

令和 7 年度

中部圏開発整備計画の実施 に関する状況

令和8年 10 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7年度における計画の実施状況

1. 世界の中の中部（トピック）	4
静岡県スタートアップ・エコシステムの構築	8
2. 日本の中の中部・中部の中の人々（トピック）	9
東海環状自動車道 山県IC～本巣IC～大野神戸IC間が開通	12
福井県の観光消費額が過去最高を更新	13
3. 前提となる安全・安心、環境（トピック）	14
「輪島港復旧・復興プラン」の策定	17
公営企業として全国初の「非常時マイクログリッド」の実証試験	18
4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く（トピック）	19
「IGアリーナ」が名古屋市に開業	21
SRT（Smart Roadway Transit）が名古屋駅―栄間にて運行開始	22
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（トピック）	23
伏木富山港、名古屋港鍋田ふ頭、三河港、四日市港がCNP認証を取得	25

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	27
（2）中部圏道路図（拡大図）	28
2. 鉄道の整備	
（1）新幹線鉄道	29
（2）在来線鉄道等（名古屋駅周辺）	30
3. 港湾・空港の整備	31
4. 住宅・市街地・都市公園の整備	32
5. 河川・海岸等の整備	33

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 7（2025）年度の実績を基に、令和 8（2026）年 7 月末時点で得られている令和 7（2025）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性を示すこととして、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】

○ 世界の中の中部

- 高度人材、グローバル人材、ものづくり技術による新たな産業。
- 国土基盤の戦略的整備によるシームレスな国際物流を創出する拠点。

○ 日本の中の中部・中部の中の人々

- 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。
- 多様な地域資源を活かした観光、交流。

○ 前提となる安全・安心、環境

- 環境共生、国土保全、国土基盤の維持管理・活用など、強くしなやかな国土基盤の構築、自然環境との共生、インフラの戦略的維持管理。

○ 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

- 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。

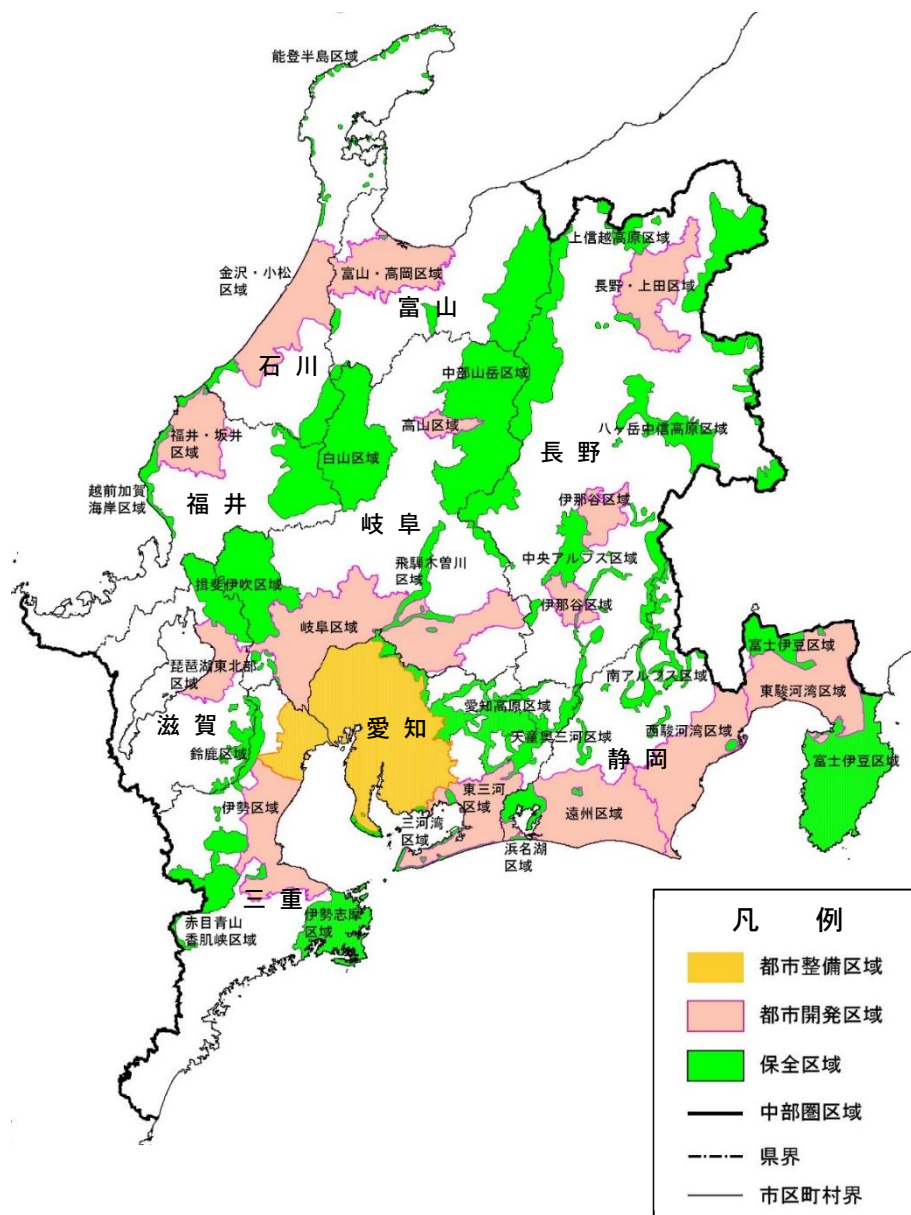
【中部圏開発整備法における政策区域】

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）。

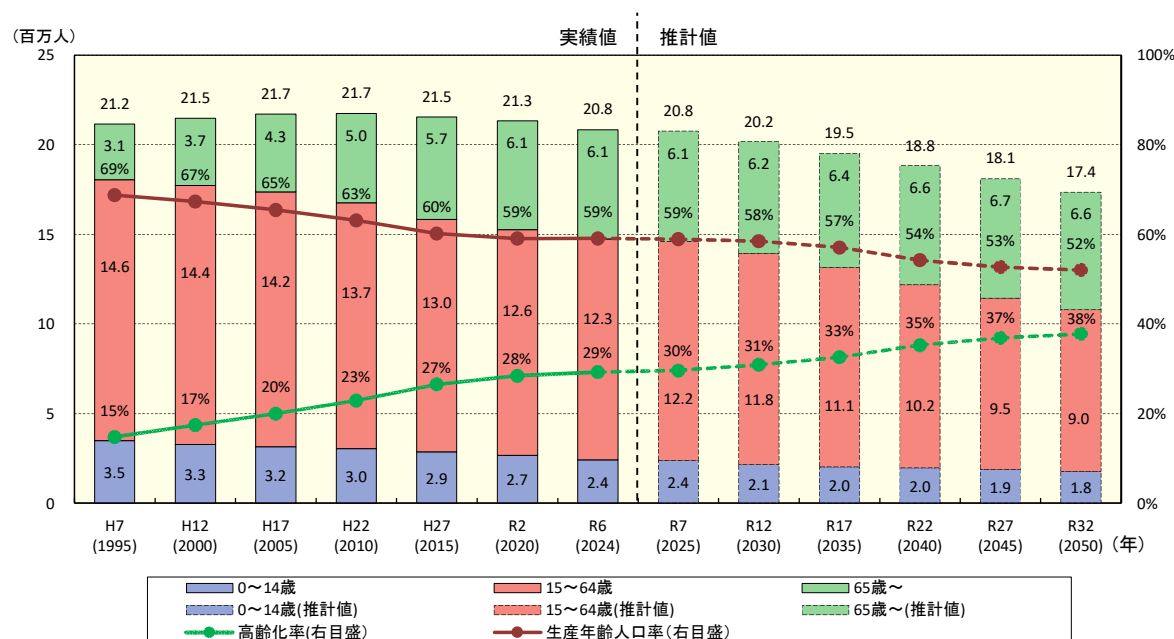
図表 1-1 中部圏開発整備法における政策区域



【中部圏の人口】

全国の約 17%を占める中部圏の人口は、これまでも減少してきており、令和 6 (2024) 年も前回調査と比べて減少傾向が続き、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、年齢等不詳分を按分した人口

注 2：推計値は出生中位・死亡中位

注 3：生産年齢人口とは、15 歳～64 歳の人口を指す。

資料：総務省統計局「人口推計」、総務省統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (令和 5 (2023) 年推計)」を基に国土交通省国土政策局作成

Ⅱ 令和 7 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。

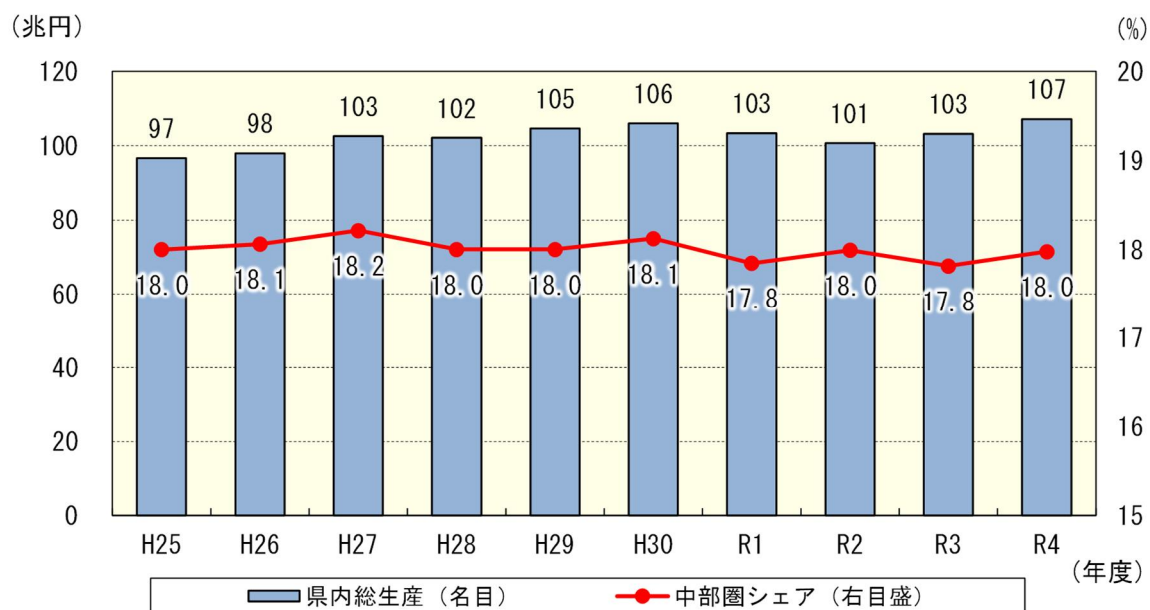
(状況)

中部圏の経済状況を概観すると、令和 4 (2022) 年度の中部圏における県内総生産（名目）の合計は約 107 兆円、全国各都道府県の県内総生産（名目）の合計に対する中部圏のシェアは約 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 36%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等及び付加価値額は、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）。

