# 中部圏開発整備計画新計画推進資料

2017年3月

中部圏開発整備地方協議会

#### はじめに

1966年に中部圏開発整備法が制定されてから、このたび50年を迎えました。

中部圏開発整備法は、「整備」を基本方向に据える首都圏・近畿圏とは異なり、「開発」と「整備」をその戦略として両立させる考え方を掲げていること、地元に基本計画の原案を作成するための中部圏開発整備地方協議会を設置し、開発整備のあり方に地元の意向を強く反映できる仕組みとしたことなど、他の地域開発法と比較して、大きな特徴を有しています。

こうした中部圏開発整備法のもとで、中部圏は首都圏と近畿圏の中間に位置する地域として、中部圏開発整備計画に基づき開発整備が積極的に進められ、我が国の発展や国際競争力を牽引してきました。

2016年3月に変更された「中部圏開発整備計画」においても、中部圏は、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成を見据える中で、そのセンターを担うとともに、我が国の成長エンジンの一翼を担い、アイデンティティともいうべき世界最強・最先端のものづくりを基軸に、環太平洋・環日本海に拓かれた、ヒト、モノ、カネ、情報が対流する拠点となって世界をリードしていくことが期待されております。

また、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心で、北陸新幹線やリニア中央新幹線の効果を最大限発揮し得る中部圏づくりを進め、東京一極集中の是正や地方への人口還流に先導的に取り組むことが求められております。

これらの実現に向けては、高規格幹線道路や鉄道、港湾等の交通基盤整備、地域活力の維持・発展のための産業基盤整備、災害に対し粘り強くしなやかな国土の構築のための防災対策、さらに、観光面における広域連携などの事業を着実に推進していくことが不可欠であり、これまでにも増して、中部圏の各地域が連携して取り組むことが重要であります。

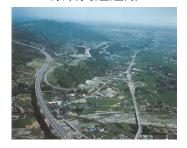
本書は、この 50 年の中部圏の歩みを振り返り、中部圏開発整備法に基づく取組の成果を踏まえつつ、新たな中部圏開発整備計画の推進を図ることをねらいとして作成しました。

中部9県3市は、今後も連携・協力して中部圏の更なる発展を目指して取り組んでまいります。

### 中部圏開発整備の歩み

1962 年	1963 年	1964 <sup>在</sup>	三 1965 年	196	86 <sup>左</sup>	E	196	8年	1969 年	197	'4年	1976 年	1977 年	1978年	1980 年	1982 年	1987年
10 11	8	6 10	7	6	7	11	6	9	5	6	10	5	11	12	4	11	6
月 月	月	月 月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
全国総合開発計画(全総)決定白山国立公園指定	富山空港開港	南アルプス国立公園指定東海道新幹線開業	松本空港開港	福井空港開港	中部圏開発整備法施行	中部圏開発整備地方協議会発足	中部圏基本開発整備計画(第一次)決定	びわ湖博覧会開幕	東名高速道路全線開通 新全国総合開発計画(新全総) 決定	浜松医科大学開学	滋賀医科大学開学	豊橋技術科学大学開学	第三次全国総合開発計画(三全総)決定	中部圈基本開発整備計画(第二次)決定	福井医科大学開学	中央自動車道全線開通	第四次全国総合開発計画(四全総)決定

#### 東名高速道路



1969 年 5 月 26 日、大井松田 IC-御殿場 IC 間 (25.8km) 開通により全線開通した (総延 長 346.8km)。(写真は大井松田 IC 付近の航空 写真)

#### 名古屋第二環状自動車道



1988 年 3 月 23 日、名古屋第二環状自動車道(当時の名称は東名阪自動車道) の清洲東 IC-名古屋西 JCT間 (8.5 km) が開通した。(写真は、開通式の様子)

#### 中央自動車道



1982 年 11 月 10 日、勝沼 IC-甲府昭和 IC 間 (23.1km) 開通により全線開通した (総延長 366.8km)。(写真は、開通式の様子)

#### 北陸自動車道



1988 年 7 月 20 日、名立谷浜 IC-朝日 IC 間 (59.5km) 開通により全線開通した (総延長 476.5km)。(写真は越中境 PA 付近での開通式の様子)

19	88 4	F			1989年	1990年	1992年	1993	3年	199	4年	1995年	1997年	1998	年	2000年	2003	年	200	04年	2005年	Ξ
3 月		7 月			7 月	10 月	7 月	3 月	7 月		<b>12</b> 月	12 月	10 月	2 月	3 月	3 月	6 月	7 月	<b>4</b> 月	7 月	2 月 月	
名古屋第二環状自動車道(清洲東11—	JCT	ぎふ中部未来博開幕	北陸自動車道全線開通	中部圈基本開発整備計画(第三次)決定	世界デザイン博覧会開幕(名古屋市)	北陸先端科学技術大学院大学開学	第1回ジャパンエキスポ富山、92 開幕	中央自動車道長野線全線開通開幕	信州博覧会開幕	祭博覧会	古都京都の文化財が世界文化遺産に登録	白川郷・五箇山の合掌造り集落が世界文化遺産に登録	北陸新幹線(高崎―長野間)開業	長野オリンピック・パラリンピック冬季競技大会開幕	21世紀の国土のグランドデザイン決定	中部圈基本開発整備計画(第四次) 決定	清水港新興津コンテナターミナル供用開始	能登空港開港	浜名湖花博開幕	紀伊山地の霊場と参詣道が世界文化遺産に登録	中部国際空港開港東名阪自動車道全線開通	

#### 清水港



2003年7月1日、新興津地区国際海上コンテナターミナル第1バースの供用を開始した。2013年5月には、第2バースの供用開始により、連続2バース、延長700メートルの岸壁となり、大型コンテナ船の荷役にも対応できる最新鋭のコンテナターミナルとなっている。

#### 中部国際空港



2005年2月17日、21世紀の航空需要に対応する中部圏の新しい空の玄関口として開港した。24時間利用可能な空港として、国際線・国内線の機能を併せ持つ国際拠点空港の役割を担っている。(写真は、中部国際空港株式会社提供)

#### 能登空港(のと里山空港)



2003年7月7日、全国の高速交通ネットワークの空白地帯にあり、過疎化が進む能登地域において、地域浮揚の起爆剤としての熱い期待を集めて開港した。全国初となるターミナルビルへの行政庁舎の合築や、空港として初の「道の駅」への登録など、地域振興の拠点としても大きな役割を果たしている。

#### 東名阪自動車道



2005年3月13日、亀山IC-伊勢関IC間 (1.9km) 開通により全線開通した(総延長 55.1km)。これにより、東名阪自動車道と伊勢 自動車道が直結し、名古屋方面と伊勢方面が 高速道路で結ばれることとなった。(写真は、 開通式の様子)

2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2011 年	2012 年	2013年	2014年
3 4	1 3	4	7	6 9	6	4	5 6	11 12
月 月	月 月	月	月	月 月	月	月	月 月	月 月
東海環状自動車道(豊田東『一美濃関』『間)開通の一地球博)開幕の一部では、地球博)開幕を対している。	四日市港霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル供用開始伏木外港多目的国際ターミナル供用開始	浜松市が政令指定都市に移行	国土形成計画(全国計画)決定 東海北陸自動車道全線開通	<b>静岡空港開港</b> 奥能登のあえのことがユネスコ無形文化 遺産に登録	能登の里山里海が世界農業遺産に登録	名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナル第3バース供用開始新東名高速道路(御殿場ぶー三ヶ日ぶ間)開通	静岡の茶草場農法が世界農業遺産に登録富士山―信仰の対象と芸術の源泉が世界文化遺産に登録	和紙:日本の手漉和紙技術【石州半紙、本美濃紙、細川紙】がユネスコ無形文化遺産に登録

#### 東海環状自動車道



2005 年 3 月 19 日、愛知・岐阜・三重の 3 県の諸都市を環状に連結し、既存の高速道路と一体となって広域的なネットワークを形成する東海環状自動車道の東回り区間、豊田東 JCT – 美濃関 JCT間 (73.0km) が開通した。(写真は開通式の様子)

#### 伏木富山港



2006年3月19日、伏木地区では、河口港の宿命である埋没浚渫からの脱却及び船舶の大型化への対応を目的として整備された伏木外港多目的国際ターミナル(4ha)の供用を開始した。(写真は記念式典の様子)

#### 四日市港



2006年1月18日、霞ヶ浦地区北埠頭国際海上コンテナターミナルの供用を開始した。同ターミナルは、大型コンテナ船に対応できる水深-14mの岸壁に、オーバーパナマックス型船舶対応の大型ガントリークレーンを備えており、四日市港のコンテナ取扱能力の向上に大きく貢献している。(写真は北埠頭供用1か月後の荷役の様子)

#### 東海北陸自動車道



2008 年 7 月 5 日、飛驒清見 IC-白川郷 IC 間 (24.9km) の開通により、構想から約半世紀の歳月を経て全線開通した(総延長 184.8km)。太平洋側と日本海側をつなぎ、中部圏の産業、文化、観光の発展に極めて重要な役割を果たしている。(写真は開通式の様子)

2016年 2015年 3 5 12 8 12 月月 月月 月月月 中部圏開発整備計画決定中部圏開発整備計画決定 新東名高速道路 JCT間)開通 北陸新幹線(長野―金沢間) 妙高戸隠連山国立公園指定国土形成計画(全国計画)決定 能越自動車道(七尾氷見道路)開通 台行事がユネスコ無形文化 (浜松 いなさ JCT 田

2020 年度	2022 年度	2026 年度	2027 年度	
東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催	北陸新幹線(金沢―敦賀間)開業	第 20 回アジア競技大会開催	リニア中央新幹線(品川―名古屋間)開業	

#### 静岡空港(富士山静岡空港)



2009年6月4日、静岡県と国内外を結ぶ空の玄関口として開港した。東名高速道路や新東名高速道路と近接した丘陵地に位置し、大規模な高盛土工事により造成されたが、森林や谷などの自然環境の保全や復元により「緑に包まれた空港」を実現した。

#### 新東名高速道路



2012 年 4 月 14 日、御殿場 JCT - 三ヶ日 JCT 間 (161.9km) が開通した。東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性が確保され、静岡県内では、宿泊者数が3年連続(2012年度~2014年度)で増加するなど、ストック効果が現れている。

#### 北陸新幹線



2015年3月14日、長野一金沢間 (228.1km)が開業し、沿線各駅で 出発式が開催された。(写真はJR富 山駅で開催された出発式の様子)

#### 名古屋港



2012 年 4 月 1 日、コンテナ輸送需要の増加に対応した取扱能力の向上を目的として整備された鍋田ふ頭コンテナターミナル第 3 バース(延長 285m・水深 12m・耐震強化岸壁)の供用を開始した。

#### 能越自動車道(七尾氷見道路)



2015 年 2 月 28 日、能越自動車道の七尾氷 見道路 (28.1km) が開通した。(写真は七 尾 IC で行われたパレードの様子)

## 《 目 次 》

第 1	草	中部圏 50 年の歩み	1
1.	中部	圏開発整備法制定に向けての動き	1
2.	中部	圏開発整備計画の概要	3
2	.1 🛱	中部圏開発整備の基本的方向と制度的仕組み	3
2	. 2 中	中部圏基本開発整備計画(第一次~第四次)	7
3.	国土	形成計画1	3
第2	章	中部圏開発整備法の成果1	8
1.	東名	• 新東名高速道路 1	9
2.	東海	北陸自動車道2	23
3.	北陸	新幹線2	26
第3	章	有識者インタビュー 3	31
第 4	章	中部圏開発整備計画(2016年3月)の概要	13
1.	計画	変更の経緯4	13
2.	中部	圏を取り巻く諸状況と課題4	13
3.	中部	圏の将来像とその実現のための施策 4	17

第	55	章	中部圏の主要事業	56
	1.	東海	北陸自動車道	56
	2.	新東	名高速道路	57
,	3.	新名	神高速道路	58
	4.	中部	横断自動車道	59
	5.	中部	縱貫自動車道	60
	6.	東海	環状自動車道	61
,	7.	三遠	南信自動車道	62
	8.	能越	自動車道	63
,	9.	北陸	新幹線	64
	10.	リニ	ア中央新幹線	65
	11.	名古	屋港	67
	12.	清力	k 港	68
	13.	四日	市港	69
	14.	伏木	富山港	70
	15.	中部	国際空港(セントレア)	71
	<b>-</b>	نا، جار∻ ہا		70
;	参え	与貸米	斗1:中部圏開発整備法	12
;	参え	<b>告資米</b>	料2:国土形成計画法	78

#### 第1章 中部圏 50年の歩み

#### 1. 中部圏開発整備法制定に向けての動き

1950 年代後半から 1960 年代は戦後の混乱期を脱した日本が自立して目覚ましい経済成長を遂げた時期であった。当時、我が国全体の発展を目指し、経済効率を優先的に追求する経済主導型経済計画が立案、実施されていた。1955 年 12 月には「経済自立 5 か年計画」、1957 年 12 月には「新長期経済計画」がそれぞれ策定されたが、実際の経済進展はそれらの目標を大きく上回るものとなった。

国土開発、地域開発の分野に関しては、圏域開発方式が採られ、1957年から 1960年にかけて、東北、九州、中国、四国、さらに北陸の各地域を対象に「地域開発促進法」が制定され、全国的に開発の動きが活発化していた。一方、巨大都市を擁する首都圏、近畿圏においては、両圏域の過大過密化防止を図りながら整備するという趣旨の下、1956年4月に「首都圏整備法」、1963年7月に「近畿圏整備法」がそれぞれ制定された。

こうした中、1960年12月に池田内閣が発表した「所得倍増計画」と1962年10月に策定された国土開発の指針となる「全国総合開発計画(全総)」によって、我が国における経済計画や国土計画の大きな枠組み・方向付けが固まっていったが、一方で、東西の大都市圏にはさまれた中部地域は、そうした全国レベルの圏域構造の中で取り残される形になった。この地域においては、首都圏、近畿圏の過密過大化の動きにある中で、その膨大な圧力に対して、いかに自らの主体性を保ちつつ発展していくかが最優先の課題と認識されるようになった。

これに対処する動きの一つとして、1961 年 5 月、「東海北陸地方の各県相互の連絡提携を緊密にし、地域社会の総合的な改善発展を図り、もって地方自治の円滑な運営と健全な発展に寄与する」ことを目的として東海北陸地方知事会が発足した。これ以後、知事会議においては、中部地域に共通する課題として、道路等の整備、貿易振興対策、地域開発の総合関連性などを取り上げ、東海・北陸の交流、連携の緊密化を主要テーマとして協議が重ねられた。

中部地域の総合的開発推進の契機となったのは、1964年に日本国政府により招請されたワイズマン国連調査団の勧告である。ワイズマン国連調査団は、1964年3月30日から4月30日に中京圏を始めとする各地域の広域的かつ総合的な開発整備の技術調査のため、国連技術援助局から派遣されたものであった。同調査団は「中部圏地域計画調査に関するメモ」(中間報告)を1964年4月11日に発表し、「関東、近畿両圏をつなぐ強力な力、それに伊勢湾と北陸を結ぶ新しい流れーこれがこの地域の将来の開発の骨格でなければならない」として、「中部圏」という言葉を初めて使いその基本方向を示した。これを契機として、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の9県を一体とした開発への意欲・動きが一気に高まっていった

ワイズマン報告を受け、1964 年 6 月に開催された東海北陸地方知事会では、「地域開発の相互関連事項」をテーマに、中部圏の地域開発に関し議論が展開され、この問題に対する積極的姿勢が示された。経済界においても、中部圏の広域経済の推進を図るとの趣旨のもと、中部 8 県の商工会議所関係者で構成する「中部経済開発促進懇談会」が 1964 年 10 月に発足した。さらに、翌1965 年には、名古屋商工会議所が、中部圏づくりのためのモデルプラン策定を行う機関として「中部開発センター」構想を打ち出し、早急に同センターを設立すべきとの経済界の動きにつながっ

た。

東海北陸地方知事会は、1965年4月に「中部経済圏づくりの協調態勢について」及び「中部圏開発整備法について」を議題として取り上げ、開発整備法という法的裏付けのもとに各県の地域的課題を解決すべきであると開発整備法の必要性を提起した。これを受けて、同年8月の知事会議において、「中部開発整備法(仮称)制定趣意書(案)」が提案され、承認された。本趣意書では、法制定の趣旨として「首都圏と近畿圏の中間に位置し、太平洋と日本海に面した中部の地域は、将来我が国経済を背負うべき第三の経済圏として期待され、…最大の国家的政策地域というべき」とし、「中部には、全体を一つとしてとらえるべき広域的開発法を欠き、唯一の法的空白地域として取り残されている」と指摘して、中部の開発整備に関する法律制定の必要性を強調した。また、法律を制定するに当たっては、

- ① 開発整備の基本的計画の原案は、地元で作成するなどの地方の発意が尊重されるべきこと、
- ② この法は開発法と整備法の二つの性格を持つものであること、

等が示された。

1965年10月には、中部圏開発整備法制定に向け、中部9県1市の首長及び議会議長で構成する「中部開発整備法制定促進協議会」が発足し、同日、中部9県選出の国会議員からなる「中部開発整備法制定促進国会議員同盟会」も超党派で結成された。先に中部各県の商工会議所で組織された「中部経済開発促進懇談会」とともに、各界の推進母体としての三本柱が確立し、中部圏開発整備法の制定に向けて動きを活発化させた。その後、衆議院法制局によって準備された中部圏開発整備法案をもとに、関係省庁、政党との調整を経て、1966年4月に「中部圏開発整備法案」がまとめられ、最終的に自由民主党、日本社会党、民主社会党3党の中部9県選出衆議院議員による議員提案とすることとなった。この法案には、首都圏、近畿圏の場合とは異なり、開発と整備の両方の性格を持つこと、地元に基本計画の原案作成のための中部圏開発整備地方協議会を置くこと、北陸地方開発促進法との両立といった他の地域開発法には見られない点が盛り込まれた。中部圏開発整備法案は1966年5月26日に衆議院で可決、6月3日に参議院で可決成立し、7月1日に公布施行された。

一方、経済界を中心に設立準備が進められていた社団法人 中部開発センター (現 公益財団法 人 中部圏社会経済研究所) については、民間側の自由にして独立調査機関として 1966 年 11 月に 発足した。

#### 2. 中部圏開発整備計画の概要

#### 2.1 中部圏開発整備の基本的方向と制度的仕組み

#### (1) 中部圏開発整備法の趣旨

中部圏開発整備法の目的は、第1条に示すように「中部圏の開発及び整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、東海地方、北陸地方等相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、首都圏と近畿圏の中間に位する地域としての機能を高め、我が国の産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図り、あわせて社会福祉の向上に寄与する」ことである。

中部圏は、開発の進んでいる地域と比較的遅れた地域とが含まれ、かつ中央部には豊かな自然に包まれた中部山岳地域を擁する等、多様性に富んだ地域となっていたため、過密化の著しい大都市を中核とした整備対策の目的を有する首都圏及び近畿圏の整備法とは異なる開発手法が採られることとなった。

中部圏では、名古屋を中心とする太平洋ベルト地帯の先進地域については、過密傾向に先行的な予防措置を講ずるとともに、中部内陸及び北陸沿岸地帯の開発を総合的かつ一体的に推進して、中部圏の均衡ある発展を図るというものである。すなわち、大都市を中心とした地域の「整備」とともに、開発途上の地域の「開発」も同時かつ一体的に行うという二元的思想が採られている。また、開発と整備のいずれにも偏らず総合的に実施することにより、国土の中央にあり産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図ることを目的にしている。さらに開発整備の究極の目的は福祉の向上にあることを明確にしている。

#### (2) 中部圏開発整備地方協議会

中部圏開発整備法第8条では、「中部圏の開発及び整備に関する重要事項を調査審議するため… 中部圏開発整備地方協議会を設置する」とされ、また、第10条では「関係県は、その協議により、 中部圏開発整備地方協議会の調査審議を経て基本計画の案を作成し、国土庁長官(当時)に提出 しなければならない」と、地元に設置した協議会が基本計画原案を作成するという他の地域開発 法には見られないユニークな点が盛り込まれた。国が計画を作成し、地方に示すという従来の方 式を変え、独自の地域の性格と歴史を有する中部9県1市(名古屋市)(当時)の意思を広域的立 場から1つにまとめるとともに、地元の意思を計画に反映させる場として「地方協議会」を法制 化したことは画期的であった。

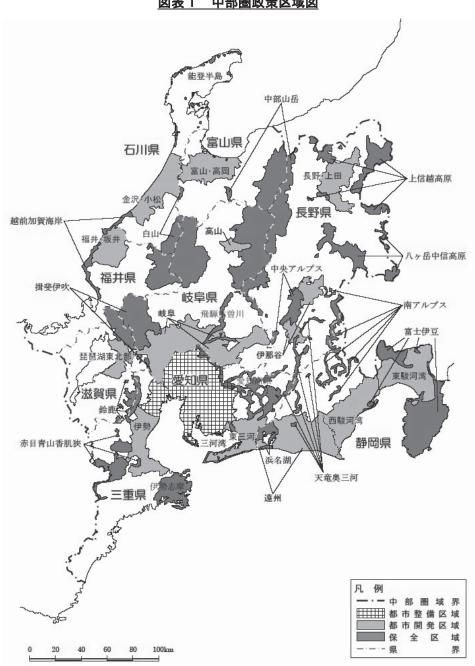
中部圏開発整備法制定後の1966年6月に開催された東海北陸地方知事会議には、地方協議会の構成員に予定される名古屋市長も参加し、「地方協議会の設置」や「中部圏基本開発整備計画の作成」などの当面の問題について話し合われた。その後、同年8月の東海北陸地方知事会議において、協議会の規約、経費の分担等が決定され、各県市の議会の議決を経て、同年11月1日に中部圏開発整備地方協議会が正式に発足した。

#### (3) 中部圏計画の構成

中部圏計画は、中部圏開発整備計画として圏域全体の長期にわたる開発整備の基本方向を示す「基本開発整備計画」と単年度毎の開発整備の事業方針である「事業計画」からなっていた。ま

た、これらとは別に、特に開発や保全等の整備を重点的に進める必要のある区域を「都市整備区 域」、「都市開発区域」、「保全区域」として区域指定し【図表1】、それぞれの区域について「建設 計画」あるいは「整備計画」の策定のもと、これに従って開発整備事業が進められることとされ た。

都市整備区域及び都市開発区域は、中部圏における将来の都市配置形態を考慮し、地域中核都 市を中心に開発整備を必要とする区域として戦略的に設定され、都市機能の配備充実による均衡 ある都市圏の創出とこれらを結ぶ都市間交通の整備が主要な戦略とされた。また、保全区域は開 発により、優れた自然資源・文化財等が毀損しないよう保全に努めるとともに、その利用のため に計画的な開発整備を必要とする区域とされた。



図表 1 中部圏政策区域図

出所:国土交通省「国土審議会 第10回大都市圏制度調査専門委員会 配付資料」

なお、2005 年 7 月に国土総合開発法が抜本的に改正され、法律名が国土形成計画法と改められた際、「事業計画」が廃止されるとともに、「基本開発整備計画」は「開発整備計画」に名称変更されている。

財政上の特別措置としては、1970年3月、首都圏及び近畿圏を対象地域とした財特法が一部改正され、「首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」として、中部圏が対象地域に追加された。これにより整備計画に基づく事業について、県に対する起債の充当率の嵩上げ及び利子補給、市町村に対する補助率の嵩上げが行われてきたが、制度利用実績の低減のため、当該制度は2007年度をもって終了している。

税制上の特別措置としては、個人及び事業者が既成市街地等(中部圏では名古屋市の一部)から特定区域へ事業用資産を買換えた場合に、その譲渡益の一部について課税繰延べの特例が認められている。このほか、都市開発区域に係る不均一課税に伴う減収補填も措置されていたが、近畿圏及び中部圏については、2014年3月末に制度廃止となった。

#### (4) 首都圏及び近畿圏との法体系の違い

首都圏及び近畿圏に関しては、大都市の過密化を整序しつつ、圏域全体の整備を図ることを最大の目的とするため、圏域内の区域指定については次のような考え方に基づいている。まず、両圏の中心市街部については、「産業・人口の過度の集中を防止しながら都市機能の維持増進を図る区域」とし、首都圏には「既成市街地」、近畿圏には「既成都市区域」を設定し、これを核としてそれを囲うように秩序ある市街化を図るべく、「近郊整備地帯」(首都圏)あるいは「近郊整備区域」(近畿圏)を配し、さらにその周辺部に「都市開発区域」を設定している。すなわち、都市開発区域において開発整備を進めることにより、既成市街地(既成都市区域)への人口と産業の集中を防止して圏域全体の均衡ある整備を図ろうとしている。また、既成市街地等の近郊においては、無秩序な市街化から保全効果の高い緑地について、「近郊緑地保全区域」に指定してその保全を図っている。

一方、中部圏の政策区域である「都市整備区域」、「都市開発区域」、「保全区域」については、 中部圏の開発整備が過密対策を主とする首都圏、近畿圏とは目的が異なることから、工業団地造 成事業における造成敷地の譲受人に対する制限や、近郊緑地特別保全地区における行為規制のよ うな強制力を持つ手段は規定されていないこと、近郊緑地保全区域の規定を持たない等の違いが ある。

