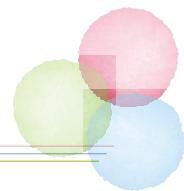


第2次 三遠南信地域 連携ビジョン

SENA VISION 2030



目次



序 章 第2次三遠南信地域連携ビジョン策定に当たって	2
1 策定の背景と趣旨	2
2 計画期間	2
第1章 策定の目的	4
第2章 本地域の現状	7
1 本地域の規模	7
2 本地域のつながり	8
3 人口	10
4 産業	11
第3章 目指すべき地域像	14
1 テーマ	14
2 目指すべき地域像	14
3 地域構造	16
第4章 地域連携の方針	18
1 体系図	18
2 地域連携の方針	20
第5章 重点プロジェクト	25
1 地域連携の方針と重点プロジェクト	25
2 重点プロジェクト	26
第6章 推進体制・スケジュール	34
1 推進体制	34
2 プラットフォーム	35
3 推進スケジュール	36
附属資料	37
1 第2次三遠南信地域連携ビジョンの策定体制	37
2 第2次三遠南信地域連携ビジョンの策定までの経緯	40
3 本地域の歩み	41
4 三遠南信地域連携ビジョン推進会議(SENA)の構成員	42
5 本地域を取り巻く各種データ	44
6 用語説明	59
本文中の*がついている単語は、用語説明で解説しています。	
第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会を終えて	64

序章 第2次三遠南信地域連携ビジョン策定に当たって

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。

本地域は、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。

本地域は、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、ビジョンの推進に当たり、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、一丸となって本地域の振興、発展に向けて取り組んでまいります。

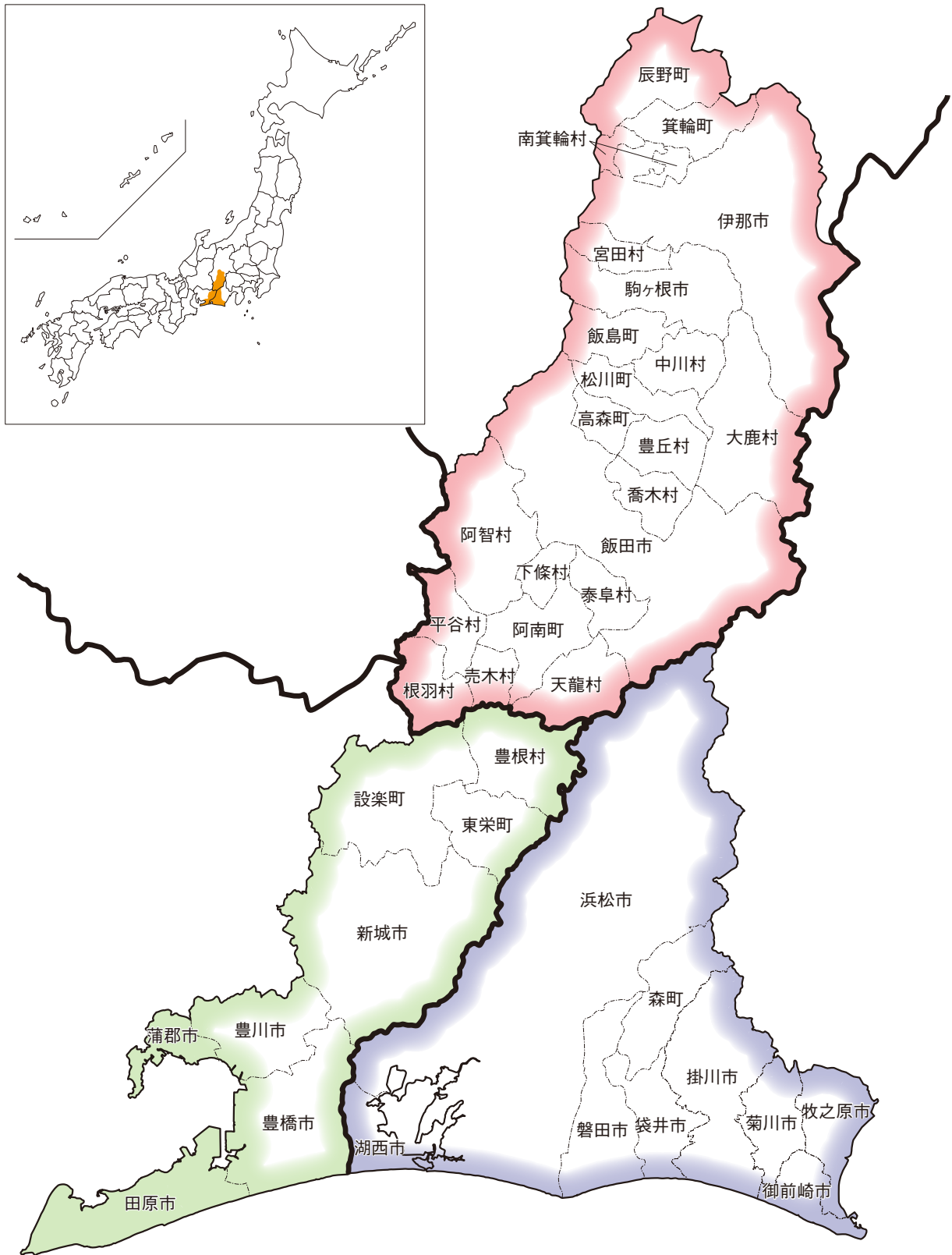


■ビジョン策定を宣言した第24回三遠南信サミット2017in南信州

2 計画期間

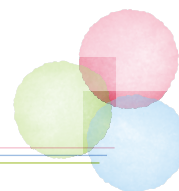
12年間（2019年度～2030年度）

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



■三遠南信地域を構成する市町村

第1章 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年に、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、JR東海道本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本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号バイパス（名豊道路）、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

本地域全体では、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、急速に進む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の創出は、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) 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、2025年の大阪・関西万博、2026年に愛知県、名古屋市で開催されるアジア競技大会などの大型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）に浜松市を舞台とする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、伝統工芸品や伝統芸能などの文化財に加え、海拔0mの海岸から3,000m級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。

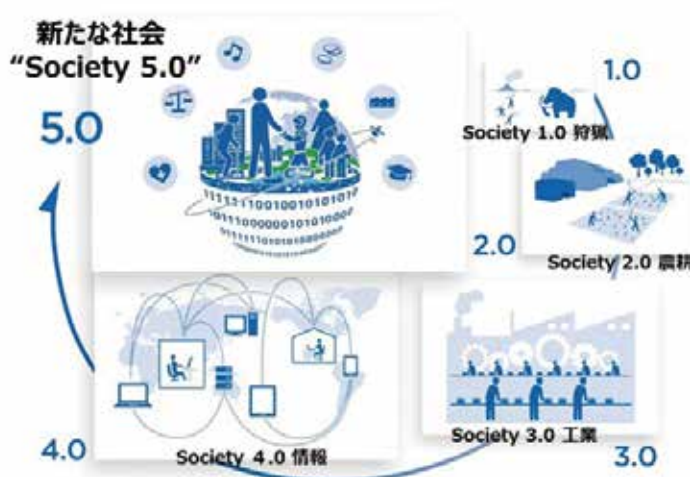
こうしたことから、本地域固有の地域資源を保存、活用し、インバウンド需要を取り込むなど、本地域内外からの交流人口の拡大を目的とします。

(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80万人を超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本地域では、移住・定住促進、空き家や空き公共施設の対策、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、共通課題への対応が求められています。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。



■Society5.0のイメージ(内閣府作成)

(5) 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、ICT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、人材育成や、人の呼び込みが必要です。

また、本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、変化に応じたりカレント教育*や、働き方の弾力化が必要です。

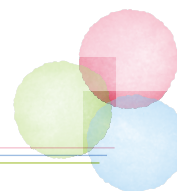
本地域への人材を定着させるためには、働く場があることはもちろんですが、充実した生活や教育環境など本地域の魅力を高めていくことも大切な視点です。「国連持続可能な開発サミット」で示されたSDGs*でも、人権の尊重やジェンダー平等の必要性が盛り込まれています。職場や地域社会において存在する様々な偏見や差別の障壁を取り除き、女性や高齢者、外国人、障がい者、LGBT*などあらゆる人材が活躍でき、多様性を受け入れる社会環境づくりが求められます。

こうしたことから、本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、持続的発展を支える人づくりを目的とします。



■SDGsの17の目標

第2章 本地域の現状



ビジョンの策定に当たって、本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 本地域の規模

本地域の人口は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

■本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。

注2:卸売・小売年間商品販売額は、管理・補助的経済活動のみを行う事業所及び産業細分類が判断できない事業所を除いた集計結果を利用している。

2 本地域のつながり

(1) 歴史的なつながり

本地域では、東海道や姫街道による東西の交易に加え、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」を行き交う人々の交流がありました。また、戦国時代には、徳川氏と武田氏の攻防が繰り返されました。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」、静岡県指定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。



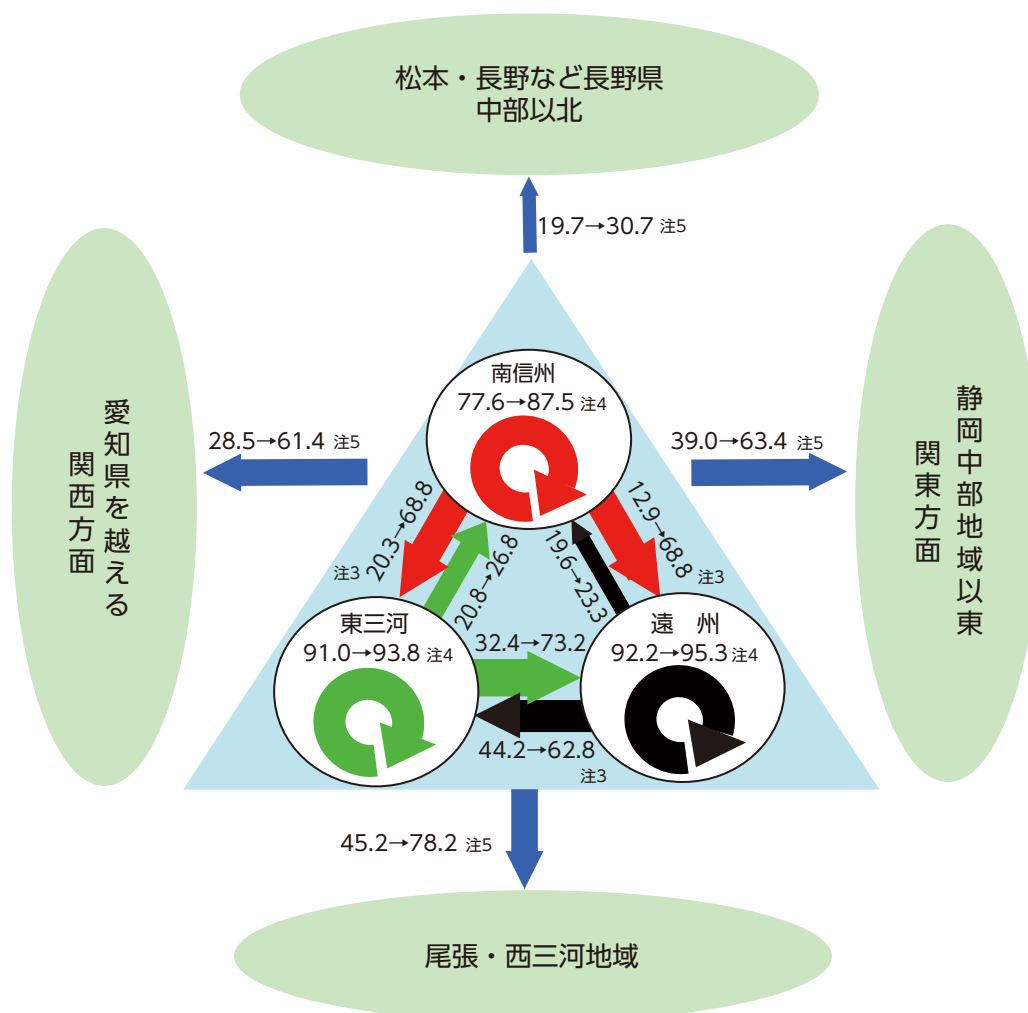
■本地域内の「塩の道」

注1:現道を基本とする。

注2:橙色が、「塩の道」と呼ばれた街道

(2) 経済のつながり

本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、本地域内相互の取引割合は高まっています。特に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*の整備が進むことに伴い、相互の取引が更に活発になることが期待されます。



■本地域内企業（他企業（本地域内外問わず）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本地域の商工会、商工会議所会員企業が対象。

各数値の右側数値は本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：本地域内の県境を越えた取引があると回答した企業数割合

＝本地域内の県境を越えた取引があると回答した企業数／各地域内で取引があると回答した企業数

注4：各地域内の他企業と取引があると回答した企業数割合

＝各地域内の他企業と取引があると回答した企業数／各地域内で取引があると回答した企業数

注5：地域外の取引があると回答した企業数割合

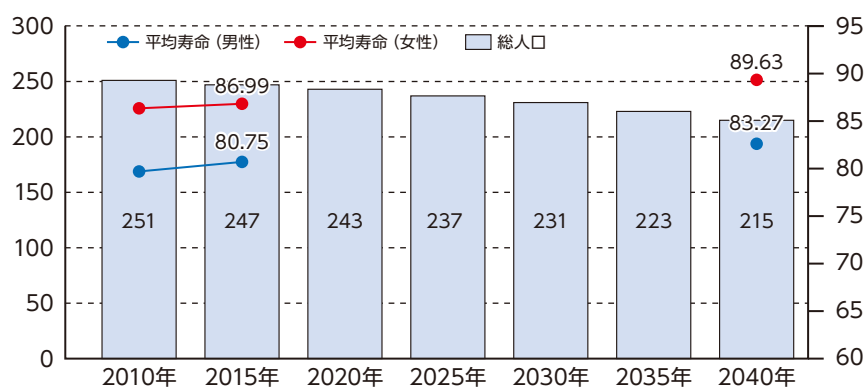
＝地域外の取引があると回答した企業数／各地域内で取引があると回答した企業数

3 人口

(1) 人口減少

本地域の人口は、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。



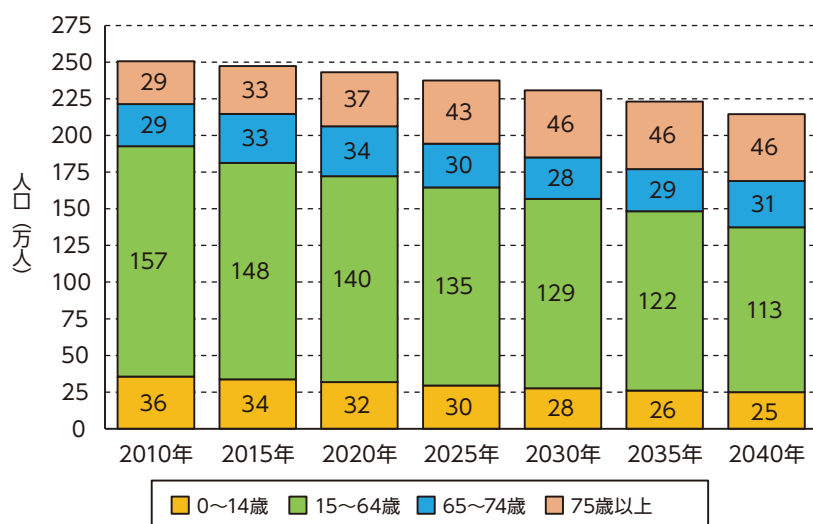
■本地域の総人口、平均寿命の推移

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、今後も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。



