

平成 1 7 年度

中部圏開発整備計画の実施 に関する状況

国土交通省国土計画局

この文書は、中部圏開発整備法(昭和41年法律第102号)第18条の3の規定に基づき、中部圏開発整備計画の実施に関する状況について公表を行うものである。

中部圏とは…

中部圏開発整備法においては、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の区域を一体とした広域を「中部圏」としている。

中 部 圏 開 発 整 備 計 画

中部圏開発整備計画は、中部圏開発整備法に基づいて、長期的かつ総合的な視点から今後の中部圏の開発整備の方向性を示すものであり、民間の諸活動に対しては誘導的役割を果たし、関係行政機関及び関係地方公共団体に対しては、中部圏の開発整備に関する諸施策の指針となるものである。

現行の第4次計画は、昭和63年7月策定の第3次中部圏開発整備計画を基本として中部圏の開発整備を進めていた中、経済産業のグローバル化、環境問題への取組の活発化、高齢化の進行等の社会情勢の変化ならびに中部圏における南北をつなぐ新たな連携・交流の進展、国際空港・国際博覧会の具体化といった新たな動きに対応するため、21世紀の中部圏を創出していくための基本方針を示すこととして、平成12年3月に策定されたものである。

【第4次中部圏開発整備計画（H12～）の構成】

1 中部圏の現状と課題

- ☆日本海側と名古屋大都市地域との連携がいまだ弱く、圏域全体としての潜在力の発揮が不十分
- ☆首都圏・近畿圏に相当程度依存した国際交流機能
- ☆産業経済のグローバル化に対応した産業技術の一層の高度化

2 中部圏の将来像

1 世界に開かれた圏域の形成

- ・広域国際交流圏の形成
- ・中部国際空港の活用
- ・名古屋大都市地域の拠点性向上

2 国際的産業・技術の創造圏域

- ・研究開発機能の強化
- ・既存産業の高度化と新規産業等の振興

3 「美しい中部圏」の創出

- ・自然環境の保全・再生
- ・健全な水循環系の構築

4 誰もが暮らしやすい圏域

- ・暮らしやすい居住環境の形成
- ・中心市街地の再生

目指すべき圏域構造

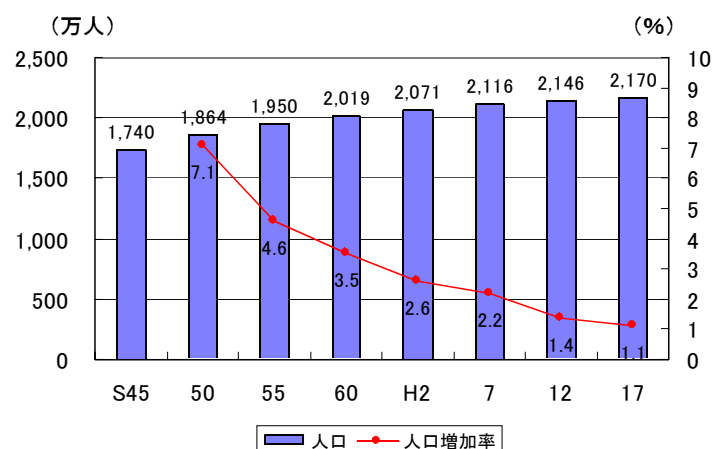
- ☆世界に開かれた多軸連結構造
- ・4つの国土軸と国土軸を連結する6つの圏域軸を形成
⇒交通ネットワークの形成
- ・グローバルネットワークの一翼を担う構造
⇒空港・港湾の活用

中部圏の現状

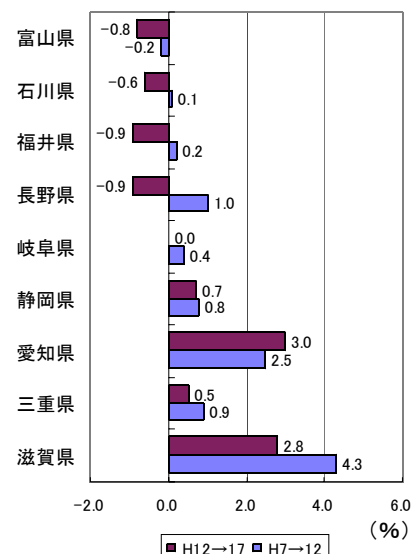
1. 人口・世帯数の状況

平成17年国勢調査速報値による10月1日現在の中部圏の人口は2,170万人で、全国の17%となっている。これは、前回12年に比べ24万人の増加となった。また、5年ごとの人口増加率は1.1%と年々増加幅を縮小してきている(図表1)。

県別に見ると、平成7年～12年では富山県を除く8県で人口増加であったが、平成12年～17年では、増加率が上昇したのは愛知県のみとなっており、富山県、石川県、福井県、長野県の4県は人口が減少した(図表2)。



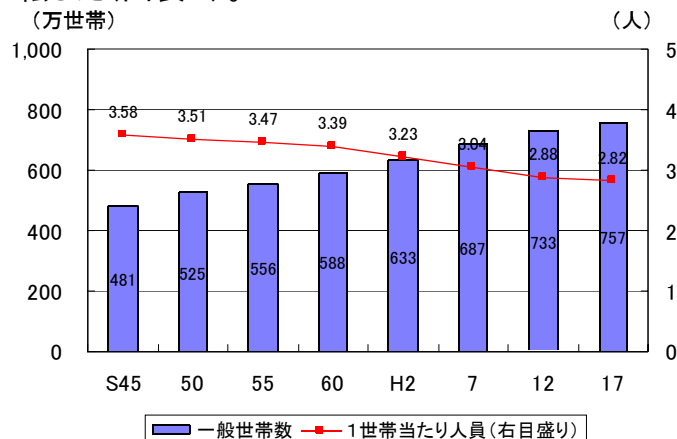
図表1 中部圏の人口及び人口増加率の推移
(昭和45年～平成17年)



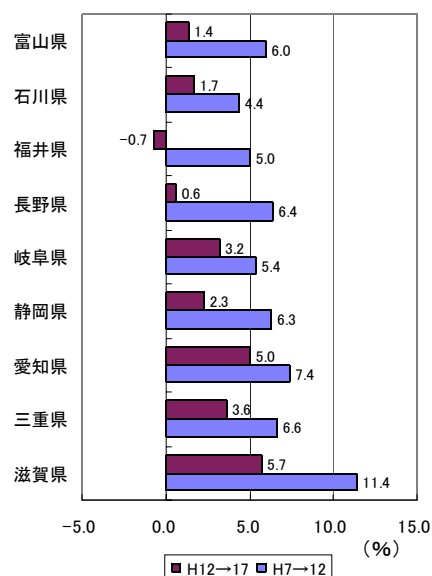
図表2 県別人口増加率
(平成7年～12年、12年～17年)

平成17年国勢調査速報値による10月1日現在の中部圏の世帯数は757万世帯で、全国の16%となっており、前回12年に比べ24万世帯の増加となった。また世帯規模(1世帯当たり人員)は2.82人で、昭和45年の3.58人以降、縮小が続いている(図表3)。

県別に見ると、平成7年～12年では中部圏のすべての県で世帯数増加であったが、12年～17年では全ての県で増加率が低下し、福井県では世帯数減少に転じた(図表4)。



図表3 中部圏の世帯数及び1世帯当たり人員の推移(昭和45年～平成17年)

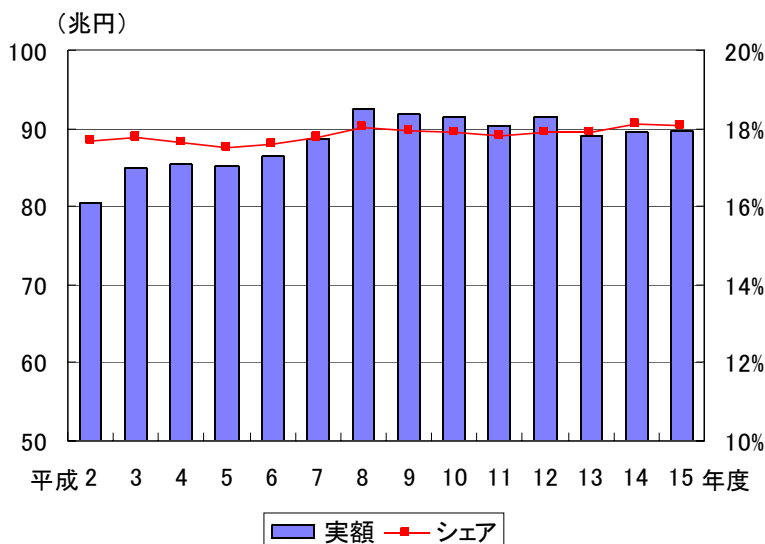


図表4 県別世帯数増加率
(平成7年～12年、12年～17年)