図表2 大都市圏整備計画の体系

	首	都	<b>8</b>	近	畿		中	部	<b>8</b>
整備計画等建設計画	(趣旨)人口規 の他整 項、政	振 ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( ( (	<ul><li>型項 臣間 監告</li><li>財基確を 決 にす</li><li>こ 関る</li><li>こ 関る</li></ul>	(趣 OO	に 大 国概概の   「区の整 、 知国20地のの関 臣 土ねね状 近都域規備 国 事土の域改整す 決 交15況 郊市ご模の 土 作交~の改整す 決 河の年を整開と、 ) 交 成通概目の高値	幹事 、大に間公・備発に土大・通、大ないの項、決・表・域域人利を、臣・同年設定 ロ用定・同・意間のめ 。 、、め	<ul> <li>趣 国現2016.3 1 2 進 趣 知現2016.3 1 2 進 趣 知現2006. 期計数高の 事行6.7 間 画る係 2006. 対 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 2 1 2 2 2 2 2 2 2</li></ul>	情	根る 定 近年平をを開と産施 を
保全区域整備計画等	(趣旨)近郊 事項、 る事」 保全	身地る 臣 1041121 地次の事 決 区国 地地地地地内地地内地地内区区区区区区区区区区区区区区区区区区区区区区区区	に備に 横に 横に 地基を を を を を た た た た た た た た た た た た た た た	(2011.8.3 <b>保全</b> (趣旨)基本 すする 〇知事作成	)施行)。 <b>区域想、、等標土施</b> 事項がつ) 画同	地利用に関設整備に関 設整備に関 定める。 地保全区域 ては国土	(2011.8.3 <b>保全</b> (趣旨)基すすす。 〇知事作品 〇現行計画	30 施行)。 <b>全区域整</b> 体本る を を を を を を を を を を を を を	土地利用に関 施設整備に関 を定める。

出所:国土交通省「大都市圏要覧」より作成

#### (5) 国連地域開発センター

1964年のワイズマン報告を契機とした中部圏づくりの動きが進展する中で、中部圏の開発整備事例は、開発途上国に見られるほとんど全ての計画と開発に関する諸問題を一緒に包含するという点に特徴があると評価され、国際的な調査訓練研修のモデルケースとして取り上げられた。地元では、中部圏開発整備と調査訓練研修の計画は一体的なものとして、中部圏づくり及びアジア諸地域の地域開発のためにも役立つものとしていきたいとの姿勢を示した。

1968年4月に国連地域開発調査訓練計画中部センターが名古屋市内に設置された。センターの運営は、国連及び日本政府と地元で組織する国連センター協力会(愛知県、名古屋市、名古屋商工会議所、中部開発センター)の協力を得て行われた。その業務内容は、次のとおりである。

- 国連派遣職員が行う地域開発に関する業務の協力
- 海外技術協力事業団が実施する地域開発に関する教育訓練計画への協力
- 各国の地域開発に関する資料の収集及び展示
- 地域開発に関する理論の研究及び協力
- その他、地域開発に貢献すること

その後、地元中部圏の強い働きかけ等もあって、国連信託基金方式を導入してセンターの恒久 化、強化が図られることとなり、日本国政府と国際連合との協定が1971年6月に締結され、同年 10月に「国際連合地域開発センター(UNCRD)」が国連の正式機関として発足した。このセンター の調査研究、研修活動を通して、日本はもとより中部圏の開発整備の姿が広く世界へ紹介される こととなり、中部圏の国際社会に果たす役割は大きなものとなっていった。

#### 2.2 中部圏基本開発整備計画(第一次~第四次)

#### (1) 第一次中部圈基本開発整備計画

1966年の中部圏開発整備法の施行により、中部圏開発整備に関する総合的かつ基本的事項を定める中部圏基本開発整備計画が策定されることとなった。中部圏開発整備法に規定されたとおり、計画原案を中部圏開発整備地方協議会が作成することによって地元の意思を国家計画に反映させる方式がとられた。第一次計画は1968年6月に決定、公表された。

計画期間は1968年度から1985年度までの18か年とされ、計画の目標は、「国家的視野に立脚し、人口及び産業の適正な配置を図ることにより、都市及び農山漁村の効率的な開発をすすめ、首都、近畿両圏との分担関係及び交流関係を重視しつつ、わが国で屈指の成長力の高い地域にふさわしい産業基盤と生活基盤の整備を促進し、もって中部圏の均衡ある発展と住民福祉の向上をはかること」とされた。これは、全国総合開発計画(全総)で示された、地域間の均衡ある発展を最大目標として全国各地の拠点地域の整備を進める拠点開発構想を踏まえたものであった。

計画の基本方針としては、地域間格差問題、過密問題及び過疎問題に対処することに大きな意義があるとしたうえで、次の4点が挙げられている。

- ① 中部圏の開発整備においては、その自然的・地理的諸条件により都市化地域、農山漁村地域、山岳地域など極めて多面的性格を有する地域であるので、交通通信施設の整備を図ることが重要である。首都、近畿両圏を結ぶ東西交流を深めるとともに、圏内の南北交流関係をさらに促進する。
- ② 北陸地域においては、京浜、中京及び阪神との関連を強化することにより、農業面では我が国の食料の生産基地としての役割を高め、また、工業面では従来の方向に新しい素地を加えて発展し、さらに特色を持った観光資源の開発による発展が期待される。

- ③ 中部内陸地域においては、我が国有数の山岳地帯という自然条件からくる農林産資源、機械工業、観光資源等を活かした産業の振興を図るとともに交通網の整備を図ることにより、京浜、中京及び阪神とのより一層の近接化を目指すこととする。その際貴重な自然資源の保全には十分配慮するものとする。
- ④ 太平洋岸地域については、いくつかの特色ある工業地帯が連なり、都市化現象を高めつつ、 ほぼ一体的な発展方向をたどることが予想されるが、その中心都市名古屋は一面では国際 的な役割を高めながら次第に第3次機能を強化しつつ都市機能の高度化が期待される。ま た、この地域の農業は主として都市近郊農業としての発展が期待される。

なお、全総策定後、社会情勢の変化により 1969 年 5 月に策定された新全国総合開発計画(新全総)では、第一次中部圏基本開発整備計画の考え方を踏まえて、中部圏が首都圏及び近畿圏に比べて開発余力を残していることから今後なお一層の発展が期待される地域であり、首都圏及び近畿圏の過大化防止にも大きく貢献することになるであろうとしている。

#### (2) 第二次中部圈基本開発整備計画

新全総策定後の1970年代には、環境問題の深刻化、都市の過密化、土地問題やエネルギー問題等の発生など、我が国の社会・経済情勢には大きな変化が生じていた。さらに、1973年のオイルショックにより、我が国の経済は極度の不振に落ち込み、1974年度には戦後初のマイナス成長を記録した。また、1975年度には、国において巨額の税収不足が生じるなど、国・地方ともに極めて困難な状況に直面した。

こうした中、国土開発分野においては、1977年11月、大都市への人口と産業の集中を抑制する一方、地方を振興して国土利用の均衡を図り、人間居住の総合的環境の整備を推進する「定住構想」を柱とする第三次全国総合開発計画(三全総)が策定された。

1970年代の社会経済の急激な変化は、中部圏の開発整備のあり方を問うこととなり、国の中部圏開発整備審議会において、中部圏基本開発整備計画改定に向けた検討が開始された。こうした状況を踏まえ、中部圏開発整備地方協議会は、1978年1月、「中部圏基本開発整備計画の改定についての地元の考え方」を取りまとめ、国土庁(当時)を始めとする関係各省庁に申し入れを行った。その後、1978年12月20日に中部圏基本開発整備計画が変更され、第二次中部圏基本開発整備計画として1979年1月17日に公表された。

この計画においては、計画期間を 1978 年度から概ね 10 か年間とし、中部圏それぞれの地域の主体的、創造的な地域整備への取組の上に、風土に根ざした多様で独自の社会文化圏を充実させるため、総合的な整備の方向を見出すとともに、日本海沿岸と太平洋沿岸、高地と平地とが相互に交流・補完しあって中部圏全域の均衡ある発展を目指すとしている。

開発整備の基本方針としては、次の5点が挙げられている。

#### ① 一体的な圏域づくり

日本海地域、内陸地域及び東海道地域が相互に交流・補完しつつ、それぞれの地域の自立と連帯を強めることにより、圏域全体の均衡ある発展を導く。

#### ② 自然と調和のとれた人間居住

流域全体の水と国土の総合的管理を進め、それぞれの流域や沿岸を一体とした取組に配慮して、総合的に災害の防止と環境の保全を図り、地域の自然条件と調和のとれた人間居住の空間を形造る。

#### ③ 定住のための総合的環境の整備

大都市地域においては、その機能を十分発揮させながら安全で快適な人間居住の場として整備し、地方においては就業の場の確保や生活環境の整備など、定住のための基礎条件を整備し、若者にも魅力のある活力にあふれた総合的環境の形成を図ることにより、それぞれの地域においてその特性を活かし、定住のための環境整備を進める。

#### ④ 地域社会の安定のための産業の振興

今後の国際的な環境条件の変化に対応しつつ中部圏のそれぞれの地域の定住のための基礎となる産業を振興し、安定した地域経済を営んでいくため、地域の国土資源の活用を図り、国土軸及び圏域軸の形成により地域相互間の人、物、情報の交流を活発にするとともに、地域の技術技能の集積を高めることにより、業種の複合化を図り産業構造の高度化を進めていく。

#### ⑤ 全国的、国際的機能の強化と基盤施設の充実

中部圏における経済、文化等の全国的・国際的な交流の拡大に応じて、中部圏のそれぞれの地域が有する独自の社会的文化的な基盤を活かし、その相互の交流・補完を図りつつ、全国的、国際的な諸機能の充実強化を進める。

#### (3) 第三次中部圏基本開発整備計画

1980年代には、東京圏への高次都市機能の一極集中と人口の集中が生じる一方、地方圏では産業構造の転換による素材型産業や輸出依存型産業の不振等が深刻化し、東京対地方という図式が強く意識されるようになった。そこで、過度の東京一極集中を是正し、国土の均衡ある発展を達成するため、多極分散型の国土形成を目指した第四次全国総合開発計画(四全総)が1987年6月に策定された。

四全総の策定を受けて、第三次中部圏基本開発整備計画が1988年7月25日に変更決定された。この計画の背景として、東京圏への高次都市機能の一極集中が進む中、経済、文化等の面で中部圏の地位が相対的低下している一方で、21世紀に向けて技術革新・情報化、国際交流の進展が予想されること、本格的な長寿社会の到来が見込まれることが挙げられている。計画期間は1988年度から概ね15か年間とされ、中部圏の特色である産業や技術を基礎とした高次の諸機能を育成しつつ、主体的な地域づくりを推進して、国土の中央部に位置する重要な地域としてその中枢性を向上させると同時に、多様性に富みまとまりのある圏域を形成することを目指して、次のような基本方針が掲げられた。

#### ① 創造性に富む産業と技術の中枢的圏域の形成

中部圏を21世紀に向けての産業構造の高度化を先取りし、我が国と世界の発展に貢献する 圏域とするため、名古屋圏は世界的な産業技術中枢圏域を目指すとともに、各地域に企業の 中枢管理機能や研究開発機能を備えた特色ある産業と技術の中枢的拠点を育成していく。

#### ② 多様で活発な交流の場の形成

多様な地域を抱える中部圏が全体としてその総合力を発揮するため、圏内、国内、国際の各レベルにわたる多様な交流を促進し、全国の人々が集い、世界の人々が中部圏を知り、訪問し、多面的な交流活動を展開する国際色豊かな圏域形成を図る。

#### ③ 自然を生かした美しく安全な圏域の形成

中部圏は豊かな水と緑に恵まれ、美しい自然を有していることから、今後の中部圏づくりにおいては、この自然を生かし、人間の諸活動と自然が共生する美しく魅力ある圏域づくりを推進する。

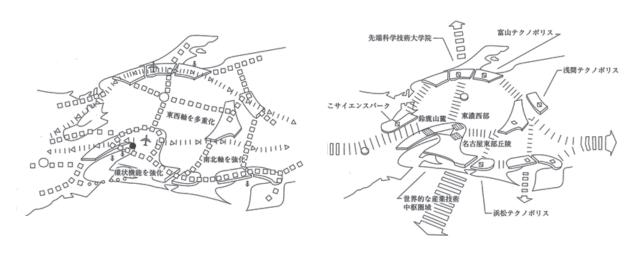
#### ④ 豊かで快適な居住環境の形成

中部圏の各地域において人々が快適な生活が送れるよう、高度情報化や高齢化の進展など に伴う 21 世紀に向けた様々なニーズを先取りした地域整備を推進する。同時に、魅力ある 地域づくりを推進する上で、中部圏の人々の主体的、自発的な学習・文化活動やこれを支援 する積極的な取組ができるよう条件整備を進める。

#### ⑤ 多極連携型圏域構造の形成

多極分散型国土の中で、多様な地域をその内部に有する中部圏が一体的に発展を図るため、 一点に集中することのない現在の分散型圏域構造の利点を活かしながら、それらを交通、情報・通信体系で結ぶことにより、多様な地域がお互いに連携し、相乗的な効果を発揮していく く多極連携型圏域構造へと中部圏の圏域構造を再編していく。

図表3 第三次中部圏基本開発整備計画のイメージ図



産業と技術の中枢圏域の形成

多極連携型圏域構造の形成

出所:三大都市圏政策形成史編集委員会「三大都市圏政策形成史」

#### (4) 第四次中部圈基本開発整備計画

1998年に第五次の全国総合開発計画となる「21世紀の国土のグランドデザインー地域の自立の促進と美しい国土の創造ー」が閣議決定され、一極一軸型の国土構造から多軸型の国土構造への転換を目指すことが示された。一方、中部圏においては、いまだ弱い南北方向の都市圏間の連携・交流、首都圏や近畿圏に相当程度依存した国際交流機能、産業の空洞化による経済力低下への危惧等、解決すべき課題が多く存在していた。そこで、2000年3月30日に、第四次中部圏基本開発整備計画を決定し、2000年度から概ね15か年間を計画期間として課題解決に取り組むこととなった。計画が目標とする社会や生活の姿については、次のとおりである。

#### ① 世界に開かれた圏域の形成

先進的産業・技術や豊かな自然等の資質を活かし、世界に広く開かれ、独自性のある国際的役割を担う圏域の形成を実現する。また、これまでの産業面での中枢性に加えて、国際・文化機能の集積を備えた、暮らしやすく、内外の訪問者に選択される魅力ある創造圏域へと発展する。

#### ② 国際的産業・技術の創造圏域の形成

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

#### ③ 「美しい中部圏」の創出

地域の風土と調和のとれた質の高い環境の形成と環境負荷の低減を重視した循環型社会を 実現する。さらに、国内外の人々に対して、個人が高度で創造的な諸活動を展開する場を提 供する圏域としての役割を果たす。

#### ④ 誰もが暮らしやすい圏域

生活者の視点を大切にし、誰もが社会に参加できるとともに、多様な暮らしを選択できる 圏域を実現する。また、自然災害等への対応力を向上させ、安全で安心できる生活空間を実 現する。

そのうえで、目指すべき圏域構造として、「世界に開かれた他軸連結構造」を掲げている。これは、中部圏内の各都市圏が、豊かな自然、文化、歴史や先進的技術等の資質を活かし、その拠点性や魅力を高めるとともに、中部国際空港等を活かした多様な連携・交流を積極的に推進することにより、各都市圏間や他圏域にもつながる軸状の連携を形成することを目指すものであった。

世界に開かれた 日本海国土軸 多軸連結構造のイメージ 環日本海交流 高岡富山 金沢 長野 北東 小松 国土軸 佐久 松本 高山 福井 中部縦貫軸 諏訪 中央横断轴 日本海国土軸 飯田 中部横断軸 西日本 岐阜 国土軸 大垣 東海・信越連携軸 结屋 富士 西日本 福井·滋賀 ·三重連携軸 豊田 国土軸 四日市 岡崎 鈴鹿 空港 豊橋 浜松 松阪 伊勢湾・東海 環状軸 凡例 国土軸 太平洋 新国土軸 围域軸 軸状連携

図表4 多軸連結構造イメージ図

(注) この図は圏域構造のイメージ図であり、国土軸等の範囲を必ずしも厳密に示しているものではありません。

出所:中部圏開発整備地方協議会「中部圏プロジェクトマップ」

図表5 中部圏基本開発整備計画の経緯

種別	第一次 基本開発整備計画	第二次 基本開発整備計画	第三次 基本開発整備計画	第四次 基本開発整備計画
策定時期	1968 年 6 月	1978 年 12 月 (第一次基本計画 の全面変更)	1988 年 7 月 (第二次基本計画の 全面変更)	2000 年 3 月 (第三次基本計画 の全面変更)
計画期間	1968 年度~1985 年度	1978 年度から 概ね 10 箇年間	1988 年度から 概ね 15 箇年間	2000 年度から 概ね 15 箇年間
策定された 背景	I	第一次オイルショック 等による経済、社会情 勢の変化	<ul><li>・中部圏の高次の諸機能集積の立ち遅れ</li><li>・技術革新・情報化、国際交流の進展</li><li>・長寿社会の到来</li></ul>	・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)
開発整備の基本方針	2. 都市と農山漁村との 調和のとれた地域社 会の形成	国主司の偏在をを見ます。 田本の一部では、 田本の一部では、 田本の一部では、 田本の一部では、 田本の一部では、 田本の一部では、 田本の一部では、 田本の一部では、 田本の一部では、 田本のののののののののののののののののののののののののののののののののののの	高次の諸機地地区 高次体的し、 高次体的し、 主推さ性性 の。 主性性との の。 の。 の。 の。 の。 の。 の。 の。 の。 の。 の。 の。 の。	多中型 は で で で で で で で で で で で で で で で で で で

※対象地域 富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の9県

出所:国土交通省資料より作成

#### 3. 国土形成計画

#### (1) 全国総合開発計画と国土総合開発法の改正

国土計画は、土地、水、自然、社会資本、産業集積、文化、人材等によって構成される国土の 望ましい姿を示す長期的、総合的、空間的な計画である。我が国の戦後の国土計画は、1962年の 第一次全国総合開発計画以来、1998年の「21世紀の国土のグランドデザイン」に至るまで、国 土総合開発法に基づき 5 次にわたって策定された全国総合開発計画を中心として展開された【図 表 6】。

#### 図表6 全国総合開発計画(概要)の比較

	全国総合開発計画		第三次全国総合開発計画		
	(全総)	(新全総)	(三全総)	(四全総)	グランドデザイン
閣議決定	1962年10月5日	1969年5月30日	1977年11月4日	1987年6月30日	1998年3月31日
策定時の内閣	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣	中曽根内閣	橋本内閣
	<ol> <li>高度成長経済への移行</li> <li>過大都市問題、所得格差の拡大</li> <li>所得倍増計画(太平洋ベルト地帯構想)</li> </ol>		<ol> <li>安定成長経済</li> <li>人口、産業の地方分散の兆し</li> <li>国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化</li> </ol>	<ol> <li>人口、諸機能の東京 一極集中</li> <li>産業構造の急速な 変化等により、地方 圏での雇用問題の 深刻化</li> <li>本格的国際化の進 展</li> </ol>	<ol> <li>地球時代(地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流)</li> <li>人口減少・高齢化時代</li> <li>高度情報化時代</li> </ol>
長期構想	_	_	_	_	「21 世紀の国土のグランドデザイン」 一極一軸型から多軸型国土構造へ
目標年次	1970 年	1985 年	1977 年から概ね 10 年間	概ね 2000 年	2010-2015 年
	都市の過大化による 生産面・生活面の諸問 題、地域による生産性 の格差について、国民 経済的視点からの総合 的解決を図る。	<b>る</b> 。	総合的環境の整備> 限られた国土資源を 前提としてつ、歴史的 を生かしつつ、歴史的、 伝統的文化に根ざしの 人間と自然とのある居と まで文化的環境を計画的 に整備する。	る国土の上に、特色ある機能を有するをの本が成立し、特定の地域への人口や経済機能、行政機能等がは週度の集中が相定の集間で、触発に、触発しあいまた。 を成立した経済を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を	形成の基礎づくり〉 多軸型国土構造の形成を目指す「21世紀の 国土のグランドデザイン」実現の基礎を築く。 地域の選択と責任に 基づく地域づくりの重視。
	と地域格差の是正 2. 自然資源の有効利用	自然との調和、自然 の恒久的保護、保存	<ol> <li>居住環境の総合的整備</li> <li>国土の保全と利用</li> <li>経済社会の新しい変化への対応</li> </ol>	域の活性化 2. 国際化と世界都市機 能の再編成	1. 自立の促進と誇りの 持てる地域の創造 2. 国土の安全とと の安心の確保 3. 恵み豊かな自然の享 受と継承 4. 活策 4. 活築 5. 世界に開かれた国土 の形成
	〈拠点開発構想〉 目標整例 展達図のでは 展達図、とは 開発を を 大発発 関連配に を 実 関連配に を 関連配に を 生 し に さ は を に が を に が を に が を に が を に が を に が を に が を に が を に が り に さ い が ら す に り に う い ら い ら い ら い ら い ら い ら い ら い ら い ら い	域格差を解消 する。	く定 住 構 想 〉 大都市への人口と産 業の集中を抑制する。 方、地方を振興し、し 密過疎問題に対処用用 がら、全国土の利間間 を図りつで人間 住の総合的環境の形成 を図る。	より地域整備を推進、 ②基幹的交通、情報・通信体系の整備を国の先衛をのを開かるのを開かるのを開かるのを開かるののでは国のためなお針に基本推進、 国にわたって機会を国、地方、民間諸団の連携により形成。	更新、有効活用) 3. 地域連携軸 (軸状に 連なる地域連携のま とまり) の展開 4. 広域国際交流圏 (世 界的な交流機能を有 する圏域) の形成
投資規模	「国民所得倍増計画」 における投資額に対応	1966 年から 1985 年 約 130~170 兆円 累積政府固定投資 (1965 年価格)	1976年から1990年 約370兆円 累積政府投資 (1975年価格)	1986 年度から 2000 年度 1,000 兆円程度 公、民による累積国土 基盤投資(1980 年価格)	投資総額を示さず、 投資の重点化、効率化 の方向を提示

出所:国土交通省資料より作成

1950年に制定された国土総合開発法は、当時の社会経済情勢等を背景に、開発を基調とした量的拡大を指向したものであったが、本格的な人口減少社会の到来など、国土づくりの転換を迫る新たな潮流を踏まえて、時代の要請に的確に対応した国土計画制度への見直しが求められた。

そこで、2005年7月に国土総合開発法の抜本改正が行われ、これまでの国土総合開発計画は国 土形成計画に改められることになった。

#### (2) 国土計画制度の改革のポイント

国土形成計画法に基づき策定される国土形成計画は、計画の策定手続き、計画の内容の両面に おいて、これまでの全国総合開発計画から大きな転換を図ったものとなった【図表7】。

#### ① 国と地方の協働によるビジョンづくり

全国的見地から必要とされる基本的な施策等について定める「全国計画」と、ブロック単位 ごとに、国と地方が適切な役割分担の下、相互に連携・協力して策定する「広域地方計画」の 二階層とした。広域地方計画の策定にあたっては、国の地方支分部局、関係都府県、関係政令 市、地元経済界等が対等な立場で協議する広域地方計画協議会の協議を経ることとした。

#### ② 開発中心からの転換

量的拡大を図る「開発」を基調とした計画から、成熟社会型の計画へ転換するため、良好な 景観や環境の保全を含めた国土の質的向上、既存ストックの有効活用等の観点から、計画対象 事項の拡充・改変を行った。

国と地方の協働によるビジョンづくり 開発中心からの転換 計画事項等の 国による明確な国土及び 全国計画 国民生活の姿の提示 (国の責務の明確化) 景観、環境を含めた 有限な資源の 国総合 + 国土の質的向上 利用·保全 的拡 ブロック単位の地方ごと フローの拡大に加え 大「開 広域地方 海洋利用 に、国と都府県等が適切 開発計画 ストックの活用 ·国際協調 な役割分担の下、相互に 計画 成 連携・協力して策定 発」基 利便性の向上に加え 計画の作成及び実施の円滑な推進を図るため、国の 国民生活の安全・安心・安定の確保 地方支分部局、関係都府県、関係政令市、地元経済 界等が対等な立場で協議する場(広域地方計画協議 会)を組織 地域の自立的発展を可能とする国土の形成 全国計画のみ 国主導の作成 計画への多様な主体の参画 地方の意見を ・地方公共団体から国への計画提案制度 聴く仕組みなし ・国民の意見を反映させる仕組み

図表7 国土計画制度の改革のポイント

※この他、国土利用計画との一体作成、大都市圏整備に関する計画の合理化、地方開発促進計画の廃止など、国土計画体系の簡素化・一体化を図り、 国民に分かりやすい国土計画に再構築する。

出所:国土交通省作成資料

#### (3) 国土形成計画の策定

2008年7月に閣議決定された全国計画では、「多様な広域ブロックが自律的に発展する国土を 構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図る」ことを計画の基本的な方針として いる。

戦略的目標として、

- ① 東アジアとの円滑な交流・連携
- ② 持続可能な地域の形成
- ③ 災害に強いしなやかな国土の形成
- ④ 美しい国土の管理と継承

を掲げ、これらを推進するための横断的視点として「新たな公」を基軸とする地域づくりが設定された。これは、地縁型コミュニティ、NPO、企業、行政等、多様な主体の参画により、効率的に計画を推進することを目指すものである。

また、2009年8月には、全国計画に示された新しい国土像を具体化するものとして、各広域ブロックを対象とする広域地方計画が国土交通大臣により決定された。

#### (4) 新たな国土形成計画の策定

2014年7月、国土交通省は、急激な人口減少・少子化や巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳 しい状況に対応するため、中長期(概ね2050年)を見据えた国土・地域づくりの理念を示す「国 土のグランドデザイン2050」を発表した。

これも踏まえ、2015 年8月に閣議決定された新たな国土形成計画(全国計画)では、地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間の人、モノ、カネ、情報の活発な動き(対流)を生み出す「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とした。そして、「対流促進型国土」を形成するための国土構造、地域構造として、生活サービス機能を始めとした各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ「コンパクト+ネットワーク」を提示した。また、同計画では、地方から東京圏への若年層を中心とする人口の流出超過が継続する一方、東京には依然として過密の問題が存在し、首都直下地震等大規模災害の切迫等の課題も踏まえ、東京一極集中の是正が位置づけられた【図表8】。

