

第2次三遠南信地域 連携ビジョン（案）

SENA VISION 2030

第26回三遠南信サミット2018in東三河
平成30年10月29日（月）

目次

序章	ビジョン策定にあたって	・ ・ ・ ・ 1
1	策定の背景と趣旨	・ ・ ・ ・ 1
2	計画期間	・ ・ ・ ・ 1
第1章	ビジョン策定の目的	・ ・ ・ ・ 3
第2章	三遠南信地域の現状	・ ・ ・ ・ 6
1	三遠南信地域の概要	・ ・ ・ ・ 6
2	人口	・ ・ ・ ・ 10
3	産業	・ ・ ・ ・ 15
4	交通基盤	・ ・ ・ ・ 20
5	生活	・ ・ ・ ・ 25
6	自然・文化	・ ・ ・ ・ 27
第3章	目指すべき地域像	・ ・ ・ ・ 29
1	テーマ	・ ・ ・ ・ 29
2	三遠南信地域の主体とSENAプラットフォーム	・ ・ ・ ・ 29
3	目指すべき地域像	・ ・ ・ ・ 30
4	地域構造	・ ・ ・ ・ 31
第4章	地域連携の方針	・ ・ ・ ・ 33
1	体系図	・ ・ ・ ・ 33
2	地域連携の方針	・ ・ ・ ・ 35
第5章	重点プロジェクト	・ ・ ・ ・ 40
1	地域連携の方針	・ ・ ・ ・ 40
2	重点プロジェクト	・ ・ ・ ・ 41
第6章	推進体制・スケジュール	・ ・ ・ ・ 49
1	推進体制	・ ・ ・ ・ 49
2	推進スケジュール	・ ・ ・ ・ 52
附属資料		・ ・ ・ ・ 53
1	第2次三遠南信地域連携ビジョン策定体制	・ ・ ・ ・ 53
2	第2次三遠南信地域連携ビジョン策定までの経緯	・ ・ ・ ・ 56
3	三遠南信地域のあゆみ	・ ・ ・ ・ 57
4	用語解説	・ ・ ・ ・ 58

本文中の*がついている単語は、P58以降で解説しています。

序 章 ビジョン策定にあたって

1 策定の背景と趣旨

三遠南信地域は、愛知県、静岡県、長野県の県境地域に位置し、愛知県東部の東三河地域、静岡県西部の遠州地域、長野県南部の南信州地域を範囲としています。

この地域は、天竜川や豊川など中央構造線*の川筋・谷筋に沿って、かつては「塩の道」を行き交う人々が、海と山との交流を育み、現在の民俗芸能をはじめとする特色ある文化や人・物・情報のつながりを築いてきました。人口、事業所数、製造品出荷額等は、都道府県と比べて遜色なく、豊かな経済資源や多様な自然環境、特色ある歴史・文化を有しています。

2008年（平成20年）に「三遠南信地域連携ビジョン」を策定し、その推進組織として、同年に「三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）」を設置しました。2017年（平成29年）2月の第24回三遠南信サミット2017in南信州では、ビジョンの開始から10年が経過することから「地方創生*に対応した新たなるビジョンの策定に取り組む」ことを宣言し、その後検討を進めてきました。

現在、我が国では、人口減少や少子高齢化社会による様々な課題に直面する中、国内各地の特徴を活かした活性化策を後押しする地方創生の取組や、2040年頃の行政課題に対応する地方行政のあり方について検討が進められています。2011年（平成23年）に発生した東日本大震災や2016年（平成28年）の熊本地震では、改めて人と人、地域と地域のつながりの大切さを再認識しました。

他方で、三遠南信地域は、骨格となる三遠南信自動車道*の整備や東京、大阪間を約1時間で結ぶリニア中央新幹線*の長野県駅設置などが予定されており、大きな発展可能性を秘めています。

こうした状況の中、テーマを「三遠南信流域都市圏の創生」とし、本地域の発展の方向性を明確に示すとともに、持続可能な地域づくりの指針となる「第2次三遠南信地域連携ビジョン」を策定し、これまで培ってきた県境地域の産学官民の連携の蓄積を活かし、我が国の県境連携先進モデルとして積極的かつ重要な役割を果たしてまいります。

また、ビジョンの推進にあたり、主体となる住民、経済界、教育機関、行政、それぞれがこのビジョンを共有し、相互の連携・協力のもと、一丸となって地域の振興・発展に向けて取り組んでまいります。

2 計画期間

12年間（2019年～2030年）

第2次三遠南信地域連携ビジョンの計画期間は、2019年（平成31年）から2030年までの12年間とします。



三遠南信地域（愛知・静岡・長野県境地域）

第1章 ビジョン策定の目的

(1) 交通基盤整備の進展に伴う交流・連携活動の深化

2027年のリニア中央新幹線*の東京、名古屋間の開業、飯田市内への長野県駅の設置が予定されており、2015年（平成27年）に策定された国土形成計画*の全国計画では、東京、名古屋及び大阪を結ぶリニア中央新幹線の開業により、世界最大の人口を有するスーパー・メガリージョン*が形成されるとしています。国土形成計画の中部圏広域地方計画では、本地域は名古屋を中心とする中部圏の中で「広域連携の先進をいく地域連携」として位置付けられています。

整備が進む三遠南信自動車道*や JR 飯田線などの南北軸と、東名・新東名高速道路や東海道新幹線などの東西軸との連携を強化することにより、リニア中央新幹線開業の効果が三遠南信地域全体へ波及することが期待されます。

今後は、リニア中央新幹線の開業までに、広域道路ネットワークの中心となる三遠南信自動車道の概ねの完成を目指すとともに、国道1号、23号、151号、152号、153号、更には浜松三ヶ日・豊橋道路*などの広域道路ネットワークや JR 飯田線、天竜浜名湖鉄道などの鉄道網を結び、交通基盤整備の進展に伴う有機的な交流・連携活動の深化を目的とします。

(2) 産業構造の転換期を先取りする産業創造力の強化

三遠南信地域全体では、豊橋市、浜松市、飯田市を中心に「次世代輸送用機器産業」、「航空宇宙産業」、「健康医療産業」及び「新農業」の4分野、中山間地域では林業の成長産業化に取り組んできました。

近年、急激に起きているIoT*、ビッグデータ*、人工知能(AI)*、ロボット、シェアリングエコノミー*などの技術革新や新サービスは、第4次産業革命*とも呼ばれ、広域経済圏の成長を実現していくため、取り込んでいかなければならない要素です。産業構造の変化による中小企業における技術の継承や労働力の確保も課題となっています。

こうしたことから、ものづくり産業の産学官の連携の蓄積を強みとして、また、農林水産業の盛んな地域として、業界や分野の境界を越えたイノベーション*を誘発するなど、産業構造の転換期を先取りする産業創造力の強化を目的とします。

（３）三遠南信地域固有の地域資源の活用による交流人口の拡大

2019年のラグビーワールドカップ、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、2026年の愛知・名古屋アジア競技大会などの大型スポーツイベントを契機として、多くの外国人観光客が日本を訪れ、国内で人の動きが活発になります。国では2016年（平成28年）に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン*」において、「観光先進国」という新たな旗を掲げ、訪日外国人観光客数を2020年に4,000万人、2030年には6,000万人とする目標を掲げています。

2017年（平成29年）に三遠南信地域を舞台とするNHK大河ドラマ「おんな城主直虎」が放映されると、本地域内に散在する直虎ゆかりの地を通じて、観光分野での地域連携活動が活発に行われました。また、本地域は、歴史、自然環境、食文化、農林水産業や、伝統工芸品、伝統芸能などの文化財に加え、海拔0mの海岸から3,000mの山々までの自然環境に恵まれ、数多くの地域資源を有しています。

こうしたことから、本地域固有の地域資源を保存・活用し、インバウンド需要を取り込むなど、地域内外からの交流人口の拡大を目的とします。

（４）流域住民が共生する県境を越えた広域生活圏の形成

本地域の人口は、2005年（平成17年）の252万人をピークに減少に転じました。国においても、2008年（平成20年）をピークに減少局面に入り、人口移動の面では、東京一極集中が進行しています。本地域には、過疎地域*が数多く存在し、人口80万人を越える政令指定都市から人口1,000人に満たない村まで市町村の規模も多様です。また、広域連合*や定住自立圏構想*などの広域連携が盛んな地域です。

2018年（平成30年）4月1日現在、39市町村で構成される三遠南信地域では、移住・定住促進や空き家、空き公共施設対策、医療・介護体制の維持・充実、多様なライフスタイルの受け皿となる取組などが身近で喫緊の共通課題となっています。国が進める地方創生*や「Society5.0*（超スマート社会*）」などの動向を注視し、互いの資源を共有し、単独の市町村では対応できないこれらの課題に連携して取り組むことが必要となってきます。

こうしたことから、地域間の交流・連携を促進し、流域住民が共生する県境を越えた広域生活圏の形成を目的とします。

（５）三遠南信地域の持続的発展を支える人づくり

これまで本地域を支えてきたものづくり産業や農林水産業、健康医療分野での労働力不足や、地域コミュニティの担い手不足が顕著になってきています。第4次産業革命*に備え、ITなど高度情報化に対応できる人材や、まちづくりに取り組む人材も求められています。こうした労働力不足や次代に備えた人材の確保に当たっては、地域の人材育成や、地域外からの人の呼び込みが必要です。

また、地域外から多くの学生が就学しているにもかかわらず、定着率が低いという課題もあります。日本全体で第2次産業から第3次産業への産業構造への転換が進む中、雇用のミスマッチも課題となっています。さらに、超高齢社会*の到来と長寿命化はこれまでの人々の生き方や価値観に大きな変化をもたらすと言われており、変化に応じたリカレント教育*や、働き方の弾力化が必要です。

地域内外からの人材を定着させるためには、働く場があることはもちろんですが、充実した生活や教育環境など地域の魅力を高めていくことも大切な視点です。国連持続可能な開発サミットで策定されたSDGs*でも、人権の尊重やジェンダー平等の必要性が盛り込まれています。職場や地域社会において存在する様々な偏見や差別の障壁を取り除き、女性や高齢者、外国人、障害者、LGBT*などあらゆる人材が活躍でき、多様性を受け入れる社会環境づくりが求められます。

こうしたことから、この地域の未来を切り拓ける人材の育成・確保を図るとともに、多様性を受け入れる社会環境を築くなど、三遠南信地域の持続的発展を支える人づくりを目的とします。

第2章 三遠南信地域の現状

ビジョンの策定にあたって、三遠南信地域の人口や経済について、過去の推移や現状を明らかにし、目指すべき地域像を描きます。

1 三遠南信地域の概要

(1) 三遠南信地域の規模

三遠南信地域の人口は247万人を超え、都道府県と比較すると全国14位の宮城県を上回り、その他の指標も15位前後の規模となります。特に、製造品出荷額等は6位の埼玉県、農業産出額は7位の青森県を上回り、全国屈指の工業、農業の盛んな地域だといえます。

指標	順位	県名	規模
人口 (人)	13位	京都府	2,610,353
		三遠南信	2,472,744
	14位	宮城県	2,333,899
民営事業所数 (か所)	14位	新潟県	112,948
		三遠南信	108,019
	15位	長野県	106,030
製造品出荷額等 (億円)	5位	兵庫県	151,054
		三遠南信	134,768
	6位	埼玉県	126,828
卸売年間商品販売額 (億円)	16位	茨城県	38,123
		三遠南信	35,717
	17位	岡山県	33,405
小売年間商品販売額 (億円)	14位	宮城県	27,723
		三遠南信	25,720
	15位	新潟県	25,288
農業産出額 (億円)	6位	熊本県	3,475
		三遠南信	3,263
	7位	青森県	3,221

■三遠南信地域の人口及び経済活動の都道府県順位

出典：人口「国勢調査（2015年）」

民営事業所数「経済センサス活動調査（2016年）」

製造品出荷額等「工業統計（2017年）」

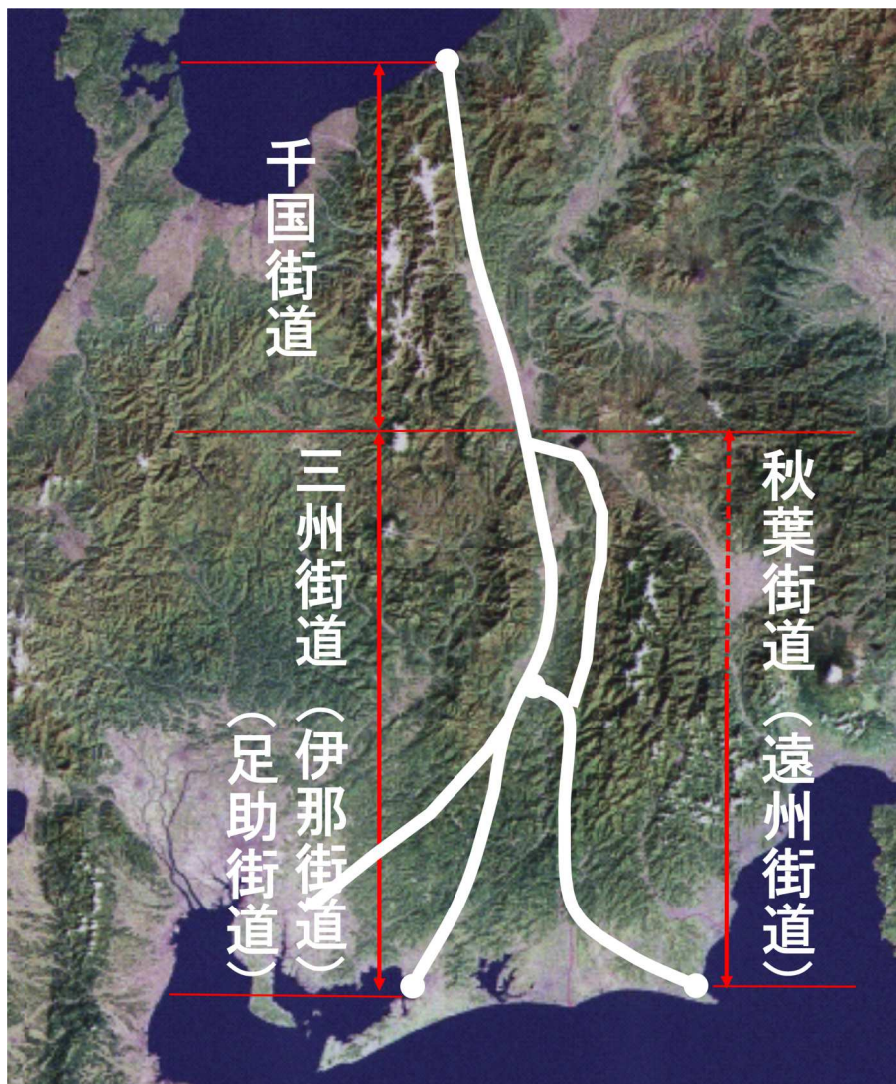
卸売・小売年間商品販売額「経済センサス活動調査（2016年）」

農業産出額「市町村別農業産出額（推計）（2016年）」

注1：いずれも三遠南信の数値に秘匿値は含まず、都道府県の数値には秘匿値を含む。

(2) 三遠南信地域のつながり

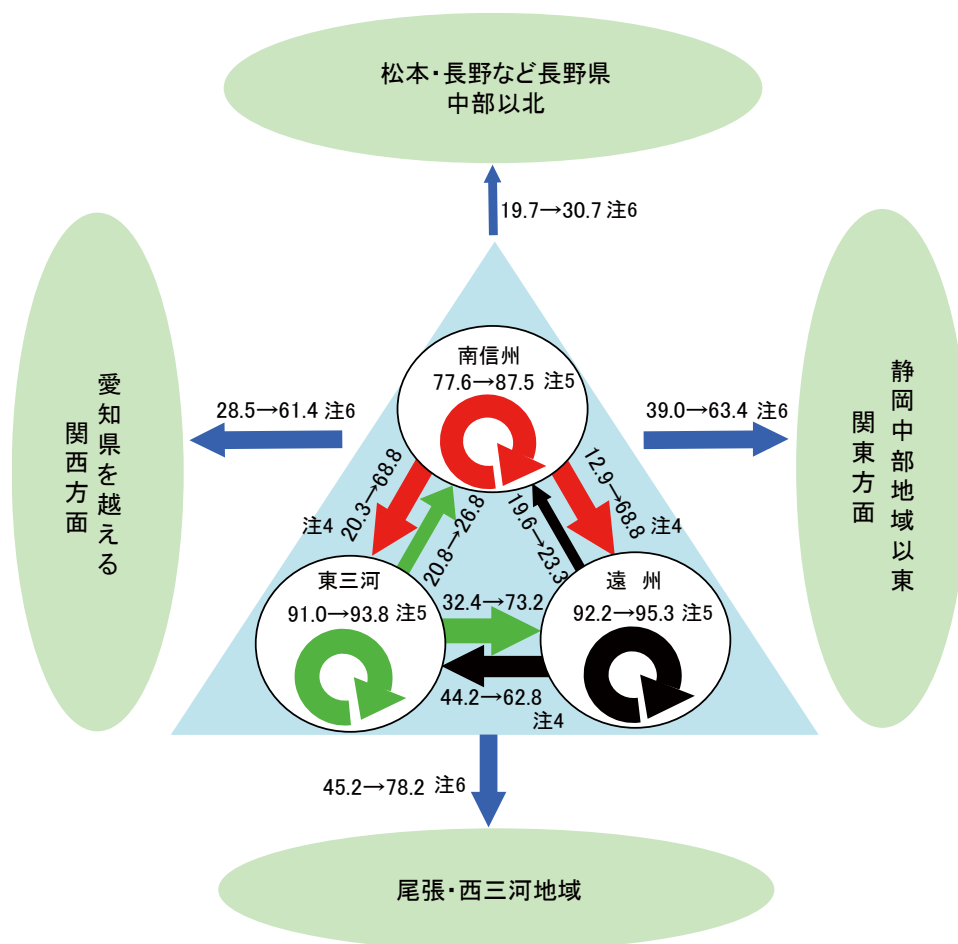
三遠南信地域では、日本の東西交易の軸である東海道や中山道とは別に、天竜川や豊川など中央構造線*の川筋・谷筋に沿って、三州街道（伊那街道、足助街道）や遠州街道、秋葉神社への参拝道であった秋葉街道など「塩の道」を行き交う人々の南北の交流がありました。国指定の重要無形民俗文化財である愛知県の「花祭」や長野県の「遠山の霜月祭」、静岡県の無形民俗文化財である「川合花の舞」などは似た特徴を持っており、これら南北の交流は文化的なつながりからも分かります。



■三遠南信地域内の「塩の道」

(3) 三遠南信地域の経済のつながり

三遠南信地域内の企業同士の取引状況について、2005年（平成17年）調査と2015年（平成27年）調査の結果を比較すると、三遠南信地域内相互の取引割合は高まっていますが、その中で、南信州地域の企業における遠州・東三河地域との取引割合が高まっており、成長している自動車産業等との取引機会の増加が要因と考えられます。三遠南信自動車道*の整備が進むに伴い、相互の取引が更に活発になることが期待されます。



