

# まんなか懇談会 資料

# まんなか懇談会ポスト万博宣言

～ テイクオフ中部 2005 ～

国土の健康回復を実現する中部のモノづくり

概要版

平成 17 年 9 月

国土交通中部地方有識者懇談会

(まんなか懇談会)

## はじめに（巻頭言）

- 本提言は、懇談会における活発な議論のほか、万博で当地を訪れた国内外の多くの人々と意見交換を経て絶えず修正しながら練り上げたものです。
- 万博が成功裏に終了し、国内外の大交流がもたらされました。得られた多くの成果を全国、そして海外に広く行き渡らせて、世界の持続可能な発展につなげることが、万博開催地としての責務と考えます。また、万博とあわせて整備された空港や道路などのインフラを有効に活用して新たに中部地方の持続的な飛躍を遂げることが、国土の健康回復に寄与するものと思います。中部地方が万博の成果を生かし、新たな地域づくりの方針を全国に発信するまたとない機会です。
- 提言は、一言でいえば『国土の健康回復を実現するまたとない機会です。安全な社会と安心な暮らしを実現し、自然豊かで、美しく、国際的に魅力ある地域づくりを進め、環境産業（持続可能な社会を実現する製造業等）による国際競争力の高い世界拠点を形成しようとするものです。』
- すなわち、この圏域は、産学官の連携による最先端の技術を集積し、世界メッセや産業観光を通じて世界的な中心的役割を果たそうとするものです。
- これを実現するためには、その支えとなる戦略的なインフラ整備が不可欠です。
- 日本のまんなか位置する中部という捉え方で、国土を思う心、すなわち国土マインドをもって国土をつくり、モノづくりマインドをもって社会・経済を支え、観光の心で大交流時代の中枢圏域になるとうとの思いが結実したものです。



平成 17 年 9 月  
国土交通中部地方有識者懇談会  
座長

須田 勉

## 検討経緯

本提言は、今後の社会資本整備のあり方、国土交通行政のあり方全般を含め中部の目指すべき方向などに関し、有識者の立場で議論をおこなう組織として設置された「国土交通中部地方有識者懇談会（通称：まんなか懇談会）」（座長：須田 勉 東海旅客鉄道（株）相談役）の中で検討をおこなったこととまとめられたものである。

## 国土交通中部地方有識者懇談会委員名簿（五十音順、敬称略、印：座長）

小笠原 朗 日本政策投資銀行東海支店長	奥野 信宏 中京大学総合政策学部部長
桑田 宜典 (財)岐阜県民ふれあい協会会長兼理事長	鈴木 修 スズキ(株)取締役会長
須田 勉 東海旅客鉄道(株)相談役	谷岡 郁子 中京女子大学学長
中村 幸昭 鳥羽水産館名誉館長	東 恵子 東海大学短期大学部教授
松尾 稔 (社)国立大学協会専務理事、 (財)科学技術交流財団理事長	水尾 衣里 名城大学人間学部助教授
水谷 研治 中京大学大学院教授ビジネス・イノベーションセンター研究科長	箕浦 啓進 (株)ZIP-FM 代表取締役専務
渡辺 捷昭 トヨタ自動車(株)取締役社長	

## まんなか懇談会提言とりまとめまでの流れ

平成17年4月に緊急提言として打ち出し、各階層の意見集約(P)活動を各種メディアを用いて実施して9月に提言としてとりまとめた。



## 本提言の狙い

2005 年、万博が開催され、世界各国、全国各地から多くの方々中部を訪れた。中部地方では、万博の開催に合わせて中部国際空港をはじめ様々な社会資本が整備され、日本のまんなか位置する強みをいよいよ発揮できるようになっている。いわば、2005 年は中部の新しい飛躍に向けた元年といえる。

本提言は、50 年先、あるいは 100 年先を念頭に置きながら、今後 30 年ないし 50 年において目指すべき圏域の姿や中部が担う役割を提示するとともに、その実現に向けてこれから何をすべきかということ提言するものである。

# 『国土の健康回復を実現する中部のモノづくり』全体構成

まんなか懇談会ポスド博宣言 ~ テイクオフ中部 2005 ~

## 国内外的潮流 / 回避すべき問題

### 50年後の社会を取り巻く潮流

**【世界】**  
 人口は1.5倍の90億人超に急増  
 今後100年で1.4~5.8の地球温暖化  
 エネルギー需要は30年で7割増 → 石油は枯渇  
 水需要は2025までに1.4倍 → 食糧危機必至  
 BRICsの経済成長は約3.0倍。  
 ・中国は約4.0倍で世界第一位のGDPに  
 ・インドは約6.0倍で米に次ぎ第三位に  
 ・日本は第四位に転落か？

**【国内】**  
 人口は1.01億人、高齢者率は36%の超高齢化に

### 回避すべき問題

**【安全】**  
 大規模災害の発生  
 異常気象による水害の激化、干ばつの頻発、森林の  
 荒廃による土砂災害の激化、東海地震・東南海地震・南  
 海地震による壊滅的被害の発生、沿岸域における津波  
 被害の発生等  
 交通機能の麻痺による社会活動の低下  
 災害による大動脈(東名、名神自動車道、東海道新  
 幹線等)の寸断、中部国際空港、名古屋港の機能麻  
 痺、岐阜県山間部・三重県南部地域における地域の孤  
 立化、テロによる交通機能麻痺等

**【環境・エネルギー・食糧】**  
 自然環境・生活環境の悪化  
 過疎化による森林や農山村の荒廃、水産資源の枯  
 渇、風土・風景の喪失、景観の悪化等  
 エネルギー危機  
 エネルギー不足に伴うモノづくり産業の生産性低下、  
 生活利便性の低下等  
 食糧危機  
 世界的な食糧危機に伴う食糧不足等

**【産業】**  
 産業競争力の減退  
 インフラの相対的劣体化によるモノづくり産業の国際競  
 争力低下等

**【暮らし・地域社会・文化】**  
 国土マインドの低下がもたらす社会の停滞  
 国民の国土や自然環境を愛する心の喪失、公共意識  
 や防災に対する自衛意識の希薄化、地域連帯感やもて  
 なし感の希薄化等

## 目指すべき地域の考え方

### 圏域形成の基本理念

### 国土マインドの共有

**安全、安心の実現**  
 壊滅的な被害を回避し、早期復興を可  
 能にするためのハード・ソフト両面の対  
 策を以下の目標を指向して実施する。  
 ・ 災害死者ゼロ社会の実現  
 ・ 交通事故死者ゼロ社会の実現

**万博の理念の継承**  
 万博開催地の責務として、2005年を転  
 換点として環境への負荷を減少に転じ  
 させ、今後50年で国土の健康を回復す  
 る世界の模範地域とすることを旨とする。  
 ・ 環境負荷ゼロの循環社会の実現

**持続可能な社会を実現する産業  
の集積**  
 戦略的インフラ整備により日本経済を  
 牽引する製造業(持続可能な社会を  
 実現する製造業等)を集積  
 ・ 環境産業の世界首都の実現  
 ・ 脱化石エネルギーを実現する水車  
 等・水素エネルギー文明の創出

**国内外の交流の拡大**  
 中部国際空港開港や万博の成果を  
 活かし、中部の強み(環境産業等)を  
 世界に発信、観光・交流を拡大  
 ・ 世界があこがれる魅力ある中部の  
 実現

**これからの中部の発展戦略**  
 環境産業を集積した世界拠点  
 を目指す  
 産業の歴史、技術を観光資源と  
 して、産業観光を発展させる  
 環境をテーマとした環境交流を  
 推進する

## 将来像の実現に向けた圏域整備のあり方

### 安全な国土と安心できる暮らし を実現する圏域

大規模災害に対し壊滅的な被害を抑  
 制する社会資本と避難、警戒体制を  
 強化する  
 被災後の迅速な復興を可能にする社  
 会資本と広域的な体制を強化する  
 防災文化をもつ、災害に強い地域を  
 つくる  
 人口減少下において災害に強い土地  
 利用を誘導する

### 健康で美しく、人にやさしい圏域

環境への負荷を減少に転じ、国土の  
 健康を回復する循環型の社会を構  
 築する  
 水と緑を回復し、自然の営みによる  
 良い環境を回復する  
 美しい風土・風景と良好な景観を回  
 復・創造する  
 健全な水循環の確保と食糧自給社  
 会の実現

### 国際的に高い 産業競争力を有する圏域

アジアや世界の物流を支える産業・物  
 流拠点、情報機能の強化を図る  
 国際競争に打ち勝つ高速交通ネットワ  
 ークの整備と結節の強化する  
 世界の産業拠点都市を形成し、人材  
 や知能の集積による国際研究拠点を  
 構築する

### 世界的な交流の中で 新たな活気が育まれる圏域

先端技術の集積、環境技術の連携を深  
 める世界メッセを定期的に発展させる  
 交流拡大を促す高速性・快適性・安全  
 性に優れた交通体系をつくる  
 自然・歴史・産業集積等の地域資源を  
 活用し、観光地としての中部の魅力を上  
 向する

## 課題

### 選択と集中

将来の社会経済条件の  
 変化(人口減少社会の到  
 来)に適切に対応し、財  
 政制約下、優先順位を明  
 確化して施策・プロジェ  
 クトの選択と集中投資

### 自助・共助・公助に よる協働の実現

自助・共助・公助の役割  
 分担を再認識し、住民・  
 企業・行政の新たな協働  
 を実現

### 適正な国土の形成

都市部と山間部のそれぞ  
 れの役割が果たされるよ  
 うな国土を形成

### 新たな圏域の認識

既存の圏域にとらわれる  
 ことなく柔軟かつ広範的  
 に改めて圏域を認識

広域防災重点整備による防災力の高い都  
 市(防災文化都市)を実現  
 地震・火山・水害に強い基幹社会資本の強  
 化  
 土地利用の適正化による被害軽減  
 都市型水害や流域土砂管理など防災科学  
 の実証先遣地として取り組み  
 少雨・少雪に対応できる水資源の確保

水産資源の回復も視野に入れて伊勢湾  
 等の再生により森林から沿岸域までの  
 水・物質循環を再構築  
 快適で人と環境にやさしい都市空間・交通  
 システムを可能とする先進交通モデル圏  
 域の形成  
 里山等魅力ある風土を形成する景観価値  
 の創造(景観アドバイザー制度の創設)  
 すべての子供の心の中に自然体験を通し  
 て「国土マインド」を育成

伊勢湾等における産業・物流・情報センタ  
 ー化の推進  
 知的交流を高める高速交通網の整備  
 多様な産業立地を可能とする交通ネット  
 ワークの強化  
 国際研究拠点を支える都市機能の強化

環境をテーマとした常設のエキスメッセの実現  
 日本を代表する商業・宿泊・コンベンション  
 機能の強化(継続的なメッセ)  
 名古屋のイメージチェンジと観光地間を結  
 ぶ快適な交通ネットワークの整備  
 地域資源を活かした観光交流圏の形成(第  
 二のゴールデンルート形成)

# 4つの将来像と基本戦略

中部から創出される新たな地域特性

**国際的に高い産業競争力を有する圏域**  
(産業の国際競争力を高める社会資本整備)

産業競争力を高める産業・物流拠点、  
情報機能の強化を図る

国際競争に打ち勝つ高速交通ネット  
ワークの整備と結節点を強化する

世界の産業拠点都市を形成し、人材・知能  
の集積による国際研究拠点を構築する

**産業観光**  
(産業歴史・技術が観光資源)

先端技術の集積、環境技術の連携を深め  
る世界メッセを持続的に発展させる  
～環境産業技術の多国籍ネットワークの核となる世界メッセを実現～  
～国際会議の開催など国際交流拡大のためのホテル等受入容量強化～

交流拡大を促す高速度・快適性・  
安全性に優れた交通体系をつくる

**国土マイノリティの育成**

**環境産業**  
(持続可能な社会を  
実現する産業)

環境への負荷を軽減し、国土の健康  
を回復する循環型の社会を構築する

快適で人と環境にやさしい  
都市交通社会を目指す

美しい国土・風景と良好な景観を回復・創造する

**健康で美しく、人にやさしい圏域**  
(健康で美しい国土の回復)

**環境交流**  
(環境をテーマにした  
国内外の交流)

自然・歴史・産業集積等の地域資源を活用し  
観光地としての中部の魅力を向上する  
～中部の代表都市としての魅力ある  
名古屋へのイメージ転換～

**安全な国土と安心できる暮らしを実現する圏域(安全・安心を支える社会資本整備)**

大規模災害に対し壊滅的な被害を抑制する  
社会資本と避難・警戒体制を強化する

被災後の迅速な復興を可能にする社会資本を  
整備し広域的な防災体制を強化する

防災文化を持つ防災に強い地域をつくる

土地利用の誘導により災害に強い地域を形成する

## 『安全な国土と安心できる暮らしを実現する圏域(安全・安心を支える社會資本整備)』

基本戦略(50年スパン)で取り組む政策の主題)

### 大規模災害に対し壊滅的な被害を抑制する社會資本と避難・警戒体制を強化する

- ・ 地球温暖化の進行に伴い、台風や局地的な集中豪雨による水害や土砂災害が頻発するとともに、渇水・干ばつが多発する傾向が強まっている。
- ・ また、東海・東南海・南海地震など大規模地震の発生が予想される。
- ・ 複数の災害の同時発生も視野に入れた、大規模災害に対し壊滅的な被害を抑制するため、河川、砂防、海岸、ダム、道路、港湾等の社會資本を強化する。
- ・ 高潮や津波に対しては、被害の未然防止、防災体制の構築、迅速な避難の実施といった避難・警戒体制の強化を合わせて講じ、ハード・ソフトが一体となった総合的な防災機能を強化する。
- ・ さらに、建築物の耐震改修を推進するとともに、人的被害を抑制するため避難路及び避難場所を確保する。

### 被災後の迅速な復興を可能にする社會資本を整備し広域的な防災体制を強化する

- ・ 中部地方は我が国を代表する港湾・空港施設や、日本の大動脈を担う東名・名神高速道路、東海道新幹線などの基幹的社會資本が集中している。
- ・ これらの社會資本が大規模災害によって機能不全に陥ったり、壊滅的な被害を受けるとがないうち、広域的な防災体制を強化しつつ、耐震性の強化や代替性の確保、幹線道路などの交通ネットワークの欠落区間の解消などに配慮し、被災後の迅速な復興が可能な社會資本の整備・更新を行う。

### 防災文化を持つ災害に強い地域をつくる

- ・ 防災意識が暮らしの中の文化として溶け込むレベルにまで浸透するよう、災害情報の共有の働きかけ、自主防災組織の強化、受け手情報を充実するためのシステムの構築等を行い、災害に強い地域づくりを進める。

### 土地利用の誘導により災害に強い地域を形成する

- ・ 我が国全体で人口が減少していく少子化傾向を積極的に受け止めて、これまで人口増加に伴って生じてきた災害に脆弱な土地利用を適正な状態に戻す必要がある。このため、災害の起こりやすい地域の土地利用制限や安全な地域への住み替え・住み方の誘導など戦略的な土地利用の誘導により、災害に強い地域を形成していく。

### 主要プロジェクト

#### 風水害による被害の抑制

- 【主な事業内容】
- ・ 水害の防止・軽減に備えた河川整備
  - ・ 既存ストックを活用した洪水調節施設
  - ・ 津波・高潮に備えた防潮堤整備、津波・高潮防災拠点の整備
  - ・ 土砂災害対策に備えた砂防施設の整備

#### 渇水による被害の抑制

- 【主な事業内容】
- ・ 導水路等を活用した利水施設の総合運用
  - ・ 安定供給可能なダム等利水施設の整備・運用
  - ・ 水利用の見直しによる水利用体系の再構築

#### 地震に強い基幹社會資本の強化

- 【主な事業内容】
- ・ 災害時の代替路確保のための広域幹線道路網の整備(第二東名・第二名神等)と耐震性の強化
  - ・ 広域防災拠点の整備、緊急輸送道路及び鉄道施設等の耐震性強化
  - ・ 地震・津波の被害を最小限に抑える港湾・空港・海岸の施設面での強化と住民や就業者、来訪者の安全を確保する機能の強化
  - ・ 都市施設等の耐震性の推進

#### 災害に強い地域づくり

- 【主な事業内容】
- ・ 関係者間の情報管理・共有体制の整備
  - ・ 緊急情報提供システムの整備
  - ・ 自主防災組織の強化や意識向上のための普及啓蒙活動の展開や協働体制の確立
  - ・ 危険度マップ(富士山・洪水・濁水災害予測地図等)による自主防災意識の普及啓蒙
  - ・ 迅速な避難を可能とする、避難路等の整備
  - ・ 避難場所の確保など「道の駅」の防災拠点化

#### 土地利用の適正化による被害軽減

- 【主な事業内容】
- ・ 市街地の計画的縮減と生活環境の再編



矢作川豊田防災拠点



東海道路震災情報共有システム  
洪水災害予測地図(ハザードマップ)  
の作成イメージ



## 『健康で美しく、人にやさしい圏域(健康で美しい国土の回復)』

基本戦略(50年スパンで取り組む政策の主題)

### 環境への負荷を軽減し、国土の健康を回復する循環型の社会を構築する

- ・ 高齢化や人口減少が今後さらに進展していく中で、中山間地域においては森林・農地の荒廃が急激に加速していくことが懸念される。これは、単に水源地から河川・海洋までの水・物質循環システムを荒廃させるだけでなく、我が国の食糧自給率をもより深刻化させる恐れがある。今後は、水源地や伊勢湾等に注ぐ流域圏に施策の範囲を広げ森林や農地の保全を図り、水・物質循環システムの再構築を進め、国土の健康回復を図る。
- ・ 一方、廃棄物処分場の逼迫や資源の枯渇が懸念される中、循環型社会の構築、環境負荷のない社会の実現が世界の必須課題となる。こうしたことから、より広範な廃棄物に対する静脈物流拠点の整備や静脈物流体系の構築、物流の環境負荷の軽減、住宅・建築物における省エネルギー化の推進等を図り、負荷ゼロ社会を目指す。

### 快適で人と環境にやさしい都市交通社会を目指す

- ・ 少子高齢社会に対応する交通社会を築くことはもちろん、地球環境問題の観点から、運輸部門における環境負荷軽減が大きな課題となっている。特に道路等交通基盤整備や公共交通機関の利便性向上等ハード・ソフトの連携を通じて適切な交通機関分担を図り、CO<sub>2</sub>の排出抑制に積極的に取り組む、環境にやさしい交通社会の実現を目指す。
- ・ 交通政策においては、幹線道路等の交通事故対策や交通機関・施設のユニバーサルデザイン化(誰もが使いやすい設計)の推進はもちろん、環状道路等幹線道路網の整備やITS(高度道路交通システム)を活用した円滑な交通体系の確立、公共交通機関の利便性向上、環境負荷の少ない新たな移動手段や省エネルギー型の移動手段の積極的な導入等を重点的に進める。
- ・ このほか、ヒートアイランド問題や大気騒音問題、近年関心の高まっている公共交通の安全性や交通安全問題など、健康な都市生活を脅かす問題にも対処しつつ、交通政策と一体となったまちづくりを行い人と環境に優しい地域社会の形成を目指す。

### 美しい風土・風景と良好な景観を回復・創造する

- ・ 地域が本来持っていた原風景や美しい景観、歴史的な街並みが喪失の危機に瀕している。また、コンパクトなまちづくりが志向される中で、まちなかの景観形成や無理な拡張開発がなされてきた都市外縁部をどのように再生するかが問われており、美しい風土・風景の回復と景観形成は景観政策における今後の重要な課題となる。
- ・ 地域固有の歴史・文化の保全を図り、地域固有の自然や歴史的な街並み等を活かした景観形成など地域の魅力を高めしていくことが重要。このため、地域が主体となって進める景観を意識したまちづくりなど、良好な景観の創造に資する取組みを支援するとともに、生活圏における水辺や緑地の再生・保全を促進し、後世に遺す美しい風土づくりを行う。

### 主要プロジェクト

#### ●森林から沿岸域までの水・物質循環機能を再構築

##### 【主な事業内容】

- ・ 森林から海に至る水・物質循環再構築(東三河地域における地域戦略プラン等)
- ・ 水産資源の回復も視野に入れた流域・沿岸域の健康回復(伊勢湾・駿河湾再生等)
- ・ より広範な廃棄物に対する静脈物流ネットワークの構築(静脈物流拠点の整備等)

#### ●人と環境にやさしい都市空間・交通システムの形成

##### 【主な事業内容】

- ・ コンパクトな都市構造への転換
- ・ 交通施策と一体となったまちづくり(人にやさしい交通結節点の整備、都心部へのトランジットモール(歩行者と公共交通機関のみが通行できる道路)の導入、公共交通の利便性向上等)
- ・ 省エネルギー型・環境配慮型の住宅・建築物(グリーン庁舎化(環境保全対策の模範となる官庁施設)、省エネルギー型住宅等)の普及促進
- ・ 次世代エネルギーの積極的な導入
- ・ 環状道路等幹線道路網の整備による地域間移動の円滑化
- ・ ITS(高度道路交通システム)を活用した環境にやさしい交通社会の構築
- ・ 環境負荷の少ない移動手段、省エネルギー型の移動手段の導入推進
- ・ 交通事故対策の推進
- ・ 高齢者等交通弱者にやさしい交通サービスの実現
- ・ 都市圏における円滑な総合交通体系の推進
- ・ 連続立体交差事業など交通円滑化の推進
- ・ 自転車走行空間の創造

#### 地域特性を活かした景観形成

##### 【主な事業内容】

- ・ 生活圏における水辺や緑地の再生・保全
- ・ 地域特性を活かした景観整備
- ・ 歴史的なまちなみの在する地区や都市郊外部における景観形成
- ・ 景観計画区域の街並み整備等や幹線道路の無電柱化の推進、沿道の屋外広告物の規制

#### 「国土マインド」の育成

##### 【主な事業内容】

- ・ 地域への愛着心や環境貢献に対する豊かな価値観を地域社会に育んでいくための、産学官連携による中部独自の人材育成プログラムの創設と展開
- ・ 総合的な国土学習システムの構築、体験型学習(エクスカーション等)の展開



水源地ビジョン  
徳山ダム建設事業  
揖斐川水源地地域ビジョン



都市圏交通円滑化総合計画



エクスカーションの展開

将来像の実現に向けた圏域整備のあり方(戦略的社會資本整備のあり方)

# 『国際的に高い産業競争力を有する圏域(産業の国際競争力を高める社会資本整備)』

基本戦略(50年スパンで取り組む政策の主題)

- **産業競争力を高める産業・物流拠点、情報機能の強化を図る**
  - 中部は我が国のものづくりセンター、産業首都として、これまで以上に我が国経済を支えることが期待されている。このため、背後地域に集積した高度な産業機能を維持・向上させるとともに、伊勢湾スーパー中核港湾や中部国際空港のソフト面・ハード面でのより一層の機能強化による時間短縮、コスト圧縮など国際競争力の向上に資する社会資本の充実を図る。
  - また、港湾・空港を中心とした「人・モノ・情報」が集まる拠点について、高度物流拠点(ロジスティクスハブ)：臨海部開発余地の活用、港湾や空港と一体となり、物流ネットワークと効率的な接続を果たすことで、センター機能を発揮するIT化した物流拠点)の推進とともに、中部地域の産業面でのポテンシャルを活かし、産業のグローバル化に対応できる「産業・物流・情報センター」としての機能強化を図る。
  - さらに、世界の産業・物流・情報センターとしての信頼性・安定性を確保するため、港湾・空港の耐震強化等を推進する。

## ●国際競争に打ち勝ち高速度交通ネットワークの整備と結節を強化する

- 中国等への中部企業の進出や、東アジア諸国との自由貿易圏の形成が目指される中で、東アジア諸国との連携・協調を図ることも重要な方針である。北東アジアとの間で翌日配送が可能なSCM(サプライ・チェーン・マネジメント)：供給者から消費者までを結ぶ、開発・調達・製造・配送・販売の一連の業務の効率化を追求する経営戦略)を実現し、東アジア圏内でジャスト・イン・タイムの(必要となるものを必要ときに必要だけ供給できる)物流ネットワークを形成することが必要である。そのため、港湾・空港といった国際ゲートウェイと道路・鉄道ネットワークとの結節を強化し、陸・海・空のモード間の円滑で迅速な接続を実現するとともに、時間短縮・物流コストの圧縮を図る。
- 特に、国際標準のコンテナが積み替えずに国際ゲートウェイと主要物流拠点間を輸送できる道路ネットワークの構築やITS(高度道路交通システム)等の活用による交通円滑化を図り、陸上交通網における物流コストの大幅に低減する。
- さらに、災害発生後においても産業が壊滅的な被害を受けないよう、道路・鉄道ネットワークの耐震強化や代替性の確保などにより災害に強いネットワークを確保する。

## 世界の産業拠点都市を形成し、人材・知能の集積による国際研究拠点を構築する

- 中部国際空港の開港や世界企業の海外部門の名古屋への移転などを追い風として、中部が国際的に中枢性と発信力を備えた圏域へと飛躍を遂げるためには、国際的な企業活動や国際交流に対応し得る人材の集積を図るとともに、中部地方の技術集積を基盤としたロボット産業やナノテク分野・環境産業等の次世代産業を産官学が連携し人材育成や知能の集積・成長を継続的に図ることが重要である。
- このため、国際的な企業活動や交流に対応し得る世界水準の商業・宿泊・イベント・コンベンション(国際的な催事)機能の強化を図り、国際都市にふさわしい魅力ある都市を形成する。併せて、高速度交通網の強化を通じて首都圏・近畿圏との一体化を図り、情報発信機能を強化する。

主要プロジェクト

## ●伊勢湾における産業・物流・情報センター化の推進

- 【主な事業内容】
  - 伊勢湾スーパー中核港湾におけるソフト面・ハード面でのより一層の機能強化(大水深バース(岸壁)の整備、自動化・IT化等による貨物処理能力の向上、24時間フルオートン等をはじめとする高付サービスの強化、基幹航路の充実)
  - 中部国際空港の拡充(滑走路の延伸・新設、真の24時間化)
  - 空港アクセス道路の代替性確保
  - 産業を支える陸上ネットワークの強化(道路ネットワークの拡充・多重化、ITS(高度道路交通システム)の積極的導入、鉄道貨物ネットワークとの結節強化や利用拡大)
  - 国際ゲートウェイに隣接した高度物流拠点(ロジスティクスハブ)：臨海部開発余地の活用、港湾や空港と一体となり、物流ネットワークと効率的な接続を果たすことで、センター機能を発揮するIT化した物流拠点)の形成

## 広域展開を図る高速度交通網の整備

- 【主な事業内容】
  - 第二東名・第二名神の整備
  - 中部国際空港の拡充(滑走路の延伸・新設、真の24時間化)
  - 中央リニア新幹線の整備
  - 安全性確保、テロ等への対応

## 物流を支える交通ネットワークの強化

- 【主な事業内容】
  - 高速性、安全性、安定性が確保された陸・海・空一貫物流ネットワークの整備
    - 伊良湖水道などの国際幹線航路の機能強化
    - 国際物流基幹ネットワーク(広域幹線道路網・国際標準コンテナへの対応)の整備
    - 国際標準コンテナの大量輸送を担う貨物鉄道輸送力の整備
  - ITを積極的に活用した物流ネットワーク(高規格幹線道路網等)・物流センターの拡充・高度化
  - 安価な建設・管理コストで運用できるETC専用インターチェンジ(スマートIC)設置による高規格幹線道路の利便性確保
  - 陸・海・空にわたる耐震強化や代替性の確保

## 国際都市機能の強化

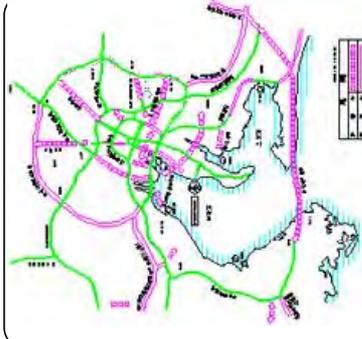
- 【主な事業内容】
  - 名古屋圏におけるオフィス・商業・宿泊・コンベンション(国際的催事)機能の整備
  - 都市再生による魅力ある都市への変革
  - 国際都市にふさわしい情報発信機能の強化
  - 国際的に目標とされるような、トップクラスの教育・研究機関等の創設



高度物流拠点(ロジスティクスハブ)：臨海部開発余地の活用、港湾や空港と一体となり、物流ネットワークと効率的な接続を果たすことで、センター機能を発揮するIT化した物流拠点)



高速性、安全性、安定性が確保された陸・海・空一貫物流ネットワーク)



名古屋圏自動車専用道路網図 13

# 『世界的な交流の中で新たな活気が育まれる圏域(空港開港・万博開催による国内外の交流の拡大)』

基本戦略(50年スパンで取り組む政策の主題)

**先端技術の集積・環境技術の連携を深める世界メッセを持続的に発展させる**  
 ~ 環境産業技術の多国籍ネットワークの核となる世界メッセを実現 ~

- ・ 国際会議の開催など国際交流拡大のためのホテル等受入容量強化  
 ~ 中部国際空港の開港、万博の開催など、中部地方において世界規模の本社部門上がり本格的な世界戦略が舞を閉けようとしている。そのよう中、世界企業の本社部門が名古屋市内に移転するなど、世界企業の集積も始まつつあり、まさに中部が一つの地方から、中核性と発信力を備えた地域へと変貌を遂げる千載一遇の機会が到来している。また、優れた技術集積を持つ中部が、万博の理念を継承し、先端的な環境産業の面で世界をリードしていくことが期待されている。
- ・ このため、名古屋において将来の国際的な企業活動や交流に対応し得る世界水準の商業・宿泊・イベント・コンベンション(国際的な催事)機能の強化を図り、国際的なネットワークの核となる世界メッセを継続的に開催していく。
- ・ 万博の理念を継承すべく、環境に関する技術集積・交流・情報発信及びビジネスの拠点として、常設する「エコメッセ」の実現が期待される。
- ・ また、アフターコンベンション(催事時に催される見学・観光)機能として、国際的な魅力を備えた観光拠点を整備する。
- ・ さらに、各地で外資系企業の進出が増えつつあることに鑑み、今後のポーターレス社会の更なる進展を踏まえて、外国人就業者及び子女の生活を支えるため、教育システムを含めて国際化を支える土台としての社会サービスを充実させる。

**交流拡大を促す高速性・快適性・安全性に優れた交通体系をつくる**

- ・ 3大都市圏の連携を強化することで世界有数の拠点性を持った新たな圏域を確立することが重要である。このため、中央リニア新幹線により、わが国を代表する3大都市圏間の移動時間をさらに短縮すると、首都圏への半日交通圏を実現し交流拡大を図る。また、第二東名・第二名神の整備や中部国際空港の拡充など高速化された国内外にわたる交流基盤を確立するとともに、交通の安全性を確保する。
- ・ 領域連携の面では、交流拡大に向けた施策として特に北陸圏を含めたより広域的な交流圏域の形成を図る。
- ・ また、リニモ(HSST)やガイドウェイバスの整備等を通じ、「安全・安心・環境にやさしい新交通システム等」先進的なモデル交通圏域を形成する。

**自然・歴史・産業集積等の地域資源を活用し、観光地としての中部の魅力向上**

- ・ 中部の代表都市としての魅力ある名古屋へのイメージ転換  
 ~ 歴史・文化・自然など地域資源を対象にした観光が、人々の余暇活動において着実に位置づけを高めつつあるが、中部は産業観光資源をはじめ自然・歴史・文化など独自の地域資源を多数有しており、都市農村交流にも優れているが、観光資源が広く点在しており、連携と魅力の面で十分な誘客力を有しているとは言いがたい。国内外における認知度も低い。このため、優れた観光資源を有する観光地間を高速で、快適に結ぶ道路ネットワークの充実及び公共交通ネットワークの整備・改善を行うことにより観光地の周遊性・回遊性を高めるとともに、景観に優れ、観光資源となるような魅力を備えるまちなみや道路の整備を進める。
- ・ また、観光交流圏の計画・整備を通じて、地域が主体となった観光地づくり・まちづくりを進めるとともに、地域づくりを担う人材を育成する。
- ・ その上で、国内外から認められる観光地として地域の磨き上げをおこなうとともに、国内外に向けて積極的に観光地の魅力や周遊性のよさを情報発信する。
- ・ 中部の玄関口である名古屋において、都市の魅力向上させ、来訪者を魅了する都市としてイメージ転換を図る。

主要プロジェクト

**日本を代表する商業・宿泊・コンベンションへの機能強化**

- 【主な事業内容】
- ・ 名古屋駅地区における商業・宿泊・イベント・コンベンション機能の整備
- ・ アフターコンベンション機能の強化
- ・ 国際観光交流拠点の整備
- ・ 国際化に対応した社会サービス(行政サービス、教育・医療等生活支援機能充実)の充実

**高速交通網の整備**

- 【主な事業内容】
- ・ 第二東名・第二名神の整備(再掲)
- ・ 中部国際空港の拡充(滑走路の延伸・新設、真の24時間化)(再掲)
- ・ 中央リニア新幹線の整備(再掲)
- ・ 安全性確保、テロ等への対応(再掲)
- ・ 静岡空港及びアクセス道路の整備

**観光地間を結ぶ快適な交通ネットワークの整備**

- 【主な事業内容】
- ・ 観光地ネットワークの構築(観光地間を結ぶ地域高規格道路網等の整備)
- ・ 景観・観光を楽しむシーニックバイウェイ(寄り道しながら観光を楽しむ景観性に優れた道路)の整備
- ・ 観光地間及び観光地内の公共交通の利便性向上
- ・ 質の高いリアルタイム情報の提供

**地域資源を活かした観光交流圏の形成**

- 【主な事業内容】
- ・ 国際ゲートウェイ名古屋港のにぎわい創出
- ・ 都心の快適な水辺空間の創造を図る堀川・中川運河の再生
- ・ 伊勢神宮の遷宮・名古屋城築城400周年に向けた観光交流
- ・ 観光交流圏の計画・整備
- ・ 観光施設のエコバーサルデザイン(誰もが使いやすい設計)化
- ・ 産業観光などにおける観光資源の発掘・連携
- ・ この地域ならではの観光資源の世界的ブランド化(魅力ある観光資源を広域的に組み込んだ旅行商品の開発)
- ・ 海外向けの観光PR強化(中部における周遊ルートのごルデンルート化)
- ・ 地域主体のまちづくりと担い手の育成や教育過程の拡充



半田市ビール工場・赤煉瓦の建造物を活かした産業観光の例



地域高規格道路網の整備



中部地方の周遊ルートのごルデンルート化

### 1. 選択と集中

21世紀の社会資本整備については、財政制約を前提に、国民ニーズや国内外の潮流等を踏まえながら、従来にもまして施策・プロジェクトの優先度と工程を明確化し実行していくことが重要である。また、地域内における創意と工夫の競争を通じた選択と集中を同時並行で進めながら、全体として地域の自主性と創意工夫に満ちた社会資本整備を図ることも、より効果的な社会資本整備を図るうえで極めて重要な姿勢である。

### 2. 自助・共助・公助による協働の実現

きめ細かいことは個人が、重要な骨格は行政が行うという観点で、防災をはじめとして国土づくり、地域づくりにおいて行政と住民との関わりがあり方、すなわち、自助・共助・公助の役割分担を見直し、地域の多様な主体が主体的に取り組み流れを形成していくことが重要である。

社会資本の整備や維持管理においても、民間活力・ノウハウの積極的導入や、住民・企業・行政の協働を実現することが必要である。

### 3. 適正な国土の形成

山間部については、森林の荒廃や農地の耕作放棄が進むなど農林業の衰退が進んでおり、将来的には農村そのものが消滅する地域も発生すると言われている。こうした事態を放置した場合、山間部の持つ水源地としての役割や健全な水・物質循環維持の役割そのものも脅かされかねない。

こうしたことから、今後の国土計画においては、都市部に加え、こうした山間部の役割も確実に果たされるような国土管理のあり方を検討し、適正な国土の形成を図ることが重要である。

### 4. 新たな圏域の認識

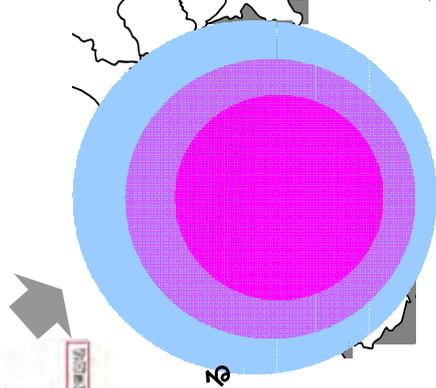
中部地方の環境の保全・再生・創造という観点からは、圏域として、中部という枠組みを超え地勢や水系等の自然的条件を考慮する必要があるが、さらに、社会・経済の発展を図る観点からは、中部、北陸、近畿といった既存の枠組みを超えて、複数拠点からなる共に豊かな地域づくりを旨とし、地域の発展の歴史や経済面のつながり、人的交流や情報圏域などを考慮する必要がある。

今後中部地方が目指すべき国土形成のあり方を論じるには、北陸や近畿圏も視野に入れ、さらに広域的な圏域のあり方について検討し、改めて圏域を認識することが必要である。

### 様々なサービスからみた圏域の現状



より広域的な視点で  
圏域を考えていく必要がある



## 【参考資料】50年後の社会を取り巻く状況

### 世界

#### 人口問題

世界全体：61億人(2000)→91億人(2050年)・・・1.5倍  
アジア：37億人(2000)→52億人(2050年)・・・1.4倍

出典：国連「World Population Prospects, The 2002 Revision」

#### ◇経済

##### ○グローバル化

世界的なFTAの動き  
経済圏の3極化：東アジア、欧州(EU)、北米(NAFTA)が世界経済の8割(2000年ベース)を占める

##### 中国をはじめとする

##### 東アジア諸国の更なる経済発展

中国の経済成長(GDP)：  
1兆ドル(2000年)→14.2兆ドル(2030年)

出典：二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会「新しい国のかたち」二層の広域圏を支える総合的な交通体系」(H17年5月)

### 国内

#### 人口問題

総人口の減少  
2006年(1.28億人)をピークに減少→1.08億人(2050年)  
人口構成の変化(少子高齢化)：(2006年→2050年)  
年少人口(比率)：1,800万人(14%)→1,100万人(11%)・・・39%減  
生産年齢人口(比率)：3,400万人(66%)→5,400万人(54%)・・・36%減  
老年人口(比率)：2,600万人(21%)→3,600万人(36%)・・・38%増  
人口分布の変化(二極化)  
人口規模の大きい都市圏 → 増加  
人口規模の小さい地域 → 減少(低密度・無居住地域の拡大)

出典：国立社会保険・人口問題研究所「日本の将来推計人口(H14年1月)」

#### ◇経済

##### ○低成長基調

実質GDP成長率：0.3%(2010年代)→0.2%(2040年代)

出典：内閣府「経済財政白書」(H15年度)

##### ○労働力の減少

##### 東アジアとの関係が強まる

出典：二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会「新しい国のかたち」二層の広域圏を支える総合的な交通体系」(H17年5月)

#### 地球環境問題

##### ○地球温暖化

平均海面水位：1.4～5.8 上昇(1990→2100年)  
平均海面水位：9～88cm 上昇(1990→2100年)  
二酸化炭素排出量の予測(2000年→2100年)：  
先進国は横ばい、開発途上国では約5倍に増加

出典：環境省「環境白書」他

##### ○エネルギー事情

世界のエネルギー資源の可採年数：  
石油：41年(2002年末時点)、石炭：204年(2002年末時点)  
天然ガス：61年、ウラン：61年(2001年1月時点)  
世界のエネルギー需要：66%増加(2000→2030年)  
アジアのエネルギー需要：倍増(2000→2030年)

出典：資源エネルギー庁ホームページ他

##### ○食糧事情

人口増加に伴う世界的な食糧危機の深刻化  
異常気象等による深刻な食糧不足の発生

出典：国連食糧農業機関

#### 環境問題

##### ○地球温暖化

6～8月の日平均気温：3.0～4.2 上昇  
真夏の日の増加：50～70日  
降水量の増加：17～19% 上昇(→2100年)  
温室効果ガスの削減目標(京都議定書)：  
1990年(12.4億トン)比6%減  
1990年(12.4億トン)比16%減  
1990年(12.4億トン)比20%減  
→11.6億トン(2012年)・・・実質-14.3%

出典：国立環境研究所「地球温暖化が日本に与える影響について」(H17年1月)、環境省「環境白書」

##### ○エネルギー事情

高い海外依存率

石油依存度の低下：石油71.9%(1970年)→49.4%(2001年)

出典：資源エネルギー庁ホームページ他

##### ○食糧事情

耕作放棄地の増加

食糧自給率の低下：

73%(供給数量ベース、1965年)→40%(同、2003年)

出典：農林水産省「食料・農業・農村白書」

## 提言に寄せるメッセージ

小笠原朝委員(日本政策投資銀行東海支店長)



地域としての経済的自立をいかにして持続・発展させていくかという視点で議論に参加させて頂きました。50年後の中部が、世界中の人々から信頼を寄せられる、安心・安全・快適なインバウンジョン「多発地帯」となっていることを期待してやみません。

桑田宜典委員(財)岐阜県民ふれあい協会会長兼理事長)



少子高齢化、地球温暖化、食糧危機など対処すべき課題が山積している時期に、中部の将来像を構想することは極めて意義あることであり、この提言が着実に実現されて中部の均衡ある発展と国内外との経済活動的交流が拡大していくことを切望します。

谷岡郁子委員(中央女子大学学長)



三世紀にわたって自然をねじ伏せることに知恵とエネルギーを駆使してきた人間が、自然といかに共生しえるかという新たな挑戦に転じる時代がきています。本提言は、その試みとして未解決や未熟を抱えながらも、真正面から新たな国土づくりに取り組む第一歩を踏み出そうとするものだと思います。これからの展開を期待したいと思います。

東惠子委員(東海大学短期大学部教授)



地球環境問題を国際協力のもと取り組むことの大切さを、中部国際空港「開港」愛、地球博「開催」の時期に、国内外の方々のアンケータによる意見や度重なる各地域での討論会を重ねた本提言は、幅広く、またきめ細かい意見を網羅し充実したものとしてまとめられました。特に、多様な自然地形や歴史・文化を豊富に持つ中部地域の景観は、地域環境の美しさを享受し、都市の環境を守り育て創ることに誇りを感じる人々の暮らしがりの自画像となるでしょう。ここに生きる人たちの協働による地域づくりの真のゆたかさを美観できる指標と確信しています。

水尾衣里委員(名城大学人間学部助教授)



セントレアの開港と愛・地球博で大交流時代の扉が開かれ、中部に大きな注目が集まっています。このチャンスをとらえ、卓越したモノづくり技術の集積するこの地域は、万博の理念でもあられる環境と産業を結びつけ、環境産業で発展し世界をリードしていく地域へと飛躍していくことが可能だと考えています。この提言が中部の発展の一助になることを願っています。

箕浦清進委員(株)ZIP-FM代表取締役専務)



名古屋はこれまで未曾有の好循環のなかにある。しかしそれが永久に続くものではないことは明らかです。経済が動く前に将来に向けての処方箋を提言された50年先により豊かで住みやすい中部になることを祈る。

## 50音順

興野信宏委員(中京大学総合政策学部部長)



中部圏は、国際博で多くのことを吸収し蓄積してきた。歩みを留めることなく、それらを次の世代に生かす活動に取り掛からなければならぬ。提言が、その良き指針になることを願っています。

鈴木修委員(スズキ(株)取締役会長)



中部国際空港開港、伊勢湾岸道・東海環状道の開通、愛・地球博、さらには第二東名と日本のまんなか、中部地方は活気に満ちています。浜松もその一部として、また中部と関東を結ぶ掛橋として貢献していきたいと考えています。

中村幸昭委員(株)鳥羽水族館名誉館長)



中部圏の10年後を予測するに当たっては世界の中の日本、アジアの中の日本などグローバルな視点で考えることが重要です。各委員のさまざまな異なる提言を整理するため岩盤に寄りまとめていただいた事務局に深く感謝したい。

松尾総委員(社)国立大学協会専務理事(財)科学技術交流財団理事長)



社会資本は、100年先の長期スパンで捉えたグラントデザインを基に、教世代を通して知識・知恵を結集し、価値観を共有して進めていくことが重要です。そして、こういった国土づくりで国造りを進める時を迎えています。真の豊かさを実現するために、特徴ある視点的な都市域が互いに連携することが必要です。そして、こういった国土づくりを丁寧に着々と進めることで活力を維持しつつ美しさを現できるものと考えます。国土を空間・時間的に調和をもって捉えるキーワードとして「縮小」に注目すべきです。

水谷研治委員(中京大学大学院教授)ジェニス・イノベーション研究科長)



恵まれた中部が我が国全体のために果たすべき役割は大きい。将来の国民がより幸せになることを念願して提言をまとめたつもりである。提言を実現するためには我々の満々たる意欲が必要であり、その基本として愛国心が重要であると痛感している。

渡辺哲昭委員(トヨタ自動車(株)取締役社長)



モノづくり企業から見た近未来社会は、「再生・循環型社会」、「IT社会」、「成熟した人間社会」であります。本提言は、それらを含め中部地域の目指すべき姿をまとめたものであり、今後産官学が一体となって実現していきたいと思っております。

# まんなか懇談会ポスト万博宣言

～ テイクオフ中部 2005 ～

国土の健康回復を実現する中部のモノづくり

最終とりまとめ

平成 17 年 9 月

国土交通中部地方有識者懇談会

(まんなか懇談会)

## はじめに

- ・ 本提言は、懇談会における活発な議論のほか、万博で当地を訪れた国内外の多くの人々と意見交換を経て絶えず修正しながら練り上げたものです。
- ・ 万博が成功裏に終了し、国内外の大交流がもたらされました。得られた多くの成果を全国、そして海外に広く行き渡らせて、世界の持続可能な発展につなげることが、万博開催地としての責務と考えます。また、万博とあわせて整備された空港や道路などのインフラを有効に活用して新たに中部地方の持続的な飛躍を遂げることが、国土の健康回復に寄与するものと思います。中部地方が万博の成果を生かし、新たな地域づくりの方針を全国に発信するまたとない機会です。
- ・ 提言は、一言でいえば『国土の健康回復を実現する中部のモノづくり』です。安全な社会と安心な暮らしを実現し、自然豊かで、美しく、国際的に魅力ある地域づくりを進め、環境産業（持続可能な社会を実現する製造業等）による国際競争力の高い世界拠点を形成しようとするものです。
- ・ すなわち、この圏域は、産学官の連携による最先端の技術を集積し、世界メッセや産業観光を通じて世界の中心的な役割を果たそうとするものです。
- ・ これを実現するためには、その支えとなる戦略的なインフラ整備が不可欠です。
- ・ 日本のまんなかに位置する中部という捉え方で、国土を思う心、すなわち国土マインドをもって国土をつくり、モノづくりマインドをもって社会・経済を支え、観光の心で大交流時代の中核圏域になろうとの思いが結実したものです。



平成 17 年 9 月

「国土交通中部地方有識者懇談会」

座長

須田 勇

# 目次

## 序章

1. 提言の狙い.....	1
2. 検討経緯.....	1
3. 提言に寄せるメッセージ.....	3

## 第1章 50年後の中部を取り巻く状況と目指すべき将来像

1. 50年後の社会を取り巻く潮流.....	4
(1) 世界の動向.....	4
(2) 国内の動向.....	8
2. 回避すべき問題.....	14
(1) 大規模災害の発生.....	14
(2) 交通機能の麻痺による社会活動の低下.....	14
(3) 自然環境・生活環境の悪化.....	15
(4) エネルギー危機.....	16
(5) 食糧危機.....	16
(6) 産業競争力の減退.....	17
(7) 国土マインドの低下がもたらす社会の停滞.....	17
3. 目指すべき地域の考え方.....	18
(1) 圏域形成の基本理念.....	18
①安全・安心の実現.....	18
②万博の理念の継承.....	19
③持続可能な社会を実現する産業の集積.....	19
④国内外の交流の拡大.....	20
(2) これからの中部の発展戦略.....	21

