

新まんなかビジョン

概要版

～ まんなかで日本をリードする中部へ ～

平成21年7月

国土交通広域連携中部会議 フォローアップ会議

中部地方整備局・中部運輸局・大阪航空局・第四管区海上保安本部・長野県・岐阜県・静岡県
愛知県・三重県・名古屋市・静岡市・浜松市・(社)中部経済連合会・(社)長野県商工会議所連合会
(社)岐阜県経済同友会・(社)静岡県商工会議所連合会・愛知県商工会議所連合会・三重県商工会連合会

～中部の将来を見据えた様々な地域づくり計画～

中部地域では、中部の将来を見据え、よりよい中部とするため住民の方々や地元経済界、有識者などからご意見を伺いながら、関係行政機関が連携した地域づくり計画を検討・策定しています。

●新まんなかビジョン

まんなかビジョンは、中部地方の総合的かつ効率的な広域行政を目指し、社会資本整備における国民本位、地域本位の地域づくりを実現するために、地域住民、地元経済界、関係機関との対話と協働により、概ね10～20年後を見据えた中部地方の目指すべき方向と、当面の取り組みとして、重点的に実施する施策・事業をまとめた中部地方独自のビジョンを平成16年に策定しました。

「新まんなかビジョン」は、2005年の愛・地球博開催や中部国際空港開港を契機に大交流時代を迎えた、新たな中部地方にふさわしいビジョンとなるよう、平成24年度までの重点的な取り組みを含めた計画です。

●中部ブロックの社会資本の重点整備方針

社会資本整備重点計画法(平成15年施行)に基づき、平成21年3月31日に閣議決定された社会資本整備重点計画により位置づけられた地方計画で、社会資本分野において、中部圏広域地方計画に示された地域戦略を実現するための具体的な方針を定める計画です。平成24年度までの社会資本整備の取り組みをまとめ、今年夏頃の決定を予定しています。

●中部圏広域地方計画

国土形成計画法(平成17年施行)に基づき、平成20年7月4日に閣議決定された国土形成計画(全国計画)により検討を進めている計画で、社会資本整備に限らず、土地、水、自然、社会資本、産業、文化、人材等を含めた、概ね10年間にわたる長期的な中部圏の国土づくりの指針を示すものです。長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の5県を中部圏域として、今年夏頃の国土交通大臣決定を予定しています。

新まんなかビジョン「概要版」

目次

はじめに

さらなる飛躍に向けて ―これまでの「まんなかビジョンの成果と評価」―

第1章 中部地方を取り巻く情勢・課題

1. 時代の潮流・回避すべき社会問題 … p1
2. 中部地方の特性 … p4
3. 中部地方の責務と役割 … p6
4. 中部地方の課題 … p6

第2章 10～20年後を見据えた具体的な目標

1. 将来像と政策体系 … p9
2. 将来像を実現するための基本的スタンス … p9
3. 新まんなかビジョンが創り出す将来イメージ … p11
 - ① 駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域 … p12
 - ② 南信から三遠を結ぶ地域 … p14
 - ③ 名古屋都市圏一帯を取り巻く地域 … p16
 - ④ 東海と北陸を結ぶ地域 … p18
 - ⑤ 東海と近畿を結ぶ地域 … p20
 - ⑥ 伊勢湾・三河湾流域 … p22
 - ⑦ 富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域 … p24
 - ⑧ 伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域 … p26
 - ⑨ 長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域 … p28

第3章 平成24年度までの重点戦略と目標

1. 中部地方の当面の戦略 … p32
2. 重点戦略と目標 … p34
 - I. ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力のある地域づくり … p34
 - II. 災害に強い安全で安心な地域づくり … p35
 - III. 地域資源を活かし自然と共生する環境先進地域の形成 … p36
 - IV. 魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり … p37
 - V. 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 … p39
3. 様々な地域の主なプロジェクト… p40

○用語解説

○アウトカム指標一覧

中部地方とは、長野、岐阜、静岡、愛知、三重の5県としています。
※前「まんなかビジョン」(2004年3月)では、岐阜、静岡、愛知、三重の4県を
対象に取りまとめていました。

はじめに

「まんなかビジョン」は、50年から100年先の将来を見据えた上で、概ね10年から20年後の中部地方における地域づくりの目標を掲げるものとして、中部地方の国土交通省地方支分部局が中心となり、県・政令指定市と調整しつつ、地元経済界、有識者、地域の皆様やNPOの方々などの意見を聴きながら平成16年3月に関係行政機関や地元経済界の方々とともに策定しました。

中部地方はこれまでに「愛・地球博」の開催、中部国際空港の開港に向けた取り組みをはじめ、「まんなかビジョン」に位置づけた取り組みを進めてきた結果、国土の発展を支える相当の社会資本ストックが形成され、日本のまんなかに位置する地域としての強みを広域的に発揮するための素地が整ってきています。

一方、本格的な人口減少時代の到来と急速な高齢化の進展などに起因する社会経済の停滞が懸念されるどころであり、日本のまんなかに位置する中部地方は、その地理的特性と既存資源を最大限に活かして、これまで以上に日本の経済発展の牽引役を担うことが期待されています。さらに、平成20年秋以降の世界的な金融危機は、我が国経済に甚大な影響を与えており、中部地方の経済活動も停滞を余儀なくされています。こうした状況をいち早く脱出し、新たな発展軌道に乗せていくことも、我が国経済を牽引してきた中部地方に求められる役割です。

このように、中部地方はその強みを発揮して新たな発展の段階を迎えているところであり、わが国を牽引する地域としての新たな地域づくりの目標を明確に示して行動していくことが求められています。そこで、新たな時代に相応しい地域づくりの目標を地域の皆様と共有していくために、平成24年度までの具体的な社会資本整備の取り組みを含めた「新まんなかビジョン」を平成21年7月に策定しました。

この「新まんなかビジョン」では、次の視点到に留意しています。

- 時代背景や新たな課題、依然として解決していない課題への対応。
- 各地域の特性を活かし、魅力と活力あふれる中部地方の実現に向けた取り組み。
- 中部圏のみならず関東・関西圏など他圏域との中間に位置し、交流する地域(県境に拘らない地域)の役割と発展を重視し、相互連携により中部の持続的発展を目指す。
- 「選択と集中」の考え方にに基づき、優先すべき課題に対して重点的な取り組みを展開。
- 地域や産業界・経済界、国民とともに目標を共有し、役割分担と協働によって将来の姿の実現を目指す。

さらなる飛躍に向けて —これまでの「まんなかビジョンの成果と評価」—

これまで中部地方では、2005年の愛・地球博の開催、中部国際空港の開港の2大事業や、東海環状自動車道(東回り)などの社会資本整備をはじめとした様々な地域づくりの取り組みを展開してきました。これらの取り組みの成果と評価を紹介します。

■これまでのまんなかビジョンによる社会資本整備効果の例

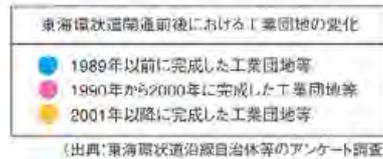
現行のまんなかビジョンの当面取り組むプロジェクトの計画期間である平成15年から平成19年までの間に実施した社会資本整備により、中部地方に様々な効果をもたらしています。

①東海環状自動車道等の開通や名古屋港整備に伴い産業集積や暮らしやすさが向上

2005年に開通した東海環状自動車道や伊勢湾岸道路等により、名古屋都市圏の3分の2の環状道路ネットワークを形成しました。また、名古屋港では世界的な大型コンテナ船が着岸できる水深16mの次世代高規格コンテナターミナル¹⁾も供用しました。

道路ネットワーク完成と合わせ、沿線地域では工業団地の計画が進み、15年前に比べて4倍もの工業団地が開発されました。また、東海環状自動車道の開通を契機に、工業団地内の企業進出が活発となり、高規格道路網の整備による産業立地効果が現れています。

【東海環状道沿線の工業団地が、開通15年前の約4倍に】



【次世代高規格コンテナターミナル完成で物流効率化(名古屋港)】



②水害被害が5分の1に

平成12年東海豪雨による洪水を契機に、緊急かつ重点的な治水対策を実施しました。

これにより再び、同程度の洪水があった場合、浸水面積は約1,000haまで縮小し、想定被害額は整備前の5分の1程度の約1,200億円へと大幅に軽減することが可能となりました。

このように水害に強い地域づくりを着実に進めています。



整備前後の庄内川(名古屋市)

■分野別の5ヶ年評価

これまでのまんなかビジョンでは、施策・事業などの取り組みによる効果をアウトカム評価指標でチェックするとともに、住民意識調査にて満足度と関心度の変化をフォローしてきました。

中部地方の将来像『日本の「まんなか」である地理的優位性を活かし、暮らし・産業が調和した、世界に誇れる中部の創造』にむけ、平成19年度までの当面取り組むべきプロジェクトを推進してきたことにより、特に産業・国際競争力や都市圏の形成、国土軸の強化分野では、モノづくりなど産業の国際競争力の強化、東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成、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につながり、その他、防災、都市再生・国際化、地球環境・自然・観光・景観の各分野が概ね前進し、生活環境・対話型行政の分野では課題が散見されさらなる取り組みが必要です。

こうした中、目標達成に至らなかった項目も含め、今後、中部地方の将来を見据え、中部地方の強みを活かし、弱みを克服する地域づくりの取り組みがより一層、重要です。

総合評価：日本をリードする中部として大きく飛躍

～強みを活かし弱みを克服するさらなる地域づくりの推進へ～

新しいまんなかビジョンでは、こうしたフォローアップ評価等を踏まえて検討・策定することとしました。

※詳しくは「まんなかビジョンフォローアップ報告書(平成15～19年度)/平成21年3月

<http://www.cbr.mlit.go.jp/mannaka/index.html>

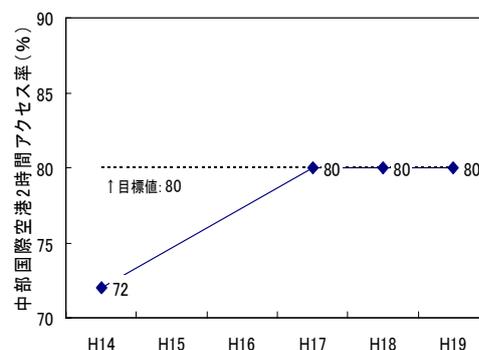
「まんなかビジョン(平成16年3月)」では以下に示す、7つの目指すべき方向と、その中に40の目標を設定し、様々な取り組みを行ってきました。そうした中、平成19年度までの取り組みによるアウトカム指標²⁾と住民意識調査を含めて評価しました。

(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いました。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ました。

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ます。

【中部国際空港の2時間アクセス率】



(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目指して、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いました。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りますが、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

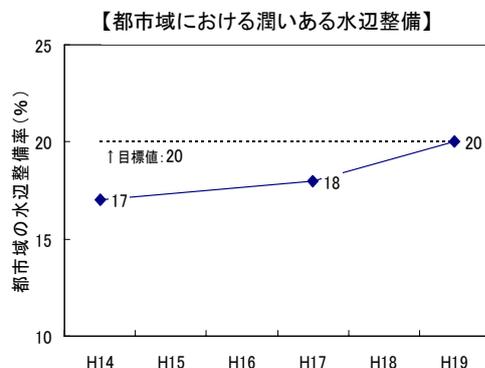
ンの開催件数が167回(H14)から194回(H19)に増加するなど、各拠点都市の魅力は概ね向上しました。

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ます。

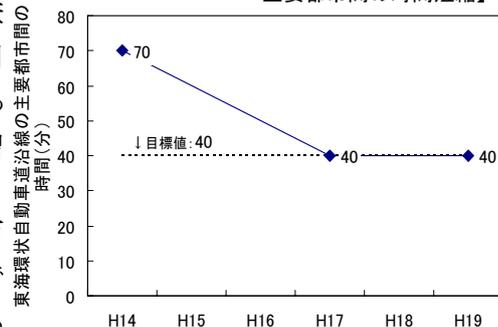
(3) 東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成による新たな交流の拡大

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・充実を行いました。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ました。

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くなっています。



【東海環状自動車道沿線の隣接する主要都市間の時間短縮】



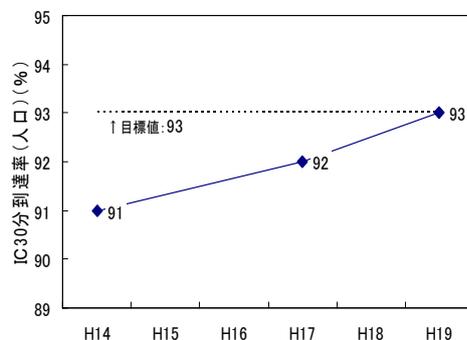
(4) 日本のまんなかである優位性を活かし、

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いました。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ました。

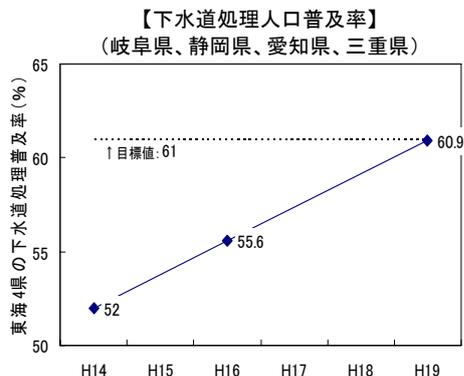
その反面、住民・企業意識調査では、災害時に寸断されない交通網が確保されていると思う人の割合が全体の2割弱に留まるなど、交通網の信頼性に対する利用者の不安は残されたままとなっています。

【高規格幹線道路・地域高規格道路のIC30分到達率】



(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目指し、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てきました。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



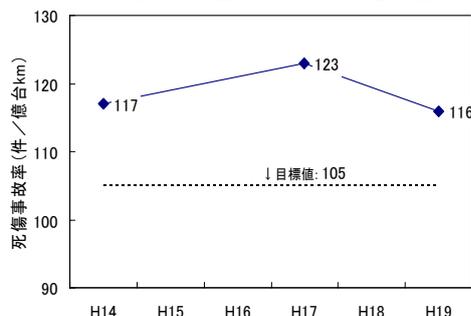
県高山などが選定されているなど、自然環境の保全と地域固有の資源を活かした地域づくり、観光振興は概ね前進しています。

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

(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

全ての人々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³⁾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ました。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、さらなる取り組みが必要です。

【道路交通による死傷事故率】
(岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、名古屋市)

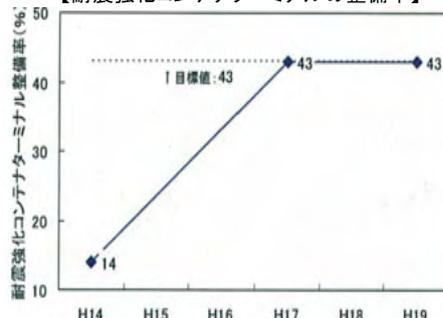


(7) 東海地震、東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくり

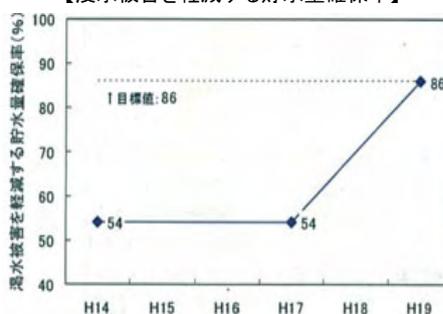
平成12年の東海豪雨災害などに対する治水対策、土砂災害対策や異常湧水への対策、また、東海地震、東南海・南海地震に対する堤防、道路、港湾施設などの耐震強化を行うとともに、洪水や土砂災害などのハザードマップ⁴⁾作成が進められました。その結果、耐震強化コンテナターミナルの整備率が14%(H14)から43%(H19)へ向上し、湧水被害を軽減する貯水量確保率が54%(H14)から86%(H19)へ向上するなど、災害に強い地域づくりが概ね前進しました。

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ます。

【耐震強化コンテナターミナルの整備率】



【洪水被害を軽減する貯水量確保率】



第1章 中部地方を取り巻く情勢・課題

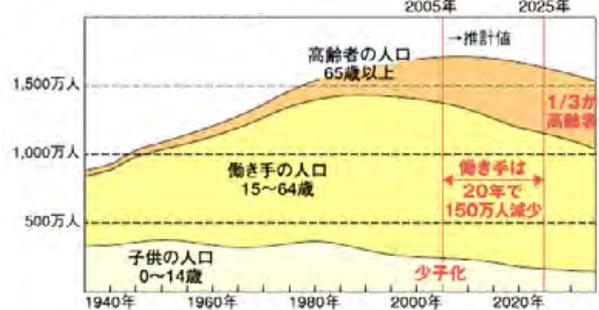
1. 時代の潮流・回避すべき社会問題

(1)時代の潮流

①本格的な人口減少時代の到来

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ます。こうした人口減少により、非都市部に限らず国土全体において産業経済の担い手、地域づくりの担い手が不足するなど深刻な状況に直面しつつあります。

【中部地方の人口割合】



②急速な高齢化の進展

我が国の少子化と人口減少は、高齢化へとつながっています。中部地方では2025年までに高齢者が全人口の3分の1となることを見込まれており、こうしたことが過疎地域の社会活動を低下するばかりか、中部地方の経済力の低下を招くことが懸念されています。

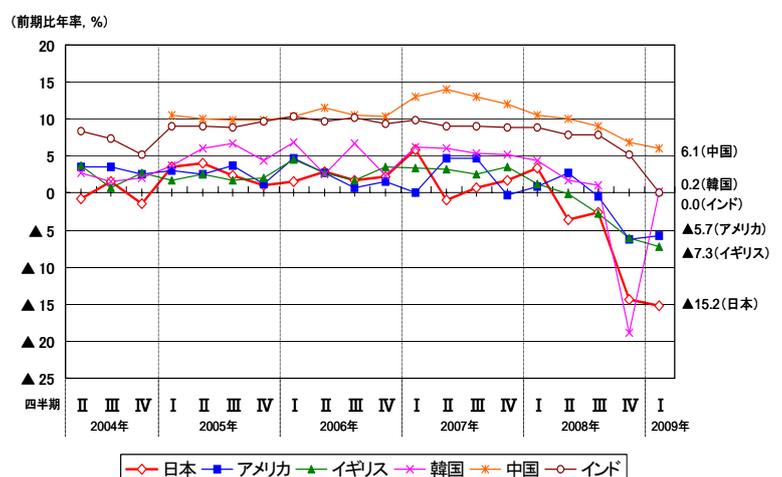
③情報通信技術の飛躍的な発展

情報通信技術の発展で通信速度が高速化するばかりか、インターネット利用端末が、携帯電話等の携帯端末でパソコンに匹敵する手段となっています。こうしたことから、ICT⁵⁾の活用は国民生活において不可欠な状況になってきていることが伺えます。

④グローバル化と世界経済の動勢

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ます。また近年、BRICs⁷⁾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く、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ます。

【日本と諸外国の実質 GDP 成長率の推移】



⑤価値観の多様化

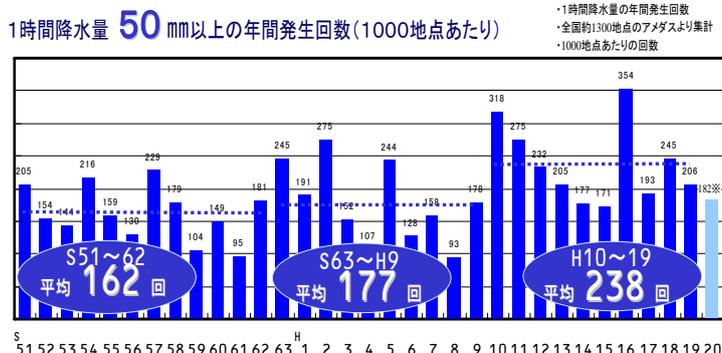
国民の価値観は、物質的な豊かさよりも心の豊かさを求める傾向にあり、2005年の世論調査では約6割の国民が心の豊かさを重視するとしています。また、女性の社会進出が進展し、1997年以降は共働き世帯の方が多くなりました。さらに60歳代の過半数は社会での貢献を希望しているなど、女性、高齢者などが積極的に社会で活躍したいという意向が強まっていることが伺えます。

(2) 回避すべき社会問題

① 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りました。このような集中豪雨の発生回数は、最近 10 年と 30 年前を比較すると約 1.5 倍に増加しています。

そうした中、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)⁸⁾ 第 4 次評価報告によれば、21 世紀末の世界平均地上気温は 1.8~4℃ 上昇し、海面が 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ます。



出典: 気象庁資料より作成

② 自然環境・生活環境の悪化

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ます。

【荒廃した森林の例】

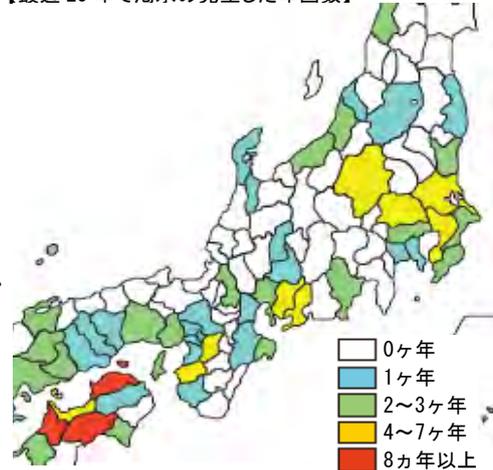


出典: 林野庁

③ 交通機能の麻痺による社会活動の低下

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ます。

【最近 20 年で渇水の発生した年回数】



(注) 1988 年から 2007 年の間で、上水道について減断水のあった年数を図示

出典: 国土交通省(平成 20 年度日本の水資源)資料

④ 水不足・エネルギー危機、食糧危機

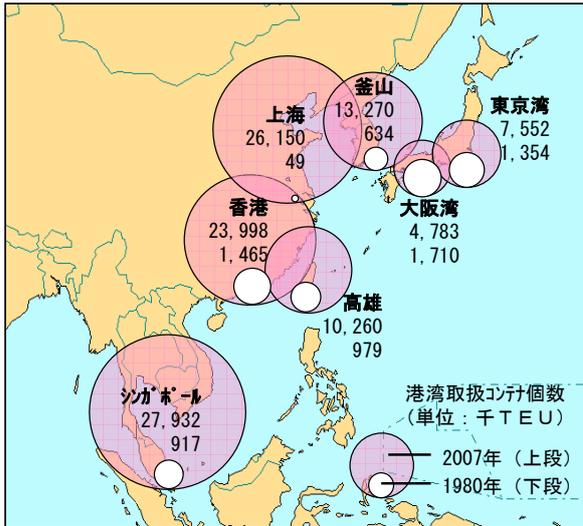
中部地方は最近 20 年間で渇水も多く発生しており、水不足の懸念もあります。また、我が国におけるエネルギー自給率はわずか 4% にしか過ぎません。

さらに、我が国の食糧自給率は 40% であり、アジアやアフリカを中心に人口増大が続けば、食糧危機により多大な影響が生じることが懸念されます。

⑤ 産業競争力の減退の恐れ

東アジア諸国は大規模な空港や港湾等を積極的に推進しており、世界交易の位置づけを高めています。世界の港湾別コンテナ取り扱い個数ランキングをみると、東アジア諸国の港湾が上位を占め、我が国の主要港湾はいずれも順位を下げています。輸出型産業が多い中部地方は、世界の厳しい地域間競争の中で、産業の国際競争力が減退する恐れがあります。

【アジア主要港のコンテナ取扱量】



※東京湾は東京港のみは2007年の数字
大阪湾は2006年の数字

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】 (単位: 千TEU)
1980年

順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オークランド	782
...
12	横浜	722
...
16	釜山	634
...
18	東京	632
...
39	大阪	254
...
46	名古屋	206

順位	港名	取扱量
1(1)	シンガポール	27,932
2(3)	上海	26,150
3(2)	香港	23,998
4(4)	深圳	21,099
5(5)	釜山	13,270
6(7)	ロッテルダム	10,791
7(8)	ドバイ	10,653
8(6)	高雄	10,257
9(9)	ハンブルク	9,900
10(11)	青島	9,462
...
24(23)	東京	4,124
...
28(28)	横浜	3,428
...
35(33)	名古屋	2,896
...
44(38)	神戸	2,473
...
46(44)	大阪	2,310

()内は2006年の順位

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980
CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 2009

