

「社会資本整備重点計画」

関連計画等について

1. 社会資本整備が直面する4つの構造的課題

- (1) 加速するインフラ老朽化 (2) 脆弱国土(切迫する巨大地震、激甚化する気象災害) (3) 人口減少に伴う地方の疲弊 (4) 激化する国際競争

「コンパクト+ネットワーク」による対流促進型国土の形成に向けて社会資本整備を計画的に実施

2. 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針の確立

機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築

(1) 基本的な考え方(社会資本のストック効果の最大化)

○ストック効果の底流としての安全・安心の確保と生活の質の向上

- ・「防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化」をメインストリームとして、人命と財産を守る社会資本整備に重点化
- ・人口減少、高齢化等に対応し、地域の実情に応じた生活の質の向上に資する社会資本整備に重点化

○経済再生と財政健全化の両立に貢献する社会資本整備への重点化

- ・人口減少下において持続的な経済成長を実現するためには、生産性の向上が不可欠
- ・交通ネットワーク等の社会資本は、民間投資の誘発、生産性の向上等の生産拡大に寄与
- ・既存施設の最大限の活用、ソフト施策の徹底を図りつつ、経済再生に貢献する事業に重点化あわせて、既存施設を集約・再編
- ・PPP/PFIの積極活用

(2) 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメント

○限られた財政資源で社会資本のストック効果を最大限に発揮するためのマネジメントを徹底

①集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス

- ・メンテナンスサイクルの構築による老朽化インフラの安全性の確保
- ・中長期的にトータルコストを縮減・平準化(集約化等による規模の適正化を含む)
- ・メンテナンス産業の競争力強化

②既存施設の有効活用(賢く使う取組)

- ・既存施設の機能の最大化(例:飛行経路見直しによる羽田空港発着枠拡大に向けた協議等)
- ・既存施設の機能の強化・高度化(例:公営住宅における集約等に伴う福祉施設の設置等)
- ・既存施設の多機能化(例:下水処理場の上部空間を活用した発電施設の整備等)

③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底(優先度や時間軸を考慮)

安全安心インフラ

南海トラフ・首都直下地震や局地化・集中化・激甚化している雨の降り方への対応等、ハード・ソフトの取組を総動員し、**人命と財産を守る事業に重点化**

生活インフラ

地域生活サービスの持続的・効率的な提供を確保し、**生活の質の向上を図る事業に重点化**

成長インフラ

国際戦略による競争力強化、民間事業者等との連携強化を通じ、**生産拡大効果を高める事業に重点化**

社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革等

- 現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成
- 現場の生産性向上
- 公共工事の品質確保と担い手確保に向けた発注者による取組の推進
- 社会資本整備に関わる多様な人材の確保・育成(メンテナンス、PPP/PFI等を担う人材)

安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

- 過去の公共投資の急激な増減は、様々な弊害(不適格業者の参入やダンピングの多発、人材の離職等)をもたらしてきた
- メンテナンスを含めた社会資本整備を計画的かつ着実に実施し、担い手を安定的に確保・育成するため、公共投資を安定的・持続的に確保することが必要

時間軸の明確化

中長期的(おおむね10~20年)に目指す姿、計画期間中(H32(2020)年度まで)に進める重点施策と実現すべき数値目標等を策定

中長期的な観点から、計画的に着実に推進

2017年度の消費増税前後を含め、2020年、そしてそれ以降への安定成長を支え、経済再生と財政健全化に貢献

第4次社会資本整備重点計画(原案)



国

参考2-1

第2章:社会資本整備の目指す姿と計画期間における重点目標、事業の概要 第3章:計画の実効性を確保する方策<概要>

第2章:社会資本整備の目指す姿と計画期間における重点目標、事業の概要

- 4つの重点目標と13の政策パッケージ、それぞれにKPIを設定
- 政策パッケージごとに、現状と課題、中長期的な目指す姿、計画期間における重点施策、KPIを体系化

重点目標1 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

1-1 メンテナンスサイクルの構築による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立

メンテナンスの構築と着実な実行により、規模の適正化を図りつつ機能の高度化を実現
○個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率【各施設分野において100%を目指す】

1-2 メンテナンス技術の向上とメンテナンス産業の競争力の強化

メンテナンスに係る技術者の確保・育成や新技術の開発・導入の推進
○現場実証により評価された新技術数【H26:70件→H30:200件】

重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

2-1 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減

南海トラフ地震・首都直下地震等への重点的な対応
○公共土木施設等の耐震化率等【(緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率)H25:75%→H32:81% など】
○市街地等の幹線道路の無電柱化率【H26:16%→H32:20%】
○南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防・海岸堤防等の整備率及び水門・樋門等の耐震化率【(河川堤防)H26:約37%→H32:約75%、(海岸堤防等)H26:約39%→H32:約69%、(水門・樋門等)H26:約32%→H32:約77%】
○最大クラスの津波・高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合【H26:0%→H32:100%】

2-2 激甚化する気象災害に対するリスクの低減

頻発・激甚化する水害・土砂災害への対応の強化
○人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率及び下水道による都市浸水対策達成率【(河川整備率・国管理)H26:約71%→H32:約76%、(県管理)H26:約55%→H32:約60%、(下水道)H26:約56%→H32:約62%】
○最大クラスの洪水・内水、津波・高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合【H26:-→H32:100%】
○最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数【H26:0→H32:約900】
○要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率【H26:約37%→H32:約41%】
○土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定数【(公表)H26:約42万区域→H31:約65万区域、(指定)H26:約40万区域→H32:約63万区域】

2-3 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化

TEC-FORCEの充実・強化やタイムラインの導入促進
○TEC-FORCEと連携し訓練を実施した都道府県数【H26:17都道府県→H32:47都道府県】
○国管理河川におけるタイムラインの策定数【H26:148市町村→H32:730市町村】
○国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合【H26:36%→H28:100%】

2-4 陸・海・空の交通安全の確保

道路、鉄道、海上、航空における交通事故の抑止
○信号機の改良等による死傷事故の抑止件数【H32年度末までに約27,000件/年抑止】
○一日当たり平均的な利用者数3,000人以上の鉄軌道駅におけるホームドアの整備率【H25:15.7%→H32:21.9%】

重点目標3 人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

3-1 地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等

都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワークの形成等
○立地適正化計画を作成する市町村数【H32:150市町村】
○公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合【(地方都市圏)H26:38.6%→H32:41.6% など】
○持続的な污水处理システムのための都道府県構想策定率【H26:約2%→H32:100%】
○道路による都市間速達性の確保率【H25:49%→H32:約55%】
○高齢者施設、障害者施設、子育て支援施設等を併設している100戸以上の規模の公的賃貸住宅団地の割合【H25:19%→H32:25%】

3-2 安心して生活・移動できる空間の確保(バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進)

高齢者、障害者や子育て世代等が安心して生活・移動できる環境の実現
○公共施設等のバリアフリー化率【(特定道路)H25:83%→H32:100% など】

3-3 美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復

地域の個性を高める景観形成やグリーンインフラの取組推進
○景観計画に基づき取組を進める地域の数【H26:458団体→H32:696団体】
○都市域における水と緑の公的空間確保量【H24:12.8㎡/人→H32:14.1㎡/人】
○污水处理人口普及率【H25:約89%→H32:約96%】

3-4 地球温暖化対策等の推進

温室効果ガス排出量の削減等「緩和策」と、地球温暖化による様々な影響に対処する「適応策」の推進
○都市緑化等による温室効果ガス吸収量【H25:約111万t-CO₂/年→H32:約119万t-CO₂/年】
○下水汚泥エネルギー化率【H25:約15%→H32:約30%】

重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

4-1 大都市圏の国際競争力の強化

世界に伍する都市環境の形成や国際空港・港湾の機能強化
○特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の完了数【H26:8→H32:46】
○三大都市圏環状道路整備率【H26:68%→H32:約80%】
○首都圏空港の国際線就航都市数【H25:88都市→H32:アジア主要空港並み】
○国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数【(北米航路)H30:デリー寄港を維持・拡大 など】

4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

民間投資を誘発する交通ネットワークの強化等の社会資本の重点的な整備
○道路による都市間速達性の確保率【H25:49%→H32:約55%】
○海上貨物輸送コスト低減効果(対平成25年度総輸送コスト)【(国内)H32:約3%、(国際)H32:約5%】
○全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数【H26:41.6万人→H32:100万人】
○水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した都市の割合【H26:25%→H32:50%】
○民間ビジネス機会の拡大を図る地方ブロックレベルのPPP/PFI地域プラットフォームの形成数【H26:0→H32:8】

4-3 我が国の優れたインフラシステムの海外展開

官民連携による交通・都市開発関連のインフラシステムの海外展開の推進
○我が国企業のインフラシステム関連海外受注高【(建設業)H22:1兆円→H32:2兆円 など】

第3章:計画の実効性を確保する方策

多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施／政策間連携、国と地方公共団体の連携の強化／社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保／社会資本整備に関する情報基盤の強化／効果的・効率的な社会資本整備のための技術研究開発の推進／地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定／重点計画のフォローアップ

第3次まんなかビジョン 基本理念

まんなかで日本をリード

— 国際戦略の拠点となる中部 —

「第3次まんなかビジョン 基本理念」は、2045年リニア全線開通など、国内外の社会変化に的確に対応しつつ、2050年を見据えた中部の地域づくりのあり方や将来像などについてとりまとめたものです

我が国や中部を取り巻く時代の潮流と課題

- ▼ 急激な人口減少・少子化、高齢化
- ▼ グローバリゼーションの進展、国際観光交流の拡大
- ▼ 巨大災害の切迫、自然災害の頻発・激甚化、インフラの老朽化
- ▼ 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題、自然環境問題

2050年人口推計9,700万人

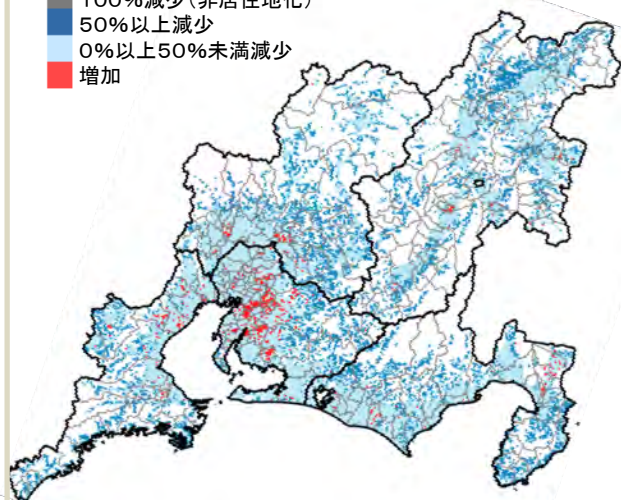
- ・高齢化率は異次元の4割
- ・生産労働人口は4割減少
- ・中部の5割の地域で人口が半数以下に減少

南海トラフ巨大地震

- ・30年以内の発生確率70%
- ・被害想定死者数は最大32万人
- ・被害想定額は最大220兆円

《2050年の総人口の増減状況(中部)》

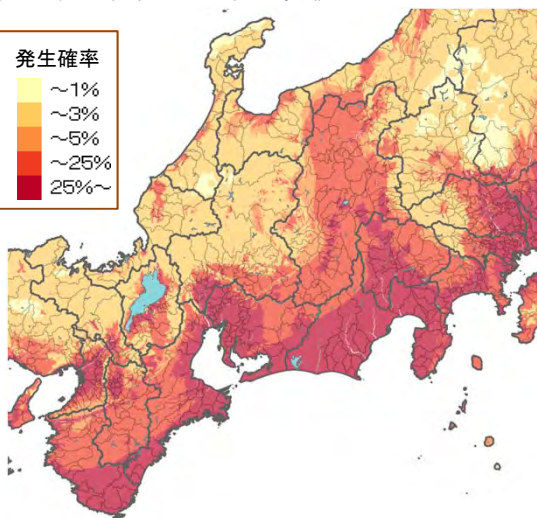
- 100%減少(非居住化地)
- 50%以上減少
- 0%以上50%未満減少
- 増加



出典: 国土交通省「国土数値情報
将来推計人口メッシュ(国政局推計)」より作成

《今後30年間に震度6弱以上の地震が発生する確率(2013年基準)》

- 発生確率
- ～1%
- ～3%
- ～5%
- ～25%
- 25%～



※2013年モデル1(従来モデル)、全ての地震、平均ケース
出典: 独立行政法人防災科学技術研究所
「確率論的地震動予測地図データ(2013年)」

ものづくりを基軸に「人・モノ・情報」が 重層的に対流する魅力あふれる中部を創生 東京一極集中からの脱却や地方への人口環流を先導

▼中部の先進気鋭、ものづくりにいきづく歴史・文化・産業を活かす

- 多様な技術を組み合わせて発展を遂げてきた中部のものづくり
- 次世代自動車や航空機産業など先進技術の集積を図り、新たな付加価値を高め、多様な分野への展開による産業構造の重層化を推進



