

## 4 「道」分科会 要旨

San-En-Nanshin Summit 2009 in Higashimikawa

「道」分科会では、「地域基盤形成による人・もの・情報の流動促進」をテーマに、南信州地域における三遠南信自動車道の整備状況とその効果の報告、道路建設促進のための各種団体の活動状況の報告及び重点プロジェクトの実現に向けての意見交換がなされた。

政権交代を受け、従来どおりの要望ではなく、国や国会議員に対する現地視察の呼びかけやデータを用いた具体的なアピールが重要であるとの意見や、三遠南信自動車道建設に関し伊勢を視野に入れ、浜松三ヶ日・豊橋道路や名豊道路との一体的に整備すべきとの意見、現道活用区間の整備のあり方を検討すべきとの意見のほか、リニア中央新幹線の早期建設を求める意見が出された。

コーディネーター	豊橋市	市長	佐原 光一
アドバイザー	豊橋技術科学大学	教授	大貝 彰
行政	磐田市	副市長	渥美 敏之
	田原市	市長	鈴木 克幸
	売木村	副村長	伊東 勝
	喬木村	村長	大平 利次
	飯田市	建設部長	菅沼 良收
議会	浜松市議会	議長	高林 一文
	豊橋市議会	議長	大沢 初男
	飯田市議会	議長	中島 武津雄
経済	掛川商工会議所	会頭	仁科 雅夫
	奥浜名湖商工会	会長	長坂 光男
	天竜商工会	会長	平賀 丈太郎
	豊橋商工会議所	会頭	磯村 直英
	蒲郡商工会議所	副会頭	伊奈 義兼
	東栄町商工会	会長	尾林 克時
	飯田商工会議所	会頭	宮島 八束
	駒ヶ根商工会議所	会頭	山下 善廣
	泰阜村商工会	会長	秦 和陽児
住民	特定非営利活動法人地域づくりサポートネット	副代表理事	山内 秀彦
	合唱劇「カネット」をうたう合唱団	普及委員長	清水 良文

(敬称略)

### ■ 第16回三遠南信サミット2009in遠州における「道」分科会の議論について

#### コーディネーター

前回の浜松サミットの分科会では、経済界、住民の方、そして行政が一緒になって意見を交わした。最初に、前回出されたご意見を確認したい。事務局からご紹介をお願いしたい。

#### 事務局

まず、三遠南信自動車道の早期開通だけでな

く、浜松三ヶ日・豊橋道路との一体的な整備が重要であるということ。次に、三遠南信自動車道を始めとした道路を活用した地域ビジョンを持ち国・県に強く要望していくこと。3つ目に、リニア新幹線によって東海道新幹線のダイヤが柔軟になるなどの効果も期待されるということ。4つ目に、三河港や富士山静岡空港などのインフラを活用した三遠南信連携を強化すること。以上4点が前回の浜松の議論の中心であった。

コーディネーター

現在の三遠南信自動車道の整備状況や効果、また三遠南信道路建設促進期成同盟会の活動、そして、この10月27日に3市で行った要望について、飯田市建設部長・菅沼良收様からご報告をいただきたい。

■ 南信州における三遠南信自動車道の整備状況及びその効果について

飯田市建設部長



(1) 整備状況について

南信州における三遠南信自動車道の整備状況とその効果について、今日は、国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所、長野県下伊那南部建設事務所から資料をいただいて報告をさせていただきます。

三遠南信自動車道は、一般国道474号であり、全体は、東三河、遠州と、南信州地域を結ぶ延長約100キロメートルの高規格道路である。長野県の飯田市から浜松市の北区引佐町まであり、供用済みの延長が14キロメートル、事業中が63キロメートルである。中央道の飯田山本インターチェンジから天竜峡インターチェンジまでの約7.2キロメートルと、小川路峠道路の矢筈トンネルの4.8キロメートル、この2か所が供用開始になっている。

地域と連携する効率的な道路ネットワークづくりということで、可能な区間については国道152号等の現道を活用するという事になっている。そして重点整備区間への集中投資を行い、できるだけ早い時期に開通をさせたいというのが国の方針である。

静岡県側、水窪北から佐久間までは浜松市が実施するという形になっている。三遠道路の鳳来インターチェンジから引佐ジャンクションまでが重点整備区域ということで、浜松河川国道事務所で実施をしている。

飯橋道路2工区の水窪北から飯田東インターまでの区間については、全線にわたり、橋梁の下部工を中心に、工事が施工されている。飯橋道路3工区の水窪北から飯田東インターチェンジまでの区間については、現在、国土交通省により調査、設計に入っている。

