

# 中部圏開発整備計画

平成28年3月

国土交通省

## 目次

序説	1
1 計画変更の意義	1
2 計画の性格	1
3 計画の対象区域と期間	2
4 計画の実施	2
第1部	3
第1章 中部圏を取り巻く諸状況と課題	3
1 我が国をめぐる状況	3
2 我が国が目指す将来像	3
3 中部圏の現状と課題	6
第2章 中部圏の将来像とその実現のための施策	11
第1節 中部圏が目標とする社会や生活の姿	11
第2節 中部圏の人口の将来	15
第3節 将来像実現に向けた基本方針	17
1 世界最強・最先端のものづくりの進化	17
2 スーパー・メガリージョンのセンター、我が国の成長を牽引	18
3 地域の個性と対流による地方創生	18
4 安全・安心で環境と共生した中部圏形成	18
5 人材育成と共助社会の形成	19
6 個性ある圏域の創生	20
7 競争力のある産業の育成	20
8 日本海側の中枢圏域の形成	20
9 対流・交流人口の創出	21
第4節 区域の指定	22
1 都市整備区域	22
2 都市開発区域	22
3 保全区域	22
第2部	24
第3章 施設の整備計画	24
1 道路	24
2 鉄軌道	26
3 港湾	27
4 漁港	28

5	空港	28
6	情報通信施設	28
7	住宅、住宅用地及び市街地	29
8	工場用地	29
9	水資源の開発及び利用	30
10	河川	30
11	海岸保全施設	31
12	砂防設備	31
13	地すべり防止施設等	31
14	保安施設	32
15	都市公園	32
16	水道	32
17	下水道	33
18	廃棄物処理施設	33
19	病院	34
20	公害の防止	34
21	大学等高等教育機関	34
22	教育・文化施設	34
23	職業訓練施設	35
24	自然公園等	35
25	観光施設	35
26	文化財保存のための施設	35
27	かんがい排水施設及び農用地	36
28	社会福祉施設	36
29	工業用水道	36
30	林道	36

## 序説

### 1 計画変更の意義

中部圏開発整備計画（以下「計画」という。）は、圏域内の各地域相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、首都圏<sup>1</sup>と近畿圏<sup>2</sup>の中間に位置する地域としての機能を高め、我が国の産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図り、あわせて、社会福祉の向上に寄与することを目的として、これまで四次にわたり策定されてきた。

これまでの計画の実施により、中部圏内の各都市圏を中心に、人口の増加をある程度計画的に受け止めつつ、商業施設等都市機能を支える施設等が充実してきたほか、各都市圏間を結ぶ交通体系の整備も推進されてきたところである。

しかしながら、昨今の急激な人口減少・高齢化や南海トラフ地震など巨大災害の切迫、インフラ老朽化問題など社会情勢は大きく変化しており、また、世界に目を向けると、アジア諸国を中心とした新興国の台頭で国際競争が一段と激化するとともに、グローバル化が進展し、世界規模でヒト、モノ、カネ、情報が動く国際大交流時代を迎えつつある。

そのような中、平成 27 年の北陸新幹線（長野・金沢間）の開業、また平成 39 年開業を目標としたリニア中央新幹線東京・名古屋間の平成 26 年の工事着工は、中部圏にとって、国際競争力を一段と高め持続可能な発展を遂げる千載一遇の好機である。リニア中央新幹線の全線開業により、世界を先導するスーパー・メガリージョン<sup>3</sup>の形成が期待される。中部圏は、そのセンターとしての役割を担っていく中で、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、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していく必要がある。

このため、中部圏開発整備地方協議会等地方の考え方を踏まえつつ、新たな中部圏の開発整備の方向を示すため、基本計画を変更するものである。

### 2 計画の性格

この計画は、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計画及び諸施策の指針となるものである。各種施設の整備については、この計画期間内に完成見込みであり、代表性が高いと考えられる施設を中心に記載している。

<sup>1</sup>茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び山梨県の 1 都 7 県の区域を一体とした区域。

<sup>2</sup>福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の 2 府 6 県の区域を一体とした区域。

<sup>3</sup> リニア中央新幹線により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化した世界最大の都市圏。

なお、予算、進捗等の事情によりその完成年度がこの計画の期間を超える場合があり得る。

### 3 計画の対象区域と期間

この計画は、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対象とする。

計画の期間は、『第1部 中部圏開発整備の基本方針』については概ね10箇年、『第2部 施設計画』については概ね5箇年間とする。

### 4 計画の実施

この計画の実施に当たっては、国、地方公共団体のみならず、民間企業、NPOや個人を含む、多様な主体の積極的参加が求められる。そのため、これら多様な主体がこの計画に対する理解を深め、積極的に参加できるよう必要な情報提供や支援策を講じることが重要である。

この計画に位置付けられた施策・事業の広域的な調整については、中部圏開発整備地方協議会の積極的な参画によって推進する必要がある。

また、この計画の実施に当たっての地方公共団体の役割の重要性にかんがみ、地方財源の確保と安定のため、今後とも適切な措置を講ずる必要がある。

環境への配慮を十分に行う観点から、基盤の整備に当たっては、環境保全に関する各種計画との連携を図るとともに、環境影響評価等を適切に実施する。

なお、この計画は、その進捗状況を点検していくとともに、この計画と関連する主要な計画が策定又は改定された場合や、社会経済情勢の変化があった場合においては、弾力的な運用又は見直しを行う。

## 第1部

### 第1章 中部圏を取り巻く諸状況と課題

#### 1 我が国をめぐる状況

##### (1) 国土を取り巻く時代の潮流と課題

我が国の総人口は2008年の約1億2,800万人を頂点として減少を始め、本格的な人口減少社会を迎えた。出生率の低下に伴う少子化と団塊の世代が高齢者となったことにより、生産年齢人口の減少と高齢人口の増加が進み、近年、高齢化が急速に進展している。

国際環境では、アジアの主要都市が急速に台頭し国際的な都市間競争が激化している。産業の国際競争力を強化し、海外からの投資、情報呼び込むための環境整備が課題である。今後、首都直下地震等巨大災害発生が高い確率で予測されており、国土の強靱化を推進する必要がある。また、高度成長期以降に集中的に整備された社会資本は老朽化が急速に進むと見込まれ、戦略的な維持管理・更新を進め、トータルコストの縮減・平準化を図っていくことが重要である。世界的には食料・水・エネルギー等の需要が急増しており、将来にわたって安定供給確保や循環使用、地球環境問題への対応が課題である。

近年の ICT<sup>4</sup>の劇的な進化等技術革新が上記の課題の解決を含め大きな変革を社会にもたらす可能性がある。

##### (2) 国民の価値観の変化

社会の成熟化に伴い国民の価値観、ライフスタイルは多様化している。一方、地域コミュニティの弱体化が進み、多様な主体による共助社会づくりを進めていくことが課題である。

また、東日本大震災等の大規模地震・津波災害、近年頻発する風水害・土砂災害、火山災害や大規模事故等の発生により、安全・安心に対する国民意識が高まりを見せている。

##### (3) 国土空間の変化

人口の減少は国土空間にも大きな影響を与えつつあり、市街地における低・未利用地や荒廃農地、空き家、必要な施業が行われない森林、所有者の所在の把握が難しい土地等の問題が顕在化している。

#### 2 我が国が目指す将来像

##### (1) 人口等の見通し

まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（平成26年12月27日閣議決定）では、将来にわたって活力ある日本社会を維持することを目指すべき将来の方向とし、そのためには、人口

<sup>4</sup> Information & Communications Technology の略。情報通信技術。

減少に歯止めをかけなければならず、出生率が人口置換基準に回復することが必須の条件としている。若い世代の結婚・子育ての希望が実現すると、出生率は1.8程度に向上し、さらに、政策の効果により人口置換水準（2.07）が達成されるケースを想定して、2060年に1億人程度の人口が確保されるとしている。さらに、人口の安定化と生産性の向上が図られると、2050年代に実質GDP成長率は、1.5～2%程度を維持することが可能と見込まれている

## （2）国土づくりの目標

### ①安全で、豊かさを実感することのできる国

自然災害や事故による被害を最小化するとともに、食料、水、エネルギーや所得・職、生活サービス等を確保することによって国民生活を守り、また、多様なライフスタイルの下で地域の魅力を誇りに思えるような「安全で、豊かさを実感することのできる国」を目指す。

### ②経済成長を続ける活力ある国

①の必要条件の一つとして、産業の生産性の向上、地域の個性と地域間連携によるイノベーションの創出、女性や高齢者の活躍、アジア・ユーラシアダイナミズム<sup>5</sup>の取り込み等を通じて、人口減少下においても「経済成長を続ける活力ある国」を目指す。

### ③国際社会の中で存在感を発揮する国

①や②に加え、グローバルな成長拠点として、国際社会から注目されるような文化、産業、研究開発、金融機能等の集積を図るとともに、ゲートウェイ機能を強化し、また外国人目線での移動・滞在環境を整え、「開かれた国土」を実現し、外国人から、日本を訪れたい、日本で研究やビジネスをしたい、日本に投資したいと思われるような「国際社会の中で存在感を発揮する国」を目指す。

これらの国土づくりの目標を達成するには、避けて通ることのできない課題を重圧ではなく特徴ととらえ、むしろ国土づくりに活かしていくという発想の転換も必要である。

## （3）国土の基本構想

### ①対流促進型国土の形成

本格的な人口減少社会においては、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」を全国各地でダイナミックに湧き起こし、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を図ることを国土の基本構想とする。対流を通じたイノベーションを促進するには、様々な地域が個性を際立たせ、様々な流れを支える国土構造が必要となる。対流の原動力となる地域の個性は、地域が自らの選択と責任の下で磨き上げなければならないため、地域の自治力の強化を図

<sup>5</sup>日本の地政学上の位置を大きく変化させる可能性のある、ロシアやアジア各国で活発化する経済活動等のこと。

るとともに、引き続き地方分権や規制緩和に取り組む。

## ②重層的かつ強靱な「コンパクト＋ネットワーク」

対流促進型国土の形成を図るための国土構造、地域構造として、生活に必要な各種サービス機能をコンパクトに集約し拠点化すると同時に、居住地域とネットワークでつながることによって一定の圏域人口を確保する「コンパクト＋ネットワーク」の形成を進めていく。

様々な規模の拠点を形成し「コンパクト＋ネットワーク」を国土全体に重層的かつ強靱な形で形成することにより、それぞれの地域が連携しながら生活サービス機能から高次都市機能、国際業務機能が提供され、イノベーションを創出するとともに、災害に対しても強くしなやかな国土構造を実現する。

### (4) 東京一極集中の是正

東京圏<sup>6</sup>への人口の流出超過の継続により、地方の若年人口、生産年齢人口の減少に拍車がかかり、地方の活力の喪失につながっている。地方から東京圏への転出者がそのまま東京圏に留まる「東京一極滞留」を解消し、人の流れを変える必要がある。

