

4 「道」分科会 「新ビジョンの基本方針～プロジェクト」

出席者一覧

(敬称略)

役割	所属団体	役職名	氏名
コーディネーター	浜松市	市長	鈴木 康友
発言者	浜松市議会	議長	渥美 誠
発言者	豊橋市議会	議長	坂柳 泰光
発言者	飯田市議会	議長	清水 勇
発言者	田原市	市長	山下 政良
発言者	阿南町	町長	勝野 一成
発言者	豊橋商工会議所	会頭	神野 吾郎
発言者	天竜商工会	会長	大村 邦男
発言者	湖西市商工会	会長	佐原 正晃
発言者	飯田商工会議所	会頭	柴田 忠昭
発言者	駒ヶ根商工会議所	会頭	山浦 速夫
発言者	NPO 法人 地域づくりサポートネット	代表理事	山内 秀彦
発言者	愛知大学 三遠南信地域連携研究センター	センター長	戸田 敏行


**コーディネーター
浜松市 鈴木市長**

今年のサミットは先ほどからお話がありますように、第2次三遠南信地域連携ビジョンの策定に向けた議論がテーマとなっております。

したがいまして、本日は、まずは新ビジョンの「道」分野の基本方針・推進方針（案）について事務局から説明をした後、意見交換を行ってまいります。

それではまず、事務局から説明をお願いします。

事務局

全体会のパネルディスカッションでは、新ビジョン全体の策定状況について SENA 事務局から報告がありました。この分科会では、新ビジョンの基本方針「道」の案について御説明いたします。お手元の資料集 13 ページを御覧ください。

現行ビジョン策定時から、三遠南信自動

車道の一部開通やリニア中央新幹線の長野県駅設置が決まるなど、交通基盤の整備が進んでいます。これを踏まえ、新ビジョンの「道」の基本方針は「中部圏の中核的都市圏となる地域基盤の形成」とし、圏域内外の人・もの・情報の交流を一層進めることで、中部圏の中核的都市圏となる地域基盤の形成を目指します。この基本方針を推進するため、推進方針1「人とももの交流促進」と、推進方針2「情報の交流促進」を置きました。

推進方針1「人とももの交流促進」では、さらに主要施策①「地域基盤となる広域ネットワークの整備」、主要施策②「広域ネットワークの効率的な利用促進」を置き、地域内の基盤整備を図りつつ、整備が進む広域ネットワークの利用による圏域内外の人とももの交流促進を図ります。推進方針2「情報の交流促進」では、主要施策①「県境を越える情報共有化の推進」、主要施策②「情報通信技術の高度化に伴う情報基盤の整備」を置き、地域を越えた情報の交流促進を図ります。

分科会では、この「道」分野の基本方針・推進方針（案）について、各分野で御活躍されている方の視点から忌憚のない御意見を、できるだけ多く賜りたいと存じます。

なお、新ビジョンの基本方針や推進方針、主要施策は皆様の御意見も踏まえ、今後も検討を進めてまいります。本日の分科会での議論をもって決定するものではございませんので、あらかじめ御承知おきください。

また、新ビジョンの策定は、SENA 構成員や策定委員会の委員、オブザーバーに御意見をいただきながら策定を進めております。資料集とは別に御用意した A3の資料は、これら皆様からいただいた御意見についてまとめたものですので、議論の参考にしてください。

コーディネーター

それでは、意見交換に移ります。

まずは、今、説明のありました推進方針1と2について、皆様から御意見をお伺いしまして、最後に「道」全体についての御意見を伺う形で進めてまいりたいと思います。

順に御指名していきたいと思いますが、まずは勝野町長から、推進方針1について御発言をお願いします。

阿南町 勝野町長

主要施策①はまさにいいポイントだと私は思っております。我々の町を縦貫している数少ない国道幹線は生命線として、それが不通となりますと命取りになります。国道151号、国道152号、国道153号は飯田市方面へも恵那市方面へも続いております。そして三遠南信自動車道も、非常に大きな効果が出ております。関連して、浜松三ヶ日・豊橋道路についてですが、阿南町と豊橋市は非常に昔から縁が深く、これがなくてはものを考えられない状況であります。そういった意味から、非常にいいポイントで考えていただいていると思います。想定される事業をまとめて進めていただければ思っております。

コーディネーター

続いて、飯田市議会の清水議長からお願いいたします。

飯田市議会 清水議長

私ども飯田市議会は、本年6月に常任委員会である総務委員会で、岩手県遠野市を視察させていただきました。この遠野市は、御存じの皆様もおられると思いますが、津波による甚大な被害を受けた釜石市方面をはじめ、岩手県沿岸の自治体への後方支援の拠点として活動していた内陸部の都市であります。その際、課題になったのは道路