また、全国計画を踏まえて、2016年3月、広域ブロックごとに概ね10年間の国土づくりの戦略を定めた広域地方計画が国土交通大臣により決定された。

#### 図表8 新たな国土形成計画の概要

- 計画期間: 2015年~2025年(2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の前後にわたる「日本の命運を決する10年」)
- 国土づくりの目標とすべき我が国の将来像

①安全で、豊かさを実感することのできる国 ②経済成長を続ける活力ある国 ③国際社会の中で存在感を発揮する国

#### 国土を取り巻く時代の潮流と課題

- ・急激な人口減少、少子化
- ・ 異次元の高齢化の進展
- ・変化する国際社会の中で競争の激化
- ・巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ・食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ICTの劇的な進歩等技術革新の進展

#### 国民の価値観の変化

- ・ライフスタイルの多様化 (経済志向、生活志向)
- ・共助社会づくりにおける多様な 主体の役割の拡大・多様化
- ・安全・安心に対する国民意識の 高まり

#### 国土空間の変化

- ・低・未利用地や荒廃農地、空き家、所有 者の把握が難しい土地等の問題顕在化
- •森林の持続的な管理
- ・海洋環境及び海洋権益の保全、海洋資源の利活用、離島地域の適切な管理

#### 国土の基本構想

#### 「対流促進型国土」の形成:「対流」こそが日本の活力の源泉

- ・「対流」とは、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き
- ・「対流」は、それ自体が地域に活力をもたらすとともに、イノベーションを創出
- ・地域の多様な個性が対流の原動力であり、個性を磨くことが重要

#### 「対流促進型国土」を形成するための重層的かつ 強靱な「コンパクト+ネットワーク」

- ·「コンパクト」にまとまり、「ネットワーク」でつながる
- ・医療、福祉、商業等の機能をコンパクトに集約
- ・交通、情報通信、エネルギーの充実したネットワークを形成
- ・人口減少社会における適応策・緩和策を同時に推進

#### 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

- ・東京一極滞留を解消し、ヒトの流れを変える必要
- ・魅力ある地方の創生と東京の国際競争力向上が必要

#### 都市と農山漁村の相互貢献による共生

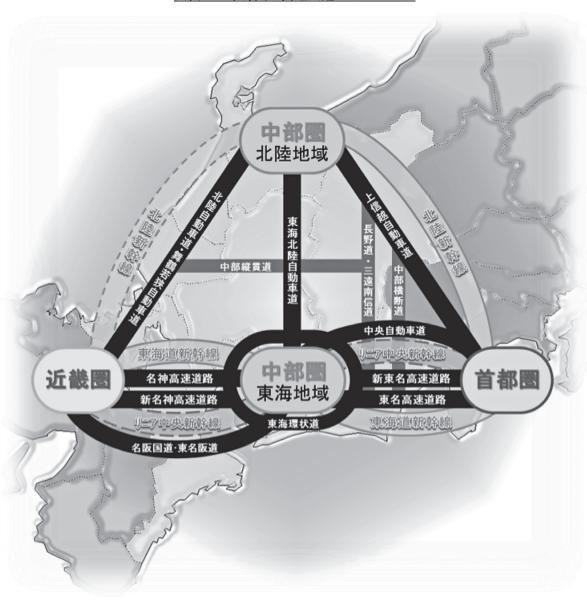
「対流」のイメージ:「個性」と「連携」 海外 対流 豊かな農林水産資源 山漁村 地域 対流 対流 <農林水産業 (6次産業化> のICT化> ◇農商工連携> < バイオテクノロジ ものづくり技術 知の集積 商業機能 研究・教育 対流 都市地域 対流 <産学連携による 対流 ノベーション> 海外

出所:国土交通省「国土形成計画(全国計画)概要」

#### 第2章 中部圏開発整備法の成果

1966年に中部圏開発整備法が制定されて以来、中部圏は首都圏と近畿圏の中間に位置する地域として、中部圏開発整備計画に基づき積極的に開発整備が進められ、各都市圏を中心に人口の増加を受け止めつつ、都市機能を支える施設を充実させてきたほか、各都市圏間を結ぶ交通体系の整備や水資源の開発なども推進されてきた。特に、道路や鉄道などの高速交通ネットワークは、効率的な物流の実現や、広域的な交流・連携の促進により、中部圏の発展に大きく寄与してきた。

そこで、本章では、制定50年を迎えた中部圏開発整備法の成果として高速交通ネットワークの整備に焦点をあてることとし、その中でも、我が国の大動脈として日本経済の発展を支える東名・新東名高速道路、東海地域と北陸地域を最短距離で結び、両地域の一体的発展に大きく寄与する東海北陸自動車道、2015年の長野一金沢間の開業により北陸地域の交通利便性を飛躍的に向上させた北陸新幹線の3事例を取り上げ、それぞれの社会資本整備が地域にどのような変化や効果をもたらしたかを示す。



図表9 中部圏の高速交通ネットワーク

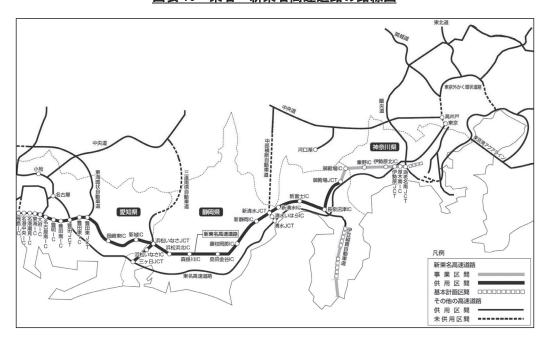
出所:公益財団法人中部圏社会経済研究所 作成

#### 1. 東名・新東名高速道路

#### (1) 概要

東名高速道路は、東京 IC と小牧 IC を結ぶ総延長 346.8km の高速自動車国道であり、1962 年 5 月に工事着工し、1969 年 5 月に全線開通した。

一方、新東名高速道路は、魅力ある都市圏の形成と三大都市圏との多様な連携交流を促進するとともに、東名高速道路の高速性・定時性の回復、事故や災害等の交通の安定性の確保などの機能強化を図るため、より規格の高い道路として計画・整備されている。1993年12月に工事着手し、2017年3月時点で御殿場 JCT から豊田東 JCT までの199.9km が開通している。



図表 10 東名・新東名高速道路の路線図

出所:中部圏開発整備地方協議会「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

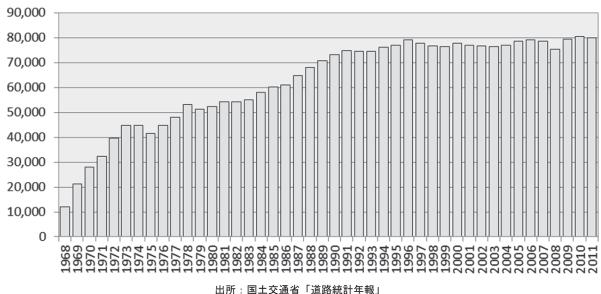
#### (2) 開通効果

1969年の東名高速道路の全線開通は、人々の生活や産業などに大きな変革をもたらした。国道 1号経由で十数時間以上を要していた東京-大阪間は、東名高速道路の全線開通後、名神高速道 路を経由してそれまでの半分程度の所要時間で走行することが可能となり、三大都市圏間の交通 利便性が飛躍的に向上した。

また、東名高速道路の開通により、大都市への交通アクセスを意識して、愛知県一宮市や小牧市、静岡県沼津市や富士市など、高速道路沿線の内陸部にも製造業を中心とした企業立地が展開され、内陸部の雇用創出や定住人口の増加に大きく貢献した。

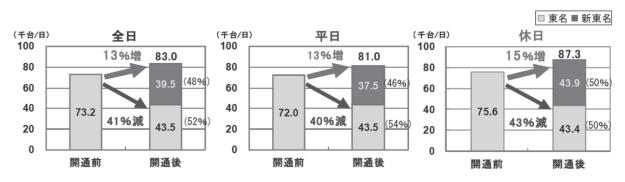
物流面においても、大都市の近郊で、高速道路の利用に便利な滋賀県や愛知県、静岡県の高速 道路インターチェンジ近くにトラックターミナルやトレーラーヤード、物流センターなどの整備 が急速に進み、ものづくり産業の集積地である中部圏の物流に大きな変革をもたらした。

東名高速道路の1日平均交通量は、1969年度の約2万台から、1985年度には6万台を超え、慢 性的に渋滞が発生するなど、我が国の大動脈としての使命を果たせない状況になりつつあった【図 表 11】。そこで、ダブルネットワーク化により東名高速道路の交通需要を分散させ、混雑や渋滞 を緩和するとともに、事故や自然災害時の代替ルートを確保するため、東名高速道路と連絡路を 介して相互に補完し合う構造を備えた新東名高速道路が整備された。



図表 11 東名高速道路の 1 日平均交通量(台)の推移(1968~2011年度)

2012 年 4 月の新東名高速道路御殿場 JCT-浜松いなさ JCT 間開通後の平均交通量の変化を見る と、東名高速道路は平日・休日ともに40%以上減少する一方で、東名・新東名高速道路の交通量 合計では、開通前と比較して、全日・平日で13%、休日で15%増加しており、東名高速道路の高 速性・定時性の回復が図られると同時に、新たな高速道路利用者の開拓につながっていることが 分かる【図表 12】。

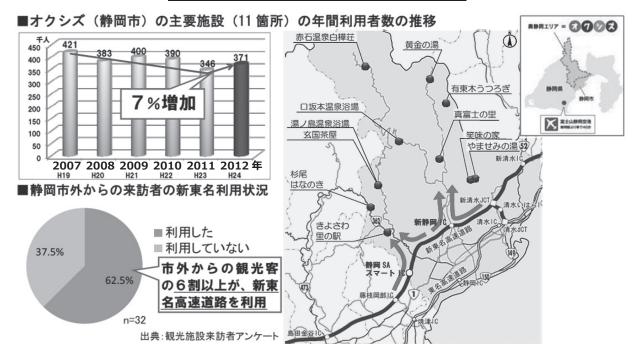


図表 12 東名・新東名高速道路の平均交通量の変化 (新東名 開通前・開通後)

出所:新東名(静岡県)インパクト調整会議「開通後1年間の交通状況および整備効果」より転載

静岡県内では、御殿場 ICT-浜松いなさ ICT 間の開通前に年間227回の渋滞が発生していたが、 開通後は 18 回 [東名 1 回 + 新東名 17 回] と大幅に減少した (NEXCO 中日本交通量計測データ)。 愛知県内においても、浜松いなさ JCT - 豊田東 JCT 間の開通後、3か月間の渋滞が7回にまで減少し、開通前の同時期の115回に比べて大幅に減少した(NEXCO中日本交通量計測データ)。

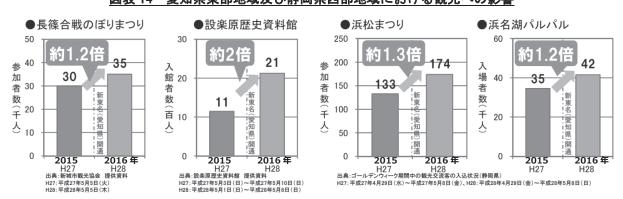
このような高速道路渋滞の減少は、高速道路利用時の時間信頼性を大幅に向上させるとともに、 沿線地域の観光振興にもつながっていると考えられる。例えば、静岡県の奥静岡(オクシズ)地 域の主要観光施設においては訪問者が7%増加している【図表13】。



図表 13 静岡県奥静岡地域における観光への影響

出所:新東名(静岡県)インパクト調整会議「開通後1年間の交通状況および整備効果」より転載・加筆

また、愛知県東部地域や静岡県西部地域においても、2016年2月の浜松いなさJCT-豊田東JCT間の開通後、日帰り圏域の拡大により観光地の来訪者が増加しており【図表14】、高速交通ネットワークの整備・拡充が沿線地域の観光振興において果たす役割も大きいことが分かる。



図表 14 愛知県東部地域及び静岡県西部地域における観光への影響

出所:新東名(愛知県) 開通効果検討会議「新東名高速道路(浜松いなさ JCT~豊田東 JCT) のストック効果」より転載・加筆

新東名高速道路の SA (サービスエリア)・PA (パーキングエリア) の飲食店や土産物を扱う物販店などにおいては、地域特産品の開発・販売を行うなど、地域との連携を深めながら地産地消を推進している。新東名高速道路の SA・PA における消費活動による雇用創出効果は 3,001 人(2012年度) と推計されており、SA・PA が立地していない近隣地域にも経済波及効果が及んでいる(「高速道路サービスエリアにおける消費支出の経済効果」『産業連関第 22 巻 3 号』参照)。

また、新東名高速道路の沿線地域は、南海トラフ地震防災対策推進地域に指定されており、SA・PAは防災拠点としての活用も想定されている。さらに、新東名高速道路は、災害などの緊急時における代替路線や緊急輸送路としての機能も担い、首都圏と中部圏を結ぶ国土の大動脈として、大規模災害時における物流遮断などによる経済損失リスクを軽減させることになる。

新東名高速道路は、我が国の大動脈である東名高速道路の機能を分担し、高速交通需要に応えるとともに、沿線地域の活性化や交流拡大、防災機能の向上をもたらすものであり、今後は、事業整備計画区間のうち海老名市一御殿場市間の建設促進、基本計画区間(横浜市ー海老名市)の早期事業化、整備計画策定調査の重点的実施が望まれる。

#### 2. 東海北陸自動車道

#### (1) 概要

東海北陸自動車道は、東海・北陸両地域の一体的な発展を図ることを目的に、1972年に工事着手された。1986年3月に岐阜各務原IC-美濃IC間が開通して以降、順次開通区間を延伸し、2008年7月に飛驒清見IC-白川郷IC間の開通により、全線開通した。

東海北陸自動車道は、一宮 JCT で名神高速道路と、小矢部砺波 JCT で北陸自動車道、能越自動車道と接続している。さらに、整備が進む東海環状自動車道と美濃関 JCT で、中部縦貫自動車道と白鳥 IC 及び飛驒清見 IC で接続しており、中部圏における高速交通ネットワークの中枢を成す道路である。



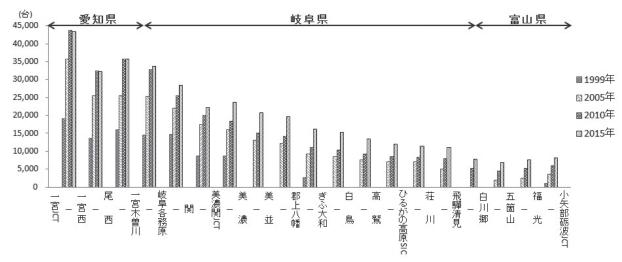
図表 15 東海北陸自動車道の路線図

出所:中部圏開発整備地方協議会 「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

#### (2) 開通効果

東海北陸自動車道の開通により、名古屋一富山間の移動距離は北陸自動車道経由の約310kmから約250kmへ約60km短くなった。また、名古屋一富山間の所要時間は約4時間となり、国道41号経由よりも約1時間30分短縮された。

【図表 16】は、白鳥 IC-荘川 IC間 (21.9km)の開通により、厳しい山岳地帯を抱える荘川 IC -福光 IC 間を除く区間が開通した 1999 年以降の区間ごとの 24 時間交通量を示している。2008年の全線開通後も順調に交通量が増加しており、2005年から 2015年の 10年間で、全区間平均交通量は約 1.8 倍となっている。



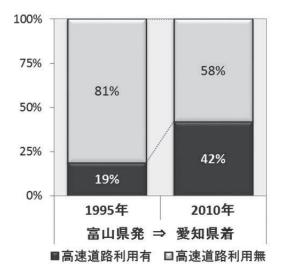
図表 16 東海北陸自動車道における全区間の 24 時間交通量の推移

出所:国土交通省「道路交通センサス」 \*2015年は、公益財団法人高速道路調査会「高速道路と自動車」を基に推計

物流面に着目すると、東海北陸自動車道の起点・終点となっている愛知県-富山県間では、両県間発着のトラック輸送における高速道路利用割合が、愛知県発⇒富山県着 1.5 倍、富山県発⇒愛知県着 2.2 倍と増加し、全体の 4 割を超えるまでに拡大するなど、東海地域と北陸地域を結ぶ重要な物流インフラとなっていることが分かる【図表 17】。



図表 17 トラック輸送(愛知県-富山県)における高速道路利用の割合



出所:国土交通省「全国貨物純流動調査」(3日間調査/tベース)

次に、岐阜県・富山県に本社を置く企業を対象にした東海北陸自動車道に関するアンケート調査 (2014 年実施) の結果を見ると、

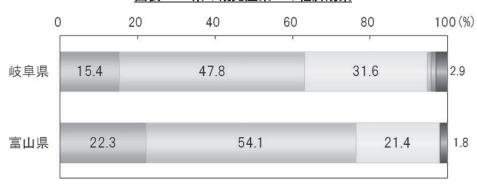
全線開通による県全体における経済効果について、「プラス」、「ややプラス」と回答した企業が、 岐阜県で約7割、富山県で約8割となっており、東海北陸自動車道が地域全体に経済効果をもた らしていることが分かる【図表18】。

また、同アンケート調査では、市場拡大効果や雇用への影響など、東海北陸自動車道の開通による効果について詳細に調査を行った。その結果として、特に観光産業への経済効果について、「プラス」又は「ややプラス」と回答した企業が多かった【図表 19】。高速道路の開通により交通アクセスが向上することで、岐阜県や富山県の観光施設への訪問客が増え、両県の観光産業へ大きな経済効果をもたらしたことが分かる。

20 100(%) 0 40 60 80 50.3 岐阜県 16.0 28.6 3.4 19.4 2.3 富山県 58.8 19.1

図表 18 県全体における経済効果

■プラス ■ややプラス ■変わらず ■ややマイナス ■マイナス ■無回答 出所:公益財団法人中部圏社会経済研究所「東海北陸自動車道調査研究に関するアンケート調査結果」



図表 19 県の観光産業への経済効果

■プラス ■ややプラス ■変わらず ■ややマイナス ■マイナス ■無回答 出所:公益財団法人中部圏社会経済研究所「東海北陸自動車道調査研究に関するアンケート調査結果」

今後は、東海・北陸地域間の企業活動や観光面での更なる交流促進に向けて、慢性的な渋滞を解消するとともに、対面交通の安全性・走行性を確保するため、白鳥 IC-飛驒清見 IC 間の四車線化の 2018 年度までの完成、飛驒清見 IC-小矢部砺波 JCT 間の付加車線の速やかな設置及び四車線化事業の早期事業化、西尾張 IC (仮称)の建設促進が望まれる。

#### 3. 北陸新幹線

#### (1) 概要

北陸新幹線は、上信越・北陸地域を経由して、東京と近畿圏とを結ぶ整備新幹線である。1998年の長野オリンピック・パラリンピック冬季競技大会の開催に合わせて、1997年10月に高崎ー長野間が開業し、東京一長野間が1時間19分で結ばれ、従来の在来線特急に比べ、所要時間が約半分に短縮された。2015年3月には長野一金沢間が開業し、速達タイプの「かがやき」では、東京一金沢間(下り)の平均所要時間が1時間29分短縮され、2時間32分となった。2012年8月には金沢一敦賀間が着工し、2022年度末までの開業を目指して工事が進められている。また、敦賀一大阪間については、2016年12月に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、敦賀駅一小浜市(東小浜)附近一京都駅一新大阪駅を結ぶルート(小浜京都ルート)に決定された。

#### (2) 開業効果

#### i) 高崎-長野間の開業 (1997年) における効果

北陸新幹線(高崎-長野間)開業前と開業後における長野と東京方面との平均所要時間の変化を見ると、長野-東京間の所要時間が約半分となるなど、長野と東京方面の時間距離が大幅に短縮された【図表 20】。

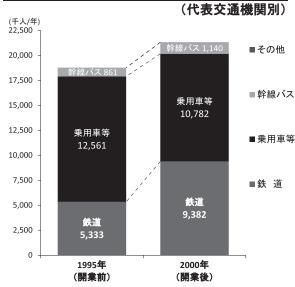
図表 20 高崎-長野間開業後における長野と東京方面との平均所要時間の変化



出所:長野県「北陸新幹線長野・東京間開業1年~長野からのレポート」

これにより、長野県と関東地域(埼玉県、 千葉県、東京都、神奈川県)との純流動量(代表交通機関別)は、1995年(開業前)の18,772 千人から2000年(開業後)の21,307千人と 13.5%増加した【図表21】。特に、新幹線を 含む鉄道においては、1995年の5,333千人から2000年の9,382千人と75.9%増加すると ともに、鉄道の分担率も1995年の28.4%から2000年の44.0%へと拡大した。

図表 21 長野県と関東地域との純流動量の変化

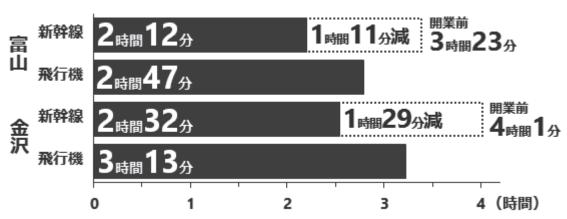


出所:国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」

#### ii) 長野-金沢間の開業 (2015年) における効果

【図表 22】は、北陸地域と東京間の所要時間について、北陸新幹線(長野-金沢間)開業による変化を表している。速達タイプの「かがやき」では、上越新幹線・北越急行ほくほく線・北陸本線経由と比べて、東京からの平均所要時間が、東京-富山間は1時間11分短縮され2時間12分(最速2時間8分)、東京-金沢間は1時間29分短縮され2時間32分(最速2時間28分)となっている」。

2015 年度 における北陸新幹線利用者数 (上越妙高-糸魚川間の断面交通量) は、前年度と 比較して、268%と大きく伸びている<sup>2</sup>。



図表 22 長野-金沢間開業後における北陸地域と東京間の平均所要時間(下り)の変化

出所:公益財団法人中部圏社会経済研究所「北陸新幹線開業に伴う観光を中心とした影響について」 『中部社研 経済レポート No.6』

北陸新幹線の長野-金沢間開業に伴う宿泊者数への影響(2015年)を見ると、富山県が前年 比14.4%増の399万人(前年比50万人増[うち県外客44万人増])、石川県が前年比15.7%増 の873万人(前年比119万人増[うち県外客110万人増]、福井県が前年比9.9%増の416万人 (前年比37万人増[うち県外客25万人増])となっており、3県とも県外客を中心に、大きく 伸びている【図表23】。2015年の全国平均の延べ宿泊者数は前年比6.5%増であることから、北 陸新幹線の開業効果が顕著に表れていることが分かる。

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> 新幹線は毎日運行の全ての速達列車を対象とし、2014年9月20日と2015年3月20日を比較。所要時間には乗換え時間を含み、時刻表に記載されている乗換えを採用。

航空は羽田発の全ての便を対象とし、2015 年 3 月 13 日と 2015 年 3 月 14 日を比較。所要時間は、東京駅から目的地の主要駅までとし、都内の移動は、東京駅から東京モノレールの羽田空港第 1 (第 2) ビル駅までは平均 32 分、同駅到着から離陸までは平均 44 分で計算。富山空港では便到着 10 分後、小松空港では便到着 15 分後にバスが出発する。

詳細は、公益財団法人中部圏社会経済研究所「北陸新幹線開業に伴う観光を中心とした影響について」『中部社研 経済レポート No.6』参照。

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> 2014 年度は、2015 年 3 月 13 日までは北陸本線特急「はくたか」「北越」の直江津 - 糸魚川間の利用者数、2015 年 3 月 14 日から 3 月 31 日までは新幹線の利用者数で算出されている。

延べ宿泊者数 前年比 (県内+県外+訪日) 900万人 873 698<sup>724<sup>7</sup>45<sup>754</sup></sup> 20% 10% 600万人 0% 379 -379 -399 合計 346<sup>362</sup><sup>382</sup>349 3<u>65</u>3<u>54</u>325 -10% 訪日客 300万人 -20% 県外客 -30% 県内客 万人 -40% 15 (年) 2011 13 15 2011 13 15 2011 13 福井県 富山県 石川県

図表 23 北陸地域における延べ宿泊者数の推移

出所:観光庁「宿泊旅行統計調査」

また、長野-金沢間の開業は、長野-北陸地域間にも顕著な時間短縮効果をもたらしている 【図表 24】。

 富 山
 50分
 2時間19分減
 3時間9分

 金 沢
 1時間6分
 2時間41分減
 3時間47分

 福 井
 2時間18分
 2時間38分減
 4時間56分

 0 1 2 3 4 5 (時間)

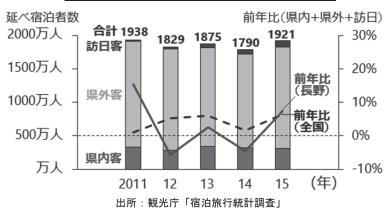
図表 24 北陸新幹線開業後における長野と北陸地域における平均所要時間の変化

出所:公益財団法人中部圏社会経済研究所「北陸新幹線開業に伴う観光を中心とした影響について」 『中部社研 経済レポート No.6』

長野県と北陸地域間のアクセスが向上したことにより、長野県から北陸地域への観光客が増加しており、石川県「統計からみた石川県の観光」によると、長野県から石川県への観光入込客(2015年)は前年比52.9%増加している。

また、長野県においては、善光寺の御開帳によるプラス効果があると推測されるものの、延べ宿泊者数 (2015 年) が前年比7.4%増となる1,921 万人となっており、前年と比べて増加した132 万人のうち県外客が105 万人を占めている【図表25】。特に、北陸地域を居住地とする長野県への延べ宿泊者数(2015 年)は、前年比90.1%増加している(観光庁「宿泊旅行統計調査」[従業員100人以上の宿泊施設]参照)

図表 25 長野県における延べ宿泊者数の推移



北陸地域における居住地別旅行現地消費額(2015年)【図表 26】を見てみると、富山県が前年比 30%増の 864億円(前年比 150億円増)、石川県が前年比 47%増となる 1,812億円(前年比 579億円増)、福井県が前年比 16%増となる 673億円(前年比 92億円増)となっており、特に宿泊を伴う観光旅行の増加が大きく寄与している。日帰り旅行については、富山県と石川県において、現地消費額がそれぞれ 144億円(前年比 60%増)、220億円(前年比 24%増)と増加しており、北陸新幹線の開業に伴い、日帰り圏域が拡大したことにより日帰り観光客が増加したことが大きな要因となっていると見られる。また、東海地域からの宿泊旅行の現地消費額についても、北陸地域各県において高い増加率を示している

