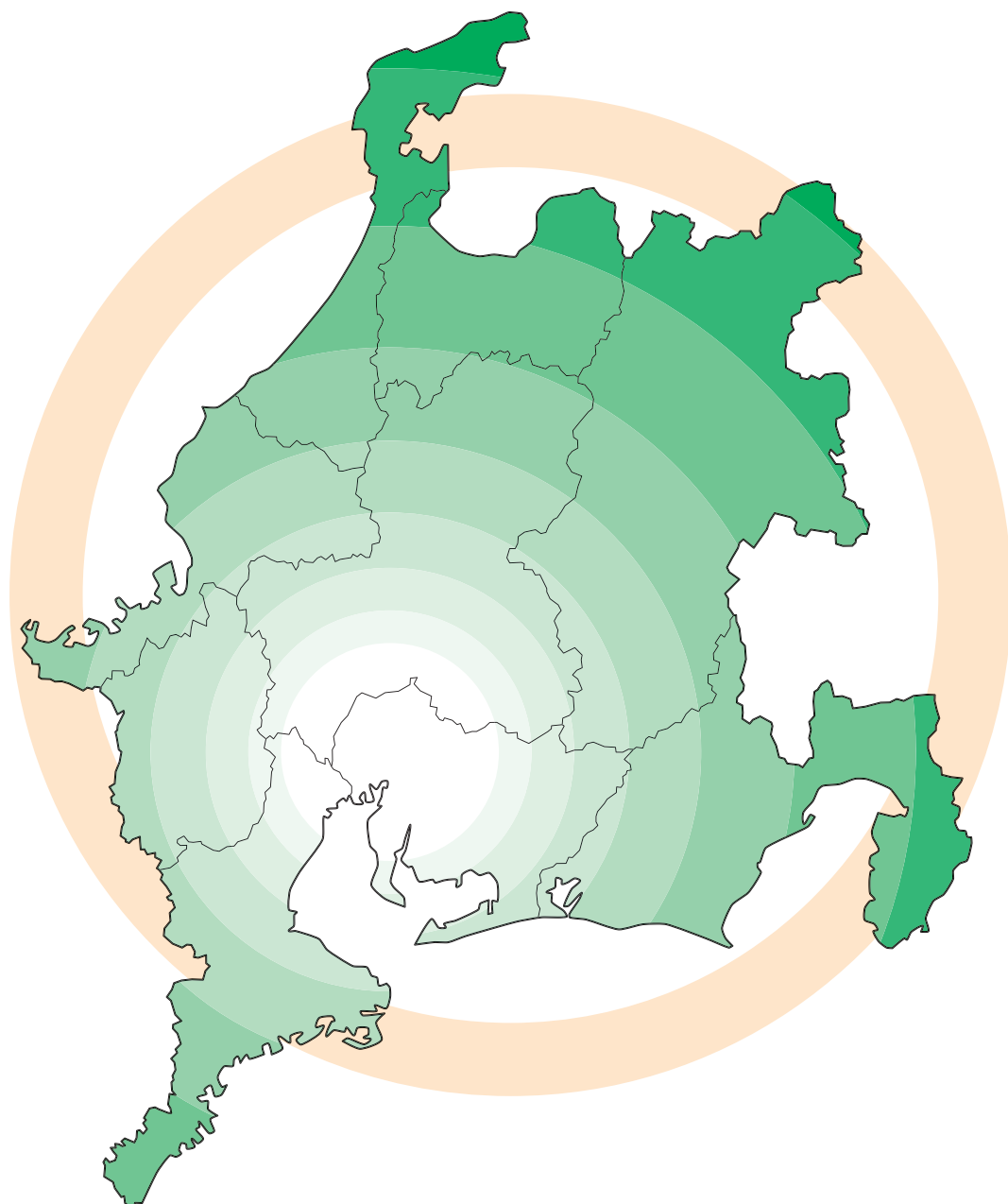


名古屋大都市圏における 広域都市圏計画の必要性について

報告書



2015年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

名古屋大都市圏における
広域都市圏計画の必要性について

報告書

2015年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

はじめに

当財団では、リニア中央新幹線のインパクトを名古屋市だけでなく中部圏全体に広く波及させるため、整備が進む高速道路ネットワークを名古屋駅に直結させるなどのアイデアも盛り込み、2013年4月に報告書「リニア中央新幹線の波及効果をより拡大させるために～名古屋駅の機能強化と駅周辺地区再開発のあり方～」を取りまとめ、公表した。

リニア中央新幹線は地域づくりに大きなインパクトを与えるだけでなく、東京・名古屋・大阪がわずか1時間余りで結ばれることにより、世界でも類を見ない人口6000万人を擁する「スーパー・メガリージョン」が形成され、日本経済の成長エンジンとしての役割が期待されている。

三大都市圏を対象とする大都市圏制度は、全国総合国土計画（全総）のなかで、我が国の国土の均衡ある発展に資するため、都市中心部への人口・産業の過度の集中を抑制するための仕組みとしてつくられ、これまで一定の役割を果たしてきたが、近年では国土形成計画のなかでその新たな位置付けが模索されている。

また一方、2014年7月に示された「国土のグランドデザイン2050」を踏まえつつ、国土形成計画（全国計画）および各地域で広域地方計画の改定が進められている。

当財団は2013年度から、こうした国が進める諸計画および地方自治体単位の総合計画等の策定の動きを注視しつつ、独自に、県境を越える「名古屋大都市圏」の圏域設定に関する調査研究を進めてきた。

経済活動や人の流れが県・市の行政境界だけでなく国境をも越えて広がりを見せているなか、大都市圏を対象とする計画のあり方も、それに応じて「実態としての都市圏」を対象に策定されるべきとの認識に立ち、様々な角度から「名古屋大都市圏」の圏域設定に関するデータを収集分析してきた。

2年にわたる検討の結果、圏域のとらえ方には様々な考え方があるものの、通勤や通学、買い物などを通じて日常的に都市機能を利用していると考えられる、名古屋駅から半径40km圏をベースに、都市計画の連担性も加味して、まずは愛知・岐阜・三重の3県にまたがる領域を「名古屋大都市圏」と定義し、今後の広域都市圏計画策定の範囲としてとらえることとした。

この領域には、中部圏開発整備法に基づく中部広域9県、国土形成計画法に基づく中部5県の中では最も人口や産業が集積しており、中部圏における成長の核を形成している。

世界的都市間競争が繰り広げられるなか、この「名古屋大都市圏」がその地域特性を活かしつつ、どのような成長イメージを持ち、どのような分野において行政領域を超えた広域的課題の解決を目指していくのか、周辺地域との連携をどう考えるかなど、今後検討すべきテーマは非常に多岐にわたる。

本報告書は、「名古屋大都市圏」の領域設定と広域都市圏計画の必要性の提案、圏域内における当面の課題整理にとどまっており、今後も欧米における広域都市圏計画なども参考にしつつ、中長期的に調査研究を進めていく必要があると考えている。

ここまでの取りまとめに当たっては、当財団の中部大都市圏研究会の座長である名古屋大学大学院環境学研究科黒田達朗教授をはじめとして、研究会の先生方、そして三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社の多大なるご協力をいただいた。ここに深く感謝を申し上げる次第である。

2015年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

本調査研究報告書は、当財団の組織した「中部大都市圏研究会」において、以下の委員の方々の貴重なご意見を伺いながらとりまとめを行った。

【委員】

名古屋大学大学院環境学研究科 教授	黒田 達朗 (座長)
名古屋大学未来社会創造機構 教授	森川 高行
名古屋大学経済学部経済学研究科 教授	小川 光
中部大学大学院国際人間学研究科 教授	林 上
南山大学経営研究センター長 大学院ビジネス研究科教授	奥田 隆明
名城大学農学部生物環境科学科 教授	丸山 宏
龍谷大学政策学研究科特任教授・京都府立大学京都政策センター長	青山 公三
名古屋市立大学特任教授・中部大学客員教授	山田 雅雄

(敬称略)

【目次】

要約版

0. 序章	1
0.1. 調査目的	1
0.2. 調査内容	1
1. 広域都市圏計画の必要性	3
1.1. 基本的認識	3
1.2. 米国の広域都市圏における取り組み	4
2. 広域計画・行政計画の動き	7
2.1. 各種広域計画の概要	7
2.2. 愛知県、名古屋市総合計画	9
3. 名古屋大都市圏の圏域設定	10
3.1. 趣旨	10
3.2. 名古屋大都市圏の圏域設定の考え方	10
3.3. 名古屋大都市圏の圏域設定に至るデータ分析	14
3.3.1. 土地利用	15
3.3.2. 都市計画	15
3.3.3. 交通	17
3.3.4. 人口分布	18
3.3.5. 産業集積	20
3.3.6. 生産性	33
3.3.7. 財政力	34
3.3.8. ゆとり	35
4. 名古屋大都市圏の基礎データ	37
4.1.1. 人口・経済	39
4.1.2. 業務機能	44
4.1.3. 商業・サービス機能	45
4.1.4. 生産機能	47
4.1.5. 居住機能	48
4.1.6. 教育・文化機能	53
4.1.7. 交流・宿泊機能	55
4.1.8. 交通	56
5. 名古屋大都市圏の課題	60
5.1.1. 社会経済データからみた課題	60

5.1.2.	QOLの視点による都市圏機能（都市ランキング）	61
5.1.3.	第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果	62
5.1.4.	名古屋大都市圏におけるSWOT分析にみる課題	66
6.	広域都市圏計画策定に向けた検討課題	67
6.1.	広域都市圏計画の策定方針、枠組み、位置付け、必要性、圏域の将来想定	67
6.2.	策定のねらい・理念	67
6.3.	既存の都市計画の現状と海外における取り組み	67
6.4.	名古屋大都市圏のあるべき姿、広域都市圏計画の必要性和期待される効果	67
6.5.	隣接する圏域との関係性	68
6.6.	目指すべき成長の姿を達成するための施策と課題・広域都市圏計画で取り扱うべき具体的分野・テーマ候補の検討	68
6.7.	事例研究・調査など	68

資料編

名古屋大都市圏における広域都市圏計画の必要性について（要約版）

1 背景

リニア中央新幹線の東京～名古屋間は 2027 年に開業予定であり、その後、大阪まで延伸され、3 大都市圏が相互に約 1 時間で結ばれることとなる。これにより、3 大都市圏は 6,000 万人圏となり世界でも例のないスーパー・メガリージョンを形成することとなる。このいわゆるリニア時代には 3 大都市圏の結びつきはもとより、この名古屋大都市圏における広域的なつながりの必要性はさらに高まると考えられる。名古屋大都市圏をめぐる状況変化において、都市圏像をどう考えるのか、名古屋大都市圏と各都市、圏域との関係をどう考えるかなどが課題となる。

そして、行政における各種都市計画においても、上記のような課題認識の上で、広域な地域・範囲をカバーする計画が必要であることは認識されている。今後は、都市間競争を勝ち抜き、中部圏を魅力ある圏域としていくためには「広域都市圏計画」に基づく魅力ある圏域づくりが求められている。

2 広域都市圏計画の必要性

名古屋市を中心とする圏域を社会経済データに基づき分析すると、生活圏域が複数の行政区域に跨ることが確認できる。例えば、通勤通学などの交通、緑地や住宅に関わる土地利用、環境対応や産業の集積に関わるものなどは各自治体単位の範囲を超えており、一定の圏域の中で対応することが効率的、効果的であると考えられる。

米国では 1950 年以降、人口増加や高速道路の整備により、郊外で無秩序な住宅開発、交通渋滞の悪化、大気汚染の進行、中心市街の衰退などの課題があり、これらの課題を解決するには各自治体単位の都市計画では限界があり、都市圏単位で成長管理を行うことが効果的であるとして全米各地で広域調整機関が設立された。ニューヨーク都市圏では三つの州に跨る圏域を対象とした民間都市計画組織「Regional Plan Association(RPA)」により、広域都市圏計画が策定され圏域に大きな影響・効果をもたらしている。

3 広域計画・各種行政計画の動き

中部地域における広域計画は、「中部圏基本開発整備計画」（2000 年策定）、「中部圏広域地方計画」（2014 年中間評価）、「まんなかビジョン」（第 3 次：2014 年策定）、「中部ブロックの社会資本整備の重点方針」（2009 年策定）があげられる。対象区域は、「中部圏基本開発整備計画」以外は、国土交通省地方整備局の管轄範囲がベースとなっており、生活圏域、経済活動などからみた視点での圏域設定となっていない。なお、今後の予定として、2014 年度に新たな国土形成計画（全国計画）中間とりまとめの整理が行われており、2015 年度には最終報告をとりまとめる予定となっている。

また、関連する行政計画として、愛知県の「あいちビジョン 2020」や名古屋市の「名古屋市総合計画 2018」及び「名古屋大都市圏成長ビジョン」がある。いずれも、将来の人口減少やリニア中央新幹線の開業などを見通した計画であり、広域的な観点での整理が行われている。しかしながら、広域的な“都市圏”としての記述はあるものの、都市圏自体について、具体的な目標、施策や事業まで反映されたものにはなっていない。

4 名古屋大都市圏の圏域設定

中部圏における広域都市圏計画を検討するにあたり、スーパー・メガリージョンを構成する地域であり、中部圏を牽引すべき名古屋を中心とする地域にフォーカスし圏域を設定することとした。

この名古屋大都市圏の圏域の設定にあたり、都市圏の現状を把握するため各種指標（各種産業の集

積状況、中心となる名古屋駅からの時間距離（60 分圏）、都市整備区域・市街化区域の連担状況、人口集積の状況、通勤通学率など）について分析した。

その結果、通勤通学 5%以上、都市整備区域または市街化区域が連担している区域に地勢上圏域の一体感を高めるために必要と考えられる地域を加えた名古屋駅を中心に半径 40km 圏を名古屋大都市圏と設定した。圏域としては、県境を越え愛知県、岐阜県、三重県の三県に跨る。



図 1 名古屋大都市圏の設定

表 1 主な指標

項目	内容
圏域内自治体（2015 年現在）	愛知県 46、岐阜県 30、三重県 9、合計 85 自治体
圏域内人口（2012 年）	913 万人（中部圏の約 40%）
GRP（地域内総生産）（2011 年度）	38.5 兆円（中部圏の約 42%）
一人当たり GRP（2011 年度）	383 万円（全国 343 万円）
製造品出荷額等（2012 年）	40.4 兆円（中部圏の 47%）

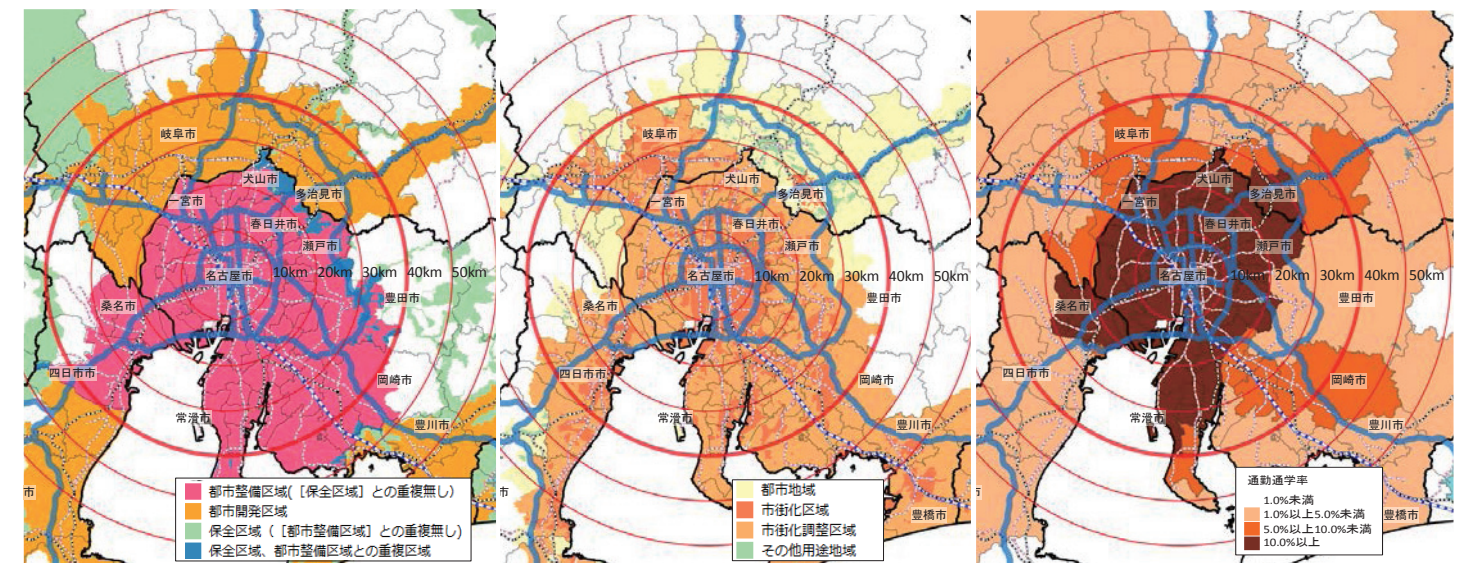


図 2 政策区域指定状況

図 3 都市地域・市街化区域等

図 4 名古屋市への通勤・通学

5 名古屋大都市圏における課題整理

(1) 社会経済データからみた課題

名古屋大都市圏は生産機能の集積は著しいが、国際競争力のさらなる強化が求められる中での位置づけについて議論の余地が残る。一方、商業・オフィス機能は名古屋市にほぼ限定されている状況で大都市圏としての圏域的な集積は形成されていない。また、家の広さ、通勤時間、家賃などのコストは、大都市圏では優位性が高いが、国際会議・コンベンションや訪日外国人の状況からみた国際性は発展途上の状況である。

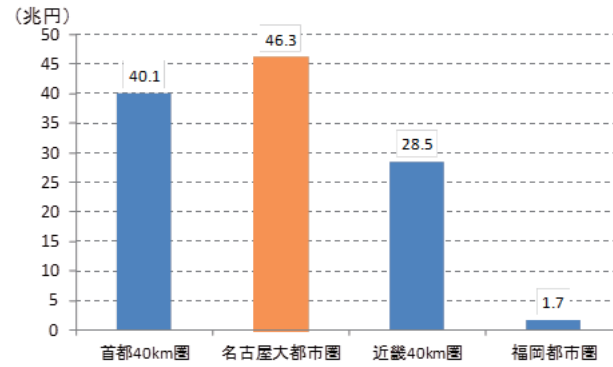


図5 製造品出荷額等 (2012年)

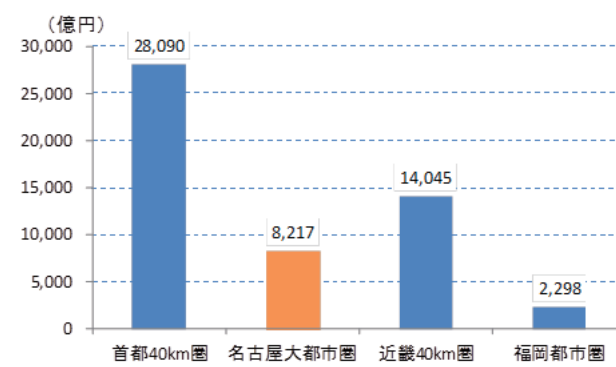


図6 小売業年間商品販売額 (2012年)

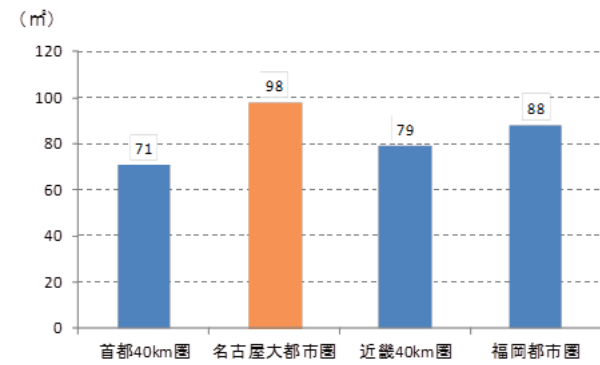


図7 1住宅当たり延べ面積 (㎡) (2008年)

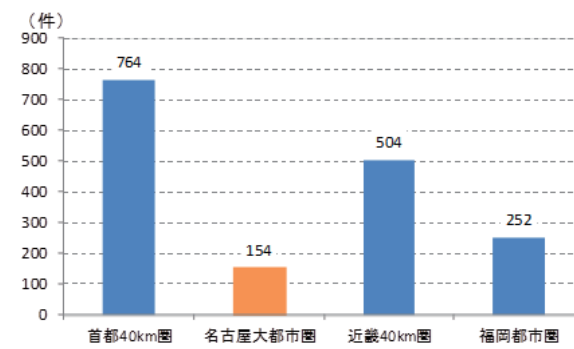


図8 国際会議開催件数 (2012年)

(2) 都市ランキングからみた課題

森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012によれば、名古屋の順位は主要40都市中に総合36位であり低位である。分野別にみると、居住面では5位相当、環境が18位相当と上位に位置しているが、文化・交流面、交通・アクセス面、経済面では下位に位置しており、ウィークポイントとなっている。

総合	36位
経済	30位
研究・開発	21位
文化・交流	40位
居住	5位
環境	18位
交通・アクセス	38位

図9 名古屋の順位 (世界主要都市40都市中)

- 趣旨 より魅力的でクリエイティブな人々や企業を世界中から惹きつける、都市の磁力こそが「都市の総合力である」との観点から世界主要都市のランキングを実施
- 対象都市 2012年版は、世界40都市と国内9都市を同じ基準で評価
- 特徴
 - ・他の機関のランキングは特定分野のランキングであるが、都市力を図る広範囲な分野にわたり、都市総合力を評価
 - ・都市の力を表す6分野(経済、研究・開発、文化・交流、居住、環境、交通・アクセス)と都市活動を牽引するグローバルアクター(経営者、研究者、アーティスト、観光客)および都市の生活者の5つのアクターの視点に基づき複眼的に評価

図10 世界の都市総合力ランキングの概要

(3) 中京都市圏パーソントリップ調査

中京都市圏全体のトリップ数は人口減少や高齢化に伴い、減少していく見通しである。鉄道においては、名古屋の交通サービス水準が国際的な都市に比べて低いことに加え、名古屋駅での乗り換え時間の長さも課題として指摘されている。なお、自動車交通は他の都市圏の2倍程度高く、2025年まではトリップ数の増加が見込まれている。

(4) 名古屋大都市圏における課題

社会経済データ、都市ランキング、中京都市圏パーソントリップ調査結果から、SWOT分析により整理すると、名古屋大都市圏における課題は下表のように整理できる。

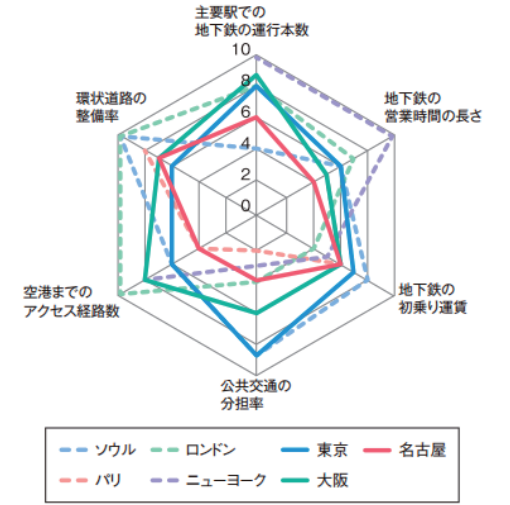


図11 鉄道サービス水準比較

強み	弱み
<ul style="list-style-type: none"> ◇製造業の集積が顕著で経済牽引力がある ◇空間的、時間的、経済的にゆとりがある ◇三大都市圏の中央に位置、交通の要衝である ◇高速道路網が発達 ◇低コスト、高生産性で高付加価値製品を発信 ◇第二次産業の一人あたり国内生産額が優位 ◇歴史、観光資源、近郊に豊かな自然がある ◇各種研究施設が立地 	<ul style="list-style-type: none"> ◇サービス産業の集積が弱い ◇産業構造に厚みがない ◇オフィス機能の際立った集積がない ◇国際交流・会議の場が少ない ◇港湾・空港の規模・機能、ネットワークが弱い ◇人口減少、少子高齢化
機会	弱み&機会
<ul style="list-style-type: none"> ◇世界経済の規模拡大、自由貿易協定等の進展(グローバル化が進む) ◇リニア中央新幹線の開業 ◇名駅・栄地区の再開発 ◇航空宇宙産業の振興(アジアNo.1航空宇宙産業クラスター特区) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 製造業等の集積による経済牽引力を活かした国際交流大都市圏を形成 ➤ 名古屋駅の機能強化と高速道路網を活かした地方拠点都市との連携 ➤ 都市間連携、歴史、観光資源、自然環境を活かした都市圏形成 ➤ 「リニア徒歩圏」を活かした居住環境整備
脅威	弱み&脅威
<ul style="list-style-type: none"> ◇産業の空洞化、人材流出のおそれ ◇シンガポール、香港等アジア諸国の経済的台頭 ◇わが国マーケット縮小、アジアマーケット拡大 ◇世界都市ランキングでアジア諸都市に劣後 ◇大規模自然災害(南海トラフ巨大地震等)発生 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 都市間連携による防災拠点ネットワークの確立 ➤ 行政域を超えた広域連携 ➤ 製造業を現場で支える人材の確保・技術伝承(ものづくり文化の継承・発展) ➤ 研究施設等を活かした知的資本の集積
	弱み&脅威
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 製造業を活かしたサービス産業活性化 ➤ 太平洋側と日本海側の連携強化による物流機能の向上 ➤ 国際的に安心・快適な居住環境の整備 ➤ 健康・安全・治安の確保による都市環境の向上

図12 SWOT分析結果

6 広域都市圏計画策定に向けた検討課題

2015年度から名古屋大都市圏における広域都市圏計画の策定に向けて中長期的に取り組む予定であり、主な検討課題は以下のとおりである。

- (1) 広域都市圏計画の策定方針、枠組み、位置付け、必要性、圏域の将来想定
- (2) 隣接する圏域との関係性
- (3) 広域都市圏計画で取り扱うべき具体的分野・テーマ候補の検討
 - ・名古屋大都市圏における交通計画、緑地整備計画、産業政策、文化・交流機能の連携、防災対策・首都機能バックアップ、広域都市圏計画の推進体制
- (4) 事例研究、調査 など

以上

本 編

0. 序章

0.1. 調査目的

国土交通省が 2014 年 6 月にとりまとめた「国土のグランドデザイン 2050」では、「人口減少」、「グローバル化の進展」、「巨大災害の切迫」、「環境問題」、「技術革新の進展」などが時代の潮流と課題としてあげられている。また、2027 年にリニア中央新幹線の品川・名古屋間が開業し、2045 年には大阪までの全線開業が予定されており、名古屋を取り巻く環境は大きく変化しようとしている。

名古屋市とその近隣地域を含む地域は、ものづくりの中核圏域としてわが国の経済をけん引してきた地域である。今後もわが国の成長エンジンとして発展していくためには、都市としての魅力を高め、国内外の人やモノを惹きつけるための戦略が不可欠であり、当地域の特性を十分に活かしつつ、リニアインパクトとの相乗効果を高めていくことが重要な課題となっている。

名古屋市周辺には多様な地域特性・地域資源を持つ地域があり、以上のような課題に対応していくためには、名古屋市だけでなく、各地域が保有する特性や資源を互いに補完し、連携する仕組みが不可欠である。

こうした背景を踏まえ、本検討では、社会経済データなどから独自に名古屋大都市圏の圏域範囲を設定し、大都市圏としての課題を整理して、広域都市圏計画の必要性について提案するものである。

0.2. 調査内容

(1) 広域都市圏計画の必要性

名古屋大都市圏における広域都市圏計画の必要性についての考え方および広域的に取り組むべき内容について検討するために、米国における都市圏計画、ヨーロッパの事例およびわが国の広域連携の仕組みと運用について整理した。

(2) 広域計画・行政計画の動き

当地域における広域的な計画の動きを把握するために、中部圏基本開発整備計画、中部圏広域地方計画など、中部地域における広域の計画について整理するとともに、愛知県や名古屋市に関する総合計画を整理した。

(3) 名古屋大都市圏の圏域設定

名古屋大都市圏の圏域を設定するために、各種社会経済データを用いて、名古屋を中心とした拡がりの分布状況を GIS により示し、圏域設定の考え方を整理した。

(4) 名古屋大都市圏の基礎データ

圏域設定の考え方に基づいて、名古屋大都市圏の姿を首都圏、大阪圏、福岡都市圏と比較して示し、データからみる課題について整理した。

(5) 名古屋大都市圏の課題

国内外の都市圏で捉えた広域計画の事例を踏まえ、社会経済データ、都市機能、中京都市圏パーソントリップ結果からみた「名古屋大都市圏」の課題を整理した。

(6) 広域都市圏計画策定に向けた検討課題

これまでの調査研究を踏まえ、今後広域都市圏計画の策定に向けた検討課題について整理した。

1. 広域都市圏計画の必要性

1.1. 基本的認識

名古屋市を中心とする圏域を社会経済データに基づき分析すると、生活圏域が複数の行政区域に跨ることが確認できる。例えば、通勤通学などの交通、緑地や住宅に関わる土地利用、環境対応や産業の集積などは各自治体単位の範囲を超えており、より広域的な圏域で対応することが効率的、効果的であると考えられる。

(1) 地域構造からみた広域都市圏計画の必要性

三大都市圏のうち、首都圏はエリア全体が東京を中心に機能分担する構造となっており、近畿圏は大阪、神戸、京都がそれぞれの周辺に都市圏を構成しつつ、それらが重なりあいながらひとつの都市圏を形成している。これに対して中部圏は、名古屋市が最大の人口と経済規模を持つものの、各地域に静岡、浜松、金沢、松本、長野など、個性的な都市が分散して存在する地域構造となっている。中部圏内の都市圏間の連携・交流の状況には濃淡があり、こうした地域構造が首都圏や近畿圏とは異なる産業構造と地域発展の姿を示してきたが、分散型地域構造であるがゆえに、マーケットとしてのまとまりに欠ける面があることは否めない。

中部圏は、他の地方圏に比べ恵まれた雇用環境、豊かな自然や比較的安価な不動産価格により、暮らしやすさの面では秀でていけると言える。しかしながら、三大都市圏の中では最も都市としての集積度が低いため、メディア、文化、ファッションの面で発信力が低く、魅力的な都市観光スポット、インターナショナルスクールなど、海外からの来訪者を惹きつけるためのインフラが不足している。今後は、産官学・民が、地域づくりの計画レベルにおいて連携し、中部圏内に広域に分散する都市や地域とのネットワークづくりを推進して、相互にその魅力を高めていくことが求められる。

(2) 都市圏競争力強化の観点からみた広域都市圏計画の必要性

また、海外の都市圏では、グローバルな都市間競争を意識した明確な発展イメージを示している都市圏もある中で、中部圏最大の都市である名古屋も、リニア開業を契機として、自らの成長像を内外に明確に示していく必要がある。リニア開業により、東京・名古屋・大阪は人口 6000 万人を擁する世界最大の都市圏「スーパー・メガリージョン」が形成されることになるが、逆にその中で名古屋がどのような個性を発揮して役割を演じていくかについて、しっかりした自己イメージを確立していかなければならない。

都市圏の成長像を描く際の対象領域の取り方には、様々な考え方がありうるが、日常的な経済活動や生活圏は、名古屋市という行政領域を越えて広がっており、その実態を反映して設定する必要がある。しかしながら、行政の計画はそれぞれの自治体単位に策定されており、3 県をまたぐ「実態としての名古屋大都市圏」を対象とする広域計画は存在していない。

こうしたことから、当財団では、「名古屋」が国内外における競争力を高めていくための仕組みとして、今回独自に「名古屋大都市圏」の領域を設定し、その領域を対象とする広域都市圏計画の策定にチャレンジすることとしたものである。

1.2. 米国の広域都市圏における取り組み

市域を超えた大都市圏における広域的な連携による政策推進体制に関して、米国での様々なタイプの地域マネジメントシステムについて、その組織、権限および具体的都市計画などを調査することを目的に以下の米国の4つの都市圏における広域調整機関を調査した。

表 1.1 米国の広域調整機関

広域調整機関	特 徴
シアトル都市圏 PSRC	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 州法により、成長管理法が規定され、地域協定により成長管理計画の権限、意思決定機関を規定 ➤ 成長管理計画と産官学民による経済戦略を連携 ➤ 「V I S I O N 2 0 4 0」
ポートランド都市圏 Metro	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 米国で唯一の選挙民に承認された自治憲章を持ち、住民投票で選ばれた議員により運営 ➤ 広範な歳入源の認可を選挙民に問う権限を持つ ➤ 都市成長境界線を定め、厳格に管理 ➤ 「R e g i o n 2 0 4 0」
ボストン都市圏 MAPC	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 公的機関として交通政策・都市計画策定および市町村への政策・技術支援を行う ➤ 「M e t r o F u t u r e」
ニューヨーク都市圏 RPA	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ニューヨーク、コネチカット、ニュージャージーの3州を対象圏域 ➤ ビジネスリーダー、専門家、オピニオンリーダーによる3州委員会を構成する民間非営利組織 ➤ 市民参画を旨としシンクタンクとして政策への影響大 ➤ 「R e g i o n a l P l a n」

米国の各都市圏において、広域計画の策定が始まったのは第二次大戦後の1950年代以降であった。その背景として、人口増加に伴う旺盛な住宅需要や高速道路の整備により、郊外における無秩序な住宅開発が進み、交通渋滞の悪化、大気汚染の進行、自然環境の破壊、都心の中心市街地の衰退や地域コミュニティの衰退という大きな課題の存在があった。

これらの課題を解決するためには、各自治体単位の都市計画では限界があり、自治体の領域を超えたより広域な地域として、都市圏単位で成長管理を行うことが効果的であるとして全米各地に広域調整機関が設立されることになった。

そして、米国における広域都市圏政策は、地域における無秩序な開発を回避し、スマートグロースという持続可能な賢明な成長をねらいに策定されている。これは、Quality of Life などによる都市圏の魅力を高め、経済の発展による雇用を創出し、ヒト、モノ、金、情報を惹き付け、都市圏の発展を目指し、産官学民が一体となって進められている。これらを実現するためには、各自治体単位ではなく、広域圏として取り組むことが重要とされている。

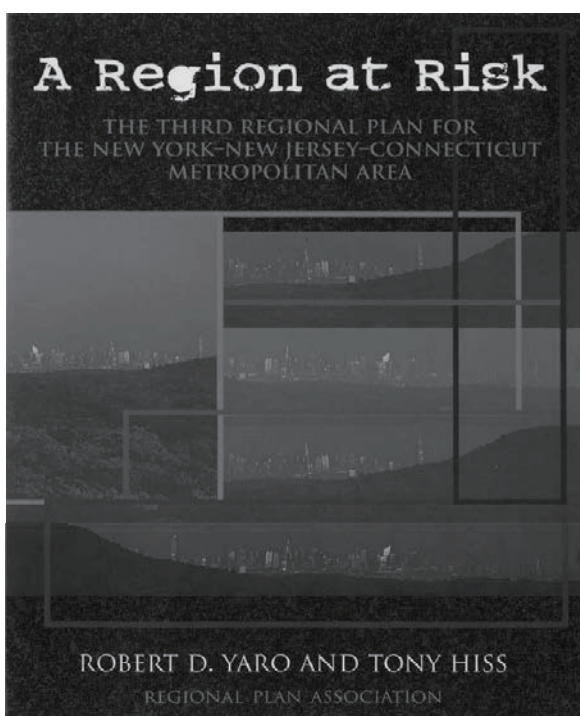
○「Regional Plan Association(RPA)」(地域計画協会)

ニューヨーク都市圏では三つの州に跨る圏域を対象とした民間都市計画組織「Regional Plan Association(RPA)」により、広域都市圏計画が策定され圏域に大きな影響・効果をもたらしている。

RPAは1922年に市民と財界の有力グループによって設立された米国最古の広域計画を目的としたシンクタンクであり、当初は高速道路を大幅に拡張するニューヨーク大都市圏の地域都市計画作成を主たる目的としていた。特に1929年の第1次の地域計画提案はブルックリンを横切るもの、ブロンクスを横切るものが各1、マンハッタン島を横切るもの5の計7本の新しい東西ルート的高速道路を提案しており、行政対住民の対立を招く原因の一つとなった。

その後、ニューヨーク、コネチカット、ニュージャージーの3州31郡を対象として、1960年代、1996年にも第2次、第3次の長期的な地域計画を発表している。基本的には、行政区域を越えた都市圏全体での効率的な計画立案を目的としており、近年は地域のオピニオンリーダーとの対話に重点を置きながら、種々の政策提言を通じて非営利組織としての役割を果たしている。現在は、気候変動、財政的不確実性、経済縮小の可能性も視野に入れた第4次の計画を策定中である。

<第3次計画>



1996年策定

<主なねらい>

- ・世界市場における競争力の強化
- ・持続可能な成長を中心街で可能にする能力の創出
- ・交通システムの整備
- ・新しい戦略により都市の乱開発を防ぐ
- ・移民やマイノリティを地域のメインストリームに
- ・環境保護、水資源の保全

<三つのE>

- ・The Three E's (Economy (経済)、Environment (環境)、Equity (平等))
「三つのE」によりQOL(生活の質)を高める

この米国における都市圏の取り組みは、少子高齢化の進展、大規模災害への対応、経済のさらなる活性化、国際化の進展等の課題に直面し、リニア中央新幹線の開業を控えた名古屋大都市圏の持続的発展を目指すうえにおいて、示唆に富むものであると考える。また、名古屋大都市圏における広域都市圏計画を検討する上で、一つのモデルになるのではないかと考える。

各都市圏における取り組みの詳細は資料編を参照されたい。

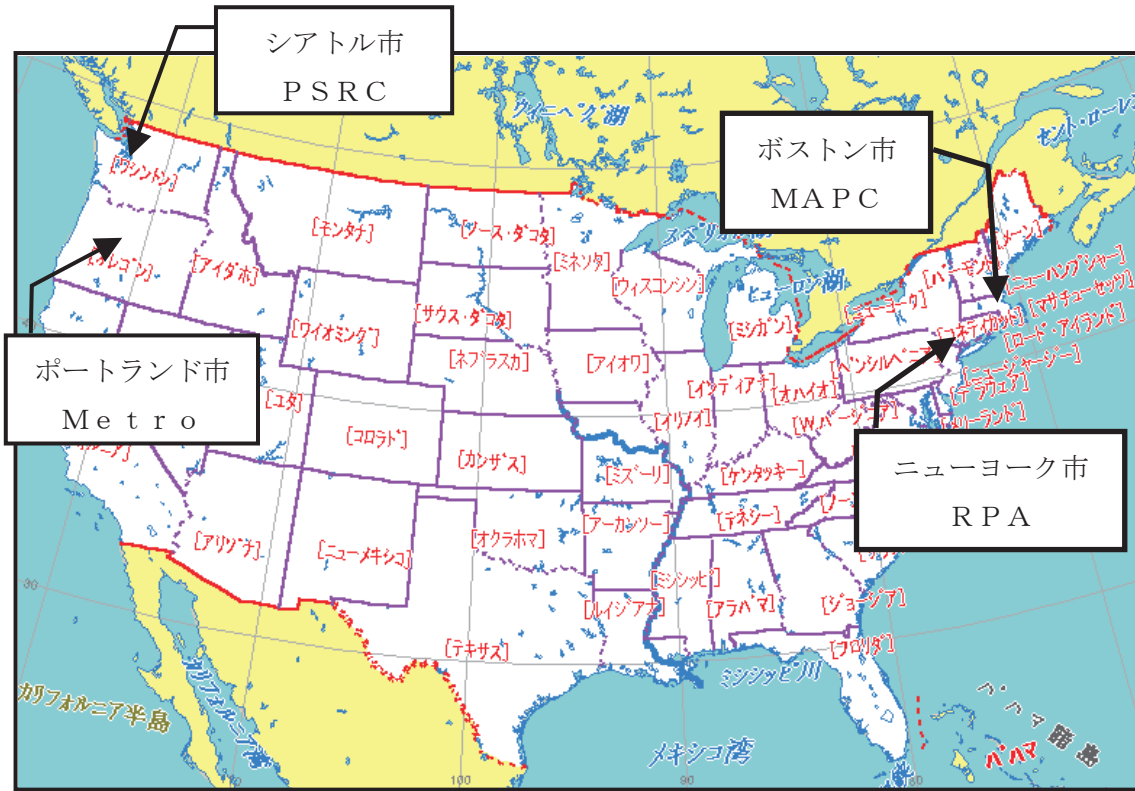


図 1.1 調査対象都市圏

2. 広域計画・行政計画の動き

当地域における広域的な計画の動きを把握するために、中部圏基本開発整備計画、中部圏広域地方計画など、中部地域における広域の計画について整理するとともに、愛知県や名古屋市に関する総合計画を整理した。

2.1. 各種広域計画の概要

中部地域における広域計画は、「中部圏基本開発整備計画」（2000年策定）、「中部圏広域地方計画」（2014年中間評価）、「まんなかビジョン」（第3次：2014年策定）、「中部ブロックの社会資本整備の重点方針」（2009年策定）があげられる。対象区域は、「中部圏基本開発整備計画」以外は、国土交通省地方整備局の管轄範囲がベースとなっており、生活圈域、経済活動などからみた視点での圏域設定となっていない。なお、今後の予定として、2014年度に新たな国土形成計画（全国計画）中間とりまとめの整理が行われており、2015年度には最終報告をとりまとめる予定となっている。

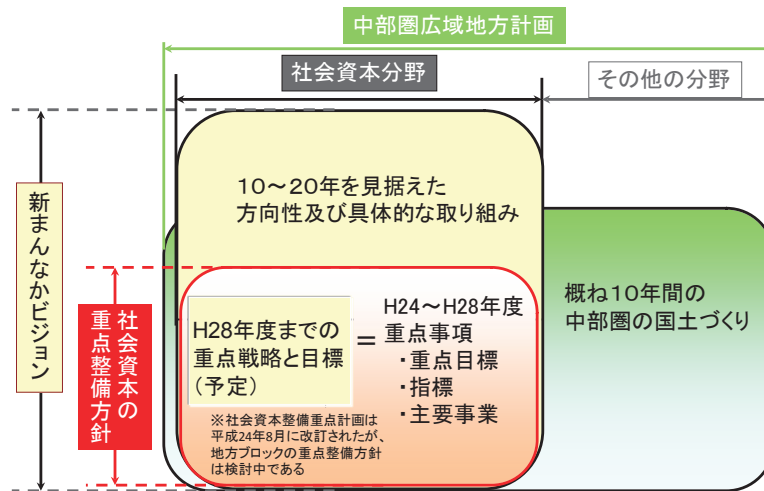


図 2.1 各計画の関係

表 2.1 国土審議会計画部会の検討スケジュール

開催日		議題
2014年 10月 2日	第1回	国土形成計画の改定に向けての視点について
10月 24日	第2回	(視点1) 個性ある地方の創生
11月 7日	第3回	(視点2) 活力ある大都市圏の整備 (視点3) グローバル化への対応 (視点4) 国土基盤の維持・整備・活用の方向性
11月 14日	第4回	(視点5) 安全・安心で持続可能な国土の形成 (視点6) 地域を支える人づくり、共助社会づくり 中間整理の骨子案について
12月 4日	第5回	総論（国土の基本構想、整備方式） 中間整理の素案について
12月 16日	第6回	中間整理の案について
2015年 3月 6日	第7回	国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ（案）について 第五次国土利用計画（全国計画）骨子（案）について
4月 21日 （予定）	第8回	国土形成計画（全国計画）最終報告に関する調査審議 第五次国土利用計画（全国計画）素案について
5月 28日 （予定）	第9回	国土形成計画（全国計画）最終報告（案）について 第五次国土利用計画（全国計画）原案について

表 2.2 各計画・ビジョンなどの比較

	中部圏基本開発整備計画	中部圏広域地方計画	まんなかビジョン	中部ブロックの社会資本整備の重点方針
根拠法	中部圏開発整備法	国土形成計画法	なし	社会資本整備重点計画法
対象区域	中部9県 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	中部5県 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県	中部5県 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県	中部5県 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
構成機関	国土審議会中部圏開発整備特別委員会	中部圏広域地方計画協議会	国土交通連携中部会議	国土交通連携中部会議
概要	都市整備区域、都市開発区域、保全区域の政策区域を指定。「都市整備区域」は産業開発の程度が高く、経済発展が予想される地域で、計画的に基盤整備を行う区域、「都市開発区域」は産業都市等として開発整備する区域、「保全区域」は観光資源を保全しもしくは開発し、緑地を保全し、又は文化財を保存する区域。	国土形成計画（全国計画）との二層の構造となっている。社会資本整備重点計画とあわせて推進するもの。	中部地方独自のビジョンであり、社会資本整備における国民本位、地域本位の地域づくり実現に向け、概ね10～20年後を見据えた中部地方の目指すべき方向と重点施策・事業を示す。	社会資本整備重点計画における中部ブロックの重点整備方針。まんなかビジョンの第2章と同様の内容となる。

2.2. 愛知県、名古屋市の総合計画

関連する行政計画として、愛知県の「あいちビジョン 2020」や名古屋市の「名古屋市総合計画 2018」及び「名古屋大都市圏成長ビジョン」がある。いずれも、将来の人口減少やリニア中央新幹線の開業などを見通した計画であり、広域的な観点での整理が行われている。しかしながら、広域的な”都市圏”としての記述はあるものの、都市圏自体について、具体的な目標、施策や事業まで反映されたものにはなっていない。

表 2.3 愛知県、名古屋市の総合計画など

	あいちビジョン 2020	名古屋市総合計画 2018	名古屋大都市圏成長ビジョン
策定主体	愛知県	名古屋市	名古屋市
概要 (目的)	リニア中央新幹線（東京・名古屋）の開業後の 2030 年頃を展望し、2020 年までに取り組むべき重点的な戦略を明らかにするとともに、県内各地域の取組方向を示したもの。	今後、人口の減少や、リニア中央新幹線の開業など、時代の大きな転換点を迎えており、高齢者の増加や南海トラフ巨大地震への対応など、大きな課題に直面しているとしている。こうした情勢のもと、長期的な展望をもって市政を運営していくため、新しい総合計画を策定したもの。	多様な分野からの有識者と関係機関から構成された検討会議における様々な意見や提案をとりまとめたものであり、名古屋大都市圏全体の成長のために必要と考えられる取り組みの方向性を、圏域として、名古屋市を含め各主体が互いに Win-Win な関係を築きながら、大局的・中長期的な視点から将来の展望を共有するため、名古屋大都市圏のめざす姿やその実現に向けたシナリオを提示するもの。
対象範囲に関する記述	リニアインパクトを最大限に生かし、名古屋を中心に社会的・経済的な結びつきが強い広域エリア（名古屋を中心とした 80～100km 圏）を「中京大都市圏」と設定。 周辺地域との広域連携として、「伊勢湾再生」、「アジア NO1 航空宇宙産業クラスター形成地区」、「昇龍道プロジェクト」などの広域連携、「リニア中間駅利用による中津川・飯田方面との交流拡大」、「リニア開業後の東海道新幹線を活用した静岡方面との交流拡大」、「三遠南信連携」をあげている。	名古屋大都市圏の範囲は、従来の距離的な範囲ではなく、その地域特性、例えば、主に東西に広がる産業圏や、主に南北に広がる観光圏、木曾三川から伊勢湾にわたる伊勢湾流域圏、また、防災はネットワークの観点から他の大都市圏を含めた広域的な視点など、分野ごとに柔軟にとらえる必要があるとしている。また、圏域の自治体との連携を推進し、強い大都市圏の形成をめざし、特に、日常生活・都市活動において密接な関係にある近隣市町村とは、「広域的な運命共同体」との認識のもと、連携・協力関係をより一層強化し、圏域における自治体連携をリードするとしている。	名古屋大都市圏においては、産業では飯田市や浜松市、鈴鹿市を含む広がりがあり、観光では高山市や金沢市を含む北陸地方までの広がりがある。また、防災においては、ネットワークの観点から首都圏、関西圏を含めた更に広域的な視点が必要となる。名古屋大都市圏の範囲は、産業、観光、防災などの分野により、圏域を柔軟にとらえることとしている。

3. 名古屋大都市圏の圏域設定

3.1. 趣旨

中部圏における広域都市圏計画を検討するにあたり、スーパー・メガリージョンを構成する地域であり、中部圏を牽引すべき名古屋を中心とする地域にフォーカスし圏域を設定することとした。今回設定した以下の「名古屋大都市圏」を本調査研究における広域都市圏計画の対象とする。

なお、名古屋大都市圏に隣接する圏域についても今後、検討していく予定である。

3.2. 名古屋大都市圏の圏域設定の考え方

名古屋大都市圏の圏域の範囲について、2.で整理した総合計画をみると、愛知県の「あいちビジョン 2020」では、名古屋駅 40 分交通圏を核に名古屋を中心とした 80～100km 圏を「中京大都市圏」として設定している。また、名古屋市の「総合計画 2018」では、名古屋大都市圏として、尾張地域、知多地域の近隣市町村を含めた範囲を概念的に示している。さらに、名古屋市の「Greater Nagoya Metro Vision－名古屋大都市圏成長ビジョン－」では、地理的広域圏として概ね 30km 圏から 50km 圏で捉えているとともに、産業では、飯田市や浜松市、鈴鹿市を含む広がり、観光では高山市や金沢市を含む北陸地方までの広がり、防災については首都圏、関西圏を含めた更に広域的な視点が必要になるとしている。

これに対して、本検討では、名古屋大都市圏の圏域の設定にあたり、都市圏の現状を把握するため各種指標（各種産業の集積状況、中心となる名古屋駅からの時間距離（60 分圏）、都市整備区域・市街化区域の連担状況、人口集積の状況、通勤・通学率など）について分析した。

その結果、これまで行われてきた圏域設定の考え方とは異なる視点として、都市圏の魅力向上を目指す観点から、経済的つながり、生活圏を重視して名古屋大都市圏を設定した。具体的には、通勤通学 5%以上、都市整備区域または市街化区域が連担している区域に地勢上圏域の一体感を高めるために必要と考えられる地域を加えた名古屋駅を中心に半径 40km 圏を名古屋大都市圏と設定した。圏域としては、県境を越え愛知県、岐阜県、三重県の三県に跨る。

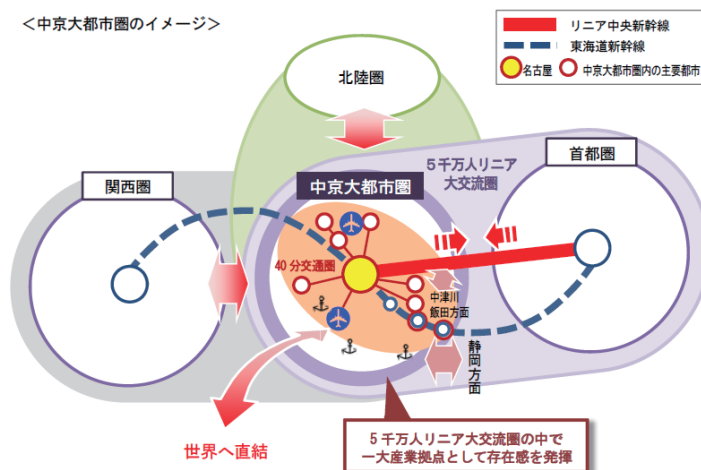


図 3.1 「あいちビジョン 2020」で示されている中京大都市圏の範囲

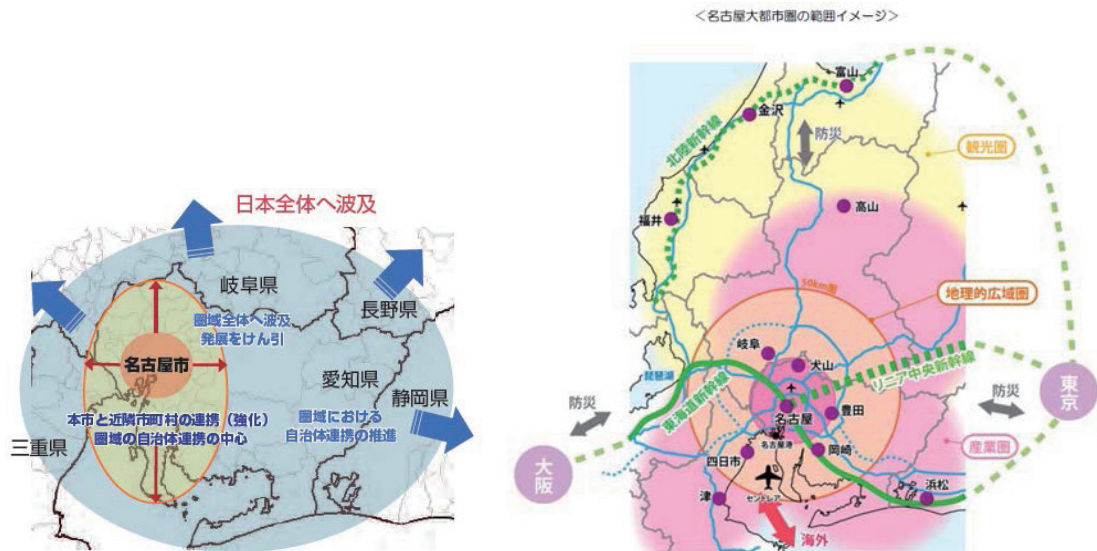


図 3.2 名古屋市総合計画 2018（左）及び名古屋大都市圏成長ビジョン（右）で示されている範囲

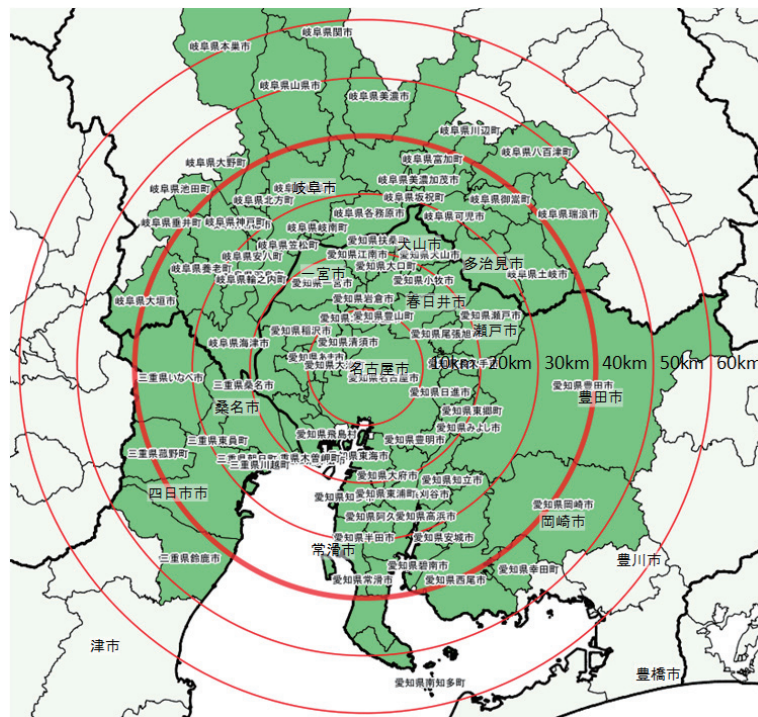


図 3.3 本検討における名古屋大都市圏の範囲

表 3.1 主な指標

項目	内容
圏域内自治体（2015年現在）	愛知県 46、岐阜県 30、三重県 9、合計 85 自治体
圏域内人口（2012年）	913 万人（中部圏の約 40%）
GRP（地域内総生産）（2011年度）	38.5 兆円（中部圏の約 42%）
一人当たり GRP（2011年度）	383 万円（全国 343 万円）
製造品出荷額等（2012年）	40.4 兆円（中部圏の 47%）

