

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	国民の価値観の変化	国土空間の変化
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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、それ自身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」

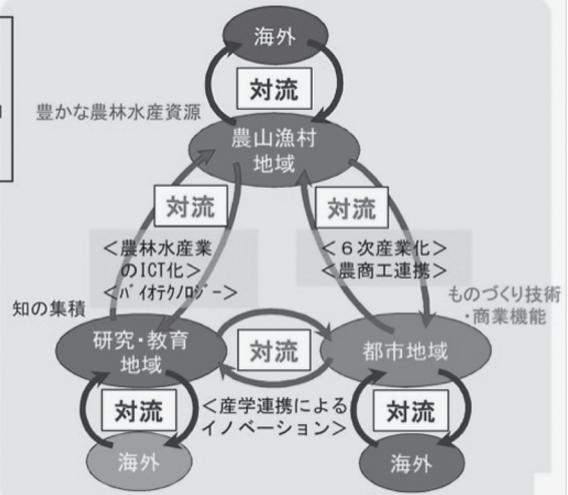
- 「コンパクト」にまとまり、「ネットワーク」でつながる
- 医療、福祉、商業等の機能をコンパクトに集約
- 交通、情報通信、エネルギーの充実したネットワークを形成
- 人口減少社会における適応策・緩和策を同時に推進

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」



出所：国土交通省「国土形成計画（全国計画）概要」

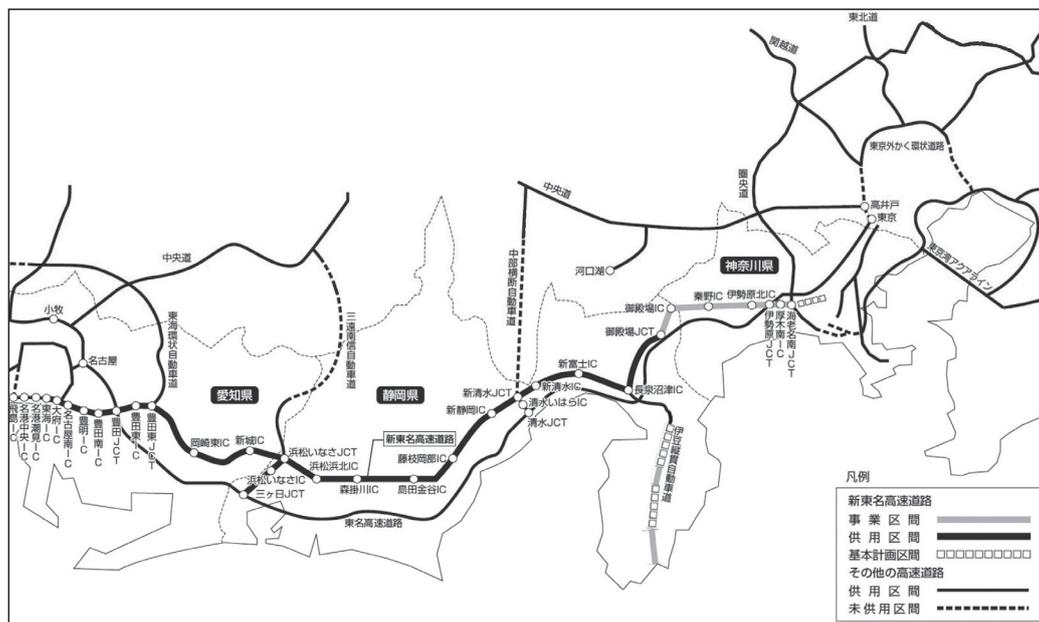
1. 東名・新東名高速道路

(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

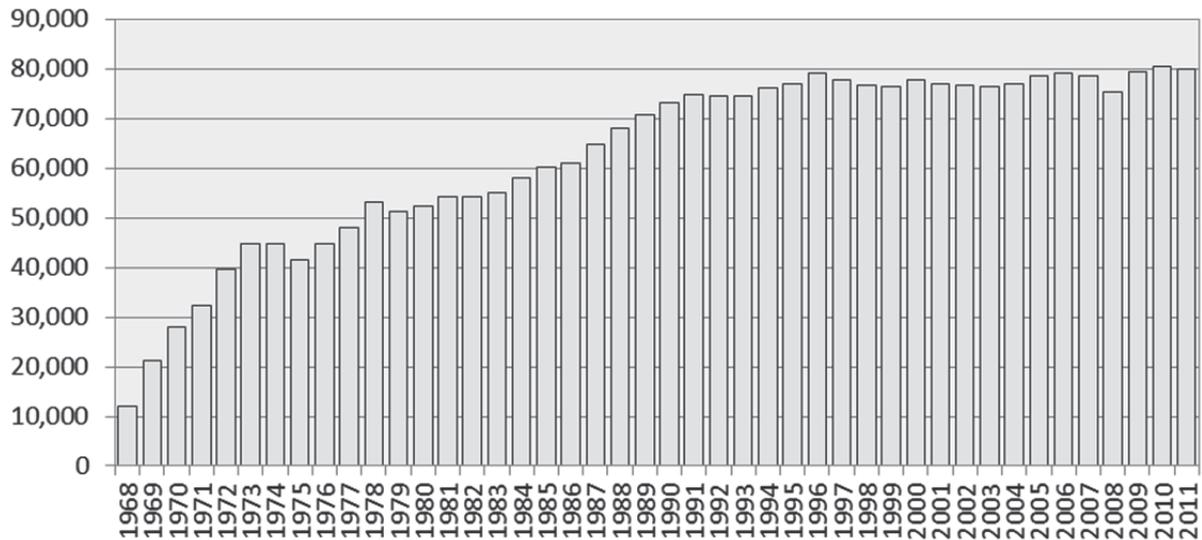
1969 年の東名高速道路の全線開通は、人々の生活や産業などに大きな変革をもたらした。国道 1 号経由で十数時間以上を要していた東京－大阪間は、東名高速道路の全線開通後、名神高速道路を経由してそれまでの半分程度の所要時間で走行することが可能となり、三大都市圏間の交通便利性が飛躍的に向上した。

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認するため、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。

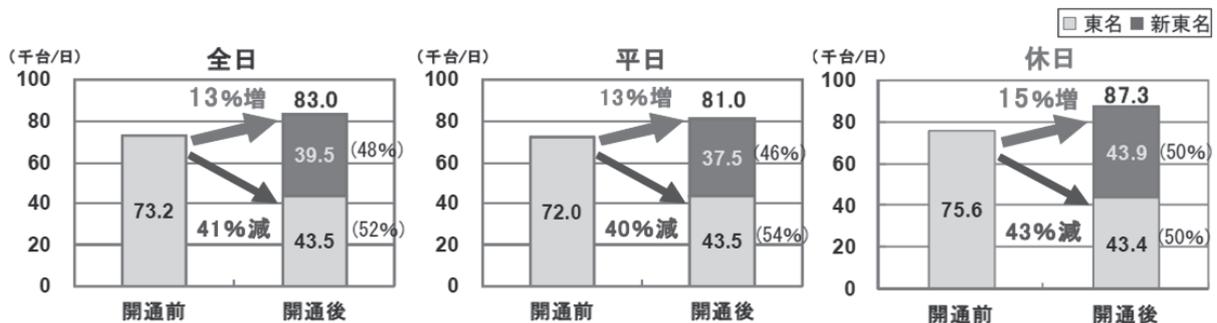
図表11 東名高速道路の1日平均交通量（台）の推移（1968～2011年度）



出所：国土交通省「道路統計年報」

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%増加、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

