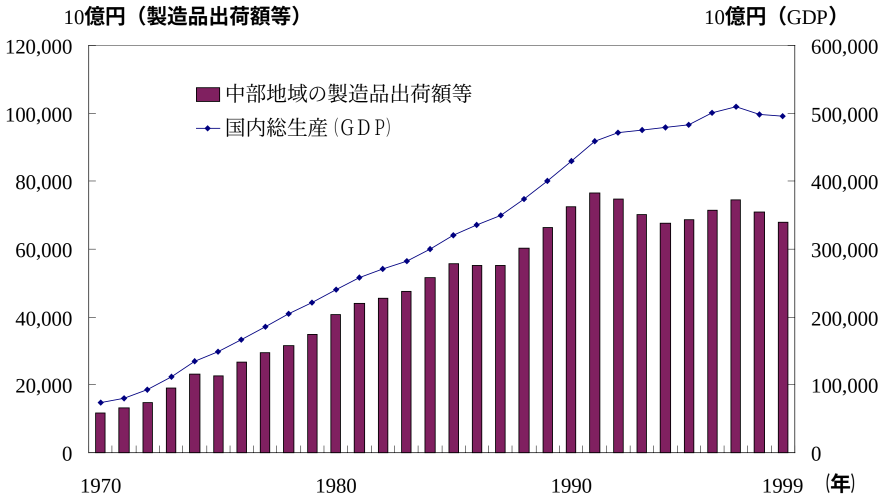
第2項　中部の現状、地域特性と課題

(1) 過渡期にある中部の産業

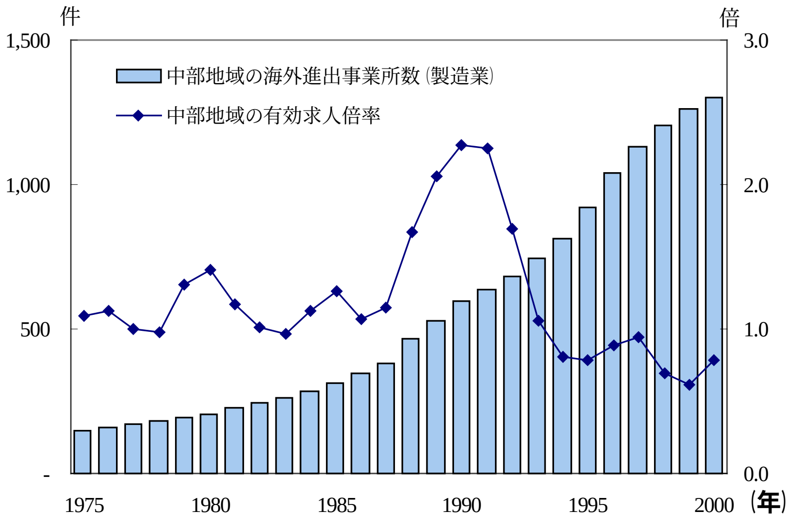
中部地方は、世界を代表する自動車産業や高い技術力を誇る地場産業など「モノづくり」の生産拠点として、日本経済の国際的な産業競争力の源泉となってきました。しかし、東アジアをはじめとする海外諸国の技術力向上や我が国産業の高コスト構造からの脱却の遅れ、海外市場を睨んだ生産拠点の流出による産業の空洞化などにより、近年その競争力は国際社会において低下する傾向にあります。

図表 1-2-1　近年低下の見られる中部の製造出荷額
[中部地域の製造品出荷額等と国内総生産（ＧＤＰ）の推移]



出典）経済産業省「工業統計」、内閣府「国民経済計算」

図表 1-2-2　中部地域における海外進出事業所数（製造業）と有効求人倍率の推移
[生産拠点の海外進出が拡大する製造業の事業所数]



出典）東洋経済「海外進出総覧」、岐阜県・静岡県・愛知県・三重県労働局資料

【地域の声】

- 空洞化克服と新産業の強化では、従来の強さを更に強くするという方向が重要。（まんなか懇談会）
- 中部の産業集積の活用、活性化のために、中部ブランドを世界に情報発信することが重要。（まんなか懇談会）
- 中部は、東京、大阪に比べて土地、オフィス等の賃料水準が低く投資のしやすい地域。企業にとっては非常に負担が軽く進出しやすい。そういう面をもっと推進する動きが欲しい。（ビジョン討論会名古屋会場）
- 次の時代を牽引する新産業の創出による地域づくりを目指すべき。（市町村長ヒアリング）
- 中部地方は常に新しい産業を育て日本の産業をリードしてきたが、最大課題は製造業の空洞化である。（まんなか懇談会）
- 企業進出しやすい社会生活環境の整備を（規制緩和、在日外国人の生活支援等）。（市町村長ヒアリング）

