

テーマ「交通ネットワークを生かしたまちづくり」

(敬称略)

コーディネーター	飯田市	市長	牧野 光朗
報告者	国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所	事務所長	中平 浩文
議会	浜松市議会	議長	花井 和夫
議会	豊橋市議会	議長	坂柳 泰光
議会	飯田市議会	議長	木下 克志
行政	新城市	市長	穂積 亮次
行政	湖西市	市長	影山 剛士
行政	阿南町	町長	勝野 一成
行政	喬木村	村長	市瀬 直史
経済	浜松商工会議所	会頭	大須賀 正孝
経済	豊橋商工会議所	会頭	神野 吾郎
経済	駒ヶ根商工会議所	会頭	山浦 速夫
経済	田原市商工会	会長	河合 利則
住民	座光寺地域自治会	相談役	湯澤 英範
住民	NPO 法人浜名湖クラブ	理事	小林 昇

## ■はじめに

## コーディネーター／飯田市 牧野市長



本日は三遠南信サミット2017in 南信州の「道」分科会に御参加いただき、誠にありが

とうございます。

本日の三遠南信サミットのテーマが原点に返っての「“みち”がはぐくむ三遠南信の未来」ということですので、「道」分科会はそういったテーマの、言ってみれば一番中心の部分を議論していただく分科会になるかと思えます。

そうしたこともありまして、議会の皆様方、行政の皆様方、産業界の皆様方、そして住民の代表の皆様方、それぞれ本当に御意見をしっかりと出していただける皆様方にお集まりをいただいたと思っております。私はもう先ほど、しゃべるだけしゃべっておりますので、

今度は皆様方にぜひよろしくお願ひしたいと思っております。

その前に、本日は国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所の中平所長に来ていただきました。中平所長は、3年ほど前までは飯田市の建設部長も務めていただいておりますので、本当に気心が知れておまして、飯田市竜丘出身ということでもございます。本日は「交通ネットワークを生かしたまちづくり」について、最初に御報告いただけるということで、ぜひよろしくお願ひします。

その後、それぞれの皆様方から意見を出していただきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願ひいたします。

まず、事務局から前年度の議論等について説明をしていただきたいと思ひます。

## 事務局

それでは、事務局から、前年度の議論につきましておさらいをさせていただきます。

前年度の議論のまとめ、3点にまとめてございます。

まず、1点目といたしまして、新東名高速道路の開通や三遠南信自動車道の整備により、中央自動車道、東名高速道路、浜松三ヶ日・豊橋道路などといった広域幹線道路ネットワークと、将来的には、飯田市に整備されますリニア中央新幹線長野県駅と連結することにより、沿線地域の交流にとどまらない広範な交流ネットワークが期待されるということです。

2点目といたしまして、三遠南信地域の南北軸の交通基盤であります JR 飯田線を活用し、広域的な観光の資源化を図るとともに、有機的に幹線道路と結びつけ、リニア中央新幹線の開通後の経済効果が三遠南信全域へ波及する取り組みを進めることが重要であるということです。

3点目といたしまして、医療機関への搬送路や災害時における緊急輸送路の確保の観点

から、三遠南信自動車道の整備促進が重要であり、三遠南信地域の創生の観点からも高速幹線道路ネットワークを活用し、地域への新たな人の流れづくりに結びつけることが重要であり、加えて、幹線道路へのアクセスを確保する周辺道路の整備も重要であるということです。

以上の3点として、まとめたところでございます。

今回の議論のテーマといたしましては、以上の3点を踏まえまして、「交通ネットワークを生かしたまちづくり」としたところでございます。

## コーディネーター

それでは、中平所長に、御報告をお願いできればと思ひます。よろしくお願ひいたします。

## ■報告

### 国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所中平事務所長

最初に、本日お集まりの皆様方には、日ごろから中部地方整備局の事業に御協力いただいておりますことを、この場をおかりしましてお礼を申し上げます。

本日、私からは「交通ネットワークを生かしたまちづくり」ということでお話をさせていただきますが、ポイントは二つでございます。1点目は、現在、国土交通省が進めています三遠南信自動車道の整備状況、2点目が、交通ネットワークを生かしたまちづくりという視点でお話をさせていただきます。

これは三遠南信地域を中心とした中部地域の広域的な道路網を示しておりますが、この三遠南信地域では太平洋側を中心としまして、東西の高速交通網が充実しているという状況でございます。特に沿岸部におきましては、昨年度、新東名高速道路が供用をしたことによりまして、ダブルのネットワークが確

保できているという状況でございます。

また、この南信州地域では東西の交通、それから南北の交通を担う一部として中央自動車道が供用しておりますし、また、昨年度からはリニア中央新幹線の工事が着手されたこともあって、今後、東西の交通網がさらに発展していくというところでございます。

一方、南北の交通軸を見てみますと、非常に弱いという状況でございます。三遠南信自動車道が地域連携の重要な役割を果たすというところでございます。

これは三遠南信自動車道の現在の整備状況を示したものでございます。現道活用区間を含めまして、現時点で全体の約9割の区間で事業に着手をしております。そのうち5割の区間が開通をしている状況でございます。ここに赤色で旗上げをしている区間がございますが、これが平成29年度から平成31年度までに今後順次開通する区間をお示ししております。大まかな区間について、これから御説明をさせていただきます。

まず、長野県側でございますが、まず飯喬道路、天龍峡から今整備を進めているわけですが、天龍峡から龍江インター間につきましては、平成31年度という供用目標を昨年11月に発表させていただいております。そういった中で今、天龍峡大橋を含めて全面的に工事を展開しているところでございます。

その先になります龍江インターから飯田東インターまでの区間につきましては、平成29年度ということで開通目標を示させていただいております。現在は工事が最終段階に入っている状況でございます。

それから、静岡県境、長野県境をまたぐ青崩峠道路の区間でございます。全体で約6キロメートルの延長でございますが、このうちトンネル区間が約5キロメートルを占めている状況でございます。現在は、このトンネルのうち調査坑、最終的に供用した後には避難坑になるのですが、この調査坑の掘削を進めて

おりまして、現在、大体半分ぐらいの掘削が終わっている状況でございます。

それから静岡県側に入りまして、水窪から佐久間までの区間については、現在、環境影響評価の手続を行っているところでございます。

さらにその先、佐久間道路と三遠道路でございますか、佐久間インターから東栄インター間につきましては、平成30年度の供用を目指して現在工事をしております。

また、東栄インターから鳳来峡インターまでについても、用地買収とか橋梁等の工事を実施しているところでございます。

ただ今お話ししたように、計画的に事業を進めている状況でございますが、三遠南信自動車道の整備が順調に進んでいけば、飯田市、豊橋市、浜松市などの都市間と中山間地域の速達性が向上されまして、地域連携がより加速するという効果が出てきます。