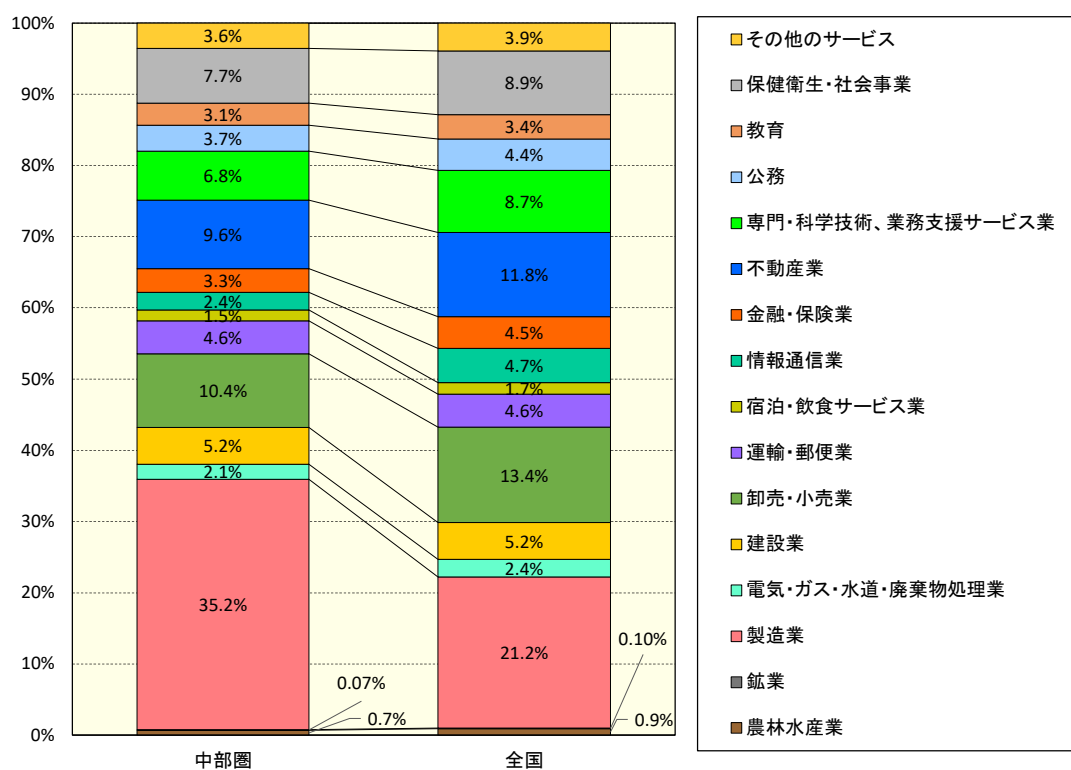
また、研究開発分野における、令和 6 (2024) 年度の大学等の民間企業との共同研究数は 4,976 件、研究費の受入額は約 128 億円であり、着実に増加を続けている（図表 2-1-5）。

図表 2-1-1 中部圏の県内総生産(名目)とシェアの推移



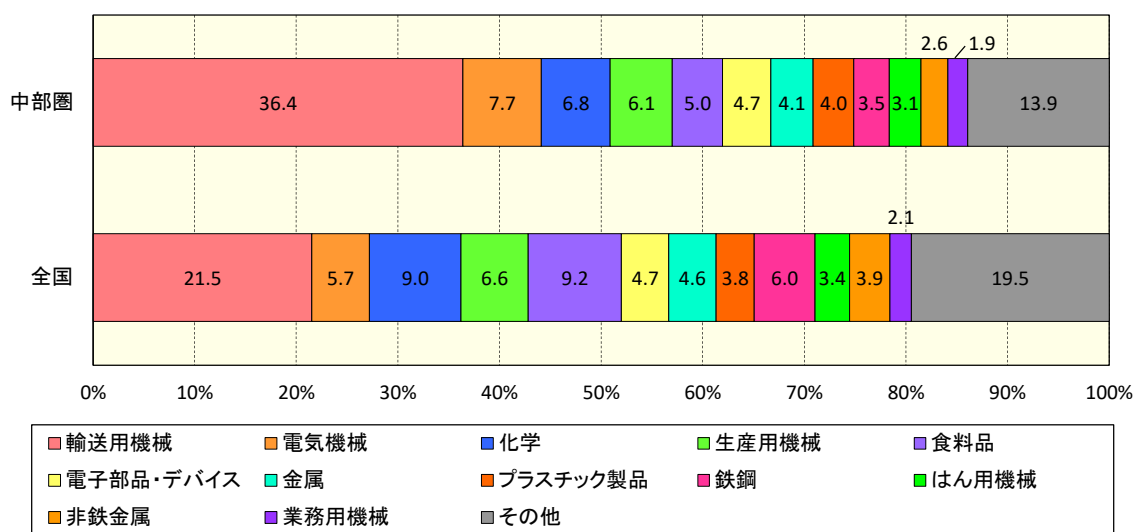
資料：内閣府「県民経済計算」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-2 県内総生産(名目)の経済活動別構成比(令和4(2022)年度)



資料：内閣府「県民経済計算」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6(2024)年)

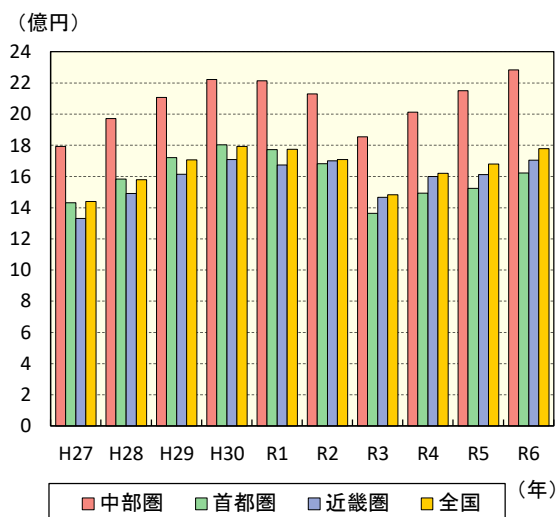


注：個人経営を除く事業所の集計

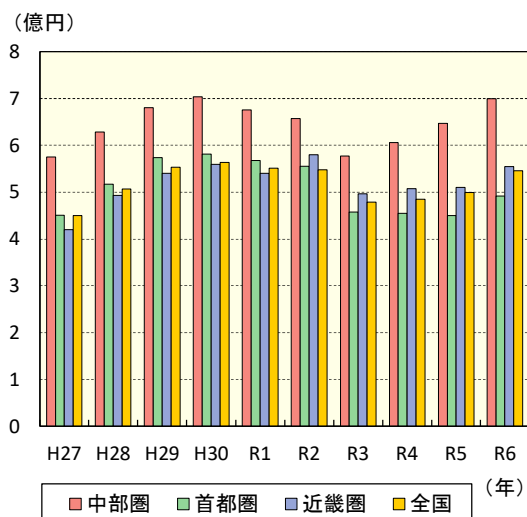
資料：総務省・経済産業省「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-1-4 1事業所当たりの製造品出荷額等・付加価値額の推移

① 1事業所当たりの製造品出荷額等の推移



② 1事業所当たりの付加価値額の推移



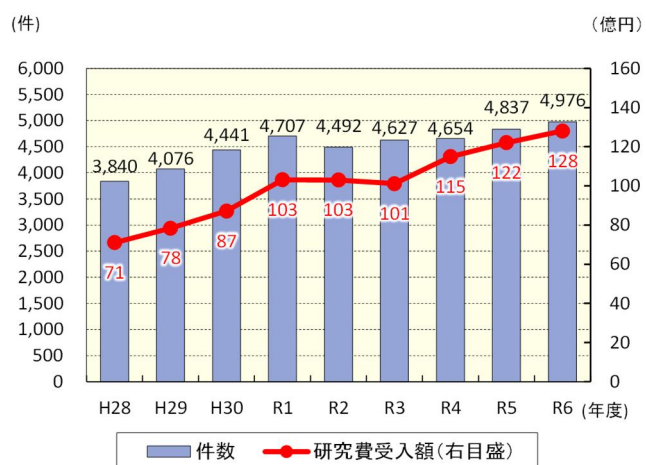
注1：平成27(2015)年～令和元(2019)年は従業者4人以上、令和2(2020)年は個人経営を除く従業者4人以上、令和3(2021)年～令和6(2024)年は個人経営を除く事業所に関する数値

注2：経済センサス・活動調査（平成27(2015)年及び令和2(2020)年）、工業統計調査（平成28(2016)年～令和元(2019)年）、製造業事業所調査（令和3(2021)年～令和6(2024)年）は集計範囲等が異なるため単純比較はできない。

資料：平成27(2015)年及び令和2(2020)年は総務省・経済産業省「経済センサス・活動調査」、平成28(2016)年～令和元(2019)年は経済産業省「工業統計調査」、令和3(2021)年～令和6(2024)年は総務省・経済産業省「経済構造実態調査（製造業事業所調査）」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：文部科学省「大学等における産学連携等実施状況について」を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○静岡市スタートアップ・エコシステムの構築

静岡市では、スタートアップの「世界の大きな知」と、行政や地域の企業・団体・コミュニティなどの「地域社会の力」との共創が進む「スタートアップ共創都市静岡」の実現に向け、共創促進プログラムやオープンイノベーション、アントレプレナーシップ（人材育成支援）等の取組を進めている。

共創促進プログラムとして、令和7(2025)年度は「知・地域共創コンテスト UNITE2025」において、地域とスタートアップとの共働による社会課題の解決に向けた実証事業を支援している。本コンテストでは7チームの取組が採択され、環境、農業、防災の分野において、社会課題解決に向けた取組が進められている。

また、オープンイノベーションでは、新規事業の創出や経営課題の解決を目指す市内企業とスタートアップをマッチングし、協業に向けたきめ細やかな伴走支援を行っている。令和7(2025)年度は市内企業11社を支援し、先進技術を活用した災害対応の実現、AIを活用した中小企業等のITサポートなど、スタートアップの技術力を活かした取組が進められている。

さらに、静岡市は、令和8(2026)年4月に「スタートアップと地域の共創推進戦略」を策定し、地域社会や経済の変革のため、地域とスタートアップの共創による持続的な新たな価値の創造を目指し、「挑戦者の育成」、「共働・協業の創出」、それらを支える「仕組みづくり」を重要戦略としてスタートアップエコシステムの構築を強力に進める施策をさらに推進していくこととしている。

スタートアップと地域の共創推進戦略

重点戦略(三本柱)



資料：静岡市

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、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等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 8（2026）年 3 月末時点で 194 市町村となっている。

中部圏における国内外との交流、連携について、国際会議の開催件数は、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 6（2024）年は前年から増加したが、新型感染症拡大前の令和元（2019）年の約 4 割にとどまっている（図表 2-2-2）。なお、外国人延べ宿泊者数は引き続き増加し、令和 7（2025）年は令和元（2019）年の約 1.3 倍に増加した。全国に占める割合は 8 %程度である（図表 2-2-3）。

