

## 中部圏長期ビジョン

令和 4 年 2 月

中部圏長期ビジョン検討会

## はじめに

中部圏の持続的な発展のためには、地域づくりの方向性について、関係者が共有し、連携して取り組むことが重要である。

中部圏では、2050年を見据えた地域づくりのあり方や将来像などについて、2014年11月に「第3次まんなかビジョン基本理念」がとりまとめられ、各分野で取り組みが進められている。一方、人口減少・少子高齢化の更なる進行や自然災害の激甚化・頻発化、新型コロナウイルス感染症を契機としたデジタル化の急速な進展など、社会経済情勢の変化が生じている。昨年6月には、国土審議会計画推進部会 国土の長期展望専門委員会において、今後の国土づくりの方向性について「国土の長期展望」がとりまとめられた。

このため、中部圏長期ビジョン検討会は、「第3次まんなかビジョン基本理念」を踏まえつつ、中部圏を取り巻く現状や変化を分析し、中長期的・広域的な視点に立って、今後の中部圏の地域づくりのあり方や将来像についての提言をとりまとめた。

# 中部圏長期ビジョン

## 目次

第1章 社会経済情勢の変化	1
1. 社会全般の変化	1
(1) 人口減少・少子高齢化の進行、在留外国人数の増加	1
(2) デジタル社会の急速な進展	1
(3) カーボンニュートラルへの対応	1
(4) 東京一極集中の継続	2
2. 生活の変化	3
(1) 働き方の変化	3
(2) ライフスタイルの変化	3
3. 産業の変化	4
(1) 新興国の成長による国際競争の激化	4
(2) 労働や産業の質の変化	4
4. 災害リスクの変化	5
(1) 南海トラフ地震の切迫	5
(2) 洪水・土砂災害の激甚化・頻発化	5
(3) インフラの老朽化	5
第2章 中部圏の主な特徴	6
1. 中部圏の強み	6
(1) 日本のまんなか	6
(2) 充実した交通インフラ・ネットワーク	6
(3) 豊かな自然環境	6
(4) 固有の歴史・文化	7
(5) 経済と食を支える基盤産業	7
(6) ゆとりある生活環境	8
2. 中部圏の課題	9
(1) 災害リスク	9
(2) 若者・女性への訴求力	9

第3章 中部圏の目指すべき将来像.....	10
1. 基本的な考え方 .....	10
2. 目指すべき将来像.....	11
(1) QOLを高める（人） .....	11
(2) 世界的課題にチャレンジし成長する（産業） .....	13
(3) ハード・ソフトのネットワークを拡充し、個性を磨き助け合う（地域） .....	13
第4章 将来像の実現に向けて.....	15
1. 基本的な考え方 .....	15
2. 重点連携プロジェクト.....	15
(1) 防災・減災、国土強靱化.....	15
(2) スタートアップ .....	16
(3) 観光.....	17
(4) カーボンニュートラル .....	18
(5) ネットワーク .....	19

※中部圏長期ビジョンの対象地域

主として、長野県南部、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県

## 第1章 社会経済情勢の変化

### 1. 社会全般の変化

#### (1) 人口減少・少子高齢化の進行、在留外国人数の増加

- ・我が国の人口は2008年をピークに減少に転じており、全国的に老年人口が増加し、生産年齢人口が減少している。
- ・中部圏では、全人口が2015年の1,713万人から2045年は1,467万人、生産年齢人口も2015年の1,031万人から2045年は759万人に減少すると推計されている。
- ・在留外国人数は、リーマンショックや東日本大震災の影響で一時的に減少した時期を除き、増加傾向で推移している。

#### (2) デジタル社会の急速な進展

- ・IoT、5G、AI等のデジタル技術が革新的に向上し、混雑状況のモニタリングや自動運転・配送ロボットなどの様々なサービスへ急速に展開されている。
- ・デジタル技術を活用したスマートシティの取り組みが各地で広がりつつある。

#### (3) カーボンニュートラルへの対応

- ・2020年10月、我が国は「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言した。
- ・「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、温暖化への対応を、経済成長の制約やコストとする時代は終わり、国際的にも、成長の機会と捉える時代に突入したとしている。
- ・電力部門の脱炭素化は大前提である。電力部門以外は、電化が中心となり、熱需要には、水素などの脱炭素燃料、化石燃料からのCO<sub>2</sub>の回収・再利用も活用していくこととなるとされている。
- ・ものづくり産業が盛んな中部圏においては、製造業の電力消費量の上位10位に愛知県を筆頭に3県が該当している。
- ・燃料電池自動車（FCV）の燃料を補給するための水素ステーションは、日本全体の約3割が中部圏に設置されている。一方で、洋上風力発電の導入

目標をエリア別で見ると、中部圏は北海道、東北、九州と比べ限定的である。

#### **(4) 東京一極集中の継続**

- ・東京圏への転入超過傾向は概ね継続しており、東京一極集中の構造は是正されていない。2020年は、前年に比べ4万9540人縮小したものの、9万9243人の転入超過となっている。
- ・上場企業の本社所在地は、東京都が1823社で全国の半分強のシェアを占めている。

