

中部のなかの三重県 ～地域間交流と広域連携の現状～

わが国では、道路や空港などの交通分野でのインフラ整備が進み、私たちの生活や企業による経済活動は、県や市といった枠組みを超えて拡大しています。三重県でも、高速道路の整備が進められ、愛知県に開港した中部国際空港への海上アクセス路線も次々と開設されています。こうしたなか、中部地域の一員として三重県内外のモノやヒトの動きを把握し、今後の交流や連携の方向性を考えることが必要とされています。

そこで今回は、中部地域の産業と、三重県と他都道府県との間の物流や人流について概観した後、中部国際空港への海上アクセスの状況について整理し、最後に三重県における広域連携についてまとめるとともに、国土交通中部地方有識者懇談会の提言を用いて、中部地域の将来像を展望しました。

要旨

1. 中部地域の産業

中部地域の産業については、ものづくりの伝統に加えて地理的な優位性もあり、製造業に強みを持っていることが指摘できます。

2. 三重県と他都道府県の物流と人流

三重県の物流をみると、貨物輸送の約80%が自動車によって運ばれており、愛知県との行き来が最も多くなっています。また、三重県の人流をみると、昼間の流出人口が流入人口を上回っており、愛知県や大阪府のベッドタウンとしての役割が窺えます。観光客についても愛知県や大阪府からが多く、三重県では、これに加えて全国からの誘客を図るために『観光みえディスティネーション事業』に取り組んでいます。

3. 中部国際空港と三重県

旅客、貨物ともに、概ね順調に利用を伸ばす中部国際空港へは、三重県からの海上アクセスルートが次々と開設されています。これにより、県外から四日市や津を経由して中部国際空港へ向かう人もおり、今後の利用者動向に注目し、より利便性の高いサービスを提供することが必要だといえます。

4. 三重県における広域連携と中部地域の将来像

三重県では、文化、環境、災害対応、観光、産業振興等、多様な分野で近隣府県との広域連携が行われています。今後も、行政だけでなく様々なレベルで三重県外との交流や連携が進められると考えられます。これからの中部地域の将来像を展望したうえで、多様な主体が自発的に考え、積極的な連携と交流を進めていくことが望まれます。

1. 中部地域の産業

中部地域の産業については、ものづくりの伝統に裏打ちされた、製造業中心の構造であることが指摘できます。国内総生産に占める愛知県、岐阜県、三重県の産業別シェアをみると（図表1）、第1次産業については、3県の合計で6.30%にとどまる一方、第2次産業については、13.60%と電気機械や輸送用機械を中心に高いシェアを有しています。

図表1 国内総生産に占める中部地域の産業別シェア

	県内総生産		
	第1次産業	第2次産業	第3次産業
愛知県	6.80	3.13	5.73
岐阜県	1.44	1.32	1.29
三重県	1.44	1.85	1.19
合計	9.67	6.30	8.21

（資料）内閣府「平成15年度県民経済計算」

都道府県別の製造品出荷額等をも（図表2）、愛知県が約40兆円で全国トップの地位にあり、構成比では13.3%を占めているのに加えて、三重県は10位で構成比は3.2%、岐阜県は21位で構成比は1.7%となっています。

図表2 都道府県別製造品出荷額等（平成17年）

順位	県名	製造品出荷額等	構成比
1	愛知県	39,586,293	13.3
2	神奈川県	19,451,281	6.5
3	静岡県	17,457,887	5.9
4	大阪府	16,684,113	5.6
5	埼玉県	13,937,170	4.7
6	兵庫県	13,564,549	4.6
7	千葉県	12,147,864	4.1
8	東京都	11,003,076	3.7
9	茨城県	10,794,609	3.6
10	三重県	9,481,424	3.2
・	・	・	・
・	・	・	・
21	岐阜県	5,157,170	1.7
計	全国	297,940,185	100

（資料）経済産業省「工業統計」

このように、中部地域がものづくりに強みを持っている理由のひとつとして、中部地域がその名の通り日本のほぼ中心に位置しており、関東地方、関西地方のどちらへもアクセスが良いという、地理的な優位性が挙げられます。