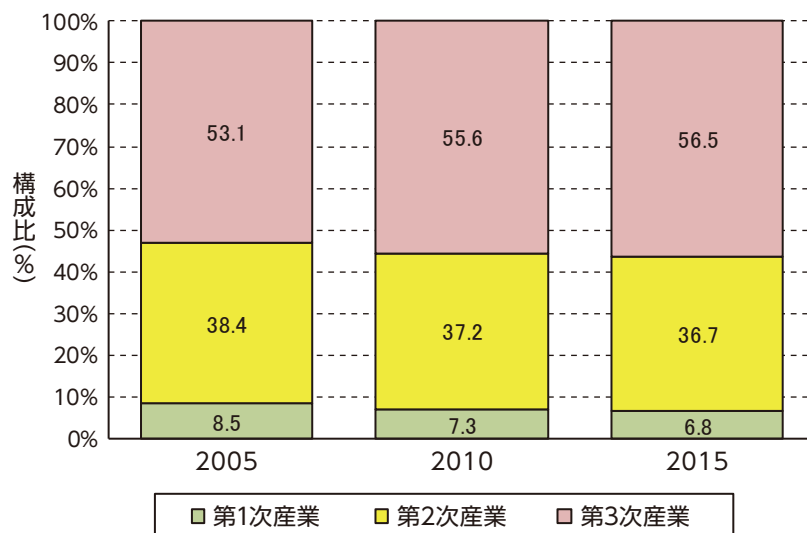
■本地域の年齢階級別人口の推移

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)

4 産業

(1) 産業構造

本地域は、工業、農業が盛んであり、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、近年の本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。



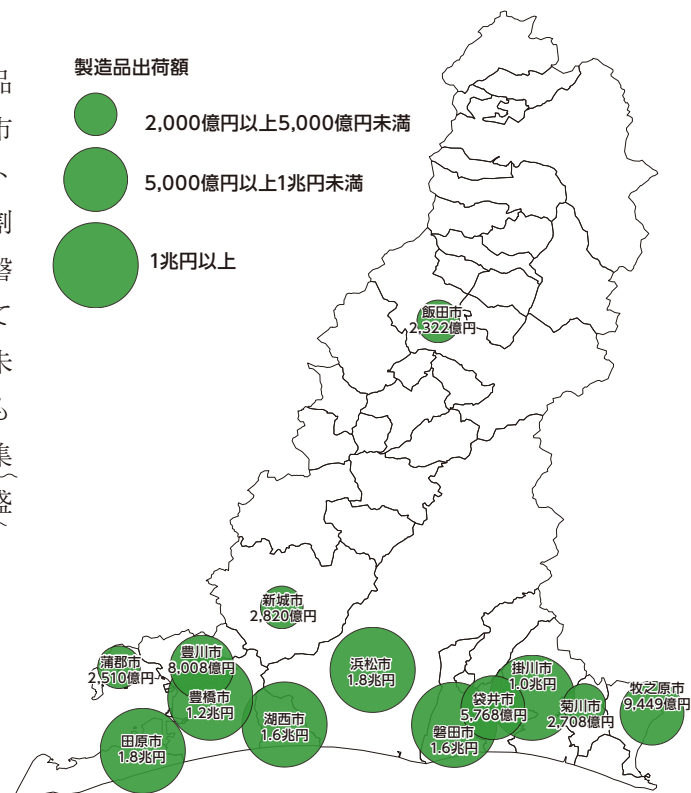
■本地域の第1次、第2次、第3次産業別就業者割合の推移

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) ものづくり産業の集積

本地域の2017年（平成29年）の製造品出荷額が5,000億円を超える市町村は9市あり、そのうち5市は、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。



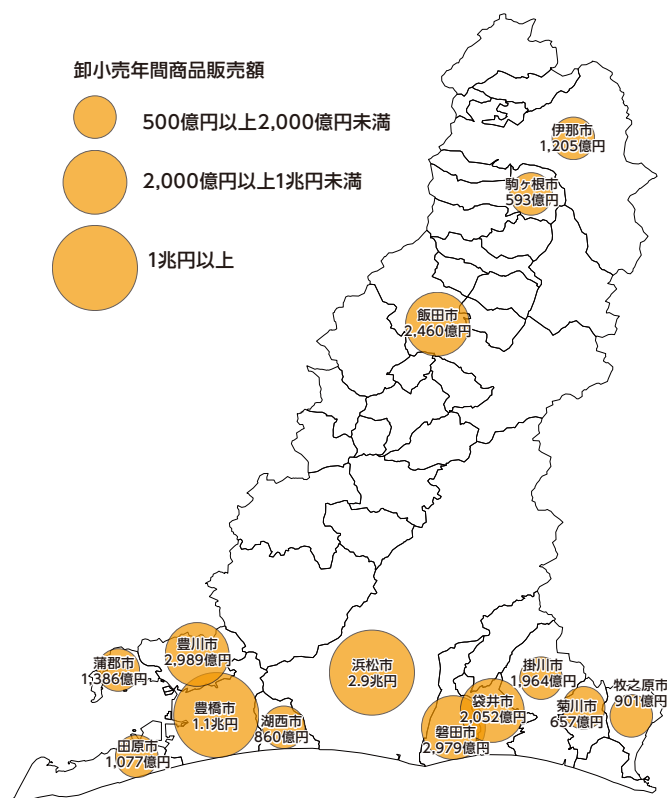
■本地域内の製造品出荷額の状況

出典:工業統計(2017年)

(3) 年間商品販売額

本地域の2016年（平成28年）の卸小売年間商品販売額が2,000億円を超える市町村は6市あり、そのうち3市は、卸売年間商品販売額が小売年間商品販売額を上回り、特に豊橋市、浜松市はその割合が60%を超え、企業間取引の卸売業の集積が高くなっています。

一方、豊川市は小売年間商品販売額が60%を超えており、消費者とつながりが強い小売業の集積が高く、都市によって商業集積の構造が異なっています。

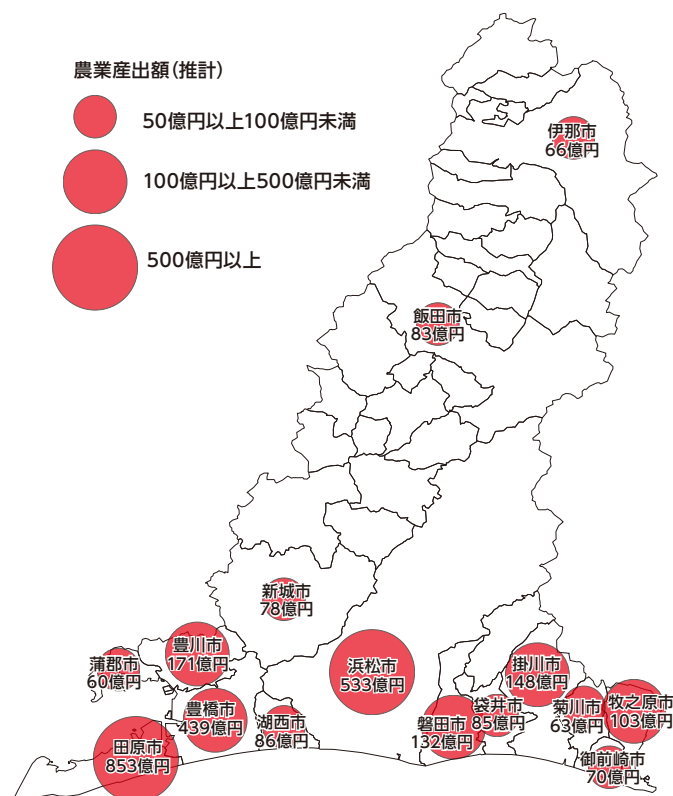


■本地域内の年間商品販売額の状況
出典: 経済センサス活動調査(2016年)

(4) 農業

本地域は、農業が盛んであり、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、9位の豊橋市など全国有数の農業都市が集積しています。

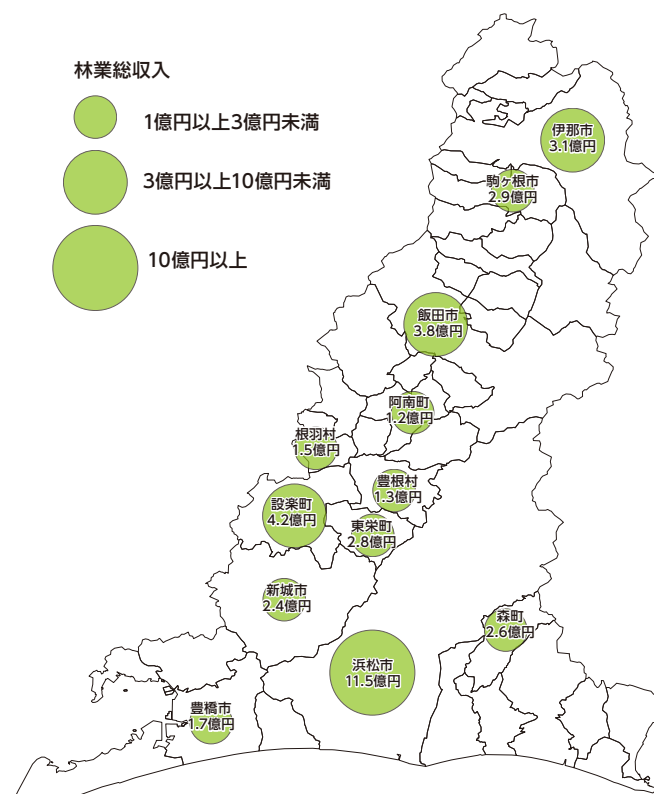
農産物の分類別でみると、野菜、畜産、花き等が高い割合を示しており、特に野菜は、2006年（平成18年）から2016年（平成28年）で大きく上昇しており、野菜の生産が本地域の農業の中心になっているといえます。



■本地域の農業産出額の状況
出典: 市町村別農業産出額(推計)(2016年)

(5) 林業

本地域の2015年（平成27年）の林業総収入は約42億円です。3億円を超える市町村は、浜松市、設楽町、飯田市、伊那市で、全体の50%以上を占めています。



■本地域の林業総収入の状況

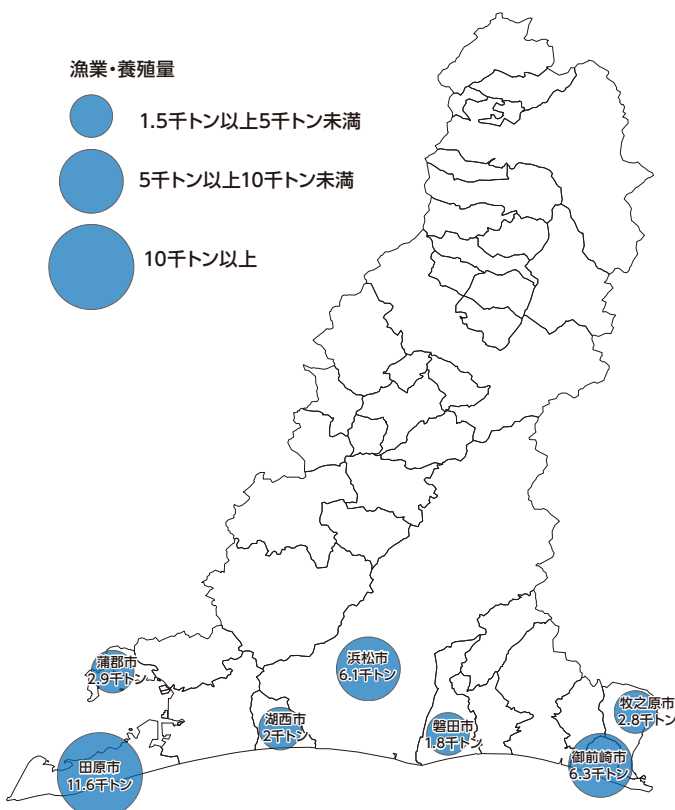
出典: リーサス (<https://resas.go.jp>) (2019/2/28)

注1: 林業総収入は、林産物販売金額と林業作業請負収入の合計（農林業センサス（2015年）より）

(6) 水産業

本地域の2015年（平成27年）の漁獲量は約3.2万トン、養殖量は約2千トンであり、田原市、御前崎市、浜松市、蒲郡市の漁獲・養殖量が多く、田原市は全体の約35%を占めています。

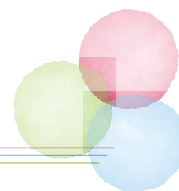
品種別にみると、漁獲量が多いのは海藻類、いわし・あじ類、まぐろ・かつお等、貝類であり、養殖量が多いのは貝類となっています。



■本地域の海面漁獲量、養殖量の状況

出典: 漁業・養殖生産統計(2015年)

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～

本地域は、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。

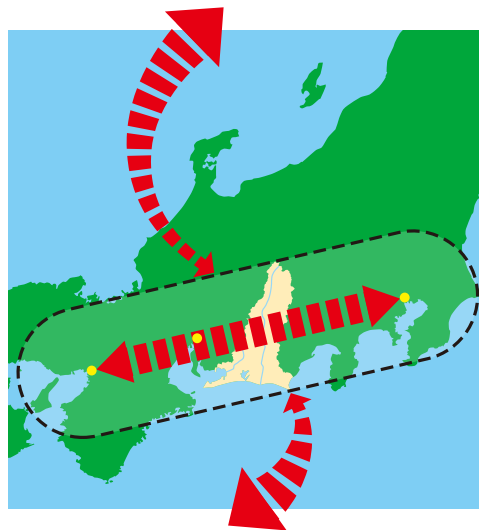
本地域の住民が、地域の持続的発展と自立のために、この地域を創生するという考えのもと、テーマを「三遠南信流域都市圏の創生」と定めました。本地域で県境を越えて実践されている産学官民や地域間の交流、連携の成果が、「日本の県境連携先進モデル」として日本の県境連携を牽引し、我が国の地方創生*に貢献します。

2 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・メガリージョン*が形成され、世界から人、物、金、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。

本地域においても、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・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。

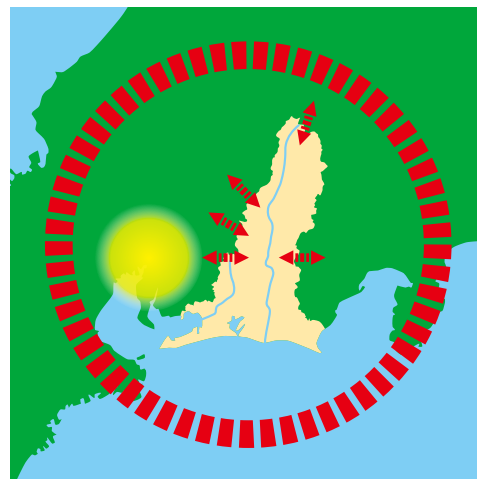


■広域連携都市圏のイメージ

(2) 中部圏での中核的都市圏の形成

本地域は、中部圏において、名古屋大都市圏に隣接しています。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伴い、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。