でございます。震災当時、釜石自動車道は、東北自動車道と接続する花巻ジャンクションから遠野市までの区間が開通していたため、遠野市までは支援物資を集められましたが、そこから沿岸部の自治体への物資搬送に長時間を要しました。3月の震災後、私の関連している会派の活動のため、その年の7月と1年後に遠野市から釜石市までの道を通りましたが、片側1車線の狭い道路でした。現在、その道路を復興支援道路と位置づけ、遠野市から釜石市に向けて急ピッチで工事が進められておりまして、2018年度に釜石自動車道が全線開通の見通しとなっている状況であります。

この事例を三遠南信地域に当てはめたときに、まさに三遠南信自動車道が、その役割を担うという思いがいたしました。今後予想される南海トラフ地震により、太平洋沿岸の自治体が被害を受けた際、また、内陸部の自治体が昨今の大規模豪雨による風水害で被災した際、太平洋沿岸部と内陸部を結ぶ命の道、また支援の道となると思っています。三遠南信自動車道は非常時にも機能するインフラとして、この地域にとって重要であることを改めて認識する必要があると思っています。

災害は無いに越したことはありませんが、有事の際の自治体間の水平連携のために、顔の見える日常的な三遠南信地域の交流とともに、推進方針1として挙げた「人とももの交流促進」のために、非常時を意識した交流機会を設定していくことも重要なことだと思っています。

コーディネーター

引き続き、田原の山下市長から御意見を申し上げます。

田原市 山下市長

道が大変大切なものという当たり前のことなのですが、私の思いを含めて発言をさせていただきたいと思います。工業製品、農産物の物流、観光など、人・ものの移動には道路、鉄道、港湾、空港など交通ネットワークの充実が必要不可欠なものでございます。その上で圏域の将来を見据えますと、三遠南信自動車道や JR 飯田線に代表される南北軸と東名高速道路、新東名高速道路、JR 東海道新幹線、リニア中央新幹線などからなる東西軸を有効に活用し、また物流量、移動量にあわせ発展的に圏域軸を多角化して考える必要があると思います。特に東西軸は、東京や名古屋、大阪をつなぐ軸上にありまして、交通量、物流量も多く、この圏域にとっても、国土全体にとっても大変重要な役割を担っていると考えております。

現在、整備が進んでおります国道23号バイパス、豊橋・浜松環状道路や中央自動車道についても、交通量、それから物流量に応じてしっかり充実していくことによって、この地域に人・もの・金を落とす効果が期待できると思っています。

また、南北軸については、三遠南信自動車道の早期開通を目指すことは当然ですが、国道151号と国道152号を充実させることで圏域の産業、観光、生活を一層充実させていくとともに、東西軸を一層有効に活かしていくものだと考えております。

最後に、この圏域のさらなる発展を考えれば、南北軸の南端を渥美半島で終点とするべきではなく、紀伊半島、四国、九州へとつなげることを考える必要もあります。昔から、伊勢神宮への参拝ルートといたしましては、高度成長期においては鳥羽・伊良湖間はフェリーを初めとして水中翼船などもございまして、多様な海の道が存在し、観光客などに親しまれておりました。現在

の東西軸による関西方面へのアクセスだけでなく、紀伊半島から四国方面へのアクセスは国土全体から見ても必要なことであり、三遠伊勢連絡道といった夢のある構想について、考慮すべきであると考えております。つけ加えるならば、中部経済連合会の中部圏交通ネットワークビジョンでも、提案が挙がっております知多半島と渥美半島を結ぶ三河湾口道路についても、財界がイメージする中部圏の未来予想図としては大変興味深いものであり、私も応援をしてまいりたいと思っております。

コーディネーター

続いて、湖西市商工会の佐原会長、お願いいたします。

湖西市商工会 佐原会長

私は、この三遠南信サミットが果たす事業に20年参加させていただいているわけですが、以前から浜松三ヶ日・豊橋道路に「湖西」の名称がなくてもいいのかと思っており、毎年のように分科会の場で「湖西」を入れるように言ってきました。この前、予算化のときには「湖西」の名前が入ってくるのではないかと聞きました。湖西を評価してくれる方によると、世界トップのバッテリーメーカーのEV エナジーは立派な会社で、立ち上げ時には500億円ぐらいの売り上げだったのが、現在は5,000億円ぐらいの売り上げがあるそうです。湖西市全体で1兆7,000億円なので、EV エナジーの存在を尊重し、「湖西」の名称をどこかで使ってもらえると、湖西の皆さんはやる気になると思います。