## 2. 生活の変化

### (1) 働き方の変化

- ・週休 2 日制の普及や短時間労働者の増加を背景として、1980 年以降の長期的な推移として一人当たり労働時間は減少してきている。
- ・新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、テレワークの導入等が急速に進み、新型コロナウイルス終息後も拡大・維持したいとの意見が多い。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大を契機に、一部の企業では BCP の観点からオフィスの地方分散も行われている。
- ・多様で柔軟な働き方として、副業や特定の組織等に属さないフリーランスへの関心も高まっている。

### (2) ライフスタイルの変化

- ・働き方の変化とともに、人生観、価値観、習慣などを含めた個人の生き方（ライフスタイル=生活様式・営み方）が多様化している。
- ・1980 年代以降、一貫して「物の豊かさ」より「心の豊かさ」を重視した生き方を望む人が多い状況となっている。
- ・都市で生活しながら地方での豊かな暮らしを実現できる二地域居住への関心が高まってきている。特に、新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、地方暮らしへの関心やニーズ、機運が高まっている。
- ・ネットショッピング利用世帯の割合は年々高まっており、2020 年には 50% 以上となった。
- ・ライフスタイルの多様化が進展するにつれ、個人の時間の使い方や関心事が多様化するなど、地域への関心や興味が高まる素地が形成されつつある。

### 3. 産業の変化

#### (1) 新興国の成長による国際競争の激化

- ・世界各国の GDP は、これまで世界経済をけん引してきた先進国を新興国が上回ることが予測されている。
- ・1995 年を基準とし、2050 年までの GDP の変化の見通しをみると、日本が 1.7 倍、中国は 18 倍、インドは 25 倍となっており、アジアの著しい成長に対し、日本の相対的地位の低下が懸念される。

#### (2) 労働や産業の質の変化

- ・AI やビッグデータの導入によって、これまでの一般事務や生産工程等の定型的な業務の自動化から、研究やコンサルティング、サービス等の非定型的な業務の自動化が進むことで、労働の創造的業務の割合が増加するなど、労働の質的な変化が見込まれている。
- ・AI、ビッグデータを活用したマーケティングや、プラットフォームを介したマッチングにより、個々のニーズに寄り添った製品、サービスを供給し高い付加価値を生み出すなど、産業構造の変化が起きている。
- ・自動車産業を取り巻く環境も、CASE・MaaS の潮流に加え、カーボンニュートラルに向けた取り組みが国内外で加速するなど、様々な変化が起きている。

※CASE：「Connected（コネクテッド）」「Autonomous（自動運転）」「Shared & Services（シェアリングとサービス）」「Electric（電動化）」

MaaS：Mobility as a Service

- ・近年、産業基盤のデジタル化と高度化、新興国の経済成長とグローバル・バリューチェーンの深化、安全保障の裾野拡大が進展する中、国民の安全・安心に対する新たなリスクが顕在化しており、経済安全保障の観点も重視されてきている。



## 4. 災害リスクの変化

### (1) 南海トラフ地震の切迫

- ・政府の地震調査研究推進本部によれば、南海トラフで今後 30 年以内に M7 ～ 8 クラスの地震が発生する確率は 70～80%とされている。
- ・2013 年の内閣府「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」によると、静岡県から宮崎県にかけての一部で震度 7 となる可能性があるほか、それに隣接する周辺の広い地域では震度 6 強から 6 弱の強い揺れになると想定されている。
- ・関東地方から九州地方にかけての太平洋沿岸の広い地域に 10m を超える大津波が襲来し、全壊及び焼失棟数が最大 238 万棟、死者最大 32 万人と推計されている。

### (2) 洪水・土砂災害の激甚化・頻発化

- ・近年は毎年のように全国各地で洪水・土砂災害が発生している。
- ・最近 10 年間（2011～2020 年）の集中豪雨の平均年間発生回数（約 26 回）は、統計期間の最初の 10 年間（1976～1985 年）の平均年間発生回数（約 14 回）と比べて約 1.9 倍に増加している。土砂災害も、2018 年に過去最多となる 3,459 件発生するなど頻発化している。
- ・温暖化による渇水リスクの増大も懸念されている。

### (3) インフラの老朽化

- ・我が国のインフラは、高度経済成長期以降に集中的に整備されており、今後、建設から 50 年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。
- ・全国約 72 万橋の道路橋梁については、建設後 50 年を経過する施設の割合は、2019 年 3 月時点では 27%であったが、2029 年 3 月には 52%へと急増することが見込まれている。
- ・約 5 千ある港湾岸壁については、建設後 50 年を経過する施設の割合は、2018 年 3 月時点では約 17%であったが 2033 年 3 月時点では約 58%になると予想されている。

## 第2章 中部圏の主な特徴

### 1. 中部圏の強み

#### (1) 日本のまんなか

- ・中部圏は日本のまんなかに位置し、首都圏と近畿圏の間に位置している。
- ・陸路による圏域内の物流量と圏域をまたぐ物流量は、中部圏はともに首都圏に次いで多くなっている。
- ・鉄道による全国の広域的な旅客純流動のうち、62.1%が中部圏に関わるものとなっている。

