

令和元年度

中部圏開発整備計画の実施
に関する状況

令和3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 令和元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 |
| モビリティと医療の連携による次世代ヘルスケアサービス 新たな産業の創出に向けた空飛ぶクルマ実証実験 | |
| 2. 日本の中の中部・中部の中の人々 | 10 |
| (トピックス) | 13 |
| 富山市における路面電車南北接続開業 下田市におけるワーケーションの推進 | |
| 3. 前提となる安全・安心、環境 | 15 |
| (トピックス) | 18 |
| 海岸保全施設に砂浜を全国初指定 5Gを活用した除雪作業の効率化 | |
| 4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く | 20 |
| (トピックス) | 23 |
| 保育所とコンビニエンスストアの一体的な整備 スマート農業推進計画を全国で初めて策定 | |
| 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 |
| 中部国際空港第2ターミナル整備 「伊勢湾の港湾ビジョン」の策定 | |

III 資料編(中部圏整備に係る参考図)

| | |
|-------------------|----|
| 1. 道路の整備 | |
| (1)高規格幹線道路 | 30 |
| (2)中部圏高規格幹線道路図 | 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、令和元年度の実績を基に、公表時点で得られている令和元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。

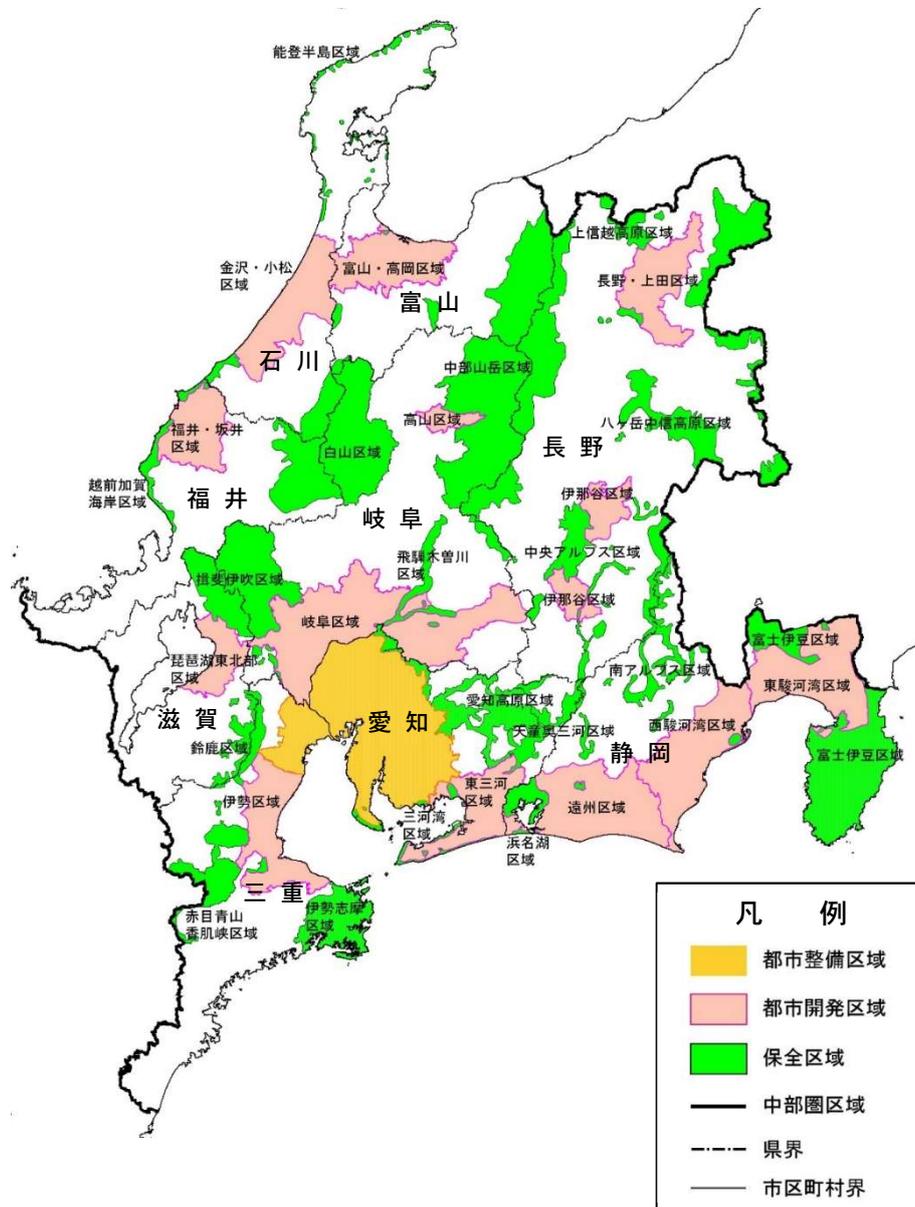
【中部圏開発整備法における政策区域】

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】

我が国の人口は平成 20 年（2008 年）をピークに減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。全国の約 17%を占める中部圏の人口も平成 22 年（2010 年）以降、既に減少に転じており、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（1995 年）をピークに減少が続いており、今後も減少が続くと見込まれる。一方、65 歳以上の高齢者人口の割合は今後も増加を続け、2040 年には中部圏の総人口のうち 35%を占めると見込まれる（図表 1-2）。

図表 1-2 将来推計人口の動向(中部圏)



注 1 : 平成 27 年までの実績値は、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 : 平成 7 年～平成 17 年は国立社会保障・人口問題研究所、平成 22・27 年は「国勢調査」(総務省統計局)、令和元年は「人口統計」(総務省統計局)、令和 2 年以降の推計値は「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 令和元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。

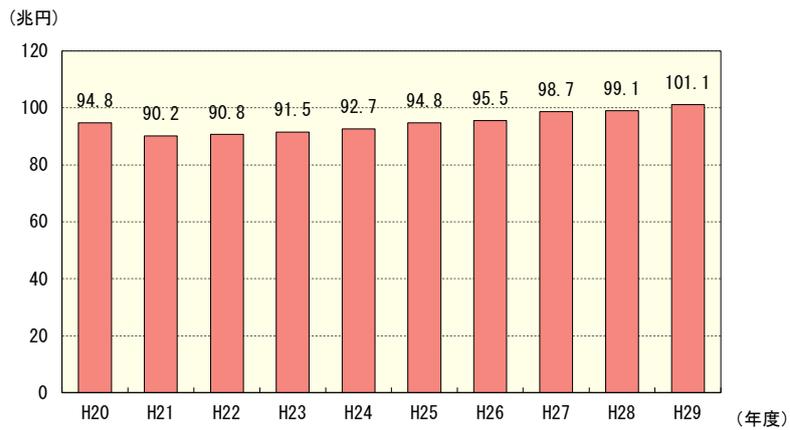
(状況)

中部圏の経済状況を概観すると、中部圏のGDPは平成21年度以降、漸増傾向にある(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)。一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、高付加価値化されていることがわかる(図表2-1-4)。

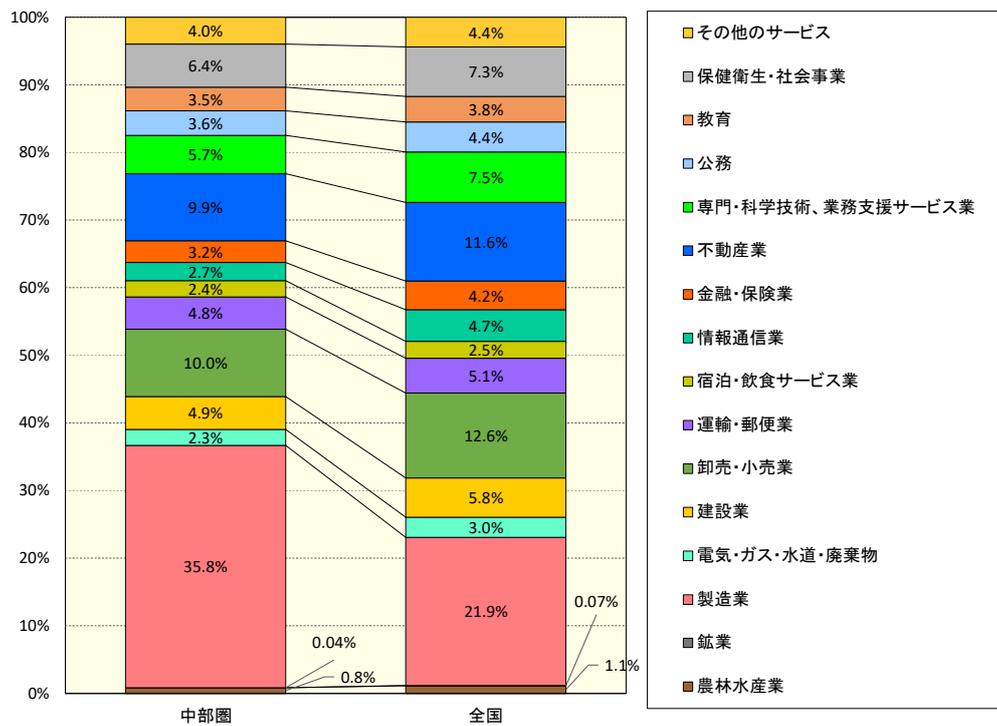
中部圏では産学官民の連携強化や研究開発の機能強化を図っており、大学等の共同研究数は年々増加し、平成30年度には5,013件であり、受入額は約10.2億円である(図表2-1-5)。