(2) 国際競争力強化が求められる国際物流･国際交流基盤

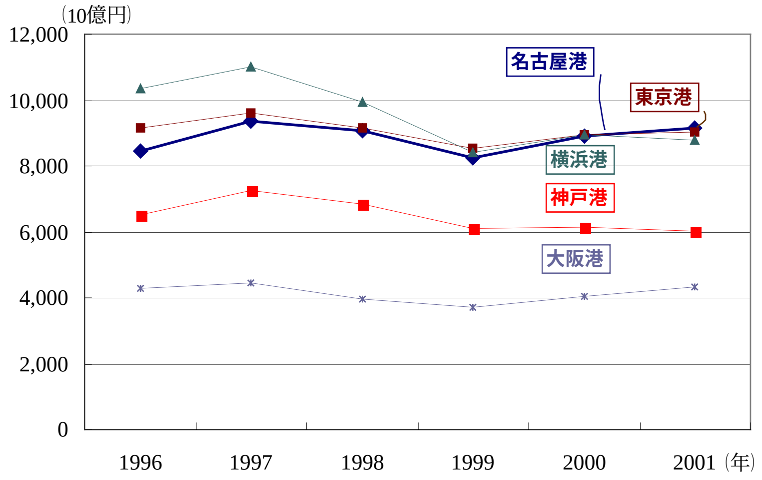
地域づくりから見た産業競争力の問題については、とりわけ物流における高コスト構造と輸送時間短縮が大きな課題として指摘されています。国際物流拠点として、中部地方には名古屋港、清水港、四日市港といった特定重要港湾[1]と名古屋空港がありますが、背後にある幹線道路との接続の悪さやリードタイム[2]の長さが国際競争力の低下を招いています。また、名古屋空港の就航便数の少なさから、中部の航空貨物の多くが新東京国際空港や関西国際空港から発着している状況にあります。中部国際空港の開港を契機に拠点性の回復・向上が期待されており、名古屋市をはじめ各都市から空港までの距離が従来よりも遠くなる傾向にあるなか、既存鉄道の改善新型車両の導入や高速自動車道の整備などにより、空港へのアクセス時間の短縮を図るなど、アクセス網の充実とアクセスの定時性確保に向けた取り組みが強く求められるところとなっています。

---

1 特定重要港湾：国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾であると政令で指定された港湾を指す。

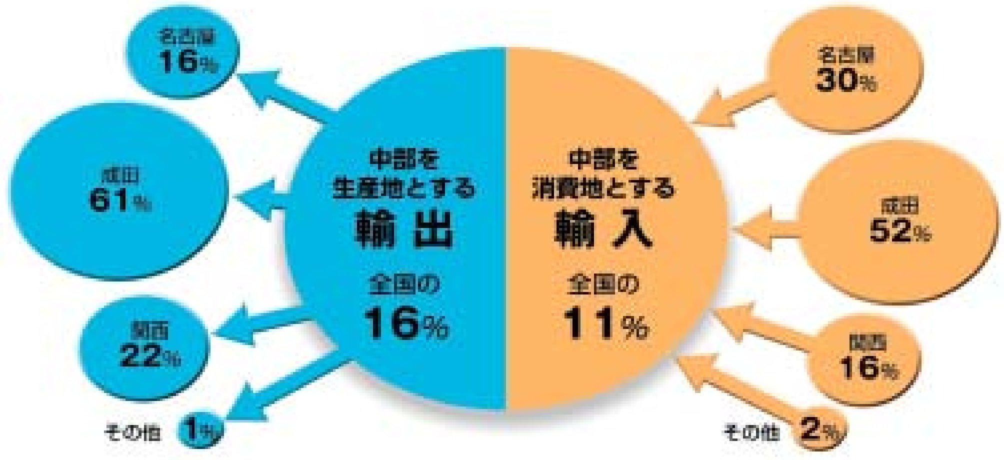
2 リードタイム：[lead time]輸入貨物が到着してから荷主が荷物を引き取るまでに要する時間。

図表 1-2-3　我が国の国際物流の一翼を担う名古屋港
[五大港貿易額の推移]



出典）日本関税協会「外国貿易概況」より作成

図表 1-2-4　中部発着の国際物流の利用空港
[名古屋空港の利用が少ない中部発着の国際貨物]



出典）『輸出入貨物に係る物流動向調査』 輸出入貨物物流動向研究会（平成 15 年 4 月）より作成

[地域の声]

- 港湾をハブ港湾として道路と一体になった整備すべき。（まんなか懇談会）
- 名古屋港への道路アクセス改善や施設使用料の引き下げなど、名古屋港の整備も非常に有効な手段。（ビジョン討論会名古屋会場）
- 港湾機能の強化・大水深コンテナバースの整備を進めるべき。（市町村長ヒアリング）
- 都市と産業・物流拠点を繋ぐネットワークの強化が必要。（市町村長ヒアリング）

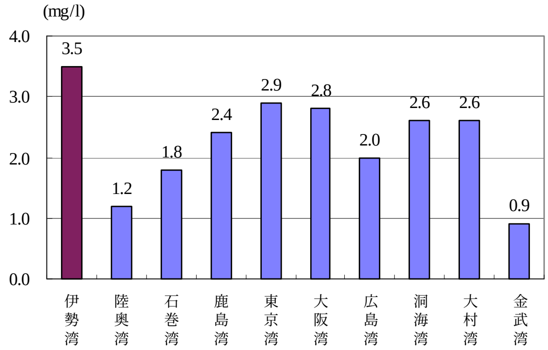
・ 空港、港湾の機能強化と道路網等周辺インフラ整備が必要。特に中部国際空港のアクセス整備を。（企業ヒアリング）
・ ＩＴＳ等の活用による交通結節点間のスムーズな交通確保が必要。（企業ヒアリング）
・ 交通のハイテク化が不可欠である。（企業ヒアリング）
・ 産業経済を伸ばすためには輸送システムあるいはアクセスの改善が必要。（まんなか懇談会）
・ 道路、空港、港湾等の物流・通信・電力機能の強化と利用における費用の低減が必要。（企業ヒアリング）