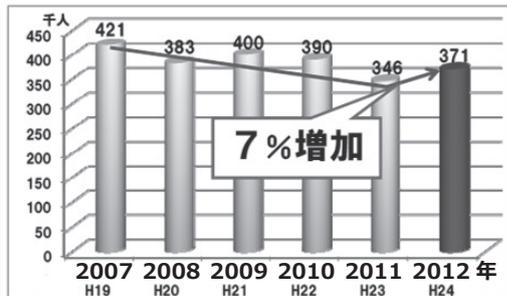
静岡県内では、御殿場JCT－浜松いなさJCT間の開通前に年間227回の渋滞が発生していたが、開通後は18回〔東名1回＋新東名17回〕と大幅に減少した（NEXCO 中日本交通量計測データ）。

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）。

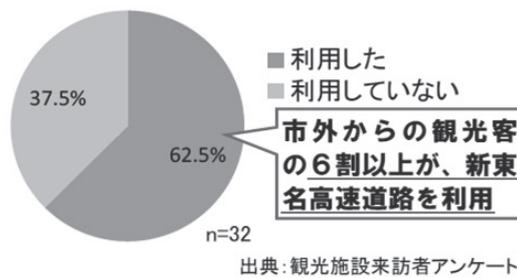
このような高速道路渋滞の減少は、高速道路利用時の時間信頼性を大幅に向上させるとともに、沿線地域の観光振興にもつながっていると考えられる。例えば、静岡県の奥静岡（オクシズ）地域の主要観光施設においては訪問者が7%増加している【図表13】。

図表13 静岡県奥静岡地域における観光への影響

■オクシズ（静岡市）の主要施設（11箇所）の年間利用者数の推移



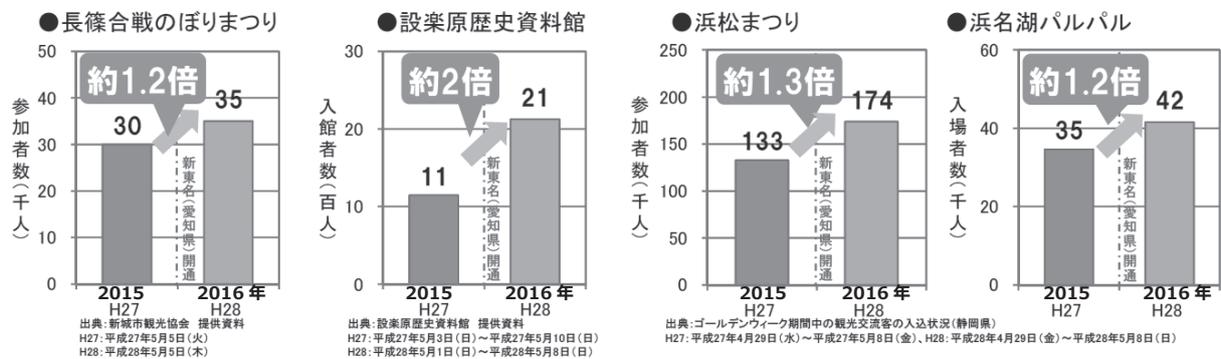
■静岡市外からの来訪者の新東名利用状況



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－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实施が望まれる。

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月に飛騨清見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及び飛騨清見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樞を成す道路である。

図表 15 東海北陸自動車道の路線図



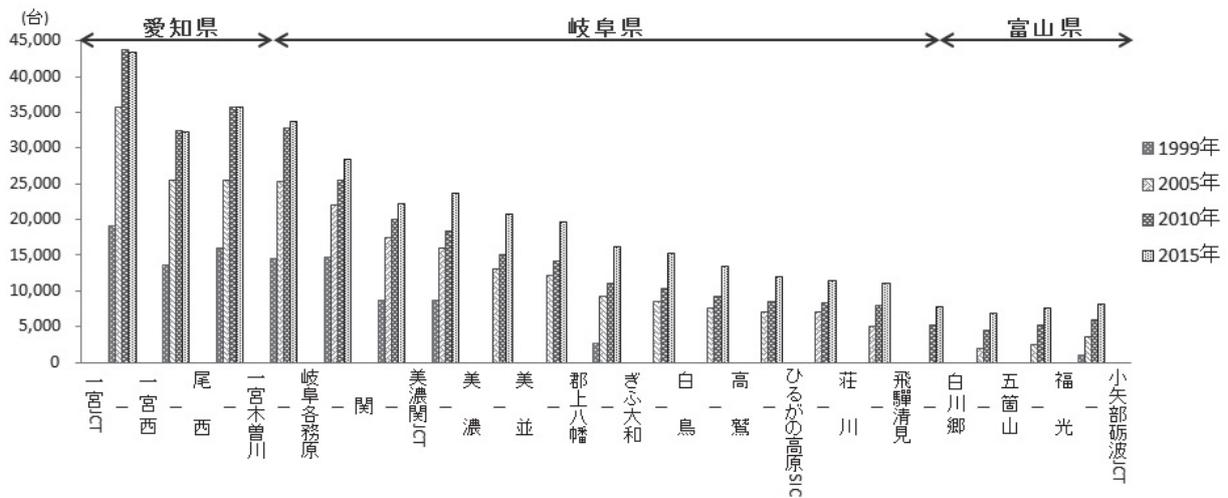
出所：中部圏開発整備地方協議会
「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

(2) 開通効果

東海北陸自動車道の開通により、名古屋－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－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