働く場所の安定的確保について、令和 7（2025）年は有効求人数の減少により、有効求人倍率は前年よりやや減少した（図表 2-2-4）。

中部圏では複数の都道府県をまたぐ地域単位で多様な主体が協力し、地域の成長やイノベーション創出を目指す広域リージョン連携が開始している。令和 7（2025）年 10 月に北陸三県（富山県、石川県、福井県）で「北陸三県広域リージョン連携」が宣言され、北陸三県では、強い経済基盤の構築や能登半島地震等からの創造的な復興に取り組むことにより、「新たな価値の創造による北陸ブランドの構築と選ばれ続ける北陸の実現」を目指すこととしている。また、同年 11 月に 10 県（富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県）で「中部広域リージョン連携」が宣言され、「圧倒的な産業集積を軸に、イノベーションを創出し日本の経済をリードするとともに、世界にひらかれ、多彩な魅力を活かして躍動する我が国の中核的な広域圏」を目指すこととしている。

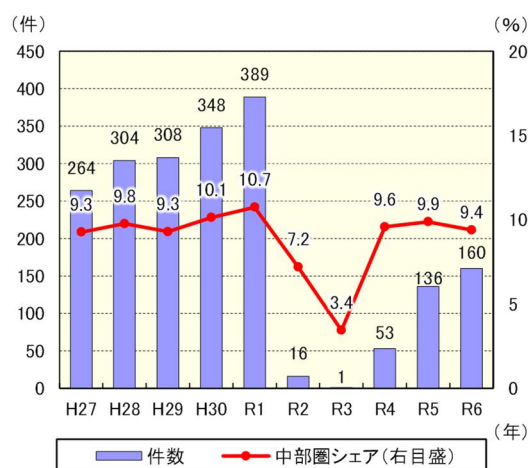
図表 2-2-1 中部圏の国指定等文化財等の指定等件数の推移



注：各年4月1日時点

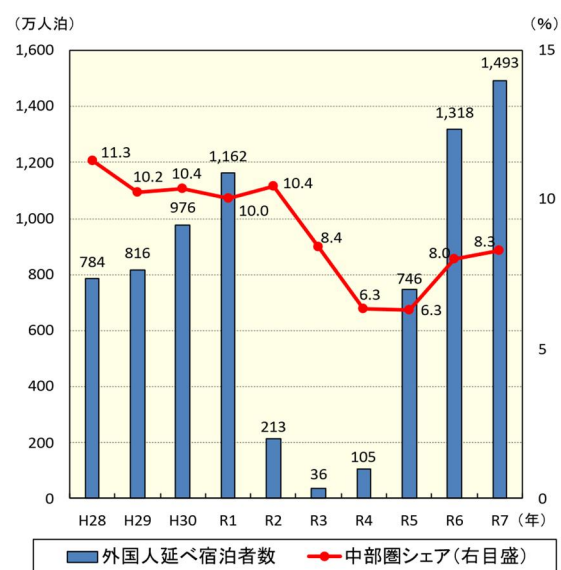
資料：文化庁「文化財指定等の件数」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-2 中部圏の国際会議の開催件数の推移



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

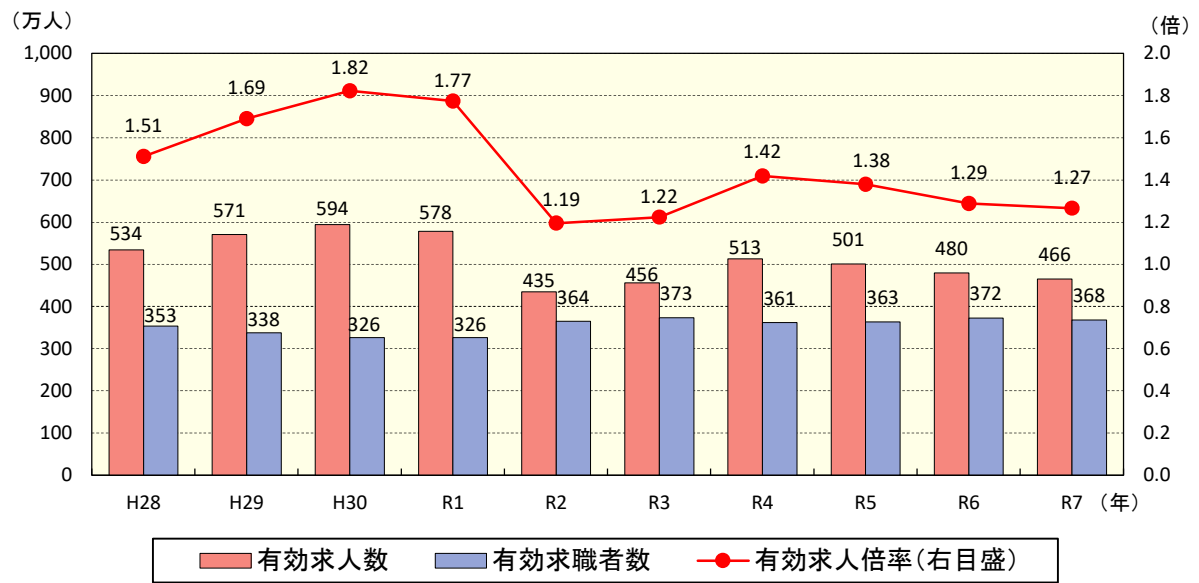
図表 2-2-3 中部圏の外国人延べ宿泊者数の推移



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-2-4

中部圏の有効求人数・有効求職者数・有効求人倍率の推移



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

(トピック)

○東海環状自動車道 山県 I C～本巣 I C～大野神戸 I C間が開通

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し、東名高速道路・名神高速道路・新東名高速道路・新名神高速道路等と一体となって、広域的なネットワークを形成する延長約153kmの高規格幹線道路である。令和7(2025)年4月に山県 I C～本巣 I C間 11.9km、同年8月に本巣 I C～大野神戸 I C間 6.8km がそれぞれ開通した。

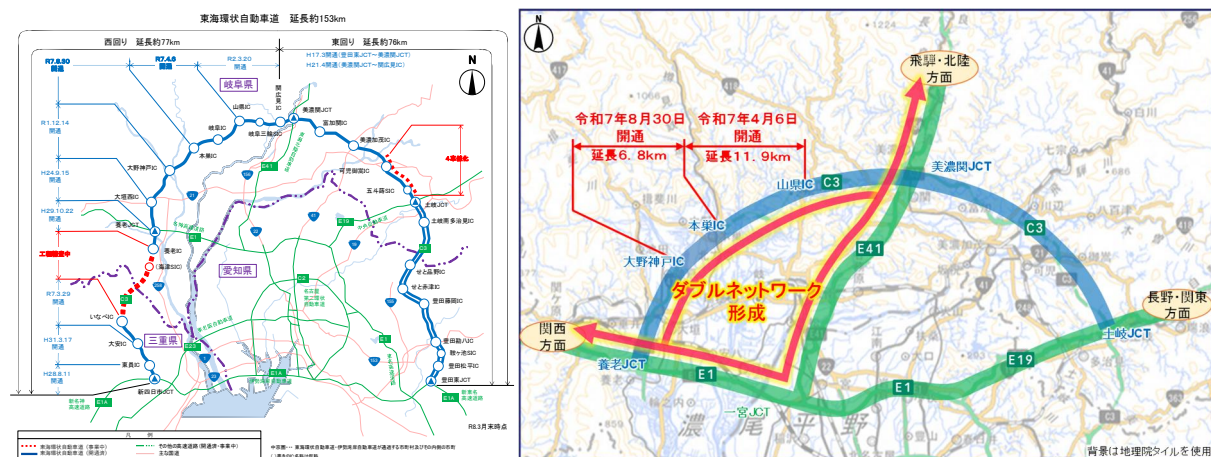
今回の開通により、名神高速道路・中央自動車道北側の環状道路ネットワークが完成し、関西方面～北陸・飛騨方面間のダブルネットワークが形成され、名神高速道路・東海北陸自動車道と広域交通の分担が可能となったことで、事故や大規模工事等に伴う交通規制による交通への影響を避けたルート選択が可能となり、交通の信頼性向上が期待される。

沿線では、自治体による企業誘致の取組が進展しており、大垣西 I C～養老 J C T の西回り初開通時点から工業団地が約3倍に増加し、進出予定の企業もみられる。物流においては輸送経路の選択肢が増加することによる輸送の効率化、医療面においては第3次救急医療機関へのアクセス性の向上や救急搬送先の選択肢の拡大による救急医療サービスの向上及び病院間のアクセス向上による医療ネットワークの拡充が期待される。

国土交通省中部地方整備局は、山県 I C～本巣 I C間の開通効果として、山県 I C の出入交通量の分散、山県 I C～本巣 I C 付近間の移動の約9割が東海環状自動車道利用に転換したことを、本巣 I C～大野神戸 I C間の開通効果として、沿線工業地の地価向上、本巣 P A に隣接する公園「もとまるパーク」の利用者数が大きく増加したことを公表した。

今回の開通により、東海環状自動車道の約9割の区間が開通した。今後、全線開通によりさらに高速道路ネットワークを拡充し、中京圏のものづくり産業に寄与することが期待される。

東海環状自動車道（山県 I C～大野神戸 I C）の開通区間



(トピック)

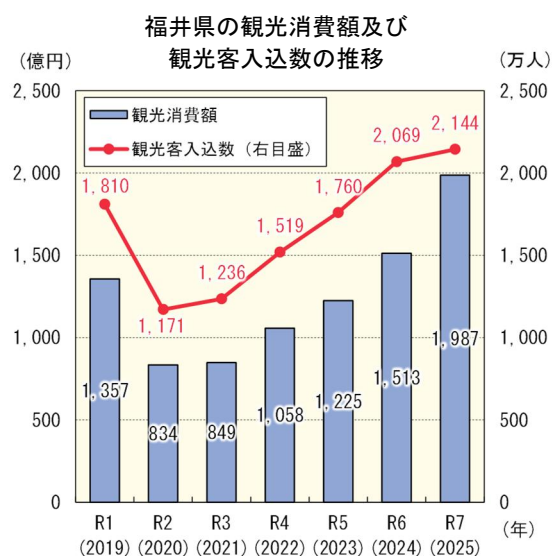
○福井県の観光消費額ⁱが過去最高を更新

福井県は、令和 7 (2025) 年の観光消費額 (推計) が対前年比 31.3%増の 1,987 億円、観光客入込数ⁱⁱについても、対前年比 3.6%増の 2,144 万人となり、ともに過去最高を更新したことを公表した。観光消費額の増加率は観光客入込数よりも大きく、一人当たりの観光消費単価が大きく増加したと分かる。

福井県では、令和 2 (2020) 年 3 月に「ふくい観光ビジョン」を策定し、北陸新幹線福井・敦賀間開業に向けた各種の観光誘客施策に取り組んできた。令和 7 (2025) 年 3 月には新たに「ネクストふくい観光ビジョン」を策定し、人口減少や少子高齢化の中でも観光が持続的に発展していくため、サービスの高付加価値化や県内宿泊の促進により旅行者の消費額を高めることによる「稼ぐ観光」を一層推進してきており、目標として掲げた令和 11 (2029) 年観光客入込数 2,100 万人、観光消費額 1,700 億円を前倒しで達成した。