#### (2) 充実した交通インフラ・ネットワーク

- ・中部圏は、新東名・新名神高速道路、東名・名神高速道路、中央自動車道や東海道新幹線などの東西軸と、東海北陸自動車道、三遠南信自動車道、中部横断自動車道などの南北軸の交通インフラが交わっている。さらに中部圏北部では、長野県と福井県を東西に結ぶ中部縦貫自動車道の整備も進められている。
- ・環状道路については、名古屋環状2号線が2021年に全線開通し、東海環状自動車道も2026年度の全線開通を目指し整備が進められている。
- ・中部国際空港（セントレア）や名古屋港、四日市港、清水港等、海外とのゲートウェイ機能も有している。
- ・今後、リニア中央新幹線の東京・名古屋間の開業により、東京と名古屋が40分で結ばれ、さらに大阪までの全線開業で三大都市圏が約1時間で結ばれることでスーパー・メガリージョンの形成が期待される。

#### (3) 豊かな自然環境

- ・中部圏では、日本の屋根といわれる3,000m超の日本アルプスが北側にそびえている。太平洋・日本海を分ける分水嶺を源に、木曾川、天竜川等、我が国有数の200km級の大河川が伊勢湾や遠州灘等に流れている。志摩半島や伊豆半島、駿河湾など変化に富んだ海岸もある。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。

#### (4) 固有の歴史・文化

- ・中部圏は、織田信長、豊臣秀吉、徳川家康など歴史上の要人を多数輩出している。
- ・江戸時代には、東海道、中山道、美濃路や伊勢路等が整備され、街道筋には宿場町が栄えた。
- ・伊勢や熊野、富士山をはじめ白川郷や高山などには伝統文化が息づき、文楽や地歌舞伎等の伝統芸能、山車・祭りをはじめとする地域文化、海女や忍者、鵜飼い等地域固有の歴史文化が現在に至るまで継承されている。
- ・食文化では、豆味噌をベースにした「味噌煮込み」などの伝統的な郷土料理に加え「名古屋めし」をはじめ、各地域でユニークな食文化が展開されている。

#### (5) 経済と食を支える基盤産業

- ・中部圏は、世界を代表する自動車産業や高い技術力を誇る地場産業など「ものづくり」の生産拠点となっている。
- ・中部圏の製造品出荷額は 87.9 兆円で我が国全体の 27%であり、自動車関連産業は 33.6 兆円で我が国全体の 67%を占めている。
- ・中部圏の海の玄関口である名古屋港の貿易収支は、全国的に貿易赤字が見られるようになった近年においても、貿易黒字が続いている。
- ・恵まれた自然条件や大消費地と産地が近いという地理的条件を活かし、中部圏では様々な農業がおこなわれている。愛知県の花きは 1962 年以降連続で全国 1 位であり、野菜についても全国 5 位となっている。静岡県では茶やみかんの他に温室メロンなど多彩な農産物が栽培されている。近年、ロボット、AI、IoT を駆使した農業の自動化・省人化等、スマート農業の取り組みも進められている。
- ・広大な山地を抱える中部圏では、木曾桧、天竜杉、尾鷲桧など各流域で特色ある木材生産がおこなわれている。
- ・水産業では、静岡県の遠洋かつお・まぐろをはじめ、遠州灘、伊勢湾の豊かな漁場を活かし、さくらえびやしらす、あさり、伊勢えびなどの漁業も盛んである。

## (6) ゆとりある生活環境

- ・中京大都市圏は、関東大都市圏や近畿大都市圏に比べて平均通勤時間が2割から4割程度短いなど、職住が近接し、鉄道の極端な混雑も少ない。
- ・愛知県の住宅地の平均地価は東京都の約3分の1から4分の1であり、三大都市圏の中では地価が安い。また、愛知県の一住宅当たりの延べ床面積は、東京都、大阪府より広がっている。
- ・都市と豊かな自然が近接し、一人あたりの都市公園の面積が大きいなど、他の大都市圏に比較して憩いの空間を享受しやすい。

## 2. 中部圏の課題

### (1) 災害リスク

- ・南海トラフ地震の発生が懸念されており、沿岸部を中心に甚大な地震被害、津波被害が危惧されている。中部圏の被害は、最大の想定死者数約 32 万人のうち約 5 割、直接被害約 170 兆円のうち約 4 割と見込まれている。
- ・中部圏では、狩野川台風、伊勢湾台風、東海豪雨など、洪水・高潮によりこれまで多くの被害を受けてきた。特に、我が国有数の大河川である木曾川、長良川、揖斐川が流れ込む濃尾平野には広大なゼロメートル地帯が広がっており、高い洪水・高潮リスクを抱えている。
- ・山地部は、我が国最大級の断層系である中央構造線や糸魚川・静岡構造線等にも起因し脆弱で、土砂災害によるリスクも高い。

### (2) 若者・女性への訴求力

- ・東京一極集中が進む中で、名古屋圏から東京圏への転出者数は、東京圏から名古屋圏への転入者数を大きく上回っており、1999 年から 2020 年にかけてその転出入差は約 2.5 倍に拡大した。年齢層では、20 代の転出が突出している。
- ・中部圏の高校を卒業した学生の進学先地域は、首都圏が約 2 割となっている。
- ・若年女性が東京圏の大学に進学した理由としては、「学びたい学部・学科があった、学びたい教授・講師等がいたから」「東京圏で暮らしたかったから」という理由が比較的多い。就職時に東京圏を選択した理由としては、「やりたい仕事があったから」が最も多い。
- ・愛知県の 15 歳以上人口に占める労働力人口比率（2020 年）は、男性が 74.5%、女性が 55.1%と男性女性とも全国平均より高くなっているが、25～44 歳の女性の労働力人口比率は、全国より低くなっている。