県境の青崩峠道路は、現在は、人が通れる程度の道しかなく通行不能である。長野県側は飯田市道により兵越峠まで行き、静岡県の県道へつながっているという状況である。現在は環境影響評価書の縦覧が、長野県側、静岡県側とも6月に完了し、これに基づいた調査、設計に入っている。

矢筈トンネルから青崩峠までの21.1キロメートルは、現道活用区間であり、長野県の事業として国道152号の整備をさせていただいている。そのうち12.8キロメートルについては整備が終了している。

向井万場拡幅、和田バイパス及び小道木バイパスの工事が始まっている。向井万場拡幅においては、小嵐トンネルを今、施工していただいております。470メートル程のトンネルが4月に着工して9月に貫通し、平成23年には供用開始と聞いている。和田バイパスは、施工中の状況で、相当形ができています。小道木バイパスは、地元の説明会を終了し調査、設計に入ると聞いている。小嵐バイパスは、国が施行する青崩峠道路との関連があり、現在調査中である。年内には説明会を開催しルートを決めたいと聞いている。

(2) 整備効果について

続いて、三遠南信自動車道の供用開始による効果であるが、1つは救急の患者の搬送である。3次医療施設の飯田市立病院に、阿南町の県立阿南病院から患者を搬送した場合、今までは、

151号を通して搬送していたため、約29キロメートル、約45分かかっていた。現在、三遠南信自動車道によって、天竜峡インターから中央道を経由して搬送しており、距離は約37キロメートルと長くなったが、時間は5分短縮することができた。開通後搬送した実績は59件であり、5分の短縮により助かる命も増えてきた。また、路面が安定して衝撃が軽減できたと消防から聞いている。

もう1つの効果は、旧南信濃村から飯田市立病院に通う場合に、バスと電車を乗り継ぎ2時間半かかっていたが、平成6年の矢筈トンネル開通により直通のバスが通って、60分短縮し、1時間半で行くことができるようになったことである。下宿をしていた高校生も自宅から通学できるようになった。このほか、飯田市の川路、そして下條村に企業が進出したという効果が挙げられる。

### (3) 3市による要望活動、三遠南信道路建設促進期成同盟会の要望活動について

続いて要望活動であるが、10月27日に3地域の中心市である浜松市、豊橋市、飯田市の3市により国土交通省へ三遠南信自動車道及び浜松三ヶ日・豊橋道路の整備促進及び早期事業化に向けた要望活動を行った。三遠南信地域連携ビジョンに基づく、三遠南信地域250万都市圏の一体的な振興発展に欠くことのできない社会資本整備であることを前面に出し、対応していただいた馬淵国土交通副大臣にお願いをしたところである。副大臣には、県境を越えた広範な地域交流ネットワークづくりとして全国的にも類を見ない活動であるとの評価はいただいたが、報道などでもご存じのとおり、新規路線の事業着手に否定的な見解が示されている。

引き続き、12月1日には三遠南信道路建設促進期成同盟会による国土交通省を始めとする中央要望、12月9日には国土交通省中部地方整備局への要望活動が予定されているが、3県域に跨る三遠南信自動車道は、真に必要な命をつなぐ道であり、飯田市としても各種同盟会と連携

する中で、平成20年代後半の開通を目指して、あらゆる機会を通じて関係機関に強く要望してまいりたい。

### ■ 三遠南信自動車道早期開通期成同盟会及び浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会の活動状況について

#### コーディネーター

三遠南信自動車道早期開通期成同盟会及び浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会の活動状況について、豊橋商工会議所の磯村会頭からお話をいただきたい。

#### 豊橋商工会議所会頭

まず、三遠南信自動車道早期開通期成同盟会のご報告をさせていただく。当同盟会は、浜松商工会議所会頭の御室様が会長であるが、今日は別の分科会に出席されているので、私からご報告をさせていただく。

この同盟会は、三遠南信地域の商工会議所・商工会で組織する三遠南信地域経済開発協議会の中に設置された機関であり、52の商工会議所・商工会のほか、圏域内の11のJAにも加わっていただき、産業界、農業界の立場から早期開通、整備促進を図るのが目的である。平成17年に設立をされて以来、国土交通省と財務省へ、代表幹事である浜松・飯田・豊橋の3会頭が中心になって要望活動を行ってきた。本年度は、9月9日に東名高速道路の浜名湖サービスエリアにおいて三遠南信道路のグッズ等を配布し、キャンペーン活動を行った。マスコミ各社にも取り上げていただき、アピールできたと感じている。