資料: 図表1～4とも「国勢調査」(総務省)により国土交通省国土計画局作成。ただし、平成17年数値は要計表による速報値。

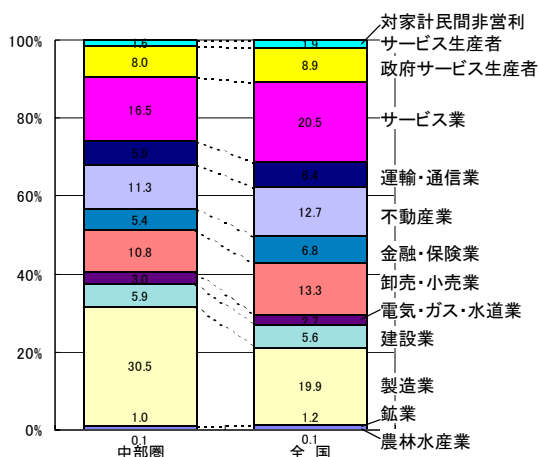
2. 産業の状況

日本経済における中部圏経済の位置づけを見ると、中部圏は全国のGDPの約18%を占めている(図表5)。また、圏域内の総生産における産業のシェアを見ると、全国と比較して製造業の比率が高く、サービス業、卸売・小売業の比率が低くなっている(図表6)。この傾向は、従業者数の産業別構成比においても同様であり、製造業の比率が全国に比べて高い(図表7)。



資料:「県民経済計算」(内閣府)により国土交通省
国土計画局作成

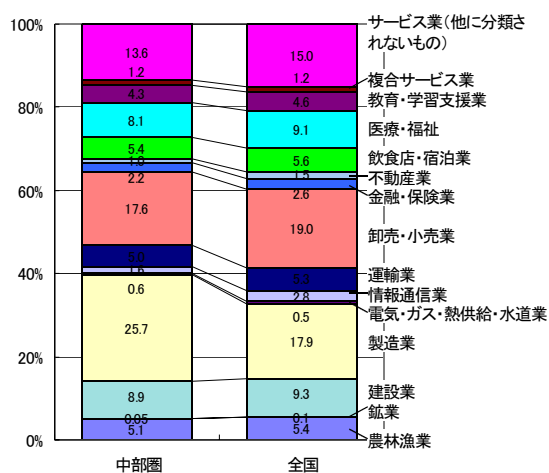
図表5 全国のGDPに対する中部圏のシェアと実績(平成2年～15年)



資料:「県民経済計算」(内閣府)により国土交通省
国土計画局作成

注:全国は、都道府県計であり、国内総生産とは一致しない

図表6 圏域総生産(名目)の経済活動別構成比
(平成15年度)



資料:平成17年度「国勢調査」(総務省)により
国土交通省国土計画局作成。

注:要計表による速報値

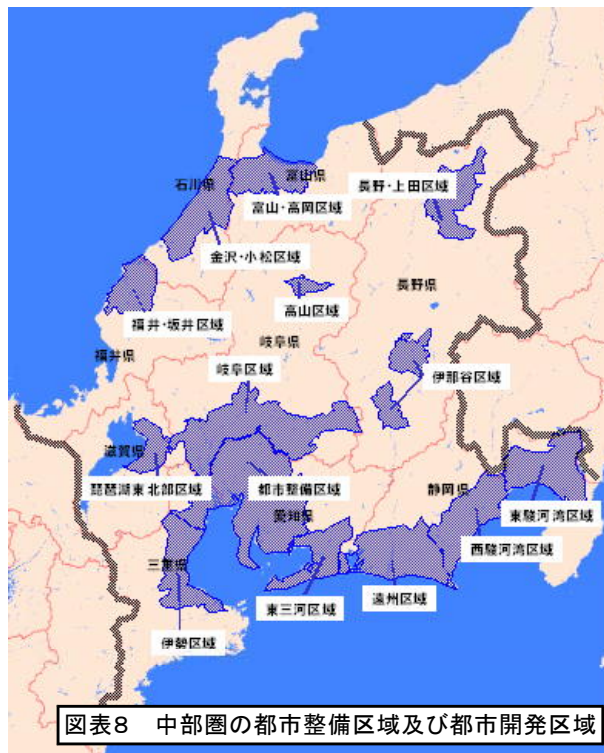
図表7 従業者数の産業別構成比(平成17年度)

中部圏開発整備法においては、中部圏における将来の都市配置形態を考慮し、地域中核都市を中心に開発整備を必要とする区域として、都市整備区域、都市開発区域を指定。中部圏開発整備計画においては、これらの区域の都市機能の配備充実による地域発展のための中心都市の形成とこれらを結ぶ都市間交通の整備(図表7:第4次計画「6つの圏域軸」)が主要な戦略とされている。

The map illustrates the 4th Central Region Development Comprehensive Plan, highlighting various axes and regions. Key features include:

- Regions:** 日本海国土軸 (Sea of Japan National Axis), 西日本国土軸 (West Japan National Axis), 北東国土軸 (North-East National Axis), 西日本国土軸 (West Japan National Axis), 太平洋新国土軸 (Pacific New National Axis).
- Axes:**
 - 中部縦貫軸 (Central Vertical Axis)
 - 中央横断軸 (Central Transverse Axis)
 - 中部横断軸 (Central Transverse Axis)
 - 東海・信越連携軸 (Tohoku・Shinetsu Cooperation Axis)
 - 伊勢湾・東海環状軸 (Ise Bay・Tohoku Ring Axis)
 - 福井・滋賀・三重連携軸 (Fukui・Shiga・Mie Cooperation Axis)
- Infrastructure:** 環日本海交通 (Sea of Japan Loop Traffic), 環太平洋交通 (Pacific Loop Traffic), 環日本海交通 (Sea of Japan Loop Traffic).
- Legend:**
 - 凡例 (Legend)
 - 国土軸 (National Axis)
 - 圏域軸 (Regional Axis)
 - 軸状連携 (Axis Cooperation)

(第4次中部圏開発整備計画より)



図表8 中部圏の都市整備区域及び都市開発区域

【都市整備区域】

【都市開発区域】

〔都市整備区域及び都市開発区域に連動する制度〕

これらの区域の開発整備を円滑に実施するため、関係県が区域ごとに整備計画（建設計画）の策定を行うとともに、首都圏等財特法による財政上の特別措置（県に対する起債の充当率のかさ上げ及び利子補給、市町村に対する補助率のかさ上げ）や、都市計画制度（県が定める都市計画の大臣同意等）、税制上の特例措置制度（都市開発区域における不均一課税に伴う減収補てん措置等）が連動するなどの措置が講じられている。

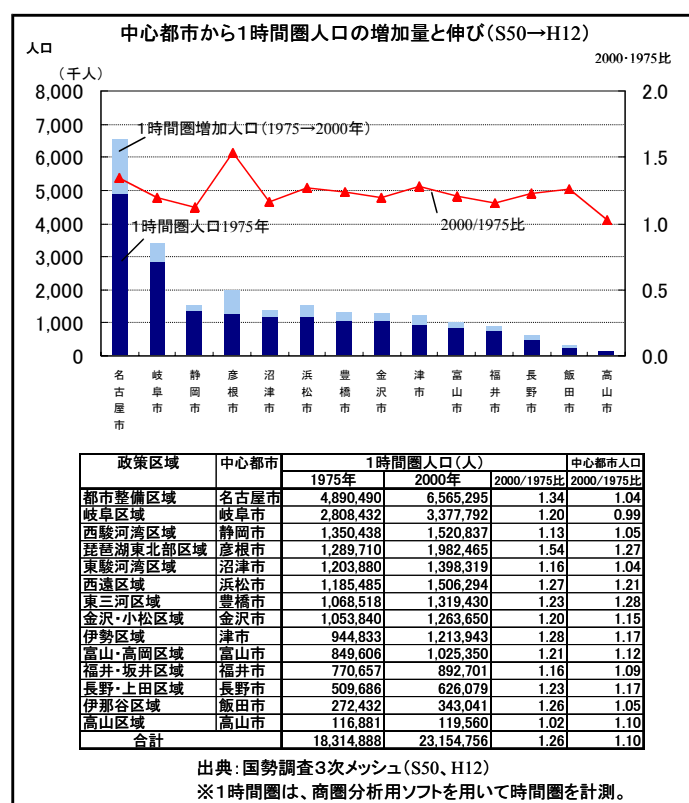
中部圏都市整備区域及び都市開発区域の主な指標は下表の通り。人口は各区域とも堅調に伸びているが、特に都市整備区域をはじめとする太平洋側の区域の伸びが大きくなっている。また中部圏の主要な産業である製造業の状況を見ると、各区域とも製造品出荷額が大きく伸びており、全ての区域で全国の伸びを上回っている状況である(図表9)。

