

平成 23 年度

中部圏開発整備計画の実施
に関する状況

平成 24 年 10 月

国土交通省都市局

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。

中部圏とは…

中部圏開発整備法においては、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の区域を一体とした広域を「中部圏」としている。

中部圏開発整備計画

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。

現行の第4次計画は、昭和 63 年7月策定の第3次中部圏開発整備計画を基本として中部圏の開発整備を進めていた中、経済産業のグローバル化、環境問題への取組の活発化、高齢化の進行等の社会情勢の変化ならびに中部圏における南北をつなぐ新たな連携・交流の進展、国際空港・国際博覧会の具体化といった新たな動きに対応するため、21 世紀の中部圏を創出していくための基本方針を示すこととして、平成 12 年3月に策定されたものである。

【第4次中部圏開発整備計画(H12～)の構成】

1 中部圏の現状と課題

- ☆日本海側と名古屋大都市地域との連携がまだまだ弱く、圏域全体としての潜在力の発揮が不十分
- ☆首都圏・近畿圏に相当程度依存した国際交流機能
- ☆産業経済のグローバル化に対応した産業技術の一層の高度化

2 中部圏の将来像

1 世界に開かれた圏域の形成

- ・ 広域国際交流圏の形成
- ・ 中部国際空港の活用
- ・ 名古屋大都市地域の拠点性向上

2 国際的産業・技術の創造圏域

- ・ 研究開発機能の強化
- ・ 既存産業の高度化と新規産業等の振興

3 「美しい中部圏」の創出

- ・ 自然環境の保全・再生
- ・ 健全な水循環系の構築

4 誰もが暮らしやすい圏域

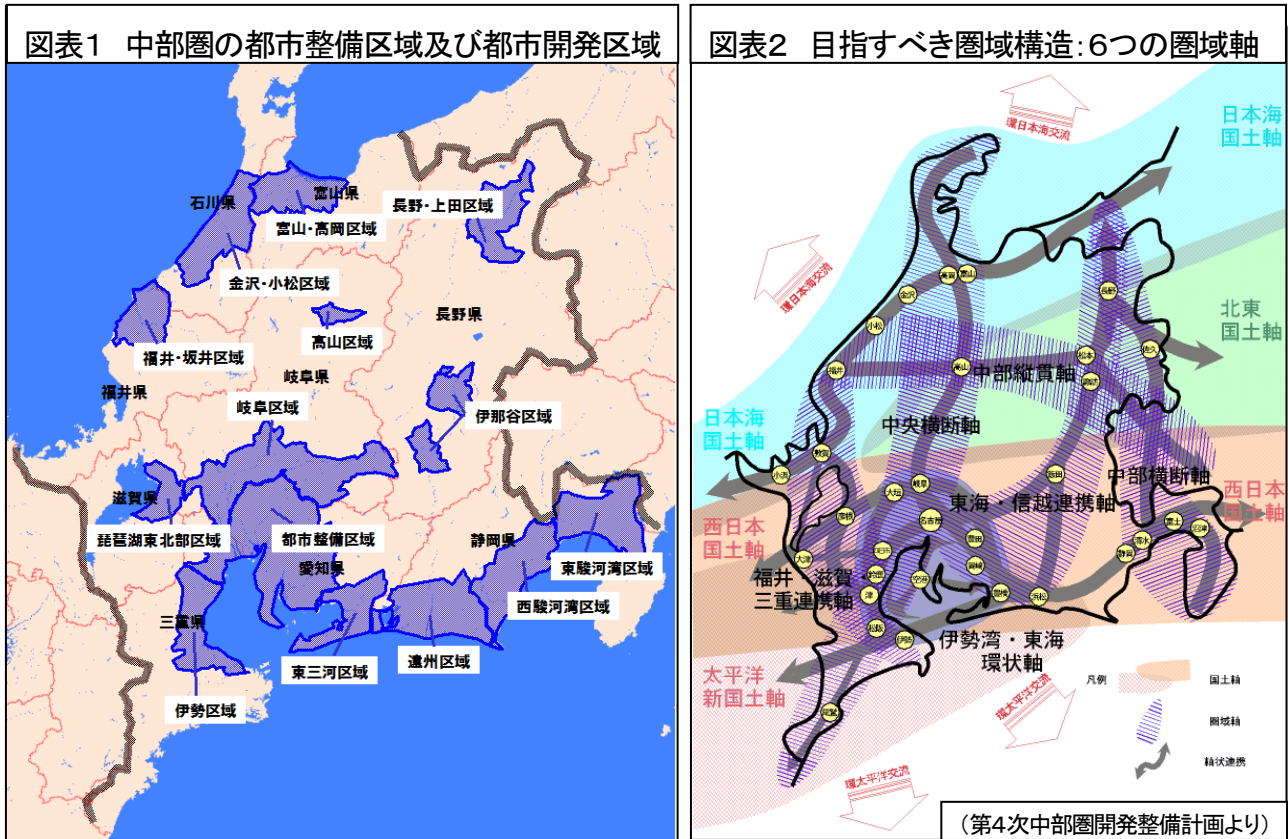
- ・ 暮らしやすい居住環境の形成
- ・ 中心市街地の再生

目指すべき圏域構造

- ☆世界に開かれた多軸連結構造
- ・ 4つの国土軸と国土軸を連結する6つの圏域軸を形成
⇒交通ネットワークの形成
- ・ グローバルネットワークの一翼を担う構造
⇒空港・港湾の活用

【中部圏の都市整備区域及び都市開発区域】

中部圏開発整備法においては、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として、都市整備区域、都市開発区域を指定(図表1)。中部圏開発整備計画においては、これらの区域の都市機能の配備充実による地域発展のための中心都市の形成とこれらを結ぶ都市間交通の整備(図表2)が主要な戦略とされている。



(参考) 都市整備区域及び都市開発区域について

【都市整備区域】

都市整備区域は、産業開発の程度が高く、さらに経済の発展が予想される地域で、当該地域の発展の進度に応じ、都市の機能が十分発揮されるよう計画的に基盤整備を行う必要がある区域であって、名古屋市を中核とし、伊勢湾臨海部およびその周辺からなるおおむね40kmの範囲で、自然的、経済的、社会的に密接な関連を有する一体の広域的な地域。

【都市開発区域】

都市開発区域は、中部圏の均衡ある発展を図るため、都市整備区域以外の中部圏の地域のうち、工業等の産業都市その他当該地域の発展の中心的な都市として開発整備することを必要とする区域。

【都市整備区域及び都市開発区域に連動する制度】

これらの区域の開発整備を円滑に実施するため、関係県が区域ごとに整備計画（建設計画）の策定を行うとともに、都市計画制度（県が定める都市計画の大臣同意等）、税制上の特例措置制度（都市開発区域における不均一課税に伴う減収補てん措置等）が連動するなどの措置が講じられている。

平成23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4つの将来像ごとに概観する。

1. 世界に開かれた圏域の形成

(目標)

「先進的な産業・技術、豊かな自然や居住環境、地理的優位性をいかした多面的な交流の蓄積等の資質や特質をいかすとともに、整備された中部国際空港を圏域全体で活用し、経済、研究、観光等の多様な分野での交流を積極的に展開し、環日本海交流においても先導的役割を果たすことで、独自性のある国際的役割を担う圏域の形成を実現する。また、国際・文化機能の集積を備えた、暮らしやすく、内外の訪問者に選択される魅力ある創造圏域へと発展する。」

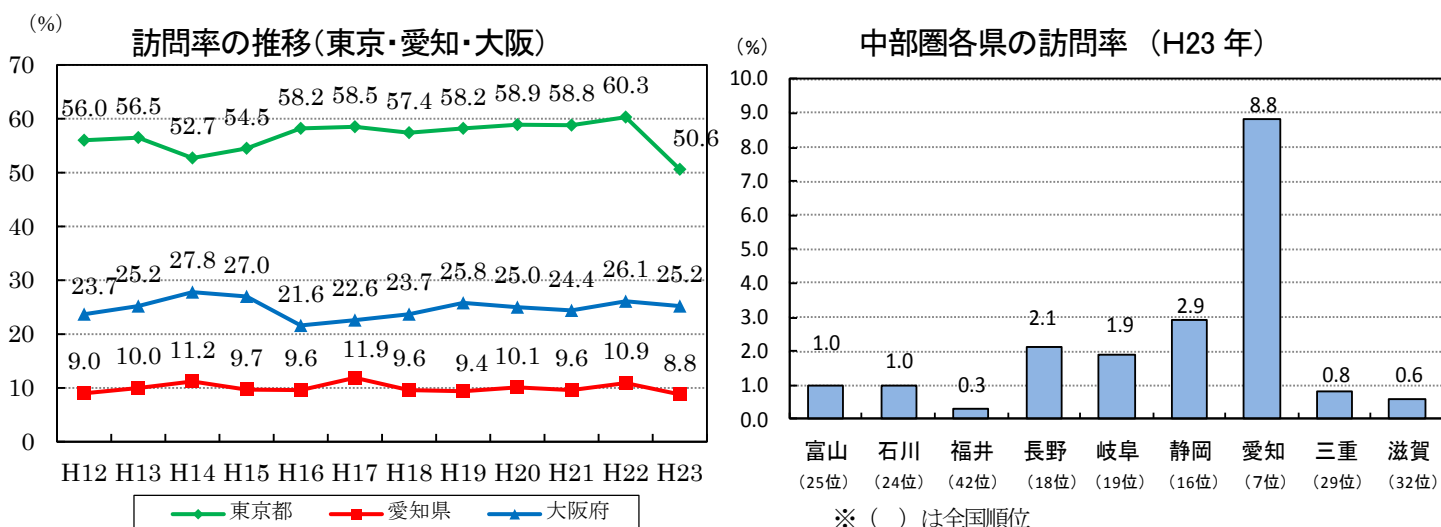
(状況)

