

新たな中部圏広域地方計画

中間整理(案)

暮らしやすさと歴史文化に彩られた
“世界ものづくり対流拠点-中部”

平成27年9月10日

中部圏広域地方計画協議会

<目 次>

はじめに	1
1. 新たな中部圏広域地方計画策定の意義	1
2. 計画区域	1
3. 計画期間	1
第1章 我が国と中部圏を取り巻く情勢	2
第1節 時代の潮流（我が国を取り巻く情勢）	2
1. グローバリゼーションの進展（都市間競争、ものづくり、観光等）	2
2. 世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成	2
3. 急激な人口減少・少子化、異次元の高齢化の進展	3
4. 巨大災害の切迫、インフラ老朽化	3
5. 環境、エネルギー問題への対応	3
6. 技術革新の進展	4
7. 国民の価値観の変化	4
8. 国土空間の変化	5
第2節 中部圏を取り巻く情勢	6
1. 中部圏の地域特性・強み	6
2. 中部圏の状況・課題	9
第2章 中部圏の目指すべき将来像と実現に向けた基本方針	15
第1節 中部圏の目指すべき将来像	15
1. 中部圏の目指す方向	15
2. 中部圏の将来像	15
第2節 将来像実現に向けた基本方針	18
1. 世界最強・最先端のものづくりの進化	18
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	18
3. 地域の個性と対流による地方創生	19
4. 安全・安心で環境と共生した中部圏形成	19
5. 人材育成と共助社会の形成	20
第3章 基本方針に係る具体的方策	21
第1節 【方針1】世界最強・最先端のものづくりの進化	21
1. 我が国の成長を担う産業の強化～企業の国内回帰・海外の対日投資を呼び込む～	21
2. 高度なものづくり技術の活用による新たな産業の創生	23
3. 水素社会実現など新しい世界モデルの提示	23

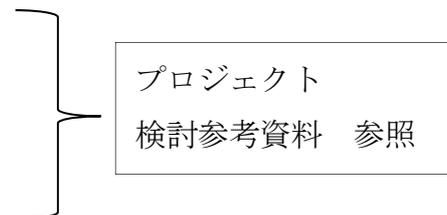
4. 国際競争力を支える産業基盤の強化	24
第2節 【方針2】スーパー・メガリージョンのセンター、我が国の成長を牽引	27
1. リニアを活かした新たな中部圏の形成 ～日本のハートランド・中部～	27
2. リニア効果の中部・北陸圏への広域的な波及	30
3. 国際大交流時代を拓く観光・交流	31
第3節 【方針3】地域の個性と対流による地方創生	33
1. コンパクト+ネットワーク	33
2. 広域的な連携により創り出す都市圏・地方圏の形成	34
3. 地域産業の活性化による地域活力の維持・発展	35
4. 地域の個性を活かした交流連携の創出	36
5. 快適で安全・安心な生活環境の構築	38
第4節 【方針4】安全・安心で環境と共生した中部圏形成	40
1. 災害に対して粘り強くしなやかな国土の構築	40
2. 環境と共生した持続可能な地域づくり	44
3. 国土の適切な保全	46
4. インフラの維持・整備・活用	47
第5節 【方針5】人材育成と共助社会の形成	50
1. 中部圏を支える人材の育成と確保	50
2. 全ての人々が参画し輝く社会の形成	50
3. 多様な主体による共助社会づくり	52
4. 誰もが愛着と憧れを持ち、働き住み続けたい地域づくり	53
5. 医療・介護、福祉における安心な暮らしの確保	53

第4章 新たな中部圏の実現に向けた戦略

第1節 リーディングプロジェクトの位置付け

第2節 リーディングプロジェクトの展開

第3節 中部圏・北陸圏連携プロジェクト



第5章 計画の効果的推進に向けて

はじめに

1. 新たな中部圏広域地方計画策定の意義

中部圏広域地方計画協議会は、平成 21 年(2009 年)8 月、中部圏の国土形成の指針となる「ものづくりと環境貢献で日本のロータリーとして世界のまんなかへ」と表した中部圏広域地方計画をとりまとめた。中部圏では、この計画を指針に産学官民が連携協力して、地域づくりに取り組み、ものづくりを軸に、我が国の成長エンジンの一翼を担う中部圏の地位を確固たるものにしてきた。

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が大きく変化し、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、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 2014 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。

リニア中央新幹線東京・名古屋・大阪の全線開業により、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、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、リニア効果を最大限発揮し得る中部圏を構築していくための指針として「新たな中部圏広域地方計画」を策定するものである。

2. 計画区域

本計画は、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県の 5 県を対象とし、隣接する首都圏や近畿圏、北陸圏等との連携を踏まえ計画とする。中でも、交通ネットワークの整備進展などに伴い新たな広域連携が進みつつある中部、北陸 9 県の一体的発展を見据えた計画とし、中部圏、北陸圏の連携施策についても示す。

3. 計画期間

本計画の期間は、2050 年頃までを展望しつつ、2027 年リニア中央新幹線東京・名古屋間開業を見据えた、今後概ね 10 ヶ年間とする。

第1章 我が国と中部圏を取り巻く情勢

第1節 時代の潮流（我が国を取り巻く情勢）

1. グローバリゼーションの進展（都市間競争、ものづくり、観光等）

アジア諸国を中心に近年急速に経済発展を遂げる中、各都市は港湾機能の拡大や、国際空港の滑走路拡張など、世界のヒト・モノを集める政策を展開し、着実に競争力を高めている。こうした中、それら都市との国際競争に打ち勝つためには、ヒト、モノ、カネ、情報を集約・集積させる都市力を高めるとともに、東アジアやロシア等のダイナミズム（アジア・ユーラシアダイナミズム）を的確に取り込んでいくことが求められる。

特に、ものづくり分野ではグローバル化が急速に進展、海外現地生産比率も過去最高水準（2013年）に達し、一部で国内回帰の動きもみられるものの、産業の空洞化が進んでおり、産業の国際競争力を高める取組は急務である。

また、経済成長著しいアジア諸国は海外との交流を拡大させており、訪日観光需要の高まりもあり、我が国ではアジア諸国を中心に着実に訪日外国人旅行者が増加している。現在、2,000万人の実現が視野に入らる中で、「2,000万人時代」の早期実現と、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を大きな弾みと重要な通過点として、さらに3,000万人を超える外国人旅行者が訪れるような、世界に誇る魅力あふれる国づくりを目指す必要がある。

2. 世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成

リニア中央新幹線の2027年東京・名古屋間の開業により、東京と名古屋が40分で結ばれ、さらに東京・大阪間の全線開業で東京、名古屋、関西の三大都市圏が約1時間で結ばれ、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導していくスーパー・メガリージョンの形成が期待される。

具体的には、東京圏の世界有数の国際的な機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び、健康・医療産業等が新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくと期待される。

さらに、リニア中央新幹線の超高速性がもたらす経済効果は、14,000km高速道路ネットワークや整備新幹線網の完成、さらには国際拠点空港や港湾の機能拡充など我が国の基幹を成す重層的な陸・海・空の交通ネットワークの整備とも相まって、三大都市圏のみならず我が国全体に及び、社会経済活動の生産性を高め、国際競争力強化や国民生活のさらなる質的向上等が図られることが期待される。

3. 急激な人口減少・少子化、異次元の高齢化の進展

我が国の総人口は、2008年の約1億2,800万人をピークに減少期へ転じ、2050年には約9,700万人になると見込まれる。

2050年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示すものとして、国土交通省がとりまとめた「国土のグランドデザイン2050」（平成26年7月）では、我が国の居住地域における約6割の地域で人口が半分以下になり、うち約2割では人が住まなくなると推計される。このような地域では、現在の生活水準を維持することが困難となる可能性が高く、高齢者を始めとする全ての住民の生活サービスの利便性を確保していく必要がある。

また、総人口に占める65歳以上の高齢者の割合は現状（2013年）25%に対して、2050年には約4割に達し異次元ともいわれる高齢化が進展すると推測される。そのような中で、高齢者の増加は、アクティブシニアと呼ばれる活動的な高齢者層が社会参加や観光行動に積極的に動くなど、地域社会を形成する上で、高齢者が生きがいを持ち、活躍できる社会の構築が重要である。

4. 巨大災害の切迫、インフラ老朽化

首都直下地震や南海トラフ地震が、今後30年以内に70%と高い発生確率で予測され、発生した場合には甚大な被害が想定される。また、近年、頻発する集中豪雨や台風の大型化などにより、風水害や土砂災害などが激甚化しており、都市部、地方部に関わらず、従来の想定を越える様々な自然災害に備え、ハード対策・ソフト対策の適切な組合せによる防災・減災対策が求められる。

加えて、東日本大震災では、国土の強靱性を確保する上でネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、太平洋・日本海両面を活用することの重要性が再認識され、太平洋側と日本海側を結ぶネットワークの形成等を通じて、太平洋側と日本海側の2面をフル活用した強靱な国土基盤形成が求められる。

そうした中、国民の安全・安心や経済成長を支える道路や河川、港湾などのインフラは、高度成長期以降に集中的に整備され、我が国の発展に大きく貢献してきた。一方で今後、インフラの高齢化が加速度的に高くなり、老朽化が急速に進むと見込まれ、その維持管理・更新費用も増加すると見込まれることから、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求められる。

5. 環境、エネルギー問題への対応

新興国等の経済発展に伴い、世界の食料・水・エネルギー等の需要は今後も増大していくことが予測され、エネルギー自給率が低い我が国が持続的に発展していくためには、エネルギー資源の安定確保は重要課題である。

そのような中で、近年、我が国の近海等において、コバルトリッチクラスト、レアアース、メタンハイドレート等の埋蔵や鉱床が確認されており、一層の省エネルギー化や循環利用と合わせた新たなエネルギー源の開発が求められる。

また、世界的な温室効果ガスの排出量の増加に伴い地球温暖化が進行する中で、水素は利用段階でCO₂を排出しないクリーンなエネルギーとして、化石燃料に代わる将来の二次エネルギーの中心的役割を担うことが期待されている。

さらに、現代の多様化したライフスタイルやワークスタイルなどにより、エネルギー消費は増加傾向にあるため、ICT活用によるエネルギーの最適利用を図るスマートシティの実現など、温室効果ガスの排出を抑制する低炭素社会への変革が求められる。

6. 技術革新の進展

生産年齢人口が減少する中で、製造・医療・福祉等あらゆる分野への伸展が予測されるロボット技術や、ICTを活用した、場所にとらわれない柔軟な働き方を提供するテレワークなどの普及は、我が国の社会経済活動の生産性向上に大きく貢献することが期待される。

また、ICT分野においては、特にビッグデータが製造業、医療、流通、エネルギーなどの産業分野や行政で活用され始め、これまで顕在化していなかったニーズや課題の特定、新たな解決策を提案する等、さらなる効率化・高度化への応用が期待されている。

エネルギー分野では、水素利用技術の実証が自動車や鉄道車両、船舶、航空機等で進められ、さらには発電施設や工業プロセス等の社会システムへの応用が進められている。このような中、燃料電池自動車の実用化、量産化を世界に先駆けて実現したことは、水素社会実現に向けた我が国の大きなアドバンテージである。

7. 国民の価値観の変化

国民の価値観が多様化する中で、グローバルに活動し経済的な豊かさを目指す「経済志向」や、地域に根付いた生活により金銭に換算できない豊かさを求める「生活志向」など若者のライフスタイルが多様化しつつあり、若い世代が希望を持って働き、生活できる環境整備が求められる。

また、人口減少・高齢化社会の進展の中で、我が国が今後も経済活力を維持し、持続的発展を遂げていくためには、生産活動や社会活動の担い手をいかに育成・確保していくかが重要な課題である。

(女性・高齢者の社会参画)

結婚や出産後も仕事を継続してキャリアを積むことを希望する女性や、退職後も健康

が続く限り働くことを希望する高齢者も増加しており、女性や高齢者の経験や能力、参画意欲を活かし得る労働環境の整備が求められる。

(コミュニティの弱体化、共助社会の進展)

都市部を中心に核家族化の進展や単身世帯の増加、住民の頻繁な流出入等により、また、地方部においても若年層の流出や住民の高齢化等により、地縁型コミュニティの弱体化が進み、世代間・地域間交流の減少、地域の文化・伝統の断絶、地域に対する住民の愛着の希薄化、防災面や防犯面での不安の助長など様々な問題が顕在化している。

そうした中、1998年のNPO法の施行以降、NPO法人の累計認証数は年々拡大し、従来コミュニティによって担われてきた様々な活動が、NPO等多様な主体によって補完又は代替される事例や、地域固有の問題を自ら考え、解決しようといった共助社会の考えが広まりつつある。

8. 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、国土の約7割を占める森林では必要な施業が行われない森林が増加し、森林の防災、水源涵養、生態系や景観維持等の公益的機能が低下している。加えて、地方部では耕作放棄地が増加し、また都市部でも低・未利用地や空き家が増加しており、社会問題となっている。

第2節 中部圏を取り巻く情勢

1. 中部圏の地域特性・強み

(1) 地勢・自然的特性

(中部圏の骨格を成す東西軸・南北軸・環状軸、環太平洋・環日本海に拓く中部北陸圏)

中部圏は日本のまんなかで交通の要衝に位置し、首都圏と中部圏、近畿圏を結ぶ、新東名・新名神、東名・名神、中央自動車道、東名阪・名阪国道・西名阪自動車道等の高速道路や東海道新幹線などの東西軸と、東海北陸自動車道並びに、整備が進む三遠南信自動車道や中部横断自動車道から中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道を経て中部圏と北陸圏を結ぶ南北軸が交わっている。

加えて、長野県松本市から岐阜県高山市・郡上市を経て福井県福井市に至り、中部圏と北陸圏を東西に結ぶ中部縦貫自動車道の整備が進められている。

これらの東西軸、南北軸に加えて、現在整備が進む名古屋大都市圏を環状に結ぶ東海環状自動車道や名古屋環状2号線などの環状軸が中部圏の骨格を形成している。

中部圏と北陸圏を結ぶ南北軸は、さらに日本海沿岸を結ぶ北陸自動車道や北陸新幹線につながっており、中部圏は首都圏や近畿圏、北陸圏、上信越地方などを結ぶ多様な基幹ネットワークを構築している。

