令和２年度

中部圏開発整備計画の実施に関する状況

令和4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５次中部圏開発整備計画(H28～)の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
中部圏開発整備法における政策区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
中部圏の人口・・3

Ⅱ 令和2年度における計画の実施状況

１．世界の中の中部・・・4
（トピックス）・・・8
航空宇宙生産技術開発センター完成
２．日本の中の中部・中部の中の人々・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
（トピックス）・・・12
島田市の賑わい交流拠点整備事業完成
東京国立近代美術館工芸館の金沢移転
３．前提となる安全・安心、環境・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
（トピックス）・・・18
庄内川水系流域治水プロジェクトの策定
長野県グリーンボンドの発行
４．暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
（トピックス）・・・23
大規模再開発による久屋大通公園のリニューアルオープン
少子化等に対応した小矢部市立蟹谷こども園の整備
５．大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋２面活用型国土形成を牽引・・25
（トピックス）・・・27
伊勢湾・三河湾 LNG バンカリング事業開始
常滑市中部国際空港島における自動運転の実証実験

Ⅲ 資料編（中部圏整備に係る参考図）

１．道路の整備
（１）中部圏道路図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
（２）中部圏道路図（大都市圏）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
２．鉄道の整備
（１）新幹線鉄道等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
（２）在来線鉄道等（名古屋駅周辺）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
３．港湾・空港の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
４．住宅・市街地・都市公園の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
５．河川・海岸等の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36

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。

本文中の「中部圏」「首都圏」「近畿圏」は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。
中部圏：富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県
首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
近畿圏：福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を、「R」は令和を示す。
本資料に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。
本資料は、令和２年度の実績を基に、公表時点で得られている令和２年度以降や過年度の内容を含めて作成している。

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。

第５次計画は、昨今の急激な人口減少・高齢化や南海トラフ地震などの巨大災害の切迫、インフラ老朽化問題などの社会情勢の変化に適応した安全・安心な中部圏、また、北陸新幹線やリニア中央新幹線の社会的・経済的効果を最大限発揮し得る中部圏を構築するため、新たな中部圏の開発整備の方向を示すこととして、第 4 次計画（平成 12 年３月策定）を全面更新し、平成 28 年３月に策定されたものである。

【第5次中部圏開発整備計画（H28～）の概要】

【 中部圏が目標とする社会や生活の姿 】

○ 世界最強・最先端のものづくり産業・技術のグローバル・ハブ

- 世界に冠たるものづくり技術と品質。
- 世界中からビジネスチャンスを求めて、ヒト、モノ、カネ、情報が集まり対流。
- 環太平洋・日本海に開かれた我が国の一大産業拠点

○ リニア効果を最大化し都市と地方の対流促進、ひとり一人が輝く中部

- 高速交通ネットワークを活かし、太平洋側から日本海側まで広がる国内外との交流連携、対流促進。
- 産業や文化、ライフスタイルなど新たな価値創造、ひとり一人の豊かさを実感、地方創生。

○ 災害に強くしなやか、環境と共生した国土

- 環境共生、国土保全、国土基盤の維持管理・活用など、国土の適切な管理による安全安心で持続可能な国土。

○ 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く

- 魅力ある暮らしやすい生活環境を有する都市圏と農山漁村や自然の共生による、自立的発展。
- 「職」「住」「遊」「学」の充実による、世代・価値観に応じた多彩な生活、就業、交流の機会の享受。

○ 大都市圏への近接性を活かし、日本海・太平洋２面活用型国土形成を牽引する

- 港湾や空港等のインフラの充実による、ユーラシアへのゲートウェイとしての機能強化。
- 大都市圏と近接する地理的特性を活かした、日本海側と太平洋側との連携強化。

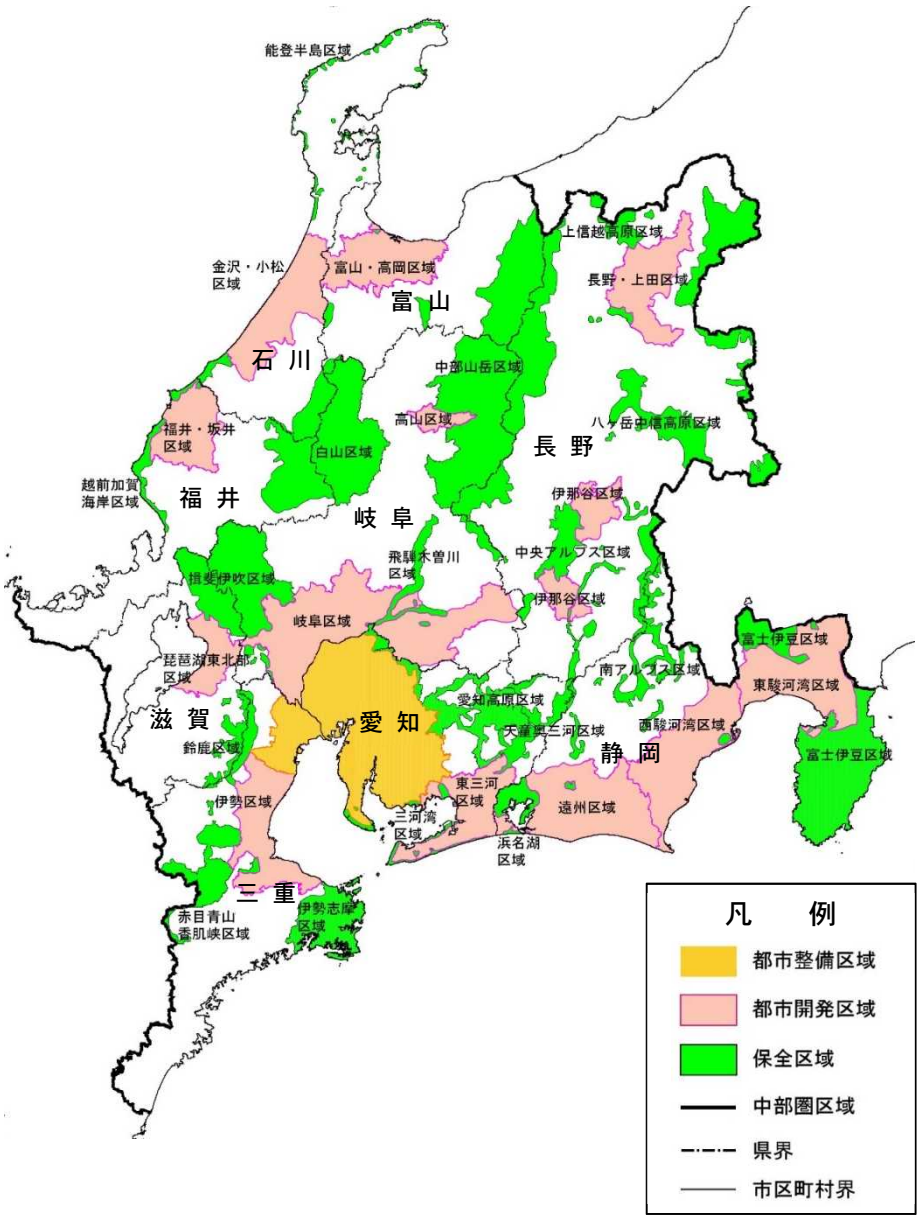
【中部圏開発整備法における政策区域】

中部圏開発整備法における政策区域として、都市整備区域、都市開発区域、保全区域がある。

都市整備区域、都市開発区域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である。

保全区域は、開発によって優れた自然資源、文化財等が損なわれないよう保全に努めるとともに、その利用のために計画的な開発整備を必要とする区域である。将来の人口及び産業の配置、これら区域相互の関連並びに首都圏及び近畿圏との結びつきを配慮し、また、農林漁業等への波及効果を最大限発揮するよう配慮して指定されている（図表 1-1）。

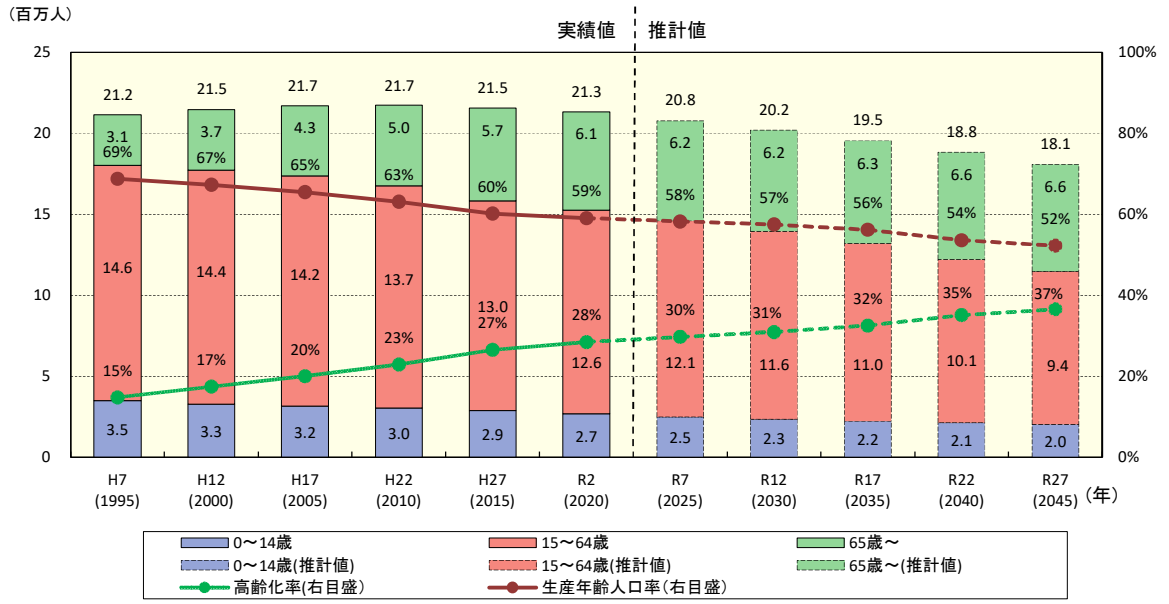
図表 1-1 中部圏開発整備法における政策区域



【中部圏の人口】

全国の約 17%を占める中部圏の人口は、既に減少に転じ、令和２年も減少傾向が続き、今後も減少が続くと見込まれる。また、生産年齢人口についても平成 7 年をピークに減少が続いており、将来的にも同様の傾向が予想される。一方、65 歳以上の高齢者人口の割合は今後も増加を続け、2045 年には中部圏の総人口のうち 37%を占めると見込まれる（図表 1-2）。

図表 1-2　中部圏の将来推計人口の動向



注１：実績値は、年齢等不詳分をあん分した人口

注２：推計値は出生中位・死亡中位

注３：生産年齢人口とは、生産活動の中心となる 15 歳～64 歳の人口を指す。

資料：「人口推計」（総務省統計局）、「国勢調査」（総務省統計局）、「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に国土交通省都市局作成

Ⅱ 令和２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5つの将来像ごとに概観する。

１．世界の中の中部

（目標）

○ 世界に誇る、ものづくりマザー機能としての人材力、技術力、集積力に磨きをかけ、研究開発力を活かした絶え間ないイノベーションにより、高度人材やグローバルに活躍する人材を育む。また、生み出される品質の高さを世界を相手にした大きなアドバンテージに自動車関連産業や航空宇宙産業等の戦略産業はもとより、ものづくり技術を活用・応用した新たな産業などの新たな価値を創出する。

○ 太平洋から日本海に至る広域で多様な産業クラスターにより、環太平洋・環日本海に拓かれた我が国の一大産業拠点を形成する。ものづくりを支える高速交通ネットワークなどの国土基盤の戦略的な整備により、シームレスな国際物流環境を創出し、生産性の向上を目指す。様々な価値を創造するものづくり中枢圏として、世界中からヒト、モノ、カネ、情報が集まり対流する拠点、ものづくり産業・技術のグローバル・ハブとなる。

（状況）

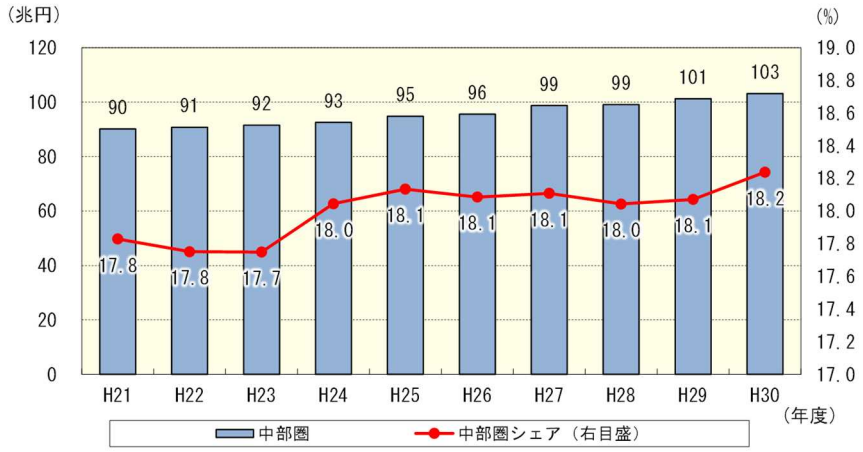
中部圏の経済状況を概観すると、ＧＤＰは平成 21 年度以降、漸増傾向にあり、全国の約 18%を占めている（図表 2-1-1）。

中部圏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て大きいことが挙げられ（図表 2-1-2）、製造品出荷額等の約 35%を輸送用機械が占めている(図表 2-1-3)。１事業所当たりの製造品出荷額及び付加価値額は、他の大都市圏や全国平均の値を上回っており、製造業が高度化、高付加価値化していることが分かる（図表 2-1-4）。

また、研究開発の機能強化に当たり、大学等の民間企業との共同研究数は年々増加し、令和元年度には 4,707 件であり、受入額は 10.3 億円である（図表 2-1-5）。

