

3 「道」分科会 要旨

San-En-Nanshin Summit 2010 in Minamishinsyu

「道」分科会では、「地域基盤整備による地域活性化への期待」をテーマに、「平成 22 年 7 月豪雨が住民生活に与えた影響について」、「リニア中央新幹線飯田駅を見据えた地域づくり」、「三遠南信地域の物流拠点港湾」の 3 つの報告を踏まえて意見交換がなされた。

三遠南信地域内での情報共有により、三遠南信自動車道をはじめ、浜松三ヶ日・豊橋道路や名豊道路、港湾へのアクセス道路など、この地域に不可欠なインフラ整備が地域全体を捉える中で有機的につながるように、国や国会議員へ働きかけをしていくことが重要といった意見が出された。

コーディネーター	飯田市	市長	牧野 光朗
アドバイザー	飯田商工会議所	会頭	柴田 忠昭
報告者	国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所	所長	盛谷 明弘
	飯田市企画部	参事	木下 悦夫
	豊橋市	副市長	野崎 智文
行政	豊川市	市長	山脇 実
	東栄町	町長	森田 昭夫
	阿南町	町長	佐々木暢生
	下條村	村長	伊藤 喜平
	喬木村	村長	大平 利次
議会	浜松市議会	副議長	黒田 豊
	豊橋市議会	副議長	岩瀬 篤
	飯田市議会	議長	中島武津雄
経済界	天竜商工会	会長	平賀丈太郎
	豊橋商工会議所	会頭	吉川 一弘
	渥美商工会	会長	渡会 一昭
	新城市商工会	会長	本多 克弘
	駒ヶ根商工会議所	会頭	山下 善廣
住民	姫街道連絡協議会 姫街道未来塾	会長	上嶋 裕志
	特定非営利活動法人てほへ	理事長	伊藤 静男

(敬称略)

■はじめに

事務局

「道」分科会を開会いたします。

この分科会の運営ですが、コーディネーターを牧野飯田市長に、アドバイザーを飯田商工会議所柴田会頭をお願いして進めさせていただきます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長



本日の予定ですが、最初に 3 名の方から報告

をいただきます。まず、国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所の盛谷明弘所長から、「平成22年7月の豪雨が住民生活に与えた影響について」ご報告をいただきます。続いて、飯田市企画部の木下悦夫参事から「リニア中央新幹線飯田駅を見据えた地域づくり」についての報告をいただきます。最後に、豊橋市の野崎智文副市長から、「三遠南信地域の物流拠点港湾について」ご報告をいただきます。

いずれも、この「道」分科会の議論のベースとなる報告になると思います。三遠南信地域の一体的な地域づくりをどのように進めていくか、この報告を聞きながら考えていただければと思います。

なお、この「道」分科会においては、議会の皆様、経済界の皆様、そして住民、行政、さまざまな立場の方にご議論をいただくこととなります。これまで積み重ねてきました「道」分科会の議論が継続され、後戻りしないように、最初に前回出されたご意見について、もう一度ここで確認をしておきたいと思います。それでは、事務局からこれまでの議論のまとめをご紹介します。



事務局

三遠南信自動車道の実現、そしてリニア中央新幹線の早期建設と飯田駅設置を目指していく中で、重点プロジェクトの実現に向けては、国や国会議員に理解してもらうために現場を見てもらう機会を設けていくべきである、ということが1点です。

次に、三遠南信自動車道整備においては、国直轄となっていない現道活用区間について課題がある。

三つ目には、蒲郡から浜松につながる名豊道路も三河港などを活用した物流や人の交流を促し、地域の活性化につながり重要。四つ目としたしまして、この地域のポテンシャルを具体的なデータを示しアピールすべき。

また、生活道路がきちんと残されていくためにも幹線道路の整備が重要。

以上4点でございます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

それでは早速、報告をいただきます。

まず、国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所長盛谷明弘様、よろしくお願ひします。

■報告

「平成22年7月豪雨が住民生活に与えた影響について」

国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所 盛谷明弘所長

ただいまご紹介をいただきました、国土交通省浜松河川国道事務所、事務所長の盛谷でございます。平素から、この場にお集まりの皆様方には国土交通行政、特に三遠南信自動車道の整備促進につきましてご理解とご協力をいただいております。この場を借りまして御礼を申し上げます。それでは、「平成22年7月豪雨が住民生活に与えた影響について」と題しまして、最初は「豪雨の影響」について、それから後半では「三遠南信自動車道の整備状況」についてご報告をさせていただきます。

トップ対談でもございましたとおり、7月13日から15日にかけて、この地域でも局地的な豪雨による大きな被害が発生しております。国土交通省では、この地域の自治体職員、事業者、また救急医療の関係者に対して聞き取り調査を行いました。

