

第5回 国土交通

広域連携中部会議

資料 3-2

新まんなかビジョン (素案)

～ まんなかで日本をリードする中部へ ～

平成21年6月11日

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・中部経済連合会・(社)長野商工会議所連合会

(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

現在の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年に策定しています。

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「新まんなかビジョン」を今年夏頃に策定できるよう検討しています。

●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「本編」(素案) (目次)

はじめに

○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部 基本理念

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 p3
2. 中部地方の特性 p28
3. 中部地方の責務と役割 p40
4. 中部地方の課題 p41

第2章 求められる将来像と政策体系

1. 10～20年後を見据えた中部地方の将来像 p52
2. 10～20年後を見据えた政策体系 p53

第3章 基本的スタンス

1. 将来像を実現するための7つの基本的スタンス p55
2. 住民・企業・行政の役割と協働 p57
3. 不断のフォローアップ p58

第2部 実行計画

第1章 10～20年後を見据えた具体的な目標

- I. 交流が活発な中部(交流・連携) p61
- II. 活力ある中部(強い産業競争力) p66
- III. 自然と共生する中部(環境・景観) p72
- IV. 愛着の持てる中部(暮らし) p80
- V. 災害に強い中部(安全・安心) p86
- VI. 新まんなかビジョンが創り出す将来イメージ p93

第2章 平成24年度までの重点戦略と目標

中部地方の当面の戦略 p116

- 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 p119
- II. 災害に強い安全で安心な地域づくり p124
- 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 p130
- IV. 魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり p136
- 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 p140
- VI. 様々な地域の主なプロジェクト p143

第3部 成果をより高める取り組み

第1章 7つの基本スタンス p176

第2章 住民・企業・行政の役割と協働 p179

第3章 不断のフォローアップ p186

○用語解説

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2004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ところであり、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」に改訂していくものです。

この「新まんなかビジョン」では、次の視点に留意して検討を進めていきたいと考えています。

- 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。

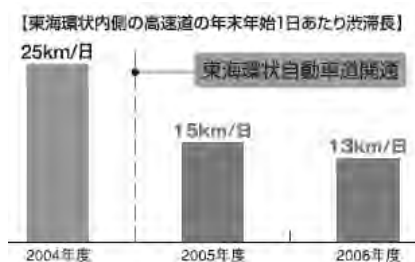
①東海環状自動車道等の開通や名古屋港整備に伴い産業集積や暮らしやすさが向上

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。



東海環状道内側の高速道路の年末年始1日あたり渋滞長



※東海環状内の東名、名神、東名阪、中央、東海北陸道。
※対象期間:12月27日～1月5日

病院の選択枝の拡大



出典はすべて中部地方整備局資料

・全国で年間 5,080 億円の生産額増加

2005 ネットワーク(東海環状道、伊勢湾岸道、セントレアライン、名古屋高速一宮線、名古屋瀬戸道路の 5 路線)による所要時間の短縮によって、物流の効率化や生産性向上などが進んだことから、全国で生産額が年間 5,080 億円増加^{*}すると推計されています。

※三菱 UFJ リサーチ & コンサルティングによる平成 18 年 3 月発表の試算値

②就業機会が向上

前述の工業団地の集積や企業の進出などと相まって、愛知県の有効求人倍率は全国1位が続き、岐阜県では3位、三重県では7位に浮上しました(2006 年 12 月)。

道路や港湾、治水などの社会基盤の充実が、中部地方のモノづくりを中心とした産業集積をより高め、さらに就業機会の向上にも寄与しています。

③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。



・洪水調整機能を発揮 豪雨時に最大で 1.2m も水位が低下

平成 20 年 9 月 2 日から 3 日にかけて、岐阜県西濃地域は激しい降雨に見舞われ、徳山ダムでは、最大毎秒約 740 (m³/秒)を貯留しました。下流の横山ダムとも一体となった洪水調節によって、徳山ダムがなかった場合と比べて、揖斐川の水位は大垣市万石地点(河口から 40.6k)で約 1.2m、養老町今尾地点で約 0.7m の低下と同等の効果があったとする試算結果が得られています。

④土地利用が変化

静岡市の一般国道1号静岡バイパスは、初の一歩開通(1975 年)から 30 年を経過し順次整備を進めています。

これにより、大規模な施設や店舗が多く立地するなど都市機能の集積とともに、沿道人口が2倍以上となり、地域の活性化に寄与しています。



★静岡バイパス沿道に立地した代表的な施設や店舗(72〜03 年頃に立地)

■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指標²⁾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>

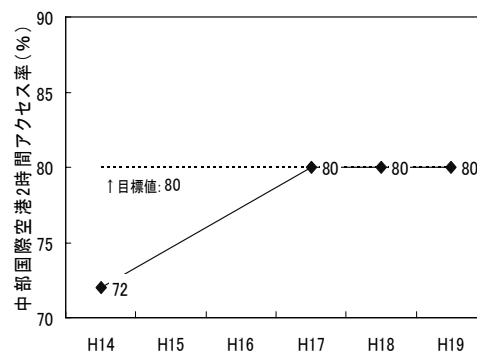
現行「まんなかビジョン(平成16年3月)」では以下に示す、7つの目指すべき方向と、その中に40の目標を設定し、様々な取り組みを行ってきました。そうした中、平成19年度までの取り組みによるアウトカム指標と住民意識調査を含めて評価しました。

(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。

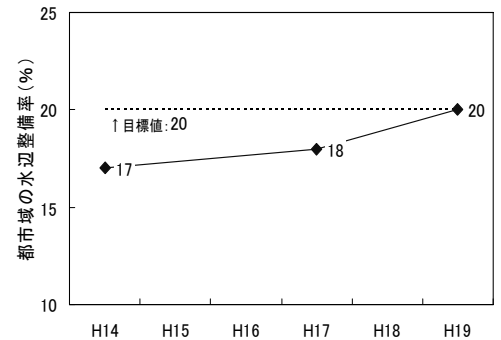
なお、高齢化社会の進行で、自動車に依存できない高齢者が今後増加するが、公共交通機関を利用して暮らしやすいと思う人は3割弱と低い結果となっています。

(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

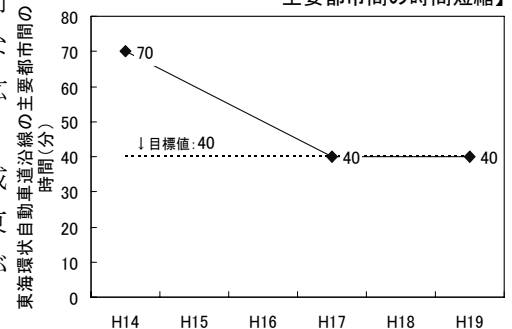
環伊勢湾及び東海環状都市間の連携と交流による活力向上を目指して、東海環状自動車道等や愛知環状鉄道の整備・充実を行いました。その結果、土岐市や豊田市など東海環状都市間の所要時間が約70分(H14)から約40分(H19)に短縮され、新たな企業立地や観光客が増加するなど、他地域との新たな交流が拡大しました。

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。

【都市域における潤いある水辺整備】



【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】

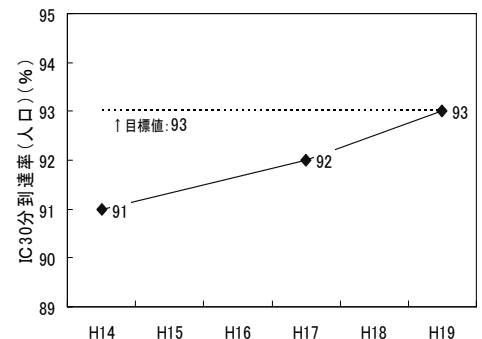


(4) 日本のまんなかである優位性を活かし、 国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外交流の拡大

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。

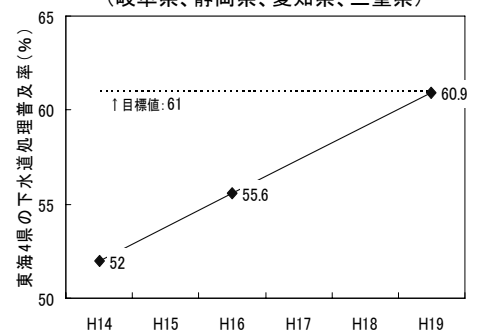
【高規格幹線道路・地域高規格道路の
IC30分到達率】



(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

【下水道処理人口普及率】
(岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)



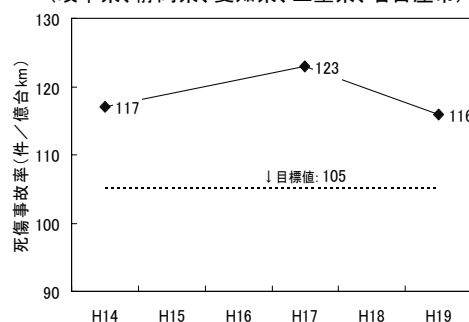
振興は概ね前進しています。

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)

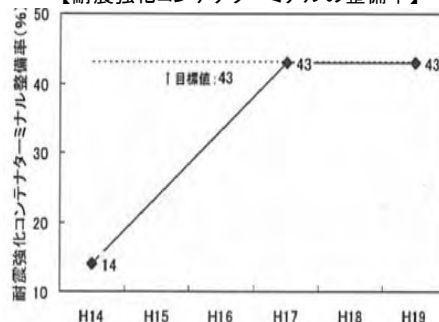


(7) 東海地震、東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくり

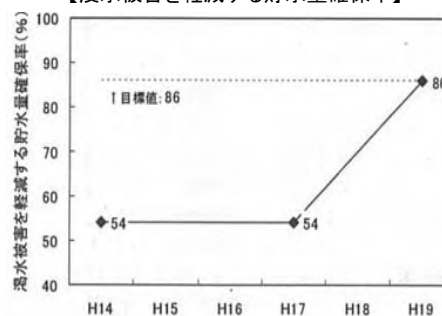
平成12年の東海豪雨災害などに対する治水対策、土砂災害対策や異常渇水への対策、また、東海地震、東南海・南海地震に対する堤防、道路、港湾施設などの耐震強化を行うとともに、洪水や土砂災害などのハザードマップ⁴⁾作成が進められました。その結果、耐震強化コンテナターミナルの整備率が14%(H14)から43%(H19)へ向上し、渇水被害を軽減する貯水量確保率が54%(H14)から86%(H19)へ向上するなど、災害に強い地域づくりが概ね前進しました。

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】



【浸水被害を軽減する貯水量確保率】



第1部 基本理念

- 第1章 中部地方を取り巻く情勢・課題
- 第2章 求められる将来像と政策体系
- 第3章 基本的スタンス

第1章 中部地方を取り巻く情勢・課題

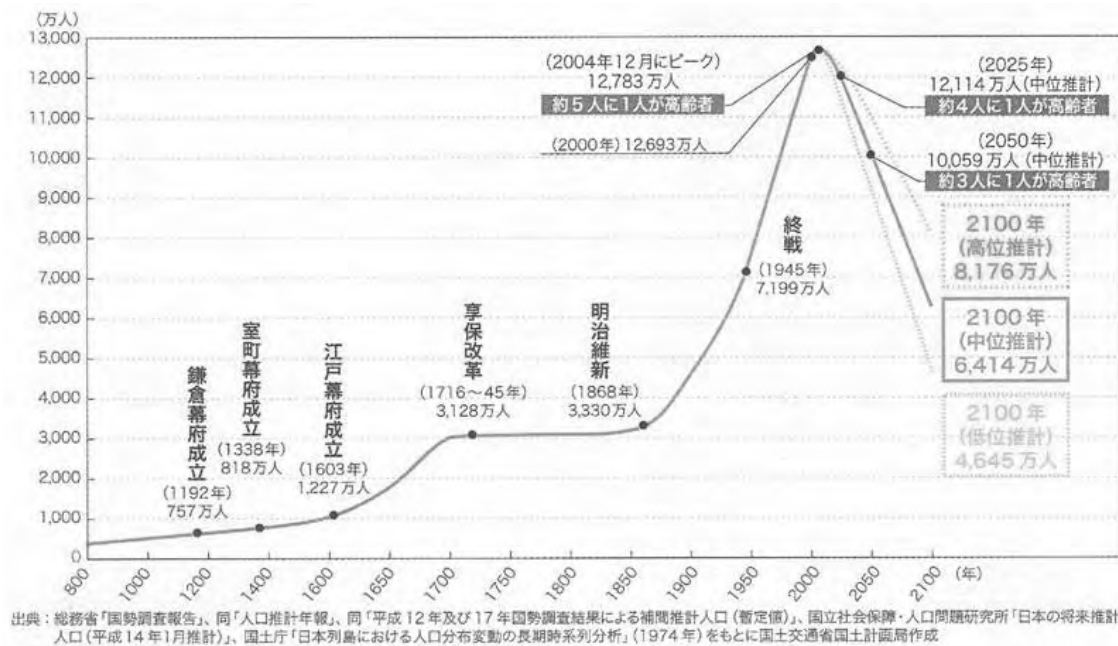
1. 時代の潮流・回避すべき社会問題

(1) 時代の潮流

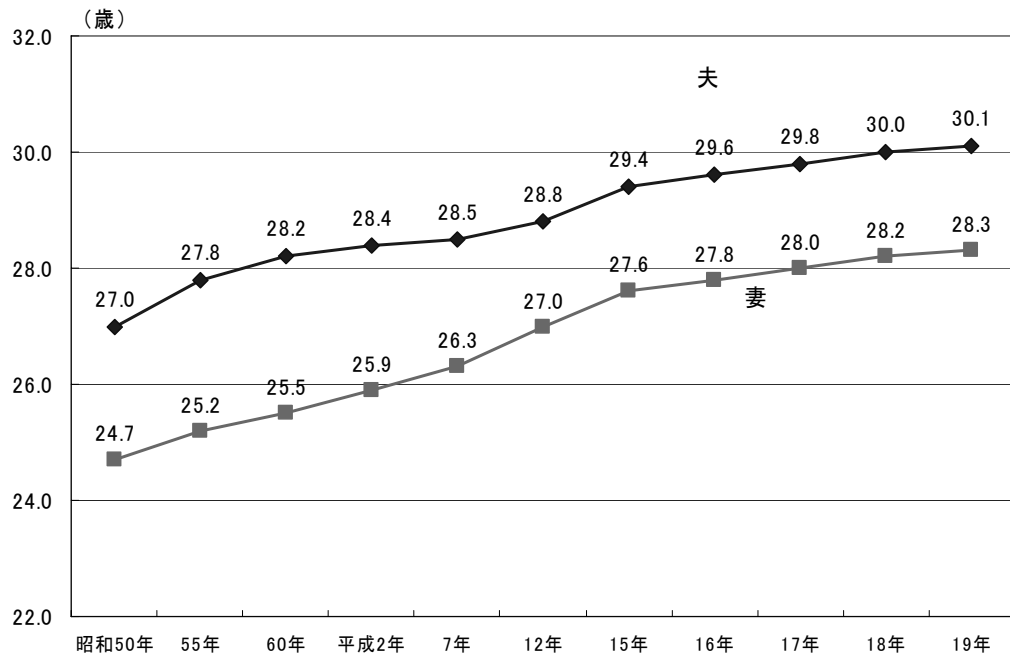
①本格的な人口減少時代の到来

- ・ 我が国は長い間人口増加の歴史をたどってきましたが、2004年にピークを迎え（約1億2,800万人）、以後人口減少に転じています。2025年までに700万人もの人口が減少し、2050年までに2,700万人の人口の減少が見込まれています。
- ・ その背景には晩婚化・少子化の進展が上げられます。
- ・ 我が国の出生率は低下を続け、2005年の合計特殊出生率は過去最低の1.26となりました（2006年は1.32）。とりわけ、団塊世代の次の世代（昭和20年代後半）の急激な少子化が我が国の人口減少の大きな要因となっています。
- ・ 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。

日本の総人口の長期的推移

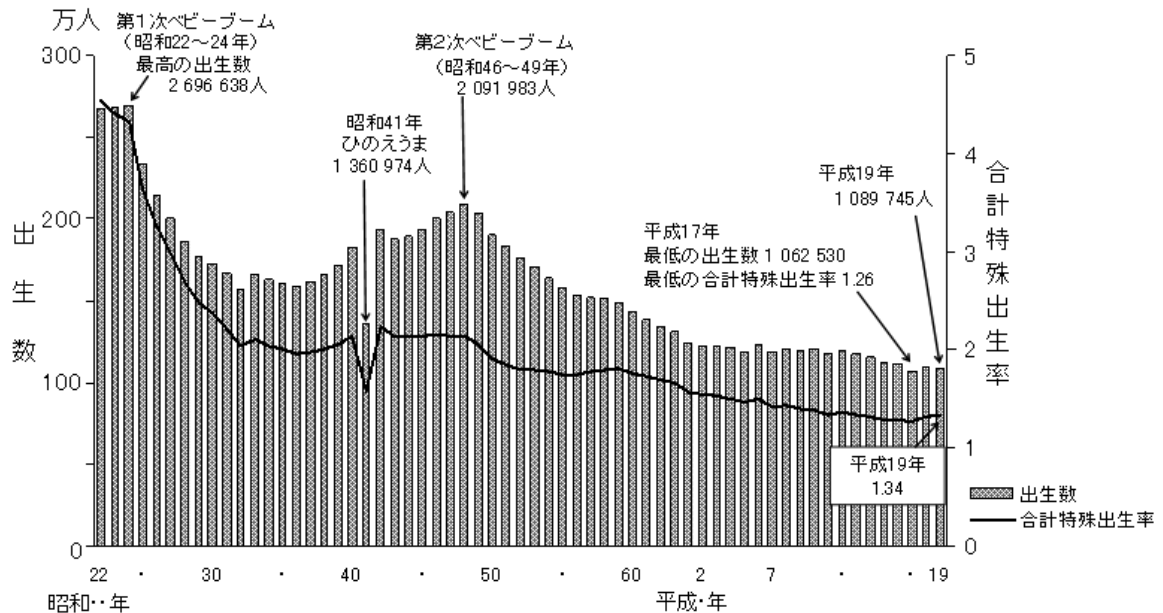


平均初婚年齢の推移



出典：厚生労働省大臣官房統計情報部（人口動態統計）

出生数及び合計特殊出生率の年次推移

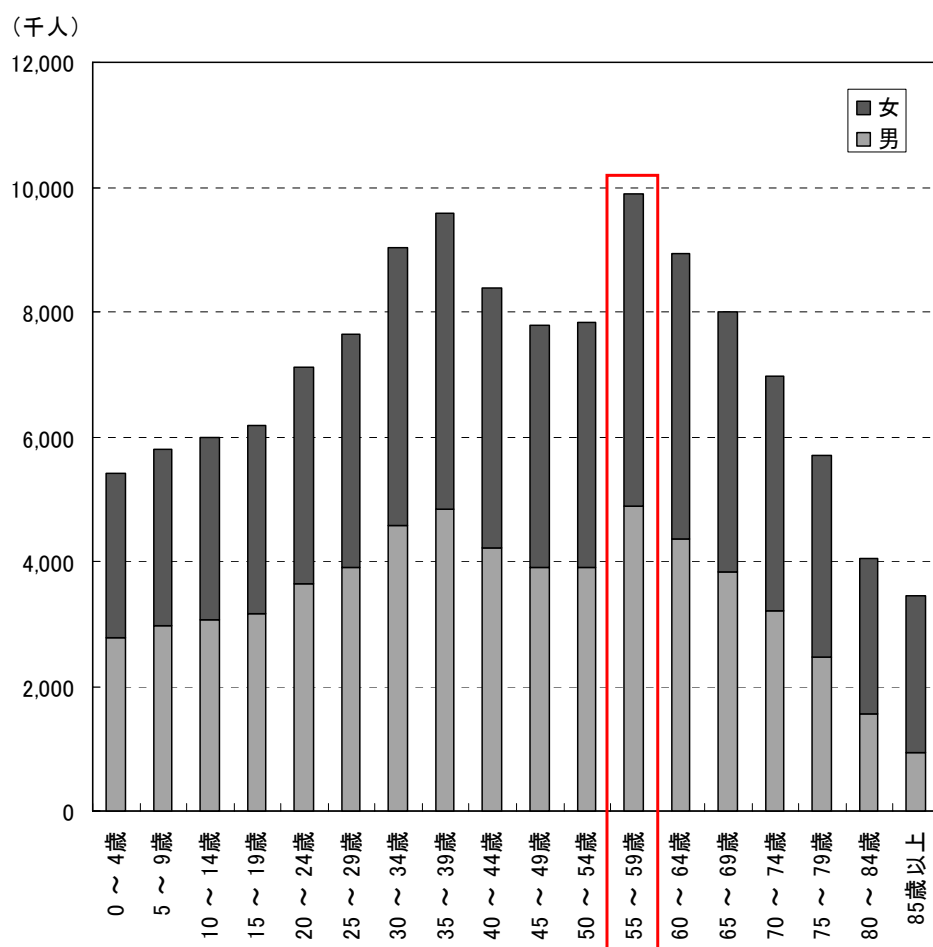


出典：平成19年人口動態統計月報年計（概数）の概況（厚生労働省）

②急速な高齢化の進展

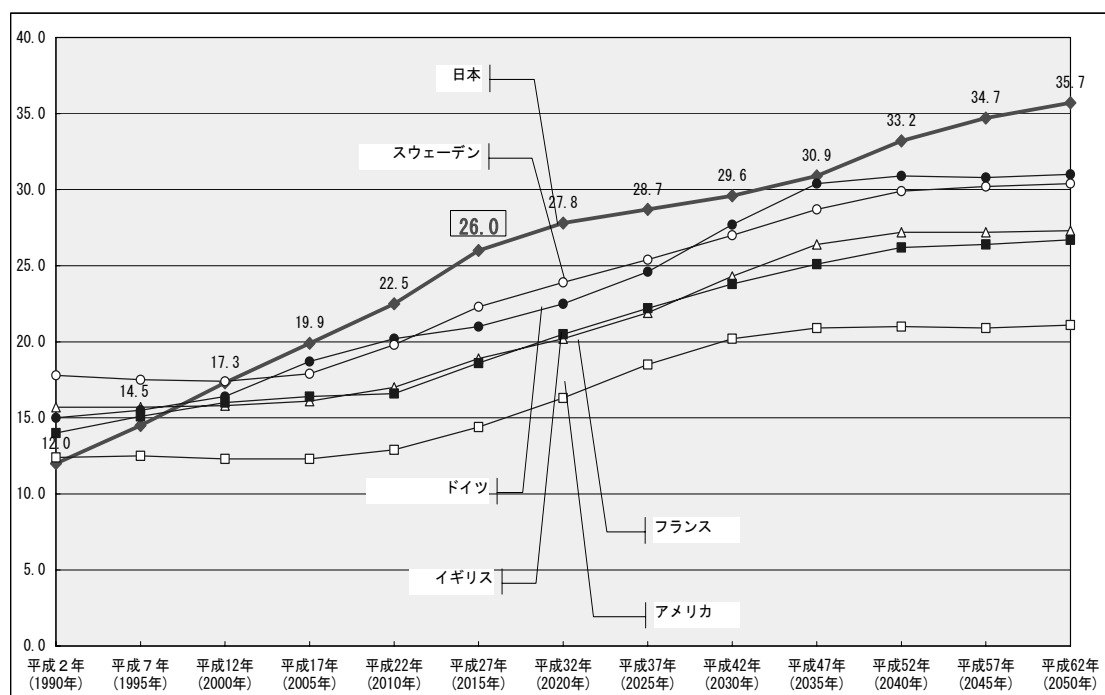
- ・ 我が国の少子化と人口減少は、高齢化の進展へとつながっています。2050 年には人口の 3 分の 1 が高齢者（65 歳以上）という高齢国家となることを見込まれています。
- ・ この高齢化に拍車をかけているのが、団塊の世代の高齢化です。2006 年において団塊の世代は 55 歳～59 歳の年齢層にあり、まさにこれから高齢者が急増する時代を迎えることとなります。
- ・ この結果、我が国は 2005 年には欧米諸国を抜いて世界随一の高齢国家となり、2030 年以降は高齢化率⁵⁾が 30%を上回るという他に例を見ない高齢化率が持続することが見込まれています。
- ・ この高齢化社会で懸念されるのが人口減少や少子化に起因する働き手の減少です。中部地方では 2005 年から 2025 年までの間に約 150 万人の生産年齢人口⁶⁾の減少と高齢者が全人口の 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させるばかりか、都市部を含め中部地方全体の経済力の低下を招くことが懸念されています。

年齢別総人口（2008 年 9 月 1 日現在）



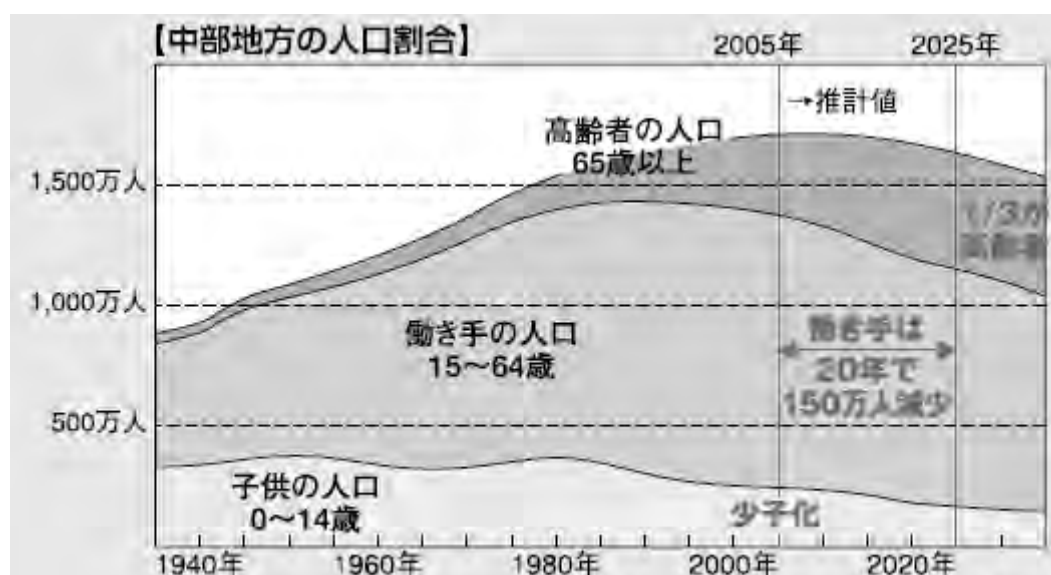
出典：総務省 HP より作成

我が国と欧米諸国の高齢化率の推移と予測



出典：総務庁統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来推計人口」（平成14年1月推計 中位推計）

中部地方の人口割合

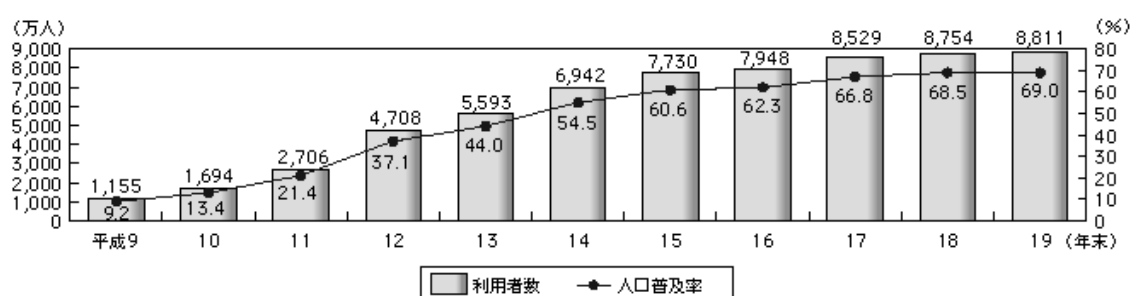


出典：国立社会保障・人口問題研究所 HP をもとに作成

③情報通信技術の飛躍的な発展

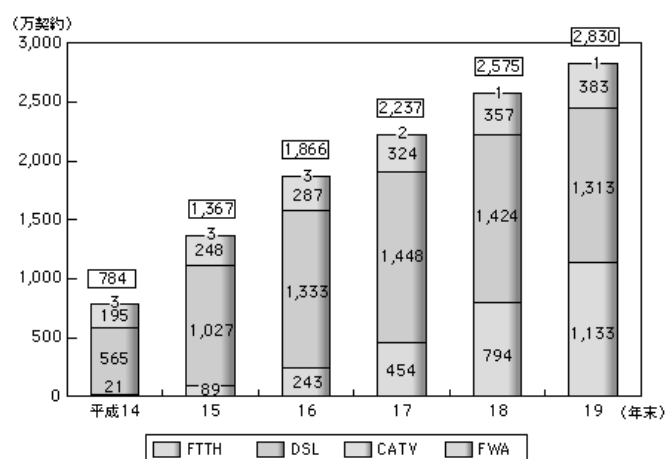
- ・ 情報化社会の進展により、我が国のインターネット利用者は約 8,800 万人にのぼり、人口普及率は約 7 割に達しています。
- ・ さらに情報通信技術の発展は、通信速度を高速化させており、インターネット利用者がブロードバンド契約する傾向が加速しています。
- ・ また、インターネット利用端末は従来パソコンが中心でしたが、近年では情報通信機器の小型化等を背景に携帯電話を含む携帯端末がパソコンに匹敵する利用端末手段となっています。
- ・ こうしたことから、ICT⁷⁾の活用は国民生活において不可欠な状況になってきていることが伺えます。

インターネット利用者数及び人口普及率の動向



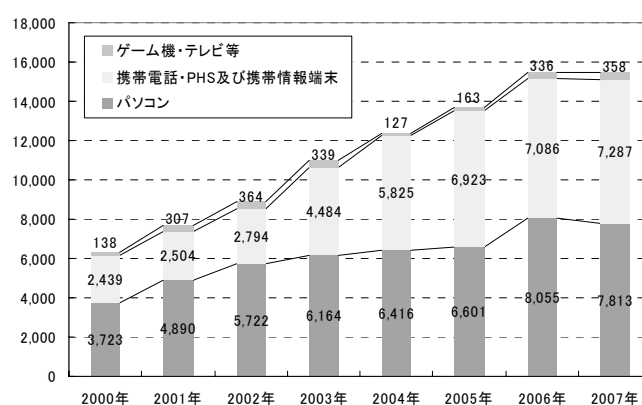
出典：平成 20 年版情報通信白書

ブロードバンド契約数の推移



出典：平成 20 年版情報通信白書

インターネット利用端末別の利用人口推移

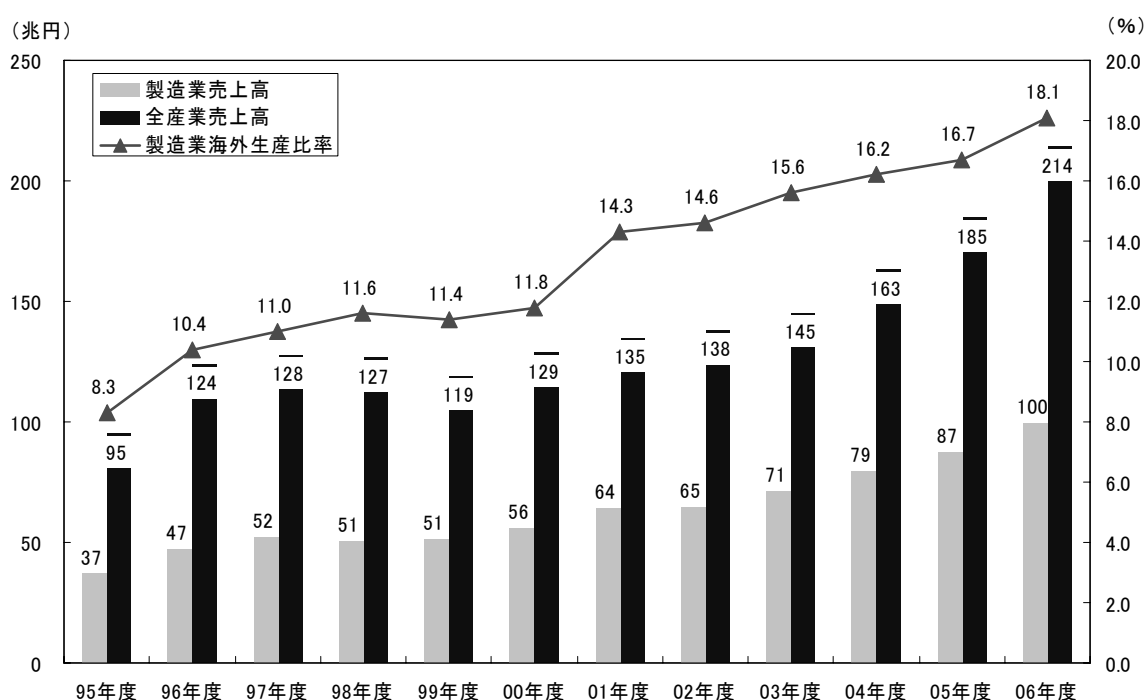


出典：平成 19 年通信利用動向調査より作成

④グローバル化と世界経済の動勢

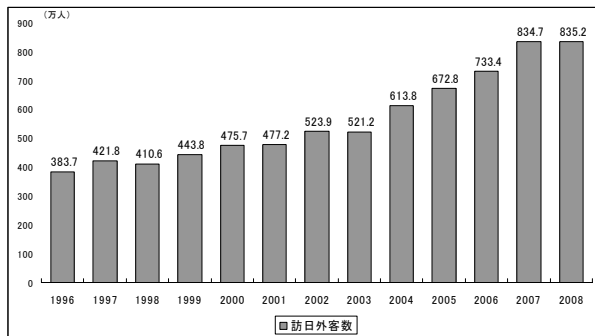
- ・ 日本企業の現地法人売上高は 2006 年度には約 210 兆円にのぼっています。とりわけ製造業の海外生産比率は高まる傾向を示しており、同年には 18%に達しています。
- ・ また、我が国への訪日外国人も増加傾向を続けており 2008 年には 800 万人を超えました。
- ・ このように、我が国を取り巻く社会経済は、国境を越えた活動が活発化しており、グローバル化が進展しています。
- ・ そうした中、平成 20 年秋以降の米国における金融市場の混乱は、欧米における景気後退、我が国における戦後最悪の経済成長率の低下をもたらし先進国における同時景気後退へと拡大しました。これまで高い成長を遂げたアジア諸国等の成長も減速し、世界経済の成長は低迷する見通しとなっています。
- ・ こうした世界経済の後退により、中部地方の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産業、雇用、消費は厳しい局面を迎えています。
- ・ 成長著しい中国やインドといった BRICs⁸⁾ 及び周辺の東アジア諸国では工業国として引き続きプラス成長が見込まれ、先進諸国に比べ高い水準で推移すると考えられます。
- ・ 世界経済の動勢は今後も絶えず変動を続けていくと考えられますが、状況によっては景気回復が遅延する懸念もあり、日本には景気後退局面からの早期脱出が求められています。

日本企業の現地法人売上高と海外生産比率の推移



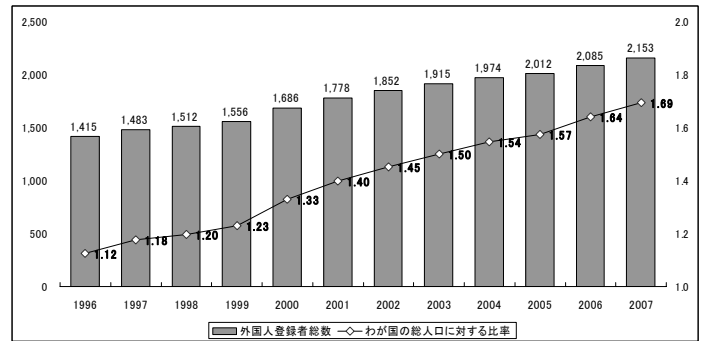
出典：経済産業省 海外事業活動基本調査結果概要確報－平成 18(2006)年度実績－より作成

訪日外国人の推移

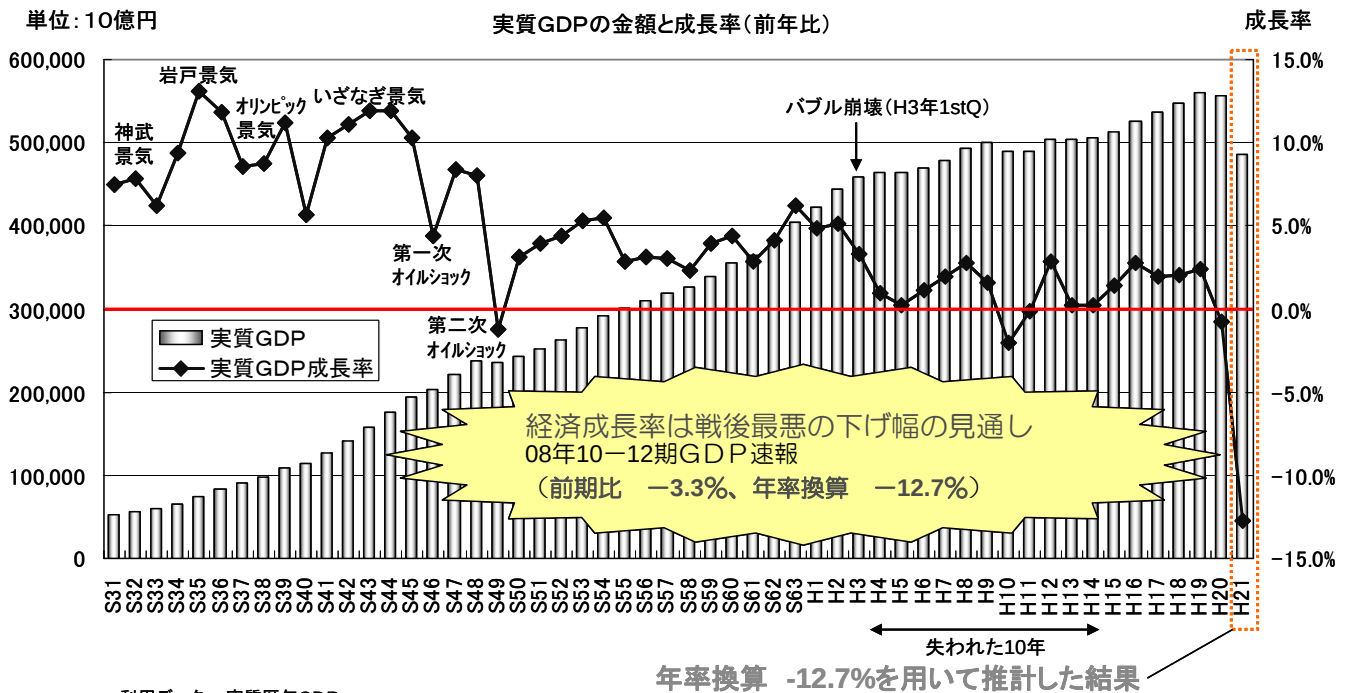


出典: 日本の国際観光統計(国際観光振興機構(JNTO))

外国人登録者数と総人口に対する比率の推移



出典: 出入国管理統計年報(法務省)より作成



利用データ: 実質暦年GDP

・平成12暦年連鎖価格GDP需要項目別時系列表: 平成6年1-3月期～平成20年10-12月期 1次速報値 <平成21年2月16日公表>

・平成7暦年基準GDE(GDP)需要項目別時系列表: 昭和55年1-3月期 - 平成17年4-6月期

・旧68SNA・平成2年基準のGDP参考系列(平成13年1-3月期): 昭和30年1-3月期 - 平成13年1-3月期

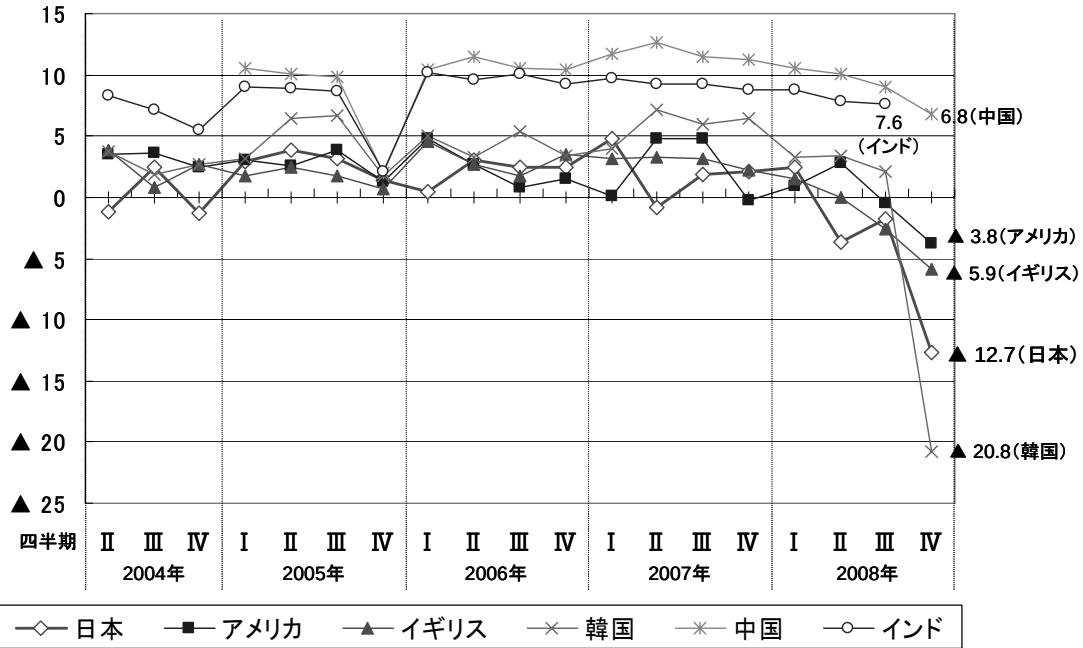
【注意】

・過去のGDPデータについては、価格基準年の年次やSNAの体系が異なったものであり、実質GDPを単純に接続して比較することは難しい。

・そこで、直近の93SNA平成12年基準のデータをベンチマークとして、平成7年、平成2年に接続年を設けて、その期間内については、旧基準データにおける各年の実質GDP変化率(前年比)の関係性が崩れないように数値補正を行い、異なる価格基準年のデータの接続を行い、グラフを作成した。

日本と諸外国の実質 GDP 成長率の推移

(前期比年率, %)



※注) 季節調整済、前期比年率(%)。中国は前年同期比。

出典: 内閣府「海外経済データ」(平成 21 年 1 月)等

日本と諸外国の実質 GDP 成長率の推移

実質GDP成長率(%)

	2007年	2008年 見通し	2009年 見通し	2010年 見通し
世界全体	5.2	3.4	0.5	3.0
日本	2.4	▲ 0.3	▲ 2.6	0.6
アメリカ	2.0	1.1	▲ 1.6	1.6
イギリス	3.0	0.7	▲ 2.8	0.2
(ユーロ圏)	2.6	1.0	▲ 2.0	0.2
韓国	5.0	4.1	2.0	—
中国	13.0	9.0	6.7	8.0
インド	9.3	7.3	5.1	6.5

出典: IMF“World Economic Outlook UPDATE”(2009 年 1 月)

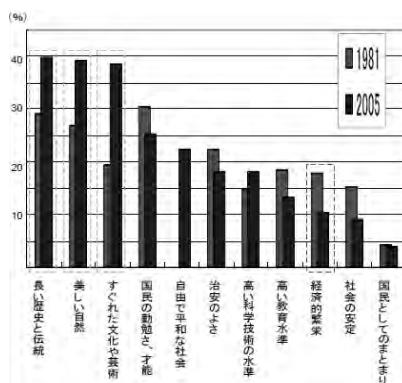
韓国については IMF“Regional Economic Outlook : Asian and Pacific”(2008 年 11 月)による

⑤価値観の多様化

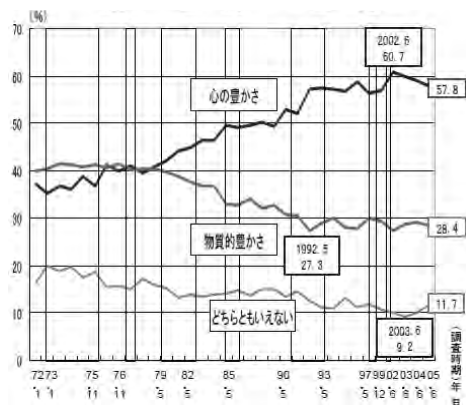
- ・ 国民の価値観は、物質的な豊かさよりも心の豊かさに重きを置く割合が高まっており、2005年の世論調査では約6割の国民が心の豊かさを重視するとしています。
- ・ また、女性の社会進出が進展し、係長や管理職に占める女性の割合は2007年には約2割に達しています。同時に、共働き世帯が増加しており、1997年以降は共働き世帯の方が多くなりました。
- ・ 世論調査によると、高齢者の多くが社会に役立ちたいと考えており、とりわけ60代の前期高齢者の過半数は社会での貢献を希望しています。
- ・ また、国民の多くがボランティア活動に関心があり、国立教育政策研究所の調査では国民の4分の3がボランティア活動に関わりを持っているという調査結果が報告されています。
- ・ こうしたことから、我が国の国民の価値観は多様化するとともに、若者、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。

国民の価値観の変化

日本の国や国民について誇りに思うこと



「物質的な豊かさ」と「心の豊かさ」



(注)・誇りに思うこと：複数選択。選択し「自由で平和な社会」は1991年の調査から加わっている。

・心の豊かさ：「物質的にある程度豊かになったので、これからは心の豊かさやゆとりある生活をすることに重きをおきたい」

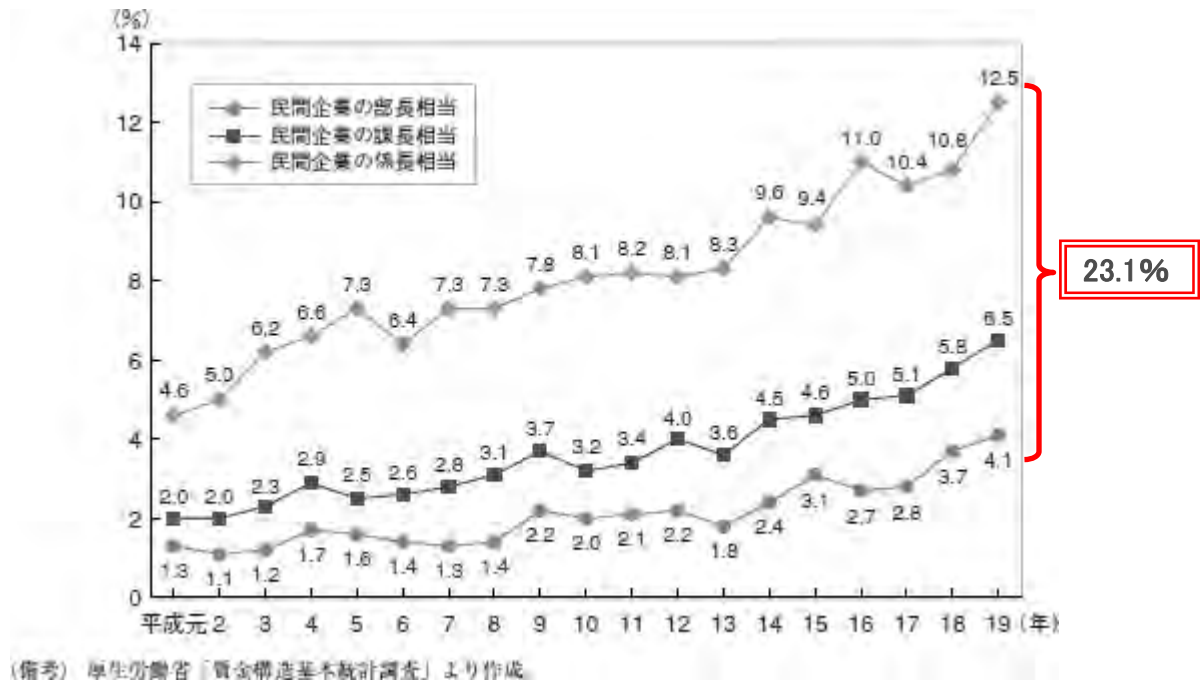
物質的豊かさ：「まだまだ物質的な面で生活を豊かにすることに重きをおきたい」

・灰色の部分は、景気の山から谷を表したもの（内閣府経済社会総合研究所「景気基準日付」を反映）

資料：内閣府「国民生活に関する世論調査」、「社会意識に関する世論調査」をもとに国土計画局作成

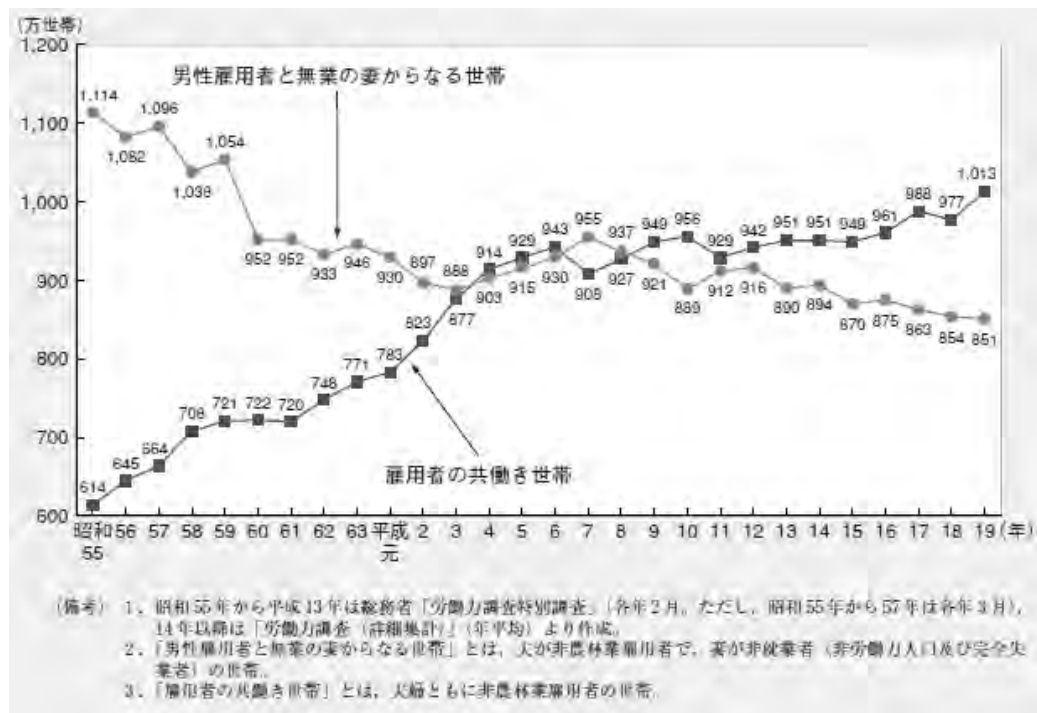
出典：国土審議会計画部会 第14回資料

役職別管理職に占める女性割合の推移



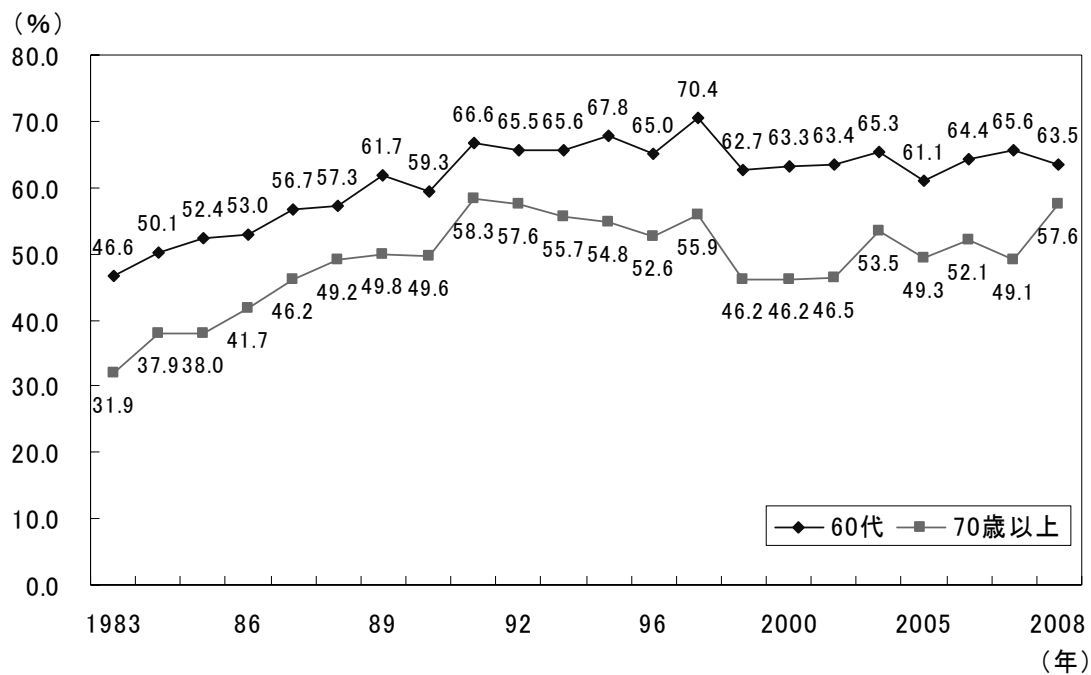
出典：平成20年度版男女共同参画白書（内閣府）

共働き世帯の数



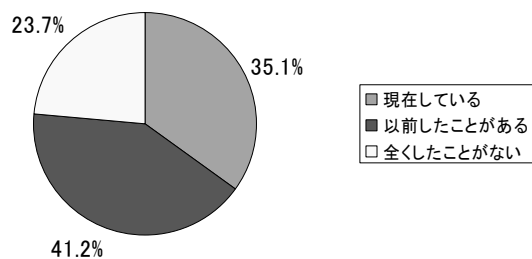
出典：平成20年度版男女共同参画白書（内閣府）

社会の役に立ちたいと思っている高齢者の割合

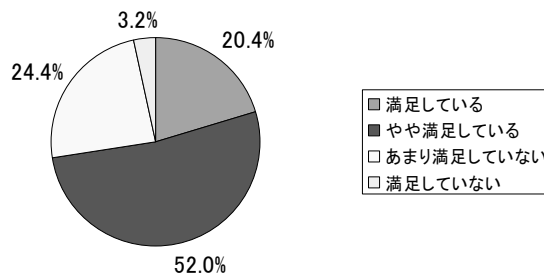


出典：内閣府「社会意識に関する世論調査」より作成

ボランティア活動の有無 (N=2,080)



ボランティア活動の満足度 (N=730)

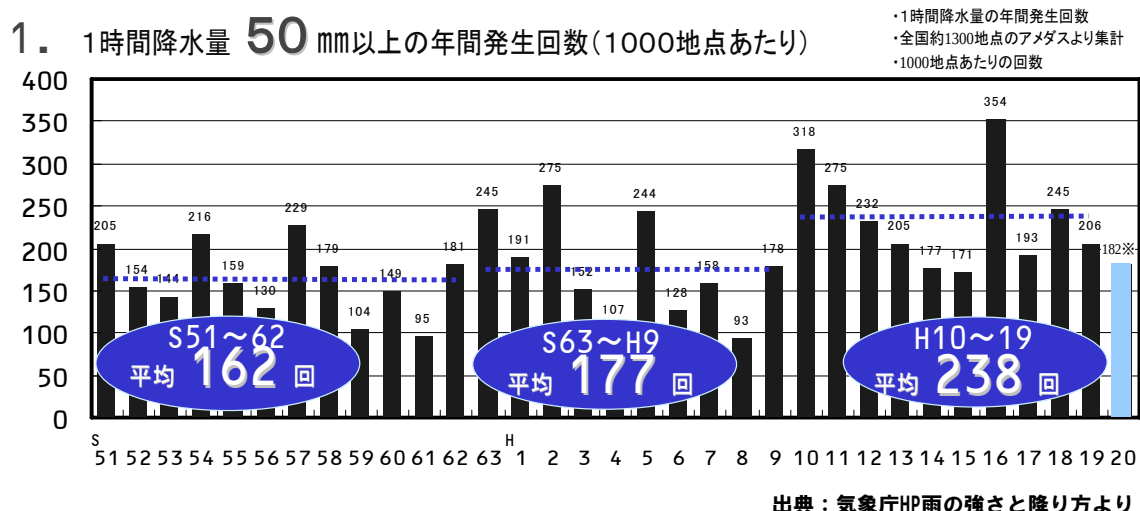


出典：平成 18 年度 ボランティア活動に関する調査研究報告書【抜粋】より作成
(国立教育政策研究所 社会教育実践研究センター)

(2) 回避すべき社会問題

①地球温暖化と自然災害の多発

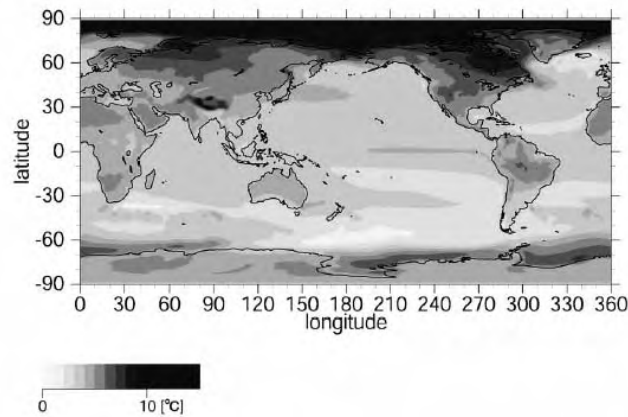
- 平成 20 年 8 月末豪雨では、愛知県岡崎市で 1 時間雨量が観測史上 1 位を更新する 146 mm に達するなど、局地的に短時間で激しい雨が降っています。
- 集中豪雨の発生回数は、最近 10 年と 30 年前を比較すると時間降水量 50 mm 以上の豪雨回数が約 1.5 倍に増加しています。
- そうした中、気候変動に関する政府間パネル(IPCC⁹⁾)第 4 次評価報告によれば、21 世紀末の世界平均地上気温が 1.8~4℃上昇、海面も 0.26~0.59m 上昇、大雨の頻度が増加するなど、地球温暖化により自然や社会に悪影響を及ぼすことが予測されています。



