

平成 29 年度

中部圏開発整備計画の実施
に関する状況

平成 31 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 平成29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)	7
全国初の公道における遠隔型自動運転システムの実証実験の実施 環境調和型バイオマス資源活用事業バイオマスプラントの完成	
2. 日本の中の中部・中部の中の人々	9
(トピックス)	11
信長公450プロジェクトの実施 国道159号金沢東部環状道路 神谷内～東長江間 4車線化開通 氷見地区 マリノバージョン拠点漁港漁村 総合整備事業 完成	
3. 前提となる安全・安心、環境	14
(トピックス)	17
吉野瀬川放水路通水 東海道本線 天竜川駅 橋上駅舎及び自由通路の供用開始 中部ブロック南海トラフ地震防災対策推進連絡会広域連携防災訓練の実施	
4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く	19
(トピックス)	22
愛知県半田運河周辺地区が「都市景観大賞」受賞 浅川ダムの竣工 トランジットモール社会実験の実施	
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	24
(トピックス)	26
東海環状自動車道 養老JCT～養老IC開通 名古屋港飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業着手	

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	28
(2) 都市部高速道路(名古屋高速)	29
2. 鉄道の整備	
(1) 新幹線鉄道	30
(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)	31
3. 港湾・空港の整備	32
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	33
5. 河川・海岸等の整備	34

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」は平成を示す。
本白書に記載した地図は、我が国の領土を網羅的に記したものではない。

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、安全・安心で、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、地方創成。

○ 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、「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く」圏域。

○ 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」する圏域。

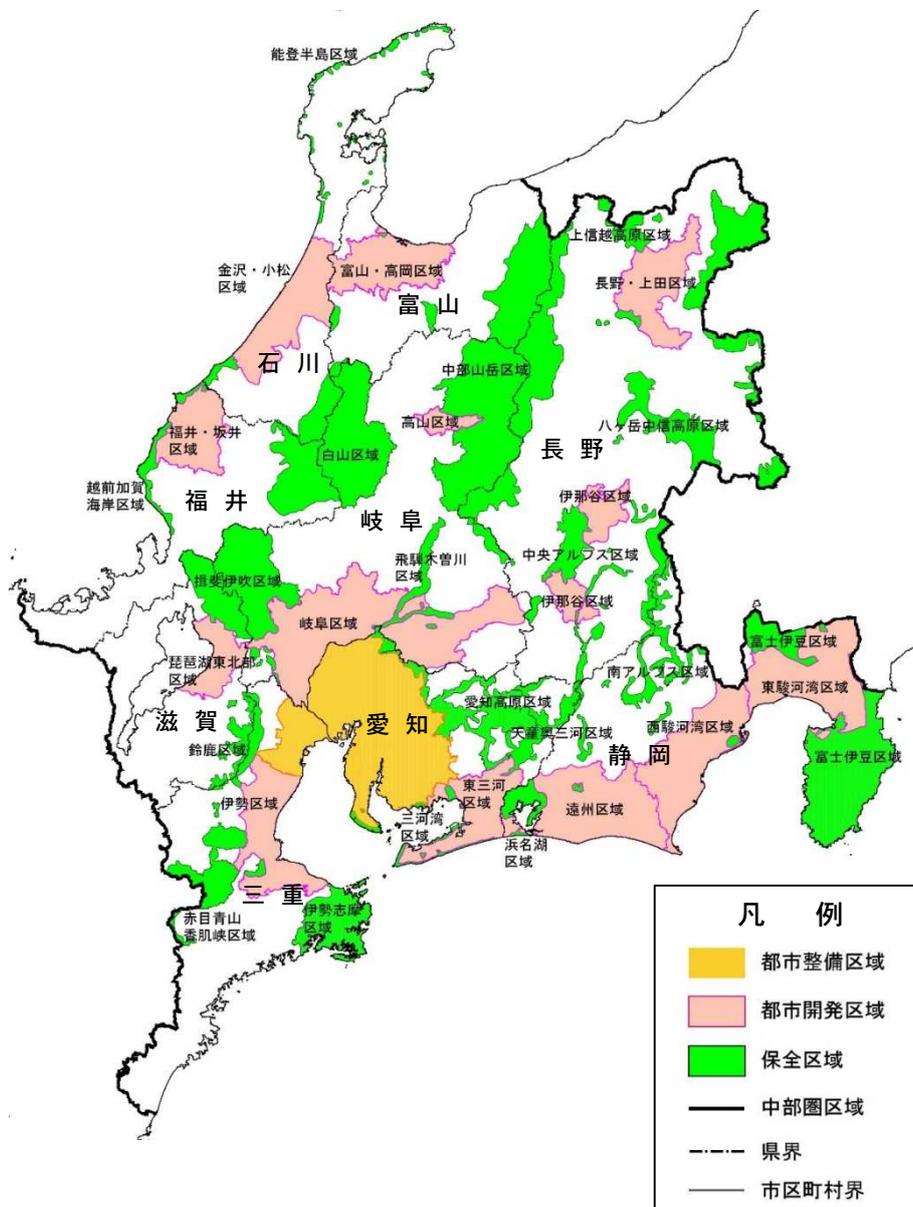
【中部圏開発整備法における政策区域】

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）。

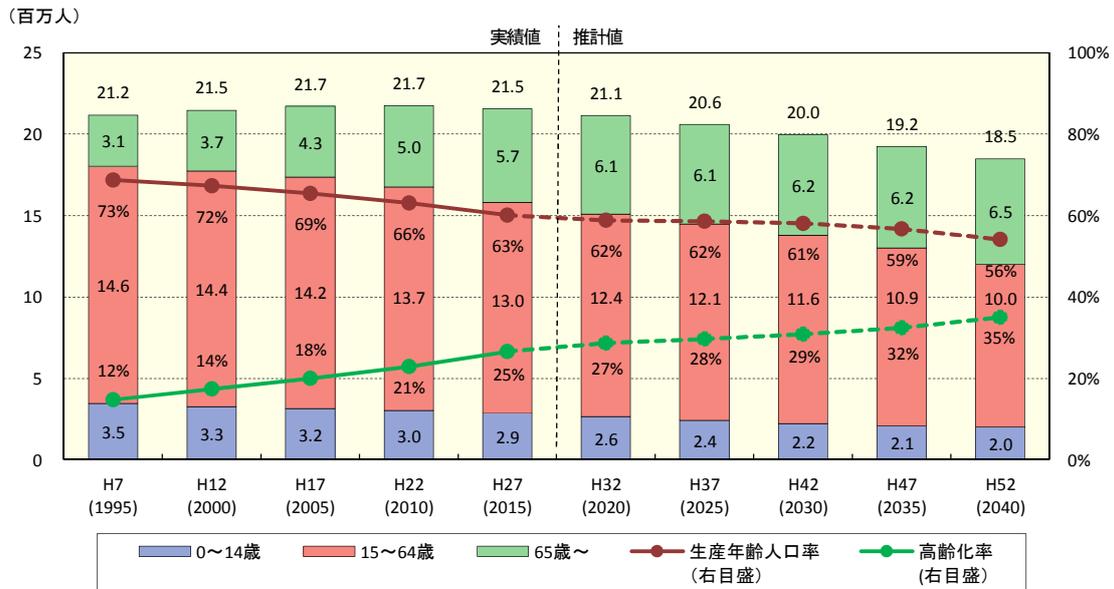
図表 1-1 中部圏開発整備法における政策区域



【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。中部圏の人口も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)、平成 32 年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口(全国)(平成 25 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 平成 29 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。

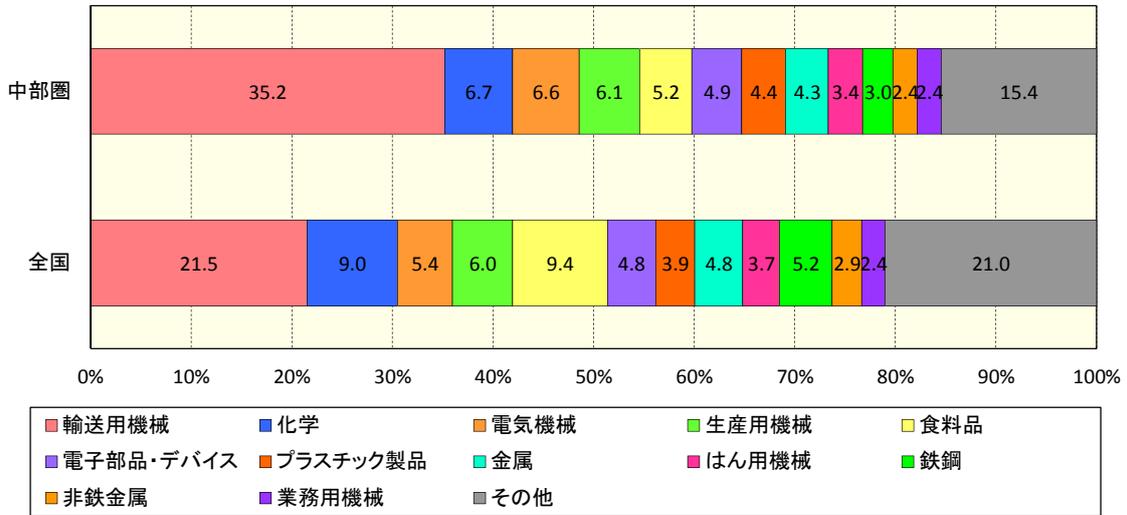
(状況)

中部圏の経済状況を概観すると、中部圏のGDPは平成19年度以降2年間減少した後は下げ止まり、近年は漸増傾向にある(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28年度には4,501件であり、受入額は約8.9億円である(図表2-1-5)。

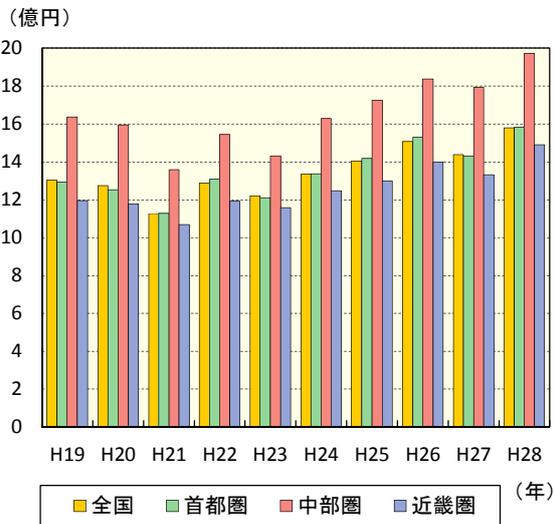
図表 2-1-3 製造品出荷額等(製造業)シェア(平成 29 年)



