



第3章

三遠南信地域の目指すべき地域像

3-1 三遠南信地域連携ビジョンのテーマ

三遠南信地域のポテンシャルを踏まえて、三遠南信地域連携ビジョンのテーマを

三遠南信 250 万流域都市圏の創造

－世界につながる日本の中央回廊－

とします。

3-2 三遠南信地域連携ビジョンの地域像

三遠南信地域は、次の3つの役割を果たしていきます。

1. 地域が果たす3つの役割

①日本の中央回廊の形成

20世紀の工業化の進展の中で、東海道に代表される西日本国土軸は、我が国の産業経済を支える最大の産業集積地域であり続けました。

一方、日本海側の地域は、太平洋側に比べて産業集積が遅れてきましたが、今後は、大きな発展が見込まれる「東アジア時代」を担う地域として、21世紀の新しい役割が期待されています。

三遠南信地域は、東海北陸自動車道とともに、太平洋側と日本海側の両地域を東西日本の中心で結び、経済面、観光面、文化面の交流と連携を形づくる「日本の中央回廊」としての役割を持ちます。



■図表 3-1 日本の中央回廊の形成

②大伊勢湾環状地域を構成する中核的都市圏の形成

三遠南信地域は、中部圏において、名古屋圏とともに自立した都市圏を形成しています。今後、伊勢湾口道路によって期待される伊勢・鳥羽地域との連携を強化することにより、伊勢湾を中心とした大環状地域を形成することができます。

三遠南信地域は、中部圏の大規模で一体的な「大伊勢湾環状地域」を構成する中核的都市圏としての役割を持ち、伊勢湾を中心に産業や文化等の多様なネットワークを構築することが期待できます。



■図表 3-2 大伊勢湾環状地域の形成

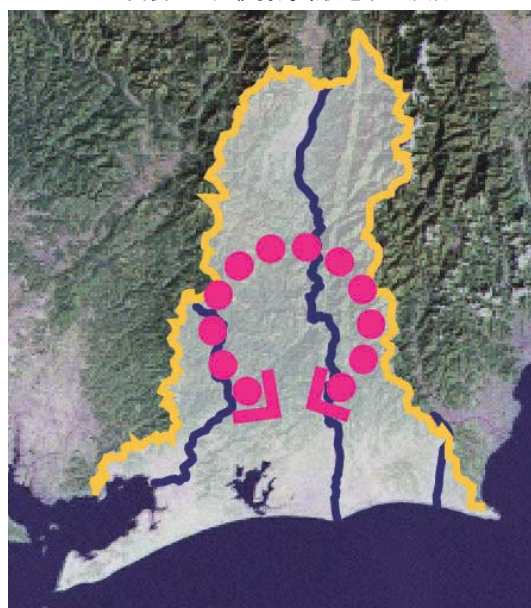
③流域循環圏の形成

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、その基盤を元に、生活、産業、文化が形づくられてきました。

上流域の中山間地域と下流域の都市地域とは、水や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。

三遠南信地域が、一体的な振興発展を遂げるためには、河川流域を単位として、上下流域が環境や経済をはじめ、広範な分野で有機的にネットワークする循環圏を構築することが必要です。