そのような中で、2008年、中部圏と北陸圏を最短で結ぶ東海北陸自動車道の全線開通は、両圏域の広域連携を後押しし、中部国際空港や名古屋港、四日市港、伏木富山港などを海外とのゲートウェイに、中部・北陸圏が環太平洋、環日本海に拓かれた拠点性を高めつつある。

(豊かな自然・脆弱な国土)

中部圏は日本の屋根といわれる3,000m超の中部山岳が北側中央にそびえ、太平洋・日本海を分ける分水嶺を源に、木曾川、熊野川、天竜川、千曲川など我が国有数の200km級の大河川が伊勢湾や熊野灘、遠州灘など太平洋、日本海に流れており、これらの自然環境は雄大な風土・風景や景観を形成するとともに、豊富な植生や生態系を生み、肥沃な土壌と水の恵みを与えている。

一方、中部圏の山地は、我が国最大級の断層系である中央構造線や糸魚川・静岡構造線などにも起因し脆弱で、山地を流れる急流河川により侵食が繰り返され、土砂供給による河道閉塞などの課題が顕在化している。また、我が国最大の海拔ゼロメートル地帯に広がり、中枢機能が集積する濃尾平野に、木曾川、長良川、揖斐川の木曾三川が流れ込むなど、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。

（２）歴史・文化的特性（新進気鋭、ものづくりにいきづく、地域に根づく歴史文化）

中部は、我が国で最初の自由経済や実力主義を取り入れた織田信長、刀狩で治安を高めた豊臣秀吉、戦乱を治め合議制からなるともいふべき安定社会を築いた徳川家康など、近世を切り拓き、現代社会に通じる礎を築いた人物を輩出、その新進気鋭と誇り、愛着を脈々と受け継いできた歴史文化がある。

江戸時代になり、五街道の東海道、中山道、また、脇往還の美濃路や伊勢路、善光寺道、下田街道などが整備され、人や物資の往来が活発になると、各街道筋には宿場町が栄え、現代の20万人を越える中核的な都市が分布する多極分散型の地域構造の原形が形づけられた。

また、名古屋城築城に伴い高い技術を有した木工職人が定着、中部のものづくりは、土と水の恵みも受けて、源流となる「からくり」から発し、多様な技術を組み合わせつつ発展を遂げ、現代のものづくり産業へとつながってきた。

加えて、伊勢や熊野を始め白川郷や高山など、古くから我が国の精神文化や生活文化に影響を及ぼしてきた伝統文化がいきづき、文楽や地歌舞伎などの伝統芸能、山車・祭りを始めとする地域文化、海女や忍者、鶺鴒飼、食など地域固有の根付いた歴史文化が現在に至るまで継承されている。

（３）多極分散型で重層的な地域構造

街道筋から発展した中部圏の各都市は、交通の利便性や地域の特色を活かしつつ、ものづくりを軸に発展を遂げ、国際中枢都市・名古屋を始め、静岡県から愛知県、三重県沿岸の太平洋ベルト地帯を中心に製造業に特化した産業都市が複数形成され、それぞれの都市が地域の核となり周辺地域を牽引する多極分散型の地域構造を形成している。

また、その背後には、伝統文化や技術、歴史の趣を醸し出す「まち」、自然資源に秀でた地域など、多種多様な特徴を有する「まち」や地域が広く分布し、それぞれの核となる都市と「まち」や地域が、生活や産業、観光等多様な面で重層的につながる地域構造を形成している。

（４）ものづくりに秀でた産業特性

（ものづくりマザー機能）

我が国の成長エンジンの一翼を担う中部圏のものづくり産業は、これを支えるカイゼンマインドを持った優秀な人材（人材力）や、現場でのすり合わせによる生産技術（技術力）、これらの力を有する企業の密接なる集積と、最先端の研究開発を行う大学や研究機関などの知的基盤の集積（集積力）があり、この企業の単体による力と連携・つながりによる力を高め、地域全体が発揮するものづくり力を維持・強化させる「ものづくり

マザー機能」がこれを支えている。

この、ものづくりマザー機能を常に進化させることで、自動車産業などをリーディング産業へと導き、中部圏は我が国の製造品出荷額の4分の1（2012年）を占める「ものづくり中枢圏域」として発展し国際競争を牽引している。

（高度な研究力）

また、最先端を行く研究力は、産業界と大学、行政など密接な連携により、その取組は名古屋大学に縁のあるノーベル賞受賞者を6名輩出するなど着実に結実し、ものづくりの高度化へとつながっている。さらなる研究力の強化は、自動車関連産業や航空宇宙産業などを次世代産業に発展させる大きな力になっていく。

（航空宇宙産業に新たな1ページ）

国際大交流時代を迎える中で、世界の航空需要をみると、LCC（Low Cost Carrier）のシェアが急拡大し、様々な所得層が航空機を利用する機会を得られたことで、LCC需要は今後も大きく伸びると予測される。また、LCCを始めとする航空需要の拡大は、低燃費・低騒音で、地域間輸送航路で効率のよい小型ジェット旅客機（リージョナルジェット）市場の拡大につながると見込まれる。

（P）1973年のYS11生産中止以降、技術が途絶えていた国産旅客機の生産が、2015年〇月MRJの試験飛行に成功し量産化が始まったことは、中部のものづくりに新たなページを加えるものとなった。

（5）ゆとりある生活環境（職住近接、都市と自然の近接、地域コミュニティ力）

名古屋圏は、東京圏や関西圏に比べて平均通勤・通学時間が2割から4割短いなど職住が比較的近接し、通勤・通学時の鉄道の極端な混雑もないなど優位な生活環境にある。また、一人当たりの居住空間が広く、都市と自然の近接性などゆとりある生活環境にある。

また、中部圏は三世代世帯比率が首都圏、近畿圏の約2倍、合計特殊出生率は首都圏、近畿圏、また全国平均をも上回っており、地域コミュニティの強みもあり、子育て世代が親世代や地域の協力を得て子供を産み育てやすい環境にある。

このように、中部圏は三大都市圏の中でも生活環境に比較優位性を有し、また、ものづくりを中心とした産業力や、都市部における大学や病院、文化施設等高次都市機能の集積を活かすことで、国内外から多様な人材を惹きつける、その潜在力を有している。

2. 中部圏の状況・課題

(1) 人口動向

① 人口減少度合いが高い中山間地域、現状を維持・増加が見込まれる名古屋大都市圏

2050年人口推計において、中部圏全体では人口の半数以上が減少する地域が約5割（うち無居住化は1割）と全国の動向に比べてやや緩やかであるものの、長野県北信地域や長野県木曾谷～岐阜県東濃中濃地域、愛知県奥三河地域、静岡県伊豆地域、三重県東紀州地域など中山間地域や農山漁村地域を中心に、地方部では人口減少の度合いが高いと見込まれる。

一方、愛知県西三河地域や東海環状自動車道などの高速道路沿線地域など、製造業等が集積し交通の利便性が高い名古屋大都市圏は、人口が現状維持（減少する場合でも減少度合いが少ない）、もしくは増加すると見込まれる都市・地域が多い。

そのような将来推計において、生活拠点のコンパクト化や地域間の交流連携などによる交流人口拡大などの人口減少に適応した取組、また、ゆとりある生活環境を活かした産業の活性化や定住人口の拡大など、人口動向に応じた環境整備が求められる。

② 高齢化の進展

東海3県（岐阜県・愛知県・三重県）の高齢化率は、2050年には36.0%（全国38.8%）に達すると推計される。

また、高齢者人口は、高齢化が先行して進む地方圏（三大都市圏以外）では、今後2025年をピークに減少へ転じることが推計されるが、東海3県では2025年以降も増加を続け、2045年には2010年の1.38倍に達すると推計され、長期にわたり介護施設の不足等の課題が生じる可能性がある。

③ 生産年齢人口の減少、女性・高齢者が働きやすい・働きたいと思える環境整備

中部圏の2040年生産年齢人口は、2010年(1,092万人)から4分の1以上減少し約800万人と推測されており、担い手の育成・確保が大きな課題となる。

現在、愛知と東京、大阪の3都府県における、生産労働人口に占める女性従業員の割合はほぼ同じであるが、女性従業員の産業別割合は製造業が盛んな産業構造を反映して、製造業に従事する割合は東京の約3倍、大阪の約1.5倍と高い。このような状況下において、製造業を中心とした、女性がより働きやすい、働きたいと思える環境を創出し、女性の参画意欲を高めることが求められる。

また、中部圏を支えてきた高齢者の経験や能力、技術を活かし、また次世代に継承していくため、高齢者の意欲に応じて働くことができる環境整備が求められる。

④ 女性の東京圏流出の歯止め、「働き続けたい」「住み続けたい」環境整備

東京一極集中が進む中で、中部圏から東京圏への転出者数は、東京圏から中部圏への転入者数を男性、女性とも大きく上回っており、1999年から2013年にかけてその転出入差は約2倍に拡大、うち、女性は男性の1.5倍多く転出している。

そのような状況下、東京圏の合計特殊出生率の低さは、生活環境が要因ともいわれる中で、中部圏がゆとりある生活環境を活かし地域の魅力を高め、都市部を中心に人口流出の歯止めとなり、中部圏で「働き続けたい」「住み続けたい」と思える環境整備が求められる。

(2) 産業とインフラ

① 厳しさを増すものづくり産業の国際競争環境

(新興国の台頭)

アジア諸国を中心とした新興国は、安価な人件費や組立加工請負業を通じた技術蓄積などを背景に、かつて我が国が得意とした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っていくためには、更に品質力や商品開発力等を高めて行くことが求められる。

(中堅・中小企業の疲弊)

グローバル企業等を中心に海外での現地調達・現地生産体制が進む中、ものづくり産業に裾野を広く展開する中堅・中小企業は、苛烈な価格競争や経営者・熟練技術者の高齢化に伴う事業継承、技術継承問題なども抱え、経営環境は厳しさを増している。

中堅・中小企業は、中部圏のものづくりを支え、また地域経済を支える重要な役割を担っており、技術開発や販路開拓などを通じた技術の高度化と競争力強化を図り、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取組が求められる。

② ものづくり産業の海外戦略見直し（国内回帰）の動き

アジア諸国の賃金上昇や政情の変化、為替環境の変化等に伴い、海外に移転していた日本企業の製造拠点の国内移転や、海外戦略の見直しによる国内投資の増強など国内回帰がみられる。これらの国内回帰の動きを的確に取り込む工業団地や物流拠点、及びそれらを結ぶ交通ネットワークなどの産業基盤の強化が求められる。

③ ものづくりの高付加価値化、ICT・ロボット技術、サービス機能との融合・連携

激化する国際競争の中で、価格競争に陥ることなく、機能性や付加価値で差別化を図

っていくことが重要となる。

そのため、ICTやロボット技術を活用した効率的な開発・設計・試作・生産の一貫体制の構築や、ものづくりと情報処理やデザイン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。

④ 遅れる国際交流、昇龍道プロジェクトの始動

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割を占める首都圏や約2割を占める関西圏の国際空港と大きな差がついている。また、中部圏の訪日外国人宿泊者数や国際会議開催件数の全国に占めるシェアはともに1割にも満たないなど、現状では中部圏は首都圏や関西圏と比べ、海外との交流が低調である。

現在、中部北陸9県に跨がる昇龍道エリアでは、2012年から産官民が連携し、中華圏や東南アジアを中心に誘客を図る昇龍道プロジェクトに取り組み、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認定を受けて、先進的にインバウンド観光に取り組んでいる。

それらの取組の成果もあり、昇龍道エリアの訪日外国人延べ宿泊者数が2011年から2013年にかけて約1.9倍に増加するなど成果が現れており、増加する訪日外国人旅行者や拡大するクルーズ需要などを取り込む取組の拡大が求められる。

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格段に高め、国際化の促進に大きな後押しになると期待されている。その成果を中部圏が一体となり国際交流に活かし、訪日外国人旅行者3,000万人の取り込みなど、国際交流の活発化を図っていくことが求められる。

⑤ リニアを活かす「陸・海・空」高速交通ネットワークの一体的整備

我が国の交通の要衝に位置する中部圏は高速鉄道や道路、空港、港湾等交通ネットワークの整備（インフラストック）により、国内外との連絡性、結節性を高め、中部圏並びに我が国の発展に大きく寄与してきた。さらに、中部圏が持続的発展を遂げていくためには、リニア中央新幹線と有機的につながり、リニアの高速性を広域に波及させる、陸・海・空の高速交通ネットワークの拡充、一体的な整備が重要である。

道路ネットワークについては、中部圏の骨格を成す東西軸、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の高速道路等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、港湾については、中部国際空港は国際大交流時代を見据えた完全24時間化などの機能強化、港湾は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、クルーズ受入環境の改善などが求められる。

（３）災害（高い災害リスク・切迫する南海トラフ地震・頻発激甚化する自然災害）

中部圏は、エリアの約６割（全国は約３割）が洪水や土砂災害、地震（震度被害・液化被害）・津波に係る災害リスクを抱えている。さらに、その災害リスクを抱えるエリアに人口の約９割（全国は約７割）が居住、特に我が国最大の海拔ゼロメートル地帯が広がる濃尾平野に都市機能や産業機能が集積し、また我が国有数の多雨地帯である三重県東紀州地域など、災害リスクが高い国土基盤にある。

加えて、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、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、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太平洋・日本海２面活用型の強靱な国土を構築していくため、南海トラフ地震に備えた、中部・北陸圏に跨がる二重、三重に多重性・代替性を確保するネットワークの拡充など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

① 活発な社会経済活動などによる様々な環境問題

中京都市圏は、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CO₂やNO_x、SO_x等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、伊勢湾を始めとする閉鎖性水域の水質は環境基準を十分に満足していない状況にある。そのような状況下で、社会経済活動に伴って排出される汚濁負荷量の減対策に取り組むとともに、自然環境を保全し流域圏の多様な主体が一体となり、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。

