

6 リニア中央新幹線の整備進展と日本中央回廊の形成

1 リニア中央新幹線の整備状況と開通見通しの変更

リニア中央新幹線は、新たな日本の大動脈であり、東京・名古屋・大阪の3大都市圏を1時間で結び、一つの圏域に転換する国家的プロジェクトです（図表1-6-1）。

2027年の東京―名古屋間の開業をめざして整備が進められてきましたが、2023年12月、南アルプストンネル（静岡工区）のトンネル掘削工事に着手の見込みが立たない状況を踏まえ、整備主体である東海旅客鉄道（株）が工事の完了の予定時期を「2027年以降」に変更しました。

また、同社は2025年10月に品川―名古屋間の総工事費について、近年の物価高や難工事への対応等に関する増額要素が判明したことから、約4兆円増額し11兆円となると公表しました。この中で、品川―名古屋間の開業時期を便宜上2035年と仮置きして試算した結果、資金の確保と健全経営が堅持できるとしています。

東京―名古屋間の開業時期は当初予定より遅れることとなったものの、整備は進められており、2025年9月末時点で、工事契約済みの工区延長は約90%、用地取得は約85%、発生土活用先の確定状況は約85%となっています。県内では、名古屋駅の新設工事をはじめ全線で建設工事が本格的に進められており、2025年6月には坂下西工区、2026年1月には名城工区において本格的なシールド掘進工事が始まっています（図表1-6-2）。

図表1-6-1 リニア中央新幹線のルート概念図



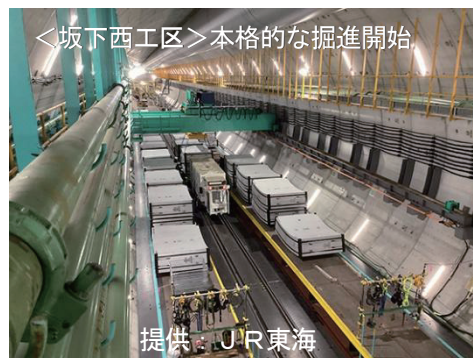
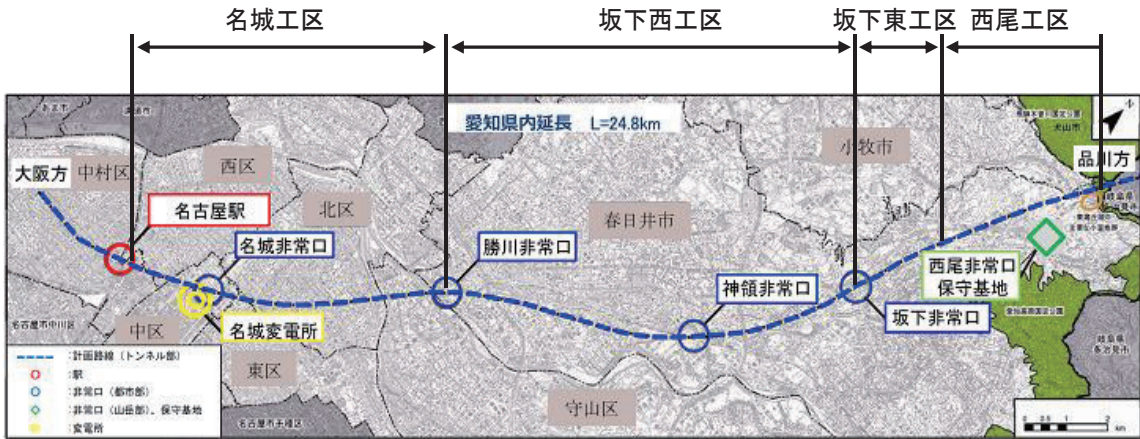
※1 東京都・名古屋市の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線（品川・名古屋間）工事実施計画（その1）（平成26年10月17日認可）」を基に作成。
 ※2 名古屋市・大阪市間のルート範囲及び主要な経過地は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申（平成23年5月）参考資料を基に作成。
 三重県、奈良県、大阪府の各府県に設置される駅の位置は未定。

※東京都・名古屋市の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線（品川・名古屋間）工事実施計画（その1）」（2014年10月17日認可）を基に作成

※名古屋市・大阪市間のルート範囲及び主要な経過地は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申（2011年5月）参考資料をもとに作成
 三重県、奈良県、大阪府の各府県に設置される駅の位置は未定

出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会資料

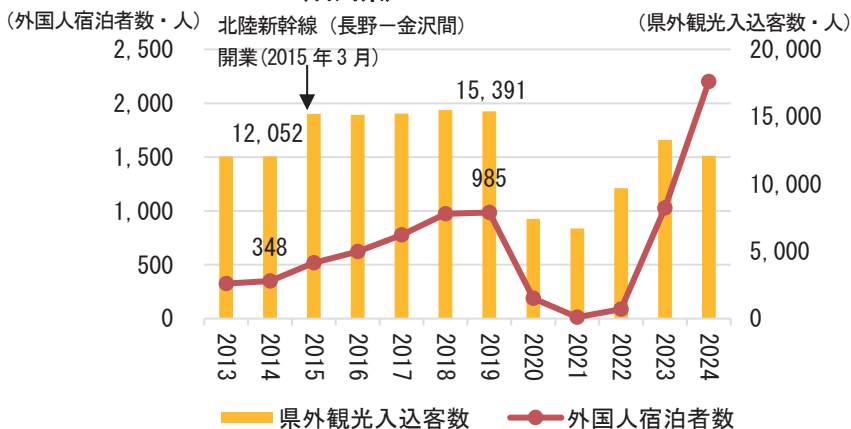
図表 1-6-2 リニア中央新幹線 愛知県区間



リニア中央新幹線は、中部国際空港、新東名高速道路などとともに、交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、本県の社会・経済に大きな波及的効果を与えると考えられます。そのため、本県としては、国や東海旅客鉄道(株)等に対し、早期整備を働きかけるとともに、開業後の効果を県内全域に波及させる施策を展開していく必要があります。

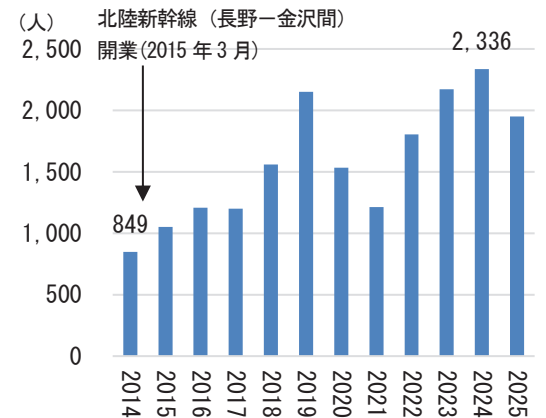
こうした中、2015年3月に開業した北陸新幹線(長野—金沢間)の例を見ると、東京—金沢間の所要時間が1時間19分短縮され、2時間28分となりました。この結果、石川県においては、2019年の観光客数は2014年比で1.3倍、外国人宿泊者数は2.8倍、製造品出荷額等は1.2倍となるなど、観光面、産業面において整備効果が顕著に現れています(図表1-6-3)。一方で、人口の社会増減を見ると、2024年の東京圏への転出超過数は2014年比で2.8倍となっています(図表1-6-4)。

図表 1-6-3 県外観光入込客数及び外国人宿泊数の推移 (石川県)



出典：石川県「統計からみた石川県の観光」及び観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に愛知県政策企画局作成

図表 1-6-4 石川県から東京圏への転出超過数



出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に愛知県政策企画局作成

こうしたことを踏まえ、リニア中央新幹線の開業が東京圏への人口流出を加速させることがないようにするとともに、本地域に整備効果が十分にもたらされるよう、地域の個性を活かしながら、国内外から人や企業を惹きつける環境の整備を進めることが重要です。

2 日本中央回廊の中心へ

(1) 新たな国土形成計画と「日本中央回廊」

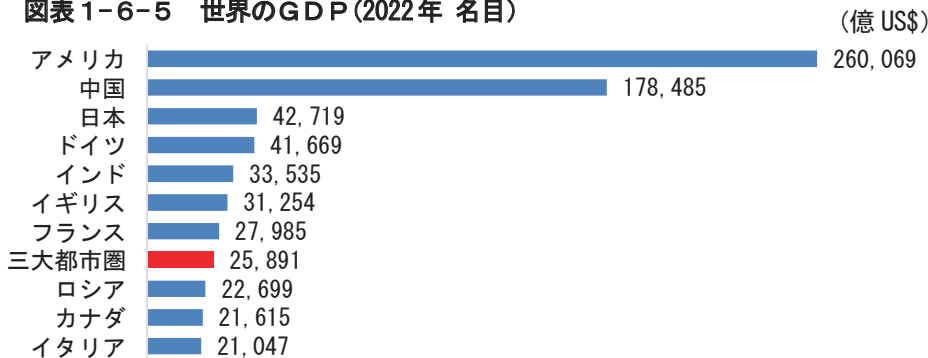
2023年に閣議決定された「第三次国土形成計画（全国計画）」においては、リニア中央新幹線の開業や、2027年度に全線で開通予定の新東名高速道路や新名神高速道路などの高規格道路の整備により、東京圏、名古屋圏、大阪圏が一つの都市圏として結ばれた「日本中央回廊」が形成されるとされています。こうした新たな交流圏域の形成により、人流・物流の効率化やリダンダンシーの強化等を通じて地方の活性化を図るとともに、空港・港湾の機能強化を図り、我が国全体の国際競争力の強化につなげていくことが重要とされています。

(2) 3大都市圏の経済規模

リニア中央新幹線の開業によって一体化する3大都市圏の経済規模はロシアを超え、フランスやイギリスに迫る世界最大級の規模となります（図表1-6-5）。

3大都市圏の人口、事業所数、製造品出荷額等は我が国全体の概ね半数を占めています（図表1-6-6）。リニア中央新幹線の開業による移動時間の劇的な短縮のメリットを活かし、3大都市圏が交流・連携・融合していくことで、イノベーションの力を高め、我が国の経済発展のコアとして、成長していくことが期待されています。

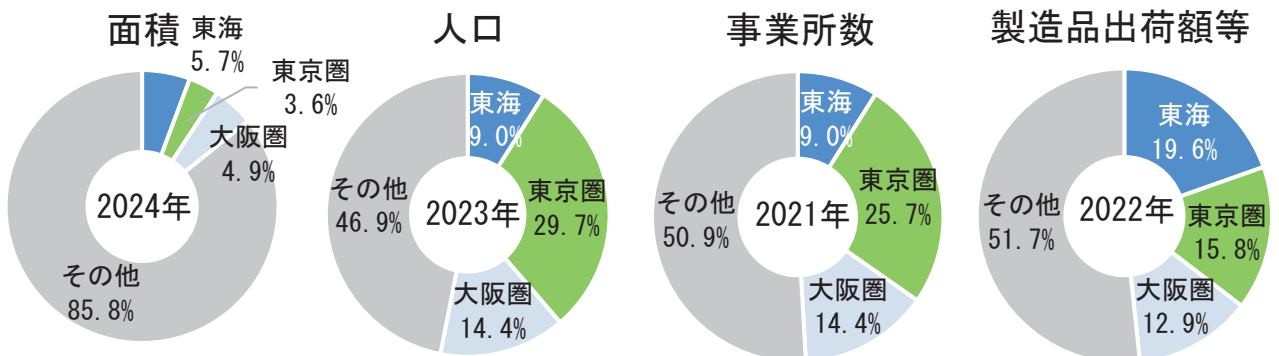
図表1-6-5 世界のGDP(2022年 名目)



※3大都市圏は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、奈良県、大阪府、兵庫県の合計

出典：IMF（International Monetary Fund：国際通貨基金）及び内閣府経済社会研究所統計データを基に愛知県政策企画局作成

図表1-6-6 3大都市圏の概観



※「東海」は岐阜県、愛知県、三重県、「東京圏」は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、「大阪圏」は京都府、奈良県、大阪府、兵庫県を指す。
出典：中部経済産業局「東海経済のポイント（3大経済圏比較）2024」を基に愛知県政策企画局作成

コラム 日本中央回廊が描く未来～国土形成計画の新たな挑戦～

第三次国土形成計画（全国計画）では、国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」を掲げ、全国的な回廊ネットワークの形成をめざしています。その中核を担うのが、3大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」です（図表1-6-7）。