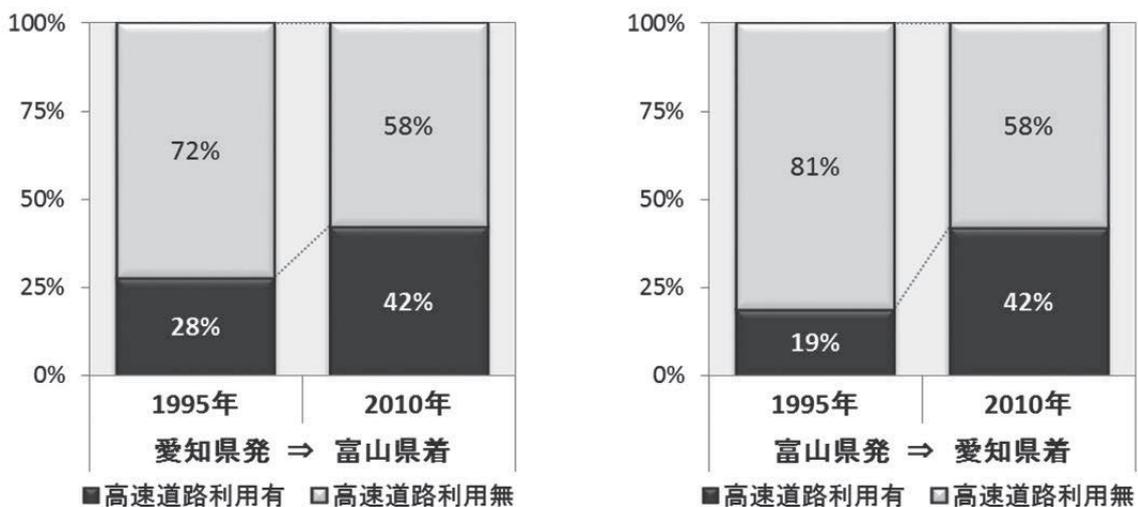


出所：国土交通省「道路交通センサス」

*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



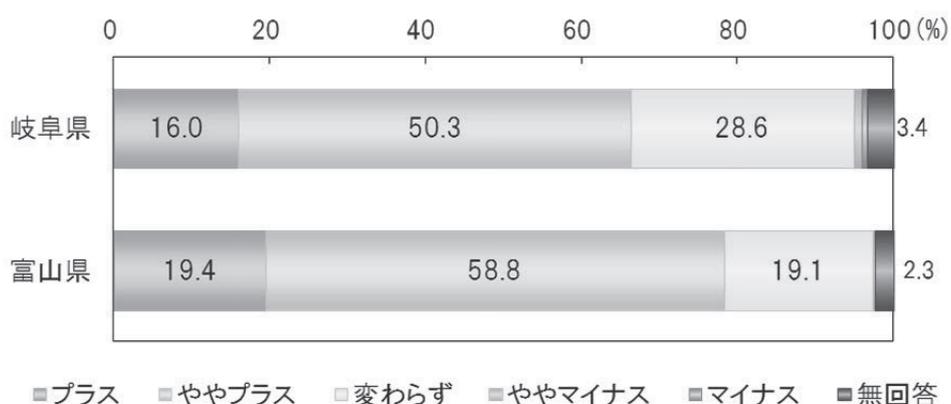
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」(3日間調査/tベース)

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】。

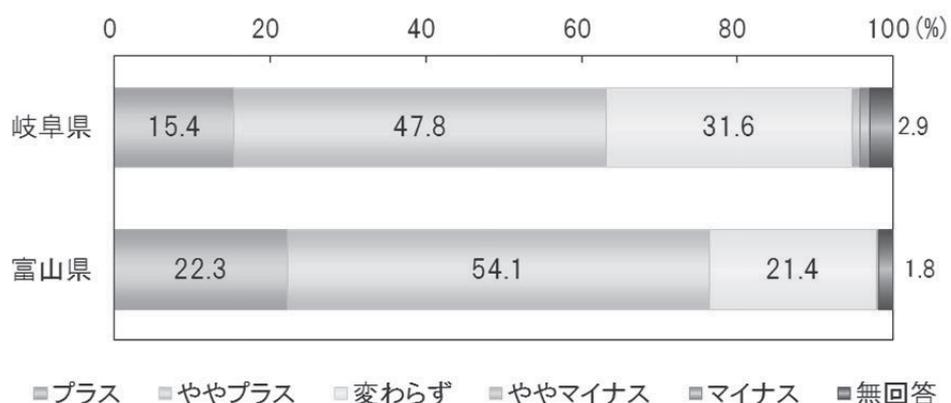
また、同アンケート調査では、市場拡大効果や雇用への影響など、東海北陸自動車道の開通による効果について詳細に調査を行った。その結果として、特に観光産業への経済効果について、「プラス」又は「ややプラス」と回答した企業が多かった【図表19】。高速道路の開通により交通アクセスが向上することで、岐阜県や富山県の観光施設への訪問客が増え、両県の観光産業へ大きな経済効果をもたらしたことが分かる。

図表18 県全体における経済効果



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



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

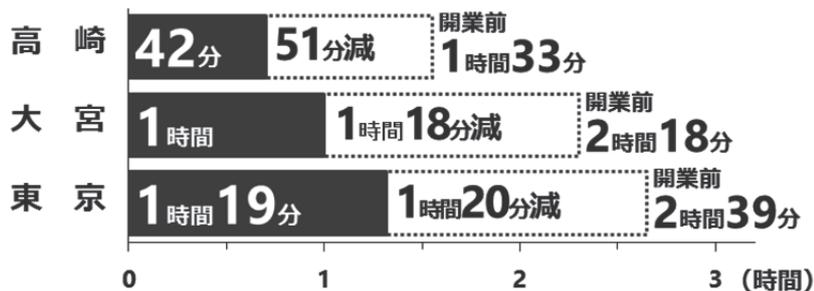
北陸新幹線は、上信越・北陸地域を經由して、東京と近畿圏とを結ぶ整備新幹線である。1998年の長野オリンピック・パラリンピック冬季競技大会の開催に合わせて、1997年10月に高崎－長野間が開業し、東京－長野間が1時間19分で結ばれ、従来の在来線特急に比べ、所要時間が約半分に短縮された。2015年3月には長野－金沢間が開業し、速達タイプの「かがやき」では、東京－金沢間（下り）の平均所要時間が1時間29分短縮され、2時間32分となった。2012年8月には金沢－敦賀間が着工し、2022年度末までの開業を目指して工事が進められている。また、敦賀－大阪間については、2016年12月に与党整備新幹線建設推進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

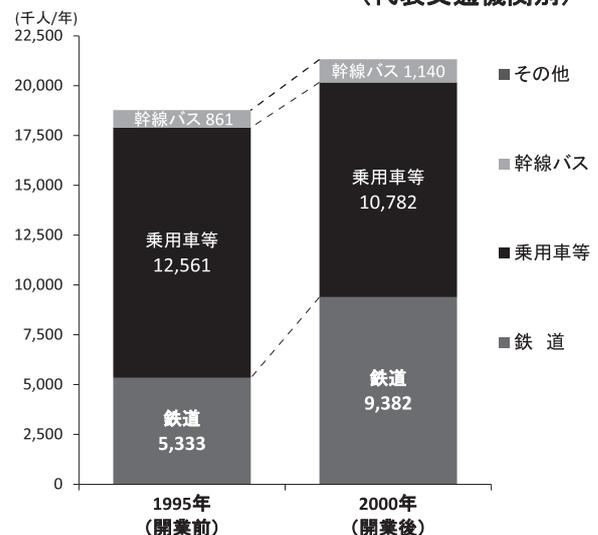
図表20 高崎－長野間開業後における長野と東京方面との平均所要時間の変化



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（代表交通機関別）



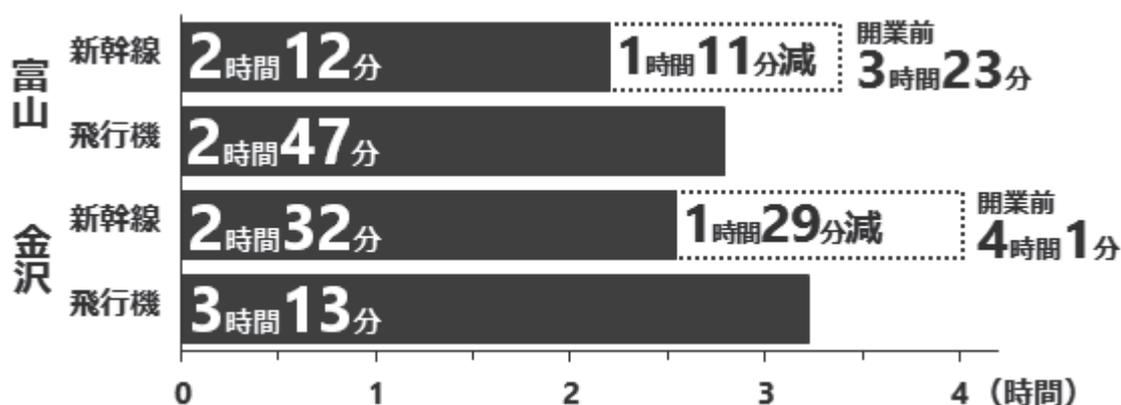
出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」

ii) 長野一金沢間の開業（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（長野一金沢間）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¹。