表 3.2 構成市町村

県	市町村	県	市町村	県	市町村	県	市町村
愛知県 (46市町村)	名古屋市	愛知県	岩倉市	岐阜県 (30市町)	岐阜市	岐阜県	池田町
	岡崎市		豊明市		大垣市		北方町
	一宮市		日進市		多治見市		坂祝町
	瀬戸市		愛西市		関市		富加町
	半田市		清須市		美濃市		川辺町
	春日井市		北名古屋市		瑞浪市		八百津町
	津島市		弥富市		羽島市		御嵩町
	碧南市		みよし市		美濃加茂市		三重県 (8市町)
	刈谷市		あま市		土岐市	桑名市	
	豊田市		長久手市		各務原市	鈴鹿市	
	安城市		東郷町		可児市	いなべ市	
	西尾市		豊山町		山県市	木曾岬町	
	犬山市		大口町		瑞穂市	東員町	
	常滑市		扶桑町		本巣市	菰野町	
	江南市		大治町		海津市	朝日町	
	小牧市		蟹江町		岐南町	川越町	
	稲沢市		飛島村		笠松町		
	東海市		阿久比町		養老町		
	大府市		東浦町		垂井町		
	知多市		南知多町		神戸町		
知立市	美浜町	輪之内町					
尾張旭市	武豊町	安八町					
高浜市	幸田町	大野町					

①人口

中部圏（9 県）の人口は 2,174 万人で全国の 17%を占める。名古屋大都市圏の人口は 913 万人であり中部圏全体の 42%を占める。そのうち、名古屋市は名古屋大都市圏の 25%を占めている。

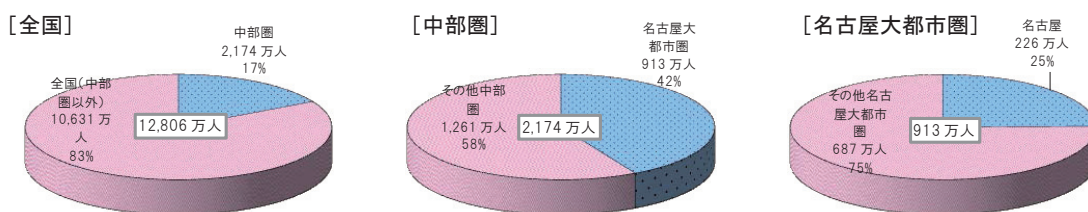


図 3.4 人口 (2010 年)

出典：総務省「国勢調査 (2010 年)」

②高齢化率・産業別就業者数

名古屋大都市圏の高齢化率は 20.5%と、全国や中部圏（9 県）と比較して低く若い世代が多い地域といえる。また、産業別就業者数をみると、第 1 次産業が 2%、第 2 次産業が 33%、第 3 次産業が 65%と、全国と比較して、第 2 次産業の割合が高い。

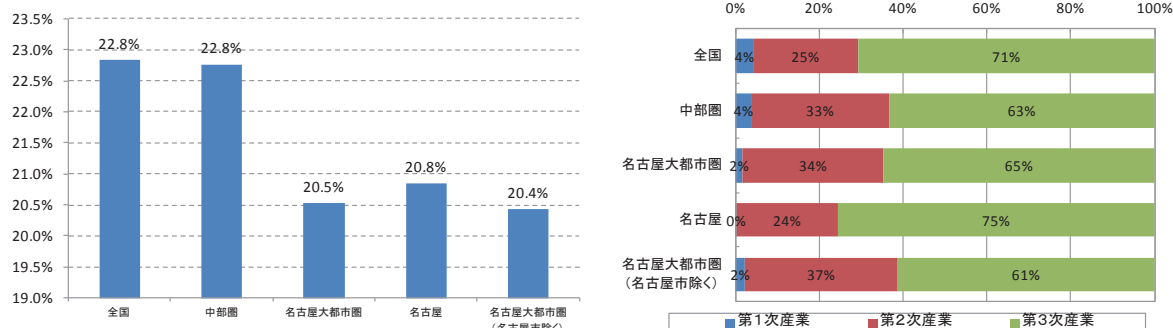


図 3.5 高齢化率 (左) と産業別就業者数 (右) (2010 年)

出典：総務省「国勢調査 (2010 年)」

③地域内総生産

中部圏の地域内総生産は78.9億円で全国の18%を占め、名古屋大都市圏は中部圏の44%を占めている。一人あたりの地域内総生産をみると、名古屋大都市圏は379万円と全国と比較して高い。

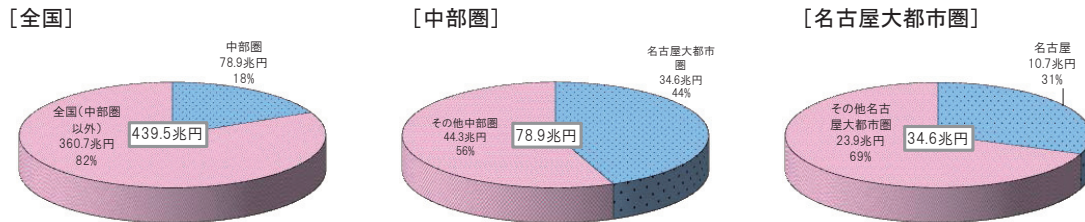


図 3.6 地域内総生産（2010年度）

出典：内閣府「県民経済計算」、各県地域内総生産

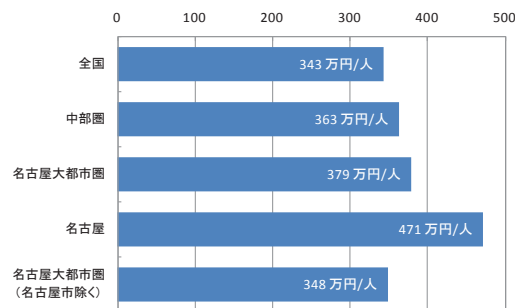


図 3.7 一人あたり地域内総生産（2010年度）

出典：内閣府「県民経済計算」、各県地域内総生産、総務省「国勢調査（2010年）」

④製造品出荷額等・小売業年間商品販売額

中部圏の製造品出荷額等は85.8兆円で全国の30%を占める。そのうち、名古屋大都市圏は43.0兆円で中部圏の半分を占める。他方、中部圏の小売業年間商品販売額は19.0兆円と全国の17%を占め、そのうち、名古屋大都市圏は8.2%の43%となる。

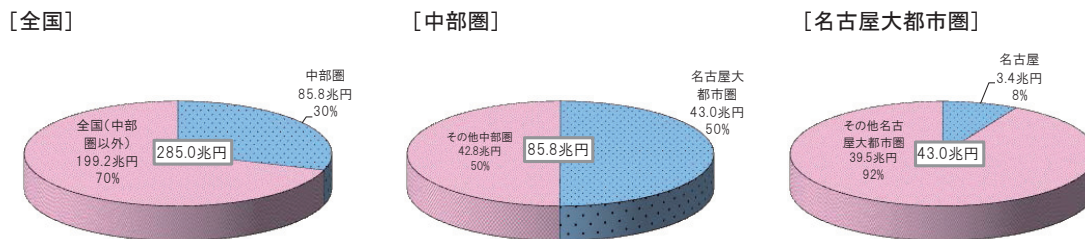


図 3.8 製造品出荷額等（2011年）

出典：経済産業省「経済センサス活動調査（2012年）」

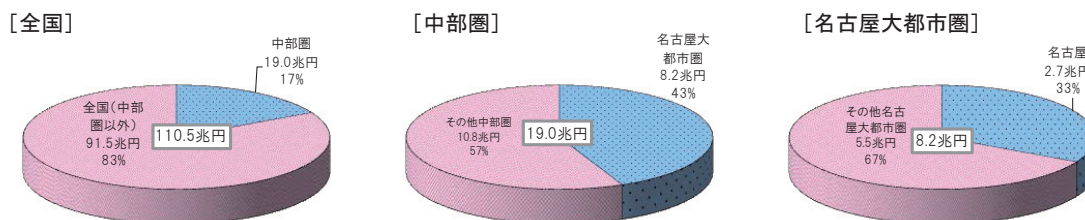


図 3.9 小売業年間商品販売額（2012年）

出典：経済産業省「経済センサス活動調査（2012年）」

3.3. 名古屋大都市圏の圏域設定に至るデータ分析

以下の項目・指標をもとに名古屋大都市圏の設定に至る分析を行った。

表 3.3 指標一覧

項目	指標	出典
1. 土地利用	土地利用	国土数値情報（2009年度）
2. 都市計画	中部圏開発法の指定状況	国土数値情報
	都市地域・市街化区域等の状況	国土数値情報（2011年度）
	用途地域の状況	国土数値情報
3. 交通	名古屋駅からの時間距離圏	時刻表（2012年）
	名古屋駅と主要都市の時間距離	時刻表（2012年）
4. 人口分布	人口密度4次メッシュ	国勢調査（2010年）
	人口集中地区（DID）及び過疎地域の分布	国土数値情報（2007年、2010年）
	通勤・通学圏（名古屋市）	国勢調査（2010年）
	人口千人当たり空き家数	住宅・土地統計調査（2008年）
5. 産業集積	製造業	経済センサス活動調査（2012年）
	情報通信業	経済センサス活動調査（2012年）
	運輸業・郵便業	経済センサス活動調査（2012年）
	卸売業・小売業	経済センサス活動調査（2012年）
	金融業、保険業	経済センサス活動調査（2012年）
	不動産業・物品賃貸業	経済センサス活動調査（2012年）
	学術研究、専門・技術サービス	経済センサス活動調査（2012年）
	宿泊業、飲食サービス業	経済センサス活動調査（2012年）
	生活関連サービス業、娯楽業	経済センサス活動調査（2012年）
	教育・学習支援業	経済センサス活動調査（2012年）
	医療・福祉	経済センサス活動調査（2012年）
	研究機関の立地状況	国土数値情報
	観光資源の分布状況	国土数値情報
	6. 生産性	一人あたり製造品出荷額
7. 財政力	財政力指数	市町村別決算状況調（2011年）
8. ゆとり	距離帯別の住宅あたり延べ面積、距離帯別通勤時間1時間以上の割合	住宅・土地統計調査（2008年）
	沿線別駅周辺住宅地の公示価格例（最も高い地点）	地価公示（2013年）

※本分析における都市圏は、リニア開業を鑑み、品川駅を中心とした「首都圏」、名古屋駅を中心とした「名古屋大都市圏」、新大阪駅を中心とした「近畿圏」とした。

※各都市圏の集積度合いを把握するために、各都市圏の40km圏の集計値を棒グラフにて比較するとともに、名古屋大都市圏の40km圏においては、各県の構成比を示した。

3.3.1. 土地利用

名古屋駅を中心とした 40km の地域において建物用地や田の比率が高く、40km を超えると森林の面積比率が高くなる。

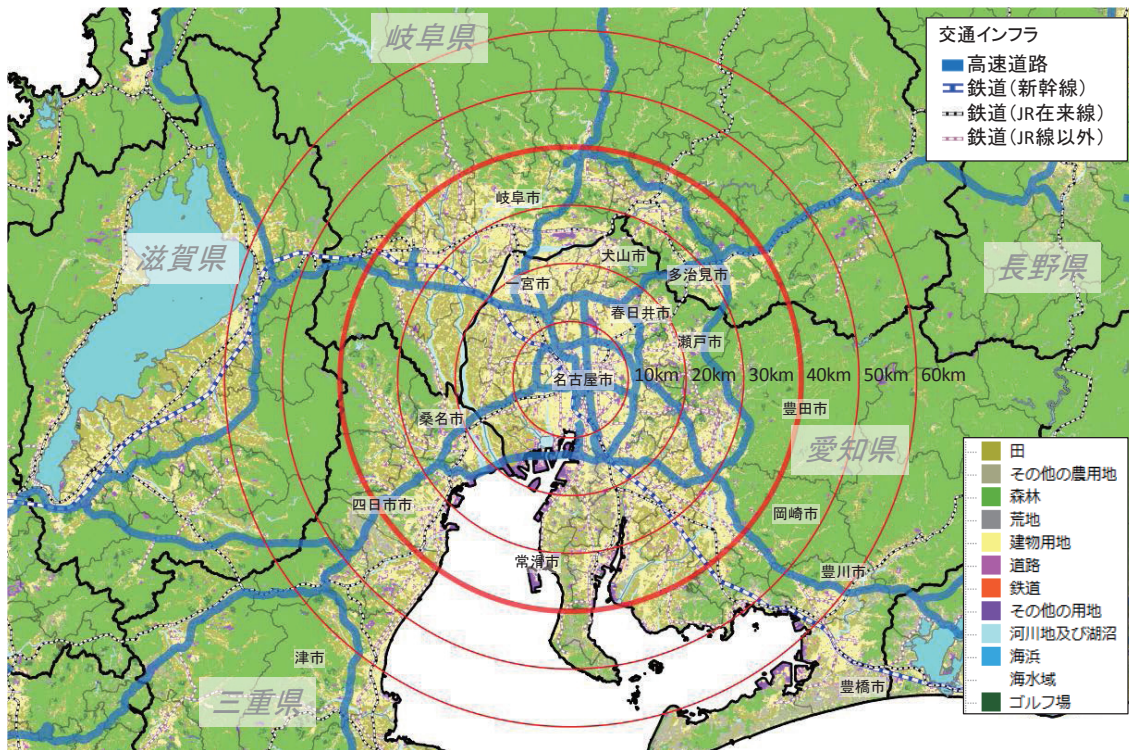


図 3.10 土地利用の状況

出典：国土数値情報土地利用細分メッシュデータ（2009 年度）

3.3.2. 都市計画

○中部圏開発整備法の指定状況

都市整備地域は愛知県の西約半分と三重県の北部の一部で概ね名古屋の 40km 圏内において面積比率が高い。

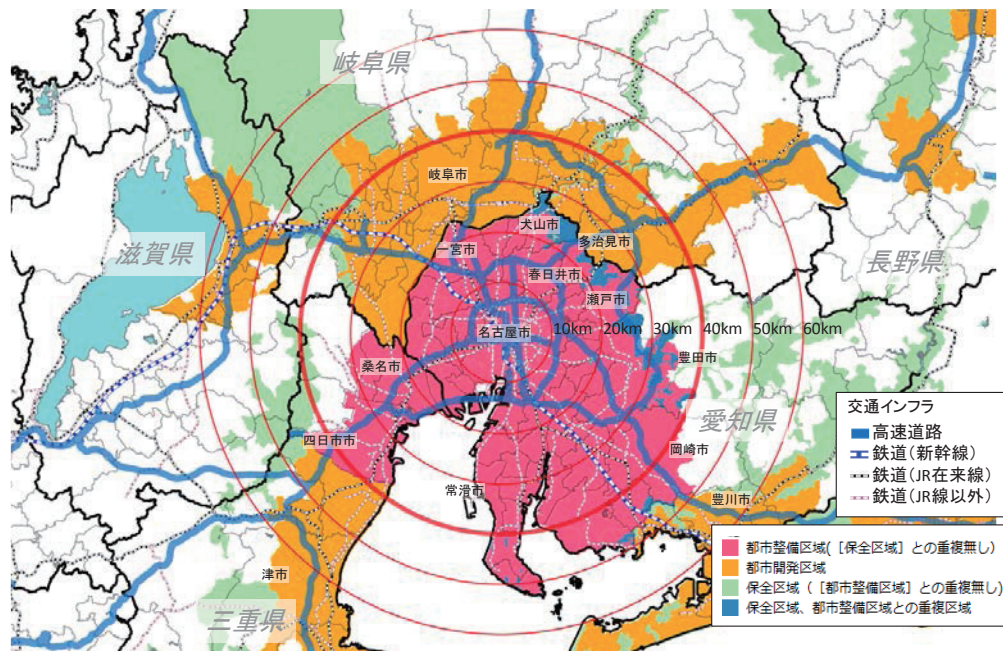


図 3.11 中部圏開発整備法に基づく中部圏エリア

出典：国土数値情報三大都市圏計画区域データ

○都市地域・市街化区域等の状況

市街化区域は、海岸に沿って三重県と愛知県は拡がりが見られるが、岐阜県においては名古屋駅 40km 圏内にほぼ収まる。

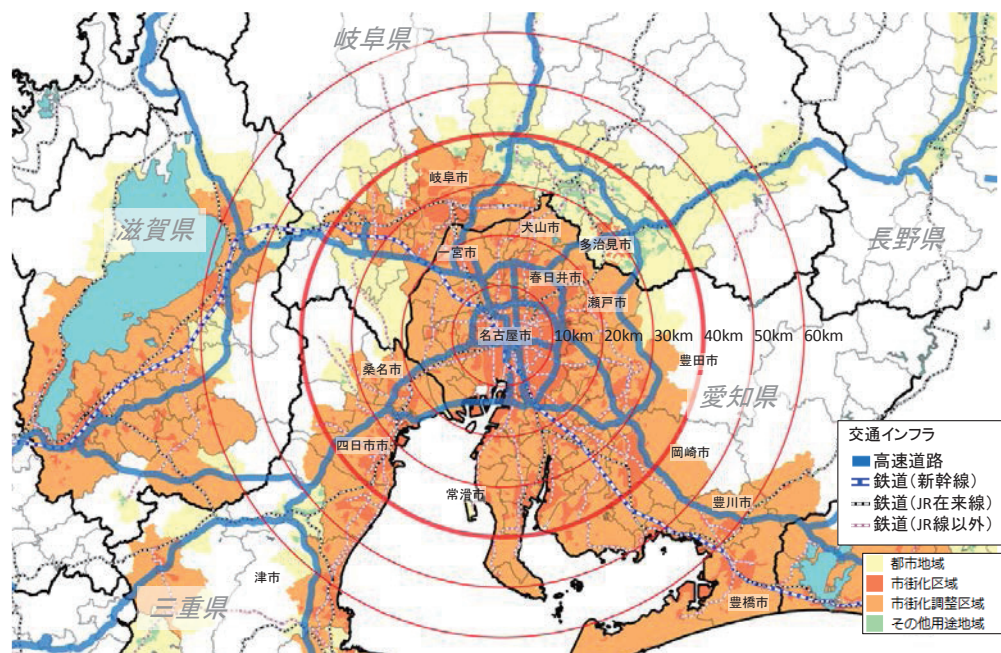


図 3.12 都市地域

出典：国土数値情報都市地域データ（2011年度）

○用途地域の状況

名古屋駅 40km 圏内において用途地域の指定が多くみられる。同 20km 圏内においては特に面積に占める用途地域指定の比率が高くなっている。

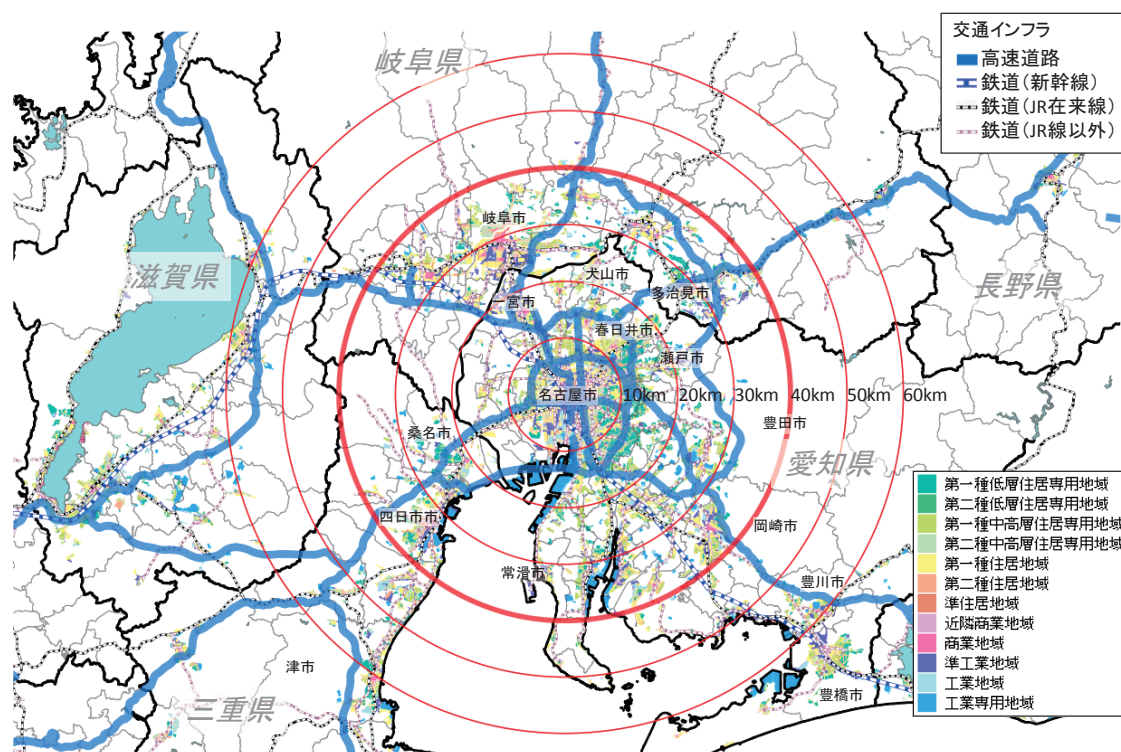


図 3.13 用途地域の状況

出典：国土数値情報用途地域データ（地方自治体作成の都市計画総括図（主に縮尺 1/25,000 のもの））

3.3.3. 交通

○名古屋駅からの時間距離圏

名古屋駅 40km 圏に東海環状自動車道が概ね収まっており、鉄道の所要時間についても多くの都市で 30～60 分未満となっている。

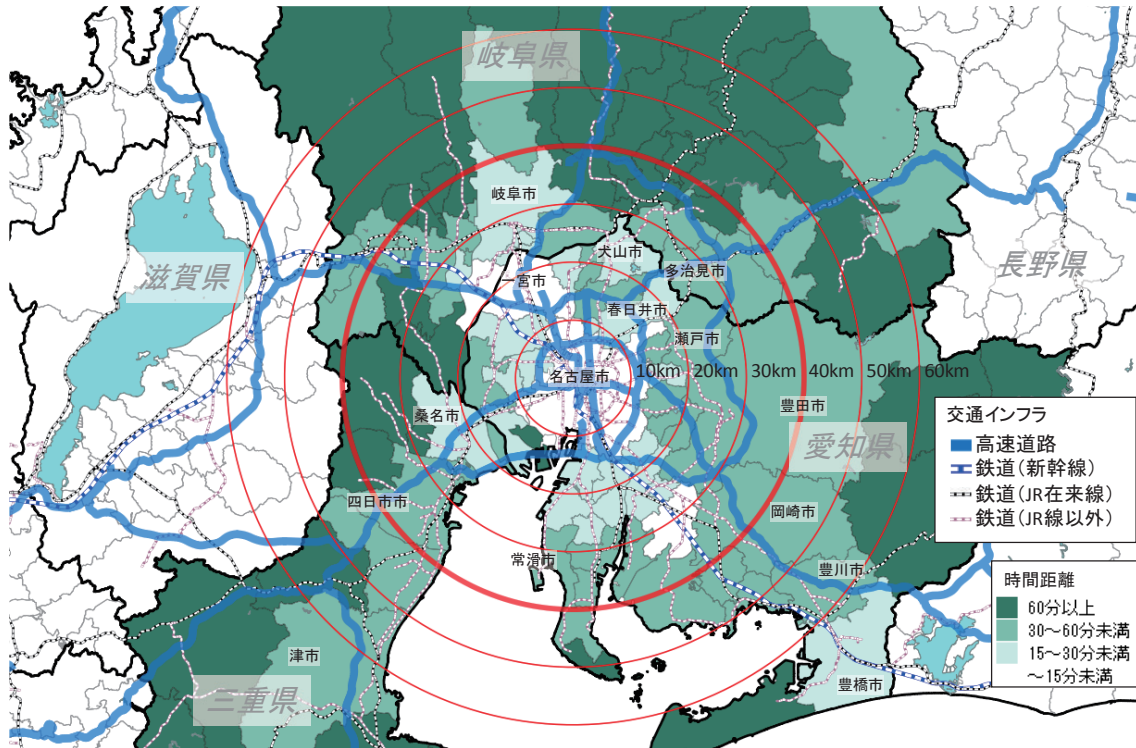


図 3.14 名古屋駅からの時間距離

出典：時刻表（2012 年）

○名古屋駅と主要都市の時間距離

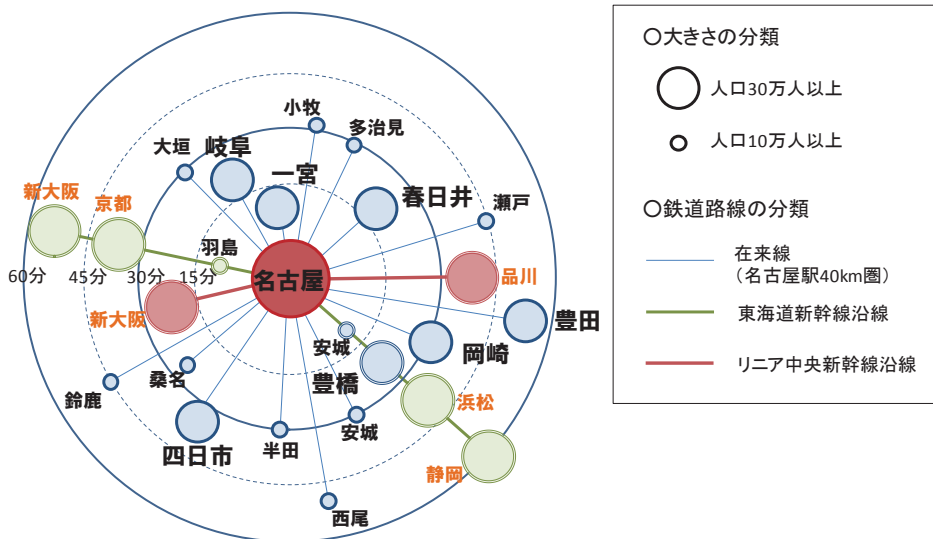


図 3.15 名古屋駅から主要都市への時間距離

出典：時刻表（2012 年）

3.3.4. 人口分布

○人口密度 4 次メッシュ (約 500m×500m 四方)

半径 40km 以内の地域において 4,000 人/k² と人口密度の高いメッシュが連担している。半径 40km の外側では人口のないメッシュが多く混在する。

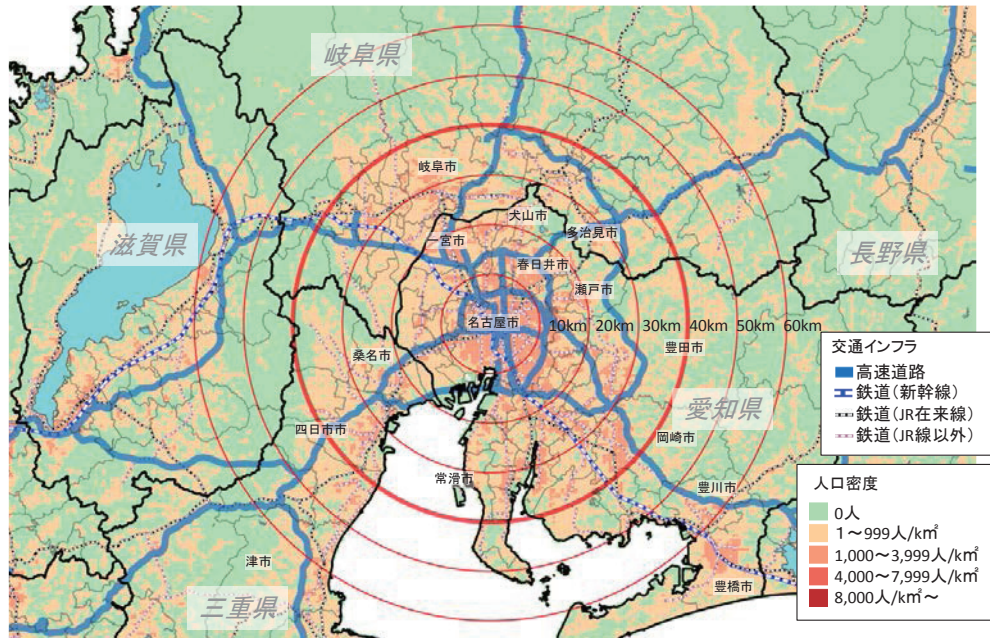


図 3.16 人口密度 4 次メッシュ (約 500m×500m 四方)

出典：国勢調査 (2010 年、総務省)

○人口集中地区 (DID) および過疎地域の分布

人口集中地区は名古屋市 40km 圏内に連担して分布している。過疎地域の殆どは名古屋市 40km 圏外に存在している。

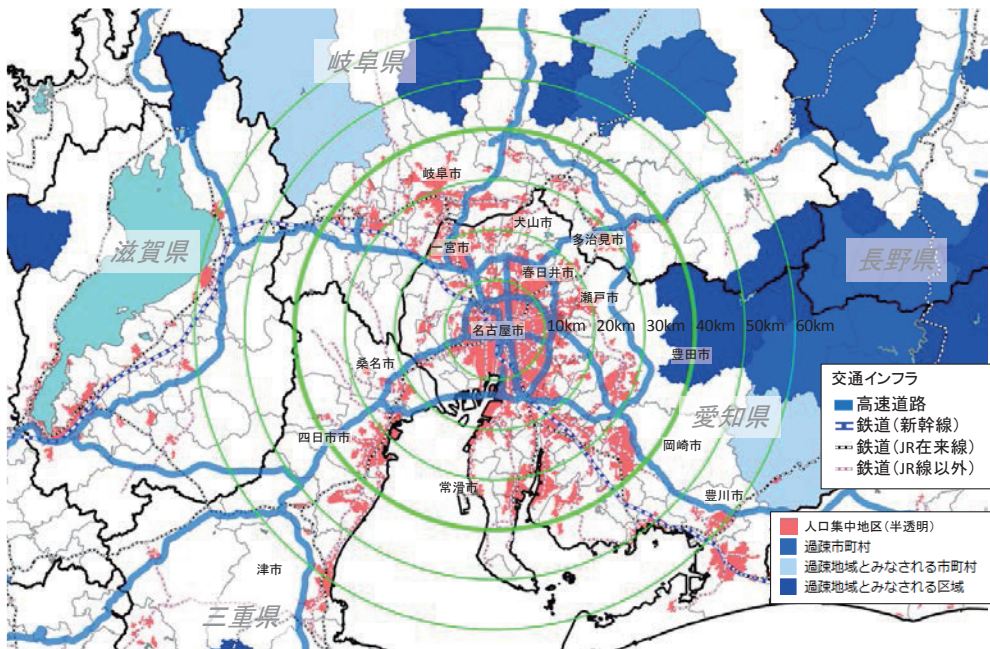


図 3.17 人口集中地区および過疎地域の分布

出典：国土数値情報人口集中地区データ (2010 年)、過疎地域データ (2007 年)

○通勤通学圏（名古屋市）

名古屋市への通勤通学率が 10%を超える地域は名古屋駅 30km 圏内に概ね収まっている。同 5%以上の地域は、名古屋駅 50km 圏内に概ね収まっている。

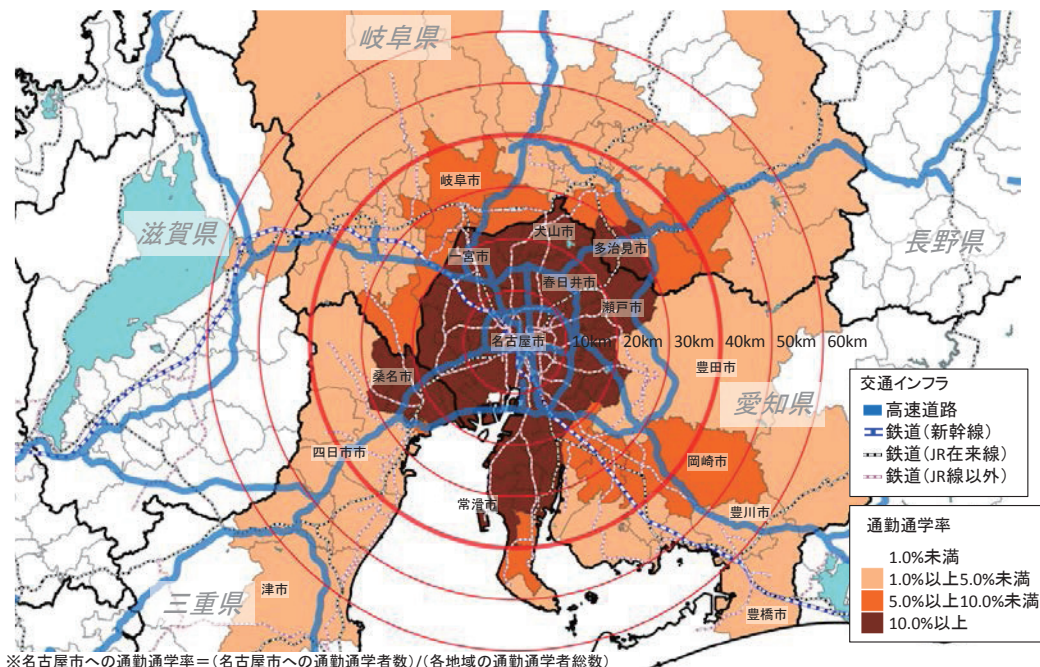


図 3.18 通勤通学圏(名古屋市)

出典：国勢調査（2010年、総務省）

○空き家数

名古屋大都市圏では、他圏域に比べて人口あたりの空き家数が全体的に少ない。首都圏では、人口あたりの空き家数が多い自治体と少ない自治体が混在している。近畿圏では、他圏域に比べて人口あたりの空き家数が多い自治体が多数を占める。

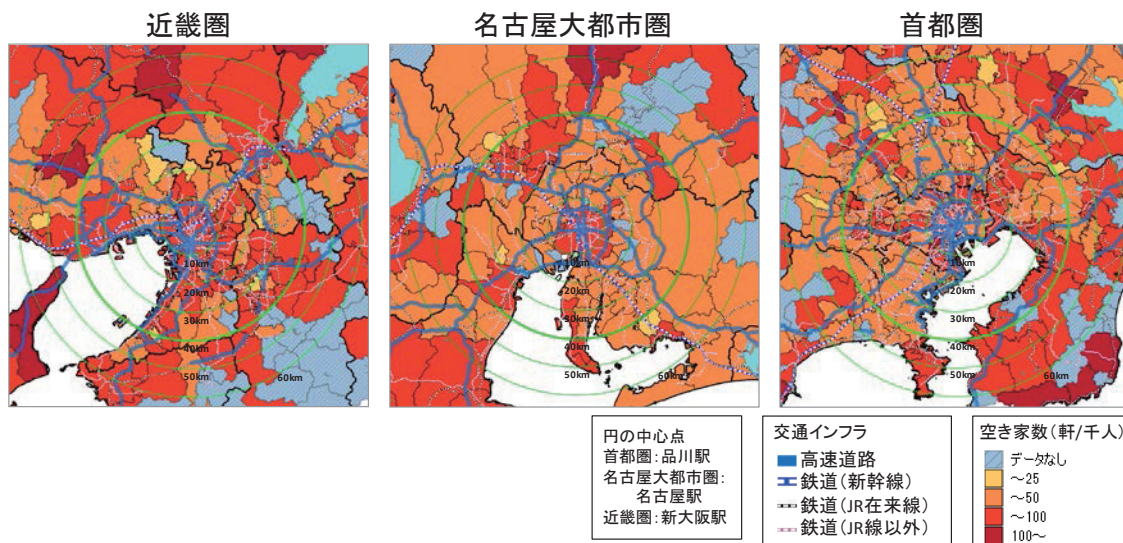


図 3.19 人口千人あたりの空き家数

出典：住宅・土地統計調査（2008年、総務省）、国勢調査（2010年、総務省）

3.3.5. 産業集積

○製造業

名古屋大都市圏では、20km圏外の地域で特化係数が1.0以上の高い地域が広がっている。首都圏では、40km圏外の地域で特化係数が1.0以上の高い地域が広がっている。近畿圏でも、40km圏外の地域で特化係数が1.0以上の高い地域が多くみられる。

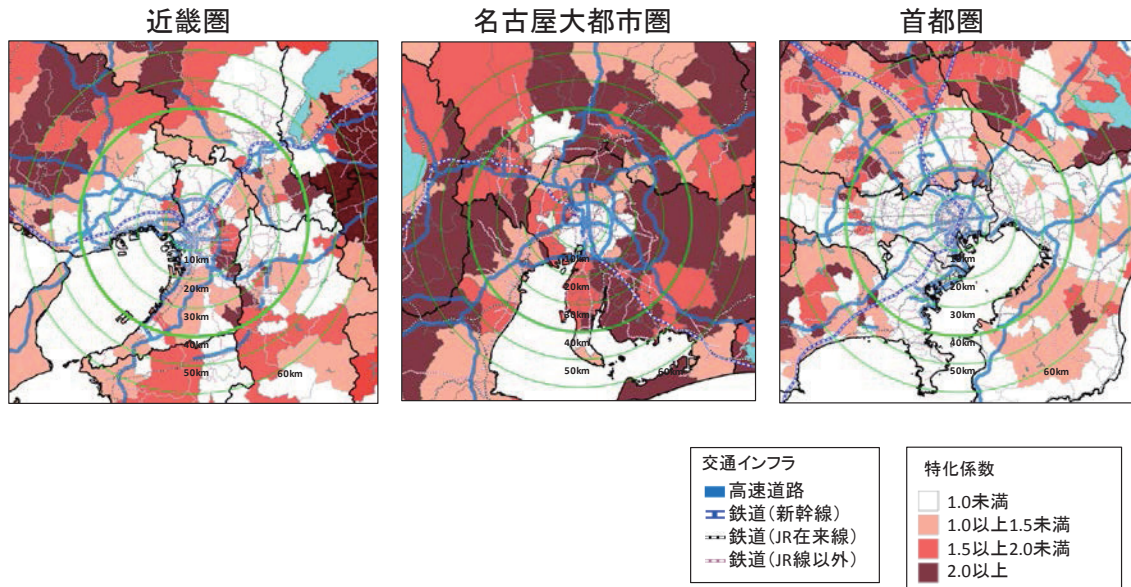


図 3.20 製造業

各都市圏の40km圏内の集積状況を比較すると、首都圏が160.7万人と最も大きい。名古屋大都市圏は110.0万人と近畿圏よりも大きい。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が73%を占め、次いで、岐阜県が16%となっている。

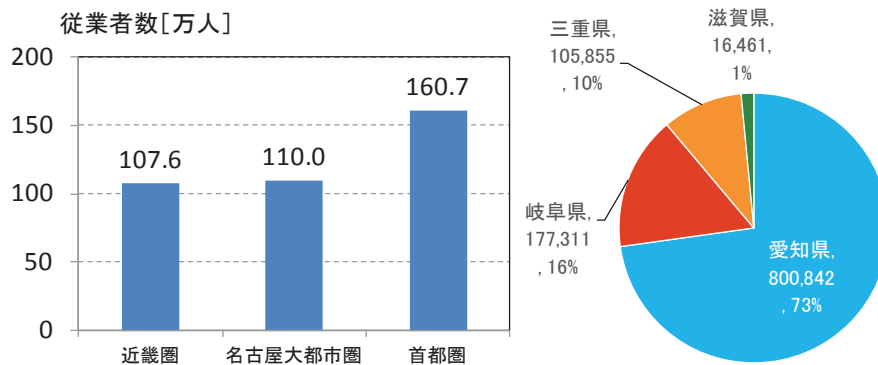


図 3.21 40km圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○情報通信業

名古屋大都市圏では、名古屋市の特化係数が 1.5 以上で最も高く、名古屋駅 60km 圏内には 1.0 を超える地域は他に 2 地域となっている。首都圏では、概ね 40km 圏内に連担して特化係数の高い地域がある。近畿圏では、大阪市が 2.0 以上で最も高く、1.0 以上の地域は他に 1 地域となっている。

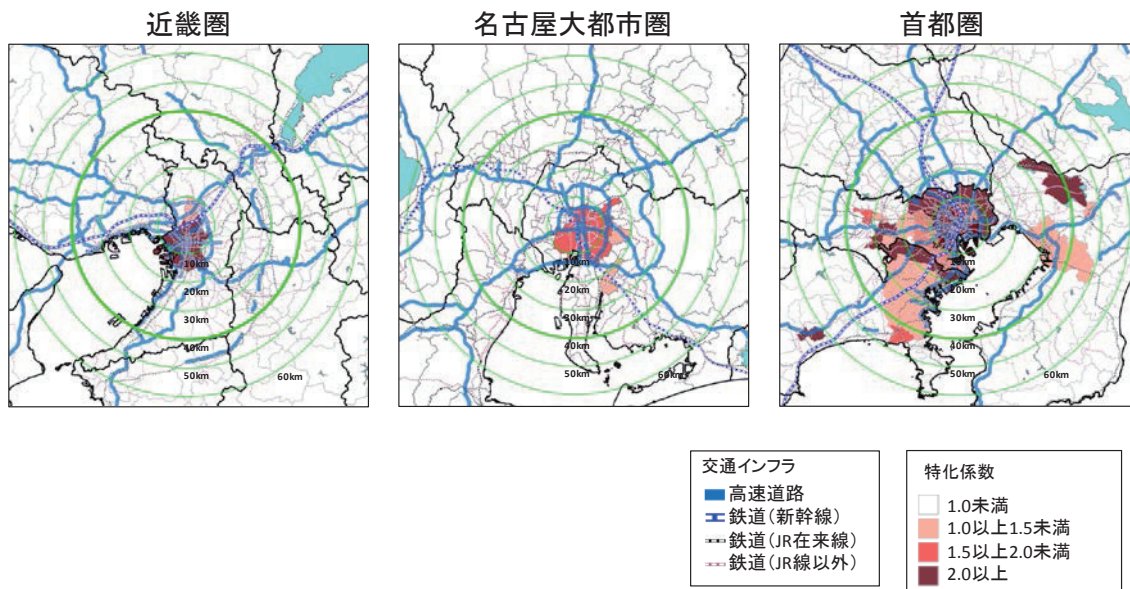


図 3.22 情報通信業

各都市圏の 40km 圏内の集積状況を比較すると、首都圏が 93.4 万人と突出して大きい。名古屋大都市圏は近畿圏の半分以下となっている。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が 90% を占めている。

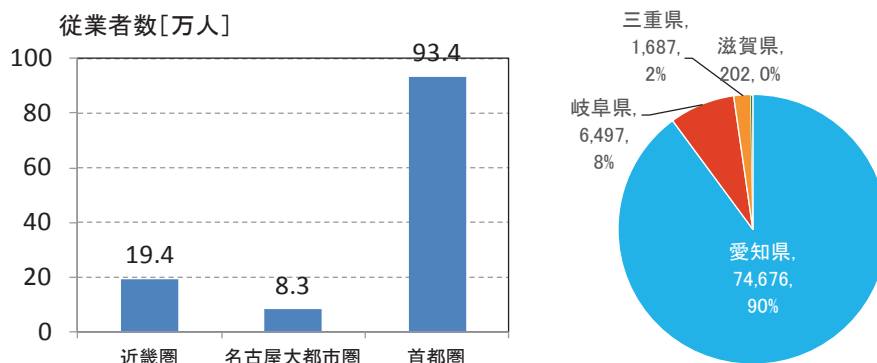


図 3.23 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012 年、総務省）

○運輸業・郵便業

名古屋大都市圏では、名古屋市周辺の10～30kmの範囲に特化係数の高い地域が多い。首都圏では、品川駅から10km以上から広範囲にわたって特化係数の高い地域が高密度に広がる。近畿圏では、新大阪駅10km以上から特化係数の高い地域が点在する。

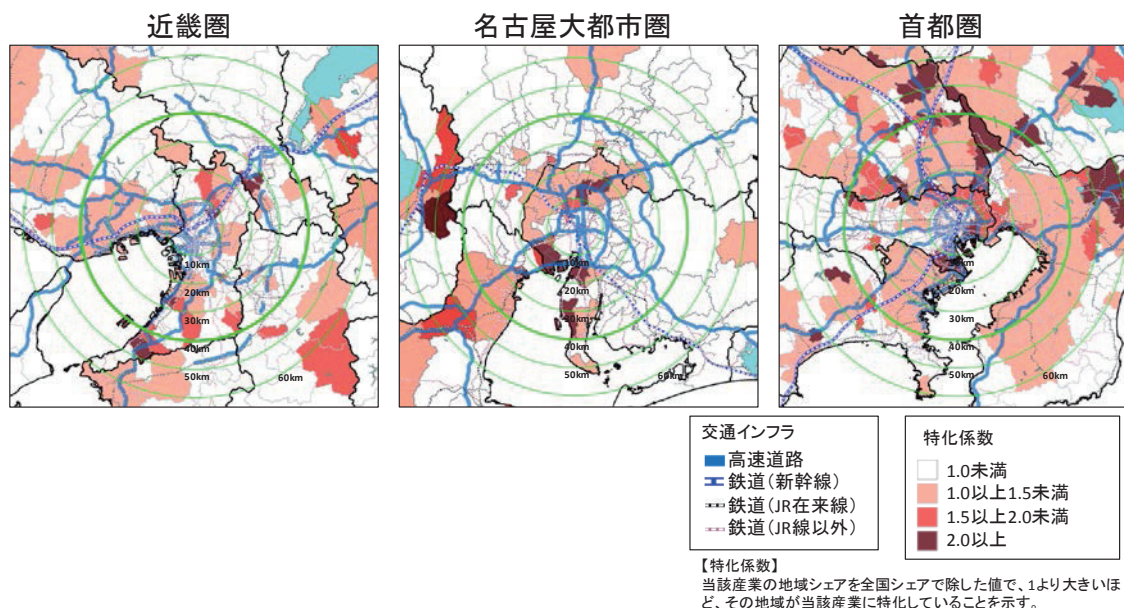


図 3.24 運輸業・郵便業

各都市圏の40km圏内の集積状況を比較すると、首都圏が92.1万人と突出して大きい。名古屋大都市圏は近畿圏の半分以下となっている。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が77%を占めている。

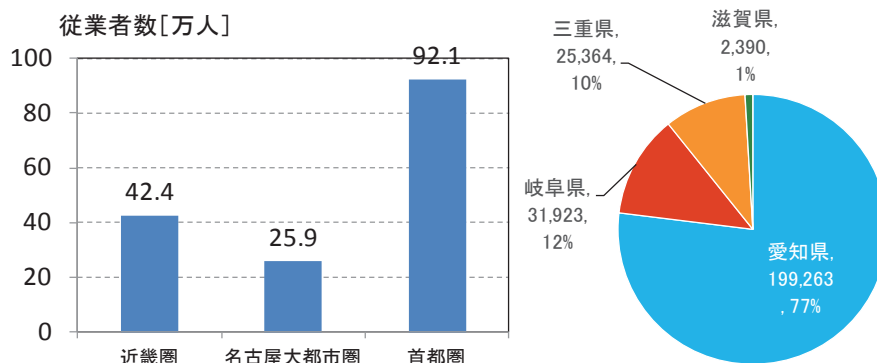


図 3.25 40km圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○卸売業・小売業

名古屋大都市圏では、概ね名古屋駅 50km 圏内に特化係数の高い地域が点在する。首都圏では、品川駅 50km 圏内に特化係数の高い地域が集積している。近畿圏では、新大阪駅を中心に特化係数の高い地域が多方面に連担して広がっている。

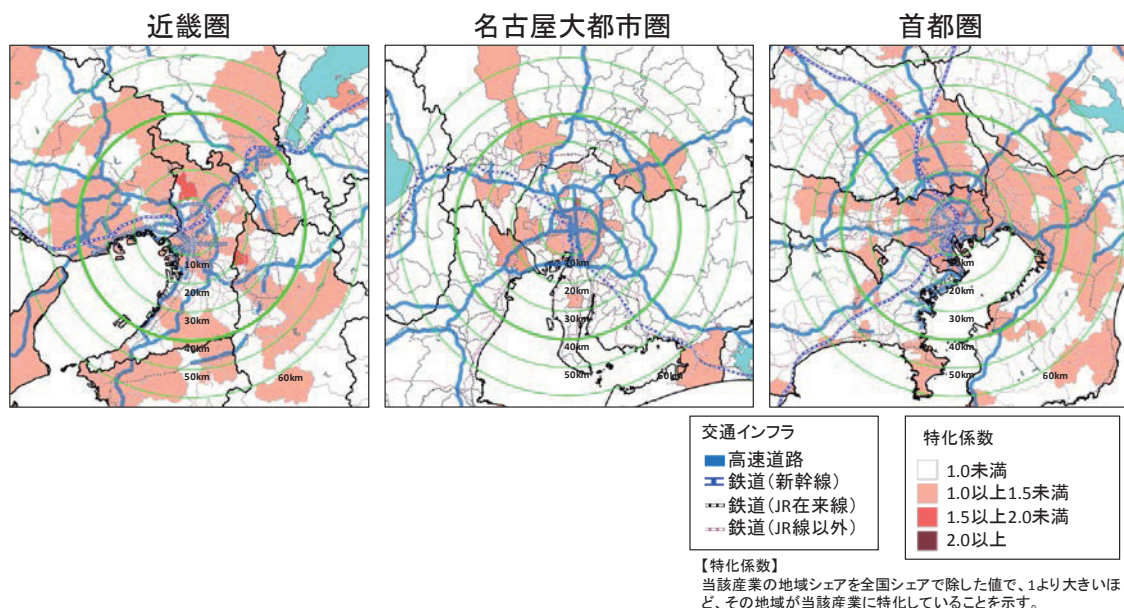


図 3.26 卸売業・小売業

各都市圏の 40km 圏内の集積状況を比較すると、首都圏が 322.7 万人と最も大きい。名古屋大都市圏は近畿圏の半分程度となっている。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が 75%を占めており、岐阜県が 17%となっている。

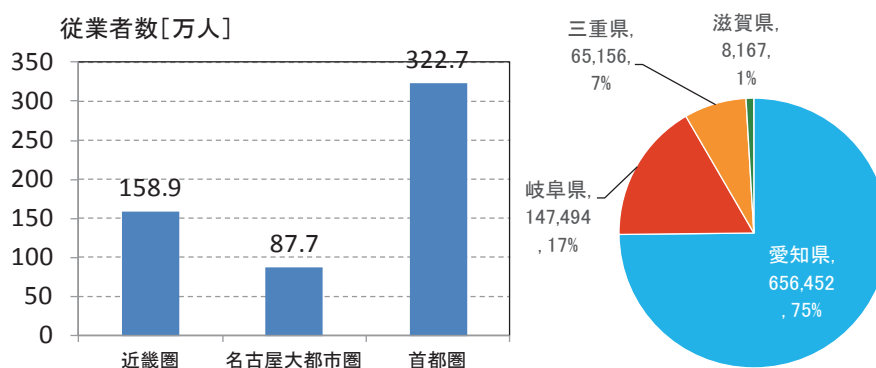


図 3.27 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○金融業、保険業

名古屋大都市圏では、名古屋市含め特化係数が 1.0 以上の地域が点在する。首都圏では、特化係数が 1.5 以上の高い地域が概ね品川駅 20km 圏内に集積している。近畿圏では、名古屋大都市圏と同様、特化係数が 1.0 以上の地域が点在する。

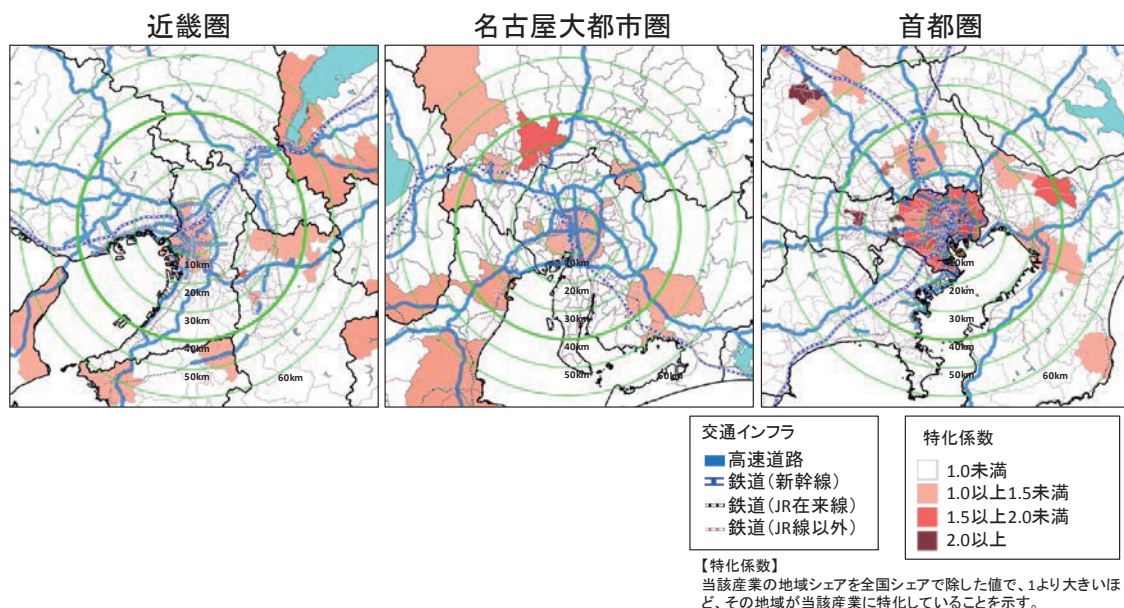


図 3.28 金融業・保険業

各都市圏の 40km 圏内の集積状況を比較すると、首都圏が 55.6 万人と突出して大きい。名古屋大都市圏は近畿圏より小さい。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が 72%を占めており、岐阜県が 19%となっている。