◆気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第4次評価報告書概要

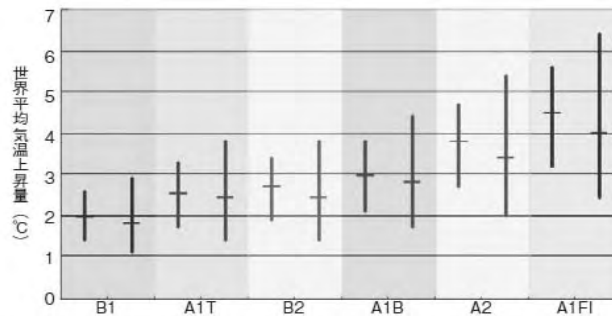
主題1 気候変化とその影響に関する観測結果 - 大気や海洋の世界平均温度の上昇、世界平均海面水位の上昇などが観測されていることから、気候システムの温暖化は明白である。 - 過去100年間の線形の昇温傾向は100年当たり0.74℃である。 - 海面水位の上昇は温暖化と整合性がある。 など	主題4 適応と緩和のオプション - 現在行われているより広範な適応策が気候変動の脆弱性を減少させるため必要である。 - 実施される緩和策の規模によらず、今後10年から20年間に追加的な適応策が必要である。 など
主題2 変化の原因 20世紀半ば以降に観測された世界平均気温の上昇のほとんどは、人為起源の温室効果ガスの増加によってもたらされた可能性が高い。 など	主題5 長期的な展望 - 適応策と緩和策のどちらも、その一方だけではすべての気候変化の影響を防ぐことができないが、両者は互いに補完しあい、気候変化のリスクを大きく低減することが可能である。 - 短期的および長期的に起こるであろう温暖化による影響に対処するために適応策が必要である。 - 気候変化への緩和策がとられなければ、長期的に見て、自然システムおよび人間システムの適応能力を超える可能性が高い。 - 緩和策により、多くの影響は減少、遅延、回避することができる。
主題3 予測される気候変化とその影響 21世紀末の世界平均地上気温の上昇は、高成長型シナリオで化石エネルギー源を重視した場合、4℃(2.4~6.4℃)と予測される。海面水位は0.26~0.59m 上昇と予測される。 - 極端な大雨の頻度は引き続き増加する可能性が高い。 - 熱帯低気圧の強度が上昇する可能性が高い。 - 極端な気象現象の強度と頻度の変化および海面水位上昇は、自然システムおよび人間システムに悪影響を及ぼすと予測される。 - アジアでは、淡水利用可能性は2050年までに中央・南・東・東南アジア、特に大規模河川の流域で減少すると予測される。また、沿岸域、特に人口が集中する南・東・東南アジアのメガデルタ地帯において、海からの、あるいは川からの浸水リスクが高まる。 など	

2100 年までの平均地表気温上昇量の地理分布



出典：海洋研究開発機構 地球シミュレータセンター

地球規模の将来予測（世界平均気温）



(注) 1. IPCC第4次評価報告書第1次作業部会報告書政策決定者向け要約の概要（気象庁）
2. SRESシナリオによる、21世紀末（2090～2099年）における世界平均気温
3. 1980～1999年を基準とした上昇量（最良の予測と予測幅）を示す。各シナリオの、左が第3次評価報告書の予測、右が第4次評価報告書の予測（SPMから気象庁作成）

出典：平成19年度「日本の水資源」

100年後における寒候期最深雪分布の変化



出典：農業環境技術研究所、井上聡、横山宏太郎、1998、
「地球環境変化時における降積雪の変動予測」より作成

②自然環境・生活環境の悪化

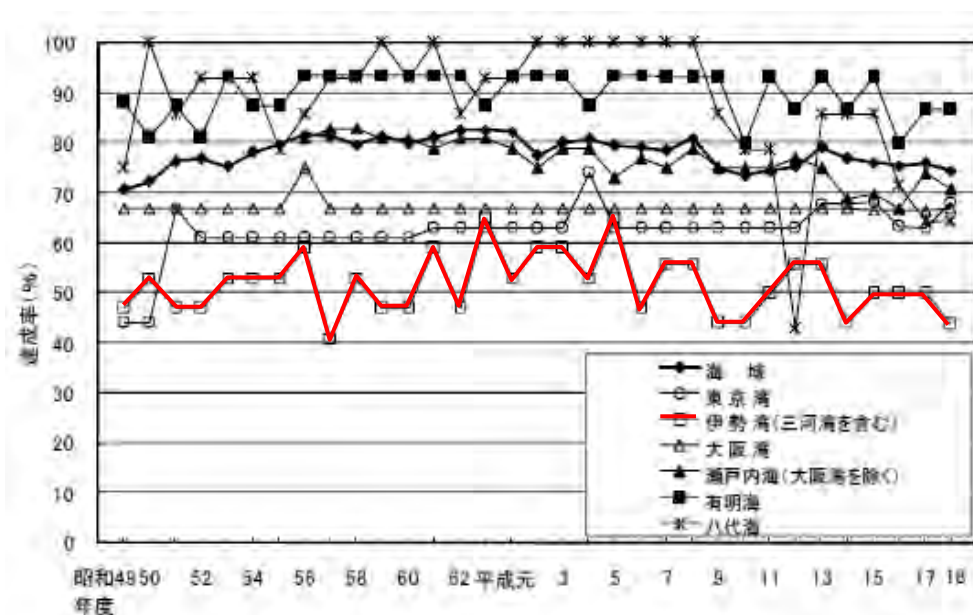
- ・ 我が国の歩んできた経済成長と都市への人口集中などにより、自然環境や生活環境の悪化も引き起こしています。
- ・ 人の手が入らなくなった森林は保水力が低下し、多くの山々が荒廃しています。このことは単に山里の問題ではなく、流域全体の問題として捉える必要に迫られています。
- ・ また、生活排水や産業排水が流れ込む河川や湖沼、海域では水質に悪影響を与えています。この結果、生物の生息環境が悪化するとともに、美しい水辺が減少するなどの影響が生じています。
- ・ さらに、河川上流ではダム貯水池への堆砂によりダム機能の低下が懸念されています。
- ・ 沿岸部では海岸侵食が進行しています。

荒廃する森林



出典：林野庁

広域的な閉鎖性海域の環境基準達成率の推移 (COD¹⁰⁾)



出典：平成 18 年度公共用水水域水質測定結果

③交通機能の麻痺による経済活動の停滞

- ・ 地震が多発する我が国では、被災により交通機能が麻痺する事態が数々生じています。阪神大震災では高速道路が倒壊し、新潟県中越地震では上越新幹線が脱線しました。
- ・ このような高速幹線交通網が麻痺を起こすと、地域社会のみならず我が国全体の社会経済活動が低下することとなります。
- ・ 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活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。

阪神大震災で倒壊した高速道路



写真提供：神戸市

東西大動脈が集中する静岡県静岡市清水区由比

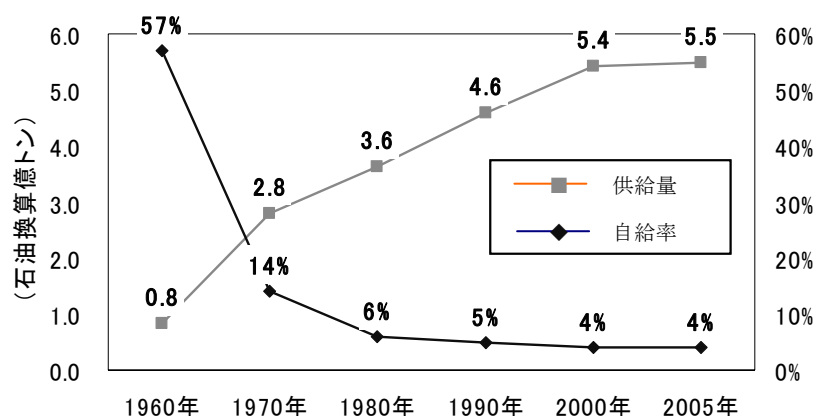


出典：国土交通省中部地方整備局資料

④水不足・エネルギー危機、食糧危機

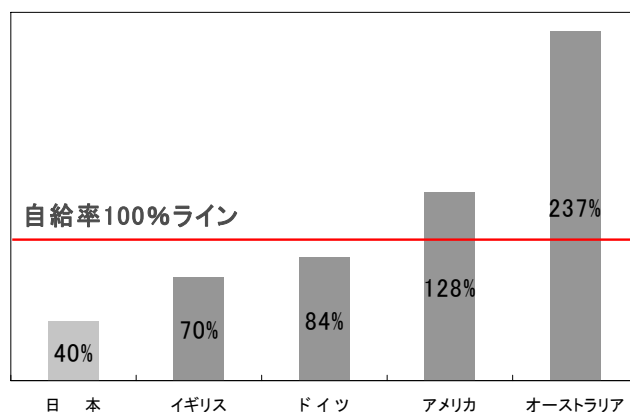
- ・ 我が国におけるエネルギー供給実績は高まる傾向がありますが、エネルギー資源に乏しいため自給率は低下しており、2005年のエネルギー自給率はわずか4%にしか過ぎません。
- ・ アジアやアフリカを中心に人口の増大が続くことが予測されており、世界の人口は増加していくことが見通されています。この結果、世界では人口増加地域を中心に飢餓状況が生じるとの警鐘も報告されています。我が国の食糧自給率は40%であり、世界が食糧危機に陥れば多大な影響が生じることが懸念されます。
- ・ また、我が国では全国各地で渇水が発生しており、水不足の懸念もあります。
- ・ 中部地方は近年20年間でも渇水が多く発生しており、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ます。

日本の年間エネルギー供給量と自給率



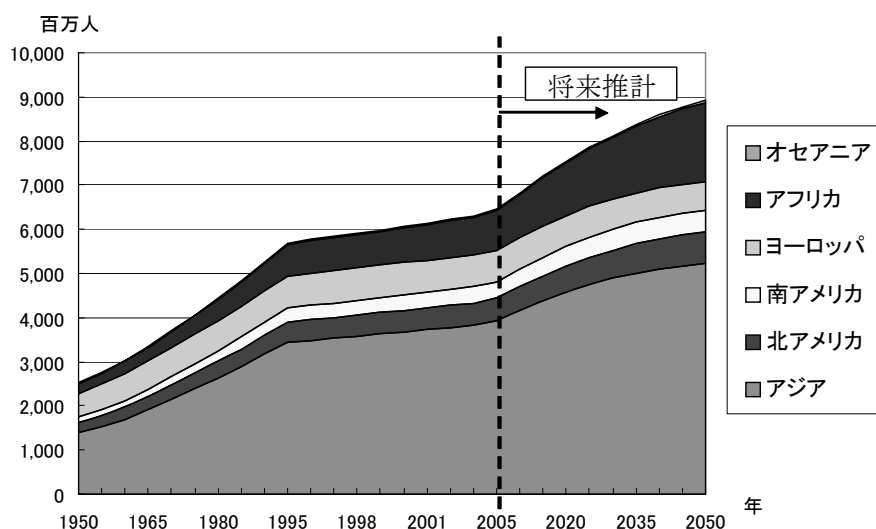
出典：エネルギー白書 2008 をもとに作成

主要国における食糧自給率



出典：食料需給表（平成18年度版）活版本をもとに作成

世界の将来人口の推移



出典 World Population Prospects, The 2002 Revision, United Nations

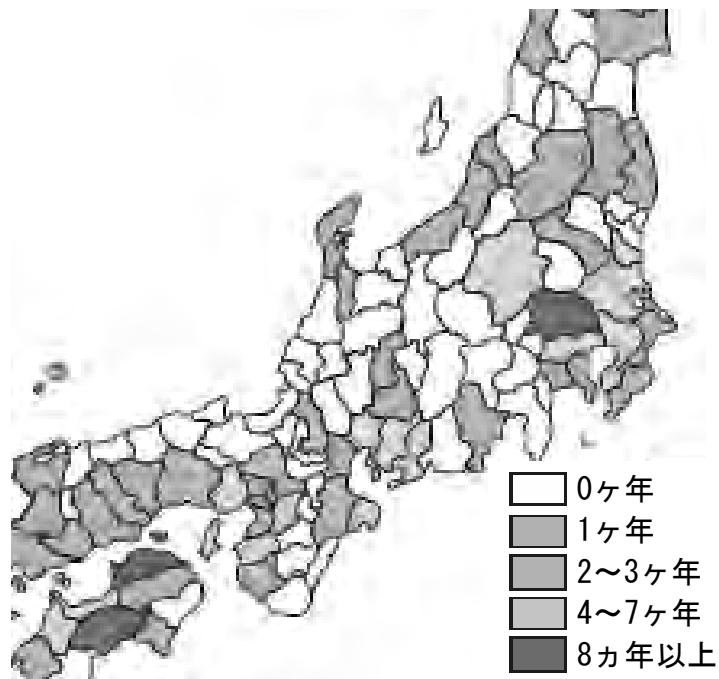
世界における飢餓の状況



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

出典：国際連合世界食糧計画 WFP 協会

最近 20 年で渇水の発生した年回数



(注) 1987 年から 2006 年の間で、上水道について減断水のあった年数を図示

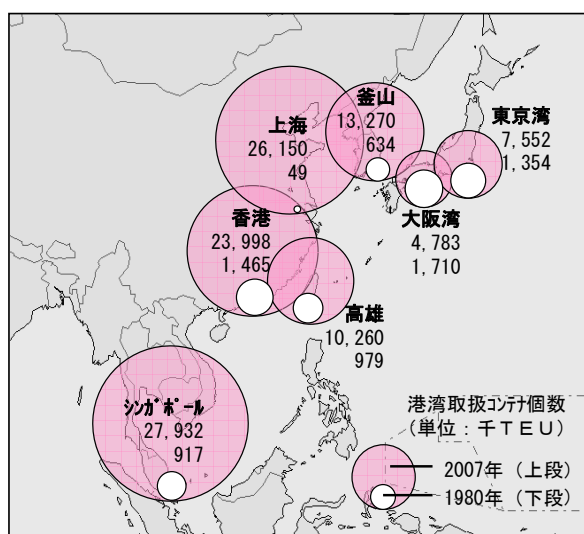
出典：平成 19 年度「日本の水資源」

⑤産業競争力の減退の恐れ

- ・ 高い経済成長を持続し、大規模な空港や港湾等の社会資本整備を積極的に推進している東アジア諸国は、世界交易における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。
- ・ これらの国々では大規模な空港や港湾を積極的に整備しており、中国における高速道路の整備スピードは著しく、整備延長は既に我が国を上回っています。
- ・ こうしたことが相まって、製造業における国別生産シェアもめまぐるしく変貌しています。
- ・ また、VTRやエアコンの世界シェアを見ると、1991年では日本が過半数を占めていたものが2001年頃には我が国のシェアは著しく低下し、代わって東アジア諸国がシェアを大きく伸ばしています。
- ・ 世界の貿易動向を見ると、EU⁽¹⁾と東アジア諸国は貿易量を伸ばしていますが、米国と日本は貿易量が伸びておらず、相対的に地位が低下していることが伺えます。
- ・ こうしたことから、我が国は世界の厳しい地域間競争の中に置かれており、産業の国際競争力が低下することを避けねばなりません。

世界交易における我が国港湾の位置付け

【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】

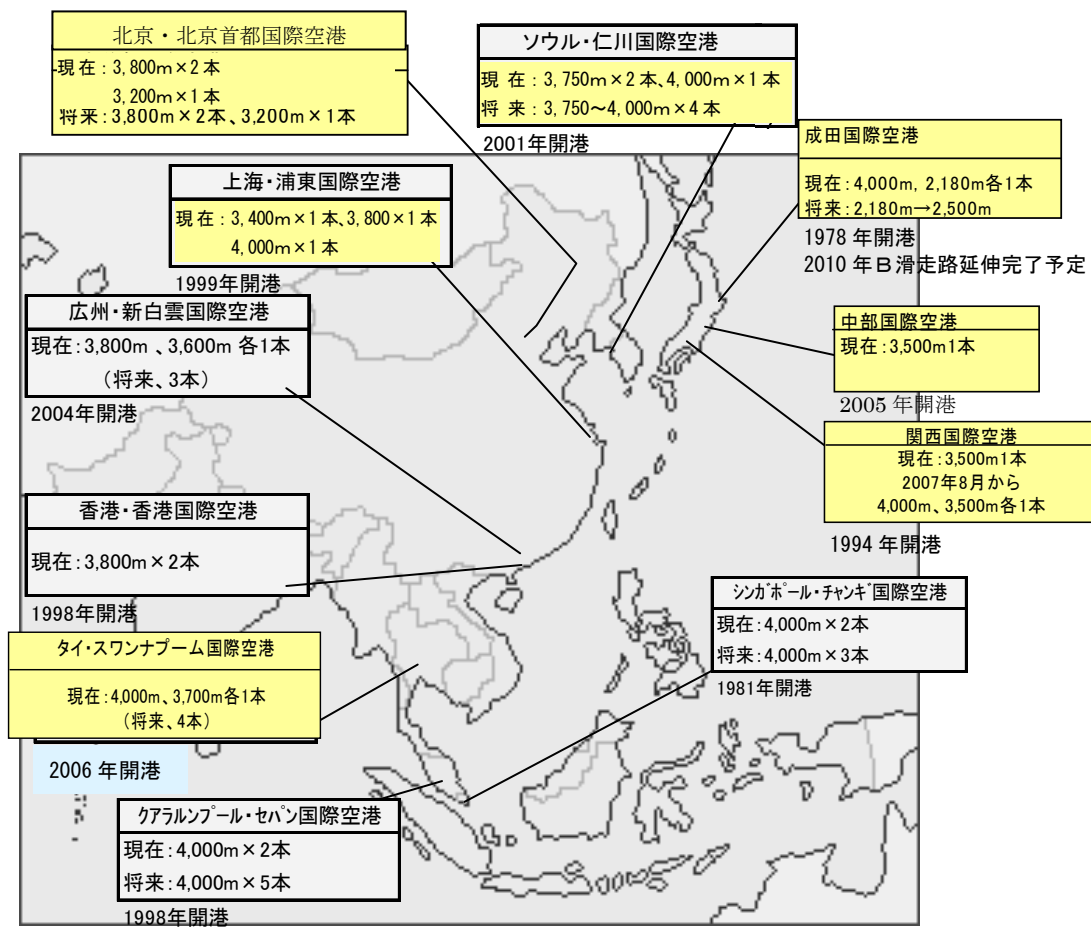
(単位: 千TEU)

1980年			2007年		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1(1)	シンガポール	27,932
2	ロッテルダム	1,901	2(3)	上海	26,150
3	香港	1,465	3(2)	香港	23,998
4	神戸	1,456	4(4)	深圳	21,099
5	高雄	979	5(5)	釜山	13,270
6	シンガポール	917	6(7)	ロッテルダム	10,791
7	サンファン	852	7(8)	ドバイ	10,653
8	ロングビーチ	825	8(6)	高雄	10,257
9	ハンブルク	783	9(9)	ハンブルク	9,900
10	オークランド	782	10(11)	青島	9,462
11	...	...	11	...	...
12	横浜	722	12	...	...
13	...	...	13	...	...
14	...	...	14	...	...
15	釜山	634	15	...	...
16	...	...	16	...	...
17	...	...	17	...	...
18	東京	632	18	...	...
19	...	...	19	...	...
20	...	...	20	...	...
21	...	...	21	...	...
22	...	...	22	...	...
23	...	...	23	...	...
24	...	...	24(23)	東京	4,124
25	...	...	25	...	...
26	...	...	26	...	...
27	...	...	27	...	...
28	...	...	28(28)	横浜	3,428
29	...	...	29	...	...
30	...	...	30	...	...
31	...	...	31	...	...
32	...	...	32	...	...
33	...	...	33	...	...
34	...	...	34	...	...
35	...	...	35(33)	名古屋	2,896
36	...	...	36	...	...
37	...	...	37	...	...
38	...	...	38	...	...
39	大阪	254	39	...	...
40	...	...	40	...	...
41	...	...	41	...	...
42	...	...	42	...	...
43	...	...	43	...	...
44	...	...	44(38)	神戸	2,473
45	...	...	45	...	...
46	名古屋	206	46	...	...
47	...	...	47	...	...
48	...	...	48	...	...
49	...	...	49	...	...
50	...	...	50	...	...
51	...	...	51	...	...
52	...	...	52	...	...
53	...	...	53	...	...
54	...	...	54	...	...
55	...	...	55	...	...
56	...	...	56	...	...
57	...	...	57	...	...
58	...	...	58	...	...
59	...	...	59	...	...
60	...	...	60	...	...
61	...	...	61	...	...
62	...	...	62	...	...
63	...	...	63	...	...
64	...	...	64	...	...
65	...	...	65	...	...
66	...	...	66	...	...
67	...	...	67	...	...
68	...	...	68	...	...
69	...	...	69	...	...
70	...	...	70	...	...
71	...	...	71	...	...
72	...	...	72	...	...
73	...	...	73	...	...
74	...	...	74	...	...
75	...	...	75	...	...
76	...	...	76	...	...
77	...	...	77	...	...
78	...	...	78	...	...
79	...	...	79	...	...
80	...	...	80	...	...
81	...	...	81	...	...
82	...	...	82	...	...
83	...	...	83	...	...
84	...	...	84	...	...
85	...	...	85	...	...
86	...	...	86	...	...
87	...	...	87	...	...
88	...	...	88	...	...
89	...	...	89	...	...
90	...	...	90	...	...
91	...	...	91	...	...
92	...	...	92	...	...
93	...	...	93	...	...
94	...	...	94	...	...
95	...	...	95	...	...
96	...	...	96	...	...
97	...	...	97	...	...
98	...	...	98	...	...
99	...	...	99	...	...
100	...	...	100	...	...

()内は2006年の順位

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980
CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 2009

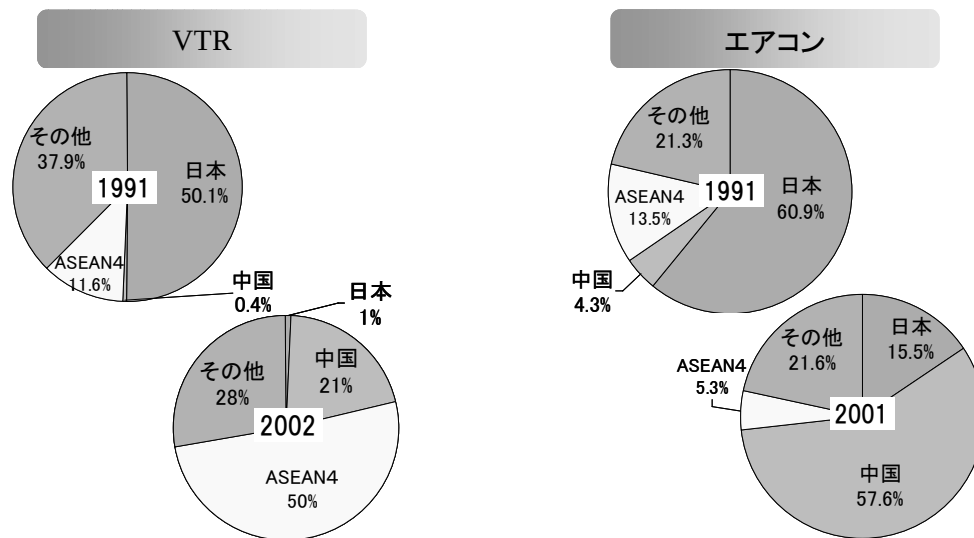
東アジア諸国の主要空港の滑走路整備状況



(出典) 中部国際空港における複数滑走路の必要性 (緊急提言)

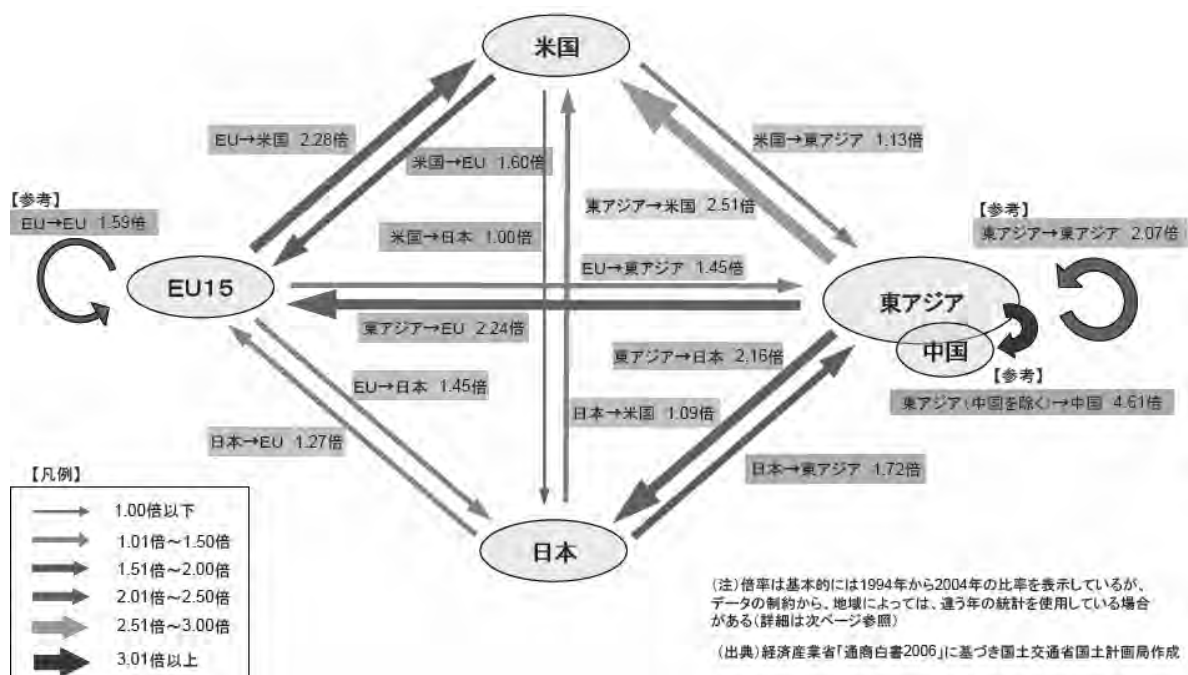
財団法人 中部空港調査会 専門委員会 (H19.6.6) を基に作成

主要品目に見る製造業の世界シェアの変化（1990年代～2000年代）



出典：新経済成長戦略、経済産業省

世界貿易の動向（1994年→2004年）



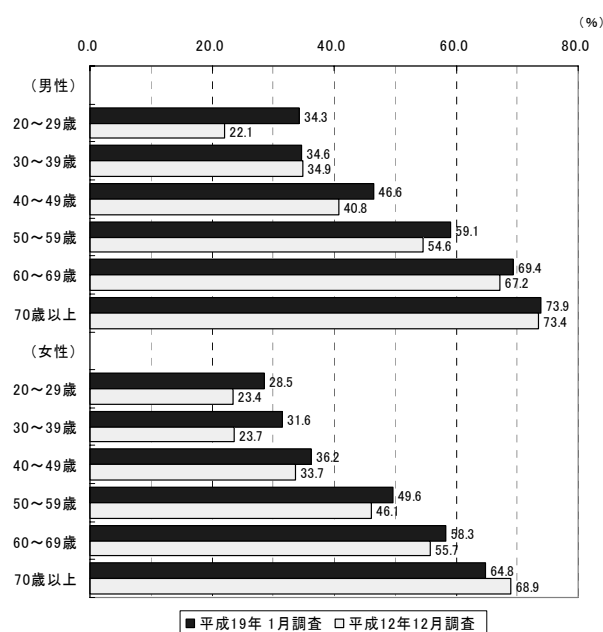
(注) 倍率は基本的には 1994 年から 2004 年の比率を表示しているが、データの制約から、地域によっては、違う年の統計を使用している場合がある

出典：経済産業省「通商白書 2006」に基づき国土交通省国土計画局作成

⑥国土マインドの低下がもたらす社会の停滞

- ・我が国の人口は減少期に入り、働き手が減少することが見込まれています。こうした中、若者が国土の整備や地域づくりに関心を持ち、地域に愛着を持つことが、将来の担い手となることにつながっていくものと考えられます。
- ・中部地方にある大学の学生を対象にアンケート調査をしたところ、これからも当地に住み続けたいと考える学生の動向は、様々でした。
- ・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）を育ませていくことが、今後の地域社会の停滞を回避できる重要なカギになると考えられます。

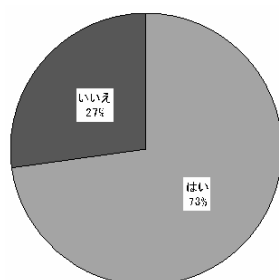
性別・年齢別に見た国を愛する意識（強いと思う割合）の変化



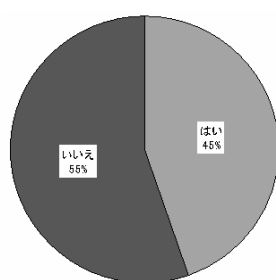
出典：社会意識に関する世論調査（内閣府大臣官房政府広報室）より作成

これからもこの地域に住み続けたいと思っている学生の割合

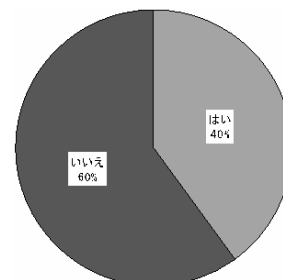
【A大学（愛知県西部）】



【B大学（愛知県東部）】



【C大学（三重県中勢部）】



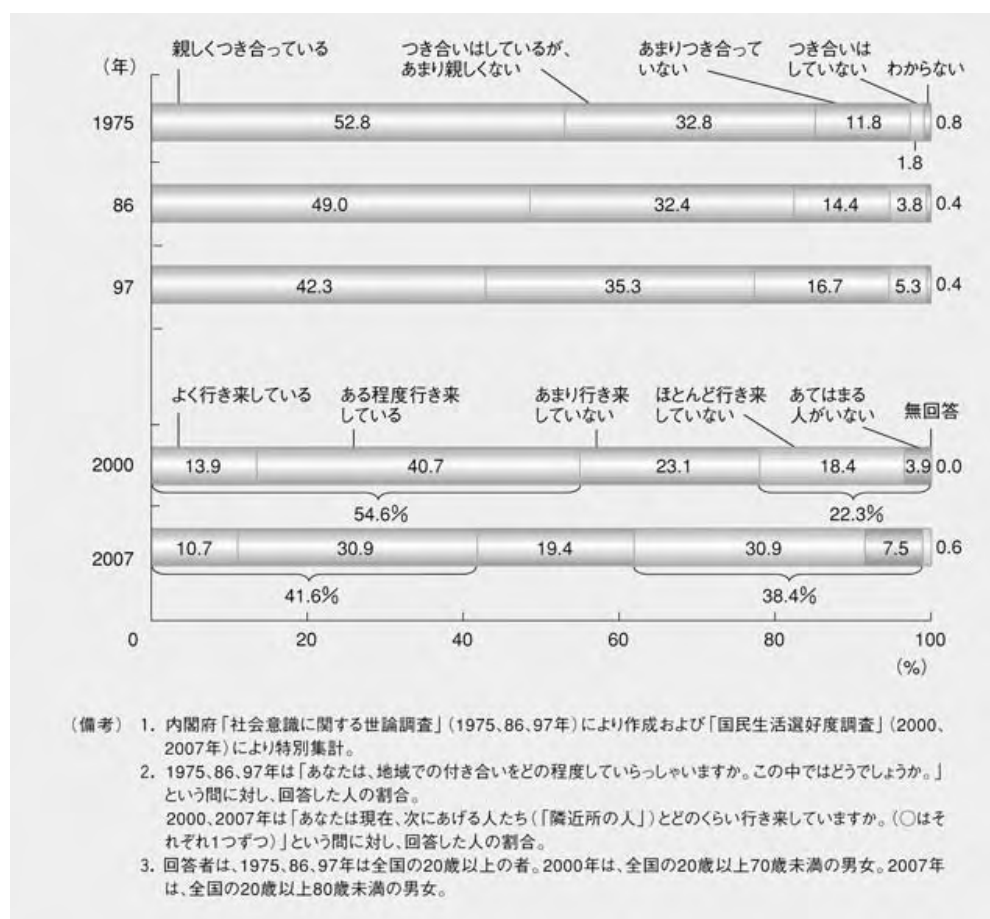
※中部地方整備局主催学生向け現場見学会に参加した中部地方の3大学の学生を対象に実施

出典：中部地方整備局学生向けアンケート（平成17年）

⑦地域コミュニティの衰退、地域間格差の拡大

- ・ 地域でのつきあい方に関する内閣府の調査によると、1975年には国民の85.6%が何らかのつき合いをしていたものが、2007年には41.6%となっており、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。
- ・ こうした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、子育て問題や防災問題などの地域活動に支障を来すことが懸念されています。
- ・ 一方、集落消滅の危機感を有する自治体は全国に分布しており、総務省の調査によると今後増加する傾向を示しています。
- ・ とりわけ、当面10年で消滅する危機がある集落は、中部圏に最も多いと報告されており、真の豊かさを実感できない地域が存在することを認識する必要があります。
- ・ また、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。

近所付き合いの程度の推移



出典：平成19年度版国民生活白書

集落消滅の危機感をもつ自治体

今後の消滅の可能性別集落数

全体	今後の消滅の可能性別集落数				計
	10年以内に消滅	いずれ消滅	存続	不明	
北海道	23 (0.6%)	187 (4.7%)	3,365 (84.2%)	423 (10.6%)	3,998 (100.0%)
東北圏	65 (0.5%)	340 (2.7%)	11,218 (88.1%)	1,104 (8.7%)	12,727 (100.0%)
首都圏	13 (0.5%)	123 (4.9%)	1,938 (77.2%)	437 (17.4%)	2,511 (100.0%)
北陸圏	21 (1.3%)	52 (3.1%)	997 (59.6%)	603 (36.0%)	1,673 (100.0%)
中部圏	59 (1.5%)	213 (5.5%)	2,715 (69.6%)	916 (23.5%)	3,903 (100.0%)
近畿圏	26 (0.9%)	155 (5.6%)	2,355 (85.7%)	213 (7.7%)	2,749 (100.0%)
中国圏	73 (0.6%)	425 (3.4%)	10,548 (84.0%)	1,505 (12.0%)	12,551 (100.0%)
四国圏	90 (1.4%)	404 (6.1%)	5,447 (82.6%)	654 (9.9%)	6,595 (100.0%)
九州圏	53 (0.3%)	319 (2.1%)	13,634 (89.2%)	1,271 (8.3%)	15,277 (100.0%)
沖縄県	0 (0.0%)	2 (0.7%)	167 (57.8%)	120 (41.5%)	289 (100.0%)
全国	423 (0.7%)	2,220 (3.6%)	52,384 (84.1%)	7,246 (11.6%)	62,273 (100.0%)

各消滅の可能性において該当集落数・割合が最も大きい圏域

各消滅の可能性において該当集落数・割合が2番目に大きい圏域

調査対象：平成 18 年 4 月時点における過疎地域
町村における集落

調査方法：市町村に対するアンケート調査
(回収率 100%)

出典：平成 18 年度「国土形成計画策定のための
集落の状況に関する現況把握調査～最終
報告～（図表編）（平成 19 年 8 月）」

今後消滅の可能性のある集落数の変化

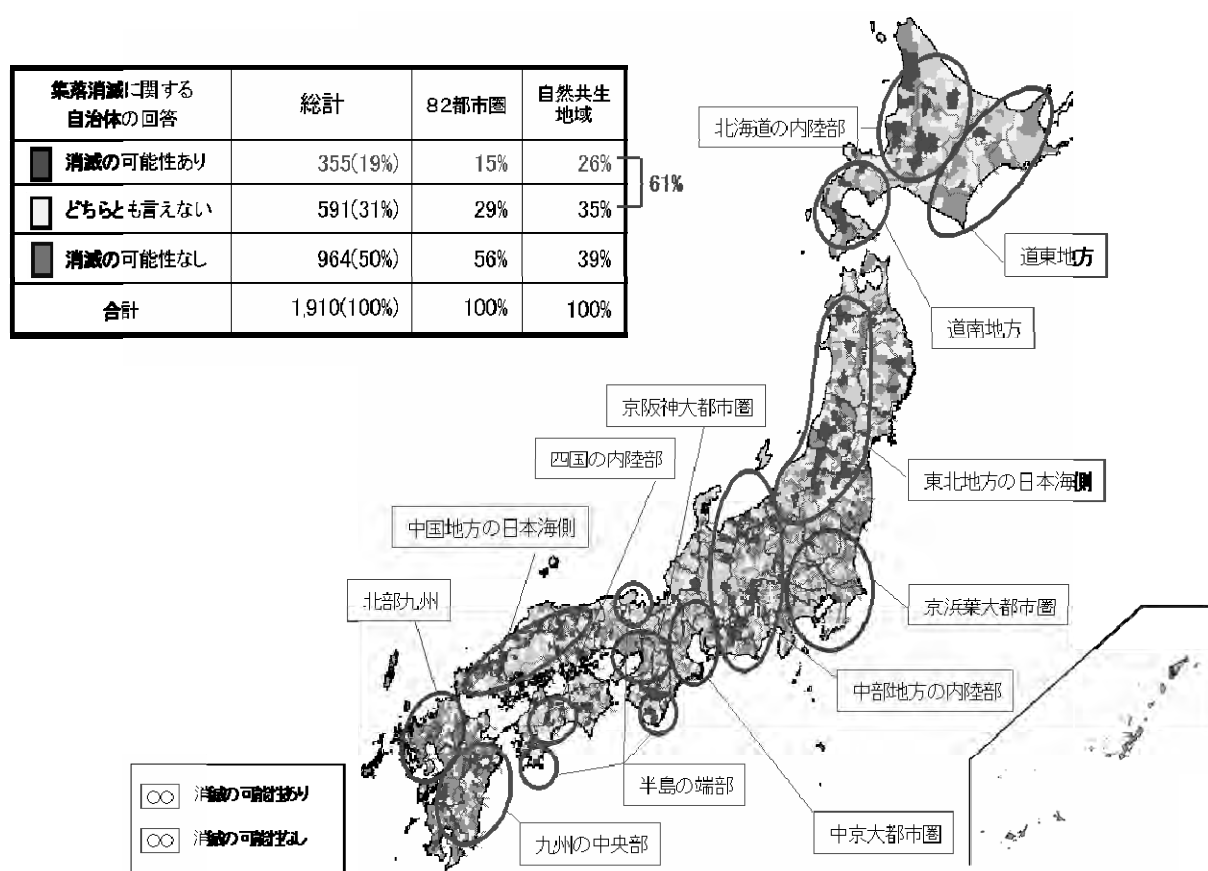
前回調査 対象地域		今後消滅の可能性のある集落数			変化率 (H18/H11)
		10年以内に 消滅	いずれ 消滅	計	
北海道	H18	22	178	200	1.43
	H11	44	96	140	
東北圏	H18	47	243	290	1.24
	H11	41	192	233	
首都圏	H18	13	111	124	1.03
	H11	19	101	120	
北陸圏	H18	20	44	64	1.42
	H11	14	31	45	
中部圏	H18	58	201	259	1.22
	H11	46	166	212	
近畿圏	H18	26	144	170	1.23
	H11	24	114	138	
中国圏	H18	69	386	455	0.99
	H11	80	380	460	
四国圏	H18	85	388	473	1.19
	H11	84	314	398	
九州圏	H18	52	304	356	0.98
	H11	67	296	363	
沖縄県	H18	0	2	2	—
	H11	0	0	0	
全国	H18	392	2,001	2,393	1.13
	H11	419	1,690	2,109	

消滅可能性のある集落数が増加している圏域

調査対象：平成 18 年 4 月時点における
過疎地域市町村における集落
調査方法：市町村に対するアンケート調査
(回収率 100%)

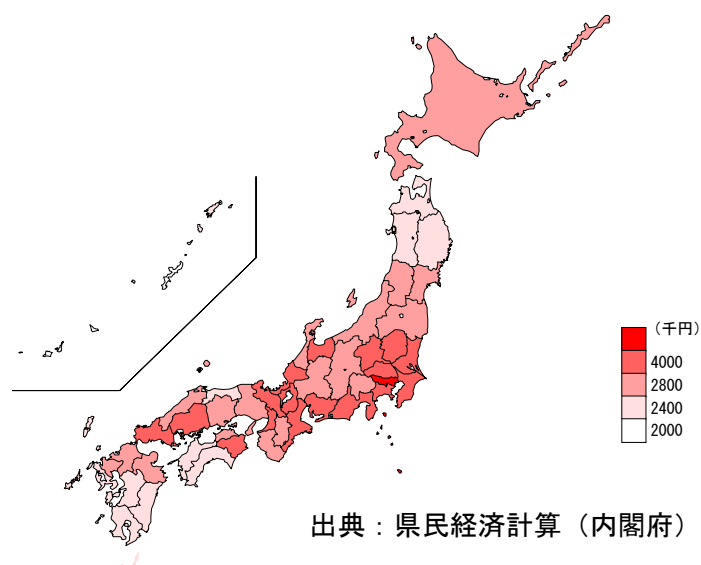
出典：国土審議会計画部会第 21 回資料

集落消滅の危機感をもつ自治体



出典：『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系最終報告

1人あたり県民所得



出典：県民経済計算（内閣府）より作成

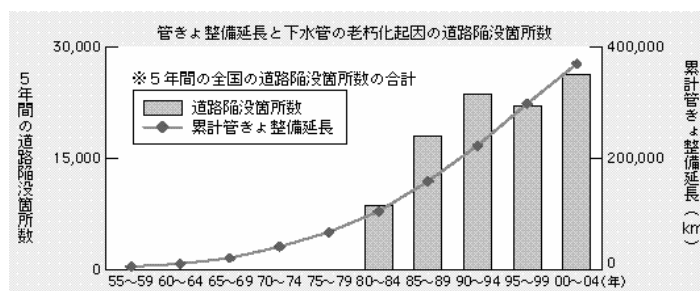
⑧既存ストックの老朽化

- ・我が国の社会資本整備は、戦後復興に伴い本格的に着手され、その後高度成長期以降集中的に進められてきました。その結果、建設後50年以上となる橋梁は10年後には現在の約3倍、20年後には約7倍に増加することが予測されています。
- ・下水道の老朽化に起因する道路の陥没も増加傾向にあります。
- ・また、伊勢湾台風の教訓から整備した高潮堤防等も50年が経過し、老朽化により修繕・更新の時期がきています。
- ・さらに、急激な都市化とそれに伴う水害の頻発に対応し、昭和40年～50年代にかけて建設した排水機場等も修繕・更新の時期を迎えます。
- ・今後急速に顕在化していく社会資本の老朽化は、安全性、信頼性を損なうとともに、それが重大事故ともなれば経済活動の停滞を招くことが懸念されます。
- ・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。

社会資本ストックの老朽化



管きょ整備延長と下水管の老朽化起因の道路陥没箇所数

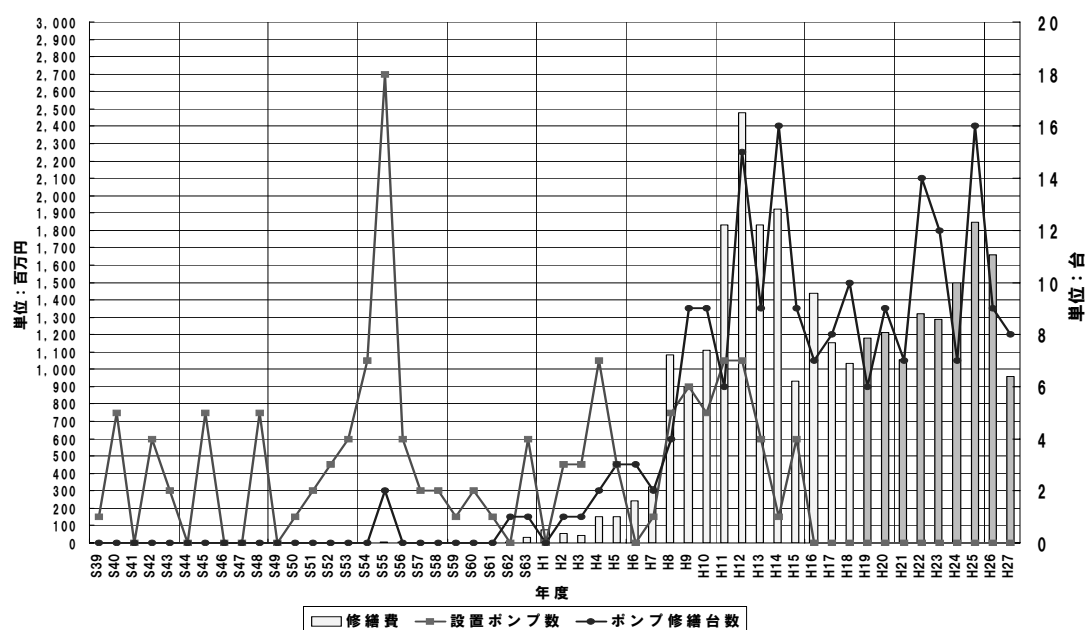


出典：国土審議会

出典：平成17年度国土交通白書

持続可能な国土管理専門委員会資料より

排水機場にかかる維持修繕費の経緯



出典：中部地方整備局河川部資料

2. 中部地方の特性

(1) 日本のまんなか

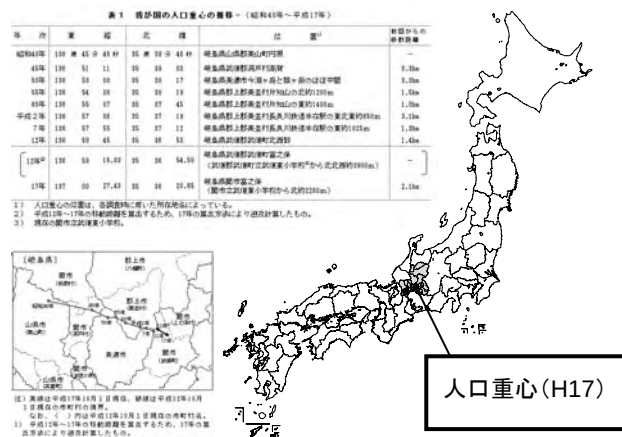
- ・ 中部地方は日本のまんなかに位置し、三大都市圏の中でも中間に位置しています。
- ・ また、全ての国土軸が中部地方で交わる国土の要衝となっているほか、人口重心に当たる地域も存在します。
- ・ このため、国内の人流・物流は中部地方に強い関わりを持って流動しています。日本を9つの圏域に分けて普通貨物車の圏域内外の流動（他圏域間との流動＋内々流動）を見ると、中部は15.0万台/日となっており、国内で最も多い物流量となっています。
- ・ また、同様に旅客純流動をみると国内の54%が中部地方に関わりのある流動となっています。
- ・ こうしたことから、中部地方は地勢的にも、社会経済的にも日本の「まんなか」地域であると言えます。

全ての国土軸の形成の一翼を担う中部地方



出典：21世紀の国土のグランドデザイン

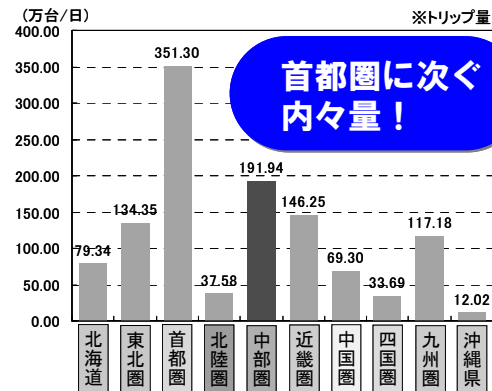
我が国の人口重心が位置する中部地方



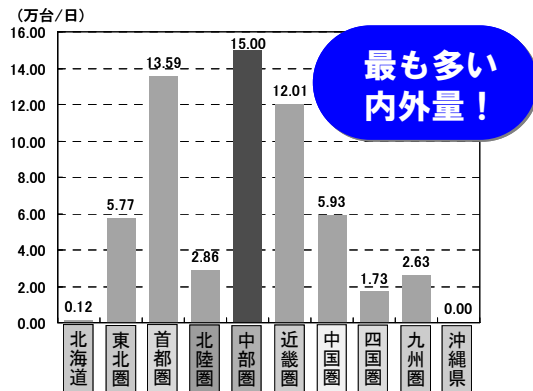
出典：総務省統計局 HP（CENSUS PARK）

物流の中心を担う中部

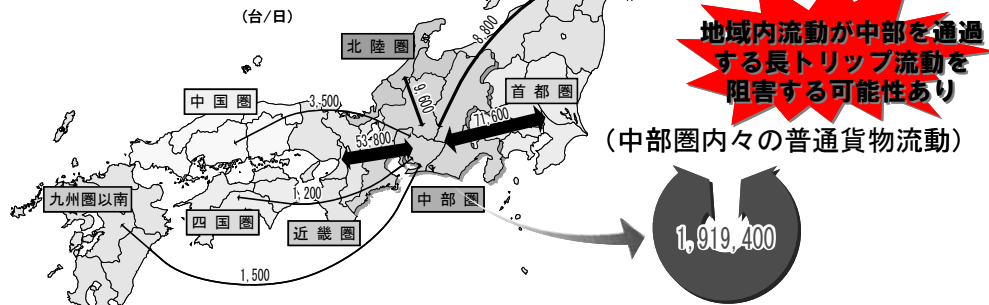
■各圏域の普通貨物車内々流動量



■各圏域の普通貨物車内外流動量

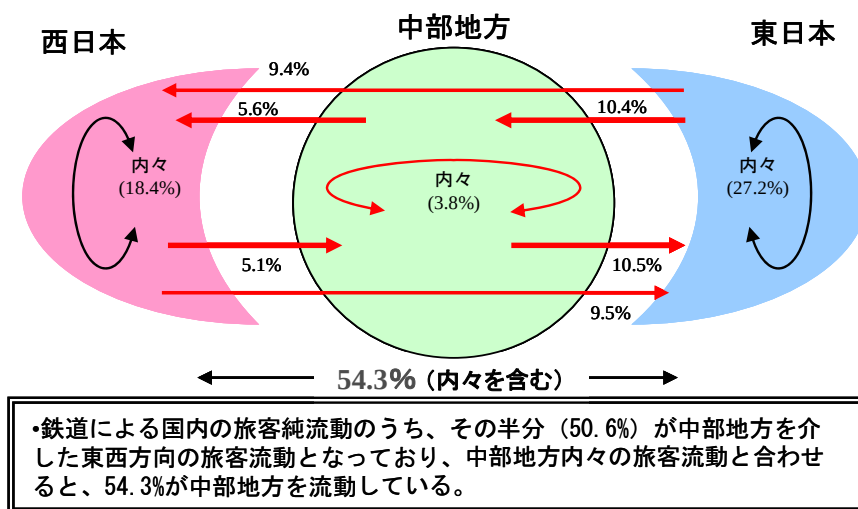


(中部圏内外の普通貨物流動)



出典：出典：平成 17 年度道路交通センサス OD¹²⁾ 集計結果を元に作成

中部を介する旅客純流動（鉄道交通）



出典：第 3 回全国幹線旅客純流動調査（平成 12 年度）

(2) 卓越した産業集積

- 中部地方は、地域にある豊富な糸や木、土などを使った産業が芽生え、その後、陶磁器産業、からくりや時計産業、それらをつくる歯車技術などへと発展し、今日では自動車産業や航空宇宙産業、さらには工作機械、セラミック産業や楽器産業など、世界的技術力を誇る企業が多数集積するものづくり地域として発展を遂げてきています。
- 中部地方の製造品出荷額は、85 兆円（平成 18 年）で全国の 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。
- 今日の我が国および中部地方の発展の基軸が中部のものづくりにあると言っても過言ではなく、中部地方を代表する名古屋港は取扱貨物量及び貿易額で日本一（平成 20 年）となっています。

中部地方におけるものづくり技術の変遷

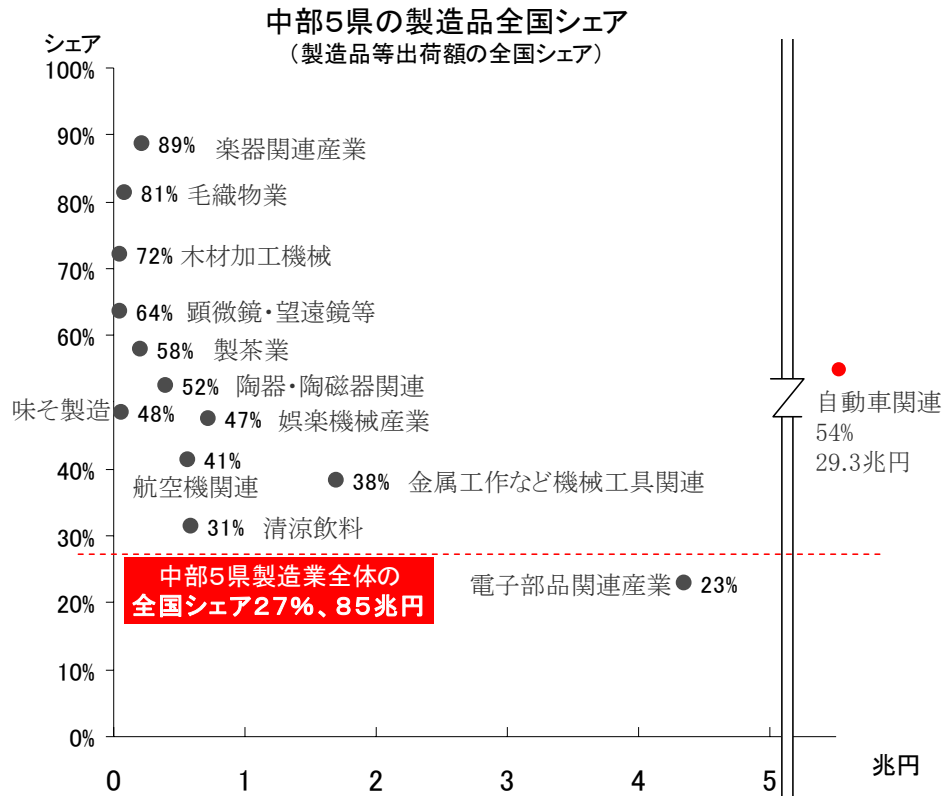


出典：「産業の名古屋 2006」、「ナゴヤ全書」、「ものづくり王国を旅する」等より

(国土交通省資料)

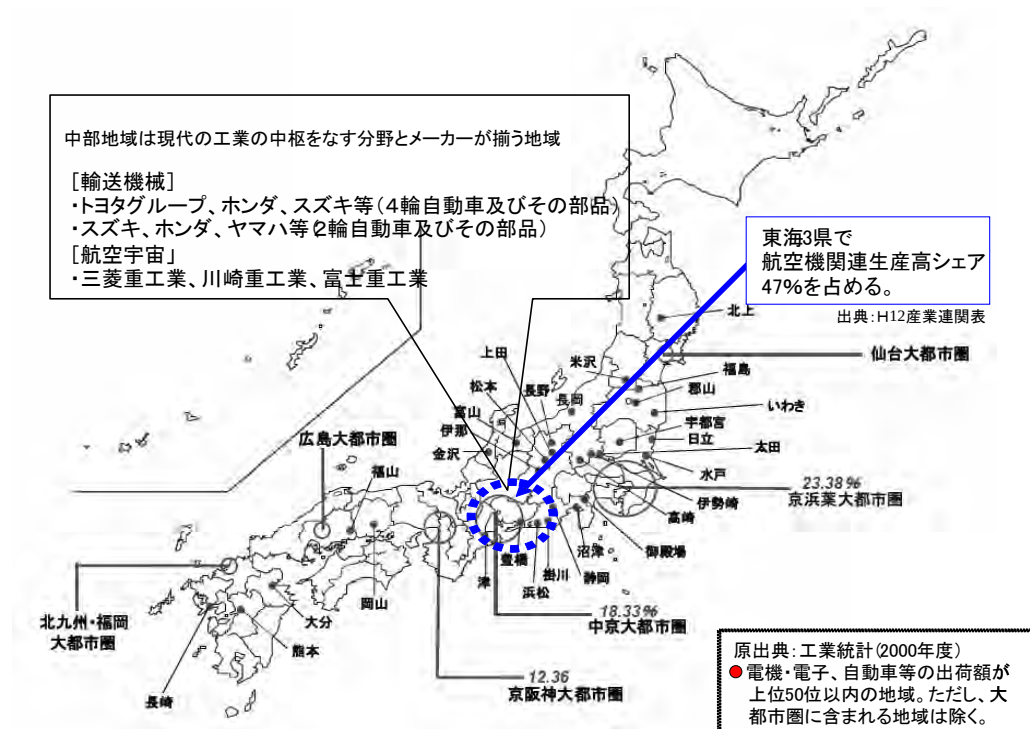
【中部5県の製造品出荷額シェア】

※日本国内の生産シェア



出典：平成18年工業統計表「産業細分類別統計表」(H20.7.8公表)より作成

リーディング産業の集積地域

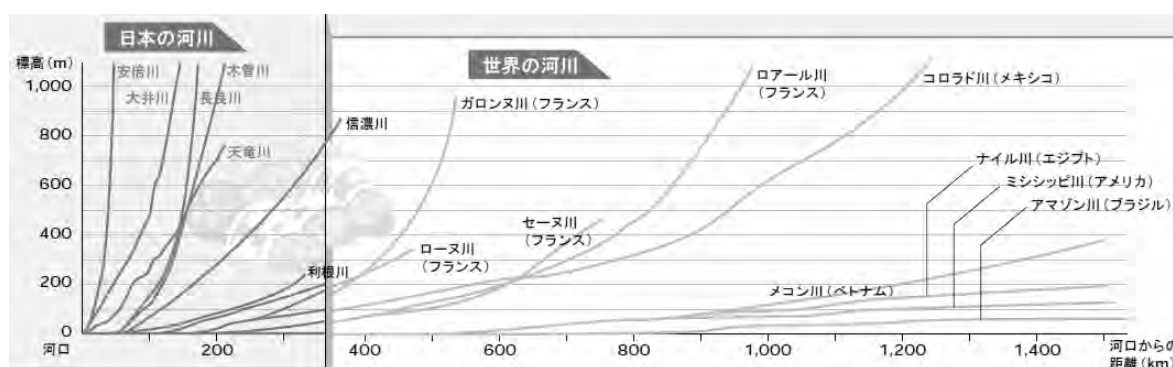


出典：経済産業省資料をもとに作成

(3) 自然災害に脆弱な地域

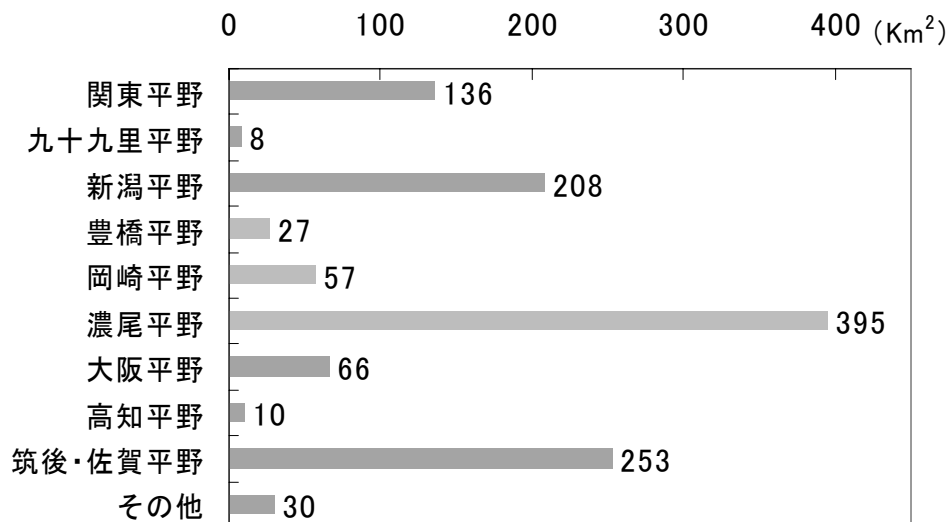
- ・ 中部地方は日本の屋根と呼ばれる標高の高く急峻な山岳を擁し、これらの山岳地域に源を発する河川は急流となって海に流れ、大量の土砂等も急速に流下させます。
このため、集中豪雨などによる土砂災害や洪水などが生じやすい地勢条件となっています。
- ・ また、濃尾平野には古くから水害との闘いを繰り返し、我が国最大のゼロメートル地帯があり、長い歴史をかけて築かれた堤防等によって守られていますが、今なお、河川の氾濫や津波・高潮による甚大な被害の危険性を有しています。
- ・ さらに天然の水瓶が少なく、渇水が頻発しやすい地域でもあります。
- ・ 一方、中部地方の太平洋側にはフィリピン海プレートが潜り込む駿河トラフ、南海トラフがあり、内陸部には主要活断層も数多く存在することから、今後 30 年以内に東海地震、東南海・南海地震などの大規模地震が高い確率で発生すると予測されており、大規模な地震災害が危惧される地域です。
- ・ こうしたことから、自然災害に対して十分な備えをしていく必要のある地域です。