## 第2章 将来像の実現に向けた圏域整備のあり方（戦略的社会資本整備のあり方）

1. 安全な国土と安心できる暮らしを実現する圏域.....	22
（安全・安心を支える社会資本整備）	
(1) 大規模災害に対し壊滅的な被害を抑制する社会資本と避難・警戒体制を強化する...23	
(2) 被災後の迅速な復興を可能にする社会資本を整備し広域的な防災体制を強化する...26	
(3) 防災文化を持つ災害に強い地域をつくる.....28	
(4) 土地利用の誘導により災害に強い地域を形成する.....29	
◇主要プロジェクト.....	30

2 . 健康で美しく、人にやさしい圏域 .....	39
(健康で美しい国土の回復)	
(1) 環境への負荷を軽減し、国土の健康を回復する循環型の社会を構築する.....	40
(2) 快適で人と環境にやさしい都市交通社会を目指す .....	42
(3) 美しい風土・風景をと良好な景観を回復・創造する .....	44
◇主要プロジェクト .....	46
3 . 国際的に高い産業競争力を有する圏域 .....	54
(産業の国際競争力を高める社会資本整備)	
(1) 産業競争力を高める産業・物流拠点、情報機能の強化を図る .....	55
(2) 国際競争に打ち勝つ高速交通ネットワークの整備と結節を強化する.....	56
(3) 世界の産業拠点都市を形成し、人材・知能の集積による国際研究拠点を構築する ..	58
◇主要プロジェクト .....	59
4 . 世界的な交流の中で新たな活気が育まれる圏域 .....	65
(空港開港・万博開催による国内外の交流の拡大)	
(1) 先端技術の集積、環境技術の連携を深める世界メッセを持続的に発展させる .....	66
(2) 交流拡大を促す高速性・快適性・安全性に優れた交通体系をつくる.....	68
(3) 自然・歴史・産業集積等の地域資源を活用し、観光地としての中部の魅力を 向上する.....	70
◇主要プロジェクト .....	73
<b>第3章 課題</b>	
1 . 選択と集中.....	81
2 . 自助・共助・公助による協働の実現 .....	81
3 . 適正な国土の形成 .....	81
4 . 新たな圏域の認識 .....	81

#### 参考資料

- 50年後の社会を取り巻く状況
- 国民各層の意見集約結果

## 序章

### 1. 提言の狙い

2005年、万博が開催され、世界各国、全国各地から多くの方々が中部を訪れた。中部地方では、万博の開催に合わせて中部国際空港をはじめ様々な社会資本が整備され、日本のまんなかに位置する強みをいよいよ発揮できるようになろうとしている。いわば、2005年は中部の新しい飛躍に向けた元年といえる。

本提言は、50年先、あるいは100年先を念頭におきながら、今後30年ないし50年において目指すべき圏域の姿や中部が担う役割を提示するとともに、その実現に向けてこれから何を為すべきかということを提言するものである。

### 2. 検討経緯

本提言は、今後の社会資本整備のあり方、国土交通行政のあり方全般を含め中部の目指すべき方向などに関し、有識者の立場で議論をおこなう組織として設置された「国土交通中部地方有識者懇談会（通称：まんなか懇談会）」（座長：須田 寛 東海旅客鉄道（株）相談役）の中で検討をおこない、ここにとりまとめたものである。

#### 検討体制

#### 国土交通中部地方有識者懇談会委員名簿（五十音順、敬称略、 印：座長）

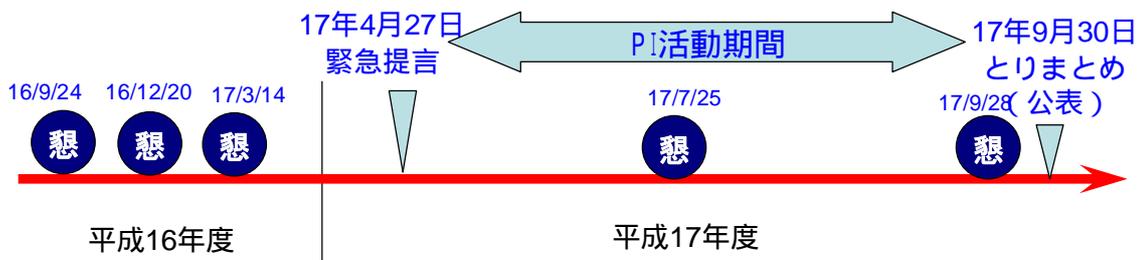
おがさわら あきら 小笠原 朗	日本政策投資銀行東海支店長	おくの のぶひろ 奥野 信宏	中京大学総合政策学部長
くわだ よしのり 桑田 宜典	(財)岐阜県民ふれあい会館会長兼理事長	すずき おさむ 鈴木 修	スズキ(株)取締役会長
◎ すだ ひろし 須田 寛	東海旅客鉄道(株)相談役	たにおか くにこ 谷岡 郁子	中京女子大学学長
なかむら はるあき 中村 幸昭	鳥羽水族館名誉館長	ひがし けいこ 東 恵子	東海大学短期大学部教授
まつお みのもる 松尾 稔	(社)国立大学協会専務理事、(財)科学技術交流財団理事長	みずお えり 水尾 衣里	名城大学人間学部助教授
みずたに けんじ 水谷 研治	中京大学大学院教授ビジネス・イノベーション研究科長	みのうら ひろゆき 箕浦 啓進	(株)ZIP-FM 代表取締役専務
わたなべ かつあき 渡辺 捷昭	トヨタ自動車(株)取締役社長		

## 主な検討経緯

- 平成16年 9月24日 第8回国土交通中部地方有識者懇談会（まんなか懇談会）
- ・ 2005年を起点とした、中部地方の中長期的な発展戦略について
- 平成16年 12月20日 第9回国土交通中部地方有識者懇談会（まんなか懇談会）
- ・ 提言書とりまとめ方針について
  - ・ 提言の構成と施策展開の考え方について
- 平成17年 3月14日 第10回国土交通中部地方有識者懇談会（まんなか懇談会）
- ・ 「まんなか懇談会 緊急提言『万博後、中部の目指すべき方向を問う！』」について
- 4月27日 第10回国土交通中部地方有識者懇談会（まんなか懇談会）
- ・ 「まんなか懇談会 緊急提言『万博後、中部の目指すべき方向を問う！』」記者発表
- 7月25日 第11回国土交通中部地方有識者懇談会（まんなか懇談会）
- ・ 提言骨子について
- 9月28日 第12回国土交通中部地方有識者懇談会（まんなか懇談会）
- ・ 提言最終とりまとめについて

## まんなか懇談会提言とりまとめまでの流れ

平成17年4月に緊急提言として打ち出し、各階層の意見集約(PI)活動を各種メディアを用いて実施して9月に提言としてとりまとめた。



### 3. 提言に寄せるメッセージ

※50音順

#### 小笠原朗委員 (日本政策投資銀行東海支店長)



地域としての経済的自立をいかにして持続・発展させていくかという視点で議論に参加させて頂きました。50年後の中部が、世界中の人々から信頼を寄せられる、安心・安全・快適なイノベーション「多発地帯」となっていることを期待してやみません。

#### 桑田宜典委員 ((財)岐阜県県民ふれあい会館会長兼理事長)



少子高齢化、地球温暖化、食糧危機など対処すべき課題が山積している時期に、中部の将来像を纏めたことは極めて意義あることであります。この提言が着実に実現されて中部の均衡ある発展と国外との経済活動人的交流が拡大していくことを切望します。

#### 谷岡郁子委員 (中京女子大学学長)



三世紀にわたって自然をねじ伏せることに知恵とエネルギーを駆使してきた人間が、自然といかに共生しえるかという新たな挑戦に転じる時代がきています。本提言は、その試みとして未解決や未熟を抱えながらも、真正面から新たに国土づくりに取り組む

第一歩を踏み出そうとするものだと思います。これからの展開を期待したいと思います。

#### 東恵子委員 (東海大学短期大学部教授)



地球環境問題を国際協力のもと取り組むことの大切さを“中部国際空港”開港、“愛・地球博”開催の時期に、国内外の方々のアンケートによる意見や度重なる各地域での討論会を重ねた本提言は、幅広く、またきめ細かい意見を網羅し充実したものとしてまとめられました。特に、多様な自然地形や歴史・文化を豊富に持つ中部地域の景観は、地域環境の美しさを享受し、都市の環境を守り育て創ることに誇りを感じる人々の暮らしぶりの自画像となるでしょう。ここに生きる人たちの協働による地域づくりの真のゆたかさを実感できる指標と確信しています。

#### 水尾衣里委員 (名城大学人間学部助教授)



セントレアの開港と愛・地球博で大交流時代の扉は開かれ、中部に大きな注目が集まっています。このチャンスをとらえ卓越したモノづくり技術の集積するこの地域は、万博の理念でもある環境と産業を結びつけ、環境産業で発展し世界をリードしていく地域へと飛躍

していくことが可能だと考えています。この提言が中部の発展の一助になることを願っています。

#### 箕浦啓進委員 ((株)ZIP-FM代表取締役専務)



名古屋はいま未曾有の好循環のなかにある。しかしそれが永久に続くものでないことは明らかだ。経済が悪くなる前に将来に向けての処方箋を提言できたことが素晴らしい。この提言が実現され50年先により豊かで住みよい中部になっていることを祈る。

#### 奥野信宏委員 (中京大学総合政策学部長)



中部圏は、国際博で多くのことを吸収し蓄積した。歩みを緩めることなく、それらを次の世代に生かす活動に取り掛からなければならない。提言が、その良き指針になることを願っている。

#### 鈴木修委員 (スズキ(株)取締役会長)



中部国際空港開港、伊勢湾岸道・東海環状道の開通、愛・地球博、さらには第二東名と「日本のまんなか」中部地方は活気に満ちています。浜松もその一員として、また中部と関東を結ぶ掛け橋として貢献していきたいと考えています。

#### 中村幸昭委員 ((株)鳥羽水族館名誉館長)



中部圏の10年後を予測するに当っては世界の中の日本、アジアの中の日本などグローバルな視点で考えることが重要です。各委員のさまざまな異なる提言を整理するため各般に亘りまとめたいただいた事務局に深く感謝したい。

#### 松尾稔委員 ((社)国立大学協会専務理事、(財)科学技術交流財団理事長)



社会資本は、100年先の長期スパンで捉えたグランドデザインを基に、数世代を通して知識・知恵を結集し、価値観を共有して進めていくことが重要です。中部地方は新たな価値で国造りを進める時を迎えています。真の豊かさを実現するために、特徴ある拠点的な都市域がお互いに連携することが必要です。そして、こういった国土づくりを丁寧に着々と進めることで活力を維持しつつ美しさを実現できるものと考えます。国土を空間・時間的に調和をもって捉えるキーワードとして「縮小」に注目すべきです。

#### 水谷研治委員 (中京大学大学院教授ビジネス・イノベーション研究科長)



恵まれた中部が我が国全体のために果たすべき役割は大きい。将来の国民がより幸せになることを念願して提言をまとめたつもりである。提言を実現するためには我々の満々たる意欲が必要であり、その基本として愛国心が重要であると痛感している。

#### 渡辺捷昭委員 (トヨタ自動車(株)取締役社長)



モノづくり企業から見た近未来社会は、「再生・循環型社会」、「IT社会」、「成熟した人間社会」であります。本提言は、それらを含め中部地域の目指すべき姿をまとめたものであり、今後産官学が一体となって実現していきたいと思っております。

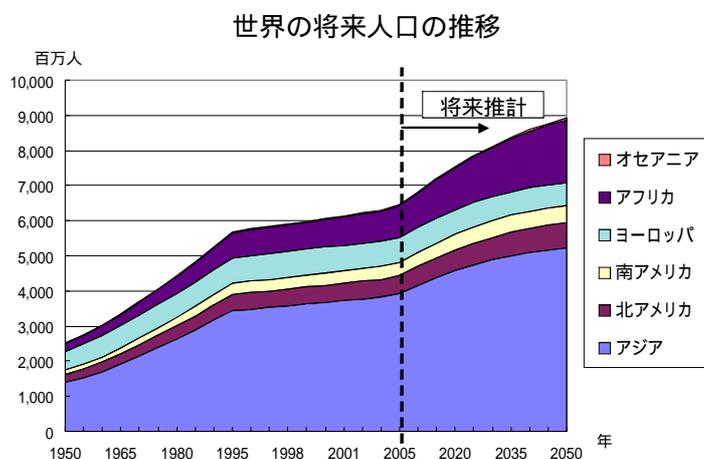
## 第1章 50年後の中部を取り巻く状況と目指すべき将来像

### 1. 50年後の社会を取り巻く潮流

#### (1) 世界の動向

##### 世界の人口

- ・ 今後アジア、アフリカ諸国を中心に急激な人口増加が予想され、2050年には世界人口はほぼ90億人に達する、すなわち今後50年間で1.5倍に膨れあがると考えられる。
- ・ アジアについてみると、2000年では37億人であった人口が2050年には50億人を突破し、50年間で1.4倍増加すると予想される。

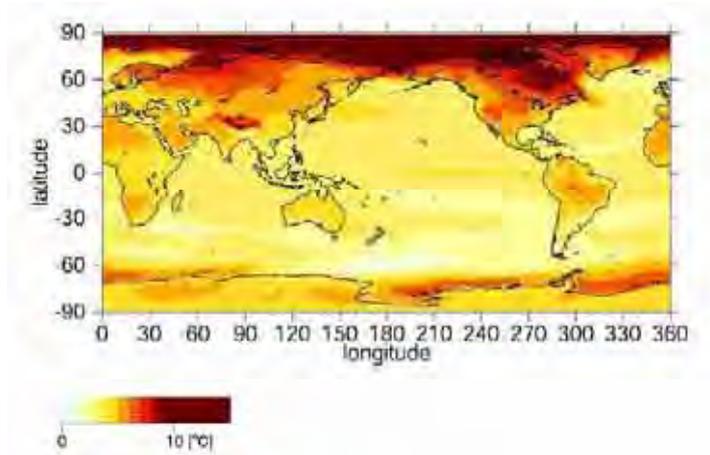


出典 World Population Prospects, The 2002 Revision, United Nations

##### 地球温暖化

- ・ 2100年までに地球の平均気温は最大で5.8℃まで上昇し、平均海面水位は最大88cm上昇すると予測される。このように地球規模で地球温暖化に伴って気象等の条件が大きく影響を受け、各地で異常気象や自然災害の増大が懸念される。
- ・ 一方、地球温暖化をもたらす温室効果ガス(二酸化炭素)の世界における今後100年間の排出量見通しをみると、先進国では二酸化炭素の排出抑制等の取り組みながらほぼ横ばいで推移すると予想されるが、開発途上国では急激な人口増加や工業化や自動車の普及などによって約5倍に増加すると予想される。

### 2100年までの平均地表気温上昇量の地理分布



出典：海洋研究開発機構 地球シミュレーターセンター

### エネルギー需要

- ・ 世界のエネルギー需要は増加の一途をたどっており、2000年から2030年までの30年間でエネルギー需要は約1.7倍に増加することが予想される。
- ・ 特に急激な工業化、経済成長が進行している中国やインドなどアジア地域におけるエネルギー需要は、今後30年間で倍増と言われている。
- ・ 現時点における石油の可採年数は40年、石炭は200年、天然ガスは60年といわれ、世界的にエネルギー需要が高まる中、限りあるエネルギー資源の枯渇が懸念される。

### 世界のエネルギー需要の見通し

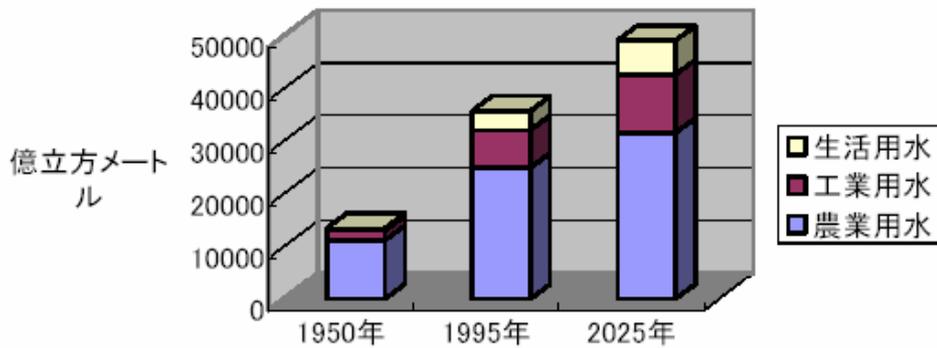


出典：資源エネルギー庁資料

### 水需要・食糧危機

- ・ 水使用量は 1950 年から 1995 年までの 45 年間で、約 2.6 倍に増加しており、水需要は世界的に拡大し続けている。
- ・ 今後、アジア・アフリカ地域で人口が爆発的に増加する一方、地球温暖化の影響による異常気象に伴い、各地で干ばつや水害等の自然災害による農作物の生産が危ぶまれ、世界的な食糧危機の到来が懸念される。

世界の水需要見通し



出典：農林水産省資料

世界における飢餓の状況

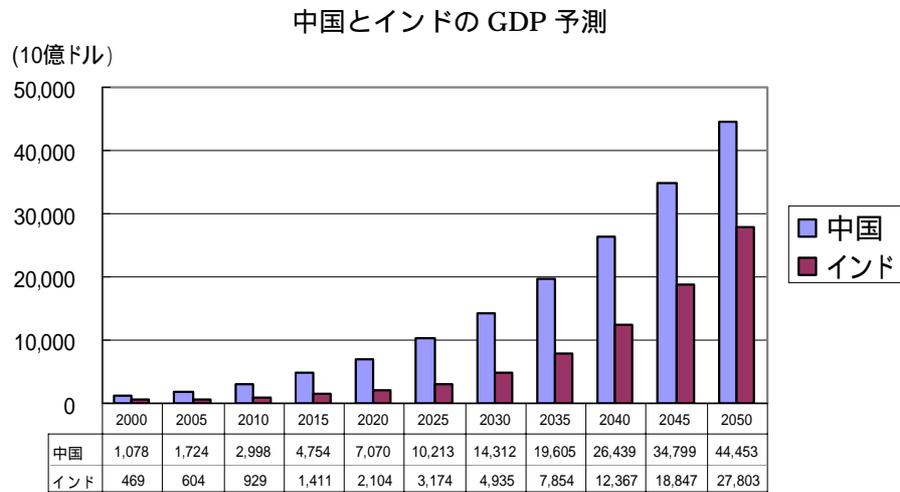


栄養不足人口	栄養不足度
35%以上	非常に高い
20～34%	やや高い
5～19%	やや低い
2.5～4%	非常に低い
2.5%未満	極度に低い

出典：国際連合世界食糧計画 WFP 協会

## 世界経済

- ・ 世界の GDP をみると、北米、欧州、東アジアの3地域が全体の8割を占めている。今後、世界的に自由貿易の枠組みの形成が進むと、世界経済の3極化構造はより鮮明になると予想される。
- ・ 50年後の世界経済においては、中国とインドの著しい台頭が予想され、2050年には中国のGDPは44.4兆ドル（2000年比で約41倍）、インドは27.8兆ドル（2000年比59倍）まで伸びることが予測される。  
（2003年の日本のGDP = 4.3兆ドル）

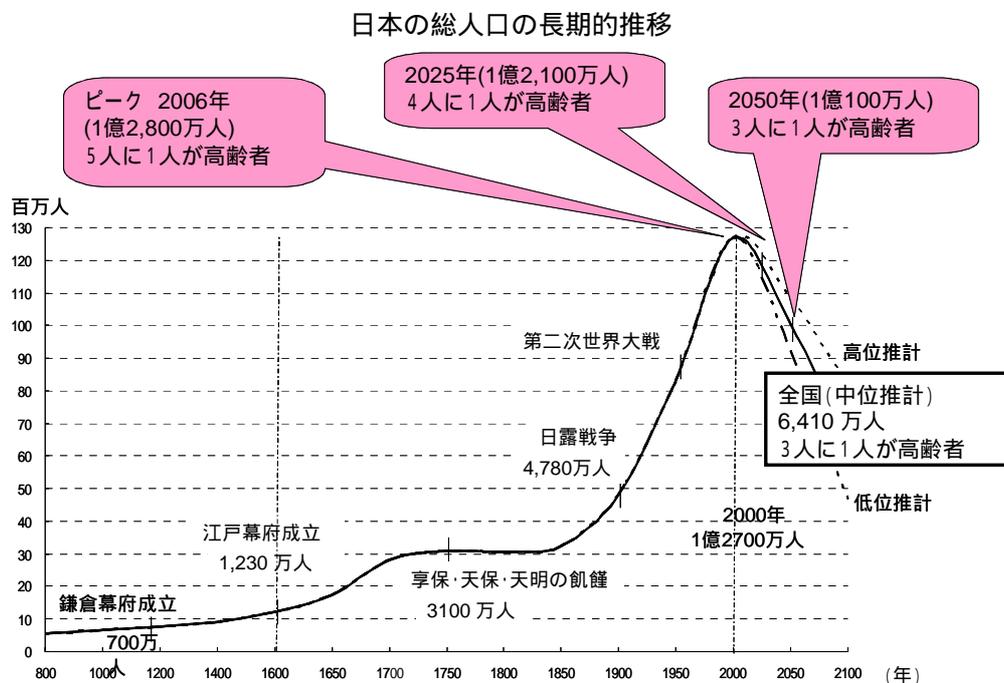


出典：Global Economics Paper No.99」Goldman Sachs, 2003

## (2) 国内の動向

### 日本の人口

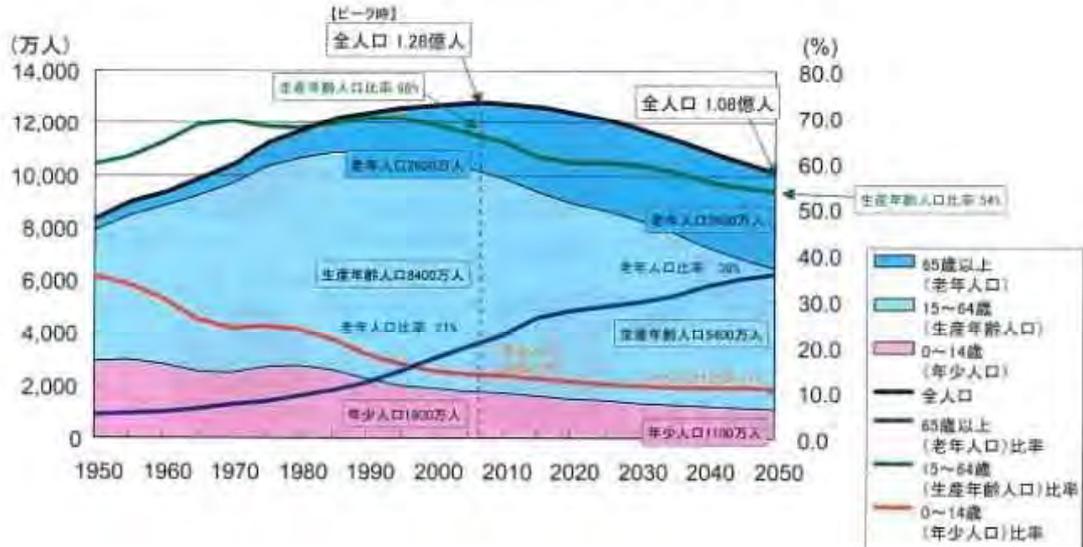
- ・ 1850年以降急激に人口が増加してきた日本では、2006年に人口のピークを迎え、その後人口は減少局面に入り、2050年には総人口が2割減少し1億人程度になると見込まれている。
- ・ 65歳以上の老年人口についてみると、2006年から2050年の間に2,600万人から3,600万人に増加し、2050年においては高齢化率が36%という超高齢社会となる。
- ・ 一方、14歳以下の年少人口については、2006年から2050年の間に1,800万人から1,100万人に減少し、少子化が一層進むとみられる。また、生産年齢人口も2006年から2050年の間に36%減少すると予測されており、国内の労働力不足が懸念される。
- ・ 都市圏別の人口増減率をみると、都市部以外の地域において著しい人口減少が起き、都市部においては人口減少は一定の範囲内に収束すると予想される。すなわち、人口分布については、人口集積が維持される都市部と急激な人口減少に苛まれる地方部の二極化が起きると考えられる。
- ・ 一方、現在高齢者比率が20%に満たない東京、大阪、名古屋の大都市圏においては、今後急速に高齢化が進むと考えられる。



出典：国土計画局作成資料及び「日本の将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所)

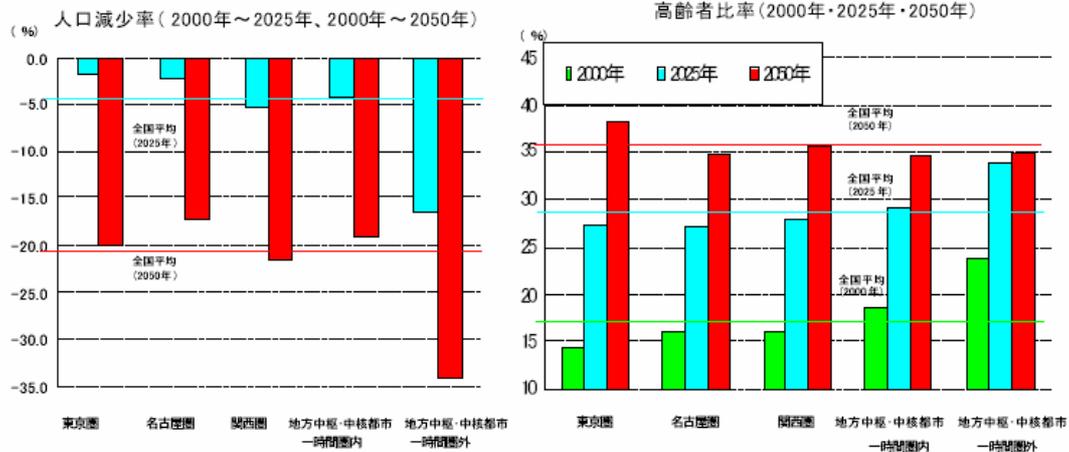
## 今後 50 年間の人口増減率、高齢者比率

図表-2(2)①2 日本の将来人口・年齢人口予測



出典：「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系」  
二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会（H17.5）報告書

## 都市圏別にみた今後 50 年間の人口増減率、高齢者比率



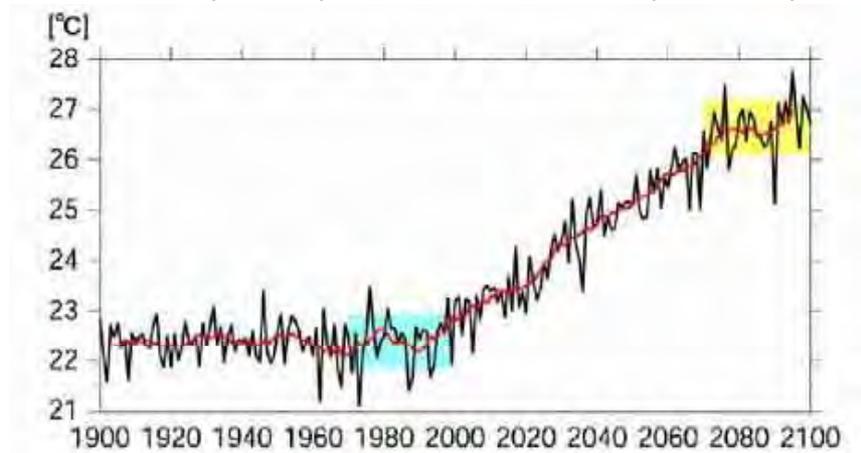
(出典) 総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」をもとに国土交通省国土計画局作成。  
(注) 1. 東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県。名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県。関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県。地方中核・中核都市とは、地方圏(上記三大都市圏以外の地域)にあつて「都道府県庁所在地または人口30万人以上」かつ「昼夜間人口比1以上」の都市としたもの(2000年国勢調査による)。1時間圏とは、1998年10月現在の交通ネットワークで新幹線と特急を除く鉄道と道路の利用を前提とし、市町村単位に設定したもの。なお、各市町村の起点終点はそれぞれ市町村役場である。  
2. 2000年は実績値、2025年及び2050年は国土計画局推計値。推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」の中間推計をもとにした。人口移動については、過去の趨勢に沿って移動率が減少していくと仮定した。

出典：「国土の総合的点検 - 新しい「国のかたち」へ向けて - 」国土審議会調査会各部会報告（H16.5）

## 地球温暖化

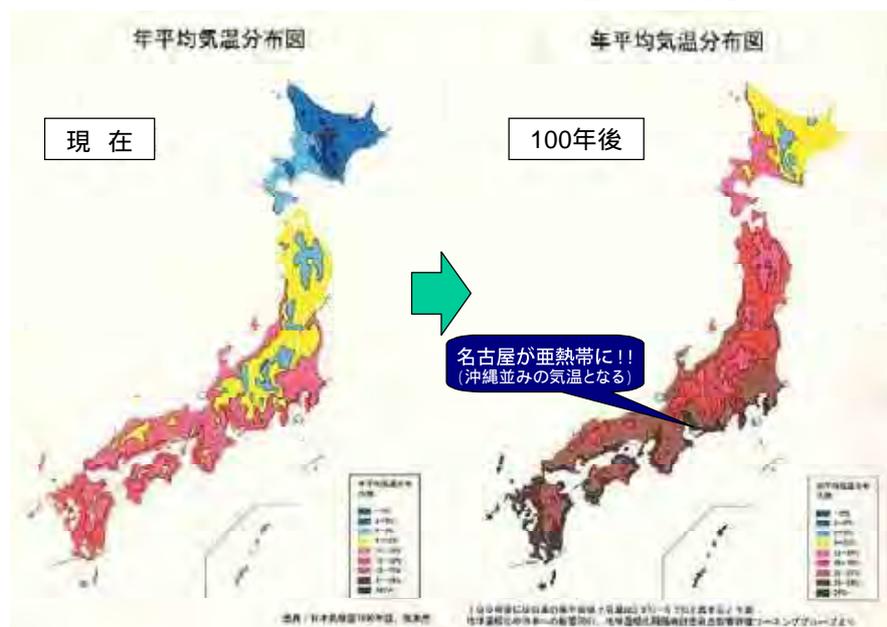
- ・ 地球温暖化の影響により、2071～2100年で平均した日本の夏（6～8月）の日平均気温は1971～2000年の平均に比較して4.2℃上昇し、真夏日が最大で70日増加すると予測される。名古屋においては現在の沖縄並の年平均気温になると考えられる。
- ・ 地球温暖化の進行に伴って、今後100年間で降水量が19%増加すると予測されているが、主に集中豪雨が増加すると考えられることから災害の発生が懸念される。
- ・ 一方、冬季の積雪がみられる地域が極端に減少することから、春先の水不足が懸念される。

日本の夏季（6～8月）における平均気温の変化（～2100年）

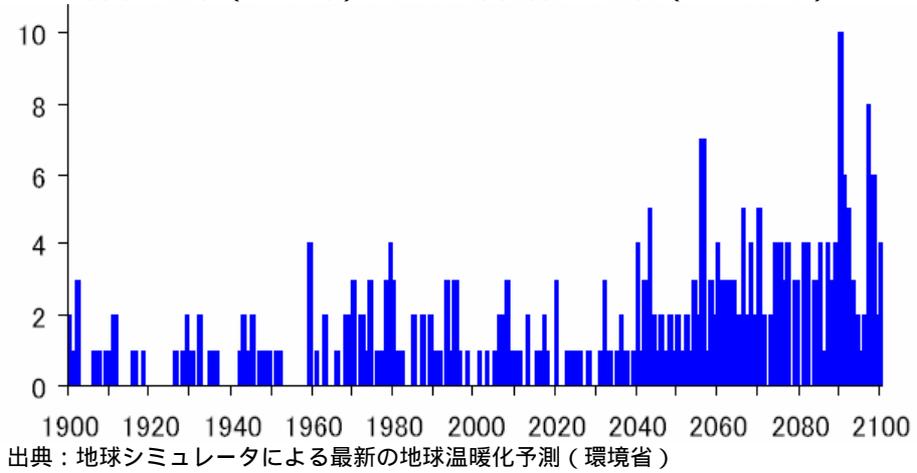


出典：地球シミュレータによる最新の地球温暖化予測（環境省）

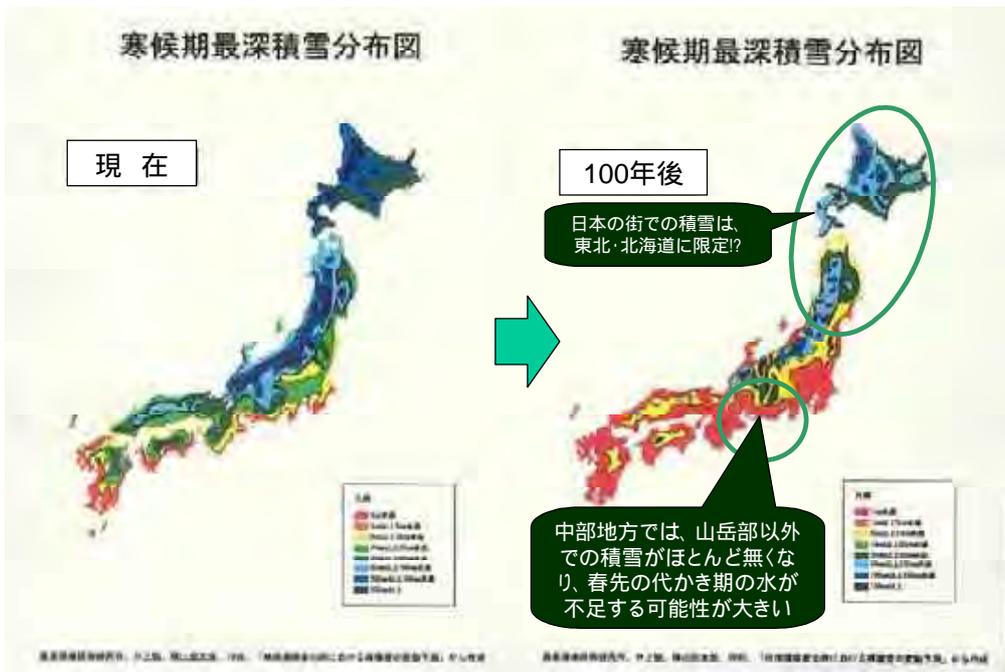
100年後における日本の年平均気温分布の変化



日本の夏季（6～8月）における豪雨日数の変化（～2100年）



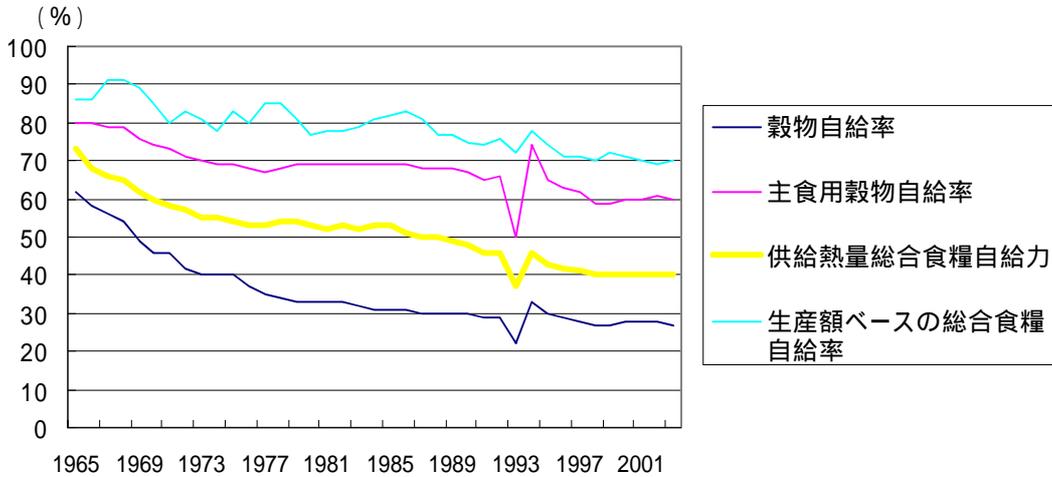
100年後における寒候期最深積雪分布の変化



食料・エネルギー

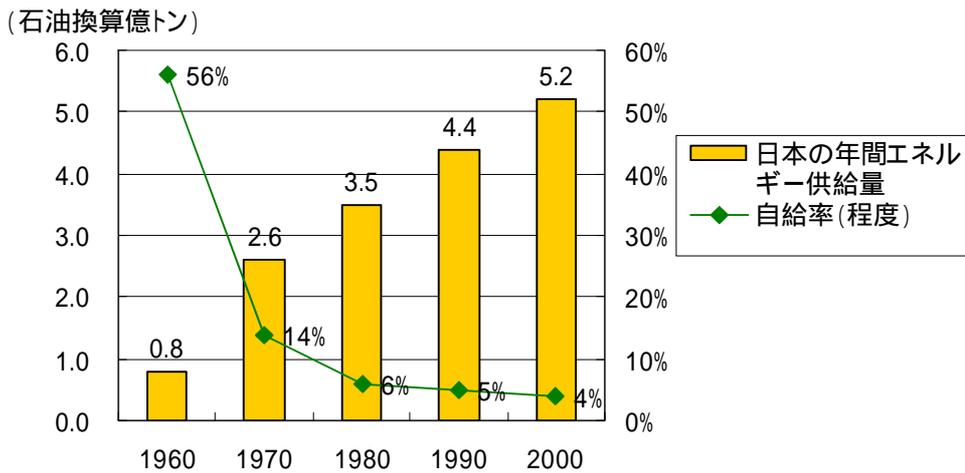
- ・日本の食糧自給率は、過去 40 年間にわたり、低下の一途を辿っており、1965 年には 60%を超えていた穀物自給率は 2003 年には 27%と半減している。
- ・日本の国内エネルギー供給量は、過去 40 年間で増加し続ける一方、国内エネルギー自給率は減少し続けており、現在のエネルギー自給率は水力などによるわずか 4%程度となっている。

我が国の食糧自給率の推移



出典：「食料・農業・農村白書」農林水産省

日本のエネルギー供給量と自給率の推移



出典：資源エネルギー庁資料

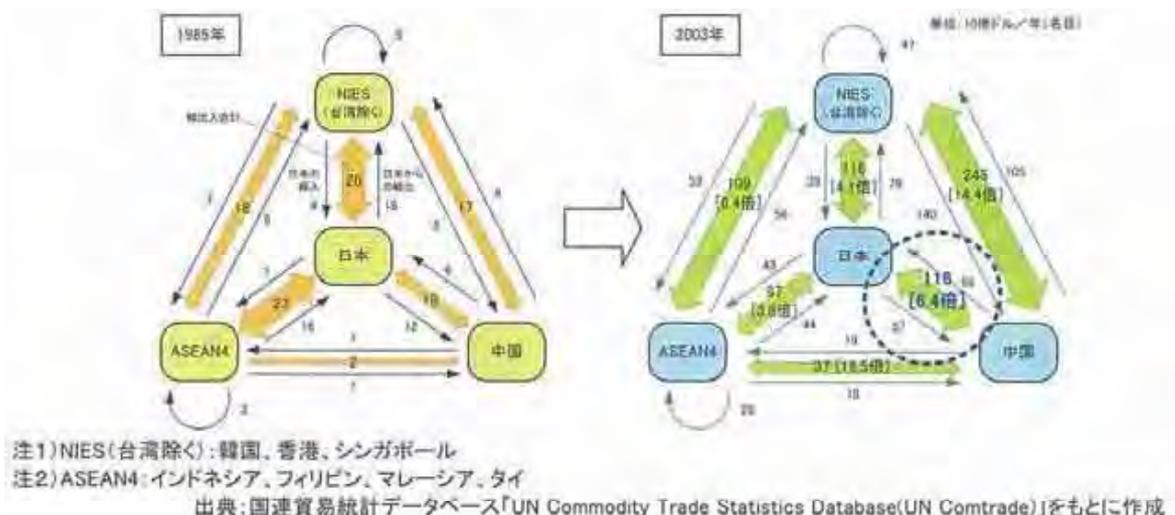
## 日本経済

- ・日本の GDP は 1970 年代まで順調に増加し続けていたが、1970 年代後半から成長率が低下を始め、2000 年以降 10%未満の成長率が続いている。今後 50 年間の日本経済においては、高度経済成長期に見られたような高い成長は見込まれず、おおむね 0～10% 程度の成長が続くと予想される。
- ・近年、日本の主要な貿易相手国は欧米から東アジア圏へと移ってきており、今後、日本との東アジア諸国を相手とする経済活動や人的交流がますます拡大していくことが予想される。



出典：国民経済計算（内閣府）「Global Economics Paper No.99」Goldman Sachs, 2003

## 東アジア域内の貿易構造の変化（1985 - 2003）



出典：「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系」

二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会（H17.5）報告書

## 2. 回避すべき問題

### (1) 大規模災害の発生

激化する異常気象や大規模災害の発生に対して、社会基盤の信頼性・確実性が失われ、住まいやものづくりなどの基盤の壊滅に対する社会不安の増大が懸念される。

特に中部地方においては、東海・東南海・南海地震といった大規模地震による壊滅的被害の発生や沿岸域における津波被害の発生が予想されるとともに、異常気象の激化による水害の激化や干ばつの頻発、森林や農地の荒廃による土砂災害の激化などが懸念される。

平成 16 年 9 月 28 日 台風第 21 号による被害状況

多気郡宮川村滝谷地区の土砂災害



一般国道 42 号北牟婁郡海山町便ノ山における道路決壊



出典：中部地方整備局資料

### (2) 交通機能の麻痺による社会活動の低下

交通に関わる大規模な事故の発生やテロの発生等により、交通基盤の安全性に対する信頼が低下し、国内外にわたって人の移動や企業の経済活動の縮小が懸念される。

特に中部地方においては、先述した通り、大規模地震等の発生が予想され、東名・名神高速道路や東海道新幹線等我が国の東西大動脈の寸断や中部国際空港や名古屋港などの機能麻痺により、経済社会活動が大きく損なわれる恐れがある。また、岐阜県山間部や三重県南部などにおいては道路をはじめとしたライフラインの寸断による地域の孤立化が懸念される。

新潟県中越地震（平成 16 年）によって  
脱線した上越新幹線



（写真：共同通信社）

兵庫県南部地震（平成 7 年）によって  
倒壊した阪神高速道路の高架橋



出典：阪神国道事務所ホームページ

### （ 3 ）自然環境・生活環境の悪化

地球温暖化が深刻化するとともに、都市部におけるヒートアイランド現象の顕在化や大気環境や水質の悪化が深刻化し、健康で安全に暮らすことができる生活環境の喪失が懸念される。

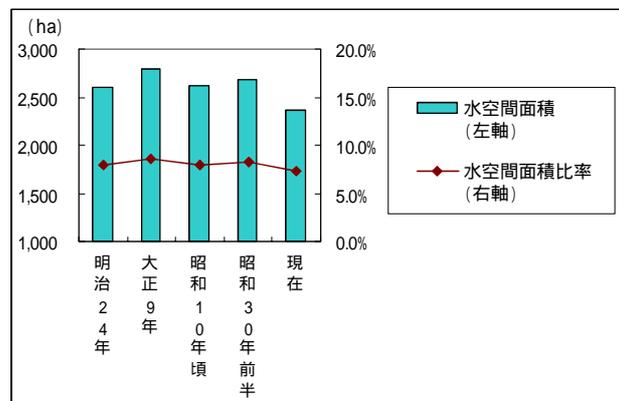
特に中部地方においては、伊勢湾等海域の水質汚染や環境変化による水産資源の減少や中山間地域における過疎化に伴う森林や農地の荒廃が進み、風土・風景の喪失が懸念される。また、今後人口が減少していく中で、無計画に拡張開発された都市外縁部においては、無秩序に点在してきた建物等が活用されないまま放置されるなど、都市外縁部における景観のさらなる悪化が懸念される。

#### 森林の荒廃の様子



出典：林野庁

#### 名古屋における水空間面積の推移



出典：名古屋市の資料

#### (4) エネルギー危機

地球温暖化が深刻化し環境悪化がさらに進行するとともに、世界的なエネルギー需要が増大する中で安定的なエネルギーの確保が困難となり、エネルギー資源の大半を諸外国に依存している我が国の社会経済活動の不安定化が懸念される。

特に中部地方においては、エネルギー不足に伴うモノづくり産業の生産性の低下や生活利便性の低下が危惧される。

オイルショックによって閉鎖された  
ガソリンスタンド(1974年当時の写真)



出典：エーザイ(株)ホームページ

#### (5) 食糧危機

世界的な人口増加に伴う食糧危機が深刻化し、食糧の海外依存率の高い我が国において安定的な食糧確保が危ぶまれる。

特に中部地方においては、農業の基盤となる田畑・用水、漁業の基盤となる川や海の環境悪化、水源となる森林の環境悪化がさらに深刻化することが懸念され、食糧自給率の低下が危惧される。

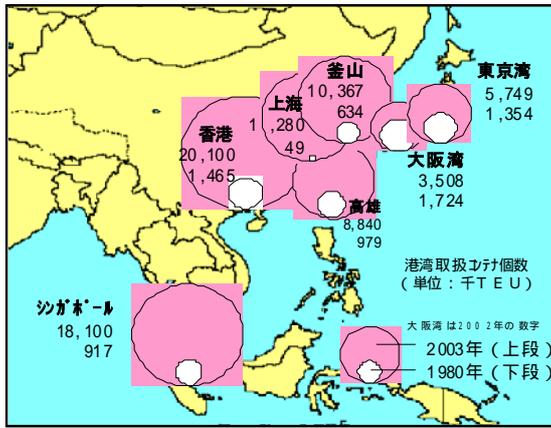
(6) 産業競争力の減退

人・もの・情報等がグローバルに行き交う時代の中で、国際社会における中部の求心力や資本力、対外的な発信力が相対的に弱まるとともに、産業を支える社会資本の相対的な機能弱体化によるものづくり産業の国際競争力の低下が懸念される。

～アジア諸港に比べ相対的地位が低下している我が国の港湾～

【アジア主要港のコンテナ取扱量】

【我が国の主要港の相対的地位の低下】



(単位: 千TEU)

1980年		2003年	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ロサンゼルス	1,947	1(1) 香港	20,100
2 ロッテルダム	1,901	2(2) シンガポール	18,100
3 香港	1,465	3(4) 上海	11,280
4 神戸	1,456	4(6) 深?	10,610
5 高雄	979	5(3) 釜山	10,367
6 シンガポール	917	6(5) 高雄	8,840
7 サンファン	852	7(8) ロサンゼルス	7,180
8 ロングビーチ	825	8(7) ロッテルダム	7,100
9 ハンブルク	783	9(9) ハンブルク	6,138
10 オークランド	782	10(10) アントワープ	5,445
...	...	...	...
12 横浜	722	...	...
...	...	...	...
16 釜山	634	17(20) 東京	3,280
...	...	...	...
18 東京	632	28(26) 横浜	2,469
...	...	...	...
...	...	(-) 名古屋	2,074
...	...	...	...
46 名古屋	206	(29) 神戸	1,993