愛知県の訪日外国人旅行者の訪問率は、平成17年をピークに10%前後で推移し、東京、大阪に比べ低いが、愛知県を除く中部圏各県の訪問率は、平成23年で0.3~2.9%と低い水準にある(図表3)。在留外国人の現状を見ると、中部圏における在留外国人は平成12年以降年々増加していたが、平成20年をピークに減少に転じている。特に、中部圏で最も多いブラジル人は、平成19年をピークに減少を続け、平成23年には平成12年比で0.97まで減少している(図表4)。

中部圏の港湾における海上出入貨物トン数の総数は、平成21年に全国と同様、大きく減少したが、平成22年は再び増加した(図表5)。

名古屋港の海上出入貨物トン数も平成22年には再び増加し、全国1位で、入港船舶トン数は横浜港に次いで2位となっている(図表6)。

図表3 訪日外国人旅行者の訪問状況



注1: 訪問率=訪日外国人旅行者のうち各都府県を訪れた人の割合(複数回答あり)

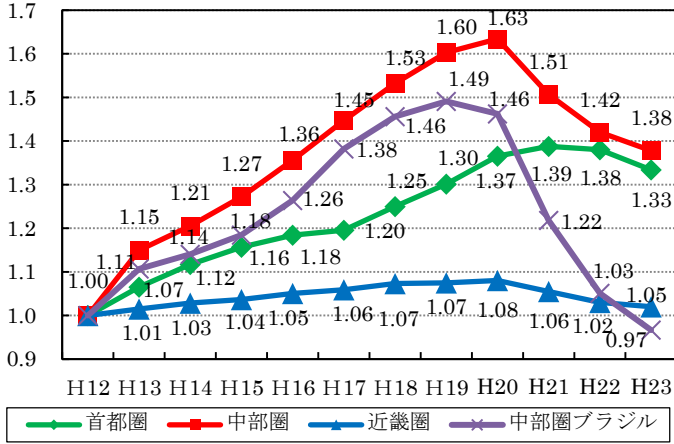
注2: 平成23年より調査主体・調査方法が異なっている。

資料: 独立行政法人 国際観光振興機構「訪日外国人旅行者調査」、「訪日外客訪問地調査」

平成23年より観光庁「訪日外国人消費動向調査」により国土交通省都市局作成

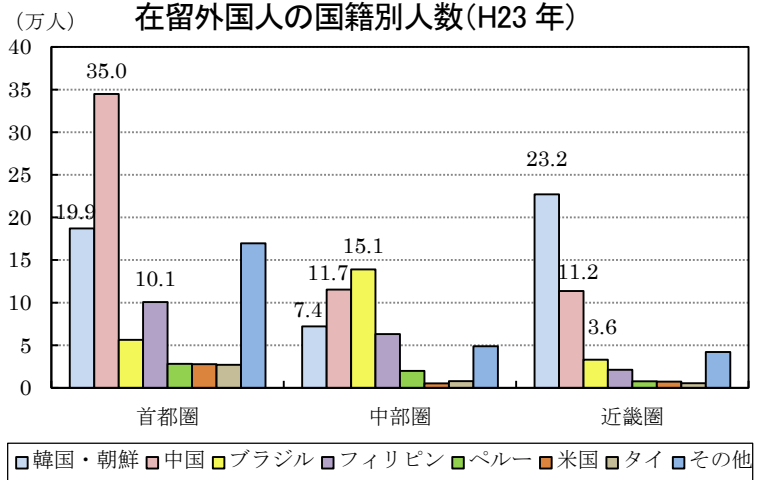
図表4 在留外国人の現状

在留外国人の人数(H12=1.0)



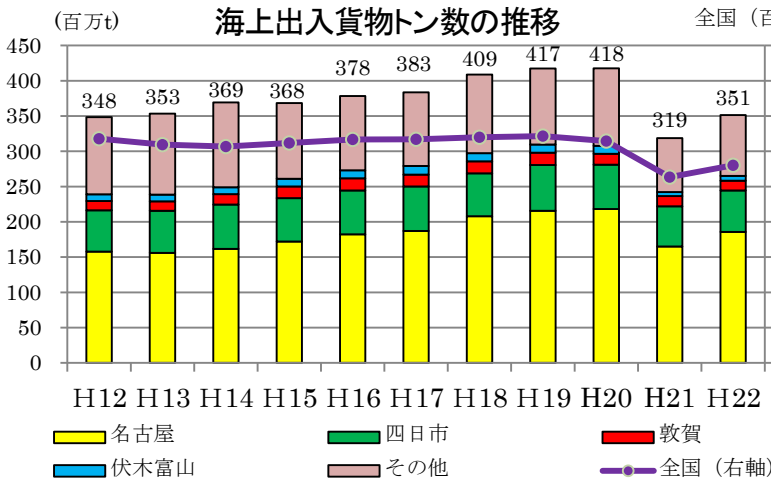
資料: 法務省「登録外国人統計」により国土交通省都市局作成

在留外国人の国籍別人数(H23年)



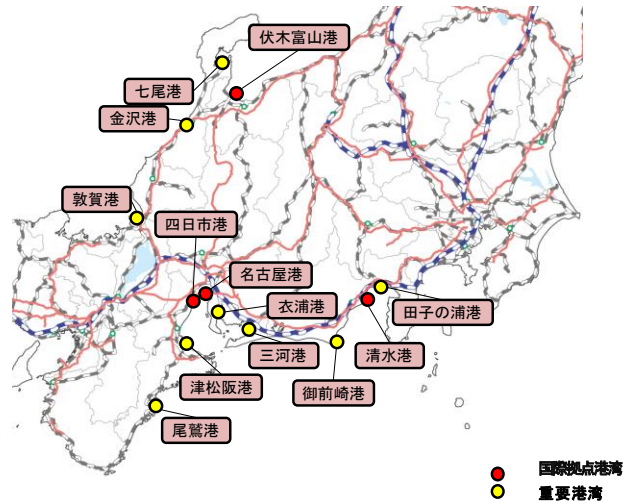
図表5 中部圏における港湾の状況

海上出入貨物トン数の推移

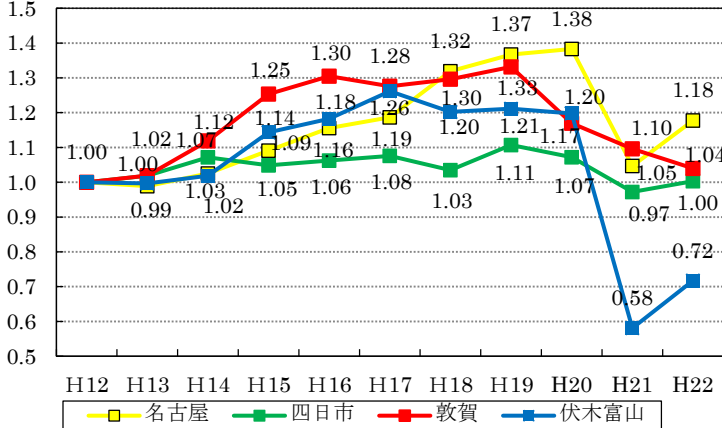


中部圏 : 35,137 万トン(H22年)
 全国 : 280,151 万トン(H22年)

中部圏における主要な港湾の位置

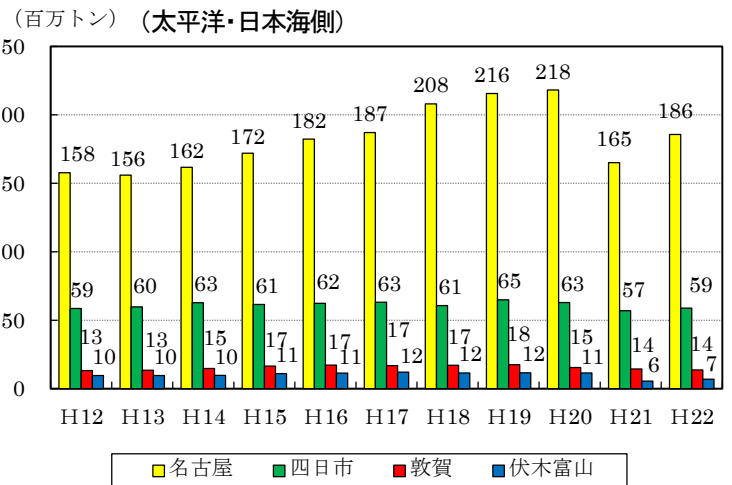


海上出入貨物トン数の各上位2港の指数 (太平洋・日本海側) (H12=1.0)