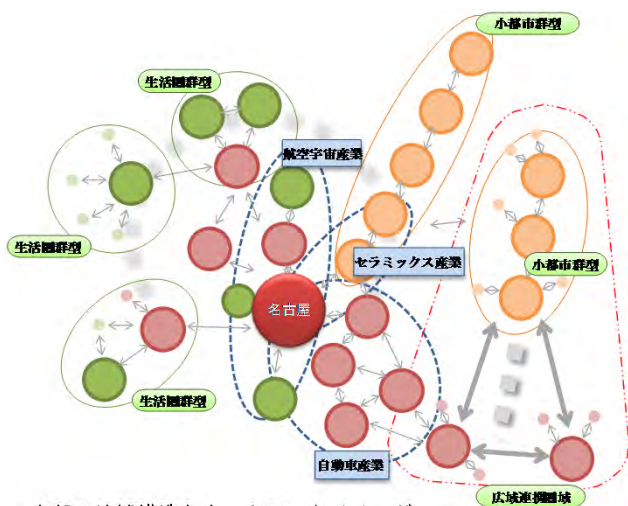
国産旅客機(MRJ)
三菱航空機株式会社提供

▼中部の地域や人のつながり、絆の強さを活かす

- 生活や産業、観光面など多彩なつながりを有する中部の地域や「まち」、そこに住む人のつながりを活かした「コンパクト＋ネットワーク」整備
賑わいと活気を創出し、重層的な対流を促し地域の新たな価値を創造



高山の古いまちなみ、賑わい
高山市提供



中部の地域構造とネットワークイメージ

都市・地域のつながり:

- 製造業などに特化し自立した母都市
- 中心都市を核に周辺市町村がつながる生活圏群型
- 複数の小都市が都市機能を補完し合う小都市群型
- 各圏域のさらなる広域連携により形成される圏域
- 産業のつながり

人々の暮らしを下支え、世界から信頼を得る安全安心な国土づくり



日本の大動脈が集中
(静岡県由比地区)



東海豪雨水害(H12.9)

- 南海トラフ地震対策中部圏戦略会議における取組の加速・進化
- 東西国土軸のダブルネットワーク化など代替補完機能を確保し、社会経済活動を寸断させない環境を構築
- 老朽化するインフラの長寿命化への取組、インフラを賢く使っていく

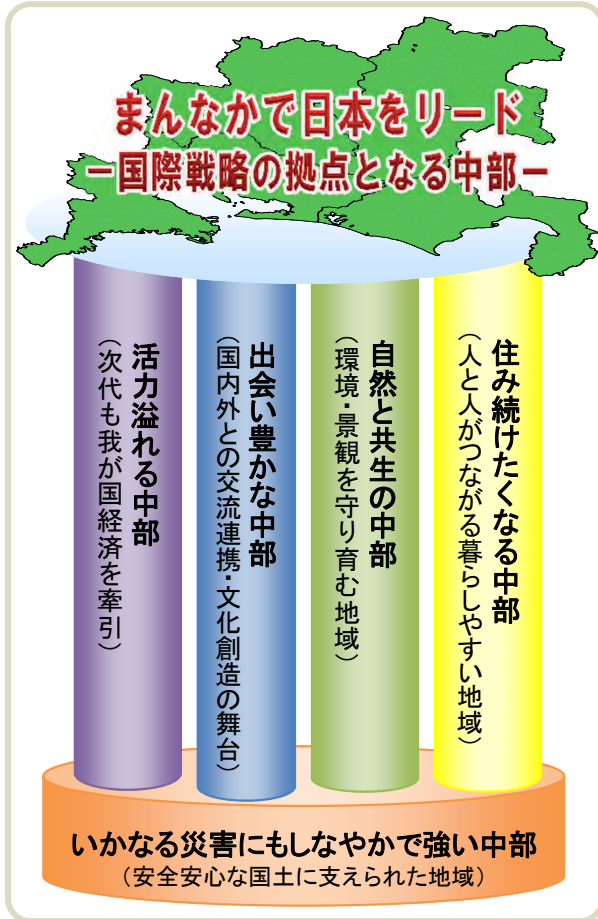
本紙は、まんなか懇談会提言の「第3次まんなかビジョン 基本理念」をもとに作成(要約)したものです

発行：国土交通省 中部地方整備局 企画部 〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1 名古屋合同庁舎第2号館
TEL:052-953-8127 FAX:052-953-8294 ウェブサイト(まんなかビジョン): <http://www.cbr.mlit.go.jp/mannaka/>
2014年11月

中部の将来像

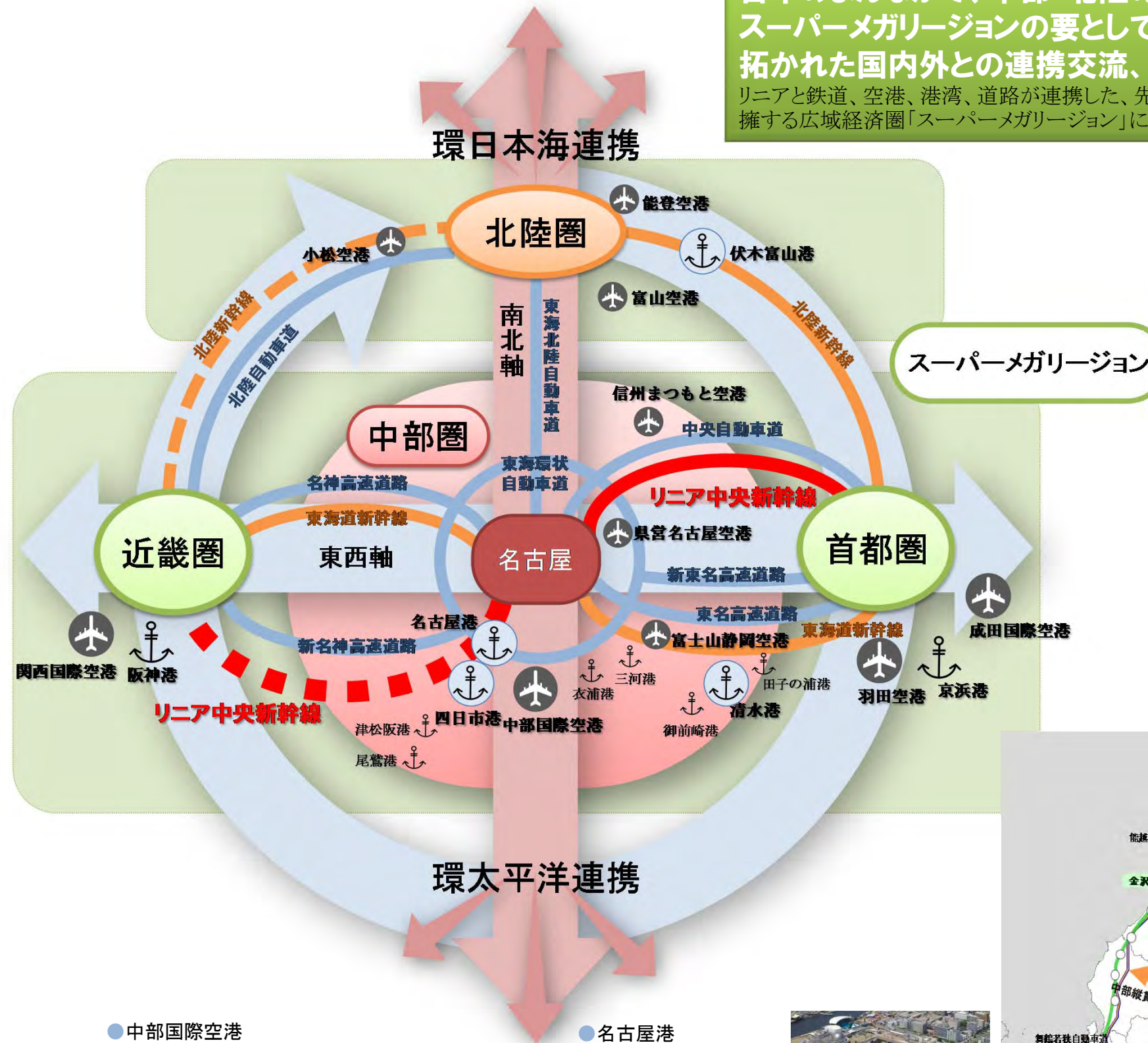
■目指すべき地域づくりの方向

- 世界から信頼を得る安全安心
- 歴史・文化・産業を活かしたもののづくりを基軸に国際競争を先導
- 中部・北陸の2面活用、首都圏から逆流、賑わいと活力
- 環境負荷の軽減と回復、豊かな自然環境、美しい風土風景を守り育む中部
- 東京一極集中から脱却、地方への人口還流、地域や人のつながり、絆を活かす地域づくり



高速交通ネットワークが切り拓くこれからの中部

日本のまんなかで、中部・北陸の連結強化、2面活用したスーパーメガリージョンの要として、環太平洋、環日本海に拓かれた国内外との連携交流、国際戦略の拠点を形成
リニアと鉄道、空港、港湾、道路が連携した、先進的で世界最大の6,000万人を擁する広域経済圏「スーパーメガリージョン」により、中部圏の優位性が高まる