※は、31位以下のため、具体的順位は不明  
( )内は2002年の順位

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年)  
March 2004 Containersation International (2003年)

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年及び2002年)  
March 2004 Containersation International (2003年)  
注1) 名古屋港のコンテナ取扱量は、港湾局計画課調べ  
注2) 神戸港のコンテナ取扱量は、2002年の数字

(7) 国土マインドの低下がもたらす社会の停滞

次世代を担う人材不足はもとより、国民の国土や環境に対する愛着や美意識・公共意識、防災に対する自衛意識や地域の連帯感の希薄化が懸念される。また、地域社会が多様な価値観や異文化を理解し、受け入れることができなければグローバル化の中で取り残される恐れがあり、社会の停滞が懸念される。

### 3. 目指すべき地域の考え方

#### (1) 圏域形成の基本理念

##### 安全・安心の実現

東海・東南海・南海地震といった大規模地震やそれに伴う津波被害、異常気象による都市型水害や土砂災害、地震・水害等による地域の孤立化など、大規模災害に対する国民生活の安全・安心が強く懸念されている。

このため、河川や砂防施設、防潮堤など、大規模災害に対し壊滅的な被害を抑制するための社会資本整備や災害時の代替路確保、各種施設の耐震性強化など被災後の迅速な復興を可能にするための社会資本整備を強化することが不可欠である。同時に、防災体制の構築や避難・警戒体制の強化、危険度マップ等による普及啓発などソフト面の対策も実施し、国民の安全・安心を実現することが重要である。

一方、食料自給率が低下し、海外への依存を強める我が国において、今後予想される世界的な食糧危機の発生は大きな影響をもたらすと考えられる。このため、安全性の高い食料を安定的な確保に向けて、食料自給の向上を図ることが重要である。

下之一色水防団による防災活動



津波野水防団による防災活動



#### 新たな食料自給率の目標



出典：「新たな食料・農業・農村基本計画のポイント」（農林水産省）

## 万博の理念の継承

中部地方は、環境万博である愛・地球博の開催地域であり、閉幕後も世界に向けて環境共生、地球共生を発信し自ら範を示す役割が期待される。こうした役割を自ら率先し世界に対し果たしていくことで、国際社会における中部の発信力、地域性も、より強固なものになると言える。

このため、中部地方においては、愛・地球博閉幕となる 2005 年を境に、森林から海洋に至るまでの国土の健康回復や、人と環境にやさしい都市空間や交通システムの形成、水・物質循環システムの構築等を積極的に行い、環境負荷が極めて少ない循環型社会の模範地域を 100 年かけてでも当地に確立することが期待される。

### 環境をテーマに開催された愛・地球博

テーマ	自然の叡智
サブテーマ	1. 宇宙、生命と情報 2. 人生の‘わざ’と知恵 3. 循環型社会



NEDO連携・新エネルギープラント

出典：NEDO 技術開発機構ホームページより

## 持続可能な社会を実現する産業の集積

今や、環境共生にまつわる問題は、持続可能な成長を期するうえで、単にわが国のみならず世界共通の重要な課題となっている。経済活動の面でも、企業の環境に対する取り組み姿勢はもちろん、環境に貢献する産業技術は、国際社会において企業活動を行なううえで今後ますます重要になると確実視される。

他方、中部地方のモノづくりにおいては、かねてより公害防止、排出浄化に関する技術が蓄積されており、近年は燃料電池自動車や生分解性プラスチック、ナノテク、I T S（高度道路交通システム）など「環境を良くする技術」の開発が本格化している。

このため、中部地方においては、モノづくり、産業技術の今後の新たな成長軸として、こうした「環境を良くする技術」、持続可能型産業（環境を改善する製造業）の集積を積極的に図り、今後も引き続き日本経済を牽引し世界の産業技術の拠点を目指すことが次代に向けた重要な戦略といえる。

## 環境配慮型の次世代技術として注目されている燃料電池自動車



出典：「平成 15 年度国土交通白書」

### 国内外の交流の拡大

中部国際空港開港や愛・地球博の開催を機に、中部地方には国内外から多数の人々が訪れた。また、中部の各地、関係各位で観光 PR が行なわれ、複数外国語による表示や案内が充実し、空港や名古屋の交通アクセスが飛躍的に向上した。こうした観光や交流にまつわる有形・無形の変化は、中部共通の財産として今後も磨き上げ伸ばしていくことが、ひいては観光交流の面においても当地に恵みをもたらすといえる。

このため、産業観光をはじめ当地の歴史・自然・文化などさまざまな地域資源を活用しながら、万博閉幕後においても、今回発展した観光交流を中部地方の強みを生かしながら維持拡大していくことが大切である。具体的には、産業技術や環境技術といった中部の強みと連携したコンベンションの強化や国際ゲートウェイ名古屋港のにぎわい創出など地域ニーズと連係したソフト施策の強化と、国内外や都市と観光地間の流動を支える高速交通網の整備等ハード面の強化を行うことが骨格となる施策として重要である。

### 中部の新たな国際ゲートウェイ 中部国際空港



写真：中部国際空港（株）提供

## (2) これからの中部の発展戦略

以上のような将来像をより確実に実現していくため、「環境」を切り口とした下記の3つの事項を、地域共通の目標（発展戦略）として掲げていくことが重要である。

### 環境産業を集積した世界拠点を目指す

中部地方において蓄積または開発されている技術をはじめ、「環境を良くする技術」について人と技術の世界的な集積を図り、当地の拠点性を新たな段階へと向上させる。

### 産業の歴史・技術を観光資源として、産業観光を発展させる

産業技術や環境技術といった中部の強みと連携したコンベンション機能の強化、国際ゲートウェイ名古屋港のにぎわい創出、都心の快適な水辺空間の創造を図る堀川・中川運河の再生等、環境に配慮しつつ地域の魅力向上を図るとともに、中部地域に集積する産業観光資源の発掘・磨き上げを行い、産業観光の一大拠点を形成する。

### 環境をテーマとした環境交流を推進する

水源と都市域の上下流交流など環境を切り口とした交流を積極的に進め、環境負荷の少ない健康な国土を湛えた循環型社会を構築する。

## 第2章 将来像の実現に向けた圏域整備のあり方（戦略的社会資本整備のあり方）

### 1. 安全な国土と安心できる暮らしを実現する圏域（安全・安心を支える社会資本整備）

近年、世界的に大規模な災害が多発している。今後、地球温暖化が進めば、気象条件が一層厳しくなると考えられる。また、近い将来に東海・東南海・南海地震などの発生が予想されており、その中で、この地域の安全をいかに確保するか、改めて方向付けする必要がある。

- (1) 大規模災害に対し壊滅的な被害を抑制する社会資本と避難・警戒体制を強化する
- (2) 被災後の迅速な復興を可能にする社会資本を整備し広域的な防災体制を強化する
- (3) 防災文化を持つ災害に強い地域をつくる
- (4) 土地利用の誘導により災害に強い地域を形成する



#### 風水害による被害の抑制

##### 【主な事業内容】

- ・ 水害の防止・軽減に備えた河川整備
- ・ 既存ストックを活用した洪水調節施設
- ・ 津波・高潮に備えた防潮堤整備、津波・高潮防災拠点の整備
- ・ 土砂災害対策に備えた砂防施設の整備

#### 渇水による被害の抑制

##### 【主な事業内容】

- ・ 導水路等を活用した利水施設の総合運用
- ・ 安定供給可能なダム等利水施設の整備・運用
- ・ 水利用の見直しによる水利用体系の再構築

#### 地震に強い基幹的社會資本の強化

##### 【主な事業内容】

- ・ 災害時の代替路確保のための広域幹線道路網の整備（第二東名・第二名神等）と耐震性の強化
- ・ 広域防災拠点の整備、緊急輸送道路及び鉄道施設等の耐震性強化
- ・ 地震・津波の被害を最小限に抑える港湾・空港・海岸の施設面での強化と住民や就業者、来訪者の安全を確保する機能の強化
- ・ 都市施設等の耐震化の推進

#### 災害に強い地域づくり

##### 【主な事業内容】

- ・ 関係者間の情報管理・共有体制の整備
- ・ 緊急情報提供システムの整備
- ・ 自主防災組織の強化や意識向上のための普及啓蒙活動の展開や協力体制の確立
- ・ 危険度マップ（富士山・洪水・渇水の災害予測地図等）による自主防災意識の普及啓蒙
- ・ 迅速な避難を可能とする、避難路等の整備
- ・ 避難場所の確保など「道の駅」の防災拠点化

#### 土地利用の適正化による被害軽減

##### 【主な事業内容】

- ・ 市街地の計画的縮減と生活環境の再編

## ( 1 )大規模災害に対し壊滅的な被害を抑制する社会資本と避難・警戒体制を強化する

地球温暖化の進行に伴い、台風や局地的な集中豪雨による水害や土砂災害が頻発し、渇水・干ばつが多発する傾向が強まっている。このような自然災害に対する社会不安の増大を回避し、人々が安心して暮らすことができる国土を確立することは、将来に渡っても継続的な対応が求められる。

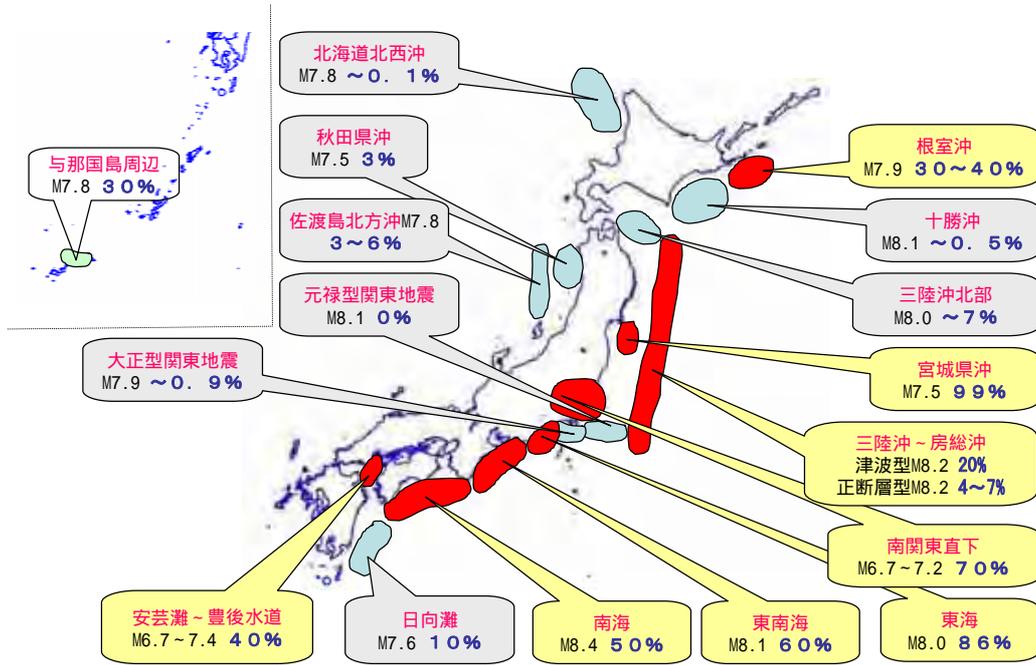
複数の災害の同時発生も視野に入れた、大規模災害に対し壊滅的な被害を抑制するためには、河川や砂防施設、防潮堤、ダム等の社会資本を強化する必要があり、特に、中部地方においては、今後 30 年以内に、東海・東南海・南海地震といった大規模地震の発生と、それに伴う津波発生の恐れが高まっていることから、駿河湾・遠州灘・三重県南部では甚大な被害が予想される。したがって、津波被害の未然防止、防災体制の構築、迅速な避難の実施といった避難・警戒体制の強化を合わせて講じ、ハード・ソフトが一体となった総合的な防災機能の強化が必要である。また、国民の生命・財産にかかわる住宅・建築物等都市施設についても耐震改修等による耐震化を推進するとともに、人的被害を抑制するため迅速な避難を可能とする避難路及び避難場所を確保する必要がある。

これらの課題に対応し、安全な国土と人々の安心できる暮らしを実現する圏域づくりを進めるにあたっては、罹災時の被害を最小化するための社会資本整備を、優先順位を付けながら実施していくことが求められる。具体的には、風水害による被害を最小限に抑制するためには、水害の防止・軽減に備えた河川整備や既存ストックを活用した洪水調整施設の整備、津波・高潮に備えた防潮堤や津波・高潮防災拠点の整備、土砂災害に備えた砂防施設の整備が求められる。

また、渇水・干ばつによる被害を抑制するためには、水利用の体系を見直すとともに導水路等を活用した利水施設の総合運用や安定供給可能なダム等利水施設の整備・運用といった取り組みが重要である。

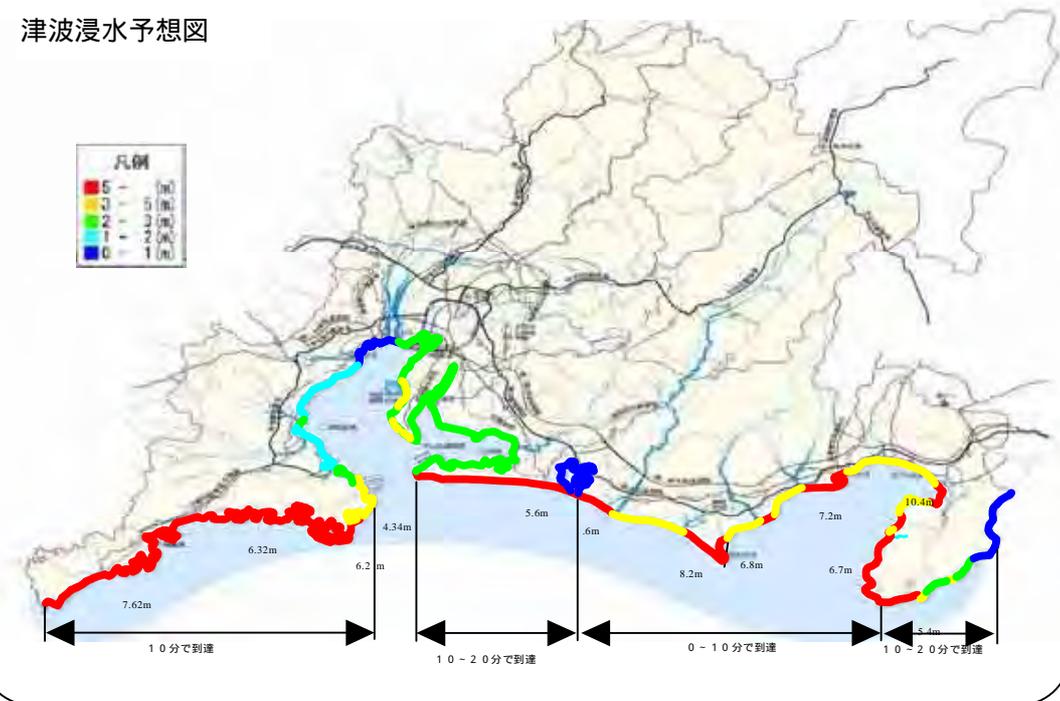
さらには、地震・津波の被害を最小限に抑えるためには、港湾・空港・海岸の施設面での強化と住民や就業者、来訪者の安全を確保する機能の強化、都市施設等の耐震化の推進が求められる。

### 今後 30 年以内の地震発生確率と規模

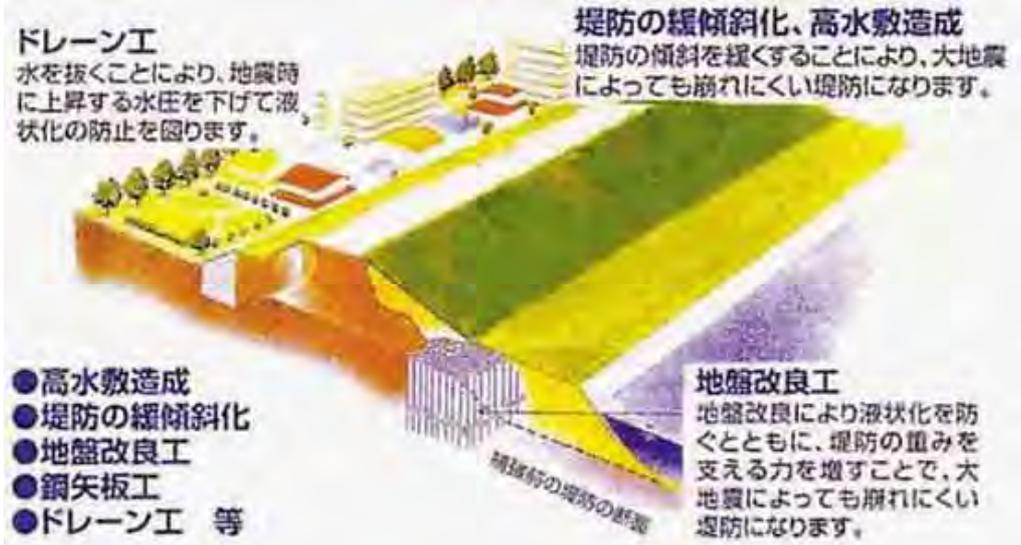


海溝型地震の長期評価(2005年1月1日算定値、平成17年4月13日現在 地震調査研究推進本部発表)を基に河川局にて作成

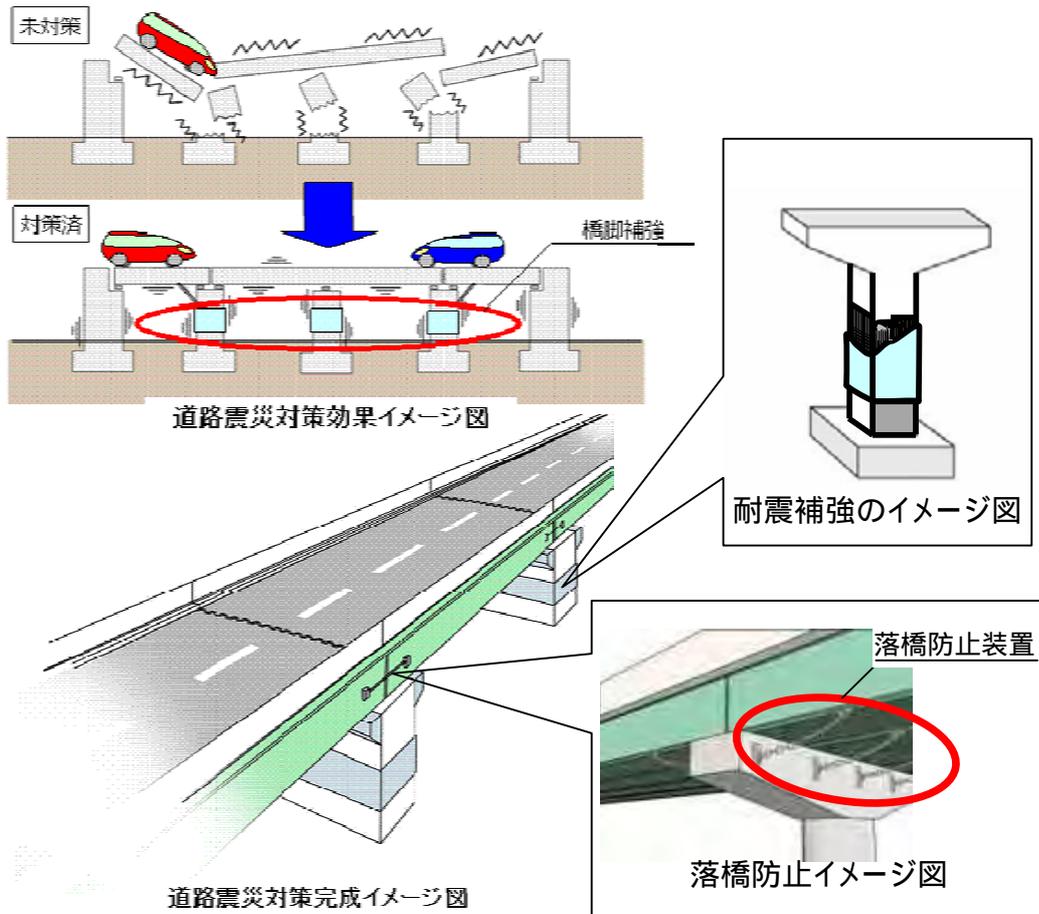
### 津波浸水予想図



## 庄内川耐震対策事業イメージ



## 緊急輸送路の耐震性強化



## (2)被災後の迅速な復興を可能にする社会資本を整備し広域的な防災体制を強化する

中部地方では、近い将来に東海・東南海・南海地震といった大規模地震が高い確率で発生することが予想されている一方、地域内には、我が国を代表する港湾・空港施設や、日本の大動脈を担う東名・名神高速道路、東海道新幹線などの国幹的な社会資本が集中している。

これらの社会資本が大規模地震によって機能不全に陥ったり、壊滅的な被害を受けたりすることがないように、広域的な体制の強化を図りつつ、耐震性の強化や代替性の確保、幹線道路などの交通ネットワークの欠落区間の解消などに配慮することによって、被災後の迅速な復興が可能な社会資本の整備・更新を行う必要がある。

このような課題に対応し、安全な国土と人々の安心な暮らしをかなえる圏域づくりの推進にあたっては、平常時から震災発生を想定した地域づくりを指向し、被災後の迅速な復興を可能にする社会資本と広域的な体制を強化していくことが求められる。

具体的には、地震に強い基幹的社会資本の強化として、災害時の代替路確保に資する第二東名・第二名神高速道路などの広域幹線道路網の整備や、広域防災拠点の整備、緊急輸送道路及び鉄道施設等の耐震性強化が重要である。

平成 16 年 (2004 年)新潟県中越地震  
における新幹線の脱線



緊急貨物輸送に対応した耐震強化岸壁と防災拠点



平成 16 年 10 月の台風 23 号により  
県管理の道路橋が流出。国が応急  
組立橋で地域の足を確保。  
(国道 360 号: 岐阜県飛騨市宮川町)



### (3) 防災文化を持つ災害に強い地域をつくる

地域の防災力の向上という観点からは、災害情報を共有し住民自らの自主防災意識を高めることによって、災害に対して適切な行動をとることが、被害の抑制を図る上で欠かせない。また、災害時に強い地域体制という面では、災害時にも有効に機能する迅速な情報収集・提供体制を整備することが、災害時の混乱を抑制する上で必要不可欠である。

このため、災害に対する自主的な防災意識の高揚に資する災害情報の共有を働きかけ、防災意識が暮らしの中の文化として溶け込むレベルにまで浸透するよう、自主防災組織の強化や受け手情報を充実するためのシステムの構築等を行い、災害に対する安全・安心な地域体制を、今後も着実に構築していく必要がある。

このような、防災文化を持つ災害に強い地域をつくるためには、関係者間の情報管理・共有体制の整備や緊急情報提供システムの整備といった情報通信基盤の形成を基に、自主防災組織の強化や意識向上のための普及啓蒙活動の展開や協力体制の確立など、人心面の体制充実が求められる。そのためには、危険度マップ（富士山・洪水・濁水の災害予測地図等）による自主防災意識の普及啓蒙も有用な方策である。また、災害に強い地域づくりの一環としては、迅速な避難を可能とする避難路等の整備、避難場所の確保など「道の駅」の防災拠点化といった取り組みが重要である。

#### 自主防災組織等の活動風景



下之一色の水防活動



地域における防災訓練の状況

#### (4) 土地利用の誘導により災害に強い地域を形成する

我が国全体で人口減少に転ずることが確実視される中、人口減少あるいは少子化・超高齢化の進展が地域社会に及ぼす影響を十分に踏まえる必要がある。中山間地においては、過疎化による担い手減少によって、森林・農地の荒廃がさらに進むことが懸念されるほか、都市部においても、低・未利用地（空き家や空き地）が増加すれば、生活環境の悪化、治安や災害時の対応力の低下といった安全・安心の面で悪影響を及ぼす可能性がある。

今後、国・地方ともに財政的な制約が強まる中、厳しい投資制約の下でいかに効率的・効果的な国土基盤整備を図るかは重要な課題である。そのため、これまで人口増加とともに無理が生じてきた土地利用の適正化が必要である。このため、災害危険地域の土地利用制限、安全な地域への住み替え・住み方の誘導など、従来の枠組みにとらわれない形も視野に置き、土地利用の誘導を戦略的に図り、災害に強い地域を形成する必要がある。

## ◇主要プロジェクト

### 風水害による被害の抑制

#### 揖斐川支川牧田川・杭瀬川河川改修事業 大谷川床上浸水対策特別緊急事業

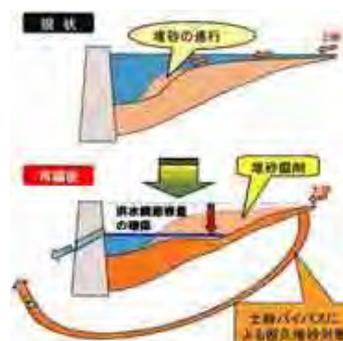
平成 14 年 7 月台風第 6 号、平成 16 年 10 月台風第 23 号により甚大な被害が発生した揖斐川支川牧田川・杭瀬川流域などにおいて、再度災害を起こさないための河川改修を重点的かつ緊急的に進める必要がある。



大谷川・浸水状況(台風第 23 号)

#### 天竜川ダム再編事業

利水専用既設ダムである佐久間ダムを活用し、治水機能を新たに確保するとともに、恒久堆砂対策を実施することにより、土砂移動の連続性を確保するなど、既存ストックを有効に活用した対策を進める必要がある。



#### 八木沢大川水系八木沢大川「耐震」事業

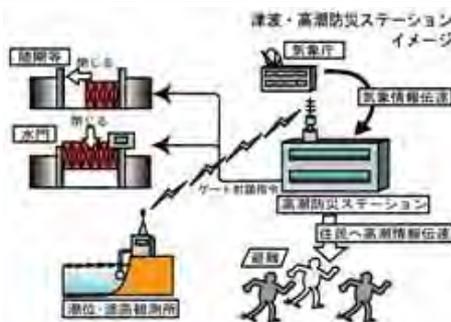
地震による津波が、河川を遡上して災害をもたらすことを未然に防ぐため、八木沢大川において、水門建設等を進める必要がある。



八木沢大川水門完成予想図

#### 海岸防災機能の高度化

津波・高潮発生時における情報収集機能、情報伝達機能及び水門・陸こう等の閉鎖の遠隔操作機能を備えた津波・高潮防災拠点の整備が必要である。



## 風水害による被害の抑制

### 由比地区地すべり対策事業

我が国の基幹交通網である、国道1号、東名高速道路、JR東海道本線等が集中している静岡県庵原郡由比地区において、豪雨や東海地震等により大規模な地すべりが発生する恐れがあるため、地すべり対策事業を進めることが重要である。



由比地区地すべり

### 熊洞第1砂防堰堤

これまでに四ツ目災害(S7)、南木曽災害(S40)など多くの土砂災害に見舞われてきた木曽川支川落合河流域において、下流域に分布する人家や公共施設等を土石流災害から保全するため熊洞第1砂防堰堤整備を進める必要がある。



熊洞第1砂防堰堤  
(H17.3撮影)



保全対象が広がる  
木曽川合流点付近

## 渇水による被害の抑制

### 木曽川水系連絡導水路事業

木曽川水系では、過去 32 年間に約 30 回の渇水が頻発しており、特に平成 6 年と平成 16 年には、大渇水が発生し大きな被害が生じるとともに、河川の瀬切れなどが発生し、河川環境にも深刻な影響が生じた。このため、徳山ダムで開発した異常渇水時の緊急水及び都市用水を、揖斐川から長良川及び木曽川に導水し水系一体となって徳山ダムの有効利用を図るための導水施設の整備が必要である。



木曽川水系連絡導水路

### 設楽ダム建設事業

渇水が頻発する豊川水系において、既得用水の安定化、河川環境の保全等のための流水の補給、新規利水や洪水調節等を目的とし、設楽ダム建設を進める必要がある。

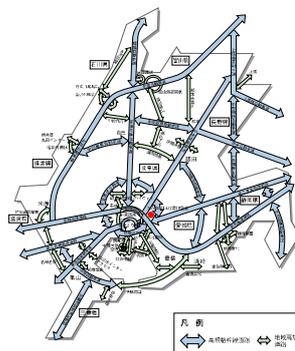


設楽ダム建設予定地

## 地震に強い基幹的社会資本の強化

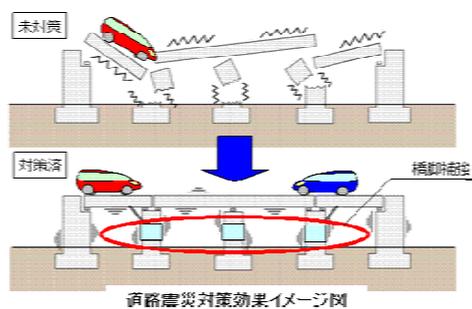
### 広域幹線道路ネットワークの整備

一般道が災害などにより通行不能の際、地域住民や緊急車両通行のための代替ルートを確認するため、大規模災害時に地域に貢献する広域幹線道路網の整備が必要である。



### 緊急輸送道路の耐震強化

災害時における緊急車両の通行や復旧支援等に必要不可欠な緊急輸送道路の早急な耐震補強が求められる。



### 港湾・空港・沿岸域における総合的な地震・津波対策の強化

津波被害の防止・軽減に視する防波堤の嵩上げ・延伸や浸水予測図の作成、避難施設の整備など、ハード及びソフト対策が一体となった総合的な地震・津波対策が求められる。



### 美浜海岸津波危機管理対策緊急事業

東南海・南海地震防災対策推進地域に指定され、津波到達時間が約 60 分である美浜海岸等において、水門等の自動化を含む操作性を向上させ、閉鎖時間を短縮することにより津波の浸入を防ぎ、住民の安全を確保することが必要である。



山王川樋門

## 地震に強い基幹的社会資本の強化

### 相良海岸高潮対策事業

想定津波高に対する現況海岸堤防高が不足する相良海岸などで、堤防の耐震補強・堤防嵩上げにより想定される地震津波災害から地域を防護することが重要である。



背後地の状況



越波状況

## 災害に強い地域づくり

### 防災情報の提供

国と都道府県や市町村などの防災関係機関とを光ファイバーネットワークで結び、水文観測情報や映像情報、被災情報のほか各種道路情報などを共有化し、迅速な情報共有を行うことで地域の防災機能を高める必要がある。



洪水時の情報提供例（光ファイバー）

### 緊急情報提供システムの整備

緊急時には、画像表示装置やCATVなどにより、地下街や災害時要援護者の利用する施設へ河川・道路・港湾の状況を伝達し、迅速で安全な避難に資する情報提供を行うためのしくみづくりが必要である。



出典：共同通信社  
地下街の浸水被害

### 緊急輸送道路の確保（速やかなルート確保）

災害時における緊急輸送道路を速やかに確保するため、被害情報に基づく通行可能路線の把握等、道路情報共有を共有できるシステムと体制づくりが必要である。



### 災害情報普及支援室の設置、災害情報協議会の開催

災害情報協議会は河川事務所単位で設立し、時系列氾濫シミュレーション結果を提供するなどし、市町村が行う災害予測地図（ハザードマップ）作成支援を行うとともに「防災・危機管理」の観点から幅広い活動を行う必要があ



## 災害に強い地域づくり

### 火山活動の予測と効果的な危機管理

時々刻々と変化する火山現象に応じて、影響範囲などを GIS 上で常時予測し効果的な危機管理を行うことによって、災害の最小化を図る必要がある。



富士山リアルタイムハザードマップイメージ

### 住民と連携した地域防災力の向上

水防法の改正により創設された水防協力団体の制度の活用、住民参加型の災害情報伝達訓練を行うなど、住民と連携した地域防災力の向上を図る必要がある。



避難ルートの確認

### 「道の駅」の防災拠点化

道路の速やかな復旧、道路利用者・地域住民の日常生活への早期の復帰を支援するため、市町村等地方自治体と連携し、既存の防災拠点等を補完する防災機能を「道の駅」に導入する必要がある。



### 避難路等の整備

災害時における「道の駅」など防災拠点へ迅速な避難ができるように、市町村等地方自治体と連携し、近隣の住居地からの避難路等の整備を行う必要がある。



## 災害に強い地域づくり

### 矢作川豊田防災拠点

洪水時の被害を最小限にとどめるために、河川整備等のハード対策に加え、水防活動や出水時の情報伝達等のソフト対策として、活動拠点としての防災拠点を設置する必要がある。



矢作川豊田防災拠点

## 土地利用の適正化による被害軽減

### 市街地の計画的縮減と生活環境の再編

人口の減少と高齢化の進展に応じて、市街地の利用密度・人口密度を再編して濃淡を強化し、より効率の高い市街地空間を創り出す必要がある。

また、こうした土地利用の適正化に合わせて、密集市街地など防災上危険な地区の改善や水害の恐れのある市街地の環境改善、建物の耐震改修を推進することによって災害に強い地域構造へと再編し、被害の軽減に努めることが求められる。

## 2. 健康で美しく、人にやさしい圏域（健康で美しい国土の回復）

平成 17 年 3 月から 9 月にかけて当地域で開催された愛知万博（2005 年日本国際博覧会）のテーマは「自然の叡智」である。地球環境問題が深刻化しているなか、中部地方は万博開催地の責務として、50 年先、100 年先を見通して、健康を回復して持続可能な発展を可能とするよう、国土の利用のあり方を明らかにする必要がある。

- (1) 環境への負荷を軽減し、国土の健康を回復する循環型の社会を構築する
- (2) 快適で人と環境にやさしい都市交通社会を目指す
- (3) 美しい風土・風景と良好な景観を回復・創造する



森林から沿岸域までの水・物質循環機能を再構築

**【主な事業内容】**

- ・森林から海に至る水・物質循環再構築（東三河地域における地域戦略プラン等）
- ・水産資源の回復も視野に入れた流域・沿岸域の健康回復（伊勢湾・駿河湾再生等）
- ・より広範な廃棄物に対する静脈物流ネットワークの構築（静脈物流拠点の整備等）

- ・環境負荷の少ない移動手段、省エネルギー型の移動手段の導入推進
- ・交通事故対策の推進
- ・高齢者等交通弱者にやさしい交通サービスの実現
- ・都市圏における円滑な総合交通体系の推進
- ・連続立体交差事業など交通円滑化の推進
- ・自転車走行空間の創造

地域特性を活かした景観形成

人と環境にやさしい都市空間・交通システムの形成

**【主な事業内容】**

- ・コンパクトな都市構造への転換
- ・交通施策と一体となったまちづくり（人にやさしい交通結節点の整備、都心部へのトランジットモール（歩行者と公共交通機関のみが通行できる道路）の導入、公共交通機関の利便性向上等）
- ・省エネルギー型・環境配慮型の住宅・建築物（グリーン庁舎化（環境保全対策の模範となる官庁施設）省エネルギー型住宅等）の普及促進
- ・次世代エネルギーの積極的な導入  
環状道路等幹線道路網の整備による地域間移動の円滑化
- ・ITS（高度道路交通システム）を活用した環境にやさしい交通社会の構築

**【主な事業内容】**

- ・生活圏における水辺や緑地の再生・保全
- ・地域特性を活かした景観整備
- ・歴史的なまちなみの在する地区や都市郊外部における景観形成
- ・景観計画区域の街並み整備等や幹線道路の無電柱化の推進、沿道の屋外広告物の規制

「国土マインド」の育成

**【主な事業内容】**

- ・地域への愛着心や環境貢献に対する豊かな価値観を地域社会に育てていくための、産学官連携による中部独自の人材育成プログラムの創設と展開
- ・総合的な国土学習システムの構築、体験型学習（エクスカージョン等）の展開

## ( 1 ) 環境への負荷を軽減し、国土の健康を回復する循環型の社会を構築する

少子・高齢化や人口減少が今後さらに進展していく中で、特に中山間地域においては森林・農地の荒廃が、今後急激に加速していくことが懸念される。これは、単に水源地から河川・海洋までの水・物質循環システムを荒廃させるだけでなく、我が国の食糧自給率をも、より深刻化させる恐れがある。今後は、水源地や伊勢湾等に注ぐ流域圏に施策の範囲を広げ森林や農地の保全を図り、水・物質循環システムの再構築を進め、国土の健康回復を図っていく必要がある。

一方、廃棄物処分場の逼迫や資源の枯渇が懸念される中、循環型社会の構築、環境負荷のない社会の実現が世界の必須課題となっている。こうしたことから、より広範な廃棄物に対する静脈物流拠点の整備や静脈物流体系の構築、物流の環境負荷の軽減、住宅・建築物における省エネルギー化の推進等を図り、負荷ゼロ社会を目指す必要がある。

こうした課題に対応し、健康で美しく、人にやさしい圏域を実現する上では、まず第一に、環境への負荷を軽減し、国土の健康を回復する循環型の社会を構築することが不可欠である。そのため、森林から沿岸域までの水・物質の循環機能の再構築は重要であり、東三河地域における地域戦略プランなどの実現が期待される。

また、伊勢湾や駿河湾における流域・沿岸域の健康回復や、より広範な廃棄物に対する静脈物流ネットワークの構築（静脈物流拠点の整備等）も、循環型社会の実現においては重要な取り組みと位置づけられる。



森林の荒廃

( 写真：林野庁提供 )

## 水・物質循環システム健全化プログラム（仮称）

### 現状の課題

- ・ 河川水量の減少
- ・ 河川、湖沼、海域の水質悪化
- ・ 陸域水面の減少
- ・ 海浜の減少
- ・ 山林の荒廃

等

### 「国土の健康を取り戻す」総合的取組

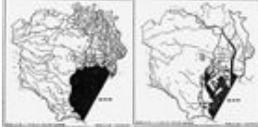
水や土砂、生態系に加え、栄養塩類等も含む多様な循環系の再構築をエネルギー利用の効率化も考慮して推進します。

持続可能な流域管理手法の方針策定

モデル地域における「健全な循環システム計画」の策定

関係機関との連携による総合的な計画の実施支援

東京都の水面面積  
(左：1908年 右：1980年)



循環の阻害による弊害の現状（下図）



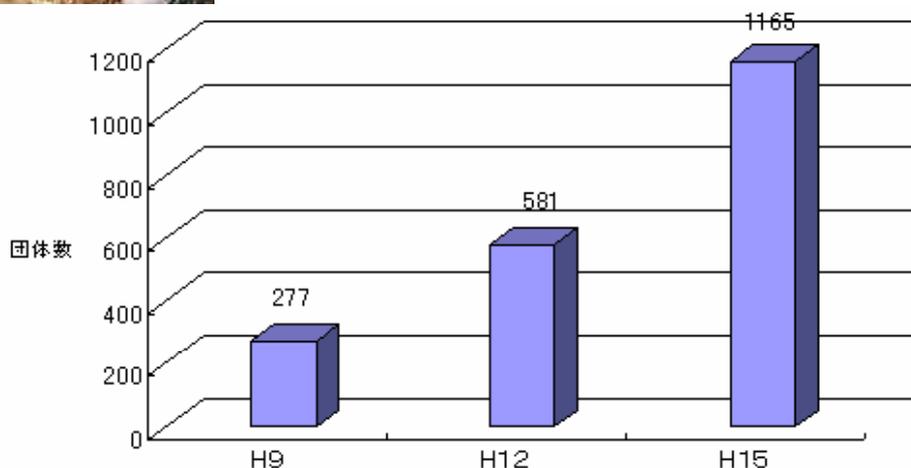
### 健全な循環システムの再構築



## 広がる森林ボランティア



環境保全意識の高まりを背景に、森林整備を行っているボランティア団体数は、平成9年の277団体から平成15年には約4倍の1,165団体へと急増。森林再生の担い手として活躍が期待される。



## (2) 快適で人と環境にやさしい都市交通社会を目指す

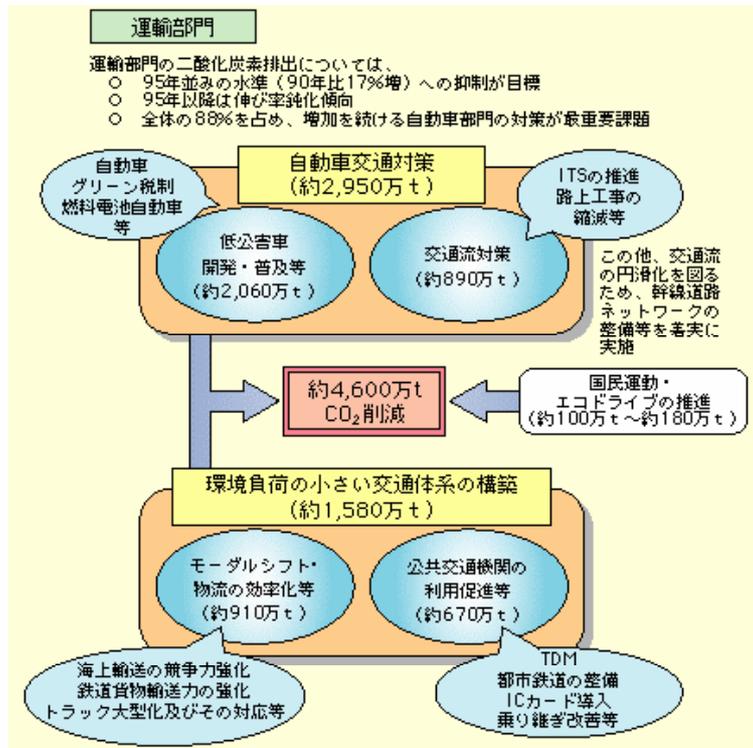
少子高齢社会に対応した交通社会を築くことはもちろん、地球環境問題の観点からは、運輸部門における環境負荷軽減が大きな課題となっている。特に、道路等交通基盤整備や公共交通機関の利便性向上など、ハード・ソフトの連携を通じて適切な交通機関分担を図り、CO<sub>2</sub>の排出抑制に積極的に取り組むなど、環境にやさしい交通社会を実現していく必要がある。

こうした課題に対応し、快適で人と環境にやさしい都市交通社会を目指す上では、生活行動に係る移動が少なくて済むコンパクトな都市構造への転換が、根本的な方策として期待される場所であるが、より着実な取り組みとしては、幹線道路等の渋滞対策や環状道路等幹線道路網の整備による地域間移動の円滑化、連続立体交差事業などによる交通円滑化の推進といった道路整備事業の一層の推進、ITS（高度道路交通システム）の活用、環境負荷の少ない移動手段・省エネルギー型の移動手段の導入推進、高齢者等交通弱者にやさしい交通サービスの実現、自転車走行空間の創造など、人と環境にやさしい交通システムの形成に資する取り組みの積み重ねが求められる。

また、このほか、ヒートアイランド問題や大気騒音問題、近年関心の高まっている公共交通の安全性や交通安全問題など、健康な都市生活を脅かす問題にも的確に対処していく必要性は高く、幹線道路等の交通事故対策や人にやさしい交通結節点の整備、都心部へのトランジットモール（歩行者と公共交通機関のみが通行できる道路）の導入、公共交通機関の利便性向上など交通政策と一体となったまちづくりのほか、省エネルギー型・環境配慮型の住宅・建築物の普及促進、次世代エネルギーの積極的な導入などにより、人と環境にやさしい地域社会を形成することが必要である。



## 国土交通省の地球温暖化対策(運輸部門におけるCO<sub>2</sub>削減)



出典：「国土交通白書 2005」(国土交通省)

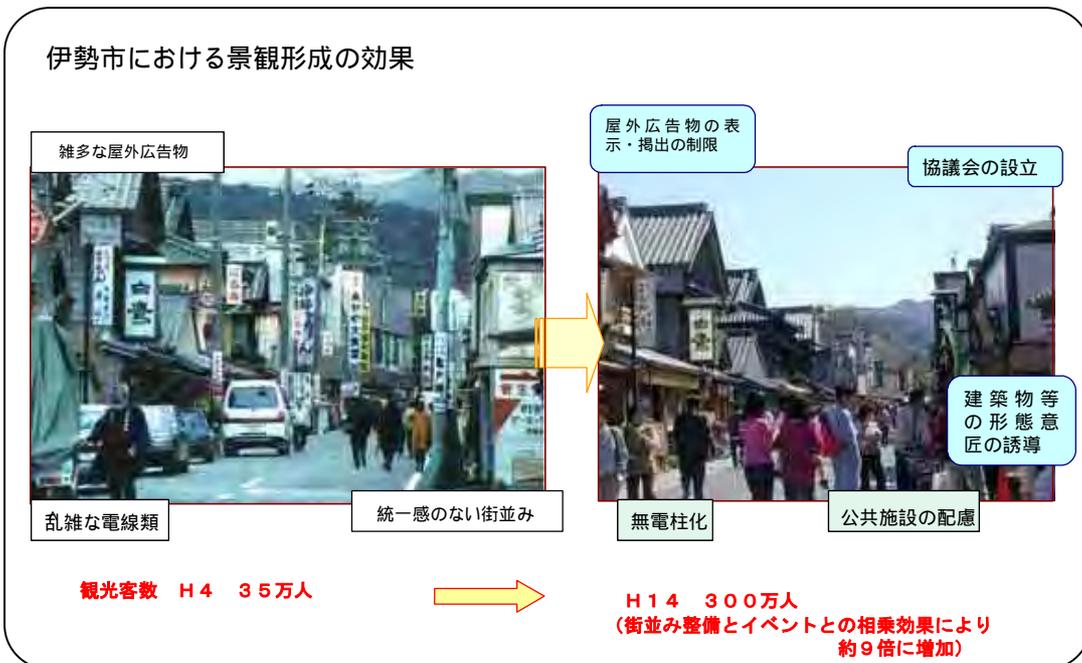
### (3) 美しい風土・風景と良好な景観を回復・創造する

美しい自然景観や都市景観は人々の心に安らぎを与え、心の豊かさをもたらす。しかし今日、地域が本来持っていた原風景や美しい景観、歴史的な街並みが喪失の危機に瀕している。また、コンパクトなまちづくりが志向される中で、まちなかの景観形成や無理に拡張開発がなされてきた都市外縁部をどのように再生するかが問われており、美しい風土・風景の回復、すなわち景観形成は景観政策における今後の重要な課題となる。

地域固有の歴史・文化の保全を図り、地域固有の自然や歴史的な街並み等を活かした景観形成など地域の魅力を高めていくことは重要であり、このため、地域が主体となって進める景観を意識したまちづくりなど、良好な景観の創造に資する取り組みを支援するとともに、生活圏における水辺や緑地の再生・保全を促進し、後世に遺す美しい風土づくりを行う必要がある。

このため、地域特性を活かした景観整備や都市郊外部の景観再生、景観計画区域の街並み整備等や幹線道路の無電柱化の推進と沿道の屋外広告物の規制が求められる。

地域づくりにおいては、担い手となる人づくりが重要な鍵となる。そのため、地域への愛着心や環境貢献に対する豊かな価値観を地域社会に育む、産学官連携による中部独自の人材育成プログラムの創設と展開、あるいは総合的な国土学習システムの構築、体験型学習（エクスカーション等）の展開による、「国土マインド」の育成も、地域づくりの重要な取り組みとして推進していく必要がある。



### 三保の松原の景観の保全



養浜工などの事業により、失われつつある三保の松原の景観を保全している  
出典：「まんなかビジョン」



第9回美しい日本のむら景観コンテストで農林水産大臣賞を受賞した三重県美杉村三多気の桜。地元住民により管理・清掃がなされ、イベントを開催するなど三多気の桜を中心とした地域活性化が取り組まれている。