2015年度における北陸新幹線利用者数（上越妙高一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²。

図表 22 長野一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』

北陸新幹線の長野一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。

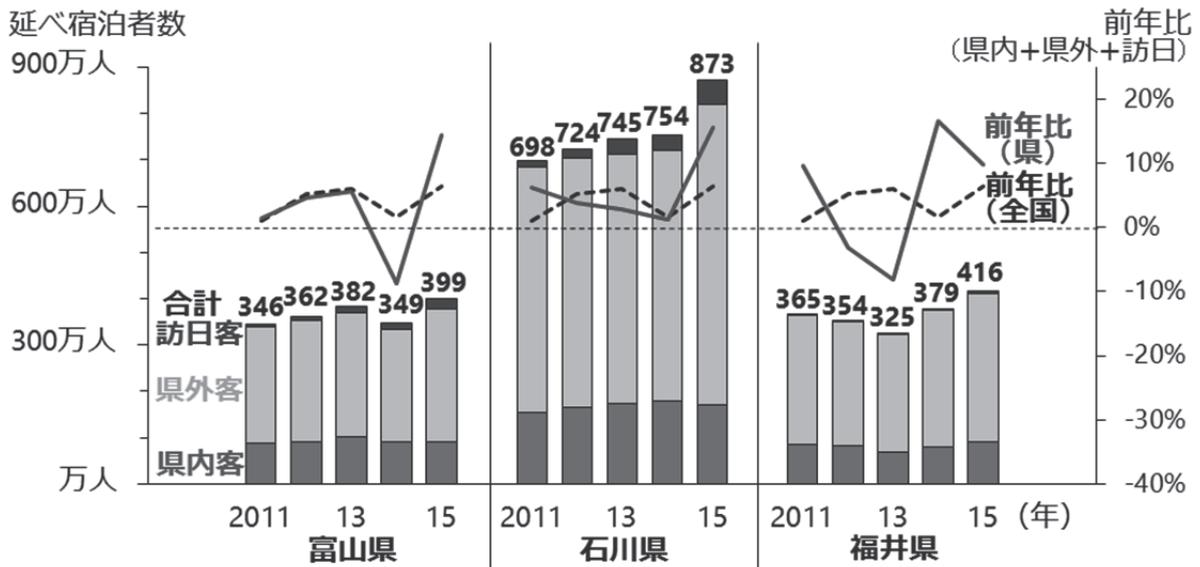
¹ 新幹線は毎日運行の全ての速達列車を対象とし、2014年9月20日と2015年3月20日を比較。所要時間には乗換え時間を含み、時刻表に記載されている乗換えを採用。

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分後にバスが発発する。

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。

² 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。

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、長野一金沢間の開業は、長野ー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】。

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

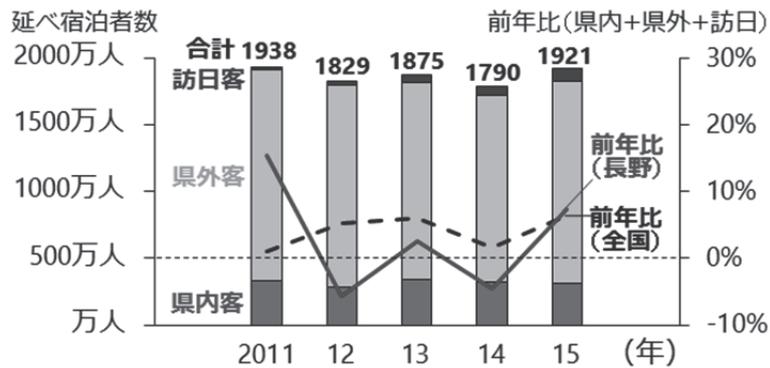


出所：公益財団法人中部圏社会経済研究所「北陸新幹線開業に伴う観光を中心とした影響について」
『中部社研 経済レポート No. 6』

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



出所：観光庁「宿泊旅行統計調査」

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）

(単位:億円)	合計	日帰 旅行 合計	宿泊 旅行 合計	北海道 東北 新潟	関東	中部圏		近畿	中国 四国	九州 沖縄	
						東海 地域*	北陸 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

	富山県		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)

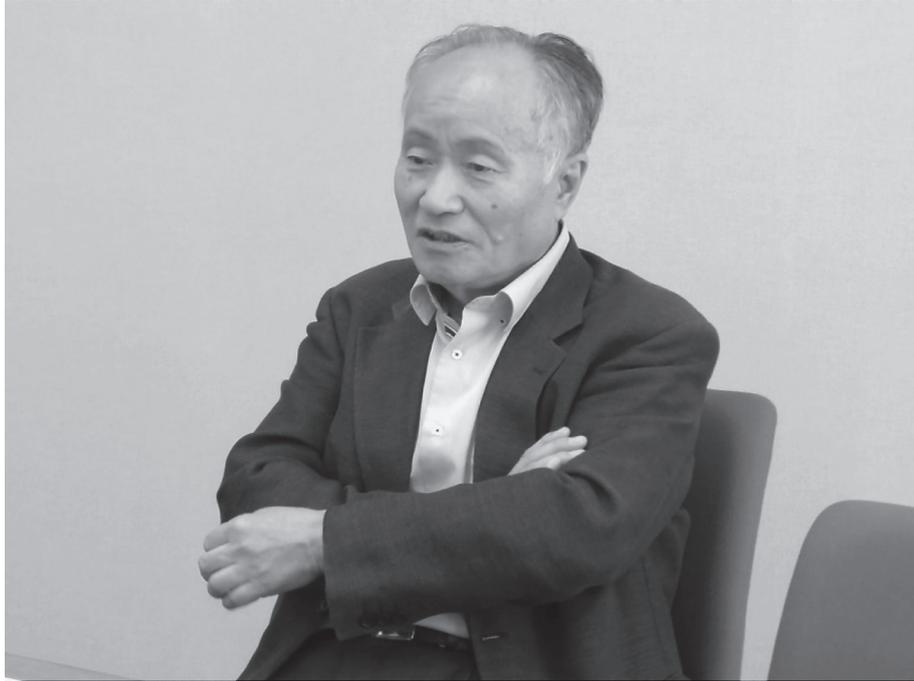
出所：公益財団法人富山コンベンションビューロー、公益財団法人金沢コンベンションビューロー 各資料より作成

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



－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、国土形成計画がつけ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。

一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騨清見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がありますが、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。木曾三川があっても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。中部圏は木曾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教えてください。

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ならない圏域です。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。

一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のでしょうか。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、戦前はまだ中国大陆がありましたから、「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きまして、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のでしょうか。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。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伺います。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。

