

平成 25 年度

中部圏開発整備計画の実施
に関する状況

平成 27 年 3 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25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)紀勢自動車道(尾鷲北IC～紀伊長島IC)全線開通	5
2. 国際的産業・技術の創造圏域	6
(トピックス)メッセナゴヤ2013の開催	8
3. 「美しい中部圏」の創出	9
(トピックス)富士山(山梨、静岡両県)の世界文化遺産の登録	11
4. 誰もが暮らしやすい圏域	12
(トピックス)「地震・津波災害に強いまちづくりガイドライン」の公表	14

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	16
1. 道路の整備	
(1)高規格幹線道路	17
(2)都市部高速道路(名古屋高速)	18
2. 鉄道の整備	
(1)新幹線鉄道	19
(2)在来線鉄道等	20
3. 港湾・空港の整備	21
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	22
5. 河川・海岸等の整備	23

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

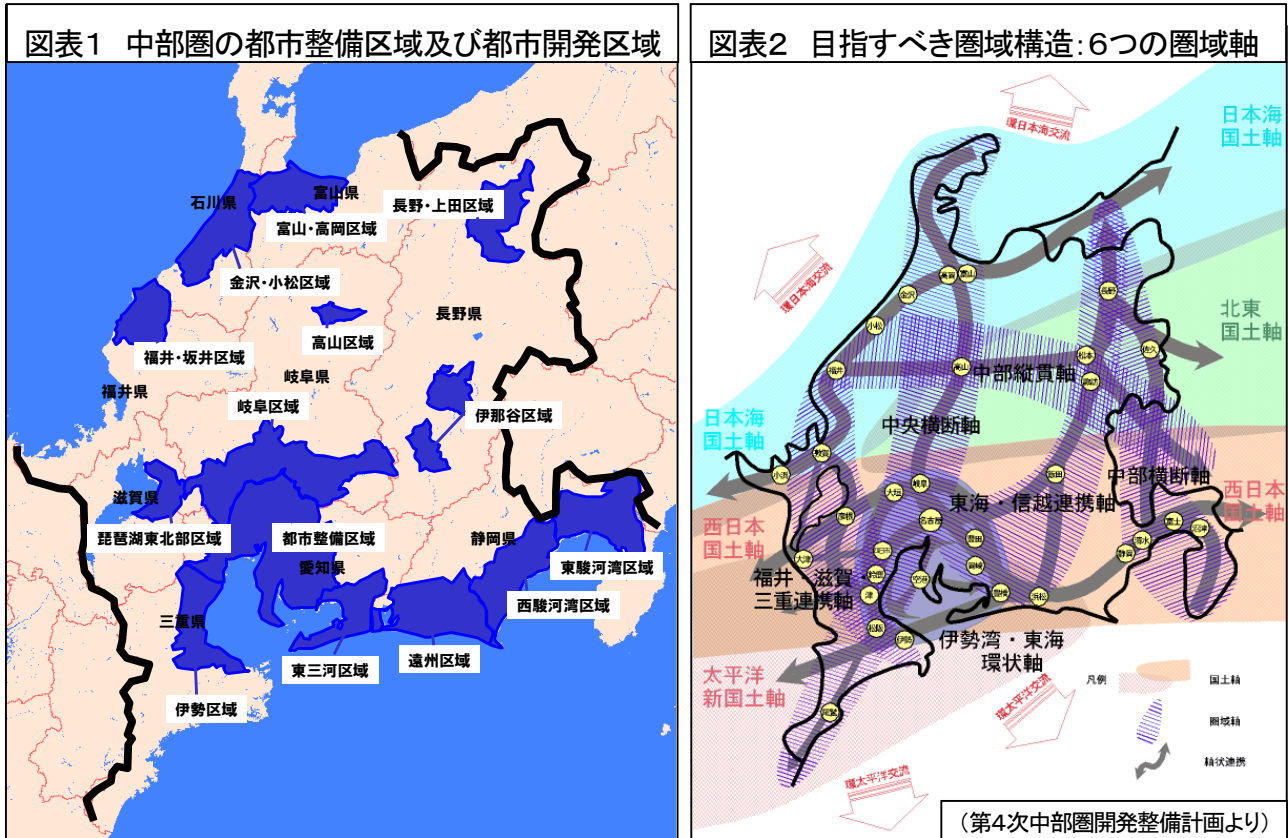
誰もが社会に参加でき、安全で多様な暮らしを選択できる圏域を実現する。

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。



(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、名古屋市を中核とし、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25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21年度以降はおおむね横ばいの推移であったが、平成25年度では、前年度より約1.35倍多い値まで増加した。(図表3の①)また、乗降客数についても、平成21年度以降はおおむね横ばいの推移であったが、平成24年度以降は増加傾向にある。(図表3の②)

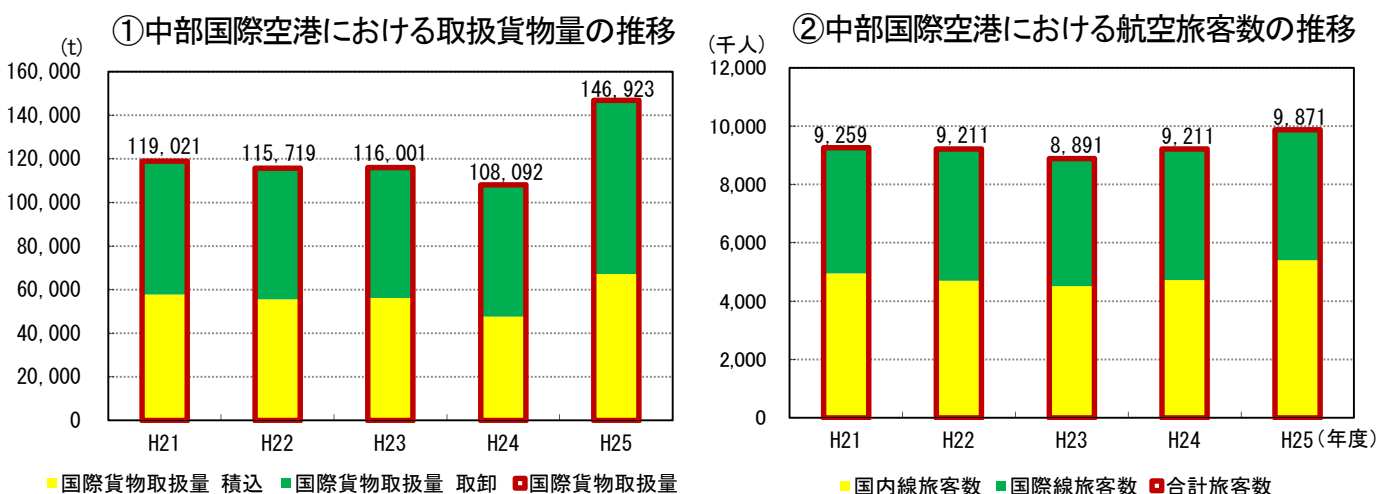
中部圏の港湾における海上出入貨物トン数の総数は、平成21年に大きく減少したが、平成22年以降は漸増している。(図表4)

また、名古屋港の海上出入貨物トン数も、平成24年度では、全国1位となっており(図表5の①)、入港船舶トン数についても、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、25年度と増加し、平成20年度以降最も高い値となっている。(図表6)

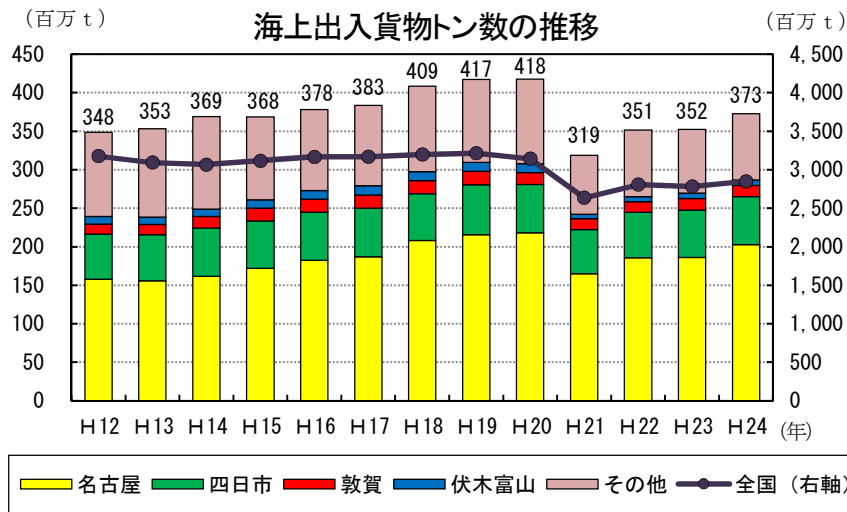
以上のような状況から、社会情勢、経済情勢の影響を受けつつも、目標としている内外の訪問者に選択される魅力ある創造圏域の実現に向かって着実に進んでいるといえる。

