

5 「道」分科会 要旨

San-En-Nanshin Summit 2012 in Higashimikawa

「道」分科会では、「県境連携を促進する地域基盤整備の状況と展望」をテーマに意見交換がなされた。

コーディネーター	豊橋市	市長	佐原 光一
報告者	国土交通省浜松河川国道事務所	所長	天野 邦彦
	愛知県三河港務所	所長	浅野 秀磨
議会	浜松市議会	議長	鈴木 浩太郎
	豊橋市議会	議長	近田 明久
	飯田市議会	議長	上澤 義一
行政	新城市	市長	穂積 亮次
	田原市	市長	鈴木 克幸
	東栄町	町長	尾林 克時
	豊根村	村長	伊藤 実
	阿南町	町長	佐々木 暢生
	喬木村	村長	大平 利次
経済	浜松商工会議所	会頭	御室 健一郎
	天竜商工会	会長	平賀 丈太郎
	御前崎市商工会	会長	阿形 好男
	田原市商工会	会長	河合 利則
	泰阜村商工会	会長	秦 和陽児
住民	NPO 法人てほへ	理事長	伊藤 静男
	NPO 法人地域づくりサポートネット	理事長	山内 秀彦

(敬称略)

はじめに コーディネーター / 豊橋市 佐原市長



豊橋市長の佐原です。今日の「道」分科

会を担当させていただきます。よろしくお願いいたします。最初に、事務局からの説明をお願いします。

事務局

それでは、前年度の議論について、確認をさせていただきます。前年度の「道」分科会では、第1期の重点プロジェクトを総括し、第2期に向けての方向性が議論されました。

1つ目、震災以降、防災の面、地域の連携という点で道路の重要性が再認識されて

いる。新しい意識で「道」をとらえなければならぬ。

2点目、単に道路整備を要望するだけでなく、三遠南信地域の骨格として、また国全体の中で、なぜこの道路が必要なのかという点を訴えかけていかなければならぬ。

3点目、道路の整備と同時に、それを活用した住民交流、観光連携などを推進していかなくてはならない。こうした方向性が出されたわけでございます。

前年度の議論を引き続きまして、今回さらに発展的なご議論をいただきたいと思っております。そこで今回の議論のテーマですが、新東名高速道路、三遠南信自動車道など、三遠南信地域連携ビジョンに掲げました交通基盤の整備が着々と進みつつあります。こうした現在の進捗状況や今後の展開についてご議論をいただくため、「県境連携を促進する地域基盤整備の状況と展望」を今回のテーマとして設定しました。

コーディネーター / 豊橋市 佐原市長

ありがとうございました。続いて、三遠南信自動車道の整備状況と効果につきまして、国土交通省浜松河川国道事務所長の天野邦彦様から、お願いいたします。

報告

国土交通省中部地方整備局

浜松河川国道事務所 天野邦彦所長

浜松河川国道事務所長の天野と申します。本日の機会をいただき、ありがとうございます。三遠南信自動車道の整備状況、鳳来峡 IC(インターチェンジ)から浜松いなさ JCT(ジャンクション)までの間の供用に伴う効果について、当事務所でまとめた結果についてお話しします。

まず、中部地方の高規格道路網についての資料です。4月14日に新東名高速道路の

静岡県の区間が開通しました。東名、中央自動車道、名神、伊勢湾道路と幾つか既に道路ができていますが、全国的な道路の繋がり、あるいは中部地方における重要な道路の繋がりを考えたときに、ネットワークとして繋がっていることに意味があります。国土交通省では、未だに繋がっていない部分をミッシングリンクとして幾つか挙げております。三遠南信自動車道は、重要なミッシングリンクと目されています。三遠南信自動車道がすべて繋がれば、東名高速、新東名、東名、中央自動車道を繋ぐ効果もあります。今まで大きな高速道路と繋がりがなかった地域の重要な足になると期待されているわけです。また、新東名の浜松いなさ JCT から豊田東 JCT までの区間もミッシングリンクだと考えておまして、三遠南信地域では、この2つが繋がっていない道路と考えております。

全体の進捗状況ですが、三遠南信自動車道は、中央道の飯田山本 IC から、新東名の浜松いなさ JCT までの約100キロメートルを繋ぐ高規格道路です。北側から飯橋道路 1 工区という部分が既にできております。2 工区が現在事業中の区間です。2 工区は、西側が平成27年度、東側の半分が平成29年度に開通する予定になっております。次に第3工区があり、現在調査をしているという状況です。

小川路峠道路は現在供用されている区間です。そこから青崩峠道路までは現在の国道152号を活用しようということで、現道活用区間となっています。青崩峠道路につきましては、工事用の道路の着手が行われる予定になっております。その南、静岡県に入りますが、浜松市の仮称水窪北 IC から仮称佐久間 IC、この区間については、現道活用区間にはなっておりますが、本年度から計画段階評価を進めるための調査を実際に始めております。

浜松河川国道事務所では、仮称水窪北 IC、仮称佐久間 IC 間の調査、さらに南の部分の事業を実施しています。仮称佐久間 IC から仮称東栄 IC の間が、平成30年度の開通を目指して事業を進めております。さらにその南側、仮称東栄 IC から鳳来峡 IC の区間は、おおむね10年ぐらいを目処に供用につなげたいということで、現在、事業を実施しているところです。鳳来峡 IC から浜松いなさ JCT 間の13.9キロが既に供用開始をしております。新東名の開通と、三遠南信自動車道の開通はほぼ同じ時期になっております。現在、新東名は御殿場 JCT から三ヶ日 JCT までが開通しており、三遠南信自動車道は、浜松いなさ JCT から鳳来峡 IC までが繋がっている状況です。

三遠南信自動車道は、鳳来峡 IC から浜松いなさ北 IC までが今年の3月4日に開通し、その1ヶ月後の4月14日、新東名の開通に合わせて、浜松いなさ北 IC から浜松いなさ JCT までの間が開通しております。開通してからどの程度、車が走っているかを説明した資料です。東名と繋がったことで、それまで1日当たり大体1,600台走っていたものが2,300台、特に休日では2,400台が3,600台で、全体として4割程度増えています。道路というものは途切れ途切れにできても仕方がなく、大きなネットワークの中の一部として繋がって、初めて効果が出てくるということが、データから分かります。三遠南信自動車道を、予定どおりつなげていくことが重要だと理解されます。

開通に伴って社会的な効果というのが出ておりますが、特に、観光という観点があると思います。信州新野千石平という道の駅がございますが、お客さんがどのように増えてきたかということを示しています。3月4日に三遠南信自動車道が単独で鳳来峡 IC から浜松いなさ北 IC まで開通したときは、その前の週の日曜日に比

べてお客さんはそう変わらなかったです。ところが新東名と繋がった後は、お客さんが一気に2.6倍に増えています。道の駅の運営をされている方のご意見ですが、三遠南信自動車道、新東名の開通で、例えば静岡市から来る場合に、1時間程度移動時間が短縮したと。非常に便利になったということで、お客さんも順調に増えているという声を聞いております。