一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のでしょうか。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勞しています。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。木曾川水系では、上流と下流の連携をNPOなどが中心となっていておられますし、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やいますね。

ー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、東山公園の一带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いかと思いますが、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。

ー人口減少・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。

ー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、木曾川水系の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。

ー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々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（長野ー金沢間）の開業により、金沢、宇奈月温泉といったところ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、サッカーグラウ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。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—金沢間を直通運転する企画列車も走るようになっていきます。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。

一北陸新幹線を生かした地域づくりを進めるためにどのような取組が必要でしょうか。

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。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ますと、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のでしょうか。

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なくてはいけないと思います。

一北陸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）のかわ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。そうすると、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

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。

－北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。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るのでしょうか。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れないだろうかと思っています。

－北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、船場のお店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周辺で構成されていて、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行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となります。

ー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すが、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れますかと言ったら、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、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（長野ー金沢間）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方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たとしている。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見ると約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面活用型の強靱な国土を構築していくため、南海トラフ地震等に備えた、二重、三重に多重性・代替性を確保するネットワークの拡充・機能強化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べき世界最強・最先端のものづくりを基軸に、環太平洋・環日本海に拓かれた、世界規模でグローバルにヒト、モノ、カネ、情報が対流する拠点となって世界をリードしていくことが期待される。

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

そうした中、リニア中央新幹線の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べき生物多様性が確保された、多種多様な自然環境の保全・再生、自然と調和した美しい景観・国土を形成するなど、多様な主体により将来にわたる環境と共生し持続性が確保された地域経営マネジメントを確立する。

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

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

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

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、日本海国土軸の中核圏域、日本海・太平洋2面活用型国土の要としての役割が期待されている。

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

今後、港湾や空港等のインフラの充実を図り、ユーラシアへのゲートウェイとしての機能を強化するとともに、太平洋側において想定されている巨大地震や近年の気候変動に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、日本海国土軸の中核圏域を形成するための2つの将来像を効果的・戦略的に実現するため、国、地方公共団体、経済界等の多様な主体が協力・協調してそのポテンシャルを活かした施策や事業を展開できるよう、具体的な4つの目標を整理する。

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

① 世界最強・最先端のものづくりの進化

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

その際、中部圏の均衡ある発展を図るため工業等の産業都市等として開発する必要があるものとして、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、働き住み続けたいくなる中部圏を創生する。

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

④ 安全・安心で環境と共生した中部圏形成

安全・安心で環境と共生した国土は、中部圏形成のベースであり、切迫する南海トラフ地震や頻発・激甚化する大規模自然災害に備えるため、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策に取り組むことが重要である。活発な経済活動が展開されている都市や地方の、また、ものづくり産業などの防災力強化に「南海トラフ地震対策中部圏戦略会議」や「東海ネーデルランド高潮・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じた国土の適切な保全、さらに国民生活を支えるインフラの適切な維持管理や地域の守り手としての建設業の強化などを通じて、強靱で環境と共生した持続可能な中部圏を形成する。

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

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

⑤ 人材育成と共助社会の形成

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

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

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

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

⑥ 個性ある圏域の創生

恵まれた環境や特色を活かし、あらゆる人をひきつける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接続都市間での対流と交通・ICT(情報通信技術)ネットワーク環境の充実(ライフサイエンス、高機能新素材、中小企業ネット、スキル人材)
- 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

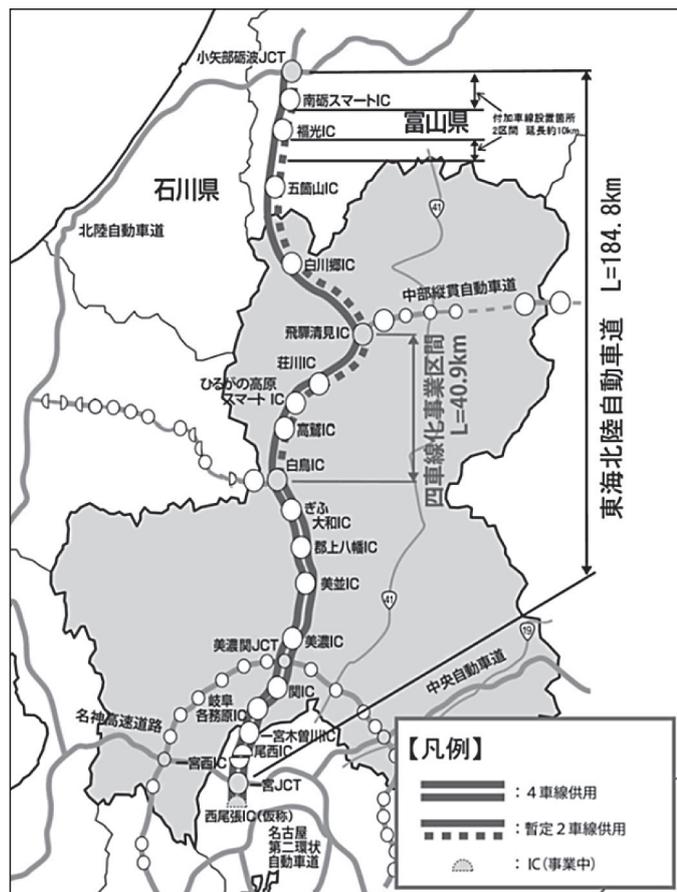
- ・起終点：一宮市－小矢部市〈総延長約185km〉
- ・事業主体：中日本高速道路株式会社
- ・過去の経緯：1986年 3月 岐阜各務原 IC－美濃 IC間 供用開始
 1992年 3月 福光 IC－小矢部砺波 JCT間 供用開始
 1994年 3月 美濃 IC－美並 IC間 供用開始
 1996年 4月 美並 IC－郡上八幡 IC間 供用開始
 1997年 3月 一宮木曾川 IC－岐阜各務原 IC間 供用開始
 11月 郡上八幡 IC－白鳥 IC間 供用開始
 1998年 2月 尾西 IC－一宮木曾川 IC間 供用開始
 12月 一宮 JCT－尾西 IC間 供用開始
 1999年 11月 白鳥 IC－荘川 IC間 供用開始
 2000年 9月 五箇山 IC－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－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。

図表 28 東海北陸自動車道の路線図



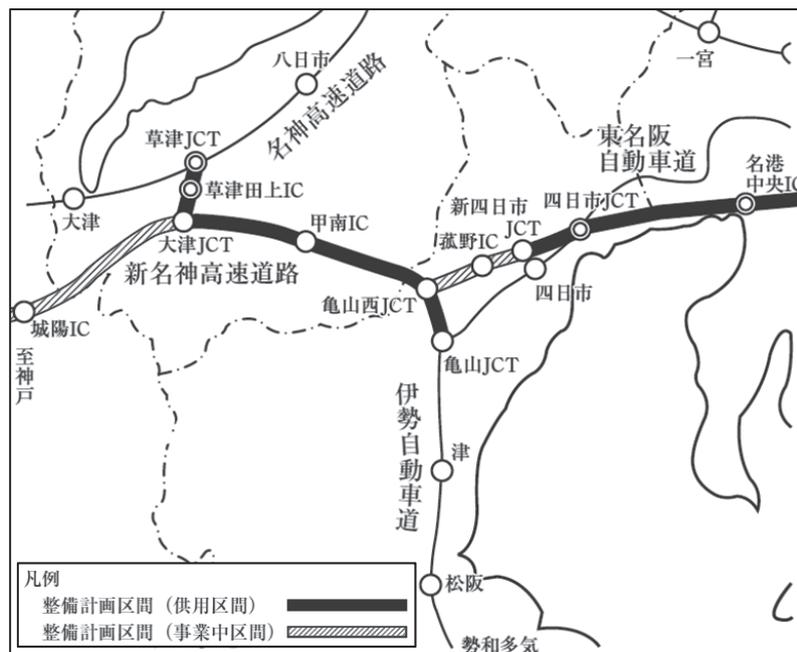
出所：中部圏開発整備地方協議会
 「平成29年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