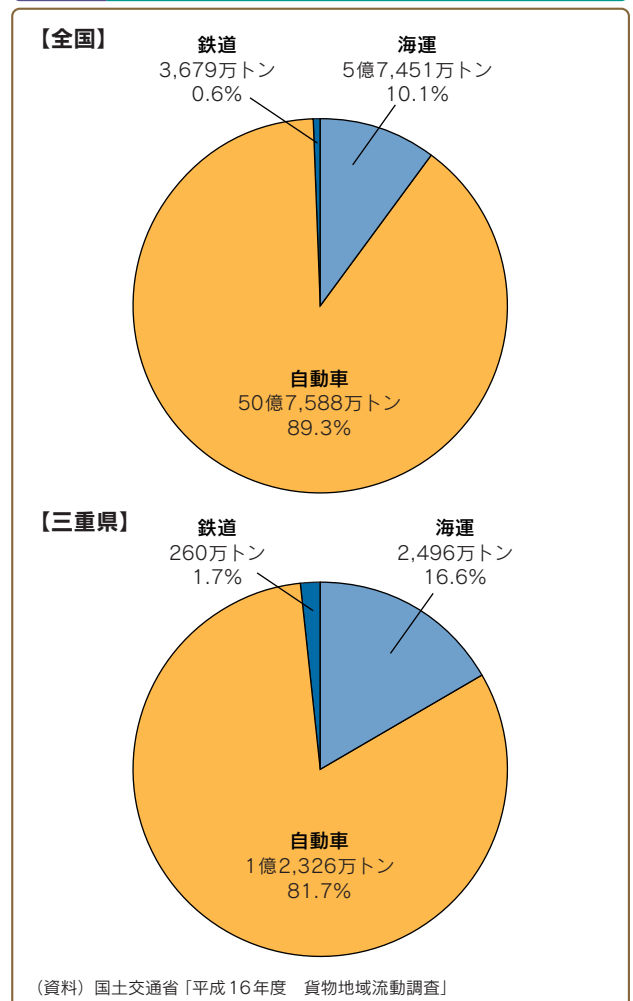
2. 三重県と他都道府県の物流と人流

製造業に強みを持つ中部地域の一員である三重県については、近年、大手企業の進出が相次いでいるなか、県域を超えて生活や経済活動が拡大しており、他地域との連携や交流の重要性が高まっています。そこで、以下ではこうした動きを把握する前提として、他都道府県との間のモノとヒトの流れについて整理します。

(1) 三重県の物流

はじめに、三重県の貨物輸送がどのような手段によって担われているのかをみるために、全国と三重県の輸送手段別貨物輸送量をみると（図表3）、全国では、全貨物輸送の約9割にあたる89.3%の貨物が自動車によって運ばれています。一方、三重県においては、港湾の整備が進んでいることもあり、海運の占める比率が16.6%と全国平均を上回っている

図表3 全国と三重県の輸送手段別貨物輸送量



図表4 三重県発着貨物の状況

(単位:千トン、%)

		全機関(鉄道、海運、自動車)			
		三重県発		三重県着	
			比率		比率
北海道		596	0.5	47	0.0
東	青森	391	0.3	11	0.0
	岩手	75	0.1	15	0.0
	宮城	964	0.8	184	0.2
	福島	104	0.1	107	0.1
	秋田	39	0.0	1	0.0
	山形	131	0.1	75	0.1
	小計	1,705	1.4	392	0.4
関	茨城	958	0.8	791	0.8
	栃木	321	0.3	436	0.4
	群馬	357	0.3	396	0.4
	埼玉	1,250	1.1	485	0.5
	千葉	1,427	1.2	2,072	2.1
	東京	730	0.6	283	0.3
	神奈川	2,639	2.2	1,065	1.1
	山梨	169	0.1	18	0.0
	静岡	3,358	2.8	1,737	1.8
	小計	11,209	9.5	7,282	7.5
北陸信越	新潟	722	0.6	108	0.1
	富山	165	0.1	157	0.2
	石川	139	0.1	68	0.1
	長野	1,151	1.0	226	0.2
	福井	1,129	1.0	130	0.1
小計	3,306	2.8	689	0.7	
中部	岐阜	5,602	4.7	2,997	3.1
	愛知	18,878	16.0	8,124	8.4
	三重	64,500	54.5	64,500	66.5
	小計	88,981	75.2	75,621	77.9

(資料) 国土交通省「平成16年度 貨物地域流動調査」

		全機関(鉄道、海運、自動車)			
		三重県発		三重県着	
			比率		比率
関西	滋賀	1,554	1.3	819	0.8
	京都	314	0.3	999	1.0
	大阪	2,513	2.1	2,440	2.5
	奈良	259	0.2	358	0.4
	和歌山	1,043	0.9	1,505	1.6
	兵庫	1,798	1.5	2,502	2.6
小計	7,482	6.3	8,623	8.9	
中国	鳥取	56	0.0	24	0.0
	島根	8	0.0	46	0.0
	岡山	949	0.8	1,217	1.3
	広島	1,149	1.0	491	0.5
	山口	635	0.5	884	0.9
小計	2,797	2.4	2,662	2.7	
四国	徳島	60	0.1	174	0.2
	香川	331	0.3	124	0.1
	愛媛	482	0.4	267	0.3
	高知	65	0.1	386	0.4
小計	938	0.8	950	1.0	
九州	福岡	874	0.7	189	0.2
	佐賀	113	0.1	10	0.0
	長崎	7	0.0	5	0.0
	熊本	193	0.2	158	0.2
	大分	46	0.0	244	0.3
	宮崎	25	0.0	26	0.0
	鹿児島	40	0.0	111	0.1
	沖縄	3	0.0	10	0.0
小計	1,300	1.1	753	0.8	
合計	118,314	100	97,021	100	