●リニア中央新幹線



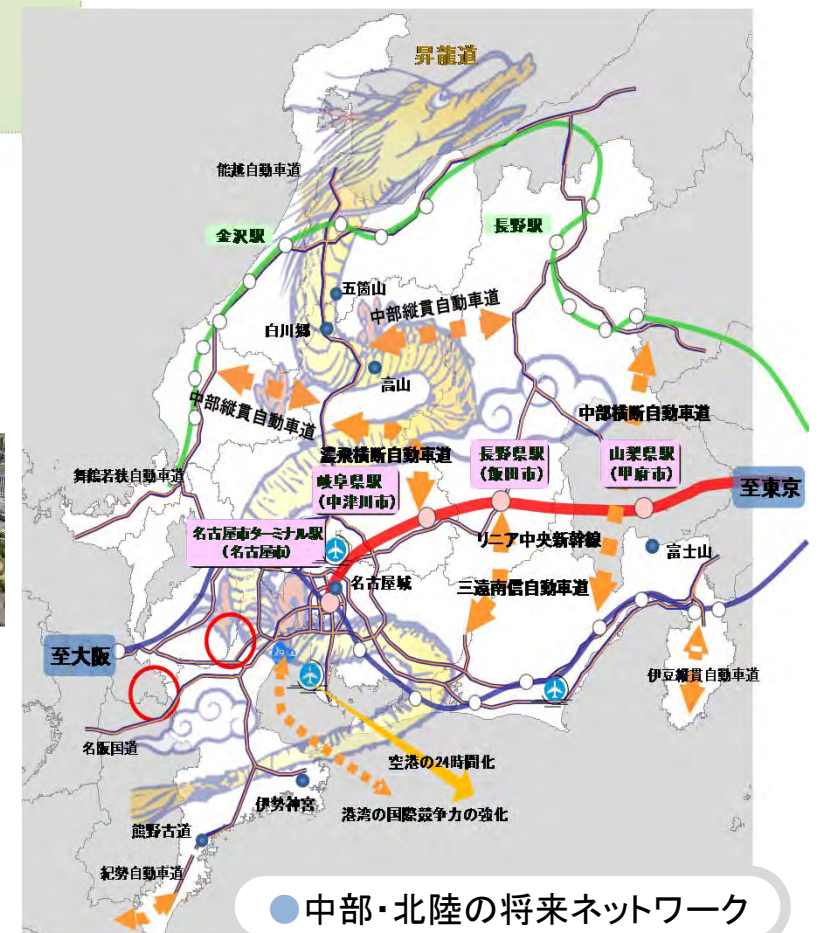
●新東名高速道路



●中部国際空港



●名古屋港



中部の将来像を実現するための基本戦略

I. 南海トラフ巨大地震など大規模災害への備え、安全安心な地域づくり

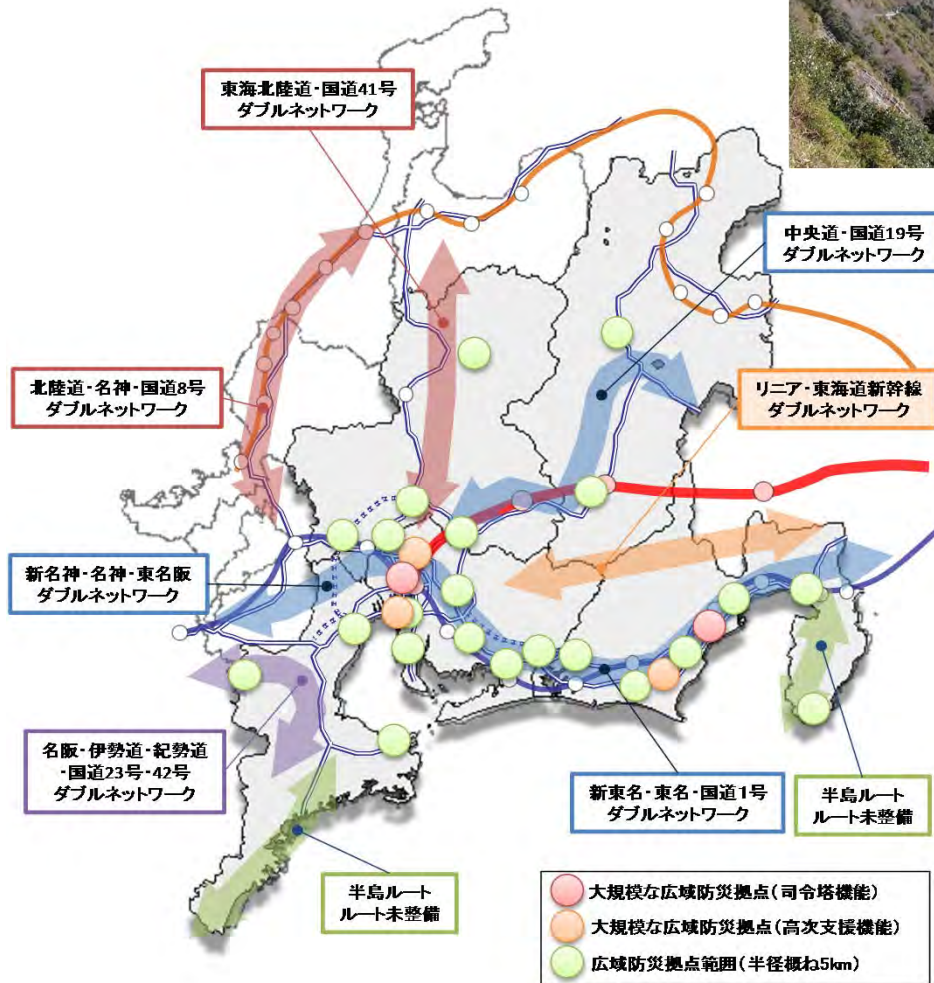
■防災は中部の原点、災害には上限がないという東日本大震災の教訓

- ◇南海トラフ地震対策中部圏戦略会議における取組の加速・進化
- ◇社会経済活動を寸断させないダブルネットワーク化など代替補完機能の確保

●広域交通網のダブルネットワーク化

東西国土軸の代替補完機能を確保し、社会経済活動を寸断させることなく、早期の復旧・復興を図る環境を構築

日本の大動脈が集中（静岡県由比地区）

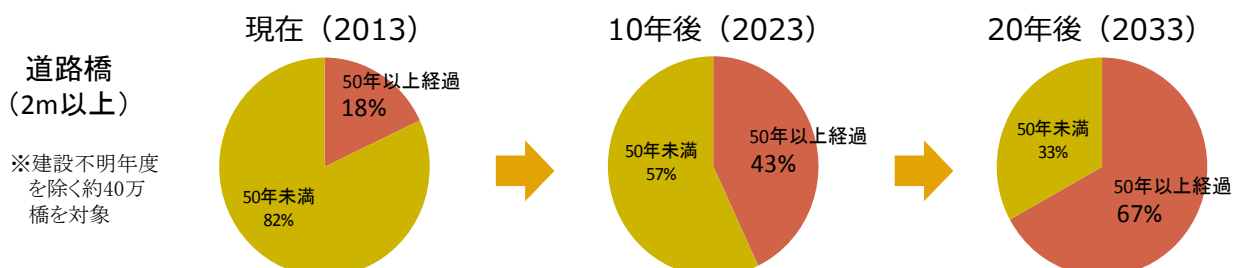


出典：中部地方整備局「中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策検討分科会資料」をもとに作成

■老朽化するインフラの長寿命化への取組を促進、インフラを賢く使う

- ◇利用者ニーズに合わせ、インフラを最大限活用しつつ賢く使っていく

●インフラの高齢化割合が今後加速度的に増加



出典：国土交通省「社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会社会資本メンテナンス戦略小委員会資料」をもとに作成

II. ものづくりを基軸とした「人」「価値」を育む地域づくり

■ものづくり産業で世界最先端地域を目指す

◇産業の高度化、厚みの拡充

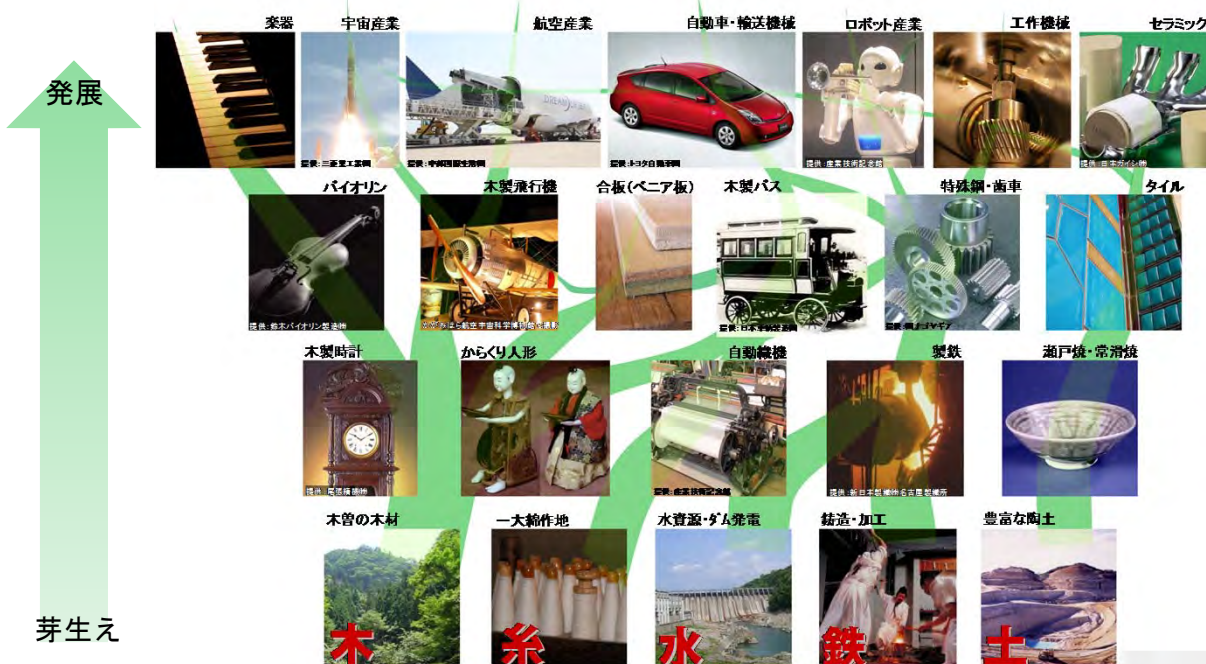
◇ものづくり産業の国際競争力の強化

◇ものづくりを基軸とした人材の確保・育成、女性や高齢者の社会参画促進

■ICT・ロボット技術を積極的に活用した社会システムの構築

●中部におけるものづくり技術の変遷・発展

多様な技術を組み合わせて技術発展を遂げ付加価値を高めてきた中部。
今後も多様な分野への展開による産業構造の重層化を推進

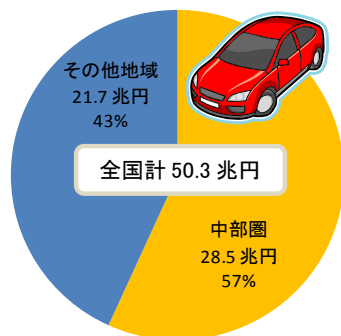


出典：国土交通広域連携中部会議 フォローアップ会議「新まんなかビジョン（平成21年7月）」

●中部は我が国を牽引する産業が集積、重層化を推進

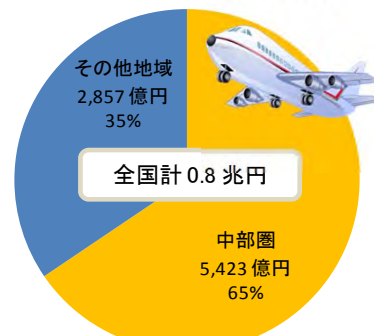
次世代自動車や国産旅客機(MRJ)、ロボット産業など多様な分野への展開、産業構造の重層化を進め、世界最先端地域としての発展を目指す

○自動車関連の製造品出荷額等シェア



(自動車製造業(二輪自動車を含む)、自動車車体・附属車製造業、自動車部分品・附属品製造業の合計のシェア)

○航空機部品の製造品出荷額等シェア



(その他の航空機部分品・補助装置製造業のシェア)

※岐阜県の自動車車体・附属車製造業は秘匿値のため中部圏に含めていない
※静岡県のその他の航空機部分品・補助装置製造業は秘匿値のため中部圏に含めていない
出典：経済産業省「平成24年工業統計」

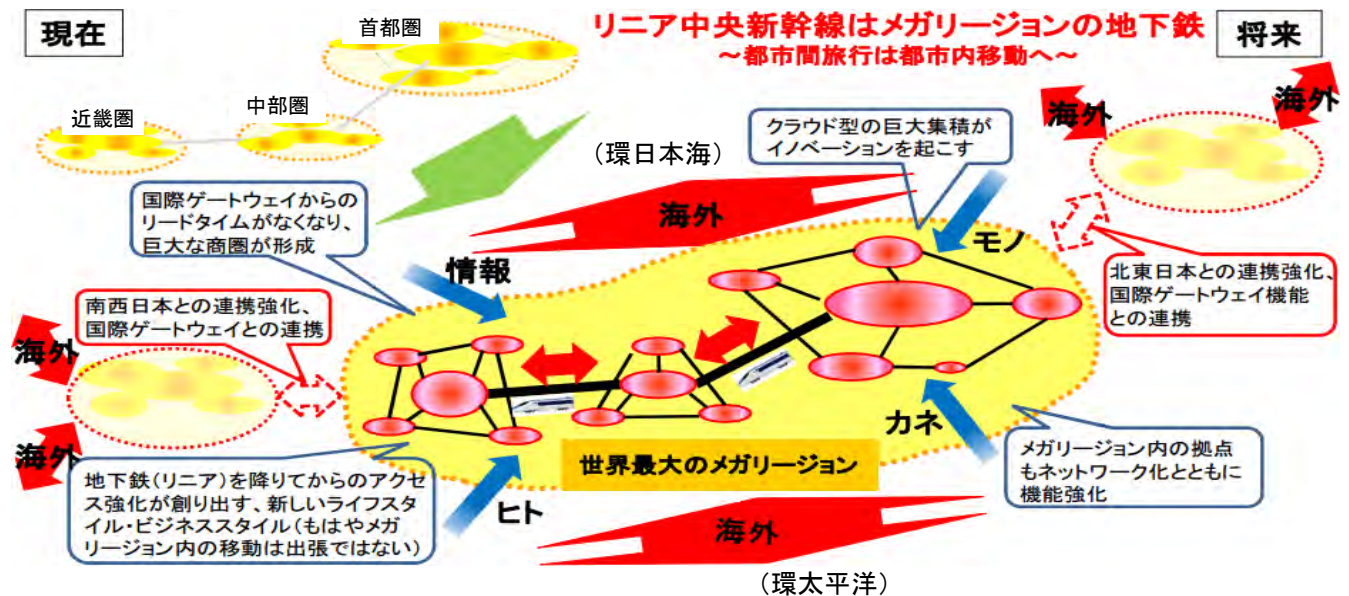
中部の将来像を実現するための基本戦略

Ⅲ. スーパーメガリージョンの要となる地域づくり

■中部から国土の新たな価値の創出

- ◇東京一極集中からの脱却や地方への人口環流、首都圏の機能再配置の受け皿となり、日本の中枢機能やバックアップ機能を担う地域づくり(国土の脆弱性の是正)
- ◇リニア・鉄道・空港・港湾・道路が連携する多モード型複合高速交通ネットワークの構築
- ◇中部のものづくり技術の中核圏化、産学官連携による知の創発拠点をつなぐナレッジリンクの拠点形成

●リニア中央新幹線開業によるスーパーメガリージョンの形成



出典: 国土交通省「国土のグランドデザイン2050」をもとに作成

■大交流時代における国内外の広域交流を深める観光交流圏の形成

■多様な面で発展ポテンシャルを世界に発信

■日本海との緊密な連携による、太平洋側と日本海側の一体性を実現する2面活用型の地域づくり

- ◇ゴールデンルートから昇龍道へ誘う、観光資源・拠点のネットワーク化、地域の魅力の磨き上げ

●昇龍道プロジェクト

アジアを中心とした大交流時代において、中部・北陸圏9県の産学官民が連携し、国際的な観光拠点として内外の観光客を積極的に呼び込み、交流人口の拡大を図る広域観光周遊のプロジェクトを一層推進