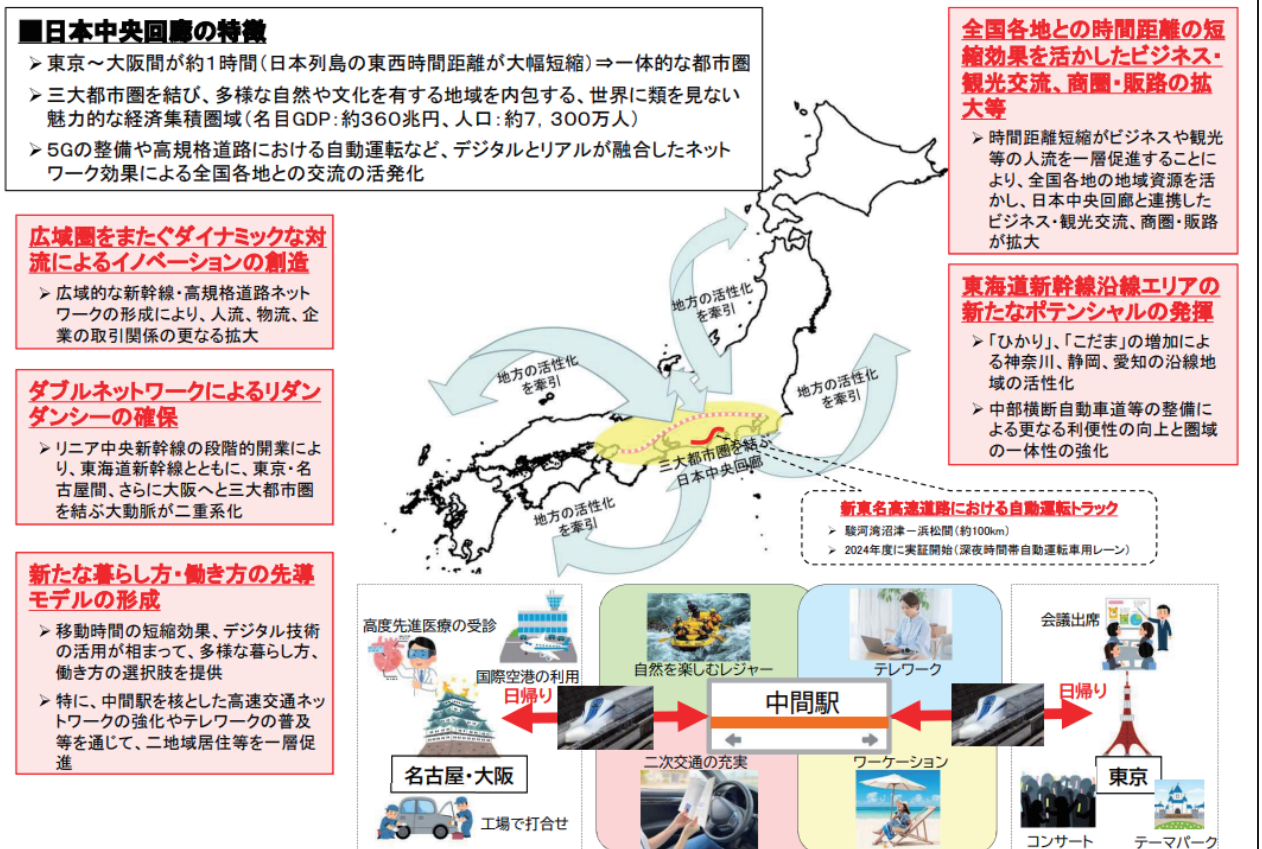
この概念は、従来の「スーパー・メガリージョン」を進化させたものであり、単なる経済圏の強化にとどまらず、新たな暮らし方・働き方の創出やデジタル技術の活用による地方活性化を重視しています。リニア中央新幹線や新東名・新名神高速道路といった高速交通ネットワークを軸に、東京・名古屋・大阪を結ぶ大動脈が形成されることで、地方にもその効果を波及させることが狙いです。

今後策定が予定されている第三次中部圏広域地方計画では、「日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり」を重点目標に掲げ、リニア中央新幹線開業による新たな価値創造や交通ネットワーク強化による広域的波及などの取組を示しています。

「日本中央回廊」は、日本のハートランドである中部圏を中心に、全国の地域力を結集するための象徴的なプロジェクトです。単なる交通インフラ整備ではなく、地域の魅力を再構築し、持続可能な国土の未来を描く挑戦と言えます。

図表 1-6-7 日本中央回廊の概要

日本中央回廊による効果の全国的波及(イメージ)



出典：国土交通省「国土形成計画（全国計画）参考資料」

(3) 中京大都市圏づくり

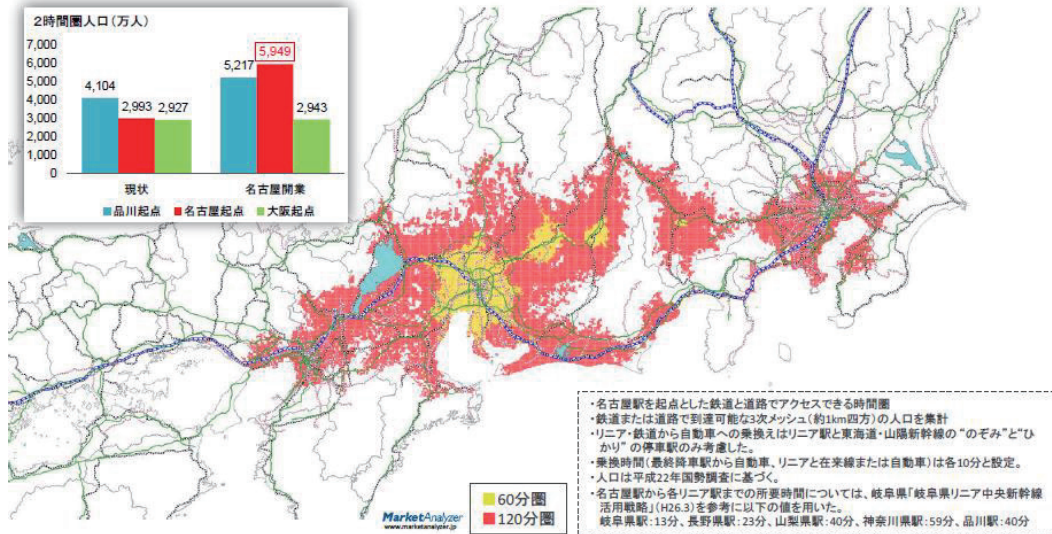
リニア中央新幹線東京－名古屋間の開業により、名古屋駅を起点とする2時間圏人口は国内最大になります(図表1-6-8)。また、全線開業により、この地域は日本中央回廊の中心としての役割を担うことが期待されています。

本県では、大都市である名古屋を中心に社会的・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エリア(名古屋を中心とした概ね80~100km圏)を「中京大都市圏」と位置づけ、世界中からヒト・モノ・カネ・情報が集まり、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる大都市圏の形成をめざしています(図表1-6-9)。

東京－名古屋間の開業時期は当初の予定より遅れが見込まれるものの、開業を見据え、日本を牽引する大都市圏づくりを引き続き進めていく必要があります。

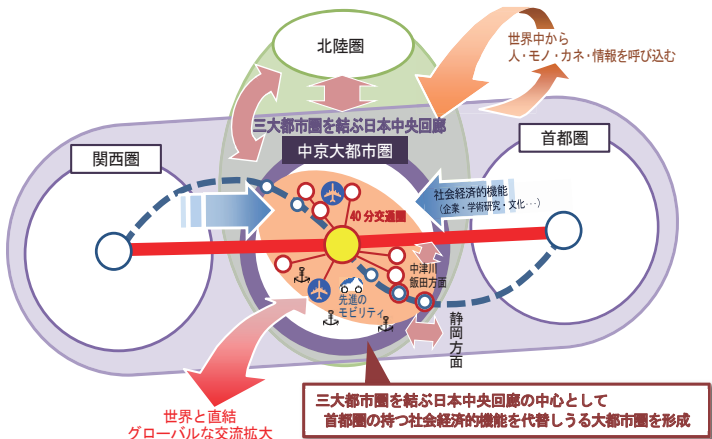
リニア中央新幹線の開業により、本県は2本の新幹線と東名・名神高速道路、中央自動車道、新東名・新名神高速道路の複数の高速道路により、首都圏との間で重層的なネットワークを有する我が国唯一の地域となり、充実した空港・港湾機能とあわせ、立地優位性が一層高まります(図表1-6-10)。日本一の産業拠点としての機能を強化し、我が国の経済を牽引するとともに、日本中央回廊の効果を広域に波及させるためにも、道路や鉄道ネットワークの充実、空港・港湾等の機能強化、高規格道路での自動運転などのデジタル技術の活用を図る必要があります。

図表1-6-8 名古屋駅を起点とした2時間圏人口(東京－名古屋間リニア開業時)

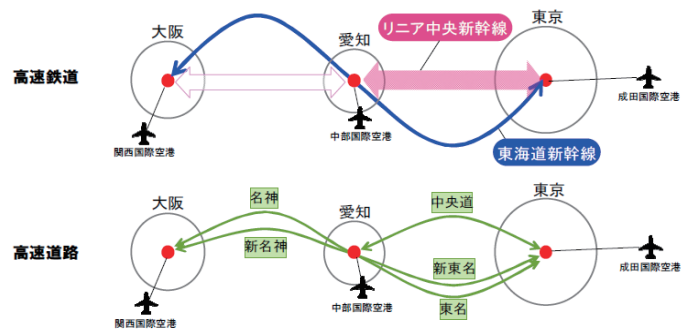


※三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)作成
 出典:(公財)中部圏社会経済研究所「名古屋大都市圏ハーランドビジョン」(2018年4月)

図表1-6-9 中京大都市圏の形成概念図



図表1-6-10 重層的なネットワークで結ばれる東京と愛知



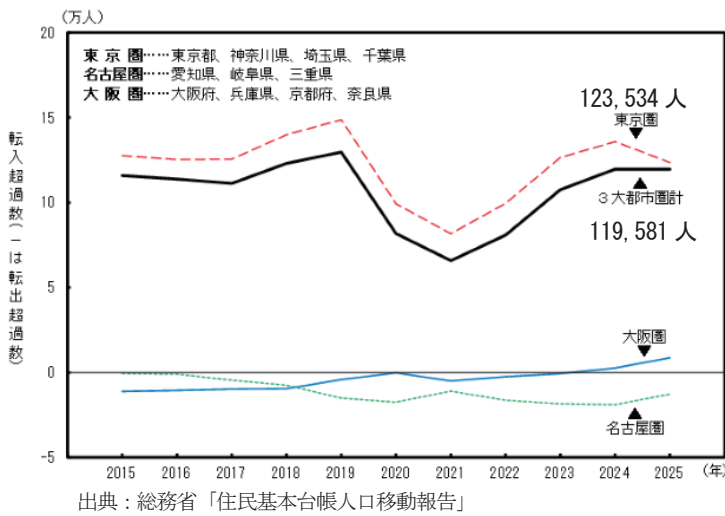
出典:愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」(2013年3月)

3 東京一極集中の再加速

3大都市圏（東京圏・名古屋圏・大阪圏）の転入・転出超過の状況を見ると、3大都市圏全体では2025年に11万9,581人の転入超過となり、前年に比べ85人の減少となっています（図表1-6-11）。各圏域の状況を見ると、東京圏は12万3,534人の転入超過となり、前年に比べ1万2,309人の減少となっています。また、大阪圏は転出超過が続いていましたが、2023年から転入超過に転じています。一方、名古屋圏は2013年以降、転出超過が続いています。

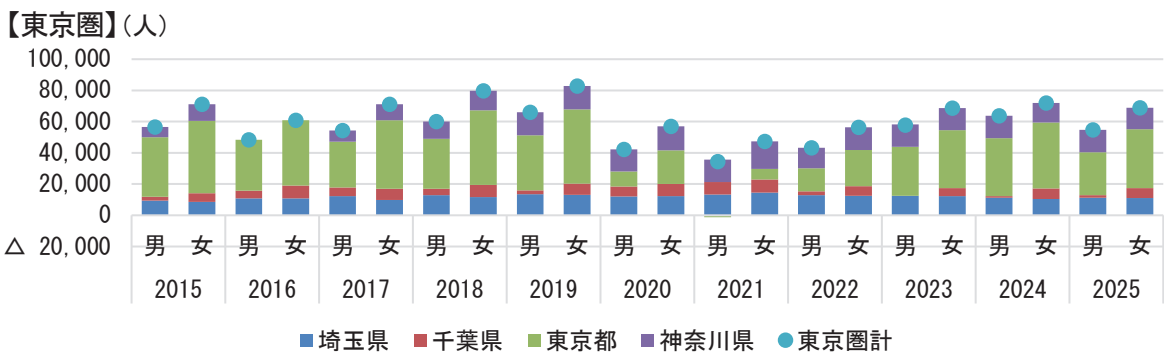
東京一極集中は、首都直下型地震などの巨大災害が発生した場合に甚大な被害が想定されるほか、通勤時間の長さや住宅面積の狭小化などの生活の質の低下、地方における地域活力の低下等が懸念されており、我が国の健全な成長にとっての制約要因になっています。