出典：東海農政局ホームページ

## ◇主要プロジェクト

### 森林から沿岸域までの水・物質循環機能を再構築

流域における栄養塩等物質の動態と沿岸海域生態系への影響に関する調査・研究  
(モデル流域：豊川流域)

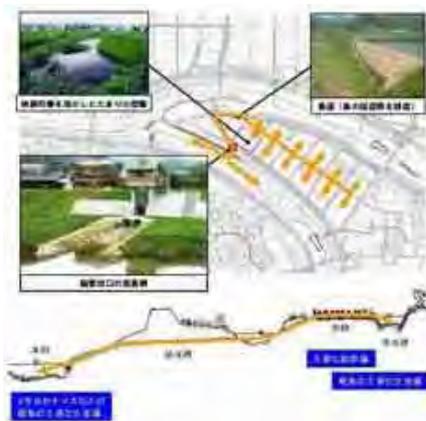
近年顕著化している沿岸海域の生態系の異変と、河川の管理・流域の利用形態の変化に深く根ざした物質動態の変化について調査検討を行い、森林や河川流域が生産する栄養塩類等の連続性の確保や、沿岸海域の生態系の保全を考慮に入れた河川等の整備や管理のありかたについて、中部地方で代表的な閉鎖性水域である三河湾とそこに流れ込む豊川をモデルに検討する必要がある。



栄養塩類の連続性イメージ

水域生物の移動経路(エコロジカルネットワーク)の再生

河川と流域との間を行き来して生活する魚類等の水生生物の生息・生育環境を回復するとともに、地域の生態系を再生する。そのために、河川と流域の水路、池、沼、田んぼ等の水域の連続性を確保し、水域生物の移動経路(エコロジカルネットワーク)の再生に取り組むことが重要である。



イメージ図

## 森林から沿岸域までの水・物質循環機能を再構築

### 徳山ダム建設事業 揖斐川水源地域ビジョン（仮称）

徳山ダム上流域は、希少野生生物をはじめ、豊かな自然環境が残される一方、旧徳山村の全村離村により従来からの森林資源の管理者が不在という特殊事情がある。

こうした状況の下、徳山ダムは、完成すれば貯水量日本一のダムとなるほか、付替村林道の替わりにダム上流域の山林を公有地化することとしており、これらを踏まえ、流域圏の住民共通の財産として、産学官はもとより、NPOや流域住民をはじめ、多様な主体の参加と連携を通じ、豊かな自然環境の保全と、自然環境そのものの利活用を両立させることを目指した徳山ダムの特徴を活かした揖斐川水源地域ビジョンを描き、揖斐川流域の発展に貢献していくことが求められる。



水源地域ビジョン

### 豊かな生態系をはぐくみ、人々に憩いと安らぎの空間を提供する伊勢湾の再生

伊勢湾の再生に向け、水環境の回復、生活空間での憩い・安らぎ空間の充実、生態系の回復を図るため海域と陸域とが連携を図り伊勢湾の再生が求められる。



### 木曾三川河口部自然再生事業

木曾三川下流部は、1965年頃から濃尾平野一帯で起こった地盤沈下やそれに伴う高潮堤防補強工事による高水敷の造成や浚渫などにより、かつての水際部の干潟やヨシ原、ワンドなどの多様な水辺環境が減少している。度重なる水害に対して大幅な河川改修が行われているこの地域では、残存する自然環境を保全するとともに、現存する自然環境を目標として、可能な限り自然環境の再生を図る必要がある。



再生された干潟で遊ぶ子供たち

## 森林から沿岸域までの水・物質循環機能を再構築

### 庄内川中流部浄化事業

水質の悪化が著しい庄内川支川八田川において、流域の下水道整備や特定汚染源での対策と連携しながら、直接浄化施設による浄化対策を推進する必要がある。また、企業公募による浄化実験、水質浄化に関する専門家の監修による新技術を用いた浄化実験、市民と連携した植物を利用した浄化実験を実施することも重要である。



浄化実験施設

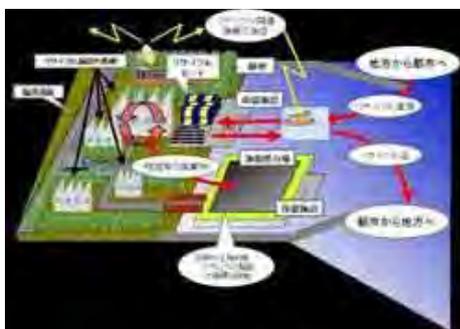


浄化前

浄化後

### 循環型社会を構築に向けた静脈物流拠点の整備推進

循環資源の広域的な流動を促進するため、臨海部において総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を推進し、循環型社会の形成、環境負荷の低減を促進する必要がある。



## 人と環境にやさしい都市空間・交通システムの形成

### 都市圏交通円滑化総合計画

都市圏の交通円滑化を図り、環境問題等交通に起因する課題を解決するために、交通容量拡大策や、交通需要マネジメント、多様な公共交通機関間の円滑な結節及び乗り換え誘導施策などの総合的な対策を推進する都市圏交通円滑化計画を策定し、積極的な取り組みが求められる。

### ガイドウェイバス



リニモ

### 環状道路の整備

都市圏域内に流出入する通過交通を排除するとともに、分散導入機能、バイパス機能、緊急時の迂回機能などの効果が期待され、都市圏の秩序ある発展を図る基盤として大きな役割を果たす環状道路の整備を引き続き推進することが求められる。



### 交通結節点の整備

一般国道1号静岡駅周辺整備のような国道と駅前広場の一体的な整備と周辺地域の連携、鉄道やバスの連結、地下道部のバリアフリー化などの利用者が使いやすい交通結節点の整備が必要である。



## 人と環境にやさしい都市空間・交通システムの形成

ITS(高度道路交通システム)を活用した環境に優しい交通社会の構築

環境負荷を軽減するため、ETC(ノンストップ自動料金収受システム)普及、スマートIC(安価な建設・管理コストで運用できるETC専用IC)、交通需要マネジメントを推進する。また、電子ナンバープレートやVICS(道路交通情報通信システム)を活用することにより、自動車交通の分散や円滑な走行支援を目的としたシステム構築を推進することが必要である。

ETC

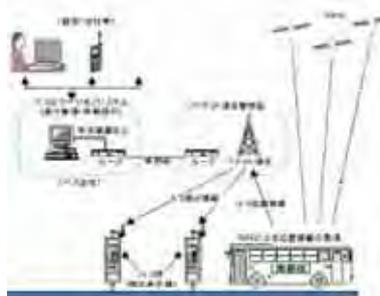


電子ナンバープレート



バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムの導入を促進し、円滑な移動を実現するための情報システムを構築することが必要である。特に遅れている高速バス路線などへの積極的な導入が望まれる。



次世代エネルギーの積極的な導入

CO<sub>2</sub>の排出量削減対策の推進のため、圧縮天然ガス(CNG)自動車、電気自動車、メタノール自動車等の低公害車の普及を促進するとともに、従来の自動車と比較してエネルギー効率が格段に高い、燃料電池自動車の実用化に向けた開発を推進する必要がある。



## 人と環境にやさしい都市空間・交通システムの形成

### 環境負荷の少ない移動手段、省エネルギー型の移動手段の導入推進

地方自治体・交通事業者が一体となった「環境的に持続可能な交通（EST）」実現に向けた取り組みが求められる。



### 交通事故対策の推進

幹線道路等の安全性を効率的・効果的に高めるため、事故率の高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故抑制対策を集中的に実施することが必要である。

（写真）交差点改良事例

事故抑制対策として、交差点内でのカラー舗装化を実施



### 高齢者等交通弱者にやさしい交通サービスの実現

鉄道駅などで移動に困難を感じている人を積極的にお手伝いするボランティアを普及させることを目的にボランティアモデル事業を展開し、「心のバリアフリー」社会の実現に向けた取組を推進する必要がある。



### 自転車走行空間の整備

沿道の地域等と連携・協力し、自転車利用への理解とマナー向上を働きかけるとともに、自転車道と歩行者道の構造分離等により、安全・快適な自転車走行空間ネットワークの整備が求められる。



## 地域特性を活かした景観形成

### 地域特性を活かした景観整備

美しい景観形成やにぎわいのある地域づくりを推進するため、重要伝統的建造物群保存地区や景観計画区域等の地域においては、地域との協働により地域特性を活かした道路景観の整備の取り組みが必要である。



### 幹線道路の無電柱化

電線類の地中化は災害時の安全性が向上されるとともに、電柱や架空線が取り除かれることから道路空間がすっきりとし、美しい街並みとなり、また、歩道が広くなることでバリアフリーにもつながることから、積極的に取り組む必要がある。



### 自然と調和した美しい農村景観の保全

農村における自然と調和した美しい景観を地域固有の資源として見直し、美しい景観を活かした地域づくりや都市部との交流を推進し、地域の活性化を図ることが求められている。



岐阜県恵那市岩村町の農村景観

## 「国土マインド」の育成

### 人材育成プログラムの創設と展開

地域への愛着心や環境貢献に対する豊かな価値観を地域社会に育むため、産学官連携による中部独自の人材育成プログラムの創設と展開が求められる。



環境レンジャー活動風景



ボランティア・サポート・プログラムによる道路美化活動

### 国土マインド豊かな人材づくり

地域・国土づくりの担い手として、総合的な国土学習システムや、体験型学習（エクスカーション等）の展開によって、「国土マインド」豊かな人材の育成に取り組む必要がある。



現地での体験活動



専門家によるガイダンス

### 3. 国際的に高い産業競争力を有する圏域（産業の国際競争力を高める社会資本整備）

中部地方が、「モノづくり」を中心に国際競争力を高め、日本全体の経済を牽引していくために国土の中心に位置する優位性を活かし、今後 30 年ないし 50 年を見通して戦略的に社会資本等の整備を進めていく必要がある。

- (1) 産業競争力を高める産業・物流拠点、情報機能の強化を図る
- (2) 国際競争に打ち勝つ高速交通ネットワークの整備と結節を強化する
- (3) 世界の産業拠点都市を形成し、人材・知能の集積による国際研究拠点を構築する



伊勢湾における産業・物流・情報センター化の推進

**【主な事業内容】**

- ・伊勢湾スーパー中枢港湾におけるソフト面・ハード面でのより一層の機能強化（大水深バース（岸壁）の整備、自動化・IT 化等による貨物処理能力の向上、24 時間フルオープン等をはじめとする荷役サービスの強化、基幹航路の充実）
- ・中部国際空港の拡充（滑走路の延伸・新設、真の 24 時間化）
- ・空港アクセス道路の代替性の確保
- ・産業を支える陸上ネットワークの強化（道路ネットワークの拡充・多重化、ITS（高度道路交通システム）の積極的導入、鉄道貨物ネットワークとの結節強化や利用拡大）
- ・国際ゲートウェイに隣接した高度物流拠点（ロジスティクスハブ：臨海部開発余地の活用、港湾や空港と一体となり、物流ネットワークと効率的な接続を果たすことで、センター機能を発揮する IT 化した物流拠点）の形成

広域展開を図る高速交通網の整備

**【主な事業内容】**

- ・第二東名・第二名神の整備
- ・中部国際空港の拡充（滑走路の延伸・新設、真の 24 時間化）（再掲）
- ・中央リニア新幹線の整備
- ・安全性確保、テロ等への対応

物流を支える交通ネットワークの強化

**【主な事業内容】**

- ・高速性、安全性、安定性が確保された陸・海・空一貫高速物流ネットワークの整備
- 伊良湖水道などの国際基幹航路の機能強化
- 国際物流基幹ネットワーク（広域幹線道路網・国際標準コンテナへの対応）の整備
- 国際標準コンテナの大量輸送を担う貨物鉄道輸送力の整備
- ・IT を積極的に活用した物流ネットワーク（高規格幹線道路網等）・物流センターの拡充・高度化
- ・安価な建設・管理コストで運用できる ETC 専用インターチェンジ（スマート IC）設置による高規格幹線道路の利便性確保
- ・陸・海・空にわたる耐震強化や代替性の確保

国際都市機能の強化

**【主な事業内容】**

- ・名古屋駅地区におけるオフィス・商業・宿泊・コンベンション（国際的催事）機能の整備
- ・都市再生による魅力ある都市への変革
- ・国際都市にふさわしい情報発信機能の強化
- ・国際的に目標とされるような、トップクラスのエリート教育・研究機関等の創設

( 1 ) 産業競争力を高める産業・物流拠点、情報機能の強化を図る

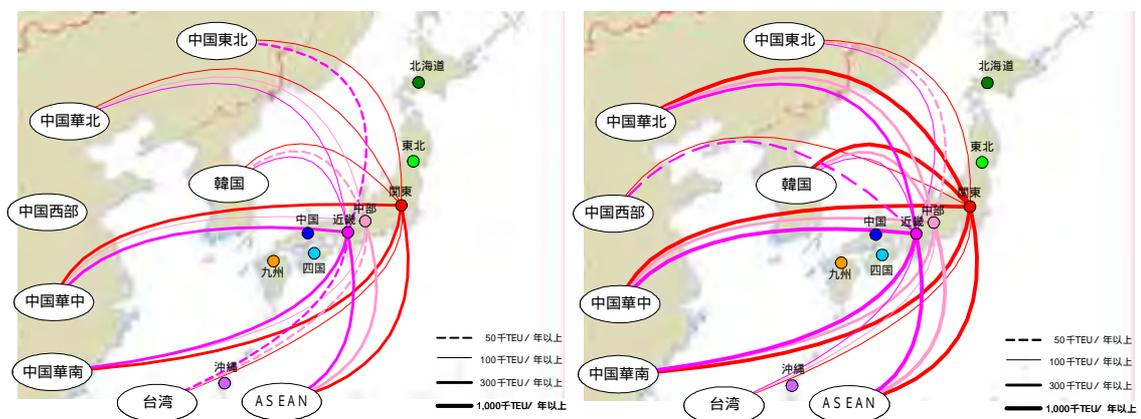
中部は我が国のものづくりセンター、産業首都として、これまで以上に我が国経済を支えることが期待されている。ものづくりを中心に中部が我が国経済を牽引していくためには、背後地域に集積した高度な産業機能を維持・向上させることはもとより、伊勢湾スーパー中枢港湾や中部国際空港のソフト面・ハード面でのより一層の機能強化による時間短縮、コスト圧縮など国際競争力の向上に資する社会資本の充実が求められる。

このため、伊勢湾スーパー中枢港湾においては、大水深バース（岸壁）の整備や基幹航路の充実、自動化・IT化等による貨物処理能力の向上や24時間フルオープン等をはじめとする荷役サービスの強化を図る。一方、中部国際空港については、滑走路の拡充（延伸・新設）をおこない本格的な24時間運用を実現し、航空貨物の航路を拡充させ、産業競争力の強化に資する国際ゲートウェイのグレードアップを目指す。

また、伊勢湾スーパー中枢港湾及び中部国際空港に隣接する臨海部の低未利用地において、IT技術を駆使した高度物流拠点（ロジスティクスハブ：臨海部開発余地の活用、港湾や空港と一体となり、物流ネットワークと効率的な接続を果たすことで、センター機能を発揮するIT化した物流拠点）を形成し、港湾・空港及び物流ネットワークと一体的に機能させることで、伊勢湾地域が中部地域の産業面でのポテンシャルを活かしながら、産業のグローバル化に対応した「人・モノ・情報」が集まる「産業・物流・情報センター」として発展していくことが必要である。

なお、その際には、港湾・空港の耐震強化などを行い、世界の産業・物流・情報センターとしての信頼性・安定性を確保することが必要不可欠である。

三大都市圏の「地域ブロック」と東アジアの国際海上コンテナ貨物量（現状と将来・輸出入計）



出典：「新しい国のかたち『二層の広域圏』を支える総合的な交通体系」（二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会）

## (2) 国際競争に打ち勝つ高速交通ネットワークの整備と結節を強化する

中国等への中部企業の進出や、東アジア諸国との自由貿易圏の形成が目指される中で、東アジア諸国との連携・協調を図ることも重要な方針である。北東アジアとの間で翌日配送が可能な SCM (サプライ・チェーン・マネジメント：供給者から消費者までを結び、開発・調達・製造・配送・販売の一連の業務の効率を追求する経営戦略) を実現し、東アジア圏内でジャスト・イン・タイム (必要なものを必要なときに必要なだけ供給できる) の物流ネットワークを形成することが必要である。そのためには、IT を積極的に活用し港湾・空港といった国際ゲートウェイと道路・鉄道ネットワークとの結節を強化し、陸・海・空のモード間の円滑で迅速な接続を実現するための物流センターの拡充・高度化を図るとともに、港湾・空港と陸上交通網を一体的に機能させ、高速性、安全性、安定性が確保された陸・海・空一貫物流ネットワークを実現するため、伊良湖水道などの国際幹線航路の機能を強化することにより、時間短縮・物流コストの圧縮を図ることが重要である。

また、国際標準のコンテナが積み替えなく国際ゲートウェイと主要物流拠点間を輸送できる国際物流基幹ネットワークの構築や ITS (高度道路交通システム) 等の積極的な導入による交通円滑化、鉄道貨物ネットワークとの結節強化及び利用拡大を図るなど、陸上交通網における効率化・円滑化を図り、コストの大幅な低減を実現することが重要である。

一方、環日本海の国際ゲートウェイを有する北陸地域と伊勢湾をはじめとする太平洋側との連携を図るなかで、それぞれの特長を伸ばしながら相乗的な発展を図ることが重要である。このため、東海北陸道などの整備・拡充により南北軸のネットワークを強化する必要がある。

他方、災害発生後においても中部の産業が壊滅的な被害を受けないよう、道路・鉄道ネットワークの耐震強化や代替性の確保などにより災害に強いネットワークを確保することが重要である。特に中部国際空港のアクセス道路については、アクセスルートの多重化による代替性の確保により空港と高速道路ネットワークとの接続性を向上させることが求められる。

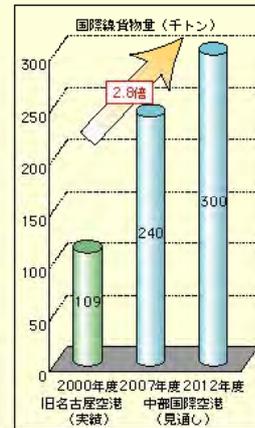
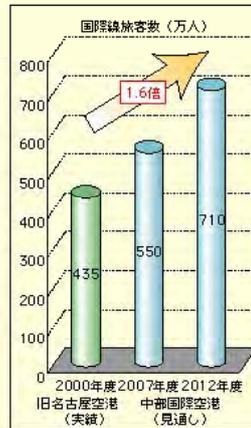


出典

「中部プロジェクトマップ  
2005」(財)中部産業活性化  
センター

## 中部国際空港へのアクセス道路の整備

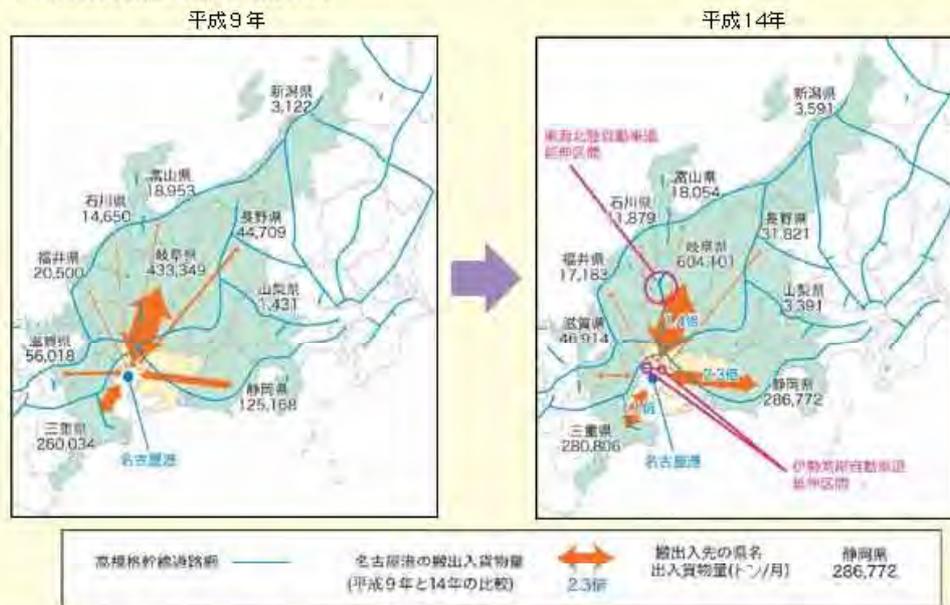
中部国際空港連絡道路及び知多横断道路等は、平成17年2月の中部国際空港開港に併せて整備された。  
 中部国際空港の航空輸送需要は、2012年度に国際貨物輸送が旧名古屋空港の2.8倍程度と見通されているなど、周辺道路の交通需要増大が予想されており、アクセス道路の整備は国際競争力の向上等に大きく寄与する。



出典：「国土交通白書 2005」(国土交通省)  
 原出典：愛知県資料

## 名古屋港へのアクセス向上による物流誘発効果

中部圏経済を支える物流基盤である名古屋港は、スーパー中核港湾プロジェクト等の取り組みが行われており、伊勢湾岸自動車道の整備の進展や、東海北陸自動車道の延伸に伴い、その利便性が向上し、周辺地域からの貨物取扱量が大幅に増加した。



資料) 国土交通省「港湾統計(陸上出入貨物調査)」より作成

出典：「国土交通白書 2005」(国土交通省)

(3) 世界の産業拠点都市を形成し、人材・知能の集積による国際研究拠点を構築する

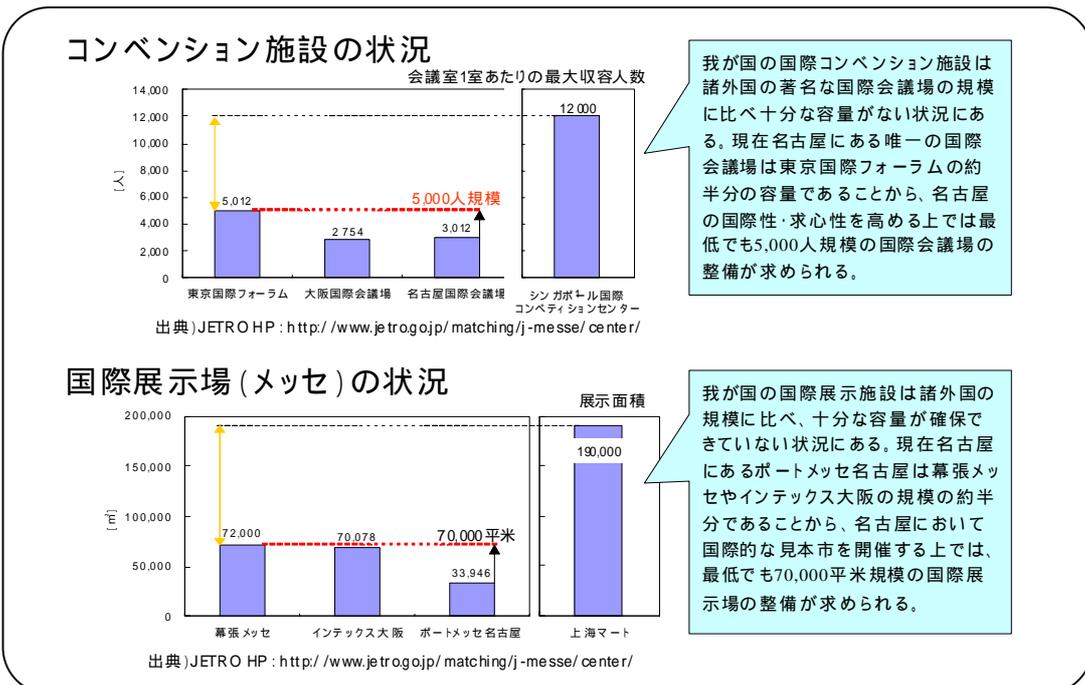
名古屋におけるコンベンション（国際的催事）施設や国際展示場（メッセ）の整備水準は東京や大阪に比べても低い状況にあり、名古屋が国際都市として国内外から認知されているとは言い難い状況にある。

しかしながら、中部国際空港の開港や世界企業の海外部門の名古屋への移転などを追い風として名古屋が国際都市として飛躍する千載一遇のチャンスが訪れようとしている。これを契機として、中部が国際的に中枢性と発信力を備えた圏域へと飛躍を遂げるためには、国際的な企業活動や国際交流に対応し得る人材の集積を図るとともに、中部地方の技術集積を基盤としたロボット産業やナノテク分野・環境産業等の次世代産業を産官学が連携し人材育成や知能の集積・成長を継続的に図り、世界の産業拠点都市を目指すことが重要である。

このため、国際的な企業活動や交流に対応し得る世界水準の商業・宿泊・イベント・コンベンション機能の強化を図るとともに、国際都市にふさわしい魅力ある都心地区を形成する必要がある。特に名古屋駅前地区においては都市再生を推進し、オフィス・商業・宿泊等の機能集積を図り、国際都市として人・情報が活発に行き交う場を形成するとともに、情報発信機能の強化が求められる。

さらに、世界の国々から目標とされるようなトップクラスの教育・研究機関等を創設し、国内外から優秀な人材・知能を集める世界有数の国際研究拠点を構築することが重要である。

また、名古屋が世界的な産業拠点都市として人知を集積する上では、首都圏・近畿圏との連携を図ることが重要である。このため、第二東名・第二名神や中央リニア新幹線といった三大都市圏の一体性を強める高速交通網を強化し、国際社会の中での拠点性を発揮する基盤を形成する必要がある。



## ◇主要プロジェクト

### 伊勢湾における産業・物流・情報センター化の推進

伊勢湾スーパー中樞港湾におけるソフト・ハード一体となったより一層の機能強化

国際競争力の維持・強化としてアジアの主要港湾をしのぐコスト・サービス水準の実現に向け、IT化等の施策を官民一体で進めることが求められるとともに、次世代高規格コンテナターミナルの整備を推進する必要がある。



中部国際空港の拡充

国際的に高い産業競争力を有する中部を支える国際ゲートウェイとして、中部国際空港の真の24時間化を進めるため滑走路の延伸・新設とともに、ソフト面の更なる整備拡充が求められる。



国際ゲートウェイに隣接する高度な物流サービスが可能となる物流施設の形成

経済のグローバル化に対応し、国際物流と国内物流の結節点として、国際ゲートウェイと隣接したセンター機能を発揮する高度物流拠点（ロジスティクスハブ：臨海部開発余地の活用、港湾や空港と一体となり、物流ネットワークと効率的な接続を果たすことで、センター機能を発揮するIT化した物流拠点）の整備が必要である。



## 伊勢湾における産業・物流・情報センター化の推進

### 空港アクセス道路の代替路確保

第一種国際空港である中部国際空港へのアクセス道路として、知多半島道路とセントレアラインが整備されているが、今後、複数のアクセスを確保することにより、信頼性、確実性をより向上させることが求められる。



### 名古屋圏自動車専用道網の整備

名古屋圏における都市交通の増加及び名古屋港、四日市港、三河港等を起終点とする交通需要の増加に対処するため伊勢湾周辺地域も含めた名古屋圏の自動車専用道路網の着実な整備が必要である。



## 広域展開を図る高速交通網の整備

### 第二東名・第二名神の整備

3大都市圏の連携を強化するとともに、日本の大動脈を担う東名・名神高速道路と一体となって、信頼性、安定性の確保を図り、東西軸の要となる第二東名・第二名神の整備を引き続き推進する必要がある。



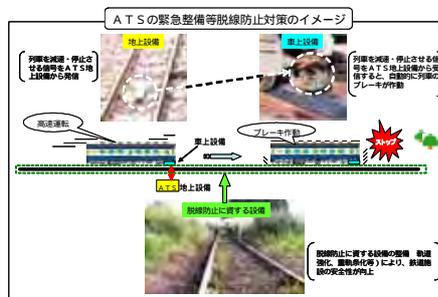
### 中央リニア新幹線の整備

超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）は、その高速性により我が国の経済・社会構造を抜本的に変革する可能性のある交通機関であり、次世代の超高速大量輸送システムの実現を目指し、一層のコスト低減が期待される高温超電導磁石に関する技術開発を進める必要がある。



### 安全性確保、テロ等への対応

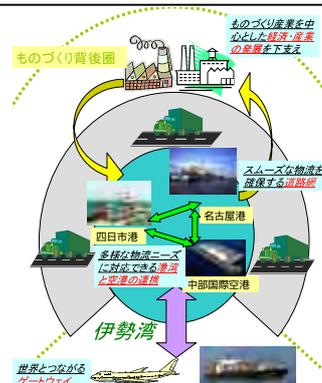
公共交通の安全性向上のため、鉄道等の大量輸送機関の安全な運行システムの構築やヒューマンエラー（人的過失）事故防止対策の検討、災害、テロ対策等危機管理体制の構築を進める。



## 物流を支える交通ネットワークの強化

### 陸・海・空一貫高速物流ネットワーク（スーパーロジスティクスハイウェイ網）の整備

高速性、安全性、安定性が確保された陸・海・空一貫物流ネットワークの整備を推進し、より短時間で効率的な物流のネットワークを構築することによる時間短縮、コスト縮減が求められる。



### 国際物流基幹ネットワークの整備

名古屋港や四日市港など主要な港湾等と主要物流拠点間を国際標準コンテナ車が積み替えずに輸送できる国際物流に対応した道路のネットワーク化を図る必要がある。

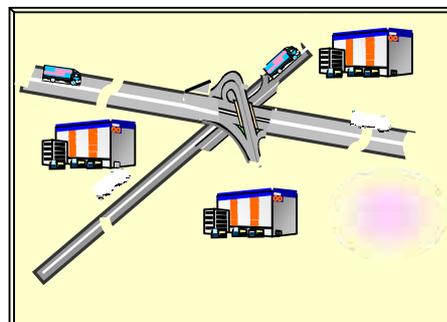


### 高規格幹線道路網の整備

自動車の高速交通を確保し、重要な空港・港湾や地域の発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化を図ることにより、陸・海・空において、円滑な物流ネットワークを確保する高規格幹線道路網を整備する必要がある。

### IT を積極的に活用した物流ネットワーク・物流センターの拡充・高度化

高速道路の IC 周辺に流通拠点を整備するとともに物流 EDI（電子データ交換）、電子タグ、パレット等の標準化や規格統一により、物流の効率化が求められる。



## 物流を支える交通ネットワークの強化

### スマートＩＣの設置

既存の高速道路の有効活用や地域経済の活性化を支援するため、安価な建設・管理コストで運用できるＥＴＣ専用ＩＣ（スマートＩＣ）を積極的に導入する必要がある。



### テロ等の危険を水際で阻止する対策の強化

国際組織的犯罪や国際テロの発生が危惧される中、水際である国際港湾・空港における保安対策は重要であることから、中部の港湾・空港における保安対策の拡充が重要である。



## 国際都市機能の強化

### 名古屋駅地区における商業・宿泊・イベント・コンベンション（国際的催事）機能の整備

優れた技術集積を持つ中部が国際的に中枢性と発進力を備えた地域へ飛躍するために、名古屋駅地区において、国際水準のコンベンション、メッセ、ホテル、商業等の機能の拡充を図る必要がある。



### アフターコンベンション機能の強化

コンベンションの魅力を増すために、都心部・臨海部における水辺空間の創出、国際観光交流拠点の整備を行い、アフターコンベンション（催事時に催される見学、観光等）機能を強化する必要がある。



### 国際観光交流拠点の整備

国際交流都市として資質をレベルアップさせるために、国際水準のホテルや地域の歴史・文化・自然等の案内・体験施設等国際的な観光交流拠点を整備する必要がある。



#### 4. 世界的な交流の中で新たな活気が育まれる圏域（空港開港・万博開催による国内外の交流の拡大）

万博開催を契機として国内外との観光交流の活発化が期待されており、中部地方への観光交流の推進や北陸・近畿との連携強化により、この地域が大交流時代への先導的役割を果たす必要がある。

- (1) 先端技術の集積、環境技術の連携を深める世界メッセを持続的に発展させる
- (2) 交流拡大を促す高速性・快適性・安全性に優れた交通体系をつくる
- (3) 自然・歴史・産業集積等の地域資源を活用し、観光地としての中部の魅力を向上する



<p>日本を代表する商業・宿泊・コンベンションへの機能強化</p> <p><b>【主な事業内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋駅地区における商業・宿泊・イベント・コンベンション（国際的催事）機能の整備</li> <li>・アフターコンベンション（催事時に催される見学、観光等）機能の強化</li> <li>・国際観光交流拠点の整備</li> <li>・国際化に対応した社会サービス（行政サービス、教育・医療等生活支援機能充実）の充実</li> </ul> <p>高速交通網の整備</p> <p><b>【主な事業内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二東名・第二名神の整備（再掲）</li> <li>・中部国際空港の拡充（滑走路の延伸・新設、真の24時間化）（再掲）</li> <li>・中央リニア新幹線の整備（再掲）</li> <li>・安全性確保、テロ等への対応（再掲）</li> <li>・静岡空港及びアクセス道路の整備</li> </ul> <p>観光地間を結ぶ快適な交通ネットワークの整備</p> <p><b>【主な事業内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地ネットワークの構築（観光地間を結ぶ地域高規格道路網等の整備）</li> <li>・景観、観光を楽しむシーニックバイウェイ（寄り道しながら、観光を楽しむ景観性に優れた道路）の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地間及び観光地内の公共交通の利便性向上</li> <li>・質の高いリアルタイム情報の提供</li> </ul> <p>地域資源を活かした観光交流圏の形成</p> <p><b>【主な事業内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際ゲートウェイ名古屋港のにぎわい創出</li> <li>・都心の快適な水辺空間の創造を図る堀川・中川運河等の再生</li> <li>・伊勢神宮の遷宮・名古屋城築城400周年に向けた観光交流</li> <li>・観光交流圏の計画・整備</li> <li>・観光施設のユニバーサルデザイン（誰もが使いやすい設計）化</li> <li>・産業観光などにおける観光資源の発掘・連携</li> <li>・この地域ならではの観光資源の世界的ブランド化（魅力ある観光資源を広域的に組み込んだ旅行商品の開発）</li> <li>・海外向けの観光PR強化（中部における周遊ルートのゴールデンルート化）</li> <li>・地域主体のまちづくりと担い手の育成や教育過程の拡充</li> </ul>
---	--

## (1) 先端技術の集積、環境技術の連携を深める世界メッセを持続的に発展させる

～環境産業技術の多国間ネットワークの核となる世界メッセを実現～

～国際会議の開催など国際交流拡大のためのホテル等受入容量強化～

中部国際空港の開港、万博の開催など、中部地方において世界規模のプロジェクトが立ち上がり本格的な世界戦略が幕を開けようとしている。そのような中、世界企業の本社部門が名古屋市内に移転するなど、世界企業の集積も始まりつつあり、まさに中部が一つの地方から、中枢性と発信力を備えた地域へと変貌を遂げる千載一遇の機会が到来している。

また、優れた技術集積を持つ中部が、万博の理念を継承し、先端的な環境産業の面で世界をリードしていくことが期待されている。

こうした状況を踏まえ、名古屋において将来の国際的な企業活動や交流に対応し得る世界水準の商業・宿泊・イベント・コンベンション機能の強化を図り、国際的なネットワークの核となる世界メッセを継続的に開催していくことが求められる。特に国際的な会議や見本市等が多数開催されるようコンベンション施設や国際展示場（メッセ）の拡充を図るとともに、国際水準のホテル等宿泊施設を拡充し、国際都市としての名古屋の機能強化を図り、先端的な技術や産業を有する中部が国際的な交流の中枢を担うことが重要である。さらに、万博の理念を継承すべく、環境に関する技術集積・交流・情報発信及びビジネスの拠点として、常設する「エコメッセ」の実現が期待される。

### 環境産業・環境交流の拠点となる「エコメッセ」のイメージ

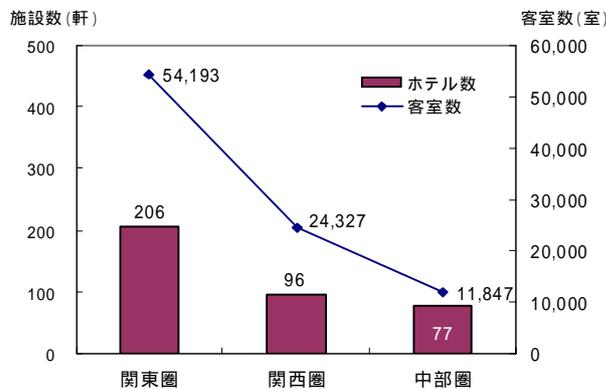


一方、アフターコンベンション（催事時に催される見学、観光等）機能として、国際的な魅力を備えた観光拠点を整備することも重要な視点であり、都心部・臨海部における魅力的な水辺空間の創出や国際的な観光交流拠点を整備することで、国際交流都市としての資質をレベルアップさせる必要がある。

他方、各地で外資系企業の進出が増えつつあることに鑑み、今後のボーダーレス社会の更なる進展を踏まえて、国際化に対応した行政サービスや教育・医療等の拡充を図り、外国人就業者及び子女の生活を支える社会サービスを向上させる必要がある。

### 三大都市圏の政府登録ホテル・客室数

(外国人の宿泊に適した施設・サービスを提供できるホテル・客室数)



出典) 日本ホテル年鑑(平成15年3月末現在)

\* 国際観光ホテル整備法に基づく国土交通大臣の登録の認定を受けているホテルの施設数及び基準に適合した客室数を集計

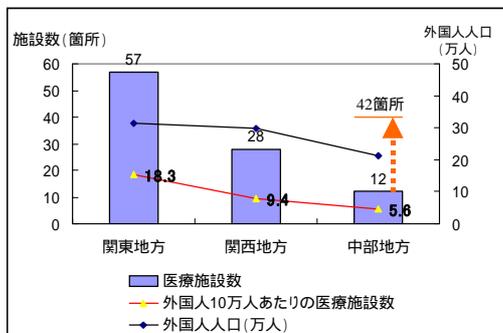
注) 関東圏: 東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県

関西圏: 大阪府・京都府・兵庫県

中部圏: 愛知県・岐阜県・三重県

### 三大都市圏における国際化対応施設数の比較

外国語で受診可能な医療施設



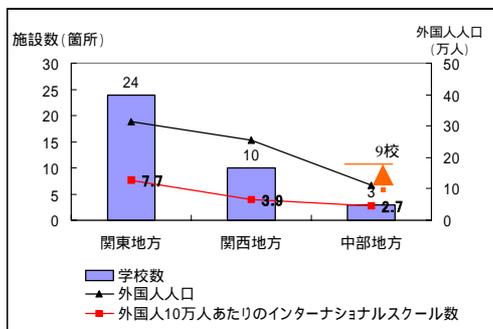
出典) WEBサイト: 「Hospitals & Clinics WEB SITE」  
URL: <http://www.on-top.net/hospital/> より

注) 関東地方: 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県

中部地方: 愛知県、岐阜県、静岡県、三重県

関西地方: 大阪府、京都府、兵庫県

インターナショナルスクール数



出典) WEBサイト: 「FamiNet 『日本にあるインターナショナルスクール』」 URL: <http://www.faminet.co.jp/> より

注) 関東地方: 東京都、神奈川県

中部地方: 愛知県

関西地方: 大阪府、兵庫県

## (2) 交流拡大を促す高速性・快適性・安全性に優れた交通体系をつくる

世界的な交流が活発化し国際的な都市間競争が激化する中で、中部が国際的な交流拠点として発展するためには、3大都市圏の連携を強化し世界有数の拠点性を持った新たな圏域を確立することが重要である。

このため、中央リニア新幹線により、我が国を代表する3大都市圏間の移動時間をさらに短縮することで首都圏への半日交通圏を実現し交流拡大を図る必要がある。さらに、第二東名・第二名神の整備や中部国際空港の拡充など高速化された国内外にわたる交流基盤を確立するとともに、大規模地震等の自然災害やテロ等に対し、交通の安全性・信頼性を確保することが重要である。

中部における広域連携の面では、交流拡大に向けた施策として特に北陸圏を含めたより広域的な交流圏域の形成が望まれる。このため、東海北陸道など南北の交流を促すネットワークの拡充を図ることが求められる。

また、各拠点都市においても国際的な交流拡大を通じた活性化が強く期待されているところであり、中部国際空港とのアクセス性や道路・鉄道ネットワークの利便性を向上させることはもとより、例えば静岡空港を活用したアジアとの直接交流を拡大し、新たな活気を育んでいくことが重要である。

他方、リニモ(HSST)やガイドウェイバスの整備等を通じ、当地において先進的な交通圏域が形成されつつあることから、「安全・安心で環境にやさしい新交通システム等を有する」先進的なモデル交通圏域として国内外に発信し、先端技術を通じた世界各地との交流拡大を図ることも重要である。

新幹線 のぞみ（最速）



リニアモーターカー



所要時間の算出方法 のぞみ: のぞみ1号(名古屋→新大阪)、のぞみ100号(名古屋→東京)  
リニア: 時速500kmの想定で距離により算出  
出典: H17.3.1 JR時刻表

東名・名神



第二東名・名神



所要時間の算出方法 東名・名神: 日本道路公園ホームページ「簡単ハイウェイナビゲータ」による  
第二東名・名神: 設計速度と距離より算出

(3) 自然・歴史・産業集積等の地域資源を活用し、観光地としての中部の魅力を向上する

～中部の代表都市としての魅力ある名古屋へのイメージ転換～

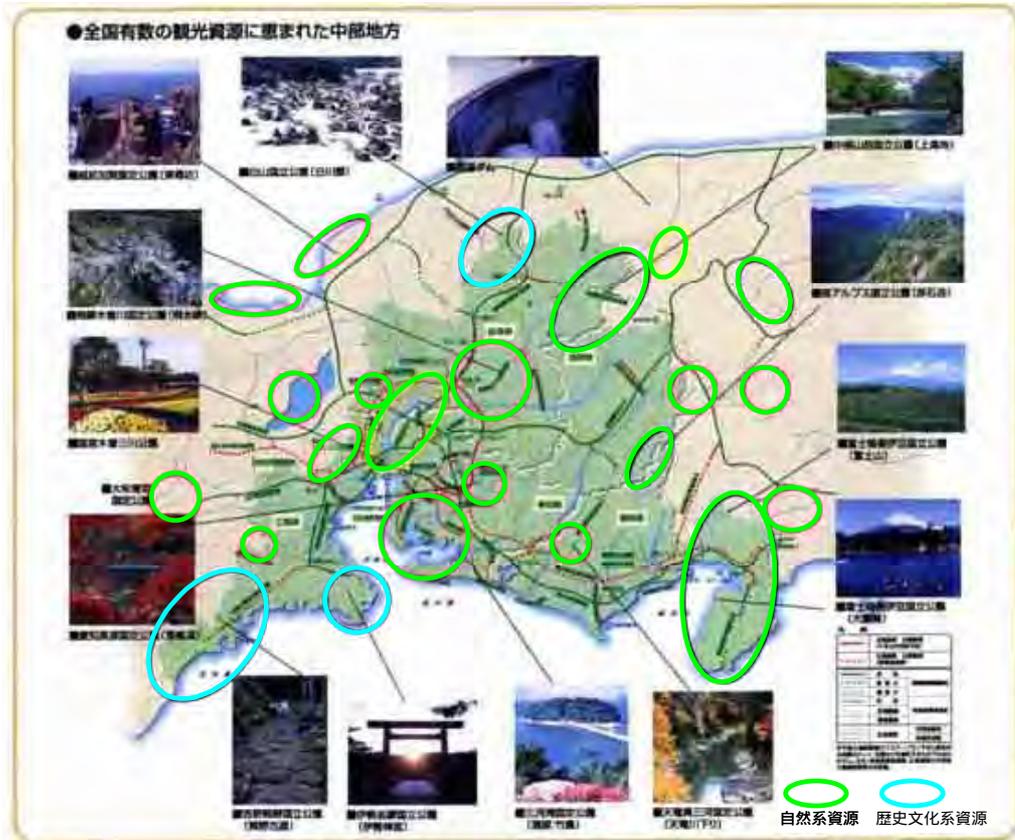
歴史・文化・自然など地域資源を対象にした観光が、人々の余暇活動において着実に位置づけを高めつつあるが、中部は産業観光資源をはじめ自然・歴史・文化など独自の地域資源を多数有しており、都市農村交流にも優れているが、観光資源が広く点在しており、連携や魅力の面で十分な誘客力を有しているとは言い難く、国内外における認知度も低い。

このため、国内外から認められる観光地としてまちなみの景観形成など地域の磨き上げや産業観光等の地域資源の発掘を行い、観光地としての魅力や周遊性のよさをアピールするほか、伊勢神宮の遷宮や名古屋城築城 400 年などを絶好の機会と捉えて、魅力ある観光資源を広域的に組み込んだ旅行商品を開発するなど、国内外に向けて強力に情報発信し、中部を巡る周遊ルートがゴールデンルートとして世界的に認知されることを目指すことが重要である。それに耐えうる観光地の周遊性・回遊性を高めるために、優れた観光資源を有する観光地間を高速で・快適に結ぶ道路ネットワークの充実及び公共交通ネットワークの整備・改善や景観に優れ、観光資源となるような魅力を備えるシーニックバイウェイ(寄り道しながら、観光を楽しむ景観性に優れた道路)等の道路整備が必要である。

また、観光地としての魅力・活力を向上させる上では、地域づくりを支える人づくりや地域から自発的に地域づくりを進めるという気運の盛り上がりが必要不可欠である。したがって、観光交流圏の計画・整備を通じて、地域が主体となった観光地づくり・まちづくりを進めるとともに、地域づくりを担う人材の育成を図ることが重要である。

他方、中部の玄関口である名古屋においては、堀川や名古屋港などのウォーターフロントを新たな名古屋の顔として位置づけて再生し、来訪者を魅了する都市としてイメージ転換を図ることが重要である。

## 広域にまたがる多様な観光資源



### <産業観光資源の一例>

#### かかみがはら航空宇宙博物館

(岐阜県各務原市)

・戦前・戦後の国産機の資料及び戦後の国産機や日本の航空技術開発に寄与した実験機が展示され、我が国の航空機産業の変遷を把握することができる場

#### 産業技術記念館

(愛知県名古屋)

・当地域で発展を遂げた繊維機械と自動車技術の機械や部品等が展示され、当地域の繊維産業、輸送機器産業の変遷を体感することができる場。施設建物は、大正時代から残る赤煉瓦造の工場建屋で、貴重な近代産業遺産となっている

#### HELLO!ASIMO(鈴鹿サーキット)

(三重県鈴鹿市)

・長年の研究開発によって成功した2足歩行の世界最先端のヒューマノイドロボットが展示され、最先端のロボット技術や知能化技術に触れることができる場

自然との共生を標榜する  
愛・地球博の開催(愛知県)

#### 天竜峡エコバレープロジェクト

(長野県飯田市)

・天竜川治水対策事業によって創出された広大なエリアを活用して、エコファクトリーやエコハウジングビレッジ、環境産業公園など環境と調和する産業・都市・コミュニティ拠点を展開する場

#### トヨタ自動車工場・トヨタ会館

(愛知県豊田市)

・我が国を牽引する自動車産業の最先端技術を駆使した生産工程を間近に見学できる他、ITS、環境対策、安全技術など自動車産業における先端テーマを学習することができる

#### ヤマハ来客会館グランドピアノ工場

(静岡県浜松市)

・楽器のまちとして知られる当地において、国産第1号のピアノが生まれた歴史を今に伝える場

中部国際空港(セントレア)の  
開港(愛知県)

(出典)「中部の産業観光100選」(CIAC)