■中核的都市圏のイメージ

(3) 流域循環圏の形成

本地域は、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、本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。

本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。



■流域循環圏のイメージ

3 地域構造

(1) 本地域のゲートウェイ

本地域は、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、高速交通ネットワーク整備の進展に伴い、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。リニア中央新幹線*、東海道新幹線や東名・新東名高速道路は、本地域と三大都市圏を高速で結ぶ、大変重要な社会基盤です。

また、本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もあります。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

本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号バイパス（名豊道路）の東西幹線が貫き、西に三河港、東に御前崎港の国際港湾を擁しています。

豊橋市と浜松市とを広域交通網や情報網でより緊密に結び付け、本地域の拠点として本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東名高速道路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。

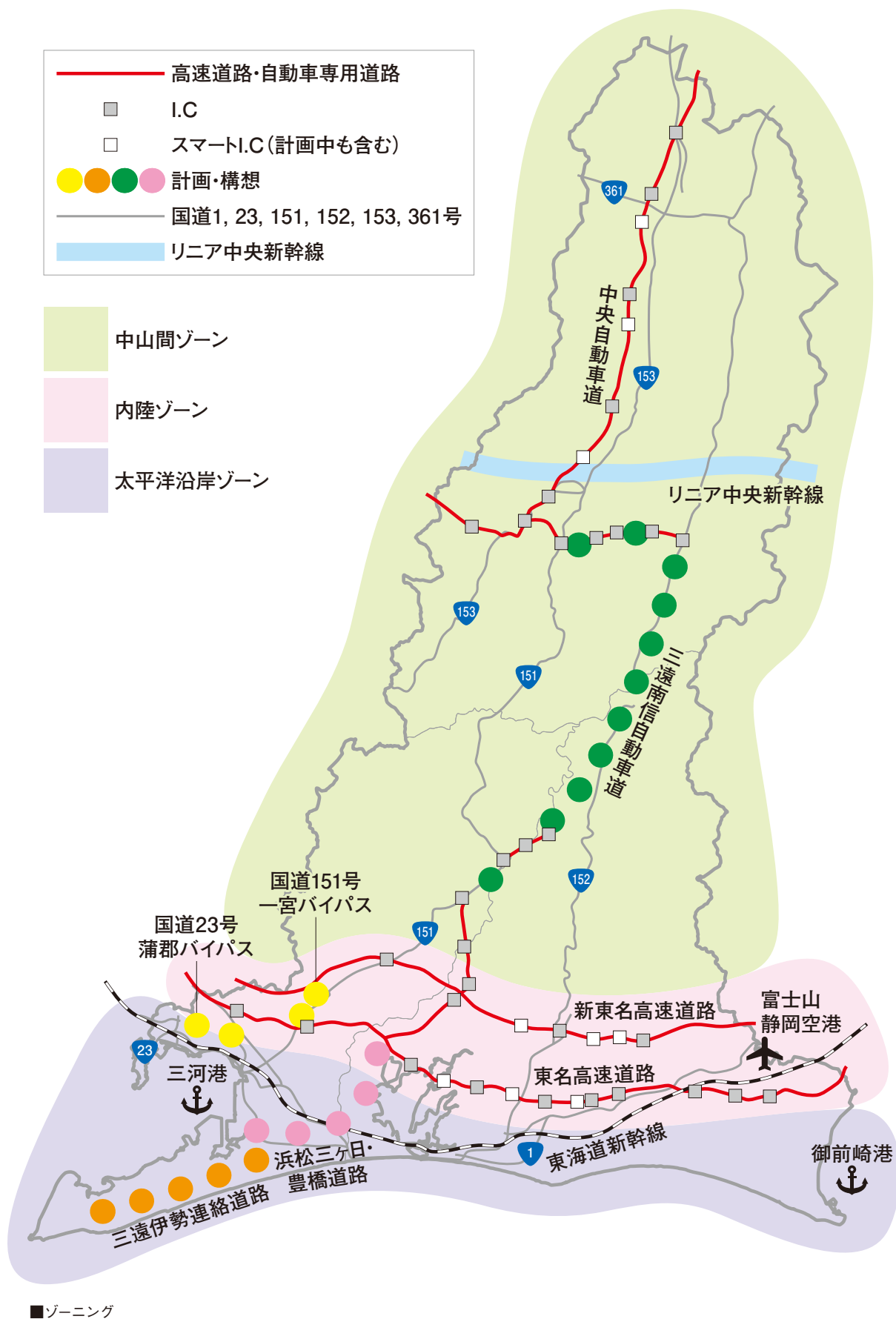
③中山間ゾーン

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、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。

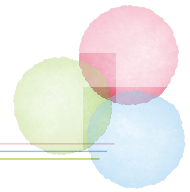
豊かな自然環境の保全を前提とした地域資源の活用に取り組み、ライフスタイルの多様化に対応した交流人口の拡大や、生活基盤の整備を一層進めます。また、リニア中央新幹線の開業効果を最大限に引き出すため、産業・観光振興に取り組むことが求められます。

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。



第4章 地域連携の方針



1 体系図

(1) 地域連携の方針

ビジョンのテーマに沿って、地域連携の考え方を定めます。地域連携の方針は、「道」、「技」、「風土」、「住」、「人」の5つの分野の「基本方針」と、基本方針を推進する「推進方針」で構成されます。

基本方針	推進方針
1  中部圏の中核的都市圏となる地域基盤の形成	I 人と物の交流促進 ● 交流を促進する道路交通網の整備・活用 ● 交流を促進する鉄道交通網の整備・活用 II 情報の交流促進 ● 情報通信技術の高度化に伴う基盤の整備 ● 県境を越えた情報共有の推進
2  革新を取り込む産業創造圏の形成	I 既存産業の活力増進 ● 人材・労働力の育成・確保 ● 広域的な産業連携の促進 ● 流域自然資源の広域的な有効利用 II 産業創造力の強化 ● 企業誘致と特徴ある産業クラスターの形成 ● 技術革新に対応した新産業の創出 ● ソーシャルビジネスの育成と起業支援
3  流域文化創造圏の形成	I 多様な地域資源を活かした広域観光の推進 ● 広域観光プロモーションの推進 ● 広域観光を推進するネットワークづくり II 地域固有の文化財や自然環境の保存と継承 ● 文化財の保存・活用 ● 環境保全活動の推進 ● 流域文化の普及と人材の育成・確保
4  安全安心な広域生活圏の形成	I 地域住民の安全安心の確保 ● 広域的な医療や福祉の連携 ● 広域的な健康づくり事業の推進 ● 広域防災体制の充実 II 定住推進モデルの形成 ● 移住・定住事業の広域連携の推進 ● 未利用施設などの広域的な有効利用
5  地域の持続的発展に向けた人材集積地の形成	I 次世代を担う人材の育成・確保 ● 地域を担う人材の育成 ● 持続的発展を支える人材の確保 ● 人材交流の促進 II だれもが輝く地域づくり ● 多文化共生の基盤づくり ● 女性や高齢者の社会参画の促進

(2) 重点プロジェクト

地域連携の方針のうち、特に重点的に推進するプロジェクトを定めます。重点プロジェクトは7つのプロジェクトで構成されます。

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交通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発信・共有
- (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林水産物の販路拡大
- (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) 女性や高齢者が暮らしやすく、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) 児童・生徒・学生、社会人の交流機会の創出・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 中部圏の中核的都市圏となる地域基盤の形成

本地域内外の人・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、中山間ゾーンと内陸・太平洋沿岸ゾーンや、豊橋と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と、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接続を強化します。

○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と、東海道新幹線の豊橋駅、浜松駅、掛川駅とを結ぶアクセス網の充実により、人や物の交流を促進し、経済の活性化につなげます。また、リニア中央新幹線開業後における東海道新幹線の利便性の向上を促します。

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本地域内外への情報発信機能の充実により、本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Society5.0*の実現に向けて、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*や経済界、行政などの連携を促進し、本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 革新を取り込む産業創造圏の形成

本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、本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、本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を育成するとともに、本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、企業と大学、金融機関、行政との協力により、広域的な産業連携を促進します。

○流域自然資源の広域的な有効利用

太陽光、風力や河川などの自然資源や、木材などの生物資源の利用を促し、本地域全体でエネルギーや原材料として循環利用します。

推進方針Ⅱ 産業創造力の強化

急速に進む技術革新や新サービス創出などの動きを捉え、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

本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、本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本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、次世代自動車*産業、スマート農林水産業、医療福祉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 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、豊川の流域や中央構造線*沿いに広がる自然環境や景観、民俗芸能、祭り、歴史文化、花火、温泉、食文化など、個性豊かな特色を持つ地域資源を活用し、ユネスコエコパーク*、ジオパーク*などのエコツーリズム*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

本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

周遊型の観光ツアーの開発や観光地としてのブランド化を目指し、本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

本地域固有の歴史、文化、自然などの文化財について、価値を広く知ってもらうとともに、保存や継承に取り組みます。

○文化財の保存・活用

文化財の新たな価値を見出し、本地域の財産として活用することで、文化財の保存活動に取り組みます。

○環境保全活動の推進

本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の普及、啓発を推進するとともに、森林環境税を活用した計画的な管理を進めます。

○流域文化の普及と人材の育成・確保

本地域の住民が歴史・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 安全安心な広域生活圏の形成

本地域全体の生活環境を向上させるとともに、本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、住民の安全安心を確保します。

○広域的な医療や福祉の連携

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、住民が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受けることができるよう、広域的な医療や福祉の連携を促進します。

○広域的な健康づくり事業の推進

住民の健康寿命の延伸に資するよう、スポーツや食育などの健康づくり事業を通じた連携活動を促進します。

○広域防災体制の充実

大規模災害に備え、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、本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、本地域の特徴を活かした新しい居住スタイルを確立し、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、出会いの場の創出に取り組み、中山間・内陸・太平洋沿岸ゾーンそれぞれの特徴を活かした多様な暮らし方や働き方を支援します。

○未利用施設などの広域的な有効利用

本地域内に点在する未利用の公共施設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 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、本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、本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

本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、共有を進め、本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

本地域に暮らす人々の多様な文化、価値観を互いに認め合い、人種、宗教、性別、性的指向・性自認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。

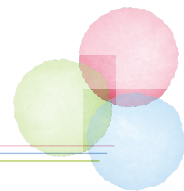
○多文化共生の基盤づくり

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経済界、教育機関、行政が連携して進めます。

○女性や高齢者の社会参画の促進

活躍の場を求める女性や、退職後も元気な高齢者などの社会進出を促すとともに、住民が様々な地域コミュニティへ参画できる環境づくりを促進します。

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
1. 道	I	●						
	II		●					
2. 技	I			●				●
	II			●				
3. 風土	I				●	●	●	
	II		●		●			●
4. 住	I		●			●	●	
	II					●	●	
5. 人	I		●			●	●	●
	II						●	●

■地域連携の方針と重点プロジェクトの対応表

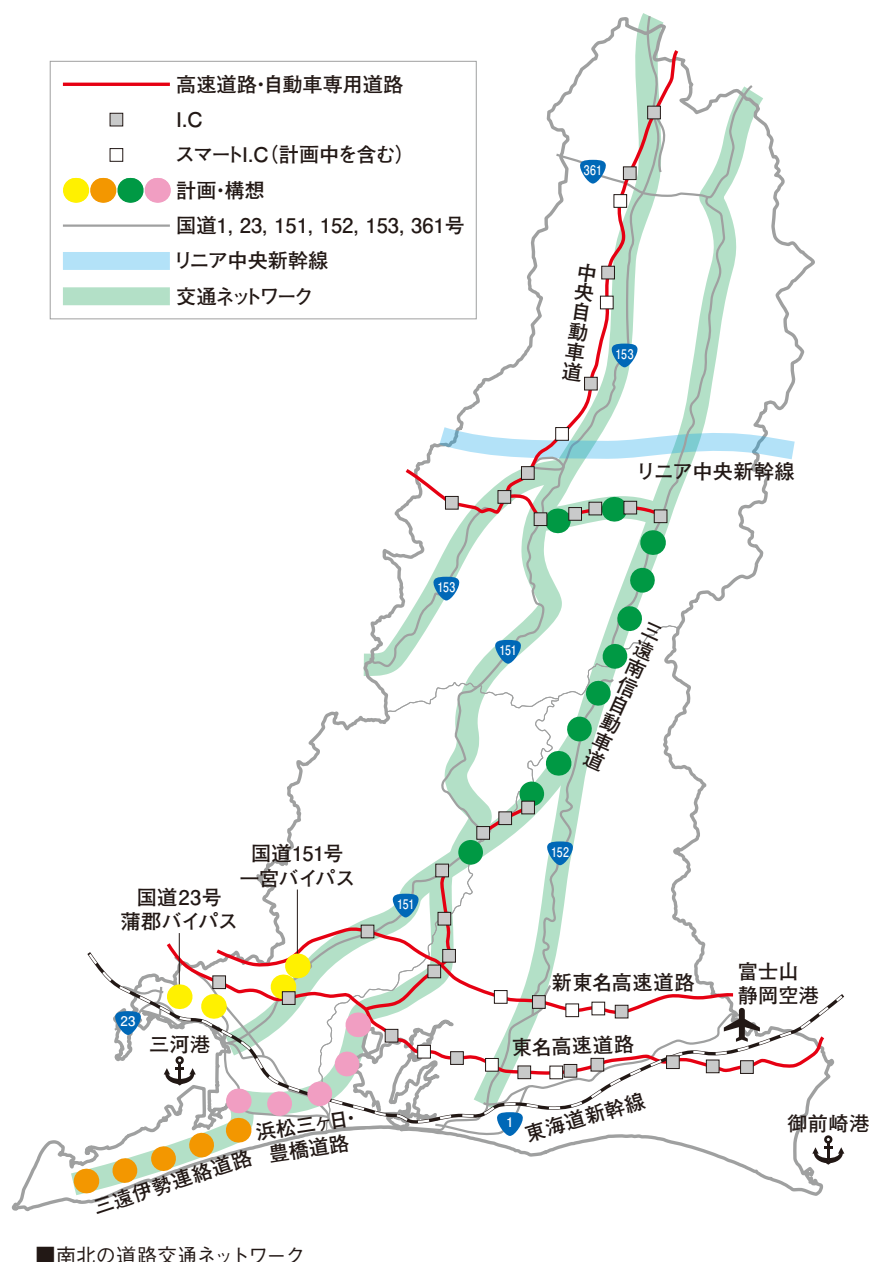
2 重点プロジェクト

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本地域が一体的に発展していくために、本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に取り組みます。