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－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－亀山西 JCT 間（2018 年度供用開始予定）及び大津 JCT－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－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－亀山市間及び大津市－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

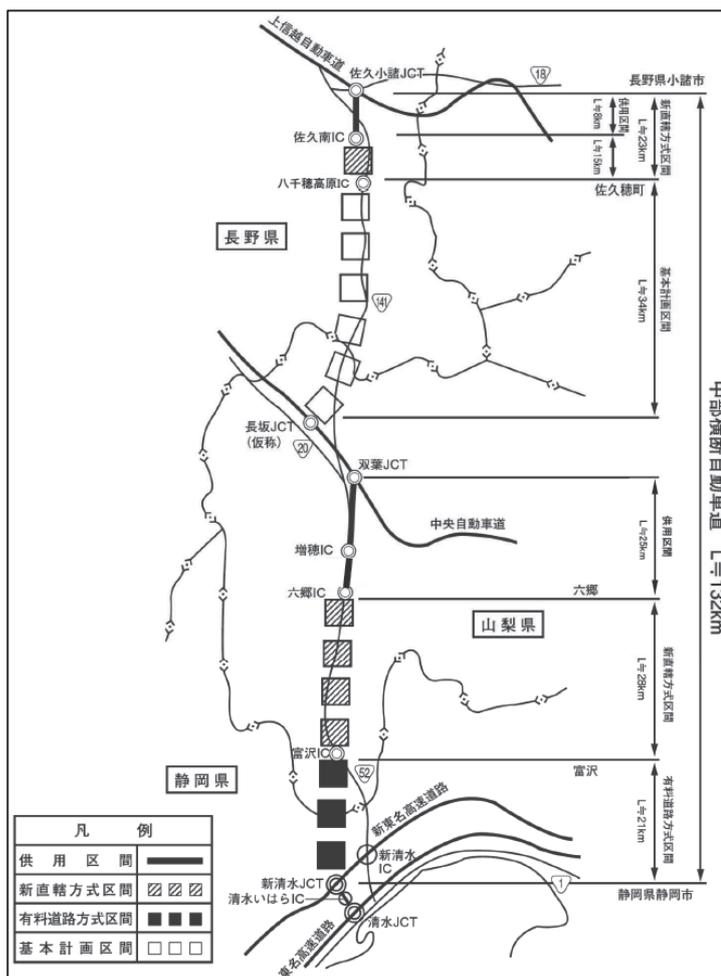
② 事業の趣旨・効果

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。

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。

図表 31 中部横断自動車道の路線図



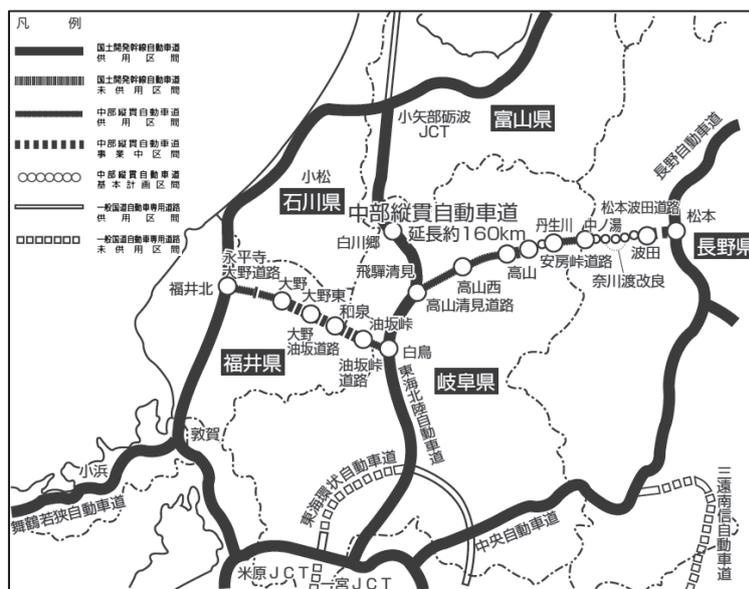
出所：中部圏開発整備地方協議会
 「平成 29 年度 中部圏の開発整備について」より転載・加筆

5. 中部縦貫自動車道

① 概要

- ・起 終 点：松本市ー福井市〈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ー松岡 IC間 供用開始
 1997年 12月 中ノ湯 ICー平湯 IC間 供用開始
 1999年 4月 白鳥 JCTー白鳥西 IC間 供用開始
 11月 東海北陸自動車道 荘川 ICー白鳥 JCT間 供用開始
 2000年 10月 東海北陸自動車道 飛驒清見 ICー荘川 IC間 供用開始
 2004年 11月 高山西 ICー飛驒清見 IC間 供用開始
 2007年 3月 永平寺 ICー永平寺参道 IC間 供用開始
 9月 高山 ICー高山西 IC間 供用開始
 2009年 3月 勝山 ICー上志比 IC間 供用開始
 2013年 3月 大野 ICー勝山 IC間 供用開始
 2015年 3月 松岡 ICー福井北 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驒地域を経由して、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、平湯ー丹生川間・波田ー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。

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。

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

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－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－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－灘浦 IC 間 供用開始
 2016年 3月 氷見南 IC 供用開始