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



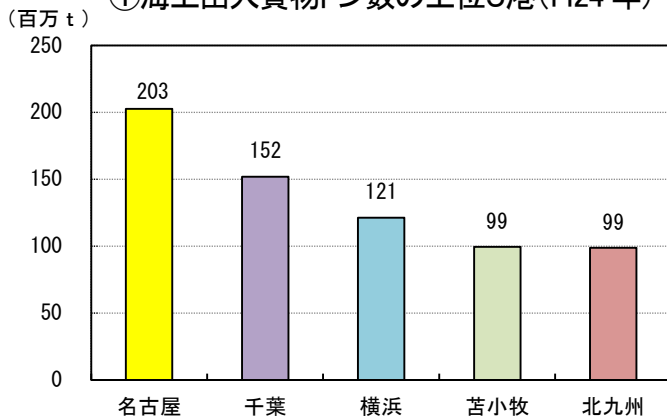
中部圏： 37,285万トン(H24年)

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

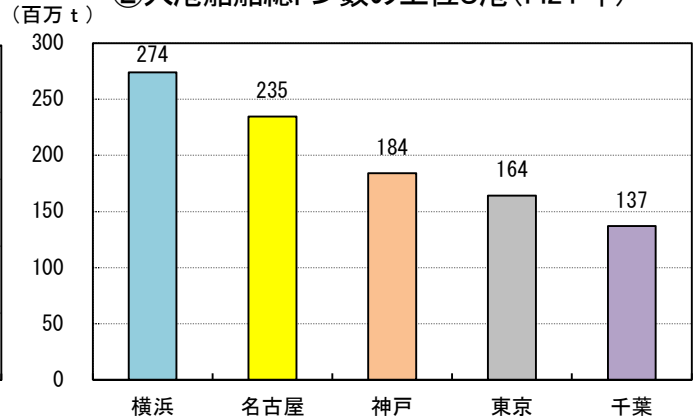
全国： 285,180万トン(H24年)

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(H24年)



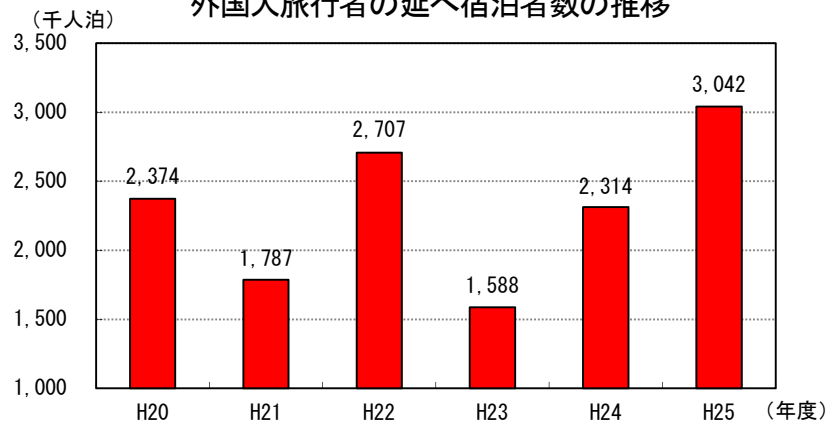
②入港船舶総トン数の上位5港(H24年)



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)

○紀勢自動車道(尾鷲北IC～紀伊長島IC)全線開通

近畿自動車道紀勢線は大阪府松原市を起点に紀伊半島沿岸を通り、三重県多気郡多気町で近畿自動車道伊勢線につながる延長約336kmの国土開発幹線自動車道である。このうち、紀勢自動車道(尾鷲北IC～紀伊長島IC)は三重県尾鷲市坂場西町から三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区に至る延長21.2kmの高規格幹線道路であり、平成26年3月30日に三重県の海山ICから紀伊長島IC間の延長15.1kmの開通により全線開通した。

近畿自動車道紀勢線は、中京圏、関西圏と三重県南部地域を結ぶ広域ネットワークを形成する道路であり、尾鷲北IC～紀伊長島ICの区間は、国道42号とともに、地域の生活文化や産業経済の振興に寄与し、また災害に強いルートとして地域の生活基盤を支えることが期待されている。

至 紀伊長島IC



事業概要図(近畿自動車道紀勢線)
提供：国土交通省中部地方整備局



至 尾鷲北IC

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)

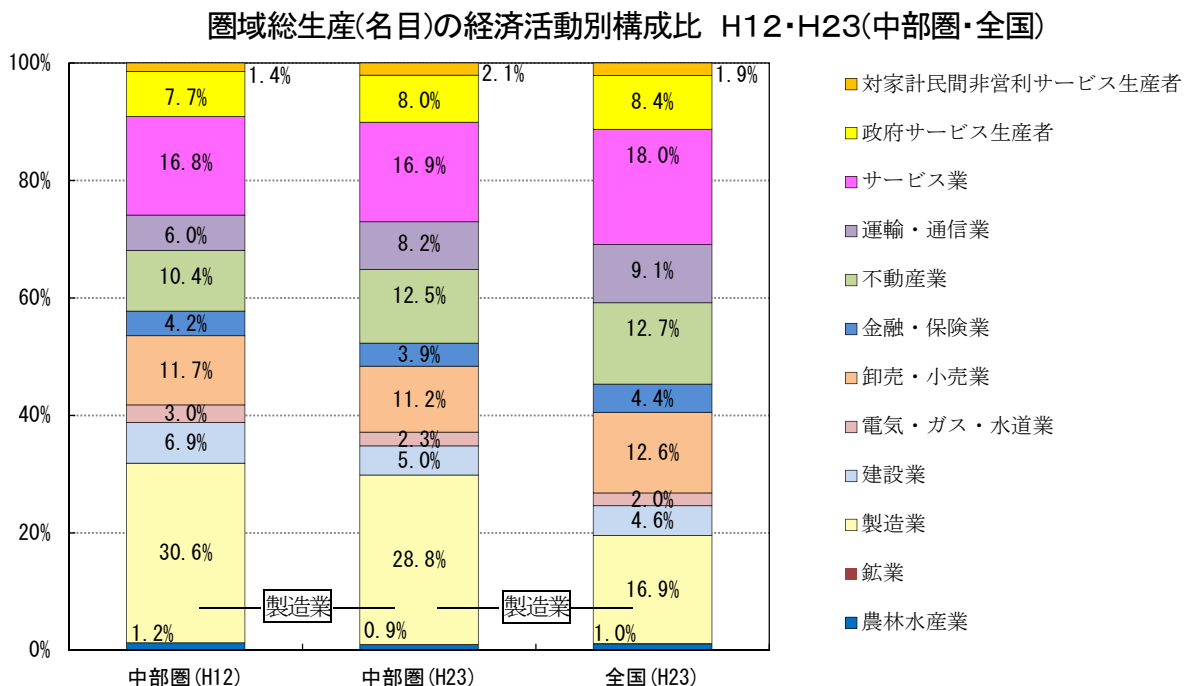
中部圏域の産業構造の大きな構造として、製造業の占める割合が全国平均と比べ大きいことが挙げられる。(図表7)

中部圏の製造業の1事業者あたりの製造品出荷額及び付加価値額は平成20年度から21年度にかけて減少したものの、その後は増加傾向にある。また、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8①②)

なお、中部圏のGDPは平成20年度から21年度にかけて減少した後は下げ止まり、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平成16年と比較すると1.5倍程度に増加しており、産業、技術における国際的な交流が幅広く展開されている。(図表10)