(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*と、ダブルネットワークとなる国道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・新東名高速道路など本地域内の主要な道路について、本地域全体の広域的な視点で、機能や役割などの基本的考え方を再確認し、三遠南信交通ネットワークとして共有するとともに、鉄道、港や空港などの活用とあわせて、ストック効果を高める効果的な利用方法を検討します。

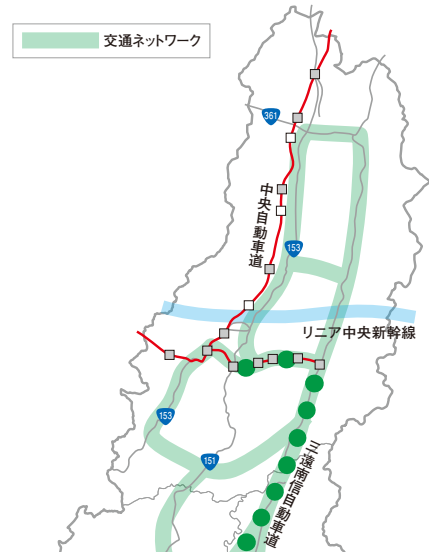


(2) リニア中央新幹線*と既存交通網との効果的な接続の推進

リニア中央新幹線の開業を本地域内外の交流促進に結び付けるため、既存の公共交通網や道路網の活用、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。



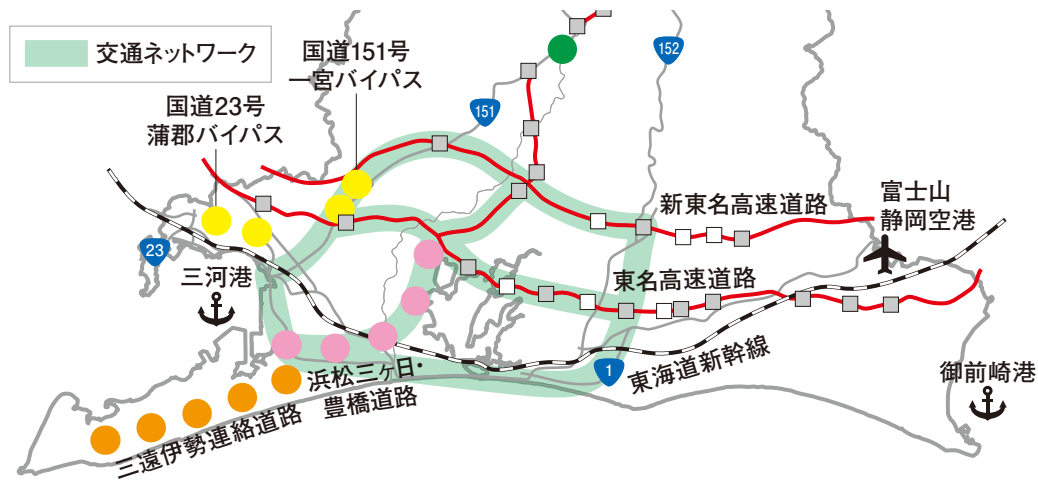
■実験線を走行するリニア車両



■リニア中央新幹線長野県駅を中心とした交通ネットワーク

(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。



■豊橋・浜松環状道路を中心とした交通ネットワーク

(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への支援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

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

(1) メディアや広報紙、SNSを活用した地域内情報の発信・共有

本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、SNSを活用し、本地域内の観光・イベント情報や人口データなど様々な情報を蓄積、発信、共有します。



■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

スポーツイベントなどへの参加、本地域内のプロスポーツなどを通じた住民の交流などにより同じ時間や価値観を共有することで、住民の一体感を高めます。



■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

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



■三遠南信ふるさと歌舞伎交流
(下條歌舞伎保存会)

3 地域の稼ぐ力強化プロジェクト

本地域内の産業創造力を強化するため、農林水産物の販路拡大、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林水産物の販路拡大

食農産業クラスターの形成を目指し、農林水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、農林水産物のブランド化、6次産業化に取り組みます。

また、連携することでのスケールメリットや多種多様な品揃えを活かし、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、東栄町)



■軽トラ市(いわた☆駅前楽市)

(4) 産業連携の促進

産業展示会や商談会などを通じ、本地域内企業の業務提携や販路拡大を促進します。



■三遠南信地域新技術・新工法展示商談会

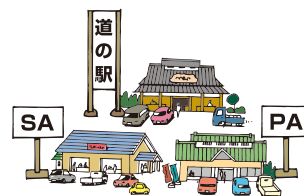
4 三遠南信探訪プロジェクト

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、本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。



■道の駅、SA、PA

(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。



■三遠南信食の祭典(豊根村茶臼山高原)



■本地域に広がる五平餅
(写真は設楽町のもの)



■信州の伝統野菜
「ていざなす」(天龍村)



■うなぎ(浜松市)

(3) 自然資源や文化遺産を活用した観光客誘致

海拔0mの海岸から3,000m級の山々までの多様な自然資源や、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

中山間地域や秘境を通るJR飯田線や、風光明媚な浜名湖沿岸を通る天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線などの鉄道を活用し、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、浜名湖や太平洋沿岸の自転車道、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の県境を越えたサイクルツーリズムを推進します。



■塩の道サイクルツーリズム走行会

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

愛知県、静岡県、長野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・長野県境域開発協議会)



■峠の国盗り綱引き合戦
(遠州軍(浜松市)対 信州軍(飯田市)、兵越峠)

(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。



■地域おこし協力隊のロゴ

(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、移動手段の確保が困難な住民や観光客のため、公共交通の円滑な接続や、自動運転技術、カーシェアリングやライドシェア*などの新技術や新サービスの導入可能性を検討します。



■中山間地域の移動手段
(北設楽郡地域公共交通網)

(4) 中山間地域の森林の保全や森林資源の活用促進

森林整備の支援や人材の育成、担い手の確保、木材利用の促進や普及啓発の取組など、森林の保全や森林資源の活用促進に向けた検討を行います。

6 住むなら三遠南信プロジェクト

本地域における安心、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進めます。

(1) 市町村を越えた防災連携体制の維持・強化

住民の安全を脅かす災害に対し、本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、住民が安心して暮らせる地域づくりに取り組みます。



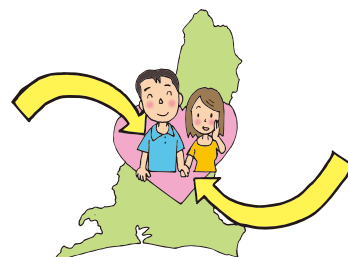
■浜松市消防ヘリコプター「はまかぜ」



■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を促進します。



■婚活・移住支援のイメージ

(3) 女性や高齢者が暮らしやすく、働きやすい地域づくりの推進

本地域における男女共同参画の意識を高める活動や労働環境の整備を通じて、女性や高齢者が暮らしやすく、働きやすい地域づくりの推進に取り組みます。



■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活動を促進します。



■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、本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) 児童・生徒・学生、社会人の交流機会の創出・拡大

本地域の未来を担う人材の育成を図るため、児童・生徒・学生、社会人の地域間交流の機会を創出し、様々な人材と触れ合い、互いに学び合える環境を整えます。



■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、副読本や地域教育講座などを通じて本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

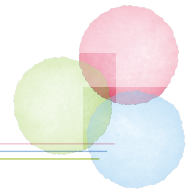


■飯田市社会科副読本

(3) 人材の育成・定着化の推進

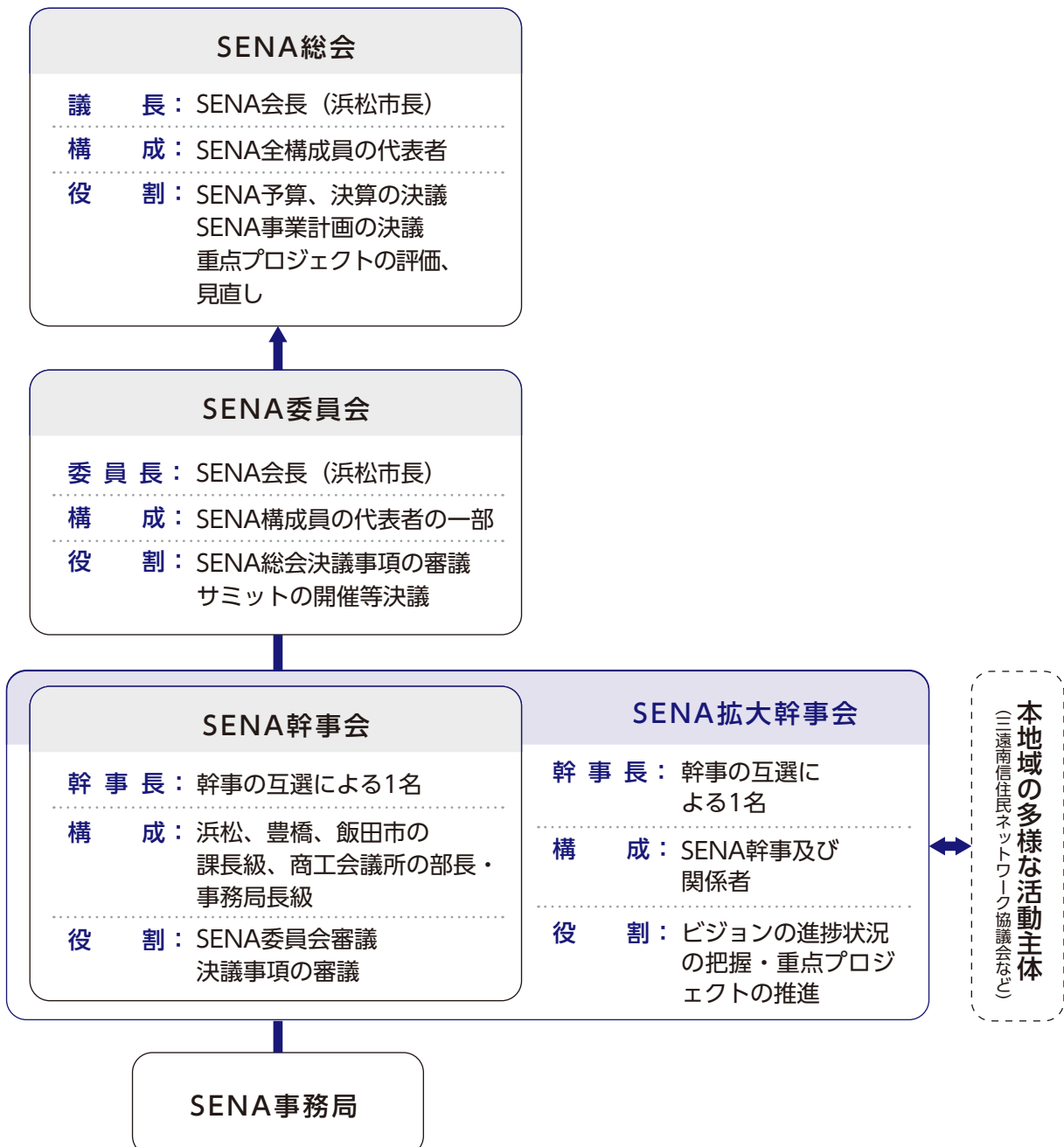
三遠南信地域産学官人財育成円卓会議で策定した、「産学官人財育成に向けたアクションプラン」に基づき、人材の育成、定着化を推進します。

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。
- SEN A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。また、事業実施のためのプラットフォームづくりを進めます。
- SEN Aは、拡大幹事会において、ビジョンの進捗状況の把握と重点プロジェクトの推進を行います。



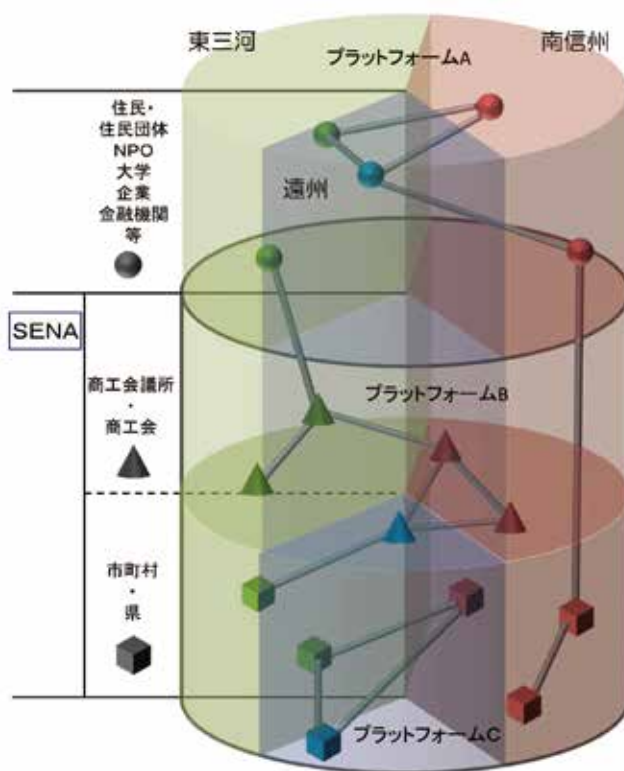
2 プラットフォーム

SENAは、本地域の市町村、商工会議所・商工会、県が構成員であり、ビジョンの実現に向けて本地域全体の包括的な連携を推進する組織です。サミットの開催やビジョンの進捗把握、一部事業の実施を行うとともに、三遠南信地域の課題解決を図るプラットフォームの形成を促進し、その取組を支援することで、ビジョンのテーマである「三遠南信流域都市圏の創生～日本の県境連携先進モデル～」の実現を目指します。

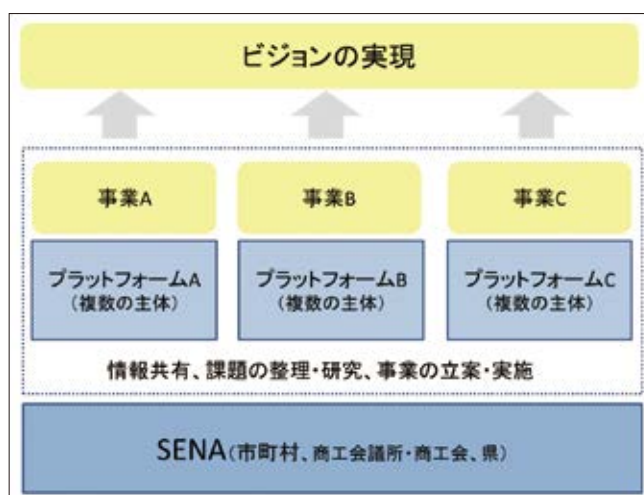
プラットフォームとは、一般的に基盤や土台、環境を意味します。

本地域では、共通した課題を持つ複数の主体が、理念やビジョンを共有し、新たな価値の創出や課題解決のために、対話や合意形成を経て連携する枠組みをプラットフォームと称し、この枠組みを通じて主体間の情報共有や課題の整理・研究、事業の立案や実施などの活動を行います。

