

平成 30 年度

中部圏開発整備計画の実施
に関する状況

令和2年3月

国土交通省都市局

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 平成30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)	7
くすりのシリコンバレーTOYAMA	
Aichi-Startup 戦略を策定	
2. 日本の中の中部・中部の中の人々	9
(トピックス)	12
三遠南信自動車道(佐久間川合IC～東栄IC)が開通	
中之島公園 RIVER PORT PARK MINOKAMO リニューアルオープン	
3. 前提となる安全・安心、環境	13
(トピックス)	16
南海トラフ地震における TEC-FORCE 活動計画策定後、初の実働訓練	
狩野川塚本地区河川防災ステーション・川の駅「伊豆ゲートウェイ函南」完成	
4. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く	17
(トピックス)	20
長野県とUR都市機構がまちづくり支援に係る包括連携協定を締結	
福井駅付近連続立体交差事業(えちぜん鉄道高架化)	
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
東海環状自動車道(大安IC～東員IC)が開通	

III 資料編(中部圏整備に係る参考図)

1. 道路の整備	
(1)高規格幹線道路	25
(2)都市部高速道路(名古屋高速)	26
2. 鉄道の整備	
(1)新幹線鉄道	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「S」は昭和を、「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。

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、安全・安心で、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、地方創成。

○ 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、「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く」圏域。

○ 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」する圏域。

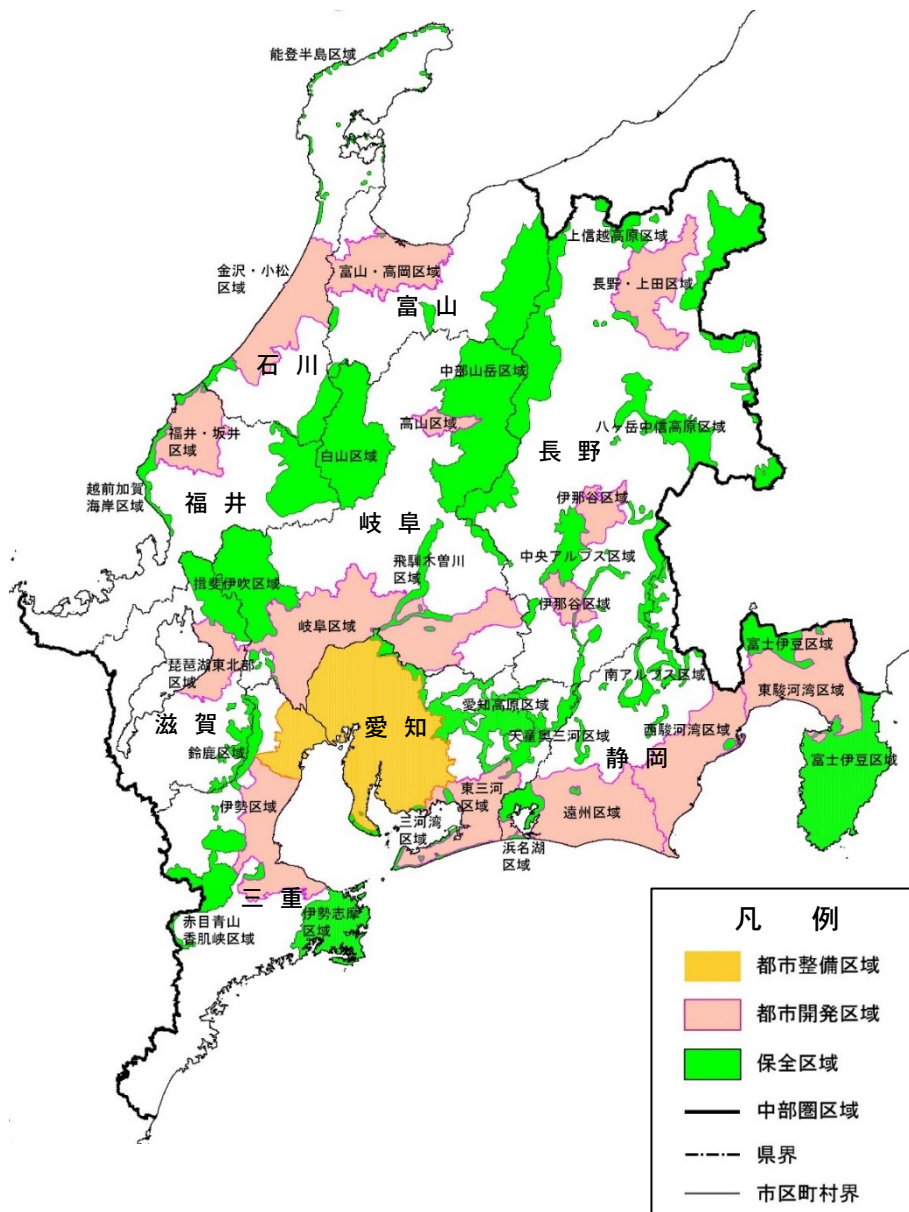
【中部圏開発整備法における政策区域】

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）。

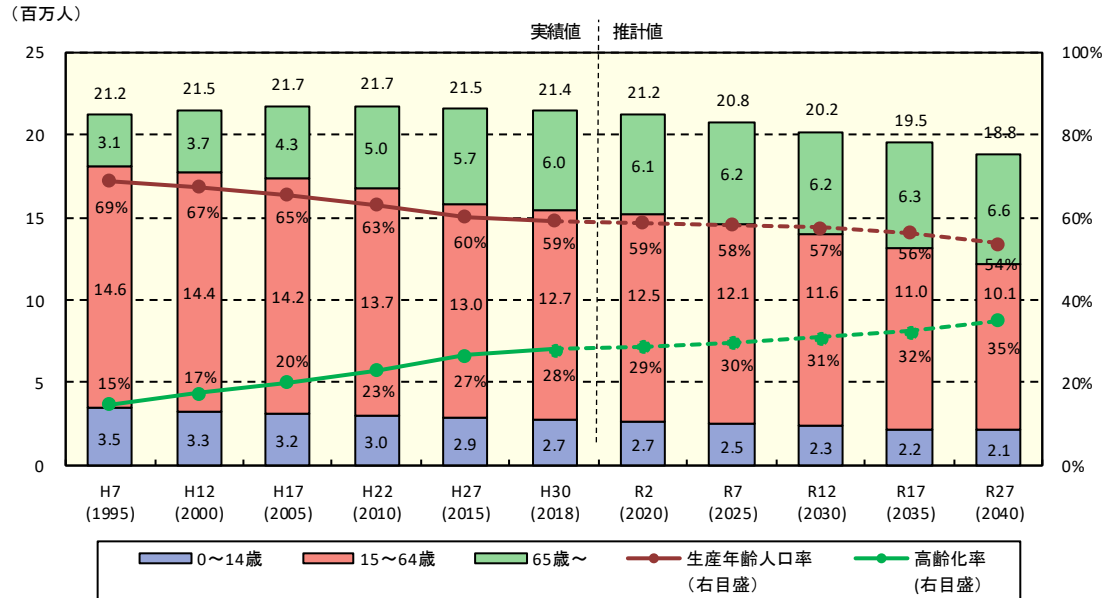
図表 1-1 中部圏開発整備法における政策区域



【中部圏の人口】

我が国の人口は平成 20 年（2008 年）をピークに減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。中部圏の人口も既に減少に転じており、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（1995 年）をピークに減少が続いており、今後も減少が続くと見込まれる。一方、65 歳以上の高齢者人口の割合は今後も増加を続け、2040 年には中部圏の総人口のうち 35%を占めると見込まれる（図表 1-2）。

図表 1-2 将来推計人口の動向(中部圏)



注1 : 平成 27 年までの実績値は、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: 平成 7 年~平成 17 年は国立社会保障・人口問題研究所、平成 22・27 年は「国勢調査」(総務省統計局)、平成 30 年は「人工統計」(総務省統計局)、令和 2 年以降の推計値は「日本の地域別将来推計人口(全国)(平成 30 年 3 月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)を基に国土交通省都市局作成

Ⅱ 平成 30 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。

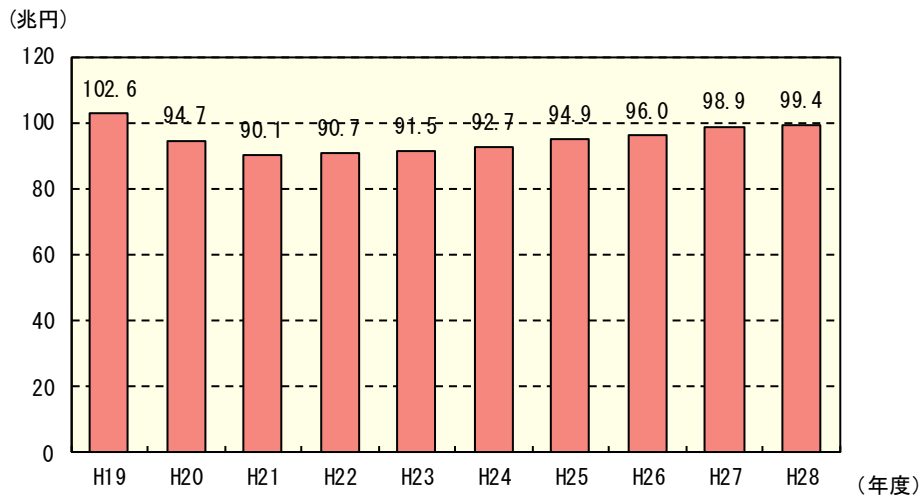
(状況)

中部圏の経済状況を概観すると、中部圏のGDPは平成 19 年度以降 2 年間減少した後は下げ止まり、近年は漸増傾向にある(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 35%を輸送用機械が占めている(図表 2-1-3)。一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、高付加価値化されていることがわかる(図表 2-1-4)。