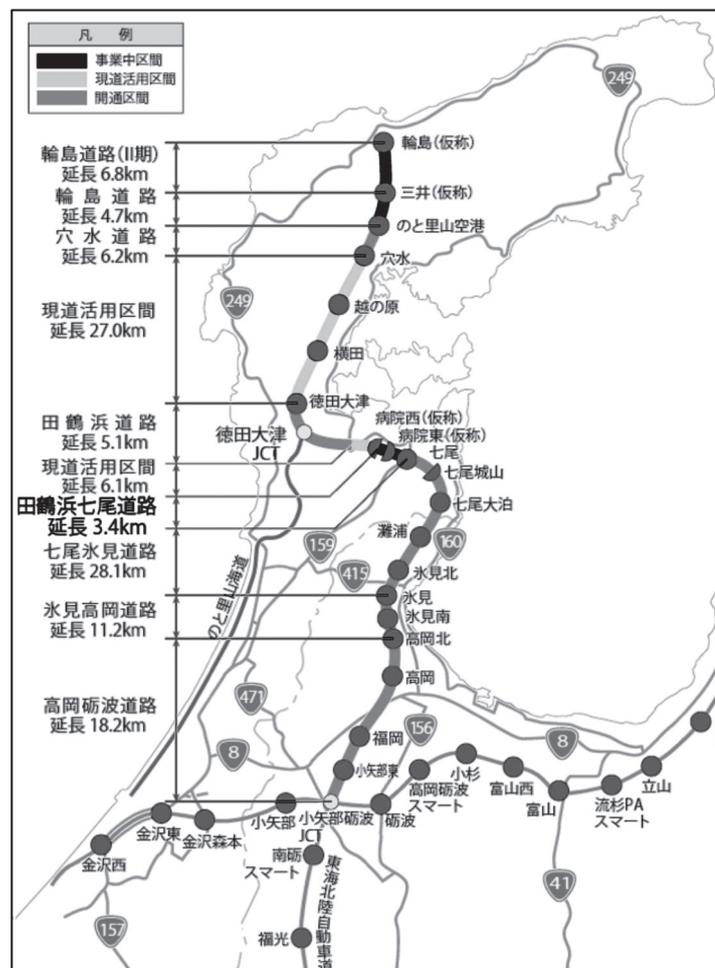
② 事業の趣旨・効果

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）－のと里山空港 IC 間と田鶴浜七尾道路の病院西 IC（仮称）－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。

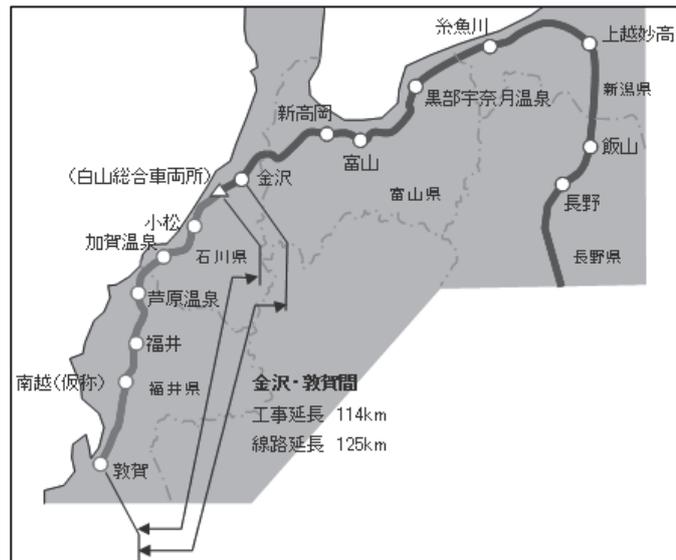
このため、現在建設中の金沢・敦賀間について、2022年度末までの開業の確実な実現に向けて整備を促進するとともに、敦賀までの更なる前倒し開業を含めた早期開業に最大限努力することが望まれる。

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资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。

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.jrnt.go.jp/02Business/Construction/const-Phrk.html>) より転載

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

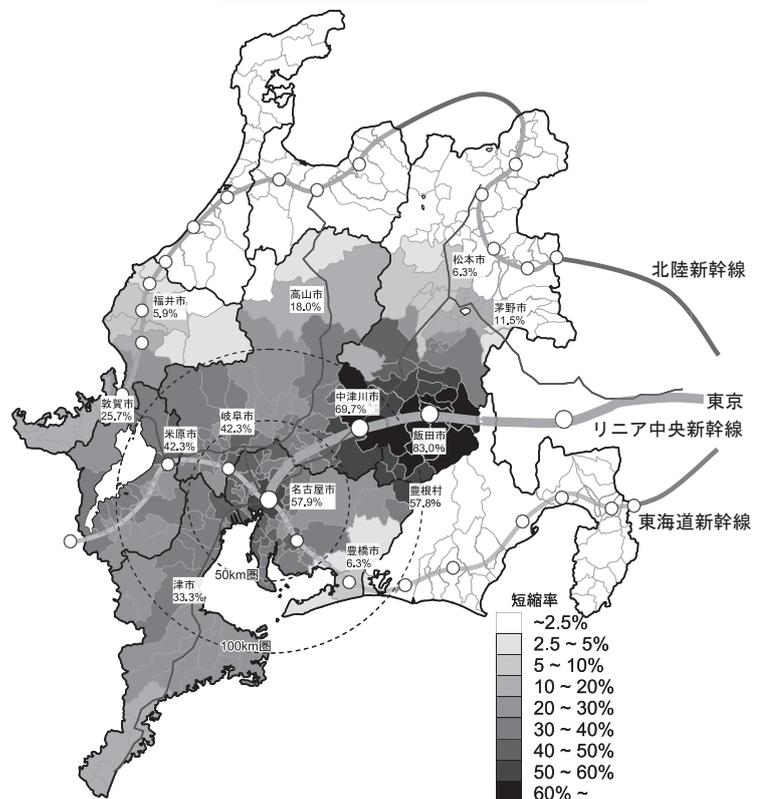
② 事業の趣旨・効果

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



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资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－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事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

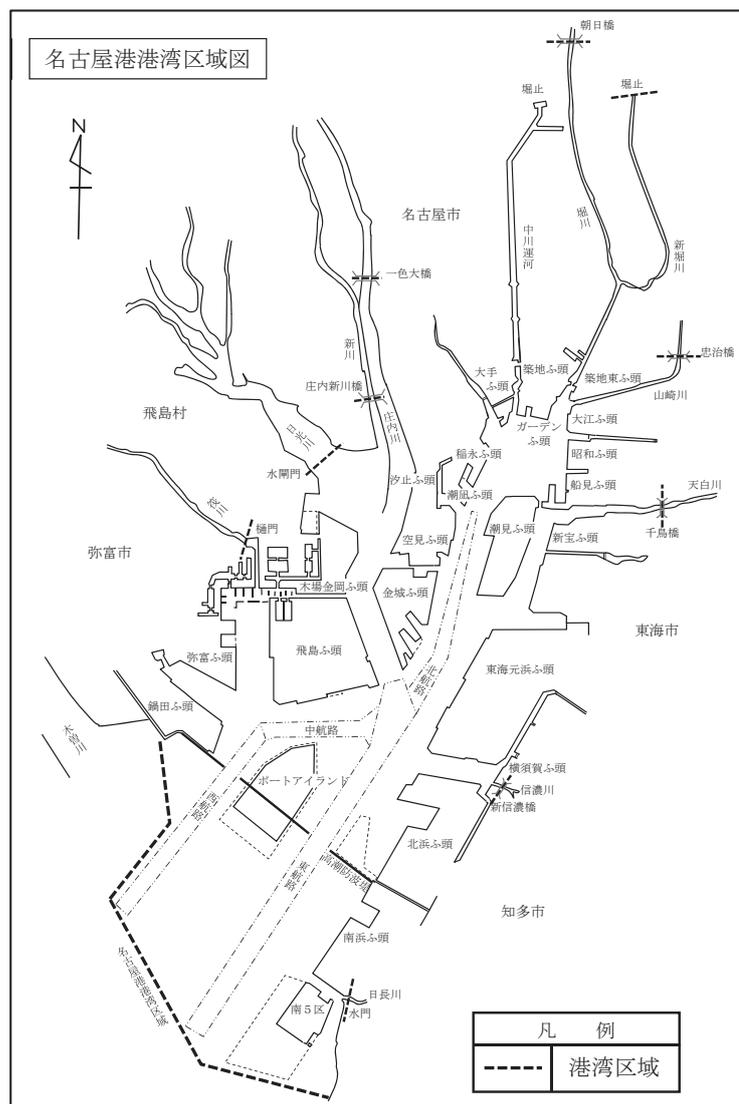
名古屋港の経済活動による愛知県への雇用創出数は約111万人（愛知県就業者数の約30%に相当）、経済波及効果（生産誘発額）は約31兆円（愛知県生産額の約40%を占める）と推計されている（名古屋港管理組合資料参照）。