(3) 対策強化が望まれる環境問題

中部地方には、アルプス山系など 3,000m 級の山なみとそれを源泉とする大きな河川など豊かな自然があり、その恵みのもとで産業や人々の生活が営まれています。しかし、山林の荒廃や農地の減少による保水能力の低下、都市化による雨水の浸透能力の低下などにより、水循環機能や生態系の崩壊、土砂災害や水害の危険性の増大、都市部のヒートアイランド[1]化など様々な問題が生じています。また、伊勢湾など閉鎖性水域[2]における富栄養化[3]に伴う水質悪化も大きな問題となっています。

日常の産業活動や市民生活においては、自動車への依存度の高い地域が形成され、名古屋市南部や四日市市など臨海部をはじめとした大気・騒音問題が顕在化しているとともに、廃棄物処分場の不足が逼迫した問題となっています。地球温暖化への対応とともに、こうした課題を改善するため、環境にやさしい地域形成が必要となっています。

図表 1-2-5　東京湾や大阪湾に比べ水質改善の遅れる伊勢湾
［主要湾における汚濁負荷濃度[4]（平成 12 年）］



出典）環境省「平成 14 年版環境白書」

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

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

3 富栄養化：窒素やリンなど、水中の栄養塩類の量が増加すること。植物性プランクトン、水生植物などの急激な増加を招き、赤潮、アオコの原因となる。

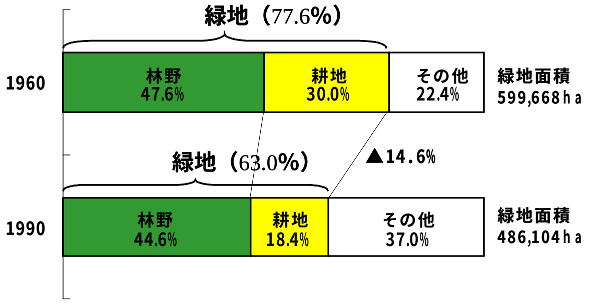
4 汚濁負荷濃度：有機物による水質汚濁の度合いを示す化学的酸素要求量（COD）のこと。グラフ中の数値は、COD の年平均値である。

図表 1-2-6　中部における緑地面積の推移

[減少傾向を示す中部における緑地面積]