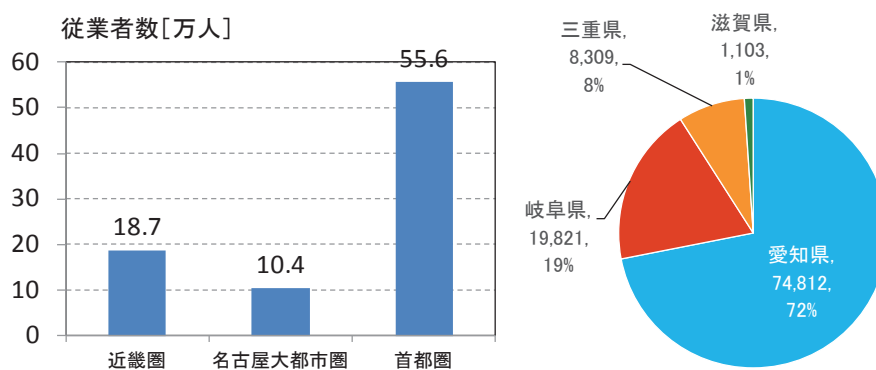


図 3.29 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○不動産業・物品賃貸業

名古屋大都市圏では、名古屋市含め、特化係数が高い都市は数都市しかみられない。首都圏では、特化係数が 1.0 以上の地域が概ね 40km 圏内に連担して広がっている。近畿圏では、特化係数が 1.0 以上の地域が概ね 40km 圏内に放射状に連担して広がっている。

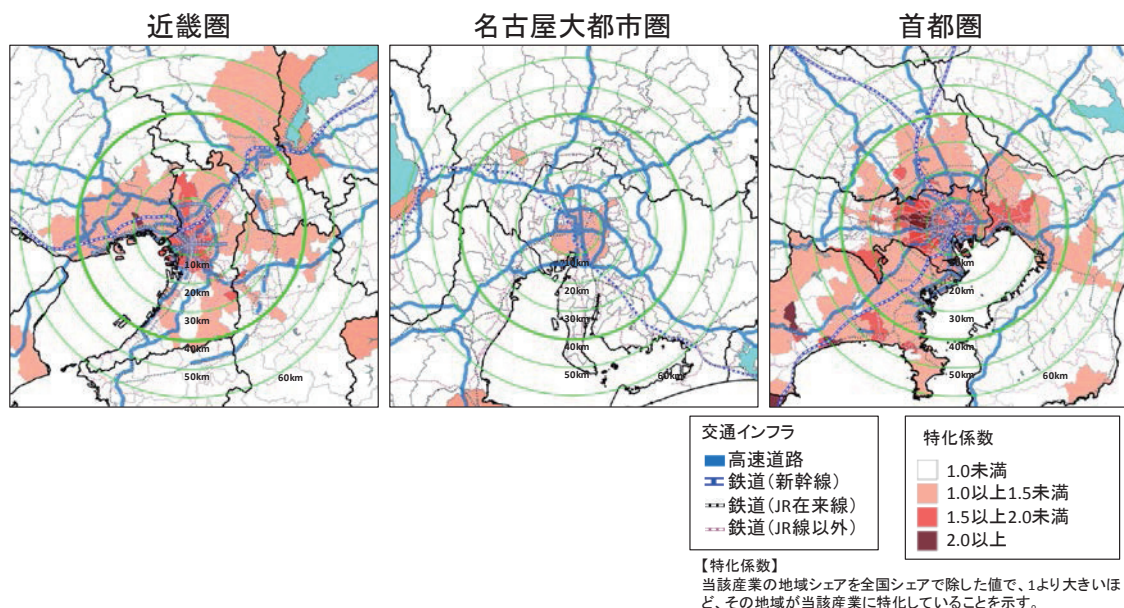


図 3.30 不動産業・物品賃貸業

各都市圏の 40km 圏内の集積状況を比較すると、首都圏が 53.9 万人と突出して大きい。名古屋大都市圏は近畿圏より小さい。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が 81%を占めている。

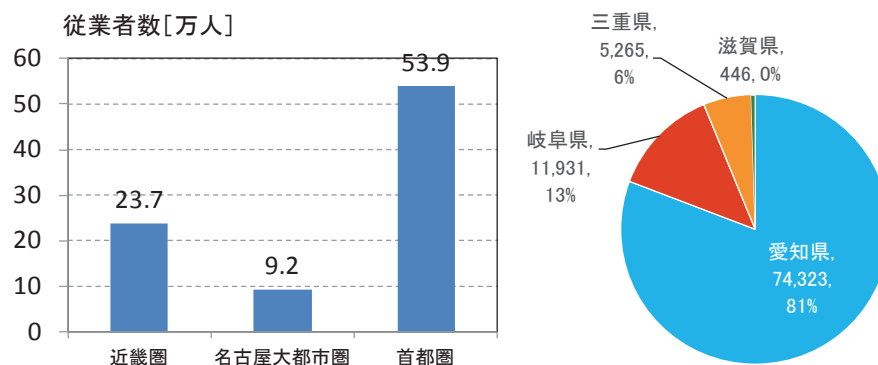


図 3.31 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○学術研究、専門・技術サービス業

名古屋大都市圏では、名古屋市の他、特化係数が高い地域が点在している。首都圏では、東京都から神奈川県に特化係数の高い地域が連担して広がっている。近畿圏では、大阪市の他、特化係数が高い地域が点在している。

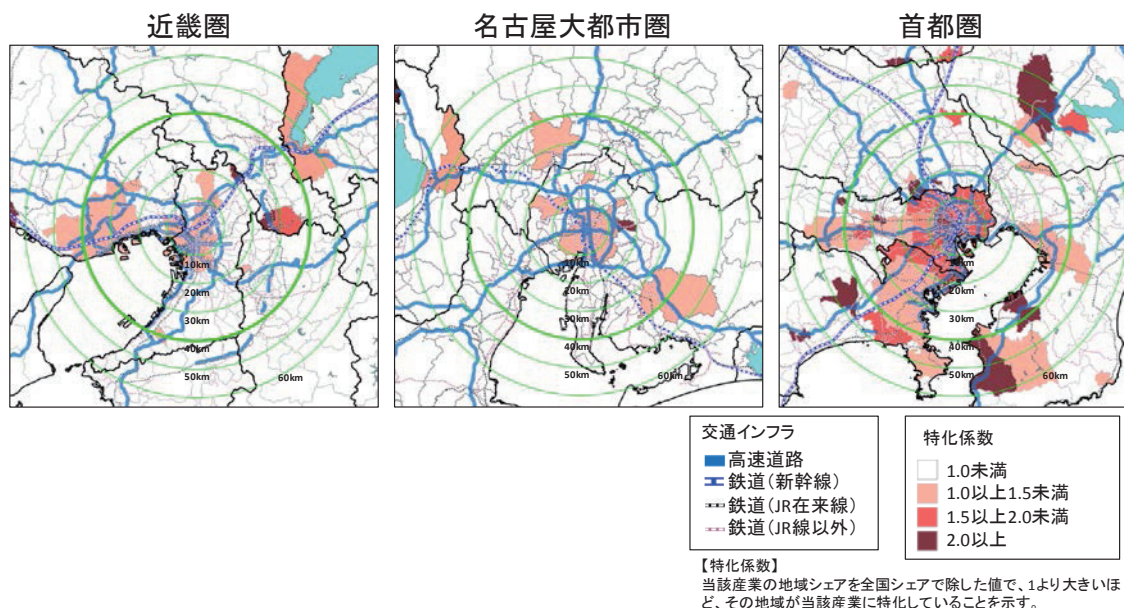


図 3.32 学術研究, 専門・技術サービス業

各都市圏の40km圏内の集積状況を比較すると、首都圏が64.7万人と突出して大きい。名古屋大都市圏は近畿圏の半分程度となっている。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が81%を占めている。

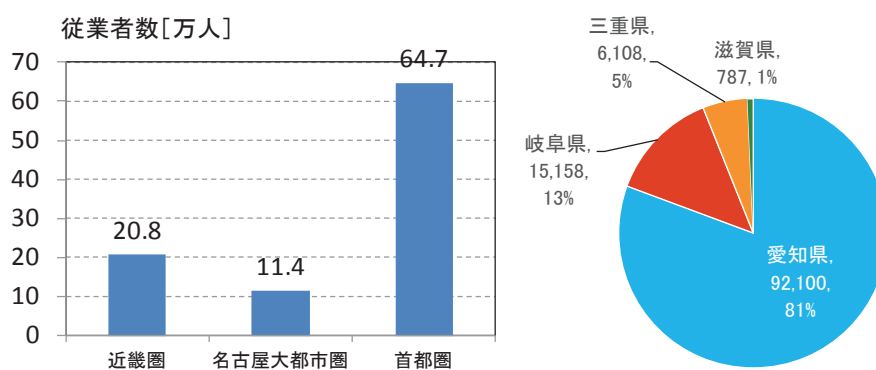


図 3.33 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○宿泊業・飲食サービス業

名古屋大都市圏では、特化係数の高い地域が点在し、他圏域に比べて密度が低い。首都圏では、特化係数の高い地域が連担して広範囲に広がっている。近畿圏では、大阪市を中心に特化係数の高い地域が連担している。

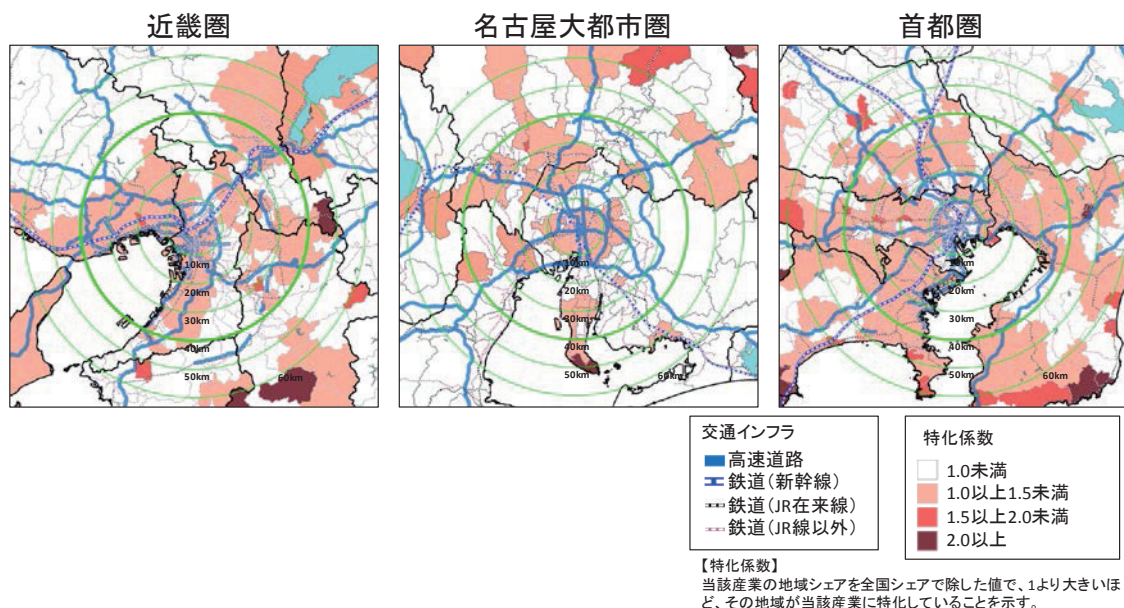


図 3.34 宿泊業・飲食サービス業

各都市圏の40km圏内の集積状況を比較すると、首都圏が148.2万人と最も大きい。名古屋大都市圏は近畿圏より小さい。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が76%を占めており、岐阜県が16%となっている。

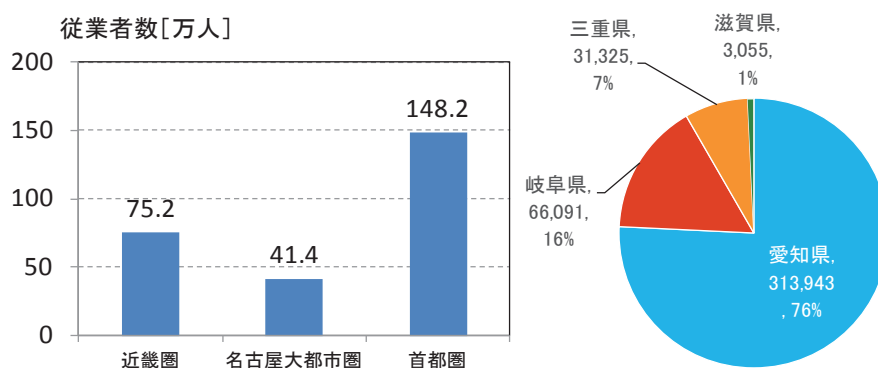


図 3.35 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○生活関連サービス業・娯楽業

名古屋大都市圏では、名古屋市含め、特化係数の高い地域があるが、他圏域に比べて密度が低い。首都圏では、広範囲にわたって特化係数が高い地域が広がっている。近畿圏では、大阪府以外の地域において特化係数が高いが広がっている。

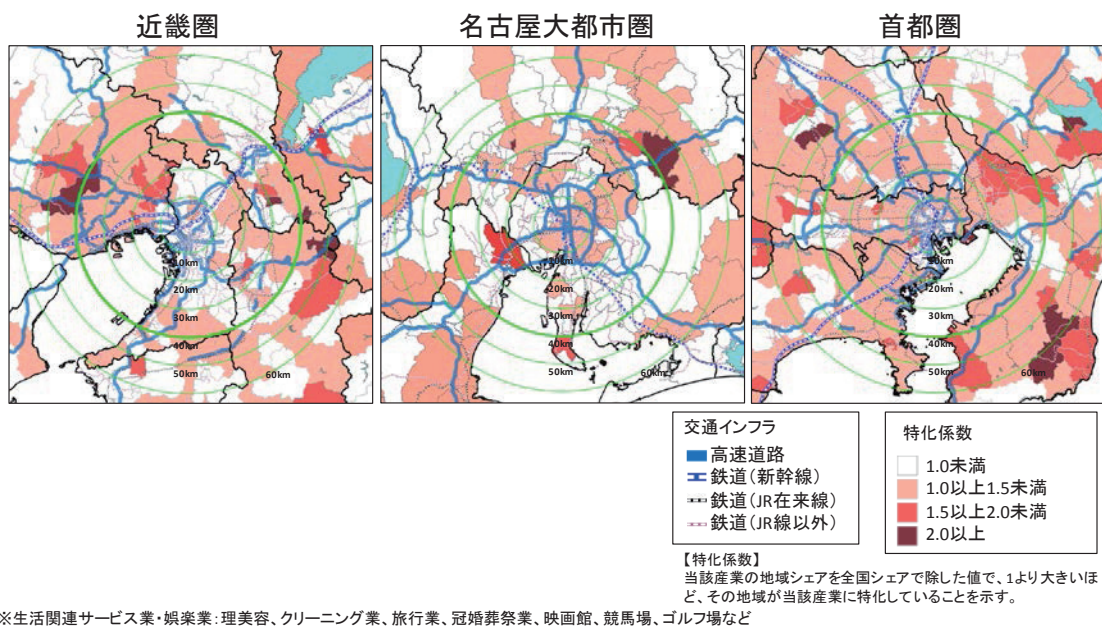


図 3.36 生活関連サービス業・娯楽業※

各都市圏の40km圏内の集積状況を比較すると、首都圏が68.6万人と突出して大きい。名古屋大都市圏は近畿圏より小さい。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が71%を占めており、岐阜県が19%となっている。

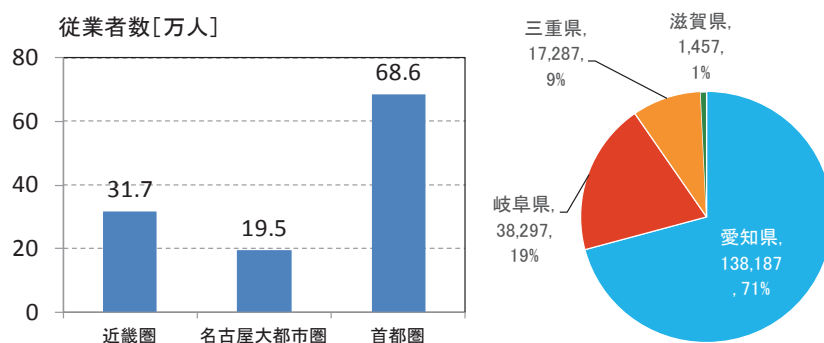


図 3.37 40km圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○教育・学習支援業

名古屋大都市圏では、特化係数が高い地域は名古屋駅 60km 圏内に数地域あるのみとなっている。首都圏では、特化係数が高い地域が品川駅 60km 圏内に連担して広がっている。近畿圏では、特化係数が高い地域が新大阪駅 50km 圏内に中心部を除いて放射状に広がっている。

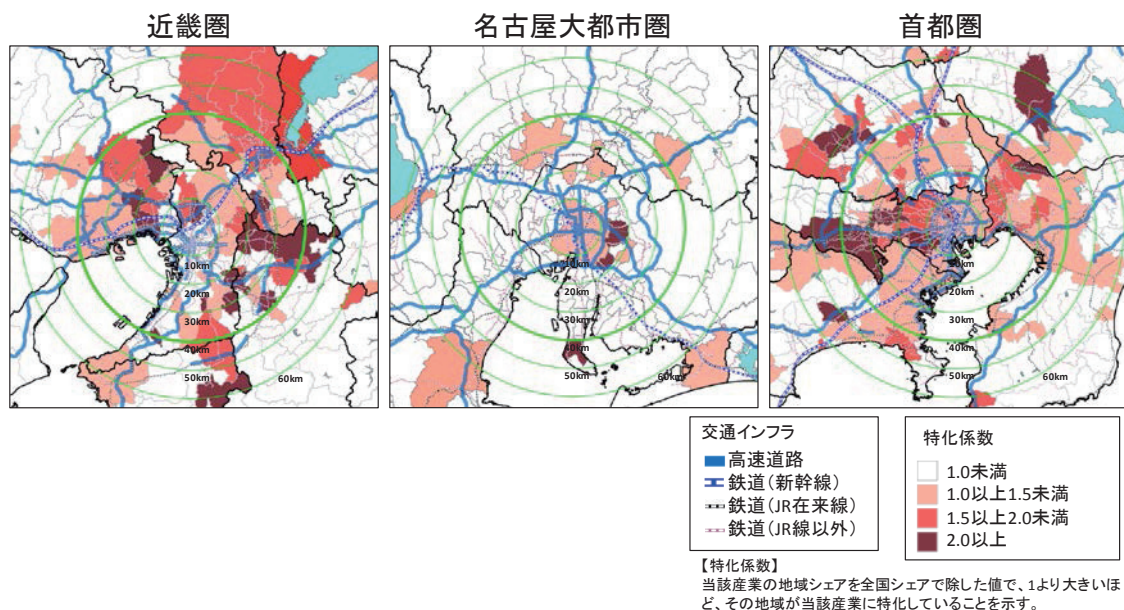


図 3.38 教育・学習支援業

各都市圏の 40km 圏内の集積状況を比較すると、首都圏が 55.4 万人と突出して大きい。名古屋大都市圏は近畿圏の半分以下となっている。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が 80%を占めている。

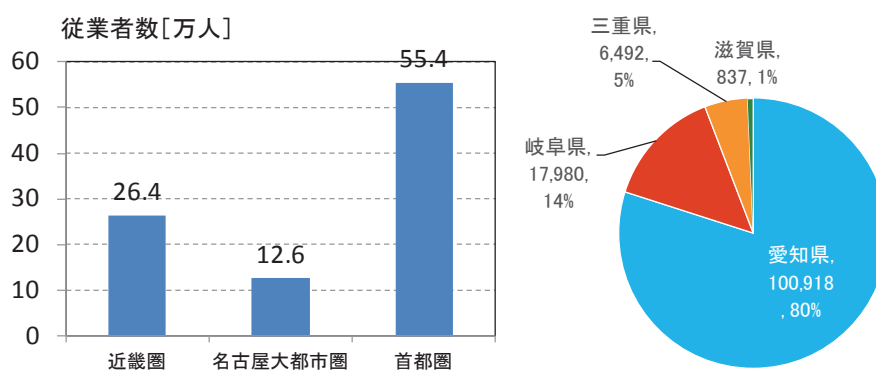


図 3.39 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○医療・福祉

名古屋大都市圏では、特化係数が高い地域が点在しており、他圏域に比べて密度が低い。首都圏では、中心部を除いて特化係数が高い地域の拡がりが見られる。近畿圏では、中心部を除き、特化係数が高い地域が高密度に広がっている。

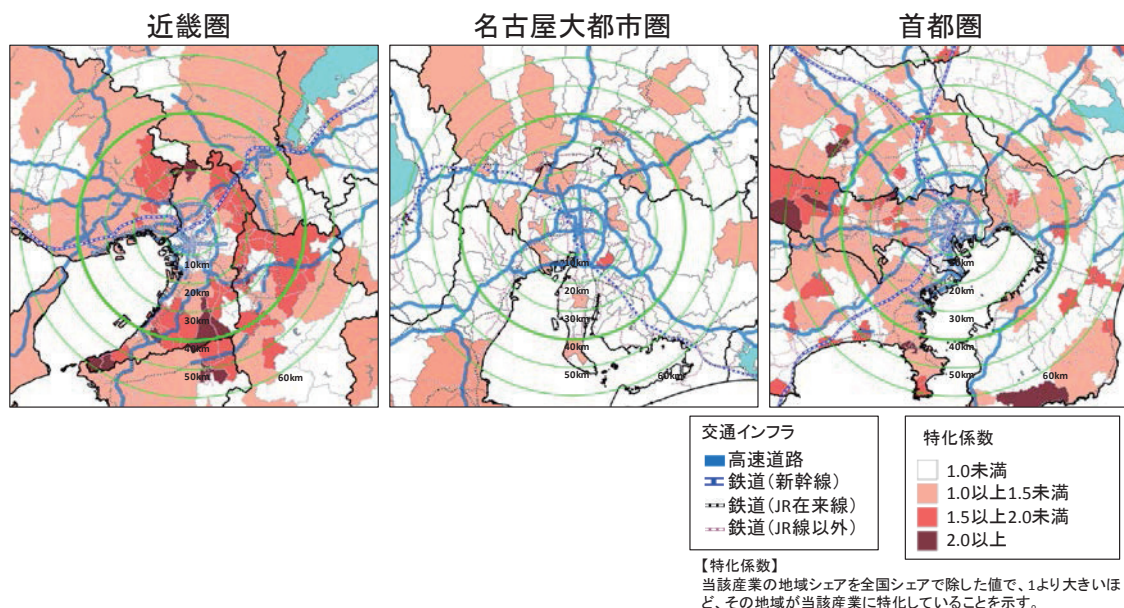


図 3.40 医療・福祉

各都市圏の40km圏内の集積状況を比較すると、首都圏が135.4万人と最も大きい。名古屋大都市圏は近畿圏の半分以下となっている。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が71%を占めており、岐阜県が19%となっている。

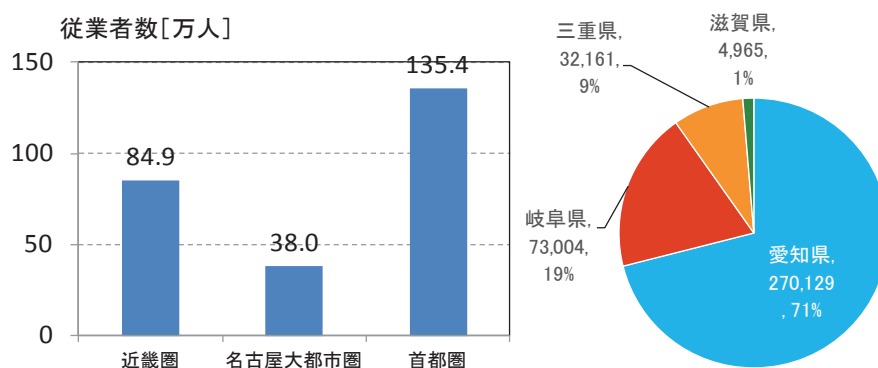


図 3.41 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：経済センサス-活動調査（2012年、総務省）

○研究機関の立地状況

名古屋大都市圏では、40km 圏内での立地密度が高く、特に 20km 圏内に集中している。首都圏では、60km 圏内に幅広く分布している。近畿圏では、20km 圏内に集中して立地しているほか、30～40km 圏にある京都府において密度が高くなっている。

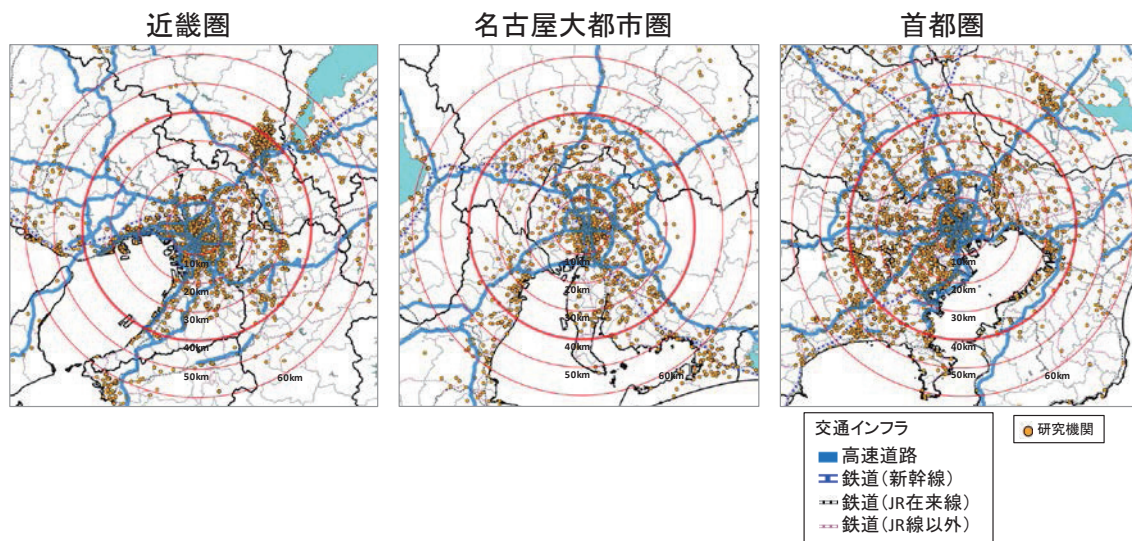


図 3.42 研究機関の立地状況

各都市圏の 40km 圏内の集積状況を比較すると、首都圏が 4,154 箇所と最も大きい。名古屋大都市圏は近畿圏より小さい。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が 76%を占めており、岐阜県が 19%となっている。

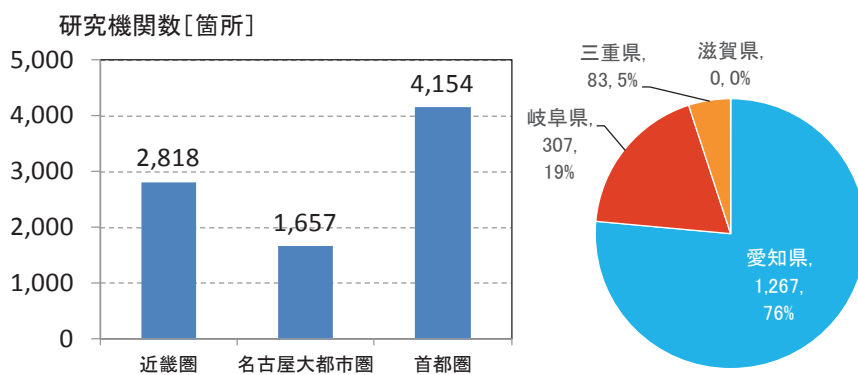


図 3.43 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：国土数値情報（ReaD 研究機関データベース、中小企業技術革新（SBIR）制度採択者リスト（J-SBIR リスト）、都道府県への問合せ結果、KAKEN 研究機関リスト、日本学術振興会リスト、独立行政法人一覧、大学共同利用機関法人一覧など）

○観光資源の分布状況

名古屋大都市圏では、広範囲に点在している。首都圏では、10km 圏内において密度が高い。近畿圏では、20km～50km 圏内の京都府と奈良県に多く分布している。

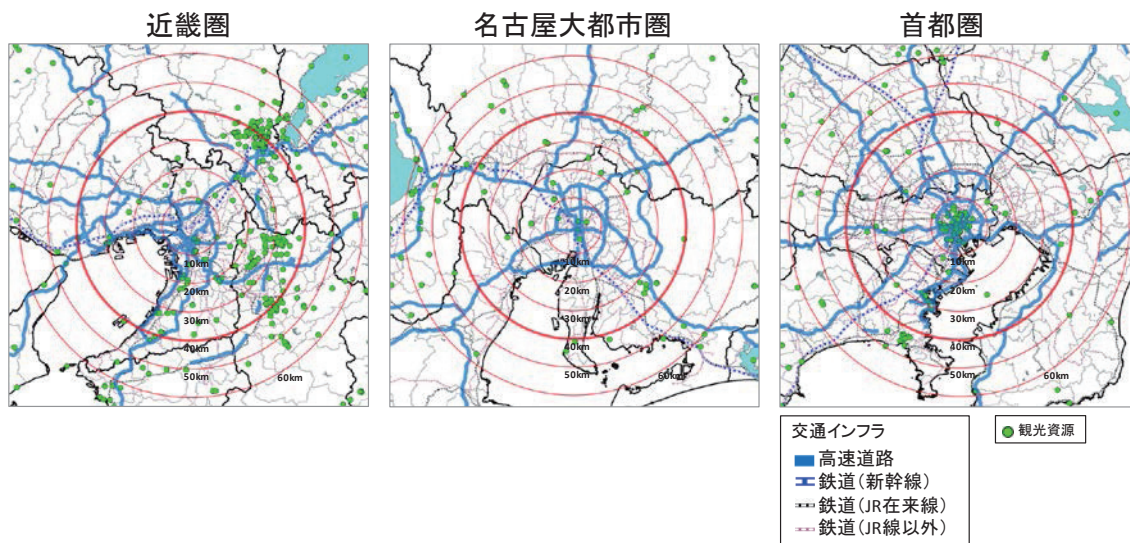


図 3.44 観光資源の分布状況

各都市圏の 40km 圏内の集積状況を比較すると、史跡・名勝を対象としていることから、近畿圏が 187 箇所と最も大きい。名古屋大都市圏は近畿圏と比べ大きな差がある。

名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比をみると、愛知県が 76%を占めており、岐阜県が 21%となっている。

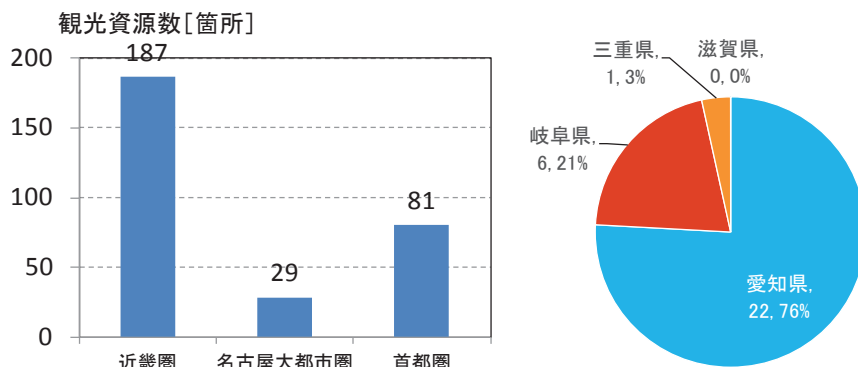


図 3.45 40km 圏の比較と名古屋大都市圏に含まれる各県の構成比

出典：国土数値情報（(財)日本交通公社が事務局として設置した「観光資源評価委員会」が検討・選定し作成した「観光資源台帳」に掲載されている観光資源のうち評価ランクが B 級以上のもの）

3.3.6. 生産性

○一人あたり製造品出荷額等

名古屋大都市圏では、名古屋駅 10～60km 圏にかけて 5,000 万円/人以上の地域があり、8,000 万円/人以上の地域も目立つ。首都圏では、主に千葉県に集中しており、8,000 万円/人以上の地域も連担している。近畿圏では、5,000 万円/人以上の地域が主に大阪府の郊外に分散している。

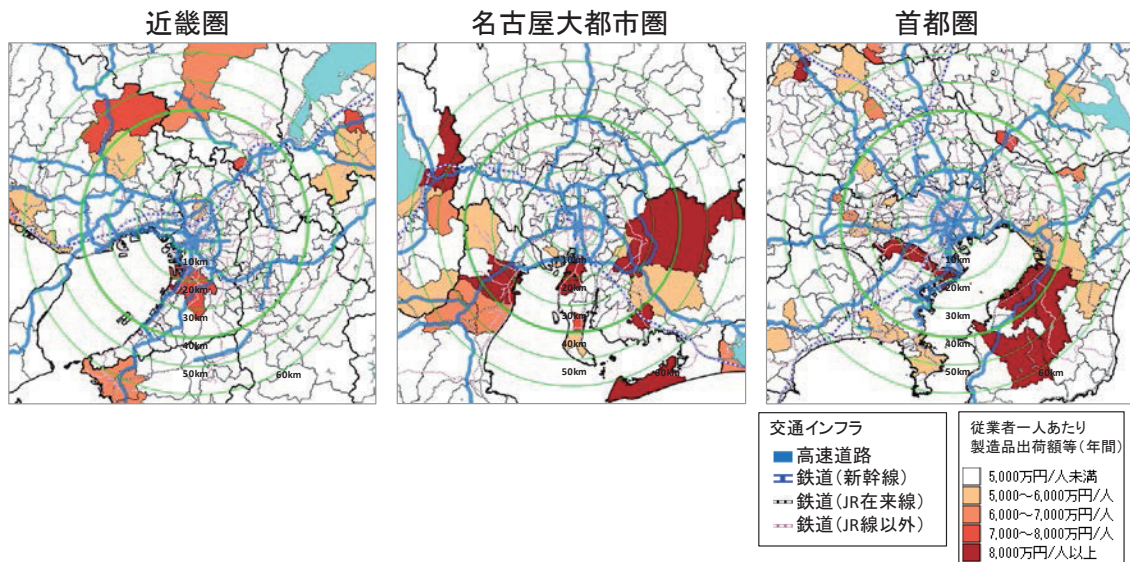


図 3.46 従業員あたりの製造品出荷額等の規模

各都市圏の 40km 圏内の集積状況を比較すると、名古屋大都市圏が最も大きい。

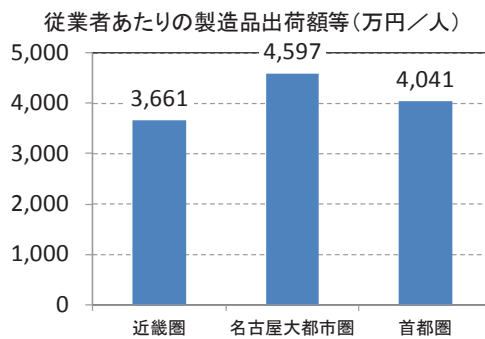


図 3.47 40km 圏の比較

出典：工業統計（2011 年、経済産業省）

3.3.7. 財政力

名古屋大都市圏では、西三河地域を中心として、財政力指数の高い自治体が連担している。首都圏では、60km 圏内に 1.0 以上の自治体が点在している。近畿圏では、1.0 以上の団体がほとんどみられない。

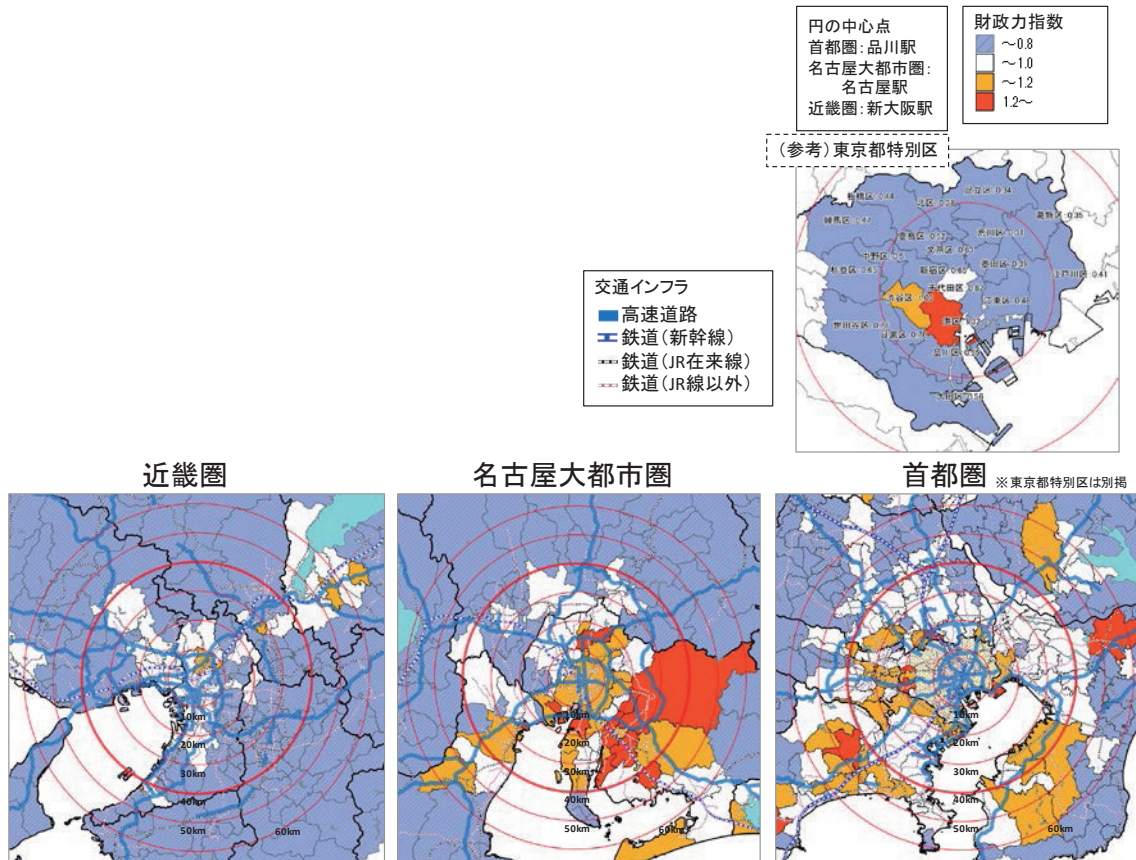


図 3.48 財政力指数

出典：市町村別決算状況調（2011年、総務省）

【財政力指数】

地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。1.0以上の地方公共団体は地方交付税交付金の不交付団体となる。

東京都特別区については、上下水道や消防などの広域的な処理が必要なことについて、東京都が管理しており、基準財政収入額と基準財政需要額とを東京都と合算して求めることとなっているため、他の自治体との比較はできない。交付金も都が一括して受取り、各区に再配分している。

3.3.8. ゆとり

○距離帯別の住宅あたり延べ面積、距離帯別通勤時間1時間以上の割合

名古屋圏^{*}の1住宅あたり延べ面積は、東京圏^{*}や大阪圏^{*}と比べて広い。名古屋圏の通勤時間1時間以上の割合は、東京圏や大阪圏と比べて少ない。

[空間的ゆとり]

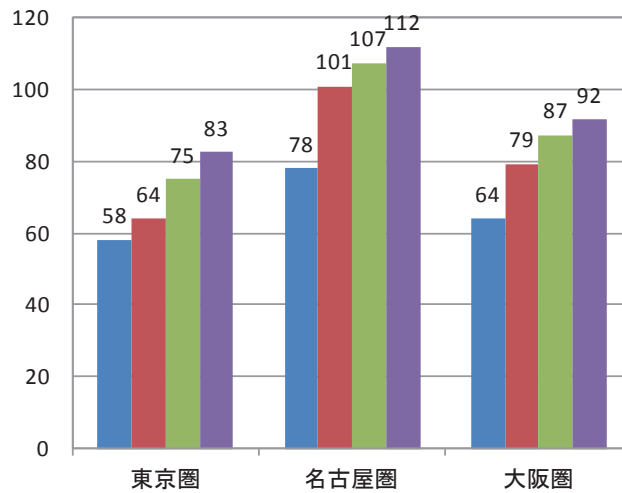


図 3.49 距離帯別の住宅あたり延べ面積

[時間的ゆとり]

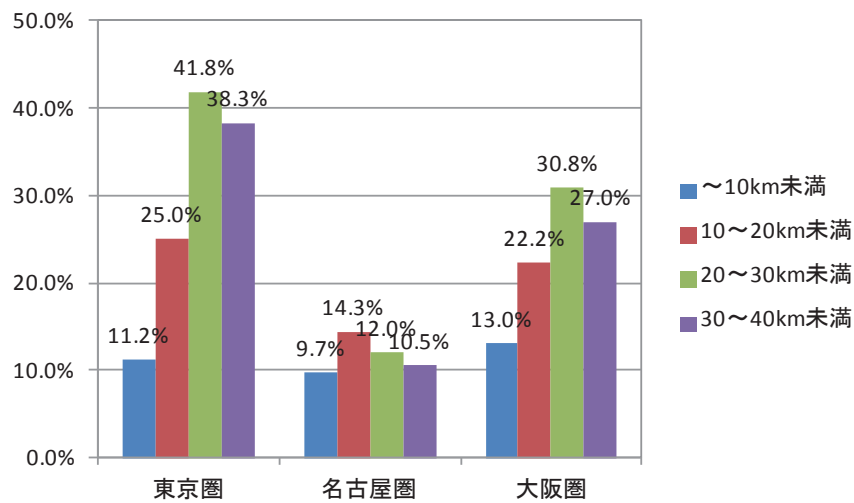


図 3.50 距離帯別通勤時間1時間以上の割合

出典：住宅土地統計調査（2008年、国土交通省）

^{*}ここでは住宅・土地統計調査の距離帯データの名称に従い、首都圏を東京圏、名古屋大都市圏を名古屋圏、近畿圏を大阪圏とした。

○沿線別駅周辺住宅地の公示価格例（最も高い地点）

〔経済的ゆとり〕

住宅地の公示価格例をみると、名古屋圏は東大手が最も高いが、東京圏の10～20km未満圏や大阪20～30km未満圏に及ばない。商業地の公示価格例をみると、名古屋圏は名古屋で最も大きい一極型。東京圏や大阪圏では、中心から離れた横浜や三ノ宮といった価格の高い地域も存在。

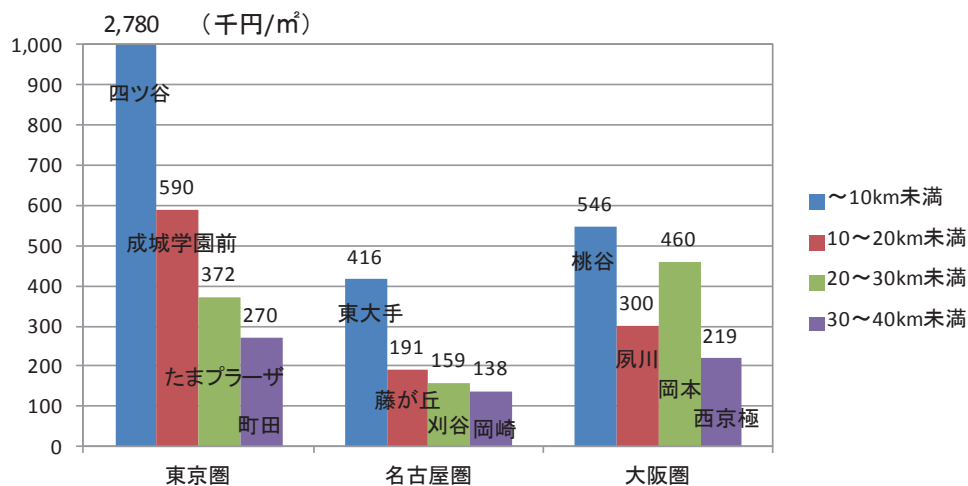


図 3.51 沿線別駅周辺住宅地の公示価格例(最も高い地点)

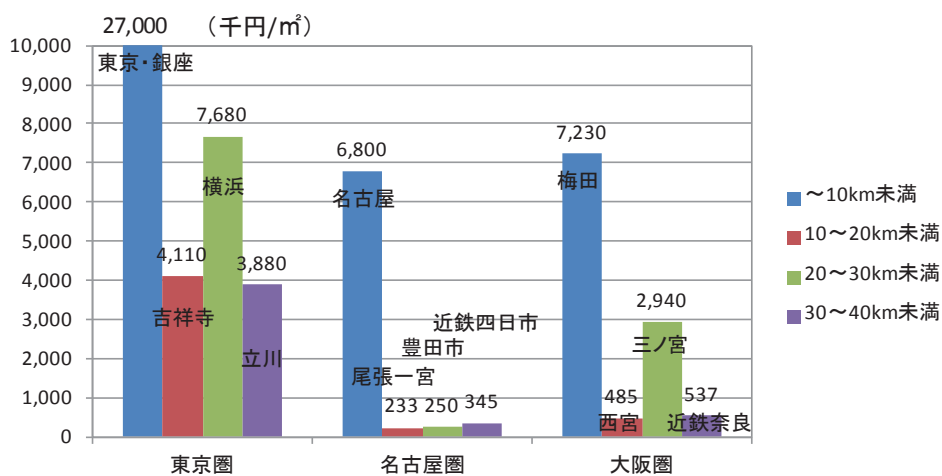


図 3.52 沿線別駅周辺商業地の公示価格例(最も高い地点)

出典：地価公示（2013年、国土交通省）

※ここでは地価公示で示している名称に従い、首都圏を東京圏、名古屋大都市圏を名古屋圏、近畿圏を大阪圏とした。

4. 名古屋大都市圏の基礎データ

(1) 目的・データ収集方針

社会経済データを用いて名古屋大都市圏の規模及び質的状况を提示し、名古屋大都市圏において取り組むべき各論のテーマを整理するための関連資料を作成する。分野は以下の9分野31指標を基礎資料として整理した。

名古屋大都市圏の姿を明確にするために、比較都市圏として、首都40km圏、近畿40km圏、福岡都市圏を対象とした。ここで、名古屋大都市圏は2013年度で設定した概ね名古屋駅40km圏内の市町村とし、首都40km圏は東京駅40km圏、近畿40km圏は大阪駅40km圏、福岡都市圏については福岡都市圏広域行政推進協議会（福岡市およびその周辺16市町）の範囲とした。各指標は、グラフによる数値、地図による分布状況を比較して、「規模」、「質」について比較する。

(2) 分野

以下の分野について、データ収集した。

①人口・経済／②業務機能／③商業・サービス機能／④生産機能／⑤居住機能／⑥交流・宿泊機能／⑦教育・文化機能／⑧生活／⑨交通

表 4.1 指標一覧

指標	内容	単位
1 人口・経済		
①人口	人口2010	人
②地域内総生産	地域内総生産2011年度	円
③将来推計人口	2010-2030年の総人口の変化率(4次メッシュ)	%
	2010-2030年の生産年齢人口の変化率(4次メッシュ)	%
④外国人人口	アジア、欧米、中南米の外国人人口2010	人
⑤市街化区域面積の割合	総面積に占める市街化区域面積の割合2010	%
⑥人口集中地区面積の割合	総面積に占める人口集中地区面積の割合2010	%
2 業務機能		
①本所・本社・本店数	資本金3億円以上の本所・本社・本店数	所
②管理的職業従事者数	管理的職業従事者数2010	人
3 商業・サービス機能		
①商品販売額	小売業の年間商品販売額2012	円
②サービス職業従事者数	サービス職業従事者数2010	人
③商業地価	各市町村の最高商業地価2013	円/m ²
4 生産機能		
①製造品出荷額等	製造品出荷額等2012	円
②生産工程従事者数	生産工程従事者数2010	人
5 居住機能		
①三世代世帯率	三世代世帯数/総世帯数2010	%
③最低居住面積水準以上の世帯率	最低居住面積水準以上の世帯率2008	%
②住宅面積	1住宅当たり延べ面積(m ²)2008	%
④住宅家賃	民間借家の一畳一ヶ月あたりの家賃2008	円
6 交流・宿泊機能		
①国際会議開催数	国際会議開催数2012	件
②外国人延べ宿泊者数	外国人延べ宿泊者数2013	人
7 教育・文化機能		
①博物館数	博物館数2011	箇所
②興行場・興業団事業所数	興行場・興業団事業所数2012	箇所
③外国人学校数	国際的な評価団体認定外国人学校数2014	箇所
8 生活		
①通勤・通学時間	平均通勤・通学時間2011	分
	通勤通学時間30分未満の世帯割合	%
②高次医療	人口百万人あたりの特定機能病院数	箇所/人
③都市公園面積	人口百万人当たりの都市公園面積2011	m ² /人
④緑地面積	田、その他の農用地、森林の合計面積/総面積2009	%
9 交通		
①鉄道営業キロ密度	総面積に対する都市圏内の鉄道営業キロ	km/km ²
②道路延長密度	総面積に対する道路延長(主要道路)	km/km ²
③通勤通学時における利用交通機関	自宅外就業者・通学者数の鉄道・電車利用割合、自家用車利用割合	%

〔対象都市圏〕

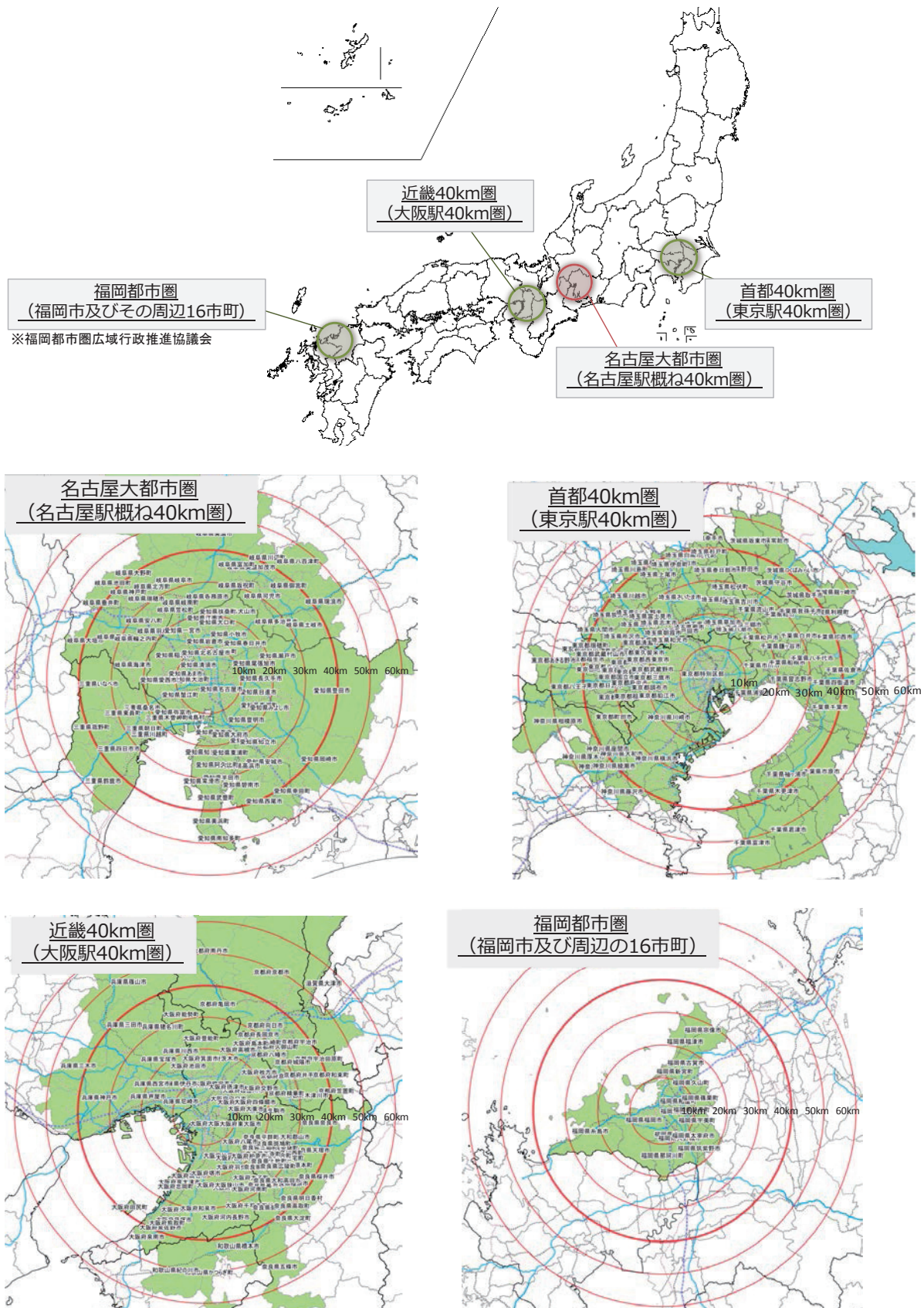


図 4.1 対象都市圏

4.1.1. 人口・経済

①総人口（2010年）

名古屋大都市圏の総人口は約910万人であり、首都40km圏の1/3、近畿40km圏の2/3程度である。

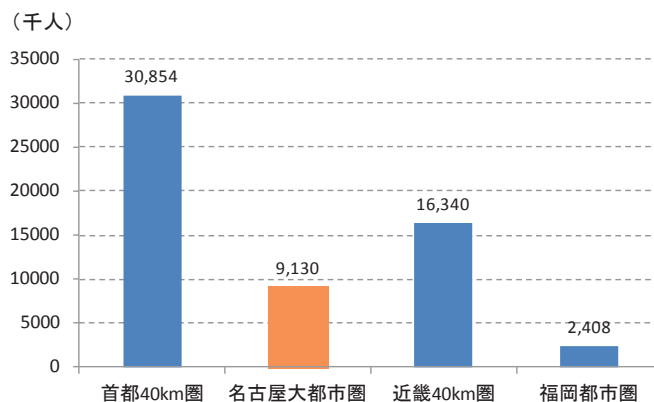


図 4.2 総人口

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

②地域内総生産（2011年度）

名古屋大都市圏の地域内総生産は約40兆円であり、首都40km圏[※]の約4割、近畿40km圏[※]の約6割となっている。

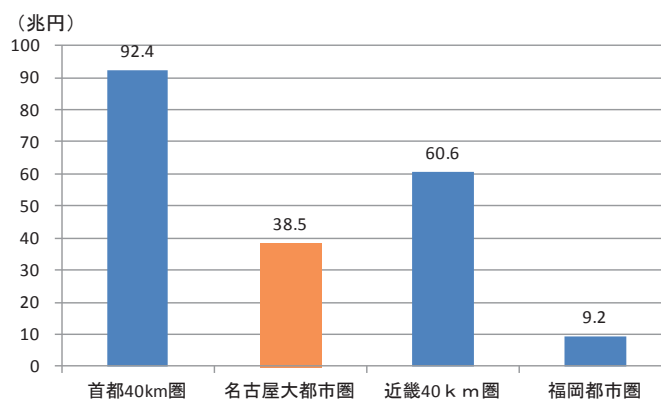


図 4.3 地域内総生産

※首都40km圏：東京都、神奈川県、千葉県市区町村のデータがないため、東京都の値を用いた。

※近畿40km圏：大阪府、和歌山県の市町村のデータがないため、滋賀県・京都府・兵庫県・奈良県の対象市町村及び大阪府の値を用いた。そのため、近畿40km圏に含まれていない大阪府阪南市、岬町の値が含まれ、近畿40km圏に含まれている和歌山県の紀の川市、橋本市、かつらぎ町を含んでいない。