■三遠南信地域内企業の他企業（三遠南信地域内外問わず）との取引状況

出典：各数値の左側数値「2005年度三遠南信自動車道早期完成に向けてのアンケート調査」（三遠南信地域経済開発協議会資料）

各数値の右側数値「2015年度三遠南信地域の新産業創出に向けた広域的な振興施策に関する研究」（愛知大学資料）

注1：各数値の左側数値は三遠南信地域の商工会・商工会議所会員企業が対象。

各数値の右側数値は三遠南信地域の主要都市の帝国データバンク登録企業が対象。

注2：図中の数値の単位は%。

注3：以下の注の取引企業数とは、販売・受注、仕入れ・発注のいずれか一つでも行っている企業の数。

注4：三遠南信地域内の県境を越えた取引企業数割合

→三遠南信地域内の県境を越えた取引企業数/三遠南信地域内の取引企業数合計

注5：三遠南信地域内の県境を越えない企業との取引企業数割合

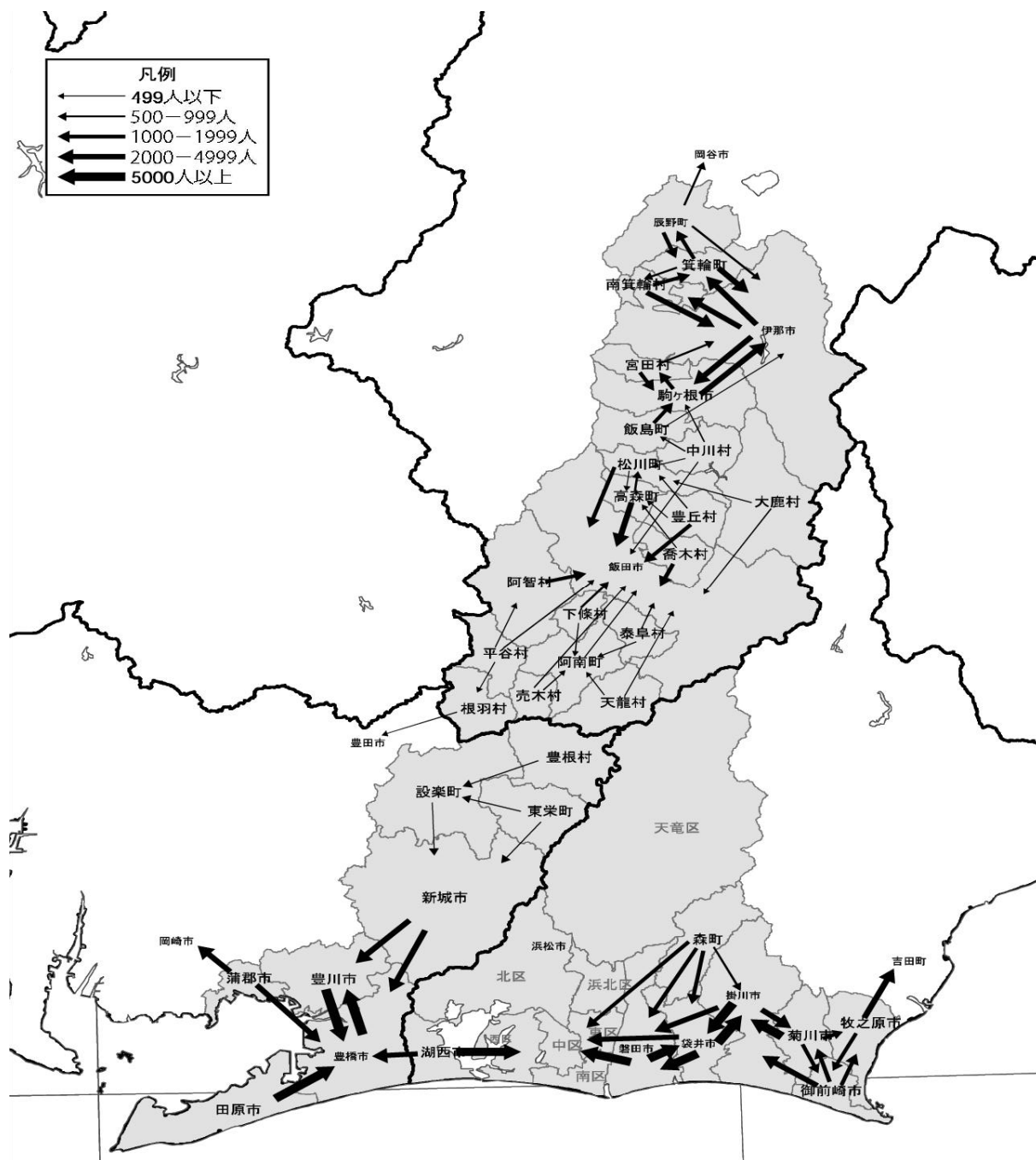
→三遠南信地域内の県境を越えない企業との取引企業数/三遠南信地域内の取引企業数合計

注6：三遠南信地域と地域外との取引企業数割合

→三遠南信地域外企業との取引企業数/三遠南信地域内の取引企業数合計

(4) 通勤通学率

三遠南信地域の人口 247 万人のうち、通勤通学人口は約 139 万人で、そのうち 74.4%は通勤通学先が居住市町村内であり、25.6%は通勤通学先が他市町村です。他市町村への通勤通学率をみると、そのほとんどが三遠南信地域内での移動であり、自立した圏域を形成しています。



■三遠南信地域の他市町村への通勤通学率の状況

出典：国勢調査（2015 年）から愛知大学三遠南信地域連携研究センターが作成

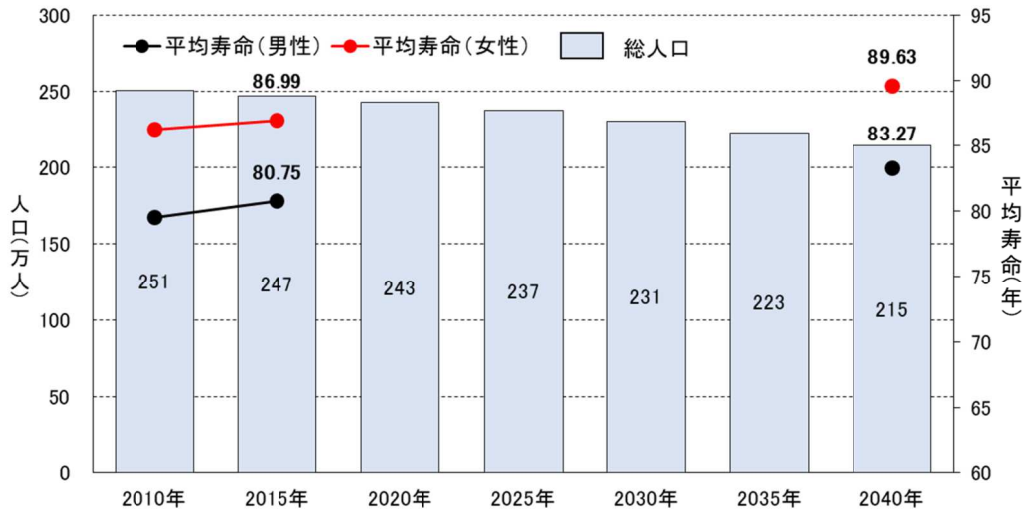
注 1：他市町村への通勤通学率が 5%以上であるもののみ表示。

2 人口

(1) 人口減少

三遠南信地域の人口は、2015年（平成27年）の247万人から2030年には231万人、2040年には215万人に減少すると推計されています。

平均寿命は、2015年（平成27年）から2040年にかけて、男性は2.52歳、女性は2.64歳延伸することが予想されています。また、2007年（平成19年）に日本で生まれた子どもの半数が107歳より長く生きると推計される海外の研究があることから、このような時代を「人生100年時代」と呼び、ライフステージの考え方を見直す必要があるとされています。



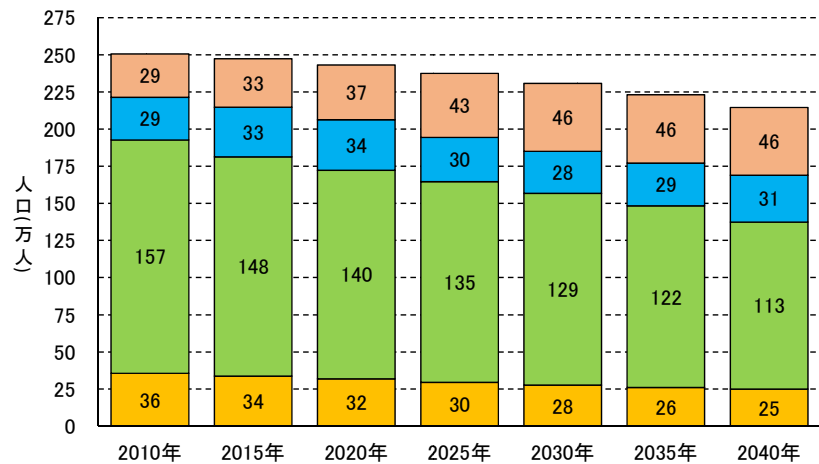
■三遠南信地域の総人口、平均寿命の推移

出典：人口「国勢調査（2015年）」、「社会保障・人口問題研究所の将来データ（2018年3月発表）」

平均寿命「第22回生命表（2017年3月公表）」、「社会保障・人口問題研究所2018年版人口統計資料集」

(2) 高齢化

年齢階級別の人口をみると、65歳以上の老年人口は増加が予想されており、高齢化率*も2015年（平成27年）の26.7%から、2040年では35.8%と上昇し、超高齢社会*が更に進むことが予想されます。



■三遠南信地域の年齢階級別人口の推移

0~14歳 15~64歳 65~74歳 75歳以上

出典：国勢調査（2015年）、社会保障・人口問題研究所の将来データ（2018年3月発表）

(3) 労働力

超高齢社会*では、15歳～64歳の生産年齢人口は減少し、地域の経済を支える労働力の確保が課題となります。平均寿命の延伸に伴い、健康寿命が先進すれば、高齢者の多くが健康に働き続けることができるようになることも考えられます。65歳～69歳を生産年齢人口に加えると、2030年まで2015年（平成27年）の生産年齢人口の水準を概ね保つことができます。

また、労働力人口に占めるパート等を含まない就業者の割合を男女で比べると、女性は30ポイント近く低い傾向となっています。

超高齢社会では、高齢者と女性が働きやすい環境を整え、社会参画を促進することで、労働力の確保につながることを期待できます。

(万人)

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
生産年齢人口	148	140	135	129	122	113
65歳～69歳人口	18	16	15	14	15	17
合計	166	156	150	143	137	130

■三遠南信地域の生産年齢人口と65歳～69歳人口の推移

出典：社会保障・人口問題研究所の将来データ(2018年3月発表)

年		2010			2015		
		総数	男	女	総数	男	女
労働力人口		1,358,095	787,678	570,417	1,320,107	752,911	567,196
就業者 (パート等含む)	人数	1,287,436	739,850	547,586	1,274,034	722,331	551,703
	労働力人口に占める割合	94.8%	93.9%	96.0%	96.5%	95.9%	97.3%
就業者 (パート等含まない)	人数	1,082,357	711,069	371,288	1,064,330	693,708	370,622
	労働力人口に占める割合	79.7%	90.3%	65.1%	80.6%	92.1%	65.3%

■三遠南信地域の労働力人口に占める就業者の割合推移

出典：「国勢調査(2015年)」

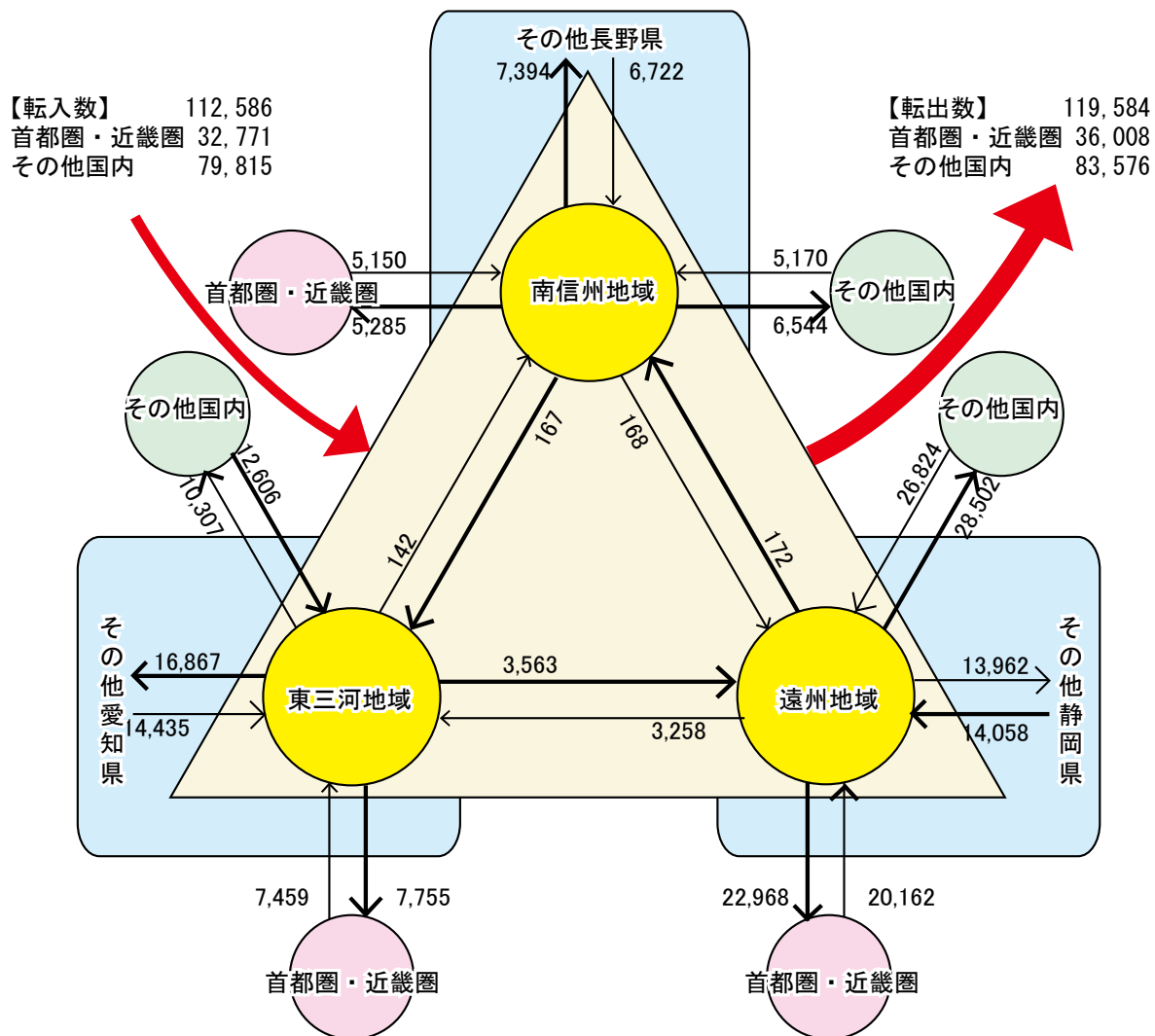
注1：労働力人口は15歳以上の人口のうち、「収入のある仕事を少しでもしている人」及び「収入のある仕事をしていないが就労可能で求職している人」の人口。

注2：就業者(パート等含む)は、主に仕事をしている人、家事・通学のかたわらに仕事をしている人、休業者を含める。

注3：就業者(パート等含まない)は、主に仕事をしている人のみ。

(4) 人口移動

2010年(平成22年)から2015年(平成27年)の人口移動についてみると、三遠南信地域全体の地域外との転入出の差は、6,998人の転出超過となっています。人口減少社会の中で、地域への移住を呼び込む取組が必要です。



■三遠南信地域内の2010年～2015年の人口移動数

出典：国勢調査(2015年)

注1：国外との転入転出は除く。

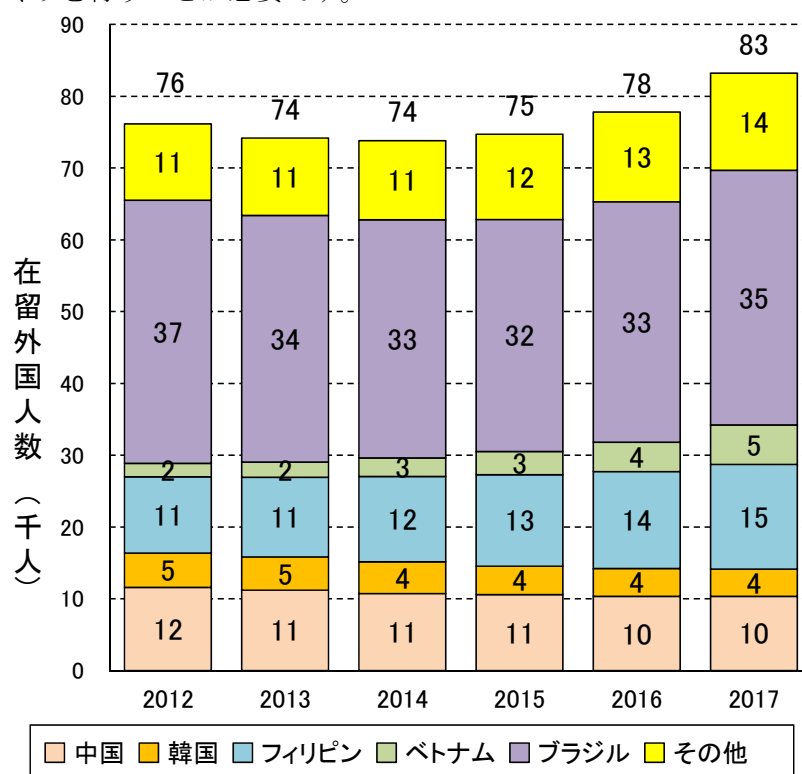
注2：数字は2010～2015年の人口移動数(人)。

注3：首都圏・近畿圏とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、京都府、大阪府、兵庫県を指す。

(6) 外国人の状況

三遠南信地域には2017年（平成29年）時点で、8.3万人の在留外国人が居住しており、2012年（平成24年）からの6年間で7,000人増加しています。また、国籍別の人数をみると、最も数の多いブラジル人は2013年（平成25年）に一時減少し、その後回復傾向にあります。それ以上にフィリピン人やベトナム人が増えています。

外国人が住みやすい環境を整えるとともに、多様な文化を持った人々が相互に理解を深め、共生できる地域づくりを行う必要があります。



■在留外国人の状況

出典：在留外国人統計

注1：各年12月末現在の人数。

注2：在留外国人数は四捨五入しているため、合計数と合致しない場合がある。

3 産業

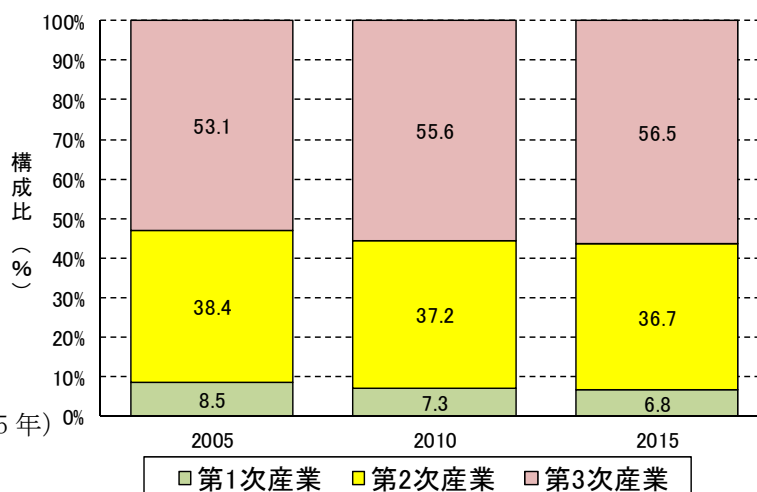
(1) 産業構造

三遠南信地域は、工業、農業の盛んな地域であり、特に工業では自動車産業を中心とした輸送用機器産業が集積しています。しかし、近年の三遠南信地域の産業別の就業者数の割合をみると、第1次・第2次産業の就業者数の割合は低下しています。2005年（平成17年）から2015年（平成27年）にかけて、第1次・第2次産業から第3次産業へのシフトは、より一層進行していることが分かります。

■三遠南信地域の第1次・2次・3次産業別就業者割合の推移

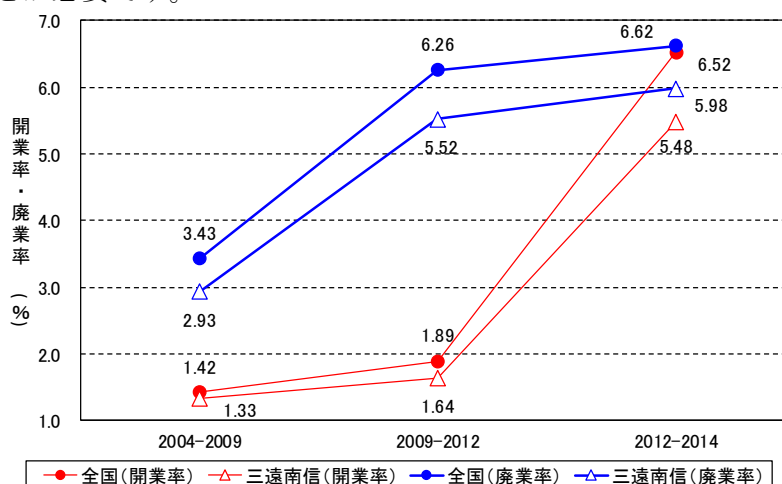
出典：国勢調査（2005年、2010年、2015年）

注1：分類不能を除いている。



(2) 開業・廃業の実態

全国及び三遠南信地域の開業率・廃業率の推移をみると、それぞれ上昇傾向にあり、特に開業率は2012年～2014年（平成24年～平成26年）に大きく上昇しています。今後も企業や新事業の創出を促していくことが必要です。



