

中部圏広域地方計画

基本的な考え方（案）

2023年6月7日

中部圏広域地方計画協議会

1
2 はじめに（計画の意義等）
3

4 中部圏広域地方計画協議会は、2016年3月、中部圏の国土形成の指針となる
5 「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”」と
6 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
7 学官民が連携協力した地域づくりが進められてきた。

8 しかしながら、依然として進行する人口減少・高齢化、南海トラフ地震など
9 の巨大災害の切迫に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大による社会変容、
10 及び激甚化・頻発化する自然災害、国際情勢の緊迫などによるエネルギーや食
11 料の重要性の再認識など、当圏域を取り巻く状況の変化は大きく、対応に迫ら
12 れている。また、日本の国際競争力の低下が懸念される中で、日本の経済を牽
13 引してきたものづくり産業においても急速に発達するデジタル技術を取り込み、
14 スタートアップなどとの連携によるコトづくりが急務となっている。加えて、
15 国際社会の一員としてSDGs、カーボンニュートラルなどへの対応も強く求
16 められる時代を迎えている。

17 一方で、リニア中央新幹線による日本中央回廊の形成が期待されている。そ
18 の中心の役割を担う中部圏は、日本中央回廊の形成を契機として圏域内外の人
19 流を活性化させ、持続可能な社会の形成、国際競争力の強化、東京一極集中の
20 是正等の好機を迎える。

21 これらの課題や機会に適切に対応し、中部圏で暮らす人々のWell-beingを向
22 上するための指針として、新たな「中部圏広域地方計画」を策定するものであ
23 る。

24 計画の対象区域

- 25 ・長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県
- 26 ・隣接する首都圏や近畿圏、北陸圏等との連携を踏まえた計画

27 計画期間

- 28 ・本計画の計画期間は、2050年、さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね
29 10年間とする。

33 第1章 我が国と中部圏を取り巻く情勢

34 第1節 我が国を取り巻く情勢

35

36 1 社会全般の変化

37 1-1 社会経済情勢の変化

- 38 ・人口減少・少子高齢化は急激に進行しており、2050年には人口は約1億人ま
39 で減少し、高齢化率は37.7%に達する見込みである。
- 40 ・激化する国際競争により、ヒト、モノ、カネ、情報の吸引力低下への懸念が
41 高まっている。またロシアのウクライナ侵略等、緊迫化する国際情勢の中で、
42 国際的な物流リスクやエネルギー、食糧の海外依存リスクの懸念が高まって
43 いる。
- 44 ・製造業の労働生産性水準は、1995年及び2000年にはOECD主要国で最も
45 高かったが、2000年代に入ると大きく後退し、2018年には16位まで落ち込
46 んでいる。
- 47 ・世界各国のGDPは、これまで世界経済を牽引してきた先進国を新興国が上
48 回ることで予測されている。
- 49 ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、物流の停滞・サプライチェ
50 ーンの分断、交流機会の低下が生じている。

51

52 1-2 デジタル社会の急速な進展

- 53 ・様々なデータをもとにまちの状態を把握し、意思決定や合意形成を進めると
54 ともに、地域経営や産業を活性化するデータを活用した市民参加のまちづく
55 りが進展している。
- 56 ・デジタル利用の増加の一方で諸外国に比して行政サービス等におけるデジタ
57 ル化が遅れており、デジタル人材の不足、デジタル基盤整備の遅れも顕在化
58 している。

59

60 1-3 カーボンニュートラルへの対応

- 61 ・2050年までのカーボンニュートラルの実現を目標として掲げ、国・地方公共
62 団体・企業などあらゆる主体は、その実現に向けた取組を進めている。
- 63 ・カーボンニュートラルを推進していくため、民間投資の活性化だけでなく、
64 水素ステーション、蓄電池支援など足下の投資を後押しする政策の推進と、
65 産業界への適切な支援の拡充が求められている。
- 66 ・デジタル化並びにカーボンニュートラルもあいまって、モビリティ産業が
67 100年に一度の大変革期を迎えている。