## 都市・農村の交流活動の促進

農林水産省では、政府が推進する観光立国の枠組みと連携して、グリーンツーリズム（緑豊かな農村地域において、その自然・文化・人々との交流を楽しむ、滞在型の余暇活動）の取り組みをはじめとする都市・農村交流活動を促進するための施策を充実・強化し、平成 21 年度には交流人口が 3,000 万人となることを目指している。



## ◇主要プロジェクト

### 日本を代表する商業・宿泊・コンベンションへの機能強化

#### 名古屋駅地区における商業・宿泊・イベント・コンベンション機能の整備（再掲）

優れた技術集積を持つ中部が国際的に中枢性と発進力を備えた地域へ飛躍するために、名古屋駅地区において、国際水準のコンベンション、メッセ、ホテル、商業等の機能の拡充を図る必要がある。



#### アフターコンベンション機能の強化（再掲）

コンベンションの魅力を増すために、都心部・臨海部における水辺空間の創出、国際観光交流拠点の整備を行い、アフターコンベンション（催事時に催される見学や観光）機能を強化する必要がある。



#### 国際観光交流拠点の整備（再掲）

国際交流都市として資質をレベルアップさせるために、国際水準のホテルや地域の歴史・文化・自然等の案内・体験施設等国際的な観光交流拠点を整備する必要がある。



## 高速交通網の整備

### 第二東名・第二名神の整備（再掲）

3大都市圏の連携を強化するとともに、日本の大動脈を担う東名・名神高速道路と一体となって、信頼性、安定性の確保を図り、東西軸の要となる第二東名・第二名神の整備を引き続き推進する必要がある。



### 中央リニア新幹線の整備（再掲）

超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）は、その高速性により我が国の経済・社会構造を抜本的に変革する可能性のある交通機関であり、次世代の超高速大量輸送システムの実現を目指し、一層のコスト低減が期待される高温超電導磁石に関する技術開発を進める必要がある。



### 中部国際空港の拡充（再掲）

国際的な観光交流拠点をめざし、商業・宿泊・コンベンション機能強化等を進める中部の空の玄関として、中部国際空港の真の24時間化を進めるため滑走路の延伸・新設とともに、ソフト面の更なる整備拡充を推進することが求められる。



### 静岡空港を介したアジア諸国との交流拡大

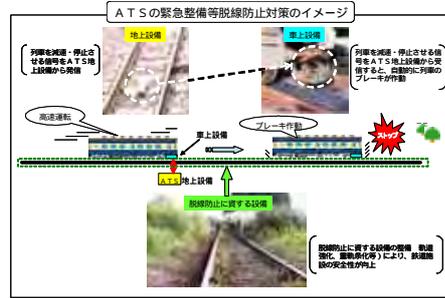
富士山をはじめとした世界的な観光資源を多数有する静岡に直結する国際ゲートウェイとして静岡空港を整備し、アジア諸国からの観光客やビジネス客等の受入を拡大し、観光振興や産業活性化を図る必要がある。



## 高速交通網の整備

### 安全性確保、テロ等への対応（再掲）

公共交通の安全性向上のため、鉄道等の大量輸送機関の安全な運行システムの構築やヒューマンエラー事故防止対策の検討、災害、テロ対策等危機管理体制の構築を進める必要がある。



## 観光地間を結ぶ快適な交通ネットワークの整備

### 地域高規格道路網の整備

高規格幹線道路を補完し、都市と農山村地域との連携、物や人の交流を促進し、地域の自立的発展や観光産業を支える地域高規格道路網の整備を着実に推進することが求められる。



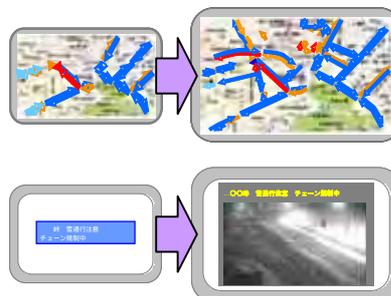
### シーニックバイウェイの推進

沿道景観の保全と地域の活性化等を目指して、地域住民と行政が連帯し、魅力ある観光空間づくりなどを提案する取り組みである「シーニックバイウェイ（寄り道しながら、観光を楽しむ景観性に優れた道路）」等の取り組みを積極的に行っていくことが必要である。



### リアルタイムな道路情報の提供

円滑な交通確保、環境の改善を図るため、道路交通情報の広域化・精緻化した新たなVICS（道路交通情報通信システム）サービスを展開するとともに、音声、静止画像を活用した分かりやすい情報提供を行っていく必要がある。



静止画で分かりやすい情報提供

### 海上クルーズネットワークの整備

観光地の周遊性・回遊性を高め、また国内外との交流・交通手段としての利用拡大が見込まれる海上クルーズについて、そのネットワーク化が求められる。



## 観光地間を結ぶ快適な交通ネットワークの整備

観光地間及び観光地内の公共交通の利便性向上

循環バスの導入等による移動手段の魅力増進、駅での観光情報・乗換案内等の提供、観光施設と連携した運賃の割引など公共交通の利便性の向上が求められる。



質の高いリアルタイム情報の提供

ITを活用し、観光客のニーズに合ったアクセス、宿、食、遊、学、体験、移動、イベント、土産物等の観光情報を高質化するとともに、リアルタイムで提供できる体制の整備を行う必要がある。



## 地域資源を活かした観光交流圏の形成

### 国際交流拠点としての名古屋港のみなとづくり

国際ゲートウェイである名古屋港において、市民や観光客が集い憩うことができる親水空間を整備することにより、港湾の多面的な利用の推進が期待される。



### 環境と調和した美しい近代都市の構築（中川運河の再生）

みなとと都心を結ぶ快適な水辺空間環境軸の形成を理念とした静穏な運河風景の眺望や憩える空間の創出等、水辺空間を生かした緑地整備・水質浄化を推進する必要がある。



### マイタウンマイリバー事業

平成4年「マイタウン・マイリバー整備河川」に認定された堀川は、都心の中心市街地において、河川改修事業と沿川の市街地整備に関する事業とを一体的に実施し、双方の事業の円滑な推進と良好な水辺空間の創出を図ることが重要である。



### 観光交流圏の計画・整備

交流人口増大による地域活性化を図るため、歴史・文化等のテーマによりストーリー化された広域的で魅力ある観光交流圏の計画・整備を行う必要がある。このため、広域レクリエーションの核として、花卉園芸植物園（仮称）をはじめ国営木曾三川公園の整備などが求められる。



花卉園芸植物園（仮称）

## 地域資源を活かした観光交流圏の形成

### 観光施設のユニバーサルデザイン化

高齢者、障害者、子供連れの旅行者等全ての人に快適な旅行を提供するため、宿泊施設・文化施設を含む観光施設のユニバーサルデザイン化を推進する必要がある。



### 産業観光などにおける観光資源の発掘・連携

産業観光を核とする交流圏域として発展させるため、産業遺産等の発掘を行うとともに、各産業施設・博物館・資料館等について、他の観光資源との連携も含めたネットワーク化を図り、産業観光モデルルートを確立する必要がある。



### この地域ならではの観光資源の世界的ブランド化

点在する観光資源の連携を強化して魅力の向上を図り、国内外から認められる観光地としての地域の磨き揚げを行うとともに、伊勢神宮遷宮などを機会として捉え国内外に向け情報発信し、観光資源の世界的ブランド化を図る必要がある。



### 海外向けの観光PR強化（中部における周遊ルートのゴールデンルート化）

中部の優れた自然・歴史・文化・産業などの観光資源を、道路や公共交通のネットワークの整備等によりその周遊性を高め、中部国際空港をゲートウェイとする中部を巡る周遊ルートを造成するとともに、海外での宣伝活動を行う必要がある。



## 地域資源を活かした観光交流圏の形成

地域主体のまちづくりと担い手の育成や教育課程の拡充

観光カリスマなど意欲の高い民間人の積極的な活動などによる地域が主体となった観光地づくりの支援を行うとともに、人材育成のためのテキストカリキュラム策定、研修等人材育成の推進を図る必要がある。



## 第3章 課題

### 1．選択と集中

21世紀の社会資本整備については、財政制約を前提に、国民ニーズや国内外の潮流等を踏まえながら、従来にもまして施策・プロジェクトの優先度と工程を明確化し実行していくことが重要である。また、地域内における創意と工夫の競争を通じた選択と集中を同時並行で進めながら、全体として地域の自主性と創意工夫に満ちた社会資本整備を図ることも、より効果的な社会資本整備を図るうえで極めて重要な姿勢である。

### 2．自助・共助・公助による協働の実現

きめ細かいことは個人が、重要な骨格は行政が行うという視点で、防災をはじめとして国土づくり、地域づくりにおいて行政と住民との関わりのあり方、すなわち、自助・共助・公助の役割分担を見直し、地域の多様な主体が主体的に取り組む流れと形成していくことが重要である。

社会資本の整備や維持管理においても、民間活力・ノウハウの積極的導入や、住民・企業・行政の協働を実現することが必要である。

### 3．適正な国土の形成

山間部については、森林の荒廃や農地の耕作放棄が進むなど農林業の衰退が進んでおり、将来的には農村そのものが消滅する地域も発生すると言われている。こうした事態を放置した場合、山間部の持つ水源地としての役割や健全な水・物質循環維持の役割そのものも脅かされかねない。

こうしたことから、今後の国土計画においては、都市部に加え、こうした山間部の役割も確実に果たされるような国土管理のあり方を検討し、適正な国土の形成を図ることが重要である。

### 4．新たな圏域の認識

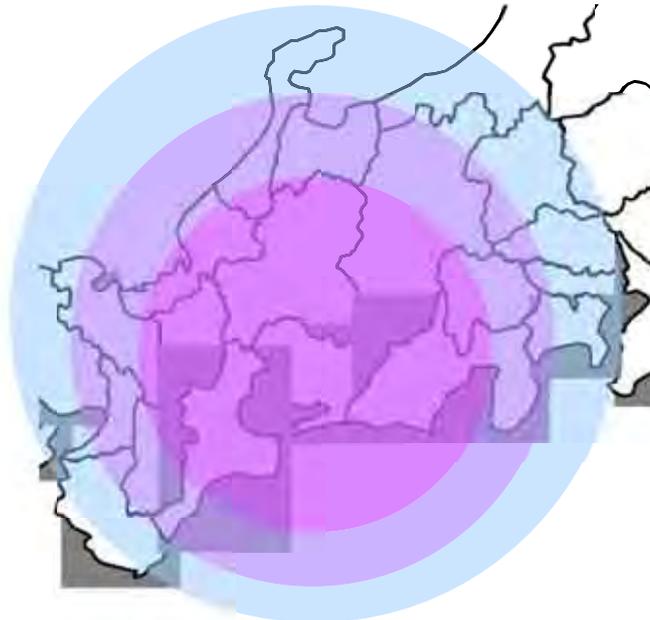
中部地方の環境の保全・再生・創造という観点からは、圏域として、中部という枠組みを超え地勢や水系等の自然的条件を考慮する必要があるが、さらに、社会・経済の発展を図る観点からは、中部、北陸、近畿といった既存の枠組みを超えて、複数拠点からなる共に豊かな地域づくりを目指し、地域の発展の歴史や経済面のつながり、人的交流や情報圏域などを考慮する必要がある。

今後中部地方が目指すべき国土形成のあり方を論じるには、北陸や近畿圏も視野に入れ、さらに広域的な圏域のあり方について検討し、改めて圏域を認識することが必要である。

### 様々なサービスからみた圏域の現状



より広域的な視点で圏域を考えていく必要がある



## 世界

### 人口問題

世界全体 : 61億人(2000)→91億人(2050年)・・・1.5倍  
 アジア : 37億人(2000)→52億人(2050年)・・・1.4倍

出典:国連「World Population Prospects, The 2002 Revision」

### ◇経済

#### ○グローバル化

世界的なFTAの動き  
 経済圏の3極化 : 東アジア、欧州(EU)、北米(NAFTA)  
 が世界経済の8割(2000年ベース)を占める

#### 中国をはじめとする 東アジア諸国の更なる経済発展

中国の経済成長(GDP):  
 1.1兆ドル(2000年)→14.2兆ドル(2030年)

出典:二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会「新しい国のかたち『二層の広域圏』を支える総合的な交通体系」(H17年5月)

### 地球環境問題

#### ○地球温暖化

平均気温:1.4~5.8 上昇(1990→2100年)  
 平均海面水位:9~88cm上昇(1990→2100年)  
 二酸化炭素排出量の予測(2000年→2100年):  
 先進国は横ばい、開発途上国では約5倍に増加

出典:環境省「環境白書」他

#### ○エネルギー事情

世界のエネルギー資源の可採年数:  
 石油:41年(2002年末時点)、石炭:204年(2002年末時点)  
 天然ガス:61年、ウラン:61年(2001年1月時点)  
 世界のエネルギー需要 : 66%増加(2000→2030年)  
 アジアのエネルギー需要 : 倍増(2000→2030年)

出典:資源エネルギー庁ホームページ他

#### ○食糧事情

人口増加に伴う世界的な食糧危機の深刻化  
 異常気象等による深刻な食糧不足の発生

出典:国連食糧農業機関

## 国内

### 人口問題

・総人口の減少  
 2006年(1.28億人)をピークに減少→1.08億人(2050年)  
 ・人口構成の変化『少子高齢化』(2006年→2050年)  
 年少人口(比率):1,800万人(14%)→1,100万人(11%)・・・39%減  
 生産年齢人口(比率):8,400万人(66%)→5,400万人(54%)・・・36%減  
 老年人口(比率):2,600万人(21%)→3,600万人(36%)・・・38%増  
 人口分布の変化『二極化』  
 人口規模の大きい都市圏 → 増加  
 人口規模の小さい地域 → 減少(低密度・無居住地域の拡大)

出典:国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(H14年1月)」

### ◇経済

#### ○低成長基調

実質GDP成長率:0.3%(2010年代)→0.2%(2040年代)

出典:内閣府「経済財政白書」(H15年度)

#### ○労働力の減少

#### ○東アジアとの関係が強まる

#### ○海外との水平分業の進展

出典:二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会「新しい国のかたち『二層の広域圏』を支える総合的な交通体系」(H17年5月)

### 環境問題

#### ○地球温暖化

6~8月の日平均気温:3.0~4.2 上昇、  
 真夏日の増加:50~70日、  
 降水量の増加:17~19%上昇(→2100年)  
 温室効果ガスの削減目標(京都議定書):  
 1990年(12.4億トン)比6%減  
 総排出量:13.4億トン(2003年)  
 →11.6億トン(2012年)・・・実質-14.3%

出典:国立環境研究所「地球温暖化が日本に与える影響について」(H17年1月)、環境省「環境白書」

#### ○エネルギー事情

高い海外依存率  
 石油依存度の低下:石油:71.9%(1970年)→49.4%(2001年)

出典:資源エネルギー庁ホームページ他

#### ○食糧事情

耕作放棄地の増加  
 食糧自給率の低下:  
 73%(供給熱量ベース,1965年)→40%(同,2003年)

出典:農林水産省「食料・農業・農村白書」

## 国民各層の意見集約結果

- ( 1 ) 地域づくりに関するアンケート調査結果 ..... 参考-5
- ( 2 ) 訪日外国人アンケート調査結果 ..... 参考-13
- ( 3 ) 万博参加国ヒアリング調査 ..... 参考-19
- ( 4 ) 有識者ヒアリング調査結果 ..... 参考-25
- ( 5 ) 主要企業ヒアリング調査結果 ..... 参考-29

地域づくりに関するアンケート調査  
(愛知万博会場来場者・交通拠点利用者)  
調 査 結 果

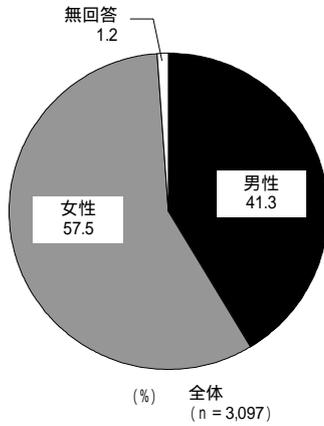
## 調査の概要

	愛知万博会場来場者アンケート	交通拠点利用者アンケート
(1) 調査対象	愛知万博を訪れている日本在住の日本人および外国人	東名高速道路上郷SA利用者 中部国際空港利用者 「みちフェスティバル(8/6開催)」来場者
(2) 調査方法	会場ゲートにおける出口調査 会場内のパンフ等配布用ラックへの配置 と併用によるアンケート調査	調査員による配布、後日郵送で回収
(3) 調査期間	出口調査： 平成17年6月30日(木)～7月2日(土) (3日間) ラック配置： 平成17年7月3日(日)～7月9日(土) (7日間)	上郷SA：平成17年7月9日(土)、13日(水)(2日間) 中部国際空港：平成17年7月17日(日)及び19日(火)(2日間) 「みちフェスティバル」：平成17年8月6日(土)
(4) 配布・回収数	配布件数 15,000件 配布件数 5,000件 回収数 3,097件(回収率15.5%)	上郷SA(配布)5,000件、(回収)557件、回収率11.1% 中部国際空港(配布)3,000件、(回収)522件、回収率17.4% 「みちフェスティバル」(配布)2,000件(回収)434件、回収率21.7% 合計(配布件数)10,000件(回収数)1,513件、回収率15.1%
(5) 調査主体	国土交通省中部地方整備局	
(6) 調査委託機関	株式会社UFJ総合研究所	

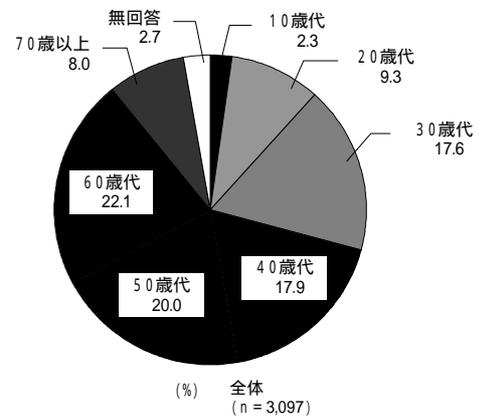
## 調査結果（愛知万博会場来場者編）

### アンケート対象の属性

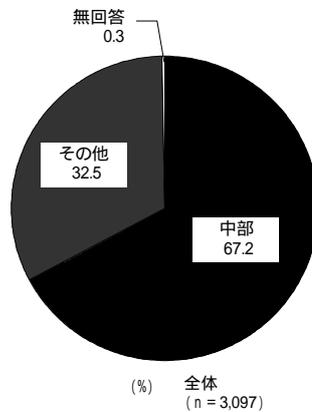
性別



年齢



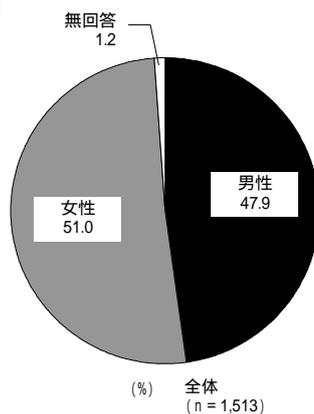
お住まい



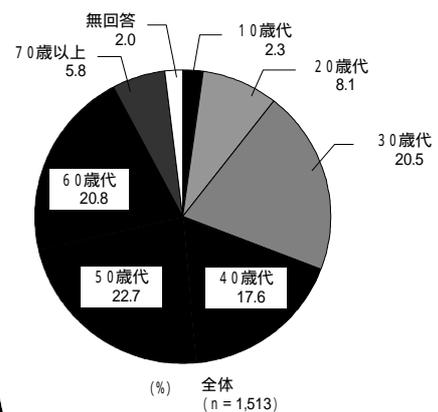
## （交通拠点利用者編）

### アンケート対象の属性

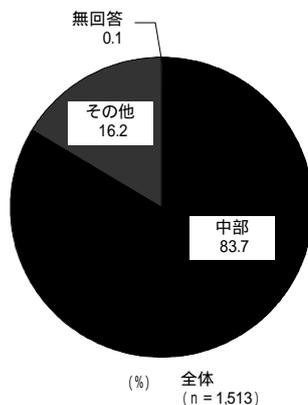
性別



年齢



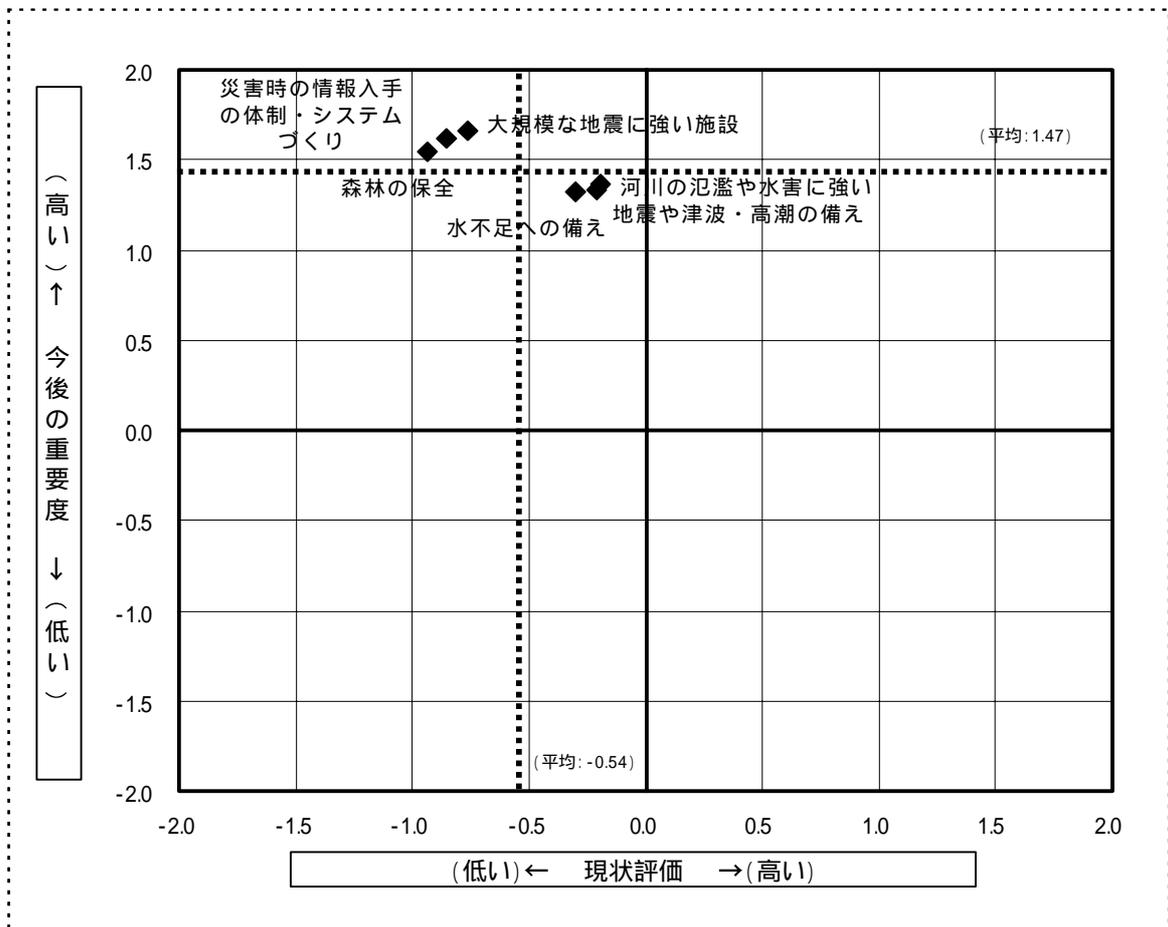
お住まい



安全・安心な国土づくりについて（中部地方）

- 「大規模な地震に強い施設」「災害時の情報体制・システムづくり」「森林の保全」については、「現状評価」が低く、「今後の重要度」が高くなっている。
- 「水不足への備え」について、「現状評価」がやや低く、「今後の重要度」が高くなっている。
- また、「河川の氾濫や水害に強い」「地震や津波・高潮の備え」についても「現状評価」がやや低く、「今後の重要度」が高い。

安全・安心な国土づくり  
（中部地方）



注 = 「現状評価」と「今後の重要度」の散布図は、アンケート調査の回答を次のように点数換算し、平均値を算出して作成した。

【現状評価】「十分である」= 2点、「やや十分」= 1点、「やや不十分」= -1点、「不十分である」= -2点

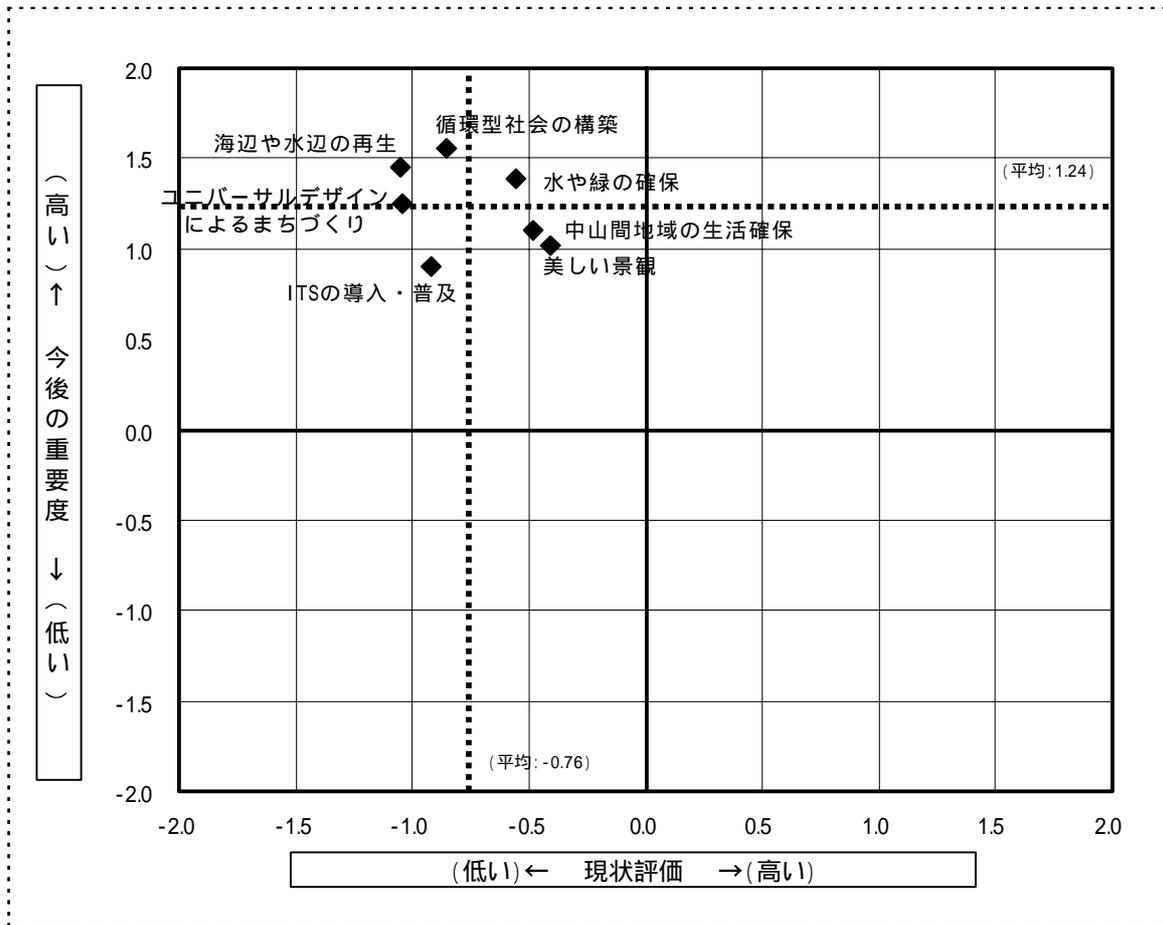
【今後の重要度】「重要」= 2点、「やや重要」= 1点、「あまり重要でない」= -1点、「重要でない」= -2点

以下同様

健康で美しい、人と環境にやさしい地域について（中部地方）

- 「循環型社会の構築」「海辺や水辺の再生」「ユニバーサルデザインによるまちづくり」「ITSの導入・普及」については、「現状評価」が低く、「今後の重要度」が高くなっている。
- 「水や緑の確保」「中山間地域の生活確保」「美しい景観」については、「現状評価」がやや低く、「今後の重要度」が高くなっている。

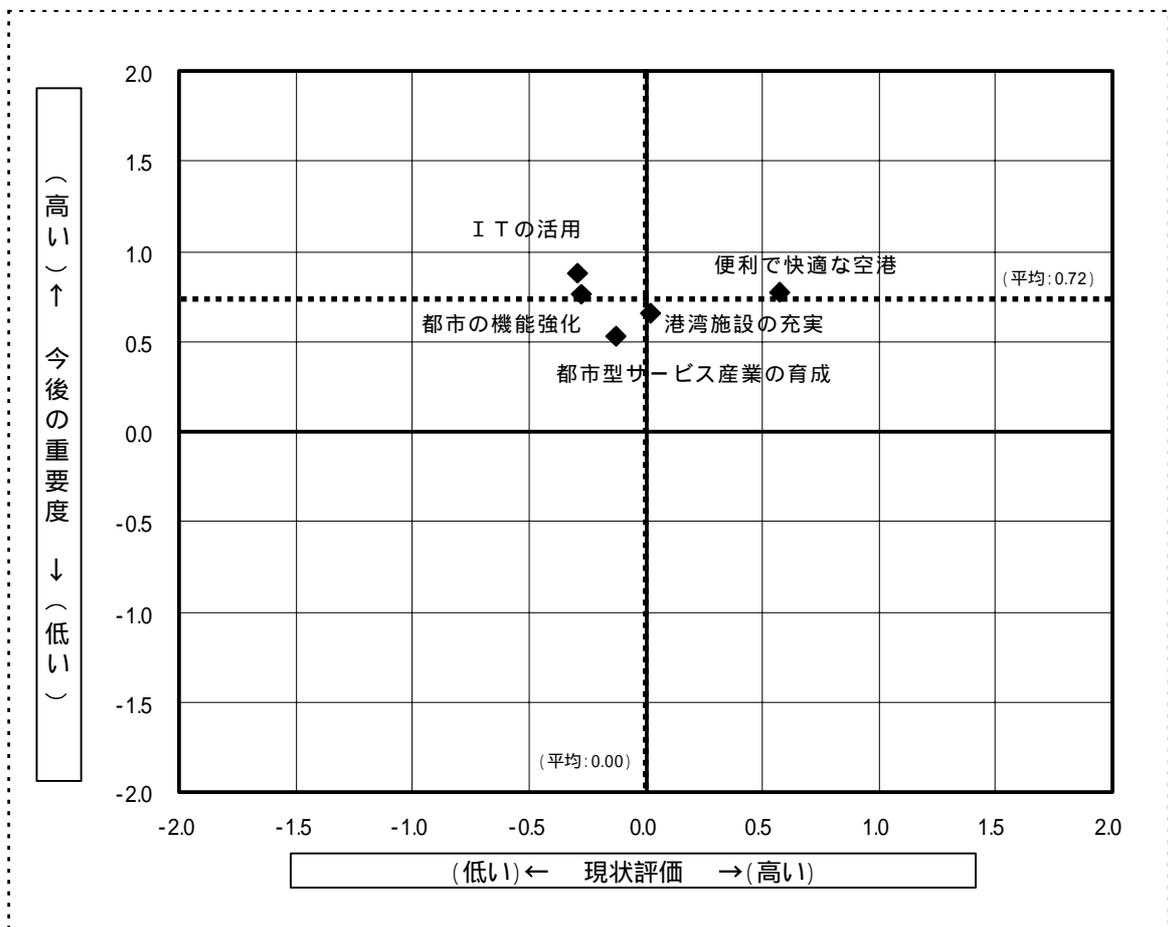
健康で美しい、人と環境にやさしい地域  
（中部地方）



産業が国際的に高い競争力を有する地域について（中部地方）

- 「ITの活用」「都市の機能強化」については、「現状評価」がやや低く、「今後の重要度」が高くなっている。
- 「便利で快適な空港」については「現状評価」が高い中、「今後の重要度」も高い。
- その他の項目については「今後の重要度」が高くなっている。

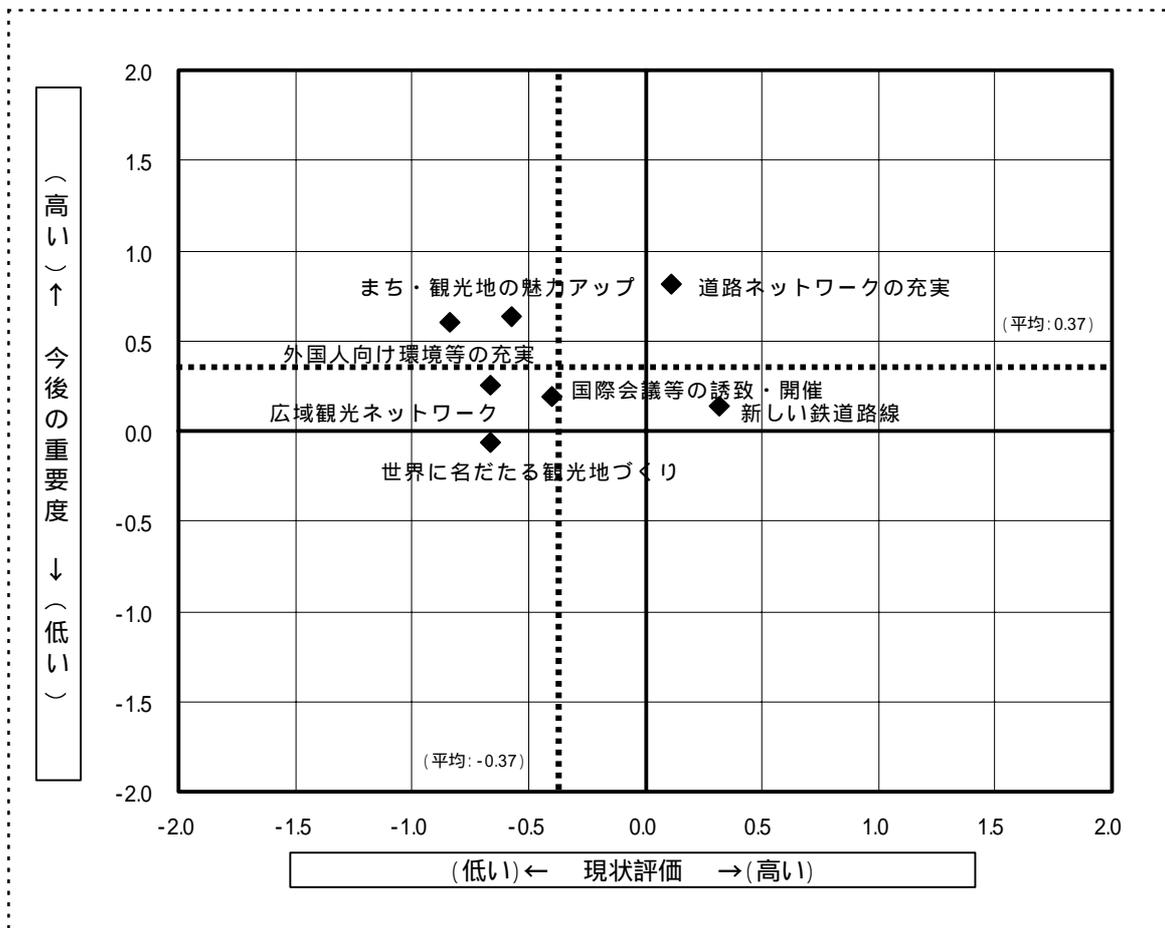
産業が国際的に高い競争力を有する地域  
（中部地方）



世界的な交流の中で新たな活気が育まれる地域について（中部地方）

- 「まち・観光地の魅力アップ」「外国人向け環境等の充実」については、「現状評価」が低く、「今後の重要度」が高くなっている。
- 「広域観光ネットワーク」「世界に名だたる観光地づくり」については「現状評価」が低く、「国際会議等の誘致・開催」についてはやや低くなっている。
- 「道路ネットワークの充実」については「現状評価」がやや高い中、「今後の重要度」が高くなっている。
- 「新しい鉄道路線」については「現状評価」がやや高い。

世界的な交流の中で新たな活気が育まれる地域  
（中部地方）



訪日外国人アンケート調査

調 査 結 果

## 調査の概要

- (1) 調査対象 日本に滞在後、帰路途中の外国人（国際線で出発待ちの方）
- (2) 調査方法 聞き取りによるアンケート調査
- (3) 調査期間 平成17年7月20日～24日の5日間
- (4) 回収数 英語（英米国人に限らず）で答えられた方 100人  
中国語で答えられた方 100人  
韓国語で答えられた方 100人  
合計 300人
- (5) 調査主体 国土交通省中部地方整備局
- (6) 調査委託機関 株式会社U F J 総合研究所

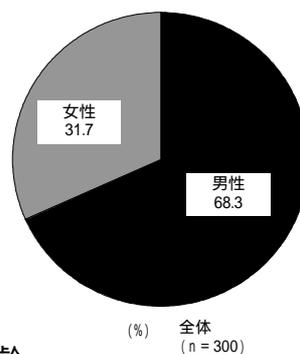
## 調査結果

### 1 アンケート対象の属性

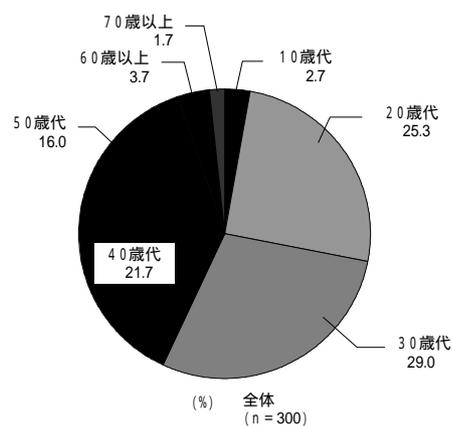
#### 主な居住地

国名	件数	構成比率
・韓国	101	33.7%
・中国	95	31.7%
・アメリカ	72	24.0%
・台湾	8	2.7%
・カナダ	4	1.3%
・マレーシア	4	1.3%
・スペイン	2	0.7%
・ベルギー	2	0.7%
・アンティグア(カリブ海)	1	0.3%
・オーストラリア	1	0.3%
・サウジアラビア	1	0.3%
・スイス	1	0.3%
・タンザニア	1	0.3%
・デンマーク	1	0.3%
・パラオ	1	0.3%
・ブラジル	1	0.3%
・フランス	1	0.3%
・ブルガリア	1	0.3%
・ルーマニア	1	0.3%
・ロシア	1	0.3%
合計	300	100.0%

#### 性別



#### 年齢



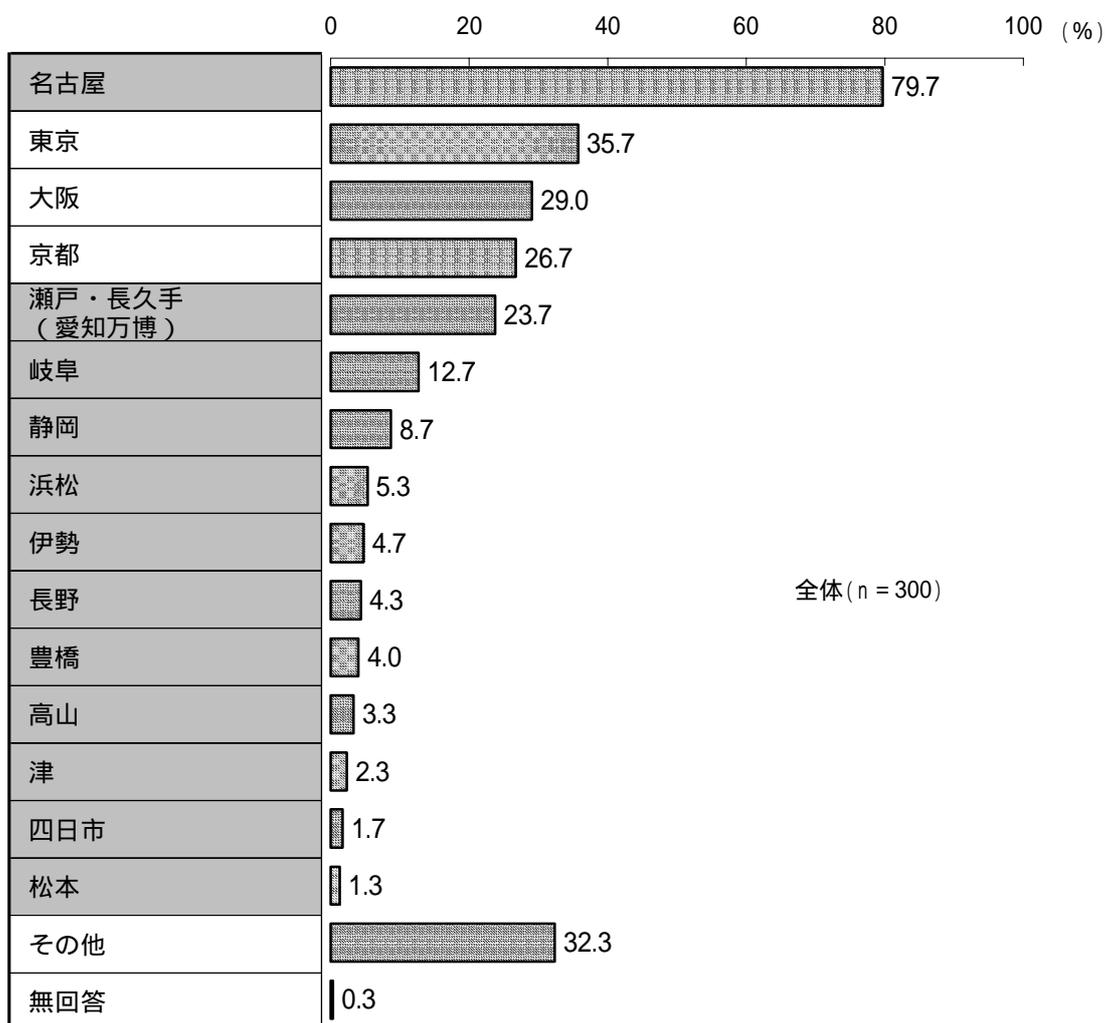
## 2. 滞在中の訪問先とその印象について

### 滞在中に訪れた都市・地域

- 名古屋が79.7%で最も高く、中部地方では瀬戸・長久手(愛知万博)が23.7%が続いている。  
中部地方以外では東京が高く、大阪と京都が拮抗している。

### 滞在中に訪れた都市・地域(複数回答)

質問2 今回の滞在中、あなたが訪れた都市・地域は次のうちどれですか、すべてお答え下さい。(訪れた都市・地域を全て選択)



注 = 網掛けは中部地方の都市・地域。

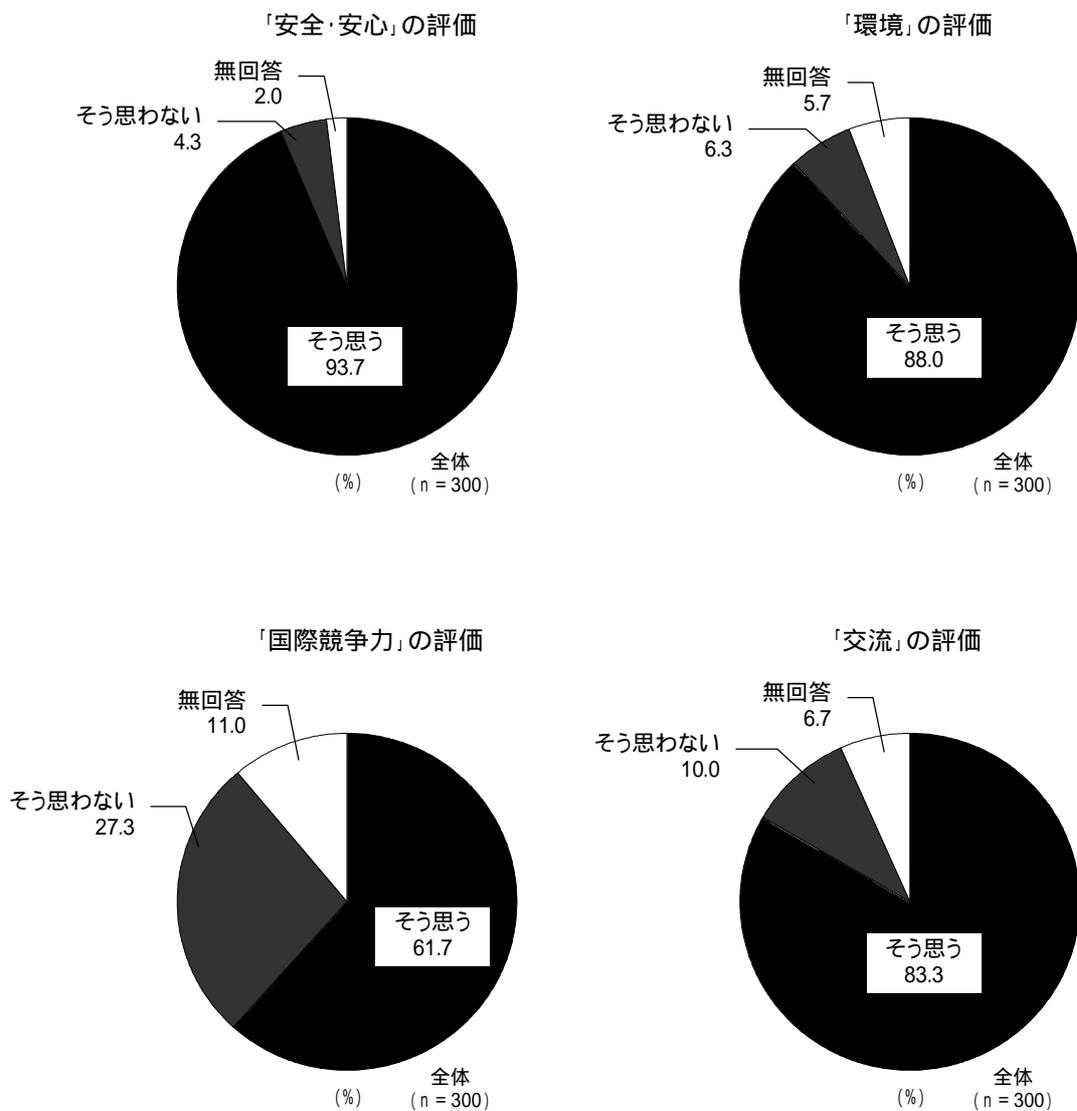
### 3. 国際的な視点（自国との比較）からみた、中部地方の評価について

#### 4つの視点からの評価

○ 中部地方について自国との比較では「安全・安心」については約9割、「環境」と「交流」については各々約8割がよい評価を与えている。その中、「国際競争力」が優れ活気がある地域との見方については「そう思う」が約6割、「そう思わない」が約3割で評価度合いがやや低下する傾向が見られる。

#### 4つの視点からの評価

質問3 中部地方について、次の4つの視点から評価をしてください。  
 「安全・安心」：中部地方のまちは治安の面で不安がなく、安心して過ごすことができる。  
 「環境」：中部地方では自然・環境に配慮したまちづくり、地域づくりがおこなわれている。  
 「国際競争力」：中部地方は経済・産業（ビジネス、生産）の拠点として活気がある地域である。  
 「交流」：中部地方のまちは海外から訪れやすく、来訪者に親切なまちである。



