

**計画段階評価に向けた  
地域の課題及び政策目標(案)について  
三遠南信自動車道(水窪北～佐久間)**

**平成24年9月25日**

**国土交通省 中部地方整備局**

# 目次

1. 地域の状況と課題 ..... 2
2. 道路交通の状況と課題 ..... 16
3. 地域及び道路の課題とその原因のまとめ ..... 23
4. 政策目標(案)の設定 ..... 25
5. 今後の想定スケジュール ..... 31

# 1. 地域の状況と課題

# 1-1 位置

## 国道474号三遠南信自動車道

### ◆概要

三遠南信自動車道は、三河・遠州と南信州地域を結ぶ、延長約100kmの高規格幹線道路。

### ◆計画内容

- ・区間：長野県飯田市山本  
～静岡県浜松市北区引佐町
- ・全体延長：約100km
- ・供用済み延長：約27km
- ・事業中延長：約42km

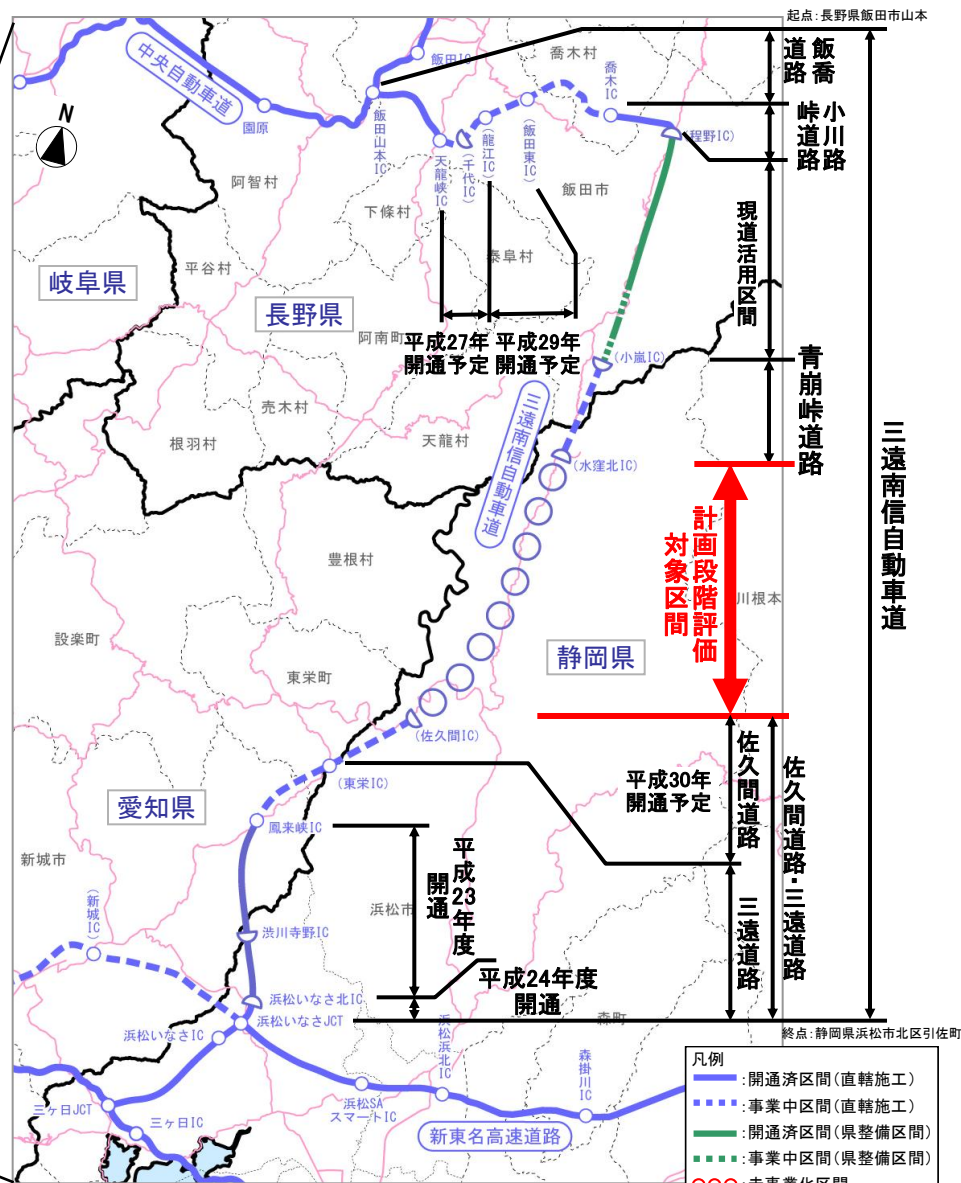
- ・飯喬道路いいだか
- ・小川路峠道路おがわじとうげ
- ・青崩峠道路あおくずれとうげ
- ・佐久間道路さくま
- ・三遠道路さんえん

- ・対象区間：水窪北ICみさくぼきた～佐久間ICさくま

## 広域図



- 凡例
- : 開通済区間(直轄施工)
  - : 事業中区間(直轄施工)
  - : 開通済区間(県整備区間)
  - : 事業中区間(県整備区間)
  - ○ ○ : 未事業化区間



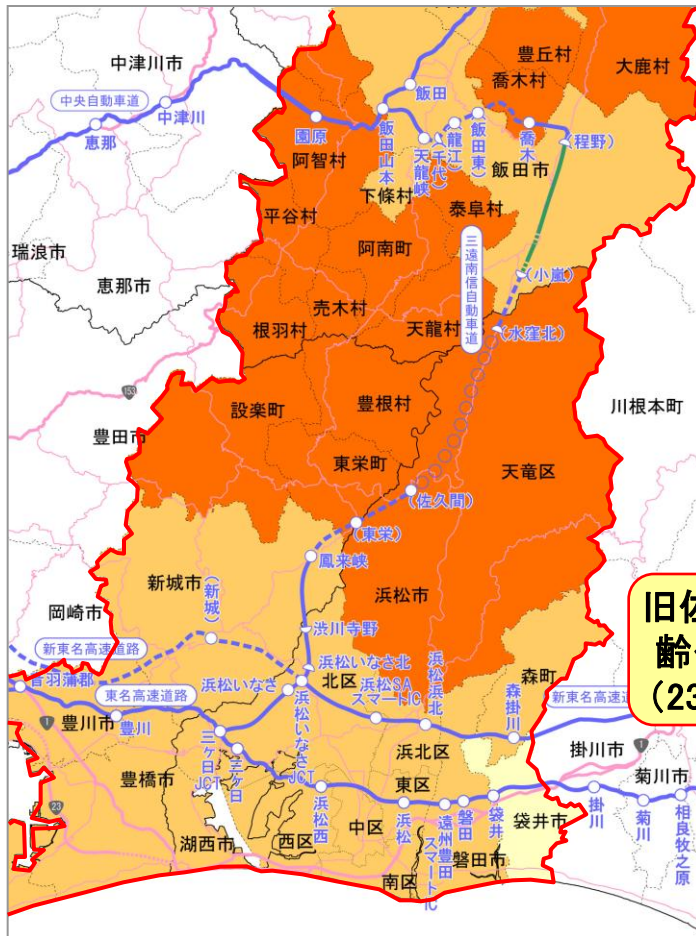
※(〇〇IC)は仮称

- 凡例
- : 開通済区間(直轄施工)
  - : 事業中区間(直轄施工)
  - : 開通済区間(県整備区間)
  - : 事業中区間(県整備区間)
  - ○ ○ : 未事業化区間

# 1-2 人口

- 旧佐久間町・旧水窪町の人口は直近の20年間で全国、静岡県平均はほぼ横ばいであるのに対し、約41%と大きく減少している。
- 旧佐久間町・旧水窪町の高齢化率は51%と全国平均に比べて著しく高い。

