

平成 26 年度

中部圏開発整備計画の実施
に関する状況

平成 28 年 2 月

国土交通省都市局

目次

I 中部圏開発整備計画の概要

第4次中部圏開発整備計画(H12～)の概要	1
中部圏の都市整備区域及び都市開発区域	2

II 平成26年度における計画の実施状況

1. 世界に開かれた圏域の形成	3
(トピックス)	5
中央新幹線品川・名古屋間I工事实施計画の認可	
北陸新幹線(長野～金沢間)の開業	
一般国道470号能越自動車道 七尾氷見道路全線開通	
2. 国際的産業・技術の創造圏域	7
(トピックス)	9
MRJのロールアウト式典の開催	
あいちロボット産業クラスター推進協議会の設立	
3. 「美しい中部圏」の創出	10
(トピックス)	12
重要文化的景観の選定	
中部景観シンポジウムの開催	
4. 誰もが暮らしやすい圏域	13
(トピックス)	15
南海トラフ巨大地震対策計画(地域対策計画)の策定	
南海トラフ巨大地震対策中部ブロック協議会広域連携防災訓練の実施	

III 資料編(中部圏整備にかかる参考図)

中部圏における社会資本整備の状況	17
1. 道路の整備	
(1)高規格幹線道路	18
(2)都市部高速道路(名古屋高速)	19
2. 鉄道の整備	
(1)新幹線鉄道	20
(2)在来線鉄道等	21
3. 港湾・空港の整備	22
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	23
5. 河川・海岸等の整備	24

この文書は、中部圏開発整備法(昭和 41 年法律第 102 号)第 18 条第3項の規定に基づき、前年度における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。

I 中部圏開発整備計画の概要

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～)の概要】

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まだまだ弱く、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 中部圏の目標とする社会生活の姿

1 世界に開かれた圏域の形成

先進的産業・技術や豊かな自然等の資質をいかし、独自の国際的役割を担い、内外の訪問者に選択される魅力ある圏域を実現する。

2 国際的産業・技術の創造圏域

今後も我が国の経済を牽引する圏域として、産業・技術の一層の高度化を実現する。

3 「美しい中部圏」の創出

風土と調和のとれた質の高い環境の形成と循環型社会の実現を図り、高度で創造的な諸活動を展開する場を提供する。

4 誰もが暮らしやすい圏域

誰もが社会に参加でき、安全で多様な暮らしを選択できる圏域を実現する。

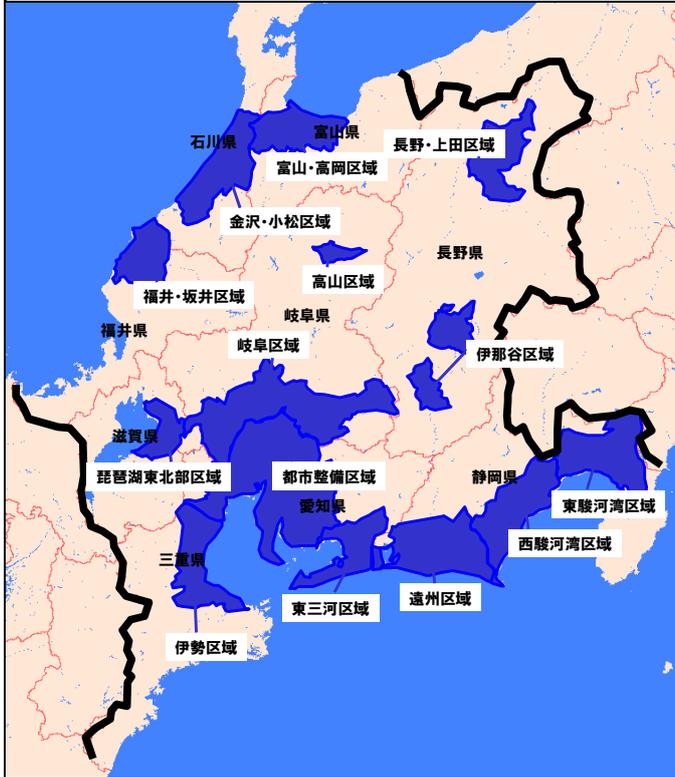
目指すべき圏域構造

- ☆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

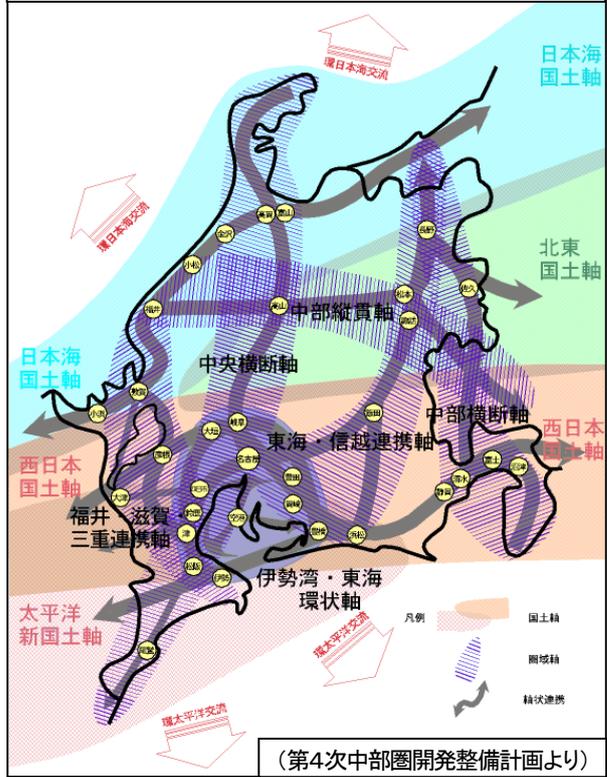
【中部圏の都市整備区域及び都市開発区域】

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(図表1)。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つなぐ都市間交通の整備(図表2)が主要な戦略とされている。

図表1 中部圏の都市整備区域及び都市開発区域



図表2 目指すべき圏域構造:6つの圏域軸



(第4次中部圏開発整備計画より)

(参考) 都市整備区域及び都市開発区域について

【都市整備区域】

都市整備区域は、産業開発の程度が高く、さらに経済の発展が予想される地域で、当該地域の発展の進度に応じ、都市の機能が十分発揮されるよう計画的に基盤整備を行う必要がある区域であって、名古屋市中核とし、伊勢湾臨海部およびその周辺からなるおおむね 40km の範囲で、自然的、経済的、社会的に密接な関連を有する一体の広域的な地域。

【都市開発区域】

都市開発区域は、中部圏の均衡ある発展を図るため、都市整備区域以外の中部圏の地域のうち、工業等の産業都市その他当該地域の発展の中心的な都市として開発整備することを必要とする区域。

【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、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(特定の事業用資産の買換えの場合における課税の特例措置等)が連動するなどの措置が講じられている。

Ⅱ 平成26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

(目標)

「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。」

(状況)

中部国際空港の取扱貨物量は、平成24年度まではおおむね横ばいの推移であったが、平成25年度以降、増加傾向を示し、平成26年度では、前年度より約2割増加した。(図表3の①)また、航空旅客数についても、平成23年度まではおおむね横ばいの推移であったが、平成24年度以降は漸増している。(図表3の②)

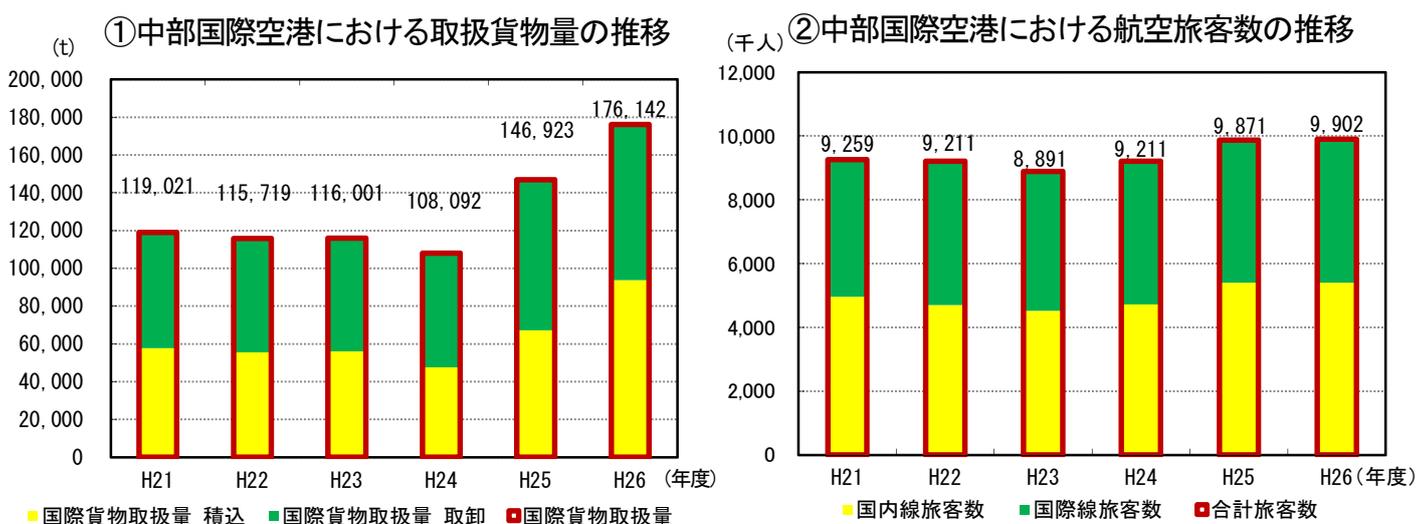
中部圏の港湾における海上出入貨物トン数の総数は、平成21年に大きく減少したが、平成22年以降は漸増している。(図表4)

また、平成25年の名古屋港の海上出入貨物トン数は、全国1位となっており(図表5の①)、入港船舶総トン数についても、横浜港に次いで第2位となっている(図表5の②)

中部圏の訪日外国人旅行者宿泊者数は、平成23年度に一旦減少したものの、平成24年度、以降は増加傾向にあり、平成26年度は前年度と比べ約5割増加した。(図表6)