被災状況については、土砂崩れにより22カ所で通行止めが発生し、応急復旧には3億円を要する見込みということです。また、集落の孤立化も発生し、地域全体で約1,200世帯、2,400人が影響を受けたという回答をいただきました。飯田市、天龍村、泰阜村と愛知県の豊根村で孤立化したと伺っていますが、当該地域の人口が約11万人で、その2%に当たる方が孤立化の影響を受けたということです。今回の豪雨の経験、また過去の経験を踏まえて、「大雨による通行止めによって通勤や日常生活、事業に影響を受けたことがあったか」を伺ったところ、約6割の方が7月の豪雨、あるいは過去に影響を受けたことがあるという回答でした。地域別には、南信州では約7割、遠州では約6割、三河地方では約4割の方が影響を受けたことがあるということです。



影響の事例としては、通勤の経路が断たれたために迂回を余儀なくされ、通常45分の所要時間が100分かかったという事例。また、7月の豪雨においては、学校が休校、あるいは始業時間の変更を余儀なくされた事例。そして、遠山郷では生徒さん3名が帰宅困難になったという事例がありました。

さらに、それぞれの地域で「大雨による土砂崩れや通行止めの発生に対する不安があるか」を質問したところ、69%の方が不安に思うと回答いただきました。救急搬送についての不安については、約4割の方が「不安に思う」と回答しています。また消防や医療関係機関の方からの回答にあっては、すべての方が「不安である」

と回答しています。それから、「狭い道路を危険だと思ったことがあるか」については、約4割の方が「不安である」と回答いただきました。

続いて、長野県内においては飯田国道事務所、愛知県と静岡県内においては浜松河川国道事務所が整備を進めています三遠南信自動車道の事業の現状について、説明させていただきます。

三遠南信自動車道の国直轄整備事業は、飯喬道路の1工区から3工区と青崩峠道路を飯田国道事務所が、佐久間道路と三遠道路の二区間を浜松河川国道事務所が実施しており、この整備によって、浜松市から遠山郷までの所要時間を90分短縮するなどの効果が期待されています。

長野県側ですが、平成20年4月13日に供用開始した飯喬道路第1工区の飯田山本ICから天龍峡IC間では、地域の方やこの天龍峡を訪れる方に活用いただき、観光客が増加傾向を示すなどの効果が現れています。飯喬道路の第2工区では、千代IC（仮称）をはじめ、工事用道路、橋梁の工事等、鋭意施工を進めています。また、それぞれの道路や構造物の設計についても完了し、今後の予算の状況に合わせ、工事の発注を実施したいと考えています。同じく飯喬道路の第3工区ですが、今後、地元の皆様への説明に入っていく予定です。

次に青崩峠道路ですが、長野県、静岡県の両県の条例に基づく環境影響評価の手続きを平成21年度に終えることができました。現在、測量、地質調査、設計等を実施しています。続いて愛知県、静岡県内に入り、佐久間道路の工事の状況ですが、佐久間道路においては、国道151号とのタッチの東栄IC（仮称）での連絡路や土工などの工事を進めています。また、途中の浦川地区でもボックスカルバート（鉄筋コンクリートで作られた四角い箱型のトンネルのようなコンクリート製品で通路、水路などに利用）の工事を実施しています。

次に、三遠道路の事業の状況ですが、東栄IC（仮称）から引佐JCT（仮称）の間のうち、

鳳来IC（仮称）から新東名とタッチする引佐JCT（仮称）までの間の13.9キロメートルについて、平成23年度の供用を目指し、現在、全面的に工事を実施しています。

以上、長野県内あるいは愛知県内、静岡県内において三遠南信自動車道の整備を進めています。引き続き、みなさまのご支援とご協力をお願いいたしまして、報告とさせていただきます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

ただいま報告にありましたように、豪雨が与えた影響について知ることで、災害に強い三遠南信自動車道の重要性が確認できたと思います。

それでは、報告を続けさせていただきます。続きまして、「リニア中央新幹線飯田駅を見据えた地域づくり」について、リニア中央新幹線の現状を交えて、飯田市企画部の木下悦夫参事から報告いただきます。

■報告

「リニア中央新幹線飯田駅を見据えた地域づくり」

飯田市 木下企画部参事



飯田市のリニア推進担当をしています木下と申します。

先ほどのトップ対談の中でも、リニア中央新幹線の話に随分触れられていましたが、改めて現状と今後の地域づくりについてご説明いたします。

リニア中央新幹線は、東京－大阪間を時速500kmで走行するリニアモーターカーによって結ぶ新たな新幹線で、全国新幹線鉄道整備法に基づいて諸手続が進められています。

現在、国土交通省の交通政策審議会で議論がされていますが、平成22年10月に審議会の中でルートに関するデータが公表されたことで、NHKをはじめ、全国紙でも、ルートは南アルプスルートに決定という報道がされました。これは、需要予測だとか費用対効果、それから環境調査についてのデータすべてにおいて、南アルプスルートの優位性が示されたことを受けたものです。