図表 1-6-11 3大都市圏の転入超過数の推移（2015～2025年）

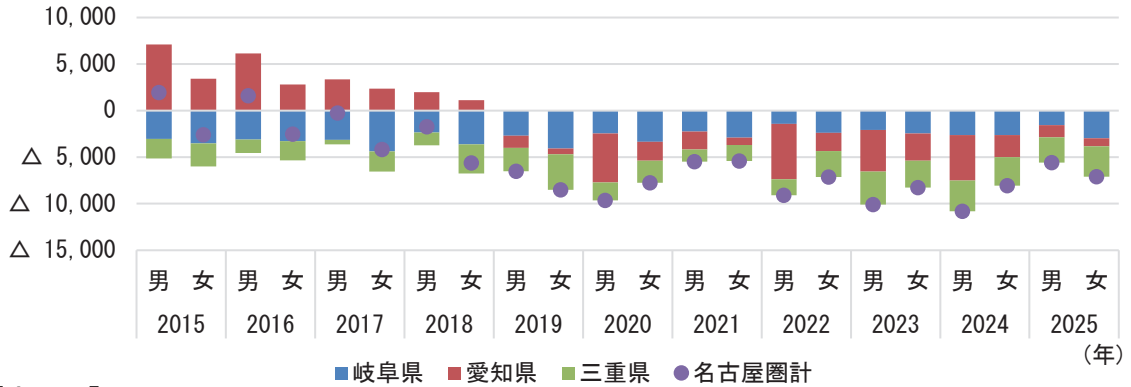


各圏域の男女別転入超過数の推移を見ると、東京圏、大阪圏は男女ともに転入超過となっている一方、名古屋圏は男女ともに転出超過となっており、女性の転出超過数が男性を上回っている状況です（図表1-6-12）。また、産業別従業者数の増減を見ると、本県、大阪府ともに宿泊業、飲食サービス業は大きく減少していますが、大阪府では情報通信業や医療、福祉などの業種で従業者数が大きく増加しており、女性の転入に寄与していると考えられます（図表1-6-13）。本県においては、製造業の従業者数の割合が大きく、女性にとって魅力的な業種が少ないことが、転出超過の一因となっていると考えられます（図表1-6-14）。

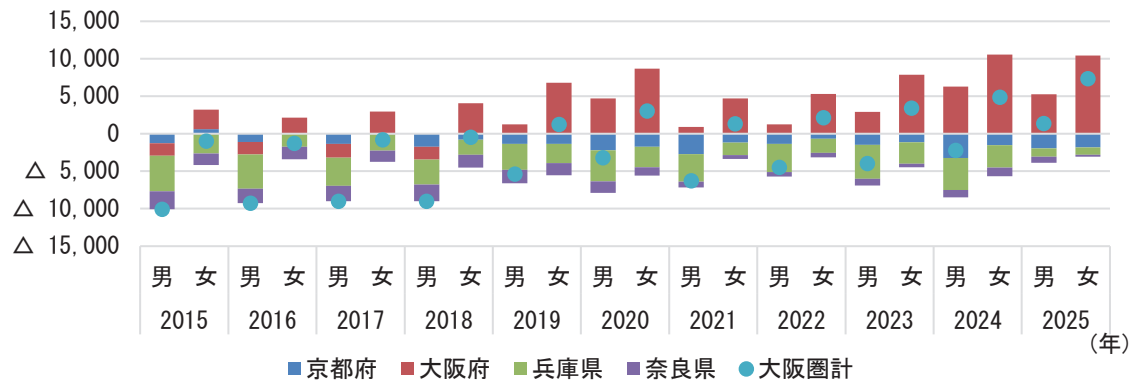
図表 1-6-12 各圏域の男女別転入超過数の推移



【名古屋圏】(人)

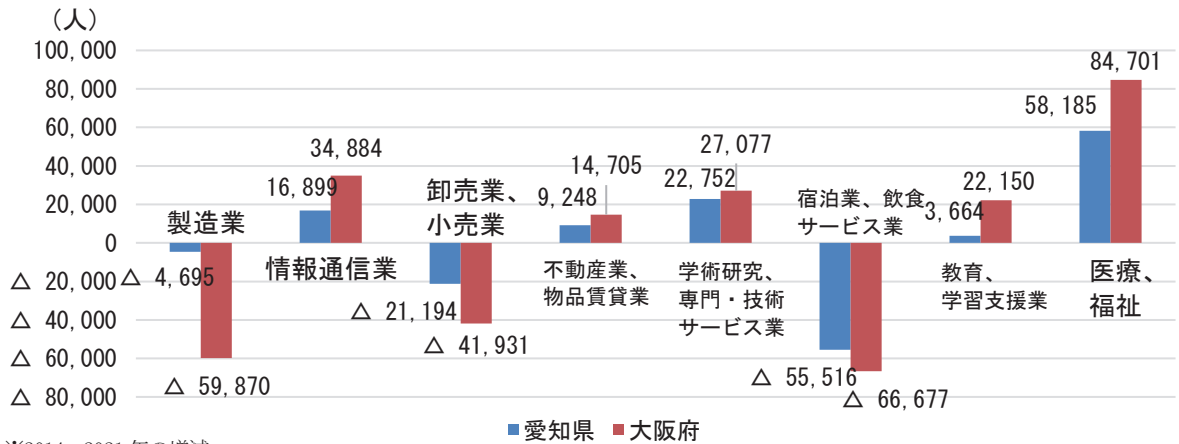


【大阪圏】(人)



出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」を基に愛知県政策企画局作成

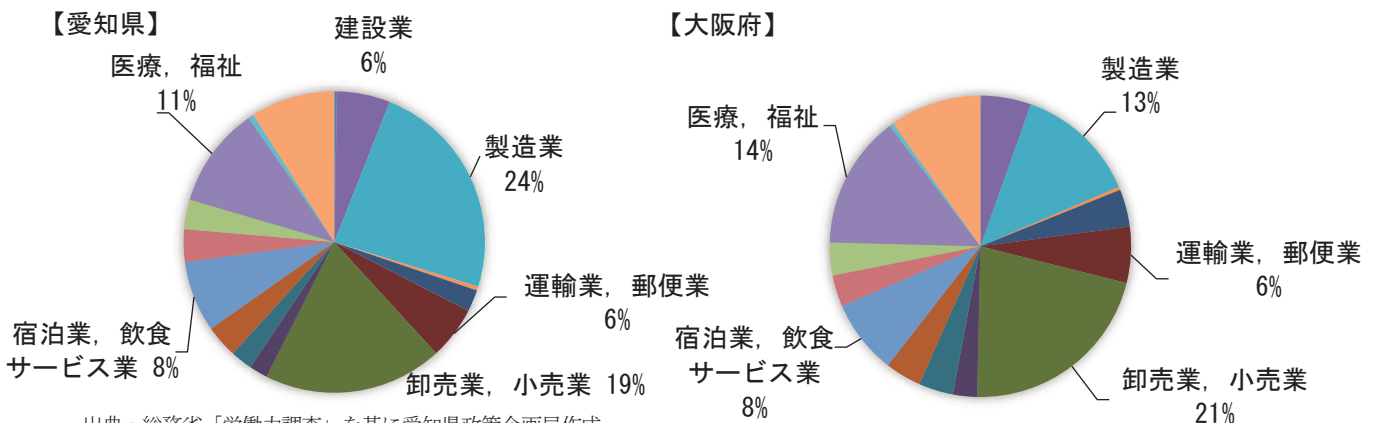
図表 1-6-13 産業別従業者数の増減（愛知県・大阪府）



※2014～2021年の増減

出典：総務省「労働力調査」を基に愛知県政策企画局作成

図表 1-6-14 従業者数の割合(2021年)（愛知県・大阪府）



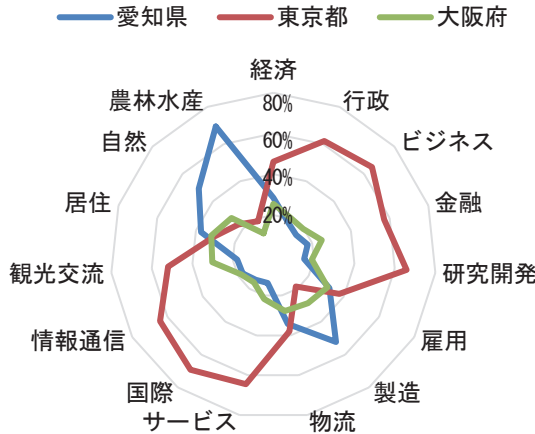
出典：総務省「労働力調査」を基に愛知県政策企画局作成

4 3大都市圏の中での愛知・中京大都市圏の個性や強み

(1) 3大都市の中での愛知の個性や強み

本県、東京都、大阪府の都市機能を「経済」、「行政」、「ビジネス」等の15の項目にカテゴリ分けし、平均シェアを比較すると、東京都は「ビジネス」、「金融」、「研究開発」、「情報通信」、「国際」等に強みがある一方で、本県は「製造」、「農林水産」、「自然」、「居住」等に強みがあることがわかります（図表1-6-15）。

図表1-6-15 愛知県・東京都・大阪府の都市機能の比較



※図表1-6-16のカテゴリ毎に算出した平均シェアをレーダーチャートに表示。

愛知県・東京都・大阪府の都市機能に関する指標について、指標ごとに3都府県合計に占める割合を算出し、指標を「経済」、「行政」、「ビジネス」など15項目のカテゴリに分け、3都府県合計に占める割合の平均値をレーダーチャートに表示したもの。

本県はモノづくりの圧倒的な集積を有するほか、農業生産においても全国有数の地域です。また、通勤時間の短さ、持ち家率・住宅の広さ、体育施設の充実、可処分所得（中央世帯）など、「総合的に見た住みやすさ」という点で、東京都、大阪府と比較して優れていると言えます（図表1-6-16）。

図表1-6-16 愛知県・東京都・大阪府の都市機能の比較

大項目	単位	実数(2025年)			愛知県を1とした場合の指数			出典	
		愛知県	東京都	大阪府	愛知県	東京都	大阪府		
人口	人口	千人	7,460	14,178	8,757	1	1.9	1.2	総務省「人口推計(2024年10月1日現在)」
経済	域内総生産(名目)	10億円	43,083	120,220	43,124	1	2.8	1.0	内閣府「県民経済計算」(2022年度)
	一人当たり県民所得	千円	3,819	6,037	3,257	1	1.6	0.9	内閣府「県民経済計算」(2022年度)
	可処分所得(中央世帯)	円	404,194	392,716	352,220	1	1.0	0.9	国土交通省国土政策局2021年資料「都道府県別の経済的豊かさ(可処分所得と基礎支出)」
行政	国家公務員数	千人	23	127	25	1	5.6	1.1	総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-基礎調査」
	地方公務員数	千人	65.7	170.9	74.7	1	2.6	1.1	総務省「令和6年地方公共団体定員管理調査」
	標準財政規模	億円	14,404	42,323	17,071	1	2.9	1.2	総務省「令和5年度都道府県財政指数表」
ビジネス	資本金50億円以上企業数	事業所	94	935	186	1	9.9	2.0	総務省「令和6年経済センサス-基礎調査(速報集計)」
	管理的職業従事者	千人	62	159	74	1	2.6	1.2	総務省「令和2年度国勢調査」
	専門的・技術的職業従事者	千人	611	1,418	652	1	2.3	1.1	総務省「令和2年度国勢調査」
	預金額	億円	500,625	3,744,481	782,107	1	7.5	1.6	日本銀行「都道府県別預金・現金・貸出金(2025年3月末)」
金融	銀行業事業所数	事業所	742	1,474	993	1	2.0	1.3	総務省・経済産業省「令和3年度経済センサス-活動調査」
	銀行業従業者数	千人	17	104	33	1	6.1	1.9	総務省・経済産業省「令和3年度経済センサス-活動調査」
	保険業事業所数	事業所	2,534	5,280	2,872	1	2.1	1.1	総務省・経済産業省「令和3年度経済センサス-活動調査」
	保険業従業者数	千人	34	171	54	1	5.0	1.6	総務省・経済産業省「令和3年度経済センサス-活動調査」
研究開発	学術・開発研究機関事業所数	事業所	293	1,280	418	1	4.4	1.4	総務省・経済産業省「令和3年度経済センサス-活動調査」
	学術・開発研究機関従業者数	千人	16	48	21	1	2.9	1.3	総務省・経済産業省「令和3年度経済センサス-活動調査」
	特許出願件数	件	24,082	131,223	26,695	1	5.4	1.1	特許庁「特許行政年次報告書2025年版」
	特許登録数	件	16,311	75,652	16,392	1	4.6	1.0	特許庁「特許行政年次報告書2025年版」
雇用	共同研究実績 ※1	件	1,652	7,994	2,344	1	4.8	1.4	文部科学省「令和4年度大学等における産学連携等実施状況」
	有効求人倍率	倍	1.3	1.8	1.2	1	1.4	0.9	都府県労働局「最近の雇用情勢」2024年平均値
	就業率(労働力人口のうち就業者数の割合)	%	98.0	97.4	96.9	1	1.0	1.0	総務省「労働力調査」2024年
製造	製造品出荷額等	億円	580,218	85,527	193,430	1	0.1	0.3	総務省・経済産業省「2024年経済構造実態調査」
	製造業事業所数	事業所	18,414	15,297	18,481	1	0.8	1.0	総務省・経済産業省「2024年経済構造実態調査」
	製造業従業者数	千人	845	266	447	1	0.3	0.5	総務省・経済産業省「2024年経済構造実態調査」