図表9 都市整備区域及び都市開発区域の社会経済指標

区域名	人口(千人)		D I D人口(千人)		製造品出荷額(十億円)		財政力指数	
	1970	2000	1970	2000	1971	2004	1975	2002
都市整備区域	5,116 (4.9%)	6,731 (5.3%)	2,984	5,129	6,918 (9.6%)	34,303 (12.1%)	0.72	0.89
富山・高岡区域	617 (0.6%)	717 (0.6%)	273	362	554 (0.8%)	2,223 (0.8%)	0.51	0.56
金沢・小松区域	628 (0.6%)	855 (0.7%)	295	518	421 (0.6%)	1,940 (0.7%)	0.48	0.57
福井・坂井区域	331 (0.3%)	397 (0.3%)	148	202	154 (0.2%)	810 (0.3%)	0.42	0.57
長野・上田地域	557 (0.5%)	685 (0.5%)	228	347	313 (0.4%)	1,377 (0.5%)	0.47	0.54
伊那谷地域	187 (0.2%)	213 (0.2%)	46	60	91 (0.1%)	656 (0.2%)	0.45	0.55
岐阜区域	1,398 (1.3%)	1,782 (1.4%)	533	785	1,045 (1.4%)	4,535 (1.6%)	0.51	0.58
高山区域	56 (0.1%)	66 (0.1%)	37	43	22 (0.0%)	99 (0.0%)	0.57	0.73
東駿河湾区域	797 (0.8%)	1,021 (0.8%)	398	674	1,119 (1.6%)	4,792 (1.7%)	0.76	0.85
西駿河湾区域	1,005 (1.0%)	1,176 (0.9%)	590	836	853 (1.2%)	3,710 (1.3%)	0.61	0.78
遠州区域	948 (0.9%)	1,265 (1.0%)	341	592	966 (1.3%)	7,983 (2.8%)	0.50	0.72
東三河区域	561 (0.5%)	725 (0.6%)	268	434	464 (0.6%)	4,616 (1.6%)	0.55	0.77
伊勢区域	638 (0.6%)	801 (0.6%)	227	364	592 (0.8%)	4,348 (1.5%)	0.42	0.56
琵琶湖東北部区域	221 (0.2%)	262 (0.2%)	52	88	108 (0.1%)	882 (0.3%)	0.37	0.49
中部圏	17,401 (16.6%)	21,465 (16.9%)	7,289	11,726	15,808 (21.9%)	86,928 (30.6%)	0.44	0.52
全国	104,665	126,926	55,997	82,810	72,172	284,418		

※国勢調査(S45,H12), 工業統計(S46,H16)資料をもとに各区域に属する市町村データを合計して算出。人口及び製造品出荷額の()内の数値は全国比。

※「財政力指数」については市町村別決算状況調(S50,H14)資料をもとに各区域に属する市町村の指数を平均して算出。



また、都市整備区域及び都市開発区域における基盤整備の状況について「各区域の中心都市からの1時間圏人口の変化(自動車交通)」で見ると、高速道路ネットワークの整備進展等により、昭和50年から平成12年までの間に中部圏全体で約1.3倍と伸びている状況が伺える。特に、名古屋市(都市整備区域)、彦根市(琵琶湖東北部区域)等の伸びが大きい。(図表10)

図表10 都市整備区域および都市開発区域の中心都市からの1時間圏人口の状況

平成17年度における計画の実施状況

中部圏開発整備計画の実施状況について、中部圏が目標とする4つの将来像ごとに概観する。

1. 世界に開かれた圏域の形成

「先進的な産業・技術、豊かな自然や居住環境、地理的優位性をいかした多面的な交流の蓄積等の資質や特質をいかすとともに、整備された中部国際空港を圏域全体で活用し、経済、研究、観光等の多様な分野での交流を積極的に展開し、環日本海交流においても先導的役割を果たすことで、独自性のある国際的役割を担う圏域の形成を実現する。また、国際・文化機能の集積を備えた、暮らしやすく、内外の訪問者に選択される魅力ある創造圏域へと発展する。」

訪日外国人旅行者の中部圏訪問率を見ると、全般に低い状況にある(図表11)。在留外国人の現状を見ると、中部圏における在留外国人の増加率は首都圏とほぼ同様の伸びを見せており、国籍別にはブラジル人が多いことが特徴である(図表12)。また、中部圏における外資系企業の進出状況を見ると、総数は少ないものの、近年の進出件数の伸び率は他圏域と比較して高くなっている(図表13)。

中部圏の主要港湾における海上出入貨物数を見ると、近年、伏木富山港、敦賀港等の日本海側の港湾の取扱量が増加傾向にある(図表14)。

平成17年は、愛・地球博の開催(H17.3.25～9.25)、中部国際空港の開港(H17.2.17)等、「世界に開かれた圏域の形成」を目指す中部圏にとって大きなイベントのあった年である。今後、これらのインパクトを中部圏全体で最大限に活用していくことが重要である。



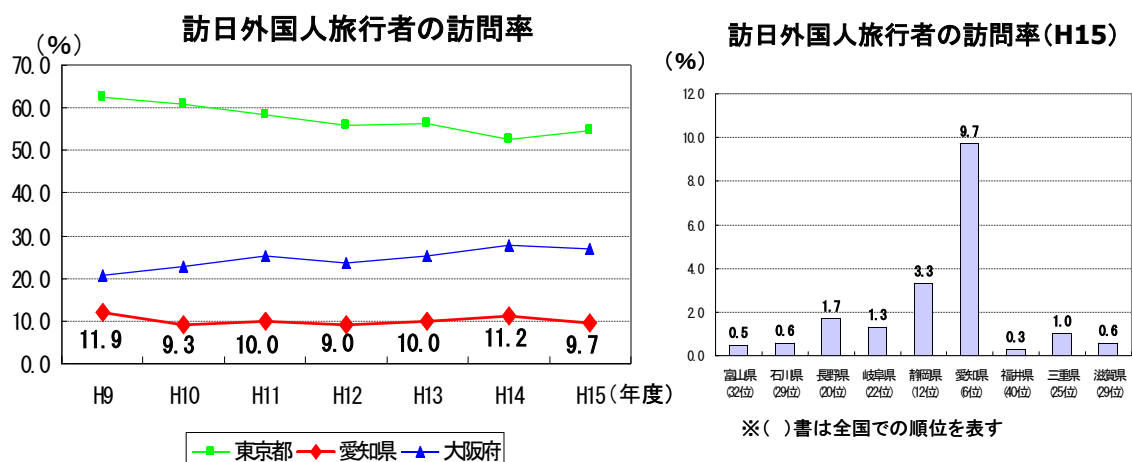
愛・地球博



中部国際空港(提供:中部国際空港株式会社)

図表11 訪日外国人旅行者の訪問状況

中部圏の訪日外国人旅行者の訪問率は、低い状況にある。

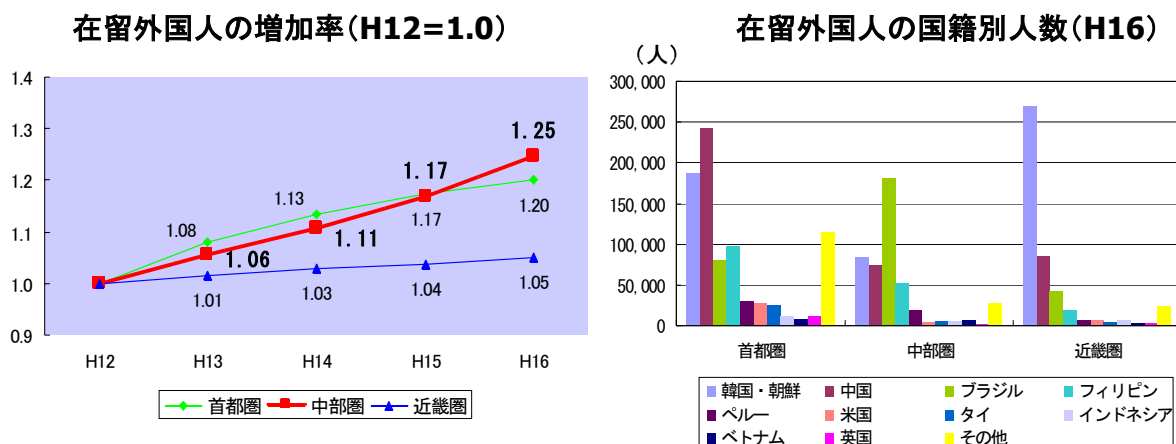


注：訪問率＝訪日外国人旅行者のうち各都府県を訪れた人の割合（複数回答あり）

資料：国際観光振興機構「訪日外国人旅行者調査」により国土交通省国土計画局作成

図表12 在留外国人の現状

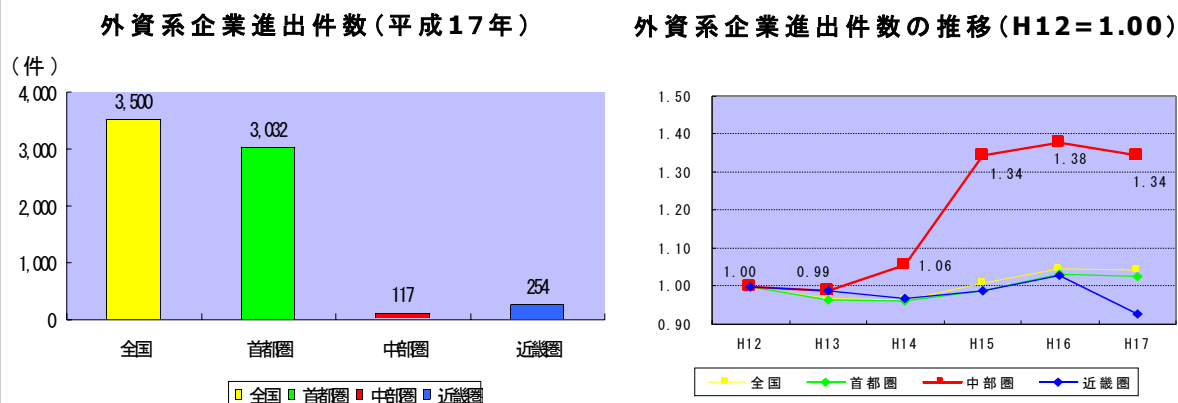
中部圏における在留外国人の増加率は首都圏とほぼ同様の伸びをみせている。国籍別に見るとブラジル人が多い。