次に、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会の活動状況についてご報告をさせていただく。三遠南信自動車道は新東名と引佐ジャンクションで接続し、そこから新東名の引佐連絡路が三ヶ日ジャンクションと結ぶという計画があるが、当道路は、さらにそれを延伸して、三ヶ日ジャンクションから名豊道路、国道23号バイパスを結ぶもので、浜松三ヶ日・豊橋道路と呼

んでいるところである。この道路は、地域から発想した道路であり、政府や国土交通省の明確な位置づけがあるわけではない。しかし、本地域のものづくり産業そして農業関連の物流を担う新たな南北軸として、早い段階で候補路線として位置づけられるよう、強く訴えてまいりたいと思っている。

当同盟会は、浜松市、湖西市、新居町、豊橋市、田原市の五つの市町、そして商工会議所・商工会、J Aなど17団体で構成をしている。幸いにも平成20年2月の設立直後に調査費が計上され、平成20年度から3年計画で調査を実施していただいている。

### ■ 三遠南信、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進議員協議会について

#### コーディネーター

続いて、今年2月に設立された三遠南信、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進議員協議会の活動について、豊橋市議会の大沢議長からご紹介をいただきたい。

#### 豊橋市議会議長

この分科会には、浜松市の議長さん、また、飯田市の議長さんもお出席をされているが、今日午前中に行われた三遠南信、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進議員協議会の会長に豊橋市がなったので、私から一言経緯の説明をさせていただきます。

平成21年2月10日に、浜松市において設立総会を行い、浜松、飯田、豊橋の賛同議員約115名を会員として、本協議会を立ち上げたところである。本日午前中に行われた当協議会には、3市だけではなく、圏域の5市8町10村の議長の皆様方にもご参加をいただいた。それぞれ3地域を代表して3市の議長さんに発言をいただき、三遠南信自動車道は産業や中山間地域の振興だけでなく、救急医療の充実、災害時の復旧支援ルートの確保等においても大変必要な基幹道路であるというお訴えをいただいた。こうした意見を基に、今後とも国に政策提言等をしていき

たいということである。

### ■ 地域基盤活用による効果について

#### コーディネーター

三遠南信自動車道やこれに連携する道路、港、空港、リニア中央新幹線といった地域基盤を活用することにより、地域間交流やまちづくりにどのような効果生まれるのか。また、早期実現に向けて、どのように努力をし、政策提言を行っていくべきか、ご発言をいただきたい。

#### 田原市長

今、民主党政権になり、様々な面で枠組みが変わってきた。この三遠南信地域の道路についても、基盤整備の方法を考える時期ではないかと思う。都道府県の中で比較しても高い経済力を持つこの地域は、日本経済の大きな力となっている。将来厳しい状況の中で日本が生き残っていくためには、この地域はもっと潜在的な力を発揮することが必要だと思う。全国のモデルとなる県境を越えたこの地域をまとまりのある地域にするためには、一本の筋の通った背骨となる道路が必要だということを、明確に言うていく必要がある。

もう一つは、もっと具体性を持ったアピールをしていく必要があると思う。例えば農業では、田原市は農業産出額が全国1位であるが、耕地面積は2位の都城市の半分であり、この地域の農業は生産性が非常に高い。また、この地域は首都圏及び近畿圏に安定的に農産物を供給している大生産地である。こうしたことを具体的にアピールしていく必要がある。

また、三遠南信自動車道は伊勢までターゲットに入れた形でアピールする必要がある。三河港から高速道路までの所要時間や物流量等の具体的データを整理し示していけば、この地域を基盤整備していくことの重要性を実感してもらえるのではないかと思う。

#### 合唱劇「カネット」をうたう合唱団普及委員長

飯田線は、かつて昭和初期にカネットというア

イヌの方が測量をして、昭和12年に開通したという歴史がある。今、三遠南信自動車道は、鳳来までは目途が立ち、また長野県側は天竜峡までインターが完成している。しかし、その間がなく、昭和初期の飯田線の敷設のときと同じことが起こっている。ただ、そのときと異なるのは、人口は減少し、経済は疲弊している点である。本当にこの何年間でその間が埋まるだろうかという危惧をしている。

先ほどの住民セッションでは、住民同士の交流がいろいろなところで行われており、そういうソフト面の活動をしていく必要があるという話をした。是非、経済界及び行政の方にも応援していただきたい。

#### 天竜商工会長

三遠南信自動車道は、長野県まで通すことによって、いろいろと枝が出、花が開き、また実ると思う。今までのような交流をすることで、三遠南信自動車道が完成したときに、地域の人が地域に合うことを考えて生きていくことができると思う。