また、三遠南信自動車道に並行するような道路につきましては、非常に脆弱な現道区間でございますので、これにかかわって災害に強い地域ネットワークが構築されることになりまして、日常生活や観光面において信頼性が飛躍的に向上していこうと考えております。

また、これは長野県側の飯喬道路で天竜川をまたぐ区間で天龍峡大橋という橋梁の架設工事を進めているのですが、この橋梁には実は添架歩廊というものを飯田市が設置する形になっております。こういうことになりますと、三遠南信自動車道そのものが観光資源として活用できるようになってきますので、今後観光客など多くの皆様に来ていただくことも期待できると思っております。

続いて、実際に、今まで供用した区間でどのような効果が生まれているのかというものを、三つほど御用意しております。1点目は、飯田市の遠山郷、旧上村、旧南信濃村の区域ですが、ここは飯喬道路や三遠道路、または長野県に事業を進めていただきました現道活

用区間の開通により、観光客が順調に増加をしております。この8年間で見ますと約5割増加している状況でございます。

また、飯田市の天龍峡インター周辺には、これも飯田市の御協力のもとで産業団地の整備が進められている状況でございますが、天龍峡インターに近いところの産業団地の例を出しておりますが、飯喬道路の開通によりまして、新たな企業進出が着実に進んでおりまして、現時点で分譲地の約8割が完売をしているといった状況でございます。

さらに三遠道路の開通によって出ている効果であります。これは全国的にも珍しい沿岸部と中山間地域の農業連携というものでございます。三遠地域、特に田原市や浜松市周辺では、洋ランの出荷量が全国第2位ということでございますが、夏の高温時期に標高の高い地域、これは南信州の阿智村に治部坂高原というところがあるのですが、ここに苗を移しまして開花を促進し、また再び低地に戻して収穫する山上げ栽培というものが実施されている状況でございます。

それからもう一つが、浜松市はミカンの栽培出荷量というのが全国1位になっておりますが、浜松市で収穫したミカンを長野県の松川町に送りまして、ジュースに加工するといったようなことも現在行われている状況でございます。

このように三遠南信自動車道が効率的な輸送を支援している状況でございます。このような効果を地域全体に促進するためにも、計画的に事業を促進してまいりたいと考えております。

それでは、2点目の「交通ネットワークを生かしたまちづくり」という観点から、少しお話をさせていただきます。

これは、先ほどの全体セッションの中でもお話があったと思いますが、日本全体は人口減少社会に転じているということでございまして、特に中山間地域での進行は著しい状況

でございます。この飯田下伊那地域を見ましても、全国平均よりも大きく減少するという予測が出ております。地域を維持・発展させていくためには交流人口の拡大が非常に重要だと考えております。

一方、外国人の観光客数は非常に大きく伸びておりまして、日本全体で見ると、ここにあるように既に目標の2,000万人に達しまして、2030年度までに6,000万人を新たな目標にしている状況でございます。ただ、飯田下伊那地域の外国人観光客を見てみますと、このグラフのとおりで横ばいの状況でございます。今後、地域が取り組むことによって伸び代はかなり大きいと考えております。

この飯田下伊那地域を見ますと、観光に関連する産業は全体の約5割あり、観光需要の増加が地域全体にとって大きなメリットをもたらす産業であるということが言えると思います。

また、この地域の産業形態を見てみますと、県外からの日帰りの観光客が非常に多く、均衡の中京圏が主たる客層となっている状況でございます。

今後、この中京圏もそうなのですが、人口規模の大きな首都圏、それから今お話しした外国人の観光客の誘客に取り組んでいくことができれば、さらに大きな観光事業となり、新たな産業創出も考えられるということでございます。多分、その起爆剤になるのが、三遠南信自動車道とあわせて、現在この地域で進められているリニア中央新幹線の事業だということでございます。これも御案内のとおり、昨年度からリニア中央新幹線の工事が本格的に稼働している状況でございます。この整備により、大都市圏とのアクセスが飛躍的に向上し、この長野県域の利用客数というのは約250万人と予測をされております。

どのぐらい向上するのかということ、圏域の拡大という形で示させていただいたものでございます。これはリニア中央新幹線と三遠南信自動車道に関する工事が計画どおりに

行われていけば、一般的に日帰り圏、2時間圏域と言われてはいますが、これが三遠南信地域の中心部まで拡大し、それに伴い特に首都圏からの来訪者が非常に大きくなるだろうと予測ができます。

ただ、交流人口を増やすという観点から見ますと、アクセスの強化だけでは一時的な効果となりかねないというものでございまして、この表は観光消費額への影響をアクセス強化、観光資源という視点から示したのですが、アクセス強化のみでは、その効果は非常に限定的になるだろうということを示しております。アクセス強化とあわせて、各地域が観光資源の魅力を向上させる取り組みを行うことによりまして交流人口の増加を促し、また、あわせて必要なインフラ整備を同時並行的に整備することが観光消費額の増加につながると考えております。そのためには官民が一体となりまして、必要な取り組みを進めていくことが非常に重要だと考えています。

今お話しした一例でございしますが、27年3月に北陸新幹線の金沢駅が開業をしております。大都市圏と結ばれた金沢におきましては、観光客が対前年度で約1.5倍に増加をしております。また、金沢から1時間ぐらい離れた世界遺産の白川郷におきましても、バス路線などの強化によりまして、観光客が1割ぐらゐ増加しているといった状況でございします。

こういう交流人口の増加を一時的な効果としないためにも、現在進められております三遠南信自動車道、リニア中央新幹線をうまく利用しまして、地域資源の魅力向上を行い、それを発信していくことが非常に重要だと考えております。

そういった意味で、我々国土交通省も三遠南信自動車道整備そのものについては当然でございしますが、地域づくりにおいても地域の皆様と一緒に、必要な取り組みを進めていきたいと考えておりますので、引き続きの御支援をお願いいたします。



## ■意見交換

### コーディネーター

ただいま交通基盤の整備状況につきまして、中平所長からも御報告をいただいたわけですが、各地域の交通基盤の整備状況とともに、地域振興に与えた効果につきまして、課題、あるいは今後の取り組み等についてお考えをお聞きしていきたいと思ひます。