資料：法務省「在留外国人統計」により国土交通省国土計画局作成

図表13 外資系企業の進出状況

中部圏に進出している外資系企業数は117件にとどまっているものの、近年は他圏域と比較して伸びている。



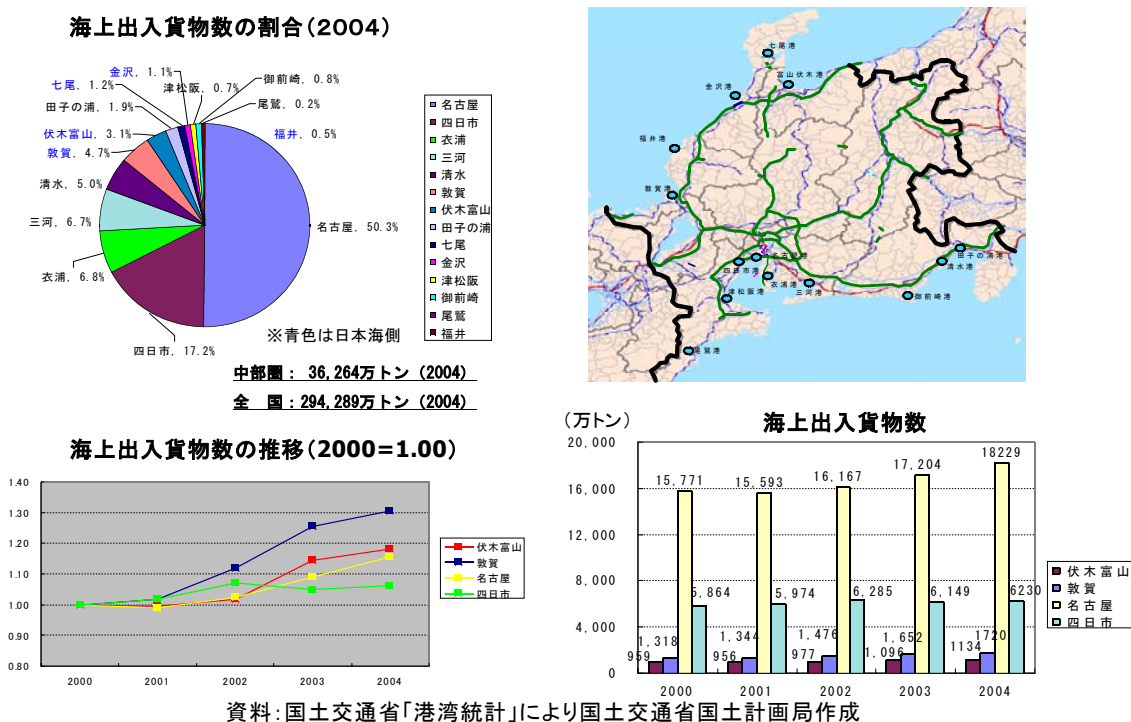
注:外資系企業:資本金5000万円以上、外資の比率49%以上の企業とする。ただし株式会社開、上場企業についてはこの基準以外の企業も含む

※「外資系企業総覧」の本所住所を集計

資料:東洋経済新報社「外資系企業総覧」より国土交通省国土計画局作成

図表14 中部圏における港湾の状況

中部圏における港湾の海上出入貨物数は近年では日本海側が増加傾向にある。



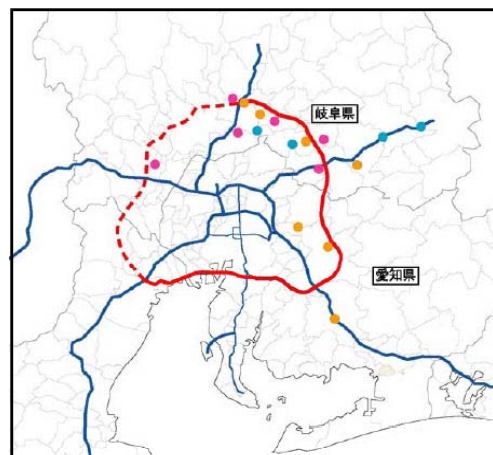
2. 国際的産業・技術の創造圏域

「各地の産業・研究開発機能の集積をいかしつつ、既存産業の高度化、また、環境関連、情報通信関連等の成長産業の育成を図ること等により、今後も我が国経済の牽引役を果たす。さらに、交通、情報通信体系等の基盤整備を通じて、多様かつ個性的な産業・研究開発機能の集積相互間の有機的な連携・交流を深め、圏域全体としての産業・技術の一層の高度化を実現するとともに、環日本海交流や環太平洋交流の積極的な展開を通じ、国際的産業・技術の創造圏域の形成を目指す。」

中部圏における製造品出荷額、付加価値額を見ると、他圏域と比較して堅調に推移している(図表15)。また、中部圏における産学の共同研究の状況を見ると、国立大学等の企業との共同研究数は年々増加している(図表16)。

平成17年は、東海環状道路(美濃関ジャンクション～豊田東ジャンクション)及び伊勢湾岸自動車道(豊田東ジャンクション～豊田東インターチェンジ)の開通(H17.3.19)等を受け、岐阜県等で工場の立地が大幅に増加するなど、産業集積の進展が見られた(図表17)。また、平成14年に立地した長浜サイエンスパーク(滋賀県)では、平成15年に長浜バイオ大学が開校、平成17年には中核施設となるインキュベーションセンターが竣工(平成18年4月オープン)するなど、新規バイオ産業等の拠点としての集積が進んでいる。

図表17 東海環状自動車道周辺の工業団地



東海環状道開通前後における工業団地の変化

- 1989年以前に完成した工業団地等
- 1990年から2000年に完成した工業団地等
- 2001年以降に完成した工業団地等

(出典：地域がきらめく未来が広がる2006年3月版
東海環状道沿線自治体等のアンケート調査)



長浜サイエンスパーク



長浜バイオ大学

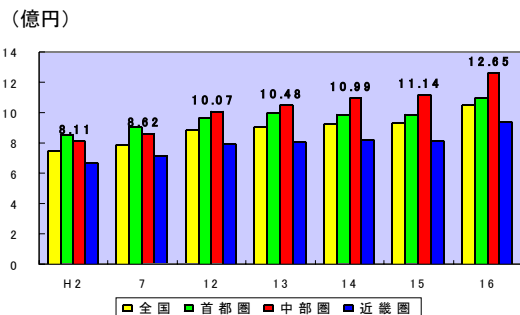


インキュベーションセンター

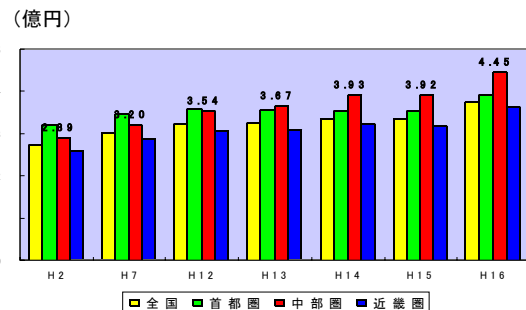
図表15 製造品出荷額・製造品付加価値額の状況

製造品出荷額、付加価値額ともに他圏域と比較して堅調に推移している。

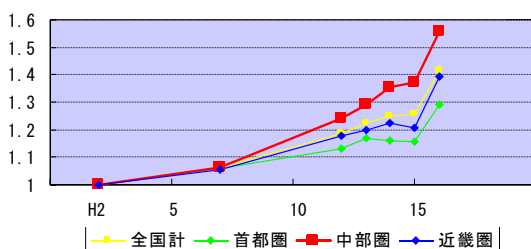
1事業所あたりの製造品出荷額



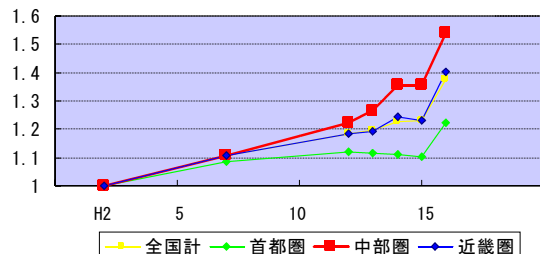
1事業所あたりの付加価値額



1事業所あたりの製造品出荷額の増加率(H2=1.0)



1事業所あたりの付加価値額の増加率(H2=1.0)