## ■三遠南信地域の高齢化率

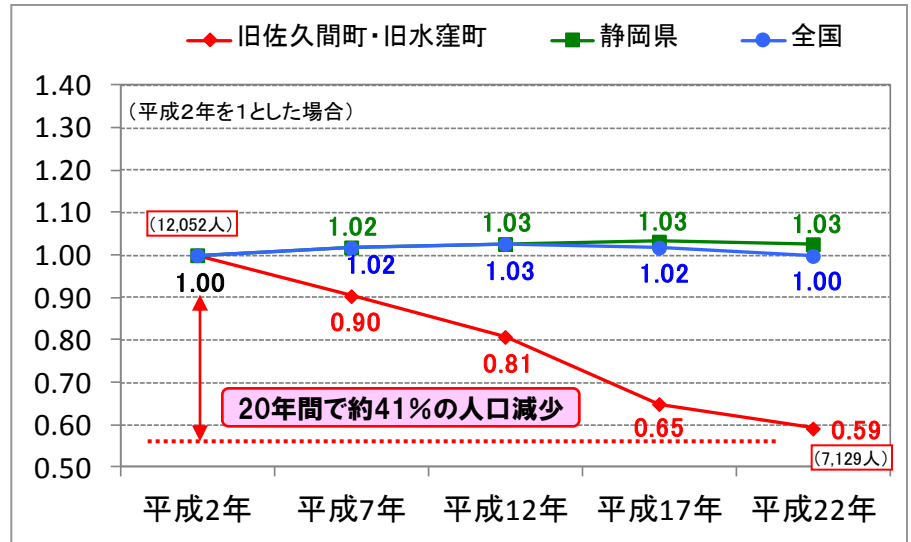


旧佐久間町・旧水窪町の高齢化率は51%と全国平均(23%)に比べて著しく高い

凡例	
高齢化率 (65歳以上人口/総人口)	
オレンジ色	: 30%以上
黄色	: 20~30%
薄黄色	: 20%未満
赤線	: 三遠南信地域

出典: H22国勢調査

## ■旧佐久間町・旧水窪町の人口推移



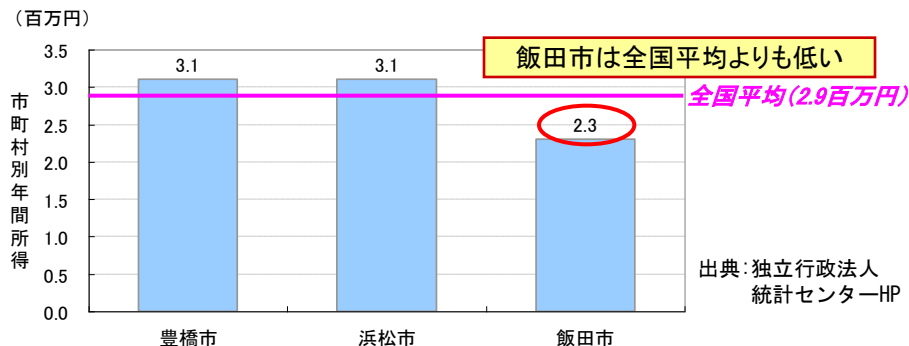
※( )内は人口 出典: 各年国勢調査

# 1-3 地域経済

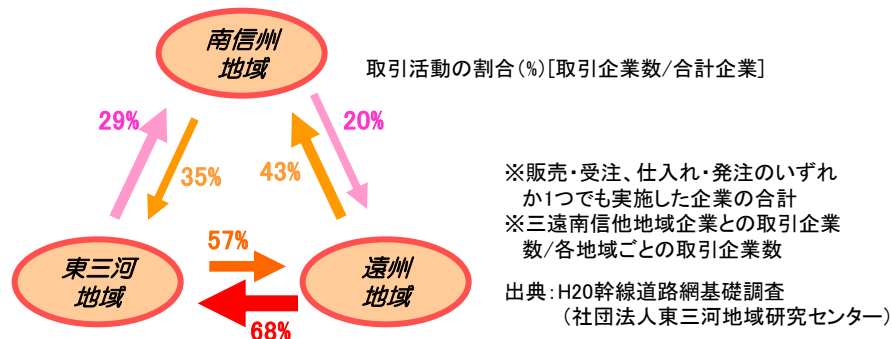
- 三遠南信地域では官民一体となった、三遠南信地域連携ビジョン推進会議(SENA)\*を立ち上げ、地域振興への取り組みを実施している。
- 東三河地域と遠州地域は経済交流が活発であるが、南信地域に係る経済交流は活発とは言えない状況にあり、所得面においても格差が生じている。
- 三遠南信地域の産業ポテンシャルは一つの県に匹敵する規模である。

※三遠南信地域連携ビジョン推進会議(SENA)とは「三遠南信地域連携ビジョン」のテーマである“三遠南信250万流域都市圏の創造”のため、東三河地域、遠州地域及び南信州地域の県境を越えた地域連携を推進し一体的な圏域の発展を目指すことを目的として設立された組織です。  
SENA; SはSAN(三)のS EはENSHUU(遠州)のE NAIはNANSHIN(南信)のNAを表しています。

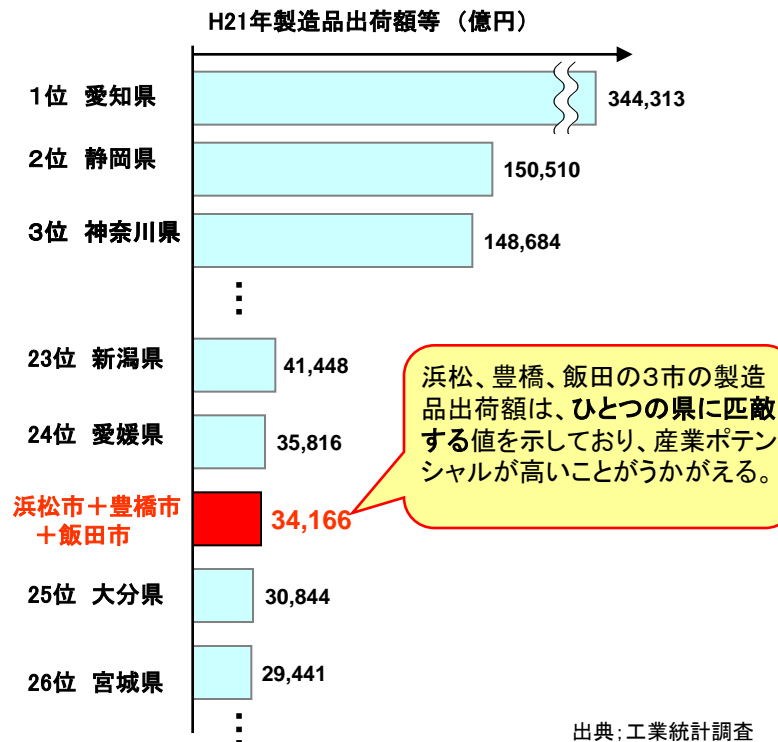
## ■中心都市の経済状況(年間所得)



## ■三遠南信地域内の取引活動



## ■三遠南信地域の製造品出荷額





# 1-4 災害への備え（広域防災ネットワークの現状）

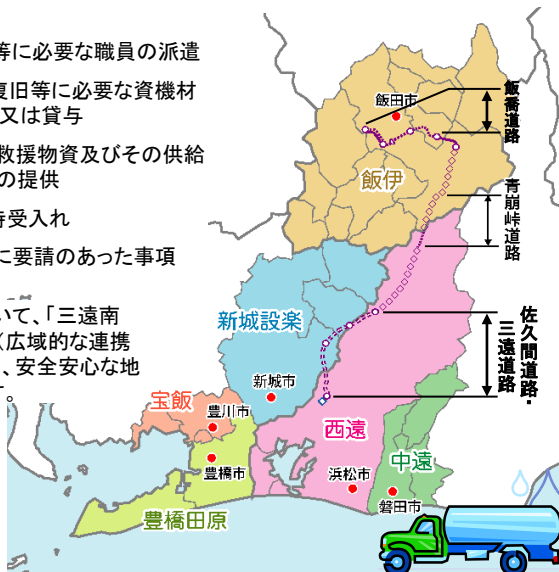
■三遠南信地域の静岡県・愛知県・長野県境を結ぶ道路（県道以上）の全てが雨量通行規制区間となっており、災害時に機能する道路がなく、広域的な防災ネットワークが構築されていない。

●三遠南信地域では、「三遠南信地域連携ビジョン」において、広域連携により、安全・安心な地域を形成するため、災害時の相互応援協定が締結され、県境を越えた支援体制が構築されているが、道路機能が不十分なことから、有効に活用できない状況。

## 三遠南信災害時相互応援協定（平成8年締結）

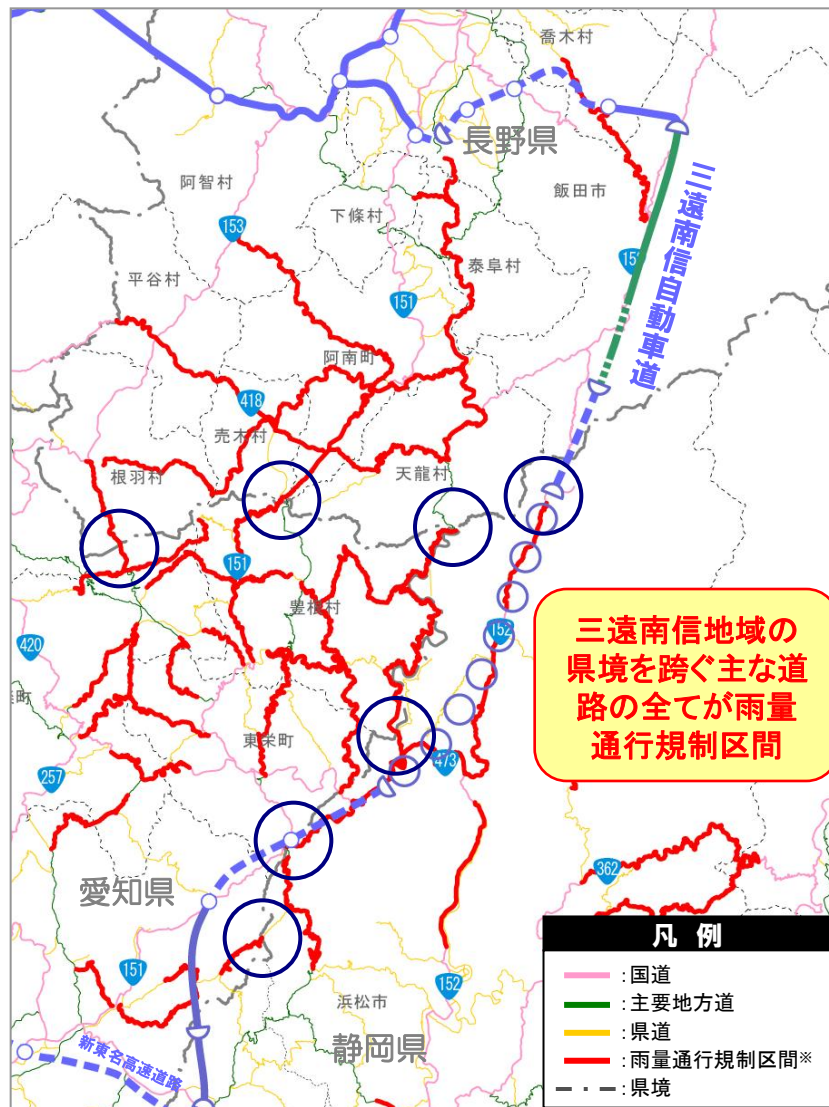
- (1) 被災者の救出・救護、応急復旧等に必要な職員の派遣
- (2) 救出、医療、防疫、施設の応急復旧等に必要な資機材（車両を含む。）及び物資の提供又は貸与
- (3) 食料、飲料水、生活必需品等の救援物資及びその供給に必要な資器材（車両を含む。）の提供
- (4) 児童生徒等その他被災者の一時受入れ
- (5) 全各号に掲げるもののほか、特に要請のあった事項

※「三遠南信地域連携ビジョン」において、「三遠南信災害時相互応援協定」の充実（広域的な連携による災害廃棄物処理等）による、安全安心な地域づくりの促進が謳われています。