また、芝桜で有名な豊根村の茶臼山高原で、芝桜祭りの来場者数を昨年と今年で比較しますと、大体2割ぐらい増えております。観光バスで来られる方が多いのですが、特に関東から来られた方が4倍ぐらい増えており、広域からの人を集めることが可能になっています。観光バスの運転手さんの声として、国道257号経由で来る予定だったけれども、新しい道路を使って非常に便利になったということも聞いております。

引き続き、観光の面ですが、以前は、浜松の方から信州の方に行こうとしたときに、中央自動車道を使って往復のコースをとるのが常であったのですが、開通後には行きは三遠南信自動車道で、帰りは中央道で帰ることができるようになったと聞いています。また、浜松の方から東栄のほうに行く奥三河バスツアーをやっておられる観光会社の方の声としては、途中山間地を走りますと時間がかかるので、トイレ休憩が必要だったのですが、時間が短くなったので、その必要はなくなり、観光地のところで使う時間に40分ぐらい余裕が出たということで、観光の質が上がっているということも分かりました。道路の開通により、観光客の量が増えるのとあわせて、質的な向上もできたということです。

次は日常生活についてです。東三河に住んでいる方が、医療や余り普段買わないようなものを買うとか、そういったときに、やはり近傍の大都市である浜松や豊橋に行

く場合が多い。そういったときに、非常に時間が短縮できたということで、生活の利便性が向上したと言われております。

さらに、医療の話です。例えば、東栄病院、奥三河の非常に重要な医療機関ですが、専門外来は都市部の大病院から派遣されている非常勤のお医者さんで対応されており、さらにお医者さんだけではなくて、看護師も不足傾向になっているということです。今回、この三遠南信自動車道ができたことで、浜松医大、豊橋ハートセンターといったところから派遣されているお医者さんも非常に早く来られるということで、現地での診療の時間を延ばすことができ、看護師の方も大きな街から通勤が可能になったということで、地域の医療にも役に立っていると言えます。特に救急医療については、時間の短縮効果が大きく出ていると考えております。重篤の救急患者の方を、浜松医大、豊橋、豊川の3次救急ができる医療施設に搬送するということがあります。それぞれ短縮効果を見ますと7分から17分ということで、救急医療にとって時間は非常に大切です。時間の短縮という面で救急医療にとって大きな効果を示していると考えています。また、供用した三遠南信自動車道は、山間部の中でも非常に線型がいいものですから、非常に走行性が向上しました。道を曲がったときに体が動くというようなことが少なく、患者さんや運転手の負担が減っている。走行の質も向上したと言えます。

次に、産業に対する効果を示しております。例として、東栄町にある工場で、工場の製品輸送に関してどれだけ効果があったか、グラフで示しています。三遠南信自動車道ができる前、例えば、湖西市から輸送したときに、荷造りから始めて平均7時間15分かかっていました。これが5時間45分、すなわち1時間半短縮になったということ

を聞いております。走行時間自体が30分減ったというのがありますけれども、山道の曲がりくねった道ではないので、荷づくり自体を簡略化することで、もう30分減らすことができた。さらに常に安定して同じ時間で着けますから、余計な時間を見積もらなくていいということで、余裕時間も30分減らすことができたということで、合計すると1時間半だということで、これだけの効果があるというように聞いております。やはり道路というのは単に早く着くだけではなくて、安定した走行性が必要だということです。あるときは混んで時間がかかるとか、そういうことがない。非常に安定した道路になったということが、道路の効果としてあって、最終的に1時間半も短縮できたというものです。常にジャストインタイムで、物を納入しなければいけない。信頼できる道路が、重要だと考えております。

以上、三遠南信自動車道の現状、事業の進捗状況、その効果についてお話をしました。

最後に補足ですが、国道473号の天竜川にかかっている原田橋のケーブル部に破断が見られたため、4月から2カ月ほど通行止めになりました。これにあわせて見名トンネル、太和金のトンネル内の崩落事故がありました。山間部では近年とりまく自然環境等が過酷となる傾向があり、道路が機能しなくなることによって地域の交通、生活に負担を強いるということがあります。今回、三遠南信自動車道は災害にも強い道路としてつくっていきます。冗長性を持たせることで、あるところで通行できなくなっても、他の場所から通れるというような形で、災害時のバックアップ体制ができるように考えております。

最後に、今後の開通予定です。仮称佐久間IC 仮称東栄IC間が平成30年度に開通の予定です。新東名は平成26年度に豊田東

JCT と浜松いなさ JCT の間ができるということになっております。さらに三遠南信自動車道の北側、天龍峡 IC から龍江 IC の間が平成27年度、龍江 IC から飯田東 IC までが平成29年度の開通予定というようになっています。ご清聴ありがとうございました。

コーディネーター / 豊橋市 佐原市長

どうもありがとうございました。続きまして、愛知県三河港務所長の浅野様から、ご報告をお願いいたします。

愛知県三河港務所 浅野所長

皆様、こんにちは。紹介いただきました愛知県三河港務所の浅野と申します。三河港の利用状況、施設の整備、取り組みや計画についてご説明をさせていただきます。

三河港は昭和37年に西浦、蒲郡、豊橋、田原の4港を統一して誕生しました。その2年後、39年に重要港湾に指定され、名前がついて今年がちょうど50歳、2年後が重要港湾指定50周年になります。蒲郡、豊川、豊橋、田原の4市にまたがる周囲約80キロ、面積132平方キロメートル、日本のすべての港湾の中で第8位と、かなり大きな規模の港です。三河港務所が所管する施設ですが、公共の岸壁、荷を積んだり荷さばきをしたりする場所、航路、臨港道路、港湾区域内の道路、緑地、それから三河港の中の漁港も、3港ほど所管をしております。また、国定公園に囲まれ、豊かな自然と広大な水域をもっており、海洋ヨットハーバー、大型リゾート施設であるラグーナ蒲郡、大塚海浜緑地、三河の臨海緑地といった交流施設も整備をしています。

それでは港の利用状況をご説明します。三河港の主要貨物は、完成自動車で、国外、国内を合わせたすべての取り扱いの貨物の69%が完成自動車です。臨海部のトヨタ田原工場を始め、岡崎の三菱自動車、湖西の

スズキ自動車等、世界を代表する自動車産業が集積しており、輸出は台数、貿易額とも全国3位、特に輸出については、日本全国の輸入車の4割がこの三河港を利用しています。平成5年から19年連続で全国1位という素晴らしい実績を納めております。

資料にあるのは、三河港の取り扱い貨物を示したものです。平成20年のリーマンショックの影響で、翌21年は大幅な減となりました。翌年は多少回復しましたが、東日本大震災、タイの洪水、急速な円高の影響で、輸入以外はすべてマイナスとなり、全体では13%の減になりました。しかし、最近の状況としては、輸出額で対前年の同月比で9カ月連続の増ということで着実に回復しております。ただ、尖閣列島等を始め、対中国の問題の先行き懸念が予想されるところです。