ものの、自動車輸送の割合が1億2,326万トンで全体の約8割を占めています。

次に、三重県と他都道府県との物流について発着貨物の状況をみると(図表4)、県外では愛知県との物流が最も多く、三重県発の貨物の16.0%にあたる18,878千トン、三重県着の貨物の8.4%にあたる8,124千トンを占めています。また、関東と関西の比率をみると、どちらもバランスよく貨物が行き来しており、関東と関西の間に位置しているという地理的な優位性が窺えます。もっとも、日本海側の重要な港湾の1つである舞鶴港を持つ京都府との物流は、三重県発の貨物で314千トン、三重県着の貨物で999千トンにとどまっています。現在は三重県と京都府を直接結ぶ高速道路がなく、アクセスが悪いことが一因として挙げられます。しかし、2008年には第二名神高速道路によって、三重県から名神高速道路へのアクセスが格段に向上することが予測されており、京都

方面との物流が活発化することが見込まれています。

(2) 三重県の人流

平成17年の国勢調査より、都道府県別の昼間流入人口と流出人口の差をみると(次頁、図表5)、東京都で255万人、大阪府で47万人、愛知県で13万人、昼間の流入人口が流出人口を上回っています。こうした昼間流入人口の多い都市部の周辺の県は、いわゆるベッドタウンの役割を担っており、昼間の流入人口よりも流出人口の方が多くなっています。東京都の周辺では、埼玉県、神奈川県、千葉県、茨城県で流出人口の超過分が大きくなっており、大阪府の周辺では、兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県に同様の傾向がみられます。三重県は岐阜県と並んで愛知県への人口流出が多く、また伊賀地方では大阪方面へ通勤・通学する人も多くみられます。データの制約により前回(平成12年)の国勢調査の結果になるものの、三重県の昼間流入人口、流

出入口の状況を見ると（図表6）、昼間流入人口では、大阪府の割合は7.7%で愛知県、奈良県、岐阜県に次いで第4位にとどまっている一方で、流出人口では、17.2%で第2位となっています。

図表5 都道府県別昼間流入人口、流出人口の差

【下位10都道府県】 (人)

	昼間流入人口	昼間流出人口	差	
1	埼玉県	263,400	1,120,500	▲857,100
2	神奈川県	295,900	1,145,600	▲849,700
3	千葉県	196,800	894,200	▲697,400
4	兵庫県	134,500	402,400	▲267,900
5	奈良県	54,600	219,200	▲164,600
6	茨城県	77,100	167,500	▲90,400
7	岐阜県	47,600	129,600	▲82,000
8	滋賀県	42,800	95,100	▲52,300
9	三重県	28,800	77,600	▲48,800
10	和歌山県	18,300	40,600	▲22,300

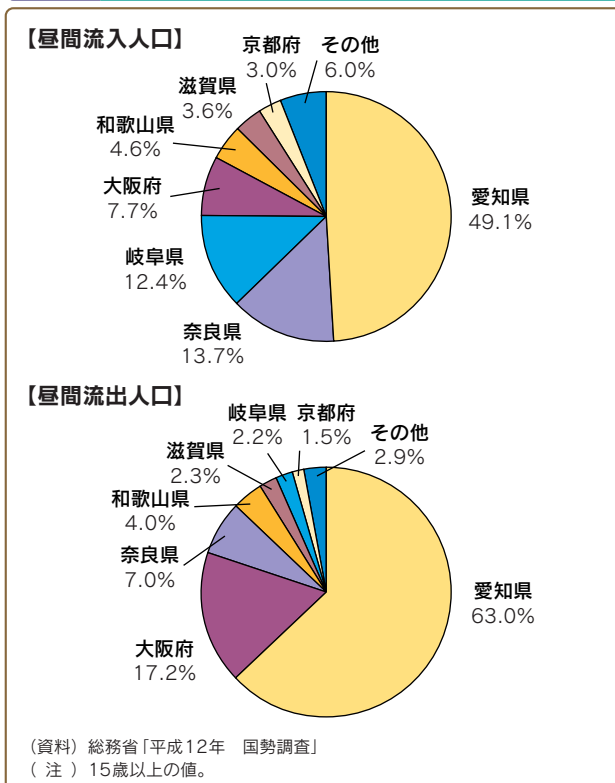
【上位10都道府県】 (人)

