

平成 24 年度

中部圏開発整備計画の実施
に関する状況

平成 26 年 1 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

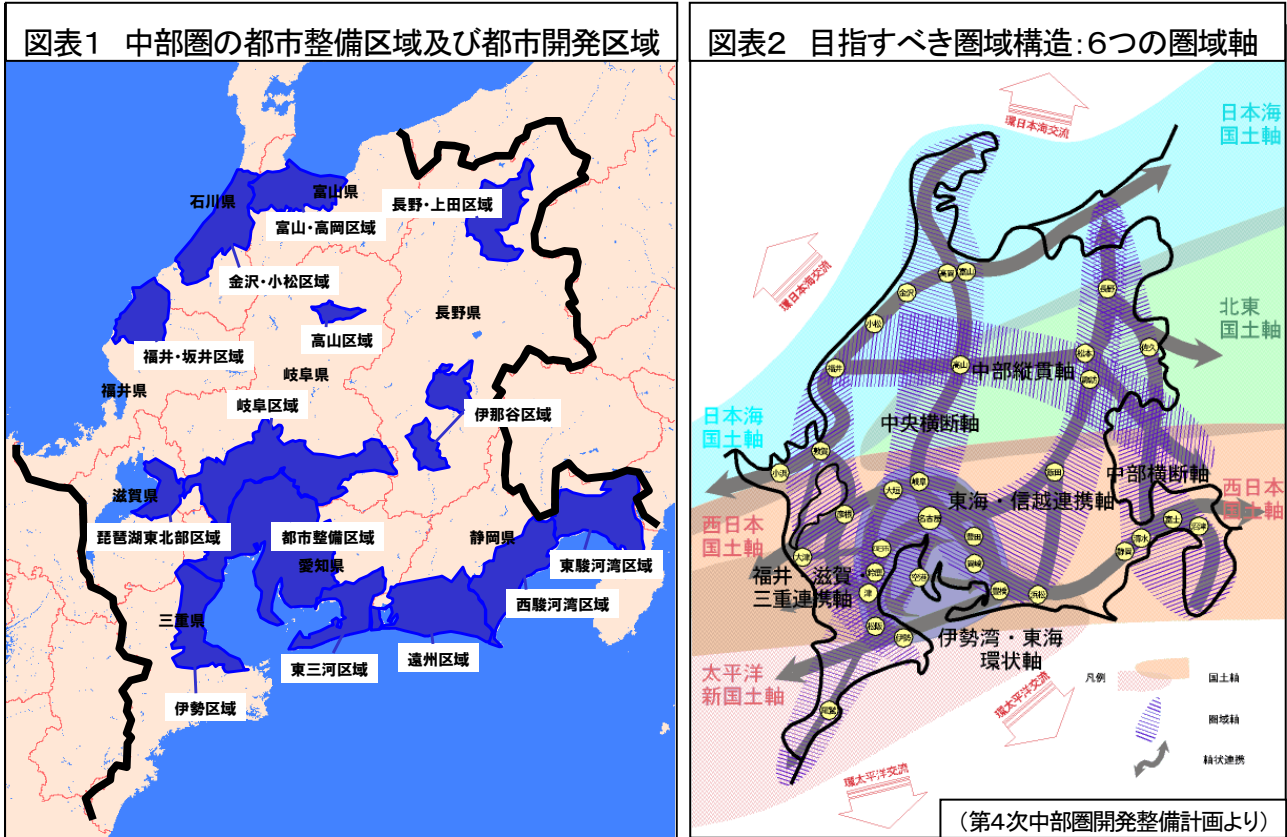
- ・ 暮らしやすい居住環境の形成
- ・ 中心市街地の再生

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つなぐ都市間交通の整備(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24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。」

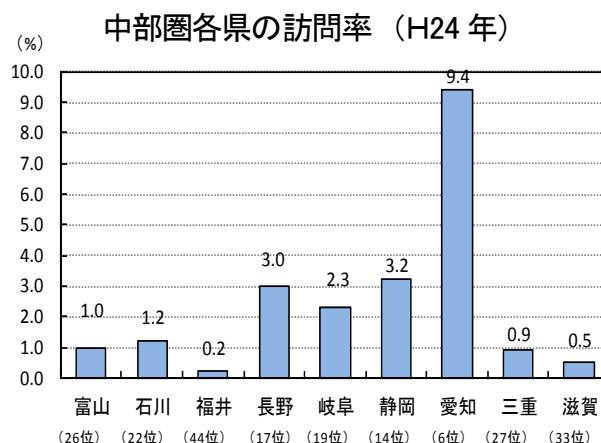
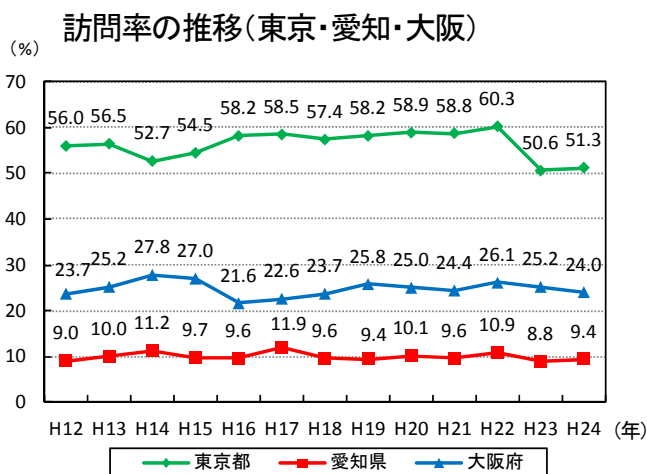
(状況)

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。愛知県を除く中部圏各県の訪問率は、平成24年で0.2～3.2%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24年には平成12年比で0.87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年に再び増加した(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



※ () は全国順位

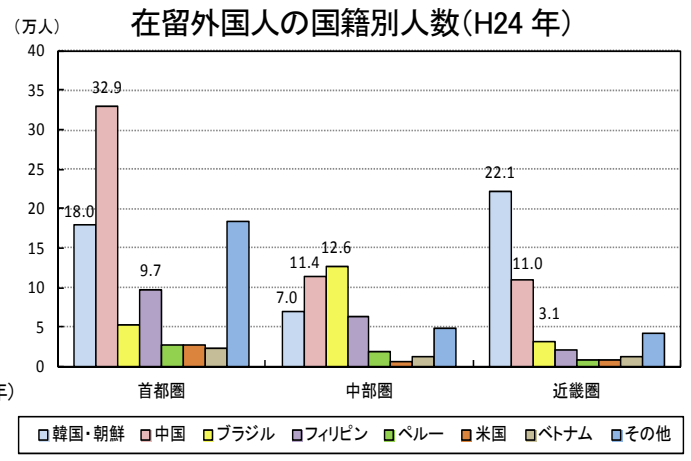
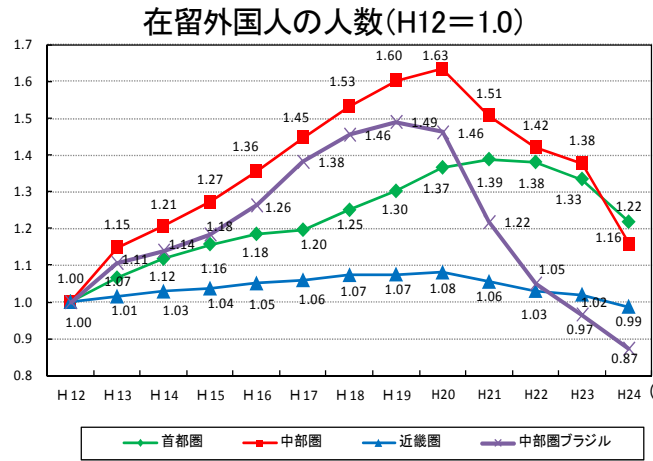
注1: 訪問率=訪日外国人旅行者のうち各都府県を訪れた人の割合(複数回答あり)