－名古屋50km圏における緑地面積の変化－

（1960→1990年）



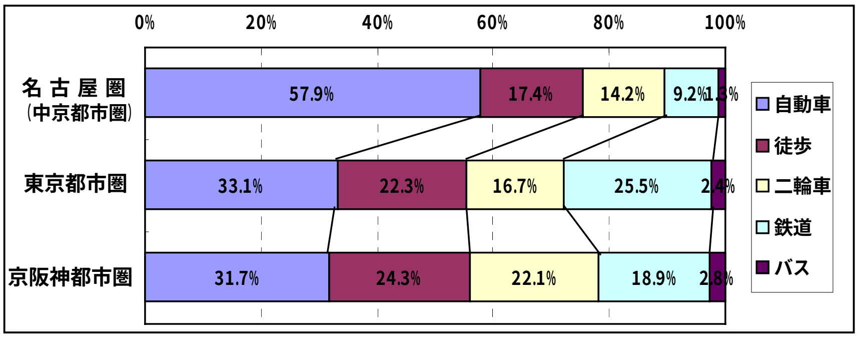
※緑地面積＝林野面積＋耕地面積

－地図で見る名古屋圏の緑地面積の変化－

（1955→1990年）

出典）国土交通省中部地方整備局『平成 12 年度伊勢湾地域の将来像検討業務報告書』（平成 13 年 3 月）より作成

図表 1-2-7　三大都市圏の代表交通手段の比較



出典）名古屋圏／平成 13 年パーソントリップ調査、東京都市圏／平成 10 年パーソントリップ調査、京阪神都市圏／平成 12 年パーソントリップ調査

［地域の声］

- 環境保全は産業誘致にもつながり、中部の力ともなる。（まんなか懇談会）
- 利便性を追求する前に、環境保全を第一に、これからのまちづくり・地域づくりを考え

るべき。（ビジョン討論会四日市会場）

・ 自然環境の保全と活用を目指した河川流域市町村の連携を推進すべき。（市町村長ヒアリング）

・ リサイクル施設の整備、廃棄物最終処分場の建設が必要。（市町村長ヒアリング）

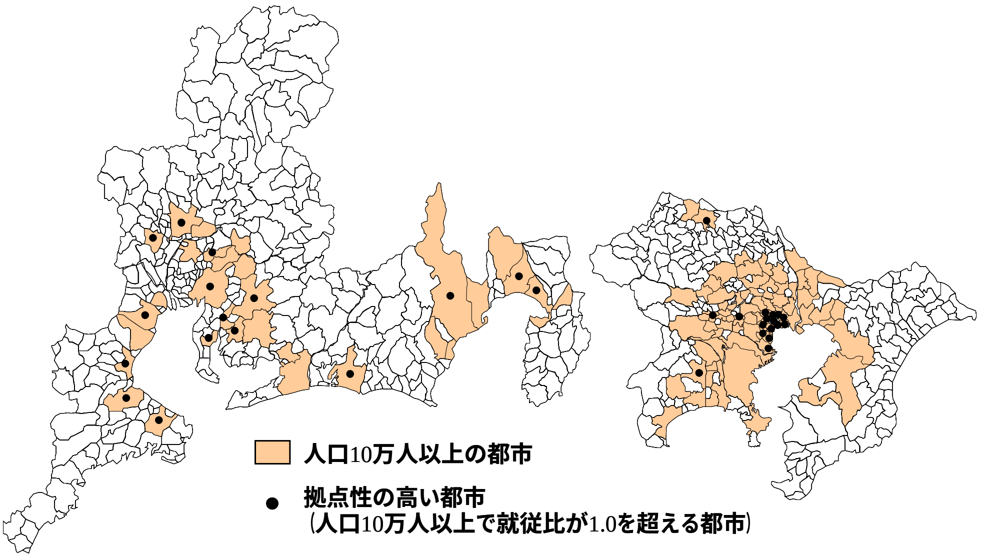
・ 生活環境、流域水質環境の改善に資する下水道の整備を。（企業ヒアリング）

(4) 国際的な魅力の乏しい名古屋と分散する拠点性の高い都市

関東地方が過密で東京を中心とした一極集中型の地域構造であるのに対し、中部地方は各地に拠点性の高い都市が点在し、それぞれが独立した生活圏を形成しています。その結果、関東地方や近畿地方に比べて通勤環境や居住環境に恵まれたゆとりの多い分散型の地域が形成されています。

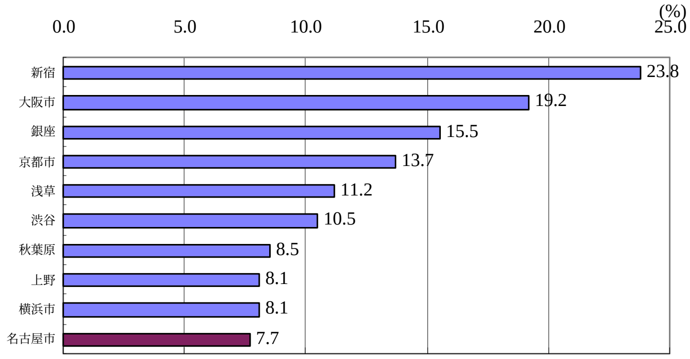
一方、名古屋においては、国際会議や見本市、学会などの開催件数の少なさや外国人にとって魅力的な観光資源の不足、国際就航便数の少なさなどが指摘されており、産業活力の向上や国際社会で活躍できる人材を育成する面からも国際性を高めていく必要があります。

図表 1-2-8　就従比データマップ（中部圏、首都圏）
[分散型の地域が形成されている中部]



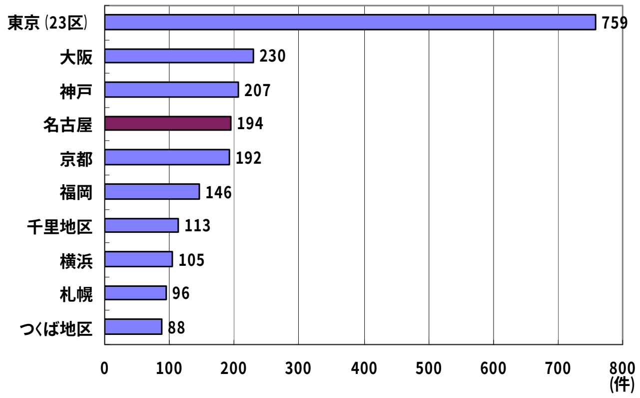
出典）総務省「平成 12 年国勢調査報告」

図表 1-2-9　国際的な魅力に乏しい名古屋
[三大都市圏において訪日外国人がよく訪れる上位 10 都市・地区]



出典）国際観光振興会「訪日外国人旅行者調査 2000-2001」

図表 1-2-10　国際コンベンションの開催件数上位 10 都市・地区
[国際コンベンションの開催件数の少ない名古屋]



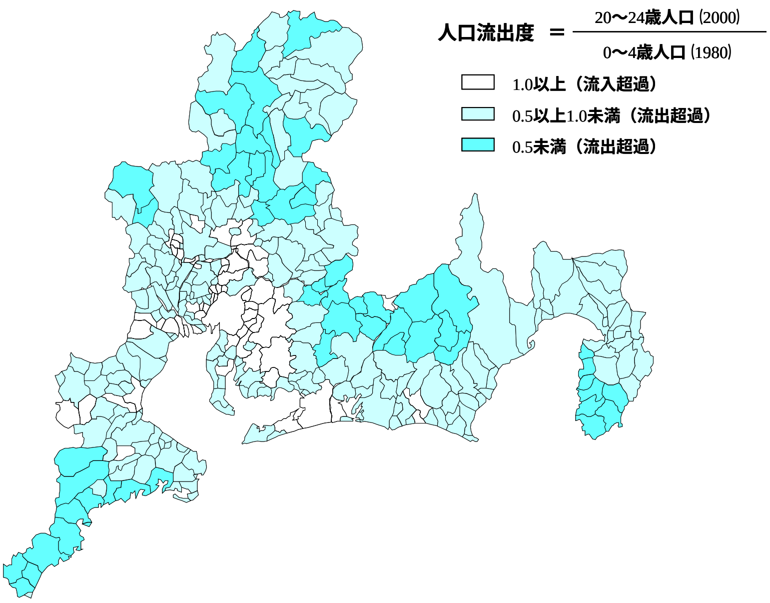
出典）国際観光振興会（JNTO）「日本のコンベンション統計 2001」

[地域の声]
・ 名古屋駅周辺と栄地区に国際的競争力のあるコンパクトな集積形成。（まんなか懇談会）
・ ビジョンでは、名古屋の都心機能の強化が重要であり、名古屋は中部を代表する都市であることを明確にする必要がある。また、これからはまちの風格が求められる。（ビジョン討論会名古屋会場）
・ 拠点性の高い都市へのアクセス道路の整備が必要。（市町村長ヒアリング）
・ 名古屋圏の魅力向上には名古屋駅から栄一帯地域の魅力向上が必要。（まんなか懇談会）