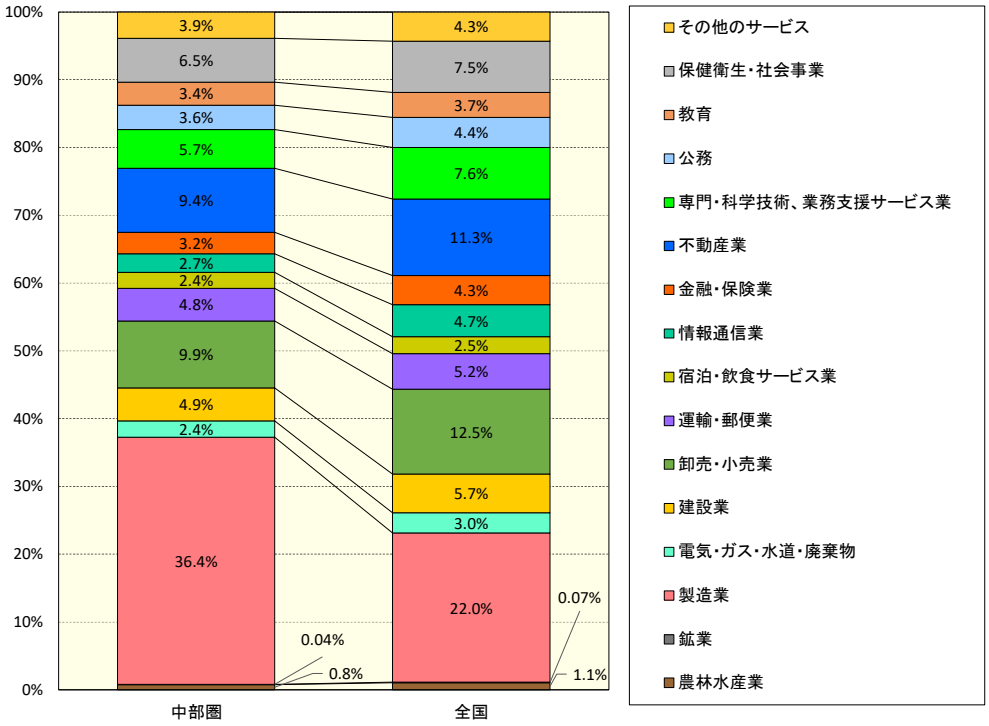
さらに、製造業の成長とあわせて、中部圏の都心部における環境改善や、郊外部における均衡ある発展を目的として、工場等を都心部から郊外に移転する取組も進められている。所有期間が 10 年を超える建物等の既成市街地等の内から外への買換えの場合等の課税の特例措置等の大都市圏制度を運用すること等により、愛知県では平成 18 年から令和２年までに 34 件の工場が転出超過となっている（図表 2-1-6）。これらにより、都市整備区域を有する２県（愛知県、三重県）における公害苦情件数は減少傾向であったが、令和２年度は、新型コロナウイルス感染症（以下「新型感染症」という。）の感染拡大に伴う影響等により、前年度比で公害苦情件数が増加している（図表 2-1-7）。都市環境の一層の改善が求められている中、工場移転等による都市部の環境改善や郊外部の産業立地等の取組をより一層進めていく必要がある。

図表 2-1-1　県内総生産（名目）とシェアの推移



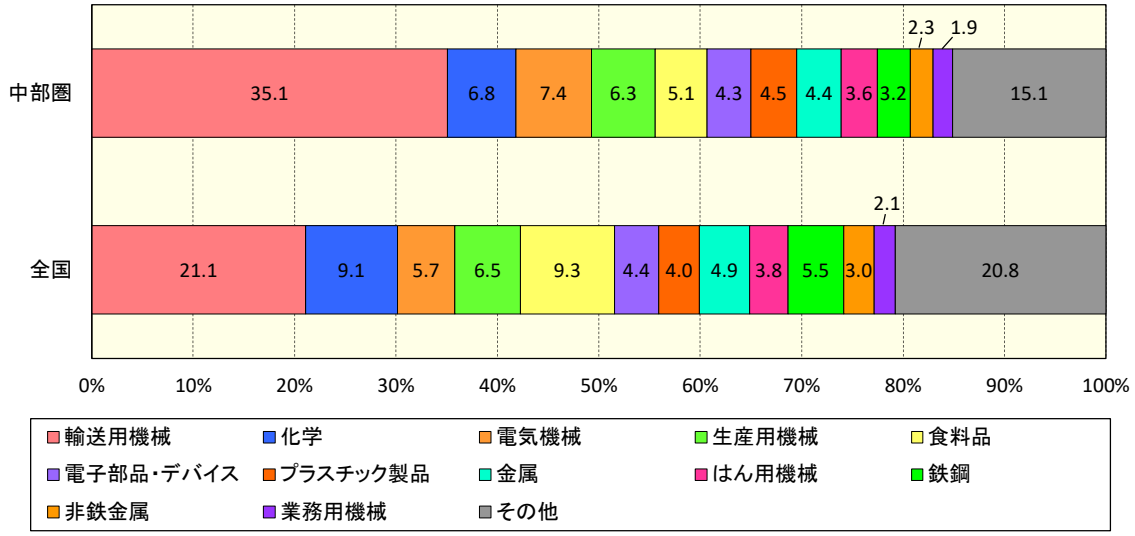
資料：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-2　圏域総生産（名目）の経済活動別構成比（平成 30 年度）



資料：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-3　製造品出荷額等（製造業）シェア（令和元年）

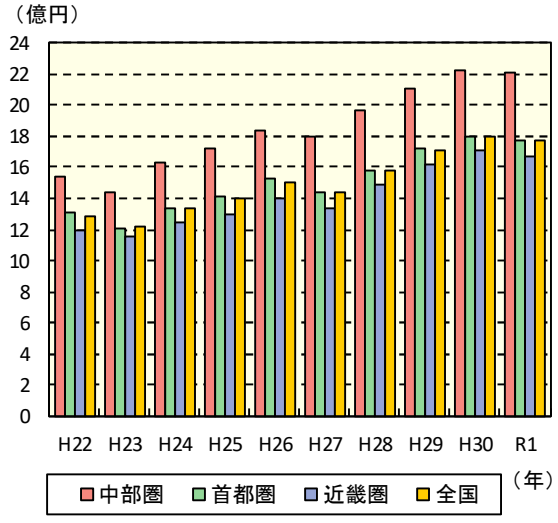


注　：従業者４人以上の事業所の集計

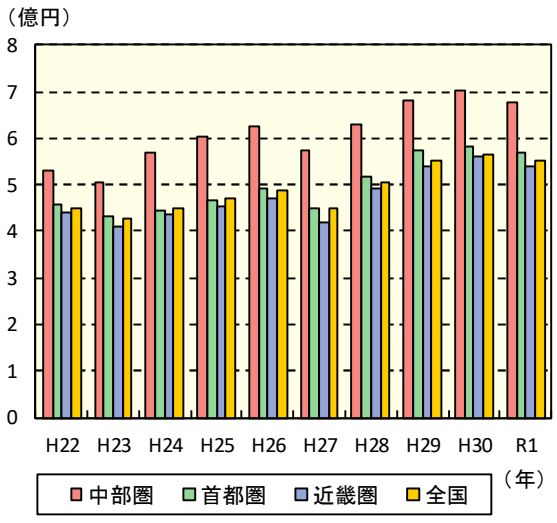
資料：「工業統計調査」（経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-4　１事業所当たりの製造品出荷額･付加価値額の推移

①１事業所当たりの製造品出荷額の推移



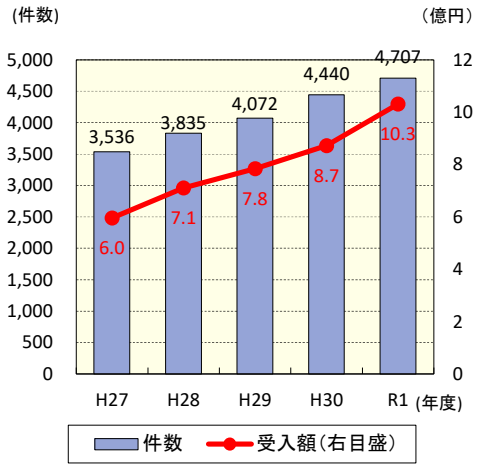
②１事業所当たりの付加価値額の推移



注　：いずれも従業者４人以上の事業所に関する数値

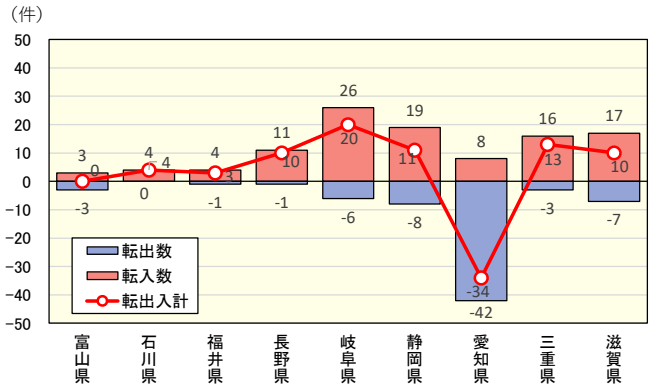
資料：H22、H24～26、28～R1 は「工業統計調査」（経済産業省）、H23、27 は「経済センサス-活動調査」（総務省、経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-5　中部圏に本部を置く大学等の民間企業との共同研究実績



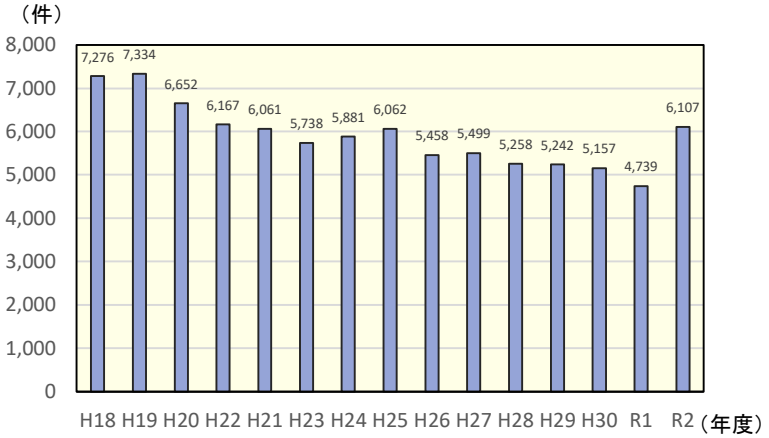
資料：「大学等における産学連携等実施状況について」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-6　工場の転出入状況（15 年間：平成 18 年～令和2年の累計）



資料：「工場立地動向調査」（経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-7　都市整備区域を有する2県における公害苦情件数



注　：２県は中部圏開発整備法に基づく都市整備区域を有する愛知県、三重県

資料：「公害苦情調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

（トピックス）

◯航空宇宙生産技術開発センター完成

令和２年 10 月、国内初となる航空宇宙生産技術に関する教育研究機関「航空宇宙生産技術開発センター」の拠点施設が、岐阜県や東海国立大学機構（岐阜大学、名古屋大学で設立）等の連携により、岐阜大学構内で竣工し、令和３年４月から本格運用を開始した。

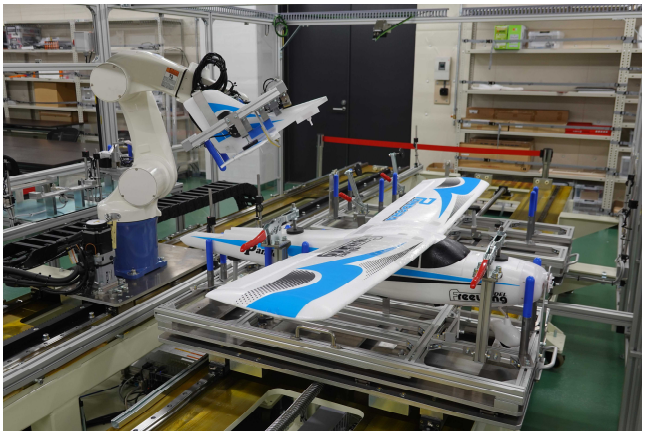
航空宇宙産業は、高品質・多品種少量生産の労働集約型産業であり、国際競争力を高めるため、抜本的な生産性の向上が求められている。中部圏は、航空宇宙産業の集積度が高く、国の「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定され、人材育成や研究開発拠点として本施設の整備が進められてきた。

本施設の運用に当たり、人材育成では、製造工程全体を見渡し、高品質、低価格、短納期なものづくりの実現できる生産技術者を育成するため、機械・情報分野の横断的教育や、模擬飛行機の生産ライン等を用いて、学生と企業技術者がチームを組んで共通の課題に取り組む生産技術実践教育等が導入されている（学部３年から修士課程にかけて実施）。また、センター内には、大学・企業の研究者による共同研究開発の拠点として活用できるスペースが整備されており、生産性向上に資する情報通信技術、加工組付けロボット、自律搬送、先端加工技術の４分野の先進的な設備が充実している。

このほか、社会人などを対象に、品質工学や製造業のＤＸといった地域産業界のニーズに沿った教育プログラムも用意されており、地域活性化も含む様々な視点で教育・研究環境が提供されている。

航空宇宙生産技術開発センター

模擬飛行機の生産ライン



資料：航空宇宙生産技術開発センター

２．日本の中の中部・中部の中の人々

（目標）

○ 固有の産業や歴史文化、自然、風土風景、景観等の地域資源や個性を磨き、重層的な対流を促進することに加えて、生活に必要な機能をコンパクトに集約するとともに各地域がネットワークでつながることで、人々が安心、快適に暮らすことができる、活力と豊かさが融合した日本のハートランドともいえる圏域を形成する。

○ 高速交通ネットワークの拡充を活かし、産業やライフスタイルなどの新たな価値を創出し、国内外との交流、連携を活性化させ、圏域のポテンシャルを一層高める。働く場所が安定的に確保され、多様な価値観やライフスタイルが自己実現できる「豊かさ」を生み出し、ひとり一人が輝く圏域を創生する。