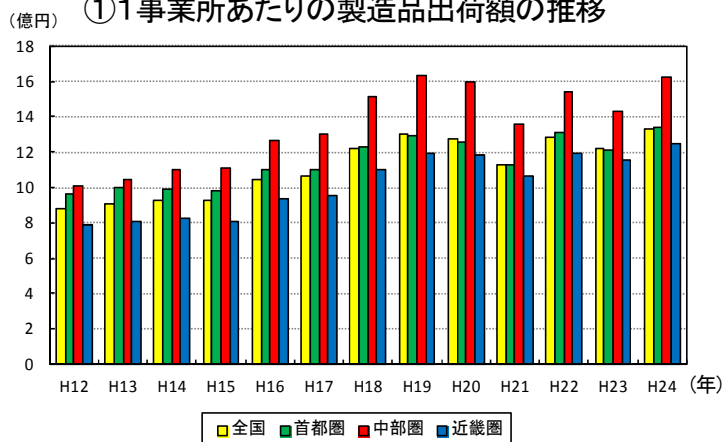
図表7 圏域総生産(名目)の経済活動別構成比



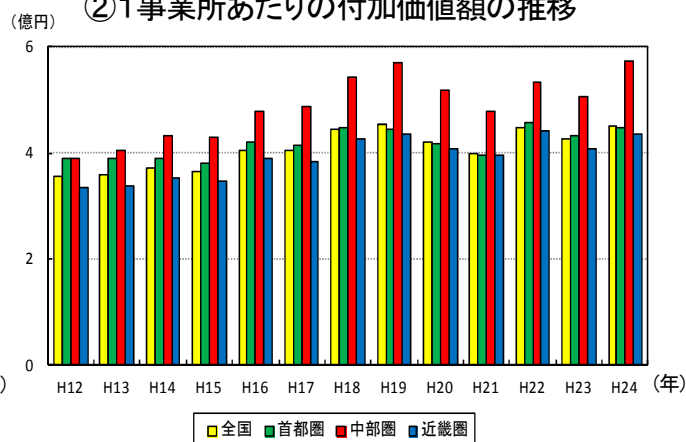
資料:内閣府「県民経済計算」をもとに国土交通省都市局作成

図表8 製造品出荷額・製造品付加価値額の状況

① 1事業所あたりの製造品出荷額の推移

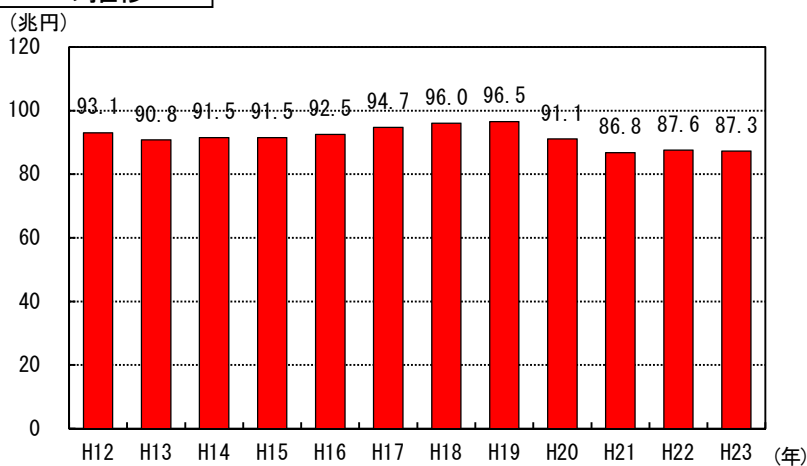


② 1事業所あたりの付加価値額の推移



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

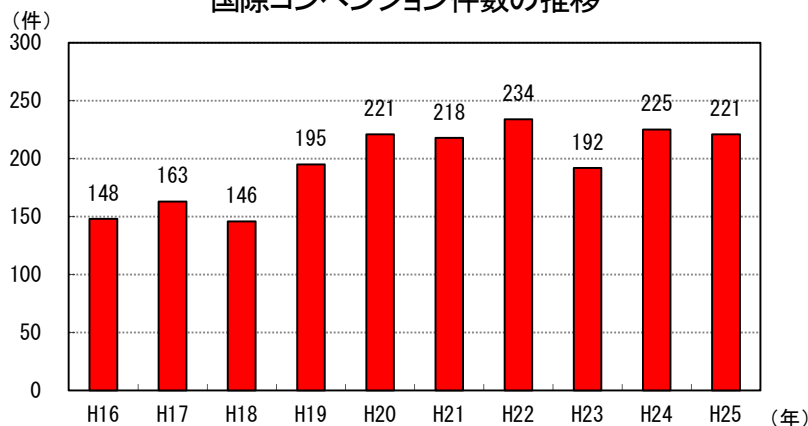
図表9 中部圏のGDPの推移



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10 国際コンベンションの状況

国際コンベンション件数の推移



資料:日本政府観光局(JNTO)「国際会議統計」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

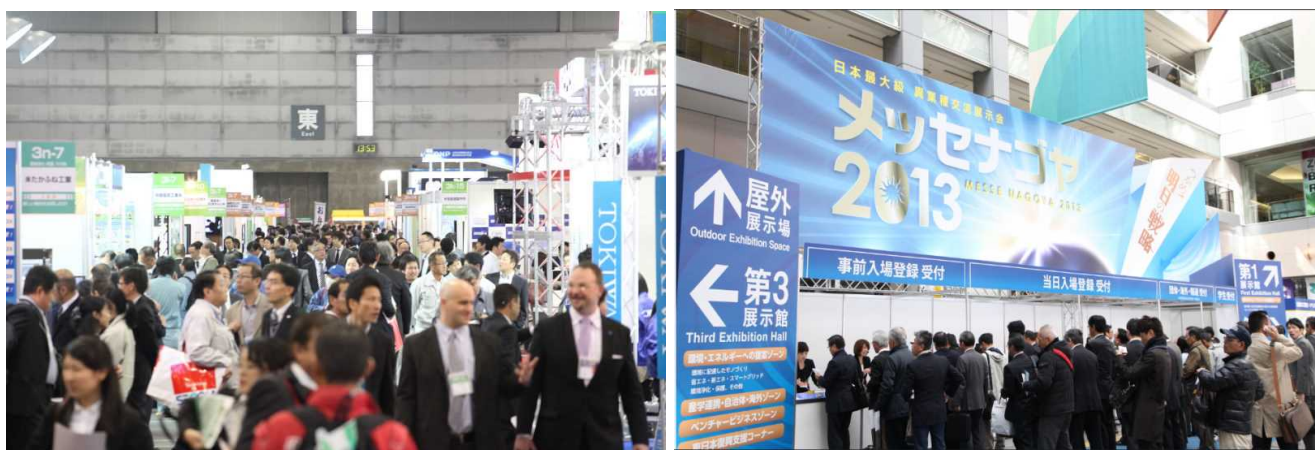
○メッセナゴヤ2013の開催

メッセナゴヤは、平成17年に開催した愛知万博の理念(環境、科学技術、国際交流)を継承する事業として平成18年に第1回が開催され、現在までに8回開催された。出展企業は年々増加しており、幅広い分野・地域から集い、業種や業態の枠を超えた相互の取引拡大や、情報発信、人脈形成を図り、活発なビジネス交流を展開することを目的とした日本最大級の異業種交流展示会である。

第8回目となる平成25年は、11月13日(水)から16日(土)までの4日間、ポートメッセなごやにて開催され、会期中、出展者や来場者に向けた様々なセミナーの開催や、出展企業によるプレゼンテーション、学生向け企業研究イベントなど、併載イベントも多数行われた。

なお、出展規模は出展者数1,179社、入場者61,751名と過去最高を記録した。

メッセナゴヤ会場の様子



提供：名古屋商工会議所

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、低公害車導入率は一貫して増加傾向を示し、平成24年度には50%を超えているなど、自動車のCO2削減対策が進んでいる。(図表11の②)

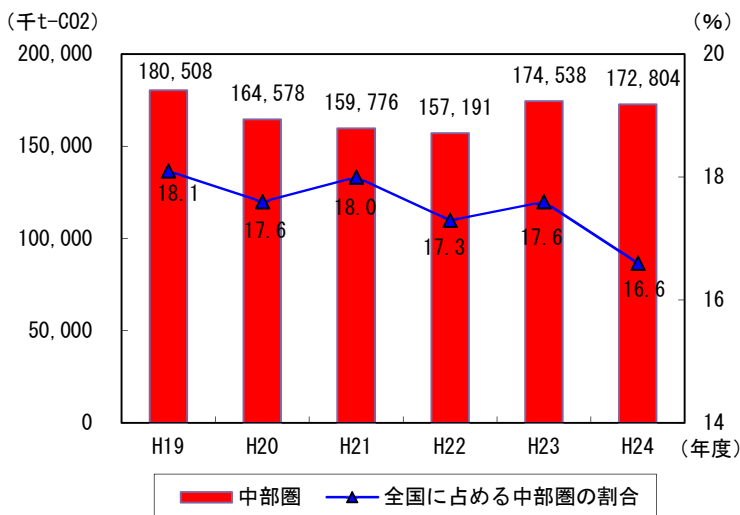
中部圏の一般廃棄物最終処分量は平成12年以降、年々減少しており、廃棄物の排出量の削減が進んでいる。(図表12)。

中部圏における都市公園の面積について、平成13年より漸増しており、計画的な整備が進められている。圏域に占める面積の割合についても徐々に増加している。(図表13)

また、中部圏の登録文化財の総数については、平成19年より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)

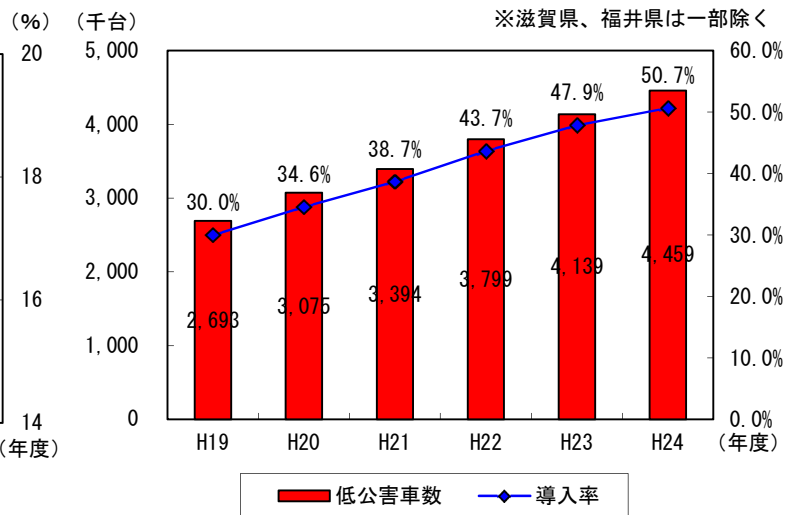
図表11 中部圏を取り巻く大気の状態

①エネルギー起源CO2排出量の推移



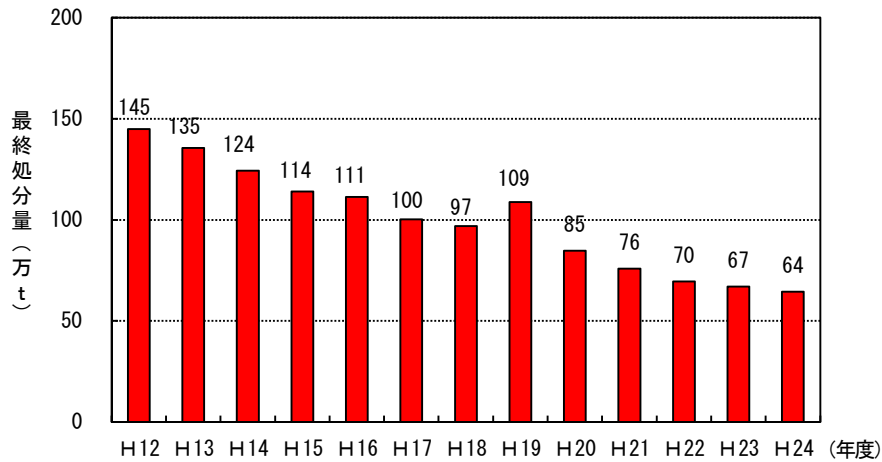
資料: 資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計」
をもとに国土交通省都市局作成
※平成24年度は推計値である。