出典：内閣府「2011年度県民経済計算」、各縣市町村民経済計算

③将来推計人口総人口変化率（2010年－2030年）

将来の総人口の2010年と2030年の変化率をみると、人口増加が見通される地域は、名古屋大都市圏では名古屋市周辺及び西三河地域、首都40km圏では23区内、20～30km圏を中心とした地域が挙げられる。近畿40km圏では名古屋大都市圏ほどの人口増加地域の拡がりはなく、福岡都市圏では福岡市を中心とした人口増加が見通されている。

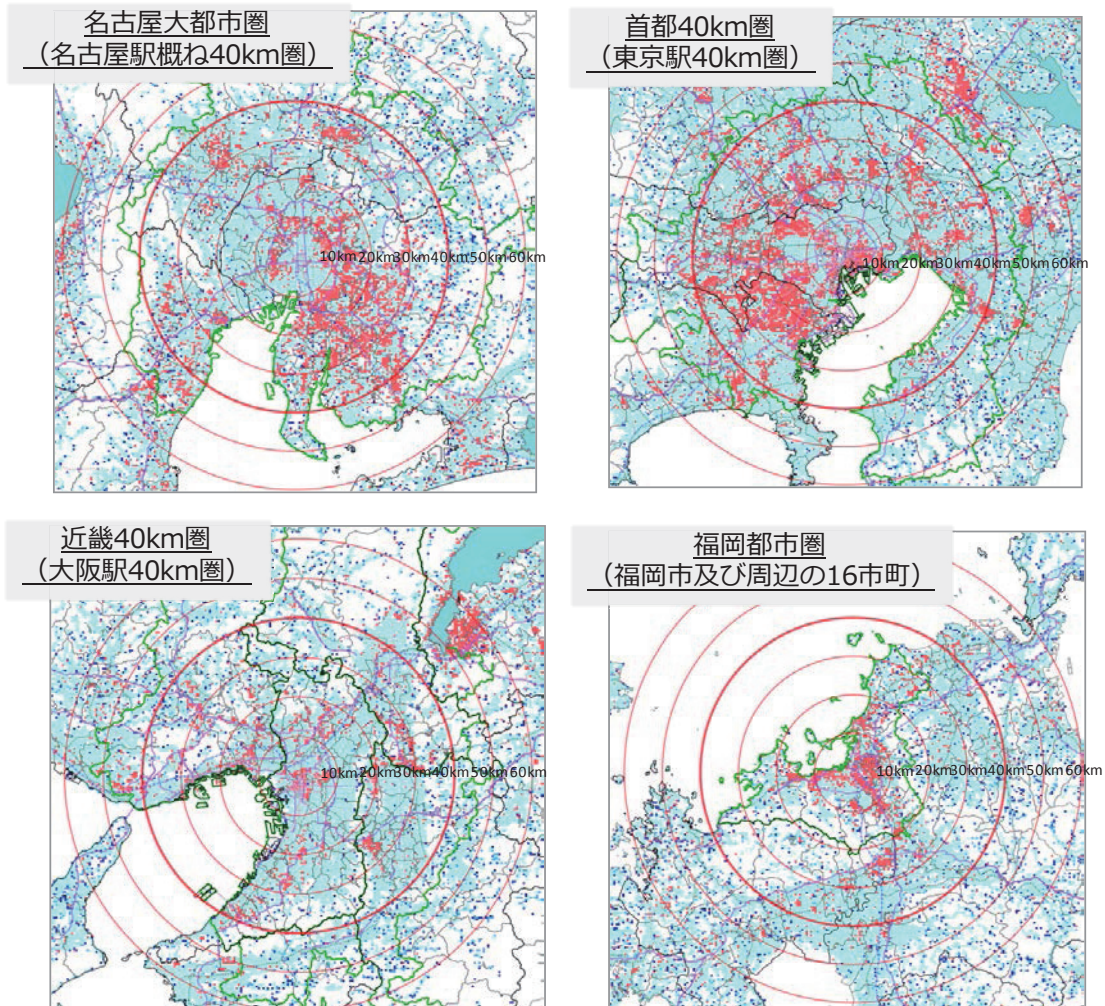


図 4.4 将来推計人口総人口変化率

(%)
 ■ 非居住地域化
 ■ -50~
 ■ 0~-50
 ■ 増加

※4次メッシュ(約500m×約500m)
 ※白地は2010年現在で人口が0のメッシュ
 出典:国立社会保障人口問題研究所
 「H22年国勢調査を基にした推計値」

出典：国立社会保障人口問題研究所「国勢調査（2010年）を基にした推計値」

④将来推計人口生産年齢人口変化率（2010年－2030年）

将来の生産年齢人口の変化率をみると、どの都市圏も総人口に比べ人口増加が見通される地域は少なくなるが、名古屋都市圏は名古屋市周辺及び西三河地域を中心に生産年齢人口の人口増加が見通されている。

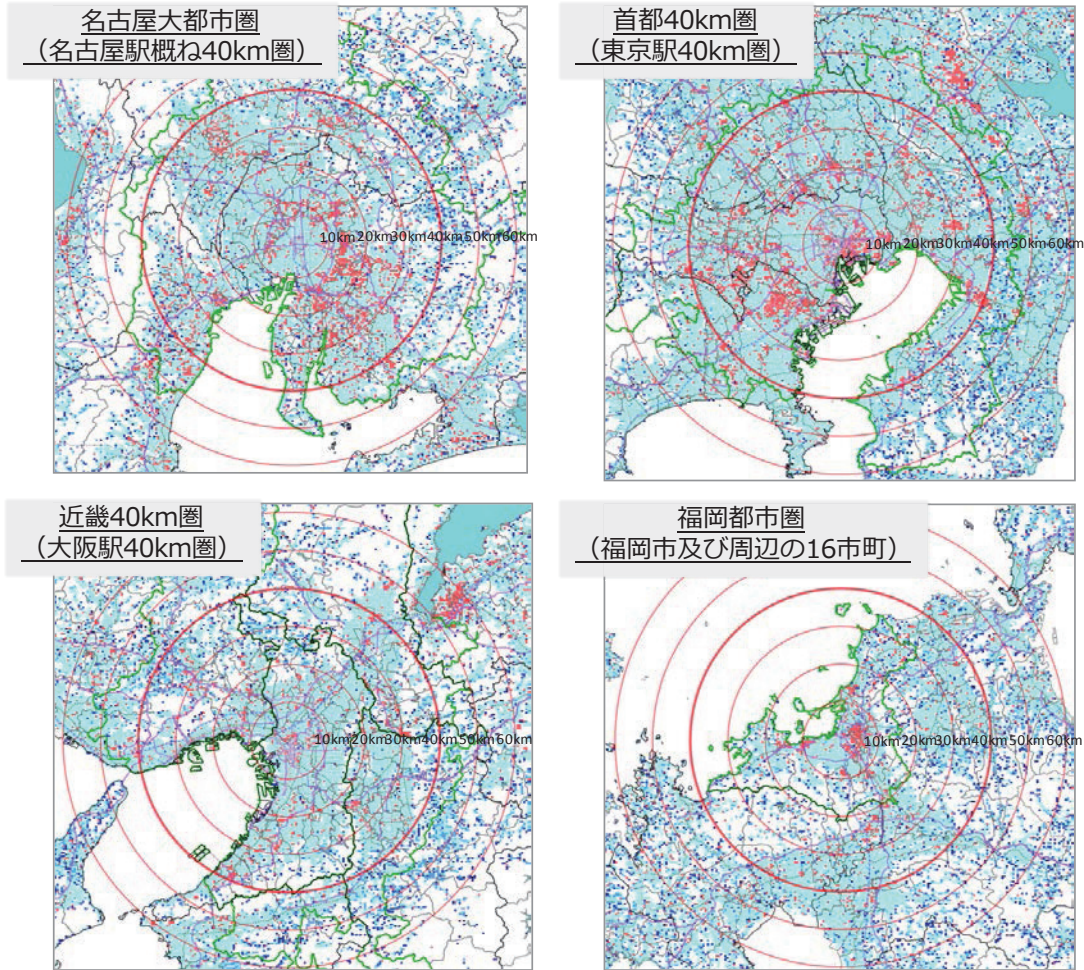
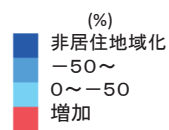


図 4.5 将来推計人口生産年齢人口変化率



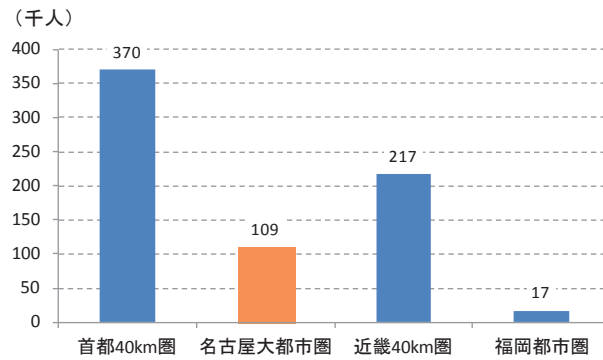
※4次メッシュ(約500m×約500m)
 ※白地は2010年現在で人口が0のメッシュ
 出典:国立社会保障人口問題研究所
 「H22年国勢調査を基にした推計値」

出典：国立社会保障人口問題研究所「国勢調査（2010年）を基にした推計値」

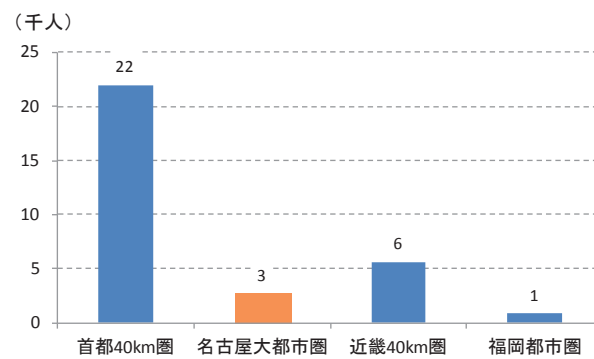
⑤外国人人口（2010年）

名古屋大都市圏の外国人人口は、中南米からの外国人が他の都市圏と比較して突出的に多い。アジア及び欧米の外国人は他の都市圏と比較して少ない。

[アジア]



[欧米]



[中南米]

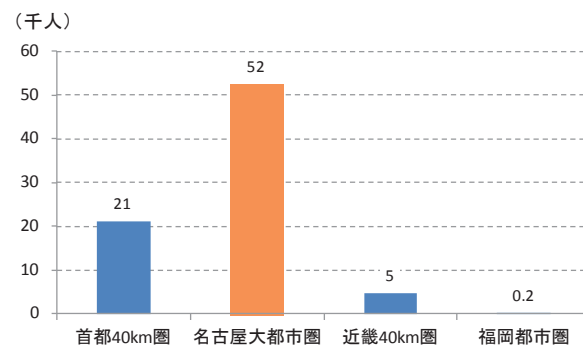


図 4.6 外国人人口

※地域区分：

アジア：韓国・朝鮮、中国、フィリピン、タイ、インドネシア、ベトナム

欧米：イギリス、アメリカ

中南米：ブラジル、ペルー

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

⑥市街化区域面積の割合（2010年）

名古屋大都市圏の総面積に対する市街化区域面積の割合は 18.8%と他の都市圏に比べて最も低い。

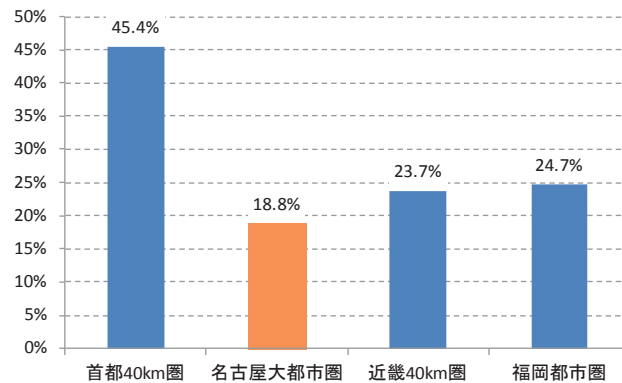


図 4.7 市街化区域面積の割合

出典：国土交通省「都市計画年報」、総務省「国勢調査（2010年）」

⑦人口集中地区面積の割合（2010年）

名古屋大都市圏の総面積に対する人口集中地区の割合は 15.1%と他の都市圏に比べて最も低い。

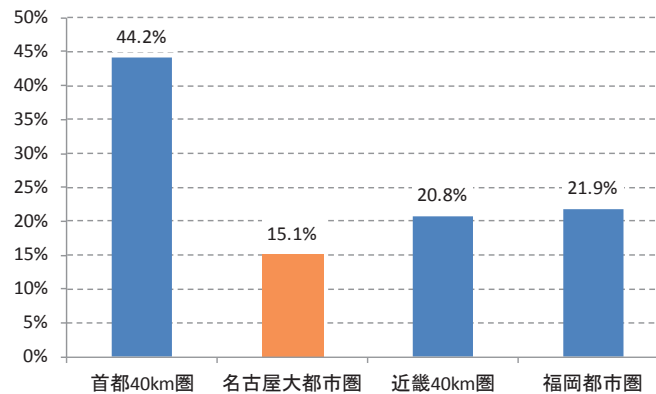


図 4.8 人口集中地区面積の割合

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

4.1.2. 業務機能

①本所・本社・本店数（資本金 3 億円以上）

名古屋大都市圏の本所・本社・本店数（資本金 3 億円以上）は約 630 事業所で、首都 40km 圏の約 1 割、近畿 40km 圏の約半分の程度となっている。

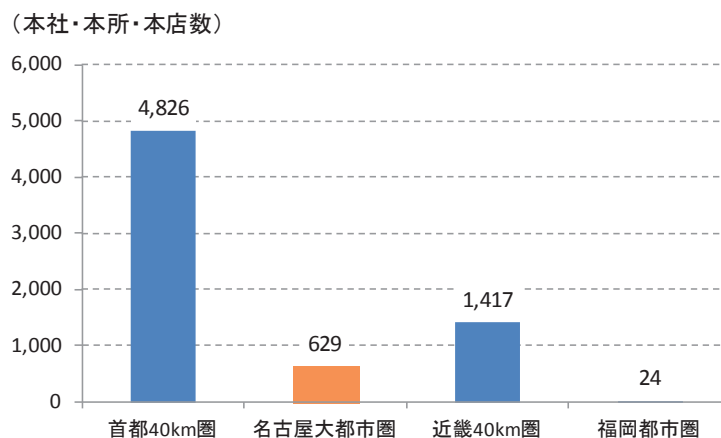


図 4.9 本所・本社・本店数（資本金 3 億円以上）

出典：総務省「経済センサス - 活動調査（2012年）」

②管理的職業従事者数

名古屋大都市圏の管理的職業従事者数は 10 万人で、首都 40km 圏の約 1/4、近畿 40km 圏の約半数となっている。

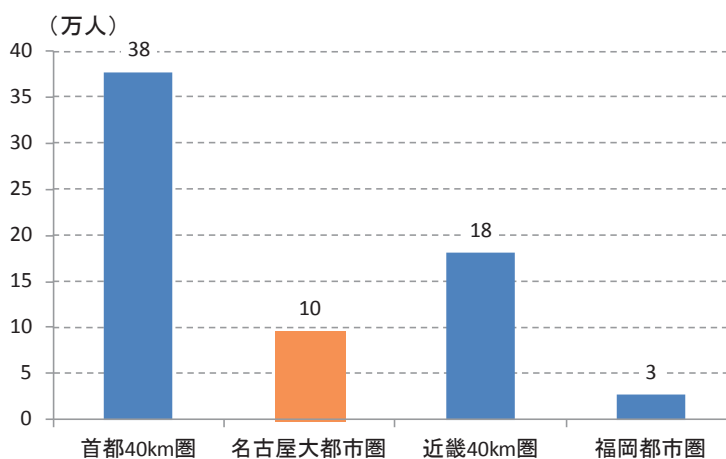


図 4.10 管理的職業従事者数

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

4.1.3. 商業・サービス機能

③小売業年間商品販売額

名古屋大都市圏の小売業年間商品販売額は約 8,200 億円で、首都 40km 圏の約 3 割、近畿 40km 圏の約 6 割。

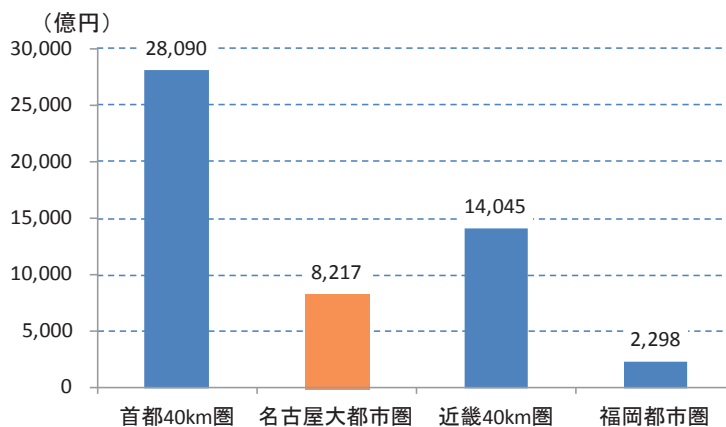


図 4.11 小売業年間商品販売額

出典：経済産業省「商業統計（2012年）」

④サービス職業従事者数

名古屋大都市圏のサービス職業従事者数は約 50 万人で、首都 40km 圏の約 1/3、近畿 40km 圏の約半分。

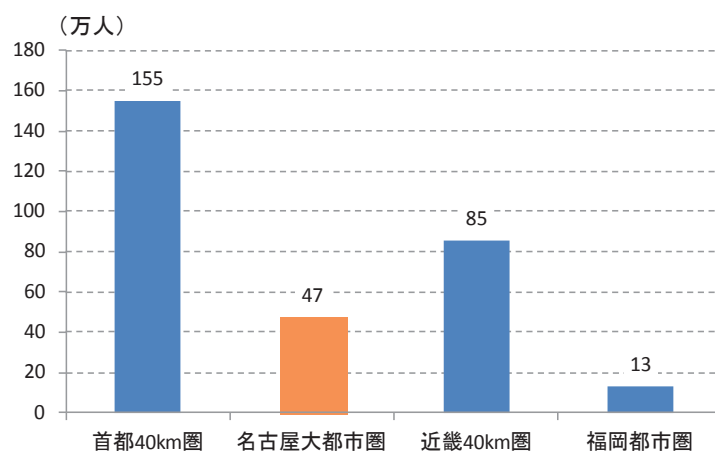


図 4.12 サービス職業従事者数

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

⑤商業地価（2013年）

各市町村内での商業の最高地価の分布をみると、名古屋大都市圏は首都40km圏や近畿40km圏と比べて、面的にお値打ちな地価の拡がりとなっている。

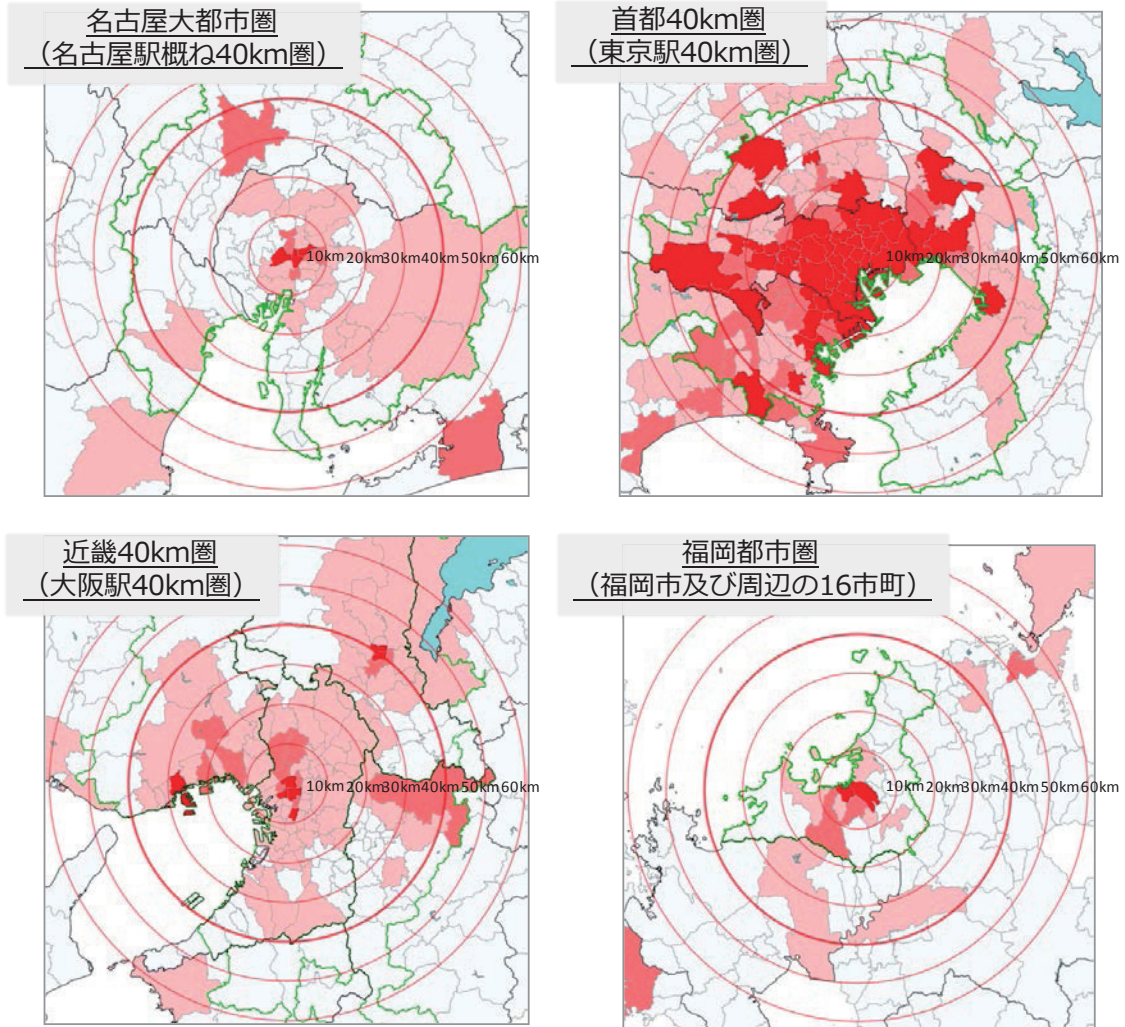
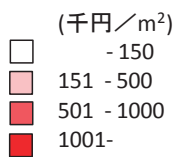


図 4.13 商業地価



出典：国土交通省「地価公示（2013年）」

4.1.4. 生産機能

①製造品出荷額等

名古屋大都市圏の製造品出荷額等は約 46 兆円で、他の都市圏に比べて最も高い。

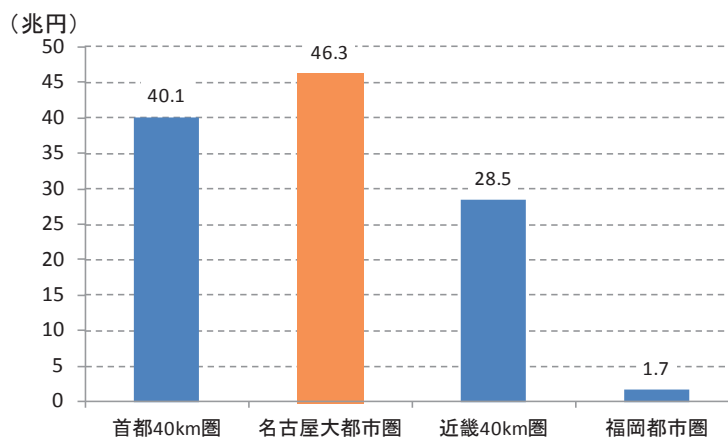


図 4.14 製造品出荷額等

出典：経済産業省「工業統計（2012年）」

②生産工程従事者数

名古屋大都市圏の生産工程従事者数は約 90 万人で、首都 40km 圏の約 7 割、近畿 40km 圏と同規模。

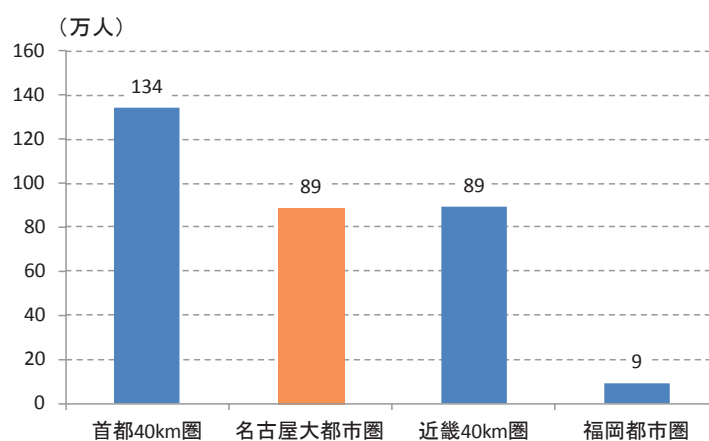


図 4.15 生産工程従事者数

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

4.1.5. 居住機能

①三世代世帯率

名古屋大都市圏の三世代世帯率は 8.1%で他の都市圏に比べ突出して高い。

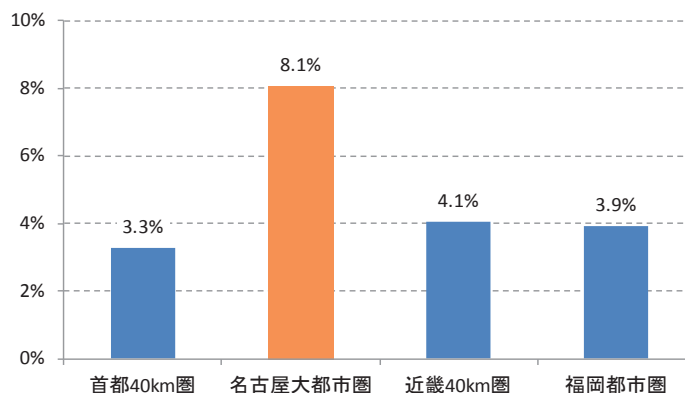


図 4.16 三世代世帯率

②最低居住面積水準以上の世帯率

名古屋大都市圏の最低居住面積水準以上の世帯率は 91%で、首都 40km 圏や近畿 40km 圏と比べて高い。

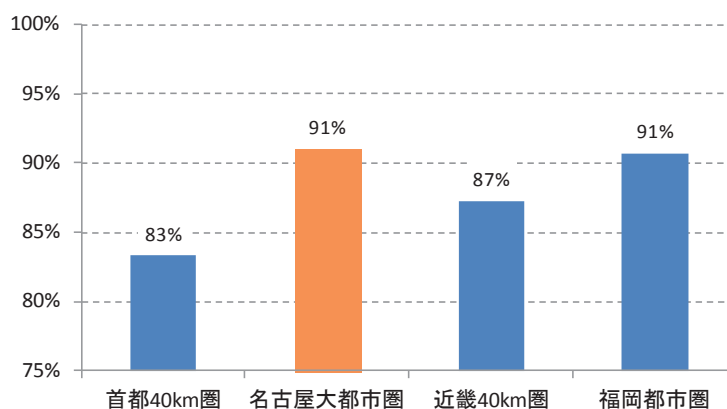


図 4.17 最低居住面積水準以上の世帯率

【最低居住面積水準の定義】

1 二人以上の世帯で、床面積の合計（延べ面積）が次の算式以上を確保している。

$10 \text{ m}^2 \times \text{世帯人員} + 10 \text{ m}^2$ （注1，注2）

2 単身世帯の場合は、以下のいずれかを確保している。

(1) 29歳以下の単身者で、専用の台所があり、居住室の畳数が「4.5畳」以上

(2) 29歳以下の単身者で、共用の台所があり、居住室の畳数が「6.0畳」以上

(3) 30歳以上の単身者で、床面積の合計（延べ面積）が「25 m²」以上

注1）世帯人員は、3歳未満の者は0.25人、3歳以上6歳未満の者は0.5人、6歳以上10歳未満の者は0.75人として算出する。ただし、これらにより算出された世帯人員が2人に満たない場合は2人とする。また、年齢が「不詳」の者は1人とする。

注2）世帯人員（注1の適用がある場合には適用後の世帯人員）が4人を超える場合は、上記の面積から5%を控除する。

出典：総務省「住宅土地統計調査（2008年）」

③ 1住宅当たり延べ面積(m²)

名古屋大都市圏の1住宅当たりの延べ面積は98 m²で、他の都市圏より高い。

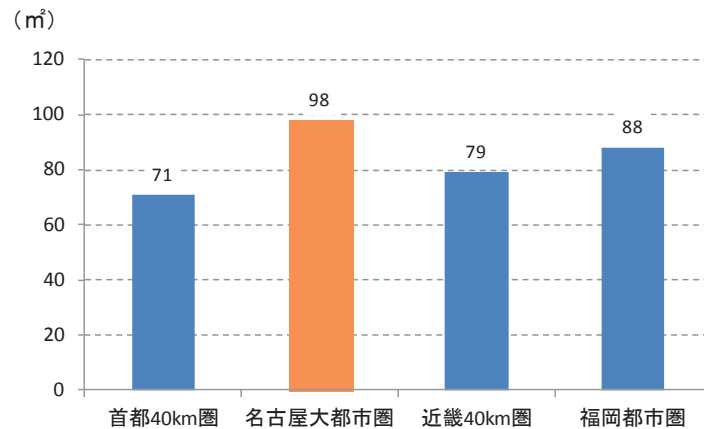


図 4.18 1住宅当たり延べ面積

※住宅土地統計調査の距離帯別の集計に基づいて集計。名古屋大都市圏は名古屋市役所中心40km圏の数値、福岡都市圏は北九州・福岡大都市圏の数値。

出典：総務省「住宅土地統計調査（2008年）」

④ 民間借家の一畳一ヶ月あたりの家賃

名古屋大都市圏の民間借家の一畳一ヶ月当たりの家賃は2,771円/畳・月で、首都40km圏より4割安く、近畿40km圏より1割安い。

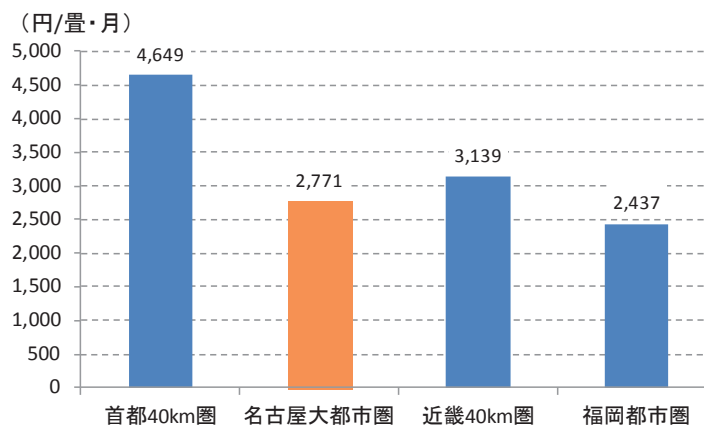


図 4.19 民間借家の一畳一ヶ月あたりの家賃

※住宅土地統計調査の距離帯別の集計に基づいて集計。名古屋大都市圏は名古屋市役所中心40km圏の数値、福岡都市圏は北九州・福岡大都市圏の数値。

出典：総務省「住宅土地統計調査（2008年）」

④通勤通学時間

社会生活基本調査にみる中京大都市圏の通勤通学時間は 70 分で、関東大都市圏や近畿大都市圏より短い。

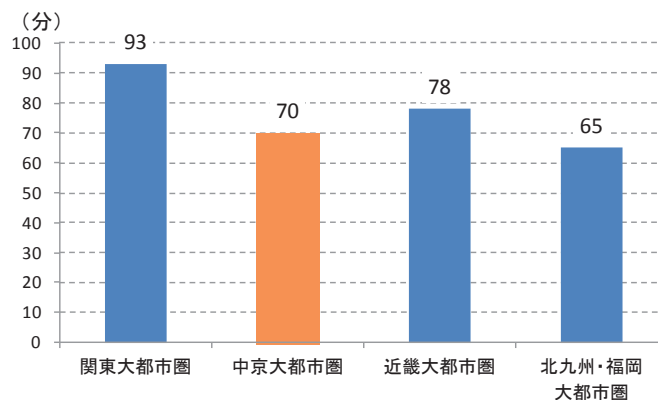


図 4.20 通勤通学時間

※各大都市圏は以下の括弧内を中心市とする都市圏で定義されている。

関東大都市圏（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）

中京大都市圏（名古屋市）

近畿大都市圏（京都市，大阪市，堺市，神戸市）

北九州・福岡大都市圏（北九州市，福岡市）

※中心市への通勤・通学者数（15 歳以上）がその市町村の常住人口の 1.5%以上であり、かつ、中心市と接続している市町村。ただし、中心市への通勤・通学者数の割合が 1.5%未満であっても、中心市又は他の周辺市町村に囲まれている場合は、周辺市町村とする。

※本検討での都市圏の範囲より若干広い。

中京大都市圏において関市、美濃市、山県市、富加町、関ヶ原町、鈴鹿市は、名古屋大都市圏に含まれていない。恵那市、豊川市、蒲都市が含まれている。

出典：総務省「社会生活基本調査（2011 年）」

⑤通勤通学時間 30 分未満の世帯割合

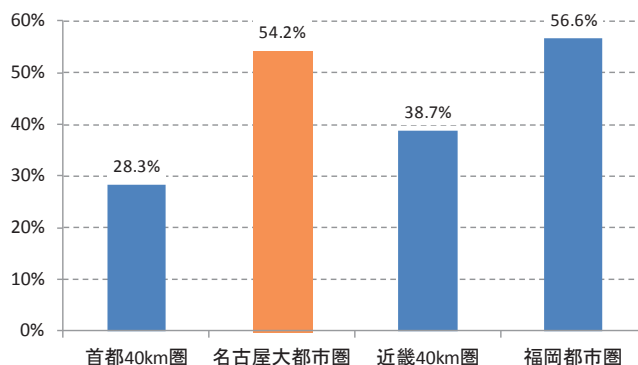


図 4.21 通勤通学時間 30 分未満の世帯割合

※家計を主に支える者が雇用者である世帯について、家庭を主に支える者の通勤時間が 30 分未満である家庭の割合。

※住宅土地統計調査の距離帯別の集計に基づいて集計。名古屋大都市圏は名古屋市役所中心 40km 圏の数値、福岡都市圏は北九州・福岡大都市圏の数値。

出典：総務省「住宅土地統計調査（2008 年）」

⑥人口百万人当たりの特定機能病院数

名古屋大都市圏の人口百万人当たりの特定機能病院数は 0.55 箇所/百万人で、他の都市圏に比べて最も少ない。

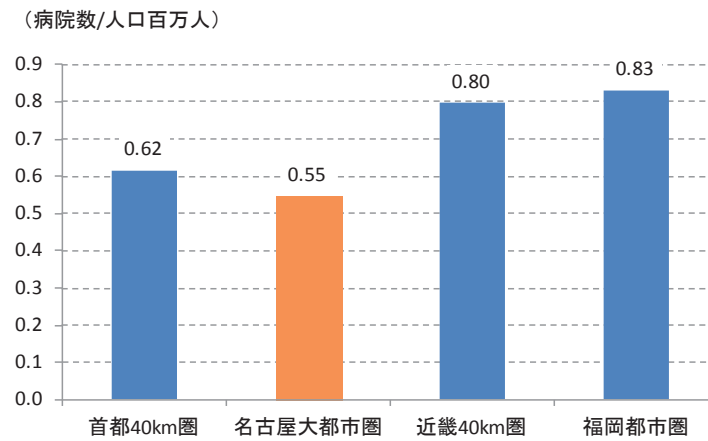


図 4.22 人口百万人当たりの特定機能病院数

※特定機能病院とは、厚生労働大臣が認定する高度先端医療に対応可能な病院

出典：日本医師会「JMAP 地域医療情報システム」<http://jmap.jp/>

⑦人口百万人当たりの都市公園面積

名古屋大都市圏の人口百万人当たりの都市公園面積は 780 m²/百万人で、首都 40km 圏や近畿 40km 圏より大きい。

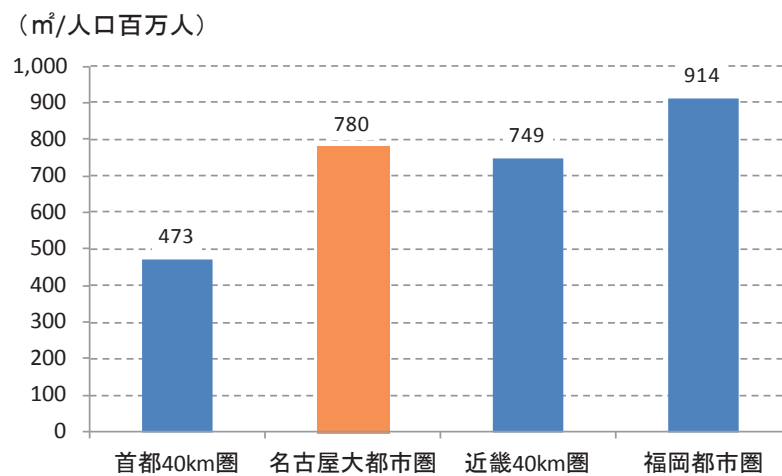


図 4.23 人口百万人当たりの都市公園面積

出典：国土交通省「都市公園等整備現況調査（2011 年度末）」

③ 緑地面積の割合

名古屋大都市圏の緑地面積分布をみると、10km 圏内は緑地が少ないが、20km 圏以上になると、緑地の多いエリアがみられる。首都 40km 圏では 40km 圏内は緑地が少ない。近畿 40km 圏は名古屋大都市圏と同様に 20km 圏以上から緑地の多いエリアが広がっている。

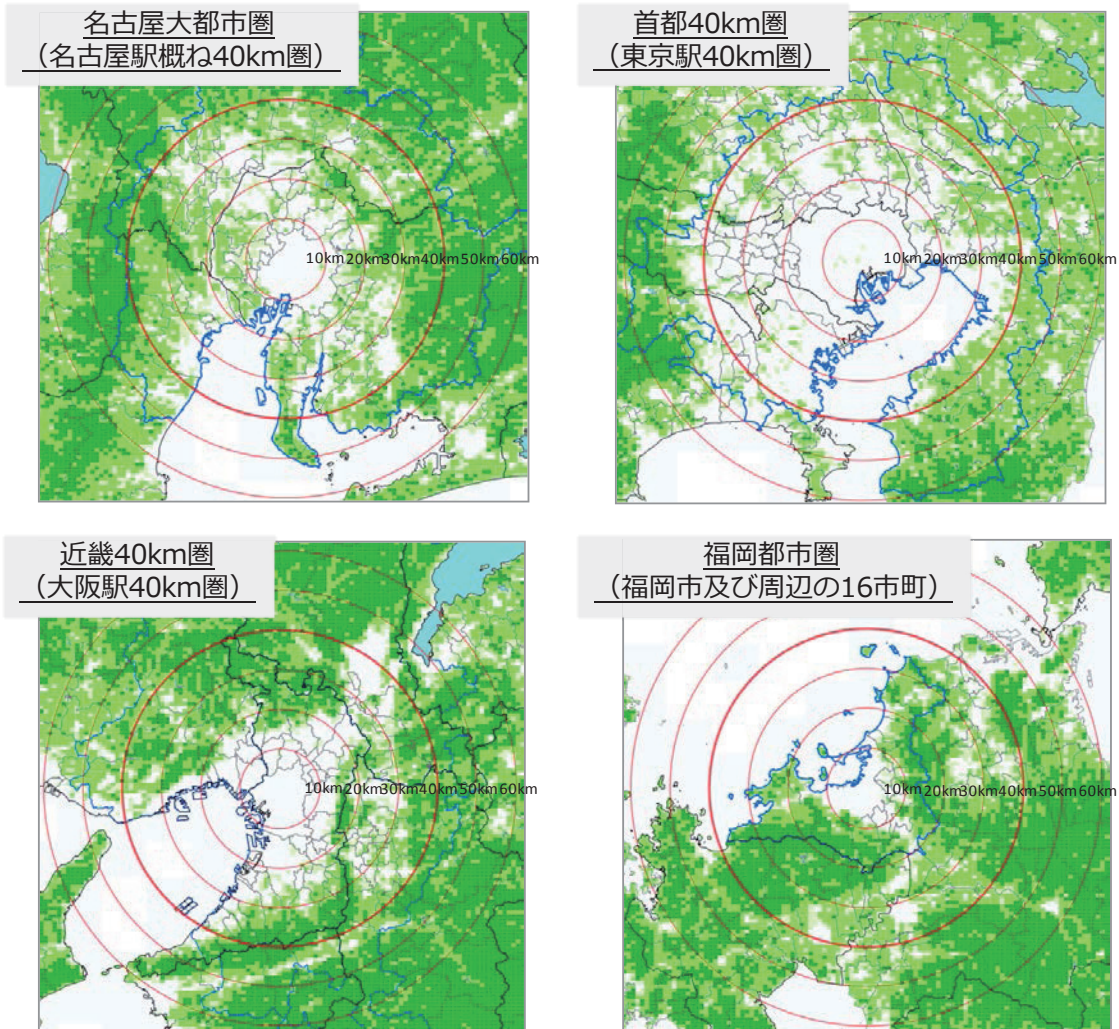


図 4.24 緑地面積の割合

(km²)

- - 0.3
- 0.3 - 0.6
- 0.6 - 1.0
- 1.0 -

※緑地面積は田、他農用地、森林の合計面積

出典：国土数値情報「土地利用3次メッシュ（2009年度）」より作成

4.1.6. 教育・文化機能

①博物館数

名古屋大都市圏の博物館数は 56 箇所であり、首都 40km 圏の約 1/3、近畿 40km 圏の約 2/3 程度。

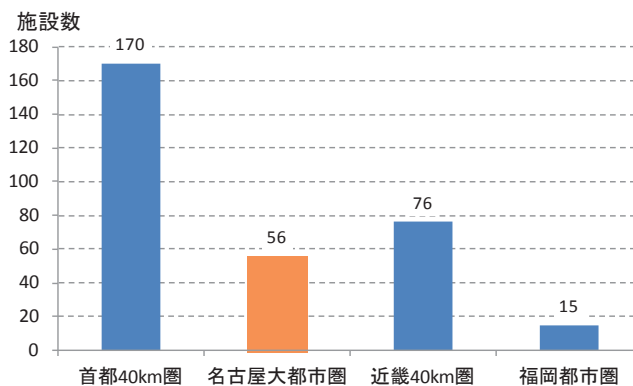


図 4.25 博物館数

出典：文部科学省「社会教育調査（2011年）」

②興行場・興行業団事業所数

名古屋大都市圏の興行場・興行業団事業所数は 134 事業所であり、首都 40km 圏の約 1/10、近畿 40km 圏の約 1/2 程度。

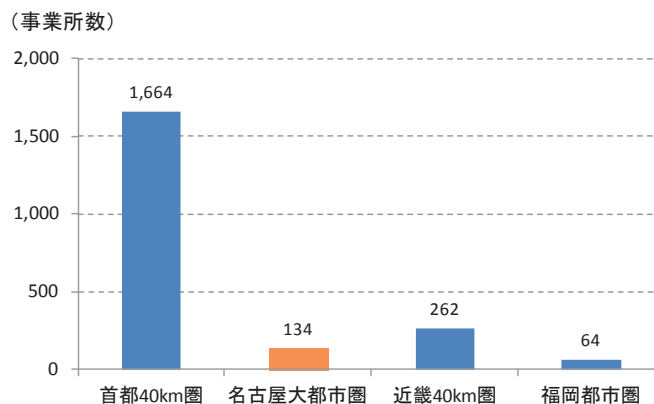


図 4.26 興行場・興行業団事業所数

興行場・興行団事業所とは、演劇、音楽、舞踊、落語、見世物、野球、相撲、ボクシングなどの娯楽を提供する興行場及び契約により出演又は自ら公演し、これらの娯楽を提供する興行団をいう。そのほか、オーケストラ、芸能プロダクション、コンサート・ツアー業、寄席、演芸場、ボクシング場、野球場、サーカス団、寄席出演業、漫才業など

出典：総務省「経済センサス - 活動調査（2012年）」

③国際的な評価団体認定外国人学校数

名古屋大都市圏の外国人学校数は2校で、首都40km圏や近畿40km圏より少ない。

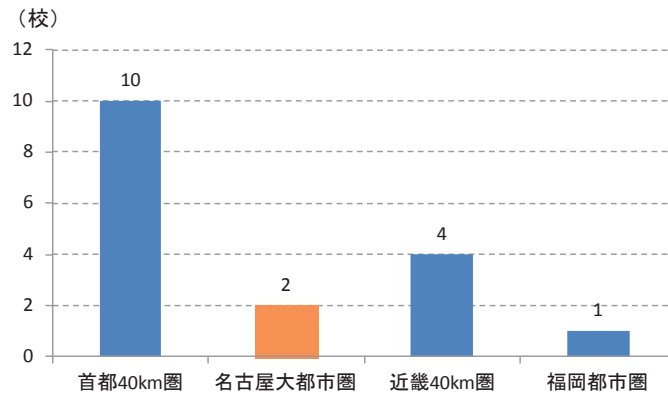


図 4.27 国際的な評価団体認定外国人学校数

※名古屋大都市圏の外国人学校

- ・名古屋国際学園（愛知県名古屋市守山区）
- ・インターナショナル・クリスチャン・アカデミー名古屋（愛知県長久手市）

出典：文部科学省「国際的な評価団体認定外国人学校一覧（2014年6月12日現在）」

http://www.mext.go.jp/a_menu/koutou/shikaku/07111314/006.htm

4.1.7. 交流・宿泊機能

①国際会議開催件数

名古屋大都市圏の国際会議開催件数は154件で、他の都市圏に比べて最も少なく、首都40km圏の約1/5、近畿40km圏1/3、福岡都市圏の約1/2。

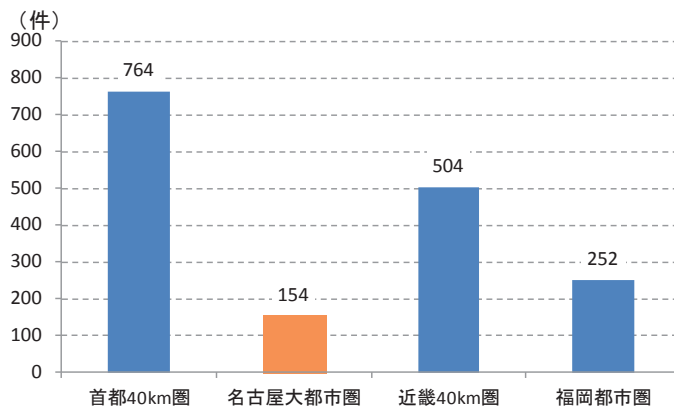


図 4.28 国際会議開催件数

*以下の①～④を全て満たす国際会議を、「国際会議」として計上している。

①主催者：「国際機関・国際団体（各国支部を含む）」又は「国家機関・国内団体」（各々の定義が明確ではないため、「特定企業の利益を追求することを目的とした会議」の主催者を除く全てが対象）

②参加者総数：50名以上

③参加国：日本を含む3カ国以上

④開催期間：1日以上

出典：JNTO「国際会議統計（2012年）」

②外国人延べ宿泊者数

名古屋大都市圏の外国人延べ宿泊者数は55万人で、首都圏40km圏と近畿40km圏に大きく水を空けられており、福岡都市圏と同程度である。

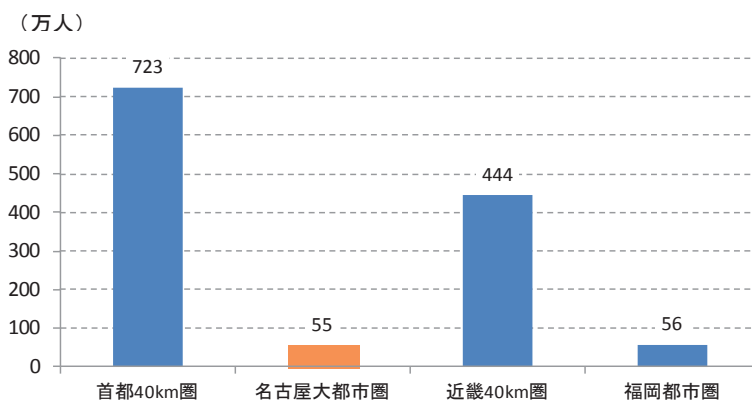


図 4.29 外国人延べ宿泊者数

*従業員数10人以上の施設

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査（2013年）」

4.1.8. 交通

① 鉄道営業キロ密度

名古屋大都市圏の鉄道営業キロ密度は 0.17km/k m^2 で、他の都市圏と比較して低い。

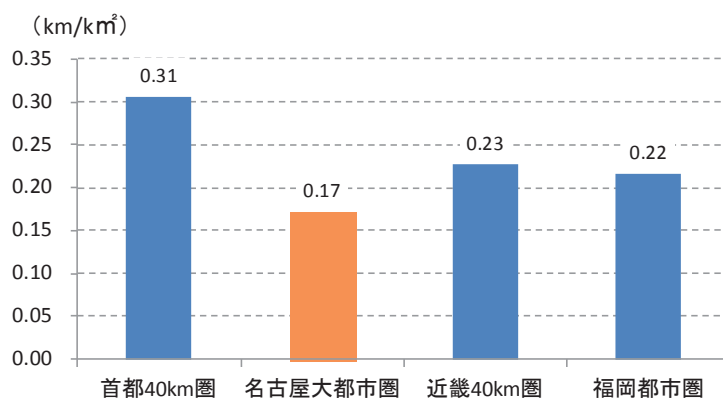


図 4.30 鉄道営業キロ密度

※総面積当たりの鉄道延長

出典：国土交通省「国土数値情報（2013年度）」、国土交通省「全国都道府県市区町村別面積調（2012年）」より作成

② 道路延長密度

名古屋大都市圏の道路延長密度は 0.97km/k m^2 で、首都 40km 圏に次ぐ水準である。

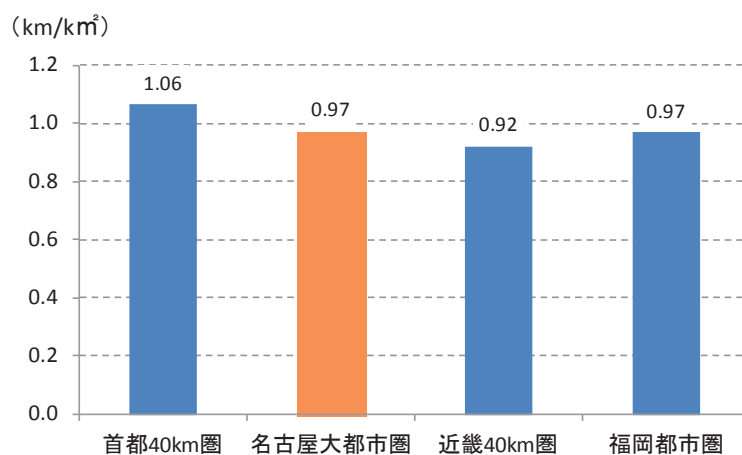


図 4.31 道路延長密度

※総面積当たりの道路延長（主要道路）

出典：国土交通省「道路施設現況調査（2011年）」、国土交通省「全国都道府県市区町村別面積調（2012年）」より作成

③通勤通学時における鉄道・電車の利用割合

名古屋大都市圏の通勤通学時の鉄道・電車の利用割合は19.8%と他の都市圏と比較して最も低い。

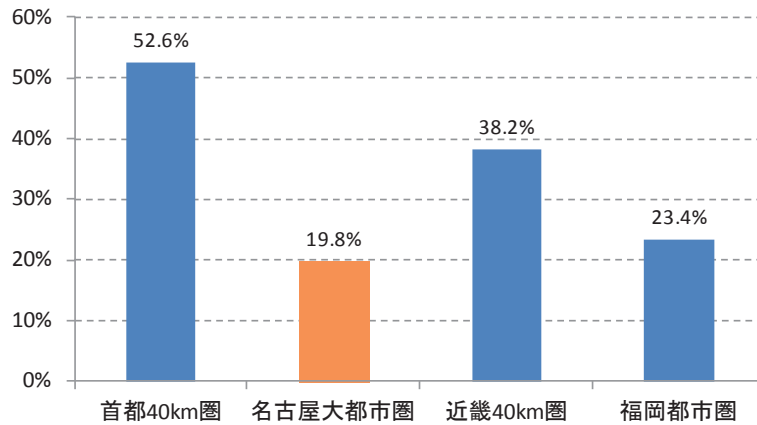


図 4.32 通勤通学時における鉄道・電車の利用割合

※国勢調査における利用交通機関は以下の項目についての複数回答となっている。

- ・徒歩だけ、鉄道・電車、乗合バス、勤め先・学校のバス、自家用車、ハイヤー・タクシー、オートバイ、自転車、その他

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

④通勤通学時における自家用車の利用割合

名古屋大都市圏の通勤通学時の自家用車の利用割合は56.4%と他の都市圏と比較して最も高い。

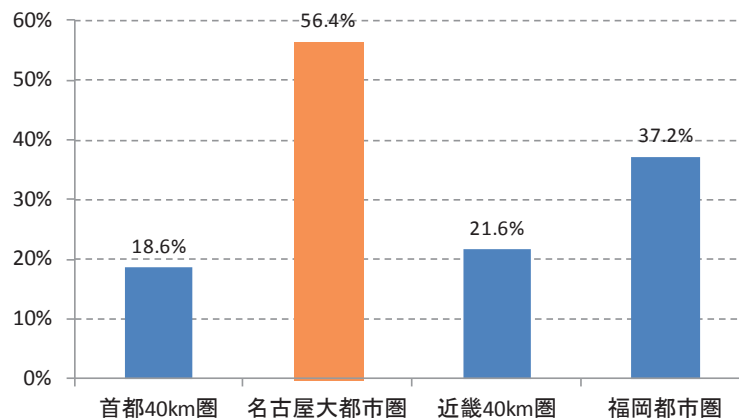


図 4.33 通勤通学時における自家用車の利用割合

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

⑤通勤通学時における自家用車の利用割合（2010年）

名古屋大都市圏の通勤通学時の自家用車の利用割合の分布をみると、名古屋市外で50%以上、20km圏以上では60%以上と高い。首都40km圏内や近畿40km圏内は概ね50%を下回る。