コーディネーター

ただいま4人の皆様から、御意見をいただきました。

それでは、推進方針1「人とのものの交流

促進」については、一区切りとさせていただきたいと思います。

これまでの御意見につきまして、それでは愛知大学の戸田教授に一言コメントをお願いいたします。

愛知大学三遠南信地域連携研究センター 戸田センター長

三遠南信自動車道が、三遠南信地域ビジョンの一番の原点として始まりました。そういう意味で、それをどう伸ばしていくのかということが非常にポイントだと改めて感じました。

そして、その延長としての伊勢湾口道路の話、これがやや曖昧なまま残っていると感じます。これは、もともと国土軸であり、伊勢湾環状という捉え方もされておりましたので、この地域の構造としての整理が、もう一度必要かなと感じました。

地域内では三遠南信自動車道と国道151号の関係をどうするのかについてですが、ダブルリンクと捉えられております。大きなリンクと、小さなリンク、その捉え方が必要だと改めて感じました。

それから浜松三ヶ日・豊橋道路ですが、「湖西」の名前はもう入らないでしょうか。名前としては浜松三ヶ日・豊橋道路ですが、湖西には産業的背景があるという御意見がございました。

また、三遠南信自動車道は南北をつなぎますので、飯田市議会の清水議長からは防災の道として道路をどう捉えるか、という重要な御指摘を得たと思います。



コーディネーター

それでは、次に推進方針2に移りたいと思います。推進方針2「情報の交流促進」について、御意見を頂戴したいと思います。このテーマにつきましては、4人の方から御意見をいただきます。

まずは、浜松市議会の渥美議長からお願いをいたします。

浜松市議会 渥美議長

先ほど、全体会で静岡県吉田副知事が天竜区出身だと言われました。実は、私も天竜区に住んでいます。

以前、特に浜松市天竜区あたりは主要な幹線道路以外は天竜川を利用した水運が盛んでして、水運の終点から目的地に向かうため、塩の道ができた経緯があるのではないかと思います。交通手段としての道路があるわけですが、情報面からみますと、交通網に似た情報ネットワークがあると思っています。情報ネットワークを活用し、域内・域外で交流を促進し、また、情報を共有することによって、観光や産業、福祉、教育など様々な分野がつながり、ひいては地域の発展につながっていきます。したがって、情報基盤を整備する必要があるのではないかと思います。県内においても光ファイバーが未整備の区域が2、3%あり、その大半が天竜区です。浜松市中心部から光ファイバーをつなげるとなると距離があるため、三遠南信自動車道の開通によって飯

田市方面からつなげていただければ、これも一つの効果だと思っています。

また、三遠南信地域の域外への発信のためにも、情報通信基盤整備を一層促進していくことが必要ではないかと思えます。

交流の促進や情報の共有によって、人やものの流れが生まれると思います。道やリニア中央新幹線、JR 飯田線も大いに活用するとともに、情報基盤整備を促進することが非常に必要ではないかと思えます。

コーディネーター

続いて、駒ヶ根商工会議所の山浦会頭、お願いいたします。

駒ヶ根商工会議所 山浦会頭

かつては JR 飯田線を使って多くの南信の人たちが三遠地域に働きに出ており、心理的にも大変近い存在でありました。古くは秋葉街道、三州街道を使って文化の交流点として栄えた地域でもございます。現在は、南信地域の住民にとって三遠地域は近くて遠い存在となっております。三遠南信自動車道の開通により、再び南信から多くの住民が三遠地域に向かうことになると思います。開通と同時にスタートダッシュができるように、今から圏域全体で情報の共有を進めていく必要があります。特に南信地域としては、三遠地域における産業・観光に期待をしており、これらの情報をいただきながら、三遠地域へは圏域外の人々にはわからない詳細な地域の観光情報等を提供することが大切です。長野県では、山岳観光圏を目指しており、我が駒ヶ根市も山岳観光都市をキャッチフレーズに取り組んでいるところです。

また、東海沖地震や南海トラフ地震などの大規模災害の際、各地域がどのような役割分担をするのか明確にし、その情報を圏域内で共有する必要があると思います。

コーディネーター

続いて、天竜商工会の大村会長、お願いします。

天竜商工会 大村会長

三遠南信自動車道は国道473号など一部現道を活用することになっており、開通に向けてあと一息、道路整備の一層の推進をお願いしたいと思います。

また、浜北区と天竜区の境、浜松浜北インターチェンジの間近に浜北滑空場という国の認定を受けた飛行場があり、グライダーや軽飛行機が離発着できます。空港や港湾なども含め広い面で見たとときに、そこも三遠南信地域として使えるのではないかと思います。