第1章 6 リニア中央新幹線の整備進展と日本中央回廊の形成

大項目	単位	実数 (2025年)			愛知県を1とした場合の指数			出典	
		愛知県	東京都	大阪府	愛知県	東京都	大阪府		
物流	輸出額 ※2	億円	213,782	87,118	128,614	1	0.4	0.6	財務省「貿易統計」(令和6年)
	輸入額 ※2	億円	100,806	178,777	130,716	1	1.8	1.3	財務省「貿易統計」(令和6年)
	貿易収支(輸出額-輸入額) ※2	億円	112,976	△91659	△2102	1	-	-	財務省「貿易統計」(令和6年)
	主要空港国際貨物取扱量 ※3	千トン	139	2,001	773	1	14.4	5.5	国土交通省「令和6年空港管理状況調査」
主要港湾取扱貨物量(外国貿易) ※4	千トン	135,831	44,492	52,947	1	0.3	0.4	国土交通省「港湾統計年報(令和5年)」	
サービス	年間商品販売額(卸売)	10億円	36,286	190,064	54,105	1	5.2	1.5	総務省・経済産業省「2023年経済構造実態調査」
	年間商品販売額(小売)	10億円	8,601	21,869	10,215	1	2.5	1.2	総務省・経済産業省「2023年経済構造実態調査」
	法律事務所、特許事務所従業者数	千人	4	25	9	1	6.1	2.3	総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」
	公認会計士事務所、税理士事務所従業者数	千人	15	61	20	1	4.2	1.4	総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」
情報通信	デザイン業従業者数	千人	2	19	5	1	8.1	2.1	総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」
	情報通信業企業数	社	238	3,194	386	1	13.4	1.6	総務省「2021年情報通信業基本調査」
	情報サービス業従業者数	千人	64	715	113	1	11.2	1.8	総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」
国際	日刊紙の普及度(世帯あたり部数)		0.47	0.35	0.39	1	0.7	0.8	(一社)日本新聞協会資料(2024年10月)
	外資系企業数	社	82	1,829	143	1	22.3	1.7	経済産業省「令和2年外資系企業動向調査」
	国際教育機関認定団体の学校数	校	3	19	3	1	6.3	1.0	インターナショナルスクールナビ(ホームページ2025年9月)
	高等教育機関における留学生数	千人	13	122	32	1	9.1	2.4	(独)日本学生支援機構「2024年度外国人留学生在籍状況調査結果」
観光交流	外国人人口(人口10万人当たり)	人	3,068	3,441	2,361	1	1.1	0.8	総務省「統計でみる都道府県のすがた2023」
	延べ宿泊者数	千人	21,323	110,347	57,432	1	5.2	2.7	観光庁「宿泊旅行統計調査(令和6年度・年間値)」
	(うち外国人延べ宿泊者数)	千人	3,905	56,804	25,394	1	14.5	6.5	観光庁「宿泊旅行統計調査(令和6年度・年間値)」
	(うち外国人延べ宿泊者数割合)	%	0	1	0	1	2.8	2.4	観光庁「宿泊旅行統計調査(令和6年度・年間値)」
	娯楽業事業所数	事業所	3,100	7,647	3,472	1	2.5	1.1	総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」
	旅館・ホテル客室数	室	68,479	208,699	123,056	1	3.0	1.8	厚生労働省「令和5年度衛生行政報告例」
	宿泊施設 客室稼働率(旅館)	%	25	37	40	1	1.5	1.6	観光庁「宿泊旅行統計調査(令和6年度・年間値)」
	宿泊施設 客室稼働率(リゾートホテル)	%	47	41	73	1	0.9	1.5	観光庁「宿泊旅行統計調査(令和6年度・年間値)」
	宿泊施設 客室稼働率(ビジネスホテル)	%	75	83	78	1	1.1	1.0	観光庁「宿泊旅行統計調査(令和6年度・年間値)」
	国際線就航都市数(直行便・経由便) ※5	都市	27	142	60	1	5.3	2.2	各空港会社ホームページ「2025年夏ダイヤ」
国際会議開催件数	件	69	332	51	1	4.8	0.7	日本政府観光局「2023年国際会議統計」	
居住	人口密度(可住地面積あたり)	人/km ²	2,496	9,860	6,569	1	4.0	2.6	総務省「統計でみる都道府県のすがた2023」
	通勤時間が30分未満の割合	%	54	31	44	1	0.6	0.8	総務省「令和5年住宅・土地統計調査」
	持ち家率	%	60	45	54	1	0.8	0.9	総務省「令和5年住宅・土地統計調査」
	住宅面積100㎡以上の割合	%	39	15	22	1	0.4	0.6	総務省「令和5年住宅・土地統計調査」
	1人当たり都市公園面積	㎡	8.5	7.6	7.6	1	0.9	0.9	国土交通省「令和5年度都市公園データベース」
	合計特殊出生率	-	1.22	0.96	1.14	1	0.8	0.9	厚生労働省「令和6年人口動態統計」
自然	社会体育施設数(人口100万人当たり)	施設	231	159	136	1	0.7	0.6	総務省「統計でみる都道府県のすがた2023」
	耕地率	%	14	3	7	1	0.2	0.5	農林水産省「令和2年耕地及び作付面積統計」
	森林率	%	42	36	30	1	0.9	0.7	林野庁「都道府県別森林率・人工林率(令和4年3月31日現在)」
農林水産	農業産出額	億円	3,207	220	320	1	0.1	0.1	農林水産省「令和5年農業産出額及び生産農業所得」
	林業産出額	億円	27	6	4	1	0.2	0.2	農林水産省「令和5年林業産出額」
	海面漁業・養殖業生産額	億円	198	133	62	1	0.7	0.3	農林水産省「令和5年漁業産出額」

注) 東京都・大阪府の青い網掛けは愛知県との差が3倍以上のもの、ピンクの網掛けは2倍以上のもの。愛知県のオレンジの網掛けは愛知県が3都府県中トップのもの。

※1 共同研究件数の上位30大学等の計

※2 東京都は羽田空港・東京港、愛知県は中部国際空港・名古屋港・三河港・衣浦港、大阪府は関西国際空港、大阪港、堺泉北港、阪南港の計

※3 東京都は成田空港、愛知県は中部国際空港、大阪府は関西国際空港

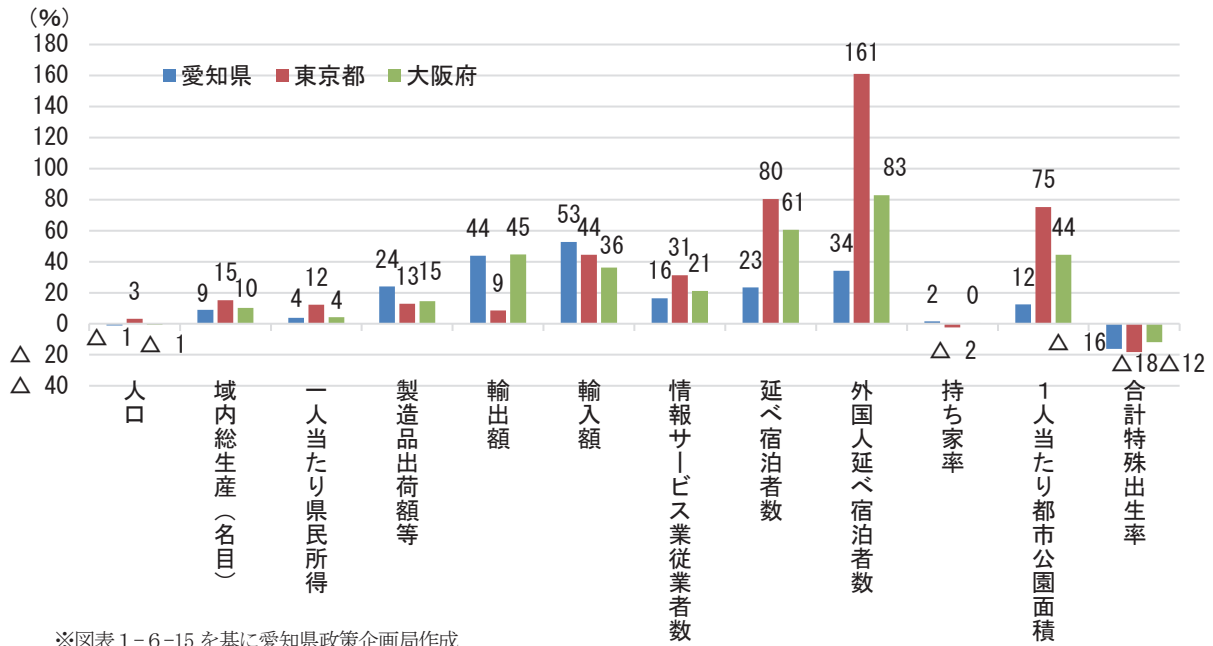
※4 東京都は東京港、愛知県は名古屋港、三河港、衣浦港の計、大阪府は大阪港、堺泉北港の計

※5 東京都は羽田空港、成田空港、愛知県は中部国際空港、大阪府は関西国際空港

本県、東京都、大阪府における主要指標の成長率(2025年/2018年)を見ると、域内総生産(名目)は3大都市で伸びています(図表1-6-17)。東京都は特に情報サービス業従事者の伸びや延べ宿泊者数が伸びています。本県はモノづくりの強みを活かし、製造品出荷額等や輸出入額が伸びています。外国人延べ宿泊者数は本県も着実に増加しているものの、東京都・大阪府で急伸びしています。

今後、本県が日本中央回廊の中心としての役割を果たし、存在感を発揮していくためには、こうした愛知の個性や強みに磨きをかけ、その魅力を積極的に発信することが重要です。

図表 1-6-17 主要指標の成長率（2025年/2018年）（愛知県・東京都・大阪府）



※図表 1-6-15 を基に愛知県政策企画局作成

(2) 3大都市圏の中での中京大都市圏の個性や強み

3大都市圏（東京圏・大阪圏・中京大都市圏）は、我が国の経済・人口・産業構造を牽引する中枢地域です。

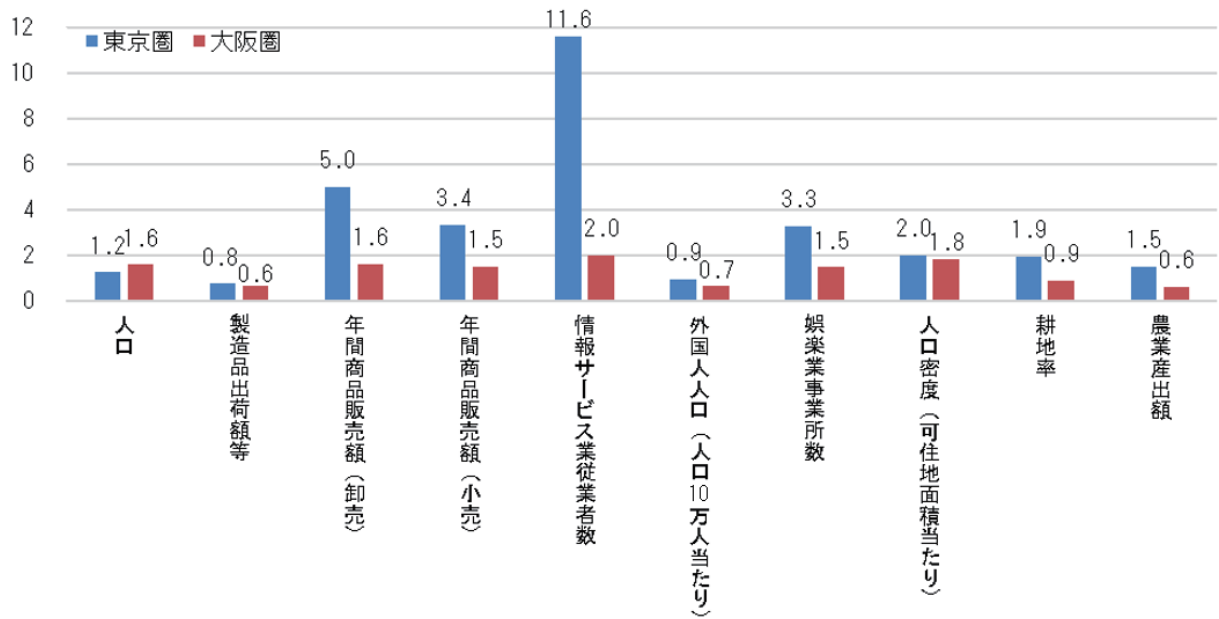
東京圏の人口密度は中京大都市圏の約2倍、経済面では、卸売・小売の年間販売額が中京大都市圏比でそれぞれ約5倍・3.4倍に達し、情報サービス業従業者は約11.6倍と圧倒的な集積を誇ります（図表1-6-18）。これは、東京圏が流通・IT・サービス産業の中心地であることを示しており、デジタル経済のハブとしての役割が強化されています。

また、大阪圏は消費市場としてのポテンシャルが高い地域です。製造業出荷額等は中京大都市圏の3分の2程度であるものの、卸売・小売、娯楽業事業所数は中京大都市圏を上回り、観光・エンターテインメント産業に強みを有しています。

中京大都市圏は製造品出荷額等で他圏域を上回り、製造業の集積度で国内随一です。一方で、情報サービス業従業者は東京圏の12分の1程度と、デジタル分野での競争力は限定的です。今後は、製造業の強みを活かしつつ、DXやAI人材の育成・誘致を進めることが重要です。

東京圏はサービス・情報集積型、大阪圏は消費・観光型、中京大都市圏は製造型という構造的特徴が表れています。人口減少と少子高齢化が進む中、3大都市圏は国内外からの人材・投資を呼び込む競争に直面しています。中京大都市圏は製造業の国際競争力を維持しつつ、デジタル分野での飛躍が求められます。