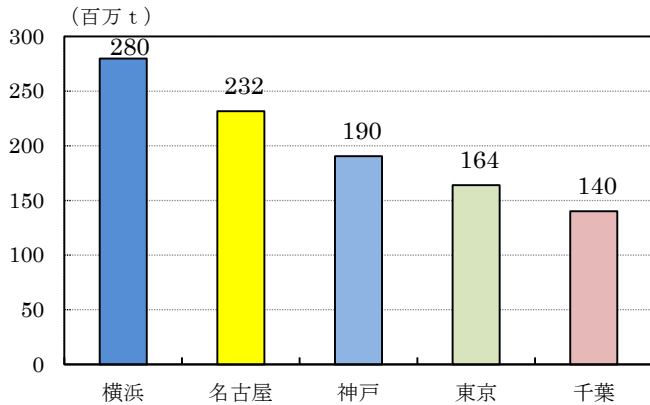
資料: 国土交通省「港湾統計」により国土交通省都市局作成

海上出入貨物トン数の各上位2港の推移 (太平洋・日本海側)

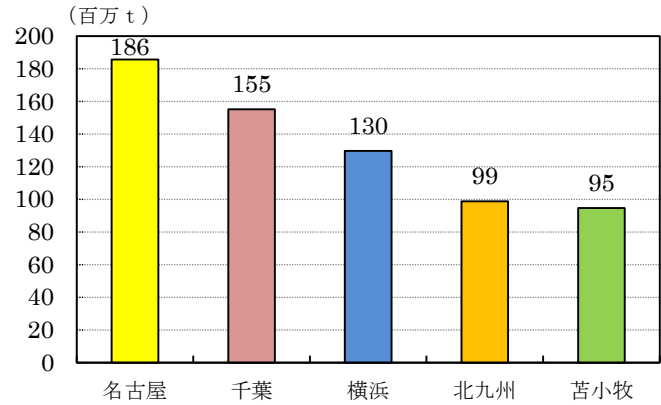


図表6 主要港湾の総取扱貨物量状況

入港船舶総トン数の上位5港(H22年)



海上出入貨物トン数の上位5港(H22年)

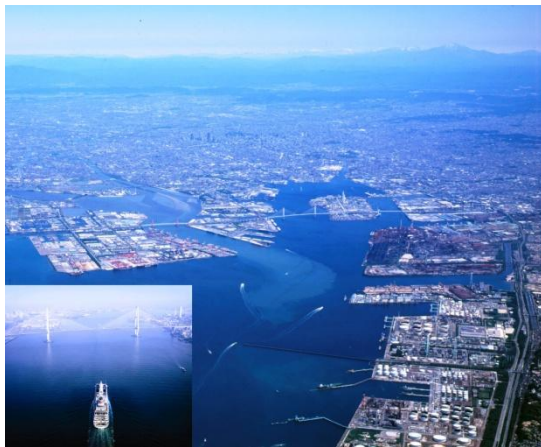


資料:国土交通省「港湾統計」より国土交通省都市局作成

(トピックス)

名古屋港は、穀物の安定的かつ安価な輸送の実現を通して穀物産業全体の競争力強化を目指すため、船舶の大型化に対応した施設整備や新食糧コンビナートの形成、「民」の視点での効率的な運営を実現するための施策を提案し、平成23年5月に「穀物」で国際バルク戦略港湾に選定された。また、平成23年11月には、日本海側拠点港として、中部圏管内の港湾で3港・6計画が選ばれた。具体的には、金沢港は「国際海上コンテナ」、「外航クルーズ(背後観光地クルーズ)」の拠点として、敦賀港は「国際フェリー・国際RORO船」の拠点として選定された。なかでも、伏木富山港は「国際海上コンテナ」、「国際フェリー・国際RORO船」、「外航クルーズ(背後観光地クルーズ)」(小樽港・舞鶴港と共同)の拠点として選定されたほか、それ以外の機能の強化も図ることが望まれる「総合的拠点港」としても選定された。

一方、中央新幹線は、平成23年5月26日に東京都・大阪市間の整備計画の決定がなされるとともに、営業主体・建設主体として東海旅客鉄道株が指名され、翌27日に同社に建設の指示がされた。中央新幹線は、超電導磁気浮上方式で、平成39年に、東京・名古屋間で先行して開業し、同区間を最速で40分で結ぶ予定である。建設の指示を受け、東海旅客鉄道株は、環境影響評価の手続きや地元への説明・調整を進めるなど平成26年度中の着工を目指している。



名古屋港
提供:名古屋港管理組合



中央新幹線イメージ
提供:東海旅客鉄道株式会社

2. 国際的産業・技術の創造圏域

(目標)

「各地の産業・研究開発機能の集積をいかしつつ、既存産業の高度化、また、環境関連、情報通信関連等の成長産業の育成を図ること等により、今後も我が国経済の牽引役を果たす。さらに、交通、情報通信体系等の基盤整備を通じて、多様かつ個性的な産業・研究開発機能の集積相互間の有機的な連携・交流を深め、圏域全体としての産業・技術の一層の高度化を実現するとともに、環日本海交流や環太平洋交流の積極的な展開を通じ、国際的産業・技術の創造圏域の形成を目指す。」

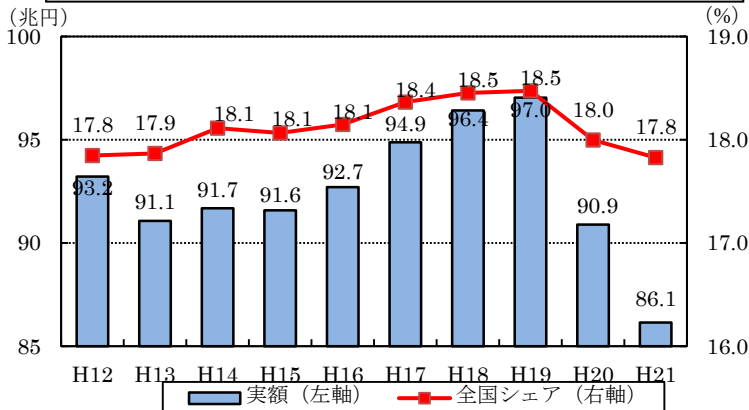
(状況)

全国の GDP に対する中部圏の割合と実績は、増加傾向にあったが、平成 20 年以降大幅に減少している(図表7)。また、圏域内の総生産における各産業の割合を見ると、全国と比較して製造業の割合が高い一方、サービス業等の割合が低くなっており、中部圏の特徴を顕著に示している(図表8)。

中部圏における1事業所あたりの製造品出荷額は、平成 20 年から減少に転じていたが、平成 22 年には再び増加し、全国や他の大都市圏に比べ大きいのが特徴である。また、1事業所あたりの付加価値額においても同様の傾向となっている(図表9)。

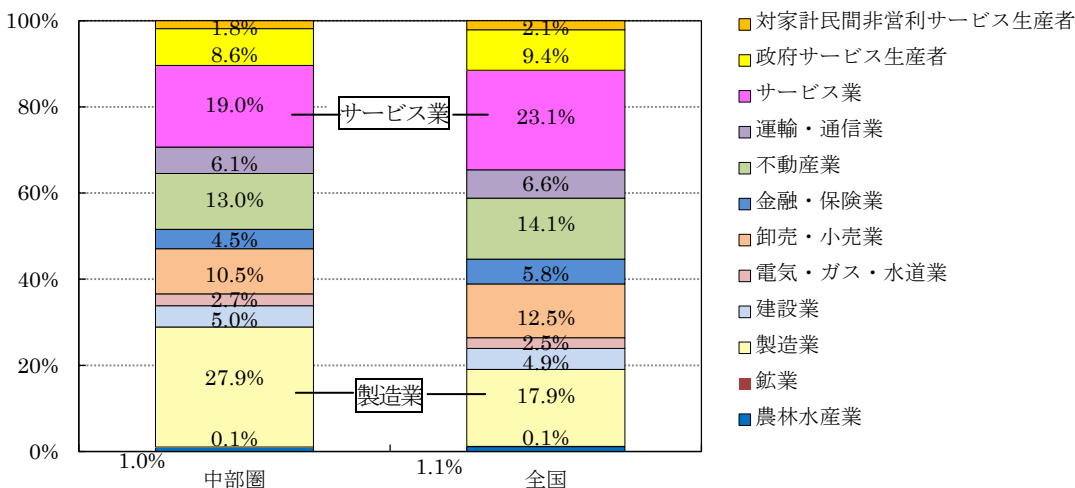
中部圏における外資系企業の進出状況は、多圏域に比べ総数は少なく、近年は減少傾向にあるものの、平成 12 年時点と比べると、多い状態を維持している(図表 10)。

