

令和4年度

中部圏開発整備計画の実施  
に関する状況

令和6年2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4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)	8
「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」の策定	
2. 日本の中の中部・中部の中の人々	9
(トピック)	12
国道158号 中部縦貫自動車道 大野油坂道路(大野IC～勝原IC)が開通	
3. 前提となる安全・安心、環境	13
(トピック)	16
富士山火山避難基本計画の公表	
4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く	17
(トピック)	20
「Digi-PoC TOYAMA(デジポックとやま)」実証実験プロジェクト「地域系サービスの官民連携アグリゲーションプラットフォーム構築」	
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)	23
名古屋港飛島ふ頭地区R1岸壁が供用開始	

## 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。  
本資料は、令和4（2022）年度の実績を基に、令和5（2023）年12月末時点で得られている令和4（2022）年度以降や過年度の内容を含めて作成している。  
図表において内訳の合計が一致しないのは、四捨五入の関係による。  
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。

# 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(2000)年3月策定）を全面更新し、平成28(2016)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。

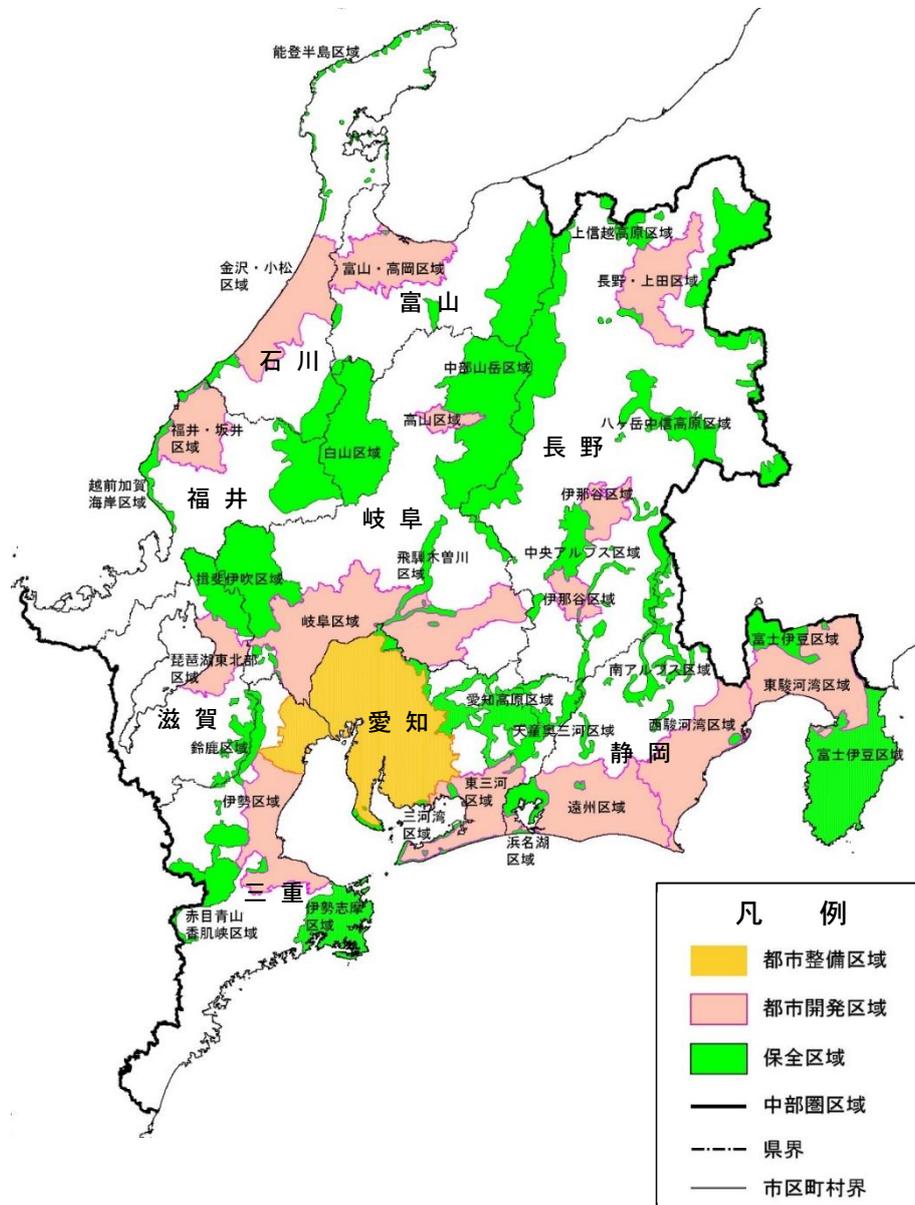
## 【中部圏開発整備法における政策区域】

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）。

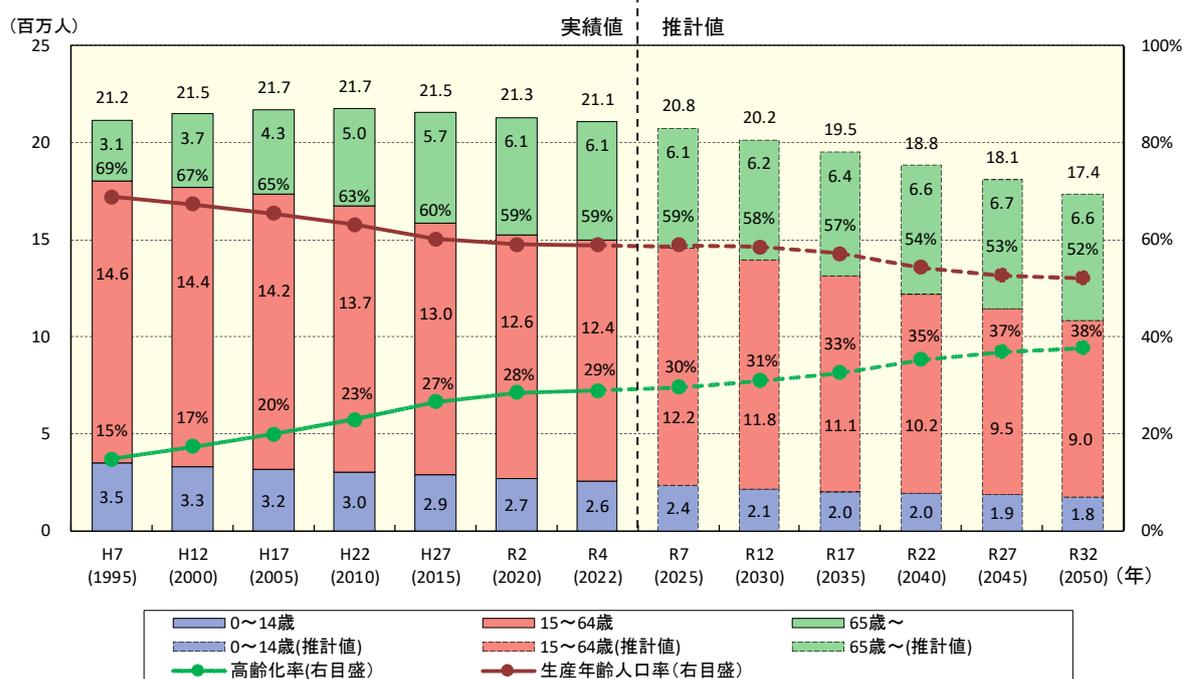
図表 1-1 中部圏開発整備法における政策区域



## 【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 4 (2022) 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 (1995) 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、令和 32 (2050) 年には中部圏の総人口のうち 38% 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推移



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(令和 5 (2023) 年推計)」

(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4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。

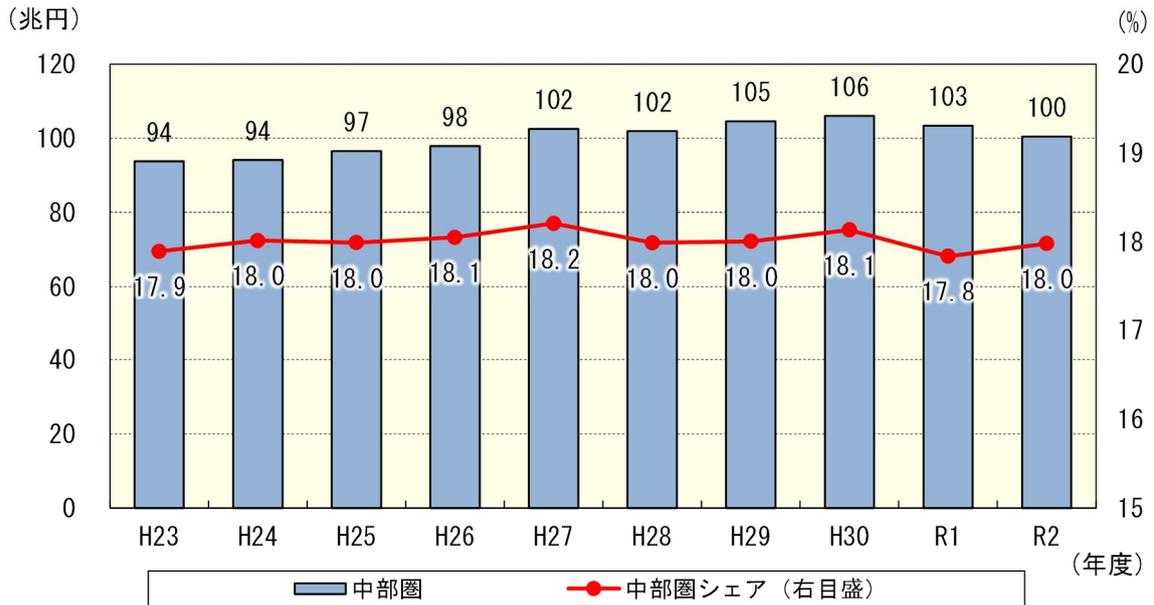
(状況)

中部圏の経済状況を概観すると、令和2(2020)年度の中中部圏のGDPは100兆円、全国のGDPに対する中部圏のシェアは18.0%であり、我が国の経済において重要な位置を占めている(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割合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割合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)。