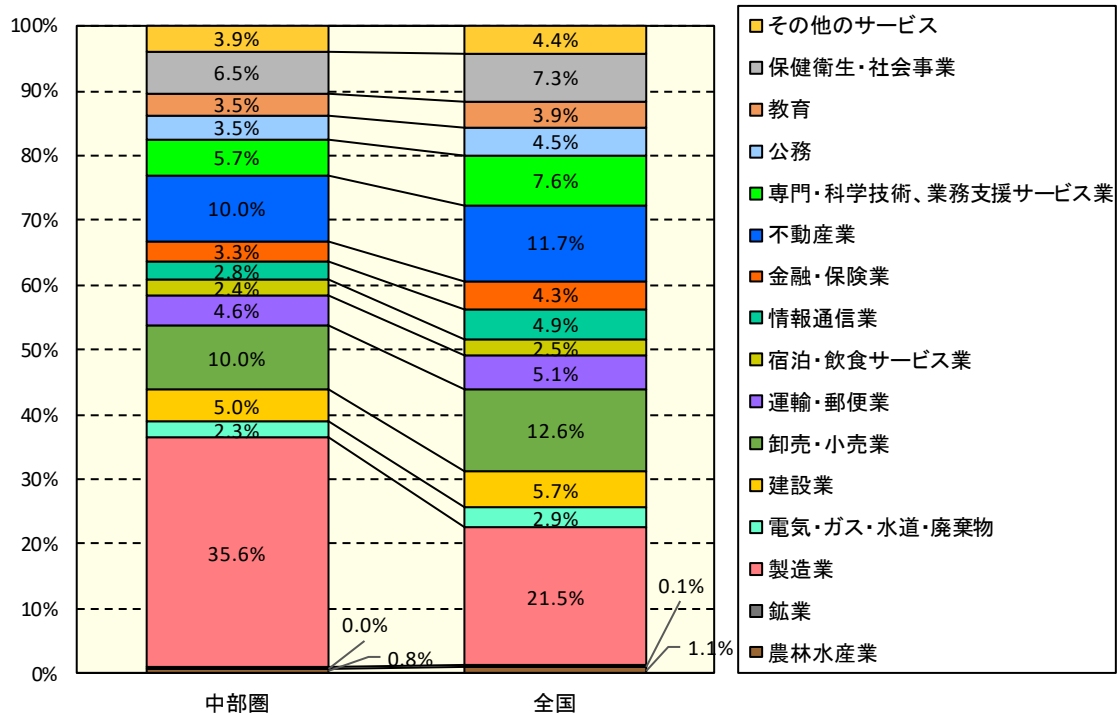
中部圏では産学官民の連携強化や研究開発の機能強化を図っており、大学等の共同研究数は年々増加し、平成 29 年度には 4,774 件であり、受入額は約 9.9 億円である(図表 2-1-5)。

図表 2-1-1 中部圏のGDPの推移(平成 19～28 年度)



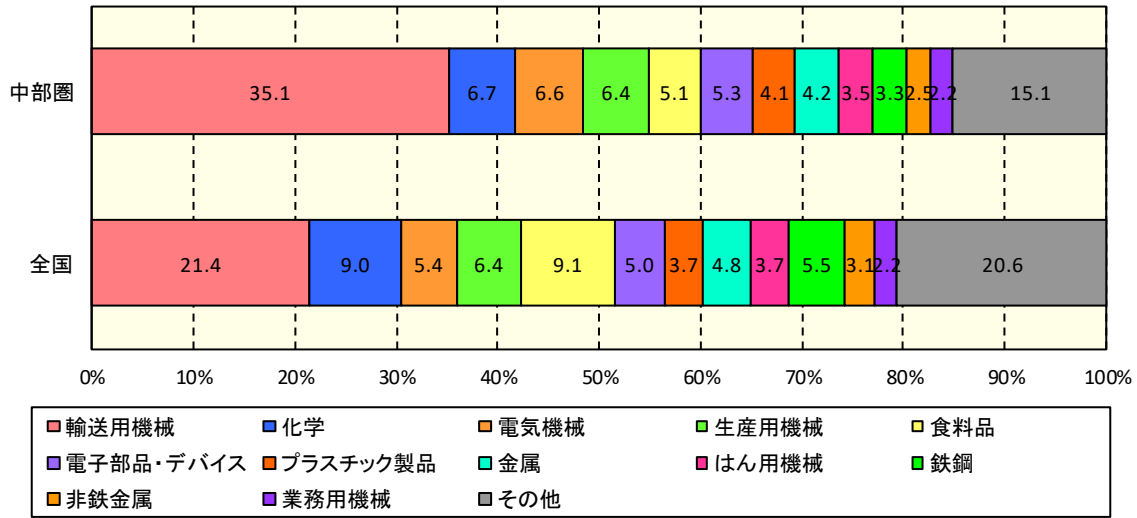
資料：「県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-2 圏域総生産(名目)の経済活動別構成比(平成 28 年度)



資料：「平成 28 年度県民経済計算」(内閣府)を基に国土交通省都市局作成

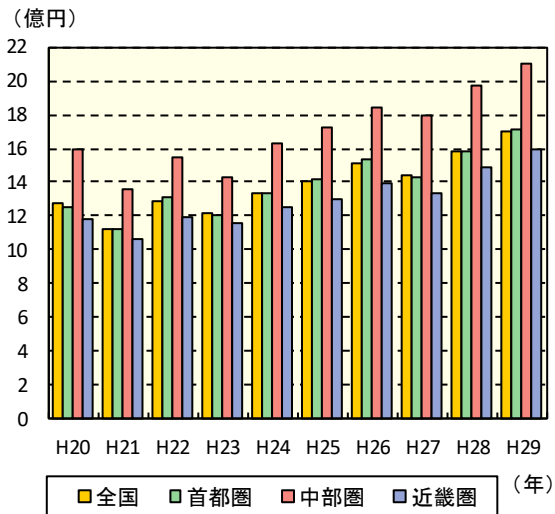
図表 2-1-3 製造品出荷額等(製造業)シェア(平成 30 年)



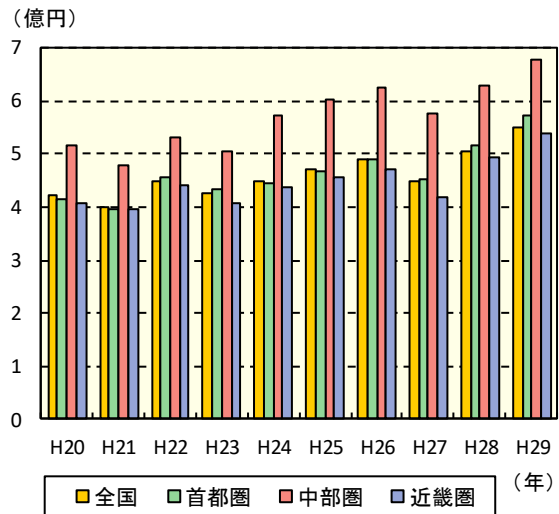
注：従業者 4 人以上の事業所の集計
 資料：「平成 30 年経済センサス-活動調査」（経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

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(平成 20～29 年)

① 1 事業所当たりの製造品出荷額の推移



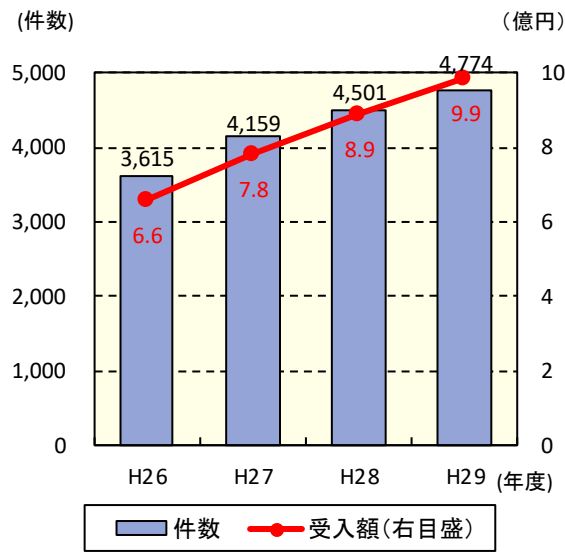
② 1 事業所当たりの付加価値額の推移



注：いずれも従業者 4 人以上の事業所に関する数値
 資料：H20～22、H24～26、H28、H29は「工業統計調査」（経済産業省）、H23、H27は「経済センサス-活動調査」（総務省、経済産業省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-1-5

中部圏の大学等の共同研究件数と受入額の推移(平成 26～29 年度)



資料：「大学等における産学連携等実施状況 共同研究実績（機関別）」（文部科学省）を基に国土交通省都市局作成

（トピックス）

〇くすりのシリコンバレーTOYAMA

富山県は、江戸時代からの配置薬業に始まり、現在では新薬開発メーカーやジェネリックメーカーなどの工場が多数立地する国内トップクラスの医薬品生産拠点となっており、300年以上の歴史と伝統をもつ「くすりの富山」として県がPR活動を行っている。

平成 30 年 6 月には、県内大学や県の中核的な産業である医薬品産業のさらなる振興、専門人材の育成等を図るため、県内の産学官連携により「くすりのシリコンバレーTOYAMA」創造コンソーシアムが設立された。同コンソーシアムに

ついては、平成 30 年 10 月、地域の中核的産業の振興などを行う優れた取組として、国の「地方大学・地域産業創生交付金対象事業」にも採択されている。

また、県は同コンソーシアムの中核的機関である富山県薬事総合研究開発センター内に「創薬研究開発センター」を平成 30 年 5 月に開所しており、今後成長が見込まれるバイオ医療品などの研究開発支援、人材育成などの役割を担うことが期待されている。

創薬研究開発センター



資料：富山県

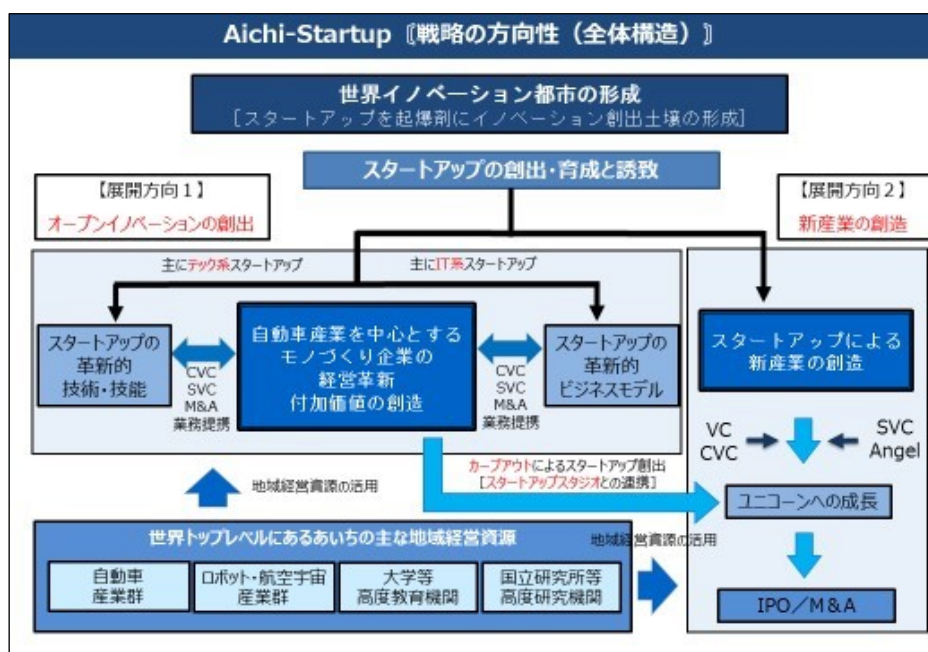
○Aichi-Startup 戦略を策定

平成 30 年 10 月、愛知県は、愛知県発のスタートアップ（革新的なビジネスモデルに挑戦することで市場を開発し、短期的に成長することを目指す事業者）を発掘・育成するとともに、県外・海外からもスタートアップを呼び込み、この地域の絶え間ないイノベーションの創出を目的とした地域総合戦略「Aichi-Startup 戦略」を策定した。