県は、北陸新幹線福井・敦賀間開業を契機としたプロモーションや観光地の磨き上げ、魅力的な宿の整備等が要因となったと分析している。例えば、観光のクオリティと消費単価を高めることを目的として、上質な宿泊施設への改修、整備に対する補助制度「多様な宿泊施設整備支援事業」を実施しており、令和 7 (2025) 年度は 18 件のリニューアル等を支援したほか、観光コンテンツの開発支援や首都圏・東北地域での誘客プロモーション等キャンプ場の開業、文化財での行事に合わせたイベント開催等に取り組んでいる。

北陸新幹線福井・敦賀間開業を契機とした積極的な取組が、今後も大きな成果につながることを期待される。



「多様な宿泊施設整備支援事業」により町屋を改修した一棟貸しの宿



資料：福井県

ⁱ 帰省客・県外の宿泊施設利用者等を除いた観光消費額単価により推計

ⁱⁱ 市町が集計した延べ人数を、(公社)日本観光振興協会の「全国観光客数統計基準」に基づき得られた係数(平均訪問地点数)で除した実人数

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。

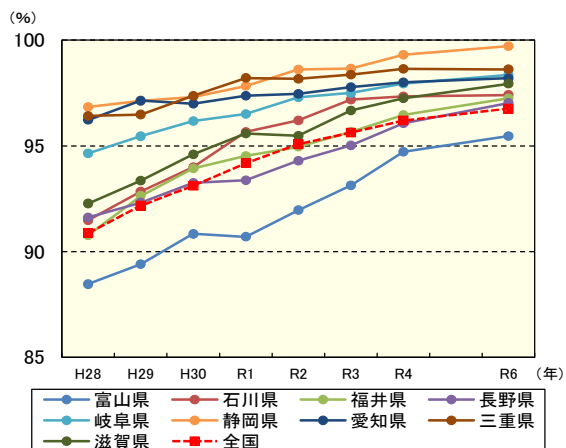
（状況）

中部圏の防災力について、災害時に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）。

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、各県面積に対する割合は、滋賀県が最も高くなっている（図表 2-3-3）。また、地球温暖化対策については、中部圏の CO₂ 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 2-3-4）。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、自動車保有台数に占める低公害燃料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 2-3-5）。

図表 2-3-1

災害時に防災拠点となる
公共施設等の耐震化率の推移



注 1：平成 28(2016)年～平成 31(2019)年は各年 3 月 31 日時点、令和 2(2020)年～令和 4(2022)年は各年 10 月 1 日時点、令和 6(2024)年は 4 月 1 日時点

注 2：防災拠点となる公共施設等とは、地方公共団体が所有又は管理する公共施設・公用施設のうち、災害応急対策の実施拠点となる庁舎や消防署所、指定緊急避難場所・指定避難所となる学校施設や公民館、災害時の医療救護施設となる病院や診療所、災害時に配慮が必要となる者のための社会福祉施設等

資料：消防庁「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査結果」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
(令和8(2026)年2月調査)

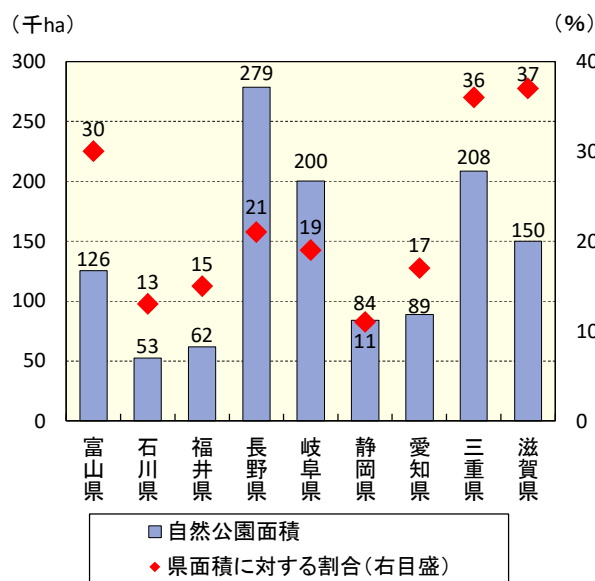
	市区町村数	洪水	内水	高潮	津波	土砂災害	火山
富山県	15	15	3	0	9	14	1
石川県	19	19	5	0	15	17	0
福井県	17	17	3	1	11	17	0
長野県	77	64	4	0	0	74	7
岐阜県	42	41	8	0	0	34	3
静岡県	35	33	7	4	21	34	12
愛知県	54	50	35	29	26	36	0
三重県	29	26	7	10	19	27	0
滋賀県	19	19	16	0	0	17	0
合計	307	284	88	44	101	270	23

注：「ハザードマップポータルサイト」に令和 8(2026)年 2 月時点で登録されている市町村数を集計

資料：国土交通省「ハザードマップポータルサイト」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-3

自然公園面積

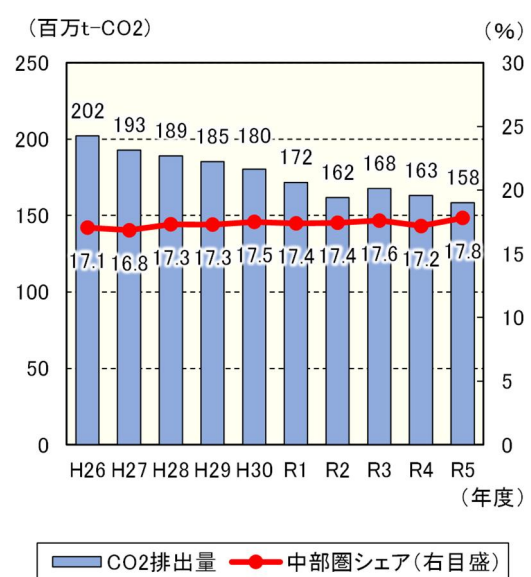


注：令和 8(2026)年 4 月時点

資料：環境省「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 2-3-4

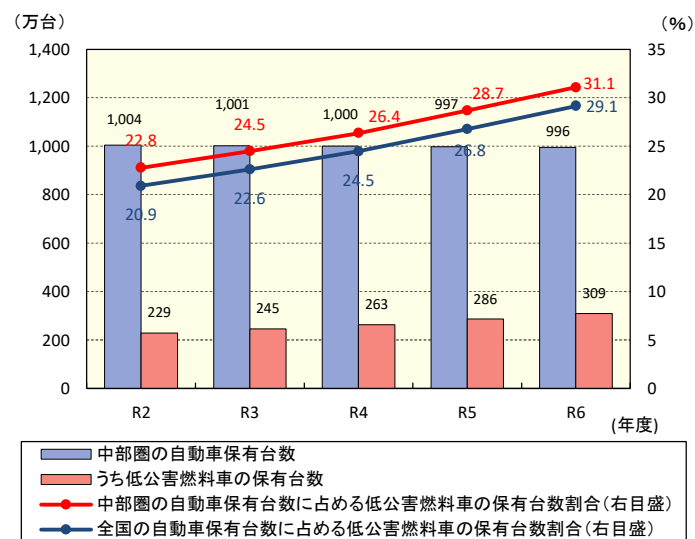
中部圏の CO₂排出量の推移



資料：環境省「部門別 CO₂排出量の現況推計」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-3-5

低公害燃料車の保有台数及び
自動車保有台数に占める低公害燃料車の割合の推移



注 : EV、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車等をいう。ただし、軽自動車を除く。

資料 : 一般財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」「わが国の自動車保有動向」を基に国土交通省国土政策局作成

(トピック)

○「輪島港復旧・復興プラン」の策定

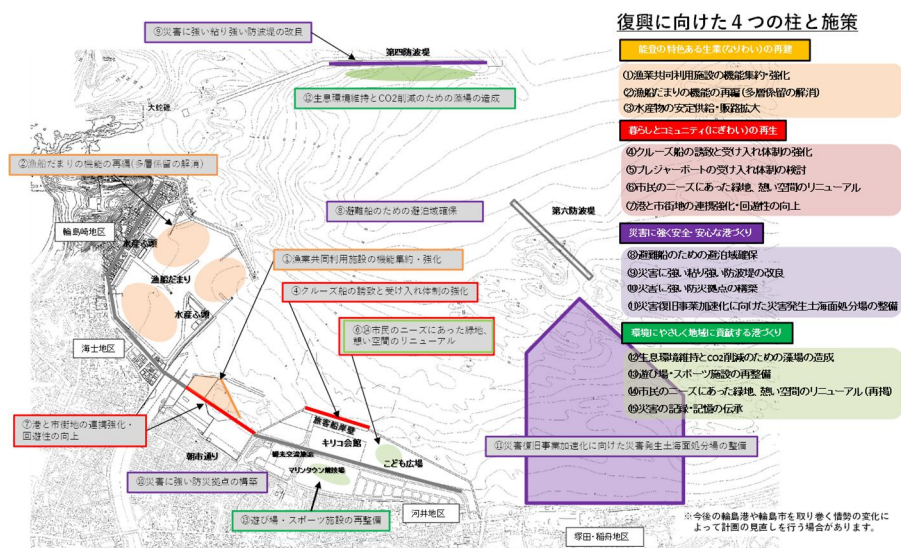
令和7(2025)年6月、国土交通省北陸地方整備局、石川県、輪島市、学識経験者、地元関係者等から構成する「輪島港復旧・復興プラン検討会」において、「輪島港復旧・復興プラン(以下「本プラン」という。)」を策定した。

輪島港では、令和6(2024)年1月1日に発生した令和6年能登半島地震により、岸壁や岸壁背後のふ頭用地をはじめとする港湾施設に甚大な被害が生じるとともに、約1.5mの海底隆起により泊地の水深が不足し、漁船だまりでは船舶が座礁するなど、輪島港全体に甚大な影響が生じた。

本プランは、生業再建を最優先事項とする「短期の復旧方針」及び将来的な輪島港の利用ニーズ等を踏まえた「中長期の復興プラン」で構成しており、輪島港の創造的復興を目指すこととしている。「短期の復旧方針」では、地盤隆起や冬期風浪等の厳しい条件を踏まえ、段階的に供用させながら復旧を実施すること、早期の生業、賑わいの再生に向けた「原位置」での復旧を概ね2～3年で完了することを目標に取り組むこととされた。また、「中長期の復興プラン」では、「能登の特色ある生業(なりわい)の再建」、「暮らしとコミュニティ(にぎわい)の再生」、「災害に強く安全・安心な港づくり」、「環境にやさしく地域に貢献する港づくり」の4つの柱により復興を進めることとされた。なお、本プランは令和8(2026)年1月に、新たな災害発生土海面処分場の位置や形状等について変更された。

令和7(2025)年8月には、本プランの「短期の復旧方針」において進められていたマリンタウン緑地の親水性護岸の平面化工事が完了した。また、令和8(2026)年3月には係留施設の一部区間で復旧が完了し、漁船の荷揚げ作業や輪島港と舳倉島を結ぶ定期船の乗降がしやすい環境が整うなど、本プランを踏まえて関係者が連携し、輪島港の復旧・復興が着実に進められている。

「輪島港復旧・復興プラン」中長期復興プラン



資料：国土交通省北陸地方整備局、石川県、輪島市

(トピック)