加えて、人口減少や高齢化に伴う中山間地における耕作放棄地や放置された森林の増加は、人の手によって保たれてきた里山などの生態系に影響を及ぼし、鳥獣被害の増加などの影響が顕在化している。

② 渇水リスク、エネルギー調達リスクの高まり

中部圏は、豊かな水資源を背景にして、その地域力であるものづくりや農業などを発展させてきたが、地球温暖化に伴う気候変動により渇水が頻発化、長期化、深刻化し、

さらなる渇水被害が発生することが懸念されており、工業用水や農業用水、生活用水など水供給の十分な安全度が確保されていない状況にある。

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。

③ 相対的に安価な地価

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と比較安価で、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上で優位性が高い。

④ 高速交通ネットワークの拡充などにより高まる地域の価値

静岡県内では新東名高速道路の開通に伴い、沿線の内陸部では企業立地が進みつつあり、また、駅周辺の再開発などもあり、地価は上昇傾向がみられるなど、インフラや地域整備が地域の価値を高める役割を果たしている。

一方、沿岸部では地震・津波災害リスクもあり、地価は下落継続の傾向にあり、防災・減災対策など地域強靱化への取組強化により、内陸部と連携した地域整備が求められる。

(5) 地域社会と生活

① 特色ある農業生産活動、農業・農村の多面的機能の維持・発揮

中部圏では明治以降、近代国家の建設が始まると、木曾三川を始めとした治水対策に取り組み、地域の安全性が大きく向上、合わせて各地で用水開発などが進められ、農業生産活動の基盤が整備されてきた。

それらを背景に、静岡県遠州地域から愛知県三河地域に至る大農業地帯や、渥美半島の高付加価値型農業、長野県八ヶ岳山麓、岐阜県奥美濃や飛騨などの高冷地農業など特色ある農業に取り組み、中部圏の農業産出額(2015年)は全国の1割を占めている。

一方、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等が進行し、耕作放棄地が20年間で約1.5倍に増加したが、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。

また、農地は食料などの農産物を安定的に供給するとともに、美しい農村風景、国土の保全、水源の涵養、生物多様性の保全など多面的機能を発揮する重要な基盤であり、

農地面積の減少、農業者の高齢化等によって、農業生産能力の低下だけでなく、地域の共同活動等によって支えられてきた多面的機能の発揮に支障が生じる状況となっている。

このため、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。

② 求められる共助への取組

人口減少が進み、また、基礎自治体である市町村の財政的制約が増す中、地域固有の課題に対応するためには、自助、公助とともに、NPOや自治会組織など多様な主体による共助への取組が求められる。

中部圏では2005年愛知万博なども契機にNPO法人認証数も増加しており、2014年10月には全国初のソーシャルビジネス事業者の支援に特化した、地方公共団体や地域金融機関、中間支援組織の三者のネットワーク「ソーシャルビジネスサポートあいち」が立ち上がるなど、NPO活動やそれを支援する取組が活発化してきている。

今後、社会参画に積極的に関わるアクティブシニア層の増加や、企業のCSR活動やソーシャルビジネスの活発化など、多様な主体が地域に関わる機会の増加などを踏まえ、それらの取組を拡充することが求められる。

③ 急増する医療・介護・福祉需要への対応

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。

現在、岐阜県、静岡県、愛知県の高齢者人口(65歳以上)に占める重度要介護者(要介護3以上)の割合(2012年)は、東京都や大阪府、また、全国平均に比べても低い状況にあり、重度介護を要しない比較的、健康な高齢者が多い地域ともいえ、この健康な高齢者層を維持し、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。

一方、愛知県は中部圏の中でも高齢者人口の増加に伴い、医療や介護が厳しくなると予測されるなど、都市部と地方部で高齢者人口のピーク期が相違する課題や、地域間における医療・介護・福祉施設の過不足バランス、また、医療や介護、福祉に携わる人材の不足など対応すべき課題は多い。

また、住み慣れた地域で自分らしい暮らしを最後まで続けられるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの拡充が求められる。

さらに、現在検討が進められている日本版CCRC構想を踏まえ、大都市の元気な高齢者の地方移住や、地方に住む元気な高齢者の住み替えなどの検討が求められる。

第2章 中部圏の目指すべき将来像と実現に向けた基本方針

第1節 中部圏の目指すべき将来像

1. 中部圏の目指す方向

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、そのセンターを担い、首都圏、関西圏、また北陸圏と連携し、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、その拠点となり世界をリードする。

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、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、リニア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。

2. 中部圏の将来像

暮らしやすさと歴史文化に彩られた “世界ものづくり対流拠点-中部”

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つの観点から次に示す。

<世界の中の中部>

(1) 世界最強・最先端のものづくり産業・技術のグローバル・ハブ

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など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新たな価値を創出し、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る。

また、中部・北陸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。

中部圏はさまざま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探求し、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。

<日本の中の中部・中部の中の人々>

(2) リニア効果を最大化し都市と地方の対流促進、ひとり一人が輝く中部

中部圏は人口減少に適応し、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する。その中で、人口を維持、増加させる名古屋大都市圏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・景観など地域資源や個性を磨き、重層的な対流を促進、加えて、生活に必要な機能をコンパクトに集約し、各地域がネットワークでつながり連携を強化することで、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、中部圏は、リニアを始めとする高速交通ネットワークの拡充を活かし、リニア効果を最大化し、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・北陸圏の広域に及び、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。

<前提となる安全・安心、環境>

(3) 南海トラフ地震などの災害に強くしなやか、環境と共生した国土

我々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りソフト・ハード両面で防災・減災対策に取り組み、中部圏の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、太平洋・日本海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ふべき生物多様性が確保され、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・国土づくり、加えて、多様な生態系に多大な恩恵を与え続け、循環する過程において、人の生活に潤いを与え、産業や文化の発展に重要な役割を果たしてきた健全な水循環など、多様な主体による、将来にわたって環境と共生し持続性が確保された国土保全に係る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。

このような中部圏を形成していくことは、全国計画に位置付けられている、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。

第2節 将来像実現に向けた基本方針

中部圏の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する中で、安全・安心で環境と共生した強靱な国土基盤の上で営まれる、中部圏の基軸ともいべきものづくりをベースに、リニア効果の広域的な波及は、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。

そのように、中部圏の持続的発展を支えていく、次の5つ

- ① 中部圏の基軸「世界最強・最先端のものづくり」
- ② 中部圏の新たな価値を創造する「リニア、スーパー・メガリージョン」
- ③ 地方を創生する「個性と地域資源、対流」
- ④ すべての基盤となる「安全・安心、環境」
- ⑤ 根幹をなす「人材育成」と、多様な主体による共助社会

を中部圏成長の基本と捉え、次の方針で中部圏の将来像を実現する。

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。

さらに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。

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

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う中部。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長野県飯田地域、岐阜

県中津川地域、静岡県遠州地域、愛知県三河地域、三重県中勢地域などを含む中京大都市圏を、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・北陸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、インバウンド観光・昇龍道プロジェクトの展開強化やクルーズの振興など、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。

3. 地域の個性と対流による地方創生

中山間地域など人口減少が進展する中で、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、周辺集落とは交通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、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・北陸圏を東西・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、太平洋・日本海2面活用型の強靱な国土を構築する。

加えて、多様な主体が連携、協力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。

また、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・建設業の強化などを通して、強靱で環境と共生した持続可能な中部圏を形成する。

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。

第3章 基本方針に係る具体的方策

第1節 【方針1】世界最強・最先端のものづくりの進化

1. 我が国の成長を担う産業の強化 ～企業の国内回帰・海外の対日投資を呼び込む～

(1) 中部圏の産業競争力の強化、世界最強・最先端のものづくり中枢圏の形成

① 中部圏の戦略産業の強化

(中部圏の戦略産業)

自動車産業を中心に我が国の産業を牽引してきた中部圏のものづくり産業は成熟期を迎え、成長著しい東アジア・東南アジア諸国等との国際競争が一段と激しさを増す中で、新たな成長ステージへの移行を牽引する産業の育成・強化を図る。

中部圏が比較優位性を持ち、市場の成長が期待される次世代自動車など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、中部圏の成長を牽引する戦略産業分野と位置づけ、重点的に強化していく。

(自動車関連産業・航空宇宙産業・ヘルスケア産業・環境産業)

自動車関連産業では、ものづくりマザー機能である人材力や技術力、集積力を最大限活かし、将来にわたり世界屈指の自動車製造拠点であり続けるよう、燃料電池自動車や自動運転など次世代自動車を見据えた革新技術の開発とともに、生産技術の高度化、事業領域の拡大、経営力の強化を図る。

航空宇宙産業では、研究開発から設計・開発、製造・販売、保守管理までの一貫体制を構築し、欧米先進地域と肩を並べるアジア最大の航空宇宙産業集積地形成を目指す。

ヘルスケア産業では、ものづくりで培われてきた技術や医工連携の取組成果を活かし、医療・介護現場等の様々なニーズに応えられる医療機器・介護機器・福祉用具の開発・製造拠点となることを目指す。

環境産業では、中部圏の公害克服の歴史の中で培われてきた高度な環境技術を継承・発展させ、より高度な環境対策設備・システムの開発や、アジア等の海外マーケットの開拓など、環境ビジネスの創出・拡大を目指す。

② ものづくりマザー機能の強化

各産業分野においては、中部圏に展開する企業及びその集積により、圏域全体がものづくり力を維持・強化させるものづくりマザー機能（人材力・技術力・集積力）のさらなる強化を図り、世界最強・最先端のものづくり中枢圏を形成していく。

その中で、民間の研究開発投資の維持・拡大や、研究開発ベンチャーの創出やオープンイノベーションの促進、モノのインターネット化（Internet of Things：IoT）によ

る効率的な生産管理や、ロボット技術の積極的活用による生産環境の改善を図ることで、新たな成長分野の創出につなげ国際競争力を強化していく。

また、技術開発や製品デザインにおける新たな視点の導入を図るため、女性や外国人など多様な人材を活用していくことが重要であり、就業環境の整備と合わせて、積極的な登用を図っていく。

③ グローバル展開の支援

ものづくり産業のグローバル化が進む中で、現地調達・現地生産など市場を見据えた世界最適生産体制の構築が進められている。この動きは積極的な海外展開として進める必要があるが、最先端の生産技術・工法の開発など、ものづくりの中核を担う機能については、高品質、高生産性、需要への即応性、高い開発力、技術の秘匿性の観点等から国内に維持し、拡充していく。

また、海外の企業や人のつながり、それらがもたらす成長力を取り込み、ものづくり産業の成長力をさらに高めていく。具体的には、海外の高度人材が求める高質なサービスを提供する生活環境の充実を図るなど、海外企業や高度人材にとって魅力ある受入環境の構築、留学生や研修生の積極的な受け入れによって産業の高度化を図る。同時にこのような人材を通じて、ものづくり中部の理解者を増やし、中部圏のものづくり産業にとって互惠関係となる外資系企業の戦略的な誘致を図る。

さらに、地域の産学官金関係者の連携による世界市場の獲得に向けた市場動向調査や販路開拓を進める。

(2) ものづくり産業を支える中堅・中小企業の振興

ものづくり産業の強化には、ものづくりマザー機能の中で重要なポジションを占める中堅・中小企業の持続的発展が不可欠である。

製品の研究開発から試作、生産、販売、アフターサービスなどサプライチェーン全体に関わり、それを支える中堅・中小企業が持続的な経営を行えるよう、企業間のビジネスマッチングを支援する展示会や商談会など販路拡大に資する取り組みを推進するとともに、支援方策の調査・研究等、中堅・中小企業の活性化を目指した活動に取り組む。

また、新卒者や若手技術者などの人材不足を解消するため、職場環境の改善や労働生産性の向上による給与所得向上など、魅力的な環境整備に取り組むことで、中堅・中小企業の技術力や競争力、経営力の強化を図る。

(3) 環太平洋・環日本海に拓かれた一大産業拠点・中部北陸圏の連携強化

高度なものづくり産業が集積する中部圏と、高機能新素材産業やライフサイエンス産

業などに特徴を有する北陸圏が、それぞれの強みを活かし産業連携を強化する。特に現在、炭素繊維複合材において、中部圏と北陸圏が持つ産業集積や強みを相互に補完し、人や情報（シーズやニーズ）の往来を活発にすることで、研究開発から生産・加工・組立までを行う世界に冠たる一大拠点・産業集積を形成する、産学官の連携による東海・北陸連携コンポジットハイウェイ構想が進められている。

これらの産業連携などをさらに進化させることで、日本のまんなかで中部・北陸圏が、中部国際空港や名古屋港、四日市港、伏木富山港などを国際ゲートウェイに、環太平洋・環日本海に拓かれた、アジア・ユーラシアダイナミズムなどを取り込み、世界規模でヒト、モノ、カネ、情報が活発に流れる、我が国の一大産業拠点に発展させていく。

2. 高度なものづくり技術の活用による新たな産業の創生

(1) ものづくり産業に関連する新たな産業の創生

近年、ICT分野の技術革新が著しく、様々なモノに通信機能を持たせ相互に接続・通信するモノのインターネット化（IoT）などが進められている。

欧州では、デジタル化によって工場の生産効率をあげる「インダストリー4.0」への取組が進められており、中部圏においても、ICTなどの技術革新の活用等を積極的に図り、ものづくり産業における新たな産業創生を目指す。

また、ロボット技術はものづくり産業のみならず、さまざまな分野への展開が期待されており、実証実験等を通して新規ビジネスの創出につなげていく。

(2) 大学や官・民の研究施設等のネットワーク強化による更なる研究力の強化

我が国経済を牽引する中部圏の地域力は、我が国の先端技術である青色LEDやナノテクノロジー技術によるカーボンナノチューブの開発などに代表されるように、産学官が連携した高度な研究力や技術力がその背景にあり、引き続き我が国を牽引していくためには、文系・理系にとらわれない高度な研究力を発展させた絶え間ない革新的なイノベーションの創出が不可欠である。