②中部圏の低公害車台数及び導入率の推移



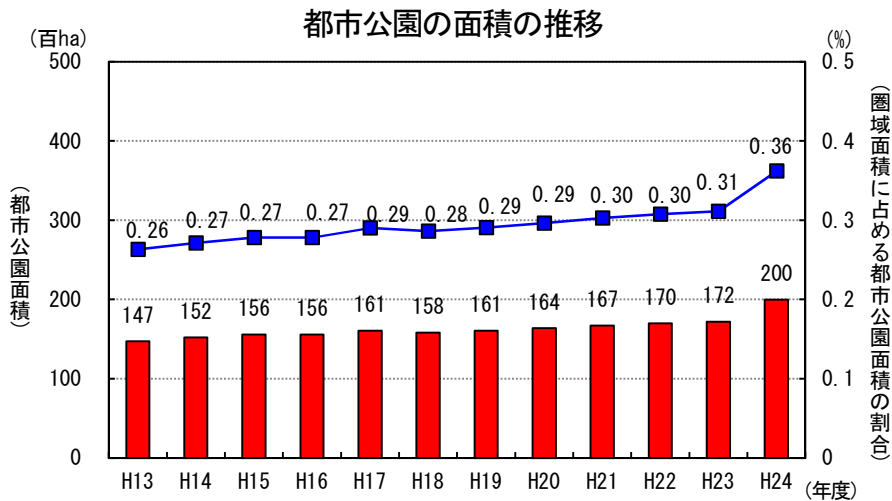
資料: 国土交通省中部地方整備局「数字で見る中部の運輸」、「数字で見る北陸信越」および「近畿運輸局業務要覧」等をもとに国土交通省都市局作成

図表12 一般廃棄物最終処分量の状況



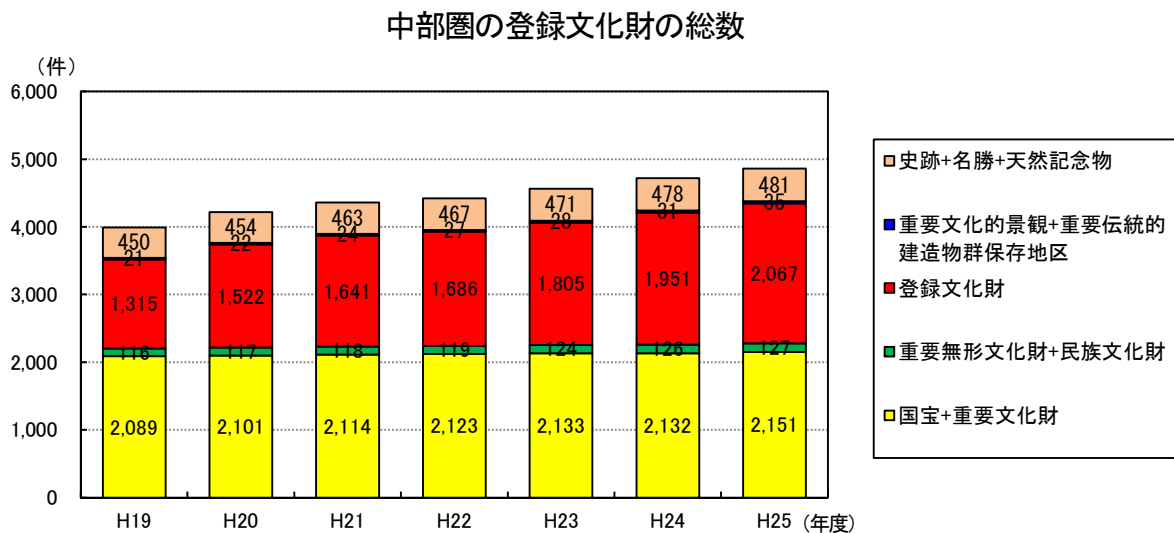
資料: 環境省「一般廃棄物処理実態調査結果」をもとに国土交通省都市局作成

図表13 中部圏における都市公園の状況



資料: 国土交通省都市局資料および国土地理院「全国都道府県市町村別面積調」をもとに国土交通省都市局作成

図表14 中部圏の登録文化財の状況



資料: 文化庁HP資料をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

○富士山の世界文化遺産の登録

平成25年6月26日カンボジアにて開催された第37回世界遺産委員会において、「富士山—信仰の対象と芸術の源泉」が世界文化遺産に登録された。富士山は、山頂の信仰遺跡群や登山道、富士五湖、山麓の浅間神社の他、静岡県景勝地・三保松原（静岡市）を含む25の構成資産からなり、観光客の一層の集客が期待されている。

富士山の世界文化遺産の登録



提供：静岡県

4. 誰もが暮らしやすい圏域

(目標)

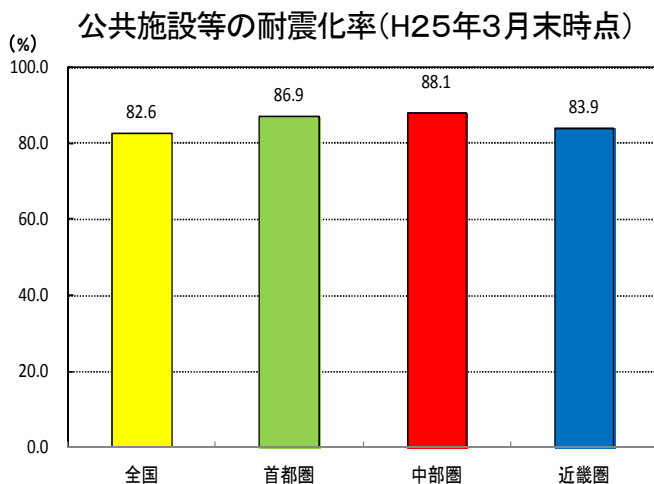
「生活者の視点を大切にし、中部圏に居住する人々が、性別、年齢にかかわらず誰もが社会に参加できるとともに、個人のライフスタイルやライフステージに合わせて多様な暮らしを選択できる圏域の形成を実現する。また、東海地震を始めとする様々な自然災害等への対応力を向上させ、災害時の諸機能の代替性を確保し、安全で安心できる生活空間を実現する。」

(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年以降、着実に増加しているなど、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16)

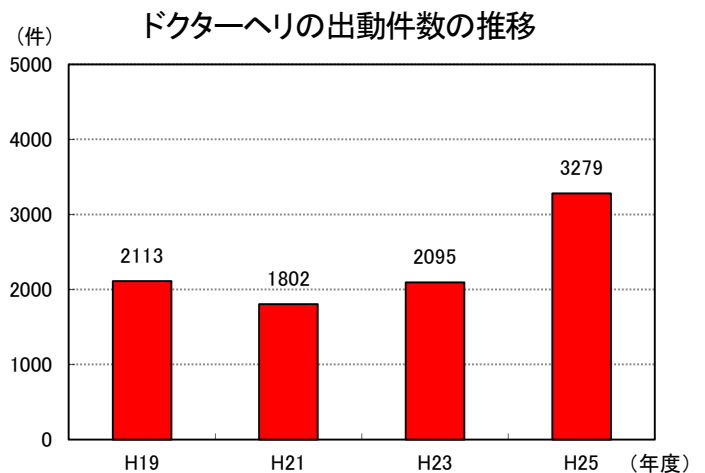
高齢者の就業者については男女ともに増加している。(図表17) また、中部圏の及び保育所の利用人数が着実に増加しているなど、(図表18)高齢者の社会進出の増加や保育施設の充実により、多様な暮らしを選択出来る圏域の形成が着実に進められている。

図表15 防災拠点となる公共施設等の耐震化率



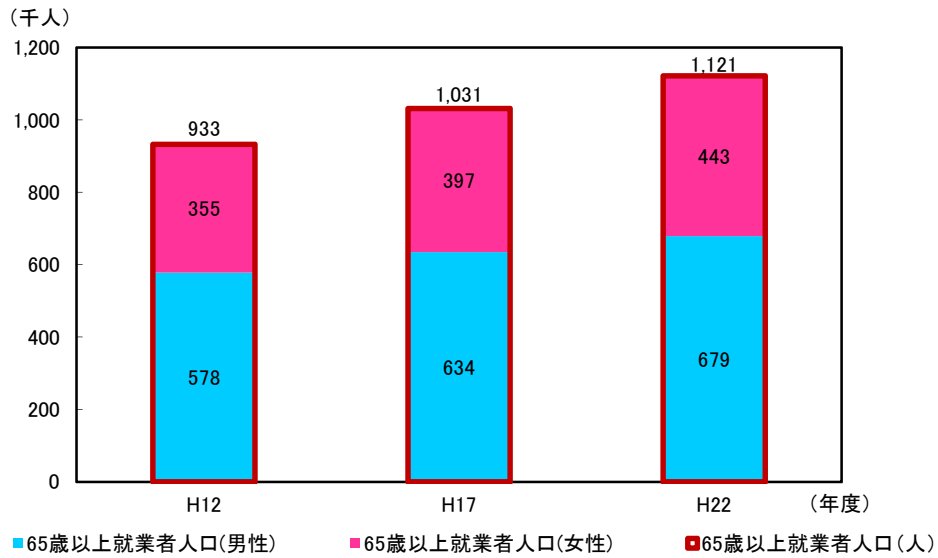
資料: 消防庁「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進調査」
をもとに国土交通省都市局作成