上記の図は、協定による6ブロックと各ブロック代表都市を示す

## ■三遠南信地域の雨量通行規制区間



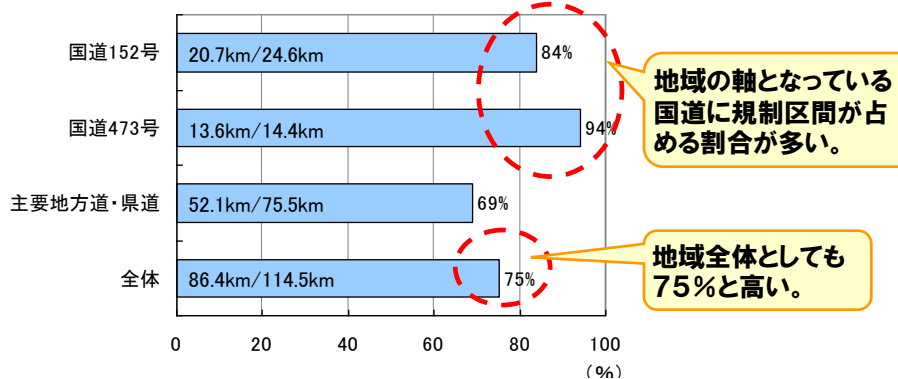
※雨量通行規制区間とは・・・

大雨や台風による土砂災害の恐れがある箇所について、過去の記録などを元にそれぞれ規制の基準等を定め、道路利用者の安全確保のため、災害が発生する前に「通行止」などの規制を実施する区間。

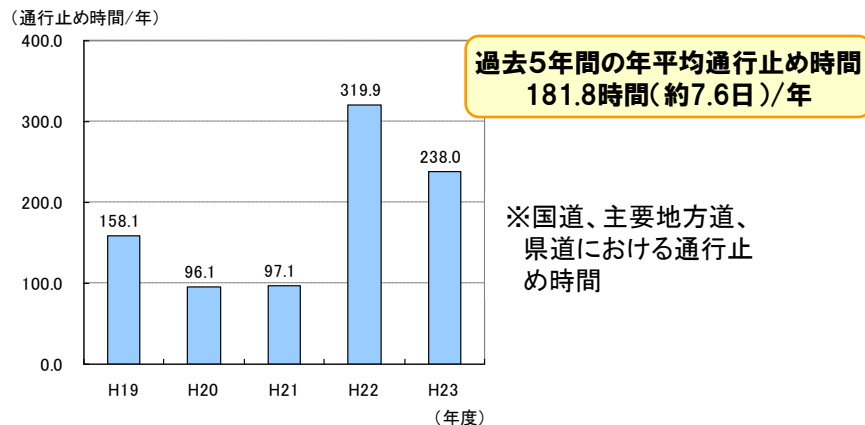
# 1-4 災害への備え(通行止めの現状)

- 地域(旧佐久間町、旧水窪町)における県道も含めた幹線道路の75%(86km/全115km)が雨量通行規制区間となっている。
- 国道152号、473号沿道に主要な施設が立地しており、国道は地域の生活軸として機能しているにもかかわらず、その他県道よりも雨量通行規制区間が占める割合が高い。
- 過去5年間の年平均通行止め時間は約180時間/年に及ぶ。これは、生活道路が毎年1週間以上通行止となっている。

■ 地域(旧佐久間町・旧水窪町)の幹線道路における雨量通行規制区間の割合



■ 地域(旧佐久間町、旧水窪町)における幹線道路の通行止め時間



■ 地域(旧佐久間町・旧水窪町)の雨量通行規制区間





# 1-5 自然災害(1) (災害発生状況)

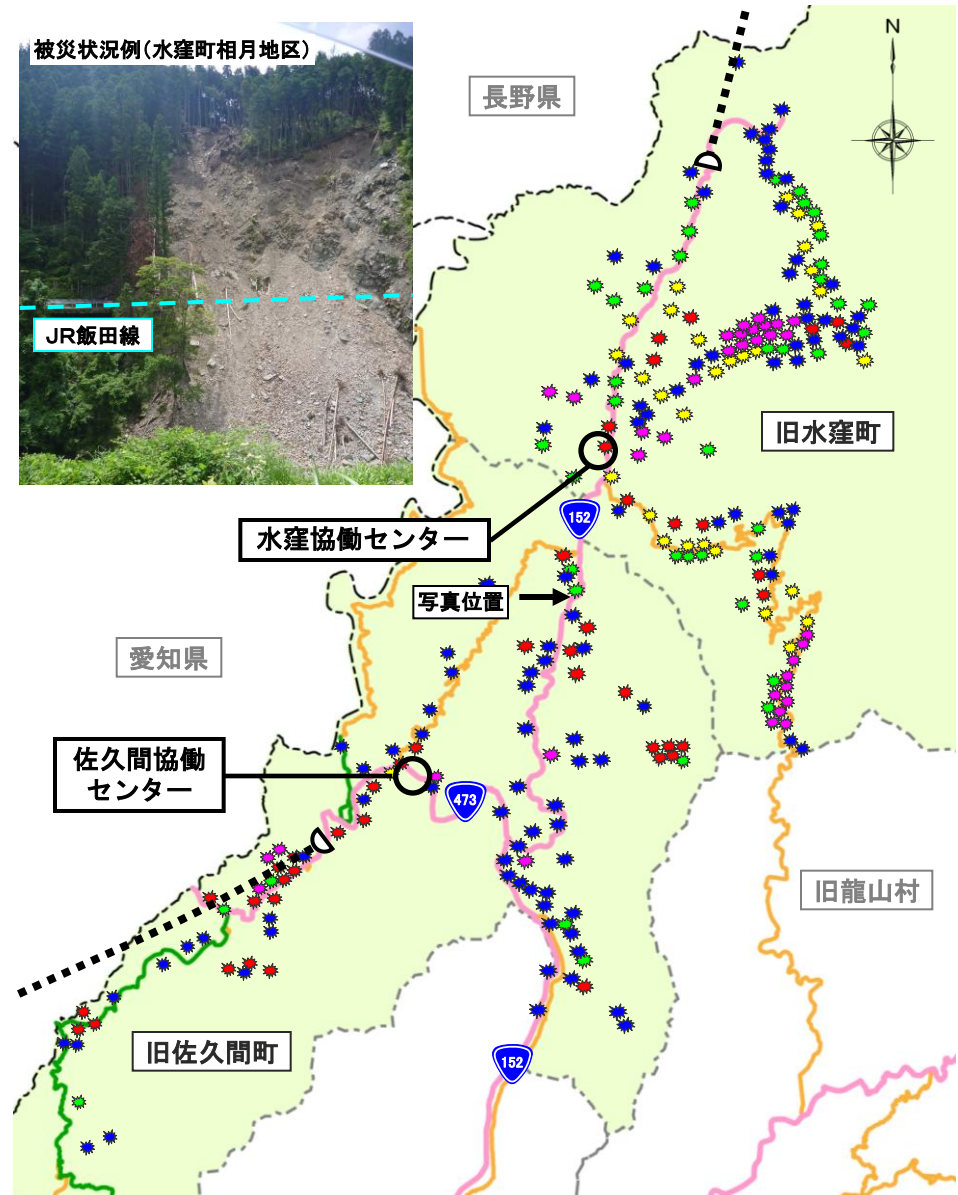
- 地域(旧佐久間町、旧水窪町)の道路における災害発生箇所数は、平成19年度～23年度の5年間で268箇所となっている。
- 地域の生活基盤を支える国道152号(26箇所)、473号(10箇所)でも多くの災害が発生している。

■ 道路における年度別災害発生箇所数  
(佐久間町・水窪町地区)

H19年度	48	
H20年度	33	
H21年度	38	
H22年度	39	
H23年度	110	
合計	268箇所	

出典: 浜松市提供資料

■ 旧佐久間町・旧水窪町地域の災害発生状況(平成19年度～23年度)



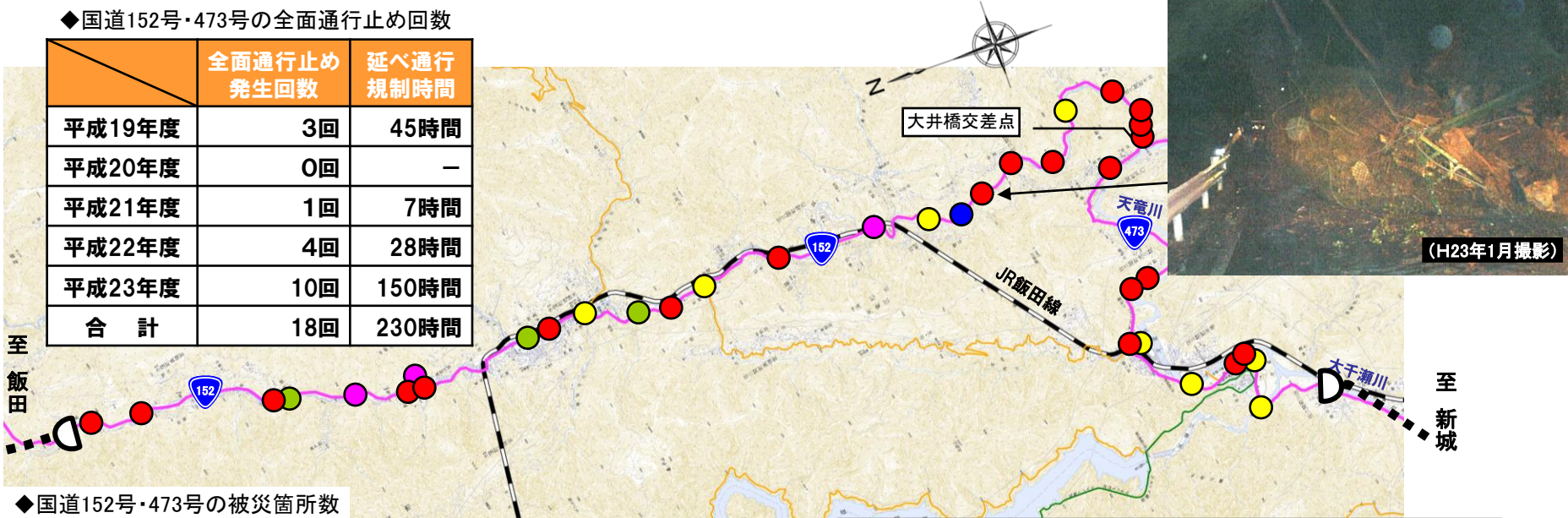
# 1-5 自然災害(2) (国道152号における災害と住民の不安)

- 沿線地域では、近年土砂災害が頻発しており、過去5年間では年間約7回の土砂災害が発生している。
- 住民アンケートでは約7割の住民が災害等の緊急時について不安を感じている。