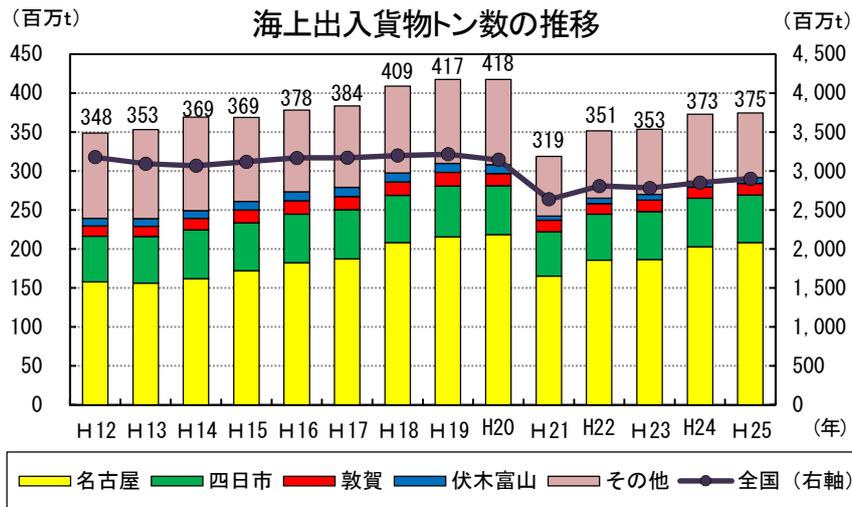
以上のような状況から、社会情勢、経済情勢の影響を受けつつも、目標としている内外の訪問者に選択される魅力ある創造圏域の実現に向かって着実に進んでいるといえる。

図表3 中部国際空港の状況



資料: 中部国際空港株式会社HP資料をもとに作成

図表4 中部圏における港湾の状況



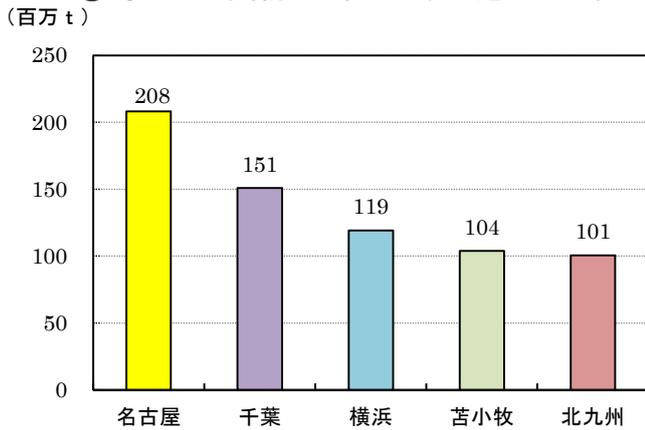
中部圏： 37,456万トン(H25年)

資料: 国土交通省「港湾統計」をもとに国土交通省都市局作成

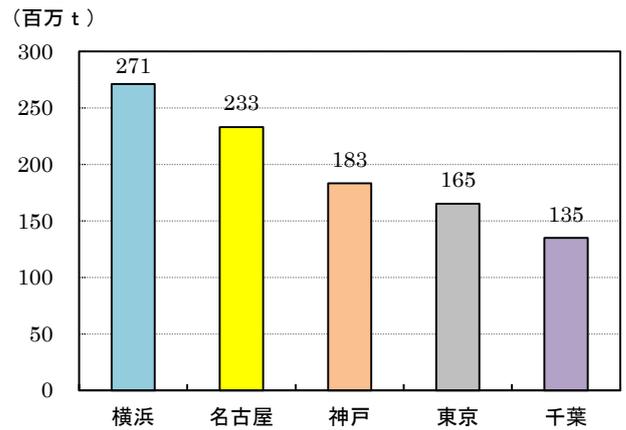
全国： 290,048万トン(H25年)

図表5 主要港湾の総取扱貨物量状況

①海上出入貨物トン数の上位5港(H25年)



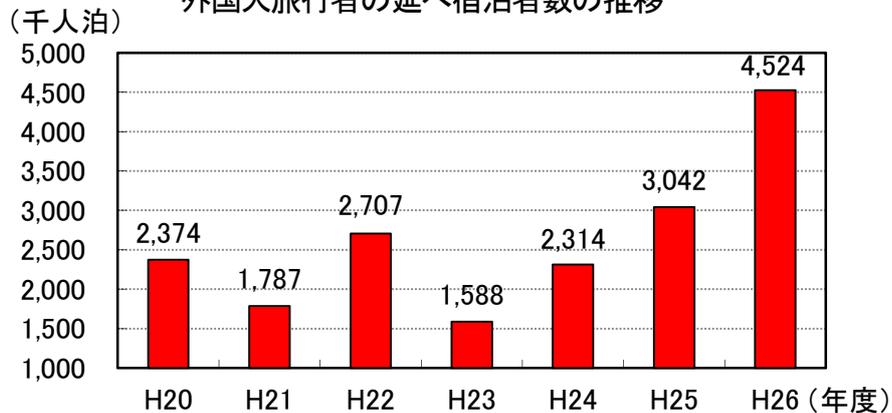
②入港船舶総トン数の上位5港(H25年)



資料: 国土交通省「港湾統計」をもとに国土交通省都市局作成

図表6 中部圏における外国人旅行者状況

外国人旅行者の延べ宿泊者数の推移

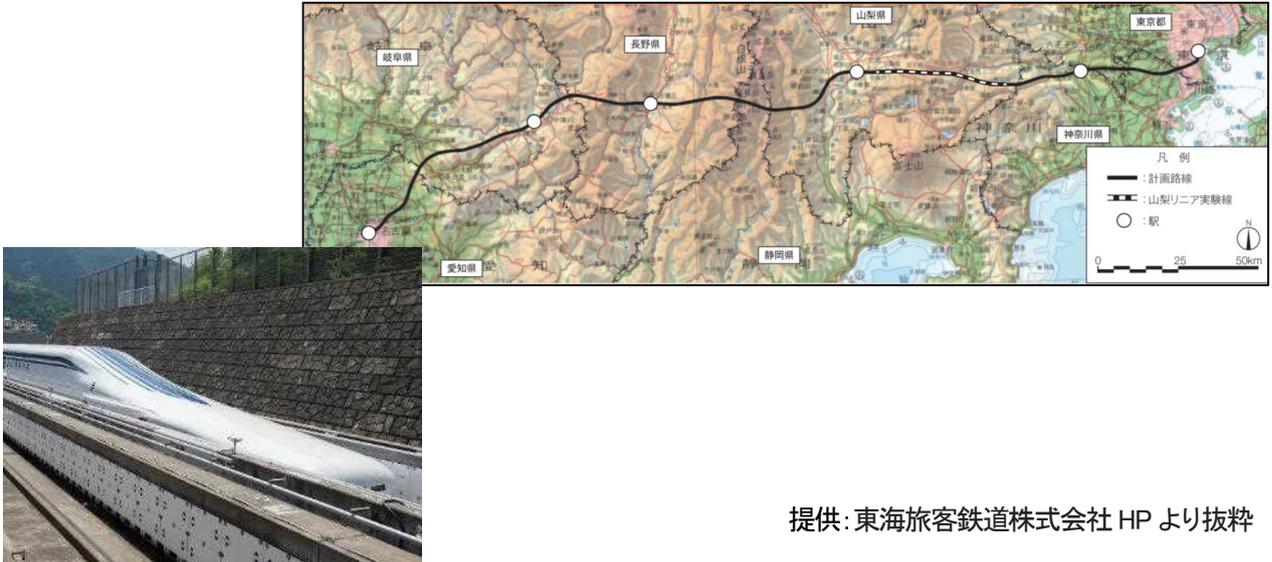


資料: 観光庁「宿泊旅行統計調査」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

○中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画の認可

中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づいて計画された東京都を起点、大阪市を終点とする新幹線鉄道である。このうち、品川から名古屋間の延長約286kmについては、2027年の開業を目指しており、平成26年10月17日に国土交通大臣より工事実施計画(その1)が認可され、平成26年12月17日には工事の両端となる品川駅、名古屋駅において準備工事に着手した。

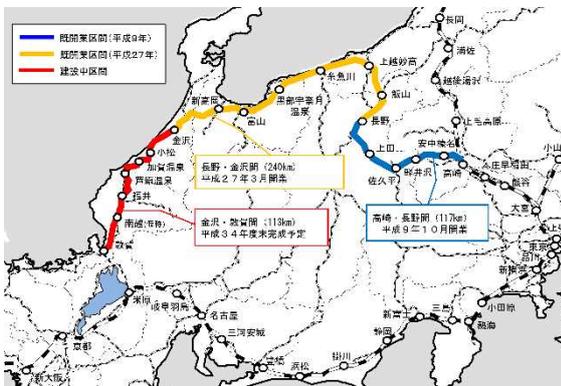


提供: 東海旅客鉄道株式会社 HP より抜粋

○北陸新幹線(長野～金沢間)の開業

北陸新幹線は全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画により整備が行われている東京・大阪間を結ぶ整備新幹線である。そのうち、長野・金沢間の延長約240km について、平成27年3月14日に開業し、東京・金沢間が最速2時間28分で結ばれた。

また、金沢・敦賀間について、開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を予定している。



提供: 国土交通省鉄道局

○一般国道470号能越自動車道 七尾氷見道路全線開通

能越自動車道は、石川県輪島市から、富山県砺波市に至る高規格幹線道路の一般国道自動車専用道路である。このうち、七尾氷見道路については、石川県七尾市八幡から、富山県氷見市大野までの、延長約28.1kmの道路であり、平成27年2月28日の七尾IC～七尾城山IC及び七尾大泊IC～灘浦ICの開通により全線が開通した。

七尾氷見道路の全線開通により、新高岡駅から和倉温泉までが1時間(開通前85分→開通後60分:25分短縮)に短縮され、氷見や能登地域を周遊しやすくなるとともに北陸新幹線との相乗効果で、能登地域がより身近になることが期待される。



七尾大泊IC

提供:国土交通省北陸地方整備局

2. 国際的産業・技術の創造圏域

(目標)

「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。」

(状況)

中部圏域の産業構造の大きな特徴として、製造業の占める割合が全国平均と比べ大きいことが挙げられる。(図表7)