図表7 全国のGDPに対する中部圏の割合と実額



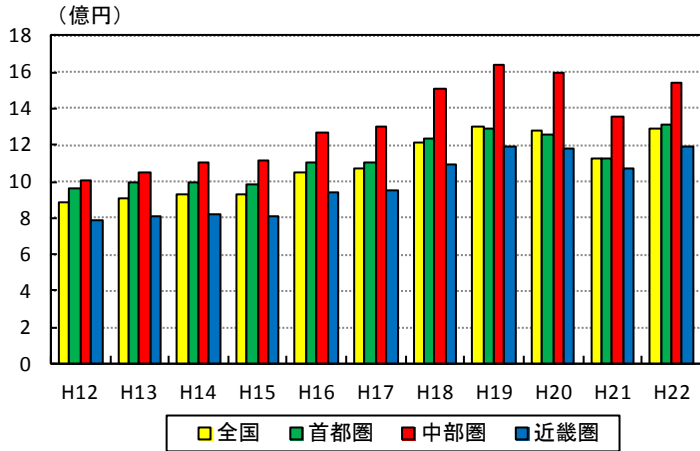
資料: 内閣府「県民経済計算」により国土交通省都市局作成

図表8 圏域総生産(名目)の経済活動別構成比(H21)

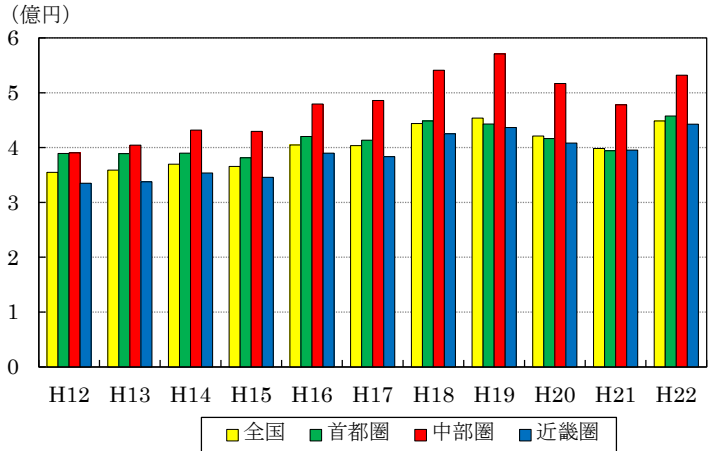


図表9 製造品出荷額・製造品付加価値額の状況

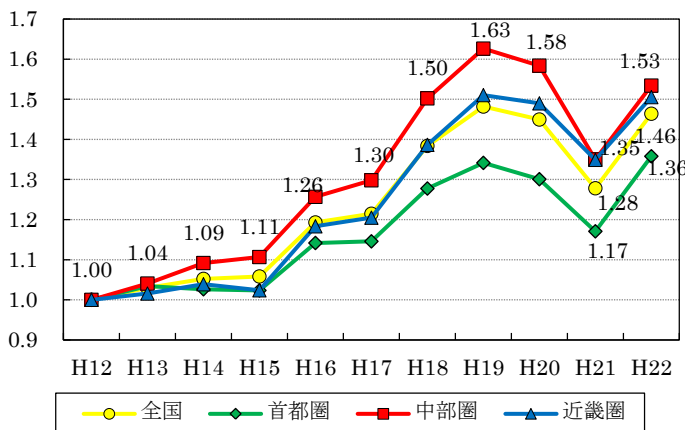
1事業所あたりの製造品出荷額の推移



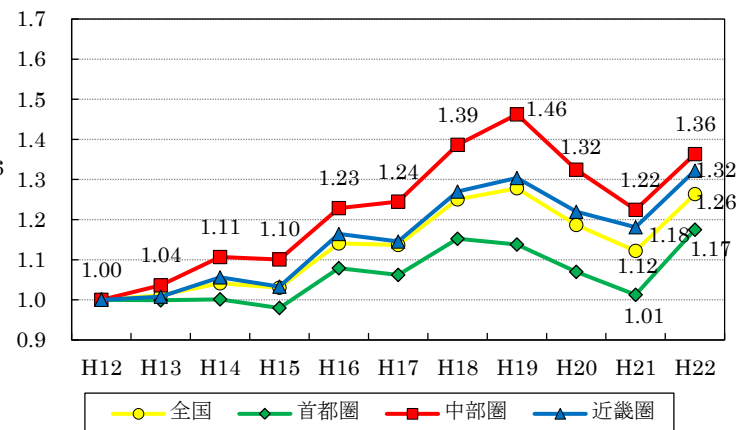
1事業所あたりの付加価値額の推移



1事業所あたりの製造品出荷額(H12=1.0)



1事業所あたりの付加価値額(H12=1.0)

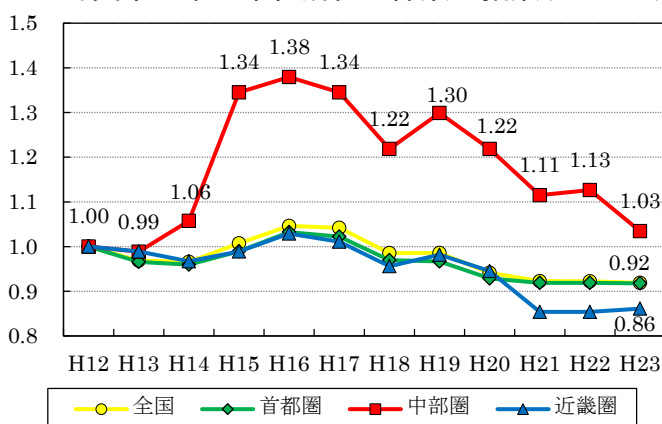


注:いずれも従業者4人以上の事業所に関する数値

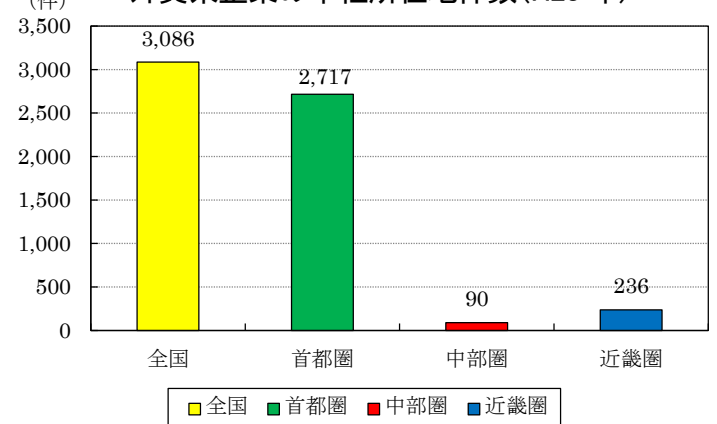
資料:経済産業省「工業統計調査」により国土交通省都市局作成

図表10 外資系企業の進出状況

外資系企業の本社所在地件数の指数(H12=1.0)



外資系企業の本社所在地件数(H23年)



注:外資系企業:資本金5,000万円以上、外資の比率49%以上の企業
ただし株式公開、上場企業についてはこの基準以外の企業も含む。

※本社所在地は「外資系企業総覧」の本社所在地を集計。

資料:東洋経済新報社「外資系企業総覧」より国土交通省都市局作成

(トピックス)

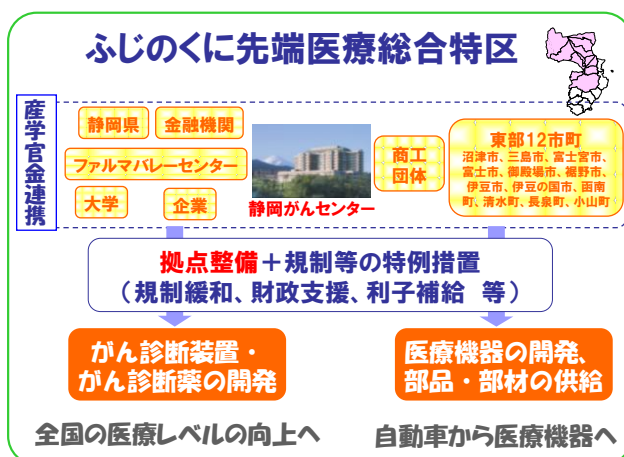
平成23年12月22日に総合特区の第一次指定が行われ、「国際戦略総合特区」に7地域、「地域活性化総合特区」に26地域が指定された。総合特区は、国際競争力の強化、地域の活性化のための包括的かつ戦略的なチャレンジに対し、規制の特例措置、税制・財政・金融上の支援措置などにより総合的に支援するもので、我が国の経済成長のエンジンとなる産業・機能の集積拠点の形成を図る「国際戦略総合特区」と地域資源を最大限活用した地域活性化の取組による地域力の向上を図る「地域活性化総合特区」からなる。中部圏内では、前者に、愛知県、岐阜県、名古屋市などが共同して申請した「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」が指定された。当該総合特区においては、研究開発から設計、製造、保守管理までの一貫体制の構築を図ることにより、シアトル、ツールズに匹敵するアジア最大・最強の航空宇宙産業クラスターを形成することを目標に、設備投資に対する税制優遇や工場立地に係る緑地規制の緩和など、各種支援措置を活用した取組を進めている。一方、後者には、富山県の「とやま地域共生型福祉推進特区」、静岡県「ふじのくに先端医療総合特区」、静岡県浜松市の「未来創造「新・ものづくり」特区」、愛知県豊田市の「次世代エネルギー・モビリティ創造特区」の5地域が指定され、既存の産業集積などの地域資源を生かした取組が進められる予定である。



