

中部圏広域地方計画

中間とりまとめ（素案）

令和6年12月

中部圏広域地方計画協議会

本資料は、中部圏広域地方計画協議会や、中部圏広域地方計画有識者会議における議論等を踏まえ、令和6年12月時点での検討状況を整理したものであり、今後、広域連携プロジェクトに関する記述内容の追記・更新や時点修正など、必要な追加・変更を行うものである。

中部圏広域地方計画 中間とりまとめ（素案） 目次

はじめに（計画の意義等）	1
第1部 中部圏を取り巻く情勢	3
第1章 中部圏の特性及び現状	3
1. 変化に富んだ地勢と豊かな自然環境	3
2. 現代に息づく歴史、多様性に富んだ文化	3
3. 多極分散型の地域構造	4
4. ゆとりある生活環境	5
5. ものづくりと農林水産業の盛んな産業特性	7
6. 東西の大動脈と整備が進むリニア中央新幹線	8
7. アジア・アジアパラ競技大会の開催による来訪者増加	9
第2章 中部圏の課題	9
1. 南海トラフ地震の切迫	9
2. 自然災害等の激甚化・頻発化、脅威の深刻化	10
3. 人口減少、少子化・高齢化の進行等	11
4. 厳しい環境下の地域公共交通	16
5. 若者・女性の圏外転出	17
6. ものづくり産業の競争環境の変化	19
7. リニア中央新幹線を活かす「陸・海・空」高速交通ネットワークの一体的整備	20
8. 訪日外国人対応や観光産業の生産性向上	21
9. 環境問題への対応	21
10. インフラの老朽化	22
11. 新たな社会情勢により顕在化している課題	22
第2部 将来像とその実現に向けた目標、基本的な考え方と主な戦略	24
第1章 将来像とその実現に向けた目標	24
第1節 将来像（＝中部圏で暮らす人々の Well-being を向上させるためのビジョン）	24
1. 中部圏の目指す方向	24
2. 中部圏の将来像	24
第2節 目標（＝中部圏の将来像の実現に向けた方向性）	25
1. すべての地域が魅力あふれる生活圏の創出	25
（1）活力ある地方の創生	25
（2）暮らしやすい地域生活圏の形成	30
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	33
（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	33
（2）持続可能な産業の構築	36

3.	日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり	38
(1)	シームレスな拠点連結型国土の形成	39
(2)	リニア中央新幹線開業による新たな価値の創造	39
(3)	交通ネットワーク強化による広域的波及	41
(4)	国際大交流時代を拓く観光・交流	43
4.	自然の恵みの保全と活用	45
(1)	自然環境と健全な生態系の保全・再生	45
(2)	カーボンニュートラル社会の実現による持続可能な地域づくり	46
(3)	適切な国土保全	47
5.	強靱な国土の構築	49
(1)	南海トラフ地震に備えた強靱な国土の構築	50
(2)	頻発化、激甚化する自然災害とあらゆるリスクへの対応	50
(3)	ネットワークの多重性・代替性の確保、首都圏バックアップ体制の強化	53
(4)	インフラの維持・整備・活用	54
第2章	国土づくりの戦略的視点	55
第3部	新たな中部圏に向けた主要な施策	56
第1章	広域連携プロジェクトの位置付け	56
第2章	広域連携プロジェクトの展開	56
第1節	暮らしやすさ地域力向上プロジェクト	56
第2節	快適・安全安心な生活環境実感プロジェクト	57
第3節	ひとづくり・つながり構築プロジェクト	57
第4節	国土強靱化プロジェクト	57
第5節	環境・国土サステナビリティプロジェクト	57
第6節	世界をリードする産業進化プロジェクト	58
第7節	日本中央回廊まんなか圏域拡大プロジェクト	58
第8節	新時代の観光交流促進プロジェクト	58
第9節	他圏域連携プロジェクト	58