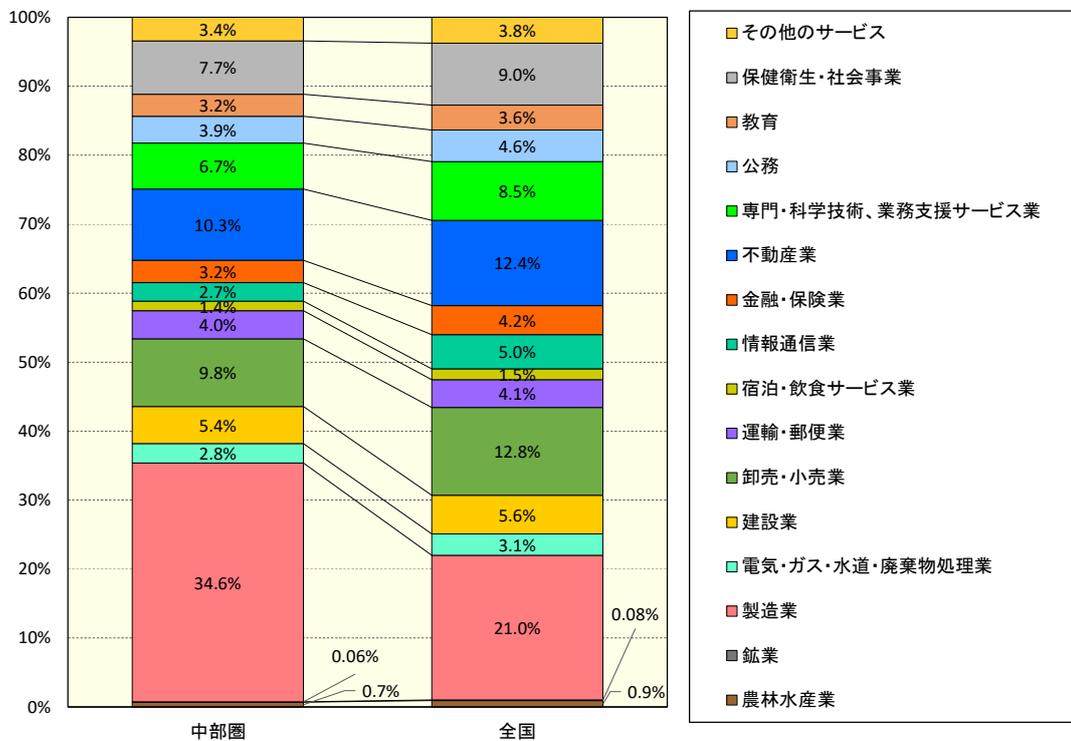
また、研究開発分野における、大学等の民間企業との共同研究数は前年度より増加し、令和3(2021)年度は4,627件であり、研究費の受入額は10.1億円である(図表2-1-5)。

図表 2-1-1 県内総生産(名目)とシェアの推移



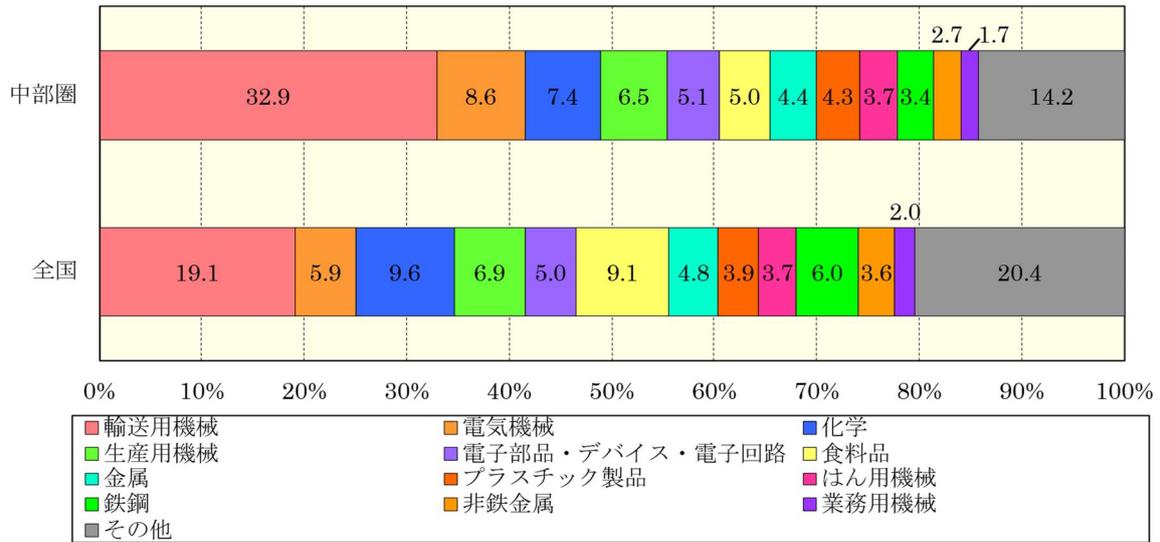
資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-2 総生産(名目)の経済活動別構成比(令和2(2020)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3(2021)年)



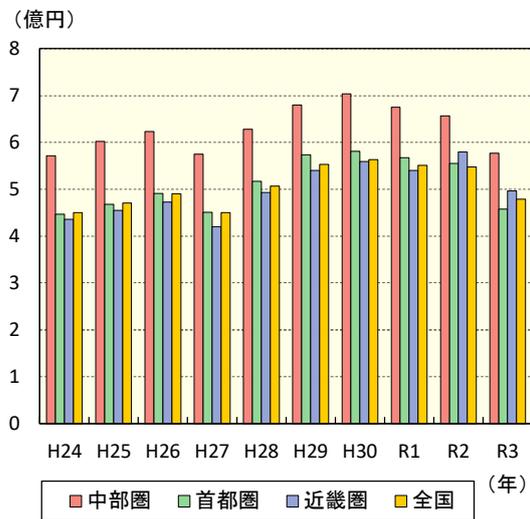
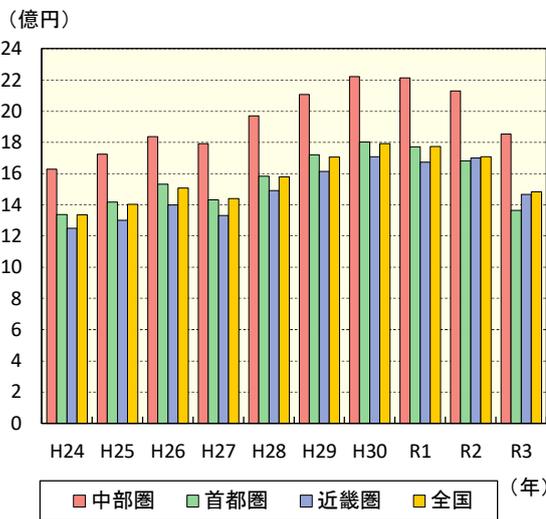
注：個人経営を除く事業所の集計

資料：「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」（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1：H24～R1は従業員4人以上、R2は従業員4人以上かつ個人経営を除く、R3は個人経営を除く事業所に関する数値  
 注2：工業統計調査・経済センサス-活動調査(H24～R1)、経済センサス-活動調査(R2)、製造業事業所調査(R3)は集計範囲等が異なり、単純比較できないことから留意されたい。

資料：H24～26、H28～R1は「工業統計調査」（経済産業省）、H27、R2は「経済センサス-活動調査」（総務省・経済産業省）、R3は「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」（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における民間企業との共同研究実績の推移



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)

○「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」の策定

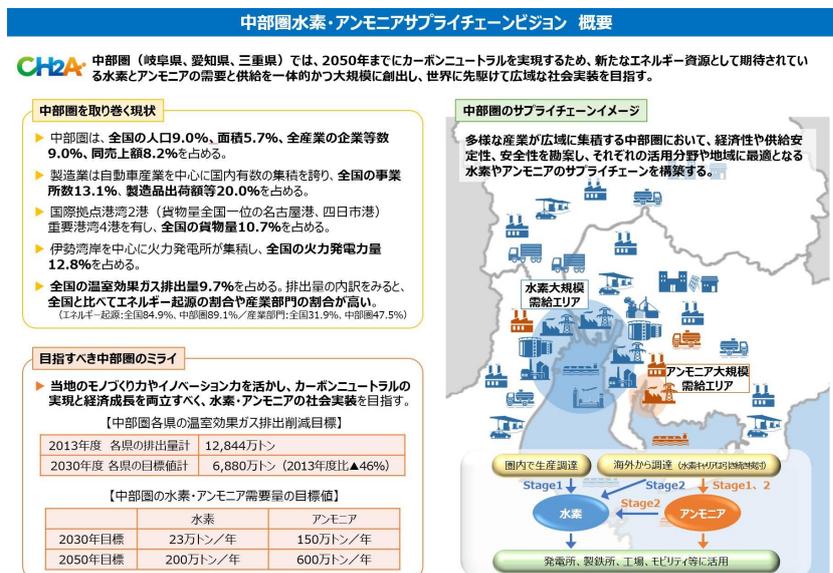
中部圏（岐阜、愛知、三重の3県。以下同じ。）における水素及びアンモニアの社会実装を目指し、令和4（2022）年2月に中部圏の行政や経済団体等が設立した「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議※」は、令和5（2023）年3月、「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」を策定した。

中部圏は全国の温室効果ガス排出量の9.7%（令和元（2019）年度）を占めており、排出量の内訳では全国と比べてエネルギー起源の割合や産業部門の割合が高くなっている。このビジョンは、中部圏において2050年までにカーボンニュートラルを実現するため、新たなエネルギー資源として期待されている水素とアンモニアの需要と供給を一体的かつ大規模に創出し、世界に先駆けた広域な社会実装の実現を目指すものとなっている。

さらに、取り組む方向性として、多様な産業が広域に集積する中部圏において経済性や供給安定性、安全性を勘案し、それぞれの活用分野や地域に最適となる水素・アンモニアのサプライチェーンの構築や、水素・アンモニアの需要創出・利活用促進、専門人材の育成、普及啓発を図ることが示されている。そして、2030年度の中部圏の温室効果ガス排出量の合計を2013年度比で46%削減し、また水素の需要量を2030年には23万トン/年、2050年には200万トン/年、アンモニアの需要量を2030年には150万トン/年、2050年には600万トン/年に増加させることを目標としている。

今後、このビジョンを基に、地域一体となって水素とアンモニアのサプライチェーン構築や需要創出・利活用促進等の具体的な取組が推進することが期待される。

※中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議：行政（中部経済産業局、中部地方整備局、中部地方環境事務所、岐阜県、愛知県、三重県等）、経済団体、産業界の21機関で構成（令和6（2024）年2月現在）。会長は愛知県知事。