このため、大学や公設試験研究機関、民間の研究施設等のネットワークをさらに強化するとともに、ものづくり産業に資する政府関係機関の地方移転の受入や、革新的な新製品やビジネスなどのイノベーションを育む知的対流拠点機能の整備や強化を図ることで研究力・技術力の向上を図り、新たな知的財産に基づく新規起業を促進するための環境整備に取り組む。

3. 水素社会実現など新しい世界モデルの提示

中部圏のものづくり技術は、次世代自動車の燃料電池自動車（FCV）を生み出すな

ど、水素関連技術へと結実しており、その積極展開を図ることが重要である。

2014年12月に世界初の量産F C Vが発売されたことを契機に、中部圏ではF C Vの普及に向けた動きが加速し、併せて水素ステーションの整備が進められており、今後は高速道路への整備も含め、更なる整備促進を図る。

一方、家庭用燃料電池は、これまでも都市ガスを利用した発電等によって普及が進んでおり、さらに環境負荷の低い水素生産方式や、安定的な供給システムの構築に向けた取組を進める。

また、自家用車だけでなく、公共交通機関における燃料電池バスや産業車両としての燃料電池フォークリフトの導入を図るなど、地域社会全体で低炭素社会に向けた取組を促進し、未来の水素社会の世界モデルを提示することを目指す。

4. 国際競争力を支える産業基盤の強化

(1) 基幹産業を支える国際物流拠点の強化

① 国際拠点港湾等の機能強化

ものづくり産業を始めとした基幹産業の発展を図り、国際競争力を強化していくためには、成長著しいアジア諸国に引けを取らない港湾の機能拡充をはじめ、国内外の拠点や市場などと効率的かつ円滑に業務が遂行できる国際物流ネットワークの構築が不可欠である。

国際ゲートウェイとしての名古屋港や四日市港、清水港の国際拠点港湾や重要港湾においては、基幹産業の競争力強化を図るため、コンテナ船を始めとする船舶の大型化等への対応とともに、コンテナや完成自動車等の物流機能強化に向けたふ頭の再編・高度化を推進する。

加えて、社会経済活動を支えるバルク貨物(穀物、石炭、石油、天然ガス、チップ等)等の安定・安価な輸入のため、大型船に対応した港湾機能の強化や共同輸送の促進を図る。また、港湾機能の強化と連携した高速道路ネットワークとの結節性を高めることで、物流システムの効率化を図る。

国際物流拠点を代表する名古屋港では、官民の連携により、日本初の自働搬送台車(A G V)や、世界初の遠隔自働ラバータイヤ式ガントリークレーン(R T G)の導入などI T自働化コンテナターミナル等の整備により、国際物流の効率化に大きく貢献、総取扱貨物量・輸出額ともに全国1位、年間6兆円の貿易黒字額を生み出すなど、ものづくり中部の象徴として我が国経済を牽引している。引き続き、コンテナ貨物のみならず、バルク貨物、完成自動車を取り扱う総合的な港湾として、その機能強化に取り組む。

② 国際拠点空港の機能強化

中部国際空港においては、深夜貨物便を含めた国際ネットワークの拡充や新規貨物需要の開拓、ビジネス需要の取り込みなど利用促進を図るとともに、完全 24 時間化や税関・出入国管理・検疫（C I Q）等手続きの迅速化など空港機能の一層の強化を推進する。

③ 空港・港湾の安全性強化

国際拠点空港や国際拠点港湾、重要港湾において、水際の危機管理対策を強化し国際物流・人流の安全性を高めることで、我が国の強みである安全の価値をより一層確固たるものにする。

（２）ものづくり産業を支える陸海空の拠点を結ぶ道路ネットワーク強化

ものづくり産業の生産拠点や空港・港湾等の物流拠点を結ぶ道路ネットワークの強化は企業の生産効率を高め、また、新たな企業立地の促進に資するなど、そのストック効果が中部圏のものづくり産業を支えている。

一例として、東海環状自動車道東回りの開通により、沿線の工業団地が開通前後で3倍に増加し、加えて沿線市町の製造品出荷額が約 1.4 倍に増加するなどストック効果が大きく発現された。また、東海北陸自動車道の全線開通は中部圏と北陸圏の距離を大きく短縮し、産業や観光など両圏域のつながりを強化しつつある。

中部圏がさらに国際競争力を高め、中部圏と北陸圏が一体となり、環太平洋・環日本海に拓かれた一大産業拠点として発展していくため、国際拠点空港や国際拠点港湾等の機能強化・拡充と連携した道路ネットワークの強化を図る。

具体的に、中部・北陸圏の空港・港湾など物流拠点や、広く分布する生産拠点の集積地域との連結強化を図るため、高規格幹線道路とそれらの拠点を結ぶアクセス道路の整備、また東海環状自動車道等の環状軸や東海北陸自動車道等の南北軸、新東名・新名神高速道路等の東西軸など基幹ネットワークの整備や渋滞対策を推進する。

さらに、ITSの活用やスマートICの整備等既存インフラを賢く使うことで、ヒトやモノの流れの円滑性を確保し生産性を高めるなどインフラのストック効果を最大限高めていくこと、また、物流に配慮した建築物の設計等を促進し、都市における物流の効率化を促進することなどを通してものづくり産業を支えていく。

（３）将来を見据えた総合的な土地の利活用

中部圏では、東海環状自動車道東回りや新東名高速道路等の沿線では工業団地の計画や立地などが進み、また、道路ネットワークの整備にあわせて、国内投資の増強を図る企業も現れるなど地域経済の発展や雇用などに大きく貢献している。

さらに中部圏が、南海トラフ地震など大規模自然災害に備えた安全・安心な地域づくりを進めるとともに、引き続き、ものづくり産業を軸に我が国の持続的で安定した経済成長をリードしていくためには、道路整備や治水安全度の向上、空港・港湾の機能強化などにあわせて、企業の投資を促し効率的な生産活動を支えていくための工業団地や物流拠点などを、既存施設を含めて計画的に整備していく必要がある。

地域整備と地域の安全性、必要な農地の確保の視点も踏まえて、持続的な地域経営を実現する観点から、将来を見据えた総合的な土地の利活用を推進する。

（４）安定したエネルギー供給の多様化・水資源の確保

ものづくり産業をはじめ、基幹産業の競争力を維持するためには、エネルギーや水資源を安定的に確保することが不可欠である。

我が国では、ほとんどのエネルギー源を海外からの輸入に頼っているという根本的な脆弱性を抱えていることから、着実な省エネルギー化を進めるとともに、太陽光、風力、海洋エネルギー、水力、木質バイオマス、地熱等の再生可能エネルギーの活用・普及、メタンハイドレート等の新たなエネルギー源の開発を促進し、エネルギーのベストミックスを図る。

また、渇水リスクや災害リスクに備え水資源を安定的に確保していくため、必要となる水資源開発施設の整備や既存施設の有効活用などにより水の安定供給を図る。

第2節【方針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

1. リニアを活かした新たな中部圏の形成 ～日本のハートランド・中部～

(1) 中部圏の役割と中部固有の新たな価値の創造

① スーパー・メガリージョンにおける中部圏の役割

リニア中央新幹線の全線開業により約1時間で結ばれる三大都市圏が一体となり、それぞれが持つ個性を際立たせ、新たなイノベーションを持続的に創出していくことで、我が国の国際競争力をさらに強化していく。

国土の中核的な機能を三大都市圏が役割分担、連携しバックアップしていく中で、中部圏はスーパー・メガリージョンのセンターとして、世界最強・最先端のものづくりを基軸に、我が国経済の主要な成長エンジンの一翼を担い、リニアの高速性を活かし世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付ける、その先導的な役割を果たしていく。また、我が国の国土形成上の課題である、東京一極集中是正や地方への人口環流などに貢献していく。

② 中部圏の新たな価値創造（企業活動・経営の構造転換、多様なライフスタイル等）

中部圏が定住人口や交流人口を増やし、多様な都市活動や生活を営んでいくため、リニアの高速性を活かした政府関係機関の地方移転の受入や、企業の本社機能やものづくり産業の集積を活かした研究開発機能等の中部圏への移転促進を図るなど、企業等の活動・経営の構造転換を支援していく。

東京圏との時間距離を大幅に短縮し、地下鉄で移動する感覚ともいえる形の都市圏を実現するリニア効果は、ICTの進展とも相まって、サテライトオフィスやテレワークによる遠隔勤務など、ワークライフバランスに配慮したワークスタイルや二地域居住など多様なライフスタイルの選択肢を提供し、人々が中部圏に集い活動、生活する、その中部圏の魅力を高めていく。

人口減少・高齢化が進展し、子育てや医療・介護、福祉分野等のウエイトが高まる中で、在宅勤務などライフスタイルの多様化は、女性の社会進出や労働環境を大きく変える可能性があり、企業活動等の構造転換と合わせて、中部圏の価値やポテンシャルを大きく高めるものとなる。

③ 日本のハートランド・中部

中部圏は、ものづくりを軸に活力ある都市と、豊かな自然やゆとりある生活環境、地域のつながり、地域に根付き連綿と受け継がれる歴史文化などに特徴を有する周辺都市・地域が連携・融合した、我が国の縮図ともいえるべき圏域構造を形成している。

今後、中部圏は玄関である名古屋大都市圏などを中心に活発な生産活動が営まれ、心

休まる自然に囲まれた周辺都市・地域を奥座敷に例えた、日本の中心地で心臓地帯ともいえる、玄関と奥座敷が融合したハートランドを構築していく。

（２）国際競争力のある階層的大都市圏構造の構築

中部圏の中心的な役割を担う名古屋大都市圏、また、名古屋大都市圏とその社会的・経済的な一体性を有する中京大都市圏は、活力ある都市が役割分担しつつ連携する多核連携型の都市構造を有しており、それぞれが持つ強みや個性を活かした役割分担と連携により、社会的・経済的中枢圏としての魅力を増大させ中部圏を牽引していく。

① 大名古屋への変革を図る名古屋大都市圏、世界のN a g o y a へ

名古屋大都市圏は、国際中枢都市・名古屋を中心に東海環状エリアに展開する大都市圏で、最先端のものづくり中枢機能や物流中枢機能、ITなどの先端産業など高次都市機能が集積した都市が連担する大きな潜在力を秘めた都市圏を形成している。

それぞれの都市が広域に、また重層的に連携しポテンシャルを最大限に発揮することで、最先端のものづくりと出会い、知的刺激を常に誘発するような最先端産業や研究機能が集積した、世界のイノベーションセンターとなる、大名古屋、世界のN a g o y a への変革を目指す。

② 活力ある都市の連なりで強みを増す中京大都市圏

名古屋大都市圏を取り囲み、自動車や航空機、高度部材など多様な産業などが集積する都市が連なる中京大都市圏は、名古屋大都市圏を中心に、社会的・経済的に重層的な結びつきを強化し、広域な連携により都市機能を高度化、競争力を一層高めていく。

（３）リニア中間駅を核とした地域づくり

① リニア長野県駅（飯田地域等）

長野県飯田地域（伊那谷地域）は、リニアで東京圏と45分程度、また、東京国際空港及び中部国際空港に1時間程度でアクセスできる地の利や、高い精密加工技術を有する企業の集積、さらには大自然を背後に控えることなどを活かし、外資系企業やグローバル企業の本社、学術・研究開発機能といった中枢機能の立地や移転受入を促進する。

また、航空宇宙産業集積地である名古屋大都市圏と伊那谷との連携強化を図り、長野県の強みである微細精密加工技術を活用した航空宇宙産業クラスターの形成を促進する。

加えて、高度な都市環境の中で働き、大自然に囲まれた環境の中で暮らす新しいライフスタイルの実現を目指し、移住定住や二地域居住に必要な居住環境の整備を進める。

一方、首都直下地震の発生リスクが高まる中で、首都圏や名古屋圏の中間に位置し、

大都市との時間的距離の短さを活かして、首都圏のバックアップや食料供給・医療提供の拠点となる機能強化を図る。

さらに、南アルプスや中央アルプスといった山岳高原や多彩な伝統文化を活かして、美しい信州の原風景や文化にふれあうなど、インバウンドも含めた広域観光の促進により交流人口が拡大する感動のフィールドを目指す。

このような地域づくりに取り組むことで、大都市や世界の活力を引き寄せて、豊かな自然環境の中で、地域も人々も輝くりニアバレーを実現する。

② リニア岐阜県駅（中津川地域等）

リニア岐阜県駅は岐阜県の東の新しい玄関口となり、妻籠・馬籠地域を始めとした木曾地域、下呂・高山地域を始めとした飛騨地域など日本の原風景ともいえる地域に接し、それらの地域に根付く、宿場町・街道文化や温泉文化、山車・祭り等伝統文化などを体験できる広域周遊型観光のエントランスとして国内外との交流人口の拡大を図る。

また、岐阜県駅が設置される中津川地域を中心に広く分布する、地歌舞伎などの伝統芸能や陶磁器などの伝統工芸、また、岩村城跡や苗木城跡、中山道を始めとする歴史文化資源などを活用した観光振興、加えて、地域に豊富に分布する農業や林業資源を活用した体験観光などに取り組むとともに、それらと連携を図ることで当該地域への移住定住や二地域居住につなげていく。

一方、リニア中央新幹線で名古屋駅と 15 分程度で結ばれ、東海環状自動車道及び中央道自動車道とリニア中央新幹線が結節し、交通の利便性が格段に向上する東濃クロスエリアともいわれる当該地域に企業誘致を促進し、産業力の強化を図ることで、雇用の促進並びに定住人口の拡大を図る。

加えて、岐阜県駅は、長野県木曾谷地域、及び愛知県北東部も利用圏域であり、これら地域へのアクセス強化を図ることで、これらの圏域も含めて名古屋大都市圏と一体となった発展を目指す。

（４）東海道新幹線及び、新東名高速道路沿線地域へのリニア効果を活かす地域づくり

リニア中央新幹線の全線整備により、東海道新幹線は、東京－名古屋－大阪を直通で結ぶ「のぞみ」タイプが多いダイヤから、静岡や浜松など途中駅にも停車する「ひかり」・「こだま」タイプにシフトすることが期待でき、沿線地域の利便性が大幅に向上すると期待される。