■全国及び三遠南信地域の開業率・廃業率の推移（2009年～2014年）

出典：事業所統計（2004年）、経済センサス（2009年、2012年、2014年）

注1：開業率及び廃業率の算出方法は以下のとおり（2012～2014年の例）。

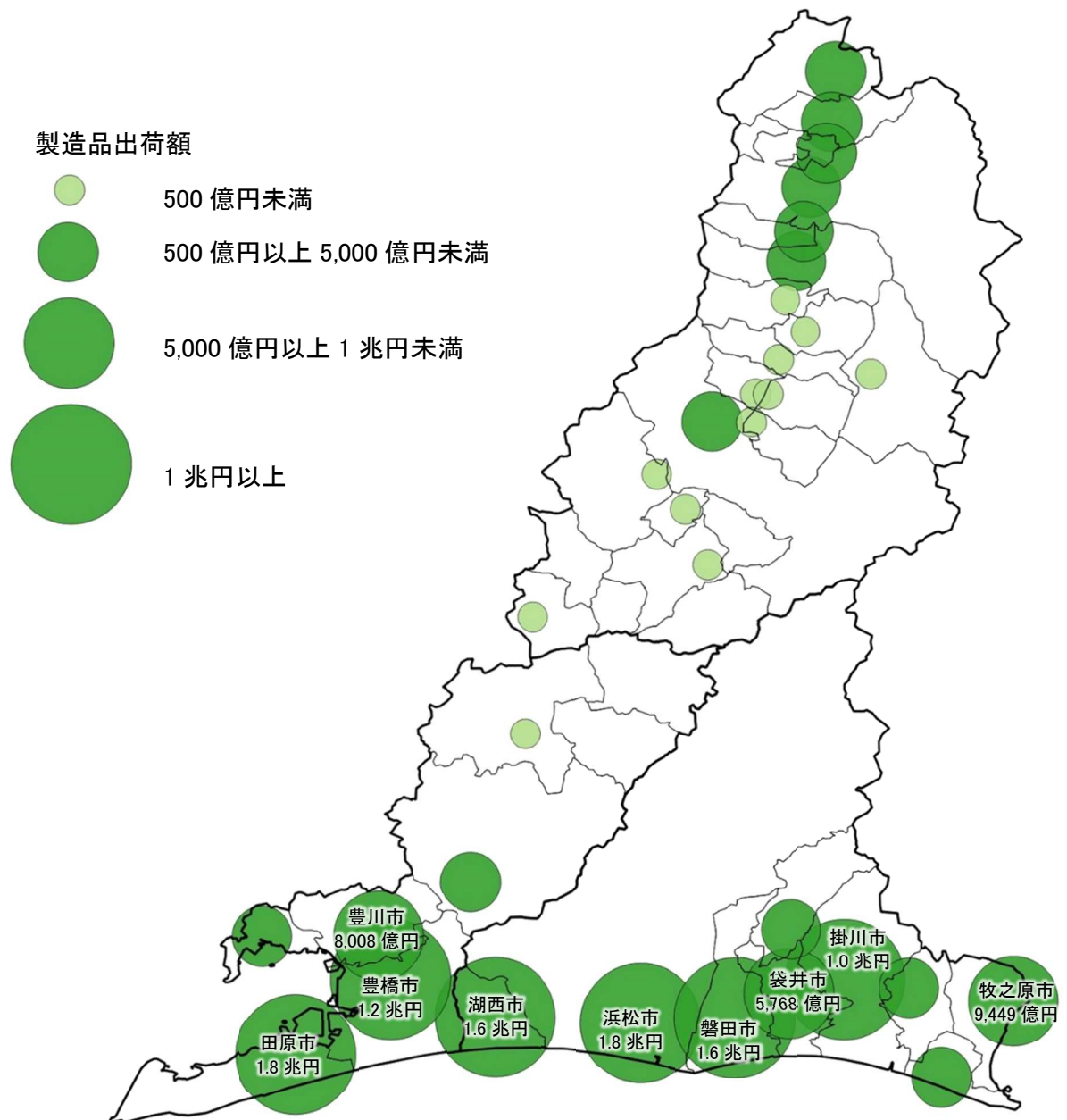
開業率＝開業事業所数／29ヶ月×12ヶ月／期首事業所数(2012年事業所数)×100

廃業率＝廃業事業所数／29ヶ月×12ヶ月／期首事業所数(2012年事業所数)×100

※経済センサスの2012年の調査月日と2014年の調査月日が29ヶ月であるため。

(3) ものづくり産業の集積

三遠南信地域の2017年（平成29年）の製造品出荷額が5,000億円を越える市町村は9市あり、9市のうち5市は製造品出荷額のうち自動車、オートバイ、鉄道車両に関わる輸送用機器の割合が最も高く、特に田原市、浜松市、磐田市、湖西市はその割合が40%を超えています。また、製造品出荷額が1兆円未満の市町村でも輸送用機器の割合が最も高いところが多く、ものづくり産業の集積地であり、特に輸送用機器の製造が盛んな地域といえます。



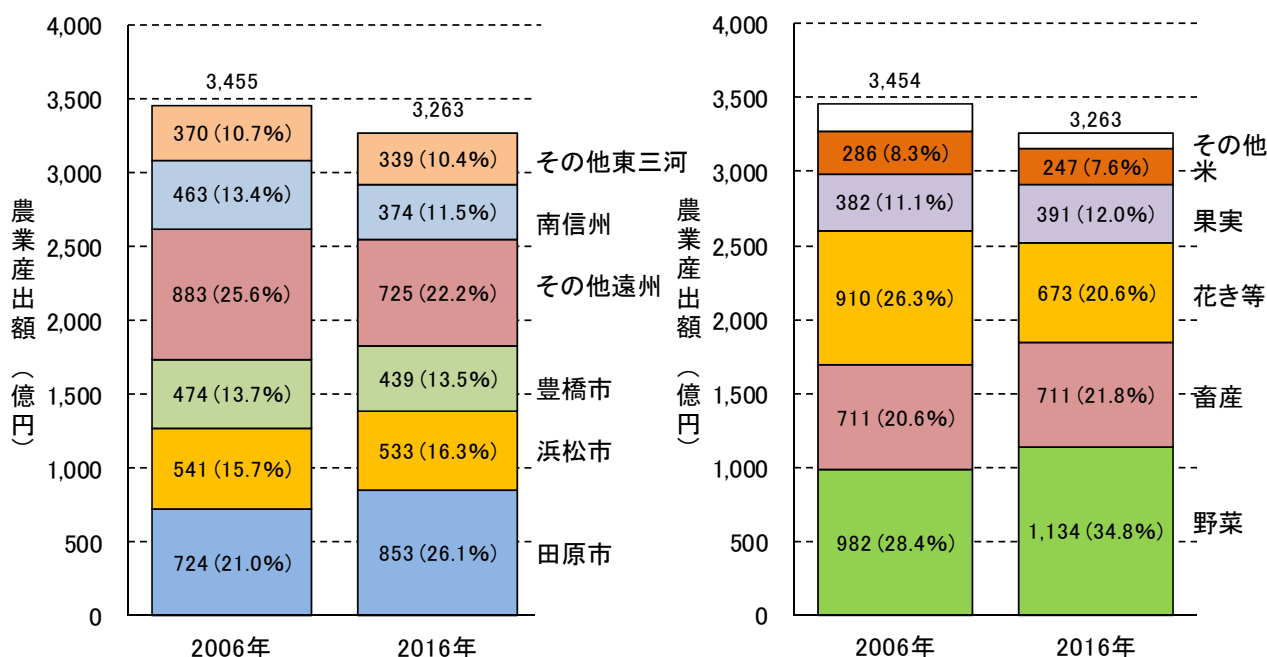
■三遠南信地域内の製造品出荷額の状況

出典：工業統計（2017年）

(4) 農業

三遠南信地域は農業の盛んな地域であり、特に市町村別の農業産出額が全国1位の田原市、7位の浜松市、10位の豊橋市など全国有数の農業都市が集積しています。

農産物の分類別でみると、野菜、畜産、花き等が高い割合を示しており、特に野菜は、2006年（平成18年）から2016年（平成28年）で大きく上昇しており、野菜の生産がこの地域の農業の中心になっているといえます。



	2016年	米	野菜	果実	花き等	畜産	その他	合計
農業産出額 (億円)	豊橋市	18	236	30	32	121	3	439
	田原市	8	300	4	316	224	1	853
	浜松市	26	147	177	83	78	22	533
	その他東三河	22	109	57	50	98	3	339
	その他遠州	83	272	22	161	115	73	726
	南信州	90	70	102	31	75	6	374
	合計	247	1,134	391	673	711	107	3,262
構成比 (%)	豊橋市	4.0	53.9	6.8	7.2	27.5	0.6	100.0
	田原市	1.0	35.2	0.5	37.0	26.3	0.1	100.0
	浜松市	4.9	27.5	33.2	15.6	14.6	4.1	100.0
	その他東三河	6.5	32.3	16.8	14.7	28.9	0.8	100.0
	その他遠州	11.4	37.5	3.0	22.2	15.9	10.0	100.0
	南信州	24.2	18.7	27.3	8.4	20.0	1.5	100.0
	合計	7.6	34.8	12.0	20.6	21.8	3.3	100.0

■三遠南信地域の農業産出額の推移

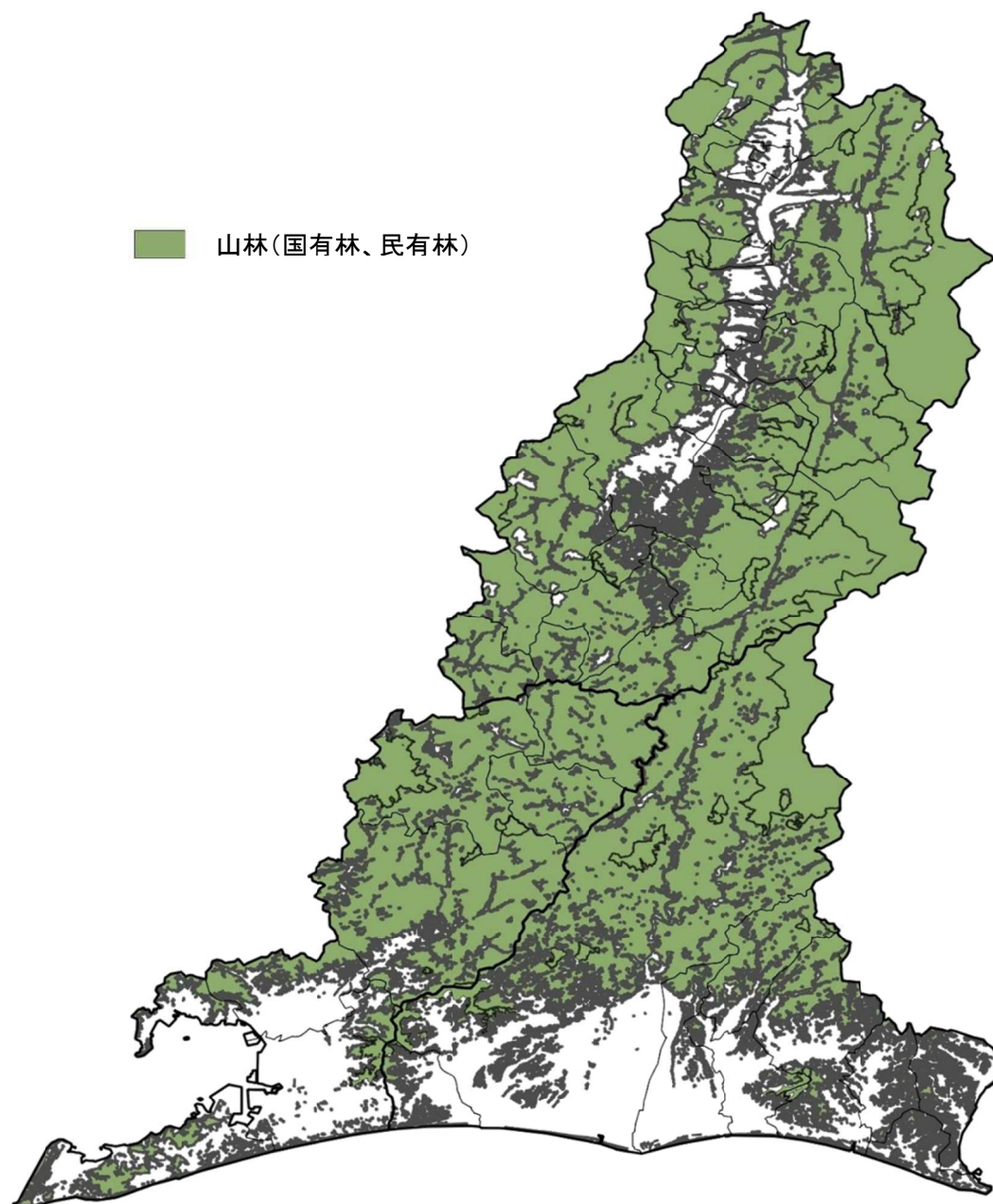
出典：農業生産所得統計(2006年)、市町村別農業産出額(推計)(2016年)

注1：品目別の農業産出額には秘匿値があるため、市町村別の合計値と合致しない場合がある。

(5) 林業

三遠南信地域の 2015 年（平成 27 年）の森林面積は約 51 万 ha、土地面積に占める割合は 67%に上ります。静岡県の浜松市、掛川市、森町では森林認証制度*を活用した取組が行われていますが、地域全体には広まっていません。

国では、2019 年（平成 31 年）の税制改正法案によって、森林環境税（仮称）の創設が提案されることが決定しています。三遠南信地域の共通の地域資源として、市町村で連携した森林資源の保全と利活用の検討が必要です。

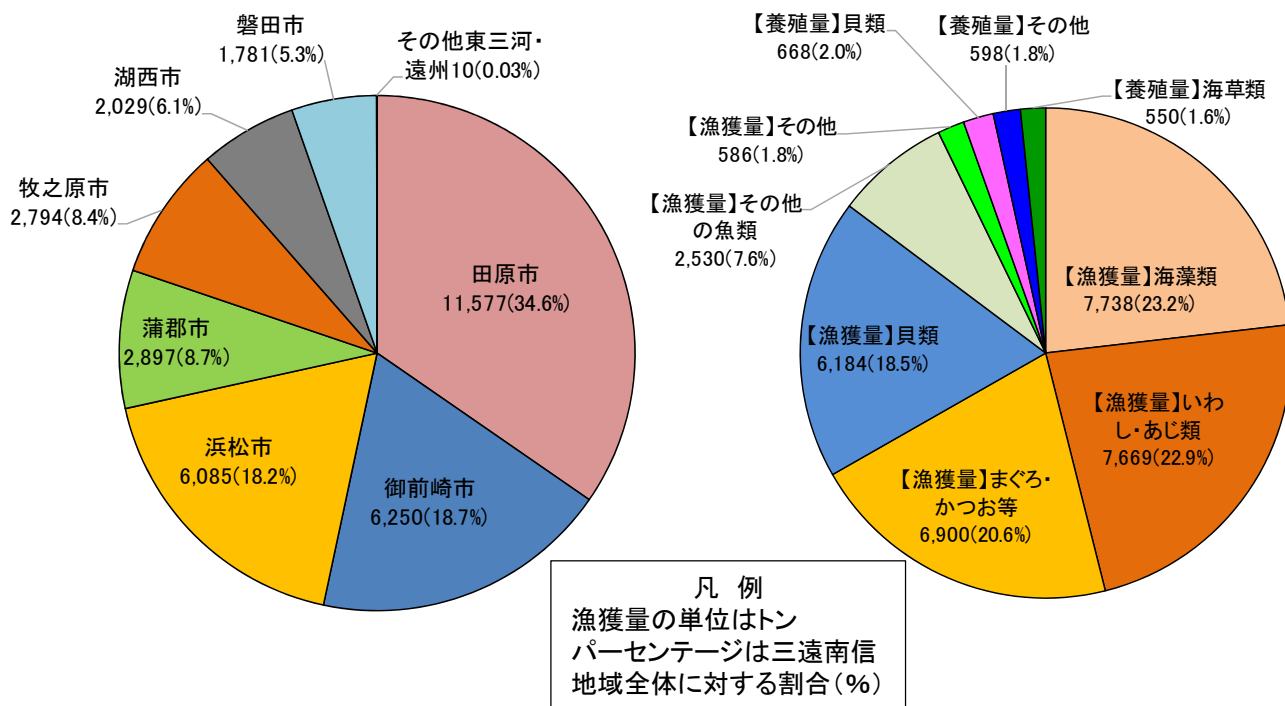


■三遠南信地域における森林の状況
出典：国土交通省「国土数値情報」の「森林地域」（2015 年）

(6) 水産業

三遠南信地域の2015年(平成27年)の漁獲量は約3.2万トン、養殖量は約2,000トンであり、田原市、御前崎市、浜松市、蒲郡市の漁獲・養殖量が多く、田原市は全体の35%をも占めています。

品種別にみると、漁獲量が多いのは海藻類、いわし・あじ類、まぐろ・かつお等、貝類であり、養殖量が多いのは貝類となっています。



		漁獲量					養殖量			合計	
		まぐろ・かつお等	いわし・あじ類	その他の魚類	貝類	海藻類	その他	貝類	海藻類		その他
漁獲・養殖量 (トン)	浜松市		2,537	223	2,338		36	453	x	498	6,085
	磐田市		1,779	1			1				1,781
	湖西市		628	51	1,099		9	215	x	27	2,029
	御前崎市	5,172	849	205	3		21				6,250
	牧之原市	1,725	687	313	11	5	18		35		2,794
	蒲郡市	3	638	1,588	221		447				2,897
	田原市		551	146	2,508	7,733	51		515	73	11,577
	その他東三河・遠州			3	4		3				10
	合計	6,900	7,669	2,530	6,184	7,738	586	668	550	598	33,423
構成比 (%)	浜松市		41.7	3.7	38.4		0.6	7.4	x	8.2	100.0
	磐田市		99.9	0.1			0.1				100.0
	湖西市		31.0	2.5	54.2		0.4	10.6	x	1.3	100.0
	御前崎市	82.8	13.6	3.3	0.1		0.3				100.0
	牧之原市	61.7	24.6	11.2	0.4	0.2	0.6		1.3		100.0
	蒲郡市	0.1	22.0	54.8	7.6		15.4				100.0
	田原市		4.8	1.3	21.7	66.8	0.4		4.4	0.6	100.0
	その他東三河・遠州			30.0	40.0		30.0				100.0
	合計	20.6	22.9	7.6	18.5	23.2	1.8	2.0	1.6	1.8	100.0

■三遠南信地域の海面漁獲量・養殖量

出典：漁業・養殖生産統計(2015年)

注1：南信州地域はなし。

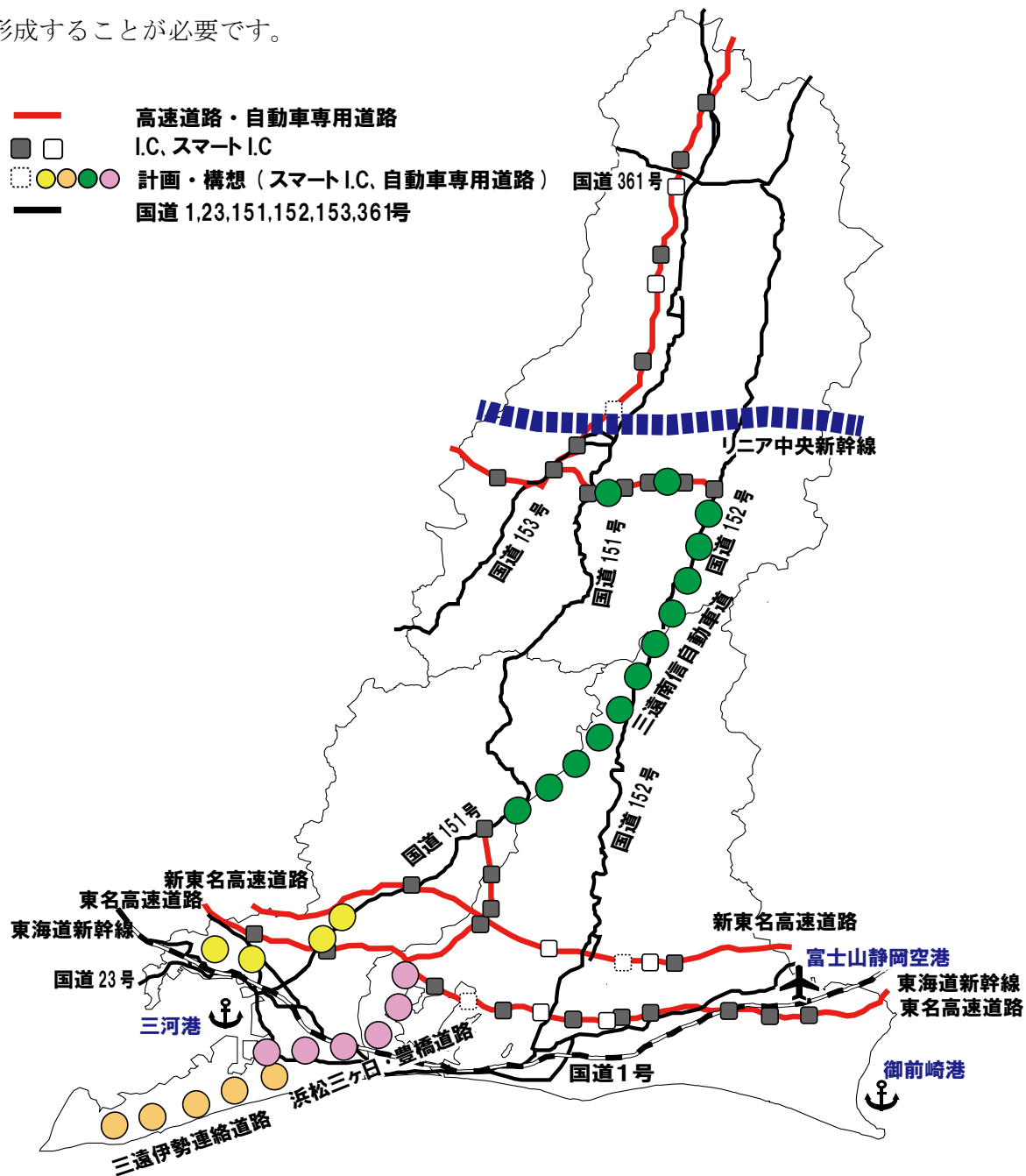
注2：市町村別の漁獲・養殖量の品種内訳の表のXは、0ではないがごく少量のため値が公表されていない部分。