図表 1-6-18 主要指標の比較（中京大都市圏・東京圏・大阪圏）



※中京大都市圏を1とした場合の指数

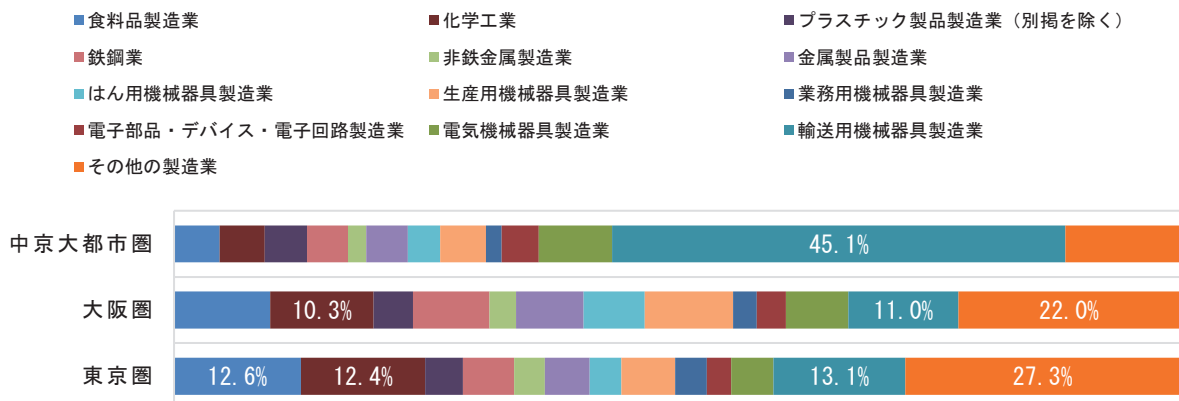
※中京大都市圏：愛知県庁から80km圏域の計、東京圏：東京都庁から80km圏域の計、大阪圏：大阪府庁から80km圏域の計

出典：総務省「人口推計」、経済産業省「2024年経済構造実態調査」、総務省・経済産業省「2023年経済構造実態調査」、総務省「統計でみる都道府県のすがた2023」、総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」、農林水産省「令和2年耕地及び作付け面積統計」、農林水産省「令和5年農業産出額及び生産農業所得」を基に愛知県政策企画局作成

中京大都市圏の産業構造の特徴として製造業の占める割合が全国割合と比べて大きいことが挙げられ、製造品出荷額等の約45%を輸送用機械が占めています（図表1-6-19）。

1事業所当たりの製造品出荷額等及び付加価値額は、従業者数300人以上の事業所において、他の大都市圏や全国平均を上回っており、高度化、高付加価値化しています。一方、従業者数300人未満の事業所については、全国平均並みであり、中小企業において生産性の向上を図る必要があります（図表1-6-20）。

図表 1-6-19 製造品出荷額等シェア（3大都市圏）

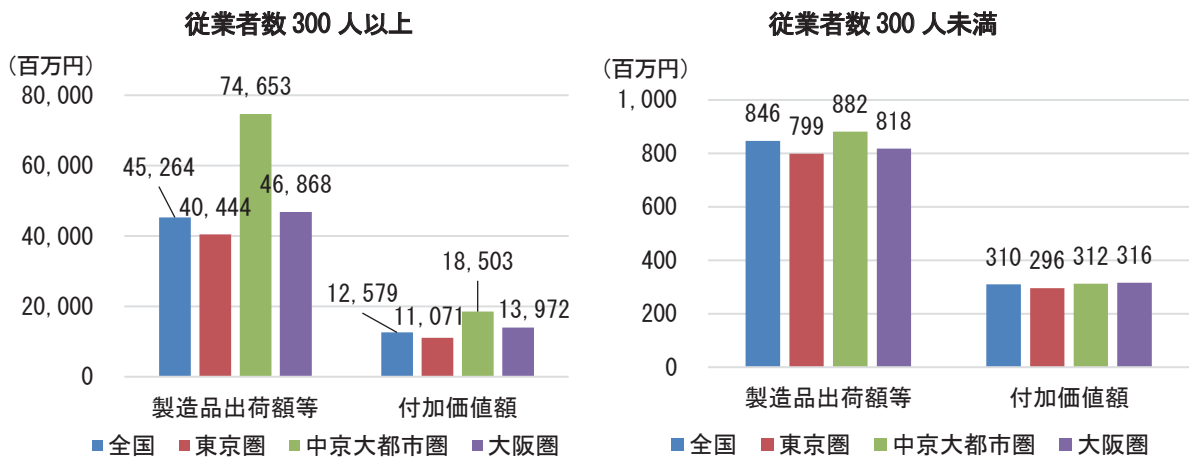


※中京大都市圏：愛知県、岐阜県、三重県の計、大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県の計、

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

出典：総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」を基に愛知県政策企画局作成

図表 1-6-20 1事業所当たりの製造品出荷額等・付加価値額

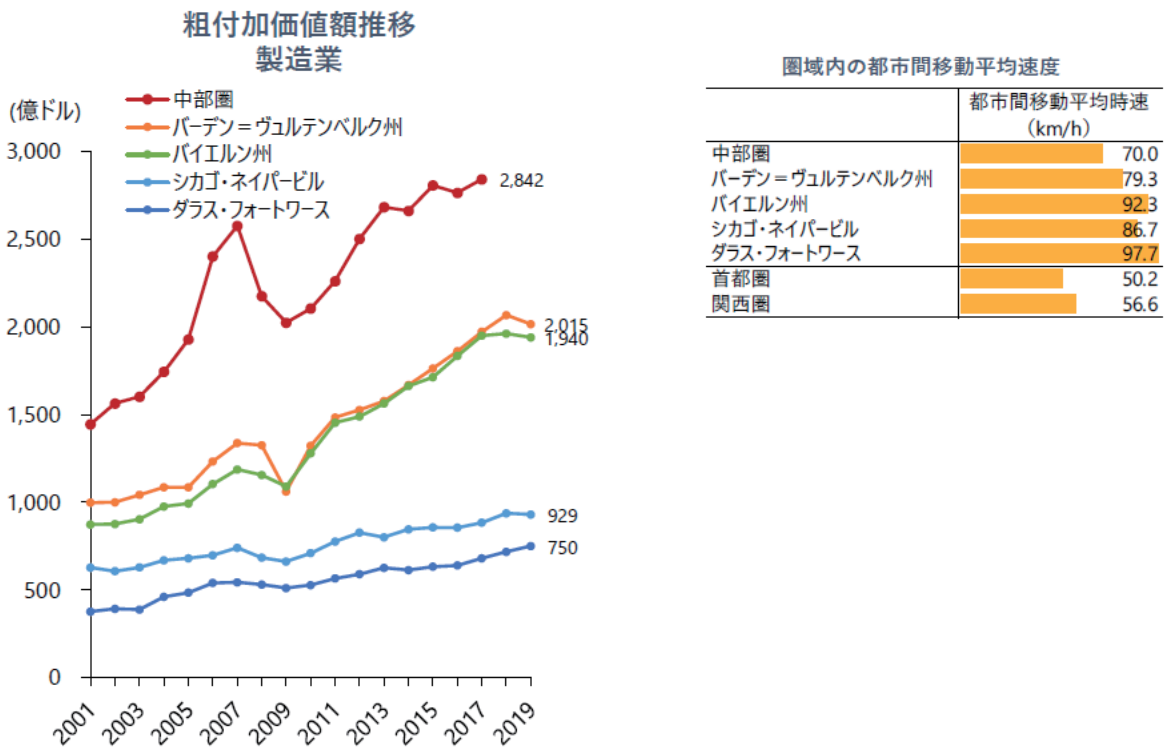


※中京大都市圏：愛知県、岐阜県、三重県の計、大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県の計
 東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 出典：総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」を基に愛知県政策企画局作成

(3) 諸外国類似圏域との比較

(公財)中部圏社会経済研究所「定量評価・国際地域間比較に基づいた中部圏の地域力向上に関する調査研究(2023年6月)」によると、中部圏(長野県・岐阜県・静岡県・愛知県・三重県)と同程度の経済規模や主要産業を有する諸外国の圏域と比較すると、中部圏は自動車関連など製造業の生産性が高い反面、将来を見据えた産業の多様性・柔軟性が相対的に低いことや外国人就業者数比率、留学生数、賃金が低く、都市間交通の平均時速も遅いことなどが課題として挙げられています(図表1-6-21)。

図表 1-6-21 諸外国圏域との比較



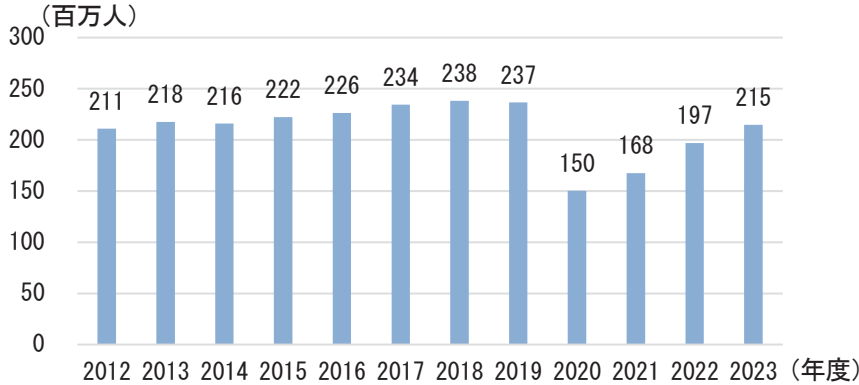
出典：(公財)中部圏社会経済研究所「定量評価・国際地域間比較に基づいた中部圏の地域力向上に関する調査研究(2023年6月)」

5 中京大都市圏の交通ネットワークの状況

(1) 名古屋駅の利用状況

名古屋駅には現在、9つの鉄道路線が乗り入れており、コロナ禍前までは利用者数が増加傾向にありました。コロナ禍において大きく減少したものの、近年は回復傾向にあり、2023年度は年間2.15億人に利用されています（図表1-6-22）。

図表1-6-22 名古屋駅の年間乗車人数

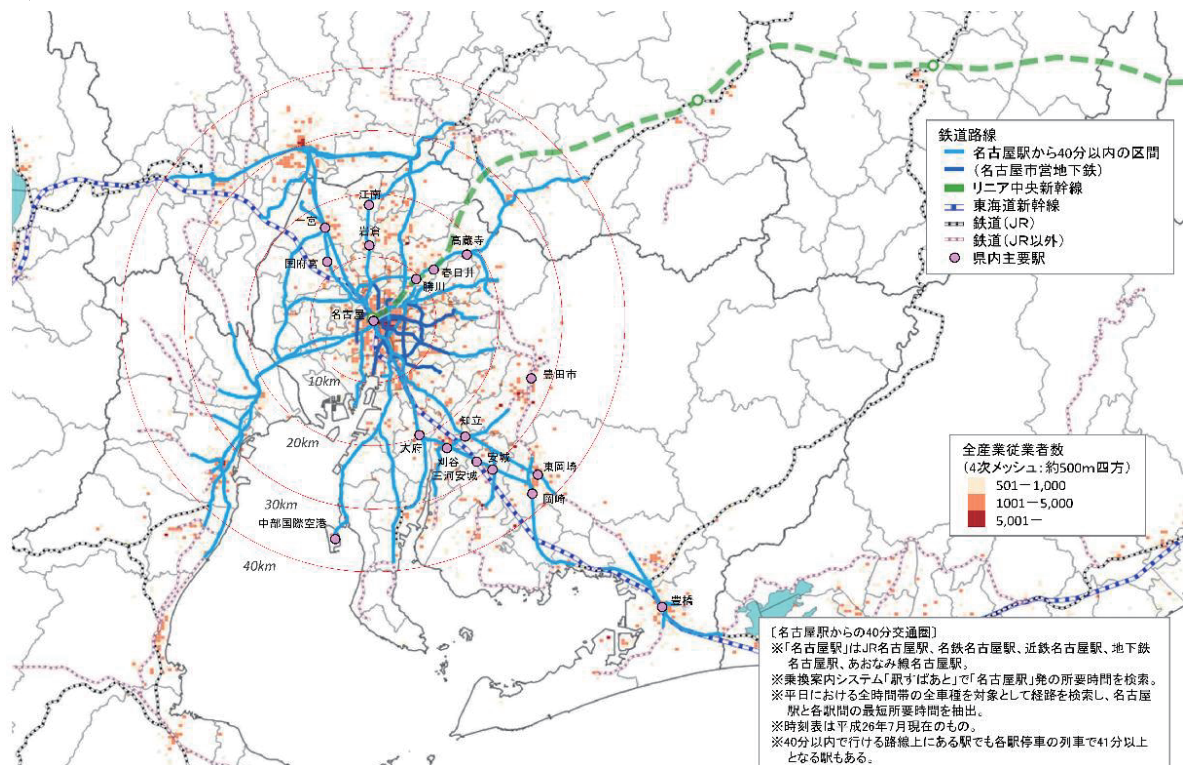


出典：愛知県「愛知県統計年鑑」及び名古屋市「名古屋市統計年鑑」を基に愛知県政策企画局作成

(2) 名古屋駅へのアクセス性向上

リニア中央新幹線の開業等により形成される日本中央回廊の効果を本県全体、そしてより広域に波及させていくためには、中京大都市圏の玄関口である名古屋駅から各地域への速達性を高めることが不可欠です。特に、名古屋駅と高速道路とのアクセス性の向上や、名古屋駅と空港や港湾、産業拠点を結ぶ道路の整備、名古屋駅から主要都市への鉄道による「40分交通圏」の拡大が必要です（図表1-6-23）。