まずは、それぞれの地域での道路等の交通基盤整備にあわせて進められておりますまちづくり等の取り組みにつきまして、4名の方々からお聞きをしまひたいと考えておりますのでよろしくお願ひいたします。

それではまず、浜松市議会の花井議長、よろしくお願ひいたします。

### 浜松市議会 花井議長

私から、本市での道路整備の効果といった点についてお話をさせていただきたいと思ひます。

浜松市におきましては、昨年2月に新東名高速道路の浜松いなさジャンクションから愛知県内の豊田東ジャンクションまでの約55キロメートルが開通したことによりまして、高速交通ネットワークが一段と強化されました。そうしたことによりまして、先ほど来、お話がありましたように観光客の増加や、あるいは企業立地の促進など様々なストック効果が現れている状況にもございします。

また、三遠南信自動車道の整備につつまし

ては、愛知県、静岡県、長野県、3県の県境を越えた地域連携を強化するためには、どうしてもなくてはならない不可欠な道路整備であり、地域活性化の切り札ということで、これからの地域創生にはなくてはならない道路だと思っております。

そうした中で、道路整備に関しましては、産業界あるいは経済界、また市民からのそういった点の要望は大変大きなものがございます。先ほどの全体会のトークセッションでも浜松商工会議所の大須賀会頭からもお話がありました。三遠南信自動車道は時間やお金などの本当に様々なコストの削減にもつながるといって夢の道路であり、浜松市としても大変期待が大きいということもございます。私どもも全く同感でございます。我々議会としても、その整備に向けて今後ともしっかりと後押しをしていきたいと思っております。

また、道路の整備に関しましては、そうした産業や防災・医療、あるいは観光といった面だけではなくて、やはり歴史・文化の面でも大きな役割があるのではないかと考えております。

三遠南信地域は、御存じのとおり民俗芸能の宝庫であり、民俗学者の柳田國男先生や折口信夫先生が絶賛するほどの民俗芸能の宝庫で、全国的にも注目される地域だということもございます。しかしながら半面、後継者不足など様々な課題を抱えております。浜松市議会としましても、昨年の2月に浜松市の民俗芸能を守り育て、これから振興するというところで、議員提案の条例として制定をしたところでもございます。議会としても、しっかりと民俗芸能を守り、魅力を上げていくためにも大変重要ではないかと考えております。

また、NHK 大河ドラマ「おんな城主直虎」の放映が始まっております。浜松市でも大河ドラマ館、あるいは歴史資料を展示しております地域遺産センター等々がございまして、

観光客が大変たくさん訪れていただいております。そうした歴史、あるいは文化といった面を強化することによって、アクセス強化だけではなく、この地域の魅力を大きく上げていくものだと確信をしているところでもございます。

昔から、塩の道や秋葉街道などの道路を通して文化、あるいは人との交流が大きくなってきたという点であり、我々も三遠南信自動車道の1日も早い供用に向けて努力してまいりたいと思っておりますので、どうぞ皆様御協力をよろしくお願いいたします。

### コーディネーター

それでは引き続きまして、飯田市議会の木下議長、よろしく申し上げます。

### 飯田市議会 木下議長

飯田市ではリニア中央新幹線長野県駅設置にあわせて、現在、リニア中央新幹線長野県駅周辺整備基本計画を策定中であります。中央自動車道座光寺パーキングエリアにスマートインターチェンジの設置、県事業によるスマートインターチェンジと駅周辺を結ぶ、いわゆる座光寺上郷道路の建設や、また国道153号飯田北改良も予定されておまして、議会側への状況の報告を受けているところです。

リニア中央新幹線長野県駅周辺の基本理念は、「信州伊那谷（ローカル）の個性で世界（グローバル）を惹きつけ、世界に発信する玄関口（ゲートウェイ）」であり、もとより飯田は地形的にも長野県の南の玄関口、また三遠南信地域の北の玄関口にも当たり、リニア中央新幹線の開通により東西交通を含めた結節点、玄関口となるわけです。観光や産業面も含めまして、名実ともに玄関口となる施策に取り組んでいく必要があります。議会といたしましても、市側とともに検討を進めているところです。

## コーディネーター

続きまして、市長に就任されて初めてのサミットになりますが、湖西市の影山市長、よろしく申し上げます。

## 湖西市 影山市長

皆様、初めましての方も多くいらっしゃるかと思います。湖西市長の影山剛士と申します。どうぞよろしく願いいたします。

湖西市は静岡県の一歩西にありまして、浜松市と豊橋市という大変大きな市の間にあるものですから、浜松や豊橋の隣、浜名湖の西岸と紹介する機会が多くて、何とか湖西市の知名度を上げようと思っております。本日は少し道の話とともに、時間の限りのある中ではありますが、湖西市の紹介もさせていただければと思っております。

湖西市は昭和30年に周辺の町や村が合併して湖西町となりました。昭和47年に湖西市になり、平成22年に新居町と合併をいたしまして、現在の湖西市となっているという経緯がございます。そのためにいろいろな集落と集落、もともと点と点であったものが、現在いろいろな県道や市道、もちろん国道などの道路で集落をつないでいる状況にある市になっております。

その中で、先日、トヨタグループの創始者である豊田佐吉翁の出身地ということで、本年は豊田佐吉翁の生誕150年を迎えましたので、150年の記念式典を豊田章男代表取締役社長、章一郎名誉会長、スズキ株式会社の湖西工場もある関係で鈴木修代表取締役会長等々にお越しをいただきまして、湖西市内で記念式典を行いました。おかげさまで自動車産業製造業とゆかりの深い市になっております。

そのために道路の整備というものが前から行われておりますし、現在新たに行おうと思っておりますことは、新産業拠点という形で、全体会から話が上がっている三遠南信自動車道から南におりてきて、さらに新東名・東名

高速道路から南におりた浜松三ヶ日・豊橋道路を早期に整備するという事とともに、太平洋岸に浜松から西に行って豊橋、さらには国道23号、三河湾につながる道路である浜名バイパス、ここからアクセスのいいところに都市計画道路を整備しまして、そして新産業都市、具体的には工業用地を中心に50ヘクタールほどの企業誘致の市内工業の集約や新産業の誘致をする区画整理を行っています。そちらへの都市計画道路や新たな道路の拡幅等も行っており、そして浜松三ヶ日・豊橋道路や三遠南信自動車道とも連携をさせていただいて、新たな企業の拠点やその周辺の住宅地、現在人口6万人ほどの決して規模は大きくない市でありますので、もっと住民や企業が集積するような都市にしていきたいと考えております。その拠点としての都市計画道路や浜松三ヶ日・豊橋道路、もちろん三遠南信自動車道との連携をさせていただきたいと思っております。