4 交通基盤

(1) 道路網

高規格幹線道路*では、2012年(平成24年)に新東名高速道路の静岡県内区間、2016年(平成28年)には愛知県内区間が開通しました。三遠南信自動車道*は長野県側が中央自動車道、静岡県側が新東名高速道路に連結する部分から順次開通しており、未開通区間についても整備が進められていく見通しです。また、2013年(平成25年)には国道23号バイパスと国道1号バイパスが接続し、東三河地域と遠州地域を結ぶ東西軸の道路が整備されました。

整備が進む道路について、三遠南信地域内での全体像を共有し、広域的な交通ネットワークを形成することが必要です。



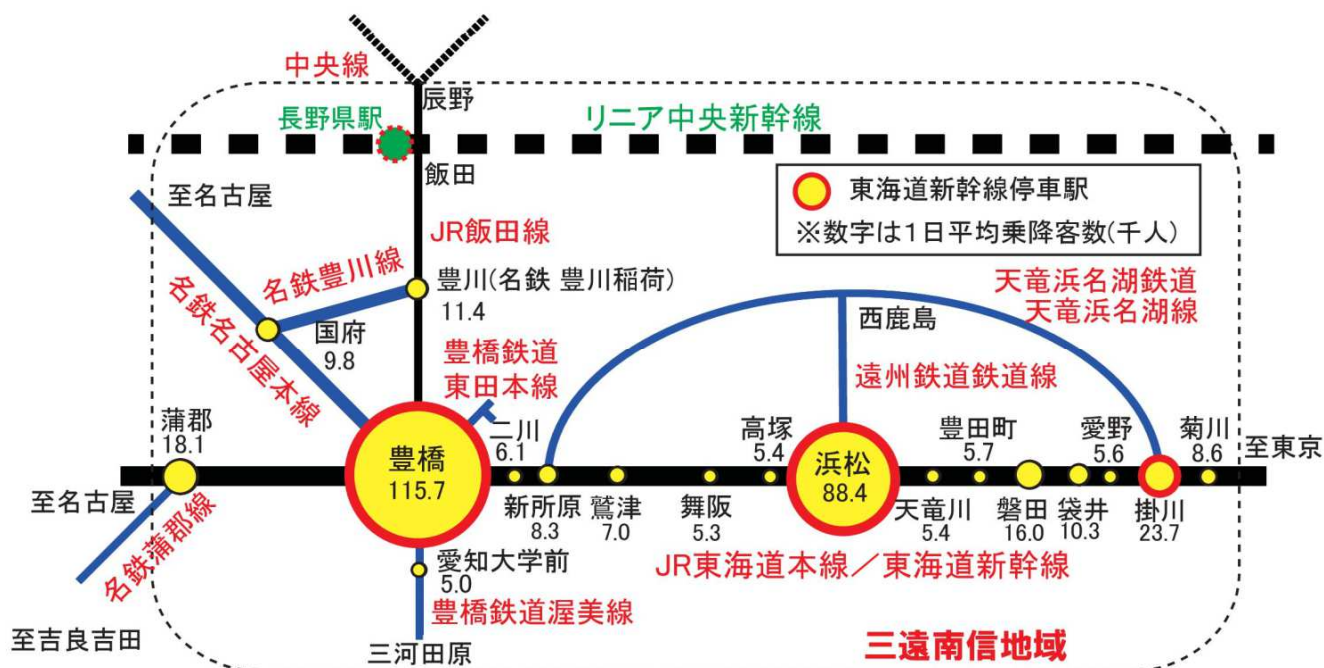
■三遠南信地域の道路網
出典：国土交通省の各種資料より作成

(2) 鉄道網

三遠南信地域には、地域外とつながる JR 東海道本線・東海道新幹線や名古屋鉄道、地域内を結ぶ JR 飯田線、名古屋鉄道豊川線、遠州鉄道鉄道線、天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線、豊橋鉄道渥美線など、多数の鉄道によるネットワークが形成されています。

各駅の 1 日平均の乗降客数をみると、豊橋駅が最も多く、次いで浜松駅、掛川駅となり、いずれも JR 東海道新幹線の停車駅です。

2027 年には、リニア中央新幹線*の開業が予定され、鉄道網のあり方は大きく変化することが予想されます。



■主な鉄道駅の乗降客数

出典：静岡県統計年鑑（2015年）、豊橋市・豊川市・蒲郡市統計書（2015年）

注1：1日平均乗降客数は5千人以上の駅のみ掲載。

注2：複数の路線が交差する駅は、以下の路線の乗降客数を含んでいる。

豊橋駅は、JR 東海道本線・新幹線、JR 飯田線、名鉄名古屋本線、豊橋鉄道渥美線(新豊橋駅)、豊橋鉄道東田本線(駅前停留駅)

豊川駅は、JR 飯田線、名鉄豊川線(豊川稲荷駅)

浜松駅は、JR 東海道本線・新幹線、遠州鉄道鉄道線(新浜松駅)

掛川駅は、JR 東海道本線、天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線

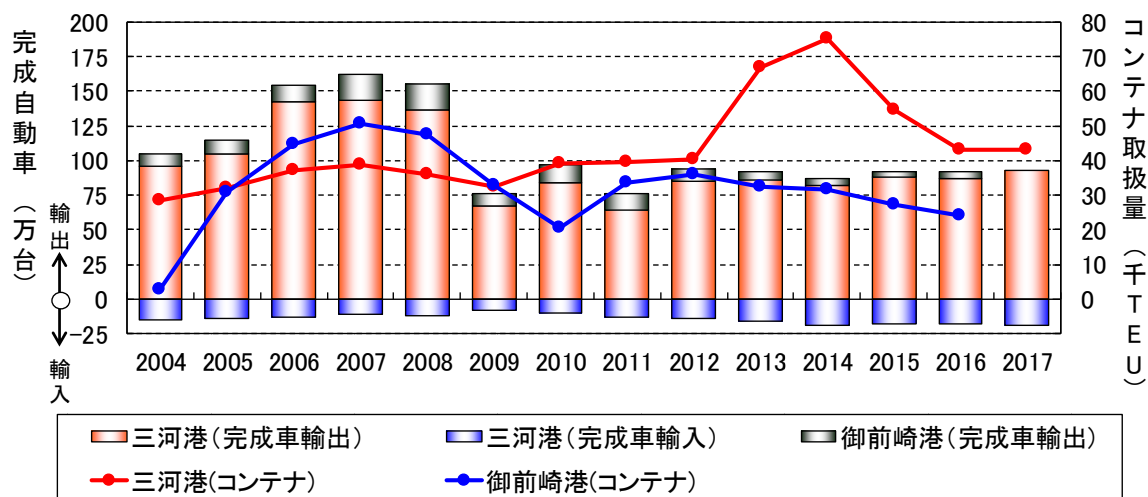
新所原駅は、JR 東海道本線、天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線

注3：乗車人数のみしかデータのない場合は、2倍して乗降客数としている。

(3) 海外とのゲートウェイ

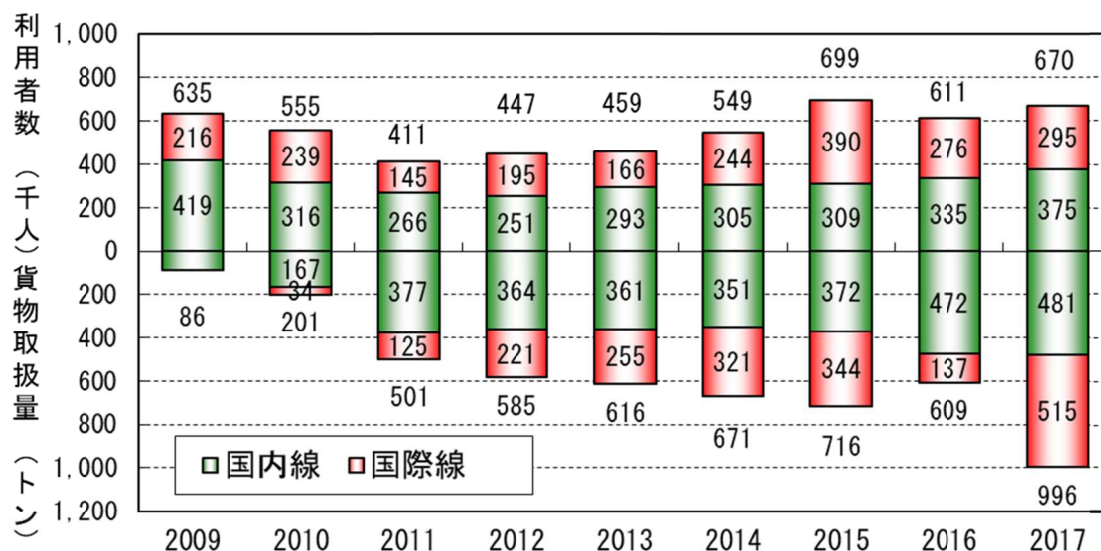
三河港・御前崎港は、海のゲートウェイとして整備や利用促進が進められてきましたが、完成自動車の輸出量やコンテナの取扱量は、2008年（平成20年）のリーマンショックを機に減少し、それ以前の水準には回復していません。一方で、完成自動車の輸入量は増加しています。

一方、富士山静岡空港の利用者及び貨物取扱量は増加傾向にあります。特に2016年（平成28年）度の国際線の利用者数は全国順位9位を記録し、観光面での空のゲートウェイとして機能しています。



■三河港・御前崎港の物流状況

出典：三河港「三河港統計データ（愛知県）」、御前崎港「御前崎港統計資料（静岡県）」



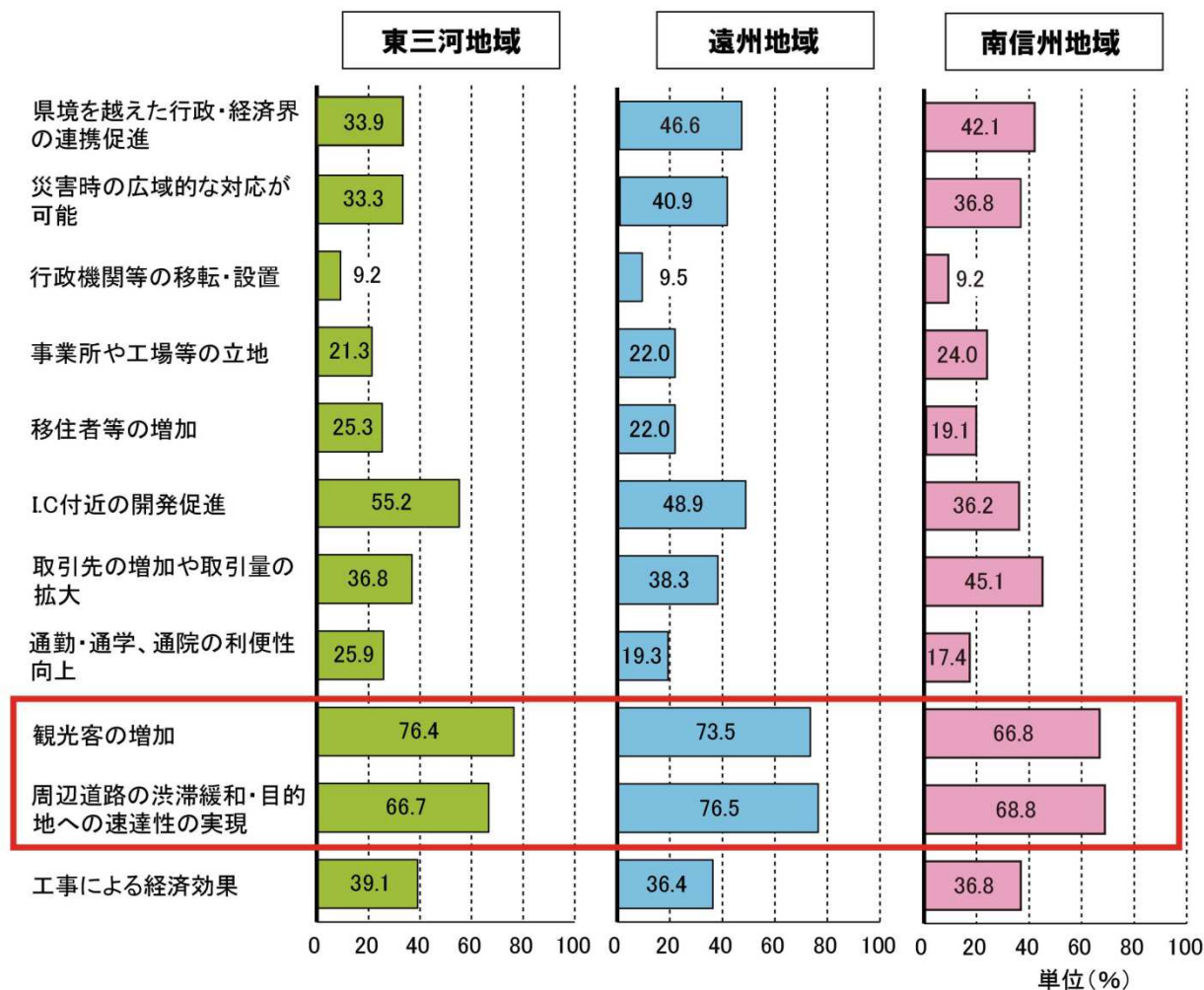
■富士山静岡空港の利用者数及び貨物取扱量

出典：富士山静岡空港の航空貨物（国内・国際）取扱実績、富士山静岡空港の利用状況

注1：2009年度の利用者数は2009年6月から2010年5月までの値。

(4) 基盤整備を契機とした連携

三遠南信自動車道*が全線開通した場合に期待する効果についてのアンケート調査では、「観光客の増加」、「周辺道路の渋滞緩和・目的地への速達性の実現」などの経済効果が期待されています。



■三遠南信自動車道全線開通により期待する効果

出典：三遠南信地域に関するアンケート調査（2016年）

注1：対象は三遠南信地域に住む居住者。配布数約2,000部。

注2：設問内容は「三遠南信自動車道の全線開通はどのような影響があるか。（複数回答方式）」。

注3：回答数は742（東三河地域174、遠州地域264、南信州地域304）。

(5) 三遠南信自動車道*の整備による経済効果

三遠南信自動車道の整備による経済効果の推計をみると、建設投資による経済波及効果は合計約 6,022 億円です。また、年間の観光消費の増加による経済波及効果は約 131 億円です。

今後、三遠南信自動車道の整備が進むことによって、交通利便性が向上する観光地への観光客誘致に取り組むことで、更に経済効果を生むことが期待できます。

建設投資による経済波及効果 (億円)

効果	効果額
三遠南信自動車道の建設投資額	3,677.48
建設投資に伴い原材料等の生産が誘発される効果	1,186.29
建設投資・生産誘発により所得が増えることによる消費効果	1,158.00
合計	6,021.78

年間の観光消費の増加による経済波及効果(年間) (億円)

効果	効果額
観光客によるサービス財の売上額等	82.54
サービス財の売上等に伴って生産が誘発される効果	28.89
上記の売上等・生産誘発により所得が増えることによる消費効果	19.75
合計	131.18

■三遠南信自動車道全線開通により期待される効果

出典：三遠南信自動車道開通時の経済効果調査（2015年）

注1：三遠南信自動車道

の建設投資額は中部地方整備局などの資料から算出。

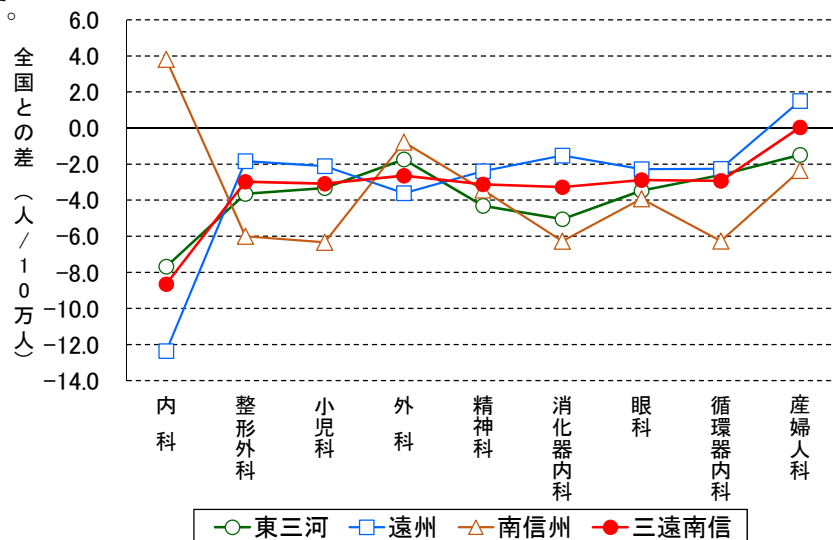
注2：観光消費の増加による経済波及効果は、三遠南信自動車道の開通による観光客数の増加、交通時間・費用節約による観光消費額の増加から算出。

注3：経済波及効果は、愛知県、静岡県、長野県の産業連関表を利用して推計。

5 生活

(1) 医師の不足

人口 10 万人あたりの医師数について、全国と三遠南信地域の差を主な診療科別にみると、産婦人科のみが全国と同程度となっていますが、それ以外は全て下回っており、三遠南信地域の共通課題となっています。



■人口 10 万人あたりの医師数

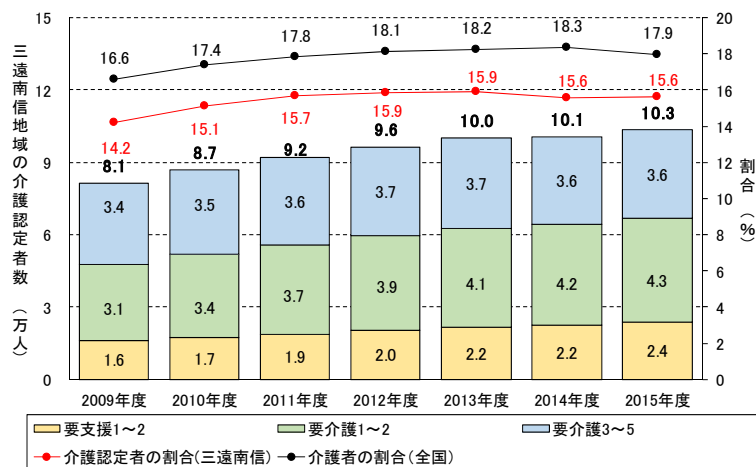
出典：医師・歯科医師・薬剤師調査(2014 年)、住民基本台帳人口 (2015 年 1 月 1 日)