(5) 農山漁村地域の活力低下と交通ネットワーク整備の遅れ
　岐阜県北部、三重県南部、愛知県や静岡県の山間部などの農山漁村地域は、過疎化による人口減少と高齢化により学校や商業などの維持ができず生活が難しくなるほどの地域も

みられます。こうした地域では、働く場のないことや住宅確保の難しいことが、U ターンやＩターンを希望しても移住できない大きな障壁となっており、人口減少を抑制できない状況になっています。そのため、U ターン者やＩターン者を受け入れるための生活圏域内で就業を確保する環境整備と住宅整備が最重点課題となっています。また、救急医療施設までのアクセスの短縮や災害発生時に土砂崩れ等により地域が孤立しないような取り組みを進め、安心して暮らせるようにすることが求められています。

図表 1-2-11　都市への流出が進む農山漁村の若者
[人口流出度]



出典）総務省「国勢調査報告」

[地域の声]

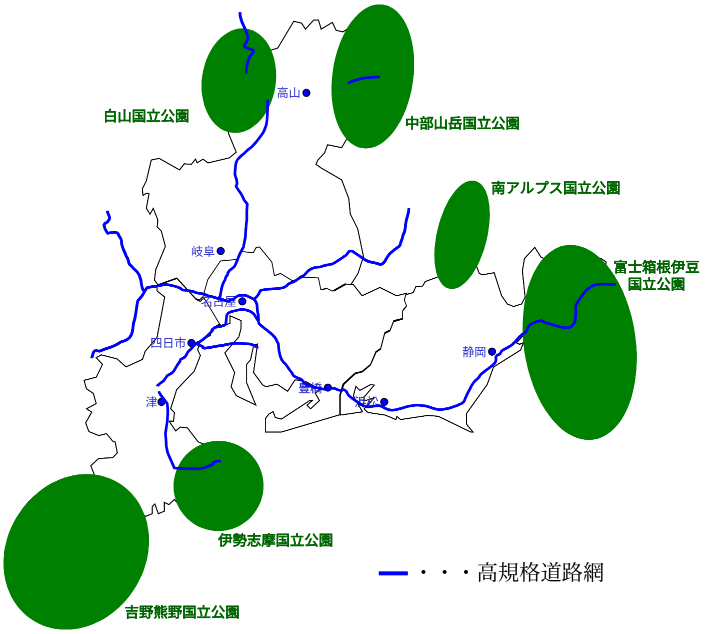
・ 都市部と中山間地域の調和した発展や、村おこしといったものが、もっと都市部に住む人たちによく理解され、交流をもっと活発にすることが重要。（ビジョン討論会浜松会場）
・ 市町村合併を推進する地域幹線道路を整備すべき。（市町村長ヒアリング）
・ 若者定住、UIJ ターンを支える公営住宅の整備が必要。（市町村長ヒアリング）
・ 人口流出の抑制が必須。（市町村長ヒアリング）
・ 医療機関へのアクセス道路整備が必要。（市町村長ヒアリング）
・ 農山村から若者が流出しない施策が必要。（まんなか懇談会）

(6) 未成熟な中部地方の観光

中部地方には、伊勢・熊野、飛騨高山、伊豆半島等魅力ある観光地が点在しているにもかかわらず、名古屋等の都市圏からのアクセスの悪さ、高コスト構造等による利便性の悪さとＰＲ不足が長年の課題となっています。特に、中部地方の観光については、観光産業が今後有望な成長市場として国際的に注目される中で、国際社会から見て未だにわかりに

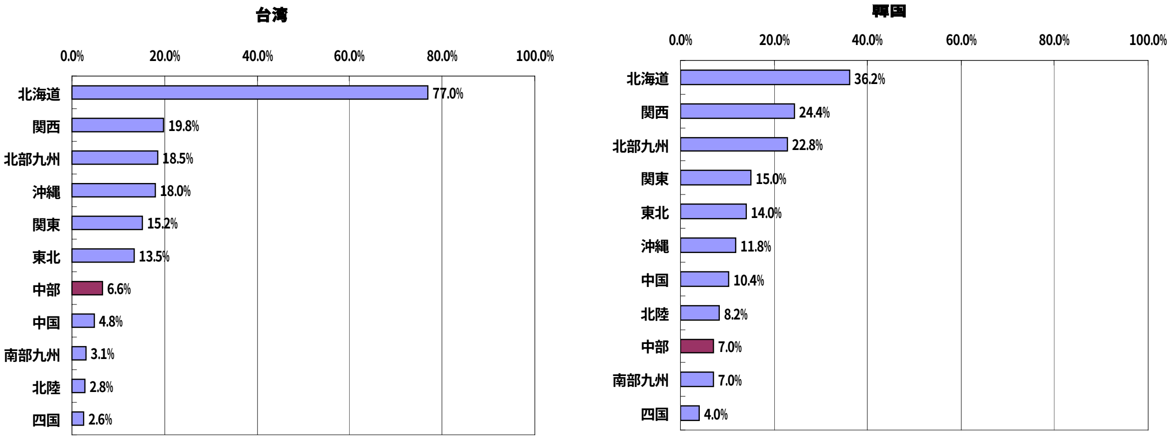
くいものとしてとらえられています。今後は、産業観光をはじめ観光資源の整備・活用を図るとともに、アクセスの充実や国内外に向けて、中部地方の豊かな自然や歴史・文化、観光資源についての地域一体となった情報発信を積極的に行う必要があります。また、中部地方の顔である名古屋の魅力を高め、中部地方を魅力的な観光地として国際社会に認知させていくことが求められます。