資料：中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議

## 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)

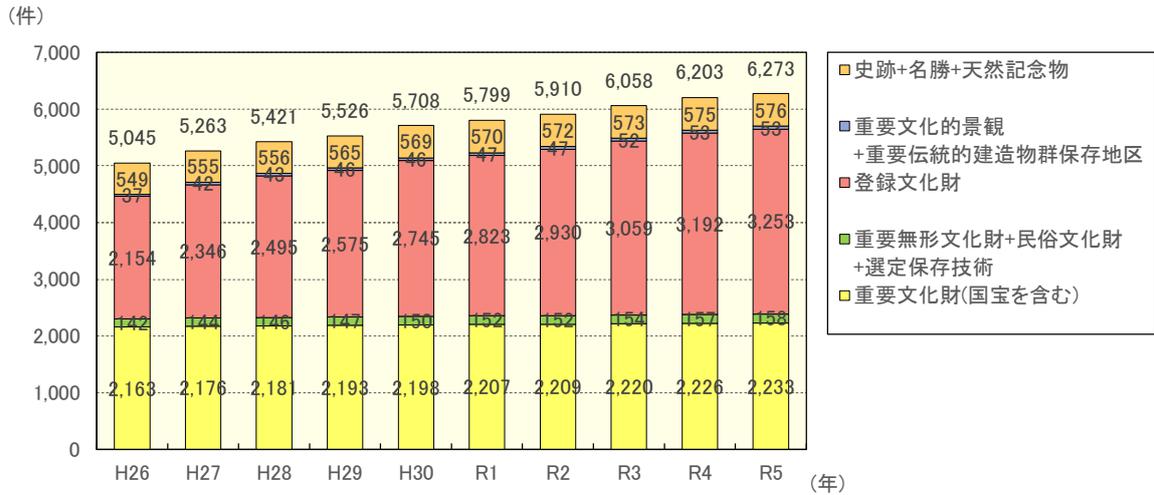
中部圏における地域資源について、観光など都市と地方との対流を促進する上で重要な地域資源となる国指定等文化財の数は年々増加しており、文化遺産等の維持・保全等が着実に進められている（図表 2-2-1）。

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は、令和5（2023）年3月末時点で140市町村となっている（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、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、令和2（2020）年に大幅に減少した。令和4（2022）年の国際会議の開催件数は、前年から増加したが、令和元（2019）年の約1割に留まっている（図表 2-2-3）。また、外国人旅行者の延べ宿泊者数も、令和4（2022）年は前年から増加したが、令和元（2019）年の約1割に留まっている。全国に占める割合は6%程度で、近年は漸減傾向にある（図表 2-2-4）。

さらに、働く場所の安定的確保について、令和4（2022）年は、求人数の増加や求職者数の減少により、有効求人倍率は前年より上昇した（図表 2-2-5）。

図表 2-2-1 国指定等文化財の推移



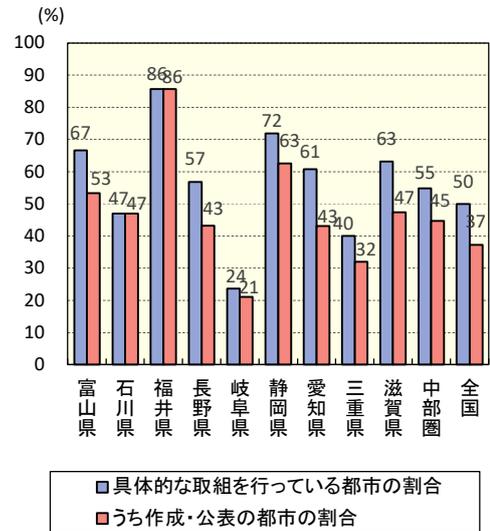
注：各年4月1日時点

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 立地適正化計画の作成等状況

具体的な取組を行っている都市

富山県	10	富山市・高岡市・魚津市・氷見市・黒部市・小矢部市・射水市・立山町・入善町・朝日町
石川県	8	金沢市・小松市・輪島市・加賀市・羽咋市・白山市・野々市市・穴水町
福井県	12	福井市・敦賀市・小浜市・大野市・勝山市・鯖江市・あわら市・越前市・坂井市・越前町・美浜町・高浜町
長野県	25	長野市・松本市・上田市・岡谷市・飯田市・諏訪市・須坂市・小諸市・伊那市・駒ヶ根市・中野市・大町市・飯山市・茅野市・塩尻市・佐久市・千曲市・安曇野市・御代田町・下諏訪町・富士見町・飯島町・高森町・白馬村・坂城町
岐阜県	9	岐阜市・大垣市・多治見市・関市・中津川市・瑞浪市・美濃加茂市・各務原市・大野町
静岡県	23	静岡市・浜松市・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・島田市・富士市・磐田市・焼津市・掛川市・藤枝市・袋井市・下田市・裾野市・湖西市・伊豆市・菊川市・伊豆の国市・函南町・清水町・長泉町・森町
愛知県	31	名古屋市・豊橋市・岡崎市・一宮市・瀬戸市・半田市・春日井市・豊川市・津島市・刈谷市・豊田市・安城市・西尾市・蒲郡市・大山市・江南市・小牧市・稲沢市・新城市・東海市・大府市・知多市・知立市・尾張旭市・豊明市・田原市・北名古屋市・弥富市・長久手市・東郷町・東浦町
三重県	10	津市・四日市市・伊勢市・松阪市・桑名市・名張市・亀山市・熊野市・伊賀市・朝日町
滋賀県	12	大津市・彦根市・長浜市・近江八幡市・草津市・守山市・栗東市・甲賀市・野洲市・湖南市・東近江市・愛荘町
合計	140	



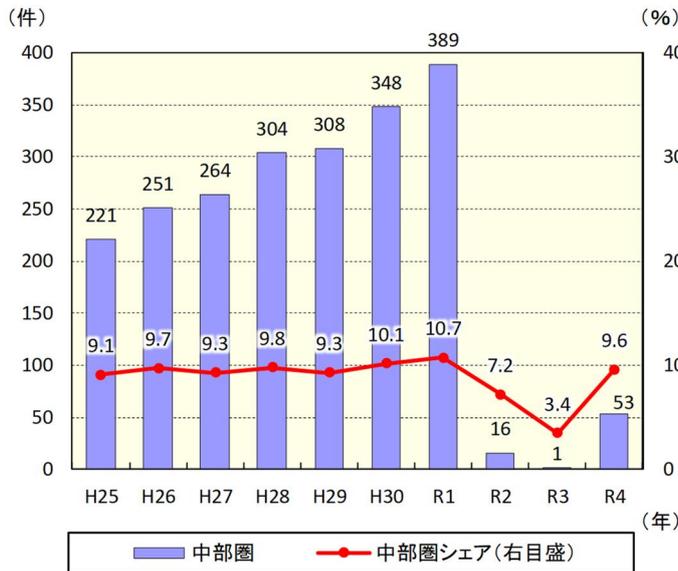
注1：左表の「作成・公表の都市」は下線で示している。

注2：右図の母数は都市計画区域を有する市区町村が対象

注3：「具体的な取組を行っている都市」、「作成・公表の都市」は令和5年3月31日時点で集計

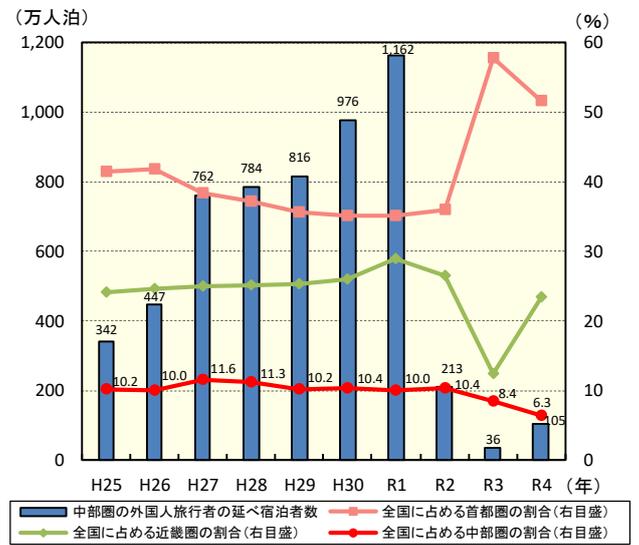
資料：「立地適正化計画作成の取組状況」、「都市計画現況調査」(国土交通省)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-3 国際会議の開催件数の推移



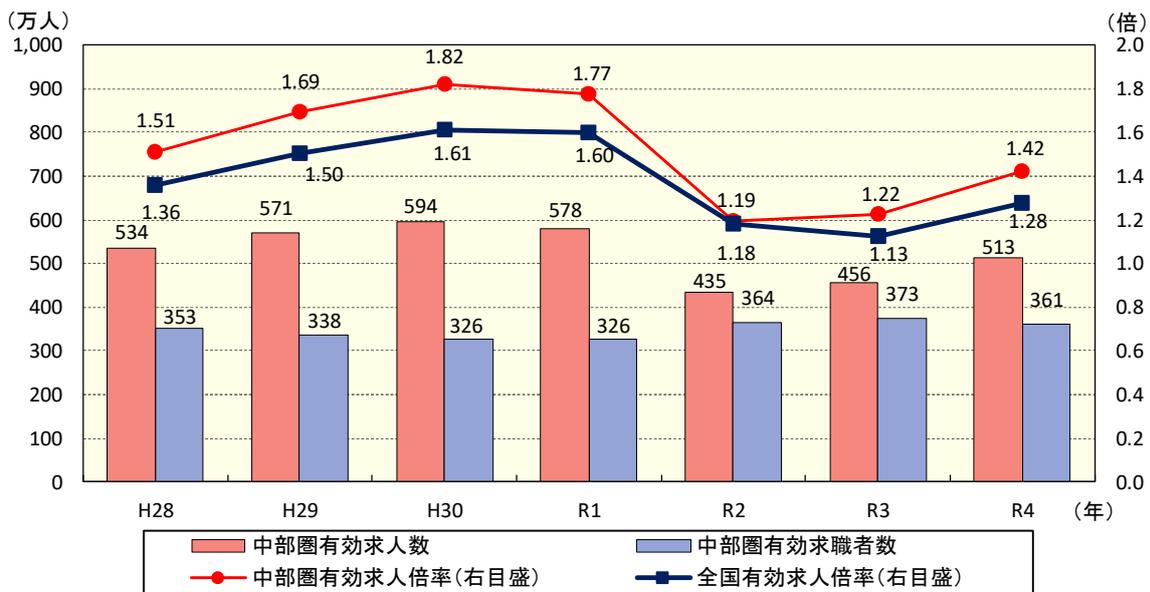
資料：「国際会議統計」（日本政府観光局 JNTO）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-4 中部圏の外国人旅行者の延べ宿泊者数及び全国に占める割合の推移



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 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

(トピック)

○国道 158 号 中部縦貫自動車道 大野油坂道路 (大野 IC～勝原 IC) が開通

令和 5 (2023) 年 3 月、国土交通省近畿地方整備局によって中部縦貫自動車道\*大野油坂道路の一部 (大野 IC～勝原 IC 区間 (延長 10.0km)) が開通した。大野油坂道路では初めての開通となる。