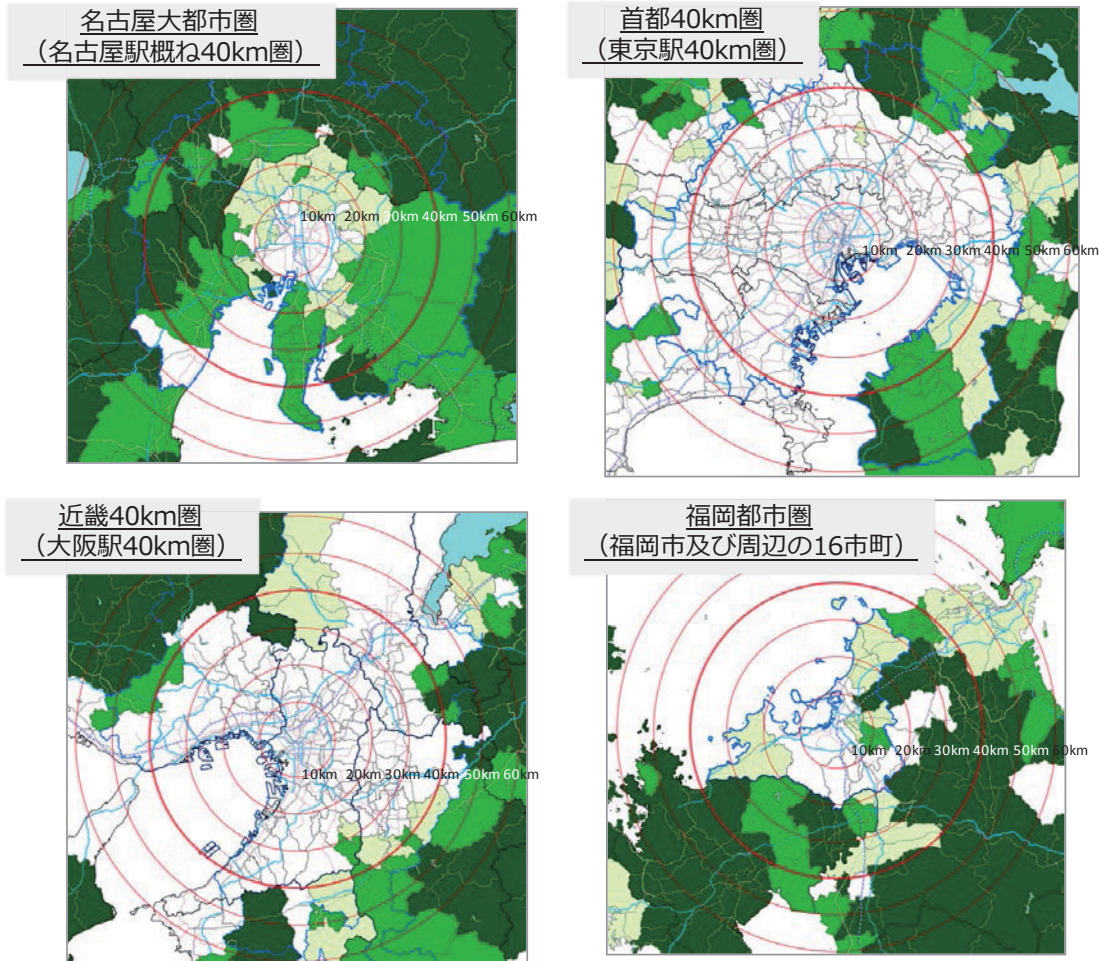
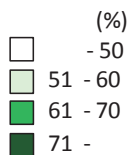


図 4.34 通勤通学時における自家用車の利用割合



※国勢調査における利用交通機関は以下の項目についての複数回答となっている。

- ・ 徒歩だけ
- ・ 鉄道・電車
- ・ 乗合バス
- ・ 勤め先・学校のバス
- ・ 自家用車
- ・ ハイヤー・タクシー
- ・ オートバイ
- ・ 自転車
- ・ その他

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

⑥通勤通学時における鉄道の利用割合（2010年）

名古屋大都市圏の通勤通学時の鉄道の利用割合の分布をみると、名古屋市及び20km圏内で20%を超える地域がみられる。首都40km圏及び近畿40km圏では、40%以上の地域が40km圏を超えて分布している。

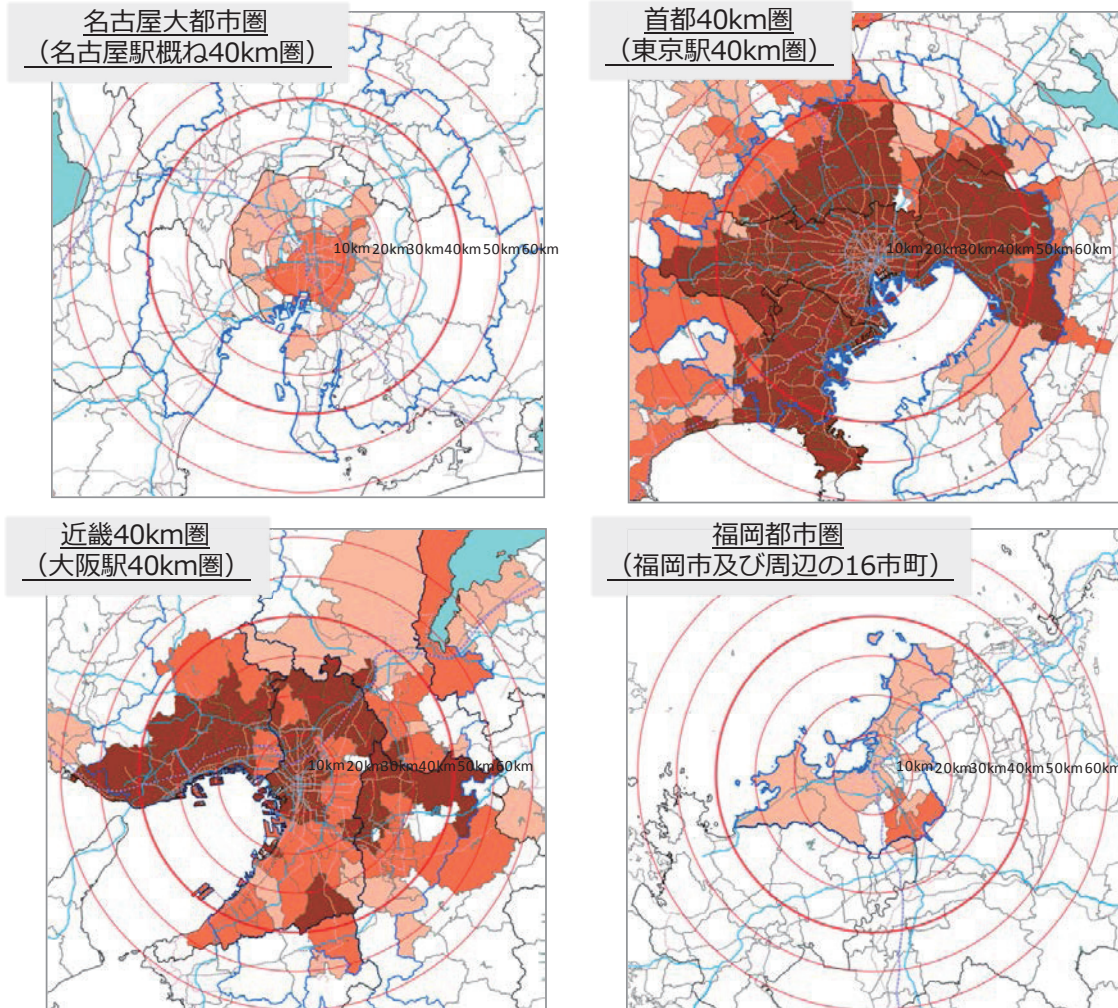
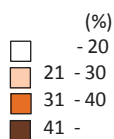


図 4.35 通勤通学時における鉄道の利用割合



※国勢調査における利用交通機関は以下の項目についての複数回答となっている。

- ・ 徒歩だけ
- ・ 鉄道・電車
- ・ 乗合バス
- ・ 勤め先・学校のバス
- ・ 自家用車
- ・ ハイヤー・タクシー
- ・ オートバイ
- ・ 自転車
- ・ その他

出典：総務省「国勢調査（2010年）」

5. 名古屋大都市圏の課題

5.1.1. 社会経済データからみた課題

3. 及び4.の社会経済データより、課題を整理した。

(人口・経済規模)

名古屋大都市圏の人口は約 913 万人、地域内総生産は 38.5 兆円と世界的にみても巨大な都市圏といえる。将来推計人口の分布状況をみても名古屋市の郊外部を中心に増加が見通されている。名古屋大都市圏においてはこうした規模をいかした取り組みが求められる。一方で、外国人人口は現状では他の都市圏と比較して多くなく、真の国際化にはほど遠い状況である。

(産業面)

名古屋大都市圏は製造品出荷額等にみられるように、生産機能の集積が著しく、生産性も高いことから、これを背景として日本経済を牽引しており、財政力指数の高い市町村が多い。しかしながら、さらなるグローバル化が進展して国際競争力の強化が求められる中で、名古屋大都市圏として製造業をどのように位置づけていくかについては議論の余地がある。一方、商業機能、オフィス機能は人口集積並み水準となっており、その集積は名古屋市内にほぼ限定されている状況で、大都市圏としての圏域的な集積は形成されていない。また、金融保険、不動産業などの都市型産業も同様の傾向にある。特に、情報通信機能、学術研究・専門技術サービス業、教育・学習支援機能、医療機能、観光産業機能などは他の大都市圏に比して集積が弱い。

(生活面)

距離帯別の住宅当たり延べ面積の大きさ、通勤時間の短さ、地価の安さなどは、三大都市圏で最も良好であり、空間的、時間的、経済的なゆとりをもつ都市圏といえる。また、三世帯世帯率や最低居住面積水準以上の世帯率は首都圏や近畿圏と比較して高く、家賃は安いなど、こうした生活環境をさらに進展させ、生活面での優位性を高めていく必要がある。さらに、博物館数は比較的多いものの、興行場・興行業団事務所数や外国人学校数は首都圏と大きな差がみられ、教育・文化機能面で他の大都市圏に劣る。

(交流面)

国際会議開催件数や外国人延べ宿泊者数など交流面をみると、福岡都市圏よりも少なく、首都圏や近畿圏と大きな差があり、名古屋大都市圏の国際性は発展途上の状況にある。

5.1.2. QOL[※]の視点による都市圏機能（都市カランキンク）

森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合カランキンク」2012によれば、名古屋の順位は、総合で36位と国内では東京、大阪、京都、横浜、福岡、神戸、さいたまに次ぐ順位で低い。

分野をみると、「居住」が世界で5位相当、「環境」が18位相当と上位に位置しているが、「文化・交流」、「交通・アクセス」、「経済」では下位に位置している。特に「文化・交流」や「交通・アクセス」はそれぞれ40位、38位と世界の視点からみて、名古屋は大きな課題を持っているといわざるを得ない。

＜名古屋＞	
・総合	36位
・経済	30位
・研究・開発	21位
・文化・交流	40位
・居住	5位
・環境	18位
・交通・アクセス	38位

図 5.1 名古屋の順位

ランク	総合スコア	ランク	経済	ランク	研究・開発	ランク	文化・交流	ランク	居住	ランク	環境	ランク	交通・アクセス
1	London 1452.5	1	東京 338.9	1	New York 217.3	1	London 353.5	1	Paris 298.7	1	京都 210.9	1	Paris 251.3
2	New York 1376.6	2	New York 327.5	2	東京 162.1	2	Paris 264.4	2	大阪 294.5	1	東京 208.4	2	London 250.6
3	Paris 1349.6	3	Beijing 297.0	3	Paris 133.8	3	New York 263.7	3	福岡 292.4	3	神戸 206.1	3	Amsterdam 216.5
4	東京 1324.9	4	London 282.0	4	London 130.8	4	Berlin 169.7	4	Vancouver 291.5	2	Stockholm 205.2	4	Seoul 206.3
5	Singapore 1118.6	5	Hong Kong 262.9	5	Boston 117.8	5	Singapore 167.4	5	Mannaa 289.5	3	Geneva 203.2	5	Hong Kong 205.2
6	Seoul 1081.1	6	Singapore 259.4	6	Los Angeles 116.4	6	Barcelona 159.5	6	名古屋 282.9	4	Zurich 202.7	6	Frankfurt 204.3
7	Amsterdam 1068.3	7	Shanghai 253.6	7	Seoul 109.1	7	東京 157.0	6	Amsterdam 280.0	5	Sao Paulo 199.8	7	New York 197.5
8	Berlin 1047.3	8	Zurich 236.4	8	Singapore 108.6	8	Los Angeles 150.4	7	広島 279.9	6	仙台 199.7	8	東京 187.5
9	Hong Kong 1038.2	9	Paris 234.1	9	Chicago 96.6	9	Beijing 150.2	8	神戸 279.8	6	Madrid 196.1	9	Singapore 182.8
10	Vienna 1016.7	10	Washington,D.C. 231.8	10	Hong Kong 88.7	10	Vienna 150.1	9	札幌 278.4	7	Vienna 195.9	10	Istanbul 182.0
11	Beijing 978.3	11	Geneva 229.6	11	San Francisco 80.4	11	Istanbul 149.0	10	京都 277.5	8	Berlin 193.7	11	Shanghai 162.4
12	Frankfurt 966.7	12	Sydney 226.4	12	大阪 71.2	12	Brussels 145.3	7	Stockholm 277.5	9	Copenhagen 191.7	12	Brussels 161.8
13	Barcelona 964.6	13	Seoul 222.6	13	Shanghai 70.3	13	Sydney 145.3	8	Barcelona 277.3	10	Frankfurt 191.0	13	Milan 157.2
14	Shanghai 964.5	14	Copenhagen 214.7	14	Washington,D.C. 70.1	14	Milan 128.6	9	さいたま 277.0	11	Barcelona 190.4	14	Moscow 154.8
15	Sydney 962.8	15	Toronto 212.6	15	Beijing 66.6	15	Seoul 126.6	10	Berlin 275.8	12	広島 187.6	15	Barcelona 152.4
16	Stockholm 961.2	16	Amsterdam 211.4	16	Berlin 64.9	16	Madrid 126.3	10	Taipei 275.7	10	札幌 185.8	16	Madrid 149.3
17	大阪 942.1	17	Stockholm 209.3	17	Amsterdam 61.8	17	Hong Kong 125.2	11	仙台 273.5	12	London 182.2	17	Toronto 146.9
18	Zurich 937.9	18	Frankfurt 207.4	18	Zurich 59.9	18	Amsterdam 124.9	11	東京 271.0	13	Seoul 179.5	18	Bangkok 146.8
19	Brussels 931.3	19	Berlin 205.9	19	Sydney 57.7	19	Moscow 119.8	12	Copenhagen 270.4	14	Sydney 174.9	19	Copenhagen 141.2
20	Copenhagen 929.7	20	Vancouver 196.2	20	Toronto 54.3	20	Chicago 114.7	13	Milan 270.2	15	Singapore 174.0	20	大阪 140.7
21	Toronto 925.6	21	Vienna 194.6	21	京都 53.0	21	Bangkok 113.7	14	Geneva 267.0	16	Amsterdam 173.6	21	川崎 139.7
22	Madrid 908.6	22	大阪 191.1	21	Stockholm 51.9	22	Shanghai 109.7	15	Brussels 265.5	15	Brussels 172.2	21	Vienna 139.1
23	Los Angeles 890.7	23	San Francisco 189.1	23	横浜 51.7	23	Moscow City 105.9	16	Zurich 264.1	17	大阪 168.4	22	Boston 138.2
24	Vancouver 890.1	24	Taipei 189.1	24	名古屋 51.7	24	Toronto 97.6	17	Toronto 263.9	18	Paris 167.3	23	Kuala Lumpur 136.3
25	Istanbul 875.4	25	Boston 182.8	22	Vancouver 51.5	25	Stockholm 93.5	18	Kuala Lumpur 262.2	19	Frankfurt 165.1	24	Berlin 137.4
26	Geneva 867.8	26	Chicago 178.5	23	Taipei 50.5	26	San Francisco 92.5	19	Frankfurt 262.0	20	さいたま 164.7	25	横浜 137.3
27	Boston 858.4	27	Los Angeles 175.6	24	Barcelona 49.8	27	Washington,D.C. 79.9	20	横浜 257.4	19	Washington,D.C. 161.9	26	さいたま 136.9
28	Chicago 854.1	28	Moscow 172.7	25	Vienna 47.4	28	大阪 76.2	21	川崎 256.9	20	Los Angeles 160.2	25	Taipei 136.4
29	Milan 850.5	29	横浜 169.5	26	Moscow 46.7	29	Vancouver 74.3	20	London 253.4	21	Vancouver 157.1	26	Chicago 133.8
30	Washington,D.C. 836.5	29	Brussels 167.4	27	Geneva 45.6	30	Copenhagen 71.8	21	Madrid 253.0	22	New York 155.6	27	Sydney 131.8
31	San Francisco 833.3	30	広島 163.4	28	福岡 44.6	31	Kuala Lumpur 71.3	22	Shanghai 245.4	23	Brussels 155.4	28	Beijing 130.3
32	京都 830.4	30	Istanbul 162.3	29	Madrid 43.8	32	Boston 70.4	23	Mexico City 239.3	24	福岡 153.5	29	Zurich 127.0
33	Taipei 807.9	30	名古屋 161.6	30	札幌 43.7	33	Frankfurt 67.3	24	Seoul 237.0	25	San Francisco 152.7	30	Stockholm 123.7
34	横浜 805.4	30	京都 160.8	31	仙台 42.4	34	Cairo 55.8	25	Sydney 226.7	26	Toronto 150.4	31	Mexico City 119.9
35	福岡 790.3	31	Kuala Lumpur 159.3	32	神戸 41.1	35	Zurich 47.8	26	Singapore 226.4	27	Milan 148.6	32	Vancouver 119.5
36	神戸 788.6	31	川崎 157.0	30	Copenhagen 39.9	36	Sao Paulo 43.9	27	Beijing 226.3	28	Boston 143.5	33	福岡 113.0
37	Kuala Lumpur 788.1	31	神戸 154.2	31	Istanbul 39.8	37	Mumbai 41.6	28	Mumbai 222.7	29	Mexico City 142.0	34	San Francisco 110.6
38	Bangkok 781.4	32	Mexico City 154.2	32	広島 38.9	38	Taipei 41.4	29	Istanbul 221.9	30	川崎 139.9	35	Cairo 106.8
39	Mexico City 781.0	33	福岡 153.4	33	川崎 37.4	39	京都 39.2	30	Hong Kong 218.3	30	Hong Kong 137.9	36	Washington,D.C. 104.2
40	さいたま 770.6	33	さいたま 151.3	34	さいたま 37.3	39	福岡 33.4	31	Bangkok 215.9	31	Bangkok 135.6	37	Los Angeles 103.5
41	名古屋 761.0	34	札幌 147.6	32	Brussels 35.8	40	Geneva 31.0	32	New York 215.0	32	Mumbai 134.4	38	Geneva 91.4
42	Moscow 760.2	34	Sao Paulo 146.9	33	Bangkok 35.6	41	神戸 17.6	33	Cairo 211.7	33	Kuala Lumpur 133.6	39	神戸 89.7
43	広島 755.4	35	Madrid 140.1	34	Frankfurt 34.7	42	広島 17.4	34	San Francisco 208.0	34	Chicago 125.1	40	京都 88.9
44	札幌 745.7	35	仙台 136.9	35	Milan 29.3	43	横浜 17.4	35	Boston 205.7	35	Shanghai 123.0	41	名古屋 88.4
45	仙台 741.9	36	Barcelona 135.3	36	Kuala Lumpur 23.5	44	名古屋 11.2	36	Chicago 205.4	36	Istanbul 120.4	42	札幌 81.2
46	川崎 732.3	37	Bangkok 133.7	37	Mexico City 19.7	45	仙台 10.5	37	Sao Paulo 196.8	37	Taipei 115.7	43	仙台 78.9
47	Sao Paulo 667.7	38	Mumbai 126.5	38	Sao Paulo 8.4	46	札幌 8.9	38	Moscow 195.3	38	Cairo 109.9	39	Mumbai 78.8
48	Mumbai 608.1	39	Milan 116.6	39	Mumbai 4.1	47	さいたま 3.3	39	Washington,D.C. 188.7	39	Beijing 107.9	40	Sao Paulo 72.0
49	Cairo 601.0	40	Cairo 113.6	40	Cairo 3.3	48	川崎 1.3	40	Los Angeles 184.7	40	Moscow 70.8	41	広島 68.3

図 5.2 都市ランキンク一覧（2012年）

出典：森記念財団都市戦略研究所

※QOLとは、「Quality of Life」の略で、生活の質の意を示す。広辞苑によれば、「QOLとは、生活を物質的な面から量的に捉えるのではなく、個人の生きがいや精神的な豊かさを重視して質的に把握しようとする考え方」としている。

5.1.3. 第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

中京都市圏パーソントリップ調査とは、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉える目的で、名古屋市を中心とした範囲を対象に実施される交通調査である。1971年から10年毎に、1981年、1991年、2001年、2011年の5回実施されている。

岐阜県、愛知県、三重県の96市町村に住んでいる人から、無作為に選ばれた約45万世帯の5歳以上の人を対象とし、10月～11月ごろに調査票を配布してとりまとめたものである。



図 5.3 把握内容



図 5.4 調査対象地域

〔トリップ全体について〕

名古屋市を発着する移動においては、公共交通が多く利用されている。今後、人口減少や高齢化の進展に伴い、トリップ数全体の減少が見通されている。地域間トリップ数は、豊田市などで増加が見通されているが、全体では減少する傾向となる。

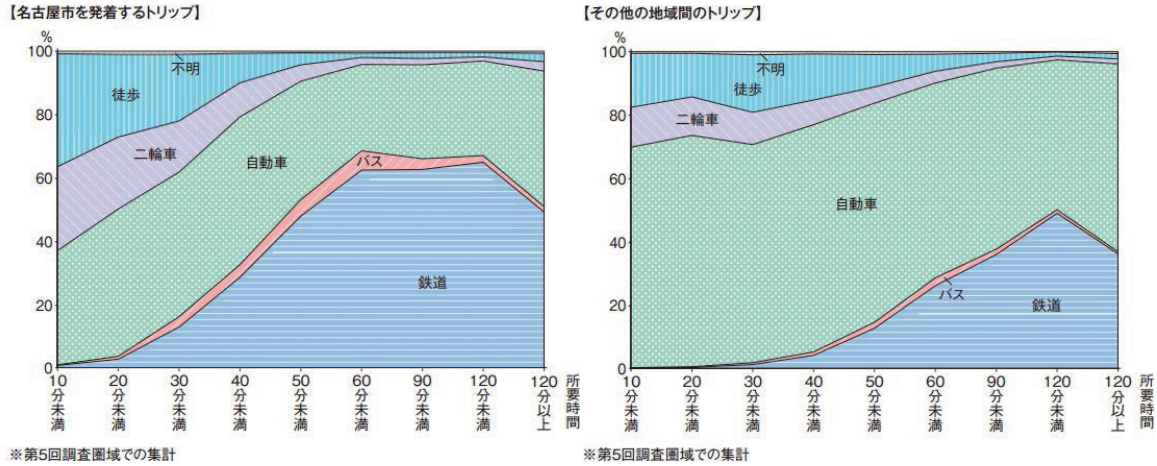
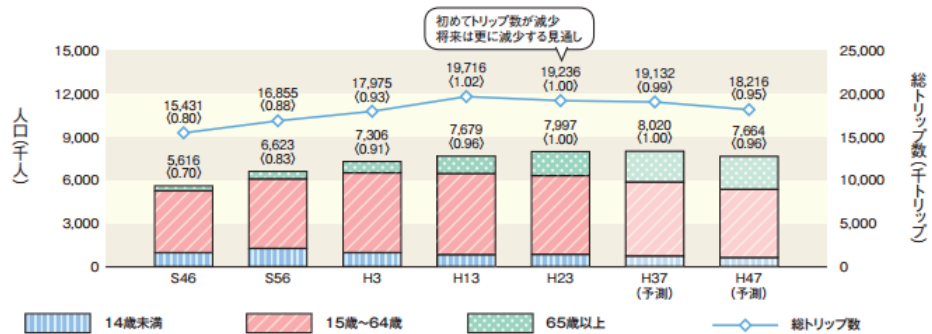


図 5.5 移動パターン別所要時間別代表交通手段構成



注:このグラフで示す総人口は中京都市圏内に居住する5歳以上人口
()内は対H23比
※第1回調査圏域での集計

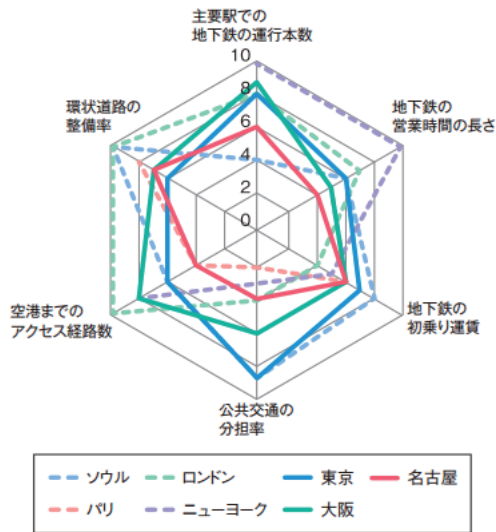
図 5.6 人口・トリップ数の推移と見通し



図 5.7 地域間のトリップ数の変化 (H37-H23) (将来予測)

〔鉄道について〕

交通サービス水準の都市間比較をみると、名古屋の交通サービス水準は、国際的な都市比較すると、運行本数・営業時間、空港までのアクセス経路数などが相対的に低くなっている。名古屋駅での鉄道駅間の乗り換え時間については、同じ駅内での他者路線への乗り換え時間の長さが指摘されている。



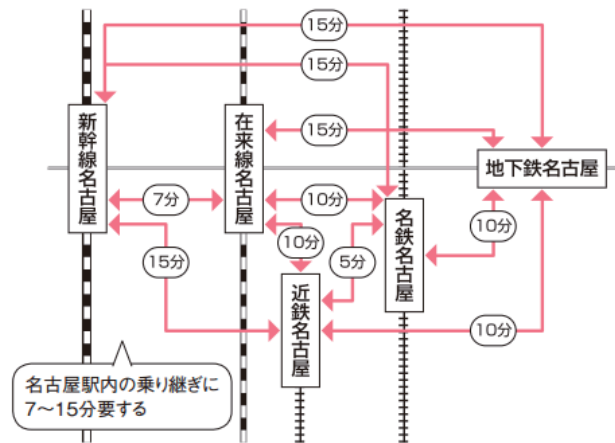
点数	主要駅での地下鉄の運行本数(本)	地下鉄の営業時間の長さ(時間/日)	地下鉄の初乗り運賃(円)	公共交通の分担率(%)	空港までのアクセス経路数(本)	環状道路の整備率(%)
10	625~	22時間以上	~49	55~	5	90~
9	600~624	21時間30分~22時間	50~99	50~54	-	80~89
8	575~599	21時間~21時間30分	100~149	45~49	4	70~79
7	550~574	20時間30分~21時間	150~199	40~44	-	60~69
6	525~549	20時間~20時間30分	200~249	35~39	3	50~59
5	500~524	19時間30分~20時間	250~299	30~34	-	40~49
4	475~499	19時間~19時間30分	300~349	25~29	2	30~39
3	450~474	18時間30分~19時間	350~399	20~24	-	20~29
2	425~449	18時間~18時間30分	400~449	15~19	1	10~19
1	400~424	17時間30分~18時間	450~499	10~14	-	1~9
0	~399	17時間30分未満	500~	~9	0	0

H26.2時点

資料:各都市の地下鉄運営会社HP、世界の地下鉄、2011LTAAcademy, Land Transport Authority, Singapore, 東京都市圏PT2008、中京都市圏PT2011、近畿圏PT2010、国土交通省HPを基に作成

注:ニューヨークは、環状道路の設定がないため除外

図 5.8 交通サービス水準の都市間比較



資料:各鉄道会社HP

図 5.9 名古屋駅での鉄道駅間の乗り換え時間

〔自動車交通について〕

自動車交通における混雑度、混雑時平均旅行速度および時間帯別トリップ数の推移から、自動車交通混雑は緩和傾向であるが、依然として残る朝夕のピーク時間における交通の集中が指摘されている。中京都市圏の自動車分担率は他の都市圏に比べて2倍程度となっており、自動車交通の重要性が示されている。

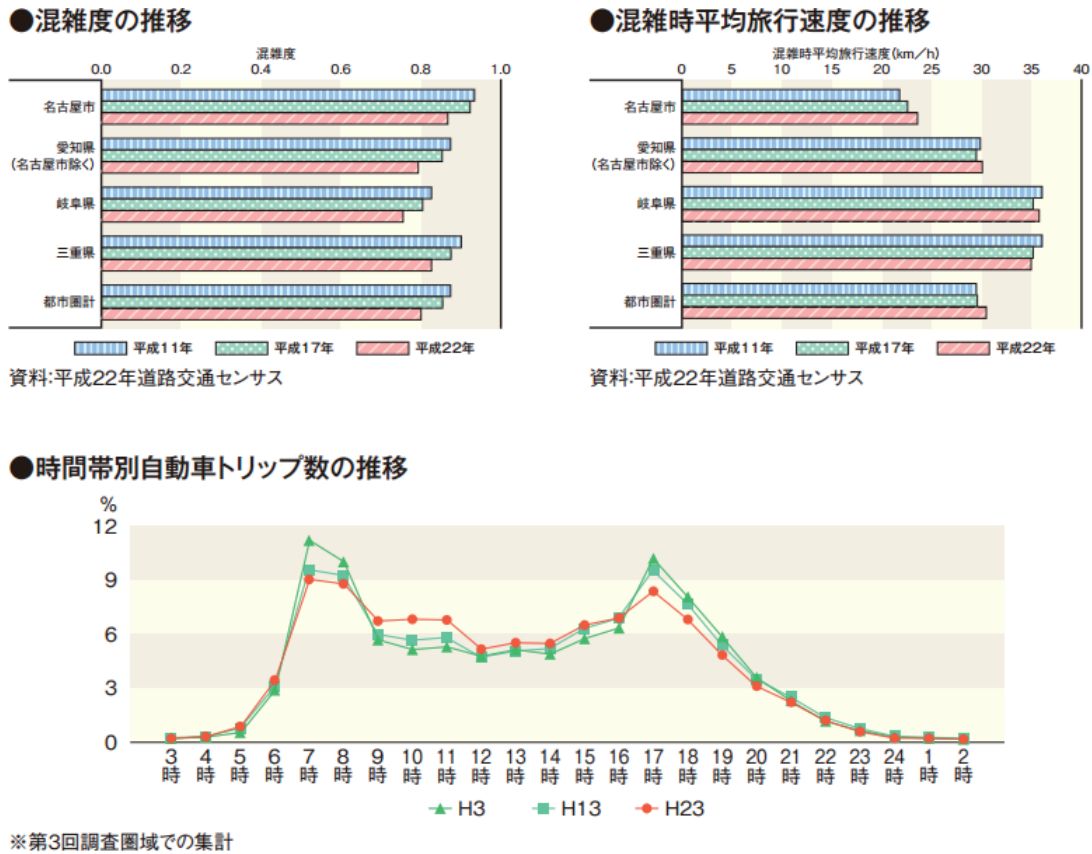


図 5.10 自動車交通における混雑度、混雑時平均旅行速度および時間帯別トリップ数の推移

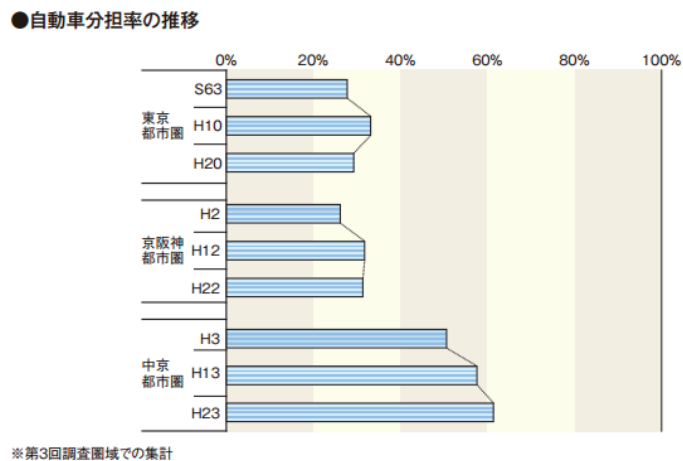


図 5.11 自動車分担率の推移

5.1.4. 名古屋大都市圏における SWOT 分析にみる課題

名古屋大都市圏における課題は以下のように整理された。

		強み	弱み
		<ul style="list-style-type: none"> ◇製造業の集積が顕著で経済牽引力がある ◇空間的、時間的、経済的にゆとりがある ◇三大都市圏の中央に位置、交通の要衝である ◇高速道路網が発達 ◇低コスト、高生産性で高付加価値製品を発信 ◇第二次産業の一人あたり国内生産額が優位 ◇歴史、観光資源、近郊に豊かな自然がある ◇各種研究施設が立地 	<ul style="list-style-type: none"> ◇サービス産業の集積が弱い ◇産業構造に厚みがない ◇オフィス機能の際だった集積がない ◇国際交流・会議の場が少ない ◇港湾・空港の規模・機能、ネットワークが弱い ◇人口減少、少子高齢化
		↓	↓
機会	<ul style="list-style-type: none"> ◇世界経済の規模拡大、自由貿易協定等の進展(グローバル化が進む) ◇リニア中央新幹線の開業 ◇名駅・栄地区の再開発 ◇航空宇宙産業の振興(アジアNo.1航空宇宙産業クラスター特区) 	<強み&機会>	<弱み&機会>
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 製造業等の集積による経済牽引力を活かした国際交流大都市圏を形成 ▶ 名古屋駅の機能強化と高速道路網を活かした地方拠点都市との連携 ▶ 都市間連携、歴史、観光資源、自然環境を活かした都市圏形成 ▶ 「リニア徒歩圏」を活かした居住環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 国際的なゲートウェイとなる港湾・空港へのアクセス道路ネットワークの整備 ▶ 名古屋港の国際競争力強化 ▶ 中部国際空港の完全24時間化(二本目滑走路) ▶ MICE誘致の国際競争力強化
脅威	<ul style="list-style-type: none"> ◇産業の空洞化、人材流出のおそれ ◇シンガポール、香港等アジア諸国の経済的台頭 ◇わが国市場縮小、アジア市場拡大 ◇世界都市ランキングでアジア諸都市に劣後 ◇大規模自然災害(南海トラフ巨大地震等)発生 	<強み&脅威>	<弱み&脅威>
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 都市間連携による防災拠点ネットワークの確立 ▶ 行政域を超えた広域連携 ▶ 製造業を現場で支える人材の確保・技術伝承(ものづくり文化の継承・発展) ▶ 研究施設等を活かした知的資本の集積 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 製造業を活かしたサービス産業活性化 ▶ 太平洋側と日本海側の連携強化による物流機能の向上 ▶ 国際的に安心・快適な居住環境の整備 ▶ 健康・安全・治安の確保による都市環境の向上

図 5.12 名古屋大都市圏における課題

(交通)

- ・名古屋駅の機能強化と高速道路網を活かした地方拠点都市との連携
- ・国際的なゲートウェイとなる港湾・空港へのアクセス道路ネットワークの整備
- ・名古屋港の国際競争力強化
- ・中部国際空港の完全 24 時間化 (二本目滑走路)

(都市環境)

- ・国際的に安心・快適な居住環境の整備
- ・健康・安全・治安の確保による都市機能の向上
- ・「リニア徒歩圏」を活かした居住環境整備
- ・製造業を現場で支える人材の確保・技術の継承

(産業)

- ・製造業等の集積による経済牽引力を活かした国際交流大都市圏の形成
- ・研究施設等を活かした知的資本の集積
- ・製造業を活かしたサービス産業活性化

(圏域連携)

- ・太平洋側と日本海側の連携強化による物流機能の向上
- ・都市間連携による防災拠点ネットワークの確立
- ・行政域を超えた広域連携

(文化・交流)

- ・都市間連携、歴史、観光資源、自然環境を活かした都市圏形成
- ・MICE 誘致の国際競争力強化

6. 広域都市圏計画策定に向けた検討課題

2015年度から名古屋大都市圏における広域都市圏計画の策定に向けて中長期的に取り組む予定であり、主な検討課題は以下のとおりである。

6.1. 広域都市圏計画の策定方針、枠組み、位置付け、必要性、圏域の将来想定

広域都市圏計画の策定に向けて、その考え方および策定のすすめ方について研究会にて議論する。

その際、米国広域都市圏計画をモデルのひとつとして、その計画策定のねらいや考え方について参考とする。

また、策定予定の広域都市圏計画と既存の行政計画との関係性（違いは何か、既存計画では何が足りないのか、どの部分をカバーするのか等）についても議論する。

そして、名古屋大都市圏のあるべき姿を策定する中で、広域都市圏計画における定量的な目標の設定も検討する。

6.2. 策定のねらい・理念

リニア中央新幹線の開業により首都圏、中部圏、近畿圏が一体となったメガリージョンを構成する時代に向けて、中部圏の発展を牽引する名古屋大都市圏の持続的な成長の実現、ヒト・モノ・カネ・情報を惹きつける魅力ある都市圏の創造を目指し、広域都市圏計画を策定する。

6.3. 既存の都市計画の現状と海外における取り組み

名古屋大都市圏に関連する最近の各自治体都市計画においては、広域における各種施策の取り組みの必要性が謳われているが、その計画における具体的取り組みは各行政区域の取り組みに止まっている。

他方、米国の都市圏においては、各行政区域に止まらず都市圏における都市計画が策定されており、都市づくり、交通施策、産業政策面で合理的な取組みがなされている。これは、各都市圏の課題となっている将来に向けた人口政策、住宅政策、土地利用政策、交通政策、環境政策、産業政策等については、各行政区域の枠組みでは対応が困難であるという認識から都市圏における広域的な課題として都市圏計画において取り組まれている。また、計画策定にあたっては、行政だけではなく、企業や市民の参加が積極的に行われ、将来における広域都市圏のあるべき姿、そのための施策、実施主体などについて時間をかけて議論が行われたうえで、計画を策定し実行している。なお、広域都市圏計画の策定主体は計画策定組織によるが、その構成は、行政主体、行政と民間の合同、民間組織といくつかのタイプがある。

6.4. 名古屋大都市圏のあるべき姿、広域都市圏計画の必要性と期待される効果

上記の名古屋大都市圏を取り巻く情勢等を基にあるべき姿を設定し、現状とのギャップを確認したうえで、広域都市圏計画の必要性および具体的な施策・目標値とそれによる効果を検討する。

6.5. 隣接する圏域との関係性

名古屋大都市圏の郊外から名古屋都心への都市機能集中化について、名古屋大都市圏の発展による他圏域へ波及効果、他の圏域との連携策・役割分担などについて議論する。

6.6. 目指すべき成長の姿を達成するための施策と課題・広域都市圏計画で取り扱うべき具体的分野・テーマ候補の検討

上記の目指すべき成長の姿の実現のために必要となる施策を多面的に検討するとともにそれを進めるにあたっての課題についても検討し、この地域が地域の広域都市圏政策の具体性を示すことができるように進める。

- ・名古屋大都市圏における交通計画
- ・名古屋大都市圏における緑地整備計画
- ・名古屋大都市圏における産業政策
- ・名古屋大都市圏における文化・交流機能の連携
- ・名古屋大都市圏における防災対策・首都機能バックアップ
- ・広域都市圏計画の推進体制

6.7. 事例研究・調査など

関連する事例研究整理（米国民間都市計画組織や国内関係機関等）やGISの活用できる分野・見せ方などの調査、財団内における他の調査研究と連携などを実施する。

資料編

(第1章)

- 広域連携等の事例（海外）
 - ・ フランスの地方自治
 - ・ フランスにおける流域管理
 - ・ EU
 - ・ 米国の広域調整機関
- 広域連携等の事例（国内）
 - ・ 関西広域連合
 - ・ 九州地方知事会
 - ・ 福岡地域戦略推進協議会
 - ・ 名古屋市が関連している広域連携

(第2章)

- 中部圏基本開発整備計画
- 中部圏広域地方計画等
- 広域地方計画の見直し
- あいちビジョン 2020
- 名古屋市総合計画 2018
- 名古屋大都市圏成長ビジョン
- 広域連携の仕組みと運用
- 一部事務組合の制度概要
- 広域連合の制度概要

(第5章)

- 世界の都市ランキング
- 森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合カランキング」2012
- 中京都市圏パーソントリップ調査

■広域連携等の事例（海外）

〔フランスの地方自治〕

○メトロポール

都市への人口集中、世界の大都市との競争、生活圏の広域化という課題に対応するため「メトロポール」（人口要件 50 万人以上）という制度が 2010 年に打ち出された。メトロポールは地域の競争力と統合を促進するために、経済、環境、教育、文化、社会の整備や発展に関する計画を作成し、実施する。都市経営と世界的な競争力の観点に立った新たな大都市制度として位置づけられている。

その他、直近のフランスの広域行政組織について以下に示す。

表 1 フランスの広域行政組織

名称	課税権を有するもの(連合型)〈広域連合体〉				課税権を有しないもの(組合型)	
	メトロポール (Métropoles)	大都市共同体 (Communauté Urbaine)	都市圏共同体 (Communauté d'Agglomération)	コミュン共同体 (Communauté de Communes)	事務組合 (Syndicat de Communes)	混成事務組合 (Syndicat Mixte)
設立 (要件、定義等)	圏域人口50万人以上	圏域人口50万人以上 →45万人以上	圏域人口5万人以上	(人口要件なし)	(人口要件なし)	異なるレベルの自治体間、他の公法人間で構成
設立数 (2012年11月)	1団体	15団体	202団体	2,358団体	・10,184団体(単一目的) ・1,345団体(多目的)	・3,257団体
管理	共同体議会 ※議員数等は法定	共同体議会 ※議員数等は、構成コミュン議会の合意又はCGCT(注)の規定により決定 →議員数等は法定	共同体議会 ※議員数等は、構成コミュン議会の合意により決定+議席数の上限	共同体議会 ※議員数等は、構成コミュン議会の合意により決定+議席数の上限	委員会 ※構成コミュン議会の代表者 最低2名ずつにより構成	委員会 ※議員数等は規約により決定
事務権限	★6つの義務的権限(開発、地域整備、住宅、都市政策、上下水道等サービス、環境) ★県から県道整備等が、州から経済活動が義務的に委譲 ★県、州、国との合意に基づき、一定の事務を実施可能	★6つの義務的権限(開発、地域整備、住宅、都市政策、上下水道等サービス、環境) ★県との合意に基づき、福祉、県道整備を実施可能	★4つの義務的権限(開発、地域整備) ★6つの権限(道路、下水、上水、環境、文化・スポーツ施設、社会活動)から3つ選択 ★県との合意に基づき、福祉、県道整備を実施可能	★2つの義務的権限(地域整備、経済) ★6つの権限(環境、住宅、道路、文化・スポーツ施設、社会活動、下水)から1つ選択 ★県との合意に基づき、福祉を実施可能 ★任意で選択する事務	★規約により自由に決定(例:上下水道、廃棄物処理、地域開発・整備等)	★規約により自由に決定(例:河川管理、公務員医療サービス、行政法律情報サービス等)
財源	地方直接3税(建築所有物不動産税、非建設所有物不動産税、住居税)、企業不動産税・企業付加価値税・ネットワーク型企業定額賦課金(2010年の職業税廃止に伴い創設。実際の収入は2011年以降)、行政サービス関連税(廃棄物処理税等)等				構成コミュン(団体)からの分担金、行政サービス関連税等	

CGCTにおいて「広域連携公共法人」(EPCI)と規定されるもの

(注1) CGCT: 地方自治体総合法典

(注2) 下線部: 2010年12月改正部分

出典: クレアパリ事務所「フランス地方行政の現状について 2014年2月」

〔フランスにおける流域管理〕

フランスには6つの主要河川があり、河川の流域を圏域と捉えた広域連携が進められている。

○基本的な考え方

- ・戦略的に実施するために流域全体の管理計画を策定する
- ・流域管理には多様な存在（流域委員会、水管理庁、水利用者、国、地方自治体など）が参加するため関係者との十分な調整、諮問が行われる。
- ・課徴金システムと経済的な支援という財政的なツールにより施策を誘導する。

○流域管理

- ・SDAGE と SAGE により、流域管理を行っている。
- ・SDAGE は、SAGE とともに、水利用や排水処理あるいは水環境の保全だけではなく、土地利用、農水産業の振興、発電など流域内の幅広い分野を対象とした計画として存在。
- ・各流域で策定。

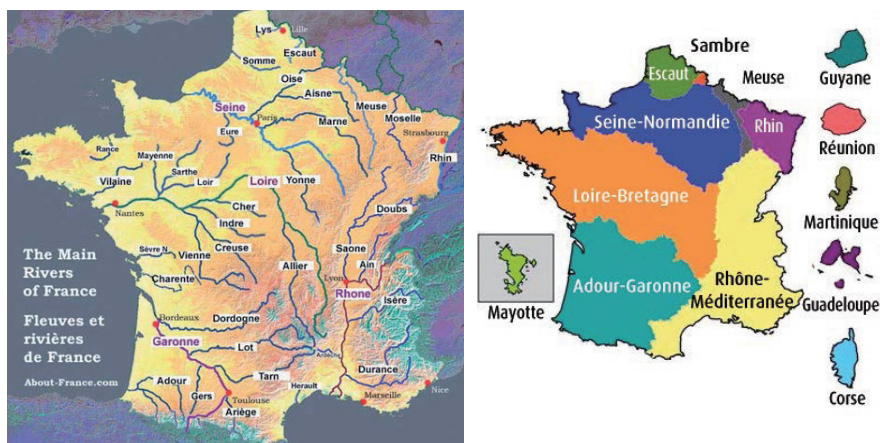


図1 フランスの河川（左）と流域圏（右）

出典：About-France.com ホームページ、セヌ・ノルマンディ水管理庁からの説明資料より

表2 SDAGE と SAGE について

計画項目	SDAGE	SAGE
内容	河川流域における水資源管理の基本方針を定める。 〈基本方針〉 ・水量・水質の目標 ・目標達成の事業 ・小流域の設定	小流域におけるSDAGEの下位文書 〈基本方針〉 ・水量・水質の目標 ・目標達成の事業 ・事業の優先順位
考慮事項	水利用・治水・農業・水産・舟運・発電・レクリエーション・地方自治体計画など	水環境の保護・水有効利用・農村発展・都市経済・各種水利用の均衡・SDAGEとの整合・地方自治体計画・各種団体の計画など
課題・戦略	各流域毎に異なった課題・戦略がある。	個別の小流域毎に異なった課題・戦略がある。
法的拘束力	第三者に対する法的拘束力を持つ。	第三者に対する法的拘束力を持つ。
対象	フランスの6大流域を対象とする(1992年水法)。 2004年以降は、EUの水枠組み指令(WFD)を遵守するため、海外領を含め12流域が対象となっている。	通常1,000~2,000km ² を対象とする。 SDAGEで流域全体の最低限のレベルは決められており、たとえば都市のスプロール現象がみられる場合など、局地的・スポット的にSAGEは作られる。
策定主体	流域委員会	地方水委員会
計画期間	6年	10年
策定期期	1996年に最初のSDAGEが策定された(1992年法に基づく)。 2009年にWFD(2000年)を取り込む形で新しく策定されている。	水管理に関する問題が発生した場合や地域の要請があったときに策定される。

出典：ローヌ・メディテラネ・コルシカ水管理庁、セヌ・ノルマンディ水管理庁他からのヒアリングにより

〔EU（欧州連合）〕

EUの組織概要、予算編成は以下のとおりであり、支出は「持続的な成長」及び「自然資源の保護と管理」の割合が高い。

【組織概要】

- 目的
- 経済統合を通じた持続的かつ均衡の取れた経済的社会的発展
 - 共通外交・安全保障分野での加盟国政府間協力による国際的発言力の向上
 - 警察・司法分野での加盟国政府間協力による欧州市民の安全確保

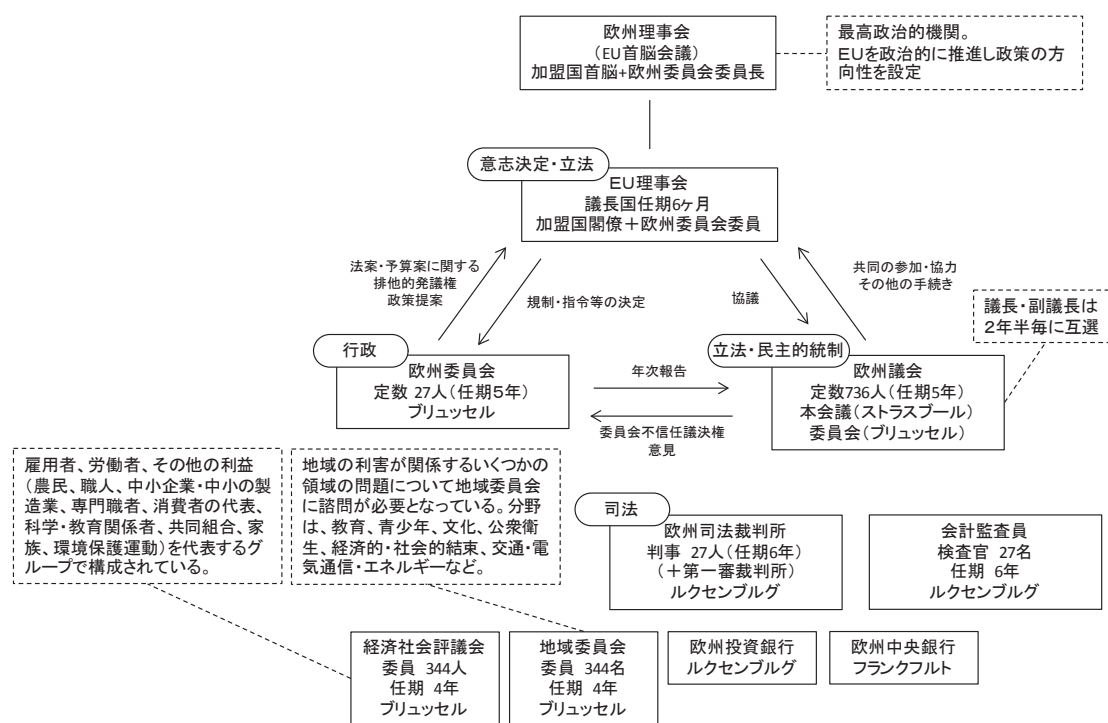


図2 EUの組織概要

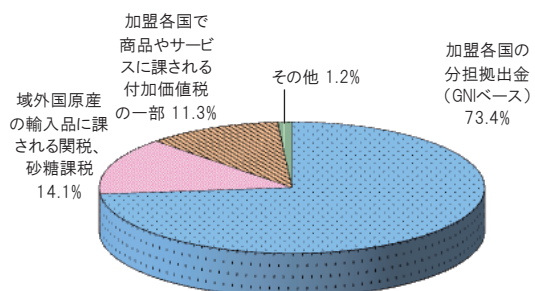
出典：駐日欧州連合代表部資料より

加盟国（2013年7月9日現在）

ベルギー、ブルガリア、チェコ、デンマーク、ドイツ、エストニア、アイルランド、ギリシャ、スペイン、フランス、クロアチア、イタリア、キプロス、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク、ハンガリー、マルタ、オランダ、オーストリア、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロヴェニア、スロヴァキア、フィンランド、スウェーデン、英国

【予算構成】

○収入



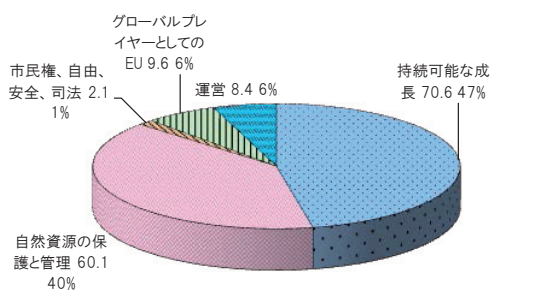
< 各国の拠出金 (2012年実績) >

拠出金降順	拠出金額 (百万ユーロ)	拠出金全体に占める比率
1 ドイツ	22,820.2	20.2%
2 フランス	19,796.9	17.5%
3 イタリア	14,980.2	13.3%
4 英国	13,461.1	11.9%
5 スペイン	9,661.6	8.6%
6 オランダ	4,173.3	3.7%
7 ベルギー	3,642.7	3.2%
8 ポーランド	3,525.3	3.1%
9 スウェーデン	3,289.2	2.9%
10 オーストリア	2,765.1	2.4%

※拠出金は GNI ベースや付加価値税等を含めた全額
 ※GNI (GrossNationalIncome) = 国民総所得。国内に限らず、日本企業の海外支店等の所得も含んだ付加価値の合計額。

図 3 収入構成と各国の拠出金

○支出



※金額単位は百万ユーロ

○持続可能な成長	成長と雇用のための競争力(第7次研究枠組み計画、生涯教育とエラスムス・ムンドゥス計画、欧州横断ネットワーク計画、競争力と技術革新枠組み計画、社会政策アジェンダ)、成長と雇用のための結束(構造基金、結束基金)
○自然資源の保護と管理	市場関連支出および直接支出(農業市場、動植物の健康)、農村開発、漁業、環境と気候変動
○市民権、自由、安全、司法	自由・安全・司法、市民権(公衆衛生と消費者保護)
○グローバルプレイヤーとしてのEU	加盟前支援施策、欧州近隣・パートナーシップ施策、開発協力施策、人道援助、民主主義と人権、共通外交・安全保障政策、安定のための施策
○運営	欧州委員会、他のEU機関