さらにリニア中央新幹線と東海道新幹線、及び新東名高速道路が南北に高速道路等で連結され、加えて富士山静岡空港や清水港等、東海道新幹線とのアクセス性を強化することで、高速鉄道と空路、陸路、海路が一体となった高速交通ネットワークを構築する。

この高速交通ネットワークの利便性を活かして、首都圏の通勤・通学需要の取り込みや、世界文化遺産に登録された富士山（三保松原を含む）や韮山反射炉、また、伊豆地域などの豊富な観光資源を活用して、首都圏との広域連携も図りつつ国内外との交流人口の拡大、加えて、新東名高速道路沿線等の地域開発を促進する。

2. リニア効果の中部・北陸圏への広域的な波及

（1）名古屋駅のスーパーターミナル化

名古屋駅はリニア中央新幹線と東海道新幹線、また都市間鉄道や都市内鉄道、都市間バス等が結節する中部圏の核となる最大のターミナル駅として、そのリニアの高速性を活かすためにも鉄道やバスとの乗換利便性を高め、さらに高速道路との結節性を高めることで、多モード結節拠点としてのスーパーターミナル化の実現を目指す。

さらに、国際中枢都市・名古屋の核となる名古屋駅周辺などでは、都心部の高次都市機能の集積を図るとともに都市機能の強化・再編を図り、防災機能を高めた賑わいのある商業空間や地下空間など魅力を感じる都市づくりを進め、また、コンベンション機能の充実など、国際中枢都市・名古屋にふさわしいゲートウェイとしてのシンボリックな都市空間を形成する。

（2）広域波及のためのネットワーク強化

① 中部国際空港の機能強化、並びに名古屋駅とのアクセス強化

国際大交流時代を迎える中で、スーパー・メガリージョンの形成を見据え、中部国際空港と名古屋駅は、中部圏及び国際中枢都市・名古屋のエントランスのみならず、我が国のエントランスとして機能を一体的に果たす必要がある。

中部国際空港は国際物流機能の強化のみならず、エアポートセールスを促進し、訪日外国人旅行者などの需要をさらに取り込み、海外との直行便や乗換便の増加を図る。また、LCCなどの新たな航空需要に対応する駐機スポット拡張や完全24時間化などの機能強化を推進する。

また、中部国際空港・名古屋駅間の鉄道の乗り継ぎ利便性を高め、さらに名古屋駅における高速道路との結節性を高め、高速バスなどの利便性向上などを図ることで、中部国際空港・名古屋駅間のシームレスでスピーディな移動環境を実現し、両者の一体化を図っていく。

② リニアと一体となった道路・鉄道ネットワークの強化

リニアの高速性効果を中部圏や北陸圏に拡大、活かしていくためには、中部国際空港や名古屋駅、またリニア中間駅と一体となった道路・鉄道ネットワークの拡充が重要で

あり、道路・鉄道の両面による複合的な交通網の充実強化を図る。

(道路ネットワーク)

名古屋駅を中心に周辺諸都市とのアクセス性を向上させるとともに、名古屋駅と中部国際空港のリダンダンシーを確保したアクセス強化、また、リニア岐阜県駅、並びにリニア長野県駅、加えてリニア山梨県駅の利用圏域へのアクセス強化を図る。

さらにリニア効果を広く中部圏や北陸圏に波及させていくため、中部圏の基幹ネットワークである、東海環状自動車道等の環状軸や、東海北陸自動車道等の南北軸、加えて新東名・新名神高速道路等の東西軸などの強化を図る。

(鉄道ネットワーク)

東京圏への日帰り圏の拡大に資する名古屋駅からの鉄道アクセス 40 分交通圏を拡大するため、名古屋駅との間で速達性に課題がある在来鉄道路線の機能強化を図るとともに、リニア中間駅では、中央本線や飯田線といった在来線との結節性を高め、リニア効果を広域に波及させていく。

3. 国際大交流時代を拓く観光・交流

(1) 国内外との観光・交流の促進

① 中部国際空港やリニア駅を核とした広域観光交流圏の形成

リニア中央新幹線や東海道新幹線、北陸新幹線による、首都圏から中部圏、北陸圏、関西圏を結ぶ高速鉄道の環状ルートネットワークが形成される。また、それらと連携を図った高速道路ネットワーク整備や空港の機能強化は、訪日外国人旅行者 3,000 万人の取り込みや、国民のライフスタイルや観光ニーズの多様化を踏まえた観光需要を取り込む国土基盤として大きな役割を担っている。

その国土基盤を活かし、中部国際空港や名古屋駅、リニア中間駅、また富士山静岡空港や信州まつもと空港等をイン・アウトの拠点に、マルチモーダルな周遊ルートを形成し情報発信力を高めることで広域観光交流圏を構築していく。

② 昇龍道プロジェクトの展開強化

中部北陸 9 県の産官民が連携し取り組む昇龍道プロジェクトは、外国人旅行者の日本の良さを求める観光ニーズを満たし満足感を高めるため、昇龍道エリアの歴史や文化、産業、自然、また、和食や日本酒などの食文化、伝統文化など様々な観光資源を発掘、磨き上げし、テーマ性・ストーリー性を持った周遊ルートを提供していく。

また、ニーズが高い公衆無線 LAN の整備や免税店の拡大など訪日外国人旅行者の受

入環境の整備、高山本線など鉄道とバスなど公共交通が連携を図り、利便性を高めた移動環境の構築、日本の魅力を伝える放送コンテンツの海外展開等を促進する。

さらに和食や日本酒、地場産品など「中部ならではの」の魅力を提供する飲食メニューや商品の開発など、ソフト・ハード両面で関係者が連携した取組を促進し、ゴールデンルートに比肩する、より魅力的な昇龍道エリアを構築する。

また、昇龍道エリアと、西日本を東西に結ぶエメラルドルートのエリアを広域的につなぎ、両者が相互に連携することで、より広域で魅力ある周遊観光を提供していく。

③ 観光産業の国際化

国際大交流時代を迎える中、観光に関わる留学生や研修生を積極的に受け入れていくとともに、外国人スタッフとして雇用するなどし、各国の風習・文化に則ったおもてなしと、日本らしさを求める訪日外国人旅行者のニーズに応えた観光に取り組んで行く。

④ クルーズの振興、普及

訪日外国人旅行者や国民の観光ニーズの多様化を受けて、今後、クルーズの需要が益々拡大、広域周遊観光との連携も視野に需要の取り込みを進めていく必要がある。

現在、名古屋港や清水港、四日市港等においてクルーズ船が寄港し、地域経済にも大きな効果を及ぼしており、関係者によるクルーズ船の誘致を積極的に展開するとともに、クルーズ船の寄港増に対応するため、みなとオアシスの活用や、クルーズ船寄港地と背後地域の広域的な連携の促進、また、港湾管理者等関係者と連携したクルーズ船とバスの乗換動線改善などに取り組む。

(2) 国際交流拠点としての魅力創造・発信、MICE、コンベンション機能拡充強化

2016年主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）は、三重県を中心に中部圏の国際交流ポテンシャルを格段に高め、またリニア開業などによる高速交通ネットワークの拡充は、さらに国内外に中部圏の魅力を発信するアドバンテージにもなる。

ラグビーワールドカップ2019の開催や、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や事前合宿の誘致、また、FIFAフットサルワールドカップ2020等国際的に注目が集まるスポーツ大会の招致などを通して、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。

また、MICE（国際会議や国際見本市等）や文化芸術イベントの誘致などを促進するとともに、MICEなどの受入環境としてのコンベンション機能の拡充・強化を促進する。

第3節 【方針3】地域の個性と対流による地方創生

1. コンパクト+ネットワーク

(1) 「小さな拠点」の形成・活用による持続可能な地域づくり

① 「小さな拠点」の形成

中山間地域や農山漁村地域などでは人口減少が進展し、現在の生活水準を維持することが困難な地域が多くなると見込まれる中で、地域の実情を踏まえつつ、複数の集落群において、住民の生活サービス・コミュニティ機能（診療所、介護・福祉施設、保育施設、商店、公民館等）や、農産物の加工・販売施設等産業振興の機能を、基幹集落に、廃校舎や空き家などを活用してコンパクトに集約するとともに、周辺集落や都市とを交通・物流ネットワークや情報通信でつなぐ「小さな拠点」づくりを進める。

「小さな拠点」は、生活サービスやコミュニティ機能の集約化による地域住民の生活を「守る」だけでなく、地域の農林水産業の6次産業化や地域ブランド化の展開、地域の個性を磨いた観光拠点化など、地域外の住民との対流拠点としての「攻め」の役割を担うことにより、交流人口の増加を図るなど地域の活性化の拠点になり得るものである。

② 「道の駅」や「みなとオアシス」などの有効活用

中部圏には「道の駅」が現在150駅（全国1,059駅・2015年4月現在）あり、そのうち、岐阜県では都府県では最大の54駅が開駅しそれぞれの市町村が工夫を凝らした運営に携わり、また伊豆地域では8つの「道の駅」が観光をキーワードに連携し一体的に情報発信するなど、地域色を活かした取組を進めている。

「道の駅」は、地域の産業振興や福祉、防災、物流機能など地域の元気を創る地域センターとしての機能や、地域の観光エントランスなど地域外から活力を呼ぶゲートウェイ機能など多面的な機能を活かし、地域の雇用や福祉、経済、観光など「小さな拠点」の核として活用を図っていく。

また、「みなとオアシス」は、「まち」の賑わいや地域住民の交流、クルーズ受入等による観光振興、加えて、「みなと」を核とした防災拠点としての機能など多面的な機能を有しており、地域活性化の拠点として活用を図っていく。

(2) 地域特性に即した「コンパクト+ネットワーク」による対流の促進

急速に進展する人口減少・高齢化社会において持続可能な地域経営を進めるため、各都市・地域はライフスタイルの変化など住民の多様化する都市へのニーズに対応しつつ、これまで形成されてきた市街地を、立地適正化計画や地域公共交通網計画などに基づきコンパクト化し、住民生活の利便性の向上を図るとともに、それぞれの地域特性を活か

しつつ、周辺地域とICT活用による情報通信や交通ネットワークを強化し交流連携を拡大させていく。

この交流連携により生み出される対流は、地域の多様な個性が原動力となって発生するものであり、地域間の個性の違いが際立ち温度差があるほどダイナミックな対流が発生し活発化する。

各都市・地域は、産業や観光、生活面など様々な機能に応じて、重層的につながる多極分散型の地域構造を形成する中で、例えば、車や航空機、医療機器など、また窯業の高度化から発展したセラミック等の産業分野、木工・焼き物等伝統技術、歴史文化、観光などのテーマ、また古くから地域社会を形成してきた生活圏エリアなど、多様な分野やテーマ、エリアに応じ、それぞれが持つ個性や得意とする分野を磨き上げ、重層的に交流連携を図ることで、ヒト、モノ、カネ、情報が活発に流れ、地域に活力を生み出し地方創生を図っていく。

2. 広域的な連携により創り出す都市圏・地方圏の形成

(1) 連携中枢都市圏や定住自立圏構想による新たな広域連携

① 連携中枢都市圏の形成

各都市・地域が交流連携を進めていく中で、医療・介護、福祉、商業等の高次な都市機能サービスの提供を維持していくため、複数の都市・地域が地域の実態に応じて一定規模以上の人口・経済を擁する都市圏（連携中枢都市圏）を形成し、連携、相互補完しつつ都市機能を維持していく。

中部圏では多極分散型の重層的な地域構造を活かし、交通ネットワークの更なる充実を図ることで、中核市を中心とした近隣市町村間の連携や、広域で一体的な生活圏・経済圏を形成する市町村、及び一定の圏域人口を形成する複数市町村連たんによる連携など、各市町村が役割分担しつつ多様な高次都市機能サービスを提供する連携中枢都市圏を形成していく。

② 定住自立圏構想の活用

人口5万人程度以上等の要件を満たす中心となる市（以下、中心市）と、近接市町村が相互に役割分担し連携・協力することにより、圏域全体として、必要な生活機能を確保する定住自立圏構想が進められている。

中部圏では現在（2014年10月）、12市が中心市宣言を行い、近接市町村と協定締結し、医療・福祉、公共交通などの生活基盤の確保や産業活性化などに取り組んでおり、これらの取組を支援、並びに取組市町村の拡大を図ることで、地方圏における定住の受け皿を形成していく。

(2) 地域の個性や特性を活かした広域連携による地域づくり

中部圏は、歴史的に東西の街道筋や脇往還筋に「まち」が発展し、また地形的には、流域圏で「まち」のつながりが形成され現代にも通じている。

また、現代は高速道路整備の進展に伴って「伊豆－富士山麓－丹沢」「駿河湾－長野県東部」「三遠－南信」「嶺北－飛騨－信濃」「東海－北陸」「伊勢－東紀州－和歌山県新宮－奈良県南和」などのエリアで、歴史・文化的な地域資源も背景に、県境を越えた広域的な連携が、産業・物流、観光などで広がりつつある。

これらの「まち」や地域、また県境を越えた地域間の広域連携により、観光はもとより、企業や大学等の組織間、また、医療・介護・福祉、農林水産業、防災機能など多様な分野で、ヒト、モノ、カネ、情報が双方向に活発に流れ、拡大させることで、地域の活力の維持、増進を図っていく。

3. 地域産業の活性化による地域活力の維持・発展

(1) 地域を支える農林水産業の強化

地域を支える農林水産業は、地域資源を活用し地方創生を図っていくため、担い手の育成・確保を図り、6次産業化や地域ブランド化などの高付加価値化、農林水産物・食品の輸出促進など農林水産業の成長産業化を進める。

① 農業

農業の成長産業化を図るため、農地中間管理機構を活用した農地集積・集約化や汎用化、畑地かんがい施設など地域の特性に応じた農業生産基盤整備を進めるとともに、食料自給率・食料自給力の維持向上を図るため、需要のある飼料用米や麦、大豆等戦略作物の生産拡大を図る。さらに、省力化や低コスト化などを実現するため、ロボットやICTを活用したスマート農業や次世代施設園芸拠点の整備に取り組む。