#### 東栄町商工会会長

三遠道路は、引佐から東栄町までであるが、鳳来インターまでが重点整備区間ということで、今、何だか置いてきぼりになっている思いでいる。今、言われたように、道路というのはすべて完成してこそ100%力が発揮できると思うので、一体的な整備をお願いしたい。東栄町のことも忘れないでいただきたい。

#### 浜松市議会議員

現実を見てシビアなことを申し上げたい。三遠南信自動車道には大きな期待があるが、お話のあったように、点と点が幾ら部分的に完成しても全く意味がない。

今騒がれているように、民主党は公共工事に非常にシビアな考え方を持っているということであるが、今回、要望に行ったときに、大臣、副大臣、あるいは担当のところで、政権交代の

影響をどのように感じたかということをお聞かせしていただきたい。

また、三遠南信自動車道で大きな負担となっているのが北遠地域の現道活用区間である。これは国の直轄事業ではなく、政令市である浜松市の事業となっている。しかし、政令市になったとはいえ、浜松市が、三遠南信自動車道全体と合わせたレベル又は速度で整備して行くというのは、技術的にも財政的にも極めて難しい話である。こういったところは浜松市だけの問題ではなくて、三遠南信地域全体の問題として捉えていただきたい。

このような状況下で、少しでも早く全線開通させるには、国へ強く要望をし、そして地域が抱えている諸問題を理解してもらうことが近道であると思う。その方法については、首長、そして我々議会も、これから真剣に考えていかなければならない。私は、それぞれ地域の国会議員に何度も現地に入ってもらい、この現実を見てももらうことが、一番効果があり最優先事項であると思う。従来どおりの要望活動だけでは難しい。

#### コーディネーター

東京に要請活動に行ったときは、民主党政権の受け答えはどのような様子だったのか。

#### 豊橋市副市長 野崎智文

要望は10月下旬で、早2週間近く経っているが、非常に早いペースで物事が進んでいる。当時は、予算に関して相当切り込まなければいけないという前提があって、新しい箇所というのは難しいという話があった。ただ、必要性についての地域の声はいつでも伺うということであった。そこから先に踏み込んでというのはなかなかまだ出せないという話であった。

#### コーディネーター

私は別の場面で、設楽ダムの関係で国土交通省へ要望に行ったが、今の話と大体同じ雰囲気であった。三役自身もこれからどのような形に

なっていくかわからないのではっきり言えないが、自分たちとしてはよく理解できたという回答であったと思う。党内のルールが明確でなくどこを窓口とするのかははっきりしないのが不安である。

## ■ 重点プロジェクトの実現に向けての意見交換

### コーディネーター

次に、早急にどのような取り組みをしていくべきか、ご発言いただきたい。

### 豊橋市議会議長

先ほど浜松市の高林議長から、政令市になったことを理由に静岡県が手を引いて、佐久間・水窪間を浜松市の事業とするのは大変酷ではないかという話があった。この区間は国の直轄事業として道路整備をするよう、この分科会として国に対し提言をしていくという提案をさせていただく。

### 浜松市議会議長

浜松市で事業を行うことになると、今までの分を含め 400 億円ぐらい持ち出しになる。現在浜松市の道路費の予算が年間で 200 億から 250 億である。その 1 年分以上のものに予算をつけるということは、難しい話である。民主党はエコに非常に力を入れている。佐久間から水窪あたりの天竜美林のすばらしい地域を、木材を積んだ大型トラックが排気ガスを多く出してのろのろ走っており、現道を整備しても環境対策にはならない。一つの戦略として環境問題を前に出して、道路整備が必要な区間であると提言していくのが良い。

### 特定非営利活動法人地域づくりサポートネット 代表理事

午前中の住民セッションの中で、三遠南信自動車道等の整備に合わせて、街道や古道を点と点でつなぎ、生活の道の維持を自分たちでやっていくという話があった。実は、秋葉街道にお

いては住民の連携が始まっている。都市部に対し中山間地域の歴史文化をアピールすることで、道路を使って中山間地域に来ていただくことが重要である。こういう事業を支援する仕組みがほしい。

国土交通省の「日本風景街道」という取り組みがあり、今、全国で 110 ルート、中部では 18 ルート、この長野、愛知、静岡の中では 12 のルートの登録があるが、この三遠南信は、ぽっかり穴が空いている。行政、経済界、市民が協働し、連携して風景街道に取り組むことが必要である。