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。

図表 39 名古屋港の概要図



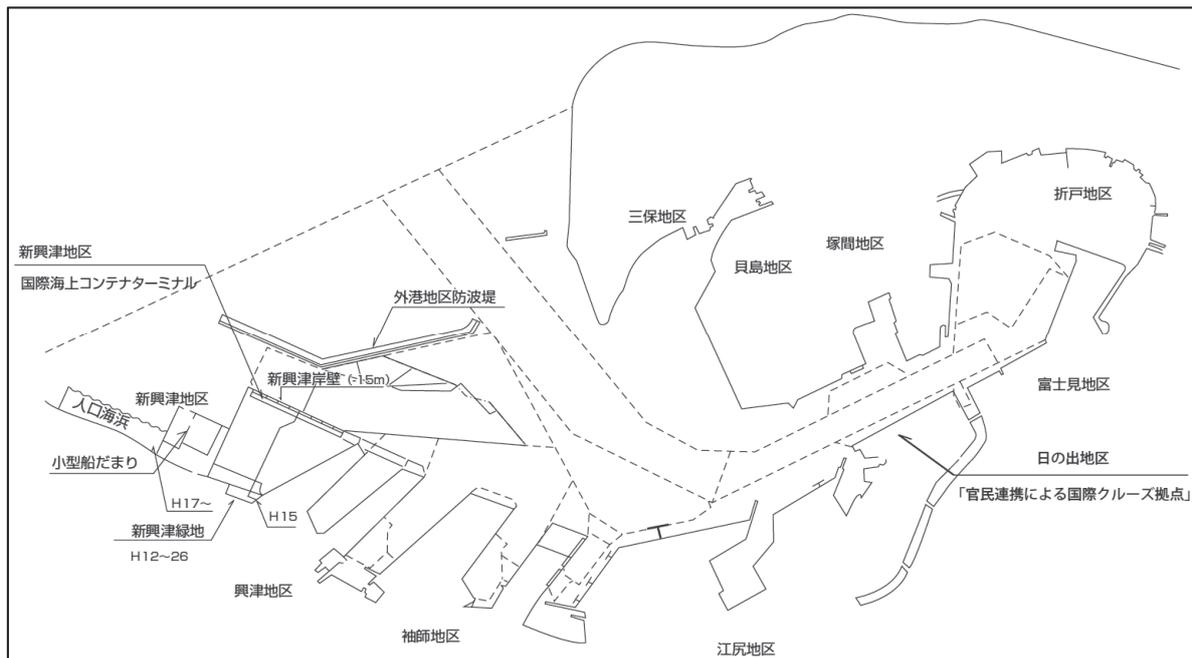
出所：名古屋港管理組合「事務概要」

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。

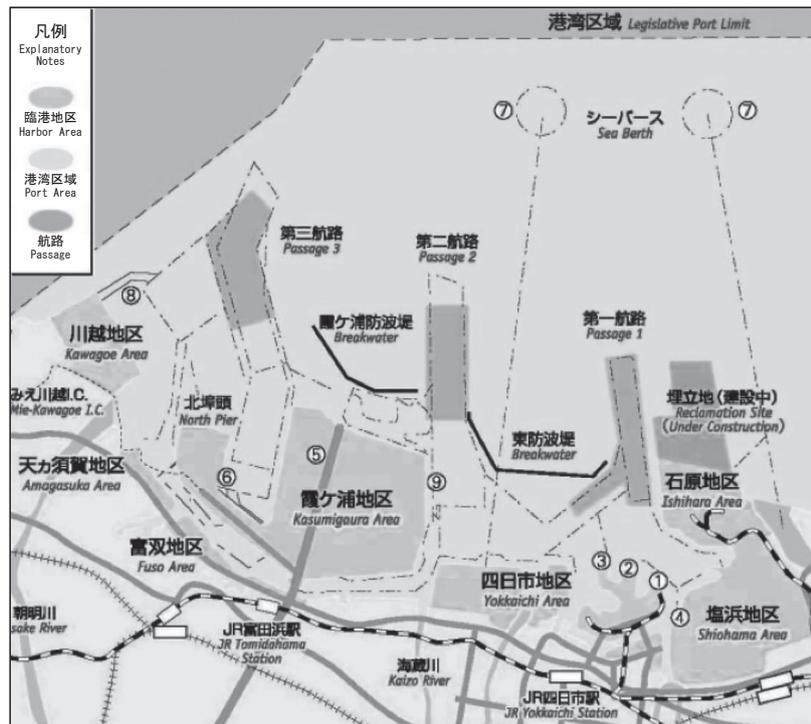
また、清水港は、“「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾”に選定されたことを契機として、クルーズ船社と連携し日の出地区において国際クルーズターミナルの整備を進めるとともに、新興津地区における小型船だまり・人工海浜の整備による魅力あるみなとまちづくりが求められている。

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。

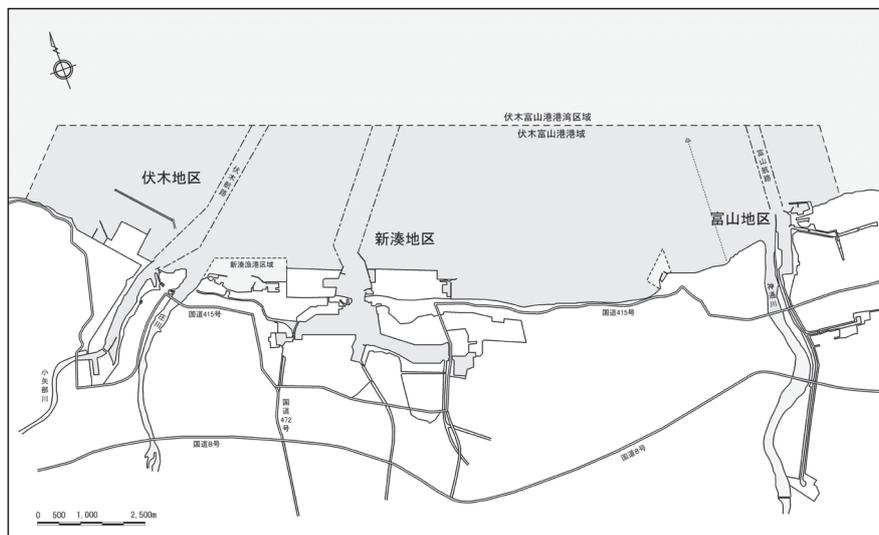
また、増加する港湾関連交通の定時性・即時性の確保、周辺道路の混雑緩和、沿道環境の改善、霞ヶ浦地区への複数アクセスルート実現によるリダンダンシー機能の確保等、物流効率化に大きな効果が期待される、臨港道路霞4号幹線の整備促進が求められている。

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。