### 第3章 中部圏の目指すべき将来像

#### 1. 基本的な考え方

◇豊かな自然、固有の歴史・文化、ものづくりをはじめとした多様な産業を有する中部圏の各地域が個性を磨き、世界から人材が集まり、すべての人が活躍できる QOL の高い魅力的な地域をつくる。

※QOL (Quality of Life) : 地域と生活に対する個人の満足度

◇美しい自然を維持しながら、産学官の連携のもと、我が国の社会・経済を支えてきた中部圏の特性を活かし、世界的課題に挑み、新たな産業を育み、持続的に成長する地域をつくる。

◇交通・情報通信ネットワークを拡充し、中部圏内の多様な地域が補完・連携して中部圏が一体となって成長し、首都圏・近畿圏とともに我が国の社会・経済をけん引し、世界の拠点としての機能を果たす。

- ・中部圏は、自然環境が豊かで、生活環境にゆとりがあり暮らしやすい。都市だけでなく、郊外の魅力、海辺や山岳地域もある。いわゆる日本の伝統的文化が残っている。また、世界の拠点となるものづくりだけでなく、地域の特性を活かした様々な農林水産業も盛んである。
- ・このような多様性のある中部圏の特徴を活かし、画一的な地域をつくるのではなく、それぞれが自立した魅力ある地域をつくる。
- ・特に、生活する上で、文化・芸術など多様な楽しみがある地域になっているか、女性、若者、高齢者、外国人等、多様な人たちが暮らしやすいか、都市だけでなく中山間地域でも自由に住めるような多様な生活の場があるか、災害に対し安全かなど、QOL を向上し、世界から有能な人材を惹き付ける「住んでよし、訪れてよし」の地域をつくる。
- ・中部圏は、美しい自然を残しながら、ものづくりをはじめとした多様な産業で日本、世界をけん引してきた。産学官の連携も強く、世界的課題に取り組んでいく環境がある。
- ・カーボンニュートラルやエネルギー、自然保護、食料の安定確保といった世界的課題にチャレンジするとともに、スタートアップを支援、育成し、持続的な成長する地域をつくる。

- ・中部圏は、固有の歴史・文化、多様な産業をもつ地域からなる多極分散型の地域構造となっており、個性ある多様な地域をネットワーク化することにより、相互に補完、連携し、中部圏全体としての魅力を高める。
- ・リニア中央新幹線の開業も見据え、首都圏、近畿圏とも連携し、三大都市圏が一体となったスーパー・メガリージョンとして、我が国の社会経済をけん引し、世界の中核拠点を目指す。
- ・高速道路、港湾など基幹的なハード面のネットワークや情報通信ネットワークの拡充に加え、デジタル化を前提としたモビリティの変化への対応や、豊かさや賑わいといった観点から自転車道のようなライトインフラの充実も図る。

## 2. 目指すべき将来像

### (1) QOLを高める(人)

#### 【人を惹き付け、選ばれる地域】

- ・デジタル社会の急速な進展等を踏まえ、暮らし方、働き方、居住地が自由になってきており、世界の様々な都市と競争していく中で、有能な人材を惹き付け、保持できる都市を目指す。
- ・特に、ものづくりに付加価値を与え、様々なことを企画し、売れるものを創出していく、いわゆるクリエイティブな人材を呼び込むような地域をつくる。

#### 【生活を楽しむ自然、歴史・文化、芸術等の魅力を感じることができる地域】

- ・中部圏は、製造業が強く、利便性や効率性を追い求めてきたことから、生活の楽しさ、しなやかさといった視点が不足しているのではないか。
- ・今、世界をリードするような優秀な人材が集まっている都市はQOLが高い。米国テキサスやオーストリアのリンツは、アートや文化が充実しており、世界のクリエイティブな人材が集まる。工学や医学も大事だが、純文学、社会科学、芸術といった点が、クリエイターや優秀な研究者を集めるという意味で非常に大事である。
- ・クリエイティブで新しいことをやりたい人たちが魅力を感じるような、自然、環境、歴史、文化、芸術、余暇、医療、教育、通勤といった暮らしやすさや働きやすさがあるQOLの高い地域をつくる。

### 【人が豊かに過ごせる地域を共助・参加型でデザイン】

- ・人が豊かに過ごせるかという視点で、住民同士が支えあい、発言しやすく意見が反映されるような、人を中心とした地域を共助・参加型で柔軟にデザインできるまちづくりを進める。
- ・学校で勉強を教えるだけでなく、子供の可能性を広げるよう、皆で子供を守り、応援する地域をつくる。
- ・道路や河川、公園、港湾についても、多くの住民がレジャーや憩いの場として利用しやすく、おしゃれで楽しいと感じられるような公共空間として活用する。

### 【子供が生まれ、女性、若者、高齢者、外国人等様々な人材が活躍・共生できる地域】

- ・人口減少・少子高齢化する中で、若い女性が働くためには、社会全体で子育ての環境を整えることも必要となる。子供が生まれ、若者が育ち、女性や高齢者が活躍・共生できるまちづくりを進める。
- ・地域で高齢化が進む中、地域住民とともに高齢者に優しいまちづくりを進める。賑わいがあり、誰もが歩いて暮らすことができるウォーカブルなまちを創出する。
- ・外国人については、地域における活躍が地域の持続的発展につながるよう、労働者としての関わりだけでなく、生活者として共生する社会を実現する。