図表 2-1-1 中部圏の県内総生産の推移(平成 20～29 年度)



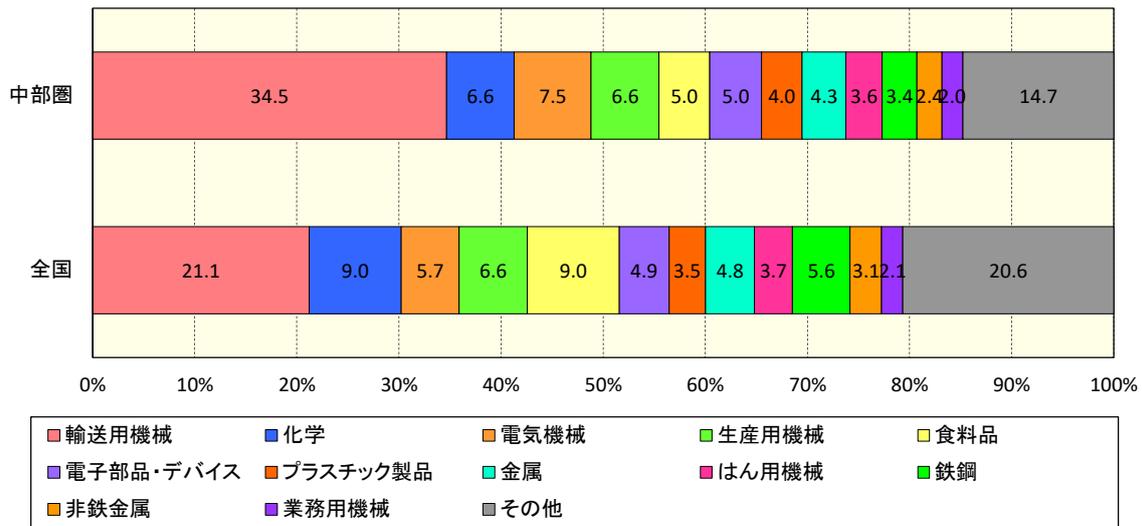
資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-2 圏域総生産(名目)の経済活動別構成比(平成 29 年度)



資料：「平成 29 年度県民経済計算」(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(平成 30 年)

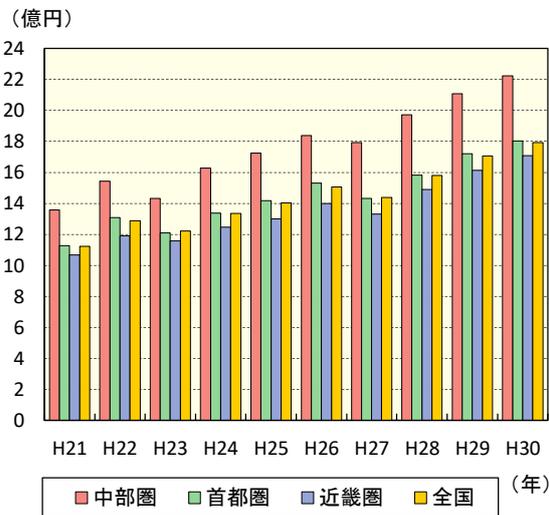


注：従業者 4 人以上の事業所の集計

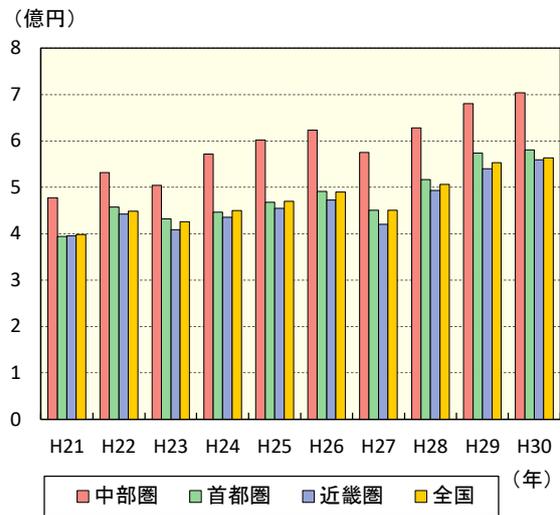
資料：「工業統計調査」(経済産業省)を基に国土交通省都市局作成

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(平成21～30年)

① 1 事業所当たりの製造品出荷額の推移



② 1 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：H21～22、H24～26、H28～30は「工業統計調査」(経済産業省)、H23、H27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

中部圏の大学等の共同研究件数と受入額の推移(平成 26～30 年度)



資料：「大学等における産学連携等実施状況 共同研究実績（機関別）」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○ モビリティと医療の連携による次世代ヘルスケアサービス

長野県伊那市は、新産業技術推進事業の一環として、令和元年12月には、モビリティで新たな産業の創出を目指すモネ・テクノロジーズ株式会社（ソフトバンク、トヨタ自動車等の共同出資）と医療機器等をグローバルに展開する株式会社フィリップス・ジャパンと連携し、MaaSと遠隔医療を組み合わせた「モバイルクリニック事業」を開始した。同市と2社が共同で開発した車両「INAヘルスケアモビリティ」には、看護師が乗車して患者宅を訪問し、医師のオンライン診療を補助する地域医療サービスの実証実験を令和3年3月まで実施している。INAヘルスケアモビリティは、2社のものづくりの強みを生かし、異分野の技術を融合した様々な機能を搭載している。世界規模で高齢化が進む中、ヘルスケア事業において、世界初のサービスを提案するものである。

実証実験では、医師少数区域において、市内6医療機関が車両をシェアしながら効率的な運行と医師の負担軽減、看護師の補助や遠隔聴診器などの医療機器の改良を加えて、オンライン診療の質を高める取組が進められている。また、市は、令和3年度以降、介護・福祉事業所との連携やオンライン服薬指導、薬剤のドローン配送等を進め、地域課題の解決に向けた、更なるイノベーションの実現を目指している。

ヘルスケアモビリティ



車内での診察の様子



ヘルスケアモビリティに搭載する機能



資料：伊那市

○ 新たな産業の創出に向けた空飛ぶクルマ*実証実験

三重県は、令和元年8月に発表した「空飛ぶクルマ」の構想において、近隣の空港、大規模ターミナル駅と、三重県の主要都市、観光地をエアモビリティで結ぶ展望を示し、新たなビジネスの創出を目的として、実用化に向けて取り組んでいる。令和元年度には、物流分野と観光産業分野で実証実験を実施した。

物流分野の実証実験では、志摩市の鵜方浜公園から間崎島開発総合センターまでの5.4kmの区間をドローンにより目視外飛行により配送した。観光産業分野の実証実験は、熊野市、南伊勢町、鳥羽市で段階的に実施し、最終の令和2年1月に実施した鳥羽市では、クルーズ船利用者が空飛ぶクルマで離島を観光し、ホテルに移動するルートで無人飛行により実施した。

空飛ぶクルマの市場規模は、令和12年に世界で約9兆円と見込まれている中、県は、世界・全国に先駆けた空飛ぶクルマの社会実装に向け、令和5年の物流分野での事業化などを掲げた「空飛ぶクルマ三重県版ロードマップ」を令和2年3月に公表し、産業の高効率・高付加価値化を図っている。

*「電動垂直離着陸型無操縦者航空機（eVTOL）」を指し、電気により自動で空を飛び、小型ヘリの様に垂直離着陸できる、航空機とドローンの間に位置する新しい乗り物

志摩市の飛行ルート



資料：三重県

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)

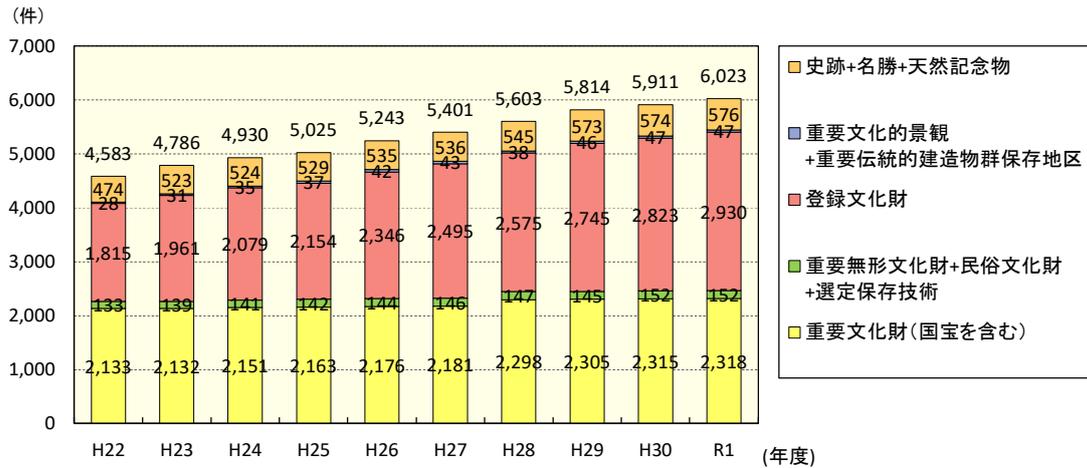
中部圏における地域資源について、観光など都市と地方との対流を促進する上で重要な地域資源となる重要文化財をはじめとする文化財の数は年々増加しており、文化遺産等の維持・保全等が着実に進められている(図表 2-2-1)。