次に、三河港のコンテナの取扱量をあらわした資料です。取扱貨物の大幅な減の中でも、22年をわずかに上回り、過去最高を更新するという状況です。来年度からは新たにウラジオストクへの新規航路が開設されるということで、大幅な伸びを期待しています。

次に、三河港の整備方針についてです。産業・物流の拠点、環境の保全・再生、安全安心で災害に強い港湾整備という3つの柱を軸に事業を進めています。今年度の事業について、ご紹介をさせていただきます。

最初に蒲郡地区です。ここは水深11メートルの公共埠頭の岸壁を整備しています。入港船舶が大型化し、岸壁の整備が求められておりまして、全体で570メートルの埠頭を計画していますが、暫定的な整備を早急に進めているところです。570メートルのうち240メートルを今回整備し、この区画を平成26年には工事を完了させるため、鋭意進めているところです。主に岡崎の三菱自動車の荷出しの埠頭になると考えております。

次に御津地区です。県の企業庁が実施している、御津の1区埋め立てにあわせて、公共埠頭を整備するものです。岸壁、物揚げ場は既に完了していますが、今年度は航路浚渫（しゅんせつ）をやっております。この工事で発生した砂を、海底のほうに覆砂して、ヘドロなどを覆う形で、苦潮、青潮対策にも取り組んでいます。

次に、豊橋市の船渡地区の岸壁の老朽化に伴う補修についてです。来年度には完了させるべく、大規模補修を進めております。船渡地区の北側の三河港 IC の部分、海岸部の耐震対策事業です。海岸堤防の液状化対策として、平成19年度から事業を開始し、26年度の完成を目標に、工事を今進めているところでございます。

三河港務所ではこうした施設の整備の改修といった、ハード面と並行してソフト面の取り組みも進めています。本県は沿岸部での津波高潮対策として、昨年度から県の防災局と連携し、有識者の方々による検討会を設けて検討を進めております。今年度は、どういった影響が出るのかというシミュレーションをもとに、市町村のハザードマップ作成支援のための高潮浸水予想図を作成する予定です。地震、津波については、防災局のほうで進めており、これらを合わせて、ハード、ソフトの適切な組み合わせによる減災、防護対策の検討をしていく予定です。

もう一つのソフトの取り組みとして、三河港の振興も私どもの仕事です。港湾利用者の意見を反映させた効率的な施設整備と利用の促進、いわゆるポートセールスを実施しております。これまでご要望のあったものを挙げますと、岸壁や道路の整備は当然ですが、意外にCO₂の削減、環境問題、環境対策も一つ大きな柱になっており、企業にとって関心が高い状況です。地域の産業や経済、生活文化を支え、さらには災害

時の安心安全を確保する上では、基盤となる道路ネットワークの整備とともに、このネットワークと海の拠点、港、三河港をしっかりと結節して、物流の基盤構築をする必要があります。

当地域では、東西方向の幹線道路というのは整備される目処がついていますが、まだ南北方向の幹線道路の整備は弱いと。これから整備を進めていただく必要があるように思います。東海環状の一部区間が開通したことで、三河港と奥三河を結ぶ時間距離が20分程短くなり、ロジスティックの線と点を有機的に組み合わせたネットワークを組むことが、いかに大事かが分かると言えます。縦の線としての三遠南信自動車道の早期整備、浜松三ヶ日・豊橋道路の早期整備をさらに進めていただきたいと、しっかり声を上げていきたいと考えております。

資料は、豊橋市の企業が20フィートのコンテナ貨物を上海まで輸送する場合のコストの試算です。CO₂を金額勘案したものも含めていますが、総コストで名古屋港を使うよりも2割以上、三河港を使っていたほうが安いと。あくまでオーソライズしていない三河港務所の試算ですが、そういう結果になります。これまで企業ヒアリング等でも、背後圏に立地する企業の外資コンテナは、ほとんどが名古屋港を使っています。経路コスト、輸送コストの比較等を踏まえ、三河港の利用促進を図りたいと考えています。

最後に港湾計画について説明します。物流の産業機能、人流交流機能、環境生活機能、安全防災機能という4つの柱を軸に計画しております。この計画は、三河港の自然環境に配慮した六条潟の保全、貧酸素を進めないようにできる限り配慮しつつ、地域の要請や港湾整備の選択・集中、ある程度見込みをつけながら優先度の高い港湾の強化を図るべくつくったものです。

最後になりますが、三河港は「世界に繋がるゲートウェイとロジスティクスパーク」という目標に向けて、港湾機能の充実に努めるとともに、関係各位と協働してポートセールス等に取り組み、活性化を図っていきたくて考えております。

昨今の港湾を取り巻く環境は、国際競争力の強化、テロ等への保安対策の強化、環境問題といった社会的な要請に加え、東日本大震災以後の防災への対応と、大きく変化しています。先行きの見通しづらい社会経済情勢の中で、ニーズに的確かつタイムリーに対応するには、皆様のご理解とご支援が不可欠です。皆様のご支援をいただきながら、重要港湾からのステップアップを目指したいと考えておりますので、皆様、三河港をよろしく願います。どうもありがとうございました。

意見交換



コーディネーター / 豊橋市 佐原市長

ありがとうございました。それでは、二つほど論点を設け、意見交換に移ります。

一つは、実際に道路を使用する立場から見た交通基盤の整備、計画状況とその整備効果。つまり整備によってどのような効果が生まれているのか。または将来どのような効果を期待しているのかという点についてです。

二つ目は、整備効果を高めるためにS E

NA構成員及び関連組織が連携して取り組む課題というのは何だろうかという、その二つの点について、それぞれの立場からご意見をお聞かせいただきたいと思います。

浜松市議会 鈴木議長

浜松市議長の鈴木浩太郎です。二、三意見を述べさせていただきます。

浜松市は1500平方キロという大きな市でありまして、山間部も多いわけです。原田橋の件もありましたが、中山間地は、一つ道路が壊れる、あるいは橋が通れなくなると一挙に孤立してしまいます。そういう観点からも三遠南信自動車道を早く完成をしてほしいと思っていますところでは。

効果としては、鳳来峡ICまで開通したことで、緊急車両で病院へ搬送できる。そして命を救われた方もいるわけです。一刻も早く開通をしていただきたいと思います。特に浜松市は、浜松医大、医療センター、三方原聖隷等々病院が充実しております。いかにそこへ速く運ぶかということが肝要です。

三遠南信道路は、縦軸をきちんとつけて新東名、東名へのアクセス道路的な考え方を持ってもいいのではないかと。いわゆるインターチェンジ、あるいはジャンクションへ来れば横の連携がとれますから、磐田、掛川もそうですし、山の方面、あるいは海の方面と連携をとれるわけですから、三遠南信自動車道を縦軸として横の連携が東名関係だというような見方で、国のほうも見ていただければありがたいと思っていますところでは。