ビジョンの推進に当たっては、実効性の確保とスピード感を重視し、県境や業界の垣根を越えて、課題解決に主体的・機動的に取り組むプラットフォームの形成を進めます。それぞれのプラットフォームの取組が具現化する過程で、連携の輪を広げ、より多くの主体を巻き込み、その成果をビジョンの実現につなげることをプラットフォームの基本的考え方とします。



■プラットフォームの形成のイメージ

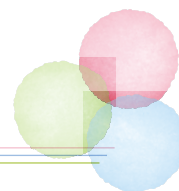


■ビジョン実現のイメージ

3 推進スケジュール

- 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、見直しに当たっては、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。
- SEN A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、毎年度進捗状況の把握を行います。

期	年度	三遠南信 サミット	ビジョン	重点 プロジェクト
第1期	2019	第27回 南信州	第2次三遠南信地域連携ビジョン	プロジェクトの推進 評価・見直し
	2020	第28回 遠州		
	2021	第29回 東三河		
	2022	第30回 南信州		
第2期	2023	第31回 遠州		プロジェクトの推進 評価・見直し
	2024	第32回 東三河		
	2025	第33回 南信州		
	2026	第34回 遠州		
第3期	2027	第35回 東三河		プロジェクトの推進 評価・見直し
	2028	第36回 南信州		
	2029	第37回 遠州		
	2030	第38回 東三河		



1 第2次三遠南信地域連携ビジョンの策定体制

SENA 委員会・総会	ビジョンの案を審議、決議します。
SENA拡大委員会	ビジョンの案に対する、SENA委員や その他地域の代表者の意見交換の場と します。
第2次三遠南信地域連携 ビジョン策定委員会	ビジョンの案を作成します。
SENA幹事会	ビジョン策定委員会へ提示する素案を 精査します。
SENA事務局	ビジョンの素案を作成します。なお、 作成に当たっては、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
		〃	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
		〃	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
		〃	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

注：1団体で2名以上記載しているのは、人事異動、組織編成により委員が変更になった団体。

● 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
浜松いわた信用金庫	理事・法人営業部長	津倉 昭彦
	法人営業部 副部長	井口 浩利
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
	〃	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
	〃	中村 尚久
	〃	田中 範明
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
	〃	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
	〃	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
	〃	栢沢 一成

注：1団体で2名以上記載しているのは、人事異動、組織編成により委員が変更になった団体。



■第2回策定委員会
(豊橋市、グループワークの様子)



■第3回策定委員会(浜松市)



■第4回策定委員会(飯田市)



■第6回策定委員会(浜松市)での集合写真

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回策定委員会	浜松市役所
2017 (H29) 9.11	第2回策定委員会	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ィ 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ィ ホテル浜松ほか
2018 (H30) 1.23	第3回策定委員会	浜松市役所
2018 (H30) 6.19	第4回策定委員会	飯田市役所
2018 (H30) 9.13	第5回策定委員会	アクトシティ浜松 コンGRES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
2019 (H31) 11.1～11.30	パブリック・コメントの募集	－
2019 (H31) 2.13	第6回策定委員会	サーラシティ浜松
2019(H31) 3.27	SENA委員会（書面審議）	－
2019(H31) 3.27	SENA総会（書面決議）	－

注：SENA委員会、総会の日付は表決日。

3 本地域の歩み

年	内 容
1951 (S26)	国土総合開発法による「天竜・東三河特定地域」に指定
1952 (S27)	「天竜・東三河特定地域総合開発計画」を策定
1963 (S38)	豊橋・浜松二眼レフ経済圏提案
1972 (S47)	三県知事会議で「三遠南信自動車道*」の建設促進を決定
1976 (S51)	天竜奥三河地域総合調査 県境三圏域交流懇談会の発足
1985 (S60)	三遠南信道路建設促進期成同盟会の発足 三遠南信トライアングル構想を発表
1987 (S62)	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 (S63)	山岳ハイテクタウン構想提案 東三河2015構想提案
1989 (H1)	三遠南信正副議長協議会の発足
1991 (H3)	三遠南信地域整備計画調査委員会の発足 三遠南信地域経済開発懇談会の発足
1992 (H4)	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 山岳高原新都市開発構想を提唱
1993 (H5)	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 三遠広域200万都市圏構想発表
1994 (H6)	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 (H7)	「三遠南信新首都構想」発表
1996 (H8)	三遠南信地域交流ネットワーク会議の発足 第1回三遠南信教育サミットの開催
1997 (H9)	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 (H17)	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)の発足 第13回三遠南信サミットにおいて「地域住民セッション」はじまる
2006 (H18)	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はじまる
2007 (H19)	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 (H20)	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 (H21)	SENAが広域地方計画先導事業(国土交通省)を受託
2010 (H22)	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 (H23)	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 (H24)	三遠南信住民ネットワーク協議会の発足
2015 (H27)	新SENA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 (H29)	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
2018 (H30)	第26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(案)」を基本的合意

4 三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）の構成員

（１）構成員一覧

行政	市町村 (39)	東三河地域 (8)	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 (9)	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 (22)	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(3)		愛知県、静岡県、長野県

経済	商工会議所、 商工会 (53)	東三河地域 (14)	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 (16)	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 (23)	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

2019年（平成31年）3月31日現在

(2) 構成員の変遷

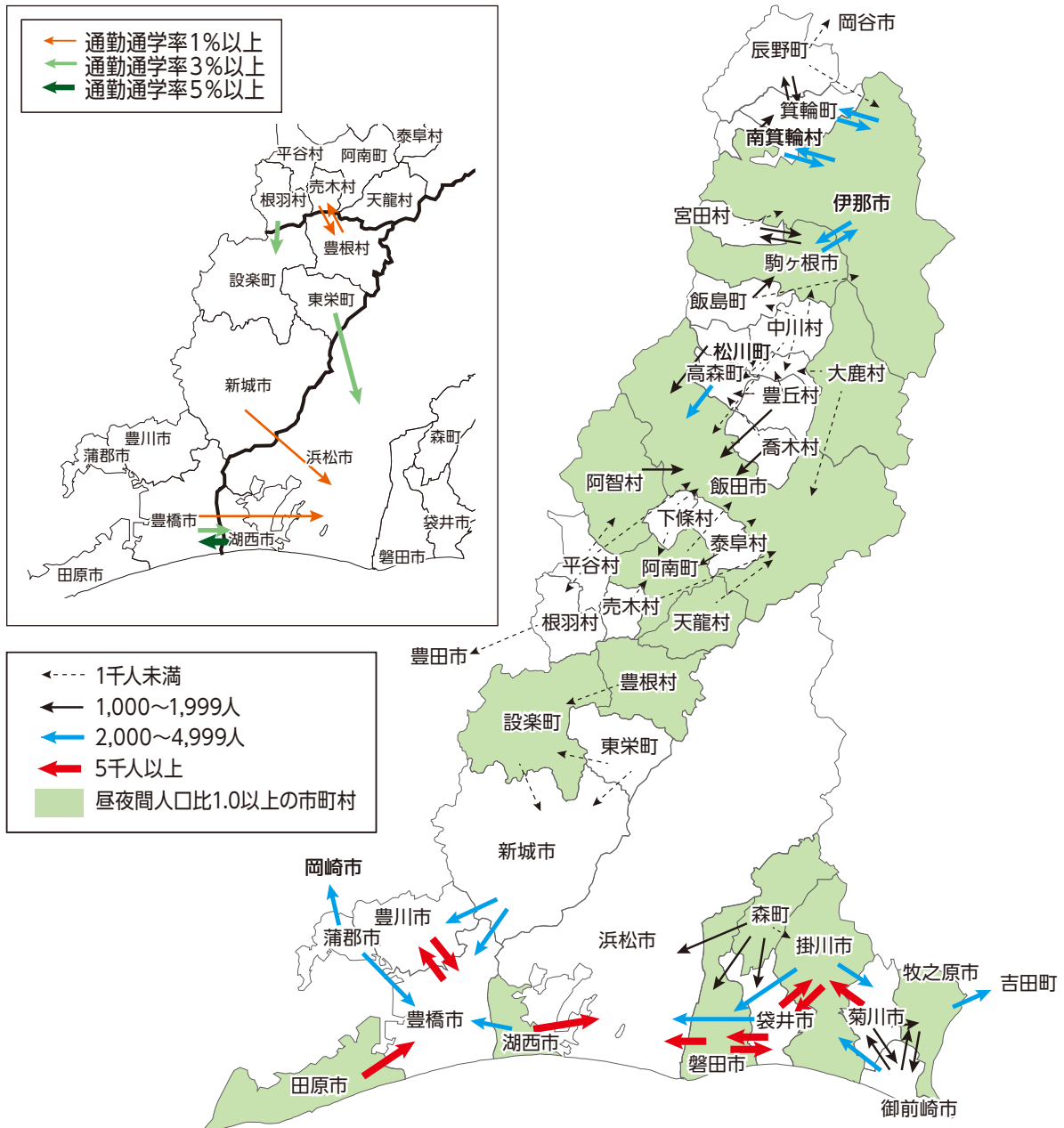
年	団体数	構成員
2008 (H20)	93	下記団体により三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）設立 ○市町村(30) 豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市、設楽町、東栄町、 豊根村、小坂井町、浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町、 新居町、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、 根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、 大鹿村、清内路村 ○商工会議所（8） 豊橋、豊川、蒲郡、浜松、磐田、袋井、掛川、飯田 ○商工会（52） 音羽、一宮、小坂井、御津町、田原市、渥美、新城市、設楽町、 東栄町、豊根村、津具、作手、鳳来、可美、篠原、庄内、舞阪、 雄踏町、引佐、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 ○県(3) 愛知県、静岡県、長野県
2009 (H21)	84	駒ヶ根商工会議所が加入。 引佐・三ヶ日・細江商工会が合併し、奥浜名湖商工会設立。 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。 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。 清内路村が阿智村と合併。 清内路商工会が阿智村商工会と合併。
2010 (H22)	78	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。 新居町が湖西市と合併。 小坂井町が豊川市と合併。
2014 (H26)	87	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。 鳳来・作手商工会が新城市商工会と合併。
2017 (H29)	93	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。
2018 (H30)	95	辰野町商工会、箕輪町商工会、南箕輪村商工会が加入。 大東町・大須賀町商工会が合併し、掛川みなみ商工会設立。

注：平成26年（2014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。

5 本地域を取り巻く各種データ

(1) 通勤通学率

本地域の人口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、そのほとんどが本地域内での移動であり、自立した圏域を形成しています。



■本地域の他市町村への通勤通学の状況

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) 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、高齢者の多くが健康に働き続けることができます。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。

(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

■本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%

■本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)

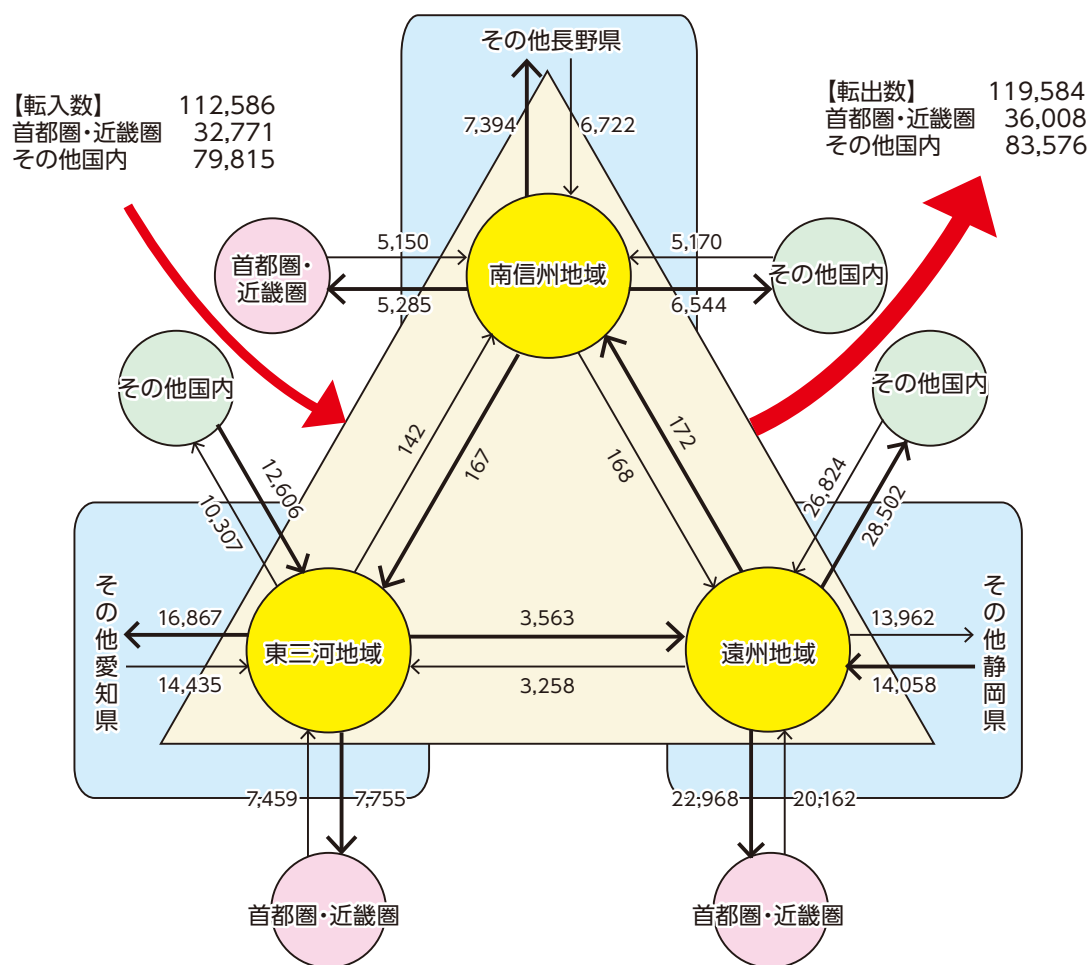
注1:労働力人口は15歳以上の人口のうち、「収入のある仕事を少しでもしている人」及び「収入のある仕事をしていないが就労可能で求職している人」の人口。

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。

(3) 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、本地域全体の地域外との転入出の差は、約7千人の転出超過となっています。



■本地域内の2010年～2015年の人口移動数

出典:国勢調査(2015年)