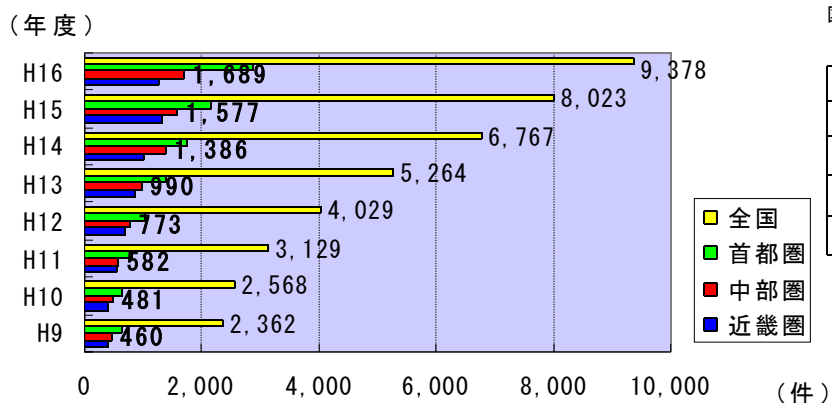
注:いずれも従業者4人以上の事業所に関する数値

資料:経済産業省「工業統計表」により国土交通省国土計画局作成

図表16 産学の共同研究の状況

国立大学等と企業との共同研究数は年々増加している。

国立大学等と企業との共同研究数



国立大学等と企業との共同研究数の増加率(H10=1.00)

	H12	H14	H16
全国	1.57	2.64	3.65
首都圏	1.65	2.81	4.64
中部圏	1.61	2.88	3.51
近畿圏	1.72	2.45	3.09

注:国立大学等=国立大学、国立短期大学、大学共同利用機関、国立高等専門学校

資料:文部科学省資料により国土交通省国土計画局作成

3.「美しい中部圏」の創出

「多彩で豊富な自然環境を美しく健全な状態で次世代に継承するとともに、自然環境や歴史的風土と一体となった美しい景観の形成、歴史的街並みの保全や文化遺産の継承等、地域の風土と調和のとれた質の高い環境を形成する。また、個人の健康や快適性を高い水準で調和させつつ、環境負荷の低減を重視した循環型社会を実現する。さらに、国内外の人々に対して、日常生活の中で自然とふれあいつつ、個人が高度で創造的な諸活動を展開する場を提供する圏域としての役割を果たす。これにより、「美しい中部圏」を創造する。」

中部圏における自然環境、景観保全の取り組みとして、三方五湖(福井県)が平成17年11月に圏域内4番目のラムサール条約湿地として登録され、湿地の保全、賢明な利用に向けた取り組みを、また、平成17年6月1日に全面施行された景観法に則り、31の市町村が景観行政団体となり(図表18)、良好な景観形成に向けた取り組みを進めている。

中部圏における主要な公共用水域の水質を見ると、概ね良好な値を示しているが、名古屋市内を流れる日光川、堀川等の河川及び諏訪湖でやや悪い傾向にある(図表19)。また一般廃棄物最終処分場の残余年数は全国的に見て低いレベルで推移している(図表20)。

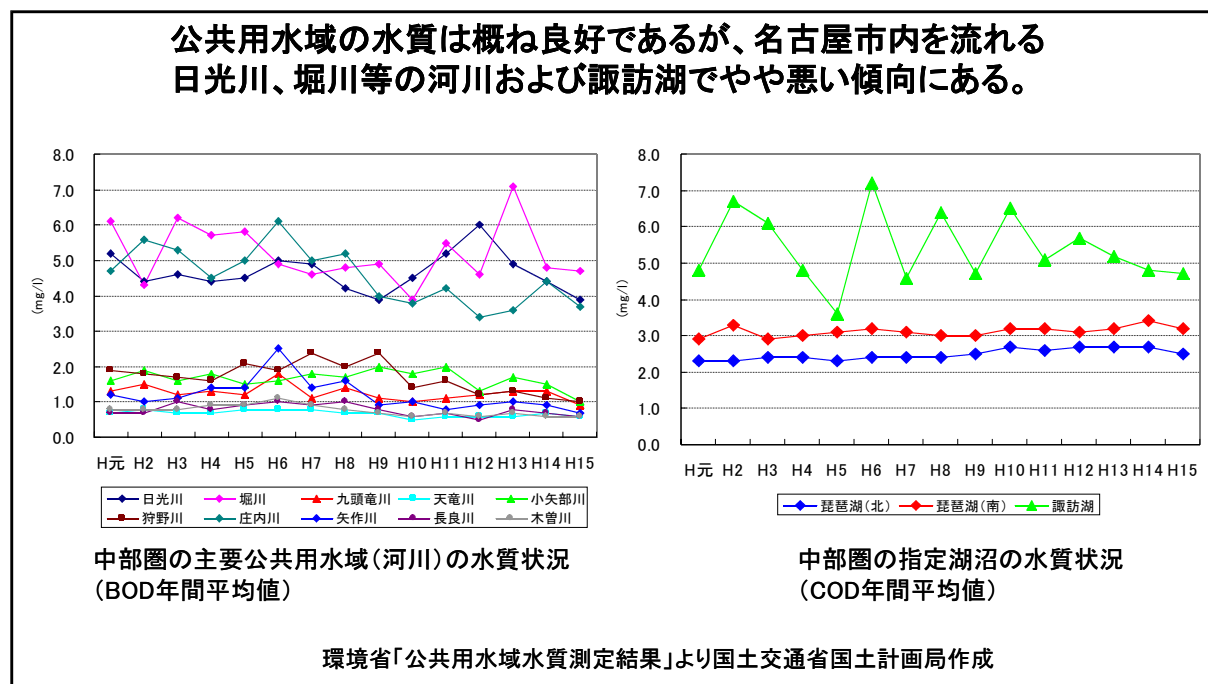
図表18 景観行政団体である地方公共団体(中部圏、平成18年3月31日現在)

都道府県	指定都市	中核市	その他の市町村
富山県		富山市	
石川県		金沢市	
福井県			小浜市、大野市、勝山市、福井市
長野県		長野市	小布施町
岐阜県		岐阜市	各務原市、多治見市、中津川市、美濃市、可児市、下呂市、大垣市
静岡県	静岡市	浜松市	熱海市、富士市、三島市
愛知県	名古屋市	豊橋市 岡崎市 豊田市	犬山市、長久手町
三重県			
滋賀県			近江八幡市、大津市、高島市、彦根市

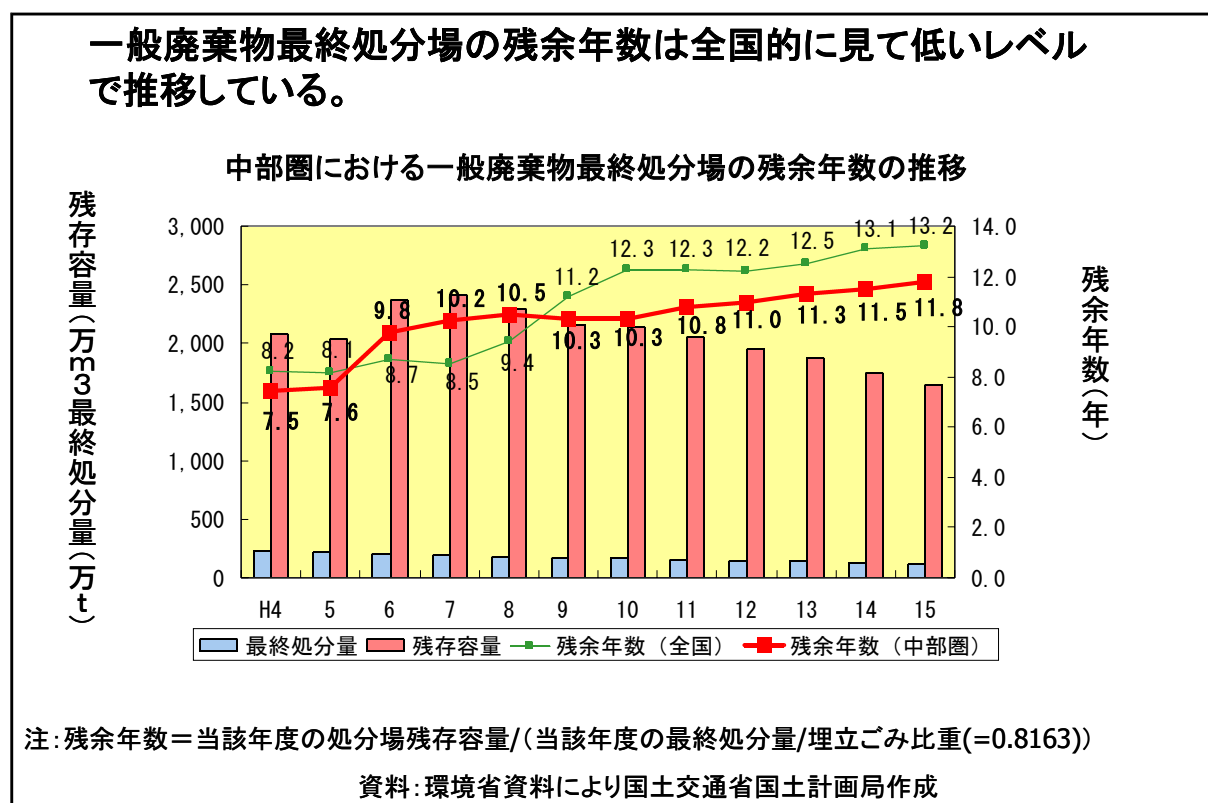


三方五湖(福井県)