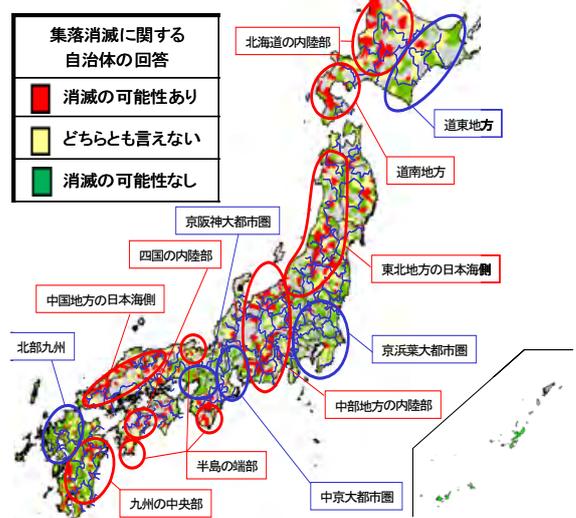
⑥国土マインドの低下がもたらす社会の停滞

人口減少が見込まれる中、将来の担い手となる若い世代を中心に、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ます。

⑦地域コミュニティの衰退、地域間格差の拡大

地域でのつきあいに関する内閣府の調査によると、過半数の人々は地域でのつきあいがないと答えています。このような地域の連帯感の希薄化による地域コミュニティの衰退は、防災をはじめとする地域活動に支障をきたす恐れがあります。また、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ります。さらに、県民一人当たりの所得について、首都圏と地方部では格差が生じています。

【集落消滅の危機感をもつ自治体】



⑧既存ストックの老朽化による本格的な更新時代の到来

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ます。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ます。

出典: 国土交通省(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最終報告)資料

【建設後50年以上の橋梁数(一般道路)】



出典: 国土交通省(国土審議会計画部会(第11回))資料

2. 中部地方の特性

(1) 日本のまんなか

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す。

(2) 卓越した産業集積

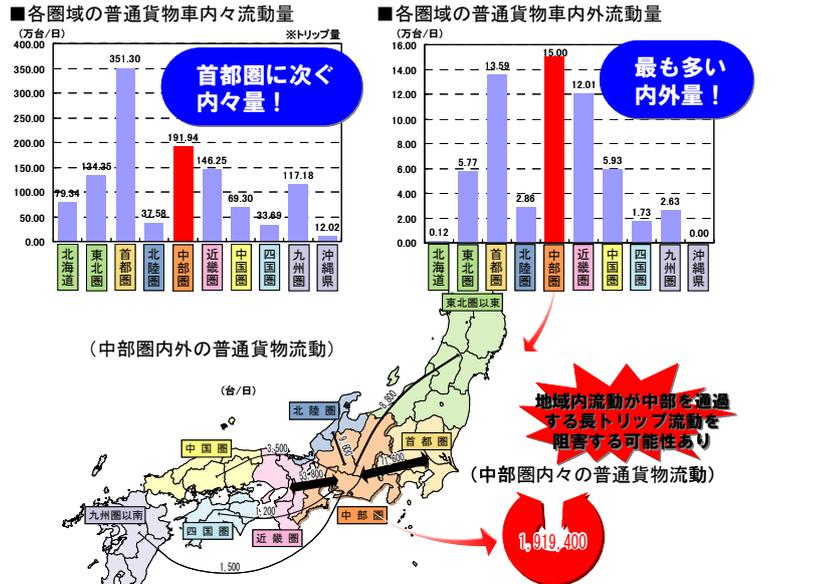
中部地方の製造品出荷額は、91兆円(平成19年)で全国の約27%を占めており、自動車関連や陶器・陶磁器関連産業は全国の5割、楽器関連産業では9割のシェアを占めています。また、リーディング産業の集積地の分布状況を見ても、中部地方には自動車関連産業や航空宇宙産業の集積が顕著で、世界に名だたるトップメーカーが立地しています。

(3) 自然災害に脆弱な地域

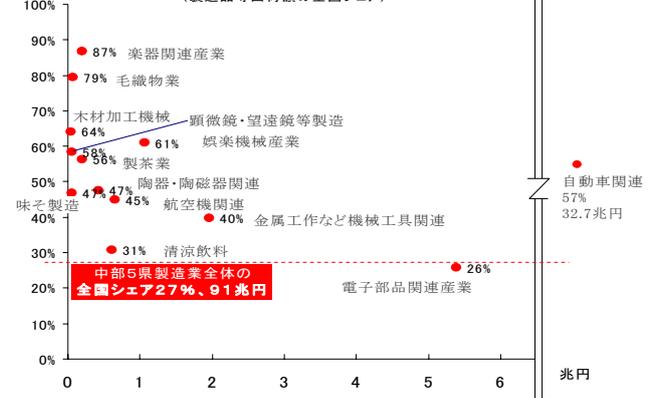
中部地方は、脆弱な地質を含む急峻な山岳、そこに源を発する急流河川、平野部では我が国最大のゼロメートル地帯である濃尾平野も有することから、集中豪雨等による洪水や土砂災害、津波・高潮災害に対しても十分な備えが必要な地域です。一方、湖など天然の水瓶が少なく、渇水が頻発しやすい地域でもあります。さらに、東海地震、東南海・南海地震など、大規模地震の発生も危惧されています。

(4) 豊富な自然や文化・歴史・産業資源

中部地方に広く展開する山岳・山間地域には、多様な植生が分布する森林資源をはじめ多種多様な生物が生息しています。また、富士山をはじめ美しい自然海岸などの景勝地、伊勢神宮や高山などの観光地、産業観光資源が豊富です。さらに、戦国時代には有名な武将がこの地で活躍したことなどから、街道文化や城下町文化が各地に残されるなど、自然や文化・歴史・産業資源など資源が豊富に存在する地域です。



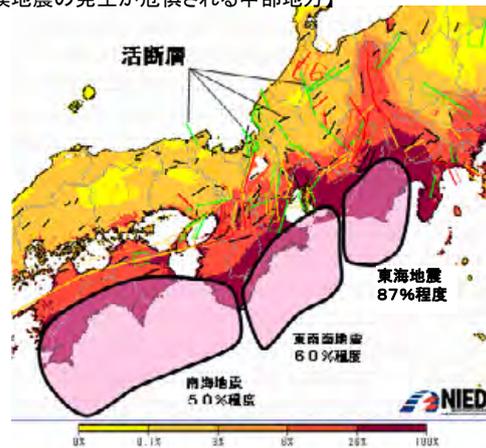
【中部5県の製造品出荷額シェア】
中部5県の製造品全国シェア (製造品等出荷額の全国シェア)



出典:平成17年度道路交通センサス OD集計結果より作成

出典:平成19年工業統計表「産業細分類別統計表」(H21.6.26公表)より作成

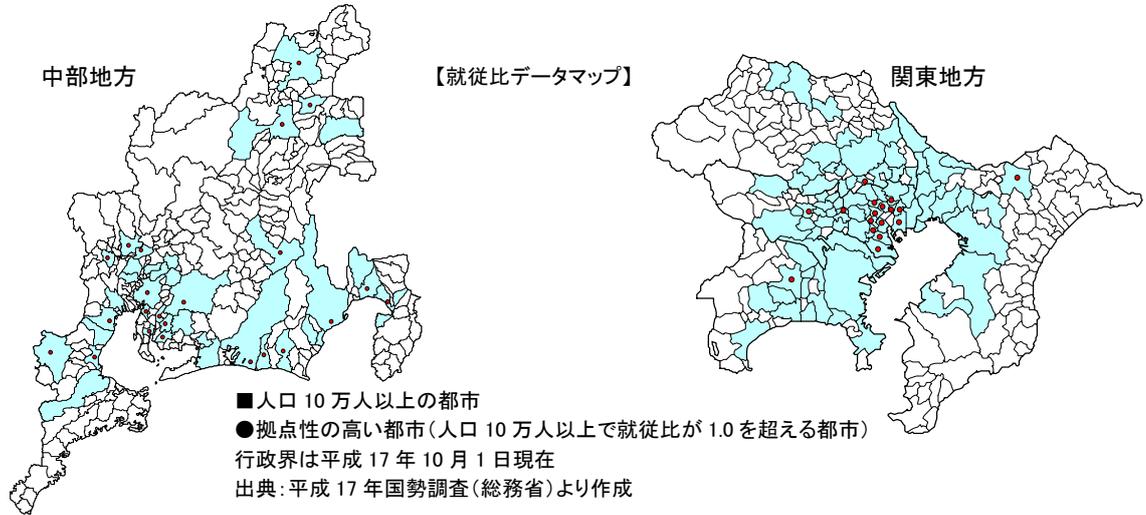
【大規模地震の発生が危惧される中部地方】



出典:(独)防災科学技術研究所 (地震ハザードステーション)より作成

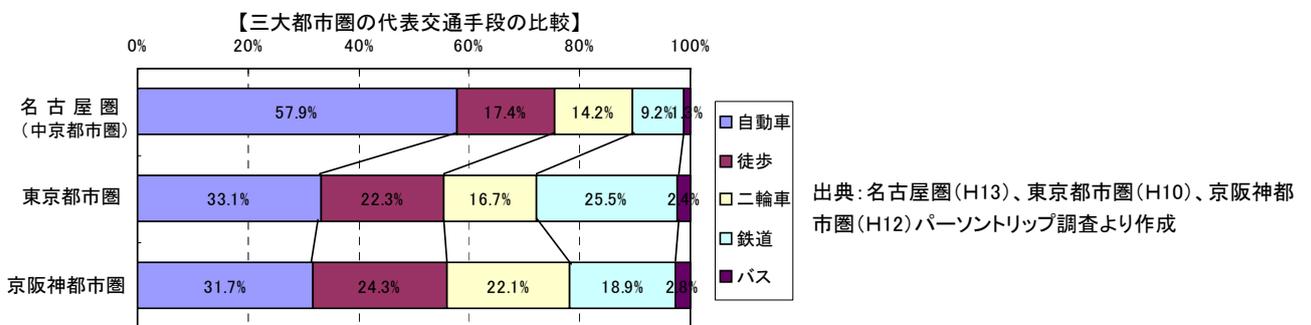
(5) 多極分散型の地域構造

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と、自然資源や農業地域等との共存を可能としています。また、三大都市圏の中で最も職住が近接した地域ともなっています。



(6) 三大都市圏の中で自動車交通への依存度が高い地域

中部地域は、他の大都市圏と比べて鉄道網の整備密度が低く、都市間の交流・連携は道路ネットワークに支えられており、自動車交通への依存が極めて高いことも特徴です。さらに、産業の集積や、日本のまんなかであるが故に交通の要衝であることから、より自動車交通を誘引することとなっています。



(7) 「愛・地球博」の開催

2005年に開催された「愛・地球博」は、「自然の叡智」をテーマに掲げ、環境博覧会としての性格を強く打ち出し、予想を上回る約2,205万人が来場するなど、大成功を収めました。出展した企業などにより、新エネルギープラントや無人で走るバス、さらには人間の仕事を代替するロボットなどが注目を集めました。それらは、環境負荷を抑制し、利便性や効率性を失うことなく産業活動や暮らしを展開する技術やスタイルを、人類が保有しつつあることを世界に提示したとも言えます。

【愛・地球博会場で活躍するIMTS】



出典：財団法人地球産業文化研究所提供

3. 中部地方の責務と役割

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、卓越したもののづくり産業集積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ます。

また、中部の卓越した産業集積と併せ、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ます。

さらに、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ます。

4. 中部地方の課題

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ります。

(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、渇水などが頻発し、かつ大規模地震の発生確率が依然高い状況にあります。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す。

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ります。

【平成 16 年 9 月の宮川出水状況(三重県)】



出典:国土交通省中部地方整備局資料

(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ります。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⁹⁾に取り組むとともに、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す。

【東西大動脈が集中する静岡県静岡市清水区由比】



出典:国土交通省中部地方整備局資料

(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ます。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、各所で慢性的な交通渋滞が発生し交通事故が多発しています。そればかりか温室効果ガスの排出量も増加し、沿道環境に影響を及ぼすこととなっています。

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す。

【赤潮の発生】



出典：国土交通省中部地方整備局資料

(4) 渇水による水不足や、エネルギー危機への対応

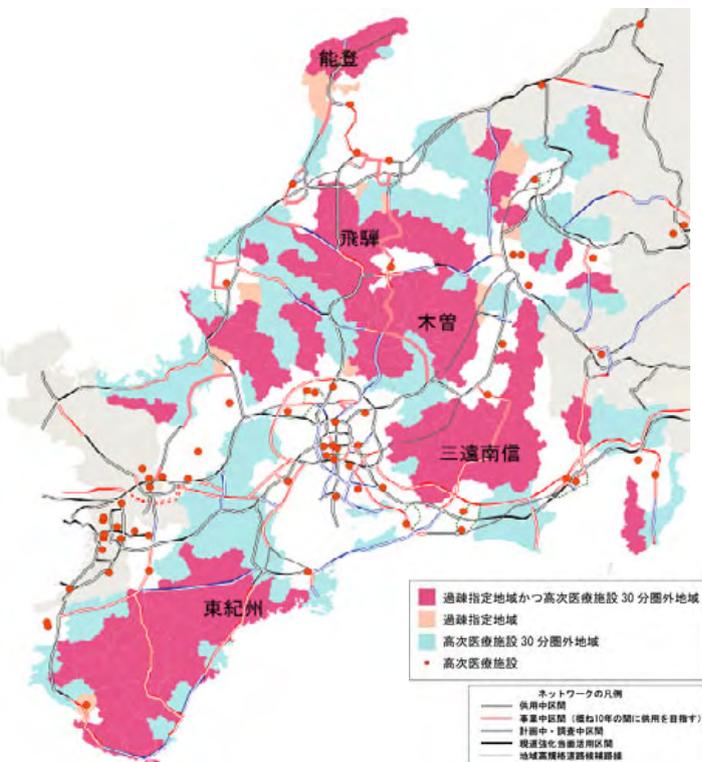
地球温暖化の影響や天然の水瓶が少ない地勢条件等により、渇水の頻発が危惧されます。また、水源地においては、森林整備が十分に行われずに、水源となる森林の荒廃が懸念されることから、今後も水源地の保全とともに渇水対策を展開していくことが重要です。また、世界的にエネルギー需要が増大していく中で、中部地方が安定的にエネルギーを確保できるよう、省エネルギー対策を推進するとともに次世代エネルギーの積極的な導入も重要です。

(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¹⁰⁾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ります。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ます。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ます。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、さら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す。

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さらなる活況化が重要です。

【過疎指定地域及び高次医療 30 分圏マップ】



※高次医療施設は2007.5.1現在。
 ※30分圏は商圏分析ソフトを用いて算出した。
 ※なお、商圏分析ソフトにはH17道路交通センサスのデータが反映されている。
 ※高次医療施設からの30分圏に市町村役場が含まれた市町村を色塗りした。
 ※過疎指定地域は人口減少が激しく、高齢化率の高い地域をさす。

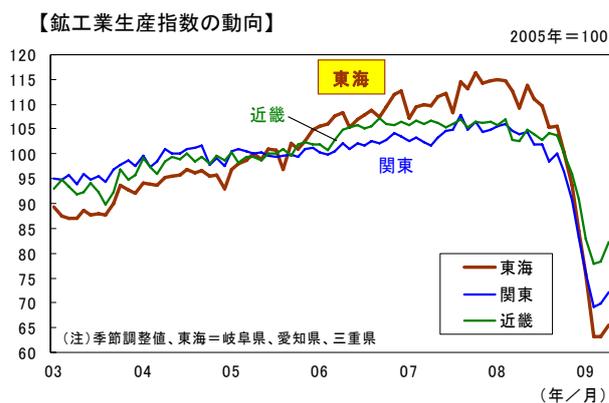
出典：日本救急医学会、
 総務省自治行政局資料より作成

(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¹¹⁾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す。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す。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す。

(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ます。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重要です。



出典: 経済産業省各経済産業局資料より作成

第2章 10～20年後を見据えた具体的な目標

1. 将来像と政策体系

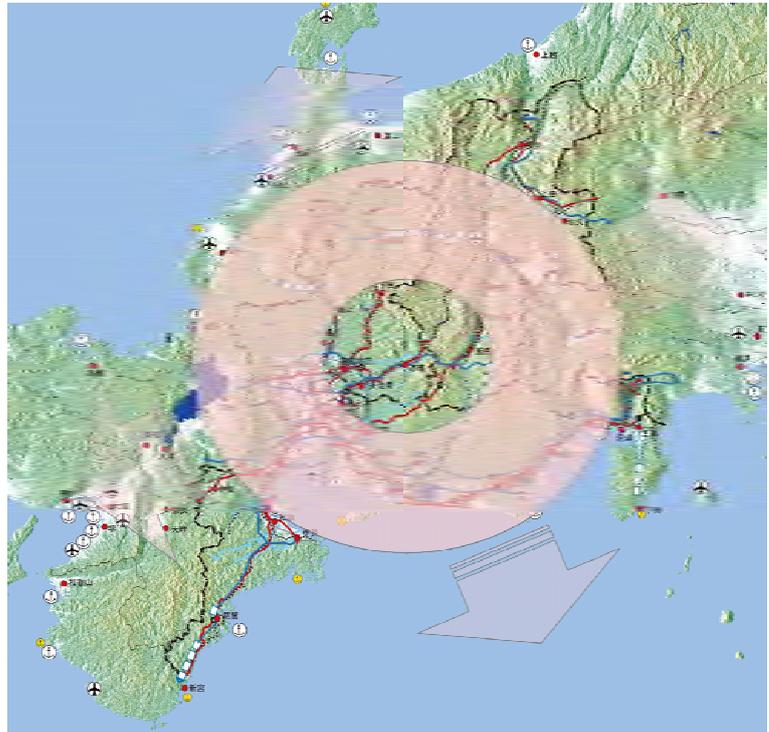
日本のロータリーとしての新たな価値を生み出す個性と魅力ある圏域を形成するため、中部圏広域地方計画で「日本のまんなかから世界のまんなかへ」と飛翔する将来像の実現を目指しています。

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す。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重要です。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實踐できる地域となることが重要です。

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」の形成を目指します。

この将来の姿を実現するには、次ページに示す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します。



2. 将来像を実現するための基本的スタンス

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・技術開発を推進します。

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します。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す。

10～20年後を見据えた政策体系と25の目標

中部地方の将来像の実現には、下記、5つの目指すべき地域づくりの方向を創り上げていくために、具体的な25の目標を設定しています。

目指すべき地域づくりの方向	具体的な目標
<p>【交流・連携】</p> <p>交流が活発な中部 日本のまんなかで、魅力があふれ、賑わいと活気ある中部を形成します</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内外の交流拡大と、地域間格差の是正 更なる都市の魅力向上 産業観光など独自の資源を活かした地域の魅力向上 	<p>まんなかの位置的優位性を活かし、交流・連携が活発な中部を形成するため、更なる都市の魅力向上と、地域間格差の是正</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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、各地域の自立を目指します <p>人口減少下においても、日本が国際的にも産業競争力を高め、人口をリードする中部を形成するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ものづくり産業の更なる発展 優れた技術、人材、知能、産業の集積を可能とする 国内外と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 生産活動に欠かせない水を安定して供給できる地域を目指します。
<p>【産業競争力】</p> <p>活力ある中部 人口減少下でも、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形成します</p> <ul style="list-style-type: none"> ものづくり産業の更なる発展 優れた技術、人材、知能、産業を集積 	<p>人口減少下においても、日本が国際的にも産業競争力を高め、人口をリードする中部を形成するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ものづくり産業の更なる発展 優れた技術、人材、知能、産業の集積を可能とする 国内外と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 生産活動に欠かせない水を安定して供給できる地域を目指します。
<p>【環境・景観】</p> <p>自然と共生する中部 文化・歴史資源を活すとともに、自然と共生する環境先進地域 中部を形成します</p> <ul style="list-style-type: none"> 地球規模の環境問題への対応 地域的な環境問題への対応 自然や歴史・文化的景観の消滅・阻害などへの対応 	<p>美しく豊かな自然や文化・歴史資源を活かし、先進的に環境と共生する中部を形成するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> 地球規模の環境問題（温暖化、資源・エネルギー不足など） 地域的な環境問題（大気、水質などの悪化やゴミ問題など） 自然や歴史・文化的景観の消滅・阻害などに対して 地球温暖化対策や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、自然や生物と共生した地域 魅力ある景観が保全・創出された地域を目指します。
<p>【暮らし】</p> <p>愛着の持てる中部 誰もがどこでも活き活きと快適に暮らせ、愛着を持てる中部を形成します</p> <ul style="list-style-type: none"> 多様化するライフスタイルへの対応 人口減少時代と少子高齢化への対応 	<p>誰もがどこでも活き活きと快適に暮らせ、愛着を持てる中部を形成するため</p> <ul style="list-style-type: none"> 多様化するライフスタイル 人口減少時代と少子高齢化に対して 安全で子育てしやすい地域 快適で安心して暮らせる地域 住んでいる地域に誇りと愛着が持てる地域を目指します。
<p>【安全・安心】</p> <p>災害に強い中部 災害対策により、全ての社会活動の礎となる安全で安心な中部を形成します</p> <ul style="list-style-type: none"> 自然災害（大地震、豪雨・高潮・豪雪、洪水等）の対応 人的災害（大規模事故などの災害）の対応 老朽化するインフラの対応 	<p>①人・モノ・情報の交流を拡大・活発化します</p> <p>②社会基盤整備で都市機能を高度化し、各地域の自立を促します</p> <p>③中山間地や農山漁村の地域力を向上し、各地域の自立を促します</p> <p>④独自の地域資源を活用し、観光など地域の魅力を向上します</p> <p>①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します</p> <p>②国内交通ネットワークを強化し、スムーズな移動を可能にします</p> <p>③陸・海・空が一体となった高度な物流システムを構築します</p> <p>④ものづくりにより不可欠な水の安定確保を図ります</p> <p>①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</p> <p>②大気環境の改善やヒートアイランドの抑制を支援します</p> <p>③生活環境を改善します</p> <p>④ごみの発生抑制と循環型社会の構築を支援します</p> <p>⑤美しい自然環境を保全・創出し、多様な生態系などを維持・再生します</p> <p>⑥健全な水循環系などを構築し、持続可能な環境を創出します</p> <p>⑦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します</p> <p>①子供がのびのびと安全に成長できる社会の実現をめざします</p> <p>②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</p> <p>③快適で安全に暮らせる生活圏の実現をめざします</p> <p>④安全で住みやすい居住環境の実現をめざします</p> <p>⑤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</p> <p>①洪水・土砂災害・高潮、雪害などや渾水に強い地域を構築します</p> <p>②大規模地震にも強い地域を構築します</p> <p>③様々な災害でも寸断されることのない交通体系等を構築します</p> <p>④災害・事故に係る情報提供や災害対応体制を強化します</p> <p>⑤既存の社会資本ストック機能を持続させます</p>

3. 新まんなかビジョンが創り出す将来イメージ

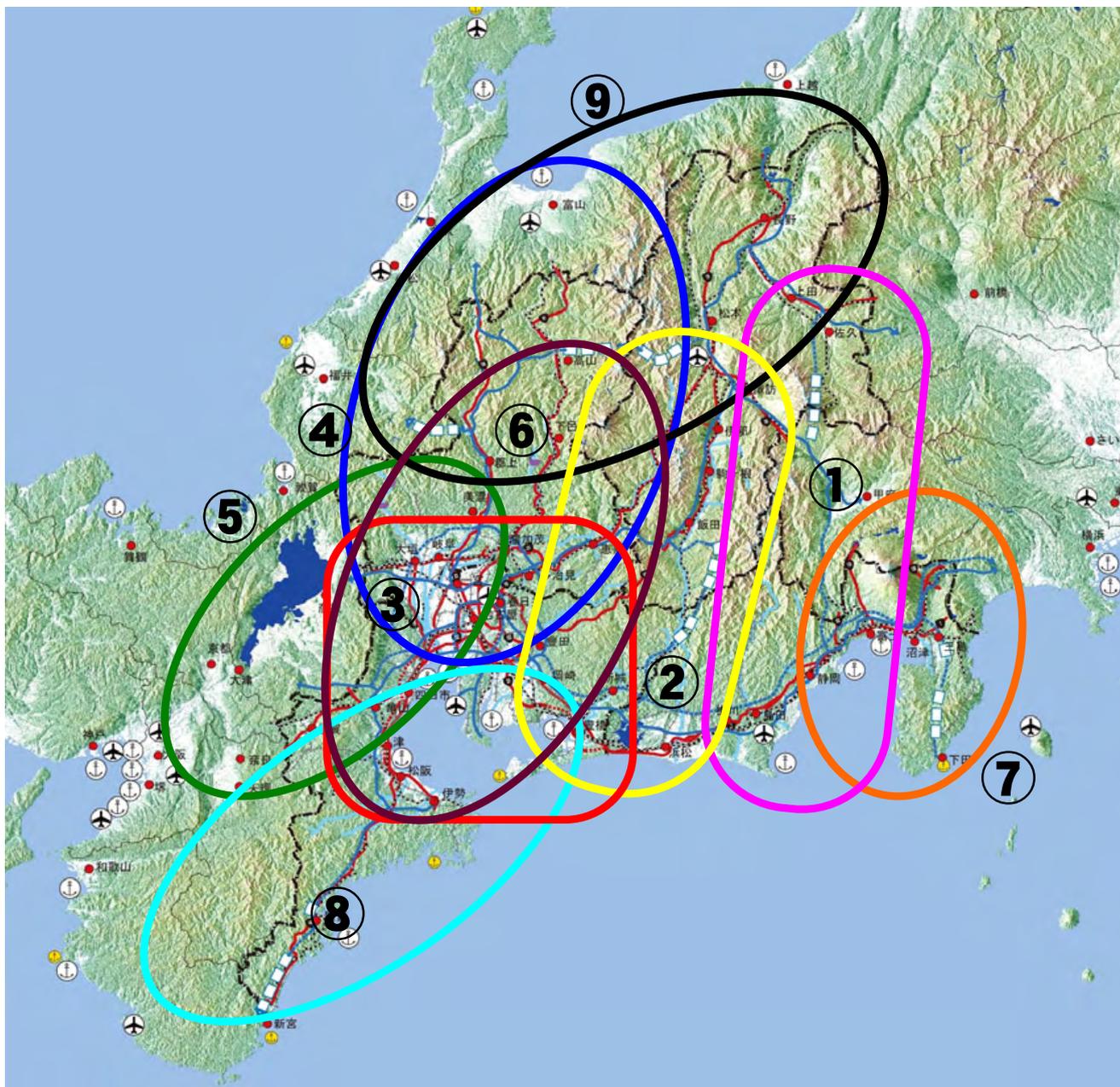
中部地方の将来像の実現には、日本の「まんなか」である優位性を活かし、かつ、最先端な技術と人知、産業の集積地である中部地方の特性を最大限に発揮していくことが重要です。