## コーディネーター

続きまして、飯田市の座光寺地域自治会相談役の湯澤様、よろしく申し上げます。

## 座光寺地域自治会 湯澤相談役

私からは住民を代表して、住民の立場で南信州の交通インフラの大変革を見据えまして、地域の宝物を生かした地域づくりに取り組んでいる事例について発表させていただきます。

その宝物とは、お手元に「2000年浪漫の郷」というパンフレットがございますが、詳しくはこれを見ていただきたいと思います。二つの国指定の史跡、恒川官衙遺跡と高岡第1号古墳、築造の姿が完全に残されている山城の南本城や多くの参拝客をいただいている元善光寺などがございます。

そこで、これらの宝物を生かして住民主体で「2000年浪漫の郷」と称して、地域づくりに取り組んでいるわけでございますが、まだ

まだ歩み始めたところでございます、正直模索しているところでございます。

現在、飯田市では国の史跡指定を受けました恒川官衙遺跡の保存活用の基本計画を策定中で、その中で史跡公園とガイダンス施設の整備のあり方を検討しているところでございます。そこで、現在、地域として、住民としてどのような整備を求めていくかを議論し、現在、住民意見をまとめているところでございます。恒川官衙遺跡は2000年浪漫の郷構想の中核施設になるだけに、住民の思いを強く行政にお願いしていきたいと思っております。

次に、具体的な取り組みといたしましては、それぞれの史跡施設の環境整備のためにボランティア活動として遊歩道の整備、花木の植栽、ごみ拾い、草刈り作業などのほか、行政から補助金をいただきながら、統一された案内看板を各所に設置し、さらに史跡広場の土地取得に向けた寄附金活動や史跡の見学会、学習会などをこれまで行ってきたところでございます。

今後は、浪漫の郷の回遊ルートや街並みのあり方等の検討や、イベントや学習会の開催、案内ボランティアの育成・養成などを行っていききたいと思っております。

そして数年後には、活動の積極的な展開を促すためにNPO法人などへの移行も検討しています。

さらに、将来目指すものとして、この構想を着実に実現するためには、住民自身が地域の宝を十分認識し、行政と連携して学習活動を行い、地域に根差した、地域全体での取り組みを心がけていきたいと思っております。その上で2000年浪漫の郷の魅力を南信州地域と連携して、インターネットなどを駆使して国の内外に情報発信し、交流人口の増大を目指して地域の魅力をアップしていき、それがやがて住んでみたい地域につながるものと確信しています。

## コーディネーター

これまで4名の方にお話をいただきました。引き続き交通基盤の整備、道の駅なども含めて、そうした交通基盤の整備が地域振興に与えた効果についてのお話を4名の方からお聞きしたいと思います。

まず、阿南町の勝野町長、お願いします。

## 阿南町 勝野町長

先ほど、県境域の町村の話で天龍村長の話があったわけですが、我々は県境域というくらいで、峠越えのところは非常に地理・地形が厳しいものがあります。そうした中で愛知県と県境を接しておりまして、愛知県の豊根村も一緒に加わりまして、愛知・長野県境域開発協議会の活動をしてきたわけなのですが、昭和55年ごろまでは、阿南町の高校生は飯田市中心の高校へ行くにも下宿をしないと通えない、大学並みの学費が要る状況でした。そして、さらに国道151号は遠州街道と言われて、古くから遠州や三河とつながりがあり、大勢の人が嫁入りもし、通院など様々な場面で行き来したわけなのですが、昔は非常に難儀なことだったことを覚えております。

そういったことから、三遠南信自動車道の鳳来峡インターチェンジから浜松いなさジャンクションまでができたことで、愛知県境に近い地域にあります道の駅新野千石平周辺の交通量が30%アップしました。平成24年頃には道の駅を訪れる人が48万人だったのが、平成27年末の調査では55万人です。すごい人の動きが、三遠南信自動車道の完成と共にできて、利便性が向上したということで変わったわけでありまして。我々の地元も農業法人が夏場の野菜を静岡市の静鉄ストアという中心部へ卸させていただいております。始まったころは、たった1,000万円にも満たない野菜の出荷額は、我々のところはそう大きなところではないのですが、それでも5,000万円を超えるようになりました。静岡から来る皆様からも、



「町長、近くなったな」や「時間に余裕を持って来ているわ」と言うお話がありました。我々にとっては大きな変化が出ているわけであり、もう我々は道なくして物が語れないというのが現状であります。

あと、愛知県は予算が豊富であるものから、愛知県と長野県の県境まで国道151号を改良してくれてあるのですが、長野県側がまだ未改良部分があって、遠州や三河から来る皆様からいろいろ言われるわけです。何とか早く国や県のお力添えで、国道151号の長野県側を改良してくれとお願いしているわけです。愛知県から長野県側のへ医療関係でお勤めをいただく方も出ておりますし、また医療の関係でも、愛知県側の豊根村でも活動できるようになりまして、道の力というものは物流から文化、経済といったものに大きな影響があるということに非常に感じている地域でございます。

#### コーディネーター

引き続きまして、浜松商工会議所の大須賀会頭、お願いします。

#### 浜松商工会議所 大須賀会頭

私は物流の仕事もしていますので、道路は本当に大事だということを痛切に感じます。昔東名高速道路が出来まして、便利でしたが、渋滞がすごかったものです。工事や事故があったらとんでもない状況であったのが、新東名高速道路が開通した現在は、工事や事故があっても物流が滞ることなく、経済的にも非常に良くなりました。昔は長野県と浜松は、天竜川を介してすごく交流がありました。しかし、佐久間ダムが完成しましたら、天竜川を介した交流は無理になり、一気に交流が止まってしまいました。今度はこの三遠南信自動車道が出来ると、本当に経済というのは、みんなで「しなさい、しなさい」と言わなくても、できれば勝手にどんどん進んでいくと

いう意味で、三遠南信自動車道ができれば、それは素晴らしいものになると思います。

やはり三遠南信地域に関して、私はいつも思うのですが、観光は、飯田、豊橋や浜松と一緒にルートをつくって、みんながこの地域を世間にもっと知ってもらうように宣伝をしていくことが必要ではないでしょうか。長野県は海がないけれども、三遠南信自動車道ができれば1時間で、また日帰りでも海へ行行って帰ってくるすることができます。それと、みんなが思いつかない観光が新たに生まれるかもしれない。私は、まず途中で少しでも開通した区間があれば、その地域を宣伝するということが一番だと思います。こうした連携活動を通して、形を早くつくっていきたく思いますので、ぜひよろしくお願いします。