中部縦貫自動車道 (福井県域) の開通区間は、令和 4 (2022) 年 8 月の豪雨災害時に通行止めとなった北陸自動車道及び国道 8 号の広域迂回路として重要な役割を果たしたが、未開通区間の現道では渋滞が発生した。また、大野油坂道路と並行する国道 158 号では過去 10 年間に大雨等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に 35 回発生したほか、同区間内に線形不良箇所が 74 箇所存在している。

大野油坂道路の整備により、同区間や線形の厳しい現道を避けて通行でき、異常気象時の交通の確保が期待されるとともに、北陸自動車道が通行止めになった際には災害時の代替路が確保されることとなる。また、周遊機能の向上による沿線の観光施設等への観光客数の増加や、高度医療機関へのアクセスが向上し、救急搬送時の時間短縮、定時性の確保などが期待される。

さらに、今後、中部縦貫自動車道の整備が進むことで大野市と中京圏との新たな高速ルートが形成され物流搬送等の信頼性が向上するほか、既存ネットワーク (東海北陸自動車道、中央自動車道) を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成されることで福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上するといった効果も期待される。

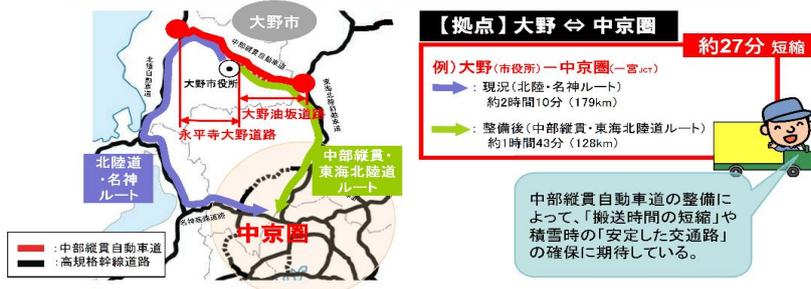
※中部縦貫自動車道:長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市・福井県大野市を経て、福井県福井市に至る延長約 160 km の高規格幹線道路 (自動車専用道路)

大野油坂道路平面図



開通による新たな高速ルートの形成

中京圏との新たな高速ルートの形成



資料: 近畿地方整備局福井河川国道事務所

### 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)

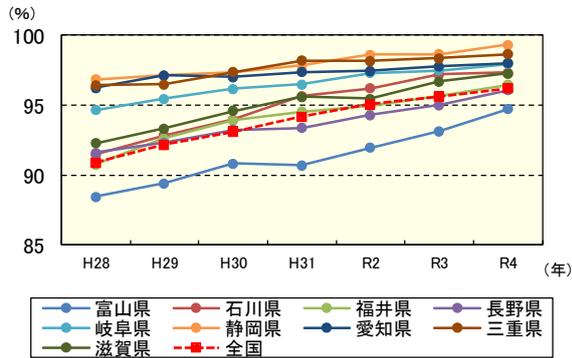
中部圏の防災力について、まず、防災拠点となる公共施設等の耐震化率は、多くの県で全国割合と比べ高い数値を示しており、大規模地震への対応が進められている(図表 2-3-1)。また、多発する水害等に対して、円滑かつ迅速な避難等により被害を軽減するため、各種ハザードマップの整備が進められている(図表 2-3-2)。

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割合を上回っている(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

防災拠点となる公共施設等の耐震化率の推移



注1：平成 28～平成 31 年は各年 3 月 31 日時点、令和 2～令和 4 年は各年 10 月 1 日時点  
 注2：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

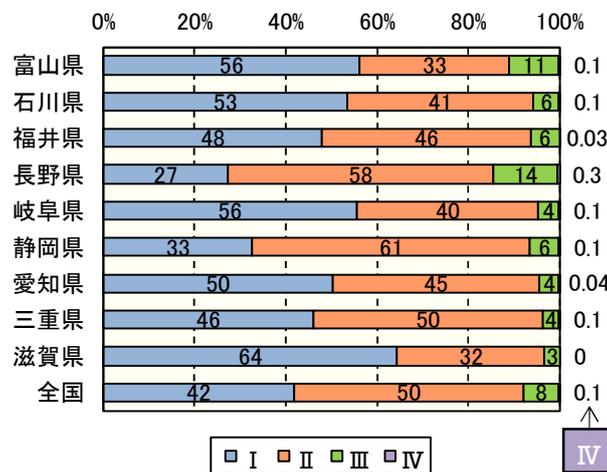
ハザードマップ公表状況

	市町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
富山県	15	15	3	0	9	14	0
石川県	19	19	1	1	15	17	0
福井県	17	17	3	1	11	17	0
長野県	77	57	4	0	0	72	7
岐阜県	42	38	6	0	0	34	3
静岡県	35	30	5	1	21	34	8
愛知県	54	47	35	17	24	33	0
三重県	29	25	4	7	19	26	0
滋賀県	19	18	14	0	0	16	0
合計	307	266	75	27	99	263	18

注1：令和 4 年 12 月末時点  
 注2：公表状況は「ハザードマップポータルサイト」に登録されている市町村数を集計  
 資料：「ハザードマップポータルサイト」(国土交通省 HP <https://disaportal.gsi.go.jp/>)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-3

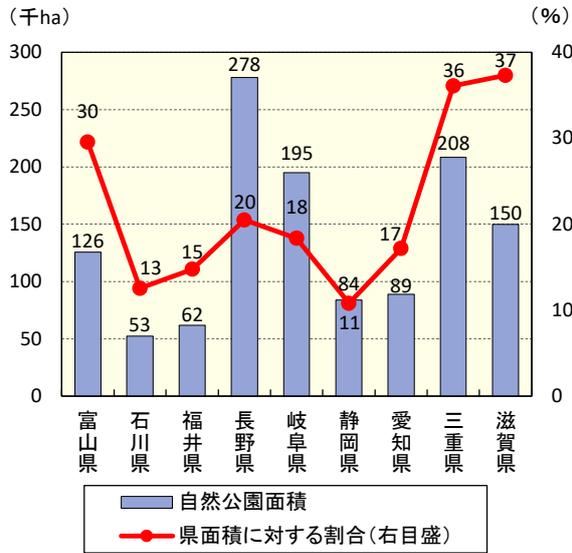
橋梁点検結果の状況(地方公共団体管理分)



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。

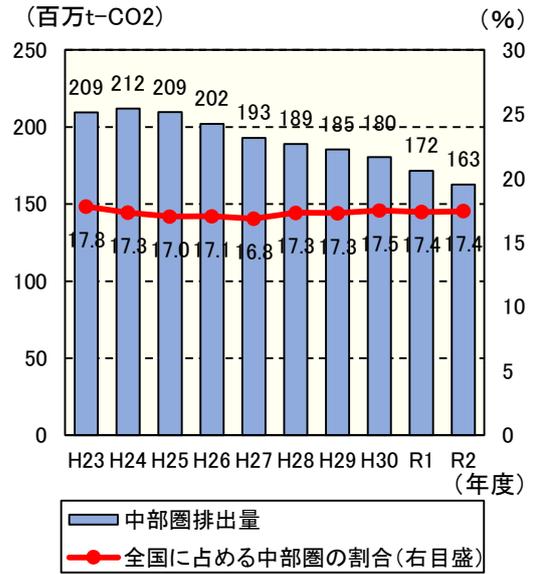
注1：令和 4 年度末時点  
 注2：平成 26～令和 4 年度の最新の点検結果をもとに作成  
 資料：「令和 4 年度道路メンテナンス年報」(国土交通省)

図表 2-3-4 自然公園の面積



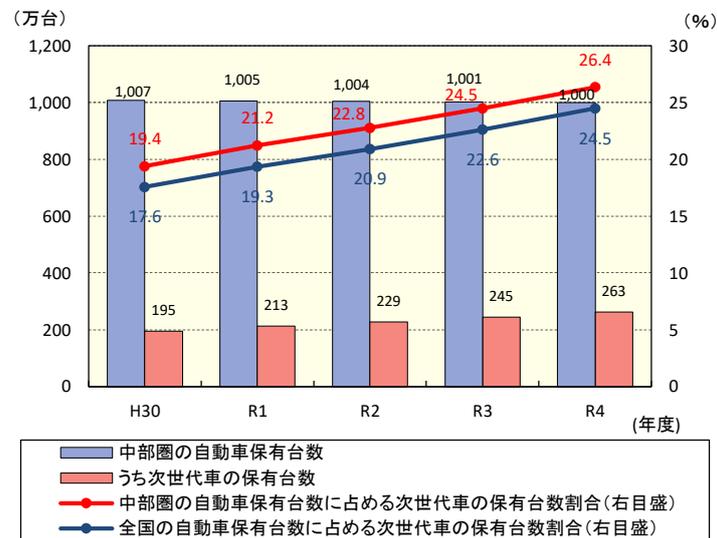
注：令和4年度末時点  
資料：環境省ウェブサイト資料（自然保護各種データ）を基に国土交通省国土政策局作成

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 次世代車の保有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)

○富士山火山避難基本計画の公表

国、神奈川県、山梨県、静岡県及び周辺市町村等で構成する「富士山火山防災対策協議会」は、富士山の火山災害に対する防災体制の構築を推進している。

令和3（2021）年3月に富士山ハザードマップを改定し、最新の調査結果を反映するとともに、レーザー航測データ等を基にシミュレーションの精緻化を行った。

ハザードマップの見直しにより、従前と比較して「より短時間で」「より遠くまで」噴火現象の影響が及ぶ可能性がある」と判明し、噴火前避難の対象が大幅に増加することで、渋滞による逃げ遅れの発生が懸念された。このため、富士山火山広域避難計画（旧計画）を改定することとし、避難方針を根本的に見直しした上で、令和5（2023）年3月、富士山火山避難基本計画（避難基本計画）を公表した。

避難基本計画は「いのちを守るための避難を最優先し、くらしを守るための避難についても可能な限り配慮する。」を計画改定の基本方針としている。

富士山は「噴火のデパート」と形容されるほど、様々な噴火現象が想定されることから、時間的猶予のない現象からは噴火前の避難を採用し、それ以外の現象からは原則として噴火後に避難を開始することとした。噴火後の避難にあたっては、国土交通省から協議会に提供されるリアルタイムハザードマップに関する情報を活用することで、迅速で精度の高い避難誘導を可能としている。