コーディネーター

続いて、先ほどもパネリストとして御登壇いただきましたNPO法人地域づくりサポートネットの山内代表理事からお願いをいたします。

NPO法人地域づくりサポートネット 山内代表理事

道の駅についてお話させていただきたいと思います。

私どもNPO法人地域づくりサポートネットは、中部ブロックの道の駅連絡会の事務局もやっているものですから、そのお話をさせていただきます。道の駅に期待されている機能として、情報発信とその拠点という機能があります。新しく整備されました道の駅「もつくる新城」は、奥三河の情報を広域的に発信しています。また、ハブ機能を有するため、国土交通省がETCを使った実証実験に取り組んでいます。すぐ近くの国道257号沿いに位置する道の駅「鳳来三河三石」は、愛知県で2番目に指定されたのですが、老朽化が進んでおり、新東名

高速道路、さらには三遠南信自動車道の開通により立ち寄り客が3割ぐらい減っており、今、直虎の関係で一生懸命、ゆかりの地として頑張っていますが、来年以降どうしようかと頭を抱えています。ある程度稼がないとリニューアルもなかなか進みません。その先の国道151号沿いにある道の駅「豊根グリーンポート宮嶋」は、リニューアルして利用客も増えており、このように道の駅でも格差があることがわかります。老朽化が目立っている道の駅が多く、浜松市内の道の駅なども、そういった悲鳴も聞こえてはいるのですが、今後、三遠南信自動車道が整備されていくと、その沿線の道の駅の立ち寄り客数は減ってくるということが今までの例でございます。鳥取自動車道でも、無料の高速道路の開通により、利用客数が3割減少しました。

そういったところを盛り立てていくためには一つの道の駅では難しい。では、連携体制の整備を道の駅が買って出るといって、それぞれの道の駅の運営で手いっぱい状況です。どこかそれをつなげてくれるところがあるならば、協力したい道の駅は非常に多いです。木曾路や美濃、伊豆では道の駅のネットワークが形成されています。県境を越えたところをどうやって、誰がつなげるのか、コストをどうやって負担するのか、道の駅の連携を支えるということについて、重点プロジェクトに位置付けてほしいと思います。

コーディネーター

4人の皆様から、御意見をいただきました。

推進方針2「情報の交流促進」につきましては、一旦ここで区切りとさせていただきます。

それでは、また愛知大学の戸田教授に一言コメントをお願いいたします。

愛知大学三遠南信地域連携研究センター 戸田センター長

二、三点気になりました。防災について何回か御指摘がありました。災害のとき、どの道がどう活きるのかということ。三遠南信自動車道のみならず、アプローチ道路も含めて全域できちんと決めていくことが必要ではないかと思えます。SENAでも、そういう調査がなされています。緊急時に道路をどうつないだらよいか、一本一本つないでいくということをやっています。こうした情報は、各自治体は持っているが、一步自治体を出ると全然わからない。そういう意味では、SENAの役割は随分大きいと改めて思いました。

それから、道路と鉄道、あるいは自転車があります。当然、ここにはバスも入ってきますし、それから過疎地であればタクシーも入ってきます。一個一個ばらばらになっていると、それをつなぐ人、また、その人を支えるセクションが必要になります。

それから、道の駅は随分歴史があって、道の駅自体、日本から海外に出て行っているプロジェクトです。地域の資源を道路という動きに乗せる大きな可能性を持つプロジェクトですが、かなり数もできてきた状況で、競合になっているところもあります。そこで一つは、道の駅全体のストーリーが要るのだらうと思えます。私も調査してみましたが、道の駅にやって来るお客さんは、その道の駅のオリジナル商品が欲しいのであって、どこにでもあるものを欲してはいません。でもオリジナルのもの一つの道の駅では、なかなかマーケットは成り立たない。ですから、これを組み合わせて、特性をその中で作り出していくのがよいでしょう。それから、「もっくる新城」の調査事例ですが、道の駅にやって来る人は、必ずしも地域情報を得ようと思って来ているわけではありません。買い物やトイレに寄

ったついでに情報センターで地域情報を得ています。地域情報を得ると、次の行動につながります。道の駅が「つなぐ」という公共的な役割を持っていくと、様々なネットワークができるのではないのでしょうか。新ビジョンのプロジェクトの一つとして道の駅とサービスエリア・パーキングエリアをつないでみるのはどうでしょう。高速道路自体も、オープンになっていくなかで、サービスエリア・パーキングエリアで売る商品も地域のもの、サービスエリア・パーキングエリアを目的にして人が来ることになる。これもつなぐという意味合いと観光としての商品性があるのではないかと感じました。