そのためには、我が国の東西方向、南北方向の連携、また、BRICs 及び東アジア諸国や欧米諸国との連携、さらには、首都圏や近畿圏、北陸圏と中部圏を結ぶ様々な地域の役割と発展を重視し、県境を越え、山から海までを繋ぐ河川流域や古(いにしえ)から街道で繋がる9つの地域の連携による「融合」で、中部地方の将来像の実現に向けた持続的発展を目指していきます。

中部地方の各地域

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①  駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域 | ⑥  伊勢湾・三河湾流域 |
| ②  南信から三遠を結ぶ地域 | ⑦  富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域 |
| ③  名古屋都市圏一帯を取り巻く地域 | ⑧  伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域 |
| ④  東海と北陸を結ぶ地域 | ⑨  長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域 |
| ⑤  東海と近畿を結ぶ地域 | |

以下に、中部地方の各地域における、中部地方の「新まんなかビジョンが創り出す将来イメージ」を紹介します。



①駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域の将来イメージ

■地域の概要

- ・長野県境に源を發し、山梨県を上流域に持つ富士川の他、興津川、安倍川、大井川などの流域。
- ・古くは、静岡県中部(駿河)から甲州へ塩などの物資を運ぶ富士川街道で結ばれた地域であり、また、佐久甲州街道で信州佐久を結ぶ地域一帯。日本を横断する地域。

【地域の課題への対応—強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

日本の経済活動を支える大動脈が通り静岡県中部から甲州地方を経て長野県東部を結ぶ地域は、30年以内に87%の確率で発生が危惧される東海地震の震源域に近接しているばかりか、南アルプスの山々から一気に流れる河川の氾濫、海岸浸食による高潮被害の発生等の自然災害が懸念される地域です。

そうした中、脆弱な地質である由比地区には交通網が集中しており、地すべり対策等で災害による交通の寸断を防止するほか、高速道路や鉄道など交通網の耐震化や代替補完機能の確保が急務となっています。また、治水対策などによる災害を克服する対策をはじめ、災害時でも経済活動を停滞させない港湾・空港機能の強化、迅速な避難計画や業務継続計画などのハード・ソフトによる総合的な防災対策が急務です。

当地域ではこうした安全安心基盤を整えつつ、2009年6月に新たな空のゲートウェイとして開港した富士山静岡空港を最大限活かし、名古屋都市圏や首都圏、東アジア等との交流の拡大・活性化が重要です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

高速道路や幹線道路の代替補完機能の確保と港湾・空港機能の強化、津波や高潮災害、豪雨等による浸水対策の強化により、より一層、災害に強い安全・安心基盤を整えた地域を目指します。

また、交通網の被災による日本経済の停滞を抑制するとともに産業・経済の発展を支え、かつ、駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ南北連携軸を強化する交通ネットワークの形成により、全方向的に交流・連携が活発な地域を目指します。

さらに富士山静岡空港開港を契機に、東アジアをはじめ国内外との交流を一層活発化させ、当地域の様々な産業や観光・文化など魅力あふれる地域を目指します。

こうした駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域の目指すべき将来イメージを実現することで、ひいては持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、富士山静岡空港や清水港などの国際ゲートウェイや東西大動脈である東名高速道路や中央自動車道などと、当地域内の拠点都市や周辺地域を結ぶ中部横断自動車道(長坂～八千穂)等の高速交通ネットワーク計画等について、中部地方の将来展望と、他圏域も含めた広域的な観点からさらなる検討を重ねていきます。また、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や土砂災害対策、津波・高潮対策等について、さらなる検討を重ねていきます。

さらに、国際ゲートウェイである富士山静岡空港や清水港・御前崎港の将来的な需要動向を踏まえ、国際的な人流・物流拠点の機能強化に資するサービスの高度化や効率化について検討を重ねていきます。

【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、津波・高潮や土砂災害に対する安全度や外貨貨物の増加量や観光客の増加率など国内外の物流・人流の変化といったアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

②南信から三遠を結ぶ地域の将来イメージ

■地域の概要

- ・諏訪湖から遠州灘に注ぐ天竜川の他、豊川の流域一帯。
- ・古くは、静岡県西部(遠州)や愛知県三河から信州(塩尻)への「塩の道」(伊那街道・秋葉街道)で結ばれた地域。

【地域の課題への対応―強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

天竜川の舟運や「塩の道」による交流が盛んであった南信から三遠を結ぶ長野県南部、静岡県西部、愛知県東部の地域の内、沿岸部は東西の大動脈が通り自動車産業をはじめとする産業が集積する活発な経済活動が営まれている地域です。

一方、天竜川上流や中山間地では中央構造線がはしる脆弱な地形に加え、森林整備が十分に行われずに水源地である森林の荒廃が懸念されるとともに、土砂堆積によるダム機能の低下や、河川の正常な流砂機能が確保されないことによる海岸の浸食が深刻化している地域です。

そうした中、水源地から河口・海岸までの土砂移動の連続性を確保する天竜川水系の総合的な土砂管理の取組と遠州灘海岸の浸食対策が急務となっています。

さらに中山間地と都市部の交流を活発化するため通行不能区間を解消し、上流から下流までの流域圏が一体となる交通ネットワークの形成が重要です。また、三河港や御前崎港などの港湾や富士山静岡空港を結ぶことにより、南信から三遠を結ぶ当地域と名古屋都市圏をはじめとする国内外との連携強化が重要です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

健全な水循環系の構築と総合的な土砂管理の取り組み、多様な生態系等の保全や日本古来の海浜を再生することで、環境にやさしく災害に強い地域を目指します。

また、東名高速道路などの太平洋沿岸の交流軸と中央自動車道などの内陸部の交流軸を結ぶ代替補完機能を兼ね備えた交通ネットワークを形成し、かつては「塩の道」による往来が盛んであった地域の人やモノの活発な交流を目指します。

南信から三遠を結ぶ地域の都市部と中山間地域とが相互に補完・連携し合うとともに、環伊勢湾地域の各拠点都市の連携強化により地域の魅力と成長力を高めるモデル圏域を目指します。

こうした南信から三遠を結ぶ地域の将来イメージを実現することで、ひいては活力あふれ環境先進性に優れ、持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、健全な水・物質等の自然資源の循環を図るため、天竜川流域と海岸を含めた上下流一環の総合土砂管理等や海岸浸食対策についてさらなる検討を重ねていきます。

また、東西大動脈である東名高速道路や中央自動車道などと、当地域内の拠点都市や周辺地域を結ぶ三遠南信自動車道等をはじめ、富士山静岡空港や三河港などの国際ゲートウェイを結ぶ高速交通ネットワーク計画等について、中部地方はもとより広域的な観点からさらなる検討を重ねていきます。

また、国内最大の自動車産業が集積する地域に位置する三河港について、将来的な需要動向を踏まえ物流拠点の機能強化について検討を重ねていきます。

さらに、我が国を縦横断する交流軸が交わるロータリーの一翼を担う地域として、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ります。

【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

南信から三遠を結ぶ地域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、森林の保全や水辺の再生の割合、上下流の交流人口や土砂の流れが改善された地域といったアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

【主なプロジェクト】

②南信から三遠を結ぶ地域

当該地域俯瞰図

河川激甚災害対策
特別緊急事業(天竜川)
安

伊那木曾連絡道路
(一般国道 361 号姥神峠道路
(延伸))
産交

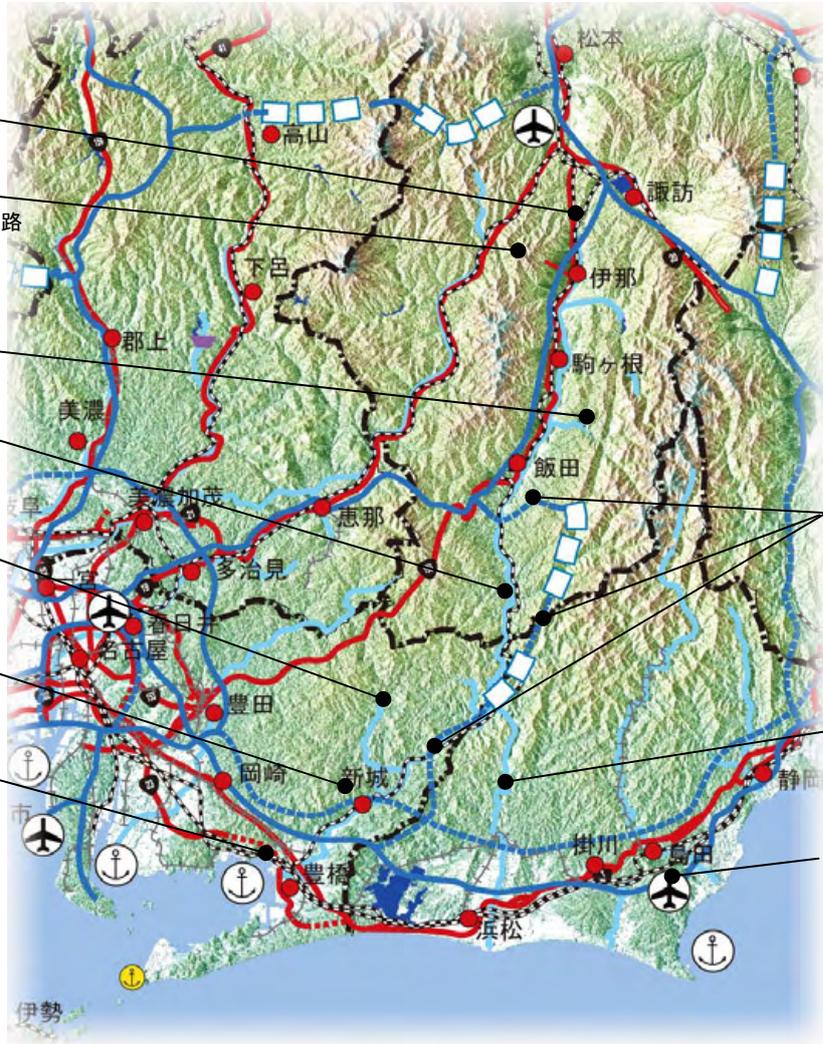
小洪ダム堰堤改良事業
環

天竜川ダム再編事業
産環

設楽ダム建設事業
産安

第二東海自動車道
(新東名高速道路)
(海老名南～豊田東)
産安交

多目的国際ターミナル
整備事業
(三河港神野地区、
三河港蒲郡地区)
産



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)
産交

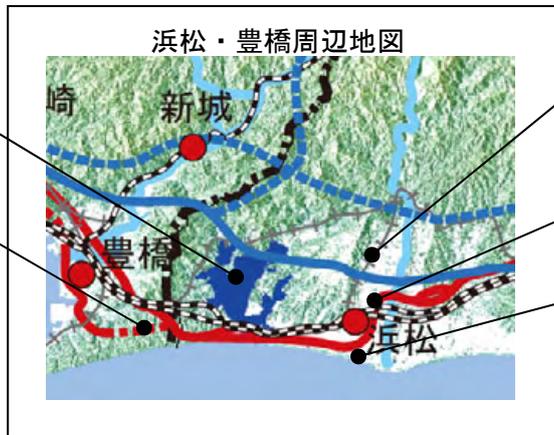
天竜川水系の治水対策
天竜川水系河川改修事業等
安

富士山静岡空港
産交

浜松・豊橋周辺地図

地域観光拠点を中心とした観光
圏の整備・推進(浜名湖地域)
交

豊橋浜松道路
(一般国道 23 号豊橋バイパス、
豊橋東バイパス)
産交



連続立体交差事業
(遠州鉄道鉄道線
助信駅～上島駅)
安交暮

南浅田土地区画整理事業
安暮

海岸事業
侵食対策事業(浜松篠原海岸)等
安環

凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

③名古屋都市圏一帯を取り巻く地域の将来イメージ

■地域の概要

・名古屋を中心とする東海三県にわたる経済圏域（愛知、岐阜南部、三重北中部）

【地域の課題への対応－強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

日本の東西大動脈と、太平洋沿岸と日本海沿岸を結ぶ南北軸が交わる愛知・岐阜・三重の名古屋都市圏一帯を取り巻く当地域は、ものづくり産業が集積し、取扱貨物量及び貿易額で日本一（平成20年）である名古屋港をはじめとする国際港湾や中部国際空港を有する地域です。

しかし、我が国最大のゼロメートル地帯であるとともに東海地震、東南海地震の発生が危惧され、大規模な自然災害による生命や財産の危機、人流・物流の寸断、経済活動の停滞が懸念される地域です。

このため津波・高潮・洪水対策や河川堤防・護岸等の耐震強化などの災害を克服するための対策、および平成6年のような異常渇水時における水の安定確保が急務です。

さらに大規模災害に備え、交通網の強化や代替補完機能の確保、災害発生後の迅速な救援・復旧活動を可能にする体制強化や復旧の長期化防止への対応が急務です。

また、急速に進む橋梁等の社会資本ストックの老朽化に対応するため、適切な維持管理も重要な課題です。日本のものづくりの中心である名古屋都市圏一帯を取り巻く地域の安全安心基盤を整えるとともに、国際的な産業競争力の強化と東アジアをはじめとする世界各国との連携強化や信頼確保が重要です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

都市圏環状道路整備などによる交通網の代替補完機能の確保と津波や高潮災害、豪雨等による浸水対策を強化するとともに、生活と産業に欠かすことのできない水を安定的に確保することで、災害に強い安全・安心基盤を整えた地域を目指します。

また、国際港湾・空港機能の強化と交通網の連携・連結強化により当地域の交流圏域を拡大し、企業進出や宅地開発、新たな産業が創出されるなど一層国際的に強いものづくり産業が発展した地域を目指すと同時に、名古屋都市圏一帯を取り巻く地域の様々な産業や観光・文化など魅力あふれる地域を目指します。

こうした当地域の目指すべき将来イメージを実現することで、ひいては持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、海の国際ゲートウェイである名古屋港・四日市港においては、長期的視野に立った需要動向を踏まえ、日本のロータリーに位置する国際拠点港湾として、より一層の効率化・高規格化の検討を重ね、伊勢湾スーパー中枢港湾の充実・深化による国際競争力の強化を目指します。

同様に、空の国際ゲートウェイを担う空港機能の充実・強化を図るため、中部国際空港においては、需要動向を踏まえ、戦略的構想に基づき国と地域が連携して必要な整備を図りつつ完全24時間化の実現を目指します。

そうした中、これら港湾・空港の需要拡大に対応し、港湾・空港と名古屋圏を結ぶ西知多道路や名浜道路をはじめ環伊勢湾地域の各拠点都市との代替補完機能を兼ね備えた高速交通アクセス計画等や当地域内の拠点都市と周辺地域を結ぶ名岐道路、衣浦豊田道路等の広域交通機能の強化に資する高速交通ネットワーク計画等について、中部地方の将来展望と、圏外も含めた広域的な観点からさらなる検討を重ねていきます。

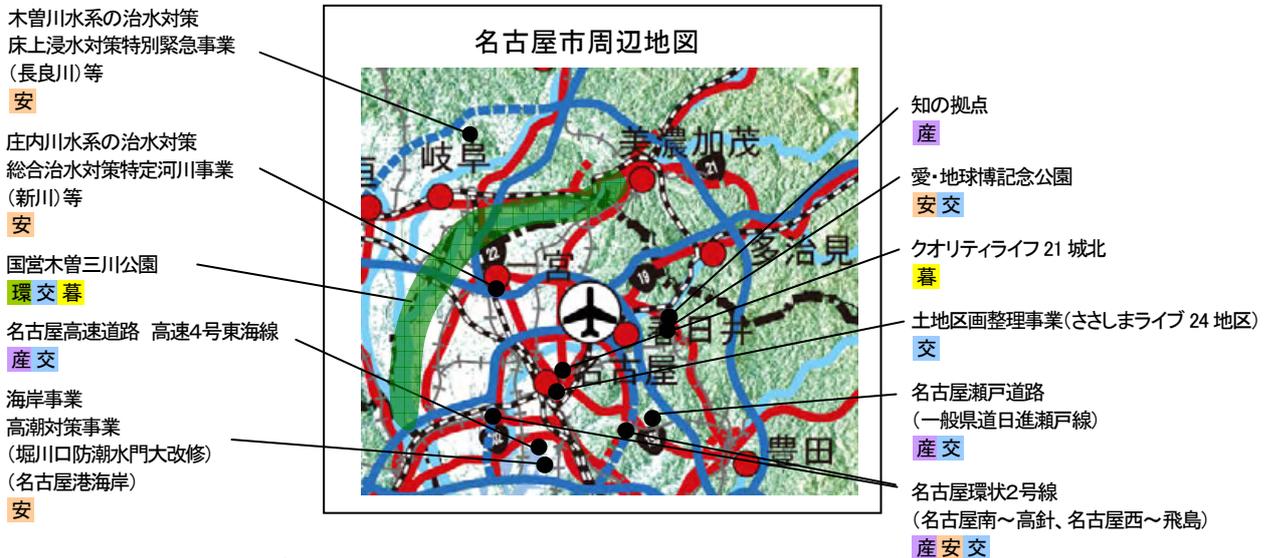
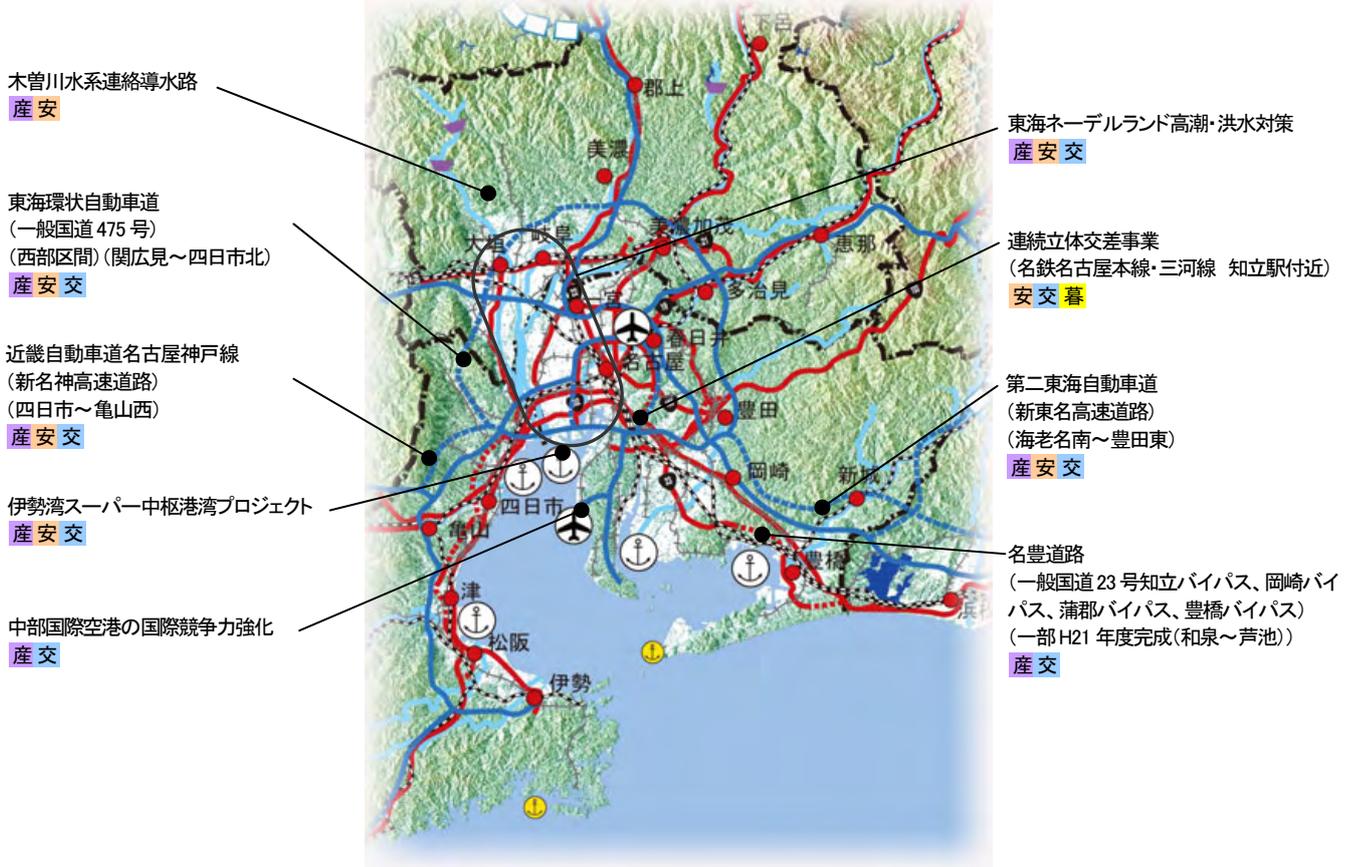
また、我が国最大のゼロメートル地帯であり洪水・津波・高潮などの自然災害から、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や津波・高潮対策等についてもさらなる検討を重ねていきます。

さらに、我が国を縦横断する交流軸が交わるロータリーの一翼を担う地域として、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ります。

【主なプロジェクト】

③名古屋都市圏一帯を取り巻く地域

当該地域俯瞰図



【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

名古屋都市圏一帯を取り巻く地域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、規格の高い道路の利用割合や都市圏二環状道路の整備率、洪水の氾濫に対する安全度、外貨貨物や観光客の増加率など国内外の物流・人流の変化といったアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

④東海と北陸を結ぶ地域の将来イメージ

■地域の概要

- ・岐阜県高山市に源を発し、太平洋に注ぐ河川(飛騨川～木曾川、長良川)と日本海に注ぐ河川(神通川、庄川)の流域一帯。
- ・2008年7月に太平洋沿岸と日本海沿岸とを直結する東海北陸自動車道が全通し、新たな交流が育まれる地域。

【地域の課題への対応ー強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

自動車等のものづくり産業の集積地と、豊かな自然景観や歴史文化遺産を併せ持つ岐阜県や愛知県西部は、2008年7月の東海北陸自動車道全通により北陸地域と直結され、環日本海経済圏との連携強化による人・モノ・情報の新たな交流と産業等の創出が可能となった地域です。

一方、急峻な山岳地帯を有する当地域は、水源地である森林の荒廃が懸念されるとともに、洪水や土砂災害と、降雪等による交通障害が発生するなど様々な自然災害が危惧される地域です。

そうした中、東アジアの経済発展を見据えた国際的な産業競争力の向上と観光交流の拡大には、東海と北陸を結ぶ南北交流軸を強化し、中部国際空港や伊勢湾スーパー中枢港湾へも繋がる環状道路などのアクセス強化が重要です。

また、交通の代替補完機能の確保とともに、発生が危惧される洪水や土砂災害、雪害等の対策も急務です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

当地域と北陸圏をはじめとする環日本海経済圏や港湾・空港を結ぶ多様なネットワークの形成により交流圏域を拡大することで、産業立地等の一層の促進とともに、交流が活発で活力あふれる地域を目指します。