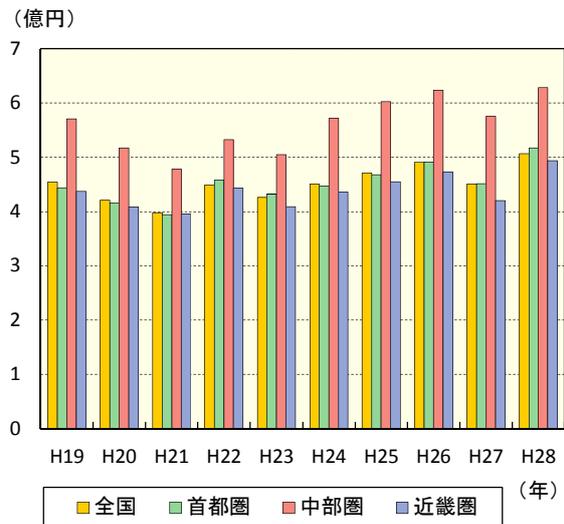
注：従業者 4 人以上の事業所の集計
資料：「平成 29 年経済センサス-活動調査」(経済産業省)を基に国土交通省都市局作成

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 19~28 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：H19~22、H24~26、H28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 25～28 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）

○全国初の公道における遠隔型自動運転システムの実証実験の実施

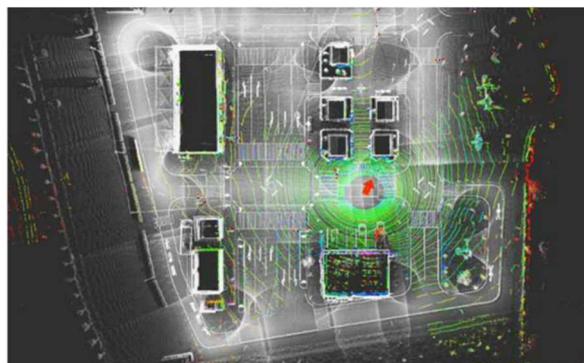
愛知県は、平成 29 年度、最新の技術開発動向を踏まえ、国の規制緩和の動きに連動した最先端の遠隔型自動運転システムを含む実証実験を、県内 10 市町の協力の下、実施した。

この実証実験は、警察庁が平成 29 年 6 月 1 日に策定・公表した「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」に沿った形で実施しており、中でも、幸田町において、全国で初めて一般公道における遠隔型自動運転の実証実験を成功させたのを皮切りに、春日井市、名古屋市においても同様の実証実験を成功させた。実証実験では、車内の運転席を無人の状態としたうえで、事前に構築した高精度 3 次元地図をもとに車を自動運転させ、衝突などの危険を察知した場合に緊急停止などの遠隔制御を行った。

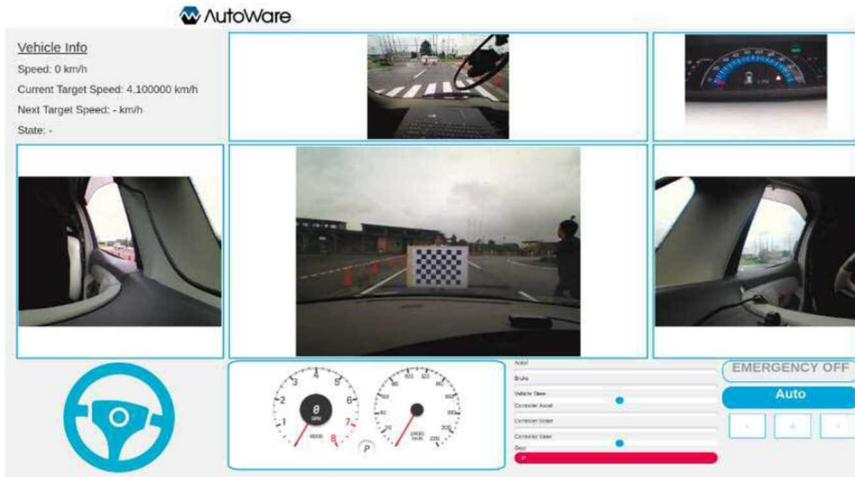
実証実験車両



高精度 3 次元地図を用いた自己位置推定



遠隔監視・操作モニター



提供：愛知県

○環境調和型バイオマス[※]資源活用事業バイオマスプラントの完成

平成 30 年 2 月 17 日に家畜ふん尿等に由来するバイオマスプラントの完成式が静岡県富士宮市にて行われた。このプラントは、環境省による低炭素社会と循環型社会を同時達成する処理モデルの構築を目指す環境調和型バイオマス資源活用モデル事業(平成 28~31 年度)として行われている。

当事業では、家畜ふん尿等のメタン発酵において生じる消化液の処理の課題解決、下水処理場における処理能力の有効活用、バイオガス発電によって得られるエネルギーの有効活用の要素を連携させたモデル事業の実証を行っている。具体的には、地域内の家畜排せつ物を原料としたバイオマスプラントにおいて生じた消化液を下水処理場に運搬・処理することとし、バイオマスプラントによって発電された電力についてはバイオマスプラント内で利用するほか、電力会社の送配電線の活用（自己託送）により下水処理場へ供給し、消化液の処理に必要なエネルギーとして利用することで温室効果ガス削減を目指すものである。

※再生可能な、生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの

富士宮モデルの特徴

事業の概略フロー

バイオマスプラント



提供：富士開拓農業協同組合



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た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)

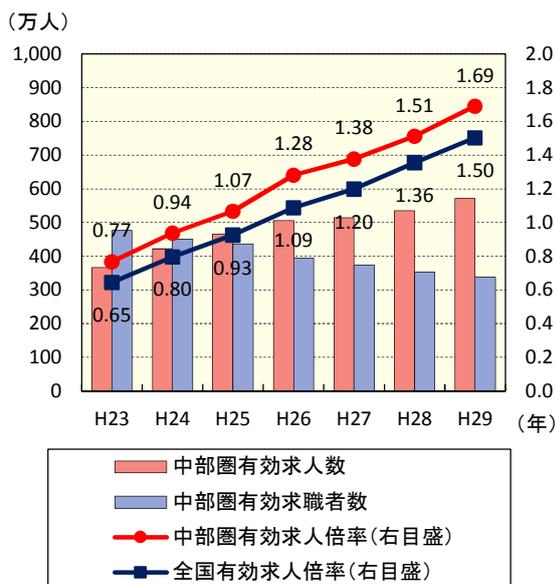
中部圏では、働く場所の安定的な確保に努めており、求人数の増加と求職者数の減少傾向が続き、求人倍率が上昇（図表 2-2-1）。

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、市町村が作成する立地適正化計画について、中部圏で具体的な取組を行っている都市の割合は、福井県、静岡県、滋賀県などで高く、全国の中でも比較的高い水準にある（図表 2-2-2）。

中部圏では国内外の観光誘客、全国・国際レベルの会議の招聘等、国内外との交流の創出を推進している。中部圏に宿泊する外国人旅行者の数は増加傾向であるが、インバウンド観光が直接三大都市圏以外へと向かう動き等の影響もあり、平成 29 年度は外国人旅行者の宿泊者数が全国に占める割合は減少している（図表 2-2-3、図表 2-2-4）。国際コンベンションの開催件数は、平成 27 年に過去最多の 264 件となった（図表 2-2-5）。

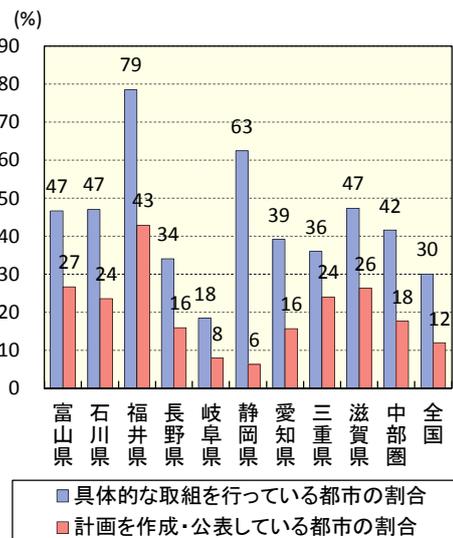
観光など都市と地方との対流を促進する上で重要な地域資源となる文化財は、年々増加しており、文化遺産等の保全・維持等が着実に進められている（図表 2-2-6）。

図表 2-2-1 有効求人数・求職者数・求人倍率の推移(平成 23～29 年)



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

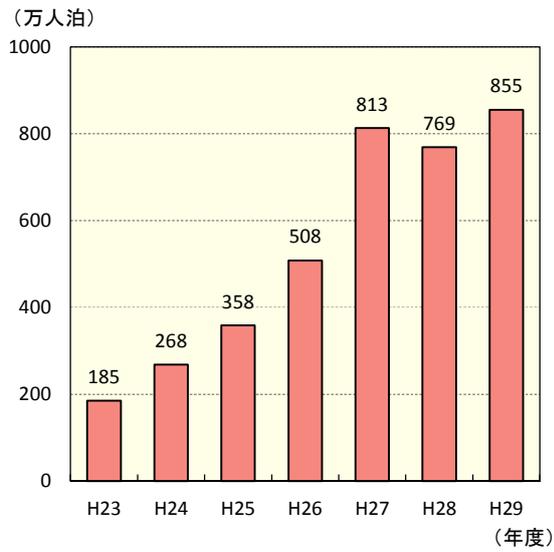
図表 2-2-2 中部圏の立地適正化計画の策定状況



注：母数は都市計画区域を有する市区町村を対象
注：「取組を行っている都市」は平成 30 年 3 月末時点、「作成・公表の都市」は平成 30 年 5 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

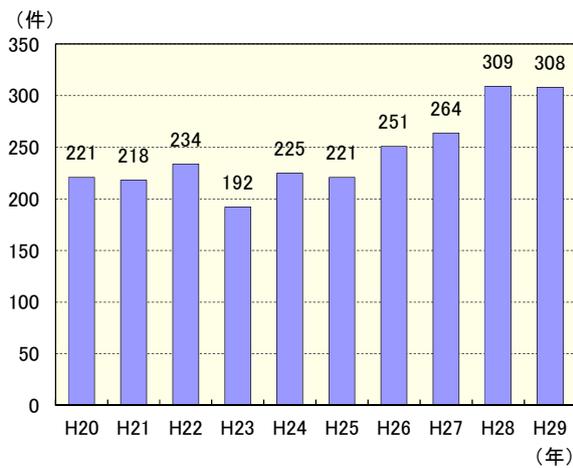
中部圏の外国人旅行者の延べ宿泊者数の推移(平成 23～29 年度)



