

農・工のものづくり回廊を支える 浜松三ヶ日・豊橋道路

Vol.
5

INFORMATION&NEWS 1

◆初めてとなる国土交通省本省への要望活動を実施



東三河の各首長らから説明を受ける赤澤政務官(中央)

平成25年7月31日(水)、浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会は、赤澤亮正国土交通政務官ら国土交通省幹部と面会し、同道路の早期建設を訴えました。

浜松三ヶ日・豊橋道路は現在、国の道路整備計画に位置づけのない地域発案の構想路線。このためこれまで国土交通省本省への要望活動は控えてきました。しかし同省から1/3の調査費補助を受け、平成20年から平成24年までの5カ年にわたり行われた、静岡県、愛知県、浜松市による共同調査事業「三遠地域

連携支援調査」において、同道路の必要性と計画の妥当性が確認された(調査結果は本紙2、3ページに掲載)ことを受け、同盟会として初めてとなる同省本省への要望活動を実施することとなりました。

赤澤国土交通政務官との面談では、吉川会長は「浜松三ヶ日・豊橋道路は、強靱な国づくりに資する、当地域を南北に結ぶ地域連携の基軸として、広域交通ネットワークの形成に大きな役割を担い、産業活動の広域的展開と快適で安全安心な地域づくりのための絶対必要条件」であると訴え、要望書を手渡しました。

浜松三ヶ日・豊橋道路とは

東名・新東名、国道1号、名豊道路(国道23号バイパス)の東西軸を南北に連結し、かつ、沿岸部から中山間部への連携を強化するため、三遠南信自動車道と名豊道路を接続する南北方向の幹線道路。同道路の整備により、産業経済、地域連携、防災・災害対応に大きな効果が期待されます。

浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会

県境を越えた三遠地域の行政、商工会議所・商工会、農業協同組合の26団体(構成員名簿は本紙最終ページに記載)が一体となって、国への要望活動をはじめあらゆる手段を講じてその建設実現に向け取り組んでいます。本紙は当同盟会の機関紙として、同盟会の活動内容と同道路にまつわる最新情報をお伝えしてまいります。

◆浜松三ヶ日・豊橋道路の実現に向け大きく前進 ～定時総会、三遠地域連携支援調査報告会～

平成25年5月24日(金)、豊橋市西小田原町にある穂の国とよはし芸術劇場で定時総会を開催しました。続いて行われた三遠地域連携支援調査報告会と合わせ、会員や愛知・静岡県議会議員ら来賓、関係企業など150名が出席しました。

三遠地域連携支援調査報告会では、調査主体を代表し愛知県道路建設課は「地域連携、産業、生活、医療、防災の5つの観点から三遠地域の状況を調べ、ここで抽出された課題の解決や政策目標を実現する道路として、東名高速三ヶ日ジャンクションから、弓張山地東側山裾を通り、国道23号バイパスの県境付近に接続するルート案が最適である」と評価した上で、建設実現に向けて「県境を跨いだ関係者の一致協力した活動が大切」と訴え、地元が強く浜松三ヶ日・豊橋道路の必要性を求めていくよう一層の奮起を促しました。



あいさつする吉川一弘会長

三遠地域は、県境を越えた地域創造に取り組む三遠南信地域の南部にあたり、全国有数の工業・農業拠点であり、圏域の核として圏域全体の発展を牽引する地域です。

浜松三ヶ日・豊橋道路建設促進期成同盟会は、三遠地域の更なる連携強化と競争力の維持・向上、防災への備え、救急医療対策のために、かねてから三遠南信自動車道に続く、浜松三ヶ日・豊橋道路の実現を求めて活動を続けてきました。

