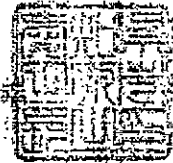


2.0 田土第 341 号
平成 20 年 10 月 20 日

国土交通省道路局長 殿

田原市長 鈴木 克



今後の道路行政についての意見・提案の提出
について（回答）

記

平成 20 年 9 月 19 日付国道企第 37 号で依頼のありました
ことについて、別紙のとおり回答します。

1. 道路は地域の発展に欠かせない、交通基盤である。しかし、単に、道路だけを整備しても、過疎地においてはストロー効果によって、一層の過疎が進行する場合がある。道路は地域の発展に必須の施設であるが、単体では効果を発揮しない場合がある。特に、新規の道路整備や大幅な道路機能の高度化に当たっては、地域ポテンシャルを形成する、工業用地、労働力、水資源供給力、世界交流の結節点となる輸出入港湾、国際空港などの施設や機能の連携による相乗効果にも十分に着目して、整備すべき道路の選択と集中がなされるべきである。こうした、道路整備なくしては、我が国産業の国際競争力維持は、困難である。
2. 現在の東京圏に代表される「過密による弊害」への対応として、新たな道路整備により解決を図る場合、必ずしも費用対効果が高いとはいえないのではないかと。人・カネ・モノの流れが過密であれば「B/C」が高くなることは確実である。しかし、その投資額が桁違いに大きければ、予算の制約により施工期間が長期化し、さらに、土地等の権利関係者が多いことにより権原取得も長期化する。工事期間が超長期化し、実際に工事完了する時期には、初期の効果を発揮でない経済・社会環境になっているケースもあるものと考えられる。B/Cは、算定する時点の価値を完成時にも同一の評価ができることを前提にしていなかったらどうか。これでは、算定前から東京圏に事業が集中することは当然である。予測される工事期間と、その完成時点の社会環境の変化により、事業効果が拡大・縮小するリスクについても、きちんと評価し、整備すべき事業箇所の選択を行うべきである。

②-1 地域の現状と抱える課題

愛知県田原市

○現状

本市は製造品出荷額等が全国市町村第15位(18 年約2.4兆円)、農業産出額(18 年724億円)が全国市町村第1位となっており、我が国及び愛知県を農業・工業両面から支える地域である。

現在、臨海部にはトヨタ自動車(北米向け最高級車レクサス組立ライン)をはじめ関連企業を含めて68社(売却済み工業用地約700ha)が立地している。農業は、ラン・菊などの施設園芸を中心に、キャベツ、メロンなどの生産量が多い。また、伊良湖岬を中心とする観光資源も豊富で、渥美半島先端部の1ホテルの韓国・中国人宿泊客が年間2万人に達しており、行き止まりという地形上の制約から、観光コースから離れているものの、高い集客力を持つ地域となっている。

また、本市には、全国トップの自動車輸出入額を誇る重要港湾三河港があり、埠頭をはじめ航路、コンテナターミナルなど年々港湾機能強化が図られている。

さらに、農業・工業・飲料水を安定的に確保するため、設楽ダム(事業費2070億円)の着工に向けた手続きが、大詰めの段階にある。

○課題

このように世界に開かれ、農業・工業にバランスの取れた産業展開をしている本市ではあるが、経済活動を根幹で支えるべき高速交通網(東名高速の各IC)へのアクセス時間が、市内から60分以上を要している。

これが原因となり、農業生産物の国内市場への販路拡大が制約を受けるとともに、後継者問題をも惹起している。

また、進出企業は通勤・物流の交通渋滞に悩まされ、臨海部の売却可能な工業用地が200haも残っている。

さらに、設楽ダムが完成し、安定的な水資源が供給された場合、これを有効に活用する受け皿として、工業・農業の生産拡大ができない状況になることが懸念される。

②-2 地域の目指すべき将来像

田原市は、豊かな自然と温暖な気候に恵まれた地域であるが、昭和40年代初期までは水資源に乏しい、貧しい農村であった。ここに昭和 43 年、豊川用水が全面通水し、ラン、電照菊をはじめとする施設園芸やキャベツ、トマトなどの野菜を中心とした農業生産が急速に発展、国内市町村第1位(年間農業産出額724億円)の農業地帯を作り出した。第 1 次産業従事者は30%を超え、全国平均を 6 倍以上も上回る。農業は、定年がなく、高齢者も貴重な労働力であることから、元気な老人が多い。本市では65歳以上のほとんどが加入する国民健康保険の医療保険支出が県内でも4番目に低い。高齢化社会においては、産業として自立可能な「農業」の役割は健康管理をはじめ多方面に渡る。今後は、世界的な地域間の競争の激化に対応しつつ、農業生産力を維持・拡大していかなければならない。農業の販路拡大には、名古屋圏のみならず、東京圏や大阪圏への迅速・的確な農産物の供給体制が不可欠である。さらに、中国をはじめとする国際的な農産物供給競争にも対抗していく必要がある。このように高い農業生産性を維持・拡大するためには、高速交通網へのアクセス整備なくしては、将来展望が開けない。