図表　1-2-12　全国的な観光資源を有する中部地方
[中部地方の国立公園]



出典）環境省資料

図表 1-2-13　観光地としての魅力向上が求められる中部地方
[海外の人々が訪れたいと思っている日本の地方]



注）左図は、2000 年 11 月に台北市で開催された「台北国際旅展」日本ゾーン来訪者を対象に実施されたアンケート調査の結果。右図は、2000 年 7 月にソウル市で開催された「韓国国際観光展」日本ゾーン来訪者を対象に実施されたアンケート調査の結果。いずれも、調査主体は国際観光振興会と日本観光協会。

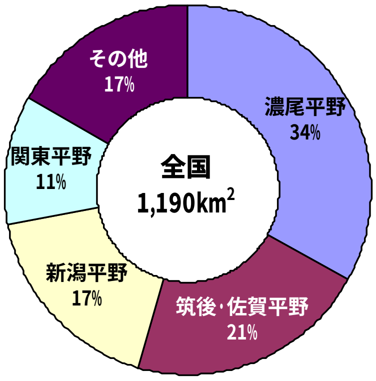
[地域の声]
- 愛知県はモノづくりの地域なので観光に関心が薄い。岐阜、静岡、三重は観光に熱心だが有名観光地が空洞化。（まんなか懇談会）
- 観光では、リピーターを作ることが重要。日頃から「もてなしの心」を醸成していくことも大切。（ビジョン討論会伊勢会場）
- 観光産業等の活性化に資する幹線道路の整備が重要。（市町村長ヒアリング）
- 水と温泉等地域資源を活かした観光交流による地域活性化が望まれる。（市町村長ヒアリング）
- 観光地間の交通ネットワーク整備が必要。（市町村長ヒアリング）
- 名古屋近郊にはすばらしい観光地があるが、名古屋との連携が良くない。（まんなか懇談会）

(7) 充分な対応が望まれる地震対策や都市型水害

ヒートアイランド現象や地球温暖化などを背景として、近年、都市周辺では短時間に局地的に記録的な降雨をもたらすなどの降雨特性の変化がみられ、都市型水害の危険性を孕んでいます。平成 12 年の東海豪雨は都市部の災害の弱さを露呈するものとなりました。しかし、中部地方は、全体面積のわずか 6.4%の想定氾濫区域に人口の約 40%が集中している一方、濃尾平野はわが国最大のゼロメートル地帯が広がるなど災害に対する潜在的な危険性が高くなっています。

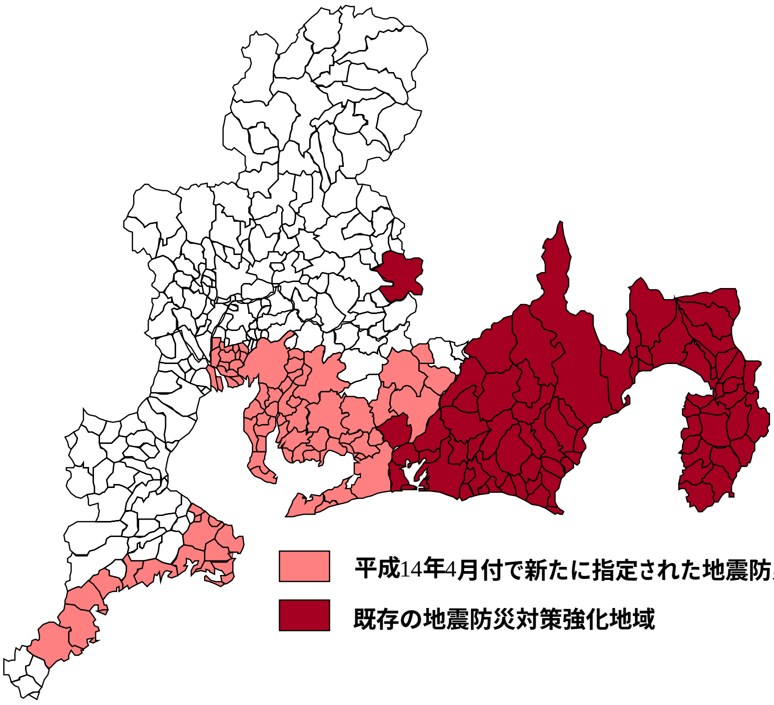
また、近年は東海・東南海・南海地震の発生が懸念されています。静岡県を中心に多くの自治体が地震防災対策強化地域に指定されており、都市機能の維持と地域住民の生命と財産を守るための早期の対策が求められています。