（状況）

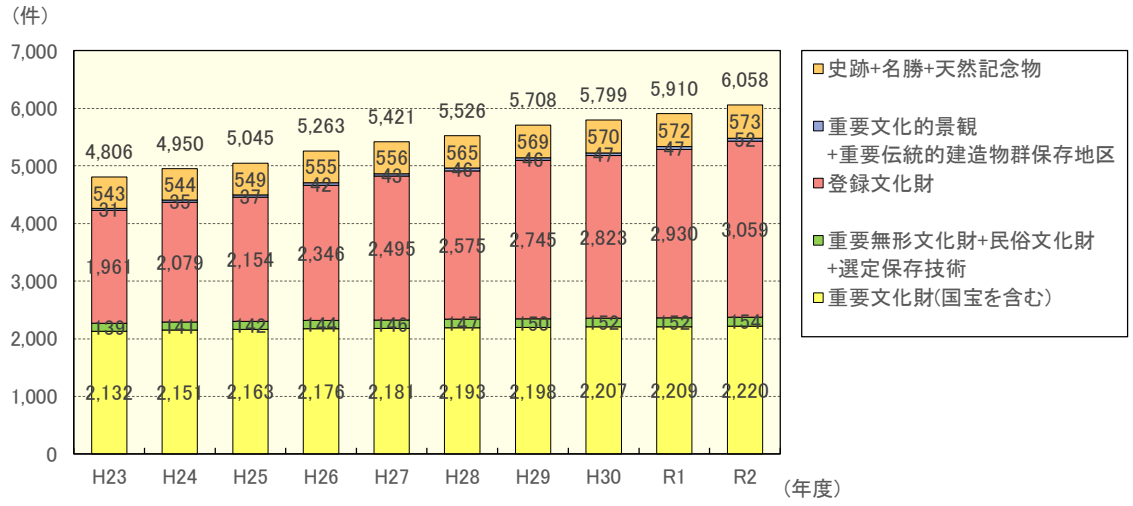
中部圏における地域資源について、観光など都市と地方との対流を促進する上で重要な地域資源となる国指定等文化財の数は年々増加しており、文化遺産等の維持・保全等が着実に進められている（図表 2-2-1）。

生活に必要な機能のコンパクトな集約については、人口減少社会に対応したまちづくりに向けて「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成を進めるために、中部圏内で立地適正化計画に関して具体的な取組を行っている都市の割合は、福井県、静岡県、富山県で特に高く、圏域全体としても全国平均と比較して高い水準にある（図表 2-2-2）。

中部圏における国内外との交流、連携について、令和２年度は新型感染症の影響を大きく受け、国際コンベンションの開催件数は、16 件と大きく減少した（図表 2-2-3）。また、外国人旅行者の延べ宿泊者数も大幅に減少した一方、全国に占める割合は10%程度で、他の圏域に比べ、これまでの傾向と大きな変化は見られなかった（図表 2-2-4、図表 2-2-5）。

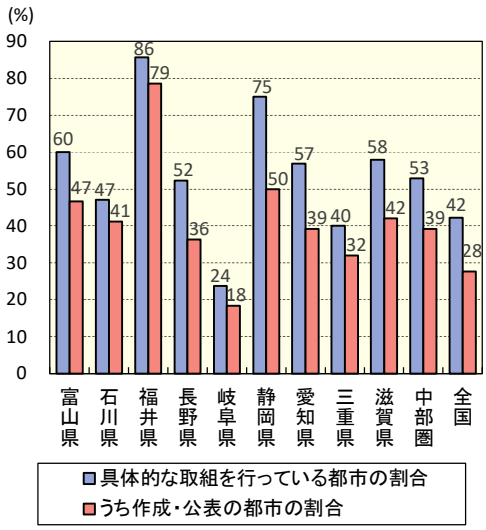
さらに、新型感染症は働く場所の安定的確保に係る指標に対しても影響を及ぼしており、求人数の減少や求職者数の増加により、令和２年度の有効求人倍率は前年度に比べて大きく低下した（図表 2-2-6）。

図表 2-2-1　中部圏の国指定等文化財の推移



資料：「文化財指定等の件数」（文化庁）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-2　立地適正化計画の策定等状況

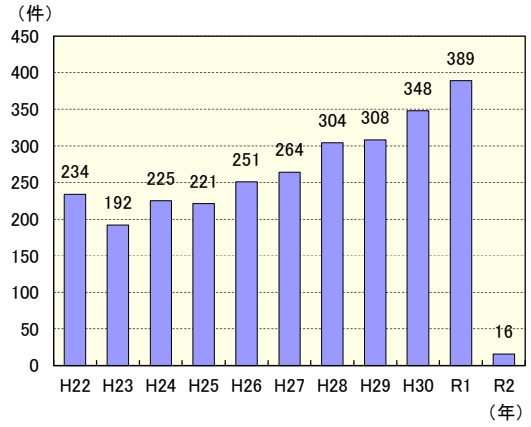


注１：母数は都市計画区域を有する市区町村を対象

注２：「具体的な取組を行っている都市」は令和３年３月末時点、「作成・公表の都市」は令和３年４月１日時点で集計

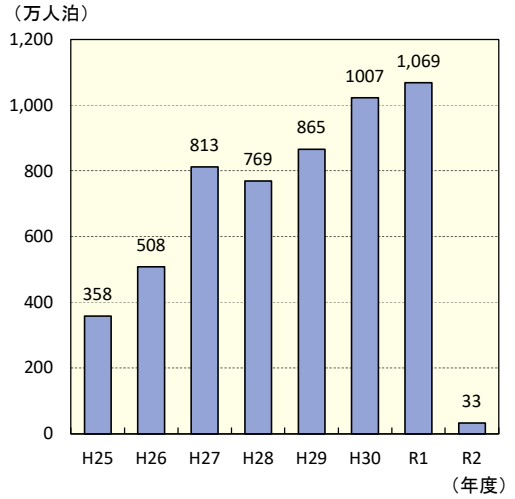
資料：「立地適正化計画作成の取組状況」、「都市計画現況調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-3　中部圏の国際コンベンション開催件数の推移



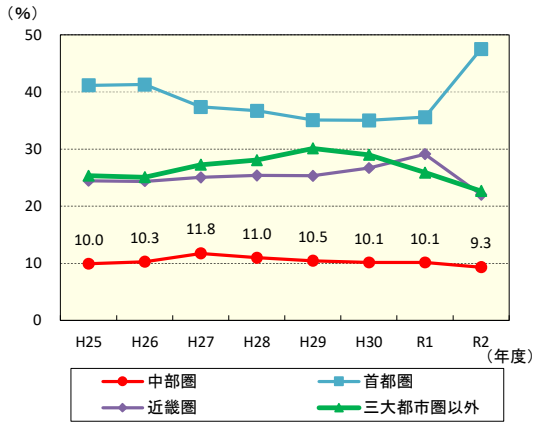
資料：「国際会議統計」（日本政府観光局〔JNTO〕）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-4 中部圏の外国人旅行者の延べ宿泊者数の推移



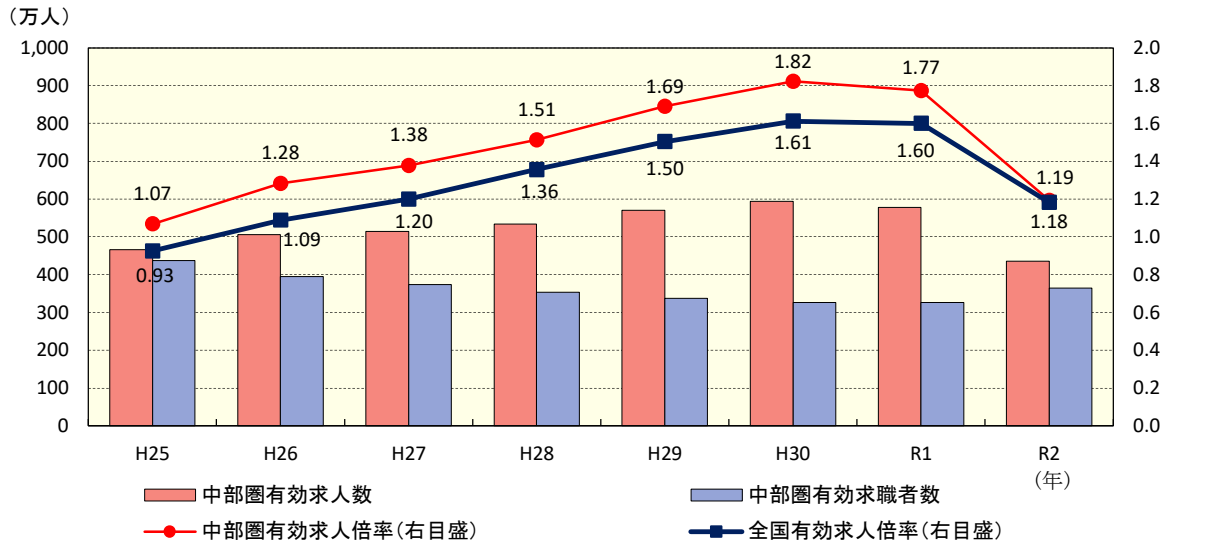
資料：「宿泊旅行統計調査」（観光庁）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-5 外国人旅行者の宿泊者数の全国に占める割合



資料：「宿泊旅行統計調査」（観光庁）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-6 有効求人数･求職者数･求人倍率の推移



資料：「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

（トピックス）

◯島田市の賑わい交流拠点整備事業完成

令和２年 11 月、新東名高速道路の島田金谷 IC 近郊に、官民連携*により、「KADODE OOIGAWA」を核とする賑わい交流拠点が開業した。連携４者は、平成 28 年に策定した新東名島田金谷 IC 周辺まちづくり基本計画を踏まえ、地域交通の連携強化で都市活力の向上を図り、地域の魅力を効果的に情報発信する拠点として整備を進めてきた。

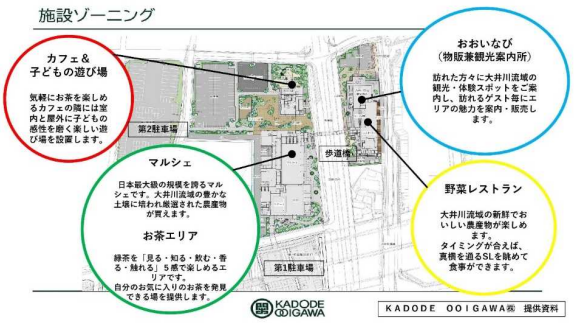
「KADODE OOIGAWA」は、体験型フードパークをコンセプトにしており、来場者は「茶葉」に変身して「蒸す」、「揉む」、「火入れ」の製茶工程を体験できるアトラクション（緑茶ツアーズ）や、16 種類の茶葉で作る緑茶を試飲できる緑茶 B.I.Y スタンドなどを楽しむことができる。また、施設内には地域の特産物を販売する静岡県最大級のマルシェや、大井川鐵道の SL を見ながら大井川流域の野菜が楽しめるレストラン等もあり、地域資源を活かしたサービスが充実している。

さらに、観光案内所「おおいナビ」も併設されており、100 枚のカード型パンフレット「大井川でやるべき 100 のこと」を用いた提案型の観光案内が行われている。開業後１ヶ月で約 10 万人が来場し、茶畑風景をイメージしたベンチや、大井川鐵道の SL が展示されている広場などのスペースでは、観光客だけでなく地域住民の交流拠点としての活用も期待されている。

「KADODE OOIGAWA」の整備に当たっては、大井川鐵道大井川本線の新駅（門出駅）が隣接して設置され、高速道路と鉄道のネットワークにより、奥大井等の観光エリアとも面的につながっており、地域での回遊性向上が期待される。

＊大井川農業協同組合、大井川鐵道株式会社、中日本高速道路株式会社、島田市の４者による

施設ゾーニング



緑茶ツアーズ

外観

マルシェ

資料：島田市

◯東京国立近代美術館工芸館の金沢移転

日本で唯一の工芸専門の国立美術館である「東京国立近代美術館工芸館」は、東京都千代田区北の丸公園から石川県金沢市へ移転し、令和２年 10 月に開館した。令和３年４月に正式名称を「国立工芸館」とし、令和３年度中に約 1,900 点の美術工芸品の移転が完了する。移転は、地方創生の一環として、政府関係機関の地方への移転を検討する中、九谷焼、輪島塗や加賀友禅等の伝統工芸を多く有する石川県が誘致の提案をしたことで実現した。

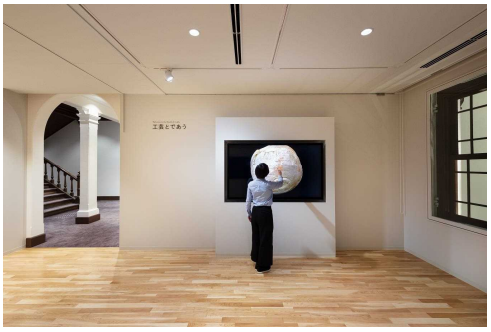
移転先は、兼六園を中心に加賀藩政から現代までの各時代の歴史建造物や文化施設が集積した金沢市内の文化ゾーンである「兼六園周辺文化の森」で、周辺には県立美術館や伝統産業工芸館等が多数立地する「工芸のまち」の中心でもある。

施設は、明治時代後期に建てられ、国の登録有形文化財に登録された「旧陸軍第九師団司令部庁舎」と「旧陸軍金沢偕行社」を移築し、それぞれ展示棟、管理棟として活用されている。展示棟では１、２階部分において、所蔵作品展や企画展を行う展示室が設置され、移転前の２区画から３区画に拡充されるとともに、工芸作品を 3D 画像で楽しめるコーナーが設けられている。一方、管理棟２階には移設前の施設にはなかった多目的室が３室設けられ、講演会やレクチャーをはじめ、各種イベントにも対応可能となっている。

移転開館記念の「工の芸術」展では、コロナ禍で入場制限がある中、約３万人が来館した。駅や商店街等と連携し、地域全体で工芸の情報発信が強化され、周辺文化施設で関連した展覧会も実施されており、更なる工芸振興が図られている。

