

令和3年度

# 中部圏開発整備計画の実施 に関する状況

令和5年3月

国土交通省国土政策局

# 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3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  |
| 定期旅客運送を行うエアライン初のバイオジェット燃料「サステオ」を使用したチャーター運航 |    |
| 2. 日本の中の中部・中部の中の人々                          | 9  |
| (トピックス)                                     | 12 |
| 国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)の開通                         |    |
| 3. 前提となる安全・安心、環境                            | 13 |
| (トピックス)                                     | 16 |
| 中部圏地震防災基本戦略【第三次改訂】の公表                       |    |
| 4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く                         | 17 |
| (トピックス)                                     | 20 |
| 岐阜県の県営都市公園活性化の取組が「緑の都市賞」(国土交通大臣賞)を受賞        |    |
| 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      | 21 |
| (トピックス)                                     | 23 |
| 四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業に着手                   |    |

## 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         | 25 |
| (2)中部圏道路図(拡大図)    | 26 |
| 2. 鉄道の整備          |    |
| (1)新幹線鉄道等         | 27 |
| (2)在来線鉄道等(名古屋駅周辺) | 28 |
| 3. 港湾・空港の整備       | 29 |
| 4. 住宅・市街地・都市公園の整備 | 30 |
| 5. 河川・海岸等の整備      | 31 |

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「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 3 年度の実績を基に、公表時点で得られている令和 3 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。

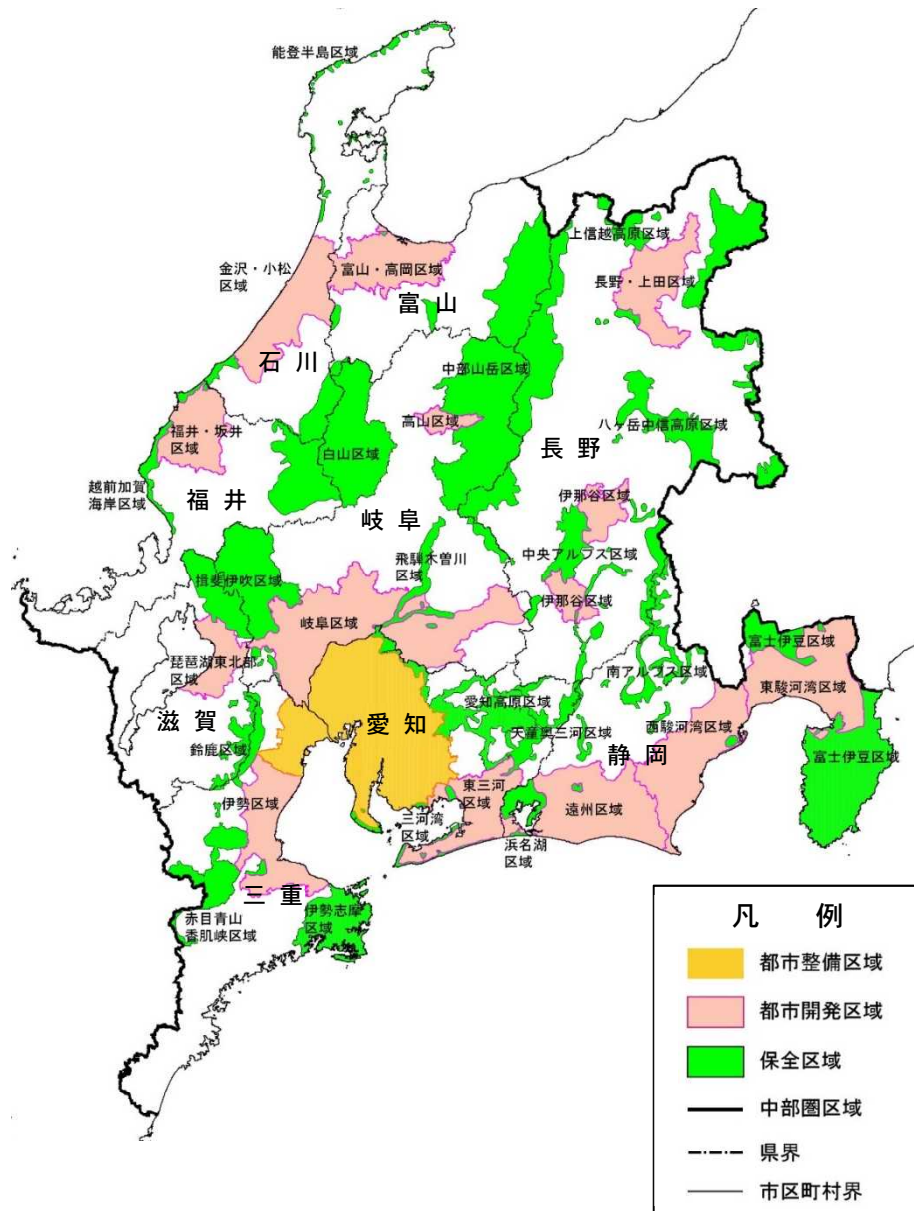
## 【中部圏開発整備法における政策区域】

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）。

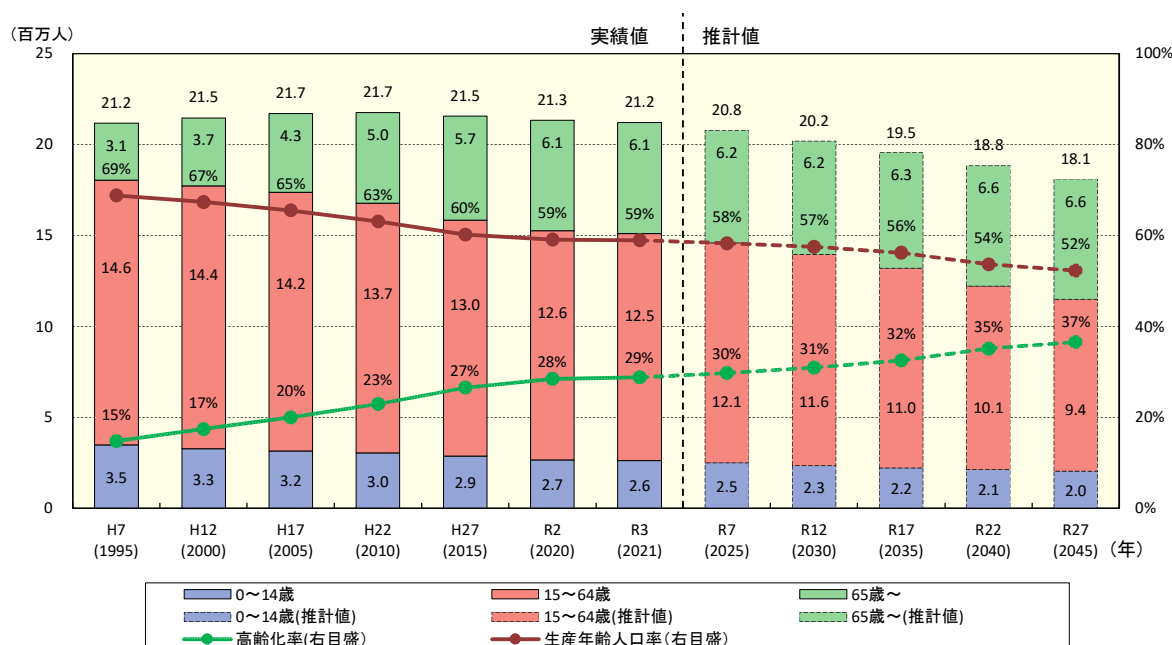
図表 1-1 中部圏開発整備法における政策区域



## 【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 3 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）を基に国土交通省国土政策局作成

## Ⅱ 令和３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。

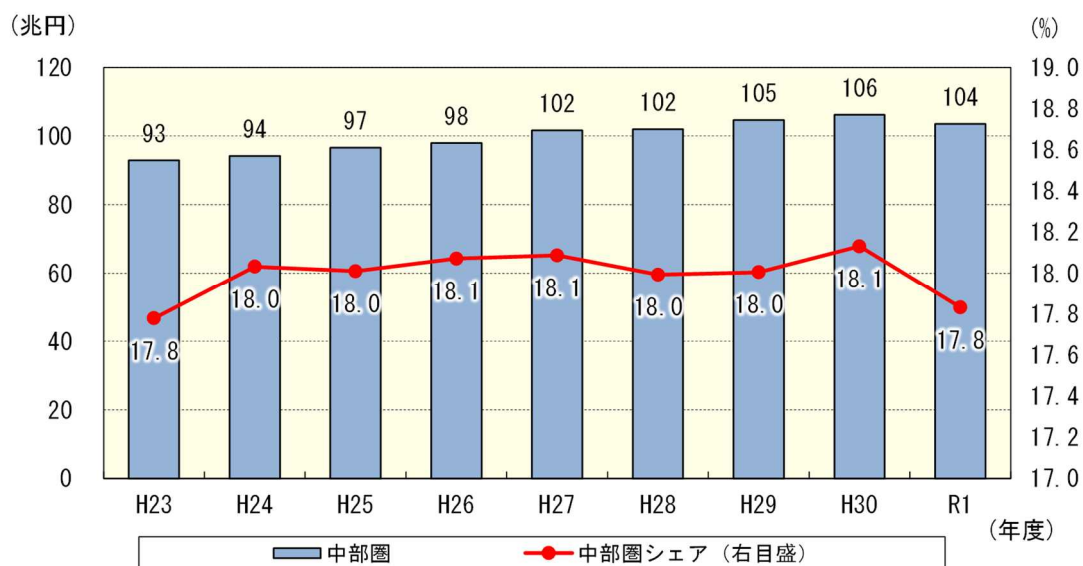
（状況）

中部圏の経済状況を概観すると、GDPは平成23年度以降、おおむね漸増傾向にあり、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33%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）。