急流河川を有する中部



出典：国土交通省 HP

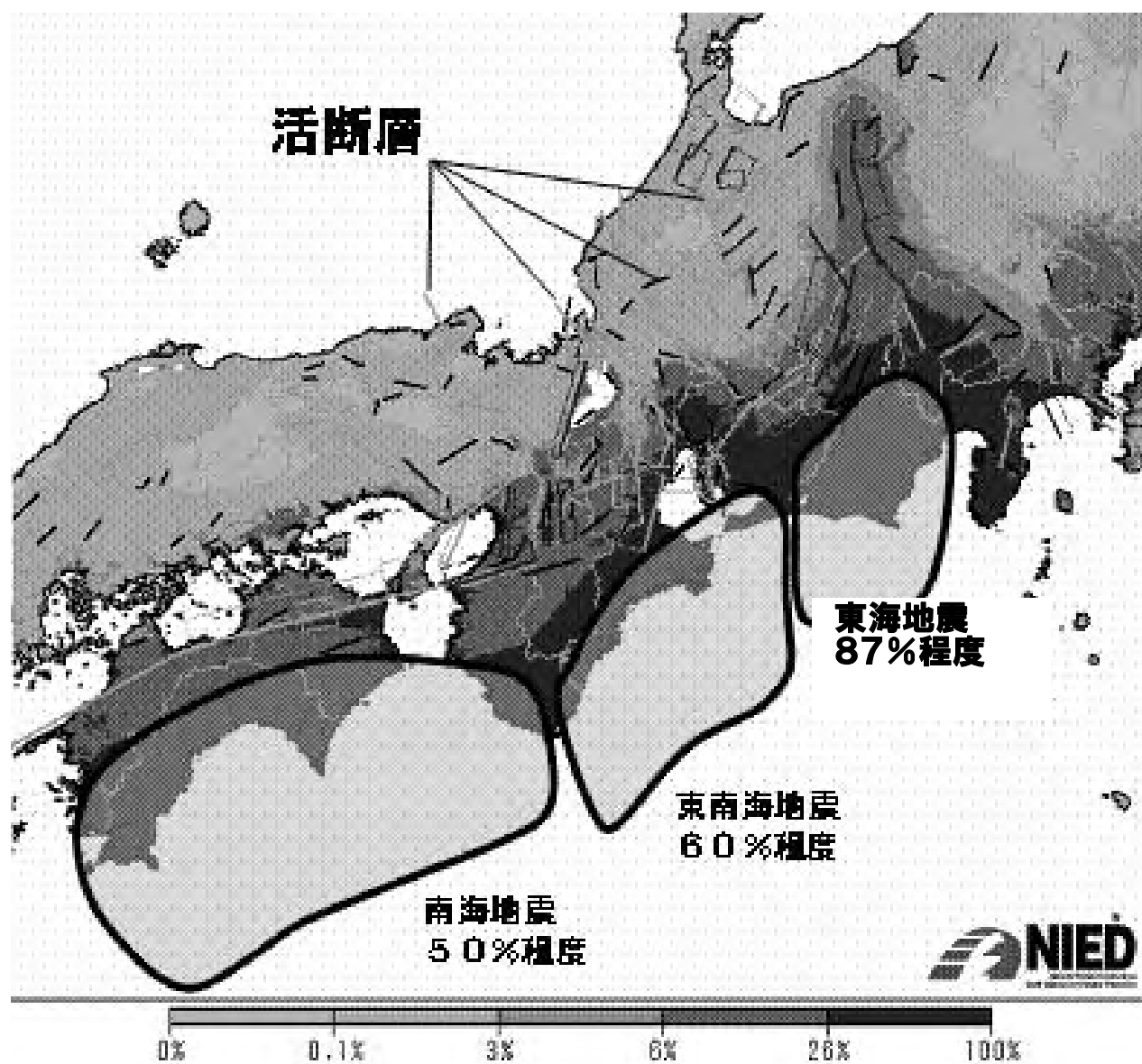
全国のゼロメートル地帯の面積



出典：環境省「全国の地盤沈下地域の概況（平成12年度版）」

資料：国土交通省中部地方整備局 HP より作成

大規模地震の発生が危惧される中部地方



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

(4) 豊富な自然や文化・歴史・産業資源

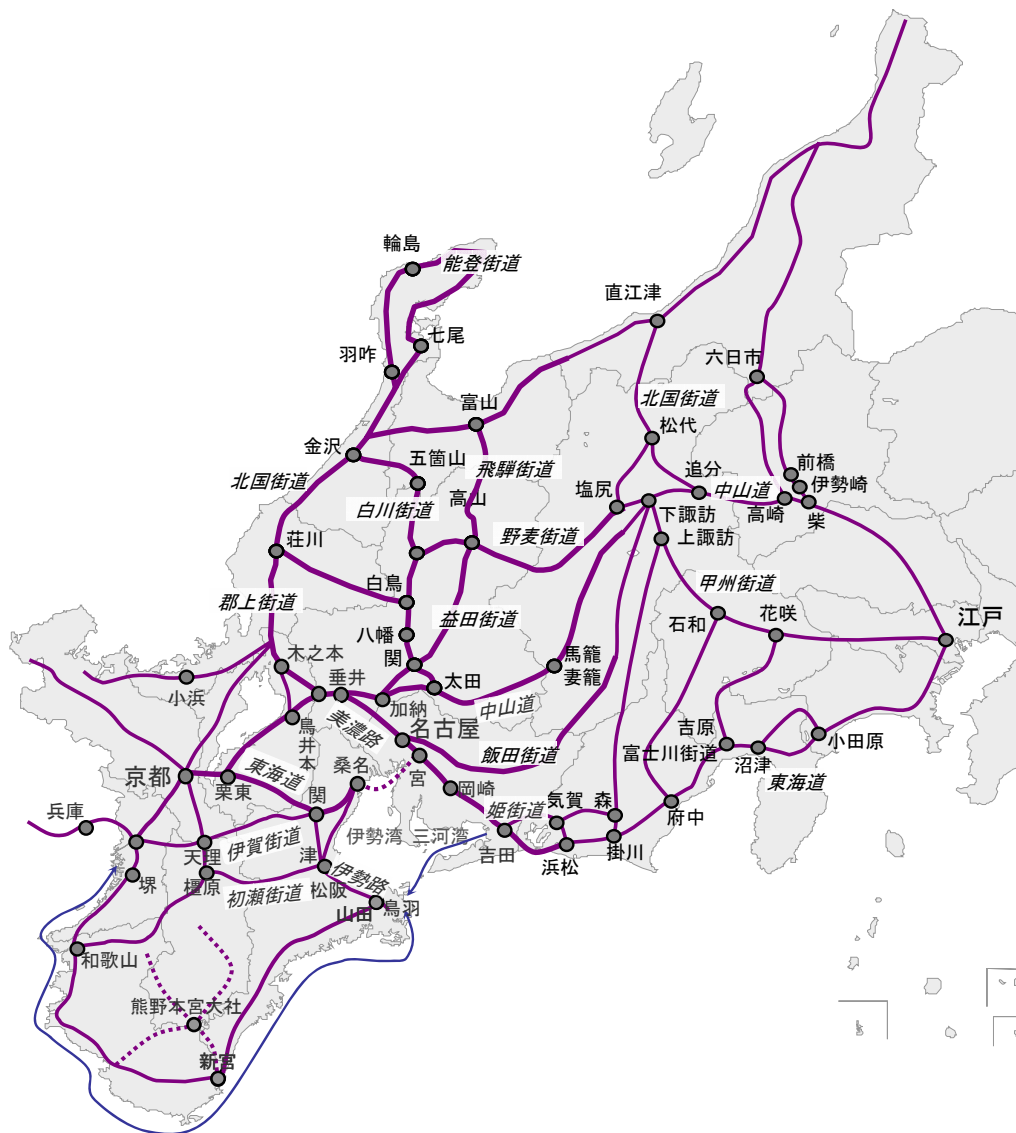
- ・ 中部地方に広く展開する山岳・山間地域には、多様な植生が分布する森林資源をはじめ多種多様な生物が生息する自然資源の宝庫となっています。
- ・ また、富士山や美しい自然海岸などの景勝地が数多く分布するとともに、伊勢神宮や高山などの観光地や産業観光資源が豊富であることなど、多種多様な観光資源が存在します。
- ・ さらに、古来から交通の要衝であった中部地方には数多くの街道が結節しており、戦国時代には有名な武将がこの地で活躍したことなどから、この地域には街道文化や城下町文化が各地に残されています。
- ・ このように、中部地方には、自然や文化・歴史・産業資源などの多種多様な資源が豊富に存在する地域です。

日本の植生区分



出典：福島司他著；日本の植生、朝倉書店

中部地方に関連する街道



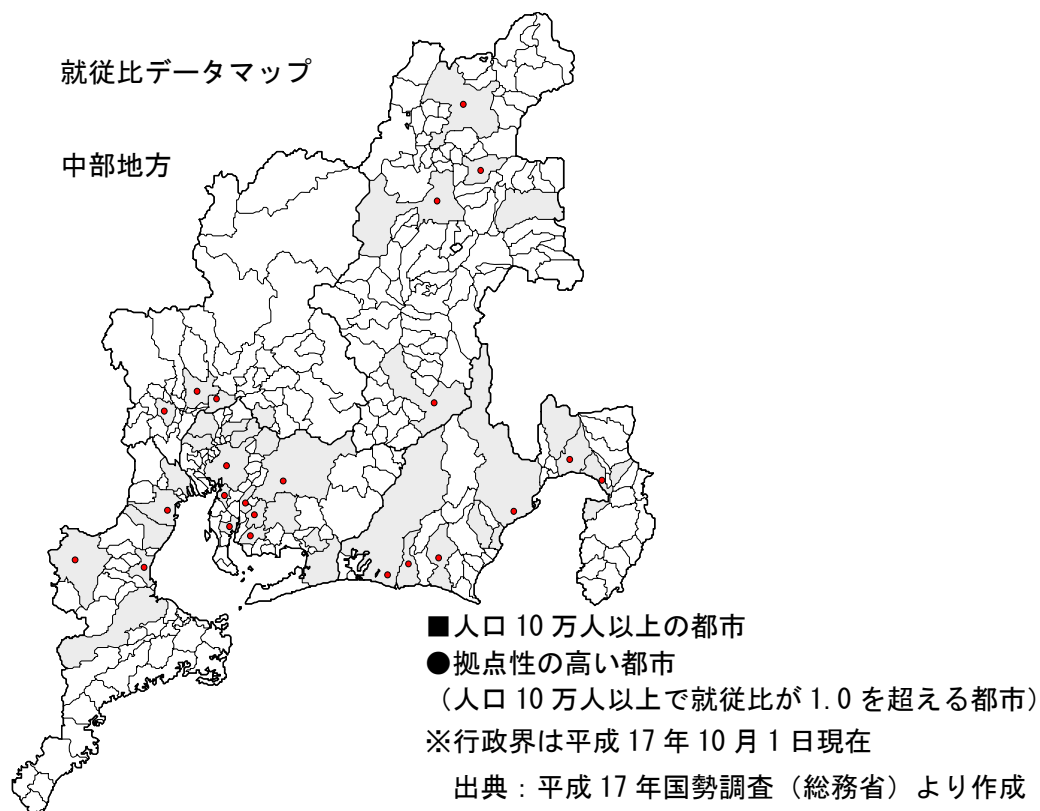
出典：日本中央横断軸構想推進協議会ホームページ、
日本史年表・地図（児玉幸多編、吉川弘文館）より作成

(5) 多極分散型の地域構造

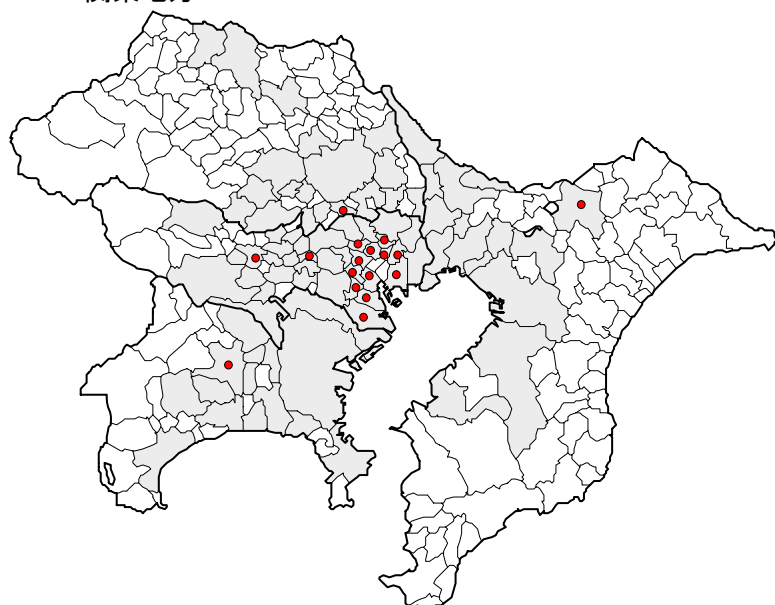
- 中部地方の都市人口と就従比の分布状況を関東地方と比較すると、人口規模が大きな都市が広域に連担する関東地方に対し、中部地方は拠点都市が分散して立地していることが分かります。また、就従比が1を超える都市は、関東地方は都心に一極集中しているのに対し、中部地方は拠点都市とともに分散しています。まさに、多極分散型の地域構造を呈しています。
- この多極分散型の地域構造であることが、中部圏が都市機能や産業機能の集積と、豊かな自然や農業地域等との共存が可能なことから、三大都市圏の中で最も職住が近接した地域となっています。

就従比データマップ

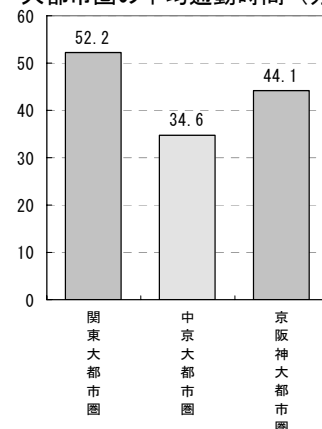
中部地方



関東地方



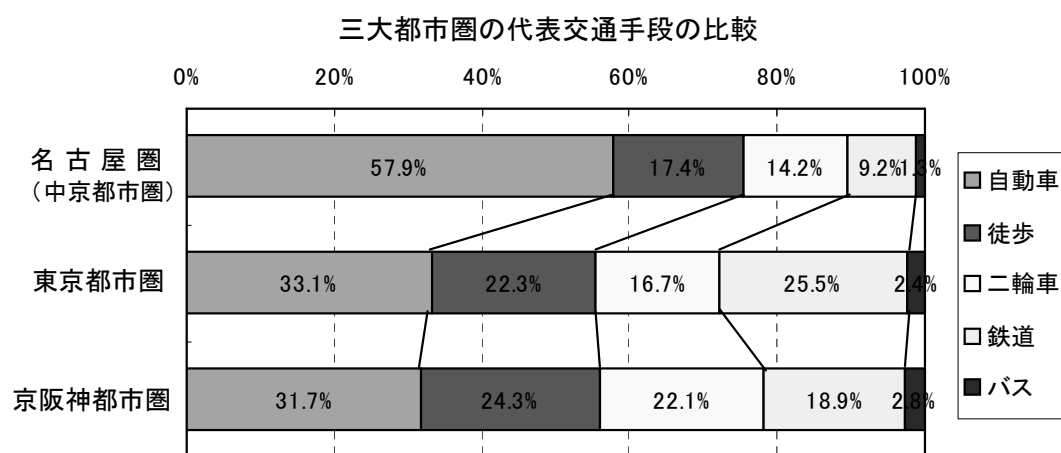
大都市圏の平均通勤時間（分）



関東大都市圏：東京都特別区部、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市
中京大都市圏：名古屋市
京阪神大都市圏：京都市、大阪市、神戸市
出典：平成 15 年住宅・土地統計調査

(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、多極分散型の地域構造であるが故に、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。
- ・ 自動車交通は、自由度が高く快適な移動が可能です。各所で交通集中による渋滞の発生や交通事故が多発するばかりか、化石燃料消費による地球温暖化ガスの排出などの問題もあり、近年では公共交通機関への転換が求められています。



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

(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 万人の人々が訪れるなど大成功を納めました。
- ・ 博覧会では、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。

環境をテーマに開催された愛・地球博

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



NEDO連携・新エネルギープラント

出典：NEDO 技術開発機構 HP

愛・地球博会場で活躍する IMTS



道案内するロボット



出典：博覧会協会 HP

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。

○中部の責務・役割について

(第16回国土交通中部地方有識者懇談会 発言要旨より抜粋)

【中部の役割】

- ・ これからの中部は、日本のリーダーたる地域を目指していかなければならない
- ・ 中部として国全体の課題に率先して取り組んでいく姿勢を持つべき
- ・ これまでの中部の成功例、実績、中部独自の施策（中部メソッド）を全国に情報発信していかなければならない。

【中部の責務】

- ・ リーダーたる地域として国の重点的な施策も展開されることになるだろう。その中でプラス面とともにマイナス面や課題も出て来るであろうが、中部の責務として中部の中で分担し、課題を解決していかなければならない。
- ・ 今後、中部が日本のまんなか位置する地域の責務として、他地域との交流・連携を強化することが重要である



○まんなか地域としての交流・連携機能の強化
○モノづくり産業を基軸とした我が国経済の牽引
○環境先進地域への挑戦

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

- ・ 従来より大規模地震の発生が懸念されている上に、台風や集中豪雨による水害・土砂災害、渇水などが頻発しており、これらの自然災害に備えた安全・安心な地域づくりが求められます。例えば、河川整備やダム建設等の治水対策や、道路の橋梁や河川及び海岸堤防の耐震対策等は着実に推進していますが、さらに進めていく必要があります。
- ・ また、災害による被害を軽減し、2次災害などの被害の拡大を防ぐ上では、住民や企業と危機意識や防災情報を共有し、各主体が自己防衛に努めるとともに、災害発生時には連携・協力して迅速な救援・復旧・復興に取り組んでいくことが必要で、こうした風土と体制づくりも重要な課題です。
- ・ 一方、新たな課題として社会資本の構造物の老朽化があります。戦後急速に整備が進んだ様々な社会資本が老朽化しつつあり、今後 20 年間で約半数の橋梁が築 50 年を迎えます。また、伊勢湾台風を契機に整備した高潮堤防や、急激な都市化に伴う水害の頻発に対応し昭和 40～50 年代にかけて建設した排水機場等が更新の時期を迎えています。災害に強い地域づくりを進める中では、災害時はもとより、日常における安全・安心の確保のため、これらの社会資本について早期発見・早期補修の予防保全を計画的に行い、適切に維持・管理・更新していく必要があります。
- ・ こうした様々な自然災害を想定した防災対策を総合的に推進し、安全・安心の地域づくりを展開していくことが重要です。

平成 12 年 9 月東海豪雨による被害状況



清須市（旧枇杷島町）内の浸水状況

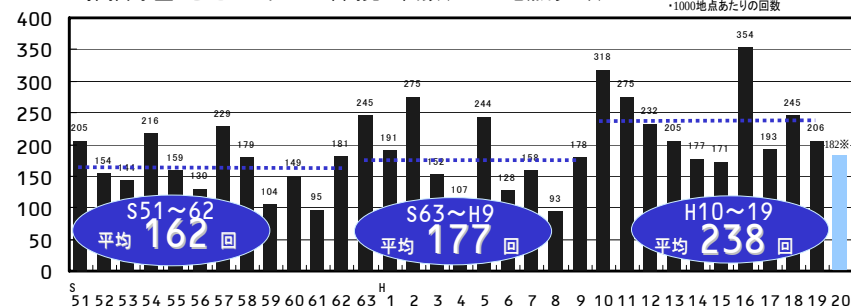
出典：国土交通省資料



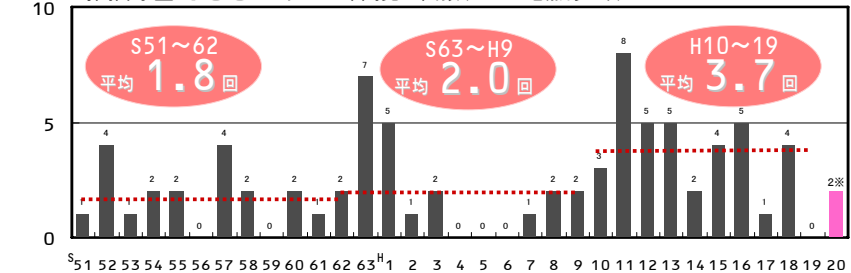
平成 16 年 9 月の宮川出水状況（三重県）

出典：国土交通省資料

1. 1時間降水量 50 mm以上の年間発生回数(1000地点あたり)



2. 1時間降水量 100 mm以上の年間発生回数(1000地点あたり)

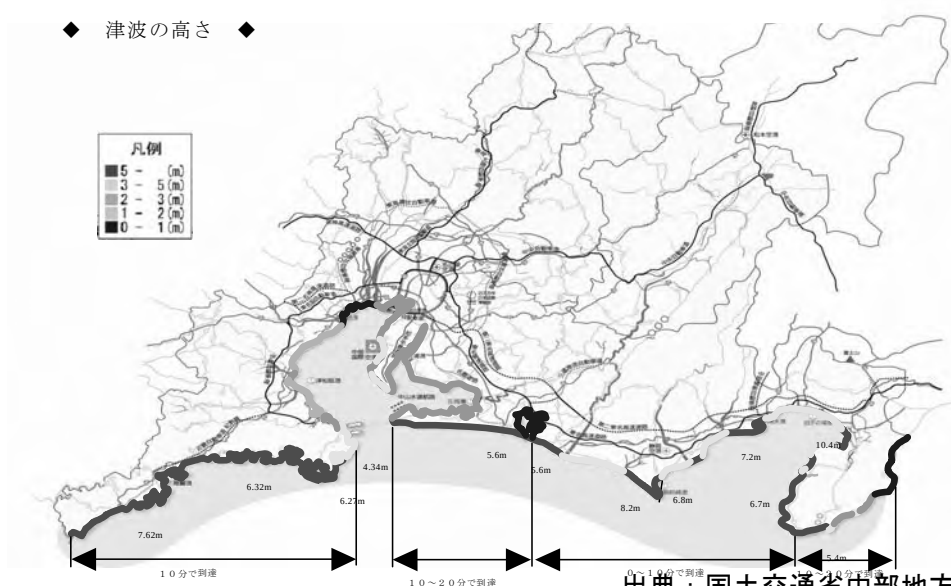


資料)気象庁資料より作成

※H20は9月2日までのデータによる

津波浸水予想図

◆ 津波の高さ ◆



出典：国土交通省中部地方整備局資料

20 年後には半分の橋が老朽化

■ 築50年を越える橋が20年後は約5割に

適切な維持管理ができなければ、崩壊の恐れも。

【築50年以上の橋の割合】



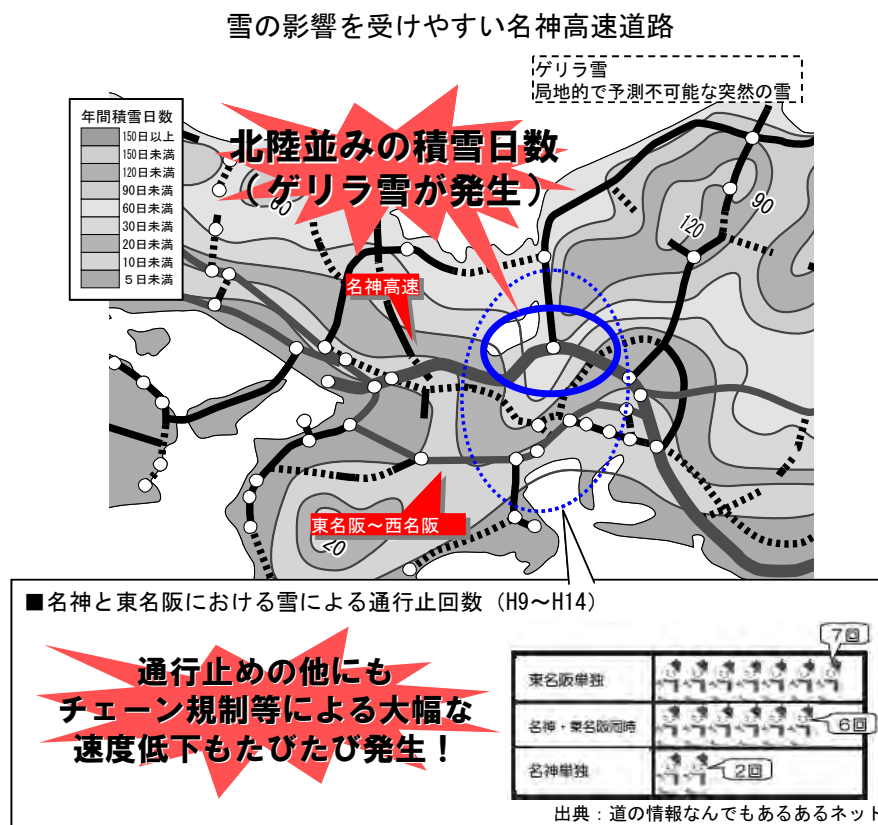
建設後50年以上経過した橋梁の割合
※全道路15万橋(橋長15m以上)を対象



維持管理ができずに崩壊した橋(‘83年米国)
出典:平成18年度国土交通白書

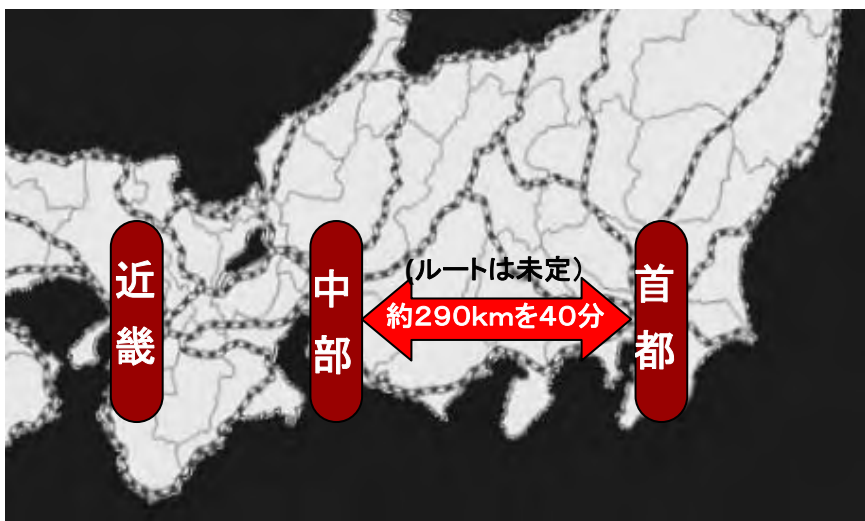
(2) 日本の大動脈を担う中部地方ゆえに、大規模災害による経済活動の停滞懸念への対応

- ・ 中部地方に集中する我が国の大動脈を支える社会資本を守っていく必要がありますが、これらの高速道路や新幹線は、日常的に気象状況の変化に直面するとともに、慢性的な混雑も抱えています。
- ・ 例えば、名神高速道路は慢性的な渋滞が生じているとともに、冬季にはゲリラ雪¹³⁾に見舞われ交通障害が生じることもあり、さらに安定した交通環境の構築をしていく必要があります。また、東海道新幹線は海岸線に近く大規模地震が想定されるエリアにあるとともに、輸送能力が限界に近づいています。
- ・ 東西大動脈である高速道路や新幹線が集中する静岡県由比地区では、東海地震震源地に近接する沿岸部であるばかりか、地すべり地区が隣接し、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、高速道路や高速鉄道の機能向上や代替補完機能¹⁴⁾確保に取り組むとともに、地すべり対策事業等の自然災害防止対策を推進していく必要があります。
- ・ 一方、新たな課題としてアジアの都市・地域との競争力強化があります。成長著しい東アジア諸国の主要都市・地域と比較して魅力ある都市・地域となっていくためには、首都圏や近畿圏との機能連携を強化し、総合的な地域の魅力の向上を図っていく必要があります。これを実現するためにも大都市圏間の大動脈の機能向上やさらなる高速化が必要となります。
- ・ このように、我が国の大動脈を守るとともに、さらに日本経済の活性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。

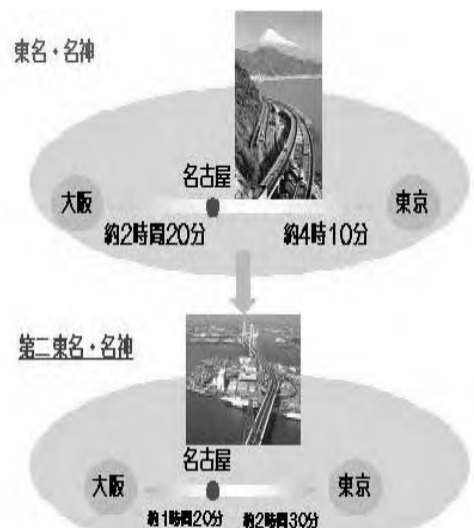


出典：日本の自然環境（環境庁自然保護局）

東西交通の高速化・代替機能確保

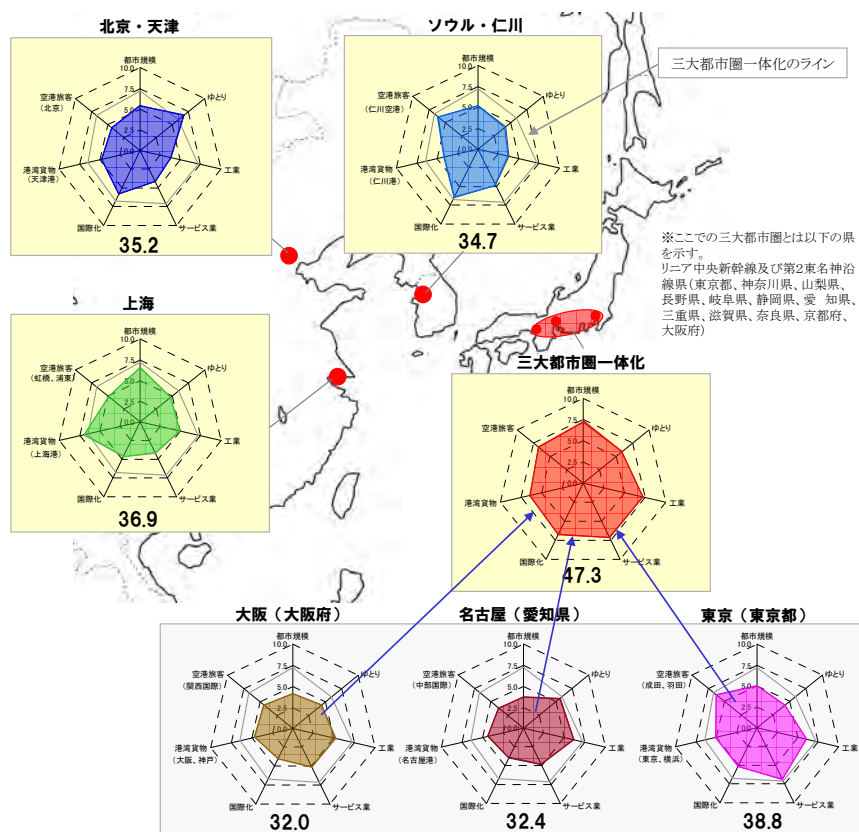


出典：JR 東海' 07 年 12 月発表資料より作成



出典：NEXCO 中日本、NEXCO 東日本、
NEXCO 西日本 HP より作成

アジア 6 都市における都市力の相対比較



※各都市の数値は各指標の偏差値の合計を示す

出典：国勢調査、JETRO 資料（都市規模：人口）

国勢調査、JETRO 資料（ゆとり：人口密度）

県民経済計算、JETRO 資料（工業：GDP 第2次産業）

県民経済計算、JETRO 資料（サービス業：GDP 第3次産業）

JNTO 資料（国際化：国際コンベンション会議件数）

Containerisation International Yearbook 2007（港湾貨物：国際コンテナ取扱量）

Airport Council International（空港旅客：国際旅客数）

(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

中部の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として

- ・ 工場排水や生活排水により海洋が汚染されています。
- ・ また、沿岸部の埋立等により干潟、浅場、藻場、自然海岸が減少し、赤潮や苦潮が発生しています。
- ・ さらに、過疎化の進行などで水源地である森林が荒廃し、土砂堆積によるダム機能の低下とともに、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ます。
- ・ 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る。そればかりか温室効果ガスの排出量も増加し、大気や騒音・振動など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

慢性的な交通渋滞



出典：国土交通省中部地方整備局資料

海岸線の後退状況



●昭和 54 年

●平成 13 年

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

- ・ 中部地方の水源地となる豊かな森林には豊富な水量を保持していますが、その森林が荒廃するとともに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ことから今後も水源地の保全と渇水対策を展開していくことが重要です。
- ・ 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状態を構築していく必要があります。そのためには、省エネルギー対策を推進するとともに、化石燃料に頼らない次世代エネルギーの積極的な導入も必要となります。
- ・ また、こうした環境・エネルギー問題への取り組みには、流域圏単位で相互に連携しながら取り組みを展開していくことが、重要です。
- ・ このように、源流地域から河口地域までが一体となって連携し、国土マインドを育みながら、循環型地域社会を構築していくことが重要です。

水瓶となる徳山ダム



上下流域が一体となった水源地の保全



出典：国土交通省中部地方整備局資料

自然エネルギーの活用（青山高原ウィンドファーム）



写真提供：青山高原ウィンドファーム

(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¹⁵⁾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。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ています。
- ・ そればかりか森林の管理が行き届かないことから、さらなる水源地への荒廃に繋がり、ひいては流域全体への災害発生が危惧されます。
- ・ このため、都市と農山漁村との交流の活性化を促し、都市住民の理解と協力によって農山漁村の活力を維持していく取り組みを展開していく必要があります。
- ・ また、近年の価値観の多様化は、帰農志向を育んでいることなどから、農山漁村の生活環境の総合的な魅力向上などに努めつつ、U・J・Iターン¹⁶⁾者や二地域居住¹⁷⁾者を誘致していくことも必要となります。
- ・ 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、地域間格差を是正していく地域づくりが重要です。
- ・ 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



出典：日本救急医学会、
 総務省自治行政局より作成

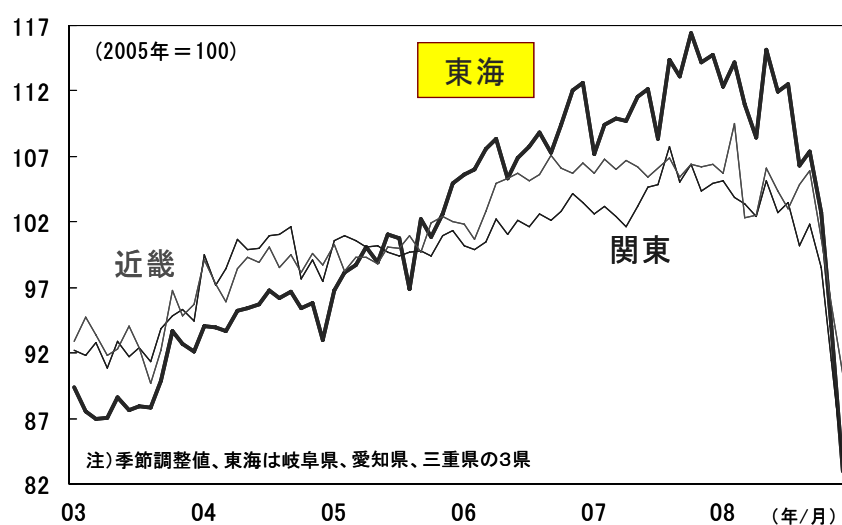
(6) 社会の成熟化に伴うライフスタイルニーズの多様化への対応

- ・ 地域コミュニティの衰退が懸念されていますが、防災・防犯、子育てなどの面で、地域コミュニティの再構築を推進していくことが重要です。
- ・ また、団塊世代¹⁸⁾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を推進していくことが重要です。
- ・ 一方、グローバル化の進展に伴い、隣に外国人が住む時代となることから、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も重要です。
- ・ このように、多様な主体が各々の価値観を尊重して共に生き甲斐をもって暮らしていける地域づくりが求められており、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

- ・ 中部地方はものづくりなど卓越した産業集積を背景として我が国経済を牽引する役割を果たしてきました。
- ・ グローバル化が進展し、周辺の東アジア諸国や BRICs 等の新興国が著しい経済成長を遂げている中で、国際競争が激化しています。
- ・ 一方、平成 20 年秋以降の世界的な金融危機を契機として世界経済が同時に後退局面を迎えたことにより、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。
- ・ こうした状況を踏まえると、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活況化と早期回復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ます。

鉱工業生産指数の動向



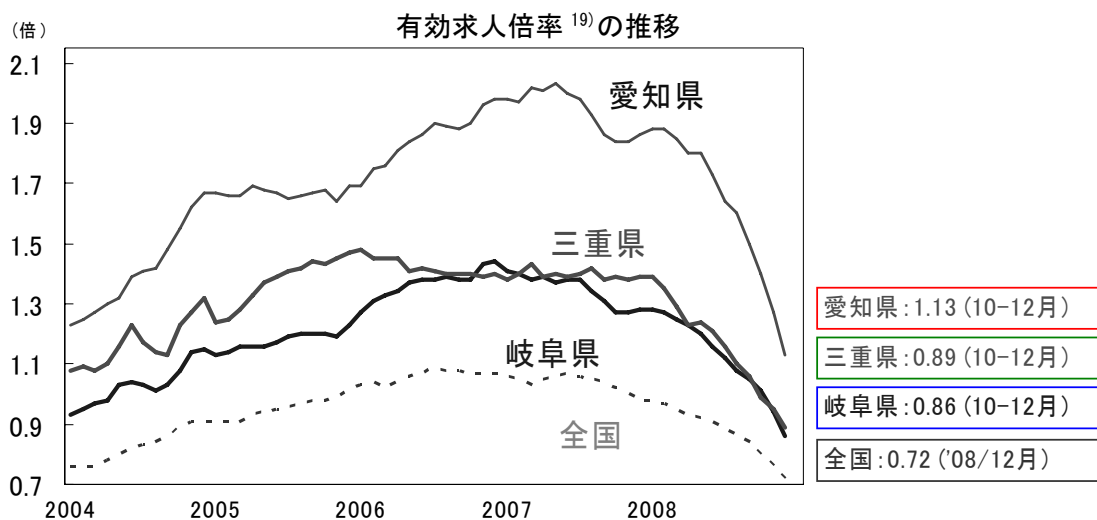
出典: 各経済産業局資料

通関輸出額の増減

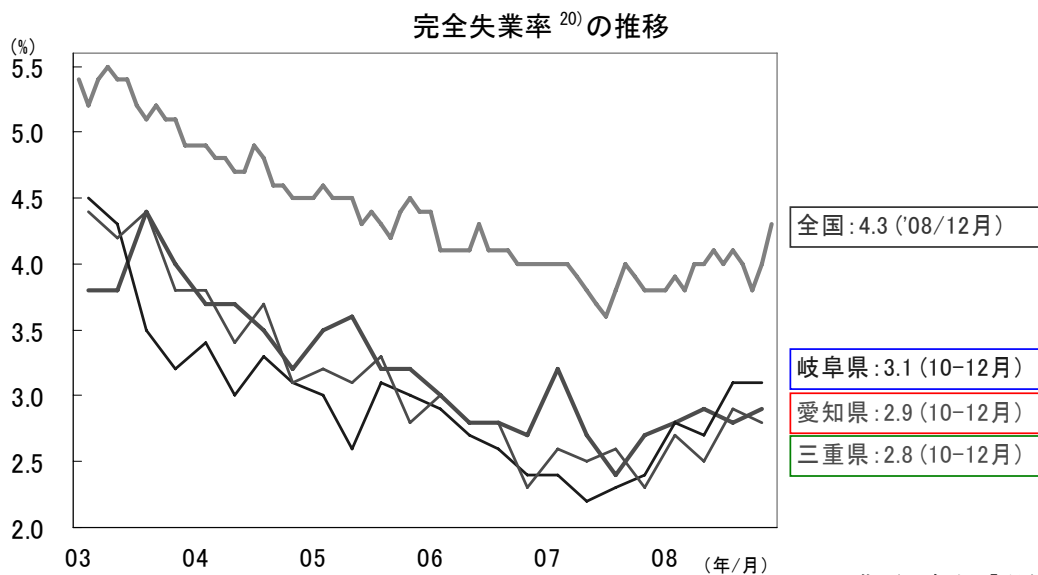
(前年比、%)

		全国 総額	名古屋税関					
			総額	鉄鋼	自動車	自動車 部品	工作 機械	電気 機器
2007	10	14.0	17.7	6.7	25.9	26.6	31.7	11.4
	11	9.7	8.0	-4.2	6.4	10.0	24.7	10.1
	12	6.9	5.7	9.8	10.0	3.1	5.7	4.3
2008	1	7.7	6.3	-8.9	6.1	13.4	15.5	10.4
	2	8.7	5.5	5.8	1.4	6.8	19.7	6.2
	3	2.3	-3.7	2.2	-0.2	-3.6	20.4	-11.6
	4	3.9	0.8	-0.9	0.5	5.7	24.8	-3.0
	5	3.7	-3.8	9.1	-6.4	-0.5	11.1	-6.3
	6	-1.7	-7.4	-3.1	-9.6	-6.3	12.0	-9.2
	7	8.1	4.4	1.4	5.2	7.1	12.0	-0.7
	8	0.4	-10.8	1.4	-12.9	-15.2	-11.0	-8.6
	9	1.3	-6.1	38.5	-1.8	-14.9	12.0	-11.5
	10	-7.8	-14.8	25.0	-19.7	-15.5	-11.2	-12.4
	11	-26.8	-30.7	13.7	-33.6	-28.5	-28.0	-33.6
	12	-35.0	-38.9	-18.8	-41.3	-36.9	-33.4	-44.9

出典:名古屋税関「管内貿易統計」



出典:厚生労働省「職業安定業務統計」



出典:総務省「労働力調査」

継続的な課題・新たな課題

中部地方の課題	内包される課題	
	継続的な課題	新たな課題
(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	○自然災害に備えた地域づくり ○災害に強い地域風土と体制の構築	◇社会資本の老朽化対策 ◇社会資本の適切な維持・管理 ◇地球温暖化に伴う気候変動に対する適応策
(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	○様々な交通の慢性的な混雑緩和 ○気象や自然災害に対応できる高速道路や新幹線などの社会資本の機能向上や代替機能確保	◇三大都市圏間の機能連携強化 (大動脈のさらなる高速化)
(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	○環境対策の推進 大気環境の汚染、海岸線の後退、生活環境の悪化、交通事故多発、慢性的な渋滞発生など	◇愛・地球博の理念を継承した環境先進地域としての取り組みの展開
(4) 渇水による水不足や、エネルギー危機への対応	○水源保全 ○渇水対策 ○エネルギー問題への対応	◇流域圏単位での循環型地域社会の構築
(5) 地域の活力衰退と地域間格差の拡大への対応 (地方の公共交通機関の衰退、観光地の衰退、過疎化・高齢化、中山間地域の活力維持、医療サービスの不均衡など、地域の活力を生み出す地域間交流や連携推進のあり方)	○地方の住環境の向上 ○都市と農山漁村の交流促進	◇U・J・I ターン者や二地域居住者の誘致
(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	○地域コミュニティの再構築 ○高齢者や女性の活躍できる地域づくり	◇多文化共生社会の構築
(7) 地域経済の早期回復と活況化への対応	○国際競争力の強化による持続的な経済成長を支える社会基盤整備	◇冷え込んだ経済の浮揚対策

第2章 求められる将来像と政策体系

1. 10～20 年後を見据えた中部地方の将来像

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同時に重要です。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実践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。

【まんなかで日本をリードする中部に込められた思い】

「まんなかで」・・・

中部地方の最大の特質である地勢的・社会経済的な中央的地域という条件であることと、日本の様々な交流軸が交わる日本のロータリーであることを活かし、内外の交流の舞台となることが中部の発展の方向として重要であると考えています。即ち、多様な交流に重点を置きながら中部の持続的発展を実現していく計画であることを意図しています。

「日本をリードする」・・・

日本は、アジアの一員であるだけでなく、世界においても枢要な地位を占める先進国です。この日本をリードする役割を担うと言うことは、世界の国々や都市・地域とも切磋琢磨しながらグローバルな相互交流を育み、世界経済を視野に入れながら経済的活力の持続的発展を遂げていくことで、我が国経済を牽引していくことを意図しています。

また、経済的活力だけでなく、安全・安心な地域づくりや環境先進性などの面において、国内外を先導し、世界水準の信頼を得ていくことも同時に意図しています。さらには、成熟社会にふさわしいライフスタイルを実践することができる地域となることによって、国内外を先導していく役割を担っていく地域として発展していきたいと考えています。

「中部」・・・

中部とは、愛知・岐阜・三重・静岡・長野の 5 県からなる「まんなか」地域です。「まんなか」地域としての役割を遺憾なく発揮していくために、首都圏、近畿圏、北陸圏などの圏域と連携していくとともに、中部地域内においても県境を越えた交流連携により発展していくことを意図しています。

2. 10～20 年後を見据えた政策体系

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が融合する事で、中部らしさを活かした世界に誇れる中部の創造を目指します。
そして、この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
【交流・連携】	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 - 国内外の交流拡大と、地域間格差の是正 - さら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	 日本の東西大動脈が集中する 静岡県静岡市清水区由比	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、 - さらなる都市の魅力向上と、地域間格差の是正 - 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	①人・モノ・情報の交流を拡大・活発化します 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 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 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
【産業競争力】	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 - ものづくり産業のさらなる発展 - 優れた技術、人材、知能、産業を集積	 中部地方の国際ゲートを代表する名古屋港	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、日本をリードする中部を形成するため、 - ものづくり産業のさらなる発展 - 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。	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 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 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 ④ものづくりに不可欠な水の安定確保を図ります
【環境・景観】	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 - 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	 美しい自然を誇る中部山岳	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、 - 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。	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 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 ③生活環境を改善します ④ごみの発生抑制と循環型社会の構築を支援します 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 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 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
【暮らし】	愛着の持てる中部 誰もがどこでも生き活きと快適に暮らせ、愛着を持てる中部を形成します - 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の対応	 ユニバーサルデザインを導入した静岡駅	誰もがどこでも生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 - 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。	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 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 ③快適で安全に暮らせる生活圏の実現を目指します ④安全で住みやすい居住環境の実現を目指します 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
【安全・安心】	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 - 自然災害（大地震、豪雨・高潮・豪雪、渇水等）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	 H12.9 東海豪雨時の庄内川	全ての社会活動の礎となる安全で安心な中部を形成するため、 - 自然災害（東海地震、東南海・南海地震、豪雨・高潮・豪雪、渇水など） - 人的災害（大規模事故など人為的な原因で起こりうる災害） - 老朽化するインフラ に対して、人口減少下においても、 ○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	①洪水・土砂災害・高潮、雪害などや渇水に強い地域を構築します ②大規模地震にも強い地域を構築します 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 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 ⑤既存の社会資本ストック機能を持続させます

第3章 基本的スタンス

1. 将来像を実現するための7つの基本的スタンス

中部地方の将来像を実現するために、行政・企業・住民がコンプライアンス²¹⁾を確保することはもとより、厳しい財政事情の下で必要とされる社会資本整備を着実に進めていくため、以下の7つの基本的スタンスのもとで、新まんなかビジョンを推進していきます。

(1) 成果重視

- ・ 国民が見て分かりやすい成果の達成度を踏まえた政策の展開が必要。
- ・ 企画立案(Plan)、実施(Do)評価(Check)、政策への反映(Action)のサイクルに沿って、達成度を絶えず評価し、その結果を踏まえた施策を効率的・効果的に実施する。また、国民に対する透明性を高めつつ、客観性を重視した評価を着実に推進する。

(2) 効率性重視

- ・ 厳しい財政事情の下では、効率性・競争性を重視した社会資本整備の政策展開が必要。
- ・ 「事業のスピードアップ」、「計画・設計から管理までの各段階における最適化」「調達の最適化」に加え、公共事業のすべての過程を見直す公共事業コスト構造改革の推進に取り組む。
- ・ さらに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社会資本整備に取り組むには、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する。

(3) 技術力・技術開発

- ・ 公共工事においては、価格だけではなく技術や品質を含めた評価の下で、健全な競争が行われることが重要な課題。
- ・ 技術力を重視した公共調達の推進を図り、産学官の連携体制の一層の充実を図りつつ、分野横断的・総合的な技術研究開発を推進する。

(4) 新たな協働

- ・ きめ細かいことは個人が、重要な骨格は行政がという視点で、防災をはじめとして国土づくり、地域づくりにおける行政と住民との「自助・共助・公助」の役割分担を見直し、地域の多様な主体が主体的に取り組む流れが重要。
- ・ また、「官から民へ」の流れの中で、民間の創意工夫やノウハウが十分発揮できるよう、PFI²²⁾(Private Finance Initiative)の推進、規制改革の推進に取り組む。
- ・ 国民との継続な対話を通して情報の共有、信頼関係を強化できるような運営を図る。

(5) 既存ストックの徹底的活用・長寿命化

- ・ これまでに整備された社会資本の適切な維持管理を行い、その有効利用を図ることの重要性が高まっている。また、近い将来、高度成長期に整備された大量の社会資本の老朽化が進み、集中的に多額の更新投資等が懸念される。
- ・ ソフト施策との連携等による既存ストックの整備効果を相乗的に高める工夫とともに、社会資本の更新時期の平準化、維持管理や更新も含めたトータルコストの縮減等を図る総合的な資産管理手法を導入し、効率的・計画的な維持管理を推進する。

(6) ユニバーサルデザイン

- ・ 従来のバリアフリー施策に加え「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づいたまちづくりや交通環境整備等の推進が必要。
- ・ 多様な関係者（利用者、住民、NPO等）の参画できる仕組みの構築、一体的・総合的なバリアフリー施策の推進、だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現、だれもが安全で暮らしやすいまちづくり等の各種施策に取り組む。

(7) ICT の活用

- ・ 政府は、「いつでも、どこでも、誰でも IT²³⁾の恩恵を実感できる社会」の実現に向けた「IT 新改革戦略」を策定。また、国土交通省は、ICT（情報通信技術）を国土交通分野において最大限に利活用し、国民生活の質の向上、経済成長の実現を目指している。
- ・ 国土交通行政においては、行政の情報化、公共分野における ICT 活用の推進等、ICT 施策の充実・展開に努める。

2. 住民・企業・行政の役割と協働

住民・企業・行政の役割分担の考え方

中部地方の将来像の実現にあたっては、現存する様々な課題を克服する必要がありますが、行政機関のみの取り組みではそれらの課題を解決することはできません。

様々な課題解消には、中部地方の住民・企業・行政がそれぞれ担うべき役割を自覚し、“協働”していくことが不可欠です。

昨今、ライフスタイルが多様化する中、住民や企業の社会活動への参加が高まりをみせています。こうした“協働”を進化させ、各々三者が本来の役割を超えて『新たな協働』の範囲を拡げていくことが、より魅力と活力あふれる中部地方を創り上げていくと考えられます。皆様のより一層のご協力をお願い申し上げます。



3. 不断のフォローアップ

「新まんなかビジョン」をフォローアップするにあたり、社会資本は、すべての経済活動、社会生活の基盤であり、「この地方に住む国民の100年先の暮らしのあり方」などを見据えて整備していきます。

アウトカム指標や意識調査、経済指標などを通じて、目標の達成状況や効果を計測・評価しながら、「マネジメントサイクル」を構築します。また、それらの結果を踏まえて、「新まんなかビジョン」を進化させ、実行性を高めるためのフォローアップを行います。

(1) アウトカム指標の提示

- ・10～20年後を見据えて、当面取り組むべき目標に対し、定量的なアウトカム指標を提示するとともに、計画目標を達成する上での分野横断的、総合的な成果を測る指標の検討に努めます。

(2) 定期的な評価

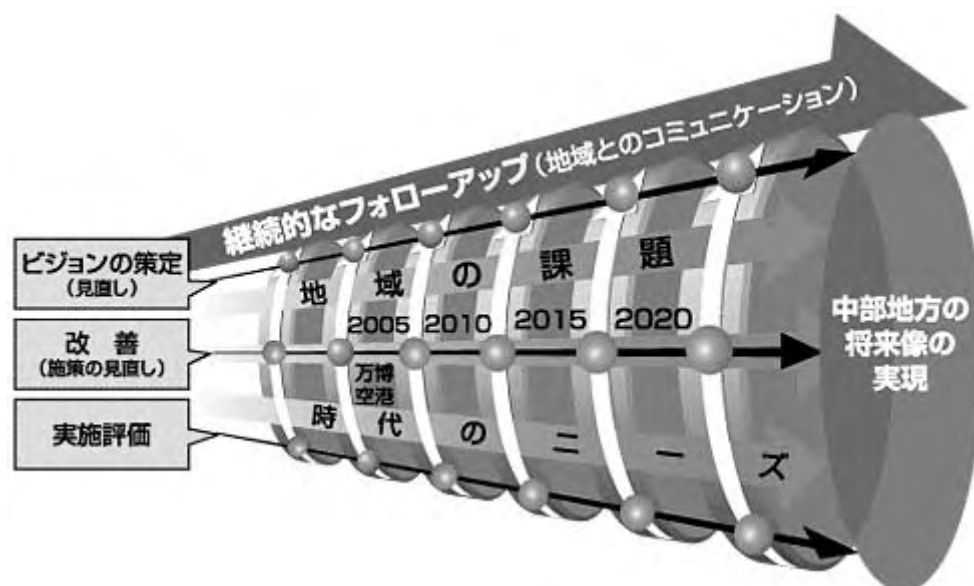
- ・「新まんなかビジョン」の評価にあたっては、アウトカム指標の達成状況と住民意識調査等を通じ、策定時の状況、策定後の状況変化を踏まえ内容そのものの定期的な評価を行います。

(3) 意識調査等による評価結果の公表

- ・策定当初に予定していたアウトカム指標の達成状況の計測とともに、中部地方全域を対象としたアンケート調査（意識調査）を数年間隔で実施し、広く住民に公表します。

(4) 「新まんなかビジョン」の見直し

- ・(1)～(3)より、中部地方の課題や目標などの根幹的な内容の修正が必要な場合には、「新まんなかビジョン」を見直します。



「新まんなかビジョン」については、地域の人々とのコミュニケーションを基本にアウトカム指標や意識調査により、時代のニーズや地域の課題を常に把握しながら、内容の改善、評価、見直しを柔軟に行い進化させていきます。その過程を通じて、地域の求める社会資本の重点的・優先的な整備を図り、中部地方の将来像の実現を目指します。

第2部 実行計画

第 1 章	10～20 年後を見据えた具体的な目標
第 2 章	平成 24 年度までの重点戦略と目標

第1章 10～20 年後を見据えた具体的な目標

I. 交流・連携

交流が活発な中部

1. 政策の背景・意義

中部国際空港の開港や愛・地球博の開催を契機とした本格的な世界戦略の幕開けで、中部地方の主要都市などに世界的な企業や外資系企業が進出するなど、世界企業の集積が始まりつつあります。しかし、名古屋市をはじめ各主要都市では、その受け入れ環境として必要な宿泊、コンベンション機能²⁴⁾や、教育・医療サービスなどの国際的な対応が遅れている状況です。また各生活圈域の中心となる諸都市では、中心市街地の衰退や空洞化が深刻化しており、都市の魅力を向上する総合的な都市機能の充実が急務です。さらに、中山間地域や農山漁村では、過疎化と高齢化により地域の活力が低下し、また、日常生活に必要な医療等のサービスが低下するなど都市部との地域間格差が拡大しています。

観光交流面では、世界的に交流が活発化し国際的な都市間競争が激化する一方、特にアジアからの訪日外国人が年々増加している状況です。そうした中、世界遺産の熊野古道をはじめ自然景勝地や産業観光資源など、中部独自の地域資源の連携を強化し、様々な魅力を国内外に強力に情報発信することで、中部を巡る周遊ルートがゴールデンルートとして世界的に認知されることを目指すことが重要です。

こうしたことから、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、国内外との交流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。

2. 交流が活発な中部の 10～20 年後を見据えた目標

「交流が活発な中部」を目指すため、4 つの具体的な目標を設定しています。

- ①人・モノ・情報の交流を拡大・活発化します。
- 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。
- 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。
- 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。

交流が活発な中部

目標① 人・モノ・情報の交流を拡大・活発化します。

(国内外の交流・連携の活発化)

地理的特性を活かし、人・モノ・情報の交流を拡大・活発化します。

2-①-1 目標を定める意義・背景

アジア地域が飛躍的な成長を続ける中、世界的にも交流が活発化し国際的な都市間競争が激化しています。一方、訪日外国人は年々増加し、2007 年では、その 7 割がアジアからの旅行者となっています。こうした中、国内はもとより国際的な交流拠点として中部地方がより発展していくためには、日本のまんやかに位置する地理的優位性を活かしながら、固有の魅力を有する中部地方の各地域と、関東・北陸・近畿の隣接圏との連携を強化し、世界有数の拠点性を持った新たな圏域を確立することが重要です。

こうしたことから、国際的なゲートウェイ²⁵⁾となる港湾・空港の機能拡充や、国内の各地域を有機的に結ぶ交流ネットワークを形成するとともに、中部地方の豊富な地域資源や先進的な産業技術などを国内外に強力に情報発信し、「人・モノ・情報」の交流を拡大・活発化する取り組みが重要です。

2-①-2 主な取り組み

◇港湾や国際空港等を活用した世界的な交流拡大

- ・国際空港の国際競争力強化やスーパー中枢港湾²⁶⁾をはじめとする空港・港湾の利活用により、世界的な交流の拡大を図ります。

◇南北軸、東西軸、中部圏内外との国内交通網を強化し活かした交流拡大

- ・港湾・空港アクセスとともに東西軸、南北軸及び環状に結ぶ高規格幹線道路や地域高規格道路等の国内交通網を強化し、関東、北陸、近畿圏との交流を拡大します。

◇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

- ・鉄道輸送のサービス向上を図るとともに、わが国の大動脈の代替性を有する高速鉄道網を検討します。全国の広域的な連携を支えるため、中央新幹線東京都・大阪市間について調査を進めるほか、超電導磁気浮上式鉄道の実用化技術を確立するために、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。