しかし、現在ルートについては審議中で、平成22年12月に中間報告がされる予定です。

交通政策審議会では、リニア中央新幹線の必要性和意義について、東京－大阪間を約60分で結ぶことの経済効果、それから新技術の開発、日本の閉塞状態の打破、災害の代替交通網、東海道新幹線の大規模改修への影響の低減、基幹鉄道のリダンダンシー、二重系化などが挙げられていますが、最大の効果は、時間の短縮です。

現在、大阪－東京間の所要時間は150分ですが、リニア中央新幹線ができれば、この間の所要時間は約60分になります。この時間の短縮によって、7,000万人のリニア都市圏ができ、その経済効果は16.8兆円と言われていることから、地域として、このリニア都市圏をどう生かすかが問われます。

リニア中央新幹線は、昭和48年に計画決定されました。一時、計画が幻となりそうな時期がありました。平成19年にJR東海が全額自己負担での実現を表明したことで、現実的になってきました。現在、交通政策審議会でこの営業主体、建設主体、ルートも含めて、整備計画を検討していますが、完成は今から17年後の2027年の予定です。

この地域では、期成同盟会が発足して37年になります。平成22年5月には総決起大会を開催す

るなど、地域づくりの議論を進めています。また、リニア中央新幹線が現実味を帯びてきたことから、リニア中央新幹線開通後の社会経済の影響を調査し、プラス面の効果を最大限に生かしてマイナス面の影響を最小限に抑えるまちづくりの必要性を確認する中で、その準備として、南信州広域連合の枠組みでリニア将来構想の検討会議を始めました。その中の有識者会議では、12人の有識者のみなさんに、30年後の社会がどうなっているか、どんなリニアインパクトがあるか、またこれから何をしたいのかなどの提案をいただき、4つのワーキンググループにおいて検討を重ね、今後、南信州広域連合の広域計画へ反映させる予定です。

当地域では、リニア中央新幹線飯田駅の設置により、三遠南信地域の北の玄関口として、また、長野県の南の玄関口としての役割を果たすとともに、「グローバル化による小さな世界都市」、「地域ブランド確立による高付加価値都市圏」を目指していきます。また、多様な主体により自らが、「守るべきもの、備えるべきもの」として、日本の原風景を始めとした地域のよさを知り、地域の誇りに基づく地域づくりを目指します。なお、リニア中央新幹線を生かした地域振興のためには、リニア中央新幹線飯田駅の設置にあたり、既存のインフラを活用するべきで、高速道路とのアクセス、既存鉄道との接続、まちづくりの観点などから、JR飯田線飯田駅併設が好ましいと考えます。

一方で、リニア中央新幹線の開業による影響としては、東海道新幹線「ひかり」の役割をリニア中央新幹線が担うこととなり、東海道新幹線「ひかり」の停車数の増加、「ひかり」の利便性の向上による移動時間の短縮が見込まれます。今後、これらを縦に結ぶ三遠南信自動車道の全線開通など、圏域全体の活性化にとって大きな役割を担う三遠南信圏域の東西、南北の連携軸の形成が強く望まれます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

リニア中央新幹線の開通により、三大都市圏との距離が大幅に短縮されることが確認できました。

続いて、「三遠南信の物流拠点港湾」について、豊橋市の野崎智文副市長からご報告いただきます。

■報告

「三遠南信地域の物流拠点港湾」

豊橋市 野崎副市長



ご紹介いただきました豊橋市の副市長の野崎と申します。豊橋市として、また三河港振興会の事務局として発表させていただきます。

この三遠南信地域は形状的に見ると、伊良湖岬と御前崎で物理的に支えているような形状に見えます。機能的に見ると、港という側面で、三河港と御前崎港の両端の港で支えているということも言えると思います。今回、これらの港が、地域にとっての港、ゲートウェイというだけではなく、国にとってのゲートウェイということも強調しながらお話をしたいと思います。

今の政府になって特に強調されて進められている政策にコンテナ戦略、バルク戦略があります。これらは、現時点で法的整備はされていませんが、地方港湾、重要港湾、特定重要港湾、スーパー中枢港湾といった港湾区分は法的な整備がされ、階層構造の中でより重点化されています。三河港と御前崎港は、全国で126港しかない重要港湾に選定され、さらに、その重要港湾の中で特定重要港湾23港を除く103港の中から、