また、農村のコミュニティを活かした水路や農道等の維持管理等、地域の共同活動によって支えられている農業・農村の多面的機能を維持・発揮するため、日本型直接支払制度などを活用した地域支援に取り組む。

その他、農業生産者と飲食店等小口需要家との間の、出荷量は多くないものの付加価値の高い青果物などを、必要な量をタイムリーに届けるなど、多様な需要に対応した流通システムの拡充を図ることで、農業生産物の高付加価値化につなげていく。

② 林業

戦後に植林した森林が本格的な利用期になっていることから、建築物の木造化・内装木質化、木質バイオマスエネルギー利用など新たな木材需要の創出、林内路網の整備や高性能林業機械の導入などによる地域産材の安定的かつ効率的な供給体制の構築、並びに再造林、間伐等の森林の適切な整備・保全により豊富な森林資源を循環することで林業の成長産業化につなげ、地域の雇用と産業を生み出していく。

また、中部圏には木曽地域や東濃地域、北遠地域、尾鷲地域など、ヒノキや杉などの良質な木材を産出する森林が多い地域特性を活かし、森林認証制度（F S C、P E F C等）なども活用しつつ、行政と民間が連携し森林の適切な管理と、管理された森林から搬出、製材された木材・製品をブランド化し普及拡大していくことで林業の成長産業化につなげていく。

加えて、I C Tを活用した国産材の需要拡大や受注拡大の取組、及び樹木の生長管理などビッグデータを活用した森林の整備・保全の普及拡大を図る。

③ 水産業

限りある水産資源を適切に管理するため、漁業権漁業や許可漁業などによる公的な資源管理と資源管理計画に基づく漁業者による自主的資源管理に取り組むとともに、違法操業の取り締まり強化や環境負荷の少ない持続的な養殖業の確立、漁場の造成、干潟や藻場の保全・再生など生態系全体の生産力の底上げを図るなど、漁場環境を保全するための事業を総合的に展開する。

また、付加価値の高い商品の開発や6次産業化の促進、水産物の流通拠点としての漁港の機能強化など、水産物の生産から陸揚げ、流通・加工まで一貫した供給システムの構築を促進する。

（2）地域住民の生活を支える地域消費型産業の振興

地域住民の生活に必要なサービス等を提供する卸小売業や飲食業等地域消費型産業は、人口減少による需要の縮小や郊外型大型店舗の出店、経営者の高齢化等も相まって、経営の存続も厳しい状況に置かれている者も多い。

市街地の再開発等によるコンパクト化、また人を中心市街地に集めるイベント等を通じて中心市街地の活気と魅力を取り戻し、地域消費型産業の活性化に取り組んでいく。

4. 地域の個性を活かした交流連携の創出

（1）地域資源を最大限活用する観光振興・観光業の活性化

① 中部ならではの多種多様な地域資源

中部圏には、世界文化遺産の富士山・熊野古道・白川郷・五箇山・葦山反射炉、伊勢志摩や中部山岳、富士箱根伊豆など6つの自然豊かな国立公園、ユネスコエコパークやジオパーク等特色ある地質・地形資源などを有し、また、それらの雄大な自然などを背景に営まれてきた集落生活が創り出した田園風景や農山漁村など多種多様で美しい風土・風景、景観を有している。

また、古いまちなみや城郭、武将、忍者などの歴史文化資源、伊勢神宮や熱田神宮などの精神文化、海女や鵜飼などの漁獵文化、山海資源や醸造技術などを活用した独特の食文化、地歌舞伎や祭り等伝統文化など、人の営みにより形成されてきた多種多様な地域資源を有している。

加えて、自動車や航空宇宙分野などの最新テクノロジーにも触れる産業観光施設や、ものづくり産業の系譜を体感できる産業遺産、農業の発展を支えてきた「かんがい施設」遺産など、ものづくり中部ならではの地域資源を有している。

② 地域資源の保存、継承、磨き上げ、掘りおこし、活用による観光交流

国際大交流時代を迎え、これらの資源を適切に保存、継承し、磨きをかけ、また掘りおこし、地域の魅力を高めていく中で、隣接圏域などとも広域連携を図りつつ、国内外との観光交流を積極的に展開し、増大する観光需要を的確に取り込む。

そのため、豊かな自然や農山漁村資源などを活かし、中部の魅力に直接、触れるグリーン・ツーリズムやブルー・ツーリズム、エコツーリズムなど体験型観光に取り組み、子供たちが地域の魅力を自ら体感し、案内、発信する工夫など、来訪者と地域住民との交流を深める取組を進める。

また、大規模スポーツイベント等を活かしたスポーツツーリズムや、インフラを身近に感じるインフラツーリズム、水の恵みと潤いをもたらす水辺空間を活かした地域振興などに取り組む。

加えて、コスプレや大道芸など都心におけるサブカルチャーや、名古屋港金城ふ頭にオープン予定の大型テーマパークとの相乗効果を活かした周遊観光、また歴史的・文化的価値のある産業遺産や現代の最先端のものづくりに触れる産業観光など、観光振興施策に関わるハードとソフトを一体的に進め、効果的な情報発信や体験、研修を通して観光交流人口を増やし、地域の雇用創出並びに、観光業の活性化につなげていく。

(2) 歴史・文化の魅力を活かしたまちづくり

古都高山や白川郷・五箇山など伝統的建造物を残すまちなみや、東海道や中山道などの旧街道筋、関ヶ原古戦場をはじめとした戦国遺跡、中部に根づく山車文化、焼き物、刃物、和紙、からくりをはじめとした伝統工芸、工場・運河などの産業遺産など、魅力

ある歴史文化資源を活かし来訪客との交流を活性化させるまちづくりに取り組む。

具体的に、地域住民の日常生活との調和をとりながら、歴史文化的資源の復元などによる地域の魅力増進とともに、屋外広告物等の適正化や景観計画区域におけるまちなみの修景、無電柱化、水と緑を活かした都市空間の形成など、防災性を備えた魅力ある都市環境・空間づくりに取り組む。

(3) 伝統工芸の振興

ものづくりの源流となる「からくり」や木工技術、刃物、焼き物、有松絞り、駿河雛人形、美濃和紙、木曾漆器、水引などは各地域が古から守り育ててきた地域文化である。その伝統技術を次代に継承するとともに、地域独自のブランド力をさらに高めつつ、現代の消費者のニーズにマッチした商品開発や体験学習などのプログラム開発、若手技術者の育成など国内外を問わず広く情報発信し需要拡大に取り組む。

5. 快適で安全・安心な生活環境の構築

人口減少・高齢化社会の進展において、自動車や公共交通などについて、住民や利用者のニーズにマッチした次世代の交通システムを構築、また、道路交通や治安、防犯面などで住民の安全を確保し、誰もが快適で安心した生活環境を実現することで、中部圏の魅力を高め対流を促進する基盤を構築する。

(1) 住民や利用者のニーズにマッチした次世代交通システムの構築

① ICT・新技術等を活用した次世代交通システムの構築

E T C 2.0 の展開による効率的な経路選択や安全運転の実現、ICTの活用による自動車の自動運転など、交通システムや物流システムに変革をもたらす次世代交通システムの構築を推進する。

また、人口減少・高齢化の進展の中で、効率的な地域経営を行っていく上において、地域住民のニーズに応じた地域公共交通への比重が高まってきており、車の自動運転技術をオンデマンド型の地域公共交通機関（小型バス等）に応用、展開していく。

さらに、超小型モビリティを活用した移動手段の常用化など様々な交通利用者のニーズに合った交通システムの整備を推進する。

② モビリティセンターの構築

交通システムが、地域住民の生活と融合し利便性を高めていくため、「まち」の核となる交通結節機能と都市機能を付加したモビリティセンターの構築に取り組む。

(2) 住民生活の安全・安心の確保

① 安全・安心な交通環境

中部圏では、自動車交通依存が三大都市圏の中でも高いことなども背景に、交通事故が多く発生しており、誰もが安心して生活できる交通環境の構築に向けて、幹線道路はもとより、生活道路や通学路の安全対策、歩行者空間や自転車利用環境の整備、増加する高齢者の交通事故対策など、ハード・ソフトの両面で積極的に展開していく。

また、公共交通に頼らざるを得ない高齢者や学生など交通弱者の移動手段の確保として、地方鉄道やバス交通等の維持・確保、並びに離島交通やフェリーによる海上交通の安定確保を進めていくとともに、誰もが安全で円滑な移動が確保されたユニバーサルデザインに基づく交通環境の構築に取り組む。

② 治安・防犯面等における安全の確保

中部の地域コミュニティ力を活かして、住民の治安・防犯面での安全を確保していく。具体的に、生活安全センターとしての交番の機能を支える交番相談員の活用、防災・防犯活動拠点の確保、防犯ボランティアの育成と支援の充実、また夜間照明や防犯カメラの設置、死角をつくらない配置等に配慮した道路や公園の整備、防犯性能の高い建物部品(CP部品)の普及等防犯に十分配慮した居住環境の整備に取り組む。

加えて、サイバー空間の安全性の確保や、トレーサビリティによる食の安全確保など、安全・安心な生活環境の構築に取り組む。

第4節 【方針4】安全・安心で環境と共生した中部圏形成

1. 災害に対して粘り強くしなやかな国土の構築

(1) 南海トラフ地震に備えた強靱な国土の構築

① 南海トラフ地震対策中部圏戦略会議の取組

中部圏の産学官民 130 機関が連携した「南海トラフ地震対策中部圏戦略会議」では、南海トラフ地震に備え、「避難・防御」－「応急・復旧」－「復興」に至る各段階において、各機関が有機的に連携した施策に取り組んでいる。

具体的に、「産業の防災・減災力の強化」「災害に強い物流システムの構築」「災害に強いまちづくり」「広域防災拠点の整備（名古屋市三の丸地区、静岡県庁を活用した司令塔機能、名古屋港、県営名古屋空港、富士山静岡空港を活用した高次支援機能を中心とした広域防災ネットワークの形成）」「道路啓開（中部版くしの歯作戦）・航路啓開（くまで作戦）・排水計画等のオペレーション計画」「情報伝達の多層化・充実と情報共有の強化」等、優先的に取り組む連携 10 課題に取り組んでいる。

② 国土交通省の取組

国土交通省では 2014 年 4 月策定の「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」並びに南海トラフ巨大地震の発生時における応急活動計画や、発生に備えた戦略的対策からなる「中部ブロック地域対策計画」に基づき、総力を挙げて防災・減災対策に取り組んでいる。

また、大規模地震や津波による災害発生時の伊勢湾域等における港湾機能を維持するため、各港では港湾BCPの策定に取り組んでいる。中でも、伊勢湾域では、関係機関からなる「伊勢湾港湾広域防災協議会」を組織し、伊勢湾BCPの策定、並びに各港における防災・減災に係る広域連携課題に取り組んでいる。

③ 各県・市町村等の取組

各県・市町村においても南海トラフ地震など大規模災害に備えた国土強靱化地域計画や地震津波対策アクションプラン等の策定、並びに計画に基づく防災・減災対策に取り組んでいる。

④ 南海トラフ地震に備えた強靱な国土の構築

これらの取組をさらに進化させるとともに、関係機関等が連携した広域的・実践的な地震・津波防災訓練（防災－TEC）を毎年実施するなど、中部圏の産学官民が一体となりソフト・ハード両面の総合的な防災・減災対策に取り組み、南海トラフ地震に備えた強靱な国土を構築する。

(2) 頻発・激甚化する自然災害への対応

我が国における中部圏の位置付けの重要性にかんがみ、頻発・激甚化する風水害、土砂災害、火山災害、渇水、雪害など自然災害に対して、多重防御や粘り強い施設整備などによる被害の最小化や、迅速な復旧・復興など、自然災害への備えを先進的に進める。

対策にあたっては、国の国土強靱化基本計画や地方自治体の国土強靱化地域計画などに基づき、道路、河川、港湾、海岸、ダム、下水道、砂防、治山、農業生産基盤の整備などハード対策はもとより、地域特性に応じた災害リスクの適切な評価や、災害発生時の的確な情報伝達、警戒避難体制の整備などハード・ソフトの適切な組合せ、また、民と官の明確な役割分担など、地域の特性に応じた防災・減災対策を着実に推進する。

また、我が国最大の海拔ゼロメートル地帯に広がる濃尾平野ではスーパー伊勢湾台風の襲来等により、大規模かつ広域な浸水被害が発生した場合に備え、産学官民53機関が参加した「東海ネーデルランド高潮・洪水地域協議会」を設置し、タイムラインの策定、主体的避難の促進、広域避難等各機関が連携して行動しなくてはならない事項を網羅的に記した危機管理行動計画の策定に取り組んでおり、引き続きその取組を進化させていく。

さらに、近年頻発する記録的な短時間集中豪雨等により水害、土砂災害等が多発しており、計画規模をはるかに超えるような降雨や大規模な火山噴火等が起きてもおかしくない状況を、「新たなステージ」と捉え、危機感をもって防災・減災対策に取り組み、「命を守ること」「社会経済の壊滅的な被害を回避すること」を念頭に防災・減災対策に取り組む。

また、土砂災害など災害リスクが高い地域においては、土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域の指定を促進しており、各種ハザードマップ等の周知による警戒避難体制の充実・強化を図るとともに、中長期的な視点から居住を安全な地域へ誘導していく。

(3) 都市の防災・災害対策の推進

活発な経済活動が行われている都市部が、自然災害により被災した場合、社会経済に甚大な影響が懸念されることから、被害の最小化を図り、また、被災後の迅速な復旧・復興を図るため、各自治体において被災前から復興まちづくりに関する検討や体制強化を図ることなど、都市の防災力を高める。

南海トラフ地震等甚大な被害が想定される中で、代替の効かない名古屋駅等最重要拠点の堅牢化を図るとともに、都市の防災機能の強化や地下街など地下空間の浸水対策、内水対策など都市型水害への対策に取り組む。

さらに、市街地における無電柱化、密集市街地対策、住宅・建築物の耐震化・不燃化、

また、停電による信号機等の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備、海拔ゼロメートル地帯における高潮対策に加え、大規模災害時には相当な混乱が予測される帰宅困難者対策や住民、来訪者の避難誘導體制等の整備に取り組む。