三遠南信地域は、「流域循環圏」を形成し、自立的な地域を創造する役割を持ちます。



■図表 3-3 流域循環圏の形成

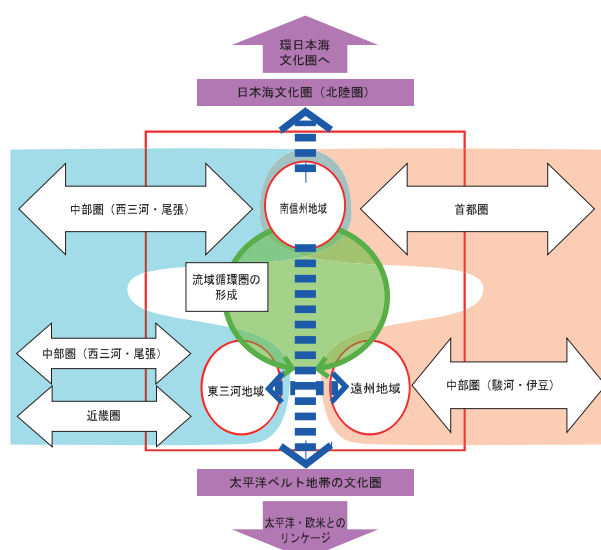
2. 三遠南信地域連携ビジョンの地域像

①日本の中央回廊の形成

②大伊勢湾環状地域を構成する 中核的都市圏の形成

③流域循環圏の形成

を目指します。



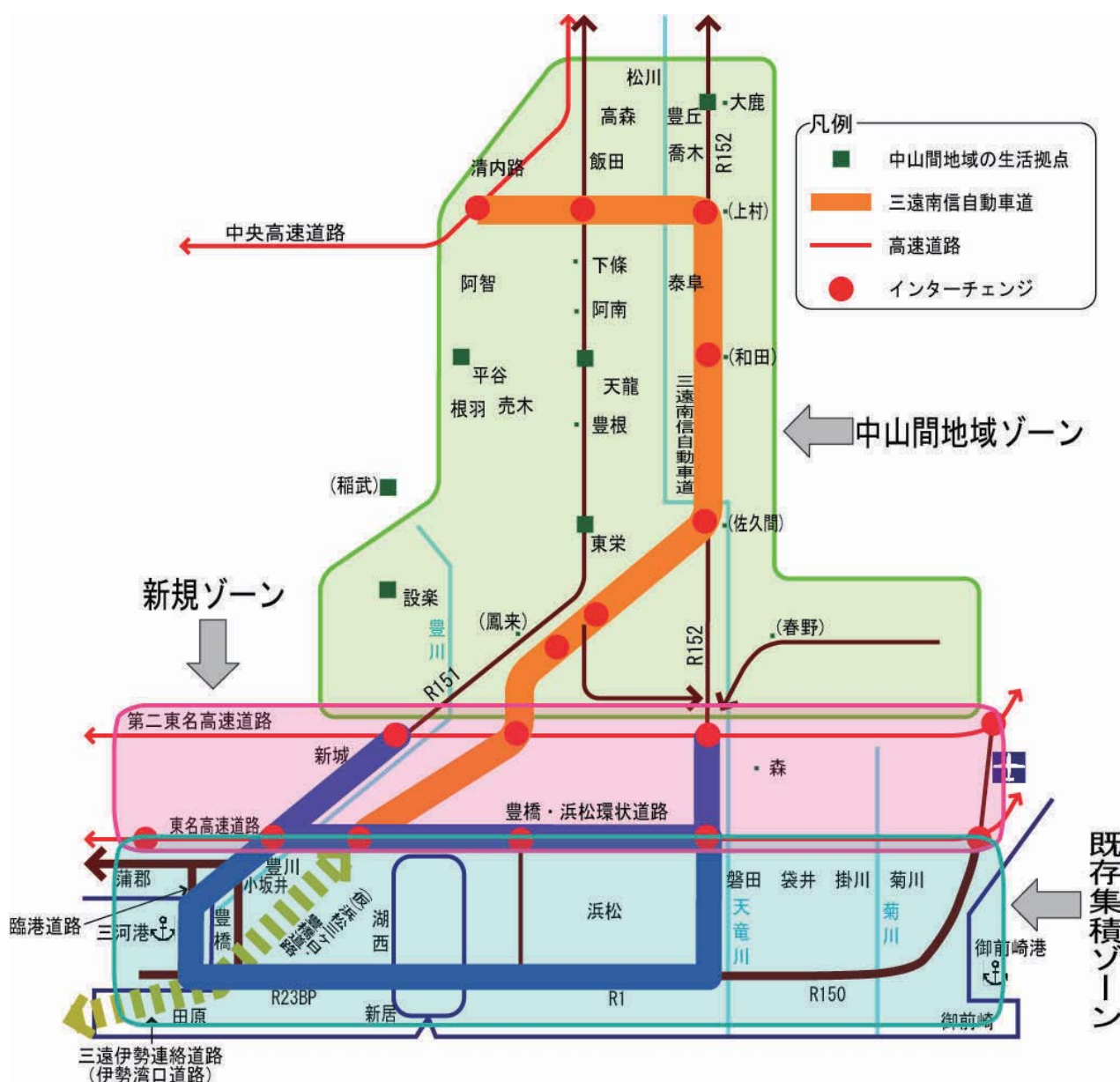
■図表 3-4 三遠南信地域の地域像

3-3 三遠南信地域の地域構造

1. 三遠南信地域のゲートウェイ

三遠南信地域は、日本の中央回廊として、首都圏、近畿圏と北陸圏を結びつける役割があります。そのため、三遠南信地域の北の玄関としてのリニア中央新幹線、三遠南信地域と近畿圏を結ぶ三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）、三遠南信地域と三大都市圏を高速で結ぶ第二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を結ぶ港湾として三河港と御前崎港があり、名古屋港、清水港なども利用されています。空港としては、中部国際空港と富士山静岡空港があり、これらを三遠南信地域のゲートウェイとして位置づけます。



■図表 3-5 三遠南信地域のゾーニング

2. ゾーニング

三遠南信地域を東名高速道路、第二東名高速道路などを境界として、3つのエリアにゾーニングし、整備方針を検討します。