また、地域内の安全安心の基盤を整えることと相まって、揖斐川上流域等の水源地を保全し、上下流の交流の場を創出します。

また、白川郷などの歴史文化遺産と豊かな自然景観を活かした多様な観光ルートを提供することで地場産業や観光産業の活性化を目指します。

こうした東海と北陸を結ぶ当地域の目指すべき将来イメージを実現することで、様々な地域の魅力が向上し、ひいては持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、中部国際空港や名古屋港・四日市港などの需要拡大に対応し、港湾・空港と当地域の各拠点都市とを結ぶ一宮西港道路等をはじめとする代替補完機能を兼ね備えた高速交通アクセス計画等とともに、当地域内の拠点都市と周辺地域や長野・福井・石川・富山を結ぶ中部縦貫自動車道(丹生川～平湯、中ノ湯～波田)や富山高山連絡道路等の広域交通機能の強化に資する高速交通ネットワーク計画等について、中部地方の将来展望と、圏外も含めた広域的な観点からさらなる検討を重ねていきます。

また、洪水・土砂災害・火山災害などの自然災害から、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や土砂災害対策等についてもさらなる検討を重ねていきます。

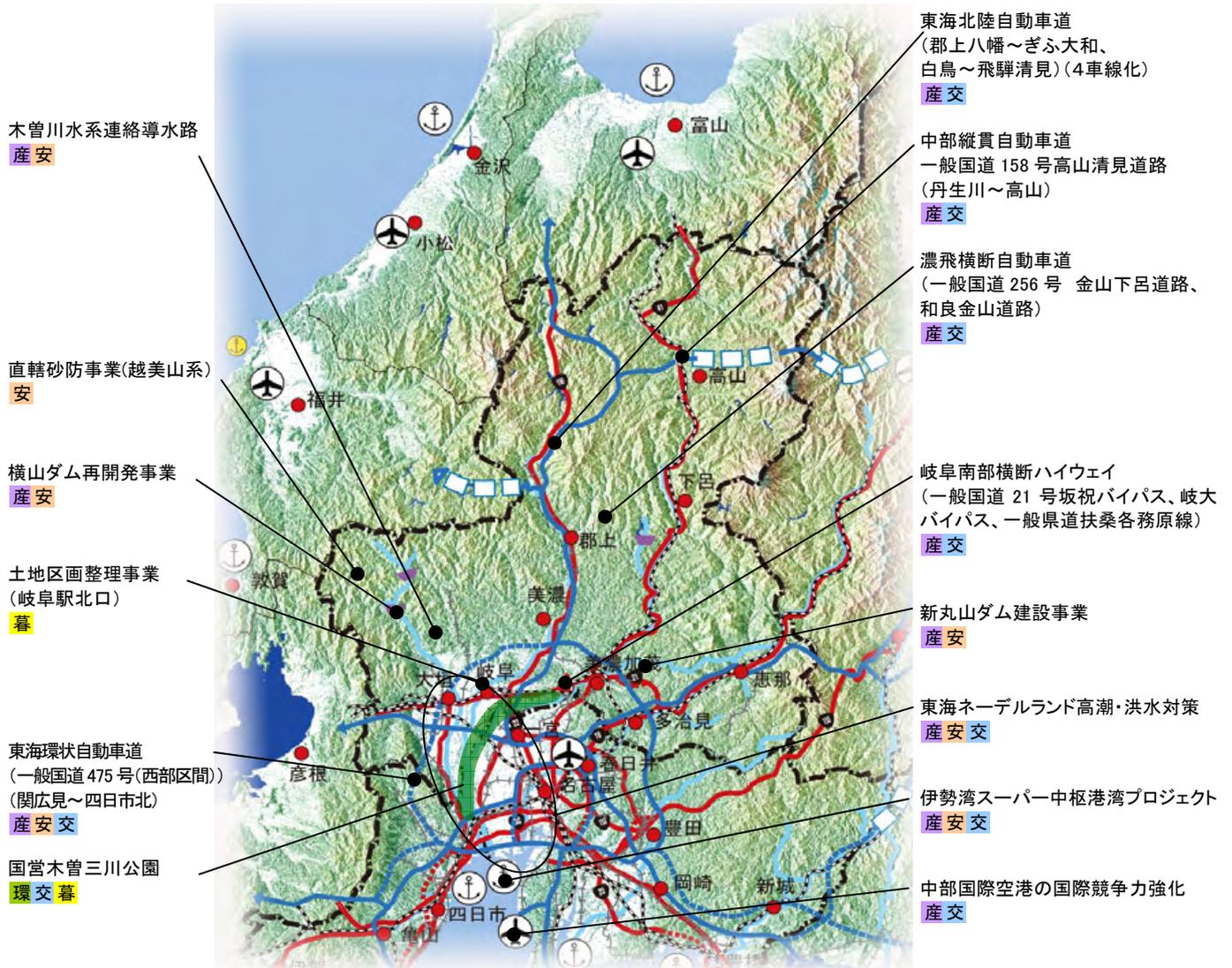
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

東海と北陸を結ぶ地域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、洪水の氾濫や土砂災害に対する安全度、景観保全された地域や、観光客や交流人口の増加といったアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

【主なプロジェクト】

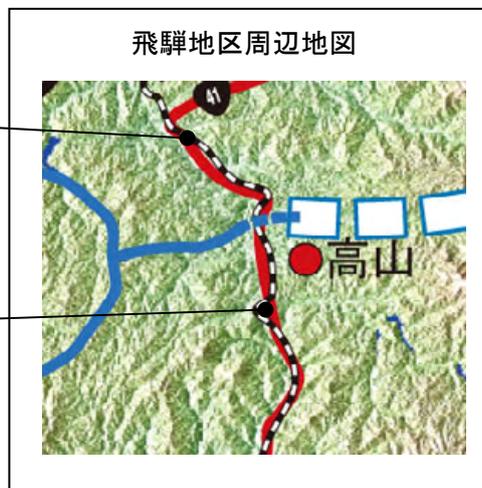
④東海と北陸を結ぶ地域

当該地域俯瞰図



飛騨地区周辺地図

- 街なみ環境整備事業(古川地区)
暮
- 高山下呂道路(一般国道41号石浦バイパス)
産交



凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

⑤東海と近畿を結ぶ地域の将来イメージ

■地域の概要

- ・古くは、近畿(朝廷のあった畿内)と東海地方(伊勢や尾張、美濃など)が七道駅路で結ばれ、その後、鎌倉街道、徳川家康の五街道(東海道)へと変遷する東西の大動脈で結ばれた地域。
- ・2008年2月には、新名神高速道路が一部開通し、新たな交流が育まれる地域。

【地域の課題への対応—強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

IT産業や自動車産業が多く集積する三重県北中部や岐阜県西部は、滋賀県方面から四日市港への物流も増加傾向にあり、2008年2月の新名神高速道路開通で、より一層、近畿圏との連携が強化された地域です。

そうした中、新名神高速道路などの東西軸に比べ、南北を結ぶ広域ネットワークが脆弱であることから、地域内の主要な幹線道路は慢性的な渋滞が発生しているとともに、沿岸部では高潮等の災害による交通障害も懸念されることから、南北交流軸の強化と代替補完機能の確保が重要です。

また、産業等の活力向上に資する伊勢湾スーパー中枢港湾である四日市港等の機能拡充とともに、港湾や中部国際空港へのアクセス強化が重要です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

広域幹線ネットワーク等の形成による代替補完機能の確保と南北交流軸の強化により交流圏域を拡大することで、産業立地等の促進や新たな産業の創出とともに、名古屋都市圏や近畿圏をはじめ国内外との交流が活発な地域を目指します。人・モノ・情報の交流・連携により、当地域の様々な観光や文化など魅力あふれる地域を目指します。また、津波・高潮対策等により、災害に強い安全・安心基盤を整えた地域を目指します。

こうした東海と近畿を結ぶ地域の目指すべき将来イメージを実現することで、ひいては持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、四日市港や名古屋港について、長期的視野に立った需要動向を踏まえ、日本のロータリーに位置する国際拠点港湾として、より一層の効率化・高規格化の検討を重ね、伊勢湾スーパー中枢港湾の充実・深化による国際競争力の強化を目指します。

そうした中、港湾・空港と当地域を結ぶ代替補完機能を兼ね備えた高速交通アクセス計画等と、当地域内の拠点都市や周辺地域、近畿圏を結ぶ鈴鹿亀山道路や名神名阪連絡道路等の広域交通機能の強化に資する高速交通ネットワーク計画等について、中部地方の将来展望と、圏外も含めた広域的な観点からさらなる検討を重ねていきます。

また、洪水・津波・高潮や土砂災害などの自然災害から、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や津波・高潮対策等についてもさらなる検討を重ねていきます。

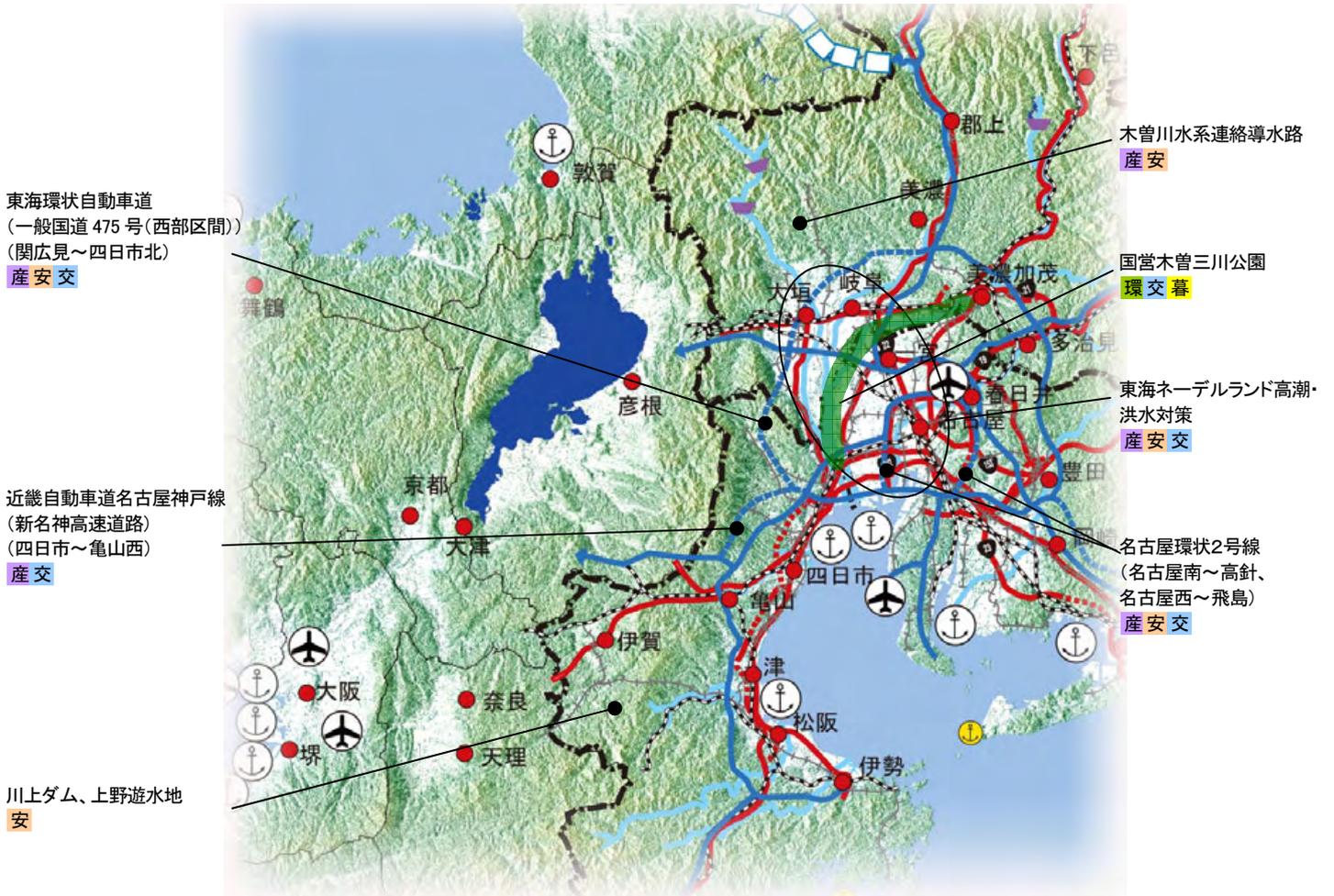
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

東海と近畿を結ぶ地域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、規格の高い道路の利用割合や都市圏二環状道路の整備率と併せ外貨貨物の増加率や、洪水の氾濫や高潮災害に対する安全度といったアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

【主なプロジェクト】

⑤東海と近畿を結ぶ地域

当該地域俯瞰図



四日市周辺地域図



凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

⑥伊勢湾・三河湾流域の将来イメージ

■地域の概要

・伊勢湾・三河湾に注ぐ流域圏、伊勢湾・三河湾沿岸地域。

【地域の課題への対応—強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

長野・岐阜・愛知・三重の4県にわたる伊勢湾・三河湾流域は、18,100k m²の広大な流域面積の約6割を山林が占めており、湾域には美しい自然景観と水辺環境を有する地域です。

一方、伊勢湾・三河湾は、流域に暮らす1,100万人の生活排水や工業排水が流れ込むとともに、外海との海水交換が少ない閉鎖性海域です。

湾域では、干潟、浅場、藻場、自然海岸が減少し、赤潮や苦潮が発生するなど、自然環境に大きな課題を抱える地域となっています。

そうしたことから、豊富で多様な生物を生み出し、人々が親しみやすい本来の海の姿を取り戻すとともに、河川や山々が本来持っていた原風景と美しい景観を取り戻すため、人と森・川・海の一帯的な交流・連携による、健全で活力ある伊勢湾・三河湾を再生していくことが重要です。

そこで山間部では、森林の計画的な間伐等による水源地の保全と、中下流域では下水道整備や自然の浄化機能を活かした水質浄化対策とともに、水循環や土砂の連続性の確保、沿岸部の浅場・藻場・干潟の再生等が重要です。

また、だれもが親しめる水辺など憩い安らげる空間の保全・拡充も重要です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

沿岸域及び流域の人々の適正な水の使用、汚濁負荷の削減や森林、農用地等の保全・整備、海域の底質改善や水質浄化機能の保全・再生・創出等により、流域圏の健全な水・物質循環の構築を目指します。また、生物の生息・生育する干潟、浅場、藻場等の保全・再生・創出等を行い、多様な生態系と漁業生産の回復を目指します。

さらに、交通ネットワークの形成により内陸部と沿岸部との上下流の交流を促進するとともに、自然や歴史・文化資源を活かした人々が水辺で親しみ安全で憩い・安らぎを得られる空間を拡充します。

こうした当地域の目指すべき将来イメージを実現することで、ひいては環境先進性に優れ愛着がある、持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、湾内はもとより伊勢湾流域圏の健全な水・物質循環を構築し多様な生態系等の保全・回復と、干潟・浅場・藻場等の再生や保全、市街地における流域下水道等の汚染負荷削減を図るとともに、さらに憩い・やすらぎ空間の拡充についてさらなる検討を重ねていきます。

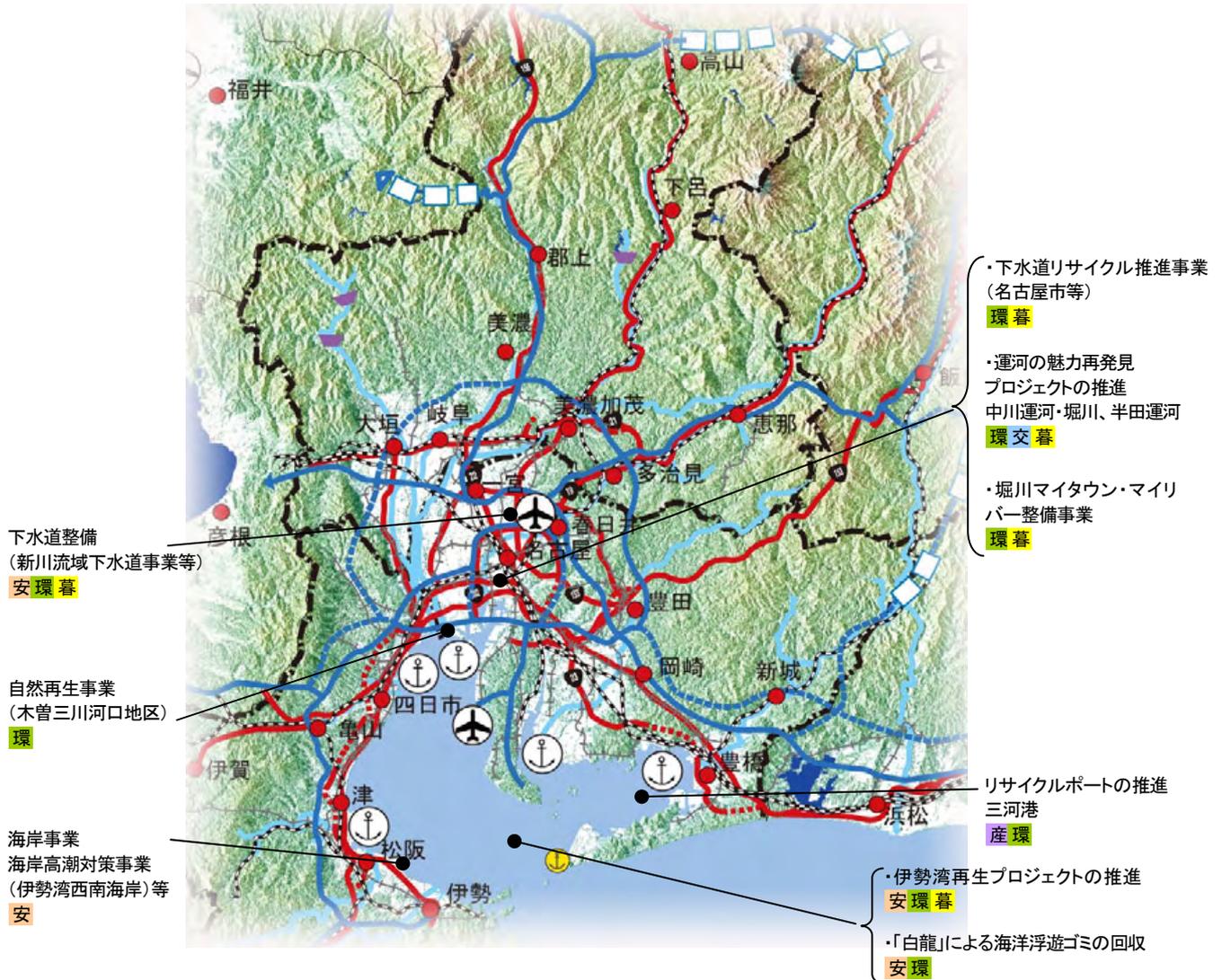
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

伊勢湾・三河湾流域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、森林の保全や水辺の再生、湾内の魚介類の漁獲量や上下流の交流人口といったアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

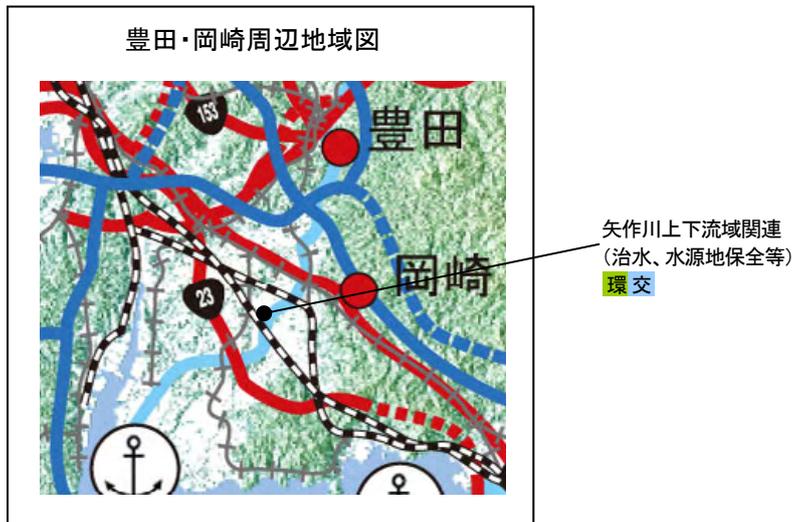
【主なプロジェクト】

⑥伊勢湾・三河湾流域

当該地域俯瞰図



豊田・岡崎周辺地域図



凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

⑦富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域の将来イメージ

■地域の概要

- ・富士山をはじめ箱根・伊豆など自然景勝地や温泉資源に恵まれ、古くから保養地や観光地、別荘地として発展してきた地域一帯。
- ・富士箱根伊豆国立公園に指定された地域一帯。

【地域の課題への対応—強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

世界的に知られる富士山をはじめ自然景観と温泉資源に恵まれ、首都圏に近いことから古くから観光地として発展してきた富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域は、活発な太平洋沿岸の産業・経済活動の一翼を担う地域ともなっています。

そうした中、半島部を縦断する南北交通軸が弱いことから、生活交通と産業・観光交通が輻輳し各所で恒常的な渋滞が発生しており、地域住民の日常生活への影響はもとより観光産業等の衰退を招きかねない状況です。

こうしたことから地域内の交通混雑解消と各観光地へのアクセス改善に資する道路や鉄道などの交通ネットワークの形成が急務となっています。また、発生が危惧される富士山の噴火や土石流、東海地震などによる自然災害への対応が重要です。

2009年6月に開港した富士山静岡空港を最大限活かし、空港から当地域へのアクセス向上はもとより、当地域と名古屋都市圏や首都圏、東アジア等との交流の拡大・活性化が重要です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

国際的な観光・交流拠点として、富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域が有する豊かな自然環境や魅力ある観光資源等と活かし、他地域と連携した多様な観光ルートを提供することで、観光産業等のさらなる活発化を目指します。

また、大規模自然災害等への対策強化と、国内外からのアクセシビリティを向上することで、災害に強く交流が活発な地域を形成するとともに、憩い安らげる空間と産業や暮らしが一体となった新たなモデル圏域を目指します。

こうした富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域の目指すべき将来イメージを実現することで、様々な地域の魅力が向上し、ひいては持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、当地域内の拠点都市と周辺地域や東西大動脈の東名高速道路などを結ぶ広域交通機能の強化に資するとともに、観光地への交通集中による渋滞対策や観光地間を結ぶ伊豆縦貫自動車道(天城湯ヶ島～下田北)等の高速交通ネットワーク計画等について、中部地方の将来展望と圏外も含めた広域的な観点からさらなる検討を重ねていきます。

また、洪水・土砂災害・津波・高潮などの自然災害から、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や津波・高潮対策等についてもさらなる検討を重ねていきます。