図表16 広域的救急搬送体制の整備状況について



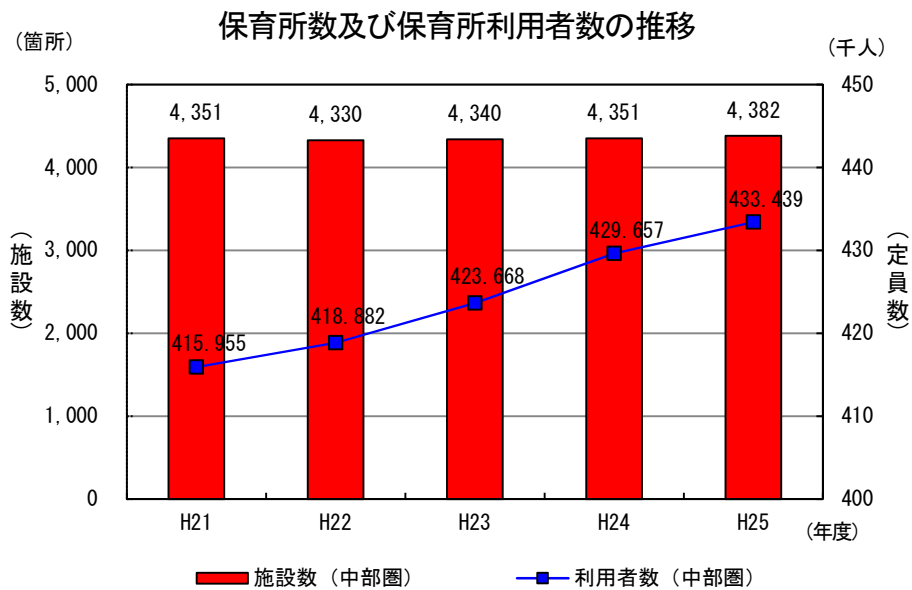
資料: 認定NPO法人救急縁病院ネットワークHP資料
をもとに国土交通省都市局作成

図表17 高齢者の社会進出状況について



資料: 「国勢調査」をもとに国土交通省都市局作成

図表18 保育施設等の状況について



資料: 厚生労働省「保育所関連状況取りまとめ」
をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

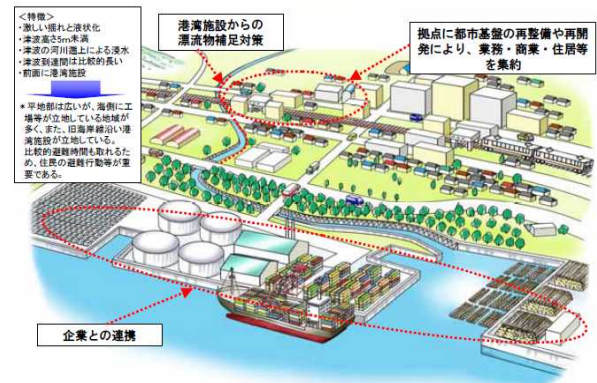
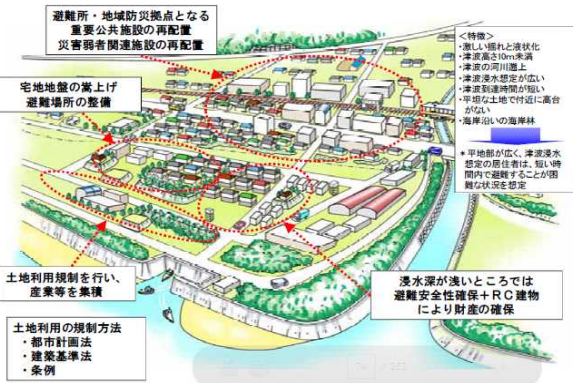
○「地震・津波災害に強いまちづくりガイドライン」の公表

国土交通省中部地方整備局は、南海トラフの巨大地震に備え、平成24年度に「地震・津波災害に強いまちづくり検討委員会」を設立し、中部圏の各市町村の地震・津波災害に強いまちづくりの参考となるガイドライン策定に向けた作業を進め、平成26年2月に「地震・津波災害に強いまちづくりガイドライン」を作成・公表した。

とりまとめは大きく2つの視点

- ①命を守るための津波避難を中心として早急に取り組むべき短期施策
- ②まちづくりとして、50年先をイメージした将来あるべき姿を共有しつつ時間をかけて取り組むべき長期施策

それぞれにおいて、自助、公助、共助で取り組む内容を提案し、市町村が地震・津波災害に強いまちづくりに取り組みやすくするため、海岸平野部、内湾低平地部、半島・島しょ部の3つのパターンを有する地区に分類し、それらをモデル地区として作成した災害に強いまちづくり例を記載している。

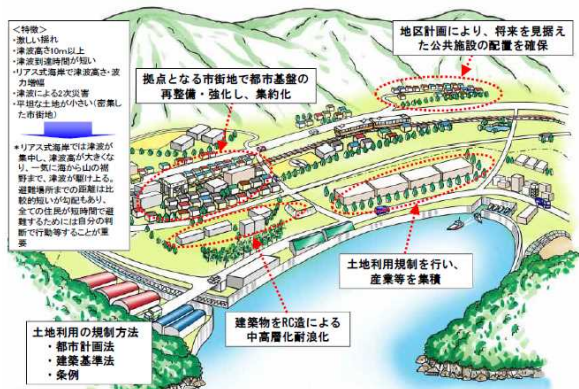


海岸平野部 グランドデザインのイメージ

提供：国土交通省中部地方整備局

内湾低平地部 グランドデザインのイメージ

提供：国土交通省中部地方整備局



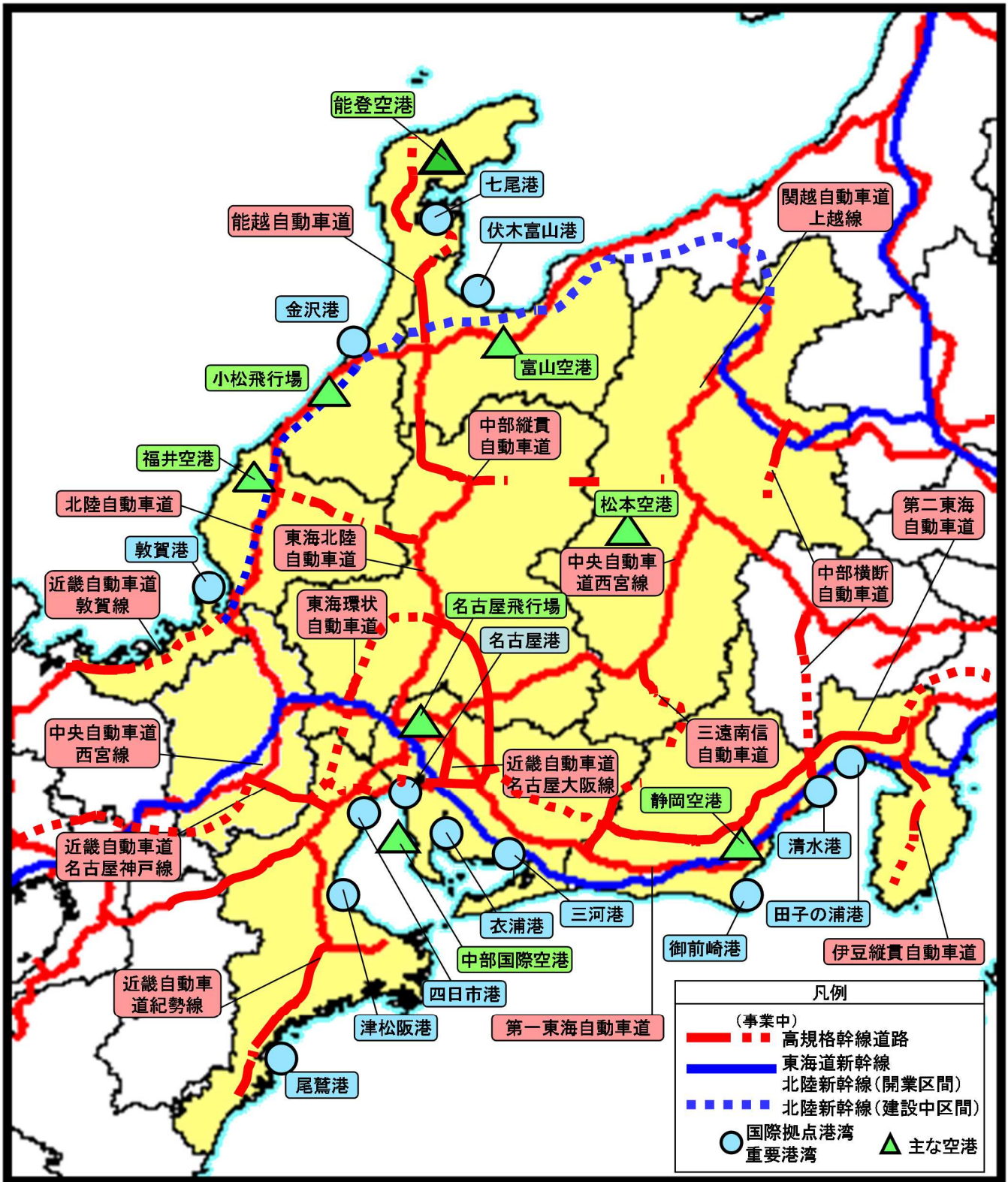
半島・島しょ部 グランドデザインのイメージ

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)