重点港湾43港にも選定されています。今後、新規の直轄事業の着手は重点港湾に限定されることから、厳しい絞込みに残ったと言えます。

ここからは、箇所に様々な特徴を持つ三河港の紹介をさせていただきますが、蒲郡地区は、特に三菱自動車岡崎方面から運び込まれて積み出しがされています。また、ラグーナ蒲郡というプールを中心にした大規模なレジャーランドやマリナー等もあります。それから御津地区は、東名高速道路へ比較的容易にアクセスできるところで、良好な工業地域になっています。神野地区は三河港の物流拠点の一つで、コンテナターミナルがあります。明海地区は、フォルクスワーゲンジャパン(株)の本社があるほか、海外の輸入車両が多く入港しています。そして、三河港の心臓部の一つの田原地区は、トヨタ「レクサス」を中心に生産する工場があり、その積み出し拠点となっています。また、東京製鐵の田原工場が大規模に操業を開始しています。

三河港の全体の港勢については、取扱貨物量が100の重要港湾の中で11位、3,110万トン。貿易額は、自動車を取り扱うことから1位。コンテナ取扱数でも8位という状況で、23ある特定重要港湾を含めても遜色ありません。特に自動車を取り出すと、輸出では国内で第1位の名古屋に次いで、台数、輸出額とも第2位です。輸入については、17年連続、国内第1位の地位を保っており、世界的に見ても第5位の実績を誇っています。

また、平成10年にコンテナターミナルの供用を開始しており、それ以降、日韓定期航路、日中韓、日中といった航路を次々に開設しています。平成20年2月には、2基目のコンテナターミナルを据えつけ、供用を開始しています。同年4月にはコンテナターミナル会社を株式会社として立ち上げ、港湾の管理者の愛知県から指定管理を受けています。コンテナの取扱量については、経済成長力に伴って、平成19年までは4万TEU（20フィートコンテナ1個分が1T

EU）に迫る勢いでしたが、経済情勢が急激に落ち込んだため、21年は2万9,761TEUとなっています。ただ、最新データの22年は、おおむね19年の最大値かそれを超える見込みです。

コンテナの航路については、基本的に中韓の巨大な港との間で定期的な外航航路を開設しています。港にとって外国貿易の航路開設はたいへん重要で、管理者の愛知県を中心に、自治体や港を支える振興会も協力する中で、新規輸出入コンテナへの助成や入港料、岸壁使用料を一定期間の助成をするなど、誘致に向けたインセンティブ制度を実施し、スタートラインのハードルを下げる取り組みをしています。

ただ、このような運用面のサービスなどは、本日のテーマにもある道路整備とセットでなければ十分に機能しません。

港は、人間に例えるなら、酸素を取り入れ、二酸化炭素を出す肺に当たるといいます。しかし、その肺がしっかり機能しても、そこから体の隅々に血管が行き渡っていなければ、酸素や二酸化炭素が流れません。

特に動脈や静脈は重要で、それらにあたる三遠南信自動車道などの基幹道路が三河港につながってこない、ゲートウェイとの距離や時間の短縮などの効果も発揮されません。今日の全体トップ対談の中でもありましたが、やはり港までの道路整備を早期に進めることがたいへん重要です。また同時に、東三河地域内においても、線形の悪い路線が多いことから、東三河縦貫の縦軸や工業が集積している渥美半島の幹線道路の整備も必要と考えます。

続いて、効果がたいへん発揮された道路整備の事例を紹介します。名豊道路、正確には自動車専用道路の国道23号バイパスですが、川を渡る際のたった1本の信号機のために、たいへんな渋滞が発生していた箇所がありましたが、平成22年10月下旬から11月上旬にかけて、やっと直接高架でつながり、驚くほど円滑に流れるようになりました。ミッシングリンクとよく言わ

れますが、たった1ヶ所が繋がらないだけで、せっかく造ったものの効果が現れず、つないだことで、初めて大きな効果が出たという事例です。

そのような中で、今後も新規コンテナ航路の誘致や自動車戦略港湾づくりに向けて取り組んでいきますが、日本で1番という地位にあぐらをかくことなく、地域の発展はもちろん、国の経済発展を支えていきたいと考えます。国に帰属している自治体という立場ではなくて、国を構成している自治体としてやるべきことは最善を尽くして行うとともに、国や各県の協力の下、今後とも三河港が各地域の企業のお役に立てるよう、地域ともに成長することをお誓いしながら報告を終わります。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

この地域における物流拠点の港湾機能の重要性、三河港の重要性について確認ができました。

それでは、これから今日ご参加いただいている皆様からご意見をいただきます。まず、三遠南信、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進議員協議会の活動状況をお聞きます。また、併せて、三遠南信自動車道の東名高速道路から南側への延伸により、三遠南信自動車道の効果を一層高める道路として計画されている浜松三ヶ日・豊橋道路の建設促進について、飯田市議会の中島議長からご報告いただきます。