海外でのプロモーション

中部運輸局提供



IV. 産業と共存し特色ある自然環境・景観を備えた地域づくり

■ものづくり技術を応用した良質な環境・景観の形成
■快適で人と環境にやさしい社会の形成

■国土の健康を回復する循環型の社会の構築
■美しい風土・風景と良好な景観の創造

自然と調和した歴史文化を醸し出すダイナミックな風土・景観を再生、保全・活用し、市民との協働により、未来へ継承するための取組を進め、地域の魅力を高めていく

●良好な自然と街道、まちなみ、港など多様な歴史文化を醸し出す景観



丸山千枚田 (熊野市)
(公社)三重県観光連盟提供



うだつの上がる町並み (美濃市)
美濃市提供



おはらい町 (伊勢市)
(公社)三重県観光連盟提供



富士山と調和した清水港

●中部が有する豊富な自然景観



国営アルプスあづみの公園



三河湾国定公園



八ヶ岳中信高原国定公園



富士箱根伊豆国立公園



国営木曽三川公園



愛知高原国定公園



南アルプス国立公園



天竜奥三河国定公園



出典:国土交通広域連携中部会議 フォローアップ会議「新まんなかビジョン(平成21年7月)」をもとに作成

V. 濃密かつ重層的な対流で人が心豊かに生きる地域づくり

■中部の重層的な地域構造が対流を呼び起こす地域整備

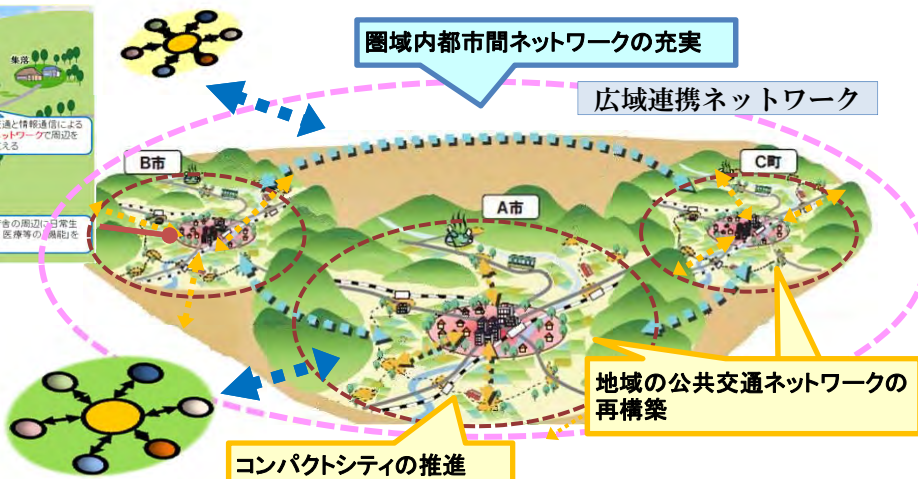
◇中部の地域特性を最大限に活かした「コンパクト+ネットワーク」の地域づくり

●コンパクト+ネットワーク (イメージ)

中部の多極分散型地域構造を効果的に活用し、質の高いサービスの提供や人・モノ・情報の交流・出会いを活発化させ、新たな価値を創造



◇小さな拠点の形成
小学校や旧役場庁舎の周辺に日常生活を支える買い物、医療等の「機能」をコンパクトに集積
交通と情報通信によるネットワークで周辺を支える



出典:国土交通省「国土のグランドデザイン2050」、「重点政策2014」をもとに作成

地方ブロックの社会資本の重点整備方針

平成21年8月

国土交通省

農林水産省

地方ブロックの社会資本の重点整備方針

1. 本方針は、社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）第 4 章において、社会資本を、各地方の特性に応じて重点的、効率的かつ効果的に整備し、適切に維持管理・更新していくため、広域地方計画に示す地方ブロックの方向性や地域戦略の実現に向け、地方ブロックの社会資本整備の具体的な方針として早急に策定することが位置付けられたものである。
2. 地方ブロック毎に、国の地方支分部局と地方公共団体、地方経済界、有識者等が意見交換を行い、共通認識の醸成を図りつつ、本方針の案を作成した。具体的には、各地方における独自性が十分に活かされるよう、各地方で行ってきた取組に関するフォローアップを踏まえ、各地方における社会資本に関する現状と課題、目指すべき将来像、社会資本整備の重点事項等について検討を行った。その過程において、市町村からの意見提案の募集を行うとともに、地方ブロック毎にパブリックコメントを実施するなど、その地方のニーズがきめ細かく反映された、即地性の高いものとなるよう努めた。また、本方針は、車の両輪となる広域地方計画との連携を図っている。なお、本方針に記載する事業は、各地方ブロックにおいて代表性が高いと考えられる既事業化箇所を中心に記載している。
3. 本方針は、このような地方における主体的な議論を踏まえた検討・整理をもとに策定したものである。
4. なお、本方針については、各地方ブロックを取り巻く内外の経済社会情勢の変化等に柔軟に対応し、必要に応じて見直しを行うこととする。また、事業の進捗状況やアウトカム目標の達成状況についてフォローアップを行い、重点的・効率的な社会資本整備に努めていくこととしている。

海岸事業については、国土交通省河川局及び港湾局と農林水産省農村振興局及び水産庁が連携して施策の展開を図っており、相互に連絡調整するとともに、地方支分部局においても、国土交通省地方整備局と農林水産省地方農政局が連絡を密にし、検討・整理を行っている。

道路管理者が実施する交通安全施設等整備事業については、国土交通省と警察庁が連携して施策の展開を図っている。

中部ブロックの社会資本の重点整備方針

目 次

・ 中部地方の現状と課題	
1. 中部地方の特徴	1
2. 中部地方における近年の状況変化	1
(1) 人口減少時代の到来と、働き手の減少	1
(2) グローバル化と世界的な景気後退	1
(3) 地域間格差の拡大と価値観の多様化	1
(4) 地球温暖化と自然災害の多発	2
(5) 交通機能の麻痺による経済活動の停滞	2
(6) 自然・生活環境悪化や水不足・エネルギー危機	2
(7) 既存ストックの老朽化	2
3. 中部地方におけるこれまでの取り組み	2
4. 中部地方で今後取り組むべき課題	4
(1) 巨大地震の発生や集中豪雨、台風による水害等への対応	4
(2) 日本の大動脈を担う中部地方であるがゆえに、 大規模災害による経済活動の停滞懸念への対応	4
(3) 活発な経済活動による負の遺産ともいえる様々な環境問題への対応	5
(4) 渇水による水不足や、エネルギー危機への対応	5
(5) 地域の活力衰退と地域間格差の拡大への対応	5
(6) 社会の成熟化に伴うライフスタイルニーズの多様化への対応	5
(7) 地域経済の早期回復と活況化への対応	5
・ 中部地方の目指すべき将来の姿	6
「交流が活発な中部」	6
「活力ある中部(強い産業競争力)」	6
「自然と共生する中部」	6
「愛着の持てる中部」	6
「災害に強い中部」	6
・ 中部地方における社会資本の重点事項	
1. 地方重点戦略と地方重点目標	7
2. 地方重点目標達成のための取り組み	8
地方重点戦略1～ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり～	8
地方重点戦略2～災害に強い安全で安心な地域づくり～	9
地方重点戦略3～地域資源を活かし自然と共生する環境先進地域の形成～	11
地方重点戦略4～魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり～	13
地方重点戦略5～誰もが生き活きと快適に暮らせ愛着が持てる地域づくり～	15

中部ブロックとは、長野、岐阜、静岡、愛知、三重の5県を中部ブロックとしている。

前「中部ブロックの社会資本の重点整備方針」(平成16年6月)では、岐阜、静岡、愛知、三重の4県を対象

中部地方の現状と課題

1. 中部地方の特徴

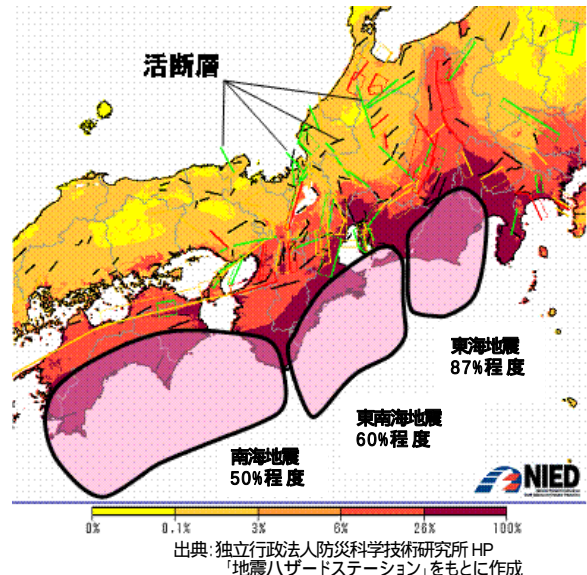
(1) 日本のまんなかで、ものづくり産業が集積し豊かな地域資源があふれる中部

中部地方は、日本のまんなか位置し、世界との交流の要所であるとともに、国内の東西交通の要衝である。また最先端のものづくり産業などが集積し、豊かな自然や、文化・歴史・産業といった資源にあふれる地域である。

(2) 自然災害に脆弱な中部

中部地方は、脆弱な地質を含む急峻な山岳、そこに源を発する急流河川、平野部では我が国最大のゼロメートル地帯である濃尾平野も有することから、集中豪雨等による洪水や土砂災害、津波・高潮災害に対しても十分な備えが必要である。一方、湖など天然の水瓶が少なく渇水が頻発しやすい。さらに、東海地震、東南海・南海地震など大規模地震の発生が危惧されている地域である。

図1[大規模地震が発生しやすい中部地方]



(3) 拠点都市が分散した地域構造の中部

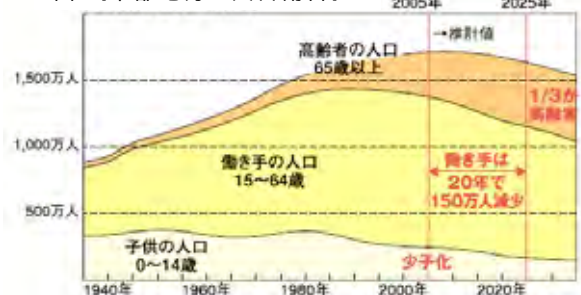
中部地方は、拠点都市が分散した多極分散型の地域構造を呈しており、都市機能や産業機能の集積する地域と、豊かな自然や農業地域等との共存が可能なことから、三大都市圏の中で最も職住が近接した地域となっている。一方、多極分散型の地域構造であるがゆえに、他の大都市圏と比べ地域間の移動は道路網に支えられており、自動車交通への依存度が高い地域でもある。

2. 中部地方における近年の状況変化

(1) 人口減少時代の到来と、働き手の減少

本格的な人口減少時代が到来しており、中部地方では今後20年で働き手が150万人減少することが見込まれている。こうした働き手の減少は、過疎地域の社会活動を低下させるばかりか、中部地方全体の経済力の低下を招くことが懸念される。

図2[中部地方の人口割合]



(2) グローバル化と世界的な景気後退

中部地方を取り巻く社会経済は、グローバル化が進展している。また近年、BRICs及び周辺の東アジア諸国では工業国としての成長が著しい。そうした中、平成20年秋以降の世界的な金融危機を契機とした世界経済の後退により、輸出型産業は大規模な減産を余儀なくされ、これまで活況を呈してきた中部地方の生産、雇用、消費は厳しい局面を迎えている。

(3) 地域間格差の拡大と価値観の多様化

中部地方は、今後10年で消滅する恐れがある集落が三大都市圏の中で最も多く、中山間地や農山漁村の社会活動や日常生活は厳しい状況にある。また、国民一人一

人の価値観は物質的な豊かさよりも心の豊かさを求める傾向にあり、積極的な社会貢献活動への意識が高まっている。一方、地域の連帯感の希薄化による地域コミュニティの衰退が、防災をはじめとする地域活動に支障をきたす恐れがある。さらに、若い世代を中心に国土マインド(国土や環境に対する愛着心)の低下がもたらす社会活動の停滞も懸念されている。

(4)地球温暖化と自然災害の多発

平成20年8月末豪雨では、愛知県岡崎市で1時間雨量が観測史上1位を更新する146mmに達するなど、局地的に短時間で激しい雨が降っている。集中豪雨の発生回数は、最近10年と30年前を比較すると時間降水量50mm以上の豪雨回数が約1.5倍に増加している。そうした中、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第4次評価報告によれば、21世紀末の世界平均地上気温が1.8～4 上昇、海面も0.26～0.59m上昇、大雨の頻度が増加するなど、地球温暖化により自然や社会に悪影響を及ぼすことが予測されている。

(5)交通機能の麻痺による経済活動の停滞

近年の新潟県中越沖地震や大雪による交通機能の麻痺が、中部地方の自動車産業等を中心に全国各地の生産活動に影響を与えたように、災害等による広域交通の寸断にともなう社会・経済活動停滞の影響は広域化している。

(6) 自然・生活環境悪化や水不足・エネルギー危機

中部地方の経済成長と都市への人口集中などにより、都市部では生活排水や産業排水が河川や海域の水質や生物の生息環境を悪化させるほか、水源地においては、森林整備が十分に行われていない森林が一部で見受けられるなど、流域全体の自然・生活環境が悪化している。また、中部地方は最近20年間でも渇水が多く発生しており、今後、水不足やエネルギー危機等に起因する産業の競争力減退が懸念されている。

(7)既存ストックの老朽化

中部地方では、主要幹線道路の橋梁部材の損傷により通行障害が発生するなど、高度成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化は、安全性や信頼性を損なうとともに重大事故による経済活動の停滞を招くことが懸念されている。このように既存の社会資本は本格的な更新時代を迎えている。

3. 中部地方におけるこれまでの取り組み

前「中部ブロックの社会資本の重点整備方針(平成16年6月)」では以下に示す7つの重点事項を掲げ、その中に40の目標を設定し社会資本整備に取り組んできた。そうした中、平成19年度までの整備によるアウトカム指標と住民意識調査を含めて評価した。