本戦略では、県や地域の大学、経済団体などが実施している様々なスタートアップ支援の取組をパッケージ化することにより、Seed/Early（スタートアップ認知度向上、スタートアップ人材の発掘・育成、新製品・新市場開発モデル支援）、Expansion（企業の事業を成長・加速させるための支援の取組、資金支援、研究開発支援）、Later（海外展開の動機づけ・展開支援）、All（情報発信、誘致推進）の各展開段階に合わせ、きめ細かい継続的な支援を目指すこととしている。

県としては、この「Aichi-Startup 戦略」を通じ各機関の取組を、ベクトルを合わせながら有機的に連携させることで、スタートアップが自律的に成長、発展していく仕組みである「スタートアップ・エコシステム」の形成を図り、スタートアップを起爆剤に新たなイノベーションの絶え間ない創出を図ることで、県の競争力の維持、さらなる経済成長を目指すこととしている。

Aichi-Startup 【戦略の方向性（全体構造）】



資料：愛知県

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た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は、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重要文化財をはじめとする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 2-2-6）。

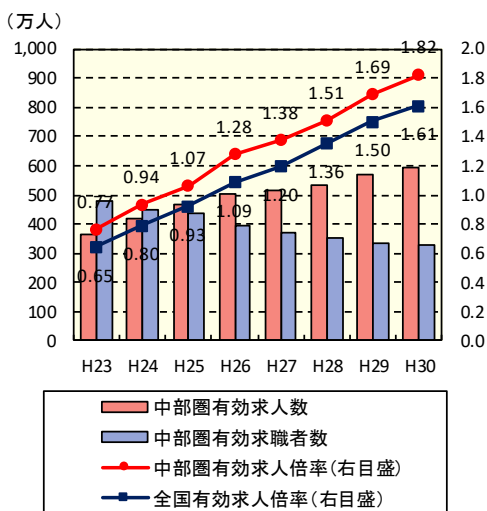
生活に必要な機能のコンパクトな集約については、人口減少社会に対応したまちづくりに向けてコンパクト・プラス・ネットワーク施策を進めるために、中部圏内で立地適正化計画に関して具体的な取組を行っている都市の割合は、福井県、静岡県、滋賀県などで高く、全国平均に比しても比較的高い水準にある（図表 2-2-2）。

また、中部圏における国内外との交流、連携については、国内外の観光誘客、全国・国際レベルの会議の招聘などが推進されている。中部圏に宿泊する外国人旅行者の数は増加傾向である一方、インバウンド観光が直接三大都市圏以外へと向かう動き等の影響もあり、平成 30 年度の中部圏における外国人旅行者の宿泊者数の全国に占める割合は、前年度に比して若干の減少傾向にある（図表 2-2-3、図表 2-2-4）。他方、国際コンベンションの開催件数は、平成 30 年には 348 件と過去最多となっている（図表 2-2-5）。

さらに、働く場所の安定的確保については、中部圏においては、求人数の増加と求職者数の減少傾向が続いており、求人倍率が全国平均にも増して上昇している（図表 2-2-1）。

図表 2-2-1

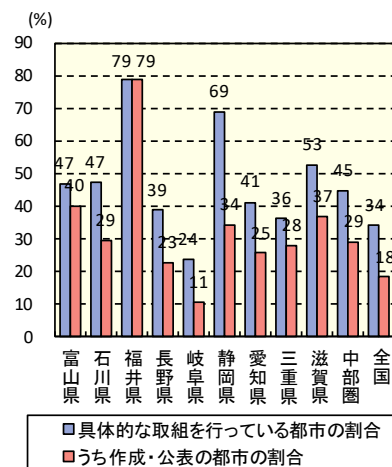
有効求人数・求職者数・求人倍率の推移(平成 24～30 年)



資料：「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」（総務省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-2

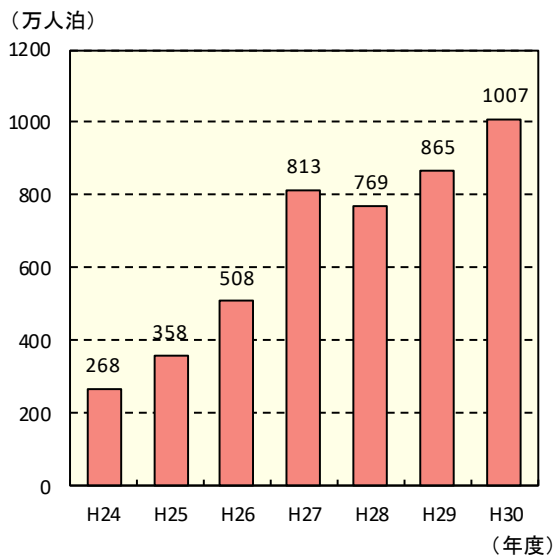
中部圏の立地適正化計画の策定状況



注：母数は都市計画区域を有する市区町村を対象
注：「取組を行っている都市」は平成 31 年 3 月末時点、「作成・公表の都市」は平成 31 年 5 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」を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-3

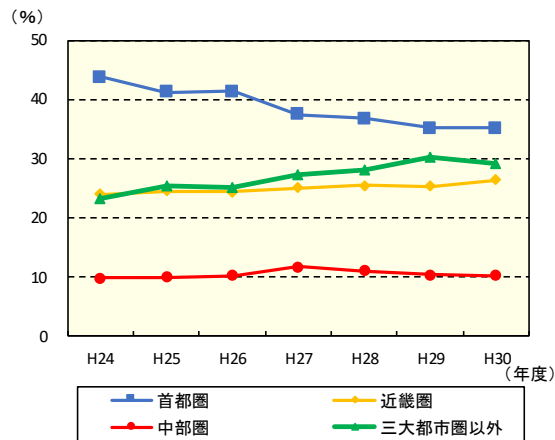
中部圏の外国人旅行者の延べ宿泊者数の推移(平成 24～30 年度)



資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-4

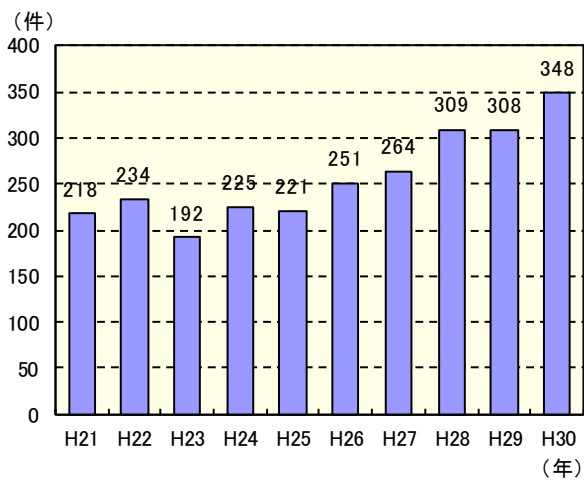
三大都市圏における外国人旅行者の延べ宿泊者数が全国に占める割合(平成 24～30 年度)



資料：「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省都市局作成

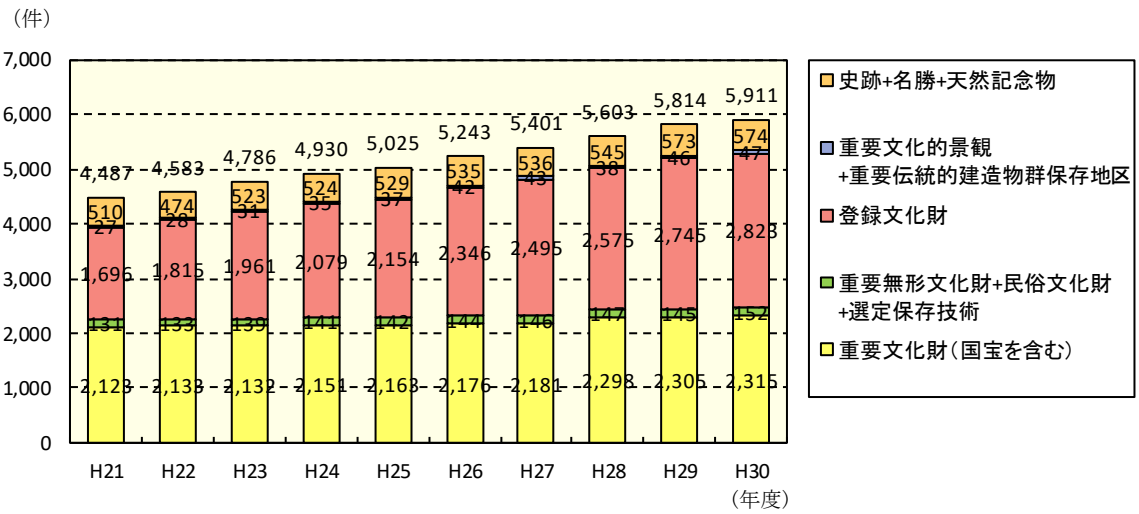
図表 2-2-5

中部圏の国際コンベンション件数の推移(平成 21～30 年)



資料：「国際会議統計」(日本政府観光局 [JNTO])を基に国土交通省都市局作成

図表 2-2-6 中部圏の国指定等文化財の推移



資料：文化庁 HP 資料を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○三遠南信自動車道 (佐久間川合 IC～東栄 IC) が開通

三遠南信自動車道 (佐久間川合 IC～東栄 IC) が、平成 31 年 3 月 2 日に開通した。

本開通区間周辺の国道 (473 号、151 号、152 号) は災害による被害が多く、平成 30 年度も大雨や台風による法面崩壊が発生していたが、本区間が災害に強い道路構造で整備・開通したことで、災害対応にも資する防災ネットワークが構築された。また、並行する現道を利用する場合に比べ両 IC 間の通過時間が約 7 割短縮され、救急医療サービスの向上や、木造住宅の建材としての需要が高い「天竜材」の輸送の効率化も期待される。加えて、本自動車道は、リニア中央新幹線の長野県駅が設置される予定である飯田市と、静岡県浜松市を結ぶ道路となっており、今後の全線開通により、両市間の移動時間の大幅な短縮が期待される。



資料：国土交通省中部地方整備局

○中之島公園 RIVER PORT PARK MINOKAMO リニューアルオープン

岐阜県美濃加茂市の木曾川沿いにある中之島公園が、「五感を刺激する遊びと学びを体感できる公園」をコンセプトに、「中之島公園 RIVER PORT PARK MINOKAMO」として平成 30 年 4 月 28 日にリニューアルオープンした。本公園では、川のアクティビティを楽しめる空間が整備された他、カフェやバーベキュー施設等も併設されている。