68

69 1-4 東京一極集中の継続

- 70 ・地方の若者、特に女性の転出、東京圏への転入超過傾向による地方の衰退が
71 顕著になっている。 ※【東京圏】東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県
- 72 ・官民の中核機能の集中により、首都直下地震が発生した際の国家機能不全の
73 リスクを有する。

- 74 2 生活の変化
- 75 2-1 働き方の変化
- 76 ・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。
- 77
- 78 ・コロナ禍を契機とし、テレワークの浸透や場所にとられない働き方、副業、
- 79 特定の組織等に属さないフリーランスなど多様な働き方への関心が高まっている。
- 80
- 81 ・一部の企業ではBCPの観点からオフィスの地方分散が行われるとともに、
- 82 地方での暮らしに対する魅力の高まりに伴う二地域居住や地方・田園回帰の
- 83 動きが見られる。
- 84
- 85 2-2 ライフスタイルの変化
- 86 ・「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くなって
- 87 いる。
- 88 ・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
- 89 (ライフスタイル=生活様式・営み方)が多様化している。
- 90
- 91 3 産業の変化
- 92 ・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、AIやビッグ
- 93 データの導入により、研究やコンサルティング、サービス等の非定型的な
- 94 業務の自動化へと進化していくことで、労働の創造的業務の割合が増加する
- 95 など、労働の質的な変化が見込まれている。
- 96 ・AIや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
- 97 マッチングにより、個々のニーズに寄り添った製品やサービスに対応する
- 98 ことで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。
- 99 ・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
- 100 ニュートラルに向けた取組が国内外で加速するなど、様々な変化が起こって
- 101 いる。
- 102 ・産業基盤のデジタル化と高度化、並びに新興国の経済成長とグローバル・バ
- 103 リューチェーンが深化している。
- 104 ・国際情勢の複雑化、社会経済構造の変化等により、経済安全保障の観点で、
- 105 国家・国民の安全を経済面から確保するための取組を強化・推進することが
- 106 求められている。
- 107 ・日本型雇用の見直しや産業構造の変化に合わせた人材の配置が求められる。
- 108 ・物流業界では担い手不足が深刻な問題であり、2024年度からのトラックドラ
- 109 イバーに対する時間外労働の上限規制により、トラックの輸送能力が不足する
- 110 可能性が指摘されている。また、同様に建設業界へも適用されることから、
- 111 長時間労働是正を含めた担い手の確保・育成や働き方改革への取り組みが求
- 112 められる。
- 113
- 114 4 災害リスクの変化
- 115 4-1 南海トラフ地震の切迫

116 ・南海トラフ地震、首都直下地震等が切迫しており、首都圏をはじめ太平洋側
117 の人口・産業の集積地域に甚大な被害が想定されるとともに、長期間の経済
118 活動の停滞が危惧されている。

119

120 4-2 地球温暖化の進行による災害の激甚化・頻発化

121 ・気候変動により、洪水・高潮、土砂災害などが激甚化、頻発化している。ま
122 た、気温上昇に起因する渇水リスクの懸念が増大している。

123

124 4-3 インフラの老朽化

125 ・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、
126 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。

127 ・例えば、全国約73万橋の道路橋梁については、建設後50年を経過する施設
128 の割合は、2020年3月時点では約30%であったが、2040年3月には約75%
129 へと急増することが見込まれているなど、道路、河川、港湾、下水道などの
130 インフラメンテナンスを計画的かつ適切に進めていく必要がある。

131 ・人材・担い手の不足により、インフラの適切な維持管理が困難になることが
132 予想され、圏土の管理水準低下により経済活動等への影響が懸念されている。

133

134 第2節 中部圏を取り巻く情勢

135

136 1 中部圏を取り巻く社会情勢

137 ・中部圏は日本のまなかで交通の要衝に位置し、首都圏と中部圏、近畿圏を
138 結ぶ、新東名・新名神、東名・名神、中央自動車道等の高速道路や東海道新
139 幹線などの東西軸と、中部圏と北陸圏を結ぶ、東海北陸自動車道並びに、三
140 遠南信自動車道や中部横断自動車道から長野自動車道、上信越自動車道など
141 複数の南北軸が交わっている。