○公営企業として全国初の「非常時マイクログリッド」の実証試験

長野県企業局では、市町村や電力会社等と連携し、水力発電による再生可能エネルギーの供給拡大に加え、災害時の活用等について研究に取り組んでいる。水力発電所が備える「自立運転機能」を活用し、大規模災害等の停電時に企業局の水力発電所から地域の防災拠点や一般家庭等へ直接電力を供給する「非常時マイクログリッド」の構築を進めている。

令和8(2026)年3月、下伊那郡大鹿村にある長野県企業局大鹿発電所において、「非常時マイクログリッド」の実証試験が行われた。この実証試験は、協定を締結した長野県企業局、大鹿村、中部電力パワーグリッド株式会社(送配電事業者)の3者協働により実施された。また、地域の水力発電所を活用した公開での実証は、全国の公営企業で初の取組である。

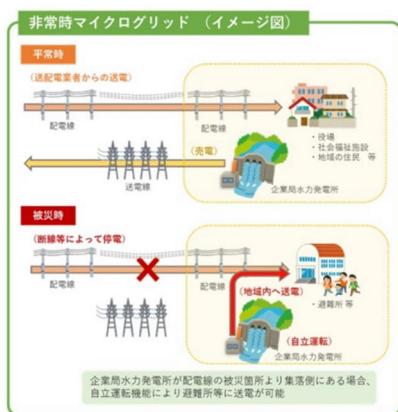
大鹿発電所は、小渋川と小河内沢川の2ヶ所で取水した水を利用し、最大出力10,000キロワットの発電を行っている。通常、長野県企業局は発電所で生み出した電気を小売電気事業者に売電している。その電気は、送配電事業者の送電網を通じて供給しているため、大鹿村の住宅等には村外の変電所を経由して電気が送られている。

実証試験では、実証エリア約250戸を実際に停電させ、大鹿発電所の自立運転機能によって電力を供給する流れを検証した。実証は、①実証エリアの配電線からの切離し(一時的に停電発生)、②自立運転を開始し発電所から送電を開始、③マイクログリッドの状況監視、④復旧操作(一時的に停電発生)という手順で行われた。この大規模災害時の自立運転を再現した実証試験は、村内の小学校や博物館を含む約250戸への送電に成功した。

現在の送電エリアは村内の一部地域であるが、今後の大鹿村全域への展開を見据え、検討を進めている。

さらに、長野県企業局では、今後建設・改修する発電所の周辺地域の状況に応じて自立運転機能を付加し、令和17(2035)年度までに県内19市町村に自立運転可能な発電所を整備することを目指しており、災害に強い地域づくりの実現が期待される。

非常時マイクログリッドのイメージ



実証試験は住民に公開して実施



資料：長野県

4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く

（目標）

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

（状況）

中部圏における農林水産業の状況を見ると、農業産出額の全国シェアは、林業（22.9%）、漁業（9.8%）で、三大都市圏の中で高い値を示している（図表 2-4-1）。

また、多彩な生活、就業、交流の機会確保について、令和 7（2025）年における女性や高齢者の就業者の状況（北陸・東海地域でのデータ）を見ると、平成 28（2016）年と比較して女性の就業者は 33 万人増加、高齢者の就業者は約 25 万人増加しており、多様な人材の就業確保が着実に進んでいるといえる（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は増加傾向にある。待機児童数は近年増加傾向であったが、令和 7（2025）年 4 月 1 日時点では前年より大幅に減少し 480 人となった（図表 2-4-3、図表 2-4-4）。

バリアフリー社会の構築においては、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%程度にとどまっており、引き続き、取組を推進することが重要である。

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-PFI¹が令和 8（2026）年 3 月末時点で 45 公園において活用されている。

¹ 飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公募対象公園施設の設置と、当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修等を一体的に行う者を、公募により選定する「公募設置管理制度」のこと。

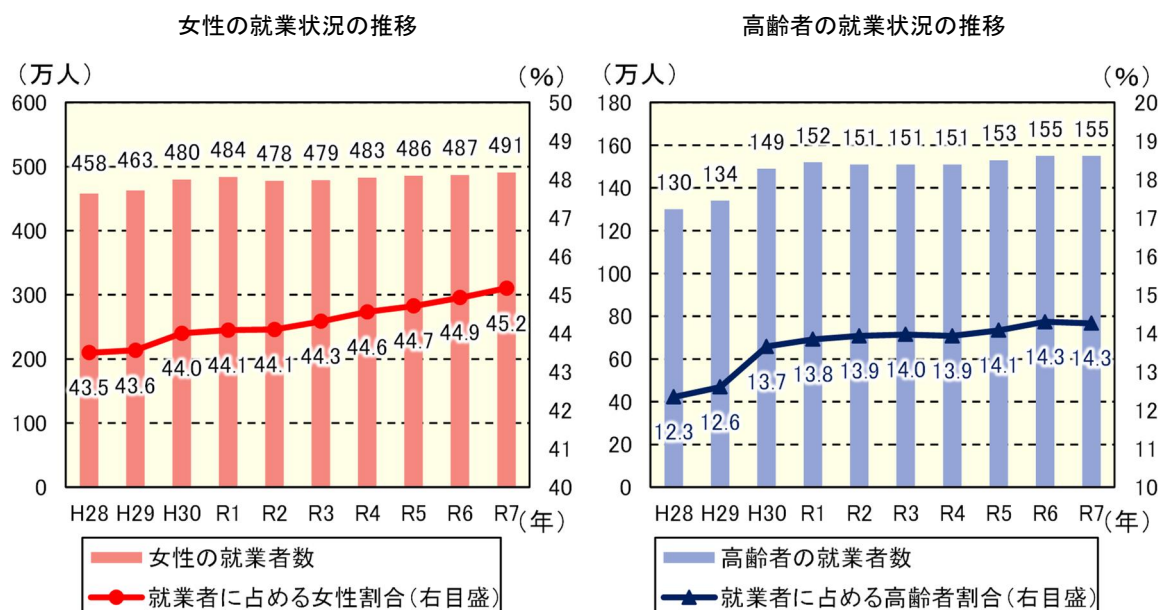
図表 2-4-1 農林水産業産出額(令和6(2024)年)

	(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	108,200 (100.0%)	4,770 (100.0%)	14,785 (100.0%)
首都圏	20,540 (19.0%)	345 (7.2%)	735 (5.0%)
中部圏	14,705 (13.6%)	1,091 (22.9%)	1,443 (9.8%)
近畿圏	7,550 (7.0%)	253 (5.3%)	1,360 (9.2%)

注 : (カッコ) は、全国に占める圏域の割合を示す。

資料：農林水産省「生産農業所得統計（令和6年）」、「林業産出額（令和6年）」、「漁業産出額（令和6年）」を基に
国土交通省国土政策局作成

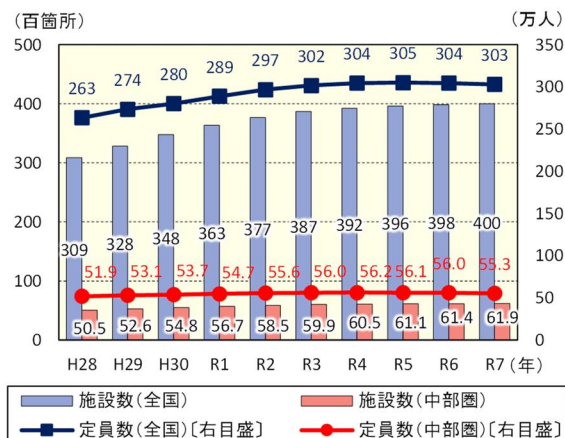
図表 2-4-2 北陸・東海地域における女性と高齢者の就業状況の推移



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、三重県の8県

資料：総務省「労働力調査」を基に国土交通省国土政策局作成

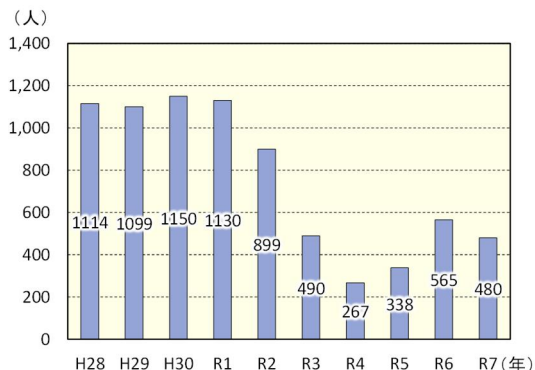
図表 2-4-3 保育所等施設数及び定員数の推移



注 : 各年4月1日時点

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

図表 2-4-4 中部圏の待機児童数の推移



(トピック)

○「I Gアリーナ」が名古屋市に開業

令和7(2025)年7月、愛知県名古屋市に「I Gアリーナ(以下「本アリーナ」という。)」が開業した。

愛知県は、老朽化した愛知県体育館の建替え事業として、スポーツの国際大会基準に適合させ、令和8(2026)年のアジア競技大会・アジアパラ競技大会で活用することを目指し新体育館の整備を進めた。

本アリーナは、アリーナでは初のPFI手法「BTコンセッション方式」ⁱが導入された。施設の維持管理・運営を見据えた施設整備によるライフサイクルコストの効率化、事業者への運営権の設定による多様な利用者ニーズに応じた柔軟なサービス提供など、自由度の高い運営を可能とし、結果として、県の要求水準以上の高品質な施設が完成した。

敷地面積は約4.6haで東京ドームとほぼ同じ広さを有し、メインアリーナの最大収容人数は国内最大級の1万7千人である。また、世界標準の厳しい音響クライテリアⁱⁱの設定やアリーナの天井高約30m、つり下げ荷重100トン超を実現する天井フック等、国際的なアリーナが具備する設備を備えた本格的なグローバルアリーナかつスマートアリーナである。各種スポーツから音楽ライブまで、質の高い観戦・鑑賞体験ができる世界水準の施設となっており、大相撲名古屋場所の会場や、B.LEAGUE PREMIER(男子プロバスケットボールリーグ)所属クラブ「名古屋ダイヤモンドドルフィンズ」のホームアリーナとして使用される。

また、本アリーナは、スポーツ庁及び経済産業省が実施する「多様な世代が集う交流拠点としてのスタジアム・アリーナ」に選定されており、BTコンセッション方式による民間活力を最大限活用した高いホスピタリティと、最新の通信環境や様々な用途に対応可能な施設可変機能による利便性の高さ等が評価された。さらに、先進的なPPP/PFI事業の優良事例として、内閣府が実施する「第2回PPP/PFI事業優良事例表彰」の大臣賞を受賞した。

I Gアリーナの外観



提供：IGアリーナ

会場内(バスケットボール試合時)



提供：©NAGOYAD

ⁱ 事業者が自らの提案をもとに施設の設計・建設を行った後、県に施設の所有権を移転する方式(Build Transfer)及び県が事業者に対して施設の公共施設等運営権を設定し、事業者が運営権に基づき実施する方式を組み合わせた方式

ⁱⁱ 空調音や定常騒音が会話や作業をどの程度妨げるかを測る指標

(トピック)