はじめに（計画の意義等）

中部圏広域地方計画協議会は、2016 年 3 月に中部圏の国土形成の指針となる「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”」と表した第二次中部圏広域地方計画をとりまとめた。この計画に基づき各関係機関が将来像の実現に向け施策を推進してきた結果、日本列島の「まんなか」で交通の要衝に位置している地理的条件を活かし、社会資本整備の進展に伴う企業立地や観光等の交流・連携が促進し、我が国における経済の発展に寄与してきた。

その後、第二次中部圏広域地方計画策定から現在に至るまでの間に、国土をめぐる経済社会状況は大きく変化しており、時代の転換点ともいえる局面にある。未曾有の人口減少、少子化・高齢化の加速、南海トラフ地震を始めとする巨大災害の切迫、国際社会におけるパワーバランスの変化及び技術革新の急速な進展など、我が国が直面する課題は、今後、その深刻度や切迫感がより増していくものと想定される。また、ロシアによるウクライナ侵略などにより緊迫化する国際情勢は、日常の暮らしや経済活動に不可欠なエネルギーや食料の確保に影響を与えるなど、我が国を取り巻く安全保障上のリスクを顕在化させた。中部圏においても若い世代が他圏域へ転出することで、人口減少に拍車がかかり、荒廃農地や空き家の増加、産業の担い手不足等の問題が深刻化することが懸念されている。加えて、ものづくり拠点であるがゆえにエネルギーの一大消費地でもあることから、カーボンニュートラル¹等の環境対策について積極的に取り組むことが求められている。

一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたデジタル化の進展は、暮らし方や働き方などに大きな変化をもたらし、田園回帰の動きや新しい生活様式への転換など、人々に新たな価値観への気づきを与えた。さらにジェンダー平等など多様性に寛大な社会への転換について議論が進められ、様々な人材の社会参加のあり方について意識が変化しつつある。

ハード面でも我が国ではリニア中央新幹線の開業等により三大都市圏を結ぶ日本中央回廊が形成されることで、日本の経済及び社会活動の活性化が期待されている。そ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物流・人流を活性化させ、持続可能な社会の構築、国際競争力のより一層の強化、東京一極集中の是正等といった諸課題に対応する好機を迎える。

こうした経済社会状況の大きな変化にかかわる課題や機会に適切に対応し、中部圏で暮らす人々の Well-being ²を向上させ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る。

¹ 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

² 個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念。

計画の対象区域

本計画の対象区域は、国土形成計画法施行令に基づき、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県の区域を一体とした区域とする。

計画期間

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 10 年間とする。

＜本計画に示す圏域の名称、定義などについて＞

- 国土形成計画法及び同法施行令上の圏域名称、定義
 - 中部圏 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県の 5 県を一体とした区域
 - 東北圏 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県及び新潟県の 7 県を一体とした区域
 - 首都圏 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び山梨県の 1 都 7 県を一体とした区域
 - 北陸圏 富山県、石川県及び福井県の 3 県を一体とした区域
 - 近畿圏 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の 2 府 4 県を一体とした区域
- 都市圏や圏域の国土形成に係る方向性などを示す場合の圏域名称、定義
 - ・ 名古屋を中心に中枢的な機能が集積する諸都市からなる都市圏（名古屋を中心に概ね 30～50km の範囲に展開する岐阜県東濃・中濃・西濃地域、愛知県西三河地域、三重県北勢地域等を含む都市圏）を名古屋大都市圏という。
 - ・ 名古屋大都市圏と社会的・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広域な都市圏（名古屋大都市圏を取り囲み、中部 5 県に跨がる、名古屋を中心に 80～100km の範囲に展開する長野県飯田下伊那地域、岐阜県中津川地域、静岡県遠州地域、愛知県東三河地域、三重県中勢地域等を含む都市圏）を中京大都市圏という。
 - ・ 中部圏並びに北陸圏の産業、観光、防災、環境分野などにおける広域連携により形成される、環太平洋・環日本海に拓かれた広域圏を中部・北陸圏という。
- 圏域や地域の定量的データなどを示す場合の圏域名称
 - ・ 記載ページのうち、最初に記載するページの欄外に、その定義などを記載する。