図表19 「美しい中部圏」の創出（水質）



図表20 一般廃棄物最終処分場の状況

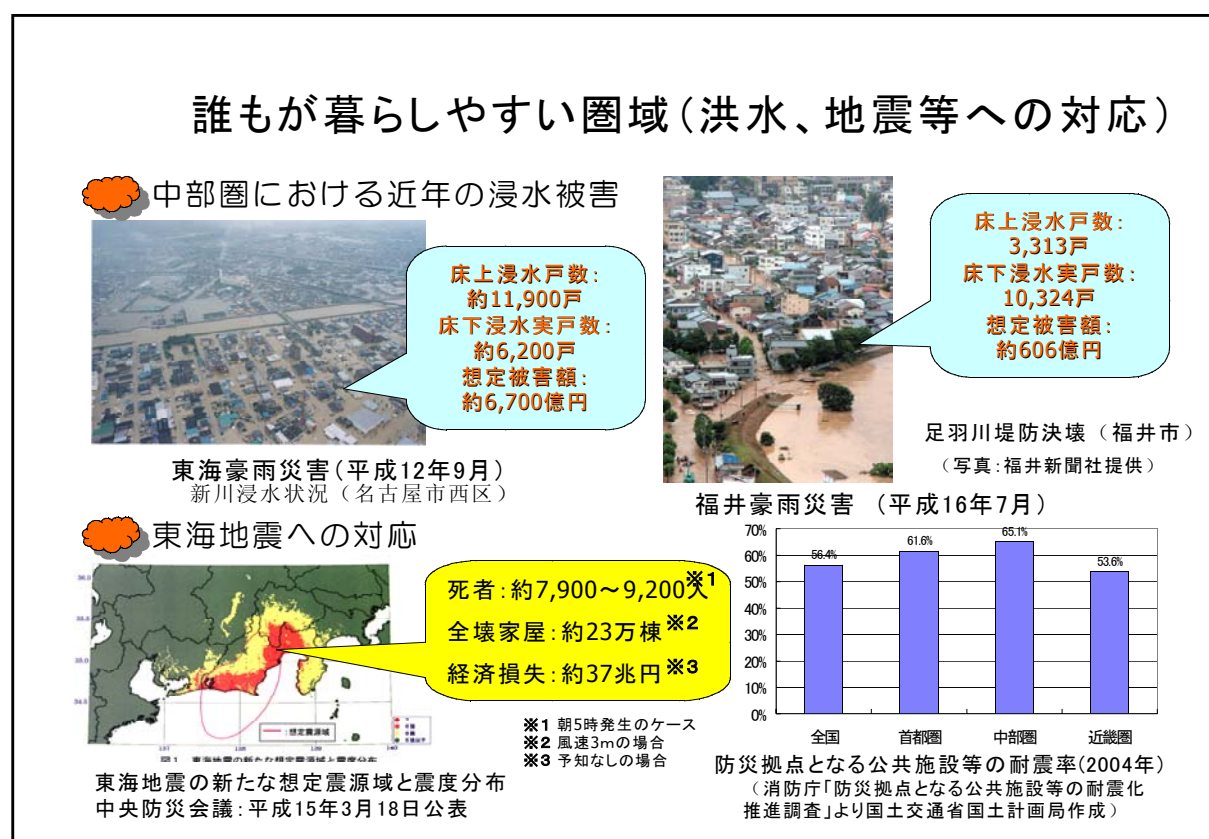


4. 誰もが暮らしやすい圏域

「生活者の視点を大切にし、中部圏に居住する人々が、性別、年齢にかかわらず誰もが社会に参加できるとともに、個人のライフスタイルやライフステージに合わせて多様な暮らしを選択できる圏域の形成を実現する。また、東海地震を始めとする様々な自然災害等への対応力を向上させ、災害時の諸機能の代替性を確保し、安全で安心できる生活空間を実現する。」

中部圏においては、東海地震等大規模地震の切迫性が高まっていること、また、近年東海豪雨(平成12年)、福井豪雨(平成16年)等の自然災害も頻発していること等から、防災対策の確立による安全・安心な生活空間の確保が進められている(図表21)。

図表21 誰もが暮らしやすい圏域(自然災害等への対応)



庄内川・新川・天白川激甚災害対策特別緊急事業
河道掘削・護岸整備状況
(名古屋市中川区大蟠螂地区)

中部圏開発整備計画に基づく主要な事業の実施状況

中部圏開発整備計画(第4次)に基づく主要な事業について、平成17年度において実施された主な事業は、以下のとおりである。

第1 道路の整備

(1) 主な内容

○高規格幹線道路

- ・東海北陸自動車道、第二東海自動車道、中部横断自動車道、近畿自動車道名古屋大阪線、同名古屋神戸線、同紀勢線、同敦賀線、関越自動車道上越線、伊豆縦貫自動車道、中部縦貫自動車道、能越自動車道、三遠南信自動車道、東海環状自動車道、熊野尾鷲道路の整備推進

○都市高速道路(名古屋高速道路)

- ・高速名古屋朝日線、高速名古屋新宝線の整備推進

第2 鉄道の整備

(1) 主な内容

○在来線鉄道等

- ・名古屋市6号線等の都市鉄道の整備推進

○新幹線鉄道

- ・北陸新幹線の長野ー白山総合車両基地間及び福井駅部の建設推進、並びに未着工区間に係る調査実施
- ・中央新幹線の地形・地質等に関する調査実施

第3 港湾の整備

(1) 主な内容

○伊勢湾におけるスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

○国際海上コンテナターミナル

- ・名古屋港飛島ふ頭南地区、四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区の整備推進

○幹線臨港道路

- ・四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区、伏木富山港新湊地区の整備推進

○廃棄物海面処分場

- ・田子の浦港港口地区の整備推進

第4 空港の整備

(1) 主な内容

○静岡空港の新設

第5 住宅・市街地の整備

(1) 主な内容

○住宅・市街地

- ・牛島南、志段味、山室第2、森田北東部、長野駅周辺第二、東静岡駅周辺、千種等の地区の整備推進

第6 水資源の開発等

(1) 主な内容

- ・徳山ダム、豊川用水二期、愛知用水二期、設楽ダム、日野川総合開発等の建設、調査の推進

第7 河川・砂防・治山等及び海岸の整備

(1) 主な内容

- ・庄内川、木曽川等における直轄河川改修事業の推進
- ・巴川、新川等における総合治水対策特定河川事業の推進
- ・常願寺川水系、天竜川水系等における砂防事業の推進
- ・入谷地区における地すべり対策事業の推進
- ・久保貝津地区等における急傾斜地崩壊対策等事業の推進

- ・中川地区等における治山事業の推進
- ・しもにいかわ下新川海岸、富士海岸、つまつさか津松阪港海岸、名古屋港海岸等における海岸事業の推進

第8 水道、下水道及び廃棄物処理施設等の整備

(1) 主な内容

○下水道

- ・やはぎがわ矢作川・境川、中勢沿岸、琵琶湖等の流域下水道事業の推進
- ・名古屋市等の公共下水道事業の推進

○廃棄物処理施設

- ・ごみ処理施設、最終処分場等の整備推進

第9 都市公園の整備

(1) 主な内容

○都市公園

- ・国営アルプスあづみの公園、国営木曾三川公園、きそさんせん愛知青少年公園等の都市公園事業の推進

第10 教育文化施設等の整備

(1) 主な内容

- ・金沢大学の総合移転整備等の大学等高等教育機関等の整備推進

第11 農林水産基盤の整備

(1) 主な内容

- ・新矢作川用水、くずりゅうがわ九頭竜川下流（一期）等の地区における基幹かんがい排水施設の整備推進
- ・しんのうび新濃尾（一期）、やすがわ野洲川沿岸（一期）等の地区における農地の防災対策の推進

- ・焼津漁港、越前漁港等における漁業施設の整備推進

第12 愛・地球博の推進

(1) 主な内容

- ・愛・地球博の政府出展事業、公式参加国支援等の推進

第13 琵琶湖の総合的な保全の推進

(1) 主な内容

- ・琵琶湖の総合的な保全の推進に関する調査検討の推進
- ・琵琶湖とその周辺を対象とした下水道事業、河川浄化事業、農村地域の水質保全対策事業等の整備推進

第14 災害・地震対策の推進

(1) 主な内容

- ・公立学校施設の地震防災対策の推進
- ・治水情報基盤の総合的整備の推進
- ・東海地震対策の推進
- ・大都市大震災軽減化特別プロジェクトの推進
- ・水害、地震等による被害を軽減する国土保全施設の整備の推進
- ・浸水想定区域図等の整備の推進
- ・災害復旧事業の推進 等