注 1：三遠南信地域の医師数は従業地が地域内である人数としている (約 4,500 人)。

注 2：診療科ごとの医師数は重複を含む。

(2) 介護認定者数の増加と介護職員の不足

2017 年 (平成 29 年) の三遠南信地域における 65 歳以上の人口に占める介護認定者数 (要支援者 1~2、要介護者 1~5 の合計) の割合は 15.6% であり、全国 (17.9%) よりも低い数値となっています。しかし、厚生労働省による都道府県別の介護人材の必要数をみると、2025 年には愛知、静岡、長野の 3 県で約 2.5 万人が不足すると予想されており、介護職員の不足は、三遠南信地域でも課題となっています。



県	介護職員数の見込み		差
	需要	供給	
愛知	125,273	113,943	11,330
静岡	64,634	56,878	7,756
長野	44,747	37,946	6,801
合計	234,654	208,767	25,887

■介護人材の必要数

出典：第 7 期介護保険事業計画
に基づく介護人材の必要数
(都道府県別)

■介護認定者数が 65 歳以上の人口に占める割合の推移

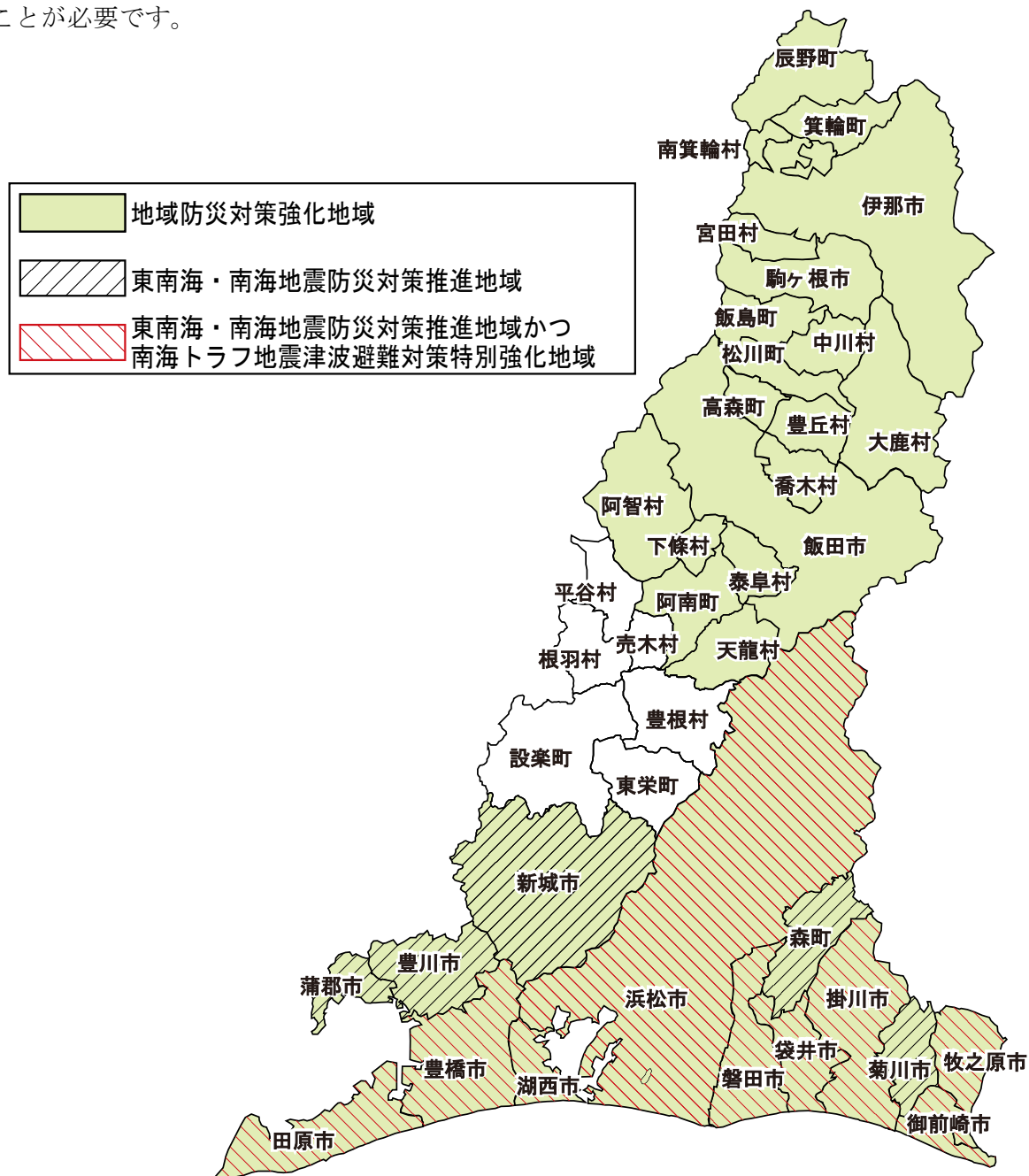
出典：介護保険事業状況報告

注 1：介護認定者数の割合 = (要支援 1~2 及び要介護 1~5 の人数) / 65 歳以上の人口

(3) 災害への対応

1996年（平成8年）に災害時の職員派遣や物資供給などで相互協力を行うため「三遠南信災害時相互応援協定」を結び、2010年（平成22年）7月には飯田市からの要請を受け、袋井市、磐田市、豊橋市、田原市、豊川市から給水車が派遣されました。また、浜松市と各市町村との航空消防応援協定により、浜松市消防ヘリコプターの県境を越えた応援体制を整備し、2011年（平成23年）3月には豊丘村で発生した林野火災への散水が行われました。

東三河地域、遠州地域では、今後予想される南海トラフ地震*の津波避難対策特別強化地域とされている市が多く、今後も太平洋沿岸地域と中山間地域の相互の応援体制を維持していく必要があります。



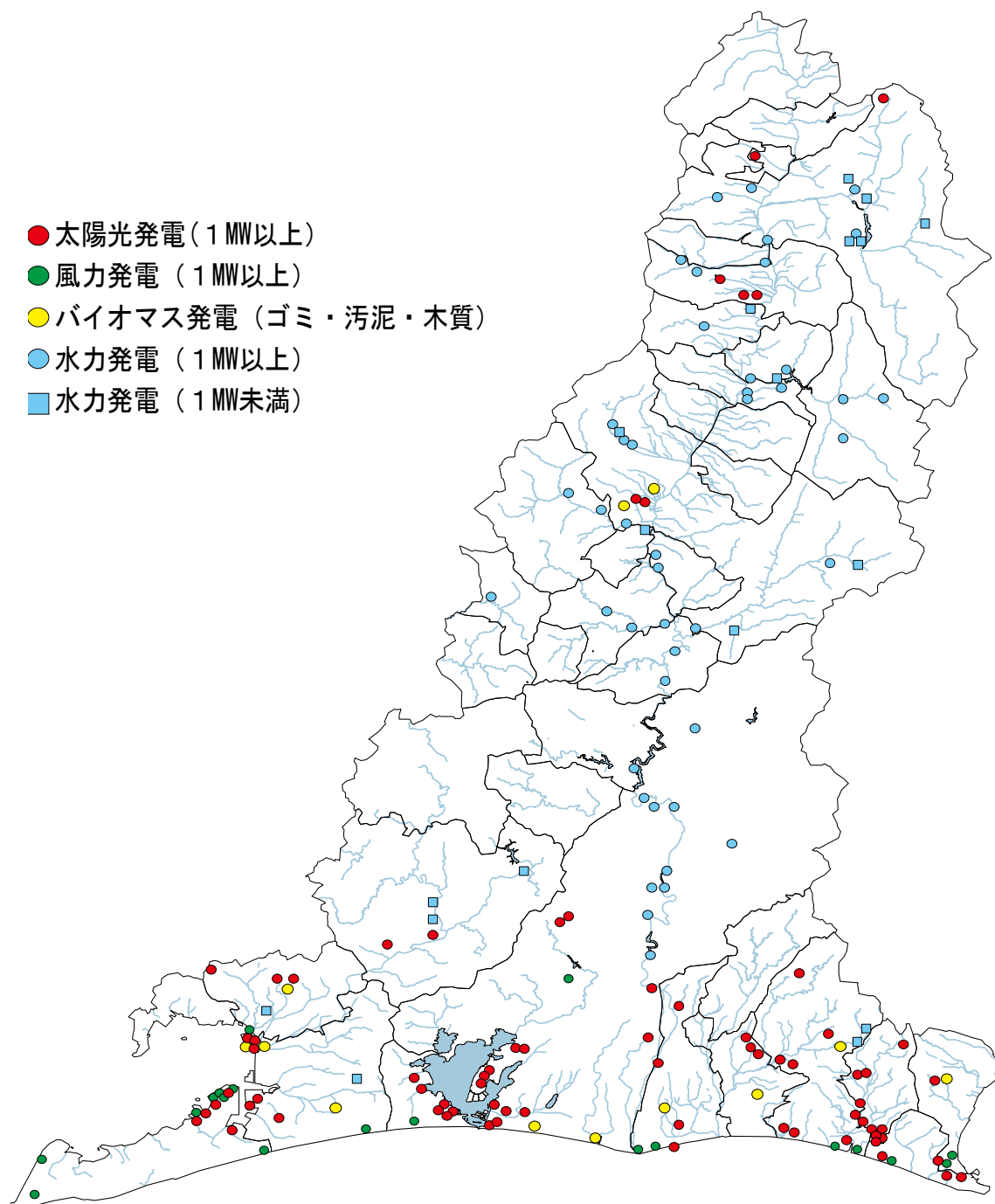
■防災対策の強化地域と対策地域の指定状況など

出典：東南海・南海地震対策（内閣府）

6 自然・文化

(1) 再生可能エネルギー*の状況

三遠南信地域は豊かな自然環境に恵まれ、それらを活用した再生可能エネルギー施設が多数設置されています。飯田市のおひさま進歩エネルギー株式会社の「おひさまファンド」や、電気の地産地消を進める株式会社浜松電力の取組など、エネルギー供給や地域への利益還元の仕事の導入が進んでいます。



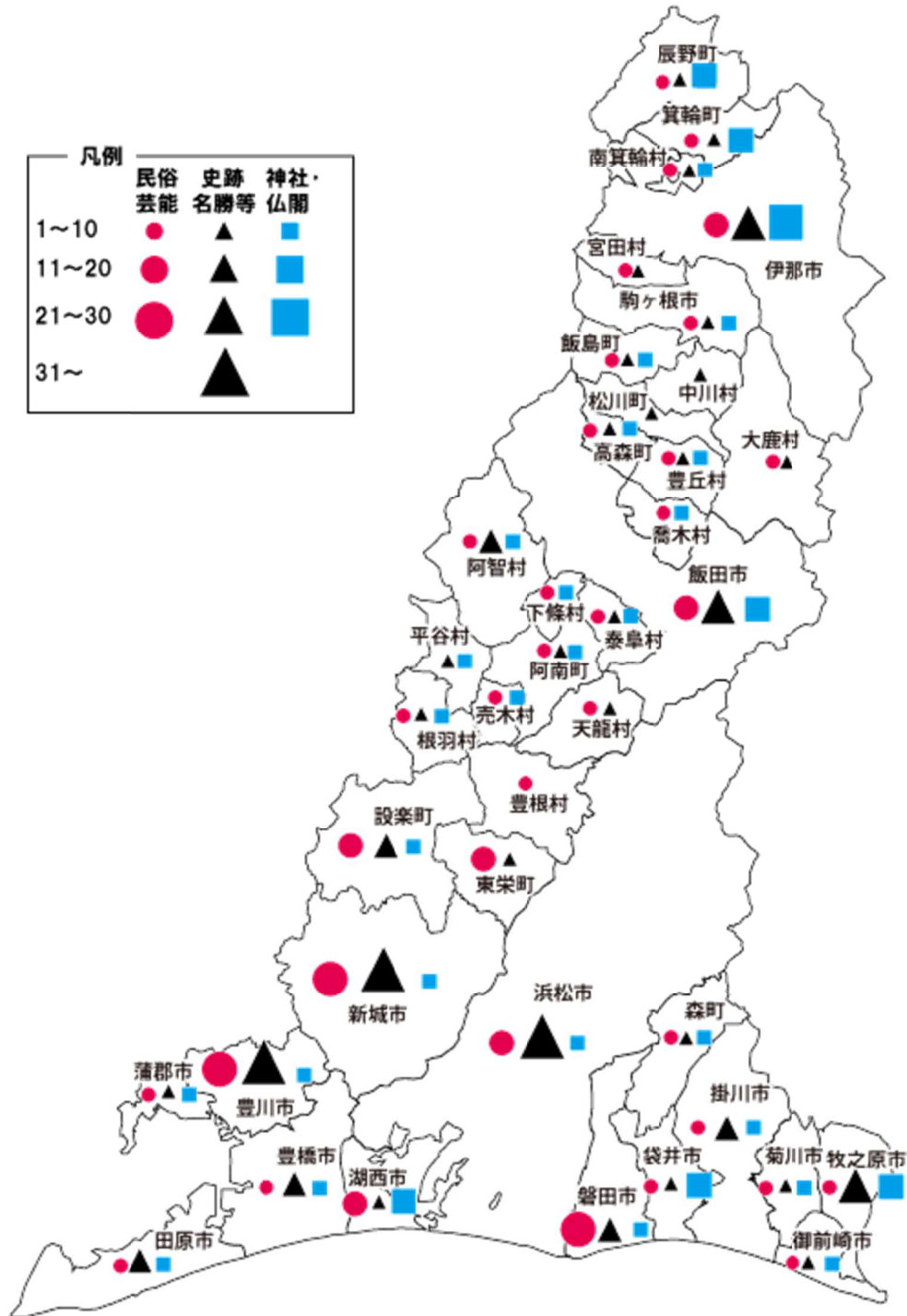
■ 再生可能エネルギー施設の立地状況

出典：オープンデータサイト「エレクトリカルジャパン」

(<http://agora.ex.nii.ac.jp/earthquake/201103-east-japan/energy/electrical-japan/>) (2017/8/12)

(2) 文化財の状況

三遠南信地域には、民俗芸能をはじめ多くの文化財が点在しています。しかし、民俗芸能などの担い手は減少し、その継承が困難になってきているものも多く、将来に継承していくための仕組みや、観光資源としての活用などを検討することが必要です。



■ 民俗芸能・城址・神社・仏閣などの分布

出典：国・県・市町村有形・無形文化財の指定状況

第3章 目指すべき地域像

1 テーマ

三遠南信流域都市圏の創生 ～日本の県境連携先進モデル～

三遠南信地域は、中央アルプスや南アルプスなど本州の中央に位置する北部の山々を水源とし、太平洋に注ぐ天竜川、豊川流域を基軸として、道や鉄道を通じ人々が行き交い交流することで、都市の発展とともに歴史を積み重ね、一体的な流域都市圏を形成してきました。

三遠南信地域の住民がこの地域の持続的発展と自立のために、この地域を創生するという考えのもと、このテーマ「三遠南信流域都市圏の創生」を定めました。

また、県境を越えたこの地域で実践されている産学官民や地域間の交流・連携の成果が、「日本の県境連携先進モデル」として日本の県境連携を牽引し、我が国の地方創生*に貢献します。

2 三遠南信地域の主体とSENAプラットフォーム

三遠南信地域では、住民をはじめ、住民団体や経済団体、民間事業者、大学、行政など多様な主体が相互に信頼関係を築き活動しています。

私たちは普段意識することなく、いずれかの市町村に住み、県民としての暮らしを営んでいます。同時に三遠南信地域という地域にも属しています。このことが私たちによって、一つの財産だと感じるようになった時、三遠南信地域の連携は真に成果を得たと言えるでしょう。

しかし、圏域全体を包含する地方公共団体を持たない私たちが、境界にある発展可能性の追求と県境地域特有の課題の解消により連携活動の成果を得るためには、一つの装置が必要です。

SENAプラットフォームは、これまでの連携活動の蓄積を基盤に「三遠南信流域都市圏の創生」という新たな価値を形成するための土台になるものです。この価値を共有する主体間の多様なプラットフォームづくりを促進し、連携活動を高めることで、地域の創生を目指します。

3 目指すべき地域像

(1) 大都市圏・世界と結ばれる広域連携都市圏の形成

2015年（平成27年）に策定された国土形成計画*では、東京、名古屋及び大阪を結ぶリニア中央新幹線*の開業により、世界最大の人口を有するスーパー・メgalリージョン*が形成され、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引きつけ、世界を先導する巨大経済圏の形成を推進することとしています。

三遠南信地域においても、2027年にリニア中央新幹線の長野県駅の設置が予定されていることから、既存の東海道新幹線や東名高速道路、新東名高速道路、中央自動車道、三河港、御前崎港、富士山静岡空港などの交通基盤を活かして、首都圏や関西圏などの大都市圏、北陸圏との結びつきを強めるとともに、世界との交流・連携も見据えた広域連携都市圏の形成を目指します。

(2) 中部圏での中核的都市圏の形成

三遠南信地域は、中部圏において、名古屋大都市圏に隣接する地域です。国土形成計画の中部圏広域地方計画では、「広域連携の先進をいく三遠南信地域連携」と位置付けられています。高速交通ネットワーク整備の進展にともない、県境や地形的な制約などを越えた広域な交流連携が進みつつあり、自動車産業をはじめ高度なものづくり産業が集積する広域経済圏として、また二地域居住など新たな定住推進モデルの形成を通じた広域生活圏としての発展が期待されます。

今後においても、都市機能の集積が進む名古屋大都市圏や静岡県中部地域、長野県諏訪地域、岐阜県美濃地域との連携を図ることで、中部圏での中核的都市圏としての役割を担い、産業や文化、人の多様なネットワークの構築を目指します。

(3) 流域循環圏の形成

三遠南信地域は、天竜川・豊川による豊かな自然資源に恵まれ、その基盤をもとに生活、産業、文化が形づくられてきました。

上流域と下流域とは、水や食材、木材の供給をはじめ、人々の暮らしや産業活動においても、相互に依存し深く結びついています。とりわけ、この地域の自然環境に適応した農林水産業により多様な農林水産品を生産し、地産地消はもとより大都市圏への供給地ともなっています。

三遠南信地域が一体的な振興発展を遂げるために、上下流域の環境や経済をはじめ、広範な分野において、人、物、情報が循環する有機的なネットワークの構築を目指します。

4 地域構造

(1) 三遠南信地域のゲートウェイ

三遠南信地域は、中部圏の名古屋大都市圏に隣接する中核的都市圏であり、交通基盤の高速化にともない、首都圏や近畿圏、北陸圏との交通アクセスも飛躍的に向上しています。三遠南信地域の北の玄関としてのリニア中央新幹線*長野県駅、三遠南信地域と三大都市圏を高速で結ぶ東海道新幹線や東名・新東名高速道路は、大変重要な社会基盤です。

また、三遠南信地域と海外とを結ぶ港湾である三河港と御前崎港は、自動車をはじめとする輸送用機器の輸出入の拠点であり、隣接地域には名古屋港や清水港があります。富士山静岡空港は、インバウンド需要の増大で利用価値が高まっており、隣接地域に中部国際空港もあります。