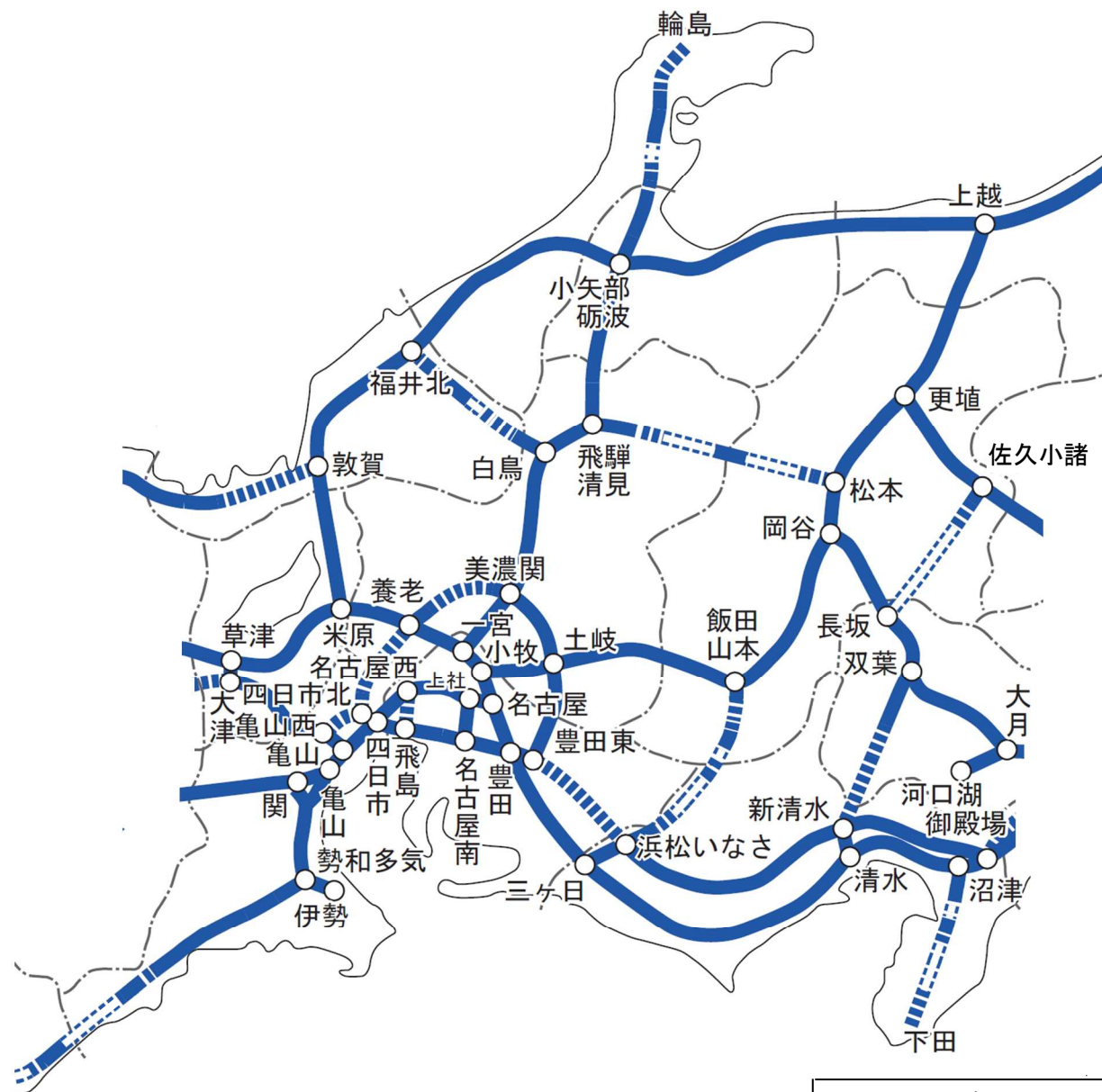
中部圏における社会資本整備の状況



平成 26 年 3 月末現在

1. 道路の整備

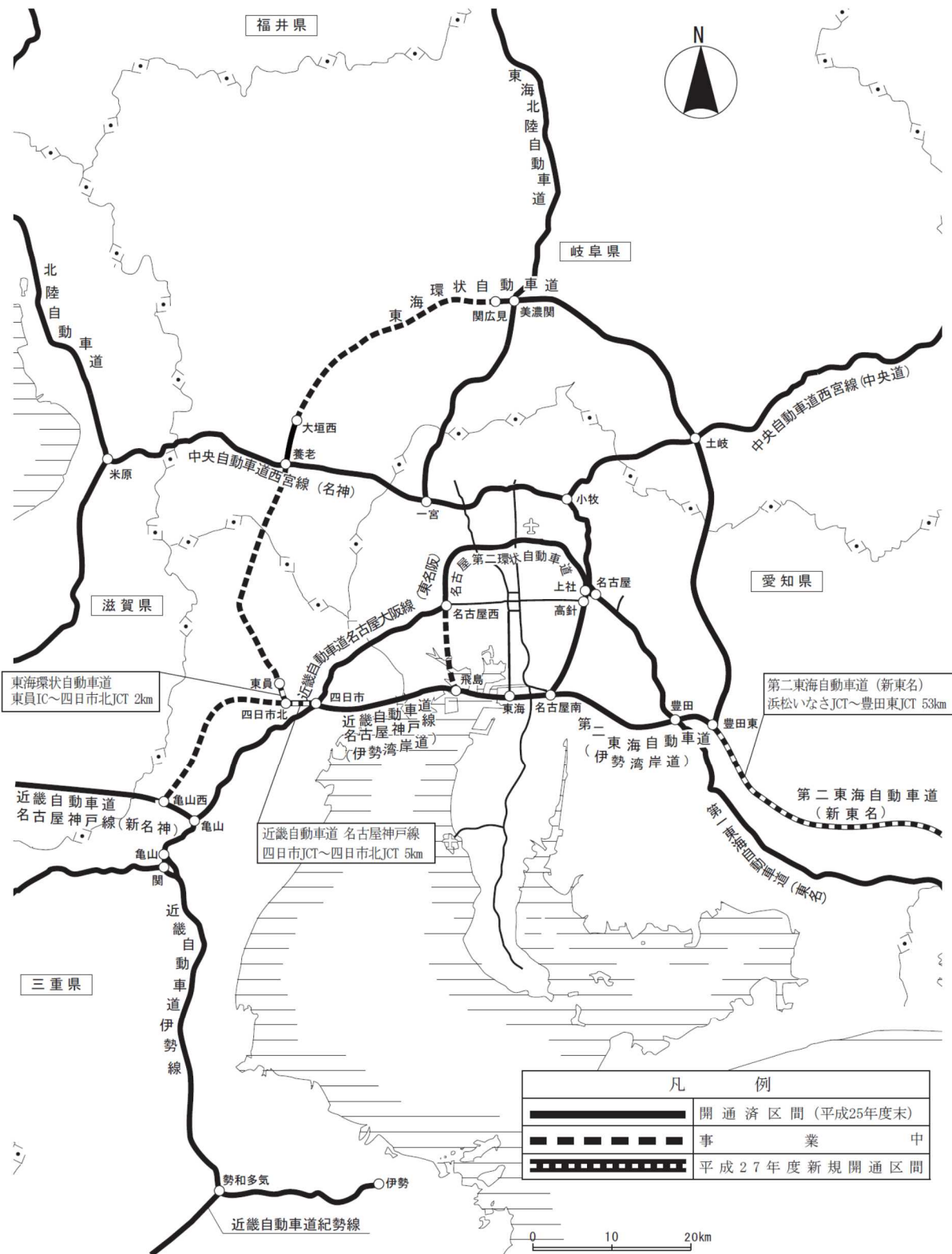
(1) 高規格幹線道路



凡 例	
高規格幹線道路等	
	供用区間
	事業中区間
	未事業区間

※ 平成 26 年 3 月末現在
 ※ 整備中の IC 及び JCT 名は仮称

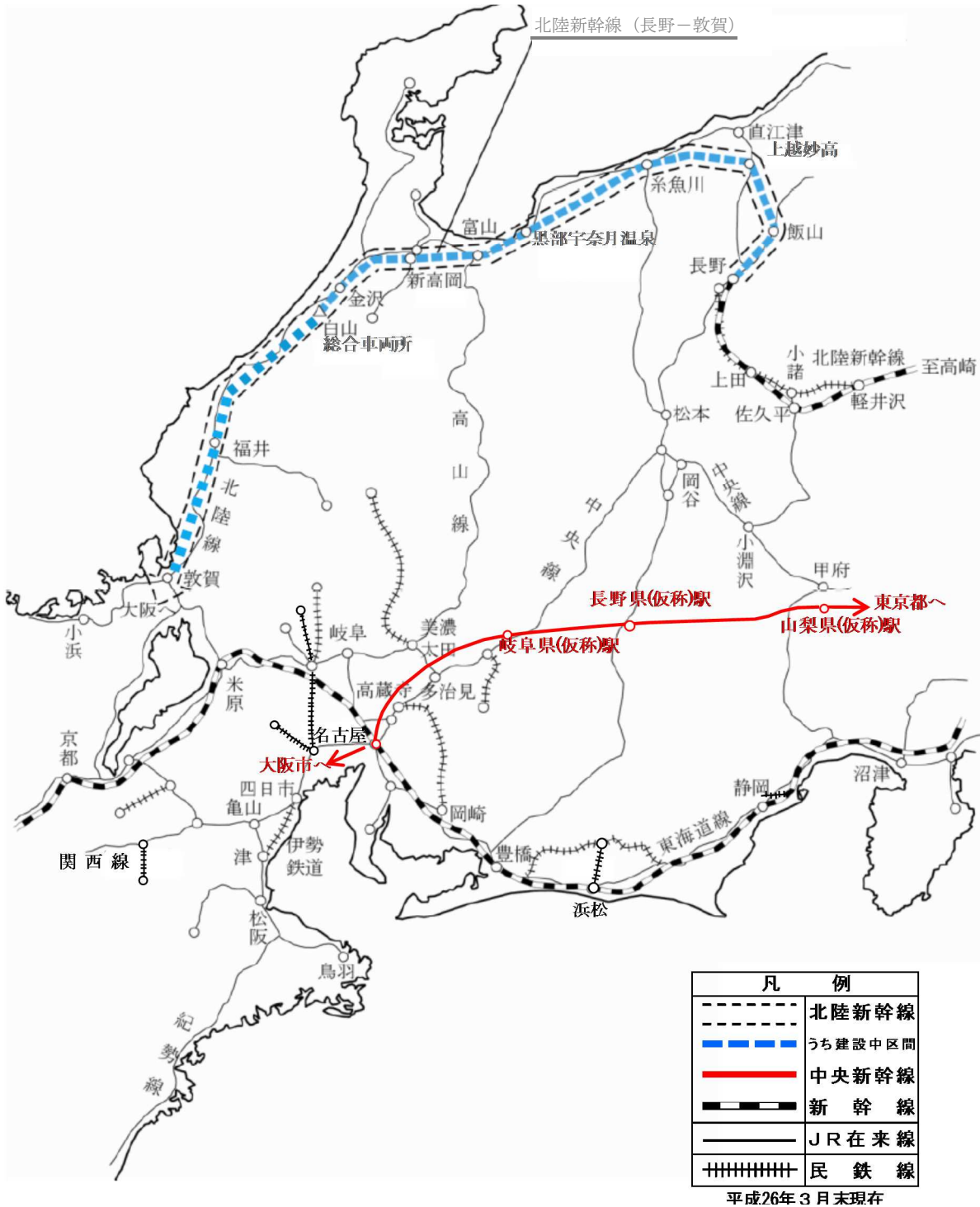
(2) 都市高速道路(名古屋高速)