#### コーディネーター

続きまして、田原商工会の河合会長、お願いします。

#### 田原市商工会 河合会長

三遠南信自動車道に関連したお話をさせていただくのが一番よろしいかと思うのですが、いかんせん、三遠南信地域の一番南の端ということで、その効果が届くにはまだまだ先の長い話ということです。その中で特に、浜松いなさ北インターチェンジから鳳来峡インターチェンジまでの開通があったということで、先ほどトークセッションの中でも花の話がありました。イチゴやランの栽培にとって夏場の渥美半島の環境は厳しいものでございまして、実際には奥三河地域に移して調節をしているということ、また、観光の面では、30分ぐらい時間が縮まったということは聞いております。

しかしながら、田原市の場合ですと、一番大きな交通基盤は三河港でございまして、港があるから海の道があるということで、トヨタ自動車を中心とした臨海工業地帯は、2兆円

を越す工業出荷額を持っています。港ももちろん大事なのですが、将来的には三遠南信自動車道をつないでいくと思いましたが、国道23号バイパス、それから臨海部の整備が進んできました、臨海部に関してはかなりの効果が上がってきております。田原市の臨海部におきましては、この後もトヨタ自動車関連以外にも、今バイオ発電などの新しい産業の話があります。これは船で燃料を運んでくる海の道と、臨海部が整備されてきたということで陸の道と、あとバイオ発電という電気の道が開かれてくるということだと思います。

このほかに先ほど御紹介をいただきました農業の生産額が、この間、発表されました統計で約813億円ということで、市町村としては日本一の農業規模を誇っております。一方で、観光においても、昭和63年には560万人ぐらいの観光客の方が見えていますが、平成23年あたりですと250万人ということで半減しております。これはもちろん観光に対する考え方が多様化してきた影響もあると思いますが、やはり道路網の整備がもう少し進みますと、リピート客の来られる確率は高まるのだろうということで、この三遠南信自動車道が連結し、さらにもともとお話としては、飯田市から豊橋市を通過して伊勢湾口道路という構想が一番初めにもあったと思いますので、そちらに関しては、この後の議論の中で進めていただければ結構だと思いますが、港にしても道路にしても、その存在がいかに産業に影響を与えるかということは、本当に強く感じておりますので、なるべく速やかにつないでいただけるとありがたいと思っております。

### コーディネーター

これまで7名の皆様方から御発言をいただきましたが、その内容から交通基盤、あるいは交通ネットワークの整備によりまして、非常に具体的に良い効果があらわれているということが確認できたのではないかと思います。

それでは続いて6名の皆様方から、広域道路ネットワークの形成をこれから展望していただきまして、そうした整備効果をさらに高めていくために、SENAあるいは関連組織、地域が連携して取り組んでいく課題としてはどういったものがあるのか、御意見をいただければと思います。

まず、豊橋市議会の坂柳議長、よろしくお願いたします。

### 豊橋市議会 坂柳議長

先ほど来からお話が出ていると思いますが、我々豊橋市議会といたしましては、南北軸を形成する広域幹線道路の整備が必要との認識を持っております。豊橋市からであれば国道23号名豊道路があり、そして東名高速道路、新東名高速道路などが整備されておまして、東西方向の広域幹線道路ネットワーク整備は一定の進捗が見られておりますが、その整備効果をさらに高めるためにも、東三河地域の豊橋市や田原市におきましては、その発展をつなげていくためには、三遠南信自動車道や浜松三ヶ日・豊橋道路といった南北軸の道路基盤整備が不可欠であります。

三遠南信自動車道につきましては、先ほど来、説明をさせていただいたように着々と工事が進んでいるわけでございますが、しっかりと予算をつけていただきまして、早期の全線開通を望むわけでございますが、浜松三ヶ日・豊橋道路につきましては、静岡県と愛知県と浜松市により実施された三遠地域の連携支援調査でも、新たな連携軸の必要性が明らかになっております。

また、平成26年度から27年度には中部地方整備局によりまして、広域的な視点からの調査が行われております。こうしたことから、やはり我々といたしましては、浜松三ヶ日・豊橋道路の調査実施から計画路線へと位置づけられ、東名高速道路の三ヶ日ジャンクションから国道23号名豊道路へつなぐ浜松三ヶ

日・豊橋道路の地域高規格道路ができることによって、飯田市からの、さらなる南北軸の広域幹線道路ネットワーク整備ができれば、さらに整備効果が高くなると認識をしておりますので、こういった部分でしっかりと三遠南信自動車道の整備と同様に、浜松三ヶ日・豊橋道路が計画路線へと位置づけられて進んでいくことを行政、経済界、そして議会が一体となって取り組んでいくことが重要であるかなと思っております。

もう一つは、我々豊橋市、田原市にとりましては、先ほど、田原市商工会の方の話がございましたように、国道23号名豊道路がございます。この道路は名古屋と豊橋市を結ぶ8市1町を通過する延長73キロメートルの大規模バイパスでございますが、この沿線には自動車産業やものづくり産業を支援するという形の中で、地域の産業、経済を発展するストック効果をもたらす大変重要な路線であります。そしてこの沿線の自動車関連企業の物流は国道23号名豊道路を利用させていただいております。このことから国道23号名豊道路は名古屋港、三河港への自動車産業物流を担っています。

先ほどのトークセッションでも、我が豊橋市の佐原市長が「三河港は結構良いのです」という話をさせていただきました。具体的に言えば、三河港にはトヨタ自動車の田原工場や海外自動車メーカー7社も立地いただいております。海外からは年間約19万台が輸入されております。簡単に言うと国内で販売されております輸入車の4割程度が三河港で陸揚げされている状況でございます。また、トヨタ自動車は北米へ年間約80万台輸出をしておりますし、あるいはスズキも輸出をしておりますので、自動車港湾としての三河港がございます。一方で、名古屋港、三河港へ自動車産業物流を担っている国道23号名豊道路につきましても、まだ全線開通いたしておりませんし、暫定で2車線となっている部分があり