◇LRT²⁷⁾、DMV²⁸⁾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

- ・LRT (Light Rail Transit)、DMV (Dual Mode Vehicle) やコミュニティバス等の普及支援により、日常生活における移動をスムーズにする地域内交通を確保します。

◇生活幹線道路の形成

- ・日常生活に欠かせない病院や公共施設などを結ぶ生活幹線道路の形成を推進し、安全で快適な移動を確保します。

◇地域資源の国内外の情報発信

- ・中部地域の魅力ある地域資源を国内外へ情報発信します。

目標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。

(都市や地方の魅力・活力向上と自立促進)

魅力と活力を最大限に引き出す戦略的な成長基盤の整備と都市機能の高度化により、各地域の自立を促します。

2-②-1 目標を定める意義・背景

中部国際空港の開港や「愛・地球博」の開催を契機とした本格的な世界戦略の幕開けで、名古屋都市圏に世界的な企業や外資系企業が進出するなど、世界企業の集積がはじまりつつあります。これは中部が一つの地方から、中枢性と発信力を備えた地域へと変貌を遂げる千載一遇の機会が到来していると言えます。その一方で、中部圏の中心に位置する名古屋市をはじめ各主要都市では、商業・宿泊、イベント・コンベンション機能、教育・医療等の行政サービスなどの国際化への対応が遅れている状況です。また、各生活圏内の中心となる諸都市では、中心市街地の衰退や空洞化が深刻化しており、総合的な都市機能充実が急務です。

こうした中、世界水準の人・モノ・情報が集積できる高機能都市の形成を図るとともに、中心市街地の活性化等により、各都市の魅力と活力を最大限に引き出す戦略的な成長基盤の整備と都市機能の高度化へ向けた取り組みが重要です。

2-②-2 主な取り組み

◇世界水準の人・モノ・情報が集積した高機能都市 名古屋を形成

- ・世界水準の人・モノ・情報が集積できる国際化に対応した高機能都市 名古屋を形成します。

◇都市機能集積や成長基盤の高度化

- ・総合的な都市交通基盤の形成などによる各地域の都市機能集積や成長基盤の高度化、大規模未利用地の利活用を図ります。

◇都市再生、まちなか居住、中心市街地活性化等の推進

- ・都市部に人や企業が集い、賑わいを創出する都市再生やまちなか居住、中心市街地の活性化を図ります。

◇空港、港湾、鉄道駅の交通結節機能の強化

- ・各交通機関の相互の接続をスムーズにする空港、港湾、鉄道駅の交通結節機能の強化を図ります。

◇外国人に配慮した国際的都市機能の向上

- ・外国人にもわかりやすい案内標識など、外国人に配慮した国際的都市機能の向上を図ります。

◇水辺や道路空間を活かしたまちづくり

- ・都市内の河川や運河の水辺空間や道路空間を活かしたまちづくりを推進します。

◇交流が活発な中部の目標①の主な取り組み

- ・交流が活発な中部の目標①に掲げた、人・モノ・情報の交流を拡大、活発化する取り組みを推進します。

目標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。

(中山間地や農山漁村の地域力向上)

中山間地域・農山漁村地域、離島の地域づくりや人材育成を支援し、地域の自立を促進します。

2-③-1 目標を定める意義・背景

中部地方の中山間地域や農山漁村・離島地域では、過疎化と高齢化により地域の活力が低下し、都市部との地域間格差が拡大しています。また、医師不足等に起因する医療機関の廃止や集約化により、遠くの病院に行かなければならなくなるなど、日常生活に必要な施設へのアクセス悪化も深刻化しています。さらに、社会的共同生活の維持が困難となる集落も多く存在しています。このような中山間地域や農山漁村・離島地域の活力低下は、水源地である森林や農地の荒廃のみならず、我が国の食糧自給率をもより深刻化させる恐れがあります。一方、ライフスタイルニーズが多様化する中で、団塊世代の第二のライフスタイルとして、ボランティア活動や二地域居住への志向が高まりをみせており、森林保全や農業体験、グリーンツーリズム²⁹⁾等、都市と農山漁村等との交流・連携が芽生えています。

こうしたことから、中山間地域や農山漁村・離島地域の潜在的な魅力を向上させるとともに、地域独特の産業を創出し、働き住み続けたい生活環境づくりを支援する交通ネットワーク等の社会基盤の充実が急務です。また、地域の魅力を高めるリーダー的な人材の育成も重要です。

また水源地域では、ダムを活かした水源地域の自立的・持続的な活性化を図るとともに、流域内の連携と交流によるバランスのとれた流域圏の発展を図ることが必要です。

2-③-2 主な取り組み

◇観光・交流資源の発掘・活用

- ・地域固有の観光・交流資源を発掘し、活用を図ります。

◇地域の魅力をより高める人材の育成

- ・観光ボランティアガイド等の人材育成など、地域の魅力をより高め、人材の育成を図ります。

◇U・J・Iターンや二地域居住の促進

- ・地域の魅力と交通利便性を向上し、U・J・Iターンや二地域居住の促進を図ります。

◇水源地域ビジョンの推進

- ・ダム湖周辺の豊かな水辺と緑を生かした公園整備や、水を軸とした地域間交流、地場産業の振興支援を行います。

◇交流が活発な中部の目標①の主な取り組み

- ・「命の道」となる道路整備の推進や、すれ違い困難な箇所解消を図り、医療施設の拠点へのアクセス強化をはじめ、交流が活発な中部の目標①に掲げた取り組みを推進します。

目標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。

（観光交流の拡大・地域の魅力向上）

自然環境、歴史、文化、産業など地域資源を活用し、**観光交流の拡大・地域の魅力向上**を図ります。

2-④-1 目標を定める意義・背景

中部地方は富士山などの自然景勝地や世界遺産の熊野古道をはじめ、自然・歴史・文化や産業観光など独自の地域資源を多数有していますが、そうした地域資源の連携や魅力発信が途上であり、地域資源が持つ潜在的な魅力に反して国内外における認知度が低い状況です。

一方、最近では、産業施設を巡る観光や、世界的な観光ガイドに飛騨高山が紹介され訪問者が増加するなど、新たな観光交流が芽生えているほか、伊勢神宮の式年遷宮や名古屋城開府 400 年など絶好のアピール機会を控えています。

こうしたことから、国内外から認められる観光地として、面的なまちなみの景観形成などによる地域の磨き上げとともに産業観光等の地域資源の発掘を行い、観光地としての魅力や周遊性のよさを国内外に積極的に情報発信する取り組みが急務です。また、街道や沿川等の歴史・文化を活かした観光・交流拠点の魅力をより向上させるとともに、訪問者がもう一度訪れたくなるような地域ぐるみの”もてなしの心”の醸成が重要です。

2-④-2 主な取り組み

◇自然・歴史・文化・産業などの観光資源を活用した地域づくり

- ・中部地方が有する自然・歴史・文化・産業観光などの観光資源を活用した独自性の高い地域づくりを推進します。

◇交流拠点基盤の整備（道の駅、みなとオアシス³⁰⁾、エコポートタウン³¹⁾（仮称）など）

- ・国営木曽三川公園をはじめ、道の駅やみなとオアシス、エコポートタウン（仮称）などの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

◇沿川の歴史・文化遺産、舟運等を活かした観光交流拡大

◇情報発信の充実と、もてなしの心の醸成

- ・地域資源の国内外への情報発信を充実するとともに、訪れた人への“もてなしの心”の醸成を図ります。

◇外国人など旅行者の誘客促進

- ・魅力ある中部を巡る周遊ルートを確立するなど、外国人などの旅行者の誘客を促進します。

◇国際的なイベントの開催等への支援

- ・国際交流機会の充実を図るため、国際的なイベント・コンベンションの開催等を支援します。

◇自然と共生する中部の目標⑦の主な取り組み

- ・自然と共生する中部の目標⑦に掲げた、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主な取り組みを推進します。

II. 産業競争力

活力ある中部(強い産業競争力)

1. 政策の背景・意義

経済や生産活動のグローバル化の中で、めざましく成長する中国など BRICs の市場の拡大や東アジア諸国の自由貿易への動き、東アジアの国際港湾・空港機能の発展を背景に、我が国の相対的な国際的地位の低下が危惧されています。また日本をリードするものづくり産業が集積する中部地方では、日本のまんなかである地理的優位性と多極分散型の地域構造を活かした経済・生産活動には円滑な交通ネットワークが不可欠であるにもかかわらず、交通集中による渋滞はもとより災害・事故による交通停滞が、我が国の経済活動や産業競争力の向上に悪影響を及ぼすことが懸念されています。こうしたことから、海外物流のフィーダー化による物流コスト増加等を防止し、SCM³²⁾ (Supply Chain Management) やジャスト・イン・タイム³³⁾を可能とする迅速かつ効率的な国内外の物流ネットワークの強化が求められています。

さらに、天然の水瓶が少ない中部地方は、しばしば渇水被害に見舞われ、日常生活と産業を支える安定的な水の確保が急務となっています。

こうしたことから、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して確保できる地域を目指します。

2. 活力ある中部(強い産業競争力)の10～20年後を見据えた目標

「活力ある中部(強い産業競争力)」を目指すため、4つの具体的な目標を設定しています。

- 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。
- 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。
- 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。
- ④ものづくりに不可欠な水などの安定確保を図ります。

活力ある中部(強い産業競争力)

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。 (国際物流ネットワーク形成) 港湾・空港の物流機能強化により、対東アジア戦略を含む円滑な国際物流ネットワークを形成します。
------------	--

2-①-1 目標を定める意義・背景

成長する中国などB R I C s市場の拡大や、東アジア諸国の自由貿易圏の形成へ向けた動きなど、経済や生産活動のグローバル化の進展で、国際的に強い中部地方のものづくり産業の持続的発展には、SCM(Supply Chain Management)やジャスト・イン・タイムなど、迅速かつ効率的な国際物流ネットワークの形成が不可欠です。しかし、東アジア諸国では国際的なハブ港湾や空港機能が急速に発展していることから、我が国の港湾・空港の相対的な地位低下とともに、東アジアの拠点港湾・空港からのフィーダー化³⁴⁾による物流コストの増加が危惧されています。また、海外からの原材料輸送船の大型化により、航路がボトルネックとなるなど産業港湾のインフラ物流機能が低下しています。

一方、中部地方では、中部国際空港を活用したSea & Air³⁵⁾輸送による航空産業の活発化や港湾周辺の企業立地など、ものづくり産業の新たな展開がはじまっています。

こうしたことから、中部地方と世界各地を結ぶ国際的なゲートウェイである港湾・空港の物流機能を強化し、対東アジア戦略を含む円滑な国際物流ネットワークの形成が重要です。

2-①-2 主な取り組み

◇国際空港の国際競争力強化

- ・中部国際空港については、現在は滑走路が1本であるが、成田・関西空港と並ぶ国際拠点空港でありこれに相応しい路線の開設や増便を推進しつつ、需要動向を踏まえ、完全24時間化を促進し、フル活用ができるよう、アジアのゲートウェイとして空港機能の充実を図る必要がある。このためには、地域関係者が中心となって、旅客・貨物需要の拡大やネットワークの拡充等について最大限の努力をしつつ、長期的な視野に立って、空港機能の向上のための検討・推進体制を整備し、人流・物流機能の拡充に向けた地域としての戦略的構想を早急に固め、国と地域が連携して中部国際空港の国際競争力の強化を図ります。

◇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の充実・深化

- ・次世代高規格コンテナターミナルの形成などを図るとともに、国際空港と一体となった伊勢湾スーパー中枢港湾(名古屋港・四日市港)の充実・深化を図ります。

◇東アジア物流ネットワークの充実

- ・中国や韓国等東アジアやロシアとの物流ネットワークの拡充を図ります。

◇港湾・空港の機能強化

- ・船舶の大型化に対応した港湾をはじめ国内外のゲートウェイである港湾・空港の機能強化を図ります。

◇物流のリードタイム³⁶⁾短縮・コスト縮減

- ・港湾及び空港における荷役サービスの効率化など物流のリードタイム・コスト縮減を図ります。

◇港湾・空港の輸出入手続きサービスの高度化

- ・輸出入手続きサービスの高度化、ワンストップサービスの推進による手続きの効率化・迅速化を図ります。

◇港湾・空港・鉄道施設の保安対策

- ・公共交通施設へのテロ被害を未然に防ぐ保安対策を図ります。

目標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。

（国内交通の円滑化）

既存ストックを徹底活用するとともに、陸・海・空の国内交通ネットワークの強化と円滑化により、交通の信頼性向上と都市内外の交通円滑化を図ります。

2-②-1 目標を定める意義・背景

日本のまんなかである地理的優位性と多極分散型の地域構造を活かし、港湾・空港の国際拠点と国内の様々な産業拠点や研究拠点、都市を円滑なネットワークで結ぶことは、ものづくり産業をはじめとする中部地方の経済・産業・文化のさらなる発展のために非常に重要です。一方、交通の要衝かつ自動車交通に依存する中部地方であるが故、交通集中による渋滞はもとより、災害・事故による物流や人流の停滞は、我が国の経済・産業活動に大きな影響を与え、さらに、輸送コストの増大などから人々の暮らしに影響を及ぼすことが懸念されます。

こうしたことから、高速交通ネットワークなど既存ストックを徹底活用するとともに、交通ネットワークの環状化や複数化、ボトルネック箇所の解消により交通集中の緩和や代替性確保を図るとともに、国内海上輸送網や航空路線の拡充、鉄道輸送の拡充など、陸・海・空の国内交通ネットワークの強化と円滑化による、交通の信頼性向上と都市内外の交通円滑化が重要です。

2-②-2 主な取り組み

◇高速交通ネットワークと都市圏環状道路等の整備推進による連携連結強化

- ・地域内外を結ぶ高速交通ネットワークや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・連結を強化します。

◇国内海上輸送網や地方航空路線の充実

- ・中部地方と国内各地を結ぶ海上輸送網や地方航空路線の充実を図ります。

◇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

- ・鉄道輸送のサービス向上を図るとともに、全国の広域的な連携を支えるため、中央新幹線東京・大阪間について調査を進めるほか、超電導磁気浮上式鉄道の実用化技術確立のために、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。

◇ITS³⁷⁾ (Intelligent Transport Systems)の活用やスマートインターチェンジ³⁸⁾の整備等による既存インフラの徹底活用

- ・ITS (Intelligent Transport Systems)を活用した道路情報提供等や弾力的な料金施策、スマートインターチェンジの整備等など既存の道路ネットワークを最大限に活かし、安全性・利便性を向上します。

◇ハード・ソフト両面の交通円滑化対策

- ・環状道路やバイパスなどのハード整備と併せて、路上工事縮減やTDM³⁹⁾（交通需要マネジメント）による車から公共交通機関への転換策などのソフト施策も併せ交通の円滑化を図ります。

◇3PL⁴⁰⁾による物流効率化やモーダルシフト⁴¹⁾促進

- ・3PL (3rd party logistics) などによる物流拠点の効率化や、鉄道や船舶などによるモーダルシフトを促進します。

◇災害に強い中部の 目標③の主な取り組み

- ・災害に強い中部の目標③に掲げた、様々な災害で寸断されることのない交通体系を構築する主な取り組みを推進します。

目標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。

（物流拠点の高度化）

物流拠点や交通結節点など陸・海・空が一体となった高度な物流システムを構築します。

2-③-1 目標を定める意義・背景

経済や生産活動がグローバル化する中で、成長を続ける中部地方のものづくり産業にとって、SCM（Supply Chain Management）やジャスト・イン・タイム輸送を可能とするために、国際ゲートウェイや国内基幹ネットワークを繋ぎ一体的に機能させる物流拠点の高度化が求められています。こうしたことから、IT技術を駆使した高度物流拠点（ロジスティクス・ハブ⁴²⁾等）を形成し、港湾・空港及び国内基幹ネットワークと一体的に機能させることで、中部地方の産業面でのポテンシャルをより活かす高度な物流システムの構築とを形成することが重要です。

2-③-2 主な取り組み

◇高度物流拠点の整備

- ・IT技術を活用した高度物流拠点（ロジスティクス・ハブ等）の整備を図ります。

◇道路ネットワークと一体となった物流機能の集約化

- ・高速道路のインター周辺など、道路ネットワークと一体となった物流機能の集約化を図ります。

◇共同集配拠点等の整備

- ・多頻度・小ロット輸送などに対応した共同集配拠点（小口積替デポ）等の整備を図ります。

目標④ ものづくりに不可欠な水などの安定確保を図ります。

（水の安定確保）

ものづくり産業や日常生活に不可欠な水などの安定確保を図ります。

2-④-1 目標を定める意義・背景

急峻な山岳ゆえに河川が急流となるばかりか、天然の水瓶が少ない中部地方は渇水が頻発しやすい地域であり、しばしば渇水被害に見舞われています。また、製造業や農業などのものづくりに不可欠な水の確保は大変重要であり、日常生活と産業を支える安定的な水の確保が急務となっています。

また、中部地方の農業や製造業など全てのものづくりのさらなる進化には、未来を見据え先取りする最先端技術の研究・開発や人づくりの拠点となる産業拠点都市や学術研究都市の形成が重要です。

こうしたことから、水資源の貯留機能をはじめ、確保された水資源を適切に水の需要地までつなぐ導水機能の維持・強化により、中部地方全体に水の安定確保を図ります。また「人・モノ・情報」が集まり交流する拠点都市を形成することが重要です。

2-④-2 主な取り組み

◇水資源の貯留・導水機能等の維持・強化

- ・ダム等の水資源の貯留機能をはじめ導水機能の維持・強化を図ります。

◇産業拠点都市や学術研究都市の形成支援

- ・世界的な先端技術や知能が集積する産業拠点都市や学術研究都市の形成を支援します。

III. 環境・景観

自然と共生する中部

1. 政策の背景・意義

地球温暖化等の影響による異常気象や自然災害の増大等が懸念される中、開発途上国の工業化や自動車普及などにより温室効果ガスの排出量が今後大きく増加することが予想されており、世界規模の温室効果ガスの排出抑制対策が急務となっています。

また、中部地方は、富士山やアルプス山系、雄大な大河川、なだらかな海岸線や変化に富んだリアス式海岸、そして、伊勢湾や駿河湾域など豊かな自然に育まれた地域であるとともに、古くから交流が活発な地域であったことから、文化や商工業により培われた伝統的な街並みや歴史・文化的な建造物、産業観光資源などを豊富に有している地域です。

一方、戦後の急速な都市化と産業・経済の活発化により、都市部のヒートアイランド現象⁴³⁾の顕在化や大気環境の悪化、慢性的な渋滞や騒音・振動問題などの沿道環境の悪化、河川や湾内の自然環境や景観の喪失、生態系の崩壊など、活発な経済活動の負の遺産ともいえる環境問題が顕在化しています。

こうしたことから、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していくため、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。

2. 自然と共生する中部の 10～20 年後を見据えた目標

「自然と共生する中部」を目指すため、7つの具体的な目標を設定しています。

- 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。
- 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。
- ③騒音・振動などの生活環境を改善します。
- ④ごみの発生抑制・循環型社会の構築を支援します。
- 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。
- ⑥健全な水循環系を構築し、持続可能な環境を創出します。
- 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。

自然と共生する中部

目標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。

(地球温暖化対策)

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。

2-①-1 目標を定める意義・背景

地球温暖化に伴う気象条件への影響により、世界各地で異常気象や自然災害の増大等が懸念され、また地球温暖化をもたらす温室効果ガスの排出量は、開発途上国の工業化や自動車普及などにより大きく増加すると予想されており、世界規模の排出抑制対策が急務となっています。そうした中、我が国は京都議定書（1997 年）で、2012 年までに温室効果ガスの排出量を 1990 年に比べ 6%削減することを公約し、さらに中部地方は環境をテーマに開催した「愛・地球博」の理念を継承した環境先進地域として日本をリードしていくことが求められています。

こうしたことから、低公害車等の普及や自動車交通の円滑化、省エネルギー型建築物の促進などによる温室効果ガスの排出量抑制対策が重要です。さらに、二酸化炭素を吸収する森林・水源地の保全も含めた総合的な地球温暖化対策の取り組みが重要です。

2-①-2 主な取り組み

◇物流のグリーン化推進

- ・モーダルシフトによる物流のグリーン化を推進します。

◇自然エネルギーの活用

- ・化石燃料に比べ温室効果ガスの排出量が少なくなる資源や風力等の自然エネルギーの活用を図ります。

◇低公害車（低燃費車）の普及促進とエコドライブの支援

- ・電気自動車、燃料電池車やハイブリッド自動車などの低公害車（低燃費車）の普及促進を図るとともに、過度な燃料消費を抑えるエコドライブを支援します。

◇船舶の排出ガス対策、エコエアポート推進など公共交通手段の環境負荷軽減

- ・CO₂ の排出量が多い船舶の排気ガス対策やエコエアポートの推進などにより公共交通手段の環境負荷軽減を図ります。

◇省エネルギー型建築物の普及促進

- ・環境共生住宅など省エネルギー型建築物の普及促進を図ります。

◇森林・水源地の保全

- ・森林の荒廃を抑制・回復し、二酸化炭素の吸収機能を果たす森林・水源地の保全を図ります。

◇活力ある中部の目標②の主な取り組み

- ・活力ある中部の目標②で掲げた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する主な取り組みを推進します。

目標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。

(中部地方の大気環境対策)

中部地方の大気環境の改善・ヒートアイランドの抑制を支援します。

2-②-1 目標を定める意義・背景

高度成長期以降、都市部では都市化とともに緑地が減り、臨海部では工業化による埋め立てで海水面が減少したことにより、近年では都市部でヒートアイランド現象が顕在化し大気環境の悪化が深刻化しており、健康で安全に暮らせる生活環境の喪失が懸念されています。

こうしたことから、都市内の自動車交通の円滑化や流入抑制等による大気環境の改善や、建物の緑化をはじめ水辺空間や緑地空間の確保・拡充などにより、ヒートアイランドの抑制対策を支援します。

2-②-2 主な取り組み

◇都市部の水辺・緑（沿道・公園等）の確保、広域的な水と緑のネットワーク形成などのヒートアイランド対策推進

◇自然を共生する中部の目標①の主な取り組み

- ・自然と共生する中部の目標①にかかげた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③ 騒音・振動などの生活環境を改善します。

(生活環境対策)

騒音・振動などの生活環境を改善し、環境にやさしい交通ネットワークの形成や交通手段の転換を推進します。

2-⑥-1 目標を定める意義・背景

中部地方は経済・生産活動が活発であるとともに、交通の要衝地域であり、かつ自動車交通への依存度が高いが故に、交通集中による慢性的な渋滞の発生や大型車交通の増加による騒音・振動など沿道の生活環境の悪化が課題となっています。

こうしたことから、遮音対策や車道との緩衝帯となる環境施設帯の整備等による直接的な環境対策はもとより、都市部に流入する通過交通の排除や移動手段を自動車から、公共交通機関や自転車等に転換する交通需要マネジメント（TDM）やモビリティマネジメント⁴⁴⁾導入など、交通集中による交通量増加を抑制する取り組みが急務です。

2-⑥-2 主な取り組み

◇幹線道路における環境施設帯等の整備

- ・幹線道路の車道と沿道との緩衝帯となる環境施設帯等の整備を図ります。

◇騒音・振動対策など沿道環境改善

- ・遮音壁や低騒音舗装の敷設など騒音・振動対策などにより沿道環境を改善します。

◇ITS（Intelligent Transport Systems）導入による先進的な交通モデル都市形成

- ・ITS（Intelligent Transport Systems）技術を駆使した交通環境改善に資する先進的な交通モデル都市の形成を図ります。

◇TDMやモビリティマネジメント導入・自動車利用環境の整備による公共交通や自転車の利用促進

- ・時差出勤やパーク＆ライドによる交通需要マネジメント（TDM）やモビリティマネジメント導入や自転車利用環境の整備により公共交通や自転車の利用を促進します。

◇路上工事の縮減

- ・路上工事を集約化し、工事による道路の規制時間の短縮等を図ります。

目標④ ごみの発生抑制・循環型社会の構築を支援します。

(循環型社会の構築)

ごみの発生抑制・再利用・再資源化など循環型社会の構築を支援します

2-③-1 目標を定める意義・背景

大量生産、大量消費の社会経済活動や”使い捨て”のライフスタイルにより膨大な廃棄物を排出し、廃棄物処分場の逼迫や資源の枯渇が懸念される中、循環型社会の構築、環境負荷のない社会の実現が、世界的にも必須の課題となっています。また、世界的にエネルギー需要が増大する中で、化石燃料の高騰などエネルギー資源のほとんどを海外に依存する我が国の社会経済活動の不安定化が懸念されています。

こうしたことから、社会資本整備の分野においても廃棄物の発生抑制・再利用・再資源化（3R：リデュース、リユース、リサイクル）に加え、廃棄物になるものを使わないリフューズも取り組むとともに、より広範な廃棄物に対する静脈物流拠点や静脈物流体系の構築に取り組む必要があります。また、漂着ごみ対策や、下水汚泥処理時に発生するエネルギーの有効活用等を推進し、ごみの発生抑制対策と循環型社会の構築を支援する必要があります。

2-③-2 主な取り組み

◇廃棄物の排出抑制・再利用・再資源化

- ・建設リサイクル推進など、廃棄物の排出抑制・再利用・再資源化を図ります。

◇廃棄物の処理適正化と最終処分場の確保

- ・廃棄物の不法投棄等を防止するため、廃棄物処理の適正化や最終処分場の確保を図ります。

◇静脈物流拠点整備と静脈物流ネットワーク形成

- ・リサイクル資源を適正に再生・資源化する静脈物流拠点（リサイクルポート⁴⁵⁾）の整備と静脈物流ネットワークの形成を図ります。

◇下水汚泥処理等による発生エネルギーの有効活用

- ・下水汚泥の燃料化、廃棄物処理に伴う余熱の有効活用など下水汚泥処理等により発生するエネルギーの有効活用を図ります。

◇漂流漂着ゴミ対策の推進

- ・森林の荒廃に起因する流木の海岸漂着などの漂流・漂着ゴミ対策を推進します。

目標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。

(自然環境の保全・再生・創出)

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。

2-④-1 目標を定める意義・背景

中部地方はアルプス山系を源とする大河川で形成された肥沃な大地や、なだらかな海岸線や変化に富んだリアス式海岸、そして伊勢湾や駿河湾域など豊かな自然に育まれた地域です。しかし、戦後の急速な都市化と、自然の脅威から生命や財産を守ることに主眼をおいた社会資本整備、さらに近年では中山間地域等の過疎化と高齢化、林業の衰退などによる森林や農地の荒廃により、生態系の崩壊と美しい景観の喪失といった事態を招いています。

こうしたことから、地域が本来持っていた原風景や美しい景観を回復するとともに、河川や湖沼の水質や流況を改善し、河川や海岸、沿岸の自然環境保全・再生・創出に、より一層取り組むことで、美しい自然環境を保全・創出し、多様な生態系などを維持・再生していくことが重要です。

2-④-2 主な取り組み

◇湖沼や都市河川等の浄化、河川流況等の改善

- ・下水道等の整備による湖沼や都市河川等の浄化、流域管理による維持流量の確保などにより河川流況の改善を図ります。

◇多自然川づくりなど河川環境の保全・再生

- ・多自然川づくりなど通じて多様な生態系を再生するなど、河川環境の保全・再生を図ります。

◇閉鎖性水域の水質改善

- ・外洋との海水交換が少ない閉鎖性水域である伊勢湾・三河湾の水質改善を図ります。

◇海域・沿岸域の環境保全・再生・創出

- ・干潟、藻場、ヨシ原の保全・再生など、海域・沿岸域の環境保全・再生・創出を図ります。

◇離岸堤などの整備や養浜による砂浜の保全

- ・海岸景観を損なわない新型離岸堤の整備や、海岸の養浜対策により砂浜の保全を図ります。

◇2010年に開催される生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）を支援します。

◇自然と共生する中部の目標②の主な取り組み

- ・自然と共生する中部の目標②の大気環境の改善やヒートアイランドの抑制を支援する取り組みを推進します。

目標⑥ 健全な水循環系を構築し、持続可能な環境を創出します。

(流域圏の一体的環境保全)

都市と農山漁村地域が一体となり、健全な水循環系を構築し、持続可能な環境を創出します。

2-⑤-1 目標を定める意義・背景

人口減少が進行していく中、中山間地域においては都市部への人口流出等による過疎化と高齢化で、森林や農地の荒廃がさらに加速していくことが懸念されます。また都市化に伴う雨水浸透の遮断による水循環機能の阻害や、土砂堆積によるダム機能の低下とともに河川の正常な流砂機能が確保されないことによる土砂移動の連続性が阻害されています。これらは、水源地である山から川・海までの水・物質循環システムを荒廃させています。また、流砂等の物質循環の荒廃は、海岸侵食をもたらす自然環境の悪化のみならず、沿岸地域の津波・高潮災害の危険性を高めます。

こうしたことから、山・川・海の流域圏が一体となった総合的な土砂管理対策による土砂移動の連続性確保や水源地の保全とともに、中山間地域と都市と有機的な連携に支援する交通ネットワークの形成などにより、健全な水循環系を構築し、持続可能な環境を創出する取り組みが重要です。

2-⑤-2 主な取り組み

◇総合的な土砂管理の取組を推進

- ・山から川、海へ至る総合的な土砂管理の取組を推進します。

◇都市と一体的な流域・水源地域の保全

- ・アダプト・プログラム⁴⁶⁾など官民協働など都市と一体的な流域や水源地域の管理保全を図ります。

◇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

◇中山間地域を含む流域圏内の交通ネットワークを確保することにより、上記の取り組みを支援します。

- ・中山間地域と都市とを一体的に結ぶ流域圏内の交通ネットワークの整備とともに中山間地域内の日常的な移動等を支援する道路整備や公共交通の確保を図ります。

自然と共生する中部

目標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。

(魅力ある景観の保全・再生・創出)

自然環境・歴史・文化・産業といった資源を保全・再生・活用した**魅力ある景観**を創出します。

2-⑦-1 目標を定める意義・背景

中部地方は豊かな自然景観を有するとともに、古くから交流が活発な地域であったことから、文化・商工業により培われた伝統的な街並みや歴史・文化的な建造物、産業観光資源などを豊富に有しています。一方で無秩序な開発はこうした地域固有の資源を喪失する恐れがあることから地域が一体となって地域固有の歴史・文化の保全を図り、独自の自然環境や歴史的街並み、産業資源を活かしたまちづくりを行うことにより、地域の魅力を最大限に高めていくことが求められています。

こうしたことから、地域が一体となった面的な景観保全や街並み保全、歴史遺産や産業遺産などの保全・再生・活用、自然環境や街並みと調和した沿道空間や水辺空間の創出など様々な取り組みにより地域の魅力ある景観の創出が重要です。

2-⑦-2 主な取り組み

◇伝統的街並み保全・再生

・古くからの文化や歴史に培われた伝統的な街並みの保全・再生を図ります。

◇歴史的建造物、近代的土木遺産の保全

・喪失の恐れがある歴史的建造物、近代土木遺産などの保全を図ります。

◇沿道や水辺の景観形成（日本風景街道⁴⁷⁾、かわまちづくり⁴⁸⁾、みなとオアシスなど）

◇地域景観との調和した公共施設整備

・魅力ある地域景観と調和した公共施設を整備します。

◇景観計画区域の街並み保全

・景観計画区域の街並み保全により、無秩序な開発による景観喪失を防ぎます。

◇幹線道路の無電柱化

・防災と景観の改善に資する幹線道路の無電柱化を図ります。

◇屋外広告物等の適正化

・魅力的な景観を形成するため屋外広告物等の適正化を図ります。

IV. 暮らし

愛着の持てる中部

1. 政策の背景・意義

日常生活に欠かせない学校や職場、病院など様々な目的地への移動手段は、徒歩や自転車、自動車、そして電車やバス・タクシーなどの公共交通の利用など様々です。こうした日常の生活圏内を、誰でもいつでも安全で快適に移動できる地域社会を構築することは生活の基本であるとともに最も重要です。しかし、中部地方では、交通事故の多発や、高齢者や子供など交通弱者の貴重な移動手段となる地方鉄道や路線バスの廃線が増加しているなど、交通安全対策や公共交通手段の確保、歩道や駅などの公共施設のバリアフリー化が急務となっています。

また、高齢化と人口減少、核家族化の進行と共働き家族の増加で、日本の将来を担う子供たちの養育環境が大きく変化し、その一方で高齢者世帯も増加していることから、子供たちがのびのびと安全に成長でき、誰もが安心して住みやすい居住環境の実現も重要となっています。

他方、情報通信技術（ICT）の進展と携帯端末等の普及による「いつでも、どこでも、誰でも」気軽に利用できるユビキタスネットワーク⁴⁹⁾社会が、新たなバリアフリー化、シームレス化社会の構築を可能としています。

こうしたことから、多様化するライフスタイルと人口減少、少子化・高齢化に対応し、誰もがどこでも生き活きと快適に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地域を目指します。

2. 愛着の持てる中部の 10～20 年後を見据えた目標

「愛着の持てる中部」を目指すため、5つの具体的な目標を設定しています。

- 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。
- 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。
- ③ 快適で安全に暮らせる生活圏の実現を目指します。
- ④ 安全で住みやすい居住環境の実現を目指します。
- 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。

愛着の持てる中部

目標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。 (次世代の担い手支援) 次世代の担い手となる子供がのびのびと安全に成長できる社会を実現します。
--

2-①-1 目標を定める意義・背景

人口減少と少子化社会の進行で働き手が減少する中、核家族化の進行と共働き家族が増加し、日本の将来を担う子供たちの養育環境が大きく変化しています。さらに、事故や犯罪が増加する中で、子供がのびのびと安全に成長できる生活環境の整備が求められています。

こうしたことから、日常の遊び場として利用でき、人や自然にふれあえる身近な公園の拡充、安心して登下校できる通学路等の確保はもとより、常に地域の人たちに見守られながら成長できる地域社会の創出や、家族で憩い・やすらぐ空間の創出などにより、子供たちがのびのびと安全に成長できる社会の実現が重要です。

2-①-2 主な取り組み

◇子育てしやすい住環境・地域づくり

- ・生活空間におけるバリアフリー化など、子育てしやすい住環境・地域づくりを図ります。

◇歩いていける身近な公園の整備

- ・日常生活に歩いていける身近な公園の整備を図ります。

◇自主防災など多様な主体による防犯まちづくり推進

◇通学路等の安全確保や特定道路のバリアフリー化を推進

- ・通学路等の安全確保や歩道および自転車道等の設置により、歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するとともに、特定道路のバリアフリー化を推進します。

◇交流が活発な中部の目標④の主な取り組み

- ・交流が活発な中部の目標④にかかげた、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取り組みを推進します。

目標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。

(ユビキタスネットワークの利活用)

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。

2-②-1 目標を定める意義・背景

情報通信技術（ICT）と高速通信ネットワークや携帯端末の普及により、生活や社会の至る場所で、何ら制約を受けず、自由に、ストレスなく、安心して利用できる情報通信サービスが受けられる「ユビキタスネットワーク」社会が進展しています。2005 年に開催された愛・地球博でも、自律移動支援プロジェクトとして、IC タグ⁵⁰⁾を各所に埋め込み携帯端末による「多言語による会場案内」や「障害者等への目的地案内」の実証実験が行われました。こうした ICT（Information and Communication Technology）を活用した「いつでも、どこでも、誰でも」気軽に利用できるユビキタスネットワークは、生活社会基盤、教育、福祉、商工業、環境など様々な分野で利活用でき、新たなバリアフリー化、シームレスな社会の構築を可能とします。

こうしたことから、社会基盤整備の分野においても、快適で安全な自律移動を支援する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ていくことが重要です。

2-②-2 主な取り組み

◇自律移動ができる環境づくり

- ・ IC タグを利用した自律移動ができる環境づくりを図ります。

◇暮らし等に必要な情報を気楽に受発信できる情報通信環境整備

- ・ ICT（Information and Communication Technology）を利用し、暮らし等に必要な情報を誰もが気軽に受発信できる情報通信環境整備を図ります。

◇産業活動を高度化・迅速化する情報通信環境の整備・活用

- ・ 情報BOX⁵¹⁾や光ケーブルネットワーク整備による産業活動を高度化・迅速化する情報通信環境の整備・活用を図ります。

目標③ 快適で安全に暮らせる生活圏の実現を目指します。

(安全で暮らしやすい生活環境づくり)

様々な移動手段の快適性と安全性を向上し、ライフスタイルニーズの多様化に対応した豊かな生活空間を実現します

2-③-1 目標を定める意義・背景

職場や学校、スーパーマーケットなどの商店、病院や福祉施設、公園やスポーツ・余暇施設、役場など日常生活に欠かせない様々な目的地への移動手段は、徒歩や自転車、自動車、電車やバス・タクシーなどの公共交通の利用など様々です。

こうした日常生活における行動範囲（生活圏）内を、誰でもいつでも安全で快適に移動できる地域社会を構築することは生活の基本であるとともに最も重要です。しかし、中部地方は、自動車交通への依存度が高く、愛知県では交通事故死亡者数が4年連続全国ワースト1位となるばかりか、お年寄りや子供などの交通弱者の貴重な移動手段となる地方鉄道や路線バスの廃線も増加しているなど、交通安全対策や医療・福祉施設等へのアクセス向上はもとより誰もが容易に利用できる公共交通手段の確保が急務となっています。さらに、歩道や駅などの公共交通結節点、公園や公共施設には、交通弱者の障害となる段差が多数存在しており、あらゆる面でのバリアフリー化も急務となっています。

こうしたことから、様々な移動手段の快適性と安全性を向上し、ライフスタイルニーズの多様化に対応した豊かな生活空間を実現することにより、快適で安全に暮らせる生活圏の実現が求められます。

2-③-2 主な取り組み

◇交通事故対策・歩行者優先の道づくり

- ・ 事故多発箇所の交通安全対策や、事故・渋滞防止となる踏切対策、歩行者・自転車道の整備や照明設置など、安全で安心な道づくりを推進します。

◇自転車利用者の安全確保や利用環境の整備

- ・ 歩行者や自転車利用者が安全に通行できる環境を整備します。

◇誰もが快適に移動できる公共交通輸送環境の向上

- ・ 路線バスの位置や待ち時間を知らせるバスロケーションシステム⁵²⁾や、DMV (Dual Mode Vehicle) の導入による鉄道とバスの乗り継ぎをスムーズにするなど、誰もが快適に移動できる公共交通環境の向上を図ります。

◇高齢者が安価に利用できる新たな輸送サービス導入

- ・ 福祉タクシーの導入やNPO等による福祉有償運送など高齢者が安心して安価に利用できる新たな輸送サービスの導入を促進します。

◇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化

- ・ 交通弱者が利用しやすいよう鉄道駅などの交通結節点や公共施設へのユニバーサルデザイン導入や、多言語表記など外国人にもわかりやすい案内情報の提供を図ります。

◇交流が活発な中部の目標①及び目標④の主な取り組み

- ・ 交流が活発な中部の目標①及び目標④にかかげた、人・モノ・情報の交流を拡大・活発化する取り組み、及び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取り組みを推進します。

目標④ 安全で住みやすい居住環境の実現を目指します。

(やさらかな居住環境づくり)

住宅や居住環境の質を高め、安全で健康な暮らしを実現します。

2-④-1 目標を定める意義・背景

ライフスタイルの多様化、高齢化や核家族化の進行で高齢者世帯が増加している中、中部地方の住居環境は、建物の老朽化とともにバリアフリー性能や耐震性能が低く、日常生活に不安を感じる住宅が数多く存在する状況です。また、下水道等の生活関連社会資本の整備も遅れているなど、安全で住みやすい居住環境の整備が急務となっています。

こうしたことから、誰もが健康で豊かな生活をおくることができるよう、多様なニーズに対応した住宅や住環境の質的向上を図るとともに、医療・介護等暮らしに必要なサービスが容易に受けられる住居環境への取り組みにより、安全で健康な暮らしができる住居環境の実現が重要です。

2-④-2 主な取り組み

◇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

- ・バリアフリー化等により、少子高齢化社会を支える住環境の形成と住宅・住環境の質的向上を図ります。

◇住宅の耐震化支援

- ・既存住宅の耐震化を支援します。

◇健康で快適に暮らせる住宅の普及促進

- ・住宅のバリアフリー化やシックハウス⁵³⁾対策等が施された、誰もが健康で快適に暮らせる住宅の普及促進を図ります。

◇選択肢が多様で安心な住宅取得環境の整備

- ・居住者それぞれのニーズに見合う住まいの選択肢が多様かつ安心できる住宅取得環境の整備を図ります。

◇住宅困窮者に対する住宅セーフティネットの機能向上

- ・様々な住宅困窮者に対応した公平かつ的確で柔軟な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

- ・健康で快適な生活に資する安全で安定した水の確保を図ります。

◇下水道事業の推進

- ・生活排水を処理し、生活環境を向上する下水道事業を推進します。

愛着の持てる中部

目標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。

(国土マインドの醸成)

国土マインドの醸成する、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。

2-⑤-1 目標を定める意義・背景

高齢者や団塊世代をはじめとしたボランティア活動や社会活動への参画や、企業の CSR 意識の高まりなど、地域の課題は地域で解決していこうとする機運が高まっています。

こうした中、地域づくりやまちづくりにおいては、河川、道路、港湾、公園等の社会基盤整備とともに、地域の担い手となる人づくりが重要な鍵となっています。

そのため、地域への愛着心や環境貢献に対する豊かな価値観を地域社会に育む、産学官連携による中部独自の人材育成プログラムの創設と展開、あるいは総合的な国土学習システムの構築、体験型学習（エクスカッション等）の展開による「国土マインド」の育成も地域づくりの重要な取り組みとして推進していくため、国土マインドの醸成する、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。

2-⑤-2 主な取り組み

◇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

◇地域コミュニティの醸成・活性化

・人と人、人と地域との交流を促し、地域コミュニティの醸成・活発化を図ります。

◇住民参加型まちづくりや水辺・海・道づくりの促進

・上下流域が連携した取り組み等、住民が積極的に参加するまちづくりや水辺・海・道づくりを促進します。

◇住民、企業などが主体となった地域づくり

・地域の特性やきめ細やかな地域課題を知る住民や企業などが主体となった地域づくりを図ります。

V. 安全・安心

災害に強い中部

1. 政策の背景・意義

中部地方においては、高い確率で東海地震、東南海・南海地震が発生する恐れがあり、それに伴う津波被害も危惧されています。近年では、地球温暖化も起因して、沿岸域や低平地では海面水位が上昇し、高潮災害等が頻発・激甚化するとともに、また、局地的な集中豪雨や台風の激化等による洪水、土砂災害、降雨の変動幅が拡大することによる渇水が頻発化する傾向が強まっています。また、降雪や多雨による交通障害等により地域の暮らしに影響を及ぼしています。

一方、中部地方は、ものづくり産業が集積し、我が国を代表する国際港湾や空港、日本の大動脈を担う国幹的な社会資本が集中しています。あらゆる自然災害と、テロや大規模事故などの人為的な原因で起こりうる災害などに対する事前の備えにより、地域の安全性や交通網の信頼性を高めることが重要です。さらに、災害や事故が発生した場合でも被害を最小限化し、活発な経済活動を停滞させない災害に強い地域が求められています。

他方、高度成長期に集中的に整備されてきた社会資本が今後老朽化を迎え、災害に起因することなく社会資本のストックの安全性を損なう恐れも出てきています。

今後、人口減少下においても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、被害を最小限に留め社会活動を継続できる地域、災害時の避難・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。

2. 災害に強い中部の 10～20 年後を見据えた目標

「災害に強い中部」を目指すため、5つの具体的な目標を設定しています。

- ①洪水・土砂災害・高潮・雪害などや渇水に強い地域を構築します。
- ②大規模な地震にも強い地域を構築します。
- 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。
- 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。
- ⑤既存の社会資本ストック機能を持続させます。

災害に強い中部

目標① 洪水・土砂災害・高潮、雪害などや渇水に強い地域を構築します。

(国土保全、洪水・土砂災害・高潮・雪害、渇水対策)

国土を保全し、洪水・土砂災害・高潮による災害対策と防災上危険性が高い地区の解消等を図るとともに、雪害や渇水対策等を推進します

2-①-1 目標を定める意義・背景

台風や局地的な集中豪雨による水害や土砂災害が頻発し、渇水も増加する傾向が強まっています。こうした背景には、地球温暖化による影響が起因するとの指摘もあり、中部地方においても台風や集中豪雨等による水害、降雪による交通障害、渇水による取水制限が行われるなど様々な災害が発生しています。このような自然災害に対し人々が安心して暮らせ、活発な経済活動が停滞することのない国土を確立するため、災害に強い地域を構築することが求められます。

これらの課題に対応し、風水害による被害を最小限に抑制するためには、水害の防止・軽減に備えた河川整備や既存ストックを活用した洪水調節施設の整備、津波・高潮に備えた防潮堤や津波・高潮防災拠点の整備、土砂災害に備えた防災設備の整備・森林保全、雪害対策などに取り組んで行かなければなりません。

また、渇水による被害を最小化するためには、水利用者相互の水融通の円滑化やダム等の水資源開発施設を最大限に活用した取り組みが重要です。

2-①-2 主な取り組み

◇森林の荒廃の抑制・水源地の保全

- ・間伐等の適切な管理を支援し、森林の荒廃の抑制や水源地の保全を図ります。

◇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

- ・河川管理施設の整備や既存ストックの有効活用等により流域が一体的となった総合的な治水対策を図ります。

◇高潮・津波対策

- ・河川、海岸の高潮堤防の老朽化対策や海岸保全施設の整備等の高潮・津波対策を実施します。

◇都市浸水に対する内水対策

- ・都市内における雨水管渠、貯留浸透施設等の整備より都市浸水に対する内水対策を図ります。
- ・道路冠水への的確な対応に向けた取り組みを図ります。

◇土砂災害対策や道路斜面等の防災対策

- ・集中豪雨に伴う土石流等の発生や地すべりを抑制する土砂災害対策を図るとともに、道路斜面等の防災対策を図ります。

◇雪害対策

- ・積雪や雪崩による交通傷害・分断を回避する雪害対策を図ります。

◇水供給の安定性確保

- ・天然の水瓶が少ない中部地方では、水利用の合理化や水資源開発施設の総合運用により水供給の安定的確保を図ります。

◇土地利用の適正化

- ・被災危険性の高い地域などの土地利用の適正化を図ります。

◇災害に強い住まい方への誘導

- ・住民への災害に対する危険性を周知し、災害に強い住まい方への誘導を図ります。

目標② 大規模な地震にも強い地域を構築します。
（大規模地震対策）
大規模な地震にも強い地域を構築します

2-②-1 目標を定める意義・背景

中部地方は、今後 30 年以内に大規模地震が発生する確率が高く、大規模地震に伴う津波災害も危惧されています。そうした中、ものづくり産業が集積し、日本の東西大動脈が通る伊勢湾・駿河湾・遠州灘や三重県南部など沿岸部では、甚大な被害が想定されています。このような大規模地震災害から国民の生命・財産を守ることはもちろん経済活動を停滞させない地震に強い地域が求められています。

これら課題に対応し、地震・津波の被害を最小限に抑える河川・海岸・道路・港湾・空港・下水道・都市施設等の施設面での耐震強化と、住宅・建築物等都市施設についても耐震改修等による耐震化の推進に取り組んで行かなければなりません。

さらには、防災体制の構築、迅速な避難の実施といった避難・警戒体制の強化を合わせて講じ、ハード・ソフトが一体となった総合的な防災機能の強化が必要です。

2-②-2 主な取り組み

◇河川管理施設・海岸保全施設、道路、港湾・空港施設、下水道施設、官庁施設等の耐震化

- ・河川・海岸堤防施設の被災による海水の進入等の二次災害の防止、被災後の緊急物資輸送や、復旧・復興と経済活動を支える社会基盤施設、防災対策拠点となる官庁施設等の耐震化を図ります。

◇陸路・海路・空路を活用した緊急輸送機能の強化

- ・陸路・海路・空路を活用した緊急輸送路を強化し、迅速な復興を支える交通網の確保を図ります。

◇住宅・建築物の耐震化

- ・既存住宅等の耐震診断・改修、耐震機能を備えた住宅等の建設を推進し耐震強化を図ります。

◇密集市街地の解消

- ・防災上危険な密集市街地の解消を図ります。

◇避難路・避難地のオープンスペース確保

- ・狹隘道路の解消、都市公園の整備等により避難路・避難地のオープンスペースの確保を図ります。

目標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。

(交通体系の信頼性確保)

日本の大動脈はもとより、物流拠点や公共交通等の安全性を強化し、
ユーザーから信頼される交通体系を構築します

2-③-1 目標を定める意義・背景

中部地方には、様々な災害が危惧される一方、我が国を代表する港湾・空港施設や日本の大動脈を担う東名、名神高速道路、東海道新幹線などの国幹的な社会資本が集中しています。また、諸外国では、交通機関施設等を標的としたテロも発生しています。こうした中、災害や大規模事故が発生しても交通体系が寸断されることのないよう広域的な体制の強化を図りつつ、ネットワークの代替性の確保とともに幹線道路などの欠落区間の解消などによる交通体系の信頼性確保が求められています。

これら課題に対応するため、代替補完機能の確保に資する道路や鉄道等による広域交通網の整備や、安全管理体制強化や保安対策に取り組むことが重要です。

2-③-2 主な取り組み

◇東西大動脈の機能強化や環状機能による代替補完機能の確保（高規格幹線道路など）

- ・道路、鉄道など社会資本の機能強化や代替補完機能の確保により東西大動脈の安全性、信頼性の確保や環状道路等による複数の代替補完機能の確保を図ります。

◇耐震化による緊急輸送道路の強化と幹線道路の未整備区間解消

- ・高規格幹線道路や様々な地域を結ぶ幹線道路の代替補完機能の確保や未整備区間の解消を図ります。

◇陸路・海路・空路を活用した緊急輸送機能の強化

- ・交通網の安全性・信頼性の向上のため災害に強い道路及び港湾・空港・鉄道による緊急輸送機能を強化します。

◇港湾・空港・鉄道施設の保安対策

- ・公共交通施設へのテロ被害を未然に防ぐ保安対策を図ります。

◇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

- ・運輸事業各社の安全管理体制を強化し、輸送車両等の整備不良や人的要因による事故防止を図ります。

目標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。

(情報提供と災害時の体制強化)

災害・事故に係る情報提供の高度化、避難・救助活動、復旧・復興活動の迅速化、円滑化、及び災害時の業務継続性を強化します

2-④-1 目標を定める意義・背景

災害等に対する事前対策を強化していかなければならない一方で、災害・事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるための対応や復旧を効率的に行うことが重要です。そのため、情報通信技術を活用した災害情報を早急に収集するとともに、被災地における住民の迅速・安全な避難誘導策や被災者の救出、援助等の初動体制を確立させるため情報提供や災害対応体制の強化が求められています。

これら課題に対応するため、ハザードマップ等による広報活動の推進、防災情報の共有化・高度化、防災拠点整備、避難路・避難地の確保など取り組んで行かなければなりません。

2-④-2 主な取り組み
◇危機管理行動計画や業務継続計画などの策定・支援

- ・災害時でも経済活動などを継続できる危機管理行動計画や業務継続計画などを策定・支援します。

◇ハザードマップの作成支援や平時の広報活動推進

- ・住民の防災意識、危機意識の向上を図るハザードマップ作成支援や平時の広報活動を推進します。

◇企業や住民の自主防災意識向上

- ・広報活動・防災訓練等により企業や住民の自主防災意識向上を図ります。

◇防災情報の共有化・高度化と災害情報の提供

- ・関係機関における防災情報の共有化・高度化を図るとともに、住民への迅速な情報提供を行います。

◇避難路・避難地の確保

- ・共同溝等によるライフラインや避難経路の確保とともに、道の駅や公園などを活用し、避難路・避難地の確保を図ります。

◇中核的な広域防災拠点の整備

- ・他地域からの応援部隊や大規模災害時の拠点となる中核的な広域防災拠点の整備を図ります。

◇避難誘導體制の強化

- ・安全で迅速に避難できる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

- ・速やかな復旧・復興に資する迅速な応急復旧体制の構築を図ります。

目標⑤ 既存の社会資本ストック機能を持続させます。

(既存ストックの長寿命化)

これまでに整備した社会資本を適切に維持・管理、更新し、安全性を持続します

2-⑤-1 目標を定める意義・背景

20 年後には、築 50 年を超える老朽化した橋梁が全体の 5 割に達します。中部地方では平成 19 年に老朽化による橋梁部材の損傷が発生し、復旧補修がなされたところです。また、伊勢湾台風を契機に整備した高潮堤防や、急激な都市化に伴う水害に対応し昭和 40 年～50 年代にかけて建設した排水機場等も更新の時期を迎えています。今後も橋梁をはじめとする様々な社会資本ストックの老朽化が進むため、適切かつ計画的な維持管理を行っていくことが重要となってきます。

この課題に対応するため、既存の社会資本ストックを計画的かつ効率的に維持・管理することにより施設機能を維持し、安全性を確保していく取り組みをして行かなければなりません。

さらに、社会資本の維持管理にとどまらず、既存のストックを有効に活用するため資源の再生も重要です。

2-⑤-2 主な取り組み

◇既存ストックの適切な維持・管理、更新

・既存ストックの適切な維持・管理、更新により社会資本の安全性の確保を図ります。

◇道路橋の長寿命化修繕計画策定

VI. 新まんなかビジョンが創り出す将来イメージ

中部地方は、集中豪雨や台風などによる自然災害や、巨大地震災害等の発生が懸念され、日本の大動脈を担う中部地方であるが故に、沿岸部での高潮・津波災害を含めた大規模災害による日本経済の停滞が懸念されます。さらに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や、水不足やエネルギー危機、中山間・半島地域と都市部、中心市街地など各地域の活力衰退と地域間格差の拡大、さらには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など、様々な課題があります。

そうした中、中部地方は、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、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実践できる地域となることが求められています。

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、

- ①交流が活発な中部【交流連携】 ②活力ある中部【強い産業競争力】、
- ③自然と共生する中部【環境景観】 ④愛着が持てる中部【暮らし】
- ⑤災害に強い中部【安全安心】

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します。

中部地方の将来像を実現へ

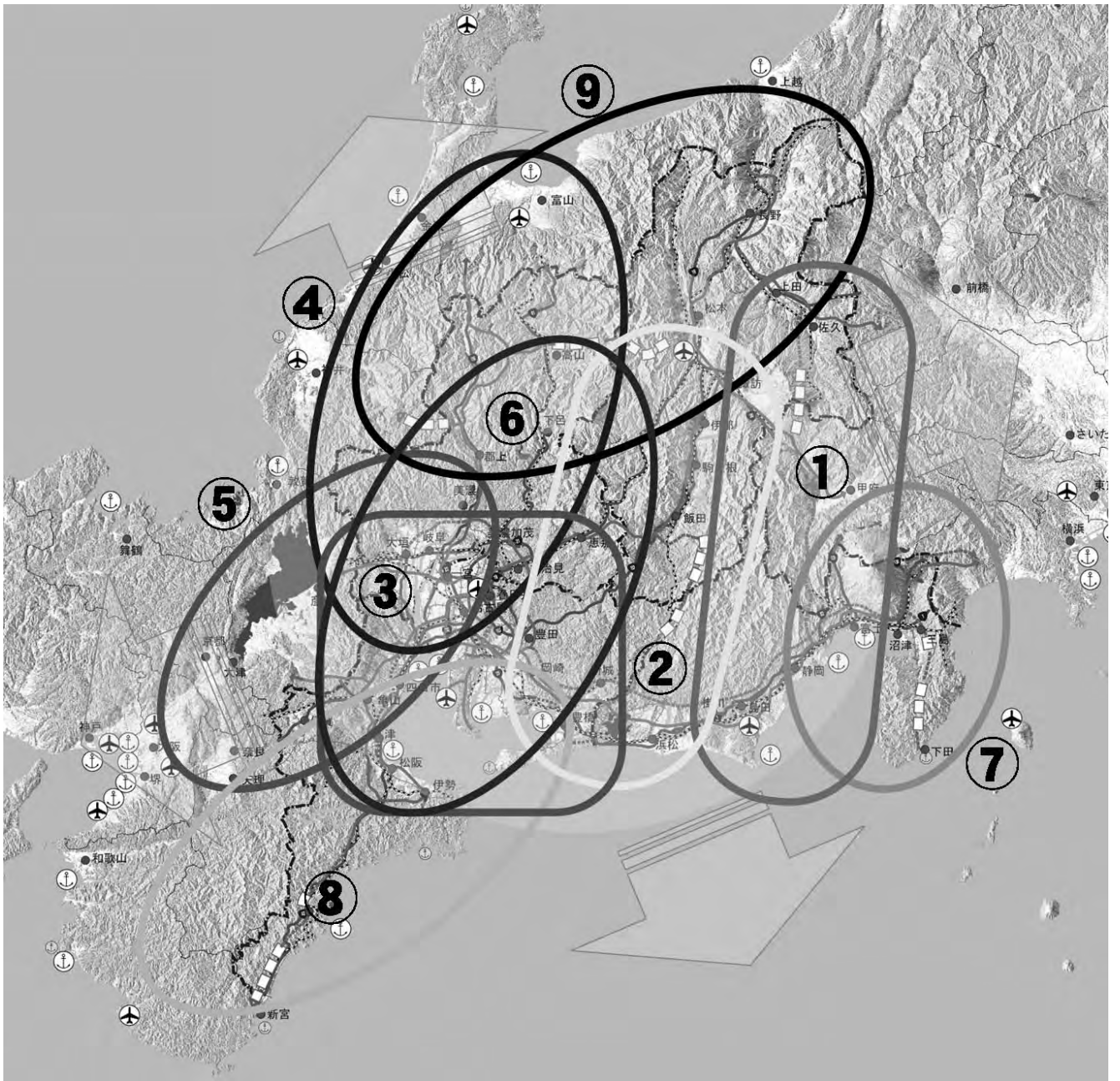
中部地方の将来像の実現には、日本の「まんなか」である優位性を活かし、かつ、最先端な技術と人知、産業の集積地である中部地方の特性を最大限に発揮していくことが重要です。

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な発展を目指していきます。

中部地方の各地域（案）

- 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

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(仮称)の将来イメージ

■地域の概要

- ・長野県境に源を発し、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、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する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。