本リニューアル事業は、水辺を活かして地域の賑わい創出を目指す「かわまちづくり」を支援する国土交通省の「かわまちづくり支援制度」を利用し、木曾川の河畔沿いと市街地とを結びつけた「美濃加茂地区かわまちづくり」事業の一環として市により実施された。木曾川が有する美しい景観、歴史、文化等を利活用し、かわとまちを結びつけ、回遊性を良くし、地域の発展につなげることを目指すこととしている。

また、この「美濃加茂地区かわまちづくり」は、全国で進められている「かわまちづくり」の中から他の模範となる先進的な取組として国土交通大臣が選定する「かわまち大賞」を令和元年に受賞している。

RIVER PORT PARK MINOKAMO



公園全体の風景



資料：岐阜県美濃加茂市

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。
- 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。
- 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。

(状況)

中部圏の防災力については、先ず、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力の向上が図られつつある(図表 2-3-1)。

また、中部圏の市町村における業務継続計画の策定状況を見ると、平成 30 年度末時点では、富山県、石川県、福井県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県で9割を超える一方で、全国平均を下回る県も一部存在する(図表 2-3-2)。

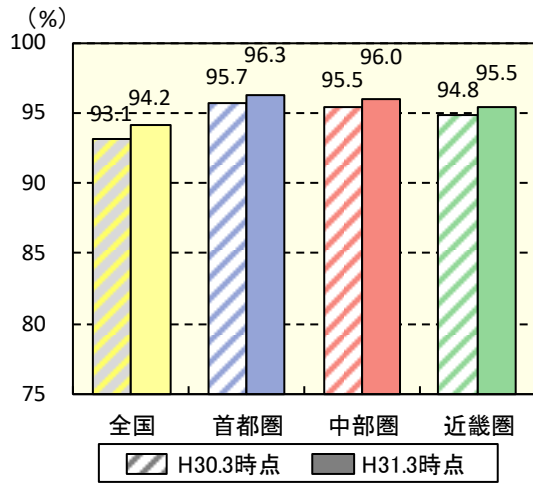
地方公共団体の管理する橋梁の点検結果で健全と判断されたものの割合は、中部圏の多くの県で全国平均を上回っているが、措置を講ずべき状態のものも依然として残されている。我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、建設後既に30~50年の期間を経過しているものが多く、今後老朽化したストックの割合が急速に高まることから、引き続き戦略的な維持管理を進めていく必要がある(図表 2-3-3)。

自然環境の保全・再生等については、地球温暖化対策の推進に関連するエネルギー起源CO₂排出量をみると、中部圏では、近年ほぼ横ばいで推移している(図表 2-3-4)。また、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、その導入率は増加傾向を示している(図表 2-3-5)。

持続可能な圏域形成については、循環型社会の構築に関わる一般廃棄物の最終処分量を見ると、中部圏では、平成 20 年度以降年々減少しており、平成 29 年度は54万トンと、平成 20 年度以降最少になった(図表 2-3-6)。一日一人当たりのごみの排出量も減少傾向にあり、平成 29 年度は905g/日と、平成 25 年度以降最小となった(図表 2-3-7)。

図表 2-3-1

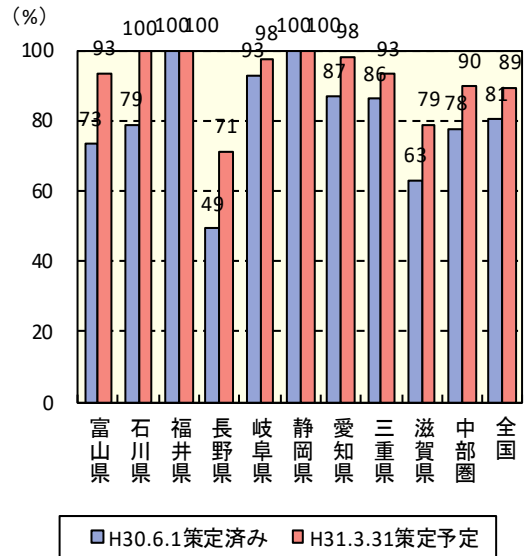
公共施設等の耐震化率
(平成31年3月末時点)



資料:「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進調査」(消防庁)を基に国土交通省都市局作成
注:公共施設とは、校舎・体育館、警察署、庁舎、社会福祉施設等である。

図表 2-3-2

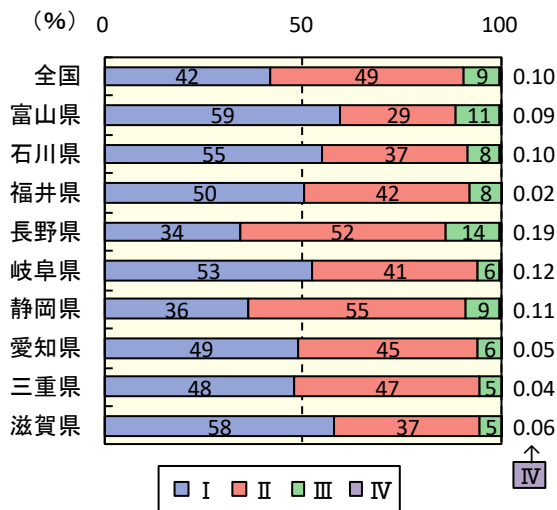
中部圏の業務継続計画の策定状況



注:全国は、1,741市区町村に対する割合である。
資料:「地方公共団体における業務継続計画策定状況の調査結果」(消防庁)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-3

平成 26~30 年度 橋梁点検結果
(地方公共団体等管理分)

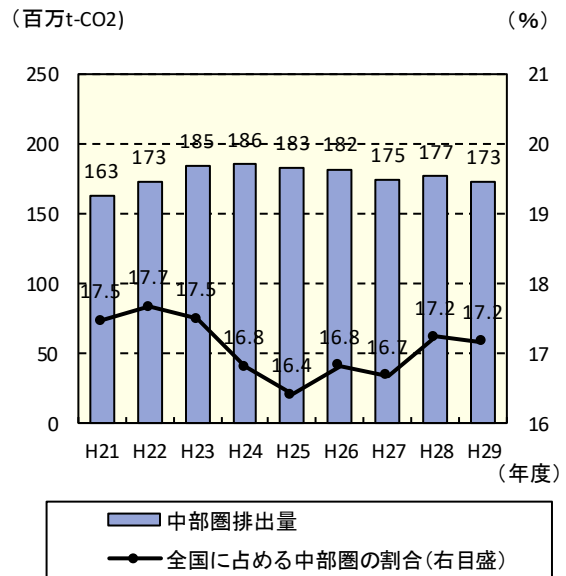


区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

資料:「平成30年度道路メンテナンス年報データ集」(国土交通省道路局)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-4

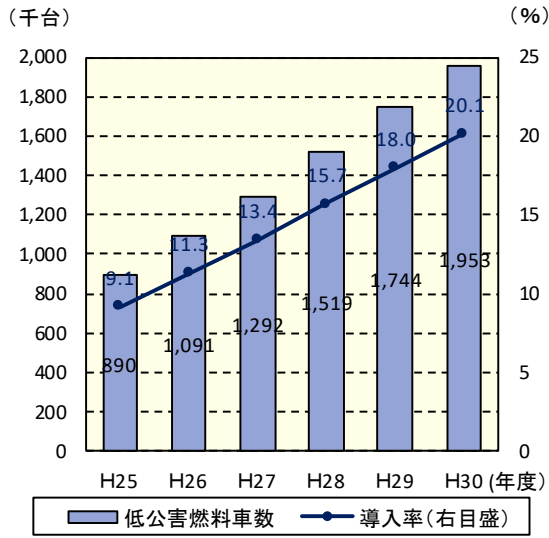
エネルギー起源CO2排出量の
推移(平成 21~29 年度)



注:平成29年度は暫定値
資料:「都道府県別エネルギー消費統計」(資源エネルギー庁)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-5

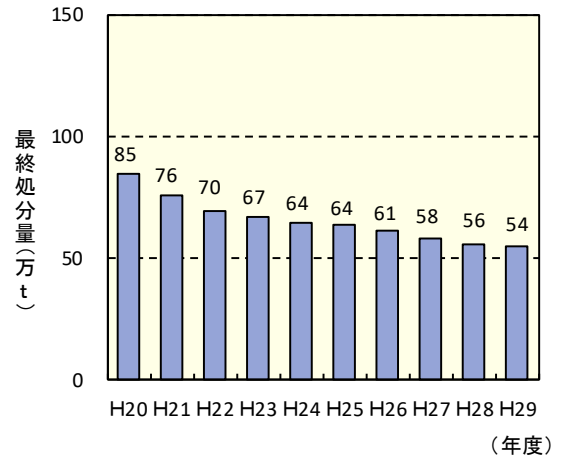
中部圏の低公害燃料車台数及び導入率の推移(平成 25～30 年度)



注：低公害燃料車は、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、電気、圧縮水素、CNG、メタノール自動車。
資料：「自動車保有台数」、「自動車保有動向」（ともに財団法人自動車検査登録情報協会）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-6

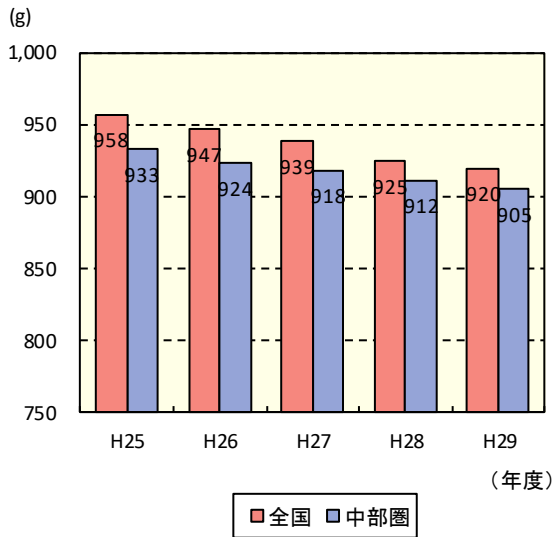
中部圏廃棄物最終処分量の状況(平成20～29 年度)



資料：「一般廃棄物処理実態調査」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-3-7

一日一人当たりのごみの排出量の推移(平成 25～29 年度)



資料：「一般廃棄物処理実態調査」（環境省）を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○南海トラフ地震における TEC-FORCE 活動計画策定後、初の実働訓練

中部地方整備局は、平成 30 年 6 月に「南海トラフ巨大地震における TEC-FORCE 活動計画（受援計画）」を策定した。これは、南海トラフ地震が発生した際に全国から派遣される TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）を、中部地方の被災自治体に迅速に展開するため、タイムライン、進出経路、活動拠点等の活動計画を具体的に定めた全国で初めての取組である。