それから、三ヶ日・豊橋道路ですが、三河港からウラジオストクへ便が開通することですが、私も以前、三ヶ日のミカンをロシアへ輸出しようとトライをしたことがありまして、なかなかこれがうまくいかない話で、今回こういうことが行われる

ならば、農産物をウラジオストクへ持って
いっていただければ、そこからまた販路が
広がるのではないか。そういうことが産業
の進展につながると思っているわけです。

ぜひ、まちを挙げて、あるいは連携の中
で一刻も早くこの道路を完成するように努
力したいと思っております。

豊橋市議会 近田議長

豊橋市議会議長の近田明久でございます。
交通基盤の整備の状況ですが、名豊道路は
豊橋、浜松圏と名古屋圏を結ぶものでござ
いまして、現在、豊橋東と豊橋バイパスの
整備が進められております。今年度末には
東細谷 IC から豊川の東三河 IC にかけての
区間が、暫定 2 車線で開通する予定となっ
ております。しかしその先の蒲郡バイパス
の供用区間がまだでき上がっておりません。
西三河では岡崎バイパス、知立バイパス等
の全面開通されている中で、早期開通に向
けて、一層の事業が進められていくもの
と思っております。

また、三遠南信道路も、本年 3 月に鳳来
峡 IC から浜松いなさ北 IC の区間が開通し
て、本年 4 月の新東名高速道路の開通とあ
わせて東三河と遠州との繋がりを強化す
る上での大きな一歩になったと、そんな思
いがしております。

次に効果ですが、国道 23 号名豊道路は、
遠州から名古屋にかけての国内有数の産
業集積圏を東西に結びつけるもので、地
域産業の競争力強化、国道 1 号線の渋滞
緩和、市街地への通過交通の抑制などに
も寄与しています。

また、本年、新東名高速道路の供用に
合わせまして、浜松いなさ JCT から浜松
いなさ北 IC の区間が開通して、さらに
鳳来峡 IC に繋がったことで、東三河の
北部への広域アクセスが飛躍的に高ま
りました。東三河では既に集客効果が
現れている観光施設

等もあると伺っております。

整備効果をさらに高める上で、防災の
面から、東三河には港がございます。例
えば、港からの救助、物資等の陸揚げ、
そういう面も考えますと、港を中心とし
ていろいろなところに運ぶ、そういう道
も考える必要があるのではないかなど。
そういう意味でも三遠南信、浜松三ヶ
日・豊橋道路建設促進議員協議会とし
てこの道路の建設促進、あるいは早期
実現化に対し要望活動しております。
こうした取り組みを今後行政と経済界
と連携しながら一体的に取り組んで
行く必要があるだろうと、そんな思
いでございます。

飯田市議会 上澤議長

三遠南信自動車道の第 3 工区は、ま
だ明確に示されていない部分なので、
一刻も早く全通するようにお願いを
したいと思います。また、青崩道路は、
近々本工事着工の予定だとお聞きし
ておりますので、大きな期待を寄せ
ております。特に遠山郷と言われる
地域は、大きな観光資源を持ってい
ますが、過疎化、高齢化が進んでい
ます。浜松とトンネルを通じて、同
時に水窪、佐久間道路が開通すれば、
一本の道になるわけですから、ぜひ
お願いをしたいと思います。

また、リニア中央新幹線の関連で
すが、南信州地域では J R 東海が
2027 年にリニア中央新幹線の開業
を目指しています。昨年の 9 月に環
境影響評価方法書が公表され、現在
は各種の調査が行われております。
中間駅を当地域に設置することが決
まっております、3 キロ幅のルート
帯と 5 キロ円の概略の駅の位置が
示されています。ルートや駅位置の
詳細は環境影響評価準備書におい
て公表すると J R 東海も表明をし
ております。公表は来年の秋以降と
しています。

三遠南信自動車道の整備効果につ
いては、飯橋道路の第 1 工区開通
が開通し、これに

よって、救急患者の搬送時間が5分から10分短縮されました。1分1秒を争う救急患者の命が助かるということで、道路開通の効果を目の当たりにしております。一刻も早く全通を望むものであります。また、天龍峡 IC 周辺では企業立地も進めておりますし、名勝天龍峡や下條村の道の駅も開通によって観光客が増えているそうです。

整備効果を高めるための取り組むべき課題ですが、産業振興と合わせ、東日本大震災で高規格道路が緊急輸送道路として使われた教訓を踏まえ、東南海地震の発生が危惧される中で、早期にミッシングリンク解消の運動を展開する必要があると思っております。飯田市議会としても「三遠南信、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進議員協議会」、28市町村450名の議員の総意をもって要望活動等を強めていく必要があると考えております。リニア中間駅と三遠南信自動車道とを合わせた地域づくりを、ぜひ進めるべきだと考えております。

新城市 穂積市長

新城市長の穂積でございます。三遠道路並びに新東名の引佐、御殿場間の開通により、生活面、産業面、観光面、救急消防面で、劇的な変化が及んでおります。新城市は三遠道路、新東名の恩恵を両方とも受ける地域で、それを実感しているところです。新東名では新城 IC から豊田へ抜ける道が平成26年度に開通予定です。インターチェンジ周辺の整備、観光交流事業の強化等々に取り組んでいるところです。

新東名、三遠道路の開通を経て、わずか三遠南信自動車道の13キロでありますけれども、首都圏にも及ぶ交通の変化を呼び起こしています。道路行政というのも、自治体の中の、自分たちも通過のところ目が行きがちですが、影響が広範囲に及ぶ、マイナスの影響も及びますので、自治体の枠

を超えた連携をしなければならないと思っております。

前回サミット以降の変化を申し上げますと、新城と北設楽の4市町村で、浜松三ヶ日・豊橋道路の期成同盟会に参加をさせていただくことになりました。私どもの区域には、直接この道路は通らないのですが、三遠南信自動車道と東名の連絡道路が通過したことで、山間部と沿岸部、特に三河港との直結の道が視野に入ったところから、ぜひ加わらせていただきたいと申し入れたところ、快く受け入れていただきました。今後、三遠南信道路の大きな課題は、リニアの新幹線の開業時期が既にほぼ固まっています、順次進んでいきますが、そうしたときに三遠南信自動車道は、その時点では恐らく全通していない。それをどのように早めていくか。地域全体の結束力、政治力を高め、リニア新幹線の影響を組み込んだ三遠南信道路の整備促進計画を進めていく必要があると思っております。

基調講演で大西先生が、人口減少、国際化、アジア化の中での変革を提起されましたが、国民の活動の密度を高めていく以外には、人口減少社会の中で活力を高めていくことはできないと思っておりますし、ミッシングリンクの解消、移動に伴う無駄の解消、効率性の向上、こういう点からも三遠南信自動車道、三ヶ日・豊橋道路、三河港の整備まで入れて、沿岸部と山間部、そしてこの三遠南信地域全体の発展のために、できるだけ幅広く連携と協働をしていかなければならないと思ったところです。