この避難基本計画を基に、国や地方公共団体、公共機関等が、各地域の特性に応じつつ連携した警戒避難体制を構築し、富士山との共生を図ることとしている。

富士山火山における避難の全体イメージ（富士山火山防災対策協議会資料）

富士山火山における避難の全体イメージ ※それぞれの地域特性を考慮し必要に応じて調整						
噴火警戒レベル別の対応						
避難対象エリア	第1次避難対象エリア	第2次避難対象エリア	第3次避難対象エリア	第4次避難対象エリア	第5次避難対象エリア	第6次避難対象エリア
対象とする範囲	想定火口範囲	火砕流・火砕サーズ、大きな噴石が到達する可能性がある範囲 積雪期：融雪型火山泥流の一部	溶岩流が3時間以内に到達する可能性がある範囲	溶岩流が24時間以内に到達する可能性がある範囲	溶岩流が7日以内に到達する可能性がある範囲	溶岩流が最終的に到達する可能性がある範囲
噴火警戒レベル						
レベル1	平時（活火山であることに留意）					
解説情報【臨時】	住民	情報収集体制（行政機関から出される情報に注意）				
	観光客等	登山者は下山。第4次避難対象エリアまでに滞在する観光客等はレベル1～3のうちに帰宅	情報収集体制（行政機関から出される情報に注意）			
分散避難	影響範囲外への自主的な分散避難を希望する住民は、分散避難を実施。この場合、避難対象エリアに関わらずレベル1～3のうちは自家用車を利用可					
レベル3	住民	避難行動要支援者、一般住民とも避難	児童生徒の引き渡し等			
	観光客等	第4次避難対象エリアより内側に滞在する観光客等はレベル1～3のうちに帰宅				
分散避難	影響範囲外への自主的な分散避難を希望する住民は、分散避難を実施。この場合、避難対象エリアに関わらずレベル1～3のうちは自家用車を利用可					
レベル4	避難済み	避難行動要支援者、一般住民とも避難	避難行動要支援者は避難	情報収集体制（行政機関から出される情報に注意）		
		【積雪期】融雪型火山泥流の影響範囲のうち「融雪型火山泥流ハザードマップ(危険度区分)」において事前避難の必要な区域は、第2次避難対象エリアの避難開始基準に準じて避難を開始				
レベル5	噴火直後	避難済み	一般住民は情報収集体制	避難行動要支援者は避難準備	情報収集体制（行政機関から出される情報に注意）	
噴火直後			溶岩流が特に短時間で到達する可能性がある地域では、一般住民は避難開始	避難行動要支援者は必要に応じて避難開始	情報収集体制（行政機関から出される情報に注意）	
噴火状況判明後	避難済み	避難済み	溶岩流の流下方向は避難（降灰が生じた場合、車両での移動は困難となるため、徒歩で避難）			
			降灰後土石流の可能性がある区域からの避難（緊急調査結果が出される前に降雨があった場合、深流付近からは立ち退き避難）			
			降灰時は、原則、自宅又は近隣の堅牢な建物内での屋内退避ただし、大規模な降灰や溶岩流の流下、近隣での火災発生など立ち退き避難を要する場合、徒歩で移動			

※ 上記は、原則的な対応を示したものであり、各市町村が地域特性を考慮した上で、避難時期や移動手段を判断し、それぞれの計画とすることを想定している。

## 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(20.4%)、漁業(11.0%)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 4(2022)年における高齢者の就業者は平成 28(2016)年と比較して、約 21 万人増加しており、女性の就業者も同様に比較すると 25 万人増加しており、全就業者数に占める女性の割合は 4 割強となっている状況にある(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概ね増加傾向にあり、待機児童数は概ね減少傾向にある(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、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成 18 年法律第 91 号)に基づき、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、全国割合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 28 公園で指定されている(令和 5(2023)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3(2021)年)

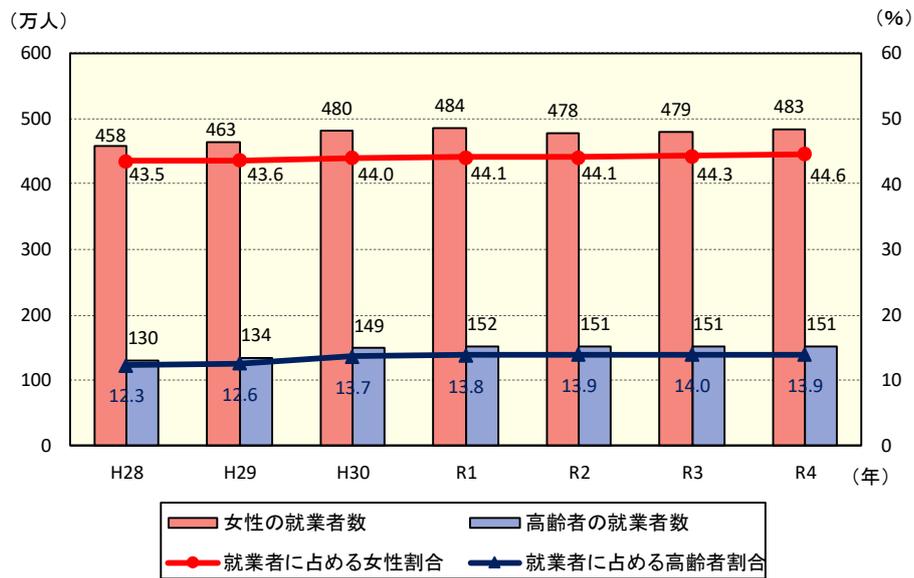
(単位:億円)

	農業産出額	林業産出額	漁業産出額 (海面漁業・養殖業)
全国	88,600 (100.0%)	4,839 (100.0%)	12,552 (100.0%)
首都圏	16,328 (18.4%)	340 (7.0%)	662 (5.3%)
中部圏	11,805 (13.3%)	986 (20.4%)	1,383 (11.0%)
近畿圏	6,032 (6.8%)	236 (4.9%)	1,131 (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3年)」、「林業産出額(令和3年)」、「漁業産出額(令和3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・東海地域における女性と高齢者の就業状況について



注：ここでいう北陸・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の推移



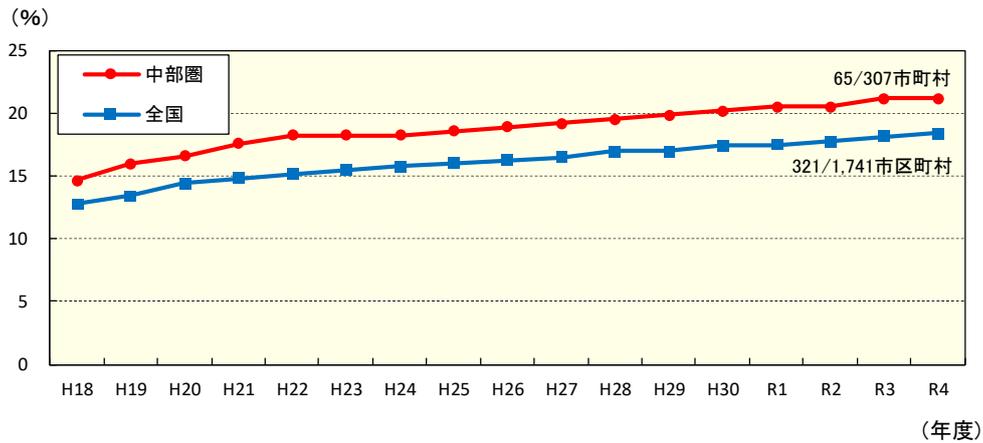
注：各年4月1日時点

資料：「保育所等関連状況取りまとめ」(こども家庭庁)を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-4-4 待機児童数の推移



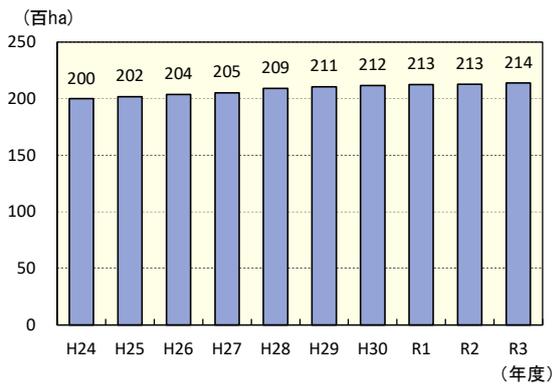
図表 2-4-5 バリアフリー基本構想を作成した市区町村割合の推移



注 1 : 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 : 「基本構想作成市区町村一覧」(国土交通省) を基に国土交通省国土政策局作成

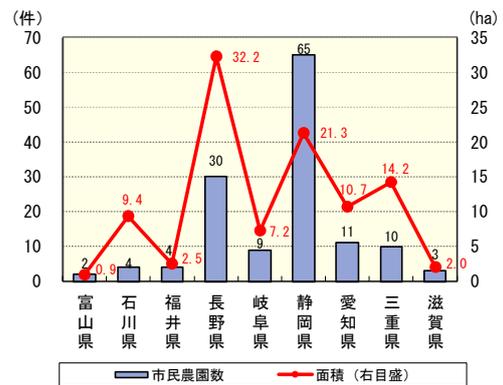
図表 2-4-6 中部圏の都市公園の面積の推移



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 4 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)

○「Digi-PoC TOYAMA (デジポックとやま)」実証実験プロジェクト「地域系サービスの官民連携アグリゲーションプラットフォーム構築」

富山県では、令和4(2022)年度から、県成長戦略が目指す県民のウェルビーイングの向上や、関係人口が増加していく「幸せ人口1000万」の実現を図るため、地域課題をデジタルソリューションで解決する事例を創出し、ビジネスモデルの構築につなげる「Digi-PoC TOYAMA」実証実験プロジェクトを行っている。

令和4(2022)年度の実証実験は7つのテーマのもと行われ、『「幸せ人口」と富山県との繋がり深化』のテーマでは、株式会社キッチンハイクが、県に一定の関わりやつながりを持った県外在住者との関係性を深化させることを目的として、官民の関係人口向けサービスが集約(アグリゲート)されたプラットフォーム「富山こどもみらい部屋」を構築した。

プラットフォームサービスの第1弾として、富山市の認定こども園「上滝保育園」で「保育園留学」※の募集を開始し、体験型の宿泊施設・住宅、お出掛けスポット、富山の子育て支援制度など、これまで独立していた情報を組み合わせて「保育園留学パッケージ」にして可視化・ブランディング化することで地域活性化・雇用創出にも繋がる仕組みを創出した。

さらに、構築したプラットフォームのアクセス分析、アンケート分析、インタビュー分析を通して、「富山県の保育園留学を閲覧する人は何に興味があるか」など、マーケティングデータの取得・検証も実施した。

今後は、「保育園留学」の集客力、ニーズを強みに、「子育て家族」、「地方で子育て」、「地方移住検討」にターゲットを絞った形での「教育移住プラットフォーム」を構築し、行政の施策とも連携できる基盤を整えることが期待される。