○S R T (Smart Roadway Transit) が名古屋駅一栄間にて運行開始

令和 8 (2026) 年 2 月、名古屋市は、新たな路面公共交通システムとして、S R T (Smart Roadway Transit) の運行を名古屋駅一栄間で開始した。

名古屋市は、平成 31 (2019) 年 1 月に S R T 構想を公表し、名古屋の都心部における回遊性の向上や賑わいの拡大を図るため、まちづくりと一体となった新たな路面公共交通システムの導入を検討してきた。

S R T は、単なる移動手段ではなく、従来のバスにはない、移動価値の提供やまちと人の距離を近づけるという特徴を持つ「まちづくりの装置」となることを目指している。これを実現するため、車両はまちの風景を引き立て、まちなみと調和するデザインとなっており、車内には車窓を楽しめるカウンターや、車両の走行位置と連動して沿道の情報を紹介する透明ディスプレイ等が設置されている。また、居心地が良く人にやさしい空間となるよう、停車車両等の影響を受けにくく、まちの賑わい拡大につながるテラス型停留所が整備されている。

また、リアルタイムの走行位置表示など各種情報発信を行う機能として、デジタルサイネージ・ウェブサイト・M a a S アプリが併せて整備された。さらに、名古屋都心部の定時・定路線の路面公共交通としては初めてとなるクレジットカードタッチ決済、M a a S アプリによるデジタルチケットを導入し、これらの整備の一部に国土交通省「日本版 M a a S 推進・支援事業」が活用されている。

令和 8 (2026) 年度は、第 20 回アジア競技大会・第 5 回アジアパラ競技大会開催が開催され、国内外から多くの来訪者があることを見据え、名古屋駅一名古屋城間においても運行を開始する予定である。また、令和 9 (2027) 年度以降は、先行したルートの効果や課題を検証し、最適な都心部周回ルートを目指すこととしており、更なる賑わい拡大につながることが期待される。

S R T の運行車両



資料：名古屋市

テラス型の停留所



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。

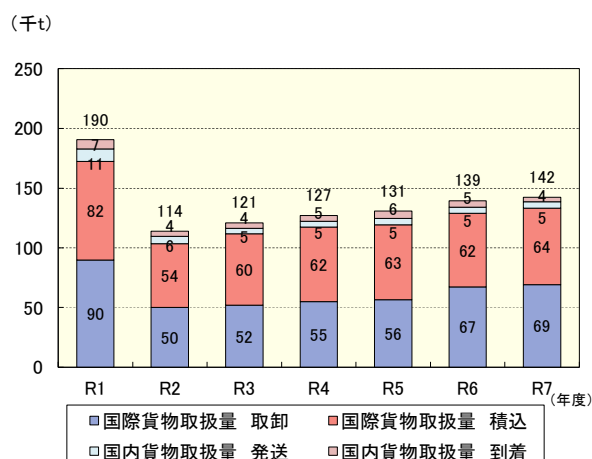
（状況）

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により大きく減少した。近年は回復傾向にあるが、令和7（2025）年度は令和元（2019）年度と比較して、取扱貨物量が約75%の約14.2万トン、航空旅客数が約92%の約1,160万人にとどまっている（図表2-5-1、図表2-5-2）。

また、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、令和6（2024）年の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、同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

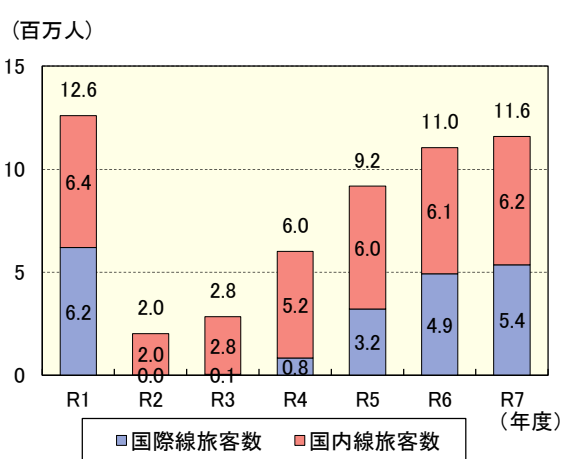
中部国際空港における
貨物取扱量の推移



資料：中部国際空港株式会社「利用実績『中部国際空港実績一覧』」を基に国土交通省国土政策局作成

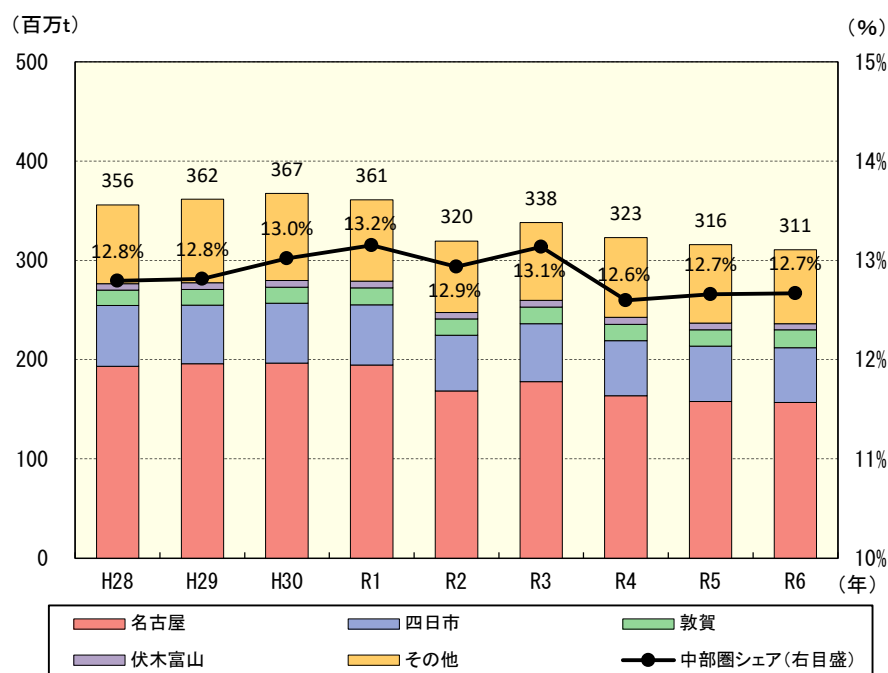
図表 2-5-2

中部国際空港における
航空旅客数の推移



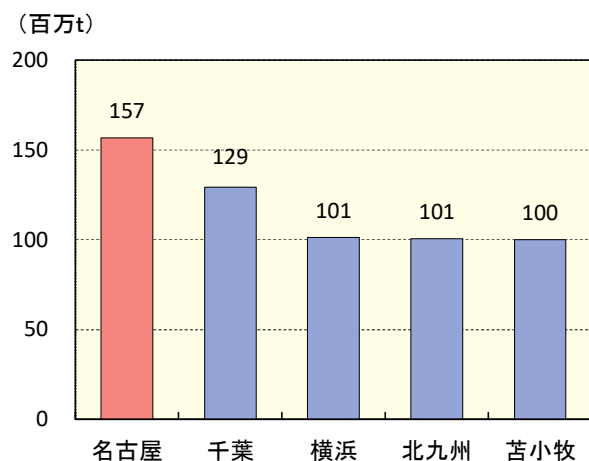
資料：中部国際空港株式会社「利用実績『中部国際空港実績一覧』」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-3 中部圏の海上出入貨物トン数の推移



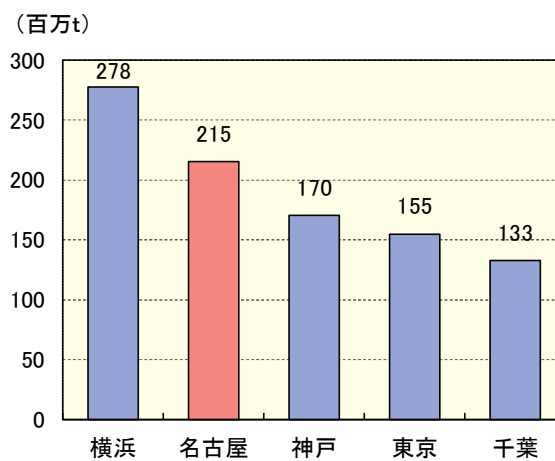
資料：国土交通省「港湾統計（年報）」を基に国土交通省国土政策局作成

図表 2-5-4 海上出入貨物トン数の上位5港 (令和6(2024)年)



資料：国土交通省「港湾統計（年報）」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6(2024)年)



資料：国土交通省「港湾統計（港別集計値）」を基に国土交通省国土政策局作成

（トピック）

○伏木富山港、名古屋港鍋田ふ頭、三河港、四日市港がCNP認証を取得

国土交通省では、「2050年カーボンニュートラル」等の政府目標の下、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しており、令和7（2025）年6月から、コンテナターミナルにおける脱炭素化に向けた取組の実施状況を客観的に評価する認証制度「CNP（コンテナターミナル）認証」を運用している。

中部圏では、日本海・太平洋2面にある各コンテナターミナルで港湾管理者や自治体、民間事業者等の参画によるCNPの検討が積極的に進められており、令和7（2025）年9月に名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナルが、令和8（2026）年3月には三河港豊橋コンテナターミナル及び四日市港コンテナターミナルが、そして同年4月には伏木富山港新湊地区国際物流ターミナルが次々に認証された。

さらに、令和8（2026）年4月には、名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナルについて、脱炭素化対応荷役機械等の導入率が向上したことを受けて、全国初のレベルアップ認証となった（レベル3++→レベル4++）。また、四日市港ではコンテナヤード照明のLED化を進めるなど、各コンテナターミナルで引き続き認証のレベルアップに向けた取組を進めている。

今後、ターミナルの評価を通じ、中部圏の各港において港湾全体でのCNP形成に向けた機運醸成が図られ、CNPに取り組む企業等や港湾自体のブランド力が向上することが期待される。