### 掛川商工会議所会頭

大きな流れとして、国から地方へ財源を移譲して、地方のことは地方で考えて事業をするという傾向にあると思う。国直轄が難しいのなら、財源をまず地方へいただきたいという運動も重要ではないかと思う。

### 飯田市議会議長

基調講演にもあったように縦軸が不足しており、三遠南信地域においてはその縦軸が、まさに三遠南信自動車道であり、背骨となる部分である。その背骨の部分に関し、もし飯田市がその一翼を担うとすれば、2025 年のリニア新幹線の飯田駅設置と同時期に、この三遠南信自動車道が開通するよう進めることである。



### コーディネーター

リニアの話があったが、リニアと道路、地域の縦の連携をどのように活かしていくのか、ご意見をいただきたい。

### 飯田商工会議所会頭

昨日、長野県内のリニア推進協議会に対する、第5回目になるJR東海の説明会が松本で行われた。以前に東京・名古屋間の経費、東京・大阪間の経費が発表されている。南アルプス直線ルートと比べ、諏訪回りのBルートの場合には建設費、車両費で6,500億円余分にかかり、毎年の維持費は350億円余分にかかる。長野県が要望する諏訪回りのルートになったときの経費の差は、国も長野県も負担できない。JR東海によると、過去のデータを集めた結果、直線ルートで間違いなく開業できるとのことである。私も飯田駅ができるものとして地域全体で盛り上げているところである。観光面でも、飯田で降りたお客様が三遠南信自動車道を使って豊橋・浜松方面に回るという期待感もある。途中経過であるが、報告させていただく。

### 天竜商工会会長

三遠南信自動車道ができてリニアが仮に飯田に停まれば、1時間ほどで佐久間から東京へ行くようになる。名古屋の次がすぐに飯田になるが、リニアが停まる可能性があるのかと思っている。

### コーディネーター

名豊道路についてご発言いただきたい。

### 蒲郡商工会議所副会頭

名豊道路は、蒲郡の西の部分は既に着工しており、橋脚ができている。ところが、東の部分は未着工であり、これから概ね10年間で完成し、全線の開通となるということである。蒲郡は、三遠南信の西の外れであり、浜松に直結する23号については期待が大きい。政権が変わったことで東の未着工部分が、頓挫しないように全会一致で国に訴えていただきたい。

### コーディネーター

東の部分というのは御津と蒲郡の間の部分である。これも、つながらずにいるために効果が

半減している部分である。

皆様から多くの意見をいただいた。それでは、アドバイザーの豊橋技術科学大学の犬貝先生からご意見をいただきたいと思う。犬貝先生については、全体会でもご報告をいただいているが、三遠南信地域を学術的な立場で研究をされており、道路整備効果を調査し、交通、経済、環境の連携の統合モデルをつくっておられる。そうした観点も含めてご意見・アドバイスをいただきたい。

### アドバイザー

皆様のご意見を聞いた範囲で、コメントさせていただきます。

三遠南信自動車道については、皆様のご発言のとおりであって、地域の経済界、行政、そして民間も長い間様々な活動をされてきた。その活動をこれからも継続していく必要がある。ただ1点申し上げたいのは、政権交代もあり、単に問題があるからと要望しても国は予算をつけないだろう。やはりこの地域の魅力やポテンシャルを積極的に示していくことが必要だと感じた。一方で、中山間地域の住民レベルの様々な活動も積極的にアピールすることも非常に重要だと思う。

EUの国々の道路の整備状況を見ると、田舎でも日本と比べものにならないくらいすばらしい道がある。そこから考えると、日本の道路は本当に寂しい限りである。道路は、産業を支え、生活を維持する基盤であり、その整備は絶対に必要だと考えている。そのために、この三遠南信地域全体が一体となって行動を起こしていくことが必要であると考えている。

幾つか意見の中で、道路整備の実現のためにはデータの分析が必要だという話があった。これについては、シンクタンク、コンサルだけでなく、我々この地域にある大学としても様々な側面からは是非協力をさせていただきたい。昨年、中山間地域における日常サービス施設へのアクセス道路について、車で移動する時間距離を計測した。水窪や天竜などの浜松の北の地域、そ

して飯田の南側、南信濃が、暮らしを維持するのに非常に厳しい地域であるというのが見えてきた。それが、三遠南信自動車道ができることにより、かなり時間短縮ができるということがデータで示されている。そのようなことも大学の中で研究しているので、これから活用していただければと思う。

#### コーディネーター

皆様のご協力によって、円滑でかつ中身のあ  
る意見交換を行うことができた。心から御礼を  
申し上げたい。以上を持って、「道」分科会を閉  
会させていただく。