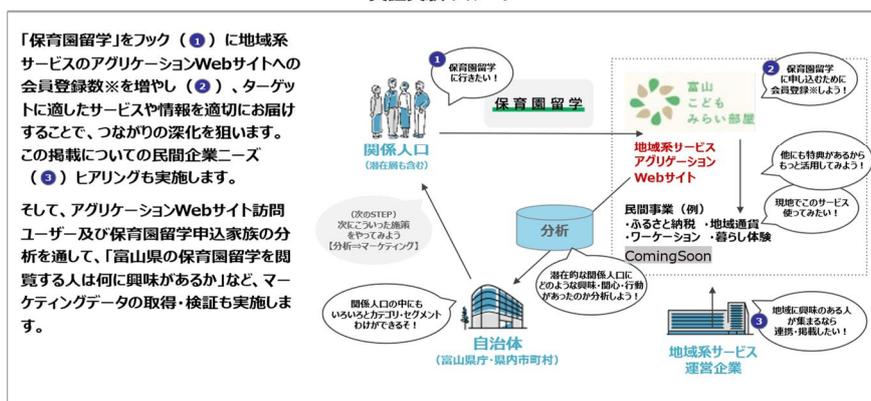
※保育園留学: 1~2週間ほどの期間で、こどもが保育園にのびのび通えて、親は働きながら多様な地域に家族で滞在できる、こどもが主役の暮らし体験。

(「保育園留学」は株式会社キッチンハイクの商標であり、特許取得済。)

アグリゲーションプラットフォーム 実証実験の概要

**概要**  
・関係人口向けに、地域系サービスをアグリゲート(集約)したWebサイトを構築  
・アグリゲーションWebサイトのサービス第1弾として、富山県内で「保育園留学」事業を実施  
・Webサイト訪問者や保育園留学申込み家族の分析を通して、潜在的な関係人口のマーケティングデータを取得・検証

実証実験のイメージ



※実証実験期間では、他サービスがないために「会員登録」ではなく「アンケート回答」とします。

資料: 富山県

## 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。

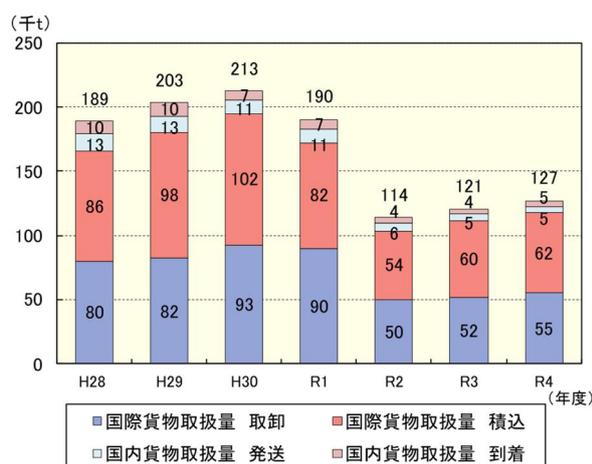
(状況)

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。中部国際空港での貨物取扱量及び航空旅客数は、令和2(2020)年度に新型コロナウイルスの影響等により大きく減少した。それぞれ前年度から回復傾向となったが、令和4(2022)年度の取扱貨物量は、令和元(2019)年度の約7割の127千トン、航空旅客数は、令和元(2019)年度の約5割の60万人に留まっている(図表2-5-1、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を推進しており、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4(2022)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

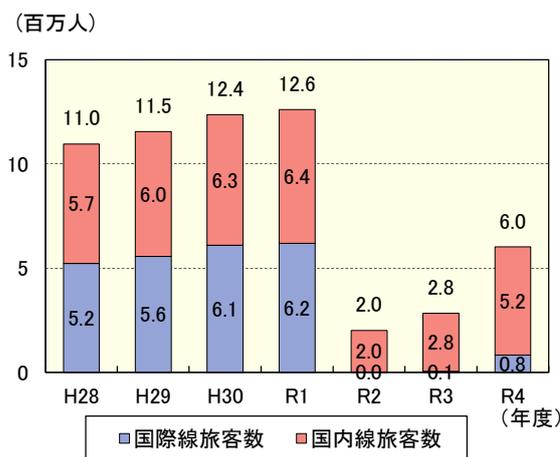
中部国際空港における貨物取扱量の推移



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

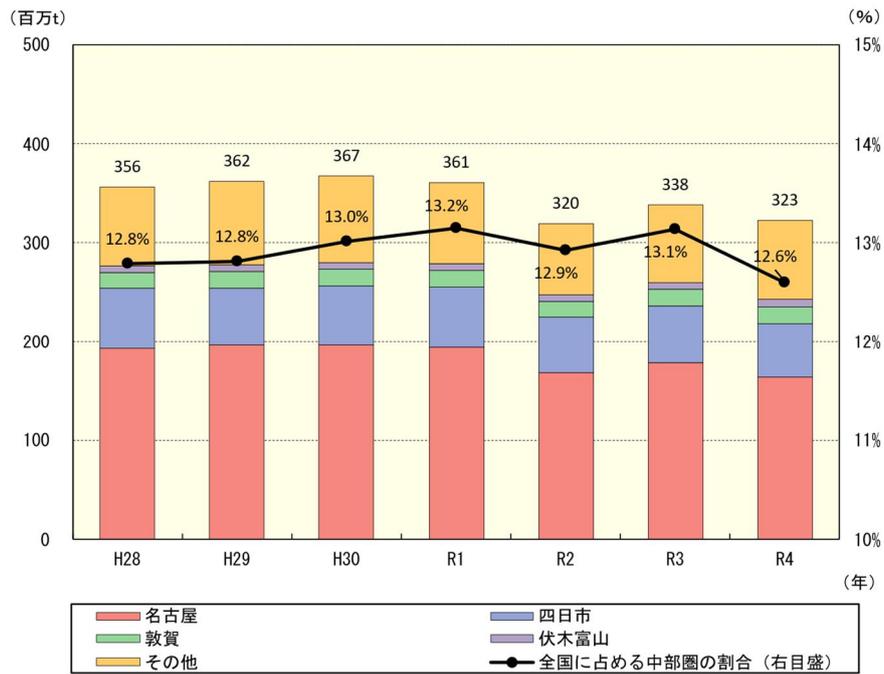
図表 2-5-2

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

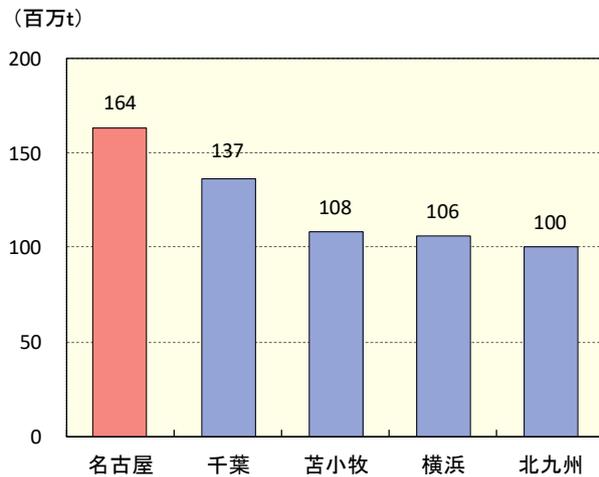
図表 2-5-3 海上出入貨物トン数と中部圏シェアの推移



注：ここでいう中部圏は、富山県、石川県、福井県、静岡県、愛知県、三重県の6県

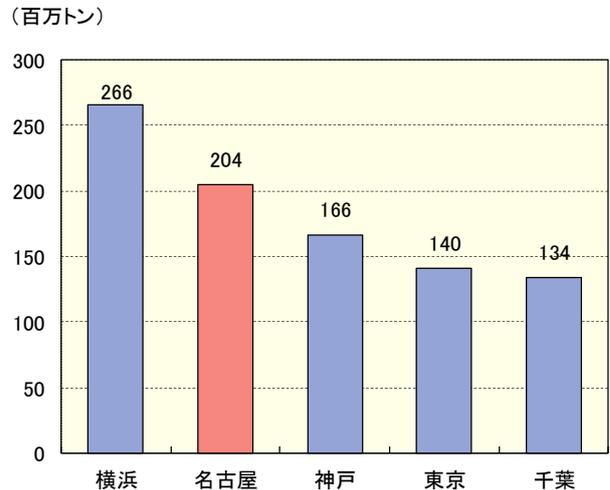
資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-4 海上出入貨物トン数の上位5港（令和4(2022)年）



資料：「港湾統計（年報）」（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4(2022)年）



資料：「港湾統計（年報）」（国土交通省）を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○名古屋港飛島ふ頭地区 R 1 岸壁が供用開始

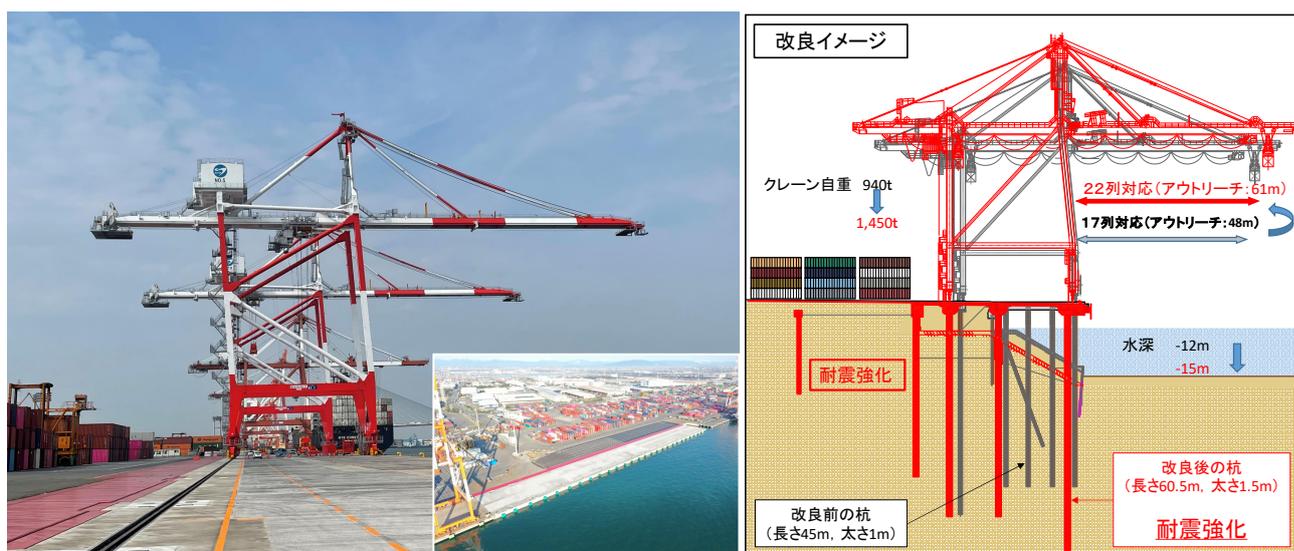
令和 4 (2022) 年 10 月、国土交通省中部地方整備局、名古屋港管理組合、名古屋四日市国際港湾株式会社が整備を進めていた、名古屋港飛島ふ頭地区 R1 岸壁の増深改良、耐震強化工事等が完了し、R1 岸壁部分の供用を開始した。