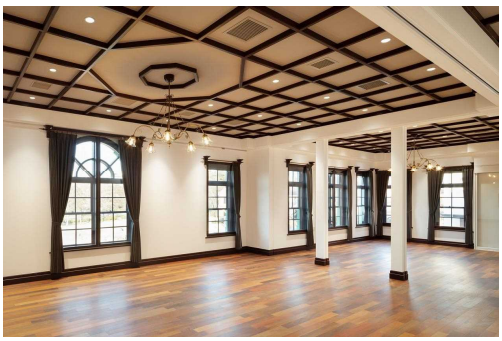
国立工芸館　外観

工芸とであう 3D 鑑賞システム（展示棟）



展示風景（展示棟）

旧陸軍金沢偕行社（管理棟 2F 多目的室）



写真：太田拓実

３.前提となる安全・安心、環境

（目標）

○ 南海トラフ地震などの大規模地震や津波、頻繁・激甚化する気象災害などの大規模自然災害に備え、産学官民が一体となってソフト・ハード両面で防災・減災対策に取り組むことで、防災力をより強固なものにするとともに、首都直下地震が懸念される首都圏のバックアップ機能を備えた、太平洋・日本海２面活用型の強くしなやかな国土基盤を構築する。

○ 社会経済活動を支えるインフラが、地域の多様な守り手により戦略的に維持管理される持続可能な圏域を形成する。

○ 生物多様性が確保された、多種多様な自然環境の保全・再生、自然と調和した美しい景観・国土を形成するなど、多様な主体により将来にわたる環境と共生し持続性が確保された地域経営マネジメントを確立する。

（状況）

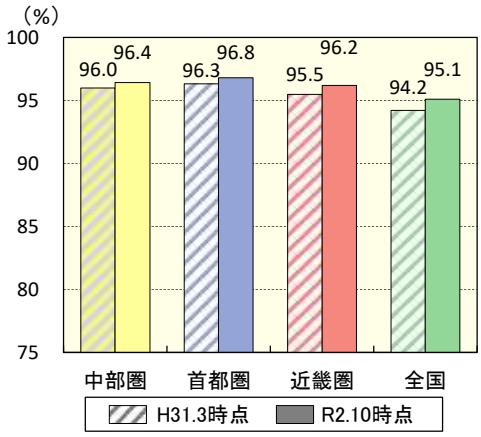
中部圏の防災力について、まず、防災拠点となる公共施設等の耐震化率は、他の大都市圏とともに全国平均と比べ高い数値を示しており、大規模地震への対応が進められている（図表 2-3-1）。また、多発する水害に対して、円滑かつ迅速な避難等により被害を軽減するため、想定最大規模降雨に対応したハザードマップの整備が進められており、中部圏では福井県、愛知県、滋賀県を除いた県で全国平均を上回っている（図表 2-3-2）。

地方公共団体の管理する橋梁の点検結果で健全と判断されたものの割合は、中部圏の多くの県で全国平均を上回っており、点検結果を踏まえた修繕等措置の着手率も同様の傾向となっている(図表 2-3-3)。我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、建設後既に 30～50 年の期間を経過しているものが多く、今後老朽化したストックの割合が急速に高まることから、引き続き戦略的な維持管理を進めていく必要がある。

自然と調和した美しい景観・国土の形成について、中部圏の自然公園の面積は、長野県、三重県、岐阜県で大きく、各県土面積に占める割合は、滋賀県が最も高くなっている（図表 2-3-4）。また、地球温暖化対策については、中部圏の CO_2 排出量は減少傾向にあり、全国に占める割合は近年概ね横ばいで推移している(図表 2-3-5)。さらに、中部圏では、環境負荷の少ない自動車社会の構築に向け次世代車の普及拡大が進められており、自動車保有台数に占める次世代車の割合は全国よりも高くなっており、増加傾向を示している(図表 2-3-6)。

持続可能な圏域形成については、循環型社会の構築に関わる一般廃棄物の最終処分量を見ると、中部圏では、年々減少しており、令和元年度は 52 万トンと、平成 19 年度以降最少になった（図表 2-3-7）。一日一人当たりのごみの排出量も減少傾向にあり、令和元年度は 905g/日となった（図表 2-3-8）。

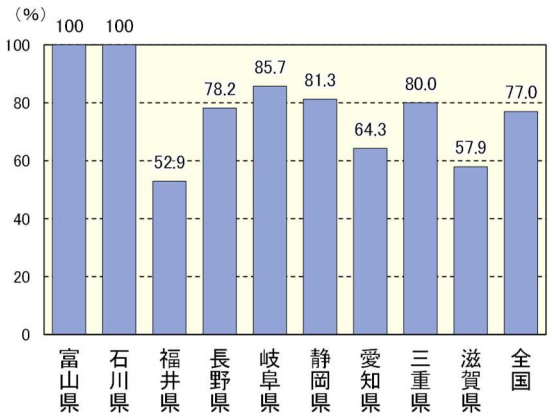
図表 2-3-1　公共施設等の耐震化率



注　：公共施設とは、校舎・体育館、警察署、庁舎、社会福祉施設等である。

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

図表 2-3-2　想定最大規模降雨に対応したハザードマップの整備率

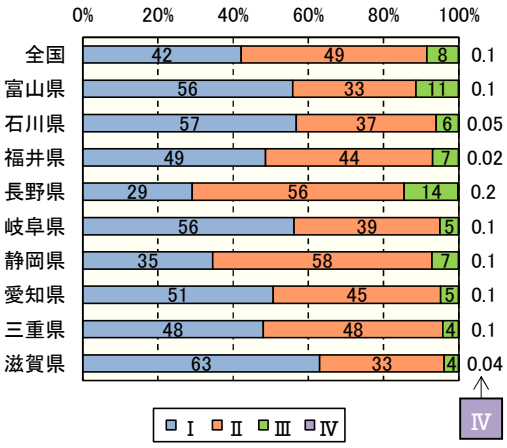


注　：令和２年度末時点

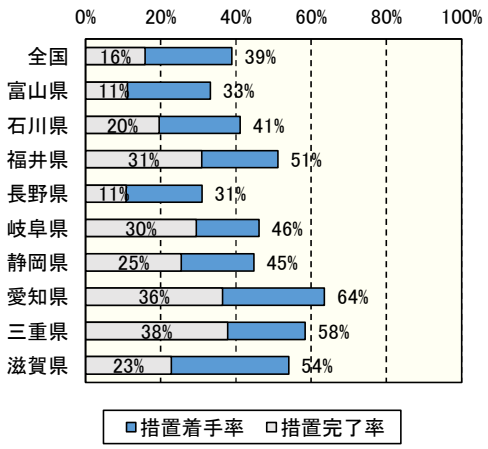
資料：「想定最大規模降雨に対応したハザードマップ作成状況（都道府県別）」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-3　橋梁点検結果及び修繕等措置の状況（平成 28～令和2年度：地方公共団体等管理分）

○点検結果



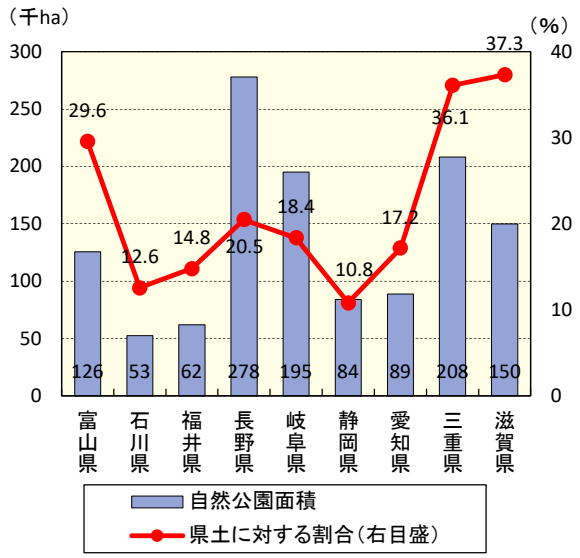
○区分Ⅲ・Ⅳの修繕等措置状況（令和２年度末時点）



区分		状態
Ⅰ	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
Ⅱ	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
Ⅲ	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
Ⅳ	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

資料：「令和２年度道路メンテナンス年報」（国土交通省）

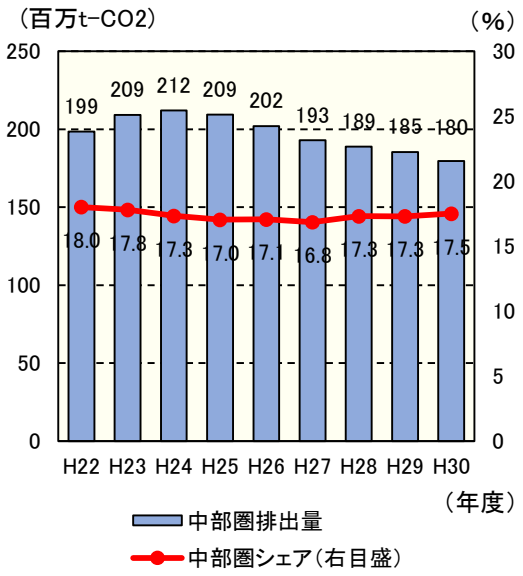
図表 2-3-4　県別自然公園の面積



注　：令和２年度末時点

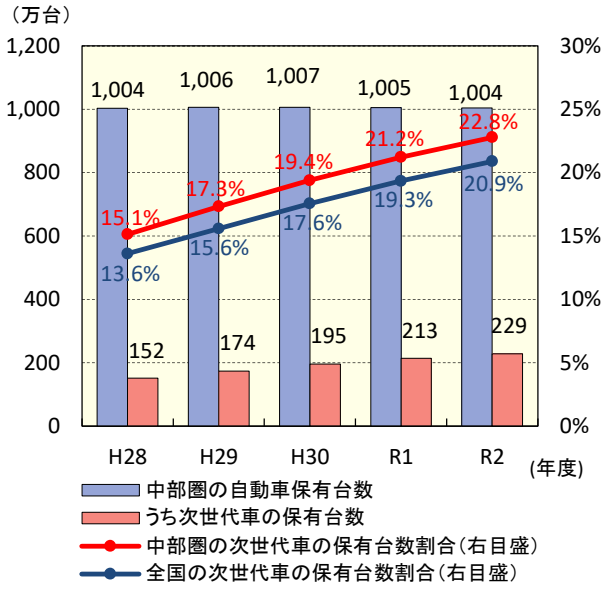
資料：環境省ウェブサイト資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-5　CO_2排出量の推移



資料：「部門別 CO_2排出量の現況推計」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

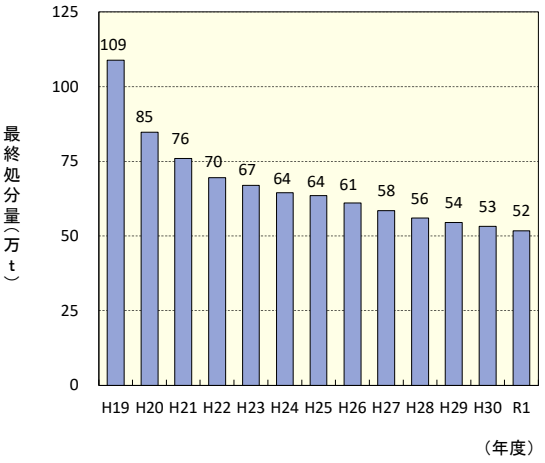
図表 2-3-6　次世代車台数及び自動車保有台数に占める次世代車の割合の推移



注　：次世代車は、電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車等をいう。ただし、軽自動車を除く。

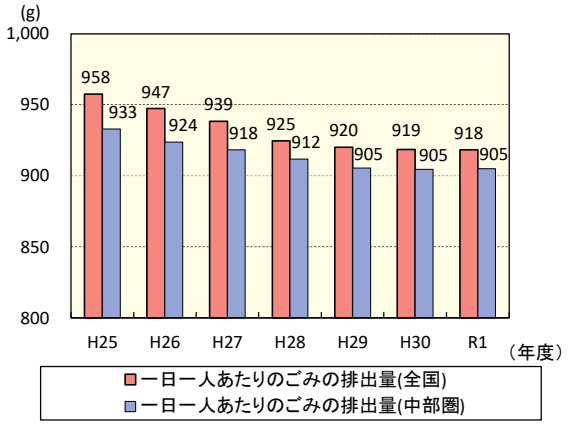
資料：「自動車保有車両数月報」（財自動車検査登録情報協会）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-7 中部圏の一般廃棄物最終処分量の状況



資料：「一般廃棄物処理実態調査」（環境省）を基に
国土交通省都市局作成

図表 2-3-8 一日一人当たりのごみの排出量の推移



資料：「一般廃棄物処理実態調査」（環境省）を基に
国土交通省都市局作成

（トピックス）

◯庄内川水系流域治水プロジェクトの策定

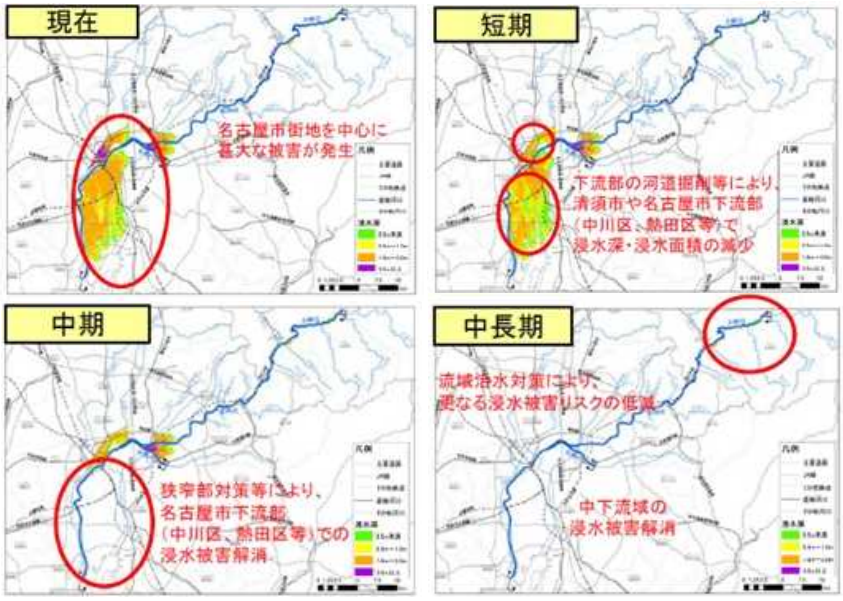
令和３年３月 30 日、全国の一級水系等を対象に、あらゆる関係者と連携し流域全体で治水を行う「流域治水プロジェクト」が策定・公表された（中部圏の一級水系は 13 水系）。このうち庄内川水系は、名古屋市等を含む日本一の海抜ゼロメートル地帯が広がる水害リスクが高い流域で、観測史上最大となった平成 12 年９月の洪水（東海豪雨）等と同規模の洪水に備え、事前防災対策が整理された。