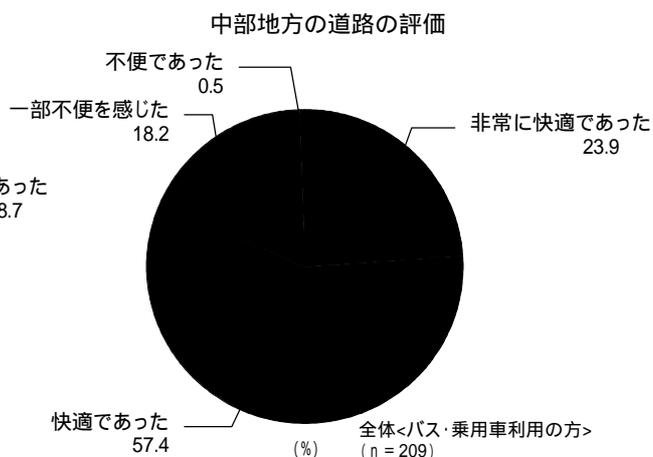
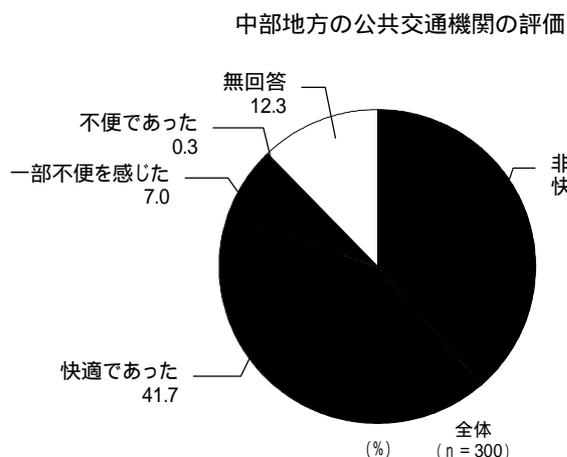
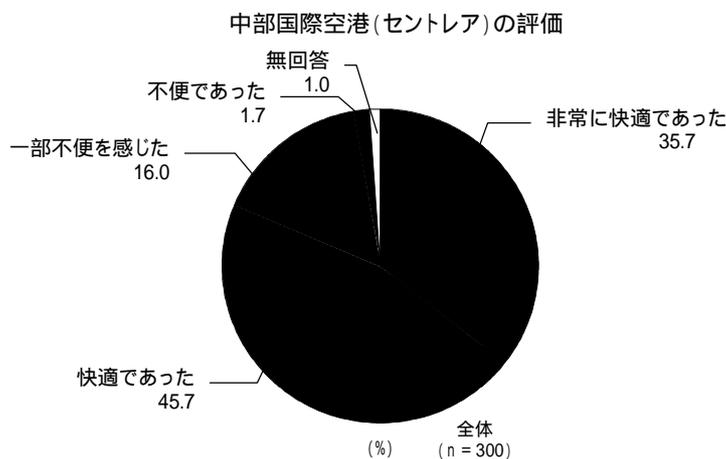
#### 4. 国際的視点（自国との比較）からみた社会資本（交通アクセス基盤）の評価について 社会資本（交通アクセス基盤等）の評価

- 中部国際空港は自国の空港と比較して「非常に快適であった」が 35.7%、「快適であった」が 45.7%、合わせて 81.4%が快適と捉えている。
- 中部地方の公共交通機関についても「非常に快適であった」と「快適であった」で 80.4%となっている。
- 中部地方の道路の評価については、「非常に快適であった」と感じる度合いが上記の**社会資本**に比べやや低下傾向にあるが、「快適であった」を合わせると 81.3%となっている。

#### 社会資本（交通アクセス基盤等）の評価

##### 質問 4

中部国際空港（セントレア）は自国の空港と比較して、いかがでしたか。  
中部地方の公共交通機関（鉄道・バス・地下鉄等）は自国の交通機関と比較して、いかがでしたか。  
中部地方の道路は自国の道路と比較して、いかがでしたか。（対象：バス・乗用車を利用された方）。



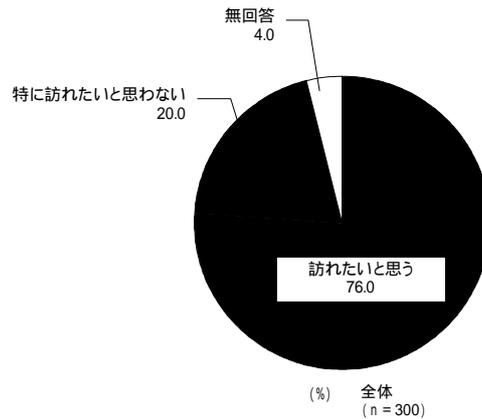
## 5. 今回の滞在を通じた中部地方の印象と再訪意向について

### 中部地方の再訪意向

- 再度「訪れたいと思う」が76.0%、「特に訪れたいと思わない」が20.0%となっている。
- 訪れたいと思う理由は、温泉を楽しみたい、今回訪問出来なかった観光地へ行きたい、家族旅行として、仕事を兼ねた観光などとなっている。反面、今回の滞在で観光地としての魅力を見出せなかったことが再訪問を促がさない理由となっている。

### 中部地方の再訪意向

中部地方の再訪意向についてお答えください。中部地方を再度訪れたいと思えますか。



図表 4 - 2 - 2 その理由 (自由回答)

再訪意向	理由
訪れたいと思う	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 秋に観光に来たい</li> <li>・ 行きたい所が一杯ある</li> <li>・ 長野とか奈良に行きたい</li> <li>・ 上高地に行きたい</li> <li>・ 高山へ行きたい</li> <li>・ 伊勢での温泉がよかったのでまた来て見たいと思う</li> <li>・ 次回は真珠島にも行きたいし温泉にも行きたい</li> <li>・ 空気がよく、環境がいい、温泉に入りたい</li> <li>・ 温泉をたのしみたい</li> <li>・ またゴルフと温泉に来たい</li> <li>・ 名古屋についてよくわからないが機会があれば来たい</li> <li>・ 家族連れで浜松へ行きたい</li> <li>・ エキスポ以外に行くところがあれば</li> <li>・ 友人に会いに来たい</li> <li>・ 親戚も住んでいるし、他のところにも行きたい</li> <li>・ 会社のチャーター便が日本へ飛んでいるのでタダで乗れるので来たい</li> <li>・ 買物に来たい</li> <li>・ 環境がよく、買物にはいい。便利でサービスがよい</li> </ul>
特に訪れたいと思わない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光地が少ない</li> <li>・ 遺跡が少ないから</li> <li>・ 遊ぶところが少ない</li> <li>・ 住むにはいいところだが、観光には向いていない</li> <li>・ 工業中心で観光地ではない</li> <li>・ 今回はエキスポがあるから寄っただけ</li> <li>・ 北海道など他の場所に行きたい</li> <li>・ 先に大阪、東京へ行きたい</li> <li>・ 休暇で来るなら東京や京都に行きたい</li> <li>・ もっと大きいまちに行きたいから</li> <li>・ 名古屋は魅力が少ないため特に来たいと思わない</li> <li>・ 高すぎるから、休暇では来ない</li> <li>・ 物価が高く、食べものが合わない</li> </ul>
評価	理由

万博参加国ヒアリング調査

調 査 結 果

## 万博参加国ヒアリングにおける主要意見

### 【万博参加国ヒアリングの概要】

ヒアリング概要	万博公式参加国 15 ヶ国の政府幹部を対象として、海外から見た日本（中部地方）の印象、日本の役割等について、聞き取りを行った。
ヒアリング時期	7月中旬～8月初頭

### 【ヒアリング実施日程】

月 日	国 名	ヒアリング先
7月20日（水）	ロシア連邦	ゲーシン・ヴラジーミル氏（副館長）
7月21日（木）	アメリカ合衆国	ダグラス M. ウェスト氏（政府代表代理 民間セクター）
7月24日（日）	メキシコ合衆国	マルセロ・バルガス氏（儀典担当大使）
7月27日（水）	オーストラリア	ポール モロイ氏（政府代表代理）
7月29日（金）	インド	N. K. セーガル氏（インド館館長）
7月29日（金）	韓国	パク ウンウ氏（朴 殷雨）（韓国館館長 / 政府副代表）
8月 1日（月）	ニュージーランド	フィリップ・ギブソン氏（政府代表） マイク・パティソン氏（館長）
8月 1日（月）	フィリピン	アラオディ C. ソラノ氏（館長）
8月 1日（月）	ブルネイ王国	ラティフ・アスバル氏（館長）
8月 3日（水）	シンガポール	チャンドリカ・シャンティラル氏（館長 / 政府代表代理）
8月 3日（水）	フランス	エリック・ベローヴル氏（副館長）
8月 4日（木）	イタリア	サルバトーレ・ダミアニ氏（館長）
8月 4日（木）	インドネシア	サルトノ氏（館長）
8月 4日（木）	マレーシア	サラフディン・アリフィン氏（館長）
8月 5日（金）	カナダ	ノーマン・モイヤー氏（政府代表）

## 【ヒアリングでの主な意見】

### 1. 日本の印象

#### 安全・安心

- ・ 自然災害は予想することができない。災害に対して安全かどうかということよりも、防災対策が整っているかどうかの方が重要である。(フィリピン)
- ・ スマトラ沖地震による津波は、インドネシアでは予測しておらず、国レベルでの対策が準備されていなかった。一方、日本では防災対策が整っており、人々も災害に対する心の準備ができています。(インドネシア)
- ・ 災害後の復旧という点では、ロシアより日本の方がきめ細やかな対応ができ、迅速に立ち直ることができるのではないかと。(ロシア)

#### 自然環境

- ・ 一般的な状況として、日本はアメリカに比べて環境に対する意識が高い。(アメリカ)
- ・ 日本では自然が大切にされている場所と、まったく無視されている場所の両方が混在している。例えば、ある観光スポットは美しいのに、その駐車場のゴミ箱の周りにごみが散乱していた。(カナダ)
- ・ 海辺や川辺はコンクリートで固められ、テトラポットにはゴミが散乱しており、非常に醜い。(カナダ)
- ・ 日本は歴史的な建造物の保存に力を注ぐ等、自国の文化を非常に大切にしている。ただ、残念なことは日本人ひとりひとりが自国の歴史文化をよく知らないことがある。(ロシア)

#### 国際競争力

- ・ 日本では労働コストが非常に高く、投資環境としては必ずしも魅力があるとはいえない。(ロシア)
- ・ あらゆるコストが非常に高い。(ニュージーランド)
- ・ 役所的な手続きが多く、非常に煩雑である。EXPOの口座一つ開くにしても、大変難しかった。全ての面において、そういう風潮がある。(ニュージーランド)
- ・ 関東・関西に比べて中部は閉鎖的。外国人と接する機会が少ないためではないかと。(韓国)
- ・ 中部は内部でのビジネス関係が強く、外国人が入りにくい。豪州政府オフィスは現在、日本で22あるが、オフィスを探すのが最も難しかったのは名古屋だった。(オーストリア)
- ・ 諸外国から名古屋をはじめとする中部地域への投資を促進したいと考えるなら、当地の国際化をさらに押し進める必要がある。(メキシコ)
- ・ 日本には強みと弱みがある。強みのひとつは技術である。日本の技術に投資し、技術提携を推進していくのは有益だ。しかし、物価の高さという弱みもある。これが投資を難しくしている。(カナダ)
- ・ 海外から投資を呼び込むには、知識集約型の産業と労働者を育て、これをグローバルに展開していく必要がある。(アメリカ)

#### 交流

- ・ 中部地方には興味深いスポットが多々あり(中山道、犬山、岐阜、関ヶ原など)おもしろいが、多くの人々は中部の観光地を知らない。もっとPRをした方がよい。(オーストリア)
- ・ 観光面を世界に伝えていないという問題がある。日本への旅行は外国人旅行者にとって費用がかかるというイメージがあるが、実際は、ドイツやイギリスへ行くのと変わらない。すば

らしい国をもっとプロモートしていくべきだと思う。(ニュージーランド)

- ・ 問題は交通である。交通標識やロードマップの表記が不十分であり、日本ではアメリカ人は怖くて運転ができない。日本の道路交通は今以上にユーザーフレンドリーになる必要がある。(アメリカ)
- ・ 日本のホテルの宿泊費はイタリアよりも高くない。本当の日本の物価水準を理解させるべきだ。誰かがオーガナイザーになって、プロモーションをすべき。(イタリア)
- ・ 中部の課題は、移動手段が高く、交通機関が使いにくいこと。1日券などもない。(フィリピン)
- ・ 日本の観光地といえば京都・大阪・東京だが、中部も名古屋だけでなく、静岡などまで含めて広い目で見ると魅力がある。(韓国)
- ・ 中山道 - 妻籠 - 馬籠 - 奈良宿などの歴史・文化的なルートを用いて、外国人向けのハイキング・ウォーキングツアーをプロモートするとよい。(オーストリア)
- ・ テニスやゴルフの世界的なスポーツイベントを誘致して、知名度を高めていくなどの取り組みをしてみるのも面白いのではないか。(メキシコ)

## 2. 期待される日本の役割

- ・ 日本は戦後世界でも最も技術が発展した国の一つ。今後も環境問題などグローバル問題の解決に果たすべき役割は大きいのではないか。(ロシア)
- ・ 日本は外国に対し、経済面だけではなく、政治的な面や安全面においてもっとアピールをし、主張していくべき。(ニュージーランド)
- ・ 自然災害に苦しむ国々と災害対策システムを共有すべきである。例えば、農業のための土の再生システムなど。(フィリピン)

## 3. 中部地方の印象

### 中部地方の交通機関について

- ・ 電車は快適であるが、案内表示やアナウンスはもっとあった方がよい。例えば、地下鉄で通勤する時、4か国語でのアナウンスは終点の藤が丘駅にしかない。(マレーシア)
- ・ 日本の交通機関は信頼でき、使い易く、効率的であると感じた。地図があれば、行きたい場所がすぐ分かる。しかし、日本の地下鉄などの駅にはエレベーターが不足していると思う。高齢者などは駅を出るのに長距離を歩かねばならず、苦勞していると思う。(シンガポール)
- ・ 日本の交通機関は世界的にみても、非常にハイコストである。(オーストラリア)

### 中部地方の街について

- ・ 名古屋市には魅力的なスポットがあるのに、それぞれがバラバラで離れているのが現状。観光ルートが必要である。例えば、名古屋駅→ノリタケの森→名古屋城→堀川沿い→栄はどうだろうか。堀川の川べりに歩道をつければ、観光ルートで素晴らしいポイントができる。(カナダ)
- ・ 名古屋は住みやすいと思うが、名古屋での生活は、家族向けであり、シングル向けではないと思う。それは、レジャーの場所が少ないということと、バーやディスコなど、夜楽しめる場所も少ないというのが主な理由。全体的にエンターテイメントが少ない。(フランス)

宿泊施設や公共サービス（英語標識・案内等）について

- ・ 交通機関等の案内表示は全く足りていないと思う。観光客の必要とする英語情報が不足している。（ブルネイ王国）
- ・ 宿泊施設の不足が一番大きな問題。万博開催にあわせて新たなホテルを建設していない。（韓国）

セントレアについて

- ・ 旅客、交通、運送どの部門についても素晴らしい。今後にも期待できる。（アメリカ）
- ・ 地元客が多く、常に食事するところが20～30分待ちで、外国人が利用しづらい。（韓国）
- ・ 関西空港が高すぎるのに比べて、中部は大変よい。セントレアは日本の中心にあるという地理的条件も含め、非常によい。（オーストラリア）

その他のご意見

- ・ 観光誘致には毎年続けて広告やPRをすべき。「VISIT JAPAN」では不十分。観光手法をもっと開発しなければならない。オーガナイザーがしっかり動くべきだ。（カナダ）
- ・ 中部地方には、犬山（明治村）、鳥羽、高山、松本など魅力的な街がある。PR・プロモーションすべきだ。（カナダ）
- ・ 東京の方が優れている点は、外国人が多く、より多くの人が英語を話せるところである。また、外国人向けの観光情報も、東京の方が豊富である。（インド）
- ・ ツアーに関する情報が少ない。トヨタの半日ツアーや京都・奈良、温泉地までのツアーなどがあるとよい。（インド）
- ・ 中部においては、「名古屋」よりも「トヨタ」の方が世界的知名度がある。名古屋市を中心とした中部地域を世界に売り込もうとするのであれば、世界に対する情報発信を強めていかねばならない。（メキシコ）

有識者ヒアリング調査

調 査 結 果

## 【有識者アンケート・ヒアリングの概要】

調査概要	中部地方の有識者（首長・オピニオンリーダー）を対象として、国・地域づくりの今後の価値観や近年の社会資本整備に対する評価等について、ヒアリング及びアンケート調査を行った。
調査手法	首長アンケート：アンケート用紙を事前送付し、郵送（FAX）にて回収 オピニオンリーダー：アンケート用紙を事前送付し、後日回収時にヒアリングにて聞き取り
調査実施時期	8月下旬～9月下旬

## アンケート結果

（首長アンケートからの主な意見）

- ・首都圏および近畿圏に対し、中部地方の**社会資本**整備は相対的に不十分。中部地方は、世界の工業首都、物流の核になりえるので、それを想定した基盤整備が必要。
- ・消費圏と同時に生産圏ゆえ、生活及び産業基盤の両面の投資が必要。21世紀型快適都市像は公園都市である。そのモデル都市づくりとネットワーク化が必要。
- ・治水は縄張りがあってはならない。河川は一元的に国の管理とし、その後、県市に役割分担するべきである。
- ・都市の発展は各都市単独での発展には限界があり、今後は広域連携による広域的発展が重要である。そのための圏域の道路ネットワークの整備は必要である。
- ・都市における道路整備も重要な課題であるが、やはり人が住み暮らす住居地からの移動や産業物や人を運ぶ、地方と都市を結ぶ幹線道路をもっともっと整備する必要があると考えます。
- ・ある程度山村地域にも都市機能を分散させて、そのアクセス整備を行い、都市中心部が被災しても地方からバックアップするような中部地方全体に活性化させる方策が必要であると考えます。そして平時には都市の人々が山村に買い物やリフレッシュに出かける、スローライフの地域を作ることが求められているのではないかと。
- ・安全で安心な地域づくりは、市民生活や社会経済活動にとって最も重要で基本的な要素であり、活力に満ちた魅力ある中部地方にするため、今後より一層災害に強く、機能的な地域となるよう社会資本整備を進めていただきたい。
- ・国際化の進展に伴い、国際競争力強化の礎となる中部国際空港の効率的、効果的活用に向けたアクセス道路の充実と中部地方のネットワーク強化や交通アクセスの向上による地域経済の活性化に貢献する東海環状自動車道の早期全線開通に向け、道路特定財源を一般財源化することなく、より一層ご尽力賜りたい。
- ・中部地方がさらに発展するためには、日本の真ん中に位置する立地条件を国内外へPRし、さらに交流人口を増やしていくことが必要であります。また、積極的に企業誘致を行い、若者が地元企業に勤められる条件を確立し、定住人口の確保が重要と考えております。
- ・中部国際空港（セントレア）が開港し、名古屋港、富山港が整備され、海外からの人、物の受け入れ体制はできてきましたが、中部圏の産業、観光などがますます発展をしようとする、社会的資本整備の根幹となる道路網整備が必要であり、さらに力を入れていただくことを希望します。
- ・中部圏は万博の開催や新空港の開通などの多くの大型プロジェクトにより、全国でもトップの景気がよい状況となっているが、今後恒常的に発展を望むための産業振興には、高速道路による幹線網の整備が不可欠であり、道路事業に対する集中的な公共投資を期待したい。
- ・産業の活性化なくして、地域の発展はない。活性化とは人が集まり、物が動くこと。安全、安心の街づくりは最大の課題。環境配慮も当然のこと。
- ・港湾は10万tクラスの船が岸着できるようにすべき。産・官・学がテーマを絞って一体となり、取り組みをする組織づくり。

- ・中部地方の飛躍を期して50～100年先を展望するとなれば、グローバル化する経済の下で環太平洋経済圏と環日本海経済圏が密接に連携することになれば、世界経済に極めて大きなインパクトを与えるであろう。
- ・地球温暖化などにより予測しにくい異常気象が発生した場合、あらゆる自然災害に対し、不安を除去して生活が送れるようにすることが最も重要と考える。
- ・名古屋市から東西南北への高速道路、鉄道、空路などのパンフレットを作成し、名古屋市が日本の中心としてのイメージを固定化する。静岡東部は中部地方と言っても生活は関東圏です。ぜひ西の方から新発見できるような東京に負けない道づくりを続けてください。
- ・東京、大阪の「まんなか」としての位置付けに異論はないものの、他圏域との連携強化を図ると同時に広範な区域を抱える中部地方の地域間同士の連携にも視点を置き、各地域が持つ地域性や特性、役割さらには可能性を強化し、有機的に連携することが現時点では最優先すべきと考える。
- ・住民生活の基盤である地域づくりにおいて、防災対策を中心とした安全、安心の確保は、行政として最上位の役割と考える。
- ・地域の公共交通拠点としての鉄道駅および周辺地域の利便性向上（連続立体交差事業など）とバリアフリー化の推進。
- ・荒廃した森林の保全是、治水だけではなく水源涵養や温暖化防止など多面的な機能を有しています。安全に安心して暮らすことのできる国土を形成するためには最も重要な施策であると考えます。
- ・国土整備には膨大な資金と時間がかかっている。財源は限られているので集中的な投資と費用対効果が国民にわかりやすくしてほしい。大阪万博と関空事業が推進された関西がグローバル化の中で完全に浮揚できなくて、今なお沈滞ムード一色であるので中部も心配である。中部は幸いなことにトヨタが本社を名古屋市にもってきた。行政の中心は名古屋にある。名古屋市がまず横浜市と対等に勝負できるような手段や方法を推進してほしい。
- ・資源の少ない日本において、製造業を中心とした原材料を輸入し付加価値を持たせる産業は重要。それらの生産や輸入ルートを守っていくことは重要なテーマ。
- ・愛知万博の開催、セントレアの開港と東海環状自動車の建設など、さまざまな**社会資本**整備が進められていますが、西三河地域から高速道路へのアクセスのは十分な状況とはいえません。
- ・今までの首都圏・近畿圏といった二極化を脱し、「ものづくり中部」が真の経済の中心となることを目指す必要があり、東海三県といった概念ではなく、北陸を含めた中部七県（また、滋賀県を含めた）が一体となって連携し、役割分担として取り組んでいく必要がある
- ・環境・循環型あるいは安全な国土の形成を図る観点から、大都市周辺の田園地帯を活用した地域づくりが重要と思われる。
- ・国内外との交流を拡大し、観光資源の魅力を引き出すことで、他の地域とは異なる特色ある地域作りを目指す必要がある。

主要企業ヒアリング調査

調 査 結 果

## 【主要企業アンケート・ヒアリングの概要】

調査概要	中部地方を代表する企業を対象として、国・地域づくりの今後の価値観や近年の社会資本整備に対する評価等について、ヒアリング及びアンケート調査を行った。
調査手法	アンケート用紙を事前送付。後日回収時にヒアリングにて聞き取り
調査実施時期	8月下旬～9月中旬

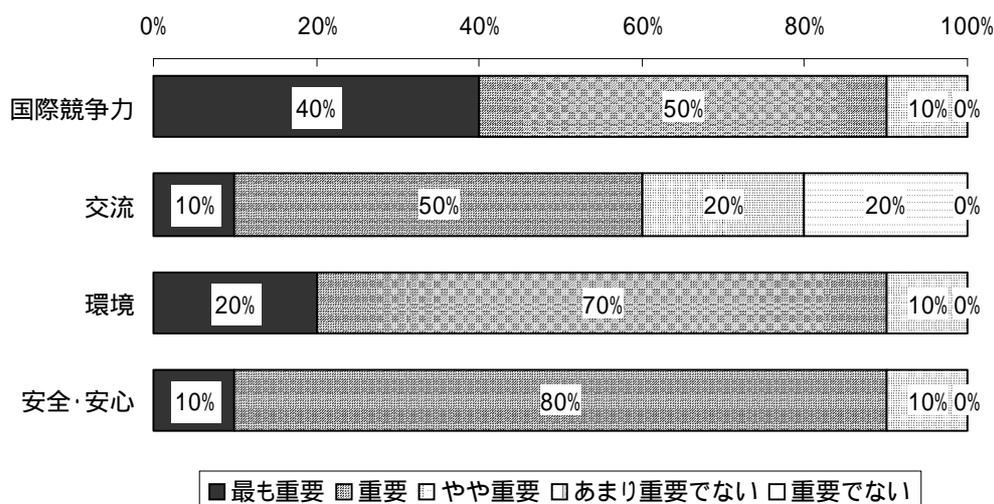
### 1. アンケート結果

国・地域づくりの今後の価値観のあり方について

#### 問1 中長期的な国・地域づくり方向軸の優先順位

下記に示す4つの国づくり・地域づくり方向軸について、どの軸が中長期的なものとして最も重要であると思われますか。4つの方向軸について、それぞれの重要度をお答えください。

最も重要との回答は、「国際競争力」について最も多く見られた。一方、あまり重要でない、重要でないとの回答は、「交流」以外では見られなかった。



#### <主な意見>

##### 「最も重要」と思われた理由

- ・ 国力、富がなければ国家は成り立たない！
- ・ 今後は経済的な関係以上に、外国人を含めた人的移動・交流あるいは文化交流が、国際関係強化や地域間交流に有効であると考えられるため。
- ・ 職人が少なくなってきた。今後、2007年問題にどう取り組んでゆくのかが肝要。
- ・ 自動車に依存している社会において、環境負荷の小さい鉄道利用へシフトしていくことが重要である。

##### 「あまり重要でない」「重要でない」と思われた理由

- ・ 国内外との交流は自然に活性化することを考える（必要性が発生すれば）
- ・ 国内外との交流拡大という考えは重要ですが、過剰と思われる設備等をつくってまで行う必要は感じない。海外も求めていると思われない。心の交流につながると思えない。

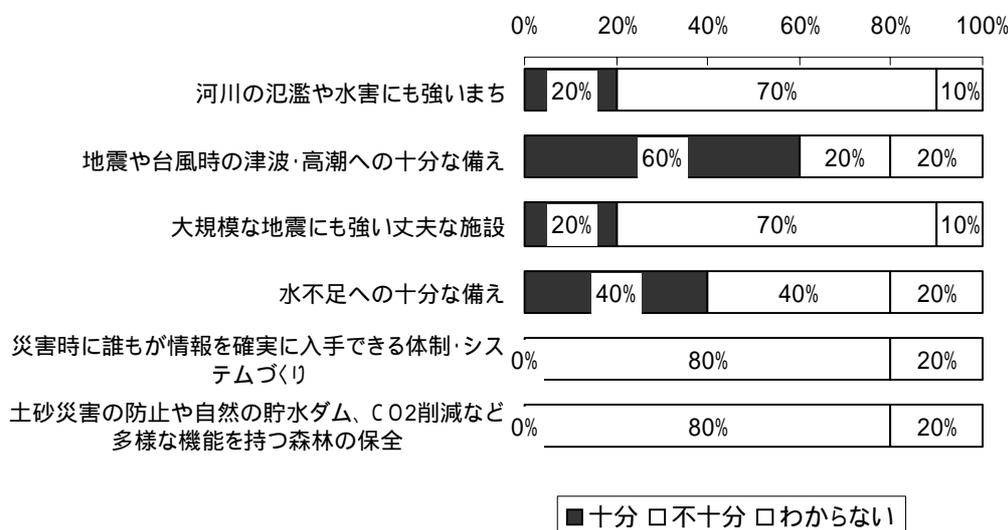
問2 今後期待される地域づくり・まちづくり施策について

下表は、問1でお尋ねした4つの方向軸について、考えられる具体的な事業・施策を表しています。これらの施策について、「中部地方の現状に対する評価」と、「中部地方の今後の地域づくりから見た重要性」を、企業のお立場からそれぞれお答えください。

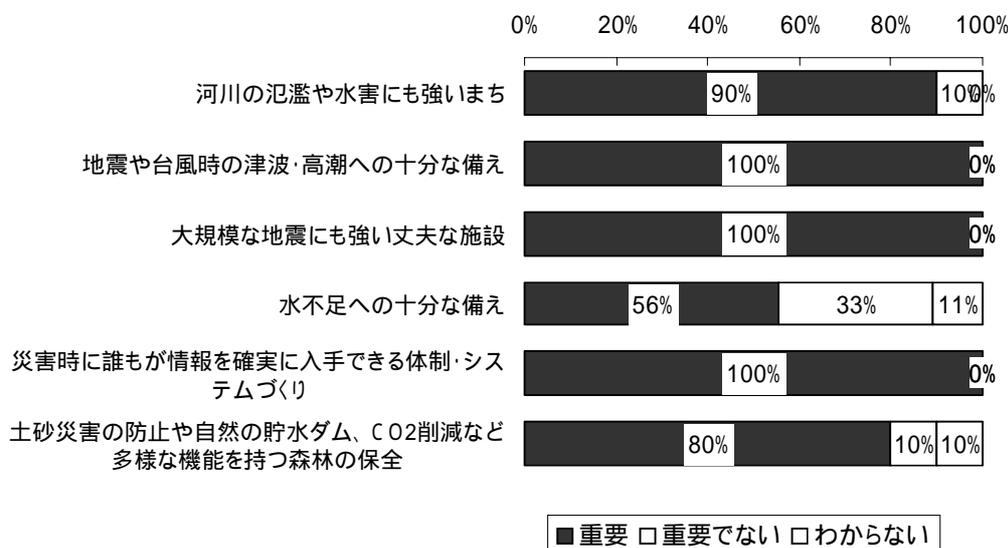
安全・安心

地震等への備えは「十分」との回答が6割を占める。一方、災害時の情報入手体制・システムや防災面から見た森林保全については、8割が「不十分」と回答した。

中部地方の現状に対する評価



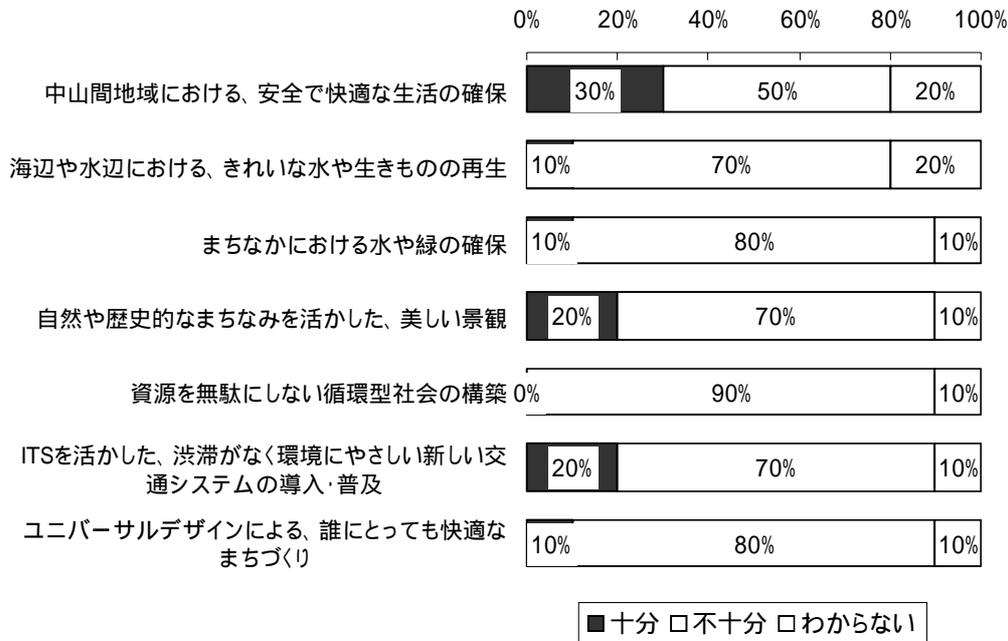
中部地方の今後の地域づくりから見た重要性



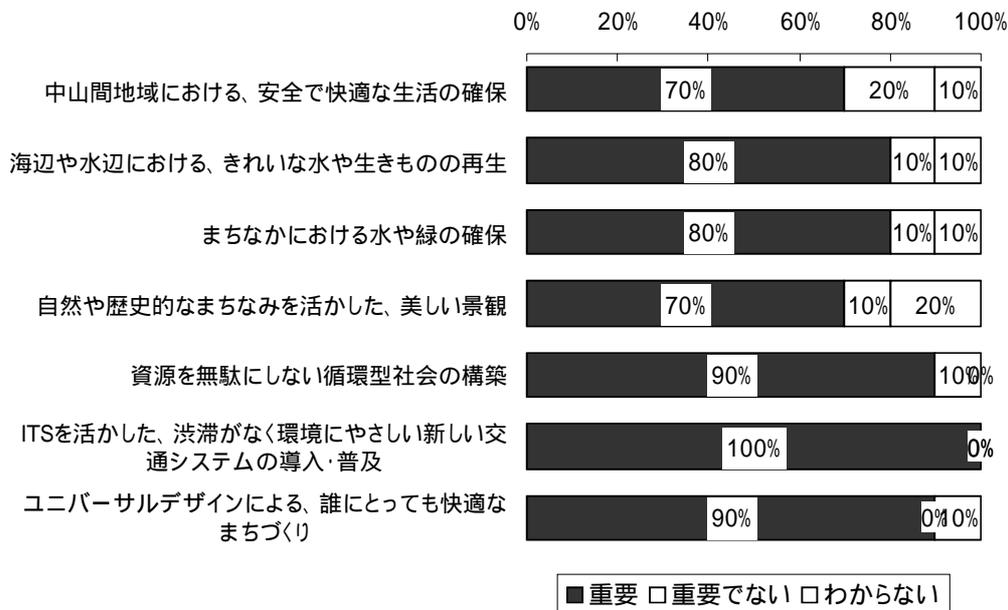
環境

現状で、循環型社会の構築について「十分」とする回答は見られなかった。  
 新交通システムの導入・普及については、全員が「重要」と回答した。循環型社会の構築、ユニバーサルデザインのまちづくりについては、9割が「重要」と回答した。

中部地方の現状に対する評価



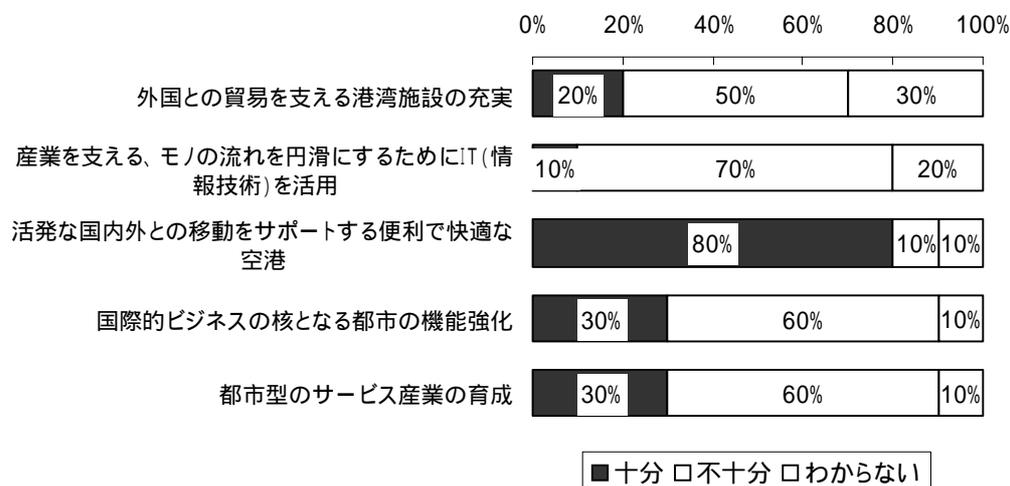
中部地方の今後の地域づくりから見た重要性



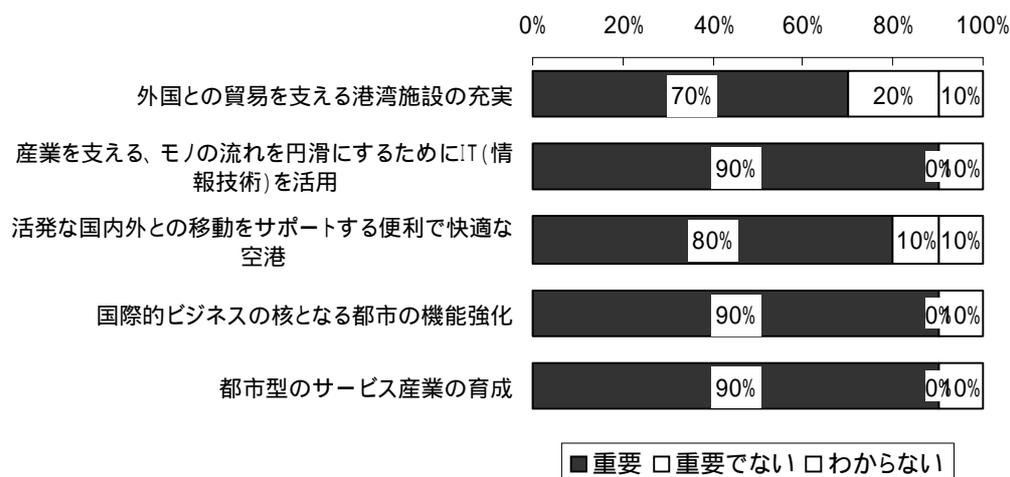
## 国際競争力

空港については8割が「十分」と回答しており、現状に対する評価は高い。  
 港湾施設の充実については7割が「重要」と回答しており、今後の整備に対する期待が高い。

### 中部地方の現状に対する評価



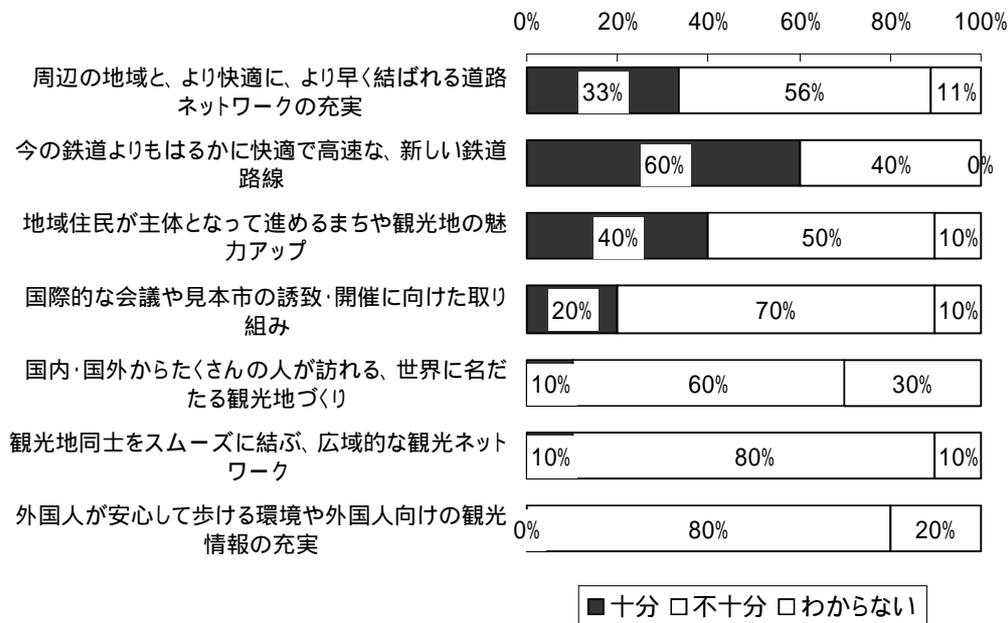
### 中部地方の今後の地域づくりから見た重要性



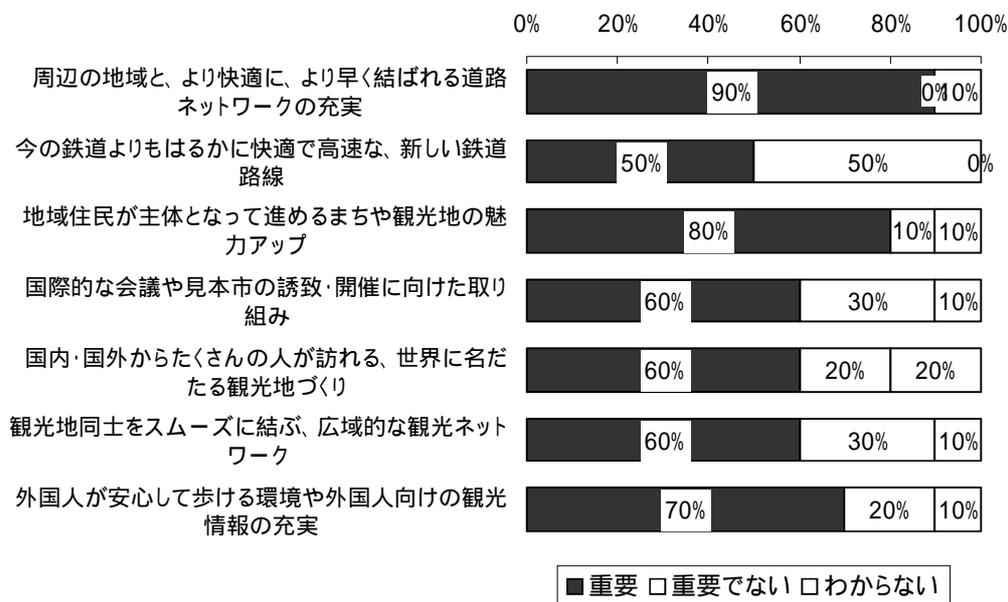
交流

鉄道については「十分」との回答が6割を占める一方、外国人向けの観光情報については「不十分」との回答が8割を占める。  
 道路ネットワークの充実が9割が「重要」と回答した。

中部地方の現状に対する評価



中部地方の今後の地域づくりから見た重要性

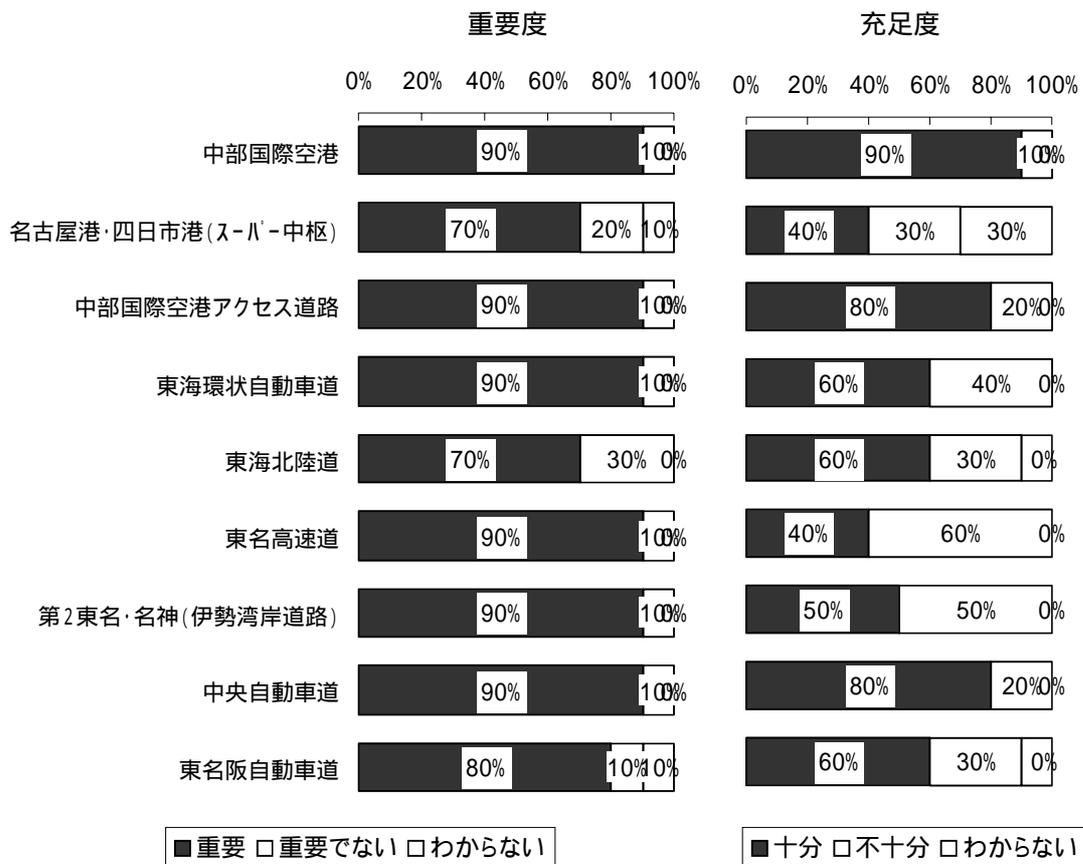


## 近年整備した社会資本に対する評価

### 問3 近年の社会資本整備に対する評価と意見・要望

愛・地球博等のために、中部地方において近年整備を行った下記の社会資本等に関して、企業のお立場から見た重要度と現状に対する充足感をお尋ねします。以下の9つの社会資本について、評価として当てはまるものを、重要度、充足度それぞれで1つずつ選択してください。

中部国際空港、空港アクセス道路、東海環状自動車道路、東名高速道、第2東名・名神、中央自動車道については、9割が「重要」と回答している。  
 中部国際空港、空港アクセス道路、中央自動車道は8割以上が「十分」と回答している。  
 名古屋港・四日市港、東名高速道路は「十分」との回答が4割に留まっている。



< 近年整備した社会資本に対する主な意見 >

中部国際空港

- ・ 滑走路の複線化。
- ・ 滑走路の早期充実。

名古屋港・四日市港(スーパー-中枢)

- ・ 施設の問題よりも、船舶ビジネスを活性化させることが重要です。
- ・ 港湾へのアクセスの**社会資本**整備。

中部国際空港アクセス道路

- ・ 夜の空港から名古屋方面の ETC がよく故障する。ETC を増やす！
- ・ 名古屋高速道路の日中の渋滞。
- ・ 有料道路の無料化、ETC の増設（知多半島道路）。