また、平成 30 年 12 月には、南海トラフ地震により甚大な被害が発生した場合を想定し、関係機関 10 機関以上（岐阜県、市町、県内建設業協会等）と連携して、広域進出拠点の開設・運営訓練を、東海北陸自動車道川島 PA 及び河川環境楽園中央駐車場等で実施した。なお、広域進出拠点とは、全国の地方整備局等からの TEC-FORCE が中部地方に向かって移動する際の一次的な進出目標地点のことを指す。本訓練は、TEC-FORCE 活動計画（受援計画）策定後初のものであり、同計画に基づき、広域進出拠点の開設、TEC-FORCE 等の受け入れ、中部地方整備局災害対策本部とのテレビ会議（集結報告等）、活動ブロック毎の拠点となる中核活動拠点へ向けての出動までの流れについて確認が実施されている。

開会式



広域進出拠点本部会議



中核活動拠点へ向けて出動



資料：国土交通省中部地方整備局木曾川上流河川事務所

○狩野川塚本地区河川防災ステーション・川の駅「伊豆ゲートウェイ函南」完成

静岡県田方郡函南町において、平成 26 年から町及び中部地方整備局が整備を進めていた（町は平成 29 年度整備開始）、狩野川塚本地区河川防災ステーション・川の駅「伊豆ゲートウェイ函南」が、平成 31 年 3 月に完成し、同年 4 月にオープンした。

本施設は、災害時には災害復旧活動の拠点となる河川防災ステーションとして、平常時は狩野川の水辺の自然を活かし、河川に関する学習、水辺を利用したアウトドアスポーツ、芝生広場を利用したイベントや交流等を行う憩いの場である川の駅としての役割を担うこととなっている。

また、本施設と道路を挟んで面する、道の駅「伊豆ゲートウェイ函南」（平成 29 年 3 月完成、同年 5 月オープン）と併せて、伊豆半島の玄関口となる函南町にとって、「観光・交流」「にぎわい」「憩いの場」を創出する水辺空間を有する拠点となり、地域活性化へ貢献することが期待されている。

河川防災ステーション・川の駅



資料：静岡県函南町

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(22.0%)、漁業(11.3%)については、三大都市圏の中で高い値を示している(図表2-4-1)。

また、中部圏における多彩な生活、就業、交流の機会確保については、先ず、高齢者や女性の就業者の状況を見ると、平成22年度から27年度の5年間における高齢者の就業者は約28万人増加しており(平成22年度:約112万人→平成27年度:約140万人)、この就業者増加数の約半数(約13万人)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、中部圏の保育所数及び定員数は年々増加している一方、待機児童数は引き続き11万人を上回る値で推移しており、更なる保育環境の整備が重要となっている(図表2-4-3、図表2-4-4)。

バリアフリー社会の構築に関わるバリアフリー基本構想の作成状況を見ると、同構想を作成した中部圏の市町村の割合は、全国平均は上回っているものの、高い水準に達しているとは言えず、引き続き、全ての人々が安心して働き住み続けられる社会の構築に向けた取組を推進することが重要である。(図表2-4-5)。

さらに、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みると、中部圏ではその面積は漸増しており、計画的な整備・管理が進められていることがうかがえる(図表2-4-6)。また、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(平成29年度)

(単位:億円)

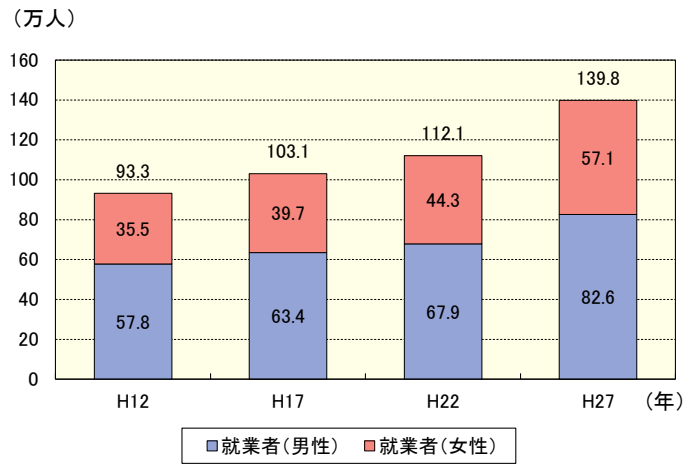
	農業産出額		林業産出額		漁業産出額 (海面漁業・養殖業)	
	金額	割合	金額	割合	金額	割合
全国	93,787	(100.0%)	4,518	(100.0%)	14,606	(100.0%)
首都圏	19,078	(20.3%)	308	(6.8%)	882	(6.0%)
中部圏	12,594	(13.4%)	969	(21.5%)	1,670	(11.4%)
近畿圏	6,625	(7.1%)	210	(4.7%)	1,222	(8.4%)

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(平成29年)」、「林業産出額(平成29年)」、「漁業産出額(平成29年)」(全て農林水産省)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-2

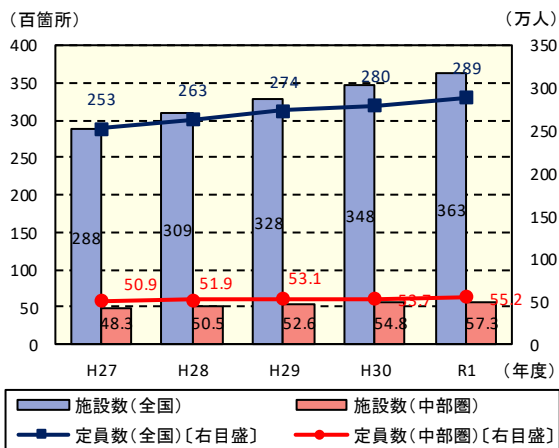
中部圏における高齢者の就業状況について(平成 12~27 年)



資料: 「国勢調査」を基に国土交通省都市局作成

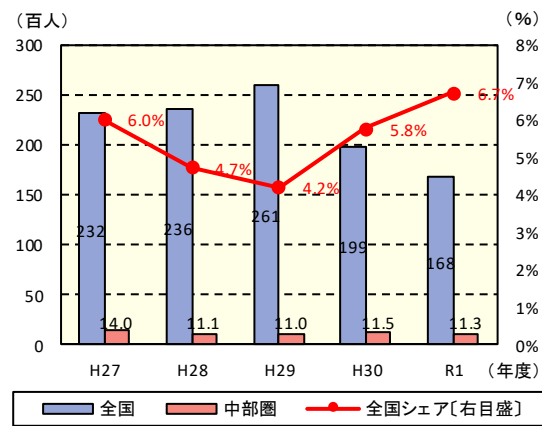
図表 2-4-3

保育所等施設数及び定員数



図表 2-4-4

待機児童数及び中部圏の全国シェア



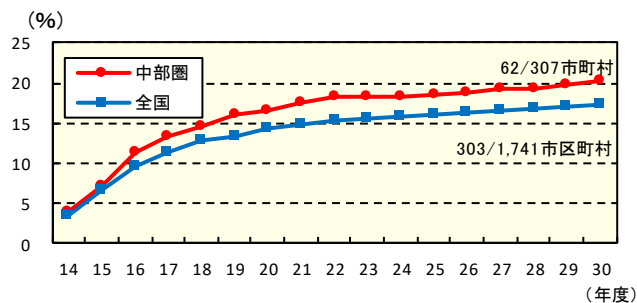
注 : 各年度の 4 月 1 日の数値である。

注 : 保育所等の対象には、平成 27 年度より、従来の保育所に加え、幼保連携型認定こども園等の特定教育・保育施設と特定地域型保育事業(うち 2 号・3 号認定)を含む。

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

図表 2-4-5

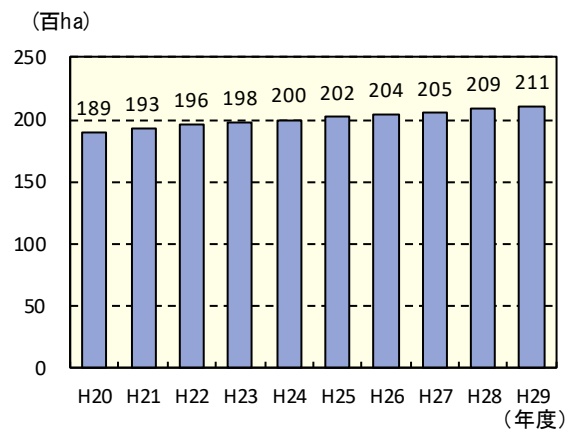
バリアフリー基本構想を作成した市区町村割合の推移(平成 14~30年度)



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：バリアフリー基本構想を作成した市区町村割合は年度末の数で計算している。
 注3：市町村割合は、平成 26 年 4 月 5 日時点の市区町村数で計算している。
 資料：国土交通省総合政策局資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-6

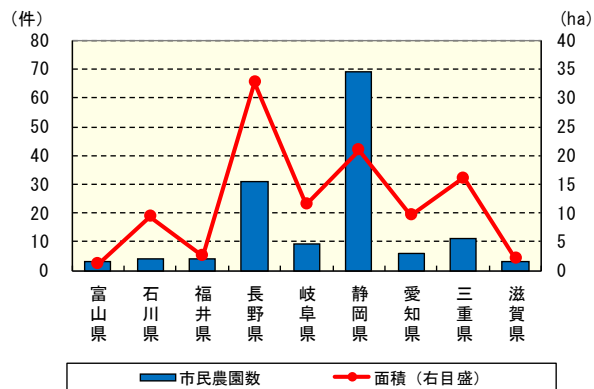
中部圏の都市公園の面積の推移
(平成 20~29 年度)



資料：都市公園面積は国土交通省資料、圏域面積は「都道府縣市町村別面積調」（国土地理院）を基に国土交通省都市局作成

図表 2-4-7

中部圏の市民農園数と面積(平成 30 年 3 月 31 日時点)



資料：「都市緑化政策の実績調査」（国土交通省）を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○長野県とUR都市機構がまちづくり支援に係る包括連携協定を締結

平成 30 年 5 月、長野県と独立行政法人都市再生機構（UR都市機構）がまちづくり支援に係る包括連携に関する協定を締結した。UR都市機構が、特定の都市を定めずに、都道府県が行う市町村のまちづくり支援に関する包括協定を結ぶのは、全国で初となる。今後、県とUR都市機構が相互協力の上、県内の市町村が行うまちづくりの支援やまちづくりに携わる人材育成等に取り組む。