コーディネーター

最後に、基本方針全体について4名の方に御意見をいただきます。

まず初めに豊橋商工会議所の神野会頭、お願いします。

豊橋商工会議所 神野会頭

皆さん、いろいろお話をされておりますので全体としての話ですが、25年前にスタートしたこの三遠南信サミットも、25年たちますといろいろ変わってきます。一つ大きく変わっているのは、日本においては成熟化が進んでいるということ、情報技術がすごく変わってきているということです。それからグローバルというものが、多分25年前は北米や欧州が先進地で、アジアは生産拠点ぐらいの話だったと思います。しかしながら、今は中国をはじめアジアの方が下手をしたら進んでいるかもしれないというように、所得なども全体として変わりました。こういった中で、新ビジョンを考えると、かなり戦略的に、今までの延長ではなく、今あるいいものを最大に生かし、未来を戦略的に、ビジョンからさらにグラ

ンドデザインぐらいのことにしないと、なかなか追いつかないのではないかと思います。

それから、つながるということに加えてもう一つ大事なものは、ずっとお話に出ていました、集積です。たまにつなげるだけでは、本当に仲よくはなれません。あるときは集積が必要で、人がつながることと、ものが動くこと、それから情報が動くこと、それらを共有することが人の営みとしては一番大事だと思います。

戦略的で、またつながるということから言うと、今の高規格道路から主要幹線道路、それから城内道路の戦略的な細かなつなぎ、それから戸田さんがおっしゃったような、バスを走らせるということ、それから自転車などのつなぎを全体のグラウンドデザインにしていくことが必要かなと思います。

もう一つの最大の問題は推進方針2に出ています、情報メディアの点で、本日あまり議論が出ていないのですが、愛知県、静岡県、長野県のマスメディアがみんなばらばらだということです。もし可能性があるとするなら、中日新聞東海本社に東三河と遠州と南信州を管轄してもらい、浜松市の都田にある工場から地域内全てに配達ができればと思います。これは戦略的に中日新聞はやっていたかと思いましたが、飯田の方に聞くと、長野県内では信濃毎日新聞が一番だけれども、飯田下伊那地域では中日新聞も有力だということらしいです。プロ野球でも、浜松と同様に、どちらかというと中日ドラゴンズのファンが多いということです。東三河では、名古屋の記事を見ているより、浜松の記事を見ているほうが楽しいかもしれません。

あとは、ラジオやケーブルテレビなどのローカルなメディアをどのようにつなぐかということだと思のですが、それがだんだん生活圏などいろいろなことにつながっ

ていくのではないかと思います。

コーディネーター

続いて、飯田商工会議所の柴田会頭、お願いいたします。

飯田商工会議所 柴田会頭

三遠南信自動車道の全線早期開通が、いかに三遠南信サミットの成果を上げるために大切かということの結論に向けて意見発表をさせていただきます。

南信州地域は、三遠南信自動車道とリニア中央新幹線の二大交通プロジェクトが、今同時に進められています。リニア中央新幹線は10年後の2027年に開通しますが、それを見据えまして三遠南信自動車道の整備はもとより、リニア中央新幹線の長野県駅に接続する国道153号、中央自動車道の座光寺パーキングエリアに設置予定のスマートインターチェンジ、さらには中央自動車道とリニア中央新幹線の長野県駅を結ぶ座光寺上郷道路といったリニア中央新幹線に関連する道路の整備計画が着々と進められています。

また、中山間地域の重要な移動手段である JR 飯田線も、リニア中央新幹線の長野県駅へのアクセス機能や広域観光資源として期待されておりまして、その利用促進についても積極的な取り組みを進めているところです。当地域は、スーパーメガリージョンの形成におきまして、国のナレッジ・リンク構想の一翼を担い、産業振興の機能集約を目指す「知の拠点」構想も動き始めております。産・学・官・金の連携による人材育成や研究開発も進められておりまして、人材の確保・定着が図られ、航空宇宙産業を初め、健康、医療、食品などの次世代を見据えた産業の創出が期待されています。