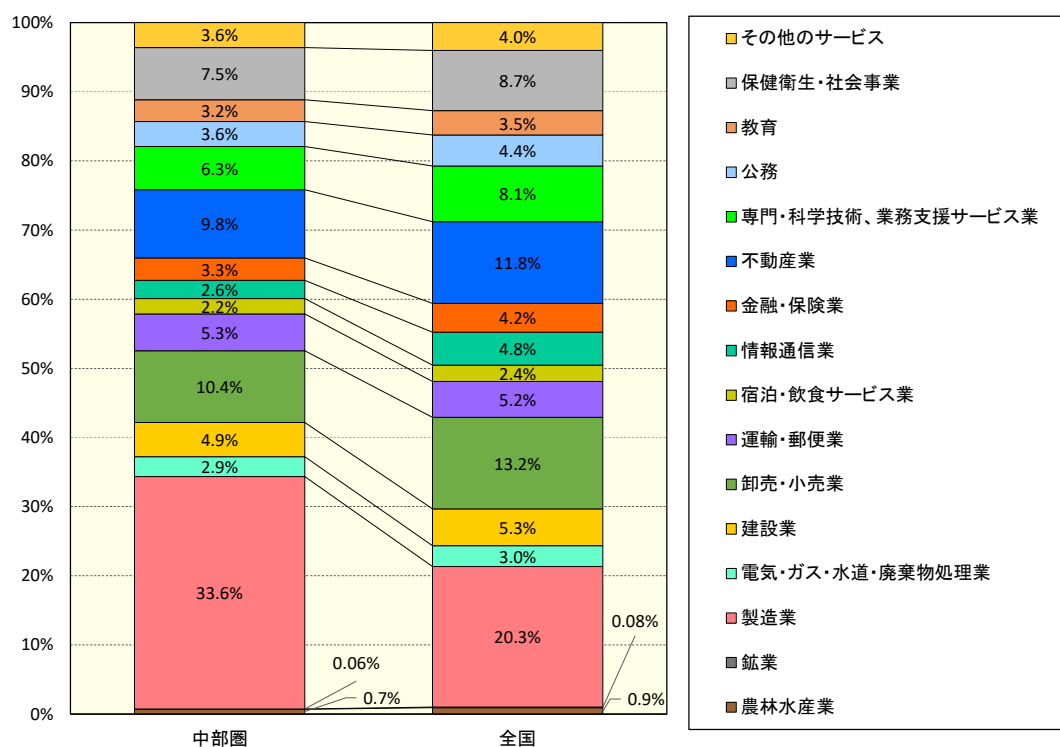
また、研究開発の機能強化に当たり、大学等の民間企業との共同研究数は前年度より減少し、令和2年度には4,492件であり、受入額は10.3億円である（図表2-1-5）。

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）を基に国土交通省国土政策局作成

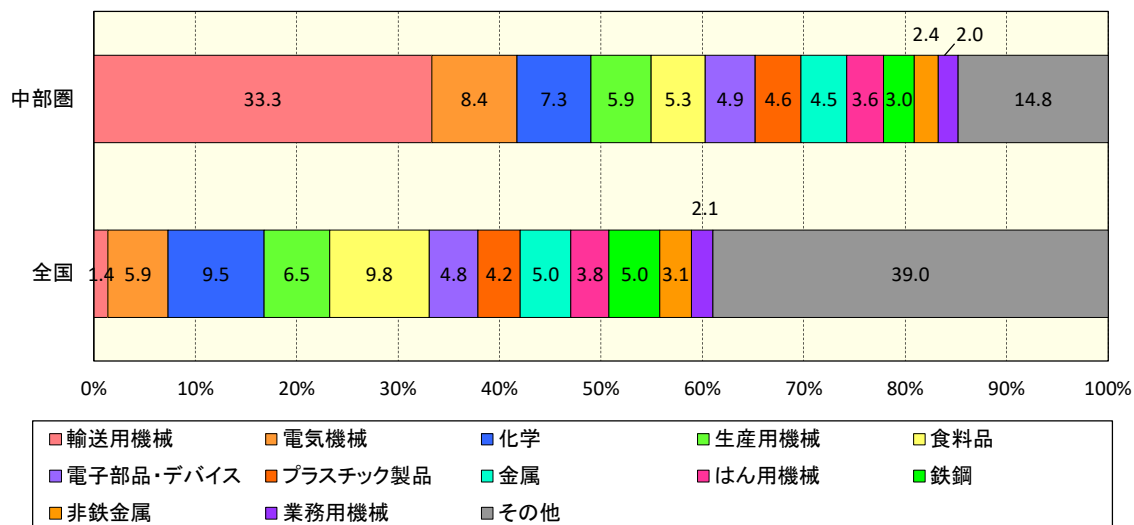
図表 2-1-2 圏域内の総生産(名目)の経済活動別構成比(令和元年度)



資料：「県民経済計算」（内閣府）を基に国土交通省国土政策局作成



図表 2-1-3 製造品出荷額等(製造業)シェア(令和2年)

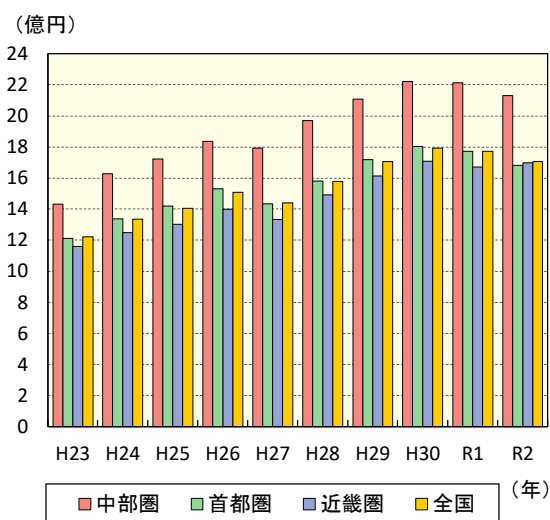


注：従業者4人以上の事業所の集計

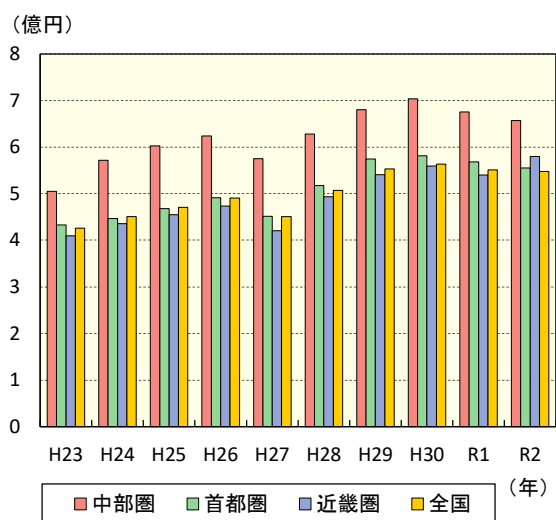
資料：「経済センサス・活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

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

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

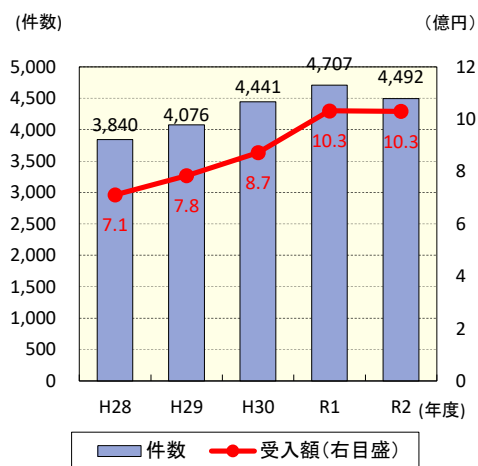


注：いずれも従業者4人以上の事業所に関する数値

資料：H22、H24～26、H28～R1は「工業統計調査」（経済産業省）、H23、H27、R2は「経済センサス・活動調査」（総務省・経済産業省）を基に国土交通省国土政策局作成

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）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピックス)

○定期旅客運送を行うエアライン初のバイオジェット燃料「サステオ」を使用したチャーター運航

鈴与商事株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ及び株式会社ユーグレナは、令和4年3月に、定期旅客運送を行うエアラインとして初めて、株式会社ユーグレナが製造・販売するバイオジェット燃料「サステオ」を使用し、チャーター運航を実施した。

「サステオ」は、使用済み食用油とユーグレナなどの藻類を原料として製造している。一般的にバイオ燃料は、燃料の燃焼段階では  $\text{CO}_2$  を排出するが、原料となる使用済みの食用油の原料である植物もユーグレナも成長過程で光合成を行うことによって  $\text{CO}_2$  を吸収するため、燃料を使用した際の  $\text{CO}_2$  排出量が実質的にプラスマイナスゼロとなり、カーボンニュートラルの実現に貢献するものとなっている。

今回の取組によって得られた、地方空港におけるバイオジェット燃料の調達・供給・品質管理に関する知見をもとに、今後の本格的なバイオジェット燃料の導入に向けて検討が期待される。

令和4年3月16日 「バイオジェット燃料 サステオ」 導入式典の様子



資料：株式会社フジドリームエアラインズ

## 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3年も新型コロナウイルス感染症（以下「新型感染症」という。）の影響を大きく受け、国際会議の開催件数は、1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8%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）。

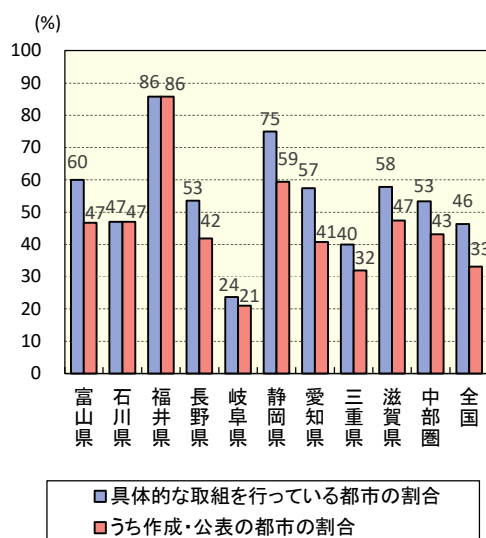
さらに、新型感染症は働く場所の安定的確保に係る指標に対しても影響を及ぼしており、求人数の減少や求職者数の増加により、令和3年の有効求人倍率は前年と同じ低水準であった（図表 2-2-6）。

図表 2-2-1 中部圏の国指定等文化財の推移

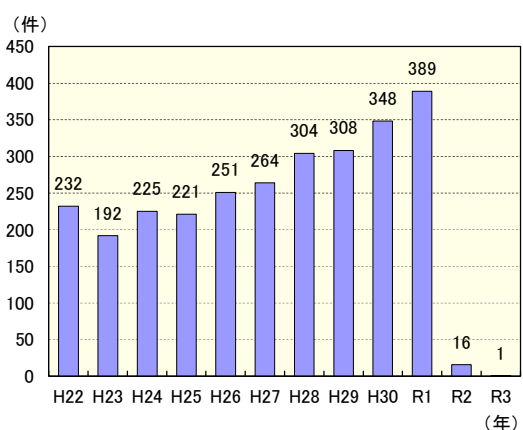


資料：「文化財指定等の件数」（文化庁）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-2 立地適正化計画の策定等状況