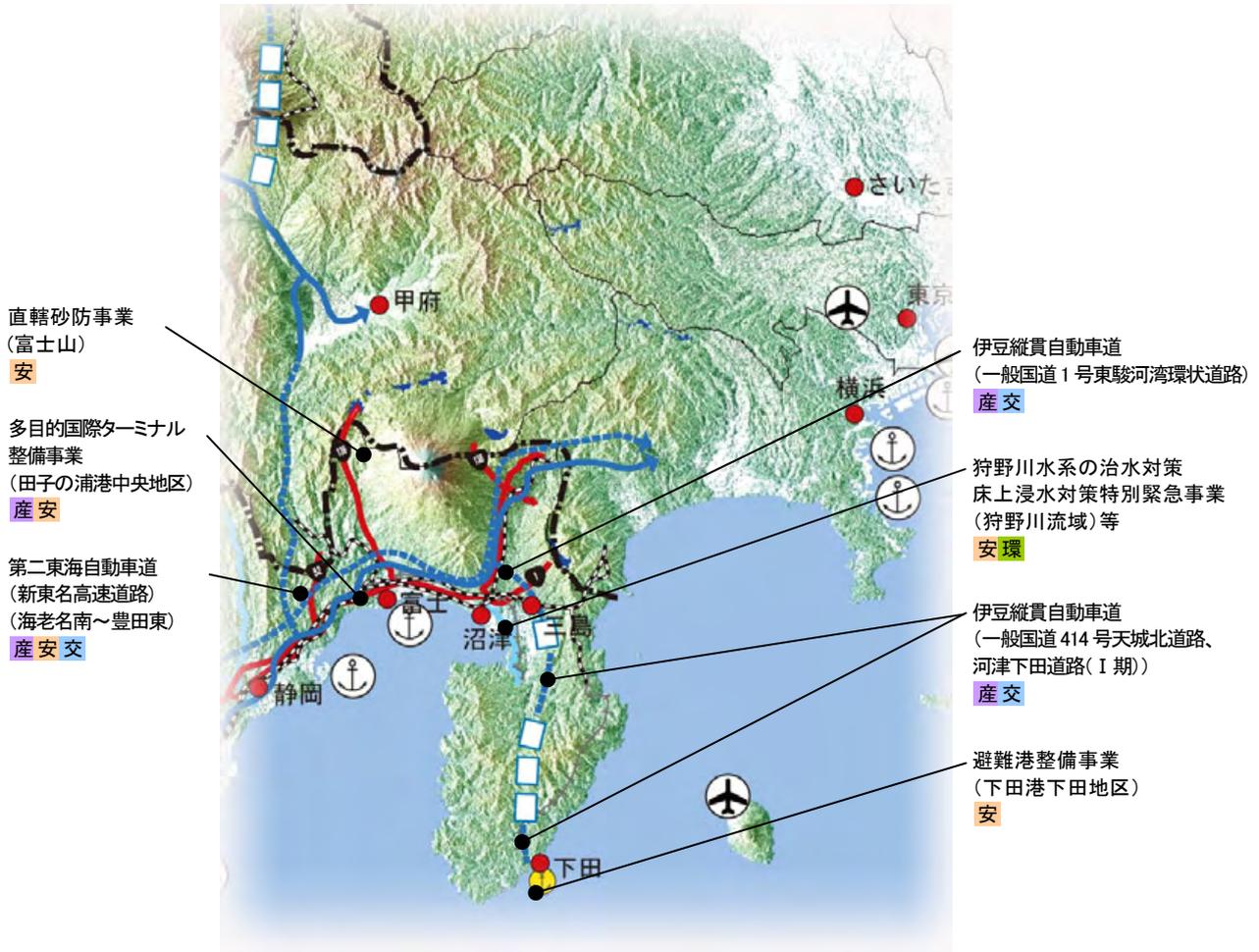
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、規格の高い道路の利用割合や洪水の氾濫等に対する安全度、水辺の再生の割合や、観光客の増加といったアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

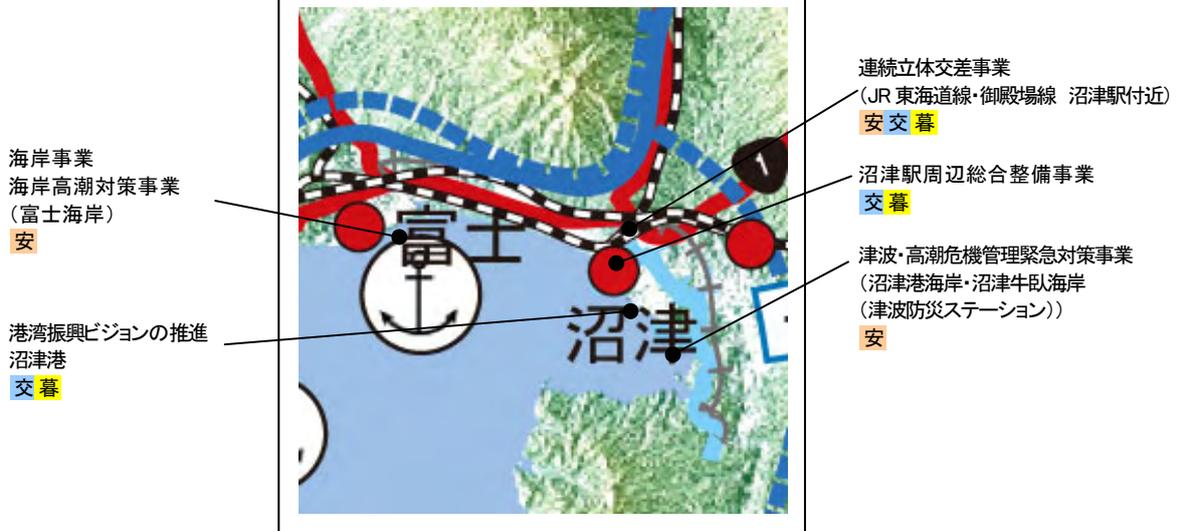
【主なプロジェクト】

⑦富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域

当該地域俯瞰図



沼津・三島周辺地域図



凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

⑧伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域の将来イメージ

■地域の概要

- ・古くは、熊野那智大社など熊野三山がある熊野と、伊勢神宮のある伊勢が世界遺産に登録された熊野古道(伊勢路)で結ばれた地域。
- ・また熊野古道により、紀伊や大和(和歌山・奈良県)とも結ばれた地域。

【地域の課題への対応—強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

伊勢神宮や世界遺産の熊野古道で知られ、海と山が入り組んだ地形など独特の景観美を有する三重県南部は、全国的な観光地としての地位を築いてきた地域です。しかし、有数の多雨地帯である気候風土で、ひとたび自然災害が発生すると複雑な地形地質構造が起因し交通網が寸断されやすく、沿岸部の集落が孤立する事態等を招いています。

そうした中、魅力ある観光資源を活かした交流を拡大するとともに、災害時の緊急輸送や高度医療施設へのアクセス機能を果たす「命の道」となる高規格な道路ネットワーク等の形成が急務となっています。

また、発生が危惧される東南海・南海地震の震源に近く、台風や豪雨災害から地域を守る、地震や高潮・津波、風水害対策などが急務です。さらに伊勢や紀伊半島中南部地域と国内外との交流圏の拡大とともに、世界遺産などの地域資源を活かした観光・交流拠点のより一層の充実が重要です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

豪雨や津波・高潮対策、耐震対策等の強化により、台風や東南海・南海地震等の自然災害に強い地域を目指します。また、「命の道」となる交通ネットワークを確保・形成することで、高度医療施設へのアクセス性の向上とともに、近畿圏や環伊勢湾地域をはじめ国内外との交流が活発な地域を目指します。

これらにより、世界遺産や特色のある地形風土を活かした観光産業のさらなる活性化と、海洋深層水の商品化などにみる新たな産業分野の創出など、活力あふれる地域を目指します。

こうした伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域の目指すべき将来イメージを実現することで、様々な地域の魅力が向上し、ひいては持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、当地域内の拠点都市と周辺地域や近畿圏を結ぶ広域交通機能の強化に資するとともに、観光地への交通集中による渋滞対策や紀伊半島を周遊するなど観光地間を結ぶ高速交通ネットワーク計画等について、中部地方の将来展望と、圏外も含めた広域的な観点からさらなる検討を重ねていきます。

また、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や土砂災害対策、津波・高潮対策等について、さらなる検討を重ねていきます。

さらに、我が国を縦横断する交流軸が交わるロータリーの一翼を担う地域として、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ります。

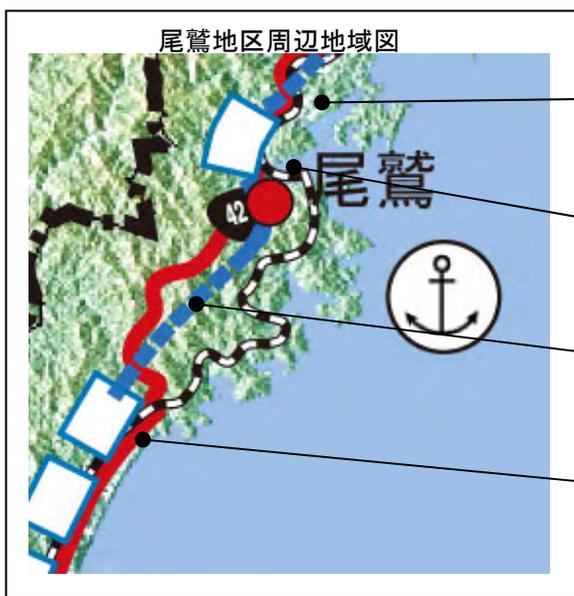
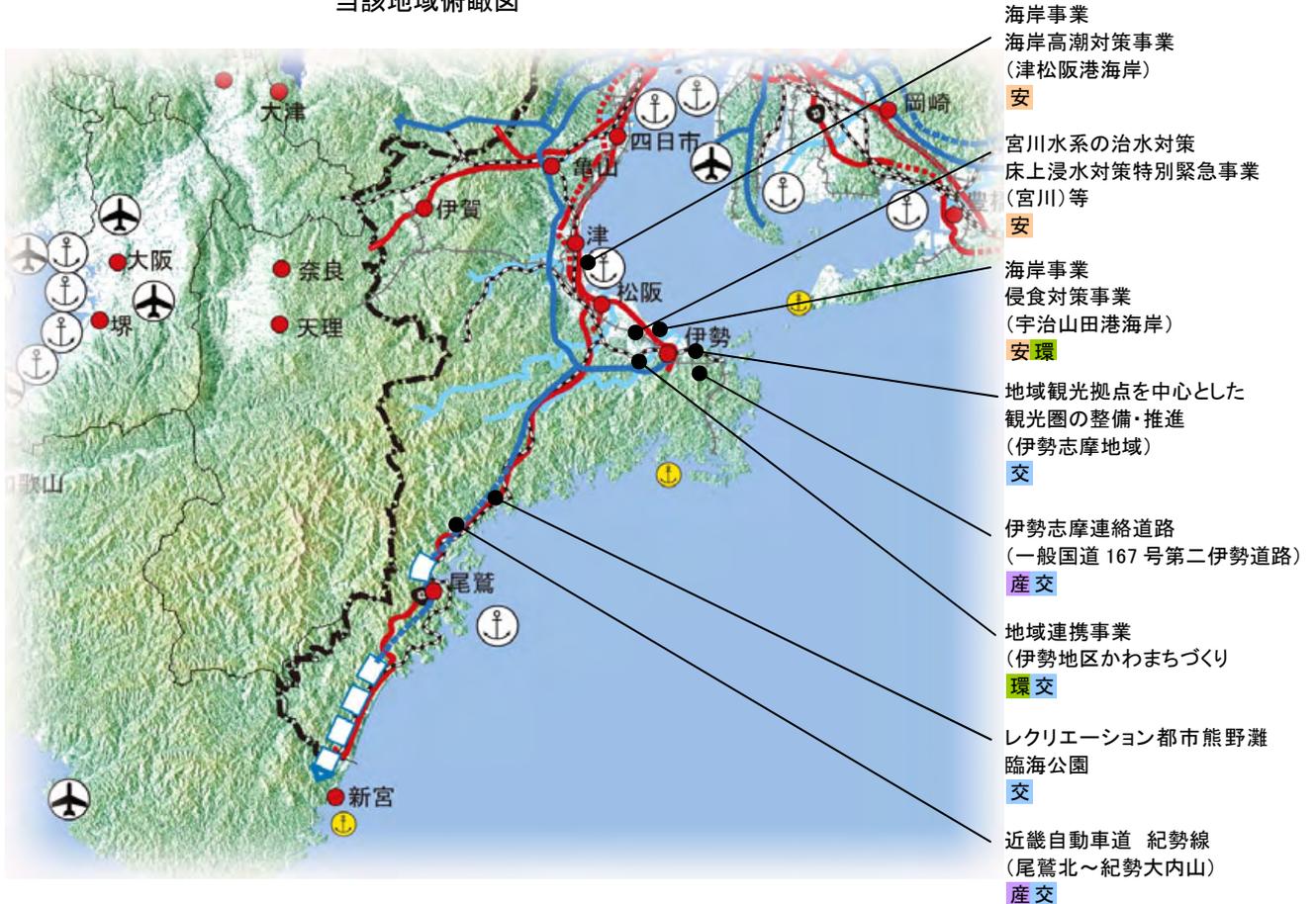
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、洪水の氾濫や津波・高潮に対する安全度や規格の高い道路の利用割合、地域固有の資源を活かしたまちづくりや観光客の増加に関するアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

【主なプロジェクト】

⑧伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域

当該地域俯瞰図



凡例	 産業競争力	 安全・安心	 環境・景観	 交流・連携	 暮らし
----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------

⑨長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域の将来イメージ

■地域の概要

- ・古くは、富山湾の鰯を高山～信州(松本)へ運ぶ「ブリ街道」(飛騨街道～野麦街道)と、糸魚川河口から信州(塩尻)へ塩を運ぶ「塩の道」(千国街道～松本街道)で結ばれた地域。
- ・信濃川～千曲川流域で新潟とも結ばれる地域

【地域の課題への対応—強みを活かし、弱みを克服すべき取組】

日本アルプスの雄大な自然環境に抱かれた長野県北中部や岐阜県北部は、四季折々の自然景観と温泉資源等を活かし、避暑や冬季レジャーなどの観光地として発展してきた地域であるとともに、独自の歴史・文化を醸成してきた地域です。

そうした中、周辺を標高 2,000m～3,000m 級の険しい山々で囲まれ、積雪地域であることも相まって、地域内や他地域との交流が閉ざされやすい地勢条件であることから、災害時の代替補完機能も兼ね備えた、安定した交流を可能とする交通ネットワークの確保が不可欠です。

また、中山間部は日本海に注ぐ河川の水源地となっており、管理の行き届かない森林が増加し、水源地の荒廃が懸念されるとともに、火山災害や土砂災害等への対応が重要な地域です。さらに、過疎化の進行等による活力低下に対応するため、豊富な地域資源を活かした観光・交流拠点の充実を図るとともに、関東・北陸・東海エリアとの交流を活発化し地域力を高める交流基盤の形成が重要です。

【地域の目指すべき将来イメージ】

流出土砂の抑制、河川整備等により、様々な自然災害に強い地域を目指します。また、一年を通じて地域内や他地域と交流・連携できる交通ネットワークの形成により、関東・北陸・東海エリアをはじめ空港を介した国内外との交流が活発な地域を目指します。

これらにより、雄大な自然景観と独特な歴史文化を活かした観光産業のさらなる活性化と、農林業を活かした自然体験等や滞在型観光などにみる新たな産業の創出など、活力あふれる地域を形成します。

こうした長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域が目指すべき将来イメージを実現することで、様々な地域の魅力が向上し、ひいては持続的に発展する中部地方を創造していきます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点でさらなる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトについて必要な整備を推進するとともに、当地域内の拠点都市と周辺地域や岐阜・石川・富山・新潟を結ぶ中部縦貫自動車道(中ノ湯～波田等)や小松白川連絡道路、松本糸魚川連絡道路、上信自動車道等の広域交通機能の強化に資する高速交通ネットワーク計画について、中部地方の将来展望と、圏外も含めた広域的な観点からさらなる検討を重ねていきます。

また、洪水・土砂災害・火山災害などの自然災害から、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や土砂災害対策等についてもさらなる検討を重ねていきます。

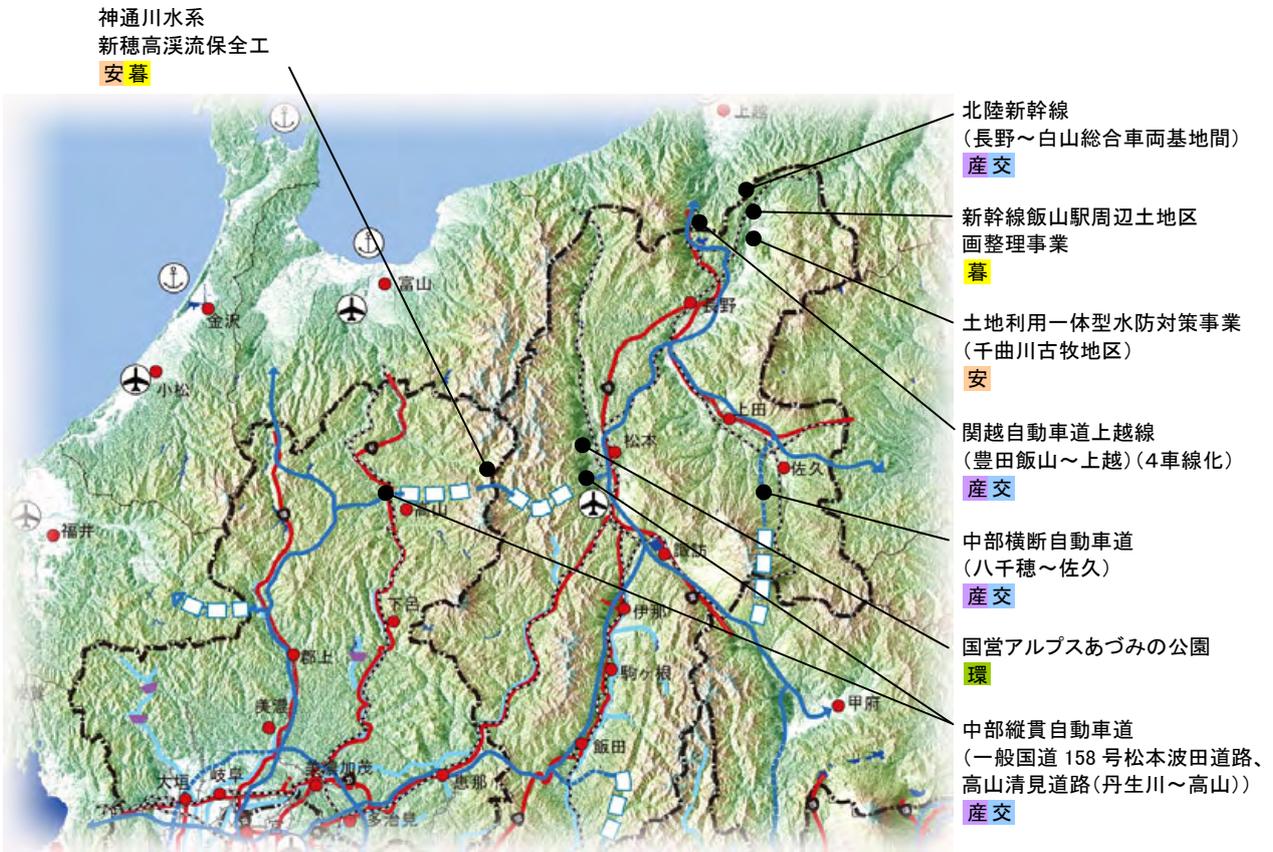
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域で展開する様々なプロジェクトによる効果を、土砂災害に対する安全度や規格の高い道路の利用割合、地域固有の資源を活かしたまちづくりや観光客の増加に関するアウトカム指標と、住民意識(満足度)調査や経済指標などにより、時代のニーズや地域の課題をモニタリングしながら、計画内容の改善、評価、見直しを柔軟に行っていきます。こうした過程を通じて、当地域に必要な社会資本の整備を行い、中部地方の将来像を実現していきます。

【主なプロジェクト】

⑨長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域

当該地域俯瞰図



長野・松本周辺地域図

自然再生事業(千曲川)
環



長野駅周辺第二土地区画整理事業
暮

凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

⑩中部圏全体の将来イメージ

中部圏全体が国際的に高い産業競争力と活力にあふれ、災害に強く自然と共生した地域が確保され、国内はもとより東アジアをはじめ世界各地との交流が活発な圏域となることで、中部圏に住む全ての方々の生き活きとした暮らしの提供が期待されます。さらに、バリアフリー化や交通安全対策、公共交通の活性化・再生支援や下水道整備など、暮らしに密着した身近な問題解決に向けた取り組みにより、どこでも誰もが生き活きと快適で安心して暮らせる圏域が形成され、さらには愛着が持てる中部圏の形成が期待されます。

これらの取り組みにより、中部地方の様々な課題を克服し、「まんなかで日本をリードする中部」を実現できます。

【主なプロジェクトと、広域的な観点で更なる検討を重ねるプラン】

右図に示す主なプロジェクトや暮らしに密着した身近な問題解決に向けた取り組みについて必要な整備を推進するとともに、空の国際ゲートウェイを担う空港機能の充実・強化を図るため、中部国際空港においては、需要動向を踏まえ、戦略的構想に基づき国と地域が連携して必要な整備を図りつつ完全24時間化の実現を目指します。

同様に海の国際ゲートウェイである名古屋港・四日市港においても、長期的視野に立って、日本のロータリーに位置する国際拠点港湾としてより一層の効率化・高規格化の検討を重ね、伊勢湾スーパー中枢港湾の充実・深化による国際競争力の強化を目指します。

また、全国の広域的な連携を支え、中部圏と首都圏及び近畿圏との更なる連携強化に資する中央新幹線東京都・大阪市間について調査を進めるほか、他の交通機関に対して一定の競争力を有する超高速大量輸送システムとして実用化の技術を確認するために、走行試験等の技術開発を一層推進し、科学技術創造立国に相応しい、新時代の革新的高速鉄道システムの早期実現を目指します。

さらに、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や津波・高潮対策等についてさらなる検討を重ねるとともに、湾内はもとより伊勢湾流域圏の健全な水・物質循環を構築し多様な生態系等の保全・回復と、干潟・浅場・藻場等の再生や保全、市街地における流域下水道等の汚染負荷削減を図るとともに、憩い・やすらぎ空間の拡充について更なる検討を重ねていきます。

また、我が国を縦横断する交流軸が交わるロータリーの一翼を担う地域として、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ります。

【主なプロジェクト】

- 1 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)
- 2 横山ダム再開発事業
- 3 木曽川水系連絡導水路
- 4 木曽川水系の治水対策
- 5 国営木曽三川公園
- 6 庄内川水系の治水対策
- 7 東海ネーデルランド高潮・洪水対策
- 8 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)
- 9 名古屋環状2号線(名古屋南～高針、名古屋西～飛島)
- 10 伊勢湾スーパー中枢港湾プロジェクト
- 11 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)
- 12 中部国際空港の国際競争力強化
- 13 海岸高潮対策事業(津松阪港海岸)
- 14 川上ダム、上野遊水地
- 15 伊勢湾再生プロジェクトの推進
- 16 宮川水系の治水対策
- 17 近畿自動車道 紀勢線(尾鷲北～紀勢大内山)



- 18 関越自動車道上越線(豊田飯山～上越)(4車線化)
- 19 国営アルプスあづみの公園
- 20 中部横断自動車道(吉原～増穂、八千穂～佐久)
- 21 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))
- 22 新丸山ダム建設事業
- 23 天竜川ダム再編事業
- 24 三遠南信自動車道(一般国道474号飯喬道路、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)
- 25 設楽ダム建設事業
- 26 天竜川水系の治水対策
- 27 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(I期))
- 28 狩野川水系の治水対策
- 29 海岸高潮対策事業(富士海岸)
- 30 由比地すべり対策事業
- 31 国際海上コンテナターミナル整備事業(清水港新興津地区)
- 32 第二東海自動車道(新東名高速道路)(海老名南～豊田東)
- 33 富士山静岡空港

快適で安全な生活圏を目指した取り組み

- ・歩いていける身近な公園の整備
- ・交通事故対策(事故危険箇所対策、踏切安全対策)
- ・歩行空間の整備(通学路の安全確保等)
- ・特定道路などのバリアフリー化
- ・自転車利用環境の整備
- ・誰もが快適に移動できる公共交通輸送環境の向上
- ・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

安全で住みやすい居住環境を目指した取り組み

- ・住宅・住環境の質的向上や耐震化支援
- ・安全で安定した水の確保
- ・下水道事業の推進

愛着が持てる地域を目指した取り組み

- ・住民参加型のまちづくりや水辺・海・道づくりの促進
- ・住民、企業などが主体となった地域づくり

中部地方全域にわたる取り組み

- ・交通渋滞対策事業の推進
- ・隘路の解消、医療施設等の拠点へのアクセス強化
- ・防災対策、防雪対策、道路橋等の耐震対策
- ・洪水・内水・津波・土石流に関する『ハザードマップ』の整備
- ・沿道環境対策による大気・騒音等の環境改善
- ・水質浄化に向けた取り組み

第3章 平成24年度までの重点戦略と目標

1. 中部地方の当面の戦略

■「選択と集中」の背景

我が国は、人口減少期に入り、世界随一の高齢国家として歩んでいかねばなりません。また、働き手の減少などにより国家としての活力の低下が懸念されているところです。一方、我が国における厳しい財政事情の下で、多種多様な施策を均質に講じていくことは、スピード感を失うことになりかねません。そこで、スピード感ある集中的な投資を図る「選択と集中」による戦略を立案し、中部地方の強みを活かして弱みを克服していくことに注力していく必要があります。

■認識すべき緊急性

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ます。中部地方及び国内経済の浮揚を図っていくためには、内需拡大と消費喚起が重要であり、社会基盤整備は、内需拡大による景気浮揚効果(フロー効果)と整備後の経済効果(ストック効果)をもたらす性格を有しているため、現下の経済状況を打破していくために重要な役割を担います。そうした中、整備が完了するまでに時間を要する社会基盤整備において、景気浮揚時にそのストック効果を発揮するには、先行的な整備開始が重要であり、その時期は景況悪化による緊急的な経済・雇用創出が必要な時期と重なります。