注2: 平成23年から調査主体・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」

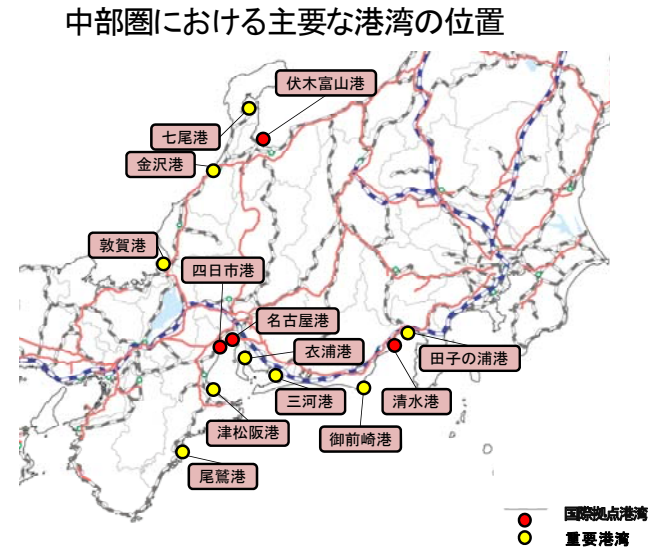
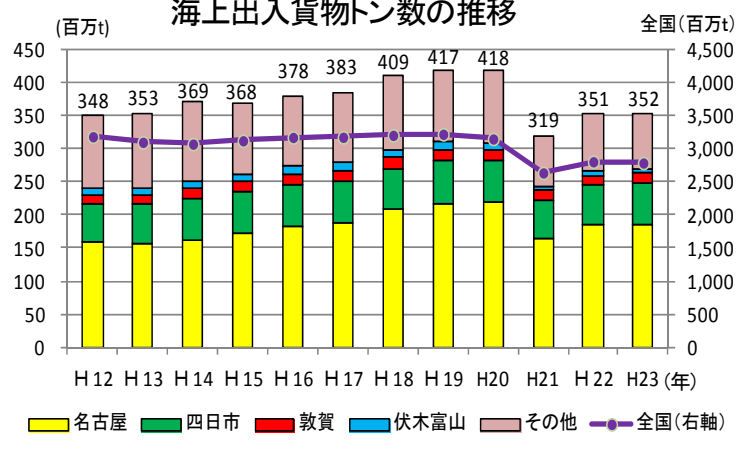
平成23年から観光庁「訪日外国人消費動向調査」をもとに国土交通省都市局作成

図表4 在留外国人の現状



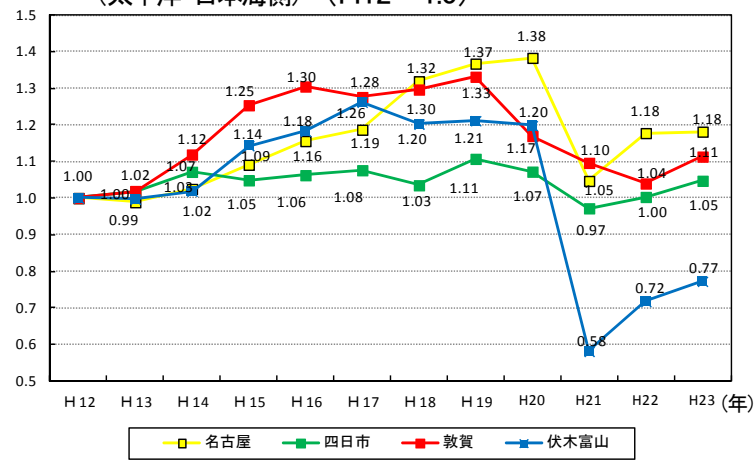
注:平成 24 年から調査対象者が異なる
 資料: 法務省「登録外国人統計」、平成 24 年から「在留外国人統計」をもとに国土交通省都市局作成

図表5 中部圏における港湾の状況

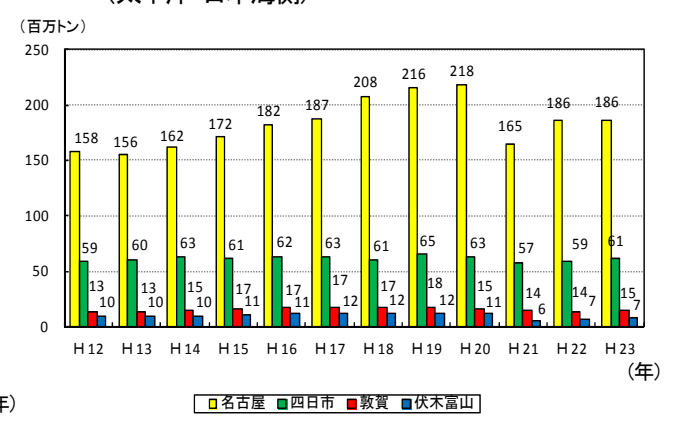


中部圏 : 35,221 万トン(H23年)
 全国 : 278,260 万トン(H23年)

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)



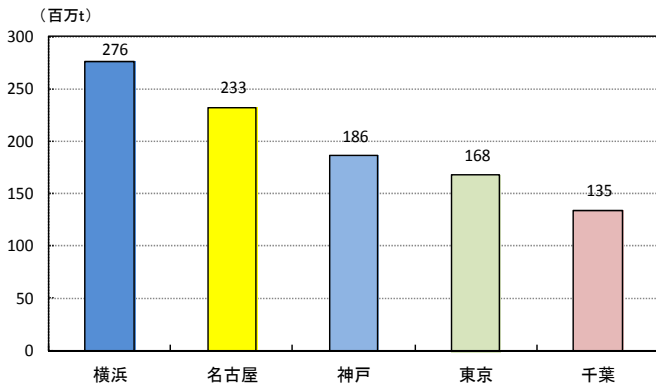
海上出入貨物トン数の各上位2港の推移 (太平洋・日本海側)



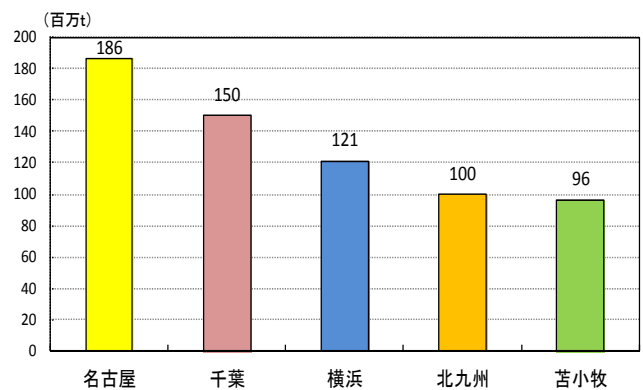
資料: 国土交通省「港湾統計」をもとに国土交通省都市局作成

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(H23年)



海上出入貨物トン数の上位5港(H23年)



資料: 国土交通省「港湾統計」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

新東名高速道路は平成24年4月14日に静岡県の御殿場ジャンクションから三ヶ日ジャンクション間が開通した。一度に162kmの高速道路が開通したことは、日本の高速道路開通史上最長となる。新東名高速道路は東名高速道路に比べて、カーブや坂道が緩やかであるという構造上の特徴を持つことや、地域の個性を活かした商業施設が設置されるなど、利用者の利便性、快適性の向上が図られている。引き続き、愛知県の豊田東ジャンクションまでの工事が進められ、平成26年度の完成が予定されている。新東名高速道路の整備により、東名高速道路を利用している交通が新東名高速道路に転換・分散し、渋滞の緩和や高速性・定時性の向上が期待される。

一方、北陸新幹線は、平成26年度末の長野・金沢間の開業を目指し、建設が進められている。また、平成24年6月に金沢・敦賀間の着工が認可され、長野・金沢間開業から概ね10年強後の開業を目指して建設が進められている。