協定に基づく主な取組としては、まちづくり支援のための広域型プラットフォームとなる「信州地域デザインセンター」の構築に向けた検討や、「老朽化した公共施設や空き地・空き家などの利活用」、「民間の力を借りたまちの活性化」等の相談への対応と、必要に応じた事業化の支援等に取り組むこととしている。なお、「信州地域デザインセンター」においては、市町村からの相談に対するアドバイスや専門家とのマッチングを行うコーディネーターが常駐し、定期的な研修会等の実施、まちづくりに携わる人材の育成も行うことも予定されている。

※「信州地域デザインセンター（UDC 信州）」は、令和元年 8 月に設立。

包括連携協定締結調印式



資料：長野県、UR 都市機構

○福井駅付近連続立体交差事業（えちぜん鉄道高架化）

平成 30 年 6 月、えちぜん鉄道の福井駅付近の高架切替えが実施された。本工事は、JR 北陸本線えちぜん鉄道 勝山永平寺線・三国芦原線の福井駅付近約 6.3 kmにおいて鉄道を高架化する福井駅付近連続立体交差事業の一つであり、高架化により踏切を除去し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図ることを目的としている。

えちぜん鉄道の高架化は、平成 24 年 3 月に北陸新幹線東側に単独高架を建設するという方針が決定された後、工事が進められ、先行整備された北陸新幹線福井駅部高架を仮線として使用し、今回の本線完成により切替えが行われた。今回の切替工事の完了に伴い、福井口踏切が撤去されたことにより、当該事業区域における計 5 か所の踏切が全て廃止され、渋滞解消等の効果が現れている。今後は、残る交差道路の整備が進められる。

えちぜん鉄道福井駅



踏切が除却された交差道路



資料：福井県

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)

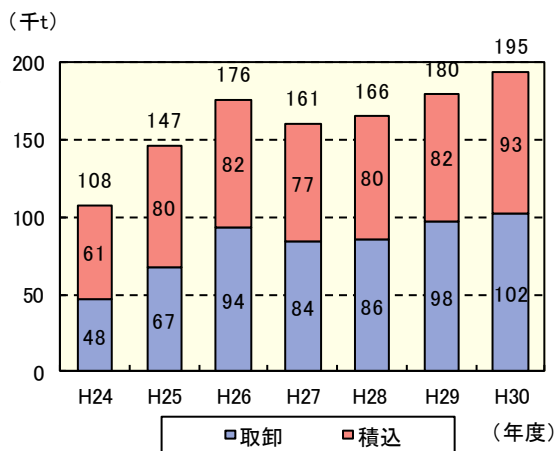
- 港湾や空港等の充実を図り、ユーラシアへのゲートウェイとしての機能を強化するとともに、太平洋側において想定されている巨大地震や近年の気候変動に伴う災害リスクの解決等に積極的に取り組み、大都市圏と近接する地理的特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する圏域を目指す。

(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おり、中部国際空港の取扱貨物量は、近年全体として増加傾向にあり、平成30年度は195千トンとなった(図表2-5-1)。また、航空旅客数についても、平成24年度以降漸増しており、平成30年度は12.4百万人となった(図表2-5-2)。

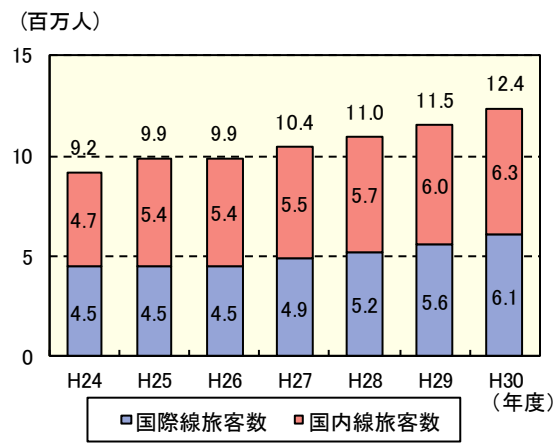
中部圏では、ものづくり産業を支える港湾機能の強化に努めており、海上出入貨物トン数の総数は、平成24年以降全国の約13%で横ばいに推移している。(図表2-5-3)。また、平成29年の名古屋港の海上出入貨物トン数は全国1位となっており(図表2-5-4)、入港船舶総トン数は横浜港に次いで全国2位となっている(図表2-5-5)。

図表 2-5-1 中部国際空港における取扱貨物量の推移(平成24~30年度)



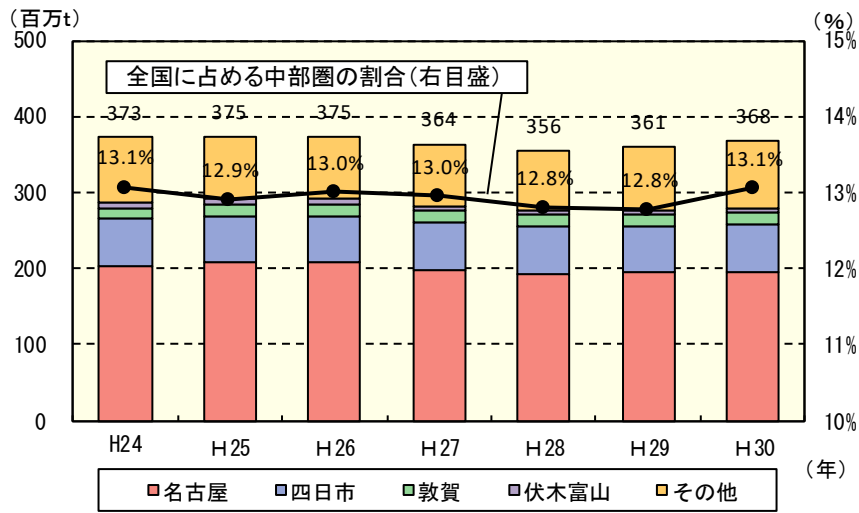
資料：中部国際空港株式会社HP資料を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-2 中部国際空港における航空旅客数の推移(平成24~30年度)



資料：中部国際空港株式会社HP資料を基に国土交通省都市局作成

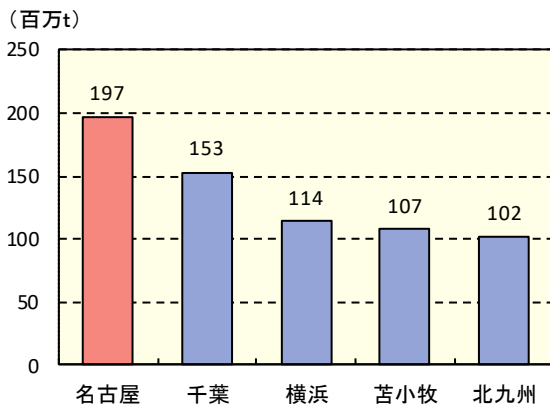
図表 2-5-3 海上出入貨物トン数と全国に占める割合の推移(平成 24～30 年)



資料：「港湾統計」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-4

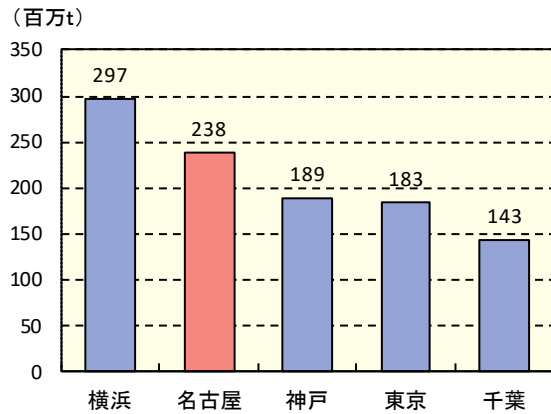
海上出入貨物トン数の上位5港
(平成 30 年)



資料：「港湾統計」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

図表 2-5-5

入港船舶総トン数の上位5港
(平成 30 年)



資料：「港湾統計」(国土交通省)を基に国土交通省都市局作成

(トピックス)

○東海環状自動車道(大安IC~東員IC)が開通

平成31年3月17日に、東海環状自動車道(大安IC~東員IC)が開通した。東海環状自動車道は、愛知・岐阜・三重の3県を結ぶ高規格幹線道路であり、今回の開通区間は6.4kmで、これにより全区間約160kmのうち約6割が開通したことになる。

東海環状自動車道は、中京圏の放射状道路ネットワークと繋がることで、広域ネットワークを構築し、渋滞緩和、地域産業、観光産業支援、災害時の道路機能強化を図ることを目的としている。今回の開通により大安IC~東員IC間の所要時間が約5割短縮され、輸送効率が約2割向上するなど、環状線沿いのいなべ市等の工業団地から愛知県三河方面への輸送が効率化し、企業の生産性の向上が期待される。