■議論・意見交換

飯田市議会 中島議長

それでは、報告をさせていただきます。

実は、午前中に浜松市や豊橋市の議長さんをはじめ、三遠南信地域の各市町村の議長さんにお集まりいただき、これまで浜松、豊橋、飯田市の議長とそれ以外の市町村議長のオブザーバー参加により開催してきた議長協議会を改め、本日より、東三河、遠州及び南信州地域の市町村議会の議員で構成する三遠南信、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進議員協議会が発足をいたしました。

これにより、国、県に対して働きかけていくこととなりますが、先ほどのトップ対談でも触れられたように、三遠南信自動車道から浜松三ヶ日・豊橋道路を一体的に整備することで、東海道の東西物流軸と三遠南信の南北軸を一体化することができることから、やはり議会としてもこの縦軸、横軸を生かしながら、この中山間地を含めた圏域をどうにか盛り上げていこうと考えています。

私見ですが、トップ対談において、空の道、あるいは海の道、川の道、また鉄道の話がありましたが、命をつなぐ道ということでは、地域の縦軸となる三遠南信自動車道以外に、もう一つの縦軸として国道151号もあります。将来的に、この道路の整備も地域活性化にとってたいへん重要と考えます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

このほかにも、三遠南信自動車道早期開通期成同盟会など、様々な団体の皆様が積極的に活動されています。それぞれの立場から、三遠南信自動車道をはじめ、連携する各道路等について、自分たちの地域ではその実現に向けて何を行い、どういう努力をしているか、あるいはどのような提言活動をしていくべきか、そういった視点からご発言をいただきたいと思います。

浜松市議会 黒田副議長

浜松市議会副議長の黒田と申します。実は、今朝6時15分に浜松を出発して車で飯田へ向かったところ、東名高速道路の事故渋滞に巻き込まれ、9時半頃に到着する予定が11時になってしまいました。改めまして、三遠南信自動車道の重要性を実感しました。

浜松市域では現道活用区間として国道152号、473号の整備を行います。経費的、また技術的に大きな課題を抱えており、改めて国、県の協力を求めている状況です。本市地域のみならず、中山間地域の命を守る道路ということからも、引き続き建設促進に向けて多方面から要望活動等を継続していく必要があると強く感じます。

そこで、昨年のサミットの発言要旨に国会議員の方に現地視察の機会を設けるべきという意見が出ていましたが、ぜひ実現をさせて、お越しいただいた国会議員と公開による討論の場を設けてみてはどうかと考えます。国会議員のみならずには、飯田市長、豊橋市長、そして本市の浜松市長などとの討論により、三遠南信自動車道の必要性や重要性をしっかりと認識していただいた上で、国会の予算委員会等でしっかりと予算の確保をしていただきたいと思います。

また、リニア中央新幹線は、2027年に名古屋まで開業するという一つのゴールが見えているように、三遠南信自動車道についても完成がいつになるのか明確に示していただくことが必要ではないかと思えます。

これらのことから、サミットの次期開催日は、国会議員が参加しやすい日曜日とか祭日に開催していただきたいということが1点。また、もう1点として、今ようやく議員による横の連携が本格的になってきましたが、これからは国会議員と地方議員との縦の連携もしっかりと構築しながら、地方議員から国会議員へ現状を訴え、早期開通を目指していくことも必要です。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

これから国会議員との縦の連携も強化していくというご提言をいただきました。

それでは、そのほかにいかがでしょうか。

豊橋市議会 岩瀬副議長

豊橋市議会副議長の岩瀬でございます。

浜松三ヶ日・豊橋道路については、将来的に新たな連携軸となる道路として地元の期待が非常に大きく、浜松、湖西、田原、豊橋の4市の行政、また商工会、そして農協が一体となって期成同盟会を設置し、建設促進に向けた活動を行っています。

平成20年度からは、愛知県と静岡県、浜松市の2県1市が主体となり、三遠地域連携支援調査として、三遠地域における県境を越えた連携交流の実態把握や将来動向の推計により、地域整備上の課題を抽出して整理し、新たな連携軸の提案を行うための調査をしています。関係する行政や三遠地域の企業団体へのアンケート調査によりまとめた現況調査や課題整理の中間報告会を今月末の11月30日に、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会の主催で豊橋市役所講堂において開催します。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

現状の活動について、ご報告をいただきました。そのほか、この三遠南信自動車道の早期開通に向けた取り組みについて、ご発言をお願いします。

豊川市 山脇市長

豊川市長の山脇でございます。道に関する活動状況について、お話をさせていただきます。

豊川市は、平成22年2月に宝飯郡小坂井町と合併し、人口18万人の大きな市となりました。これで宝飯郡の4町すべてと合併し、北は本宮山という大きな山を抱え、南には三河湾を望む、海、山、川の均衡が取れた都市になりました。