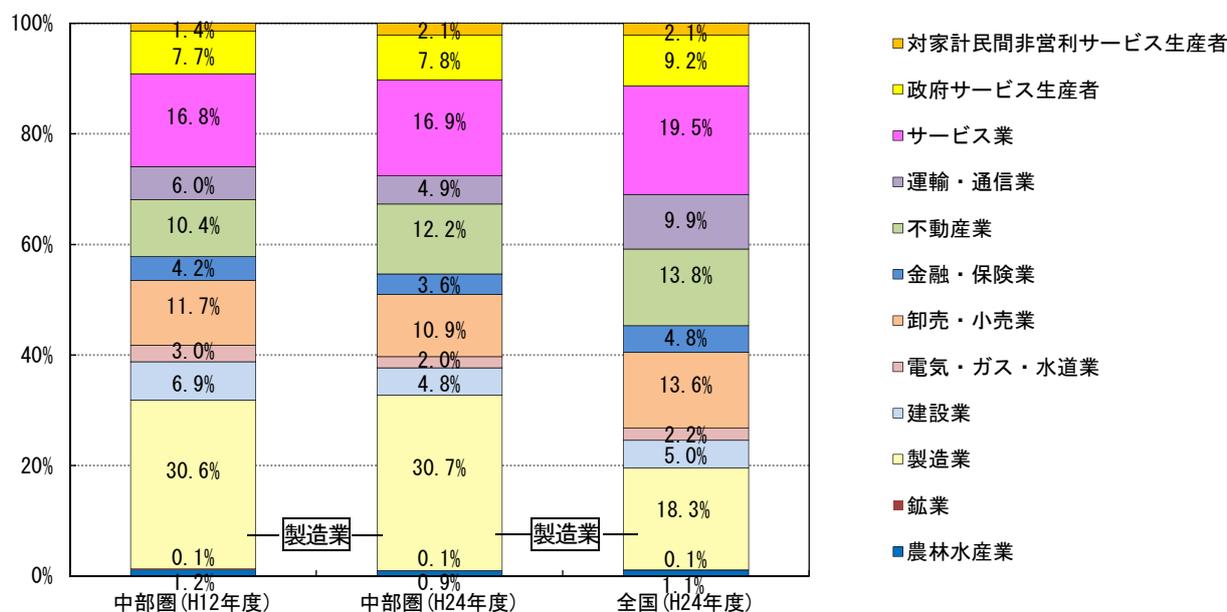
中部圏の製造業の1事業所あたりの製造品出荷額及び付加価値額は平成20年から21年にかけて減少したものの、その後は増加傾向にある。また、製造品出荷額や付加価値額がほかの大都市圏や全国平均の値を上回る傾向が続いており、製造業が高度化、高付加価値化されていることがわかる。(図表8①、②)

なお、中部圏のGDPは平成19年度から21年度にかけて減少した後は下げ止まり、平成21年度以降は概ね堅調に推移している。(図表9)

中部圏における国際コンベンションの件数は前年度と比べ約1割増加しており、国際的な交流が幅広く展開されている。(図表10)

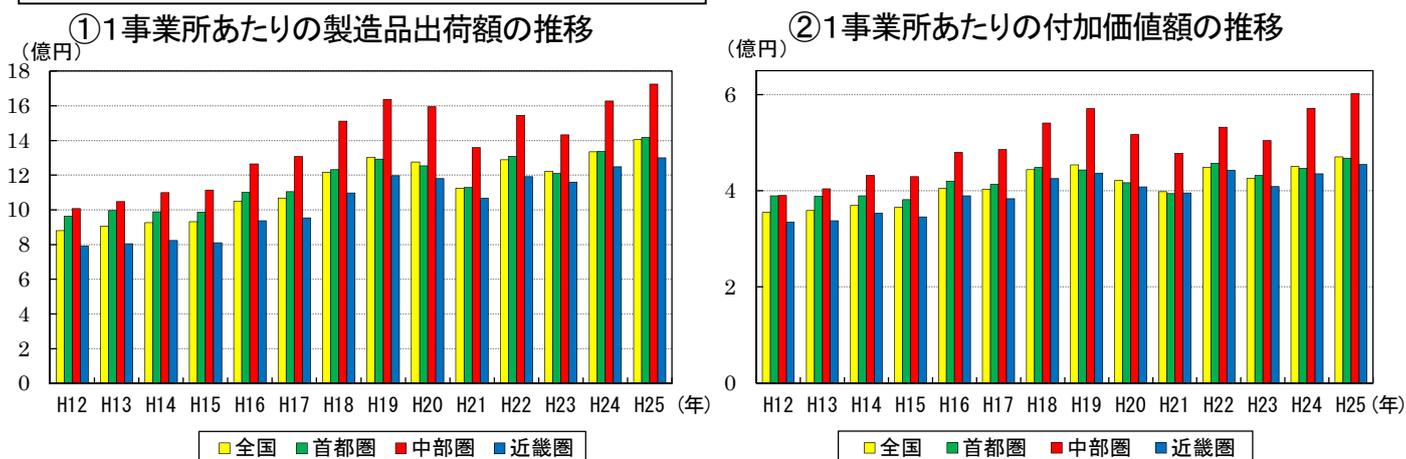
図表7 圏域総生産(名目)の経済活動別構成比

圏域総生産(名目)の経済活動別構成比 H12年度・H24年度(中部圏・全国)



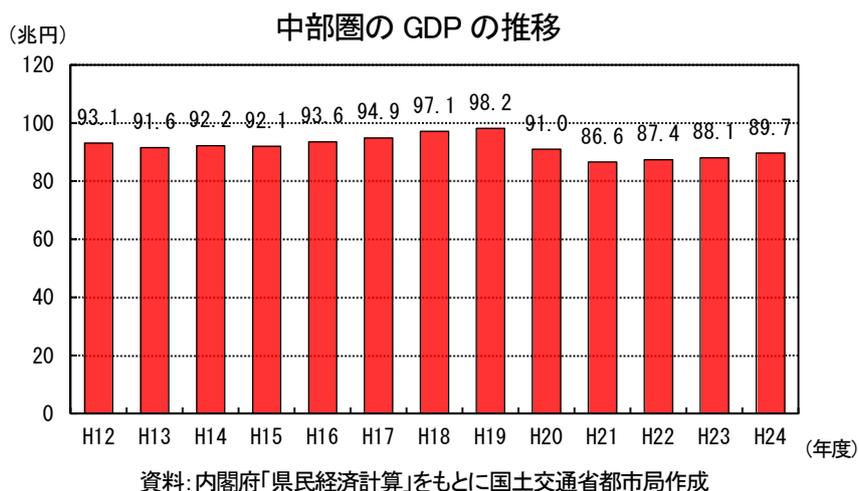
資料:内閣府「県民経済計算」をもとに国土交通省都市局作成

図表8 製造品出荷額・製造品付加価値額の状況

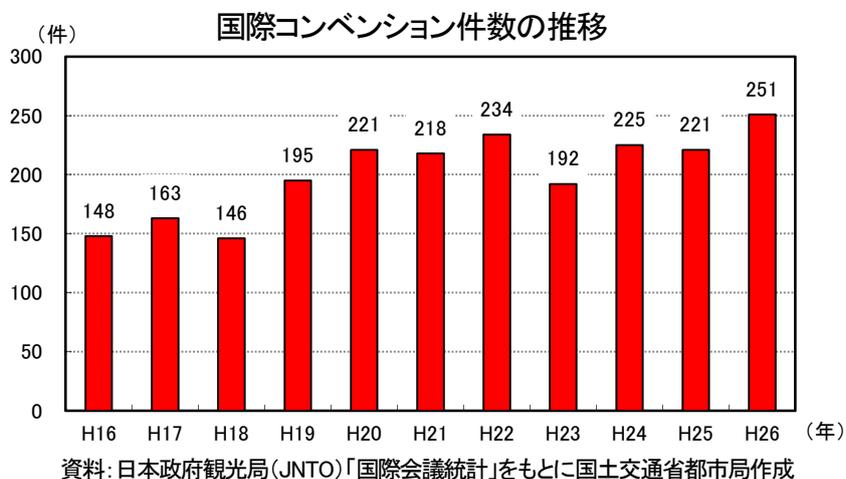


注:いずれも従業者4人以上の事業所に関する数値
 資料:経済産業省「工業統計調査」をもとに国土交通省都市局作成

図表9 中部圏のGDPの状況



図表10 中部圏における国際コンベンションの状況



(トピックス)

OMRJのロールアウト式典の開催

MRJ(三菱リージョナルジェット)は、我が国初めての国産ジェット旅客機として開発が進められているもので、世界最先端の空力設計技術、騒音解析技術などの適用と、最新鋭エンジンの採用により、大幅な燃費低減を実現するとともに、騒音、排出ガスも大幅に削減し、圧倒的な運航経済性と環境適合性により、エアラインの競争力と収益力の向上に大きく貢献するものである。

平成26年10月18日にロールアウト式典が開催され、飛行試験初号機が披露された。なお、初飛行は平成27年11月11日に実施された。



ロールアウト式典



提供:三菱航空機株式会社

○あいちロボット産業クラスター推進協議会の設立

愛知県は、産学行政が連携して、ロボットの研究開発や生産の拠点を形成し、新技術・新製品を創出していくことにより、世界に誇れるロボット産業拠点の形成を目指すことを目的として、「あいちロボット産業クラスター推進協議会」を平成26年11月18日に設立した。なお、本協議会の目的に賛同する法人又は団体等の会員は、平成27年10月31日時点で264団体・社となっている。

また、本協議会では、ロボットの開発側と利用側双方が参画するワーキンググループにより、開発や実用化、普及に向けた具体的な取組を進めるため、「製造・物流等」、「医療・介護等」、「無人飛行ロボット」の3つのワーキンググループを立ち上げた。



あいちロボット産業クラスター推進協議会



無人飛行ロボット活用ワーキンググループ

提供:愛知県

3.「美しい中部圏」の創出

(目標)

「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。

(状況)