田原市 鈴木市長

田原市長の鈴木でございます。今回の三遠南信のサミット、20年間の地域を挙げての取り組みが今日の三遠南信自動車道の整備につながったと感じております。一方で、新東名も将来が見えてきたなと思って

おります。ですが、渥美半島は30年来余り道路の整備が進んでおりません。これで新東名ができますと、高速道路のインターに1時間で行けない地域は渥美半島の半分ということになります。その辺は、ぜひ将来に向けて皆様方のお力をお借りしたいと思っております。

将来に向けて一番心配しておりますのは、東西軸はこれだけ整備できた。しかし三遠南信地域の一体化、またポテンシャルを生かすためには、南北軸、これがあって初めて完成すると思っております。東西軸が整備されて三遠南信自動車道、浜松三ヶ日・豊橋道路が続いていかないと、三遠南信地域が分断されてしまうのではないかとこの心配をしております。骨格となる南北軸というのは、三遠南信サミットで共通認識として取り組んでいく必要があると思っております。農業、工業の指標は、都道府県と比較しても、6位、7位の経済力を持っている地域です。もし、三遠南信地域が県であれば、もっと基盤整備が進んでいるという気がしております。

昔は三遠南信伊勢ということで、伊勢湾口まで含めて、三遠南信自動車道と伊勢までターゲットになって取り組んできたのが最初です。観光は特に伊勢まで視野に入れなければいけないと思っておりますし、道州制ができれば、この三遠南信伊勢というのは必要不可欠な、基盤となる道路、次の世代に夢を与える道路だと思っております。共通認識として、今後とも目を向けていただければありがたいと思っております。

また、田原市は上伊那郡の宮田村と友好交流しており、三遠南信自動車道ができれば交流が深まると思っております。そのため、早い整備を願っているものでございます。

東栄町 尾林町長

東栄町長の尾林克時でございます。3月

4日に鳳来峡ICが開通したんですが、東栄町の玄関に当たります。本当に恩恵を受けているなど心から感謝を申し上げたいと思っております。東栄町から南に新城、豊川、東名を使って名古屋に行くルートと、稲武町、足助を通過して名古屋へ行くのと、ちょうど2時間半で大体時間が同じでございました。今回、三遠南信が開通してからは、1時間40分ぐらいで行きますので、ほとんど三遠南信、東名を使って名古屋に行くというルートに変更をしました。本当に道路一本で、これだけ地域が変わるのかと。運転していても心も弾みますし、展望が開けたなど。これを機会に町民一丸となって地域づくりをしてまいりたいと思っております。

また、整備効果としては、とうえい温泉には年間18万人の方がお見えになりますが、それも2割ほど入り込み客が増えておりまして、目に見える効果だと思っております。

三遠南信自動車道の鳳来峡ICから東栄ICの間は、本年の2月から初めて16億円の予算化をしていただきました。先が見えてきたなという感じがして、大変ありがたく思っております。それに伴いまして、東栄町から名古屋にも1時間半、浜松にも1時間半ということで、分譲地、空き家等を紹介し、定住政策を図っていきたく考えております。将来、地域全体がともに発展をしていけるように、連携、交流を深めてまいりたいと思っております。

豊根村 伊藤村長

豊根村長の伊藤でございます。道路が開通することで、地域が大きく変わってきたのは事実でございます。茶臼山高原方面の観光客が圧倒的に増えたのは、道路のおかげだと思っております。一昨年は、伊勢湾岸自動車道と東海環状自動車道が接続したことで、大阪、関西方面から多くの方に来ていただいたというお話をしました。この

3月、4月に新しい道路が開通したことで、茶臼山高原は関東方面からのお客さんが4倍に増えたと発表していただいたわけですね。道路によって、地域がこんなに変わったのかと痛切に感じた数カ月でした。

その中で、一通過地点ではない地域になるためには、自分たちで地域を守り、発展させていくのが大きなポイントとっております。豊根村から東海環状自動車道の豊田勘八 ICまで1時間20分ぐらいで行けますし、中央道で行きますと飯田山本 ICまで1時間ぐらい。今の三遠南信自動車道が40分ぐらい。便利のいい地域になりました。私どもも都合が良くなることに加えて、やはり観光客が来やすくなったと。

同時に観光と交流を通じて、経済効果が高まっていく地域づくりをしていかなければいけないと思っております。平成22年の芝桜まつりへは1カ月で約30万7,000人来たわけですが、愛知県内への経済効果が23億と言われております。その辺をもっと高め、近隣市町村へ大きく波及させるため、その中で地域連携を保っていけるようにするには、道路のアクセス改善を痛切に感じたところでございます。三遠南信自動車道については、引き続き東栄 IC、それから飯田に向けて、1日も早い全線開通を願っているところでございます。

阿南町 佐々木町長

阿南町長の佐々木でございます。三遠南信自動車道、あるいは新東名が開通した中で、観光客の車のナンバーが大きく変わってきました。新野の道の駅あたりで40%増というご説明がありました。あそこへ来るお客さんは、6割から7割ぐらいが県外者で、浜松ナンバー、三河ナンバーが、ほとんどを占めていたわけですね。それが、新東名、三遠南信の一部供用開始により、静岡ナンバー、沼津ナンバーが非常に増えた。

非常に大きな伸びですし、26年に東海環状の豊田東へ繋がり、今度は湾岸を通過して三重県や京都にもアクセスできると、人の流れが丸きり変わっていく。道路の開通が、大きな影響を与えたわけですね。

道路が開通することで、すごく世の中が変わるんですけども、一旦道路が通行止めになると、浜松、三河ナンバーが来ない。そうすると経済が成り立たない。それほど必死な地域なわけでございます。

豊根村と県境域をまたいで要望をしているんですけども、長野県の南、また、愛知県の北東、そういうところは光が当たりにくい部分で、非常に道の整備も遅れているわけですね。そういう中で、新東名と三遠南信、飯田までつながるというのは遠いわけですけども、できるだけ早い時期に供用開始をいただきたい。こんなことを思っております。

喬木村 大平村長

喬木村の大平と申します。三遠南信自動車道の飯喬道路の第3工区に該当する村です。現在、飯田山本 IC から飯田東 IC まで工事が進められておりまして、平成29年には供用開始になると予定をされております。その後、喬木 IC まで工事用道路等が、新年度に入って進められるということです。矢筈トンネルまでの供用開始もリニアが通る頃になるのではと思っておりますが、それより早くお願いしたいと思っております。アクセス道路は、県道が主体ですが、飯喬道路の第3工区の間接地に、地域インターをつくることで、下伊那、南信州の北部地区の活性化につなげていこうと。天竜川沿線、竜東一貫道路のところに、先線へ橋を架けて中央道への連結を早め、リニア中間駅へのアクセスを確実なものにしていく、そんな要望をしております。