この地域は東日本、西日本の中間に位置していることもあり、国道1号線、東名高速道路、今建設中の新東名、それから名豊道路といった東西軸は比較的整備が進んでいますが、やはり南北軸が非常に弱いと感じます。まさに飯田から浜松、豊橋を結ぶ三遠南信自動車道を早く整備しないと、三遠南信の一体化がなかなかできないと考えます。また、豊川市では、国道151号一宮バイパスの整備促進を国へお願いしていますが、今年度は予算が全くつかないという大変厳しい状況で、南北軸の整備の遅れにより、この地域の一体感が損なわれることを非常に危惧しています。一刻も早く南北軸をきちんと整備して、この三遠南信の一体化に向けて、みなさんとともに頑張りたいと思います。

今日は、先ほどお話があったように、東名高速道路が事故で大渋滞とお聞きしたので、私は一般道の国道151号、257号、153号を通過して飯田へ来ましたが、その道中、この地域のすばらしい紅葉を目にしました。このすばらしい観光資源を使わない手はないと感じたところで、地域の自然を大切にしながら観光客を取り込むために、高速道路はもちろん、地方道路の整備も重要と感じました。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

中山間地の自然のすばらしさというようなお話も出ましたが、関連づけていかがでしょうか。

渥美商工会 渡会会長

愛知県が一番南、渥美半島の先端にあります渥美商工会の会長の渡会でございます。

当地域は、南北軸の必要性を強く感じている典型的な地域で、高速道路に乗るまでに最低1時間半、通勤時間帯にあっては2時間から2時間20分ほどの時間を要します。また、渥美半島の主要道路の国道は、歩道がないところが多いなど、インフラ整備が進んでいないことから、ウォーキング大会なども開催できず、地域のす

ばらしい観光資源が生かし切れない状況があります。浜松三ヶ日・豊橋道路や伊勢湾口道路といった道路整備を田原市内まで、できるだけ早く進めていただきたいという思いでいっぱいです。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

渥美半島は、とてもきれいなところですが、道路の整備がまだこれからだというお話をいただきました。NPO法人の皆様、いかがですか。

NPO法人てほへ 伊藤理事長

東栄町からまいりましたNPO法人てほへの伊藤と申します。和太鼓集団「志多ら」が東栄町を拠点に活動して20年が経過します。長年、地元のみなさんに協力いただいた感謝と、今後とも一緒に地域おこしに取り組みたいという思いから、今回、「志多ら友の会てほへ」を「NPO法人てほへ」に移行しました。

当地域では、三遠南信自動車道の整備に対して、たいへん大きな期待を寄せています。道路が整備されることで、確実に移動が便利になり、当地域を往来する車両が増加します。単なる通過点になってしまう可能性や人の流出、犯罪の増加などは心配されますが、多くのみなさんが観光拠点として東栄町を訪れ、泊まっていたくことを期待し、観光客といっしょに楽しめるような交流会を企画していきたいと考えています。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

続けて、姫街道連絡協議会の上嶋さん、お願いします。

姫街道連絡協議会 上嶋会長

磐田の見附から、豊川の御油まで約60キロメートルを結ぶ姫街道の連絡協議会の上嶋と申します。

姫街道は、奈良時代ぐらいから二見の道と言

われ、昔から国府と国府を結ぶ道として使われていた歴史があります。遠州と東三河でも、古くから文化交流があったと考えられますが、かつて静岡県と愛知県境の本坂の峠が街道の難所であったように、最近まで浜松側と、豊川・豊橋側では、同じ姫街道に関わる住民団体でもお互いのことをあまり知らない状況でした。

そんな中、姫街道を複数の点から一つの線に結ぼうということで、磐田から豊川までそれぞれの地域で活動している13団体のみなさんに声を掛けて、連絡協議会を立ち上げたわけですが、地域のいろいろな情報を掲載したかわら版を年に4回ほど発行するほか、姫街道検定を実施しており、姫街道という三遠南信地域の横軸のつながりで住民の連携が取れてきたと感じています。



三遠南信自動車道を考えたときに、今、それぞれの地域でいろいろな交流活動がされていますが、全体でこれから三遠南信地域をどうしていくかについては、十分に考えられていません。三遠南信自動車道が完成したときに、道をどのように生かし、どのように地域を売り出していくかを経済界や住民団体でも考え、一つの地域としてアピールしていけばいいかなと感じています。

私たちの活動は、この歴史ある道を次の世代にどう残していくかというのが大きなテーマです。三遠南信自動車道についても新しくできる道として、これからどう生かして、発展させていくかを提案できればと思います。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