142 ・リニア中央新幹線の開業に向けた名古屋駅のスーパーターミナル化のほか、
143 都心部や広域観光の核となる拠点整備が進むなど、広域的な交流拠点の形成
144 に向けた取組が進められている。また、リニア中央新幹線中間駅並びに中核
145 都市を拠点とした地域づくりによる活性化が検討されている。

146 ・こうした各拠点や空港・港湾へのアクセス強化を図り、人流・物流両面を活
147 性化するとともに、完全24時間運用の実現並びに航空物流や広域観光の促進
148 に寄与する中部国際空港の第二滑走路の整備が求められている。

149 ・2026年に愛知・名古屋で開催する第20回アジア競技大会・第5回アジアパ
150 ラ競技大会に際して多くの人々が中部圏を来訪すると見込まれており、大会を
151 契機とした交流人口の拡大、国際交流の促進、共生社会の実現、国際競争力
152 の強化などさまざまな分野への波及を目指している。

153

154 2 中部圏の地域特性・強み

155

156 2-1 豊かな自然環境

157 ・中部圏は、日本の屋根といわれる3000m超の日本アルプスがそびえている。

158 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
159 200km 級の大河川が伊勢湾や遠州灘等に流れている。また、志摩半島や伊豆
160 半島など変化に富んだ地形を有している。これらの自然環境は雄大な風土や
161 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
162 みを与えている。

163

164 2-2 地域特有の伝統芸能・歴史文化

165 ・中部圏は歴史上の要人を多数輩出し、街道筋には宿場町が栄え、地域固有の
166 伝統芸能・文化が継承され、さらには各地域でユニークな食文化も根付いて
167 いる。

168

169 2-3 ゆとりある生活環境

170 ・名古屋圏は三大都市圏の中では、一住宅当たりの延べ面積、通勤時間1時間
171 以内の住宅割合が最も高く、地方交付税の不交付団体が多いことなどから示
172 されるように空間的、時間的、経済的なゆとりがある圏域である。

173 ・三世帯世帯比率は首都圏、近畿圏の約2倍と高い水準にあり、合計特殊出生
174 率は首都圏や近畿圏及び全国平均を上回っている。

175 ・自動運転サービスの社会実装や6次産業化・地域ブランド化などの取組が進
176 められているほか、生活・コミュニティ機能を地域の拠点地区に集約し、周
177 辺集落とネットワークでつなぐ「小さな拠点づくり」が進みつつある。

178 ・中部圏の有業率や労働力人口率は上昇しており、就労環境が改善している一
179 方、70歳まで働ける企業数の全国シェアは低下傾向にある。

180

181 2-4 ものづくりと農林水産業の盛んな産業特性

182 ・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
183 のづくり」の生産拠点となっている。

184 ・2020年の中部圏の製造品出荷額等は82.6兆円で我が国全体の27%であり、
185 自動車関連産業は29.9兆円で我が国全体の56%を占めている。

186 ・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
187 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。

188 ・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
189 圏では様々な農林水産業が盛んである。近年、ロボット、AI、IoTを駆
190 使した農業の自動化・省人化等のスマート農業や農林水産業の6次産業化の
191 取組も進められている。

192 ・森林の持つ多面的機能を発揮させるとともに、広大な山地を抱える中部圏で
193 は、木曾ヒノキ、天竜スギ、尾鷲ヒノキなど各流域で特色ある木材生産が行
194 われている。

195 ・水産業では、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、
196 あさり、伊勢えびなどの漁業も盛んである。

197

198 2-5 充実した交通インフラ・ネットワーク

199 ・中部圏は、首都圏、近畿圏、および北陸圏を結ぶ東西軸と南北軸の交通イン

200 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
201 中部縦貫自動車道の整備も進められている。一方で未整備区間や暫定2車線
202 区間もあり、早期の整備が望まれている。
203 ・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
204 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。
205 ・中部国際空港や名古屋港、四日市港、清水港等、海外とのゲートウェイ機能
206 も有している。
207 ・今後、リニア中央新幹線の東京・名古屋間の開業により、東京と名古屋が約
208 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
209 ることで日本中央回廊の形成が期待される。