新東名高速道路
提供：中日本高速道路株式会社



北陸新幹線イメージ
提供：東日本旅客鉄道株式会社、
西日本旅客鉄道株式会社

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。」

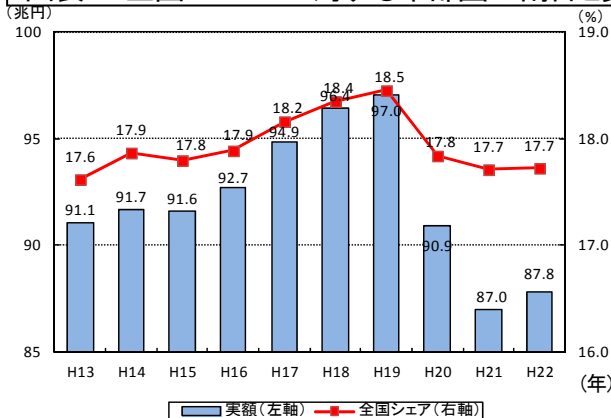
(状況)

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)。

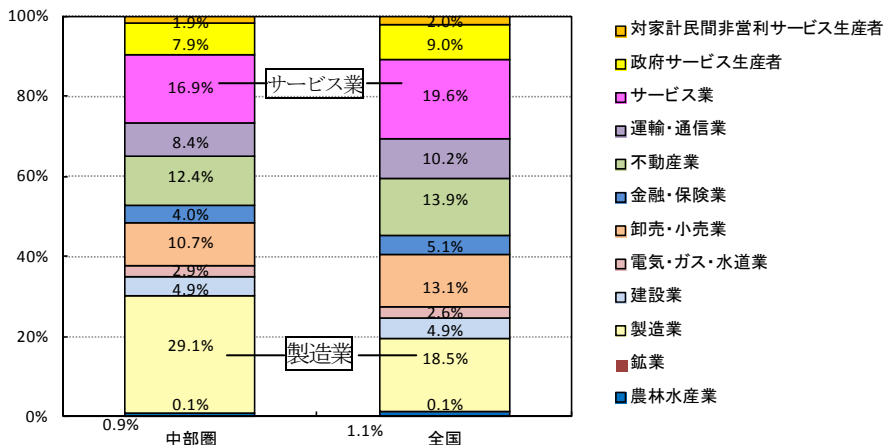
中部圏における外資系企業の進出状況は、他圏域に比べ総数は少ない。近年では、減少傾向にあり、平成 12 年時点とほぼ同程度まで減少している(図表 10)。

図表7 全国のGDPに対する中部圏の割合と実額



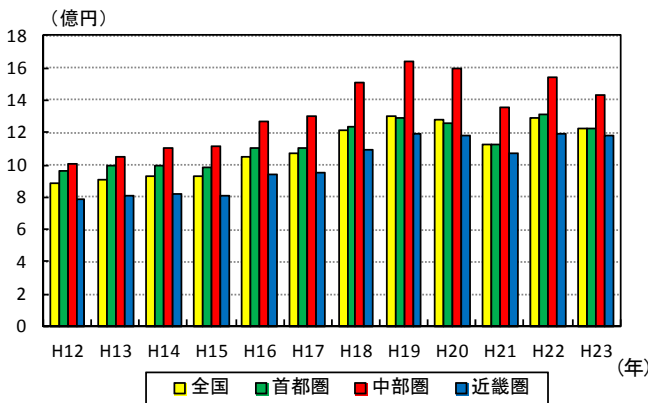
資料: 内閣府「県民経済計算」をもとに国土交通省都市局作成

図表8 圏域総生産(名目)の経済活動別構成比(H22)

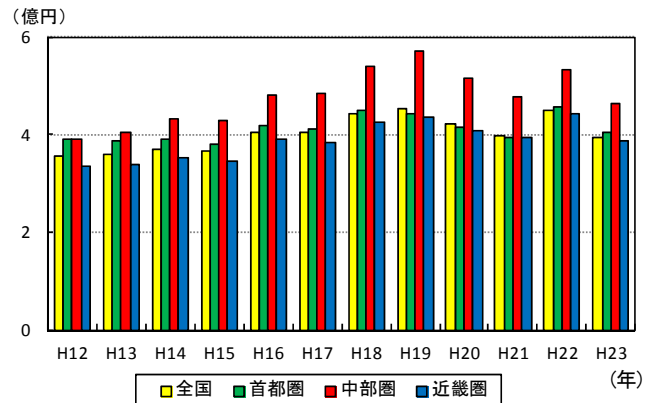


図表9 製造品出荷額・製造品付加価値額の状況

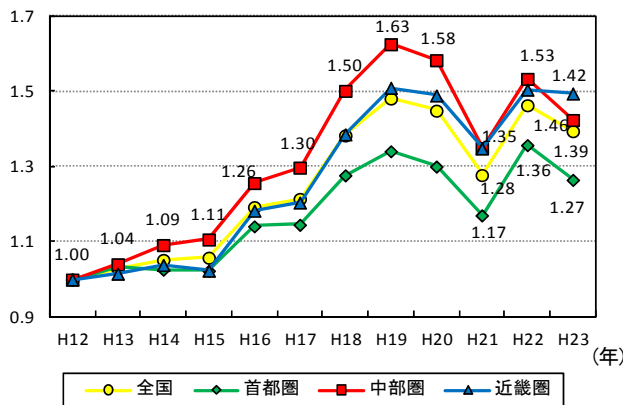
1事業所あたりの製造品出荷額の推移



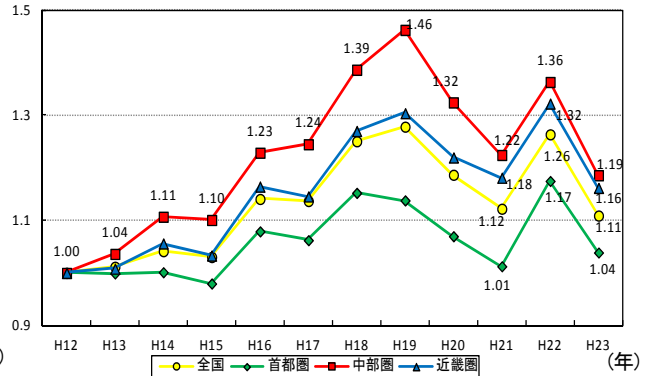
1事業所あたりの付加価値額の推移



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)

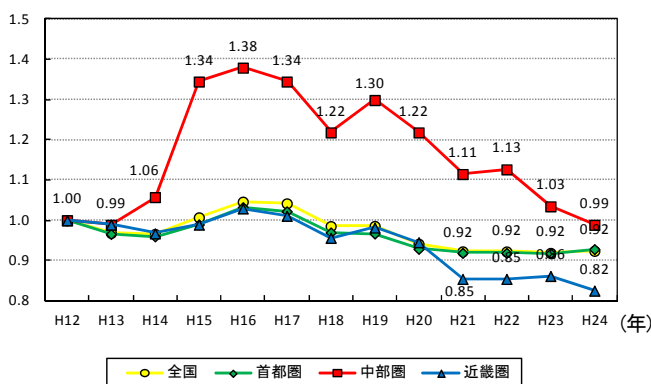


注:いずれも従業者4人以上の事業所に関する数値

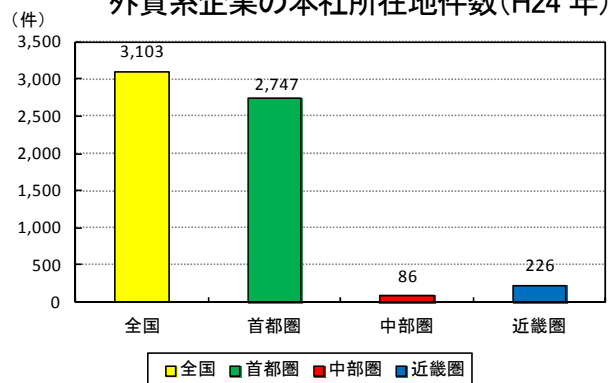
資料:経済産業省「工業統計調査」をもとに国土交通省都市局作成

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(H24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」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