■地域経済の活況化に向けた「スピード重視」の公共投資

①即効性のある内需拡大策の展開

公共投資による生産誘発効果や雇用創出効果などによる景気浮揚策が即効性のある施策として重要であり、従来になく柔軟で機動的な姿勢で可及的速やかな対応を図っていく必要があります。

②社会基盤整備後にもたらされるストック効果の前倒し

社会基盤ストック効果が早期に発現するべく迅速な整備(早期着工、工期短縮)を行うことが、地域社会経済にストック効果の享受を早期にもたらすこととなります。このため、必要な事業の速やかな事業化が求められ、地域を挙げた合意形成を急がねばなりません。

■中部地方の役割と発展シナリオを踏まえた「選択と集中」

③中部の特性に対応した選択と集中

世界経済が立ち直り、各国の市場競争が健全性を取り戻したとき、中部地方が次なる持続性ある強い地域経済社会を構築しておく必要があります。このため、中部地方の強みを活かす「国内外の連携軸強化による産業競争力の増進」と、弱みを克服する「災害に強く信頼性の高い安全・安心な圏域」を確立することが肝要です。

④我が国経済の発展に貢献する選択と集中

中部地方に立地するものづくり産業は輸出依存度が高いため、世界経済の動向により中部地方の産業活動の機動性が損なわれかねません。こうした観点から、中部地方の産業の国際競争力を高めていくための社会基盤整備は、これまで以上に重要性が高く、広域的連携を図りつつ推進して行かねばなりません。



2. 重点戦略と目標

I. 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、ものづくり産業のさらなる発展とともに、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目指すため、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目指します。

平成 24 年度までの具体的な目標

重点目標① 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します

- ・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¹²⁾プロジェクトを充実・深化します。
- ・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ります。
- ・物流のリードタイム¹³⁾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ります。

重点目標② 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します

目標②-1 国内交通ネットワークを強化し、スムーズな移動を可能にします

目標②-2 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

- ・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・連結強化を図ります。
- ・スマートインターチェンジ¹⁴⁾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ります。
- ・国内海上輸送網や地方航空路線の充実と、3PL¹⁵⁾による物流効率化やモーダルシフト¹⁶⁾を促進します。
- ・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ります。
- ・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します。

重点目標③ ものづくりに不可欠な水などの安定確保を図ります

- ・水資源の貯留・導水機能等の維持・強化を図ります。
- ・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します。

代表的な指標

- 中部の外貿コンテナ貨物量 (TEU¹⁷⁾) の増加率 【年平均伸び率 3%】
- 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当たりの損失時間 【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)】

II. 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目指すため、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目指します。

平成 24 年度までの具体的な目標

重点目標① 洪水・土砂災害・高潮、雪害などや濁水に強い地域を構築します

- ・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みます。
- ・水源地の保全、水供給の安定性確保を図ります。
- ・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ります。
- ・土砂災害対策や道路斜面等の防災対策、雪害対策を図ります。

重点目標② 大規模な地震にも強い地域を構築します

- ・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ります。
- ・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ります。

重点目標③ 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します

- 【 目標③-1 様々な災害でも寸断されることのない交通体系等を構築します
目標③-2 災害・事故に係る情報提供や災害対応体制を強化します 】

- ・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ります。
- ・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します。
- ・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ります。
- ・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ります。
- ・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ります。

重点目標④ 既存の社会資本ストック機能を持続させます

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

代表的な指標

- 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)】
- 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44 k m (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)】
- 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)】
- 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)】

Ⅲ. 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・創出された地域を目指します。

平成 24 年度までの具体的な目標

重点目標① 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します

- 目標①-1 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
- 目標①-2 大気環境の改善やヒートアイランドの抑制を支援します
- 目標①-3 ごみの発生抑制・循環型社会の構築を支援します
- 目標①-4 生活環境を改善します

- ・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ります。
- ・路上工事の縮減やITS¹⁸⁾(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します。
- ・低公害車(低燃費車)の普及促進とエコドライブの支援、船舶の排出ガス対策や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みます。
- ・自然エネルギーや下水汚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みます。
- ・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します。
- ・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します。

重点目標② 美しい自然環境を保全・創出し、多様な生態系を維持・再生します

- ・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)を確保します。
- ・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・創出します。
- ・2010年に愛知・名古屋で開催される生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)を支援します。

重点目標③ 健全な水循環系を構築し、持続可能な環境を創出します

- ・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します。
- ・総合的な土砂管理の取り組みを推進します。
- ・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、上記の取組を支援します。

重点目標④ 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します

- ・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します。
- ・沿道や水辺の景観形成(日本風景街道²⁰⁾、かわまちづくり²¹⁾、みなとオアシス²²⁾など)や地域景観と調和した公共施設を整備します。
- ・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します。

代表的な指標

- 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)】
- 低公害車導入率 【31.8%(H19)→42.7%(H24)】
- 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)】
- 景観計画に基づき取組を進める地域の数 【13 (H19) →84 (H24)】

IV. 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、さら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目指します。

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ります。

平成 24 年度までの具体的な目標

重点目標① 人・モノ・情報の交流を拡大・活発化します

- ・国内交通網を強化し地域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します。
- ・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します。
- ・LRT²³⁾、DMV²⁴⁾やコミュニティバス等の普及支援による地域内交通を確保します。

重点目標② 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します

目標②-1 社会基盤整備で都市機能を高度化し、各地域の自立を促します

目標②-2 中山間地や農山漁村の地域力を向上し、各地域の自立を促します

- ・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ります。
- ・空港、港湾、鉄道駅の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みます。
- ・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²⁵⁾や二地域居住の促進を図ります
- ・「命の道」となる道路整備の推進、すれ違い困難な箇所解消を図り、医療施設等の拠点へのアクセスを強化します
- ・水源地域ビジョンの推進を図ります。

重点目標③ 独自の地域資源を活用し、観光など地域の魅力を向上します

- ・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します。
- ・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ります。
- ・道の駅、みなとオアシス、エコポートタウン²⁶⁾(仮称)など交流拠点基盤を整備します。
- ・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します。

代表的な指標

- 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当たりの損失時間 【37時間/年(H19)→約1割削減(H24)】
- 外国人観光客の中部地方への訪問率 【23%(H19)→24.7%(H24)】
- 中部地方における延べ宿泊者数 【55,594千人→60,000千人】
- (再掲)名古屋都市圏二環状道路整備率 【60%(H19)→65%(H24)】
- 地域住民組織等が主体となってシステム案の検討を行った地域の数 【48(H19)→76(H24)】
- 特定道路におけるバリアフリー化率 【53%(H19)→75%(H24)】
- 鉄道駅のバリアフリー化率 【68.8%(H19)→100%(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)】

V. 誰もが生き活きと快適に暮らせ愛着がもてる地域づくり

誰もがどこでも生き活きと暮らせる中部を目指すため、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・参加型の地域を目指します。

平成 24 年度までの具体的な目標

重点目標① 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目指します

- 目標①-1 子供がのびのびと安全に成長できる社会の実現を目指します
- 目標①-2 快適で安全に暮らせる生活圏の実現を目指します
- 目標①-3 ユビキタスネットワーク²⁷⁾ 社会に対応した情報提供を進めます

- ・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・地域づくりに取り組みます。
- ・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みます。
- ・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みます。
- ・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みます。
- ・暮らし等に必要な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・活用します。

重点目標② 安全で住みやすい居住環境の実現を目指します

- ・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します。
- ・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ります。
- ・安全で安定した水の確保、下水道事業の推進を図ります。

重点目標③ 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

- ・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みます。
- ・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みます。

代表的な指標

- 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)】
- 下水道処理人口普及率 【61% (H19) →68% (H24)】
- (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)】

3. 様々な地域の主なプロジェクト

中部地方の様々な課題に対応し、中部地方の強みを活かし弱みを克服するため、さらに平成 24 年度までの目標を達成にするために、中部地方全域で様々なプロジェクトを推進していきます。そうした中、平成 20 年秋以降の 100 年に一度と言われる世界的な金融危機を契機に、昨今の我が国経済は厳しい局面に直面しています。先進各国をはじめとして世界経済が同時に後退したことにより輸出型産業が直撃を受け、中部地域の産業経済も一気に冷え込み、好調だった輸出産業が大規模な減産に追い込まれたことなどにより、消費、雇用ともに従前の好況から暗転しています。こうした状況下において実施する社会基盤の整備は、先行き不透明感が募る地域経済の活況化を図るための道程を見据え、足下の経済や雇用の状況等を踏まえて機動的かつ戦略的に実施していく必要があります。

特に中部地方居住者の身近な生活の様々な課題への対応として、次ページ以降に記載した各地域における各種プロジェクトの推進とともに、中部地方全域にわたって実施する以下の施策を展開していきます。

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～

- ・交通渋滞対策事業の推進

重点戦略2 ～災害に強い安全で安心な地域づくり～

- ・道路の防災対策、防雪対策
- ・道路橋の耐震対策
- ・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』
- ・緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）
- ・道路橋の長寿命化修繕計画の策定
- ・橋梁リフレッシュ事業
- ・港湾施設の長寿命化計画の策定

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～

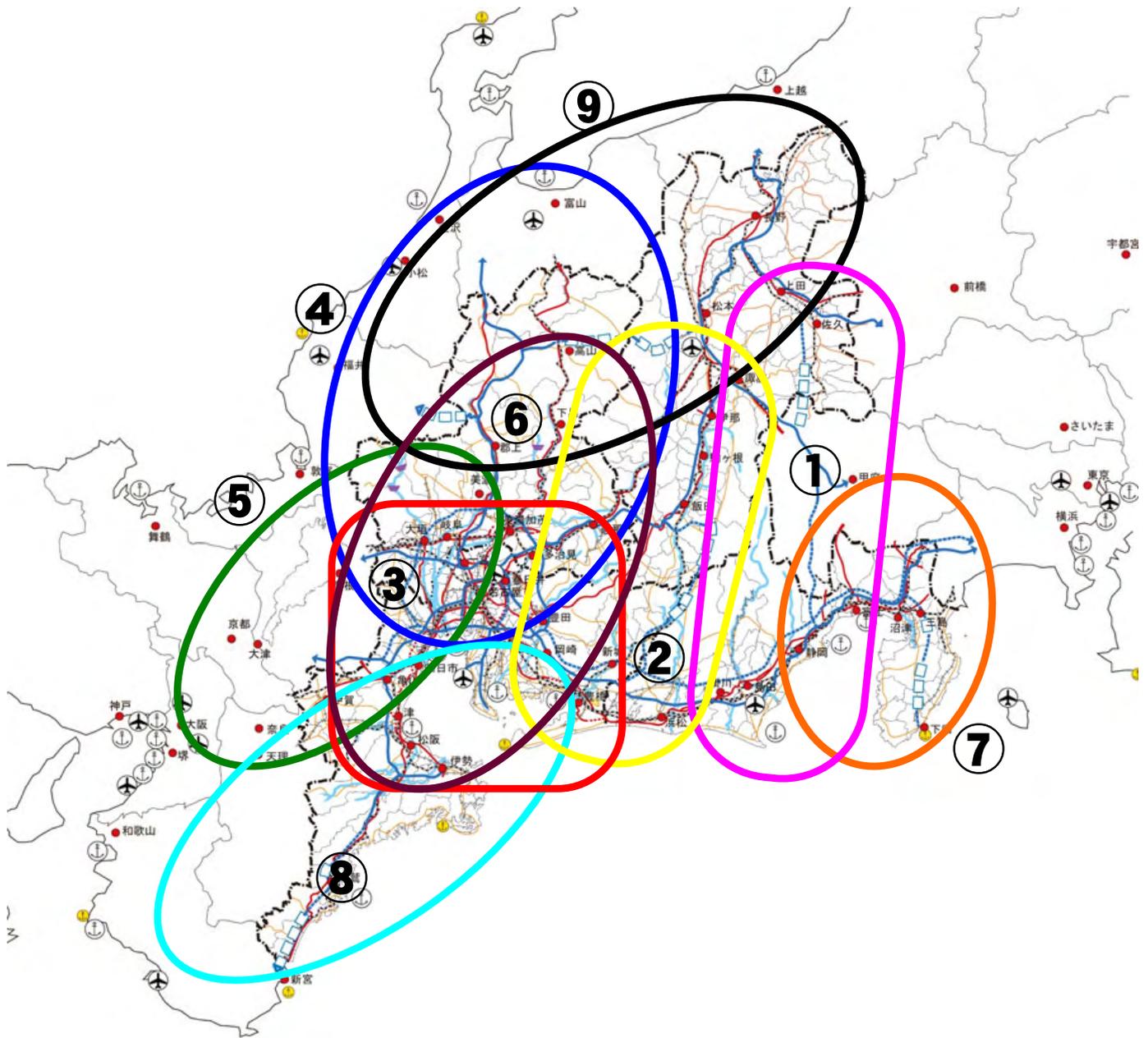
- ・沿道環境対策による大気・騒音等の環境改善
- ・共同溝の推進による交通の円滑化
- ・無電柱化対策（電線共同溝）
- ・水質浄化（流域下水道整備等）
- ・透過型砂防堰堤の整備
- ・水辺の楽校、水辺プラザなどの憩いの空間の創出
- ・川と海のクリーン大作戦

重点戦略4 ～魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり～

- ・交通渋滞対策事業の推進
- ・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
- ・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）
- ・バスの待合施設などの総合的な公共交通支援
- ・観光に寄与する人材の育成支援事業
- ・みなとオアシスの推進
- ・まちづくり計画策定担い手支援事業

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～

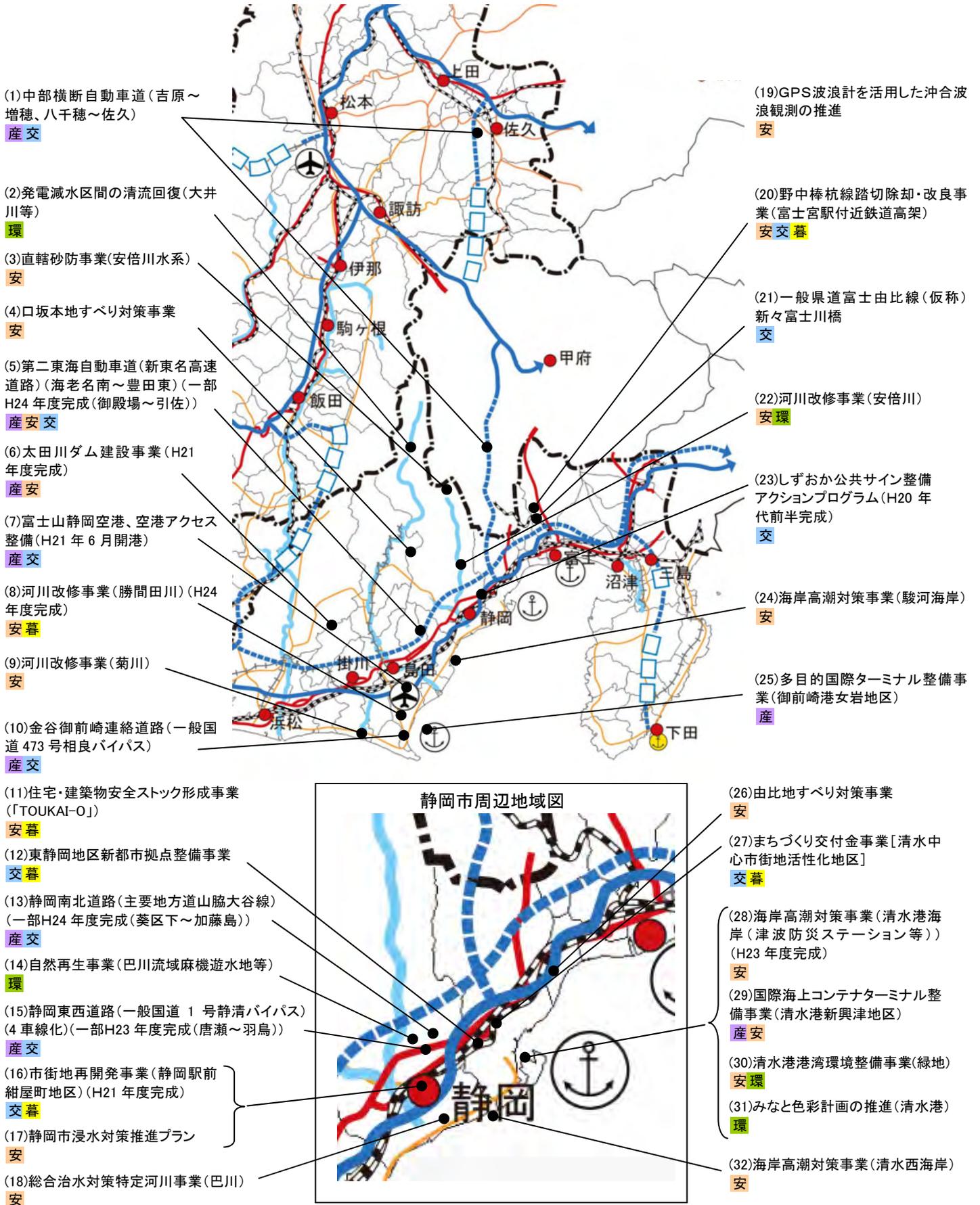
- ・生活に身近な道路の整備
- ・交通事故重点対策事業（事故危険箇所対策、踏切安全対策）等の交通安全対策
- ・歩行空間の整備（通学路、あんしん歩行エリア等）
- ・自転車利用環境の整備
- ・日本風景街道の取組みの推進
- ・離島航路の維持
- ・歩いていける身近な公園



中部地方の各地域

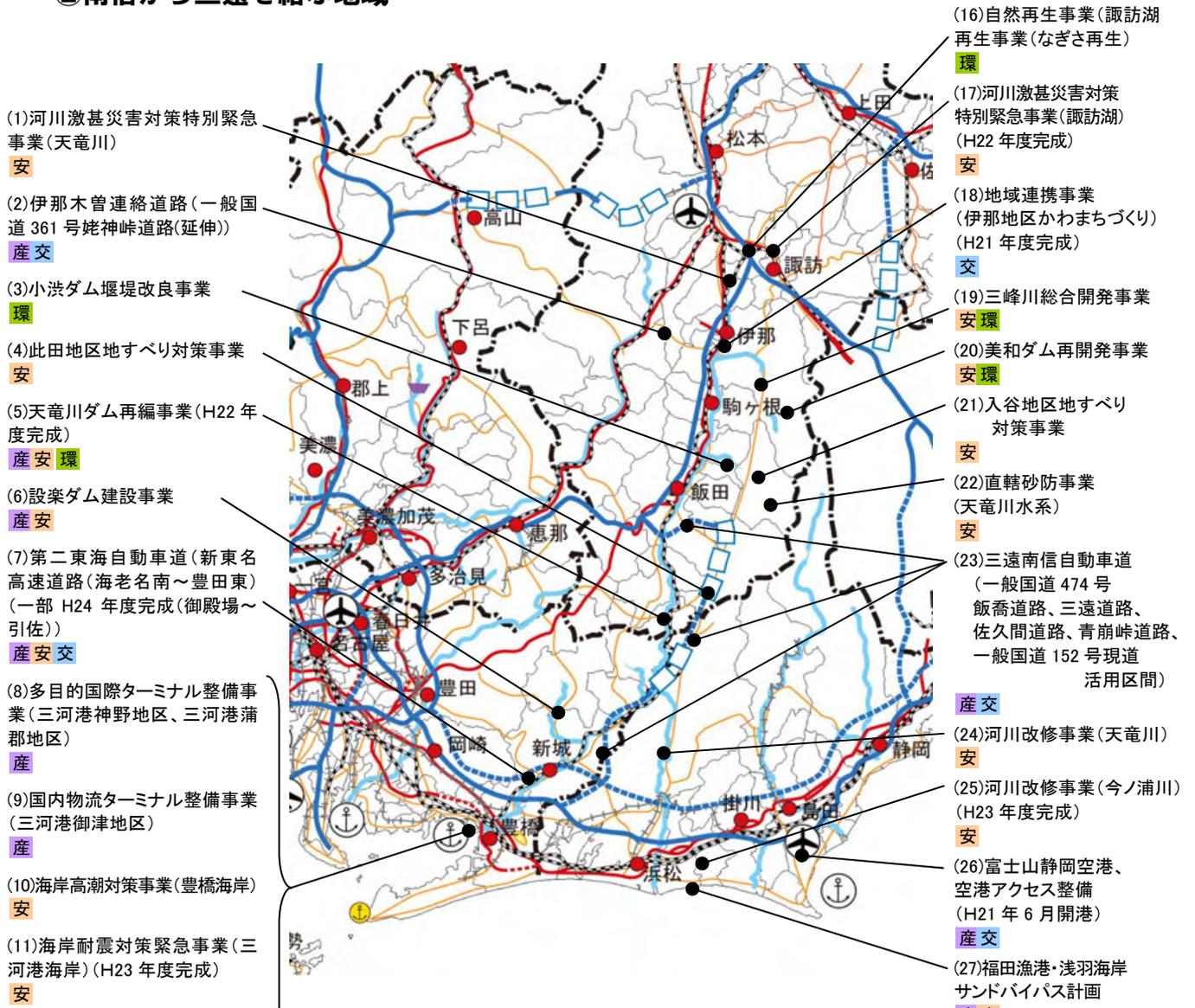
- ① 駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域
- ② 南信から三遠を結ぶ地域
- ③ 名古屋都市圏一帯を取り巻く地域
- ④ 東海と北陸を結ぶ地域
- ⑤ 東海と近畿を結ぶ地域
- ⑥ 伊勢湾・三河湾流域
- ⑦ 富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域
- ⑧ 伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域
- ⑨ 長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域

①駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域



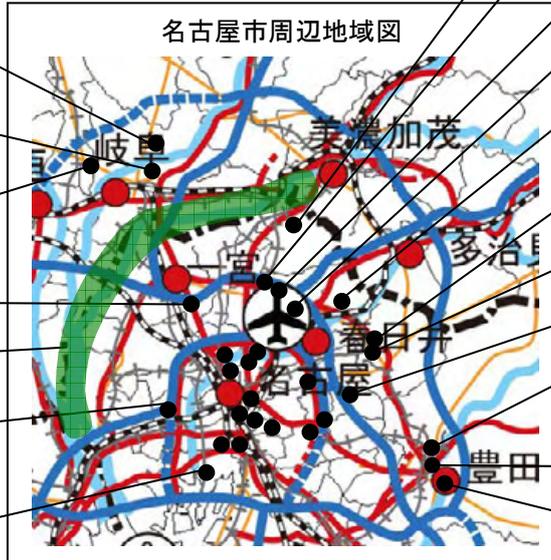
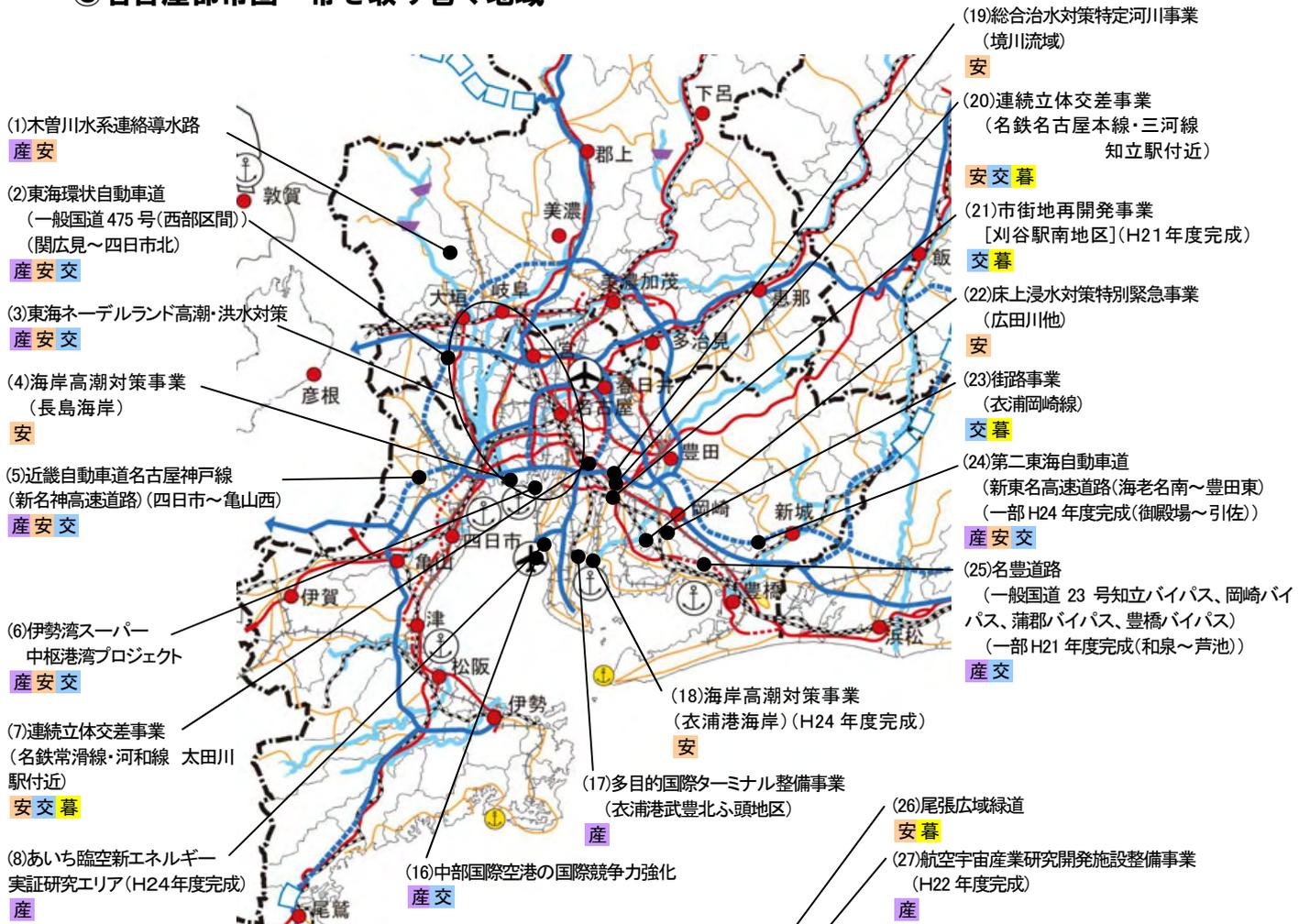
凡例 産業競争力 安全・安心 環境・景観 交流・連携 暮らし