(1) モノづくりなど産業の国際競争力の強化

国内外物流等の経済性・確実性・安全性向上や、企業が設備投資しやすい環境整備を目指して、東海環状自動車道等の道路網や中部国際空港、名古屋港等の国際海上コンテナターミナルの整備といった国内外物流のスピードアップ等に寄与する社会資本整備を行った。その結果、東海環状自動車道沿線への企業立地が相次ぐなど企業活動が活発になるとともに、中部国際空港への2時間アクセス率が72%(H14)から80%(H19)に向上するなど、産業の国際競争力が強化された。

しかし、平成20年秋以降の世界的な金融危機を契機とした世界経済の後退が、中部

地方の輸出型産業を直撃し、輸出入ともに減少に転じている。

(2) 世界都市を目指した名古屋及び拠点都市の魅力向上

名古屋の賑わいの創出と高い国際性をめざして、名古屋駅前等の都市再生緊急整備地域の市街地再開発等を進めるとともに、各拠点都市の魅力向上を目指した中心市街地の基盤整備等を行った。その結果、各拠点都市で賑わいあるまちづくりが進んでいると思う人は全体の2割と低いなど一部に検討が必要な項目があるが、都心域における潤いのある水辺整備率が17%(H14)から20%(H19)に、国際コンベンションの開催件数が167回(H14)から194回(H19)に増加するなど、各拠点都市の魅力は概ね向上した。

なお、高齢化社会の進行で、自動車に依存できない高齢者が今後増加するが、公共交通機関を利用して暮らしやすいと思う人は3割弱と低い結果となっている。

(3) 東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成による新たな交流の拡大

環伊勢湾及び東海環状都市間の連携と交流による活力向上を目指して、東海環状自動車道等や愛知環状鉄道の整備・充実を行った。その結果、土岐市や豊田市など東海環状都市間の所要時間が約70分(H14)から約40分(H19)に短縮され、新たな企業立地や観光客が増加するなど、他地域との新たな交流が拡大した。

一方、IT産業や自動車関連産業が集積する岐阜県西濃地域から三重県北勢地域では、南北交通軸が脆弱であることから、東海環状自動車道(西回り)の整備による南北軸強化への期待が高い。

(4) 日本のまんなかである優位性を活かし、

国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外交流の拡大

中部地方の特徴を活かした国内外交流の拡大を目指して、東海北陸自動車道等の高速道路や中部国際空港の整備を行った。その結果、最寄りの自動車専用道路インターチェンジへ30分で到達できる人口割合は91%(H14)から93%(H19)に向上し、2005年開催の愛・地球博には予想を上回る約2,205万人が来場するなど国内外の交流が拡大した。

その反面、住民・企業意識調査では、災害時に寸断されない交通網が確保されていると思う割合が全体の2割弱に留まるなど、交通網の信頼性に対する利用者意識が低くなっている。

(5) 中部の豊かな自然環境、歴史、文化などを活かした地域づくり、観光振興

日本アルプスや大河川、伊勢湾など豊かな自然環境の保全・回復と、自然や歴史、文化を活かした個性ある地域づくりと観光交流の拡大をめざし、伊勢湾再生プロジェクトや下水処理施設等の整備、街なみ環境整備等を進めた。そうした中、農山漁村の魅力ある地域づくりが進んでいると思う人が全体の2割と低いなど一部に今後検討が必要な項目があるものの、下水道処理人口普及率が52%(H14)から61%(H19)に向上したことや、日本を訪れる外国人観光客向けにまとめた旅行ガイドに、訪れる価値のある観光地として岐阜県高山などが選定されているなど、自然環境の保全と地域固有の資源を活かした地域づくり、観光振興は概ね前進している。

そうした中、回復可能な湿地や干潟の再生割合など目標を達成できず、大気汚染、騒音などの生活環境対策が進んでいると思う割合も全体の2割弱となっている。

(6) 誰もが生き生きとして暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現

全ての人が安全で安心して暮らせる生活環境等を目指して、住宅や官公庁施設のバリアフリー化、公共空間のユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化を進め、住民とのワークショップ等によるまちづくりなど住民と協働した地域づくりに取り組んできた。その結果、公共空間のバリアフリー化率は概ね目標を達成しているものの、道路交通における死傷事故率は117件/億台km(H14)が116件/億台km(H19)と横ばいとなり、また、公共交通網の使いやすさ等に関する住民満足度が低いことから、豊かでゆったりとした生活環境の実現には、課題が散見され更なる取り組みが必要である。

(7) 東海地震、東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくり

平成12年の東海豪雨災害などに対する治水対策、土砂災害対策や異常湧水への対策、また、東海地震、東南海・南海地震に対する堤防、道路、港湾施設などの耐震強化を行うとともに、洪水や土砂災害などのハザードマップ作成が進められた。その結果、耐震強化コンテナターミナルの整備率が14%(H14)から43%(H19)へ向上し、湧水被害を軽減する貯水量確保率が54%(H14)から86%(H19)へ向上するなど、災害に強い地域づくりが一定程度前進した。

しかし、広域避難機能を有するオープンスペース確保等が目標を達成できず、また災害対策に関する住民満足度は全体の半数程度に留まっている。

4. 中部地方で今後取り組むべき課題

これまでの取り組みで中部地方に残された課題や新たな課題の対応には、中部地方が日本のまんなか位置する責務として、他地域との交流・連携の強化を果たし、卓越したものづくり産業を有する中部地方の元気を持続・発展させ、わが国の経済を牽引していく役割が期待される。また、愛・地球博の理念を継承した「環境先進地域」となることで、世界の持続可能な発展に貢献できると期待される。更に、活発な経済活動ゆえのマイナス課題を自ら解決し、全国的な課題へも率先して取り組むべき地域として期待される。

中部地方の特徴を活かしながら責務と役割を担うことによって、持続的な発展に向けて、依然として残る課題を克服していくとともに、時代の潮流などを背景に生じる新たな課題にも対応していく必要がある。

(1) 巨大地震の発生や集中豪雨、台風による水害等への対応

中部地方では、災害に強い地域づくりを着実に推進しているものの、台風や集中豪雨による水害・土砂災害、湧水などが頻発し、かつ大規模地震の発生確率が依然高い状況にある。そうした中、様々な自然災害を想定し、住民や企業と危機意識や防災情報を共有し、災害発生時に連携・協力して迅速な救援・復旧・復興に取り組んでいける仕組みづくりを含め、総合的な防災対策による安全・安心な地域づくりを展開していくことが重要である。

一方、戦後急速に整備した様々な社会資本が老朽化しつつあり、これらの社会資本を適切に維持・管理・更新していく必要がある。

(2) 日本の大動脈を担う中部地方ゆえに、

大規模災害による経済活動の停滞懸念への対応

中部地方には我が国の大動脈である高速道路や新幹線などの社会資本があり、ひとたび被災し交通が遮断されると、多大な経済活動の停滞を引き起こす恐れがある。こうしたことから、土砂災害等による交通寸断を防ぐ自然災害防止対策を推進し、かつ、高速道路や高速鉄道の機能向上や代替機能確保に取り組むとともに

に、経済活況化に寄与する交流軸の強化を図っていくことが重要である。

(3)活発な経済活動による負の遺産ともいえる様々な環境問題への対応

中部地方では、活発な経済活動による負の遺産ともいえる様々な環境問題が発生している。海域においては工場排水や生活排水により海洋が汚染され、陸域では自動車交通の集中により、各所で交通渋滞や交通事故が多発している。また、温室効果ガスの排出量も増加する等生活環境に影響を及ぼすこととなっている。このような環境への負荷を軽減し、愛・地球博の理念を継承した環境先進地域の取り組みとして、国土の健康を回復する地域づくりを推進することが重要である。

(4)渇水による水不足や、エネルギー危機への対応

地球温暖化の影響や、天然の水瓶が少ない地勢条件等により、渇水の頻発が危惧される。また、水源地においては、森林整備が十分に行われずに、水源となる森林の荒廃が懸念されることから、今後も水源地の保全とともに渇水対策を展開していくことが重要である。一方、世界的にエネルギー需要が増大していく中で、中部地方が安定的にエネルギーを確保できるよう、省エネルギー対策を推進するとともに次世代エネルギーの積極的な導入も重要である。

(5)地域の活力衰退と地域間格差の拡大への対応

中部地方には消滅の恐れのある集落が多数あり、高次医療施設に30分以内に到達できない過疎地域がまとまって存在するエリアもある。さらに豊かさを享受する都市地域に対し、地方では公共交通機関の衰退等により格差が拡大することで、地方部の一層の人口流出が懸念される。加えて、管理が行き届かない森林が増加し、水源地の荒廃が懸念される。このため、農山漁村の総合的な魅力向上に向け、都市と農村、上流地域と下流地域、更に他圏域など様々な交流を拡大していくことで、地域間格差を是正することが重要である。

また、ものづくり産業が集積する都市部においても、グローバル化の進展と東アジア等の国際港湾や空港機能の発展を背景に、中部地方の国際的地位の低下が危惧され、日本をリードするものづくり産業の更なる活況化が重要である。

(6)社会の成熟化に伴うライフスタイルニーズの多様化への対応

防災・防犯、子育てなどの面で重要な地域コミュニティの構築と併せ、団塊世代や高齢者の地域貢献意欲や女性の社会進出意欲に応え、多様な人々が活躍できる地域づくりの推進が重要である。一方、グローバル化の進展に伴い、国籍や民族などの違いに関わらず、互いの文化的背景や考え方などを理解し、ともに安心して暮らし活躍できる多文化共生社会を構築していくことが重要である。このような成熟社会にふさわしいライフスタイルを構築できる地域づくりが重要である。

(7)地域経済の早期回復と活況化への対応

平成20年秋以降の世界的な金融危機を契機とした世界経済の後退により、輸出型産業は大規模な減産を余儀なくされ、これまで活況を呈してきた中部地方の生産、雇用、消費は厳しい局面を迎えている。こうした状況下では、足元の経済や雇用状況等を踏まえて機動的かつ戦略的に公共投資を行うことにより、先行き不透明感が募る地域経済の早期回復と活況化を図るとともに国際競争力を発揮し、持続的な成長の実現を可能とする社会基盤整備を着実に進めていくことが喫緊の課題となっている。

・中部地方の目指すべき将来の姿

1. 将来の姿

日本のロータリーとしての新たな価値を生み出す個性と魅力ある圏域を形成するため、中部圏広域地方計画で「日本のまんなかから世界のまんなかへ」と飛翔する将来像の実現をめざしている。

こうした中部圏の国土づくりの指針を踏まえ、社会資本分野においては、中部地方の地勢的・社会経済的な「まんなか」を活かし、現状と課題を十分に認識した上で、アジアをはじめとする世界の国々や国内の都市・地域と相互に交流・連携し、活力ある強い産業競争力の持続的な発展を遂げ、我が国の経済を牽引していくことが重要である。また、安全・安心な地域として、環境先進地域としても国内外を先導し、世界水準の信頼を確立していくことも同時に重要である。さらに価値観の多様化に対応した成熟社会にふさわしい暮らしを実践できる地域となることが重要である。

こうした中、社会資本分野においては、今後10～20年後を見据え、「まんなかで日本をリードする中部」の形成を目指すものである。

この将来の姿を実現するには、以下の5つの目指すべき地域づくりの方向が融合することで、中部らしさを活かした世界に誇れる地域の創造を目指すものとする。

また、将来の姿を実現するための基本スタンスとして、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、成果を重視した不断のフォローアップと、スピード感ある集中投資を図る「選択と集中」により効率性を重視するとともに、より一層の技術力・技術開発を推進する。またICTの活用や既存ストックの徹底活用・長寿命化を図るとともに、どこでも、だれでも、自由に、使いやすいユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化を推進する。さらに、住民・企業・行政が連携して新たな協働の範囲を拡げることが重要である。

(1) 交流が活発な中部 【交流・連携】

国内外の交流の拡大と更なる都市の魅力向上とともに、産業観光など独自の地域資源を活かした地域の魅力向上を図ることで、魅力があふれ賑わいと活気ある中部をめざす。

(2) 活力ある中部(強い産業競争力) 【産業競争力】

ものづくり産業の更なる発展と、優れた技術、人材、知能、産業を集積し、ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある中部をめざす。