第1部 中部圏を取り巻く情勢

第1章 中部圏の特性及び現状

1. 変化に富んだ地勢と豊かな自然環境

中部圏は日本列島の「まんなか」に位置し、周囲の首都圏、東北圏、北陸圏、近畿圏と接続している。中部圏は日本の屋根といわれる3,000m超の日本アルプス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、大井川、千曲川といった我が国有数の大河川が伊勢湾や熊野灘、遠州灘などの太平洋と日本海に流れている。また、入り組んだ海岸地形を有する志摩半島や伊豆半島など変化に富んだ地形を有しており、これらの自然環境は雄大な風土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。

2. 現代に息づく歴史、多様性に富んだ文化

中部圏は、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、現代社会の礎を築いた人物を輩出し、地域への愛着を脈々と受け継いできた歴史文化を有している。

江戸時代に入り、五街道の東海道や中山道、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、また海路では、伊勢湾や駿河湾、熊野灘などの各地に尾州廻船の寄港地が整備された。

こうした陸路と海路により、人や物資の往来が活発になると、各街道筋や寄港地には宿場町が栄え、現代の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くられた。

また、中部圏には伊勢や熊野、富士山を始め白川郷や高山など各地で、古くから我が国の精神や生活に影響を及ぼしてきた文化が息づいており、文楽や地歌舞伎などの伝統芸能、山車・祭りを始め、海女や忍者、鵜飼、味噌を使った食など、地域に根付いた固有の文化が現在に至るまで継承されている。

中部圏は、こうした地域に根付いた固有の文化と、陸路と海路による様々な交流により、各地で多様な文化が育まれてきた圏域である。



(出典)写真 AC を基に国土交通省作成

図1 地域住民が歴史の中で培ってきた伝統・文化

3. 多極分散型の地域構造

街道筋の陸路や尾州廻船の海路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、国際的な拠点都市を目指す名古屋を始め、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、人口10万人以上の都市が分散し、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地域、自然資源に秀でた地域など、多種多様な特徴を有する地域が広く分布し、それぞれの地域の核となる都市や周辺地域が、生活や産業、観光など多様な面で重層的につながる地域構造を形成している。