例えば、岐阜県側の上流域では、令和２年６月の治水協定により、利水ダムである小里川ダム、神徳農地防災ダムで事前放流時の洪水調節可能容量として最大 58.9 万㎥が確保されるなど、洪水被害の防止・軽減に向けた運用が進められている。また、下流域では、名古屋市枇杷島地区に三大都市圏の大動脈となる JR 新幹線橋等があり、狭窄部の橋桁が低いことなどにより、流下に支障をきたしていることから、橋梁の架替工事等に取り組むこととしている。

これらのハード対策に加え、ソフト対策として、台風等による風水害に備えた事前防災行動計画であるタイムラインの作成・周知等を進めることとしている。例えば、地下街が広がる名古屋駅地区では、平成 29 年度に地下空間タイムラインが策定され、訓練による試行運用を重ね（令和２年度は７月に実施）、課題やフォローアップのための取組を整理し、実効性のあるタイムラインへの改良に向けた検討が進められている。

本プロジェクトによるハード・ソフト対策により、中長期的には浸水被害の大幅な低減が期待されている。中部圏の中心都市を含む都市機能を確保するためにも、関係者が一体となって着実に施策を進める必要がある。

プロジェクトの効果



枇杷島地区改築予定の３橋梁

資料：国土交通省中部地方整備局庄内川河川事務所

◯長野県グリーンボンドの発行

令和２年 10 月、長野県は適応と緩和の両面で気候変動対策を行う資金を調達するため、グリーンボンド*を発行した。県は、甚大な被害が生じた令和元年東日本台風等を踏まえ、令和元年に都道府県で全国初となる「気候非常事態宣言」を宣言し、気候変動対策に取り組んできた。

今回発行されたグリーンボンドは 50 億円で、令和２年 10 月までに、30 件の投資家から投資表明があり、そのうち約７割が県内からの投資であった。調達資金の使途となるグリーンプロジェクトは、災害による道路寸断を防止するための法面工事（32 箇所）や７河川を対象とした、樹木・堆積土除去、砂防堰堤の整備等の防災事業が予定されている。また、小水力発電による再生可能エネルギー供給量を増加させるため、県内で整備予定の「菅平小水力発電所」等の農業用水小水力発電施設等に充当することも想定されている。このほか、クリーンな鉄道輸送を実現するため、しなの鉄道株式会社の運行車両に省エネ性能が高い新型車両の導入を支援する予定で、同車両では車体の軽量化に加え、ブレーキをかけた際に発生する電力を車両に活用する回生ブレーキの導入等により、従来の車両と比較して年間消費電力量の 40%以上の削減が期待されている。

グリーンボンド発行後、県は投資家との座談会を開催、資金使途が地元の事業でイメージしやすく、地元投資家の理解・共感を得やすかったとの声もあった。県は集まった資金を効果的に事業へ生かし、今後も県内における ESG 投資の機運醸成を図り、多様な主体による持続可能な社会の実現を目指していく。

＊企業や地方自治体等が、国内外のグリーンプロジェクトに要する資金を調達するために発行する債券

しなの鉄道の省エネルギー車両（SR1 系）

砂防堰堤の整備（阿智村伍和地区）

資料：長野県

４．暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く

（目標）

○ 防災・減災対策の強化や居住環境の充実、ものづくり産業や農林水産業の一層の活性化、都市サービス拠点のコンパクト化と交通ネットワークの強化による職住近接等、圏域の特色を圏域内の連携により一層磨き上げる取組により、魅力ある暮らしやすい生活環境を有する都市圏と農山漁村や自然が共生する自立的に発展する圏域づくりを進め、「職」「住」「遊」「学」を充実させることで、世代・価値観に応じた多彩な生活、就業、交流の機会を誰もが享受し、豊かさを実感することのできる圏域を目指す。

（状況）

中部圏における農林水産業の状況を見ると、その産出額の全国シェアは、林業（20.7%）、漁業（10.8%）で、三大都市圏の中で高い値を示している（図表 2-4-1）。

また、多彩な生活、就業、交流の機会確保について、高齢者や女性の就業者の状況を見ると、令和２年における高齢者の就業者は平成 28 年と比較して、約 21 万人増加しており、この就業者増加数の約４割（約９万人）を女性が占めている（図表 2-4-2）。

保育環境の整備状況を見ると、子育てしやすい環境、就業機会の確保の観点から、中部圏の保育所等施設数及び定員数は年々増加し、待機児童数も減少傾向にある一方、平成 29 年度以降は全国に占める待機児童数の割合が増加しており、引き続き保育環境の整備が必要となっている（図表 2-4-3、図表 2-4-4）。

バリアフリー社会の構築に向けて、バリアフリー基本構想の作成が進められており、中部圏の作成市町村の割合は、全国平均を上回っているものの、20%程度に留まっており、引き続き、取組を推進することが重要である。（図表 2-4-5）。

都市環境の改善や市民の憩いの場の形成に寄与する都市公園の状況を見ると、中部圏ではその面積は漸増する傾向にある(図表 2-4-6)。また、中部圏では、都市公園に民間の優良な投資を誘導する Park-PFI（公募設置管理制度）が 14 公園で指定されている（令和３年３月末時点）。さらに、都市住民のレクリエーションや生徒・児童の体験学習などの自然とのふれあいの場となる市民農園は、特に静岡県及び長野県において、広く開設されている状況にある（図表 2-4-7）。

図表 2-4-1　農林水産業産出額（令和元年）

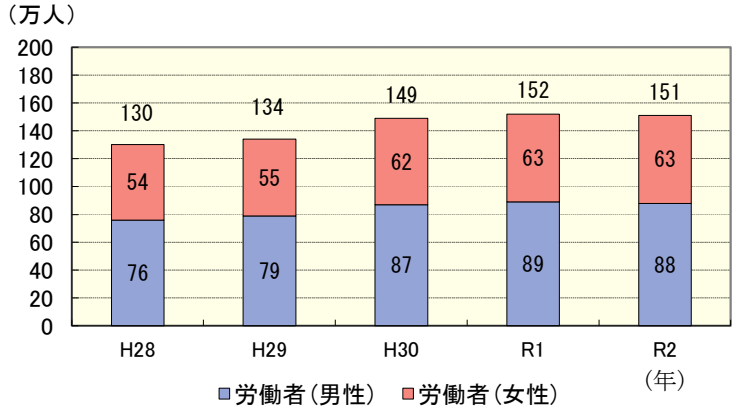
（単位：億円）

	農業産出額		林業産出額		漁業産出額（海面漁業・養殖業）	
全　国	89,387	(100.0%)	4,549	(100.0%)	13,484	(100.0%)
首都圏	16,862	(18.9%)	295	(6.5%)	834	(6.2%)
中部圏	11,976	(13.4%)	942	(20.7%)	1,460	(10.8%)
近畿圏	6,228	(7.0%)	213	(4.7%)	1,216	(9.0%)

注　：（カッコ）は、全国に占める圏域の割合を示す。

資料：「生産農業所得統計（令和元年）」、「林業産出額（令和元年）」、「漁業産出額（令和元年）」（全て農林水産省）を基に国土交通省都市局作成

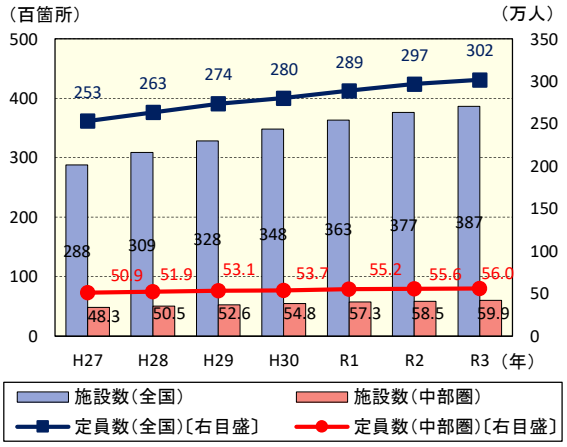
図表 2-4-2　北陸･東海地域における高齢者の就業状況について



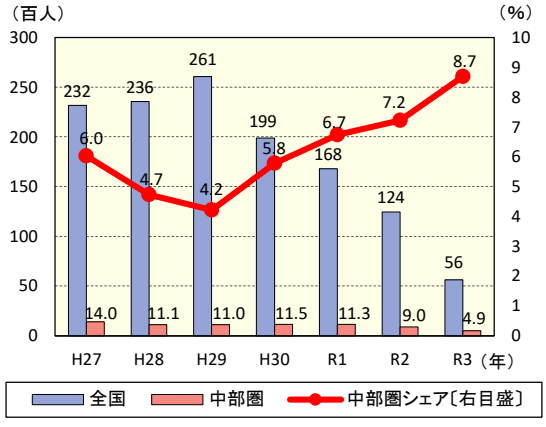
注　：北陸・東海地域は、新潟県、富山県、石川県、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

資料：「労働力調査」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-3　保育所等施設数及び定員数



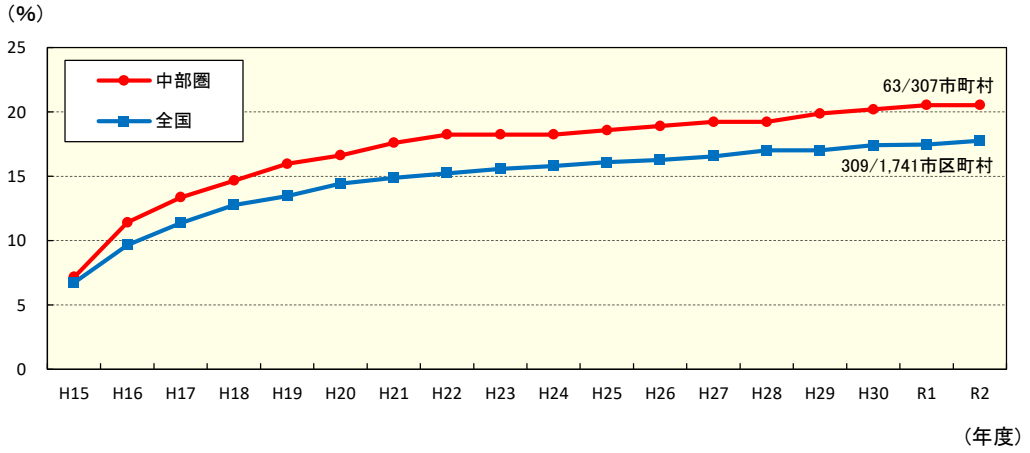
図表 2-4-4　待機児童数及び中部圏シェア



注　：各年４月１日時点

資料：「保育所等関連状況取りまとめ」（厚生労働省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-5　バリアフリー基本構想を作成した市区町村割合の推移

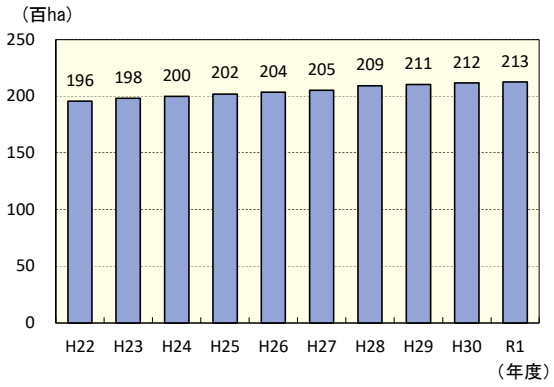


注１：バリアフリー法の施行日（平成 18 年 12 月 20 日）以前は、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成市区町村数による。

注２：市区町村割合は、平成 26 年４月５日時点の市区町村数で計算している。

資料：国土交通省

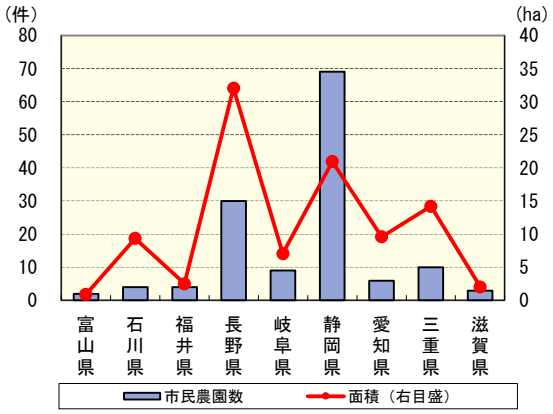
図表 2-4-6　中部圏の都市公園の面積の推移



注　：各年度末時点

資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-7　市民農園数と面積



注　：令和２年度末時点

資料：「都市緑化政策の実績調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（トピックス）

◯大規模再開発による久屋大通公園のリニューアルオープン

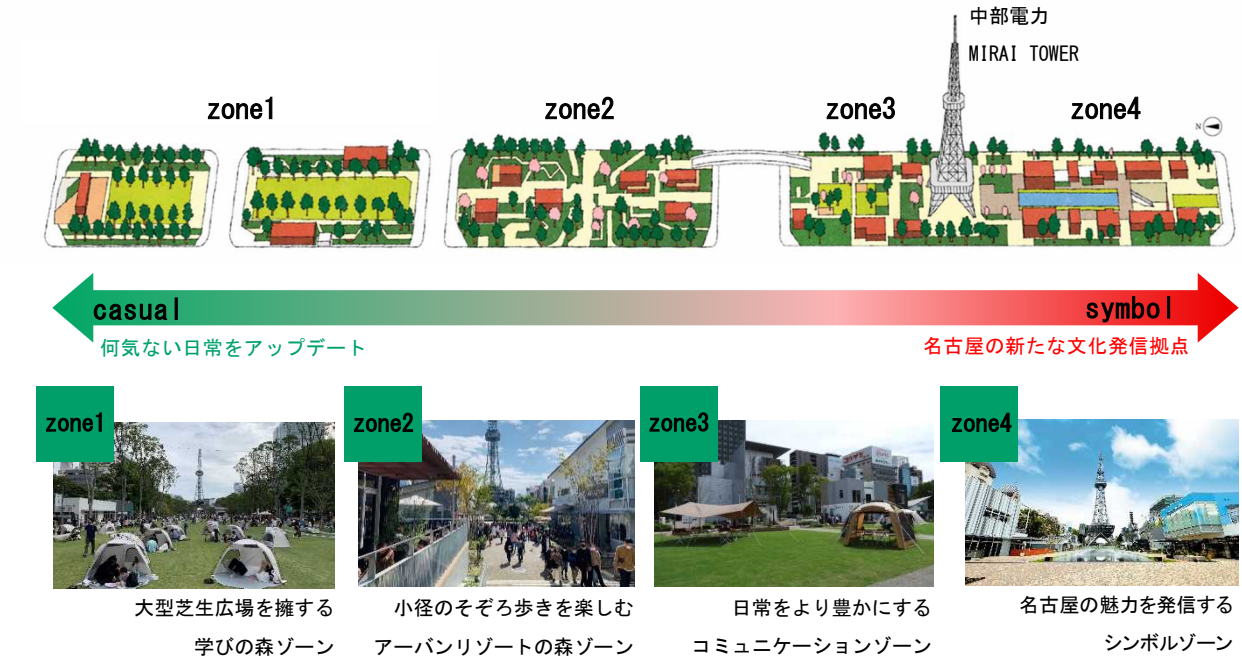
名古屋市は、令和２年９月に、久屋大通公園の北エリアとテレビ塔エリアを公園と様々な店舗が一体となった「Hisaya-odori Park」として新たにオープンした。