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・ネットワーク施策を進めるために、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、静岡県で高く、圏域全体としても全国平均に比して比較的高い水準にある(図表 2-2-2)。

また、中部圏における国内外との交流、連携については、国内外の観光誘客、全国・国際レベルの会議の招聘などが推進されている。中部圏に宿泊する外国人旅行者の数は増加傾向である一方、インバウンド観光が他の圏域へと向かう動き等の影響もあり、中部圏における外国人旅行者の宿泊者数の全国に占める割合は、横ばい傾向にある(図表 2-2-3、図表 2-2-4)。他方、国際コンベンションの開催件数は、令和元年には 389 件と過去最多となっている(図表 2-2-5)。

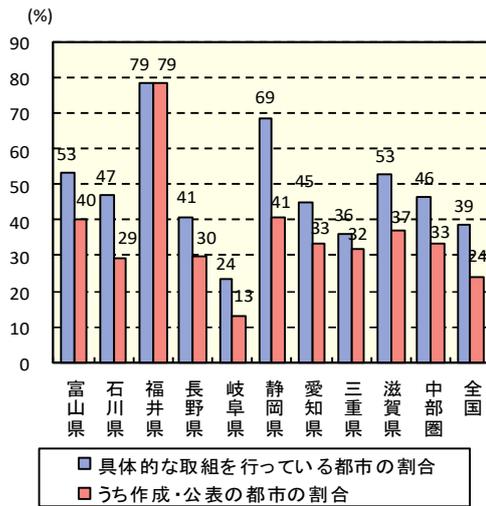
さらに、働く場所の安定的確保について、中部圏においては、求職者数の減少傾向が続いており、求人倍率は全国平均と比較して高い傾向にある(図表 2-2-6)。

図表 2-2-1 中部圏の国指定等文化財の推移



資料：文化庁資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-2 中部圏の立地適正化計画の策定状況

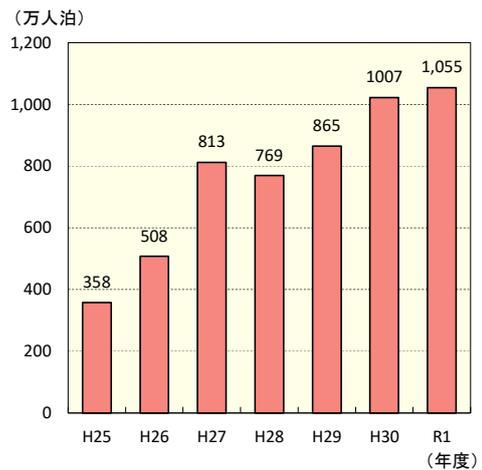


注1：母数は都市計画区域を有する市区町村を対象

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

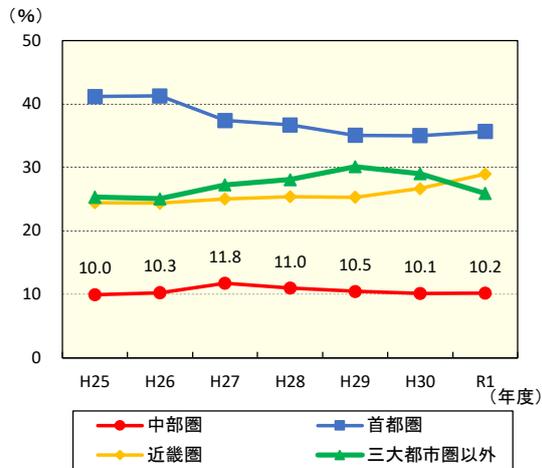
資料：「立地適正化計画作成の取組状況」、「都市計画現況調査」を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-3 中部圏の外国人旅行者の延べ宿泊者数の推移(平成25～令和元年度)



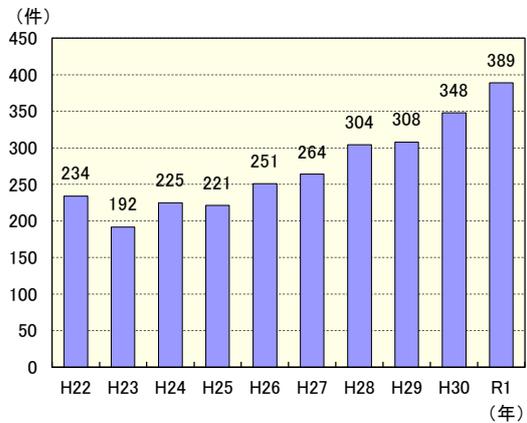
資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-4 三大都市圏における外国人旅行者の延べ宿泊者数の全国に占める割合(平成 25～令和元年度)



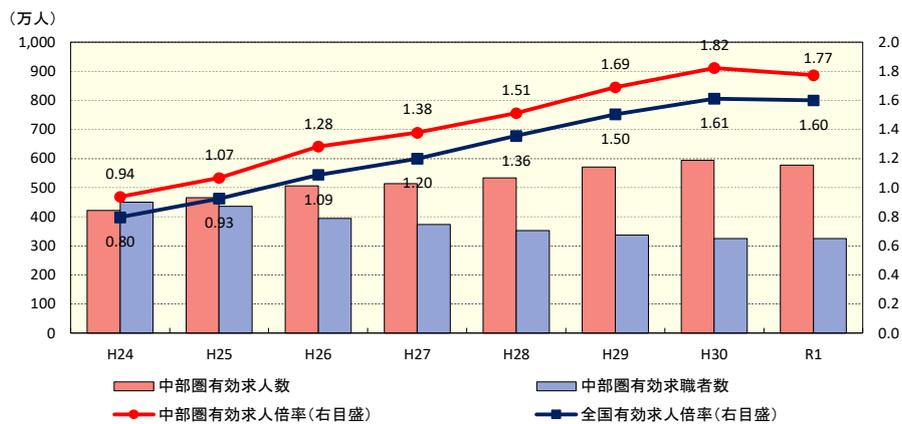
資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-5 中部圏の国際コンベンション件数の推移(平成 22～令和元年)



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 2-2-6 有効求人数・求職者数・求人倍率の推移(平成 24～令和元年)



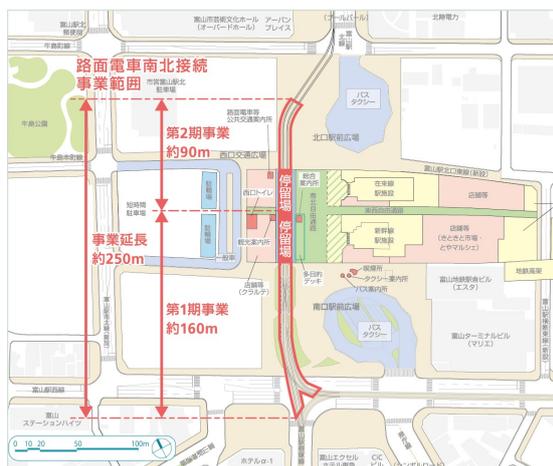
資料：「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」(厚生労働省)を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○ 富山市における路面電車南北接続開業

令和2年3月21日に、富山市の富山駅において路面電車南北接続事業が完了し、路面電車の南北直通運行が開始された。本事業は、富山駅南側の富山地方鉄道富山軌道線と北側の富山港線を新幹線・在来線富山駅の高架下にて新設する停留場で接続するものであり、事業延長は約250m。新幹線高架下から富山軌道線までの区間は、北陸新幹線の開業に合わせて平成27年3月に開業され、今回、在来線高架下から富山港線までの区間が開業を迎えた。南北の接続により、富山駅を中心として全長約15.2kmの利便性の高いLRTネットワークが構築されている。本事業により、富山市が目指すコンパクトシティ像である、鉄軌道と路線バス線で地域の核となる生活拠点を結び、それぞれの拠点ごとにコンパクトにまとまるまちづくりが推進されることが期待される。