図 4 支出構成とその内容

出典：EU budget2013 (2013年、European Commission) より

〔米国の広域調整機関〕

官中心、官民連携、民中心と形態は分かれる。明確な組織設定と財源確保、詳細な地域分析と市民参加による長期広域成長計画を策定している。

表 3 米国の広域調整機関の歴史

年代	内容
①1950年 ～60年代	・都市圏のスプロール問題に対応する広域調整機関として多くの主要な機関が設立された。
②1960年代半ば ～70年代	・1962年に成立した連邦補助高速道路法が、連邦補助を受ける高速道路事業の採択を得るには地域における広域的な交通計画策定を義務付けたことが大きな要因となり、州を超えた広域調整機関が設立された。 ・1965年連邦住宅法修正、1966年大都市圏開発法制定、計画調整の法的な位置づけにより連邦補助を受けられるようになる。 ・1969年全国環境政策法成立、連邦資金を使う全てのプロジェクトを対象に広域な環境に関わる調整、環境アセスメントが義務付けられた。 広域調整機関が、プロジェクト実施の情報開示、市民の参加機会の提供などの役割を担うようになった。 これらに伴い、各都市圏の広域調整機関は調整機能を拡大し、機関を持たない都市圏において広域調整機関の設立が急がれた。
③1970年代 ～80年代	・1973年に連邦交通法(Federal Transportation Act)が制定され、人口5万人以上を有する都市圏は、都市圏における交通計画を調整する都市圏計画組織(Metropolitan Planning Organization:MPO)の設立が義務付けられた。 このMPOには交通計画の広域調整に関する権限および費用が与えられた。 新たにMPOが設立されたり、これまでの広域調整機関を州がMPOとして認定したところもあった。
④1990年代	・80年代までに設立された広域調整機関は交通など、ひとつのものを目的にし、総合的に調整する機関としては進んでこなかった。 ・1991年陸上交通相互の効率化法(Inter-modal Surface Transportation Efficiency Act of 1991:ISTEA)により、道路、公共交通、土地利用、環境など総合的な政策を推進されるようになった。 ・これらの一連の法律において、重要な役割を果たしているのがMPOである。 地域のMPOが地域の人々や都市圏を構成する地方政府の参画を得て、地域にとって望ましい計画立案を行う。 MPOはそのプロセスにおいて、「継続的(Continuing)、協力的(Cooperative)、包括的(Comprehensive)な交通計画プロセスを推進する(3-C)」ことが必要と位置付けられている。

【目的】

- ・「スマートグロース（洗練された成長）」は、郊外と都市部との調和ある持続可能な発展を目指す考え方
- ・計画的でコンパクトな市街地形と自然環境の保全を進め、調和のとれた土地利用を実現することを目標とする
- ・そのために、自治体を超えた広域的な都市圏という単位で土地利用や、交通、開発などに関し、総合的な広域調整を行っていく必要がある。

〔各大都市圏における取り組み〕

A シアトル都市圏

- ・シアトル都市圏は、アメリカ北西部に位置するワシントン州のビュージェットワンに面する4つの郡（キング郡、ピアス郡、スノホミッシュ郡、キットサップ郡）で構成される大都市圏。
- ・都市圏人口は約 360 万人。
- ・シアトル都市圏の経済・雇用は、当初、主に北アメリカ最大規模の木材加工会社であるウェアハウザー社（1900 年創立）等の林業、ボーイング社（1916 年創立）の航空機産業によって支えられてきた。
- ・マイクロソフト社が 1975 年に創立し、以降の同社の成長により IT 関連企業の集積が進み、ライフサイエンスや医療分野の産業も集積

「Puget Sound Regional Council (PSRC)」(ピューージェット湾地域評議会)

①設立の経緯

- ・1957年にピューージェット湾政府会議（Puget Sound Government Conference：以下「PSGC」）が結成され、交通や環境等を中心に広域調整が始まった。
- ・PSGCは1970年にシアトルの周辺4つの郡と域内自治体によりピューージェット湾広域政府協議会に改組され、圏域の総合的な成長管理の試みが進められた。
- ・PSCOGは1991年に週の成長管理法成立を受け、圏域の成長管理を担う機関として、ピューージェット湾地域評議会に再編された。

②組織の概要及び意思決定

- ・主な組織は以下のとおり。

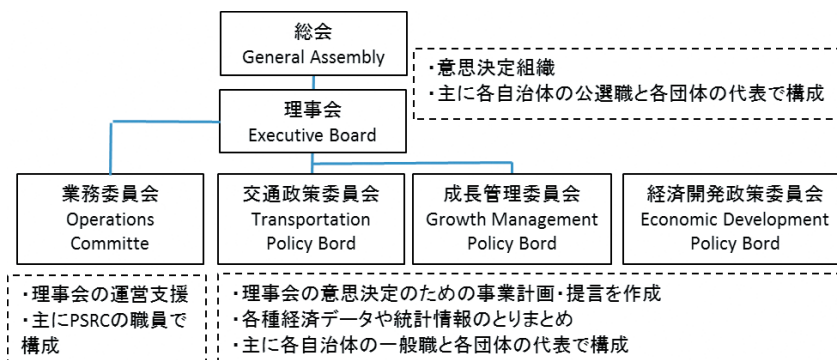


図5 組織の概要

出典：柴田裕希「プランニングプロセスと統合されたSEAの参加」より作成

③役割

- ・都市成長管理・将来ビジョンの策定
- ・交通計画の策定と実施
- ・地域戦略の策定

④業務・権限の根拠

- ・連邦法、州法、地域協定、判例によって規定。

⑤財源・予算

- ・収入は連邦政府及びワシントン州の予算が約 70%を占め、地元基金が約 20%を占める。支出は

人件費が約 40%、給付金が約 20%、諸経費及び管理・コンサル費用がそれぞれ 15%を占める。

⑥計画策定

- ・「成長管理計画 VISION2040」とそれを実行する「地域経済戦略」を策定。
- ・環境、開発、住宅、経済、輸送、行政の 6 項目でゴールを示している。
- ・「地域経済戦略 2010」では VISION を達成するために、パイロットクラスター（航空、IT、物流・国際貿易、ライフサイエンス、クリーンテクノロジー、観光、国防、港湾、慈善活動、交通）を選定。
- ・産業クラスター検討及び地図情報システム GIS による詳細な分析を実施。

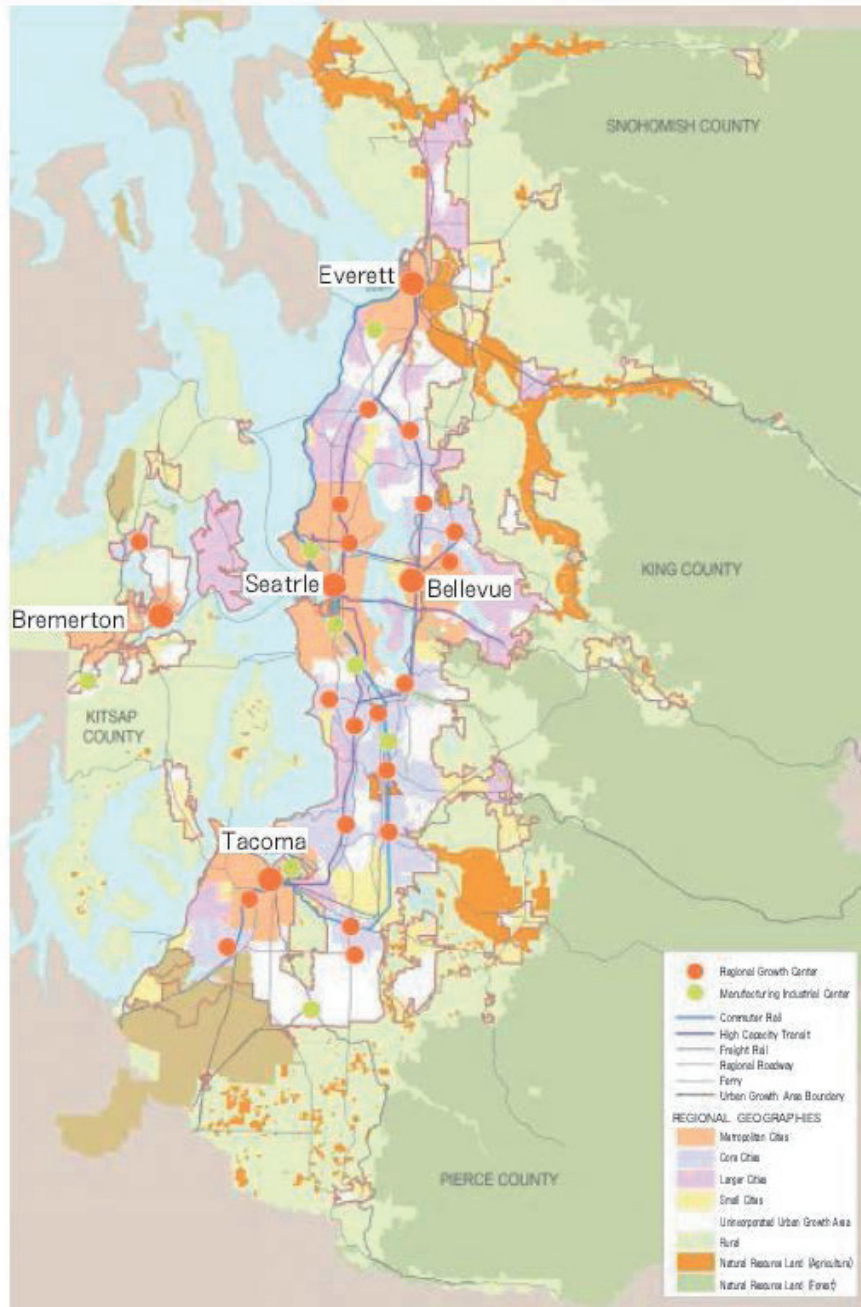


図 6 VISION2040 Regional Growth Strategy

出典：PSRC ホームページより

B ポートランド都市圏

- ・ポートランド都市圏は、オレゴン州の3つの郡と24の都市で構成される大都市圏。
- ・都市圏人口は約220万人。
- ・古くから北部太平洋地域の物流や交通の要衝となってきた。肥沃な農地を抱える周辺の農産物集積地として貿易、交通の中心地であるとともに、製材、製紙などの工業の中心として栄えた。
- ・現在ではハイテク産業誘致策により、半導体、電子部品、情報通信関連企業の集積が進む。シリコンフォレストと呼ばれる半導体関連企業の生産拠点。
- ・観光産業も盛んであり、ナイキやコロンビアといったスポーツメーカー企業も立地し、スポーツアパレル産業も発展。

「Metro」

①設立の経緯

- ・都市開発と自然保護を両立させた都市基盤整備を進めるため、成長管理政策を立法化した。
- ・1978年に広域都市圏として地域の課題を解決するため、都市サービス地区（MSD）とコロンビア地域政府連合という2つの広域行政機関が統合され、Metroが設立された。

②組織の概要及び意思決定

- ・主な組織は以下のとおり。

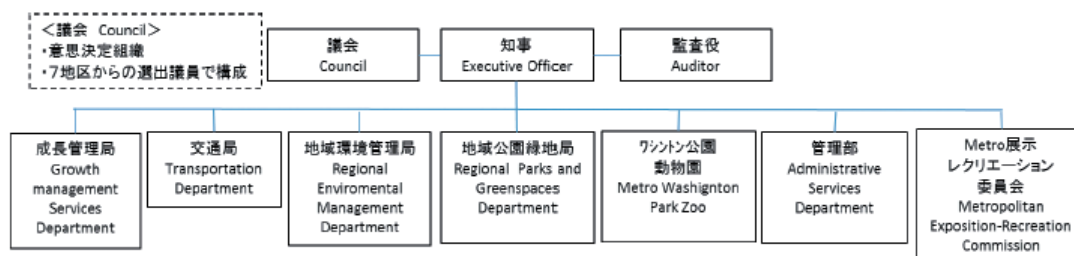


図7 組織の概要

出典：Reo Cities 「ポートランドのまちづくり」より作成

③役割

- ・都市圏の効率的調整と総合計画策定
- ・広域的行政サービスの提供
- ・環境、土地利用、交通、福祉、公園、コンベンションなどの事業まで行うようになる。

④業務・権限の根拠

- ・Metro憲章の制定により包括的な自治権を得る。
- ・都市成長境界線（既成市街地、都市化保留区域及び都市化抑制区域を区分する制度：UGB）の設定が義務づけられている。

⑤財源・予算

- ・収入は所有、運営する施設、設備に関する事業収入、基金、公債、固定資産税・物品税などの税収。

⑥計画策定

- ・「Region2040」の策定では1992年より始まる。

- ・情報基盤を活用した精緻な分析と積極的な住民参加による住民の意見反映などのプロセスを経て、実効性のある計画が策定。
- ・「広域の都市成長のゴールと目標」は、地域の土地利用に関する基本的な方針として策定。
- ・「成長コンセプト」は、コンパクトな都市圏の構築を狙いに、郊外の環境破壊の予防、計画的な市街地形成、公共交通機関の強化などを目指したもの。
- ・「都市成長管理計画」は、「成長コンセプト」の実現に向けた具体的な計画で、急激な人口増に対応する住戸や雇用の供給目標値が定められている。
- ・「フレームワーク計画」は土地利用、交通、公園緑地、水資源、自然災害等の分野にわたる広域計画

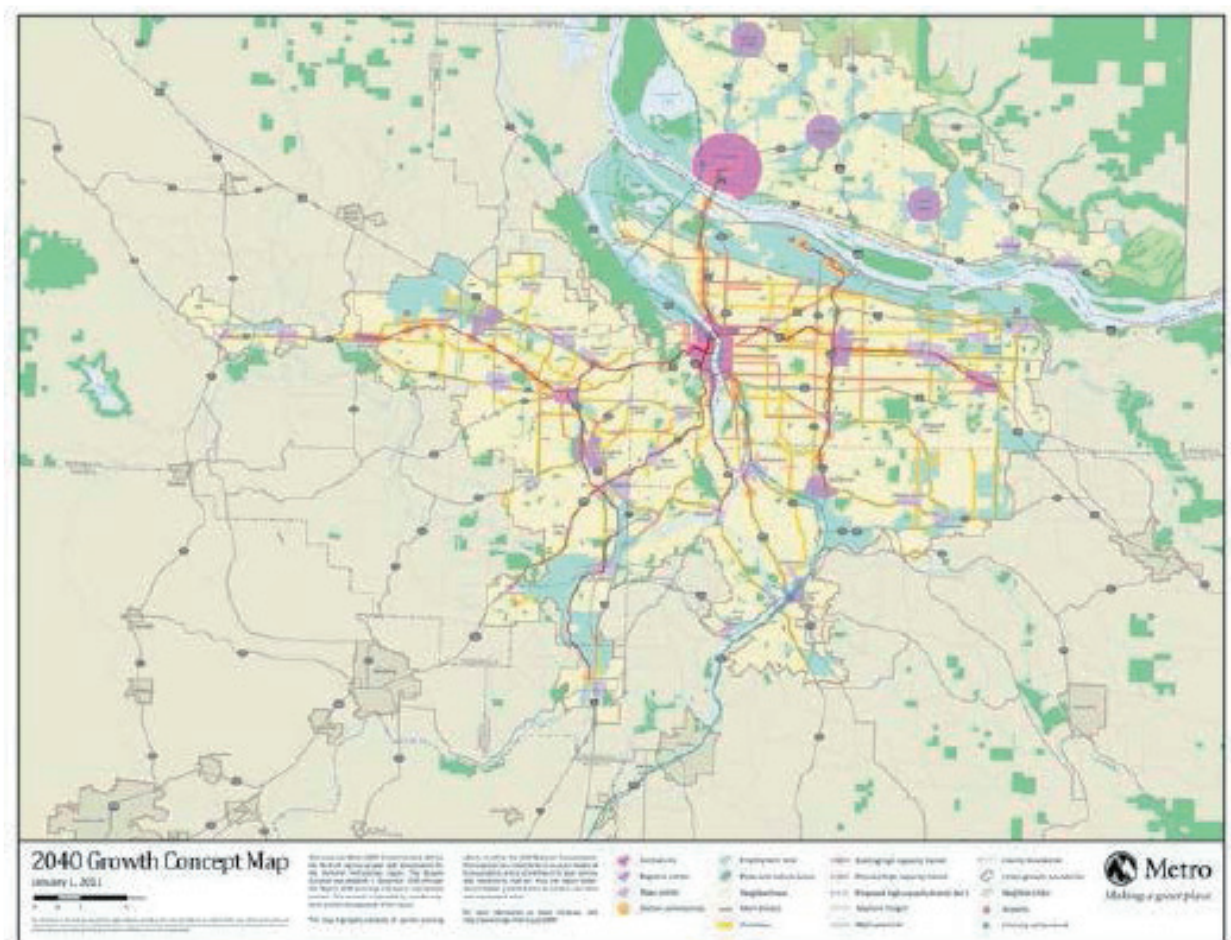


図 8 成長コンセプトのマップ

出典：Metro ホームページより

C ボストン都市圏

- ・ボストン市を中心に、マサチューセッツ州の東部 3 分の 1 の中、ケープコッドや南海岸等を除いた地域。
- ・都市圏人口や約 455 万人。
- ・米国で最も歴史の古い町の一つ。
- ・ハーバード大学やマサチューセッツ工科大学を一とした国際的に評価の高い高等教育機関や、ボストン美術館やボストン交響楽団など著名な芸術活動の拠点をも有する。
- ・近年では、金融業の集積地、出版・印刷業の有数の拠点となっている。また、ハイテク産業の集積地域として知られている

「Metropolitan Area Planning Council (MAPC)」

① 設立の経緯

- ・MAPC はボストンを中心とする大都市圏の交通基盤と経済開発を中心とした地域計画を立案・推進するために設立。
- ・MAPC は環状道路の内側に存在する 101 の市長を対象に 8 分割している。

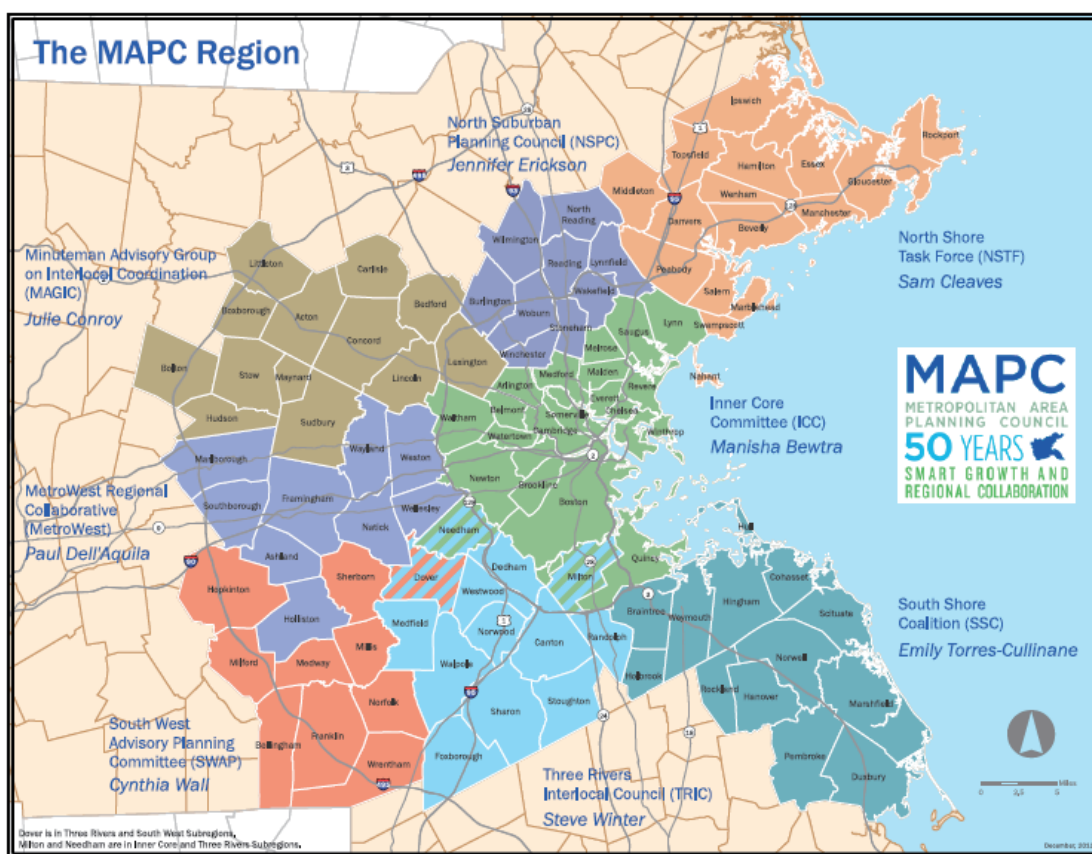


図 9 MAPC の圏域と 8 部分圏域

出典：MAPC ホームページより

②組織の概要及び意思決定

- ・MAPCは101の市町それぞれの代表と州知事から任命をうけた21名、10名の州政府職員及び3名のボストン市の職員による評議会により管理。

③役割

- ・スマートグロースと地域的な協力の推進。(健全な自治体の管理運営、持続可能な土地利用、天然資源の保全、効率的かつ手頃な交通、多様な住宅ストック、良好な治安、経済開発、情報の共有、多様な人々間の公平性と機会均等など。
- ・プロジェクトは、クリーンエネルギー・プロジェクト、共同調達、データ・サービス、経済開発、環境、交通、住宅、土地利用。

④業務・権限の根拠

- ・マサチューセッツの州法に基づく。

⑤財源・予算

- ・基金、連邦政府からの補助金・委託料が約56%、州政府からの補助金・委託料が8%、市町村からの委託料が27%。支出は事務局の畝井比に約3割。各プロジェクトに配分。

⑥計画策定

- ・「Metro Future」という30ヵ年計画を2008年に作成。
- ・効率的な交通システム、土地及び天然資源の保全、住民の健康と教育の改善、繁栄のための経済開発の均等な機会の向上の奨励。
- ・具体的には以下の13項目。

- | |
|--------------------|
| No.1 連携計画の実行 |
| No.2 情報の民主化 |
| No.3 市町の財政力強化 |
| No.4 地域連携の構築 |
| No.5 コンパクト・グロースの実現 |
| No.6 都市生活と学校の質の改善 |
| No.7 自然景観の保全 |
| No.8 住宅の入手可能性の改善 |
| No.9 健康的な家族への支援 |
| No.10 熟練労働者の育成 |
| No.11 経済成長の重視 |
| No.12 連携した交通の拡大 |
| No.13 天然資源の保全 |

図10 実行戦略の13項目

出典：Metropolitan Area Planning Council「Metro Future」(2008)より

D ニューヨーク都市圏

- ・ニューヨーク都市圏は大都市統計圏（MSA）、合同統計圏（CSA）がある。
- ・都市圏人口はMSAは約1,990万人、CSAは約2,350万人。

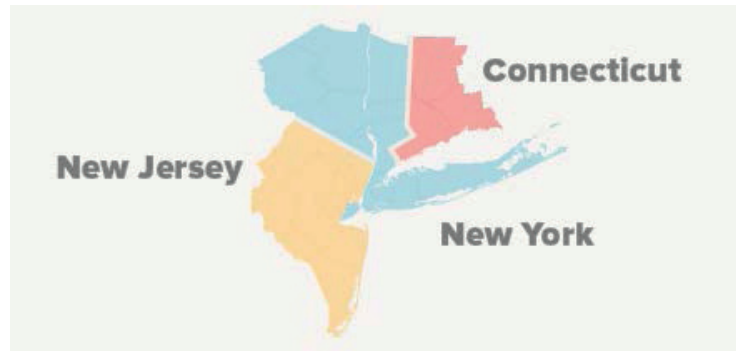


図 11 ニューヨーク（広域）都市圏

出典：「Regional Plan Association」ホームページより

「Regional Plan Association（RPA）」

①設立の経緯

- ・1922年に市民と財界の有力グループによって設立された米国最古の広域計画を目的としたシンクタンクである。
- ・基本的には、行政区域を越えた都市圏全体での効率的な計画立案を目的としており、近年は地域のオピニオンリーダーとの対話に重点を置きながら、種々の政策提言を通じて非営利組織としての役割を果たしている。
- ・現在は気候変動、財政的不確実性、経済縮小の可能性も視野に入れた第4次計画を策定中。

②組織の概要及び意思決定

- ・組織全体の評議会から選ばれた少数メンバーで構成される理事会が通常の業務を統括。
- ・構成員はビジネスリーダー、都市計画などの専門家、圏域のオピニオンリーダー。
- ・圏域を代表する3州それぞれに運営委員会が設けられており、それぞれの代表が全体の評議会、理事会へも参加。

③役割

- ・交通、経済開発と不動産、環境と空地などを通じて、繁栄、持続可能性、生活の質の改善を目的とした以下の検討を行っている。
- ・コミュニティデザイン（土地利用規制の作成など）、経済開発（普段三開発、ロングアイランド鉄道、就労の場供給など）、エネルギー、環境（公園や公共空間の確保等）、住宅（通勤鉄道ネットワーク改善等の研究等）、国家的事項（大都市圏の高速鉄道計画など）、交通主導の開発（将来の地下鉄、バス、鉄道沿線の住宅や雇用を支援する土地利用政策など）、交通（路面電車、港湾、空港など）

④業務・権限の根拠

- ・NPOとして圏域の都市計画などに提言する団体であるが、評議会が地域の有力者で構成されていることもあり、実際には相応の影響力を有している。

⑤財源・予算

- ・企業や財団などからの寄付と、コンサルタント業務による収益により運営している。

⑥計画策定

- ・1995年の第3次地域計画（A Region at Risk）では economy、environment、equity が地域の持続的な生活の質、繁栄、活力を担保する基礎であることを強調している。
- ・具体的には交通アクセスないし、交通指向型の開発の必要性が高まっていること指摘している。

■ 広域連携等の事例（国内）

〔関西広域連合〕

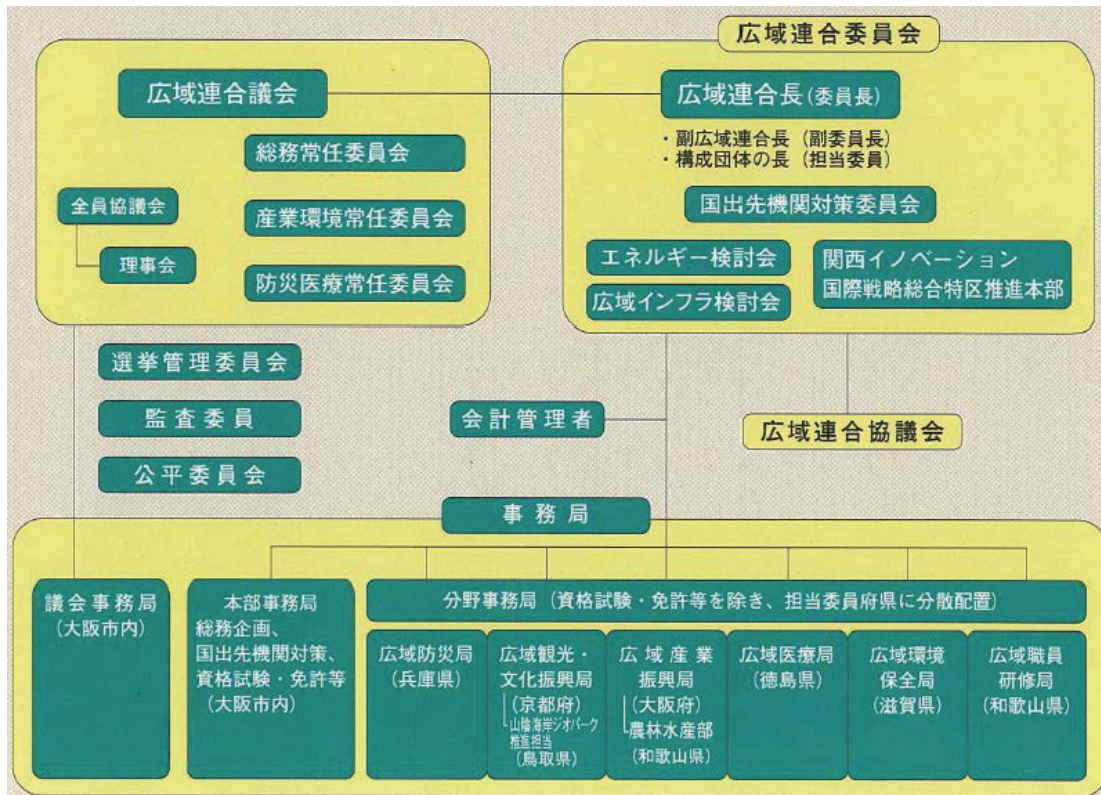
関西広域連合は、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市、大阪市、堺市、神戸市の2府5県3市で構成されている。実施事務は多岐にわたり、防災、観光・文化振興、産業振興、医療など7分野となっている。

表 4 関西広域連合の概要

名称	関西広域連合
設立年月日	2010年12月1日
構成団体	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市、大阪市、堺市、神戸市（2012年8月現在）
実施事務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な行政課題に関する事務のうち、府県よりも広域の行政体が担うべき事務 ・ 広域防災、広域観光・文化振興、広域産業振興、広域医療、広域環境保全、資格試験・免許等、広域職員研修の7分野の事務 ・ 国の出先機関からの事務・権限の移譲 ・ 将来的には、7分野の事務の拡充や新たな分野の事務



出典：関西広域連合ホームページより



広域連合委員会	構成団体の長を委員とし、構成団体の多様な意見を反映するとともに、構成団体の長の主導のもとに各分野の事務事業を迅速に推進するために設置。会議による組織運営を行う。
広域連合議会	構成団体の議会の委員から選出。広域連合の議事機関として、条例の制定改廃、予算の議決等を行う。普通地方公共団体の議会と同様の権限を有する。
広域連合協議会	広域連合の実施事業等のもとより、関西の課題と今後のあり方を踏まえた広域連合の将来像等について、住民等から幅広く意見を聴取し、協議を行う。
事務局	総務企画、国出先機関対策、資格試験・免許等の事務を所管する本部事務局を設置するとともに、その他の分野の事務を所管する分野事務局担当を担当委員府県に設置し、府県・市職員が広域連合職員を兼務する。また、広域連合議会の議会活動をサポートするため、議会事務局を設置。

図 12 関西広域連合の推進組織

出典：関西広域連合ホームページより

〔九州地方知事会〕

九州地方知事会は、国、九州及び山口県等で構成され、各県相互間の連絡提携を緊密にして、地方自治の円滑な運営と進展を図ることを目的として1947年に設立された。

2003年には、九州地方知事会と九州・山口経済連合会との意見交換会が発展する形で九州地域戦略会議が設立されている。

活動の柱としては、九州一体的発展に資する社会資本整備、産業振興と環境保全、地方制度改革と行政効率化、九州とアジアの交流を上げている。

また、各県に共通する広域的な課題について、共同して政策を作り上げ、連携して実行していく「政策連合」を設定して取組を進めている。

【政策連合】

- ・「政策連合」とは、各県に共通する広域的な課題について、共同して政策を作り上げ、連携して実行。
- ・高度情報化やグローバル化が急速に進み、国際社会への対応や、環境問題、少子高齢化・人口減少社会への対応などの共通する課題に対し、九州・山口各県が広域的視点に立った政策を立案・実行することにより、地域課題を効果的に解決し、住民サービスの向上へとつなげる。
- ・九州・山口各県が一体となって取り組んでいくことで、将来の道州制へつながるステップにもなるものとして、「九州はひとつ」の実績を積み上げ、共同体としての意識を醸成。
- ・九州地方知事会では、こうした政策連合に積極的に取り組むと同時に、九州の経済界と共同で設置している「九州地域戦略会議」においても、官民一体となった取組を推進。

表5 政策連合一覧

	テーマ	時期	目的	課題
1	工業系公設試験研究機関の連携	2004年～	九州・山口各県の工業系公設試験研究機関の一層の連携により、九州地域の産業の技術レベルを高め、九州としての地域発展を目指す。	新たな共同研究テーマの掘り起こしや既存テーマの深化等、引き続き、各県公設試験研究機関が連携した産業発展への取組を進める。
2	若年者就業支援の連携	2006年～	県域にとらわれない若年者就業支援サービス(就職支援情報の提供体制、九州各県企業が一堂に会する場の提供等)の拡大を図る。	ジョブカフェの認知度向上及び利用者の増大に向け、以下の取組を実施 ○九州・山口各県合同会社説明会におけるジョブカフェのPR ○大学等へのジョブカフェ共同ポスターの配布 ○ジョブカフェPRに向けた新たな取組について、ジョブカフェ担当者合同会議において検討
3	ごみ減量化に向けた啓発活動の連携	2007年～	九州の豊かな自然環境を守り、将来に継承するため、ごみ減量化に向けて、住民に対する広報活動や啓発活動を各県共同で実施することで、その活動をより効果的なものにするともに、経費の削減にもつなげる。	
4	博物館、資料館、美術館など教育文化施設の連携	2006年～	九州各県のミュージアム(博物館、資料館、美術館等)の持つ力を結集して「九州・山口ミュージアム連携事業」を行うことにより、九州地域の一体的な文化振興と地域活性化・発展を促すとともに、歴史・文化の相互理解を推進し、九州地方一体化の気運の醸成を図る。また、「九州・山口ミュージアム連携事業」を行うことにより、自らの情報発信力・政策形成力を高め、魅力ある九州地方となるための地域づくりに参加していく。	○ホームページの拡充。 ○連携事業(冠事業)の実績の積み上げ。 ○九州国立博物館と九州博物館協議会との連携により、講演会、研修会を実施(併せて、各県各施設の職員が共同研修に参加しやすい環境づくり)。
5	自動車産業の振興	2006年～	中国や韓国といった成長著しいアジアをはじめ、自動車産業の世界的な拠点間競争が一層激化する中、九州各県が一体となって、自動車の生産から開発までを一貫して担える先進生産拠点を目指し、自動車産業の一層の振興に取り組む。	九州の自動車・二輪車部品メーカーの更なる競争力向上に向けた取組を実施。
6	九州各県での救急医療体制の整備	2007年～	九州・山口各県が共同して、広域かつ迅速な救急医療に取り組むことにより、安全・安心な医療体制を構築する。	ドクターヘリの具体的な共同利用の仕組み作り ○ドクターヘリの運用に要する多額の経費(1機あたり約2.1億円/年) ○ドクターヘリ基地病院における救急医等の医師確保
7	広域回遊魚の放流事業	2007年～	複数県間を移動・回遊する広域回遊魚については、放流者と受益者が必ずしも一致しないこと等から、各県ごとの対応では、その効果が十分に得られていない場合がある。このため、関係する県が共同で、魚種や海域の特性に応じた適切な手法による放流と資源管理を行い、効果的かつ効率的に水産資源の維持・回復を図る。	○科学的知見に基づいた資源評価や放流技術の検証が必要であり、調査・研究費の確保を要する。 ○各県の漁業実態や栽培漁業推進体制が異なるとともに、漁協等関係団体との連携も必要であることから、関係県間の十分な協議・調整を要する。
8	地球温暖化対策の連携	2007年～	住民に対する地球温暖化防止の普及啓発活動を各県共同で広域的に実施することにより、その効果を広範囲に広げる。	○これまでの普及啓発活動の連携に加え、CO2排出削減の具体的な取組や低炭素社会を目指した環境関連産業の育成について、経済団体等と連携して、効果的に取組を進めていくことが重要。 ○後は、九州地域戦略会議において、平成23年6月策定した「低炭素社会を目指す九州モデル」アクションプランの推進を図るため、官民が一体となった取組を進めていくことが必要。
9	産科・歯科・行政が連携して取り組む早産予防対策	2010年～	全国的に極低出生体重児(1500g未満の出生児)の出生割合は増加傾向にあるが、中でも九州・山口地域の割合は全国を上回っていることから、九州・山口地域において、早産を予防し、極低出生体重児の減少を図ることは喫緊の課題となっている。	○感染症に着目した熊本県の取組を推進していくためには、各県の関係者の共通理解が必要。 ○事業を進める段階で、各種の検査は妊婦の自己負担になるため、早産予防に対する妊婦の認識を高め、自発的な受診を促すことが必要。

			熊本県がモデル地域で取り組んだ早産予防対策が一定の成果を得たため、九州各県にその取組を拡大し、子どもが健やかに成長発達する体制整備を図る。	○産科医療機関が行う検査等については、研究機関との合意形成が不可欠。
10	口蹄疫対策(迅速・適確な家畜防疫及び畜産物流通体制の整備)	2010年～	口蹄疫や高病原性鳥インフルエンザなど、伝播力の著しく強い家畜伝染病の発生に対し、県境を越えた迅速・適確な防疫対策の確立を図る。	○隣県との県境防疫会議や合同防疫演習を通して、申し合わせ事項の検証を行う。 ○九州ブロック家畜衛生主任者会議や県境防疫会議を通じて、防疫連携体制の確認、ルール運用の再周知を図るとともに、国の特定家畜伝染病防疫指針の再検討・変更に伴い、必要に応じてルールを変更する。
13	社会資本の適切な維持管理(アセットマネジメント)の推進	2012年～	地方公共団体が管理する大量の社会資本は、今後、高度経済成長期に建設されたものをはじめ、その多くが更新時期を迎える。そのため、九州・山口各県で蓄積された社会資本の適切な維持管理手法(アセット・マネジメント)に関する調査・研究や情報交換を行い、九州全体における社会資本の維持管理の効率的を図る。	社会資本の適切な維持管理に向け、各県の状況を踏まえつつ、引き続き維持管理手法に関する調査・研究や情報交換を進めていく。
14	職員研修の合同実施	2013年～	九州・山口各県の施策や経済界等からの提言等について、学び、議論し、互いに刺激し合うことによって研修生の広域的な視野の涵養と政策形成能力の向上を図る。 研修での議論を通じて、九州・山口の共同体意識の醸成、さらに広域行政課題の共有化などを進める。	○各県の施策発表テーマの決定 福岡県から、「70歳現役社会づくり」について、紹介 ○各県の研修受講者の募集、推薦
15	70歳現役社会の実現に向けた連携	2013年～	九州・山口地域は全国を上回るペースで高齢化が進行しており、超高齢社会への対応は喫緊の課題である。 高齢者の就業意欲は非常に高く、内閣府の統計によれば7割以上の高齢者が「70歳もしくはそれ以上まで」働きたいと希望。しかし、九州の高齢者就業率は全国を下回っており、高齢者のニーズに応える施策が必要。 九州・山口各県、経済団体、労働者団体で構成する「九州・山口“70歳現役社会づくり”研究会」を設置し、高齢者がそれぞれの意思と能力に応じて、活躍し続けることができる選択肢の多い新しい社会「70歳現役社会」の実現を目指す。	(1)活躍したいと希望する高齢者への支援策 (2)高齢者が活躍できる職場づくり (3)各県・経済団体等の連携強化と情報共有 (4)国への提言(規制緩和、国の助成金拡充、政策提言など)
16	海外事務所の共同運営		—	—
17	育児費用の社会的支援	2003年～	急速に進行する少子化への対策として、育児費用を社会全体で支援する施策及び九州・山口地域で共同実施できる子育て支援事業を行うことで、子育て家庭の経済的負担を軽減し、地域全体で子育てを支援していく気運を醸成する。	「子育て応援の店」事業は、各県で会員登録の方法をはじめ、サービスの提供方法などが異なるため、会員(子育て中の方)は、その県内ではサービスを受けることができない。社会全体で子育てを支援するという機運の醸成のためには、子育て中の方が、自分の県だけでなく、全国どこでもサービスを受けることができるよう取組を充実させていく必要がある。 今後、各県の実情に応じて事業継続を図っていきながら、九州各県で相互にサービスを受けることができるよう、必要に応じて九州各県担当者との意見交換等を行う。
18	産業廃棄物税の導入	2004年～	産業廃棄物税の導入にあたり、産業廃棄物が県境を越えて移動している実態を踏まえ、産業廃棄物の排出抑制やリサイクル等の促進に向けた政策の効果を担保するため、平成17年度を目途に、九州全域(各県)において産業廃棄物税の一斉導入を図る。	○九州各県が連携し、適正課税に努めるとともに、税収用途事業の充実強化など税の活用を図りながら、循環型社会づくりに向けた更なる取組を推進する。 ○産業廃棄物税の導入に伴う広域的な政策の効果等の検証作業を、九州各県が共同で行う。
19	食の安全・安心に係る連携	2004年～	食に関する危機発生時には、行政として迅速かつ的確な初動対応が必要となるが、食品は県域を越え大量に流通していることから、ひと	○食に関する危機発生時の各県間の情報伝達が迅速かつ的確に行えるよう、また、意見や情報の交換及び共有化が円滑に図れるよう、情報伝

			つの県のみの問題としてではなく、県の枠を超え、広域的に連携した対応が求められている。このことから、食に関する危機発生時における、九州・山口各県間の情報の共有を図る。	達訓練及び連携会議を継続的に実施する。 ○「九州・山口地域食の安全安心連携会議」を定期的に開催し、意見や情報の交換及び共有化を図ることにより、各県の食の安全安心に係る連携を推進する。
20	農業系公設試験研究機関の連携	2004年～	農業系公設試験研究機関相互の連携による効果的・効率的な研究を推進するための、広域連携のあり方や九州ブランド育成に向けた具体的な推進策の検討	引き続き相互補完及び共同研究を推進するため、毎年度末に取組状況を確認し、情報を共有する。
21	水産高校実習船の連携	2004年～	多様化する水産教育の充実や、財政面での効率的かつ効果的な運営を目指し、県域を越えた連携により実習船の共同運営を行う。	○建造した実習船のより効率的かつ効果的な運営に向け、継続的に3県で検討していく必要がある。 ○3県での共同運営の実績・効果を、九州各県にフィードバックしていく必要がある。
22	農業大学の連携	2004年～	九州全体で優れた農業者を育成するため、魅力ある農業大学の強化に向けた連携と運営母体及び施設の連合のあり方に向けた課題の整理検討を行うとともに、高い「経営力」と「技術力」を備えた農業従事者の育成に向けた「九州農業大学(仮称)構想」について研究する。	○各県農業大学校と定期的な情報交換を行い、養成課程の連携事業を今後も継続する。(養成課程の連携事業については定期的な状況把握、効果測定が必要)
23	防災対策の連携	2004年～	大規模・広域災害時においては、被災県独自では災害の応急対応や復旧・復興に関する対策が十分に実施できないため、九州・山口9県の連携による災害時の広域応援体制を整備する。	《災害時応援協定における実施細目等の整備》職員派遣、食料や避難施設等の提供、緊急輸送路等の確保、医療支援など、応援項目ごとの実施細目について、必要な項目の追加等について検討を行う。
24	林業公社等研究会	2004年～	林業公社の経営安定を図りつつ、森林の持つ公益的機能の確保を図っていくためには、1公社、1地方公共団体の対応では限界があり、国の強力な支援策が必要ことから、九州・山口地域の林業公社を有する県が連携をとりながら、林業公社の健全な経営を図るための検討を行うとともに、林業公社に対する支援策について国等へ提言活動を実施する。	当研究会では、九州地方知事会としての提案・要望事項を取りまとめ、関係省庁等に対する提言活動を行ってきた結果、一定の成果を上げることができたが、林業公社の経営改善のためには未だ解決されていない課題が多く存在することから、今後も実務者レベルの会議において、協議を継続していく。
25	中心市街地再生に係る九州・山口各県の広域的連携	2005年～	大規模集客施設等の立地により、都市のあり方は県の区域を越えて広域的影響を受けることから、九州・山口各県の連携による中心市街地再生の方策を決定していく。	広域的連携における取組成果を持続させ、引き続き連携して中心市街地の再生や活性化等に取り組む。
26	感染症に対する広域連携	2005年～	各県単独では対応困難な感染症や希少感染症が発生し、広域的な対応が必要となる場合に備え、感染症情報の伝達、地方衛生研究所の相互支援や標準マニュアルの作成など、動物由来感染症に代表される感染症の発生に備えた広域連携体制を構築する。	○新型インフルエンザ等の大規模感染症発生時に備えた広域連絡体制の構築 ○標準的、統一的な感染症疫学調査手法の構築
27	有明海・八代海等の再生に向けた連携強化	2006年～	海域環境が悪化し、漁獲量の大幅な減少が続いている有明海及び八代海等を再生するために、関係する6県(福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、鹿児島県)が連携し、水質等環境情報や各種調査情報の共有化、住民への啓発活動などを実施することにより、総合的な環境対策の推進や調査研究等の活性化、流域住民の環境保全意識の醸成を図る。	海域環境の保全、改善に関する施策及び水産資源の回復による漁業振興施策を継続して実施することが必要であることから、関係県の更なる連携強化を図り、普及啓発活動及び調査研究を充実させる。 (1)普及啓発活動の連携 「有明海・八代海等の再生」に関する住民への啓発の促進を図るため、統一ロゴを用いて、各県が連携した清掃などの取組を継続していく。 (2)調査研究の連携 漁場環境調査の連携や環境情報の共有を継続して実施し、引き続き漁業者や研究者らに広く情報提供していく。また、有明海関係4県ではクルマエビ・ガザミの共同放流及び有明海特産魚介類などの連携した調査研究を継続する。
28	申請・届出等各種様式の統一化	2006年～	各県の申請・届出等の様式を統一化し、法人や県民の負担の軽減を図ることで、住民・企業に広域行政のメリットを感じていただき、道州制に対する住民の意識の涵養につなげる。	統一化した95様式については、今後、法改正等により改正が必要となる可能性がある。 様式改正に当たっては、今回の統一化作業の経験を生かし、県民や事業者等の負担の軽減を

				図るという共通認識のもと、様式の統一化が維持されるよう、協議を行っていく。
29	職員の人事交流	2007年～	九州各県が人事交流することにより、相互理解の促進と共同体意識の醸成を図る。	派遣元が希望するポストと派遣先での受入可能ポストのミスマッチ等により、希望する部署での受入が難しいケースがある。 引き続き、各県ごとに研修効果が高く、研修目的に沿った交流先を確保し、人事交流を実施する。 また、各年度ごとに交流状況について取りまとめ、九州各県に情報提供する。
30	インターンシップ推進による産業人材の育成	2006年～	経済活動が県域を越えて行われる中、九州各県の大学等で学ぶ大学生がインターンシップをする際、体験先を地元企業だけでなく九州広域で選択できる体制(=広域インターンシップ)を整備することにより、将来の九州地域を担う人材を九州各県が協力して育成し、産業振興を推進していく。	平成20年度に構築された連携体制を活用し、引き続き事業を継続する。
31	輸出の促進の連携	2006年～	東南アジアや欧州への食品等の輸出を促進するため、九州・山口各県が連携して合同商談会、物産展等を開催する。	表裏一体の関係にある観光と物産について、販路拡大を効果的に進めるうえで、連携して取り組んでいくことが必要。その上で、オール九州として、さらに各県が連携を図り、九州の食品等の輸出促進のため、各企業の海外展開支援の充実を図っていくことが重要である。 ・海外市場の状況に対応した事業を開催。 ・平成26年度は、タイ国際食品展示会等に参加予定。
32	健康危機管理体制整備の連携	2006年～	感染症や食中毒、医薬品、飲料水などによる県域を越えた大規模な健康被害へ対応していくため、九州・山口各県の連携による健康被害に係る情報共有、応援等相互支援体制の整備、共同研修・訓練等を実施する。	○「健康被害に係る相互支援体制整備」の「相互支援」の考え方を整理する必要がある。 ○「健康被害に係る相互支援体制整備」については、新たに設置した「九州・山口各県健康危機管理連携会議」において、引き続き検討する。 ○「原因不明健康被害発生時の情報共有」、「研修・訓練の共同実施」については、策定した要領等に基づき情報伝達訓練等を実施していく。
33	森林の保全・活用の推進の連携	2006年～	九州山地を中心とした森林が果たす多面的機能を十分に発揮させるため、各県が連携し、森林を保全・活用する方策を検討する。	「九州の森林づくりに関する共同宣言」における次の4項目の行動方針の具体的な取組検討 (1)多面的機能の高度発揮のための森林整備の促進 (2)九州材の利用推進 (3)森林環境教育の推進 (4)九州森林(もり)の日の活動による県民意識の醸成
34	武力攻撃災害時の避難体制の整備	2006年～	大規模な武力攻撃災害が発生した場合や武力攻撃災害が長期にわたる場合に備えるため、県域を越えた避難住民の発生を想定した広域的な応援体制を整備する。	本取組の初期においては「国民保護制度の普及」が目的であったが、中期的には「対象事態の総合化」への移行が課題とされるようになり、広域にわたる避難・救援を想定した訓練の必要性が各県の間で十分に認識されるようになった。しかし、東日本大震災や九州豪雨災害等の影響から、武力攻撃事態に特化した訓練をすることができない等の事情により、各県ごとでその取組状況に温度差があるのが現状。 平成23年度に先行事例として実施された「兵庫県・徳島県国民保護共同図上訓練」の検証結果等を参考に、国民保護九州・山口ブロック9県での、県域を越えた大規模住民避難等の図上訓練の実施に向けて協議を進めていく。
35	酸性雨観測体制整備の連携	2006年～	九州・山口各県が共同で酸性雨の観測を行い、広域的な観測体制の整備を図ることで、原因の解明と早期の対応につなげる。	酸性雨における越境汚染の影響等を評価するためには長期的なデータの推移を見ていくことが重要であるため、現在の観測体制を継続し、更なるデータの蓄積と解析を行っていく必要がある。 今後も広域的な酸性雨の観測を継続し、光化学

				オキシダントや火山活動との関係にも留意しながら解析を進めていく。
36	近代化産業遺産の保存・活用	2006年～	「明治日本の産業革命遺産九州・山口と関連地域」の顕著な普遍的価値について、国内外の幅広い専門家や国との連携の下で十分な検証を図り、世界遺産登録に向け着実に取組を進める。	○国際記念物遺跡会議(イコモス)による審査・現地調査への適切な対応 ○構成資産の万全な保存管理体制整備 ○世界遺産登録に向けた各地域における機運醸成及び国内外への情報発信
37	身障者用駐車場利用証制度	2006年～	公共施設や民間施設の身障者用駐車場について、九州・山口各県のどこでも使用することができる身障者用駐車場利用証を発行することにより、誰もがまちに出かけ、活動しやすい環境を整備する。 また、同制度に賛同する自治体については、情報交換、利用証の相互利用のための協定書締結の検討及び制度の推進施策の検討により、身障者用駐車場の適正利用及び制度の利便性の向上に努める。	制度の一層の浸透、全国的な拡大を図るため、制度を導入した自治体間で連携を図りながら、九州・山口以外の未導入自治体に対し、制度導入を働きかける(平成26年5月1日現在、全国31府県で相互利用を実施)。
38	消費生活の安全安心ネットワークの整備	2007年～	近年の規制緩和、情報・交通手段の発達により、事業者の活動が広域化し、県境を越えた悪質な取引行為が増加していることから、各県が連携して事業者処分等を行い、悪質な訪問販売やマルチ商法等を行う事業者を広域的に排除するとともに、処分情報を連携して公表し、消費者被害拡大の未然防止と消費者の自立支援を図る。	消費者被害拡大の未然防止と消費者の自立を支援するため、引き続き、各県連携による事業者処分等を実施していく。
39	有害大気汚染物質観測及び緊急時対策の体制整備	2007年～	水銀等有害大気汚染物質(19物質)については、光化学オキシダントや酸性雨等と同様に大陸からの移流の可能性もあるため、観測データの共有化を図り、各県が連携して広域的な汚染の動向の把握に努めるほか、広域かつ効率的な観測体制のあり方について研究する。 特に高濃度の光化学オキシダントについては、近年、西日本一帯で広域的に発生する傾向にあるため、各県間の情報の共有化や住民への周知及び措置体制の統一を図る。	○有害大気汚染物質については、測定の結果、健康に影響するものではなかったものの、大陸からの移流については、今後とも長期的に連携した調査体制を維持していくことが必要と考えられる。 ○有害大気汚染物質観測日を関係各県が統一して調査することにより、大陸からの移流を監視する体制が整備されたことから、今後も各県で連携した調査を行い、大陸からの影響について本政策連合で注視していく。
40	県立病院の連携	2007年～	医薬品等の共同購入や価格情報の共有化を図ることにより、県立病院の経営収支の改善につなげ、地域に生活する住民が安心して医療サービスを受けられるようにする。	県立病院の経営収支の改善に向け、引き続き、九州各県県立病院担当者会議等を通じて、医薬品等の価格情報の相互提供など、各県間での情報交換を実施。
41	教職員の人事交流	2007年～	特色ある教育や教育情報の相互交換による指導力の改善や教職員の資質向上、教職員間における相互理解の促進を図るため、九州・山口各県間での教職員の人事交流を実施する。	各県で交流の意義について一層の周知を図り、交流のさらなる推進を目指していく。
42	森林保全に関する税の導入(※取組終了)	2002年～ 2008年	水源かん養機能や地球温暖化の防止等に大きな働きを持つ森林の保全対策が九州・山口各県の共通課題であることから、森林整備のための税制のあり方について研究を行う。	(※各県が税を導入したことにより、本政策連合の取組は終了。)
43	上海万博への取り組み(※取組終了)	2007年～ 2010年	中国での九州・沖縄の認知度が低く、中国からの観光客数が伸び悩んでいることから、九州一体となった上海万博への参加について、九州各県で連携を図りながら、検討を行う。	(※上海万博の終了により、本政策連合の取組は終了。)