図表 26 北陸地域における居住地別旅行現地消費額(2015年)

	Δ=1		<u> </u>	11.5/-124	88±	+#7.000			17.616		± 111
	合計	日帰	宿泊	北海道	関東	中部圏			近畿	中国	九州
(単位:億円)		旅行	旅行	東北			東海	北陸		四国	沖縄
( ) III ( ) III ( )		合計	合計	新潟			地域*	地域*			
富山県											
合計	864	144	720	41	177	372	146	163	118	8	4
(前年比)	(+30%)	(+60%)	(+25%)	(+43%)	(-3%)	(+40%)	(+58%)	(+19%)	(+39%)	(+1%)	(-31%)
観光	609	123	486	33	73	290	110	124	84	5	1
(前年比)	(+44%)	(+42%)	(+45%)	(+61%)	(+8%)	(+53%)	(+65%)	(+34%)	(+70%)	(-10%)	(-64%)
その他	255	21	234	8	104	82	36	39	34	3	3
(前年比)	(+5%)	(+530%)	(-3%)	(-4%)	(-10%)	(+8%)	(+39%)	(-11%)	(-4%)	(+29%)	(-8%)
石川県											
合計	1,812	220	1,592	69	483	732	177	474	242	36	31
(前年比)	(+47%)	(+24%)	(+51%)	(+48%)	(+94%)	(+34%)	(+40%)	(+29%)	(+43%)	(+65%)	(+33%)
観光	1,503	186	1,317	53	365	640	149	423	206	30	25
(前年比)	(+50%)	(+9%)	(+58%)	(+53%)	(+137%)	(+34%)	(+41%)	(+30%)	(+52%)	(+81%)	(+51%)
その他	309	35	275	15	118	92	28	51	36	7	6
(前年比)	(+34%)	(+345%)	(+23%)	(+32%)	(+24%)	(+30%)	(+35%)	(+22%)	(+10%)	(+18%)	(-9%)
福井県											
合計	673	165	509	6	93	260	91	142	134	14	2
(前年比)	(+16%)	(-14%)	(+30%)	(-10%)	(+11%)	(+32%)	(+59%)	(+17%)	(+49%)	(+34%)	(-34%)
観光	506	150	357	4	64	185	63	103	93	10	1
(前年比)	(+11%)	(-15%)	(+28%)	(+28%)	(+20%)	(+30%)	(+31%)	(+30%)	(+31%)	(+21%)	(+26%)
その他	167	15	152	2	29	75	28	39	41	5	0
(前年比)	(+31%)	(-2%)	(+36%)	(-46%)	(-6%)	(+38%)	(+205%)	(-6%)	(+115%)	(+73%)	(-68%)

\*東海地域は岐阜県・愛知県・三重県、北陸地域は富山県・石川県・福井県を指す。

出所:公益財団法人中部圏社会経済研究所「北陸新幹線開業に伴う観光を中心とした影響について」

『中部社研 経済レポート No.6』

北陸地域では、利便性の向上によりコンベンション開催件数(2015 年度)も増加し、石川県におけるコンベンション参加人数は前年度の約2.4倍、国際会議は前年度の約4.9倍となった【図表27】。北陸地域の知名度向上による観光旅行の増加だけでなく、コンベンション開催件数の増加などに伴い出張が増えたことも、東海地域からの宿泊旅行現地消費額を大きく拡大させる一因となったと考えられる。

図表 27 富山県・石川県のコンベンション開催状況

	富L		石川県			
	2014 年度	2015 年度	2014 年度	2015 年度		
件数	255	268	326	396		
(うち国際会議)	-	-	(29)	(40)		
参加人数	86,077	90,906	62,900	149,606		
(うち国際会議)	-	-	(8,025)	(39,157)		

出所:公益財団法人富山コンベンションビューロー、公益財団法人金沢コンベンションビューロー 各資料より作成

北陸新幹線の開業は、移動時間の短縮を通じた交流人口の拡大により、沿線地域に大きな効果をもたらしている。こうした効果を更に高めるためにも、現在建設中の金沢-敦賀間について、2022年度末までの開業の確実な実現に向けて整備を促進するとともに、敦賀までの更なる前倒し開業を含めた早期開業に最大限努力することが望まれる。また、沿線住民の長年の悲願であるフル規格による全線整備が一日も早く実現されることが望まれる。

## 第3章 有識者インタビュー

# 【学校法人 梅村学園 理事 学術顧問 奥野 信宏 氏】

インタビュー実施日 2016 年 10 月 24 日



## ー中部圏開発整備法が制定50周年を迎えるにあたっての感想をお聞かせください。

中部圏開発整備法は、この 50 年間の中部圏にとって大変大きな意味をもってきたと思います。 中部開発センター(現 公益財団法人 中部圏社会経済研究所)も法成立と同時に設立されたわけ ですね。

その後、中部圏開発整備法のバックグラウンドである全総(全国総合開発計画)が廃止されて、2004年に国土形成計画法が新しくでき、国土形成計画を策定することになりましたが、中部圏開発整備法はそのまま残りました。私は、2000年ぐらいから国土審議会に関わっていますが、もう全総はやめようという議論がでてきたのは、1998年の五全総の後です。その背後には、1つは地球環境問題への関心の高まりがありました。五全総でも、それ以前の全総でも地球環境問題はほとんど関心の対象外でした。90年代に入り地球環境問題について国際的な関心が高まり、「開発」を計画の軸に据えることへの違和感が強く感じられるようになりました。

もう1つは地方分権への関心の高まりです。霞が関のデスク上で全国各地の具体的なプロジェクトまで書くのはいかがなものかという意見が出ました。

ただ、全総はやめるにしても国土の在り方について国としての計画は必要ですし、各圏域についても何らかの方法で国の考え方を提示することは必要です。結局、全総はやめることになったのですが、新しい理念の下で、新しい国土計画をつくるということになりまして、国土形成計画がつくられることになりました。国土形成計画は全国計画と広域地方計画の二層建てで、全国計画では理念を打ち出し、広域地方計画では各広域圏が主体となって理念に沿った具体的なプロジェクトを提案するということになりました。

一方で、広域地方計画とは別に、従来からの開発整備計画があるわけですが、広域地方計画の

策定にあたっては現行の開発整備計画は残し、それも踏まえて折り合いをつけながら検討するということになりました。

## ー様々な交通施設が中部圏開発整備計画の成果と考えられますが、我が国の国土形成の中で 中部圏がどのような役割を果たしてきたのでしょうか。

中部圏の計画については、いろいろと評価はありますが、例えば中部圏の高速道路網の計画などでもよくできていると思います。計画がよくできているだけではなく、事業の進捗も首都圏、近畿圏に比べて遅れていることはありません。整備の課題はありますが着実に進んできています。そういった面でも、この計画は大きな役割を果たしてきたと言えます。海外のパリ、ロンドン、ニューヨーク等と比べると、日本の大都市圏の環状道路は明らかに遅れているのですが、高速道路網そのものが遅れて始まったことが原因です。日本では1963年の名神高速道路が初めての高速道路でした。

懸案の東海環状自動車道の西半分も5~6年後には全通していると思います。ただ、東海北陸 自動車道の飛驒清見 IC から北側の4車線化に手がついておらず、早急に着手すべきだと思います。 スーパー・メガリージョン構想は、東海道メガロポリスだけではなく、北陸地域と中央日本とが 一体となったものを考えるべきだと思いますが、そのための軸となる南北の高速道路です。経済 や財政の状況次第で進捗率が左右されるという問題点はありますが、きちんと将来の発展の芽は できたということです。

## 一治水・利水インフラについては、どのような意義があったとお考えでしょうか。

ダムについても大きな意味があったと思います。洪水に対する備えは治政の大事な仕事で、中部圏では江戸時代からの伝統もありましたが、それに比べると、渇水に対して意識が薄かったように思います。木曽三川があって水は流れていますが、あまり使えるようになっていません。

渇水は特に三河地方が深刻ですが、渇水の発生は現代工業にとっては大きなマイナス要因です。 もともと中部圏でも河川に恵まれなくて水が不便だった地域については、いち早く愛知用水や豊 川用水が敷設され、それによって農業や生活を始め沿線の産業が安定的に維持されています。渥 美半島の農業は、電照菊やキャベツ等々、全国でも指折りの一大産地となっています。しかし他 方、近年の年々の天候変動による渇水については脆弱で、準備が出来ているとはいえないと思い ます。

渇水対策については、「安全安心な地域」を実現するために必要な条件の1つです。50年、100年に1度の渇水のレベルでも大丈夫という備えが必要だと思います。私は、四十数年前にアメリカのスタンフォード大学に留学していたのですが、カリフォルニアの沿岸はもともと降雨等の水が不足していて、放っておけば砂漠みたいになってしまうところで、サンフランシスコ周辺の水はヨセミテ公園から雪解けの水を引いて賄っています。私が滞在した年の春から夏前には、ヨセミテ地域に冬あまり雪が降らなかったために水不足になり、当局が「市民は節水に協力しよう。プールの水の入れ替えを控えてくれ。」と言った広報をしていました。そうしたら市民は一斉に協力したわけですが、その結果1週間もしないうちに、今度は「浄水場に水があふれているから、そんなに節水したら困る。」と広報していました。私は、「日本の渇水安全度とは全然レベルが違うな、100年に1回の渇水でも大丈夫なレベルとはこういうことか」と思ったわけです。

首都圏では今年(2016年)雨が降らないと騒ぎになっていましたが、首都圏の安全度は中部圏に比べればはるかに高いわけですね。水のストック量が違います。一方で、近畿圏には琵琶湖という水源があります。中部圏は木曽三川があるから大丈夫だという安心感のようなものがありますが、うまく水を使えるような形にしなければならない。世間からは何かと批判されながらも、ダム事業はこれまで地域発展に大いに貢献してきましたし、これからも更に必要な施策があると思います。

# 一次に、中部圏の今後の展望についてお話をお伺いします。リニア中央新幹線の開業が中部 圏に与える影響あるいは効果についてお聞かせください。また、今後の我が国の国土形成 の中で、スーパー・メガリージョンのセンター地域として中部圏がどのような役割を果た していくべきかについてもお教えください。

スーパー・メガリージョンは、リニア中央新幹線の開業によって形成される圏域ですが、人口減少と高齢化に直面する日本全体の成長を引っ張っていかなくてはいけない圏域です。中部圏にはそのための資源も豊富ですし、付加価値の高いモノづくりの圏域として今後も稼がなければなりません。日本の真ん中にあるという特性を活かして成長を引っ張る役割が期待されています。スーパー・メガリージョンでは東海道メガロポリスだけではなく、中央日本から北陸を含む圏域が一体的に機能することが期待されています。北陸新幹線が長野から金沢まで延伸されましたが、リニア中央新幹線の開業や高速道路網の整備によって、北陸地域と東海地域のみならず、長野県、静岡県、滋賀県を含めた中部圏全体が面的に一体となるよう連携をより強化していくことで、日本をリードする役割を果たせるのだと思います。

ご案内のとおり、大阪圏では経済を牽引するものづくり産業が弱体化しています。他方、明らかな強みは歴史文化のストックがあることで、それを使った観光の一層の振興が大事ですが、観光に従事する従業者が高い報酬を得られるような付加価値の高い観光にすることが重要です。

## 一生活面に関しては、中部圏についてどのようなご意見をお持ちでしょうか。

人口減少と高齢化が進む中で経済が成長するためには一人あたりの生産性をあげなければなりません。そのためにはワーク・ライフ・バランスの改善が重要だと思います。労働時間の短縮が国家的な課題と認識されてきていますが、その他にも女性・高齢者のキャリアを長くするとか、女性の働く環境の改善などですが、保育所を作るのであれば、通勤に便利な地下鉄の駅の直近か上に作るなどの具体的な施策が求められています。

ワーク・ライフ・バランスという意味では、中部圏は首都圏や近畿圏に比べて圧倒的に優れていると思います。3世代同居や近居の比率は大阪府や東京都に比べて圧倒的に高いし、通勤時間が短く、居住環境に恵まれています。日本のGDPを増やすためにも、こうした強みを生かして経済を主導する姿勢が求められます。

### ーリニア中央新幹線開業によって、どのような変化が生まれるのでしょうか。

中部圏では、名古屋駅周辺に機能が集積すると思います。リニア新幹線のストロー効果の懸念が言われますが、もともとリニア中央新幹線はいろんな機能の再配置をするためにつくるわけで、変化が起きるのは当たり前です。問題は、それをうまく活かしていけるかどうかです。

中部圏の場合は、前述のように高速道路の整備は割と進んでいますが、リニアの開業時には、 名古屋駅と名古屋駅周辺への高速道路のアクセスが改善されていなければなりません。現在、整備の具体的な詰めが進んでいる段階です。

街づくりについては、名古屋駅周辺だけで、集積する機能を受け止めることが出来るかどうかと言う課題があり、やがて副都心が必要になってくると思いますが、名古屋駅から南に少し離れた金山あたりが有力かと思っています。

中部圏は、新しい国土形成計画で「世界最強、最先端のものづくりの圏域を目指す」と位置づけられていますが、そのためには一層の研究開発機能の強化が望まれます。名古屋駅周辺の利便性の高い場所に、世界の一流の研究者を呼んできてイノベーションセンターをつくることも考えられます。東京よりも地価が安い分だけ、広いスペースが確保でき、いい住宅環境を便利なところに確保できるのではないでしょうか。また中川運河もありますから、近辺の倉庫を使えば、芸術家等の分野の人もうまく活動できます。そういうものが一体となったものが名古屋駅周辺には必要だと思います。

## 一次に、北陸地域と東海地域の連携についてのお考えをお願いいたします。

全総から国土形成計画に移行したときに、新たに広域圏を定めて広域地方圏がつくられることになりましたが、念頭にあったのは日本海側と太平洋側の広域連携で、具体的には北陸地域と東海地域の連携がイメージされていたわけです。日本海側がいわゆる「裏日本」になったのはそんなに昔のことではありません。日本海側は江戸時代から明治時代までは北回り廻船など主要な物流・人流のルートだったわけで、金沢や境港等の港町が栄えていました。ところが、明治時代になって、日本が全体としてアメリカを向くようになって、太平洋側がメインルートになってきました。それでも、戦前はまだ中国大陸がありましたから、「裏日本」にも主要な港が大事な機能を果たしていて、軍事的にも大きな意味があったわけです。

しかし戦後、それもなくなって、太平洋側が高度経済成長のセンターになり、格差が拡大してきて、「表日本」と「裏日本」が定着化しました。しかし、その間、「裏日本」も発展していたわけです。特に北陸地域は順調に成長していまして、最初の国土形成計画が策定されるときには、

全国に広域地方圏が定められましたが、この地域では北陸圏と東海 圏が一体的に機能するようになる と強い圏域ができるのではないか と言われていたわけです。

新しい国土形成計画ではスーパー・メガリージョンが提起されましたが、前述のように北陸地域と東海地域は一体となった圏域として今後機能していくことが期待されています。ご案内のとおり、首都圏を中心とした高速交通網は新



幹線網も、高速道路ネットワークも充実していて、スーパー・ハブとして強力です。中部圏は、 東西交通は鉄道も道路も強力ですが、南北軸が弱いという課題があります。東海北陸自動車道の 全線4車線化と東海環状自動車道が完成しますと、三重県と北陸との繋がりも強くなりますし、 早急な整備が必要だと思っています。

名古屋を中心に南北の交通を強化することについて、中部圏はもっと注意を払ってもいいのではないでしょうか。そうでないと、どうしても首都圏を中心としたスーパー・メガリージョンになってしまうように思います。北陸地域では、東海地域で南海トラフ地震が発生したときの迂回路として北陸と東海地区の交通整備を唱えられることがありますが、復旧時の緊急用の輸送路としてはともかく、現実には東西の迂回路にするには遠回りすぎます。迂回路としては伊勢湾口道路など名古屋市の南に整備することが必要だと思います。東海道は名古屋と東京間は道路も鉄道も中央線まで含めると4層になっていますが、全部名古屋駅や名古屋付近を通っていますから、大規模災害で名古屋が大きな被害を受けた場合どうにもなりません。新しい国土形成計画では伊勢湾口道路という言葉は使っていませんが、第二国土軸は入っています。北陸地域と東海地域の連携のあり方については、大規模災害のときのことだけでなく、平時のことについて考えていくことが重要だと思います。

## 一最後に、中部圏の将来像に関してお伺いします。産業構造の変化については、どのように お考えでしょうか。

中部圏のモノづくりについては課題もあります。モノづくり自体は強いのですが、ものづくりの出荷額に対する付加価値額の比率で見ると、首都圏や近畿圏に比べて低い状況です。付加価値の低いモノづくりが中部圏に残っているのだと思います。より付加価値の高いモノづくりが中部圏でできれば、GDP への貢献ももっとできるという感じはしています。観光についても、付加価値の高い観光を目指すべきです。

### -国際交流面ではいかがでしょうか。

大学に関わっていると、国際交流は日常そのものでして、教授陣も国内の学会と海外の学会の区別をあまりつけていないようにも思います。名古屋大学の外国人留学生も2,000人近くまでになっているのではないでしょうか。将来的には、全体の学生の2~3割までは増加してもいいと思います。現在、日本の主要な大学は、世界で一番優秀な学生を大学院に集めてこようとしているわけで、そのために世界で一番いい研究者を教授陣として集めようとしている。ところが、日本の特に国立大学はあまり高い給料が払えないわけです。この人は学者として世界でトップだから、学長よりも高い給料を払って招聘しよう、というわけにいかないものだから苦労しています。新しい国土形成計画のテーマは「対流促進型国土の形成」ですが、大学は人と情報の双方向の対流で新たな価値を生み出している典型で、これからの地域作りの鍵を握っていると思います。名古屋に来れば頭脳があるといわれるようになることが地域づくりの目標だと思います。

#### 一都市部と農村部のあり方については、どのようにお考えでしょうか。

例えば、名古屋圏では、今でもウィークデーは名古屋市内で勤めて、週末には岐阜県や長野県の実家に帰って農業に従事するということがかなり行われているように思いますが、このような休日の過ごし方は、これからは一般の人にも広がるように思います。その点でも、首都圏や近畿

圏に比べると、中部圏はずっと恵まれていると思います。木曽川水系では、上流と下流の連携をNPOなどが中心となってしておられますし、小学校などの児童による学校同士の付き合いもしていらっしゃいますね。

## -環境との共生については、いかがでしょうか。

名古屋は街中に緑が多いですね。名古屋市東部の八事から名古屋大学、東山公園の一帯にかけては特に多く、高い位置から写真を撮ると、樹木で覆われた西洋の街並みかと思うことがあります。名古屋市の緑の審議会に10年ほど関わりましたが、緑被率についても悪くありません。戦後20年くらいまでの時代には、戦争で焼けた街中の木も大きくなっていなかったのでしょうが、今は随分大きく成長し、多くなったような気がします。堀川や中川運河への市民の関心も高まってきています。今後もこの点は大丈夫だと思います。

## 一人口減少・高齢化社会への対応は、どうあるべきでしょうか。

2015 年度に政府が策定した「大都市戦略」(国土交通省)は、「高齢者が住みやすく、子どもが生まれるまち」、「グローバルにビジネスが展開されるまち」、「水や緑にあふれ、歴史・文化が薫る美しいまち」、「安全・安心なまち」を目指すとしています。人口減少・高齢社会の問題はやはりワーク・ライフ・バランスの改善に帰着すると思います。女性とともに高齢者の長いキャリアのための環境整備、子育てなど女性の働く環境の改善、労働時間の短縮です。

東京ブラックホール論が最近よく言われます。東京一極集中にも良い側面はありますが、東京に人を集めて消しているのでは、日本が持ちません。若い女性が東京へ行ってしまって帰ってこないことは、全国が悩んでいることですが、中部圏でも、まだマシだとはいえ、問題です。いろいろな側面から考えなければならない課題です。

## 災害リスクへの対応については、どういうお考えをお持ちでしょうか。

2014年に閣議決定された国土強靱化基本計画に基づく議論は、東日本大震災がありましたから、海側の地震と津波に議論が集中しました。しかし中部圏の場合には、内陸の山側の自然災害にも十分な注意を払わなければなりません。例えば、山間地で未曾有の大規模な地滑りがあり、木曽川水系の1つが遮断されて自然堤防などができたら、下流の名古屋圏は非常に危険です。崩壊したら、一気に水が出てくることになります。また、安倍川の上流に大谷崩れという大規模地滑りの跡地がありますが、江戸時代から今も崩れています。ここは中央構造線の近くにあるため、どうしても地質が脆いわけです。中部圏にはそういうところが多数あることを認識しなければなりません。中部圏だけでなく、首都圏や近畿圏も大規模災害には脆弱です。日本のGDPの過半はそういうところ生み出され、資産の大部分がそういう所にあることを考えると、三大都市圏域の防災は、自然災害とガチンコ勝負をする覚悟で備えることが必要だと思います。

## 一本日はお忙しいところ、貴重なお話をありがとうございました。

## 【一般財団法人 北陸経済研究所 調査研究部 担当部長 藤沢 和弘 氏】

インタビュー実施日 2016 年 10 月 26 日



## ー北陸地域における中部圏開発整備計画による開発整備の成果について、どのようにお考え ですか。

最も大きな成果の一つとしては、やはり東海北陸自動車道の開通が挙げられると思います。北陸地域における人の流れが大きく変わって、富山県小矢部市のアウトレットモールを始めとして、北陸地域の郊外型商業施設に愛知県や岐阜県のナンバーの車が見られるようになりました。また、能登半島へ岐阜県の人が釣りをするために来られるようにもなりました。これまで、北陸地域と東海地域で相互に取り組むインフラや社会基盤というものがあまりなかったわけですが、東海北陸自動車道は名神高速道路や北陸自動車道よりもずっと両地域を近づけたと思います。

また、北陸新幹線(長野一金沢間)の開業により、金沢、宇奈月温泉といったところですでに 観光客の増加などの成果が上がっています。新幹線の駅が立地していない地域においても、戦略 的に先手を打って取り組んできたところは、新幹線の開業効果を享受しています。例えば、能登 半島には和倉温泉がありますが、それだけでは人はなかなか来ません。そこで、土地を有効に活用して、サッカーグランドを多数造成したところ、首都圏から合宿での利用客が大勢やってくる ようになりました。北陸新幹線が開業したお陰で、さらににぎわっているそうです。富山県小矢部市は、新高岡駅と金沢駅の中間で新幹線が停車しない地域ですが、東海北陸自動車道と北陸自動車道が交差する地点です。ここにアウトレットパークを誘致したところ、能登半島から帰って きたお客さんがここで休憩したり、高山方面からやってくる人が大勢いたりしてにぎわっています。

能登半島の先端地域はすでに過疎地となっているところなのですが、農業体験のできる農家民 泊を10年以上前からやっています。宿泊単価は安くないのですが、東京の人だけでなく白川郷だ けでは満足できない外国人に非常に人気が高いそうです。このように、自分のまちの強み、弱み をしっかりと分析して、頑張ってきたところは既に成果が出ています。今後は、空港と新幹線を 結び付けてインバウンドのお客さんを呼び込むことも考えていくべきです。

また、長野から金沢まで北陸新幹線が延伸したことで、長野県が通過点になってしまうのではないかという危惧がありましたが、さまざまなプロモーションのお陰もあって、北陸地域から長野県へ来る人が増加しています。北陸地域と長野県は、今まで全く違う文化圏だったのですが、北陸新幹線の延伸により一気に近くなったことは大きいと思います。長野県は、今のところはうまく新幹線を生かしている状態です。海側と山側とが補完する関係ができると良いだろうと思います。

さらに、北陸地域への新幹線の延伸によって、東北地域から大宮経由で北陸地域に訪れる観光 客も増えていると聞いていますし、仙台ー金沢間を直通運転する企画列車も走ることになってい ます。こうしてみますと、北陸新幹線は長期的に見て相当大きなインパクトがあると思います。

# 土とおきでは、一本を表している。一を表している。一を表している。一をまとなる。一をまとなる。一をまとなる。一をまとなる。一をまとなる。一をまとなる。一をまとなる。一をまとなる。一をまとなる。一をまとなる。<li

北陸新幹線については、早く東海道新幹線とつながってループ型になることが必要です。東海道新幹線が開業して50年以上経過していますが、未だに異なるルートの新幹線がつながってループ型になったことがないのです。上越新幹線が開業して20年以上経ちましたが、新潟が飛躍的に発展したとは言えません。羽越新幹線が開業すれば、人の交流が生まれてもっと発展するはずです。同様に、北陸新幹線についてもループ型になることで、さらなる発展が見込まれます。例えば、ループ部分が国の山手線になると思ってください。その中心をリニア中央新幹線が貫くようになるわけで、ループ部分が高密度に人を運び、リニア中央新幹線が中央線のように横切る形になるわけです。中部圏の沿線であれば、どこでも最短2時間くらいで行けるような感覚になるわけです。

北陸新幹線は、近畿圏と多分 15 年以内につながると思いますが、その時に北陸地域は、京都、大阪府と東京に挟まれた地域になるわけです。それはまさに、50 年前、100 年前の名古屋、愛知や静岡とよく似た状態になるわけです。名古屋はいわゆる中京と呼ばれるような発展段階をたどって来ていますが、名古屋市はまちとして魅力がない、偉大な田舎だと最近は言われているようです。しかし、都市機能が集積していながらも、ゆとりある居住・生活空間を備えているという点は、北陸地域の目指す方向であって、名古屋、愛知、あるいは、三重のような地域が北陸地域のこれからの発展のお手本になるでしょう。