図表 2-2-3 中部圏の国際会議の開催件数の推移



資料：「国際会議統計」（日本政府観光局 JNTO）を基に国土交通省国土政策局作成

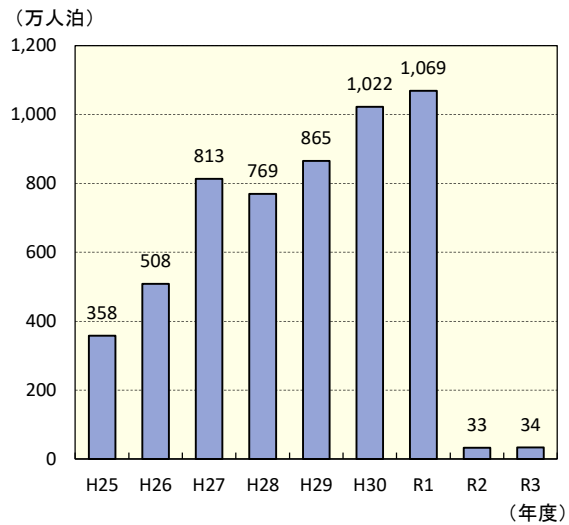
注 1：母数は都市計画区域を有する市区町村を対象

注 2：「具体的な取組を行っている都市」、「作成・公表の都市」は令和 4 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）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-4

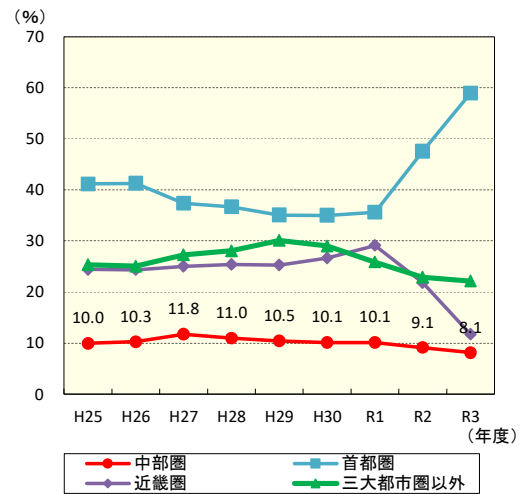
中部圏の外国人旅行者の延べ宿泊者数の推移



資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁) を基に国土交通  
省国土政策局作成

図表 2-2-5

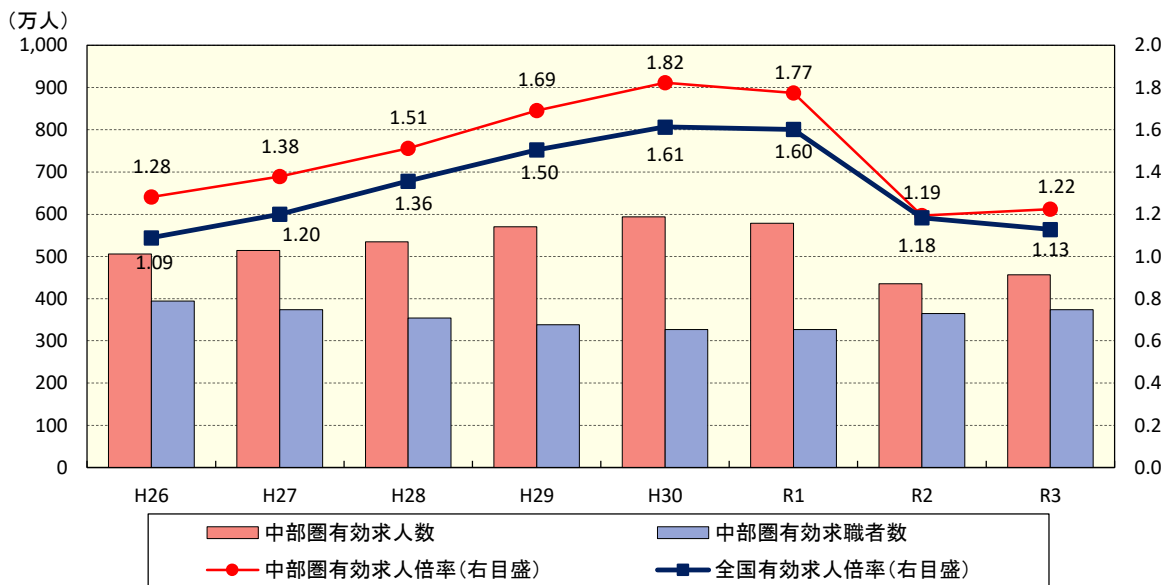
外国人旅行者の宿泊者数の全国に占める割合



資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁) を基に国土交通  
省国土政策局作成

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) を基に国土交通省国土政策局作成

○国道 42 号 熊野尾鷲道路（Ⅱ期）の開通

当該区間の開通により、津波浸水想定区域を回避した道路が確保され、直轄道路のダブルネットワーク化によって災害時における安全性・信頼性が確保されるだけでなく、ミッシングリンクが解消されたことにより高次医療施設への搬送時間の短縮や、安定した搬送の実現による救急医療活動を支援することが期待されている。

また、世界遺産「熊野古道」をはじめとした魅力的な観光資源が多数存在する東紀州地域では、紀勢自動車道や熊野尾鷲道路の高速ネットワークの延長により観光入込客数は200万人以上となり堅調に推移している。当該区間の開通により東紀州地域への移動時間が短縮することで、観光の周遊性が高まり、さらなる地域の観光資源の活用が期待される。

※熊野尾鷲道路：熊野大泊 IC～尾鷲南 IC 18.6kmを含む、全長24.0km

熊野尾鷲道路(Ⅱ期)  
令和3年8月29日(日)  
15:00 開通

終点 三重県尾鷲市南浦  
起点 三重県尾鷲市坂場西町

紀勢自動車道  
至 熊野  
至 海山IC  
至 松阪

尾鷲北IC  
尾鷲南IC  
尾鷲市  
尾鷲市役所  
尾鷲港  
尾鷲駅

凡例  
津波浸水想定区域  
(三重県・津波浸水想定図(平成23年版)より)

凡例  
開通済  
今回開通区間

**東紀州地域の観光入込客数の変化**

| 年   | 観光入込客数(万人) | 熊野古道来訪者数(万人) |
|-----|------------|--------------|
| H17 | 141        | 28           |
| H18 | 143        | 29           |
| H19 | 158        | 30           |
| H20 | 158        | 31           |
| H21 | 163        | 32           |
| H22 | 161        | 33           |
| H23 | 155        | 34           |
| H24 | 177        | 35           |
| H25 | 181        | 36           |
| H26 | 194        | 37           |
| H27 | 219        | 38           |
| H28 | 235        | 39           |
| H29 | 210        | 40           |
| H30 | 232        | 41           |
| R1  | 227        | 32           |

※観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書、東紀州地域振興公社HPより作成  
※熊野古道の観光入込客数は、三重県内の熊野古道利用者の集計値

12

### 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、中部圏では富山県、石川県、岐阜県が100%となっているなど5県において全国平均を上回っている（図表 2-3-2）。

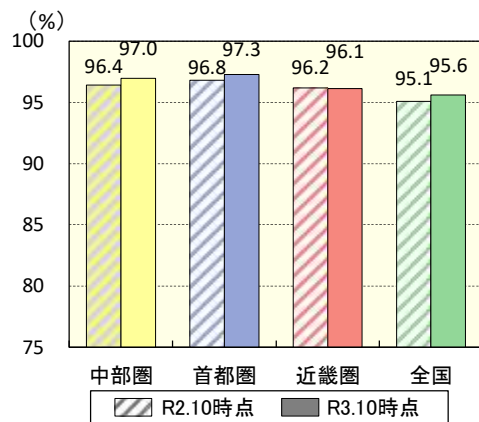
地方公共団体の管理する橋梁の点検結果で健全と判断されたものの割合は、中部圏の多くの県で全国平均を上回っており、点検結果を踏まえた修繕等措置の着手率も同様の傾向となっている（図表 2-3-3）。我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、建設後既に30～50年の期間を経過しているものが多く、今後老朽化したストックの割合が急速に高まることから、引き続き戦略的な維持管理を進めていく必要がある。

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<sub>2</sub>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）。