やはり、全体でこの道をどう生かしていくかということ、これを三遠南信圏域全体でやはり議論していくことが重要であるというお話をいただきました。

そのほか、三遠南信自動車道関係で、ご意見をお願いいたします。

天竜商工会 平賀会長

天竜商工会長および西遠地区商工会連絡協議会長の平賀と申します。

三遠南信自動車道は、平成23年度に引佐 J C T（仮称）から鳳来 I C（仮称）までが開通する予定と聞いています。また、東栄町から佐久間までのトンネル等の約6キロメートルは、ほとんど用地買収は済んでいると思います。これらの区間は国直轄事業となっていて、難しい問題はないと思われませんが、佐久間 I C（仮称）から水窪北 I C（仮称）までは、現道活用区間のため指定都市の浜松市が整備することになっていますが、これは非常に大変な工事になると考えられます。

新しいトンネルや道路が整備されることで、佐久間から水窪までの現道の交通量はかなり増加しますが、現状の道路は、急なカーブや道幅が狭い場所が多いため、早期に拡幅等が必要です。整備の時間や予算面から考慮して、やはりこの区間は国の直轄事業により早期に事業化していただけるよう、市長さんたちに粘り強く要望していただきたいと思います。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

今の課題は、非常に大きな課題として捉えています。行政のみならず、やはり地域を挙げて、議会あるいは経済界、住民のみなさんと一緒になって粘り強く運動していくことがとても重要だと思います。

何より、来年度の予算についてもまだ全く予断を許さない状況ですので、しっかり提言活動

をしていきたいと思いをします。

浜松市議会 黒田副議長

今の件で少し補足をさせていただきます。道路の整備費用については、浜松市が全額負担するわけではありません。8キロメートルのトンネル区間の工事費は約360億円で、その3分の1を浜松市が負担します。国道152号の現道活用区間の工事費は約100億円ですが、交付金等があることから、浜松市がその半分の約50億円を負担し、460億円の工事費のうち170億円を浜松市が負担しなければならない状況のため、国の直轄事業化を望んでいます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

それでは次に、リニア中央新幹線について議論をしたいと思いをします。



下條村 伊藤村長

リニア中央新幹線の話題になりましたが、下條村における道路整備効果も併せて、お話させていただきます。

下條村は、この飯田市から国道151号を17キロメートルほど南下したところにあります。平成20年4月に三遠南信自動車道の飯田山本ICから天龍峡ICまでの7.2キロメートルが供用開始になりましたが、この天龍峡ICがちょうど村境に位置していることから、村もたいへん活気づきました。

この供用開始により、誘致していた企業の進

出が決まり、従業員60人の工場ができたことで、人口4,200人の村に60人の雇用が創出されました。また、地域振興の拠点とすべく、国道151号沿いに道の駅信濃路下條「そばの城」を運営して12～13年になりますが、低調が続いていた売り上げが、天龍峡ICの活用で大型バスが利用しやすくなったことから、このところへ来て売り上げが伸びています。まさに道は、我々の地域にとっては本当に命の綱、活性化のもとです。

リニア中央新幹線においては、直線ルートが有力という状況ですが、完成すれば東京から南信州まで30分ほどで移動できるようになり、南信州がちょうど八王子圏内に入る距離感となります。完成は今から17年後の予定ですが、ぜひみなさんにもご協力いただいて、とにかく早くつくって早く運行をして、地域が大いに活性化されることを期待します。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

リニア中央新幹線について、議会のみなさんはいかがですか。

浜松市議会 黒田副議長

私は、浜松市の南区という遠州灘に一番近いところ、ある意味リニア中央新幹線飯田駅から一番遠いところに住んでいますが、地元では、リニア中央新幹線は本当に夢の世界というか、全く自分たちとは関係がないという雰囲気、話題にならない状況です。

しかし、リニア中央新幹線が開通することで、東海道新幹線の浜松駅の停車本数が、現在の1時間に「こだま」が2本、「ひかり」が1本という状況から、その本数が増加する見込みとなっているようなので、住民にそういった情報をしっかり伝えて共通認識を持ち、三遠南信地域で機運を高めながら、私たち浜松市民も含めて希望を持って取り組んでいくことが重要だと感じました。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

中島議長さん、いかがですか。

飯田市議会 中島議長

飯田市と下伊那郡のすべての市町村で組織する南信州広域連合に上伊那地域も含めて、いよいよ現実のものとなるリニア中央新幹線を生かした地域づくりを進めていきたいと思えます。

守るべきものと備えるもの、そして育てるものを認識し、水や日本の原風景などを大事に育てながら守っていかなければなりません。こういった時代だからこそ、この地域の自治の仕組みが日本や世界のモデルになるよう、地域のみなさんと話し合いながら地域をつくっていく作業を始めていきたいと感じます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

