新春随想㊦

リニア時代と東三河

■道路ネットワーク

1月8日に豊橋市内で行われた東三河の「5市長1郡町村会長を囲む懇談会」では、各首長はこぞって「交通ネットワークの確立」を訴えました。

山脇豊川市長は「名豊道路の蒲郡BPや国道151号一宮BPの早期開通や豊川ICまでの高架化」に期待を込め、稲葉蒲郡市長は「基礎自治体の広域連携のためには既成概念にない切り口が必要」と強調しました。

穂積新城市長は「2月13日に新東名高速道路が開通すると新城ICから90分圏域の人口が約1000万人に倍増し、名古屋圏までが通勤圏に入る。通勤バスの運行や観光交流などに取り組む」と意欲を見せました。

山下田原市長は「伊良湖から豊川ICまで1時間45分かかることは致命的。半島を縦貫する自動車専用道が不可欠」と力を込め、伊藤豊根村長も「北設楽は三遠南信道や新東名によって夢がある地域に大きく変わりつつある。それだけに広域ネットワークの確立は急務」としました。

東三河広域連合長でもある佐原豊橋市長は「23号BP沿いに道の駅を開設し、この地域の産業力や人材を広く発信し、地理的、経済的連携を生かしていける東三河でありたい」とまとめました。

■魅力ある東三河に

主催者の吉川東三河懇話会会長も「東三河を世界から選ばれる魅力ある地域にするために政産官学の力を結集しよう」と「東三河はひとつ」を強調しました。

最後にコーディネーターを務めた大西豊橋技科大学長がこう締めくくりました。

「リニア新幹線が現実のものになりつつある。そのころに日本の、世界の人たちが注目する東三河づくりに取り組まなければならない」と。

■高まる期待とリスク

新東名高速道路の静岡県浜松いなさJCTから豊田東JCTまで延長約55キロの区間が2月13日午後3時に開通します。

これで御殿場JCTからの約200キロ間がつながり、東京へは約150分、名古屋市へは55分。移動時間が大幅に短縮されることになります。

新城市が東三河の東西南北を結ぶ新しい拠点となり、新城ICや長篠設楽原PAが設置されて交流人口が増え、道の駅「もっくる新城」がハブステーションとなり、100万人を目指す奥三河観光への戦略拠点にもなります。

東名高速とのダブルネットワークで沿線地域で工業団地の企業立地が進めば、長い間の課題であった、人口が毎年3000人も減るという地域の深刻な人口減少問題に歯止めがかかるかもしれません。いや、歯止めをかけ過疎地域の雇用創出をも生み出す取り組みの大きなチャンスが到来しているのです。

しかしまた、道路は両刃の剣です。高まる大きな期待は、高まるリスクでもあります。流入は転出と表裏一体、大名古屋圏に取り込まれることにもなります。

ゲートが開き、戦が始まります。「この地域を強靭（きょうじん）なものにしていく」という不退の覚悟が必要です。

■リニアは11年後

昨年12月18日、JR東海が2027年の開業を目指すリニア中央新幹線（品川―名古屋）の建設で最大の難所といわれる南アルプストンネルの工事が本格的に始まり、最高時速500キロで疾走する次世代の夢の超特急リニア中央新幹線の槌音がいよいよ響き始めました。

完成後は東京―名古屋間を40分で結び、2045年に東京―大阪間が開業すれば、2つの都市はわずか67分で結ばれることになります。

1964年の東海道新幹線の開業は日本列島の形を変えるほどのインパクトがありました。あれから80年後にあたる2045年には、日本列島にどんな化学反応が起こるのでしょうか。

東京―名古屋間に限ればずいぶん先の話でなく、今年から11年後です。この程度の未来であれば十分にイメージできるのではないでしょうか。

■東三河のカギは新幹線

東三河では東京との行き来は便利になりません。今でも豊橋から品川まで約80分で行けます。リニアができても東京までの所要時間は全く変わりません。

しかし、ここにリニア時代の到来に伴う「スーパー・メガリージョン」（関東圏と中部圏の一体化）から東三河が取り残され孤立していく危険性があります。

また、リニアが東三河を変えるかどうかはリニアでなく「新幹線」がカギを握っているのではないでしょうか。新幹線が在来線化すれば、浜松との距離も縮まり三遠南信地域の結びつきがさらに強くなる可能性が出てきます。

まちづくりは一朝一夕にはできません。今こそ、リニア時代の東三河の都市戦略に真っ向から取り組まなければならないのではないでしょうか。

（地方政治クリエイト・伊藤秀昭）