中部圏における
CNP認証を受けたコンテナターミナルの港



名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナル



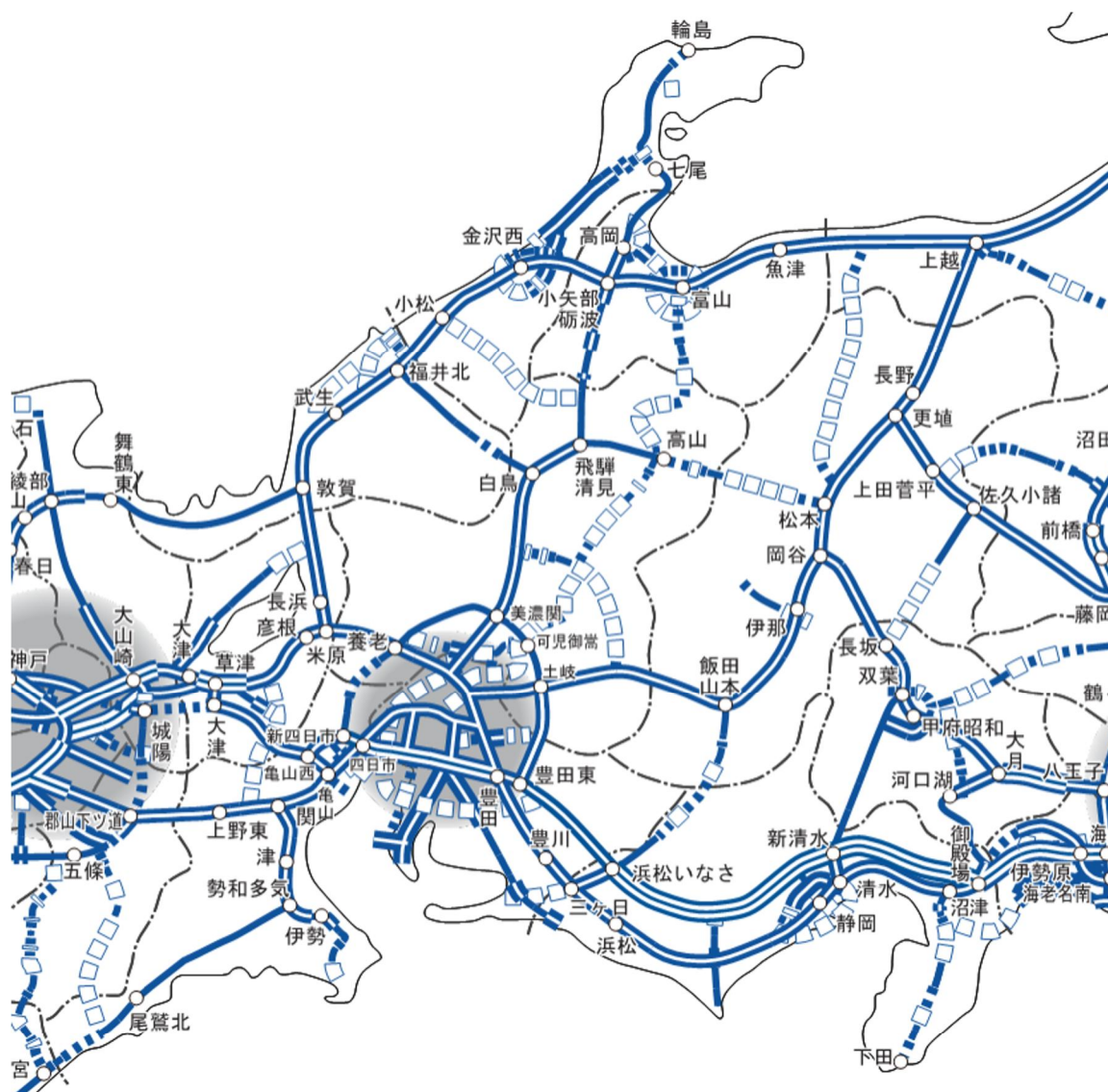
資料：国土交通省

Ⅲ 資料編

(中部圏整備に係る参考図)

1. 道路の整備

(1) 中部圏道路図

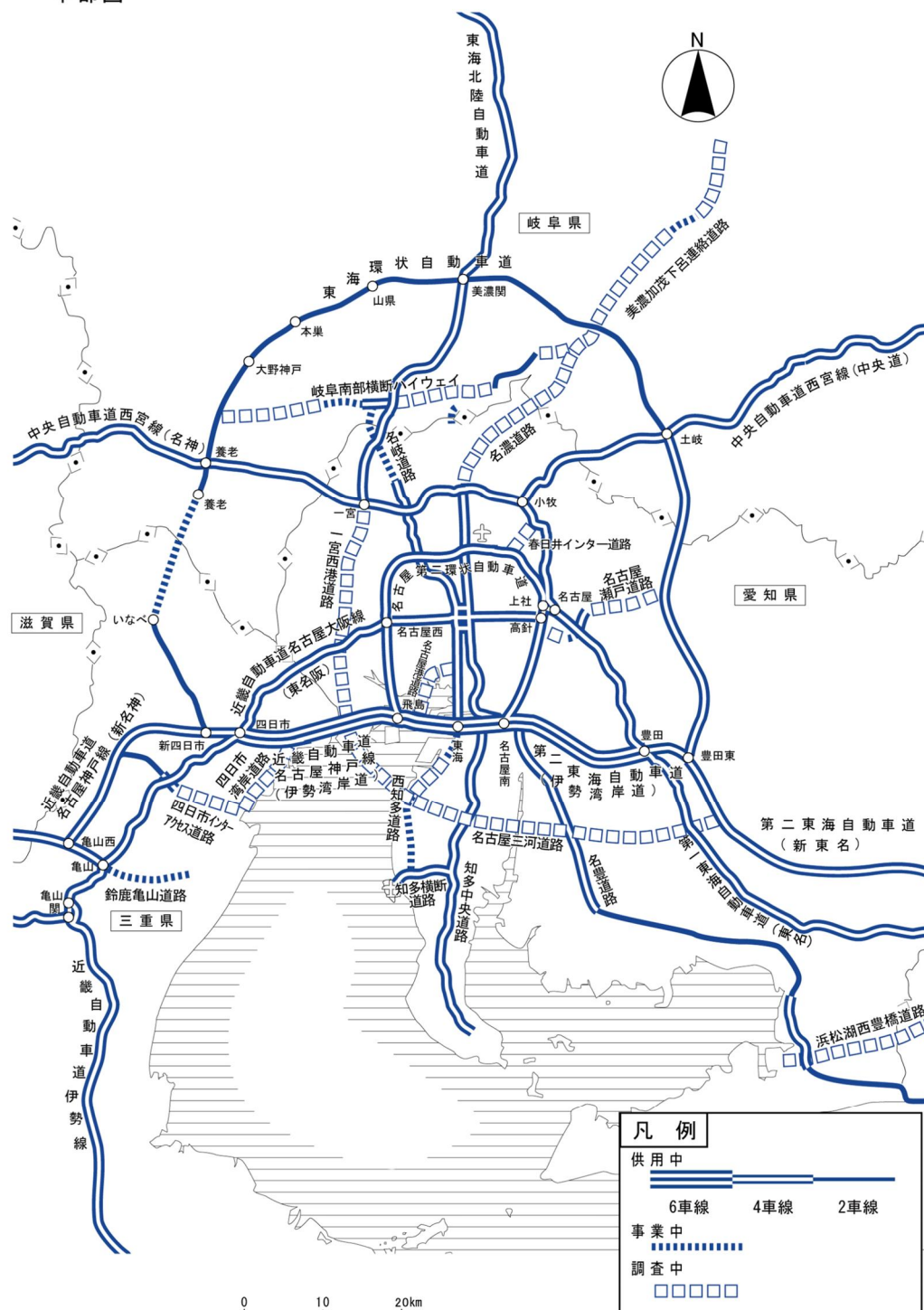


凡 例	
供 用 中	6車線 4車線 2車線
事 業 中	
調 査 中	

令和8年7月末時点
 ※事業中区間のIC及びJCT名は仮称を含む
 ※中部圏、近畿圏については、一部の路線を
 図示していない

(2) 中部圏道路図(拡大図)