東海環状自動車道

- ・ 整備を急ぐべき。地域の活性化につながる。
- ・ 西半分は不要では？土岐美濃間の複線化を。

東海北陸道

- ・ 早急な全線開通。
- ・ 全線の複線化。

東名高速道

- ・ 混雑の解消。（季節のピーク）
- ・ 安全性アップ。（SA の再検討、道の駅などの充実、渋滞ポイントの複々線化等）
- ・ 3車線化。

第2 東名・名神（伊勢湾岸道路）

- ・ 亀山までの延長を急いでほしい。
- ・ 早期開通。

中央自動車道

- ・ 夏場の混雑の解消。特に長野エリア。
- ・ 安全性アップ。（SA の再検討、道の駅などの充実、渋滞ポイントの複々線化等）

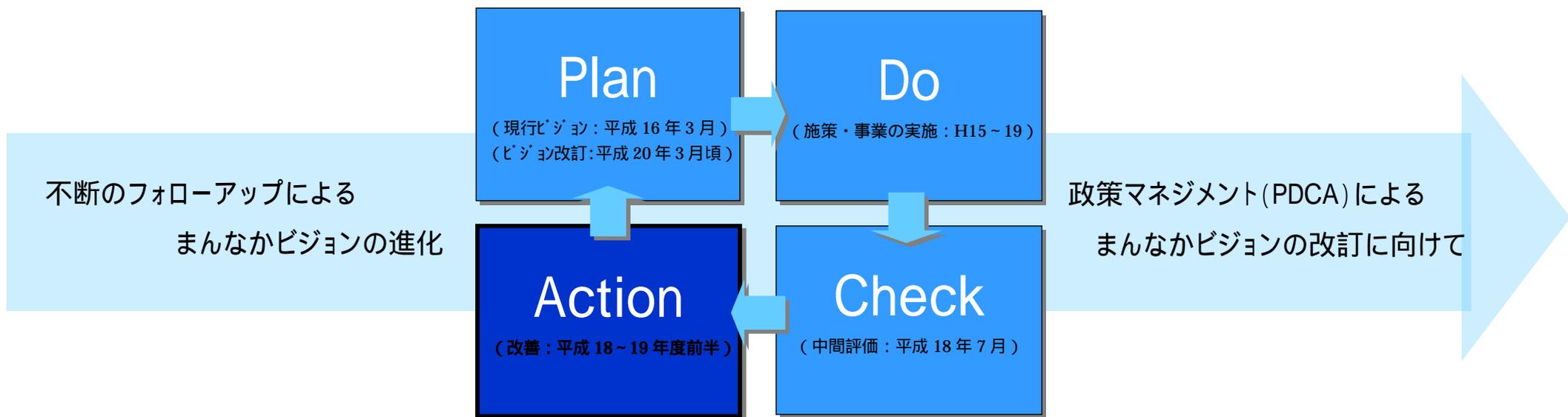
東名阪自動車道

- ・ 事故多発エリアの改造が必要。
- ・ 第2 名神との兼ね合いで重要度が変わる。
- ・ 東名阪～西名阪のバイパスの高速道路化

今後の国・地域づくりや具体的な整備要望事項に関する自由意見

問4 自由意見

- ・ 国力、環境、安全をバランスさせて社会資本整備をさせていくことが大事です。
- ・ 特に環境、安全はその行為がビジネスに連係して企業も資本を投入しやすい状況にするべきです。
- ・ そのための社会資本整備が必要なら、今までのような建築物ではなく、市民を巻き込んだ情報交換、NPO 活用などソフト面での充実が不可欠です。
- ・ 知事、政府、市町村は、強いリーダーシップ、情報発信、そして、市民の意識をモチベートさせるべきです。
- ・ 製造業、輸出入関連産業を中心に、中部地方は産業面での成長性は高い。
- ・ あわせて、中部国際空港の開港で国内各拠点（都市）との輸送・移動手段が格段によりよくなり、海外との人の移動や輸送・貨物等の物流面も着実に拡大することが見込まれる。
- ・ 今後、中部地方のさらなる活性化を図るためには、国内外との人的交流が盛んになるような施策の展開とそれをより円滑に進めるための社会資本の整備であろう。
- ・ 人的交流の拡大のためには、観光客の増加とそのための PR、観光地の整備、アクセスのための道路整備が重要となろうし、大型コンベンションの開催、大型文化交流の機会の拡大とそのための機会創出・誘致や恒久施設の建設・整備が不可欠であろう。
- ・ 成長型社会の終焉。安定成長（継続型）社会へシフトチェンジそれに対応した施策。
- ・ むだな公共工事の再検討、中止（例：長良川河口堰、徳山ダムなどは本当に必要だったのか？）
- ・ 地元の意見（自治体、議会や議員でなく住民）を取り入れた環境整備
- ・ 環境に充分配慮した社会資本整備。
- ・ 社会整備を進めるにあたって十分な理解を得るための PR 活動
- ・ その時代の状況に応じ、計画変更に対応できる組織作り。



## 改訂まんなかビジョン骨子(案)

## ・基本理念

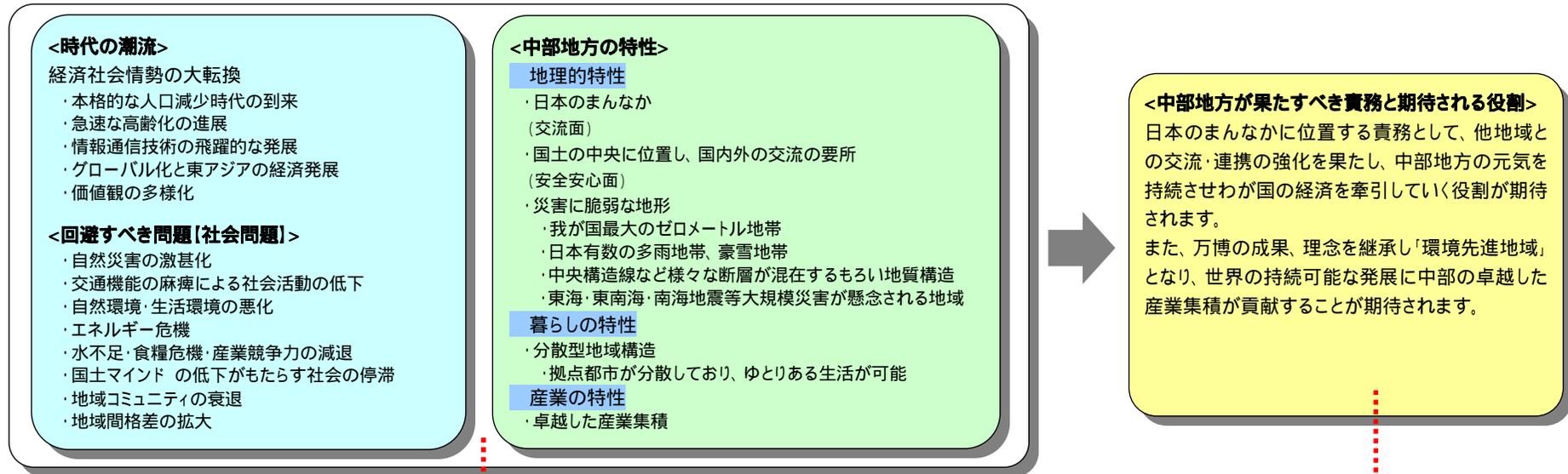
中部地方の将来像 .....	1
将来像を実現するための基本的スタンス .....	2

## ・政策体系(改善案)

目指すべき将来像と具体的な目標(アウトカム目標) .....	3
(安全・安心)東海・東南海・南海地震や集中豪雨などの災害に強い安全・安心な中部 .....	5
(産業競争力)ものづくりなど産業競争力を一層強化し日本経済の発展に寄与する中部 .....	6
(環境・景観)中部山岳など美しい自然・国土を回復し環境にやさしい持続可能な中部.....	7
(交流・連携)世界遺産などのすぐれた歴史文化等の地域資源等を活用し国内外の交流・連携を拡大する中部.	8
(暮らし)多様なライフスタイル・都市と地方など地域の特色を活かした暮らし・生活環境を実現する中部.....	9

# 基本理念：中部地方の将来像

求められる中部の将来像を実現するためには、時代の潮流や回避すべき社会問題、社会資本へのニーズをはじめとする地域の声、中部地方が有する特性を認識し、果たすべき責務や期待される役割をもって目指すべき方向を確認し、課題を克服することが最も効率的で効果的であると考えます。



## 中部地方の課題

東海・東南海・南海地震等の巨大地震の発生や集中豪雨、台風による水害等の発生が懸念されているなか、国土のまんなか位置し日本の大動脈を担う中部地方は、災害に強い地域づくりを進め、東西軸・南北軸を形成する社会基盤の信頼性・確実性を担保し、日本の経済社会活動を支えていく責務があります。

また、グローバル化やアジア諸国の経済発展が目覚ましく進展しているなか、日本経済が持続的に発展していくためには、卓越した産業集積を有する中部の産業競争力をより強化していく必要があります。

一方、これまでの経済発展の中で発生した負の遺産ともいえる様々な環境問題等に対し、環境万博の開催地の責務として万博理念を継承し、積極的に環境創造を進めていくことが重要です。

また、人口減少・少子高齢社会を迎えるなか、豊富な地域資源や愛・地球博の開催で培った国際交流の実績や交流基盤等を活かした国内外の交流拡大によって地域の活性化を図るとともに、社会の成熟化に伴う多様なライフスタイルニーズを満たす豊かでゆとりのある地域づくりを中部が率先して実践していく必要があります。

求められる  
将来像

世界の人々が交流する中で人知が結集し、世代を超えて、  
生きることや地球のすばらしさを共有し心の豊かさを実感できる中部

# 基本理念：将来像を実現するための基本的スタンス

中部地方の将来像を実現するために、必要とされる政策を無駄なく着実に実行するため、7つの基本的スタンスのもとで、まんなかビジョンを推進していきます。

## 成果重視

これからの行政運営には、国民から見て分かりやすく成果の達成度を踏まえた政策を展開していくことが必要です。このため、企画立案(Plan)、実施(Do)評価(Check)、政策への反映(Action)のサイクルに沿って、国民にとって納得できる成果が達成されたかどうかを絶えず評価し、その結果を踏まえた施策を効率的・効果的に実施します。また国民に対する透明性を高めつつ、客観性を重視した評価を着実に進めていきます。具体的には、まんなかビジョンにおいてPDCAのマネジメントサイクルにより積極的な政策評価の推進を図るとともに、個別の事業においても、事業評価の厳格な実施により、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図っていきます。

## 既存ストックの徹底活用・長寿命化

これまでに整備された社会資本は相当な規模となっており、適切な維持管理を行い、その有効利用を図ることの重要性が高まっています。また、国と地方の厳しい財政状況の中で、近い将来、高度成長期に整備された大量の社会資本の老朽化が進み、集中的に多額の更新投資等が必要とされる事態が懸念されます。このような状況下においては、ソフト施策との連携等により既存ストックの整備効果を相乗的に高める工夫を行うとともに、社会資本の更新時期の準標準化、維持管理や更新を考慮に入れたトータルコストの縮減等を図るため、総合的な資産管理手法を導入し、効率的・計画的な維持管理を推進することが重要です。

## 効率性重視

時代の要請として、厳しい財政事情の下で社会資本整備を着実に進めていくためには、効率性・競争性を重視した政策展開が必要です。このため、公共事業のコスト縮減については、「事業のスピードアップ」、「計画・設計から管理までの各段階における最適化」「調達の最適化」を見直しの要点に加え、コストの観点から公共事業のすべての過程を見直す公共事業コスト構造改革の推進に取り組んでいきます。

## ユニバーサルデザイン

本格的な少子高齢社会の到来や人口の減少等が見込まれるなか、従来のバリアフリー施策に加え「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、まちづくりや交通環境整備を進めていくことが必要です。こうしたユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策を推進するため国土交通省は、平成17年7月に「ユニバーサルデザイン政策大綱」を策定しています。今後、この大綱に基づき、多様な関係者(利用者、住民、NPO等)の参画の仕組みの構築、一体的・総合的なバリアフリー施策の推進、だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現、だれもが安全で暮らしやすいまちづくり等の各種施策に取り組んでいきます。

## 技術力・技術開発

公共工事においては、調達時点で品質を確保できる物品購入等とは異なり、価格だけではなく技術や品質を含めた評価の下で、健全な競争が行われることが重要な課題となっており、平成17年4月には「公共工事の品質確保の促進に関する法律」が施行されました。こうした背景から、技術力を重視した公共調達の推進を図ります。また、技術開発の実施に当たっては、産学官の連携体制を一層の充実を図りつつ、分野横断的・総合的な技術研究開発を推進します。

## IT技術の活用

政府は、IT戦略本部(高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)の下、「e-Japan戦略」等を踏まえ、平成17年までに世界最先端のIT国家となることを目標に、IT政策に取り組んで来ました。さらに平成18年1月には、ITに関する基本戦略として「IT新改革戦略 - いつでも、どこでも、誰でもITの恩恵を実感できる社会の実現 - 」が新たにとりまとめられています。国土交通行政においても場所情報システムの構築、交通分野のIT化、地理情報システムを有効活用した電子国土の実現など、いつでも、どこでも、誰でもITの恩恵を実感できる社会の実現に寄与していくことが重要と考えます。

## 新たな協働(自助・共助・公助)

きめ細かいことは個人が、重要な骨格は行政がという視点で、防災をはじめとして国土づくり、地域づくりにおいて行政と住民との間で取り組まれてきた自助・共助・公助の役割分担を見直し、地域の多様な主体が主体的に取り組む流れが重要です。また「官から民へ」の流れの中で、民間の創意工夫やノウハウが十分発揮できるよう、PFIの推進、規制改革の推進に取り組んでいきます。このような取り組みを進めていくため、国民との継続的な対話を通して情報の共有、信頼関係を強化できるような運営を図ります。

# 政策体系(改善案) : 目指すべき将来像と具体的な目標(アウトカム目標)

	中部を取り巻く現状・特性 / 中部の責務・役割			目指すべき将来像
【安全・安心】	<p>&lt;現状認識のキーワード&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地球温暖化の進行と気候変動等による災害の多発</li> <li>国内外における大規模な事件・事故の多発</li> <li>大規模地震発生への懸念、豪雨・高潮等による水害・土砂災害の多発</li> </ul> <p>1 - 1</p>	<p>&lt;中部の現状・特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東海・東南海・南海地震等の大地震の発生が懸念される中部</li> <li>身近で多発する交通事故・犯罪への対応が重視される中部</li> <li>急流河川や国内最大のゼロメートル地帯を抱えるなか、梅雨期の集中豪雨や台風による水害、土砂災害及び高潮災害等の発生頻度の増加・発生規模の増大が懸念される中部</li> <li>近年の少雨化傾向や年間降水量のバラツキの拡大により、今以上に渇水の頻発が懸念される中部</li> </ul> <p>1 - 2</p>	<p>&lt;中部の責務・役割&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東西交通の要衝・国土の東西軸と南北軸の信頼性・確実性を担保する中部</li> </ul> <p>1 - 3</p>	<p>東海・東南海・南海地震や集中豪雨、高潮などの災害に強い安全・安心な中部</p> <p>1 - 4</p>
【産業競争力】	<p>&lt;現状認識のキーワード&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ものづくりを中心とした産業の国際競争力の強化</li> <li>アジア太平洋地域の連携</li> </ul> <p>2 - 1</p>	<p>&lt;中部の現状・特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ものづくり産業の集積地である中部</li> <li>物流ネットワークの強化が求められる中部</li> <li>災害、渇水等発生により生産活動への影響が懸念される中部</li> </ul> <p>2 - 2</p>	<p>&lt;中部の責務・役割&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車産業を中心にわが国の産業を支え、産業競争力の強化を担う中部</li> <li>首都圏、近畿圏への食料品の一大供給地としての役割を担う中部</li> <li>豊富な水資源を活用して、安定した生産活動を支える役割を担う中部</li> </ul> <p>2 - 3</p>	<p>ものづくりなど産業競争力を一層強化しわが国の経済発展に寄与する中部</p> <p>2 - 4</p>
【環境・景観】	<p>&lt;現状認識のキーワード&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>世界規模の人口急増、食糧・水・エネルギー需要の急増</li> <li>温室効果ガスの排出増加に伴う地球温暖化</li> <li>ごみ問題の深刻化、大量生産大量廃棄型社会の見直し</li> </ul> <p>3 - 1</p>	<p>&lt;中部の現状・特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全国の人口重心が位置する中部</li> <li>美しい自然環境・歴史・文化資源の豊富な中部</li> <li>愛・地球博の理念を継承し、地球環境問題等に積極的に取り組む中部</li> <li>山地部では地すべり、土石流等の発生、河川では堆砂によるダム貯水機能の低下、下流部等の河床低下、海岸線の後退等の問題が発生している中部</li> <li>閉鎖性水域（伊勢湾・三河湾等）の水質悪化、生物多様性の低下</li> <li>佐鳴湖や油ヶ淵等の劣悪な水質</li> </ul> <p>3 - 2</p>	<p>&lt;中部の責務・役割&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部山岳など優れた自然資源・環境の宝庫である中部</li> <li>首都圏、近畿圏への食料品の一大供給地としての役割を担う中部</li> <li>豊富な水資源を活用して、ものづくり・食料等の生産を担保する中部</li> </ul> <p>3 - 3</p>	<p>中部山岳など美しい自然・国土を回復し環境にやさしい持続可能な中部</p> <p>3 - 4</p>
【交流・連携】	<p>&lt;現状認識のキーワード&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少社会の到来、少子高齢化の進行</li> <li>国際交流の拡大</li> </ul> <p>4 - 1</p>	<p>&lt;中部の現状・特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自然・歴史文化・産業等の地域資源を活かした国内外の交流拡大に取り組む中部</li> <li>地方都市等における中心市街地の空洞化</li> </ul> <p>4 - 2</p>	<p>&lt;中部の責務・役割&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東西交通の要衝・国土の東西軸と南北軸の信頼性・確実性を担保する中部</li> </ul> <p>4 - 3</p>	<p>世界遺産などのすぐれた歴史文化等の地域資源等を活用し国内外の交流・連携を拡大する中部</p> <p>4 - 4</p>
【暮らし】	<p>&lt;現状認識のキーワード&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少社会の到来、少子高齢化の進行</li> <li>デフレ経済の終息化と都市と地方の格差の顕在化</li> <li>ライフスタイルの多様化、女性・高齢者の就業、所得格差の拡大</li> <li>経済のサービス化の進展・情報社会の高度化</li> <li>住宅の品質問題、耐震問題</li> <li>NPO・ボランティア等新たな公益的な担い手の拡大気運</li> </ul> <p>5 - 1</p>	<p>&lt;中部の現状・特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中山間地域を始めとして、過疎化・高齢化が進行し地域格差の拡大する中部</li> <li>地方都市等における暮らしを支える公共交通の再生が求められる中部</li> <li>高齢者等の交通事故の増加</li> </ul> <p>5 - 2</p>	<p>&lt;中部の責務・役割&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過疎化・高齢化が進行し人口減少社会に対応した社会資本整備・地域づくり</li> <li>中山間地域等の暮らしを支える交流ネットワークの形成</li> <li>中心市街地の活性化支援</li> </ul> <p>5 - 3</p>	<p>多様なライフスタイル・都市と地方など地域の特徴を活かした暮らし・生活環境を実現する中部</p> <p>5 - 4</p>

# 政策体系(改善案) : 目指すべき将来像と具体的な目標(アウトカム目標)

	目指すべき将来像	将来像の実現に向けた圏域整備のあり方	アウトカム目標
【安全・安心】	東海・東南海・南海地震や集中豪雨、高潮などの災害に強い安全・安心な中部 1 - 4	<b>私たちの目指すべき地域像</b> ・災害発生時に被災の危険性の高い区域の解消に取り組む地域 ・大規模災害時にも社会経済活動が麻痺しない社会資本の整った地域 ・あらゆる災害発生時にも対応・復旧が迅速に為される安全・安心な地域 1 - 5	国土を保全し災害の発生を抑制するとともに、これまで整備した社会資本を適切に維持・管理・更新し、日本の大動脈の信頼性を向上します 防災上、危険性が高い地区を解消し、安全な都市・地域生活を実現します 大規模地震の発生に対する安全性を確保します 豪雨、高潮による水害・土砂災害・雪害や濁水等に対する安全性を確保します 災害発生時の避難誘導・救助活動とその後の復旧・復興を迅速かつ円滑に行います 1 - 6
【産業競争力】	ものづくりなど産業競争力を一層強化しわが国の経済発展に寄与する中部 2 - 4	<b>私たちの目指すべき地域像</b> ・すぐれた技術開発力に魅せられ国内外の企業が立地をあこがれる地域 ・国内外と高度な物流ネットワークで繋がれた地域 ・安全・安心・安定した国際水準の交通基盤・生産基盤の整った地域 2 - 5	港湾・空港の物流機能を強化し、円滑な国際物流ネットワークを形成します 国際水準の道路交通ネットワークを形成し、物流の信頼性を高めめます 産業集積機能を強化するとともに、都市内物流の効率化を推進します 既存ストックを徹底活用し、陸・海・空が一体となった高度な物流システムを構築します ものづくりに不可欠な水の安定供給をおこないます 2 - 6
【環境・景観】	中部山岳など美しい自然・国土を回復し環境にやさしい持続可能な中部 3 - 4	<b>私たちの目指すべき地域像</b> ・地球温暖化等の環境問題に積極的に取り組む環境先進地域 ・美しい自然環境・歴史・文化資源の保全・再生・創出に取り組む地域 ・上流から下流まで一体となって環境保全に取り組む地域 3 - 5	地球温暖化を抑制するため温室効果ガスの削減を推進します 大気環境の改善・ヒートアイランドの抑制を支援します ごみの発生抑制・循環型社会の構築を支援します 美しい自然環境を保全・創出し、多様な生態系を維持・再生するとともに健全な水循環系や流砂系を構築します 都市と農山漁村地域と一体となった持続可能な美しい環境を創出します 環境にやさしい持続可能な交通ネットワークの形成を推進します 自然環境・歴史・文化資源を再生・活用した魅力ある景観を創出します 3 - 6
【交流・連携】	世界遺産などのすぐれた歴史文化等の地域資源等を活用し国内外の交流・連携を拡大する中部 4 - 4	<b>私たちの目指すべき地域像</b> ・国際的な交流を育み、国外からの来訪者が拡大する地域 ・我が国の人・物・情報の交流拠点となる地域 ・地域資源を活かした交流ネットワークが形成され、観光交流の活発な地域 4 - 5	国際都市・名古屋の賑わい創出・都市機能の高度化を図ります 都市活力を最大限に引き出す戦略的な成長基盤の整備を支援します(地域の自立促進) 中山間地域・農山漁村地域の地域づくり、人材育成を支援します 地理的特性と東西南北軸交通、情報などを活用した国内外交流を拡大します 自然環境、歴史文化、産業など地域資源を活用した地域の魅力向上や国内外の観光交流の拡大を図ります 4 - 6
【暮らし】	多様なライフスタイル・都市と地方など地域の特徴を活かした暮らし・生活環境を実現する中部 5 - 4	<b>私たちの目指すべき地域像</b> ・多様なライフスタイルを実現することが可能な地域 ・誇りと愛着をもってまちづくり等に参加できる地域 ・誰もがどこでも快適に暮らすことのできる、豊かな地域 5 - 5	人口減少・少子高齢社会及び多様なライフスタイルに対応した豊かな暮らしを実現します 住宅・住環境の質を高め、安全で健康な暮らしを実現します ユニバーサルデザインが実感できる社会を実現します 交通事故・犯罪による不安の解消を目指して安心して暮らせる生活環境を形成します 公共交通機関の利便性を向上します ユビキタスネットワーク 社会に対応した情報提供を進めます 誇りと愛着を持てる協働・参加型の地域づくりを支援します 5 - 6

東海・東南海・南海地震や集中豪雨・高潮などの災害に強い安全・安心な中部



(解説文)  
真に豊かな暮らしの創造とともに、ものづくり産業等を中心に日本の社会経済活動を支える中部において安全で安心できる地域を形成することは、豊かな生活と産業発展を支える重要な礎です。そのため、東海・東南海・南海地震、豪雨・高潮等の大規模災害に強い中部を構築し、住民の貴重な生命・財産を守り、安心して暮らせ、産業活動を行なうことのできる地域をめざします。災害に強い地域づくりの方向として、大規模災害に備えた社会インフラの着実な整備及び信頼性の確保を重視するとともに、不測の事態に備え、被害の最小化に着目した取り組みを進めます。また、災害発生時の避難・救助及び復旧、復興を迅速かつ円滑に進めるための取り組みを進めます。

【私たちの目指すべき地域像】

- 災害発生時に被災の危険性の高い区域の解消に取り組む地域
- 大規模災害時にも社会経済活動が麻痺しない社会資本の整った地域
- あらゆる災害発生時にも対応・復旧が迅速に為される安全・安心な地域

目標 国土を保全し災害の発生を抑止するとともに、これまで整備した社会資本を適切に維持・管理、更新し、日本の大動脈の信頼性を向上します

森林の荒廃を抑制・回復するとともに、流域の土砂移動の連続性を確保し、堆砂によるダム機能の低下や海岸侵食を抑制することにより、国土を保全します  
東海・東南海・南海地震等の大規模災害への備えや交通量の増大に対応し、東名・名神高速道路、国道1号、J R東海道新幹線や東海道本線などの東西大動脈を支える社会資本の機能強化を図るとともに、大規模災害の発生を想定した代替路を確保するなど、東西大動脈の安全性・信頼性を確保します  
これまでに整備してきた社会資本が今後老朽化していくことに備え、計画的かつ効率的に社会資本の維持・更新を図ります

目標 防災上、危険性が高い地区を解消し、安全な都市・地域生活を実現します

災害が起こりやすい地域の土地利用の見直しや安全な地域への移転誘導など土地利用の適正化を促進するとともに、災害に強い住まい方へ誘導し、災害発生時の被害を低減します  
洪水氾濫等の危険性の高い地域における保水・遊水機能の保全を図るとともに、洪水氾濫の拡大を防止する施設整備など減災対策を効率的に進め、洪水、高潮、津波発生時における被害の最小化・被害の拡大防止を図ります

目標 大規模地震の発生に対する安全性を確保します

既存の住宅・建築物の耐震診断・改修や耐震性の高い住宅・建築物の建設を促進することで、住宅・建築物の耐震性能の強化を図ります  
防災上危険な密集市街地の解消、駅等の主要施設周辺における避難路や避難地として機能するオープンスペースの確保など、大規模地震の発生に備え災害に強いまちづくりを推進します  
津波等大規模地震に伴う二次災害を防止するため、海岸・河川堤防の耐震化を推進するとともに、災害時の緊急物資等の輸送や被災後の復旧・復興を支える港湾施設など社会資本・構造物の耐震化や災害時の広域的な防災拠点となる官庁施設の耐震化を推進します  
大規模地震の発生に備え、安全で規格の高い道路ネットワークを形成するとともに、幹線道路などの欠落区間の解消などに配慮し、被災時の緊急輸送路となる道路網の機能強化を図ります

目標 豪雨、高潮による水害・土砂災害・雪害や濁水等に対する安全性を確保します

河川と下水道の連携や既存ダムの有効活用など流域が一体となった総合的な洪水氾濫対策を進め、頻発する集中豪雨等から洪水被害・浸水被害を軽減します  
風水害・雪害・凍結等による道路等の交通障害・交通分断を回避するため、地域の基幹的な道路における土砂災害対策等を進めるとともに、道路ネットワークの欠落区間の解消を図り、災害に強い道路ネットワークを形成します  
日本最大のゼロメートル地帯における洪水・高潮対策を推進します  
多発する集中豪雨に対応した土砂災害対策を推進します  
水源地の保全を図るとともに、ダム、導水路の建設、既設ダムの有効活用などを進め、水資源の安定的な確保を図ります

目標 災害発生時の避難誘導・救助活動とその後の復旧・復興を迅速かつ円滑に行います

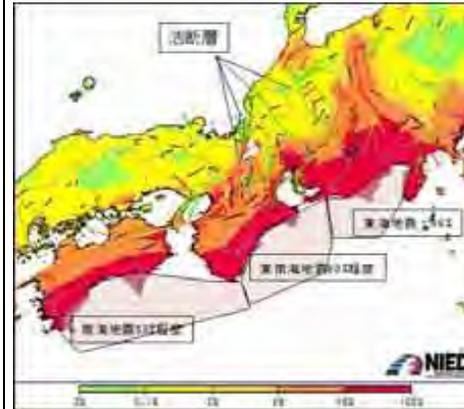
だれもが入手しやすい防災情報の提供・防災情報の共有化・高度化を図ります  
安心して避難できる避難路・避難地の確保及び広域防災拠点の整備を推進するとともに、関係機関が連携して災害時の避難誘導体制を強化します  
複合型大規模災害等の発生に備えた迅速な応急復旧体制を構築します  
重要輸送路の耐震強化や緊急輸送網の代替性確保など社会資本の災害復旧機能を強化します  
大規模災害に備えた危機管理行動計画を策定し、災害発生時の円滑な避難誘導・救助体制の構築並びに復興支援をします

【ポイント】

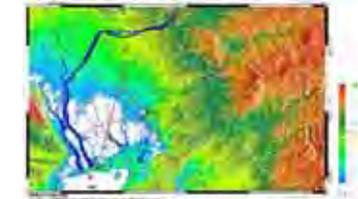
大地震等の発生が懸念される中部  
中部の広い地域で、震度6以上の大規模地震の影響を受けることが予測され、社会資本・建築物の耐震化、復興復旧時のバックアップ体制の強化が課題となっています。

地球温暖化により、大規模な洪水・高潮災害の発生が懸念される中部

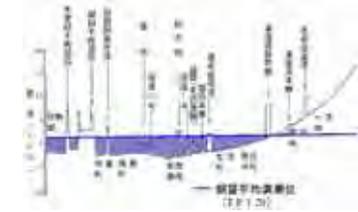
ゼロメートル地帯では、陸側の地盤高よりも海や河川の水位の方が高いため、いったん海水や河川水が流入すると、止めどなく流入し続けるとともに、排水が困難となることから、壊滅的な打撃を被ります。



出典：独立行政法人防災科学技術研究所 HP  
「地震ハザードステーション」より



出典：東京大学大学院総合文化研究科教養学部清野研究室



出典：濃尾平野の地盤沈下の状況（東海三県地盤沈下調査会）

ものづくりなど産業競争力を一層強化し日本経済の発展に寄与する中部



(解説文)  
 社会経済のグローバル化の進展に伴い、世界規模の国際物流の増大、日本の東アジアとの相互依存関係の強化、国際的なジャストインタイムの要請等が高まっています。  
 日本がグローバル経済への対応に遅れをとった場合、今後、人口減少、少子高齢化が進行するなかで、社会経済活動の停滞を招くことが懸念されます。また、距離的にも近い東アジア域内物流が準国内物流化しつつあるなかで、東アジア各国は、空港・港湾等の物流基盤を拡大し、求心力を高めつつあります。  
 日本が、国際競争力を高めていくためにも、中部はものづくり産業などの高度な産業集積を活かして、日本経済の発展に寄与する国際水準の競争基盤を整備し、産業競争力の更なる強化を目指します。

【私たちの目指すべき地域像】

- すぐれた技術開発力に魅せられ国内外の企業が立地をあこがれる地域
- 国内外と高度な物流ネットワークで繋がれた地域
- 安全・安心・安定した国際水準の交通基盤・生産基盤の整った地域

目標 港湾・空港の物流機能を強化し、円滑な国際物流ネットワークを形成します

港湾や空港の機能強化を推進し、物流の迅速性・確実性・安全性を向上させるとともに、IT技術の活用などによる物流のリードタイムの短縮・コスト縮減を図ります  
 国際港湾・国際空港と一体となった高度物流拠点機能の強化を図るとともに、空港・港湾における輸出入手続きサービスの高度化やセキュリティの強化を図り、国際水準のサービスを実現します

目標 国際水準の道路交通ネットワークを形成し、物流の信頼性を高めます

都市・産業集積地等と空港・港湾を結ぶ道路のボトルネックの解消や代替性の確保などアクセス機能の向上を図るとともに、国際水準の道路ネットワークを形成します  
 「ものづくり中部」の産業集積地間の連携を育む高速交通ネットワークの強化を図ります  
 港湾・空港と道路・鉄道ネットワークとの円滑で迅速な接続機能を強化するとともに、中部の港湾・空港と国内各地の産業集積地・消費地を結ぶ高速交通ネットワークの円滑性・迅速性・経済性を高めます

目標 産業集積機能を強化するとともに、都市内物流の効率化を推進します

道路ネットワークのボトルネックの解消やITSを活用した交通流対策の推進など既存インフラを徹底活用した円滑な道路交通環境を形成し、産業集積機能の強化を図ります  
 都市部におけるバイパス機能の確保、環状ネットワークの形成など都市内物流の円滑化に資する交通ネットワークを形成するとともに、都市中心部における共同集配拠点等の整備や交通円滑化対策などにより、都市内物流の円滑化・効率化を図ります

目標 既存ストックを徹底活用し、陸・海・空が一体となった高度な物流システムを構築します

高度物流拠点の整備を促進し、加工・保管・輸配送等、総合的かつ効率的な流通サービスを実現します  
 港湾・空港や高速道路インターチェンジ等周辺への物流拠点の立地を促進し、道路ネットワークと一体となった物流機能の集約化を図ります  
 共同集配拠点等を整備し、共同輸配送等による配送ネットワークの効率化を促進します

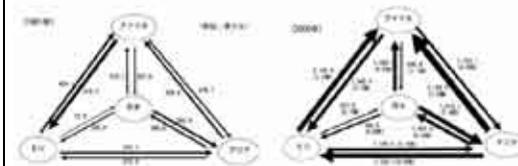
目標 ものづくりに不可欠な水の安定供給を行います

国民の生活、産業活動を支える水の安定供給を行うために、水源地域を多く有する地理的特性を活かし、水資源の貯留、導水機能等の維持・強化を図ります

【ポイント】

拡大する東アジア経済圏の繋がりを

アジア地域から米国向けの輸出額は20年間で7.3倍、EU向けの輸出額は8.0倍と世界平均よりも速いペースで増加しており、アジアと欧米間では、日本が高い生産技術を要求される中間財を生産し、中国・アセアンが日本の中間財を輸入して最終財に組立て、最終消費地である欧米諸国へ輸出するサプライチェーンが成立。



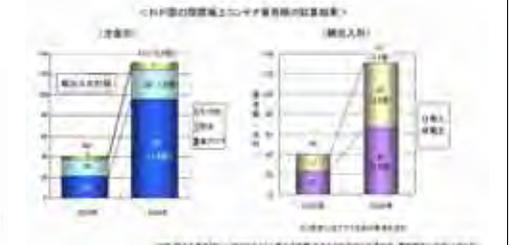
(出典)内閣府「世界経済の動向」(2004年報)



(出典)財務省貿易統計をもとに国土交通省国土計画局作成。

我が国における国際海上貿易コンテナの動向

2030年時点における我が国の国際海上コンテナ貿易額の試算によると、2003年と比較して輸出入合計で2.2倍、特に対東アジアは4.4倍に達すると予測されます。



我が国の国力を支える産業の持続的な成長が求められます

これまで我が国経済を牽引してきた産業集積ストックを活かして、国力維持に向け、引き続き産業を発展させていく必要があります。

中部地方の製造品出荷額等と国内総生産(GDP)の推移



出典:工業統計、国民経済計算

中部山岳など美しい自然・国土を回復し環境にやさしい持続可能な中部



(解説文)

地球環境問題や世界的な資源・エネルギー問題の顕在化の中、「愛・地球博」を開催した中部地方においては、その理念を継承し、率先して環境問題に対して取り組んでいく必要があります。  
そのため、地球温暖化対策をはじめ循環型社会の構築を図るとともに、森林・農地の荒廃を食い止め、多様な生物が生息する環境の保全・再生・創出に努めます。  
また、中部山岳や富士山をはじめ伊勢湾・駿河湾など豊かな自然資源とそれによって培われてきた歴史・文化を活かした景観形成を図り、中部から美しい国土づくりを進めていきます。

【私たちの目指すべき地域像】

万博理念を継承し地球温暖化等の環境問題に積極的に取り組む環境先進地域  
美しい自然環境・歴史・文化資源の保全・再生・創出に取り組む地域  
上流から下流まで一体となって環境保全に取り組む地域

目標 地球温暖化を抑制するため温室効果ガスの削減を推進します

幹線道路ネットワークの整備や道路ネットワークのボトルネックの解消を進めるとともに、ITSの導入推進を図り、CO2の排出を削減に資する円滑な道路交通体系を構築します  
3PL 事業による物流効率化やモーダルシフトの促進、物流のグリーン化を推進し、環境負荷の小さい効率的な物流体系を構築します  
風力・太陽光などの自然エネルギーの活用や燃料電池車・CNG車などの低燃費車の普及促進を図ります  
環境共生住宅等省エネルギー型の建築物の普及促進  
森林による二酸化炭素固定機能を発揮するため、森林・水源地を保全します

目標 大気環境の改善・ヒートアイランドの抑制を支援します

交通が集中する幹線道路における環境施設帯等の整備、防音・振動対策など沿道環境改善を推進します  
道路ネットワークのボトルネックの解消やITSを活用した交通流対策を推進し、自動車交通の円滑化により環境への負荷を軽減します  
低公害車の普及促進、船舶からの排出ガス対策の強化、エコエアポートの推進などにより、様々な交通手段における環境負荷の軽減を図ります  
環境共生住宅等省エネルギー型の建築物の普及促進や都市部における水辺・緑の確保、広域的な水と緑のネットワークの形成を図り、ヒートアイランド対策を推進します

目標 ごみの発生抑制・循環型社会の構築を支援します

建設リサイクルなど社会資本整備に伴う廃棄物の排出抑制・再利用・再資源化、最終廃棄物の処理の適正化を図るとともに、なお残る廃棄物に対して最終処分場の確保を図ります  
静脈物流拠点の整備と広域的な静脈物流ネットワークを形成します  
下水污泥処理等によって発生するエネルギーの有効活用を図ります

目標 美しい自然環境を保全・創出し、多様な生態系を維持・再生するとともに健全な水循環系や流砂系を構築します

湖沼や都市河川の浄化、河川水量等の改善を推進するとともに、多自然川づくりなど生物多様に富む美しい河川環境の保全・再生・創出を図ります  
伊勢湾・三河湾等の閉鎖性水域の水質改善や海域・沿岸域における良好な環境の保全・再生・創出を図ります  
良好な緑地の整備を推進するとともに、森林保全を進め、地域固有の生物多様性の回復、豊かな自然環境を創出します  
ダム・砂防施設等の改良・再編、山から海までの総合的な土砂管理対策を推進し、土砂移動の連続性を確保し、レキ川原や白砂青松の海岸への復活を目指します  
雨水浸透等による地下水のかん養や下水道高度処理水の河川への還元などにより、健全な水循環系を構築します  
離岸堤などの整備を行うとともに砂防堰堤や河川、港湾の掘削・浚渫土を活用した養浜を推進し、海岸線の保全・再生を図ります

目標 都市と農山漁村地域と一体となった持続可能な美しい環境を創出します

森林管理を担う中山間地域の生活を支える道路の整備や公共交通の確保を図ります  
流域圏内の交流活性化に資する交通ネットワークの整備を進め上下流域の交流を促進するとともに、都市と一体となった流域及び水源地域の保全を図ります

目標 環境にやさしい持続可能な交通ネットワークの形成を推進します

TDMの推進、ITSの積極導入など先進的な交通モデル都市を形成します  
モビリティ・マネジメントを導入し、公共交通や自転車等の環境にやさしい交通手段の利用促進を図ります

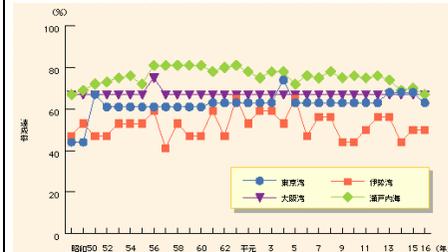
目標 自然環境・歴史・文化資源を再生・活用した魅力ある景観を創出します

旧街道沿いの街並みなど伝統的街並みの保全・再生や歴史的建造物、近代土木遺産の保全を図ります  
中部の豊かな自然景観を活用した沿道景観や水辺景観を形成します  
景観形成区域の街並み整備や幹線道路の無電柱化の推進、屋外広告物等の適正化を図り、誇りの持てる魅力的な都市・地域景観を形成します

【ポイント】

水質改善の遅れる伊勢湾等の閉鎖性水域  
伊勢湾のCOD環境基準達成率は、東京湾、大阪湾と比較すると低い状況

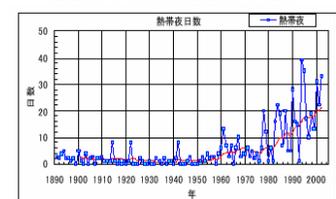
伊勢湾と国内三海域の環境基準(COD)達成率の推移(S50~H16年度)



注：伊勢湾は三河湾を含み、瀬戸内海は大阪湾を含む。  
出典：環境省『平成16年度公共用水域水質測定結果』

都市部を中心にヒートアイランド現象が顕在化  
都市部を中心に大気汚染、騒音・振動等に対し沿道環境の改善を進める必要があります。また、都市の人工物の増加、緑地の減少等によるヒートアイランドへの対応も重要となっています。

名古屋市熱帯夜日数の推移



世界遺産などのすぐれた歴史文化等の地域資源等を活用し国内外の交流・連携を拡大する中部



(解説文)

人口減少社会が進む中、交流人口の拡大は中部のみならず日本全体の活性化にとって必要不可欠な視点です。  
 中部地方は日本のまんやかに位置し、日本の大動脈である東西交通の要衝として古来から人・モノ・情報・文化の交流拠点として栄えてきました。今後も東西・南北の国土軸を担う要衝として、その信頼性・確実性を担保する責務を果たしていくことが重要です。  
 したがって、中部が有する豊かな自然環境・歴史文化・産業などの地域資源の活用・交流促進を担う人材の育成等を進めるとともに、万博開催によって進展した交通基盤を活かして国内外の交流拡大を図り、以て日本の社会経済活動の活性化に寄与する中部を目指します。

【私たちの目指すべき地域像】

- 国際的な交流を育み、国外からの来訪者が拡大する地域
- 国内の人・物・情報の交流拠点となる地域
- 地域資源を活かした交流ネットワークが形成され、観光交流の活発な地域

目標 国際都市・名古屋の賑わい創出・都市機能の高度化を図ります

国際的な企業活動や交流に対応しうる世界水準の人・モノ・情報が集積した、多くの人が集い賑わう魅力ある高機能都市名古屋を形成します  
 名古屋での各種の会議、アフターコンベンションの機会を増すとともに、外国人の暮らしやすさに配慮した名古屋の国際的都市機能の向上を図ります  
 川と街が一体となった整備によって、水辺空間を活かした潤いと魅力あるまちづくりを進めます

目標 都市活力を最大限に引き出す戦略的な成長基盤の整備を支援します(地域の自立促進)

各拠点都市及び地方都市において、都市再生、まちなか居住、中心市街地活性化等をすすめ、都市機能を集積し、成長基盤の高度化を図ります  
 都市内及び都市間の交通ネットワークを形成するとともに、空港、港湾、鉄道駅交通結節機能を強化します

目標 中山間地域・農山漁村の地域づくり、人材育成を支援します

中山間地域・農山漁村地域の観光交流資源の発掘・活用や、ボランティアガイド等の人材育成し、交流人口の拡大など地域の活性化を図ります  
 地域間の連携を促進するとともに、都市と中山間地域・農山漁村地域をつなぐネットワークを形成します

目標 地理的特性と東西南北軸交通、情報などを活用した国内外交流を拡大します

我が国の社会経済活動の中核である東西大動脈の交流拡大(首都圏及び近畿圏等との連携)に貢献するため、高速道路、鉄道ネットワークの強化・多様化を図ります  
 南北軸を活かして北陸地域との観光連携を強化するなど、環日本海経済圏との交流を拡大します  
 中部が有する地域資源を様々な情報メディアを通して国内外に発信するとともに、万博開催によって整備されたインフラを活用し、国内外の交流の拡大を図ります

目標 自然環境、歴史文化、産業など地域資源を活用した地域の魅力向上や国内外の観光交流の拡大を図ります

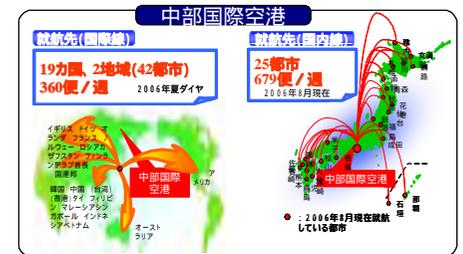
東海環状都市圏のネットワークを形成するとともに、沿線の産業拠点・交流拠点を充実させ、環伊勢湾及び東海環状都市圏の経済社会活動の交流拡大を図ります  
 自然・歴史文化・産業などを活用した地域づくりをするるとともに、情報発信の充実やもてなしの心を醸成することで、地域の魅力向上を図ります  
 美しい水辺環境や憩いの空間を形成し、河川や運河や沿川の歴史・文化資産、舟運等を活かした観光交流の拡大を図ります  
 河川空間を活かし、人と川がふれあえる野外活動や学習活動を通じた交流拡大を図ります

【ポイント】

自然・歴史文化・産業など多様な地域資源を有する中部  
 中部山岳など優れた観光資源とともに、地域資源を活かした交流拡大が期待されています

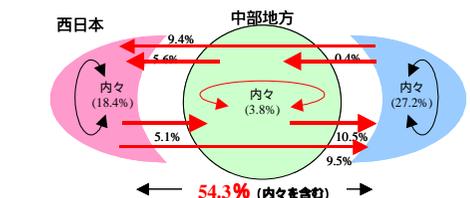


日本のまんやかに位置し、中部国際空港など域域的な交流に資する交流基盤を持つ中部  
 今後はこれらの交流基盤を活かして国内外の交流拡大に寄与することが期待されています。



国内の旅客流動を支える大動脈が中部を横断  
 鉄道における国内旅客流動の半分は、中部地方を介した東西方向の流動であり、中部地方は交流の要衝に位置しています

中部を会する旅客純流動(鉄道交通)



出典: 第3回全国幹線旅客純流動調査(平成12年度)

海外からの交流人口獲得に向けて魅力向上が課題

豊富な地域資源や交流基盤を有しながらも、現状では海外誘客の面で遅れをとる中部、更なる魅力向上と情報発信が求められます

訪日外国人旅行者がよく訪れる都道府県



多様なライフスタイル・都市と地方など地域の特色を活かした暮らし・生活環境を実現する中部



(解説文)  
人口減少社会の到来、社会経済の成熟化に伴って、人々が求めるライフスタイルは多様化し、また、少子高齢化に伴い子育てしやすい環境、高齢者が生き生きと暮らせる環境づくりが求められています。このため、人口減少・少子高齢化に対応した多様なライフスタイルを実現できる地域づくりを進めるとともに、都市・農山漁村地域等地域の特色に応じた生活基盤の充実を図り、豊かで健康的な暮らしを実現できる中部を目指します。また、中部に暮らす人々の地域に対する誇りや愛着を育み、共に創る協働・参加型の地域づくりを目指します。

**【私たちの目指すべき地域像】**  
多様なライフスタイルを実現することが可能な地域  
誇りと愛着を持ってまちづくり等に参加できる地域  
誰もがどこでも快適に暮らすことのできる地域

**目標 人口減少・少子高齢化社会及び多様なライフスタイルに対応した豊かな暮らしを実現します**  
子育てしやすい住環境・地域づくりを推進します  
二地域居住・UJI ターン を促進するため、田舎暮らしを支える地域プラットフォーム・都市とのネットワークを整備します  
人口減少・少子高齢化社会に対応したまちづくりを推進します

**目標 住宅・住環境の質を高め、安全で健康な暮らしを実現します**  
生き生きとした少子高齢社会を支える住環境を形成するとともに、住宅ストックを有効活用し、住宅・住環境の質的向上を図ります  
住宅の耐震化など、安全性に優れた住宅ストックの形成を図ります  
健康で快適に暮らすことができる住宅の普及を促進します  
ライフスタイルの変化に対応し、それぞれのニーズに見合った住まいを多様な選択肢の中から安心して選べる住宅取得環境を整備します

**目標 ユニバーサルデザイン が実感できる社会を実現します**  
官公庁舎、都市公園、街路等公共施設へのユニバーサルデザインの導入を推進します  
交通結節点において、高齢者等の誰もが使いやすく移動しやすいユニバーサルデザインの導入を図ります  
外国人にもわかりやすい案内情報の提供を推進します