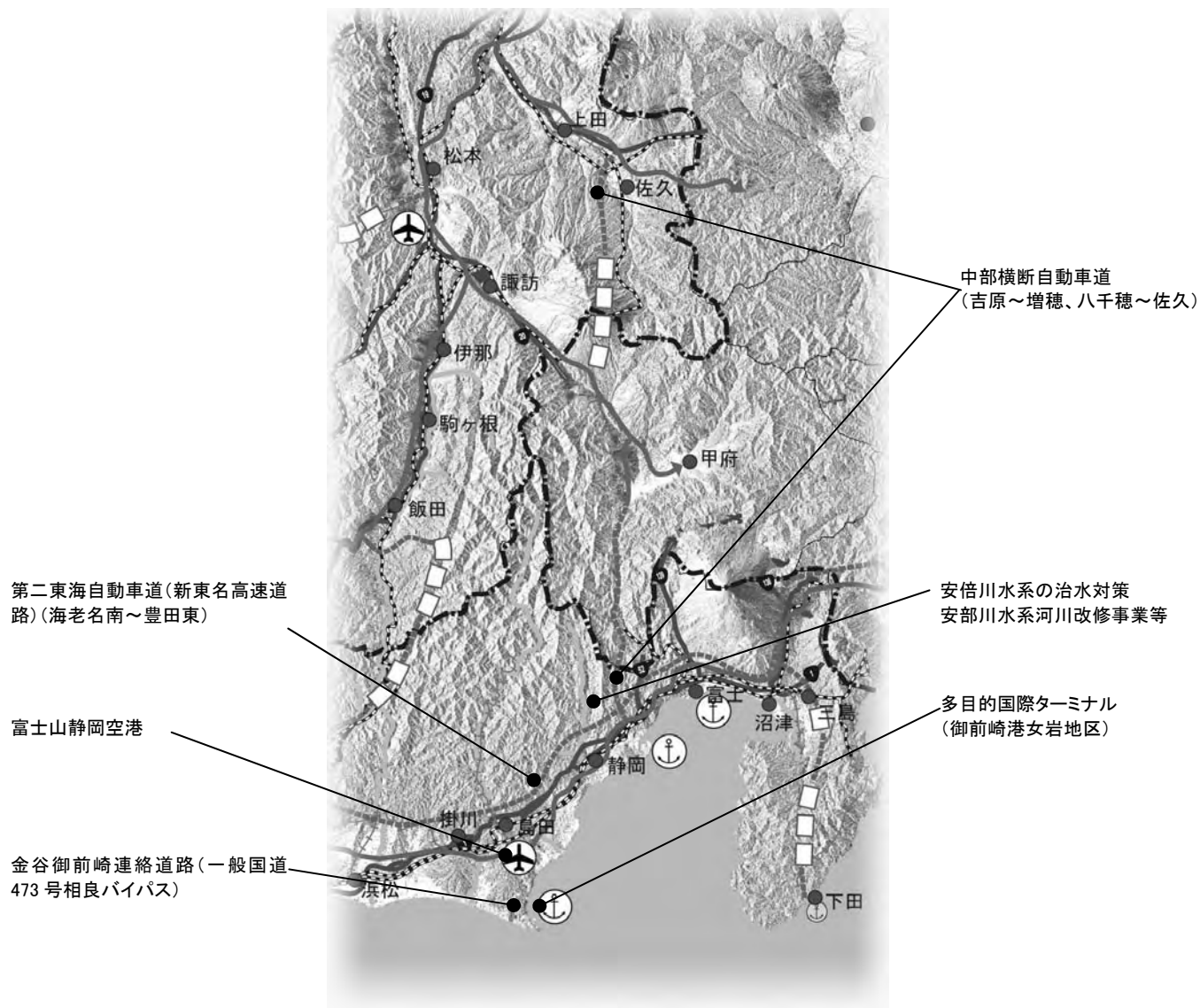
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

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。

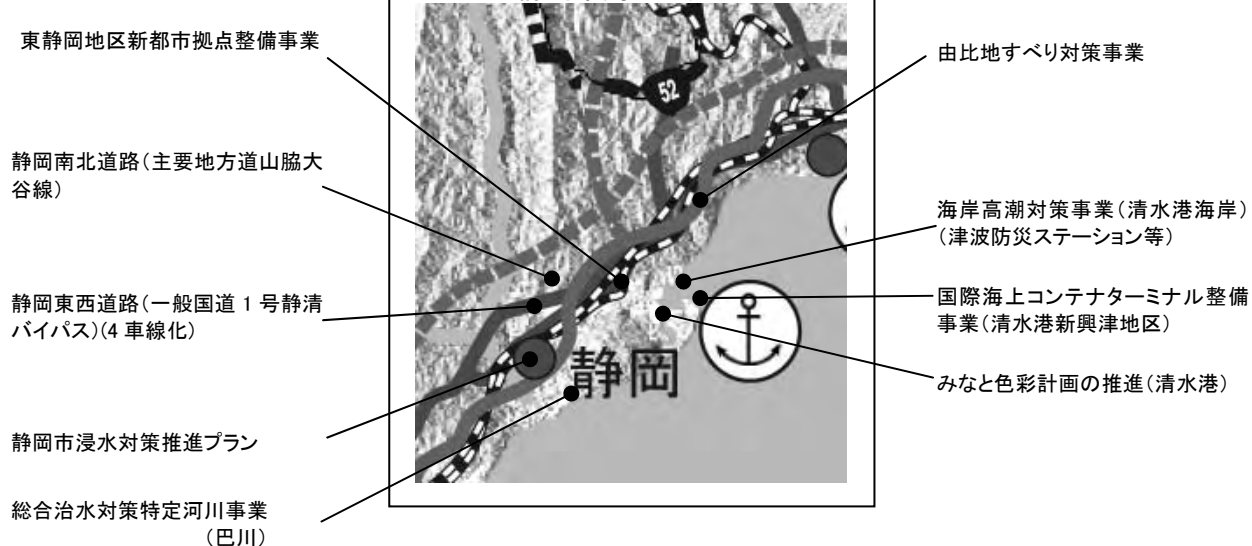
【主なプロジェクト】

①駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域

当該地域俯瞰図



静岡市周辺地図



②南信から三遠を結ぶ地域(仮称)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ー強みを活かし、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、過疎化の進行などで水源地である森林が荒廃し、土砂堆積によるダム機能の低下とともに、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。

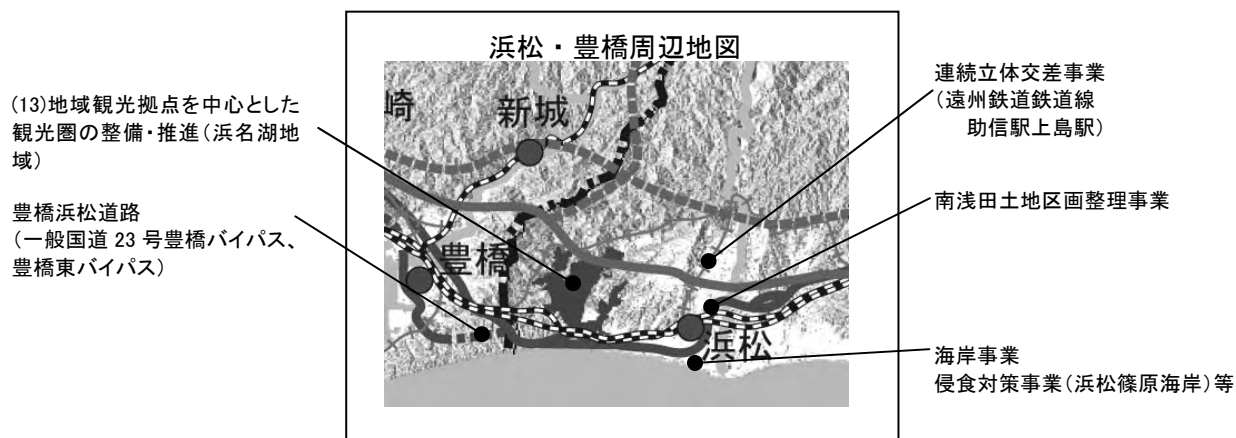
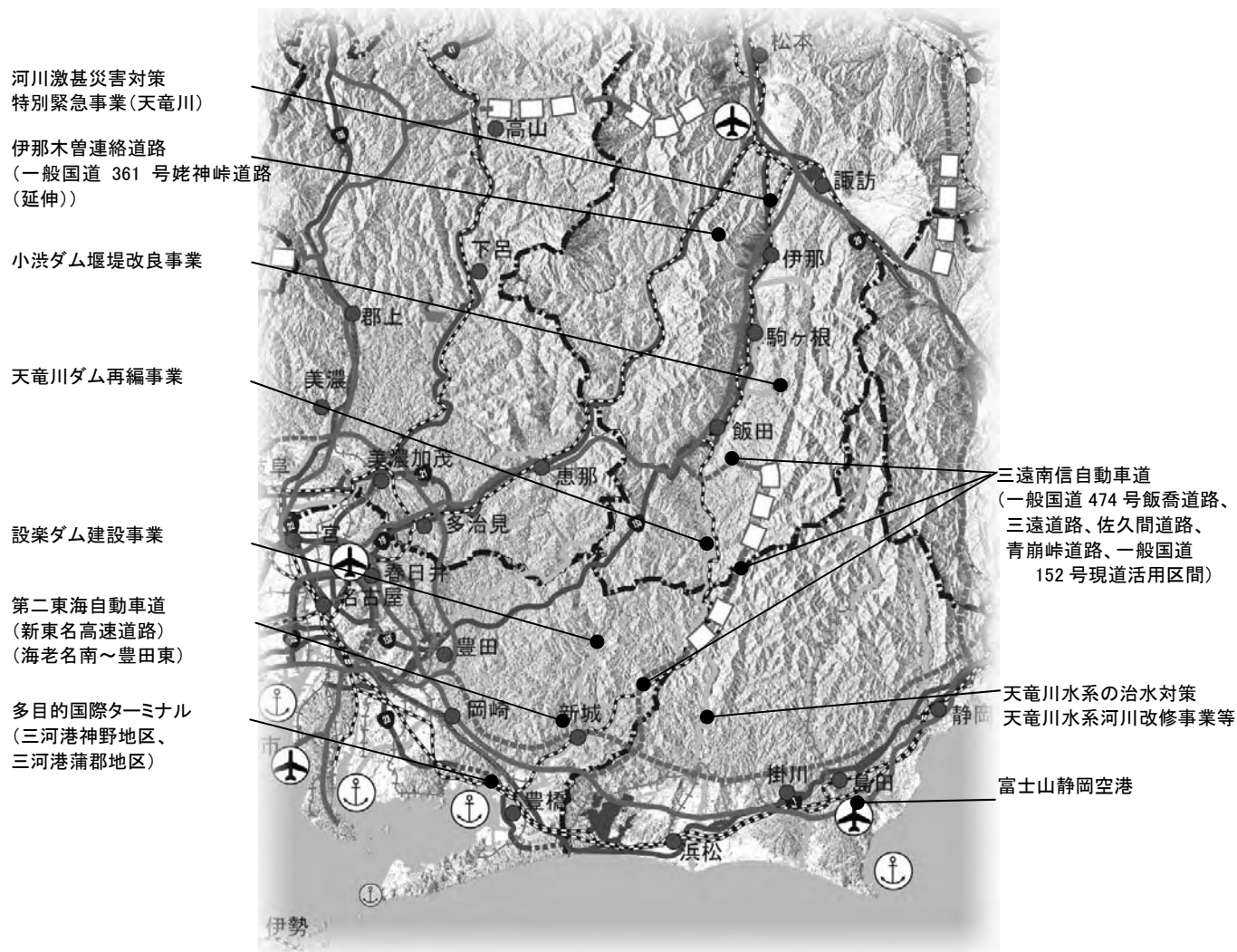
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

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



③名古屋都市圏一帯を取り巻く地域(仮称)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、太平洋岸と日本海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ともに、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。

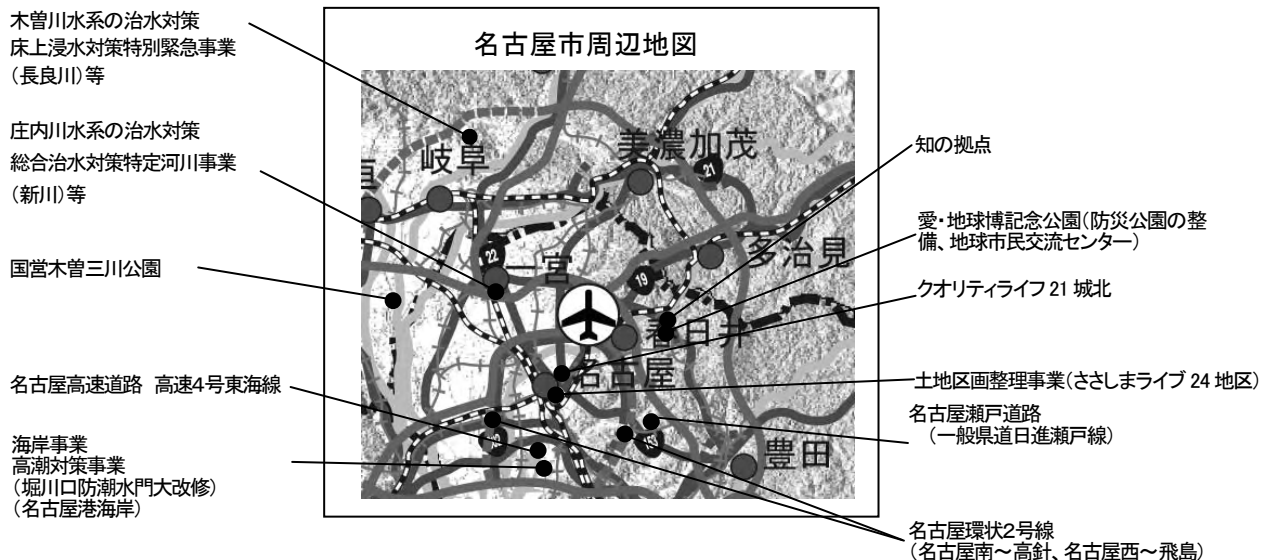
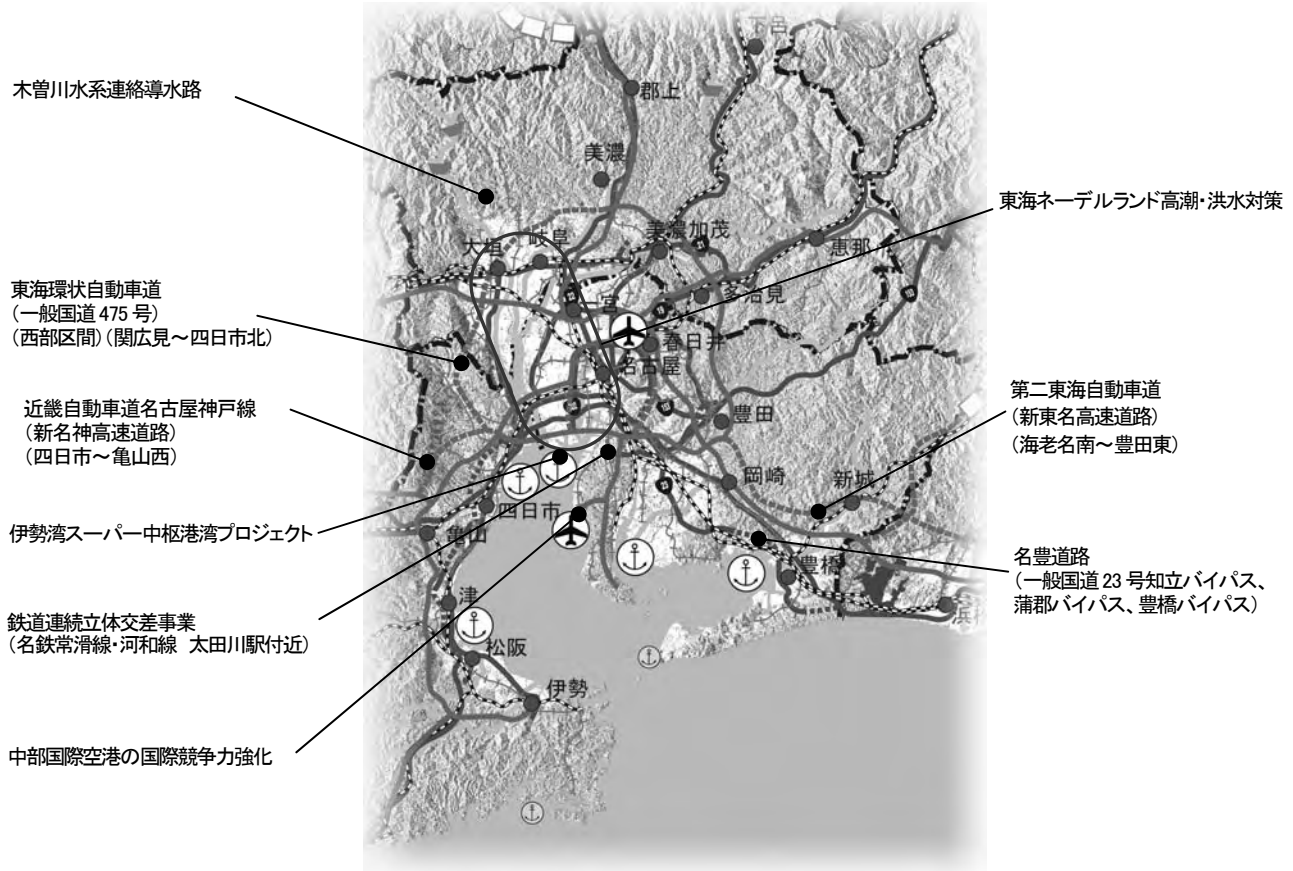
また、我が国最大のゼロメートル地帯であり洪水・津波・高潮などの自然災害から、生活や社会基盤の安全安心をより高める総合的かつ計画的な水害対策や津波・高潮対策等についてもさらなる検討を重ねていきます。

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。

④東海と北陸を結ぶ地域(仮称)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～木曽川、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、水源地である森林が荒廃し、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。

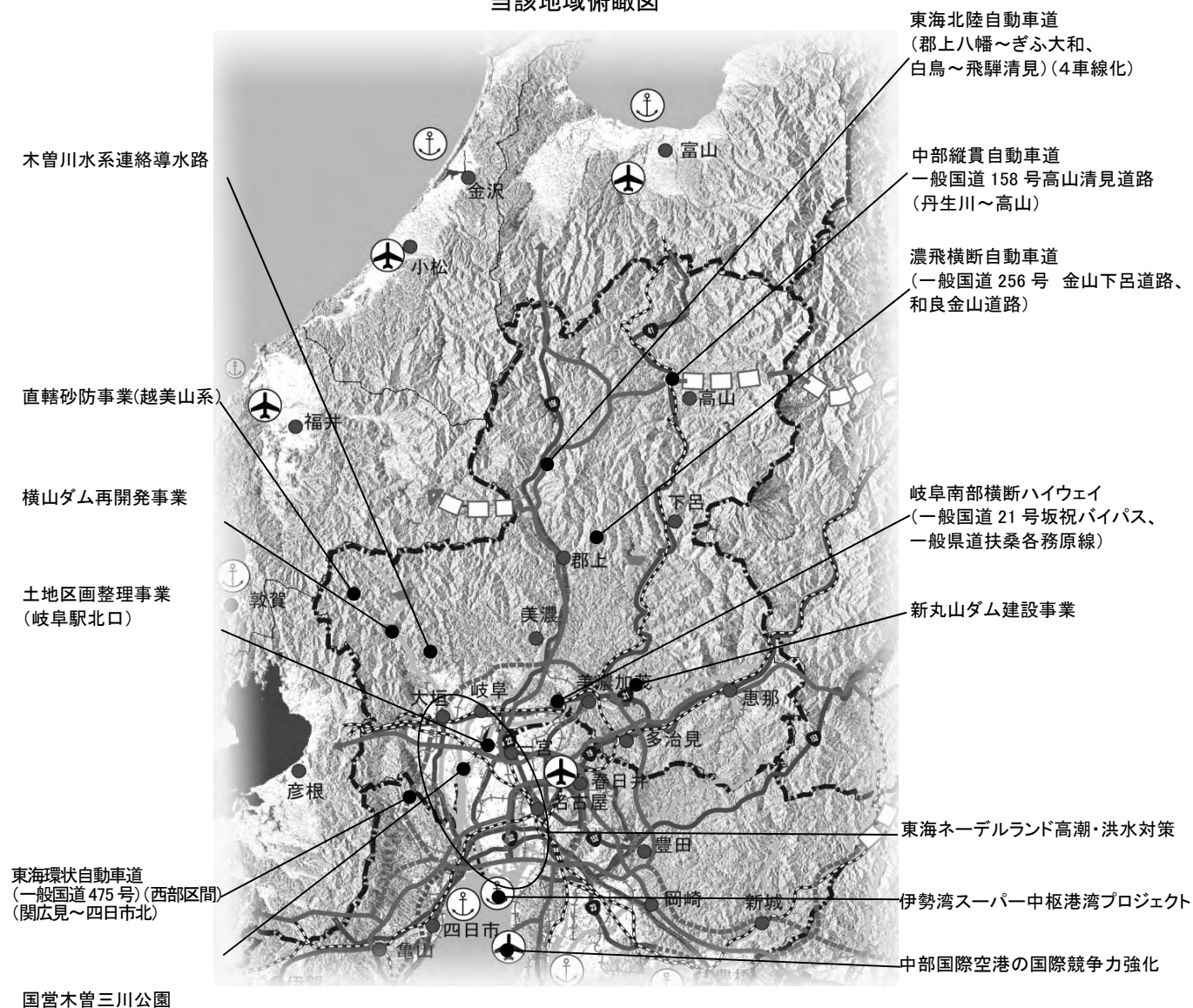
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

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

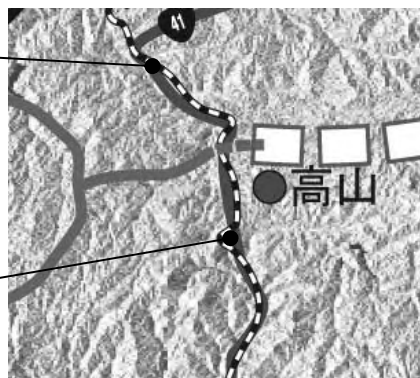
当該地域俯瞰図



飛騨地区周辺地図

街なみ環境整備事業(古川地区)

高山下呂道路(一般国道41号石浦バイパス)



⑤東海と近畿を結ぶ地域(仮称)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)へと変遷するも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化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。

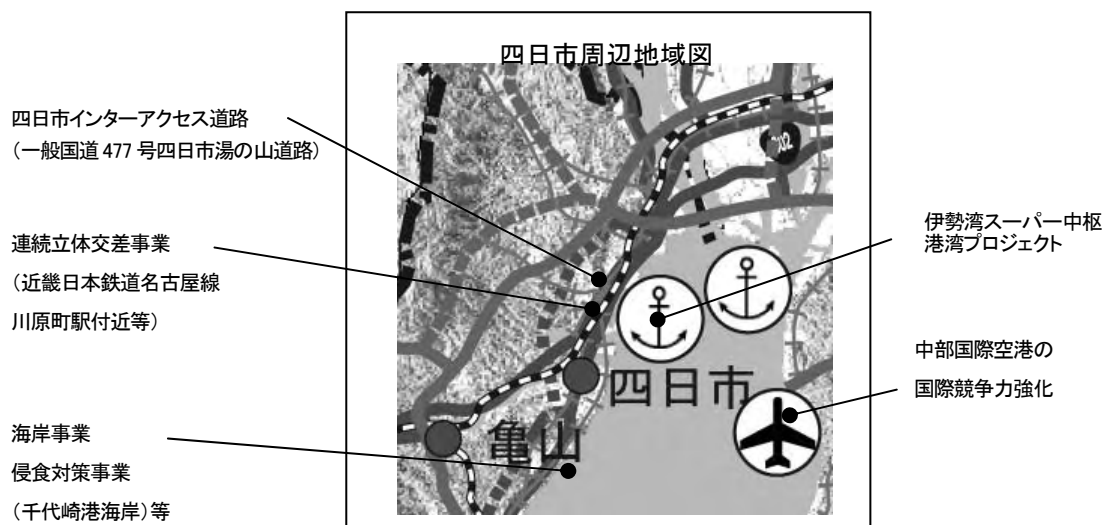
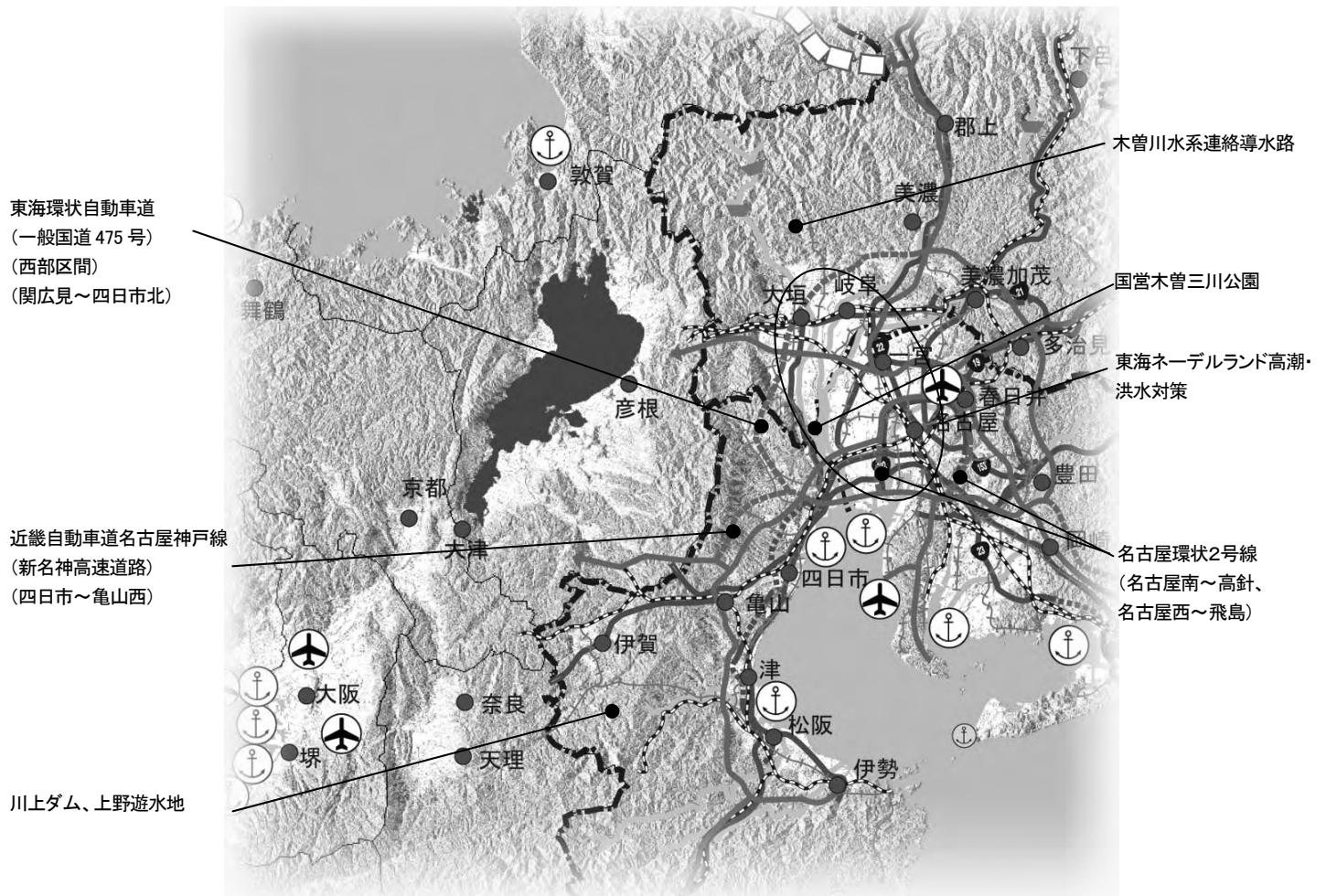
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

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



⑥伊勢湾・三河湾流域(仮称)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ー強みを活かし、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。

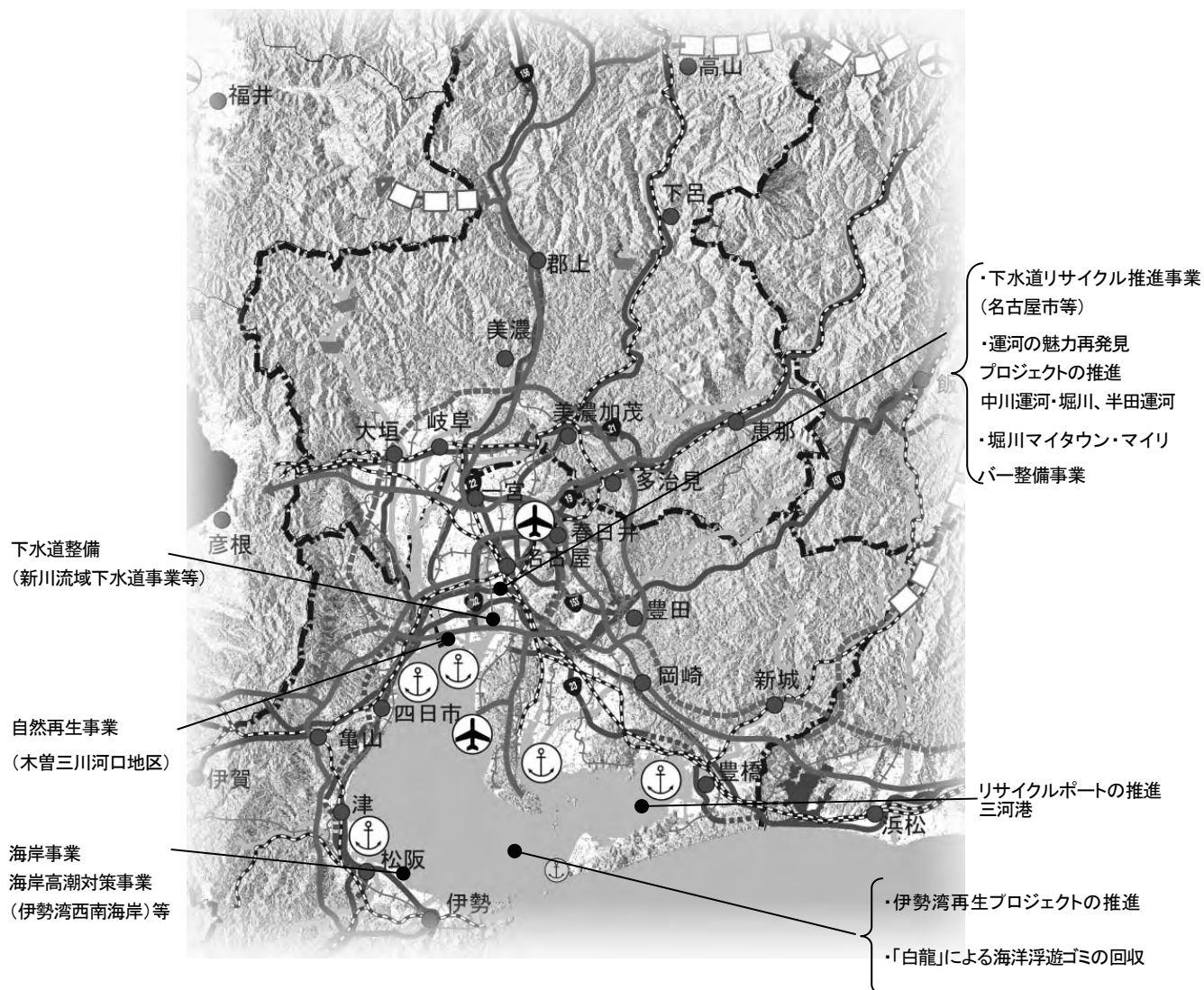
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

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。

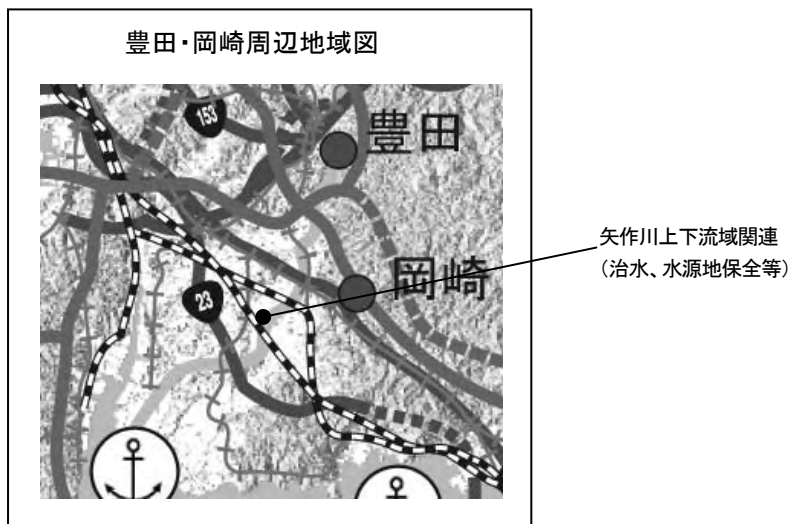
【主なプロジェクト】

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



⑦富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域(仮称)の将来イメージ

■地域の概要

- ・富士山はじめ箱根・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ー強みを活かし、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(伊豆市～下田市)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。

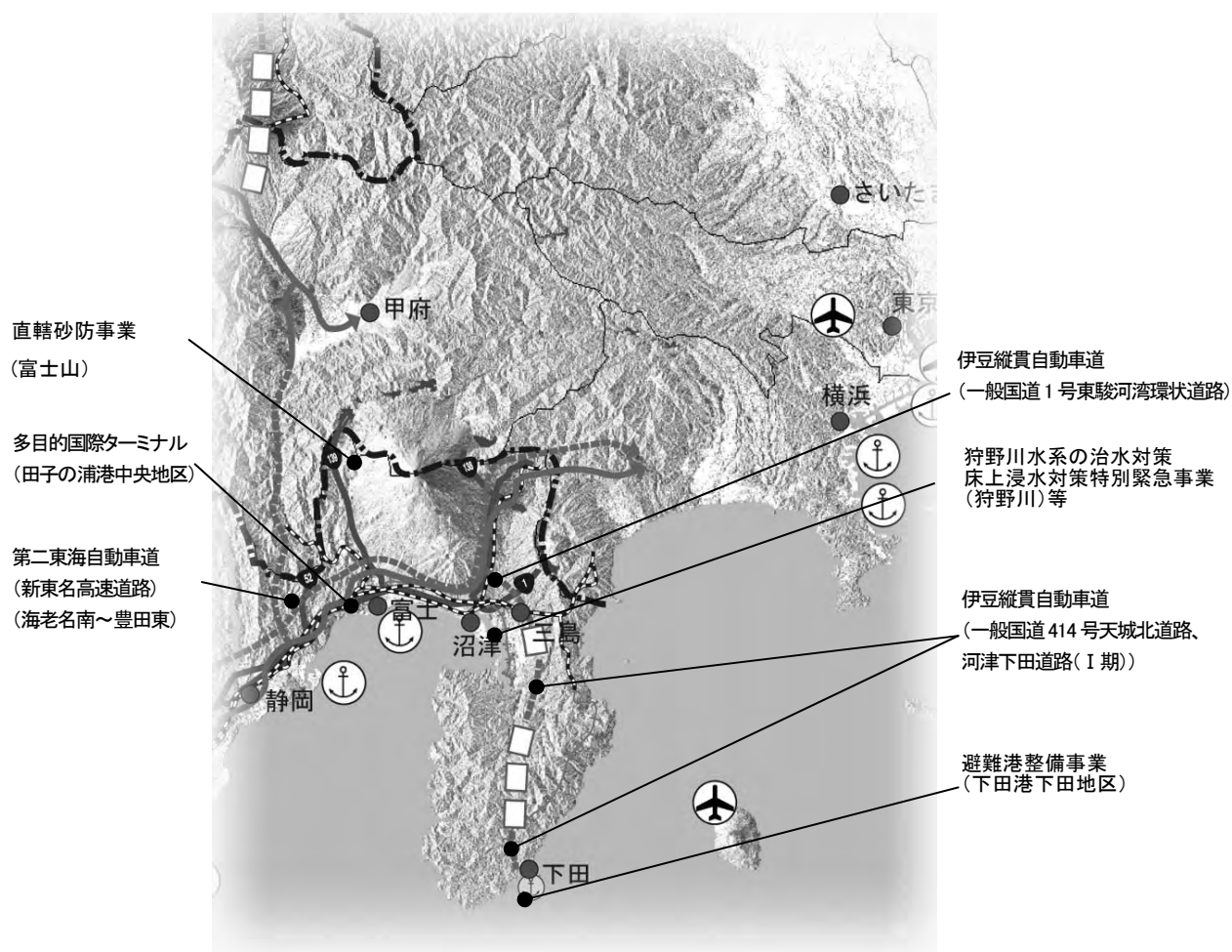
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

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。

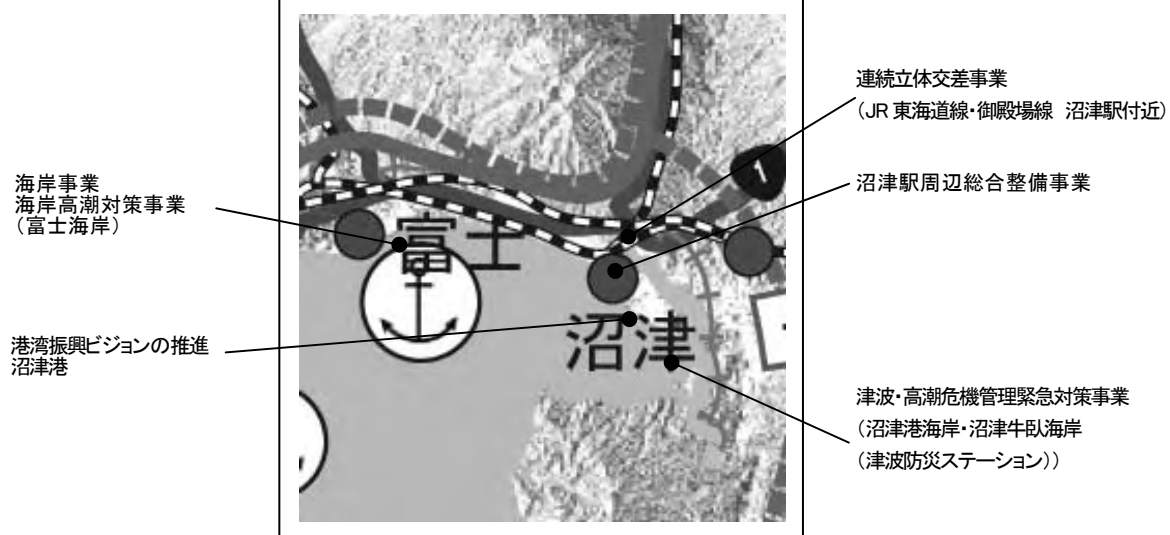
【主なプロジェクト】

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



⑧伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域(仮称)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域の拡大とともに、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となり、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。

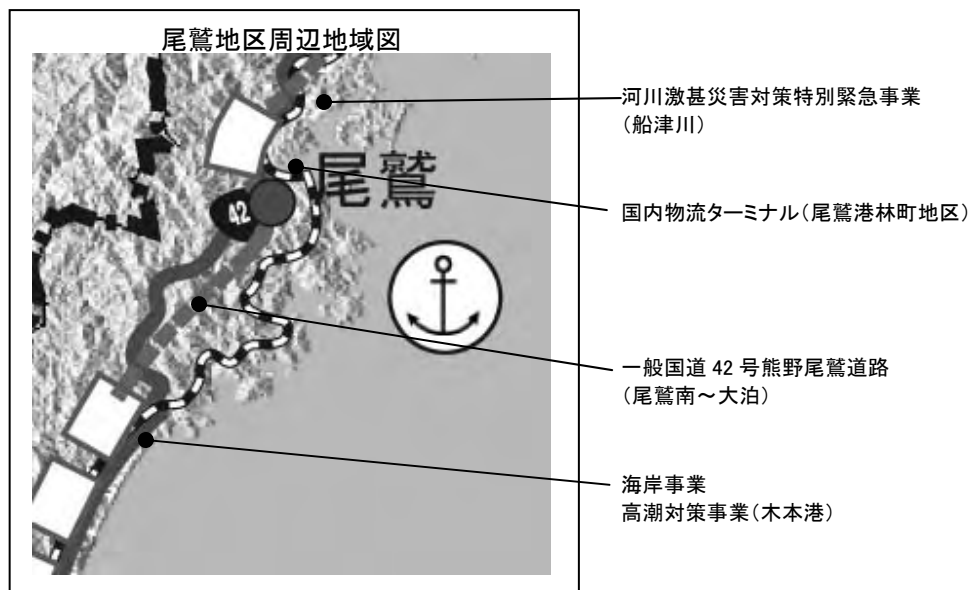
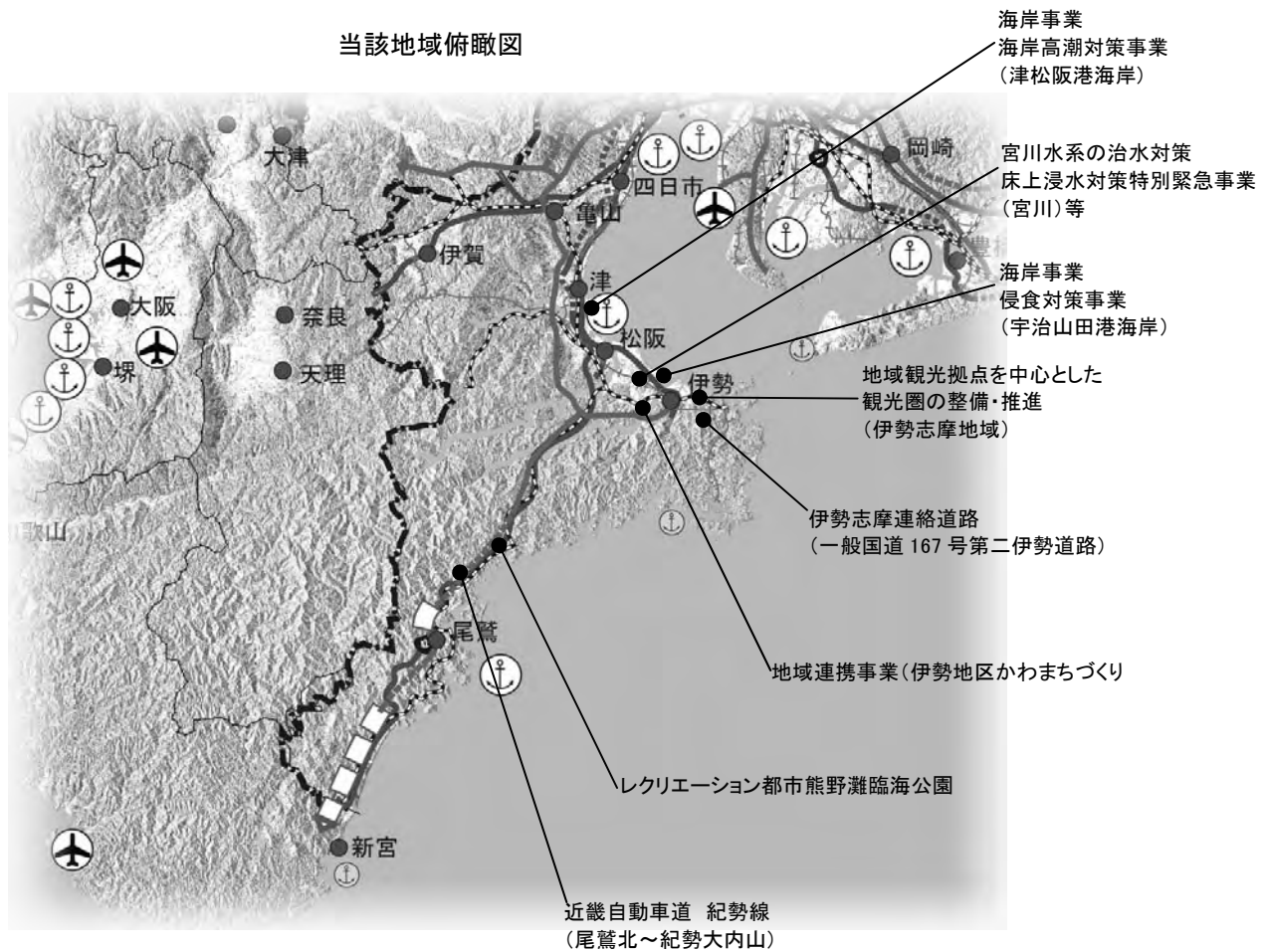
さらに、我が国を縦横断する交流軸が交わるロータリーの一翼を担う地域として、環伊勢湾地域においては、自立性の高い都市圏が重層的に連なるより魅力的な広域交流圏を目指し、多様なネットワークの形成による湾岸地域相互、湾岸地域と周辺地域の交流・連携機能の強化を図ります。

【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



⑨長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域(仮称)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ー強みを活かし、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でもあり、過疎化の進行等による森林の荒廃で中下流域の洪水被害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】

森林の保全や流出土砂の抑制、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。

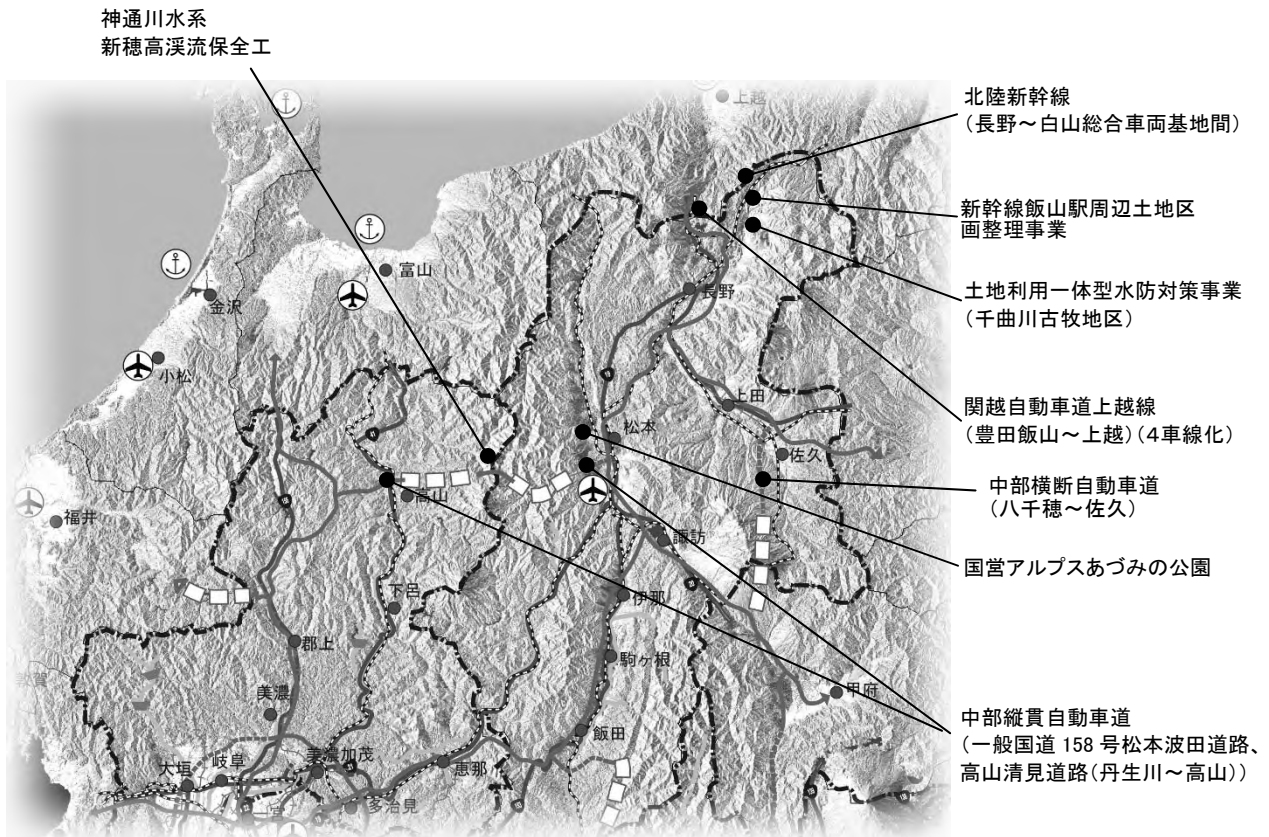
【不断のフォローアップによる将来イメージの達成度評価】

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】

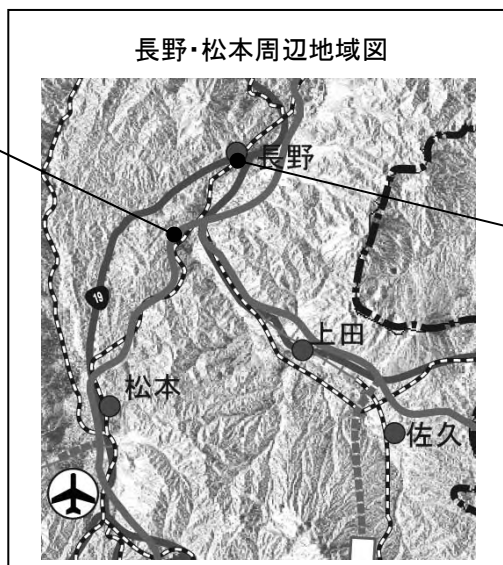
⑨長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域

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)



長野駅周辺第二土地区画整理事業

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。

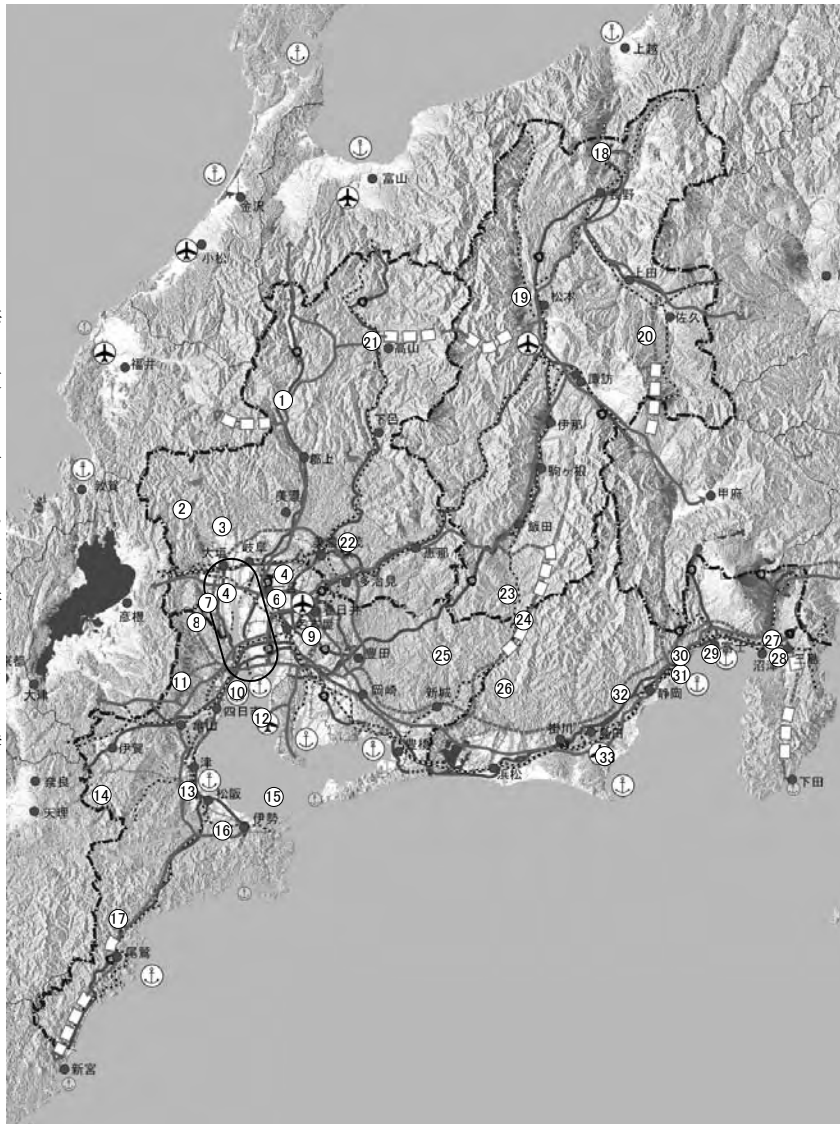
また、全国の広域的な連携を支え、中部圏と首都圏及び近畿圏との更なる連携強化に資する中央新幹線東京・大阪間について調査を進めるほか、他の交通機関に対して一定の競争力を有する超高速度大量輸送システムとして実用化の技術を確認するために、走行試験等の技術開発を一層推進し、科学技術創造立国に相応しい、新時代の革新的高速鉄道システムの早期実現を目指します。

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、白馬～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)
- 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 等

第2章 平成24年度までの重点戦略と目標

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。この間、働き手の減少など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、世界においては、東アジア諸国をはじめとする成長勢力や他の先進国との間にあって、我が国の国際競争環境は激化しつつあることから、持続的発展を遂げていくための諸施策を積極的に講じていく必要があります。しかし、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

中部地方は、その卓越したモノづくり産業の発展により、我が国社会経済の発展を牽引してきました。裾野の広い自動車産業をはじめとして航空宇宙産業などを中心に先端技術集積が進み、国内のみならず国際経済において注目を集める世界企業が数多く立地する地域として発展し、我が国の貿易黒字の枢要なシェアを生み出す輸出型産業の集積地となっています。その結果、「中部が元気」と称されることとなり、名古屋港が港湾貨物取扱量で国内随一を維持していることをはじめ、消費や雇用、財政の良好性などに反映されてきたところです。

しかしながら、2008年秋以降の世界的な金融危機は、世界各国の景気を大きく後退させ、我が国経済にも甚大な打撃を与えることとなりました。2008年第三四半期に発表されたGDP⁵⁴⁾の下げ幅は戦後最大（2008年10-12月期GDP速報 前期比▲3.3%、年率換算▲12.7%）となり、まさに未曾有の景気減退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、及び円高基調に推移したことにより輸出型産業が直撃を受け、中部地方の産業経済も厳しい局面を迎えています。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ました。

こうした状況下における「新まんなかビジョン」は、社会資本の中長期的な発展ビジョンを示すに留まらず、急速に悪化し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示していかなくてはなりません。即ち、緊急措置としての処方箋と、地域経済が活況化した後の中長期的な発展戦略を明示するビジョンとしての役割を担う必要があります。

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、現下の状況を打破していくために重要な役割を担います。このことを十分に踏まえ、即効性のある経済対策として時間軸を重視した施策の展開が肝要となると同時に、中長期的な発展に向けては中部地方の強みを活かし弱みを克服するための重点分野の選択が必要です。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

暗転した地域経済の活況化を迅速に図っていくためには、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。

とりわけ、環境親和対策などは喫緊の課題であるため、こうした事業を可能な限り前倒ししていくことが求められます。

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

社会基盤は、その整備完了に伴い機能を発揮することでストック効果を発現します。このストック効果は、社会基盤が有する寿命期間を通じて発現するものですが、当然にして整備が完了しなければ発現しません。従って、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。この社会基盤整備後に発現する効果が遅滞することは地域経済にとっては機会損失となるため、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」

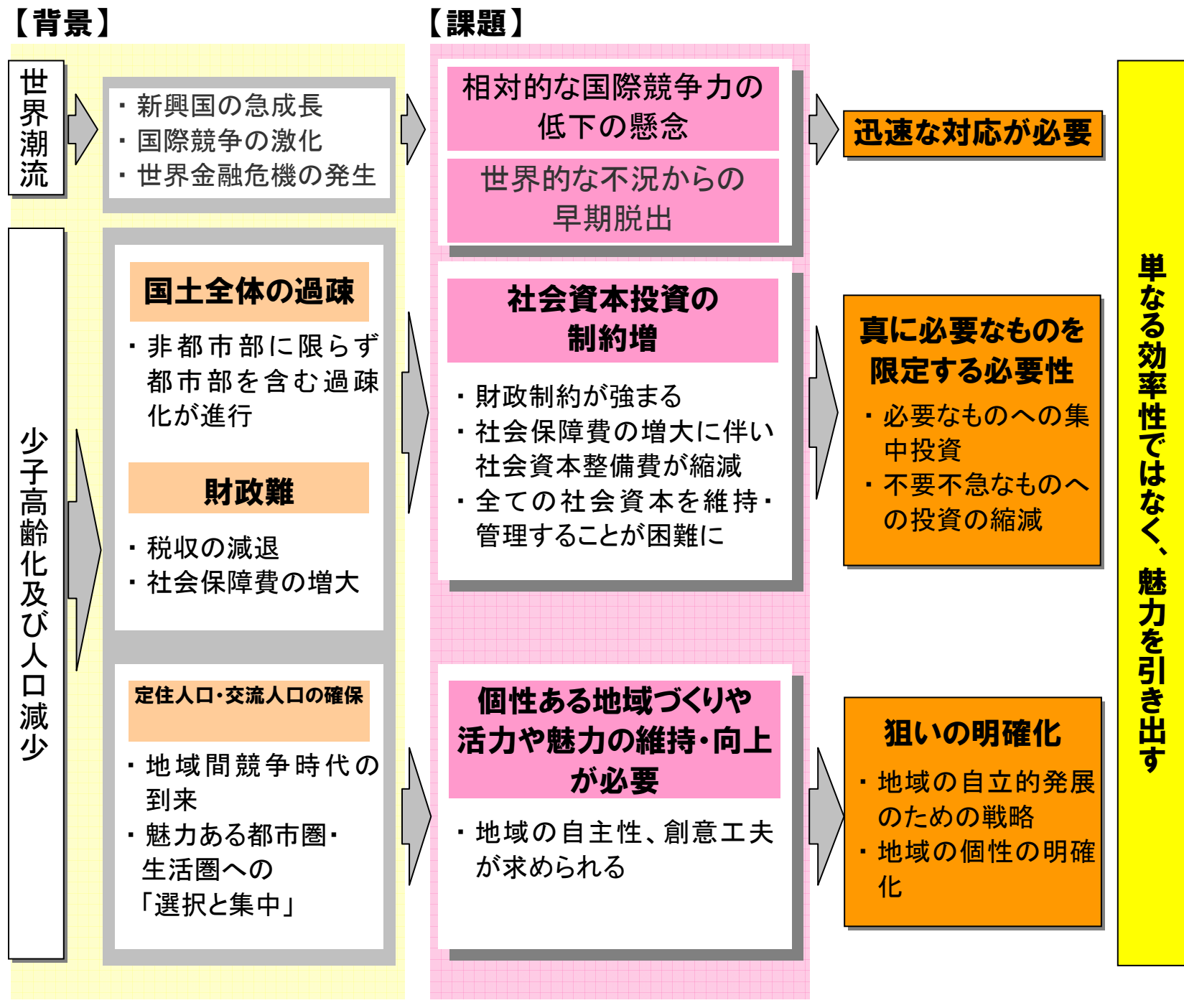
③中部の特性に対応した選択と集中

世界経済が立ち直り、各国の経済が巡航速度に戻って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的発展を遂げることのできる足腰の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し弱みを克服するため分野を選択し注力していかなければなりません。具体的には、国内外の連携軸強化による産業競争力の増進と、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。さらに、技術・知能・人・産業の集積がなされ、「愛・地球博」の理念を継承する環境先進地域の役割を最大限発揮できる地域づくりを展開していく必要です。

④我が国経済の発展に貢献する選択と集中

世界経済が危機を乗り越え、景気後退局面からの打破を図っていく局面においては、我が国も後塵を拝することなく、持続的成長軌道へと移行していく必要があります。中部地方に立地するものづくり産業は輸出依存度が高く世界経済の動向との緊密性が高いことから、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なければなりません。