「知の拠点あいち」は、付加価値の高いモノづくりを支援するため、愛・地球博会場跡地に愛知県が整備を進めている研究開発拠点である。

平成24年2月に「あいち産業科学技術総合センター」がオープンし、産・学・行政の連携による共同研究の実施や企業の研究開発・計測分析支援等、地域企業の総合的技術支援機関としての取組みが行われている。

また、平成25年3月に先端計測分析施設である「あいちシンクロトン光センター」が(公財)科学技術交流財団により整備された。他のシンクロトン光施設は多くが学術利用を主目的としているが、「あいちシンクロトン光センター」は産業利用を重視して、利用者の支援体制の充実などに重点を置いていることが特徴である。シンクロトン光を用いた計測分析は、試料に照射して透過、回折、吸収した光を調べるもので、非破壊で原子レベルの分析ができるため、排ガス触媒、二次電池(リチウムイオン電池等)の開発等、幅広い分野での利用が期待されている。



「知の拠点あいち」(あいち産業科学技術総合センター、あいちシンクロトン光センター)

提供：愛知県

3.「美しい中部圏」の創出

(目標)

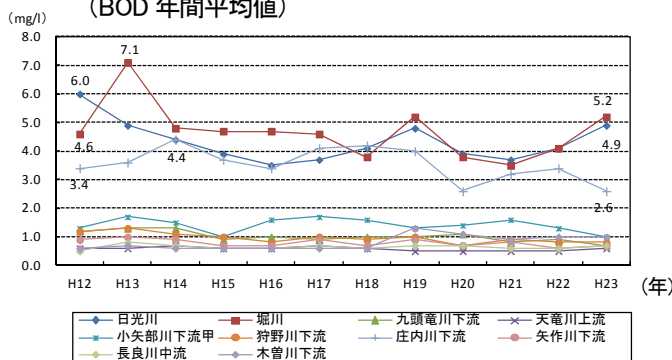
「多彩で豊富な自然環境を美しく健全な状態で次世代に継承するとともに、自然環境や歴史的風土と一体となった美しい景観の形成、歴史的街並みの保全や文化遺産の継承等、地域の風土と調和のとれた質の高い環境を形成する。また、個人の健康や快適性を高い水準で調和させつつ、環境負荷の低減を重視した循環型社会を実現する。さらに、国内外の人々に対して、日常生活の中で自然とふれあいつつ、個人が高度で創造的な諸活動を展開する場を提供する圏域としての役割を果たす。これにより、「美しい中部圏」を創造する。

(状況)

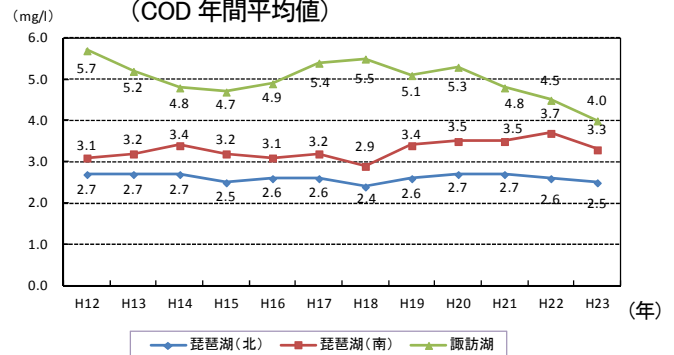
中部圏の主要な公共用水域の水質状況については、名古屋市内を流れる日光川、堀川及び庄内川で他の河川よりも水質汚濁を示す値が高く、湖沼については琵琶湖に比べて諏訪湖が高い状況である。また、伊勢湾の水質汚濁を示すCODの環境基準達成率は、他と比較して低い値を示しており改善が必要である(図表 11)。

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
(BOD 年間平均値)



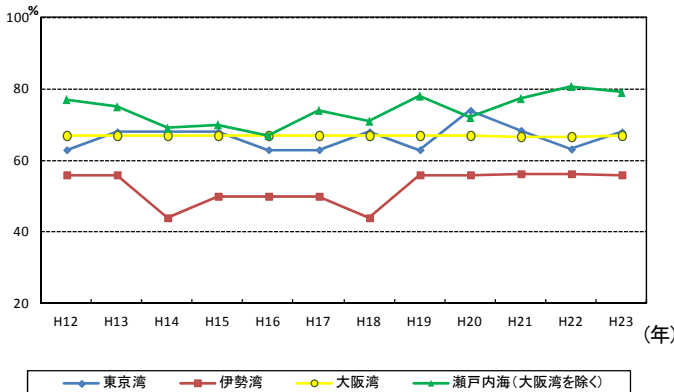
指定湖沼の水質の推移
(COD 年間平均値)



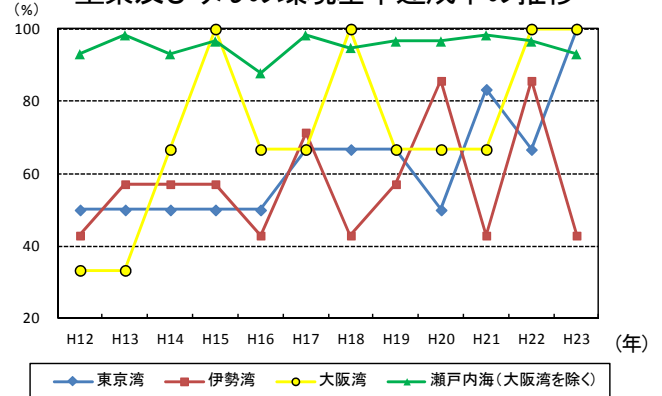
BOD(生物化学的酸素要求量): 水質汚濁を示す代表的な指標。水中の有機物をバクテリアが分解するのに必要な酸素の量を表し、主に河川の水質汚濁を表す指標として用いられる。

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

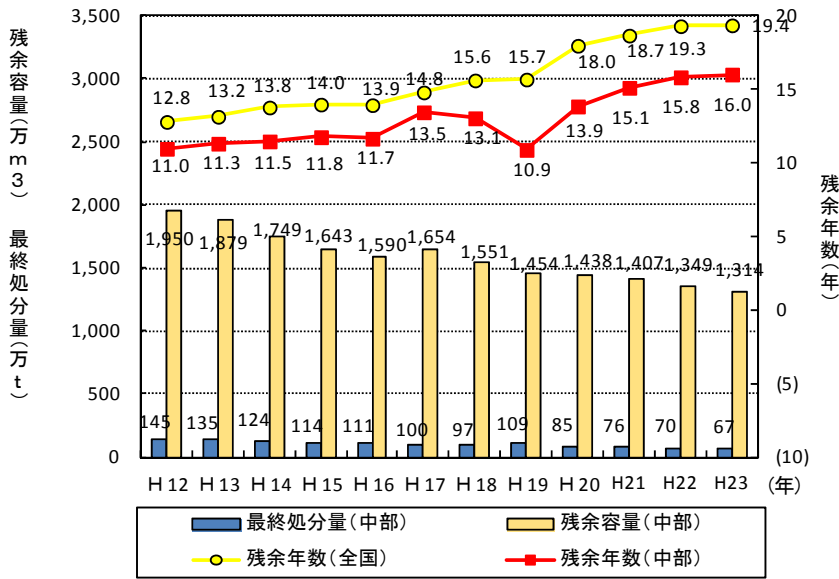


窒素及びりん的环境基準達成率の推移



資料: 環境省「公共用水域水質測定結果」をもとに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」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