事業概要図



高架下に新設された富山駅停留場



資料：富山市

○ 下田市におけるワーケーション*¹の推進

下田市は、「ワーク・ライクバランスが自慢の下田」を目指し、交流人口の増加等を目的にワーケーションに関する取組を令和元年より開始した。具体的には、下田ワーケーション研究会*²を発足し、令和元年10月には、首都圏でワーケーションを実践している企業・団体等が参加した「ワーケーションサミット2019in伊豆」を開催し、今後、ワーケーションを広げていくための機運の醸成と活動のためのネットワークづくりが図られた。また、同年12月には、テレワークやワーケーションなどの新しい働き方・生き方の推進とともに、空き家、空き店舗等の有効活用を図るため、市内で「LivingAnywhere Commons 事業*³」の拠点を開設している株式会社LIFULLと地域活性化連携協定を締結した。今後、両者は、市内の遊休資産等の利活用による、同市の地域社会及び地域産業の発展に取り組むこととしている。

- * 1 Work（仕事）とVacation（休暇）を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、リゾート地等、普段の職場とは異なる場所で余暇を楽しみつつ仕事を行うこと。
- * 2 市内外の関係企業・団体・事業者と行政が一体となって、下田市におけるワーケーションの新たな可能性を探り、様々な展開をしていくことを目的とした組織
- * 3 場所やライフライン、仕事など、あらゆる制約にしばられることなく、好きな場所でやりたいことをしながら暮らす生き方（LivingAnywhere）をとともに実践することを目的としたコミュニティ

ワーケーションサミット2019in伊豆



資料：下田市

LivingAnywhere Commons 事業拠点（NanZ VILLAGE）



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。
- 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。
- 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。

(状況)

中部圏の防災力については、先ず、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力の向上が図られつつある(図表 2-3-1)。

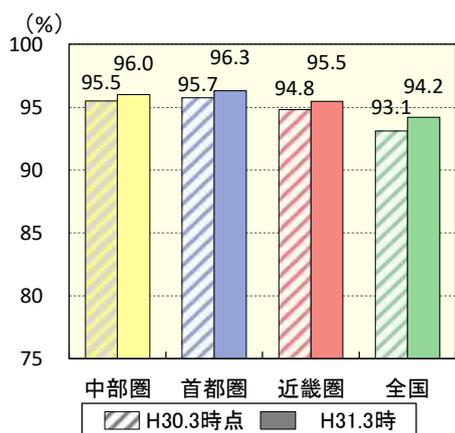
また、中部圏の市町村における業務継続計画の策定状況を見ると、令和元年6月1日時点で、石川県、福井県、岐阜県、静岡県で100%に達する一方で、全国平均を下回る県も一部存在する(図表 2-3-2)。

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いるが、措置を講ずべき状態のものも依然として残されている。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(図表 2-3-3)。

自然と調和した美しい景観・国土の形成について、中部圏の国立公園、国定公園、県立自然公園を合わせた自然公園の面積は、長野県、三重県、岐阜県で大きく、各県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、エネルギー起源CO₂排出量をみると、中部圏では、全国に占める割合は近年ほぼ横ばいで推移しているが、排出量は減少傾向にある(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低公害燃料車の普及拡大が進められており、その導入率は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、平成30年度は53万トンと、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、平成30年度は905g/日となった(図表 2-3-8)。

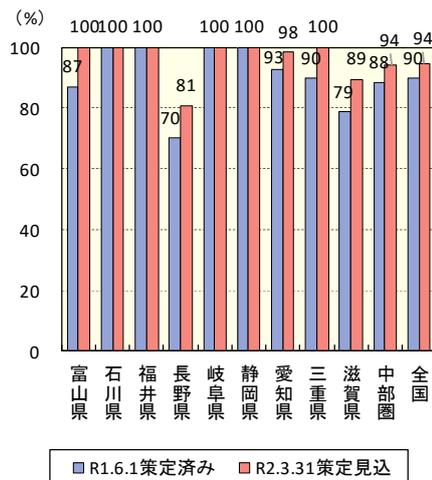
図表 2-3-1 公共施設等の耐震化率
(平成 31 年3月末時点)



注1：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

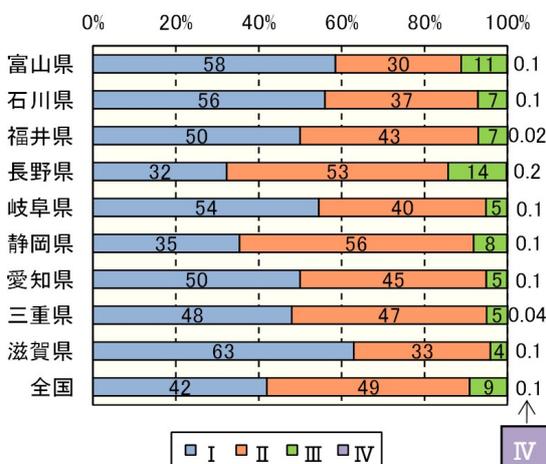
図表 2-3-2 中部圏の業務継続計画の策定状況



注：全国は、1,741 市区町村に対する割合である。

資料：「地方公共団体における業務継続計画策定状況の調査結果」(消防庁)を基に国土交通省都市局作成

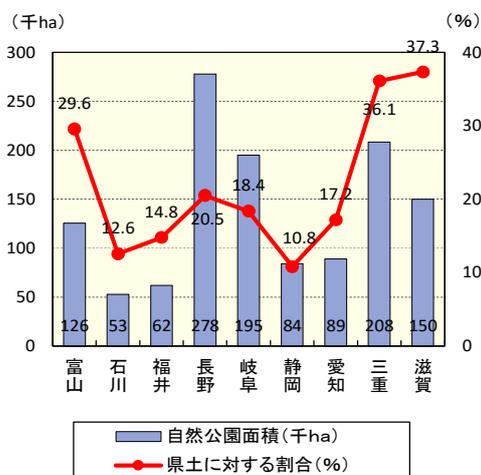
図表 2-3-3 平成 26～令和元年度 橋梁点検結果(地方公共団体等管理分)



| 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：「令和元年度道路メンテナンス年報」(国土交通省)

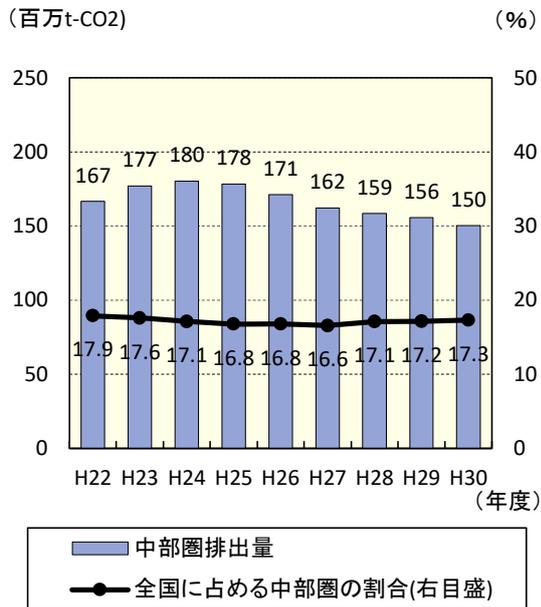
図表 2-3-4 中部圏の県別自然公園の面積(令和2年3月末時点)



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

エネルギー起源CO2排出量の推移(平成 22～30 年度)



注：平成 30 年度は暫定値

資料：「都道府県別エネルギー消費統計」(資源エネルギー庁)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-6

中部圏の低公害燃料車台数及び導入率の推移(平成 26～令和元年度)

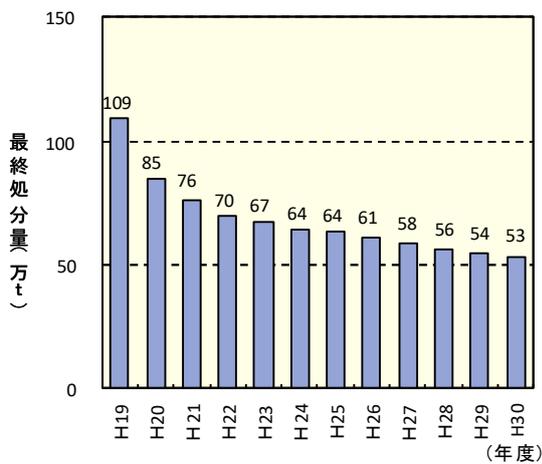


注：低公害燃料車は、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、電気、燃料電池、CNG、メタノール自動車。

資料：「自動車保有台数」、「自動車保有動向」(ともに関東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

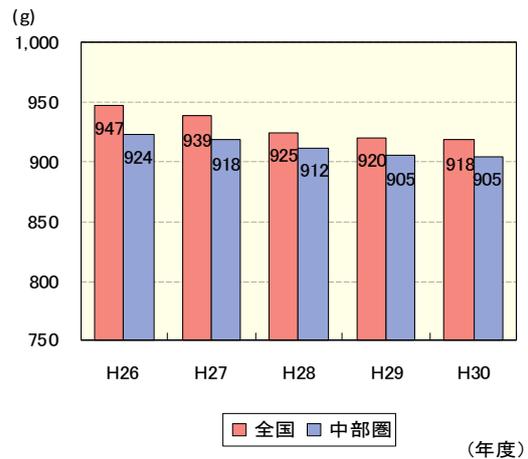
中部圏廃棄物最終処分量の状況(平成 19～30 年度)