先ほどから、お話が出ておりますが、リ

ニア中央新幹線は「人と情報」を運び、三遠南信自動車道は「もの」を運ぶ動脈となります。その相乗効果は、計り知れないものがあると思っております。このような大交流時代に向け、地域の特徴や強みを生かした産業づくりとともに、地域の産業競争力を高める戦略的な企業誘致や地域連携による産業振興も必要であると考えております。しかし、先ほどのパネルディスカッションでも出ておりましたが、深刻な人材不足に加えて経営者の高齢化、後継者不足などにより、これまで地域経済を支えてきた中小企業が事業の継続、承継などが難しい現実に直面をしております。このような中で、活力あふれる地域経済の発展のために地域内の連携強化、それから地域外からの企業、人材、技術等の導入が必要であり、地方創生を後押しする安全・安心で住みよい環境を整えるためにも、これらを支える地域基盤である道路、鉄道、情報通信等の整備が国土強靱化、アセットマネジメントの観点からも必要であると思っております。

結論ですが、そのためにも悲願である三遠南信自動車道の早期全線開通は、中央自動車道と東名高速道路、新東名高速道路、また、リニア中央新幹線と JR 東海道新幹線を結ぶ切れ目のない広域交通ネットワークを形成する重要な南北軸として、大きな役割を担うものと思っております。加えて、生活道路としても利便性の高い交通インフラであるため、地域基盤となります広域ネットワークの整備は必要であると考えています。

先ほど神野会頭の話についてですが、長野県の新聞は、第一が信濃毎日新聞で、南信州地域は中日新聞の販売部数が多い状況があります。

コーディネーター

続いて、豊橋市議会の坂柳議長から御意

見を頂戴したいと思います。

豊橋市議会 坂柳議長

東三河地域を代表いたしまして、議会の立場で、基本方針全体について意見を述べさせていただきますと思います。

先ほどからお話がありましたように、10年後、資料集13ページのとおりのものでできれば、三遠南信地域はすばらしい発展を遂げていくのではないかと考えております。そんな中、東三河でいけば豊橋市と豊川市、蒲郡市、そして田原市の4市が関連した23年連続自動車輸入額が国内ナンバーワンの三河港がございます。重要港湾以上の港は三河港含め125か所あるわけですが、27年度の港湾別貿易額を見ると、1位から名古屋港、東京港、横浜港、神戸港、大阪港、千葉港と続き、7位に三河港がランクインしています。大変ポテンシャルの高い港でございますが、港から高速インターチェンジのアクセス道路が脆弱で、豊川インターチェンジまではおよそ19キロメートルあります。ほかのところを見ると、1キロメートルから3キロメートルぐらいが平均かと思っておりますので、港が有する自動車産業の高いポテンシャルをまだ活かしきれていないと思っております。

あと、東三河地域の奥三河地域は医師が不足している状況であり、重篤患者は豊橋市、豊川市、また浜松市などにある高次医療施設に搬送されております。そのため、救急搬送のための道路が必要ではないかと思っております。

あと観光面におきましても、新東名高速道路が開通し、東三河地域には長篠設楽原パーキングエリアができて、特に新城圏域が大変活発に、人ともものが動いていると思っております。情報の交流促進について、地域づくりサポートネットの山内さんの話にありましたように、道の駅をしっか

り活かすこと、そして戸田さんのお話にありましたように、パーキングエリア、サービスエリアが三遠南信地域情報を発信する交流拠点になることが大事です。また、今、豊橋エリアの国道23号においても道の駅の構想がございしますが、防災機能も備え、道の駅の充実を図っていけばいいのではないかと考えております。

リニア中央新幹線が今から10年後には名古屋まで開通する見込みで、道も、そして鉄道においても東西はしっかりしますが、飯田から遠州、そして東三河を結ぶ南北の、JR 飯田線を含む鉄道、道路が必要ではないかと思っております。

以上のことから、産業の振興を支える力の道、人々の安全・安心を支える命の道、そして地域の交流を支えるきずなの道として三遠南信自動車道と浜松三ヶ日・豊橋道路の早期実現、そしてそれに付随する様々な縦貫道や環状道路が整備されることが重要であると思っております。

コーディネーター

それでは最後に、戸田先生よろしくお願ひします。

愛知大学三遠南信地域連携研究センター 戸田センター長

先ほど山内さんからサイクリングのことで大変魅力的な提案をいただきましたが、私から軽トラ市のことを少し申し上げたいと思っております。

今回のビジョンの中でも、この軽トラ市のネットワーク化が言われております。全国で開催される軽トラ市の数ですが、150ぐらいになり、特にこのエリアは集積が大きいです。商店街の衰退や買い物弱者の増加などに対し、移動する商店街として、軽トラ市がまちづくりの一端を担う可能性があるのではないかと考えております。