図表 2-3-1

公共施設等の耐震化率

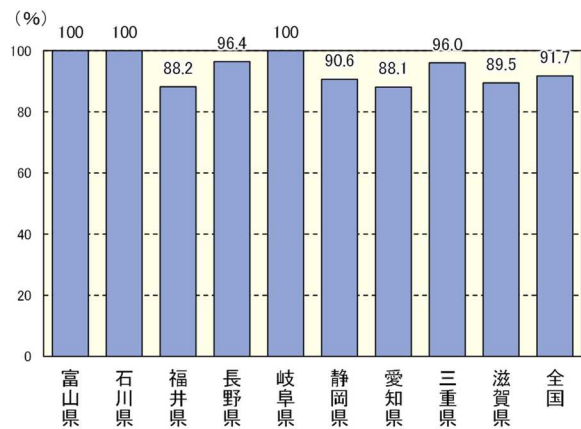


注：公共施設とは、校舎・体育館、警察署、庁舎、診療施設、社会福祉施設等である。

資料：「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」（消防庁）を基に国土交通省国土政策局作成

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



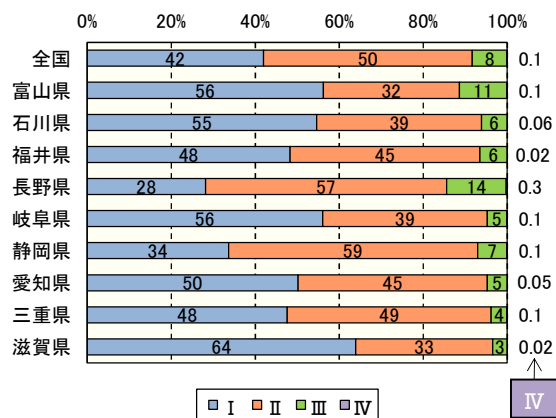
注：令和3年度末時点

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）を基に国土交通省国土政策局作成

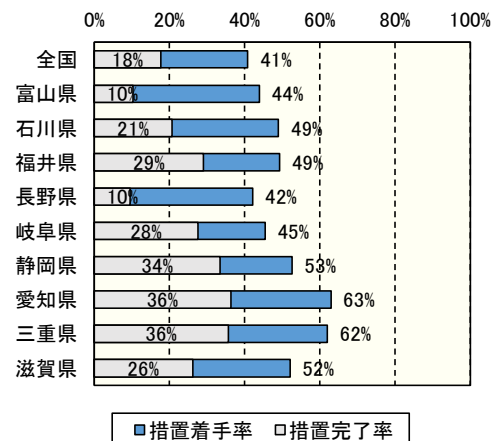
図表 2-3-3

橋梁点検結果及び修繕等措置の状況（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

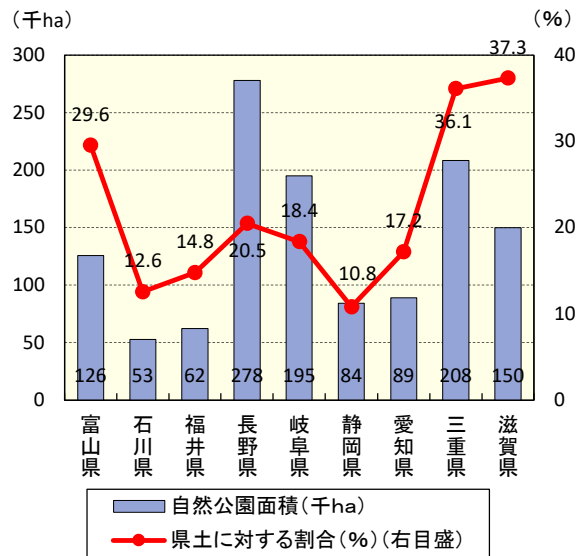


| 区分         | 状態                                           |
|------------|----------------------------------------------|
| I 健全       | 構造物の機能に支障が生じていない状態。                          |
| II 予防保全段階  | 構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。  |
| III 早期措置段階 | 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。    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

注：令和3年度末時点

資料：「令和3年度道路メンテナンス年報」（国土交通省）

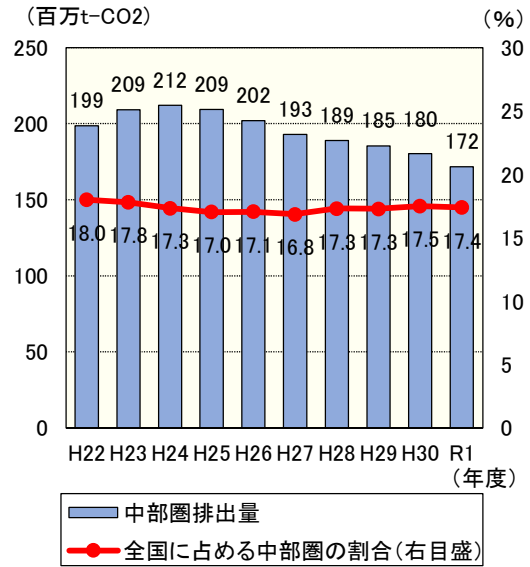
図表 2-3-4 県別自然公園の面積



注：令和3年度末時点

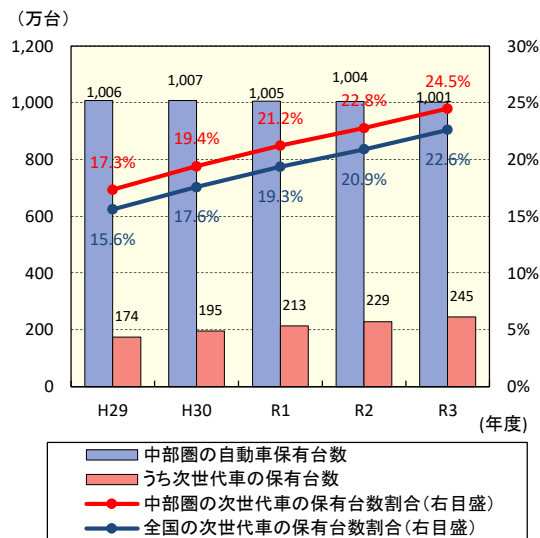
資料：環境省ウェブサイト資料（自然保護各種データ）  
を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-5 CO<sub>2</sub>排出量の推移



資料：「部門別 CO<sub>2</sub> 排出量の現況推計」（環境省）を基に  
国土交通省国土政策局作成

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：軽自動車を除く。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。

資料：「自動車保有車両数」（一般財団法人自動車検査登録情報協会）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピックス)

## ○中部圏地震防災基本戦略【第三次改訂】の公表

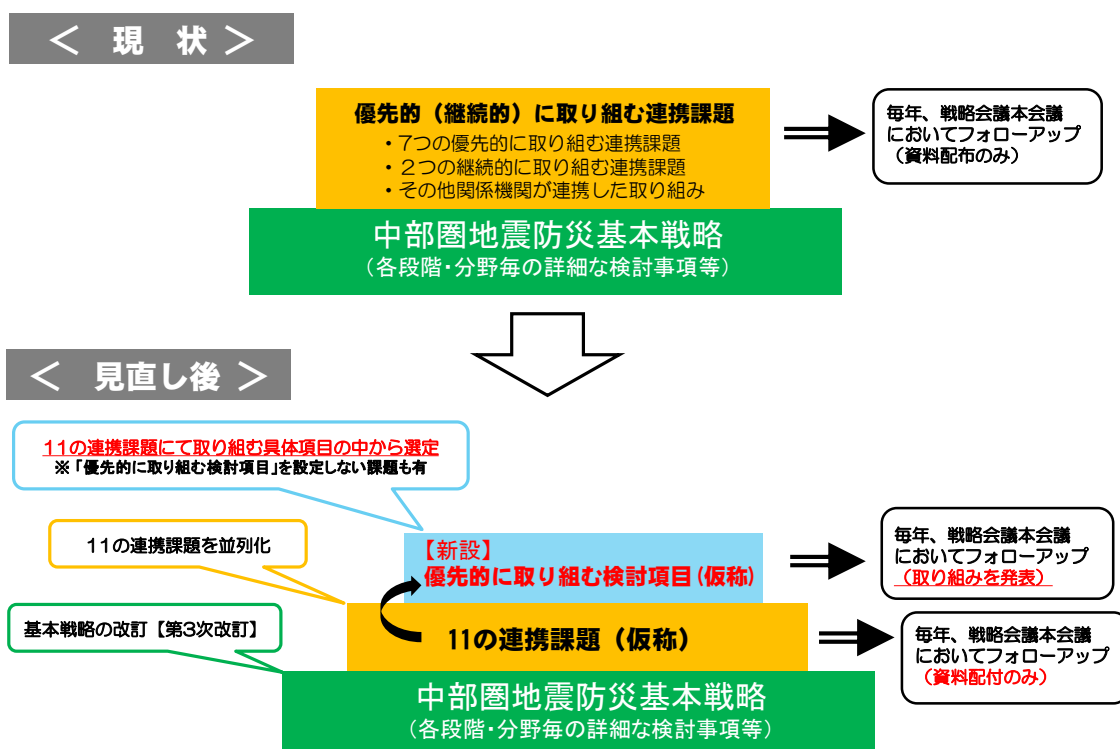
令和3年5月、南海トラフ地震対策中部圏戦略会議※は、南海トラフ地震等の巨大地震に対して、総合的かつ広域的視点から関係機関が一体となって重点的・戦略的に取り組むべき事項を示した「中部圏地震防災基本戦略」(基本戦略)を改訂(第三次)した。

今回の改訂では、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」や「国土強靱化基本計画」などの関係する計画の変更内容を反映させるとともに、基本戦略の推進に向けて各機関の緊密な連携なくしては達成が難しい課題を「11の連携課題」として整理し、その連携課題において取り組む具体項目の中から年度毎に重点的に取り組む項目を「優先的に取り組む検討項目」として選定し、進捗状況を毎年、戦略会議においてフォローアップし取組の成果を共有することを新たに追加した。

今後も、各機関の所管業務にとらわれることなく総合的に一体となって各種施策を着実に実施し、安全・安心な中部圏を目指して、総合的な防災力を強めていくことが期待される。

※南海トラフ地震対策中部圏戦略会議：東日本大震災の教訓を踏まえ、地震の被害や経済への影響を最小にするため、中部圏の国、地方公共団体、学識経験者、地元経済界等が設立。構成員は135機関(R4.5.19現在)。

連携課題の見直しに伴う優先的に取り組む検討項目の追加



資料：中部圏地震防災基本戦略の改訂(第三次改訂)概要

## 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（22.2%）、漁業（10.9%）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3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5割（約10万人）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24公園で指定されている（令和4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2年)

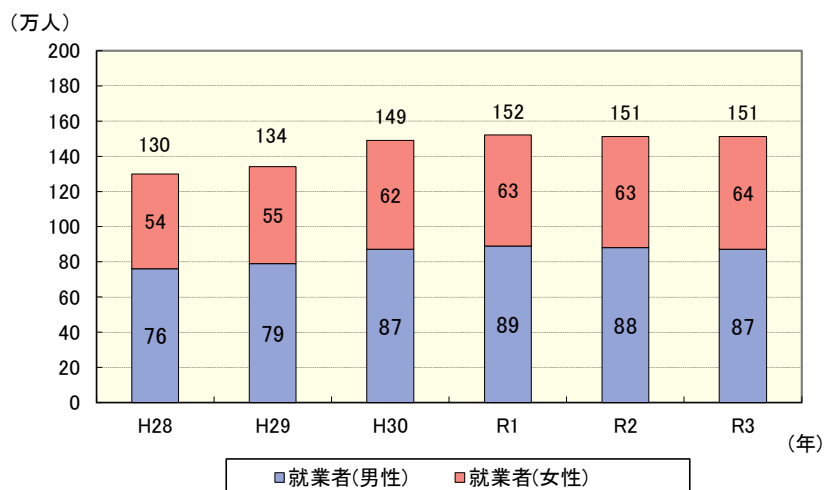
(単位:億円)

|     | 農業産出額           | 林業産出額          | 漁業産出額<br>(海面漁業・養殖業) |
|-----|-----------------|----------------|---------------------|
| 全 国 | 89,557 (100.0%) | 4,286 (100.0%) | 12,103 (100.0%)     |
| 首都圏 | 17,148 (19.1%)  | 292 (6.8%)     | 771 (6.4%)          |
| 中部圏 | 11,847 (13.2%)  | 952 (22.2%)    | 1,324 (10.9%)       |
| 近畿圏 | 6,043 (6.7%)    | 190 (4.4%)     | 1,129 (9.3%)        |