中部地方整備局と高山市の主催により、中部地方整備局管内で歴史的風致維持向上計画の認定を受け、歴史まちづくりに取り組む6市町の首長が一同に集う、全国初の「歴史まちづくりサミット」が平成24年10月に開催された。

「歴史まちづくりサミット」では、「歴史まちづくりに取り組む地方公共団体の連携による地域活性化の展望」と題した、名古屋市立大学名誉教授 瀬口哲夫氏による基調講演の後、「歴史まちづくりと地域活性化」をテーマに6市町の首長等によるパネルディスカッションを行い、更なる連携・協力により歴史まちづくりを推進することを確認する「中部歴史まちづくりサミット共同宣言」の採択が行われた。



※岐阜市については、平成25年4月11日に認定



「歴史的風致維持向上計画が認定されている市町」、「歴史まちづくりサミット」

提供：中部地方整備局

4. 誰もが暮らしやすい圏域

(目標)

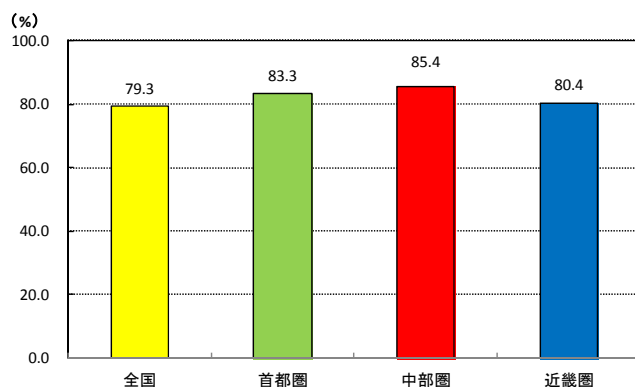
「生活者の視点を大切にし、中部圏に居住する人々が、性別、年齢にかかわらず誰もが社会に参加できるとともに、個人のライフスタイルやライフステージに合わせて多様な暮らしを選択できる圏域の形成を実現する。また、東海地震を始めとする様々な自然災害等への対応力を向上させ、災害時の諸機能の代替性を確保し、安全で安心できる生活空間を実現する。」

(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

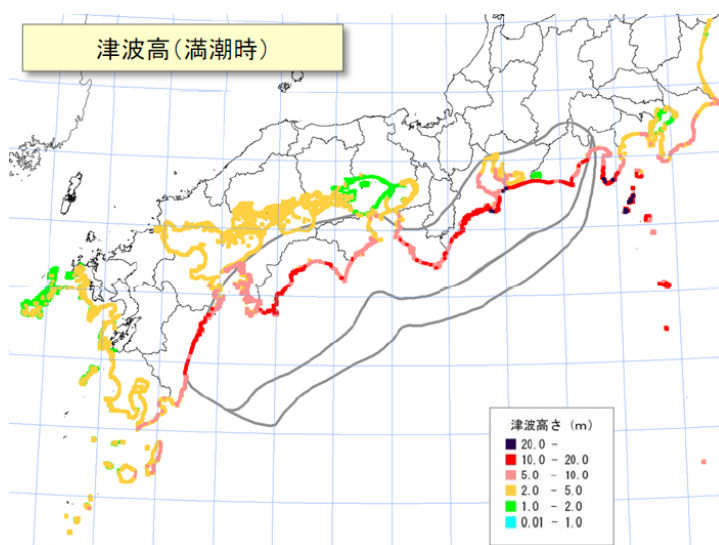
公共施設等の耐震率(H24年3月末時点)



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」をもとに国土交通省都市局作成

(トピックス)

南海トラフの巨大地震については、内閣府に平成 23 年8月に設置された「南海トラフの巨大地震モデル検討会」において、最新の科学的見地に基づき、南海トラフの巨大地震対策を検討する際に想定すべき最大クラスの地震・津波の検討が進められている。平成 24 年3月 31 日に第一次報告として、震度分布・津波高(最小 50mメッシュ)の推計結果がとりまとめられた。その後、平成 24 年8月 29 日に、同モデル検討会において、第二次報告として最小 10 mメッシュによる津波高及び浸水域等の結果がとりまとめられた。