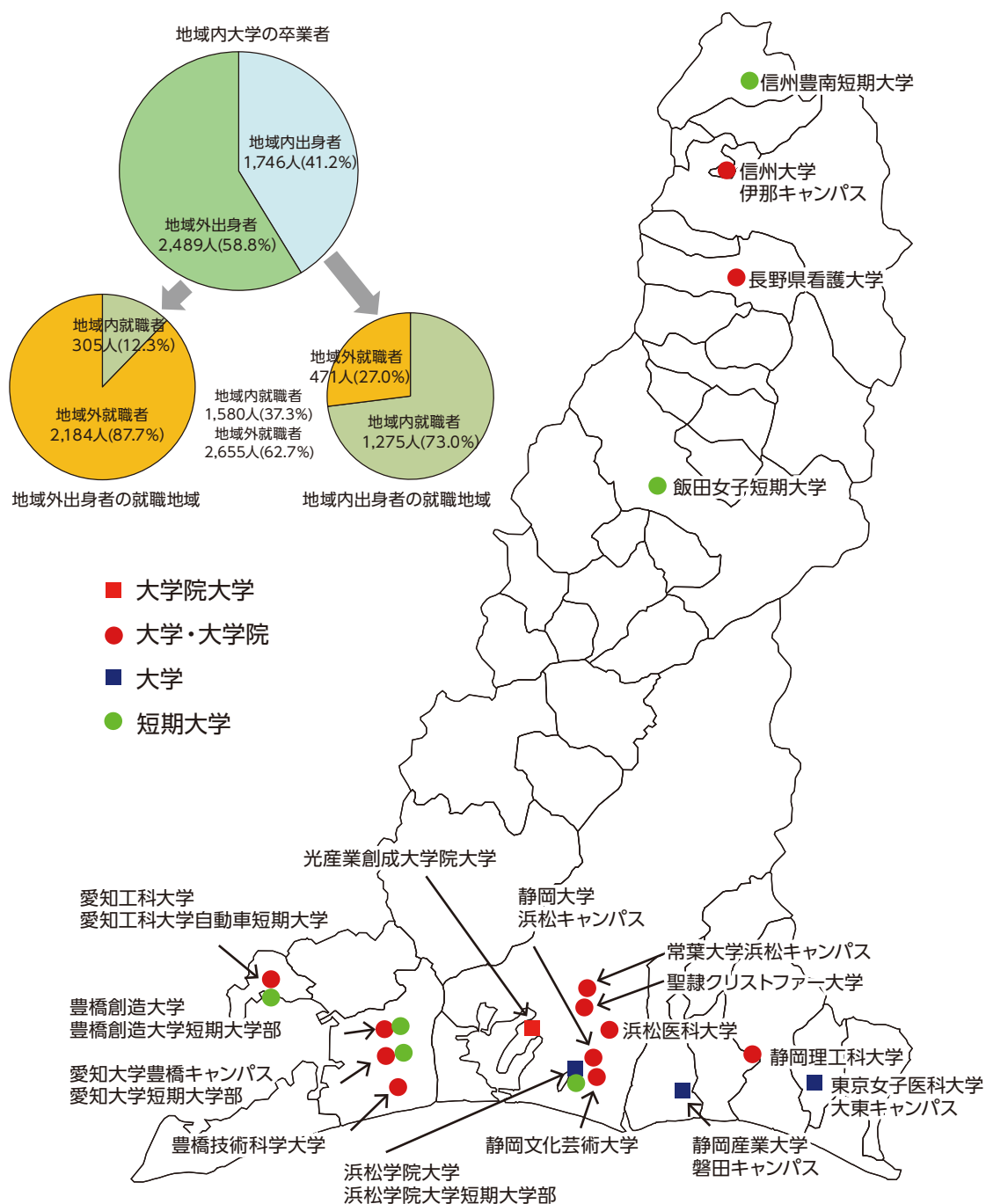
注1:国外との転入転出は除く。

注2:数字は、2010年～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。

(4) 人材の定着

本地域内の大学を卒業した学生の地域内就職率をみると、37.3%にとどまっています。地域内の大学卒業者のうち、地域外出身者が58.8%を占め、地域外から来ている学生は一定数いるものの、地域外出身者が地域内で就職する割合は非常に低くなっています。



■本地域の大学分布と卒業者の就職状況

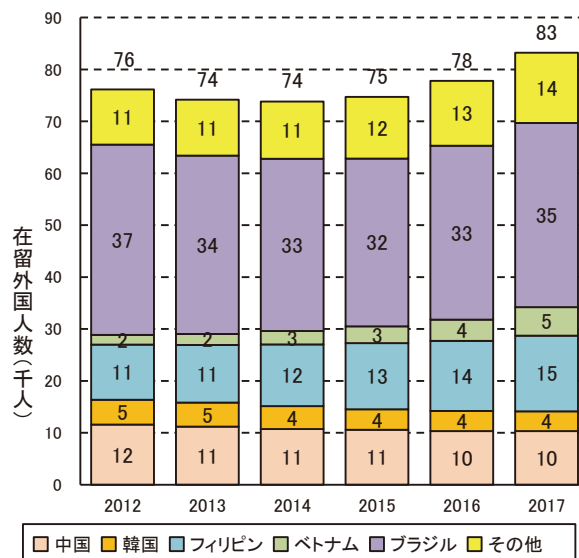
出典:各大学へアンケート調査

注1:卒業生数は2016年3月の卒業生数(学士、修士、短大含む)。

注2:調査の結果は、上記の22大学・短期大学のうち、豊橋創造大学短期大学部、豊橋創造大学短期大学部、愛知工科大学自動車短期大学、浜松学院大学短期大学部、静岡大学(工学部、情報学部)、浜松医科大学を除いた16大学の本地域内のキャンパスを卒業した学生。

(5) 外国人の状況

本地域には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年間で約7千人増加しています。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やベトナムが増えています。



■在留外国人の状況

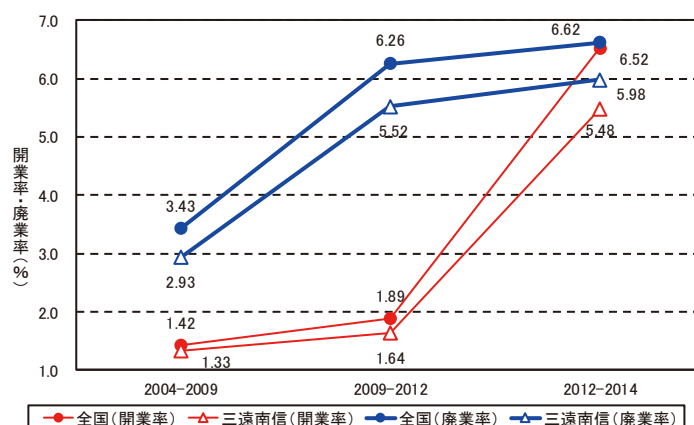
出典:在留外国人統計

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。

(6) 開業・廃業の状況

全国及び本地域の開業率、廃業率の推移をみると、それぞれ上昇傾向にあり、同じ傾向を示しています。特に開業率は2012年（平成24年）から2014年（平成26年）に大きく上昇しています。



■全国及び本地域の開業率、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)。

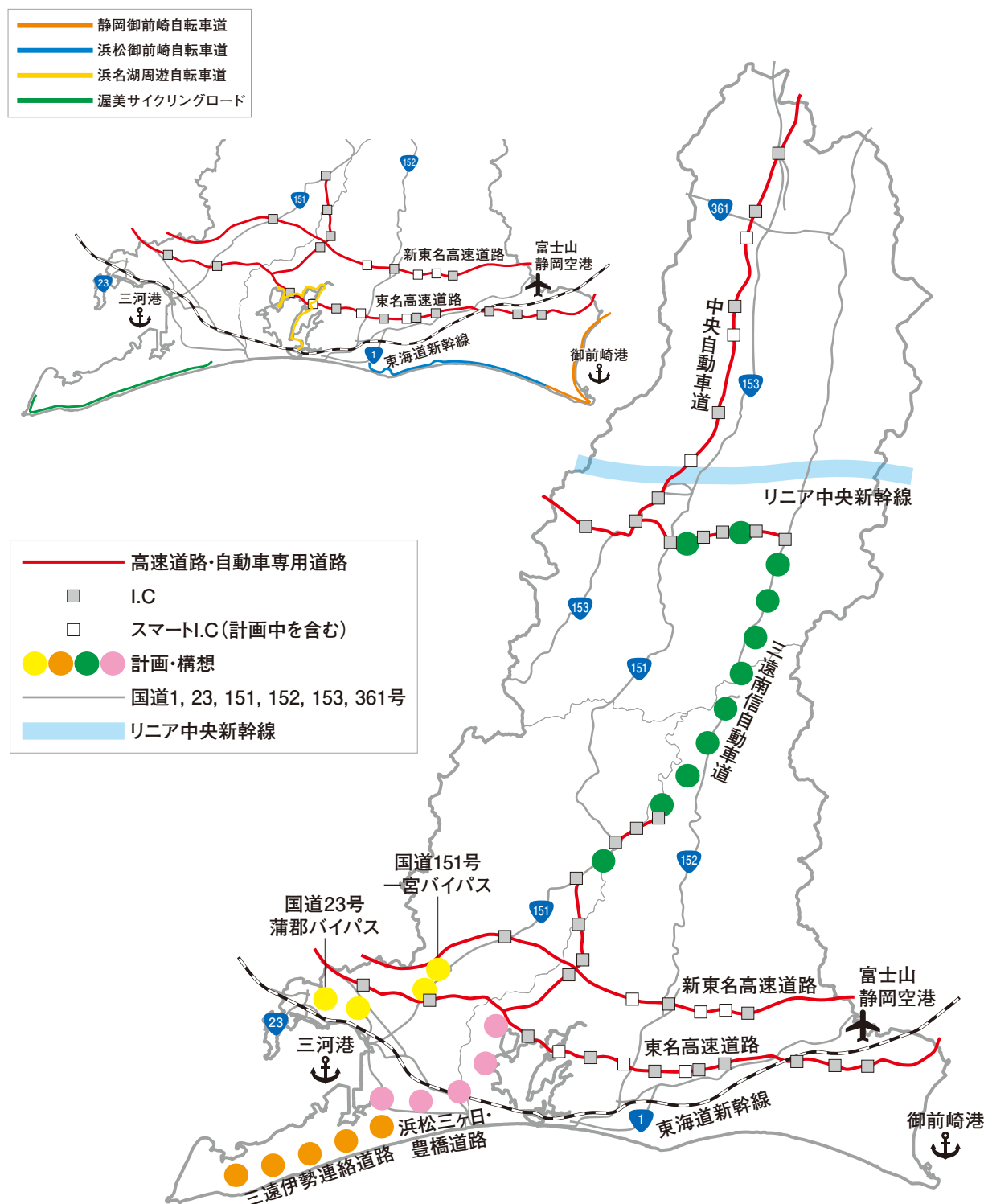
開業率＝開業事業所数／29ヶ月×12ヶ月／期首事業所数(2012年事業所数)×100

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

開業・廃業事業所数を29ヶ月で除しているのは、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。

(7) 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（名豊道路）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。



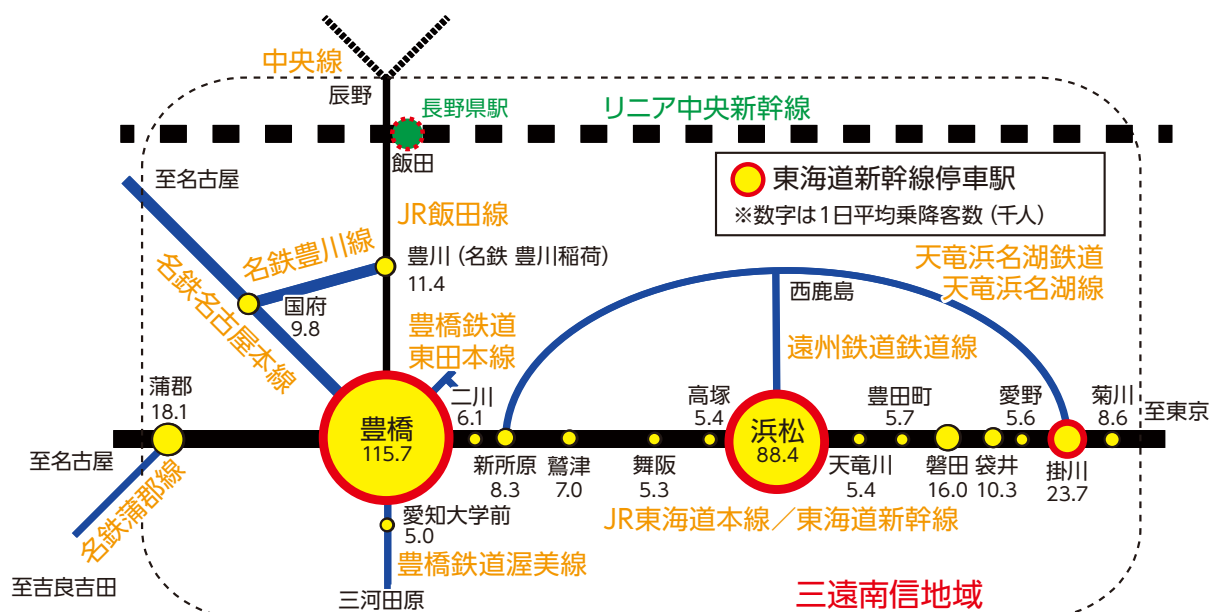
■本地域の道路網

出典:国土交通省の各種資料より作成

(8) 鉄道網

本地域には、地域外とつながる東海道新幹線、JR東海道本線、名古屋鉄道名古屋本線、地域内を結ぶJR飯田線、名古屋鉄道豊川線、豊橋鉄道渥美線、天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線、遠州鉄道鉄道線など、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、いずれも東海道新幹線の停車駅です。



■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、東海道新幹線、JR東海道本線、JR飯田線、名古屋鉄道名古屋本線、

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(豊川稻荷駅)

浜松駅は、東海道新幹線、JR東海道本線、遠州鉄道鉄道線(新浜松駅)

掛川駅は、東海道新幹線、JR東海道本線、天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線

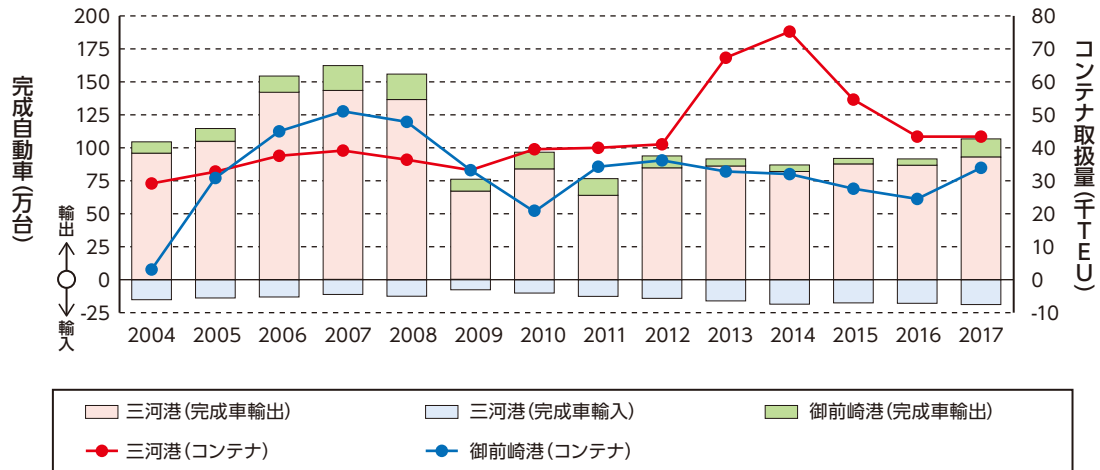
新所原駅は、JR東海道本線、天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線