また、当地方は、現在の景観を守りなが

ら観光農業や農業等に力をいれています。喬木村ではイチゴ狩りを40年近くやっているんですが、今年も5万人余来ていただきました。愛知県の方が多かったわけですが、道路が開通することで、さらなる発展が期待できると思っています。そして、自然を求めるということで、長期滞在型の農業、クラインガルテン的なものをつくって利用しております。それらを利用しながら、交流人口を増やしていこうと進めております。リニア中央新幹線が通る、そして飯田の中間駅ができれば、非常に流れが変わってくるかと思えます。ストロー現象にならないように、いろいろな方策を講じているわけです。南信州の玄関口にふさわしい状況を、作り出す中で進めていかなければいけないと感じております。

一旦事故、災害等がありますと、それに連なって大きな影響を来すのが道路だと思います。社会基盤の向上を図る意味においても、三遠南信自動車道の早期開通、そして遠山郷の青崩道路の早期開通等を含めれば、大きな災害にも対応できる道路になるのではないかなと期待をしております。高齢化の進む中で、知恵を出し合って、道路と鉄道を生かす中で将来に向かっていこうということで進んでおります。ぜひその面で社会資本の投下を早急をお願いしたいなということです。

浜松商工会議所 御室会頭

浜松商工会議所の御室でございます。私からは、交通基盤整備に期待する効果につきまして、産業界の立場から2つの側面に絞ってお話を申し上げたいと思っております。

交通基盤の整備に期待する効果の一つは、何といたっても観光産業への波及効果だと思っております。4月に新東名高速道路が県内を開通いたしました。開通直後から県内

サービスエリアが大変混雑しておりまして、地場産品、お土産品が飛ぶように売られているというニュースが数多く報道されました。また、遠州地域の各インターチェンジに近いゴルフ場ですね。これと観光スポットはどこも集客数が大幅な増加を示しているようでして、これまで余り見かけなかった静岡県の東部や県外ナンバー、この自動車の割合がかなり増えたということです。高齢化の一方で人口が減少し、浜松においても地域活力の維持に向け、いかに交流人口を増加させるかが喫緊の課題となっております。観光資源の発掘、あるいはイベントの企画とかプロモーションの方法など、ソフト面の充実が問われているということですが、やはり道路というハード面の整備が与えるインパクト、これは想像以上のものがあるという印象を今回強く持ったわけです。三遠南信自動車道の全線が早く開通すれば南北の軸が確立をされ、さらに新東名の東西軸とつながることで、この沿線のエリアには期待を超える人の動きが生まれ、観光産業の振興に寄与するのではと期待しております。

ちなみに、新東名高速の浜松サービスエリアに隣接した浜松フルーツパークという施設がございます。浜松市の公共施設ですが、每期赤字の連続で、存続させるか、廃止するかという議論が交わされてきたわけです。ここへ来て、浜松サービスエリアにスマートインターができ、新東名と接続される計画が持ち上がり、大変な重荷で、もうやめようかと話していたのが、金の卵に生まれ変わると。そんな予想もされております。道路と観光産業振興との関係が非常にわかりやすい事例ということで、ご紹介をさせていただきました。

次に、交通基盤整備に期待する二つ目の効果は、人材交流の活発化による地域力の向上です。浜松は東京と大阪のほぼ中間に

位置しており、東海道本線、東海道新幹線、国道1号線、東名高速道路と、日本の動脈と呼ぶべき主要幹線がすべてこの浜松の地を通過しております。交通の利便性が高かったことから、人と物、両面の往来、交流が全国各地へと拡大をして、浜松は古くからのものづくりが盛んなまちとして成長してきた経緯があります。その代表的な話が、紀州生まれの山葉寅楠が浜松を訪れた際に、浜松尋常小学校の米国製のオルガンを修理したということがきっかけで、その後、日本初のオルガンの製造、そして楽器産業への道を歩み、世界を代表する楽器メーカーを生み出すということになったのですが、ほかにも大正元年に開業した鉄道院、今のJR浜松工場ですね。これも全国から有能な技術者が集まり、工作機械の製作、溶接技術、こういうすぐれた技術を育て、後のものづくり産業の基盤形成につながったということもございます。浜松では地元以外の人材でも、分け隔てなく受け入れて、その人材の力を地域の発展に生かしてきたという土壌もございます。人材交流が盛んになればなるほど、新たなものを生み出すパワーが増していくと思っております。その意味から、道路基盤整備が進むことで人材の交流が一層活発になれば、外部から新しい知恵、柔軟な発想、これを取り入れるチャンスも広がるわけです。それが新産業の創出、また、新サービス、新商品の開発という形で地域活性化につながるのではないかと考えております。

観光振興、人材交流と二つの面から交通基盤整備に期待したいということで発言をさせていただきました。

天竜商工会 平賀会長

天竜商工会会長の平賀でございます。私も佐久間町川合地区は三遠南信自動車道のインターができるところでございます。

今までは二俣町から北への入り込み客が主流でしたが、これからは川合地区が北遠の玄関口となるところでございます。今、引佐浜松方面への交通基盤は、春にこの鳳来・引佐の開通によって格段と便利になりましたが、そこから飯田へ抜ける国道473号、152号線はすべてが切り立った山間の狭い道路で、飯田との交流となると、まだ先になるのではないかなと思います。

先頃、原田橋ワイヤーが突然切れ、今24時間体制で橋の両側に赤と白の旗を持った人たちが見守ってくれております。乗用車と4トン以下の車両は通れるのですが、それ以上の車は通れない状態です。東栄町、豊根村の方々は、集客が多くなったという話を聞いて、うらやましく思っているのですが、私どもの地域はこういった状態です。この原田橋を、1日も早く大型車両が通れるようにしていただきたいということがまず一点です。

もう一つは、佐久間から水窪の区間で道路拡幅工事をやっていただいておりますが、この区間は、やはり山が非常に切り立っているところですので、是非共トンネルで通していただきたい。これが私たちの願いでございます。とにかく1日も早く原田橋を通るようにしていただきたいのが一番の願いでございます。

御前崎市商工会 阿形会長

御前崎市の阿形でございます。私どものまちは静岡県でも一番南に位置するまちでございます。三遠南信と言われても、なかなかぴんとこないというのが正直なところでございます。また、三河港の話も丁寧にお聞きさせていただいたわけですがけれども、御前崎港という貿易港を市内の中に控えておりますので、何か複雑な気持ちでございました。