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(平成 26～30 年度)



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)

○ 海岸保全施設に砂浜を全国初指定

令和元年9月17日、石川県の加越(かえつ)沿岸松任(まっとう)海岸が海岸法に基づく海岸保全施設に「砂浜」として全国で初めて指定された。同海岸は、手取川扇状地により形成された砂浜海岸で、後背地の松任海浜公園や商業施設と連携して、親しみやすい海辺づくりを推進している。一方で、冬期風浪等による海岸の侵食が進んでいることから、離岸堤の整備等が進められてきた。しかし、これまでは砂浜の管理手法が明確でないこと等から、海岸の侵食対策は、後追的に行われる傾向にあった。このことから、令和元年6月に国土交通省が公表した「砂浜保全に関する中間とりまとめ」に基づき、予測を重視した順応的砂浜管理の実践を行うこととしている。

指定後は、ドローン画像の解析技術等を用いて、砂浜の状態を定期的に確認する、健診的なモニタリング(砂浜の健康診断)を行っており、順応的砂浜管理を進めている。

海岸保全施設の指定区域



資料：国土交通省

○ 5G を活用した除雪作業の効率化

永平寺町が位置する福井県は、平成 30 年 2 月の福井豪雪で、県内で死亡者 12 名、重軽傷者 113 名、除排雪経費 153 億円超の被害をもたらし、また、同町においては住民からの問い合わせが 1 日 700 件にも及び、雪害による被害・行政負担の軽減が課題となっている。

永平寺町は、平成 30 年度に総務省が実施した「5G 利活用アイデアコンテスト」において、5G を活用した積雪量の自動観測、除雪状況の見える化、遠隔による除雪車両の運転支援等の提案を行い、地域課題解決賞を受賞した。その後、町は、エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社などと実証に向けた検討を進め、令和 2 年 1 月 30 日に、実証試験を実施した。実証実験では、除雪車等に搭載された 4K カメラの映像が災害対策本部に転送され、VR 専用ゴーグルを着けた担当者により、遠隔で除雪車の運転手に排雪場所等の指示を行った。また、除雪車等の GPS データと 4K カメラの映像を地図上に表示し、地域住民に除雪の状況をリアルタイムに伝える技術の実証も実施した。

実証実験では 5G のエリア構築に関する課題も見られており、町は社会実装に向けた検証を進めている。

実証実験の様子



資料：永平寺町

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(21.2%)、漁業(11.3%)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、令和元年における高齢者の就業者は約 22 万人増加しており(平成 28 年: 約 130 万人→令和元年: 約 152 万人)、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、更なる保育環境の整備が重要となっている(図表 2-4-3、図表 2-4-4)。

バリアフリー社会の構築に関わるバリアフリー基本構想の作成状況を見ると、同構想を作成した中部圏の市町村の割合は、全国平均は上回っているものの、20%程度に留まっており、引き続き、全ての人々が安心して働き住み続けられる社会の構築に向けた取組を推進することが重要である。(図表 2-4-5)。

さらに、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、平成 29 年度には、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)が創設され、中部圏では、令和元年 9 月末時点で 3 公園が指定されている。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)。

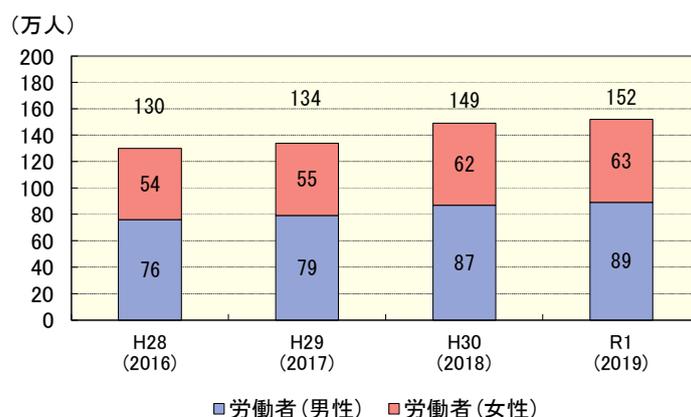
図表 2-4-1 農林水産業産出額(平成 30 年)

(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 | 91,283 (100.0%) | 4,629 (100.0%) | 14,238 (100.0%) |
| 首都圏 | 17,740 (19.4%) | 307 (6.6%) | 838 (5.9%) |
| 中部圏 | 12,375 (13.6%) | 981 (21.2%) | 1,615 (11.3%) |
| 近畿圏 | 6,369 (7.0%) | 213 (4.6%) | 1,277 (9.0%) |

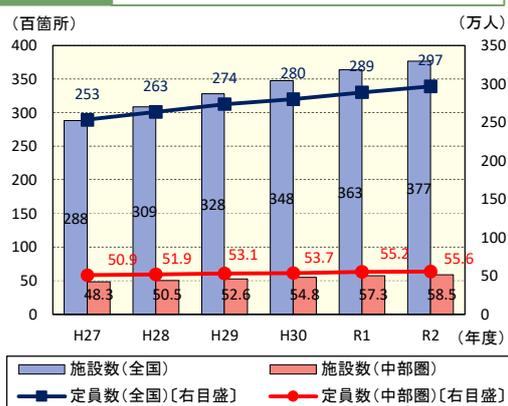
注 : (カッコ) は、全国に占める圏域の割合を示す。
 資料 : 「生産農業所得統計(平成30年)」、「林業産出額(平成30年)」、「漁業産出額(平成30年)」(全て農林水産省)を基に国土交通省都市局作成

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(平成 28~令和元年)

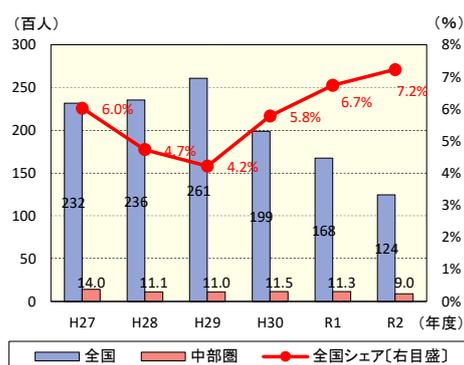


注 : 北陸・東海地域は、新潟県、富山県、石川県、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。
 資料 : 「労働力調査」(総務省)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-3 保育所等施設数及び定員数

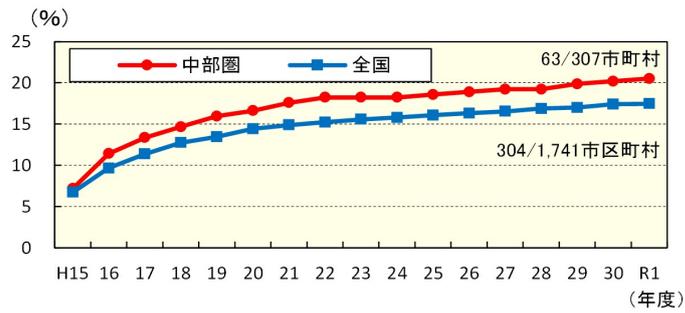


図表 2-4-4 待機児童数及び中部圏の全国シェア



注 : 各年度の4月1日の数値である。
 注 : 保育所等の対象には、平成27年度より、従来の保育所に加え、幼保連携型認定こども園等の特定教育・保育施設と特定地域型保育事業(うち2号・3号認定)を含む。
 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(平成 15～令和元年度)

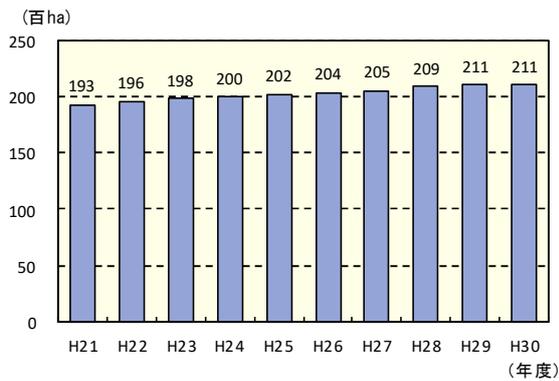


注 1：バリアフリー法の施行日（平成 18 年 12 月 20 日）以前は、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成市区町村数による。

注 2：バリアフリー基本構想を作成した市区町村割合は年度末の数で計算している。

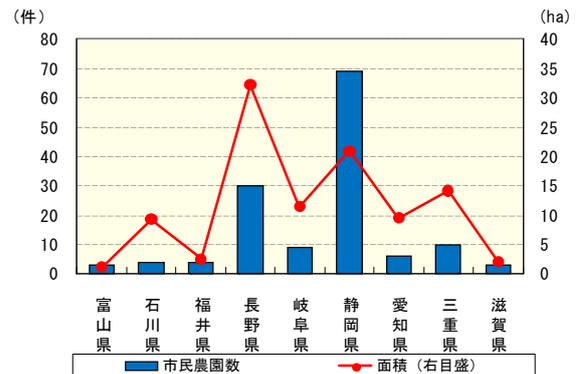
資料：国土交通省

図表 2-4-6 中部圏の都市公園の面積の推移(平成 21～30 年度)