### 【中山間地域等で豊かに暮らし続けられる持続可能な自立分散・循環社会の実現】

- ・中山間地域や半島地域などで、豊かに暮らし続けられる持続可能な自立分散・循環型社会の実現に向けて様々な先進的な取り組みを行うことで、クリエイティブで世界中から優秀な人材が集う地域を形成する。
- ・恵まれた自然や地域固有の歴史・文化といった地域資源の活用あるいは新たなライフスタイルへの適応により、外国人にも魅力ある地域をつくる。

### 【激甚化する自然災害に対応する防災・減災、国土強靱化の推進】

- ・人を惹き付けて選ばれる地域や生活が楽しく魅力が感じられる地域は、安全で安心できる防災・減災があって初めて成り立つ。南海トラフ地震や激



甚化・頻発化する水害等への対応、老朽化する施設のメンテナンスなど防災・減災、国土強靱化に取り組む。

## **(2) 世界的課題にチャレンジし成長する（産業）**

### **【SDGsの達成など世界的課題にチャレンジする地域】**

- ・中部圏は、美しい自然がある中で、世界で活躍する企業の立地が多く、ものづくりをはじめとした多様な産業で日本を支えており、産学官の連携も強い。
- ・人口が集積している地域の近くに、日本らしい山岳、河川、海といった大自然があり、カーボンニュートラルの達成、エネルギー確保、自然保護、食料の安定確保といった世界的課題に取り組んでいく環境がある。
- ・引き続き、産学官が連携し、産業・経済と環境の両立のもとSDGsの達成など世界的課題に取り組み、世界に発信する役割を果たす。

### **【クリエイティブな仕事、イノベーションがうまれる地域】**

- ・中部圏は、これまでもものづくりを中心に、日本、世界をけん引してきており、カーボンニュートラルについても、アンモニア混焼の実証事業など、世界に先駆けて取り組みが進められている。
- ・持続的な成長のためには、カーボンニュートラル、電動車、デジタル化等、将来的な産業構造を考え、世界に通用する科学技術、先進技術の研究が進み、新しいビジネスモデルを作り上げるようなイノベーションが重要である。
- ・イノベーションを創出するには、外部のリソースを活用するオープンイノベーションが効率的であり、地域の支援、環境づくりも必要である。産学官の連携が強固であるという中部圏の特性を活かし、スタートアップが盛んで、クリエイティブな人材が活躍できる魅力的な地域を創出する。
- ・短期的な成長を求めるのではなく、中部圏の重層的、多様性に富んだ産業構造や人々の経験を活かし、様々な衝撃にも強い、頑健性のある社会の持続的な成長を目指す。

## **(3) ハード・ソフトのネットワークを拡充し、個性を磨き助け合う**

**(地域)**

### **【ネットワークの活用で、一体となって成長し、隅々まで豊かさを供給】**

- ・中部圏は、固有の歴史・文化、多様な産業をもつ地域からなる多極分散型の地域構造となっている。全国の動向に比べてやや緩やかではあるが人口減少、少子高齢化が進んできており、特に地方都市では顕著になってきている。
- ・新型コロナウイルスの影響で新しい生活様式となり、デジタル化が進展し、人を呼びこまなくともそれぞれの地方が都市機能を維持できる環境が整備しつつある。1時間半程度で往来できる地域間で補完・連携することにより、それぞれの地域で持続的な発展ができる。
- ・デジタルによる交流が盛んになる時代においてこそ、リアルな交流の価値がますます高まることとなる。そのため、人流・物流をつなげる交通ネットワークインフラの役割も一段と高まる。
- ・多様な地域が個性を磨き、相互に補完・連携できるよう、デジタル技術等の進展も踏まえハード・ソフトのネットワークを拡充・強化し、中部圏の隅々まで豊かさを供給する。

#### 【我が国の社会経済をけん引するスーパー・メガリージョン】

- ・リニア中央新幹線の全線開業により、名古屋駅を起点とした2時間交流圏人口は、約 8,300 万人と全国最大規模になると見込まれている。
- ・高速道路が延伸し、人・モノの動きが大きく変容を遂げている。三重県では、新名神高速道路が全線開通し、近畿圏への時間距離が短縮されたことから、物流関係の企業の立地の引き合いも増え、産業のあり方も変わってきている。
- ・リニア中央新幹線の開業により相乗効果が得られるよう、首都圏・近畿圏と役割分担・連携し、スーパー・メガリージョンとして一体となって、我が国の社会・経済をけん引し、世界の中核拠点を目指す。

#### 【強靱なネットワークの維持・確保】

- ・中部圏は、日本のまんなかに位置し、特に陸上交通ネットワークの要衝であり、世界のものづくりの拠点である。いかなるときも人、モノ、情報の流れを寸断させないようネットワークの防災対策を進める。
- ・災害等で首都機能が麻痺した際には、我が国全体が機能不全とならないよう中部圏がバックアップ機能を果たす。