今日は事務局と車で来させていただきました。

した。ちょうど家を出てから2時間でした。非常に早くなったなど。浜名湖のバイパスを通過して、約80キロ弱ぐらいの道のりでした。御前崎市には国道150号線が通っていますが、昔浜松に車で来たころには、ちょうど私の家から浜松の南口まで40キロでした。1時間で来ることができました。しかし、今は1時間10分ぐらいかかりますかね。なぜかなと考えましたら、150号線の道路の2車線化されているところは御前崎市の半分ぐらいのみです。焼津市、静岡市に行けば150号線、片側2車線、4車線とございますけれども、御前崎市内の半分ぐらいが片側2車線の4車線ということで、後は私がよく来た時分と道路幅もすべて同じでございます。150号線も2車線、4車線化するだけの用地もありますので、早くそうしていただければ、1時間で浜松まで来られるようになるのではと感じているところです。

それともう一つ。静岡県知事は、伊豆方面のジオパークや、富士山の世界遺産、新東名の山間地の産業、観光にすごく力を入れています。最南端の陸の孤島と言われたところが、ますます孤島になっていく、そんな感がありますので、ぜひ国道150号線を2車線化していただきたいと。金谷御前崎線も静岡空港のところまでは、ほとんど自動車専用道路になりましたが、静岡空港の入り口から金谷の新東名のジャンクションまで、できれば皆様方のほうから金谷のジャンクションを通過して、御前崎に足を運んでいただくことをお願いしたいと思います。

田原市商工会 河合会長

田原市商工会の河合です。田原市は三遠南信のお話の中に入っても最南端ということで、いかに23号バイパス、東名、新東名につながるアクセスを充実させるかが共通の問題であります。特に臨海部は縦貫道の

高規格化をお願いしたいということ。それから農業、観光は浜松三ヶ日・豊橋道路を早期に計画道路の形で進めていただくことが、道路面では特に遅れている田原市にとっては悲願であると思っています。

今回、三遠南信自動車道の開通で気づいたことが一つあります。田原は大変農業の盛んなまちですが、実は東栄町を夏場のイチゴなど農作物で利用させていただいています。夏場の平均気温の差が約7度ありまして、日本全体で考えますと東北の方まで行かなければならないわけですが、実は目と鼻の先に東栄町があると。今までの豊川、新城を通るルートと比べまして、15分から30分ぐらい時間が短縮されます。豊橋・三ヶ日道路が国道42号、国道23号に連結すれば、さらに15分、20分という時間の短縮となります。温度の違いが農業に関して、大きなビジネスチャンスと捉えている方もたくさんあります。どういう形で生かせるかという部分で知恵を絞りながら、道路の開通をお願いしたいと思います。

泰阜村商工会 秦会長

泰阜村商工会の秦和陽児でございます。泰阜村は飯田市まで国道の一本もない村でございます。主要地方道が3本ありますけれども、そのうち2本の主要地方道はセンターラインがございません。県道1号線というのが通っているんですが、それがセンターラインのある唯一の道路でございます。今年の12月に未整備だった飯田地籍が整備されまして、やっと飯田から大型バスが入れるようになります。今まで小中学校の修学旅行といいますが、下條の道の駅まで親が子供たちを送り迎えして修学旅行に行っていました。来年からはそれがなくなるのかなと、そんな期待をしているわけでございます。

県道1号線は、三遠南信自動車道の龍江

にできるインターに接続すると思っておりますが、そうすると中央道を通って名古屋方面、また諏訪、東京、長野方面に行くには本当に具合が良くなると考えています。

また、15年後に開通を控えておりますリニア中央新幹線も、その駅に向かって、また便が良くなるのかなと思っておりますし、アクセス道路の整備をこれからもしていかなければいけないと思っております。三遠南信自動車道とリニア中央新幹線が開通した暁には、この南信州の地域が遠州三河の皆さんにとって北の玄関になるのではないかと考えております。また、そうなるべく我々南信州の人間も地域開発、そして皆さんが本当に北の玄関だと思っただけのような地域づくりをしていかなければいけないと、今そんな話をしているところでございます。

また、国道151号線も長野県内の整備をもっと早く進めていただき、安全な道にしてほしいと考えております。県道の改良も、JRを横断するときには交渉等で非常に手間がかかります。お隣の阿南町に行くにも飯田線を通るわけですが、それがスムーズにいけば、もっと早く開通できるのではないかなと思っているわけです。

いずれにしても、こういった道路整備は、本当に地域の活性化になるということです。天龍峡地域、下條村、泰阜村、阿南町等で天龍峡 IC 周辺地域活性化推進協議会をつくってありまして、開通の際にはどのようなようになるべきか研究をしたり、名鉄、遠州鉄道にもバス停設置の陳情をしたこともございます。とにかくこの道が開通することによって、三遠地域の皆さんとの人的交流からいろいろな面の交流を期待しているところでございますので、1日も早い開通を望んでおります。

NPO法人てほへ 伊藤理事長

皆さん、こんにちは。NPOてほへの伊藤と申します。「てほへ」というのは花祭りのかけ声から来た名称です。和太鼓集団「志多ら」という団体が東栄町に拠点を設けてありまして、設置20年たったところで、町と一緒に何かをしたいという熱いメンバーの意見がありました。NPO化して地域おこしのお役に立てればというような形で、2年前に設立し、今年で3年を迎えているところです。

道路が整備されることの効果については、もちろん東栄町もその恩恵にあずかっており、かなり遠くの方にお見えいただいているのが実情です。三遠南信道路が開通して間もなく5月の終わりに、東栄町でチェーンソーアート大会が開催されましたが、このときの来場された方の範囲もかなり広くなったように感じておりました。遠くは静岡市、あるいは尾張のほうからもお見えいただいて、楽しんでいただきました。

ただ、行動範囲が広がることで、町民の皆さんも行動範囲が広くなり、流出をしてしまうと心配をしているところもあります。そこで、てほへとしてどんなことをやっているかといいますと、東栄町にお見えになった方が、長く滞在していただけるような取り組みを考えております。例えば、滞在して楽しめる場所をつくろうと、空き家をお借りして、整備し、そこに人が集めるような環境を整えようではないかということで、資金繰りに苦労しながらも少しずつ進めています。近いうちに作業小屋が一つ完成予定ですので、それを拠点に次のことを考えていきたいと思っております。同時に、もう一つは東栄町廃校を利用させていただいて、「のき山市」という交流会を開催したのですが、町内会から多くの皆さんが来て、楽しんでいただきました。

皆さんに来ていただけるような環境づくりに努めながら、志多らのメンバーを中心

に交流会を進めていく。終わったら東栄温泉でもご利用していただくとか、そのようなイベントを今後も考えていきたいと思っています。

NPO法人地域づくりサポートネット 山内理事長

地域づくりサポートネットの山内と申します。よろしくお願ひいたします。

私どもは、地域づくりとか協働のまちづくりを、国、県、市町村、企業、市民団体と広域の連携で繋ぎ、中間支援することを目的に活動しているNPOです。

効果と課題の話の前に、一つだけ文句を言わせていただきたい。NPOも三遠南信住民ネットワーク協議会を6月1日に立ち上げました。2005年の浜松のサミットから住民団体も、このお仲間に入れていただきながら、議論させていただく場も与えていただきながら、一緒になって三遠南信の整備促進を考えていこうと協力してきました。今年の6月、地域とか感覚の違いがある中で、みんなで月に一遍ボランティアで集まって、会則等を議論し、事業計画を考え、立ち上げたんですが、全体会の三遠南信サミットの歴史とか広域連携の成果の中で、一切書かれていないんです。何なんだこれはと。今日も住民セッションを午前中やって、いろいろな形で繋がっていこうと言っているのに、なぜ認知されていないのかと。非常に残念でなりません。