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

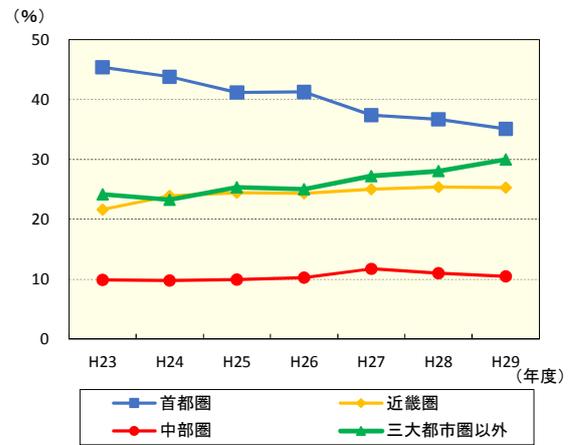
中部圏の国際コンベンション件数の推移(平成 20～29 年)



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

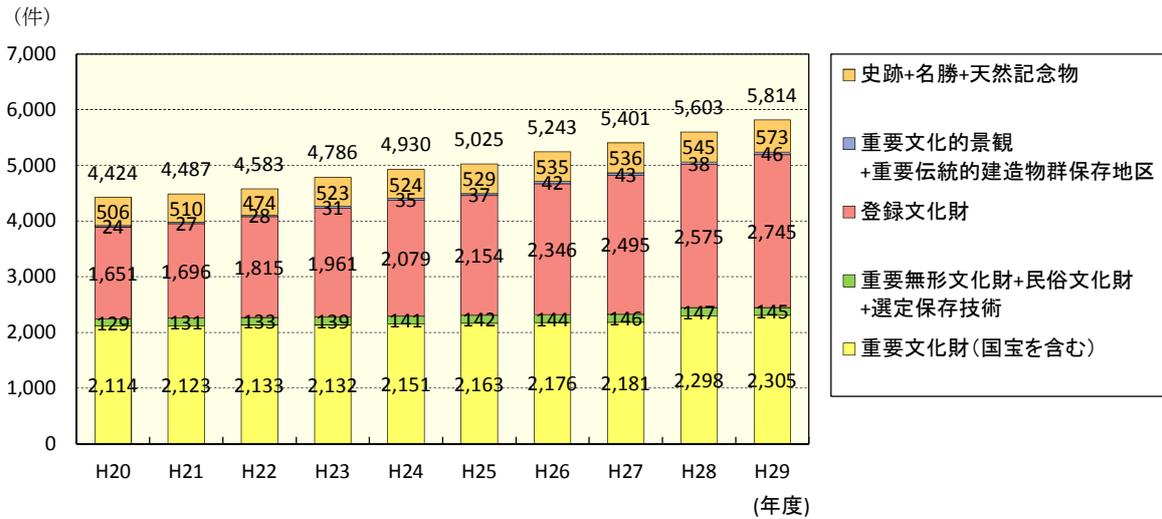
図表 2-2-4

三大都市圏における外国人旅行者の延べ宿泊者数が全国に占める割合(平成 23～29 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 2-2-6 中部圏の国指定等文化財の推移



資料：文化庁 HP 資料を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○岐阜市信長公 450 プロジェクトの実施

平成 29 年、織田信長公が岐阜に入城し、地名を岐阜と改名してから 450 年の節目を迎えるにあたり、岐阜市は信長公 450 プロジェクトを実施した。広く市内外に“信長公ゆかりのまち・岐阜市”をブランド発信するとともに、観光誘客・賑わいの創出を図り、将来に向けての都市ブランド化、持続可能な観光振興・地域活性化につなげることを目的として、周年事業を実施した。プロジェクトの土台作りや実践・誘客における取り組みにおいては、周年事業の賑わいや市外への情報発信、市民団体等の参画などにおいて一定の結果が得られた。今後は、信長公命名のまち・岐阜市のブランドの定着を目指す。

信長公像



信長公ギャラリー



提供：岐阜市

○国道 159 号金沢東部環状道路 神谷内～東長江間 4 車線化開通

平成 29 年 12 月 9 日に金沢東部環状道路 神谷内～東長江間（延長 1.8km）が 4 車線化開通した。金沢東部環状道路は、地域高規格道路金沢外環状道路の一部を構成し、金沢市中心部における交通混雑の緩和、北陸自動車道やのと里山海道と連携する広域的な道路ネットワークの形成を目的とした金沢市今町～同市鈴木見間（延長 9.4 km）の道路事業である。神谷内～東長江間の 4 車線化により、金沢東部環状道路の渋滞緩和や交通事故の減少が図られるとともに、市街地へのアクセスの向上による観光、交流人口の拡大が期待されている。

位置図



4 車線化後の東長江付近の状況

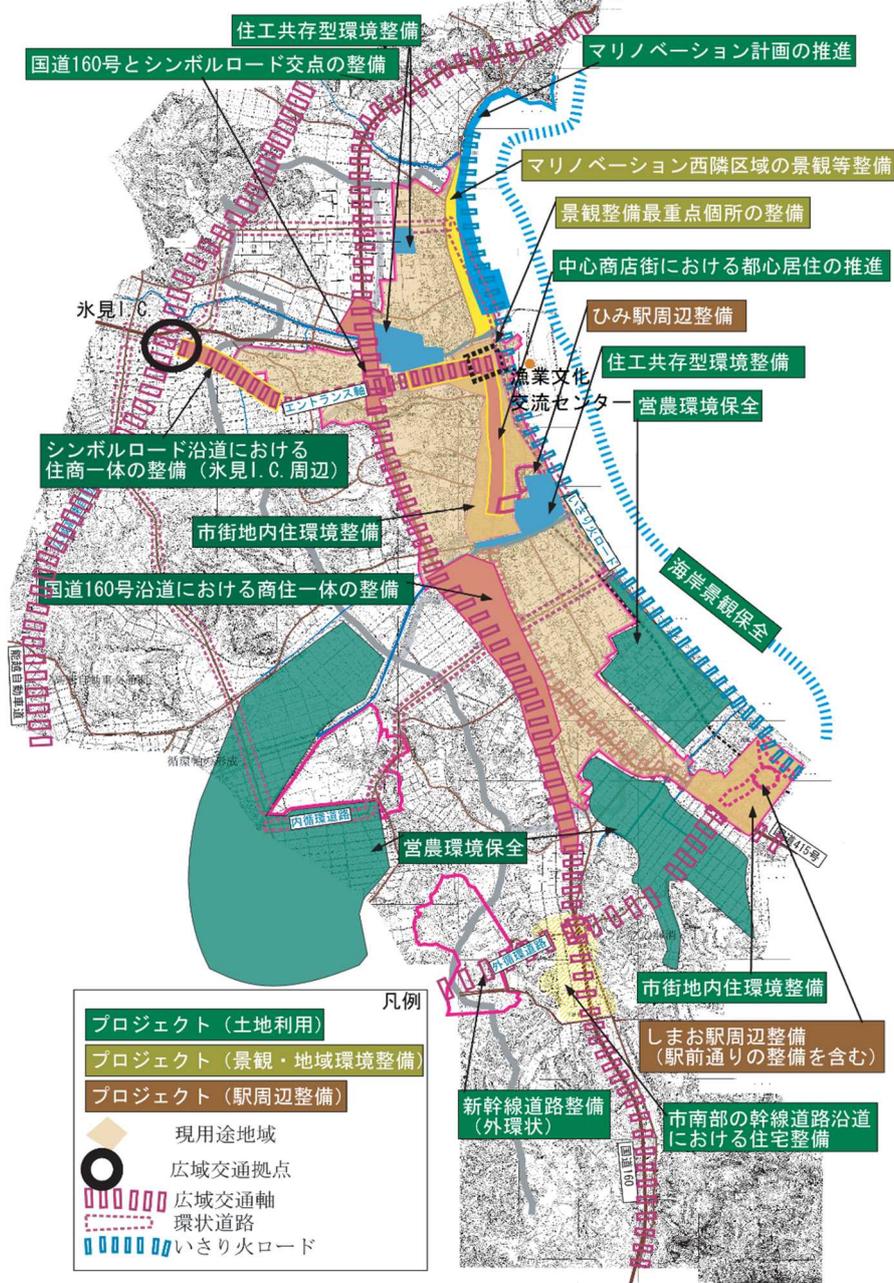


提供：国土交通省北陸地方整備局

○富山県氷見地区 マリノベーション拠点漁港漁村 総合整備事業 完成

氷見地区マリノベーション拠点漁港漁村総合整備事業は、漁港区域における都市住民との交流等を促進する拠点を形成する構想のもと、美しい自然環境の保全及び豊かな生活環境の創出を行い、水産業を中心とした地域の振興を図ることなどを目的としたものである。当事業は、平成 4 年に水産庁から整備計画の認定を受け、国の補助を受けて富山県と市が氷見漁港の北沖防波堤や物揚場、池田浜を埋め立て、同市のランドマーク的存在となった比美乃江大橋を含む約 1.9 キロの臨港道路、護岸、比美乃江公園、阿尾漁港の東護岸などを一体的に整備した。平成 29 年 11 月 19 日に行われた完成式では、25 年に及ぶ事業の完了を祝われ、水産業による地域発展、観光振興が期待される。

氷見地区マリノバージョン拠点位置図



提供：氷見市

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、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 2-3-1)。

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、平成 29 年度末時点では、福井県、静岡県、岐阜県、愛知県で9割を超える一方で、全国平均を下回る県もある(図表 2-3-2)。

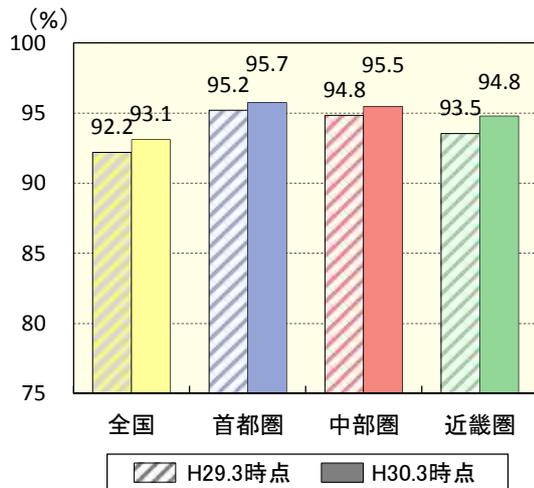
地方公共団体の管理する橋梁の点検結果で健全と判断されたものの割合は、中部圏の多くの県で全国平均を上回っているが、措置を講ずべき状態のものも残されている。我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、建設後既に 30~50 年の期間を経過しており、今後老朽化したストックの割合が急速に高まることから、引き続き戦略的な維持管理を進めていく必要がある(図表 2-3-3)。