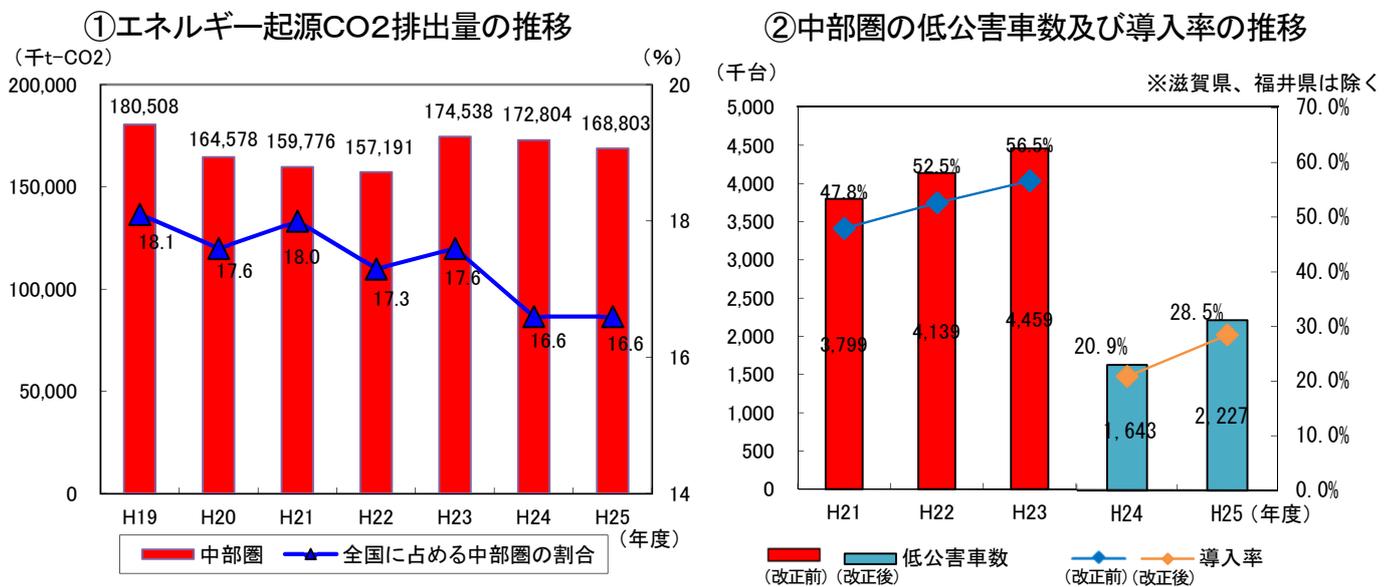
エネルギー起源CO2排出量については、年度ごとの変動はあるものの、全国の排出量に占める割合は減少傾向にある。(図表11の①) 中部圏の特徴的な産業である自動車産業に関する取組みとして、例えば低公害車の導入では、低公害車導入率は平成24年度からエコカー減税の制度が変更となり「低公害車」の対象が変わったため年度ごとに比較することはできないが、増加傾向を示しており自動車のCO2削減対策が進んでいる。(図表11の②)

中部圏の一般廃棄物最終処分量は平成12年度以降、年々減少しており、廃棄物の排出量の削減が進んでいる。(図表12)。

中部圏における都市公園の面積については、年々漸増しており、計画的な整備が進められている。(図表13)

また、中部圏の登録文化財の総数については、年々増加していることから、文化遺産等の保全、継承等が着実に進められている。(図表14)

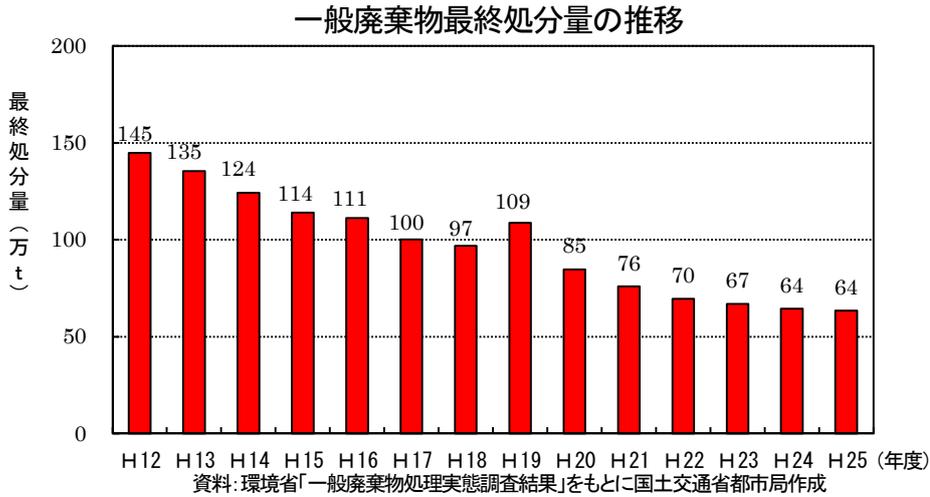
図表11 中部圏を取り巻く大気状況



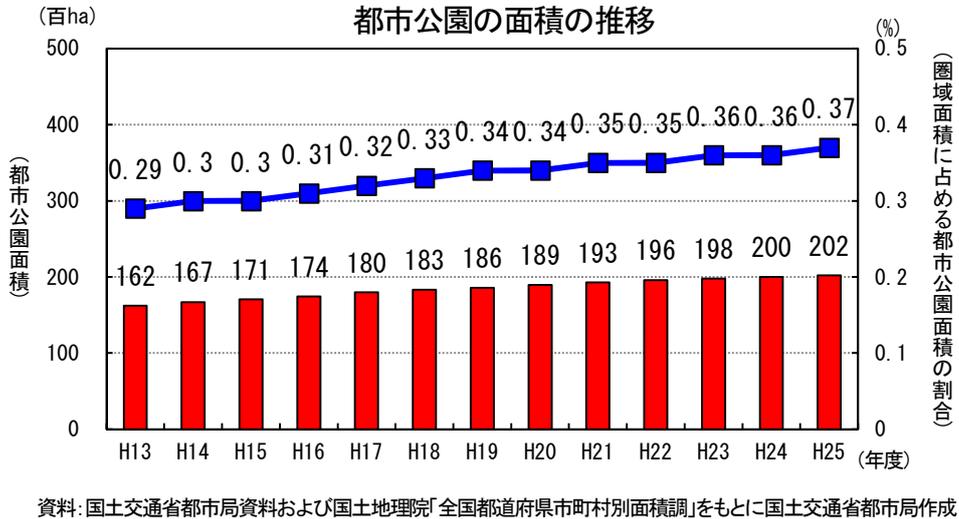
資料: 資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計」
をもとに国土交通省都市局作成
※平成25年度は推計値である。

資料: 国土交通省総合政策局「交通関連統計資料集」、中部運輸局「中部管内の低公害車数」、北陸運輸局「数字で見る北陸信越」をもとに国土交通省都市局作成

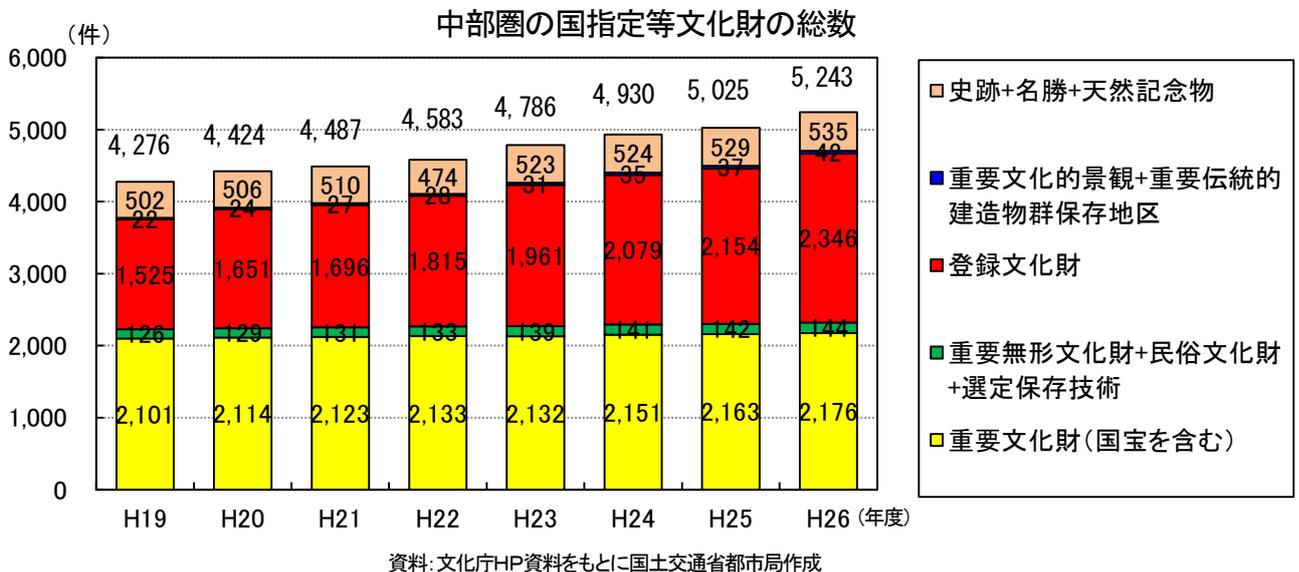
図表12 中部圏における一般廃棄物最終処分量の状況



図表13 中部圏における都市公園の状況



図表14 中部圏の国指定等文化財の状況



(トピックス)

○重要文化的景観の選定

昨年度、中部圏から、地方自治体の申出に基づき選定する国の重要文化的景観に、「小菅の里及び小菅山の文化的景観(長野県飯山市)」、「菅浦の湖岸集落景観(滋賀県長浜市)」、「大溝の水辺景観(滋賀県高島市)」が選定された。

「小菅の里及び小菅山の文化的景観」は、修験道の中心地であった小菅山及び参道沿いに展開し計画的な地割を示す景観地であり、カワ又はタネと称する池など特徴的水利を伴う生活業によって形成された文化的景観である。

「菅浦の湖岸集落景観」は、琵琶湖最北部の急峻な地形における生活・生業によって形成された独特の集落構造を示す景観地である。

「大溝の水辺景観」は、中・近世に遡る大溝城及びその城下町の空間構造を現在も継承する景観地で、琵琶湖及び内湖の水又は山麓の湧水を巧みに用いて生活・生業を営むことによって形成された景観地である。



小菅の里及び小菅山の文化的景観
提供:飯山市



菅浦の湖岸集落景観
提供:長浜市



大溝の水辺景観
提供:高島市教育委員会

○中部景観シンポジウムの開催

中部景観シンポジウムは、景観法施行後10年という節目に際し、これまで10年間の景観まちづくりの成果や課題、今後の展望について議論するシンポジウムで、全国に先駆けて、中部地方整備局の主催により平成26年8月4日に三重県伊勢市で開催された。

本シンポジウムでは、先進4都市(岐阜県各務原市、静岡県三島市、愛知県岡崎市、三重県伊勢市)の首長や有識者らが出席し、「景観法を活用した景観まちづくりを推進する上で直面する課題」等の2つのテーマを設けてパネルディスカッションを行い、課題と今後の展望について議論し、地域活性化に向けたメッセージを発信した。