(2) ゾーニング

三遠南信地域を東名高速道路、新東名高速道路を境界にして3つのエリアにゾーニングし、整備方針を検討します。

①太平洋沿岸ゾーン

東名高速道路から南の地域は、東名高速道路や国道1号、国道23号の東西幹線が地域を貫き、西に三河港、東に御前崎港の国際港湾を擁しています。

浜松市と豊橋市とを広域交通網や情報網でより緊密に結び付け、地域の拠点として地域全体の発展を牽引します。

②内陸ゾーン

東名高速道路と新東名高速道路に挟まれた地域は、郊外市街地と農業地帯が混在する中で、急速に開発が進んでいる地域です。

特に、新東名高速道路のインターチェンジやスマートインターチェンジの整備に伴い、その周辺では、交通利便性の高まりや災害リスク回避の視点から企業立地が進んでいます。

自然環境との調和を保ちつつ、太平洋沿岸ゾーンや中山間地域ゾーンの間に位置することからバランスの取れた開発を進めていくことが必要です。

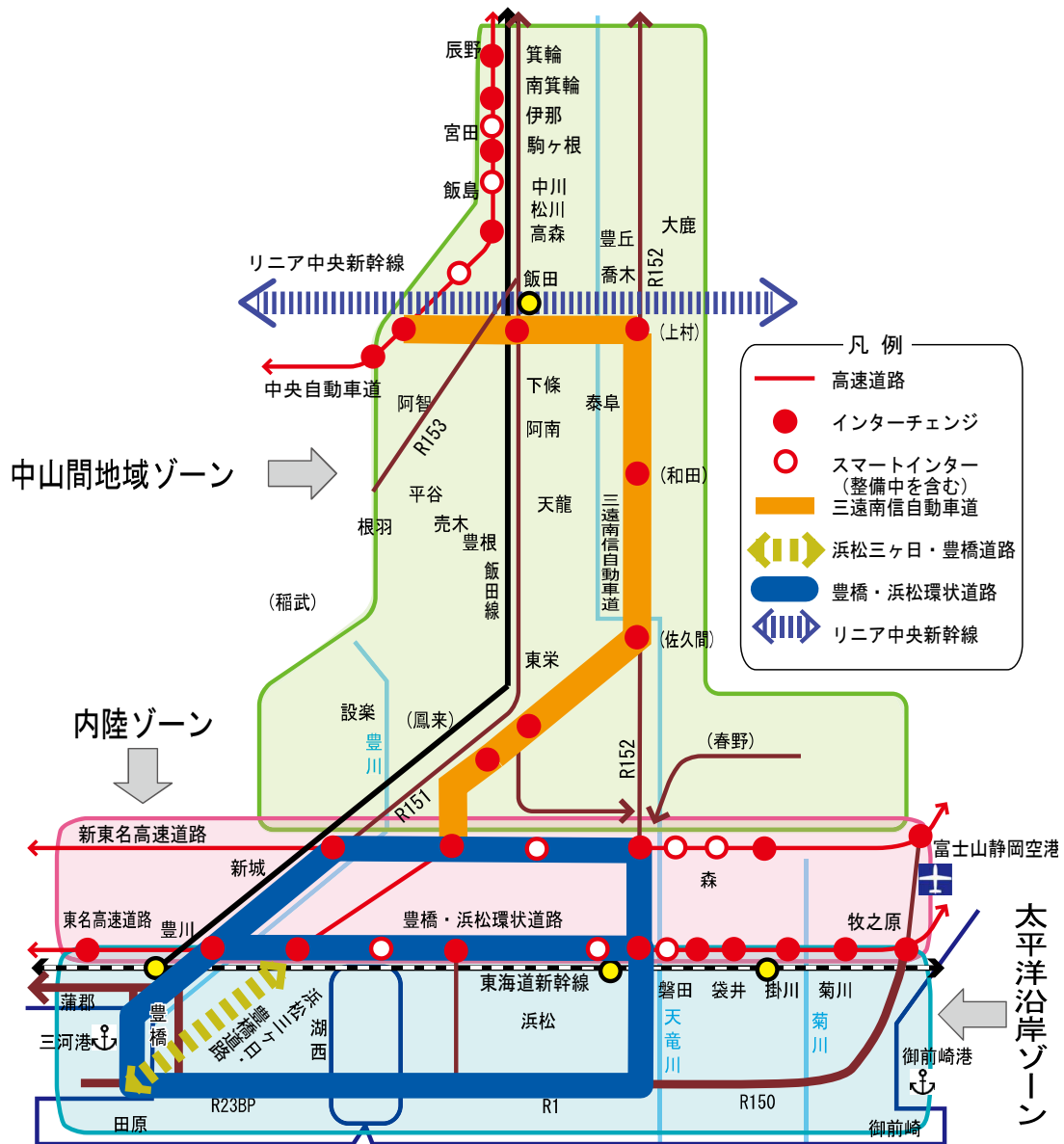
③中山間地域ゾーン

新東名高速道路より北側に位置する中山間地域は農林業が盛んな地域であり、また、中央自動車道沿線地域は比較的工業集積が高く、周辺開発が進んでいます。また、リニア中央新幹線*の開業による飛躍的な発展の可能性を秘めています。

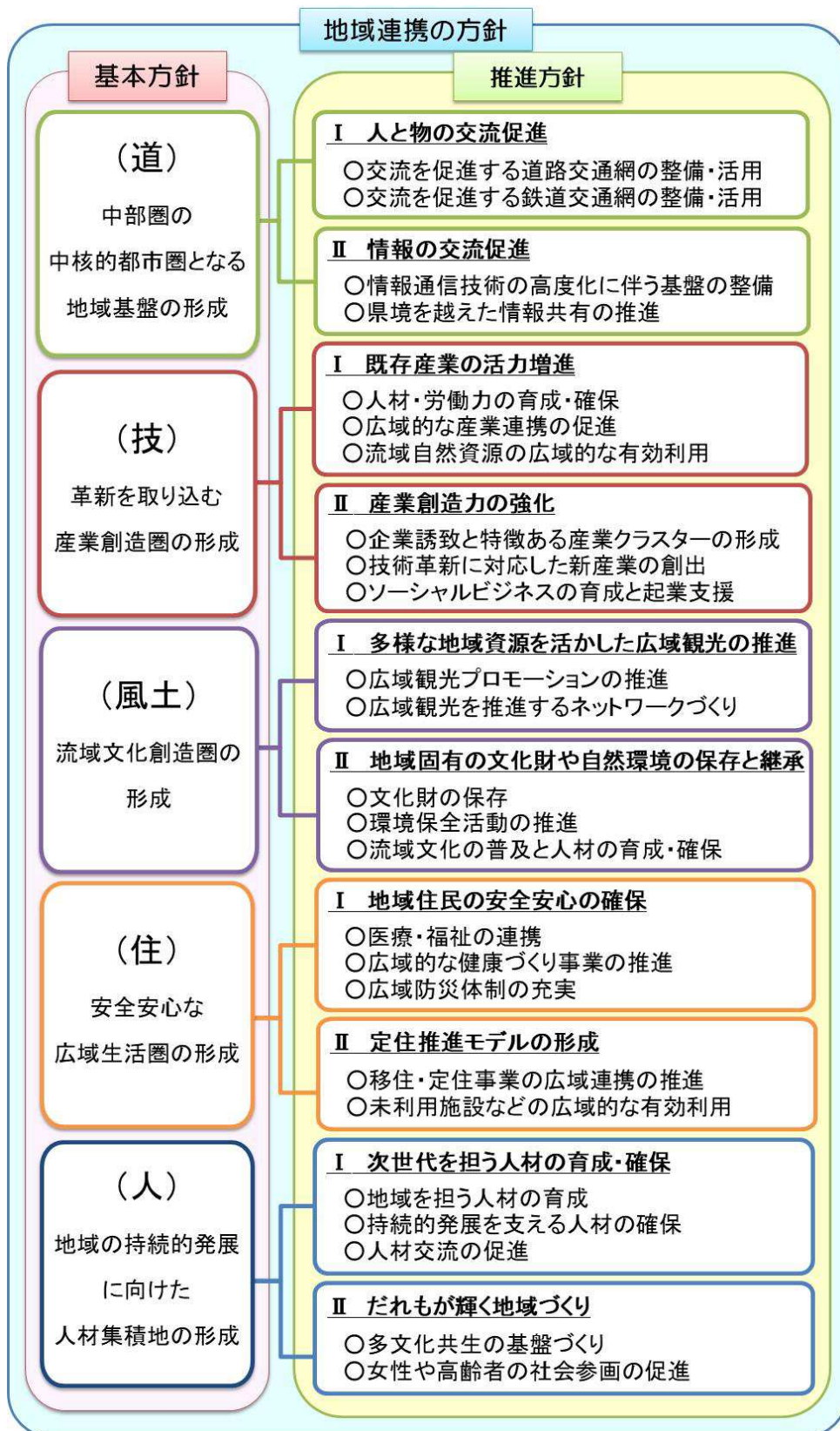
豊かな自然環境の保全を前提とした地域資源の活用に取り組み、ライフスタイルの多様化に対応した交流人口の拡大や、生活基盤の整備を一層進めます。また、リニア中央新幹線の開業効果を最大限に引き出すため、産業・観光振興に取り組むことが求められます。

三遠南信自動車道*の整備が進む中、内陸ゾーンや太平洋沿岸ゾーンとの活発な交流による地域振興、北陸圏とのつながりを強化していくことが重要です。

3つの性格を持ったゾーンの循環性を確保するために、三遠南信自動車道の整備の促進や浜松三ヶ日・豊橋道路*の早期実現、リニア中央新幹線の長野県駅を中心とした高速交通ネットワーク網の整備を進めていくことが必要です。



1 体系図



重点プロジェクト

1 三遠南信交通ネットワーク形成プロジェクト

- (1) 交通ネットワークの主軸となる主要道路の整備促進や効果的な利用方法の検討
- (2) リニア中央新幹線と既存公共交通・道路網との効果的な接続の推進
- (3) 三遠地域を牽引する道路網の整備の促進
- (4) 三河港・御前崎港の整備・利用促進
- (5) リニア中央新幹線開業後の東海道新幹線の利用促進

2 三遠南信圏民の一体感醸成プロジェクト

- (1) メディアや広報紙、SNSを活用した地域内情報の共有・浸透
- (2) 三遠南信スポーツ交流事業の実施
- (3) 地域に関する歴史や文化の共有・発信

3 地域の稼ぐ力強化プロジェクト

- (1) 食農産業クラスターの形成や農産物などの販路拡大
- (2) 新技術の利活用や新産業の創出・集積
- (3) 軽トラビジネスなど地域の特徴を活かしたソーシャルビジネスの促進
- (4) 産業連携の促進

4 三遠南信探訪プロジェクト

- (1) 道の駅、サービスエリア・パーキングエリア(SA・PA)を活用した地域の観光情報の発信
- (2) 地域内の食文化を用いた観光振興
- (3) 自然資源や文化遺産を活用した観光客誘致
- (4) 鉄道を活用した観光振興
- (5) サイクルツーリズムの推進

5 中山間地域が輝くプロジェクト

- (1) 県境地域での観光振興や交流連携事業の推進
- (2) 地域おこし協力隊等のネットワーク化支援
- (3) 中山間地域の移動手段確保
- (4) 中山間地域の森林の保全や森林資源の活用の促進

6 住むなら三遠南信プロジェクト

- (1) 市町村を越えた防災連携体制の維持・強化
- (2) 地域連携による婚活事業や移住・定住支援事業の実施
- (3) 女性が暮らしやすく、働きやすい地域づくりの推進
- (4) 県境を越えた住民交流機会の創出

7 人生100年時代プロジェクト

- (1) 子どもや学生や行政職員などの交流機会の創出・拡大
- (2) 三遠南信に関する地域教育の促進
- (3) 人材の育成・定着化の推進

2 地域連携の方針

基本方針 1（道）中部圏の中核的都市圏となる地域基盤の形成

地域内外の人・物・情報の交流を一層進めることで、中部圏の中核的都市圏となる地域基盤の形成を目指します。

推進方針Ⅰ 人と物の交流促進

スーパー・メガリージョン*を構成する地域として、国内における首都圏・中部圏・近畿圏を結ぶ東西軸、北陸圏と中部圏を結ぶ南北軸の交通網を構築するとともに、国外との交流拠点である空港や港との連携を強化します。また、中山間地域と内陸・太平洋沿岸地域や豊橋・浜松を結ぶ交通網の効率的な利用により、人・物の交流を促します。

○交流を促進する道路交通網の整備・活用

スーパー・メガリージョンを構成する地域として、リニア中央新幹線*の開業までの三遠南信自動車道*の概ねの完成、浜松三ヶ日・豊橋道路*や三遠伊勢連絡道路構想（伊勢湾口道路*）の実現を目指すとともに、東名・新東名高速道路、国道1号、151号、152号、153号をはじめとした既存道路網、道の駅やスマートインターチェンジなどの交通結節点、富士山静岡空港や中部国際空港、三河港や御前崎港などの国際交流拠点との連携を強化します。

○交流を促進する鉄道交通網の整備・活用

リニア中央新幹線の長野県駅を中心とした三遠南信自動車道、中央自動車道、JR飯田線などのアクセス網を充実させ、利便性を向上させます。また、産業集積の高い太平洋沿岸地域では、リニア中央新幹線開業後における東海道新幹線の活用により、経済力を向上させます。

推進方針Ⅱ 情報の交流促進

情報ネットワーク基盤の整備や地域内外への情報発信機能を高めることで、県境による偏りのない地域全体での情報の交流を促進します。

○情報通信技術の高度化に伴う基盤の整備

情報通信技術の高度化による超スマート社会*に向けて、県境を越えた産業・生活・文化・教育などの多様な情報交流を行うための情報ネットワークの基盤整備を進めます。

○県境を越えた情報共有の推進

ローカルメディア*や行政・経済界などの連携を促進し、地域内外への情報発信を強化するとともに、情報の共有を行います。

基本方針 2（技）革新を取り込む産業創造圏の形成

地域内の産学官が連携し、既存産業の活力を増進させつつ、産業構造の転換を先取りすることで産業創造力を強化し、革新を取り込む産業創造圏の形成を目指します。

推進方針 I 既存産業の活力増進

人口減少社会の中で、既存産業の事業継承や生産性向上に向けた課題を解決するため、地域の産業を牽引する人材の育成と労働力の確保を進めます。また、地域内の産業連携を通じて、持続的に活力を増進させます。

○人材・労働力の育成・確保

産学官が連携し高度で創造的な産業人材・確保育成するとともに、地域外から輩出される人材を呼び込むことで、豊富な労働力や専門性の高い人材を確保します。

○広域的な産業連携の促進

交通基盤の整備に伴い県境を越えた産業経済活動が活発化することから、行政、産業界、大学、金融機関が一体となって地域企業の交流を促進します。

○流域自然資源の広域的な有効利用

地域内に存在する森林・河川などの自然資源や生物資源などの利用を促し、地域全体で素材やエネルギーとして循環利用します。

推進方針 II 産業創造力の強化

第4次産業革命*をはじめとした技術革新などの動きを捉え、産学官が連携し次世代に向けた産業創造力を強化します。

○企業誘致と特徴ある産業クラスターの形成

地域の産業集積を維持し、その魅力をアピールすることで、地域外からの企業誘致を積極的に推進します。また、異業種・異分野連携による特徴ある産業クラスターを形成します。

○技術革新に対応した新産業の創出

高度なものづくり基盤技術の集積を持つ地域の優位性を活かし、地元企業と大学との共同研究や企業連携を通じて、航空宇宙産業、医療福祉、次世代自動車*産業、スマート農林水産業などの成長領域における新産業の創出と新たな価値を創造します。

○ソーシャルビジネス*の育成と起業支援

地域資源を活用しながら地域課題を解決するソーシャルビジネスの育成を進めるとともに、多様な就業機会の創出や新しいライフスタイルの創造につながる起業支援を行います。

基本方針 3（風土） 流域文化創造圏の形成

地域資源の新たな価値を見出し、保存・継承と活用・発信を行うことで、流域文化創造圏の形成を目指します。

推進方針 I 多様な地域資源を活かした広域観光の推進

天竜川・豊川の流域に広がる自然環境や景観、個性豊かな特色を持つ民俗芸能、祭り、歴史文化、花火、温泉、食文化などの多様な地域資源を活用し、エコツーリズム*を意識した広域観光を推進します。

○広域観光プロモーションの推進

地域の個性豊かな有形・無形の観光資源の特色を活かし、ストーリー性を重視した観光プログラムを開発し、広域観光プロモーション活動などをグローバルに展開します。

○広域観光を推進するネットワークづくり

地域に点在する観光・文化資源などのネットワークを構築し、多様な交通手段や情報基盤をつなげることで、周遊的な広がりを持つツーリズム展開やブランド化を行います。

推進方針 II 地域固有の文化財や自然環境の保存と継承

多様な自然や、塩の道の交流によって古くから育まれた地域固有の歴史・文化などの文化財について、存在と価値を広く知ってもらうとともに持続的に保存・継承する仕組みをつくれます。

○文化財の保存・活用

地域固有の歴史・文化・自然資源などの文化財の新たな価値を見出し、地域の財産として活用することで、文化財の価値を保つための活動に取り組みます。

○環境保全活動の推進

地域の貴重な自然環境や生態系環境などを持続的に保存するための活動を推進するとともに、森林環境税（仮称）を活用した計画的な管理とその普及・啓発を進めます。

○流域文化の普及と人材の育成・確保

地域の住民が幼少期から歴史・文化・自然資源などに親しみ、学び、体験できる機会を創出するとともに、多様なメディアによる情報発信を行うことで流域文化への関心を高めます。また、文化財の保存と継承につなげるための人材を育成・確保します。

基本方針 4（住） 安全安心な広域生活圏の形成

地域全体の生活環境を向上させるとともに、この地域に適した居住スタイルを確立し、安全安心な広域生活圏の形成を目指します。

推進方針 I 地域住民の安全安心の確保

広域的な連携による健康・医療・福祉分野の充実や、県境を越えた防災体制の整備を進め、地域住民の安全安心を確保します。

○医療・福祉の連携

医師・介護職員の不足への対応や地域医療・地域福祉の充実を目指し、県境を越えて広域的に連携することにより、安心できる医療サービスやきめ細やかな福祉サービスを提供します。

○広域的な健康づくり事業の推進

スポーツによる健康づくり事業の連携などにより、地域住民の健康寿命を延伸します。

○広域防災体制の充実

大規模災害などに備え、広域的な避難体制、緊急物資の運搬体制などを整備するとともに、地域内外の相互応援などの連携の枠組みづくりを進めます。

推進方針 II 定住推進モデルの形成

二地域居住や週末居住、期間居住など、この地域の特徴を活かした新しい居住スタイルを広域的な連携により確立し、定住推進モデルを形成します。

○移住・定住事業の広域連携の推進

広域的な連携による移住・定住情報の発信や、出会いの場を創出し、中山間・内陸・太平洋沿岸地域それぞれの特徴を組み合わせた暮らし方や働き方を創造します。

○未利用施設などの広域的な有効利用

地域内に点在する未利用の公共施設や空き地、耕作放棄地、空き家などについての情報を集約し、利用者のニーズに対応した情報提供を行うことで、有効利用を促進します。

基本方針 5（人） 地域の持続的発展に向けた人材集積地の形成

次世代を担う人材の育成や確保、多様な文化が共生する社会の形成を通じて、地域の持続的発展に向けた人材集積地の形成を目指します。

推進方針 I 次世代を担う人材の育成・確保

県境や分野を越えた連携、地域情報の発信や普及により、次世代の産業や文化を担う人材の育成・確保を進めます。

○地域を担う人材の育成

学生や社会人が、産業技術や地域の文化財など、多岐にわたる領域について知識や技術を学ぶ機会を創出し、地域を牽引する人材を育成します。

○持続的発展を支える人材の確保

国内外の専門的で質の高い人材を誘致するとともに、地域や企業のニーズに応じた多様な人材を確保します。

○人材交流の促進

地域の多様な人材の交流機会を創出するとともに、情報の蓄積・発信と共有を進め、地域への関心度を高めることで人材の定着を促進します。

推進方針 II だれもが輝く地域づくり

この地域に暮らす人々の多様な文化・価値観を認めあい、人種・宗教・性などの違いに関わらず多様な学びや暮らし、働き方を選択できる地域づくりを進めます。

○多文化共生の基盤づくり

外国人の社会参加の促進、就労・教育機会の充実、住民と外国人が交流できるコミュニティの形成、多文化共生の基盤づくりを行政・経済界、教育機関が連携して進めます。

○女性や高齢者の社会参画の促進

正規雇用を求める女性や、退職後も元気な高齢者などの社会進出を促すとともに、地域住民が社会的活動に積極的にに関わり、様々な地域コミュニティへ参画することを促進します。

第5章 重点プロジェクト

1 地域連携の方針と重点プロジェクト

	基本方針	推進方針	重点プロジェクト							
			1	2	3	4	5	6	7	
地域連携の方針	道	I	○							
		II		○						
	技	I			○					○
		II			○					
	風土	I				○	○	○		
		II		○		○				○
	住	I		○			○	○		
		II					○	○		
	人	I		○			○	○		○
		II						○		○