ますので、さらに効果を上げるために早期の4車線化を望むところであり、要望活動をする必要があると認識をいたしております。

## コーディネーター

続きまして、新城市の穂積市長、よろしくお願ひします。

## 新城市 穂積市長

ちょうど昨年の三遠南信サミットの開催の時期が新東名高速道路の開通直後だったと思います。その折には、「ようやく開通しました。」と御報告したわけですが、私ども新城市は新東名高速道路を静岡県方面から愛知県に入ってきて最初のインターチェンジである新城インターチェンジがございます。そこに隣接した道の駅「もっくる新城」も1年前から整備をしておりましたが、新東名高速道路の開通効果は既に皆様方御指摘のとおりで、新城市は一番恩恵を受けた市の一つではないかと思ひます。いろいろな史跡や観光施設、歴史の保存館などの入込客は、開通前と比べますと、大体3割から5割増加しております。

なお、先ほど来、浜松市を中心に直虎のお話がありましたが、新城市は、愛知県の中では唯一「おんな城主直虎」推進協議会に入らせていただいております。直虎が育てた虎松、後の井伊直政でございますが、追手を逃れて15歳まで教育を受けたのが私どもの地域にある鳳来寺でございます。江戸幕府の中樞を担った井伊家の精神は新城市でできたということで御理解いただひ、一緒になって奥浜名地域の皆様と何とか盛り上げていきたいと思ひております。

そして、新東名高速道路ができて大きな効果を実感している一方で、これからの課題といたしましては、やはり奥三河地域、あるいは北遠地域とのしっかりとした連携、特に二次交通が非常に不足をしております。整備が弱いということから、二次交通、それからイン

バウンド対応というのは、この地域はまだまだだだと思います。先ほど昇龍道の話が少し出ましたけれども、それらも含めて、前回の三遠南信サミットで新東名高速道路の開通と併せて JR 飯田線のことについてちょっと触れさせてもらいましたが、本日は全体会のトークセッションで豊橋商工会議所の神野会頭からも発言がありました。JR 飯田線の活用、観光での一本筋を通すということは非常に魅力的だし、ぜひやらなければいけない。特に JR 飯田線は本当のローカル線で、通勤、通学に多く使われていますけれども、この頃いろいろな地域で観光としての観光列車がずっとはやってきておりますので、SENA で1両しっかり自分でつくって運行すれば、JR 東海は絶対嫌とは言わないはずです。新城市内にも JR 飯田線の駅がたくさんございますので、大いに歓迎したいと思っておりますし、一翼を担わせていただきたいと思っています。

また、先ほど国土交通省が発表しましたインターチェンジの賢い料金所システムというものが夏から試行されます。それはインターチェンジをおりて、すぐ近くに道の駅等があった場合には、おりてまたそこで道の駅に滞在して、また乗っても料金がそのまま乗っていたままと同じ料金になるという仕組みで、全国で3か所試行されますが、中日本高速道路株式会社管内では新城インターチェンジと道の駅「もっくる新城」が選定をされておりますので、これもまたぜひいろいろな面で観光に生かしていきたいと思っています。

いずれにいたしましても、この地域のこれからの発展のためには、三遠南信自動車道、そして先ほど、湖西市の影山市長がおっしゃっていただきましたが、浜松三ヶ日・豊橋道路で飯田北遠から南信州北遠、三河湾を通過して遠州灘、三河湾へ直結するような1本の道路、それから既存の JR 飯田線の利活用、そしてリニア中央新幹線に結びついていくという構想をみんなでしっかりと盛り立てて、枝葉もつ

けながら肉づけをしていくという大きな絵図面を SENA で一緒に描いていければと思っております。

## コーディネーター

続きまして、喬木村の市瀬村長、お願いいたします。

## 喬木村 市瀬村長

喬木村は、飯田市に三方を囲まれた小さな村で、国道もない、鉄道もないという、何もない、ないない村なのですが、今回、三遠南信自動車道が当村を通るということで初めて道分科会に参加をさせていただきました。一方方向のみ通行可能な地域振興インターを含めて、二つのインターチェンジをつくってただけて、また、リニア中央新幹線の長野県駅から数分で村の中心部まで来られる立地ということで、これから先、大いに期待をしたいと思っております。

今回、整備効果をさらに深めるために、この地域は何をしなければいけないかということなのですが、先ほど来、お話がありますように、南海トラフを想定した災害のときの交通路の中央自動車道とあわせたダブルネットワーク化や緊急医療圏、これも圏域を越えて協力し合うことができるのではないかと、あるいは観光、産業といった部分があると思っております。

ちょっとショッキングなのは、平成28年2月に SENA でウェブアンケートの調査をした結果、三遠南信地域を知っているかというアンケートに対しまして、「名前も場所も知らない」とか「場所はわかるけど、名前は知らない」と答えた方が全体の約7割いらっしゃるので、我々が思うほど三遠南信地域というものが一般の方々になかなか伝わっていないという思いがします。「三遠南信地域という名前も知っているし、場所も知っている」とお答えになった方は、わずか25%しかいら

っしやらなかったということなので、地域の課題は、まずは三遠南信地域の知名度を上げていくことだという気がしております。

全体会のトークセッションで浜松商工会議所の大須賀会頭がおっしゃっておられましたように、最初にヒットするのは観光なのだろうと思ひまして、四季折々の観光周遊ルートを開発することによりまして、できるだけ多くの方に、まず三遠南信自動車道が開通する前に、この地域をわかっているいただくための努力はしていかないといけないと思ひているところです。

特に、長野県にとりましては、海がないところが、北は日本海から南は太平洋まで一直線で南北軸が通るということで、東海道新幹線や三遠南信自動車道を使って、山の雰囲気味わっていただいて、リニア中央新幹線を使えば日帰りもできるという夢のような周遊ルートもこれから先構築できるわけでありますので、ここは浜松市長がおっしゃっていましたように、県の枠を超えて、この地域が大きな広域連合組織でもつくって、また地方創生の交付金でも使って、大きな枠組みの中で現在取り組めることに取り組む、まずは何か動き出さなければいけないなという思ひがしております。

## コーディネーター

続きまして、豊橋商工会議所の神野会頭、よろしくお願ひします。

### 豊橋商工会議所 神野会頭

皆様が、いろいろな観点からそれぞれお話になっておりますが、私は経済界からの立場で、お話をさせていただけたらと思ひます。

1点目は、まず道ということと言いますと、現在の経済価値をより高くするためには、現在ボトルネックになっているところが、道に関してはいろいろあります。それをどうしても解消しないとつながらないところがあり、