地球温暖化対策の推進に関連し、中部圏のエネルギー起源CO₂排出量は、横ばいに推移している(図表 2-3-4)。また、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、導入率は増加傾向を示している(図表 2-3-5)。

循環型社会の構築に向け、中部圏の一般廃棄物最終処分量は平成 19 年度以降年々減少しており、平成 28 年度は 56 万トンと最少になった(図表 2-3-6)。一日一人当たりのごみの排出量も減少傾向にあり、平成 28 年度は過去最少の 912g/日となった(図表 2-3-7)。

図表 2-3-1

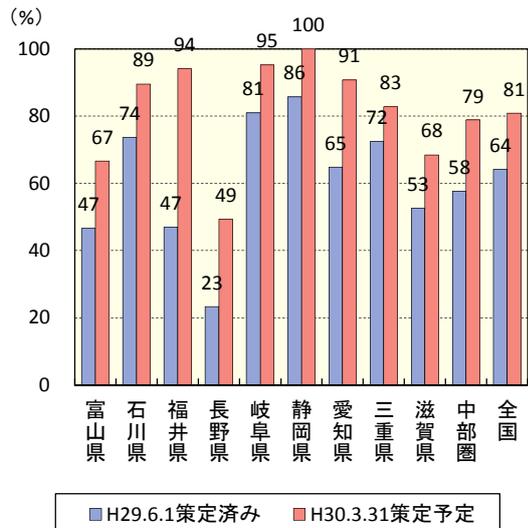
公共施設等の耐震化率(平成 30 年 3 月末時点)



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
 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。

図表 2-3-2

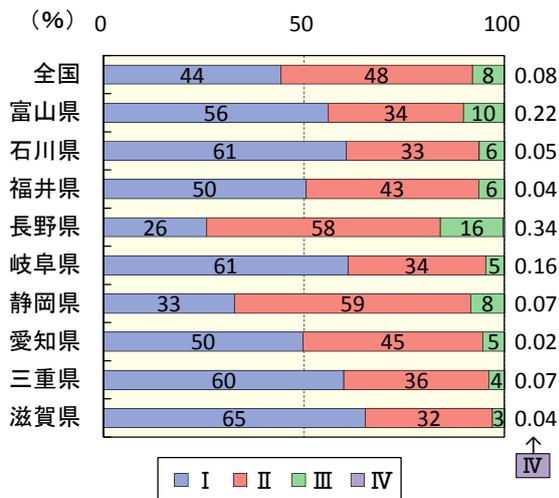
中部圏の業務継続計画の策定状況



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 29 年度 橋梁点検結果 (地方公共団体等管理分)

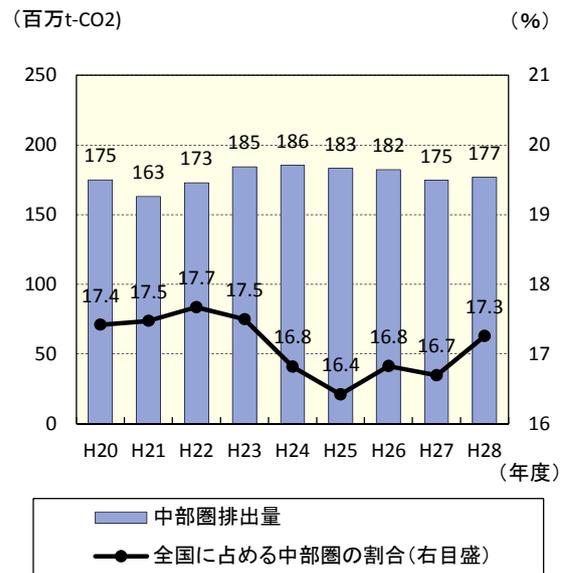


区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

資料:「平成 29 年度道路メンテナンス年報データ集」(国土交通省道路局)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-4

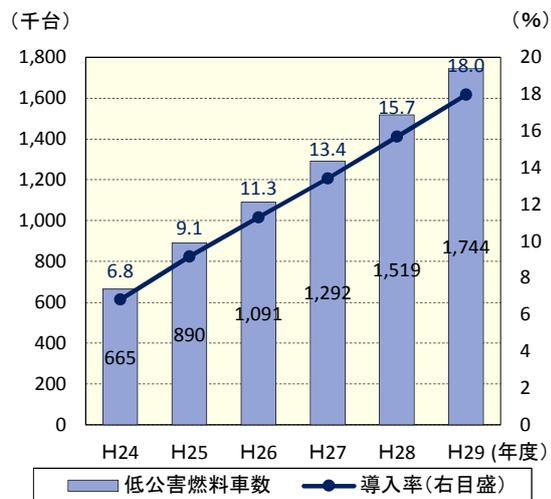
エネルギー起源CO2排出量の推移(平成 20~28 年度)



注:平成 28 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 2-3-5

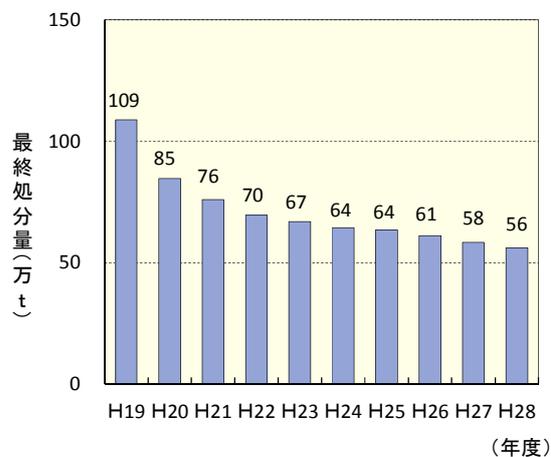
中部圏の低公害燃料車台数及び導入率の推移(平成 24～29 年度)



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、圧縮水素、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」（ともに財団法人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 2-3-6

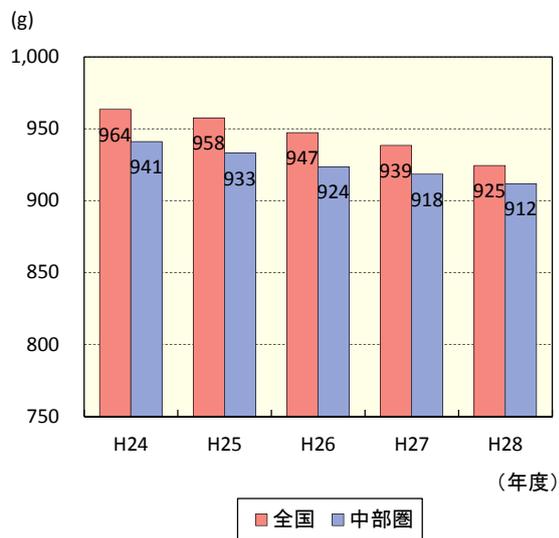
中部圏廃棄物最終処分量の状況(平成 19～28 年度)



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 2-3-7

一日一人当たりのごみの排出量の推移(平成 24～28 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)

○吉野瀬川放水路通水

一級河川吉野瀬川は、越前市の中心部を流れ、古くから人々が集う河川であり、沿川には多くの家屋や農地が広がり、桜など景観にも優れている。その一方で、流下能力の不足により従来から出水の度に被害が発生しており、昭和40年の台風では浸水被害が発生した。このような被害を防ぐため、昭和57年度から下流の日野川までをつなぐ約1kmの放水路を整備し、平成29年11月に完成した。これにより、越前市家久町、鯖江市の南部などの沿川の地域において洪水に対する安全性が向上した。

今後はより安全性を高めるため、吉野瀬川ダム本体の整備や上流の改修を順次進めていく。

通水式



提供：福井県

放水路の状況



○東海道本線 天竜川駅 橋上駅舎及び自由通路の供用開始

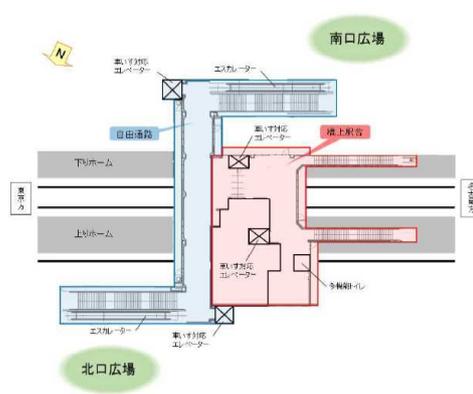
平成29年9月24日にJR東海道本線天竜川駅南北自由通路および橋上駅舎が完成し、併用が開始された。天竜川駅周辺地区は、人と物が行き交う浜松市の東の玄関口として重要な役割を担っているが、地域の拠点となるべき天竜川駅は、駅南方面からのアクセスや駅舎のユニバーサルデザイン化への対応が長年の懸案となっていた。今回整備された自由通路により駅南地域の駅利用者の利便性が向上するとともに、橋上駅舎のユニバーサルデザイン化により交通の円滑化と安全性が確保された。今後は北口と南口の駅前広場を整備することにより、交通結節点としての機能向上を図ることとなっている。

イメージ図



提供：東海旅客鉄道株式会社

概要図



○中部ブロック南海トラフ地震防災対策推進連絡会広域連携防災訓練の実施

平成 29 年 9 月 3 日、中部ブロック南海トラフ地震防災対策推進連絡会は、南海トラフ地震に備えた広域連携体制の強化を図るため、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、人員・物資の広域輸送に関する支援活動、各機関が連携した救出・救助及び情報連絡などを総合的に行う防災訓練を実施した。この訓練には、188 の関係機関、約 5700 名が参加した。

中部地方整備局の災害対策本部会議では防災ヘリによる被災状況の把握と DiMAPS を利用した災害対応の共有、TV 会議による関係機関との情報伝達及び現地での対応状況確認が実施された。

パネルディスカッションの様子



約 800 名の参加者



提供：国土交通省中部地方整備局

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)