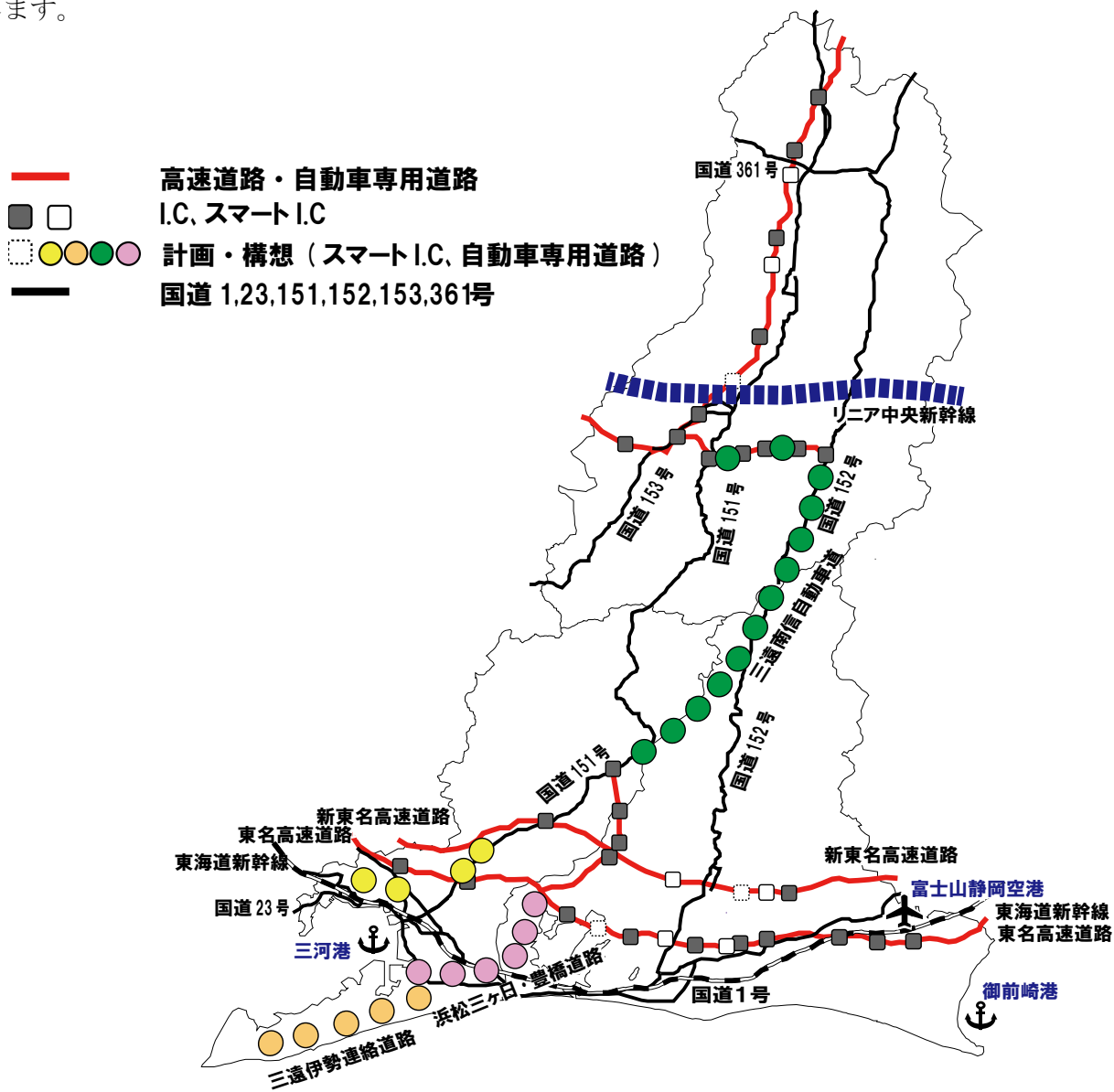
2 重点プロジェクト

1 三遠南信交通ネットワーク形成プロジェクト

人や物の交流が活発になることで地域が一体的に発展していくために、この地域の交流を支える道路や公共交通の整備を促進する活動を行います。

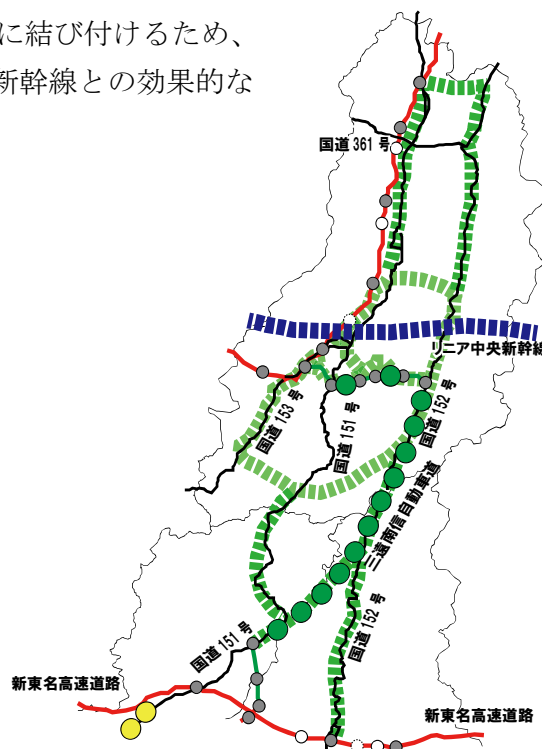
(1) 交通ネットワークの主軸となる主要道路の整備促進や効果的な利用方法の検討

交通ネットワークの主軸となる三遠南信自動車道*や三遠南信自動車道とダブルリンクとなる国道 151 号などの主要国道、それに接続する道路などの整備を促進します。また、東名高速道路、新東名高速道路など地域内の主要な道路について、地域全体の広域的な視点で機能や役割などの位置付けを再確認し、鉄道や港とともに三遠南信広域交通ネットワークの基本的考え方を共有するとともに、インフラのストック効果を高める効果的な利用方法を検討します。



(2) リニア中央新幹線*と既存公共交通・道路網との効果的な接続の推進

リニア中央新幹線の開業を地域内外の交流促進に結び付けるため、既存公共交通や道路網の活用・整備、リニア中央新幹線との効果的な接続について検討します。



(3) 三遠地域を牽引する道路網の整備の促進

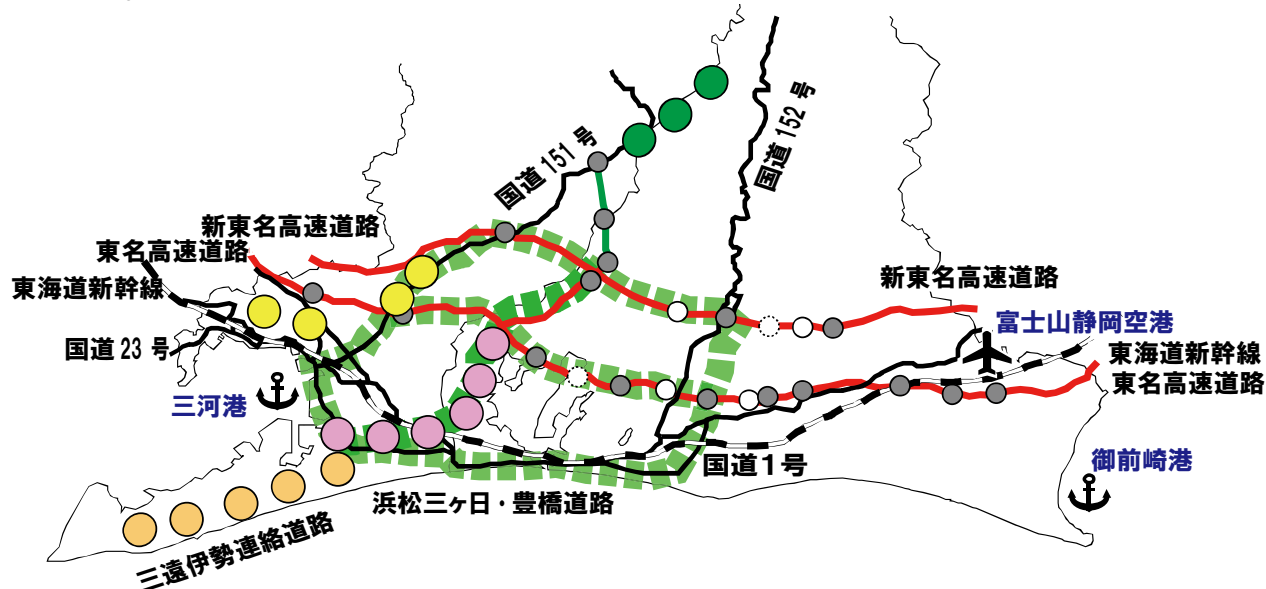
三遠地域の人と物の交流拡大に向け、浜松三ヶ日・豊橋道路*を中心とした豊橋・浜松環状道路*の整備促進に向けた働きかけを行います。

(4) 三河港・御前崎港の整備・利用促進

国際交流拠点となる三河港と御前崎港の総合的な物流機能やクルーズ船の受入機能の強化を働きかけるとともに、貨物船や旅客船の寄港の誘致活動を行います。

(5) リニア中央新幹線開業後の東海道新幹線の利用促進

リニア中央新幹線開業後の東海道新幹線の利用促進や、リニア中央新幹線と東海道新幹線とを結ぶJR飯田線の活用に向けた働きかけを行います。



2 三遠南信圏民の一体感醸成プロジェクト

地域住民の一体感の醸成と交流促進のため、地域内の様々な情報の蓄積・共有・発信を行います。

(1) メディアや広報紙、SNS を活用した地域内情報の共有・浸透

三遠南信地域に対する認知度向上を図るため、行政の広報紙や SENA のホームページ、Facebook を活用し、地域内の観光・イベント情報や人口などのデータなど様々な情報を蓄積・共有・発信します。



SENA ホームページ



三遠南信特産品 GUIDE

(2) 三遠南信スポーツ交流事業の実施

地域への理解を深めるきっかけとして、地域住民のスポーツイベントなどへの参加、地域内のプロスポーツチームとの交流など、スポーツによる住民の交流を促進します。



掛川・新茶マラソン

(3) 地域に関する歴史や文化の共有・発信

地域内の歴史や文化に関する知識を発信し、三遠南信地域の歴史的・文化的なつながりを実感することで地域住民の一体感を高めます。



三遠南信ふるさと歌舞伎交流

3 地域の稼ぐ力強化プロジェクト

地域内の産業創造力を強化するため、農産物などの販路拡大、新産業などの創出及び産業連携の促進に向けた活動を行います。

(1) 食農産業クラスターの形成や農産物などの販路拡大

食農産業クラスターの形成を目指し、農畜産物に関わる生産者と他業種との連携や、生産技術の向上・農産物のブランド化・6次産業化に取り組みます。

また、地域の特長や連携することでのスケールメリットを活かし、海外プロモーションやバイヤー招聘などの販路拡大に向けた取組を促進します。



マレーシアでのプロモーション

(2) 新技術の利活用や新産業の創出・集積

IoT*やフィンテック*、ビッグデータ*、人工知能(AI)*の活用などの技術革新を地域産業に取り込むとともに、次世代自動車*産業や航空宇宙関連産業、スマート農林水産業などの新産業の創出・集積に向けて、産学官の連携活動を促進します。

(3) 軽トラビジネスなど地域の特徴を活かしたソーシャルビジネス*の促進

新たな起業や雇用の創出を図るため、地域資源の利活用や地域課題を解決するソーシャルビジネスを促進します。



ビューティーツーリズム naori
(手づくりコスメ体験)



いわた☆駅前楽市

(4) 産業連携の促進

地域内企業の業務提携や販路拡大を促進するため、産業展示会や商談会などを実施します。



三遠南信地域新技術・新工法展示商談会

4 三遠南信探訪プロジェクト

多様な地域資源を活かした広域観光を推進するため、観光情報の発信、観光プログラムや周遊ルートの開発に取り組みます。

(1) 道の駅、サービスエリア・パーキングエリア (SA・PA) を活用した地域の観光情報の発信

道路交通網の整備促進に伴い関連インフラとして重要となる道の駅やSA・PAを活用し、地域の観光情報を発信します。

また、道の駅とSA・PAが相互に連携した観光振興策を検討します。



(2) 地域内の食文化を用いた観光振興

特徴を持った食文化を地域独自の観光ツールとして活用し、新たな魅力を生み出すことで、観光振興を促進します。



五平餅



信州の伝統野菜「ていざなす」



三遠南信食の祭典

(3) 自然資源や文化遺産を活用した観光客誘致

海辺の町から3,000m級の山まで多様な自然資源や交流の歴史から生まれた特徴ある文化遺産などを活用した観光客の誘致を図ります。

(4) 鉄道を活用した観光振興

JR飯田線や天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線など、中山間地域や秘境を通る鉄道を活用した観光振興のため、都市部では味わうことのできない体験ができる周遊ルートの開発などを検討します。



JR 飯田線



天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線

(5) サイクルツーリズムの推進

高規格幹線道路*の開通により自動車の交通量の減少が予想される国道や中山間地域を通る鉄道を活用した塩の道サイクルツーリズムなど、県境を越えたサイクルツーリズムを推進します。

5 中山間地域が輝くプロジェクト

中山間地域相互や中山間地域と都市部との住民交流により、中山間地域が活性化する活動を行います。

(1) 県境地域での観光振興や交流連携事業の推進

3県の県境周辺の地域におけるにぎわい創出を目的として、観光振興や住民交流事業を行います。



観光キャンペーン（愛知・長野県境開発協議会）



峠の国盗り綱引き合戦

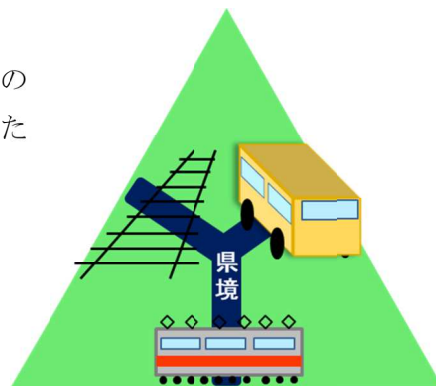
(2) 地域おこし協力隊等のネットワーク化支援

人口減少や高齢化などの進行が著しい地域の地域力の維持・強化のため、地域おこし協力隊や、任期を終了した地域おこし協力隊の定住者との交流によるネットワーク化を支援します。



(3) 中山間地域の移動手段確保

公共交通手段の少ない中山間地域において、日常生活での移動手段の確保が困難な住民のため、公共交通の接続や新たな自動車利用を検討します。



(4) 中山間地域の森林の保全や森林資源の活用の促進

市町村が連携し、森林整備の支援や人材の育成・担い手の確保、木材利用促進や普及啓発について検討します。

6 住むなら三遠南信プロジェクト

地域における安心・安全で快適な生活環境を形成することで、移住者を呼び込むとともに、住民がいつまでも住み続けたいと感じる地域づくりを行います。

(1) 市町村を越えた防災連携体制の維持・強化

地域住民の安全を脅かす災害に対し、地域内で相互に協力・支援し合う体制を維持・強化していくことで、地域住民が安心して暮らせる地域づくりを行います。



浜松市消防ヘリコプター「はまかぜ」



三遠南信災害時相互応援協定に基づく給水活動支援の様子

(2) 地域連携による婚活事業や移住・定住

支援事業の実施

広域連携のスケールメリットを活かした婚活支援や移住・定住支援などを連携して行い、人口の集中する大都市からの移住や若者の定住化を促進します。



(3) 女性が暮らしやすく、働きやすい地域づくりの推進

地域における男女共同参画の意識を高め、地域の女性が暮らしやすく、働きやすい地域づくりを進めます。



三遠南信地域女性交流会

(4) 県境を越えた住民交流機会の創出

県境を越えた住民交流の場を創出し、住民相互の理解や友好を深めることで、暮らしやすい地域づくりを進めます。



三遠南信地域住民セッション

7 人生100年時代プロジェクト

人生100年時代を見据え、この地域の未来を担う人材の育成や定着のため、人材交流機会の創出・拡大や地域教育活動を促進します。

(1) 子どもや学生、行政職員などの交流機会の創出・拡大

地域の未来を担う人材の育成を図るため、子どもや学生、行政職員、経済界職員、住民などの交流機会を創出し、様々な人材と触れ合い互いに学び合う機会を創出します。



三遠南信中学生交流



SENA 担当者研修会（現地視察）

(2) 三遠南信に関する地域教育の促進

三遠南信に関する郷土資料や副読本や地域教育講座などを通じて地域に関する理解を深め、住民一人ひとりが地域の一員としての自覚を持つことで、地域社会への貢献や参画を促します。



豊橋市社会科副読本



浜松市社会科副読本



飯田市社会科副読本

(3) 人材の育成・定着化の推進

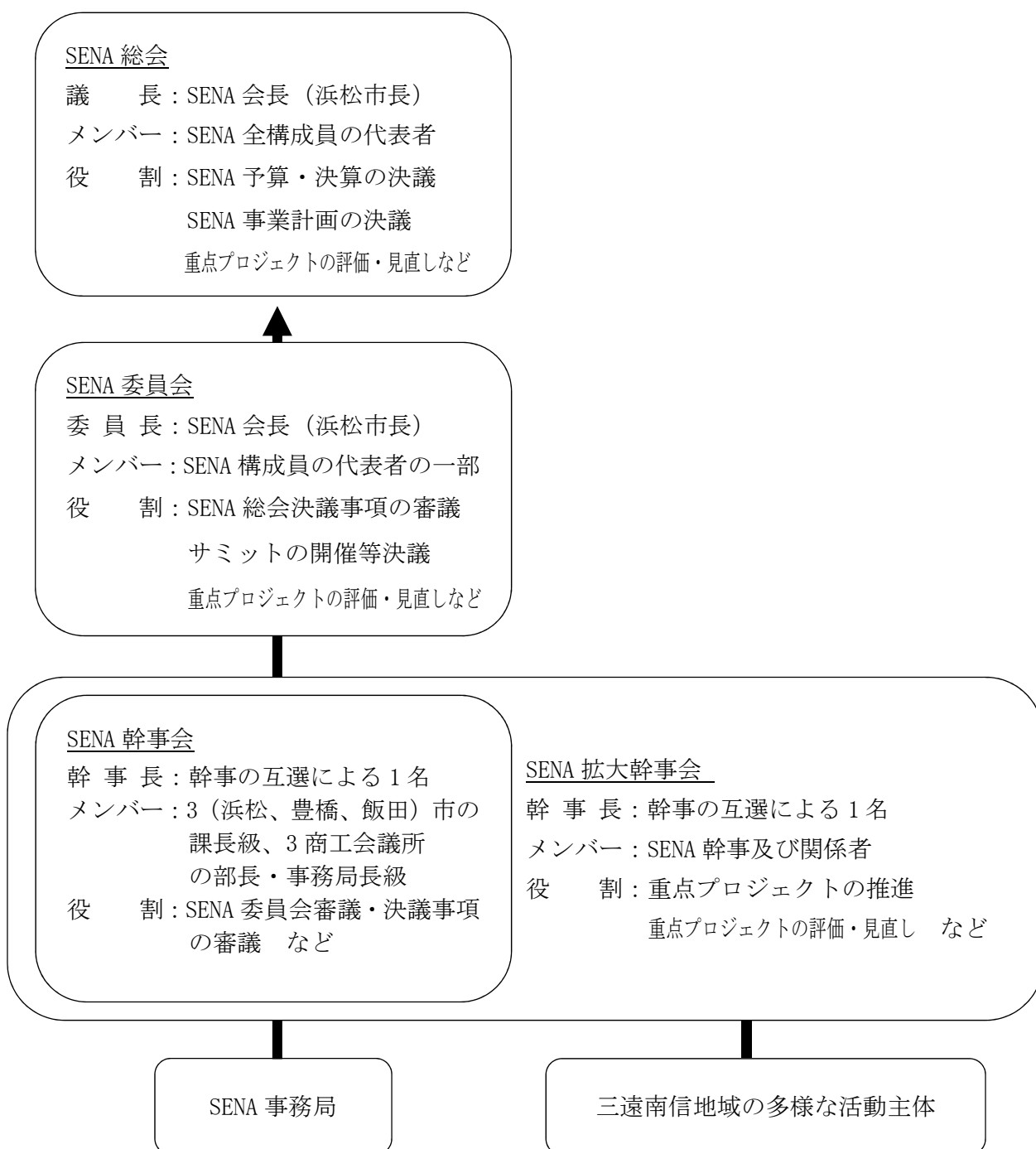
三遠南信地域産学官人財育成円卓会議で策定した、「産学官人財育成に向けたアクションプラン」に基づき、人材の育成・定着化を推進します。



第6章 推進体制・スケジュール

1 推進体制

- ・ビジョンは、三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）が推進します。
- ・SENA 及び関係団体は、ビジョンの推進に寄与する事業を実施します。
- ・SENA は、拡大幹事会において、SENA 事業及び関係事業などの進捗把握、ビジョンの進行管理を行います。



・三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）の構成員一覧

行政	市町村	東三河地域	豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市、設楽町、東栄町、豊根村
		遠州地域	浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町、掛川市、菊川市、御前崎市、牧之原市
		南信州地域	飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村、駒ヶ根市、飯島町、中川村、宮田村、伊那市、辰野町、箕輪町、南箕輪村
	県	愛知県、静岡県、長野県	