これをやるためには国、それぞれの県、それから市町村、そこにまたいろいろ工事をやったり、いろいろな地主さんだったり、そういう方々の了解というかコンセンサスをどうとるかが結構地道で一番大切なところです。これをやるためには、やはりみんなの熱意というか、これは公のことだというコンセンサスが要るのではないかと思ひます。そういった意味で、まだまだボトルネックになっている部分がたくさんあって、それを明確化して徹底的にみんなでするとすることが必要かと思ひます。

2点目は、幹線道路だけではなくて、さらに地域内の道です。これはやはり価値創造のためにはもう一つ重要なことで、それはそれぞれの地域がきちっと幹線道路と地域内の道路という関係性をきちんと持つことが重要かと思ひます。

3点目は、大きな道の部分は、成熟化社会とはいえ、まだまだ大きなグラウンドビジョンが必要かと思ひます。先ほど、田原市商工会の河合会長がおっしゃっていましたが、三遠南信自動車道はその後、渥美半島縦貫道路で伊勢に渡り、昔、僕らが子供のときには、伊勢湾架橋というのができると思っていたのです。これは船の形でも何でもいいのですが、伊勢につながり、さらに伊勢から名古屋に上がってくるという、グレート中部圏という外環状みたいな大きなグラウンドビジョンも非常に重要ではないかと思ひます。そういった意味で浜松三ヶ日・豊橋道路も、地道にきちんとやっていかなければいけないと思ひます。

それから道だけではなくて、先ほど、穂積市長からも話がありましたように、二次交通や中山間地域における交通手段は、これからはローカルなタクシーや小さなコミュニティーバスなどは地域の人たちだけではなく、観光などでも非常に有効に働くのだと思ひます。そういうソフト部分での事業をどのようにやっていくかということや、シンボリックな意

味での JR 飯田線のプロジェクトなどをあわせて並行的にやれると非常に魅力的でいいのではないかと思います。

### コーディネーター

それでは続きまして、駒ヶ根商工会議所の山浦会頭、よろしくお願いします。

### 駒ヶ根商工会議所 山浦会頭

連携して取り組むべき課題ということで話をさせていただきます。

駒ヶ根地区は国道153号伊南バイパスが完成しております、中川、飯島地区も平成30年には繋がる予定となっております。既に完成しております駒ヶ根地区は、その道路を中心にしまして町並みが変わり、大変活性化ができており、本当に品格のある町並みもできており、俗に言う駒ヶ根のビバリーヒルズとして非常に若い者が期待をして持っている土地であります。

道路は地方に住む者、また地方の経済にとってはまさに生命線であり、命の道だと思います。三遠南信自動車道のような広域幹線道路の早期全面開通に向けて取り組むことが必要でして、何しろ道路は全面開通してこそ、その効果が出てくるものと思っております。まずは三遠南信地域の自治体及び経済界がより一層連携をいたしまして、三遠南信地域の道路計画の早期完成と全面開通に向けて、国土交通省を初めとする関係機関に対して陳情・要望活動を強化していかなければならないと思っております。そのためには、それぞれの地元出身の国会議員を通じて、政府与党に今まで以上に強力な働きかけを行っていかねばならないと思っております。

また、広域幹線道路のネットワーク整備後は、東三河地域や遠州地域と南信地域の時間距離が大幅に短縮されますし、特に標高差1,000メートル近いところが1時間ぐらいで行けるということで、リンゴの里からミカンの

里、ミカンの里からリンゴの里ということで、観光に、また自動車産業等につながる製造業にとっても大変重要な道路であります。

これらの交流を活発化して、地域連携を強化して、一つの経済圏として観光や産業をはじめとして地域を活性化させるために、今から広域産業連携のための組織を官民協働して立ち上げていく必要があると思っております。交通政策、産業政策をあわせた広域ビジョンを策定することが必要と考えております。

さらに私たち民間の経済人も、また地域に住む住民も、その道路が開通した後に自分たちがそのチャンスをつかんで、どうしてその地域が発展できるかということをもう一度、掘り下げて考えながら取り組んでいく必要があると思っております。

### コーディネーター

それでは、この6名の中では最後になりますが、NPO 法人浜名湖クラブの小林理事、よろしくお願いします。

### NPO 法人浜名湖クラブ 小林理事

道というテーマなのですが、浜名湖は水面ですので、浜名湖の水上の道について意見を述べたいと思います。

静岡県西部の遠州地域は、マリン産業における世界一の湖、浜名湖があります。世界一というところの概略を申し上げますと、浜名湖には世界企業であるホンダ、スズキ、ヤマハが、約半世紀ですけれども、ここに開発基地を設けて、浜名湖で開発されたマリン機器は世界の市場の概ね65%以上の占拠率を持っています。したがって、よく言うのですが、多少、市が潰れても世界に影響はないのですが、浜名湖が潰れると世界のマリンはなくなってしまうという、大体市長が「うーん」と言うのですが、そういう場所です。

そしてまた、今、世界で大体150カ国ぐらいで使われている水上オートバイも、浜名湖

が誕生地です。このように浜名湖はすばらしいところですよ。浜名湖の南側の湖面には、鷲津、新居、弁天島という JR の駅が三つあります。浜名湖の北側には天竜浜名湖鉄道が通っており、湖面に面したところに約10の駅があります。そして湖の中央部には、東名高速道路の浜名湖サービスエリアや国道1号が通っています。しかしながら、この浜名湖周辺には、陸上と水上を結びつける交通ネットワークはほとんど存在せず、観光や産業に生かされていないというのが現状です。これについては水上交通を活用した駅と道路とのネットワークづくりを考える必要があると思っています。そのために湖岸の整備や、昔走っていた定期船の発着場の見直しや、特に大事だと思うのは不定期船としての水上タクシーです。先ほど話が合った三河湾では水上タクシーがあって、港に着いて電話すると、5分前後で来てくれて島へ渡してくれます。定期船に比べると、非常に便利なのです。浜名湖でもそういうことができるということです。

また、水上のことをもう少し深く考えると、防災の面でも東北大震災のときに、先ほど言った浜名湖で生まれた水上オートバイですが、1隻で100人以上を救助したのです。これは新聞等によく出ておりました。したがって、水上のネットワークは、防災技術の面でも大変重要なのです。この辺が日本ではちょっと忘れられているということがあります。