## 第4章 将来像の実現に向けて

### 1. 基本的な考え方

- ◇中部圏の目指すべき将来像の実現に向けて、各地域で市町村が中心となり取り組みを進め、国、県は市町村をまたぐ横断的視点から将来像実現のための施策を進める。
- ◇各主体はビジョンの実現に向け、他の主体、分野の取り組みを意識し、総合的な効果が発揮されるよう中部圏に留まらず様々な主体と連携して施策を実施する。
- ◇中部圏全体に及ぶ広域的かつ重要な課題については、重点連携プロジェクトと位置付け、推進主体を定め、関係する国の機関、県、経済団体等が組織や分野の垣根を越えた強固な連携により相乗効果が発揮されるよう取り組みを加速する。
- ◇他の地域での取り組みが参考となるよう、また、地域での連携が促進されるよう、各地域で市町村等が取り組んでいるビジョンを実現するための施策を共有する。

### 2. 重点連携プロジェクト

#### (1) 防災・減災、国土強靱化

##### 【南海トラフ地震への備え】

- ・南海トラフ地震の切迫性が高まっている中、内閣府の被害想定では中部圏での被害が最大となっている。災害が起きることを前提として、いかに被害を最小限に抑えるか、いかに早く復興するか、中小企業等でのBCP作成を支援するとともに、BCPを不断に見直し拡充し、事前に準備をしておく必要がある。
- ・中部圏では国の機関、マスコミ、インフラ企業など多くの団体が集まって10年程議論を積み重ねており、現場での実効性を重視した対策を進める。

##### 【地域づくりと連携した流域治水による災害対応】

- ・我が国最大のゼロメートル地帯を抱える木曾三川をはじめ、庄内川、天竜川、狩野川などの流域ではこれまで多くの水害に遭ってきた。激甚化する災害にどう備えるかは非常に大事な観点である。
- ・流域治水は河川での対策だけでなく、流域での住まい方も含めて治水対策を行うものである。この考え方は、少子高齢化に対応したまちづくりや多

様なライフスタイルの選択といった考え方とも親和性が高いことから、地域づくりと連携して、流域治水による災害対応を進める。

- ・伊勢湾台風による高潮被害の教訓も踏まえ、木曾三川河口部などにおいて大型台風による高潮などの災害リスクにも備える。

### 《重点連携プロジェクト：南海トラフ地震対策中部圏戦略会議、流域治水プロジェクト、伊勢湾再生行動計画》

## (2) スタートアップ

### 【世界から人を惹き付けるスタートアップ企業の集積・創出】

- ・ものづくりをはじめとした多様な産業を有する中部圏では、交通インフラ等の整備とともに、これまでも繊維業、重化学工業、自動車・精密機械・航空宇宙工業など時代の変化に応じて様々な産業が興ってきた。引き続き中部圏がものづくりの拠点として持続的に発展するよう SDGs、ESG 等の概念等を意識し、スタートアップを支援する。
- ・中部圏はものづくりの拠点であり、ものづくりを基盤としたスタートアップの国際拠点として打ち出すことができる。自動車関連産業だけでなく、社会の構造そのものを変えるようなベンチャーをインキュベートする視点も必要である。
- ・中部圏の企業がサービス企業の下請けといった構造にならないよう、製造業の拠点としてさらに高付加価値化できるよう、特にスタートアップを注視する。メーカーとして、製品が最終ユーザーの手に渡り、ユーザーの声が聞こえる B to C 商品として、世界に誇れるものを作ることが重要である。
- ・世界にない特徴があって、メディア・ユーザーに認められて、ブランドが確立していく。ブランディングはものづくりにとって、今後、非常に重要になってくる。中部圏には技術をもった下請け企業が多いが、ブランディングに力を入れている企業は少ない。デザインを含めたブランディングは、女性が活躍する場としても期待される。

### 【スタートアップ企業・人材を惹き付ける環境、仕組みづくり】

- ・スタートアップに対するモチベーションを有する人材、イノベーションのマインドを有する人材をいかに中部圏に惹き付けるかが重要である。中部圏にいと、女性や高齢者を含め多様な人が挑戦しやすく、リアルなコミュニケーションができ、スタートアップがうまくいくというような環境、仕組みをつくる。
- ・デジタル化により地方への分散が可能となる一方、付加価値の源泉は東京に集中してしまうというリスクもある。製造業の中核拠点として、中部圏で付加価値を生み出す仕組みをつくる。
- ・国だけでなく、愛知県や名古屋市、浜松市もスタートアップに力を入れ始め、大手企業も投資を始めている。新しい技術や仕事を興していくため、ナゴヤイノベーターズガレージやなごのキャンパス、STATION Aiなどを起点として、中部圏全体で地域が情報共有し連携してスタートアップを支援する仕組みを構築する。