一方、臨海部の工業用地には、昭和 54 年にトヨタ自動車が進出、その後、アイシンAWをはじめサプライヤーなど関連企業が立地したことから、年間製造品出荷額等は全国市町村第15位(年間出荷額等2.4兆円超)となっている。通常、自動車関連工業用地は、高速道路に近接し、関連部品の供給と製品の出荷が可能な地域に立地するが、本市の場合は、重要港湾三河港を利用して大型の自動車専用船により製品を輸出するとともに、部品供給に関しては関連サプライヤーを臨海部に立地させることによって乗り切ってきた。しかし、組立車種の多様化や一層の経費節減がなければ、中国、タイ、インドなどの東アジアの生産拠点に対抗していくことができない。メーカーは、部品コストを一層引き下げるために、各部品に係る生産工場の集約化を進めており、本市臨海部における自己完結型の生産体制を転換し、国内の多様なサプライヤーを活用できる生産体制を確立していくためには、高速交通網へのアクセス改善が不可欠である。

さらに、人口の減少局面を迎えて、近隣の市町からの労働力の確保が、全ての産業にとっても最重要課題である。21年秋に国内最大の電気炉を設置する東京製鐵が進出し、500人を超える労働者が必要になる。こうした規模で労働力を確保するためには、近隣市町からの通勤交通網が不可欠。加えて、農業では労働集約型施設園芸を展開していることから、700人を超える中国人女性労働者が研修生として就労中であるが、中部国際空港から東名を経て本市に至るアクセスを改善しない限り、安定的かつ多数の中国人研修生の確保が難しくなっている。

こうしたことから、高速交通網へのアクセス整備が実現することにより、農業・工業などの地域の潜在的なポテンシャルが活かされるとともに、東三河、さらには三遠南信地域との連携により、生産性や競争力が飛躍的に高まり、将来の我が国を支える地域となることができる。

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	1. 東三河縦貫道路(臨海道路)整備促進 田原市の臨海工業地帯は、愛知県内で唯一200ha超の販売可能地を擁し、ここへ企業を誘致するためには、<u>臨海用地と東名豊川ICを30分で結ぶ臨港道路の整備が不可欠</u>である。現在、臨海部にはトヨタ自動車をはじめ関連企業を含めて68社が立地(約700ha)している。企業の物流・通勤交通を支える臨港道路は、ラッシュ時に慢性的な渋滞が発生し、加えて21年秋には東京製鐵(1,500億円投資)の操業開始を控えている。<u>交通量の一層の増大による交通渋滞が、企業活動に影響することが危惧される。</u> 2. 浜松三ヶ日・豊橋道路の延伸・整備 渥美半島は、農業産出額が全国市町村第1位の農業地帯。<u>半島先端部から東名三ヶ日ICまでを30分以内で結ぶ幹線道路の整備が必要</u>である。 このため、平成20年度に調査が開始された、新東名引佐JCから現東名三ヶ日JCを経由して23号バイパスをつなぐ<u>浜松三ヶ日・豊橋道路の早期整備を図ること。また、この道路を渥美半島先端部に延伸すること。</u> さらに、将来の道路整備に向けた基礎調査として、<u>伊勢湾口道路に関する気象調査を継続</u>すること。	三河港においては自動車関連産業の集積が進み、自動車貿易では過去10年以上、輸出入とも世界のトップクラスの取扱額を誇る。近年はコンテナの取扱も拡大し、東三河地域のみならず浜名湖西岸地域をも含んだ物流網が形成されつつある。港湾と高速道路を繋ぐ30分以内アクセスが実現すれば、<u>蒲郡・豊川・豊橋・田原の4市が相互に自動車関連産業の機能を高め合う、国際自動車産業都市を実現させることができる。</u> 高速道路へのアクセス整備により、我が国で最も生産額の高い渥美半島の農業が販路を拡大し、生産性を向上させることができる。<u>国内の食料自給率を高め、国内食材の利用による食の安全を確保することにも寄与</u>することができる。さらに、地域の後継者問題の解決のためにも、有効である。 加えて、観光に関して、韓国・中国の多くの宿泊客を迎えている渥美半島が、浜松・名古屋・岐阜・伊勢地域と観光連携することが可能になり、<u>中部圏全体の観光振興に寄与</u>することができる。	