今日の住民セッションの中でも三遠南信自動車道の整備、新東名の開通もあわせて、やはり意識的に距離が近くなったと。飯田のほうから来られる方も30分近くなったよと。だからもっと交流できるねとなりました。それをさらに地域の元気のもととして、お金も落ちる、稼ぐという。浜名湖サービスエリアに共同出展して、各県域からそれぞれ出て物を売ろうというアンテナショッ

プの計画も、着々と住民団体レベルで動いております。そんな形で、少しずつ交流が活発化してきているという効果はあります。

あわせて震災以後、住民団体も道の重要性をつぶさに感じているところです。そんな中で、住民ネットワーク協議会も、「ここが楽しい辞典シリーズ」という冊子を印刷して、それをみんなで売り合おうということでやり始めました。または、天竜川の県境を越えたエコツアーをやってみようということで、少しずつ動いています。まだ道は繋がっていないけれども、少しずつ動き始めていると。そう気持ちが変わってきている、というのが一番大きな効果かなというのがあります。

課題は、3点あるかなと思います。一つは三遠南信自動車道の間が繋がらないということ、三ヶ日・豊橋道路の促進ということです。

二つ目は、都市機能が集積する都市部からのアクセス。とりわけ浜松からのアクセスが非常にまだまだ悪いと。三遠南信といっても、都市部との繋がりが薄いという。そこら辺のアクセスをどう改善するか、物流、医療、買い物、観光、いろいろな形で都市部と中山間地域、それを越えて飯田とどう繋がっていくかは、浜松の課題なのかなと思います。繋がり方にも、色々なルートが考えられると思います。例えば、浜松浜北ICから天竜川の堤防沿いにもうちょっと拡幅して、そこからずどんと南へぶつかれば、時間距離としては非常に早いかなと思います。それを国道1号線から国道150号までぶつけないか。そういうことになれば、磐田、袋井、さらには御前崎、そういったところとの繋がりも、三遠南信のつながりも、もっとできてくるのかなと思います。浜松河川国道事務所の所管ですので、河川の堤防敷の有効活用をしながら、アクセス道路というのはどうなのかなと。

また、三遠南信自動車道は無料の高規格道路ですので、パーキングエリア、サービスエリアがない。ということは、道路情報や地域情報をもったり、トイレ休憩したりするところがない。だったらインターチェンジのところに、道の駅機能があって、そこで休憩したり情報を得たりする。それを地域に還元していくことも考えていくべきではないかと。鳥取自動車道などは無料の高速道路で、国のほうで、道の駅に誘導するという社会実験もやっていました。沿線のインターをうまく活用していくことを、今から考えていったらどうか、と思います。

三つ目には、自動車道が開通しますと、そこに行ったら何かができる、目的地化してないと通過してしまう可能性が大きいということです。例えば、伊豆の方でも、伊豆縦貫自動車道の本格供用に向けた、立ち寄りのための社会実験をやったりしています。早く着くがゆえに途中で立ち寄りさせる、そういった取り組みも沿線地域、地域で準備していかないと。便利になるから、人が流出して心配だというお話もありました。やはり道も必要だし、道の沿線でそういった工夫をする必要もあるのかなと。先ほど、新野のクライנגルテンの例がありましたが、かなり遠方から来るようになって、静岡ナンバーも増えたと。そういった効果があるわけですが、ちゃんと目的地をつくって、頻繁に行くためには、良い道を使っていく、こういった取り組みができれば、国の中でも自動車道の整備の優先順位が高まっていくと感じております。住民レベルで連携して、地域を元気にしていきたいなと思っていますが、やはりサミットの中でも住民の連携組織、ネットワーク協議会もあるということを知りたいたしながら、うまくつき合っていていただきたい、そうお願いしたいと思っています。

コーディネーター / 豊橋市 佐原市長

以上をもちまして、一通りご意見いただきました。質問とかご意見、ここのところを言っておきたいなということがあれば。

NPO法人地域づくりサポートネット 山内理事長

実は私どものNPOで、昨年度から中部ブロックの道の駅の連絡会の事務局をやるようになりました。愛知県のNPOと岐阜県のNPO3団体が連携してやっています。私どもは静岡県を担当していますが、取り組みが単なる物売りに変わっているということで、道の駅の情報提供を充実すべしという意見が出ております。静岡県ブロック、愛知県ブロックとか、ブロックでやっているんですが、道の駅同士の連携ということが議論させております。そこで、県境を越えた中で三遠南信の色々なことを紹介し合うのを、まず道の駅から始めたらどうなのかなと。「道」のテーマの中でも道の駅は、一つのポイントになるころだと思っておりますので、意識的にSENAで声をかけていただきながら連携していくことができればと。国交省から道の駅の有効活用と言われております中で、情報の部分、物の交流の部分で道の駅から始めるのはどうか。提案の中につけ加えさせていただきたいと思っています。

コーディネーター / 豊橋市 佐原市長

ありがとうございました。それでは意見交換の取りまとめをさせていただきます。

まず1点目といたしましては、三遠南信自動車道の整備により中央自動車道、東名、新東名、浜松三ヶ日・豊橋道路、三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）リニア新幹線と連絡して、新たな繋がりをつくる。そんな交流ネットワークが形成できていくであろうということ。

2点目といたしまして、三遠南信地域の

産業のさらなる活性化、これは力の道ですね。地域と地域を結び、そして海外へもつなげるために三河港、御前崎港とのアクセス向上が必要であるということ。

3点目、これは災害に対して命、絆の道だと思いますが、東日本大震災で高規格幹線道路が大きな成果を発揮しました。医療機関への搬送路、そして災害時の緊急輸送路となる命をつなぐ道として、ミッシングリンクとなっている三遠南信自動車道の整備促進は喫緊の課題であると思います。

4点目、こうした繋がりには自治体の枠を越えて考えなければいけない。この三遠南信という大きな繋がり、そして外のつながりに向けて目を向けた取り組みをする必要があると思います。繋がることで、命の交流、文化の交流、人と人との交流、技術の交流、いろいろなタイプの交流を大いに増進させていく、それが道であるというように思います。こうした取り組みを実現するため、各期成同盟会等の継続的な要望活動、キャンペーン等の実施をする。同時に、各団体の要望活動をSENAが把握し、効果的なアピールができるよう検討していきたいと思います。

以上、皆様方のご協力により、円滑かつ内容の濃い意見交換を行うことができました。お礼を申し上げます。ありがとうございました。