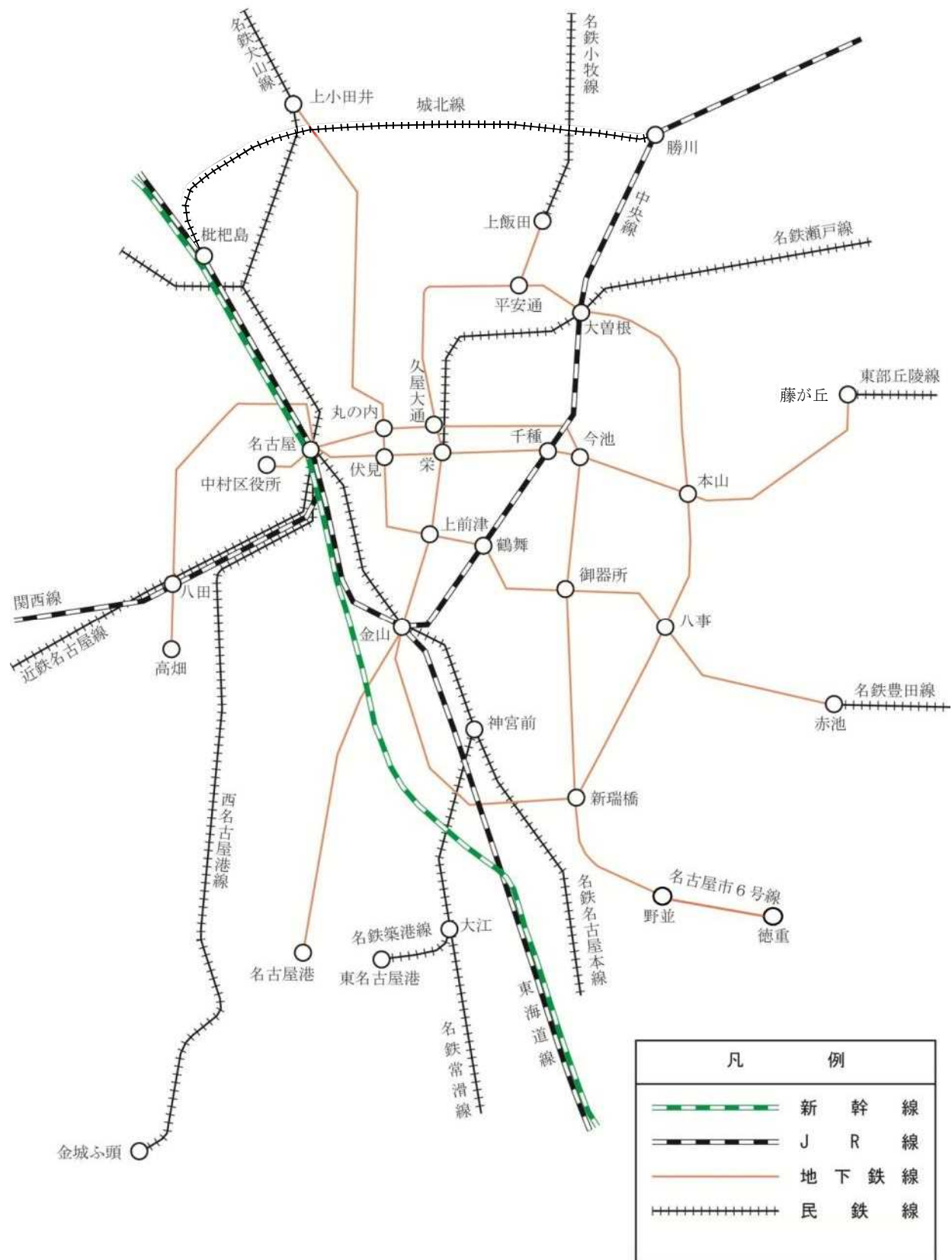
平成26年3月末現在

2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道

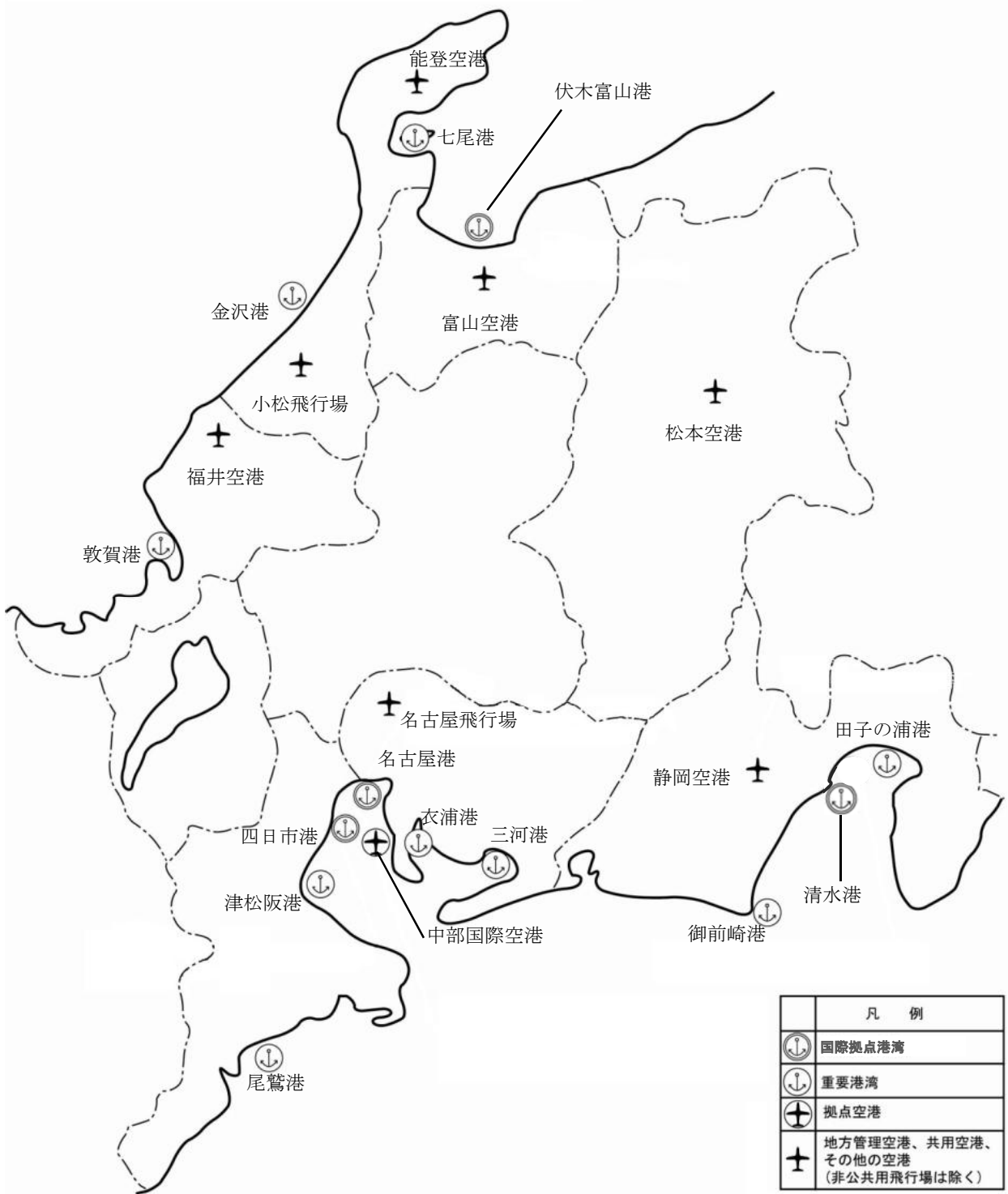


(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



