

FUJIEDA ROTARY CLUB

# 藤枝ロータリークラブ会報

例 会：毎週水曜日 小杉苑 藤枝市青木2-35-30 TEL 054-641-3321  
 事務局：藤枝市青木1-11-10 TEL 054-647-2300 FAX 054-647-2040  
 URL <http://www.fujieda-rotary.org/> E-mail club1972@fujieda-rotary.org



【木蓮】

写真提供：鈴木舜光君

会長：青島 彰 副会長：仲田 廣志 幹事：大塚 博巳 副幹事：池ノ谷 敏正

## 第1949回

- ソング 四つのテスト
- ソングリーダー 江崎 晴城君



【2011-2012年度 RIテーマ】

こころの中を見つめよう  
博愛を広げるために

カルヤン・パネルジー

### 会長報告

青島 彰君

4月14日に新東名が部分開通されました。地区協議会の行き帰りに利用しましたが全てに新しくなかなか快適でありました。新東名高速道路は全線開通した場合の交通量は1日当たり95000台が見込まれている。現東名高速が80000台で15000台が増えると予想されている。開通による波及効果は、集客力のある商業施設の誕生や、渋滞解消による観光・物流業界の利便性向上などが見込まれる。本年のゴールデンウィークには岡部玉露の里の来客数が飛躍的に伸び昨年5台の観光バスが55台とうれしい悲鳴を上げたと言っているニュースが報道されました。

ただ、全線開通しなければ、巨額の投資に見合う経済効果は発揮できないとされている。少子高齢化などで交通量が頭打ちとなって計画通りの料金収入が得られない可能性もあり、先行きには決して明るくない。新東名の全線開通にかかる総事業費約4兆4千億円の返済には不安が残る。中日本高速道路は10年後には東名、新東名合わせた1日あたりの交通量が現在より約1万4千台増え、年間の料金収入も約150億円多い約950億円と見込む。しかし、ここ数年の東名の交通量は8万台弱で頭打ちで、交通量が伸びなければ、料金値上げや税金による穴埋めになりかねない。新東名の建設計画は、バブル景気の真っ最中で交通量は右肩上がりだった昭和62年時点のもので、今の日本の社会情勢と大きく異なる。

新東名の開通は防災の面で考えても大きなメリットがある。しかし、既存の沿道関連への影響が生

まれることも考え、早急な施策を講じなければならないと考えます。

### 幹事報告

大塚 博巳君

- 第2620地区より、2012-2013地区協議会資料が届いております。
- 第2620地区より、ハイライトよねやま146号が届いております。
- 榛南ロータリークラブより、会報が届いております。
- 藤枝市吹奏楽団より、第32回定期演奏会のお知らせと招待券が届いております。
- ザ・ロータリアン誌5月号が届いております。

### 冠講座 委嘱状授与

講師に委嘱状が授与されました。



### 出席報告

小西 啓一君

本日のホームクラブ出席者	前回の補正出席者
33 / 44 75%	44 / 44 100%

(1)欠席者(事前連絡とメイクアップをどうぞ)

- 石割君 酒井君 鈴木邦君 鈴木廣君  
 平君 畑君 萩田君 水野君  
 落合君 鈴木舜君

## ビジター

大石 啄誌君（榛南）

## 会員卓話

新島 義之君



### 「新東名高速道路開通による物流業界への影響」

本日話をさせていただくのは、1ヶ月ほど前の4月14日に御殿場から三ヶ日まで開通しました新東名高速道路により、物流業界にどのような影響が出てくるのかについてです。

新東名が開通してすぐにあるいはこのゴールデンウィークに走られた方もいらっしゃると思いますが、利用者も多く、新たな商業施設「NEOPASA（ネオパーサ）」は飲食店だけでなく衣類や雑貨などのショップも出店し、かなりの賑わいをみせています。

さて、ご存知のとおり東名高速は全国の物流・経済を支えています。毎年のように地震や台風で通行止めが発生しています。

そのような中、平成21年8月の駿河湾沖地震や昨年3月の東日本大震災の際には、当時建設中であつた新東名が代替ルートとして実際に活用されました。

今後も、新東名は災害時の有効なルートとして期待されています。ちなみにドクターヘリのヘリポートも多数設置されているという報道もありました。

新東名の開通は物流業界にとっても、いくつかの影響が考えられます。

### ・渋滞の緩和

東名と新東名で交通量が分散され、輸送にかかる時間が短くなり、物が届かず欠品してしまうという状況を解消できる。

また、輸送品質の向上（破損率やトラック事故

率の低下）やドライバーの拘束時間の改善が見込まれる。

### ・走りやすい構造

東名に比べて緩やかなカーブと小さい高低差であり、より安全で快適な走行が可能であり、先ほどと同じく輸送品質の向上が見込まれる。

また、ブレーキをかける機会が少ないことから燃費向上の効果があり、最近の原油高で経営状況が厳しい中、新東名の有効利用により、少しでもコスト削減につながると見込まれている。

### ・新企業の進出

交通アクセスが便利になったことにより、新東名沿線である内陸部に生産工場等が進出する。商品の保管や輸送の需要が増し、新しい取引の可能性が増える。

ちなみに富士市は、新東名新富士 IC 近くで物流団地の造成に着手したり、埼玉県のあるメーカーは富士市の別の工業団地に進出を決めたと報じられるなど沿線自治体の企業誘致は活発化している。

### ・高速料金の見直し

東京～名古屋間を利用する場合、東名経由より新東名経由の方が約10キロ短いため、通行料金が安くなる。どちらを利用しても新東名経由の安い方の料金が適用される。（大型車で300円安くなる）

このようにいいことばかり（メリット）のようですが、デメリットも考えられます。

ここ静岡は日本のほぼ中央に位置し、物流拠点の役割を担っていますが、輸送時間の短縮等により「静岡を通過県にする可能性」があり、『新東名はもろ刃の剣』と懸念する意見があります。

身近な現実的な問題としては、新東名サービスエリアに飲食店を中心に新しいお店が出店していますが、そこの求人広告が「時給 950円」という高条件での募集だったようです。

従来、当社ではそれよりも低い金額でパートの方を不定期に募集したところ、そこそこ応募がありお断りをさせていただくこともあったのですが、最近では必要な人数がなかなか集まらない状況です。

将来、新しい企業が進出してきた際には、皆さんの会社でも少なからず同様の苦勞をされるのではないのでしょうか。

まだ開通1ヶ月あまりで、これから具体的な影響が徐々に明らかになってくると思います。

将来は、東西に伸びる高速道路に南北の高速道路が県内で2ヶ所つながる計画もあり、太平洋側と日本海側の人・物資の往来がスムーズになります。

そのことで新たな影響が出て、物流業界のあり方が更に変化していくことでしょう。

## 冠 講 座

---

### 第4回講師

大塚 高弘君  
「木造住宅ができるまで」