②南信から三遠を結ぶ地域



凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

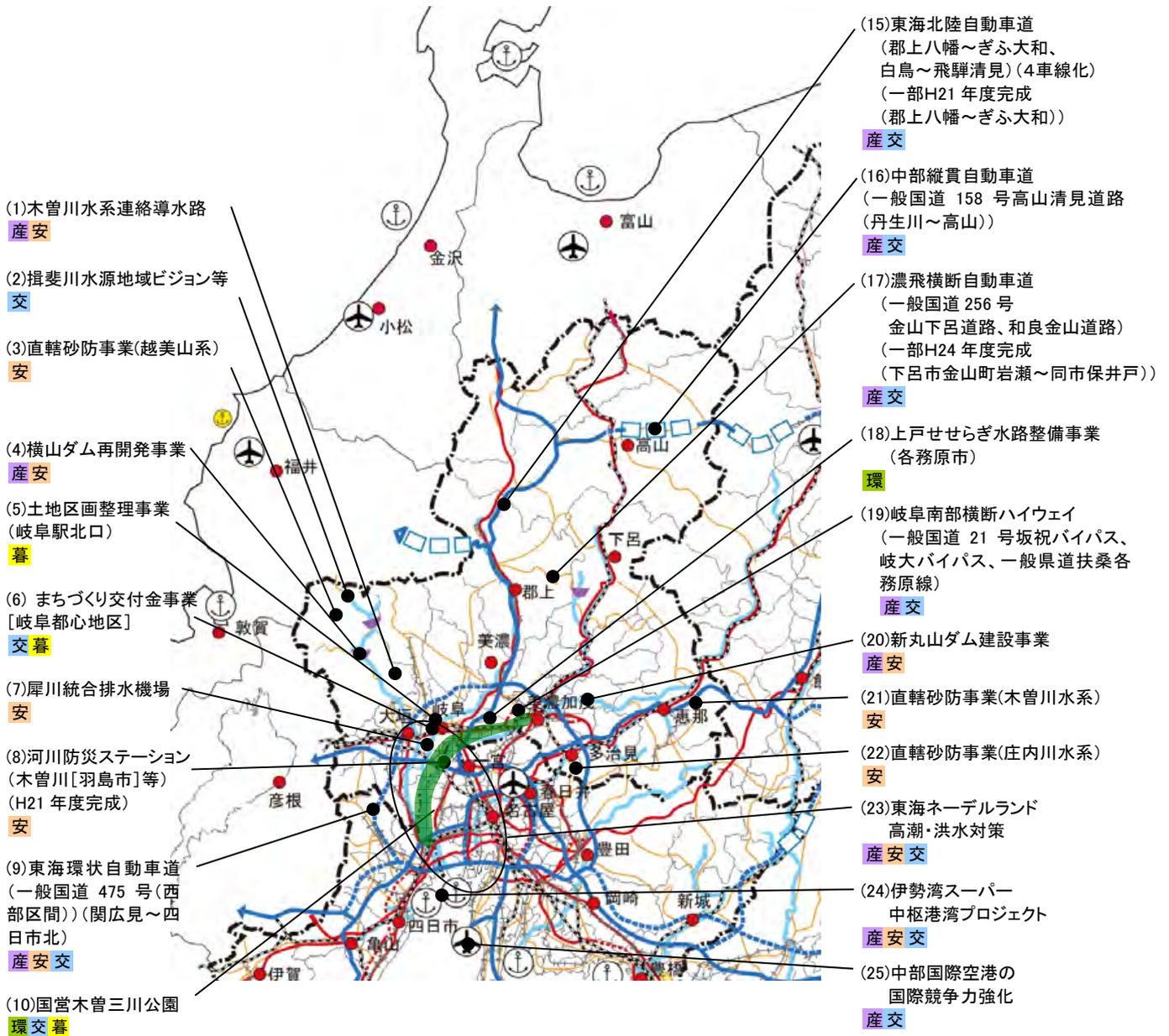
③名古屋都市圏一帯を取り巻く地域



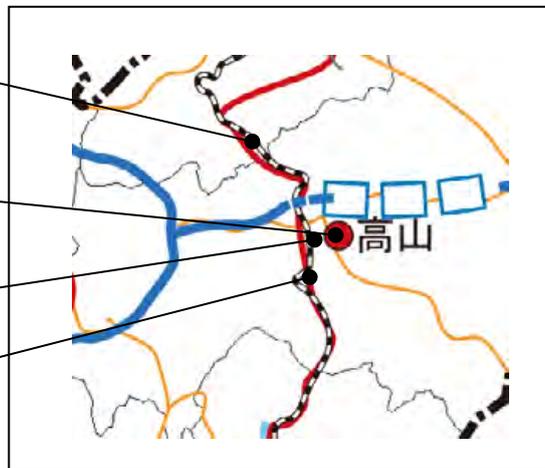
- | | |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| (37)名古屋環状2号線(名古屋南～高針、名古屋西～飛鳥)
(一部H22年度完成(名古屋南～高針))
産 安 交 | (42)連続立体交差事業(名鉄名古屋本線 呼続駅～本星崎駅)
安 交 暮 |
| (38)名古屋高速道路 高速4号東海線
(H24年度(一部H22年度(山王～西郊通))完成)
産 交 | (43)地下高速鉄道整備(名古屋市地下鉄6号線)(H22年度完成)
交 暮 |
| (39)特定構造物改築事業(JR新幹線庄内川橋梁、一色大橋橋梁)
安 | (44)東山動植物園の再生
環 交 |
| (40)下水道浸水被害軽減総合事業(名古屋市等)
安 | (45)名古屋城本丸御殿の復元
交 |
| (41)海岸高潮対策事業
(堀川口防潮水門大改修)(名古屋港海岸)(H23年度完成)
安 | (46)土地区画整理事業(さしまライブ24地区)
交 |
| | (47)クオリティライフ21 城北(H23年度一部完成)
暮 |
| | (48)2010年生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)の開催の支援
環 |
| | (49)名古屋港湾合同庁舎別館
安 |

凡例 産 業 競 争 力 安 全 ・ 安 心 環 境 ・ 景 観 交 流 ・ 連 携 暮 ら し

④東海と北陸を結ぶ地域

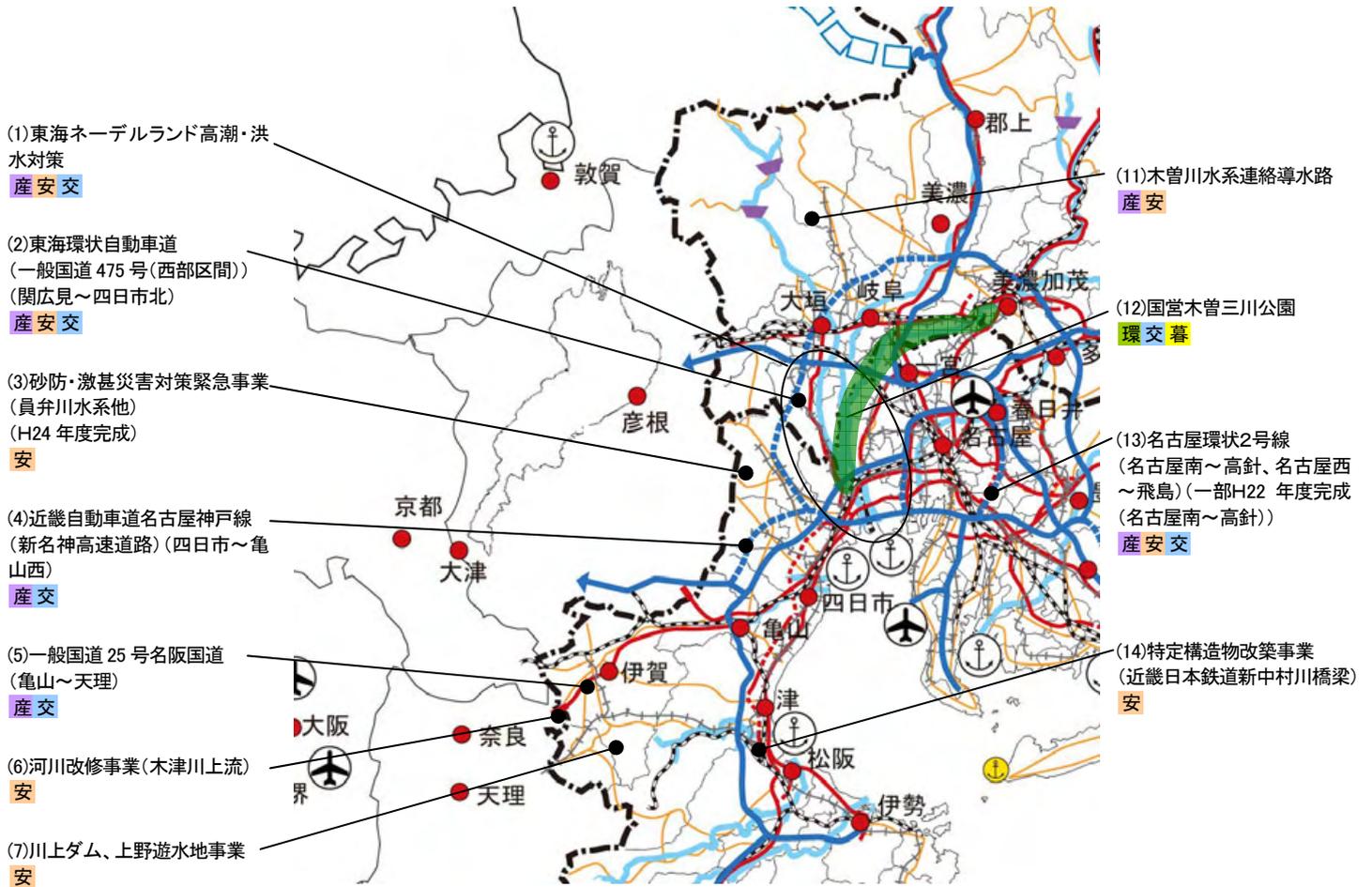


- (11)街なみ環境整備事業(古川地区)(H22年度完成)
暮
- (12)まちづくり交付金事業[高山市中心市街地地区]等
交暮
- (13)高山駅周辺土地区画整理事業の推進
暮
- (14)高山下呂道路(一般国道41号石浦バイパス)
産交



凡例 産業競争力 安全・安心 環境・景観 交流・連携 暮らし

⑤ 東海と近畿を結ぶ地域

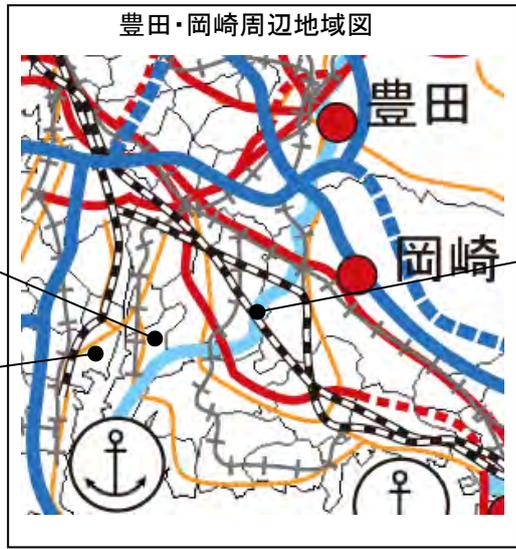
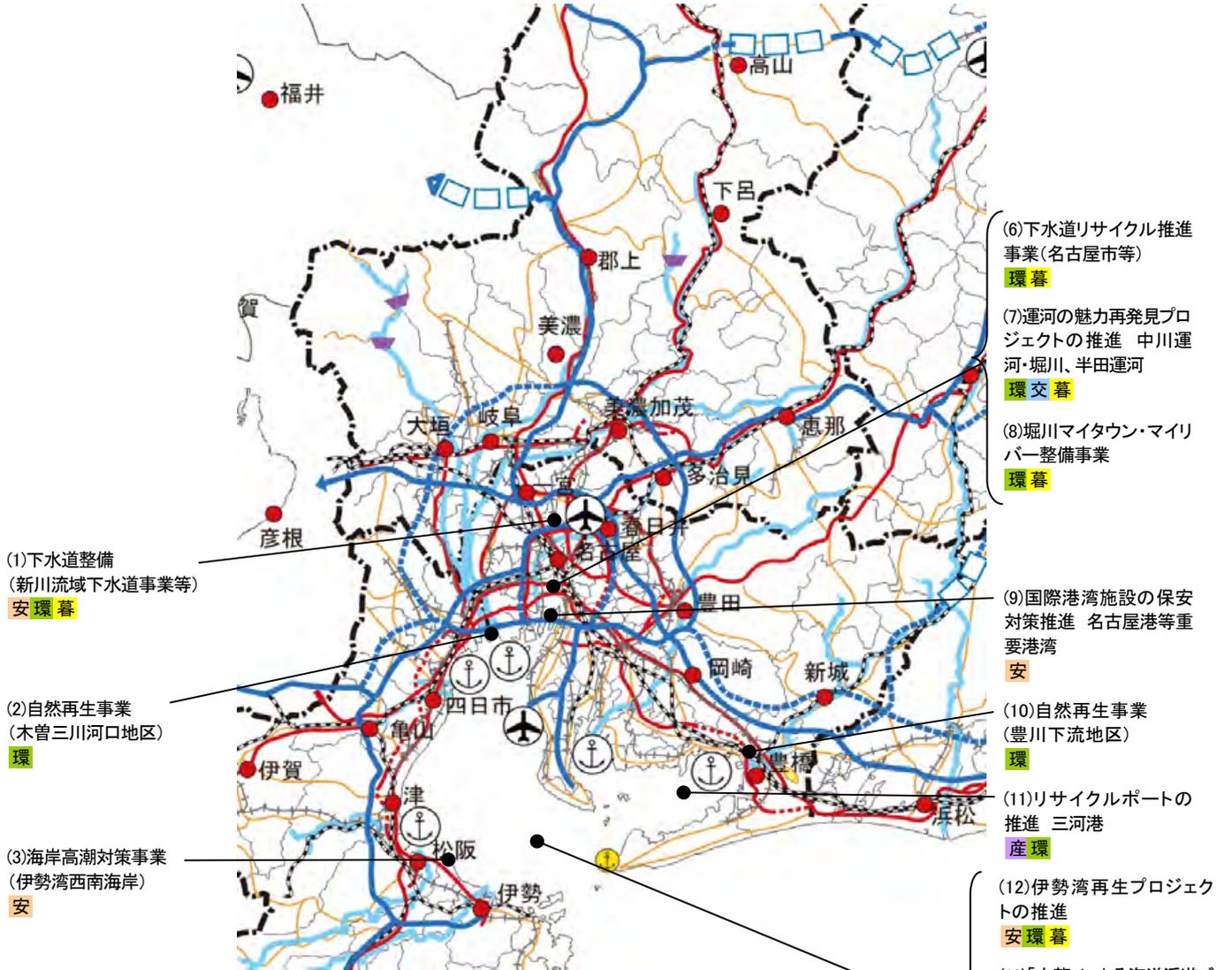


四日市周辺地域図



凡例 産業競争力 安全・安心 環境・景観 交流・連携 暮らし

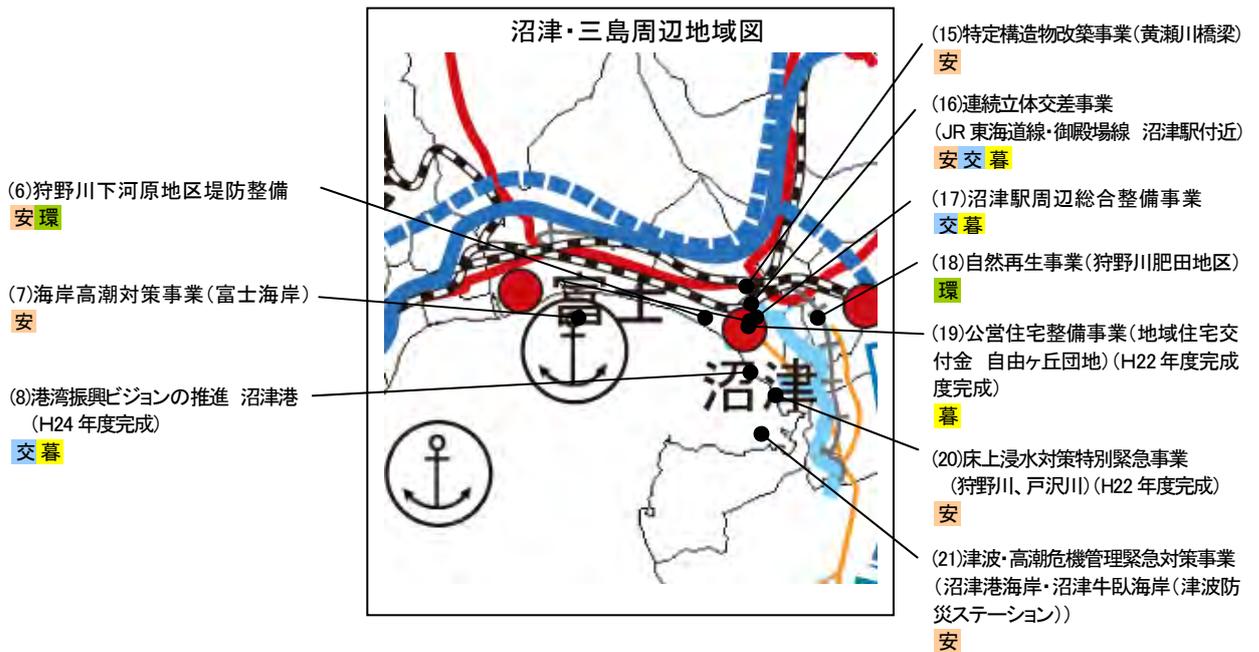
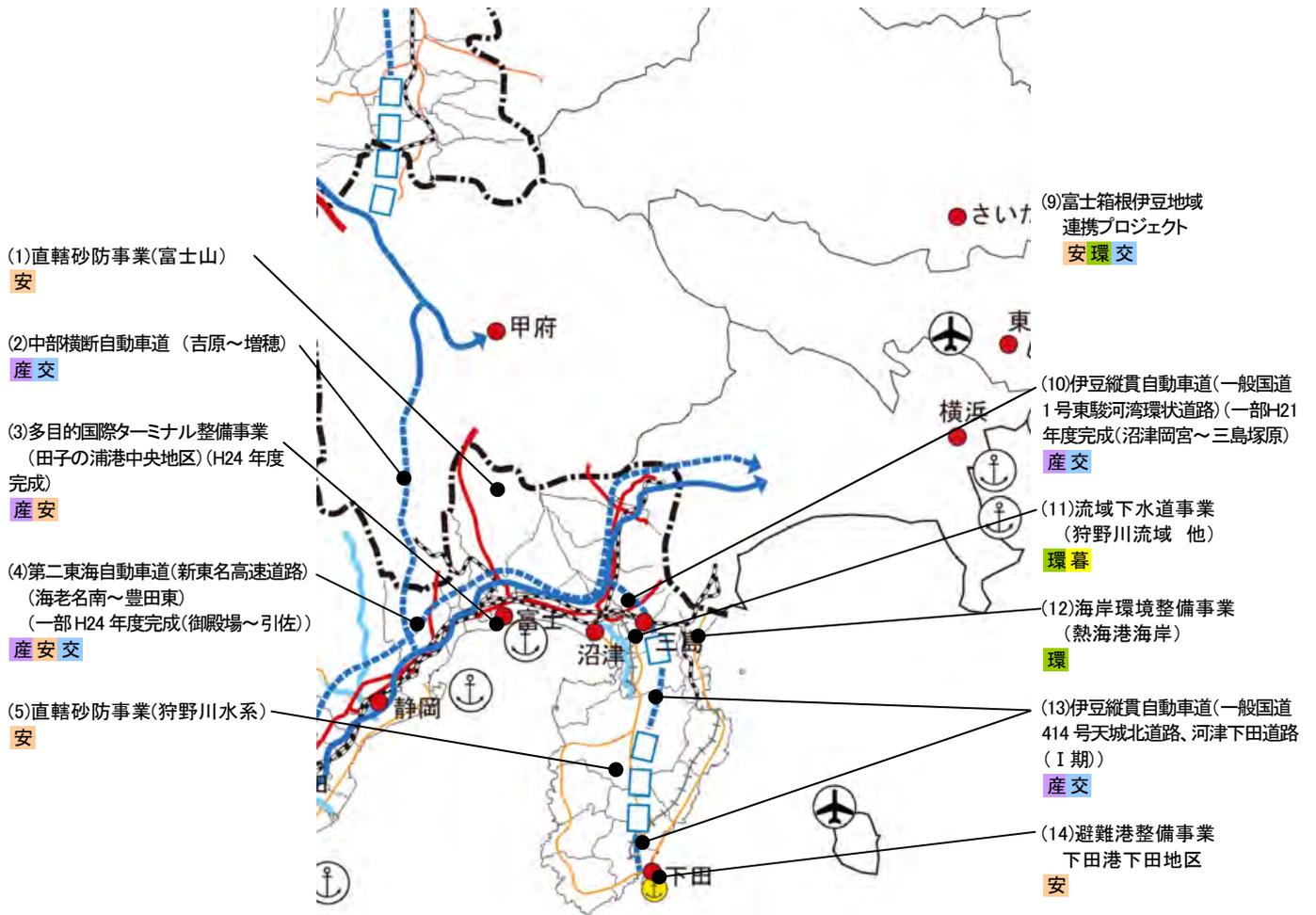
⑥伊勢湾・三河湾流域