目指すべき航空宇宙産業クラスターの将来イメージ
提供: 愛知県



「愛知県飛行研究センター」に開設された「JAXA 名古屋空港飛行研究拠点」及び実験用航空機「飛翔」
提供: JAXA



ふじのくに先端医療総合特区イメージ
提供: 静岡県



皮膚がん診断装置
提供: 静岡県

3.「美しい中部圏」の創出

(目標)

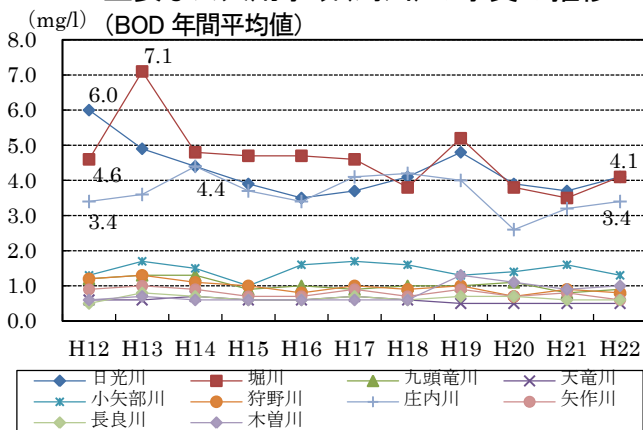
「多彩で豊富な自然環境を美しく健全な状態で次世代に継承するとともに、自然環境や歴史的風土と一体となった美しい景観の形成、歴史的街並みの保全や文化遺産の継承等、地域の風土と調和のとれた質の高い環境を形成する。また、個人の健康や快適性を高い水準で調和させつつ、環境負荷の低減を重視した循環型社会を実現する。さらに、国内外の人々に対して、日常生活の中で自然とふれあいつつ、個人が高度で創造的な諸活動を展開する場を提供する圏域としての役割を果たす。これにより、「美しい中部圏」を創造する。

(状況)

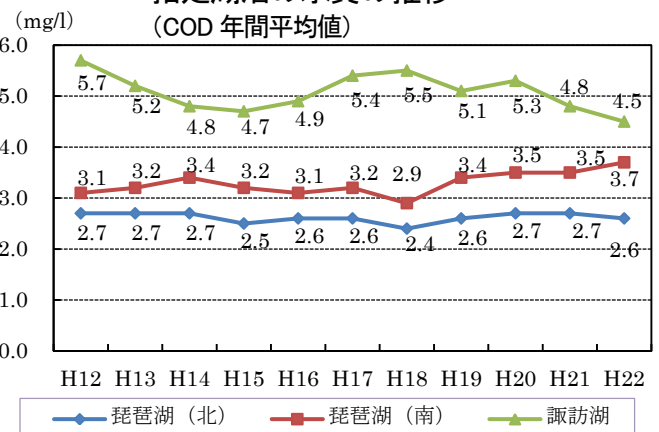
中部圏の主要な公共用水域の水質状況については、名古屋市内を流れる日光川、堀川及び庄内川で他の河川よりも水質汚濁を示す値が高く、湖沼については琵琶湖に比べて諏訪湖が高い状況である。また、伊勢湾の水質汚濁を示すCODの環境基準達成率は、他と比較して低い値を示しており改善が必要である(図表 11)。

一般廃棄物最終処分場の残余年数は全国平均と比べ、低い値で推移している。(図表 12)。

図表11 「美しい中部圏」の創出(水質)
主要な公共用水域(河川)の水質の推移

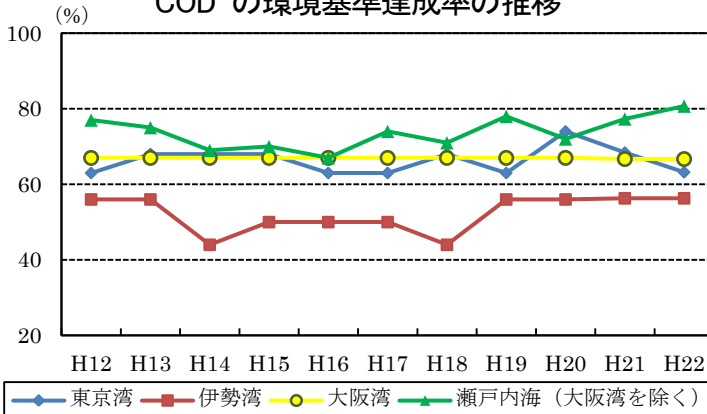


指定湖沼の水質の推移
(COD 年間平均値)

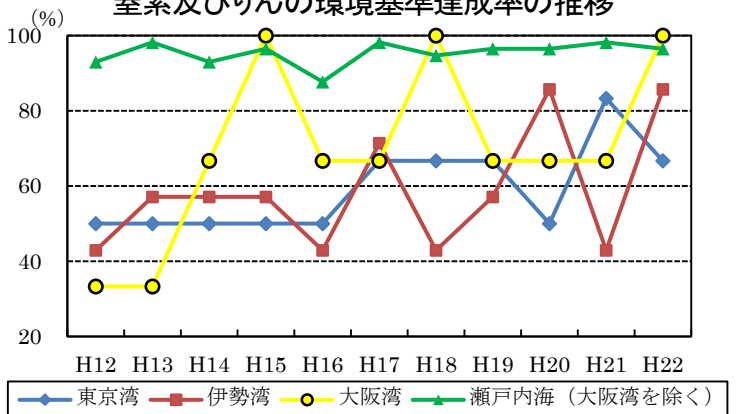


BOD(生物学的酸素要求量): 水質汚濁を示す代表的な指標。水中の有機物をバクテリアが分解するのに必要な酸素の量を表し、主に河川の水質汚濁を表す指標として用いられる。
 COD(化学的酸素要求量): BODと同様、水質汚濁を示す代表的な指標。水中の有機物などを酸化剤で酸化するときに消費される酸化剤の量を酸素に換算したもので、主に湖沼や海域の水質汚濁を表す指標として用いられる。

COD の環境基準達成率の推移

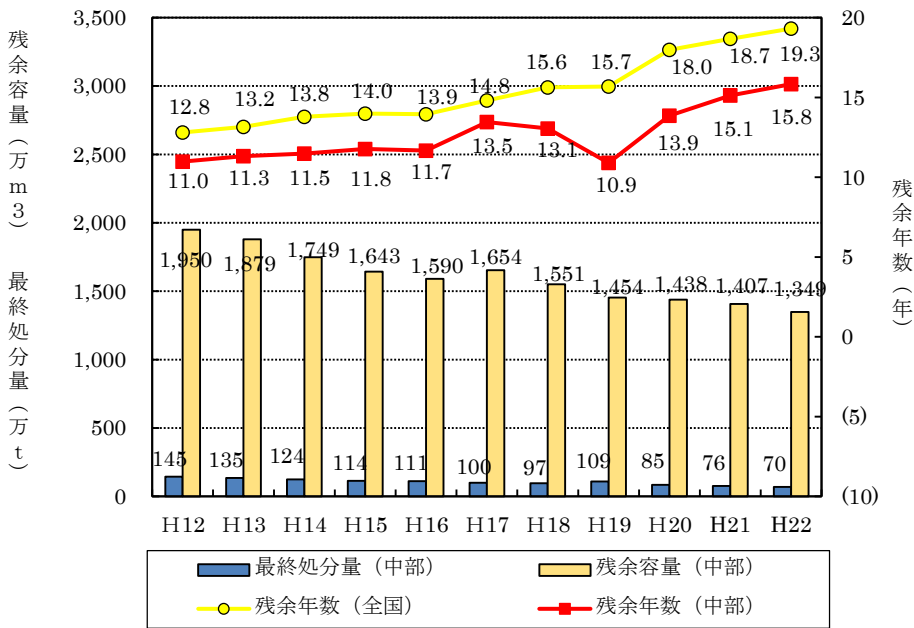


窒素及びリンの環境基準達成率の推移



資料: 環境省「公共用水域水質測定結果」より国土交通省都市局作成

図表12 一般廃棄物最終処分場の状況



注: 残余年数=当該年度の処分場残存容量/(当該年度の最終処分量/埋立ごみ比重(=0.8163))

資料: 環境省「一般廃棄物処理実態調査結果」により国土交通省都市局作成

(トピックス)

平成 23 年6月 11 日に、北京市内で開催された国際連合食糧農業機関(FAO)主催の「世界農業遺産国際フォーラム」において、石川県七尾市、輪島市、珠洲市、羽咋市、志賀町、中能登町、穴水町、能登町に広がる「能登の里山里海」が新潟県佐渡市の「トキと共生する佐渡の里山」とともに、日本初となる「世界農業遺産」に認定された。