### 《重点連携プロジェクト：Central Japan Startup Ecosystem Consortium》

## (3) 観光

### 【地域資源を活かし、地域の個性を継承】

- ・豊かな自然を有し、固有の歴史・文化を有する中部圏は、魅力的な観光資源が凝縮している。リニア中央新幹線の開業や中部国際空港（セントレア）の機能強化、中部縦貫自動車道の整備等による新たな交流が期待され、観光立国を目指す我が国の中でも果たすべき役割は大きい。
- ・観光は、アフターコロナに向けて中部圏の非常に重要な成長戦略になっていくので、ターゲティング、ブランディングを踏まえ、昇龍道プロジェクトに加え方向性を示す。観光客数だけでなく、観光消費額にも着目するとともに、観光産業により地域が潤い、住民が豊かになり、地域の活性化や文化・環境の保全・再生に繋がるサステナブルツーリズムの実現を目指す。
- ・ヨーロッパでは自転車専用的高速道路が何千キロも整備されている。先進的な海外の取り組みを見ると、まだまだ自動車運転との相互理解などソフトの部分やインフラ整備に改善の余地がある。ダム湖を一周できる道路を造る、あるいは河川整備に合わせ管理道路をシームレスに通行できるように

にする等、インフラを整備する際に観光活用もあらかじめ考慮した設計とする。

- ・古いものを活かすだけでなく、古い技術を使って新しいものを作ることが地域の個性、魅力となって、多くの人を訪れることにつながる。公共施設も、長く景観価値を持つものをつくる必要がある。インフラの整備にあたって、地域の個性を継承し、発展させる視点を持つことにより、中部圏の魅力をより一層高めていく。

#### 【アート、食文化等を活かした観光需要の拡大】

- ・中部圏の魅力ある地域資源に加え、地域や企業が有する美術館等の積極的な活用、地域の食文化のブランド化等により、観光需要の増大につなげる。
- ・静岡県、山梨県、長野県、新潟県の4県からなる「山の洲（くに）」等、広域連携を進める。

#### 《重点連携プロジェクト：観光ビジョン推進中部ブロック戦略会議》

#### (4) カーボンニュートラル

##### 【すべての産業が一体となったカーボンニュートラルへの転換】

- ・中部圏では、自動車をはじめとする輸送用機械製品の製造が盛んであり、ものづくりを背景として産業部門の電力消費量も多い。
- ・電力については、再生可能エネルギーの活用を推進するとともに、水素やアンモニアの活用による火力発電の脱炭素燃料化を進める。現在、石炭火力発電所においてアンモニアを混焼するという実証が進められている。また、バイオマス燃料については、石炭火力における混焼の他、小規模の専焼発電所の活用など拡大の可能性がある。
- ・自動車産業では、物流、製造・廃棄、リサイクルの各段階を含めて、自動車のライフサイクル全体での二酸化炭素排出量ゼロを目指すライフサイクル CO<sub>2</sub> ゼロチャレンジなど、サプライチェーン全体での積極的な取り組みが進められている。車載用の使用済バッテリーの有効活用も検討されている。

- ・物流においては、カーボンニュートラルも含めた輸送業がかかえる課題の解決に向け、CASE の社会実装、普及のスピードを加速している。また、渋滞解消など道路整備によるエネルギー効率の向上を進める。
- ・例えば、愛知県では、矢作川流域をモデルケースとし、“水循環”をキーワードに、森林保全・治水・水道からエネルギーまでを含め、官民連携で総合的かつ分野横断的にカーボンニュートラルの実現を目指す「矢作川カーボンニュートラルプロジェクト」に着手している。
- ・静岡県、静岡市では、民間企業と連携し、将来の水素活用も見据え、清水港を中心とした次世代型エネルギー供給プラットフォームの構築に取り組んでいる。
- ・CO<sub>2</sub> 排出がもたらす気候変動への意識は世界中で大きくなっていることから、カーボンニュートラルを新たな産業の創出、成長の機会と捉え、全ての産業が一体となって、カーボンニュートラルポートの形成など、カーボンニュートラルに取り組む。

#### 《重点連携プロジェクト：カーボンニュートラルポート形成》

### (5) ネットワーク

#### 【人、モノ、情報をつなぐ高度な都市機能の強化・維持】

- ・中部圏内の多様な地域が補完・連携して中部圏が一体となって成長し、首都圏・近畿圏とともに我が国の社会・経済をけん引し、世界の拠点としての機能を果たすよう、社会経済活動を支える東海環状自動車道、名古屋港、中部国際空港(セントレア)など基幹的なインフラネットワークを拡充し、物流システムの効率化を図るとともに、情報通信ネットワークの強化を進める。
- ・中部圏は日本のまんなかであり、世界のものづくりの拠点になっている。日本中、世界中に広がるネットワーク、サプライチェーンが正常に機能することが重要であり、ハード面、ソフト面のネットワークの強靱化を進める。

### 【先進的モビリティ等の活用】

- ・都市部では渋滞や高齢者の事故が増加しており、農村部では移動困難な高齢者の増加が顕在化している。都市部、農村部のそれぞれで、快適な暮らしができるよう様々な交通手段を活用したシームレスな交通ネットワークを提供する。
- ・バス、タクシーといった交通機関や、物流サービスにも自動運転を導入するとともに、地域や企業が連携し、先進的なモビリティを導入する等、地域の課題を解決し、新たな価値を創出する。
- ・新型コロナウイルス感染症を契機としたデジタル化の進展等も踏まえ、中山間地域などから遠隔診療やドローン宅配など最新の技術を活用し新しい生活様式にも対応したハード・ソフトの整備を進める。