図表 1-2-14　日本のゼロメートル地帯構成割合
[我が国最大のゼロメートル地帯が広がる濃尾平野]



出典）環境省「全国の地盤沈下地域の概況（平成 12 年版）」

図表 1-2-15　早期の地震対策が求められる中部地方
[東海地震に係る地震防災対策強化地域]



出典）中央防災会議資料

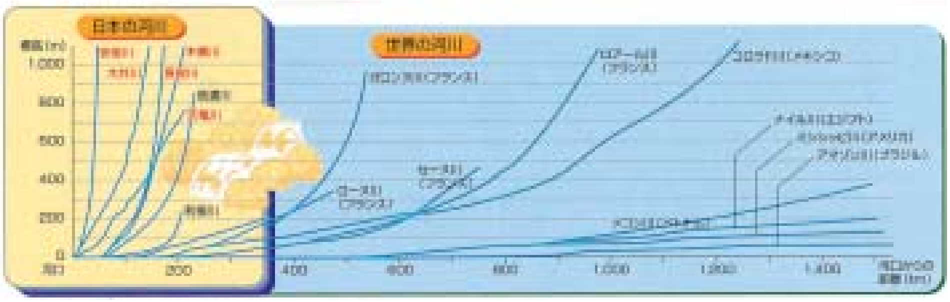
[地域の声]

- 陸・海・空の利用の仕方を押さえた地震対策。（まんなか討論会）
- 何かの事故で交通が止まった場合、中部が全部麻痺してしまうような、きわめて狭い範囲にインフラが集中していることが問題。日本で一番交通の多い拠点は、重点的に一番に取り上げて整備すべき。（ビジョン討論会豊橋会場）
- 防災訓練、防災マップ・マニュアル作成、広報による周知など住民意識の高揚が求められる。（市町村長ヒアリング）
- 公共公益施設や道路橋梁等の耐震強化が必要。（市町村長ヒアリング）
- 河川改修・堤防の補強を。（市町村長ヒアリング）
- 木造密集市街地の防災対策が必要。（市町村長ヒアリング）
- 災害時の緊急避難路としての道路整備が必要。（市町村長ヒアリング）

(8) 着実な対策が望まれる渇水問題や土砂災害

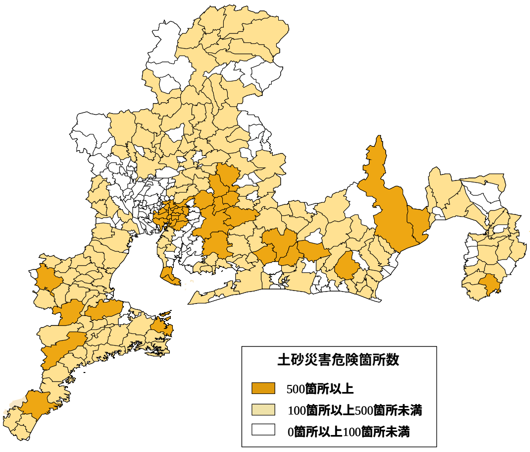
先に述べたとおり、特定地域への集中的な降水、短時間での集中豪雨など近年の降雨特性に変化傾向がみられます。また、中部地方の河川は勾配がきついことに加え、山林などの荒廃により各地で土砂災害が頻発しています。また、降水の大部分を利用できないまま流出しているため、中部地方は全般的に降水量は多いものの、各地で渇水が頻発しています。そのため、効率的な水の利用を進めるとともに、水の安定的な確保が課題となっています。

図表 1-2-16　主要河川の河川勾配の比較
[勾配がきつい中部の河川]



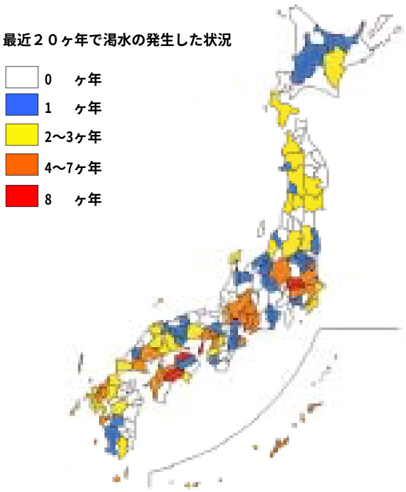
出典）国土交通省中部地方整備局「中部地域整備効果レポート」（平成 10 年 9 月）

図表 1-2-17　確実な土砂災害対策が望まれる中部地方の市町村
[土砂災害危険箇所のある市町村]



出典）国土交通省中部地方整備局資料（平成 14 年度）

図表 1-2-18　最近２０年で渇水の発生した件数
[頻繁に渇水が発生する中部地方]