開通区間



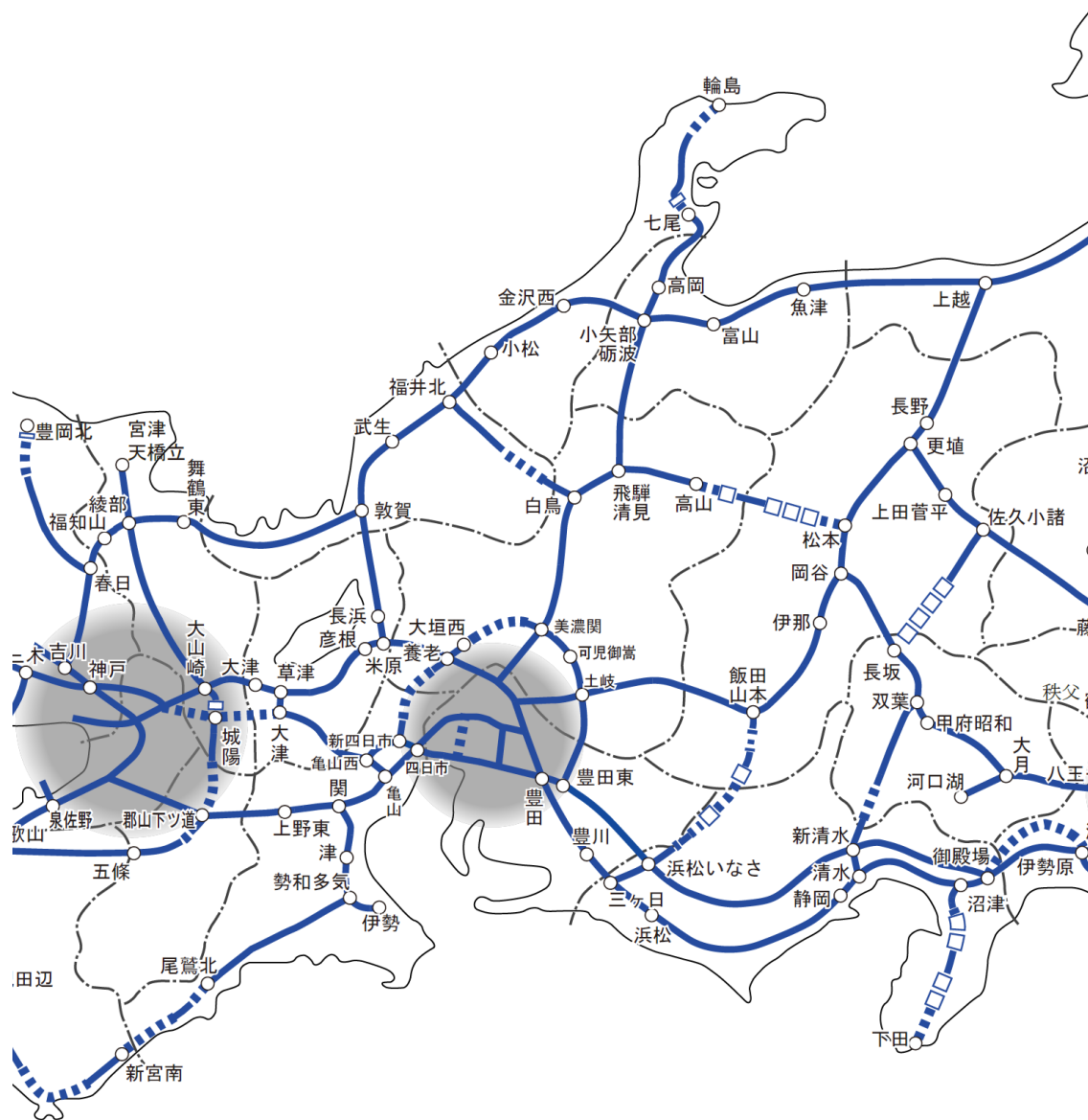
資料：中日本高速道路株式会社HPより引用

Ⅲ 資料編

(中部圏整備に係る参考図)

1. 道路の整備

(1) 高規格幹線道路

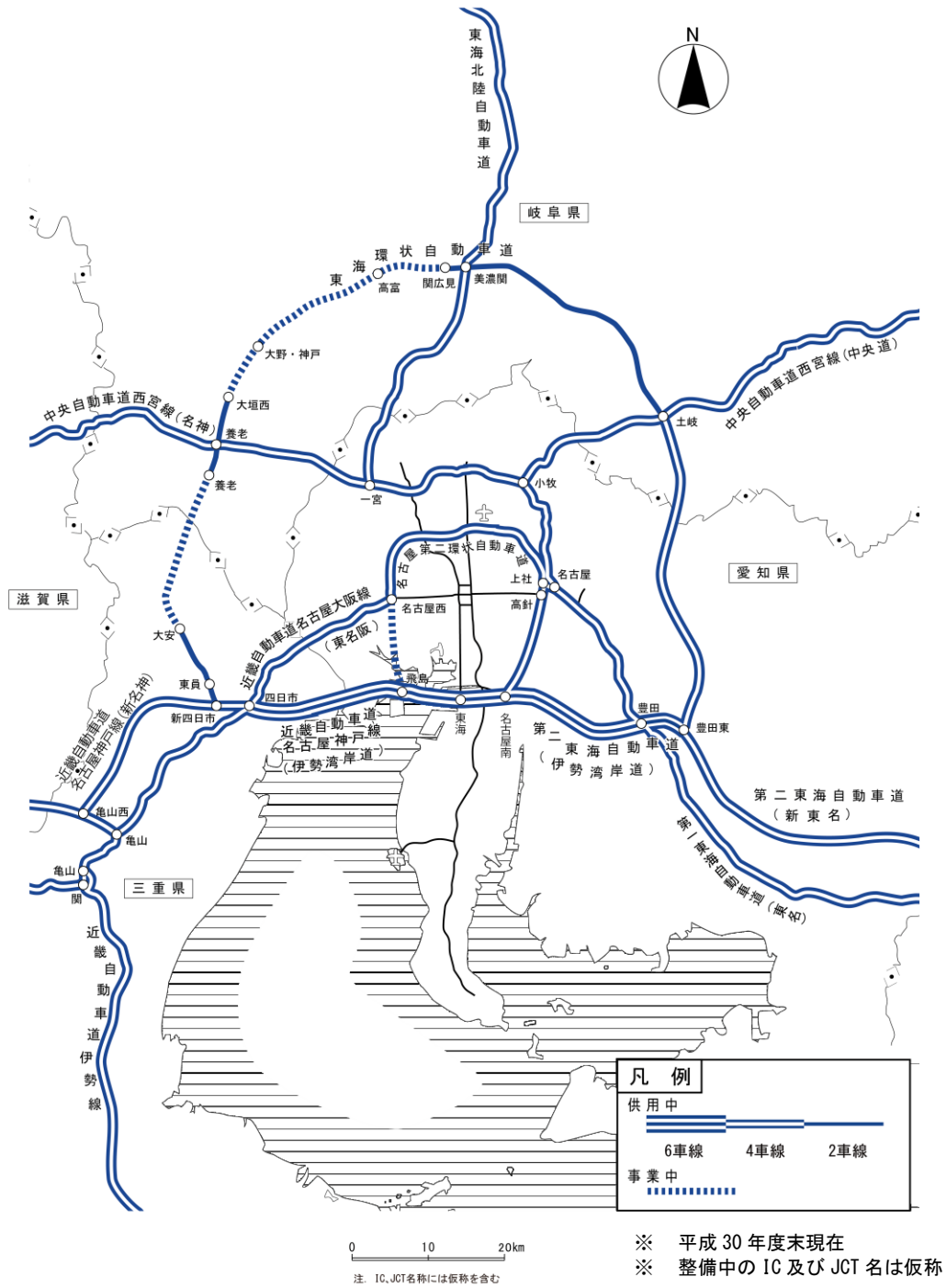


凡例	
高規格幹線道路等	
	開通区間
	事業中区間
	未事業区間

※ 平成 30 年度末現在
 ※ 整備中の IC 及び JCT 名は仮称

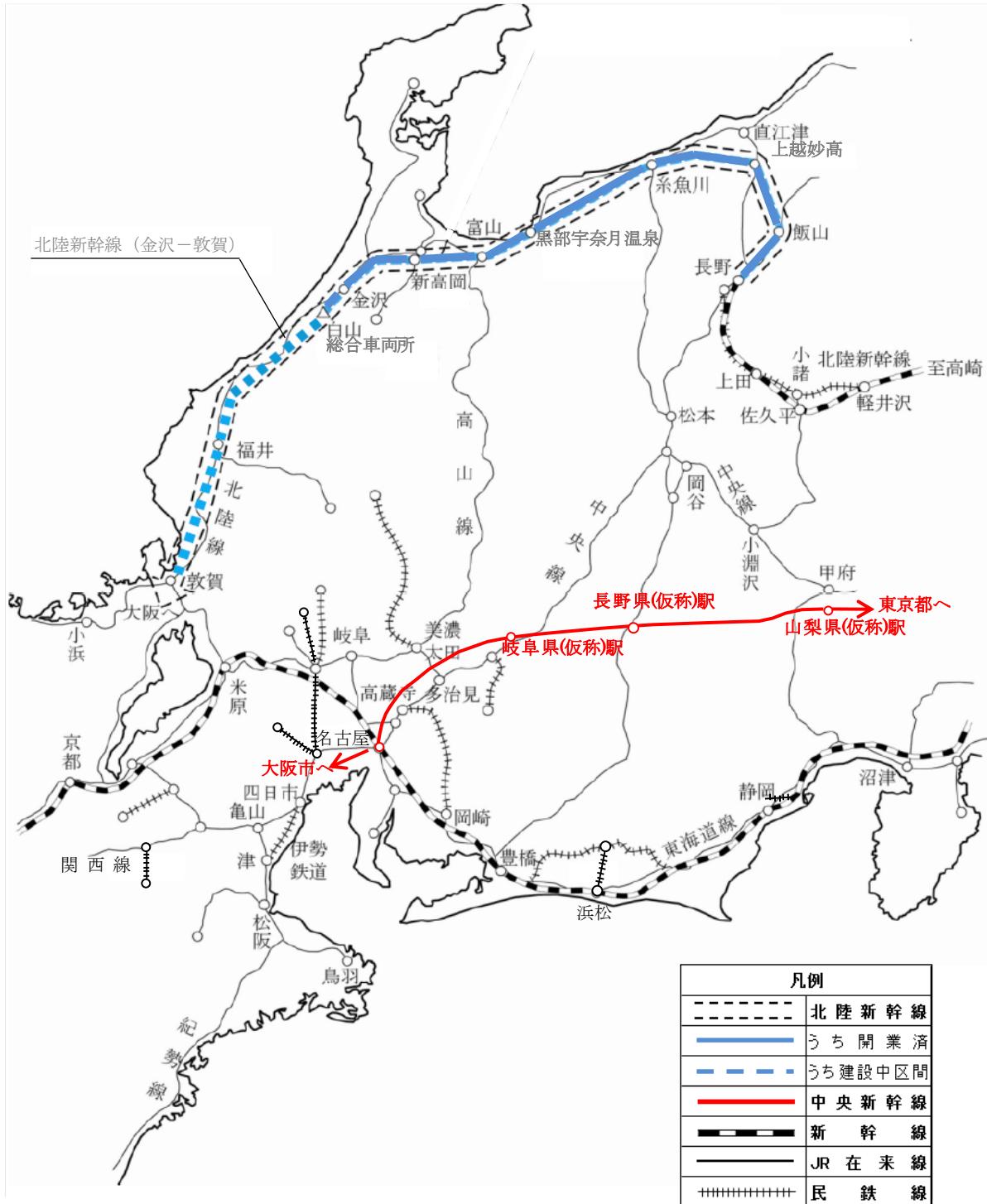
(2)都市高速道路(名古屋高速)