### (5) 大都市共通の戦略

大都市圏は、我が国経済の成長エンジンであり、経済をけん引することにより活力を維持、増進させるとともに、大都市圏の有する高度な都市機能を周辺の都市・地域に提供する役割を担っている。同時に、災害リスクの軽減を含め、住民の目線で安心して豊かに「暮らし、働き、憩う場」としての質の高い大都市を実現することが求められている。これは、外からの目線で国際都市として大都市が評価される観点からも重要である。グローバル化が急速に進展し、アジア主要都市が台頭する中、我が国が世界レベルの競争力を保つためには、世界中の優れた人材と投資を引きつける魅力を持った大都市圏を形成していかなければならない。

平成 27 年 8 月に大都市戦略検討委員会が策定した「大都市戦略」では、「グローバルにビジネスがしやすいまち」、「高齢者が住みやすく、子どもが生まれるまち」、「水や緑にあふれ、歴史・文化が薫る美しいまち」、「安全・安心なまち」という 4 つのめざす大都市の姿を示している。また、今後 10 年程度を見通した大都市共通の戦略として、「都市再生の好循環」の加速、大都市「コンパクト＋ネットワーク」の形成、「災害に強い大都市」の構築という 3 つの基本的方針に基づき、大都市の再構築（リノベーション）に取り組むことが示されている。

<sup>6</sup> さいたま市、千葉市、東京都特別区部、横浜市、川崎市、相模原市及びその周辺市町村。



### 3 中部圏の現状と課題

#### (1) 産業・インフラ

アジア諸国を中心とした新興国は、安価な人件費や組立加工請負業を通じた技術蓄積などを背景に、かつて我が国が得意とした低価格で高品質な製品の展開により、グローバル市場において存在感を増している。そのような中で、中部圏のものづくり産業が激しい国際競争に打ち勝っていくためには、更に品質力や商品開発力等を高めていくことが求められる。

また、グローバル企業等を中心に海外での現地調達・現地生産体制が進む中、ものづくり産業に裾野を広く展開する中堅・中小企業の経営環境は、苛烈な価格競争や経営者・熟練技術者の高齢化に伴う事業継承、技術継承問題などによって厳しさを増している。中部圏のものづくりを支えるとともに地域経済を支える重要な役割を担っている中堅・中小企業には、技術開発や販路開拓などを通じた技術の高度化と競争力強化を図るなど、事業環境の変化に柔軟に対応した、持続的な経営を可能とするための取組が求められる。

一方、アジア諸国の賃金上昇や政情の変化、為替環境の変化等にともない、海外に移転していた日本企業の製造拠点の国内移転や、海外戦略の見直しによる国内投資の増強など国内回帰がみられる。これらの国内回帰の動きを的確に取り込む工業団地や物流拠点、及びそれらを結ぶ交通ネットワークなどの産業基盤の強化が求められるとともに、激化する国際競争の中で、価格競争に陥ることなく、機能性や付加価値で差別化を図っていくため、ICTやロボット技術を活用した効率的な開発・設計・試作・生産の一貫体制の構築や、ものづくりと情報処理やデザインなどサービス機能の融合、連携強化を図っていくことが求められる。

国際大交流時代を迎えつつある中で中部圏が持続的発展を遂げていくためには、北陸新幹線やリニア中央新幹線がもたらす効果を、我が国全体並びに中部圏の広域に波及させていく必要があり、これらが有機的につながる、陸・海・空の高速交通ネットワークの拡充、一体的な整備が重要である。

その中で、道路ネットワークについては、中部圏の骨格を成す東西軸、南北軸、環状軸、並びに半島地域への交通利便性を高める軸などにおけるミッシングリンクの解消が求められる。

また、国際ゲートウェイとしての役割を担う空港、港湾は、中部国際空港の完全24時間化などの機能強化、港湾の船舶大型化への対応や、国際海上コンテナ、資源・エネルギー、完成自動車等の輸出入機能の強化、クルーズ船の受入環境の改善などが求められる。

#### (2) 国際交流、観光

中部圏の国際ゲートウェイである中部国際空港は、我が国の外国人出入国者数に占めるシェアで見ると約5%で、約5割を占める首都圏や約2割を占める近畿圏の国際空港と大きな差がついている。また、中部圏の外国人延べ宿泊者数や国際会議開催件数の全国に占めるシェア等、中部圏は首都圏や近畿圏と比べ、海外との交流が活発とは言い難い状況である。

現在、中部圏に跨がるエリアでは、平成24年から産官が連携し、訪日外国人旅行者の増加を図るため「昇龍道プロジェクト」を立ち上げ、一貫した海外プロモーション及び観光力とホスピタリティ強化に取り組み、昇龍道エリア<sup>7</sup>の訪日外国人延べ宿泊者数は平成23年から平成27年にかけて約4.2倍に増加するなど成果が現れている。

さらに、平成27年6月には、国土交通大臣から広域観光周遊ルート形成計画の一つとして「昇龍道」が認定を受け、これまで以上に広域的に連携し、急増する訪日外国人旅行者に対する受入環境の整備や昇龍道エリアにおける消費拡大を図っていくことが求められる。

加えて、東海北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、能越自動車道や中部縦貫自動車道等からなる交通ネットワークが整備されたこと等により、日本海側では、隣接圏域からの観光客は増加傾向にある。国外からは、東アジア<sup>8</sup>諸国等からの国際航空便・国際便乗降客数及びクルーズ船の寄港回数・乗降客数も増加している。さらに、北陸新幹線（長野・金沢間）開業を受け、首都圏等からの時間距離も短縮されたことから、今後より一層観光入込客数の増加が期待されている。今後は、国内外からの更なる誘客増加に向け、北陸新幹線（金沢・敦賀間）や高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備並びにクルーズ船の大型化に対応した港湾機能の強化等による観光客の移動利便性を高める広域交通ネットワークの更なる充実・強化を図ることが必要である。

また、平成28年主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）の開催は、三重県を中心に中部圏のポテンシャルを格段に高め、国際化の促進に大きな後押しになると期待されている。その成果を最大限活かし、中部圏が一体となって国際交流に活かし、国際交流の活発化を図っていくことが求められる。さらに、ラグビーワールドカップ2019の開催や、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の一部競技の実施や事前合宿の誘致、また、FIFAフットサルワールドカップ2020など国際的に注目が集まるスポーツ大会の招致などを通じて、中部の魅力を発信し国内外との交流人口を一層拡大させていく必要がある。

### （3）災害リスク

中部圏は、エリアの多くが洪水や土砂災害、豪雪、地震（震度被害・液状化被害）・津波に係る災害リスクを抱え、そのエリアに人口が集中していることから、災害リスクを持った国土の上で社会経済活動が営まれる国土構造となっている。

加えて太平洋側では、切迫する南海トラフ地震や気候変動に伴うスーパー伊勢湾台風<sup>9</sup>襲来の恐れ、また頻発・激甚化する風水害や土砂災害、高潮、御嶽山や富士山など火山災害の

<sup>7</sup>昇龍道エリア；愛知県、岐阜県、静岡県、三重県、石川県、富山県、福井県、長野県、滋賀県の9県

<sup>8</sup>東アジアの範囲；概念としての「東アジア」の範囲は、人的交流・経済的相互依存の現状及び地理的接近性等にかんがみ、日本、中国、韓国、台湾、ASEAN10ヶ国及び沿海地方等の隣接するロシアの極東地域を指すこととする。ただし、昨今の経済連携の動向等も踏まえ、インド、オーストラリア、ニュージーランド等も視野に入れることが必要である。

<sup>9</sup>過去に日本を襲った既往最大の台風である室戸台風（上陸時910hPa）級が東海地方の低平地に最も大きな被害をもたらすコースをとった場合を想定したもの。

恐れなど、中部圏の災害リスクをさらに高めており、自然災害に備えたハードとソフトが一体となった防災・減災対策が求められる。

日本海側は、地球温暖化等にもなって増加が懸念される水害、土砂災害、高潮災害、波浪（高波）災害や海岸侵食の進行への対策が今後も重要な課題である。一方で、今後発生が危惧される南海トラフ地震や首都直下地震に対して、物資や燃料等の輸送拠点となるなどの役割が期待されている。

こうした状況を踏まえ、首都直下地震が切迫する中で、首都圏機能をバックアップする太平洋・日本海2面活用型の強靱な国土を構築していくため、南海トラフ地震等に備えた、二重、三重に多重性・代替性を確保するネットワークの拡充・機能強化など中部圏の防災力強化が求められる。

#### （4）環境・エネルギー・土地

中京都市圏<sup>10</sup>は、自動車交通依存が東京圏や京阪神都市圏<sup>11</sup>に比べて約2倍と高く<sup>12</sup>、自動車交通による排出ガス（NO<sub>x</sub><sup>13</sup>、PM<sup>14</sup>等）をはじめとする大気汚染物質や地球温暖化の最大の原因とされる二酸化炭素の排出抑制が求められる。

河川の水質については環境基準を概ね満足しているが、伊勢湾を始めとする閉鎖性水域の水質は環境基準を十分に満足していない状況にある。そのような状況下で、社会経済活動に伴って排出される汚濁負荷量の削減対策に取り組むとともに、自然環境を保全し流域圏の多様な主体が一体となり、豊かな自然を後世に引き継ぐための継続的な取組が求められる。

加えて、人口減少や高齢化に伴う中山間地における耕作放棄地の増加や放置された森林の発生は、人の手によって保たれてきた里山などの生態系に影響を及ぼし、鳥獣被害の増加などにつながることで懸念されているなどから、野生生物の保護と管理を推進し、豊かな自然環境の保全を図っていくことが求められる。

中部圏は、豊かな水資源を背景にして、地域力であるものづくりや農業などを発展させてきたが、地球温暖化に伴う気候変動により渇水が頻発化、長期化、深刻化し、さらなる渇水被害が発生することが懸念されており、工業用水や農業用水、生活用水など水供給の十分な安全度が確保されていない状況にある。

また、海外からのエネルギー調達リスクが高まり、エネルギーの安価で安定的な確保が求められる中で、輸入拠点となる港湾の受入機能の強化や、中部圏の豊富な森林資源を活用した木質バイオマス発電や太陽光発電などの再生可能エネルギーを含めた電源のベストミッ

<sup>10</sup>「第5回中京都市圏パーソントリップ調査」の対象範囲である、愛知県全域、岐阜県南部、三重県北勢地域の96市町村

<sup>11</sup>滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県。

<sup>12</sup>第5回中京都市圏パーソントリップ実態調査結果による。

<sup>13</sup>窒素酸化物。

<sup>14</sup>粒子状物質。

クスを促進していくことが求められる。

名古屋の住宅地や商業地の平均地価<sup>15</sup>は東京の約3分の1から4分の1と、三大都市圏の中では地価が相対的に低い水準にあり、リニア中央新幹線を始め新東名・新名神高速道路や東海環状自動車道など高速交通ネットワークの拡充とも相まって、企業誘致など地域整備を進める上で優位性が高い。

静岡県内の新東名高速道路沿線では、開通にともない企業立地が進みつつあり、また、駅周辺の再開発なども相まって、地価は上昇傾向がみられるなど、インフラや地域整備が地域の価値を高める役割を果たしている。