①既存集積ゾーン

圏域南部の JR 東海道線、東名高速道路に沿った地域は、特色をもった都市が連続しており、高度な都市機能が集積しています。広域幹線道路として、東名高速道路や国道 1 号の東西幹線が地域を貫き、圏域の東西には三河港や御前崎港の国際港湾を擁しています。

政令指定都市・浜松と中核市・豊橋とを広域交通網や情報網でより緊密に結びつけ、圏域の核として一体的な経済・文化圏を形成することにより、圏域全体の発展を牽引します。

②新規ゾーン

東名高速道路と第二東名高速道路に挟まれた地域で、住居系の郊外市街地と都市近郊農業地帯が混在する地域です。今後は、第二東名高速道路の開通に伴い、インターチェンジ周辺等への新たな産業集積が期待されます。浜名湖や地域の森林などの自然環境との調和を保ちつつ、バランスのとれた土地利用が必要です。

③中山間地域ゾーン

圏域北部の中山間地域は、過疎化・高齢化が進んでいる地域です。優れた自然環境の保全を基調とし、ライフスタイルの多様化に対応した交流人口の拡大を進めます。三遠南信自動車道の整備により、特色ある地域資源を活かすとともに、新規ゾーンや既存集積ゾーンとの活発な交流による地域振興が必要です。

流域都市圏として、これら 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とそれに接続する（仮）浜松三ヶ日・豊橋道路*などの構想の実現が必要です。