久屋大通は、戦災復興事業として市民の協力を得て造られた道路であり、近年、公園の老朽化やバリアフリー化の遅れ、憩いや賑わいの不足などの課題を抱えていた。また、リニア中央新幹線の開業に向けて大規模開発が進む名古屋駅地区と比較して、民間開発が低迷していたことから、栄地区の活性化が求められていた。

これらを踏まえ市は、栄地区のまちづくりの方針として平成 25 年に「栄地区グランドビジョン」を策定し、久屋大通の再生を進めてきた。公園のリニューアルに当たっては、効率的で質の高い公園の整備・運営を目指し、Park-PFI と指定管理者制度を組み合わせることで、日本最大級の Park-PFI 事業として公園と店舗施設の一体的な整備・運営を実現した。再整備により、静かでリラックスできる公園本来の機能に加え、ファッション、スポーツ、グルメなどの都市リゾート機能を備え、多彩なサービスも充実させた。

開業後は園内や周辺を回遊する人が増加しており、再整備により創出された約 1 万㎡にも及ぶ広場等を活用し、マーケット、パークシネマ等も開催されている。また、周辺では民間再開発が活発になっており、栄地区の活性化の起爆剤として、今後もエリアの発展に寄与することが期待される。

リニューアルされた久屋大通公園の概要



資料：名古屋市

◯少子化等に対応した小矢部市立蟹谷こども園の整備

富山県小矢部市は、児童数の減少や保育サービスの要望に対応するため、更新期を迎えた３保育所を１つに統合し、蟹谷こども園を整備した（令和２年４月開園）。幼保一体型の施設となり、延長保育や土曜・休日保育、病児保育といったサービスが拡充されている。また、未就園の子供や保護者、妊婦等を対象に「遊びと触れ合いの場・子育ての仲間づくりの場」として子育て支援センターも併設され、子育ての悩み事に対する相談など、多様な保育ニーズに対応している。

建物では、施設内の壁や床等に富山県産の木材が使用されており、見た目の優しさだけでなく、子供目線での安全面にも配慮された設計となっている。また、自然の光や風による快適さを活かしたパッシブデザイン*となっており、建物自体の高断熱化とともに、地中熱や太陽光といった自然エネルギーを利用することで、基準一次エネルギー消費量に対して 50%以下の省エネを実現している（こども園で初の ZEB Ready 認証を取得）。

市内では蟹谷こども園のほか、石動・大谷学校区の５つの保育所等を統合した大谷こども園も整備（令和２年４月開園）されており、施設の集約による保育サービスの効率化とあわせて、維持管理や更新費用の抑制も期待される。また、市はこれらの施設に加え、豊かな自然環境を生かしたレクリエーション拠点の形成等も進めており、子育てのしやすい生活環境の実現に向けた取組を進めている。

＊建築の設計手法の一つで、特別な機械装置を使わずに、建物の構造や材料などの工夫によって熱や空気の流れを制御し、快適な室内環境をつくり出す手法

蟹谷こども園の外観

蟹谷こども園の室内

資料：小矢部市

５．大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋２面活用型国土形成を牽引

（目標）

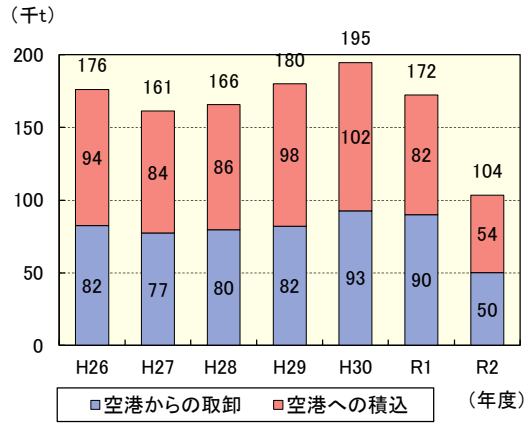
○ 港湾や空港等の充実を図り、ユーラシアへのゲートウェイとしての機能を強化するとともに、太平洋側において想定されている巨大地震や近年の気候変動に伴う災害リスクの解決等に積極的に取り組み、大都市圏と近接する地理的特性を活かし、日本海・太平洋２面活用型国土形成を牽引する圏域を目指す。

（状況）

中部圏では、国際競争力を強化するため、中部国際空港を中心とした国際航空ネットワークの充実と航空貨物ネットワークの拡大を進めている。中部国際空港での取扱貨物量は、近年約 160～200 千トンで推移していたが、令和２年度は新型感染症の影響等により、104 千トンに大きく減少した（図表 2-5-1）。また、同様に漸増傾向にあった航空旅客数についても、大幅に減少しており、令和２年度は２百万人となった（図表 2-5-2）。

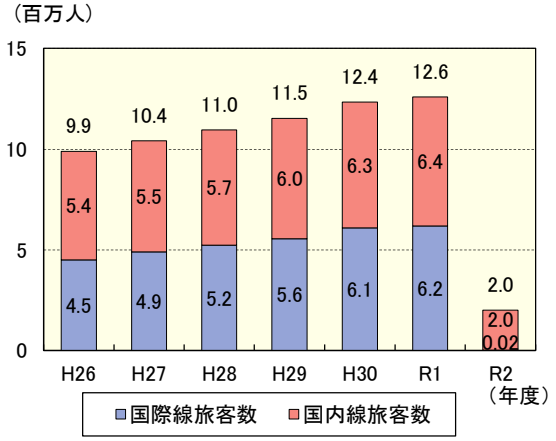
中部圏では、ものづくり産業を支える港湾機能の強化に努めており、海上出入貨物トン数の全国に占める割合は、約 13%で横ばいに推移している（図表 2-5-3）。また、令和２年の名古屋港の海上出入貨物トン数は全国１位となっており（図表 2-5-4）、入港船舶総トン数は横浜港に次いで全国２位となっている（図表 2-5-5）。

図表 2-5-1 中部国際空港における取扱貨物量の推移



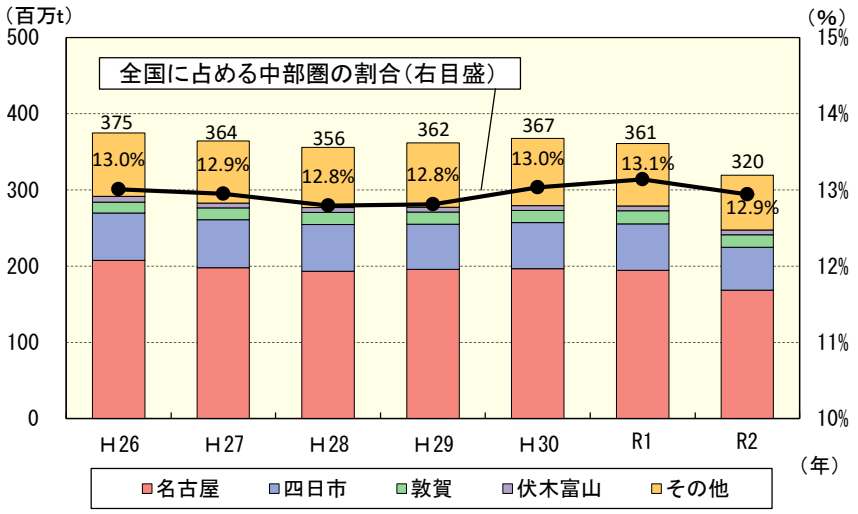
資料：中部国際空港株式会社ウェブサイトを基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-2 中部国際空港における航空旅客数の推移



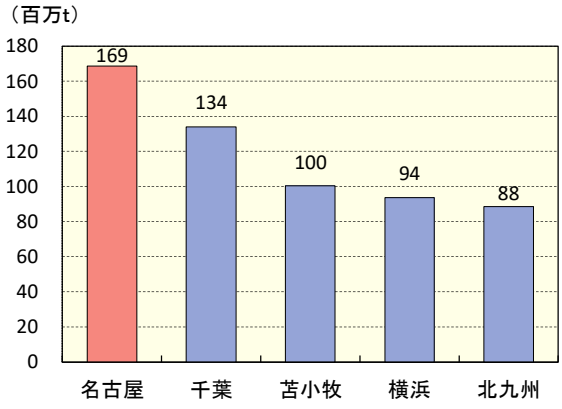
資料：中部国際空港株式会社ウェブサイトを基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-3　海上出入貨物トン数と中部圏シェアの推移



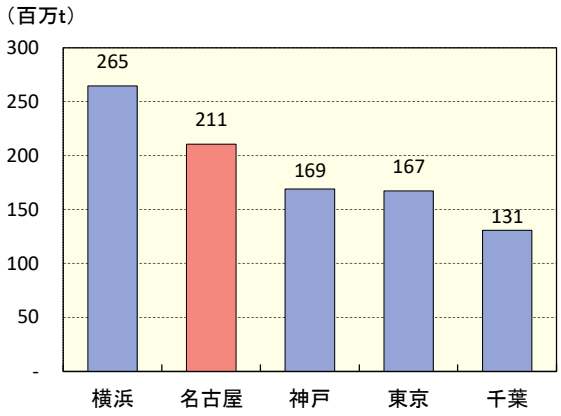
資料：「港湾統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-4　海上出入貨物トン数の上位5港（令和2年）



資料：「港湾統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-5　入港船舶総トン数の上位5港（令和2年）



資料：「港湾統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

（トピックス）

◯伊勢湾・三河湾 LNG バンカリング事業開始

令和２年 10 月、国内初となる STS（Ship To Ship）方式*による LNG バンカリング事業が伊勢湾・三河湾で開始された。本事業は、船舶の排出ガスに含まれる硫黄酸化物（SOx）の規制強化に伴い、燃料中に硫黄分が少ない LNG 燃料船の増加に対応するため、国の燃料供給拠点形成支援の一環として実施されたものである。

事業開始に当たっては、LNG 燃料船への燃料供給船（LNG バンカリング船）として、LNG の積載可能容量 3,500m^3 を有する「かぐや」の建造が行われた。LNG バンカリング船は、令和２年 10 月時点で、世界で 16 隻運用されており、「かぐや」はアジアで運用されている２隻のうちの一つである。

燃料拠点としては世界最大級の LNG 火力発電所である川越火力発電所が活用され、本事業の運用に当たり、LNG バンカリング船へ LNG を供給するための設備の改修が実施された。また、今回燃料供給された国内初の大型 LNG 燃料船「SAKURA LEADER」（自動車運搬船）では、従来の重油焚き機関と比べ、SOx の排出量削減だけでなく、CO_2 排出量も約 40%削減しており、環境負荷の低い輸送を実現している。

このほか、LNG バンカリング運用のインセンティブとして、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、愛知県等の港湾管理者により、LNG 燃料船及び LNG バンカリング船に対する入港料免除なども行われている。伊勢湾・三河湾は、日本を代表するものづくり産業の集積地であり、これらの官民一体となった取組で LNG バンカリングの拠点形成が進むことにより、更なる国際競争力の強化が期待される。

＊岸壁・桟橋に係留中又は錨泊中の船舶にバンカリング船が接舷（横付け）して燃料を供給する方法であり、重油のバンカリングでも一般的な方法。

STS 方式により「SAKURA LEADER」に LNG 燃料を供給する「かぐや」

「かぐや」への LNG 燃料積込（川越火力発電所）

資料：国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所

◯常滑市中部国際空港島における自動運転の実証実験

愛知県は、平成 28 年度から自動運転の実証実験を積み重ね、自動運転によるビジネスモデルの構築を進めている。特に、中部国際空港島においては、5G や AI 等の最先端技術を用いて、平成 29 年度から自動運転の実証実験を実施している。

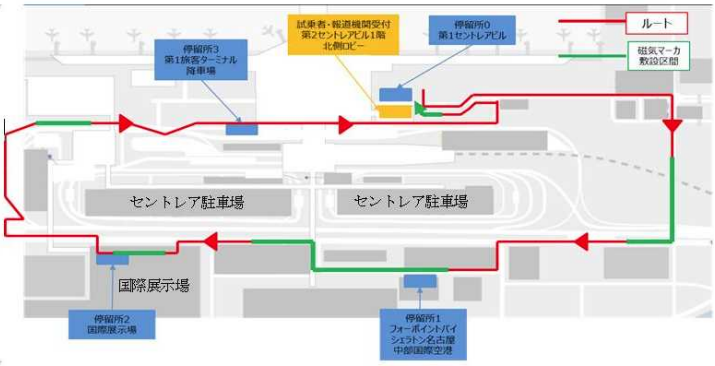
令和２年度は、技術面と運用面での実証実験として、「空港島全域における自動運転車両による移動」をテーマに、空港ターミナルビルや愛知県国際展示場などを周回するルートで、空港利用者等の移動手段として自動運転の小型バス車両を運行した。経路の一部においては、車両の運転席を無人状態とし、自動運転を実施した。走行制御においては、車載センサーと 3D 地図の照合による経路把握に加え、耐候性に優れ衛星の電波が届きにくい場合でも運行可能な「磁気マーカシステム」*が併用され、雨天時における安定走行を実現した。また、遠隔監視においては、5G に接続した路側カメラの鮮明な映像を遠隔監視席のモニターに映し出すことで、監視機能が強化され、更なる安全運行に向けた取組を実施した。