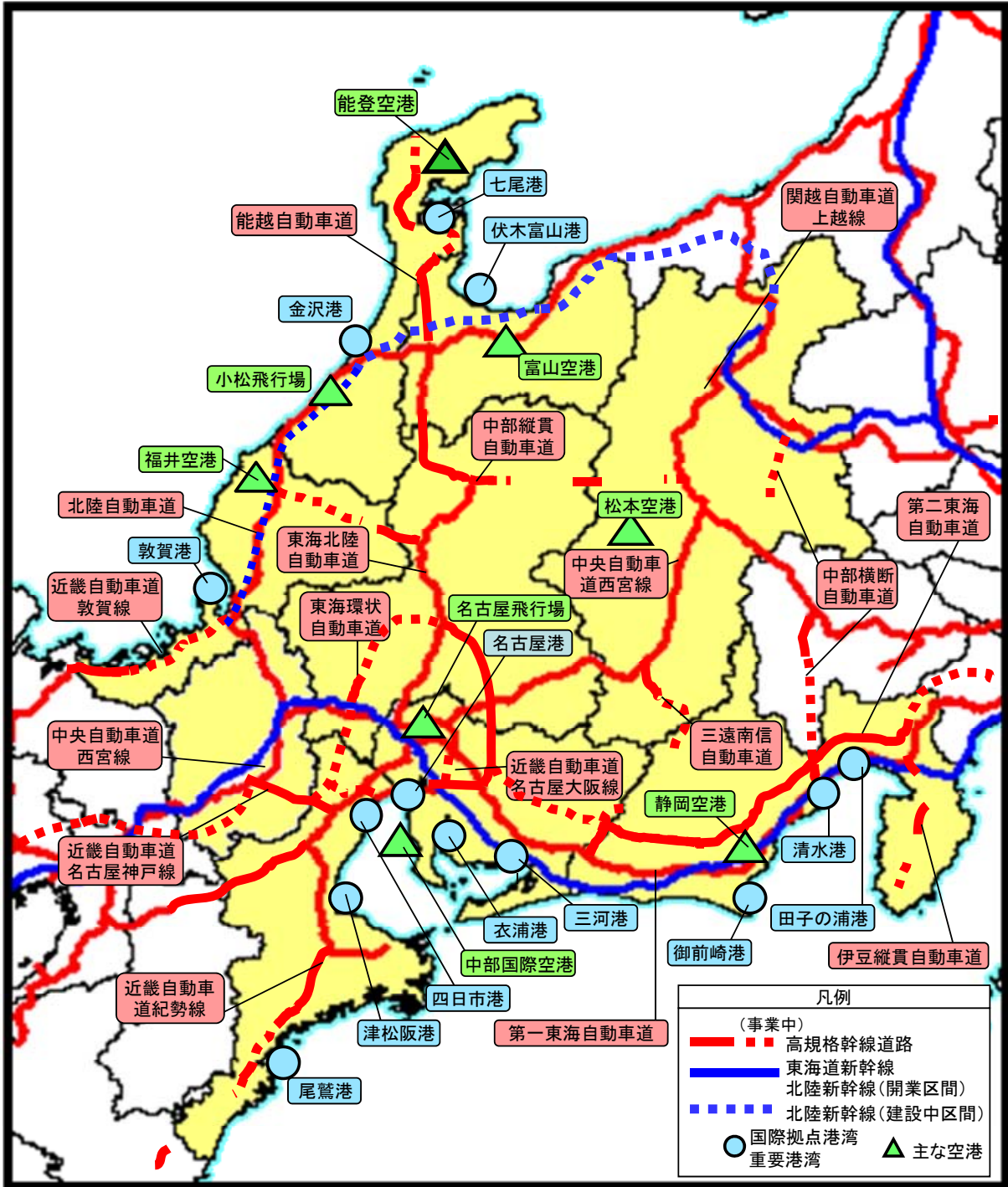
津波高分布図
提供: 内閣府

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25年3月末現在



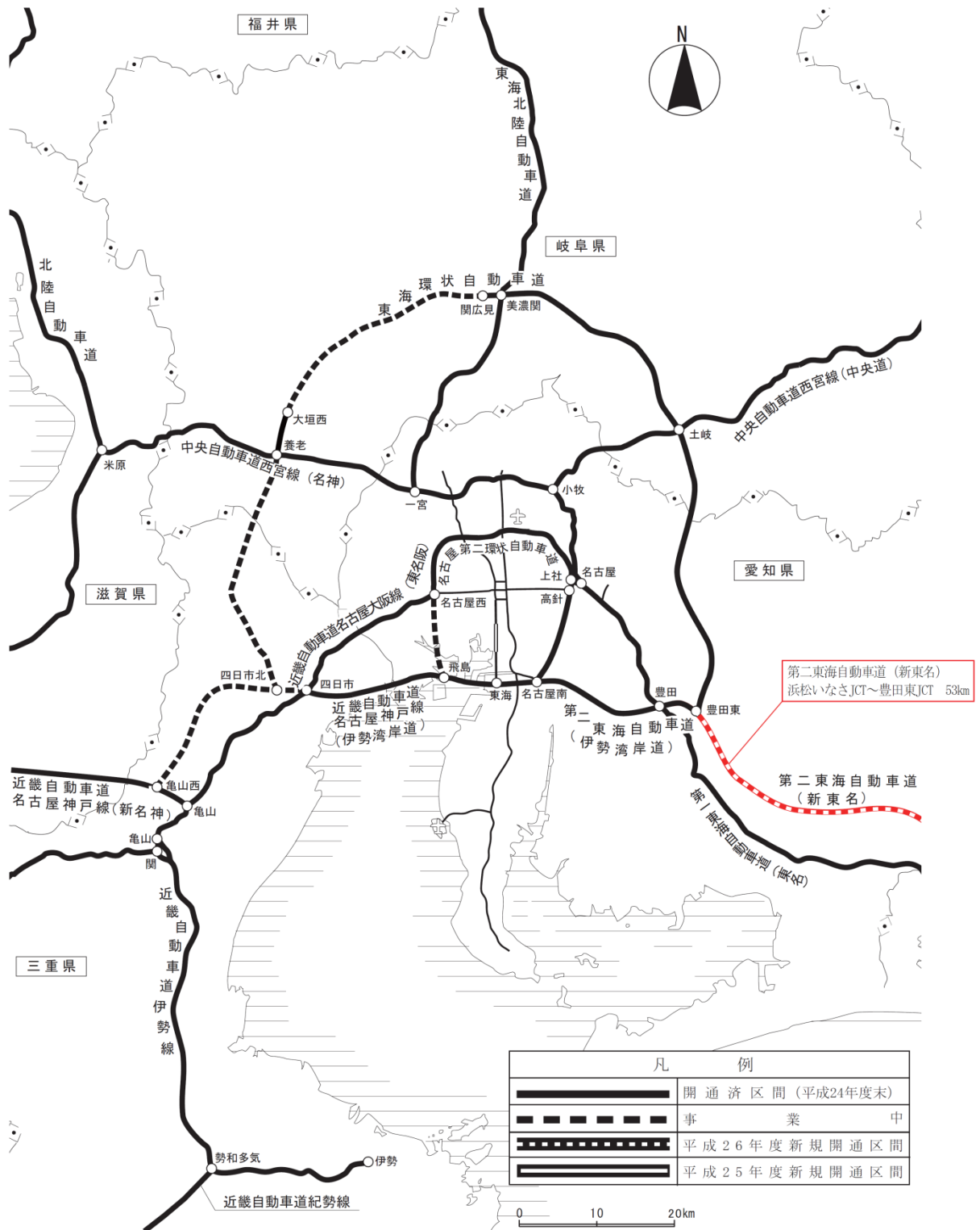
1. 道路の整備

(1) 高規格幹線道路



※ 平成 25 年 3 月末現在
 ※ 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

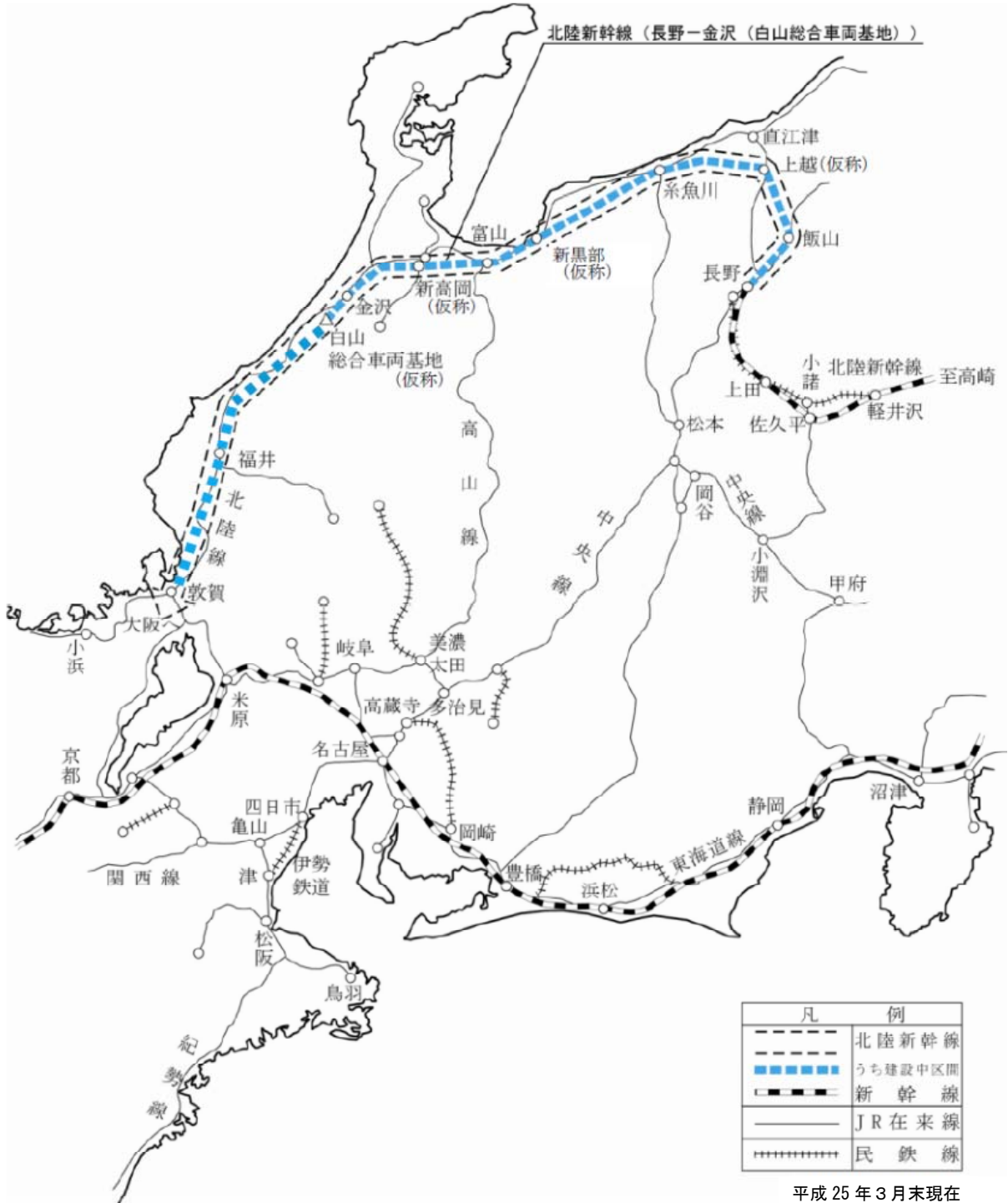
(2) 都市高速道路(名古屋高速)