## ■災害発生状況(平成19年度～平成23年度) ※崩土・落石・道路崩壊等、交通規制を伴ったもの

◆国道152号・473号の全面通行止め回数

	全面通行止め発生回数	延べ通行規制時間
平成19年度	3回	45時間
平成20年度	0回	—
平成21年度	1回	7時間
平成22年度	4回	28時間
平成23年度	10回	150時間
合計	18回	230時間

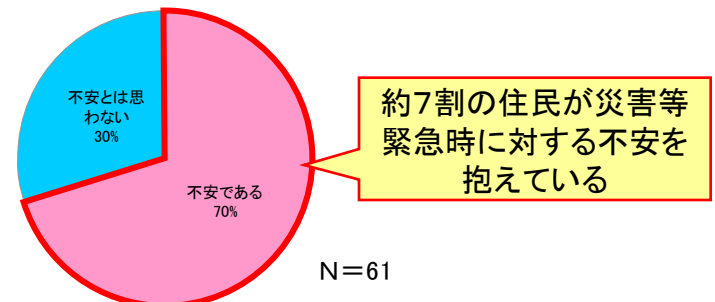


◆国道152号・473号の被災箇所数

		国道152号 水窪北IC～大井橋交差点	国道473号 大井橋交差点～佐久間IC	計
●	平成19年度	4箇所	4箇所	8箇所
●	平成20年度	3箇所	なし	3箇所
●	平成21年度	1箇所	なし	1箇所
●	平成22年度	3箇所	なし	3箇所
●	平成23年度	15箇所	6箇所	21箇所
合計		26箇所	10箇所	36箇所
年平均(H19～H23)		5.2箇所	2箇所	7.2箇所

## ■水窪地区住民の災害に対する意識

《急病や災害発生時などの緊急時が不安に感じますか？》



出典：浜松市中山間地域振興計画 別冊出典集、  
浜松市中山間地域住民アンケート調査結果(浜松市 平成20年11月)





# 1-5 自然災害(4) (災害事例②)

■過去の災害における主な被害事例

## 豪雨台風 県内に爪痕



### 避難住民 不安な夜

#### 浜松・水窪「山から水出た」

次々とはやぶる豪雨。土砂が山を崩れ、水が溢れ、避難住民は不安な夜を過ごす。水窪町では、山から水が出たという被害も発生している。

水窪町では、山から水が出たという被害も発生している。避難住民は不安な夜を過ごす。

静岡新聞  
平成23年9月5日



道路閉塞で、佐久間町相模の国道152号は通行止め。通行止めは、土砂崩れや水窪町で発生している。

通行止めは、土砂崩れや水窪町で発生している。道路閉塞で、佐久間町相模の国道152号は通行止め。



### 土砂崩落3回 浜松の国道152号

浜松市佐久間町の国道152号で、土砂崩落が3回発生している。道路は通行止めとなり、住民は大きな被害を受けた。

土砂崩落3回 浜松の国道152号

読売新聞  
平成18年9月10日

### 佐久間や天竜で 国道通行止めに

北遠では決壊、土砂崩れ。佐久間や天竜で国道通行止め。道路は通行止めとなり、住民は大きな被害を受けた。

佐久間や天竜で 国道通行止めに

中日新聞  
平成10年4月16日

### 全面通行止め 住民困った

#### 中山間地孤立化対策課題に

中山間地は、豪雨などの恐れがある。全面通行止めとなり、住民は大きな被害を受けた。中山間地は、豪雨などの恐れがある。全面通行止めとなり、住民は大きな被害を受けた。

中山間地は、豪雨などの恐れがある。全面通行止めとなり、住民は大きな被害を受けた。







# 1-6 医療サービス(2) (地域医療)

- 在宅医療患者に対し、佐久間病院では訪問診療、往診を行っている。
- 国道152号は病院、消防署を連絡する地域の重要な道路であるが、現状では速達性が低いことから、出血多量等一刻を争う救急事案に対し、“命の道”としての役割を十分に果たせていない。

## 【旧水窪町内にある診療所医師の声】

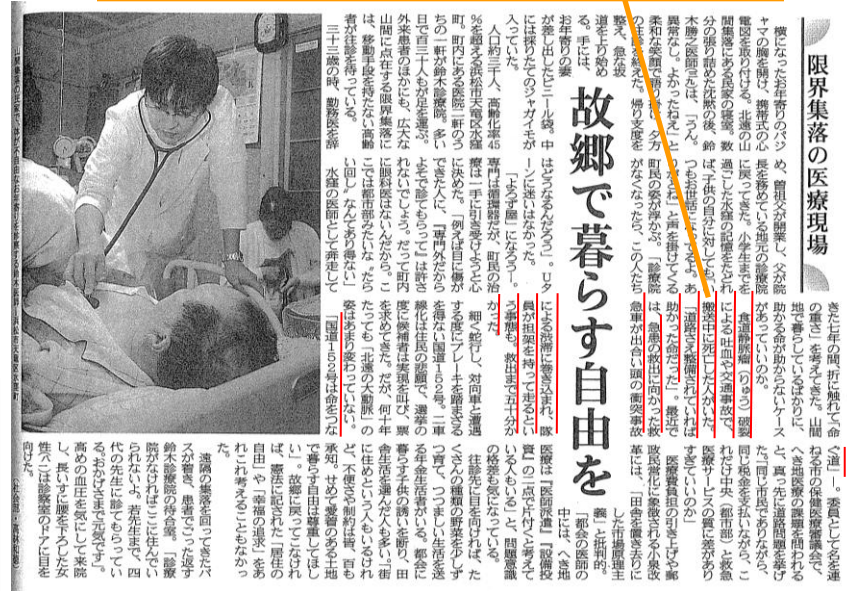
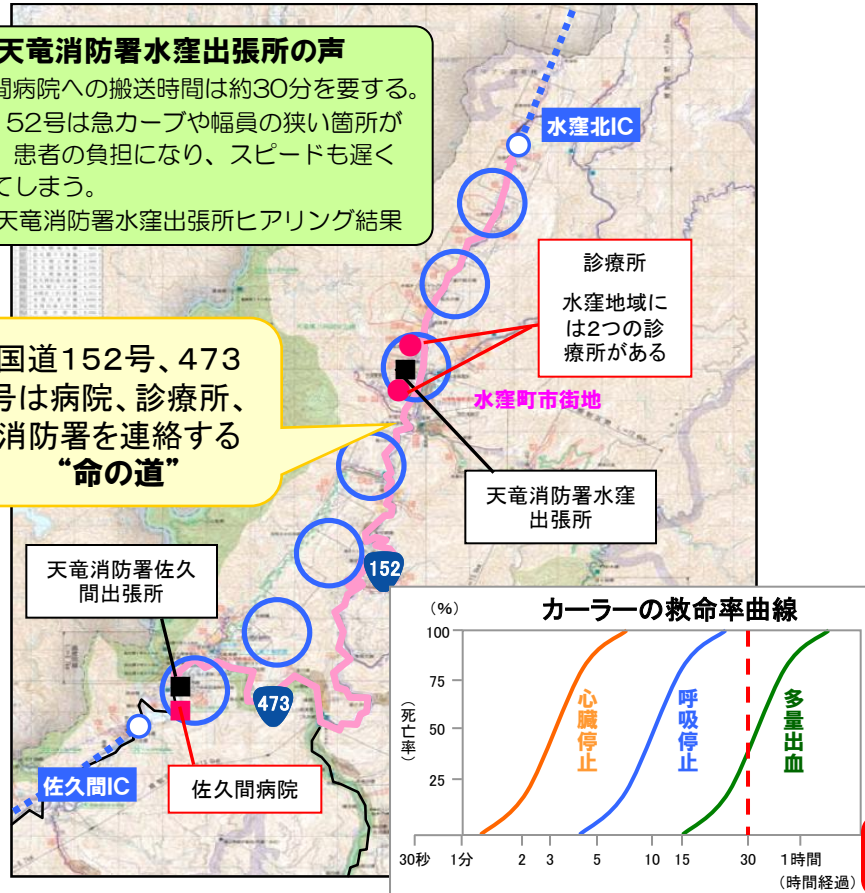
- ・道路の現状に起因する都市部との救急医療サービスの質に格差がありすぎる
- ・出血多量で搬送中に死亡するケースがある「道路さえ整備されていれば助かった命だった。」

**天竜消防署水窪出張所の声**

- 佐久間病院への搬送時間は約30分を要する。
- 国道152号は急カーブや幅員の狭い箇所が多く、患者の負担になり、スピードも遅くなってしまふ。

出典：天竜消防署水窪出張所ヒアリング結果

国道152号、473号は病院、診療所、消防署を連絡する“命の道”



水窪町市街地から佐久間病院までは約30分※を要する

静岡新聞  
平成21年1月4日

※天竜消防署水窪出張所ヒアリング結果より

# 1-7 日常生活

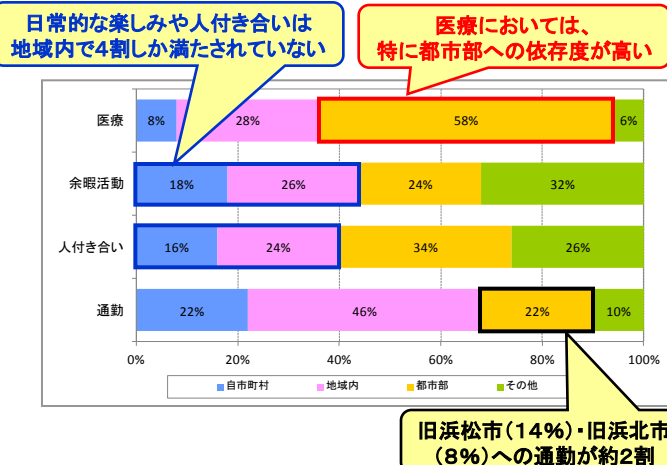
- 地域内での生活に必要なサービスの提供は限られており、医療では地域住民の約60%が旧浜松市等都市部に依存し、移動時間だけで約3時間(往復)を費やすこととなる。
- 旧浜松市への通勤は14%にとどまっており、また、20歳代の人口が極端に少ないことを踏まえると通勤の不便さ(長時間の移動等)等から、進学・就職等を期に若年層が転出せざるを得ない状況にあることがうかがえる。