提供:国土交通省中部地方整備局

4. 誰もが暮らしやすい圏域

(目標)

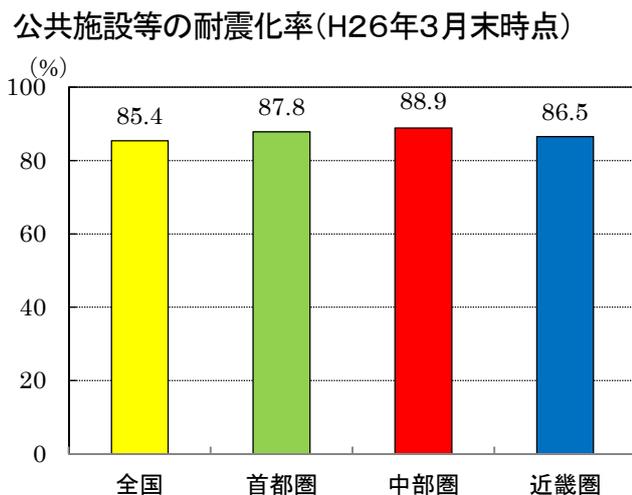
「生活者の視点を大切にし、中部圏に居住する人々が、性別、年齢にかかわらず誰もが社会に参加できるとともに、個人のライフスタイルやライフステージに合わせて多様な暮らしを選択できる圏域の形成を実現する。また、東海地震を始めとする様々な自然災害等への対応力を向上させ、災害時の諸機能の代替性を確保し、安全で安心できる生活空間を実現する。」

(状況)

中部圏の防災拠点となる公共施設等の耐震化率は全国平均や他の大都市圏と比較しても、高い数値を示しており、様々な自然災害等における対応力の向上が図られている。(図表15) また、緊急搬送体制における整備状況として、ドクターヘリの出動件数は平成21年度以降、増加しており、どこにいても高度医療や緊急医療を迅速に受けられる体制の構築が進んでいる。(図表16)

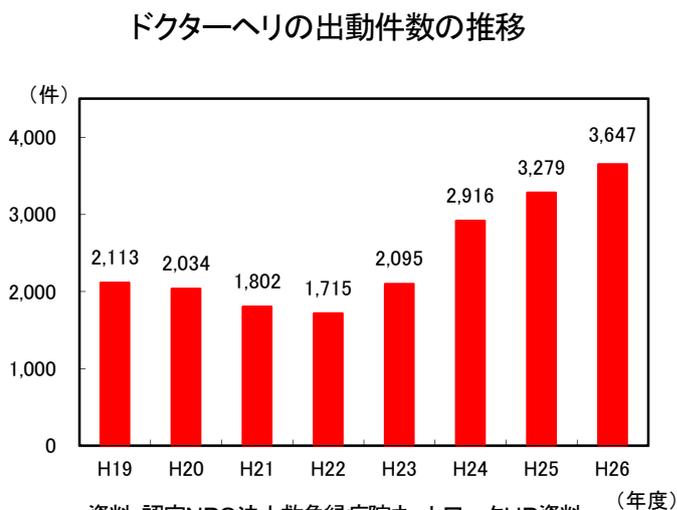
高齢者の就業者人口については男女ともに増加している。(図表17) また、中部圏の保育所数及び保育所利用者数が増加しているなど、(図表18)高齢者の社会進出の増加や保育施設の充実により、多様な暮らしを選択出来る圏域の形成が着実に進められている。

図表15 防災拠点となる公共施設等の耐震化率



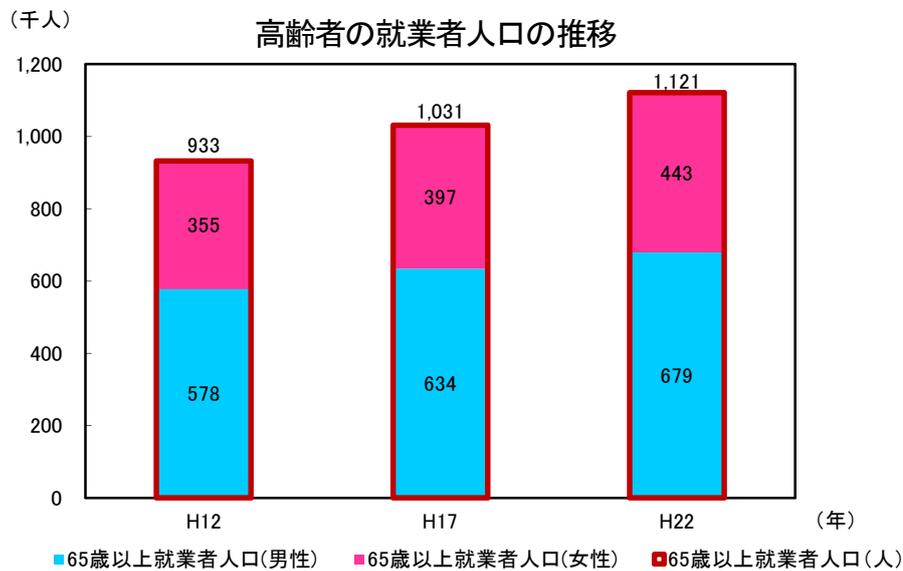
資料: 消防庁「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進調査」
をもとに国土交通省都市局作成

図表16 中部圏における広域的救急搬送体制の整備状況について

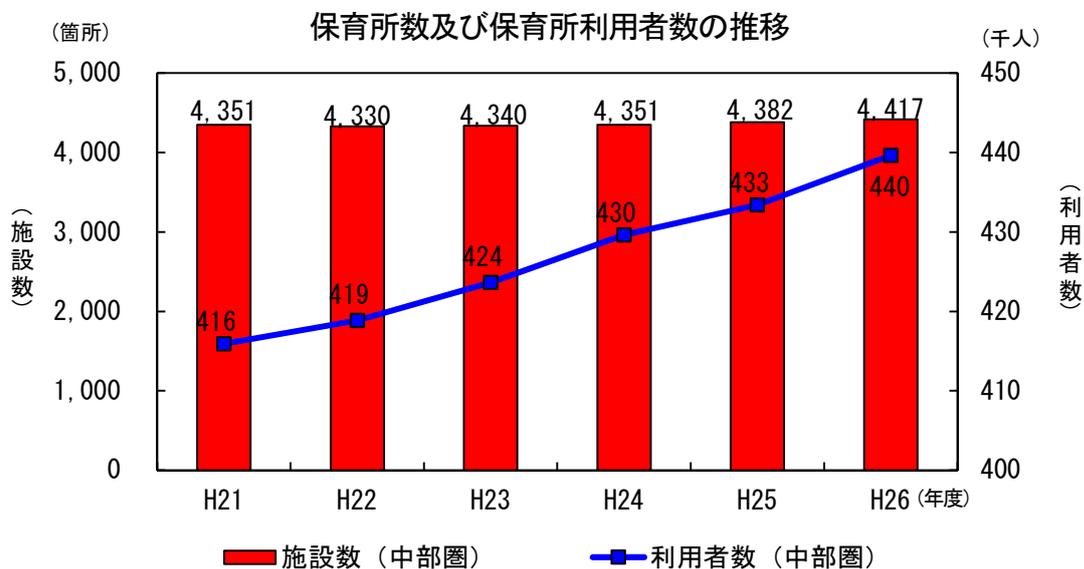


資料: 認定NPO法人救急縁病院ネットワークHP資料
をもとに国土交通省都市局作成

図表17 中部圏における高齢者の社会参加状況について



図表18 中部圏における保育施設等の状況について



(トピックス)

○南海トラフ巨大地震対策計画(地域対策計画)の策定

国土交通省は南海トラフ巨大地震による国家的な危機に備えるべく、広域的見地や現地の現実感を重視しながら、総力を挙げて取り組むべきリアリティのある対策をとりまとめた「南海トラフ巨大地震対策計画」を平成26年4月1日に策定した。

これを受けて、中部及び北陸等の各地域ブロックの地方支分部局等において「地域対策計画」が同日の平成26年4月1日に策定された。

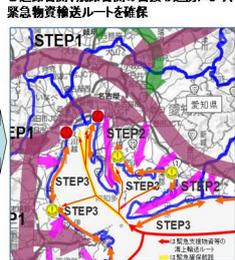
地域対策計画は、各地域の各地方支分部局として、巨大地震発生直後から概ね7日～10日目までの間を中心に、緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるために予め平時から準備しておくべき事項と、巨大地震による揺れ・津波・土砂災害・地盤沈下・火災等による甚大な人的・物的被害を軽減するための、中長期的な視点も踏まえた予防的な対策について記載している。

【オペレーション計画のイメージ】

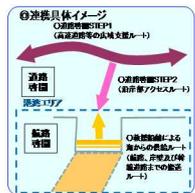
○道路啓開オペレーション計画



○道路啓開、航路啓開の密接な連携により、緊急物資輸送ルート確保



中部ブロック地域対策計画における応急活動計画
(陸海空の総合啓開・濃尾平野の緊急排水)
提供:国土交通省中部地方整備局



北陸地域対策計画における応急活動計画
(被災者の救命・救助)
提供:国土交通省北陸地方整備局

○南海トラフ巨大地震対策中部ブロック協議会広域連携防災訓練の実施

南海トラフ巨大地震等の広域かつ甚大な被害が予想される大規模災害に備えるため、南海トラフ巨大地震対策中部ブロック協議会の構成機関が広域的に連携した総合的な防災訓練を平成26年8月31日に実施した。

当該訓練は、中部圏地震防災基本戦略の優先的に取り組む連携課題「10. 関係機関相互の連携による防災訓練の実施」に該当し、訓練のテーマを「中部圏地震防災基本戦略」に盛り込まれた広域防災拠点の機能検証、航路啓開、排水及び道路啓開オペレーション計画の検証、各機関が連携した救出・救助訓練などを行うことにより、広域連携体制の強化を図ることとしている。