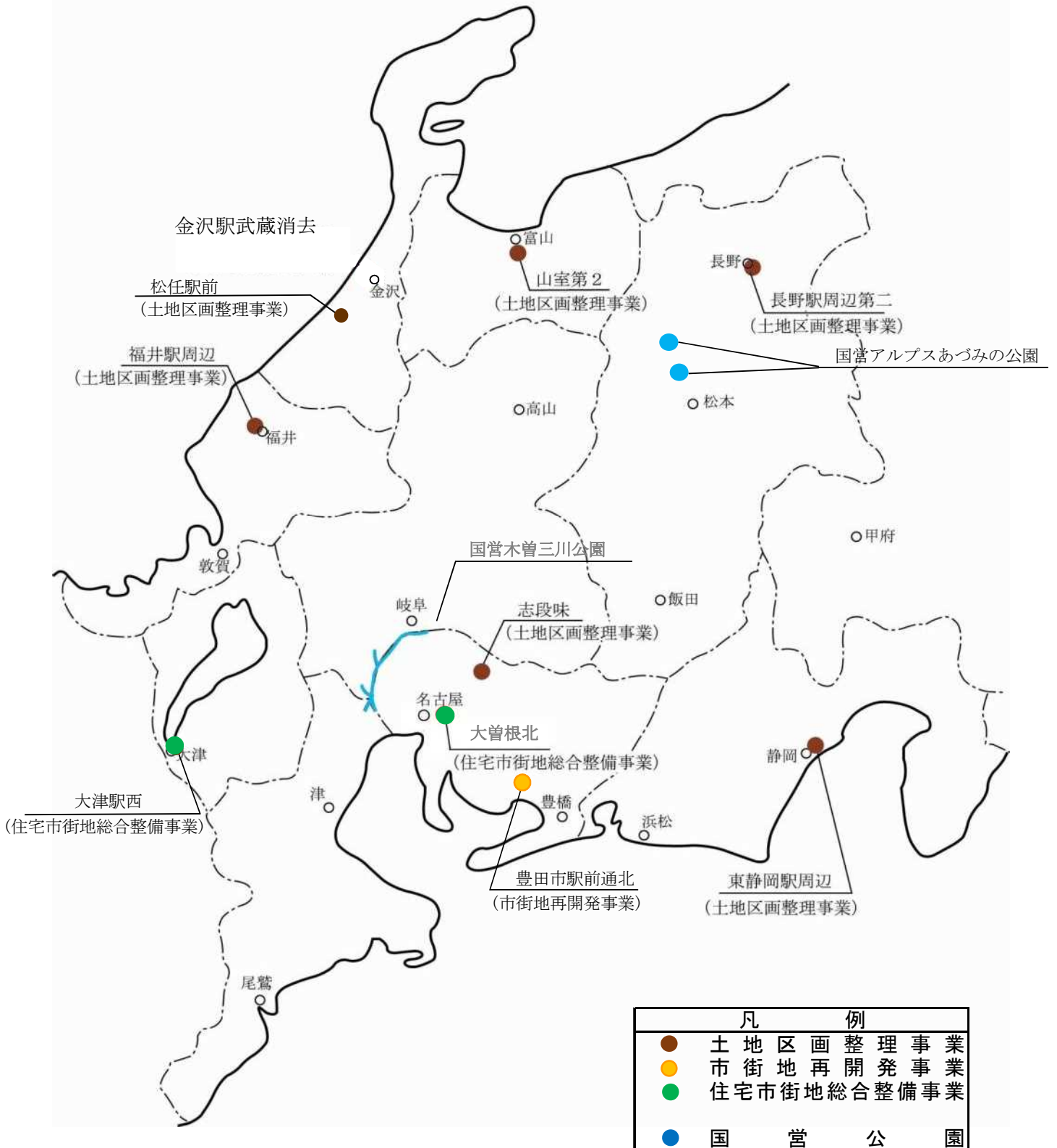
平成 26 年 3 月 末 現 在

3. 港湾・空港の整備



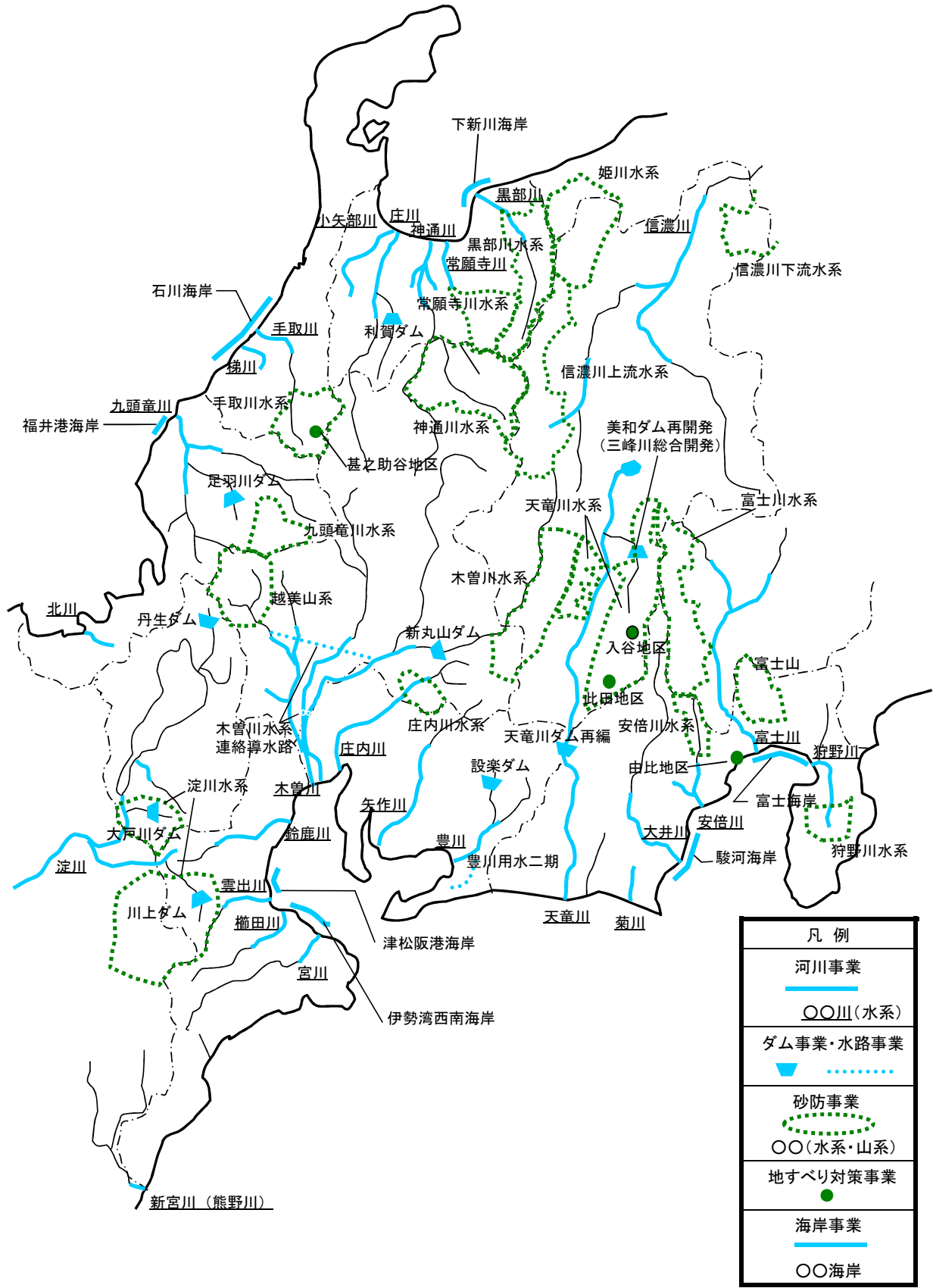
平成 25 年 3 月末現在

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



平成 26 年 3 月末現在

5. 河川・海岸等の整備



平成 25 年 3 月末現在