車体利用の状況についてです。一般的な商店的なものもありますし、それから農産品を売るものもあり、そういう意味では道の駅と非常によく似ています。それからデザイン志向の軽トラ、あるいは最近サービス型のエステやネイルなどを行うものなど、様々な形のものが稼働的なまちとして登場しています。

次に、一回当たりの来外者と年間回数を示しています。これを見ていただくといろいろなタイプがあります。このエリアでは、新城市が全国三大軽トラ市として老舗なのですが、一回大体2,000人ぐらいの方が来られて人が集まります。昨日磐田で行われた軽トラ市は全国の大会でもあり3万人が集まりました。通常は1万人ですから、通常なかなか考えられない人数が集まり、閉まっている店がそのときは開店するという効果もあります。もっと小規模なものもあり、小規模多頻度型は人口の少ないエリアには向いていると思います。全体として、まち自体が動いて出ていくというものです。

市外からの来場者と出店者の比率ですが、市外から出店されるという点が非常におもしろいところで、これはほかのまちの軽トラの人たちが集まってきて、いろいろな集まりができるということです。これを調査してみると、大体移動時間が60分ぐらい以内の範囲で出店者が集まる傾向です。新城で開かれている軽トラ市には浜松からの出店者がたくさん来られていて、多分最大売り上げを上げているのはウナギ屋さんだと思いますが、複数店が来ています。

全国軽トラ市の地域創生宣言がつくられています。「全国軽トラ市でまちづくり団体連絡協議会」が設立されており、略して軽団連と言いますが、全国組織として地域創生を主張していくことが重要ではないかということです。この軽トラ市相互が連絡できるのは、その集積が非常に大きいこの

三遠南信地域ではないかと思えます。問題になるのは、宣言の三点目にある道路使用で、なかなか使わせてくれないという課題があります。問題解決のためには、全国組織や県境を越えて活動していくことが重要ではないかと思えます。

全国軽トラ市には、スズキ株式会社の鈴木修会長が必ずお越しになります。スズキは東京モーターショーにも軽トラ市向けの軽トラを出展しています。このエリアの軽トラ市とはただ商品を守る市だけではなく、自動車の開発と一緒にあって、その技術も盛り込むことができるわけです。

これは新城の調査結果ですが、軽トラ市だけやっている出店者は25%で、あとの75%は、他のイベントに行ったり、個別の移動販売をしたり、いろいろなことをやっています。見方を変えれば、移動販売が集まる場が軽トラ市です。また、軽トラ市と道の駅も連携していますし、サービスエリア・パーキングエリアに軽トラ市を出すこともやっています。これがずっとつながっていくと、非常に稼働的だと思います。人口は減少していきますから、何かを大きくつくることは難しくても、動かして対応できることは結構あることだと思います。

また、この軽トラは防災機能があって、何かあって地域がダメージを受けたとき一緒にあって動いて、まちをつくることもできると思います。今回のビジョンの中で、軽トラ市がプロジェクトになっていくと大変おもしろいと感じています。

コーディネーター

以上で、4人の方からの発表を終わらせていただきたいと思います。

まだお時間がありますので、御意見があればお伺いしたいと思います。

NPO 法人地域づくりサポートネット

山内代表理事

サイクリングの話をさせていただきます。

自転車活用推進法が今年できたという話の中で、県と浜松市が協力しながら、浜名湖でブルーの矢羽根の路面表示を今年から始めます。豊橋市なども一部で、既にやり始めているところがあります。塩の道のサイクリングロードなども全てが道を広くできませんが、ドライバーに対する注意喚起にもなるし、走れるところをルート化し、一定間隔で標示していくことを考えられないでしょうか。あと浜名湖でやっているように受け入れ体制を整備してはどうでしょうか。何か困ったときの立ち寄り場所、バイクルピットとして浜松、湖西では65カ所が登録されていますが、道の駅やその沿線の観光施設を登録するなど、そういうものを、三遠南信に広げていけたらと思っております。

コーディネーター

ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。

浜松市議会 渥美議長

スーパーメガリージョン構想という大きな構想の中で、この三遠南信地域の中核的な都市圏を目指すということで、縦軸もしっかりやりましょうという話があります。浜松市の製造品出荷額がリーマンショックのときに3兆円あったものが、3割減の2兆円になりました。今、三遠南信地域全体の製造品出荷額が14兆円でございますので、この高度情報通信網を使いながらいろいろな地域、自治体が遠隔的な操作も含め、そこにいなくても、あるいはそこでもしっかりやっていけるためには、先ほど申し上げました光ファイバー等の整備は必要です。また、道路整備のストック効果として、製