図表1-6-23 名古屋駅からの40分交通圏



※主要駅：平成23年度の日平均乗車人数が1万人以上の駅（愛知県統計年鑑（平成25年度）に基づき、名古屋駅以外の名古屋市内の駅を除く）、及び東海道新幹線駅。
 出典：愛知県「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案参考資料」（2015年3月）

(3) 3大都市圏（交通圏）の鉄道網・利用状況

中京交通圏（名古屋駅から半径40km）は、首都交通圏や京阪神交通圏と比較して鉄道延長（営業キロ）が短いうえ、1キロあたりの輸送人員も少なく、鉄道利用率が低いことが特徴です（図表1-6-24）。代表交通手段分担率では、自動車が半数を超え、鉄道は約10%程度にとどまっています（図表1-6-25）。一方で、主要区間の鉄道混雑率は126%と、路線や時間帯によっては、混雑が生じやすい傾向にあります（図表1-6-26）。

今後、リニア中央新幹線の開業により、本圏域への訪問者の増加が見込まれることから、名古屋駅を中心とした鉄道利用ニーズが高まることが予想されます。また、高齢化の進行や免許返納の普及により、自家用車から公共交通へのシフトが進むことも見込まれます。

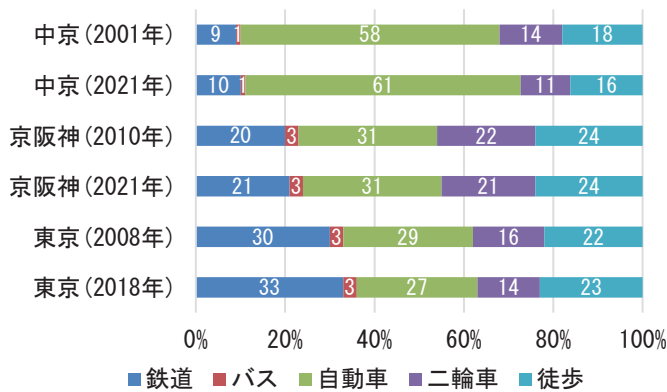
こうした社会の変化に対応するためには、鉄道輸送の効率化とともに、都市圏内のアクセス改善、バスやオンデマンド交通など多様な移動手段の整備が必要です。

図表1-6-24 3大都市圏（交通圏）の鉄道網

	圏域人口（人） 2020年	交通機関別営業キロ				② 輸送人員（千人） 2019年	1キロあたりの輸送人員 （千人） ②/①
		JR	私鉄	地下鉄	①計		
首都交通圏	34,280,495	887.2	1,216.0	357.4	2,460.6	16,091,241	6,540
中京交通圏	8,521,872	238.8	650.1	93.3	982.2	1,279,820	1,303
京阪神交通圏	16,070,214	522.8	792.5	199.2	1,514.5	4,844,338	3,199

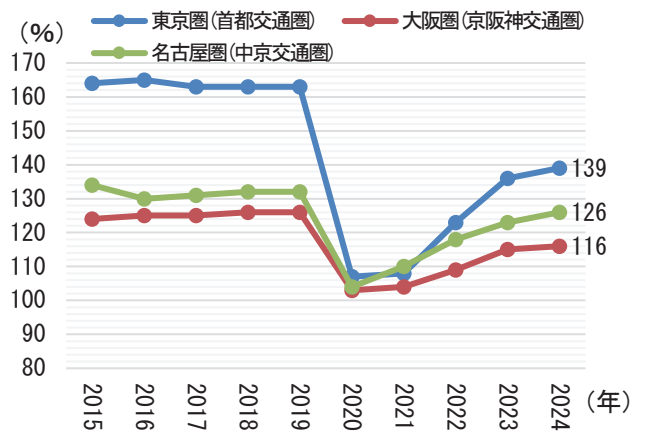
出典：（一社）運輸総合研究所「都市・交通年報2022」を基に愛知県政策企画局作成

図表1-6-25 3大都市圏の代表交通手段分担率



※端数処理の関係上、合計が100にならない場合がある
 出典：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」、京阪神都市圏交通計画協議会「第5回近畿圏パーソントリップ調査」、中京都市圏総合都市交通計画協議会「中京都市圏パーソントリップ調査」を基に愛知県政策企画局作成

図表1-6-26 3大都市圏主要区間の鉄道混雑率



※国土交通省において継続的に混雑率の統計をとっている区間
 出典：国土交通省「3大都市圏の主要区間の平均混雑率推移(2024)」を基に愛知県政策企画局作成

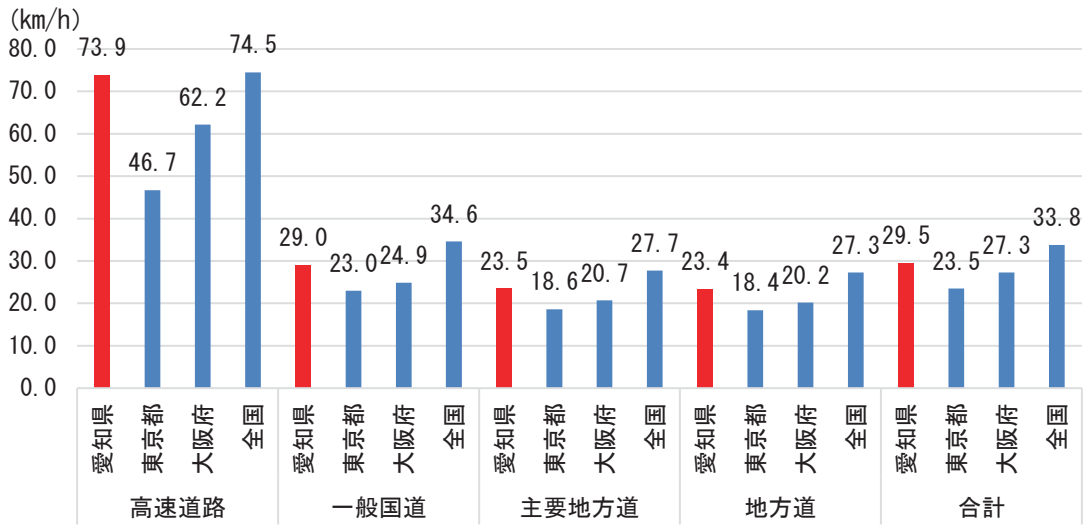
(4) 県内の幹線道路の状況

自動車分担率の高い本県においては、広域道路ネットワークの整備が必要不可欠です。

県内の道路における旅行速度は、全道路種別において全国平均を下回っており、圏域内の円滑な物流・人流を妨げる要因となっています（図表1-6-27）。県内には西知多道路や名岐道路等のミッシングリンク（つながっていない区間）が存在し、その前後では激しい渋滞が発生するなど、円滑な交流の妨げになっています。こうした区間の整備を進める

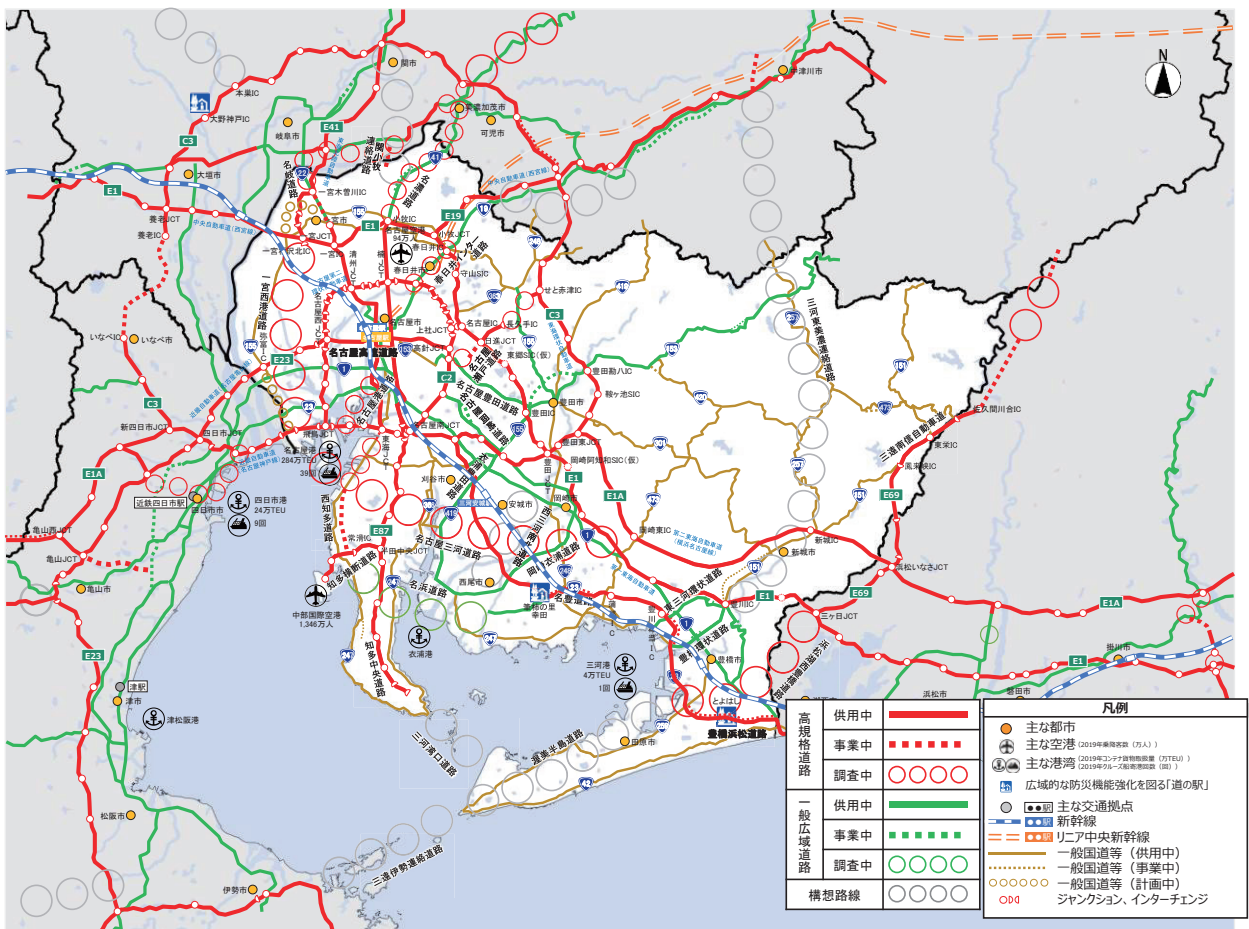
ことにより、ネットワーク機能の向上を図る必要があります（図表1-6-28）。

図表1-6-27 道路別旅行速度 (km/h) の比較 (全国・愛知県・東京都・大阪府)



出典：国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」を基に愛知県政策企画局作成

図表1-6-28 主要幹線道路のミッシングリンクの状況 (愛知県)



6 中京大都市圏のゲートウェイとしての機能

(1) 中部国際空港・県営名古屋空港の状況

中部国際空港は、東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港及び関西国際空港に並ぶ国際拠点空港として、2005年2月17日に、常滑市沖合の空港島に開港した24時間運用可能な海上空港です。

空港へは、鉄道（名鉄空港線）、道路（中部国際空港連絡道路）のほか、空港島内には港湾（常滑港（空港地区））が整備され、陸上及び海上からのアクセスが可能となっています（図表1-6-29）。また、旅客ターミナルは、第1ターミナル（T1）とLCC（格安航空会社）向けの第2ターミナル（T2）があり、いずれのターミナルも国際線と国内線の運航に対応しています。また、2つのターミナルは連絡通路で結ばれ、徒歩で行き来することが可能となっています。

図表1-6-29 空港島全体図



出典：中部国際空港将来構想推進調整会議「中部国際空港の将来構想」

中部国際空港は、現状、滑走路が1本であることから、将来の航空需要への対応や、完全24時間運用の実現に向けたメンテナンス時間の確保、滑走路の大規模補修への対応、不測の事態による滑走路閉鎖リスク等の課題があります。

他の国内主要空港では、福岡空港では新滑走路の整備が完成し、東京国際空港（羽田空港）ではアクセス整備（羽田空港アクセス線）、成田国際空港では第3滑走路の整備が行われているなど、近年の訪日外国人の増加への対応や国際競争力の強化を目的に機能強化に取り組んでいます。

また、中部国際空港は、都市部からのアクセス性は成田国際空港や関西国際空港に比べ良好ですが、欧米方面への直行便が限られていることや、それに伴う他空港への需要の流出もあり、国際線の乗降客数が少なくなっています（図表1-6-30）。

中部国際空港の貨物取扱量は、2024年には、12万8千トンへと、コロナ禍前に比べ徐々に回復してきています。また、空港には、国際航空貨物大手DHLの国際輸送拠点が置かれており、世界の物流ネットワークの一翼を担う重要な役割を果たしています。

一方で、中部地域の国際航空貨物のうち、中部国際空港から空輸されるのは約2割にとどまっており、残り8割は他空港から空輸されている状況です。また、その8割の貨物の

半分以上が、一旦空港島に運ばれ、空港島内の物流会社で通関作業をした後、トラックで主に成田国際空港などに運ばれています。国際線の路線回復の遅れやそれに伴うベリースペースの減少等が、貨物取扱量にも影響を及ぼしていると考えられます（図表1-6-31、1-6-32、1-6-33）。