*（仮）浜松三ヶ日・豊橋道路は、三河港と東名高速道路を結ぶ機能を持つ区間を想定しています。

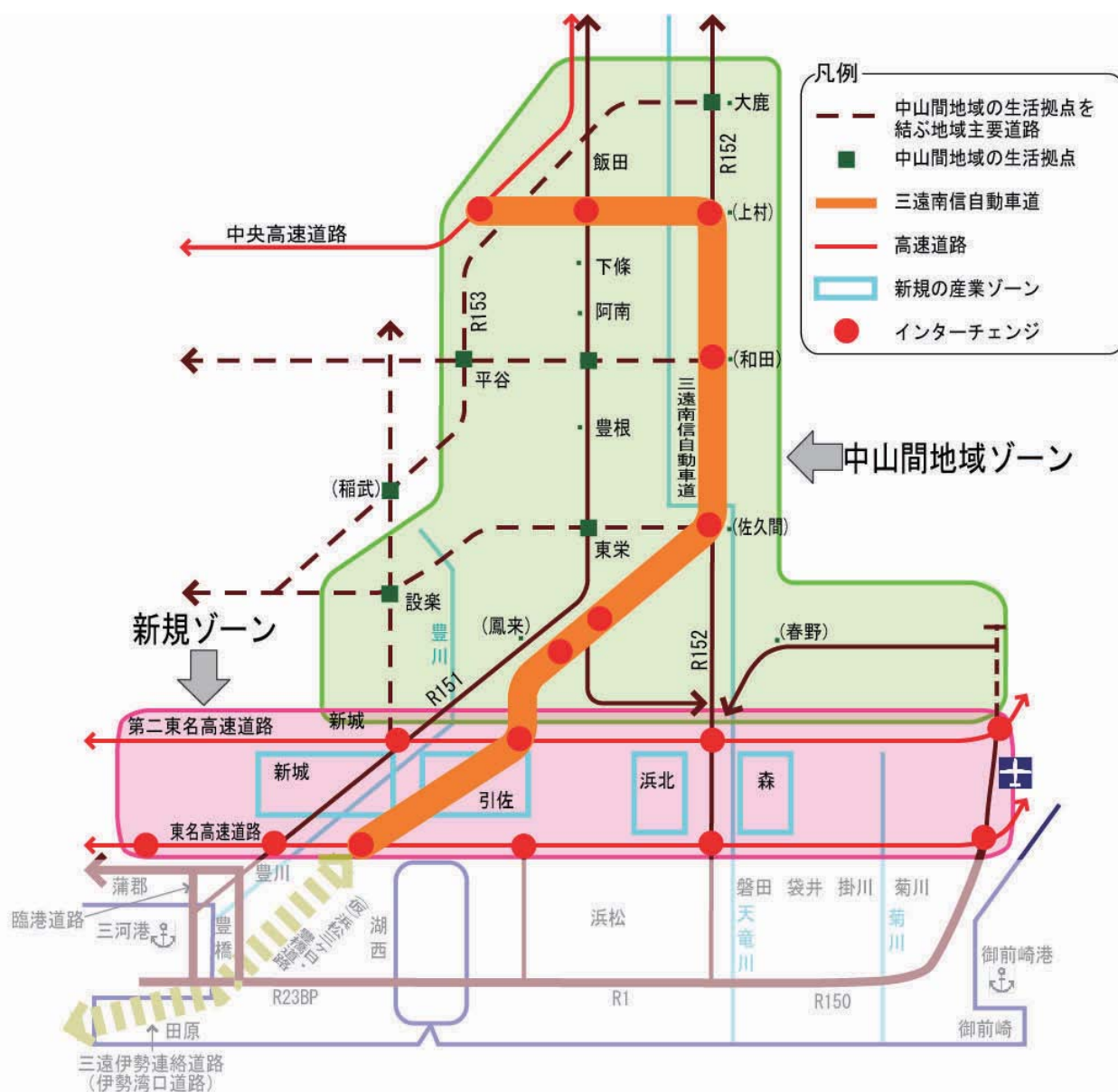
3. 高原新定住圏（新規ゾーン+中山間地域ゾーン）

圏域北部の中山間地域は、過疎化、高齢化が進んでおり、地域コミュニティの維持が大変厳しい状況にあります。

全国的に、団塊の世代の退職者を中心にスローライフを求め、中山間地域での生活を希望する傾向がある中で、三遠南信地域においては、人口が集中した下流都市地域の住民が、近接する上流域に定住の範囲を広げる意向の増加が伺えます。

そこで、中山間地域ゾーンと新規ゾーンを一体的に捉えることで、高原新定住圏として位置づけ、豊かな自然環境との調和を基調とした新たな新定住圏の形成を目指します。

そのため、三遠南信自動車道による骨格の形成とアクセス道路網の整備による限界集落の課題解消、第二東名高速道路や三遠南信自動車道のインターチェンジ周辺整備による地域一体化が必要です。