#### (5) 地域社会・生活

中山間地域などでは人口減少や高齢化にともない、農地の荒廃や担い手不足等による生産基盤の脆弱化などが進行し、耕作放棄地が増加したが、近年、若者を中心に農村の魅力の再発見が進み、「田園回帰」の流れが生まれつつあるなど、農業・農村の価値が再認識され活性化につながる動きもみられる。

農地は食料などの農産物を安定的に供給するとともに、美しい農村風景、国土の保全、水源の涵養、生物多様性の保全など多面的機能を発揮する重要な基盤であり、農地面積の減少、農業者の高齢化等によって、農業生産能力の低下だけでなく、地域の共同活動などによって支えられてきた多面的機能の発揮に支障が生じる状況となっている。

このため、新規就農の促進、農業経営の法人化などによる担い手の確保、農業生産基盤の維持・更新など、安定した経営基盤を構築するとともに、農業・農村の有する多面的機能を維持・発揮させるための取組が求められる。

人口減少が進み、また、基礎自治体である市町村の財政的制約が増す中、地域固有の課題に対応するためには、自助、公助とともに、NPOや自治会組織等多様な主体による共助への取組が求められる。

中部圏では平成17年愛知万博なども契機にNPO法人認証数も増加しており、NPO活動やそれを支援する取組が活発化してきている。

今後、社会参画に積極的に関わるアクティブシニア<sup>16</sup>層の増加や、企業のCSR活動<sup>17</sup>やソーシャルビジネス<sup>18</sup>の活発化など、多様な主体が地域にかかわる機会の増加などを踏まえ、それらの取組を拡充することが求められる。

一方で、高齢者人口の増加にともない、医療・介護・福祉需要が急増し、それらへの対応

<sup>15</sup>国土交通省発表平成27年地価公示から、名古屋市と東京23区の住宅地「平均」価格、商業地「最高」価格を比較。

<sup>16</sup>社会参加活動に積極的に取り組むシニア世代及びその前段階にあるプレシニア世代

<sup>17</sup>企業が社会や環境と共存し、持続可能な成長を図るため、その活動の影響について責任をとる企業行動であり、企業を取り巻く様々なステークホルダーからの信頼を得るための企業のあり方を指す。

<sup>18</sup>地域社会において顕在化しつつある、環境保護、高齢者・障害者の介護・福祉、子育て支援、まちづくり、観光等、多種多様な社会課題の解決に向けて、住民、NPO、企業など、様々な主体が協力しながらビジネスの手法を活用して取り組むこと。

が厳しさを増すことが見込まれるため、高齢者の健康づくりに取り組み、生きがいを持って安全・安心で豊かに暮らすことができる予防型社会を構築していくことが重要である。

しかし、都市部と地方部で高齢者人口のピーク期が相違する課題や、地域間における医療・介護・福祉施設の過不足バランス、また、医療や介護、福祉に携わる人材の不足など対応すべき課題は多い。

また、住み慣れた地域で自分らしい暮らしを最後まで続けられるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステム<sup>19</sup>の拡充が求められる。

さらに、現在検討が進められている日本版C R C C構想<sup>20</sup>を踏まえ、大都市の元気な高齢者の地方移住や、地方に住む元気な高齢者の住み替えなどの検討が求められる。

---

<sup>19</sup>重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供されるシステム。

<sup>20</sup> 「東京圏をはじめとする高齢者が、自らの希望に応じて地方に移り住み、地域社会において健康でアクティブな生活を送るとともに、医療介護が必要な時には継続的なケアを受けることができるような地域づくり」を目指すもの。

## 第2章 中部圏の将来像とその実現のための施策

中部圏は、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成を見据える中で、そのセンターを担うとともに、首都圏、近畿圏と連携し、我が国の成長エンジンの一翼を担い、アイデンティティともいふべき世界最強・最先端のものづくりを基軸に、環太平洋・環日本海に拓かれた、世界規模でグローバルにヒト、モノ、カネ、情報が対流する拠点となって世界をリードしていくことが期待される。

また、中部圏の中核をなす名古屋大都市圏と周辺都市・地域が連携、融合し対流を促進することで、いかなる災害にも強くしなやかで、自然と共生した、活力に溢れ、出会い豊かで、生活の豊かさを実感できる働き住み続けたい中部圏を目指す。

そうした中、リニア中央新幹線の平成39年東京・名古屋間の開業までに、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心な、北陸新幹線やリニア中央新幹線の効果を最大限発揮し得る中部圏づくりを進め、東京一極集中の是正や地方への人口還流に先導的に取り組む。

### 第1節 中部圏が目標とする社会や生活の姿

日本のまんなかで交通の要衝に位置する中部圏は、三大都市圏の中で、人口密度が低く、職住近接や都市と自然の近接性、ものづくり産業の集積性など、空間的・時間的・経済的ゆとりを備えた暮らしやすさに特徴があり、また、近世を切り拓いた新進気鋭で、ものづくりにいきづき、古来より日本文化に影響を及ぼしてきた伝統文化など、地域に根付く歴史文化に彩られた圏域特性を有している。

また、中部圏の基軸であるものづくりは絶え間ないイノベーションにより、人材力、技術力、集積力に、加えて研究力、品質力に磨きをかけ、世界のものづくり中枢圏に発展してきた。

国際大交流時代を迎えつつある中で、中部圏は世界に冠たるものづくり技術と品質を最大の熱源に、暮らしやすさや歴史文化などの多様な熱源により、国内外からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け対流する「世界ものづくり対流拠点」を形成、スーパー・メガリージョンのセンターを担い、我が国の成長を牽引していく。

そのような中部圏を、「世界の中の中部」、「日本の中の中部・中部の中の人々」、「前提となる安全・安心、環境」の3つの観点からその将来像を示す。

#### <世界の中の中部>

中部圏が世界に誇るものづくりは、ものづくりマザー機能<sup>21</sup>としての人材力、技術力、集積力により磨きをかけ、研究開発力を活かした絶え間ないイノベーションは、高度人材

---

<sup>21</sup>ものづくり産業の国際分業体制の構築が進む中で、世界各地からの最新の情報・課題を集約・再解釈し、「問題を発見し、解決する力」＝「現場力」によってさらに磨き上げ、再び世界へ発信する役割を担う機能。

やグローバルに活躍する人材を育み、また、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しており、そこから生み出される品質の高さは、世界を相手に大きなアドバンテージとなっている。

また、中部圏の太平洋から日本海に至る広域で多様な産業クラスター<sup>22</sup>は、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し、ものづくりを支える高速交通ネットワークなど国土基盤の戦略的な整備は、シームレス<sup>23</sup>な国際物流環境を創出し、生産性向上に大きく貢献する。

中部圏は様々な価値を創造するものづくり中枢圏として、世界中からビジネスチャンスを探求し、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<sup>24</sup>となる。

#### <日本の中の中部・中部の中の人々>

中部圏では、人口減少に適応しながらものづくりを軸とした活発な活動が営まれ、多様な地域資源を活かした観光・交流が地域の活性化に大きく貢献している。その中で、人口を維持、増加させる名古屋大都市圏<sup>25</sup>や中京大都市圏<sup>26</sup>などが中部圏牽引の中心的役割を担っていく。

各都市・地域は、固有の産業や歴史文化、自然、風土風景・景観等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、人口減少に適応した人々が安心、快適に暮らすことができる、名古屋市大都市圏と周辺都市・地域が連携し、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中部圏を形成する。

加えて、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する。そして、その取組の効果は中部圏の広域に及び、国内外との交流、連携を活発化させ、中部圏のポテンシャルを一層高める。

そのポテンシャルの高まりは、人々の生活のゆとり感とも相まって、働く場所が安定的に確保され、生活の中に暮らしやすさや明るさ、温かさなどが実感でき、多様な価値観やラ

<sup>22</sup>新事業が次々と生み出されるような事業環境を整備することにより、競争優位を持つ産業が核となって広域的な産業集積が進む状態。

<sup>23</sup>「継ぎ目のない」の意味。出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

<sup>24</sup>世界各地からヒト・モノ・カネ・情報が集約し、新たな価値として発信される国際拠点。

<sup>25</sup>名古屋を中心に中核的な機能が集積する諸都市からなる都市圏（名古屋を中心に概ね30～50kmの範囲に展開する岐阜県東濃・中濃・西濃地域、愛知県西三河地域、三重県北勢地域等を含む都市圏）を名古屋大都市圏という。

<sup>26</sup>名古屋大都市圏と社会的・経済的な結びつきが強く、一体性の強い産業集積を有する広域な都市圏（名古屋大都市圏を取り囲み、中部5県に跨がる、名古屋を中心に80～100kmの範囲に展開する長野県飯田地域、岐阜県中津川地域、静岡県遠州地域、愛知県東三河地域、三重県中勢地域等を含む都市圏）を中京大都市圏という。

イフスタイルが自己実現できる「豊かさ」を生み出し、ひとり一人が輝く中部圏を創生する。

#### <前提となる安全・安心、環境>

中部圏のあらゆる社会経済活動を脅かす南海トラフ地震などの大規模地震や津波、頻発・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。

また、中部のアイデンティティともいべき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。

加えて、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中部圏を形成する。

また、中部圏の日本海側の優れた地域資源を圏域内の連携により磨き上げることで自立的な発展を図るだけでなく、立地特性を活かして、環日本海諸国を始めとする東アジアや国内外との対流・交流・連携を進めることにより、我が国の持続的な発展を先導する、日本海側における対流・交流の中核圏域としての役割を果たしていく。

具体的には、「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く」、「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」の2つを将来像として掲げ、国、地方公共団体及び多様な民間主体が相互に連携し、特色ある地域の形成に向けた戦略を展開する。

#### <暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く>

中部圏の日本海側は、都市と農山漁村、変化に富んだ自然とが近接し、地域コミュニティが充実した子育てしやすい豊かな生活環境や地域資源に支えられた幅広い産業等の個性ある地域づくりに適した特色を有している。人口減少・高齢化が進行する中でも、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、中部圏の特色を圏域内の連携により一層磨き上げていく。

このような取組により、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、「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く」圏域を目指す。

#### <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>

近年、東アジア諸国の経済活動の活発化を背景に日本海側の貿易が拡大するとともに、エ



エネルギー開発の面での日本海側地域の活用が増大している。また、今後のアジア・ユーラシアダイナミズムへの対応の観点からも、太平洋側だけでなく日本海側を重視した国土利用が求められる中、大都市圏と近接する地理的特性から、日本海国土軸の中核圏域、日本海・太平洋２面活用型国土の要としての役割が期待されている。

防災面においては、東日本大震災において太平洋側のネットワークに甚大な被害が発生したことにより、直接的な被災のなかった日本海側の道路・鉄道・港湾等が救助・救援やその後の復旧活動等に当たって全面的に活用された。このため、国土全体の安全を確保する上で、日本海側と太平洋側との連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、日本海側と太平洋側の両面を活用することの重要性が再認識された。

今後、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ともな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」する圏域を目指す。

このような中部圏を形成していくことは、各地域の固有の自然、文化、産業等の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を実現することにつながる。

## 第2節 中部圏の人口の将来

### <中部圏の人口>

我が国の人口が既に減少に転じている中で、「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）によると、中部圏の人口については2010年の2,174万人から2025年には2,060万人に減少すると見込む。