道路啓開



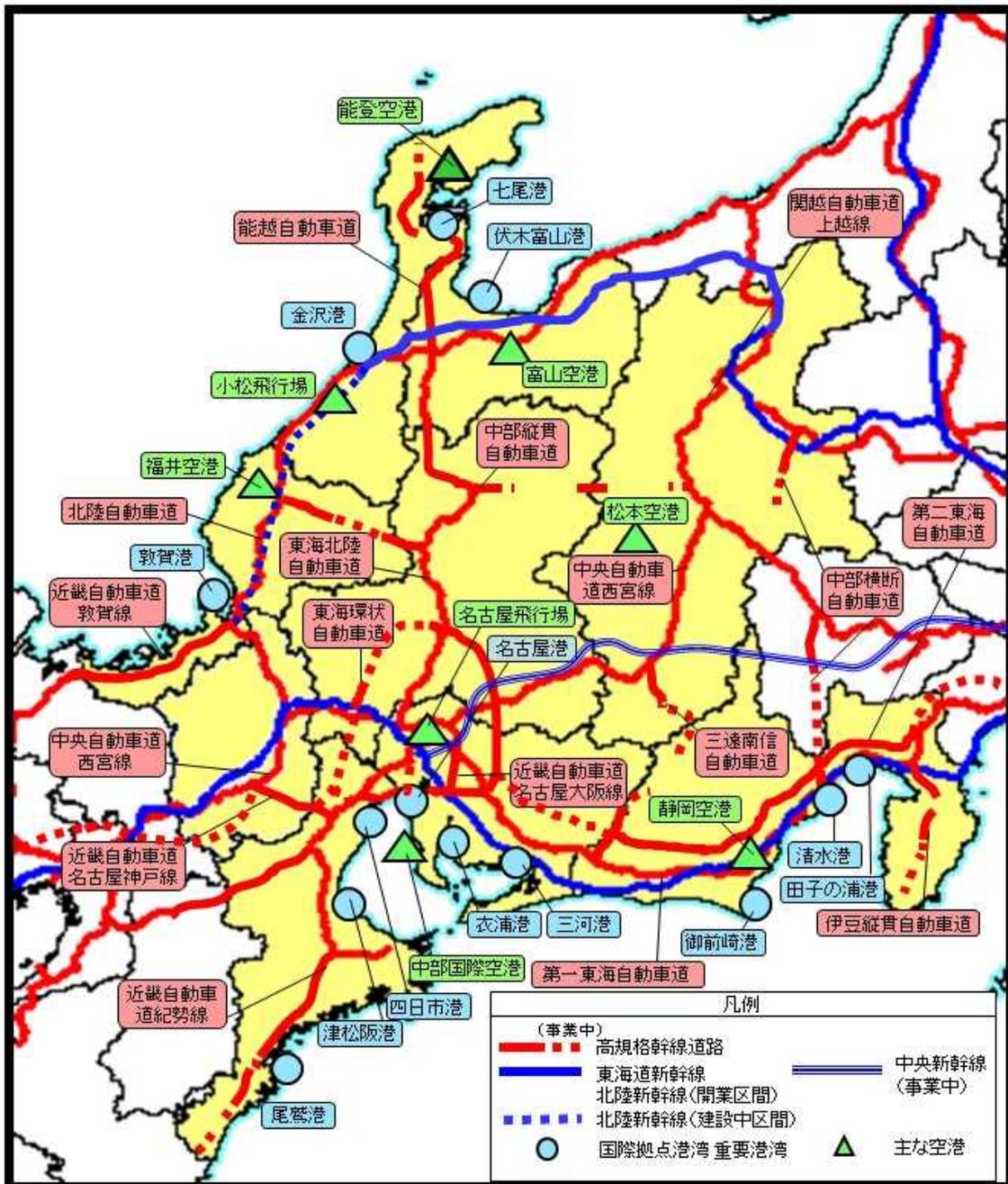
災害対策出動訓練

提供:国土交通省中部地方整備局

Ⅲ 資料編

(中部圏整備に係る参考図)