210

211 3 中部圏の現状・課題

212 3-1 南海トラフ地震の切迫

213 ・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、
214 津波被害が危惧されている。特に中部圏の被害は、2012年の推計では最大想
215 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
216 れている。
217 ・我が国最大のゼロメートル地帯を有し、南海トラフ地震による津波の被害が
218 広範囲に及ぶことが想定されることから、隣接圏域と連携した広域の防災・
219 減災対策が必要である。

220

221 3-2 洪水・高潮、土砂災害等の激甚化・頻発化

222 ・災害リスクエリアに多くの人口、住宅・都市機能が立地しており、中部圏で
223 は災害リスクに曝される人口は全体の90%以上である。
224 ・中部圏では、狩野川台風、伊勢湾台風、東海豪雨、令和元年東日本台風など、
225 多くの被害を受けてきた。洪水・高潮、土砂災害等が激甚化・頻発化する中、
226 より一層の流域治水の取組などが必要である。
227 ・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
228 野には広大なゼロメートル地帯が広がっており、洪水・高潮による高い災害
229 リスクを抱えている。
230 ・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
231 て地質が脆弱であり、土砂災害によるリスクも高い。
232 ・洪水の激甚化に伴う取水施設の被災や、気温上昇に起因する少雨、積雪量の
233 減少等による渇水リスクの懸念がある。

234

235 3-3 人口減少・少子高齢化の進行等

236 ・中部圏の人口減少率は全国に比べて緩やかな傾向で推移していたが、直近で
237 は全国の減少率を上回って減少している。老年人口が増加、生産年齢人口が
238 減少することにより地域活力の低下が懸念されている。
239 ・特に都市部では、顕著な老年人口の増加が見込まれ、医療・介護需要の増大
240 による人材や施設の不足等が危惧されている。
241 ・ものづくりが盛んな中部圏では、多くの外国人労働者が製造現場を支えてお

242 り、外国人の居住者も多い。
243 ・乗合バスの輸送人員は、人口減少のペースを超えて全国的に減少し、また、
244 旅客・貨物ともに自動車運送事業の人手不足が深刻化し、事業の効率化や人
245 材の育成・確保が課題となる等、生活サービス機能の低下が危惧されている。

246

247 3-4 若者・女性の圏外転出

248 ・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
249 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
250 その転出入差は約2.5倍に拡大している。年齢層では、20代の転出が突出し
251 ている。

252 ※【名古屋圏】愛知県、岐阜県、三重県【東京圏】東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県

253 ・中部圏の高校等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
254 る。

255 ・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
256 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」
257 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
258 たい仕事があったから」が最も多い。

259 ・愛知県の15歳以上人口に占める労働力人口比率（2022年）は、男性が
260 74.2%、女性が56.5%と男性女性とも全国平均より高くなっているが、25～
261 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。

262 ・中部圏は美術家や音楽家などの人口が首都圏や近畿圏に比べると少なく、人
263 口あたりの比率も低い。また、年間のライブなどの公演数も人口あたりにす
264 ると全国的に少ない水準にある。

265

266

267

268 第2章 将来像とその実現に向けた目標

269

270 第1節 将来像（＝中部圏で暮らす人々の Well-being を向上するためのビジョ
271 ン）

272 1 中部圏の目指す方向

273 未曾有の人口減少、少子化、高齢化の加速、新興国の台頭による国際競争の
274 激化、コロナ禍や緊迫化する国際情勢で顕在化した日常の暮らしや経済活動に
275 不可欠なエネルギーや食料を始めとする我が国の経済安全保障上のリスク、グ
276 ローバルサプライチェーンのリスクを顕在化させ、我が国或いは中部圏を取り
277 巻く情勢は大きな変化をみせている。さらに、気候変動の影響による自然災害
278 の激甚化・頻発化や高度経済成長下で整備されたインフラの老朽化も相まって、
279 地域・暮らし・産業は存続の危機ともいえる状況となっている。また、我が国
280 最大のゼロメートル地帯を有し、沿岸部に産業が集積する中部圏においては、
281 切迫する南海トラフ地震・津波により地域・暮らし・産業の基盤をも壊滅させ
282 るリスクを有している。