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2年)」、「林業産出額 (令和2年)」、「漁業産出額 (令和2年)」(全て農林水産省) を基に  
国土交通省国土政策局作成

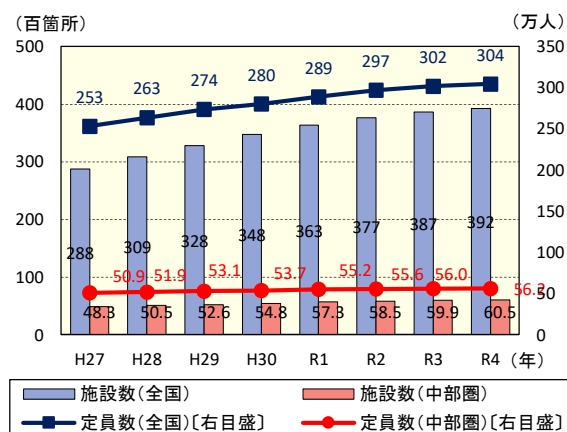
図表 2-4-2 北陸・東海地域における高齢者の就業状況について



注 : この図表における北陸・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。

資料 : 「労働力調査」(総務省) を基に国土交通省国土政策局作成

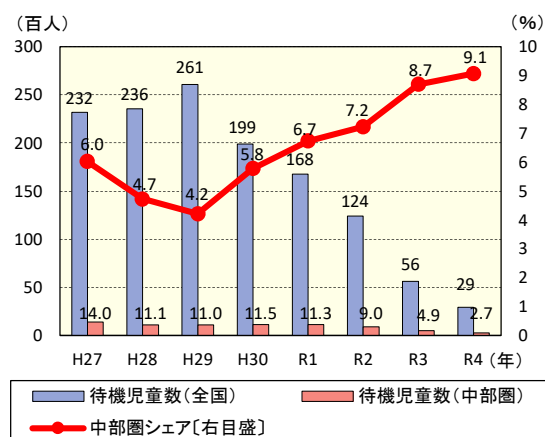
図表 2-4-3 保育所等施設数及び定員数



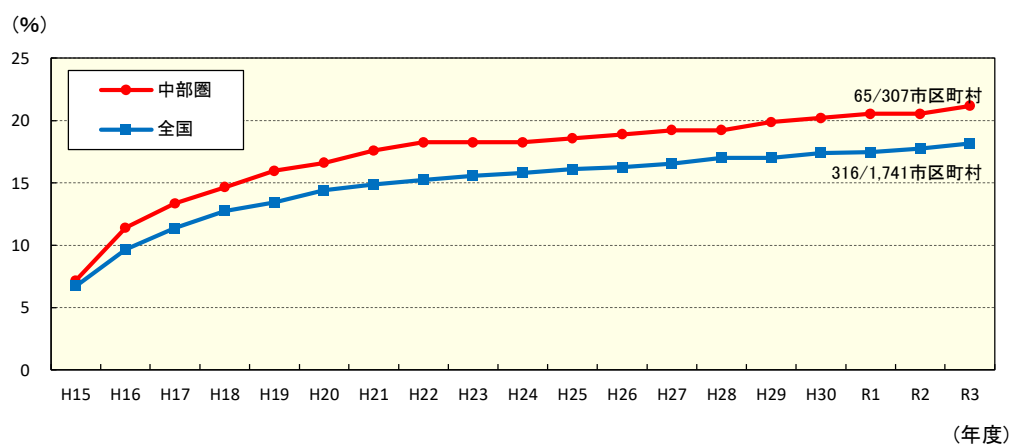
注 : 各年4月1日時点

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

図表 2-4-4 待機児童数及び中部圏シェア



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

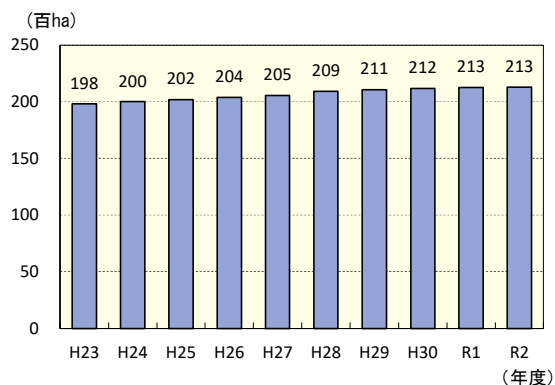


注 1：バリアフリー法の施行日（平成 18 年 12 月 20 日）以前は、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成市区町村数による。

注 2：市区町村割合は、平成 30 年 10 月 1 日時点の市区町村数で計算している。

資料：国土交通省

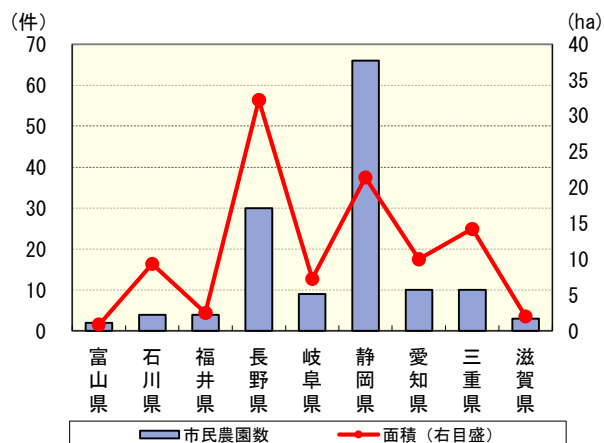
図表 2-4-6 中部圏の都市公園の面積の推移



注：各年度末時点

資料：「都市公園データベース」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-4-7 市民農園数と面積



注：令和 3 年度末時点

資料：「都市緑地の保全及び緑化の推進に関する施策の実績調査」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成



(トピックス)

○岐阜県の県営都市公園活性化の取組が「緑の都市賞」(国土交通大臣賞)を受賞

岐阜県では、県営都市公園の施設老朽化、管理運営の停滞等の課題を踏まえ、平成28年に策定した「岐阜県都市公園活性化基本戦略」をもとに、主要4公園(ぎふワールド・ローズガーデン(旧:花フェスタ記念公園)、養老公園、世界淡水魚園、ぎふ清流里山公園(旧:平成記念公園))を対象にコンセプトを再設定し、県主導による施設整備への重点投資、消費拡大等の運営改善など新たな取組を進め、その結果、県営都市公園全体の底上げが図られ、4公園の年間利用者が戦略策定当初の平成28年度と比較して86万人増の約707万人(令和元年度)を達成した。また、令和3年度からは、対象を6公園に拡大した「新・岐阜県都市公園活性化基本戦略(令和3年度～7年度)」(新戦略)に基づき、更なる公園の活性化を進めている。

岐阜県は、こうした都市公園という形で緑を確実にストックし、これを核に地域産業や人材育成等、総合的な地域づくり等に貢献している点が評価され、令和3年10月、公益財団法人都市緑化機構が主催する「第41回緑の都市賞※」国土交通大臣賞(緑のまちづくり部門)を受賞した。

今後も、新戦略に基づき、地域の発展と活性化に資する公園施策や、アフターコロナを見据えた新たな取組を通じて、これからの社会や生活、新たなライフスタイルに対応した公園づくりを進めていくことが期待される。

※緑の都市賞:緑豊かな都市づくりの推進を目的に、みどりを生かした環境の改善、景観の向上、地域社会の活性化等に先進的かつ意欲的に取り組み、良好な成果を挙げている市民団体、企業、地方公共団体等を顕彰

#### 各公園の整備内容



資料: 新・岐阜県都市公園活性化基本戦略

## 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。

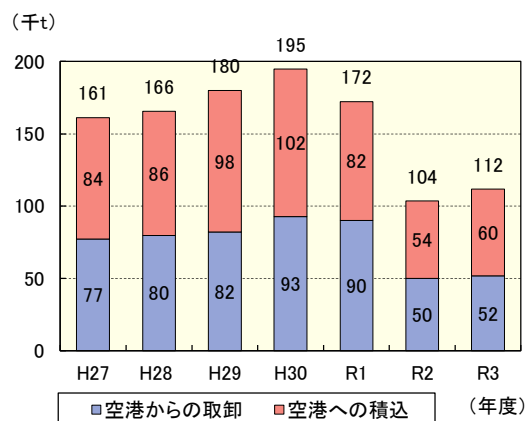
（状況）

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3年度も新型コロナウイルスの影響等により、112千トンに大きく減少した（図表2-5-1）。また、航空旅客数についても、大幅に減少しており、令和3年度は280万人となった（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3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