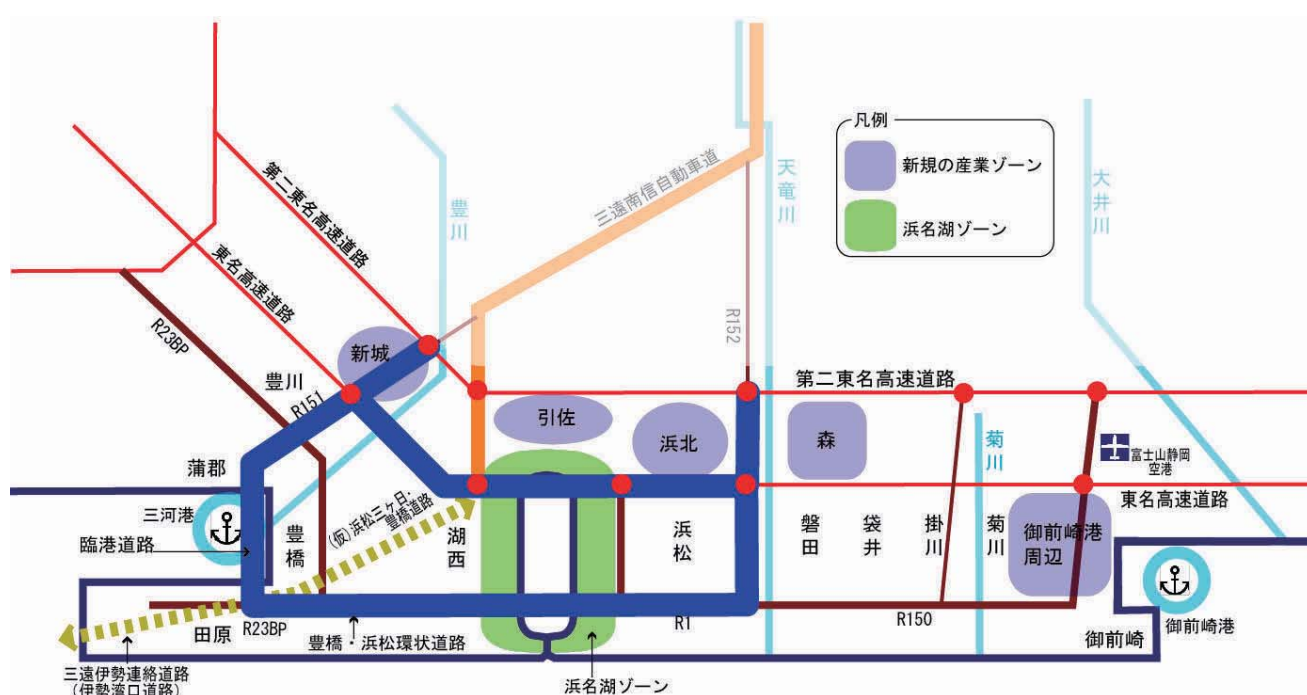


■図表 3-6 高原新定住圏

4. 三遠都市帯（既存集積ゾーン+新規ゾーン）

三遠南信地域の都市集積を高めるために、既存集積ゾーンと新規ゾーンを一体的にとらえ、東西に国際港湾を備え、第二東名高速道路、東名高速道路等の東西幹線と南北のアクセス道を梯子状に整備した都市帯の形成が必要です。

また三遠都市帯のコアとして、県境を越える豊橋・浜松広域都市の形成を目指します。そのために、豊橋・浜松環状道路周回圏の形成、浜名湖ゾーンの活用、都市圏全体での第二東名高速道路と国道23号、国道150号バイパスを結ぶ南北軸の整備、県境を越える広域都市計画の整備が必要です。



■図表 3-7 三遠都市帯