出典：九州地方知事会ホームページより

〔福岡地域戦略推進協議会〕

福岡都市圏戦略推進協議会とは、福岡都市圏の成長戦略を策定から推進まで一貫して行う産学官民の連携組織である。

産学官民 86 会員で構成しており、国際競争力の強化による福岡都市圏の持続的成長を官民連携で取り組んでいる。

＜達成すべきこと＞

- ・国際競争力の強化による福岡都市圏の持続的な成長

＜2011年4月設立＞

- ・設立趣意
 - ・地域経済をグローバル化
 - ・産学官民が一体
 - ・スピード感を持って戦略を実行
 - ・九州、日本、人類の発展に貢献

＜86の会員(2013年10月4日現在)＞

- ・正会員 57
- ・特別会員 6
- ・賛助会員 22



(注)福岡都市圏広域行政推進協議会の対象エリア

図 13 福岡都市圏の設立趣意及び範囲

出典：福岡地域戦略推進協議会ホームページより

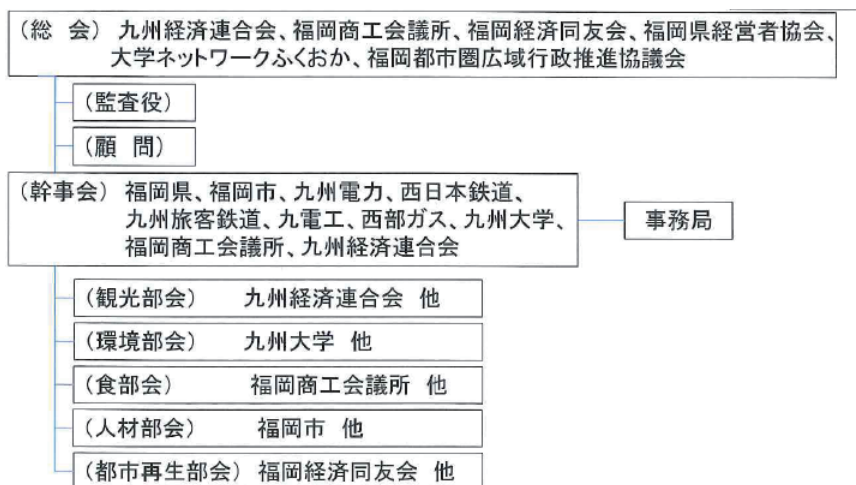


図 14 福岡都市圏の組織体制

出典：福岡地域戦略推進協議会ホームページより

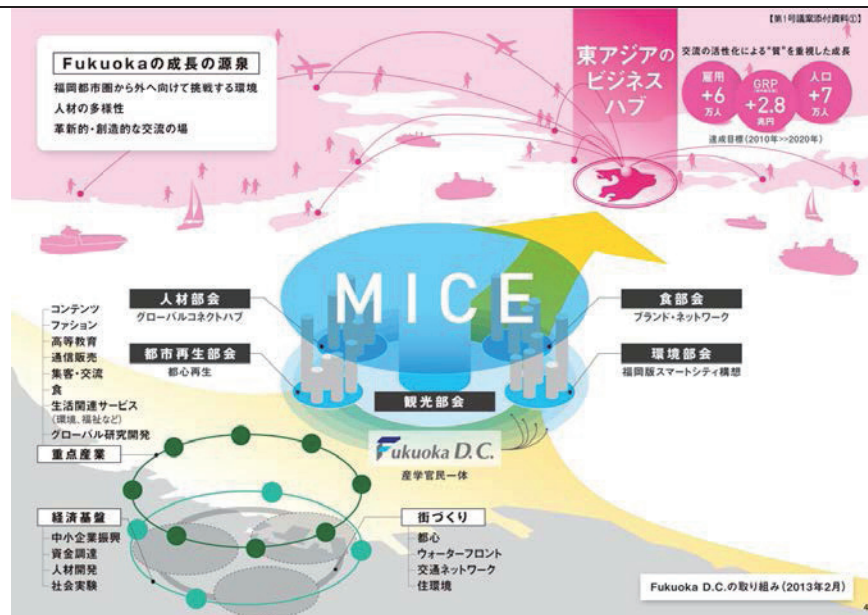


図 15 2013 年度の取組

(1)観光部会

重点テーマ 福岡都市圏の MICE 戦略と MICE 推進ワンストップ機能構築

プロジェクト 2つの体制整備と3事業の推進

(体制)

- ①MICE マーケティング力強化の体制整備
- ②MICE の誘致・受入のワンストップ体制づくり

(事業)

- ①MICE 活用研究会
- ②MICE 名誉大使制度
- ③MICE 人材の育成

(2)環境部会

重点テーマ 福岡版スマートシティ構想

プロジェクト 構想実現に向けた実証実験を実施

- ①スマートモビリティ：都市交通の高度化
- ②スマートエネルギー：スマートエネルギーモデルの構築
- ③グローバルビジネス：ビジネス拠点としての基盤整備
- ④グローバルシティ：来街者へのサポート体制の充実

(3)人材部会

重点テーマ グローバル・コネクト・ハブ構想

プロジェクト 地域の国際競争力強化に向けた人材拠点の形成

- ①実施機関及び実施体制の検討
- ②事業計画の策定
- ③開設準備並びに運営体制の準備

(4)都市再生部会

プロジェクト 都心再生戦略の公的位置づけ付与並びに先導プロジェクトの事業化

- ①策定した将来像を公的位置づけに反映
- ②都心全体で取り組むべき課題の検討（交通など）
- ③先導プロジェクトの推進

(5)食部会

重点テーマ 食産業従事者並びに関連産業（商流）の振興

プロジェクト 食のブランド化による新たな販路の確立と FOOD EXPO の企画

- ①仮ブランドを設定し、海外での販路を開拓
- ②FOOD EXPO の企画骨子策定及びネットワークづくり

出典：福岡地域戦略推進協議会ホームページより

〔名古屋市が関連している広域連携〕

名古屋市が関連している広域連携として、東海都市連携会議、近隣市町村長懇談会、伊勢湾総合対策協議会、東海三県一市連絡協議会、流域自治体連携会議の5つがある。

①東海都市連携協議会（2008年7月18日設立）

（趣旨）

東海大都市地域における主要都市が相互に連携・交流を図り、各都市共通の諸問題の解決や魅力の向上、圏域全体の活性化等に資するため、協力して調査、研究等を行うことを目的として設立した。

前身である「東海都市ネットワーク協議会」を発展させ、さらに具体的な連携・交流の方策や共通する課題に関する調査研究を進めるため、新たな組織として設立したものの。

（メンバー）

浜松市、岡崎市、豊田市、豊橋市、名古屋市、大垣市、岐阜市、鈴鹿市、津市、四日市市の企画担当課長・課長補佐・係長級職員

（内容）

- ・毎年度、研究テーマを設定。
- ・都市相互の情報交換や意見交換、連携・交流に資する施策・事業の実施。
- ・会議は、原則として年3回開催し、研究テーマについて各都市の事例等を持ち寄り、議論を行うとともに、有識者を招いて意見交換を行う

（研究テーマ）

年度	研究テーマ
2008	市民参画のあり方
2009	市町村合併と広域連携
2010	低炭素社会の実現
2011	都市交通（メイン）、防災等（サブ）
2012	都市魅力（メイン）、総合計画（サブ）
2013	広域交通インフラの整備を見据えた対応

出典：東海都市連携協議会ホームページより

②近隣市町村長懇談会（1986年設立）

（趣旨）

日常的な関わりが深い近隣市町村長と意見交換、情報交換を行い、緊密な交流を図るとともに、積極的な地域間の相互協力、連携活動を進める。

（メンバー）

名古屋市と日常的な関わりが深い近隣の38市町村（名古屋市含め39市町村）

内訳：2013年1月1日現在

27市：名古屋市、愛西市、あま市、一宮市、稲沢市、犬山市、岩倉市、大府市、尾張旭市、春日井市、刈谷市、北名古屋市、清須市、江南市、小牧市、瀬戸市、知多市、津島市、東海市、常滑市、豊明市、豊田市、長久手市、日進市、半田市、みよし市、弥富市

11町1村：大治町、蟹江町、飛島村、豊山町、大口町、扶桑町、東郷町、阿久比町、武豊町、東浦町、南知多町、美浜町

（内容）

名古屋市近隣市町村長懇談会の開催（年1回）

ア共通の課題となるテーマに関して、有識者による基調講演

イ各市町村による情報提供

ウ施設等の視察の実施

(実績)

- 開催日：2011年8月25日
開催場所：名古屋市国際展示場
テーマ：リニアを活かしたまちづくりに向けて
視察：リニア・鉄道館と名古屋港視察（海上視察）
- 開催日：2012年8月20日
開催場所：中部国際空港
テーマ：航空宇宙産業の振興に向けて
視察：中部国際空港の飛行場制限区域内を車中から視察

出典：名古屋市ホームページより

③伊勢湾総合対策協議会（1970年設立、1976年度名古屋市加入）

(趣旨)

3県1市が相互の連携協力を緊密にし、伊勢湾及びその周辺地域の総合的な発展と保全を図る。

(メンバー)

<委員>

代表委員…三重県知事
委員…愛知県知事、岐阜県知事、名古屋市長

<幹事>

常任幹事…3県1市の企画担当部局長（名古屋市では総務局企画調整監）
幹事…関係部局長（名古屋市では環境局長、住宅都市局長、緑政土木局長、上下水道局長）

(内容)

- ・調査研究
3県1市が実施する伊勢湾の総合的な利用と保全に関する調査・研究事業の整理およびその課題の整理
- ・研究成果の情報発信
啓発用パンフレットの作成など

(実績)

- 23年度
 - ・3県1市が実施する伊勢湾の総合的な利用と保全に関する調査・研究事業の整理およびその課題の整理
 - ・一般市民が伊勢湾の環境保全に繋がる取組への参画を促す方法の研究（環境問題研究会：水質部会）
- 24年度
 - ・伊勢湾及びその流域圏における総合的な海岸漂着物に関する課題について、3県1市が連携して取組むため、4/24に伊勢湾総合対策協議会の下に「海岸漂着物対策検討会」を設置。
 - ・海岸漂着物対策の推進に係る財政上の措置を求め、環境省へ「海岸漂着物対策の推進に関する提言書」を11月に提出し、さらに政権交代後の1/16にも再度要望活動を行った。

出典：三重県戦略企画部ホームページより

④東海三県一市連絡協議会（1975年度設立）

(趣旨)

東海三県一市の連絡協調を緊密にするとともに、共通する課題等に取り組むなど、この地域の総合的な発展を図ることを目的とする。

(メンバー)

三県一市の知事及び市長（会長職は知事市長の間で持ち回り）

(内容)

- ・毎年1回、知事市長会議を開催し（1983年度～1995年度まで休止後、1996年度から再開し、以後、毎年開催（1998年度を除く。）、三県一市に係る広域的事業・共通課題に関する

る協議等を行う。

- ・毎年1回、副知事副市長会議を開催する。(2002年度～)
 - ・三県一市における共通課題に関する調査研究及びその他必要な取り組み(実績)
- 2011年度 24.1.16 知事市長会議(愛知県)
- ・災害時の帰宅困難者対策について
 - ・ドクターヘリの広域連携について
- 2012年度 24.5.1 知事市長会議(名古屋市)
- ・地方分権改革の動向について
 - ・がん対策を中心とした医療サービス等の充実・強化について

出典：愛知県ホームページより

⑤流域自治体連携会議

(趣旨)

木曾三川流域の自治体が人の和をもって連携し、水環境を保全していくことを目的として、その連携手法を検討し実施するために、流域自治体の長により構成される会議で、名古屋市が事務局。

(メンバー)

愛西市、上松町、あま市、一宮市、稲沢市、犬山市、揖斐川町、恵那市、王滝村、大垣市、大桑村、大治町、海津市、各務原市、笠松町、可児市、蟹江町、川辺町、木曾広域連合、木曾町、木祖村、北方町、北名古屋市、清須市、郡上市、下呂市、江南市、坂祝町、白川町、津島市、飛島村、富加町、中津川市、南木曾町、名古屋市、羽島市、東白川村、七宗町、瑞浪市、御嵩町、美濃加茂市、八百津町、弥富市【43自治体50音順】

(実績)

- 2010年8月24日
「第1回流域自治体シンポジウム」の開催
- ・27自治体の出席
 - ・名古屋市公館（レセプションホール）で開催
 - ・木曾三川流域の水環境を守るため、流域自治体が「水でつながる命」をテーマに意見を交換
- 2010年10月18日
「流域自治体宣言」の発信宣言「水の環・人の和・生物の輪」
- ・29自治体の出席
 - ・COP10・生物多様性交流フェアにおいて、流域自治体の総意として発信
- 2011年5月25日
「第1回木曾三川流域自治体サミット」の開催
- ・12自治体の出席、岐阜県下呂市で開催
 - ・流域連携に関する公演及び意見を交換
- 2011年8月31日
「第2回流域自治体シンポジウム」の開催
- ・33自治体の出席、名古屋市公館（レセプションホール）で開催
 - ・流域自治体連携のあり方について意見を交換
- 2011年10月18日
「木曾三川流域メッセ」の開催
- ・39自治体の参加、愛知県産業労働センター（ウィンクあいち）で開催
 - ・流域自治体連携会議において、上中流域と下流域との経済交流のあり方について検討し、事業を具体化したもの
- 2012年5月30日
「第2回木曾三川流域自治体サミット」の開催
- ・26自治体の出席、愛知県犬山市で開催
 - ・流域連携に関する公演及び意見を交換

出典：名古屋市上下水道局ホームページより

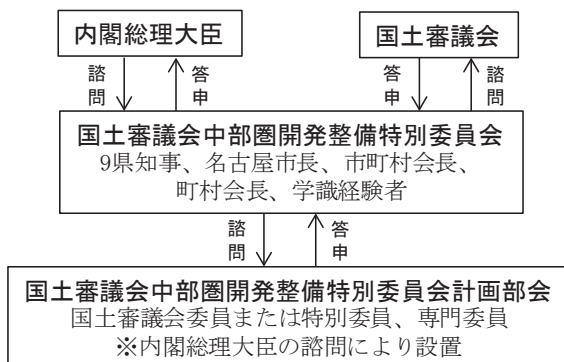
■ 中部圏基本開発整備計画

中部圏基本開発整備計画は、1968年に第1次計画が策定され、現在は2000年に第4次計画が策定されている。

【根拠法】 中部圏開発整備法

【計画区域】 中部9県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀）

【策定体制】



【第4次計画の経緯】

年月	経緯
1995年5月	第20回国土審議会中部圏開発整備特別委員会 内閣総理大臣からの諮問を受け、計画部会設置
1996年5月	国土審議会中部圏開発整備特別委員会 第1回計画部会 開催
1999年8月	第24回国土審議会中部圏開発整備特別委員会開催 「計画部会調査検討報告」を報告、公表
1999年12月	国土審議会中部圏開発整備特別委員会 第23回計画部会 開催 「中部圏開発整備の基本方針（案）」とりまとめ
2000年1月	第25回国土審議会中部圏開発整備特別委員会 開催 「中部圏開発整備の基本方針」答申
2000年3月	国土審議会に対し「中部圏基本開発整備計画の変更について」諮問
	第26回国土審議会中部圏開発整備特別委員会開催 「中部圏基本開発整備計画（改定案）」に対し原案通り了承する旨答申 内閣総理大臣決定
2000年4月	公表（総理府告示第23号）

出典：国土交通省都市局ホームページより

【中部圏基本開発整備計画の策定経緯】				
項目	第1次計画	第2次計画	第3次計画	第4次計画
策定期間	1968年6月	1978年12月 (第1次計画の全面変更)	1988年7月 (第2次計画の全面変更)	2000年3月 (第3次計画の全面変更)
計画期間	昭和43年度(1968年度)から60年度(1985年度)	昭和53年度(1978年度)から概ね10箇年間	昭和63年度(1988年度)から概ね15箇年間	平成12年度(2000年度)から概ね15箇年間
変更された背景		<ul style="list-style-type: none"> ・第1次オイルショック等による経済、社会情勢の変化 ・第三次全国総合開発計画の決定 	<ul style="list-style-type: none"> ・中部圏の高次の諸機能集積の立ち遅れ ・第四次全国総合開発計画の決定 	<ul style="list-style-type: none"> ・圏域内及び国内外における新たな連携・交流の進展 ・全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」の決定
人口規模	1985年2,200万人 (1965年1,650万人) うち都市人口約1,700万人	1985年2,120万人 (1975年1,864万人) うち名古屋大都市地域660万人	2000年2,190万人 (1985年2,019万人) うち東海地域1,120万人	2015年2,162万人 (1995年2,116万人) 人口のピーク 2007年2,182万人
開発整備の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間格差問題、過密問題及び過疎問題に対処する。 ・我が国で屈指の成長力の高い地域にふさわしい産業基盤の整備を促進する。 <ol style="list-style-type: none"> ①交通通信施設の整備 ②都市と農山漁村との調和のとれた地域社会の形成 ③土地、水資源の計画的開発と合理配分及び観光開発の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・国土利用の偏在を是正する。 ・それぞれの地域の社会的、経済的な基盤をいかし、その相互の連帯により圏域の均衡ある発展を図る。 <ol style="list-style-type: none"> ①一体的な圏域づくり ②自然と調和のとれた人間居住 ③定住のための総合的居住環境の整備 ④地域社会の安定のための産業の振興 ⑤全国的、国際的機能の強化と基盤施設の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・高次の諸機能を育成し、主体的な地域づくりを推進し、中枢性を向上させる。 ・多様性に富みまとまりのある圏域を形成する。 <ol style="list-style-type: none"> ①創造性に富む産業と技術の中核的圏域の形成 ②多様で活発な交流の場の形成 ③自然を生かした美しく安全な圏域の形成 ④豊かで快適な居住環境の形成 ⑤多極連携型圏域構造の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・多軸型国土形成に向けての新しい流れを創出するとともに、グローバルネットワークの一翼を担う圏域を形成する。 <ol style="list-style-type: none"> ○目標とする社会や生活の姿 ①世界に開かれた圏域の実現 ②国際的産業・技術の創造圏域の形成 ③「美しい中部圏」の創造 ④誰もが暮らしやすい圏域の実現 <ol style="list-style-type: none"> ○目指すべき圏域構造 =世界に開かれた多軸連結構造の形成

出典：国土交通省都市局ホームページより

■ 中部圏広域地方計画等

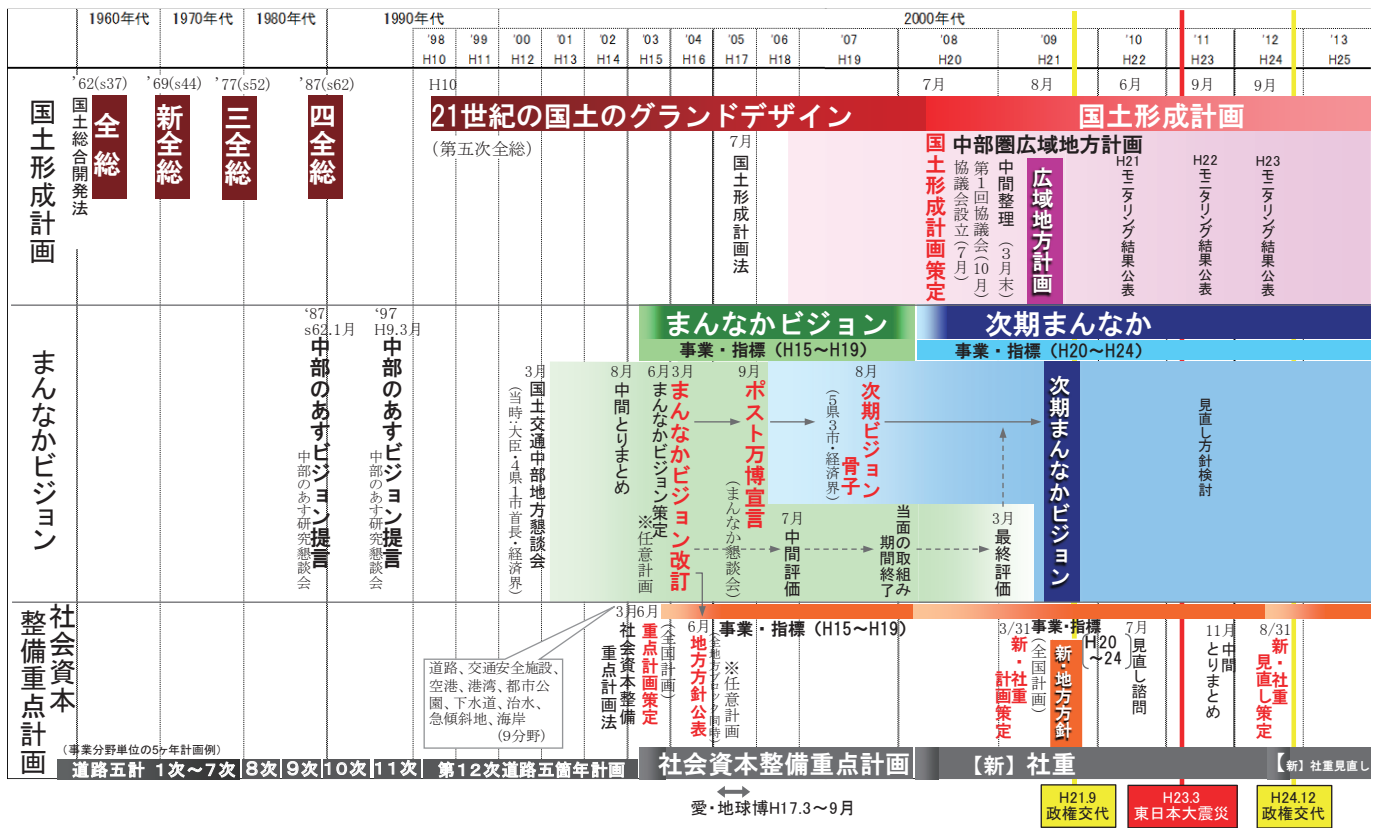
「中部地方広域地方計画」、「まんなかビジョン」、「中部ブロックの社会資本整備の重点方針」はいずれも中部 5 県（長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）を対象区域としている。

「まんなかビジョン」と「中部ブロックの社会資本整備の重点方針」は、構成機関が同じであり、社会資本分野を対象とした計画になっているのに対して、中部圏広域地方計画では、社会資本以外の分野も含めた計画となっている。

表 6 中部地域における各広域計画の概要

	中部圏広域地方計画	まんなかビジョン	中部ブロックの社会資本整備の重点方針
根拠法	国土形成計画法	なし	社会資本整備重点計画法
対象区域	中部 5 県 (長野、岐阜、静岡、愛知、三重)		
構成機関	<u>中部圏広域地方計画協議会</u> ・国の地方行政機関：10 省庁 29 機関 ・県：9 県（中部 5 県に加え、富山、石川、福井、滋賀） ・指定都市：3 政令市 ・市町村団体：2 団体 ・経済団体：4 団体 ・オブザーバー：3 県（神奈川、新潟、山梨）	<u>国土交通広域連携中部会議</u> ・国の地方行政機関：4 省庁 8 機関 ・県：5 県（中部 5 県） ・経済団体：4 団体 ・有識者：2 名 ・オブザーバー：国土交通省	
備考	国土形成計画（全国計画）との二層の構造となっている。社会資本整備重点計画と車の両輪で推進する。	中部地方独自のビジョンであり、社会資本整備における国民本位、地域本位の地域づくり実現に向け、概ね 10～20 年後を見据えた中部地方の目指すべき方向と重点施策・事業を示す。	社会資本整備重点計画における中部ブロックの重点整備方針。まんなかビジョン第 2 章と同様の内容。

出典：三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング作成



※社会資本整備重点計画は平成 24 年 8 月に改訂されたが、地方ブロックの重点整備方針は検討中である

図 16 各計画の策定経緯

出典：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング作成

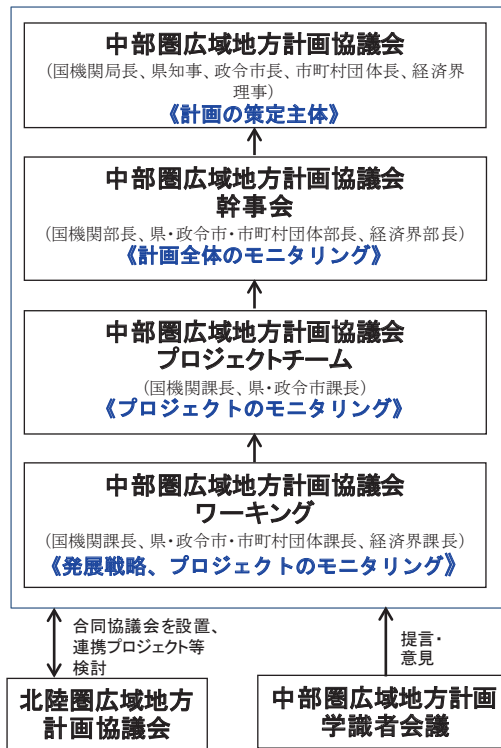


図 17 中部圏広域地方計画の策定／推進体制

出典：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング作成

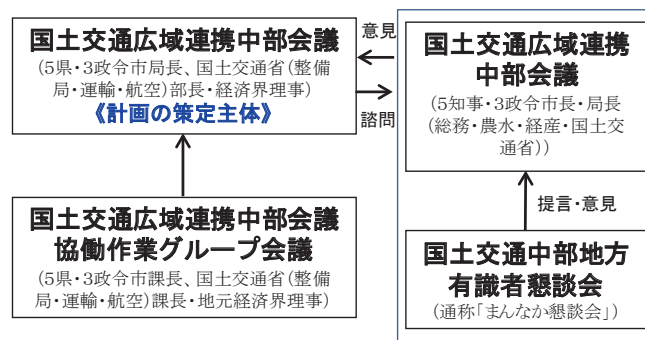


図 18 まんなかビジョン、中部ブロックの社会資本整備の重点方針の策定／推進体制

出典：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング作成

■ あいちビジョン 2020

愛知県は、2030年頃の社会経済を展望し、2020年までに取り組むべき重点的な戦略を明らかにするとともに、県内各地域の取組方向を示す、「あいちビジョン 2020」を策定している。

【策定主旨・目的】

リニア中央新幹線（東京・名古屋）の開業後の2030年頃を展望し、2020年までに取り組むべき重点的な戦略を明らかにするとともに、県内各地域の取組方向を示す。

【2030年の社会経済の展望】

- ・ 未曾有の超高齢社会・人口減少の進行
- ・ アジアが牽引する世界経済とグローバル化の進展
- ・ 災害リスクの増大と環境・エネルギーリスク
- ・ リニア中央新幹線開業のインパクト

【めざすべき愛知の姿】

リニアを生かし、世界の中で存在感を発揮する中京大都市圏
 ～5千万人リニア大交流圏の西の拠点として、人、モノ、カネ、情報を呼び込む大都市圏

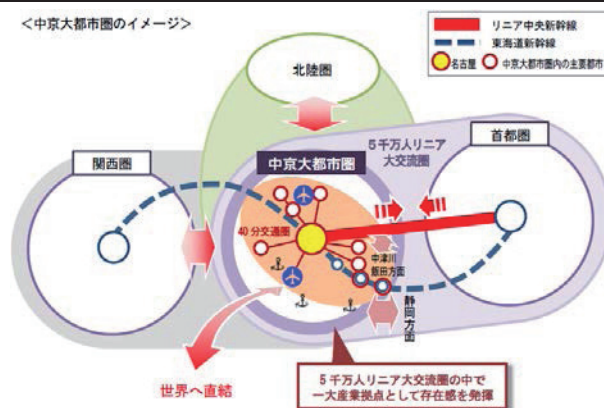


図 19 中京大都市圏のイメージ

日本の成長をリードする産業の革新・創造拠点
 ～企業や人材が集まり、革新的な技術の創出や成長産業への展開が進む最強の産業県

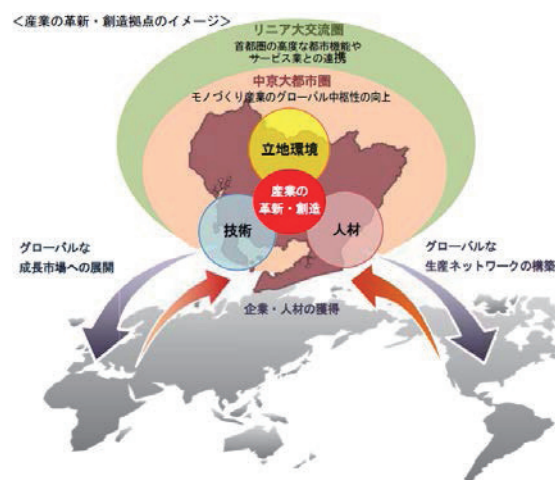


図 20 産業の革新・創造拠点のイメージ

安心安全で、誰もが夢と希望を抱き、活躍する社会

～人が輝き、女性や高齢者、障害のある人など、すべての人が活躍する愛知

<生涯の活躍を応援する社会のイメージ>

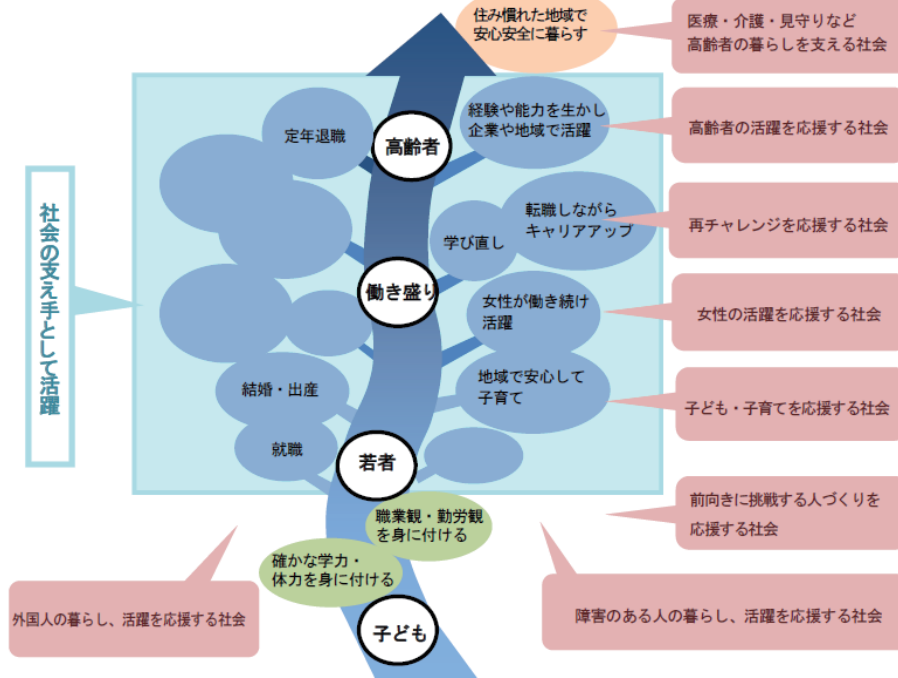


図 21 生涯の活躍を応援する社会のイメージ

【2030 年に向けた地域づくりの戦略と基本目標】

■ 中長期的な展望を持った地域づくり

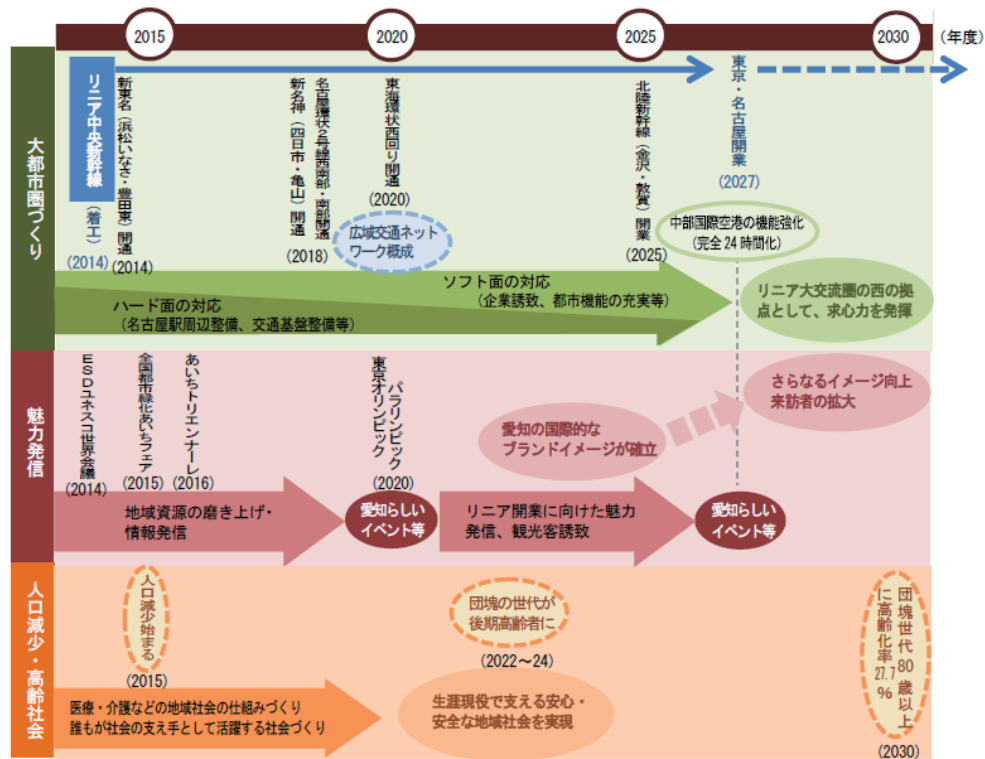


図 22 中長期的な展望を持った地域づくり

■ 経済活力と豊かな暮らしの好循環

＜経済活力と豊かな暮らしの好循環イメージ＞

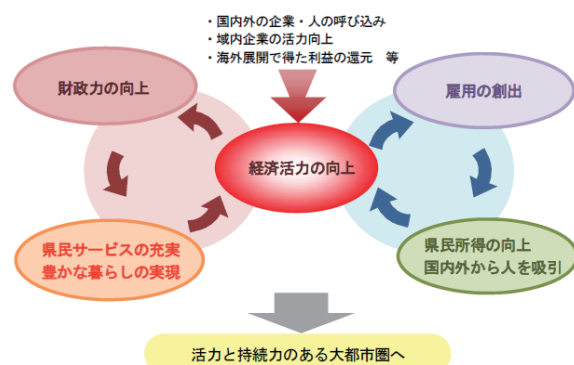


図 23 経済活力と豊かな暮らしの好循環イメージ

■ あいちビジョン 2020 の基本目標

日本一の元気を暮らしの豊かさに

【重要政策課題と主な政策】

■ 中京大都市圏 ～5千万人リニア大交流圏の西の拠点となる大都市圏に向けて

■ グローバル展開 ～世界から活力を取り込める地域に向けて

- ✓ 県内企業の海外展開支援
- ✓ グローバル市場の獲得と海外からの投資促進
- ✓ 海外とのパートナーシップの構築
- ✓ グローバル人材の育成
- ✓ 海外からの人材獲得
- ✓ 多文化共生の推進

■ 産業革新・創造 ～日本の成長をリードする最強の産業県に向けて

- ✓ 付加価値の高いモノづくりの推進
- ✓ 自動車産業の高度化・航空宇宙産業の振興
- ✓ 健康長寿、環境・新エネルギーなど課題解決型産業の育成
- ✓ 立地環境の整備
- ✓ 多様な産業の創出・育成
- ✓ 中小企業・小規模企業者の振興
- ✓ 産業人材の育成

■ 農林水産業 ～競争力ある農林水産業に向けて

- ✓ 農林水産業の市場拡大・経営革新
- ✓ 生産性の高い農林水産業の展開
- ✓ 持続性のある農林水産業の発展

■ 文化・スポーツ・魅力発信 ～世界から人を惹きつける魅力ある大都市圏に向けて

- ✓ 現代芸術の創造発信拠点としての地位確立
- ✓ 全国・世界に打ち出せるスポーツ大会の育成・招致
- ✓ 地域魅力の磨き上げ・観光客の誘致
- ✓ M I C E の戦略的な誘致・開催
- ✓ 東京オリンピックの開催やリニアの開業を見据えた観光振興等の検討

■ 教育・人づくり ～前向きに挑戦し、キャリアアップできる人づくりにに向けて

- ✓ 前向きに挑戦できる人づくり
- ✓ 若者の課題解決能力や社会的自立ができる力の育成
- ✓ 円滑な就業・労働移動への対応
- ✓ 困難を抱える人へのきめ細かな支援

■ 女性の活躍 ～女性が元気に働き続けられる社会に向けて

- ✓ 働く場における女性の定着と女性の活躍の場の拡大
- ✓ 女性の再就職・起業支援の拡充
- ✓ ワーク・ライフ・バランスの一層の取組強化

■ 子ども・子育て応援 ～少子化の流れを変える社会に向けて

- ✓ 安心・安全な妊娠・出産支援
- ✓ すべての子ども・子育て家庭への支援
- ✓ 児童虐待・DVの防止

■ 健康長寿 ～「人生 90 年時代」を健康に生きられる社会に向けて

- ✓ 生涯を通じた健康づくり
- ✓ シニア世代の社会参加支援
- ✓ 地域医療の確保
- ✓ 支援が必要となっても安心して暮らせる地域づくり
- **障害者支援** ～身近な地域で共に暮らせる新しい社会に向けて
- ✓ 特別支援教育の充実
- ✓ 障害のある人の地域生活支援と療育支援
- ✓ 地域における就労支援の充実
- ✓ 障害のある人の活躍の場の拡大
- ✓ 社会全体で支える環境の整備
- **防災・防犯** ～災害や犯罪に負けない、強靱な県土・安全なまちづくりに向けて
- ✓ 災害から県民の生命・財産を守る強靱な県土づくり
- ✓ 安全・円滑に移動できる道路交通環境の実現と交通事故の減少
- ✓ 犯罪がなく安心して暮らせる地域社会の実現
- **環境・持続可能まちづくり** ～100年持続可能な次世代のまちづくりに向けて
- ✓ 持続可能なエネルギー社会の構築
- ✓ 「環境首都あいち」の実現に向けた取組の推進
- ✓ 持続可能な集約型のまちづくり
- ✓ 社会資本の計画的・効率的な維持管理・更新、運用

【地域別の取組方向】



	尾張地域	西三河地域	東三河地域
将来像	リニア開業のインパクトを受け止め、世界に開かれた、人・モノ・情報が活発に行き交う大都市地域	愛知の成長を牽引する次世代のモノづくりと先進的な環境の取組が調和した活力ある地域	「ほの国」の魅力あふれる多彩な地域資源を生かし、豊かさが実感できる暮らしと多様な産業が展開する地域
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 世界とつながる玄関口としての機能強化 ■ 大都市名古屋をはじめ、各都市の魅力を生かした地域の賑わいの創出 ■ 次世代産業の育成・強化と地域産業の活性化 ■ 大都市地域としての利便性を生かした、質の高い快適な暮らしを支える基盤づくり ■ 災害に強く安心・安全に暮らせる地域づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 次世代のモノづくりを牽引する産業の中核性の維持・強化 ■ 産業と自然が調和する環境先進地域の形成 ■ 産業や歴史、自然等を生かした地域の魅力の創造・発信 ■ 活発な産業活動と質の高い快適な暮らしを支える基盤づくり ■ 災害に強く安心・安全に暮らせる地域づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 豊かな自然をはじめ、地域資源を生かした東三河の魅力の創造・発信 ■ 地域の特色を生かした多様な産業の育成・強化 ■ 地域のポテンシャルを引き出し、産業と質の高い快適な暮らしを支える基盤づくり ■ 災害に強く安心・安全に暮らせる地域づくり ■ 東三河県庁や地域の各主体が一体となって進める地域力と連携力の強化

図 24 圏内各地域の地域づくりの考え方

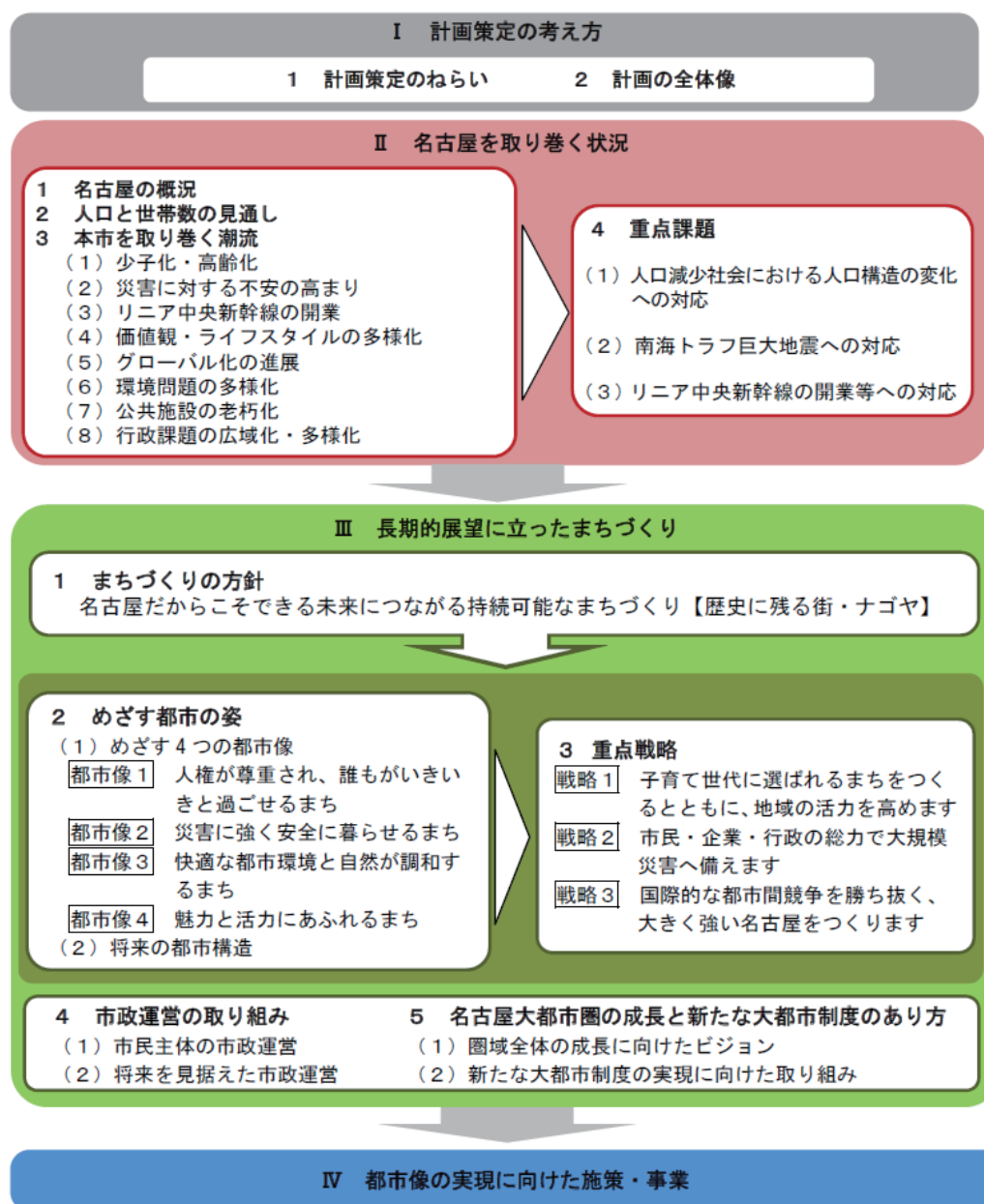
出典：愛知県「あいちビジョン 2020」

■名古屋市総合計画 2018

名古屋市では、今後、人口の減少や、リニア中央新幹線の開業など、時代の大きな転換点を迎えており、高齢者の増加や南海トラフ巨大地震への対応など、大きな課題に直面しているとしている。こうした情勢のもと、長期的な展望をもって市政を運営していくため、新しい総合計画を策定している。

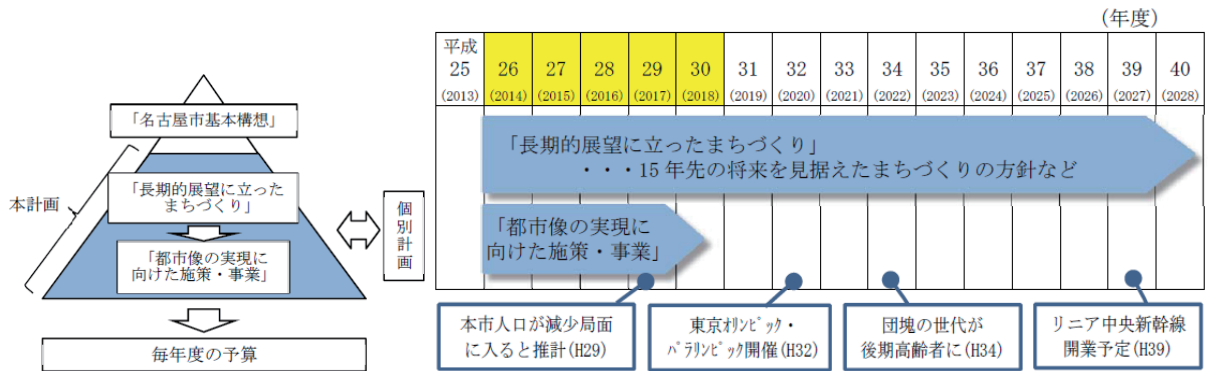
名古屋市総合計画 2018 とは、「世界のナゴヤ、本物ナゴヤ、ぬくとい市民」の実現をめざして、名古屋市基本構想のもと、多様化・複雑化する市政の課題に的確に対応し、市民ニーズに応じていくため、長期的展望に立ったまちづくりを明確化するものであるとしている。

【計画の構成】



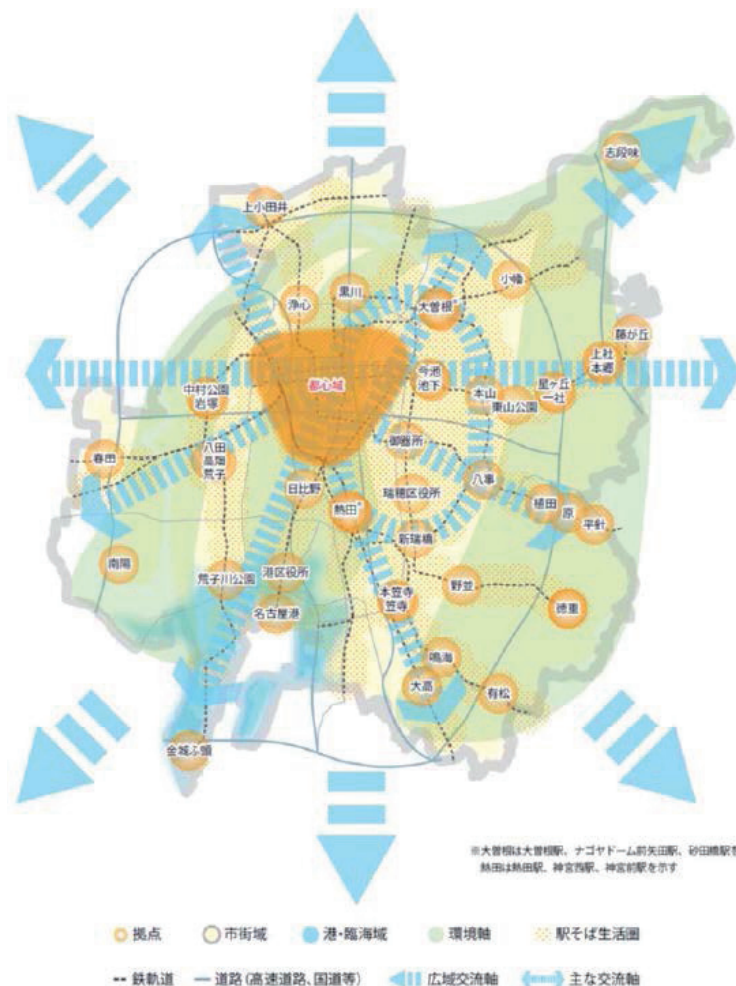
【計画の構成／計画期間】

- ・「名古屋市基本構想」のもと、まちづくりの方針・めざす都市の姿・重点戦略などを「長期的展望に立ったまちづくり」に示し、そのもとに「都市像の実現に向けた施策・事業」を総合的・体系的に示した計画。
- ・計画期間は、平成 26（2014）年度から平成 30（2018）年度までの 5 年間。
- ・「長期的展望に立ったまちづくり」で 15 年先の将来を見据えたまちづくりの方針などを示し、「都市像の実現に向けた施策・事業」で計画期間内に取り組み施策と関連する事業を示す。

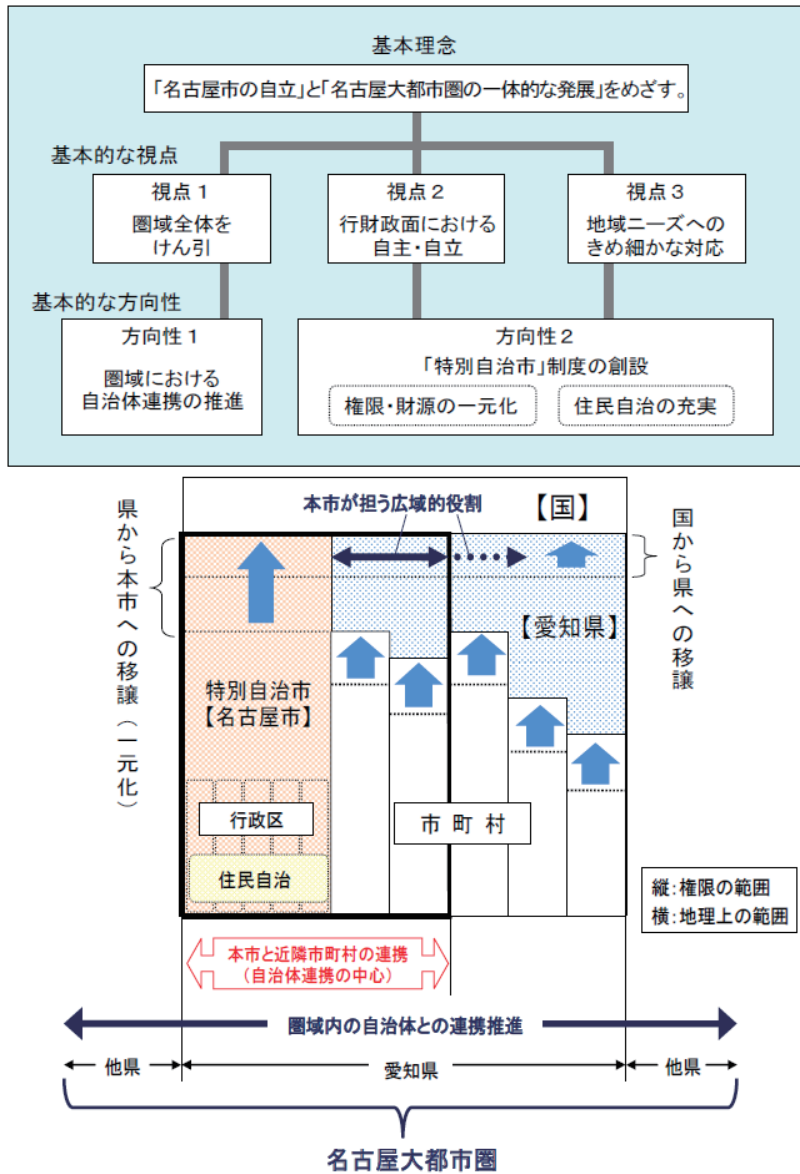


【将来都市構造】

ゾーニングとこれら取り組みを踏まえた将来都市構造図は以下の通り。



【名古屋市がめざす大都市制度の全体像】



【圏域における自治体連携の推進】

圏域における自治体連携の推進として、「名古屋大都市圏は、市町村の境界を越えて市街地が連なるとともに、人口や高度な都市機能が集積し、経済・社会・文化の面で一体的な圏域を形成しています。圏域内では、多くの企業、人々が行政区域を越えて活動しているため、既存の行政区域にとらわれることなく、広域的な視点から圏域内の行政課題を考える必要性が高まっています。こうした中で、圏域の自治体との連携を推進し、強い大都市圏の形成をめざします。特に、日常生活・都市活動において密接な関係にある近隣市町村とは、「広域的な運命共同体」との認識のもと、連携・協力関係をより一層強化し、圏域における自治体連携をリードします。」としている。

出典：名古屋市「名古屋市総合計画 2018」

■名古屋大都市圏成長ビジョン

名古屋大都市圏成長ビジョンは、9名の有識者からなる「名古屋市大都市圏戦略有識者検討会」により10回の会議を経て平成26年に策定されたものである。

名古屋大都市圏の範囲を産業、観光、防災などの分野により、圏域を柔軟に捉えるスタンスとしている。

【ビジョン主旨】

「Greater Nagoya MetroVision-名古屋大都市圏成長ビジョン-」は、多様な分野からの有識者と関係機関から構成された検討会議における様々な意見や提案をとりまとめたものであり、名古屋大都市圏全体の成長のために必要と考えられる取り組みの方向性を、圏域として、名古屋市を含め各主体が互いにWin-Winな関係を築きながら、大局的・中長期的な視点から将来の展望を共有するため、名古屋大都市圏のめざす姿やその実現に向けたシナリオを提示するもの。

【名古屋都市圏の位置づけ】

名古屋大都市圏は圏域内外の拠点を結ぶ東西・南北ネットワークの結節点であるなど立地の優位性から、大規模なプロジェクトなどの好機、圏域のもつ個性・ポテンシャルを最大限に活かすことが重要であり、産業や交流、防災などの幅広い観点から、利便性や快適性、安全・安定性、防災性などその質を高めることで世界からヒト、モノ、資本や情報を呼び込み、日本の世界における相対的地位を押し上げる役割を担う圏域であり、日本の要であるといえる。

【名古屋大都市圏の範囲】

名古屋大都市圏においては、産業では飯田市や浜松市、鈴鹿市を含む広がりがあり、観光では高山市や金沢市を含む北陸地方までの広がりがあります。また、防災においては、ネットワークの観点から首都圏、関西圏を含めた更に広域的な視点が必要となります。

したがって、名古屋大都市圏の範囲は、産業、観光、防災などの分野により、圏域を柔軟にとらえることとします。

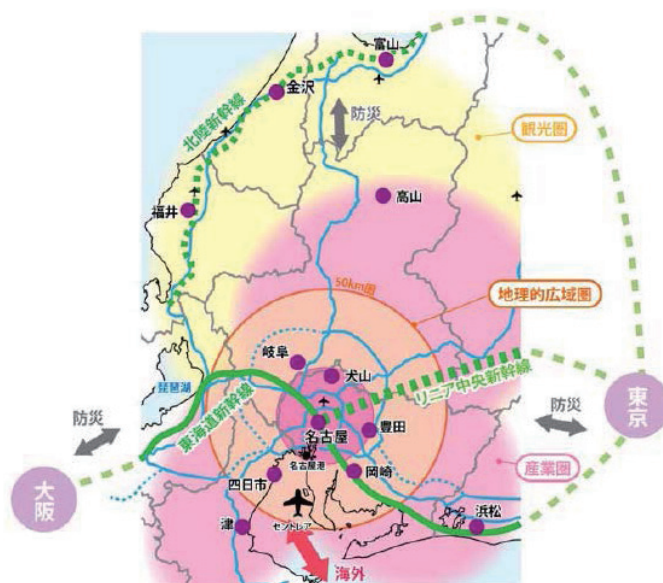


図 25 名古屋大都市圏の範囲イメージ

【名古屋大都市圏の強みと課題】

名古屋大都市圏の強みとして、「ものづくり産業の集積地」「交通・流通の要衝」「働きやすい、住みやすい」「魅力ある観光資源が豊富」があります。

名古屋大都市圏の課題として、「ものづくり産業の更なる進化」「リニアインパクトを都市の活力に」「国際的に魅力のある都市圏の形成」「圏域全体での南海トラフ地震への備え」があります。

【名古屋大都市圏がめざす姿】

圏域の持つ特性・ポテンシャルを最大限に活かし、「産業」「交流」「まちづくり」「防災・減災」の4つの分野での強化や促進を図り、名古屋大都市圏全体での成長、ひいては日本の成長につなげます。

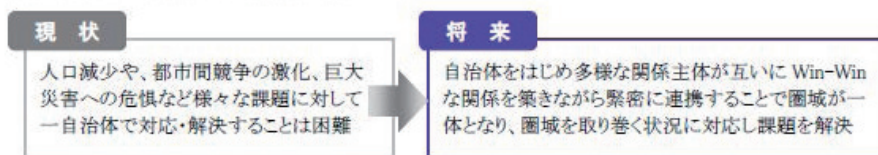
【めざす姿】

世界に飛躍する多様な産業と豊かな文化が根つき、交流・連携の要となる大都市圏

【見据える期間】

リニア中央新幹線の開業予定が平成 39（2027）年であるため、今後 15 年程度をひとつのスパンとして考えます。ただし、その間の平成 32（2020）年の東京オリンピック・パラリンピックなど国際的な交流機会や人口減少、高齢化の急速な進展といった社会経済構造の変化を的確に捉えていきます。