## ■水窪地区から都市部までの所要時間

区間	所要時間
水窪地区～ 浜松市役所	約1時間 30分
水窪地区～ 大規模ショッピングセンター	約1時間 10分
水窪地区～ 聖隷三方原病院	約1時間 30分



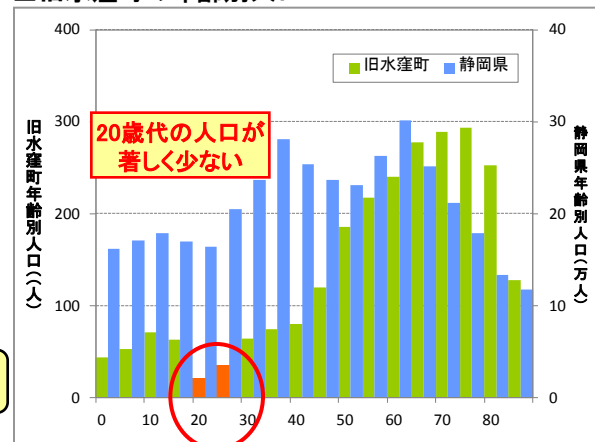
## ■旧佐久間町・旧水窪町地区住民の生活行動エリア



※都市部:豊橋市、豊川市、新城市、旧浜松市、旧浜北市  
地域内:旧佐久間町、旧水窪町、旧龍山村、旧春野町

出典:三遠南信地域住民行動・意識アンケート調査(平成17年)  
旧佐久間・水窪町のデータを集計

## ■旧水窪町の年齢別人口



## 遠距離通勤者の声

- カーブや見通しの悪い箇所が多く、また、道幅も狭く自動車がすれ違う時に怖い。
- 国道152号は、普通自動車のすれ違いさえもままならない箇所が多く、時々怖いと感じる。

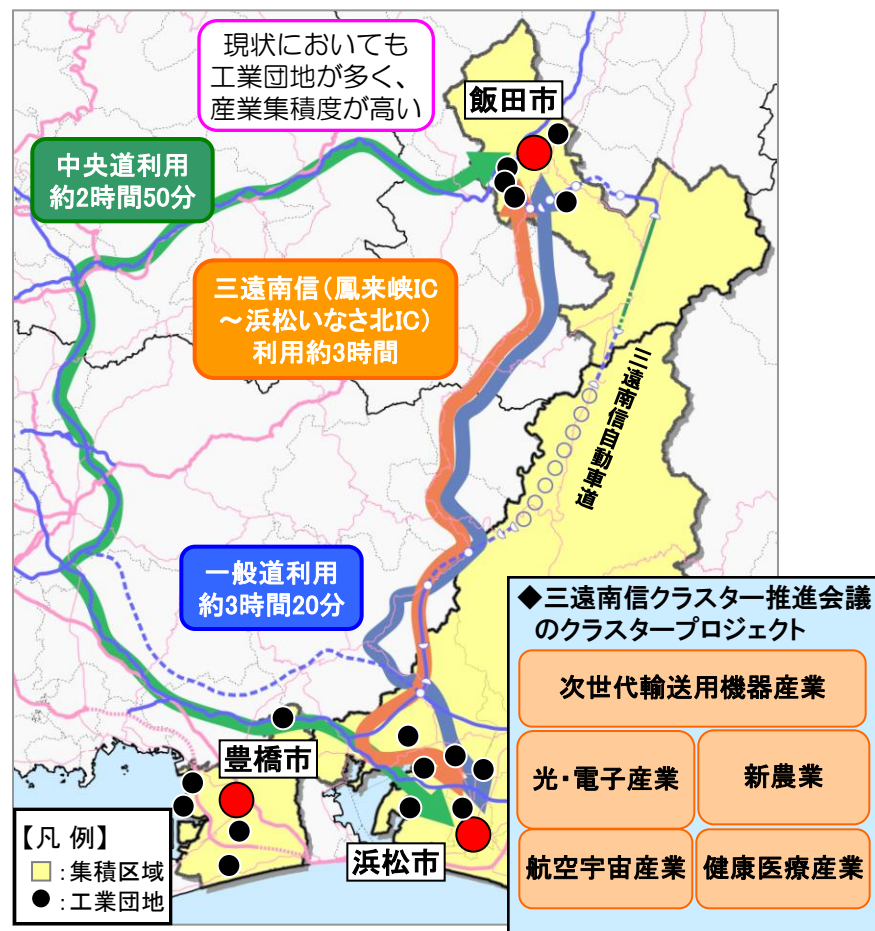
出典:ヒアリング調査結果(平成22年度浜松河川国道事務所実施)



# 1-8 地域連携

- 平成22年3月に「三遠南信地域(浜松市、豊橋市、飯田市)基本計画」が3市の間で同意され、当計画の実現のため、「三遠南信クラスター推進会議」により、産業イノベーションの創造に向けた取り組みがなされているが、そのための交流・連携を支援するインフラが必要。
- 地域連携計画では、沿線地域に有形・無形の地域資源が豊富に分布しており、これら地域資源を活用した観光・交流を積極的に促進する方針である。

■三遠南信地域基本計画の集積区域



■三遠南信地域に残る主たる国指定の文化財(民俗芸能・史跡・神社仏閣)

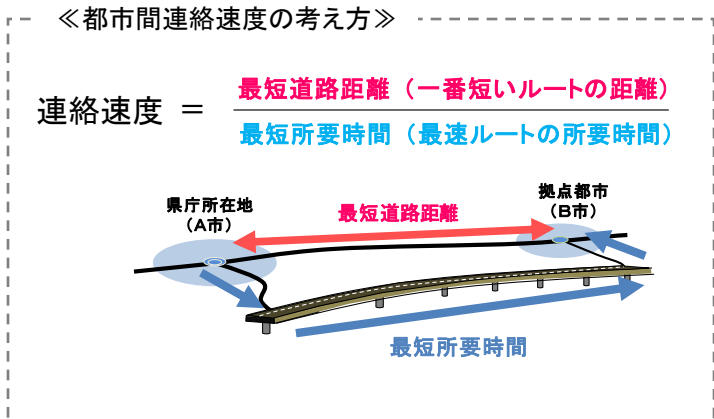
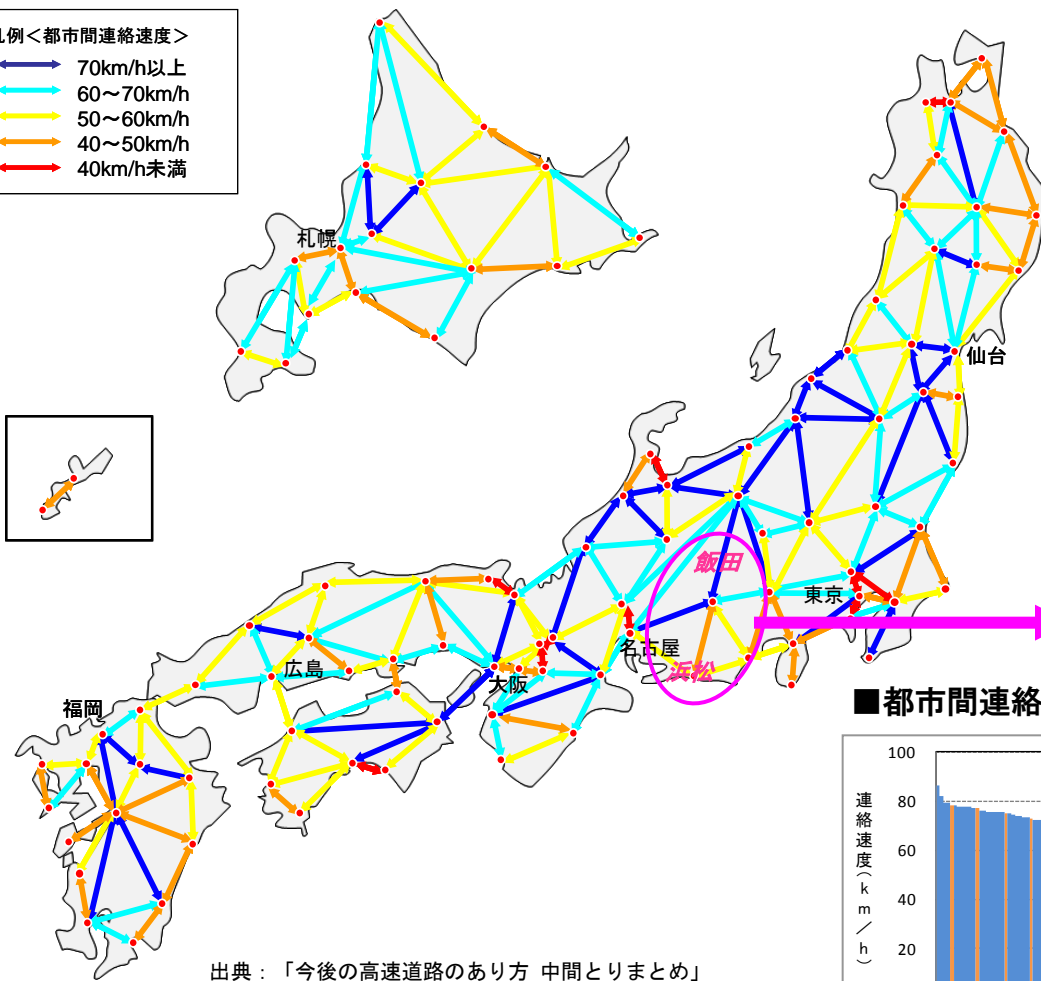
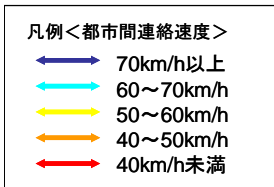


## 2. 道路交通の状況と課題

# 2-1 広域道路の状況

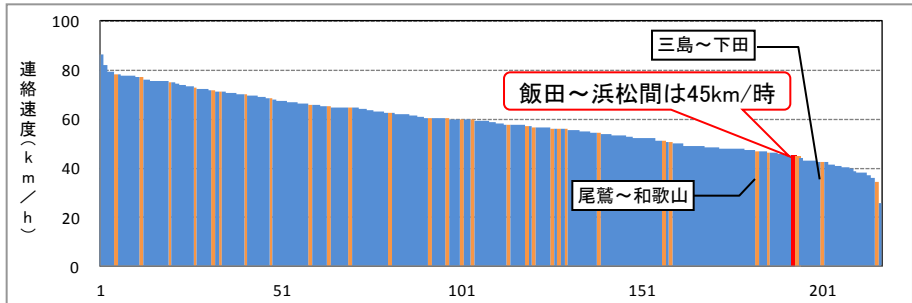
■ 浜松～飯田間の都市間連絡速度は45km/hであり、全国で連絡速度が50km/h未満となっているのは、全体の4分の1となっている。