日本



中部地方の戦略

【わが国の強み】

- ・ 社会の安定性（治安の良さ、教育水準の高さ）
- ・ 技術力の高さ

【わが国の弱み】

- ・ 地震等大規模自然災害の発生率の高さ
- ・ 高コスト構造
- ・ 鉱物・燃料資源に乏しい
- ・ 人口減少・少子高齢化

【中部地方の強み】

- ・ 日本のまんなか
- ・ 卓越した産業
- ・ 分散型の地域構造
- ・ 豊かな自然環境

【中部地方の弱み】

- ・ 自然災害が危惧される地形地質構造
- ・ 国内交通の要衝であり急所ともなり得る

強みを
活かし

弱みを
克服

機動的かつ戦略的な公共投資による地域経済の早期回復

国内外の連携軸強化による、国際的な産業競争力の発揮

災害に強く信頼性の高い安全・安心な圏域の確立

さらなる、技術・知能・人・産業の集積へ

「愛・地球博」の理念を継承する
環境先進地域の役割を最大限発揮へ

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。

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。

1. 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、3PLによる物流効率化やモーダルシフトを促進します。
- ・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。

1-1. 代表的な指標

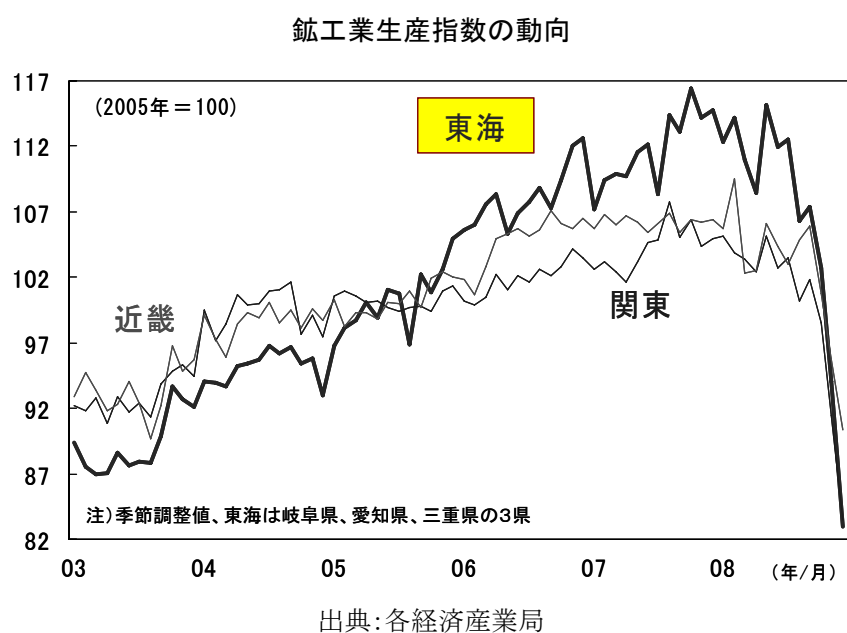
「ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力ある地域づくり」を目指すため、平成 24 年度までの目標指標として、下記の代表的な目標数値を定め、各政策の達成状況を評価します。

さらに、こうした指標のみでなく、地域住民への定期的な満足度調査を実施し、「産業競争力」に対する住民意識も政策評価に加味していきます。

【指標】

- 中部の外貿コンテナ貨物量（TEU⁵⁵⁾）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)】

【参考】平成 20 年秋以降の世界経済の後退



2. 平成 24 年度までの目標に資するプロジェクト群

「活力ある中部（強い産業競争力）」として平成 24 年度までの目標を達成するため、下記 3 つのプロジェクトを遂行します。

プロジェクト 1 【国際ネットワーク機能強化プロジェクト】
① 海と空の高速交通ネットワークの強化 ② 陸路のネットワーク整備（ボトルネック整備）・円滑化 ③ テロ対策 ④ 物流拠点の高度化
プロジェクト 2 【東西・南北、環状連絡機能強化プロジェクト】
① 広域交通を分担する高速交通網の整備・活用 ② 潜在的な力を秘める「環日本海経済圏」と「中部圏」の連携強化 ③ 規格の高い幹線道路の整備 ④ 災害・事故に強い重要交通網の保全と信頼性強化 ⑤ 交通先進モデル都市プロジェクト
プロジェクト 3 【産業創出基盤形成プロジェクト】
① 産業の創出に資するネットワーク形成と、国民生活、産業を支える水の安定確保

1. 国際ネットワーク機能強化プロジェクト

①海と空の高速交通ネットワークの強化として、

- ▽利用者のニーズに応える『伊勢湾スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化』
 - ▽世界のものづくりを支える中部のみなと『清水港、三河港などの整備』
 - ▽中部国際空港の機能拡充と『中部国際空港アクセス』強化
 - ▽国内やアジアの新たなゲートウェイである『富士山静岡空港』の利活用促進
 - ▽中部の玄関である伊勢湾の航行をよりスムーズにする『航路整備』
- 東アジアをはじめ世界との物流ネットワーク強化に取り組みます。

②陸路のネットワーク整備（ボトルネック整備）・円滑化として

- ▽海外との物流拠点を結ぶ道路ネットワーク『空港、港湾とのアクセス強化』
- ▽国際物流基幹ネットワークの構築『国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消』
- ▽高速道路の『ITS 活用』や『料金施策』、『スマート・インターチェンジ』の整備
- ▽慢性的な渋滞への対策として、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等の対策などに取り組みます

③テロ対策として、

- ▽世界のゲートウェイである『国際港湾・空港施設の保安確保』
 - ▽公共交通網や社会資本の保安対策
- などに取り組みます。

④物流拠点の高度化として

- ▽高度なロジスティクス機能を有する物流拠点の機能強化『ロジスティクス・ハブ』『インランドデポ』『小口積替デポ』等
 - ▽道路ネットワークと一体となった『物流機能の集約化』『共同集配拠点』等の整備
 - ▽3PL (third party logistics) による物流効率化
- などに取り組みます。

2. 東西・南北・環状連絡機能強化プロジェクト

①広域交通を分担する高速交通網の整備・活用として、

- ▽高速交通網の整備
 - ▽高速道路の ITS 活用や料金施策やスマートインターチェンジの整備
 - ▽内航フィーダー輸送や鉄道貨物輸送の強化
- などに取り組みます。

②潜在的な力を秘める「環日本海経済圏」と「中部圏」の連携強化として、

- ▽太平洋と日本海を直結する高規格幹線道路の整備など東アジアとの物流ネットワーク強化に資する基幹ネットワーク整備
- に取り組みます。

③規格の高い幹線道路の整備として、

- ▽中部圏の高規格幹線道路をはじめとする基幹ネットワークの整備を推進
 - ▽名古屋圏の環状道路ネットワークを強化する高規格幹線道路、地域高規格幹線道路や都市圏環状道路
- 等の整備に取り組みます。

④災害・事故に強い重要交通網の保全と信頼性強化として、

▽東京～名古屋間の寸断を防ぐ『由比地すべり対策事業』

▽公共交通の安全対策『ヒューマンエラー事故防止研究開発』『運輸安全マネジメント評価』
『運輸事業各社の安全管理体制強化』

▽道路の耐震対策、防災対策などによる災害時の緊急輸送道路の強化や事前通行規制区間の
解除・緩和

などに取り組みます。

⑤交通先進モデル都市プロジェクトとして、

▽最先端のITS技術がいつでもどこでも体験できるまち『交通先進モデル都市構想』
などに取り組みます。

3. 産業創出基盤形成プロジェクト

①産業の創出に資するネットワーク形成と、国民生活、産業を支える水の安定確保として、

▽港湾・空港や様々な産業拠点をネットワークする『高規格幹線道路』『地域高規格幹線道路』
『都市圏環状道路』をはじめとする基幹ネットワークの整備

▽関東の霞ヶ浦、関西の琵琶湖に相当する中部の水瓶『徳山ダム』を活用し、水の広域ネッ
トワークで渇水をなくす『木曽川水系連絡導水路』をはじめとするダム建設事業
に取り組みます。

II. 災害に強い安全で安心な地域づくり

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。

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。

1. 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、雪害などや渇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。
- ・森林の荒廃の抑制や水源地の保全、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。

1-1. 代表的な指標

「災害に強い安全で安心な地域づくり」を目指すため、平成 24 年度までの目標指標として、下記の代表的な目標数値を定め、各政策の達成状況を評価します。

さらに、こうした指標のみでなく、地域住民への定期的な満足度調査を実施し、「安全・安心」

に対する住民意識も政策評価に加味していきます。

【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) 】

2. 平成 24 年度までの目標に資するプロジェクト群

「災害に強い中部」として平成 24 年度までの目標を達成するため、下記 4 つのプロジェクトを遂行します。

プロジェクト 4 【風水害・渇水に強い地域づくりプロジェクト】
① 日本のまんなかを守る風水害対策 ② 国土の異常な浸食、堆砂の抑制 ③ 森林の荒廃抑制、山地崩落の抑制 ④ 渇水に強い地域づくり
プロジェクト 5 【大規模地震に強い地域づくりプロジェクト】
① 東海地震、東南海・南海地震等の耐震強化 ② 津波対策
プロジェクト 6 【防災情報・防災体制強化プロジェクト】
① 災害情報ネットワークの整備と適切な災害情報提供 ② 被災時の生活と産業活動を支える基盤づくり ③ 被災時の体制強化 ④ 土地利用の適正化や住まい方の工夫による被害軽減
プロジェクト 7 【社会資本の健全性持続プロジェクト】
① 高規格幹線道路等の代替補完機能の確保 ② 災害・事故に強い重要交通網の保全と信頼性強化 ③ テロ対策 ④ 既存ストックの有効活用と施設の計画的かつ効率的更新

4. 風水害・渇水に強い地域づくりプロジェクト

①日本のまんなかを守る風水害対策として、

- ▽日本一のゼロメートル地帯を高潮・洪水から守る『東海ネーデルランド高潮・洪水対策』
- ▽台風や異常気象による高潮や波浪等の海水による災害から国土を守る『高潮対策事業』
- ▽近年発生した災害に対する再度災害防止対策により浸水被害を軽減する『床上浸水対策特別緊急事業』『河川激甚災害対策特別緊急事業』
- ▽治水ボトルネックの解消に向けた『鉄道橋・道路橋緊急対策』
- ▽上流域からの洪水流出を低減するダムや遊水地の建設、流域の保水・遊水機能を保全する貯留、浸透対策
- ▽大規模な土砂災害から地域を守る『砂防事業』
- ▽都市型水害からまちを守る『河川整備』『河川堤防の強化』『下水道総合浸水対策緊急事業』
- ▽『火山防災対策』
- ▽積雪寒冷地の交通障害を防ぐ『雪寒対策』や、生活幹線道路の防災・防雪対策などに取り組みます。

②国土の異常な侵食、堆砂の抑制として、

- ▽重荒廃地からの流出土砂抑制のための砂防事業
- ▽海岸線の再生と砂浜の養浜による『海岸侵食対策』などに取り組みます。

③森林の荒廃抑制、山地崩落の抑制として、

- ▽山地の荒廃を防ぎ地域を守る『砂防事業』
- ▽ダム湖畔の荒廃を防ぎ湖を守る『樹林帯の整備』
- ▽救急活動や緊急物資輸送の途絶を防ぐ『道路法面等の防災対策』などに取り組みます。

④渇水に強い地域づくりとして、

- ▽平成6年のような異常渇水時の河川環境の改善とともに中部の水瓶『徳山ダム』を活用し、水の広域ネットワークで渇水被害を緩和する『木曽川水系連絡導水路』をはじめとするダム建設事業に取り組みます。

5. 大規模地震に強い地域づくりプロジェクト

①東海地震、東南海・南海地震等の耐震強化として、

- ▽救急活動や緊急物資輸送の途絶を防ぐ『橋梁の耐震対策』
- ▽どんなときも中部の暮らしと産業を支えるために『海上輸送拠点の耐震強化』と空港施設の耐震化
- ▽人口・資産集積域の災害対策『河川改修事業』
- ▽河川・海岸堤防の被災による二次災害を防止するため河川管理施設、海岸保全施設の耐震対策
- ▽下水道の耐震対策 などに取り組みます。

②津波対策として、

- ▽地震・津波から国土を守る『高潮対策事業』と『津波高潮危機管理対策緊急事業』及び『地震・高潮等対策河川事業』
- ▽津波・高潮による二次災害の防止『放置艇対策』などに取り組みます。

6. 防災情報・防災体制強化プロジェクト

①災害情報ネットワークの整備と適切な災害情報提供として、

- ▽防災ネットワークを広げる『光ケーブルネットワーク整備』
- ▽地上デジタル時代の新たな防災情報『地上デジタル放送向け情報提供システムの整備』(河川・道路) などにより災害情報ネットワーク基盤を整備し、
- ▽高潮災害に備えた防災情報の発信『高潮予測システムの構築』
- ▽気候変動による集中豪雨をとらえる『レーダ雨量計の更新』
- ▽広域的な波浪観測態勢の確保する『GPS 波浪計を活用した沖合波浪観測網の構築』
- ▽どこの港に救援物資等を運べばよいかわかる『港湾施設の被災情報発信』による適切な災害情報及び事前情報提供に取り組む。

などに取り組みます。

②被災時の生活と産業活動を支える基盤づくりとして、

- ▽中部の暮らしと産業を支える『臨海部防災拠点機能の強化対策』
- ▽防災・災害復旧の拠点となる『河川防災ステーション整備』、『津波・高潮防災ステーション整備』
- ▽災害時に備えた『産業基盤河川の整備』、『都市圏内水路網の整備』、『防災公園の整備』
- ▽避難路の確保と、災害に強いライフライン確保等に資する『共同溝、電線共同溝の整備』
- ▽地域防災拠点等の整備・機能確保と、身近な防災拠点となる『道の駅』、『みなとオアシス』
- ▽基幹的広域防災拠点の整備

などに取り組みます。

③被災時の体制強化として、

- ▽迅速な応急復旧体制の構築と避難誘導體制の強化等を図る『危機管理行動計画』『業務継続計画』の策定・支援
- ▽災害情報がだれでも的確に判断できる『わかりやすい防災用語』への改善
- ▽複合型災害に対する体制の強化
- ▽名古屋圏の環状道路ネットワークを構築する高規格道路

などに取り組みます。

④土地利用の適正化や住まい方の工夫による被害軽減として、

- ▽洪水・内水・津波・高潮・火山・土砂災害に関する『ハザードマップ』の整備・普及啓発
 - ▽防災上危険な密集市街地の整備
 - ▽土地の利用規制の導入、土砂災害警戒区域等の指定
- などに取り組みます。

7. 社会資本の健全性持続プロジェクト

①高規格幹線道路等の代替補完機能の確保として、

- ▽災害時の迂回路として機能する高速道路ネットワーク『第二東名・名神高速道路、都市圏環状道路等』の整備

に取り組みます。

②災害・事故に強い重要交通網の保全と信頼性強化として、

- ▽東京～名古屋間の寸断を防ぐ『由比地すべり対策事業』

▽公共交通の安全対策『ヒューマンエラー事故防止研究開発』『運輸安全マネジメント評価』
『運輸事業各社の安全管理体制強化』

▽道路橋の耐震補強、防災対策などによる緊急輸送道路の強化や事前雨量規制区間の解除・緩和

などに取り組みます。

③テロ対策として、

▽世界のゲートウェイである 『国際港湾・空港施設の保安確保』

▽公共交通網や社会資本の保安対策

などに取り組みます。

④既存ストックの有効活用と施設の計画的かつ効率的更新として、

▽木曾川の水瓶をパワーアップする『新丸山ダム』

▽土砂環境の復元へ向けた取り組みと大量流下土砂から施設をの延命する（天竜川）『天竜川ダム再編事業』『小渋ダム堰堤改良事業』

▽社会資本の長寿命化を図るため、計画的に補修及び修繕を行うための計画「道路橋の長寿命化修繕計画」の策定、『道路構造物のアセットマネジメント』

▽下水道のリニューアル&パワーアップ『下水道の耐震化・高度化』

▽みなとの機能をいつも新鮮にし、バージョンアップ する『港湾施設の維持・管理と計画的更新・改良』

▽リフレッシュで内水被害ゼロを目指して『排水機場更新』

などに取り組みます。

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

文化・歴史資源を活かすとともに、
自然と共生する環境先進地としての中部を形成します。

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。

1. 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。
- ・森林・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、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。

1-1. 代表的な指標

「自然と共生する中部」を目指すため、平成24年度までの目標指標として、下記の代表的な目標数値を定め、各政策の達成状況を評価します。

さらに、こうした指標のみでなく、地域住民への定期的な満足度調査を実施し、「環境・景観」に対する住民意識も政策評価に加味していきます。

【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 | 【32.9% (H19) →44% (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)】 |

2. 平成 24 年度までの目標に資するプロジェクト群

「自然と共生する中部」として平成 24 年度までの目標を達成するため、下記 4 つのプロジェクトを遂行します。

プロジェクト 8 【山・川・海の連続性再生プロジェクト】
① 森林から沿岸地域までの水・物質循環機能を再生構築及び 森林の荒廃抑制、山地崩落の抑制 ② 多様な生態系の回復と水環境の改善 ③ 国土の異常な侵食、堆砂の抑制 ④ 流域圏のネットワーク強化
プロジェクト 9 【人と地球にやさしい地域づくりプロジェクト】
① 環状道路整備等による交通渋滞解消 ② 環境負荷の小さい交通・新物流システムの構築支援 ③ 交通先進モデル都市プロジェクト ④ 沿道の環境改善や都市環境問題への対応 ⑤ 日本古来の自然環境を再生
プロジェクト 10 【循環型社会実践プロジェクト】
① 循環型社会の構築と自然エネルギー等の有効活用
プロジェクト 11 【美しい中部づくりプロジェクト】
① 景観形成への取り組み ② 生活空間における憩い・安らぎ空間の拡充

8. 山・川・海の連続性再生プロジェクト

①森林の荒廃を抑制し、森林から沿岸地域までの水・物質循環機能を再生構築として、

- ▽上流から下流まで流域圏一体的な取り組み『水と緑のネットワーク形成』『土岐川流域グリーンベルト整備』『堀川の浄化』
- ▽ダム湖畔の荒廃を防ぎ湖を守る『ダム湖畔林の整備』
- ▽山地の荒廃を防ぎ地域を守る『砂防事業』
- ▽アドプト・プログラム等を活用した官民協働による『流域及び水源地域の管理保全』
- ▽市民との協働による『森林の間伐支援』『川と海のクリーン大作戦』や『流域圏一斉モニタリング』などに取り組みます。

②多様な生態系の回復と水環境の改善として、

- ▽水瓶をさらにきれいにする『ダム湖分画フェンスによる水質の保全』
- ▽きれいな水を川・海に帰し、持続可能な水環境へ改善する『下水道整備』
- ▽多様な生き物がいきづく海づくり『シーブルー事業』『大規模海洋汚染対策』
- ▽きれいな伊勢湾を取り戻す『伊勢湾再生』
- ▽河川環境の保全、再自然化を行う『自然再生事業』や、河川の流況改善のための『発電減水区間の解消』等
- ▽安心に憩えるみなと『ダイオキシン類を含む底質の浚渫・無害化』などに取り組みます。

③国土の異常な侵食、堆砂の抑制として、

- ▽下流へ土砂供給をスムーズにする『透過型砂防堰堤の整備』などの砂防事業
- ▽既存ストックを活用した土砂環境の復元へ向けた取り組み『天竜川ダム再編事業』『小渋ダム堰堤改良事業』
- ▽海岸線の再生と砂浜の養浜による『海岸侵食対策』などに取り組みます。

④流域圏のネットワーク強化として、

- ▽流域圏内外の広域な連携を可能とする『高規格幹線道路』『地域高規格幹線道路』などの幹線道路ネットワーク等
- ▽中山間地域の交通ネットワーク『現道拡幅・バイパス等の道路整備』『公共交通確保』などに取り組みます。

9. 人と地球にやさしい地域づくりプロジェクト

①環状道路整備等による交通渋滞解消として、

- ▽都市圏の交通をスムーズにする『都市圏の環状道路整備、交差点改良』
- ▽ボトルネック踏切等の抜本対策『連続立体交差事業』等
- ▽公共交通や自転車の利用を促進する『TDM・モビリティマネジメントの導入』『自転車利用環境整備』
- ▽『高速道路のITS活用や料金施策』などに取り組みます。

②環境負荷の小さい交通・新物流システムの構築・支援として、

- ▽海上輸送で地球に優しく『国内海上輸送網の強化・モーダルシフトの推進』

▽低公害車（低燃費車）の普及促進とエコドライブの促進
▽公共交通手段の環境負荷軽減
▽地球温暖化への対応として『自転車利用環境の整備』を推進
などに取り組みます。

③交通先進モデル都市プロジェクトとして、

▽最先端のITS技術がいつでもどこでも体験できるまち『交通先進モデル都市構想』
などに取り組みます。

④沿道の環境改善や都市環境問題への対応として、

▽人と車が共存する社会を目指す『沿道環境対策事業』
▽ヒートアイランド対策として、まちを冷やして快適にする『緑地の保全と緑化の推進』
▽『省エネルギー型建築物の普及促進』や『雨水浸透等の地下水かん養』
などに取り組みます。

⑤日本原風景や高度成長期以前にあった自然環境を再生として、

▽川本来の姿を甦らせる『自然再生事業』『多自然川づくり』
▽山から河・海へ 国土をつくる土砂を送り土砂環境の復元へ向けた取り組み『砂防堰堤スリット化』『天竜川ダム再編事業』『小渋ダム堰堤改良事業』
▽海岸線の再生に向け、有脚式離岸堤、人工リーフの整備や養浜による『海岸侵食対策』
▽地域の魅力と生活を守るふるさと海岸の整備『ふるさと海岸整備事業』
などに取り組みます。

10. 循環型社会実践プロジェクト

①循環型社会の構築と自然エネルギー等の有効活用として、

▽『静脈物流ネットワークの形成』、『三河港リサイクルポートプロジェクトの推進』
▽安心に憩えるみなとへ『ダイオキシン類等を含む底質の浚渫・無害化』
▽浮遊・漂着ゴミ対策、廃棄物海面処分場の整備
▽建設リサイクルの推進
▽廃棄物の排出抑制・再利用・再資源化（3R）
▽風力や水力等自然エネルギーの活用
▽都市廃熱処理や、下水処理等によるバイオマスガス等の発生エネルギーの有効活用
などに取り組みます。

11. 美しい中部づくり

①景観形成への取り組みとして、

▽『歴史的建築物・近代的土木遺産や伝統的街並み保存・再生』
▽『景観形成区域の街並み保全』、『屋外広告物等の適正化』
▽景観に配慮した電柱・電線のない歩行空間の創出『電線共同溝整備事業』
▽『日本風景街道』
▽地域の魅力と生活を守るふるさと海岸の整備『ふるさと海岸整備事業』
▽世界に誇りうる美しいみなとまちづくり『清水港・みなと色彩計画』
▽美しく風格のある海辺環境の創出『港湾緑地の整備』『海岸環境整備事業』

▽良好な港湾景観の形成 『放置艇対策』

▽ボランティアサポート（アダプトロード等）による道路景観等の保全
などに取り組む。

②生活空間における憩い・安らぎ空間の拡充として、

▽都市の水辺空間を活かす『運河の魅力再発見プロジェクト』

▽美しく風格のある海辺環境の創出『港湾緑地の整備』

▽下水処理場の処理水を活用した水辺環境の創出「新世代下水道支援事業」
などに取り組めます。

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、魅力が溢れ、
賑わいと活気ある中部を形成します。

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。

1. 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。
- ・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(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。

1-1. 代表的な指標

「魅力あふれ賑わいと活気ある地域づくり」を目指すため、平成24年度までの目標指標として、下記の代表的な目標数値を定め、各政策の達成状況を評価します。

さらに、こうした指標のみでなく、地域住民への定期的な満足度調査を実施し、「交流・連携」に対する住民意識も政策評価に加味していきます。

【指標】

- 規格の高い道路を使う割合 【17.7%→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→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 【87.4%→100%】
- 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)】

2. 平成24年度までの目標に資するプロジェクト群

「交流が活発な中部」として平成24年度までの目標を達成するため、下記3つのプロジェクトを遂行します。

プロジェクト12 【活力・魅力あるまちづくりプロジェクト】
① 都市機能の強化による、まちの賑わい創出 ② 広域交通を分担する高速交通網の整備・活用 ③ 潜在的な力を秘める「環日本海経済圏」と「中部圏」の連携強化 ④ 規格の高い幹線道路の整備 ⑤ 空港機能の充実
プロジェクト13 【農産漁村と中山間地応援プロジェクト】
① 他地域との交流を活性化し、産業の創出に資する基盤整備 ② 安心して暮らせるための交通確保
プロジェクト14 【世界に誇る観光プロジェクト】
① 観光立国の推進 ② 自然・歴史・文化を生かした中部の観光交流の拡大（産業観光など） ③ 人々が交流することのできる交流拠点を形成や、憩い、安らぎ空間の創出 ④ 市町村・住民と一体となった交流活動の拡大と、魅力の発信強化

12. 活力・魅力あるまちづくりプロジェクト

①都市機能の強化による、まちの賑わい創出として、

- ▽「まちの顔」中心市街地にカンフル剤！特色を生かした活気のあるまちへ『中心市街地における都市機能の増進』『市街地再開発事業』『土地区画整備事業』
- ▽名古屋をはじめとした『国際的都市機能の向上』
- ▽創意工夫を活かしたオーダーメイドのまちづくり 『都市再生・地域再生支援』
- ▽新都市拠点整備や集約型都市拠点の形成、まちなか（都心）居住の促進などに取り組みます。

②広域交通を分担する高速交通網の整備・活用プロジェクトとして、

- ▽北陸圏とを結ぶ北陸新幹線や中部圏の鉄道輸送サービス向上
- ▽高速道路交通網の整備
- ▽内航フィーダー輸送や鉄道貨物輸送の強化
- ▽高速道路の ITS 活用や料金施策やスマート・インターチェンジの整備などに取り組みます。

③潜在的な力を秘める「環日本海経済圏」と「中部圏」の連携強化プロジェクトとして、

- ▽太平洋と日本海を直結 する高規格幹線道路の整備など東アジアとの物流ネットワーク強化に資する道路ネットワーク整備
- に取り組みます。

④規格の高い幹線道路の整備プロジェクトとして、

- ▽中部圏の高速道路ネットワーク充実する高規格幹線道路・地域高規格幹線道路の整備
- ▽名古屋圏の環状ネットワークを構築する高規格幹線道路、地域高規格幹線道路や都市圏環状道路等の整備
- に取り組みます。

⑤空港機能の充実として、

- ▽中部国際空港の完全 24 時間化に向けた機能拡充と、『中部国際空港アクセス』強化
- ▽国内やアジアの新たなゲートウェイである『富士山静岡空港』の利活用促進
- などに取り組みます。

13. 農山漁村と中山間地応援プロジェクト

①他地域との交流を活性化し、産業の創出に資する基盤整備プロジェクトとして、

- ▽「命の道」となり、様々な地域とネットワークする『幹線道路ネットワークの整備』
- ▽海の古道を蘇らせ東紀州の交流活性化を図る 『東紀州拠点港の整備』
- ▽U J I ターンや地域居住の促進
- などにより、農林水産業や製造業、観光、サービス業などの活性化に取り組みます。

②安心して暮らせるための地域内の交通確保として、

- ▽鉄道とバスの乗り継ぎ負担の解消『DMV（ディアル・モード・ビークル）の導入』等
- ▽医療施設等の暮らしに必要な拠点への『道路・鉄道によるアクセス』強化
- ▽『LRT やコミュニティバス』、『乗合タクシー』等の導入・普及支援
- などに取り組みます。

14. 世界に誇る観光プロジェクト

①観光立国の推進として、

▽東アジアが注目する産業観光、温泉等の資源をPRし中部への来訪促進『ビジット・ジャパン・キャンペーン』

▽訪日外国人が観光旅行しやすい環境を整える『外国人にわかりやすい案内標識整備』など

▽国際的なイベント誘致や開催等への支援

などに取り組みます。

②自然・歴史・文化・産業を生かした中部の観光交流の拡大として、

▽中部独特の観光資源『産業観光』など様々な観光・交流資源の発掘・活用

▽豊富な自然環境や田園空間、農林水産業を活かした『自然体験プログラム等ツーリズム』『滞在型グリーンツーリズム』の拡大・活性化

などに取り組みます。

③人々が交流することのできる交流拠点を形成や、憩い、安らぎ空間の創出として、

▽街づくりと一体となった『マイタウン・マイリバー事業』による川づくり（堀川等）

▽地域が主役の水辺拠点『水辺プラザ』『座光寺・万年橋利用推進事業』『狩野川コリドー事業』

▽人々の笑顔と文化が集う「みなと」を目指して『みなと観光交流拠点の形成』

▽湖水に親しむ『ダム湖活用環境整備』

▽道の駅の整備・活用

などに取り組みます。

④市町村・住民と一体となった交流活動の拡大と、魅力の発信強化として、

▽美しい水辺を取り戻す活動『川と海のクリーン大作戦』

▽観光ボランティアガイド等の人材育成

▽地域コミュニティの醸成・活性化

▽地域資源の国内外の情報発信及び充実

▽生活・就業のマッチングを支援する『情報プラットフォーム』

▽「日本風景街道」の取り組みによる地域主体の地域づくりの推進

などに取り組みます。

V. 誰もが活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。

誰もがどこでも活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。

1. 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。

1-1. 代表的な指標

「誰もが活き活きと快適に暮らせ愛着がもてる地域づくり」を目指すため、平成 24 年度までの目標指標として、下記の代表的な目標数値を定め、各政策の達成状況を評価します。

さらに、こうした指標のみでなく、地域住民への定期的な満足度調査を実施し、「暮らし」に対する住民意識も政策評価に加味していきます。

【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→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→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）】

2. 平成 24 年度までの目標に資するプロジェクト群

「愛着の持てる中部」として平成 24 年度までの目標を達成するため、下記 2 つのプロジェクトを遂行します。

プロジェクト 15 【住み続けたくなる地域創造プロジェクト】
① 公共空間のユニバーサルデザイン ② 暮らしに身近な問題解決への取り組み ③ 交通安全対策 ④ ユビキタスネットワークの構築 ⑤ 住宅・住環境の質的向上 ⑥ 人々が交流することのできる交流拠点を形成
プロジェクト 16 【国土マインドの醸成プロジェクト】
① 国土マインドの醸成 森林から沿岸地域までの水・物質循環機能を再生構築 市町村・住民と一体となった交流活動の拡大

15. 住み続けたくなる地域創造プロジェクト

①公共空間のユニバーサルデザインとして、

- ▽交通結節点のユニバーサルデザイン化 『交通結節点の整備』
 - ▽手すり付き緩傾斜坂路の設置 『福祉の川づくり事業』
 - ▽ストレスフリーなみなとの実現 『港湾におけるユニバーサルデザイン化の推進』
 - ▽駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する特定道路等の『バリアフリー化の推進』
- などに取り組む。

②暮らしに身近な問題解決への取り組みとして、

- ▽自動車が使えなくても暮らしやすい、便利なまちへ『公共交通の活性化・再生支援』
- ▽高齢者が気楽に利用できる新たな輸送サービス『福祉タクシーの導入促進』など
- ▽バス交通への ITS の導入や、『オムニバスタウンの推進』
- ▽安心して歩け、公園や医療施設への便利な『子育てしやすい住環境・地域づくり』
- ▽スムーズな走行やすれ違い困難箇所等の現道拡幅やバイパス等『生活幹線道路ネットワークの形成』
- ▽良好な生活環境形成のための『無電柱化』
- ▽路上工事の縮減

などに取り組みます。

③交通安全対策として、

▽歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するあんしん歩行エリアの形成や通学路等や歩行者・自転車道の整備など歩行空間ネットワーク等の確保、歩道等の安全対策

▽事故危険箇所対策、交通安全施設等整備事業や、踏切対策や路上駐車対策の推進などに取り組みます。

④ユビキタスネットワークの構築として、

▽道路・河川・港湾等の情報提供システム、公共交通情報提供の高度化

▽ITS を活用した道路情報等の提供、『自律移動支援プロジェクト』『交通先進モデル都市構想』の推進

などに取り組みます。

⑤住宅・住環境の質的向上として、

▽選択肢が多様で安心な『住宅取得環境の整備』や、『住宅リフォーム市場の環境整備』

▽『住宅性能表示制度の普及促進』

▽健康で快適に暮らせる住宅の普及促進『住宅のバリアフリー化』『シックハウス対策の推進』

▽『重層的な住宅セーフティネットの構築』

▽医療、公園などが連携した誰もが安心して快適に暮らせる土地利用の推進

などに取り組みます。

⑥人々が交流することのできる交流拠点を形成や、憩い、安らぎ空間の創出として、

▽街づくりと一体となった『マイタウン・マイリバー事業』による川づくり（堀川等）

▽地域が主役の水辺拠点『水辺プラザ』『水辺の楽校』『河川公園の整備』『沿川の水と緑の回廊』

▽『都市公園』『散策路』『港湾緑地』『海岸環境』の整備

などに取り組みます。

16. 住み続けたい地域創造プロジェクト

①国土マインドの醸成として、

▽アドプト・プログラム等を活用した官民協働による『流域及び水源地域の管理保全』『道路管理』

▽市民との協働による『森林の間伐支援』『川と海のクリーン大作戦』

▽川から学ぶ『水辺の楽校』

▽海で遊び学び育てる『海辺の達人養成講座・海辺の自然学校』

▽体験しながら学ぶ『国営木曽三川公園の環境教育』『自然体験プログラム等ツーリズム』『滞在型グリーンツーリズム』

▽観光ボランティアガイド等の人材育成

▽地域コミュニティの醸成・活性化

▽『日本風景街道』の取り組みによる地域主体の地域づくりの推進

▽高齢者・障害者等の擬似・介助体験等を通じ、バリアフリーについて理解を深め、「心のバリアフリー」を推進

などに取り組みます。

VI. 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、中部地方全域で前述した 16 の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～

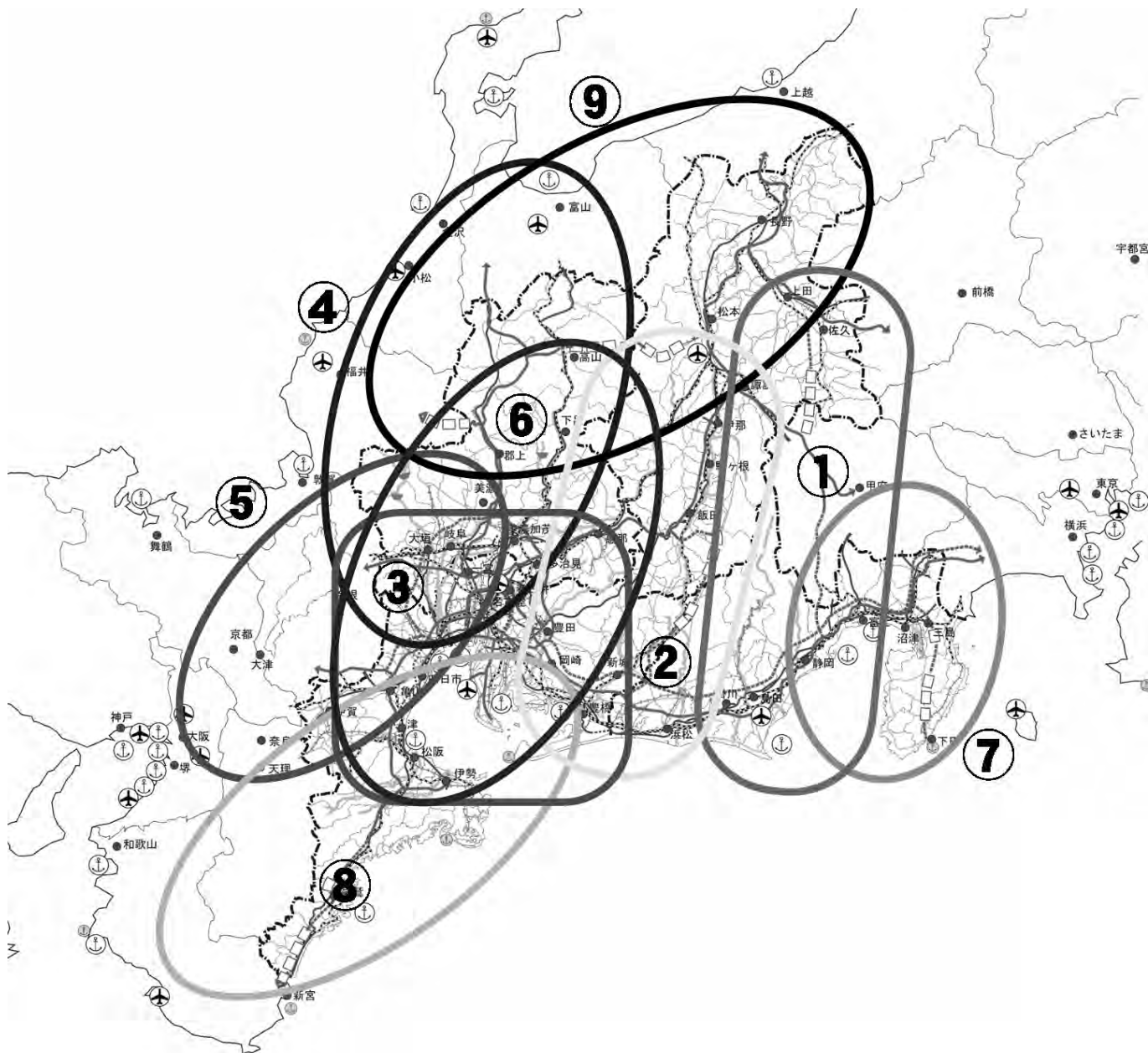
- ・沿道環境対策による大気・騒音等の環境改善
- ・共同溝の推進による交通の円滑化
- ・無電柱化対策（電線共同溝）
- ・水質浄化（流域下水道整備等）
- ・透過型砂防堰堤の整備
- ・水辺の楽校、水辺プラザなどの憩いの空間の創出
- ・川と海のクリーン大作戦

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 ～誰もが活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

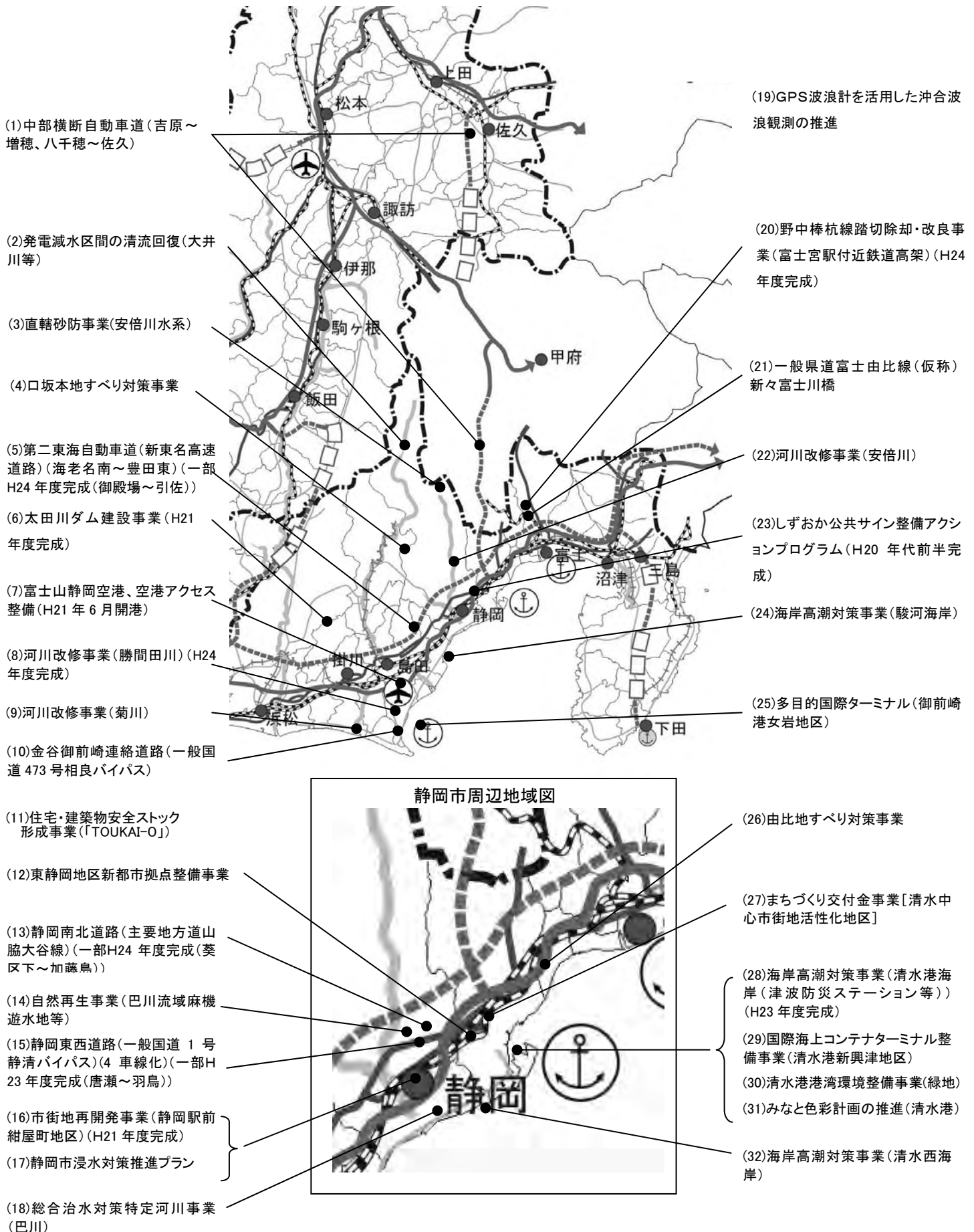


中部地方の各地域（案）

※各地域名は仮称

- 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



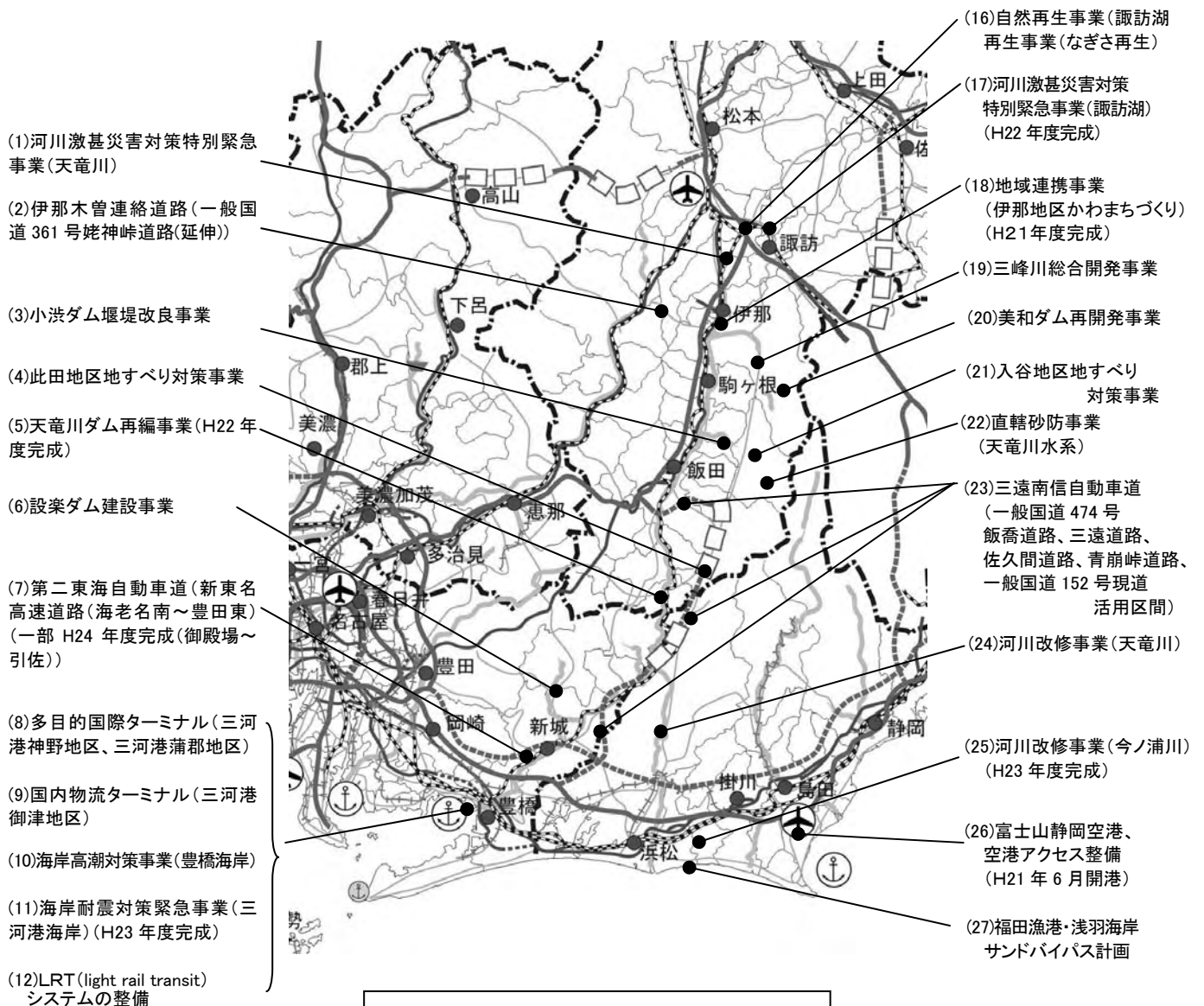
【プロジェクト紹介】

(1)	中部横断自動車道(吉原～増穂、八千穂～佐久) 太平洋と日本海を結ぶ「高規格幹線道路ネットワーク」の整備により東アジアとの物流ネットワーク強化に資する道路ネットワーク整備を推進する。	産・安・環・交・暮
(2)	発電減水区間の清流回復(大井川等) 水力発電所の取水ダム下流における減水区間での流況改善に取り組む。	産・安・環・交・暮
(3)	直轄砂防事業(安倍川水系) 日本三大崩れのひとつ「大谷(おおや)崩れ」からの激しい土砂流出を抑制して下流の土砂災害を防止するとともに、長期的な下流への土砂供給など総合的な土砂管理を踏まえた砂防設備の整備を行う。	産・安・環・交・暮
(4)	口坂本地すべり対策事業 地すべり活動による土砂災害から県道(緊急輸送路)等の公共施設を保全するため、集水井や集水ボーリングの地すべり防止工事を推進する。	産・安・環・交・暮
(5)	第二東海自動車道(新東名高速道路)(海老名南～豊田東) (一部 H24 年度完成(御殿場～引佐)) 中部地方と首都圏を結ぶ我が国の東西大動脈の災害に対する信頼性・確実性を確保するため、東名高速道路と機能を分担・相互補完する新東名高速道路の整備を推進する。	産・安・環・交・暮
(6)	太田川ダム建設事業(H21 年度完成) 遠州地域における水の安定供給を図るため、新たに太田川から取水できるよう太田川ダムの建設により河川流量の安定化を図る。	産・安・環・交・暮
(7)	富士山静岡空港、空港アクセス整備(H21 年 6 月開港) 東名高速道路や東海道新幹線など東西交通の要衝である静岡県において、国内外との直接交流の拠点となり、県内産業のさらなる活性化に向け整備を推進する。	産・安・環・交・暮
(8)	河川改修事業(勝間田川)(H24 年度完成) 想定される東海地震に伴う津波被害を防止するため、勝間田川河口に津波の遡上を防止する津波対策水門を建設する。	産・安・環・交・暮
(9)	河川改修事業(菊川) 流下能力の低い下流部から抜本的な河川改修を行い、本川の水位低下を図り、内水被害を軽減する。	産・安・環・交・暮
(10)	金谷御前崎連絡道路(一般国道 473 号相良バイパス) 効率的な物流ネットワークを構築するため、空港・港湾等の拠点とのアクセス道路の整備及び国際標準コンテナ車が通行可能な幹線道路の整備を図る。	産・安・環・交・暮
(11)	住宅・建築物安全ストック形成事業(「TOUKAI-O」) 地震の際の住宅・建築物の倒壊等による被害の軽減又はがけ地の崩落等による住民の安全性の確保を図るため、耐震診断・耐震改修対策を進める。	産・安・環・交・暮
(12)	東静岡地区新都市拠点整備事業 静岡都心と清水都心の中間に位置し、世界に向けた情報文化、芸術拠点としての機能集積を図り、静岡市の新たな都市拠点としてのまちづくりを推進する。	産・安・環・交・暮
(13)	静岡南北道路(主要地方道山脇大谷線)(一部H24 年度完成(葵区下～加藤島)) 地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡、重要な港湾等とのアクセスと交通円滑化のため、地域高規格幹線道路の整備を行う。	産・安・環・交・暮
(14)	自然再生事業(巴川流域麻機遊水地等) 自然再生技術の向上・確立を目指し、自然再生に関する調査研究ならびに、各河川における自然再生計画の作成を実施する。	産・安・環・交・暮

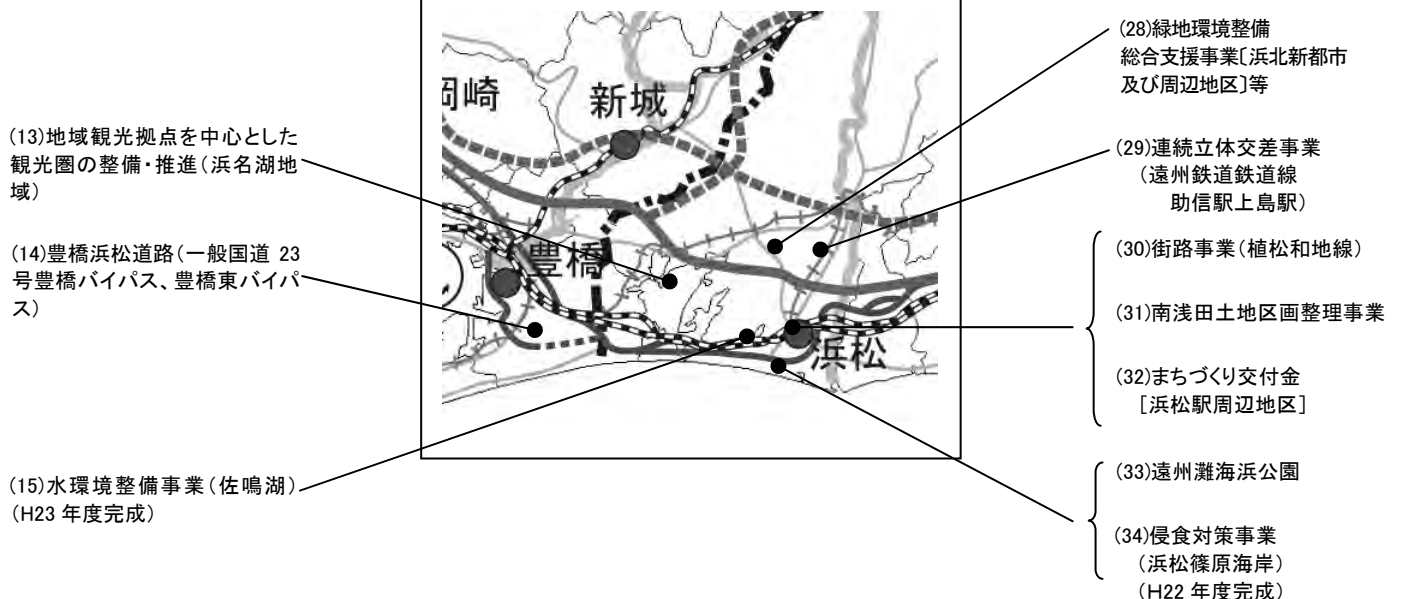
(15)	静岡東西道路(一般国道1号静岡バイパス)(4車線化) (一部H23年度完成(唐瀬～羽鳥)) 産・安・環・交・暮 圏域間の東西の交通及び地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡、重要な港湾等とのアクセスと交通円滑化のため、地域高規格幹線道路の整備を行う。
(16)	市街地再開発事業(静岡駅前紺屋町地区)(H21年度完成) 産・安・環・交・暮 建築物や公園、緑地、広場、街路等の公共施設の整備とオープンスペースを確保し、安全で快適な都市環境の創造を図る。
(17)	静岡市浸水対策推進プラン 産・安・環・交・暮 大雨による流域の浸水被害を軽減するため、河川拡幅や放水路などの治水施設整備や自然環境に配慮した遊水池整備、貯留・排水施設などの下水道施設整備を推進する。
(18)	総合治水対策特定河川事業(巴川) 産・安・環・交・暮 河道改修等のハード対策と共に適正な土地利用の誘導、開発に伴う流出増の抑制策などのソフト面での対策を平行して行い、流域全体で洪水の軽減を図ります。
(19)	GPS波浪計を活用した沖合波浪観測の推進 産・安・環・交・暮 沿岸域での津波対策等へ迅速に対応し、広域的な波浪観測体制を構築するため、GPS波浪計による沖合波浪観測体制の強化を図る。
(20)	野中棒杭線踏切除却・改良事業(富士宮駅付近鉄道高架)(H24年度完成) 産・安・環・交・暮 都市内交通の円滑化と鉄道に分断された都市の一体化を図るため、富士宮駅付近の鉄道を高架化し、野中棒杭線の踏切を除却する。
(21)	一般県道富士由比線(仮称)新々富士川橋 産・安・環・交・暮 一般県道富士由比線富士川橋付近における慢性的な渋滞の解消を目的として整備を推進する。
(22)	河川改修事業(安倍川(静岡県静岡市)) 産・安・環・交・暮 人口・資産の集積する静岡市において、氾濫による壊滅的な被害を防止するため、河川改修を行うとともに、総合的な土砂管理対策を実施する。
(23)	しずおか公共サイン整備アクションプログラム(H20年代前半完成) 産・安・環・交・暮 国内外の観光客に対し、分かりやすくかつ景観に配慮した案内施設の整備や観光地における駐車場案内システム等観光旅行環境の改善を図る。
(24)	海岸高潮対策事業駿河海岸 産・安・環・交・暮 進行している海岸侵食を抑制するとともに、波浪や越波等による被害を防止するため、海岸保全施設の整備を図る。
(25)	多目的国際ターミナル(御前崎港女岩地区) 産・安・環・交・暮 物流需要の増大、船舶の大型化に対応し、産業の国際競争力を維持・強化するため、岸壁や航路泊地、防波堤等の整備を推進する。
(26)	由比地すべり対策事業 産・安・環・交・暮 東名高速道路、国道1号、JR東海道本線などの日本の大動脈の寸断を防ぎ、重要交通網の安全性・信頼性を強化するため、これらが集中する静岡県庵原郡由比地区において地すべり対策を行う。
(27)	まちづくり交付金事業[清水中心市街地活性化地区] 産・安・環・交・暮 旧清水市(現清水区)中心部に位置し、清水港との結びつきを深め、海洋文化交流拠点としての都市づくりを行うとともに、賑わいのある中心市街地の形成を目指しています。
(28)	海岸高潮対策事業(清水港海岸(津波防災ステーション等))(H23年度完成) 産・安・環・交・暮 東海地震に伴う津波による災害を防ぐため、胸壁の整備をすすめるとともに、水門や陸間の遠隔操作を一元的に実施するため津波・高潮防災ステーションの整備を推進する。

(29)	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) 国・安・環・交・暮 物流需要の増大、船舶の大型化に対応し、産業の国際競争力を維持・強化するため、大水深コンテナターミナルの整備等を推進する。
(30)	清水港港湾環境整備事業(緑地) 産・国・環・交・暮 港湾整備等によって失われた海岸(海浜)を再生し地域の活性化を図るとともに、大規模災害発生時には、隣接する耐震強化岸壁と連携して救援物資の効率的輸送や救援活動拠点とするため、港湾緑地の整備を推進する。
(31)	みなと色彩計画の推進(清水港) 産・安・環・国・暮 自然景観に調和するよう周辺の色彩に工夫や演出を加え、美しく、人にやさしく、楽しく、機能的で、活気や潤いのある港づくりを目指し、港湾関連企業の方々の理解や協力を得て、市民参加による景観づくりを推進する。
(32)	海岸高潮対策事業(清水西海岸) 産・安・環・交・暮 津波、高潮、波浪等による災害を防ぐため、老朽化した海岸保全施設等の補強・改修や養浜工、人工リーフ整備による高潮対策を行う。