今回、三遠地域連携支援調査報告会で新たな連携軸として提案された浜松三ヶ日・豊橋道路の概要についてご報告します。

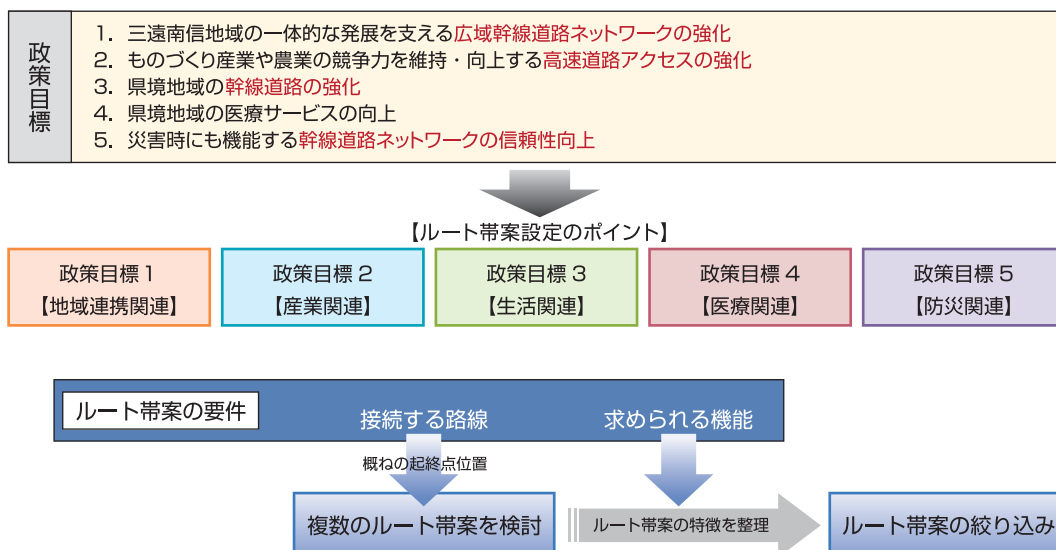
三遠地域連携支援調査とは

同調査は、国土交通省から1/3の調査費補助を受け、平成20年から平成24年までの5か年にわたり行われた、静岡県、愛知県、浜松市による共同調査事業です。三遠地域の県境を超えた連携・交流の実態や将来動向を見据え、地域課題に対応した対策案について検証を行い、新たな連携軸の提案を行うことを目的に実施されました。

同調査は、以下の手順により、新たな連携軸を形成するための対応方針を導き出しました。

1. アンケート調査などにより地域連携、産業、生活、医療、防災の5つの視点から地域の状況を整理するとともに、地域の道路状況を踏まえ、地域の課題を抽出。
2. 抽出された課題と圏域や地域が目指す将来像から、今回の調査における地域の政策目標を設定。(図1)

(図1)



(図2)

検討結果		Aルート帯案	Bルート帯案		
ルートの考え方		・三ヶ日JCTから弓張山地を横断して、国道23号の三河港に比較的近い位置に接続	・三ヶ日JCTから弓張山地の東側(山裾)を通して、国道23号の県境地域に接続		
ルート延長		・約21km(構造物:約18km)	・約19km(構造物:約10km)		
【地域連携関連】 三遠南信地域の連携強化 (利便性向上)	南信地域と三遠地域の所要時間の短縮	① 飯田市役所⇔浜松市役所	△	① 飯田市役所⇔浜松市役所	△
		② 飯田市役所⇔湖西市役所	△	② 飯田市役所⇔湖西市役所	○
		③ 飯田市役所⇔豊橋市役所	△	③ 飯田市役所⇔豊橋市役所	△
		④ 飯田市役所⇔田原市役所	○	④ 飯田市役所⇔田原市役所	○
【産業関連】 高速アクセスの強化 (速達性・定時性向上)	関東方面と産業拠点の所要時間の短縮	① 浜松 IC⇔港湾・生産拠点(三河港)	○	① 浜松 IC⇔港湾・生産拠点(三河港)	○
		② 浜松 IC⇔生産拠点(県境地域:豊橋市南東部)	○	② 浜松 IC⇔生産拠点(県境地域:豊橋市南東部)	○
		③ 浜松 IC⇔生産拠点(県境地域:湖西市南部)	△	③ 浜松 IC⇔生産拠点(県境地域:湖西市南部)	○
		④ 浜松 IC⇔農作物出荷拠点(渥美半島)	○	④ 浜松 IC⇔農作物出荷拠点(渥美半島)	○
	新東名高速道路と産業拠点の所要時間の短縮	① 三ヶ日 JCT⇔港湾・生産拠点(三河港)	○	① 三ヶ日 JCT⇔港湾・生産拠点(三河港)	○
		② 三ヶ日 JCT⇔生産拠点(県境地域:豊橋市南東部)	○	② 三ヶ日 JCT⇔生産拠点(県境地域:豊橋市南東部)	○
		③ 三ヶ日 JCT⇔生産拠点(県境地域:湖西市南部)	○	③ 三ヶ日 JCT⇔生産拠点(県境地域:湖西市南部)	○
		④ 三ヶ日 JCT⇔農作物出荷拠点(渥美半島)	○	④ 三ヶ日 JCT⇔農作物出荷拠点(渥美半島)	○
【生活関連】 現道の交通状況の改善 (交通円滑化、安全性向上)	現道の損失時間の削減	① 損失時間の減少	○	① 損失時間の減少	○
	事故件数の削減	② 事故件数の減少	○	② 事故件数の減少	○
【医療関連】 県境地域の救急搬送の改善 (速達性向上、走行性向上)	救急搬送先への所要時間の短縮	① 湖西市から浜松市の高次医療機関(聖隷三方原病院)	△	① 湖西市から浜松市の高次医療機関(聖隷三方原病院)	○
		② 湖西市から浜松市の高次医療機関(浜松医療センター)	△	② 湖西市から浜松市の高次医療機関(浜松医療センター)	○
		③ 湖西市から豊橋市の高次医療機関(豊橋市民病院)	○	③ 湖西市から豊橋市の高次医療機関(豊橋市民病院)	○
搬送時の患者の負担の軽減	・搬送ルートにおいて、規格の高い道路の利用が増え、患者の負担が軽減	○	・搬送ルートにおいて、規格の高い道路の利用が増え、患者の負担が軽減	○	
【防災関連】 災害時の影響の縮減	大規模被災時の機能確保	・津波浸水想定域等を避けたルートであり、被災時も機能が確保される	○	・津波浸水想定域等を避けたルートであり、被災時も機能が確保される	○
	迂回路の走行性向上(所要時間短縮)	① 浜名 BP通行止め時: 浜松 IC⇔生産拠点(豊橋市南東部)	○	① 浜名 BP通行止め時: 浜松 IC⇔生産拠点(豊橋市南東部)	○
		② 浜名 BP通行止め時: 浜松 IC⇔生産拠点(湖西市南部)	△	② 浜名 BP通行止め時: 浜松 IC⇔生産拠点(湖西市南部)	○
インターチェンジの利便性(主要な東西路線との接続)		・地形的制約により弓張山地付近においては接続が困難なもの、その他の主要な東西路線には接続可能	○	・主要な東西路線に接続可能	○
総合評価		○	○		