## ■ 都市間の連絡速度



連絡速度	リンク数	(%)
70キロ以上	39	18%
60～70キロ	61	28%
50～60キロ	61	28%
40～50キロ	47	22%
40キロ未満	9	4%

## ■ 都市間連絡速度降順グラフ



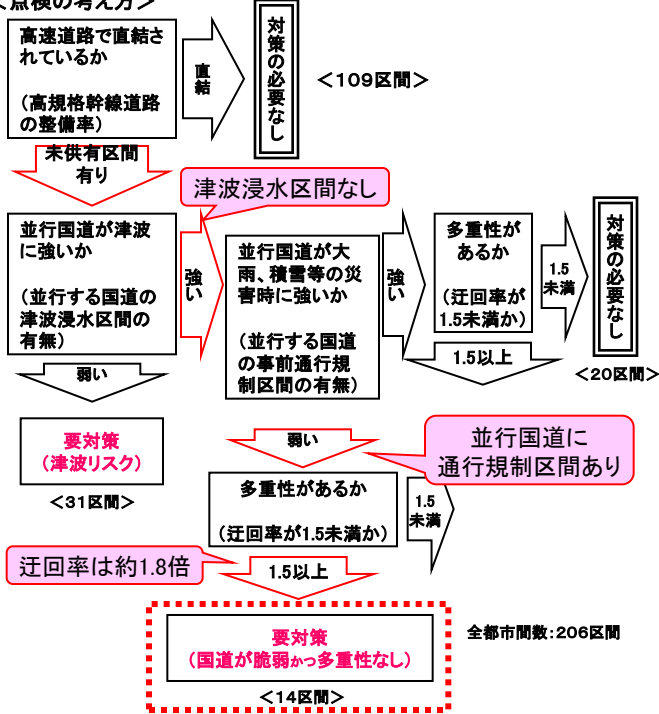
出典：「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」  
平成23年12月 高速道路のあり方検討有識者委員会



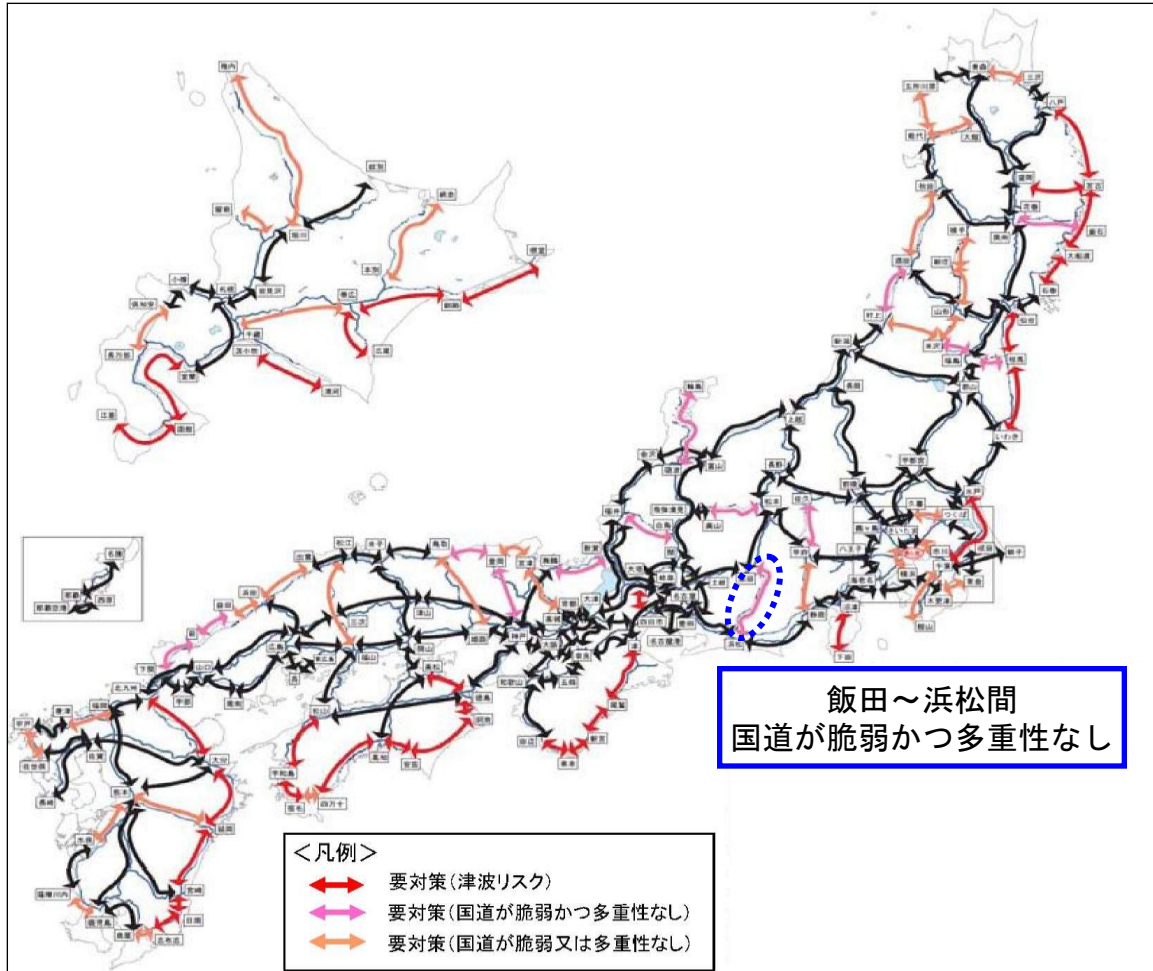
# 2-2 災害に強い高速道路のネットワーク

- 飯田～浜松間は要対策(国道が脆弱かつ多重性なし)にあげられている。
- 最短のルートは中央道を経由するルートで、災害発生時の迂回ルートは、所要時間比が1.8倍となっている。

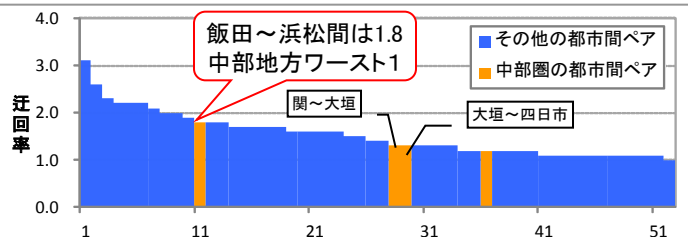
### <点検の考え方>



国道が大  
雨、積雪等の災害時に弱く(事前規制区間あり)かつ迂回  
率が1.5以上(最短経路から代替路に迂回すると1.5倍以上)の地域



出典：「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」：平成23年12月 高速道路のあり方検討有識者委員会



# 2-3 飯田～浜松間の道路網現況

- 飯田～浜松間は中央道・国道151号・152号があるが、いずれの道路も課題を抱えており、確固たる連携軸が形成されておらず信頼性の高い連携軸の確保が必要。
- 国道には急勾配箇所や線形不良箇所が多く、物流ルートとしては敬遠されており、中央道が通行止めとなった際のリダンダンシーが確保されていない。また、中央道は危険物積載車両は通行できない。

## ■ 飯田～浜松間の主な道路

【中央道 恵那山トンネル】  
 ・通行止め多発(事故、積雪)  
 ・危険物積載車両通行禁止

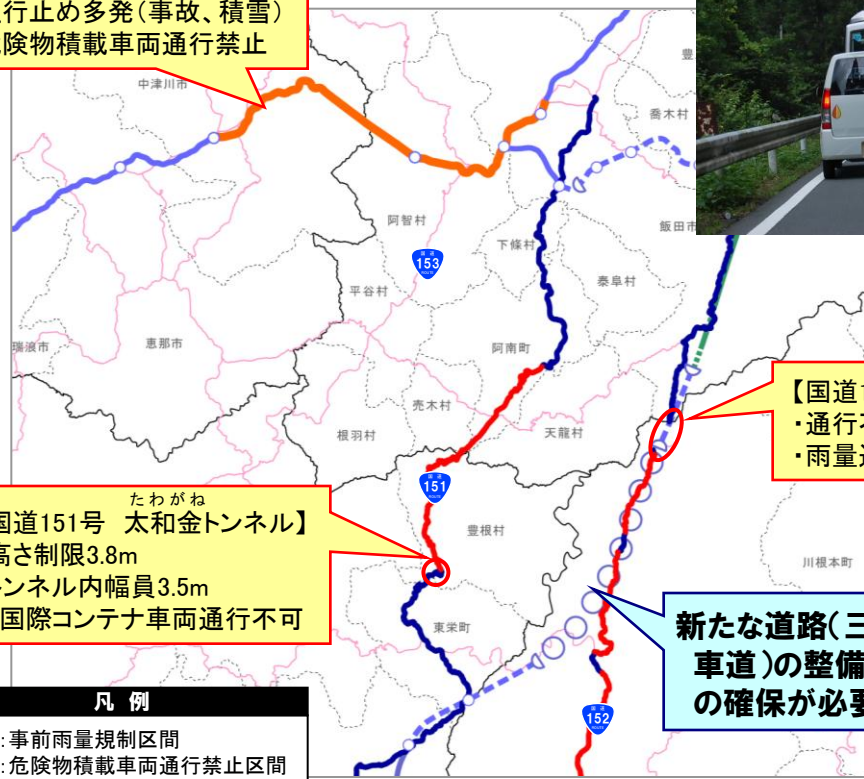
たわがね  
 【国道151号 太和金トンネル】  
 ・高さ制限3.8m  
 ・トンネル内幅員3.5m  
 ⇒国際コンテナ車両通行不可