### <年齢別構成>

「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）によると、生産年齢人口（15～64歳）は、2010年の1,372万人から2025年には1,207万人に減少し、年少人口（0～14歳）は、2010年の304万人から2025年には241万人に減少すると見込む。老年人口（65歳以上）は、2010年の498万人から2025年には611万人に急増すると見込む。

### <一般世帯数>

「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）によると、世帯の小規模化の進展により、一般世帯数は2010年の817万世帯から2025年には826万世帯に増加すると見込む。

特に高齢化の進展とあいまって、高齢単独世帯（世帯主が65歳以上の単独世帯）は、2010年の67万世帯から2025年には96万世帯に急増すると見込む。

### <土地利用>

以下に掲げる国土利用の基本方針など、国土利用計画（全国計画）（平成27年8月14日閣議決定）を踏まえるものとする。

#### （1）適切な国土管理を実現する国土利用

地方都市等を中心に人口減少下においても増加している都市的土地利用において、地域の状況等も踏まえつつ、行政、医療・介護、福祉、商業等の都市機能や居住を中心部や生活拠点等に集約化し、郊外部への市街地の拡大を抑制する。集約化する中心部では、低・未利用地や空き家を有効利用すること等により、市街地の活性化と土地利用の効率化を図る。一方、集約化する地域の外側では、低密度化が進むことから、これに応じた公共サービスのあり方や、公園、農地、森林等の整備及び自然環境の再生などの新たな土地利用等を勘案しつつ、地域の状況に応じた対応を進める。また、ひとつの地域だけでは十分な機能を備えることが難しい場合には、地域の状況を踏まえ、地域がネットワークで結ばれることによって必要な機能を享受する取組を進める。

一方、グローバルな都市間競争に直面する大都市圏等においては、都市の国際競争力強化の観点から、都市の生産性を高める土地の有効利用・高度利用を進めるとともに、都市環境

を改善し安全性を高める土地利用を推進していく。

農林業的土地利用については、食料の安定供給に不可欠な優良農地を確保し、国土保全等の多面的機能を持続的に発揮させるために良好な管理を行うとともに、農業の担い手への農地集積・集約を進めることなどを通じて、荒廃農地の発生防止及び解消と効率的な利用を図る。また、国土の保全、水源の涵養等に重要な役割を果たす森林の整備及び保全を進める。

### (2) 自然環境・美しい景観等を保全・再生・活用する国土利用

将来にわたり保全すべき自然環境や優れた自然条件を有している地域を核として、気候変動による影響も考慮しつつ、自然環境の保全・再生を進め、森、里、川、海の連環による生態系ネットワークの形成を図り、国民の福利や地域づくりに資する形での活用を推進する。なお、その際には、国土を形づくり、国民生活の基盤となる生物多様性及び生態系サービスの保全と持続可能な利用を基本とする。

### (3) 安全・安心を実現する国土利用

ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせた防災・減災対策を実施するとともに、災害リスクの把握及び周知を図った上で、災害リスクの高い地域については、土地利用を適切に制限することが必要である。その際、規制の対象となる建築物の用途や構造が災害の特性や地域の状況等に即したものとなるよう配慮する。同時に、中長期的な視点から、高齢者施設等の要配慮者利用施設や災害時に重要な役割が期待される公共施設等について災害リスクの低い地域への立地を促すことにより、より安全な地域への居住を誘導する取組を進めることも重要である。

また、経済社会上、重要な役割を果たす諸機能の適正な配置やバックアップを推進するとともに、交通、エネルギーやライフライン等の多重性・代替性を確保する。その他、被害拡大の防止、仮置場などの復旧復興の備えとしてのオープンスペースの確保、農地の保全管理、森林やその他の生態系の持つ国土保全機能の向上など、地域レベルから国土レベルまでのそれぞれの段階における取組を通じて国土利用の面からも国土の安全性を総合的に高め、災害に強くしなやかな国土を構築する。

### 第3節 将来像実現に向けた基本方針

中部圏の基軸ともいべきものづくりをベースに、地域特性や強みに磨きをかけ、我が国や中部圏を取り巻く情勢や課題に的確に対応しつつ、安全・安心で環境と共生した強靱な国土基盤を形成していく。さらに、北陸新幹線やリニア効果が広域に波及し、地域資源を活用した観光・交流など新たな活力を創出するとともに、ものづくりと合わせて、人を育み、新たな価値や文化を創出し、共助社会にもつながっていくという中部圏の将来像を実現するために次の5つ

- ① 中部圏の基軸「世界最強・最先端のものづくり」
- ② 中部圏の新たな価値を創造する「リニア、スーパー・メガリージョン」
- ③ 地方を創生する「個性と地域資源、対流」
- ④ すべての基盤となる「安全・安心、環境」
- ⑤ 根幹をなす「人材育成」と、多様な主体による共助社会

を中部圏成長の基本方針とする。

また、日本海国土軸の中核圏域を形成するための2つの将来像を効果的・戦略的に実現するため、国、地方公共団体、経済界等の多様な主体が協力・協調してそのポテンシャルを活かした施策や事業を展開できるよう、具体的な4つの目標を整理する。

- ⑥ 個性ある圏域の創生
- ⑦ 競争力のある産業の育成
- ⑧ 日本海側の中核圏域の形成
- ⑨ 対流・交流人口の創出

#### 1 世界最強・最先端のものづくりの進化

自動車関連産業や航空宇宙産業、ヘルスケア産業、環境産業を中部圏の戦略産業に位置づけ、人材力、技術力、集積力、加えて研究力、品質力にさらに磨きをかける中で、グローバル企業から中堅・中小企業がサプライチェーン<sup>27</sup>でつながった、国内外から投資を呼び込む強力なクラスターを形成する。

また日本海側クラスターとの圏域間連携を図ることで、日本海から太平洋に至る広域産業クラスターを形成し、環太平洋・環日本海に拓かれた我が国の一大産業拠点形成する。

加えて、産学官民の連携強化、並びに研究開発の機能強化を図り、ICTやものづくり技術の活用・応用による新たな産業の創生とともに、水素技術の実社会への還元を先導的に取り組むことにより、世界からヒト、モノ、カネ、情報が集まり、対流する世界最強・最先端のものづくり中核圏域を形成する。

その際、中部圏の均衡ある発展を図るため工業等の産業都市等として開発する必要のあ

---

<sup>27</sup>企業における原料の調達から最終消費者に届けるまでの供給活動（調達・開発・生産・輸送・保管・販売）における全プロセスの繋がり。

るものとして、中部圏開発整備法に基づき指定されている都市開発区域における各種支援措置も活用する。

## 2 スーパー・メガリージョンのセンター、我が国の成長を牽引

中部圏は、世界を先導するスーパー・メガリージョンのセンターを担っている。リニアの高速性を活かして、政府関係機関の地方移転の受入や企業の本社機能、研究開発機能等の移転受入促進を通じた産業構造の転換、またワークスタイルの多様化などを通じたライフスタイルの変革など、中部圏の魅力を高め、新たな価値を創造していく。

中部圏の中核的な役割を担う名古屋大都市圏、並びに名古屋大都市圏を取り囲み、社会的・経済的な結びつきが強く、一体性の強い産業集積を有する中京大都市圏を、世界から、ヒト、モノ、カネ、情報を一層呼び込むことができる世界のイノベーションセンターへと変革させていく。また、リニア中間駅が設置される飯田地域や中津川地域、加えて東海道新幹線沿線地域、さらに中部圏の広域にリニア効果を最大化する地域づくりを進める。

また、国際大交流時代を迎える中で、訪日外国人旅行者の増加に向けた昇龍道プロジェクトの展開強化やクルーズの振興等、リニアと陸・海・空の高速交通ネットワークを活かした国内外との観光・交流を先導し我が国の成長を牽引していく。さらに、伊豆ベロドローム（静岡県伊豆市）における自転車競技など2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の一部競技の実施や事前合宿の誘致、会場へのアクセスの強化などを通じて、中部の魅力を発信し国内外との交流人口を一層拡大させていく。

## 3 地域の個性と対流による地方創生

人口減少が進展する中、中山間地域などにおいて、生活機能やコミュニティ機能をその地域の拠点地区にコンパクトに集約し、周辺集落と交通・物流ネットワークでつなぐ「小さな拠点」づくりを促進する。加えて各都市・地域がコンパクトなまちづくりとともにネットワークを強化し、都市機能サービスなど相互に補完連携を図り、地域住民の生活の利便性向上を図る。

また、各都市・地域が、ものづくりや農林水産業、観光などの地域産業の活性化を図り、加えて、産業や観光、生活など様々な分野で、さらに地域に根付く歴史文化や美しい風土風景・景観など地域の個性や資源を磨き、それぞれが熱源となり重層的な対流を促進することで、地域に活力を生み、就業が安定的に確保され、豊かさを実感できる社会を構築し、働き住み続けたいくなる中部圏を創生する。

さらに、住民ニーズにマッチした次世代の交通システムの構築など、快適で安全・安心な交通環境や生活環境を実現することで、中部圏の魅力を高め対流の基盤を構築する。

## 4 安全・安心で環境と共生した中部圏形成

安全・安心で環境と共生した国土は、中部圏形成のベースであり、切迫する南海トラフ

地震や頻発・激甚化する大規模自然災害に備えるため、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策に取り組むことが重要である。活発な経済活動が展開されている都市や地方の、また、ものづくり産業などの防災力強化に「南海トラフ地震対策中部圏戦略会議」や「東海ネーデルラント高潮・洪水地域協議会」など中部圏の産学官民が連携・協力、一体となり災害に対して粘り強くしなやかな国土を構築する。

加えて、中部圏を東西・南北に二重、三重に多重性、代替性を確保したネットワークや広域連携支援体制などの強化を図ることで、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面活用型の強靱な国土を構築する。

また、多様な主体が連携、協力することによる生物多様性の確保や、中部山岳から太平洋、日本海に至る多種多様な自然環境の保全・再生、自然と調和する美しい景観形成、活発な都市活動に起因する地球環境負荷を低減する低炭素社会の構築などに取り組む。

さらに、健全な水循環や総合的な土砂管理、森林・農地の整備保全などを通じた国土の適切な保全、さらに国民生活を支えるインフラの適切な維持管理や地域の守り手としての建設業の強化などを通じて、強靱で環境と共生した持続可能な中部圏を形成する。

あわせて、近年頻発する記録的な短時間集中豪雨などによる水害や土砂災害等に即応できるよう、ハザードマップの作成・周知などによる住民の避難体制の拡充強化、また、土砂災害リスクが高い地域では土砂災害警戒区域や災害危険区域の指定などを促進する。

その際、都市整備区域内又はその周辺であって、市街地の無秩序な拡大の防止、生活環境の保全又は住民のレクリエーションのために、相当規模の広さの近郊緑地を確保する必要がある地域について、中部圏開発整備法に基づく保全区域として指定されていることも踏まえ、中部圏において貴重な近郊の水辺や緑の空間の機能を活用する。