名古屋港では、近年、自動車部品などを中心に東南アジア向けのコンテナ貨物量が飛躍的に増加しており、東南アジア航路に就航するコンテナ船の大型化への対応が求められていた。また、飛島ふ頭東側 (NCB コンテナターミナル) の水深 12m 岸壁 (R1、R2) は供用開始から 40 年以上が経過し施設の経年的劣化が著しく、大規模修繕が必要な状況となっていた。

これを踏まえ、名古屋港飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業として整備が進められ、第一弾として R1 岸壁の改良が完了した。今回の工事では、岸壁水深 15m を必要とするコンテナ船に対応できるように、既存の水深 12m 岸壁を水深 15m 岸壁にする増深改良を行うとともに、合わせて老朽化が進んでいた岸壁の耐震強化が実施した。また、荷役機械 (ガントリークレーン) 2 基についても 17 列対応から 22 列対応に増強された。

水深 15m の耐震強化岸壁の供用開始により満載喫水での大型船の就航が可能となり、コンテナ貨物の輸送効率の向上が期待される。また、隣接する R2 岸壁についても増深改良を進める予定であり、更なる利便性の向上が期待される。

飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業の概要



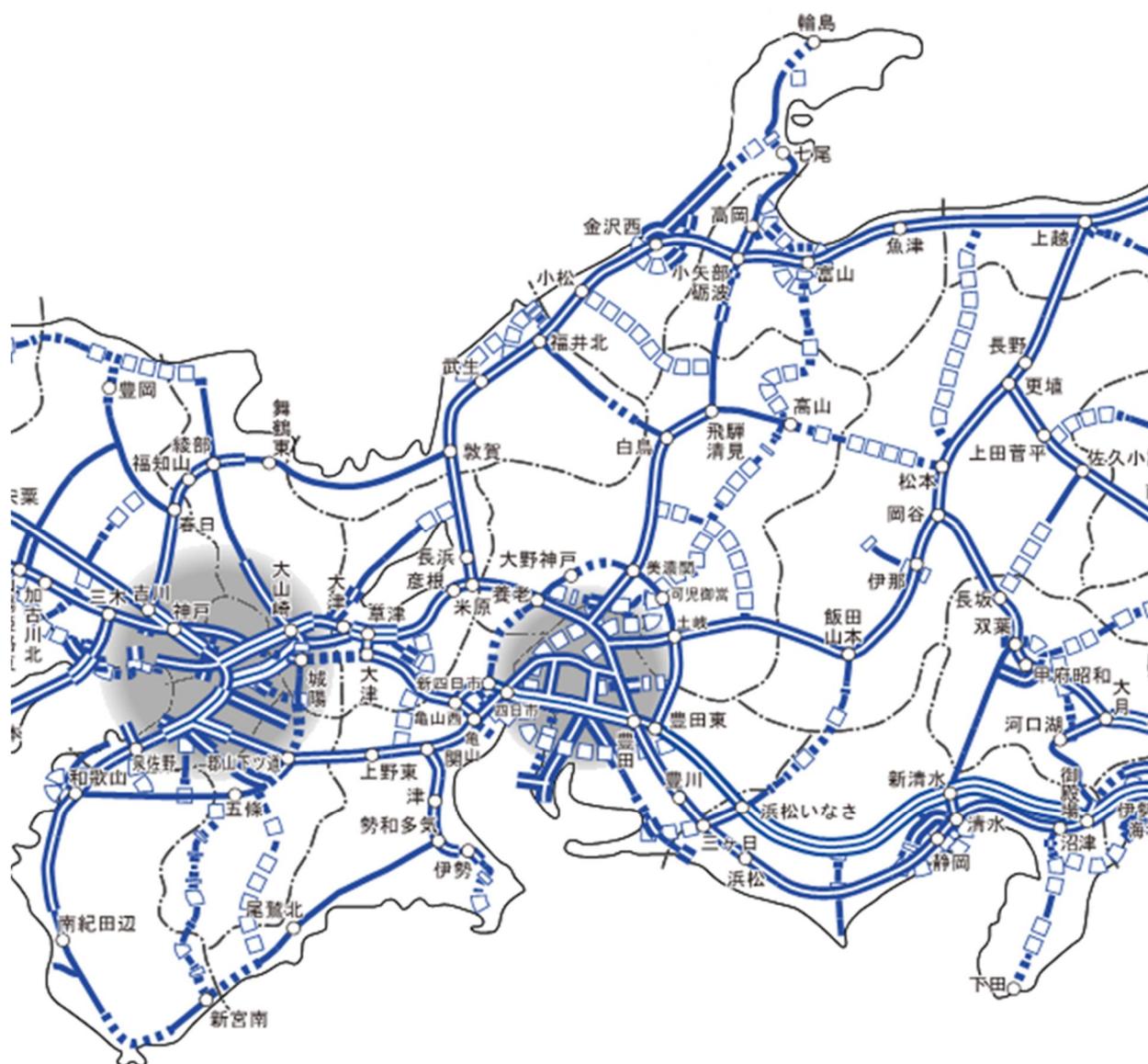
資料：中部地方整備局名古屋港湾事務所

### 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

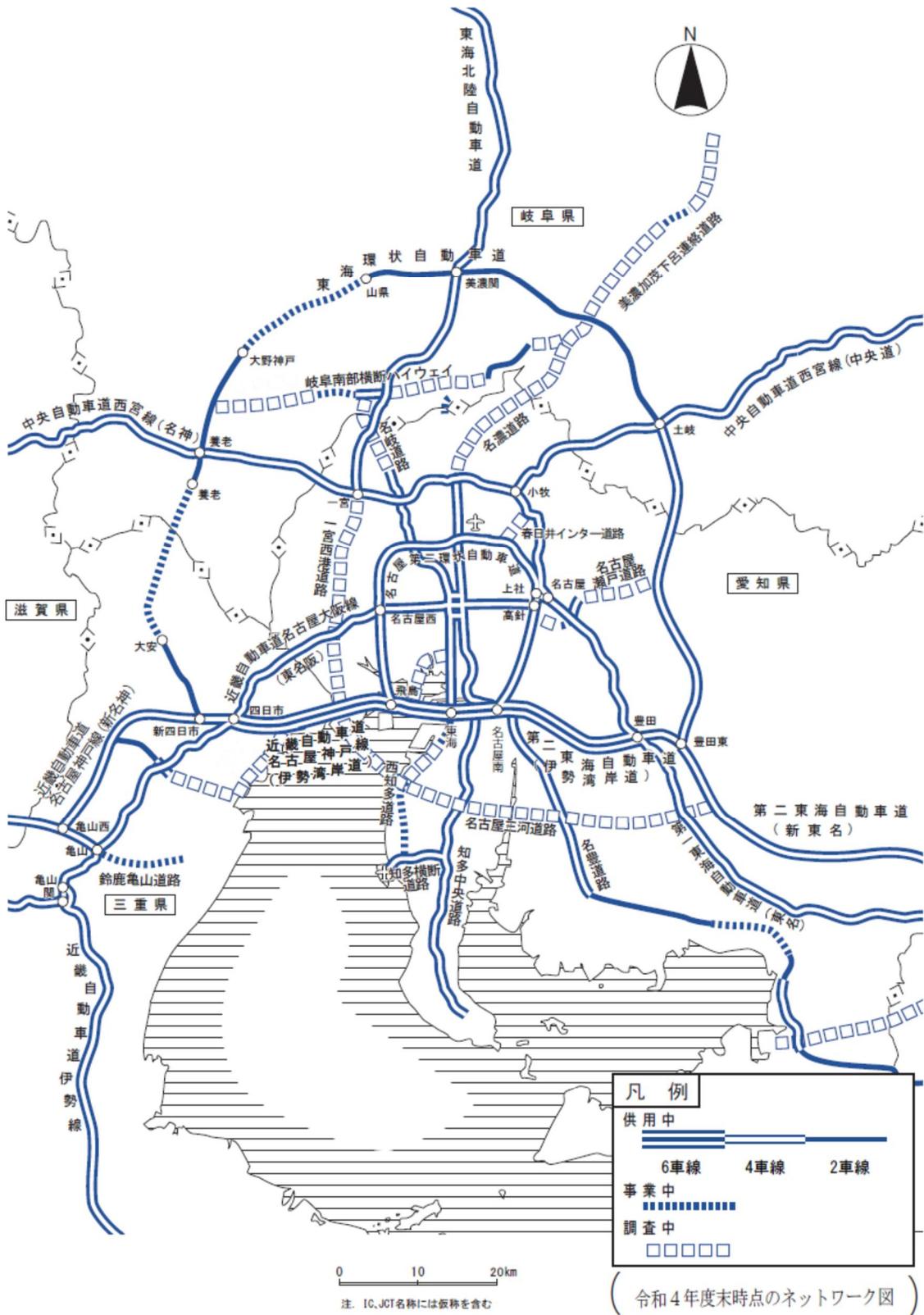


凡例	
供用中	 6車線 4車線 2車線
事業中	
調査中	

※ 令和4年度末現在

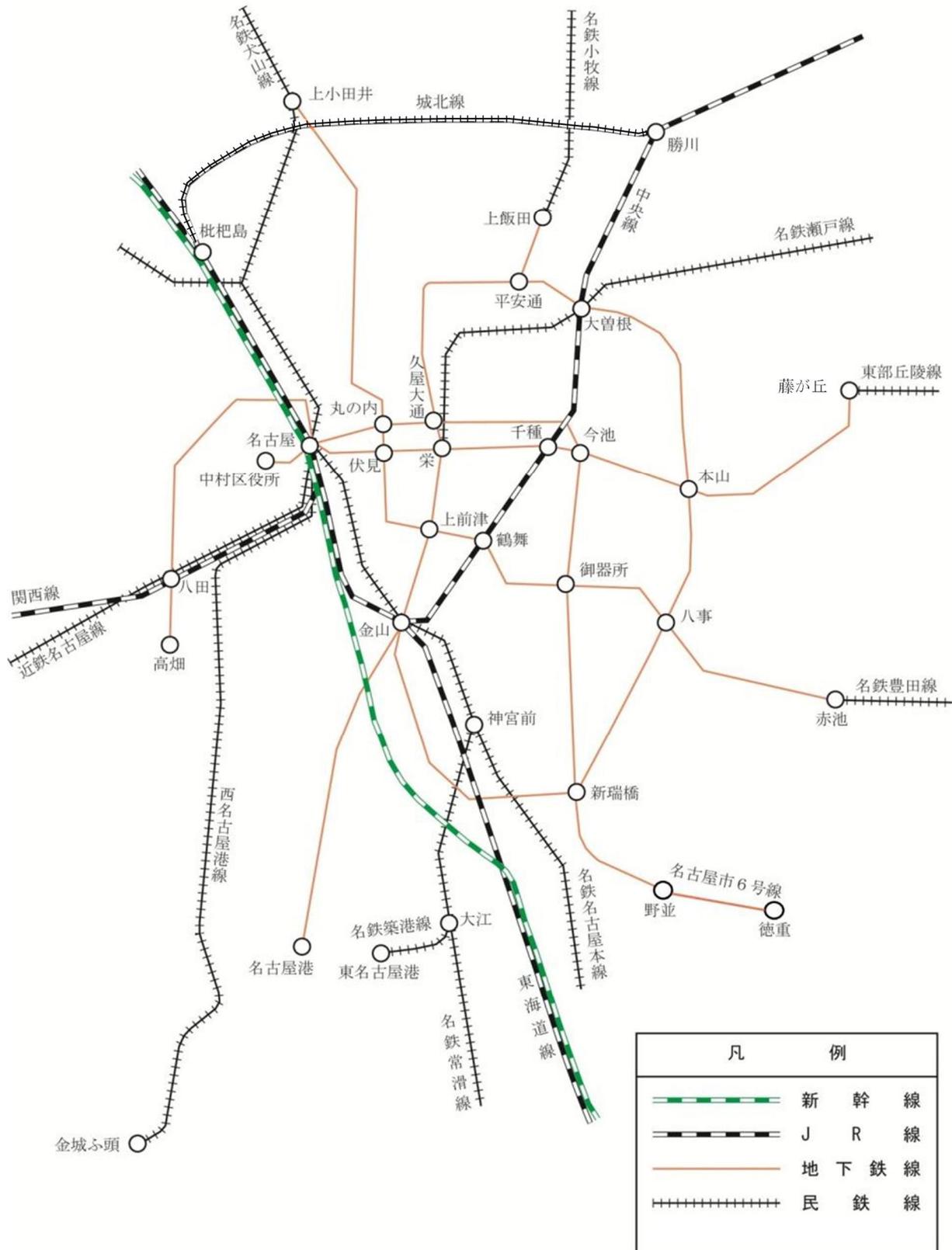
※ 事業中区間の IC 及び JCT 名は仮称を含む

## (2) 中部圏道路図(拡大図)



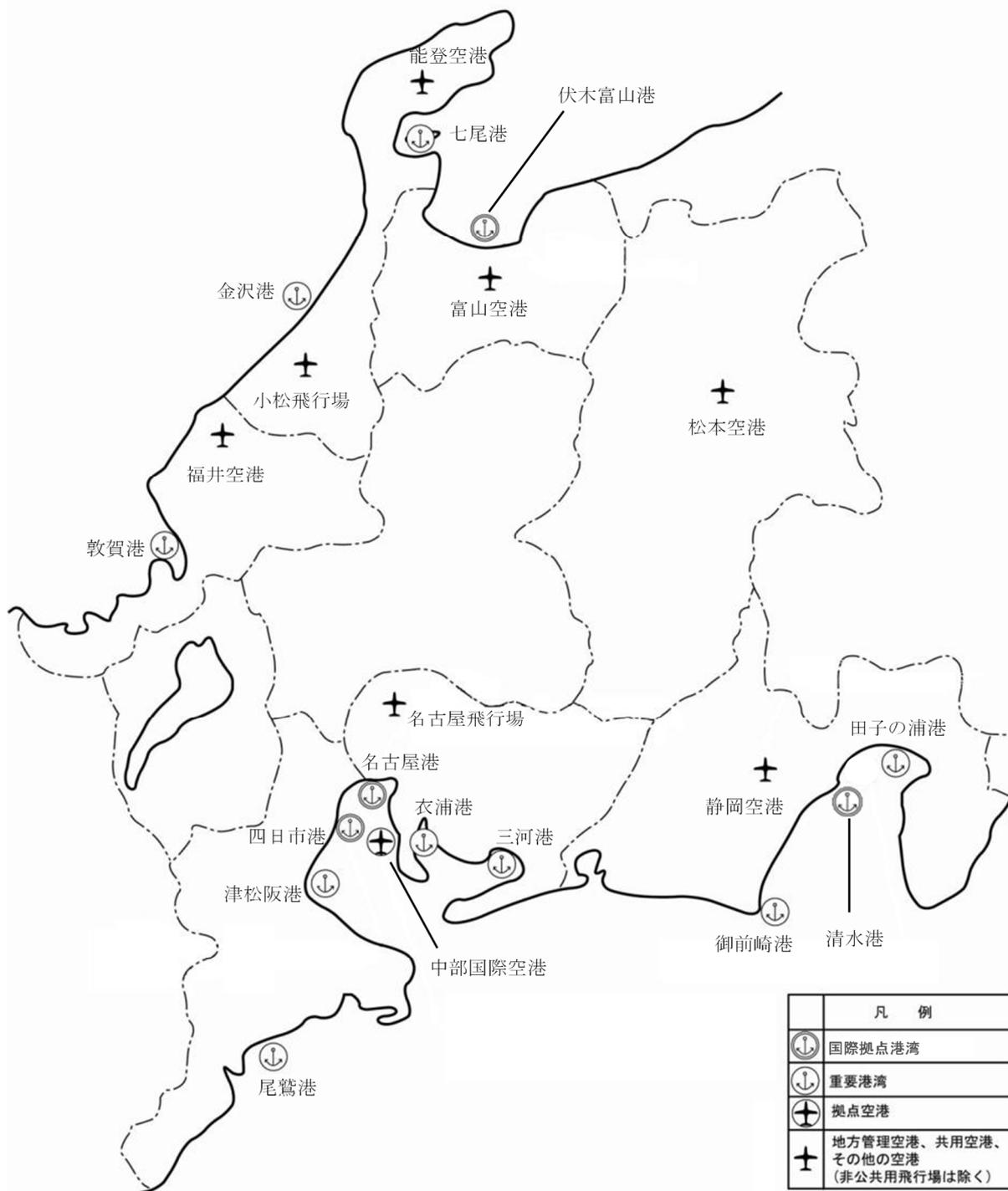


## (2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



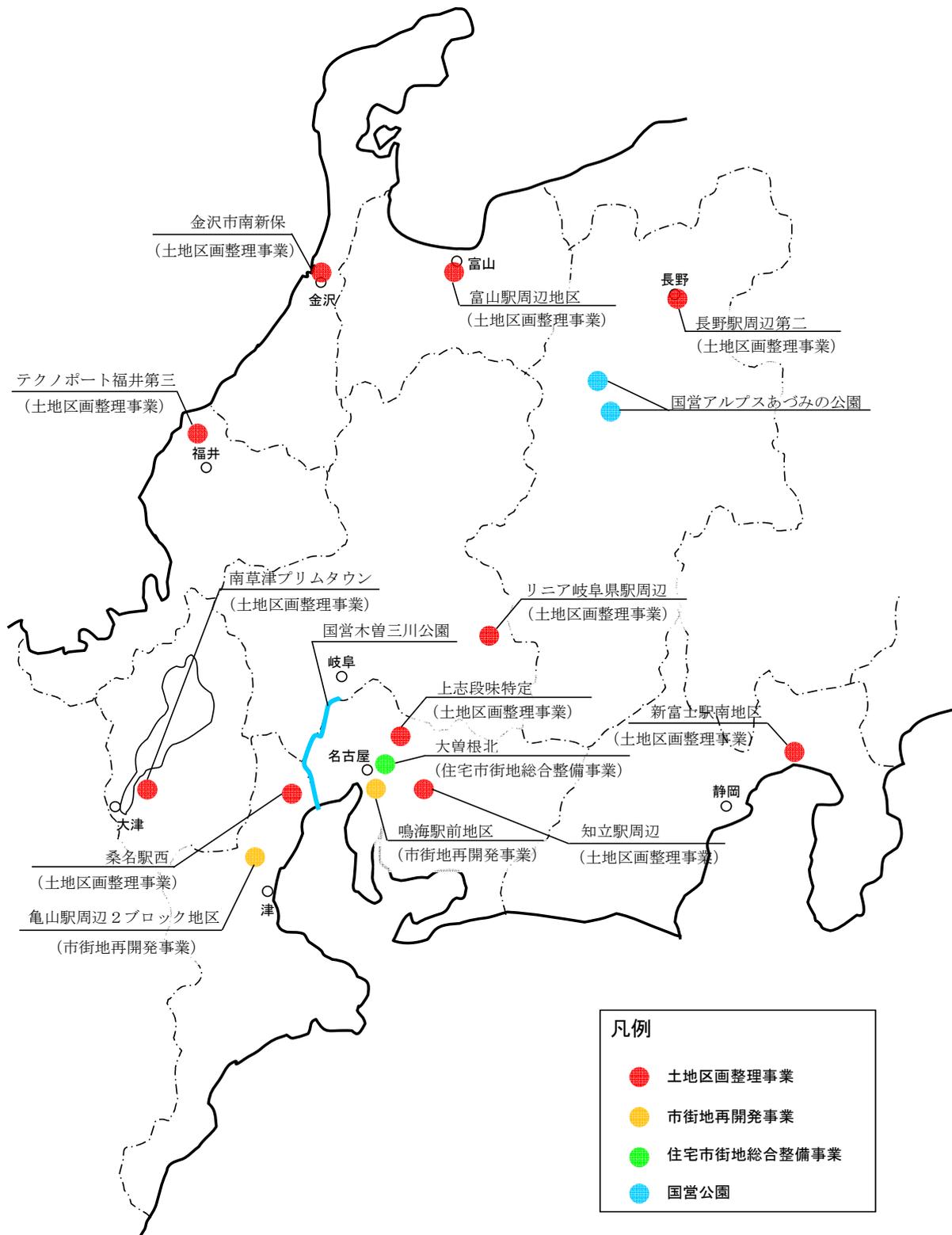
※令和4年度末現在

### 3. 港湾・空港の整備



※令和4年度末現在

## 4. 住宅・市街地・都市公園の整備



※令和4年度末現在