【国道152号】  
 ・通行不能区間あり  
 ・雨量通行規制区間あり

新たな道路(三遠南信自動車道)の整備による連絡軸の確保が必要

凡例  
 赤線: 事前雨量規制区間  
 青線: 危険物積載車両通行禁止区間



## 運送会社の声

トラック輸送においては、線形不良箇所よりも、**急勾配箇所の方が、ドライバーにとってはプレッシャー**がかかります。  
 国道151号では、愛知・長野県境において通行止めや道幅の狭い箇所、アップダウンの繰り返しが、国道153号では、阿智村あちの寒原峠から飯田にかけて長い下り坂があるため、輸送ルートとしては使いにくくなっています。  
**急勾配箇所**では、フットブレーキの多用による**事故の危険性**や回転数の増加による**CO<sub>2</sub>排出量の増加**等があるため、**輸送ルートとしては使用していません**。  
 (平成23年度浜松河川国道事務所実施)

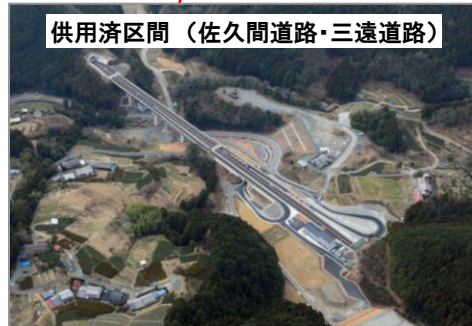
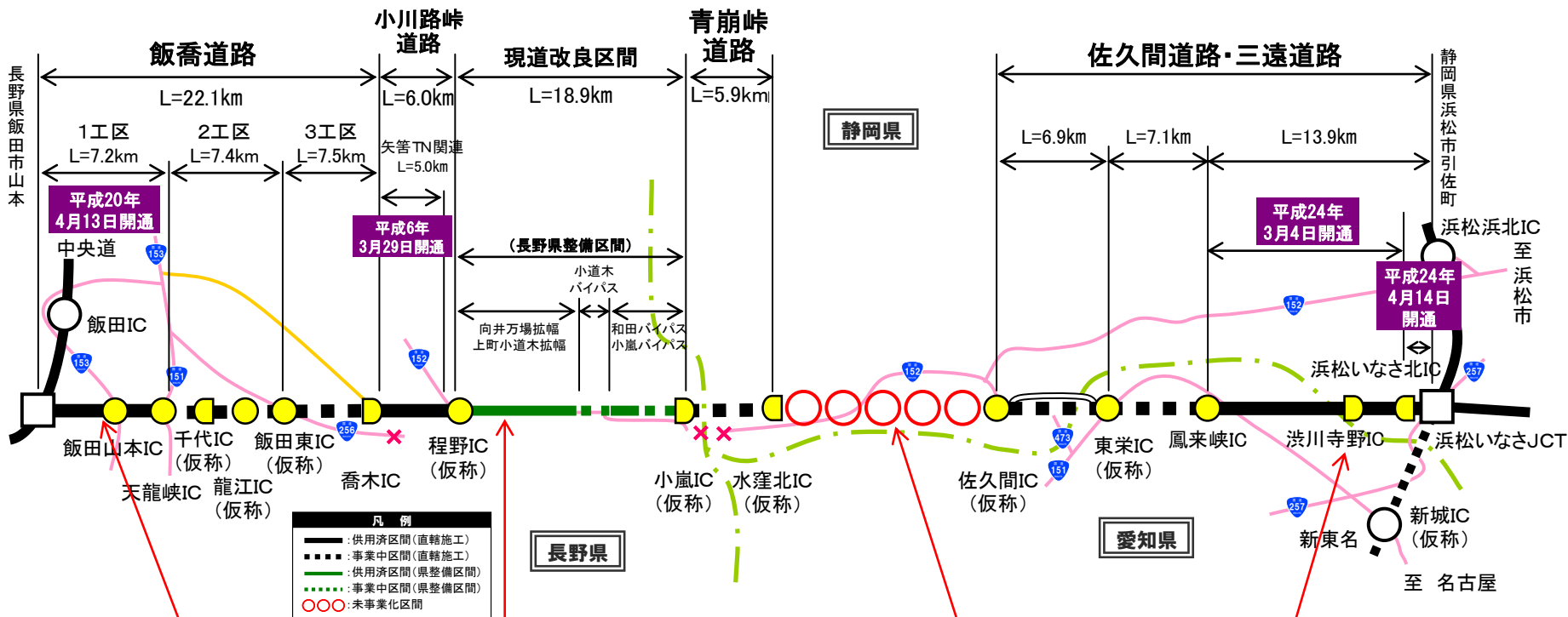
## ■ 浜松飯田間の現道における線形不良箇所数等

		急勾配箇所数 (縦断勾配7%超)	線形不良箇所数 (R=60m未満)
国道151号	飯田側 ※1	46箇所	28箇所
	愛知側 ※2	30箇所	177箇所
国道152号	飯田側 ※3	41箇所	175箇所
	浜松側 ※4	2箇所	105箇所

※1天竜峡 I C入口交差点～愛知県境  
 ※2長野県境～長篠交差点  
 (愛知県新城設案建設事務所ヒアリング H23実施)  
 ※3矢筈トンネル～静岡県境  
 ※4長野県境～大井橋交差点

# 2-4 県境付近道路の整備状況

- 三遠南信自動車道は、全長約100kmのうち約26kmが供用済となっている。
- 未供用区間約74kmについては、水窪北IC～佐久間IC間の一部区間を除き、現在改良事業中(国・県)である。





# 2-5 現道の状況

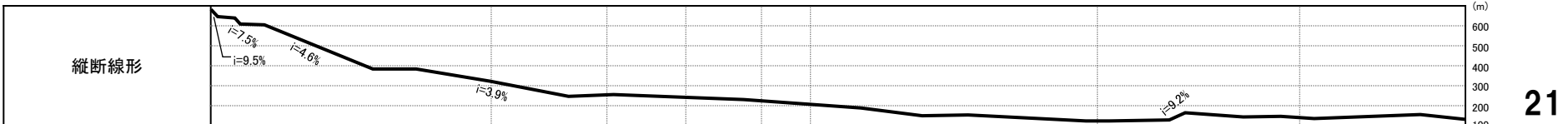
■線形不良・幅員不足区間や要防災対策箇所等が多く、安全性が確保されていない状況にある。



区間延長(km)	7.0	3.0	2.0	2.0	1.1	7.3	5.1	4.2	31.7	
平面線形不良区間 (半径60m未満の曲線区間)	36箇所	5箇所	7箇所	4箇所	0箇所	53箇所	30箇所	26箇所	161箇所	
縦断線形不良区間 (縦断勾配7%超区間)	0.5km	0km	0km	0km	0km	0km	0.1km	0km	0.6km	
幅員不足区間	車道部幅員 7.0m未満区間	2.8km (40%)	0.2km (7%)	1.2km (60%)	1.6km (52%)	0km	3.5km (48%)	3.0km (59%)	1.9km (40%)	13.8km (44%)
	5.5m未満区間	1.3km (19%)	0km	0.1km (1%)	0.1km(1%)	0km	1.6km (22%)	1.4km (27%)	0.4km (10%)	4.9km (15%)
土砂災害要対策箇所	9箇所	1箇所	2箇所	0箇所	0箇所	1箇所	4箇所	6箇所	22箇所	
大規模崩壊危険斜面	1斜面	3斜面	2斜面	0斜面	0斜面	6斜面	3斜面	1斜面	16斜面	
過去5年間の被災箇所(H19~H23)	6箇所	3箇所	3箇所	1箇所	0箇所	9箇所	4箇所	5箇所	31箇所	
民家連担区間 (両側に民家が連担している区間)	1.4km (20%)	3.0km (100%)	0.4km (20%)	1.0km(50%)	0km	0km	1.6km (31%)	1.3km (31%)	8.7km(27%)	
旅行速度※	42	47	47	47	47	47	41	37		

※ 民間プローブデータ (H23.3~H24.2)

30~40km/h 40~50km/h





# 2-6 道路の状況(土砂災害要対策箇所)

- 水窪北～佐久間間の国道152号・473号には、雨量通行規制区間が設定されており、連続雨量が150mmを超えると水窪市街と佐久間市街は寸断される状況にある。
- 沿線には土砂災害や大規模な法面崩壊が危惧される箇所が多く点在し、災害に弱い道路と言える。





### 3. 地域及び道路の課題とその原因のまとめ

### 3 地域及び道路の課題とその原因のまとめ

		課題（例示）	現状	原因
地域について	防災	災害に強い安全安心な地域づくり	・佐久間、水窪地域で唯一の幹線道路(国道473号、152号)のほとんどが雨量通行規制区間であり、集落の孤立化の可能性があり、安全安心な生活環境が確保されていない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路ネットワークが脆弱</li> <li>・道路の幾何構造の不良</li> <li>・代替路がない道路ネットワーク</li> </ul>
	医療	第3次救急医療サービス空白地域の解消 地域医療のサービス向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第3次救急医療施設まで1時間以上かかる医療空白地域であるとともに、線形不良のため搬送時の患者への負担は大きい。 (圏域外人口 約1万人)</li> <li>・速達性が低いことから、医師不足の北遠地域特有の医療サービス(往診)や、大量出血等一刻を争う救急医療に対応できない。</li> </ul>	
	日常生活	浜松市等都市部への速達性向上による生活利便の確保	・医療、買い物、余暇活動は都市部に依存しているが、長時間の移動を強いられ、利便性の低い生活環境となっている	
	地域連携、産業	観光交流、産業における飯田～浜松・豊橋の連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三遠南信地域連携ビジョン推進会議(SENA)を主体に産業交流の活性化に取り組まれているが、相対的に飯田方面との交流が希薄である。</li> <li>・三遠南信地域には観光資源が豊富であるが広域交通条件が劣っていることから、有効活用されていない。</li> </ul>	
道路について	防災	災害時にも機能する道路ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・迂回率が約1.8と中部圏ではワースト1。</li> <li>・唯一の幹線道路である国道473号、152号は土砂災害要対策箇所が多く(21箇所)、災害に弱い道路。</li> </ul>	・代替路がない道路ネットワーク。
	道路の現況	走行性の向上 常時通行可能な道路の確保	・線形不良、幅員狭小区間が多い。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路幾何構造の不良</li> <li>・地形的要因</li> </ul>
	広域道路の状況	飯田～浜松といった都市間連絡速度が60～80km/hのサービスレベルを確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田～浜松間のネットワークが脆弱であり、サービスレベルが低い。</li> <li>・飯田～浜松間の連絡速度は45km/hで中部圏ワースト3。</li> </ul>	・地域間をつなぐ幹線道路ネットワークの未整備