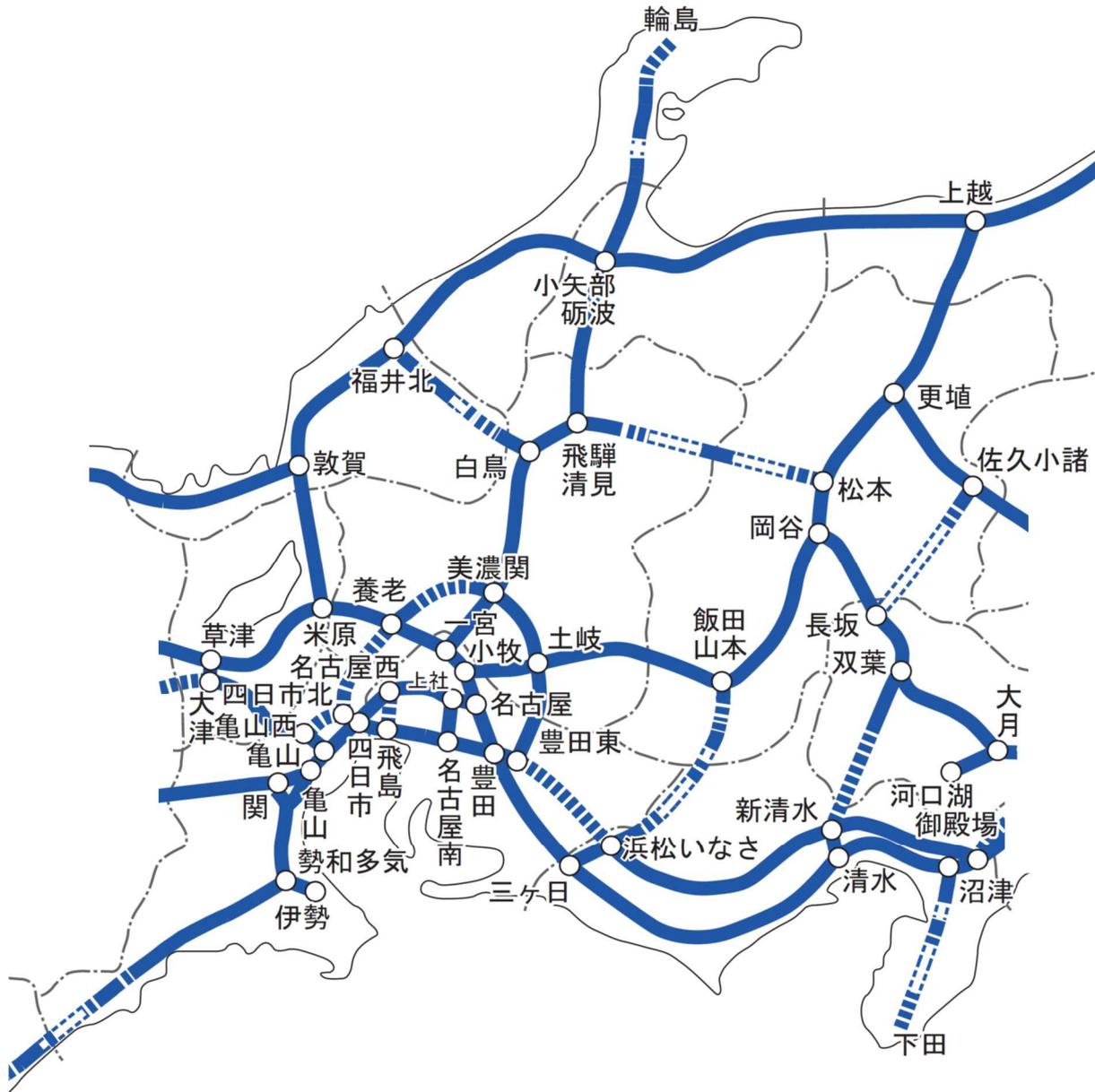
中部圏における社会資本整備の状況



※平成 26 年度末現在

1. 道路の整備

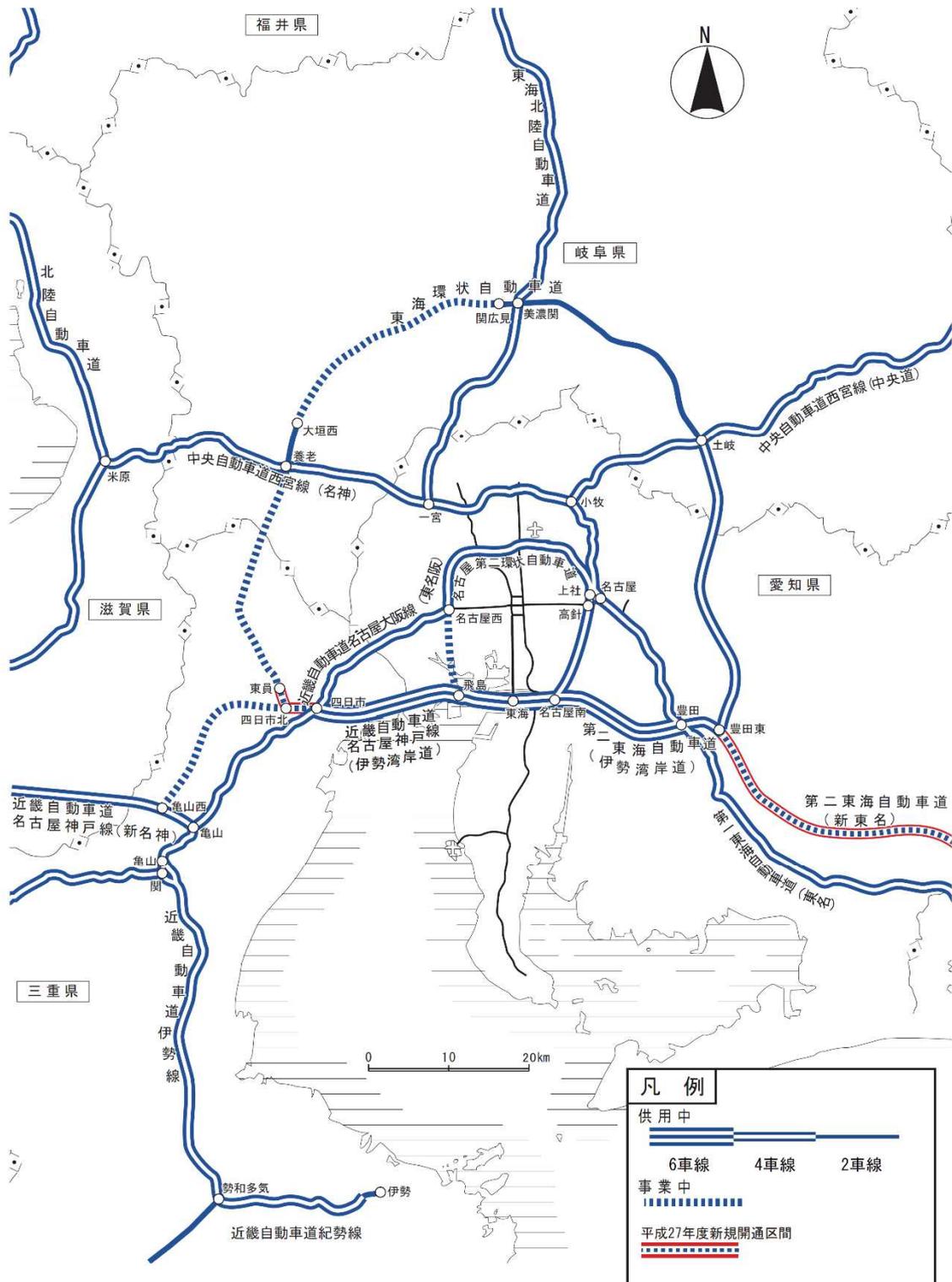
(1) 高規格幹線道路



凡 例	
高規格幹線道路等	
	開 通 区 間
	事 業 中 区 間
	未 事 業 区 間

※ 平成 26 年度末現在
 ※ 整備中の IC 及び JCT 名は仮称

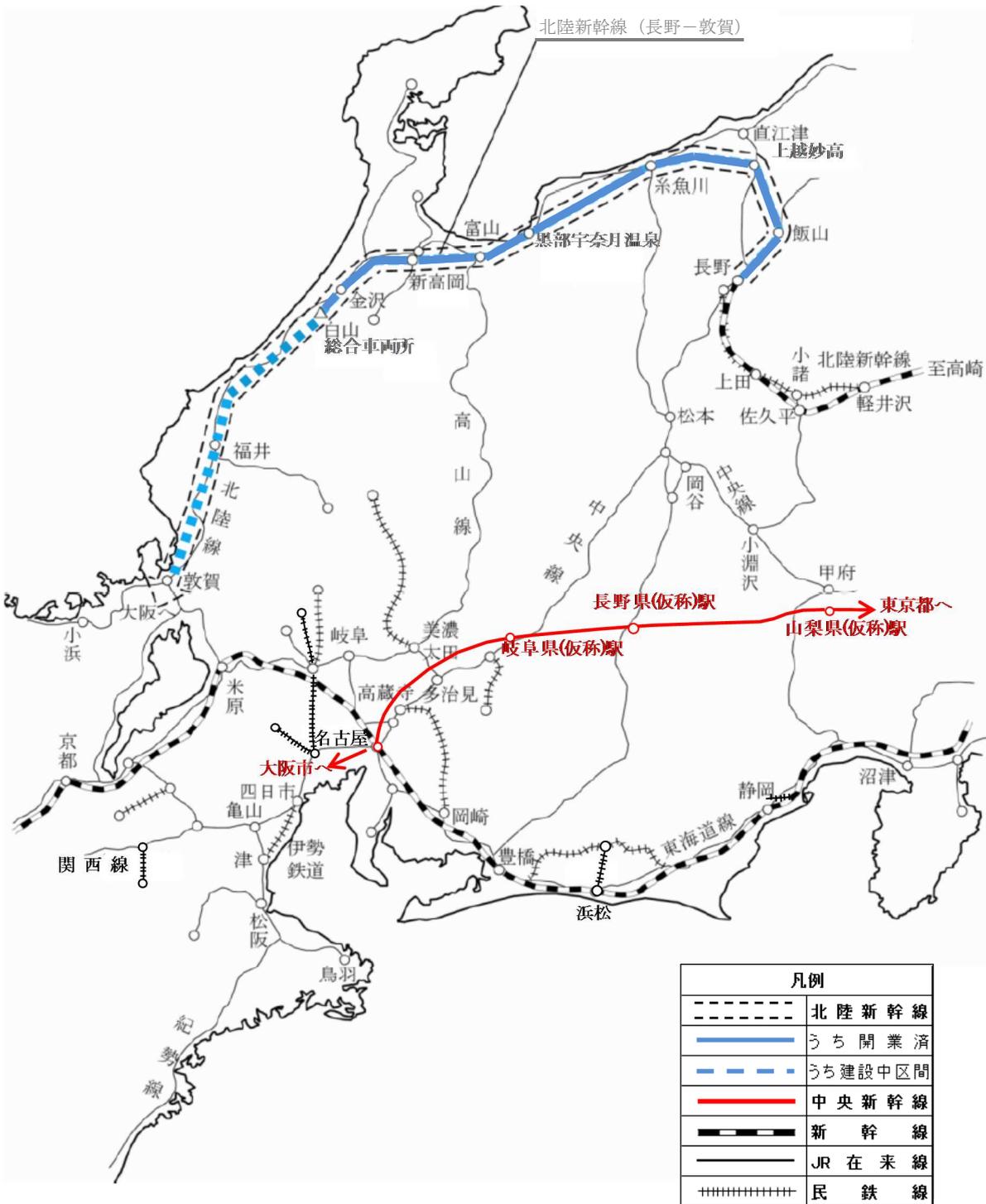
(2) 都市高速道路(名古屋高速)