中部圏では農林水産業の活性化に取り組んでおり、その産出額の全国シェアを見ると、特に林業（21.8%）、漁業（11.6%）については、三大都市圏の中で高い値を示している（図表 2-4-1）。

中部圏では、女性や高齢者が自身の経験や能力を活かし参画できる社会の構築を目指しており、中部圏における直近の5年間における高齢者の就業者は、約28万人増加しており（平成22年度：約112万人→平成27年度：約140万人）、このうち女性が約半数（約13万人）を占めている（図表 2-4-2）。

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ている。しかし、保育所等申込者の増加が受け皿の拡大分を上回っていることから、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連して、中部圏におけるバリアフリー基本構想を作成した市町村の割合は、全国平均を上回っているが高い水準とは言えず、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）。

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について、中部圏では面積は漸増しており、計画的な整備が進められている（図表 2-4-6）。また、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、長野県、静岡県、三重県で広く開設されている（図表 2-4-7）。

図表 2-4-1 農林水産業産出額(平成 28 年度)

(単位: 億円)

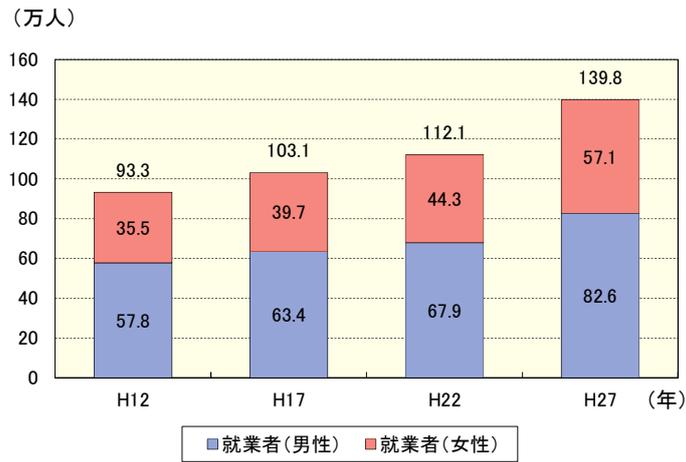
	農業産出額		林業産出額		漁業産出額 (海面漁業・養殖業)	
	金額	(%)	金額	(%)	金額	(%)
全国	93,051	(100.0%)	4,405	(100.0%)	14,716	(100.0%)
首都圏	19,186	(20.6%)	292	(6.6%)	842	(5.7%)
中部圏	12,476	(13.4%)	959	(21.8%)	1,710	(11.6%)
近畿圏	6,548	(7.0%)	199	(4.5%)	1,257	(8.5%)

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 28 年）」、「林業産出額（平成 28 年）」、「漁業産出額（平成 28 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

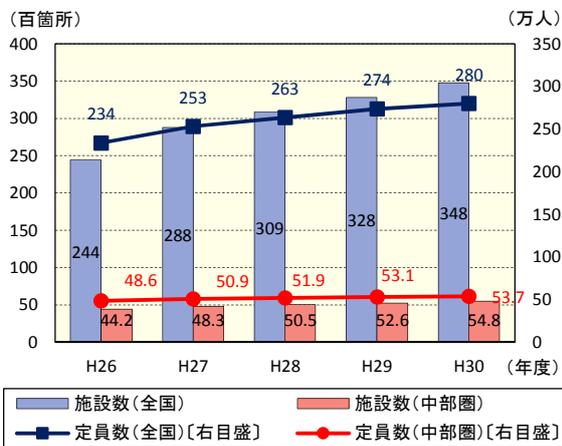
中部圏における高齢者の就業状況について(平成 12~27 年)



資料:「国勢調査」を基に国土交通省都市局作成

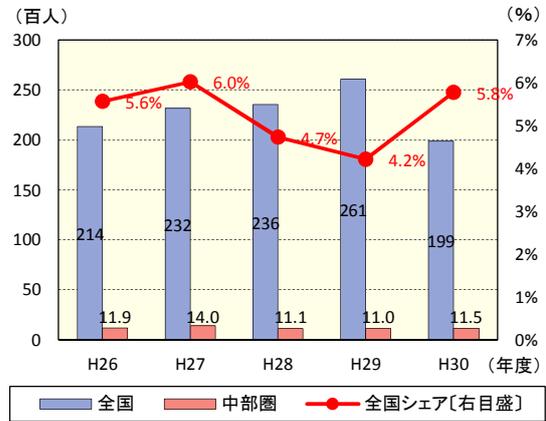
図表 2-4-3

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



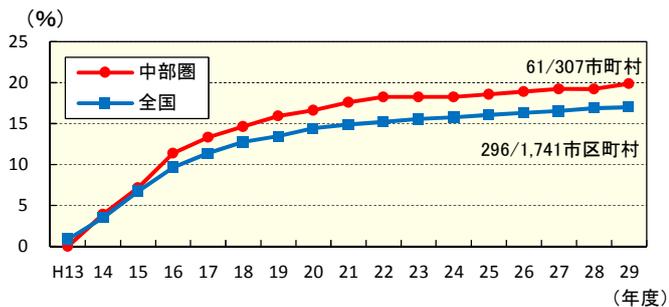
注:各年度の4月1日の数値である。

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

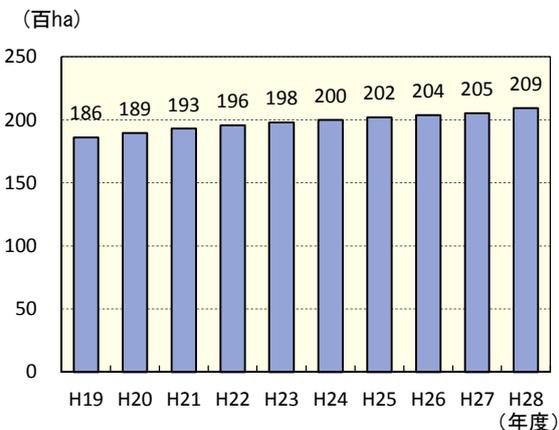
バリアフリー基本構想を作成した市区町村割合の推移(平成 13~29 年度)



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。
 注3：市町村割合は、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：国土交通省総合政策局資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-6

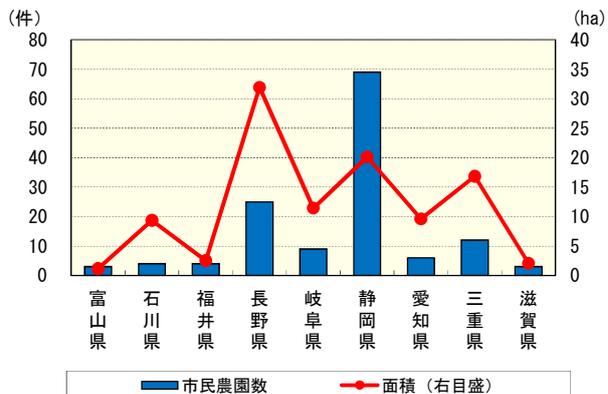
中部圏の都市公園の面積の推移
(平成 19~28 年度)



資料：都市公園面積は国土交通省資料、圏域面積は「都道府縣市町村別面積調」（国土地理院）を基に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 29 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)

○愛知県半田運河周辺地区が「都市景観大賞」受賞

良好な景観の形成に資する普及啓発活動の一環として、平成3年度より実施されている表彰制度である都市景観大賞を半田運河周辺地区が受賞した。愛知県半田市にある当地区は、JR半田駅より400mほど東に位置する半田運河沿いの一帯で、古くから残る黒塀の工場や倉庫が運河沿いに連なる景観は市の観光資源の一翼を担っていた。この景観を構成する建屋の多くはミツカングループの長年の企業活動によるものだが、工場機能の移転に伴い再整備を実施、企業活動と表裏一体の景観を従前以上の資源として更新し、新たな賑わいを派生させるための取組が官民一体で行われた。

街路沿いには四季折々に変化する草木を植え、この場所ならではの環境施策を導入し、運河兩岸と3つの橋までの範囲は脱色舗装、植樹、休憩スペースの整備を行った。

集客のコアとなる「MIZKAN MUSEUM」では、地元NPO等とも連携し、建物内外で様々なイベントが企画される等、地域とともに成長を続ける施設となっている。また、当地区の整備に誘発されて新たなイベントも増えてきており、周辺を巻き込んだ地域活性化にむけた活動も始まっている。

MIZKAN MUSEUMと中間実験棟



提供：国土交通省中部地方整備局

整備された道路舗装、街園



○浅川ダムの竣工

浅川は長野県北部の市街地を流れる延長17kmの一級河川である。流れが急であること等から、この地域では水害が頻発していた。さらに、流域は都市化が進んでおり、河川が氾濫した時の被害は甚大だと予想された。そこで、長野県は浅川にダムを設けることを計画し、1977年に実施計画調査を行い、平成22年3月から工事に着手した。

浅川ダムは治水専用の「流水型ダム」となっており、普段は水を貯めずに下流に流しているが、洪水時には水を貯め、下流の被害を防ぐことができる。平成28年10月～平成29年2月に水を貯める試験湛水^{たんすい}が行われ、平成29年3月に安全性が確認され、運用が開始されている。

浅川ダムの空中写真



提供：長野県

浅川ダム竣工式



○トランジットモール社会実験の実施

富山市では、中心市街地での賑わい創出効果の検証などを目的として、平成29年10月に我が国初のLRT※区間でのトランジットモール社会実験を実施した。トランジットモールとは、一般の自動車の通行を制限し、バスや路面電車などの公共交通機関と歩行者だけが優先的に通行できる形態の歩車共存道路である。富山市では人口減少・少子高齢社会の進行など今後のまちづくりにおける課題への対応として、公共交通を活性化させ、その沿線に住居や商業・業務などの都市機能を集積させる「拠点集中型のコンパクトなまちづくり」に取り組んでいる。今回の社会実験は、その実現を目指して、中心市街地の活性化に向けた賑わい創出施策としての効果を検証するものであった。

社会実験の結果は、歩行者通行量の増加により、大きな賑わいが創出されたほか、路面電車利用者数も増加し、来街者の移動手段として路面電車が大きな役割を果たしたものと考えられる。また、来街者へのアンケートでは、出店や音楽ライブ等のイベントが評価されたことと共に、トランジットモールの街路空間や景観形成要素である張石舗装や照明の質の高さも評価され、来街者にとっての来街目的や消費行動などに対する直接的な要素だけでなく、景観や場の雰囲気構成など間接的な要素への評価も高くなっていった。