大阪から、京都から観光でも来るでしょうが、産業も来るでしょうし、東京からも来るということで、場所的に非常によくなります。多分、100年前の名古屋とよく似た状態になります。名古屋の先駆的な体験や経験を北陸地域に移植してほしいという気持ちがすごくあります。そういう点では、東海地域での経験がこれから北陸地域で生かされてくるだろうと思います。

次に、今後の北陸新幹線延伸に関しての福井県の課題について申し上げると、まず駅周辺のに ぎわいづくりです。バスターミナルを設置して交通ハブをつくることで人が集まります。次に新 産業を創出することです。眼鏡づくりの技術を生かしてチタン製の手術器具などのライフサイエ ンス産業を目指す動きもあります。福井県は教育県、幸福度ナンバーワンの県と評価されていま すから、それらをアピールするのもよいのではないでしょうか。 それから、やはり駅は大事です。長野駅は最近リニューアルして特色のある駅になりました。 これまでの新幹線の駅は、全部無味乾燥でこれまで同じパターンの駅ばかりでした。最近、そう ではない駅が徐々に誕生しています。富山駅もこれから変わっていきます。駅というのは、その 「まち」を表すようなシンボリックなものにしていかなくてはいけないと思います。

### 土を地域と東海地域との連携は両地域の発展にとってどのように位置づけられますか。

北陸地域と東海地域とは、これまであまりお付き合いがありませんでしたが、北陸地域はモノづくりの地域なので、今は自動車関連を中心として産業面では東海地域と結び付きが強くなっています。今、日本でモノづくり産業として残っているのは、マスで考えると自動車しかないわけで、かなり北陸地域の企業もそれにぶら下がっている状態です。したがって、東海地域は産業面でのパートナーとしては非常に重要になってきています。

インフラや産業について言うと、北陸地域と東海地域は一体となって本来の「中部圏」という圏域を築いていくべきだろうと思っています。相対的に近畿圏の経済力が低下し、首都圏に一極集中し過ぎてしまった中で、東海地域はまだモノづくりが頑張っているし、北陸地域はいわゆるB to B (企業間取引)の企業が多いので、東海地域みたいに B to C (企業・消費者間取引)のかっこいい派手な企業はありませんが、裏方でずっと支えているようなところがあります。日本という国をやっていくにはやはりモノづくりをしていくしかないと思います。今、日本でモノを生み出せる力のあるところは首都圏と中部圏しかないと思っています。そういう点では、さらに両者を結び付けていかなくてはいけないということがあります。

次に、地政学的な転換でいきますと、太平洋の時代はもう去りつつあり、環日本海が大きなもう1つの拠点になっていくと思います。明治維新以降150年ぐらい経って、初めて地政学的に大きな転換が起こるわけです。そうなると、例えば東海地域で作ったものを荷出しするのに、中国とかロシア向けのための日本海側の港が必要になってくると思います。そういう点では、交流を相当活発にしていかないとお互いが持たない部分もあります。

また、中国やロシアが大きく強くなっていくと、日本海航路、北極海航路が重要となっていくので、流通拠点としての日本海をクローズアップされていく中で、唯一やっていけるのは北陸地域と東海地域です。中部圏という固まりに将来性があるし、首都圏と対で日本の根幹的な背骨を支えるでしょう。ただし、首都圏と東海地域には地震のリスクがあります。もちろん、北陸地域にもそのリスクがあるわけですが、BCPの観点からリスクを低減してやっていくという視点で考えると、北陸地域はこれからのモノづくりの拠点の1つになりやすいはずです。

IoTという今の流れでいくと、工場は相当大規模のものをつくらないと対応できません。そこに R&D (研究開発) の工房みたいなものを作っていく形を考えると、日本海側になります。ここは土地もたくさんありますし、水も人も電力も港もあるからです。今後、北陸地域と東海地域にはさらなる緊密な連携が必要になってきます。

## 土陸地域と東海地域との連携強化のために何が必要とお考えになりますか。

東海北陸自動車道の複線化を挙げます。もう一つ別ルートで作るか、あるいは現在の自動車道を4車線化するかです。現在の自動車道は、片道1車線では危ないのと、産業用として使えないので、できれば早急に全線4車線化をしていただきたいと思っています。

観光面では、昇龍道プロジェクトが既に進んでいますが、もうちょっと進めて、北陸地域と東海地域が連携して、もっとすごいものができないでしょうか。例えば、世界でここしかないというようなラグジュアリー観光です。伊勢から京都へ入って能登に抜けるようなものです。ゴールデンルートやシルバールートとかではなく、プラチナルートと呼ぶものなのかもしれません。

## 人材育成面での連携はいかがでしょうか。

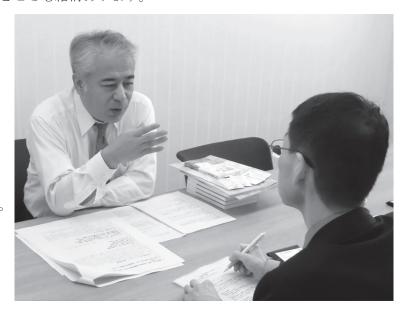
大学教育面についても、中部圏の中で何か連携システムができればいいなと思っています。中部9県の各国公立大学で連携ができないでしょうか。この大学はこの分野が強く、これをやるのならこの大学に行ってください、というように中部圏の国公立大学が連携して効率的にやっていけないだろうかと思います。

## 土陸地域と東海地域の文化には、どのような違いを感じられますか。

北陸地域と東海地域は割とカルチャーが似ていると思います。田舎といえば田舎ですが、やはり保守的で、個人よりも世帯、地域というコミュニティ意識が強い。そういう点では一緒にやりやすい部分があります。北陸地域は結構独特なところがあって、富山県、福井県は近畿圏との結び付きがやはり強いです。江戸時代からの流れを今でも随分残しているなというところがあります。特に、富山県の薬は全部大阪から薬種が来ている状況でした。福井県は織物が中心で、船場の大阪のミナミの辺りがメッカだからです。一方、石川県は割と閉じた経済圏なので、富山県や福井県とは少し違うかなという気がします。福井県はユニークなところで、名古屋もそうかもしれないですが、不思議なまちだと思います。例えば、すぐ独立しても何となくやっていけるわけです。意外に大阪のお客さんなどをつかまえていたり、技術開発をやっていたりして、ものすごくニッチな世界ではナンバー1のところも結構あります。

## -北陸地域の将来について、 産業面ではどのようにお考え でしょうか。

やはり、中部圏はモノづくりだと思います。日本のGDPの1割ぐらいが自動車産業とそのすそ野で構成されていて、それらがどうやって生き残っていくかということと密接に関係してくると思います。北陸地域にもいっぱい部品メーカーがあります。CVT(無段変速機)を作っている会社とか、バンパーをつくっている会社とかあります



ので、産業の防衛施策とか発展施策が大切だと思います。TPP が始まったら、自動車産業に多大な影響が出る可能性があります。完全自動運転の車みたいなものが大量に入ってきた場合、みんなそちらの方にシフトしてしまうと、日本のモノづくり自体が立ち行かなくなる可能性があります。

そういうリスクを考えると、新しいもの、新しい産業をつくっていかないといけないわけです。 北陸地域としては、モノづくりや新規の産業を生む力を東海地域から借りられたらいいと思います。新産業という点では、医療カルテの統合とか、PHR(パーソナル・ヘルス・レコード)という、 医療記録を持ち運べるもの等といった新しいライフサイエンス産業をやっていけないかと思います。例えば、東海地方の大企業の健康保険組合は、社員の健診データを大量に持っていますから、 それを1つの核にしてPHR事業者を立ち上げ、それにさまざまな企業がくっついていくことができます。新産業ではそういう仕組みをつくった者の勝ちです。過去からの延長ではなく、不連続な未来を東海と北陸で、小さくてもいいので、結集できればと思います。

製薬業でいえば、日本の企業が新薬を開発することは非常に難しい状況になっています。あるとしたら、バイオ系、シミラー系(バイオ後続品)でしょうか。もう1つは、本来の薬で何かを治すわけではなく、標的薬、DDSと言いますが、ある薬剤を患部に誘導する薬です。それ自体は薬ではないけれども、がんの本当の悪いところに持っていってカプセルを放出するような、そういう周辺の研究です。また、埋め込み型で薬が入っていて、血中のいろんな濃度をモニタリングして、少なくなったら必要な薬剤を飽和状態まで投与させるというようなものも考えられています。そういう点での創薬はまだまだ北陸地域にも力があると思います。それは、薬というよりは医工連携と言うか、薬工連携と言うか、工学部の力も相当借りなくてはいけません。やはりプロジェクトチームをつくってやっていく必要があります。薬と医療機器の垣根がだんだんなくなっていくとき、モノづくりの人たちがたくさん集まるR&Dが1つ、研究所があると非常にありがたいですね。そこに愛知県や静岡県などからいろいろな人が来てくださるというのが望ましいですね。

さらに壮大な話となりますと、ロシアからパイプラインを引くということが考えられます。その場合は、受け入れ先として富山県や新潟県が候補に入ってくるわけで、そこに1つのエネルギー産業ができることになります。

### 災害リスクについてはどう思われますか。

災害リスクへの対応という点については、北陸新幹線は金沢までの延伸は一応決まっていましたが、敦賀まで、あるいは大阪までというのが急激に決まったのは 2012 年からです。2011 年に東日本大震災が起きて、サプライチェーンがガタガタになり、これでは駄目だという揺り戻しが来たのと、政権交代で延伸が一気に進んだという流れがあります。今、企業はどこに工場をつくりますかと言ったら、北陸地域に作らざるを得ない状態です。南海トラフ地震は 30 年以内に必ず起こると言われています。 1 個ずつかもしれないし、連動するかもしれませんし、首都直下型もあるし、富士山噴火の可能性もあります。それが 1 つでも起こったら、下手すると 10 年マヒしてしまいます。はっきり言って、時間との競争に入っていて、そのために北陸新幹線の延伸も急いでいるわけです。それは北陸地域のためだけではなく、日本全体のためだとはっきり言えると思

います。リダンダンシーの面からでも、東海北陸自動車道はもう2車線作ってほしいですね。確 実に南海トラフ地震が起きることは分かっているわけですから、当然だと言えるでしょう。

「国土のグランドデザイン 2050」を深読みしていくと、今、災害に備える力がもう日本にはないので、資源を集中しましょう、インフラを集中しましょうというのが行間に読めます。では、集中するインフラはどこに置くのですかと言ったら、日本海側の北陸地域しかないわけです。北陸新幹線ができて、東海北陸自動車道がもう1本開通した後に地震が起これば、あるいは、ある程度のものが移転した後に起きたら、日本としては非常に傷が浅いと思います。やはり急いでほしいですね。

## 一都市部と農村漁村部のあり方はいかがでしょうか。

私としては遠隔地利用とか、いろいろやりようはあると思います。例えば、富山県は置き薬業者が津々浦々、中山間地まで行っているわけです。現在はお客さんのところへ行って薬だけ置いてくるのですが、写真を撮って近況を書いて SNS にアップして、そのお客さんと離れて都会に住む子どもから対価をもらうビジネスを考えたらどうかと思います。ものすごく簡単にできるはずです。 IoT は非常に簡単で、対象のお客さんの家をモニタリングさせても、ドローンをホバリングさせてもいいわけです。IT の力で高齢化社会や介護は割と対応できると思います。中山間地の問題も IoT で相当解決できる部分があると思うので、私は悲観していません。むしろ、先進対応で世界に技術を輸出するぐらいにできるといいと思っています。そのためにも IoT のような新しい産業を発展させることがとても大事だと思います。

## 一本日はお忙しいところ、数々のお話をありがとうございました。

## 第4章 中部圏開発整備計画(2016年3月)の概要

### 1. 計画変更の経緯

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

そのような中、北陸新幹線(長野-金沢間)の開業(2015 年)、2027 年開業を目標としたリニア中央新幹線東京・名古屋間の工事着工(2014 年)は、中部圏にとって、国際競争力を高め持続可能な発展を遂げる千載一遇の好機である。リニア中央新幹線の全線開業により、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。中部圏は、そのセンターとしての役割を担っていく中で、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心で、北陸新幹線やリニア中央新幹線の社会的・経済的効果を最大限発揮し得る中部圏を構築していく必要がある。

そこで、新たな中部圏の開発整備の方向を示すため、中部圏開発整備地方協議会等地元の考え 方を踏まえつつ、概ね 10 箇年(施設計画については概ね5 箇年)を計画期間として、2016 年 3 月に中部圏開発整備計画が変更された。

## 2. 中部圏を取り巻く諸状況と課題

## (1) 我が国をめぐる状況

## ① 国土を取り巻く時代の潮流と課題

我が国は、本格的な人口減少社会を迎えるとともに、近年、高齢化が急速に進展している。 国際環境では、国際的な都市間競争が激化しており、海外からの投資、情報を呼び込むための 環境整備が課題である。今後、巨大災害の発生が高い確率で予測され、国土の強靱化を推進す る必要がある。社会資本は老朽化が急速に進むと見込まれ、戦略的な維持管理・更新を進め、 トータルコストの縮減・平準化を図っていくことが重要である。世界的には食料・水・エネル ギー等の需要が急増しており、将来にわたって安定供給確保や循環使用、地球環境問題への対 応が課題である。

## ② 国民の価値観の変化

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

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

## ③ 国土空間の変化

人口の減少は国土空間にも大きな影響を与えつつあり、市街地における低・未利用地や荒廃 農地、空き家等の問題が顕在化している。

## (2) 我が国が目指す将来像

## ① 人口等の見通し

まち・ひと・しごと創生長期ビジョン (2014年12月27日閣議決定) では、将来にわたって活力ある日本社会を維持することを目指すべき将来の方向とし、そのためには、出生率が人口置換基準に回復することが必須の条件としている。若い世代の結婚・子育ての希望が実現すると、出生率は1.8程度に向上し、さらに、政策の効果により人口置換水準 (2.07) が達成されるケースを想定して、2060年に1億人程度の人口が確保されるとしている。さらに人口の安定化と生産性の向上が図られると、2050年代に実質GDP成長率は、1.5~2%程度を維持することが可能と見込まれている。

## ② 国土づくりの目標

## i) 安全で、豊かさを実感することのできる国

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

# ii) 経済成長を続ける活力ある国

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

### iii)国際社会の中で存在感を発揮する国

i)やii)に加え、国際社会から注目されるような文化、産業、研究開発、金融機能等の集積を図るとともにゲートウェイ機能を強化し、「開かれた国土」を実現し、外国人から日本を訪れたい、日本で研究やビジネスをしたい、日本に投資したいと思われるような「国際社会の中で存在感を発揮する国」を目指す。

### ③ 国土の基本構想

#### i) 対流促進型国土の形成

本格的な人口減少社会においては、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる 地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」を全国各地でダイナ ミックに湧き起こし、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を図ることを 国土の基本構想とする。

## ii) 重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

生活に必要な各種サービス機能をコンパクトに集約し拠点化すると同時に、居住地域とネットワークでつながることによって一定の圏域人口を確保する「コンパクト+ネットワーク」を国土全体に重層的かつ強靱な形で形成することにより、それぞれの地域が連携しながら生活サービス機能から高次都市機能、国際業務機能が提供され、イノベーションを創出するとともに、災害に対しても強くしなやかな国土構造を実現する。

## ④ 東京一極集中の是正

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

## ⑤ 大都市共通の戦略

大都市圏は、我が国経済の成長エンジンであり、経済を牽引することにより活力を維持、増進させるとともに、高度な都市機能を周辺の都市・地域に提供する役割を担っている。同時に、住民の目線で安心して豊かに「暮らし、働き、憩う場」としての質の高い大都市の実現が求められている。グローバル化が急速に進展し、アジア主要都市が台頭する中、我が国が世界レベルの競争力を保つためには、世界中の優れた人材と投資を引きつける魅力を持った大都市圏を形成していかなければならない。

## (3) 中部圏の現状と課題

### ① 産業・インフラ

アジア諸国を中心とした新興国は、かつて我が国が得意としたような低価格で高品質な製品の展開により、グローバル市場において存在感を増している。そのような中で、中部圏のものづくり産業が激しい国際競争に打ち勝つためには品質力や商品開発力を更に高めていくことが求められる。

ものづくり産業に裾野を広く展開する中堅・中小企業の経営環境は厳しさを増しており、技術の高度化と競争力強化を図るなど、事業環境の変化に柔軟に対応した持続的な経営を可能とするための取組が求められる。

一方、アジア諸国の政情、経済環境の変化に伴い、日本企業の国内回帰の動きがみられることから、これを的確に取り込む産業基盤の強化が求められるとともに、ICT やロボット技術を活用した効率的な一貫体制の構築や、ものづくりと情報処理などサービス機能の融合、連携強化を図っていくことが求められる。

国際大交流時代を迎えつつある中で、中部圏が持続的発展を遂げていくためには、北陸新幹線やリニア中央新幹線がもたらす効果を、我が国全体並びに中部圏の広域に波及させていく必要があり、これらが有機的につながる陸海空の高速交通ネットワークの拡充、一体的な整備が必要である。なかでも道路ネットワークについては中部圏の骨格をなす東西軸、南北軸、環状軸、並びに半島地域への交通利便性を高める軸などにおけるミッシングリンクの解消が求められる。

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

## ② 国際交流、観光

中部圏の国際ゲートウェイである中部国際空港は、我が国の外国人出入国者数に占めるシェアでみると約5%で、約5割を占める関東圏や約2割を占める近畿圏の国際空港と大きな差が開いている。

現在、中部圏にまたがるエリアでは、2012年から産官が連携し、訪日外国人の増加を図るため「昇龍道プロジェクト」を立ち上げ、一貫した海外プロモーション及び観光力とホスピタリティ強化に取り組み、昇龍道エリアの訪日外国人延べ宿泊者数は 2011 年から 2015 年にかけて約 4.2 倍に増加するなどの成果が現れている。さらに、2015年6月には国土交通大臣から広域観光周遊ルート形成計画の一つとして「昇龍道」が認定を受け、これまで以上に広域的に連携し、急増する訪日外国人に対する受入環境の整備や昇龍道エリアにおける消費拡大を図っていくことが求められる。

今後は、国内外からの更なる誘客増加に向け、北陸新幹線(金沢-敦賀間)や高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備並びにクルーズ船の大型化に対応した港湾機能の強化等による観光客の移動利便性を高める広域交通ネットワークの更なる充実・強化を図ることが必要である。また、2016年主要国首脳会議(伊勢志摩サミット)の開催は、三重県を中心に中部圏のポテンシャルを各段に高め、国際化の促進に大きな後押しになると期待されている。その成果を最大限活かし、中部圏が一体となって国際交流の活発化を図っていくことが求められる。

## ③ 災害リスク

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

加えて、太平洋側では、切迫する南海トラフ地震や気候変動に伴うスーパー伊勢湾台風襲来の恐れ、また頻発・激甚化する風水害や土砂災害、高潮、御嶽山や富士山など火山災害の恐れなど、中部圏の災害リスクをさらに高めており、自然災害に備えたハードとソフトが一体となった防災・減災対策が求められる。また、日本海側は今後発生が危惧される南海トラフ地震や首都直下地震に対して、物資や燃料等の輸送拠点となる等の役割が期待されている。

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

#### ④ 環境・エネルギー・土地

中部都市圏は自動車交通依存が東京圏や京阪神都市圏に比べて約2倍と高く、自動車交通による排出ガス(NOx、PM等)を始めとする大気汚染物質や地球温暖化の最大の原因とされる二酸化炭素の排出抑制が求められる。

河川の水質については環境基準を概ね満足しているが、社会経済活動に伴って排出される汚 濁負荷量の削減対策に取り組むとともに、豊かな自然を後世に引き継ぐための継続的な取組が 求められる。

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

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

## ⑤ 地域社会・生活

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

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

高齢者人口の増加に伴い、医療・介護・福祉需要が急増し、それらへの対応が厳しさを増す ことが見込まれるため、高齢者の健康づくりに取り組み、生きがいを持って安全・安心で豊か に暮らすことができる予防型社会を構築していくことが重要である。

### 3. 中部圏の将来像とその実現のための施策

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

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

そうした中、リニア中央新幹線の2027年東京-名古屋間の開業までに、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心な、北陸新幹線やリニア中央新幹線の効果を最大限発揮し得る中部圏づくりを進め、東京一極集中の是正や地方への人口還流に先導的に取り組む。

### (1) 中部圏が目標とする社会や生活の姿

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

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

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

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

### ① 世界の中の中部

中部圏が世界に誇るものづくりは、ものづくりマザー機能としての人材力、技術力、集積力により磨きをかけ、研究開発力を活かした絶え間ないイノベーションは、高度人材やグローバルに活躍する人材を育み、また、自動車関連産業や航空宇宙産業等の戦略産業はもとより、ものづくり技術を活用・応用した新たな産業などの新たな価値を創出しており、そこから生み出される品質の高さは、世界を相手に大きなアドバンテージとなっている。

また、中部圏の太平洋から日本海に至る広域で多様な産業クラスターは、環太平洋・環日本海に拓かれた我が国の一大産業拠点を形成し、ものづくりを支える高速交通ネットワークなど国土基盤の戦略的な整備は、シームレスな国際物流環境を創出し、生産性向上に大きく貢献する。

中部圏は様々な価値を創造するものづくり中枢圏として、世界中からビジネスチャンスを求めて、ヒト、モノ、カネ、情報が集まり対流する拠点、ものづくり産業・技術のグローバル・ ハブとなる。

## ② 日本の中の中部・中部の中の人々

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

各都市・地域は、固有の産業や歴史文化、自然、風土風景・景観等地域資源や個性を磨き、 重層的な対流を促進することに加えて、生活に必要な機能をコンパクトに集約するとともに各 地域がネットワークでつながることで、人口減少に適応した人々が安心、快適に暮らすことが できる、名古屋市大都市圏と周辺都市・地域が連携し、活力と豊かさが融合した日本のハート ランドともいえる中部圏を形成する。 加えて、高速交通ネットワークの拡充を活かし、産業やライフスタイルなどの新たな価値を 創出する。そして、その取組の効果は中部圏の広域に及び、国内外との交流、連携を活発化さ せ、中部圏のポテンシャルを一層高める。

そのポテンシャルの高まりは、人々の生活のゆとり感とも相まって、働く場所が安定的に確保され、生活の中に暮らしやすさや明るさ、温かさなどが実感でき、多様な価値観やライフスタイルが自己実現できる「豊かさ」を生み出し、ひとり一人が輝く中部圏を創生する。

# ③ 前提となる安全・安心、環境

中部圏のあらゆる社会経済活動を脅かす南海トラフ地震などの大規模地震や津波、頻発・激 甚化する気象災害などの大規模自然災害に備え、産学官民が一体となってソフト・ハード両面 で防災・減災対策に取り組むことで、防災力をより強固なものにするとともに、首都直下地震 が懸念される首都圏のバックアップ機能を備えた、日本海・太平洋2面活用型の強くしなやか な国土基盤を構築する。

また、中部のアイデンティティともいうべき生物多様性が確保された、多種多様な自然環境の保全・再生、自然と調和した美しい景観・国土を形成するなど、多様な主体により将来にわたる環境と共生し持続性が確保された地域経営マネジメントを確立する。

加えて、社会経済活動を支えるインフラが、地域の多様な守り手により戦略的に維持管理される持続可能な中部圏を形成する。

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

具体的には、「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く」、「大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する」の2つを将来像として掲げ、国、地方公共団体及び多様な民間主体が相互に連携し、特色ある地域の形成に向けた戦略を展開する。

#### ④ 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く

中部圏の日本海側は、都市と農山漁村、変化に富んだ自然とが近接し、地域コミュニティが 充実した子育てしやすい豊かな生活環境や地域資源に支えられた幅広い産業等の個性ある地域 づくりに適した特色を有している。人口減少・高齢化が進行する中でも、防災・減災対策の強 化や居住環境の充実、ものづくり産業や農林水産業の一層の活性化、都市サービス拠点のコン パクト化と交通ネットワークの強化による職住近接等、中部圏の特色を圏域内の連携により一 層磨き上げていく。

このような取組により、魅力ある暮らしやすい生活環境を有する都市圏と農山漁村や自然が 共生する自立的に発展する圏域づくりを進め、「職」「住」「遊」「学」を充実させることで、世 代・価値観に応じた多彩な生活、就業、交流の機会を誰もが享受し、豊かさを実感することの できる、「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く」圏域を目指す。

## ⑤ 大都市に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する

近年、東アジア諸国の経済活動の活発化を背景に日本海側の貿易が拡大するとともに、エネルギー開発の面での日本海側地域の活用が増大している。また、今後のアジア・ユーラシアダイナミズムへの対応の観点からも、太平洋側だけでなく日本海側を重視した国土利用が求められる中、大都市圏と近接する地理的特性から、日本海国土軸の中枢圏域、日本海・太平洋2面活用型国土の要としての役割が期待されている。

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

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

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

### (2) 将来像実現に向けた基本方針

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

- ① 世界最強・最先端のものづくりの進化
- ② スーパー・メガリージョンのセンター、我が国の成長を牽引
- ③ 地域の個性と対流による地方創生
- ④ 安全・安心で環境と共生した中部圏形成
- ⑤ 人材育成と共助社会の形成

を中部圏成長の基本方針とする。

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

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

## ① 世界最強・最先端のものづくりの進化

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

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

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

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

## ② スーパー・メガリージョンのセンター、我が国の成長を牽引

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

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

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

#### ③ 地域の個性と対流による地方創生

人口減少が進展する中、中山間地域などにおいて、生活機能やコミュニティ機能をその地域の 拠点地区にコンパクトに集約し、周辺集落と交通・物流ネットワークでつなぐ「小さな拠点」づ くりを促進する。加えて各都市・地域がコンパクトなまちづくりとともにネットワークを強化し、 都市機能サービスなど相互に補完連携を図り、地域住民の生活の利便性向上を図る。 また、各都市・地域が、ものづくりや農林水産業、観光などの地域産業の活性化を図り、加えて、産業や観光、生活など様々な分野で、さらに地域に根付く歴史文化や美しい風土風景・景観など地域の個性や資源を磨き、それぞれが熱源となり重層的な対流を促進することで、地域に活力を生み、就業が安定的に確保され、豊かさを実感できる社会を構築し、働き住み続けたくなる中部圏を創生する。