(注)昭和56年から平成13年の間で上水道について
減断水のあった年数を図示したものである。

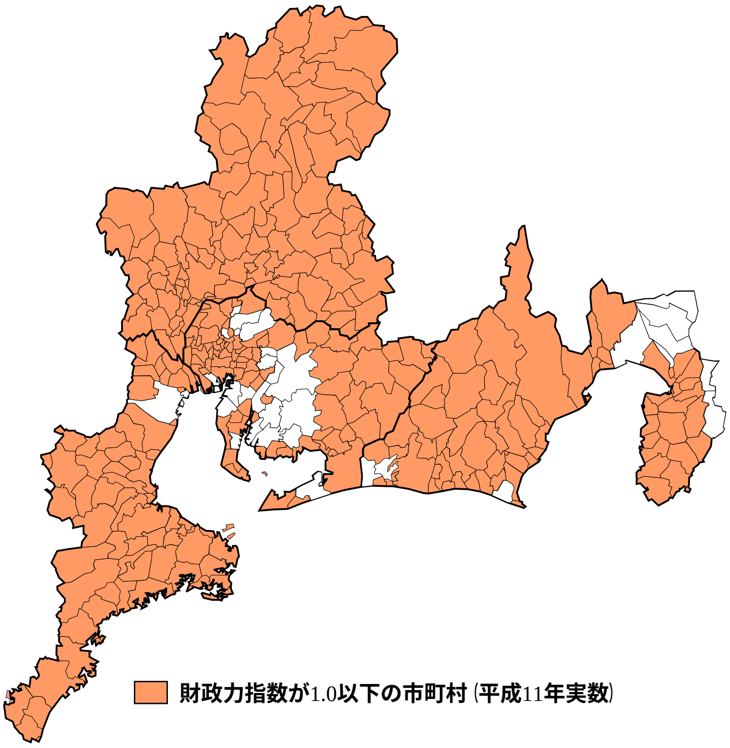
出典）国土交通省「平成 15 年版国土交通白書」

【地域の声】
・　自然水の減少が見込まれる中、長期に渡る水資源の確保が重要課題。（まんなか懇談会）
・　水源涵養林の保全が求められる。（市町村長ヒアリング）
・　洪水対策・土砂災害対策としての治水・砂防事業を進めていくべき。（市町村長ヒアリング）
・　上・下流域が一体となった国土保全対策が必要。（市町村長ヒアリング）

(9) 悪化する地方財政

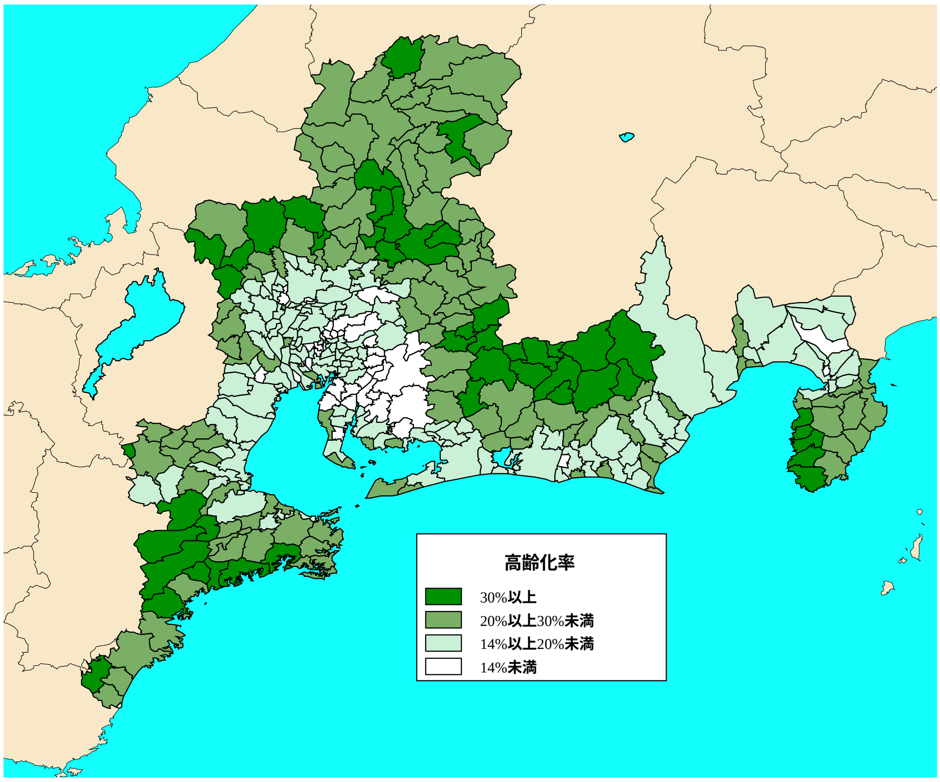
中部地方の自治体は高い産業力の集積により都市部を中心として相対的に高い財政力を誇っています。その一方、農山漁村地域の市町村などでは、産業基盤の弱さから地方交付税や公債に依存している自治体が多く、財政運営は極めて厳しい状況にあります。このような市町村では、65 歳以上の老年人口比率が既に 30%を超える自治体もみられ、医療福祉分野への財政負担も大きいことから、財政運営は極めて硬直化しています。そのため市町村合併など広域行政を推進し、行政運営の効率化と財源の確保を目指す動きが増加しています。

図表 1-2-19　財政力の弱い市町村
[財政力指数]



出典）（財）地方財務協会「市町村別決算状況調」

図表 1-2-20　中部における高齢化データマップ（平成 12 年）
［高齢化が進む農山漁村地域］



出典）総務省「国勢調査報告」

［地域の声］

- 地域的な重点投資の格差について合意形成をもっと本気でやる必要がある。（まんなか懇談会）
- 整備を進める余力は既に無いため、対象の絞り込みが必要。（まんなか懇談会）
- 公共投資予算が非常に少なくなってきているため、どう絞っていくのかが非常に重要。分野・地域などどこに優先順位をおくかは市民が決めるようになるため、その仕組みづくりが重要。（ビジョン討論会豊橋会場）