## 5 人材育成と共助社会の形成

次代を担う人材の育成は「安全・安心、環境共生」と合わせて、中部圏形成の根幹であり、世界最強・最先端のものづくりを支える高度人材やグローバルに活躍する人材、また地域社会で活躍する人材の育成・確保に、産学官民の連携により地域社会が一丸となり取り組む。

また、中部圏のゆとりある生活環境や、地域と人のつながり、地域コミュニティ力などを活かす中で、女性や高齢者が自身の経験や能力を活かし参画できる社会、障害者が自らの意思で社会参画し能力を最大限発揮し得る障害者共生社会、外国人と日本人が互いの理解を深め多文化が共生する社会など、全ての人々が安心して働き住み続けられる社会を構築する。

加えて、多様な主体の参画による、地域住民の生活を支え、地域活動を維持、発展させていくための共助社会づくりを進めるとともに、増大する医療や介護、福祉の需要に対応し、誰もが地域に愛着と憧れを持ち、働き住み続けたいくなる中部圏を形成する。

## 6 個性ある圏域の創生

恵まれた環境や特色を活かし、あらゆる人をひきつける引き付ける魅力的な暮らしを実現するために、現状よりも更に安全・安心で豊かな生活環境を創出するため、5つの戦略を設定する。

第1に、親との近居や地域コミュニティを維持するとともに、子育て支援や女性就業、生活サービス支援、犯罪や事故のないまちづくり等、誰もが暮らしやすい生活環境の充実、第2に、本社・研究機能等も含めた働きやすく魅力ある雇用環境や高等教育環境の充実、第3に、多様性と集約性のある都市サービス拠点のコンパクト化と交通ネットワーク充実による持続可能で多様な居住選択機会の提供及び人口誘致、第4に、風水害・土砂災害等のほか、地震・津波も含めた更なる災害リスク低減に向けたソフト・ハード一体の防災・減災対策の強化や居住環境の充実、第5に、豊かな自然環境の保全と地球環境問題への対応である。

子育てに有利な生活環境を維持・向上し、自然災害や広域的な大規模災害に対する防災・減災対策の強化、さらには自然や景観の保全・形成を図るとともに、都市と農山漁村が共生した「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを推進し、持続可能で多様な居住選択機会の提供及び人口誘致を図る。

## 7 競争力のある産業の育成

産業・経済のグローバル化の中で、日本海側有数の産業集積地として国際競争力のある産業を育成していくため、3つの戦略を設定する。

第1に、集積する同業種・異業種や高等教育機関の接続都市間での対流と交通・ICT(情報通信技術)ネットワーク環境の充実(ライフサイエンス、高機能新素材、中小企業ネット、スキル人材)、第2に、太平洋側及び海外企業等の製造拠点・本社・研究開発・研修機能の誘致推進に向けた支援施策や環日本海諸国等海外や国内他地域との経済連携・立地ニーズにこたえるPR強化、第3に、圏域の食料供給力と地域ブランド力の更なる強化である。

産学官連携により地域一体となって、国内外からの直接投資の誘致や起業家精神にあふれる人材の誘致・育成、生産性の向上、付加価値の創出に取り組むことで、食文化を含むものづくり文化をより一層強固なものとしていくとともに、起業家精神にあふれる地域固有の進取の気性を継承・発展し、地域産業の国際競争力を強化する。

その際、中部圏の均衡ある発展を図るため工業等の産業都市等として開発する必要のあるものとして中部圏開発整備法に基づき指定されている都市開発区域における各種支援措置も活用する。

## 8 日本海側の中核圏域の形成

他の大都市圏や環日本海諸国を始めとする東アジアに対する地理的優位性を活かして、日本海側の中核圏域を形成するため、2つの戦略を設定する。

第1に、市場となる大都市圏との取引や物流等を支える、更なる時間距離の短縮や生産拠

点等誘致に向けた信頼性の高い国際物流・旅客機能の強化、第2に太平洋側の防災面に加え産業等機能においても代替性を発揮する防災・産業拠点及びネットワークの強化である。

企業が取り組むJIT（ジャストインタイム）<sup>28</sup>やSCM（サプライチェーンマネジメント）<sup>29</sup>にこたえる国内外の物流機能の強化や観光客の誘致を支える地域内交通網の強化とともに、太平洋側での首都直下地震や南海トラフ地震発生時のセーフティネット<sup>30</sup>として機能を発揮する信頼性の高い基盤を形成・強化する。

そのため、東海道新幹線の代替補完機能を有する北陸新幹線金沢・敦賀間の平成34年度末の開業に向け着実な整備を進めるとともに、早期延伸に対する要望が高まっている敦賀・大阪間について所要の調査を進める。

## 9 対流・交流人口の創出

多様な伝統・文化や最先端技術の研究成果等の地域資源の蓄積を活かして、北陸新幹線等を始めとした広域交通網の充実や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした国内外との交流を創出するため、2つの戦略を設定する。

第1に、多様な産業、歴史・景観・食文化等に彩られた地域資源の磨き上げと観光周遊ルートの充実、第2に、北陸新幹線の開業、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とし、さらには、リニア中央新幹線の開業を見据えた首都圏や欧米豪、アジアの新興国等の国内外観光客誘客促進と魅力の発信である。

中部圏ならではの自然、風土、文化、歴史等の地域文化力<sup>31</sup>を一層高めるなど、魅力ある観光地の形成や訪日外国人の個人旅行者を始めとした国内外旅行者に、地域文化への理解を深める場を提供するなど優れた地域イメージの発信に取り組む。また、広域交通網の充実及び観光地間の地域交通ネットワークを推進するとともに、首都圏空港と近畿圏空港をつなぐ新たな広域観光ルート、中部国際空港や高山本線、リニア中央新幹線の開業を見据えて各公共交通等を組合せた広域的な観光周遊ルートの創出及びプロモーションの促進を図る。さらには、全国・国際レベルのスポーツ大会や会議の招へい等、国内外との交流を創出していく。その際、中部圏においては、優れた自然景観を有し、観光及びレクリエーションに供するために観光資源等を計画的に保全し、又は開発する必要がある地域や、特に重要な文化財である建造物、史跡、埋蔵文化財等を、それらを取り巻く自然環境と一体として保全する必要がある地域等が、保全区域として指定されていることも踏まえ、保全区域内の地域資源を対流・交流人口の創出に活用する。

<sup>28</sup> ジャスト・イン・タイム（Just in Time System）；生産工程において、必要なときに必要なものを必要なだけ必要な場所に届ける生産方式・在庫管理方式のこと。

<sup>29</sup> サプライ・チェーン・マネジメント（Supply Chain Management）の略で、製造から販売までのものの流れを一貫して把握し、部門間あるいは企業間で情報を共有して経営効率を向上させる手法。

<sup>30</sup> 一部の危機が全体に及ばないようにするための安全保障制度や安全対策のこと。

<sup>31</sup> 地域が持つ人々を引き付ける様々な魅力のこと。地域経済や観光・交流等、広く地域の活性化に活かすことが期待される。



## 第4節 区域の指定

都市整備区域及び都市開発区域は、中部圏における将来の都市配置形態を考慮し、地域の中核都市を中心に開発整備を必要とする区域として、また、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として、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付きを配慮して指定するものとする。

なお、区域の指定に当たっては、農林漁業等への波及効果を大ならしめるよう配慮するものとする。

### 1 都市整備区域

産業開発の程度が高く、更に予想される経済発展の進展に応じ、都市の機能が十分に発揮されるよう計画的に基盤整備する必要がある地域のうち、次の各号に該当するものを都市整備区域として指定するものとする。

- (1) 自然的、経済的、社会的に密接な関連を有する一帯の広域的な地域であること。
- (2) 既に相当程度の人口の集積がある地域であること。
- (3) 既に相当程度の第二次産業又は第三次産業の集積があり、これらの産業の比重が高い地域であること。
- (4) 人口及び産業の集中に伴う市街化が著しい地域であること。

### 2 都市開発区域

都市整備区域外の地域であって、中部圏の均衡ある発展を図るため工業等の産業都市その他当該地域の中心的な都市として開発する必要のあるもののうち、次の各号に該当するものを都市開発区域として指定するものとする。

- (1) 自然的、経済的、社会的に密接な関連を有し、一体的な発展が見込まれる地域であること。
- (2) 相当程度の人口増加の可能性があるあり、当該地域の周辺地域の開発の拠点となる地域であること。
- (3) 第二次産業又は第三次産業の優れた立地条件を有し、工業等の生産機能、流通文化等の都市機能を備えた都市の形成が可能な地域であること。
- (4) 幹線交通施設が整備されている地域又はその可能性がある地域であること。

### 3 保全区域

次の各号のいずれかに該当する地域を保全区域として指定するものとする。

- (1) 優れた自然景観を有し、観光及びレクリエーションに供するために観光資源等を計画的に保全し、又は開発する必要があると認められる相当規模の広さの地域であること。

- (2) 都市整備区域内又はその周辺であって、市街地の無秩序な拡大の防止、生活環境の保全又は住民のレクリエーションのために、相当規模の広さの近郊緑地を確保する必要があると認められる地域であること。
- (3) 特に重要な文化財である建造物、史跡、埋蔵文化財等を、それらを取り巻く自然環境と一体として保全する必要があると認められる地域であること。

## 第2部

### 第3章 施設の整備計画

#### 1 道路

対流促進型国土の形成、大都市圏相互や地方都市圏との双方向的・水平的な広域連携の活発化、国際的な交流に資する道路の整備を推進する。また、道路ネットワークの整備に加え、道路の様々な機能を発揮し、多様なニーズに対応するための施策を推進する。さらに、切迫する巨大地震等による被害の軽減を図り、円滑かつ迅速な応急活動の確保や地域の産業・物流機能を維持できるよう、緊急輸送道路の耐震対策等道路の防災対策・震災対策を推進する。

また、高齢者や障害者等が安全に活動できる社会を実現するため、歩行空間のバリアフリー化や踏切道の歩行者対策、自転車道等の整備等を推進する。さらに計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを確立するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

交流・連携の強化による産業活動の活性化のため、近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）（四日市～亀山西）（三重県四日市市他）、中部横断自動車道（新清水～増穂、八千穂～佐久南）（静岡県・長野県）、三遠南信自動車道（一般国道474号飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路）（長野県・静岡県・愛知県）、東海北陸自動車道（白鳥～飛騨清見）（4車線化）（岐阜県郡上市他）、上信越自動車道（信濃町～上越）（4車線化）（長野県）、静岡東西道路（一般国道1号静岡バイパス）（静岡県静岡市）、四日市インターアクセス道路（一般国道477号四日市湯の山道路）（三重県菰野町他）、東海環状自動車道（一般国道475号東海環状自動車道（西部区間））（関広見～新四日市）（岐阜県・三重県）、金谷御前崎連絡道路（一般国道473号金谷相良道路Ⅱ）（静岡県島田市他）、第二東海自動車道（新東名高速道路）（海老名南～御殿場）（静岡県）、上信越自動車道（4車線化）（信濃町～上越JCT）（長野県）、金沢外環状道路（一般国道159号金沢東部環状道路）（神谷内町～東長江町）（石川県金沢市）、舞鶴若狭自動車道敦賀南スマートIC（福井県敦賀市）、北陸自動車道能美根上スマートIC（仮称）（石川県能美市）、舞鶴若狭自動車道三方PAスマートIC（仮称）（福井県若狭町）、一般国道303号道路整備事業（追分道路）（滋賀県高島市）、一般国道422号道路整備事業（大石東バイパス）（滋賀県大津市）、主要地方道線大津信楽線道路整備事業（平野・黄瀬工区）（滋賀県大津市）、一般県道丁野虎姫長浜線道路整備事業（小谷城スマートIC）（滋賀県長浜市）などの整備を推進する。