283 このような様々なリスクに直面する中部圏には、その影響を最小化するとと
284 もに、社会全体でのカーボンニュートラルへの対応、コロナ禍を契機とした暮
285 らし方・働き方の変化、デジタル技術の急速な進展、若者・女性の圏外への転
286 出等の課題への対応も求められている。

287 こうした将来に対する不透明感や不安感が増幅する中で、中部圏で暮らす
288 人々の Well-being を向上するためには、中部圏の魅力といえるゆとりある生活
289 環境や歴史・文化、美しい自然を維持しながら地域の個性を磨き、リニア中央
290 新幹線の開業による日本中央回廊の形成を見据え、我が国の社会・経済を支え
291 てきた中部圏のものづくり技術を礎に、新たな産業を育み、持続的に成長する
292 安全で安心な地域へと進化していかなければならない。

293

294 2 中部圏の将来像

295

生活の質が高く持続的に成長する強靱な中部圏

296 (1) 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
297 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
298 ての人が活躍できるQOLの高い魅力的な地域をつくる。

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

300

301 (2) 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
302 を支えてきた中部圏の特性を活かし、気候変動による災害の激甚化・頻
303 発化、巨大地震やカーボンニュートラルへの対応などの世界的課題に挑
304 み、新たな産業を育み、持続的に成長する強靱な地域をつくる。

305

306 (3) 交通・情報通信ネットワークの拡充により日本中央回廊の効果を最大化
307 し、中部圏内の多様な地域が補完・連携しあって中部圏が一体となるこ
308 とで、我が国の社会・経済を牽引し、世界の拠点としての機能を果たす。

309

310 第2節 目標（＝中部圏の将来像の実現に向けた方向性）

311 前節で掲げた将来像を実現するためには、様々な主体が目標を共有して連携
312 していく必要がある。その方向性を具体化するため「人々の暮らし」、「経済を
313 支える産業」、「日本中央回廊の形成による国際競争力の強化」、「災害への備え
314 を含む国土管理」の四つの観点で目標を設定する。

315 人々の暮らしの観点では、「1. 魅力あふれる地域の創出」、経済を支える産
316 業の観点では、「2. ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化」、
317 日本中央回廊の形成による国際競争力の強化の観点では、「3. 日本中央回廊
318 による効果を最大化する圏域づくり」、災害への備えを含む国土管理の観点で
319 は、「4. 恵みの活用、圏土の強靱化」を目標とする。

320 以下に、それぞれの目標についての考え方を記す。

321

322 1 魅力あふれる地域の創出

323 1-1 活力ある地方の創生

324 中部圏のゆとりある生活環境や、地域や人のつながり、地域コミュニティの
325 強さなどを活かしつつ、魅力的な雇用の場の創出、安心して子供を産み育てら
326 れるような支援、女性が就労しやすく、高齢者及び外国人など多様な人々が生
327 き甲斐を持って参画できるQOLの高い魅力あふれる社会の実現を目指す。そ
328 のため、中部圏の強みであるものづくりや特徴ある観光資源などを活かし、国
329 内外からの観光客を呼び込み、交流人口並びに関係人口を拡大して地域の活力
330 を生み出し、地域の個性を磨き、すべての人が活躍し助け合う地域をつくるこ
331 とが重要となる。

332

333 1-2 暮らしやすい地域生活圏の形成

334 さらに、急速に発達するデジタル技術を様々な地域や分野で活用できるよう
335 にすることで、誰一人取り残さないためのデジタル化を推進するとともに、
336 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の形成により、地域
337 間からラストワンマイルまでの移動手段を確保するなど、生活の利便性を高め、
338 豊かさが隅々まで行き渡る地域生活圏を形成する。