名古屋大都市圏の成長イメージ



世界に飛躍する多様な産業と豊かな文化が根つき、
交流・連携の要となる大都市圏

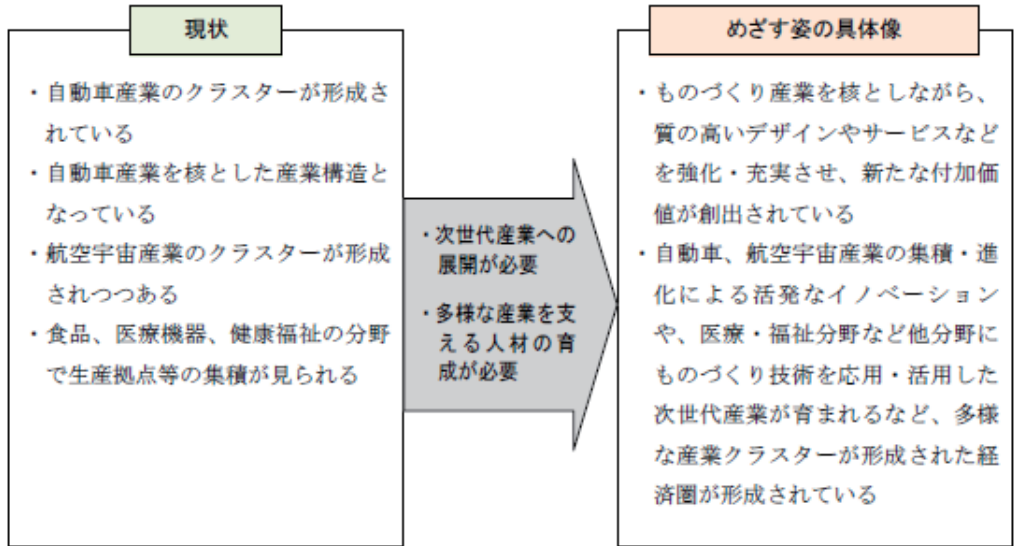


図 26 名古屋大都市圏の成長イメージ

【ビジョンを構成する4つのシナリオ】

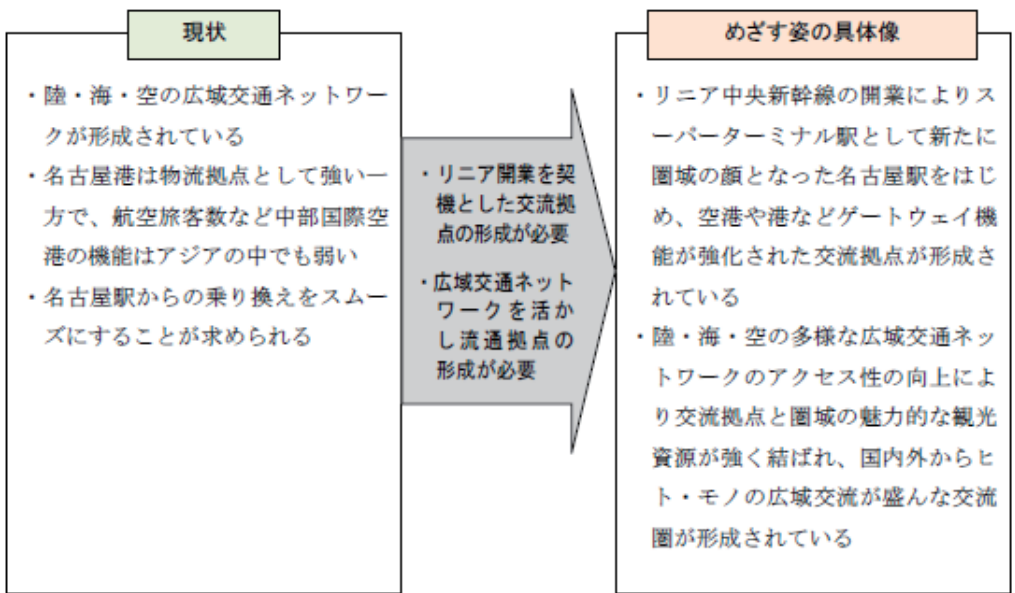
めざす姿の実現に向け、分野ごとの4つのシナリオと核になるプロジェクトを示します。
シナリオ1

産業 ものづくりマザー機能を備えた多様な産業クラスターの形成
次世代産業の振興・育成
クリエイティブ産業の創出



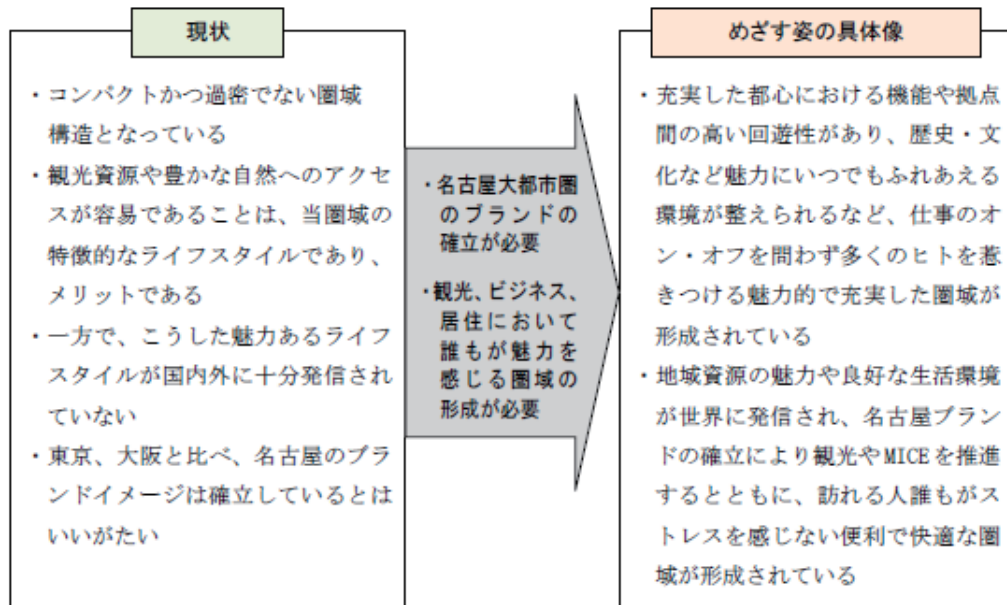
シナリオ2

交流 国内外のヒト・モノを結ぶ交流拠点の形成
名古屋駅のスーパーターミナル化
アジアの交流拠点の形成



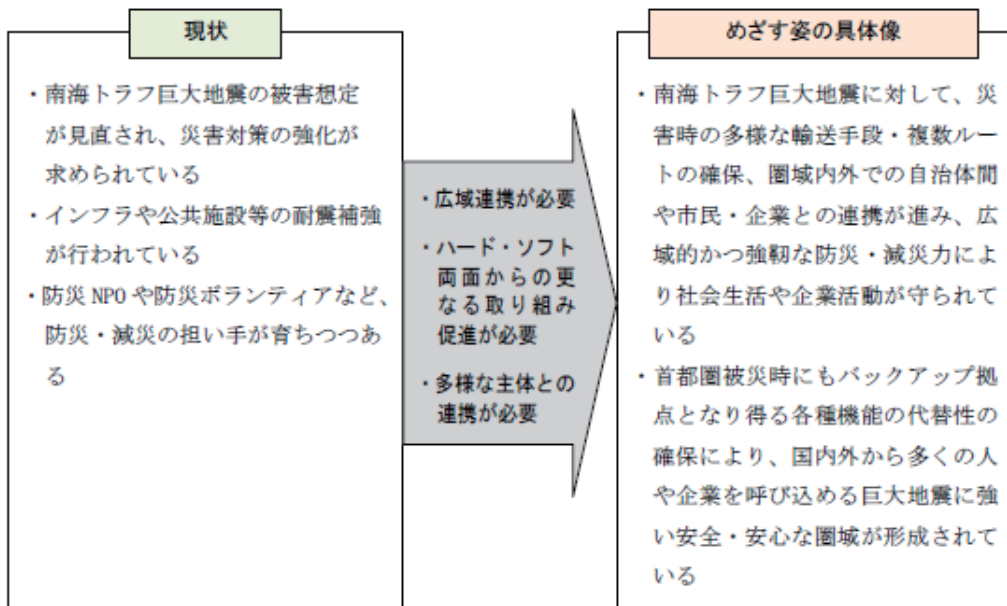
シナリオ 3

まちづくり 世界からヒトを惹きつける魅力的で住みやすい都市圏の形成
ナゴヤブランドの確立
都心の魅力向上



シナリオ 4

防災・減災 防災・減災力を備えた強靱な都市圏の形成
南海トラフ巨大地震に耐える強い圏域の形成
名古屋都心の防災性の向上



出典：名古屋市大都市圏戦略有識者検討会「Greater Nagoya MetroVision-名古屋大都市圏成長ビジョン」

■ 広域連携の仕組みと運用

広域連携の仕組みとしては、「協議会」や「機関等の共同設置など法人の設立を要しない簡便な仕組み」と「一部事務組合」や「広域連合」といった別法人の設立を要する仕組みに分けることができる。

ここでは、別法人の設立を要する仕組みである「一部事務組合」と「広域連合」について整理する。また、参考に定住自立圏についても整理する。

共同処理制度	制度の概要	運用状況(H22.7.1現在)
法人の設立を要しない簡便な仕組み	協議会 地方公共団体が、共同して管理執行、連絡調整、計画作成を行うための制度。	○設置件数:216件 ○主な事務:小中学校の運営など教育関係79件(36.6%)、広域行政計画等の策定など地域開発計画72件(33.3%)、環境衛生19件(8.8%)
	機関等の共同設置 地方公共団体の委員会又は委員、行政機関、長の内部組織等を複数の地方公共団体が共同で設置する制度。	○設置件数:395件 ○主な事務:介護区分認定審査132件(33.4%)、公平委員会112件(28.4%)、障害区分認定審査102件(25.8%)
	事務の委託 地方公共団体の事務の一部の管理・執行を他の地方公共団体に委ねる制度。	○委託件数:5,264件 ○主な事務:公平委員会1,111件(21.1%)、住民票写し等の交付1,089件(20.7%)、競艇853件(16.2%)
別法人の設立を要する仕組み	一部事務組合 地方公共団体が、その事務の一部を共同して処理するために設ける特別地方公共団体。	○設置件数:1,572件 ○主な事務:ごみ処理399件(25.4%)、し尿処理355件(22.6%)、消防284件(18.1%)、救急282件(17.9%)、火葬場223件(14.2%)
	広域連合 地方公共団体が、広域にわたり処理することが適当であると認められる事務を処理するために設ける特別地方公共団体。国又は都道府県から直接に権限や事務の移譲を受けることができる。	○設置件数:115件 ○主な事務:後期高齢者医療48件(41.7%)、介護保険47件(40.9%)、障害者福祉32件(27.8%)、広域行政計画等の策定22件(19.1%)

- (注1) 法人の設立については、特別地方公共団体の新設に係るものであり、総務大臣又は都道府県知事の許可を要するものとされている。
(注2) 地方開発事業団、役場事務組合及び全部事務組合については、地方自治法の一部を改正する法律(平成23年法律第35号)により廃止。なお、同改正法の施行時(平成23年8月1日)に現に設けられている地方開発事業団(新産業都市建設事業団(青森県))については、なお従前の例によることとされている。

図 27 広域連携の制度の概要と運用状況

出典：総務省

■ 一部事務組合の制度概要

一部事務組合は地方公共団体の事務の一部を共同して処理するための特別地方公共団体の位置づけとなる。共同処理するとされた事務は、一部事務組合に引き継がれる。

① 根拠法令

地方自治法第284条～第291条

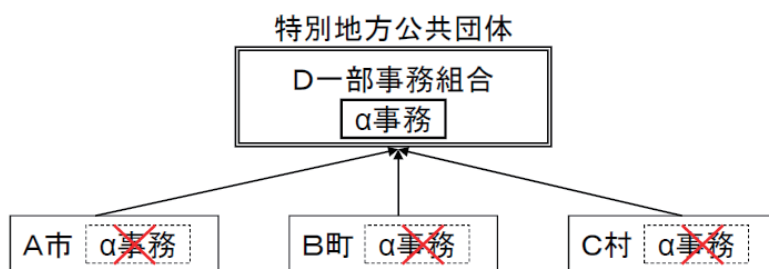
④ 設置数

1,572(構成団体:延べ10,082団体) ※H22.7.1現在

② 制度の概要

一部事務組合は、普通地方公共団体がその事務の一部を共同して処理するために、協議により規約を定め、構成団体の議会の議決を経て、都道府県が加入するものにあつては総務大臣、その他のものにあつては都道府県知事の許可を得て設ける特別地方公共団体である。(地方公営企業の手務を共同処理するものを「企業団」という。)

一部事務組合が成立すると、共同処理するとされた事務は、構成団体の権能から除外され、一部事務組合に引き継がれる。組合内の構成団体につき、その執行機関の権限に属する事項がなくなったときは、その執行機関は消滅する。



③ 財源

①負担金 ②手数料 ③その他(地方債など) ※税による収入はなし。交付税は、構成団体に対して交付。

図 28 一部事務組合の制度概要

出典：総務省

■ 広域連合の制度概要

広域連合は、様々な広域的ニーズに柔軟かつ効率的に対応するとともに、権限委譲の受け入れ体制を整備するため、1995年6月から施行されている制度である。

広域連合は、都道府県、市町村、特別区が設置することができ、これらの事務で広域にわたり処理することが適当であると認められるものに関し、広域計画を作成し、必要な連絡調整を図り、総合的かつ計画的に広域行政を推進する。

① 根拠法令

地方自治法第291条の2～第291の13
(平成6年の法改正により創設)

④ 設置数

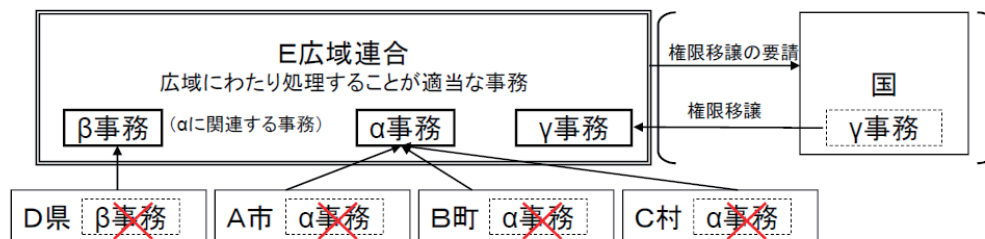
115(構成団体:延べ2,289団体) ※H22.7.1現在

② 制度の概要

広域連合は、地方公共団体が広域にわたり処理することが適当な事務に関し、広域計画を作成し、必要な連絡調整を図り、及び事務の一部を広域にわたり総合的かつ計画的に処理するために、協議により規約を定め、構成団体の議会の議決を経て、都道府県が加入するものについては総務大臣、その他のものについては都道府県知事の許可を得て設ける特別地方公共団体である。

一部事務組合と比較し、国、都道府県等から直接に権限等の移譲を受けることができることや、直接請求が認められているなどの違いがある。

広域連合が成立すると、共同処理するとされた事務は、構成団体の権能から除外され、広域連合に引き継がれる。広域連合内の構成団体につき、その執行機関の権限に属する事項がなくなったときは、その執行機関は消滅する。



③ 財源

①負担金 ②手数料 ③その他(地方債など) ※税による収入はなし。交付税は、構成団体に対して交付。

図 29 広域連合の制度概要

出典：総務省

現在、ゴミ処理や消防などの事務を中心に一部事務組合が広く活用されているが、広域連合は一部事務組合と比較して、次のような特色がある。

○ 広域的な行政ニーズに柔軟かつ複合的に対応可能

同一の事務を持ち寄って共同処理する一部事務組合に対して、広域連合は多角的な事務処理を通じて広域的な行政目的を達成することが可能な仕組みとなっている。(都道府県と市町村とが異なる事務を持ち寄って、広域連合で処理することが可能)

○ 広域的な調整をより実施しやすい仕組み

広域連合は、広域計画を作成する必要があるが、広域計画には、広域連合の処理する事務に加え、関連する構成団体の事務についても盛り込むことができる。さらに、その構成団体の事務の実施について、勧告することができる。また、構成団体に対し、広域連合の規約を変更するよう要請することができる。

○ 権限委譲の受け皿となることが可能

広域連合は、直接国又は都道府県から権限委譲を受けることができるため、個別の市町村では実施困難でも、広域的団体であれば実施可能な事務を、法律、政令又は条例の定めるところにより、直接広域連合が処理することができる。また、都道府県の加入する広域連合から国に、その他の広域連合は都道府県に、権限・事務を処理することとするよう要請することができる。

○より民主的な仕組みを採用

広域連合の長と議員は、直接又は間接の選挙により選出される。また、広域連合への直接請求を行うことができる。

一部事務組合と広域連合の主な相違点は下表の通りである。

表 7 一部事務組合と広域連合の比較

区 分	一部事務組合	広域連合
団体の性格	・特別地方公共団体	・同左
構成団体	・都道府県、市町村及び特別区 ・複合的一部事務組合は、市町村及び特別区のみ	・都道府県、市町村及び特別区
設置の目的等	・構成団体又はその執行機関の事務の一部の共同処理	・多様化した広域行政需要に適切かつ効率的に対応するとともに、国からの権限移譲の受入れ体制を整備する。
処理する事務	・構成団体に共通する事務 ・複合的一部事務組合の場合は、全市町村に共通する事務である必要はない	・広域にわたり処理することが適当である事務 ・構成団体間で同一の事務でなくてもかまわない
国等からの事務移譲等	-	・国又は都道府県は、その行政機関の長(都道府県についてはその執行機関)の権限に属する事務のうち広域連合の事務に関連するものを、当該広域連合が処理することとすることができる。 ・都道府県の加入する広域連合は国の行政機関の長に(その他の広域連合は都道府県に)、国の行政機関の長の権限に属する事務の一部(その他の広域連合の場合は都道府県知事の事務の一部)を当該広域連合が処理することとするよう要請することができる。
構成団体との関係等	-	・構成団体に規約を変更するよう要請することができる。 ・広域計画を策定し、その実施について構成団体に対して勧告が可能。なお広域計画は、他の法定計画と調和が保たれるようしなければならない。 ・広域連合は、国の地方行政機関、都道府県知事、地域の公共的団体等の代表から構成される協議会を設置できる。
設置の手續	・関係地方公共団体が、その議会の議決を経た協議により規約を定め、都道府県の加入するものは総務大臣、その他のものは都道府県知事の許可を得て設ける。	・同左 (ただし、総務大臣は、広域連合の許可を行おうとするときは、国の関係行政機関の長に協議)
直接請求	・法律に特段の規定はない。	・普通地方公共団体に認められている直接請求と同様の制度を設けるほか、広域連合の区域内に住所を有する者は、広域連合に対し規約の変更について構成団体に要請するよう求めることができる。
組織	・議会—管理者(執行機関) ・複合的一部事務組合にあつては、管理者に代えて理事会の設置が可能 ・公平委員会、監査委員は必置	・議会—長(執行機関) ・公平委員会、監査委員、選挙管理委員会は必置
議員等の選挙方法等	・議会の議員及び管理者は、規約の定めるところにより、選挙され又は選任される。	・議会の議員及び長は、直接公選又は間接選挙による。

出典：総務省

【広域連合の設置状況（中部9県）】

広域連合の殆どが福祉分野での連携を行っており、その他は医療、ゴミ処理等での連携が多い。

表 8 広域連合の内容と構成団体

名称	主な事務の内容		構成団体（団体数、団体名）	設置年月日
富山県				
富山県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	15	県内全市町村	H19. 1. 10
石川県				
石川県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	19	県内全市町	H19. 2. 1
福井県				
坂井地区広域連合	介護保険、障害者福祉、上水道、し尿処理、火葬場、墓地	2	あわら市、坂井市	H12. 2. 1
福井県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	17	県内全市町	H19. 2. 1
長野県				
松本広域連合	介護保険、障害者福祉、ごみ処理、消防・救急、保安関係、職員研修	8	松本市、塩尻市、安曇野市、麻績村、生坂村、山形村、朝日村、筑北村	H11. 2. 1
長野広域連合	地域開発計画 、介護保険、老人福祉、障害者福祉、ごみ処理、職員研修	9	長野市、須坂市、千曲市、坂城町、小布施町、高山村、信濃町、小川村、飯綱町	H12. 4. 1
北アルプス広域連合	観光、道路、河川、診療所、介護保険、老人福祉、障害者福祉、救急・土日医療、ごみ処理、火葬場、消防・救急、保安関係、視聴覚教育、職員研修、情報基盤整備	5	大町市、池田町、松川村、白馬村、小谷村	H12. 2. 1
佐久広域連合	観光、生活保護、介護保険、老人福祉、障害者福祉、火葬場、救急・土日医療、と畜場、視聴覚教育、消防・救急、職員研修	11	小諸市、佐久市、小海町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、佐久穂町、軽井沢町、御代田町、立科町	H12. 4. 1
木曾広域連合	地域開発計画 、林道・林野、観光、道路、河川、介護保険、老人福祉、障害者福祉、救急・土日医療、下水道、ごみ処理、し尿処理、火葬場、社会教育、消防・救急、保安関係、情報基盤整備	6	木曾町、上松町、南木曾町、木祖村、王滝村、大桑村	H11. 4. 1
南信州広域連合	地域開発計画 、観光、道路、介護保険、老人福祉、障害者福祉、ごみ処理、し尿処理、消防・救急、保安関係	14	飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村	H11. 4. 1
上伊那広域連合	地域開発計画 、観光、道路、河川、介護保険、障害者福祉、救急・土日医療、ごみ処理、情報基盤整備	8	伊那市、駒ヶ根市、辰野町、箕輪町、飯島町、南箕輪村、中川村、宮田村	H11. 7. 1
上田地域広域連合	地域開発計画 、観光、道路、介護保険、障害者福祉、救急・土日医療、ごみ処理、し尿処理、火葬場、社会教育、消防・救急、保安関係、職員研修、情報基盤整備	5	上田市、東御市、青木村、長和町、坂城町	H10. 4. 1
長野県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	77	県内全市町村	H19. 3. 23
北信広域連合	地域開発計画 、介護保険、老人福祉、障害者福祉、救急・土日医療、職員研修、公平委員会	9	中野市、飯山市、山ノ内町、木島平村、野沢温泉村、栄村、北信保健衛生施設組合、岳北広域行政組合、岳南広域消防組合	H12. 4. 1
諏訪広域連合	地域開発計画 、診療所、生活保護、介護保険、老人福祉、障害者福祉、救急・土日医療、ごみ処理、消防・救急、保安関係、職員研修	6	岡谷市、諏訪市、茅野市、下諏訪町、富士見町、原村	H12. 7. 1
岐阜県				
安八郡広域連合	介護保険、障害者福祉、国民健康保険、後期高齢者医療	3	安八町、神戸町、輪之内町	H11. 5. 17
揖斐広域連合	地域開発計画 、林道・林野、介護保険、老人福祉、障害者福祉、国民健康保険、後期高齢者医療、火葬場、公平委員会	3	揖斐川町、大野町、池田町	H11. 6. 1
もとす広域連合	林道・林野、児童福祉、介護保険、老人福祉、障害者福祉、し尿処理	3	瑞穂市、本巣市、北方町	H11. 6. 1
羽島郡広域連合	消防・救急、保安関係、公平委員会	2	岐南町、笠松町	H14. 4. 1

岐阜県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	42	県内全市町村	H19.2.1
静岡県				
静岡県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	35	県内全市町	H19.2.1
愛知県				
衣浦東部広域連合	消防・救急	5	碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市	H15.4.1
知多北部広域連合	介護保険	4	東海市、大府市、知多市、東浦町	H11.6.1
愛知県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	54	県内全市町村	H19.3.20
三重県				
香肌奥伊勢資源化広域連合	ごみ処理	4	松阪市、多気町、大台町、大紀町	H10.9.1
鳥羽志勢広域連合	介護保険、ごみ処理、し尿処理	3	鳥羽市、志摩市、南伊勢町	H11.4.1
紀北広域連合	介護保険、障害者福祉	2	尾鷲市、紀北町	H11.4.1
紀南介護保険広域連合	介護保険	3	熊野市、御浜町、紀宝町	H11.4.1
度会広域連合	介護保険、障害者福祉	3	度会町、南伊勢町、大紀町	H11.6.1
鈴鹿亀山地区広域連合	地域開発計画 、介護保険	2	鈴鹿市、亀山市	H11.6.1
桑名・員弁広域連合	し尿処理	4	桑名市、いなべ市、木曾岬町、東員町	H11.7.1
三重県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	29	県内全市町	H19.2.1
滋賀県				
滋賀県後期高齢者医療広域連合	後期高齢者医療制度事務	19	県内全市町	H19.2.1

表9 連携分野一覧

地域	名称	地域開発	社会資本	観光	医療	福祉	教育研修	上下水	ゴミ処理	火葬・墓地	その他	
富山県	富山県後期高齢者医療広域連合					○						
石川県	石川県後期高齢者医療広域連合					○						
福井県	坂井地区広域連合					○		○		○		
福井県	福井県後期高齢者医療広域連合					○						
長野県	松本広域連合				○	○	○		○		○	
	長野広域連合	○				○	○		○			
	北アルプス広域連合		○	○	○	○	○		○	○	○	
	佐久広域連合			○	○	○	○			○	○	
	木曾広域連合	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	南信州広域連合	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	上伊那広域連合	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	上田地域広域連合	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	長野県後期高齢者医療広域連合						○					
	北信広域連合	○				○	○				○	
諏訪広域連合	○				○	○	○	○		○		
岐阜県	安八郡広域連合					○						
	揖斐広域連合	○	○			○				○	○	
	もとす広域連合		○			○		○				
	羽島郡広域連合				○						○	
	岐阜県後期高齢者医療広域連合					○						
静岡県	静岡県後期高齢者医療広域連合					○						
愛知県	衣浦東部広域連合				○							
	知多北部広域連合					○						
	愛知県後期高齢者医療広域連合					○						
三重県	香肌奥伊勢資源化広域連合								○			
	鳥羽志勢広域連合					○		○	○			
	紀北広域連合					○						
	紀南介護保険広域連合					○						
	度会広域連合					○						
	鈴鹿亀山地区広域連合	○				○						
	桑名・員弁広域連合							○				
	三重県後期高齢者医療広域連合					○						
滋賀県	滋賀県後期高齢者医療広域連合					○						
合計		33	9	7	6	11	29	8	7	10	6	10
			27%	21%	18%	33%	88%	24%	21%	30%	18%	30%

※連携分野の細目

地域開発（地域開発計画）、社会資本（道路、河川、情報基盤整備、林道・林野）、観光（観光）、医療（診療所、救急・土日医療、消防・救急）、福祉（児童福祉、後期高齢者医療、老人福祉、後期高齢者医療制度事務、介護保険、視聴覚教育、障害者福祉、国民健康保険、生活保護）、教育研修（職員研修、社会教育）、上下水（上水道、下水道、し尿処理）、ゴミ処理（ごみ処理）、火葬・墓地（火葬場、墓地）、その他（保安関係、と畜場、公平委員会）

出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

【広域連合制度の特徴】

広域連合制度の特徴は、大きく次の4点に集約される。

○地方分権の受皿

広域連合は、国や都道府県から直接権限移譲を受けることができ、また、権限の移譲を国や都道府県に要請することができる。

一方、一部事務組合に権限を委任する場合は、構成団体に当該権限が一旦委任されることが必要であり、事実上組合は自治体間の事務の共同処理の仕組みでしかなかった。

広域連合は地方分権の受皿としての機能を十分発揮できる仕組みになっている。

○構成団体との関係

広域連合は、構成団体に対し規約の変更を要請することができる、広域計画の実施について構成団体に対し勧告を行うことができる。

一方、一部事務組合には構成団体との関係についての定めがない。

広域連合は構成団体から独立して機能を発揮できる仕組みになっている。

○広域計画

広域計画には広域連合の事務だけでなく、関連する構成団体の事務を入れることができ、構成団体の事務の実施について勧告することができる。

一方、一部事務組合には、こうした広域的な視点に立って計画的に事務を行うべき仕組みが備わっておらず、単なる事務の共同処理にすぎない。

広域連合は自治体の事務の広域的な連絡調整や総合的かつ計画的処理ができる仕組みになっている。

○住民参加型の制度

住民には、広域連合に対する、①広域連合長に対する規約変更のための要求や、自治体と同様の直接請求制度が認められるとともに、②広域連合の議会議員や長の選任を、住民による直接選挙、または構成団体の議会（長）による選挙（間接選挙）に限定し、いわゆる「充て職」を認めない方式を採用している。

一方、一部事務組合には住民参加についての規定はない。

広域連合は、住民参加型の仕組みになっている

■定住自立圏構想の概要

人口の減少、少子化・高齢化の進行が見込まれるなかで、地方圏において安心して暮らせる地域を各地に形成して、大都市圏への人口流出を食い止めるとともに、大都市圏の住民に対してライフステージやライフスタイルに応じた居住の選択肢を提供して、地方圏への人の流れを創出することを求められている。

そのような背景のもと、定住自立圏構想は、市町村の主体的取組として、「中心市」の都市機能と「近隣市町村」の農林水産業、自然環境、歴史、文化など、それぞれの魅力を活用して、NPOや企業といった民間の担い手を含め、相互に役割分担し、連携・協力することにより、地域住民のいのちと暮らしを守るため圏域全体で必要な生活機能を確保し、地方圏への人口定住を促進する政策である。2009年4月から全国展開されている。

2015年2月27日現在、宣言中心市は104市、定住自立圏は85圏域、ビジョン策定しは86市となっている。

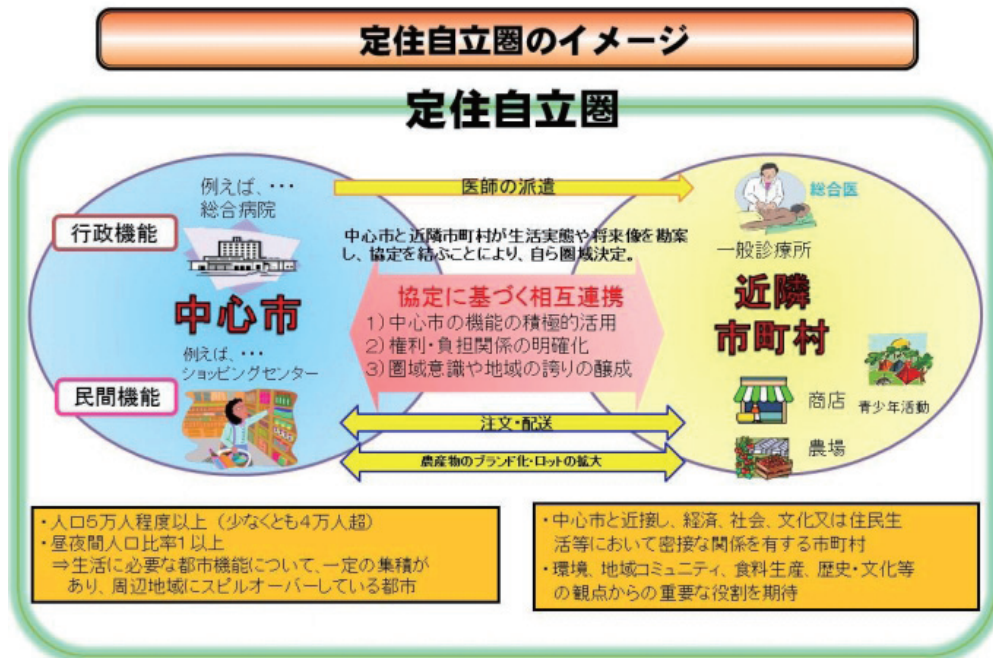


図 30 定住自立圏のイメージ

出典：総務省

■世界の都市ランキング

都市ランキング調査は、いくつかの団体で行われており、様々な視点での整理がされている。主な都市ランキング調査は以下のとおりである。

表 10 各都市ランキング調査の概要

調査名	調査団体	概要
Cities of Opportunity 6-世界の都市力比較 2014	PwC(プライスウォーターハウスクーパース)	都市を活性化する主要素(都市力)を2013年後半に収集したデータを基に10の地域を59の指標を用いて分析
2012グローバル・シティ・インデックス	ATカーニー	ビジネス活動、人的資源、情報流通、文化的経験、政治的関与の5つの分野を通じて都市のグローバル度を評価
2014クオリティ・オブ・リビング	マーサー・ヒューマン・リソース・コンサルティング	世界218都市のクオリティ・オブ・リビングを数値化したもの。ニューヨークを基準値(100)として39項目の指標から算出
世界の都市競争力ランキング	エコノミスト・インテリジェンス・ユニット	世界の120都市を8つの分野、31の指標から「世界都市競争力指数」を測定し、競争力を評価
居住に適した都市指標	モノクル	都市の居住環境について11の分野の指標に基づき評価
世界の都市総合力ランキング	森記念財団	人々や企業を世界から惹きつける都市総合力を主要40都市を対象に6つの分野、5つのアクターの視点で評価
旅行者による世界の都市調査	トリップアドバイザー	旅行者が、都市満足度について主要37都市を対象に旅行に関わる16項目の指標に基づき評価

出典：中部圏社会経済研究所作成

表 11 各団体の評価指標による都市ランキング

	都市力比較 PwC 2014	グローバルシティインデックス ATカーニー 2012	クオリティ・オブ・リビング マーサー 2014	都市競争力 エコノミスト・インテリジェンス・ユニット 2012	居住に適した都市指標 モノクル 2014	都市総合力 森記念財団 2013	旅行者による都市調査 トリップアドバイザー 2014
1	ロンドン	ニューヨーク	ウィーン	ニューヨーク	コペンハーゲン	ロンドン	東京
2	ニューヨーク	ロンドン	チューリッヒ	ロンドン	東京	ニューヨーク	ニューヨーク
3	シンガポール	パリ	オークランド	シンガポール	メルボルン	パリ	バルセロナ
4	トロント	東京	ミュンヘン	香港	ストックホルム	東京	イスタンブール
5	サンフランシスコ	香港	バンクーバー	パリ	ヘルシンキ	シンガポール	プラハ
6	パリ	ロサンゼルス	デュッセルドルフ	東京	ウィーン	ソウル	ウィーン
7	ストックホルム	シカゴ	フランクフルト	チューリッヒ	チューリッヒ	アムステルダム	ベルリン
8	香港	ソウル		ワシントン	ミュンヘン	ベルリン	ローマ
9	シドニー	ブリュッセル		シカゴ	京都	ウィーン	パリ
10	シカゴ	ワシントン	シドニー	ボストン	福岡	フランクフルト	ドゥブロヴニク
	13 東京	47 大阪	43 東京 47 神戸 49 横浜 57 大阪	47 大阪 50 名古屋 63 福岡		23 大阪 35 福岡	

出典：中部圏社会経済研究所作成

表 13 グローバルシティインデックス AT カーニー2012 における指標

分野	項目	分野	項目
ビジネス活動 (加重平均 30%)	グローバル企業の本社数	文化的経験 (加重平均 15%)	都市が主催する主要なスポーツイベント(オリンピックなど)も含む多様なアトラクションの数
	トップビジネスファーム(弁護士事務所、会計事務所、経営コンサルティングファームなど)の数		美術館の数
	資本市場の規模		コンサートや演劇、舞踏などの劇場や会場の数
	国際会議数		多様な食文化が体験できる
	港湾や空港を通過する貨物量		海外からの旅行者数
海外で出生した人々の数	姉妹都市の数		
人的資源 (加重平均 30%)	大学の質	政治的関与 (加重平均 10%)	大使館や領事館の数
	インターナショナル・スクールの数		主要なシンクタンク数
	海外からの留学生の数		国際的組織の数
	大学卒の人口		国際的な活動を行っている国内機関の数
主要TVニュースチャンネルへのアクセス	都市が主催する政治的会議数		
情報流通 (加重平均 15%)	インターネットのプレゼンス(主な言語で都市名をネット検索した場合のヒット数)		
	国際ニュースの支局数		
	検閲制度		
	ブロードバンド加入者数		

6

出典：AT カーニー「グローバル・シティ・インデックス 2014」より

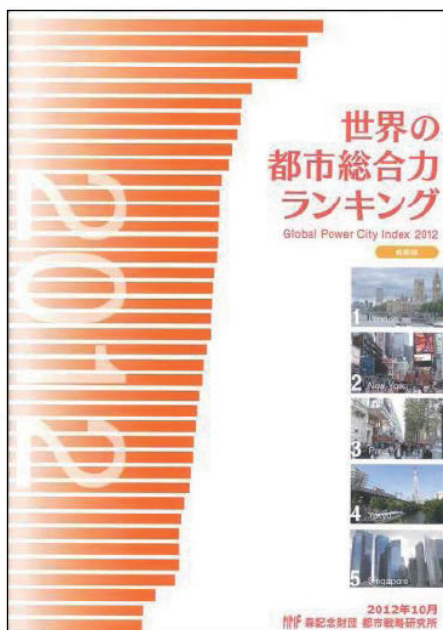
表 14 クオリティ・オブ・リビング マーサー 2014 における指標

分野	項目	分野	項目	分野	項目
政治・社会環境	他国との関係	教育	学校	消費財	食肉と魚
	国内政治の安定性	公共サービスと交通	電気		果物と野菜
	犯罪		水道		生活用品
	法律		電話		アルコール飲料
	参入障壁		郵便		自動車
経済環境	両替への規制		交通機関	社会文化環境	個人の自由に対する規制
健康・衛生	銀行でのサービス		交通渋滞	空港	メディアへの検閲
	病院でのサービス	レクリエーション	レストランの種類の豊富さ	自然	気候
	医療サービス		ミュージカル		自然災害
	感染病		映画館		
	飲料水	住居	スポーツやレジャー施設		
	下水処理		住居		
	大気汚染		設備		
	有害な動物	補修サービス			
有害な害虫					

出典：マーサー「クオリティ・オブ・リビング調査」より

■森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012

森記念財団都市戦略研究所の「世界の都市総合力ランキング」2012では、名古屋を含めた分析を行っている。



- ▶ 趣 旨 より魅力的でクリエイティブな人々や企業を世界中から惹きつける、都市の磁力こそが「都市の総合力である」との観点から世界主要都市のランキングを実施
- ▶ 対象都市 2012年版は、世界40都市と国内9都市を同じ基準で評価
- ▶ 特徴
 - ・他の機関のランキングは特定分野のランキングであるが、都市力を図る広範囲な分野にわたり、都市総合力を評価
 - ・都市の力を表す6分野(経済、研究・開発、文化・交流、居住、環境、交通・アクセス)と都市活動を牽引するグローバルアクター(経営者、研究者、アーティスト、観光客)および都市の生活者の5つのアクターの視点に基づき複眼的に評価

〔国内都市ランクの特徴〕

- ＜国内都市ランクの特徴＞
- ◆ 総合 世界40都市フレームでは30位台相当の実力。名古屋はメキシコシティ、モスクワ、サンパウロの間に位置する。
 - ◆ 経済 東京、大阪に比較してスコア差が大きい。国内9都市間の差は小さい。
 - ◆ 研究・開発 京都、横浜、名古屋が20位前後にランク。名古屋は、研究者数、研究開発費、産業財産権(特許)と登録数等が評価された。
 - ◆ 文化・交流 すべての都市で40位前後と下位に位置する。国際コンベンション開催件数、コンテンツ輸出額、海外からの訪問者数、ハイクラスホテル客室数等の評価が際立って低い。
 - ◆ 居住 大阪、福岡の評価が高く、他の都市も多くが10位以内にランクされた。
 - ◆ 環境 京都が1位となる等、多くの都市で20位以上にランクされた。
 - ◆ 交通・アクセス 首都圏3都市が20位前後にランク。東京の通勤圏、羽田空港にも近い等から都市内交通、国際交通共に評価を得た。

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012 より

○ランキング対象都市

＜選定基準＞

- 有力な既存都市比較ランキングでベスト10に入っている都市
- World Economic Forum (IMDが作成)において競争力ベスト10に入っている国の主要都市
(IMD: International Institute for Management Development 国際経営開発研究所)
- 本ランキング策定体制のコミッティ、ワーキングメンバーが対象都市として適切とした都市

1-2. GPCI-2012の対象都市

図 1-2 対象 40 都市



エリア	都市
ヨーロッパ	マドリード、 <u>バルセロナ</u> 、ロンドン、パリ、ブリュッセル、アムステルダム、ジュネーブ、フランクフルト、ベルリン、チューリッヒ、ミラノ、コペンハーゲン、ウィーン、 <u>ストックホルム</u> 、 <u>イスタンブール</u> 、モスクワ
アフリカ	カイロ
アジア	ムンバイ、バンコク、クアラルンプール、シンガポール、香港、北京、上海、台北、ソウル、福岡、大阪、東京
オセアニア	シドニー
北アメリカ	バンクーバー、サンフランシスコ、ロサンゼルス、シカゴ、トロント、 <u>ワシントンD.C.</u> 、 <u>ニューヨーク</u> 、ボストン
中南アメリカ	<u>メキシコシティ</u> 、サンパウロ

※下線の都市は、GPCI-2012 から新加入した都市 (5 都市) である。

〈都市の選定基準〉

- ・有力な既存都市比較ランキング (“The Global Financial Centres Index”、“Worldwide Centers of Commerce Index”、“Cities of Opportunity”) でベスト 10 に入っている都市
- ・有力な国際競争力ランキング (“World Economic Forum”、“IMD” が作成) において競争力ベスト 10 に入っている国の主要都市
- ・本ランキングを作成するコミッティまたはワーキング・メンバーから、対象都市として取り上げることが適切として判断された都市

図 31 対象都市

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012 より

分野	項目	分野	項目
経済	市場の規模	居住	就業環境
	市場の魅力		居住コスト
	経済集積		安全・安心
	人的集積		生活環境
	ビジネス環境		生活利便性
	法規制・リスク		エコロジー
研究・開発	研究集積	環境	汚染状況
	研究環境		自然環境
	研究開発成果	交通・アクセス	国際交通ネットワーク
文化・交流	交流・文化発信力		国際交通インフラキャパシティ
	集客資源		都市内交通サービス
	集客施設		交通利便性
	受入環境		
交流実績			

※各項目毎に評価指標を設定

図 31 評価対象分野・項目の構成

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012 より

表 15 評価指標一覧（経済）

分野	項目	指標	定義
経済	市場の規模	GDP	GDP名目値(米ドルベース)
		一人当たりGDP	一人当たり名目GDP(米ドルベース)
	市場の魅力	GDP成長率	直近5か年のGDP年平均成長率
		経済自由度	「Index of Economic Freedom」における各国の「Overall Score」
	経済集積	証券取引所の株式時価総額	主要証券取引所の時価総額(米ドルベース)
		世界トップ300企業	「FORTUNE Global 500」で300位以内の企業
	人的集積	従業者数	従業者数
		対事業所サービス業従業者数	金融業、不動産サービス業、専門サービス業、ビジネスサービス業、事務サービス業、科学技術サービス業等の従業者数
	ビジネス環境	賃金水準	税引き前年間総収入(ボーナス等含む)のニューヨークを100とした時の指数
		優秀な人材確保の容易性	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
		一人当たりオフィス面積	従業員一人当たりオフィス専有面積
	法規制・リスク	法人税率	「Corporate and Indirect Tax Rate Survey」における「Corporate Tax Rate」
		政治、経済、商機のリスク	Moody'sによる国債格付けに基づく指数

22

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012より

表 16 評価指標一覧（研究・開発）

分野	項目	指標	定義
研究・開発	研究集積	研究者数	UNESCO Institute for Statisticsの「Total Researchers」(国別データ)に基づき国と対象都市の従業者数の比率で按分して推計
		世界トップ200大学	「Times Higher Education World University Rankings」において200位以内にランク
	研究環境	数学・科学に関する学力	OECD「The Program for International Student Assessment」における科学的リテラシーおよび数学的リテラシーの相性都市の属する国別平均得点の合計
		外国人研究者の受入態勢	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
		研究開発費	各国の研究開発費を国と対象都市の従業者数の比率で按分して推計
	研究開発成果	産業財産権(特許)の登録数	過去5か年の産業財産権の国別登録数の平均値を国と対象都市の従業者数の比率で按分して推計
		主要科学技術賞受賞者数	ノーベル賞、バルザン賞、クラフォード賞、ネヴァンリンナ賞、フィールズ賞の受賞者について受賞当時の在籍機関の所在地に基づき集計
		研究者の交流機会	「our Global」に掲載されている学会数

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012より

表 17 評価指標一覧（文化・交流）

分野	項目	指標	定義
文化・交流	交流・文化発信力	国際コンベンション開催件数	「Union of International Associations」による国際会議開催件数
		主要な世界的文化イベント開催件数	世界的な文化イベント(五輪、BIE認定の博覧会、五大映画祭、五大ファッションショー、テニス四大トーナメント等)の開催件数
		コンテンツ輸出額	UN Service Trade「Audiovisual and Related Services」の国別輸出額から推計
	集客資源	アーティストの創作環境	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
		ユネスコ世界遺産(100km圏)	対象都市から100km圏内に所在する数
		文化・歴史・伝統への接触機会	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
	集客施設	劇場・コンサートホール数	Lonely Planet,Timeout,地球の歩き方に掲載されている劇場・コンサートホールの数
		美術館・博物館数	Lonely Planet,Timeout,地球の歩き方に掲載されている美術館・博物館の数
		スタジアム数	スタジアムデータベースサイト(World Stadiums)において掲載されているスタジアムの数
	受入環境	ハイクラスホテル客室数	Yahoo Travel,Expedia,Five Star Allianceで5つ星以上のホテルの客室数
		ホテル総数	Yahoo Travel,Expediaで表示されるホテルの件数
		買物の魅力	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
		食事の魅力	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
	交流実績	外国人居住者数	外国人登録者数あるいは市民権を所有していない外国人数
		海外からの訪問者数	1年間に訪問する外国人数
留学生数		対象都市に居住する外国人数	

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012 より

表 18 評価指標一覧（居住）

分野	項目	指標	定義
居住	就業環境	完全失業率	完全失業率
		総労働時間	UBS「Prices and Earnings」における「Working Hours per Year」の値
		従業員の生活満足度	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
	居住コスト	賃貸住宅平均賃料	UBS「Prices and Earnings」における「Unfurnished 3-room apartment-medium price range」の値
		物価水準	UBS「Prices and Earnings」における「Prices excl.rent」の値
	安全・安心	人口当たり殺人件数	人口100万人当たりの年間の殺人事件発生件数
		災害に対する脆弱性	Munich Re「Natural hazard risk index for megacities」において災害への脆弱性を評価した「Vulnerability」の値
	生活環境	健康寿命	WHO「World Health Statistics Healthy Life Expectancy」における各国の値
		地域コミュニティの良しさ	EIU「Livability Survey」の定性評価指標による
		人口当たりの医師数	人口100万人当たりの医師数
	生活利便性	人口密度	1平方キロメートル当たりの人口
		外国人人口当たりの外国人学校数	外国人1万人当たりの外国人学校数
		小売店舗の充実度	カジュアル衣料チェーン店舗数(ZARA,Uniqlo,H&M,GAP)
飲食店の充実度		マクドナルド店舗数、Zagat Survey掲載レストラン数、対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化	

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012 より

表 19 評価指標一覧（環境）

分野	項目	指標	定義
環境	エコロジー	ISO 14001取得	各国のISO14001認証企業数を国と対象都市の従業者数の比率で按分して推計
		再生可能エネルギーの比率	総一次エネルギーエネルギー供給量に対する再生可能エネルギーの比率
		リサイクル率	紙ごみのリサイクル比率
	汚染状況	CO ₂ 排出量	CO ₂ 排出量(トン)を従業者一人当たりに換算した値
		SPM濃度	空気中の浮遊粒子状物もしくはPM10の濃度
		SO ₂ 濃度・NO ₂ 濃度	二酸化硫黄と二酸化窒素の濃度を指数化した平均値
	自然環境	水質	Global Environmental Management System の統計に基づくBOD値
		都心部の緑被状況	各都市の同一範囲内での緑被状況を衛星写真に基づき相対比較しスコア化
		気温の快適性	月平均気温について一般的に快適とされる範囲(18-22℃)からの乖離幅を算出し、12か月分合計した値

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012 より

表 20 評価指標一覧（交通・アクセス）

分野	項目	指標	定義
交通・アクセス	国際交通ネットワーク	国際線直行便就航都市数	出発地もしくは到着地とする航空便の輸送実績を有する都市の合計数
		国際線直行貨物便就航都市数	出発地もしくは到着地とする航空貨物便の輸送実績を有する都市の合計数
	国際交通インフラキャパシティ	国際線旅客数	主要国際空港の年間旅客数
		滑走路本数	主要国際空港における長さ2,000m以上の滑走路数
	都市内交通サービス	公共交通(地下鉄)の駅密度	行政区域内にある鉄道駅数を行政区域面積で除した数
		公共交通の充実・正確さ	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
		通勤・通学の利便性	対象都市在勤者・有識者アンケート結果を指数化
	交通利便性	都心から国際空港までのアクセス時間	主要国際空港から都心部まで公共交通機関を利用した場合の最短所要時間
		人口当たり交通事故死者数	人口100万人当たりの年間交通死亡事故者数
		タクシー運賃	5kmまたは3マイル走行した場合の運賃(米ドルベース)

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」2012 より

■中京都市圏パーソントリップ調査

中京都市圏パーソントリップ調査とは、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉える目的で、名古屋市を中心とした下図の範囲を対象に実施される交通調査である。1971年から10年毎に、1981年、1991年、2001年、2011年の5回実施されている。

愛知県、岐阜県、三重県の96市町村を調査の対象圏域としています。

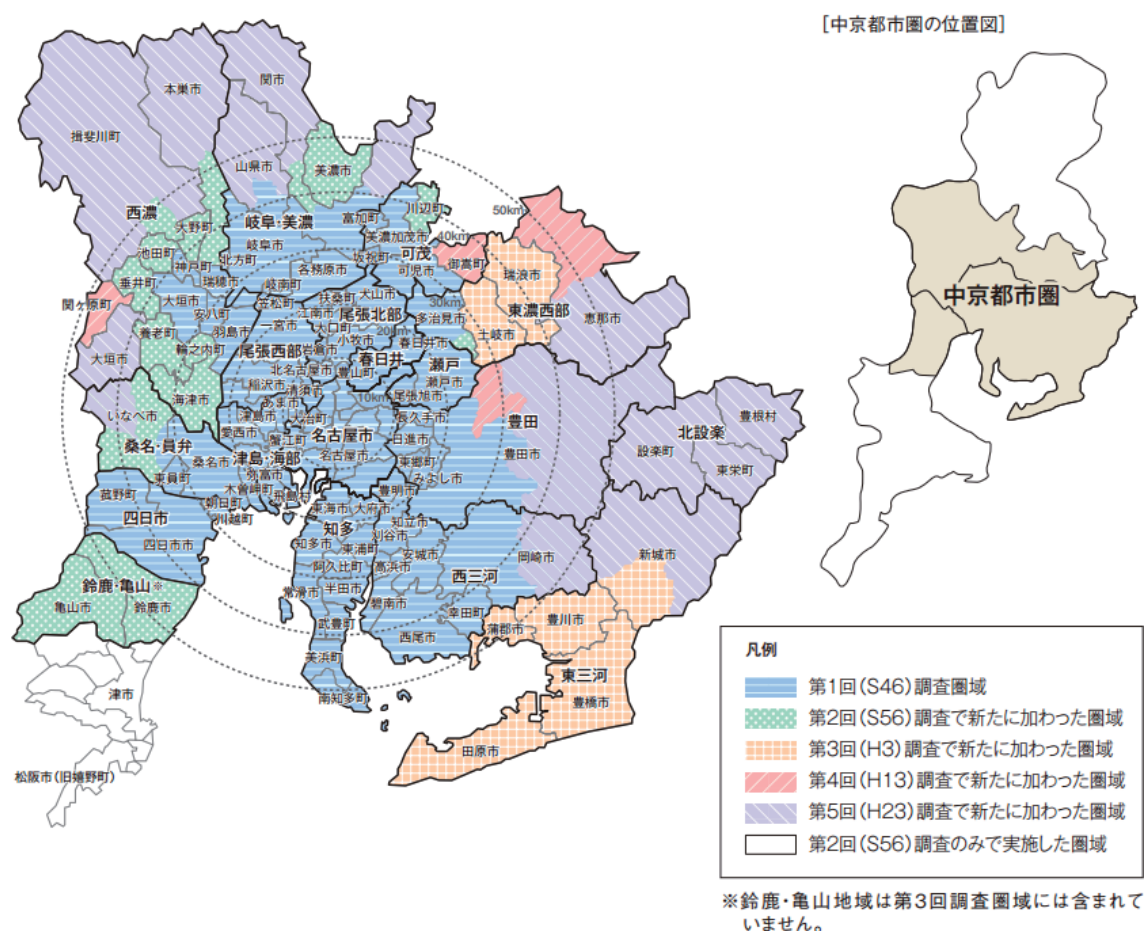


図 32 中京都市圏パーソントリップ調査の調査範囲

出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「中京都市圏パーソントリップ調査」2012より

名古屋大都市圏における
広域都市圏計画の必要性について
報告書

2015年4月

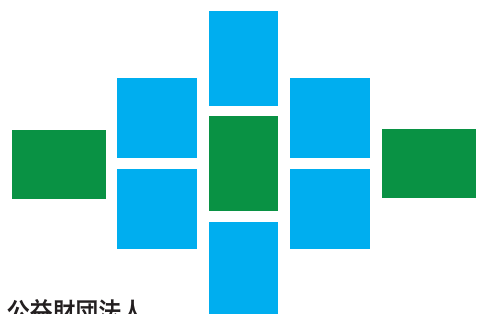
制作発行 公益財団法人 中部圏社会経済研究所
(担当:企画調査部 土肥 康伸)

〒460-0008

名古屋市中区栄二丁目1番1号 日土地名古屋ビル15階

TEL:(052)221-6421 FAX:(052)231-2370

URL:<http://www.criser.jp/>



公益財団法人

中部圏社会経済研究所

Chubu Region Institute for Social and Economic Research

〒460-0008

名古屋市中区栄2-1-1 日土地名古屋ビル15階

TEL: 052-221-6421 FAX: 052-231-2370

URL: <http://www.criser.jp>