リニア効果最大化のため、三遠南信自動車道（一般国道474号飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路）（長野県・愛知県）（再掲）、一般国道153号伊南バイパス（長野県飯島町他）などの整備を推進する。

国際・広域観光を推進するための拠点・ネットワークの形成のため、伊豆縦貫自動車道(一般国道1号東駿河湾環状道路、一般国道414号天城北道路、河津下田道路(I期)(II期))(静岡県伊豆市他)、三遠南信自動車道(一般国道474号飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路)(長野県・静岡県・愛知県)(再掲)、主要地方道 上高地公園線(上高地地区)(長野県松本市)、伊勢志摩連絡道路(一般国道167号磯部バイパス)(三重県志摩市)、高山下呂連絡道路(一般国道41号石浦バイパス)(岐阜県高山市)、都市計画道路寺町今町線(石川県金沢市)、中部縦貫自動車道(一般国道158号永平寺大野道路)(福井県)、重点「道の駅」「(仮称)結の故郷」整備事業(福井県大野市)などの整備を推進する。

地域生活の維持・向上と安全・安心な生活環境の創出のため、一般国道152号浜北～天竜バイパス(静岡県浜松市)、一般国道152号小嵐バイパス(長野県飯田市)、一般国道150号静岡バイパス(静岡県静岡市)、主要地方道 山脇大谷線(大谷)(静岡県静岡市)、一般国道406号西組バイパス(長野県長野市)、市道桶狭間勅使線(愛知県名古屋市)、道の駅「田切の里」(長野県飯島町)、道の駅「(仮称)伊豆ゲートウェイ函南」(静岡県函南町)、道の駅「(仮称)大野」(岐阜県大野町)、歩道整備：一般国道21号 鵜沼地区(岐阜県各務原市)、交差点改良：一般国道1号 中之郷地区(静岡県静岡市)、交差点改良：一般国道138号 鮎沢地区(静岡県御殿場市)、交差点改良：一般国道1号 中汐田地区(愛知県名古屋市)、交差点改良：一般国道302号 東海インター地区(愛知県東海市)、交差点改良：一般国道42号 新田地区(三重県大台町)、交差点改良：一般国道152号 下池川町(静岡県浜松市)、歩道整備：主要地方道 伊勢多気線多気地区(三重県多気町)、歩道整備：一般国道141号畑地区(長野県佐久穂町)、歩道整備：一般県道 袋井小笠線(静岡県掛川市)、自転車通行空間整備：市道袖師村松線(静岡県静岡市)、近鉄名古屋線川原町駅付近連続立体交差事業(三重県四日市市)、無電柱化推進：都市計画道路 名古屋環状線(愛知県名古屋市)、無電柱化推進：一般県道高松日出線(静岡県静岡市)、無電柱化推進：一般県道 富士富士宮線(静岡県富士宮市)、無電柱化推進：都市計画道路 松阪公園大口線(三重県松阪市)、金沢外環状道路(一般国道159号金沢東部環状道路)(神谷内町～東長江町)(石川県金沢市)(再掲)、JR北陸本線等連続立体交差事業(福井駅付近)(福井県福井市)、主要地方道富山立山公園線(富山県富山市～立山町)、都市計画道路 富山ライトレール線(富山県富山市新富町一丁目～永楽町)(富山県富山市)、重点「道の駅」「(仮称)結の故郷」整備事業(福井県大野市)(再掲)、都市計画道路駅前線現道拡幅整備(富山県射水市)、都市計画道路総曲輪線無電柱化(富山県富山市)、都市計画道路高岡伏木線無電柱化(富山県高岡市)、一般県道野洲停車場線道路整備事業(小篠原工区)(滋賀県野洲市)などの整備を推進する。

地球環境への負荷の軽減と環境の改善のため、金沢外環状道路(一般国道159号金沢東部環状道路)(神谷内町～東長江町)(石川県金沢市)(再掲)などの整備を推進する。

南海トラフ地震に備えた国土強靱化のため、橋梁の耐震対策：主要地方道 北方多度線(油島大橋)(岐阜県海津市)、橋梁の耐震対策：一般国道136号新大門橋(静岡県伊豆の国市)、

橋梁の耐震対策：主要地方道 井川湖御幸線(玉機橋)(静岡県静岡市)、橋梁の耐震対策：一般国道 152 号横山橋(静岡県浜松市)、橋梁の耐震対策：都市計画道路 東志賀町線(三階橋)(愛知県名古屋市)、橋梁の耐震対策：主要地方道 大垣江南線(尾濃大橋)(愛知県一宮市)、橋梁の耐震対策：主要地方道 水郷公園線(福吉橋)(三重県桑名市)、橋梁の耐震対策：主要地方道 伊那生田飯田線(宮ヶ瀬橋)(長野県松川町)、一般国道 42 号松阪多気バイパス(三重県松阪市他)、一般国道 151 号太和金バイパス(愛知県東栄町他)、一般国道 362 号青部バイパス(静岡県川根本町)、中部横断自動車道(新清水～増穂、八千穂～佐久南)(静岡県・長野県)(再掲)、東海環状自動車道(一般国道 475 号(東海環状自動車道(西部区間)(関広見～新四日市)(岐阜県・三重県)(再掲)、三遠南信自動車道(一般国道 474 号飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路)(長野県・静岡県・愛知県)(再掲)、主要地方道 清水富士宮線(庵原～伊佐布)(静岡県静岡市)、伊豆縦貫自動車道(一般国道 1 号東駿河湾環状道路、一般国道 414 号天城北道路、河津下田道路(I 期)(II 期))(静岡県伊豆市他)(再掲)、近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路)(四日市～亀山西)(三重県四日市市他)(再掲)、一般国道 23 号中勢道路(三重県津市他)、一般国道 1 号笹原山中バイパス(静岡県三島市)、主要地方道 多治見白川線(御嵩町)(岐阜県御嵩町)、第二東海自動車道(新東名高速道路)(海老名南～御殿場)(静岡県)(再掲)などの整備を推進する。

適切な国土保全強化のため、法面防災対策：一般国道 153 号 小平地区(長野県中川村)、法面防災対策：一般国道 156 号(白川村岩瀬～大牧工区)(岐阜県白川村)、法面防災対策：一般国道 136 号 松崎町雲見地区(静岡県松崎町)、法面防災対策：一般国道 152 号 谷山地区(静岡県浜松市)、法面防災対策：一般国道 477 号 菰野地区(三重県菰野町)、法面防災対策：一般国道 151 号(豊根～東栄工区)(愛知県豊根村他)などの整備を推進する。

戦略的なメンテナンスサイクルの構築のため、舗装補修：一般国道 418 号武芸川高野工区(岐阜県関市)、橋梁補修：一般国道 150 号掛塚橋(静岡県磐田市)、橋梁補修：一般国道 151 号新飯田橋(長野県飯田市)、橋梁補修：主要地方道 豊田安城線(土橋高架橋)(愛知県豊田市)、橋梁修繕：主要地方道 名古屋江南線(庄内川橋)(愛知県名古屋市)、トンネル修繕：主要地方道 伊勢磯部線(五十鈴トンネル)(三重県伊勢市)、トンネル修繕：一般国道 150 号 新日本坂トンネル(静岡県静岡市)、架替：一般国道 473 号原田橋(静岡県浜松市)などの整備を推進する。

## 2 鉄軌道

圏域内外の多様な連携等を支える広域的な鉄道網の整備を推進する。また、名古屋大都市地域における都市間の連携や都市内の活動を支えるとともに、混雑緩和や利便性向上等のため、事業者間の連携のもと、相互直通運転や乗り継ぎ利便性の向上等を図りつつ、効率的な鉄軌道の整備を進める。その他の地域においては、大都市地域をはじめとする様々な地域との連携を進めるとともに、地域における交通サービス水準の向上を図る。また、訪日外国人旅行者の受入環境整備を図るため、相互利用等も含めた交通系 IC カードの利

便性向上を促進する。さらに、東海道新幹線と富士山静岡空港とのアクセス性を強化することで、広域観光交流や大都市圏との近接性を活かした国土強靱化の観点などから、当該空港の首都圏の代替空港としての機能強化を図る。

加えて、鉄道交通の安全を確保するため、ホームドアの整備を推進するとともに、視覚障害者のホームからの転落防止に効果が高いバリアフリー設備として、内方線付き点状ブロックの整備を推進するなど、一体的・総合的なバリアフリー・ユニバーサルデザイン<sup>32</sup>を推進する。

バリアフリー化の推進のため、都市計画道路高山駅東西線（岐阜県高山市）、都市計画道路草薙駅南北自由通路（静岡県静岡市）、都市計画道路新所原駅南北連絡線（静岡県湖西市）、都市計画道路JR春日井駅自由通路（愛知県春日井市）、都市計画道路天竜川駅南北連絡線（静岡県浜松市）、都市計画道路磐田新駅南北連絡線（静岡県磐田市）の整備を推進する。

### 3 港湾

産業の国際競争力の強化と国民生活の安定を支える効率的で安全な輸送体系を構築するため、施設整備等のハード面の施策と効率的な運営やICT（情報通信技術）の活用等のソフト面の施策を総合的に進める。また、切迫する巨大地震等による被害の軽減を図り、円滑かつ迅速な応急活動の確保や地域の産業・物流機能を維持できるよう、耐震強化岸壁等の防災拠点、緊急輸送道路等の体系的整備を推進する。

さらに、計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

ものづくり産業を支える港湾機能強化のため、名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業（愛知県飛島村他）、名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業（愛知県弥富市）、三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業（愛知県豊橋市）、四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業（三重県四日市市）、田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業（耐震改良）（静岡県富士市）、御前崎港女岩地区防波堤整備事業（静岡県御前崎市他）、三河港蒲郡地区国際物流ターミナル整備事業（愛知県蒲郡市）を推進する。

国際物流基盤の整備のため、七尾港大田地区国際物流ターミナル整備事業（石川県七尾市）、敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業（福井県敦賀市）、金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業（石川県金沢市）、伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業（富山県射水市）、伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業（富山県高岡市）、等の整備を推進する。

---

<sup>32</sup>身体的状況、年齢、国籍等を問わず、可能な限りすべての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備、改善するという理念。

船舶の航行安全性を確保するため、金沢港大野地区防波堤改良事業（石川県金沢市）等を推進する。

海域・沿岸域等の環境保全再生のため、田子の浦港港内地区港湾公害防止対策事業（静岡県富士市）を推進する。

循環型社会の形成として、清水港三保地区廃棄物処理施設等整備事業（静岡県静岡市）、衣浦港外港地区廃棄物海面処分場整備事業（愛知県碧南市他）、七尾港大田地区廃棄物埋立護岸整備事業（石川県七尾市）、金沢港金石地区廃棄物埋立護岸整備事業（石川県金沢市）を推進する。