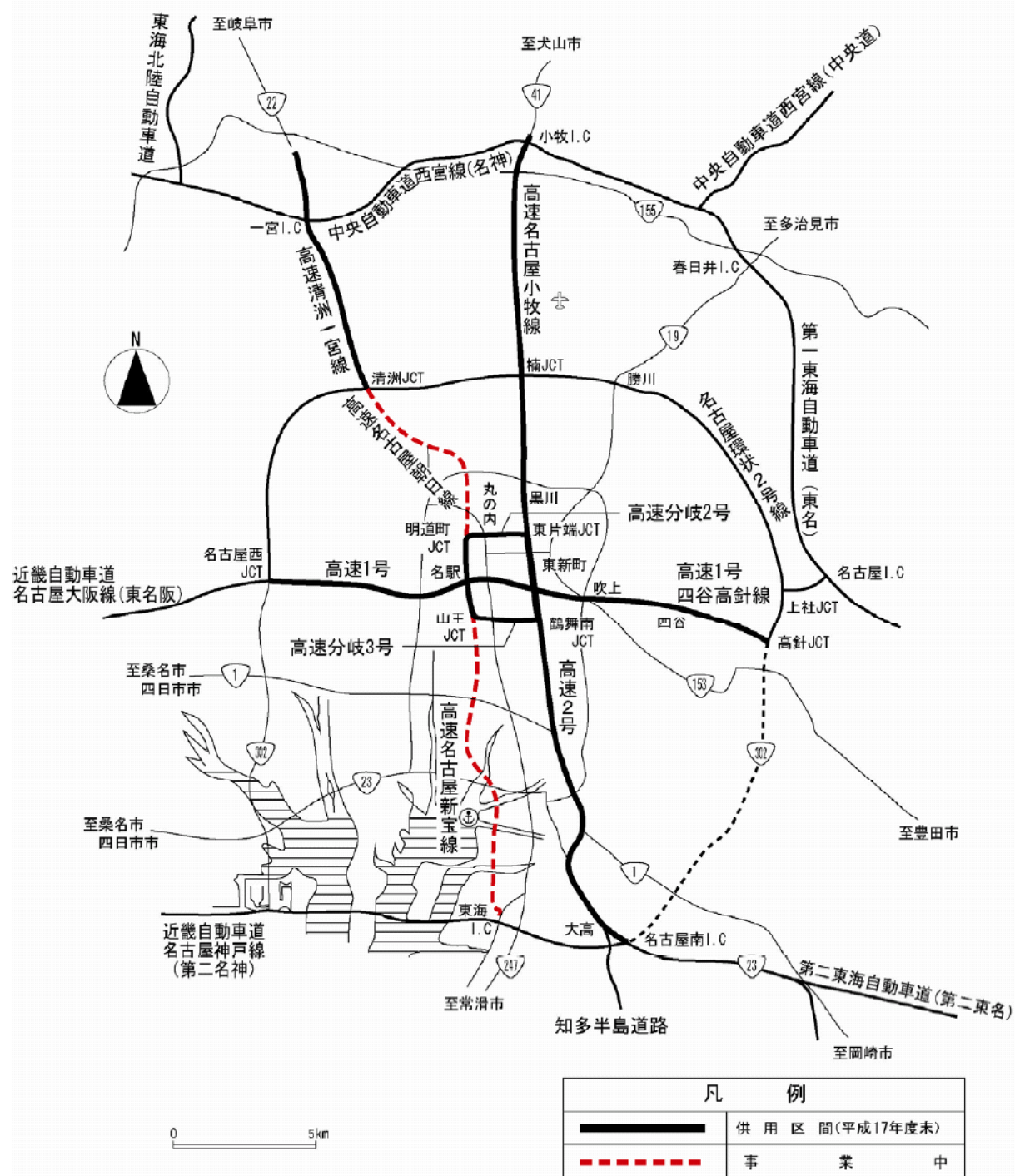
(資料：中部圏整備に関する参考図)

第1 道路の整備

1. 高規格幹線道路

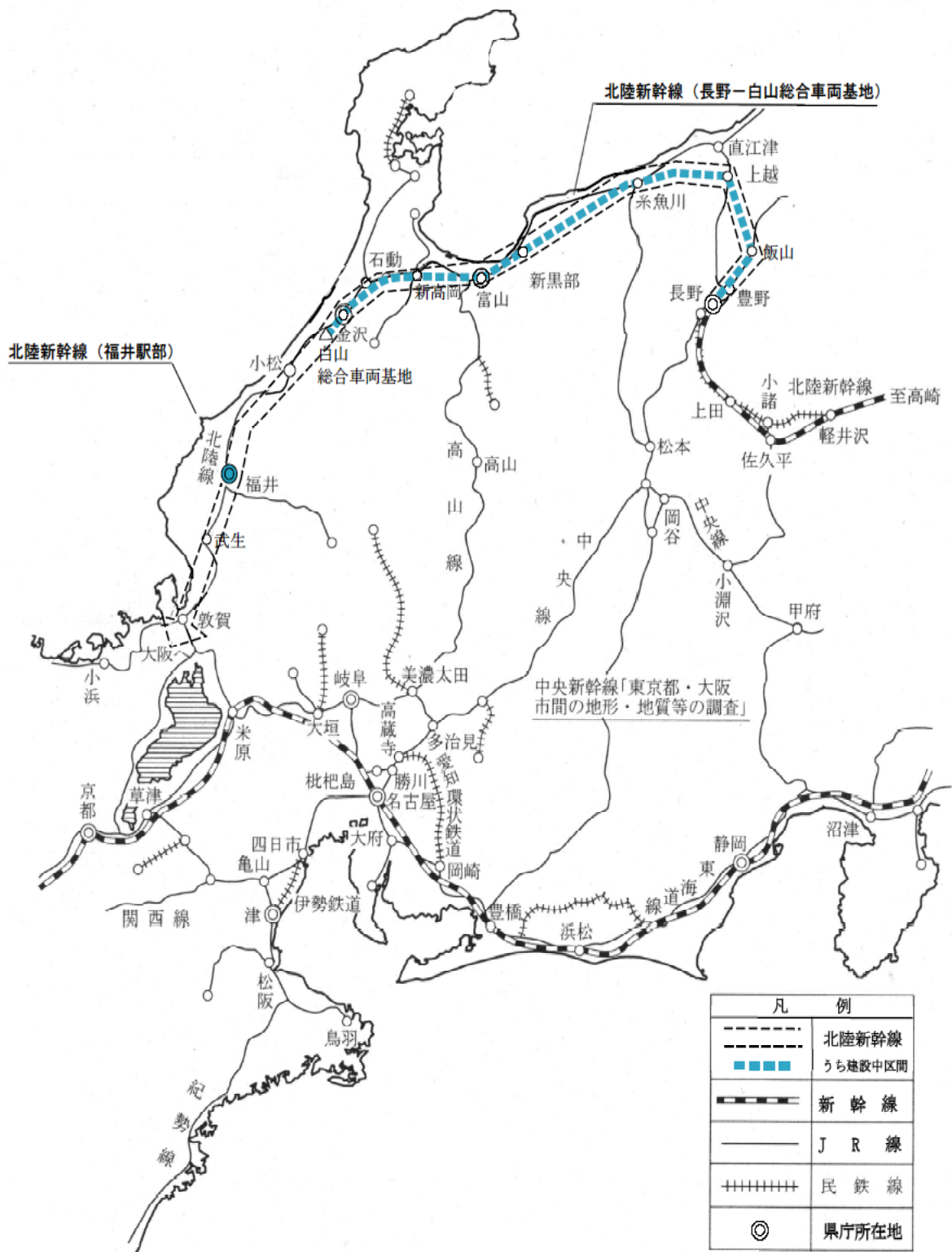


2. 都市高速道路(名古屋高速道路)