もう一つ、少し夢物語になるかもしれませんが、天竜川の水上の道について意見を述べたいと思います。

天竜川は信州と太平洋側の都市、浜松等を最短で結ぶ水上の道です。現在、科学技術が向上している点や交通の観点から、再度天竜川を見直すことが必要かと思っています。水面だけではなくて、川の上部の空間まで含めて考えていただけるといいと思うのです。例えば、海外では、天竜川みたいな浅瀬を走れるジェットボートというものも走っていますし、そ

れから空飛ぶゴムボートというのがあります。ゴムボートが空を飛んでいるのです。そういうものに着眼して考えるのも良いと思います。ただ、天竜川にはダムもございいますから、ダムには川の駅というものをつくって、その間はバスでつなげて、観光と産業の道として水上の道の活用を考えたら大変いいと思います。

## コーディネーター

ありがとうございます。一通り、それぞれご参加の皆様方の道に対する御意見をお聞きしたところでございます。あと時間が10分ちょっととなりましたが、せっかくの機会です。まだまだもう少し意見をという方がいらっしゃったら、お聞きかせいただければと思いますが、いかがでしょうか。

会場にいらっしゃる皆様方、今までの御意見をお聞きして、もし何かこういったのはどうだという御意見があれば、この際ですので、出していただいてもいいかと思うのですが、どうぞ、お願いいたします。

## 傍聴者 1

中平所長の説明資料で最初に圏域を越えて広いネットワークが出ている図があったと思います。三遠南信自動車道の整備は本当に重要であり、一層の整備促進を期待するところでの意見ですが、そのネットワークを御覧いただくと新東名高速道路と東名高速道路、そして中央自動車道を結ぶ南北軸のラインを見ていただくと、一つは東京方面にある中部横断自動車道がありまして、もう一つが中京方面に三遠南信自動車道があるという中で、中部横断自動車道の双葉ジャンクションと新清水ジャンクション間が、たしか平成30年頃の全線開通見通しとなってきますと、やはりもう1本の縦軸である中央自動車道と新東名高速道路及び東名高速道路を結ぶ三遠南信自動車道の早期開通の必要性が、益々あるので

はないかと思えます。その点からも整備促進に大いに期待をしているところであり、そんな点も踏まえて要望をさせていただいたところではあります。

#### **コーディネーター**

中平所長、中部横断自動車道は30年度だという話がありましたが、いかがですか。

#### **国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所 中平所長**

私も詳しくは存じてないですが、今言われたように30年度供用とはお聞きしています。

#### **コーディネーター**

三遠南信自動車道としても、やはり南北軸のつながりは大事ということだと思います。どうぞ、お次の方発言をお願いします。

#### **傍聴者 2**

中央自動車道を走って実感するのは、すごく狭くてカーブが多く、また特に甲府から東京に行くエリアは受け入れられる交通量も限界で、慢性的な渋滞がすごいです。そういう面においても、三遠南信地域における南北軸というのをきちんとつくらないとだめではないかと思えます。

#### **コーディネーター**

大須賀会頭をお願いします。

#### **浜松商工会議所 大須賀会頭**

三遠南信自動車道は、通行料が無料の道路です。これは現在までに開通している区間だけでも、そこを通過して飯田まで来るのに何分かかかる、今通ってくるところよりも近いということで、途中で様々な地域を通過することになるから地域の宣伝になります。開通してしまうと、通過するだけになってしまい、地域を全然知らないのです。だから現在開通し

ているところが、また今後三遠南信自動車道が開通すると何分で、もっとこっちの経路が近いですよというPRを今から行えば、町や地域が全部よくわかっていくと思うのです。私はそういう方法を行うと非常に良いのではないかと思えます。

#### **コーディネーター**

これは勝野町長にお話しいただいた方が良いでしょう。

#### **阿南町 勝野町長**

新東名高速道路を経由しますと、道路の規格が違うものですから、負担も少なく東京へ入れるわけなのです。距離的、時間的にそう違いはないと思うのですが、ただ、中央自動車道はどうしても混んでしまって、なかなか計画どおりに都内へ入れないこともあります。また、中央自動車道は冬の雪には弱いところがありまして、新東名・東名高速道路は雪の影響を受けることが少ないものから、計画通りに移動するために時々新東名高速道路や東名高速道路を経由することもあります。

#### **コーディネーター**

おそらく、浜松いなさジャンクションから鳳来峡インターチェンジを経由して、国道151号を北上する場合と、新東名高速道路から豊田東ジャンクションを経由する場合とでは、ほぼ同じぐらい時間がかかるという感じがします。三遠南信自動車道が整備されれば、もちろん早くなります。阿南町もそうですけれど、伝統文化芸能の宝庫ともいえる地域をずっと通っていくことになりますから、それだけ楽しみも増えるのではないかと思えます。

それでは、「道」の分科会としての報告をさせていただくための取りまとめをさせていただきます。

本日、お話がそれぞれございましたが、やはり三遠南信自動車道の整備を一つの基軸と



しながら、浜松三ヶ日・豊橋道路の実現、それから圏域内外を結びます既存の道路ネットワークや鉄道、つまり中央自動車道や新東名・東名高速道路、それから JR 飯田線、そして将来的にはリニア中央新幹線との連結をしっかりとしていくことによって、三遠南信地域のポテンシャルがしっかりと引き出されていくのではないのでしょうか。

特に、人・モノ・情報がうまく好循環していく中で、産業面においても、あるいは観光面においても、そして住民の皆様方の生活面においても非常に大きな効果が期待できます。まさに三遠南信圏域全体の活性化が期待できるのではないかと考えております。そのためには、三遠南信地域をもっと知ってもらうためのブランドづくりということも、喬木村長からも御指摘があったところであります。こうした地域のブランド力を、もっと、もっと高めていくことも大事になってくるだろうと思います。

それから、三遠南信自動車道を初めとした高規格道路の整備促進をさらに推進していくためには、新たな人の流れをつくっていく取り組みを進めていくことも一緒になってやっていかなければならないと思います。道路を待っているのではなく、人の交流を積極的に進めながら、交通ネットワークを生かした人の流れをつくっていくことが大事になってくると思います。まさにそういった意味では、こうした三遠南信サミットのような積み重ねが道路ネットワークをしっかりと形成していくためにも大変重要になっていくのではないかと感じたところでございます。

そういった方向性でまとめをさせていただきたいと思いますが、後はこちらに一任させていただければと思いますが、いかがでしょうか。

どうもありがとうございました。皆様方の御同意をいただきましたので、「道」分科会からの報告を私に一任とさせていただきます。

それでは、以上をもちまして、「道」分科会を閉会とさせていただきます。