世界農業遺産(Globally Important Agricultural Heritage Systems(GIAHS):ジラス)は、2002年(平成 14 年)、国際連合食糧農業機関(FAO、本部:イタリア・ローマ)によって開始されたプロジェクトである。

世界農業遺産の目的は、近代化の中で失われつつあるその土地の環境を生かした伝統的な農業・農法、生物多様性が守られた土地利用、農村文化・農村景観などを「地域システム」として一体的に維持保全し、次世代へ継承していくことだ。

能登は、地域に根差した里山里海が集約された地域であり、その総合力が評価された。



能登の白米の千枚田の風景 (国指定名勝)

提供: 石川県



あえのこと(ユネスコ無形文化遺産登録)

提供: 石川県

4. 誰もが暮らしやすい圏域

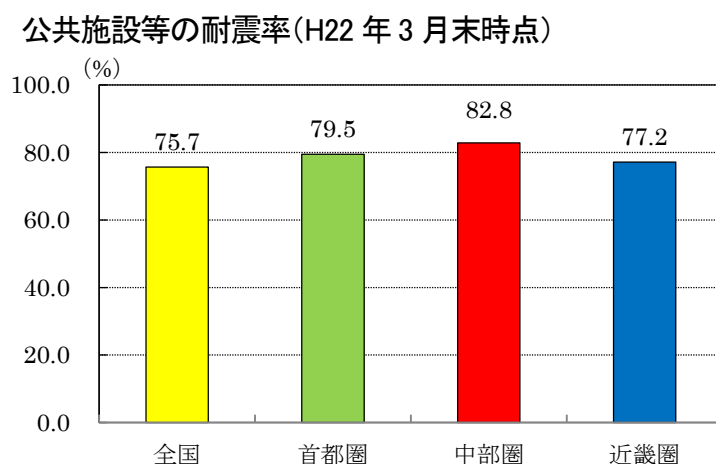
(目標)

「生活者の視点を大切にし、中部圏に居住する人々が、性別、年齢にかかわらず誰もが社会に参加できるとともに、個人のライフスタイルやライフステージに合わせて多様な暮らしを選択できる圏域の形成を実現する。また、東海地震を始めとする様々な自然災害等への対応力を向上させ、災害時の諸機能の代替性を確保し、安全で安心できる生活空間を実現する。」

(状況)

中部圏の防災拠点となる公共施設等の耐震率は全国平均や他の大都市圏と比較して高い数値を示している(図表 13)。

図表13 防災拠点となる公共施設等の耐震率



注：「全国」は、岩手県、宮城県、福島県内の施設は除いて集計

資料：消防庁「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進調査」

(トピックス)

東日本大震災を踏まえ、平成23年10月4日に中部圏(5県)の国の地方機関、地方公共団体、学識経験者、地元経済界を構成員とする「東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議」が設立された。当該会議では、構成員が幅広く連携し、東海・東南海・南海地震等の巨大地震に対して、広域的視点等から一体となって重点的・戦略的に取り組むべき事項を「中部圏地震防災基本戦略」として策定する予定で、同年12月27日には、中間とりまとめを公表した。また、平成24年3月13日には、中部圏(5県)で初めての広域的地震・津波防災訓練が実施され、70機関で約1,000人が参加した。

関係機関が参集した訓練本部の状況
(中部地方整備局災害対策本部室)

提供：中部地方整備局

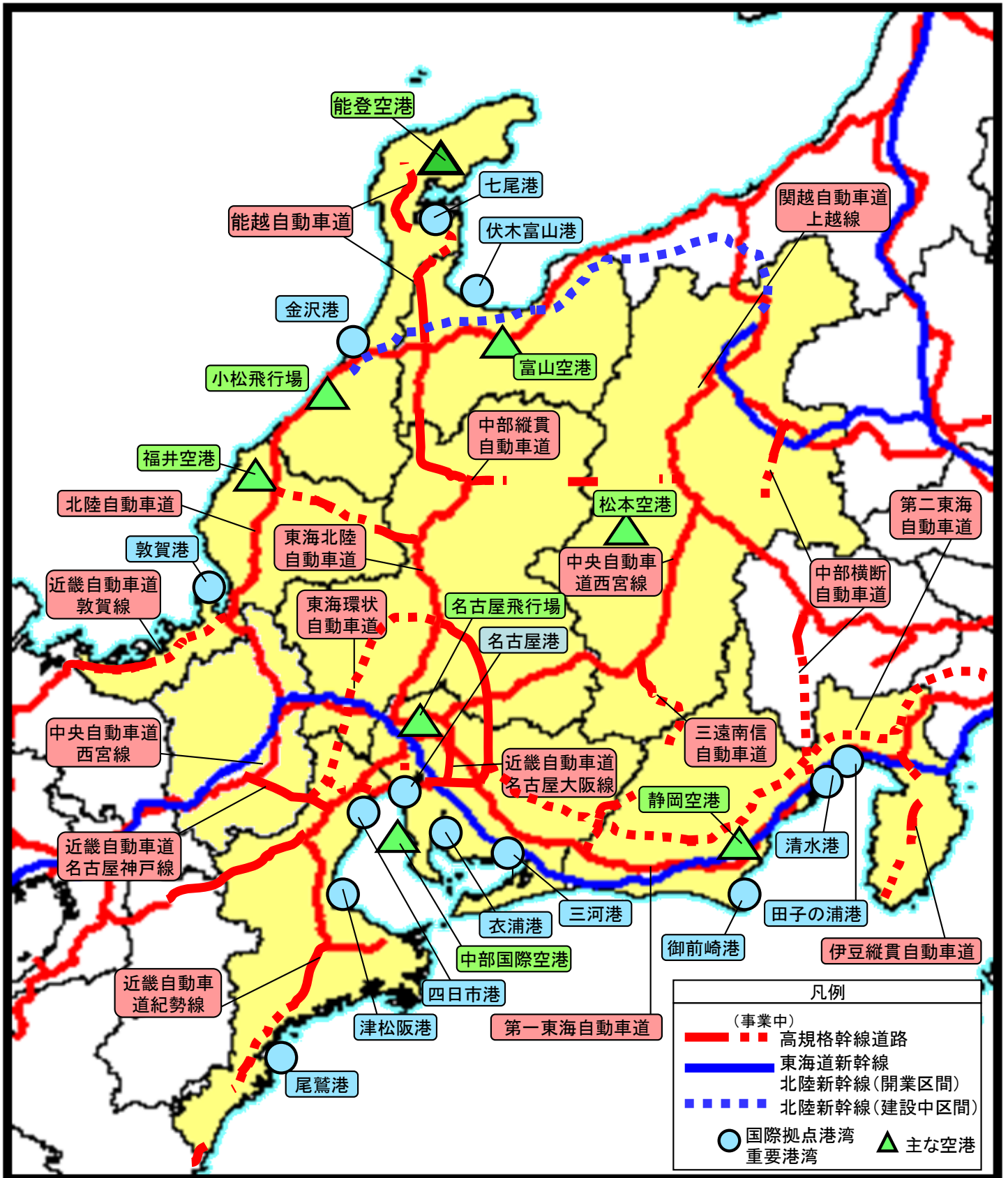


資料編

(中部圏整備に係る参考図)