## 4. 政策目標(案)の設定

# 4-1 圏域の将来像

## ～日本のまんなかから世界のまんなかへ～

(中部圏広域地方計画—国土交通省中部地方整備局, H21.8—より抜粋)

<b>安全・安心で災害にも強い地域づくり</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・<u>大規模災害に対する防災力の強化</u></li><li>・災害に強く、被害を最小限に抑える地域づくり</li><li>・<u>災害時における代替補完機能を有する広域交通体系の構築</u> (高規格幹線道路や主要幹線道路、環状道路等の緊急輸送ネットワークの整備等により災害時の代替機能を考慮した交通網整備)</li><li>・安全・安心な生活環境の形成</li></ul>
<b>中部圏の資源を活かした国内外の多様な交流の拡大</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域特性を活かした都市と農山漁村の連携による地域力向上</li><li>・中部圏の文化・歴史・自然・産業を活かした広域観光交流圏の形成</li><li>・<u>中部圏広域交流ネットワークの形成</u></li></ul>
<b>誰もが生き生きとして暮らせる地域社会の実現</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・快適で利便性の高い移動環境の構築</li><li>・<u>地域における保険・医療・福祉サービスの充実</u></li><li>・美しく暮らしやすい農山漁村の形成</li></ul>
<b>持続可能な環境共生社会を実現する環境先進圏の形成</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・豊かで多様な役割を有する中部圏の森林資源の整備・保全</li><li>・生態系ネットワークの形成等を通じた生物多様性の保全・持続可能な利用</li><li>・地球温暖化防止の促進と循環型圏域づくり</li></ul>

# 4-2 地域の将来像

## 三遠南信250万流域都市圏の創造 -世界につながる日本の中央回廊-

(三遠南信地域連携ビジョン-三遠南信地域連携ビジョン推進会議, H22.3-より抜粋)

<p>広域連携による安全・安心な地域の形成</p>	<p>医療・福祉や教育の充実、外国人との多文化共生、防災対策など、住民の生活環境の維持と向上を<u>広域連携によって推進し、安全・安心な地域の形成。</u></p> <p>&lt;広域的な防災体制の充実化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>広域防災拠点の連携を強化するための港湾機能や緊急輸送路等の整備。</u></li> <li>・<u>地域の消防力・防災力の相互協力のための消防活動の広域連携。</u></li> </ul>
<p>持続発展的な産業集積の形成</p>	<p>既存産業の活力増進を図るための人材・労働力の確保・育成や、未利用資源の有効活用を図るとともに、<u>広域的な産業連携、大学連携等</u>や海外・国内からの投資を促し、特徴ある持続的な産業集積の形成。</p> <p>&lt;特徴ある産業クラスターの形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>特徴ある産業クラスターづくりを推進する県境を越えた事業連携。</u></li> </ul>
<p>中部圏の中核となる地域基盤の形成</p>	<p>人・もの・情報の流動を進めることで、「中部圏の中核となる地域基盤の形成」。</p>
<p>中山間地域を活かす流域モデルの形成</p>	<p>自然資源の循環や流域での定住化等の推進を図り、中山間地域を活かした新しい地域発展のための流域モデルの形成。</p>
<p>塩の道エコミュージアムの形成</p>	<p>三遠南信地域の歴史的な「塩の道」に沿った文化発信やプラットフォームを整備することで、「塩の道エコミュージアムの形成」。</p>



# 4-2 地域の将来像

## 市民協働で築く「未来へかがやく創造都市・浜松」

(第2次浜松市総合計画(都市経営戦略)―浜松市, H23. 3―より抜粋)

<p><b>だれもが安心して暮らせる安全な都市</b></p>	<p>地域全体で災害に強いまちづくりを推進するため、自主防災組織など様々な主体との連携・協働により、災害に強い組織・人づくりや防災体制の充実・強化を進めるとともに、生活相談の拡充や防犯情報の提供の強化などにより、市民生活を脅かす様々な問題への対応を進めて、すべての市民が安心して暮らせる安全な都市を目指します。</p> <p>＜災害に強い都市づくり＞</p> <p>・<u>救急体制の充実</u> ・<u>消防、防災体制の充実</u></p>
<p><b>自然と都市が融合するゆとり・ゆめみらい都市</b></p>	<p>自然環境と都市機能がバランスよく融合し、活発な都市活動と快適な市民生活が営まれ、市民がゆとりを感じながら、市内外からの交流を活性化させることにより、将来の発展を見通すことができるゆめみらい都市を目指します。</p> <p>＜安全・安心な道路・河川空間の創出及び災害に強いまちづくり＞</p> <p>・活発に交流を促進する道路整備。 ・<u>災害対応力の強化。</u></p>
<p><b>創造と革新で未来を拓く世界都市</b></p>	<p>将来に先駆けた新しい生産品、サービスの創造と、産学連携による新たな技術革新によって、国内はもとより世界に向けて未来を拓く都市</p> <p>＜新たな産業・サービスの創造による地域経済の振興＞</p> <p>・<u>企業誘致による産業集積の促進。</u> ・<u>観光交流の振興等。</u></p>

## 住みつづけたいまち、住んでみたいいまち 飯田

(第5次飯田市基本構想基本計画―飯田市, H19.4―より抜粋)

<p><b>暮らしと生命を守る安全安心で快適なまちづくり</b></p>	<p>市民や市内滞在者の生命や財産の安全が確保され、人々が快適に暮らせるまちをめざします。</p> <p>・<u>医療の充実。</u> ・<u>災害対策の推進。</u></p>
<p><b>交流と連携が活力を生むまちづくり</b></p>	<p>国内や国際的な地域間あるいは人と人との交流を通じて、市民や行政が刺激を受けるとともに、特に三遠南信、中京圏域とが交流し連携することで、広域的な課題の解決をめざします。</p> <p>・<u>都市間交流の推進。</u> ・<u>三遠南信・中京圏の連携推進。</u></p>
<p><b>多様な産業が発展できる経済力の強いまちづくり</b></p>	<p>事業者・経済団体・市民・行政等がそれぞれの立場で地域の経済自立度を高めることをめざします。</p> <p>・<u>地域内産業の多様な連携。</u></p>

# 4-3 今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ

## <中間とりまとめの基本思想>

- ①強くなやかで国際競争力ある21世紀日本の形成
- ②総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
- ③持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

## ●高速道路ネットワークのあり方

ネットワーク再考の基本理念:①人口減少局面での国土の再編・強化、②国土の信頼性向上

### ○高速道路に求められる主な機能

- ①大都市・ブロック中心都市を強化し、連携を図る
  - ◆高度な都市機能の発揮に必要な環状道路など、大都市やブロック中心都市のネットワークを充実強化
  - ◆大都市・ブロック中心都市間の連絡については、国土の骨格となるネットワークとして高いサービスレベルを確保
- ②ゲートとなる空港・港湾などとの連結性を高め、アクセスを強化
  - ◆高速道路から主要な空港・港湾などの交通拠点までを大きく迂回することなく結ぶなど、利用者に使いやすいスムーズなアクセスにより、複数の交通機関の継ぎ目ない連携を実現
- ③主要な都市間・地域間について、走行性が高い国道も活用しつつ、安全性にも配慮して、連結速度60km/h～80km/h程度のサービスレベルを確保
  - ◆医療などの地域サービスへのアクセスを確保
  - ◆農業をはじめとする地方の基幹産業に必要な輸送を効率化し、競争力を醸成
  - ◆主要な観光資源、空港などの連結性を高め、周遊性を確保
  - ◆日本海側港湾間や太平洋側と日本海側をつなぐ横断軸を強化
- ④災害時にも機能するネットワークを確保
  - ◆並行する国道とも連携しながら、災害時にも機能するようネットワークの耐災性・補完性を確保。
  - ◆三大都市、ブロック中心都市を結ぶネットワークは、いざという時にも機能するよう多重化。

## 明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～最優先で取り組み2本柱～

### 1)「日本経済を牽引する拠点地域」として大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化

- ①環状道路など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本的対策の加速
- ②テレビやラジオなどメディアでも「渋滞の名所」とされるようなボトルネック箇所への集中的対策
- ③路肩など運用改善、簡易ICの増設、既設出入口の時間運用、ICTをフルに活用した施策など、ネットワークを最大限活かす工夫により、抜本的対策を待つ間にも、段階的に渋滞を低減

### 2)「繋げてこそそのネットワーク」を改めて認識し脆弱な地域の耐災性を高め、

国土を保全するネットワーク機能の早期確保→早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入

- ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用(追い越し車線や災害などを考慮した幅員の確保)
- ②簡易な形式のICを数多く設置するなど、利便性の向上
- ③避難場所としての機能など、防災機能の付加

三遠南信地域では・・・

豊橋、浜松、飯田といった中心都市間の交流強化が望まれているとともに、台風等による土砂災害での通行止めが頻発しているにもかかわらず、速達性、リダンダンシーを確保する信頼性の高いネットワークが未整備な状況にある。そのため<中間とりまとめ基本思想>を受け、優先的な道路整備が求められる

## 4-4 政策目標(案)の設定

■地域の課題や将来像を踏まえ、当該地域の政策目標(案)を以下のように設定

地域や道路の状況や課題

圏域の将来像

地域の将来像

今後の高速道路のあり方  
中間とりまとめ

1. 災害時にも機能する信頼性の高い  
ネットワークの確保(孤立回避)
2. 高度な医療施設への速達性確保
3. 地域連携の強化による産業、観光・交流の活性化

### ■対策案の検討

#### 【防災関連】

- ・雨でも通行止にならないルートの確保(孤立回避)
- ・災害時支援ルートの確保
- ・災害時においても社会経済活動や日常生活をバックアップできる機能の確保

#### 【医療・生活関連】

- ・速達性の向上により、第3次救急医療60分カバー圏の非対象地域の解消
- ・日常生活圏の拡大

#### 【地域連携と産業関連】

- ・飯田～浜松間の所要時間を短縮し、交流人口の拡大や地域の強みを活かした新産業活動の活性化

既存の道路ストック活用や別線整備等の対策案を設定し検討



## 5. 今後の想定スケジュール

## 5 今後の想定スケジュール(未定)