(15) 矢作川上下流域関連
(治水、水源地保全等)
環交

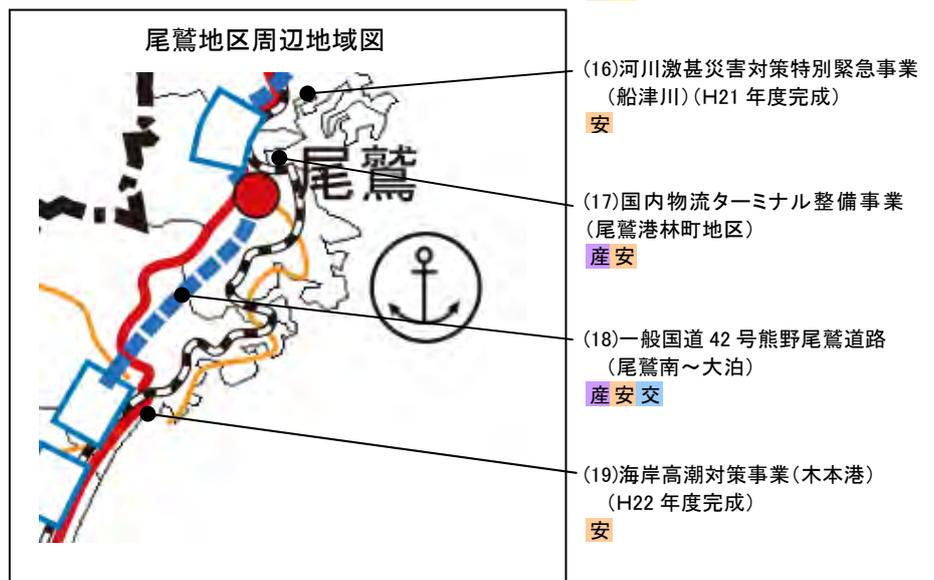
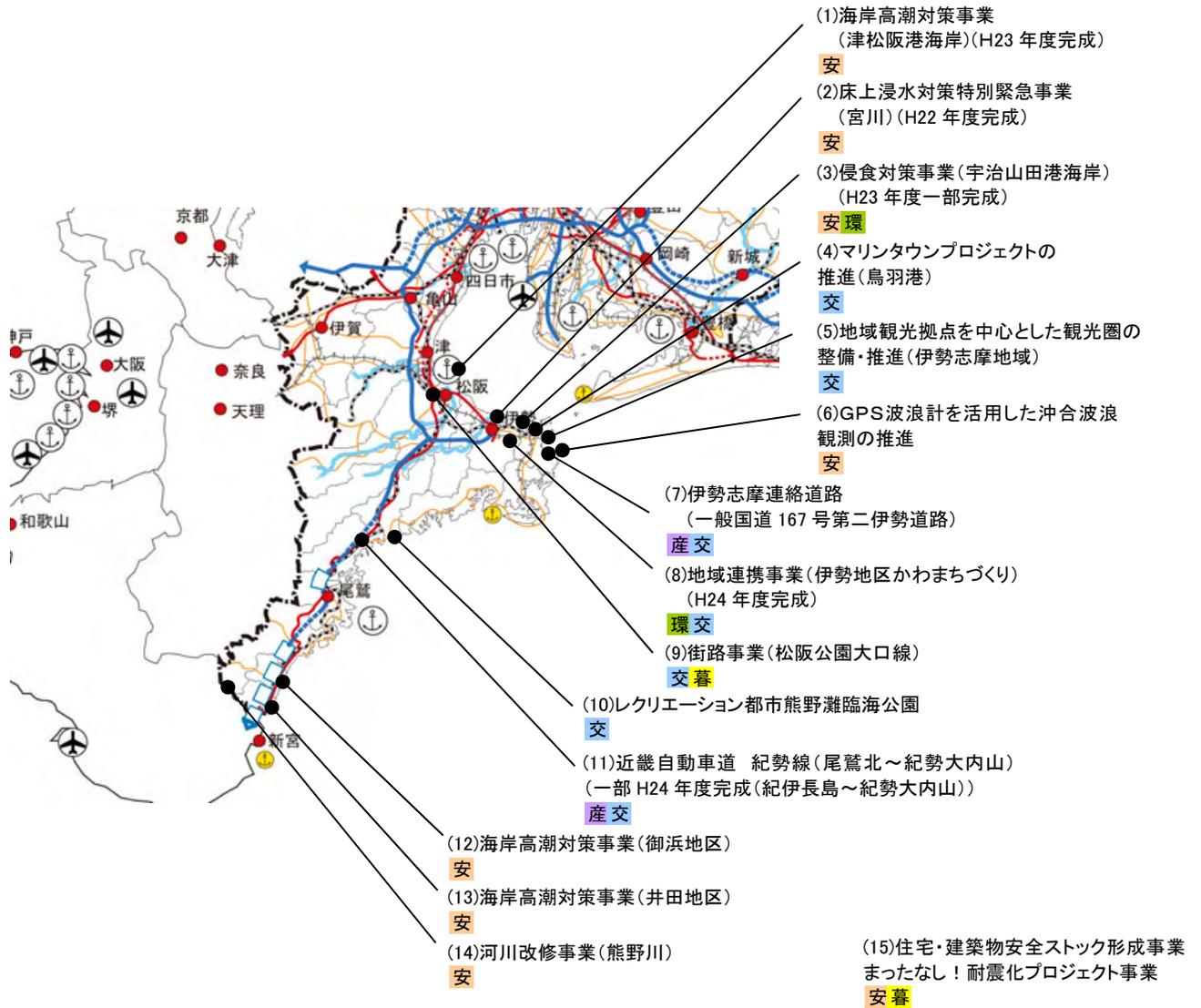
凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

⑦富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域



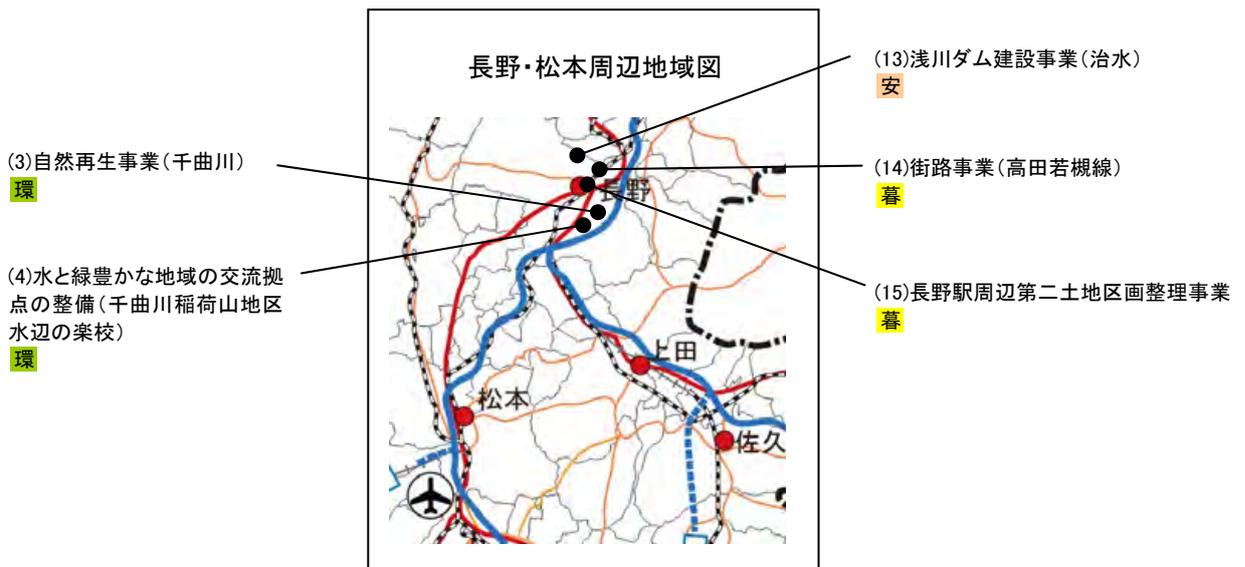
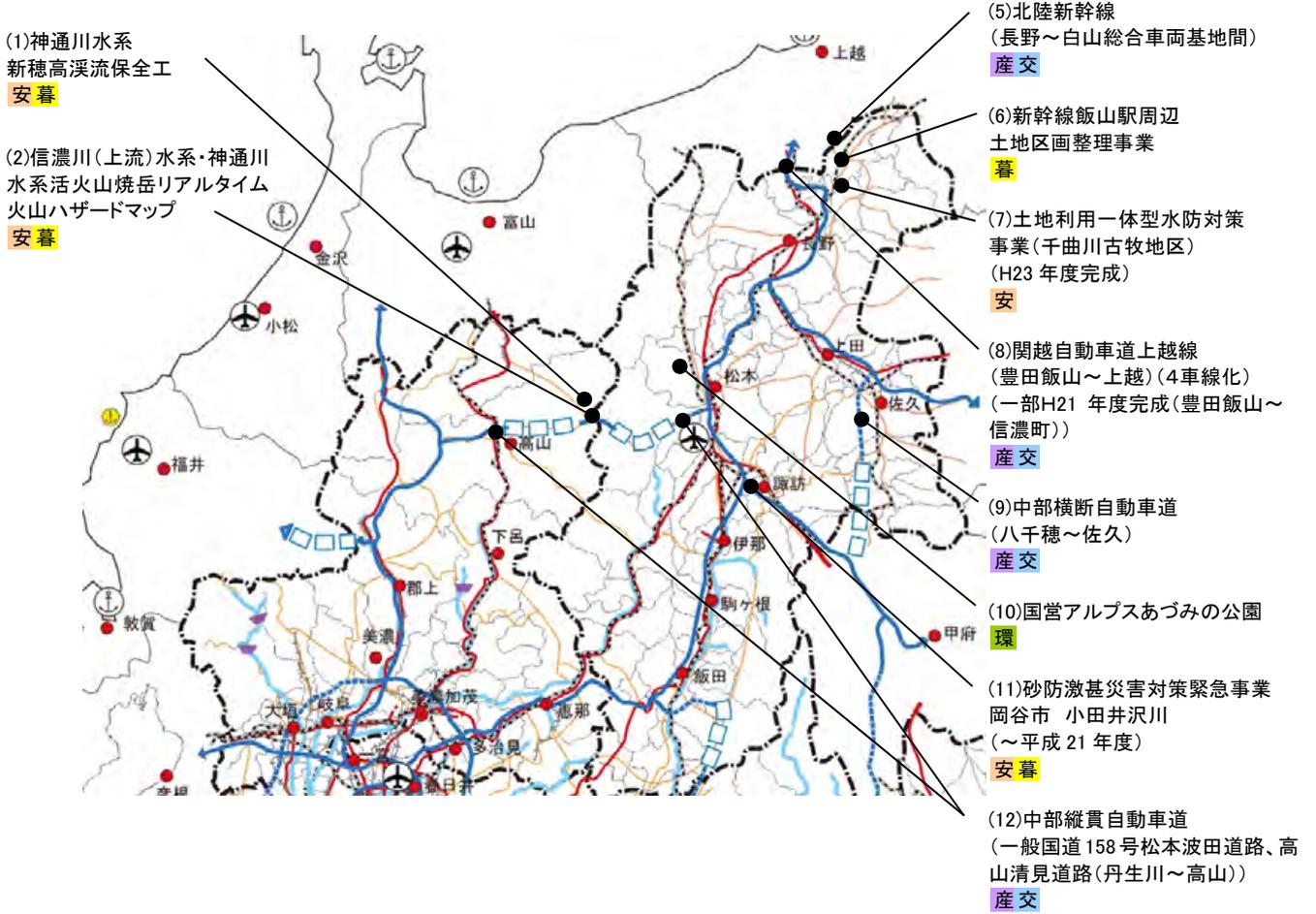
凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

⑧伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域



凡例	産業競争力	安全・安心	環境・景観	交流・連携	暮らし
----	-------	-------	-------	-------	-----

⑨長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域



凡例 産業競争力 安全・安心 環境・景観 交流・連携 暮らし

用語解説

注釈 番号	用語	用語解説	概要版 ページ
1)	次世代高規格コンテナターミナル	アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体でハード・ソフト連携した施策を先導的・実験的に展開するターミナル。ターミナルの規模は、岸壁延長1000m以上、水深-15m以上、奥行き500m程度。スーパー中核港湾の中核的な取組の一つで、法律上の名称は特定国際コンテナ埠頭。国土交通省の同意を得た認定運営者によって一体的に運営されている。	ii
2)	アウトカム指標	施策・事業の実施により発生する効果・成果(アウトカム)を表す指標。例えば、「歩道の設置」という事業があるとすれば、「歩道を年度内に〇〇m設置する」というのがアウトプットであり、その成果として「交通事故件数が減少する」ということが「アウトカム」。	iii
3)	ユニバーサルデザイン	【universal design】障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。	v
4)	ハザードマップ	火山噴火や洪水、土砂災害、津波等の自然災害に対して、被害が予測される区域および避難地・避難路等が記載されている地図。	v
5)	ICT	【Information and Communication Technology】情報通信技術を表す言葉。IT (Information Technology) に「Communication (コミュニケーション)」を加えたICTが、国際的には使われている。	1
6)	GDP	【Gross Domestic Product】国内総生産のことで、1年間に国内の経済活動により生み出された財・サービスの付加価値の総額。	
7)	BRICs	ブラジル (Brazil)、ロシア (Russia)、インド (India)、中国 (China) の英語頭文字をつなげた造語	1
8)	IPCC	気候変動に関する政府間パネル (IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change) のことで、世界気象機関(WMO)と国連環境計画(UNEP)が、最新の科学的知見をもとに温暖化の予測、影響、対策などを評価するため、88年に共同で設立。	2
9)	代替補完機能	代替性。多重化することで、1つが被災しても他でカバーできる機能のこと。例えば2つの地域を結ぶ道路の1つが通行止めとなっても、別の道路でその地域が結ばれていること。	6
10)	高次医療施設	本書では、第三次救急医療施設のこと。脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷等の重篤な患者を24時間体制で受け入れ、高度の診療を提供する救急救命センター等の医療施設。	7
11)	団塊世代	第二次世界大戦直後の日本において、1940年代後半の第一次ベビーブームに生まれた世代のこと。	8
12)	スーパー中核港湾	官民が連携して港湾の重点投資や機能強化を進め、アジア主要港に対抗できる国際拠点港を育てるプロジェクト。国が2004年7月、京浜港(東京港・横浜港)、伊勢湾(名古屋港・四日市港)、阪神港(大阪港・神戸港)の3港湾を指定した。法令上の名称は「指定特定重要港湾」。	34
13)	リードタイム	所要時間、調達時間。港湾では、船の入港から貨物が引き取り可能になるまでの時間のこと(主に輸入のコンテナ貨物について)。スーパー中核港湾の育成では、リードタイムを1日程度まで短縮することを目指している。	34
14)	スマートインターチェンジ	ETC専用のインターチェンジ。高速道路において、効率的に追加インターチェンジの整備を図るため、地方公共団体の発意によりスマートインターチェンジを整備し、高速道路の利便性の向上、地域生活の充実、地域の活性化に寄与。	34
15)	3PL	【3rd party logistics】物流業務を手がけない企業が、企業の流通機能全般を一括して請負うアウトソーシングサービスで、1st Party (荷主企業) と、2nd Party (物流企業) に対して、3rd Party (3PL企業) は利用運送業者を指している。	34
16)	モーダルシフト	輸送形態を転換すること。トラック輸送から海上輸送や鉄道輸送に切り替えることにより、二酸化炭素排出の少ない、環境に優しい輸送が可能となるとともに、大量輸送や渋滞緩和により輸送効率が向上する。	34
17)	TEU	【Twenty-foot equivalent units】20ft (コンテナの長さ) に換算したコンテナ取扱個数の単位。20ftコンテナ1個を1TEU、40ftコンテナを2TEUとして計算し、コンテナの取扱い実態を適切に把握することができる単位。	34
18)	ITS	【Intelligent Transport Systems】高度道路交通システム。最先端の情報通信技術(IT)を活用し人と道路とクルマとを一体として構築することによって、交通事故や渋滞など道路交通問題の解決等幅広い社会経済効果が期待されるシステム。	36

注釈 番号	用語	用語解説	概要版 ページ
19)	ヒートアイランド現象	都市部の地表面における熱収支が、都市化に伴う地表面の改変(地面の舗装、建築物)などにより変化し、都心域の気温が郊外に比べて高くなる現象をいう。これにより、①夏期の都市の不快感(都市の快適性の問題)、②夏期の冷房用電力消費の増大、③都市の乾燥化(地表面の改変に伴う蒸発量の減少)、④冬期の大気汚染の助長等の問題が発生する他、近年夏期の都市域において頻発している短時間の集中的な降雨現象との関連が指摘されている。	36
20)	日本風景街道	日本風景街道は、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、以って、地域活性化、観光振興に寄与し、これにより、国土文化の再興の一助となることを目的としている。	37
21)	かわまちづくり	平成21年度から新たに「かわまちづくり支援制度」を創設され、平成21年5月に全国67件の計画が認定された。今後、認定を受けた計画は、住民・市町村等と河川管理者で一体となって策定された計画に基づき、まちづくりと一体となった河畔空間の創出や良好な河畔空間創出のための重点的な事業実施等を行う。	37
22)	みなとオアシス	みなとや海岸の施設やスペースを休憩施設、交流スペース、地域の情報発信拠点等として活用しているもの。住民参加のもとで、地域の個性を生かしたイベントや産直市等が行われている。	37
23)	LRT	【Light Rail Transit】低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことです。	38
24)	DMV	【Department of Motor Vehicles】道路と線路の両方の走行が可能な車両で、JR北海道等が開発している。	38
25)	U・J・Iターン	都会に出た後、故郷に戻ること(Uターン)、都会に出た後、故郷の近くに戻ること(Jターン)、故郷以外に移り住むこと(Iターン)をまとめた言葉。	38
26)	エコポートタウン	エコポートとは、「将来世代への豊かな港湾環境の継承」、「自然環境との共生」、「快適な港湾環境の創出」を基本理念として、実現を目指している港湾の姿。	39
27)	ユビキタスネットワーク	【Ubiquitous Network】ブロードバンドやモバイル通信など、常時接続環境を利用することで、「いつでも」「どこでも」を実現するネットワーク。	39

アウトカム指標一覧

指標No.	指標名	指標値	指標の定義
I. 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			
1	中部の外貿コンテナ貨物量（TEU）の増加率	年平均伸び率3%	港湾等の物流機能強化により、円滑な国際物流を形成する指標。管内各港（名古屋港、四日市港、清水港、御前崎港、三河港）の国際海上コンテナ貨物量の年平均伸び率。
2	名古屋都市圏二環状道路整備率	60% (H19) ↓ 65% (H24)	名古屋都市圏の2つの環状道路（名古屋環状2号線、東海環状自動車道、伊勢湾岸自動車道）の計画延長に対する供用延長の割合。
3	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)	県道以上における、渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し合計したものを人口で除した値。
4	港湾関連手続きのシングルウィンドウ化率	0% (H19) ↓ 100% (H24)	中部管内の9港の重要港湾以上の港湾管理者において、次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続きを可能とする割合。港湾手続きの統一化・簡素化の進捗状況により算出。
5	国内海上物流費用の削減率	現状 ↓ 14%削減 (H24)	港湾における国内物流ターミナル等の整備による輸送費用等の削減効果の指標。整備中の関連プロジェクトにおける費用対効果の削減率。
II. 災害に強い安全で安心な地域づくり			
6	洪水による氾濫から守られる区域の割合	62% (H19) ↓ 64% (H24)	直轄河川及び補助河川における、河川・ダム・砂防施設の整備率に、直轄区間と補助区間の氾濫面積の比率（寄与率）を各々乗じて合計した値。
7	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)	各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積（ha）。
8	下水道による都市浸水対策達成率	45% (H19) ↓ 50% (H24)	浸水被害が生じるおそれがあり都市浸水対策を実施すべき区域のうち、下水道整備により、当面の整備水準として、重点地区においては概ね10年に1度の、その他の浸水被害が生じるおそれのある地区については概ね5年に1回程度発生する規模の降雨に対して安全であるよう、既に整備が完了している区域の面積の割合。
9	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)	24時間災害時要援護者が滞在する施設・防災拠点・近傍に避難場所が無く地域の拠点となる避難場所のうち土砂災害対策のなされた施設数。
10	土砂災害特別警戒区域指定率	41% (H19) ↓ 80% (H24)	土砂災害危険箇所が存在する市町村のうち、土砂災害特別警戒区域の指定を行った市町村の割合。
11	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)	ゼロメートル地帯において、地震時に崩壊により水害が発生する恐れのある防護施設（堤防、護岸、胸壁）を耐震化する防護施設の延長（km）
12	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)	緊急物資輸送用岸壁の整備による緊急物資供給可能人口。
13	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)	対象市町村のうち、ハザードマップを作成・公表し、これを活用して防災訓練等を実施した市町村の割合（％）。
	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【内水】	12% (H19) ↓ 100% (H24)	地下空間利用が高度に達し浸水のおそれのある地区及び、平成9年度以降床上浸水被害等が発生した地区を有する市町村のうち、内水ハザードマップを作成・公表し、防災意識の高揚に努めた市町村。
	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【土砂】	15% (H19) ↓ 100% (H24)	土砂災害危険箇所を有する市町村のうち、ハザードマップを作成・公表し、かつハザードマップを活用した防災訓練を実施した市町村の割合（％）。
	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【津波・高潮】	90% (H19) ↓ 94% (H24)	対象市町村（重要沿岸域を含む全市町村）のうち、津波または高潮の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（％）。
14	リアルタイム火山ハザードマップ整備率	0% (H19) ↓ 30% (H24)	対象火山のうち、火山噴火緊急減災対策防砂計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップを整備した火山の割合（％）。
(2)	名古屋都市圏二環状道路整備率	60% (H19) ↓ 65% (H24)	名古屋都市圏の2つの環状道路（名古屋環状2号線、東海環状自動車道、伊勢湾岸自動車道）の計画延長に対する供用延長の割合。
15	道路橋の長寿命化修繕計画策定率	24% (H19) ↓ 概ね100% (H24)	道路橋について長寿命化修繕計画を策定している割合。
16	港湾施設の長寿命化計画策定率	4% (H19) ↓ 100% (H24)	重要港湾以上の主要な係留施設（水深7.5m以上）について、長寿命化計画を策定した施設の割合。

III. 地域資源を活かし自然と共生する環境先進地域の形成			
17	水辺の再生の割合	約10% (H19) ↓ 約25% (H24)	過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺(約180km)や海岸侵食によって失われた砂浜(砂浜延長:約86km)のうち復元・再生する割合。
18	路上工事時間(直轄国道)	約140時間/km・年(H19) ↓ 約15%削減(H24)	中部地方整備局管内直轄国道1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間。
19	低公害車導入率	31.8%(H19) ↓ 42.7%(H24)	中部5県(長野、岐阜、静岡、愛知、三重)を対象に、低公害車(登録自動車のみ)の導入率(%)。
20	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)	土砂の流れに支障があり、問題が発生している溪流、河川、海岸において、総合的な土砂管理に基づき事業の連携方針を作成し、土砂の流れを改善することに資する対策(管理行為を含む)に着手した数。
21	景観計画に基づき取組を進める地域の数	13(H19) ↓ 84(H24)	景観法(平成17年6月全面施行)第8条に基づく、良好な景観の形成に関する計画(景観計画)策定数。
IV. 魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり			
22	規格の高い道路を使う割合	17.7%(H19) ↓ 現状の約1割増(H24)	高速道路などの自動車専用道路を利用している割合。
(3)	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)	県道以上における、渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し合計したものを人口で除した値。
23	外国人観光客の中部地方への訪問率	23%(H19) ↓ 24.7%(H24)	中部9県(富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀)を対象に、「訪日外客訪問地調査」(日本政府観光局)における各県ごとの訪問率及び、「宿泊統計」(観光庁)のうち外国人の延べ宿泊数を集計し、算出。
24	中部地方における延べ宿泊者数	55,594千人 ↓ 60,000千人	中部9県(富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀)を対象に、「宿泊統計」(観光庁)を元に算出。
(2)	名古屋都市圏二環状道路整備率	60%(H19) ↓ 65%(H24)	名古屋都市圏の2つの環状道路(名古屋環状2号線、東海環状自動車道、伊勢湾岸自動車道)の計画延長に対する供用延長の割合。
25	地域住民組織等が主体となってシステム案の検討を行った地域の数	48(H19) ↓ 76(H24)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(H19.10施行)に基づいて設立された法定協議会の数。
26	特定道路におけるバリアフリー化率	53%(H19) ↓ 75%(H24)	バリアフリー新法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす道路割合
27	鉄道駅のバリアフリー化率	68.8%(H19) ↓ 100%(H24)	中部5県を対象に、1日あたりの平均利用者数が5千人以上の駅のうち、段差を解消している(移動等円滑化基準第4条に適合している)駅数の率。
28	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)	平成21年度に創設された「かわまちづくり支援制度」により、かわまちづくり計画を策定し、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。
V. 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			
29	歩いていける身近なみどりのネットワーク率	58%(H19) ↓ 60%(H24)	市街化区域等において、都市住民の徒歩圏内に様々な規模の公園・緑地(都市公園以外を含む)のネットワークが体系的に整備されている状態を100とした場合の実際の整備率。
(26)	特定道路におけるバリアフリー化率	53%(H19) ↓ 75%(H24)	バリアフリー新法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす道路割合
30	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(H24) (実施箇所毎)	あんしん歩行エリア対策実施箇所内の歩行者・自転車の死傷事故件数。
31	道路交通における死傷事故率	約108件/億台km ↓ 約1割削減(H24)	自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数。
32	下水道処理人口普及率	61%(H19) ↓ 68%(H24)	下水道を利用できる人口の総人口に対する割合。
(27)	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)	平成21年度に創設された「かわまちづくり支援制度」により、かわまちづくり計画を策定し、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。

※指標の対象範囲は中部5県(長野、岐阜、静岡、愛知、三重)を基本としている。