#### 4 漁港

資源管理体制下での水産資源の適切な管理や安全で活力ある漁村づくり等を図るため、漁業地域の防災対策や漁港機能の集約化・再活用等に資する整備等を一体的に推進する。

このため、日本海沿岸の氷見市、射水市、志賀町、加賀市、越前町、小浜市等、及び太平洋、伊勢湾沿岸の大紀町、鳥羽市、津市、熊野市、浜松市において水産基盤整備事業等を推進する。

#### 5 空港

中部圏の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図る。併せて、これらとのアクセス性を高めるための交通体系の整備を推進する。また、地域の基幹産業等の振興や観光振興を図るため、地方空港を活用した航空ネットワークの活性化を図る。

富士山静岡空港は、外国人出入国者の著しい増加を活かした広域観光交流や大都市圏との近接性を活かした国土強靱化の観点など、圏域を超えた広域連携の拠点としての機能強化を図るため、新東名高速道路や東海道新幹線等高速交通ネットワークとの結節性強化に取り組むとともに、国際定期路線の誘致や物流機能の高度化などに取り組み、首都圏代替空港としての機能強化を図る。

さらに、安全かつ効率的な運航を確保するため、航空交通システムの高度化を推進し、管制処理能力の向上を図るとともに、ヒューマンエラーの防止を図る。ハイジャック、航空機テロを未然に防止し、民間航空の安全性を確保するため、定時性、効率性等に配慮しながら、搭乗旅客及び機内持込手荷物検査、航空貨物検査等の適切な実施を確保する。

航空需要の増加に対応した空港機能強化のため、中部国際空港南側地区整備事業（駐機場の増設）（愛知県常滑市）を推進する。

#### 6 情報通信施設

世界最高レベルの情報通信基盤の更なる普及・発展に向けて、様々な産業が新事業・新サービスを創出できる ICT 基盤、活発な競争を通じた世界最高水準の ICT 環境、誰もがより

安心して利用できる ICT 環境という将来像を実現するため、圏域内で必要な情報通信基盤の整備を推進する。そのため、民間事業者による活発な競争を促すとともに、条件不利地域における ICT 基盤の整備を推進する。また、訪日外国人にとっても便利に利用できる ICT 環境の実現を目指す。

放送については、4K・8K やスマートテレビ等の放送サービスの高度化、放送ネットワークの強靱化等を推進する。

郵便については、ユニバーサルサービスを確保しつつ、郵便・信書便市場の活性化を図る。

## 7 住宅、住宅用地及び市街地

居住ニーズの多様化への対応、低・未利用地の有効活用、防災性の向上等に配慮しつつ、良質な住宅及び住宅用地の供給を推進するとともに、必要な都市機能の充実を図るために良好な市街地の整備を推進する。

都市機能の集積を図るため、豊田市駅前通り北地区第一種市街地再開発事業（愛知県豊田市）、上島駅周辺土地区画整理事業（静岡県浜松市）、長野駅周辺第2土地区画整理事業（長野県長野市）を推進する。

都市機能の高度化や快適性の向上を図るため、金沢中央地区都市再生整備計画事業（石川県金沢市）、小矢部市中心拠点再生地区都市再生整備計画事業（富山県小矢部市）、小松中央地区都市再生整備計画事業（石川県小松市）、輪島中央地区都市再生整備計画事業（石川県輪島市）を推進する。

暮らしやすい生活環境の整備を図るため、横山町地区住宅市街地総合整備事業（石川県金沢市）、福井駅周辺土地区画整理事業（福井県福井市）、福岡駅前土地区画整理事業（富山県高岡市）、森山地区住宅市街地総合整備事業（石川県金沢市）等を推進する。

地域の歴史・文化を活かしたまちづくりのため、霊峰白山から日本海に至る白山市の自然・文化・伝統・歴史を繋いだまちづくり（都市再生整備計画事業）（石川県白山市）を推進する。

美しい景観・良好な環境形成を図るため、野洲川中洲地区かわまちづくり（滋賀県守山市）を推進する。

## 8 工場用地

工場用地については、新産業の創出促進や、工業生産機能の高度化等を進めるため、また、地域産業を振興し地域の活性化を図るための産業拠点として、物流施設の集約化の促進など、物流等の効率化を図り、国際都市にふさわしいビジネス環境の整備等に資する、研究開発機能、業務機能、物流機能等と連携した工業団地の計画的な整備を推進する。



## 9 水資源の開発及び利用

中部圏は、豊かな水資源を背景にして、地域力であるものづくりや農業などを発展させてきたが、地球温暖化にともなう気候変動により渇水が頻発化、長期化、深刻化し、さらなる渇水被害が発生することが懸念されている。また、最近 30 ヶ年で渇水による上水道の減断水が発生した状況をみると、東三河地域、西三河地域、尾張地域の減断水頻度は高く、特に東三河地域は全国的にも高頻度の状況にあり生活用水、工業用水等の安定的な水の供給に向けた対策が求められる。このため、各河川の流域圏において、社会経済状態の変化等を踏まえた事業評価を行いつつ、水源地域対策、環境保全に十分配慮した水資源開発及び渇水対策事業を計画的に推進する。さらに、個別施設計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

安定的な水の供給に向けた対策のため、設楽ダム建設事業（愛知県設楽町）を推進する。

## 10 河川

各河川の流域及び関連する水利用地域や氾濫原を一体とした流域圏において、水害等の防止、健全な水循環の維持又は回復、環境の整備と保全を図る。

また、中部圏においても、関東・東北豪雨災害を踏まえ、新たに「水防災意識社会 再構築ビジョン」として、直轄河川とその氾濫により浸水のおそれのある市町村において、平成32年度を目途に水防災意識社会を再構築するためのハード・ソフト対策を一体的・計画的に推進する。

長寿命化計画に基づく対策の実施については、日光川水閘門大規模河川管理施設機能確保事業（愛知県飛島村）、特定構造物改築事業（釜口水門）（長野県岡谷市）を推進する。

施設の耐震化等については、太田川河川堤防の耐震化（静岡県袋井市）、豊川水門・樋門等の耐震化（愛知県豊橋市他）、鈴鹿川水門・樋門等の耐震化（三重県鈴鹿市）、雲出川水門・樋門等の耐震化（三重県津市他）、櫛田川水門・樋門等の耐震化（三重県松阪市）、宮川水門・樋門等の耐震化（三重県伊勢市）を推進する。

総合的な治水対策については、三峰川総合開発事業（長野県伊那市）、浅川ダム建設事業（長野県長野市）、狩野川直轄河川改修事業（塚本河川防災ステーション）（静岡県函南町）、木曾川直轄河川改修事業（加茂川排水機場増設）（岐阜県坂祝町）、揖斐川直轄河川改修事業（綾里地区）（岐阜県大垣市）、大井川直轄河川改修事業（牛尾地区）（静岡県島田市）、庄川新湊地区築堤（富山県射水市）、神通川田屋地区築堤（富山県富山市）、吉野瀬川河川改修事業（放水路整備）（福井県越前市）、手取川湊地区河道掘削（石川県白山市）、梯川白江・能美地区築堤・護岸（石川県小松市）、千曲川戸狩地区河道掘削（長野県飯山市）、黒部川下立地区侵食対策（富山県黒部市）、常願寺川朝日地区侵食対策（富山県富山市）、千曲川屋島地区築堤（長野県長野市）、河内川ダム建設事業（福井県若狭町）、千曲川福島地区築堤（長野県須坂市）等を推進する。

河川・湖沼環境の保全等のため、木曾川総合水系環境整備事業（自然再生）（岐阜県岐阜市他）、竹原川竹原工区（魚道）総合流域防災事業（岐阜県下呂市）、木曾川総合水系環境整備事業（自然再生）（愛知県一宮市）、天竜川総合水系環境整備事業（自然再生）（長野県駒ヶ根市他）、豊川総合水系環境整備事業（自然再生）（愛知県豊橋市）、設楽ダム建設事業（愛知県設楽町）、矢作川総合水系環境整備事業（自然再生）（愛知県碧南市他）、油ヶ淵統合河川環境整備事業（愛知県碧南市他）等を推進する。

観光・交流拠点形成については、乙川リバーフロント地区都市再構築戦略事業（愛知県岡崎市）を推進する。

洪水・内水対策の推進については、熊野川河川激甚災害対策特別緊急事業（三重県紀宝町）を推進する。

### 1 1 海岸保全施設

津波、高潮等による被害からの防護、海岸環境の整備と保全及び適正な利用の調和した海岸事業を推進する。

総合的な津波・高潮対策については、長島地区海岸高潮対策事業（三重県桑名市）、大淀漁港海岸高潮対策事業（三重県伊勢市他）、清水西海岸高潮対策事業（静岡県静岡市）、一色漁港海岸保全施設整備事業（愛知県西尾市）を推進する。

海岸侵食対策として、福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業（福井県福井市、坂井市）、宮崎漁港海岸海岸保全施設整備事業（富山県朝日町）、敦賀港海岸海岸侵食対策事業（福井県敦賀市）を推進する。

高潮対策として、皆月漁港海岸海岸保全施設整備事業（石川県輪島市）を推進する。

### 1 2 砂防設備

ぜい弱な山地を中心に、土砂災害の未然防止を図り、地域の安全性を高めるため、砂防事業を推進する。さらに、流域圏全体を考慮した総合的な土砂管理を推進する。

土砂災害対策については、北逆川下沢通常砂防事業（静岡県静岡市）、山崎沢通常砂防事業（愛知県豊川市）、矢作川水系白山川第1支川通常砂防事業（愛知県豊田市）、薬王寺谷川通常砂防事業（三重県松阪市）、境川溪流保全工の整備（長野県松本市）、浦川上流砂防堰堤群の整備（長野県小谷村）、柳谷中流砂防堰堤群の整備（石川県白山市）、新穂高溪流保全工の整備（岐阜県高山市）、石川谷川補助通常砂防事業（滋賀県長浜市）、等を推進する。

### 1 3 地すべり防止施設等

地すべり災害の未然防止や、がけ崩れ及び雪崩災害の未然防止を図るために、地すべり対策事業や急傾斜地崩壊対策事業等を推進する。

両島瀬林急傾斜地崩壊対策（静岡県浜松市）、口坂本地すべり対策事業（静岡県静岡市）、

阿田和地区急傾斜地崩壊対策事業（三重県御浜町）、沖島地区補助急傾斜地崩壊対策事業（滋賀県近江八幡市）等を推進する。

#### 1.4 保安施設

森林の維持造成を通じて、山地災害から国民の生命・財産を保全するとともに、森林の有する水源涵養等多面的機能の発揮を図るため、森林の整備・管理を計画的に推進する。

このため、白山市、福井市、永平寺町、大野市、南越前町、栄村、下條村、小谷村、岡谷市、亀山市、津市、松阪市、大台町、伊賀市、静岡市、川根本町等において、治山事業を推進する。