中部圏における社会資本整備の状況

平成23年度末現在



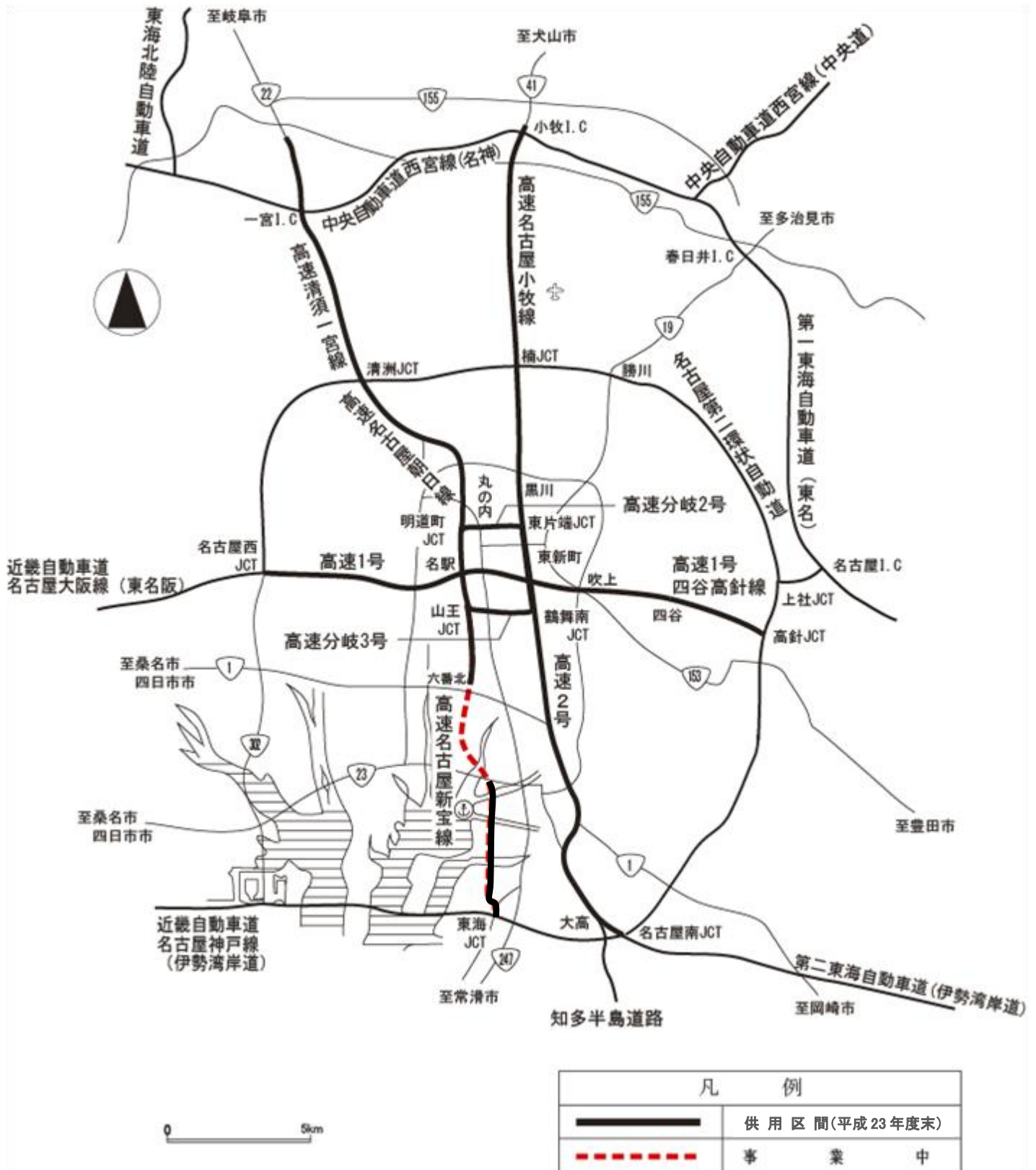
1. 道路の整備

(1) 高規格幹線道路



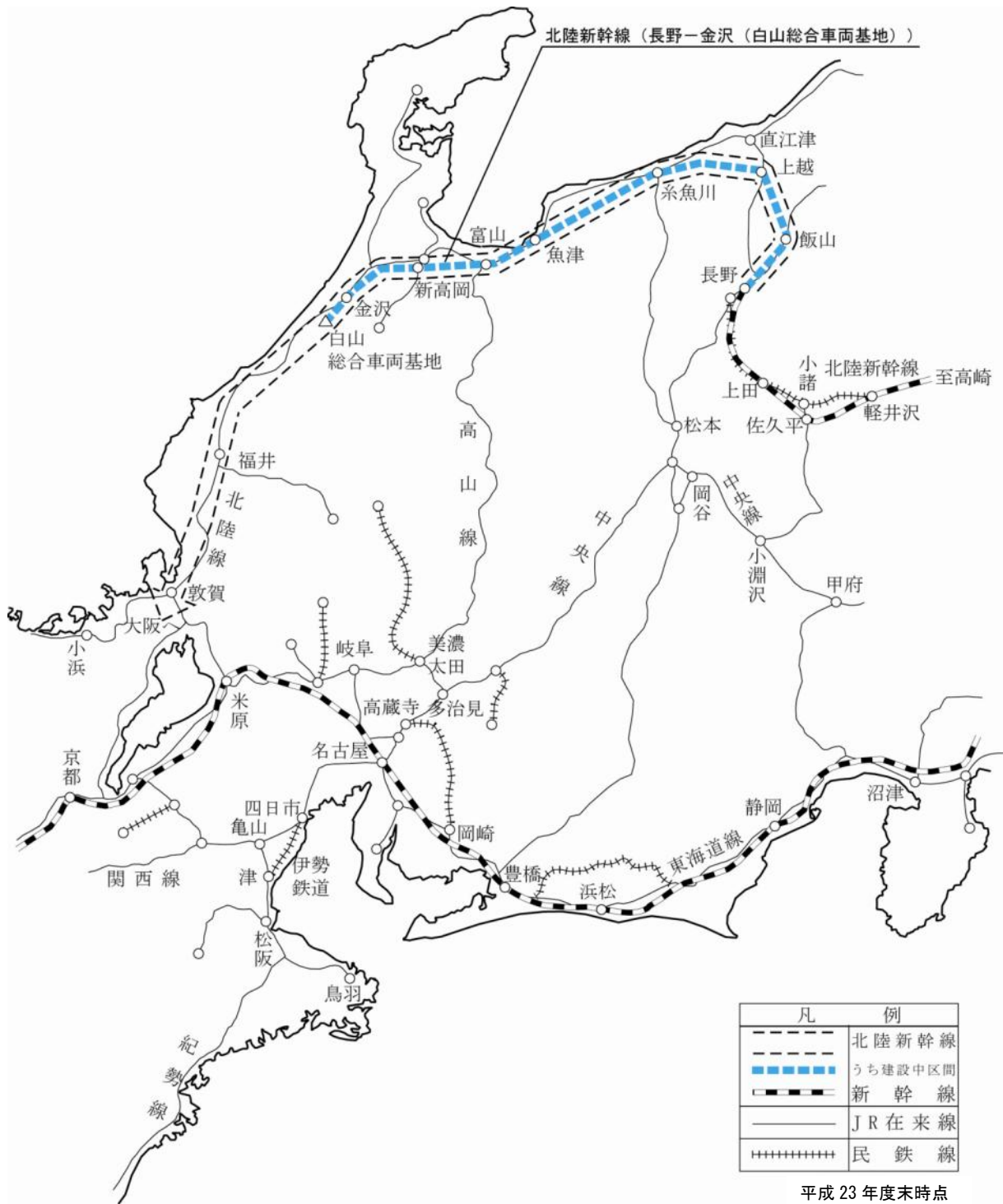
- ※ 平成 23 年度末時点。
- ※ 整備中の IC 及び JCT 名は仮称。
- ※ 事業中には着工準備中を含む。

(2) 都市高速道路(名古屋高速)