(3) 自然と共生する中部 【環境・景観】

様々な環境問題への対応と、自然や歴史・文化的景観の消滅・阻害などへの対応により、地域の文化、歴史資源を活かすとともに、自然と共生する中部をめざす。

(4) 愛着の持てる中部 【暮らし】

少子化・高齢化と、多様化するライフスタイルへの対応により、誰もがどこでも生き活きと快適に暮らせ、愛着が持てる中部をめざす。

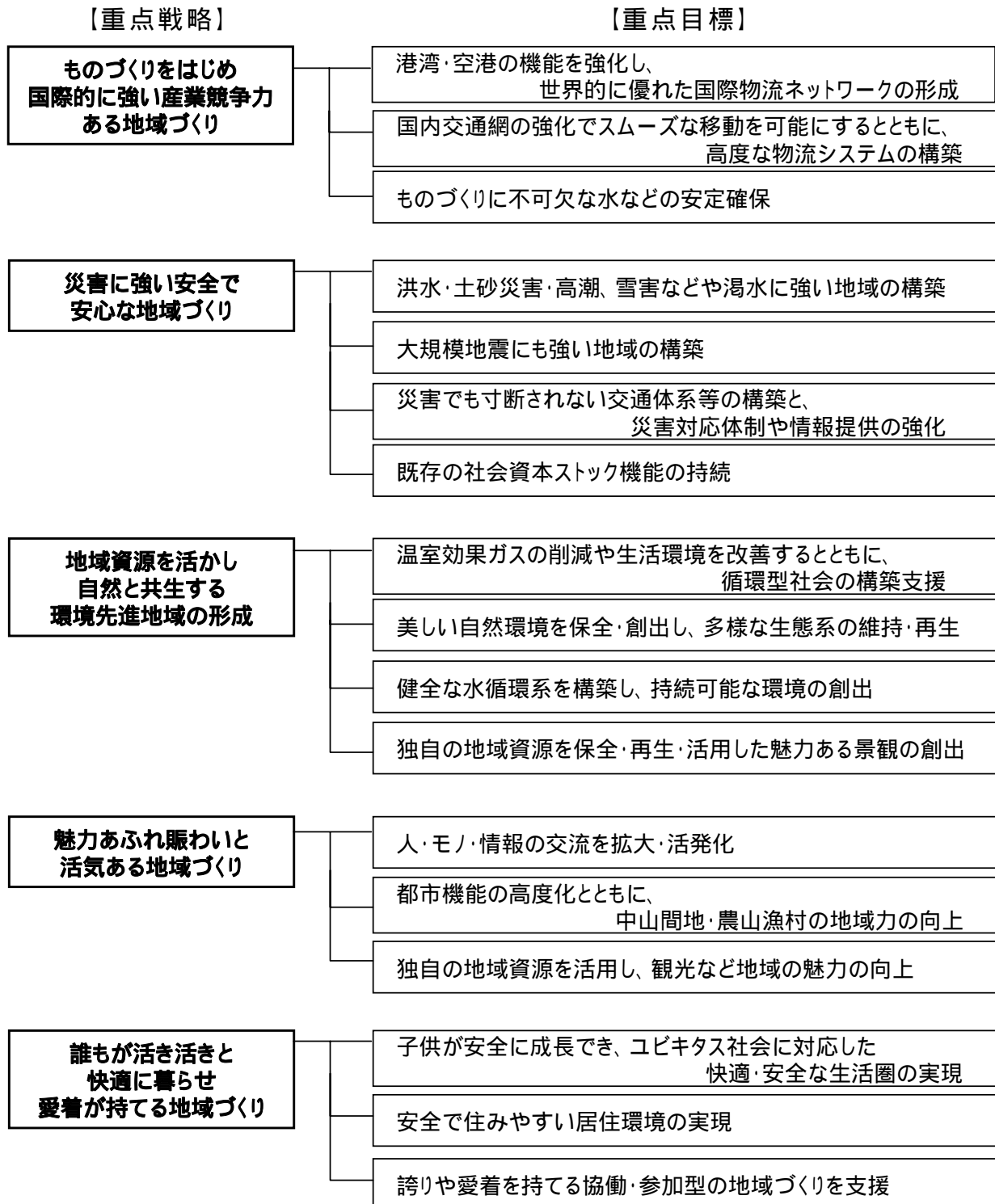
(5) 災害に強い中部 【安全・安心】

様々な自然災害や大規模事故などの人的災害、老朽化する社会資本への対応により、全ての社会活動の礎となる安全で安心な中部をめざす。

中部地方における社会資本の重点事項

1. 地方重点戦略と地方重点目標

社会資本分野において中部地方の将来の姿から地域経済の現状を踏まえ、スピード感ある「選択と集中」により、平成20年度から平成24年度までに取り組むべき5つの重点戦略とそれに基づく17の重点目標を設定し、その達成に向けて効率的かつ効果的な事業を推進する。



2. 地方重点目標達成のための取り組み

地方重点戦略1 ～ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり～

人口減少下及び平成20年秋以降の世界経済の後退下においても、ものづくり産業の更なる発展とともに、優れた技術、人材、知能、産業をより集積することで、強い産業競争力で日本をリードする中部をめざすため、地域内及び国内外との陸・海・空の高速交通ネットワークが強化・円滑化された地域、国際的な交通基盤、物流拠点、生産・研究基盤が整った地域、産業活動に不可欠な水を安定供給できる地域をめざす。

重点目標 港湾・空港の機能を強化し、世界的に優れた国際物流ネットワークを形成する

- ・国際空港の国際競争力の強化と、国際空港と一体となったスーパー中枢港湾プロジェクトを充実・深化する。
- ・東アジア物流ネットワークの充実を含む港湾・空港の機能強化を図る。
- ・物流のリードタイム短縮やコスト縮減と、港湾・空港の輸出入手続きサービスの高度化を図る。

【指標】

- 中部の外貿コンテナ貨物量(TEU)の増加率 [年平均伸び率 3%]

【主要事業】

- 国際海上コンテナターミナル整備事業
 - 【名古屋港飛島ふ頭南地区(愛知県飛島村)】
 - 【名古屋港鍋田ふ頭地区(愛知県弥富市)】
 - 【四日市港露ヶ浦北ふ頭地区(三重県四日市市)】
 - 【清水港新興津地区(静岡県静岡市)】
- 多目的国際ターミナル整備事業
 - 【田子の浦港中央地区(静岡県富士市)(H24年度完成)】
 - 【御前崎港女岩地区(静岡県御前崎市)】
 - 【三河港神野地区(愛知県豊橋市)】
 - 【三河港蒲郡地区(愛知県蒲郡市)】
 - 【衣浦港武豊北ふ頭地区(愛知県武豊町)】
- 大都市圏拠点空港
 - 【中部国際空港の国際競争力強化(愛知県)】

重点目標 国内交通網の強化でスムーズな移動を可能にするとともに、高度な物流システムを構築する

- ・地域内外を結ぶ高速交通ネットワーク、都市圏環状道路及び空港・港湾アクセス道路、国際物流基幹ネットワーク等の整備推進による連携・連結強化を図る。
- ・スマートインターチェンジの整備など既存ストックを徹底活用した、ハード・ソフト両面の交通円滑化対策を図る。
- ・国内海上輸送網や地方航空路線の充実と、3PLによる物流効率化やモーダルシフトを促進する。
- ・鉄道輸送のサービス向上や代替性のある高速鉄道網の形成を図る。
- ・道路ネットワークと一体となった高度物流拠点や、共同集配拠点等を整備する。

【指標】

- 名古屋都市圏二環状道路整備率 [60%(H19) → 65%(H24)]
- 道路渋滞による一人あたりの損失時間 [37時間/年(H19) → 約1割削減(H24)]
- 港湾関連手続きのシングルウィンドウ化率 [0%(H19) → 100%(H24)]
- 国内海上物流費用の削減率 [現状 → 14%削減(H24)]

【主要事業】

- 高規格幹線道路
 - 【名古屋環状2号線(名古屋南～高針、名古屋西～飛島)(愛知県)(一部H22年度完成(名古屋南～高針))】
 - 【第二東海自動車道(新東名高速道路)(海老名南～豊田東)(愛知県・静岡県)(一部H24年度完成(御殿場～引佐))】
 - 【近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路)(四日市～亀山西)(三重県)】

- 【関越自動車道上越線(豊田飯山～上越)(4車線化)(長野県)(一部H21年度完成(豊田飯山～信濃町))】
- 【東海北陸自動車道(郡上八幡～ぎふ大和、白鳥～飛騨清見)(4車線化)(岐阜県)(一部H21年度完成(郡上八幡～ぎふ大和))】
- 【東海環状自動車道(一般国道475号(西部区間))(関広見～四日市北)(岐阜県・三重県)】
- 地域高規格道路
 - 【静岡南北道路(主要地方道山脇大谷線)(静岡市)(一部H24年度完成(葵区下～加藤島))】
 - 【静岡東西道路(一般国道1号静岡バイパス(4車線化))(静岡市)(一部H23年度完成(唐瀬～羽鳥))】
 - 【岐阜南部横断ハイウェイ(一般国道21号坂祝バイパス、岐大バイパス、一般県道扶桑各務原線)(岐阜県)】
 - 【金谷御前崎連絡道路(一般国道473号相良バイパス)(静岡県)】
 - 【四日市インターアクセス道路(一般国道477号四日市湯の山道路)(三重県)】
 - 【名豊道路、豊橋浜松道路(一般国道23号知立バイパス、岡崎バイパス、蒲郡バイパス、豊橋バイパス、豊橋東バイパス)(愛知県)(一部H21年度完成(和泉～芦池))】
- 地域を支える道路関係事業
 - 【交通渋滞対策事業の推進】
- 地域を支える空港関係事業
 - 【富士山静岡空港(静岡県)(H21年6月開港)】
 - 【県営名古屋空港(愛知県)】
- 国内物流ターミナル整備事業
 - 【三河港御津地区(愛知県豊川市)】
 - 【尾鷲港林町地区(三重県尾鷲市)】
- 地域を支える港湾関係事業
 - 【名古屋港、三河港等の内航船活用によるモーダルシフトの推進(愛知県等)】
- 地域の活性化に資する街路等事業
 - 【街路事業(植松和地線(静岡県浜松市)、衣浦岡崎線(愛知県岡崎市)、松阪公園大口線(三重県松阪市))】

重点目標 ものづくりに不可欠な水などの安定確保を図る

- ・水資源の貯留・導水機能等の維持・強化を図る。
- ・次世代のものづくり技術の創造・発信拠点となる「知の拠点」づくりや、あいち臨空新エネルギー実証研究エリアや航空宇宙産業研究開発施設など、産業拠点都市や学術研究都市の形成を支援する。

【主要事業】

- ダム事業
 - 【木曽川水系連絡導水路(岐阜県揖斐川町他)】
- 住宅事業
 - 【志段味ヒューマン・サイエンス・タウン(愛知県名古屋市)(一部H23年度完成)】

地方重点戦略2 ～災害に強い安全で安心な地域づくり～

社会活動の礎となる安全で安心な中部をめざすため、災害を克服するための対策を実施し、被害を最小限にとどめ社会活動を継続できる地域、災害時に避難・救助及び復旧・復興を迅速かつ円滑にできる地域、既存の社会資本の安全性を持続できる地域をめざす。

重点目標 洪水・土砂災害・高潮、雪害などや湧水に強い地域を構築する

- ・河川管理施設の整備や保水・遊水機能保全など流域が一体となった総合的な治水対策に取り組む。
- ・水源地の保全、水供給の安定性確保を図る。
- ・高潮・津波対策や、都市浸水に対する内水対策とともに、土地利用の適正化や災害に強い住まい方への誘導を図る。
- ・土砂災害対策や道路斜面等の防災対策、雪害対策を図る。

【指標】

- 洪水による氾濫から守られる区域の割合
 - 【62%(H19)→64%(H24)】
- 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積
 - 【約28,000ha(H19)→約25,000ha(H24)】
- 下水道による都市浸水対策達成率
 - 【45%(H19)→50%(H24)】
- 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数
 - 【450(H19)→610(H24)】
- 土砂災害特別警戒区域指定率
 - 【41%(H19)→80%(H24)】