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

# ④ 安全・安心で環境と共生した中部圏形成

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

加えて、中部圏を東西・南北に二重、三重に多重性、代替性を確保したネットワークや広域連携支援体制などの強化を図ることで、首都直下地震が懸念される首都圏のバックアップ機能を備えた、日本海・太平洋2面活用型の強靱な国土を構築する。

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

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

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

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

### ⑤ 人材育成と共助社会の形成

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

また、中部圏のゆとりある生活環境や、地域と人のつながり、地域コミュニティ力などを活かす中で、女性や高齢者が自身の経験や能力を活かし参画できる社会、障害者が自らの意思で社会

参画し能力を最大限発揮し得る障害者共生社会、外国人と日本人が互いの理解を深め多文化が共 生する社会など、全ての人々が安心して働き住み続けられる社会を構築する。

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

## ⑥ 個性ある圏域の創生

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

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

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

### ⑦ 競争力のある産業の育成

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

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

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

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

## ⑧ 日本海側の中枢圏域の形成

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

- i) 市場となる大都市圏との取引や物流等を支える、更なる時間距離の短縮や生産拠点等誘致 に向けた信頼性の高い国際物流・旅客機能の強化
- ii) 太平洋側の防災面に加え産業等機能においても代替性を発揮する防災・産業拠点及びネットワークの強化

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

そのため、東海道新幹線の代替補完機能を有する北陸新幹線金沢・敦賀間の 2022 年度末の開業 に向け着実な整備を進めるとともに、早期延伸に対する要望が高まっている敦賀・大阪間につい て所要の調査を進める。

### ⑨ 対流・交流人口の創出

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

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

中部圏ならではの自然、風土、文化、歴史等の地域文化力を一層高めるなど、魅力ある観光地の形成や訪日外国人の個人旅行者を始めとした国内外旅行者に、地域文化への理解を深める場を提供するなど優れた地域イメージの発信に取り組む。また、広域交通網の充実及び観光地間の地域交通ネットワークを推進するとともに、首都圏空港と近畿圏空港をつなぐ新たな広域観光ルート、中部国際空港や高山本線、リニア中央新幹線の開業を見据えて各公共交通等を組合せた広域的な観光周遊ルートの創出及びプロモーションの促進を図る。

さらには、全国・国際レベルのスポーツ大会や会議の招へい等、国内外との交流を創出していく。その際、中部圏においては、優れた自然景観を有し、観光及びレクリエーションに供するために観光資源等を計画的に保全し、又は開発する必要がある地域や、特に重要な文化財である建

造物、史跡、埋蔵文化財等を、それらを取り巻く自然環境と一体として保全する必要がある地域等が、保全区域として指定されていることも踏まえ、保全区域内の地域資源を対流・交流人口の 創出に活用する。

## 第5章 中部圏の主要事業

### 1. 東海北陸自動車道

## ① 概要

・起 終 点:一宮市-小矢部市〈総延長約 185km〉

·事業主体:中日本高速道路株式会社

·過去の経緯:1986 年 3月 岐阜各務原 IC - 美濃 IC 間 供用開始

1992年 3月 福光 IC - 小矢部砺波 JCT 間 供用開始

1994 年 3 月 美濃 IC - 美並 IC 間 供用開始

1996年 4月 美並 IC -郡上八幡 IC 間 供用開始

1997年 3月 一宮木曽川 IC -岐阜各務原 IC 間 供用開始

11月 郡上八幡 IC 一白鳥 IC 間 供用開始

1998年 2月 尾西 IC ——宮木曽川 IC 間 供用開始

12月 一宮 JCT 一尾西 IC 間 供用開始

1999 年 11 月 白鳥 IC - 荘川 IC 間 供用開始

2000年 9月 五箇山 IC 一福光 IC 間 供用開始

10月 荘川 IC -飛驒清見 IC 間 供用開始

2002 年 11 月 白川郷 IC - 五箇山 IC 間 供用開始

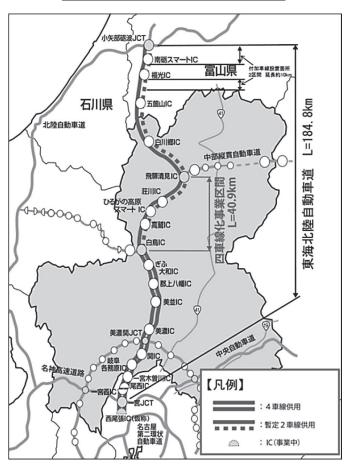
2008 年 7月 飛驒清見 IC - 白川郷 IC 間 供用開始・全線開通

## ② 事業の趣旨・効果

中部圏を南北に縦断し、かつ名神高 速道路と北陸自動車道を結ぶ本路線の 建設は、中部圏における骨格的交通網 の中枢をなすものであり、東海地域・ 北陸地域の一体的発展に大きく寄与す るものである。

2008年7月に全線開通し、沿線地域の発展に大きな効果をもたらしている。今後は、東海・北陸地域間の企業活動や観光面での更なる交流促進に向けて、慢性的な渋滞を解消するとともに、対面交通の安全性・走行性を確保するため、白鳥 IC一飛驒清見 IC 間の四車線化の 2018年度までの完成、飛驒清見 IC 一小矢部砺波 JCT 間の付加車線の速やかな設置及び四車線化事業の早期事業化、西尾張 IC (仮称)の建設促進が望まれる。

## 図表 28 東海北陸自動車道の路線図



出所:中部圏開発整備地方協議会 「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

## 2. 新東名高速道路

## ① 概要

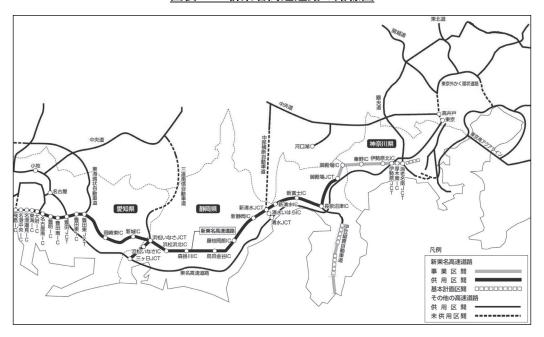
・起 終 点:東京都-名古屋市〈総延長約 330km〉

·事業主体:国、中日本高速道路株式会社

・過去の経緯:2012 年 4 月 御殿場 JCT - 三ヶ日 JCT 間 供用開始

2016年2月 浜松いなさ JCT -豊田東 JCT 間 供用開始





出所:中部圏開発整備地方協議会「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

## ② 事業の趣旨・効果

我が国の大動脈である東名高速道路は既に容量を超え、その使命を果たせない状況になりつつあるため、魅力ある都市圏の形成と三大都市圏との多様な連携交流の促進を目的に、新東名高速道路を建設し、東名高速道路の高速性・定時性の回復、事故や災害時の交通の安定性の確保、大規模災害時の代替路・緊急輸送道路としての活用などの機能強化を図る。

2016年2月の浜松いなさJCT-豊田東JCT間の供用開始により、御殿場JCT-豊田東JCT間において、並行する東名高速道路とダブルネットワークが形成され、東名高速道路の渋滞の大幅な減少など、大きな効果が出ているところであり、今後は、事業整備計画区間のうち海老名市ー御殿場市間の建設促進、基本計画区間(横浜市-海老名市)の早期事業化、整備計画策定調査の重点的実施が望まれる。

### 3. 新名神高速道路

## ① 概要

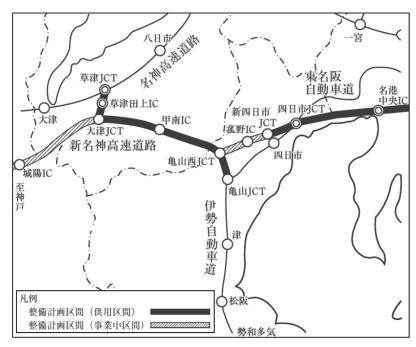
・起終点:名古屋市-神戸市〈総延長約174km〉

・事業主体:中日本高速道路株式会社・西日本高速道路株式会社・過去の経緯:2005年3月 草津田上IC - 草津 JCT 間 供用開始

2008年2月 亀山 JCT -草津田上 IC 間 供用開始

2009年3月 甲南 IC 供用開始

2016年8月 四日市 JCT 一新四日市 JCT 間 供用開始



図表 30 新名神高速道路の路線図

出所:中部圏開発整備地方協議会「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

## ② 事業効果

我が国の大動脈である名神高速道路は、既に容量を超えており、道路交通の量的拡大、広域 化、高速、定時性の向上といった高速道路本来のニーズに応えるため、新名神高速道路を建設 し、機能強化を図る。

亀山 JCT-草津田上 IC 間開通 (2008 年) に伴い、豊田 JCT-草津 JCT 間がダブルネットワーク化され、交通量が分散することにより、同区間の東名・名神高速道路の渋滞が緩和された。

新四日市 JCT ー亀山西 JCT 間 (2018 年度供用開始予定)及び大津 JCT ー神戸 JCT 間 (2023 年度全線供用開始予定)の開通による新名神高速道路の全線開通は、名神高速道路・中国自動車道を経由して 2 時間 40 分かかっていた豊田 JCT ー神戸 JCT 間を 2 時間で結ぶことになり、中部圏と近畿圏の更なる交流拡大に寄与することが期待される。さらには、東名・新東名高速道路を含めた国土の東西軸のダブルネットワーク化により、我が国の産業・文化・社会経済活動の振興に大きく貢献することが期待される。このため、事業中区間となっている四日市市ー亀山市間及び大津市ー高槻市間の整備促進が望まれる。

## 4. 中部横断自動車道

## ① 概要

・起 終 点:静岡市-小諸市〈総延長約 132km〉

·事業主体:国、中日本高速道路株式会社

・過去の経緯:2002 年 3 月 白根 IC - 双葉 JCT 間 供用開始

2004年 3月 南アルプス IC - 白根 IC 間 供用開始 2006年12月 増穂 IC - 南アルプス IC 間 供用開始 2011年 3月 佐久南 IC - 佐久小諸 JCT 間 供用開始

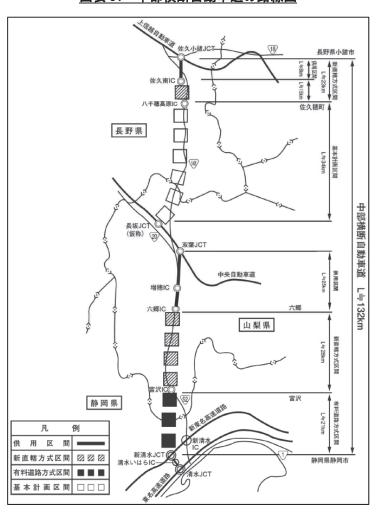
2017年 3月 六郷 IC - 増穂 IC 間 供用開始

# ② 事業の趣旨・効果

多様な連携・交流を支える交通 体系を形成するために、上信越自 動車道、中央自動車道、東名高速 道路、新東名高速道路を有機的に 連結し、日本海及び太平洋沿岸の 臨海工業地帯、国際拠点港湾や重 要港湾と内陸工業地帯との連携を 深め、産業経済の活動に活力を与 えるのみならず、未利用資源の開 発を可能ならしめ、豊かな社会の 形成に貢献する。

本道路の開通により、佐久南 IC から清水港への所要時間が 4 時間 から 2 時間へ、山梨県甲府地方から清水港への所要時間が 2 時間 20 分から 1 時間 30 分へと短縮されるなど、内陸部から港湾への移動時間短縮による輸送コストの削減等の効果や清水港の利用拡大が期待される。また、長野県や山梨県で栽培されている新鮮な野菜や果物の供給可能エリア拡大などによる農業の活性化も期待される。

# 図表 31 中部横断自動車道の路線図



出所:中部圏開発整備地方協議会 「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

このため、有料道路方式区間である新清水 JCT-富沢 IC 間の建設促進、新直轄方式区間である富沢 IC-六郷 IC 間、八千穂高原 IC-佐久南 IC 間の建設促進、基本計画区間である長坂 JCT (仮称) -八千穂高原 IC 間の早期事業化が望まれる。

### 5. 中部縦貫自動車道

## ① 概要

・起 終 点:松本市-福井市〈総延長約 160km (東海北陸自動車道区間除く)〉

·事業主体:国、中日本高速道路株式会社

・過去の経緯:1987年11月 油坂第一トンネル関連区間 供用開始

1993年 6月 永平寺参道 IC -松岡 IC 間 供用開始

1997年12月 中ノ湯 IC - 平湯 IC 間 供用開始

1999年 4月 白鳥 JCT - 白鳥西 IC 間 供用開始

11月 東海北陸自動車道 荘川 IC - 白鳥 JCT 間 供用開始

2000年10月 東海北陸自動車道 飛驒清見 IC - 荘川 IC 間 供用開始

2004年11月 高山西 IC -飛驒清見 IC 間 供用開始

2007年 3月 永平寺 IC - 永平寺参道 IC 間 供用開始

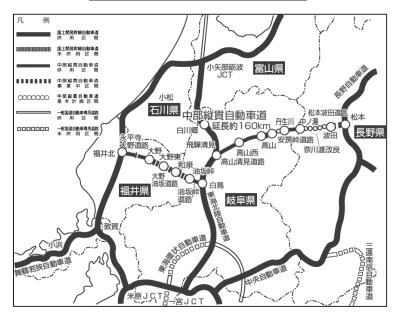
9月 高山 IC 一高山西 IC 間 供用開始

2009年 3月 勝山 IC - 上志比 IC 間 供用開始

2013 年 3 月 大野 IC - 勝山 IC 間 供用開始

2015年 3月 松岡 IC -福井北 JCT 供用開始

図表 32 中部縦貫自動車道の路線図



出所:中部圏開発整備地方協議会「平成29年度中部圏の開発整備について」

#### ② 事業の趣旨・効果

長野県松本市から岐阜県飛騨地域を経由して、東海北陸自動車道に接続し、福井県福井市に 至る中部縦貫自動車道を建設することにより、北陸と関東を最短距離で結ぶ(福井・東京間の 時間短縮:約50分)とともに、中部内陸沿線地域の一体的な総合開発を図る。

本道路の開通により、安定した物流ルートや新たな周遊観光ルートが構築され、企業立地の 促進・観光客の増加が期待されるとともに、大雪など、災害時におけるリダンダンシーを確保 することが出来る。

このため、永平寺大野道路の早期完成、大野油坂道路の 2022 年度までの供用、高山清見道路の早期完成、平湯-丹生川間・波田-中ノ湯間の調査促進及び早期事業化、松本波田道路の早期完成、関連する国道 158 号奈川渡改良の整備促進が望まれる。

### 6. 東海環状自動車道

## ① 概要

・起 終 点:豊田市-四日市市〈総延長約 160km〉

·事業主体:国、中日本高速道路株式会社

・過去の経緯:2005年3月 豊田東 JCT - 美濃関 JCT 間 供用開始

2009 年 4 月 美濃関 JCT - 関広見 IC 間 供用開始 2012 年 9 月 大垣西 IC - 養老 JCT 間 供用開始 2016 年 8 月 東員 IC - 新四日市 JCT 間 供用開始

図表 33 東海環状自動車道の路線図



出所: 岐阜県 HP (https://www.pref.gifu.lg.jp/shakai-kiban/doro/kosoku-doro/11651/project\_gaiyou3.html) より転載

# ② 事業の趣旨・効果

愛知県豊田市から岐阜県の東濃・中濃・岐阜・西濃の各地域及び三重県四日市市に至る路線であり、伊勢湾岸道路と一体となって、環状を形成するとともに、名神高速道路、中央自動車道、東名高速道路、新東名高速道路、東名阪自動車道、新名神高速道路、東海北陸自動車道を相互に連絡することにより、東海地域の一体的発展を図る。

開通済みの東回り区間(豊田東 JCT-関広見 IC 間)では、2000年の全線工事着工後、2014年までの間に、沿線の工業団地に約130社が進出し、約3万人の雇用を創出するなど、地域経済の活性化に大きく寄与している。

西回り区間(関広見 IC-新四日市 JCT 間)においても、養老 JCT-養老 IC(仮称)間の2017年度までの供用、大安 IC(仮称)-東員 IC間の2018年度までの供用、関広見 IC-高富 IC(仮称)及び大野・神戸 IC(仮称)-大垣西 IC間の2019年度までの供用、高富 IC(仮称)-大野・神戸 IC(仮称)間の早期供用、養老 IC(仮称)-大安 IC(仮称)間の早期供用が望まれる。

## 7. 三遠南信自動車道

## ① 概要

·起 終 点:飯田市-浜松市北区引佐町〈総延長約 100km〉

・事業主体:国

・過去の経緯:2008年4月 飯喬道路飯田山本 IC - 天龍峡 IC 間 供用開始

2012年3月 三遠道路鳳来峡 IC - 浜松いなさ北 IC 間 供用開始

4月 三遠道路浜松いなさ北 IC -浜松いなさ JCT 間 供用開始

## ② 事業の趣旨・効果

中央自動車道及び東名、新東名 高速道路を有機的に連絡するとと もに、長野県の南信州地域、愛知 県の東三河地域、静岡県の遠州地 域の交流と一体的な発展に大きく 寄与する重要な道路である。

2012年3月に鳳来峡 IC-浜松いなさ北 IC 間が、同年4月には浜松いなさ北 IC-浜松いなさ JCT 間が開通し、東名高速道路及び新東名高速道路と接続したことにより、愛知県の東三河地域では、日帰り圏域の拡大による観光客の増加などの効果が出ているところである。

三遠南信地域には、高速道路の ICまで60分以内に到達できない 地域が残されているが、本自動車 道の全線開通により、ほとんどの 地域が60分以内に高速道路へ到達 できるようになり、医療施設への 移動時間が大幅に短縮するなど、 沿線地域住民の利便性・安全性の向 上に寄与する。

図表 34 三遠南信自動車道の路線図



出所:長野県 HP

(http://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/doro/seibi/kosoku/sanennanshin/index.html) より転載・加筆

このため、飯喬道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路の建設促進、水窪-佐久間間の早期事業化、一体的に機能する一般国道の整備促進が望まれる。

## 8. 能越自動車道

## ① 概要

·起終点:輪島市-砺波市〈総延長約117km〉

・事業主体:国

・過去の経緯:1996年 3月 福岡 IC - 小矢部砺波 JCT 間 供用開始

1998年 4月 徳田大津 JCT -田鶴浜 IC 間 供用開始

2000年 7月 高岡 IC 一福岡 IC 間 供用開始

2004年 6月 高岡北 IC - 高岡 IC 間 供用開始

2006年 6月 のと里山空港 IC - 穴水 IC 間 供用開始

2007年 4月 氷見 IC 一高岡北 IC 間 供用開始

2009年10月 氷見北 IC - 氷見 IC 間 供用開始

2012年 3月 灘浦 IC - 氷見北 IC 間 供用開始

2013年 3月 七尾城山 IC -七尾大泊 IC 間 供用開始

2015年 2月 七尾 IC -七尾城山 IC 間、七尾大泊 IC - 攤浦 IC 間 供用開始

2016年 3月 氷見南 IC 供用開始

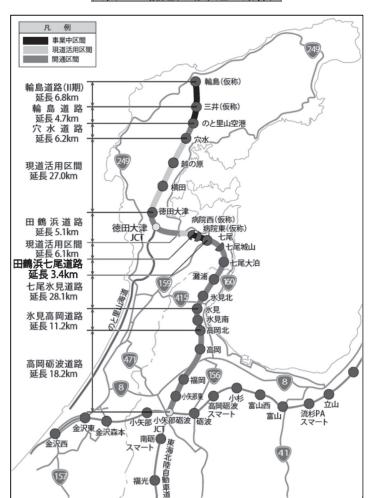
# ② 事業の趣旨・効果

能越自動車道は、北陸自動車道、 東海北陸自動車道と有機的に結合 し、石川県能登地域・富山県西部 地域と東京・大阪・名古屋を中心 とする三大都市圏との時間距離を 大幅に短縮することにより広域交 流を促進し、石川県・富山県の産 業・経済・文化・観光の発展に大 きく寄与する道路である。

2015年2月の七尾氷見道路(七尾IC-氷見IC)開通により、通行規制が度々発生する国道160号をう回する代替ルートが形成され、緊急時でも安全に通行することができるようになった。また、病院への搬送時間の短縮、周遊観光の活性化、輸送時間の短縮による企業の生産性向上などの効果も出ている。

こうした効果を能登地域に広げていくため、輪島道路の輪島IC(仮称) ーのと里山空港IC間と田鶴浜七尾道路の病院西IC(仮称) ー七尾IC間の整備促進が望まれる。

## 図表 35 能越自動車道の路線図



出所:国土交通省 HP(http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/ douro/doc/tatsuruhamananao2.pdf)より転載

### 9. 北陸新幹線

## ① 概要

・起 終 点:東京~大阪(経過地:長野市、富山市、小浜市附近)

〈路線延長約 700km [東京-高崎間 105km は上越新幹線と供用]〉

・事業主体:独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

・過去の経緯:1997年10月 高崎-長野間 開業 2015年3月 長野-金沢間 開業

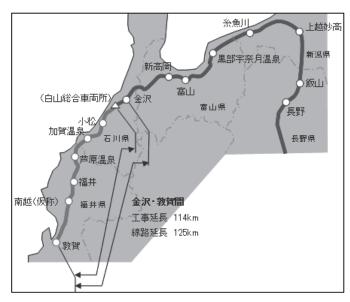
### ② 事業の趣旨・効果

北陸新幹線は、高速交通体系の中軸 として国土の均衡ある発展に不可欠な ものであり、沿線地域の飛躍的な発展 を図るうえで極めて大きな効果をもた らすものである。

また、東日本大震災を契機に、災害時における交通機能の重要性が改めて確認され、多重系の輸送体系の確立による災害に強い強靱な国土づくりがこれまで以上に求められている。

このような観点から、大規模災害時等においては東海道新幹線の代替補完機能を有するとともに、日本海国土軸の形成に必要不可欠な国家プロジェク

## 図表 36 北陸新幹線ルート(金沢-敦賀間)



出所:独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 HP (http://www.jrtt.go.jp/02Business/ Construction/const-Phrk.html) より転載

トである北陸新幹線に求められる役割がこれまで以上に大きくなっている。

このため、現在建設中の金沢・敦賀間について、2022 年度末までの開業の確実な実現に向けて整備を促進するとともに、敦賀までの更なる前倒し開業を含めた早期開業に最大限努力することが望まれる。

また、敦賀・大阪間については、駅やルートを定めるための詳細調査や環境影響評価を速や かに実施するとともに、必要な建設財源の確保による早期全線整備が望まれる。

これらを実現するため、新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の活用、必要に応じ財政投融資の活用等による必要な財源を確保され、整備スキームの見直しが望まれる。地方負担については、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないよう、コスト縮減や国家プロジェクトにふさわしい十分な財政措置と各県への停車の配慮など負担に見合う受益の確保が望まれる。さらに、並行在来線が存続できるよう、幅広い観点からの財源確保の方策も含め、新たな仕組みの早急な構築とともに設備投資に係る支援制度の拡充や予算枠の確保などの支援施策の充実が望まれる。

一方、関西・中京圏と北陸圏の間の人的交流や物流の重要性に鑑み、その間の円滑な流動性 を図るため、敦賀駅及び福井駅の乗換利便性の向上策を講じるとともに、在来線特急を含む高 速鉄道ネットワークの確保・充実が望まれる。

# 10. リニア中央新幹線

## ① 概要

·起 終 点:東京都~大阪市〈路線延長約 438km〉

·事業主体:東海旅客鉄道株式会社

·過去の経緯:2014年12月 東京・品川-名古屋間 着工

## 図表 37 リニア中央新幹線ルート



出所: リニア中央新幹線建設促進期成同盟会 HP (http://www.linear-chuo-shinkansen-cpf.gr.jp/gaiyo1.html) より転載

## ② 事業の趣旨・効果

2027年の東京都-名古屋市間の 開業により、東京と名古屋が40分 で結ばれることになる。

【図表 38】は、東京-名古屋間 開業時における中部圏と東京都と の時間短縮効果について、都市別 の時間短縮率の分布を示したもの である。

- ・リニア中央新幹線利用による東京都との時間短縮効果は、長野県、 岐阜県、愛知県、三重県、滋賀県 と広範囲に見られる。
- ・リニア中央新幹線の駅が設置されない滋賀県でも東海道新幹線の米原駅や京都駅の利用により、30~40%の時間短縮率となる。

| 図表 38 リニア中央新幹線 (東京 - 名古屋) | 開業に伴う中部圏の時間短縮率分布 | 北陸新幹線 | 東京 - 2,5% | 東海道新幹線 | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,5% |

出所:公益財団法人中部圏社会経済研究所 「リニア中央新幹線の波及効果をより拡大させるために」

- ・福井県内においては、北陸新幹線が敦賀まで開業済みという前提条件下であっても、リニア中 央新幹線を利用した方が時間短縮率が大きい地域が大半である。
- ・特に時間短縮率の大きい地域として、リニア中央新幹線中間駅のある長野県飯田市や岐阜県中 津川市などで60%以上、その周辺地域でも50%以上の時間短縮率となる。
- ・東京都と 40 分で結ばれる愛知県名古屋市は、57.9%の時間短縮率となり、周辺地域は 40%以上の時間短縮率となる。

国は、JR東海に対して鉄道・運輸機構を通じて財政投融資の低利融資を行うことにより、 東京-名古屋間の開業後、連続して名古屋-大阪間の工事に着手し、全線開業までの期間を、 最大8年間前倒しすることとしている。