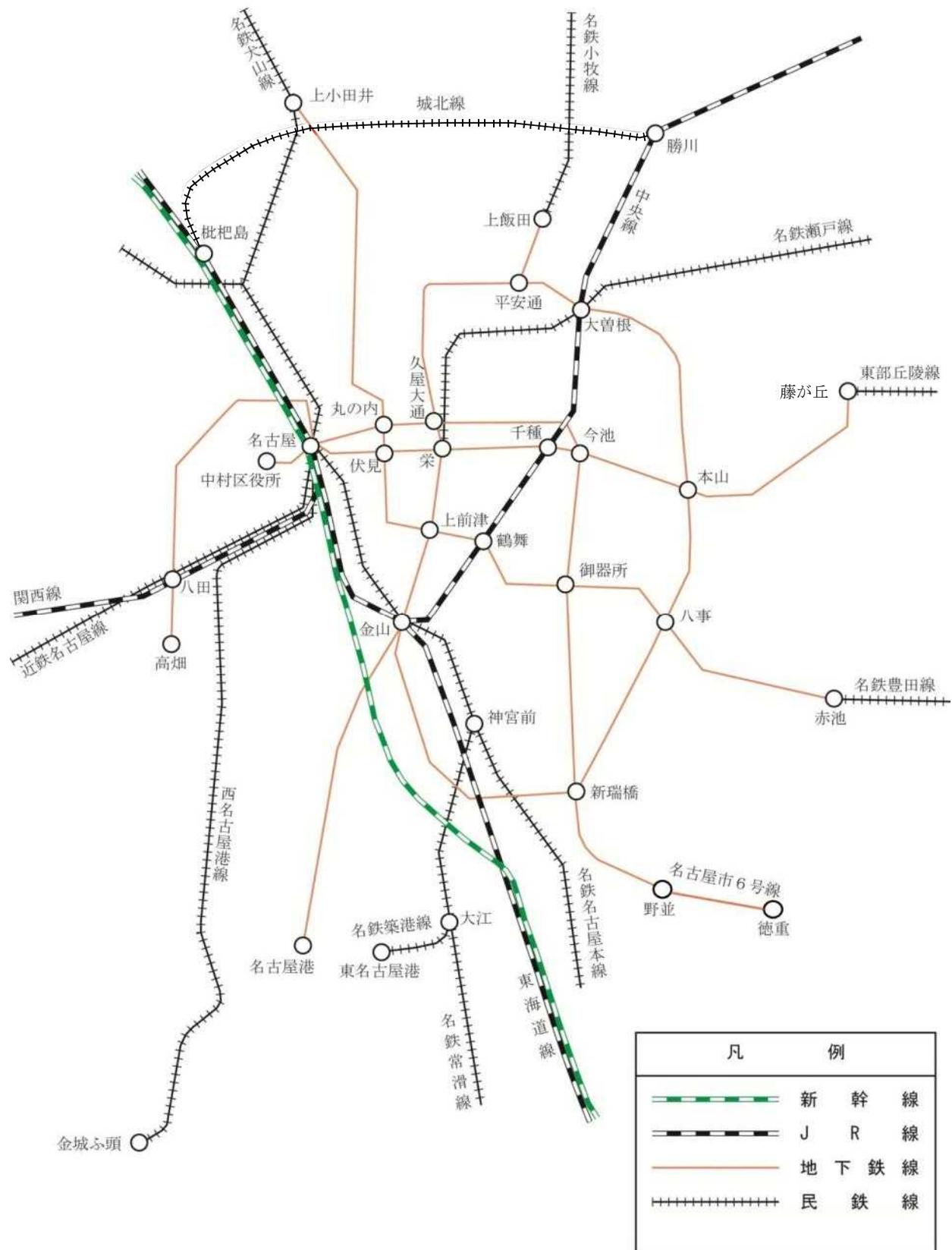
※平成 26 年度末現在
 ※事業中区間の IC・JCT 名は仮称

2. 鉄道の整備

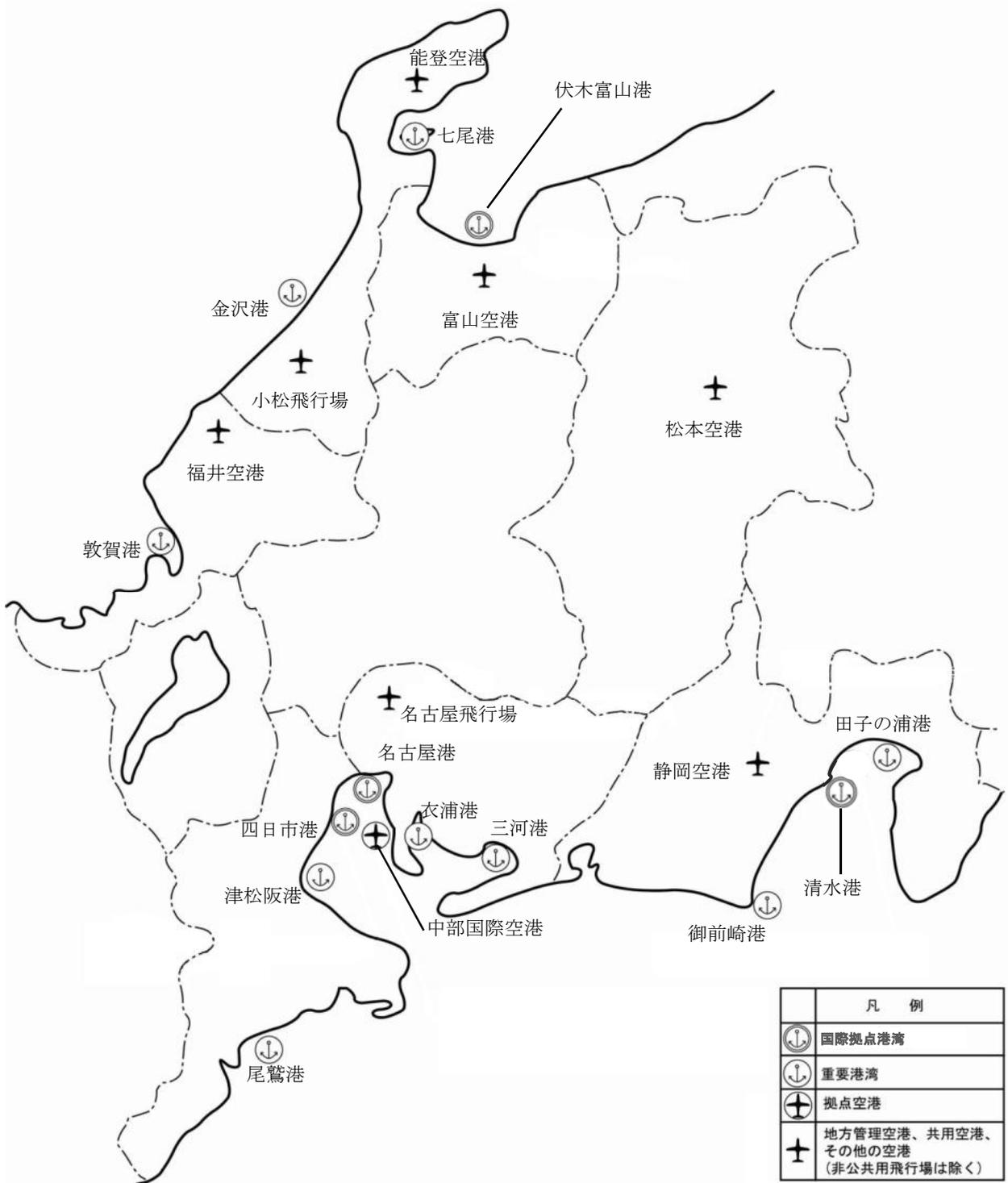
(1) 新幹線鉄道



(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)

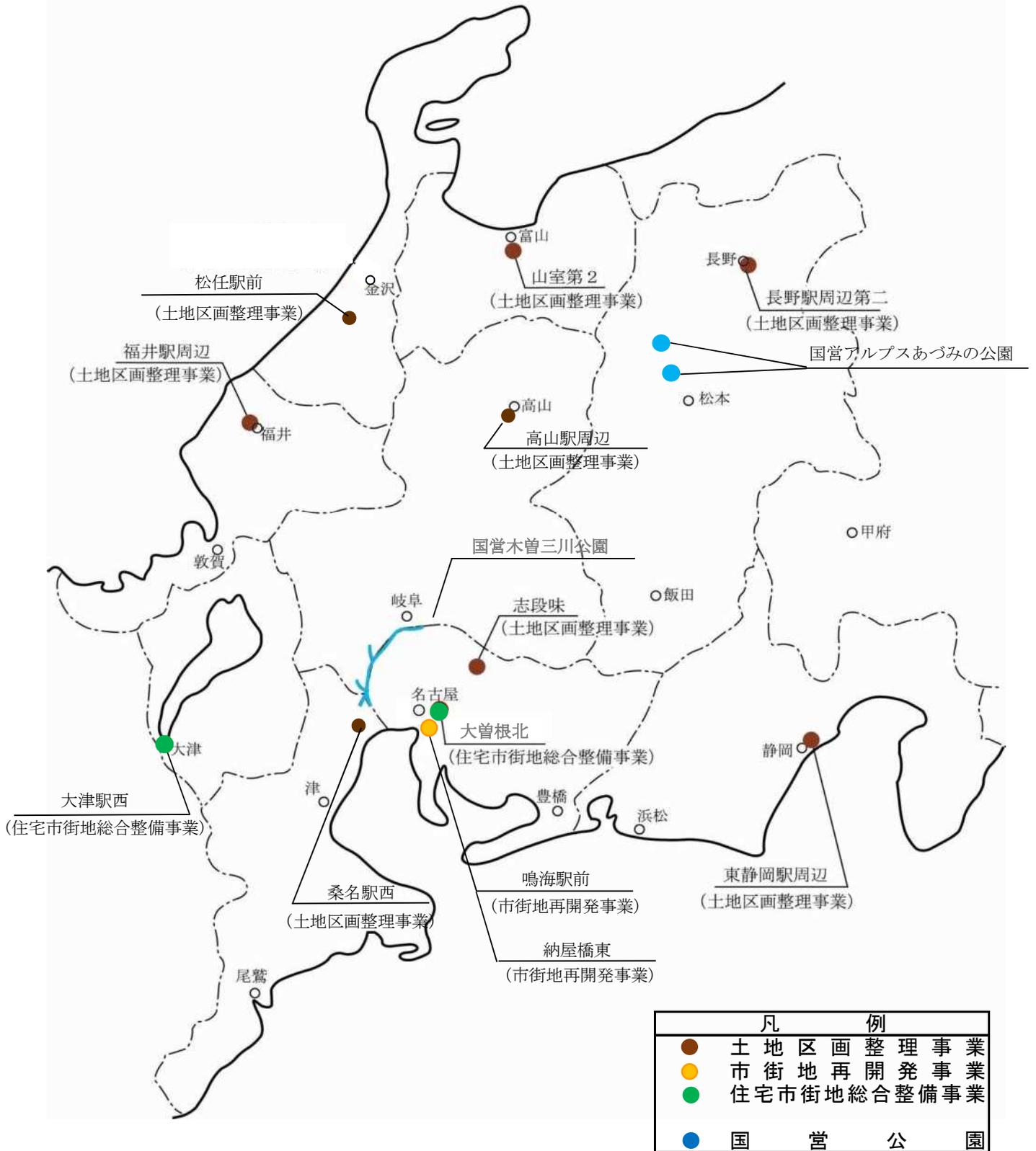


3. 港湾・空港の整備



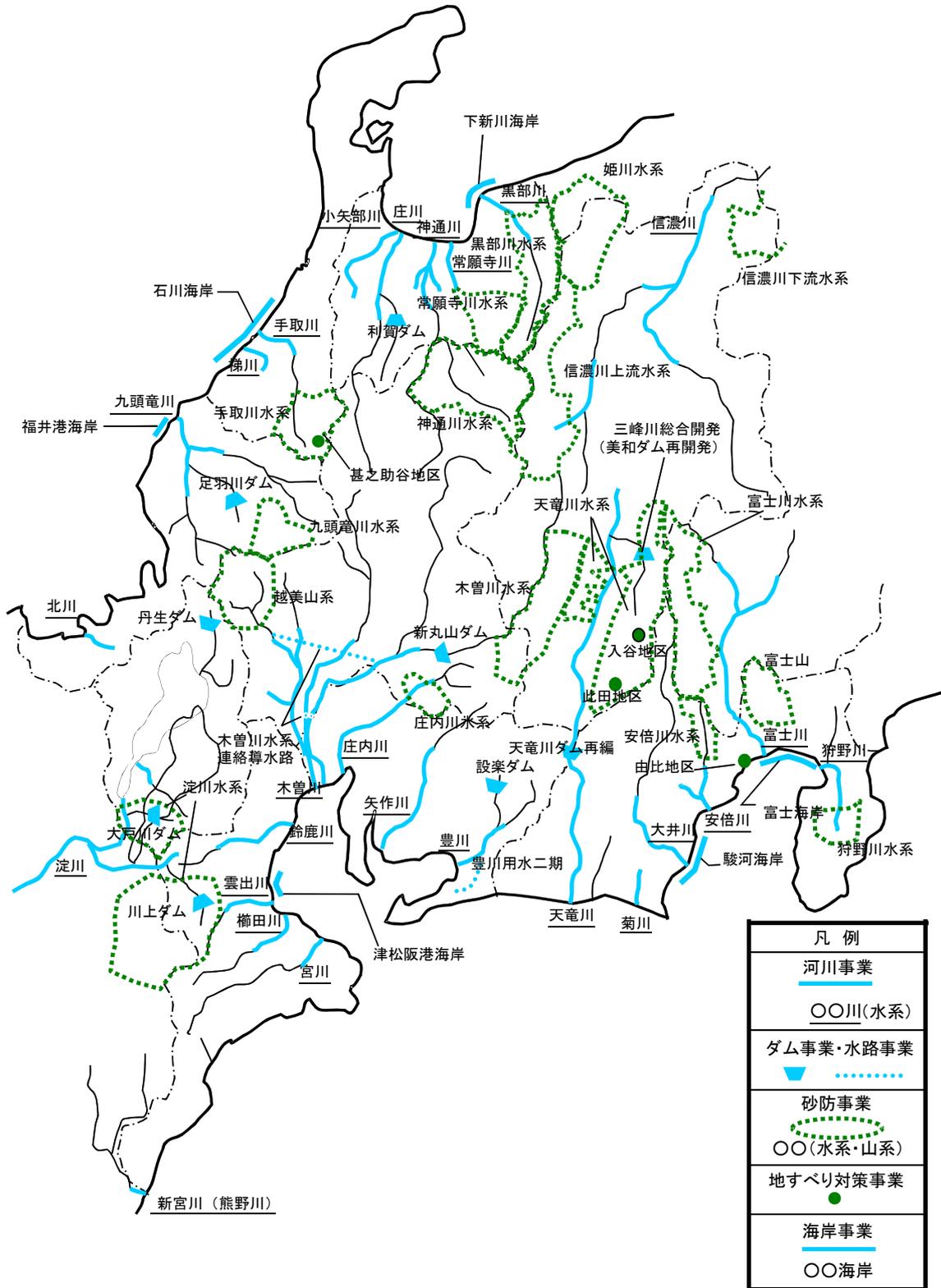
※平成 26 年度末現在

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



※平成 26 年度末現在

5. 河川・海岸等の整備



※平成 26 年度末現在