名高速道路沿線の賑わいの拡大は確実に進んでいます。静岡県内の新東名高速道路沿線の工場立地件数は開通してから2年間で2倍に増えており、物流拠点の設置も進んでいます。また、沿線地域での観光入込客数も増加傾向にあります。今後もこの傾向をさらに続けていくため、サービスエリアやパーキングエリアなどを活用し、高速道路のお客様と地域との交流を促進するための取組を地域の皆さんとともに考え、実施していきたいと考えています。

質問6 中部横断自動車道の完成が遅れていると感じますがその原因は何ですか。また、いつ頃完成予定でしょうか。

黒田 中部横断自動車道の新清水JCT～増穂IC間には合計30本のトンネルがあります。トンネルによっては想定以上に脆い地盤によりその掘削工事が難航しているといったことから、当初目標としていた開通時期に遅れが生じています。新清水JCT～富沢IC、富沢IC～南部IC、下部温泉早川IC～六郷ICは平成30年度、南部IC～下部温泉早川ICは平成31年度を予定しております（富沢IC～下部温泉早川IC間ではトンネルの進捗が順調な場合）。

質問7 コンパクトシティの実現に向け、バス網のより一層の整備や電車、バスの乗り継ぎ改善、バス優先信号の導入など、ハード・ソフト両方での課題は山積していると思われるが、静岡鉄道としては、どう考えていますか。

川井田 セミナー内でお話ししました沿線住民の皆さんや沿線企業の方々へのヒアリング調査などでも、御指摘いただきましたような交通利便性に関する御意見を多数いただいております。弊社としても様々な課題があることを認識しています。

現在は、静岡鉄道沿線の基本構想を検討しており具体的な対策には至っておりませんが、貴重な御意見として参考にさせていただきながら、しずてつジャストライン株式会社とも協議し検討を進めていきたいと考えています。

質問 8 静岡のポテンシャル、観光資源がたくさんあることを強調されていましたが、それに対して何をしていますか。

川井田 豊富にある観光資源のPRが不足している、という点は沿線住民の皆さんや沿線企業の方々へのヒアリング調査などの結果により導き出された沿線エリアの課題の一つとして挙げさせていただきました。

現在は静岡鉄道沿線の基本構想を検討しており具体的な対策には至っておりませんが、「観光資源の情報発信力、連携の強化」という考え方を持った中で、観光に來られる来県者や静岡に住む私たちが訪れたいくなるようなコンテンツを検討していきたいと考えています。

質問 9 司法書士業から地域活性化事業に転換されたきっかけ、理由を教えてください。

西村 意識して転換したのではなく、農業参入した結果、様々な課題が見えてきて、課題解決していこうと動いているうちに、事業が大きくなってしまいました。

質問 10 オリーブ産業は、大学生一般にとって魅力的な就職先ですか。

西村 何か新しい事にチャレンジしたい、地域のために行動したいと思うのであれば、面白い仕事になるかと思えます。

質問11 オリーブを扱った新商品の開発をするための技術、研究、ノウハウはどのように吸収、収集されましたか。

西村 トライアンドエラーを繰り返し、独自のスキーム（体系、枠組みなど）を身につけました。

質問12 有機栽培でしょうか。また、オリーブの葉の利活用はされていますか。

西村 有機栽培は次のステップです。葉も利用予定です。

質問13 一般の者も参加できるファンドの設立などは、視野に入れていますか。

西村 ある程度事業が成功した時点で検討したいと考えています。