○:改善している ○:改善しているが、他案に比べてやや劣る △:改善が少ない・しない

3. 先にあげた5つの視点に基づき、政策目標を実現する新たな連携軸となる複数のルート帯案を設定し、その特徴を整理し、最終的にルート帯案を選定。(図2)

地域の課題

調査は始めに地域の現況把握とその整理を行いました。

産業面では、全国トップレベルの製造品出荷額と農業産出額を誇り、また世界的な自動車港湾である三河港を有していますが、最寄りの高速道路までのアクセスが悪いため、地域の持つポテンシャルが活かしきれいていません。

医療面では、県境地域、特に湖西市から周辺地域への救急搬送が多く、輸送に多くの時間を要しています。

防災面では、南海トラフ巨大地震等の発生時には沿岸部の広域的な被害が予想され、内陸部からの支援を受けるため、三遠南信災害時相互応援協定を結んでいます。沿岸部まで到達する南北軸が不足しています。

地域の政策目標

次に地域の課題を解決するために、「ものづくり産業や農業の競争力を維持・向上する高速道路アクセスの強化」や医療サービスの向上、災害対応のために「県境地域の幹線道路の強化」といった地域の幹線道路ネットワークを強化する方針を定めました。

地域の課題を解決する新連携軸

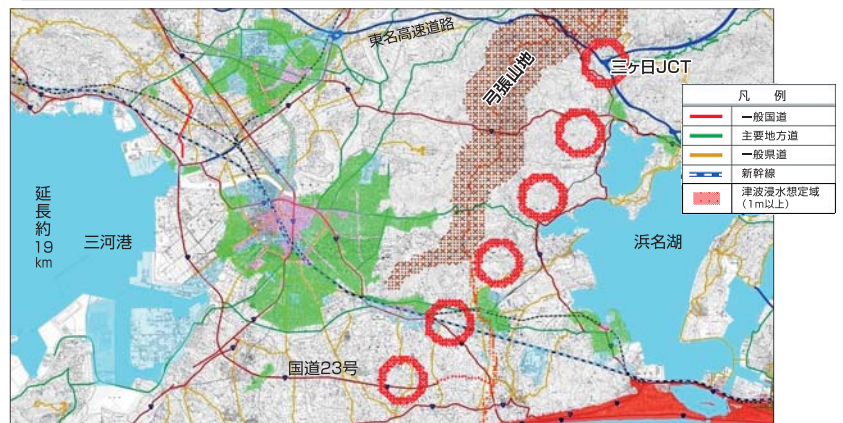
続いて、幹線道路ネットワークを強化するために必要な新連携軸に求められる要件を整理し、複数のルート帯案を設定。それぞれのルート帯案の特徴を比較検討し、一つのルート帯案に絞り込んでいきました。

最終的に、抽出された課題を解決し政策目標を実現する道路として、三ヶ日ジャンクションから弓張山地の山裾を通り、国道23号の県境付近に接続するルート帯案(図3)が新連携軸として最適である、と調査結果をとりまとめました。

※図1・2・3は「平成25年 三遠地域連携支援調査報告」資料から転載

(図3)

- 三遠南信自動車道と一体となり三遠南信地域の一体的な発展を支える道路とする。
- 速達性・定時性の確保された規格の高い道路とする。
- 三ヶ日JCTから弓張山地の山裾を通り、国道23号の県境付近に接続する道路とする。(Bルート帯案)



※ルート帯案は道路軸の概ねの位置を示したものであり、具体的なルートは今後の詳細な検討による