経済	商工会 議所、商 工会	東三河地域	豊橋商工会議所、豊川商工会議所、蒲郡商工会議所、音羽商工会、一宮商工会、小坂井商工会、御津町商工会、田原市商工会、渥美商工会、新城市商工会、設楽町商工会、東栄町商工会、豊根村商工会、津具商工会
		遠州地域	浜松商工会議所、磐田商工会議所、袋井商工会議所、掛川商工会議所、浜名商工会、奥浜名湖商工会、浜北商工会、天竜商工会、湖西市商工会、新居町商工会、磐田市商工会、浅羽町商工会、森町商工会、掛川みなみ商工会、菊川市商工会、御前崎市商工会
		南信州地域	飯田商工会議所、駒ヶ根商工会議所、伊那商工会議所、松川町商工会、高森町商工会、阿南町商工会、阿智村商工会、平谷村商工会、根羽村商工会、下條村商工会、売木村商工会、天龍村商工会、泰阜村商工会、喬木村商工会、豊丘村商工会、大鹿村商工会、飯島町商工会、中川村商工会、宮田村商工会、伊那市商工会、辰野町商工会、箕輪町商工会、南箕輪村商工会

2018年（平成30年）4月1日現在

・三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）構成員の変遷

年	団体数	構成員
2008年 (平成20年)	93	<p>下記団体により三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）設立</p> <p>○市町村(30) 豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市、設楽町、東栄町、豊根村、小坂井町、浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町、新居町、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村、清内路村</p> <p>○商工会議所(8) 豊橋、豊川、蒲郡、浜松、磐田、袋井、掛川、飯田</p> <p>○商工会(52) 音羽、一宮、小坂井、御津町、田原市、渥美、新城市、設楽町、東栄町、豊根村、津具、作手、鳳来、可美、篠原、庄内、舞阪、雄踏町、引佐、三ヶ日、細江、浜北、天竜、湖西市、新居町、竜洋町、福田町、豊田町、豊岡村、浅羽町、森町、大東町、大須賀町、菊川市、御前崎市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村、飯田市鼎、飯田市上郷、飯田市遠山郷、清内路村</p> <p>○県(3) 愛知県、静岡県、長野県</p>
2009年 (平成21年)	84	<p>駒ヶ根商工会議所が加入。</p> <p>引佐・三ヶ日・細江商工会が合併し、奥浜名湖商工会設立。</p> <p>竜洋町・福田町・豊田町・豊岡村商工会が合併し、磐田市商工会設立。</p> <p>飯田市鼎・飯田市上郷・飯田市遠山郷商工会が飯田商工会議所と合併。</p> <p>清内路村が阿智村と合併。</p> <p>清内路商工会が阿智村商工会と合併。</p>
2010年 (平成22年)	78	<p>可美・篠原・庄内・舞阪・雄踏町商工会が合併し、浜名商工会設立。</p> <p>新居町が湖西市と合併。</p> <p>小坂井町が豊川市と合併。</p>
2014年 (平成26年)	87	<p>掛川市、菊川市、御前崎市、牧之原市、駒ヶ根市、飯島町、中川村、宮田村、飯島町商工会、宮田村商工会、中川村商工会が加入。</p> <p>鳳来・作手商工会が新城市商工会と合併。</p>
2017年 (平成29年)	93	<p>伊那市、辰野町、箕輪町、南箕輪村、伊那商工会議所、伊那市商工会が加入。</p>
2018年 (平成30年)	95	<p>辰野町商工会、箕輪町商工会、南箕輪村商工会が加入。</p> <p>大東町・大須賀町商工会が合併し、掛川みなみ商工会設立。</p>

※平成26年まで、SENAの構成員は「三遠南信地域交流ネットワーク会議」、「三遠南信地域経済開発協議会」、「三遠南信地域整備連絡会議」であり、市町村・商工会議所・商工会・県は、前記3団体を通じてSENAに加入していた。

2 推進スケジュール

年度	第 1 期				第 2 期				第 3 期			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	H31											
三遠南信 サミット	第27回 南信州	第28回 遠州	第29回 東三河	第30回 南信州	第31回 遠州	第32回 東三河	第33回 南信州	第34回 遠州	第35回 東三河	第36回 南信州	第37回 遠州	第38回 東三河
ビジョン	第 2 次 三 遠 南 信 地 域 連 携 ビ ジ ョ ン											
重点プロジェクト	プロジェクトの推進				プロジェクトの推進				プロジェクトの推進			
	評価・見直し				評価・見直し				評価・見直し			

- ・計画期間の12年間で、各期4年の3期に分け、各期の最終年度に重点プロジェクトの評価・見直しを行います。
- ・重点プロジェクトの評価・見直しにあたっては、SENA及び地域内の各主体が実施する事業の実施状況を確認し、評価・見直しの参考とします。
- ・SENA及び地域内の各主体が実施する事業のうち、重点プロジェクトの推進に寄与するものをまとめた工程表を別に作成し、毎年度進捗把握を行います。

1 第2次三遠南信地域連携ビジョンの策定体制

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> SENA 委員会・総会 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">SENA 常設組織</div> (規約第7・8条) <ul style="list-style-type: none"> ・ 書面での最終審議・最終決議
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> SENA 拡大委員会 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事業として開催</div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2次ビジョンに対する、SENA 委員やその他地域の代表者の意見交換の場とし、サミットと同時に開催するなど状況に応じて開催します。
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> 第2次三遠南信 地域連携 ビジョン 策定委員会 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">専門委員会として設置</div> (規約第11条) <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2次ビジョン案の作成をします。
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> SENA 幹事会 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">SENA 常設組織</div> (規約第10条) 事務局素案の精査。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2次ビジョン策定委員会へ提示する素案の精査をします。
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> SENA 事務局 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">SENA 常設組織</div> (規約第15条) <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2次ビジョンの素案を作成します。 ・ 作成にあたっては、連携協定を結んでいる愛知大学、地域の専門機関、関係団体等の協力を仰ぎます。

・第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会 委員名簿

分類	団体	役職	氏名
委員長	静岡文化芸術大学	副学長	池上 重弘
委員	豊橋技術科学大学	副学長	大貝 彰
委員	法政大学	教授	高柳 俊男
委員	愛知大学	教授	戸田 敏行
委員	浜松市	企画調整部長	山名 裕
		企画調整部長	内藤 伸二郎
委員	御前崎市	総務部長	増田 正行
委員	菊川市	企画財政部長	大野 慶明
副委員長	豊橋市	企画部長	広田 哲明
委員	豊川市	企画部長	池田 宏生
委員	田原市	企画部長	石川 恵史
委員	飯田市	総合政策部長	今村 和男
委員	泰阜村	総務課長	土岐 喜伸
		総務課長兼会計管理者	松下 隆直
委員	平谷村	総務課長	滝澤 浩
委員	静岡県	知事戦略課長	高畑 英治
		総合政策課長	吉良 光陽
委員	愛知県	東三河総局企画調整部長	矢野 浩二
委員	長野県	総合政策課長	伊藤 一紀
		総合政策課長	小野沢 弘夫
委員	浜松商工会議所	専務理事	小杉 和弘
委員	磐田商工会議所	専務理事	鈴木 隆之
委員	湖西市商工会	事務局長	柴田 和利
委員	豊橋商工会議所	専務理事	星野 君夫
		専務理事	小林 和夫
委員	豊川商工会議所	専務理事	松下 紀人
委員	新城市商工会	事務局長	山本 政義
副委員長	飯田商工会議所	専務理事	福澤 栄二
委員	駒ヶ根商工会議所	専務理事	富永 満
委員	長野県商工会連合会南信支所	支所長	清水 衆一
委員	地域づくりサポートネット	代表	山内 秀彦
委員	三遠南信住民ネットワーク協議会	世話人	平川 雄一
委員	みらい企画 律	代表	矢澤 律子

※1 団体で2名記載しているのは、2018年（平成30年）度の人事異動・組織編成により委員が変更になった団体。上段が2017年（平成29年）度、下段が2018年（平成30年）度の委員。

2018年（平成30年）8月1日現在

・第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会 オブザーバー名簿

団 体	役 職	氏 名
浜松信用金庫	法人営業部副部長	井口 浩利
	理事・法人営業部長	津倉 昭彦
豊橋信用金庫	理事・事業支援部長	渡邊 寛司
飯田信用金庫	地域サポート部長	大蔵 雅彦
国土交通省中部地方整備局	広域計画課長	森山 幸司
	広域計画課長	兵藤 真
国土交通省中部運輸局	交通政策部計画調整官	岩松 由洋
	交通政策部計画調整官	中村 尚久
国土交通省北陸信越運輸局	交通政策部交通企画課長	高橋 智彦
	交通政策部交通企画課長	井藤 太亮
経済産業省関東経済産業局	地域経済部地域振興課長	工藤 浩一
	地域経済部地域振興課長	高崎 宏和
経済産業省中部経済産業局	地域経済部地域振興課長	嶋田 明彦
	地域経済課地域振興室長	末吉 敏弘
農林水産省関東農政局	企画調整室室長補佐	中村 浩一郎
農林水産省東海農政局	農村振興部農村計画課長	山方 正治
	農村振興部農村計画課長	栃沢 一成

※1 団体に2名記載しているのは、2018年（平成30年）度の人事異動・組織編成によりオブザーバーが変更になった団体。上段が2017年（平成29年）度、下段が2018年（平成30年）度のオブザーバー。

2018年平（成30年）8月1日現在

2 第2次三遠南信地域連携ビジョン策定までの経緯

日付	内容	場所
2017(H29) 2.15	第24回三遠南信サミット 2017in 南信州	飯田文化会館
2017(H29) 8.2	第1回第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会	浜松市役所
2017(H29) 9.11	第2回第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会	豊橋商工会議所
2017(H29) 10.30	SENA 拡大委員会	オークラアクトシテイホテル浜松
2017(H29) 10.30	第25回三遠南信サミット 2017in 遠州	オークラアクトシテイホテル浜松ほか
2018(H30) 1.23	第3回第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会	浜松市役所
2018(H30) 6.19	第4回第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会	飯田市役所
2018(H30) 9.13	第5回第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会	アクトシテイ浜松 コンgressセンター
2018(H30) 10.29	SENA 拡大委員会	ホテルアソシア豊橋
2018(H30) 10.29	第26回三遠南信サミット 2018in 東三河	穂の国 PLAT 芸術劇場ほか
	第6回第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会	
	SENA 委員会	
	SENA 総会	

※SENA 委員会、総会の日付は表決日

3 三遠南信地域のあゆみ

年	内 容
1951(昭和 26)年	国土総合開発法による「天竜・東三河特定地域」に指定
1952(昭和 27)年	「天竜・東三河特定地域総合開発計画」を策定
1963(昭和 38)年	豊橋・浜松二眼レフ経済圏提案
1972(昭和 47)年	三県知事会議で「三遠南信自動車道」の建設促進を決定
1976(昭和 51)年	天竜奥三河地域総合調査 県境三圏域交流懇談会の発足
1984(昭和 59)年	三遠南信自動車道建設促進期成同盟会の設立
1985(昭和 60)年	三遠南信トライアングル構想を発表
1987(昭和 62)年	三遠南信自動車道が四全総の高規格幹線道路網計画に位置付けられる
1988(昭和 63)年	山岳ハイテクタウン構想提案 東三河 2015 構想提案
1989(平成 元)年	三遠南信正副議長協議会の発足
1991(平成 3)年	三遠南信地域整備計画調査委員会発足 三遠南信地域経済開発懇談会の発足
1992(平成 4)年	三遠信伊勢地域開発合同会議の開催 三遠信山岳都市研究会の発足
1993(平成 5)年	山岳高原新都市開発構想を提唱 愛知県東三河地方拠点都市地域の指定 長野県飯伊地方拠点都市地域の指定 三遠南信地域整備計画調査結果の公表
1994(平成 6)年	三遠広域 200 万都市圏構想発表 第 1 回三遠南信サミットの開催 三遠南信自動車道矢筈トンネル・草木トンネルの開通 三遠南信地域整備連絡会議の発足 静岡県西部地方拠点都市地域の指定
1995(平成 7)年	「三遠南信新首都構想」発表
1996(平成 8)年	三遠南信地域交流ネットワーク会議の設立 第 1 回三遠南信教育サミットの開催
1997(平成 9)年	三遠南信地域交流ネットワーク推進計画の策定（三遠南信地域交流ネットワーク会議） 三遠南信地域経済開発協議会の設立 ゆめまるごと語ろう会（ゆめまる）発足
2005(平成 17)年	三遠南信自動車道早期開通期成同盟会（三遠南信地域経済開発協議会）の設立 第 13 回三遠南信サミットにおいて「地域住民セッション」始まる
2006(平成 18)年	第 14 回三遠南信サミットにおいて「道州制において三遠南信地域は同じ区割りになること」を決議 三遠南信地域連携ビジョン検討委員会始まる
2007(平成 19)年	第 15 回三遠南信サミットにおいて三遠南信地域連携ビジョンを合意
2008(平成 20)年	三遠南信地域連携ビジョンを策定 三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）の設立 （三遠南信地域交流ネットワーク会議、三遠南信地域経済開発協議会、三遠南信地域整備連絡会議）
2009(平成 21)年	SENA が広域地方計画先導事業（国土交通省）を受託
2010(平成 22)年	SENA が地域社会雇用創造事業交付金（内閣府）に採択される
2011(平成 23)年	SENA が官民連携主体による地域づくり推進事業（国土交通省）を受託
2012(平成 24)年	三遠南信住民ネットワーク協議会の設立。
2015(平成 27)年	新 SEANA スタート(三遠南信地域交流ネットワーク会議及び三遠南信地域整備連絡会議は解散。)
2017(平成 29)年	第 24 回三遠南信サミットにおいて、「第 2 次三遠南信地域連携ビジョン」を策定することを宣言。

4 用語解説

あ 明日の日本を支える観光ビジョン

観光先進国への新たな国づくりに向けて、2016年（平成28年）「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（議長：内閣総理大臣）」において、策定されたビジョン。

い 伊勢湾口道路

静岡県西遠地域から愛知県渥美半島・伊勢湾口部を経て、三重県志摩半島に至る延長約90kmの道路構想。

イノベーション

刷新。革新。新機軸。生産技術の革新だけでなく、新商品の導入、新市場・新資源の開拓、新しい経営組織の形成などを含む概念。

え エコツーリズム

自然環境や歴史文化を体験し学ぶとともに、それらの保全に責任を持つ観光のありかた。

か 過疎地域

人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備などが他の地域に比較して低位にある地域のこと。過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）により基準が定められている。

こ 広域連合

都道府県、市町村、特別区が設置することができ、これらの事務で広域にわたり処理することが適当であると認められるものに関し、総合的かつ計画的に広域行政を推進する特別地方公共団体。

高規格幹線道路

高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路。

国土形成計画

国土形成計画法（昭和25年法律第205号）に基づき、国土の自然的条件を考慮して、経済、社会、文化などに関する施策の総合的見地から国土の利用、整備及び保全を推進するために国が策定するもの。計画区域を全国とする全国計画と、全国を複数のブロックに分ける広域地方計画がある。三遠南信地域は全域が中部圏広域地方計画の計画区域に含まれる。

さ 再生可能エネルギー

太陽光、太陽熱、水力、風力、バイオマス、地熱、波力、温度差など、自然環境の中で繰り返し起こる現象から取り出すエネルギーの総称。

三遠南信自動車道

長野県飯田市の中央自動車道を起点として、静岡県浜松市北区引佐町に至る延長約 100km の高規格幹線道路。

し シェアリングエコノミー

個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸出しを仲介するサービス。

次世代自動車

従来のガソリン自動車、ディーゼル自動車に対し、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車など環境負荷の少ない自動車の総称。このビジョンでは更に自動運転自動車のことも指す。

人工知能（AI）

「Artificial Intelligence」の略称。推論・判断などの知的な機能を備えたコンピューターシステム。

森林認証制度

独立した第三者機関が環境・経済・社会の 3 つの側面から一定の基準をもとに適切な森林経営が行われている森林または経営組織などを認証し、持続可能な森林経営を支援する民間主体の取組。

す スーパー・メガリージョン

東京、名古屋、大阪の三大都市圏が一つとなり、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引きつけ、世界を先導する都市圏のこと。

そ ソーシャルビジネス

環境保護、高齢者・障害者の介護・福祉、子育て支援、まちづくり、観光などの地域社会の課題解決に向けて、ビジネスの手法を活用して取り組むこと。

た 第 4 次産業革命

18 世紀末以降の水力や蒸気機関による工場の機械化である第 1 次産業革命、20 世紀初頭の分業に基づく電力を用いた大量生産である第 2 次産業革命、1970 年代初頭からの電子工学や情報技術を用いた一層のオートメーション化である第 3 次産業革命に続く技術革新のこと。具体的には IoT、ビッグデータ、人工知能（AI）、ロボット、シェアリングエコノミーなどのことを指す。

ち 地方創生

急速な少子高齢化の進展に的確に対応し、特に地方の人口減少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある地域社会の実現を目指すもの。

中央構造線

日本列島の中央を東西に、諏訪湖の南から天竜川の東側に沿い、豊川の谷を通過して紀伊半島に入り、四国から九州中部に及ぶ大断層線。

超高齢社会

一般的に、高齢化率が 21% を越えた状態のこと。

超スマート社会

必要なもの・サービスを、必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供し、社会の様々なニーズにきめ細やかに対応でき、あらゆる人が質の高いサービスを受けられ、年齢、性別、地域、言語といった様々な制約を乗り越え、いきいきと快適に暮らすことのできる社会。

て 定住自立圏構想

平成 20 年に国が制定した「定住自立圏構想推進要綱」に基づく施策。都市機能について一定の集積がある中心市とその近隣市町村が定住自立圏域を形成し、中心市において圏域全体の暮らしに必要な都市機能を集約的に整備するとともに、近隣市町村において必要な生活機能を確保し、互いに連携・協力することにより、圏域全体の活性化を図ることを目的とする。

と 豊橋・浜松環状道路

東名高速道路、新東名高速道路、国道 1 号・23 号バイパス、国道 151 号、国道 152 号バイパス、浜松三ヶ日・豊橋道路からなる、豊橋市と浜松市を囲む格子状の道路ネットワーク。

な 南海トラフ地震

駿河湾から遠州灘、熊野灘、紀伊半島の南側の海域及び土佐湾を経て日向灘沖までのフィリピン海プレート及びユーラシアプレートが接する海底の溝状の地形を形成する南海トラフ及びその周辺地域における近くの境界を震源とする大規模な地震。このうち発生する地域が駿河湾から静岡県の内陸部であるものを東海地震、遠州灘西部から紀伊半島南端までを東南海地震、紀伊半島から四国沖までを南海地震という。

は 浜松三ヶ日・豊橋道路

三ヶ日 JCT と三河港を起終点とし、弓張山地の東側を経過地とする道路。新東名高速道路、東名高速道路、名豊道路を南北につなぐネットワークを構成する主軸となる道路として、実現に向けて地域による要望活動を行っている。

ひ ビッグデータ

社会・経済の問題解決や、業務の付加価値向上に役立つ知見を導出するための大容量のデジタルデータ。

ふ フィンテック (fintech)

金融(Financial)と技術(Technology)を組み合わせた造語であり、情報技術を使った新たな金融サービスのこと。

り リカレント教育

経済協力開発機構 (OECD) が 1970 年代に提唱した生涯教育の一形態で、フォーマルな学校教育を終えて社会の諸活動に従事してからも、個人の必要に応じて教育機関に戻り、繰り返し再教育を受けられる、循環・反復型の教育システムのこと。

リニア中央新幹線

東京都から甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市付近、奈良市付近を經由し大阪市までの約 438km を結ぶ新たな新幹線。三遠南信地域内では、飯田市内に長野県駅の設置が予定されている。

ろ ローカルメディア

新聞社やラジオ局、テレビ局、ケーブルテレビステーションなどその媒体が位置している地域のニーズを満たすことを主な機能とするメディア媒体。

I IoT

「Internet of Things」の略称。身の回りのあらゆる物がインターネットにつながる仕組みのこと。

L LGBT

女性同性愛者 (レズビアン、Lesbian)、男性同性愛者 (ゲイ、Gay)、両性愛者 (バイセクシュアル、Bisexual)、トランスジェンダー (出生時に診断された性と自認する性の不一致、Transgender) を指す語。また、広く性的指向が異性愛でない人々や、性自認が誕生時に付与された性別と異なる人々。

S SDGs

「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称。2001 年 (平成 13 年) に策定されたミレニアム開発目標 (MDGs) の後継として、2015 年 (平成 27 年) 9 月の国連持続可能な開発サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された 2016 年 (平成 28 年) から 2030 年までの国際目標。

Society5.0

狩猟社会 (Society 1.0)、農耕社会 (Society 2.0)、工業社会 (Society 3.0)、情報社会 (Society 4.0) に続く、新たな社会を指すもので、サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会 (Society) のこと。科学技術基本法により、政府の策定した「第5期科学技術基本計画」において我が国が目指すべき未来社会の姿として提唱された。