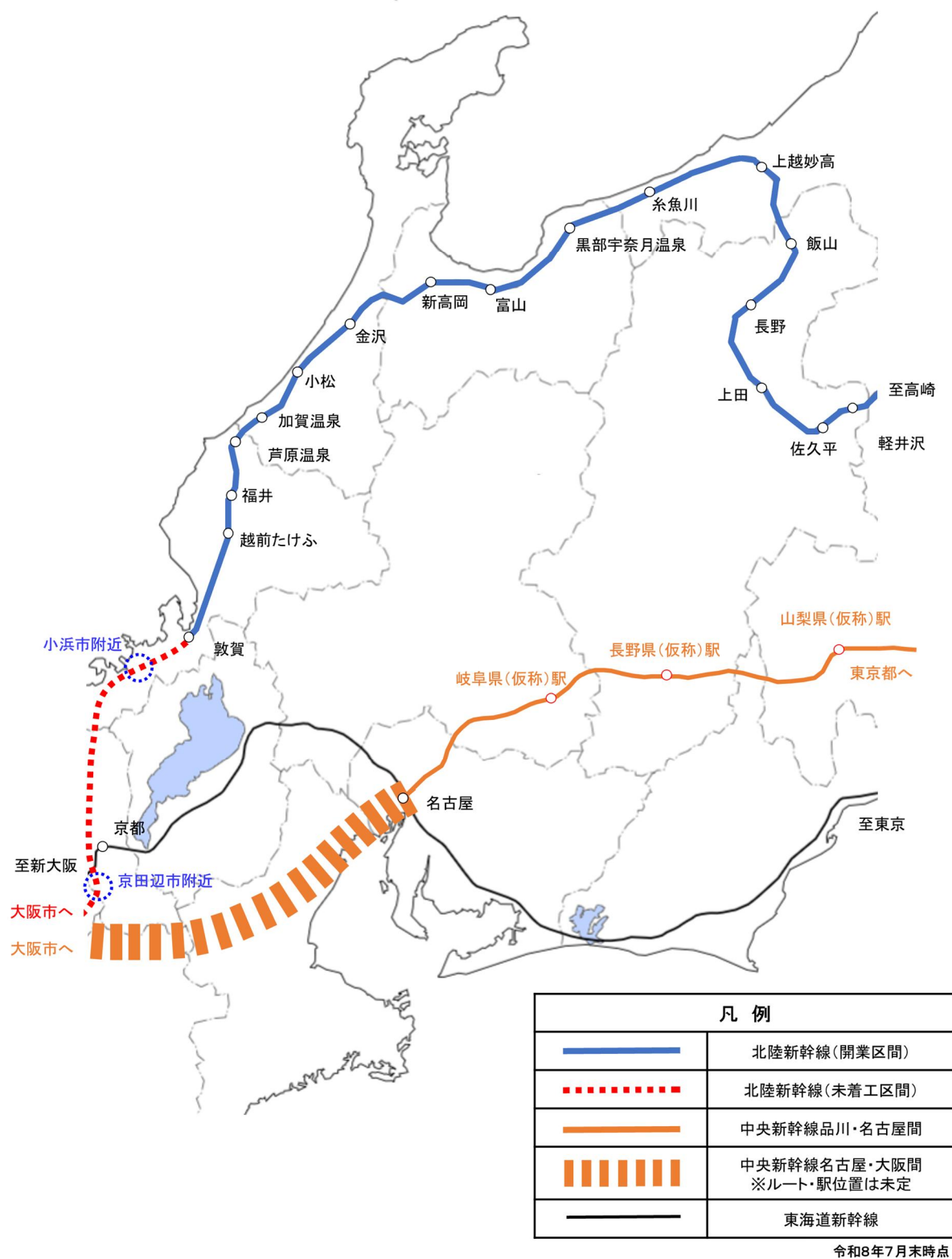
中部圏



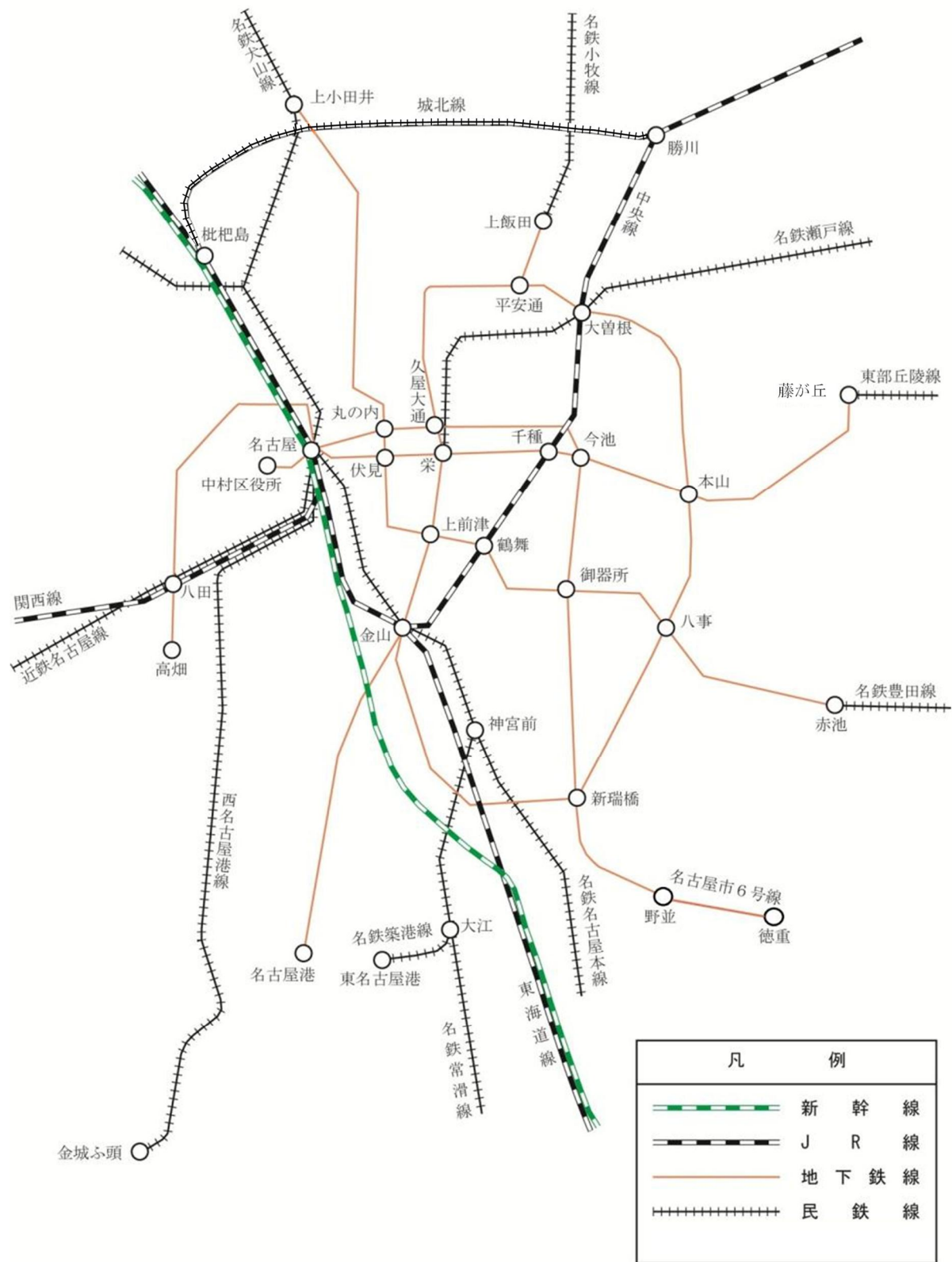
令和8年7月末時点
※事業中区間のIC及びJCT名は仮称を含む

2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道

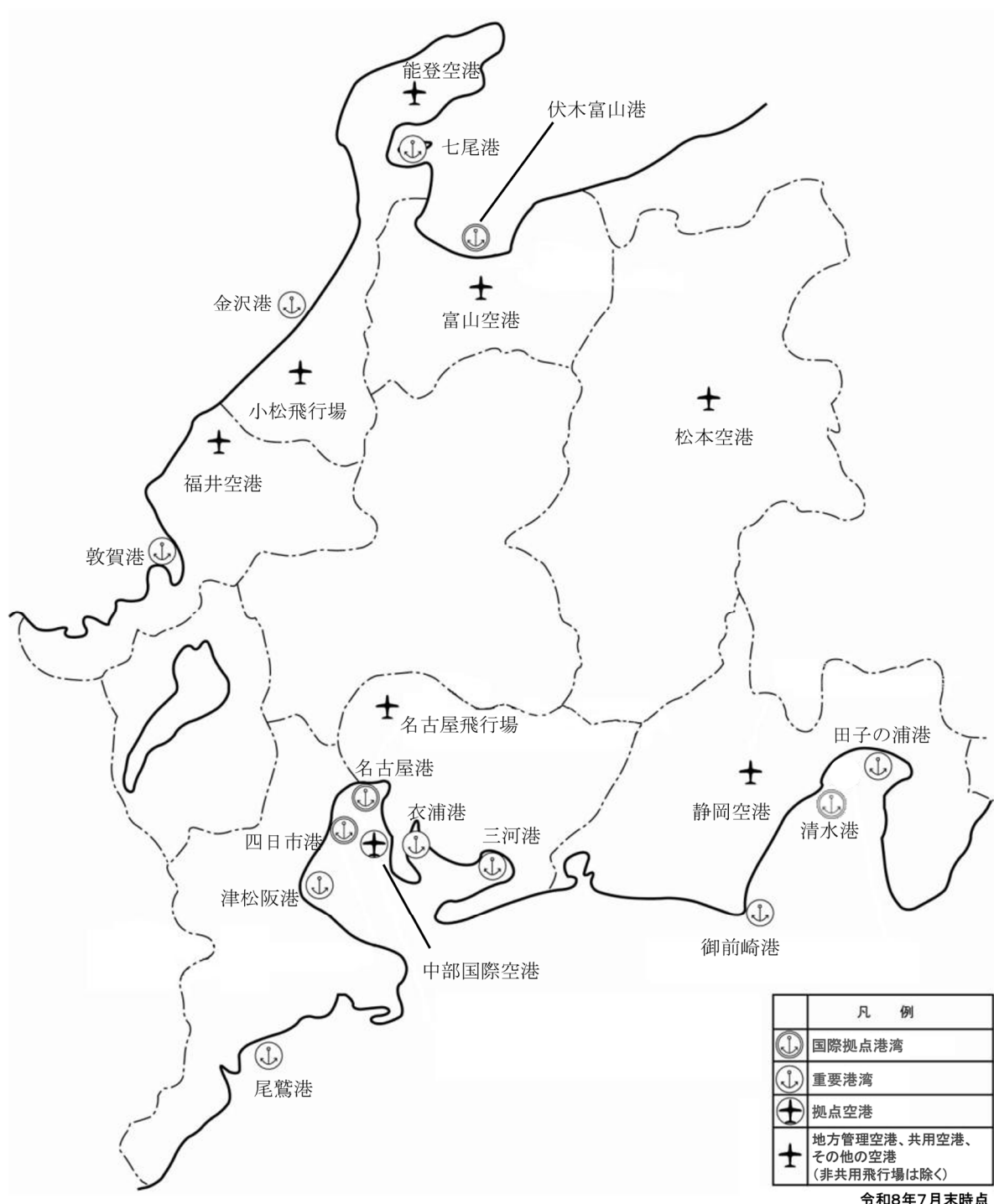


(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)

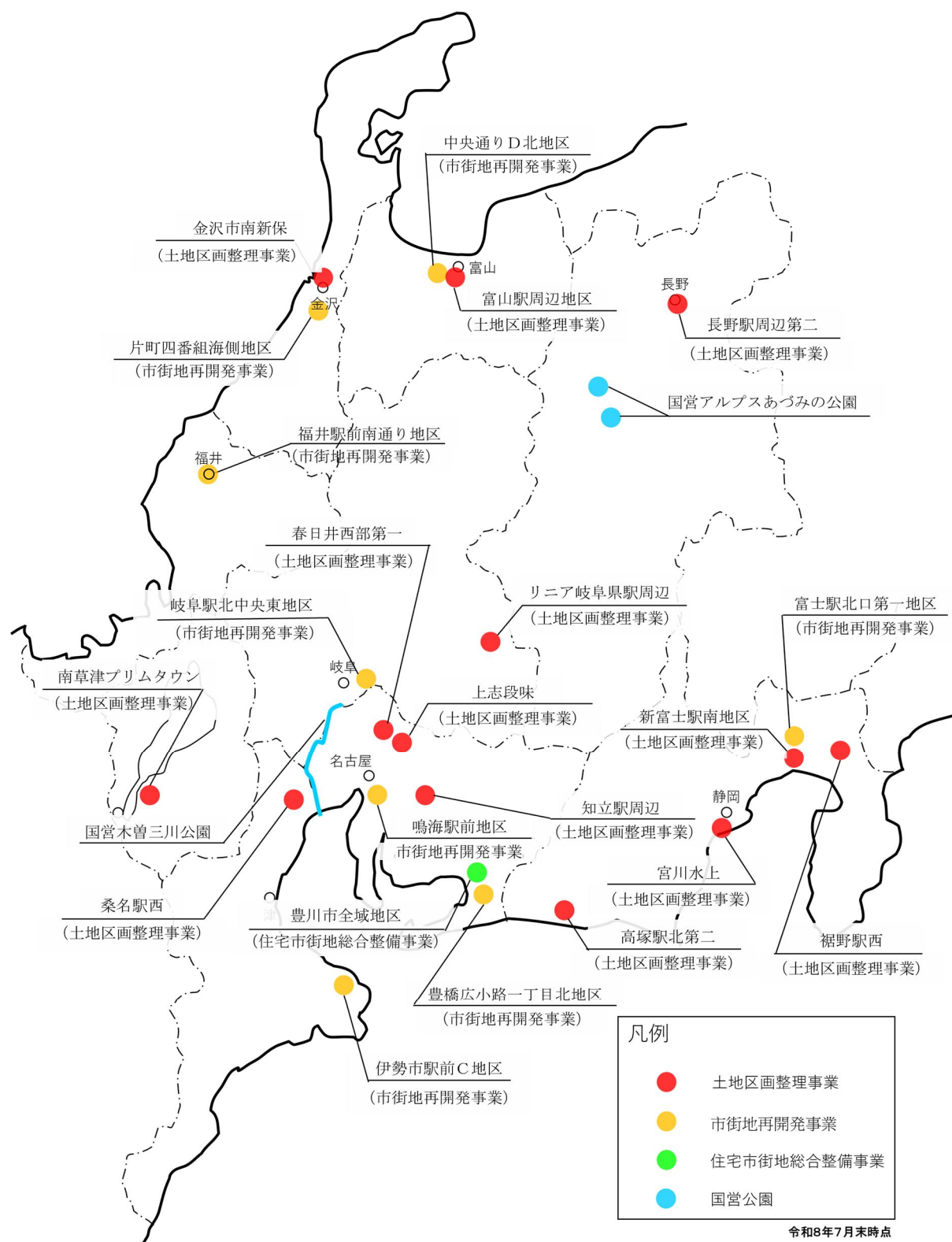


令和8年7月末時点

3. 港湾・空港の整備



4. 住宅・市街地・都市公園の整備



5. 河川・海岸等の整備