リニア中央新幹線の全線開業により、三大都市圏は約1時間で結ばれ、東京一大阪間に人口7,000万人を擁する都市圏域が誕生することとなる。このことは、企業の生産活動や世帯の所得・消費活動に影響を与え、大きな経済効果をもたらすこととなり、利用者の所要時間短縮などの利便性向上等を貨幣換算した「便益」は、全線開業時点において、1年当たり7,100億円と推計されている。さらに、移動時間の短縮による企業の生産性向上や、旅行関連消費の拡大などにより、全国で生産額が8,700億円増加すると推計されている。

このように、リニア中央新幹線の開業は、東京-名古屋-大阪間の時間距離を大幅に短縮することにより、各地域間の交流、連携を一層強化するとともに、内陸部における発展を促進する新たな大動脈としての役割が期待される。このため、早期全線整備に向けた必要な調整・支援、一日も早い全線開業のための具体策の検討、早期建設のための大深度地下使用等に関する行政手続の円滑化が望まれる。さらに、地域の発展に資するよう、駅設置や他の交通機関との乗り継ぎ、駅周辺整備に関することなど地域の意向の十分な反映・支援が望まれる。

### 11. 名古屋港

## ① 概要

·開港年:1907年

・事業主体: 国、名古屋港管理組合

·港湾種類:国際拠点港湾

・港湾面積:水域8,184ha、陸域4,216ha(2016年4月1日現在)

・取扱貨物量:1億9,798 万トン(2015 年)・過去の経緯:1951 年9月 特定重要港湾指定

2011 年 4 月 国際拠点港湾 指定

5月 国際バルク戦略港湾[穀物]指定

## ② 事業の趣旨・効果

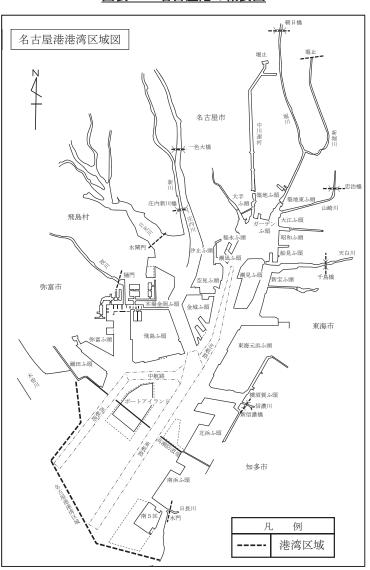
名古屋港の経済活動による愛知 県への雇用創出数は約111万人(愛 知県就業者数の約30%に相当)、経 済波及効果(生産誘発額)は約31 兆円(愛知県生産額の約40%を占 める)と推計されている(名古屋 港管理組合資料参照)。

名古屋港は、コンテナ貨物、完成 自動車及びバルク貨物を取り扱い、 「高付加価値」を産み出す中部圏 のものづくり産業を物流面で支え る国際産業戦略港湾として、背後 産業の国際競争力の維持強化を図 るための港湾整備に取り組むこと としている。

このため、金城ふ頭に完成自動車 取扱機能の強化に向けた整備促進 や、飛島ふ頭東側におけるコンテ ナ取扱機能の強化に向けた整備促 進が求められている。

また、地震・津波・高潮などの大 規模災害に対して、背後住民の生 命・財産や背後地域の産業活動を 守るため、防潮壁の液状化対策や 堀川口防潮水門等の防災機能の強

## 図表 39 名古屋港の概要図



出所:名古屋港管理組合「事務概要」

化が求められている。さらに、住民等が水辺を不快なく散策できる水辺環境の創出を図るため、 中川運河(堀止)緑地の整備及び中川運河水質改善事業の整備促進が求められている。

### 12. 清水港

## ① 概要

·開 港 年:1899年

・事業主体:国、静岡県 ・港湾種類:国際拠点港湾

・港湾面積:水域1,272ha、陸域497ha(2016年4月1日現在)

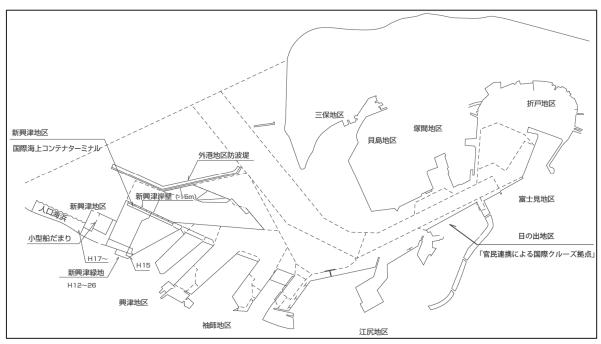
・取扱貨物量:1,468 万トン(2015 年)

·過去の経緯:1952年2月 特定重要港湾 指定

2011年4月 国際拠点港湾 指定

2017年1月 「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾 選定

# 図表 40 清水港の概要図



出所:中部圏開発整備地方協議会「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

## ② 事業の趣旨・効果

広域国際交流圏の形成に資する交通体系を確立するために、物流需要の増大、輸送革新の進展等に対応する外・内貿易の物流拠点を整備するとともに、周辺の工業、流通、居住地域の発展と整合をとりながら臨港地区の再開発を推進し、東海地域における国際貿易の拠点港湾にふさわしい機能の充実を図ることとしている。

このため、より一層の広域物流拠点機能の強化に向けて、新興津地区国際海上コンテナター ミナルの拡充とともに、大規模災害時でも事業が継続できるよう防波堤の整備促進が求められ ている。

また、清水港は、"「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾"に選定されたことを契機として、クルーズ船社と連携し日の出地区において国際クルーズターミナルの整備を進めるとともに、新興津地区における小型船だまり・人工海浜の整備による魅力あるみなとまちづくりが求められている。

### 13. 四日市港

### ① 概要

· 開 港 年:1899年

・事業主体:国、四日市港管理組合

·港湾種類:国際拠点港湾

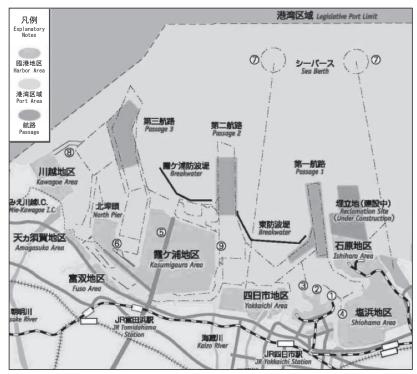
・港湾面積:水域6,600ha、陸域1,170ha(2016年4月1日現在)

・取扱貨物量:6,296 万トン(2015 年)

·過去の経緯:1952年2月 特定重要港湾 指定

2004年7月 スーパー中枢港湾 指定 2011年4月 国際拠点港湾 指定

## 図表 41 四日市港の概要図



出所:四日市港管理組合 HP(http://www.yokkaichi-port.or.jp/w\_state.html) より転載

### ② 事業の趣旨・効果

四日市港は中部圏における代表的な国際貿易港であり、我が国有数の石油化学コンビナート等を擁するエネルギー供給基地として、また、コンテナ物流の拠点として、地域産業活動・市民生活を支える重要な役割を担っている。

今後も、中部圏に集積するものづくり産業をはじめとする背後圏の国際競争力を物流面で支えるため、外内貿を含めたバルク取扱機能及び外貿コンテナ取扱機能の拡充が求められている。このため、四日市港では、霞ヶ浦北ふ頭地区において国際海上コンテナターミナル整備事業が行われており、2010年4月には、同地区においてW80岸壁(水深14m)の供用が開始され、四日市港のコンテナ取扱能力が大幅に向上するとともに、大型船の着岸が可能となった。

また、増加する港湾関連交通の定時性・即時性の確保、周辺道路の混雑緩和、沿道環境の改善、霞ヶ浦地区への複数アクセスルート実現によるリダンダンシー機能の確保等、物流効率化に大きな効果が期待される、臨港道路霞4号幹線の整備促進が求められている。

### 14. 伏木富山港

### ① 概要

·開港年:1899年(伏木地区)

・事業主体:国、富山県 ・港湾種類:国際拠点港湾

・港湾面積:水域6,671ha、陸域353ha(2016年4月1日現在)

・取扱貨物量:663 万トン (2015 年)

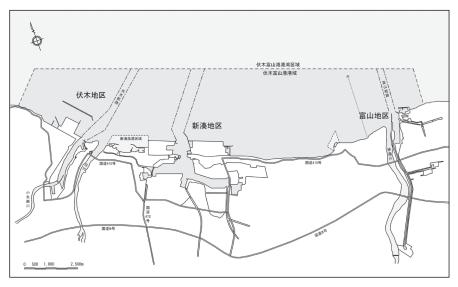
·過去の経緯:1986年 6月 特定重要港湾 指定

2011年 4月 国際拠点港湾 指定

11月 総合的拠点港 選定、

機能別拠点港(国際海上コンテナ、国際フェリー・国際 RORO 船、外航クルーズ)選定

## 図表 42 伏木富山港の概要図



出所:富山県土木部港湾課提供

## ② 事業の趣旨・効果

国際拠点港湾伏木富山港は、伏木地区、新湊地区、富山地区からなり、その背後に豊かな電力と工業用水に恵まれた富山高岡工業地帯を控え、日本海側屈指の国際貿易港として富山県産業の発展に大きな役割を果たしている。

2011 年 11 月に、日本海側拠点港に選定され、今後、より一層、興隆する対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側港湾の国際競争力強化や観光立国の推進により日本経済へ貢献するとともに、太平洋側港湾の代替機能強化による災害に強い物流ネットワークを構築するなど、重要な役割を担っていくこととしている。

このため、伏木地区においては、臨港道路伏木外港1号線の整備、外港緑地の整備、20万トン超級のクルーズ客船の寄港に対応した施設整備が求められている。

新湊地区においては、国際物流ターミナル・北4号岸壁(-12m)の整備、泊地増深、中央2号岸壁(-10m)の老朽化対策が求められている。

富山地区においては、2 号岸壁 (-10m) の老朽化対策、臨港道路西宮線の整備、富岩運河・ 住友運河の遊歩道整備が求められている。

### 15. 中部国際空港(セントレア)

### ① 概要

·所 在 地:愛知県常滑市

· 空 港 種 別:拠点空港(会社管理空港) · 設置管理者:中部国際空港株式会社

·開 港 日:2005年2月17日

·運用時間:24時間

・基本施設: 滑走路1本 [3500m×60m]、

駐機場 79 スポット

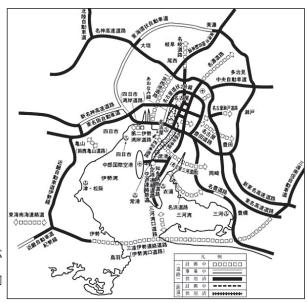
· 航空旅客数:1,042 万人(2015 年度) [ 国際線 490 万人/国内線 552 万人]

## ② 事業の趣旨・効果

中部国際空港は、開港以来、成田国際空港、 関西国際空港と並ぶ国際拠点空港として、我が 国の航空輸送の発展の一翼を担っており、国内 外の人・モノの交流に大きく貢献してきた。

国においては、訪日外国人旅行者数について、

## 図表 43 中部国際空港の位置図



出所:中部圏開発整備地方協議会 「平成29年度中部圏の開発整備について」

2020年には4,000万人、2030年には6,000万人という新しい目標を掲げた。中部国際空港としては、2019年度までに、訪日外国人数400万人を含む旅客数1,500万人、国際航空貨物取扱量24万トンの達成を目指し、これに向け、LCC(格安航空会社)を主なターゲットとする新ターミナルの建設や駐機場の整備等を実施することとしている。

地元としても、経済界や空港会社と協力して、航空需要の拡大・航空ネットワークの充実に向けたエアポートセールスを実施している。また、3県1市(岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市)と経済界、空港会社等からなる「中部国際空港利用促進協議会」を中心に、訪日意欲が旺盛な中国や東南アジア諸国を始めとした訪日外国人の受入の拡大に向けて、国と連携し、昇龍道プロジェクトの推進を行うほか、航空貨物の利用促進や若年層をターゲットとした海外旅行需要の喚起を行う事業等を実施している。国においても、ビジット・ジャパン地方連携事業等インバウンド旅客の増加に向けた施策を始めとする航空需要の拡大の取組の一層の推進とともに、急増する訪日外国人受入に適切に対応するため、CIQ体制の充実・強化に向けた取組が望まれる。

近年、中部国際空港では、中国を始めとする新規路線の就航が拡大しており、今後のLCCの拠点化等を見据えると、旅客数や離着陸回数の大幅な伸びが予測されるとともに、24時間運用の利点を活かした深夜早朝時間帯の就航が相次いでいることから、これまで深夜早朝時間帯に行っていた滑走路のメンテナンスを行う時間を確保することが困難になってきている。

リニア中央新幹線の全線開通による巨大都市圏の誕生という大きなインパクトの活用や国の中枢機能の分担等を確実に担うため、中部国際空港の機能強化、特に二本目滑走路の実現に向けて国が主体となって必要な調査検討に取り組むことが望まれる。加えて、新たな道路アクセスとなる西知多道路について、2016年度、新規事業化されたところであるが、空港利用者の利便性向上のためには、道路・鉄道等アクセスの更なる充実が望まれる。

### 参考資料1:中部圏開発整備法

(昭和四十一年七月一日法律第百二号) 最終改正:平成一七年七月二九日法律第八九号

第一章 総則 (第一条・第二条)

第二章 削除(第三条—第五条)

第三章 国土審議会の調査審議等(第六条・第七条)

第四章 中部圈開発整備地方協議会(第八条)

第五章 中部圈開発整備計画(第九条—第十二条)

第六章 中部圏開発整備計画の実施(第十三条—第二十二条)

附則

#### 第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、中部圏の開発及び整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、 東海地方、北陸地方等相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、首都圏と近畿圏の中間に位す る地域としての機能を高め、わが国の産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とそ の均衡ある発展を図り、あわせて社会福祉の向上に寄与することを目的とする。

(定義)

- **第二条** この法律で「中部圏」とは、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び 滋賀県の区域を一体とした広域をいう。
- 2 この法律で「中部圏開発整備計画」とは、中部圏の建設とその均衡ある発展を図るため必要な中部圏の開発 及び整備に関する計画をいう。
- 3 この法律で「都市整備区域」とは、中部圏の地域のうち第十三条第一項の規定により指定された区域をいう。
- 4 この法律で「都市開発区域」とは、都市整備区域以外の中部圏の地域のうち第十四条第一項の規定により指定された区域をいう。
- 5 この法律で「保全区域」とは、中部圏の地域内において観光資源を保全し、若しくは開発し、緑地を保全し、 又は文化財を保存する必要がある区域で、第十六条第一項の規定により指定された区域をいう。

## 第二章 削除

第三条 削除

第四条 削除

第五条 削除

### 第三章 国土審議会の調査審議等

(国土審議会の調査審議等)

- **第六条** 国土審議会(以下「審議会」という。)は、国土交通大臣の諮問に応じ、中部圏開発整備計画の策定及び 実施に関する重要事項について調査審議する。
- 2 審議会は、前項に規定する事項について国土交通大臣に意見を述べることができる。

#### 第七条 削除

## 第四章 中部圈開発整備地方協議会

(中部圏開発整備地方協議会)

- **第八条** 中部圏の開発及び整備に関する重要事項を調査審議するため、関係県は、その協議により規約を定め、 共同して、中部圏開発整備地方協議会を設置する。
- 2 前項の規定による関係県の協議については、当該県の議会の議決を経なければならない。
- 3 中部圏開発整備地方協議会は、次に掲げる者をもつて組織する。
  - 一 関係県の知事及び関係指定都市(地方自治法 (昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市をいう。以下この項において同じ。)の市長
  - 二 関係県及び関係指定都市の議会の議長
  - 三 関係市の市長(関係指定都市の市長を除く。)を代表する者として関係県の知事が協議して指名する者
  - 四 関係市の議会の議長 (関係指定都市の議会の議長を除く。) を代表する者として関係県の知事が協議して指名する者

- 五 関係町村の町村長を代表する者として関係県の知事が協議して指名する者
- 六 関係町村の議会の議長を代表する者として関係県の知事が協議して指名する者
- 七 学識経験のある者のうちから関係県の知事が協議して指名する者
- 4 この法律に定めるもののほか、中部圏開発整備地方協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、規約で定めるものとする。

#### 第五章 中部圈開発整備計画

(中部圏開発整備計画の内容)

- 第九条 中部圏開発整備計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
  - ー 中部圏内の人口規模、土地利用の基本的方向その他中部圏の開発及び整備に関して基本となるべき事項
  - 二 都市整備区域、都市開発区域及び保全区域の指定に関する事項
  - 三 次に掲げる事項で根幹となるべきものとして政令で定めるもの
    - イ 道路、鉄道、港湾、空港、運河等の交通施設及び通信施設の整備に関する事項
    - ロ 住宅用地、工場用地等の土地利用に関する事項
    - ハ 水資源の開発及び利用に関する事項
    - ニ 国土保全施設の整備に関する事項
    - ホ 住宅及び生活環境施設の整備に関する事項
    - へ 公害の発生の防止に関する施設その他公害の防止に関する事項
    - ト 教育文化施設の整備に関する事項
    - チ 観光資源の開発、利用及び保全並びに文化財の保存に関する事項
    - リ その他中部圏の開発及び整備に関する事項
- 2 中部圏開発整備計画は、国土形成計画法 (昭和二十五年法律第二百五号) 第二条第一項 に規定する国土形成計画との調和が保たれたものでなければならない。

(中部圏開発整備計画の案の作成及び提出)

**第十条** 関係県は、その協議により、中部圏開発整備地方協議会の調査審議を経て中部圏開発整備計画の案を作成し、これを国土交通大臣に提出しなければならない。

(中部圏開発整備計画の作成及び決定)

- 第十一条 中部圏開発整備計画は、前条の規定により提出された案に基づいて作成するものとする。
- 2 国土交通大臣は、中部圏開発整備計画を作成するについて必要があると認めるときは、関係行政機関の長、 関係地方公共団体及び関係のある事業を営む者(以下「関係事業者」という。)に対し、資料の提出、意見の開 陳、説明その他の必要な協力を求めることができる。
- 3 中部圏開発整備計画は、国土交通大臣が、審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して、決定するものとする。この場合において、国土交通大臣は、関係県から意見の申出を受けたときは、遅滞なくこれに回答するものとする。
- 4 国土交通大臣は、中部圏開発整備計画の決定をするに当たつて、中部圏開発整備計画が前条の規定により提出された案と著しく異なるものである場合その他特別の必要があると認める場合には、関係県の意見を聴くものとする。この場合において、国土交通大臣は、関係県から意見の申出を受けたときは、遅滞なくこれに回答するものとする。
- 5 国土交通大臣は、中部圏開発整備計画を決定したときは、これを関係行政機関の長及び関係地方公共団体に送付するとともに、国土交通省令の定めるところにより公表しなければならない。
- 6 前項の規定により公表された事項に関し利害関係を有する者は、公表の日から三十日以内に、国土交通省令の定めるところにより国土交通大臣に意見を申し出ることができる。
- 7 前項の規定による申出があつたときは、国土交通大臣は、その申出を考慮して必要な措置を講じなければならない。

(中部圏開発整備計画の変更)

- **第十二条** 中部圏開発整備計画は、情勢の推移により適当でなくなつたとき、その他これを変更することが適当であると認められるときは、変更することができる。
- 2 関係県は、前項に規定する事由に該当すると認めるときは、その協議により、国土交通大臣に対し、中部圏 開発整備計画の変更の申出をすることができる。
- 3 前条第二項、第三項及び第五項から第七項までの規定は、第一項の中部圏開発整備計画の変更について準用 する。この場合において、同条第三項中「審議会」とあるのは、「審議会及び関係県」と読み替えるものとする。

#### 第六章 中部圏開発整備計画の実施

(都市整備区域の指定)

**第十三条** 国土交通大臣は、中部圏の地域内において、産業の開発の程度が高く、さらに経済の発展が予想される地域で当該地域の発展の進度に応じ都市の機能が十分に発揮されるよう計画的に基盤整備を行なう必要がある区域を都市整備区域として指定することができる。

- 2 国土交通大臣は、都市整備区域を指定しようとするときは、関係地方公共団体及び審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議しなければならない。この場合において、国土交通大臣は、関係地方公共団体から意見の申出を受けたときは、遅滞なくこれに回答するものとする。
- **3** 都市整備区域の指定は、国土交通大臣が国土交通省令の定めるところにより告示することによつて、その効力を生ずる。

(都市開発区域の指定)

- **第十四条** 国土交通大臣は、中部圏の均衡ある発展を図るため、都市整備区域以外の中部圏の地域のうち、工業等の産業都市その他当該地域の発展の中心的な都市として開発整備することを必要とする区域を都市開発区域として指定することができる。
- 2 前条第二項及び第三項の規定は、前項の都市開発区域の指定について準用する。

(都市整備区域等の整備等に関する法律)

**第十五条** 前二条に定めるもののほか、都市整備区域内及び都市開発区域内における宅地の造成その他都市整備 区域及び都市開発区域の整備及び開発に関し必要な事項は、別に法律で定める。

(保全区域)

- **第十六条** 国土交通大臣は、中部圏の地域内において観光資源を保全し、若しくは開発し、緑地を保全し、又は 文化財を保存する必要があると認める区域を保全区域として指定することができる。
- 2 第十三条第二項及び第三項の規定は、前項の保全区域の指定について準用する。
- 3 保全区域の整備に関し特別の措置を必要とするときは、別に法律で定めるものとする。

(事業の実施)

**第十七条** 中部圏開発整備計画に基づく事業は、この法律に定めるもののほか、当該事業に関する法律(これに 基づく命令を含む。)の規定に従い、国、地方公共団体又は関係事業者が実施するものとする。

(協力、勧告及び公表)

- **第十八条** 関係行政機関の長、関係地方公共団体及び関係事業者は、中部圏開発整備計画の実施に関し、できる限り協力しなければならない。
- 2 国土交通大臣は、必要があると認めるときは、関係行政機関の長、関係地方公共団体又は関係事業者に対し、中部圏開発整備計画の実施に関し勧告し、及びその勧告によつてとられた措置その他中部圏開発整備計画の実施に関する状況について報告を求めることができる。
- 3 国土交通大臣は、毎年度、前年度における中部圏開発整備計画の実施に関する状況を公表しなければならない。

(中部圏開発整備計画に関する施策の立案及び勧告)

**第十九条** 国土交通大臣は、中部圏の建設とその均衡ある発展を図るため特に必要があると認めるときは、審議会の意見を聴いて中部圏開発整備計画に関する総合的な施策を立案し、これに基づいて関係行政機関の長及び関係地方公共団体に対し、勧告し、及びその勧告によつてとられた措置について報告を求めることができる。

(国の普通財産の譲渡)

**第二十条** 国は、中部圏開発整備計画に基づく事業の用に供するため必要があると認めるときは、その事業の執行に要する費用を負担する地方公共団体に対し、普通財産を譲渡することができる。

(中部圏開発整備計画の実施に要する経費)

**第二十一条** 政府は、中部圏開発整備計画を実施するため必要な資金の確保を図り、かつ、国の財政の許す範囲内において、その実施を促進することに努めなければならない。

(地方債についての配慮)

**第二十二条** 地方公共団体が中部圏開発整備計画を達成するために行なう事業に要する経費に充てるために起こ す地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の 配慮をするものとする。

附 則 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和四二年七月三一日法律第一〇二号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和四六年五月三一日法律第八八号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、昭和四十六年七月一日から施行する。

#### 附 則 (昭和四九年六月二六日法律第九八号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(経過措置)

- 第五十三条 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の国土総合開発法、首都圏整備法、首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律、首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律、首都圏近郊緑地保全法、筑波研究学園都市建設法、近畿圏整備法、近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律、近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律、近畿圏の保全区域の整備に関する法律、琵琶湖総合開発特別措置法、中部圏開発整備法、新産業都市建設促進法、過疎地域対策緊急措置法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島復興特別措置法、奄美群島振興特別措置法及び小笠原諸島復興特別措置法の一部を改正する法律、小笠原諸島の復帰に伴う法令の適用の暫定措置等に関する法律、防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特別措置等に関する法律、地価公示法、不動産の鑑定評価に関する法律(不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律において準用する場合を含む。)又は水資源開発公団法(以下「国土総合開発法等」と総称する。)の規定により国の機関がした許可、承認、指定その他の処分又は通知その他の行為とみなす。
- 2 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の国土総合開発法等の規定により国の機関に対してされている申請、届出その他の行為は、この法律による改正後の国土総合開発法等の相当規定に基づいて、相当の国の機関に対してされた申請、届出その他の行為とみなす。

#### 附 則 (昭和五三年五月二三日法律第五五号) 抄

(施行期日等)

- 1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。
  - 一 第四十九条中精神衛生法第十六条の三第三項及び第四項の改正規定並びに第五十九条中森林法第七十条 の改正規定 公布の日から起算して六月を経過した日
  - 二 第一条(台風常襲地帯対策審議会に係る部分を除く。)及び第六条から第九条までの規定、第十条中奄美群島振興開発特別措置法第七条第一項の改正規定並びに第十一条、第十二条及び第十四条から第三十二条までの規定 昭和五十四年三月三十一日までの間において政令で定める日

### 附 則 (平成一一年七月一六日法律第八七号) 抄

(施行期日)

- **第一条** この法律は、平成十二年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。
  - 一 第一条中地方自治法第二百五十条の次に五条、節名並びに二款及び款名を加える改正規定(同法第二百五十条の九第一項に係る部分(両議院の同意を得ることに係る部分に限る。)に限る。)、第四十条中自然公園法附則第九項及び第十項の改正規定(同法附則第十項に係る部分に限る。)、第二百四十四条の規定(農業改良助長法第十四条の三の改正規定に係る部分を除く。)並びに第四百七十二条の規定(市町村の合併の特例に関する法律第六条、第八条及び第十七条の改正規定に係る部分を除く。)並びに附則第七条、第十条、第十二条、第五十九条ただし書、第六十条第四項及び第五項、第七十三条、第七十七条、第百五十七条第四項から第六項まで、第百六十条、第百六十三条、第百六十四条並びに第二百二条の規定 公布の日

(国等の事務)