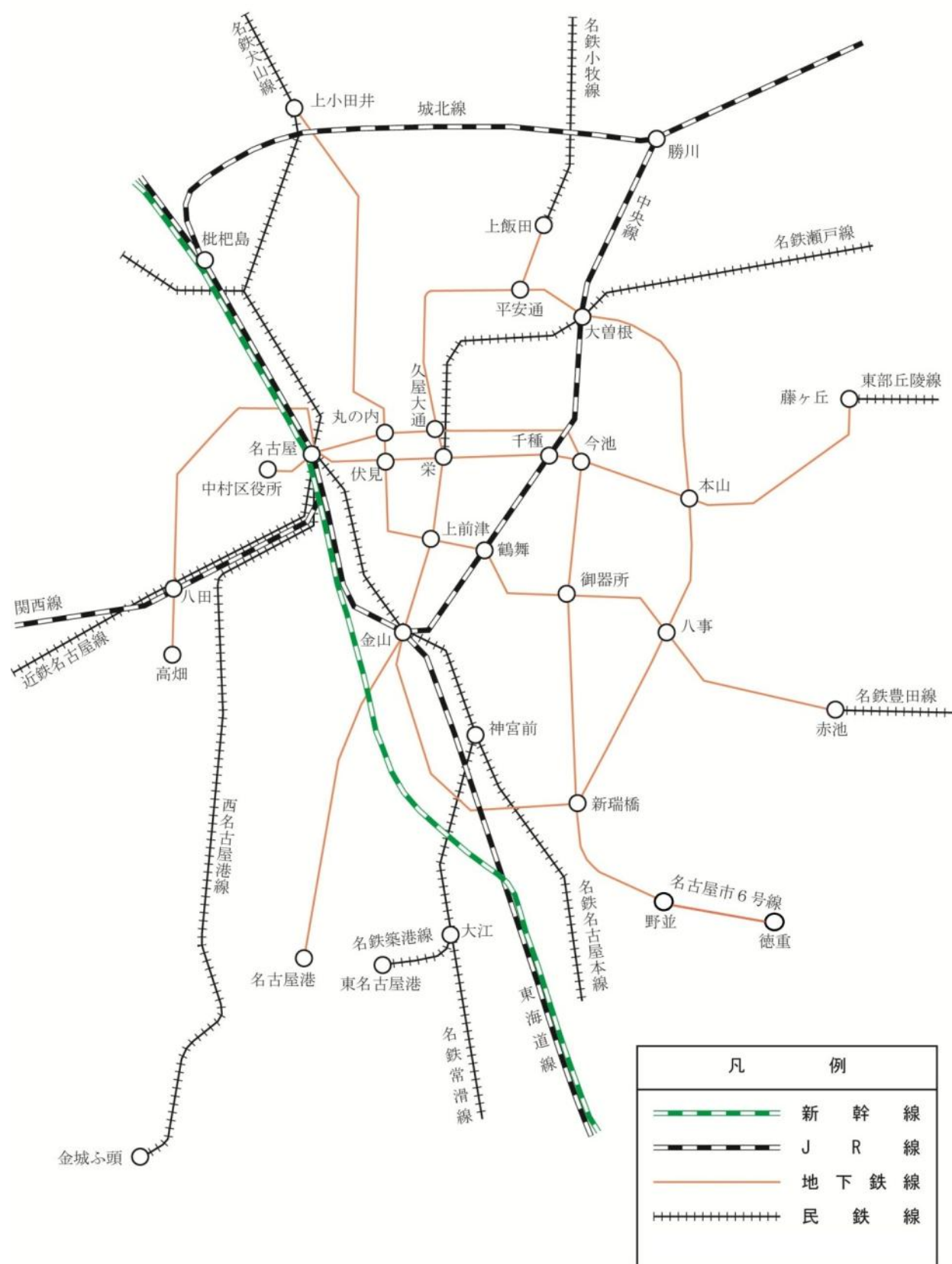
平成25年3月末現在

2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道

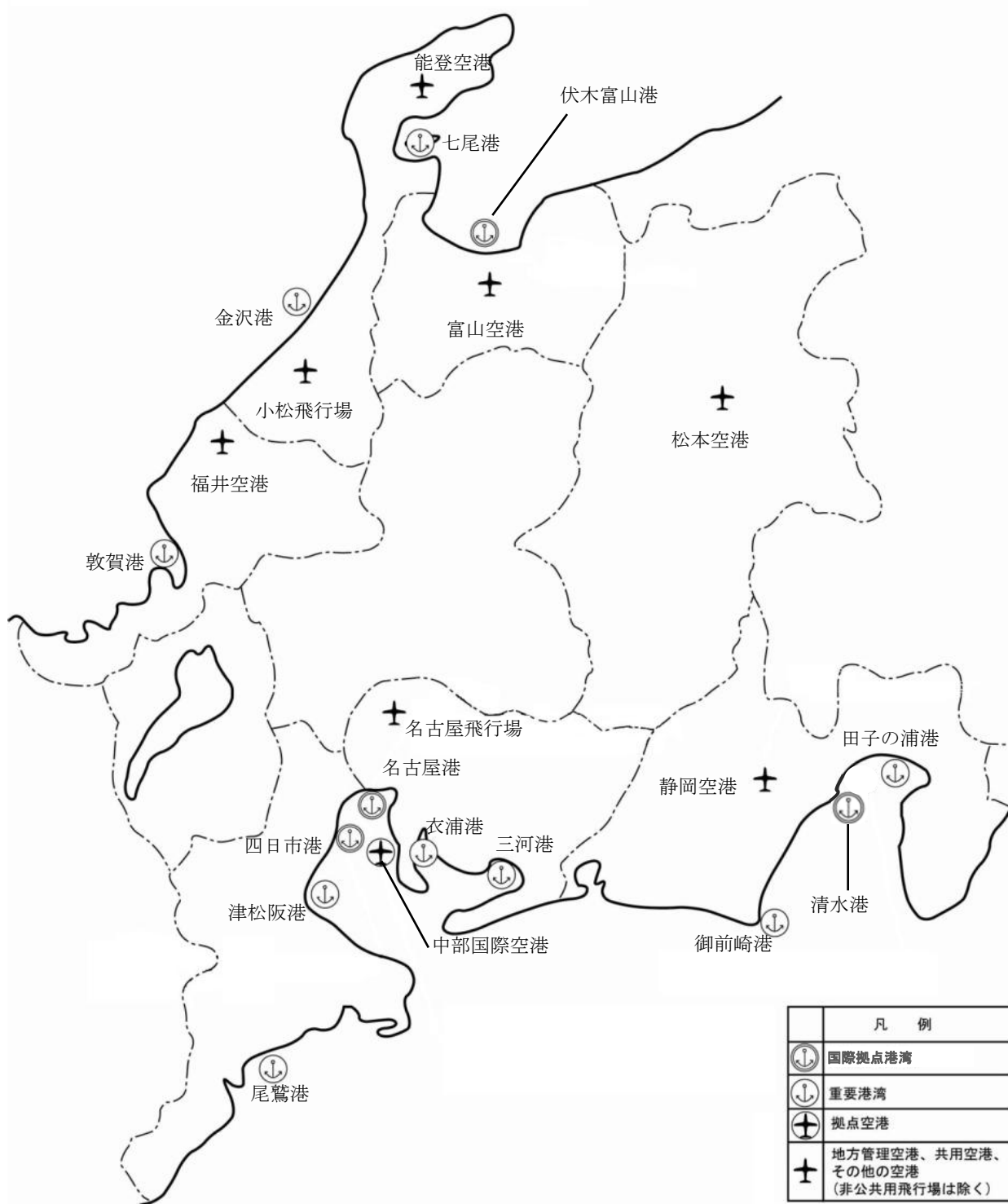


(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