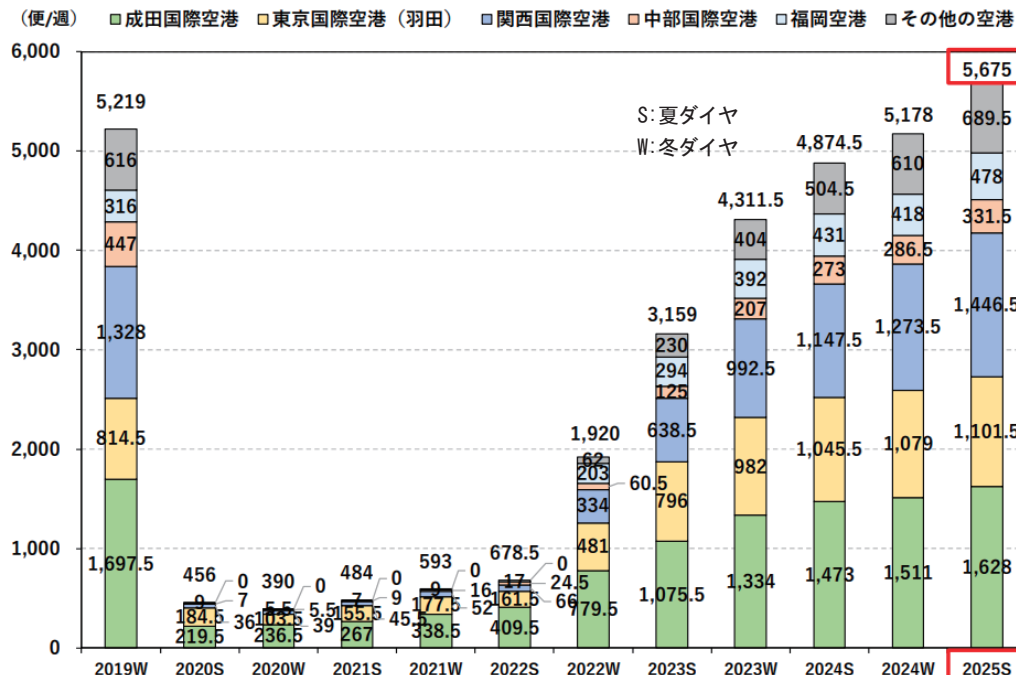
中部国際空港が今後、国際拠点空港としての機能を十分に発揮していくためには、第二滑走路の整備をはじめとする機能強化の早期実現、欧米路線をはじめとする航空ネットワークの拡充が重要となります。

図表 1-6-30 主要国際空港の比較

		中部国際空港	羽田空港	成田国際空港	関西国際空港	福岡空港
面積		473ha	1514ha	1198ha	1068ha	355ha
滑走路(長さ×幅)		3,500m×60m	(A)3,000m×60m	(A)4,000m×60m	(A)3,500m×60m	(A)2,800m×60m
			(B)2,500m×60m	(B)2,500m×60m	(B)4,000m×60m	(B)2,500m×60m
			(C)3,360m×60m			
			(D)2,500m×60m			
運用時間(利用時間)		24時間(24時間)	24時間(24時間)	24時間(6:00~23:00) (A)は(6:00~00:00)	24時間(24時間)	24時間(7:00~22:00)
着陸回数(回) (2024年)	国際線	18,044	56,776	95,488	72,553	22,547
	国内線	28,452	183,235	26,198	24,014	72,135
	合計	46,496	240,011	121,686	96,567	94,682
乗降客数(人) (2024年)	国際線	4,593,137	22,091,221	30,911,121	23,867,780	8,322,653
	国内線	6,023,052	63,586,687	7,601,812	6,730,871	18,432,609
	合計	10,616,189	85,677,908	38,512,933	30,598,651	26,755,262
貨物取扱量(トン) (2024年)	国際線	128,039	701,171	1,945,795	746,127	34,076
	国内線	9,721	477,269	25,040	11,130	119,052
	合計	137,760	1,178,440	1,970,835	757,257	153,128
国際線就航都市 (2025年夏ダイヤ) ※リゾート:ホノルル、グアム、サイパン	アジア	24	18	52	44	17
	アフリカ				2	
	オセアニア		1	6	3	
	ヨーロッパ	1	10	10	4	
	中近東		3	5	4	
	中南米			1		
	北米		14	15	3	
	リゾート※	2	2	3	2	1
合計	27	48	94	60	18	
乗入鉄道路線 (リニア駅から直通) (最寄りリニア駅、所要時間)	名古屋鉄道空港線 (名古屋、28分)		京浜急行電鉄空港線 (品川、13分)	JR横須賀線成田エクスプレス (品川、63分)	JR西日本関西空港線 (新大阪、49分)	市営地下鉄空港線
			東京モノレール羽田空港線 (品川、22分)	京成成田スカイアクセス線 (品川、69分)	南海電気鉄道空港線 (新大阪、65分)	

出典：国土交通省「空港一覧」、「空港管理状況調書」、各空港会社ホームページを基に愛知県政策企画局作成

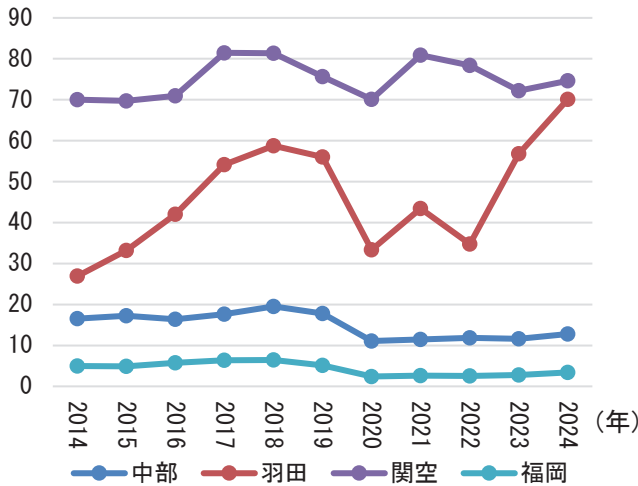
図表 1-6-31 主要国際空港 国際線便数



出典：国土交通省「各期の国際定期航空便の主な動向」

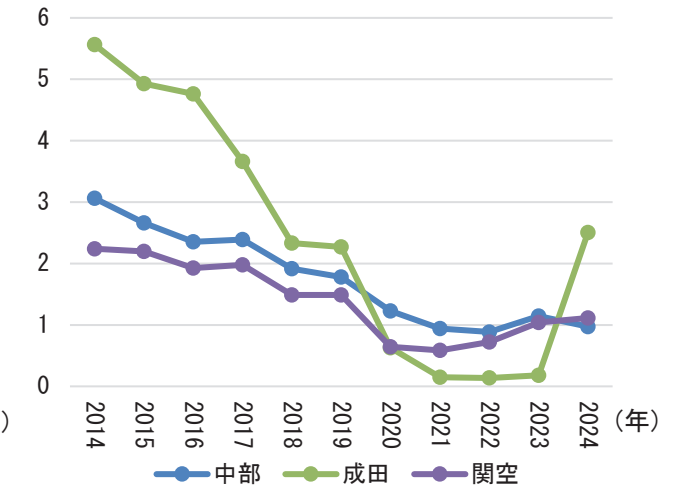
※いずれも各期の当初時点での第1週目の計画便数の値。

図表 1-6-32 国際線貨物取扱量（主要国際空港）
（万トン）



出典：国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調査」を基に
愛知県政策企画局作成

図表 1-6-33 国内線貨物取扱量（主要国際空港）
（万トン）



出典：国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調査」を基に
愛知県政策企画局作成

県営名古屋空港は、コンピューター航空及びビジネスジェットなど小型航空機を中心とする様々な航空活動に対応する拠点空港として、2005年に開港した都市型総合空港です。

コンピューター航空の乗降客数は2024年度に906千人となっています。地方都市間を結ぶ身近で利便性の高いコンピューター航空の拠点として、地域の航空ネットワークの充実に寄与しています。

また、県営名古屋空港は、本格的なビジネス機の拠点空港として、ビジネス機旅客のみが利用できる高いプライバシーとセキュリティを確保した専用ターミナルを整備しており、CIQ機関の協力により、国際ビジネス機にも対応しています。

そのほか、消防、警察、防災といった航空活動や、報道取材、調査測量、航空撮影などの航空事業に活用されており、広域防災や航空機開発・生産の拠点としての役割も担っています。

中部国際空港と県営名古屋空港という性格の異なる2つの空港が、それぞれの機能を果たしつつ、連携・補完することで地域の航空ネットワークを発展させるとともに、国内外とのヒト・モノの交流を支える重要な社会インフラとして、日本の成長エンジンであるこの地域のさらなる発展につなげることが重要となります。

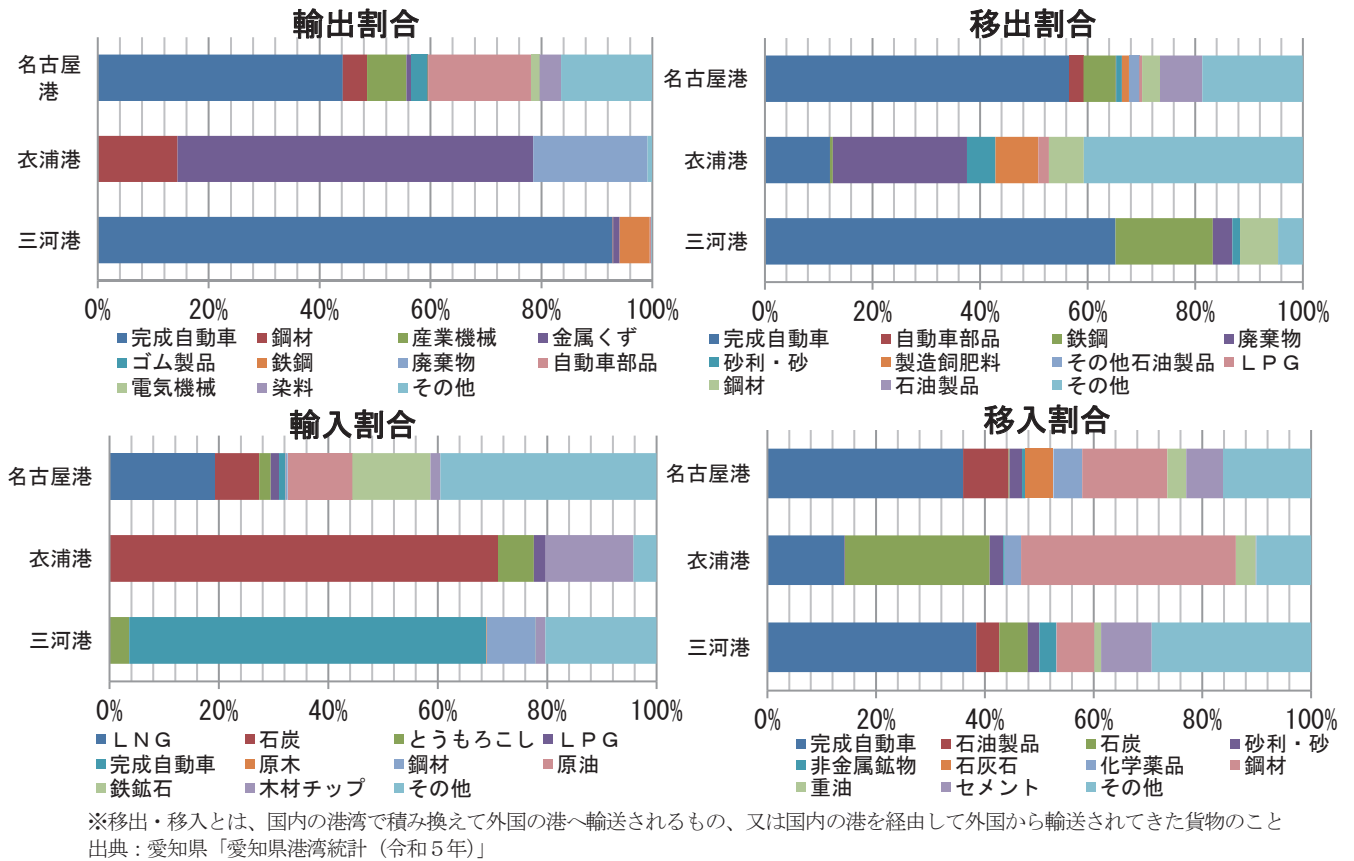
(2) 県内3港（名古屋港・三河港・衣浦港）の個性や強み

本県には国際拠点港湾である名古屋港をはじめ、重要港湾である衣浦港や三河港があり、国内外を結ぶ流通基地としての役割を果たしています。

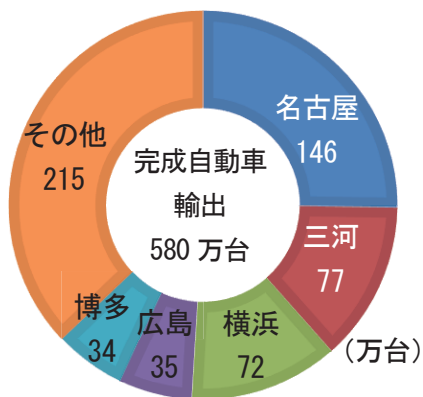
名古屋港は総取扱貨物量23年連続日本一を誇り、中部のモノづくりを支えています。また、三河港は完成自動車の輸入台数・金額が31年連続日本一の完成自動車取扱拠点港となっています。さらに、衣浦港は石炭や木材チップなどバルク貨物の輸入に対応し、周辺の工業地帯を支えています（図表1-6-34）。