中部圏高規格幹線道路図



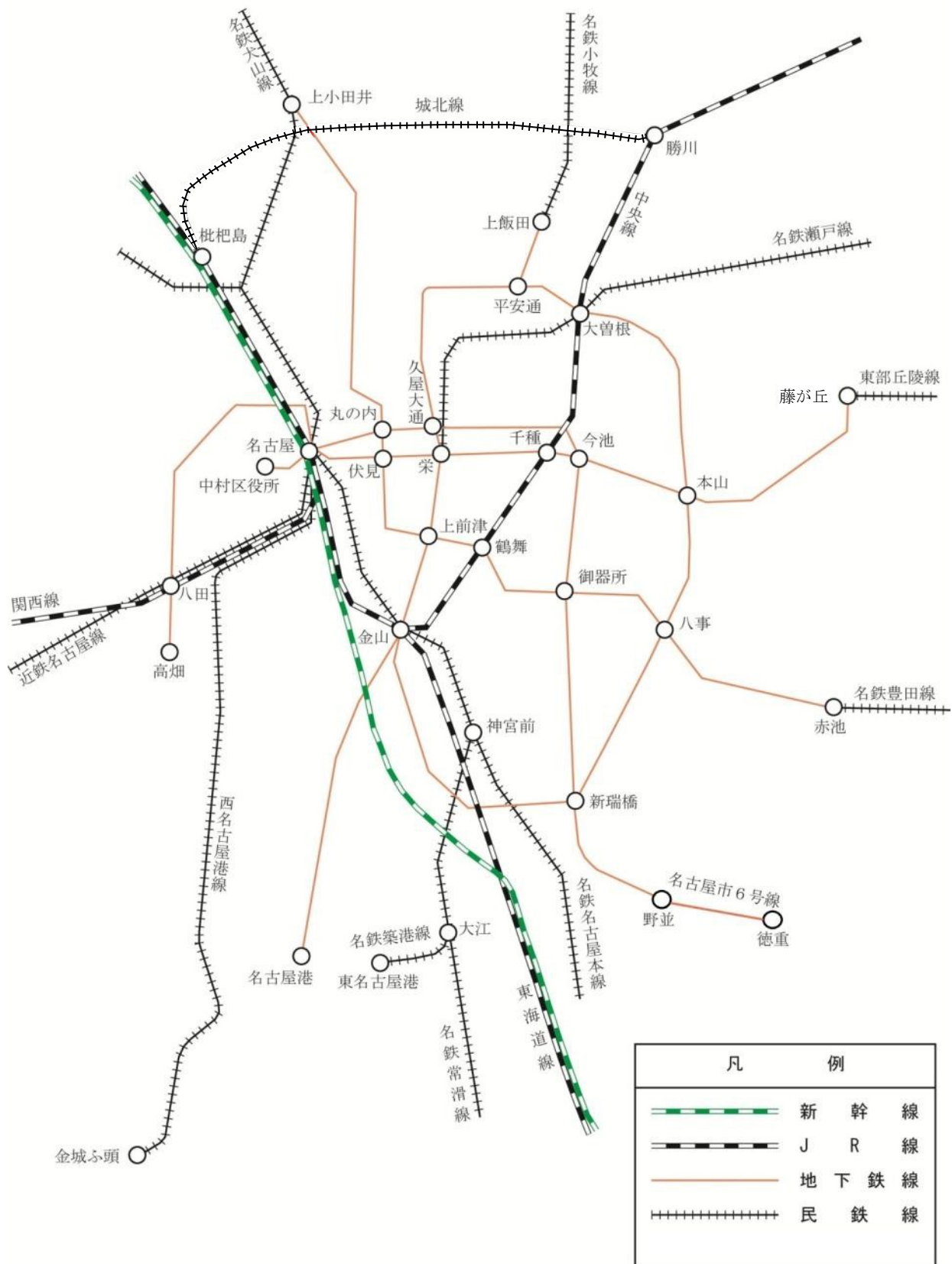
2. 鉄道の整備

(1) 新幹線鉄道



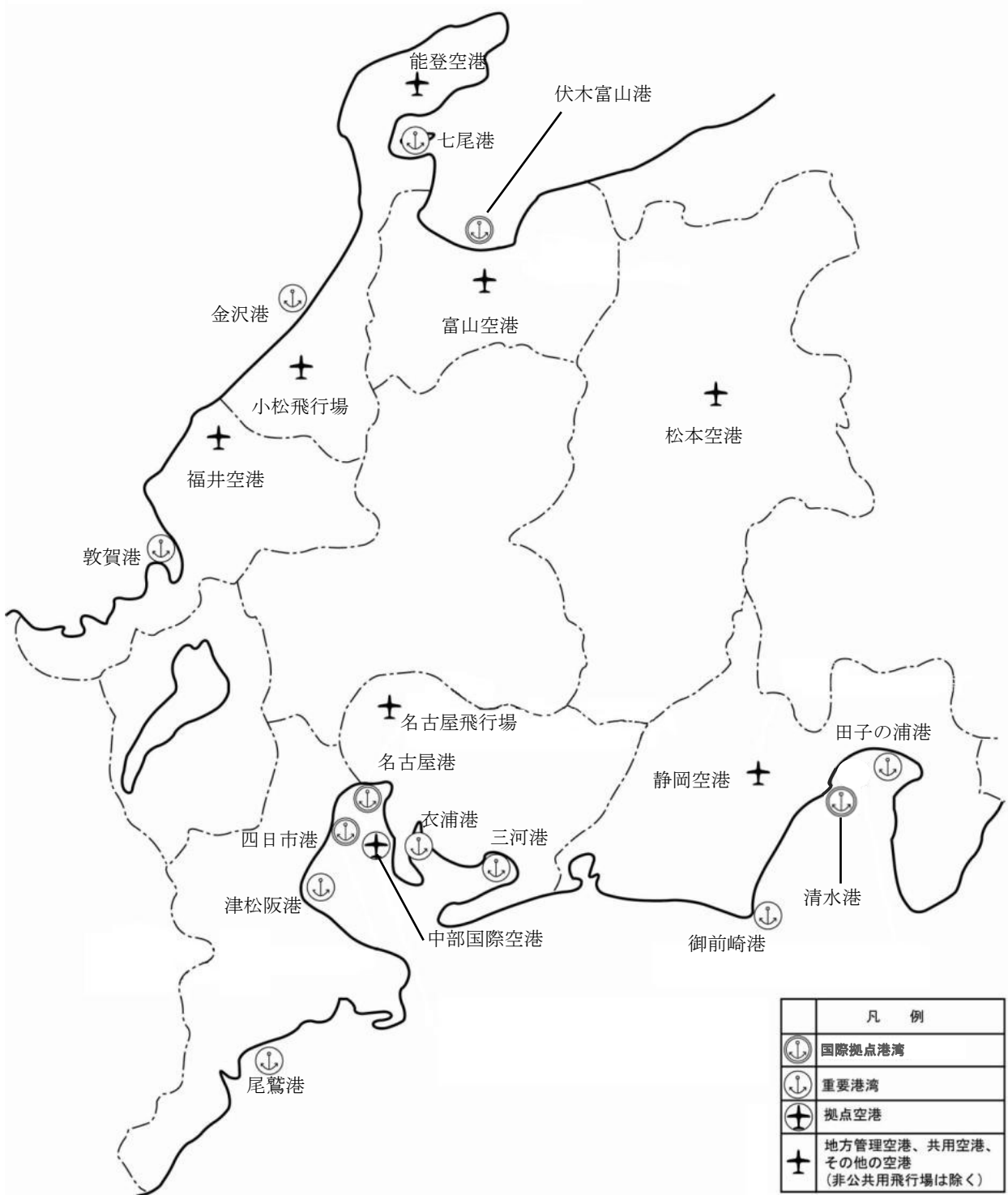
※平成30年度末現在

(2) 在来線鉄道等(名古屋駅周辺)



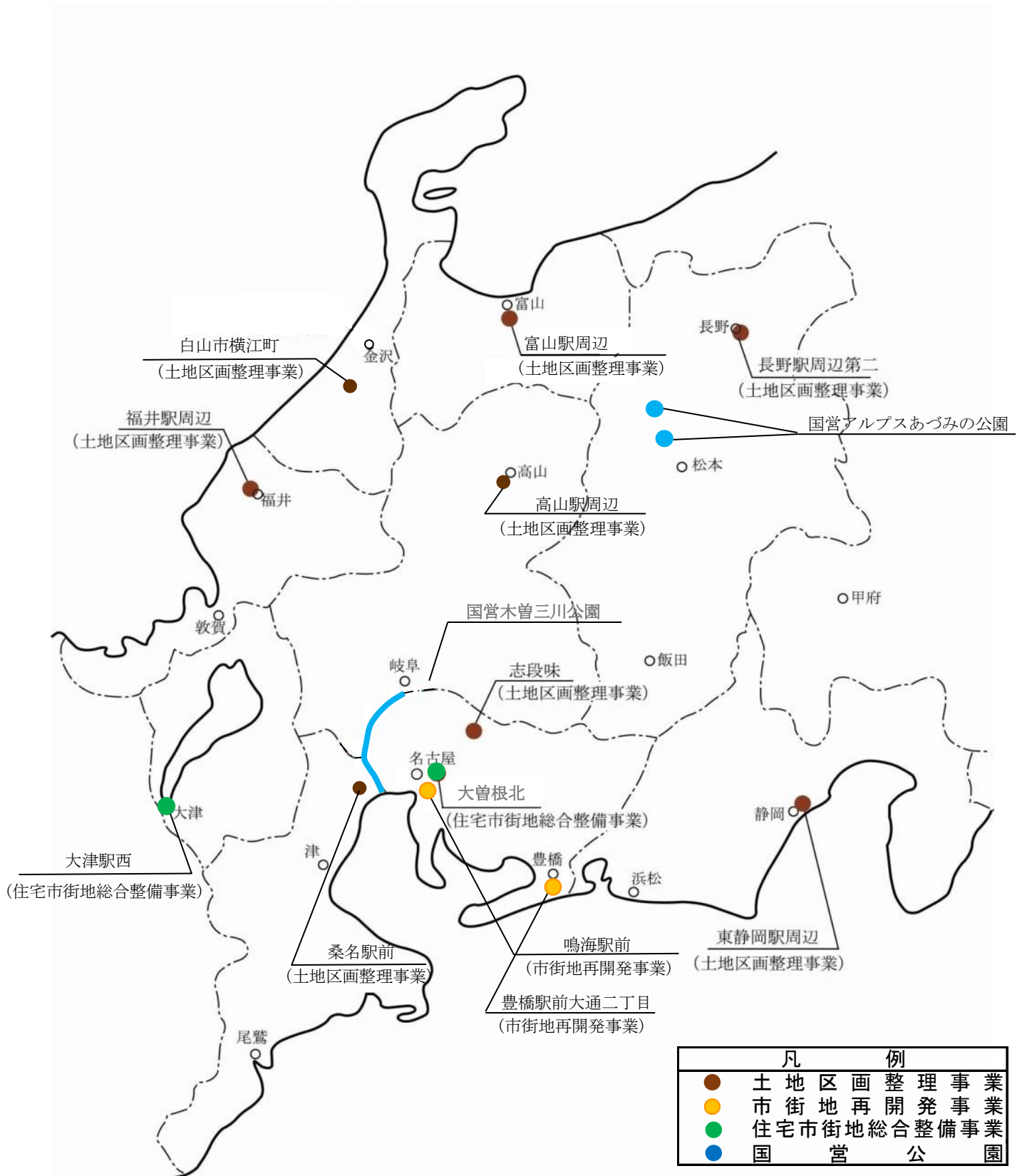
※平成 30 年度末現在

3. 港湾・空港の整備



※平成 30 年度末現在

4. 住宅・市街地・都市公園の整備



※平成 30 年度末現在

5. 河川・海岸等の整備