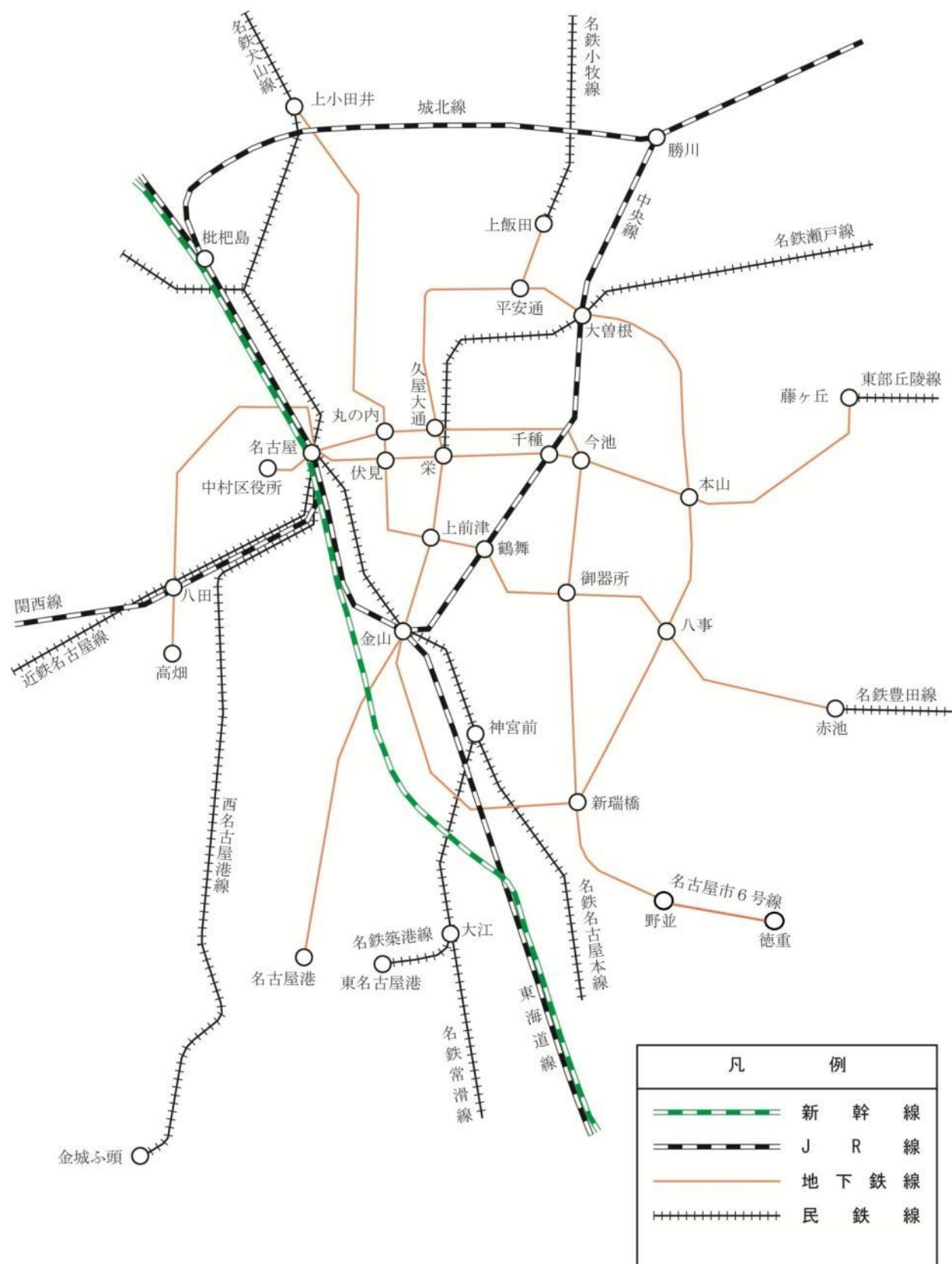


2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道

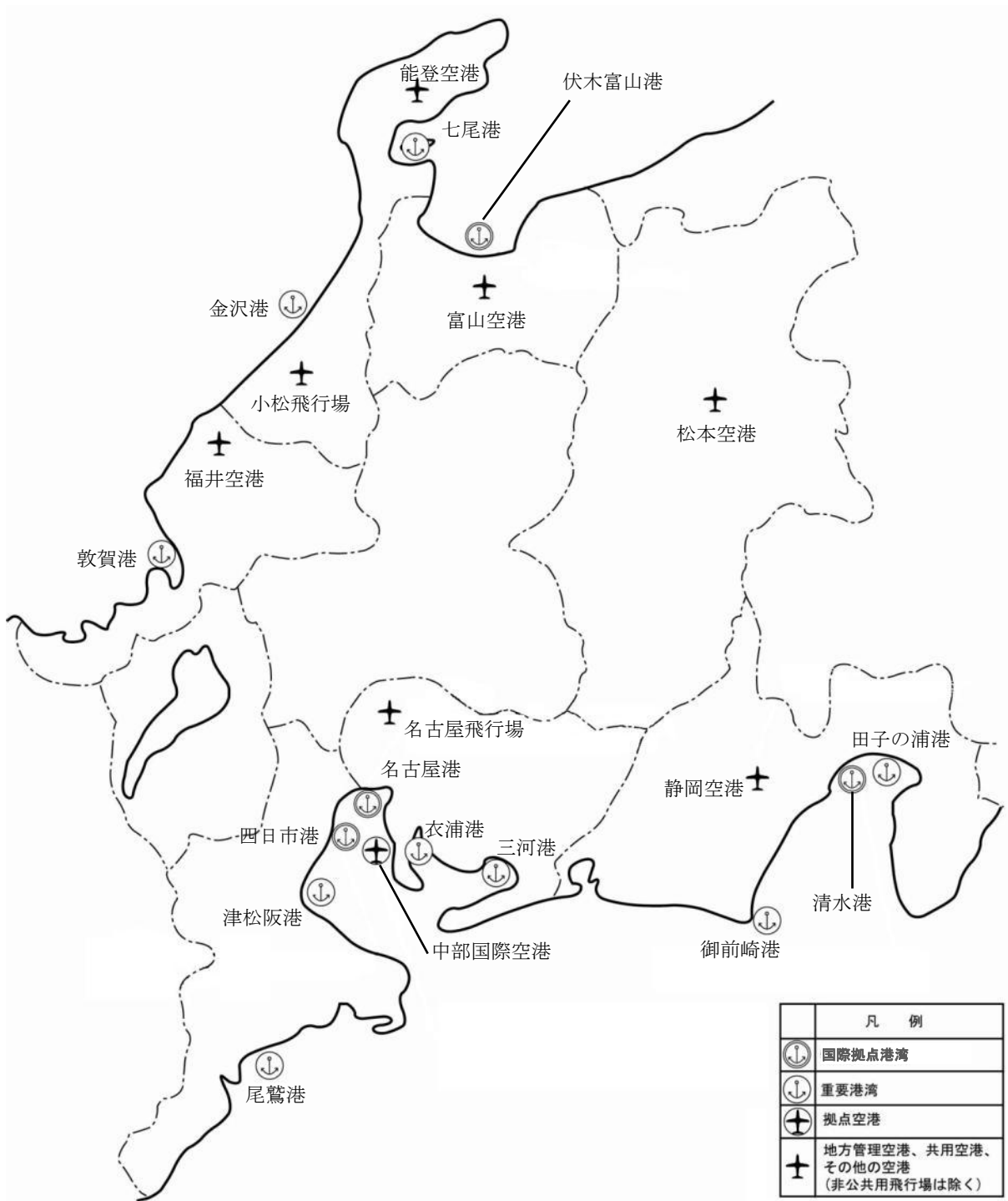


(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



平成 23 年度末時点

3. 港湾・空港の整備

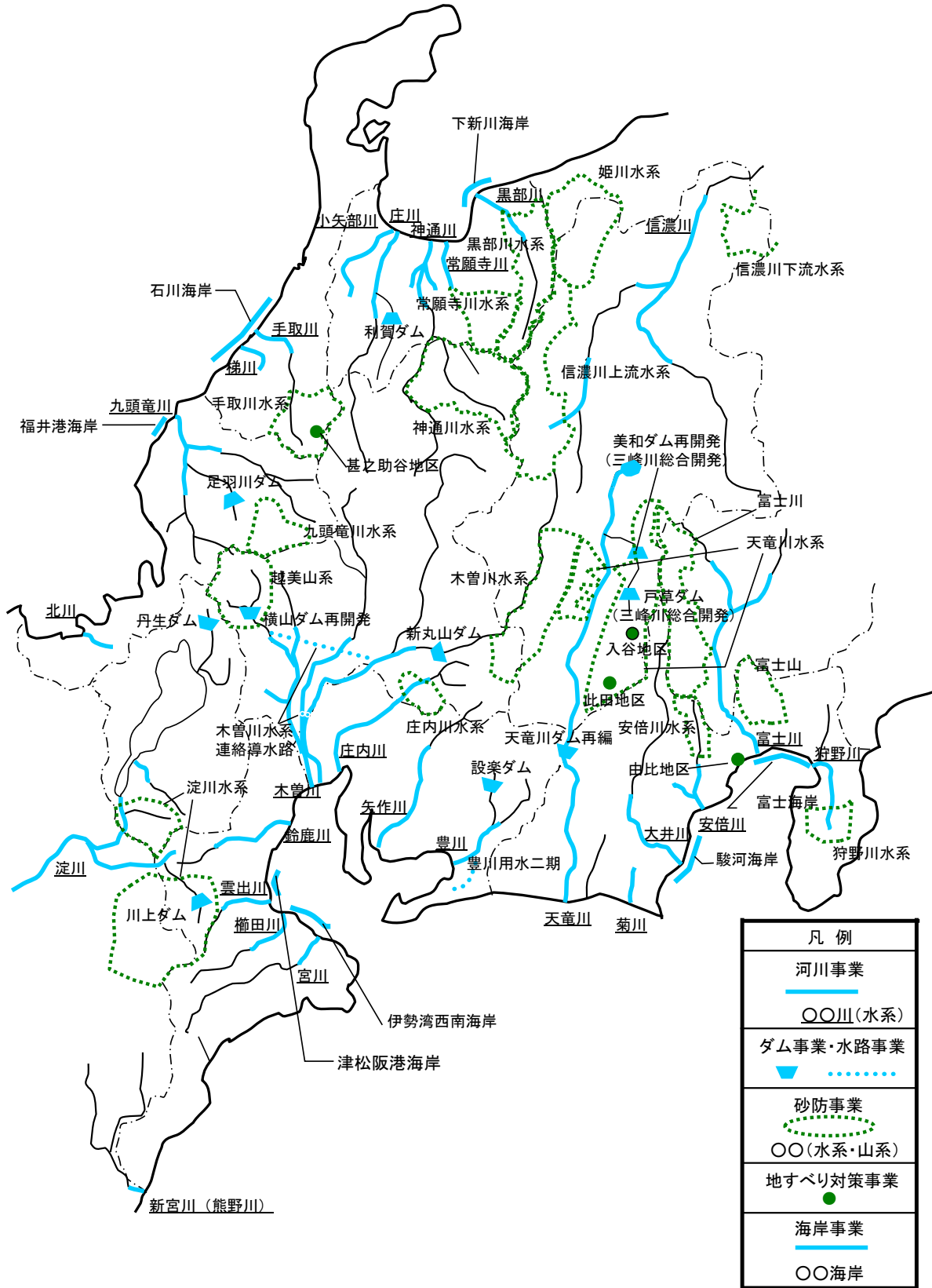


平成 23 年度末時点

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



5. 河川・海岸等の整備



平成 23 年度末時点