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。

(9) 海外とのゲートウェイ

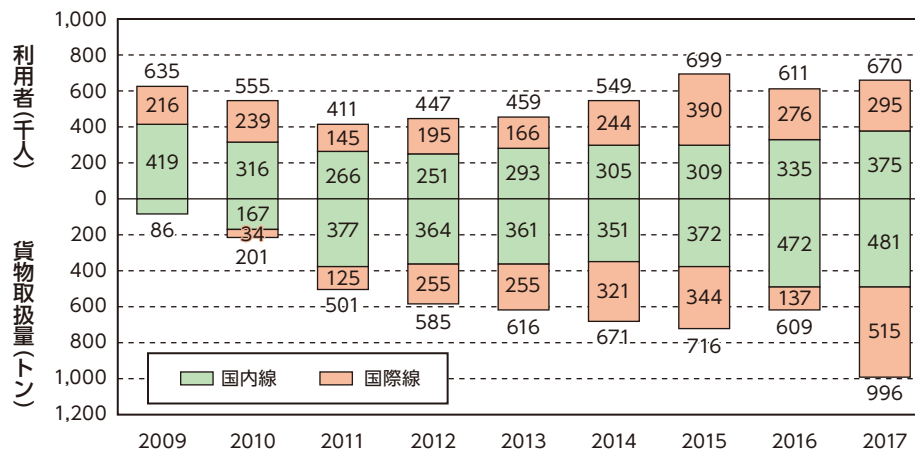
三河港、御前崎港は、海のゲートウェイとして整備や利用促進が進められてきました。完成自動車の輸出量は、2008年（平成20年）のリーマンショックを機に減少しましたが、近年は回復傾向にあり、三河港の完成自動車の輸入量、は増加しています。

富士山静岡空港も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)」



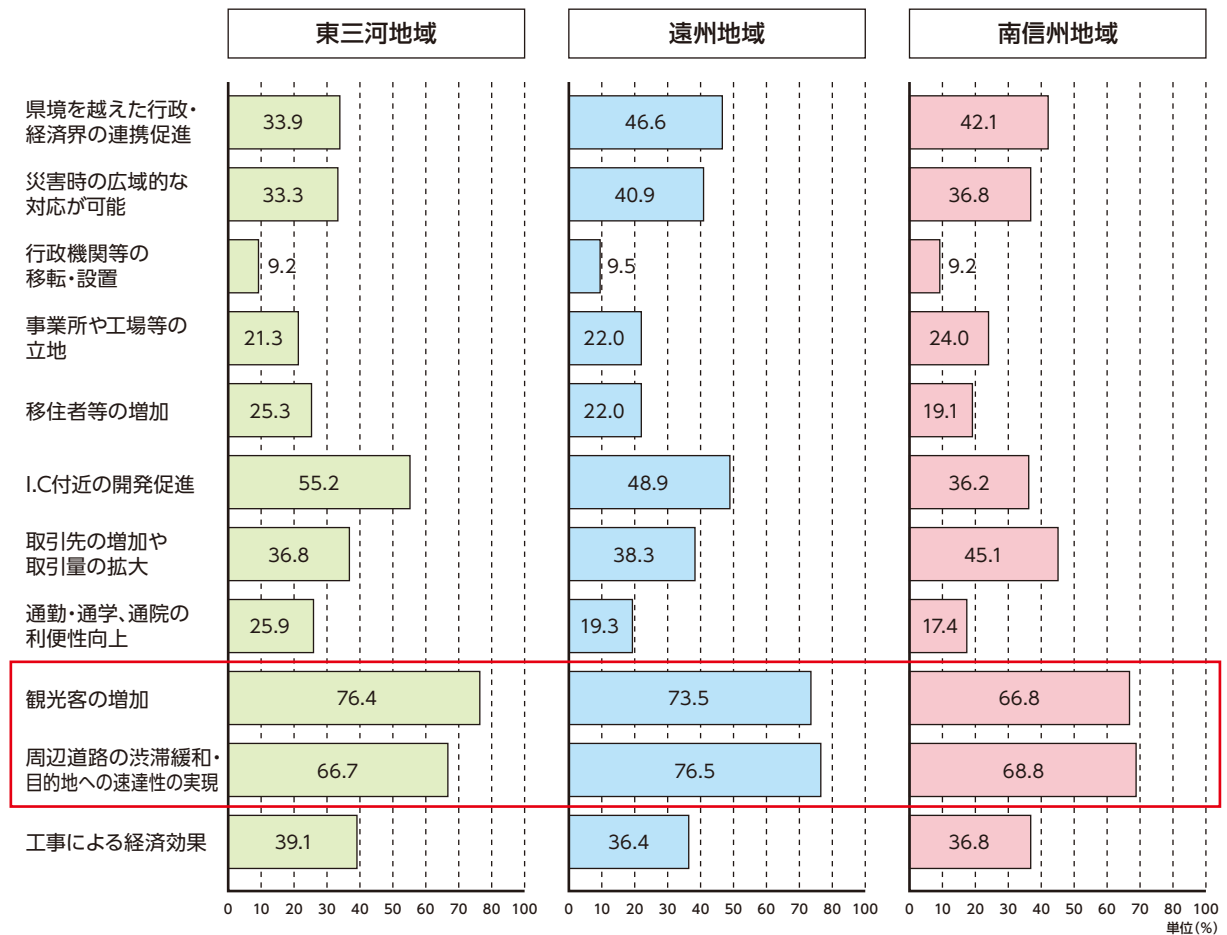
■富士山静岡空港の利用者数及び貨物取扱量

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～2010年5月までの値。

(10) 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:本地域に関するアンケート調査(2016年)

注1:対象は本地域に住む居住者。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)。

(11) 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。

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

■三遠南信自動車道開通に伴う経済効果の推計

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。

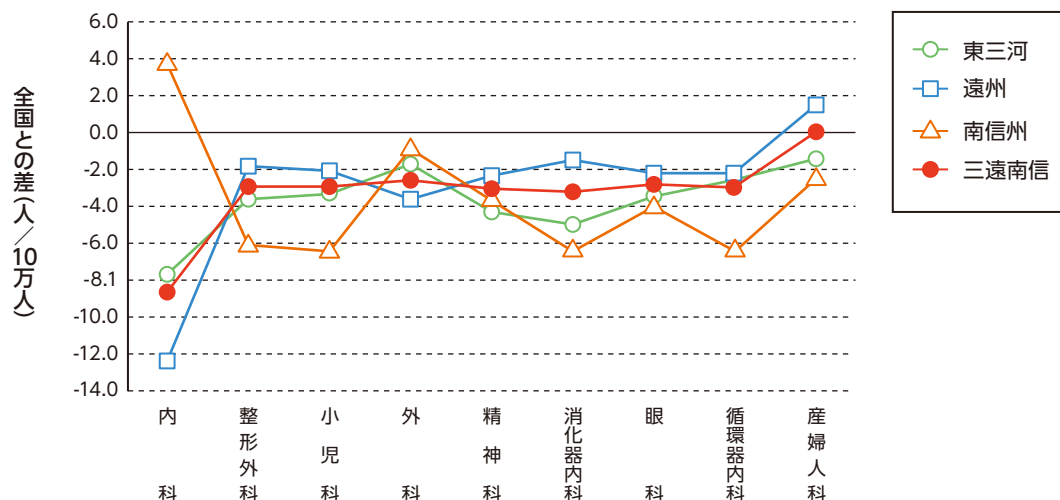
注2:観光消費の増加による経済波及効果は、三遠南信自動車道の開通による観光客数の増加、交通時間費用節約による観光消費額の増加から算出。

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。

注4:少数第3位以下を切り捨てているため、合計が合致しない場合がある。

(12) 医師の不足

人口10万人当たりの医師数について、全国と本地域の差を主な診療科別にみると、産婦人科が、全国と同程度となっています。



■人口10万人当たりの医師数

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)

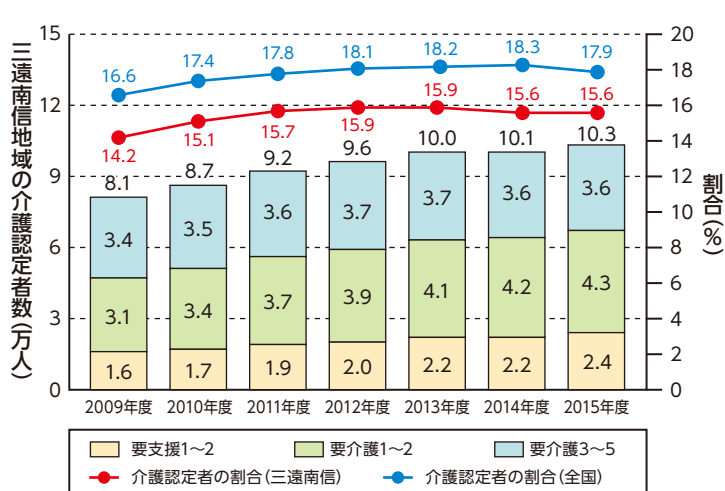
注1:本地域の医師数は従業地が地域内である人数としている(約4,500人)。

注2:診療科ごとの医師数は、重複を含む。

(13) 介護認定者数の増加と介護職員の不足

2015年(平成27年)の本地域における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。

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測されています。



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)

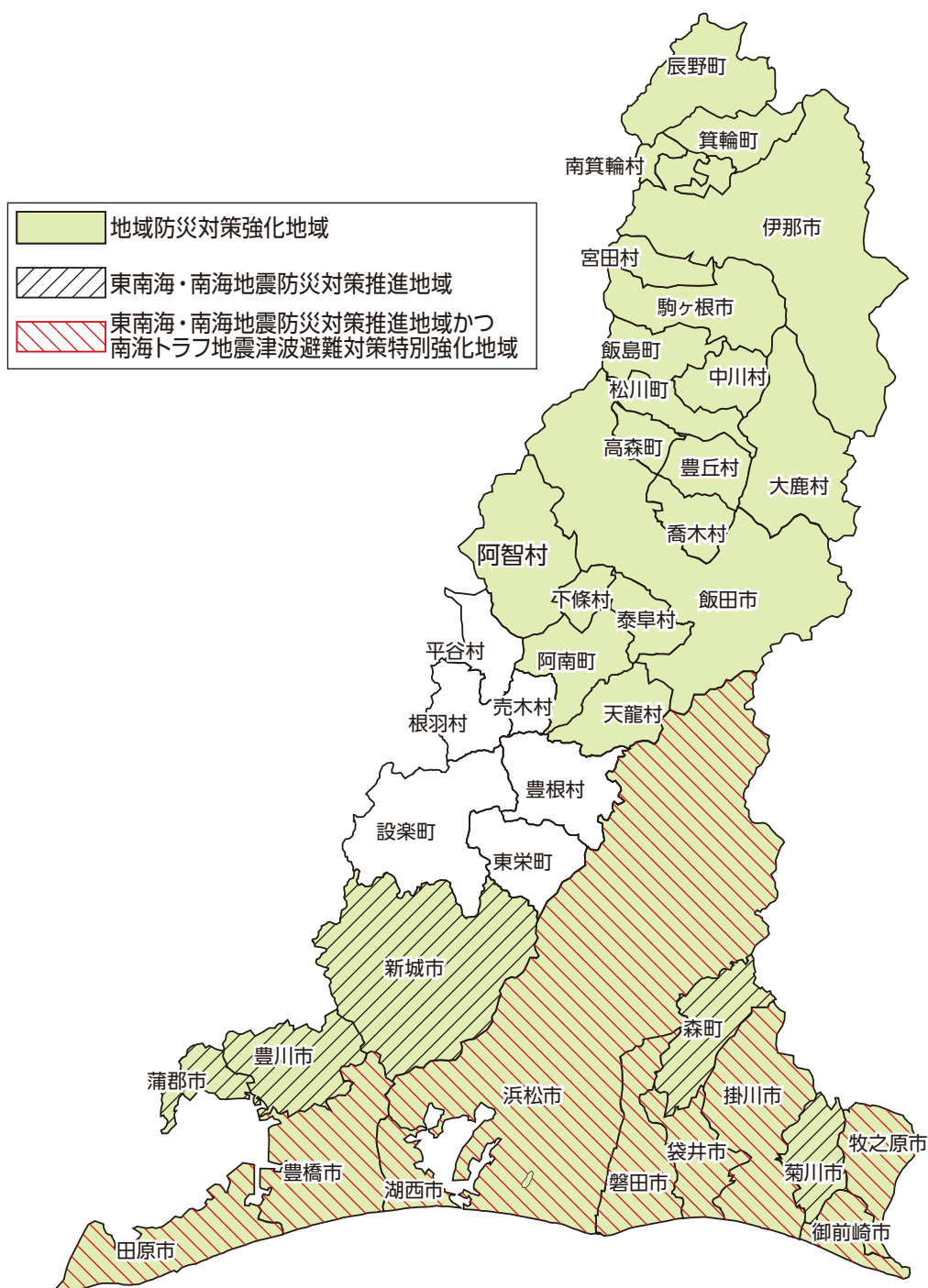
■介護認定者数が65歳以上の人口に占める割合の推移

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

(14) 災害への対応

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あります。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、豊橋市、豊川市、田原市、磐田市、袋井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。