※Light Rail Transitの略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと

多くの人で賑わう大手モール



提供：富山市

クラシックの演奏に聴き入る人々



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。

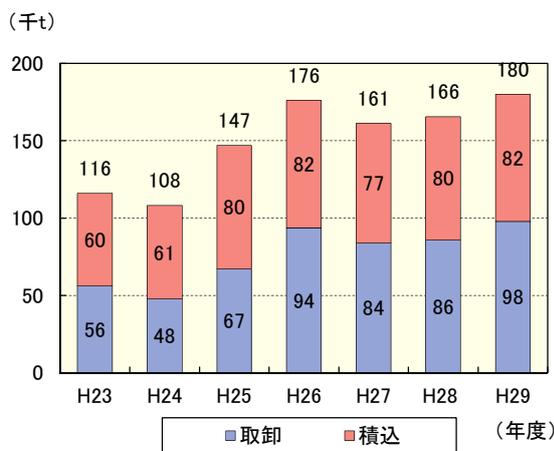
(状況)

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おり、中部国際空港の取扱貨物量は、近年全体として増加傾向にあり、平成29年度は180千トンとなった(図表2-5-1)。また、航空旅客数についても、平成24年度以降漸増しており、平成29年度は11.5百万人となった(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総数は、平成24年以降全国の約13%で横ばいに推移している。(図表2-5-3)。また、平成28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

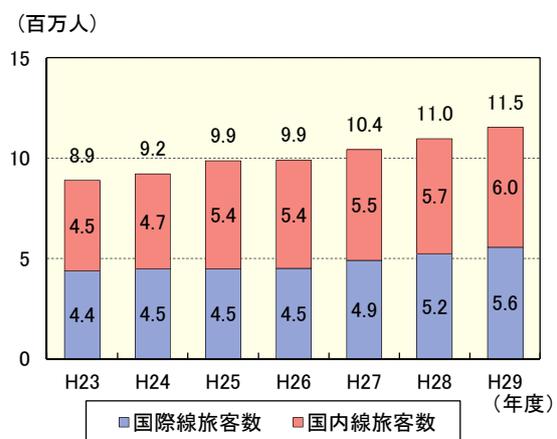
中部国際空港における取扱貨物量の推移(平成23~29年度)



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

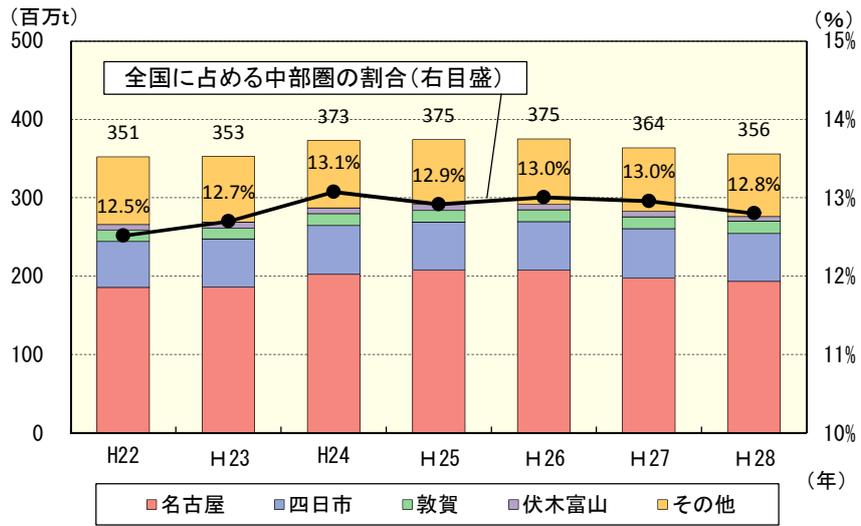
図表 2-5-2

中部国際空港における航空旅客数の推移(平成23~29年度)



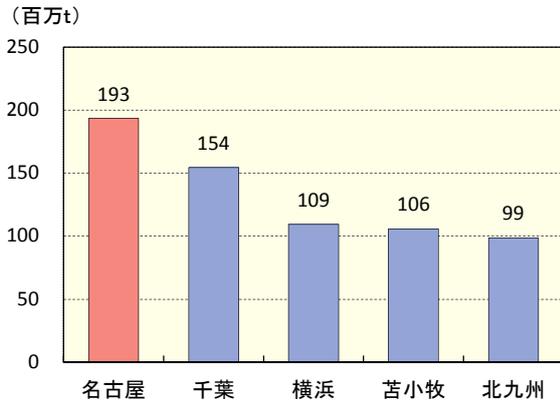
資料：中部国際空港株式会社HP資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-3 海上出入貨物トン数と全国に占める割合の推移(平成 22～28 年)



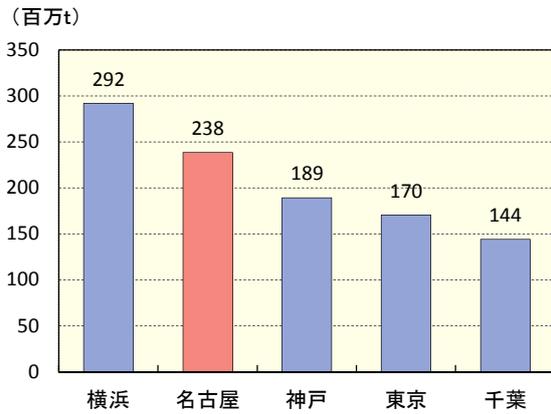
資料：「港湾統計」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-4 海上出入貨物トン数の上位5港(平成 28 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(平成 28 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)

○東海環状自動車道 養老JCT～養老IC間

東海環状自動車道は、愛知・岐阜・三重3県の各都市を環状に連結する高規格幹線道路で、養老JCTから養老ICまでの区間(3.1km)が平成29年10月22日に開通した。

今回の開通区間は、名神高速道路から三重県方面へ延伸したもので、養老IC周辺には大型商業施設や企業進出が計画されるなど、地域活性化につながることや企業活動を支援するストック効果が期待されている。また今後、東海環状自動車道(西回り)の全線開通により、沿線地域の産業振興、物流の効率的な配送、航空機産業の物流効率化などを支援する効果が期待でき、引き続き東海環状自動車道の全通を目指していく。

開通区間



資料：中日本高速道路株式会社HPより引用

○名古屋港飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業着手

平成28年度、名古屋港において、「飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業」に着手した。本事業は、中部圏で生産される自動車部品・産業機械等の東南アジア向けコンテナ貨物の増加やカスケード現象^{*}によるコンテナ船の大型化に対応するため、名古屋港飛島ふ頭地区において、既存施設の老朽化対策と併せて港湾施設の増深改良を行うものであり、平成29年度も引き続き事業を進めている。

平成35年度を目指し、施設の機能回復・強化とコンテナ輸送の効率化を図ることにより、名古屋港背後圏に立地するものづくり産業の国際競争力強化を物流面で支えていく。

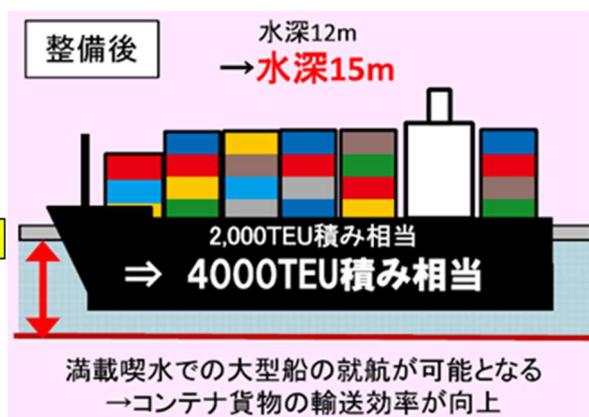
^{*}コンテナ輸送の効率化に伴う基幹航路への新造大型船投入により、既存の船舶が他の航路に玉突き状に置き換わることでコンテナ船全体が大型化していくこと

名古屋港のコンテナターミナルの配置



資料：国土交通省

事業による効果



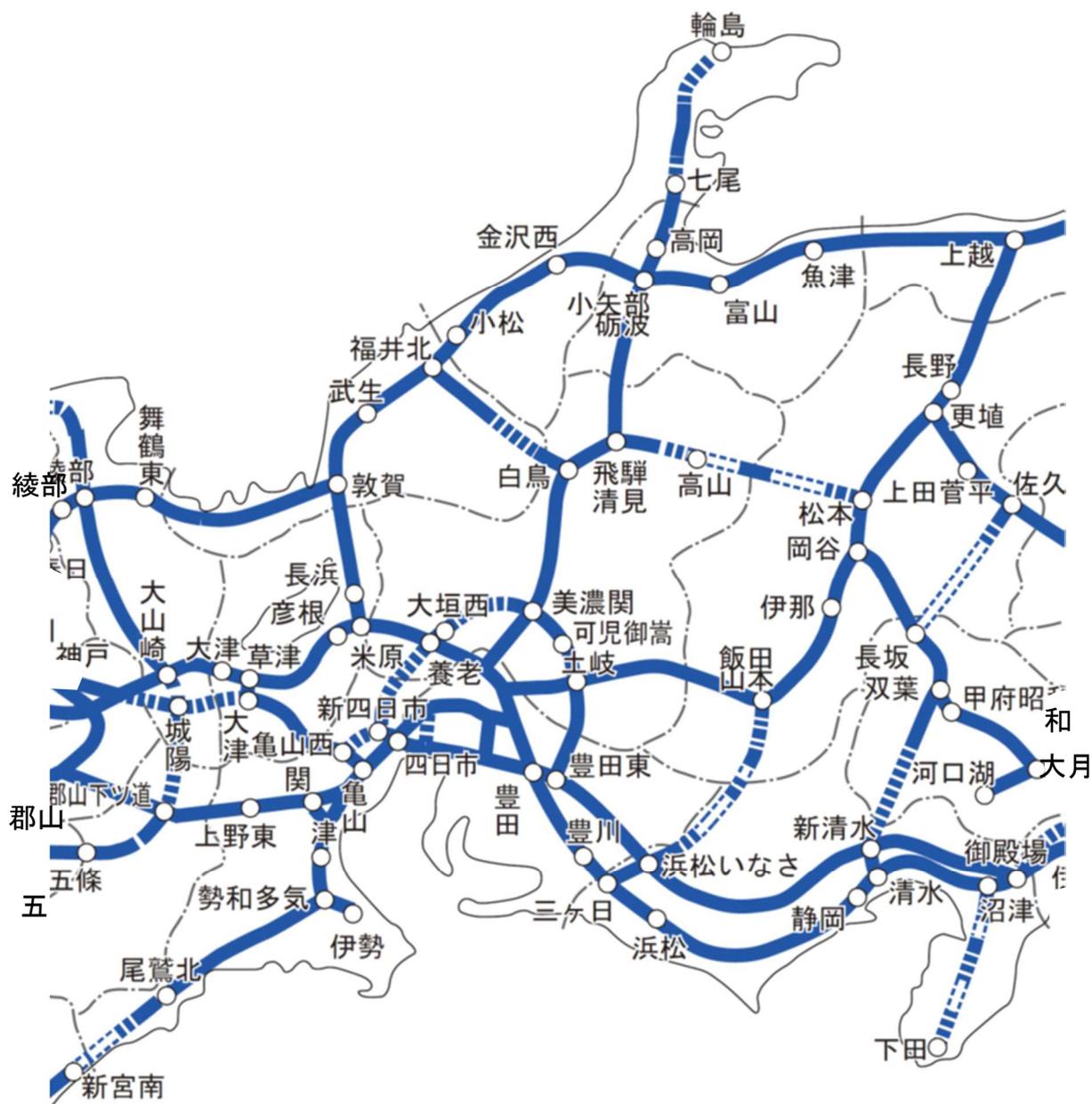
提供：国土交通省中部地方整備局

Ⅲ 資料編

(中部圏整備に係る参考図)