	昼間流入人口	昼間流出人口	差	
1	東京都	3,041,100	494,900	2,546,200
2	大阪府	734,300	261,100	473,200
3	愛知県	204,400	76,800	127,600
4	京都府	188,200	159,300	28,900
5	広島県	33,200	25,000	8,200
6	宮城県	25,000	17,600	7,400
7	福岡県	67,400	64,100	3,300
8	鳥取県	9,500	6,800	2,700
8	石川県	12,900	10,200	2,700
10	大分県	11,200	9,100	2,100

（資料）総務省「平成17年 国勢調査」

（注）15歳以上の値。

図表6 三重県の昼間流入人口、流出人口

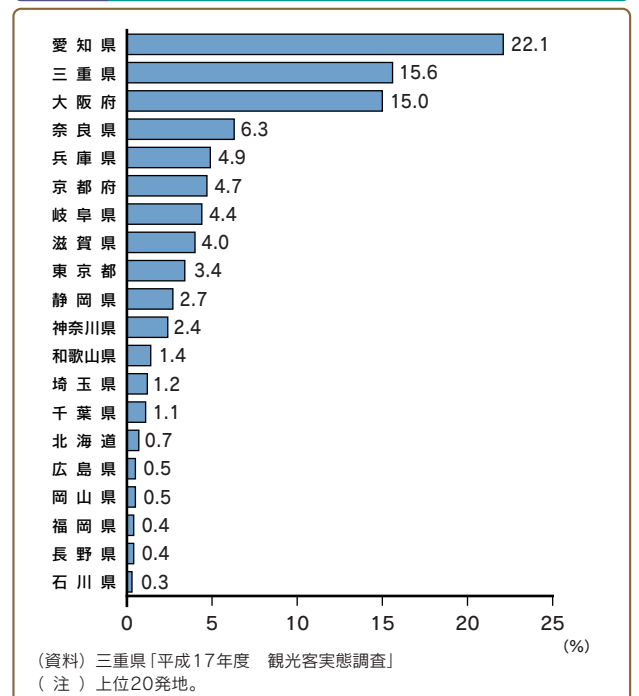


在住者だけでなく、三重県内観光客の発地別割合をみても（図表7）、愛知県からの観光客が22.1%で第1位、三重県内からの観光客の15.6%を除けば、次に多いのは大阪府の15.0%となっており、ここからも三重県が中部圏と関西圏の中間に位置するという特徴が窺えます。

こうしたなか、三重県では、愛知県や大阪府など近隣府県からの観光客に加えて、全国からの誘客を図るために、平成18年度より『観光みえディスプレイナーション対策事業』に取り組んでいます。この事業は、主に次の3つの活動から構成されています。すなわち、①東京、名古屋、大阪、札幌、福岡の全国主要5都市において、旅行会社の企画・販売担当者及び各マスコミを対象とした説明会を開催し、旅行商品等のPRを行う、②同5都市を中心に、全国の旅行会社の担当者を対象に、実際に三重県に足を運んでもらい、モニターツアーを開催する、③新聞、雑誌、テレビ、ラジオ等のマスコミ媒体に働きかけ、積極的な情報発信を行う、というものです。

この事業を通じて、三重県のブランド価値が高まり、首都圏等全国からの観光客が増加した場合、宿泊数の増加等を通じて、県内経済の活性化に寄与することが期待されています。

図表7 三重県内観光客の発地別割合



(3) 三重県の高速度路交通量

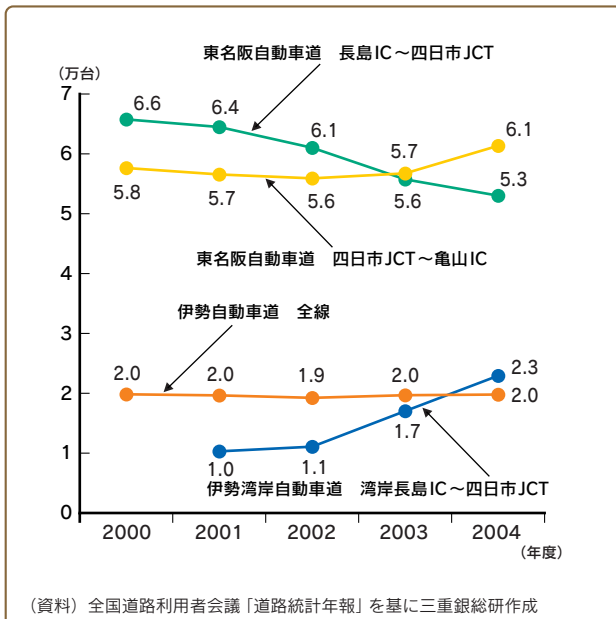
最後に、三重県の物流、人流を支えるインフラ整備の一つとして、高速道路の交通量の推移についてみてみます。