339

340 2 ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化

341 2-1 ものづくりの高付加価値化と新産業の創出による産業の強化

342 新興国が著しく経済成長する中、我が国の経済を安定的に発展させていくた
343 めには、スタートアップの支援と創出及び既存産業とのマッチング等による産
344 業の高付加価値化、先端技術の研究開発による産業の高度化等を推進し、中部
345 圏が世界に誇るものづくり技術を礎に、クリエイティブな仕事、イノベーション
346 を生み出す地域となることが重要である。

347

348 2-2 持続可能な産業の構築

349 さらに、国際的な経済安全保障リスクの顕在化、カーボンニュートラルの実
350 現、南海トラフ地震の切迫など、産業を取り巻く情勢は大きく変化しており、

351 ものづくりを基軸とした産業構造を持つ中部圏においては、サプライチェーン
352 の強靱化、脱炭素化の強力な推進とエネルギー供給の安定化、南海トラフ地震
353 への備えが必要である。このため、脱炭素化で世界をリードするとともに、レ
354 ジリエンスの向上、Well-being の向上による持続可能な産業構造への転換を図
355 る。

356 3 日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり

357 三大都市圏の一翼を担う中部圏の役割として、リニア中央新幹線によって形
358 成される日本中央回廊の効果の最大化が重要である。そのためには、東西軸・
359 南北軸の広域ネットワークの強化や鉄道駅等の拠点におけるポテンシャルの活
360 用により地域間の連携を高めるとともに、港湾・空港機能を強化することで我
361 が国の国際交流拠点としての機能を果たすことが求められる。このことから、
362 ヒト、モノ、カネ、情報が集まる日本中央回廊の中心で、アジアの成長を牽引
363 できる圏域となるべく圏域内の各都市圏を含めた大都市圏への進化を図る。

364 4 恵みの活用、圏土の強靱化

365 4-1 魅力ある地域資源の保全・活用

366 中部圏は標高 3000m 超の日本アルプス、木曾川や天竜川等の大河川、伊勢湾
367 や駿河湾、志摩半島や伊豆半島など変化に富んだ地形を有し、雄大な風土や景
368 観、豊かな生態系、肥沃な土壌、清涼な水に恵まれている。こうした中部特有
369 の山、川、海の恵みを享受し、保全・活用を図る。そうしたことが、水・食・
370 エネルギーを賄い、カーボンニュートラルやネイチャーポジティブにもつながる。

371 4-2 地域が直面するリスクへの対応

372 豊かな自然環境を有する一方、河川は急流で、濃尾平野には広大なゼロメー
373 トル地帯が広がり、洪水・高潮、土砂災害に対し脆弱であり、火山災害、南海
374 トラフ地震では甚大な被害が想定される。また、大都市圏の進化により海外と
375 の交流が活発になることで感染症拡大のリスクも高まる。このため、南海トラ
376 フ地震や激甚化・頻発化する洪水・高潮、土砂災害、感染症などから地域を守
377 り、中部圏が直面する様々なリスクに対応することで圏土の強靱化を図る。ま
378 た、政府機能等の中核機能のバックアップに資する圏域を目指す。

379 第3節 国土づくりの戦略的視点

380 前項で掲げた目標に向けた取り組みの推進にあたっては、スピーディーな対
381 応を念頭に官民の多様なステークホルダーが連携して取り組む「①民の力を最
382 大限発揮する官民連携」、効率的・効果的な課題解決を図るために「②デジタ
383 ルの徹底活用」に留意する。また、生活者目線に立った人々の Well-being を向
384 上するため「③生活者・利用者の利便の最適化」、分野ごとに縦割りで課題解
385 決をしていくのではなく、異なる分野で抱えている共通の課題に対して、課題
386 を共有することで解決の可能性を拡大していく「④縦割りの打破（分野の垣根
387 を越える横串の発想）」の4つの視点に留意する。