【主要事業】

- 地域を支える道路関係事業
 - 【道路の防災対策、防雪対策】

- ダム事業
 - 【横山ダム再開発(岐阜県揖斐郡揖斐川町)(H22年度完成)】
 - 【新丸山ダム(岐阜県可児郡御嵩町、加茂郡八百津町)】
 - 【設楽ダム(愛知県北設楽郡設楽町)】
 - 【川上ダム、上野遊水地(三重県伊賀市)】
- 河川激甚災害対策特別緊急事業
 - 【船津川(三重県紀北町)(H21年度完成)】
 - 【諏訪湖(長野県岡谷市、諏訪市、下諏訪町)(H22年度完成)】
 - 【天竜川(長野県箕輪町)】
- 床上浸水対策特別緊急事業
 - 【長良川(岐阜県岐阜市他)(H22年度完成)】
 - 【曾部地川(岐阜県郡上市)(H22年度完成)】
 - 【宮川(三重県伊勢市)(H22年度完成)】
 - 【狩野川(静岡県伊豆の国市)】
 - 【戸沢川(静岡県伊豆の国市)(H22年度完成)】
 - 【福田川(愛知県名古屋市中区他)(H21年度完成)】
 - 【広田川他(愛知県岡崎市 他)】
- 東海ネーデルランド高潮・洪水対策(愛知県・岐阜県・三重県)
- 地域を支える河川改修事業
 - 【安倍川(静岡県静岡市)】
 - 【今ノ浦川(静岡県磐田市)(H23年度完成)】
 - 【安永川(愛知県豊田市)】
 - 【狩野川下河原地区堤防強化(静岡県沼津市)】
 - 【勝間田川(静岡県牧之原市)(H24年度完成)】
 - 【犀川統合排水機場(岐阜県瑞穂市)】
 - 【JR新幹線庄内川橋梁(愛知県名古屋市中区他)】
 - 【一色大橋橋梁(愛知県名古屋市中区)】
 - 【黄瀬川橋梁(静岡県沼津市他)】
 - 【近畿日本鉄道新中村川橋梁(三重県松阪市)】
- 総合治水対策特定河川事業
 - 【新川(愛知県名古屋市中区他)】
 - 【巴川(静岡県静岡市)】
- 土地利用一体型水防対策事業
 - 【千曲川古牧地区(長野県中野市)(H23年度完成)】
- 砂防激甚災害対策緊急事業
 - 【員弁川水系 他(三重県いなべ市他)(H24年度完成)】
- 地すべり対策事業
 - 【由比地区(静岡県静岡市)】
 - 【口坂本地区(静岡県静岡市)】
 - 【此田地区(長野県飯田市)】
 - 【入谷地区(長野県大鹿村)】
- 直轄砂防事業
 - 【天竜川水系(長野県伊那市、大鹿村、駒ヶ根市、宮田村、飯島町、松川町、中川村、天龍村、飯田市)】
 - 【安倍川水系(静岡県静岡市)】
 - 【木曾川水系(長野県上松町、大桑村、南木曽町、岐阜県中津川市)】
 - 【庄内川水系(岐阜県多治見市、土岐市)】
 - 【狩野川水系(静岡県伊豆市)】
 - 【越美山系(岐阜県揖斐川町、本巣市)】
 - 【富士山(静岡県富士宮市、富士市)】
 - 【神通川水系新穂高溪流保全工(岐阜県高山市)】
- 浸水被害の軽減に資する下水道事業
 - 【愛知県名古屋市中区等、静岡県静岡市等】
- 海岸高潮対策事業
 - 【清水西海岸(静岡県静岡市)】
 - 【一色漁港海岸(愛知県一色町)】
 - 【衣浦港海岸(愛知県半田市)(H24年度完成)】
 - 【名古屋港海岸(堀川口防潮水門大改修)(愛知県名古屋市中区)】
 - 【津松阪港海岸(三重県津市、松阪市)(H23年度完成)】
 - 【木本港海岸(三重県熊野市)(H22年度完成)】
 - 【豊橋海岸(愛知県豊橋市)】
 - 【長島海岸(三重県桑名市)】
 - 【富士海岸(静岡県静岡市 他)】
 - 【駿河海岸(静岡県焼津市 他)】
 - 【伊勢湾西南海岸(三重県伊勢市 他)】
- 地域を支える港湾関係事業
 - 【避難港整備事業 下田港下田地区(静岡県下田市)】

重点目標 大規模な地震にも強い地域を構築する

- ・密集市街地の解消や避難路・避難地のオープンスペース確保を図る。
- ・住宅・建築物、下水道施設、河川管理施設、海岸保全施設、道路、港湾・空港施設、官庁施設等の耐震化を図る。

【指標】

- 耐震化(液状化対策等)された防護施設(堤防・護岸・胸壁)の延長(うちゼロメートル地帯)
 - 【約29km(H19)→約44km(H24)】
- 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口
 - 【約144万人(H19)→約165万人(H24)】

【主要事業】

- 地域を支える道路関係事業
 - 【道路橋の耐震対策】
- 海岸耐震対策緊急事業
 - 【三河港海岸(愛知県豊橋市)(H23年度完成)】
 - 【碧南海岸(愛知県碧南市)(H23年度完成)】
 - 【鍋田海岸(愛知県弥富市)(H24年度完成)】
- [再掲]多目的国際ターミナル整備事業
 - 【田子の浦港中央地区(静岡県富士市)(H24年度完成)】
- [再掲]国内物流ターミナル整備事業
 - 【尾鷲港林町地区(三重県尾鷲市)】
- 地震発生時の下水道の機能確保
 - 【愛知県半田市(H21年度完成)、愛知県名古屋市中区等】
- 住宅事業
 - 【住宅・建築物の耐震化の推進(岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)】
 - 「TOUKAI-0」(静岡県)、待ったなし！耐震化プロジェクト事業(三重県)
- 官庁営繕事業
 - 【名古屋港湾合同庁舎別館(愛知県)】

重点目標 災害でも寸断されない交通体系等の構築と、

災害対応体制や情報提供を強化する

- ・東西大動脈の機能強化や環状機能による代替路確保(高規格幹線道路など)と、耐震化等による緊急輸送道路の強化や幹線道路の未整備区間解消を図る。
- ・陸路・海路・空路を活用した緊急輸送機能の強化とともに、港湾・空港・鉄道施設の保安対策の強化や運輸事業各社の安全管理体制を強化し人為的な事故災害を抑制する。
- ・危機管理行動計画や業務継続計画などの策定・支援、ハザードマップの作成支援、平時の広報活動推進により、企業や住民の自主防災意識向上を図る。
- ・中核的な広域防災拠点の整備や、避難路・避難地の確保、避難誘導體制の強化を図る。
- ・緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)など迅速な応急復旧体制の構築と、防災情報の共有化・高度化と災害情報の提供を図る。

【指標】

- ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合
(洪水[5%(H19)→100%(H24)]、内水[12%(H19)→100%(H24)]、土砂[15%(H19)→100%(H24)]、津波・高潮[90%(H19)→94%(H24)])
- リアルタイム火山ハザードマップ整備率 [0%(H19)→30%(H24)]
- (再掲)名古屋都市圏二環状道路整備率 [60%(H19)→65%(H24)]
- (再掲)大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口
[約144万人(H19)→約165万人(H24)]

【主要事業】

- 高規格幹線道路 [近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路)(四日市～亀山西)(三重県)](再掲)
[名古屋環状2号線(名古屋南～高針、名古屋西～飛島)(愛知県)
(一部H22年度完成(名古屋南～高針))](再掲)
[第二東海自動車道(新東名高速道路)(海老名南～豊田東)(愛知県・静岡県)
(一部H24年度完成(御殿場～引佐))](再掲)
[東海環状自動車道(一般国道475号(西部区間))(関広見～四日市北)(岐阜県・三重県)](再掲)
- 地域を支える道路関係事業 [道路橋の耐震対策]
- 地域を支える河川改修事業 [洪水予測システムの拡充(高精度化)]
[洪水・内水・津波・土石流に関する「ハザードマップ」]
- 地域を支える港湾関係事業 [国際港湾施設の保安対策推進 名古屋港等重要港湾(愛知県等)]
[GPS波浪計を活用した沖合波浪観測の推進(静岡県・三重県)]
- 海岸高潮対策事業 [清水港海岸(津波防災ステーション等)(静岡県静岡市)(H23年度完成)]
- 津波・高潮危機管理緊急対策事業 [沼津港海岸・沼津牛臥海岸・静岡漁港海岸(津波防災ステーション)(静岡県沼津市)]
- 防災拠点となる公園整備 [愛・地球博記念公園(愛知県長久手町)]

重点目標 既存の社会資本ストック機能を持続させる

- ・社会資本の既存ストックの適切な維持・管理、更新を図り、機能を持続させる。
- ・道路橋の長寿命化修繕計画等を策定する。

【指標】

- 道路橋の長寿命化修繕計画策定率 [24%(H19)→概ね100%(H24)]
- 港湾施設の長寿命化計画策定率 [4%(H19)→100%(H24)]

【主要事業】

- 地域を支える道路関係事業 [橋梁リフレッシュ事業][道路橋の長寿命化修繕計画の策定]
- 地域を支える港湾関係事業 [港湾施設の長寿命化計画の策定(静岡県・愛知県・三重県)]

地方重点戦略3 ～地域資源を活かし自然と共生する環境先進地域の形成～

美しく豊かな自然や文化・歴史資源を活かし、環境をテーマとした「愛・地球博」の理念を継承した環境先進地域として、環境と共生する中部を形成するため、地球温暖化対策を含む循環型社会が構築された地域、流域圏が一体的に環境保全された地域、自然や生物と共生した地域、

景観が保全・創出された地域をめざす。

重点目標 温室効果ガスの削減や生活環境を改善するとともに、

循環型社会の構築を支援する

- ・道路網の強化・円滑化や幹線道路における環境施設帯等の整備、大気・騒音・振動の沿道環境改善を図る。
- ・路上工事の縮減やITS(Intelligent Transport Systems)、自転車利用環境の整備などによる公共交通や自転車の利用を促進する。
- ・低公害車(低燃費車)の普及促進とエコドライブの支援、物流のグリーン化推進、エコエアポート推進など公共交通手段の環境負荷軽減に取り組む。
- ・自然エネルギーや下水污泥処理等による発生エネルギーの有効活用、省エネルギー型建築物の普及促進に取り組む。
- ・水源地の保全とともに、都市部の水辺・緑(沿道・公園等)の確保などのヒートアイランド対策を推進する
- ・廃棄物の排出抑制・再利用・再資源化や最終処分場の確保、静脈物流拠点整備と静脈物流ネットワーク形成と併せ、漂流・漂着ゴミ対策を推進する。

【指標】

- 水辺の再生の割合 【約10%(H19)→約25%(H24)】
- 路上工事時間(直轄国道) 【約140時間/km・年(H19)→約15%削減(H24)】

【主要事業】

- 地域を支える道路関係事業 【沿道環境対策による大気・騒音等の環境改善】
【共同溝の推進による交通の円滑化】【無電柱化対策(電線共同溝)】
【自転車利用環境の整備】【交通渋滞対策事業の推進】(再掲)
- 地域を支える河川関係事業 【揖斐川水源地域ビジョン(岐阜県)等】
- 地域を支える港湾関係事業 【リサイクルポートの推進 三河港(愛知県)】
【港湾環境整備事業(緑地) 清水港新興津地区(静岡県静岡市)】
【愛知県名古屋市等】
- 下水污泥の資源・エネルギー利用

重点目標 美しい自然環境を保全・創出し、多様な生態系などを維持・再生する

- ・湖沼や都市河川の浄化、河川流況等の改善、多自然川づくりなど河川環境の保全・再生や、都市部の水辺・緑(沿道・公園等)を確保する。
- ・閉鎖性水域の水質改善、離岸堤などの整備や養浜による砂浜の保全など、海域・沿岸域の環境保全・再生・創出する。
- ・2010年に開催される生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)を支援する。

【指標】

- (再掲)水辺の再生の割合 【約10%(H19)→約25%(H24)】

【主要事業】

- 自然再生事業 【木曽三川河口地区(三重県桑名市等)】【豊川下流地区(愛知県豊橋市等)】
【狩野川肥田地区(静岡県駿東郡清水町)】【諏訪湖再生事業(なぎさ再生)(長野県)】
- 海岸高潮対策事業 【富士海岸(静岡県静岡市 他)】(再掲)【駿河海岸(静岡県焼津市 他)】(再掲)
【伊勢湾西南海岸(三重県伊勢市 他)】(再掲)
- 侵食対策事業 【浜松篠原海岸(静岡県浜松市)(H22年度完成)】
【千代崎港海岸(三重県鈴鹿市)】【宇治山田港海岸(三重県伊勢市)(一部H23年度完成)】
- 海岸環境整備事業 【西浦漁港海岸(静岡県沼津市)(H24年度完成)】
【熱海港海岸(静岡県熱海市)】【二川漁港海岸(愛知県豊橋市)(H24年度完成)】
- 地域を支える港湾関係事業 【「白龍」による海洋浮遊ゴミの回収(愛知県・三重県)】
- 伊勢湾再生プロジェクトの推進(岐阜県・愛知県・三重県)

重点目標 健全な水循環系を構築し、持続可能な環境を創出する

- ・都市と一体的な流域・水源地域の保全と、雨水浸透等の地下水かん養や下水高度処理水の河川還元など健全な水循環系を構築する。
- ・総合的な土砂管理の取り組みを推進する。
- ・中山間地域を含めた流域圏内の交通ネットワークの確保等により、上記の取組を支援する。

【指標】

- 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 [0(H19) → 2(H24)]

【主要事業】

- ダム事業 [小渋ダム堰堤改良(長野県上伊那郡中川町、下伊那郡松川町)]
[天竜川ダム再編(静岡県浜松市、愛知県北設楽郡豊根村)] [三峰川総合開発(長野県伊那市)]
- 地域を支える河川改修事業 [天竜川(長野県辰野町他)] [発電減水区間の清流回復(大井川等)(静岡県)]
[矢作川上下流域関連(治水、水源地保全等)(愛知県)]
- [再掲]伊勢湾再生プロジェクトの推進(岐阜県・愛知県・三重県)
- 水環境整備事業 [油ヶ淵(愛知県安城市他)(H22年度完成)]
- 砂防事業 [安倍川水系他(静岡県 他)]
- 健全な水循環の形成に資する下水道事業

重点目標 独自の地域資源を保全・再生・活用した魅力ある景観を創出する

- ・伝統的街並み保全・再生、歴史的建造物、近代的土木遺産を保全する。
- ・沿道や水辺の景観形成(日本風景街道、かわまちづくり、みなとオアシスなど)や地域景観と調和した公共施設を整備する。
- ・幹線道路の無電柱化や屋外広告物等の適正化、景観計画区域の街並みを保全する。

【指標】

- 景観計画に基づき取組を進める地域の数 [13(H19) → 84(H24)]