先に述べたように（前掲図表3）、三重県では物流の約8割を自動車輸送に依存しており、加えて人の移動に関しても自動車が必要な役割を担っています。

そこで、三重県内高速道路の一日平均交通量の推移をみると（図表8）、伊勢自動車道の交通量はほぼ横ばいで推移している一方で、北勢地域では伊勢湾岸自動車道の整備による変化がみられます。すなわち、伊勢湾岸自動車道が2003年3月に四日市JCTで東名阪自動車道に接続したことによって、四日市JCTから亀山ICまでの区間で交通量が増加し、逆に長島ICから四日市JCTまでの間の交通量が減少しています。これは、交通アクセスの向上に伴い、東西を結ぶ交通が増加し、亀山IC以西、以南の県内への交通や、三重県を通過する交通量が増加した一方で、長島ICから四日市JCTの間では逆に混雑が緩和したことを示しています。

今後、三重県内では第二名神高速道路等、いくつかの高速道路の開通が予定されており、こうした交通量の変化を適切にマネジメントし、効率的な道路整備を進めることで、三重県内の生活や経済活動を支えることが求められます。

図表8 県内高速道路の一日平均交通量の推移



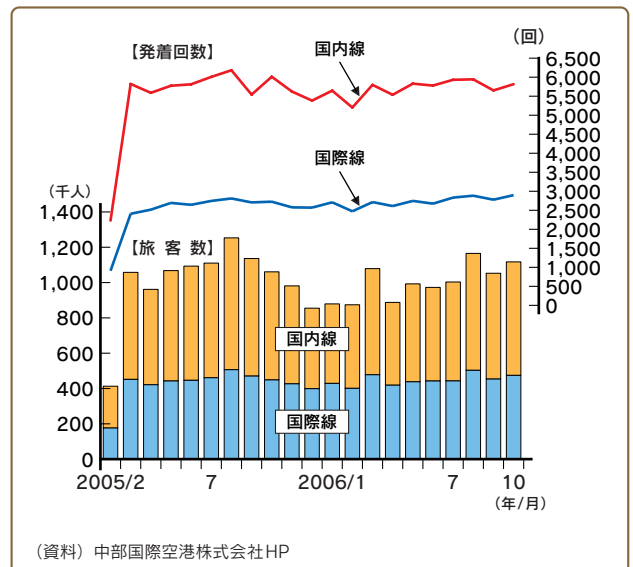
3. 中部国際空港と三重県

(1) 中部国際空港の利用実績

2005年2月17日に、愛知県常滑市沖に開港した中部国際空港（セントレア）は、三重県にも大きな影響を与えています。

そこではじめに、中部国際空港の旅客輸送実績の推移をみると（図表9）、2005年の3月25日から9月25日まで185日間にわたって開催され、延べ2,200万人の来場者があった愛知万博の開催期間中は、国内線、国際線合わせて月間100万人を超える旅客数があったものの、12月には一時的に約86万人にまで減少しました。しかし、その後の旅客数は増加傾向を辿り、2006年7月以降は100万人を超える水準で推移しています。

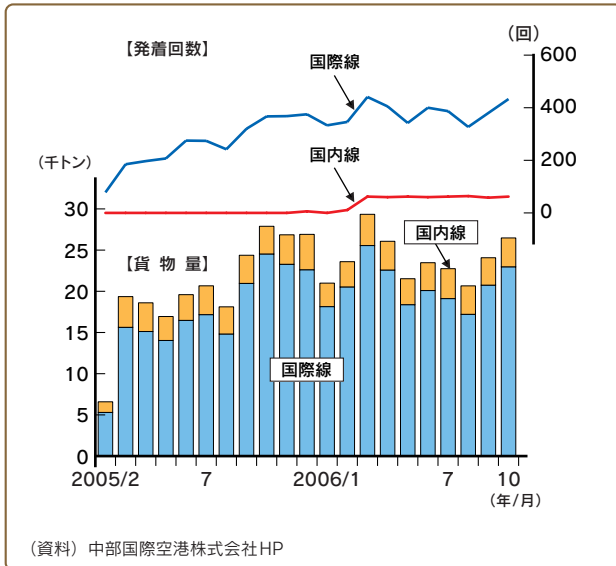
図表9 中部国際空港の旅客輸送実績推移



一方、同じく中部国際空港の貨物輸送実績をみると（次頁、図表10）、国際線の発着回数は開港直後の2005年3月の185回から2006年10月には433回と2倍以上に増加しました。以前の名古屋空港と比べても、24時間発着可能な中部国際空港に移ったことで、貨物の取扱量は大幅に増加しており、中部地域の物流効率の向上に大きく貢献しています。もっとも、2006年10月以降には、定期便が減便になるなど、単純な拡大傾向とはいえない。成田空港、関西国際空港の便数にはまだ及ばないのが現状です。今後、貨物取扱い設備の