(地籍調査の促進)

津波浸水や液状化、また土砂災害など大規模災害による被災が想定される地域における、事前防災や被災後の迅速な復旧・復興を図るために不可欠な都市部官民境界基本調査や地籍調査について、市町村への財政支援などを通じ、計画的な実施に取り組む。

(4) ものづくり産業の防災力強化

ものづくり企業に対して、災害時における産業活動の継続に必要なライフライン（電力・ガス・水道）の代替手段の確保に努めるよう促すとともに、製造ラインなどの設備の耐災害性向上のための取組を促進する。また、災害時のサプライチェーンの途絶を防ぐため、サプライチェーンの複線化や部品等の代替性確保、工場、事業所の分散・移転等に取り組むなど、個別企業のBCP策定を促し、早期の復旧・復興を図るための事前対策を充実させる。

(5) 広域的な連携による支援体制の強化

南海トラフ地震等大規模災害に備え、大規模な広域防災拠点の整備を進めるとともに、圏域を越えた自治体や民間事業者、関係機関との間での災害時相互応援協定の締結等を促進することにより、救援活動や支援を相互に行う体制を構築する。

また、被災時の救出・救助や復旧・復興の活動拠点となる官庁施設や警察、消防、自衛隊、海上保安庁施設等の耐震・液状化対策の強化に取り組む。

加えて、広域緊急援助隊（警察）や緊急消防援助隊（消防）をはじめとする災害対応部隊や、被災した自治体等の災害対応を支援する国土交通省の緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）等の機能強化を図り、応急対策及び復旧対策を迅速かつ的確に遂行することができる災害に強い体制づくりに取り組む。

(6) ネットワークの多重性・代替性の確保、並びに首都圏のバックアップ体制の強化

① ネットワークの多重性・代替性、太平洋・日本海2面活用型の強靱な国土の構築

中部圏は首都圏、近畿圏と並ぶ我が国の社会経済活動の要衝にあり、大規模災害時には交通、エネルギー、ライフラインの確保等、我が国の生命線を守り、社会経済活動の継続性を確保する重要な役割を担っている。

そのため、新東名・新名神高速道路やリニア中央新幹線等からなる東西軸や、日本海

沿岸と連結した東海北陸自動車道等からなる南北軸、東海環状自動車道等からなる環状軸、並びに半島地域へのリダンダンシー機能を確保する軸を有機的に結ぶ基幹ネットワークの強化を図る。

加えて、緊急輸送道路ネットワークの整備・耐震化を推進、また、その重要交通網を保全する土石流対策・地すべり対策等必要箇所の対策等を推進することで、多重性・代替性を確保した幹線道路ネットワークを構築する。

さらに、大規模災害時において、南北軸で連結された中部圏と北陸圏の空港・港湾が、その代替機能を補完、強化することで、中部圏と北陸圏が日本のまんなかで、多モードの交通機能により東西、南北に二重、三重にネットワークされた、太平洋と日本海の2面活用型の強靱な国土を構築する。

② 首都圏のバックアップ体制の強化

我が国の社会経済活動を寸断させない、東西・南北にダブルネットワーク化された交通ネットワークや、日本のまんなか位置する地勢、また、産学官民の連携による防災・減災対策により強化される中部圏の防災力を活かし、首都圏の直下地震などに備えたバックアップ体制を強化していく。

具体的に、首都圏との災害時相互応援協定等の締結推進による広域的な相互支援体制の構築や、広域防災ネットワークの強化、さらに首都圏に集中する企業の本社機能などの移転受入促進、空港・港湾・道路等物流機能の強化などにより、首都圏機能をバックアップする体制の強化を図る。

また、大規模災害時は、首都圏を始め我が国全体で電力の供給力が大幅に不足することも想定され、安定的な供給を図る必要から、東日本・西日本間の周波数変換装置の拡充など、電力系統の増強等による電力逼迫時における広域的な電力融通の円滑化に取り組む。

(7) 地域防災力の向上

災害発生時における自助、共助体制を構築し地域防災力を強化するため、地域や人のつながり、コミュニティ力を活かした地域住民の連携強化、また、地域住民や民間事業者、外国人居住者、教育機関等地域社会の様々な関係者が参画、相互連携を図り、地区防災計画を策定するなど、防災・減災対策に取り組む地域づくりを進める。

また、防災士制度なども活用し、身近な地域や職場において自発的意思に基づき共助や協働のリーダーとなる人材を育成し、その人材のスキルやネットワークを活かすことで地域防災力の強化を図る。

2. 環境と共生した持続可能な地域づくり

(1) 自然環境の保全・再生、環境と調和した美しい景観・国土づくり

豊かな自然と共生した持続可能な中部圏を構築していくため、中部のアイデンティティともいべき生物の多様性を確保していくとともに、自然環境の保全、再生及び活用を図っていく。

加えて、多様な自然景観や農山漁村の景観などを、背景にある土地の風土や歴史、文化とともに保全し、また、自然と調和する美しい景観を創造・保全、美しい国土づくりを推進する。

① 生物多様性の確保

生物の多様性を将来にわたって確保するため、太平洋と日本海に注ぐ分水嶺を跨いだ広範な中部山岳や、森、里、川、海が連環した多様な植生や生態系の維持・保全を図る。

また、様々な主体と連携を図りながら、広域的に動植物の生態系ネットワークを形成する緑の回廊など先進的な環境保全や、侵略的外来生物の駆除等による拡大の防止とともに、多自然川づくりを基本とした川づくりを進め、貴重な動植物の広域的な生息環境の保全・再生など、「人」と「いきもの」が身近に共生する環境整備を推進、生物多様性保全に係る「愛知目標」の実現を図っていく。

② 沿岸域の海洋環境の保全・再生

陸域と海域は河川、地下水等の水系でつながり、土砂移動により沿岸域に干潟、砂浜等が形成されることから、陸域と一体となった沿岸域の自然環境の保全・再生を図ることが必要である。

山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の推進や浚渫土砂等を活用した干潟・海浜等の造成、漂流・漂着ゴミ・流木対策等を推進し、良好な海洋環境の保全・再生を図る。

③ 自然と調和する美しい景観の創造・保全

中部圏には多様な自然景観や原風景、また、それを背景に営まれてきた集落生活が造り出したまちなみや田園風景、農山漁村、人々が行き来してきた街道や河、港が創り出す景観、自然や「まち」と調和した歴史文化や水の恵み・潤いを醸し出す景観など、人の活動と自然環境との適切な関係により築き上げられてきた、多様で魅力的な美しい風土・風景、景観がある。

それらを住民や企業、行政、大学など地域社会が一体となって、人の活動と自然が調和した土地利用を進め、守るべき魅力ある風土・風景、景観の維持保全、また、社会ニ

ーズに応じて自然空間を改変する場合においても、風土・風景とマッチしたより良好な景観を創出することで、さらに地域の魅力を高め、自然の保全と開発が融合した美しい国土づくりを進める。

（２）持続可能な都市・地域づくり

① 低炭素社会の構築

経済活動が活発な中部圏から排出される温暖化ガスの低減を図ることは、地球環境の負荷低減のみならず、地球温暖化による異常気象を抑制することで国土の強靱化にもつながるものであり、低炭素社会構築に向けた取組を引き続き推進する。

現在、豊田市や飯田市、御嵩町で環境未来都市／環境モデル都市として先進的に取り組まれている実績などを活かしつつ、ICT活用によるエネルギーの最適利用を図るスマートハウスや、太陽光、風力、水素、また下水道汚泥から発生するメタンガスなど再生可能エネルギーの利用促進を図ったスマートシティの形成を目指す。

また、モーダルシフトによる環境に優しいグリーン物流の促進や、自動車産業の先進地として、バス・タクシー・トラック事業者等へのEVやPHV、FCVなどの導入、並びに充電インフラや水素ステーションの積極的な整備促進を図る。

② 大気環境の保全

中部圏の大気環境の状況は、工場・事業場等の固定発生源対策や、自動車等の移動発生源対策の取組により改善されているものの、光化学オキシダント及び微小粒子状物質（PM2.5）については、発生源が多岐にわたることや、生成メカニズムが複雑であることから、他の地域と同様、環境基準の達成率は低い状況にある。

両物質の環境基準の達成に向け、引き続き発生源対策に取り組むとともに、効果的な対策を行うための知見の集積に取り組む。

③ 持続可能な社会を支える担い手づくり

2014年「持続可能な開発のための教育（ESD）に関するユネスコ世界会議」（あいち・なごや）を契機に、NPOや大学、企業など様々な主体により、生物多様性や気候変動、防災、エネルギーなど現代社会の様々な課題を自らの問題として捉え、身近なところから取り組むことにより、それらの課題の解決につながる新たな価値観や行動を生み出すこと、そして、それにより持続可能な社会を創造していくことを目指す学習や行動への取組が活発に展開されている。

これらの取組をさらに推進するとともに、多様な主体と連携・協働して、より多くの住民参加を促しながら、持続可能な社会を支える担い手づくりに取り組む。

3. 国土の適切な保全

(1) 健全な水循環、総合的な土砂管理による循環型国土の構築

① 健全な水循環

水は、人を含む多様な生態系に多大な恩恵を与え続け、その循環する過程において、人の生活に潤いを与え、産業や文化の発展に重要な役割を果たしてきた。

一方で、都市部への人口の集中、産業構造の変化、地球温暖化に伴う気候変動等の様々な要因が水循環に変化を生じさせ、それに伴い渇水、洪水、水質汚濁、生態系への影響等様々な課題が顕著化している。

これらの課題に対処するため、森林の保全による保水力や水源涵養機能の維持・向上、農地の有する地下水涵養機能や雨水貯留機能の維持・向上、また、水辺空間の保全・創出、水辺景観の保全、清掃活動など関係者の連携による、流域の総合的かつ一体的な管理による健全な水循環の維持又は回復に取り組む。

特に濃尾平野は、かつて地下水の過剰な汲み上げにより激しい地盤沈下が発生した地域である。よって、将来にわたって地盤沈下を防止するとともに、同地域の健全な水循環を維持又は回復に資するため、地下水障害の防止や生態系の保全等を確保しつつ、地域の地下水を守り水資源として利用する「持続可能な地下水の保全と利用」を推進する。

また、伊勢湾では、その流域圏における活発な都市活動などによる陸域からの流入負荷等により、環境基準を満足していない状況にある。排出汚濁負荷量の削減や干潟・浅場の保全再生など、関係機関で組織する「伊勢湾再生推進会議」を中心に流域圏の産学官民が一体となった水質改善を進め、多様な生物が生息・生育する、人々が海と楽しく安全にふれあえる、美しく健全な活力ある伊勢湾の再生を目指す。

② 総合的な土砂管理の推進

中部圏の山地部は、地質が脆弱で地形も急峻であるため山地の侵食が生じやすく、このため、山地部から土砂は水によって下流に運ばれ扇状地や沖積平野を形成し、海に至り堆積や漂砂によって海岸線を形成している。このように土砂は水と異なり、堆積と移動を繰り返しながら不連続的に移動し、国土の形状に変化を与えている。

近年、流出土砂による河床上昇や河道・河口閉塞が洪水氾濫の危険性を増大させているところや、上流の土砂移動の遮断等によって河床の低下や粗粒化が生じ、河川環境への障害となっているところが見られる。

また、上流の土砂移動の遮断等による陸域から海域への土砂供給の減少や、沿岸での漂砂移動の変化が海岸侵食を助長させており、高潮、波浪等に対する砂浜の持つ防災効果の低下や、自然環境や海岸景観への影響が出ている。

このため、土砂の流れに起因する安全上、利用上の問題の解決や、土砂によって形成される自然環境、景観の保全を図るため、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理に関係機関が連携して取り組み、国土の保全対策を推進する。

（２）物質循環の安定的確保による地域循環圏の形成

地域の特性や資源として利用できる廃棄物の性質に応じて、地域で循環可能な資源はできるだけ地域で循環させ、地域での循環が困難なものは循環の環を広域化させることで、重層的な循環型地域づくりを進め地域循環圏の形成を図る。

また、廃棄物を適正に処理するため、港湾などを活用した最終処分場の計画的な整備を進める。

（３）森林や農地の整備・保全

① 森林

中部山岳や紀伊山地、木曾谷地域など豊かな森林資源は国土の保全や水源の涵養、地球温暖化防止、多様な生態系の維持などの多面的な機能を有し、国土保全における重要な役割を果たしている。このため、森林の有する多面的機能が十分に発揮されるよう、森林の整備・保全を進めるとともに、森林の整備には、間伐材などの木材利用の促進が必要であることから、普及啓発などの取組を推進する。

また、国土保全上重要な森林や優れた自然環境を有する森林については、保安林の指定・管理、治山施設の整備、荒廃山地や荒廃危険山地の復旧整備など適切に保全・管理する必要がある。このため、森林の整備・保全を支える担い手の育成・確保に取り組み、企業、NPO等、多様な主体による森林づくりを進め、「緑の国土強靱化」を推進する。

② 農地

食料の安定供給に不可欠で、多面的な機能を有する農地などの農業資源を、将来にわたってその恩恵を享受できるように、優良農地の確保、荒廃農地の発生防止及び解消等を図るとともに、農地、農業用水等の農村景観を形成する地域資源を良好な状態で保全及び管理する取組を進め、農業を継続することで、健全な国土の保全を図っていく。

4. インフラの維持・整備・活用

（１）インフラの戦略的なメンテナンスの推進

国民生活や社会経済活動を支えるインフラの老朽化が急速に進む中で、機能を確実に維持し、ストック効果を発揮し続けるためには、各管理者等はインフラ長寿命化計画を策定し、これに基づき、これまで以上に戦略的なメンテナンスに取り組むことが重要で

ある。

産学官のリソース（予算・人材・技術）を効果的に投入し、メンテナンスサイクル（点検・診断・措置・記録）を構築し継続的に発展させていくことで、インフラの効率的、効果的な維持管理・更新に取り組む。また、長寿命化対策や統廃合などに適切に取り組むことで、中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減、並びに平準化を図っていく。