これまでの実証において、交差点や見通しが悪い合流点での安全確保に課題が確認されていることから、磁気マーカや路側センサーを活用し、周囲の歩行者や車両等を検知する措置等の検討が進められている。今後も、県は、走行性能の向上に加え、交通事業者や地域の集客施設などをはじめ幅広いプレーヤーの連携を促し、社会実装を見据えた、より先進的な実証実験に挑戦していく。

＊道路に敷設された磁気を発するマーカを、車両に取り付けられた高感度磁気センサーで読み取り、自動運転車両を運行する方式。

実証実験で利用された小型バス

実証実験のルート図



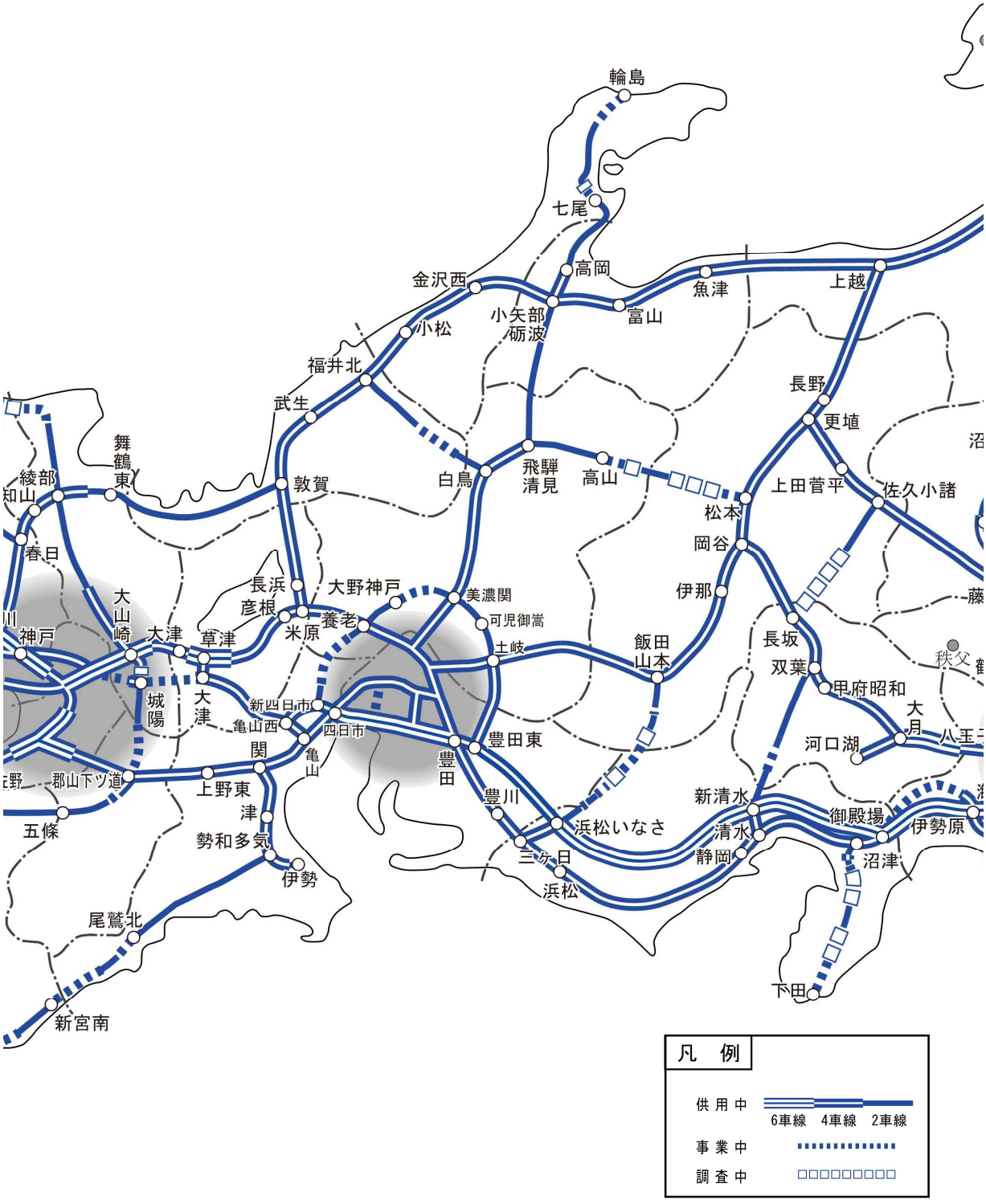
資料：愛知県

Ⅲ　資料編

（中部圏整備に係る参考図）

1．道路の整備

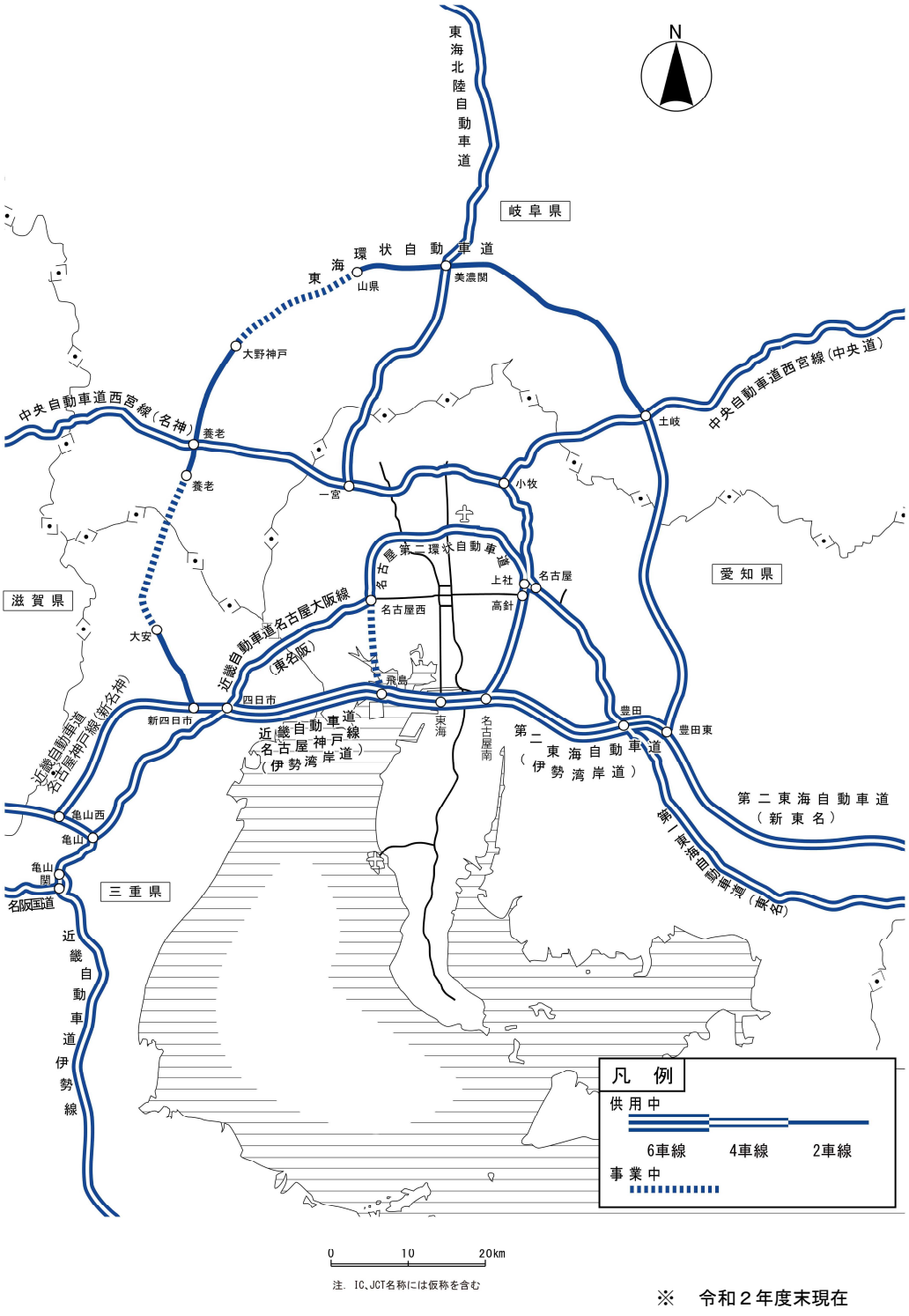
（1）中部圏道路図



※　令和２年度末現在

※　事業中区間の IC 及び JCT 名は仮称を含む