拡充等、一層の能力向上により、物流拠点としての地位を高めることが求められています。

図表10 中部国際空港の貨物輸送実績推移



(2) 三重県からの海上アクセス

中部国際空港の開港により、三重県からは、鉄道や自動車といった陸路だけでなく、いくつかの海上アクセスルートが整備されました。三重県内の海上アクセス一覧をみると(図表11)、四日市市、津市、松阪市、鳥羽市、伊勢市にアクセス拠点が整備されています。

特に、四日市市からのアクセス航路を運営しているセラヴィ観光汽船(株)は、名古屋港への航路もあるため、2007年4月にセントレアと伊勢市との

図表11 三重県内海上アクセス一覧

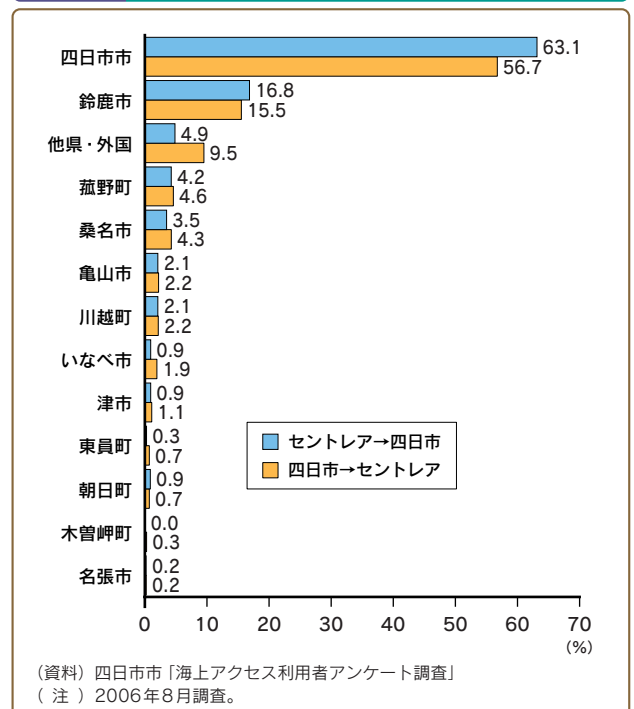
地名	社名	所要時間	その他
四日市	セラヴィ観光汽船(株)	35分	2006年4月1日より
四日市	高砂海運(株)	40分	海上タクシー
津	津エアポートライン(株)	40分	2005年2月17日より
松阪	松阪高速船(株)	45分	2006年12月20日より
鳥羽(～前島)	伊勢湾フェリー(株)	100分	2007年3月で運行終了予定
伊勢	NPO神社みなとまち再生グループ	75分	2006年11月まで。路線はセラヴィ観光汽船(株)へ引継ぎ
伊勢(引継ぎ)	セラヴィ観光汽船(株)		2007年4月より運行開始予定

(資料) 各社HP等を基に三重銀総研作成

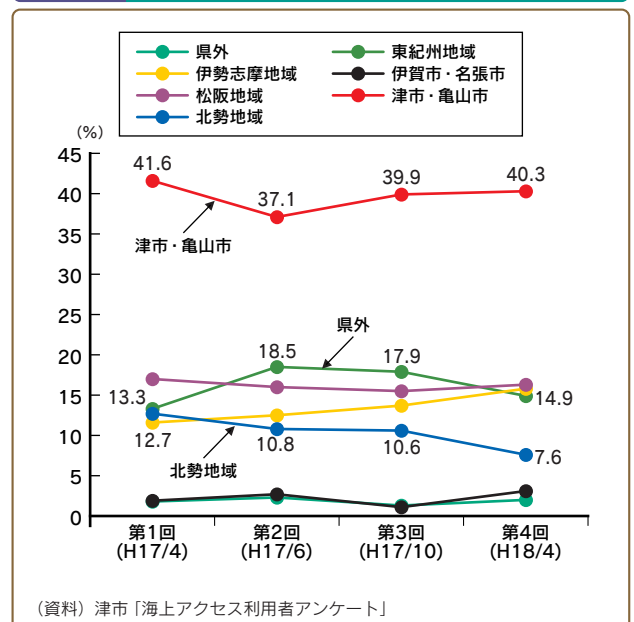
間での運航が始まれば、セントレア、四日市市、伊勢市、名古屋港と伊勢湾内に4つのアクセスポイントを持つことになり、単に中部国際空港への足というだけでなく、多様な用途やルートを活用した商品やサービスの開発が可能となります。