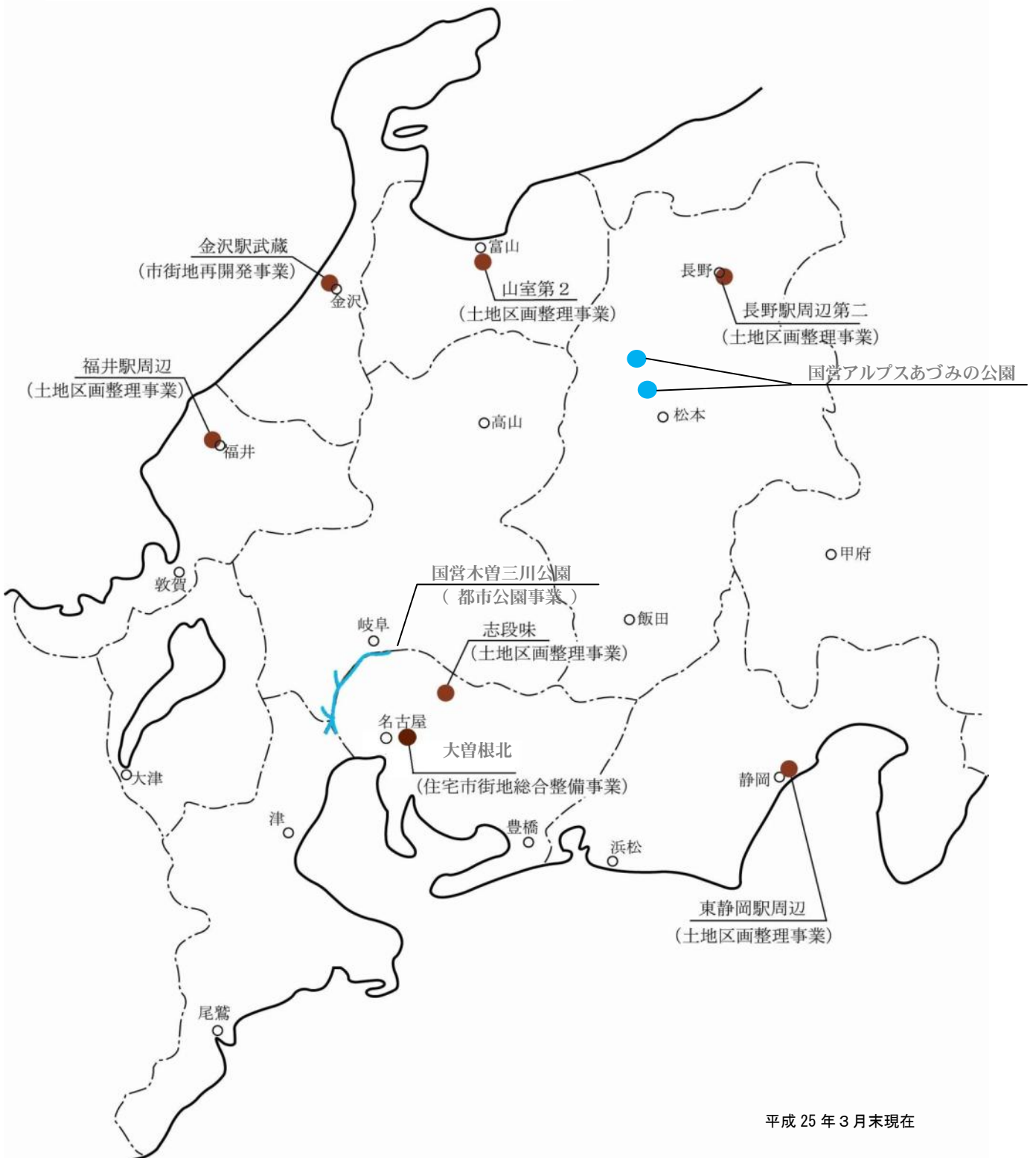
平成 25 年 3 月末現在

3. 港湾・空港の整備

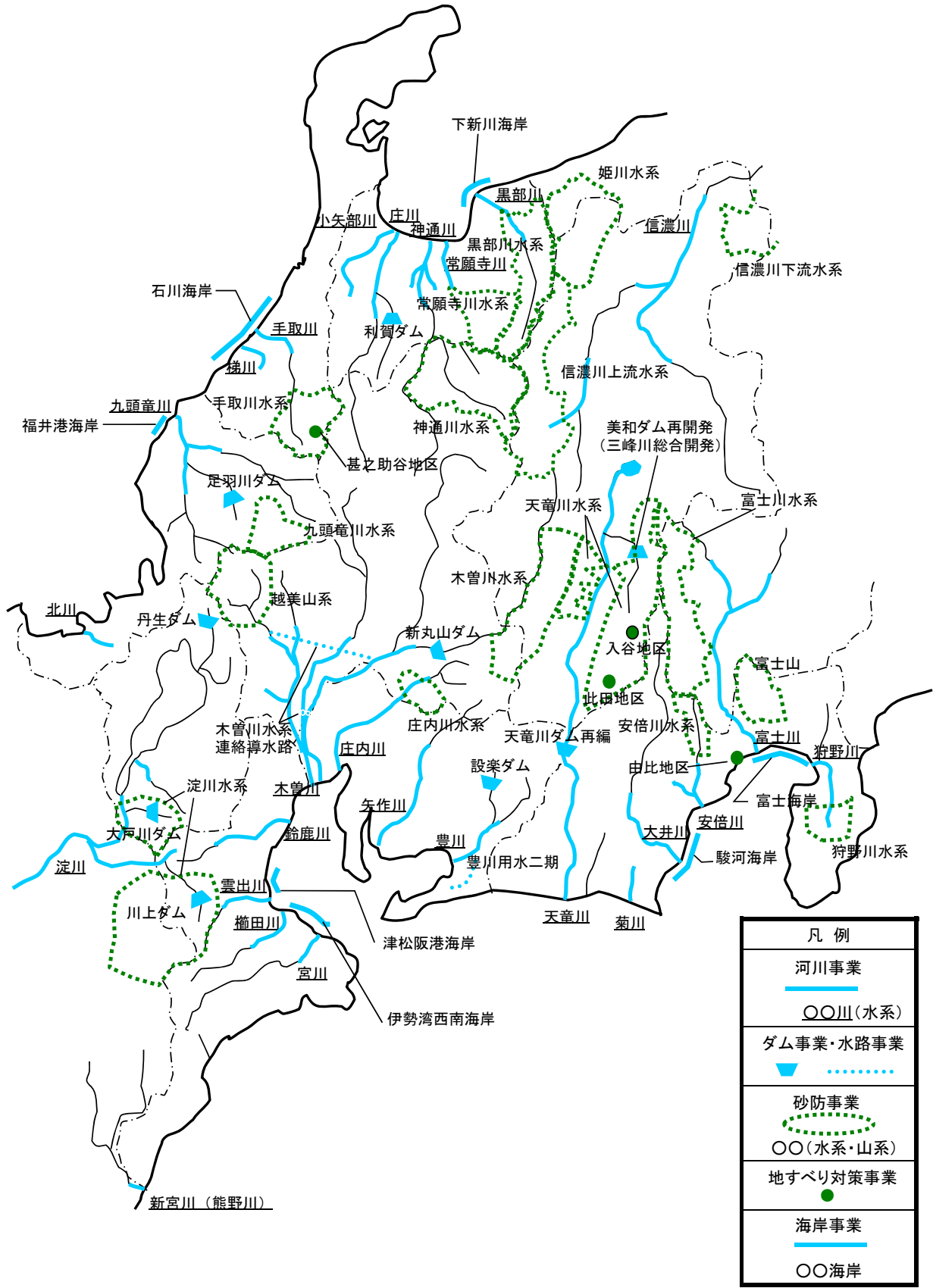


平成 25 年 3 月末現在

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



5. 河川・海岸等の整備



平成 25 年 3 月末現在