②南信から三遠を結ぶ地域



浜松・豊橋周辺地域図



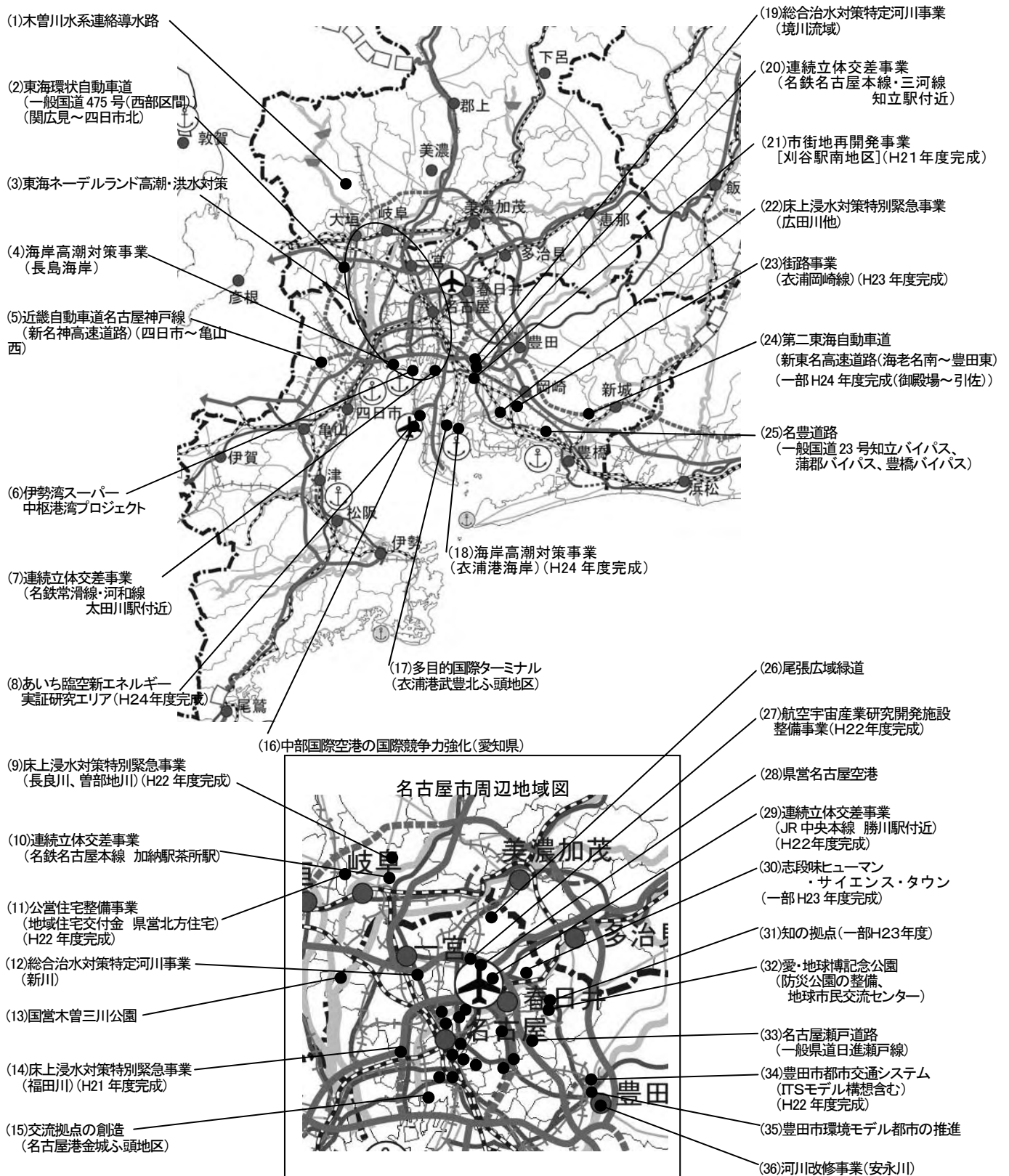
【プロジェクト紹介】

(1)	河川激甚災害対策特別緊急事業(天竜川) 平成 18 年 7 月豪雨により、諏訪湖周辺で甚大な浸水被害が発生したことから、再度同規模の豪雨が発生しても洪水を安全に流下させるよう河道掘削や護岸整備等を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(2)	伊那木曾連絡道路(一般国道 361 号姥神峠道路(延伸)) 木曾谷と伊那谷を結び、高規格道路を連結することにより地域間の広域な交流連携を図る。	産 ・安・環・ 交 ・暮
(3)	小渋ダム堰堤改良事業 上流から下流への土砂移動の連続性を確保し、土砂環境等の復元を図る。	産・安・ 環 ・交・暮
(4)	此田地区地すべり対策事業 中央構造線上の地質的に脆弱な地帯に存在し、生活に欠かせない道路などの安全を確保するため、集水井工・アンカー工等による地すべり対策を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(5)	天竜川ダム再編事業(H22 年度完成) 利水専用既設ダムに新たに治水機能を確保し、あわせて恒久堆砂対策施設を整備し、洪水被害の軽減や、土砂環境域の復元を図る。	産 ・安・ 環 ・交・暮
(6)	設楽ダム建設事業 豊川の洪水調節や流水の正常な機能の維持、新規水資源開発のため、豊川上流に多目的ダムの整備を行う。	産 ・ 安 ・環・交・暮
(7)	第二東海自動車道(新東名高速道路(海老名南～豊田東)) (一部 H24 年度完成(御殿場～引佐)) 中部地方と首都圏を結ぶ我が国の東西大動脈の災害に対する信頼性・確実性を確保するため、東名高速道路と機能を分担・相互補完する第二東名高速道路の整備を推進する。	産 ・ 安 ・環・ 交 ・暮
(8)	多目的国際ターミナル(三河港神野地区、三河港蒲郡地区) 船舶大型化に対応し、かつ地域産業の振興や外貨貨物の取扱拠点として物流の強化・拡充を図るため、岸壁や航路泊地等の整備を推進する。	産 ・安・環・交・暮
(9)	国内物流ターミナル(三河港御津地区) 環境への負荷が少なく、物流コストの低減に繋がる国内海上輸送の利用を促進するため、岸壁や航路泊地等の整備を推進する。	産 ・安・環・交・暮
(10)	海岸高潮対策事業(豊橋海岸) 津波、高潮、波浪等による災害を防ぐため、老朽化した海岸保全施設の補強・改修高潮対策を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(11)	海岸耐震対策緊急事業(三河港海岸)(H23 年度完成) 既存堤防は老朽化や機能低下がすすんでおり、背後にはゼロメートル地帯が広がっていることから、津波による浸水被害を防ぐため、耐震性を備えた堤防補強を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(12)	LRT(light rail transit)システムの整備 環境に優しく利用者本位の交通体系の構築を促進する観点から、まちづくりと連携したLRTの導入を推進する。	産・安・環・ 交 ・ 暮
(13)	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) 滞在型観光ができるような観光エリアを整備し、観光旅客の移動の利便の増進に関する事業の促進を図る。	産・安・環・ 交 ・暮
(14)	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) 物流の一層の効率化を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路等の幹線道路ネットワークの整備を行う。	産 ・安・環・ 交 ・暮
(15)	水環境整備事業(佐鳴湖)(H23 年度完成) 水質改善、水辺環境保全や市民の環境意識向上の目的に関係機関が一体となり策定した行動計画により、河川事業及び下水道事業等を実施する。	産・安・ 環 ・交・暮

(16)	自然再生事業(諏訪湖再生事業(なぎさ再生)) 諏訪湖が本来有する動植物の生息環境や景観を取り戻すため、湖周の利用状況を考慮に入れつつ、諏訪湖のなぎさ整備と保全を図る。	産・安・ 環 ・交・暮
(17)	河川激甚災害対策特別緊急事業(諏訪湖)(H22 年度完成) 平成 18 年 7 月豪雨により、諏訪湖周辺地区や諏訪湖下流の天竜川流域で甚大な浸水被害が発生したことから、再度同程度の豪雨が来襲しても浸水被害が生じないように河道堀削や護岸整備等を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(18)	地域連携事業(伊那地区かわまちづくり)(H21 年度完成) 川沿いにある市町村の交流拠点と連携して、地域交流の拠点にふさわしい水辺空間として、護岸整備、高水敷整備等を行う。	産・安・環・ 交 ・暮
(19)	三峰川総合開発事業 既設ダムの治水機能の強化や恒久推砂対策施設の整備を行い、洪水被害の軽減や土砂移動の連続性を確保する。	産 ・ 安 ・環・交・暮
(20)	美和ダム再開発事業 既設ダムの治水機能の強化や土砂移動の連続性を確保し、土砂環境等の復元を図る。	産 ・ 安 ・環・交・暮
(21)	入谷地区地すべり対策事業 中央構造線上の地質的に脆弱な地帯に存在し、生活に欠かせない道路などの安全を確保するため、集水井工・アンカー工等による地すべり対策を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(22)	直轄砂防事業(天竜川水系) 中部山岳地帯の重荒廃地からの激しい土砂流出を抑制して下流の土砂災害を防止するとともに、長期的な下流への土砂供給など総合的な土砂管理を踏まえた砂防設備の整備を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(23)	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) 三河・遠州地域と南信地域を結び天竜川流域圏内外の広域な交流・連携の再生を図る。	産 ・安・環・ 交 ・暮
(24)	河川改修事業(天竜川) 土砂流出が膨大な天竜川においては、洪水時の洪堀対策等を行うとともに、必要な河積を確保するための河川改修を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(25)	河川改修事業(今ノ浦川)(H23 年度完成) 内水被害の効果的かつ効率的な軽減を図るため、河川改修や調整池、その他関連する雨水排水対策施設の整備等のハード対策及び流域における流出抑制、被害軽減等を図るソフト対策を一体的に進める。	産・ 安 ・環・交・暮
(26)	富士山静岡空港、空港アクセス整備(H21 年 6 月開港) 東名高速道路や東海道新幹線など東西交通の要衝である静岡県において、国内外との直接交流の拠点となり、県内産業のさらなる活性化に向け整備を推進する。	産 ・安・環・ 交 ・暮
(27)	福田漁港・浅羽海岸サンドバイパス計画 福田漁港の防波堤等の影響による港口の埋没および浅羽海岸への土砂供給の減少による海岸の侵食対策として、海岸・漁港の連携した恒久的サンドバイパス整備を推進する。	産 ・安・環・ 交 ・暮
(28)	緑地環境整備総合支援事業[浜北新都市及び周辺地区]等 ヒートアイランド対策等の一環として、身近な緑の整備や保全に取り組み、快適な都市空間と良好な自然環境の確保など緑化推進を重点的に図る。	産・安・ 環 ・交・ 暮
(29)	連続立体交差事業(遠州鉄道鉄道線 助信駅上島駅) 21 箇所の踏切を除去し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る。	産・ 安 ・環・ 交 ・暮
(30)	街路事業(植松和地線) 西遠都市圏交通マスタープランの都心環状道路に位置づけされ、中心市街地の慢性的な渋滞を緩和し市街地の骨格を形成する都市計画道路です。	産・安・環・ 交 ・ 暮

(31)	南浅田土地区画整理事業 密集市街地における迅速な避難・救援活動を可能とする主要避難路の確保と合わせた市街地整備を行う。	産・ 安 ・環・交・ 暮
(32)	まちづくり交付金〔浜松駅周辺地区〕 道路整備等により五感を刺激し豊かさを実感できる「歩いて楽しいまち」を形成する。	産・安・環・ 交 ・暮
(33)	遠州灘海浜公園 遠州灘海浜公園は、遠州灘を望む豊かな自然環境を有する総合公園であり、「海と遊び親しむ公園」として整備を進めています。	産・安・ 環 ・ 交 ・ 暮
(34)	侵食対策事業（浜松篠原海岸）（H22 年度完成） 遠州灘において、離岸堤の整備や養浜を行い、白砂青松の海岸を保全・再生する。	産・ 安 ・ 環 ・交・暮

③名古屋都市圏一帯を取り巻く地域



【名古屋都心部の事業】

- (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))
- (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)
- (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)
- (40)下水道浸水被害軽減総合事業(名古屋市等)
- (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)

- (42)連続立体交差事業(名鉄名古屋本線 呼続駅本星崎駅)
- (43)地下高速鉄道整備(名古屋地下鉄6号線)(H22年度完成)
- (44)東山動植物園の再生
- (45)名古屋城本丸御殿の復元
- (46)土地区画整理事業(さしまライブ24地区)
- (47)クオリティライフ21城北(H23年度一部完成)
- (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
- (49)名古屋港湾合同庁舎別館

【プロジェクト紹介】

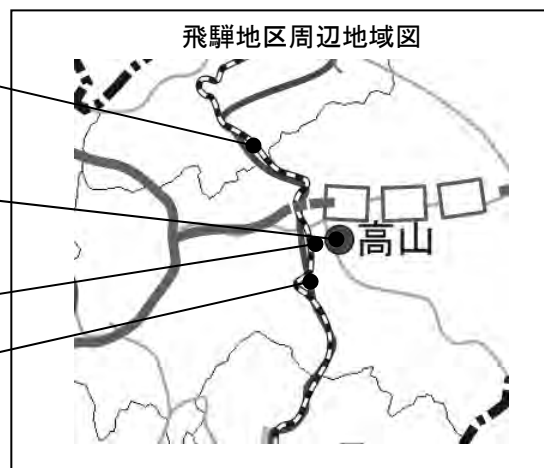
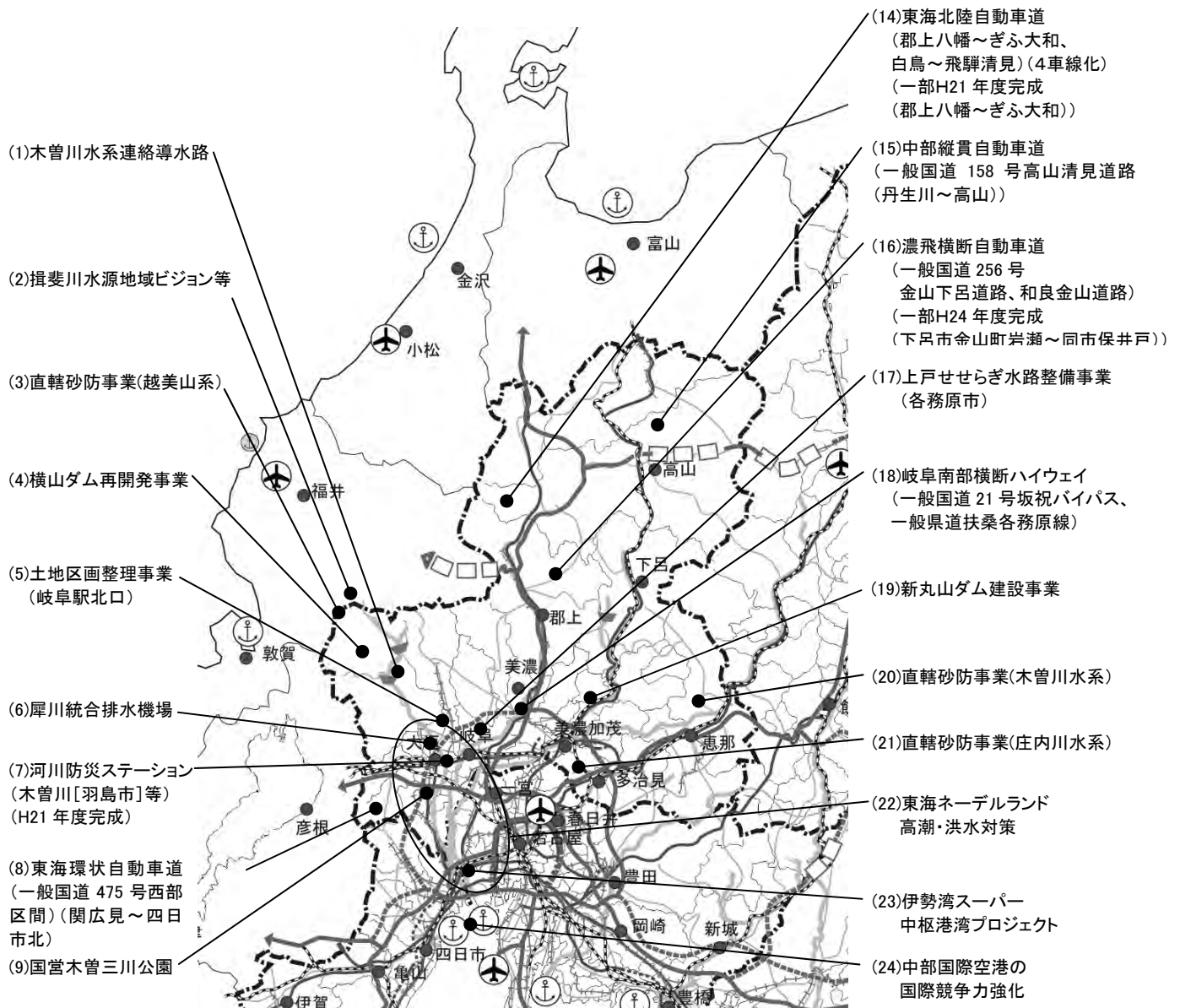
(1)	木曽川水系連絡導水路 産・安・環・交・暮 木曽川水系の異常渇水時において、徳山ダムで確保した水を木曽川及び長良川へ導水し、河川環境の改善を図る。また徳山ダムで開発した愛知県及び名古屋市の都市用水を導水し、木曽川で取水できるようにする。
(2)	東海環状自動車道(一般国道 475 号(西部区間))(関広見～四日市北) 産・安・環・交・暮 名古屋大都市圏の環状道路として愛知・岐阜・三重の 3 県の都市を環状に連結し、他の高速自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成し、地域連携の軸となる東海環状自動車道(西回り)の整備を推進する。
(3)	東海ネーデルランド高潮・洪水対策 産・安・環・交・暮 ・木曽川高潮堤整備、庄内川堤防整備 ・河川防災ステーション(木曽川[羽島市]等) ・日光川水閘門大規模河川管理施設機能確保事業 ・五条川鉄道橋道路橋緊急対策事業 大規模な高潮と洪水による被害の最小化を図るため、河川・海岸堤防の整備や災害時の避難場所及び災害復旧活動拠点となる河川防災ステーションの整備、水閘門の改築などハード面での高潮・洪水対策を行うとともに、地域協議会で策定した危機管理行動計画に基づき、実動訓練を行うなどソフト対策を推進する。
(4)	海岸高潮対策事業(長島海岸) 産・安・環・交・暮 津波、高潮、波浪等による災害を防ぐため、老朽化した海岸保全施設の補強・改修による高潮対策を行う。
(5)	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) 産・安・環・交・暮 中部地方と近畿圏を結ぶ我が国の東西大動脈の災害に対する信頼性・確実性を確保するため、名神高速道路と機能を分担・相互補完する新名神高速道路の整備を推進する。
(6)	伊勢湾スーパー中枢港湾プロジェクト 産・安・環・交・暮 ・国際海上コンテナターミナル整備事業(名古屋港飛島埠頭南地区) ・国際海上コンテナターミナル整備事業(四日市港霞ヶ浦北埠頭地区) 暮らしや産業に重要な役割を果たしている港湾の機能を強化するために、国・民間事業者・港湾管理者が一体となって、次世代高規格コンテナターミナルの整備、入港手続きの簡素化等のリードタイム短縮等のハード・ソフトが一体となった整備を推進する。
(7)	連続立体交差事業(名鉄常滑線・河和線 太田川駅付近) 産・安・環・交・暮 「開かずの踏切」等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに鉄道により分断された市街地の一体化を図る。
(8)	あいち臨空新エネルギー実証研究エリア(H24年度完成) 産・安・環・交・暮 中部臨空都市において、新エネルギーに関する「研究開発・交流の拠点」、「産業育成の拠点」および「情報発信の拠点」として、展示体験施設や企業が新エネルギー関係の実証実験を行う施設を整備する。
(9)	床上浸水対策特別緊急事業(長良川、曾部地川)(H22 年度完成) 産・安・環・交・暮 平成 16 年に甚大な浸水被害が発生したことから、再度同程度の出水が発生した場合に床上浸水被害が生じないように堤防整備等を推進する。
(10)	連続立体交差事業(名鉄名古屋本線 加納駅茶所駅) 産・安・環・交・暮 「開かずの踏切」等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに鉄道により分断された市街地の一体化を図る。
(11)	公営住宅整備事業(地域住宅交付金 県営北方住宅)(H22 年度完成) 産・安・環・交・暮 老朽化した公営住宅の建替えにあわせて社会福祉施設等を併設し、高齢者が健康で豊かな生活をおくることができるよう、住宅の整備と生活拠点の形成を図る。

(12)	総合治水対策特定河川事業(新川) 雨水を貯留・浸透させる機能取り戻す雨水貯留浸透施設の設置や土地利用の指導により、流域における水害の危険性を軽減する。	産・ 安 ・環・交・暮
(13)	国営木曽三川公園 東海地方の人々のレクリエーション需要の増大と多様化に応えるため、木曽川、長良川、揖斐川の木曽三川が有する広大なオープンスペースを活用し、自然学習、健康・福祉等の多様な活動の場を広く提供する日本最大級の都市公園を整備推進する。	産・安・ 環 ・ 交 ・ 暮
(14)	床上浸水対策特別緊急事業(福田川)(H21 年度完成) 洪水により、甚大な浸水被害が発生したことから、再度同程度の出水が発生した場合に床上浸水被害が生じないように堤防整備等を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(15)	交流拠点の創造(名古屋港金城ふ頭地区) 産業技術の継承と人材育成、産業観光・産業振興、新たな都市魅力の向上を目的とした“モノづくり文化”を発信・継承する拠点を名古屋港金城ふ頭に整備推進する。	産・安・環・ 交 ・暮
(16)	中部国際空港の国際競争力強化(愛知県) 需要動向を踏まえ、完全24時間化を促進し、フル活用ができるよう、空港機能の充実を図る。このため、地域関係者が中心となって、人流・物流機能の拡充に向けた戦略的構想を早急に固めつつ、旅客・貨物需要の拡大やネットワークの拡充等について最大限努力する。	産 ・安・環・ 交 ・暮
(17)	多目的国際ターミナル(衣浦港武豊北ふ頭地区) 船舶大型化に対応し、かつ地域産業の振興や外貨貨物の取扱拠点として物流の強化・拡充を図るため、岸壁や航路泊地等の整備を推進する。	産 ・安・環・交・暮
(18)	海岸高潮対策事業(衣浦港海岸)(H24 年度完成) 老朽化が進み、地震発生時の液状化により護岸の崩壊が危惧されることから、耐震対策をすすめるとともに、陸間の開閉確認の集中管理を図り、防災機能の向上を図る。	産・ 安 ・環・交・暮
(19)	総合治水対策特定河川事業(境川流域) 近年の都市化に伴い、浸水被害が多発したことから、被害を軽減するため河川改修を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(20)	連続立体交差事業(名鉄名古屋本線・三河線 知立駅付近) 「開かずの踏切」等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに鉄道により分断された市街地の一体化を図る。	産・ 安 ・環・ 交 ・暮
(21)	市街地再開発事業[刈谷駅南地区](H21年度完成) 建築物や公園、緑地、広場、街路等の公共施設の整備とオープンスペースを確保し、安全で快適な都市環境の創造を図る。	産・ 安 ・環・交・ 暮
(22)	床上浸水対策特別緊急事業(広田川他) 平成 20 年 8 月末豪雨により、甚大な浸水被害が発生したことから、再度同程度の出水が発生した場合に床上浸水被害が生じないように堤防整備等を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(23)	街路事業(衣浦岡崎線)(H23 年度完成) 衣浦臨海F工業地帯から西尾市を経て岡崎市に至る西三河地域における主要幹線道路であり、西三河地域と中部国際空港をつなぐ道路としても期待されている。	産・安・環・ 交 ・ 暮
(24)	第二東海自動車道(新東名高速道路(海老名南～豊田東)) (一部 H24 年度完成(御殿場～引佐)) 中部地方と首都圏を結ぶ我が国の東西大動脈の災害に対する信頼性・確実性を確保するため、東名高速道路と機能を分担・相互補完する新東名高速道路の整備を推進する。	産 ・ 安 ・環・ 交 ・暮
(25)	名豊道路(一般国道 23 号知立バイパス蒲郡バイパス、豊橋バイパス) 地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡、重要な港湾・空港とのアクセスと交流円滑化のため、地域高規格幹線道路の整備を行う。	産 ・安・環・ 交 ・暮

(26)	尾張広域緑道 災害時の安全な避難を図るため、災害時の避難場所として機能する都市公園の整備により、避難路・避難地の確保を推進する。	産・ 安 ・環・交・ 暮
(27)	航空宇宙産業研究開発施設整備事業(H21年度完成) 県営名古屋空港隣接地において、宇宙航空研究開発機構(JAXA)が行う航空機に関する研究開発の拠点となる施設(航空宇宙産業研究開発施設)を整備する。	産 ・安・環・交・暮
(28)	県営名古屋空港 (1)県営名古屋空港は航空防災活動拠点としての役割を担っており、当該地域に地震や大雨等が発生した場合でも着陸帯を始めとする空港施設が機能できるよう災害に強い空港づくりを推進する。 (2)地域の交通ネットワークを確保するため、路線の充実を図る。 (3)経済のグローバル化に対応するためには、国際ビジネス機の受入は不可欠であり、その受入を促進するため、国際ビジネス機の受入拠点としての機能強化を図る。	産・ 安 ・環・ 交 ・暮
(29)	連続立体交差事業(JR 中央本線 勝川駅付近)(H22年度完成) 「開かずの踏切」等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに鉄道により分断された市街地の一体化を図る。	産・ 安 ・環・ 交 ・暮
(30)	志段味ヒューマン・サイエンス・タウン(一部H23年度完成) 名古屋市の交流拠点として、快適で質の高い生活空間を実現するために、産学官連携研究開発施設・研究支援施設の整備や都市計画道路、多自然型護岸等の河川改修等の公共施設の整備や良質な住宅地の供給等の土地地区画整理事業を行う。	産 ・安・環・交・ 暮
(31)	知の拠点(一部H23年度) 中部が今後もモノづくり産業の中核拠点として世界をリードして行くために、モノづくり技術の根幹を支える科学技術、つまり「知」の強化が必要であり、次世代モノづくり技術の創造・発信の拠点である「知の拠点」として、「先導的中核施設」「シンクロtron光利用施設」(大型研究施設)を整備していく。	産 ・安・環・交・暮
(32)	愛・地球博記念公園(防災公園の整備地球市民交流センター) 愛・地球博で育まれた多種多様な国際文化交流や市民同士の追交流の輪を継承・発展していくため、新たな交流の核となる「地球市民交流センター」を整備する。	産・ 安 ・環・ 交 ・暮
(33)	名古屋瀬戸道路(一般県道日進瀬戸線) 高規格幹線道路を補完し拠点都市との効率的な連絡と交流円滑化のため、地域高規格道路の整備を行う。	産 ・安・環・ 交 ・暮
(34)	豊田市都市交通システム(ITSモデル構想含む)(H22年度完成) 都市内・都市間をスムーズに移動できる交通基盤づくりのため、低公害車の普及、交通事故の防止、快適な交通サービスの提供、ITS を活用した新たな交通システムの導入等、豊田市都市交通システムを構築する。	産・安・環・ 交 ・ 暮
(35)	豊田市環境モデル都市の推進 環境モデル都市に選定され、温室効果ガス排出量削減についての取り組みを進めている	産・安・ 環 ・交・暮
(36)	河川改修事業(安永川) 豊田市の市街地における浸水被害を解消するため、約2kmのトンネル掘削を含む河川改修を実施する。	産・ 安 ・環・交・暮
(37)	名古屋環状2号線(名古屋南～高針、名古屋西～飛島) (一部H22年度完成(名古屋南～高針)) 都心部に流入する交通を分散・迂回させ、交通渋滞の緩和を図り、名古屋圏の環状ネットワークの強化を図る。	産 ・ 安 ・環・ 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・安・環・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) 産・交・環・交・暮
(40)	下水道浸水被害軽減総合事業(名古屋市等) 産・交・環・交・暮
(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) 産・交・環・交・暮
(42)	連続立体交差事業(名鉄名古屋本線 呼続駅本星崎駅) 産・交・環・交・暮
(43)	地下高速鉄道整備(名古屋市地下鉄 6 号線)(H22 年度完成) 産・安・環・交・暮
(44)	東山動植物園の再生 産・安・環・交・暮
(45)	名古屋城本丸御殿の復元 産・安・環・交・暮
(46)	土地区画整理事業(さしまライブ 24 地区) 産・安・環・交・暮
(47)	クオリティライフ 21 城北(H23 年度一部完成) 産・安・環・交・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 産・安・環・交・暮
(49)	名古屋港湾合同庁舎別館 産・交・環・交・暮

④東海と北陸を結ぶ地域

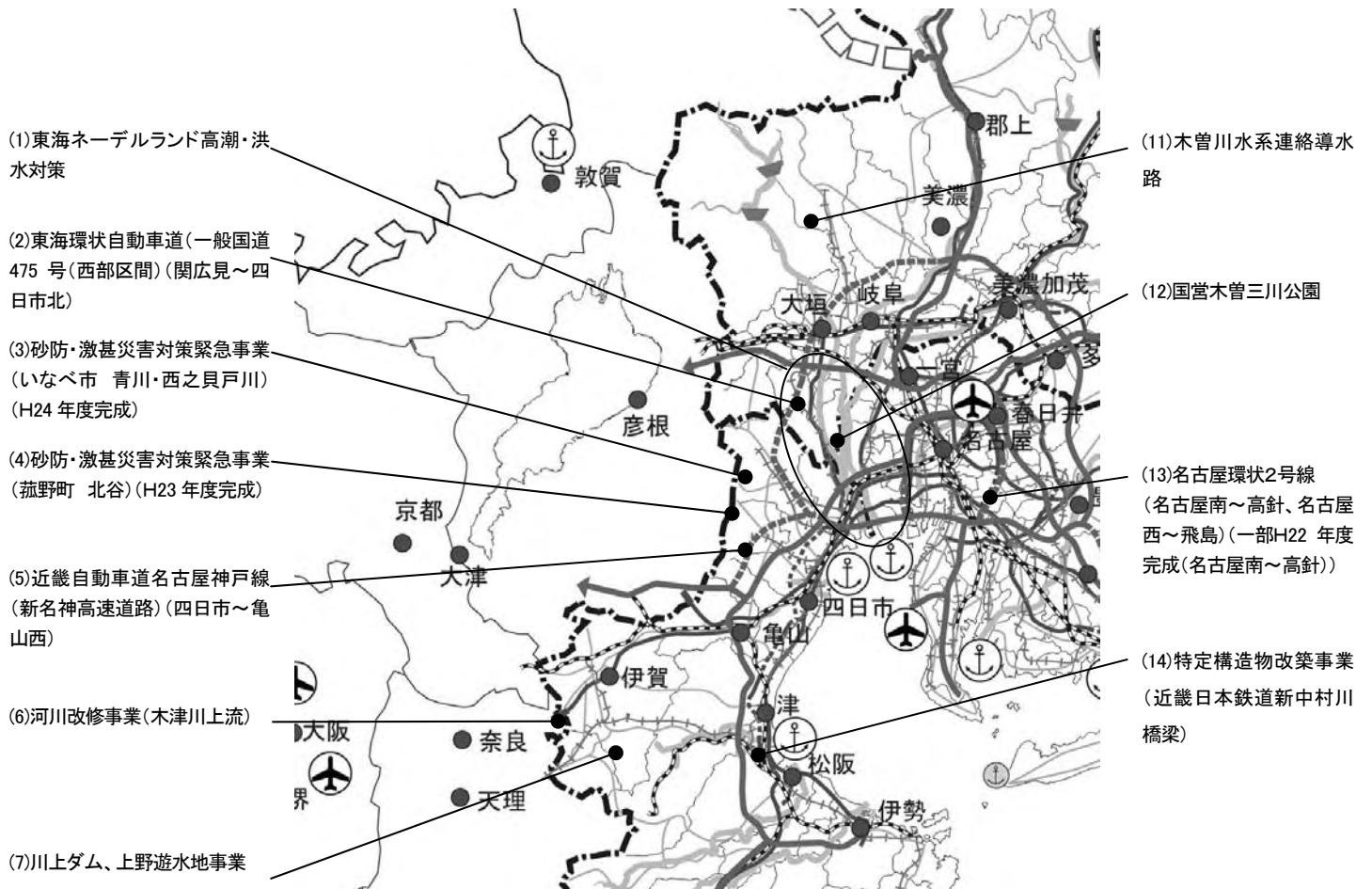


【プロジェクト紹介】

(1)	木曽川水系連絡導水路 産・安・環・交・暮 木曽川水系の異常渇水時において、徳山ダムで確保した水を木曽川及び長良川へ導水し、河川環境の改善を図る。また徳山ダムで開発した愛知県及び名古屋市の都市用水を導水し、木曽川で取水できるようにする。
(2)	揖斐川水源地域ビジョン等 産・安・環・交・暮 揖斐川水源地域の保全と利活用を考える「揖斐川水源地域ビジョン」をH19年度に策定し、その取組み主体として「生命の水と森の活動センター」をH20年度に設置し、推進を行う。
(3)	直轄砂防事業(越美山系) 産・安・環・交・暮 揖斐川上流域の大規模崩壊地からの膨大な流出土砂を抑制して、下流河道の安定及びダム治水機能保持のために砂防設備の整備を行う。
(4)	横山ダム再開発事業 産・安・環・交・暮 揖斐川の洪水調節や流水の正常な機能の維持のため、再開発を行う。
(5)	土地区画整理事業(岐阜駅北口) 産・安・環・交・暮 民間活力による商業・業務・文化・娯楽等さまざまな都市機能の複合的な集積をめざした土地利用を誘導し、都市の玄関口としてふさわしい活気あるまちづくりを推進する。
(6)	犀川統合排水機場 産・安・環・交・暮 既設の排水機場が老朽化により機能低下していることから、これらを統合した排水機場を新設して、内水被害の軽減を図る。
(7)	河川防災ステーション(木曽川[羽島市]等)(H21 年度完成) 産・安・環・交・暮 災害時の安全な避難、迅速な復旧活動を図り、広域支援の活動拠点となる河川防災ステーションの整備を行う。
(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) 産・安・環・交・暮 名古屋大都市圏の環状道路として愛知・岐阜・三重の 3 県の都市を環状に連結し、他の高速自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成し、地域連携の軸となる東海環状自動車道(西回り)の整備を推進する。
(9)	国営木曽三川公園 産・安・環・交・暮 東海地方の人々のレクリエーション需要の増大と多様化に応えるため、木曽川、長良川、揖斐川の木曽三川が有する広大なオープンスペースを活用し、自然学習、健康・福祉等の多様な活動の場を広く提供する日本最大級の都市公園を整備推進する。
(10)	街なみ環境整備事業(古川地区)(H22 年度完成) 産・安・環・交・暮 生活道路等の整備や住宅等の景観など地区住民の発意と創造を尊重した住環境の整備改善により、ゆとりとうるおいのある市街地の形成を図る。
(11)	まちづくり交付金事業[高山中心市街地区]等 産・安・環・交・暮 地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした地域主導の個性あふれるまちづくりを実施し、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図る。
(12)	高山駅周辺土地区画整理事業の推進 産・安・環・交・暮 飛騨地域の玄関口としてふさわしい都市空間の整備とJRによって分断された駅周辺の東西地域の一体的整備を図る。
(13)	高山下呂道路(一般国道41号石浦バイパス) 産・安・環・交・暮 地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡、重要な港湾の空港とのアクセスと交通円滑化のため、中部圏の地域高規格幹線道路など幹線道路ネットワークの整備を行う。
(14)	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) (一部H21 年度完成(郡上八幡～ぎふ大和)) 産・安・環・交・暮 環日本海経済圏と中部圏の連携強化のため、東アジアとの物流ネットワークに資する道路ネットワークの強化を図る。

(15)	中部縦貫自動車道(一般国道 158 号高山清見道路(丹生川～高山)) 産・安・環・交・暮 太平洋と日本海を結ぶ高規格幹線道路のネットワークの整備により東アジアとの物流ネットワーク強化に資する道路ネットワーク整備を推進するとともに、地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡、重要な港湾の空港とのアクセスと交通円滑化のため、高規格幹線道路ネットワークの整備を行う。
(16)	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) (一部H24 年度完成(下呂市金山町岩瀬～同市保井戸)) 産・安・環・交・暮 高速道路の空白地帯における高速サービスと地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡を行うため地域高規格幹線道路の整備を行う。
(17)	上戸せせらぎ水路整備事業(各務原市) 産・安・環・交・暮 身近な親水空間、緑地を創出するため、上戸雨水幹線の上部空間に岐阜県各務原浄化センターの処理水を利用したせせらぎ水路・散策路・緑化の整備を行う。
(18)	岐阜南部横断ハイウェイ(一般国道 21 号坂祝バイパス、一般県道扶桑各務原線) 産・安・環・交・暮 地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡と交通円滑化のため、地域高規格幹線道路など幹線道路ネットワークの整備を行う。
(19)	新丸山ダム建設事業等 産・安・環・交・暮 下流域の洪水被害の軽減と水の安定供給を図るため、既設ダムの嵩上げを行う。
(20)	直轄砂防事業(木曽川水系) 産・安・環・交・暮 中部山岳地帯の重荒廃地からの激しい土砂流出を抑制して下流の土砂災害を防止するとともに、多くの土石流危険渓流対策するための砂防設備の整備を行う。
(21)	直轄砂防事業(庄内川水系) 産・安・環・交・暮 都市化が進む地域において、土砂流出を抑制して下流の土砂災害を防止するとともに、多くの土石流危険渓流を対策するための砂防設備の整備を行う。
(22)	東海ネーデルランド高潮・洪水対策 産・安・環・交・暮 ・木曽川高潮堤整備、庄内川堤防整備 ・日光川水閘門大規模河川管理施設機能確保事業 ・五条川鉄道橋道路橋緊急対策事業 大規模な高潮と洪水による被害の最小化を図るため、河川・海岸堤防の整備や災害時の避難場所及び災害復旧活動拠点となる河川防災ステーションの整備、水閘門の改築などハード面での高潮・洪水対策を行うとともに、地域協議会で策定した危機管理行動計画に基づき、実動訓練を行うなどソフト対策を推進する。
(23)	伊勢湾スーパー中枢港湾プロジェクト 産・安・環・交・暮 ・国際海上コンテナターミナル整備事業(名古屋港飛島埠頭南地区) ・国際海上コンテナターミナル整備事業(四日市港霞ヶ浦北埠頭地区) 暮らしや産業に重要な役割を果たしている港湾の機能を強化するために、国・民間事業者・港湾管理者が一体となって、次世代高規格コンテナターミナルの整備、入港手続きの簡素化等のリードタイム短縮等のハード・ソフトが一体となった整備を推進する。
(24)	中部国際空港の国際競争力強化(愛知県) 産・安・環・交・暮 需要動向を踏まえ、完全24時間化を促進し、フル活用ができるよう、空港機能の充実を図る。このため、地域関係者が中心となって、人流・物流機能の拡充に向けた戦略的構想を早急に固めつつ、旅客・貨物需要の拡大やネットワークの拡充等について最大限努力する。

⑤東海と近畿を結ぶ地域



四日市周辺地域図

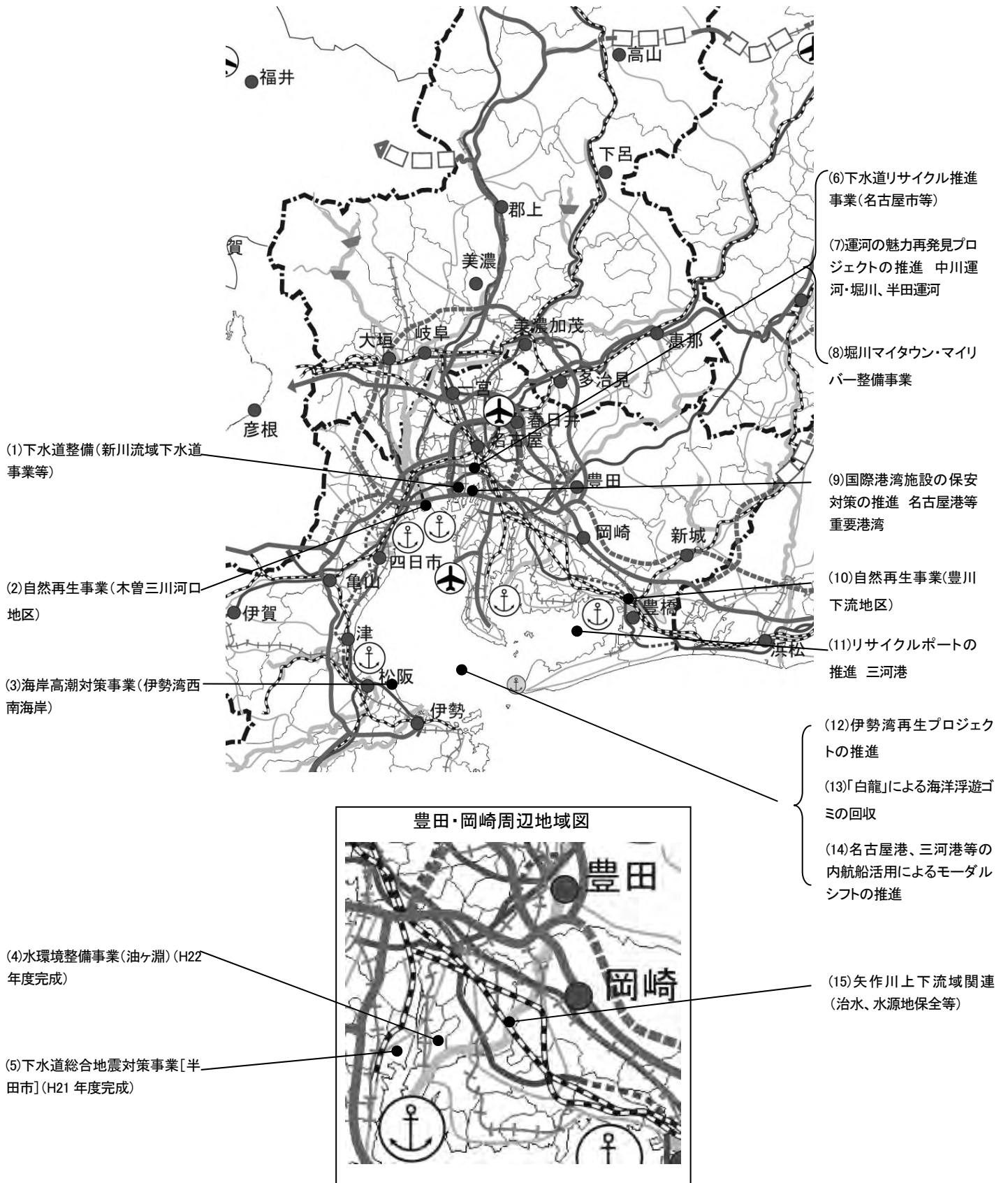


【プロジェクト紹介】

(1)	東海ネーデルランド高潮・洪水対策 産・安・環・交・暮 《・木曾川高潮堤整備、庄内川堤防整備》 《・河川防災ステーション(木曾川[羽島市]等)》 《・日光川水閘門大規模河川管理施設機能確保事業》 《・五条川鉄道橋道路橋緊急対策事業》 大規模な高潮と洪水による被害の最小化を図るため、河川・海岸堤防の整備や災害時の避難場所及び災害復旧活動拠点となる河川防災ステーションの整備、水閘門の改築などハード面での高潮・洪水対策を行うとともに、地域協議会で策定した危機管理行動計画に基づき、実動訓練を行うなどソフト対策を推進する。
(2)	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)) 産・安・環・交・暮 名古屋大都市圏の環状道路として愛知・岐阜・三重の 3 県の都市を環状に連結し、他の高速自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成し、地域連携の軸となる東海環状自動車道(西回り)の整備を推進する。
(3)	砂防・激甚災害対策緊急事業(いなべ市他 員弁川水系他 菰野町北谷) 産・安・環・交・暮 平成 20 年 9 月 2 日～3 日の豪雨時に激甚な災害が発生した地区の荒廃溪流に対し、再度災害を防止するため、砂防堰堤整備などの土砂流出防止対策を行う。
(4)	砂防・激甚災害対策緊急事業(菰野町 北谷)(H23 年度完成) 産・安・環・交・暮 土石流災害から人命、財産を保全し、地域住民の生活の安全と民生の安定を図るため、砂防堰堤整備などの土砂流出防止対策を行う。
(5)	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) 産・安・環・交・暮 中部地方と近畿圏を結ぶ我が国の東西大動脈の災害に対する信頼性・確実性を確保するため、名神高速道路と機能を分担・相互補完する新名神高速道路の整備を推進する。
(6)	河川改修事業(木津川上流) 産・安・環・交・暮
(7)	川上ダム、上野遊水地事業 産・安・環・交・暮 木津川上流域の治水安全度向上及び伊賀地域における淀川水系の洪水調節を図る。
(8)	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) 産・安・環・交・暮 《一般国道 1 号 北勢バイパス、一般国道 23 号 中勢バイパス》 地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡、重要な港湾・空港とのアクセスと交流円滑化のため、地域高規格幹線道路の整備を行う。
(9)	連続立体交差事業(近畿日本鉄道名古屋線川原町駅付近等) 産・安・環・交・暮 ボトルネック踏切等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに鉄道により分断された市街地の一体化を図る。
(10)	侵食対策事業(千代崎港海岸) 産・安・環・交・暮 海浜の侵食が著しく、台風や低気圧の通過時には背後地への飛沫被害が生じていることから、離岸堤の整備を行い侵食の防止、背後地への被害軽減を図る。
(11)	木曾川水系連絡導水路 産・安・環・交・暮 木曾川水系の異常渇水時において、徳山ダムで確保した水を木曾川及び長良川へ導水し、河川環境の改善を図る。また徳山ダムで開発した愛知県及び名古屋市の都市用水を導水し、木曾川で取水できるようにする。
(12)	国営木曾三川公園 産・安・環・交・暮 東海地方の人々のレクリエーション需要の増大と多様化に応えるため、木曾川、長良川、揖斐川の木曾三川が有する広大なオープンスペースを活用し、自然学習、健康・福祉等の多様な活動の場を広く提供する日本最大級の都市公園を整備推進する。

(13)	名古屋環状2号線(名古屋南～高針、名古屋西～飛島) (一部H22年度完成(名古屋南～高針)) 産・安・環・交・暮 都心部に流入する交通を分散・迂回させ、交通渋滞の緩和を図り、名古屋圏の環状ネットワークの強化を図る。
(14)	特定構造物改築事業(近畿日本鉄道新中村川橋梁) 産・安・環・交・暮 庄内川において洪水流下時のネックとなっているJR東海道新幹線庄内川橋梁等の架け替えを行う。
(15)	伊勢湾スーパー中枢港湾プロジェクト 産・安・環・交・暮 ・国際海上コンテナターミナル整備事業(四日市港霞ヶ浦北埠頭地区) など 暮らしや産業に重要な役割を果たしている港湾の機能を強化するために、国・民間事業者・港湾管理者が一体となって、次世代高規格コンテナターミナルの整備、入港手続きの簡素化等のリードタイム短縮等のハード・ソフトが一体となった整備を推進する。
(16)	中部国際空港の国際競争力強化(愛知県) 産・安・環・交・暮 需要動向を踏まえ、完全24時間化を促進し、フル活用ができるよう、空港機能の充実を図る。このため、地域関係者が中心となって、人流・物流機能の拡充に向けた戦略的構想を早急に固めつつ、旅客・貨物需要の拡大やネットワークの拡充等について最大限努力する。

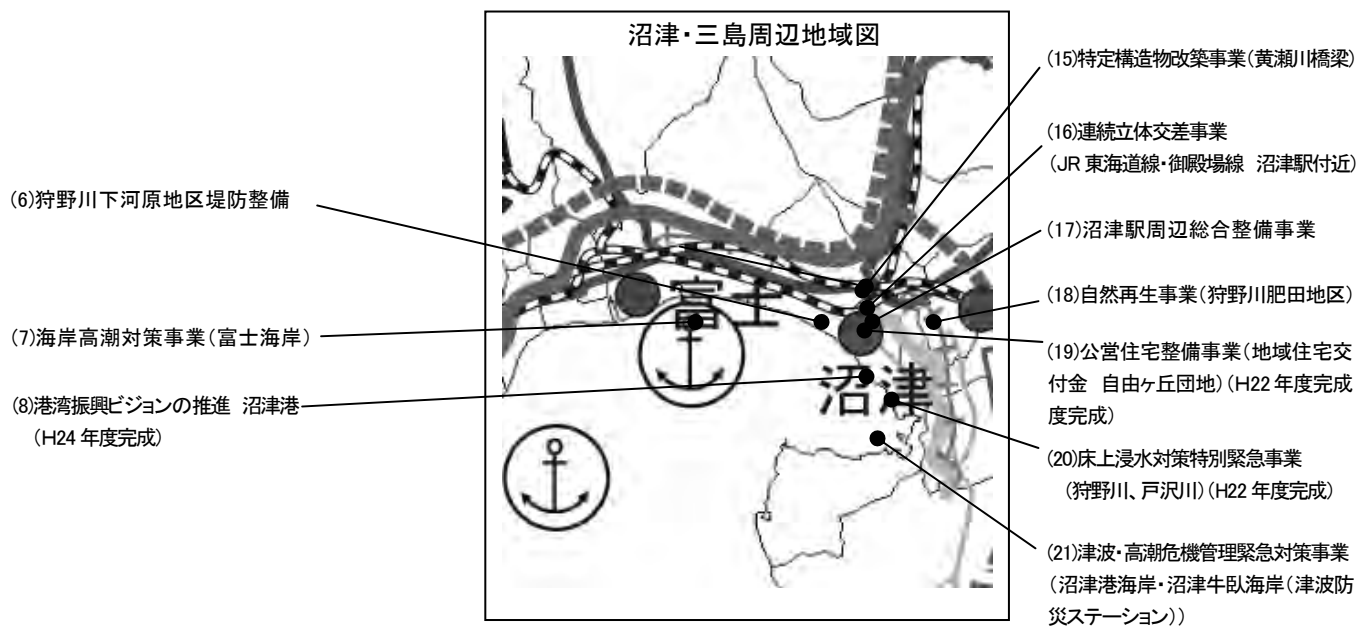
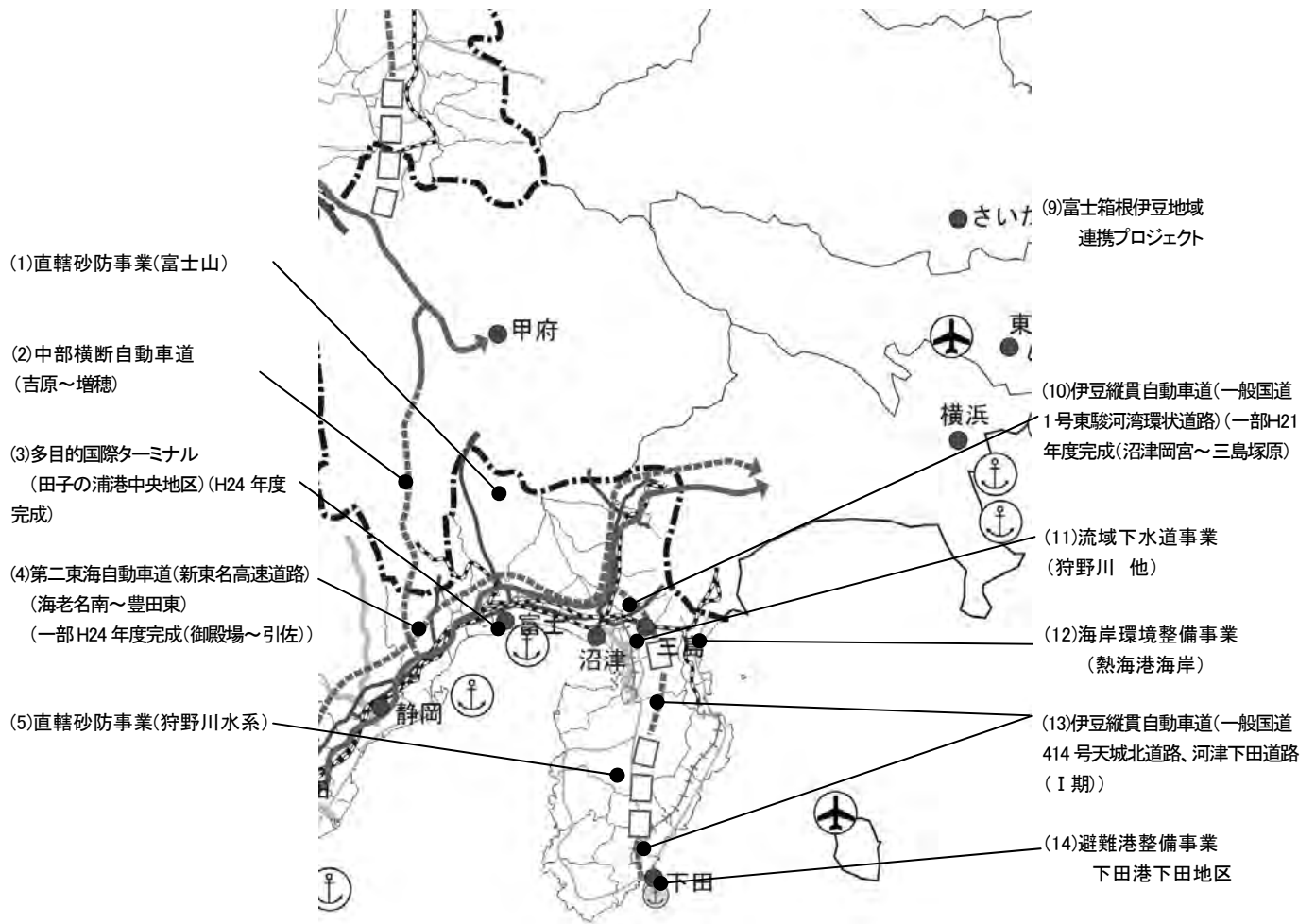
⑥伊勢湾・三河湾流域



【プロジェクト紹介】

(1)	下水道整備(新川流域下水道事業等) 良好な水環境や快適な生活環境を保全し、公共用水域の水質汚濁の防止を目指して下水道整備を推進する。	産・ 安 ・ 環 ・交・ 暮
(2)	自然再生事業(木曽三川河口地区) 多様で豊かな河口部本来の環境を復元するため、失われた干潟やヨシ原の復元などの再生を図る。	産・安・ 環 ・交・暮
(3)	海岸高潮対策事業(伊勢湾西南海岸) 津波、高潮、波浪等による災害を防ぐため、老朽化した海岸保全施設の補強等を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(4)	水環境整備事業(油ヶ淵)(H22 年度完成) 自然とのふれあい、憩いの場や、歴史・文化を見て触れる事が出来、人々の交流に資する、油ヶ淵水辺公園の整備を行う。	産・安・ 環 ・ 交 ・暮
(5)	下水道総合地震対策事業[半田市](H21 年度完成) 半田市では、避難所指定の小・中・高校 17 箇所で、災害時に衛生的なトイレが確保できるマンホールトイレシステムを整備する。	産・ 安 ・環・交・ 暮
(6)	下水道リサイクル推進事業(名古屋市等)下水道リサイクル推進事業(名古屋市等) 下水処理水等の利活用、下水汚泥の再生資源利用や下水処理水等の熱利用など環境への負荷削減、省エネルギー等を図る。	産・安・ 環 ・交・ 暮
(7)	運河の魅力再発見プロジェクトの推進(中川運河・堀川、半田運河) 「運河」の魅力、地域の個性を活かした水辺の賑わい空間づくりや水上ネットワークの構築、防災機能の強化により、「運河」を核とした魅力ある地域づくりを推進する。	産・安・ 環 ・ 交 ・ 暮
(8)	堀川マイタウン・マイリバー整備事業 川と街が一体となった整備によって、「うるおいと活気の都市軸・堀川」を再びよみがえらせる。	産・安・ 環 ・交・ 暮
(9)	国際港湾施設の保安対策の推進 名古屋港等重要港湾 名古屋港等重要港湾における保安面での安全性を確保するため、テロ等に備えたセキュリティ機能強化により国際港湾施設の保安対策を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(10)	自然再生事業(豊川下流地区) 多様で豊かな河口部本来の環境を復元するため、失われた干潟やヨシ原の復元などの再生を図る。	産・安・ 環 ・交・暮
(11)	リサイクルポートの推進 三河港 全国規模での循環資源の広域流動を促進するとともに、臨海部の活性化を図るため、リサイクル産業の拠点化を進め、静脈物流システムの構築、岸壁等の港湾施設整備等を推進する。	産 ・安・ 環 ・交・暮
(12)	伊勢湾再生プロジェクトの推進(シーブルー事業、伊勢湾環境モニタリング など) 閉鎖性水域である伊勢湾の再生のため、伊勢湾とその流域における多様な取り組みによって、健全な水・物質循環を取り戻し、水質及び生態系の改善・回復を図る。	産 ・ 安 ・ 環 ・ 交 ・暮
(13)	「白龍」による海洋浮遊ゴミの回収 海洋環境改善を図るため、清掃兼油回収船「白龍」による、流出油の回収、伊勢湾内の浮遊ゴミ回収作業を行う。	産・安・ 環 ・交・暮
(14)	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 国内輸送ネットワークの連携強化や効率的な物流のため、一括大量輸送が可能な内航船活用等によるモーダルシフトを推進する。	産 ・安・環・交・暮
(15)	矢作川上下流域関連(治水、水源地保全等)	産・安・ 環 ・ 交 ・暮

⑦富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域

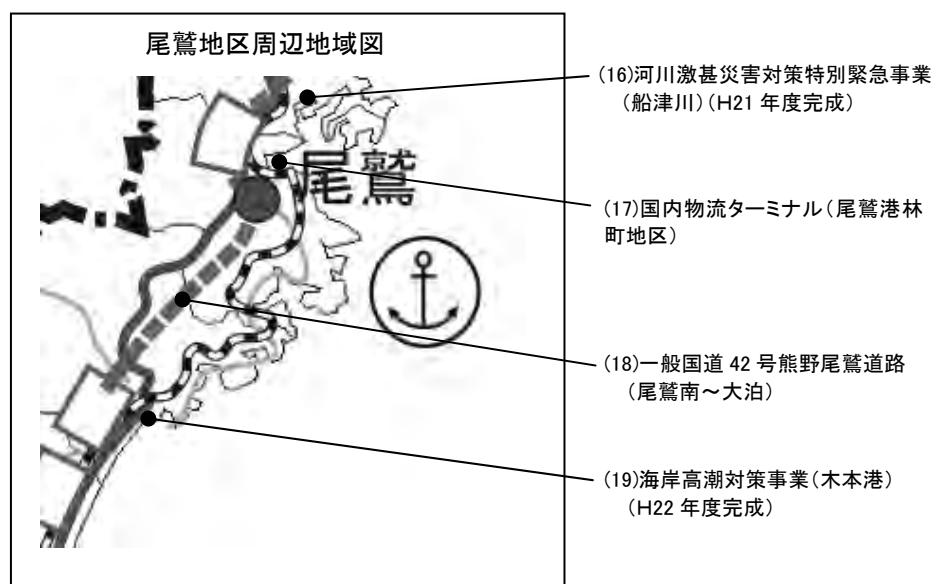
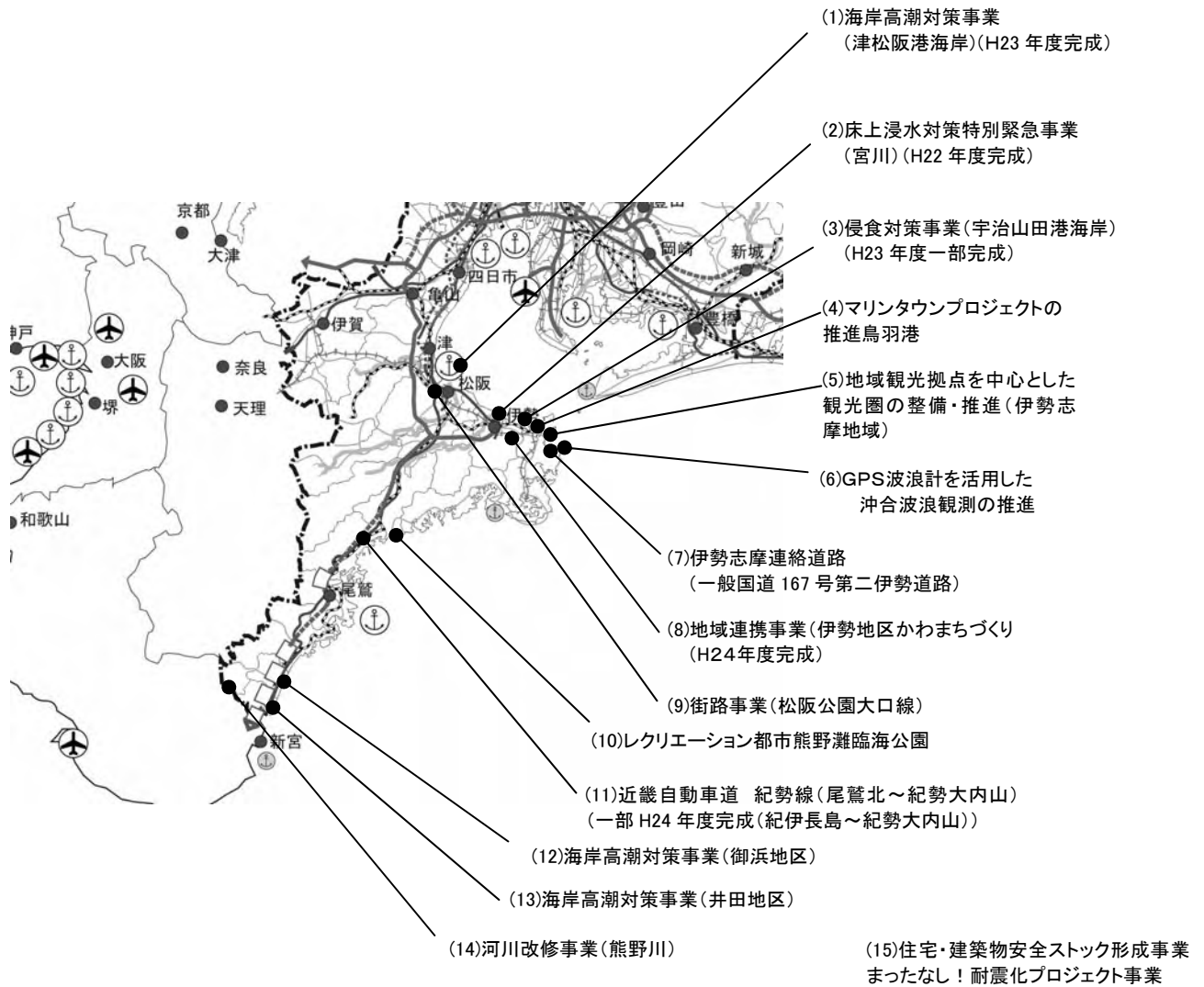