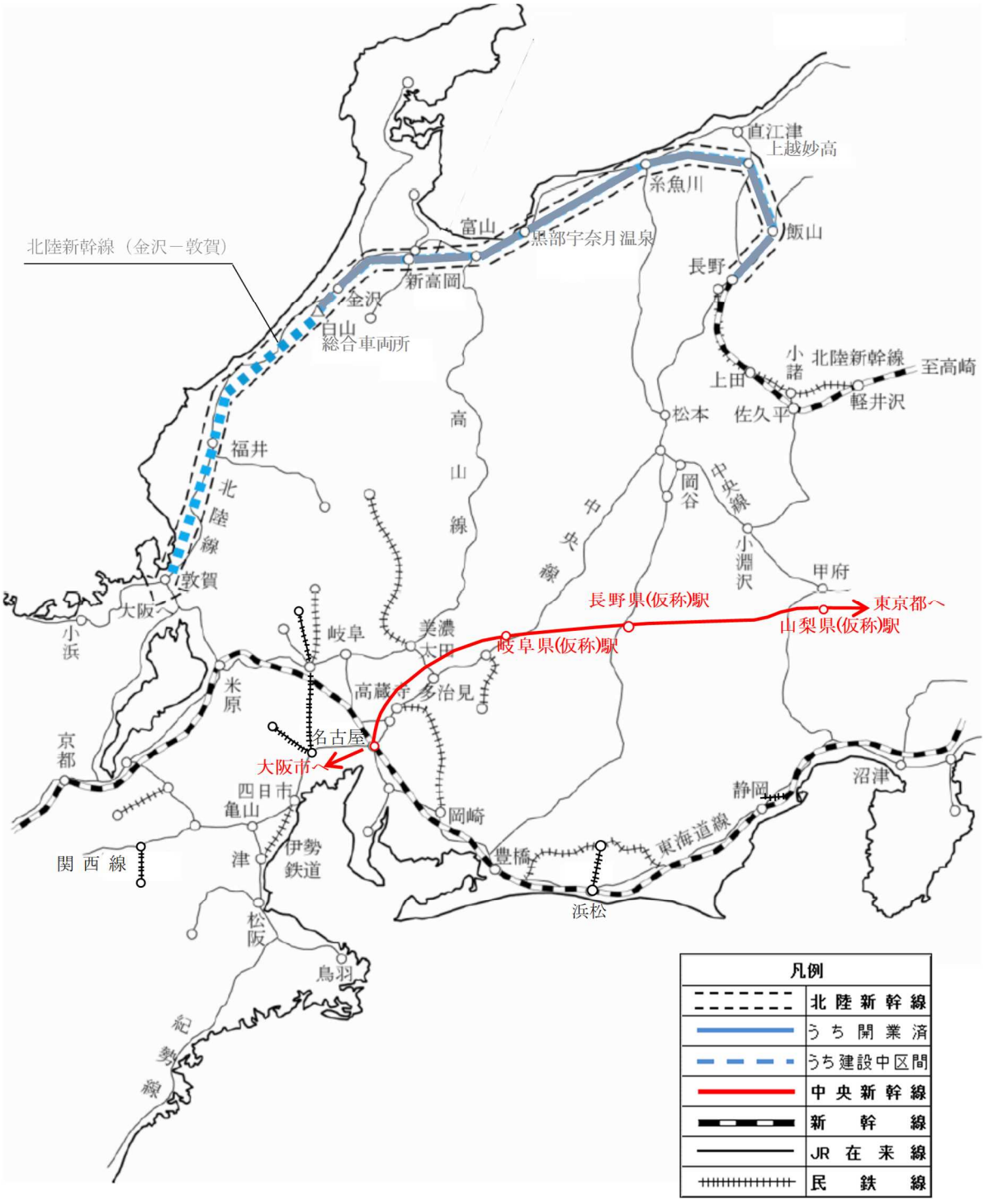
（2）中部圏道路図（大都市圏）



※　令和２年度末現在

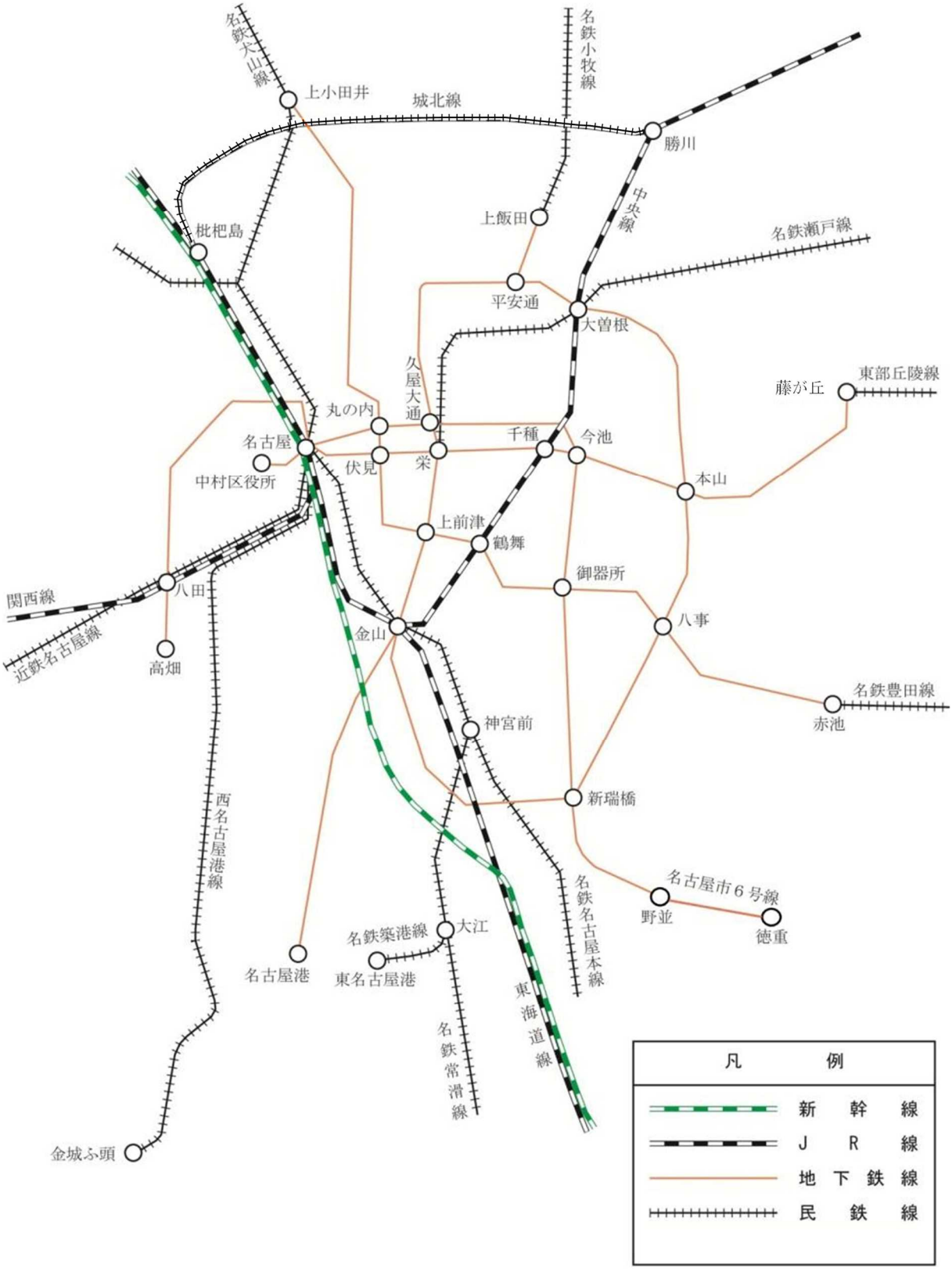
2. 鉄道の整備

（1）新幹線鉄道等



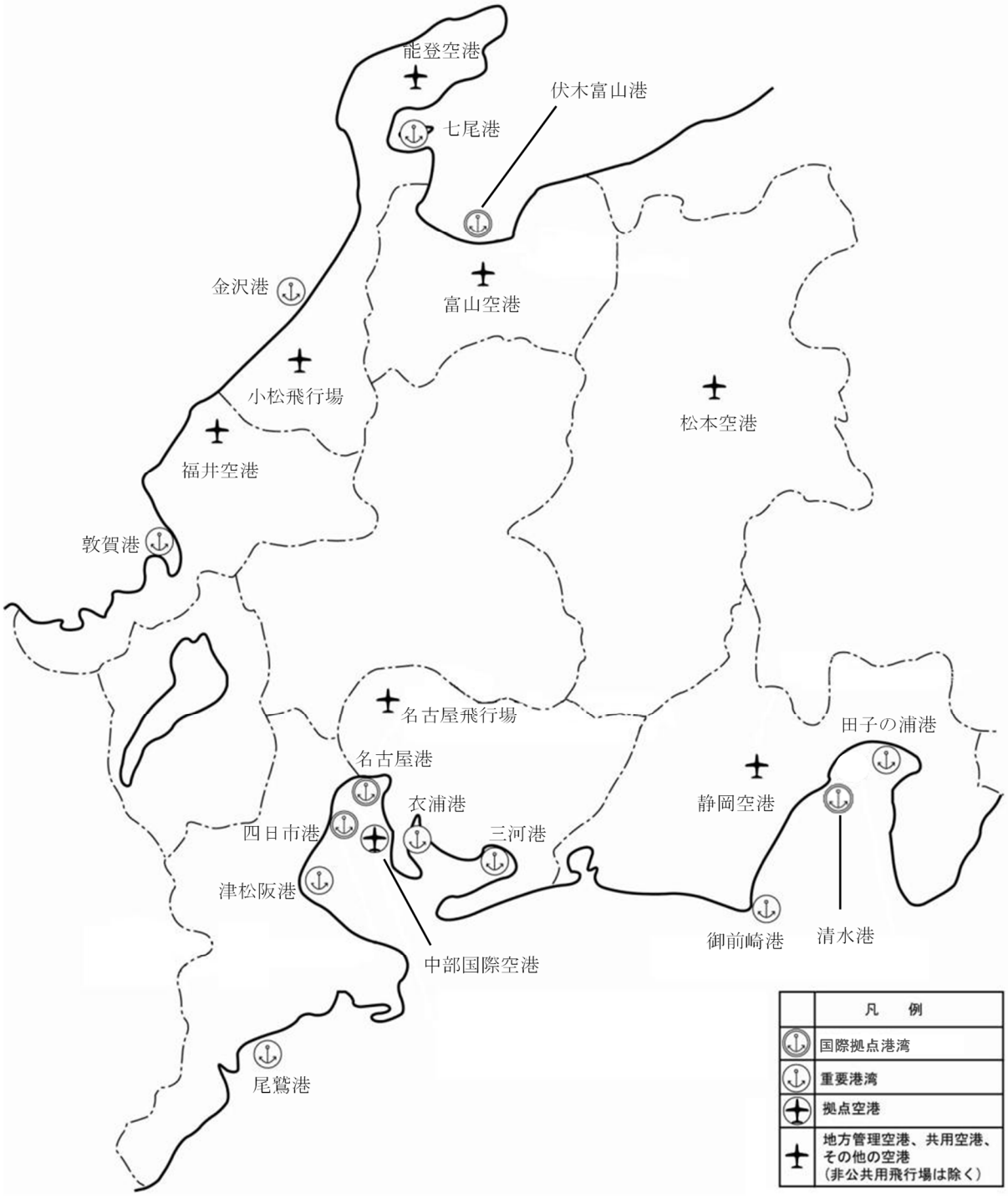
※令和2年度末現在

（2）在来線鉄道等（名古屋駅周辺）



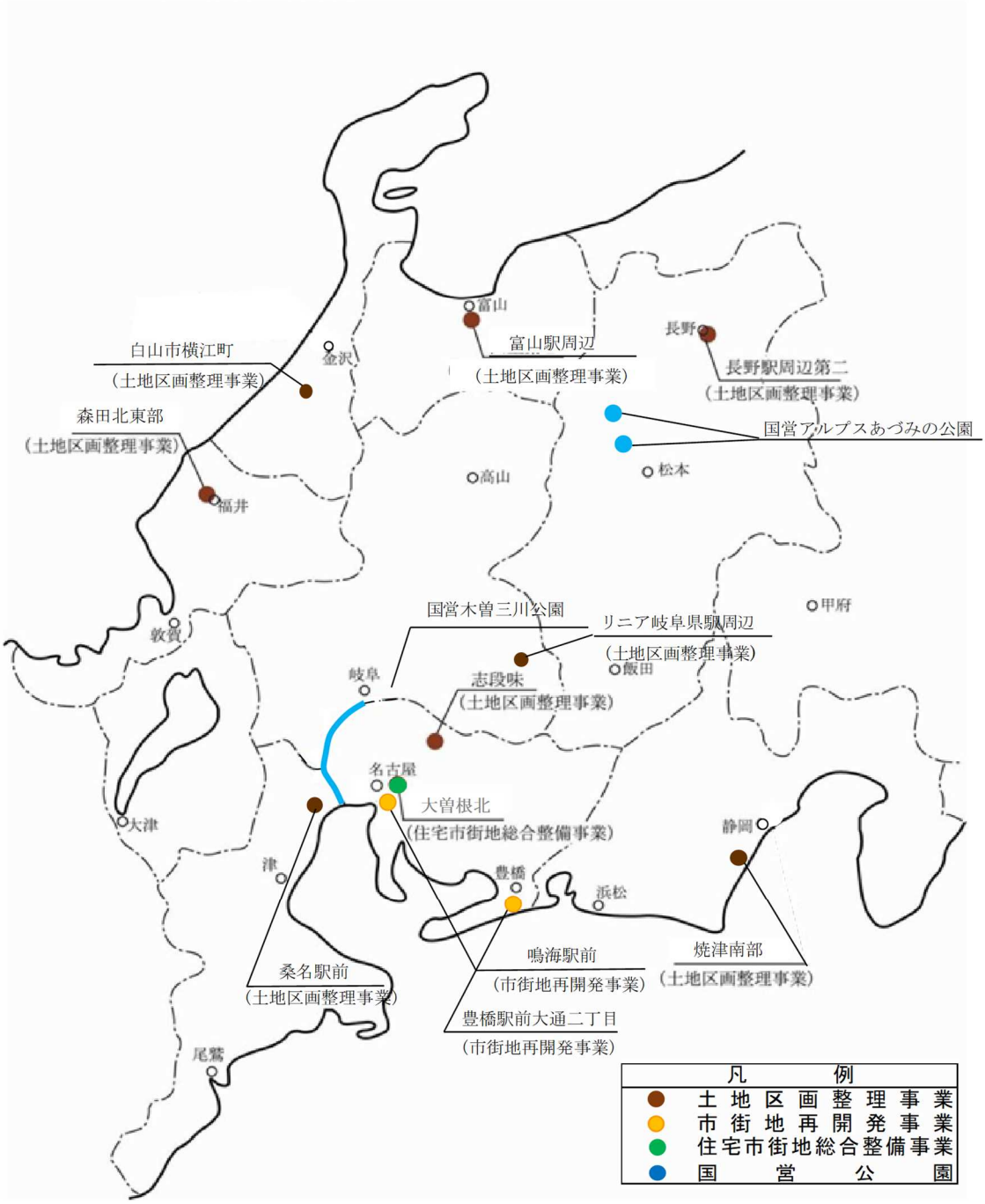
※令和2年度末現在

3. 港湾・空港の整備



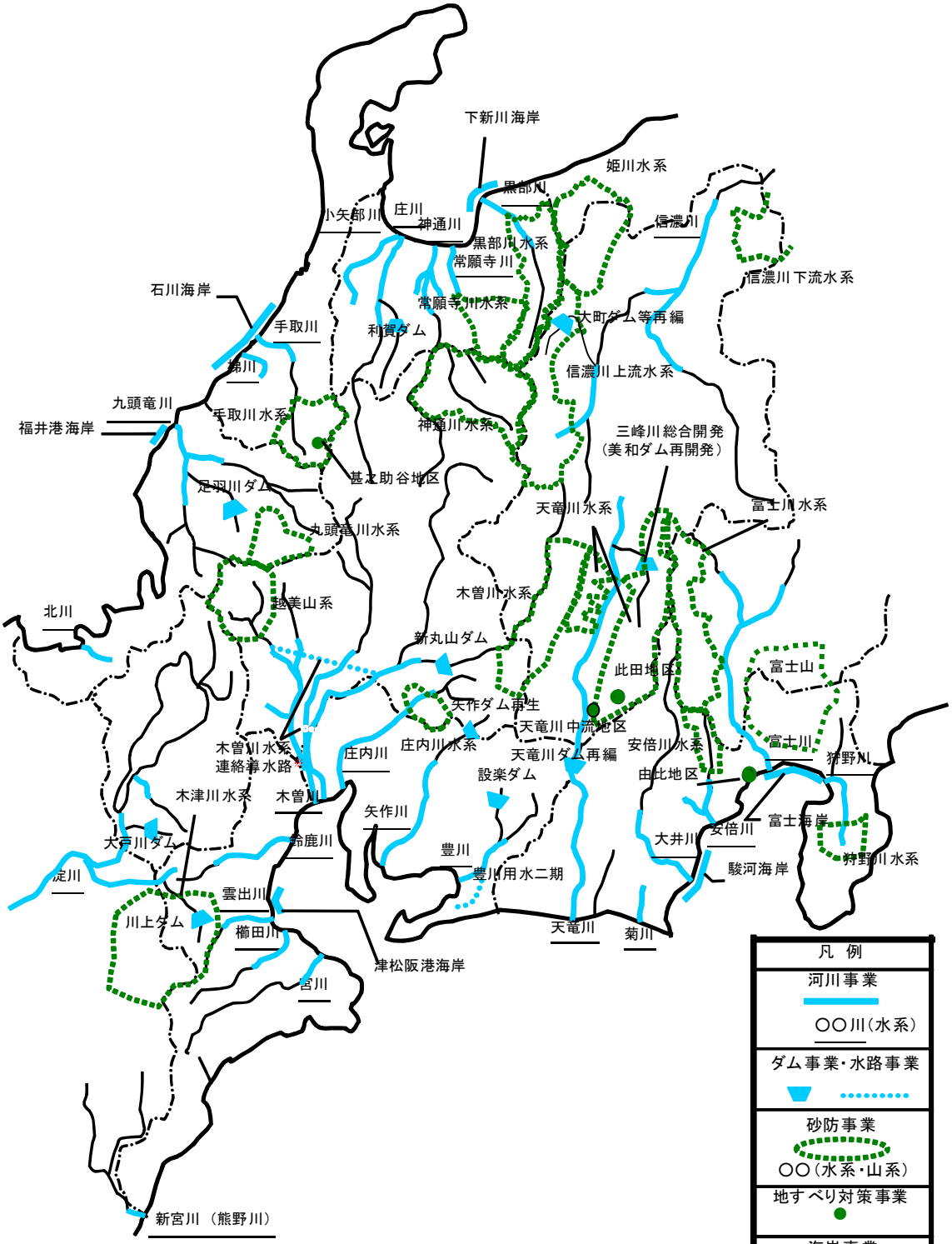
※令和2年度末現在

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



※令和2年度末現在

5. 河川・海岸等の整備



※現在、ダム検証中である。

※令和2年度末現在