#### 1.5 都市公園

都市に必要な環境基盤として多くの生物の生息・生育の場となるとともに、都市住民の憩いの場、多様なレクリエーションの場、災害発生時の避難地や避難路、地域固有の美しい風景・景観の形成等に大きな役割を果たす都市公園等の整備、質的向上を計画的に推進する。この場合、バリアフリー・ユニバーサルデザインを推進するなどの高齢者、障害者や子育て世代など全ての人々に対応した公園施設等の整備や公園施設の老朽化対策として、計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等を推進する。

また、地震災害等が発生した場合に市民の生命の安全等を確保するため、防災拠点となる都市公園（防災公園）の整備を推進する。また、観光振興等に寄与する拠点となる都市公園の整備などにより歴史文化等に根ざした魅力ある空間を創出するなど、観光資源のポテンシャルをいかした地域づくりなどにより、交流人口と消費の拡大を図る。

#### 1.6 水道

水道水の安全の確保、確実な給水の確保、供給体制の持続性の確保の3つの観点から、水道施設については、人口減少等に伴う地域のニーズに的確に対応し、計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。また、都市、地域構造の変化に応じたインフラ機能の維持・適正化を推進する。さらに、大規模地震に備え、管路等の計画的な耐震化等を推進する。このため、岐阜県東濃地域及び可茂地域、野洲市において水道用水供給事業及び水道事業等を推進する。

## 1.7 下水道

公共用水域の水質汚濁の防止、市街地における生活環境の改善等に資するため、公共下水道、流域下水道等の整備を推進し、水質環境基準等の目標達成を図る。

近年多発している局地的大雨による地下街浸水等の都市型水害に対応する等、降雨による市街地等における浸水を防除するため、河川改修事業等との調整を図りつつ、公共下水道、都市下水路等を緊急的、重点的に整備するハード対策に加え、浸水想定、ハザードマップの作成・公表等ソフト対策、さらに、ハザードマップポータルサイトの充実など災害リスク情報を共有、活用するための取組を行うなど自助・共助を総合的に組み合わせた総合的な浸水対策を推進する。

また、国民の安心・安全を確保し、地震に強いまちづくりに資するため、下水道の地震対策を推進するとともに、下水道施設の機能を維持するために計画に基づく施設の点検・診断を実施し、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するなど、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。また、都市、地域構造の変化に応じたインフラ機能の維持・適正化を推進する。

また、資源の有効利用、健全な水循環の維持又は回復、地球温暖化対策の推進の観点から、下水汚泥の利活用等下水道が有するエネルギー活用の推進、雨水・再生水利用の促進、水辺空間の創出を一層推進するほか、下水道施設の上部空間の利用等による民間の収益事業を実施するなど、民間にとって魅力的な PPP<sup>33</sup>/PFI<sup>34</sup>事業の拡大を図り、施設の有効利用を推進する。

都市浸水に対する内水対策等の災害に強い地域づくりについては、浅川総合内水対策緊急事業（長野県長野市）等を推進する。

循環型社会の形成のため、中島浄化センター汚泥燃料化事業（静岡県静岡市）を推進する。公共土木施設の戦略的な維持管理・更新のため、穴水海岸穴水地区海岸保全施設整備事業（石川県穴水町）、神通川左岸浄化センター長寿命化対策（富山県射水市）、二上浄化センター長寿命化対策（富山県高岡市）を推進する。

汚水処理施設未普及地域の早期解消のため、小矢部川流域下水道整備事業（汚水処理の普及）（富山県）を推進する。

リサイクルの推進のため、二上浄化センター汚泥熔融施設整備事業（富山県高岡市）を推進する。

## 1.8 廃棄物処理施設

持続的な経済発展が可能な循環型社会の実現に向けた取組を進めるため、事業者、消費

---

<sup>33</sup> Public Private Partnership 公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るもの。PFIはその一類型。

<sup>34</sup> Private Financial Initiative 「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（平成11年法律第117号。以下「PFI法」という。）に基づき、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。

者、地方公共団体及び国において、それぞれの責務を踏まえつつ、それら各主体の連携により、廃棄物等の排出の抑制、適正な循環利用の促進及び適正な処分の確保を推進するとともに、災害対策や地球温暖化対策の強化を目指し、老朽化施設の適切な更新・改良を図るなど、広域的な視点に立った強靱な廃棄物処理システムの確保を進める。

このため、越前市、美浜町（福井県）、豊川市、安城市、東浦町、東伊豆町、牧之原市、富士市、近江八幡市、野洲市、草津市、大津市、北名古屋市、名古屋市、静岡市、下呂市においてごみ処理施設等の整備を推進するとともに、春日井市において最終処分場の整備を推進する。

## 19 病院

高齢人口の増加等に伴う医療需要の急激な増加に対応しつつ、安全・安心で豊かに暮らすことができる予防型社会の構築を推進する。

このため、富山県リハビリテーション病院・こども支援センター（富山市）、石川県立中央病院（金沢市）、愛知県医療療育総合センター（仮称）（春日井市）、愛知県精神医療センター（名古屋市）、三重県立子ども心身発達医療センター（津市）の整備を推進する。

## 20 公害の防止

大気汚染、水質汚濁、騒音、土壌汚染、地盤沈下等の公害を防止し、住民の健康の保護及び生活環境の保全を図る。このため、愛知県環境調査センター・愛知県衛生研究所（名古屋市）の整備を推進する。また、ばい煙処理施設、排水処理施設等の維持管理の適正化を図るとともに、緩衝緑地、監視測定体制、下水道及び廃棄物処理施設の整備、及び地下水の代替水の確保等を推進する。

## 21 大学等高等教育機関

大学等高等教育機関については、各大学等の強みをいかし、地域の中で大学間が相互に連携するなど、様々な社会の要請に応える人材の育成を図るとともに、地域の実情に応じて、高等教育機関が全学的に連携し、様々な資源を活用しながら教育・研究・社会貢献活動を行うことを支援することで、地域との相互交流を促進し、地域コミュニティの中核的存在としての機能強化を図る。

このため、新長野県立大学（仮称）（長野市）の整備を推進する。

## 22 教育・文化施設

人口減少等に伴う社会の要請の変化や多様なニーズに対応し、地域の歴史や特色をいかした図書館、博物館等の機能更新を進めるとともに、効率的・効果的な集約・再編等の取組を進める。

このため、富山県美術館（仮称）（富山市）、青少年体験活動施設芦原青年の家（あわら

市)、富士山世界遺産センター(仮称)(富士宮市)、滋賀県新生美術館(大津市)、滋賀県立琵琶湖博物館(草津市)、静岡市歴史文化施設(仮称)(静岡市)、三保松原ビジターセンター(仮称)(静岡市)の整備を推進する。

### 2.3 職業訓練施設

産業構造の変化、技術革新の進展、高度情報化、国際化、労働力人口の高齢化・高学歴化等に伴う労働市場の需給変化に対応し、地域の産業特性等に対応した訓練内容の充実、労働者の生涯を通じた職業能力の開発、民間支援機能の充実等、職業能力開発体制の整備・充実に努める。そのほか、就労の意欲や能力を有する障害者の職業能力の向上を図るため、岐阜県障がい者職業訓練校(仮称)(岐阜市)の整備を推進する。

### 2.4 自然公園等

自然とのふれあいを求めるニーズの高まりと多様化に適切に対応し、自然公園がもつ機能を多角的に発揮させるため、すぐれた自然環境の保全の強化を図るとともに、野外レクリエーションの場の確保を図る。

このため国立公園及び国定公園については、能登半島国定公園の環境整備を推進するほか中部山岳、上信越高原、南アルプス、八ヶ岳中信高原等の山岳の環境整備を推進する。

また、国民が自らの足で自然や史跡等を訪ねることにより、健全な心身を育成し自然保護に対する理解を深めることを目的とし、中部北陸自然歩道について長距離自然歩道としての整備を推進する。

### 2.5 観光施設

インバウンド観光の展開強化やクルーズの振興など、高速交通ネットワークを活用した国内外との観光・交流の発展を促進する。このため、中部9県における「昇龍道」の一層の推進を図るため、テーマ性やストーリー性を有する広域観光周遊ルートの形成や多言語対応など外国人旅行者の受入環境整備、今後の市場拡大が見込まれる東アジア・東南アジアをはじめとした全市場に対して、一貫した海外プロモーションなどを継続し、訪日外国人旅行者の増加に向けた「昇龍道プロジェクト」を推進する。また、首都圏空港と近畿圏空港をつなぐ新たな広域観光ルート、各公共交通等を組合せた広域的な観光周遊ルートの整備を図る。

### 2.6 文化財保存のための施設

地域の歴史文化や美しい風土風景・景観などの地域資源を活用した重層的な対流を促進するため、勝興寺(高岡市)、瑞龍寺(高岡市)、関ヶ原古戦場(関ヶ原町)、名古屋城(名古屋市)、名古屋市東山植物園温室前館(名古屋市)の修理保存や整備を推進する。また坂本(大津市)、八幡(近江八幡市)、五個荘金堂(東近江市)等の伝統的建造物群について

修理、修景等を推進する。

さらに、歴史文化教育の場や集客交流の推進に資するため、一乗谷朝倉氏遺跡博物館（仮称）（福井市）、静岡県埋蔵文化財センター（静岡市）の整備を推進する。

## 2.7 かんがい排水施設及び農用地

地域特性に応じた農業を展開するとともに、農地・農業用水の確保と有効利用等を通じて、食料供給基地としての機能を強化する。農地の大区画化、汎用化、かんがい排水設備機能の維持・増進、農地防災等農業生産基盤の整備を効率的に推進するとともに、戦略的な維持管理・更新等に取り組む。

このため、砺波市、射水市、白山市、金沢市、福井市、あわら市、坂井市、伊那市、飯田市、美濃加茂市、豊橋市、湖西市、一宮市、南伊勢町、桑名市、多気町、玉城町、伊勢市、明和町、近江八幡市、掛川市、牧之原市、小牧市、安城市等において、農業農村整備事業等を推進する。

## 2.8 社会福祉施設

高齢人口の増加等に伴う介護・福祉需要の急激な増加に対応しつつ、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの拡充を図り、また、誰もが安心して生活できるよう、特別養護老人ホーム等の整備を推進する。

## 2.9 工業用水道

工業用水については、需要者における回収利用等合理的な利用を促進しつつ、工業開発等に伴う新たな需要への対応、過剰な地下水取水による地盤沈下を防止するため、工業用水道施設の整備を推進するとともに、施設全体の老朽・劣化対策を計画的に進める。

このため、愛知用水工業用水道、尾張工業用水道に関する整備を推進する。

## 3.0 林道

森林の適正な維持管理、林業生産性の向上及び山村地域の活性化等を図るため、林道整備等を推進する。

このため、有峰線、大沢野八尾線、福平東城線、宮崎蛭谷線、上平福光線、刃ヶ岳線、大野・池田線、越前南部線、今庄・池田線、若狭遠敷線、弓の又線、白馬小谷東山線、田口十石峠線、大島氏乗線、長谷高遠線、宮高山線、春日久瀬線、関ヶ原線、坂本弓掛線、相生落部線、望月峠線、智者山線の整備を推進する。