【プロジェクト紹介】

(1)	直轄砂防事業(富士山) 富士山大沢崩れから発生する土石流による下流域への災害を未然に防ぐため大沢扇状地の土石流捕捉機能の拡充を図るとともに、大沢崩れ源頭域の土石流対策として渓床対策工を推進する。 産・ 安 ・環・交・暮
(2)	中部横断自動車道(吉原～増穂) 太平洋と日本海を結ぶ「高規格幹線道路ネットワーク」の整備により東アジアとの物流ネットワーク強化に資する道路ネットワーク整備を推進する。 産・安・環・ 交 ・暮
(3)	多目的国際ターミナル(田子の浦港中央地区)(H24 年度完成) 船舶大型化に対応し、かつ地域産業の振興や外貨貨物の取扱拠点として物流の強化・拡充を図るため、また、大規模地震時の緊急物資輸送に対応するため、岸壁や航路泊地等の整備を推進する。 産・安・環・交・暮
(4)	第二東海自動車道(新東名高速道路)(海老名南～豊田東) (一部 H24 年度完成(御殿場～引佐)) 中部地方と首都圏を結ぶ我が国の東西大動脈の災害に対する信頼性・確実性を確保するため、東名高速道路と機能を分担・相互補完する第二東名高速道路の整備を推進する。 産・ 安 ・環・ 交 ・暮
(5)	直轄砂防事業(狩野川水系) 狩野川上流域は、脆弱な火山性の地質で年間降水量も多く、度々土砂災害が発生していることから、砂防えん堤等の土砂災害防止施設の整備を推進する。 産・ 安 ・環・交・暮
(6)	狩野川下河原地区堤防整備 川の歴史や周辺の街並みと調和した堤防整備等を行うとともに、内水被害を軽減させるための河川改修を行う。 産・ 安 ・ 環 ・交・暮
(7)	海岸高潮対策事業(富士海岸) 日本で最も深い駿河湾の湾奥に位置し、著しい侵食とともに、波浪等の外力が大きいことから、背後地の安全を確保するため、海岸保全施設の整備を行う。 産・ 安 ・環・交・暮
(8)	港湾振興ビジョンの推進 沼津港(H24 年度完成) みなと・海岸を活用した地域内外の人の交流を促進、憩いの場の提供、市民・民間と連携した交流空間の創出を図る。 産・安・環・ 交 ・暮
(9)	富士箱根伊豆地域連携プロジェクト 観光振興、環境対策、防災対策、交通体系整備について、県境を跨ぐ幹線道路などで圏域内外の交流・連携を行うことで、地域の価値を高め、豊かな暮らしを実感できる、魅力あふれる地域づくりを目指す。 産・ 安 ・ 環 ・ 交 ・暮
(10)	伊豆縦貫自動車道(一般国道 1 号東駿河湾環状道路) (一部 H21 年度完成(沼津岡宮～三島塚原)) 中部圏の高速道路ネットワークの充実を図るため、高速サービスが提供されていない地域の解消とともに交通混雑緩和を図る。 産・安・環・ 交 ・暮
(11)	流域下水道事業(狩野川 他) 良好な水環境や快適な生活環境を保全し、公共用水域の水質汚濁の防止を目指して下水道整備を推進する。 産・安・ 環 ・交・ 暮
(12)	海岸環境整備事業(熱海港海岸) 海岸防護機能を確保するとともに、国際観光都市熱海にふさわしい景観と親水性に富んだ海岸整備を図る。 産・安・ 環 ・交・暮
(13)	伊豆縦貫自動車道(一般国道 414 号天城北道路、河津下田道路(I 期)) 中部圏の高速道路ネットワークの充実を図るため、高速サービスが提供されていない地域の解消とともに交通混雑緩和を図る。 産・安・環・ 交 ・暮

(14)	避難港整備事業(下田港下田地区) 荒天時の避難船舶の安全を確保し、海上交通の安全性を確保するために、防波堤の整備を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(15)	特定構造物改築事業(黄瀬川橋梁) 黄瀬川の最下流部に位置する黄瀬川橋による河積阻害により、流下能力が不足することから黄瀬川橋の改築及び築堤を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(16)	連続立体交差事業(JR 東海道線・御殿場線 沼津駅付近) 都市内交通の円滑化と鉄道に分断された都市の一体化を図るため、沼津駅付近の鉄道を高架化し、ボトルネック踏切等13箇所の踏切を除却する。	産 ・ 安 ・環・ 交 ・ 暮
(17)	沼津駅周辺総合整備事業 中心市街地の交通問題の解決を図るとともに、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化と、新たな都市の魅力をつくるための土地利用の転換をめざし、沼津駅周辺地区においての鉄道の高架化、土地区画整理、幹線道路の整備、鉄道跡地の活用、都市環境の改善、土地利用の秩序化を図る。	産・安・環・ 交 ・ 暮
(18)	自然再生事業(狩野川肥田地区) 狩野川を特徴付ける良好な河川環境の保全・再生を積極的に行う。(レキ河原の再生)	産・安・ 環 ・交・暮
(19)	公営住宅整備事業(地域住宅交付金 自由ヶ丘団地) (H22 年度完成度完成) 老朽化した公営住宅の建替えにあわせて社会福祉施設等を併設し、高齢者が健康で豊かな生活をおくることができるよう、住宅の整備と生活拠点の形成を図る。	産・安・環・交・ 暮
(20)	床上浸水対策特別緊急事業(狩野川、戸沢川)(H22 年度完成) 洪水により、甚大な浸水被害が発生したことから、再度同程度の出水が発生した場合に床上浸水被害が生じないように排水機場の増強を行う。	産・ 安 ・環・交・暮
(21)	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・(津波防災ステーション)) 津波、高潮等による災害を防ぐため、胸壁、水門や陸閘の整備を行うとともに、海岸保全施設の一元的な管理制御、防災情報の収集等を行う津波・高潮防災ステーションの整備を漁港海岸と連携して推進する。	産・ 安 ・環・交・暮

⑧伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域

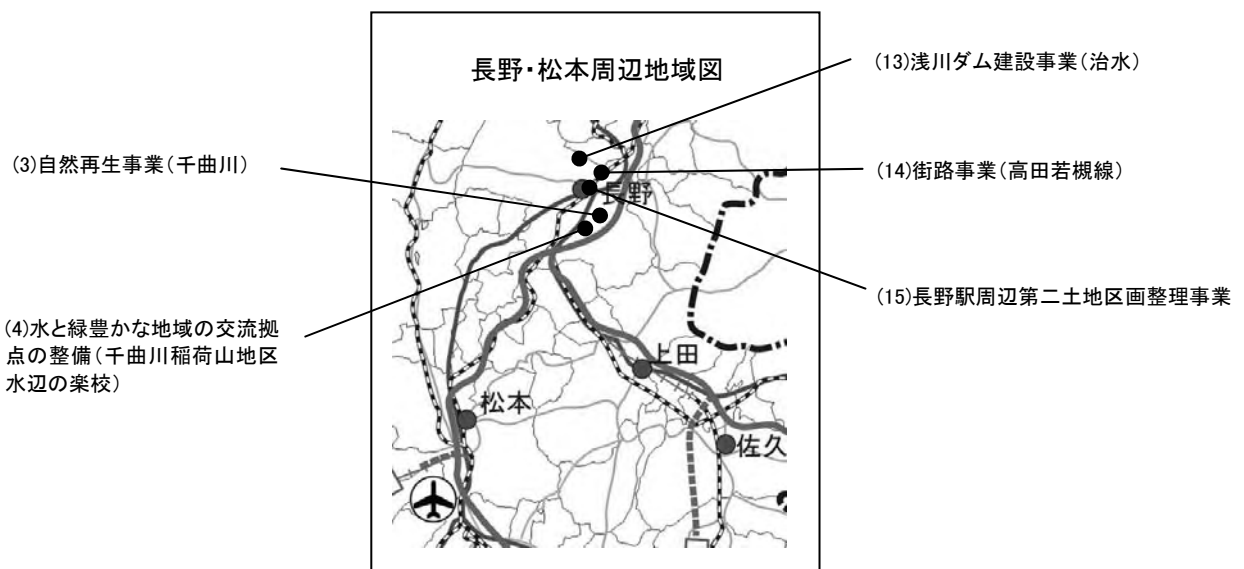
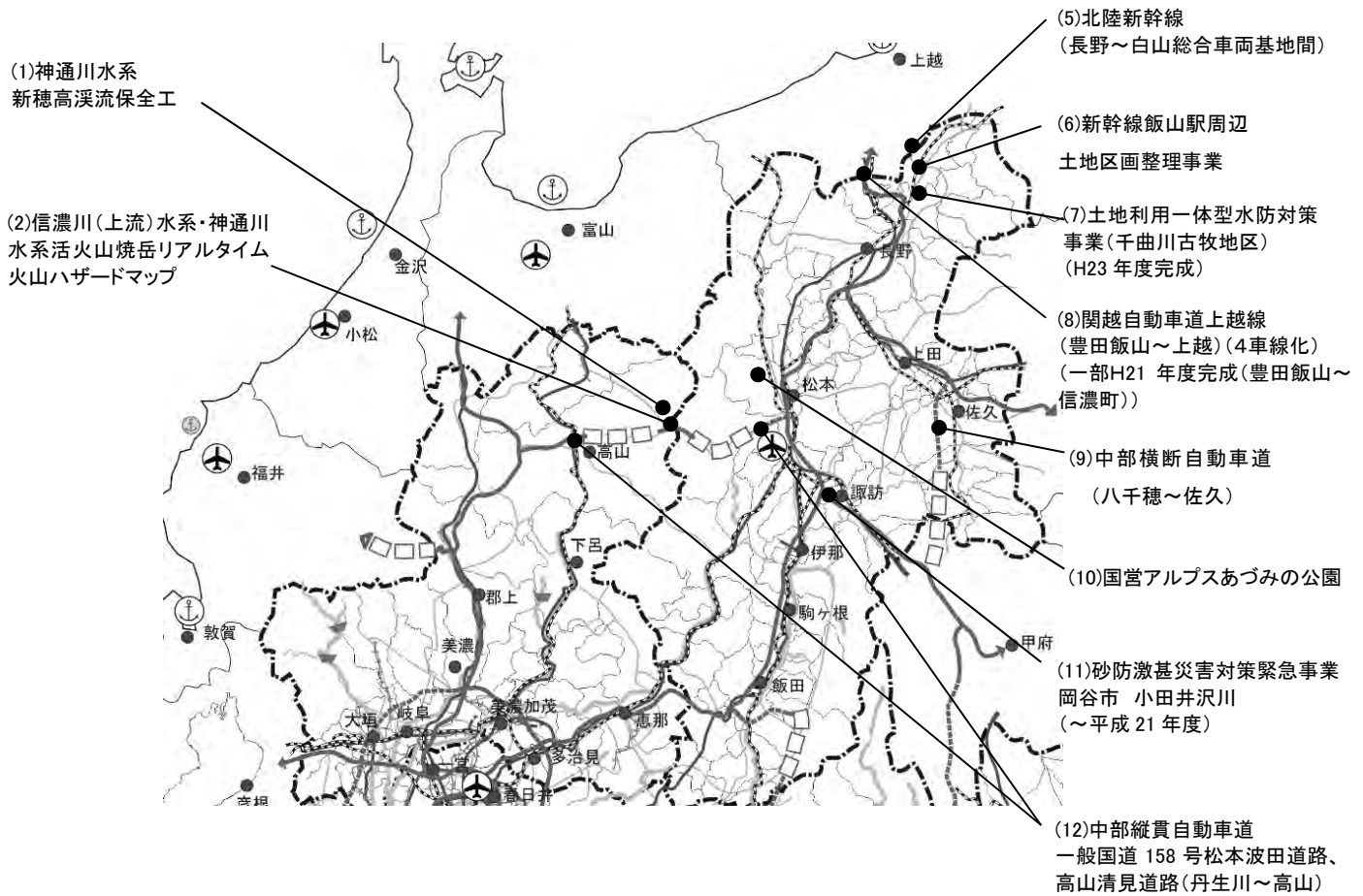


【プロジェクト紹介】

(1)	海岸高潮対策事業(津松阪港海岸)(H23 年度完成) 老朽化がすすみ、地震発生時の液状化が危惧されていることから、背後のまちづくりと一体となった海岸の整備を行い、地域住民に親しまれ、海辺とふれあえる美しい海岸空間の創出を図る。 (ふるさと海岸整備事業)	産・ 安 ・環・交・暮
(2)	床上浸水対策特別緊急事業(宮川)(H22 年度完成) 平成 16 年に甚大な浸水被害が発生したことから、再度同程度の出水が発生した場合に床上浸水被害が生じないように河道堀削や堤防整備等を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(3)	侵食対策事業(宇治山田港海岸)(H23 年度一部完成) 堤防天端が低く、海浜が浸食され、消波機能が低下し、たびたび越波被害が生じているため、堤防の改良及び養浜を行い面的防護機能の向上を図る。	産・ 安 ・環・交・暮
(4)	マリンタウンプロジェクトの推進(鳥羽港) 市民と観光客が行き交う魅力的な集い空間の創造による海の玄関口の形成を図る。	産・安・環・ 交 ・暮
(5)	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) 伊勢志摩地域において、地域が一体となり、滞在型「観光圏」の形成促進のために、宿泊魅力や交通利便性の向上、観光コンテンツの充実、観光情報提供強化などに取り組む。	産・安・環・ 交 ・暮
(6)	GPS波浪計を活用した沖合波浪観測の推進 沿岸域での津波対策等へ迅速に対応し、広域的な波浪観測体制を構築するため、GPS 波浪計による沖合波浪観測体制の強化を図る。	産・ 安 ・環・交・暮
(7)	伊勢志摩連絡道路(一般国道 167 号第二伊勢道路) 地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡のため、地域高規格道路整備を推進する。	産 ・安・環・ 交 ・暮
(8)	地域連携事業(伊勢地区かわまちづくり)(H24年度完成) 川沿いにある市町村の交流拠点と連携して、地域交流の拠点にふさわしい水辺空間として、堤防の緩傾斜化、親水護岸等の整備を行う。	産・安・ 環 ・ 交 ・暮
(9)	街路事業(松阪公園大口線) 本路線は、松阪市の中心市街地と国道42号及び国道23号を結ぶ重要路線であり、本事業によりネック点である踏切を立体交差化し円滑な都市交通の確保を図ることができる。	産・安・環・交・ 暮
(10)	レクリエーション都市熊野灘臨海公園 市民・企業・行政が協働して人と自然の共生型社会の実現をめざすとともに、豊かで良好な自然環境や歴史資産を生かした憩いと交流の拠点を整備する。	産・安・環・ 交 ・暮
(11)	近畿自動車道 紀勢線(紀勢大内山～尾鷲北) (一部 H24 年度完成(紀伊長島～紀勢大内山)) 地域相互の産業、経済文化、観光の振興と発展に寄与すると共に、「命の道」として災害や救急等、緊急時の通行ルートとして周辺地域住民の安心できる暮らしを確保するため、高規格幹線道路ネットワークの整備を推進する。	産 ・ 安 ・環・ 交 ・暮
(12)	海岸高潮対策事業(御浜地区) 熊野灘に面する七里御浜(御浜地区)において、高潮・波浪による越波対策として、人工リーフの整備を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(13)	海岸高潮対策事業(井田地区) 熊野灘に面する七里御浜(井田地区)において、高潮・波浪による越波対策として、人工リーフの整備を推進する。	産・ 安 ・環・交・暮
(14)	河川改修事業(熊野川)	産・ 安 ・環・交・暮

(15)	住宅・建築物安全ストック形成事業 待ったなし！耐震化プロジェクト事業 産・安・環・交・暮 平成27年度までに住宅の耐震化率を90%にすることをめざして、木造住宅の耐震診断、補強設計、補強工事を支援する。
(16)	河川激甚災害対策特別緊急事業(船津川)(H21 年度完成) 産・安・環・交・暮 洪水により、甚大な浸水被害が発生したことから、再度同程度の豪雨が来襲しても浸水被害が生じないように河道堀削や護岸整備等を推進する。
(17)	国内物流ターミナル(尾鷲港林町地区) 産・安・環・交・暮 国内海上輸送の利用を促進し、大規模地震等の災害における海上からの緊急輸送ルートを確保するため、耐震強化岸壁の整備を推進する。
(18)	一般国道 42 号熊野尾鷲道路(尾鷲南～大泊) 産・安・環・交・暮 地域相互の産業、経済文化、観光の振興と発展に寄与すると共に、「命の道」として災害や救急等、緊急時の通行ルートとして周辺地域住民の安心できる暮らしを確保するため、幹線道路ネットワークの整備を推進する。
(19)	海岸高潮対策事業(木本港)(H22 年度完成) 産・安・環・交・暮 海岸が侵食され、荒天時には高波が護岸を越波し、背後の道路、民家等に被害を生じているため、離岸堤を整備し高潮対策を行う。

⑨長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域



【プロジェクト紹介】

(1)	神通川水系新穂高溪流保全工 産・ 安 ・環・交・ 暮 地域の山岳景観、親水性等に配慮しつつ、土砂災害に対する安全性の確保を図るため、異常な流出土砂をスムーズに下流に流下させるとともに上流域の流出土砂の抑制を図る土砂災害防止施設(溪流保全工)の整備促進を図ります。
(2)	信濃川(上流)水系・神通川水系活火山焼岳リアルタイム火山ハザードマップ 産・ 安 ・環・交・ 暮
(3)	自然再生事業(千曲川) 産・ 安 ・ 環 ・交・暮
(4)	水と緑豊かな地域の交流拠点の整備(千曲川稲荷山地区水辺の楽校) 産・ 安 ・ 環 ・交・暮
(5)	北陸新幹線(長野～白山総合車両基地間) 産 ・ 安 ・環・ 交 ・暮 全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画に定められた路線であり、平成16年12月政府・与党申合わせにより、長野～金沢(白山総合車両基地)間の新規着工について整備区間が決定している。
(6)	新幹線飯山駅周辺土地地区画整理事業 産・ 安 ・環・交・ 暮 北陸新幹線の開業に伴い、新たな交通結節拠点として駅前広場を中心とした公共施設整備を行うとともに、既存住宅地の居住環境を改善し、北信州の玄関口に相応しい地域の創出を図る。
(7)	土地利用一体型水防対策事業(千曲川古牧地区)(H23年度完成) 産・ 安 ・環・交・暮
(8)	関越自動車道上越線(豊田飯山～上越)(4車線化) (一部H21年度完成(豊田飯山～信濃町)) 産 ・ 安 ・環・ 交 ・暮 中部圏、首都圏と日本海を結ぶ高規格幹線道路のアクセス強化と交通円滑化のため、4車線化の整備を行う。
(9)	中部横断自動車道(八千穂～佐久) 産 ・ 安 ・環・ 交 ・暮 太平洋と日本海を結ぶ「高規格幹線道路ネットワーク」の整備により東アジアとの物流ネットワーク強化に資する道路ネットワーク整備を推進する。
(10)	国営アルプスあづみの公園 産・ 安 ・ 環 ・交・暮 「自然と文化に抱かれた豊かな自由時間活動の実現」をテーマにした、信州・安曇野の恵まれた自然環境を活かした緑豊かなスペースを活用し、自然学習、健康・福祉等の多様な活動の場を広く提供する公園の整備を推進する。
(11)	砂防激甚災害対策緊急事業岡谷市 小田井沢川(～平成21年度) 産・ 安 ・環・交・ 暮 土石流災害から人命、財産を保全し、地域住民の生活の安全と民生の安定を図るため、砂防堰堤整備などの土砂流出防止対策を行う。

(12)	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) 産・安・環・交・暮 地域発展の拠点となる地方中心都市との効率的な連絡、地域間相互の産業、経済、文化観光の振興と発展のため、高規格幹線道路ネットワークの整備を行う。
(13)	浅川ダム建設事業(治水) 産・安・環・交・暮
(14)	街路事業(高田若槻線) 産・安・環・交・暮 長野市中心部と北部町村を結ぶ放射状路線であり、通過交通の市街地流入を抑制するとともに、安全で円滑な移動を実現することで、日常の暮らしを支え、地域の活力向上を図る。
(15)	長野駅周辺第二土地区画整理事業 産・安・環・交・暮 駅前広場などの公共施設整備や、都市計画道路の整備による幹線道路ネットワークの機能改善により、生活環境や防災性を向上させ、オリンピック開催都市に相応しい個性豊かな街づくりを行う。

第3部

成果をより高める取り組み

- 第1章 7つの基本スタンス
- 第2章 住民・企業・行政の役割と協働
- 第3章 不断のフォローアップ

第1章 7つの基本スタンス

1. 将来像を実現するための7つの基本的スタンス

中部地方の将来像を実現するために、行政・企業・住民がコンプライアンスを確保することはもとより、必要とされる政策を無駄なく着実に実行するため、以下の7つの基本的スタンスのもとで、新まんなかビジョンを推進していきます。

(1) 成果重視

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

(2) 効率性重視

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

(3) 技術力・技術開発

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

(4) 新たな協働(自助・共助・公助)

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

(5) 既存ストックの徹底的活用・超寿命化

これまでに整備された社会資本は相当な規模となっており、適切な維持管理を行い、その有効利用を図ることの重要性が高まっています。また、国と地方の厳しい財政状況の中で、近い将来、社会資本の老朽化による集中的な多額の更新投資等が必要とされる事態が懸念されます。

このような状況下においては、ソフト施策との連携等により既存ストックの整備効果を相乗的に高める工夫を行うとともに、社会資本の更新時期の平準化、維持管理や更新を考慮に入れたトータルコストの縮減等を図るため、総合的な資産管理手法を導入し、効率的・計画的な維持管理を推進します。

(6) ユニバーサルデザイン

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

(7) ICT の活用

政府は、IT 戦略本部（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部）の下、これまでの IT 政策の取り組みを踏まえ、平成18年1月、平成22年度までに「いつでも、どこでも、誰でも IT の恩恵を実感できる社会」の実現に向けた政府全体の方向性として「IT 新改革戦略」を策定しました。

また、国土交通省が平成19年2月に策定した「国土交通分野イノベーション推進大綱（中間報告）」では、ICT（情報通信技術）を国土交通分野において最大限に利活用し、国民生活の質の向上、経済成長の実現を目指しています。今後、国土交通行政においては、行政の情報化、公共分野における ICT の活用の推進等、ICT 施策の充実・展開に努めていくことが重要と考えます。

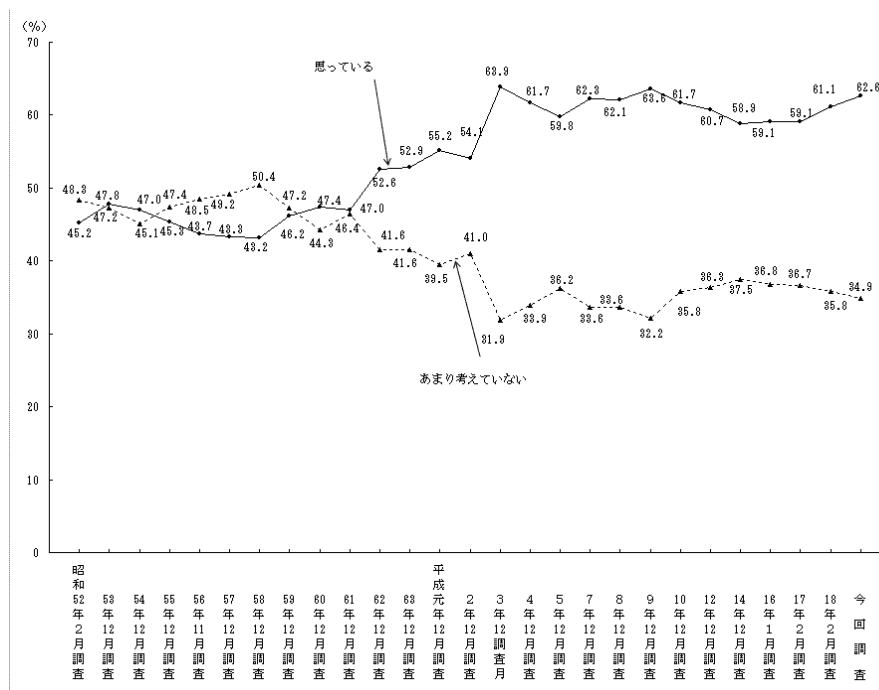
第2章 住民・企業・行政の役割と協働

1. 背景

住民の公共サービスへのニーズは多様化・高度化しつつありますが、同時に、国民が社会に貢献したいと思う意識も強まる傾向にあります。全国のNPO法人数をみても、2000年から2006年までの間にNPO法人数が9倍に増加（3,156団体→27,414団体）しており、NPO活動が活発化していることがわかります。また、企業においても社会的責任（CSR）を意識して活動している企業が過半数となり、今後も社会貢献、地域貢献への取り組みは強まっていくことが予想されています。

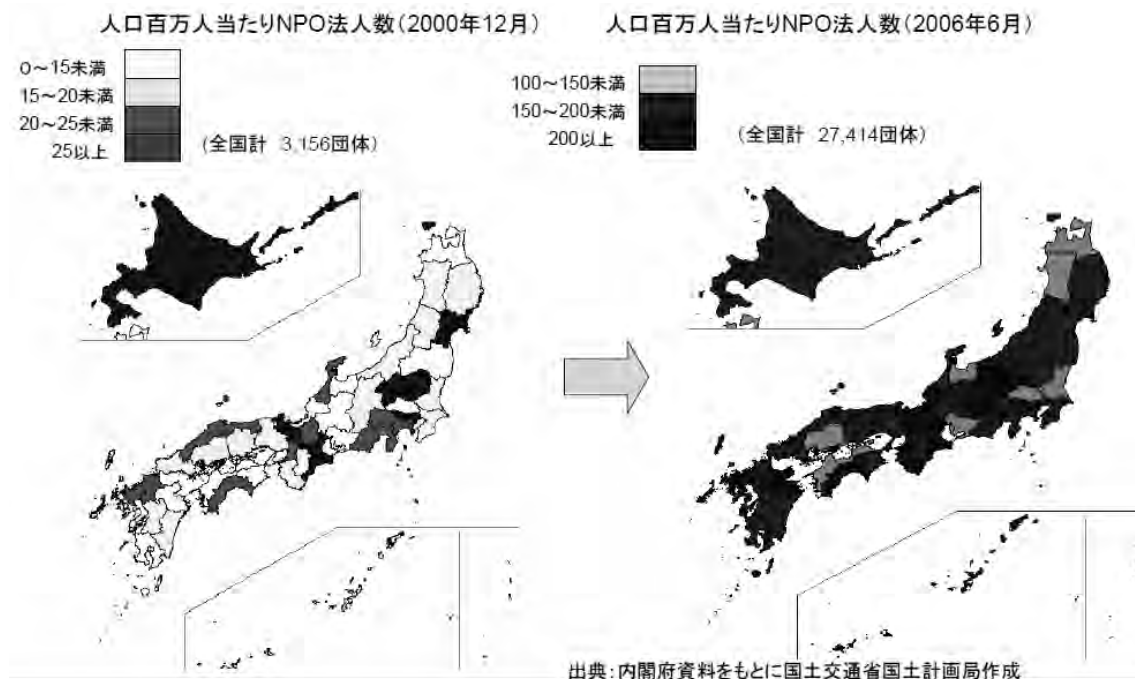
こうした今日の社会情勢は、地域づくりに住民や企業が参画し、一定の役割を担っていくべきだとの価値観が醸成されつつあることを示唆しているものと考えられます。即ち、財政制約や環境問題などの制約条件が強まる中で、住民ニーズに対応した地域づくりを推進していくためには、行政だけに任せるのではなく、住民や企業が積極的に協働していくことが望ましいとのパラダイムが定着しつつあると考えられます。

国民の社会貢献に対する意識の変化



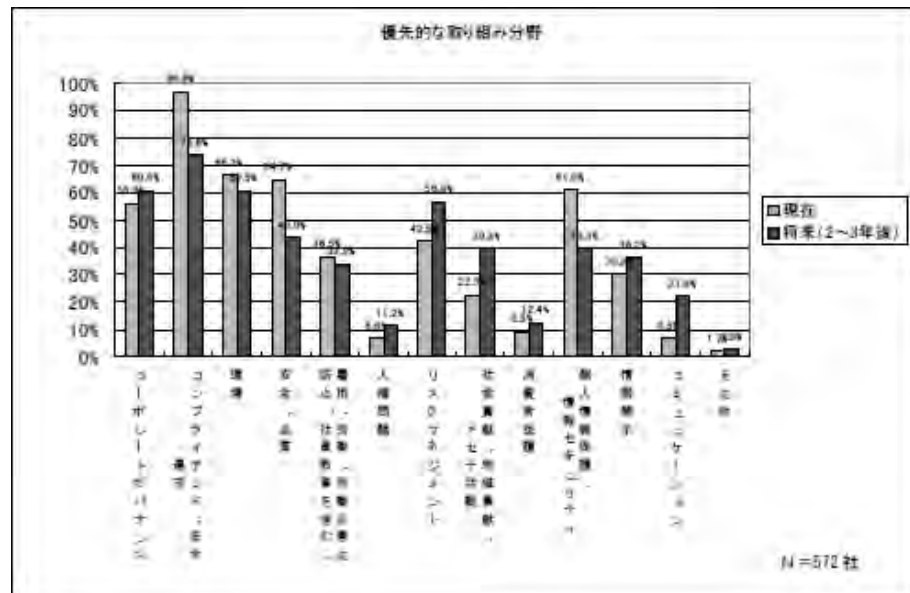
出典：「社会意識に関する世論調査（平成19年1月調査）」（内閣府）

我が国における NPO 法人数の変化



出典：第12回国土審議会計画部会資料

企業の社会的責任（CSR）に対する意識



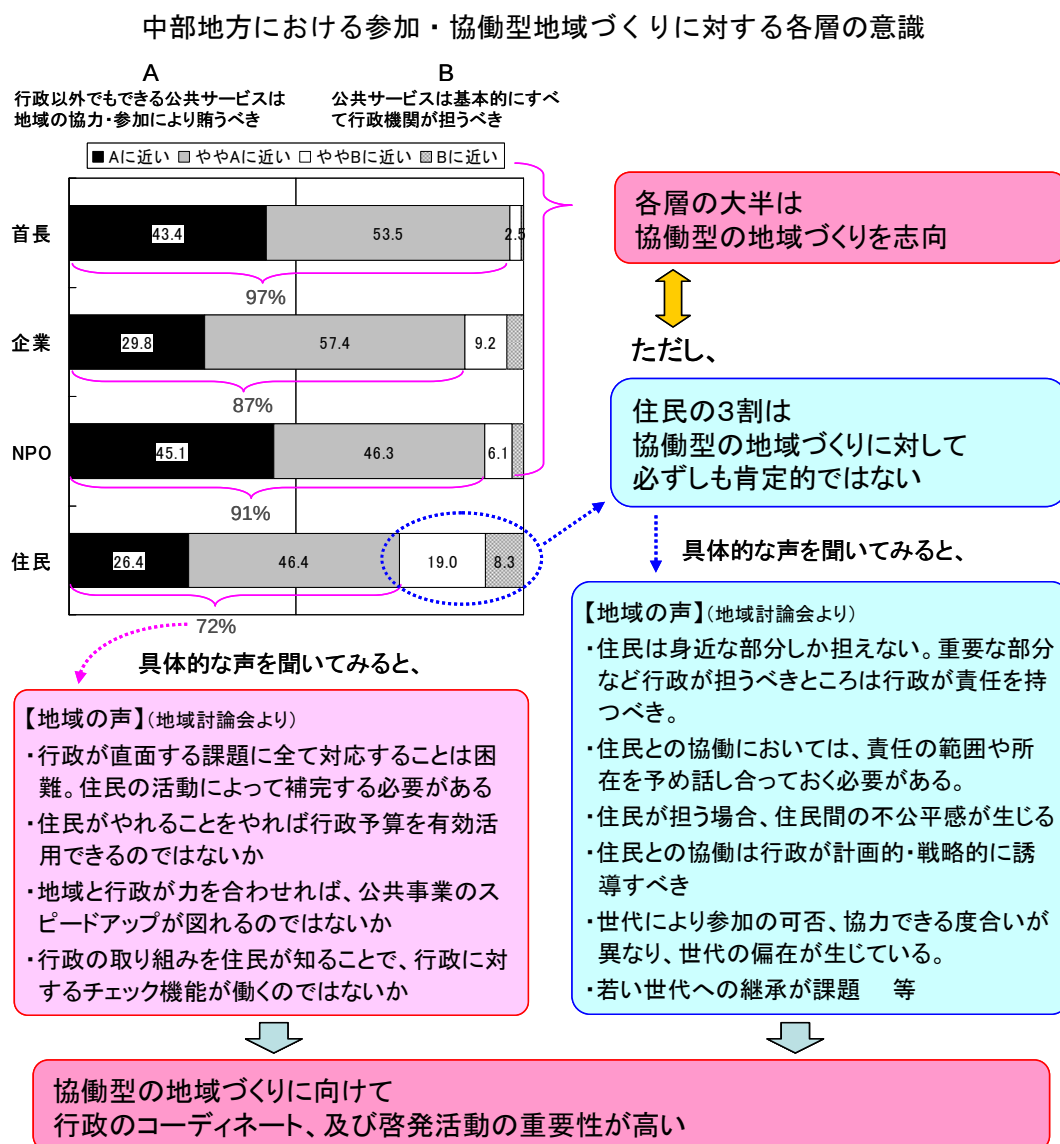
出典：「CSR（企業の社会的責任）に関するアンケート調査結果」
（（社）日本経済団体連合会，2005年）

2. 中部地方における住民等各層の参加・協働意識

中部地方の自治体の首長、企業、NPO 法人、地域住民の方々に、協働型地域づくりに関する意識をお尋ねしました。その結果、いずれの主体からも「行政以外でもできる公共サービスは地域の協力・参加による賄うべき」という考え方に賛意が示されました。中部地方の地域社会でも、協働型地域づくりの必要性が共有されつつあるとの認識に立つことができました。

ただし、地域住民の方々を対象としたアンケート結果を見ると、約3割の方々から「公共サービスは基本的にすべて行政機関が担うべきだ」という意見が示されました。新まんなかビジョンの改訂に当たっては、パブリックインボルブメント（P I）活動の一貫として「地域討論会」を各地域で実施しましたので、協働型地域づくりに関する懸念事項を聞き取りました。その結果、「協働が責任転嫁（丸投げ）につながることの懸念」、「住民の参加による不公平感が助長されることに対する懸念」、「行き当たりばったりの協働への懸念」などが聞き取られたところです。

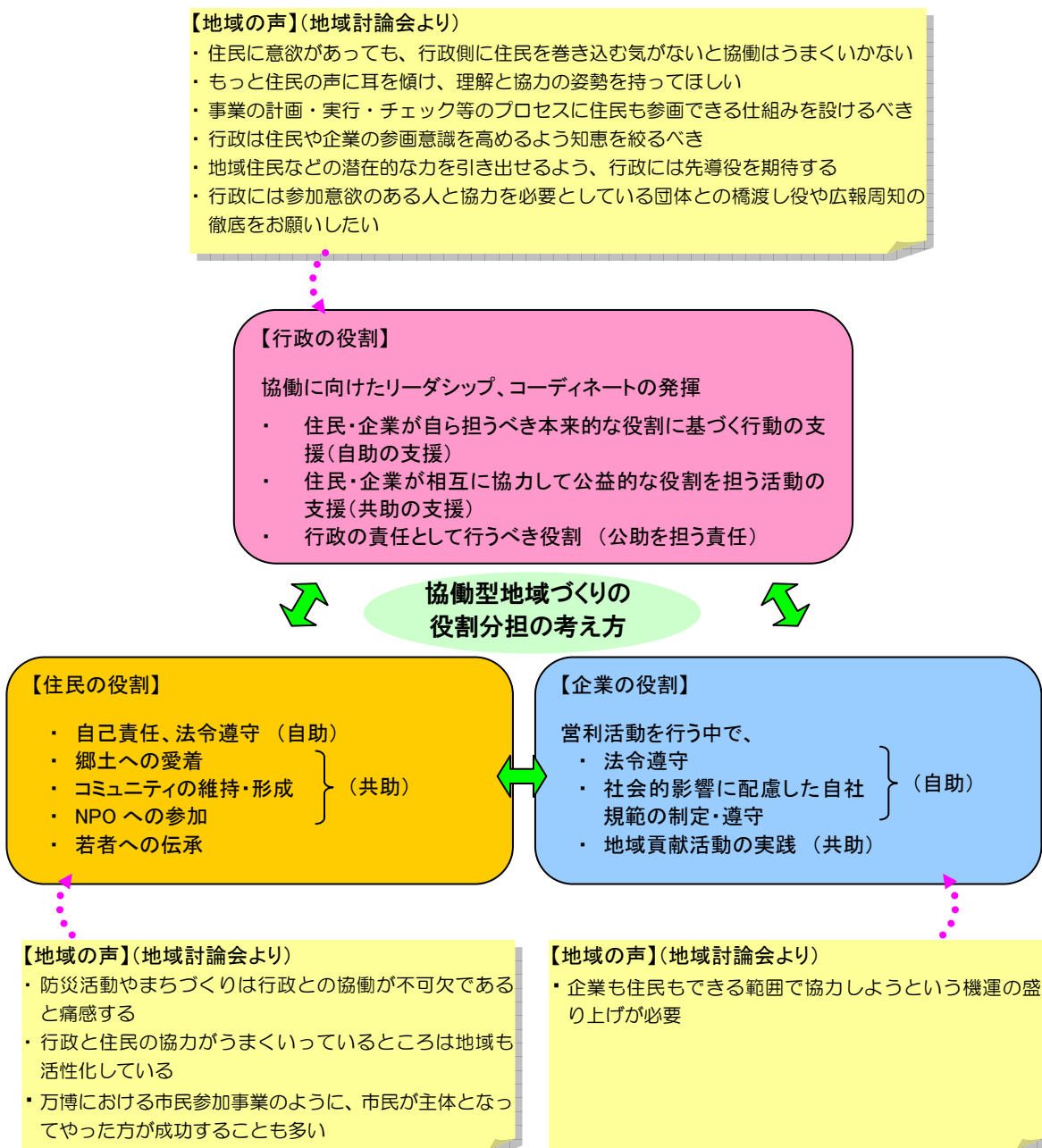
従って、「責任分担を明確化」しながら「計画的に協働を呼びかけ」、「地域や世代に不公平が生じないように」配慮しながら協働型地域づくりを進めていく必要があることが分かりました。



3. 求められる協働のあり方と住民・企業・行政の役割

今回の「新まんなかビジョン」の改訂に当たっては、協働型地域づくりを推進していくために、地域の声を参考にしつつ、住民・企業・行政に求められる基本的な役割分担の考え方を提示することとしました。こうした考え方を広く共有していくことが重要であると考えます。また、基本的な役割を実践に移すにあたり、地域の企業や住民が実践しつつある事項を「萌芽しつつある役割」として位置づけ、さらに「今後期待される行動」を整理した上で、「新まんなかビジョン」における5つの政策分野において主体別役割分担のイメージを例示することとしました。今後、各分野において、各主体の役割分担がより具体的に展開されるようフォローアップしていくこととします。

(1) 協働型地域づくりに向けた役割分担の考え方



(2) 各主体が担うべき具体的な役割のイメージ

住民と企業は、「自助」と「共助」という考え方にに基づき、協働型地域づくりに求められる役割を担って行く必要がありますが、「自助」については既に実践されつつある状況です。今後は、共助についても意識を醸成し、積極的な協働が求められます。

一方、行政は、「自助」と「共助」の実践を支援するとともに、普遍的に公共が担うべき役割を「公助」として位置づけ、これらに関する行政としての責任を果たしていく必要があります。

◆住民

①地域社会において萌芽しつつある役割

住民一人ひとりが社会の構成員として法令等を遵守するとともに、自身のことについては、自己責任に基づいて行動することが役割として求められる。これらの役割に対する住民の自覚は萌芽しつつあるが、必ずしも共通認識には至っていない。協働型地域づくりに向けて、共通認識の醸成を図る必要がある。

②今後期待される行動

また、住民は上記の役割のみならず、地域社会を担う一員としての自覚を持って地域づくりに主体的に参画するとともに、住民同士あるいは企業や行政との協働など共助を担うことが期待される。

◆企業

①地域社会において萌芽しつつある役割

企業が営利活動を行う中で、法令等の遵守はもとより、企業活動の社会的な影響を認識し、自社の規範を定めて行動していく必要がある。

②今後期待される行動

また、企業は上記の役割のみならず、民間活力を活かした公共サービスの提供、地域住民や行政と協働した地域づくりへの参画など地域社会への積極的な貢献が期待される。

◆行政

①自助の支援

住民や企業が自らの役割を発揮できるよう情報の提供、法令の整備、意識啓発など各主体の自助活動を側面支援していく役割が求められる。

②共助の支援

また、行政には住民同士で進める活動や住民・企業が相互に協力して行う公益的な活動など（共助活動）を促進する役割が求められる。

③公助を担う責任

住民や企業では対応が難しい事項や公共性が高く公平性の観点から行政が担うことが望ましい事項（公助）については、行政が責任を持って取り組む必要がある。

4. 各主体に求められる具体的な役割のイメージ例

新まんなかビジョンが掲げる目指すべき将来像の実現にあたっては、5つの各政策において住民・企業・行政それぞれが担うべき役割を果たしていくことが重要です。ここでは、各施策分野における主体別の役割分担の具体的なイメージについて例示しました。今後は、こうした具体的な取り組みを、さらに幅広く展開していく必要があると考えています。

	住民	企業	行政
【安全・安心】 災害に強い 中部	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ 各個人・家庭における防災意識の向上と基礎的対策の実施 ↓ 【今後期待される行動】 ・ 地域の自主防災活動への参加・協力 （例：応急処置など救護方法を住民の間で普及啓発していく活動） （例：独居老人宅における家具転倒防止器具設置作業への協力等） ・ 被災後のボランティア等による復興支援などへの参加 等	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ 従業員の安全確保、災害時の業務継計画の策定等の防災対策 ↓ 【今後期待される行動】 ・ 災害時の復旧・救援活動への協力	【自助の支援】 ・ 防災情報の提供・周知、避難勧告 等 【共助の支援】 ・ 地域の自主防災活動の支援 （例：継続的な支援・協力による担い手の育成） 【公助の推進】 ・ 大規模災害の発生に備えた社会資本の整備 ・ 広域的な防災拠点の整備 ・ 災害発生時の迅速な応急・復旧活動
【産業競争力】 活力ある中部	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ 地元企業に対する理解の深化 ・ 地産地消への協力 ↓ 【今後期待される行動】 ・ 地域が一体となった人づくり	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ 技術革新・経営革新による競争力の強化 ・ インターンシップの受入や人材交流の推進 ↓ 【今後期待される行動】 ・ 企業価値の向上 ・ 人的・知的資産の地域づくりへの活用 ・ 地元人材の積極採用	【自助の支援】 ・ 企業誘致の推進 【公助の推進】 ・ 産業活動を支える社会資本の整備 ・ 優秀な人材が定着する魅力のあるまちづくりの推進
【環境・景観】 自然と共生 する中部	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ マイカーの利用抑制や公共交通の積極利用 ・ 環境配慮型商品の購入 ・ 3Rへの協力 （例：レジ袋をもらわないなど自分ができることを実践） ・ 自宅周辺の環境美化の実施 （例：地区住民による花壇の植え替え） ↓ 【今後期待される行動】 ・ 環境保全活動への参画 ・ 自然再生事業への参画 （例：河川堤への松並木の植樹）	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ CO2 排出削減等地球温暖化対策の実施 ・ 省資源・省エネルギー化の実践 ・ 事業所周辺の緑化・環境美化活動の実施 （例：企業の自発的な地域清掃活動） ・ 緑化事業や環境保全活動への協力 ↓ 【今後期待される行動】 ・ アドプトプログラムなど地域住民等と協働した環境保全活動の実施 ・ 緑化等の自然再生事業の実施 ・ 美しい景観形成・景観保全への協力	【自助の支援】 ・ ゴミ分別方法の周知、リサイクルの推進 【共助の支援】 ・ 住民・企業の協働した環境活動に対する支援 ・ 指針・制度・法令等の整備など美しい景観形成の促進 【公助の推進】 ・ 環境保全事業や自然再生事業の実施
【交流・連携】 交流が活発 な中部	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ 地域資源や魅力の認知・次世代への文化継承 ・ 地域資源を活かした活動の実施 ↓ 【今後期待される行動】 ・ 来訪者へのおもてなし ・ 地域資源の保全・復元への協力 ・ 上下流交流活動の展開	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ 良質な来訪者向けサービスの提供 ・ 産業観光の推進 ↓ 【今後期待される行動】 ・ 地域住民と連携・協働した地域づくり活動への協力 ・ 地域ブランドの確立	【自助の支援】 ・ 情報発信と交流を支えるプラットフォームの整備 （例：世代間交流・次世代への継承を促すしくみづくり） 【共助の支援】 ・ ボランティアガイド等地域住民の主体的な活動の支援 （例：地域のリーダー役となる人材の育成） ・ 住民・企業の協働した活動に対する支援 【公助の推進】 ・ 地域の交流拠点整備 ・ 広域的な連携による情報発信・交流促進 等
【暮らし】 愛着の持てる 中部	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ ルールの遵守・マナーの向上 ・ 自主防犯活動の実施 ・ 各種計画策定への住民参画 ↓ 【今後期待される行動】 ・ 地域に対する誇り・愛着を持つ （例：郷土学習活動の企画・実施） ・ 住民参加型まちづくり活動への参画 （例：道路や河川の異常を通報することなどモニター役としての協力） ・ 地域住民による道路・公園等の清掃・維持管理	【地域社会において萌芽しつつある役割】 ・ 商品やサービスの品質を含めた企業の信頼性に対する意識の向上 ・ 企業の社会的責任（CSR）の遂行 ↓ 【今後期待される行動】 ・ 民間活力を活かした公共サービスの提供 ・ まちづくり等地域活動への参加・協力	【自助の支援】 ・ 防犯や交通安全などに関する情報提供・意識啓発 ・ 企業活動に対する検査・監督 【共助の支援】 ・ 住民・企業の協働した活動に対する支援 （例：住民の発意やアイデアの取り込み） （例：継続的な支援・協力による担い手の育成・まちづくりへの展開） 【公助の推進】 ・ 消費者保護・生活者保護 ・ 公共空間のユニバーサルデザイン化

※表中（）書きの例示は、地域討論会において住民から発言のあった具体例

第3章 不断のフォローアップ

1. 不断のフォローアップ

「新まんなかビジョン」をフォローアップするにあたり、社会資本は、すべての経済活動、社会生活の基盤であり、「この地方に住む国民の100年先の暮らしのあり方」などを見据えて整備していきます。

アウトカム指標や満足度調査などを通じて、目標の達成状況や効果を計測・評価しながら、「マネジメントサイクル」の構築を目指します。また、それらの結果を踏まえて、「新まんなかビジョン」のさらなる共有化を図り、指針性を高めるためのフォローアップを行います。

（１）アウトカム指標の提示

可能な限り定量的かつアウトカム指標を提示するとともに、計画目標を達成する上での分野横断的、総合的な成果を測る指標の開発に努めます。

特に、基盤整備については、これまでは施設等がどの程度造られるかというアウトプット指標が重視されましたが、既存施設も含めた施設の利活用や、ソフト面も含めた諸施策の総合的な効果が従来以上に重要となることから、施設整備量等のアウトプット指標に加えて、それらが地域住民生活の改善にもたらす効果を実感できるアウトカム指標の導入に努めます。

（２）定期的な評価

「新まんなかビジョン」の評価にあたっては、満足度調査等を通じ、策定された目標の達成度評価と、策定後の状況変化を踏まえた内容そのものの妥当性評価とを行います。

・達成度評価

上記のアウトカム指標等を軸に、定期的に計画目標の達成度評価を行い、その結果を関係部局、地方公共団体等に情報を提供するとともに、目標の達成に支障をきたす可能性がある場合には、その原因を調査し改善するための新たな方策を検討します。

・妥当性評価

「新まんなかビジョン」の内容の妥当性については、定期的に点検作業を行います。

今後は、中部地方をめぐる経済社会諸情勢、自然環境状況、国土基盤ストックの状況、関連諸施策の推進状況、その効果等に関する情報を継続的に収集・分析し、ビジョン策定後において、中部地方の課題や目標等の計画内容の妥当性が損なわれるような情勢変化が生じていないかどうかの点検を中心とする妥当性評価を行います。

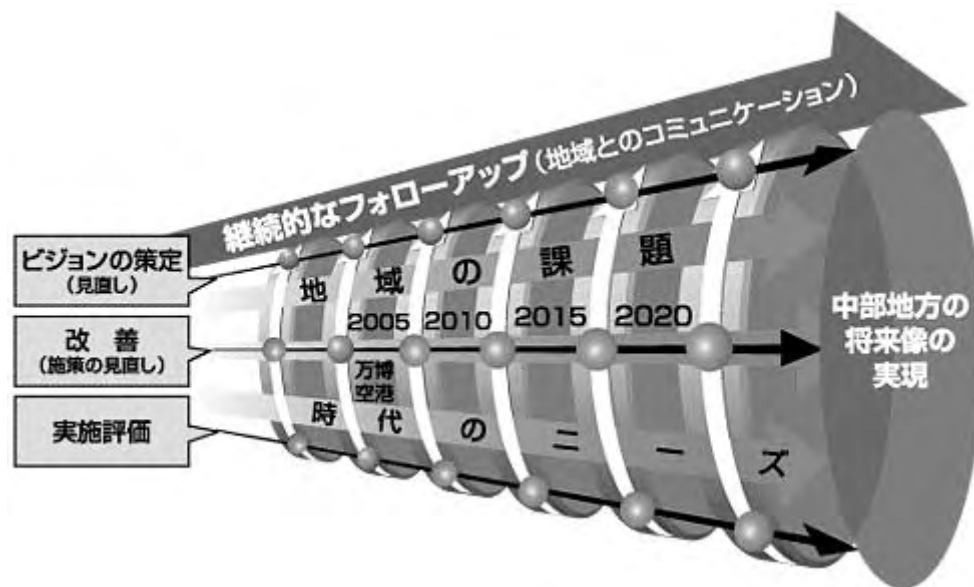
（３）満足度調査等による評価結果の公表

達成度評価において、アウトカム指標の導入が困難な目標があることや、妥当性の評価において、関係者による評価に偏り客観性を保持できない可能性があることから、中部地方全域を対象としたアンケート調査（満足度調査）を数年間隔で実施し、達成度と妥当性の両評価を補完する指標とします。

また、満足度調査の結果および評価結果について、広く地域住民に公表し、目標達成のための合意形成を図ります。

（４）「新まんなかビジョン」の見直し

（１）～（３）の作業を通じて得られた情報に基づき、中部地方の課題や目標などの根幹的な内容の修正が必要な場合には、「新まんなかビジョン」を見直します。



「新まんなかビジョン」については、地域の人々とのコミュニケーションを基本にアウトカム指標や満足度調査により、時代のニーズや地域の課題を常に把握しながら、内容の改善、評価、見直しを柔軟に行い進化させていきます。その過程を通じて、地域の求める社会資本の重点的・優先的な整備を図り、中部地方の将来像の実現を目指します。

用語解説

注釈 番号	用 語	用 語 解 説	本編 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。スーパー中枢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」。	iv
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。	vi
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。	vi
5)	高齢化率	65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合。	5
6)	生産年齢人口	生産年齢人口とは15歳～64歳までの人口のこと。	5
7)	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。	7
8)	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	8
9)	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。	14
10)	COD	【Chemical Oxygen Demand】化学的酸素要求量のこと。水中の被酸化性物質(有機物)を酸化剤で化学的に酸化したときに消費される酸化剤の量を酸素に換算したもの。CODが高いことはその水中に有機物が多いことを示し、生物化学的酸素要求量(BOD)とともに水質汚濁を示す指標。	16
11)	EU	欧州連合のことで、ヨーロッパの25カ国による連合。	20
12)	道路交通センサスOD	道路交通センサスは、いわば道路に関する国勢調査として、昭和55年度以降は概ね5年に一度の割合で全国的に実施している調査であり、道路沿いでの交通量の観測や自動車保有者に対するアンケート調査などを実施。ODとは、自動車起終点調査のこと。	29
13)	ゲリラ雪	冬季における急激な降雪のことで、岐阜県関ヶ原付近で、ゲリラ雪により交通障害が発生している。	43
14)	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。	43
15)	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。	47
16)	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。	47
17)	二地域居住	都会に暮らす人が、週末や一年のうちの一定期間を農山漁村で暮らすもの。	47
18)	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。	48
19)	有効求人倍率	公共職業安定所に申し込まれている求職者数に対する求人数の割合で雇用状況を示す指標。求職者1人に対し、どのくらいの職のニーズがあるかという割合。	49
20)	完全失業率	完全失業率とは、働く意思がある人全体に対する職がない人の割合。	49
21)	コンプライアンス	【Compliance】一般的に「法令遵守」と訳され、企業活動などで、法律や規則、社会規範などに違反することなく、それらをきちんと守ること。	55

注釈 番号	用 語	用 語 解 説	本編 ページ
22)	PFI	【Private Finance Initiative】公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法で、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(PFI法)が平成11年7月に制定。	55
23)	IT	【Information Technology】コンピュータやデータ通信に関する技術を総称的に表す言葉。	56
24)	コンベンション機能	コンベンションとは、国内外の人達が行う各種大会や会議、見本市、イベントなどの催しのことで、コンベンション法(国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律(平成6年))がある。	61
25)	ゲートウェイ	結節点のことで、空港;空のゲートウェイ、港湾;海のゲートウェイと言われている	62
26)	スーパー中枢港湾	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」。	62
27)	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。	62
28)	DMV	【Department of Motor Vehicles】道路と線路の両方の走行が可能な車両で、JR北海道が開発している。	62
29)	グリーンツーリズム	農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動。欧州では、農村に滞在しバカンスを過ごすという余暇の過ごし方が普及、英国ではルーラル・ツーリズム、グリーン・ツーリズム、フランスではツーリズム・バール(緑の旅)と呼ばれています。	64
30)	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。	65
31)	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。	65
32)	SCM	【Supply Chain Management】商慣行の見直し、eコマースの推進や取引単位の標準化等による企業間連携を通じて、生産から消費までの情報と物の流れを効率化し、消費者ニーズを反映した商品をスピーディーに適正な価格で提供するための仕組み。供給連鎖管理とも呼ばれる。	66
33)	ジャスト・イン・タイム	「必要なモノ」を「必要な量」だけ「必要な時」に「必要な所」へ届ける仕組み。	66
34)	フィーダー化	一般には、バス等により幹線公共交通機関の駅・空港ターミナルと連絡させることであるが、日本の港湾のフィーダー化とは、北米・欧州航路のコンテナ船が日本を経由しないため、日本発着のコンテナ貨物を、アジア主要港へで一旦積み替えられて諸外国へ輸送される貨物の割合が増加していること。	67
35)	Sea & Air	海上(船)輸送と航空(飛行機)輸送を組み合わせることで、名古屋港では、臨海部に立地する工場で製造された航空機の主翼・胴体を船舶を使って中部国際空港へ海上輸送し、専用貨物機を使って海外へ空輸するシーandエアーが行われている。	67
36)	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)。スーパー中枢港湾の育成では、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。	68
37)	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。	69
38)	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。	69
39)	TDM	【Transportation Demand Management】交通需要マネジメント。都市又は地域レベルの道路交通混雑の緩和を道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等、交通需要量を調整(=交通行動の調整)することによって行う手法の体系。	69
40)	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。	69

注釈 番号	用 語	用 語 解 説	本編 ページ
41)	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、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。	69
42)	ロジスティクス・ハブ	中枢的・中核的な国際コンテナ埠頭に隣接する地区において、流通加工機能等の高度な物流サービスを提供するゾーン。	70
43)	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。	72
44)	モビリティマネジメント	【Mobility Management】ひとり1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。	75
45)	リサイクルポート	リサイクルポートとは、広域的なりサイクル施設の立地に対応した「静脈物流ネットワーク」の拠点となる港湾のこと。製品系の輸送を指す「動脈物流」に対し、生産や消費活動による排出物の輸送は「静脈物流」と称されている。	76
46)	アダプト・プログラム	アダプトは『養子縁組する』の意で、アダプトプログラムは『里親制度』と訳され、ボランティアとなる市民が里親となって道路、公園等を自らの養子とみなし、定期的に清掃・美化などを行って面倒を見るやり方をいう。	78
47)	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。	79
48)	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。	79
49)	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。	80
50)	ICタグ	記憶装置と無線通信の機能をもつ微小な無線ICチップで、在庫管理などのほか、「自律移動支援プロジェクト」では、点字ブロックなどにICタグを埋め込み、そこを通った際にリーダをうめこんだ白杖または携帯端末などで、施設情報などを利用者が得ることに用いられている。	82
51)	情報BOX	道路管理用の光ファイバーケーブルを収容する施設として、道路管理者が設置する管路。光ファイバーケーブルの敷設にあたり、その施工性、保護、メンテナンスを容易にするため、複数のさや管を内包しており、その内部に光ファイバーケーブルを敷設する。当面道路管理者が使用しないさや管については、民間事業者等へ開放している。	82
52)	バスロケーションシステム	【bus location system】バスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム。	83
53)	シックハウス	住宅の高気密化や化学物質を放散する建材・内装材の使用等により、新築・改築後の住宅・ビル等において、化学物質による室内空気汚染等により、居住者の様々な体調不良が生じている状態が、数多く報告されている。症状が多様で、症状発生の仕組みをはじめ、未解明な部分が多く、また様々な複合要因が考えられることから、シックハウス症候群と呼ばれる。	84
54)	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。	116
55)	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。	120