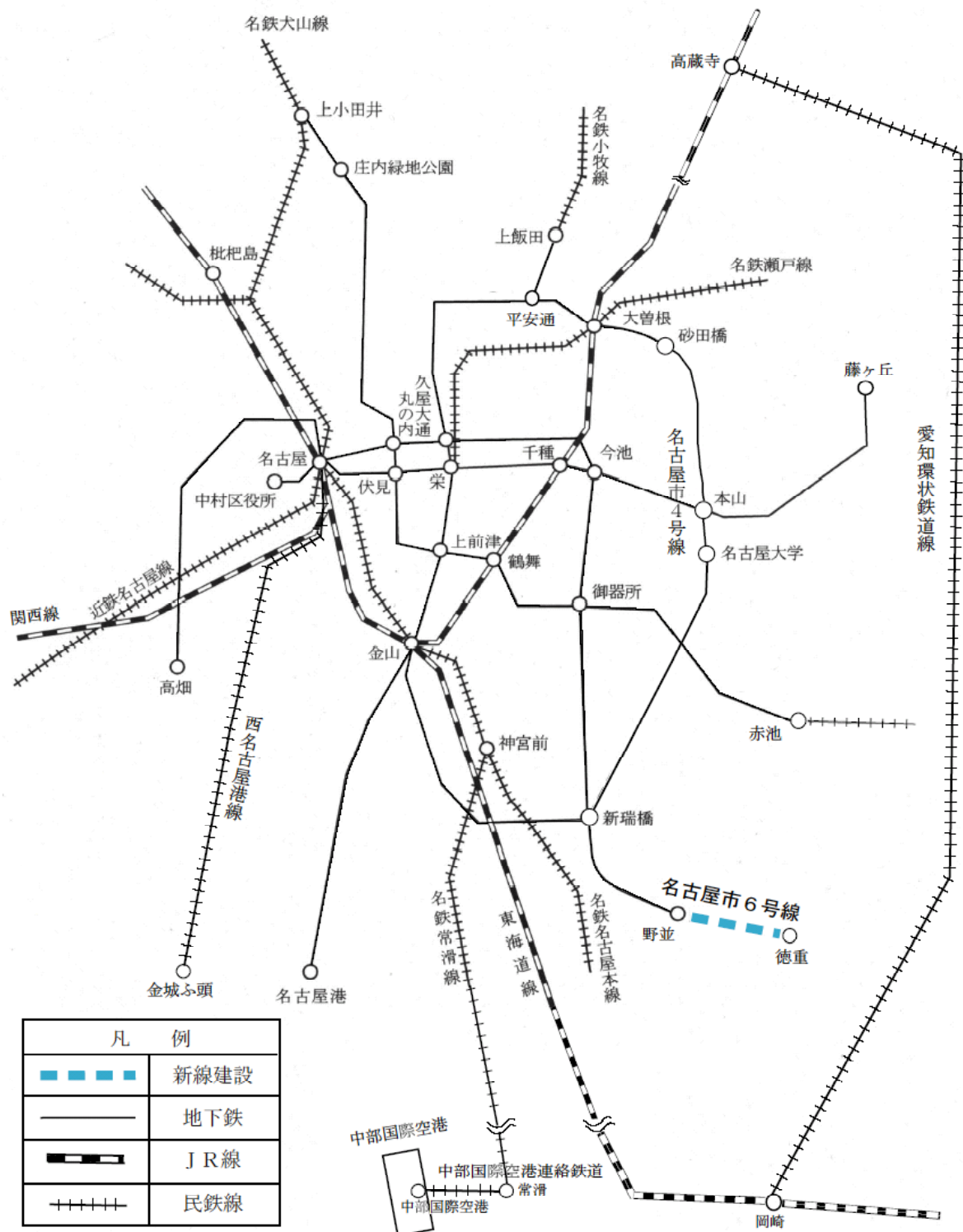


第2 鉄道の整備

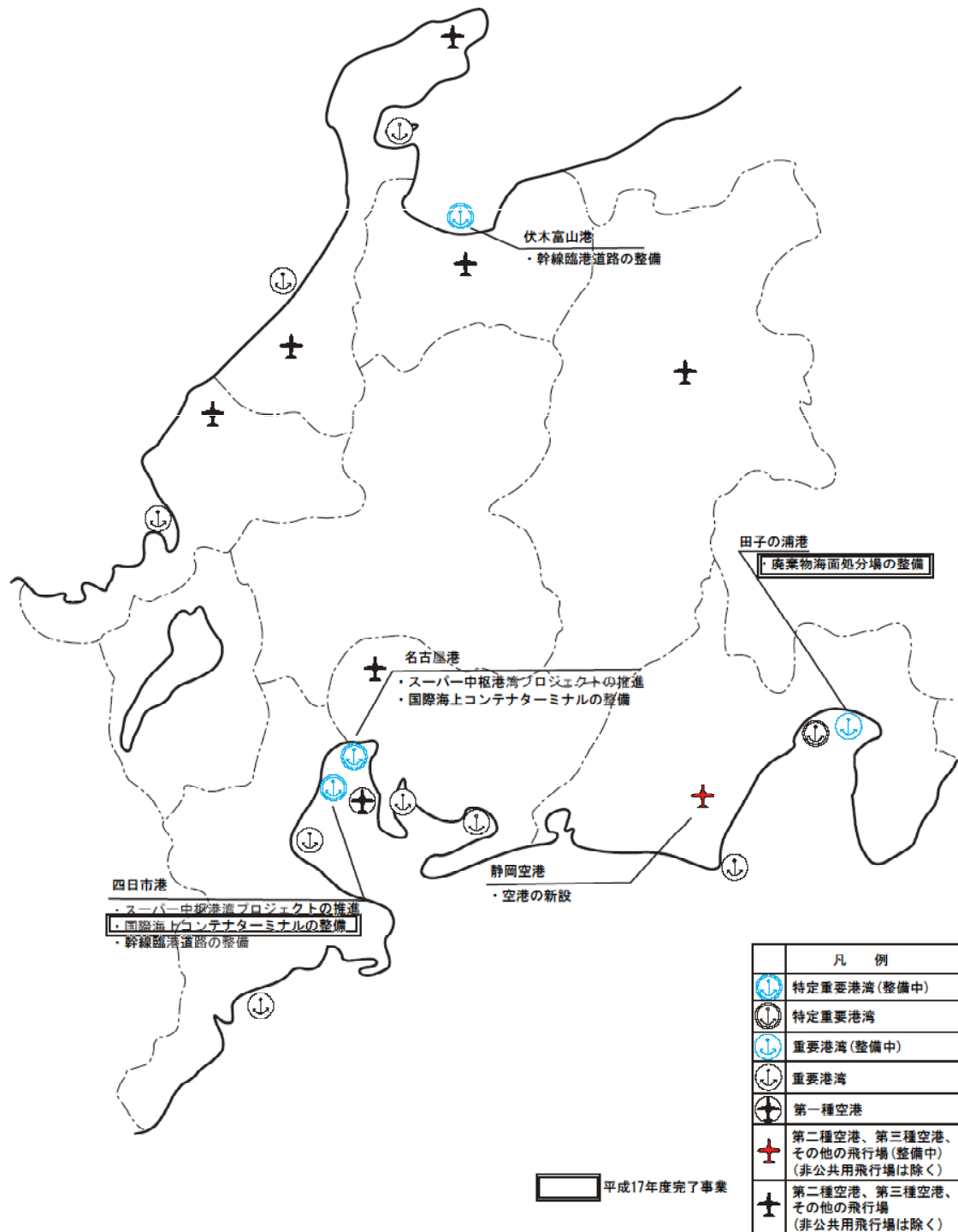
1. 新幹線鉄道



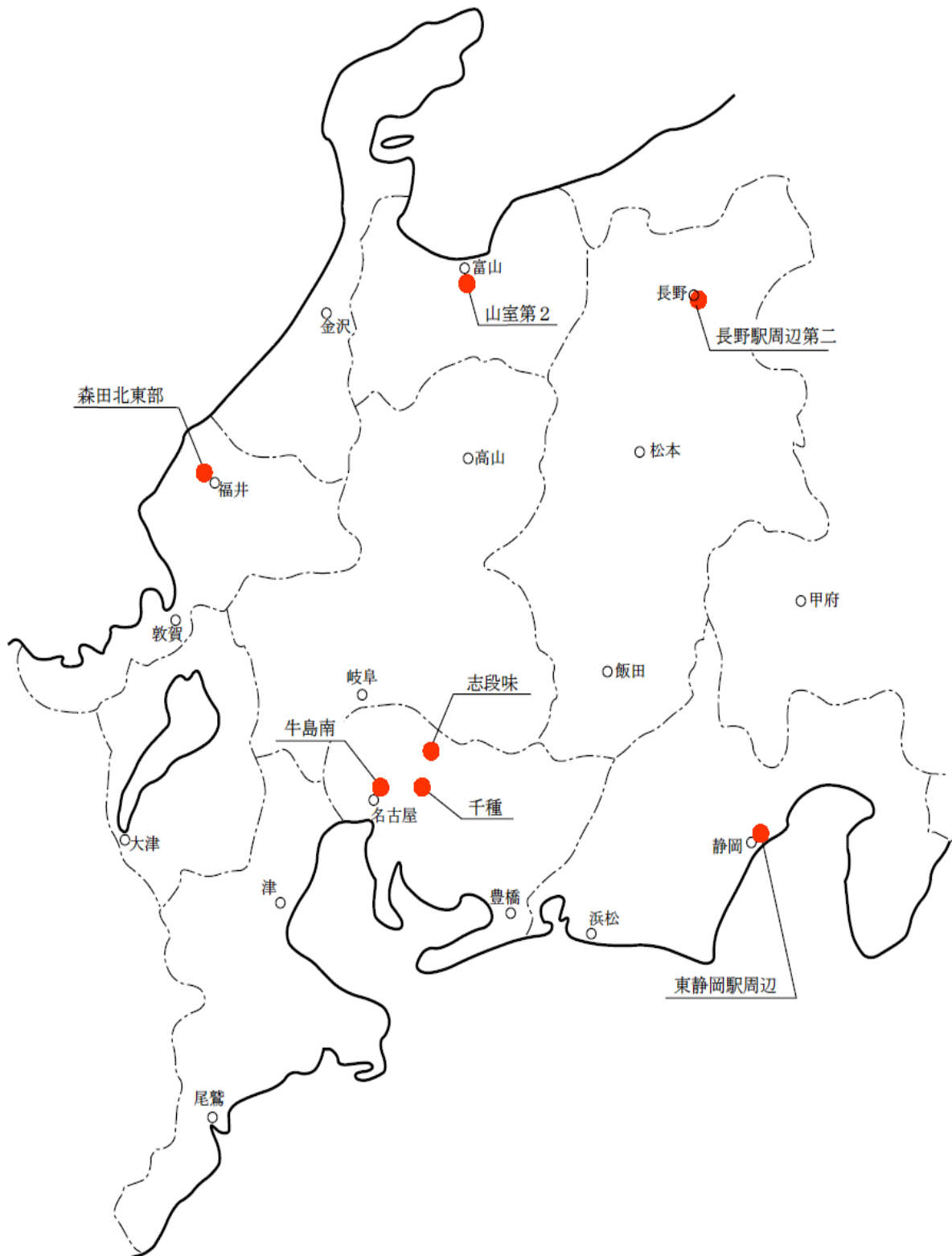
2. 在来線鉄道等



第3 港湾の整備
第4 空港の整備



第5 住宅・市街地の整備



第6 水資源の開発等

第7 河川・海岸等の整備