**第百五十九条** この法律による改正前のそれぞれの法律に規定するもののほか、この法律の施行前において、地方公共団体の機関が法律又はこれに基づく政令により管理し又は執行する国、他の地方公共団体その他公共団体の事務(附則第百六十一条において「国等の事務」という。)は、この法律の施行後は、地方公共団体が法律又はこれに基づく政令により当該地方公共団体の事務として処理するものとする。

(処分、申請等に関する経過措置)

**第百六十条** この法律(附則第一条各号に掲げる規定については、当該各規定。以下この条及び附則第百六十三条において同じ。)の施行前に改正前のそれぞれの法律の規定によりされた許可等の処分その他の行為(以下この条において「処分等の行為」という。)又はこの法律の施行の際現に改正前のそれぞれの法律の規定によりされている許可等の申請その他の行為(以下この条において「申請等の行為」という。)で、この法律の施行の日においてこれらの行為に係る行政事務を行うべき者が異なることとなるものは、附則第二条から前条までの規定又は改正後のそれぞれの法律(これに基づく命令を含む。)の経過措置に関する規定に定めるものを除き、この法律の施行の日以後における改正後のそれぞれの法律の適用については、改正後のそれぞれの法律の相当規

定によりされた処分等の行為又は申請等の行為とみなす。

2 この法律の施行前に改正前のそれぞれの法律の規定により国又は地方公共団体の機関に対し報告、届出、提出その他の手続をしなければならない事項で、この法律の施行の日前にその手続がされていないものについては、この法律及びこれに基づく政令に別段の定めがあるもののほか、これを、改正後のそれぞれの法律の相当規定により国又は地方公共団体の相当の機関に対して報告、届出、提出その他の手続をしなければならない事項についてその手続がされていないものとみなして、この法律による改正後のそれぞれの法律の規定を適用する。

(不服申立てに関する経過措置)

- 第百六十一条 施行日前にされた国等の事務に係る処分であって、当該処分をした行政庁(以下この条において「処分庁」という。)に施行日前に行政不服審査法に規定する上級行政庁(以下この条において「上級行政庁」という。)があったものについての同法による不服申立てについては、施行日以後においても、当該処分庁に引き続き上級行政庁があるものとみなして、行政不服審査法の規定を適用する。この場合において、当該処分庁の上級行政庁とみなされる行政庁は、施行日前に当該処分庁の上級行政庁であった行政庁とする。
- 2 前項の場合において、上級行政庁とみなされる行政庁が地方公共団体の機関であるときは、当該機関が行政 不服審査法の規定により処理することとされる事務は、新地方自治法第二条第九項第一号に規定する第一号法 定受託事務とする。

(手数料に関する経過措置)

**第百六十二条** 施行日前においてこの法律による改正前のそれぞれの法律(これに基づく命令を含む。)の規定により納付すべきであった手数料については、この法律及びこれに基づく政令に別段の定めがあるもののほか、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

**第百六十三条** この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(その他の経過措置の政令への委任)

- **第百六十四条** この附則に規定するもののほか、この法律の施行に伴い必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。
- 2 附則第十八条、第五十一条及び第百八十四条の規定の適用に関して必要な事項は、政令で定める。

(給計)

- **第二百五十条** 新地方自治法第二条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務については、できる限り新たに設けることのないようにするとともに、新地方自治法別表第一に掲げるもの及び新地方自治法に基づく政令に示すものについては、地方分権を推進する観点から検討を加え、適宜、適切な見直しを行うものとする。
- **第二百五十一条** 政府は、地方公共団体が事務及び事業を自主的かつ自立的に執行できるよう、国と地方公共団体との役割分担に応じた地方税財源の充実確保の方途について、経済情勢の推移等を勘案しつつ検討し、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。
- **第二百五十二条** 政府は、医療保険制度、年金制度等の改革に伴い、社会保険の事務処理の体制、これに従事する職員の在り方等について、被保険者等の利便性の確保、事務処理の効率化等の視点に立って、検討し、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

#### 附 則 (平成一一年七月一六日法律第一○二号) 抄

(施行期日)

- 第一条 この法律は、内閣法の一部を改正する法律(平成十一年法律第八十八号)の施行の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。
- 二 附則第十条第一項及び第五項、第十四条第三項、第二十三条、第二十八条並びに第三十条の規定 公布の日

(職員の身分引継ぎ)

第三条 この法律の施行の際現に従前の総理府、法務省、外務省、大蔵省、文部省、厚生省、農林水産省、通商産業省、運輸省、郵政省、労働省、建設省又は自治省(以下この条において「従前の府省」という。)の職員(国家行政組織法(昭和二十三年法律第百二十号)第八条の審議会等の会長又は委員長及び委員、中央防災会議の委員、日本工業標準調査会の会長及び委員並びに これらに類する者として政令で定めるものを除く。)である者は、別に辞令を発せられない限り、同一の勤務条件をもって、この法律の施行後の内閣府、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省若しくは環境省(以下この条において「新府省」という。)又はこれに置かれる部局若しくは機関のうち、この法律の施行の際現に当該職員が属する従前の府省又はこれに置かれる部局若しくは機関の相当の新府省又はこれに置かれる部局若しくは機関として政令で定めるものの相当の職員となるものとする。

(別に定める経過措置)

**第三十条** 第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に伴い必要となる経過措置は、別に法律で定める。

#### 附 則 (平成一一年一二月二二日法律第一六○号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律(第二条及び第三条を除く。)は、平成十三年一月六日から施行する。

### 附 則 (平成一七年七月二九日法律第八九号) 抄

(施行期日等)

**第一条** この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日(以下「施行日」という。)から施行する。ただし、次項及び附則第二十七条の規定は、公布の日から施行する。

(中部圏開発整備法の一部改正に伴う経過措置)

第五条 施行日以後第五条の規定による改正後の中部圏開発整備法(以下この条において「新法」という。)第九条第一項の中部圏開発整備計画が新法第十一条第三項の規定により決定されるまでの間においては、この法律の施行の際現に第五条の規定による改正前の中部圏開発整備法(以下この条において「旧法」という。)第十一条第三項の規定により決定されている旧法第九条第一項の中部圏開発整備計画(同項の基本開発整備計画に係る部分に限る。)を新法第十一条第三項の規定により決定された新法第九条第一項の中部圏開発整備計画とみなす。

(政令への委任)

第二十七条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関して必要な経過措置は、政令で定める。

## 参考資料2:国土形成計画法

(昭和二十五年五月二十六日法律第二百五号) 最終改正:平成二四年三月三一日法律第一三号

第一章 総則 (第一条—第三条)

第二章 国土審議会の調査審議等(第四条・第五条)

第三章 国土形成計画の策定(第六条-第十二条)

第四章 国土形成計画の実施(第十三条・第十四条)

第五章 補則 (第十五条・第十六条)

附則

#### 第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、国土の自然的条件を考慮して、経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から国土の利用、整備及び保全を推進するため、国土形成計画の策定その他の措置を講ずることにより、国土利用計画法(昭和四十九年法律第九十二号)による措置と相まつて、現在及び将来の国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の実現に寄与することを目的とする。

(国土形成計画)

- **第二条** この法律において「国土形成計画」とは、国土の利用、整備及び保全(以下「国土の形成」という。)を 推進するための総合的かつ基本的な計画で、次に掲げる事項に関するものをいう。
- 一 土地、水その他の国土資源の利用及び保全に関する事項
- 二 海域の利用及び保全 (排他的経済水域及び大陸棚に関する法律 (平成八年法律第七十四号)第一条第一項 の 排他的経済水域又は同法第二条 の大陸棚における同法第三条第一項第一号 から第三号 までに規定する行為 を含む。)に関する事項
- 三 震災、水害、風害その他の災害の防除及び軽減に関する事項
- 四 都市及び農山漁村の規模及び配置の調整並びに整備に関する事項
- 五 産業の適正な立地に関する事項
- 六 交通施設、情報通信施設、科学技術に係る研究施設その他の重要な公共的施設の利用、整備及び保全に関する事項
- 七 文化、厚生及び観光に関する資源の保護並びに施設の利用及び整備に関する事項
- 人 国土における良好な環境の創出その他の環境の保全及び良好な景観の形成に関する事項
- 2 前項の国土形成計画は、第六条第二項に規定する全国計画及び第九条第二項に規定する広域地方計画とする。

(国土形成計画の基本理念)

- 第三条 国土形成計画は、我が国及び世界における人口、産業その他の社会経済構造の変化に的確に対応し、その特性に応じて自立的に発展する地域社会、国際競争力の強化及び科学技術の振興等による活力ある経済社会、安全が確保された国民生活並びに地球環境の保全にも寄与する豊かな環境の基盤となる国土を実現するよう、我が国の自然的、経済的、社会的及び文化的諸条件を維持向上させる国土の形成に関する施策を、当該施策に係る国内外の連携の確保に配意しつつ、適切に定めるものとする。
- 2 国土形成計画は、総合的な国土の形成に関する施策の実施に関し、地方公共団体の主体的な取組を尊重しつ つ、全国的な規模で又は全国的な視点に立つて行わなければならない施策の実施その他の国が本来果たすべき 役割を踏まえ、国の責務が全うされることとなるよう定めるものとする。

#### 第二章 国土審議会の調査審議等

(国土審議会の調査審議等)

- **第四条** 国土審議会は、国土形成計画及びその実施に関し必要な事項について調査審議し、その結果を国土交通 大臣に報告し、又は勧告する。
- 2 国土審議会は、国土形成計画について必要があると認める場合においては、国土交通大臣を通じて、関係各 行政機関の長に対し、意見を申し出ることができる。
- **3** 関係各行政機関の長は、その所掌事務に係る基本的な計画で国土形成計画と密接な関係を有するものについて、国土審議会の意見を聴くことができる。

(要旨の公表)

**第五条** 国土審議会は、この法律の規定により調査審議した結果について必要があると認める場合においては、 その要旨を公表するものとする。

#### 第三章 国土形成計画の策定

(全国計画)

- **第六条** 国は、総合的な国土の形成に関する施策の指針となるべきものとして、全国の区域について、国土形成 計画を定めるものとする。
- 2 前項の国土形成計画(以下「全国計画」という。)には、次に掲げる事項を定めるものとする。
  - 国土の形成に関する基本的な方針
  - 二 国土の形成に関する目標
  - 三 前号の目標を達成するために全国的な見地から必要と認められる基本的な施策に関する事項
- 3 全国計画は、環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。
- 4 国土交通大臣は、全国計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。
- 5 国土交通大臣は、前項の規定により全国計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で 定めるところにより、国民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、環境大臣その他関係行政 機関の長に協議し、都道府県及び指定都市(地方自治法 (昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十 九第一項の指定都市をいう。以下同じ。)の意見を聴き、並びに国土審議会の調査審議を経なければならない。
- **6** 国土交通大臣は、全国計画について第四項の閣議の決定があつたときは、遅滞なく、これを公表するものとする。
- 7 全国計画は、国土利用計画法第四条の全国の区域について定める国土の利用に関する計画と一体のものとして定めなければならない。
- 8 第四項から前項までの規定は、全国計画の変更について準用する。

(全国計画に係る政策の評価)

- **第七条** 国土交通大臣は、行政機関が行う政策の評価に関する法律 (平成十三年法律第八十六号)第六条第一項 の基本計画を定めるときは、同条第二項第六号 の政策として、全国計画を定めなければならない。
- 2 国土交通大臣は、前条第六項(同条第八項において準用する場合を含む。)の規定による公表の日から二年を 経過した日以後、行政機関が行う政策の評価に関する法律第七条第一項の実施計画を初めて定めるときは、同 条第二項第一号の政策として、全国計画を定めなければならない。

(全国計画に係る提案等)

- **第八条** 都道府県又は指定都市は、単独で又は共同して、国土交通大臣に対し、当該都道府県又は指定都市の区域内における第二条第一項各号に掲げる事項に関する施策の効果を一層高めるために必要な全国計画の案(全国計画の変更の案を含む。以下この条において同じ。)を作成することを提案することができる。この場合においては、当該提案に係る全国計画の案の素案を添えなければならない。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による提案(以下この条において「計画提案」という。)が行われたときは、遅滞なく、当該計画提案を踏まえた全国計画の案(計画提案に係る全国計画の案の素案の内容の全部又は一部を実現することとなる全国計画の案をいう。第四項において同じ。)を作成する必要があるかどうかを判断し、当該全国計画の案を作成する必要があると認めるときは、その案を作成しなければならない。
- 3 国土交通大臣は、当該計画提案を踏まえた全国計画の案(計画提案に係る全国計画の案の素案の内容の一部を実現することとなる全国計画の案をいう。)を作成しようとする場合において、第六条第五項(同条第八項において準用する場合を含む。)の規定により国土審議会における調査審議を経ようとするときは、当該計画提案に係る全国計画の案の素案を提出しなければならない。
- **4** 国土交通大臣は、当該計画提案を踏まえた全国計画の案を作成する必要がないと判断したときは、遅滞なく、 その旨及びその理由を、当該計画提案をした都道府県又は指定都市に通知しなければならない。
- 5 国土交通大臣は、前項の規定による通知をしようとするときは、あらかじめ、国土審議会に当該計画提案に 係る全国計画の案の素案を提出してその意見を聴かなければならない。

(広域地方計画)

- **第九条** 国土交通大臣は、次に掲げる区域(以下「広域地方計画区域」という。)について、それぞれ国土形成計画を定めるものとする。
  - 一 首都圏 (埼玉県、東京都、神奈川県その他政令で定める県の区域を一体とした区域をいう。)
  - 二 近畿圏 (京都府、大阪府、兵庫県その他政令で定める県の区域を一体とした区域をいう。)
  - 三 中部圏 (愛知県、三重県その他政令で定める県の区域を一体とした区域をいう。)
  - 四 その他自然、経済、社会、文化等において密接な関係が相当程度認められる二以上の県の区域であつて、 一体として総合的な国土の形成を推進する必要があるものとして政令で定める区域
- 2 前項の国土形成計画(以下「広域地方計画」という。)には、全国計画を基本として、次に掲げる事項を定めるものとする。
  - 一 当該広域地方計画区域における国土の形成に関する方針
  - 二 当該広域地方計画区域における国土の形成に関する目標
  - 三 当該広域地方計画区域における前号の目標を達成するために一の都府県の区域を超える広域の見地から必要と認められる主要な施策(当該広域地方計画区域における総合的な国土の形成を推進するため特に必要があると認められる当該広域地方計画区域外にわたるものを含む。)に関する事項
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定により広域地方計画を定めようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で

定めるところにより、国民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、次条第一項の広域地方計 画協議会における協議を経て、関係各行政機関の長に協議しなければならない。

- 4 国土交通大臣は、広域地方計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するものとする。
- 5 前三項の規定は、広域地方計画の変更について準用する。

#### (広域地方計画協議会)

- **第十条** 広域地方計画及びその実施に関し必要な事項について協議するため、広域地方計画区域ごとに、政令で 定めるところにより、国の関係各地方行政機関、関係都府県及び関係指定都市(以下この条において「国の地 方行政機関等」という。)により、広域地方計画協議会(以下「協議会」という。)を組織する。
- 2 協議会は、必要があると認めるときは、協議により、当該広域地方計画区域内の市町村(指定都市を除く。)、 当該広域地方計画区域に隣接する地方公共団体その他広域地方計画の実施に密接な関係を有する者を加えることができる。
- 3 第一項の協議を行うための会議(第六項において「会議」という。)は、次に掲げる者をもつて構成する。
  - 国の地方行政機関等の長又はその指名する職員
  - 二 前項の規定により加わつた地方公共団体の長又はその指名する職員
  - 三 前項の規定により加わつた者(地方公共団体を除く。)の代表者又はその指名する者
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、関係各行政機関に対し、資料の提供、意見の表明、説明その他の協力を求めることができる。
- 5 協議会は、前条第三項(同条第五項において準用する場合を含む。)の規定による協議を行う場合においては、 学識経験を有する者の意見を聴くものとする。
- 6 会議において協議が調つた事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。
- 7 協議会の庶務は、国土交通省において処理する。
- 8 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

#### (広域地方計画に係る提案等)

- **第十一条** 広域地方計画区域内の市町村(協議会の構成員である市町村を除く。)は、単独で又は共同して、国土 交通大臣に対し、国土交通省令で定めるところにより、都府県を経由して、当該市町村の区域内における第二 条第一項各号に掲げる事項に関する施策の効果を一層高めるために必要な広域地方計画の策定又は変更をする ことを提案することができる。この場合においては、当該提案に係る広域地方計画の素案を添えなければなら ない。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による提案(以下この条において「計画提案」という。)が行われたときは、遅滞なく、当該計画提案を踏まえた広域地方計画の策定又は変更(計画提案に係る広域地方計画の素案の内容の全部又は一部を実現することとなる広域地方計画の策定又は変更をいう。第四項において同じ。)をする必要があるかどうかを判断し、当該広域地方計画の策定又は変更をする必要があると認めるときは、その案を作成しなければならない。
- 3 国土交通大臣は、当該計画提案を踏まえた広域地方計画の策定又は変更(計画提案に係る広域地方計画の素 案の内容の一部を実現することとなる広域地方計画の策定又は変更をいう。)をしようとする場合において、第 九条第三項(同条第五項において準用する場合を含む。)の規定により協議会における協議を経ようとするとき は、当該計画提案に係る広域地方計画の素案を提出しなければならない。
- **4** 国土交通大臣は、当該計画提案を踏まえた広域地方計画の策定又は変更をする必要がないと判断したときは、 遅滞なく、その旨及びその理由を、当該計画提案をした市町村に通知しなければならない。
- 5 国土交通大臣は、前項の規定による通知をしようとするときは、あらかじめ、協議会に当該計画提案に係る 広域地方計画の素案を提出してその意見を聴かなければならない。

#### (調査の調整)

- **第十二条** 国土交通大臣は、関係各行政機関の長が国土形成計画に関して行う調査について必要な調整を行い、 当該各行政機関の長に対し、調査の結果について報告を求めることができる。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による調整を行う場合において、必要があると認めるときは、関係各行政機関の長の意見を聴いて、特に調査すべき地域を指定することができる。

#### 第四章 国土形成計画の実施

(広域地方計画に関する調整)

- **第十三条** 広域地方計画が定められた広域地方計画区域内の都府県又は市町村は、当該広域地方計画を実施する上で必要があると認める場合においては、単独で又は共同して、国土交通大臣に対し、関係各行政機関の事務の調整を行うことを要請することができる。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による要請があつた場合において、必要があると認めるときは、国土審議会の 意見を聴いて、必要な調整を行うものとする。

#### (国土形成計画の実施に関する勧告)

**第十四条** 国土交通大臣は、国土形成計画の実施について調整を行うため必要があると認める場合においては、 関係各行政機関の長に対し、必要な勧告をすることができる。

### 第五章 補則

(沖縄振興基本方針との調整)

**第十五条** 沖縄振興基本方針と国土形成計画との調整は、国土交通大臣が内閣総理大臣と国土審議会の意見を聴いて行うものとする。

(政令への委任)

第十六条 この法律の実施のための手続その他その執行について必要な事項は、政令で定める。

### 附 則 抄

1 この法律は、昭和二十五年六月一日から施行する。

附 則 (昭和二七年六月二八日法律第二一七号) 抄

1 この法律は、昭和二十七年六月三十日から施行する。

附 則 (昭和二七年七月三一日法律第二八四号) 抄

1 この法律は、昭和二十七年八月一日から施行する。

附 則 (昭和三〇年七月二〇日法律第七四号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和三一年四月二六日法律第八三号) 抄

(施行期日)

1 この法律の施行期日は、公布の日から起算して六十日をこえない範囲内で政令で定める。

附 則 (昭和三二年五月一七日法律第一一〇号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行し、第十二条第二項(同条第三項において準用する場合を含む。)の規定は、昭和三十二年度分の予算に係る国の負担金又は補助金から適用し、昭和三十一年度分の予算に係る国の負担金又は補助金の経費の金額で翌年度に繰り越したものについては、なお従前の例による。

附 則 (昭和三四年三月三〇日法律第六〇号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、昭和三十四年四月一日から施行する。

附 則 (昭和三五年四月二八日法律第六三号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和三五年一二月二七日法律第一七一号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和三五年一二月二七日法律第一七二号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和三七年五月一九日法律第一四三号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

#### 附 則 (昭和三八年七月一〇日法律第一二九号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

#### 附 則 (昭和四一年七月一日法律第一〇二号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

#### 附 則 (昭和四六年一二月三一日法律第一三一号) 抄

(施行期日)

**第一条** この法律は、琉球諸島及び大東諸島に関する日本国とアメリカ合衆国との間の協定(附則第十九条第五項及び第十二項において「協定」という。)の効力発生の日から施行する。

#### 附 則 (昭和四九年六月二五日法律第九二号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

### 附 則 (昭和四九年六月二六日法律第九八号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(経過措置)

- 第五十三条 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の国土総合開発法、首都圏整備法、首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律、首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律、首都圏近郊緑地保全法、筑波研究学園都市建設法、近畿圏整備法、近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律、近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律、近畿圏の保全区域の整備に関する法律、琵琶湖総合開発特別措置法、中部圏開発整備法、新産業都市建設促進法、過疎地域対策緊急措置法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島復興特別措置法、奄美群島振興特別措置法及び小笠原諸島復興特別措置法の一部を改正する法律、小笠原諸島の復帰に伴う法令の適用の暫定措置等に関する法律、防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特別措置等に関する法律、地価公示法、不動産の鑑定評価に関する法律(不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律において準用する場合を含む。)又は水資源開発公団法(以下「国土総合開発法等」と総称する。)の規定により国の機関がした許可、承認、指定その他の処分又は通知その他の行為とみなす。
- 2 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の国土総合開発法等の規定により国の機関に対してされている申請、届出その他の行為は、この法律による改正後の国土総合開発法等の相当規定に基づいて、相当の国の機関に対してされた申請、届出その他の行為とみなす。
- **第五十四条** この法律の施行の際現に効力を有する首都圏整備委員会規則、建設省令又は自治省令で、この法律による改正後の国土総合開発法等の規定により総理府令で定めるべき事項を定めているものは、この法律の施行後は、総理府令としての効力を有するものとする。
- 第五十五条 従前の首都圏整備委員会の首都圏整備審議会及びその委員、建設省の土地鑑定委員会並びにその委員長、委員及び試験委員、自治省の奄美群島振興開発審議会並びにその会長及び委員並びに自治省の小笠原諸島復興審議会並びにその会長、委員及び特別委員は、それぞれ総理府又は国土庁の相当の機関及び職員となり、同一性をもつて存続するものとする。

#### 附 則 (昭和五三年五月二三日法律第五五号) 抄

(施行期日等)

- 1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。
- 二 第一条(台風常襲地帯対策審議会に係る部分を除く。)及び第六条から第九条までの規定、第十条中奄美群

島振興開発特別措置法第七条第一項の改正規定並びに第十一条、第十二条及び第十四条から第三十二条までの規定 昭和五十四年三月三十一日までの間において政令で定める日

#### 附 則 (平成一一年七月一六日法律第一〇二号) 抄

(施行期日)

- **第一条** この法律は、内閣法の一部を改正する法律(平成十一年法律第八十八号)の施行の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。
- 二 附則第十条第一項及び第五項、第十四条第三項、第二十三条、第二十八条並びに第三十条の規定 公布の日

(職員の身分引継ぎ)

第三条 この法律の施行の際現に従前の総理府、法務省、外務省、大蔵省、文部省、厚生省、農林水産省、通商産業省、運輸省、郵政省、労働省、建設省又は自治省(以下この条において「従前の府省」という。)の職員(国家行政組織法(昭和二十三年法律第百二十号)第八条の審議会等の会長又は委員長及び委員、中央防災会議の委員、日本工業標準調査会の会長及び委員並びに これらに類する者として政令で定めるものを除く。)である者は、別に辞令を発せられない限り、同一の勤務条件をもって、この法律の施行後の内閣府、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省若しくは環境省(以下この条において「新府省」という。)又はこれに置かれる部局若しくは機関のうち、この法律の施行の際現に当該職員が属する従前の府省又はこれに置かれる部局若しくは機関の相当の新府省又はこれに置かれる部局若しくは機関として政令で定めるものの相当の職員となるものとする。

(別に定める経過措置)

**第三十条** 第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に伴い必要となる経過措置は、別に法律で定める。

## 附 則 (平成一一年一二月二二日法律第一六〇号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律(第二条及び第三条を除く。)は、平成十三年一月六日から施行する。

#### 附 則 (平成一四年三月三一日法律第一四号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十四年四月一日から施行する。

## 附 則 (平成一七年七月二九日法律第八九号) 抄

(施行期日等)

- **第一条** この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日(以下「施行日」という。)から施行する。ただし、次項及び附則第二十七条の規定は、公布の日から施行する。
- 2 第一条の規定による改正後の国土形成計画法(以下単に「国土形成計画法」という。)第六条第四項の規定による全国計画の案の作成については、国土審議会は、この法律の施行前においても調査審議することができる。
- 3 国土形成計画法第六条第一項の規定により国土形成計画が定められるまでの間においては、国土形成計画法 第九条から第十一条まで及び第十三条の規定は、適用しない。

(国土総合開発法の一部改正に伴う経過措置)

- **第二条** 施行日以後国土形成計画法第六条第一項の規定により国土形成計画が定められるまでの間においては、この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の国土総合開発法第七条第一項の規定により作成されている全国総合開発計画を国土形成計画法第六条第一項の規定により定められた国土形成計画とみなす。
- 2 前項の規定により国土形成計画法第六条第一項の規定により定められた国土形成計画とみなされる全国総合 開発計画については、国土形成計画法第七条及び第八条の規定は、適用しない。

(政令への委任)

第二十七条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関して必要な経過措置は、政令で定める。

#### 附 則 (平成二四年三月三一日法律第一三号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、平成二十四年四月一日から施行する。

中部圈開発整備計画 新計画推進資料

2017年3月

作成・発行 中部圏開発整備地方協議会

(この資料は、公益財団法人中部圏社会経済研究所に委託して作成したものです。)