また、過積載等の違法車両の通行が道路や橋梁に大きな損傷を与えている実態もあり、関係機関が連携し大型車両の通行が適正に行われるよう取組を推進する。

（２）インフラの戦略的な活用（賢く使う）

社会経済活動の生産性を向上させていくため、安全・安心な国土基盤を構築し、費用対効果を踏まえた選択と集中により真に必要なインフラを着実に整備していくとともに、整備されたインフラを最大限効果的に活用していく。

多様化する利用者ニーズに応えインフラの高度利用を図っていくため、ITS技術を活用した安全運転システムや、ETC2.0 プローブデータ等のビッグデータの活用、VICSによる道路交通情報の提供、信号制御の改良等による交通の円滑化など、ICT、ロボット技術を活用・応用した社会システム（スマート・インフラ）の構築を産学官民の連携により進める。

また、ダムや導水路など水資源開発施設の運用高度化、港湾における施設の再編やコンテナターミナルの自動化、コンテナ物流情報サービスシステムの統一化などを進め、インフラを賢く多面的に活用していく。

（３）民間活力の活用

インフラの維持・整備・活用に当たっては、有料道路事業や下水道事業、空港事業などに民間の資金・技術・ノウハウを活用する、PPP/PFIやコンセッション方式の導入等を検討し、民間の創意工夫が最大限発揮され、意欲や活力を阻害しないようなルール作りを進める。

（４）地域の守り手・建設業の強化、担い手の育成・確保

① 地域の守り手・建設業の強化

地域住民が安全・安心な生活を送るためのインフラの維持管理を担う建設業は、地震や風水害、土砂災害、雪害など災害発生の有事の際には、住民の生命と財産、生活を守るため最前線に立つ地域の守り手として不可欠な基幹産業である。建設業を営む法人や関係団体を地域防災計画における指定地方公共機関に位置付けるなどし、建設業の持つ

災害対応力を最大限活用していく。

建設業では、公共投資の大幅な削減により、人材が大量に離職し若手比率が大幅に低下した中で、今後拡大するメンテナンスも含めてインフラ整備を着実に取り組み、地域の守り手としての役割を果たしていくため、技術・ノウハウの継承が持続的可能な形で、安定的に人材の育成・確保が可能となるよう、中長期的な観点で安定的な公共投資の見通しを確保することで建設業の強化を図っていく。

② 担い手の育成・確保

建設業が、中長期的視点に立って現場の担い手や技能人材の確保・育成に取り組んで行くにあたり、技術者や技能労働者が誇りをもてるよう処遇改善に向けた環境整備を通じ、若者や女性が安心して入職し、生き甲斐を持って働くことができる環境を実現していく。

また、地域人材を育成・確保するため、現在、岐阜大学の社会基盤メンテナンスエキスパート養成講座など大学と地域が連携しメンテナンスに係る専門知識の修得を目指した社会人教育に取り組む。

加えて、学生を広く建設分野へ誘う中部圏けんせつ未来懇話会をはじめ、建設業団体や大学等教育機関、行政が連携した中部圏建設担い手育成ネットワーク協議会による、建設業に携わる若者を対象に建設業の職業観・就労意識の形成や技術承継する建設若者塾など先進的に取り組まれており、U I J ターンによる人材確保とも合わせて、これらの取組をさらに進化させていく。

第5節 【方針5】人材育成と共助社会の形成

1. 中部圏を支える人材の育成と確保

(1) 高度人材、グローバルに活躍する人材

戦略産業である自動車産業、航空宇宙産業などを取り巻く厳しい国際競争に打ち勝つためには、燃料電池などの水素社会実現に関する技術や、車の自動運転技術、航空宇宙産業に関わる技術など世界に冠たるものづくり技術を継承・発展させ、世界に勝てる研究・開発を担う高度人材や、グローバルに活躍する人材の育成・確保を促進するとともに、交流拠点や産業拠点の整備を促進する。

高度人材やグローバルに活躍する人材を育成するため、グローバル展開する企業や大学など教育機関が連携、協力した実践的教育や専門技術を磨く教育に取り組むほか、子供たちの将来を見据えた質の高い教育に初等教育などの段階から取り組む。加えて、教育者の育成・確保など産学官の連携強化・広域化を図るとともに、海外の企業やグローバル企業、教育機関も含めた人材交流を促進し実現を図っていく。

(2) 地域を支える人材

地元企業や地場産業、農林水産業など地域で働き、地域を支える人材を育成、確保していく上でも、大学や高等専門学校、高校など教育機関や、地域で展開する企業などが大きな役割を担っている。

地域社会が連携して、長期実践型インターンシップやフィールド学習等を通じた地域の魅力を体感できる実践的教育に取り組むとともに、地域を支える中堅・中小企業の魅力を高め、リクルート情報の発信や就職マッチング支援などに取り組むことで、地域に愛着を持ち定着する人材を育成、確保していく。

2. 全ての人々が参画し輝く社会の形成

(1) 女性活躍社会の実現

中部圏では、女性が子育てや家事を中心に担う堅実的なライフスタイルがみられる一方、家庭との両立を図りながら積極的にキャリアを積みグローバルな活躍を目指す女性、また、地域で活躍することを望む女性など、多様なライフスタイルがみられる。

そうした中で、女性が自身の経験や能力を活かし、場所や働き方などにとらわれずに、安心して子どもを産み育て、働きやすく活躍できる環境づくりが重要である。特に製造業に特徴を有する中部圏は、その業種の中で女性がより働きやすい環境を実現することが重要である。

女性が活躍しやすい環境整備のため、テレワークの推進や、マタニティ・ハラスメントやパタニティ・ハラスメントを許さない職場風土づくりなど、性別にかかわらず仕事

と子育てや介護を両立できるような働き方や、キャリア形成の変革時の環境整備や意識改革、男性の育児や介護への参加を促す取組を促進するなど、ワークライフバランスを一層実現する。

また、女性の雇用吸収力の高い三次産業のさらなる振興・誘致や、ものづくり産業から派生するサービス産業（設計、デザイン、技術研究等）の起業の促進、女性が起業しやすい環境づくり、女性にとって魅力あるまちづくりを進める。

加えて、交通ネットワークの充実なども活かし、その結節点や交流拠点に新たな子育て施設の充実を図り、家庭、職場、保育が近接するまちづくりを進める。また、先進的なモデル企業の取組の情報発信等を促進することで、女性の首都圏への流出に歯止めをかけ、働き、住み続けたいくなる中部圏を構築する。

（２）高齢者参画社会の促進

高齢者の健康寿命が延び、生涯現役志向の元気に活躍する高齢者も増加していることも踏まえて、高齢者が有する豊富な経験や技術、知識を活かせる就業の場のマッチングや、グループ活動や地域活動への参画などを通じて、次代を担う若者へ知見・技術を継承する仕組みづくりを進める。

ものづくりが盛んな中部圏には、高度なものづくり知識・経験・ノウハウを有するシニア人材が多く、技術承継などの企業ニーズに対するマッチングの仕組みづくりなどを通じて、就業機会を増やしていく。また、伝統工芸や伝統芸能などの技術を有する高齢者が、若者にその技術を伝承する活動を支援していく。

また、増大する公共施設等の維持管理にあたっては、現役を退いた技術者が若手技術者を指導する機会を創出するなど、高齢者の経験や技術、能力を活かせる社会を構築する。

（３）障害者共生社会の形成

地域社会において、住民がその障害の有無によって分け隔てられることなく、障害者も安心して暮らすことができ、自らの意志に基づき社会のあらゆる活動に参加し、能力を最大限発揮し得る障害者共生社会の形成を目指す。

このため、障害者に対する社会の理解促進とともに、障害者が身近な地域で相談支援を受けることができる体制の構築並びに、雇用の促進や就労支援の充実などを図り、また、障害者が安心して生活できるユニバーサルデザインのまちづくりを進める。

（４）多文化共生社会の形成

製造業の現場等では外国人が労働力として大きな役割を果たしており、外国人労働者

が安心して働ける労働環境の整備、並びに中部で生活する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を形成していくことが重要である。

そのため、コミュニティ単位での多文化交流の実現等、先進的な取組や啓発活動を多様な主体が連携・協力して展開することにより多文化共生の意識の浸透を図る。また、外国人が地域で安全・安心に暮らしていくことができるよう、医療、教育などの多言語環境を整備するとともに、地域コミュニティの一員として活動できる環境整備を進める。

3. 多様な主体による共助社会づくり

(共助社会)

共助社会は、多様な主体が従来の公の領域に加え、公共的価値を含む私の領域や、公と私の中間的な領域にその活動を広げ、地域住民の生活を支え、地域活動を維持する機能を果たしていくものであり、その取組が拡大し担い手も多様化してきており、その育成と環境整備が重要である。

(多様な主体、活動の継続性、資金調達・資金循環)

中部では愛知万博を契機に様々な市民活動が萌芽し展開されてきており、共助社会に向けた潜在能力は大きなものがある。

これを発展させていくため、事業活動の主体として医療・介護・福祉、まちづくり、見守り、子育て等の多様な日常生活支援サービス産業の育成や、地域の課題を発見して解決するソーシャルビジネスの起業、課題解決型NPOの育成を促進していくとともに、余剰となる公共施設を活用するなど担い手による自由な活動が確保できる環境を整備していく。

また、共助社会づくりを行う主体の活動の継続性を実現するためには、人材の育成・確保、資金調達や地域で資金が循環するための仕組みづくり等が重要であり、企業CSRの一環としての社会貢献活動やプロボノ活動の一層の促進を図る。

資金提供の仕組みについては、クラウドファンディングやふるさと納税、社会的投資、ソーシャル・インパクト・ボンドの活用等、不特定多数の出資者に対して成果を可視化する資金調達手法の仕組みづくりを進め、寄附文化の更なる醸成を図るとともに、自らの志を地域の次世代へと引き継ぐ遺贈制度の活用などを図る。また、共助社会づくりを行う主体を支援するためのプラットフォームの構築を進める。

加えて、地域自治組織による地域課題への対応に取り組むため、エリアマネジメントや小規模多機能自治などの取組を進める。

4. 誰もが愛着と憧れを持ち、働き住み続けたい地域づくり

農林水産業や観光など地域を支える産業の活性化や、共助社会づくり、医療・介護・福祉における安心な暮らしの確保などに取り組むことを通して、働く場所の確保や、医療・介護や育児施設等の充実を図り、また、空き家などを活用した田園回帰志向の取り込みや、起業など新たなチャレンジを促進する環境整備などによるU I J ターンの取り込みなどを通して、多様な人材が中部で生き活きと暮らし活躍できる社会を構築する。

また、地域住民が、地域の活力や、生活のゆとり感、都市と自然の近接、多様な自然、歴史文化、伝統工芸、食文化など地域の魅力を再認識し情報発信を促進するとともに、次代を担う子供たちが地域の魅力を自ら体感、発信し案内人となるツーリズムや社会活動などに取り組むことで、大人から子供まで、郷土愛の醸成につなげていく。

加えて、子供たちの農村での宿泊による農業・農村体験を通じて、食の大切さや農業・農村への理解・関心を深め、それらの取組は子供たちの豊かな人間性や社会性を育むとともに、郷土愛の醸成にもつながっていく。

これらに地域が一体となり取り組むことで、若者を始めとする誰もが地域に愛着と憧れを持ち、働き住み続けたい地域づくりを進める。

(コミュニティの再生)

価値観の多様化が進み、世代間・地域間連携の希薄化やコミュニティの弱体化が懸念され、中山間地等の集落単位では、人口減少・高齢化の進展による担い手不足により、これまで地域の人々の協働により担ってきた行事や活動、祭典、また冠婚葬祭が執り行われなくなるといった状況もみられる。

そうした中で、中部の地域特性でもある、地域や人のつながりの強さを活かし、子育てや介護などを通して、コミュニティの再生に取り組む。

また、ニュータウンなど居住者の高齢化が進む地域を始めとして、空き家や公的賃貸住宅などの活用も検討しつつ、若者や高齢者向けの住宅の供給、子育て施設の整備など、世代間交流が促進されるソーシャルミックスを進め、コミュニティ再生に寄与する取組を進める。

5. 医療・介護、福祉における安心な暮らしの確保

(増大する医療・介護・福祉需要)

人口減少・高齢化社会の進展により、高齢者の医療・介護、福祉サービスに対する需要が一層増す中、医療提供体制の再構築や医療機関同士の連携による効率化を図る。また、医療機関と介護サービス事業者等の連携強化が必要であり、これまでの医療・介護、福祉機能を見直し、急性期―回復期・療養・緩和ケア・在宅医療に至るまでの医療機能

の分化・連携を再構築する。

また、高齢者が住み慣れた自宅や地域で「医療・介護・介護予防・生活支援・住まい」のサービスを地域の実情に応じて、一体的に受けられる地域包括ケアシステムを実現していく。

加えて、サービス付き高齢者向け住宅の供給や、重層的かつ柔軟な住宅セーフティネットの構築など、住宅政策と福祉政策のハード・ソフトが連携した環境整備を進めることで、医療・介護、福祉環境が整備され安心して暮らすことができる地域を目指す。

さらに、ICTを活用し、どのような状況下でも十分な医療・介護サービスを受けることができる在宅医療・介護システムや遠隔医療システム、緊急通報システムを構築し、予防医療としての日常的な健康管理を行う。

一方、福祉・介護人材不足に対応するため、装着型ロボットスーツなど現場のニーズに即した医療・福祉機器の開発などに取り組むとともに、ICTを活用した高齢者の見守りシステムによる安心を提供していく。

その他、大都市での高齢者の急増が見込まれる中、地方への人の流れを促進するため、高齢者が自らの希望に応じて地方や「まちなか」に移り住み、地域社会において、健康でアクティブな生活を送り、必要な医療・介護を受けることができる地域づくりを目指す日本版CCRCの検討を進める。

(救急救命環境)

各県ドクターヘリの相互支援による県境を越えた運用や、整備が進む高速道路等を活用したドクターヘリやドクターカーの運用など、広域的に迅速かつ的確に対応する環境整備を進める。