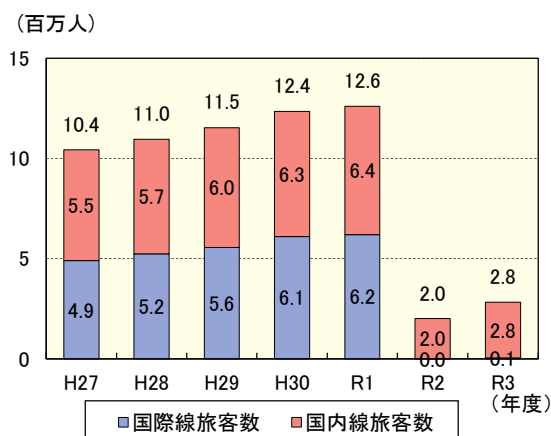
中部国際空港における取扱貨物量の推移



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  
国土政策局作成

図表 2-5-2

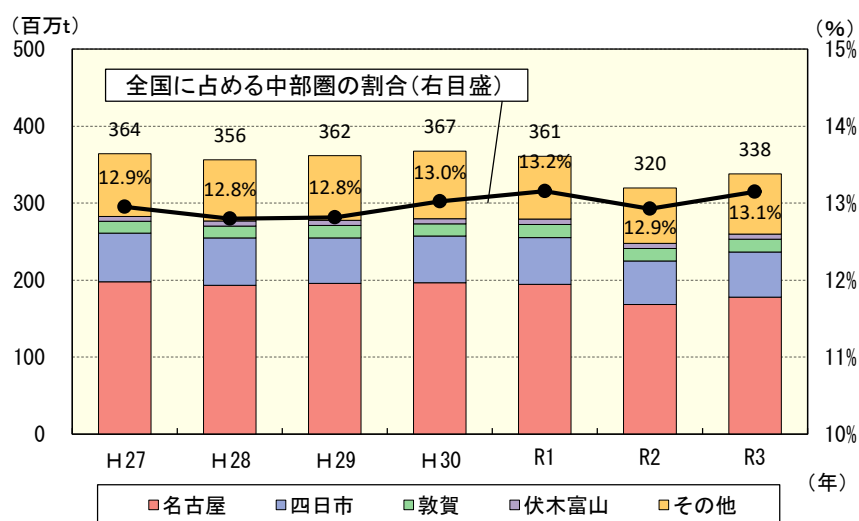
中部国際空港における航空旅客数の推移



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  
国土政策局作成

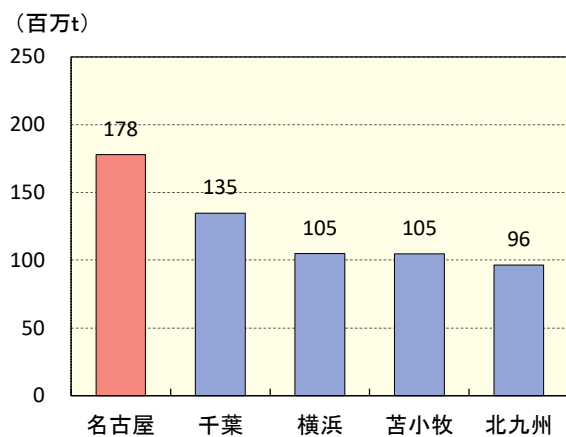


図表 2-5-3 海上出入貨物トン数と中部圏シェアの推移



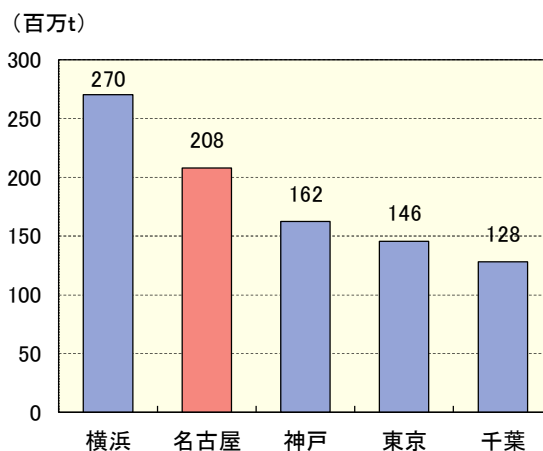
資料：「港湾統計」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-4 海上出入貨物トン数の上位5港（令和3年）



資料：「港湾統計」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-5 入港船舶総トン数の上位5港（令和3年）



資料：「港湾統計」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピックス)

○四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業に着手

国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所および四日市港管理組合は、令和4年2月、国際拠点港湾である四日市港において、同港霞ヶ浦地区国際物流ターミナルの整備工事に着手した。

四日市港では、コンテナ貨物の増加や船舶の大型化への対応、完成自動車やエネルギー関連貨物の増加に伴う南ふ頭の混雑解消が喫緊の課題となっていたため、既存コンテナターミナルに隣接して新たなコンテナターミナルを整備する。同港では、霞ヶ浦北ふ頭地区岸壁(W80)以来20年ぶりの海上における大型事業の着手となる。

新たなコンテナターミナルの整備により、災害時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、企業の事業継続による社会・経済活動の維持につながる。また、大型のコンテナ船が着岸可能なバースが拡大することで、貨物取扱量の対応能力が向上することや、コンテナ機能の集約化を含むふ頭再編を実施することにより効率的な港湾運営が可能となり、自動車関連企業などの地域産業の競争力強化につながる効果が見込まれている。

今後、東海環状自動車道の全線開通が見込まれていることからさらなる物流ネットワークの強化や地域の発展が期待される。



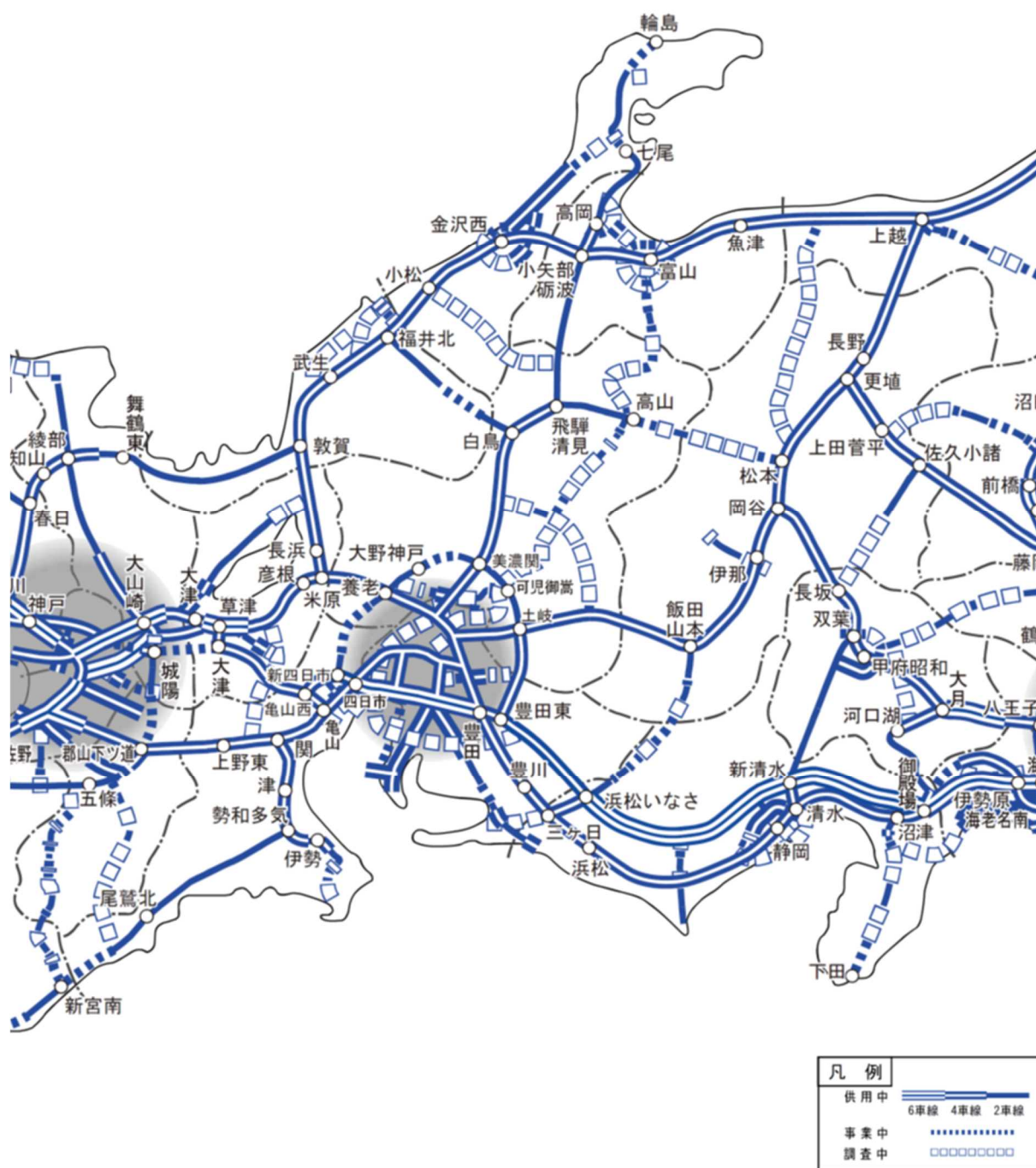
資料：中部地方整備局四日市港湾事務所、四日市港管理組合

### Ⅲ 資料編

(中部圏整備に係る参考図)

# 1. 道路の整備

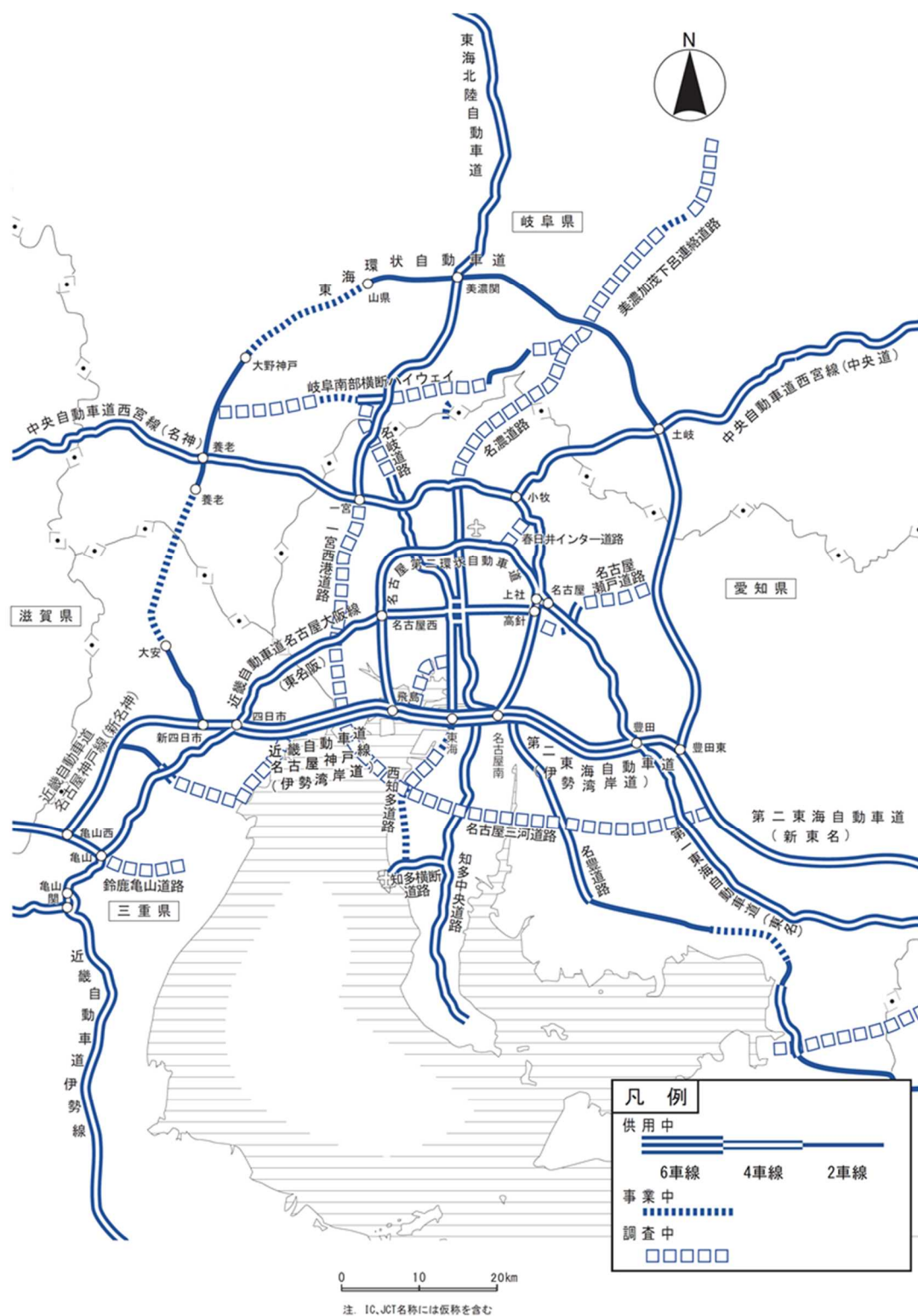
## (1) 中部圏道路図



※ 令和3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(拡大図)