【主要事業】

- 地域を支える道路関係事業 [日本風景街道の取組みの推進]
- 地域連携事業 [伊勢地区かわまちづくり(三重県伊勢市)(H24年度完成)]
[伊那地区かわまちづくり(長野県伊那市)(H21年度完成)]
- 水環境整備事業 [佐鳴湖(静岡県浜松市)(H23年度完成)]
- 地域を支える港湾関係事業 [みなと色彩計画の推進 清水港(静岡県静岡市)]
[運河の魅力再発見プロジェクトの推進 中川運河・堀川(愛知県名古屋市)、半田運河(愛知県半田市)]
- 緑豊かな景観を創出する公園整備 [国営木曽三川公園(愛知県・岐阜県・三重県)]
[国営アルプスあづみの公園(長野県)]
- 地域の活性化に資するその他事業 [良好な街なみ環境の整備(古川地区)(岐阜県飛騨市)(H22年度完成)]
[堀川マイタウン・マイリバー整備事業(愛知県名古屋市)]

地方重点戦略4 ～魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり～

日本のまんなかである地理的優位性を活かし、更なる都市の魅力向上と中山間地域や農山漁村の地域力向上により、地域間格差を是正するとともに、国内外の交流拡大と中部の国際的な魅力向上を可能とする交流・連携が活発な中部を形成するため、国内外との交通ネットワークが強化・円滑化された地域、国内外の人・モノ・情報の交流が活発で賑わいある地域、地域資源を活かした魅力ある各地域の自立をめざす。

さらに、環伊勢湾地域においては、自立性の高い都市圏が重層的に連なるより魅力的な広域交流圏を目指し、多様なネットワークの形成による湾岸地域相互、湾岸地域と周辺地域の交流・連携機能の強化を図る。

重点目標 人・モノ・情報の交流を拡大・活発化する

- ・国内交通網を強化し中部圏内外の交流を拡大する高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備

を推進する。

- ・国内外へ地域情報を発信するとともに、港湾や国際空港等を活用した世界的な交流を拡大する。
- ・LRT、DMVやコミュニティバス等の普及支援による地域内交通確保

【指標】

- 規格の高い道路を使う割合 [17.7%(H19) → 現状の約1割増(H24)]
- [再掲] 道路渋滞による一人あたりの損失時間 [37時間/年(H19) → 約1割削減(H24)]

【主要事業】

- 高規格幹線道路 [近畿自動車道 紀勢線(尾鷲北～紀勢大内山)(三重県)(一部H24年度完成(紀伊長島～紀勢大内山))]
[一般国道42号熊野尾鷲道路(尾鷲南～大泊)(三重県)]
[一般国道25号名阪国道(亀山～天理)(三重県)]
[中部横断自動車道(吉原～増穂、八千穂～佐久)(静岡県・長野県)]
[伊豆縦貫自動車道(一般国道1号東駿河湾環状道路、一般国道414号天城北道路、河津下田道路(期))(静岡県)(一部H21年度完成(沼津岡宮～三島塚原))]
[三遠南信自動車道(一般国道474号飯橋道路、三遠道路、佐久間道路、青崩峠道路、一般国道152号現道活用区間)(長野県・静岡県・愛知県)]
[中部縦貫自動車道(一般国道158号松本波田道路、高山清見道路(丹生川～高山))(長野県・岐阜県)]
- 地域高規格幹線道路 [伊勢志摩連絡道路(一般国道167号第二伊勢道路)(三重県)]
[名古屋高速道路(高速4号東海線)(愛知県)(H24年度(一部H22年度(山王～西郊通))完成)]
[濃飛横断自動車道(一般国道256号 金山下呂道路、和良金山道路)(岐阜県)(一部H24年度完成(下呂市金山町岩瀬～同市保井戸))]
[高山下呂道路(一般国道41号石浦バイパス)(岐阜県)] [名古屋瀬戸道路(一般県道日進瀬戸線)(愛知県)]
[伊那木曾連絡道路(一般国道361号姥神峠道路(延伸))(長野県)]
- 地域を支える道路関係事業 [交通渋滞対策事業の推進](再掲)
- 大都市圏拠点空港 [中部国際空港の国際競争力強化(愛知県)](再掲)
- 地域を支える空港関係事業 [富士山静岡空港(静岡県)(H21年6月開港)](再掲)
[県営名古屋空港(愛知県)](再掲)
- 整備新幹線の整備 [北陸新幹線(長野～白山総合車両基地間)]

重点目標 都市機能の高度化とともに、中山間地・農山漁村の地域力を向上する

- ・各地域の都市機能集積や高度化、都市再生、まちなか居住や中心市街地活性化等の推進を図る。
- ・空港、港湾、鉄道駅交通結節機能の強化や、水辺や道路空間を活かしたまちづくりに取り組む。
- ・地域の魅力をより高める人材の育成や観光・交流資源の発掘・活用、U・J・Iターンや二地域居住の促進を図る
- ・「命の道」となる道路整備の推進、すれ違い困難な箇所の解消を図り、医療施設等の拠点へのアクセスを強化する
- ・水源地域ビジョンの推進を図る。

【指標】

- (再掲) 名古屋都市圏二環状道路整備率 [60%(H19) → 65%(H24)]
- 特定道路におけるバリアフリー化率 [53%(H19) → 75%(H24)]

【主要事業】

- 高規格幹線道路 [東海環状自動車道(一般国道475号(西部区間))(関広見～四日市北)(岐阜県・三重県)](再掲)
[名古屋環状2号線(名古屋南～高針、名古屋西～飛島)(愛知県)(一部H22年度完成(名古屋南～高針))](再掲)
- 地域を支える道路関連事業 [隘路の解消、医療施設等の拠点へのアクセス強化]
[特定道路等のバリアフリー化]
- 地域の活性化に資する土地区画整理事業 [ささしまライブ24地区(愛知県名古屋市)(一部平成23年度完成)、
(岐阜駅北口(岐阜県岐阜市)、新幹線飯山地区(長野県飯山市))]
- 地域の活性化に資する市街地再開発事業 [(刈谷駅南地区)(愛知県刈谷市)(H21年度完成)]
- 地域を支える鉄道関連事業 [LRT(light rail transit)システムの整備(愛知県)]
- 地域の活性化に資するその他の事業 [沼津駅周辺総合整備事業(静岡県沼津市)]
[バスの待合施設などの総合的な公共交通支援]
[鉄道とバスの乗り継ぎ負担の解消(鉄道駅のバリアフリー化など)]

重点目標 独自の地域資源を活用し、観光など地域の魅力を向上する

- ・自然、歴史、文化、産業などの観光資源を活かした地域づくりや、国際的なイベントの開催等を支援する。
- ・地域情報発信の充実や、もてなしの心の醸成、外国人など旅行者の誘客促進を図る。
- ・道の駅、みなとオアシス、エコポートタウン(仮称)など交流拠点基盤の整備。
- ・河川空間を活かした学習活動等を通じた交流拡大や、沿川の歴史・文化遺産、舟運等を活かした観光交流を拡大する。

【指標】

- (再掲) 規格の高い道路を使う割合 【17.7%(H19) → 現状の約1割増(H24)】
- かわまちづくり計画により、良好なまち空間と水辺空間形成の推進を図ることとした自治体数 【0(H19) → 11(H24)】

【主要事業】

- 河川関係事業 【水辺の楽校、水辺プラザなどの憩いの空間の創出】
- 地域を支える港湾関係事業 【マリンタウンプロジェクトの推進 鳥羽港(三重県鳥羽市)】
【港湾振興ビジョンの推進 沼津港(静岡県沼津市)(H24年度完成)】
【みなとオアシスの推進(静岡県・愛知県・三重県)】
- 地域資源を活用した観光交流拠点となる公園整備 【尾張広域緑道(愛知県春日井市～犬山市)】
【名古屋城本丸御殿の復元(愛知県名古屋市)】
【東山動植物園の再生(愛知県名古屋市)】 【レクリエーション都市熊野灘臨海公園(三重県紀北町)】
- 地域を支えるその他事業 【地域観光拠点を中心とした観光圏の整備・推進(伊勢志摩地域(三重県)、浜名湖地域(浜松市))】
【名古屋港金城埠頭における交流拠点の創造(名古屋港金城ふ頭地区)(愛知県名古屋市)】

地方重点戦略5 ～誰もが生き活きと快適に暮らせ愛着が持てる地域づくり～

誰もがどこでも生き活きと暮らせる中部をめざすため、安全で子育てしやすい地域、快適で住みやすい居住環境を有する地域、誇りと愛着が持てる協働・参加型の地域をめざす。

重点目標 子供が安全に成長でき、ユビキタス社会に対応した

快適・安全な生活圏の実現をめざす

- ・歩いていける身近な公園の整備や、自主防災など多様な主体による防犯まちづくり推進など、子育てしやすい住環境・地域づくり。
- ・自転車利用環境の整備、通学路等の安全確保や交通事故対策、踏切安全対策、特定道路のバリアフリー化を推進するなど、交通安全対策や歩行者優先の道づくりに取り組む。
- ・誰もが快適に移動できる公共交通輸送環境の向上や、高齢者が安価に利用できる新たな輸送サービス導入に取り組む。
- ・ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリーな環境づくりに取り組む。
- ・暮らし等に必要の情報や産業活動を高度化・迅速化する情報通信環境を整備・活用する。

【指標】

- 歩いていける身近なみどりのネットワーク率 【58%(H19) → 60%(H24)】
- (再掲) 特定道路におけるバリアフリー化率 【53%(H19) → 75%(H24)】
- あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 【現状(H19) → 約2割抑止(実施箇所ごと)(H24)】
- 道路交通における死傷事故率 【約108件/億台km(H19) → 約1割削減(H24)】

【主要事業】

- 地域を支える道路関係事業 【歩行空間の整備(通学路、あんしん歩行エリア等)】
【交通事故重点対策事業(事故危険箇所対策、踏切安全対策)等の交通安全対策】
【特定道路等のバリアフリー化】(再掲) 【自転車利用環境の整備】(再掲)

- 地域の活性化に資する連続立体交差事業
 【(名鉄名古屋本線 加納駅～茶所駅(岐阜県岐阜市)、JR東海道線・御殿場線 沼津駅付近(静岡県沼津市)、JR中央本線 勝川駅付近(愛知県春日井市)、名鉄常滑線・河和線 太田川駅付近(愛知県東海市)、名鉄名古屋本線・三河線 知立駅付近(愛知県刈谷市～知立市)、近鉄名古屋線 川原町駅付近(三重県四日市市)、遠州鉄道鉄道線 助信駅～上島駅(静岡県浜松市)、名鉄名古屋本線呼続駅～本星崎駅(愛知県名古屋市)】
- 地域を支える鉄道関連事業
 【地下高速鉄道整備(名古屋市地下鉄6号線)(愛知県名古屋市)】
 【LRT(light rail transit)システムの整備(愛知県)】(再掲)
- 地域の活性化に資する土地区画整理事業
 【(南浅田)(静岡県浜松市)】
- 中心市街地活性化の推進
 【(静岡駅前紺屋町地区(静岡県静岡市)(H21年度完成)、問屋町西部南街区(岐阜県岐阜市)】
- 地域の活性化に資するその他の事業
 【東静岡地区新都市拠点整備事業(静岡県静岡市)(平成24年度完成)】
 【中心市街地の活性化(浜松駅周辺地区(静岡県浜松市)、清水中心市街地活性化地区(静岡県静岡市)、岐阜都心地区(岐阜県岐阜市)、高山中心市街地地区(岐阜県高山市)】
 【バスの待合施設などの総合的な公共交通支援】(再掲)
 【鉄道とバスの乗り継ぎ負担の解消(鉄道駅のバリアフリー化など)】(再掲)

重点目標 安全で住みやすい居住環境の実現をめざす

- ・少子高齢社会を支える住環境の形成と、住宅・住環境の質的向上、住宅の耐震化支援などを推進する。
- ・健康で快適に暮らせる住宅の普及促進、選択肢が多様で安心な住宅取得環境の整備、住宅困窮者に対する住宅セーフティネットの機能向上を図る。
- ・安全で安定した水の確保、下水道事業の推進を図る。

【指標】

- 下水道処理人口普及率 【61%(H19)→68%(H24)】

【主要事業】

- 良好な都市環境の創造に資する下水道事業 【新川流域(愛知県)等】
- 住宅事業 【公営住宅整備自由ヶ丘団地(静岡県沼津市)(H22年度完成)、
県営北方住宅(岐阜県北方町)(H22年度完成)】
【クオリティライフ21城北(愛知県名古屋市)(一部H23年度完成)】

重点目標 誇りや愛着を持てる協働・参加型の地域づくりを支援する

- ・エクスカッションなど体験型学習や自然教育等を通じた、国土マインドの育成に取り組む。
- ・地域コミュニティの醸成・活性化とともに、住民参加型まちづくりの促進、住民・企業などが主体となった地域づくりに取り組む。

【指標】

- [再掲]かわまちづくり計画により、良好なまち空間と水辺空間形成の推進を図ることとした自治体数 【0(H19)→11(H24)】

【主要事業】

- 地域を支える道路関係事業 【日本風景街道の取組みの推進】(再掲)
- 地域連携事業 【伊勢地区かわまちづくり(三重県伊勢市)(H24年度完成)】(再掲)
【伊那地区かわまちづくり(長野県伊那市)(H21年度完成)】(再掲)