資料：国土交通省都市局作成

図表 2-4-7 中部圏の市民農園数と面積(平成 31 年 3 月 31 日時点)



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)

○ 保育所とコンビニエンスストアの一体的な整備

名古屋市と株式会社ファミリーマートとの「待機児童対策に関する連携協定」に基づき、全国初のファミリーマート店舗との一体施設の認可保育所である「葵サンフレンズ保育園」が令和2年3月に竣工した。保育所と店舗を一体的に整備することで、コンビニエンスストアの立地を生かし、地価や賃料が高く物件の確保が困難な市内中心部で保育所と店舗の運営を同時に実現した。

市の保育所等（保育所、認定こども園及び地域型保育事業）の利用申込児童数は増加傾向にあり、令和2年4月1日時点で前年度比746人増加し、48,988人であったが、保育所等の利用に至っていない児童数（未利用児童数）は、前年度比で47人減少し、882人となった。市は、今後も必要な保育所等の整備・拡充に努めるとともに、利用希望者へのきめ細やかな対応に取り組んでいくこととしている。



資料：名古屋市

○ スマート農業推進計画を全国で初めて策定

岐阜県は、ロボット技術や ICT の活用により、省力化・効率化や軽労化・技術の標準化を実現する「スマート農業」の推進するため、全国に先駆け、平成 31 年 3 月に「岐阜県スマート農業推進計画（計画期間：令和元年度～令和 5 年度）」を策定した。同計画では、目指すべき将来像として、少ない人材での経営規模拡大、経験年数等に関わらず誰もが取り組みやすい農業、単収の向上、高品質生産及び付加価値向上を掲げている。

令和元年度は、スマート農業機械（自動操舵トラクタ、ドローン等）の導入を支援する補助制度を創設し、22 事業を採択した。そのほか、スマート農業の普及等を目的に、スマート農業機械の実演・展示等を行う「スマート農業サミット in ぎふ」を令和元年 8 月 2 日に開催し、463 名が参加するなど、普及に向けた取組を進めている。

スマート農業サミット in ぎふ



資料：岐阜県

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。

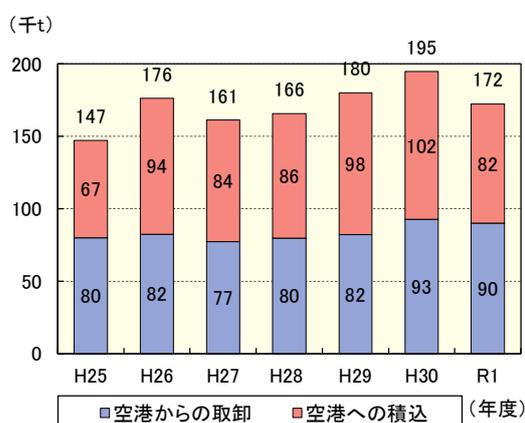
(状況)

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。また、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おり、令和元年度は172千トンとなった(図表2-5-1)。また、航空旅客数についても、漸増傾向にあり、令和元年度は12.6百万人となった(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、令和元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

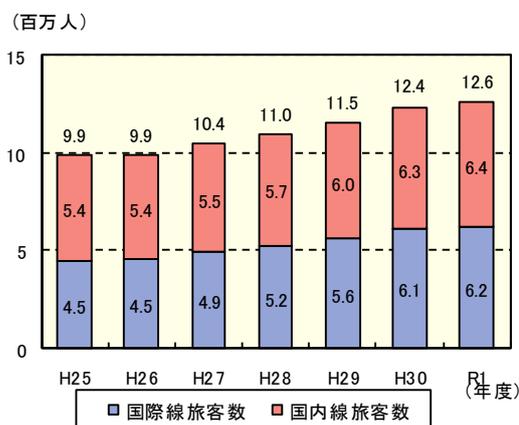
中部国際空港における取扱貨物量の推移(平成25～令和元年度)



資料: 中部国際空港株式会社HP資料を基に国土交通省都市局作成

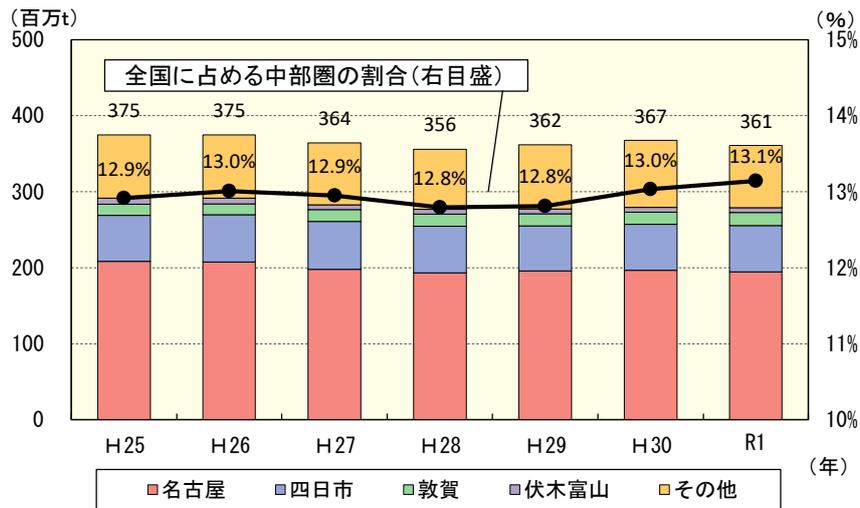
図表 2-5-2

中部国際空港における航空旅客数の推移(平成25～令和元年)



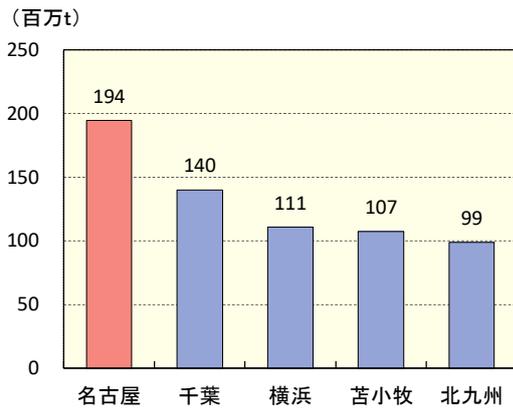
資料: 中部国際空港株式会社HP資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-3 海上出入貨物トン数と全国に占める割合の推移(平成 25～令和元年)



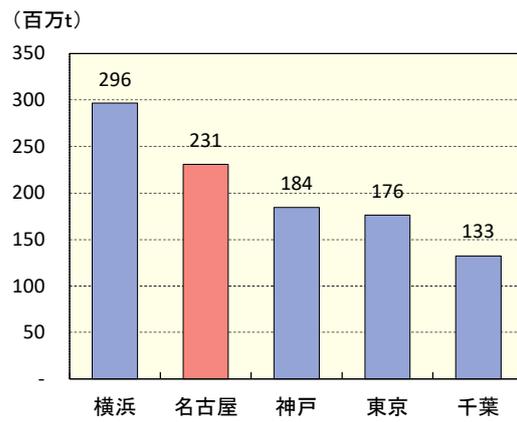
資料：「港湾統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-4 海上出入貨物トン数の上位5港(令和元年)



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(令和元年)

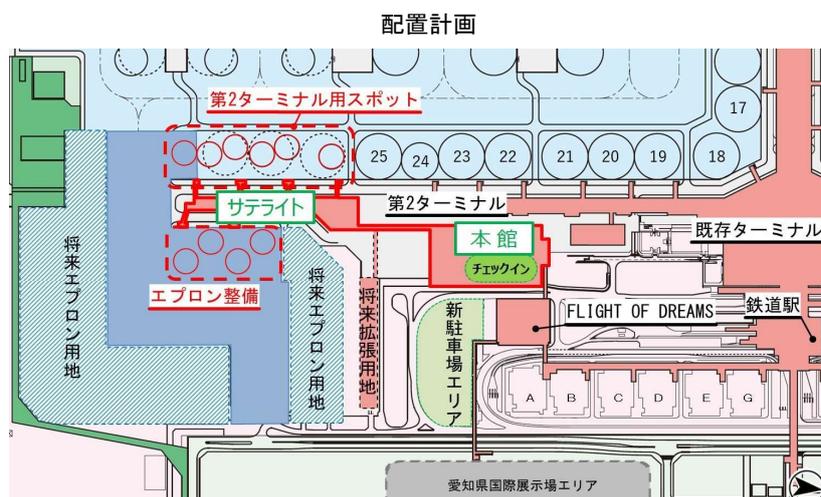


資料：「港湾統計」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○ 中部国際空港第2ターミナル整備

中部国際空港は、令和元年度に開港15周年を迎え、同年9月20日に「利便性と機能性の追求」、「拡張性の確保」、「新たな賑わいの創出」をコンセプトとするLCCのビジネスモデルに対応した第2ターミナルの供用を開始した。コンセプトの実現にあたっては、第2ターミナルのターミナル機能をコンコース部から分離し、平成30年10月に開業した商業施設「FLIGHT OF DREAMS」に隣接して配置することで、鉄道駅からのアクセスを向上させる配置計画とした。この配置計画により、ターミナル用スポットを当初計画の7スポットから3スポット増やし、将来的なエプロン拡張用地の確保を可能としている。また、LCC向けターミナルとしては国内初となる「自動手荷物預入機」を導入する等、空港利用者の利便性向上を図っている。さらに、第2ターミナルは、FLIGHT OF DREAMS、令和元年8月に開業した国内唯一の常設保税展示場である「愛知県国際展示場 (Aichi Sky Expo)」とは空中回廊で結ばれ、空港島南部の新たな賑わいの創出が期待される。