次に、海上アクセスを利用している人の居住地をみるために、四日市と津の海上アクセスについて、地域別利用者割合をみると(図表12、13)、四日市では、

図表12 四日市海上アクセスの地域別利用者割合



図表13 津海上アクセスの地域別利用者割合推移



セントレア→四日市の4.9%、四日市→セントレアの9.5%、津では14.9%（第4回調査）の利用者が県外の在住者であり、海上アクセスの整備により、県外からの来訪者が増加していることがわかります。

また、津市の調査によると、四日市の海上アクセスが開通したことにより、県外からの利用者比率が17.9%から14.9%（第3回調査→第4回調査）、北勢地域からの利用者比率が10.6%から7.6%（同）へと減少しており、利用者がシフトしたことがわかります。2006年12月20日には、松阪ルートの開通によって、県内から中部国際空港への利便性はさらに向上しており、今後の利用者動向が注目されています。

4. 三重県における広域連携と中部地域の将来像

(1) 三重県の広域連携事業

高速道路や新空港など、交通インフラの整備が進み、私たちの生活や企業による経済活動は、県や市という行政単位を超えて広がっています。これまでみてきたように、三重県は、中部圏、関西圏の中間に位置し、交通の要衝として栄え、モノやヒトの流れが活発な地域であるといえます。また、中部国際空港の開港により、ますます県外の地域との交流と連携が重要になると考えられます。

こうした状況下、三重県では近隣他府県と連携していくつかの事業を行っています（図表14）。これは、県単独では解決が難しい課題への対応や

図表14 三重県の広域連携事業一覧（平成18年3月時点）

	事業名	事業内容
1	近畿高等学校総合文化祭	近畿各府県の高等学校生徒による芸術文化活動の総合的な発表会の開催。
2	夏のエコスタイルの実施	地球温暖化防止などを図ることを目的として、オフィス等の適正冷房の推進と、夏季のさまざまなビジネスシーンでの軽装を呼びかけ。
3	「関西文化の日」の実施	近畿2府7県内の美術館・博物館などの文化施設において、11月の一定期間、入場料を無料にする「関西文化の日」の創設。
4	「関西エコオフィス宣言」運動の実施	地球温暖化防止活動の裾野を広げるため、身近なところでの省エネルギーなどの取組を募集し表彰する。
5	コンビニエンスストア・外食事業者12社との関西域での災害時における帰宅困難者に対する支援の連携	関西2府5県3政令市が、関西域に店舗が所在するコンビニエンスストア・外食事業者12社と災害時の徒歩帰宅者への水道水、トイレ、道路情報の提供など帰宅支援サービスの提供を内容とする協定を結び、広域で災害時の帰宅支援サービスの提供に取り組む。
6	子ども環境会議の開催	4県の子どもたちが意見交換し、環境に関する関心や意識向上を図る。
7	産業廃棄物県境路上検査の共同実施	県境路上検査の共同実施、監視指導研修会の開催、産業廃棄物税に係る情報交換等。
8	全国俳句募集の共同実施	4県の資産である松尾芭蕉を生かした広域連携を図る。
9	男女共同参画サミットの開催	4県の様々な分野で活躍する団体がテーマごとに分科会を開催し、交流・連携を図る。
10	日本まんなか文化首都事業	まんなか共和国内に文化活動の主役となる文化首都を置き、ここを中心に多彩な文化活動を展開する。
11	健康いきいき交流フェア	日本まんなか共和国4県が相集い、介護予防や健康づくりの取組を通じた交流を図ることにより、健康で生きがいある地域づくりへの気運の醸成と基盤づくりの促進をめざして「健康いきいき交流フェア」を開催する。
12	まんなか四県観光連携 →中部広域観光推進協議会の取組	・H18.3.1～3 JR東京駅八重洲中央口イベント広場で中部観光展開催。 ・英語、中国語（本土向け）による観光パンフレットの作成。 ・観光ポスターの作成。 ・「旅まつり名古屋2006」に出展し、中部の広域観光を宣伝。
13	グリーン購入等の取組の一層の推進	東海3県1市と日本チェーンストア協会中部支部が事務局となり、メーカーや小売店などが連携し、消費者にグリーン購入を啓発するキャンペーンを行う。
14	広域観光PRの取り組み (中部国際空港観光案内所の共同設置)	H17年5月の総会でH17年度の事業計画を決定。追って事業計画を修正。 ・カウンターでの観光案内業務の実施。 ・案内所掲出用パネルの作成。 ・観光PR用DVDを作成、放映用モニターの設置。 他
15	GNI(グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ)の取組	H18年2月7日に設立された、3県1市、中部経済産業局、経済界、大学等が参画する「グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ協議会(GNIC)」を中心に、国際産業交流の活性化、対日投資の増加などに取り組む。
16	森林ボランティア交流大会	森林等自然資源の保護を目的に3県の森林ボランティアの交流を図る。 (平成16年度以降はボランティア主体で開催)
17	紀伊半島民俗芸能祭(H17年度で終了)	紀伊半島の民俗芸能を3県が共同で公開・鑑賞することにより、民俗芸能の保存・継承の促進と心豊かな人づくり・社会づくりを図る。
18	紀伊半島三県合同防災訓練 東南海・南海地震対策にかかる三県連携強化	災害発生時に、より迅速・的確に対応ができるよう3県での協働体制を図る。 東南海・南海地震対策について3県の連携を強化していく。
19	世界遺産登録の推進 世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の保全活用	H16年7月7日に世界遺産に登録された「紀伊山地の霊場と参詣道」の保全と活用を3県で連携して行う。 このほか、世界遺産登録を記念する事業を3県で連携して実施した。 世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の保全活用を奈良県・和歌山県と連携して行う。
20	ドクターヘリの三県共同利用	和歌山県が導入するドクターヘリを3県で共同利用することにより、紀伊半島における3次救急医療体制の充実を図る。