造品出荷額のような明確な数値目標を示していけると、ビジョンの目的が非常にわかりやすくなるのではないかと思います。新ビジョン策定委員会の中で御検討いただきたいと思います。

コーディネーター

豊橋商工会議所の神野会頭、どうぞ。

豊橋商工会議所 神野会頭

昔調べたことがあるのですが、アメリカのミネソタ州にはツイン・シティと言われている、ミネアポリスとセントポールという二つのまちがあります。ミネアポリスは比較的近代的な都市で、セントポールは古典的なビクトリア調の都市で、ちょうど浜松と豊橋ぐらいのエリアです。1960年以前は、お互いライバルで、お互い野球チームがあって死闘をしていました。静岡県でサッカーで言うと、清水と磐田のような感じでした。1960年ぐらいからツイン・シティにしようと、ミネアポリス・セントポール都市圏という構想をやり始め、その後、25年ぐらい前だと思いますが、モール・オブ・アメリカという世界最大の商業アミューズメント施設をつくりました。その地域は冬になるとマイナス20度ぐらいになるものですから、両都市から、そこに家族連れがみんな来て一日過ごす、志都呂にあるイオンモールのもっと巨大なものです。今は、大リーグもフットボールもバスケットもホッケーも全部、このツイン・シティで共有しています。

それから、もう一つ大事なことは、ニューヨークやカリフォルニアと違って治安が安定しており、最も生活圏として環境がよく、経済力もある地域圏であり、アメリカの中でも非常に人気があります。社会インフラがベースですが、地域の発展をスポーツや文化、生活などいろんなことをプログ

ラムिंगすることにより、1960年から50年たって今のようなツイン・シティになっています。

コーディネーター

田原市の山下市長、どうぞ。

田原市 山下市長

渥美半島全域が田原市でして、渥美半島を回ると約100キロメートルです。自転車で回するには一番よく、一部太平洋岸に自転車道がありますが、北側にはありません。先ほど話がありましたブルーの路面標示をし、渥美半島を周遊できる自転車道づくりを進めたいと考えています。今、13年目になる「ぐる輪サイクリング」というイベントを毎年やっております。サイクリングをやる方が多いので、これを三遠南信地域につなげ、自転車道を整備していきたいと思っています。

コーディネーター

湖西市商工会の佐原会長、どうぞ。

湖西市商工会 佐原会長

湖西市の位置は豊橋と浜松のちょうど真ん中にあります。人口は6万人の都市ですが、工業は豊橋の倍ぐらいの売り上げがあり、浜松にも追いつきそうな状況です。二十数年前に浜松三ヶ日・豊橋道路という名称になりましたが、三河港、清水港を利用する場合は、国道1号を使うわけで、工業実績のある湖西の名前がないのはどうかと思っています。工業の実績は素晴らしいものがあると、これだけは言わせていただきます。

豊橋商工会議所 神野会頭

浜松三ヶ日・豊橋道路は、私は今年も陳情に何回も行きましたが、湖西市は全部陳

情に参加しています。国土交通省では完全に認識をされていますので、最初の期成同盟会をつくるときに、出発点と到達点のことから湖西の名称が入らなかったのですが、もちろん湖西がほとんどの場所を通るわけで、それは市長もよく知っていますので大丈夫だと思います。

それから、先ほどのツイン・シティの話ですが、二つのまちと182の都市でやっています。二つの都市の話ではなく、そのほかに182の都市があつて、それぞれの都市が、全体の中で役割を持っているのです。それがすごく大事で、全体としては380万人ぐらいのエリアです。

コーディネーター

私からも一点、論点を御提案させていただきます。これからの車はどうなると思いますか。燃料電池、ハイブリッド、電気といろいろありますが、どうやら電気自動車にシフトしつつあります。電気自動車が普及していくためには充電インフラが必要です。電気自動車のこれからの普及とあわせて、道の駅やサービスエリア・パーキングエリア、ロードサイドの集客施設に戦略的に充電インフラを設置していくことが非常に大事になってきます。三遠南信地域でも、電気自動車が安心して走ることができる充電インフラの整備をしていくことを、ほかの地域に先んじてやっていくことも必要ではないかと問題提起だけさせていただきたいと思います。

それでは、意見交換を終了したいと思います。

新ビジョンの策定に当たりましては、本日いただきました様々な御意見を参考にさせていただきまして、しっかり策定作業を進めてまいりたいと思います。

皆様の御協力で充実した意見交換ができたと思います。ありがとうございました。

以上をもちまして、道分科会を閉会いたします。