第2ターミナル



資料：中部国際空港株式会社

○ 「伊勢湾の港湾ビジョン」の策定

国土交通省中部地方整備局は、平成30年7月に国土交通省が策定した「PORT2030」を受け、2030年頃の将来を見据え、伊勢湾の港湾が果たすべき役割、推進すべき港湾政策の方向性等をとりまとめた「伊勢湾の港湾ビジョン」を令和2年1月に策定した。

本ビジョンでは、伊勢湾の基本理念として「我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群」を掲げている。さらに、中部圏の成長をけん引するため、AIの活用による高効率ターミナルを実現した港湾等、各港湾で重点的に取り組む先導プロジェクトが提示された。AIターミナルの実現に向け、国土交通省が令和元年度に創設した遠隔操作RTG*¹の導入補助制度に、名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナル遠隔操作RTG導入事業が採択され、令和5年度までに40基の遠隔操作RTG等を導入するとしており、ターミナルの国際競争力の強化が期待される。

今後、2030年までの短中期と2030年以降の長期の段階計画に沿い、各港湾の実情を踏まえ、PDCAサイクルにより継続的に施策の改善・フィードバックを図る。

*1 RTG：Rubber Tired Gantry craneの略で、タイヤ式門型クレーンのこと

遠隔操作RTG導入後の荷役作業のイメージと補助対象施設



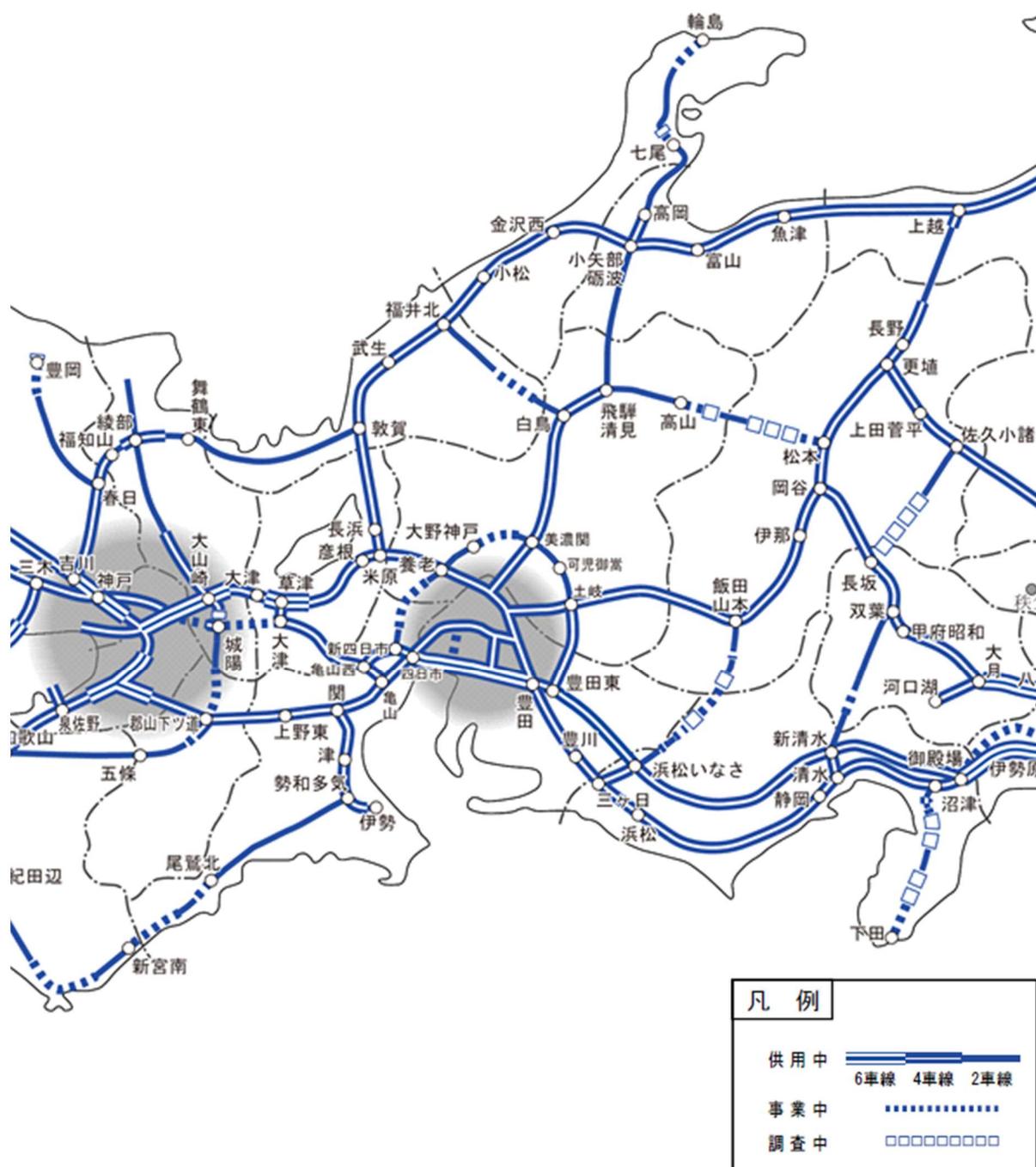
資料：国土交通省

Ⅲ 資料編

(中部圏整備に係る参考図)