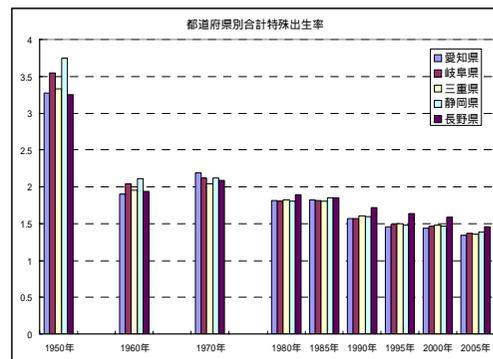
**目標 交通事故・犯罪による不安の解消を目指して安心して暮らせる生活環境を形成します**  
交通安全対策の推進や、事故危険箇所の対策など事故等の未然防止と被害軽減を図ります  
歩行者優先の道づくりや防犯対策など、誰もが安心して歩行できる安全な歩行空間を形成します  
地域と連携し、高齢者や子供等交通弱者が安心して利用できるコミュニティゾーン の形成を図ります  
自主防災組織など多様な主体による防犯まちづくりの推進や通学路の安全確保を図ります

**目標 公共交通機関の利便性を向上します**  
自家用車を利用しなくても誰もが快適に移動できる公共交通輸送環境の向上を図ります  
コミュニティバス や乗合タクシーなど地域の特色にあった公共交通体系を確立します  
高齢社会に対応し、高齢者がいつでもどこへでも安価に利用できる新たな輸送サービスの導入を推進します  
鉄道とバスの乗り継ぎ負担を解消に努めます

**目標 ユビキタスネットワーク 社会に対応した情報提供を進めます**  
ITSを活用し、歩行者のだれもが、いつでもどこからでも情報入手でき、自律移動が出来る環境づくりを推進します  
いつでも、どこでも、誰もが必要な情報を受発信できる情報通信環境を整え、産業活動を高度化・迅速化する情報通信環境の整備・活用を図ります  
河川・流域及び交通に関する情報など、暮らしに役立つ情報がいつでも身近なところで気軽に入手できるよう情報提供を行います

**目標 誇りや愛着を持てる協働・参加型の地域づくりを支援します**  
地域に誇りや愛着がもてるよう、エクスカッション などの体験型学習や、自然教育等を通じて、国土マイノリティ の育成を図ります  
地域住民の主体的な活動を支援して地域コミュニティの醸成・活性化を図るとともに、住民参加型のまちづくりや水辺・海づくりを促進し、参加協働による地域づくりを促進します  
NPO、地域住民、企業など様々な主体による「新たな公」との連携を強化し、地域主体による地域づくりを促進します

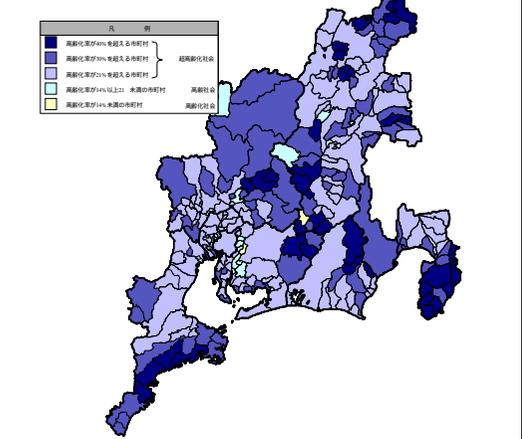
**【ポイント】**  
少子化が進む中部  
中部各県の合計特殊出生率は減少の一途を辿っており、人口減少に歯止めがかからない状況となっています



出典：厚生労働省資料より作成

**本格的な高齢社会を迎える中部**  
超高齢化社会(高齢化率 21%以上)となる市町村が9割を超え、農山漁村地域では高齢化率が30%を超えるなど高齢化が著しい状況になると予測されます

2025年における中部地方の高齢化の状況(推計結果)



# 参考資料

1.人口減少・少子高齢化に対応する地域構造-----	10
2.グローバル化・東アジアの経済発展に対応し中部の産業競争力を強化する地域構造-----	11
3.巨大地震・洪水等の大規模災害に対応する地域構造-----	12
4.環境万博の理念を継承し、環境先進地域を構築するための地域構造-----	13
5.国内外交流の拡大に寄与する地域構造-----	14
6.成熟社会に対応した多様なライフスタイルを実現する地域構造-----	15
7.水・エネルギー・食糧問題に対応する地域構造-----	16
8.情報化社会の変化に対応した地域構造-----	17
9.急増するインフラメンテナンス費用・「荒廃する中部」としないための地域構造-----	18

# 1.人口減少・少子高齢化に対応する地域構造

中部地方においても今後人口減少に転ずる中で、少子高齢化が着実に進行しており、子どもを生育しやすい地域づくりや高齢者が生き生きと暮らせる地域づくりが求められています。こうした中で、特に中山間地域では、都市と一体となった中山間地の保全に取り組み、健全な国土を維持していくことが重要です。

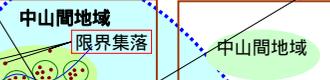
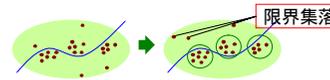
## 人口減少に対応した地域構造

都市と一体となった中山間地の保全

- ・都市と中山間地域等をつなぐネットワークの形成  
【交流】目標 及び【環境・景観】目標 に対応
- ・都市と一体となった流域及び水源地域の保全 } 【環境・景観】目標 に対応
- ・中山間地域の生活環境の維持
- ・二地域居住・UJターンの促進 【暮らし】目標 に対応
- ・農山漁村地域の観光・交流資源の発掘・活用 【交流】目標 に対応

### 農村地域の集落のコンパクト化

人口の減少に伴い、農村地域内に散在している集落を適正な規模となるようコンパクト化を図る必要がある

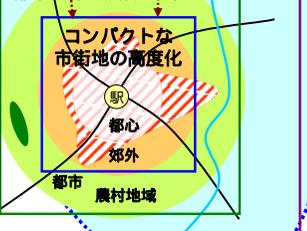


- ・二地域居住を実現するネットワークの形成
- ・コンパクト化された集落の維持を促進するネットワークの形成

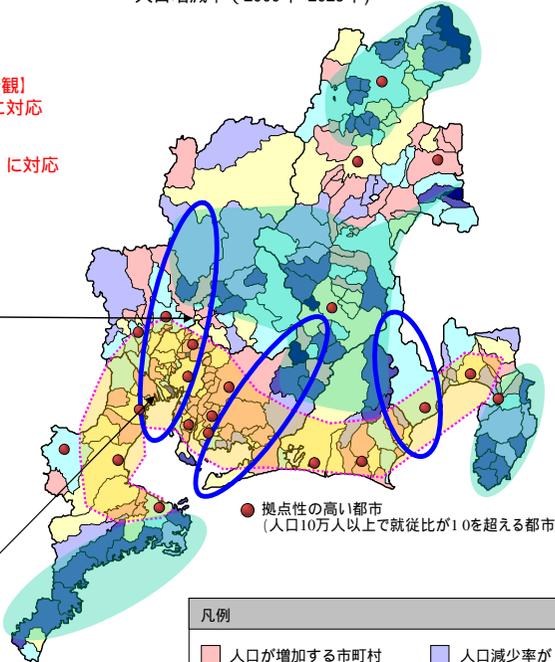
### 都市圏

流域圏が一体となった中山間地保全の促進

### 都市近郊の農村地域



ベースマップ：  
人口増減率（2000年-2025年）



凡例	
人口が増加する市町村	人口減少率が 20 ~ 30%
人口減少率が 10%以下	人口減少率が 30 ~ 40%
人口減少率が 10 ~ 20%	人口減少率が 40%以上

出典：日本統計協会「市区町村人口の長期系列」

## 都市・産業集積を活かした産業競争力の強化

- ・空港・港湾の物流機能の強化  
【産業競争力】目標 に対応
- ・国際水準の道路交通ネットワークの形成  
【産業競争力】目標 に対応
- ・既存ストックを徹底活用した陸・海・空が一体となった高度な物流システムの構築  
【産業競争力】目標 に対応
- ・人口減少下においても高い生産性・創造性を発揮する高度な都市機能集積の形成  
【交流】目標 に対応
- ・都市活力を最大限に引き出す戦略的な成長基盤の整備  
【交流】目標 に対応

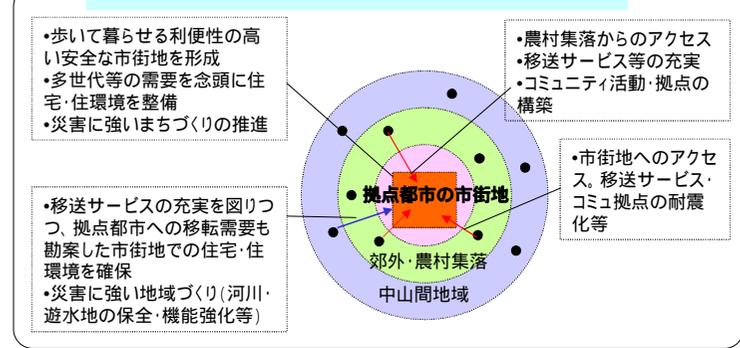


## 少子高齢化に対応した地域構造

高齢化への対応

- ・地域特性や高齢者に配慮した公共交通や新たな輸送サービスの実現 【暮らし】目標 に対応
- ・公共空間や交通結節点におけるユニバーサルデザイン の導入 【暮らし】目標 に対応
- ・事故危険箇所の解消、安全な歩行空間の形成 【暮らし】目標 に対応

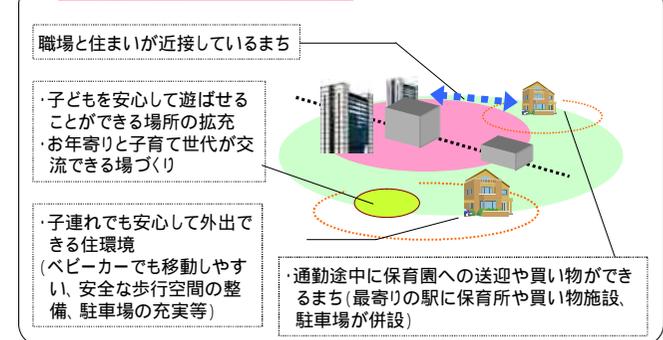
### 高齢化に対応した地域構造の例(中山間地域の拠点都市の例)



少子化への対応

- ・子育てしやすい住環境の創出 【暮らし】目標 に対応
- ・職住近接したまちの形成 } 【暮らし】目標 に対応
- ・公共空間や交通結節点におけるユニバーサルデザインの導入  
【暮らし】目標 に対応
- ・事故危険箇所の解消、安全な歩行空間の形成 【暮らし】目標 に対応
- ・地域と連携した安全なコミュニティゾーンの形成 【暮らし】目標 に対応

### 少子化に対応したまちづくりの例

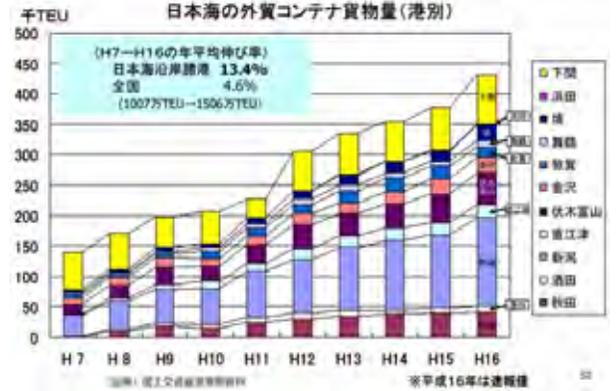


## 2. グローバル化・東アジアの経済発展に対応し中部の産業競争力を強化する地域構造 11

中部は、ものづくり産業など全国規模で展開される国内物流の中心地として、陸・海・空が一体となった効率的な物流体系の構築、わが国大動脈である東西軸を維持強化するとともに、高度、かつ、先端的な産業の集積を活かして、我が国の経済発展に寄与する国際水準の競争基盤を整備し、産業競争力の更なる強化を目指します。

### 北陸地域との連携

- ・北陸地域との連携によって、北東アジア戦略を見据えた産業面の物流機能を強化
- ・中部地域の産業インフラを活用した北陸地域との相互関係の更なる深化  
(産業競争力)目標 に対応



### 全国の生産拠点と円滑に直結

- 中部のものづくりは、全国の生産拠点と物流面で直結、モーダルシフト等も含めた円滑な中部を核とした物流体系の構築と拠点性の向上 (産業競争力)目標 に対応



### 国際水準の交通ネットワーク

- ・ものづくり産業集積地等から空港・港湾に直結する国際水準の道路交通ネットワークの形成
- ・迅速・低廉、かつ、安定した交通体系の高度化  
(産業競争力)目標 に対応

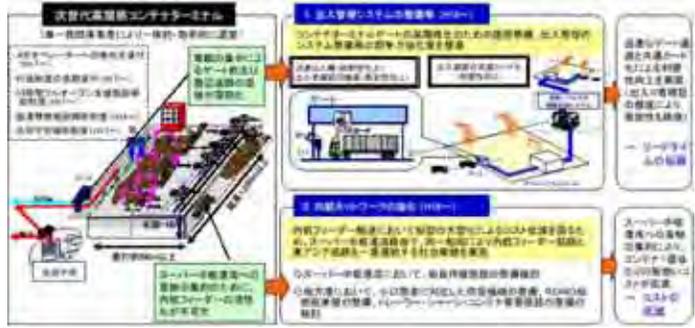
### 水資源の安定供給

- ・中部のものづくり産業を支える水資源を安定に供給するため利水機能・導水機能を強化  
(産業競争力)目標 に対応



### 自動車産業等モノづくり産業の一大集積地の物流効率化

- 東アジアの経済発展、FTA・EPA等の地域経済圏形成の動向を見据えて、産業集積地・都市内物流の効率化、陸・海・空一体となった高度な物流システムの構築 (産業競争力)目標 に対応



### 国際ゲートウェイ機能の強化・国際物流のシームレス化

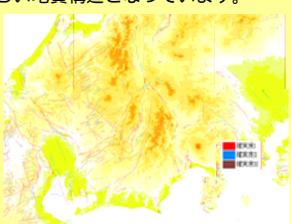
- 東アジアの経済発展を取りこむため  
空港・港湾等における国際物流ゲートウェイ機能の更なる強化  
(産業競争力)目標 に対応

# 3.巨大地震・洪水等の大規模災害に対応する地域構造

東海・東南海・南海地震等の巨大地震による災害や、集中豪雨や高潮による大規模な水害等の発生が懸念されている中部は、東西交通の要衝・国土の東西軸と南北軸が交差する地域であり、社会経済活動が麻痺しない社会基盤づくりが求められます。

また、山地部での土石流、地すべりの発生、上流部でのダムへの堆砂の進行による洪水調節等の機能の低下、下流部の河床低下と海岸侵食の進行等については、山から海までのつながりを踏まえた総合的な対策が必要です。

**中部の活断層**  
中部は多くの活断層を有する事が地形学、地質学の研究により明らかにされており、地震が起きやすく、もろい地質構造となっています。



出典：NPO法人 大気イオン地震予測研究会

**森林の保水能力**  
山林の荒廃は保水能力の低下をまねき、土砂災害、土石流の発生を引き起こします。



出典：林野庁資料



**岐阜県揖斐川町 東横山地内地すべり (平成18年6月12日)**

**飛越地震**

**濃尾地震**

**濃尾地震**

**東海豪雨**

**東海地震**

**東南海地震**

**相模トラフ**

**山林・水源地域の保全**  
山林の保全が河川の氾濫を抑制し、下流域の災害抑制にも寄与

**ゼロメートル地帯における浸水被害への対策が必要な地域**  
・洪水・高潮の被害の最小化  
・氾濫域での減災対策  
(安全・安心)目標、目標 に対応

**日本有数の多雨地域への対応**

**国道42号被災状況 (平成16年9月29日)**

**名古屋市区地先の新川堤防決壊 (平成12年9月11日)**

**森林の荒廃を抑制するための水源地、国土の保全 (安全・安心)目標 に対応**

**国道20号冠水 (平成18年7月19日～20日)**

**天竜川上流堤防決壊 (平成18年7月19日)**

**国道152号被災状況 (平成18年9月4日)**

**東西大動脈の安全性、信頼性の確保が重要**

**大規模地震・津波・高潮へ重点的な対策が必要な地域**

**住宅・建物等の耐震性能の強化**  
・社会資本・構造物の耐震化  
・密集市街地の改善  
・オープンスペースの確保  
・海上輸送路の確保  
(安全・安心)目標 に対応

**過去のM8以上の大規模地震震源地**  
**過去のM7以上の大規模地震震源地**  
1850年以降のM7以上の地震

出典：中部地方整備局資料、国土交通省HP、国立天文台編「理科年表平成16年度版」

**企業のBCP (事業継続計画)を支えるインフラのあり方**  
災害発生時の企業の事業活動が維持できるよう、企業のBCP等とマッチングしたインフラの早期復旧及び代替機能を確保しておく必要があります。



**新潟県中越地震発生時、断続した関越道に代わり、迂回路として利用された高速道路ネットワーク**

**BCPを支援するためのインフラのイメージ**

**防災上の危険性を解消し、安全で質の高い都市・地域生活の実現**  
**豪雨・高潮等による水害、土砂災害に対する安全性の確保**  
(安全・安心)目標、目標 に対応

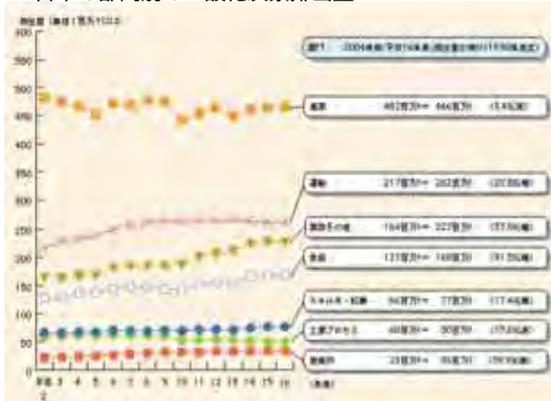
**災害発生時の円滑な避難誘導・救助活動とその後の復旧・復興体制の強化**  
(安全・安心)目標 に対応

# 4.環境万博の理念を継承し、環境先進地域を構築するための地域構造

多様かつ複雑化する環境問題に対し、我々の生活・産業と環境のバランスを取り戻すため、中部地方は、環境万博の理念を継承し、全国のモデルとなる環境先進地域を構築することが重要です。

そのため、都市・産業拠点周辺における交通流対策・物流効率化、沿道環境の改善等を進めていく必要があります。また、ごみ問題の解決に向けて3R（ごみの発生抑制、再使用、再生利用）に取り組むとともに、伊勢湾・三河湾等の閉鎖性水域における水循環機能の再生を進めていきます。

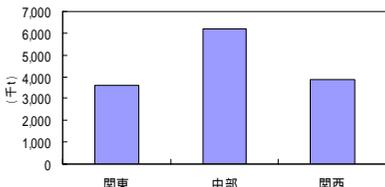
日本の部門別の二酸化炭素排出量



運輸部門の温室効果ガスの排出削減に向けて、道路渋滞の解消等交通流対策、物流の効率化、公共交通機関の利用促進等を強化する必要があります。

出典：平成18年度 環境白書

地球温暖化防止に貢献する中部の森林  
森林による地域別二酸化炭素吸収量（試算）



出典：「京都議定書運用ルールに基づく「各県別森林のCO2吸収量と評価額」」（岐阜県林政部林政課）



出典：豊田市HP

ごみの発生抑制・再利用・再生利用を推進  
(環境・景観)目標 に対応

環境交通先進地域の形成  
(環境・景観)目標 に対応

・ITS等を積極導入した環境交通先進地域を豊田市等をモデル都市として実施

山林の保全  
(環境・景観)目標 に対応

・森林の荒廃抑制によって二酸化炭素吸収機能  
美しい自然環境・景観の保全  
水質の保全



白山国立公園(白川郷)

上下流域が一体となった取り組み  
(環境・景観)目標 に対応

・都市と中山間地域が一体となって流域の保全に取り組むことによって中山間地域の生活環境の維持  
水質の保全  
海岸侵食の顕在化



美しい景観の保全・形成  
(環境・景観)目標 に対応



三保の松原の景観保全

拠点都市・産業拠点等の集積地域  
(環境・景観)目標 に対応

・拠点都市等の交通流の円滑化を進め、円滑な道路ネットワークの形成  
TDM等交通需要対策・ITSの積極導入等を行いCO2排出削減、沿道環境改善に取り組む。  
・また、産業拠点等の物流の効率化としてモーダルシフト・自動車輸送の効率化  
グリーン物流の実現に向けた取り組みが必要です。

伊勢湾等の閉鎖性水域の改善  
(環境・景観)目標 に対応

・一層の水質改善によって伊勢湾等を再生  
水質の保全  
藻場・干潟・自然海岸等の保全等



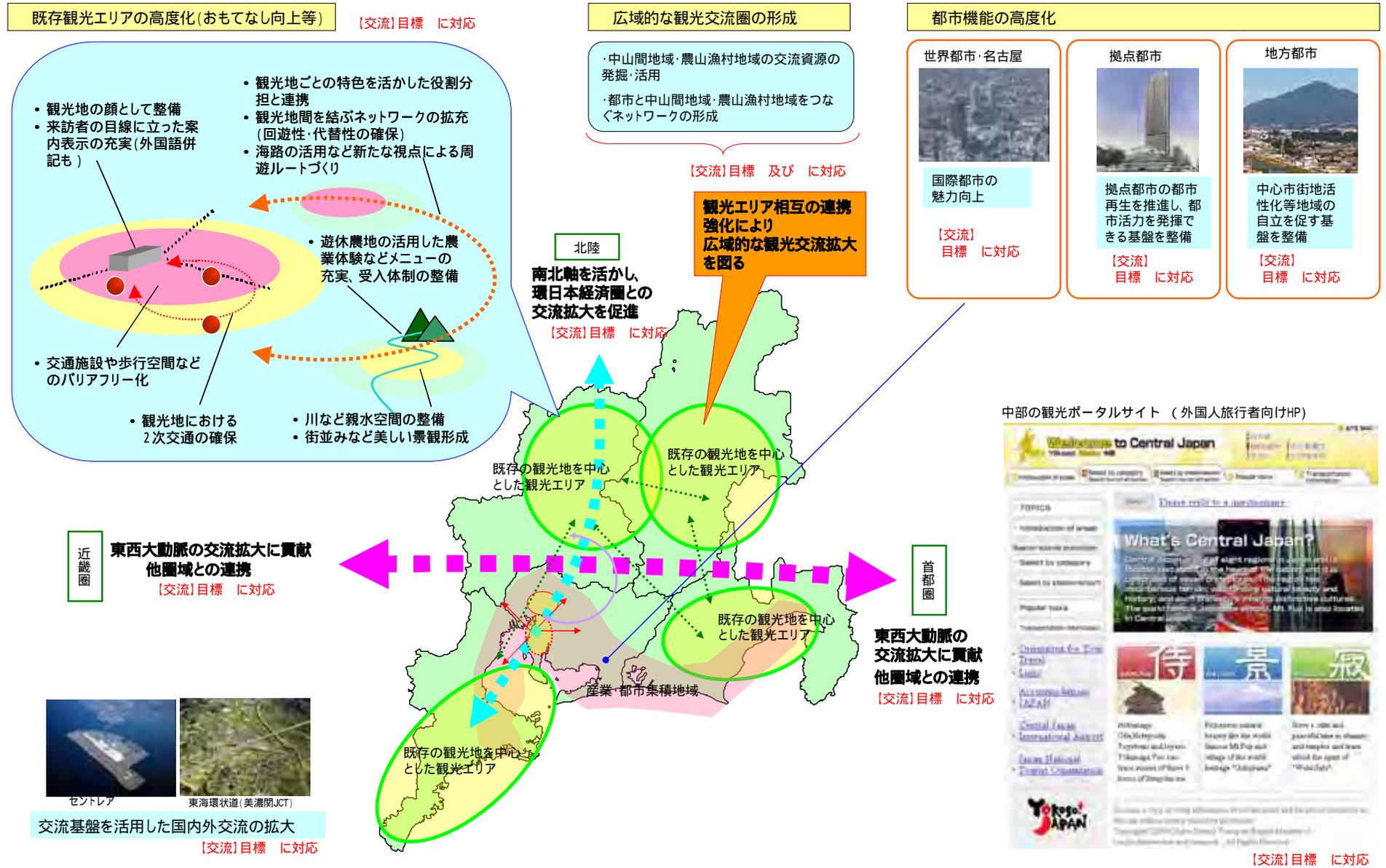
吉野熊野国立公園 (熊野古道)

## 伊勢湾再生推進会議

【今後の取り組み】  
平成18年度中「伊勢湾再生推進行動計画(仮称)」の策定  
平成19年度以降「行動計画」のフォローアップ  
目標：平成29年度「行動計画」の最終取りまとめと今後の方針

# 5.国内外交流の拡大に寄与する地域構造

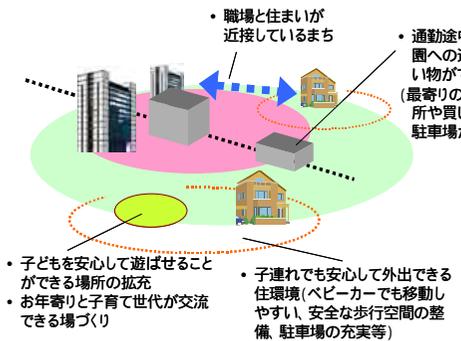
日本のまんなかである優位性を活かし、国土の東西・南北軸の結節点である中部は、国内外交流の拡大に貢献する気運が高まっています。こうした中で、中部の有する豊かな自然環境、歴史文化、産業などの地域資源を活かした地域づくりを進める必要があります。



# 6.成熟社会に対応した多様なライフスタイルを実現する地域構造

人口減少社会の到来・少子高齢化の進行・女性の社会進出により、子育てしやすい環境・高齢者が安全で生き生きと暮らせる環境づくりが求められます。また、成熟社会に対応した多様なライフスタイルを実現し、地域に対する誇りや愛着が生まれ、共に創る協働・参加型の地域づくりも目指していく必要があります。

**少子化に対応した職住近接した環境整備の推進**  
 子育てを支援するため、職住近接のゆとりある居住環境の整備を推進していきます。



(暮らし) 目標、目標、目標 に対応

**質の高い住宅ストック・居住環境を形成**  
 住宅性能評価の導入等により安全安心で良質な住宅ストック・居住環境を形成します



出典：中部地方整備局建設部資料 (暮らし) 目標 に対応

**ユニバーサルデザインに対応した社会の実現**  
 交通空白地域の解消等に向け、コミュニティバスなどを導入し、誰もが移動しやすい地域を形成します。



出典：鈴鹿市 (暮らし) 目標、目標 に対応

## 地域の誇り・国土マインドの育成

アダプトプログラム、エクサクションなど、住民が参加する機会を設け、総合学習支援を行う事により、地域を誇れるような機会を支援し、国土マインドを醸成します。

### 総合学習支援

社会資本を通して、子供たちや教師、保護者へ対する総合学習の支援を行います。



出典：国土交通省HP

アダプトプログラム  
 ボランティアなどによる自発的な活動により、地域の公共スペースを美化・保全します



出典：静岡県HP

### エクサクション

参加者が実際に体験や議論をする体験型の見学会を通じて、地元への愛着心の醸成を図ります。



参加してみよう



ガイドさんに聞いてみよう

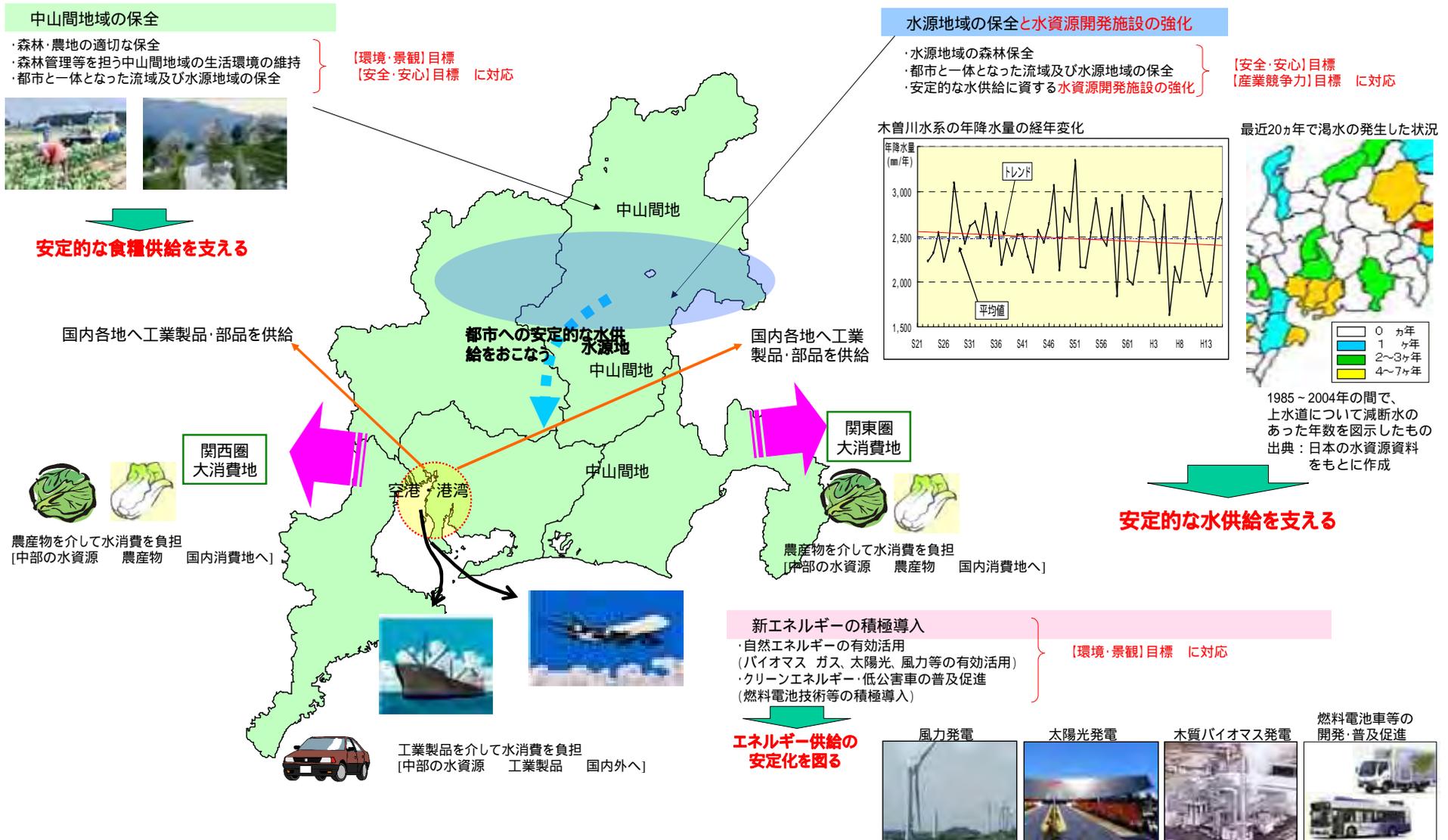


一緒に考えよう

出典：中部地方整備局HP (暮らし) 目標 に対応

# 7.水・エネルギー・食糧問題に対応する地域構造

世界的な人口の急増やエネルギー需要の増大、食糧危機の深刻化が進む中で、中部は工業・農業等の生産活動を支える水資源の安定供給に向けて、ダム等の水資源開発施設の建設、水源の複数化、既存施設の有効活用、水の反復利用の強化、節水意識の向上等が求められています。  
また、自然エネルギーをはじめとした新エネルギー等の有効活用を推進することが求められています。



# 8.情報化社会の変化に対応した地域構造

高度情報化社会において、今後はユビキタスネットワークの形成に向け、さらなるインフラの整備や、ITSなどを活用し環境問題への対応、防災時の情報提供などに応用できるシステムの構築が求められます。

## ユビキタスネットワークの整備

誰もがどこでも簡単に必要な情報を得られるように、情報通信技術を活用したネットワークを構築していきます。



出典：国土交通省HP

(暮らし) 目標 に対応

## 情報インフラ過疎地での災害・医療ICTの整備

情報インフラ過疎地においても、災害時、緊急時にICTを活用し、関係機関が連携した対応を行います。



出典：総務省HP

(安全・安心) 目標 (暮らし) 目標 に対応

## テロ対策に向けた取組み

空港、港湾、鉄道駅等、公共交通施設でのテロ対策として、情報通信技術を活用したセキュリティシステムを構築していく必要があります。

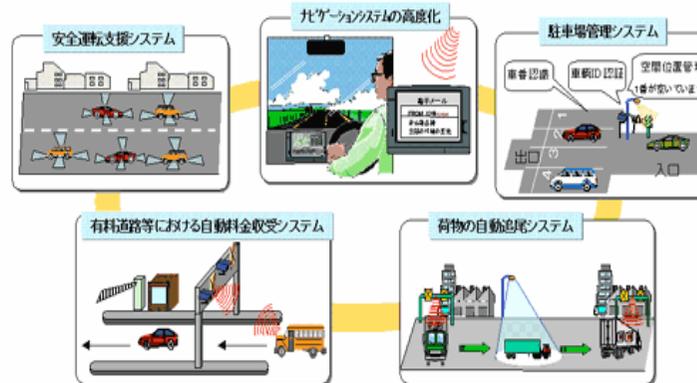


顔認証システムを用いた地下鉄セキュリティ実証実験  
出典：国土交通省HP

(産業競争力) 目標 に対応

## ITSの活用による環境対策

道路交通情報、駐車場情報を運転者に提供し、円滑な交通誘導を行い、都市の環境問題を引き起こす交通渋滞の発生を抑制します。



出典：東海総合通信局資料

(環境・景観) 目標、目標 に対応

## 3PL事業による物流最適化による環境対策

情報通信技術を活用した3PL事業による効率的な物流システムを構築し、輸送形態を是正する事で、運輸部門全体の排出ガス削減を目指します。



(産業競争力) 目標、目標 に対応

## 災害時の情報提供

災害発生時に不足する災害情報や交通情報を、正確に広く周知できる情報通信システムの形成を、ハード・ソフトの両面から行っていきます。



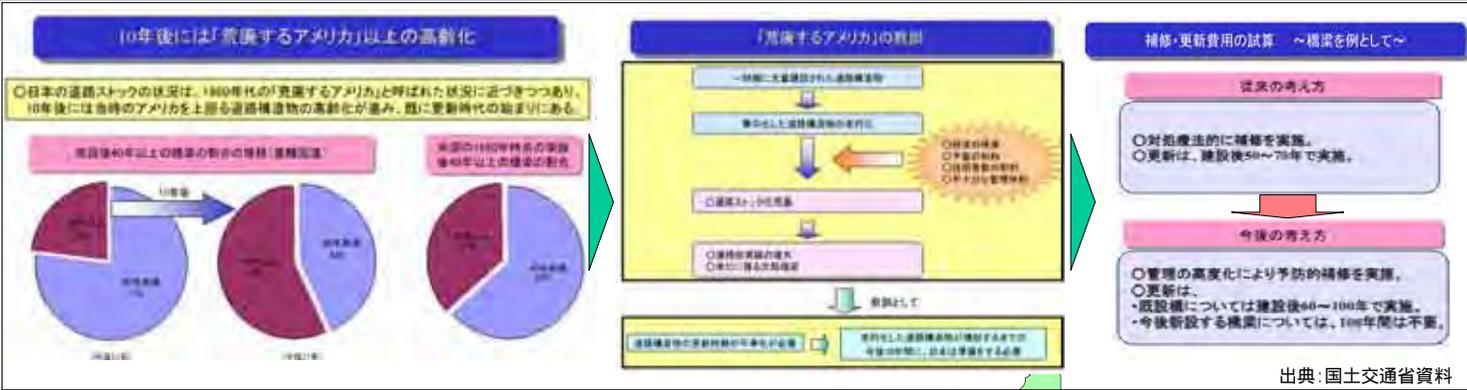
災害時情報電子掲示板  
出典：ITSスマートモータル検討会資料

(安全・安心) 目標 に対応

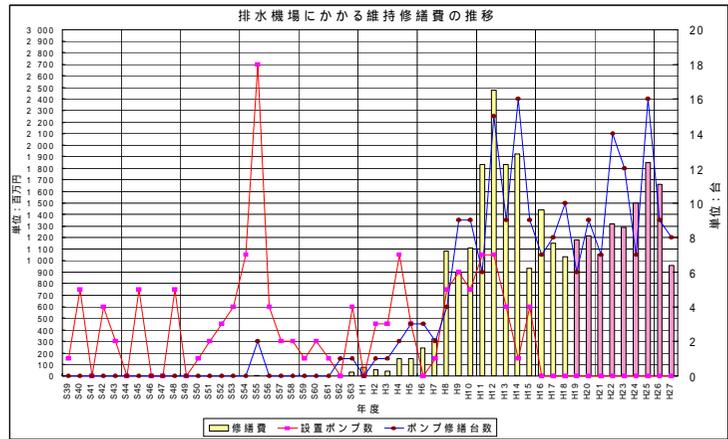
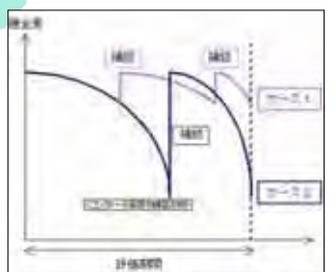
# 9.急増するインフラメンテナンス費用・「荒廃する中部」としないための地域構造

アメリカでは1930年代、ニューディール政策によって建設された道路施設は、'80年代のアメリカ経済の停滞により、維持管理が行き届かず、橋梁の崩落等が発生し、「荒廃するアメリカ」と呼ばれる状況を招きました。

中部地方においても、高度経済成長時代に大量の社会資本が整備されており、「荒廃する中部」とならない対策が必要となっています。



アセットマネジメント を本格導入し、莫大な維持管理費用を負う遺産をしないためにも予防保全を重視して社会資本の長寿命化を図る (安全・安心)目標 に対応



排水機場の計画的維持・更新 出典:中部地方整備局河川部資料

## 語句の解説

### 【あ行】

アセットマネジメント (asset management)
道路の舗装、橋梁、トンネルなどの構造物を社会資本整備における資産と捉え、その損傷や劣化等を将来に渡り把握することで、最も費用対効果の高い維持管理を行うこと。

アフターコンベンション (after convention)
観光や宿泊等、イベントやコンベンションで訪れた人のアフタータイムやリラクゼーション。

### 新たな公

行政だけでなく多様な民間主体を地域づくりの担い手と捉え、これら民間主体と行政の協働によって、従来の公の領域に加え、公と私との中間的な領域に活動を拡げ、サービスを提供するという概念。

エクスカージョン (excursion)
従来の見学会や説明を受けるタイプの視察とは異なり、訪れた場所で案内人の解説に耳を傾けながら参加者も意見を交わし、地域の自然や歴史、文化など、さまざまな学術的内容で専門家の解説を聞くと共に、参加者も現地での体験や議論を行い、理解を深めていく「体験型の見学会」のこと

エコエアポート (eco aiaport)
空港及び空港周辺において環境の保全と良好な環境の創造を進める対策を実施している空港

### 【か行】

### 環境共生住宅

地球温暖化防止等の地球環境保全を促進する観点から、地域の特性に応じ、エネルギー・資源・廃棄物等の面で適切な配慮がなされるとともに、周辺環境と調和し、健康で快適に生活できるよう工夫された住宅及び住環境のこと

### グリーン物流

温室効果ガスの排出削減を目指し、輸送・保管・荷捌きなどにおける物流の効率化への取組みの総称。

### 健全な水循環系

流域を中心とした一連の水の流れの過程において、人間社会の営みと環境の保全に果たす水の機能が、適切なバランスの下に、ともに確保されている状態

### 公共工事の品質確保の促進に関する法律

価格と品質に優れた契約を公共工事の契約の基本に位置付け、この基本が守られるよう全ての発注者に対し

て、　個々の工事において入札に参加しようとする者の技術的能力の審査を実施しなければならないこと
民間の技術提案の活用に努めること
民間の技術提案を有効に活用していくために必要な措置（技術提案をより良いものにするための対話、技術提案の審査に基づく予定価格の作成等）等について規定している。

### 合計特殊出生率

1人の女子が生涯に生む子供の数を近似する指標。

### 高齢化率

総人口に占める 65 歳以上の高齢者人口の割合。

### 国土マインド

「まんなか懇談会ポスト万博宣言」にて提唱された、国土に愛着をもち、よりよい国土づくりをすすめようとするところ。

コミュニティゾーン (community zone)
住宅地において、歩行者の安全性・快適性・利便性の向上を図ることを目的として、車の走行速度を抑制させる仕掛けを設けるなど歩行者優先の生活道路を整備する地区のこと。

コミュニティバス (community bus)
地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。

### 【さ行】

サプライチェーン (supply chain)
資材の調達から最終消費者に届けるまでの資材や部品の調達・生産・販売・物流といった業務の流れを、1つの大きな供給の鎖(チェーン)としてとらえたもの。

### 砂防堰堤

川をせき止めて流出した土砂を堆積させ、さらに土砂で埋まった後も、堰堤より上流側の河床勾配を緩やかにすることによって、出水時の流出土砂を抑制・調節するもの

### 事業評価

個別の公共事業や研究開発について、その必要性や成果に対して事前や中間・事後に評価する制度。

### 自助・共助・公助

「自助」とは自分のことは自分で行うこと、「共助」とは隣近所・地域住民が助け合うこと、「公助」とは行政

が個人や地域の取り組みを支援したり、「自助・共助」では解決できない大くりの仕事のこと。

ジャストインタイム (Just In Time)
経済効率を高めるための技術体系の一つで、必要な物を、必要な時に、必要なだけ適切に生産すること。

### 住宅性能評価

住宅を取得しようとする人が、性能の面から住宅を比較したり評価できるように、住宅の持つ性能を統一した基準に従って評価するもの。

### 静脈物流

一度最終消費者まで行き渡り不要となった製品や商品、産業廃棄物をリユース、リサイクルする目的で集荷し、再資源化拠点まで運搬すること。

### 【た行】

デジタルディバイド (digital divide)
デジタル化された情報を受・発信する手段を持つ者と持たない者との格差。

### 【な行】

### 二地域居住

都市住民が、本人や家族のニーズ等に応じて、多様なライフスタイルを実現するための手段の一つとして、農山漁村等の同一地域において、中長期 (1~3 ヶ月程度) 定期的・反復的に滞在すること等により、当該地域社会と一定の関係を持ちつつ、都市の住居に加えた生活拠点を持つこと。

### 燃料電池

水素や酸素による化学反応により電力を得る装置。

### 【は行】

バイオマス (Biomass)
木くずや稲わら、家畜糞尿、生ゴミなど再生可能な生物に由来する有機性資源

ヒートアイランド (heat island)
自動車・建物から大量の熱が放出され、帯熱しやすいアスファルトなどで地面がおおわれていることが原因でおこる、都市中心部の気温上昇。

### 干潟

潮がひくことで現れる遠浅の所。満潮時には冠水する。

有機物が堆積しやすく、渡り鳥にとっては、越冬地または渡りの中継地として重要な場となる。

### 閉鎖性水域

湖沼や内湾など、周囲の大部分を陸地で囲まれた水域。水の出入りが少ないため、水質汚染が進みやすく改善しにくいといった特性を有する。

### ボトルネック (bottleneck)

交通の円滑な流れが、何らかの事象により妨げられて支障を来たしている状態を大瓶の首の形状に例えたもの。

### 【ま行】

マネジメントサイクル (management cycle)
管理サイクル。効果的な管理を行う為の階段。一般的には2つのマネジメントサイクルが有名である。
企画立案 (Plan)
実施 (Do)
評価 (See)
計画 (Plan)
実施 (Do)
確認 (Check)
対策実行 (Act)

モーダルシフト (Modal shift)
物流分野における二酸化炭素排出量の削減等に資するために、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運の活用を図ること。

### 藻場

沿岸で海中に海草の繁茂している所。

モビリティマネジメント (mobility management)
個人のモビリティ (移動) が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待するもの。

# 語句の解説

【や行】

ユニバーサルデザイン (universal design)  
障害者はもちろん誰もが使える、すべての人のための製品・建物・空間などに対するデザイン。

ユニバーサルデザイン政策大綱  
21世紀の社会を支える社会資本・交通の整備について、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進することを目的とし、国土交通行政の全分野について総点検を実施し、また、内外の有識者との討議を行うとともに、バリアフリーのあり方、公共交通の利用の円滑化及び自律移動支援プロジェクトの推進について、平成17年7月に国土交通省がまとめたもの。

ユビキタスネットワーク (ubiquitous network)  
ネットワーク、アプリケーション、端末等がお互いに好循環を招き、いつでも、どこでも、何でも、誰でもがネットワークに接続され、情報の自在なやりとりを行うことのできる環境。

【ら行】

リードタイム (lead time)  
輸入貨物が到着してから荷主が荷物を引き取るまでに要する時間。

流砂系  
流域の源頭部から海岸までの一貫した土砂の運動領域。

3PL (3rd party logistics)  
荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービスで、3PL事業者が荷主企業の物流システムを効率化することで荷主の物流コストを削減したり、物流システムの効率化により地球環境にやさしい物流を実現する新たな物流サービスのこと。

3R (リデュース、リユース、リサイクル)  
2000年6月に「循環型社会基本法」の基本理念として提唱された。リデュース (廃棄物の排出抑制)、リユース (商品、部品としての再使用)、リサイクル (原材料としての再利用) のこと。

BCP (Business Continuity Plan)  
災害発生時にも重要事業を中断せず、中断しても早期復旧させ、中断に伴う顧客取引の競合他社への流出、マーケットシェアの低下、企業評価の低下などから守るための企業の経営戦略。

CNG車  
圧縮天然ガス (CNG) を燃料とする自動車のこと。CNG車は、ぜんそくなどの健康被害を及ぼすとされる粒子状物質を排出せず、窒素酸化物 (Nox)、炭化水素 (HC) などの排出量も従来のディーゼル車に比べて大幅に低減できることから低公害車として注目されている。

COD (Chemical Oxygen Demand)  
化学的酸素要求量の事で、水質汚濁の指標の1つ。

ICT (Information and Communication Technology)  
情報・通信に関連する技術一般の総称であり、IT (Information Technology) に加えて「コミュニケーション」が具体的に表現されている点に特徴がある。

ITS (Intelligent Transport Systems)  
高度道路交通システム、最先端の情報通信技術を用いて、「人」「道路」「車両」を一体的なシステムとして構築する社会システム

IT 新改革戦略 - いつでも、どこでも、誰でも IT の恩恵を実感できる社会の実現 -  
平成13年のe-Japan戦略、平成15年のe-Japan戦略IIに続くIT戦略として、平成18年1月に発表された戦略で、e-Japan戦略、e-Japan戦略IIでの成果や課題を総括するとともに、少子高齢化や安心・安全の確保といった社会的課題を解決するため、ITによる構造改革をどのように推進していくかを示し、2010年度に世界に先駆けITによる改革を完成させることを目標としている。

NPO (Non Profit Organization)  
営利目的でない社会貢献活動を行う団体 (民間非営利団体) をさす。平成10年に設立した特定非営利活動推進方 (NPO法) は、非営利活動を行う団体に法人格を与え社会的に認知することで、非営利活動としての社会貢献活動の推進を目指している。

PFI (Private Finance Initiative)  
公的部門による社会資本の整備運営に民間資本や経営ノウハウを導入し、民間主体で効率化を図ろうという政策手法のこと。

TDM (Transportation Demand Management)  
交通需要マネジメント。車の利用の仕方や生活のくふうによって交通需要を調整し、交通混雑を緩和させる。

UJI ターン  
Uターン (出身地から転出し再度出身地に住む)、Jターン (出身地から転出し、出身地の近隣都市や街に住む)、Iターン (出身地に関係ない地域に住む) という3つの形態の異なるターンの総称。