こうした中、名古屋港、三河港においては、完成自動車の輸出割合が高く、輸出台数は全国第1、2位となっています（図表1-6-35）。

図表 1-6-34 港湾の比較（愛知県）



図表 1-6-35 完成自動車の輸出台数（2024年）

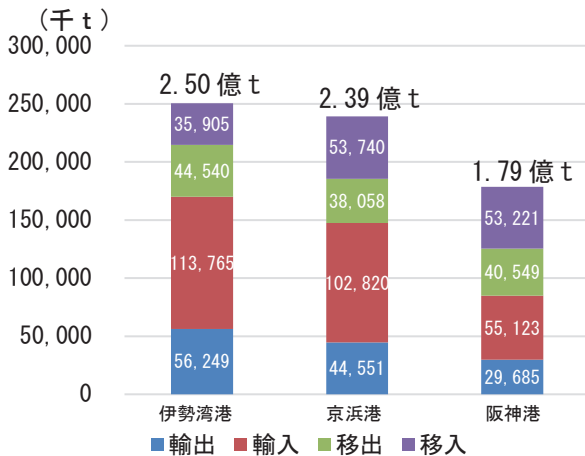


出典：財務省「貿易統計（令和6年）」を基に愛知県政策企画局作成

3大都市圏の港湾を比較すると、総取扱貨物量では、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）は2.39億トン、県内3港及び四日市港（以下「伊勢湾港」という。）は2.50億トン、阪神港（神戸港、大阪港）は1.79億トンとなっています（図表1-6-36）。また、貿易額を見ると、京浜港は43.6兆円、伊勢湾港は32.4兆円、阪神港は23.1兆円となっています（図表1-6-37）。

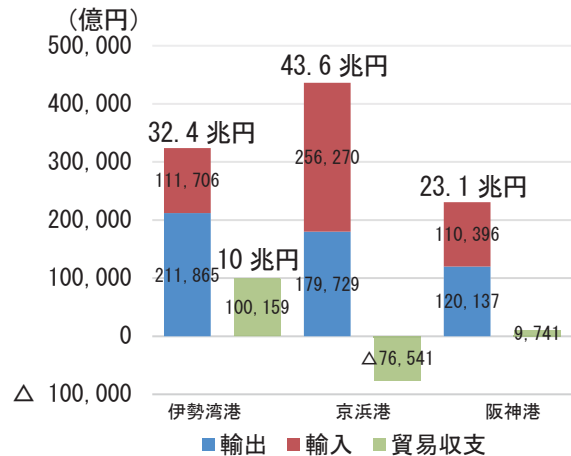
伊勢湾港は輸出の割合が高く、約10兆円の貿易黒字を稼ぎ出すなど、我が国の産業・経済を牽引しています。伊勢湾港は、引き続きそれぞれの特性を活かして、機能を強化するとともに、中部地域のモノづくりのサプライチェーンや物流の生産性向上につながるような連携強化を図っていくことが重要です。

図表 1-6-36
3大都市圏の主要港湾の総取扱貨物量 (2024年)



出典：国土交通省「港湾統計令和6年」を基に愛知県政策企画局作成

図表 1-6-37
3大都市圏の主要港湾の貿易額 (2024年)



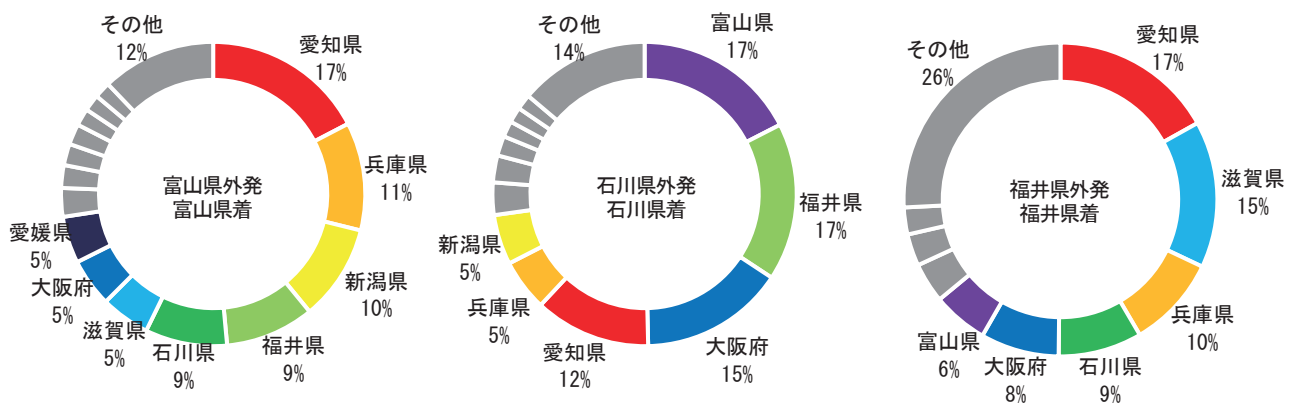
出典：神戸税関「令和6年全国開港別貿易額表」を基に愛知県政策企画局作成

7 北陸圏との連携関係の動向

富山県、石川県、福井県からなる北陸圏は、東アジア諸国を結ぶ交通の結節点であり、素材産業、ライフサイエンス産業、地場産業等による産業拠点を形成しています。中部圏とは文化的・歴史的にも関係が深く、中部圏知事会議や中部圏開発整備計画等により一体的な圏域として開発整備が進められており、本県とは自動車産業において関係が深くなっています。

北陸3県における本県との貨物物流シェアは、いずれの県においても増加傾向にあり、特に富山県及び福井県においては、本県が相手先別で第1位となっています（図表1-6-38）。東海北陸自動車道などの南北軸となる高規格幹線道路の整備が、こうした物流の結びつきを後押ししていると考えられます。

図表 1-6-38 都道府県間流動量 (重量) (2021年) 北陸3県シェア



出典：国土交通省「全国貨物純流調査」を基に愛知県政策企画局作成

北陸新幹線の長野・金沢間（2015年3月）、さらに、金沢・敦賀間（2024年3月）の開業により、東京から北陸圏への鉄道アクセス性が向上しました（図表1-6-39）。一方で、名古屋駅から北陸圏への鉄道アクセスにおいては、乗換が2回必要となるなど、利便性が低下しています（図表1-6-40）。

図表 1-6-39 新幹線鉄道網の状況



出典：国土交通省 Web ページ

図表 1-6-40 3大都市から北陸圏へのアクセス

発地	手段	富山市	金沢市	福井市	備考
東京	自動車	4時間25分 8,870円	5時間5分 10,000円	5時間48分 11,400円	大泉IC
	鉄道	2時間7分 12,960円	2時間27分 14,380円	3時間0分 15,810円	東京駅
名古屋	自動車	2時間53分 5,990円	2時間32分 5,630円	1時間44分 4,160円	小牧IC
	鉄道	2時間41分 (乗換2)11,570円	2時間17分 (乗換2)10,380円	1時間40分 (乗換2)8,260円	名古屋駅
大阪	自動車	3時間51分 8,020円	3時間11分 6,860円	2時間23分 5,440円	豊中IC
	鉄道	2時間51分 (乗換1)10,290円	2時間19分 (乗換1)9,410円	1時間50分 (乗換1)7,290円	大阪駅
備考		富山IC、JR富山駅	金沢西IC、JR金沢駅	福井IC、JR福井駅	

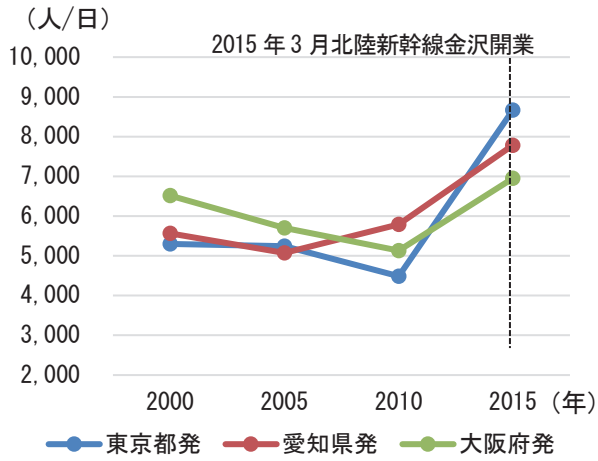
出典：NEXCO 西日本及びJR西日本 Web ページを基に愛知県政策企画局作

北陸圏と東京都、愛知県、大阪府の間の旅客流動は、北陸新幹線の長野・金沢間が開業した2015年に、東京都が最多となっています(図表1-6-41、1-6-42)。東京都、愛知県、大阪府に本社がある企業の北陸圏の支社数について、近年の推移を見ると、愛知県、大阪府については微増又は横ばいですが、東京都は大きく数を伸ばしています(図表1-6-43)。また、北陸圏の主な大学の学生の就職先の割合は、近年首都圏のシェアが増えており、中京圏の割合が相対的に低下しています(図表1-6-44)。このように、北陸圏は近年、首都圏との結びつきを強めていることがわかります。

北陸圏は、本県にとって産業・物流・広域観光等の面で重要な地域です。中京大都市圏とは異なる特徴・魅力を持つ北陸圏との連携・交流を深めることで、環太平洋・環日本海

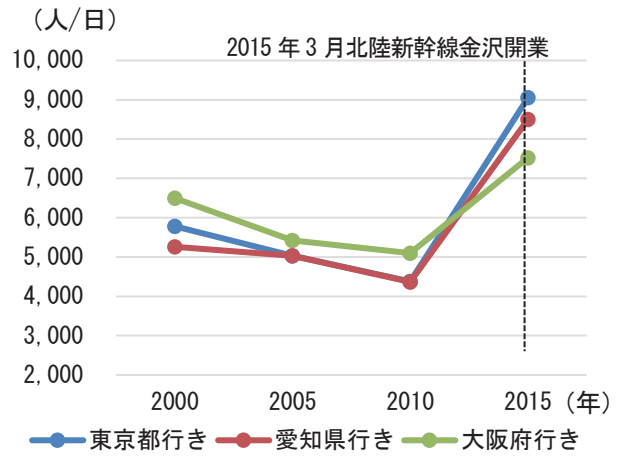
に拓かれた一体的な圏域の形成をめざしていく必要があります。また、北陸新幹線とリニア中央新幹線の相乗効果の創出を図ることも重要です。

図表 1-6-41 3都府県から北陸圏への旅客流動



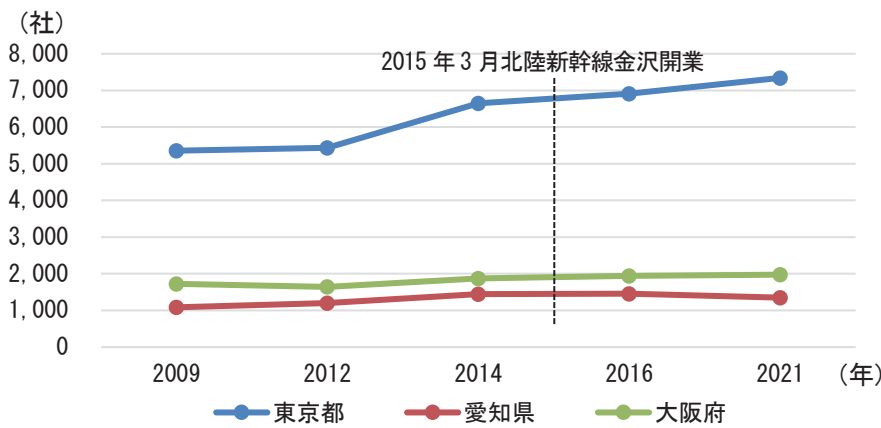
出典：国土交通省「第6回（2015年度）全国幹線旅客純流動調査」を基に愛知県政策企画局作成

図表 1-6-42 北陸圏から3都府県への旅客流動



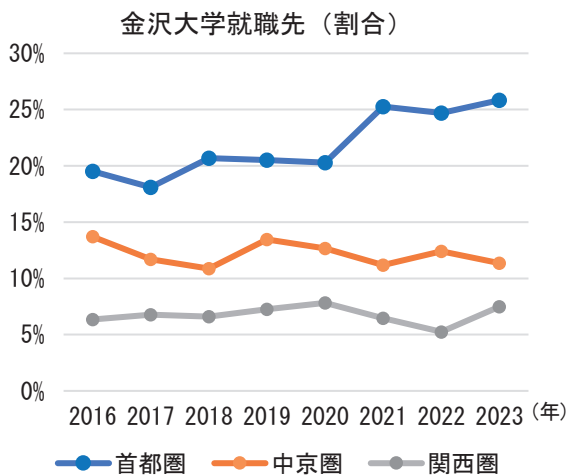
出典：国土交通省「第6回（2015年度）全国幹線旅客純流動調査」を基に愛知県政策企画局作成

図表 1-6-43 3都府県に本社がある企業の北陸圏支社数



出典：総務省「経済センサス-基礎調査（2009）」、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査（2012～2016）」を基に愛知県政策企画局作成

図表 1-6-44 北陸圏の主な大学の学生の就職先（割合）



出典：各大学公表データを基に愛知県政策企画局作成