(資料) 三重県資料を基に三重銀総研作成

効率的な政策運営を目的としたもので、三重県の総合計画として2006年9月に策定された「県民しあわせプラン 第二次戦略計画（仮称）」の素案においても、今後も県の施策として推進していく方針として掲げられています。

具体的な各事業の中身を見ると、文化、環境、災害対応、観光、産業振興等、多様な分野で連携が進められています。

(2) 中部地域の将来像

以上みてきたように、県の枠組みを超えた交流や連携が進められるなか、三重県だけでなく、中部地域としての将来像を考えることが必要となってきました。そこで最後に、2005年9月に、国土交通中部地方有識者懇談会がとりまとめた提言を用いて、この地域の将来像を展望します。具体的には以下の4つです（図表15）。

①安全な国土と安心できる暮らしを実現する圏域

（安全安心を支える社会資本整備）

大規模災害の発生時に、地域が壊滅的被害を受けることを抑制するために、効果的な社会資本整備を行い、避難・警戒態勢の強化や、防災意識の向上に努める。

②健康で美しく、人に優しい圏域

（健康で美しい国土の回復）

環境への負荷を軽減し、循環型の社会を構築するほか、快適で人と環境にやさしい都市交通社会の実現と、美しい景観の回復を目指す。

③国際的に高い産業競争力を有する圏域

（産業の国際競争力を高める社会資本整備）

産業競争力を高める産業・物流拠点、情報機能の強化を図るほか、高速交通ネットワークの整備及び、国際研究拠点の構築に努める。

④世界的な交流の中で新たな活気が育まれる圏域

（空港開港・万博開催による国内外への交流の拡大）

先端技術の集積、環境技術の連携を深め、多国間ネットワークの核となる世界メッセを実現するほか、交流拡大を促す交通体系をつくるなど、地域の魅力を高め、観光地としての中部の魅力を向上させる。

これらの将来像を実現するためには、公的部門が適切な投資を行うことはもちろんですが、多様な主体が自発的に考え、行動することが求められます。分野によっては、中部地域という枠組みも超えさらに広域の連携、交流を進めることも必要でしょう。

交通インフラ、情報インフラの整備が進み、今後、さらに様々なレベルでの連携や交流が進むと考えられます。三重県でも、これまで中部圏と関西圏の中間として展開してきた連携、交流を基礎として、今後も様々な分野で広域連携を積極的に進めることが望まれます。

(06.12.25)

池野 哲宜

図表15 まんなか懇談会ポスト万博宣言より 4つの将来像

<p>1.安全な国土と安心できる暮らしを実現する圏域（安全安心を支える社会資本整備）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●風水害による被害の抑制、●渇水による被害の抑制、●地震に強い基幹社会資本の強化、●災害に強い地域づくり、●土地利用の適正化による被害軽減
<p>2.健康で美しく、人に優しい圏域（健康で美しい国土の回復）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●森林から沿岸域までの水・物質循環機能を再構築、●人と環境にやさしい都市空間、交通システムの形成、●地域特性を活かした景観形成、●「国土マインド」の育成
<p>3.国際的に高い産業競争力を有する圏域（産業の国際競争力を高める社会資本整備）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●伊勢湾における産業・物流・情報センター化の推進、●広域展開を図る高速交通網の整備、●物流を支える交通ネットワークの強化、●国際都市機能の強化
<p>4.世界的な交流の中で新たな活気が育まれる圏域（空港開港・万博開催による国内外への交流の拡大）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●日本を代表する商業・宿泊・コンベンションへの機能強化、●高速交通網の整備、●観光地間を結ぶ快適な交通ネットワークの整備、●地域資源を活かした観光交流圏の形成

（資料）国土交通中部地方有識者懇談会（まんなか懇談会）「国土の健康回復を実現する中部のモノづくり」