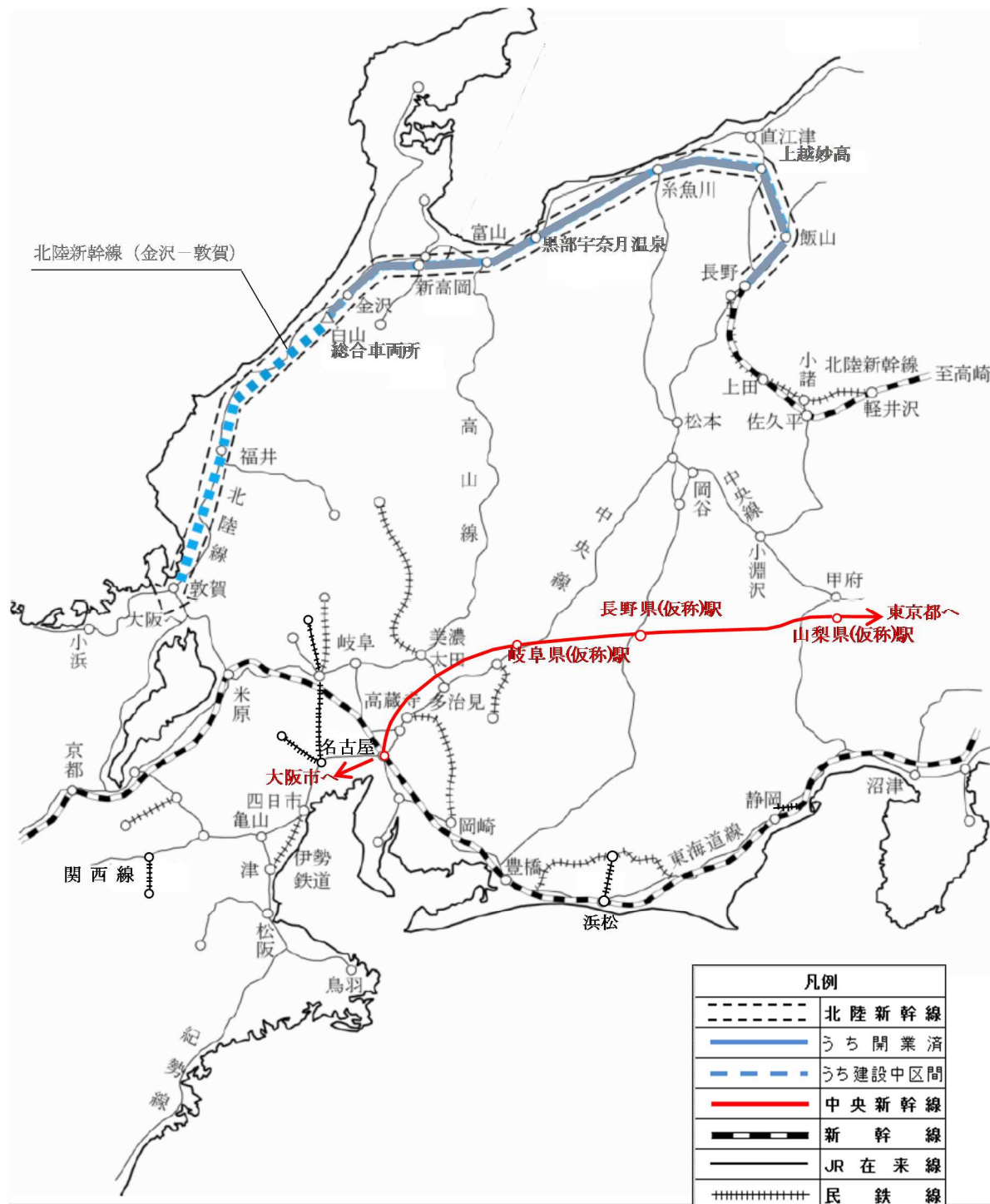


※ 令和3年度末現在



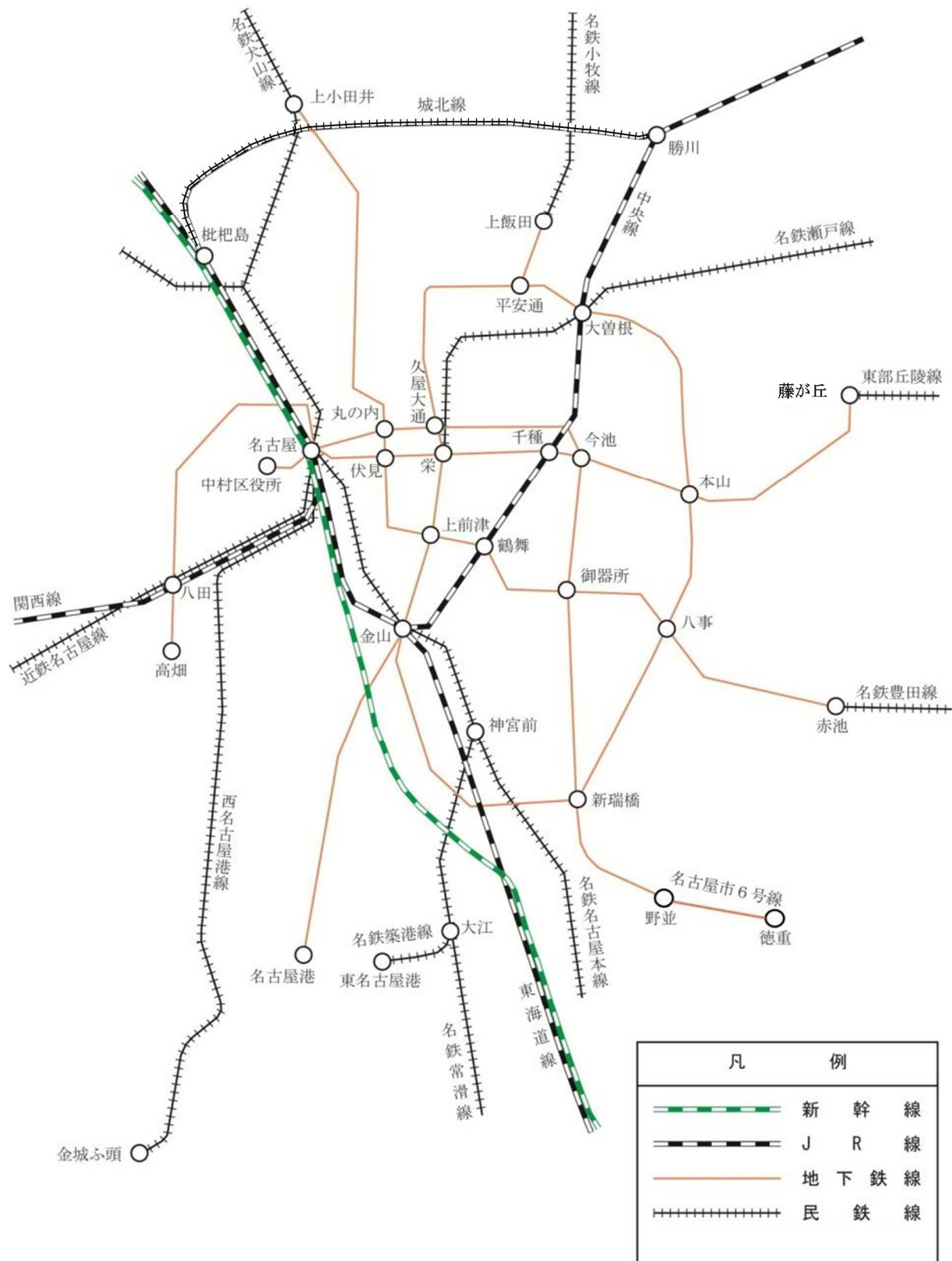
## 2. 鉄道の整備

(1)新幹線鉄道等



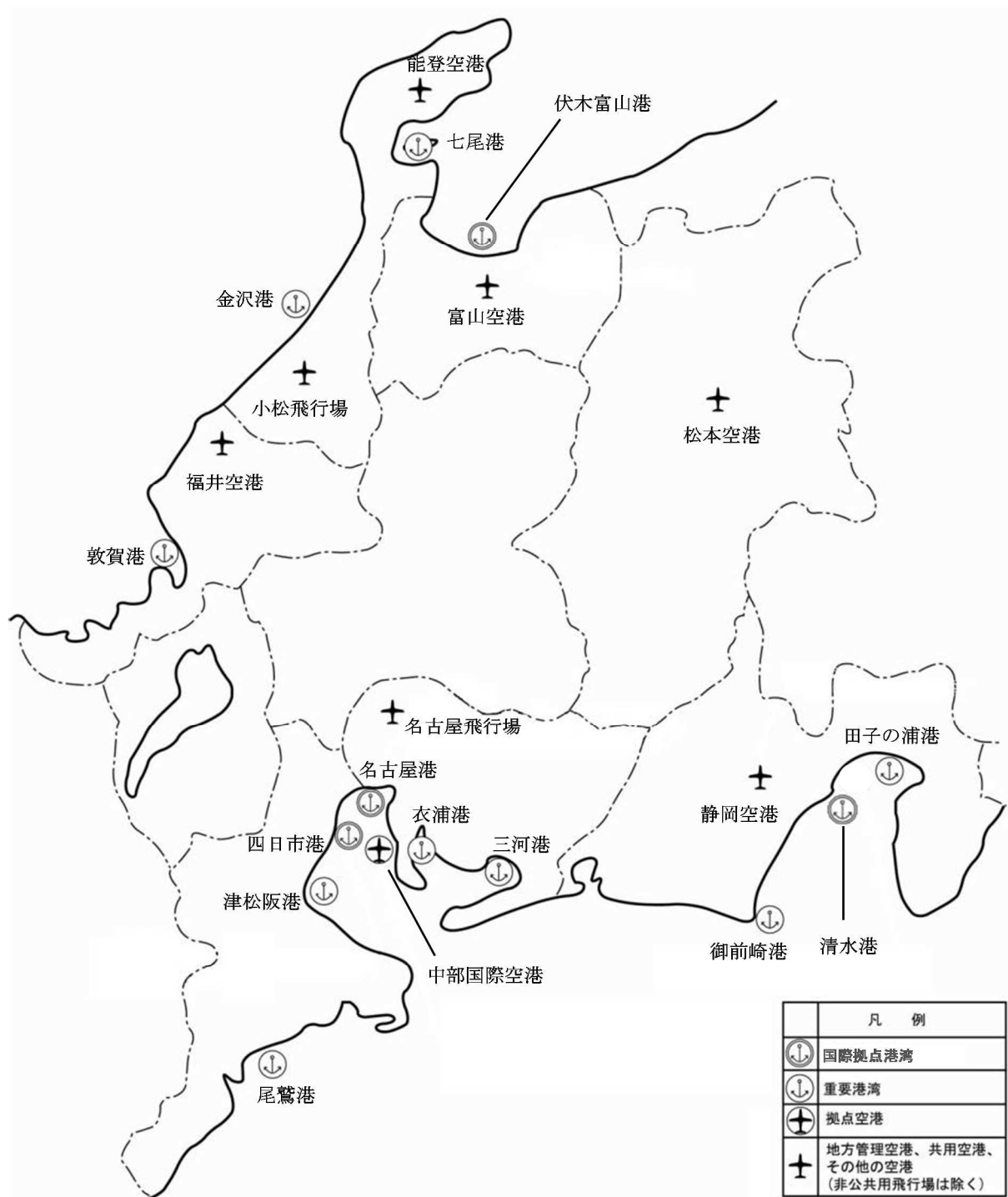
※令和3年度末現在

## (2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