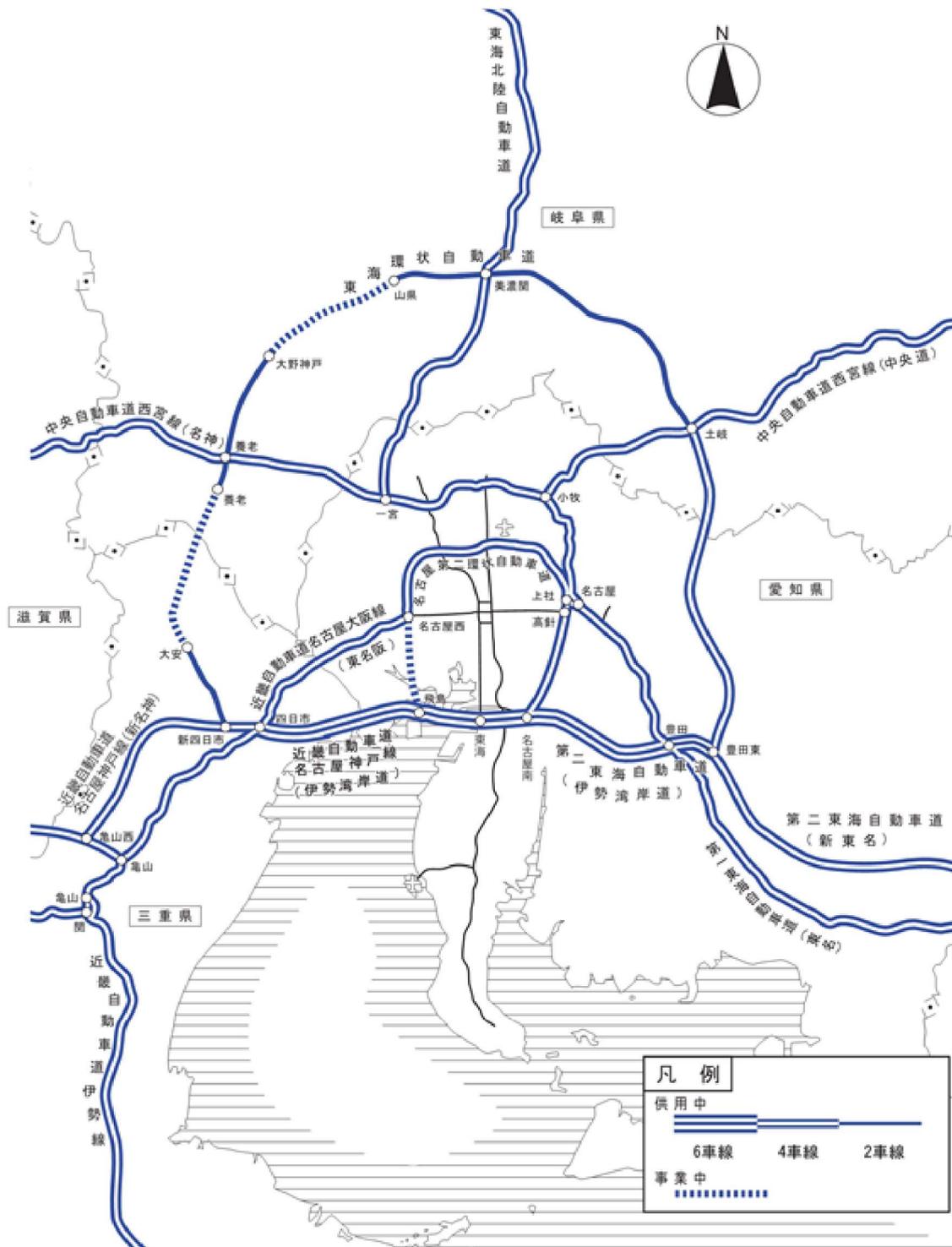
1. 道路の整備

(1) 高規格幹線道路



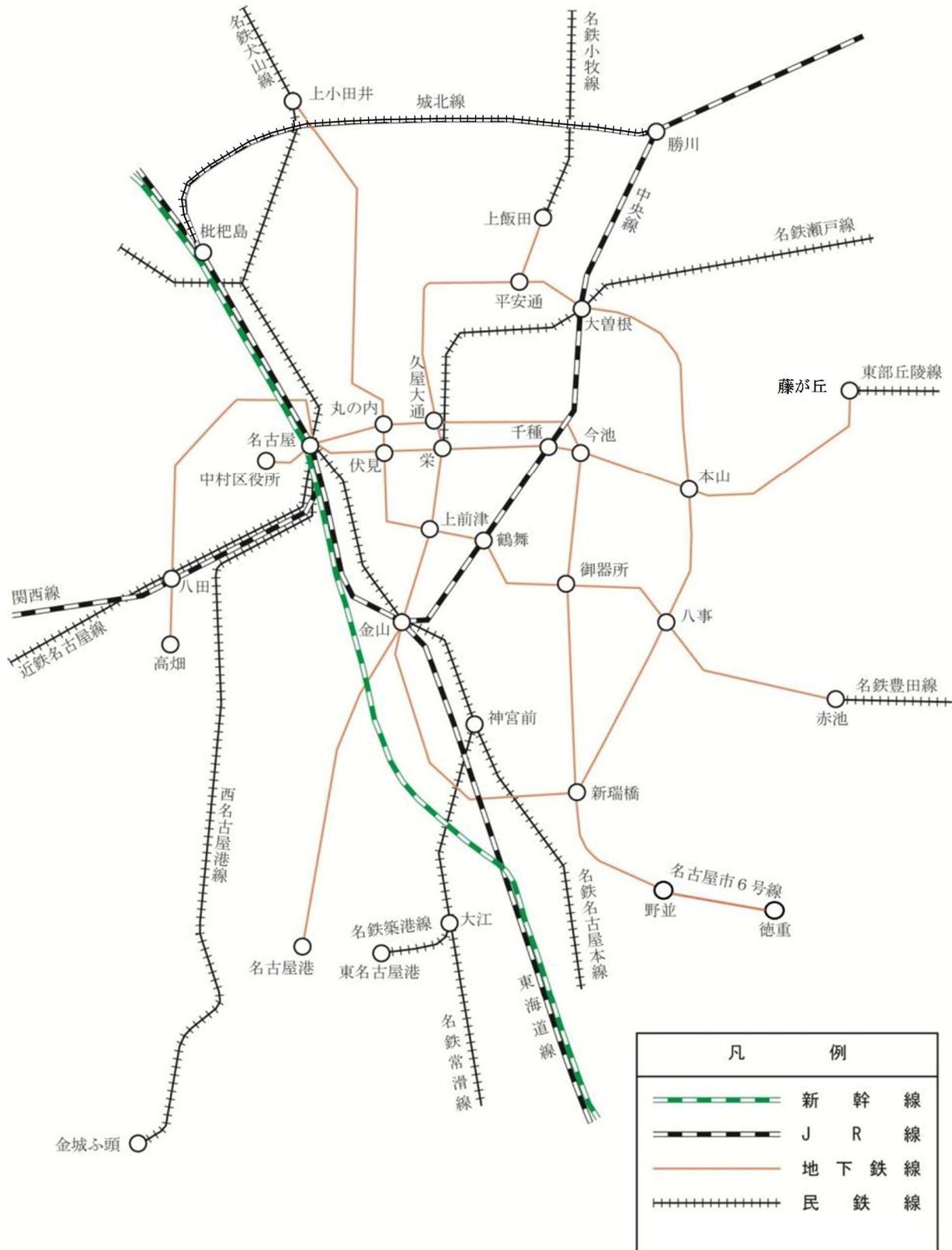
※ 令和元年度末現在
 ※ 整備中のIC及びJCT名は仮称

(2) 中部圏高規格幹線道路図



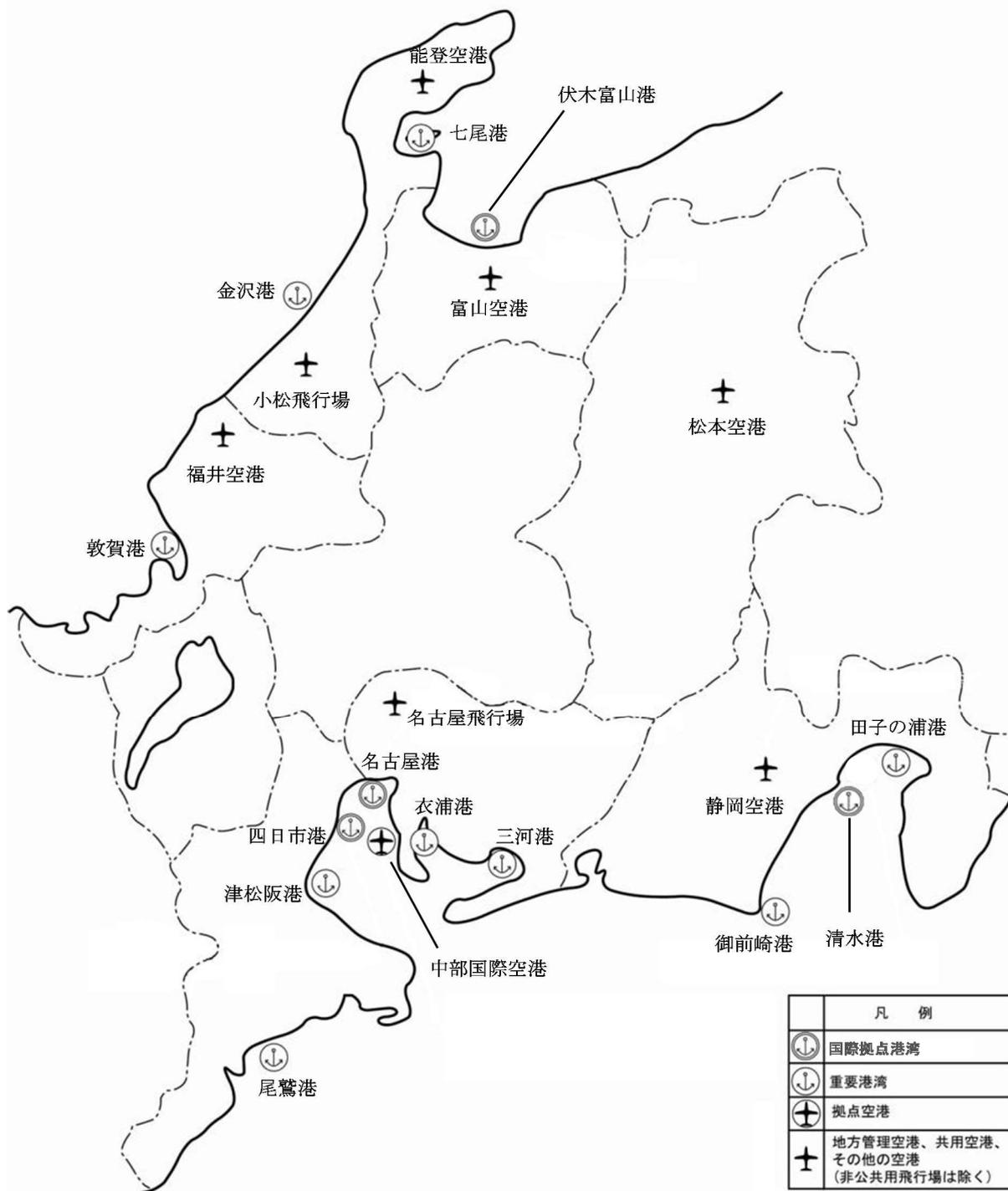
- ※ 令和元年度末現在
- ※ 整備中の IC 及び JCT 名は仮称

(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



※令和元年度末現在

3. 港湾・空港の整備



※令和元年度末現在