### 【リニアを活かす、関係人口の拡大】

- ・リニア中央新幹線の開業により、名古屋を中心とした 120 分圏内の人口は、2 倍になると言われている。東京一極集中でなく、地域が相互に補完・連携する多極分散型となるよう、関係人口を増やす。
- ・働き方、ライフスタイルの変化に合わせた居住地や新たな産業立地などとして、リニアの整備効果が最大限発揮されるよう、愛知県とも連携し、長野県、岐阜県に設置されるリニア中間駅周辺等の活用を進める。

《重点連携プロジェクト：多様な空間を構成する道路、ネットワークを支える港湾、5G・ローカル5Gの普及促進、先進的モビリティ、リニア中央新幹線を活かすプロジェクト》



## おわりに

2014年にとりまとめられた「第3次まんなかビジョン基本理念」に示されたインフラ整備は着実に進められている。

しかし、今後は、インフラの機能向上を重視した「モノづくり」に加え、地域と生活の満足度につながる「コトづくり」を重視する必要がある。激変する社会経済情勢に対応し、世界的課題に挑み、新たな産業を育む持続的な成長も必要である。地域をつなぐ公共交通手段が減少し、人のつながりや地域の活力が失われることも懸念されている。

このため、中部圏長期ビジョンでは、もの（インフラ機能向上）を重視するのみではなく、人（QOLの向上）を重視した魅力ある地域づくりを目指すこととした。ネットワークの構築、安全・安心の確保だけでなく、スタートアップ、カーボンニュートラルを追加し、新たな投資や成長につなげることとしている。インフラの整備とあわせ、デジタル、先進モビリティも活用し、ネットワークを活用した地域相互の補完・連携を進める。

中部圏長期ビジョンのとりまとめにあたっては、その実効性を確保するため、検討段階から地域づくりの担い手である中部地方整備局管内の県知事、市町村長等と意見交換を行った。その際、各地域で実施しているビジョン実現のための取り組みを提供いただき、他の地域での取り組みの参考とし、連携が進むよう共有している。また、特に中部圏全体に及ぶ重要な課題については「重点連携プロジェクト」として関係する国の機関、県、経済団体等が推進主体となり、中部圏が一体となった取り組みを進めることとしている。中部圏の地域づくりに携わる様々な主体が、中部圏長期ビジョンの実現に向け、総合的な効果が発揮されるよう他の主体、分野の取り組みも意識することが重要である。

国土交通省では、「国土の長期展望」を踏まえ新たな国土形成計画の策定に向けた議論が始められている。中部地方整備局、中部運輸局は、DX(デジタルトランスフォーメーション)など最新の状況を踏まえ、新たな重点連携プロジェクトや広域連携を生み出すとともに、表彰等による人材育成や自治体支援など関係機関と調整を進め、国土形成計画に基づき策定される広域地方計画に中部圏長期ビジョンを実現するための具体的な取り組みを反映し、その中で指標の設定、評価、フォローアップを行っていく必要がある。

今後、各地域が様々な主体と連携し、中部圏長期ビジョンの実現に向け、着実に取り組みを進めていくことを期待する。

## ＜中部圏長期ビジョン検討会 委員＞

(敬称略五十音順、◎：座長)

- 内田 俊宏 中京大学 経済学部 客員教授  
学校法人 梅村学園 常任理事  
株式会社 壱番屋 社外取締役
- 小川 光 東京大学大学院 公共政策学連携研究部  
公共経済政策講座 教授
- ◎ 奥野 信宏 公益財団法人名古屋まちづくり公社  
名古屋都市センター長
- 加藤 百合子 株式会社 エムスクエア・ラボ 代表取締役
- 朽木 英次 トヨタ自動車株式会社 総務部長
- 榊原 洋実 株式会社 JERA 執行役員西日本支社長
- 末松 則子 鈴鹿市長
- 戸田 祐嗣 名古屋大学大学院 工学研究科  
土木工学専攻水工学 教授
- 豊田 雄二郎 株式会社 中日新聞社 論説委員
- 土方 邦裕 愛知ドビー株式会社 代表取締役社長
- 森川 高行 名古屋大学 未来社会創造機構  
モビリティ社会研究所 教授
- 山田 拓 株式会社 美ら地球 代表取締役

＜中部圏長期ビジョン検討会の経緯＞

開催回数	月日・場所	主な内容
第1回	令和3年6月2日 Web会議方式	○中部圏長期ビジョン検討会の設置について ○中部圏を取り巻く社会情勢の変化
第2回	令和3年7月5日 KKRホテル名古屋	○中部圏の課題に対応した取り組み発表 ・中部圏の地域力の持続的向上に向けて ・名古屋港におけるカーボンニュートラルポート（CNP）の取組 ○中部圏のあり方や将来像の方向性
第3回	令和3年8月19日 Web会議方式	○中部圏の課題に対応した取り組み発表 ・自動車産業の大改革を見据えたサプライヤーに求められる今後の取組について ・スタートアップ・エコシステムの形成に向けて ○中部圏長期ビジョン 中間とりまとめ素案
第4回	令和3年9月16日 Web会議方式	○中部圏長期ビジョン 中間とりまとめ案
第5回	令和3年11月12日 名古屋銀行協会会館	○ビジョンの実現に向けた各主体の主要な施策
第6回	令和4年1月24日 Web会議方式	○中部圏の課題に対応した取り組み発表 ・伊那市版 ローカル GovTech の取組について ○中部圏長期ビジョン（案）