1. 道路の整備

(1) 高規格幹線道路

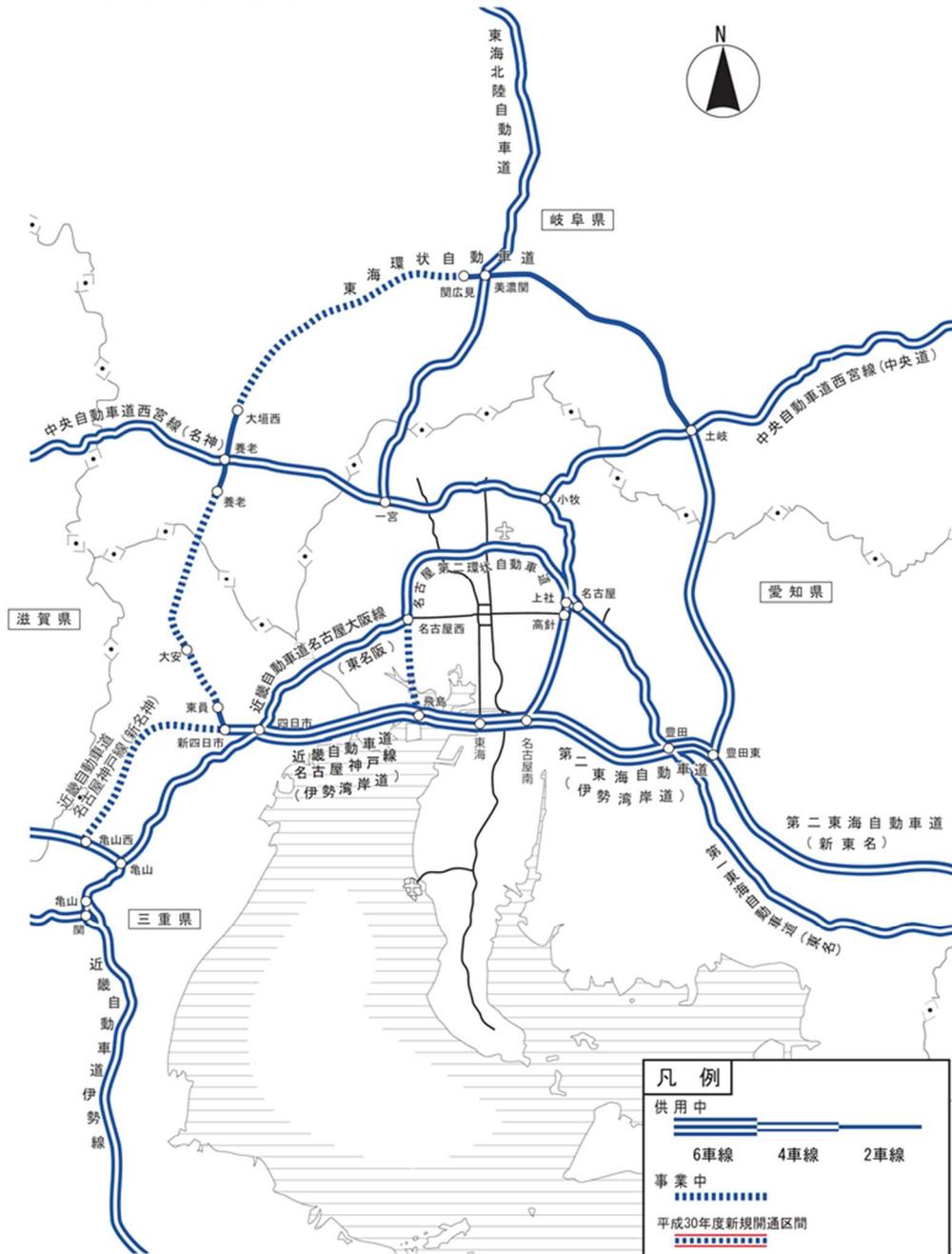


凡 例	
高規格幹線道路等	
——	開 通 区 間
	事 業 中 区 間
.....	未 事 業 区 間

※ 平成 29 年度末現在
 ※ 整備中の IC 及び JCT 名は仮称

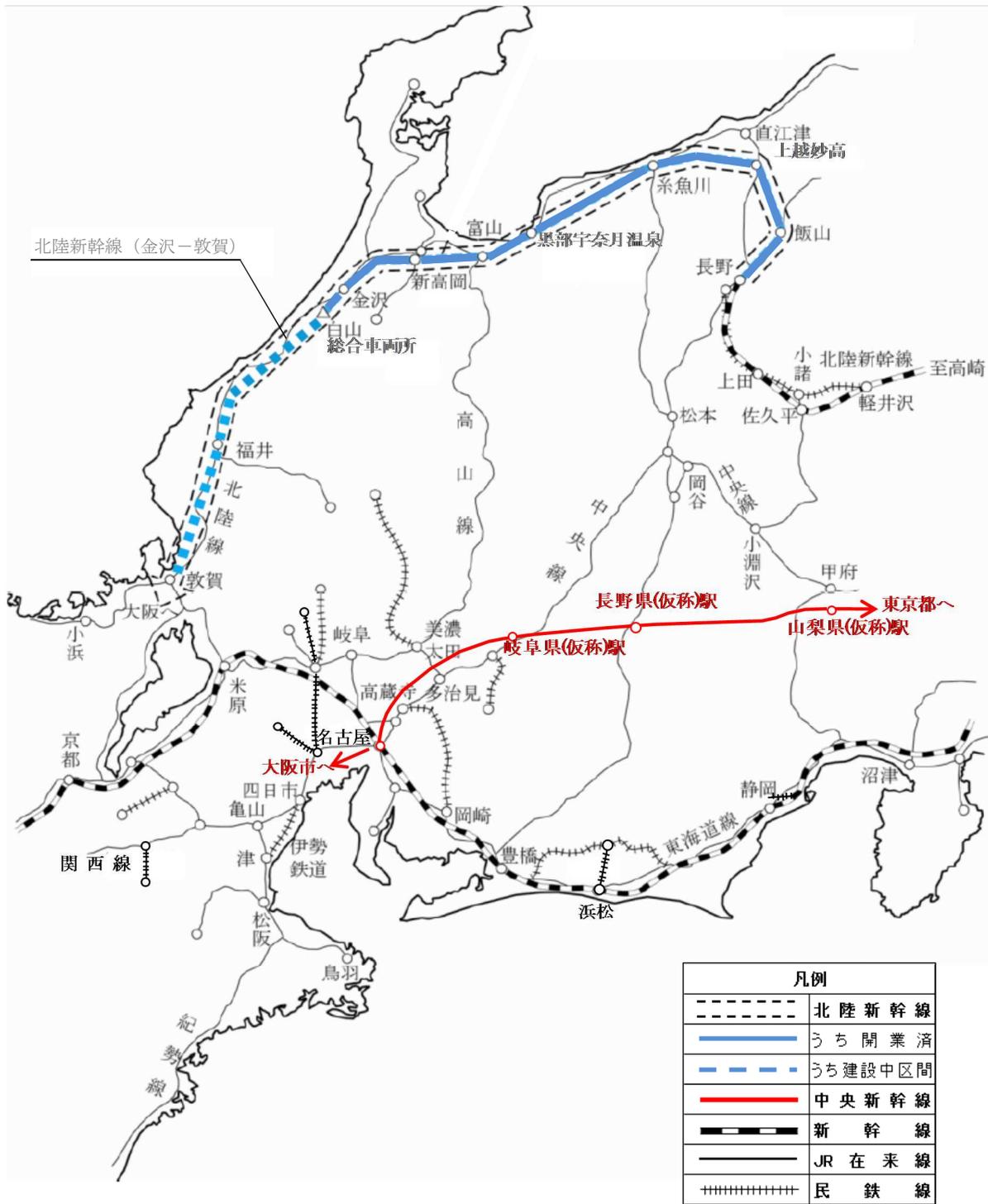
(2) 都市高速道路(名古屋高速)