※令和3年度末現在

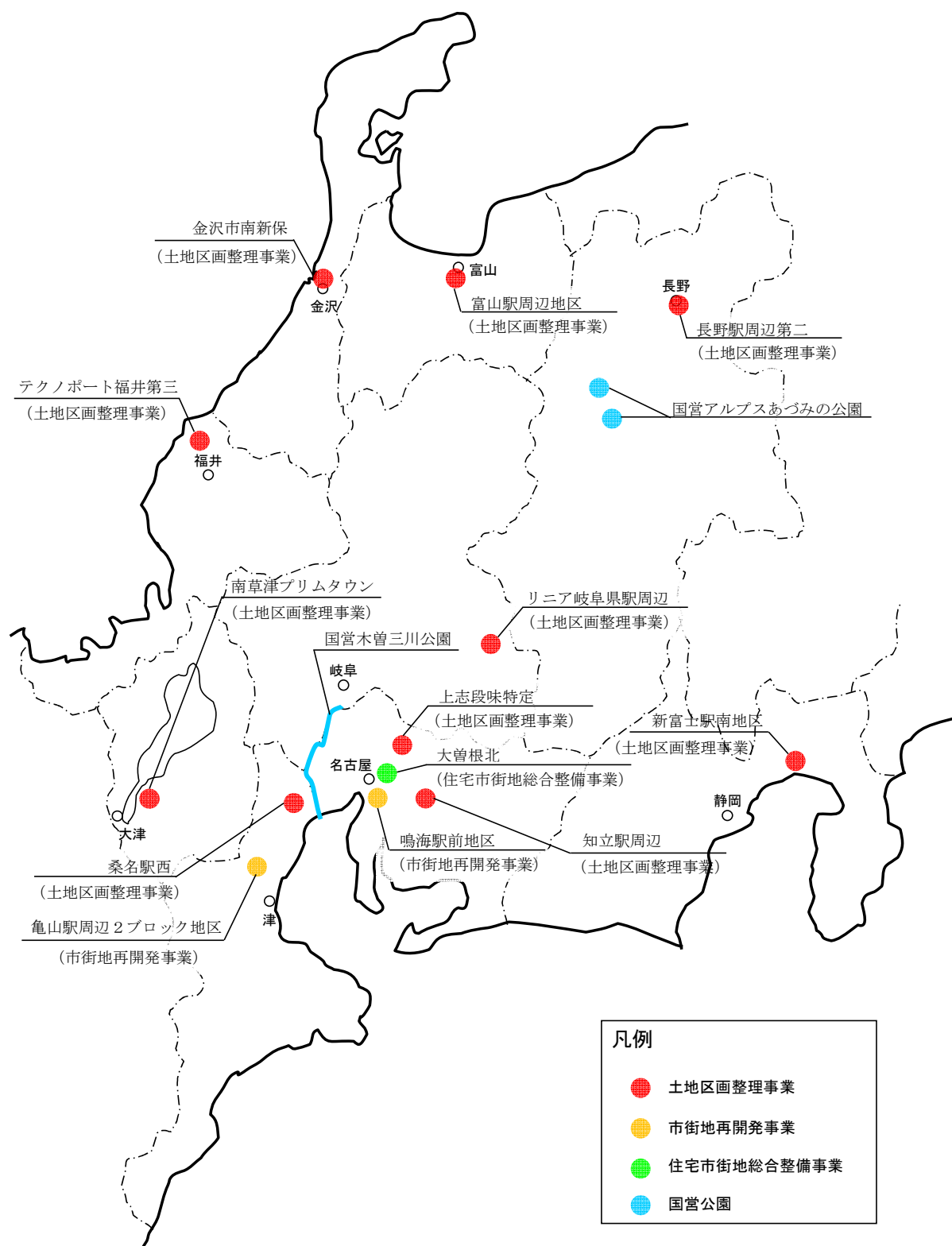
### 3. 港湾・空港の整備



※令和3年度末現在

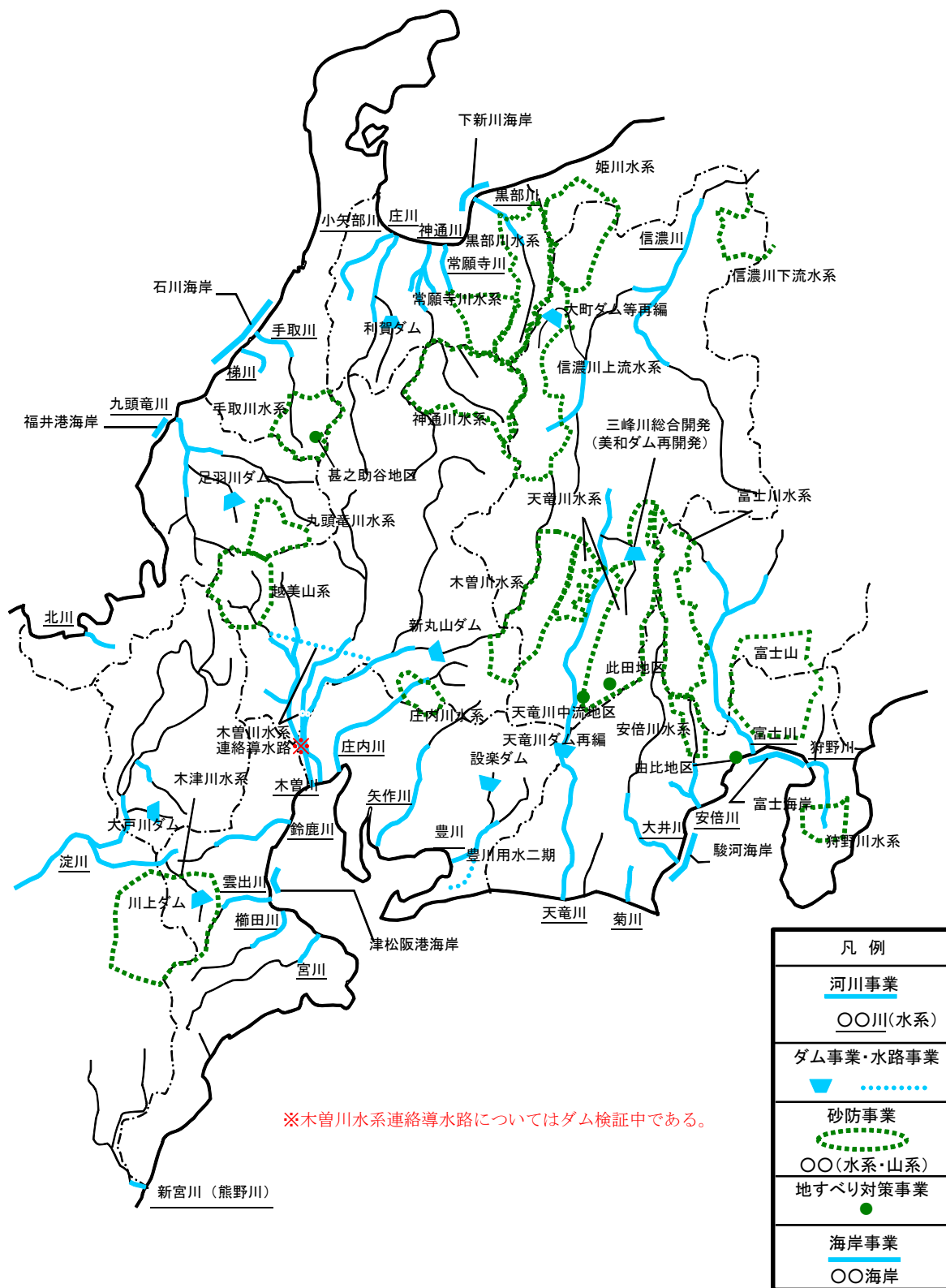


## 4. 住宅・市街地・都市公園の整備



※令和3年度末現在

## 5. 河川・海岸等の整備



※令和3年度末現在