第２章　中部圏の将来像とその実現のための施策
　第１節　中部圏が目標とする社会や生活の姿
　第２節　中部圏の人口の将来
　第３節　将来像実現に向けた基本方針
　　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
　　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
　第４節　区域の指定
　　１　都市整備区域
　　２　都市開発区域
　　３　保全区域
［第２部］
第３章　施設の整備計画
　１　道路
　２　鉄軌道
　３　港湾
　４　漁港
　５　空港
　６　情報通信施設
　７　住宅、住宅用地及び市街地
　８　工場用地
　９　水資源の開発及び利用
　10　河川
　11　海岸保全施設
　12　砂防設備
　13　地すべり防止施設等
　14　保安施設
　15　都市公園
　16　水道
　17　下水道
　18　廃棄物処理施設
　19　病院
　20　公害の防止
　21　大学等高等教育機関
　22　教育・文化施設
　23　職業訓練施設
　24　自然公園等
　25　観光施設
　26　文化財保存のための施設
　27　かんがい排水施設及び農用地
　28　社会福祉施設
　29　工業用水道
　30　林道

序説

１　計画変更の意義

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

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

しかしながら、昨今の急激な人口減少・高齢化や南海トラフ地震など巨大災害の切迫、インフラ老朽化問題など社会情勢は大きく変化しており、また、世界に目を向けると、アジア諸国を中心とした新興国の台頭で国際競争が一段と激化するとともに、グローバ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、平成27年の北陸新幹線（長野・金沢間）の開業、また平成39年開業を目標としたリニア中央新幹線東京・名古屋間の平成26年の工事着工は、中部圏にとって、国際競争力を一段と高め持続可能な発展を遂げる千載一遇の好機である。リニア中央新幹線の全線開業により、世界を先導するスーパー・メガリージョン※３の形成が期待される。中部圏は、そのセンターとしての役割を担っていく中で、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心で、北陸新幹線やリニア中央新幹線の社会的・経済的効果を最大限発揮し得る中部圏を構築していく必要がある。

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

２　計画の性格

この計画は、中部圏開発整備法に基づいて、長期的かつ総合的な視点から今後の中部圏の開発整備の方向性を示すものであり、民間の諸活動に対しては誘導的役割を果たし、関係行政機関及び関係地方公共団体に対しては、中部圏の開発整備に関する諸計画及び諸施策の指針となるものである。各種施設の整備については、この計画期間内に完成見込みであり、代表性が高いと考えられる施設を中心に記載している。

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

３　計画の対象区域と期間

この計画は、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の区域を対象とする。

計画の期間は、第１部（第１章及び第２章）については概ね10箇年、第２部（第３章）については概ね５箇年間とする。

４　計画の実施

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

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

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