中部圏高規格幹線道路図



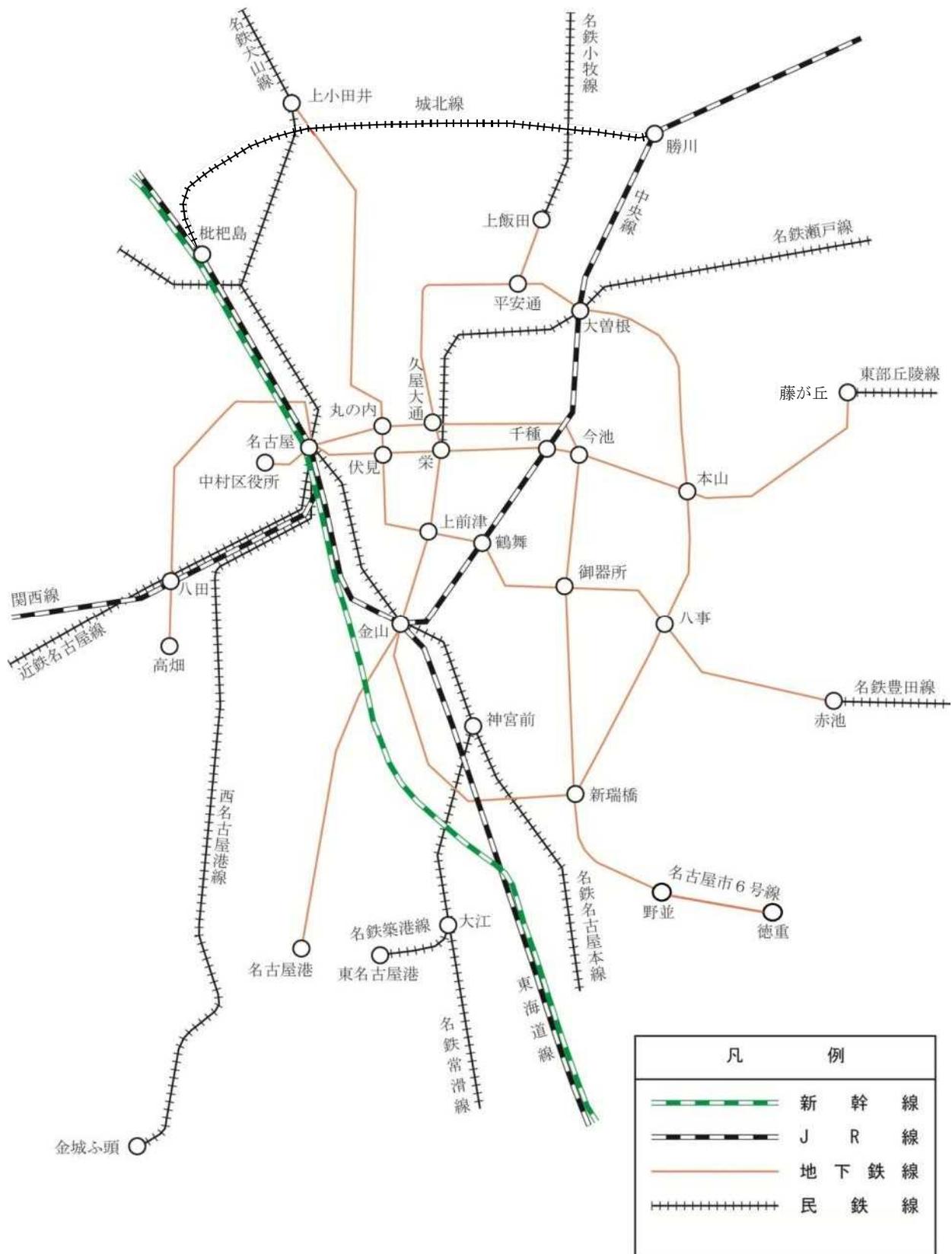
2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道



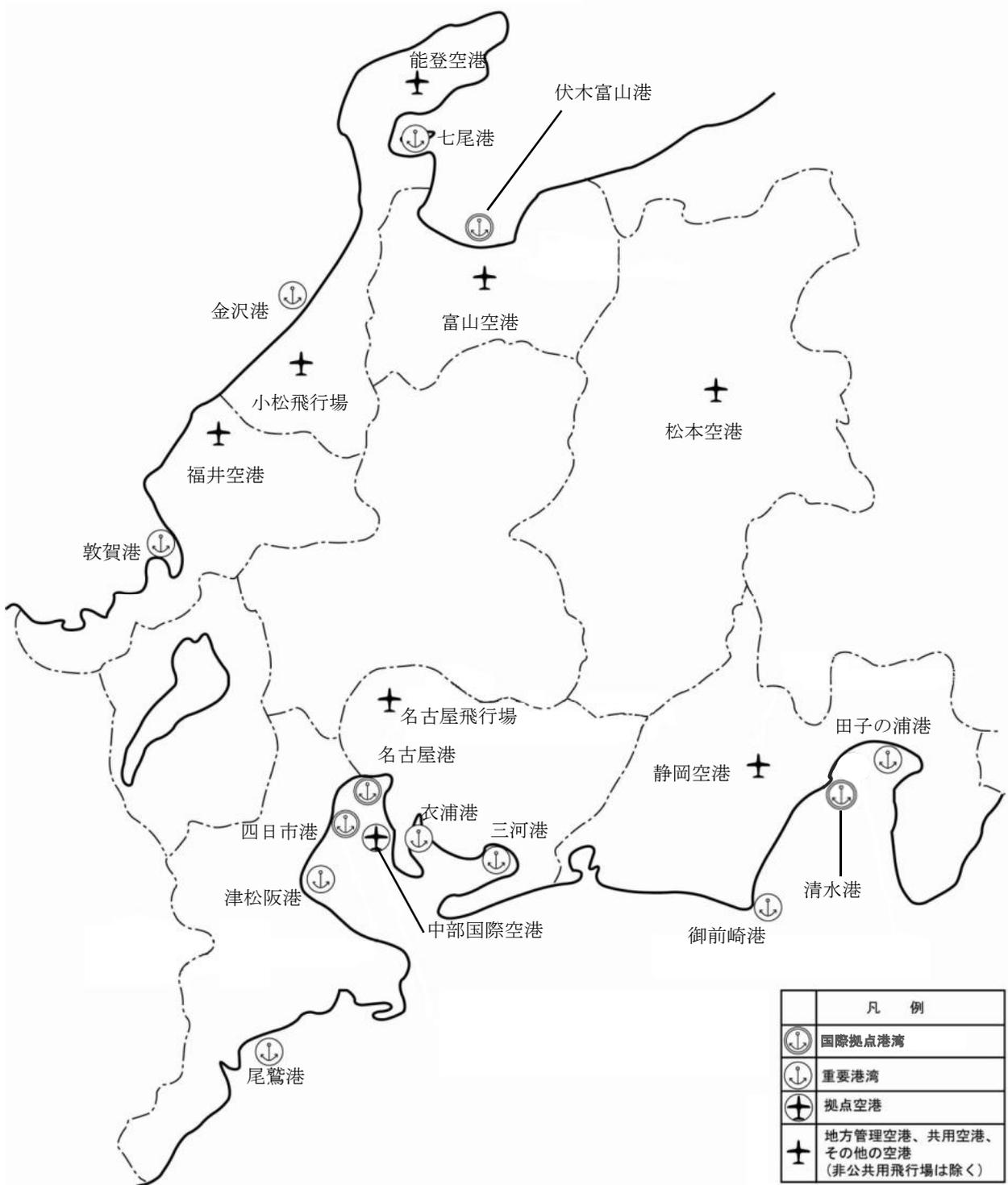
※平成29年度末現在

(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



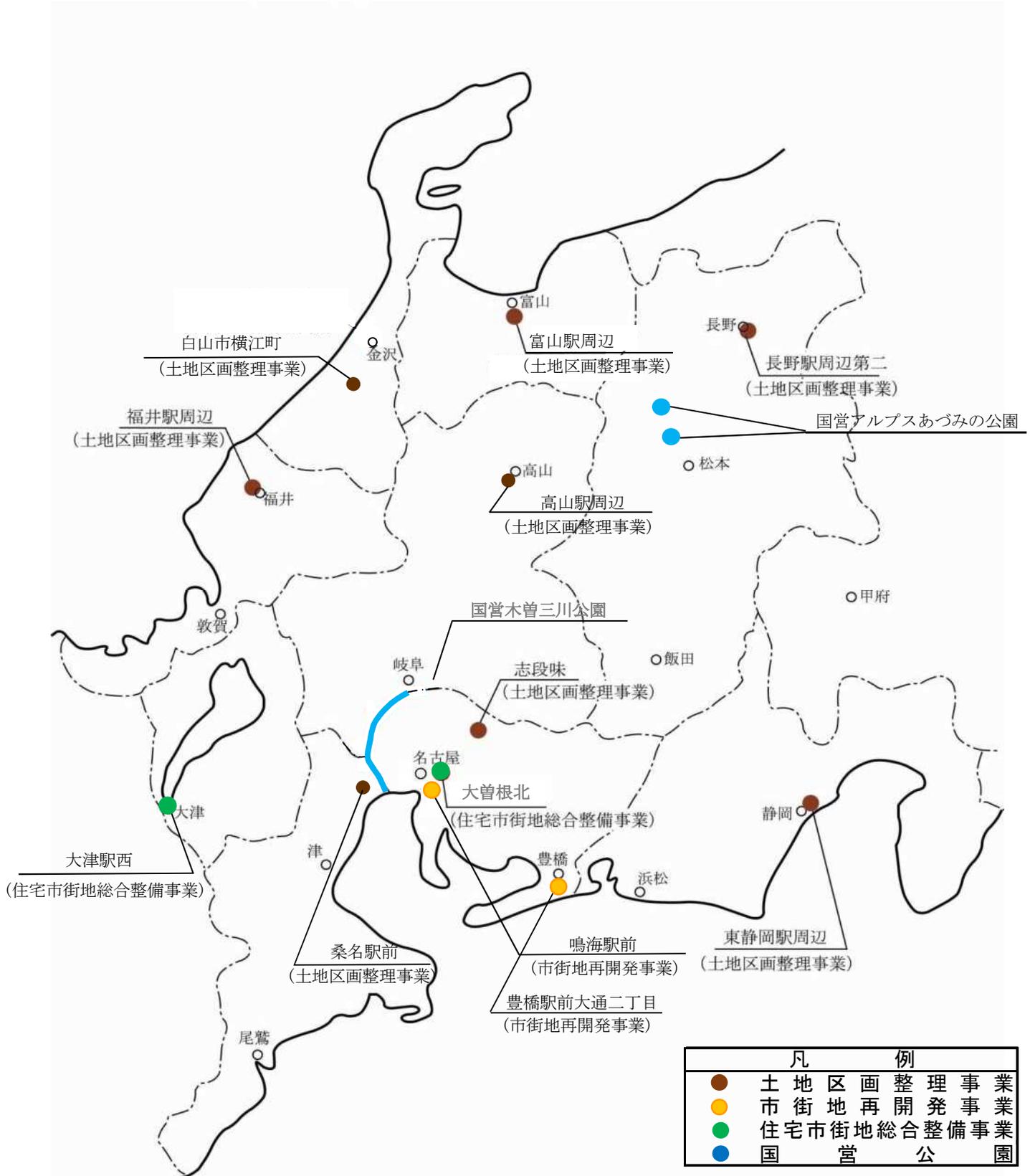
※平成 29 年度末現在

3. 港湾・空港の整備



※平成 29 年度末現在

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



※平成 29 年度末現在

5. 河川・海岸等の整備