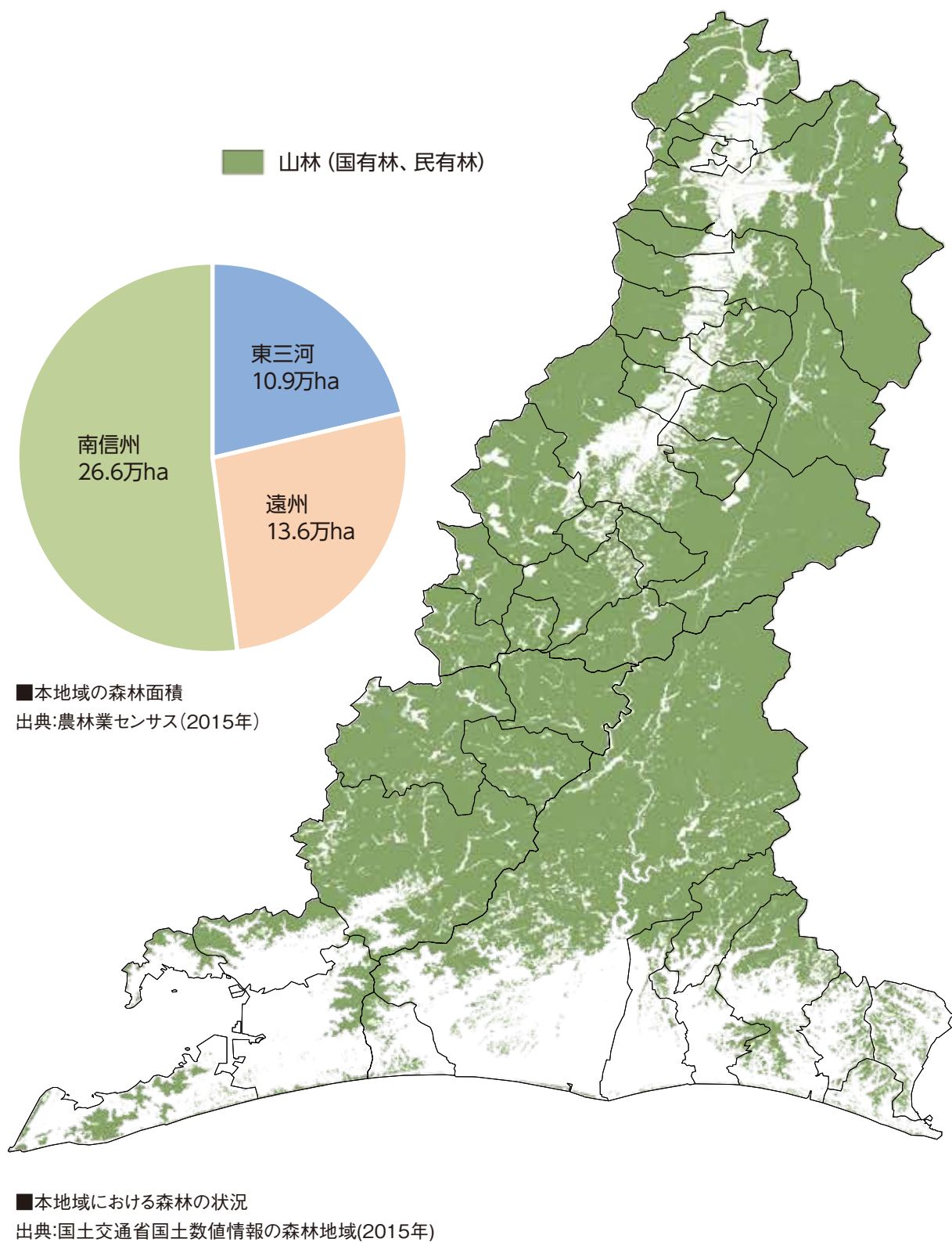


■防災対策の強化地域と対策地域の指定状況など

出典:内閣府の東南海・南海地震対策

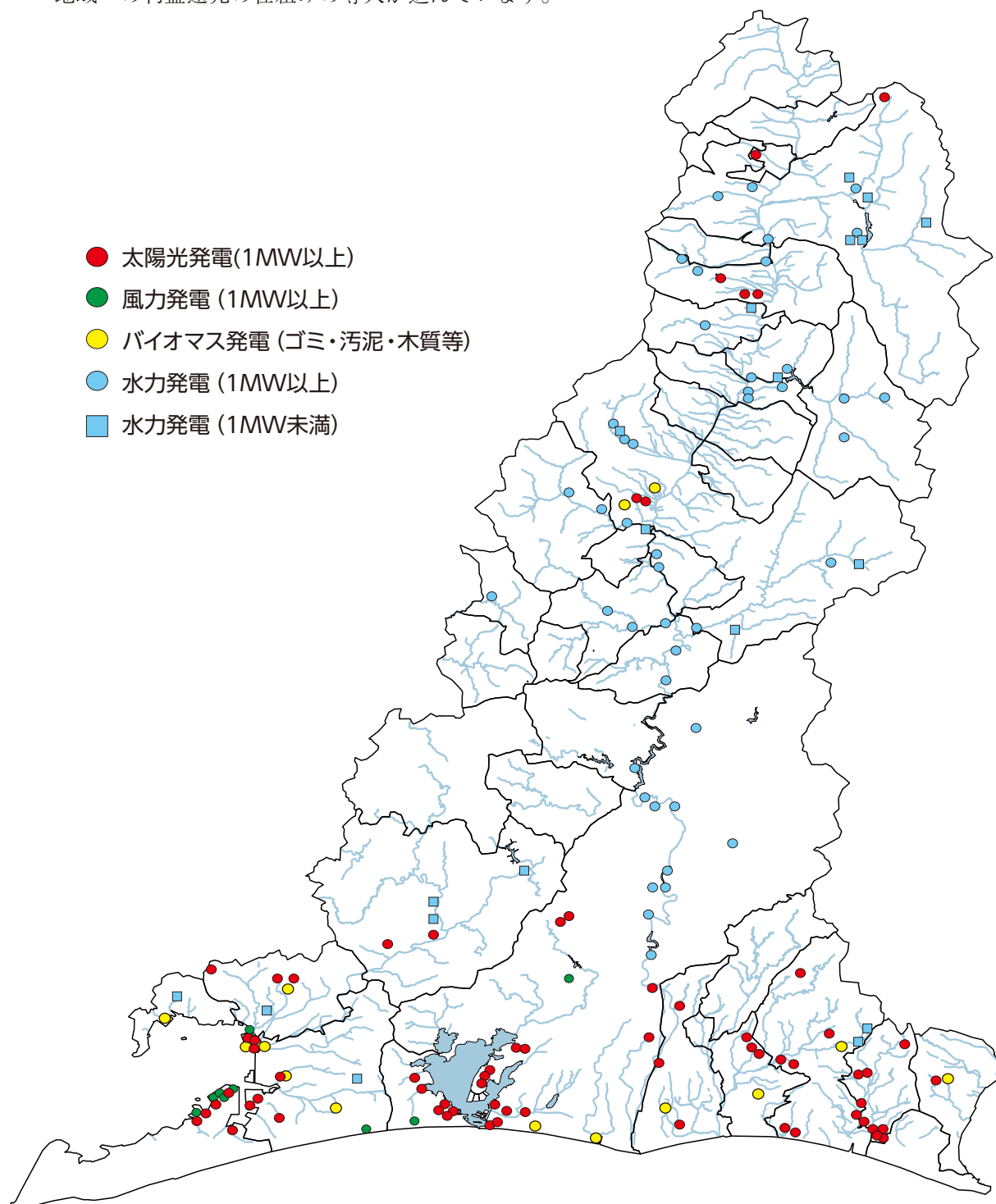
(15) 森林

本地域の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。



(16) 再生可能エネルギー*の状況

本地域は、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。電気等のエネルギーの地産地消を進める、株式会社浜松電力や飯田市のおひさま進歩エネルギー株式会社の取組、下水汚泥、し尿・浄化槽汚泥及び生ごみを集約し、複合バイオマスとして100%エネルギー化する豊橋市バイオマス利活用センターなど、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。



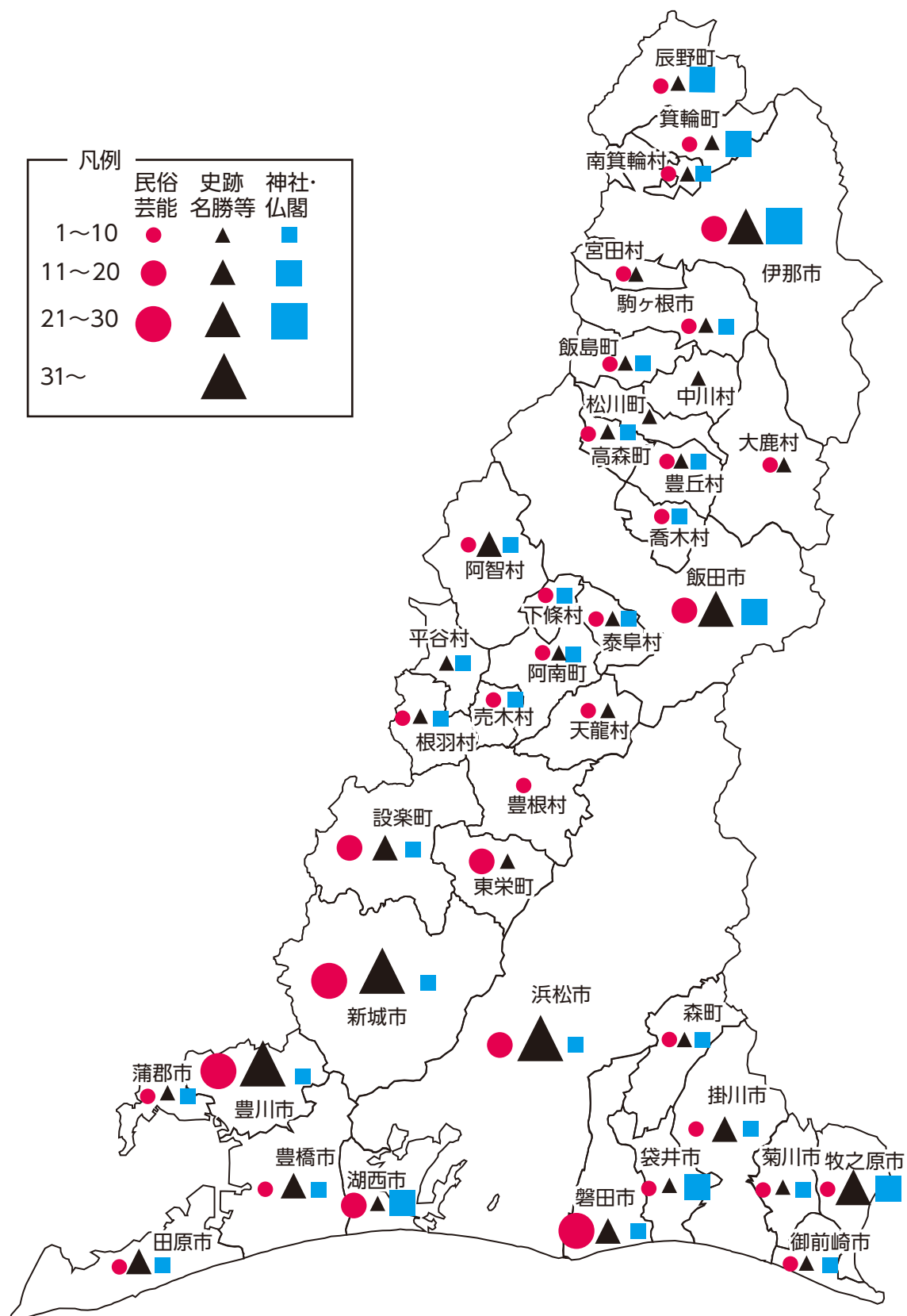
■再生可能エネルギー施設の立地状況

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-eastjapan/energy/electrical-japan/>)(2017/8/12)

(17) 文化財の状況

本地域には、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あります。



■民俗芸能、城址、神社、仏閣などの分布

出典:国、県、市町村の有形・無形文化財の指定状況

あ 明日の日本を支える観光ビジョン（P5）

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（P20）

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（P4）

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（P22）

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（P5）

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。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（P5）

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。地方自治法第284条に規定がある。

高規格幹線道路（P30、41、49）

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（P4、14、15）

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。本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（P57）

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。

さ	三遠南信自動車道（P2、4、9、16、20、26、41、49、52、53） 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（P4） 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。 ジオパーク（P22） 地球、大地（ジオ）と公園（パーク）を組み合わせた言葉で、地球のことを学びながら楽しむことができる場所。日本ジオパークと世界ジオパークがあり、日本ジオパークは日本ジオパーク委員会が、世界ジオパークはユネスコがそれぞれ認定する。
	次世代自動車（P21、29） 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。本ビジョンでは、更に自動運転自動車のことも指す。
	人工知能（AI）（P4、29） 「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（P56） 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。国際的に普及している1993年（平成5年）にドイツで創設されたFSCや1999年（平成11年）に欧州で始まったPEFCのほか、2003年（平成15年）にスタートした日本のSGECがある。
す	スーパー・メガリージョン（P4、14、20） 東京、名古屋、大阪の三大都市圏を一つの地域と見て、世界から人、物、金、情報を引きつけ、世界を先導する超巨大都市圏。
そ	ソーシャルビジネス（P21、29） 環境保護、高齢者・障がい者の介護・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た、ビジネスの手法を活用した取組。

た

第4次産業革命（P4、6）

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。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（P2、5、14）

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（P2、8、22）

諏訪湖の南から天竜川の東側に沿い、豊川の谷を通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（P6、10、45）

高齢化率が21％を超えた状態。

て

定住自立圏構想（P5）

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（P27）

本ビジョンでは、東名・新東名高速道路、国道1号、23号バイパス（名豊道路）、151号、152号、浜松三ヶ日・豊橋道路からなる、豊橋市と浜松市を囲む環状の道路ネットワークのことを指す。

な

南海トラフ地震（P55）

駿河湾から日向灘沖にかけての、プレート境界を震源域とする大規模地震。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（P4、16、20、27）

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。東名・新東名高速道路、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。（道路名称は仮称）

ひ	ビッグデータ (P4、29) 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) (P29) 金融(Finance)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。
ゆ	ユネスコエコパーク (P22) 生態系の保全と持続可能な利活用の調和（自然と人間社会の共生）を目的として、ユネスコが指定する地域。正式名称は、生物圏保存地域（Biosphere Reserves）であるが、日本ではより親しみをもってもらうためにこの名称を使用している。
ら	ライドシェア (P31) 自動車の運転者とそれに相乗りする人、または相乗りする人同士を引き合わせるサービス。
り	リカレント教育 (P6) 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、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。
	リニア中央新幹線 (P2、4、14、16、20、27) 東京都から相模原市、甲府市、飯田市、名古屋市、奈良市を経由し、大阪市までの約438kmを約1時間（営業速度500km/h）で結ぶ、超電導現象を利用した新幹線。
ろ	ローカルメディア (P20) 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 (P4、29) 「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。
L	LGBT(P6) 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）、出生時に診断された性と自認する性が一致しない者（トランスジェンダー、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。

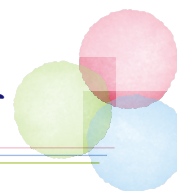
SDGs (P6)

「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 (P5、P20)

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）。科学技術基本法により、政府が策定した「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。

第2次三遠南信地域連携ビジョン策定委員会を終えて



第2次三遠南信地域連携ビジョン 策定委員長 (静岡文化芸術大学 副学長) 池上重弘 氏

私は文化人類学の専門で、これまで広域連携や政策提言に関わる機会は無く、三遠南信とは道路のことだという認識でした。

しかし、ビジョン策定委員会や三遠南信サミットに参加し、多岐の分野にわたり本地域に住む方々の熱い思いがあるということ、三遠南信という言葉が意味のある一つのまとまりであることを知りました。

本学の初代学長である、木村尚三郎先生は、「振り返れば未来」という言葉を残しており、塩の道など、この地域の連携の歴史を見つめ直すことで、新たな時代を築く気づきがあるのではないかと思います。

このビジョンが実現し、人の交流が生まれ、三遠南信地域に住む方々の生活が輝いて、ますます本地域が発展することを期待しています。



第2次三遠南信地域連携ビジョン

2019年(平成31年)3月

発 行：三遠南信地域連携ビジョン推進会議(SENA)

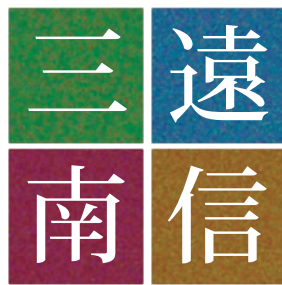
〒430-8652

浜松市中区元城町103-2 浜松市企画課内

T E L : 053-457-2242

F A X : 050-3730-1867

E-mail : sena@clear.ocn.ne.jp



San-En-Nanshin



三遠南信地域連携ビジョン推進会議 (SENA)