そのほかにいかがでしょうか。

新城市商工会 本多会長

空気がきれいで湿度が少ない南信州は、リニア中央新幹線が開業すれば、東京と大阪の真ん中に位置することもあって、多分、地価が高騰するかもしれませんが、いろいろな企業、特に精密機械関連企業からかなり注目されると思えます。

また、要望活動については、しっかり国会議員にお願いする中で、どうやって実現させるかということをおなさんと考えていくことが大切と思えます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

物流拠点港湾の話も少しさせていただきたいと思えます。三河港を抱える豊橋商工会議所の吉川会頭からお願いします。

豊橋商工会議所 吉川会頭

豊橋商工会議所会頭の吉川です。道路と港は二つとも重要であるという認識で、改めて申し

上げます。



ここ数年の港湾行政が、選択と集中という流れになっていることは、ご承知のとおりです。もともと港湾の世界は、経済原則にかなうかどうかという競争の中で動いているのが現実です。その中で、三河港は重点港湾に指定されましたが、今後もサービスを向上させ、利用を伸ばしていかなければ、さらなる飛躍ができないと考えています。そのため、地元の官民による港湾振興団体の三河港振興会を組織しており、複数の地元自治体や豊橋商工会議所からも専従の職員を派遣して事務局体制を整え、ポートセールス事業や要望活動等を積極的に展開しています。港湾は、背後圏の荷主にどれだけ利用メリットをお届けできるかがポイントですので、港湾施設の整備拡充はもちろん、さらなるアクセス道路の整備促進、あるいはインセンティブ制度の充実など、取り組む課題は少なくないと考えています。

三遠南信という枠組みで捉えれば、地域内にある三河港と御前崎港の二つの港は隣り合わせということですので、周辺の荷主の立場に立ち、港湾施設やアクセス道路等に関する要望や地域外へポートセールス等の分野で連携していけば、相乗効果が期待できると考えます。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

そのほか、ご発言をお願いします。

豊川市 山脇市長

今日からAPECが始まりました。菅総理が先日、環太平洋戦略的経済連携協定、TPPに参加したいと表明したことで、日本は、国を二分するような議論になっていますが、この三遠南信地域はどういう対応をするか、議論したらどうかと考えます。

やはりこの地域は、ものづくり、そして農業もたいへん盛んなところですので、非常に大きな影響があると思います。今後の課題ですので、ぜひこの三遠南信地域で議論をしていただけたらと思います。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

恐らく、いろいろな議論が百出しそうな話ですが、そういったご提言として受けとめさせていただきます。いろいろな意見をいただきましたが、アドバイザーの柴田会頭から、コメントをいただきます。

アドバイザー／飯田商工会議所 柴田会頭

1時間半にわたりまして、たいへん興味のあるご意見をお聞きた感想を一言、お話したいと思います。

この230万圏域をこれから5年、10年、あるいはさらにその先に向かって発展をさせていくためには、「道」におけるインフラ整備がとても重要です。分科会に入る前の全体会では、「道」というと三遠南信自動車道やリニア中央新幹線に注目していましたが、広域的な視点で見ると、地域には横軸と縦軸の道があり、その道の先には港もあるということがよくわかりました。

しかし、現在の日本の経済状況の中、その整備はなかなか思うように進んでいかないというジレンマも、みなさんのご発言から感じました。

我々は、政治の力を借りながら、また、三遠南信サミットでさらに議論を進めていく中で、三遠南信自動車やリニア中央新幹線だけではなく、様々な道路が早く有機的につながり、発

展の礎ができるように取り組んでいくことが大切です。

コーディネーター／飯田市 牧野市長

それでは、まとめに入らせていただきます。

出されたご意見の中で、幾つかキーワードがあったと思います。

一つは、国への働きかけをどうするか。やはり国や国会議員のみなさんに理解を深めてもらうためには働きかけが重要で、現道活用区間の整備に関する課題の解決に向け、この地域として国へ提案できるように、そして地域全体で道路をどのように活用するかについて、さらに議論をしていくことが必要と考えます。

また、道路の活用については、三遠南信圏域全体でもっと情報共有をしていくことが必要です。そのために、それぞれの地域の交流をさらに進展させ、お互いに地域を見て、その理解を深めていくことも重要と考えます。

この地域にとって、東西軸の整備が進む中、これから不可欠になるインフラ整備としては、南北軸の三遠南信自動車道、浜松三ヶ日・豊橋道路、そして伊勢連絡道路といった道路の整備を早期に、かつ着実に進めていくことが必要ということをおみなさんと確認して、まとめさせていただきます。