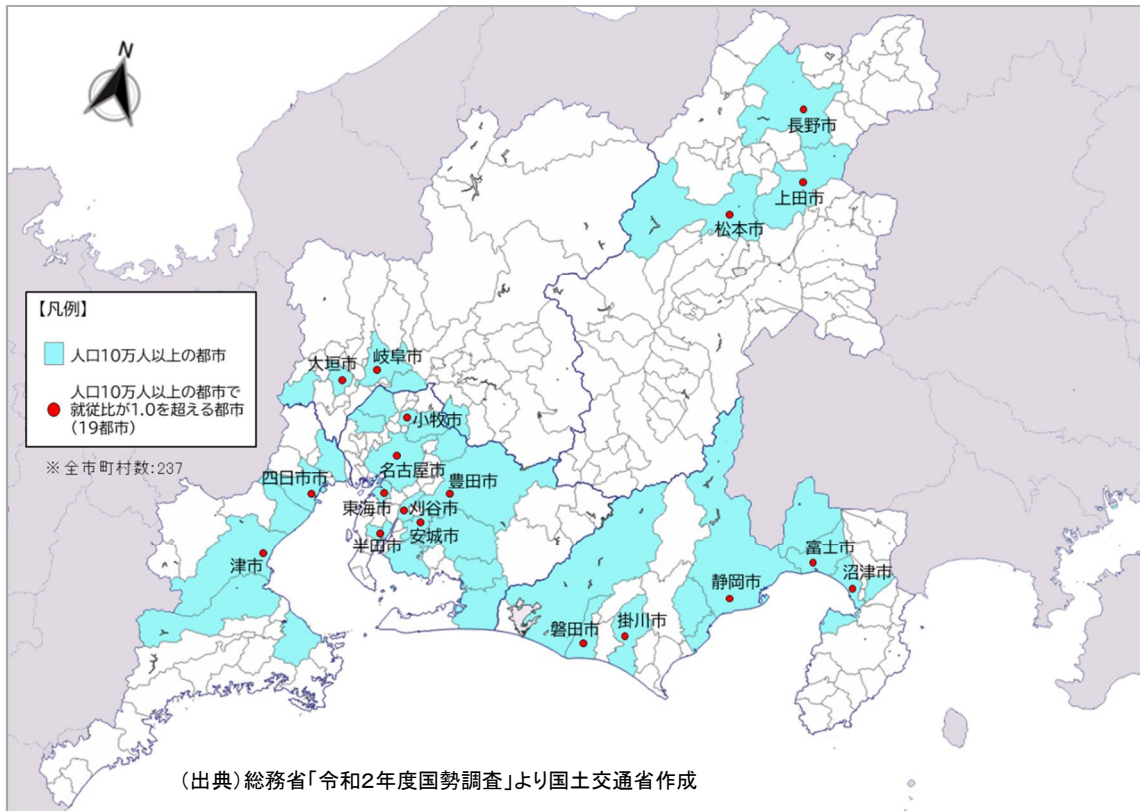


図2 中部圏の10万人以上の都市及び就従比1以上の都市の位置図

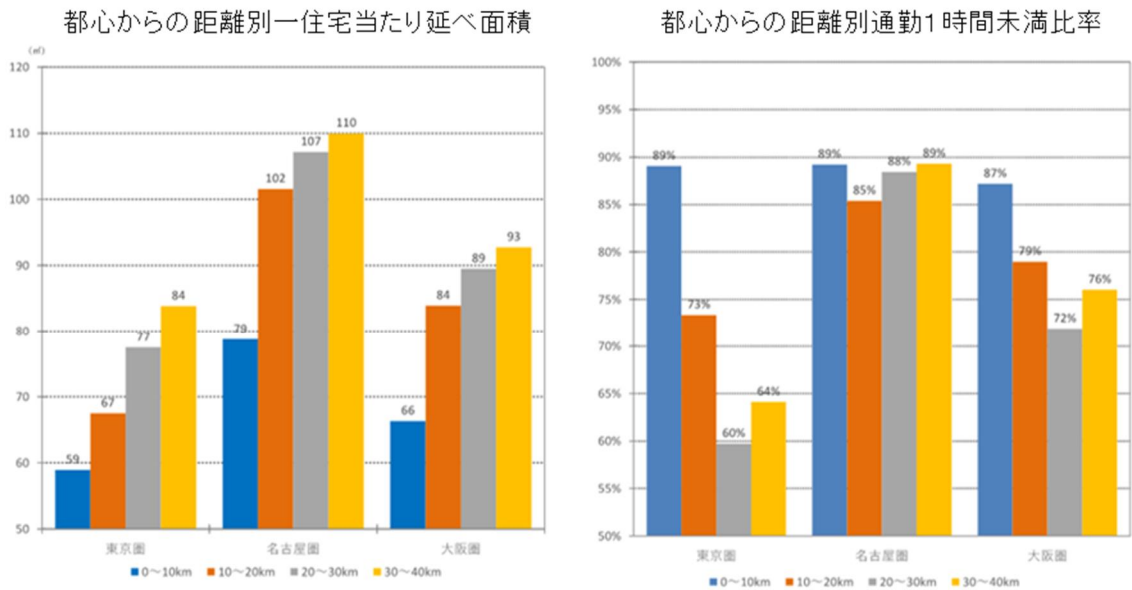
4. ゆとりある生活環境

中部圏は人口10万人以上の都市や企業の本社が広範囲に分布しており、地方部にもオフィスや工場等の職場が存在する多極分散型の地域構造である。首都圏や近畿圏では通勤先が都心に向けて集中しているのに対し、中部圏では各都市の周辺で住居と職場が近接しており、通勤時間が1時間未満の割合が9割程度となっている。

また、住居の特徴として三大都市圏で比較すると、一住宅当たりの延べ面積は都市部や地方部にかかわらず広いため、1人当たりの居住空間にゆとりがあるといえる。

生活費の面でも可処分所得が比較的高い一方で、三大都市圏の中では住居費や食費、光熱費といった基礎支出が低いため、平均的に見れば経済的な余裕がある。

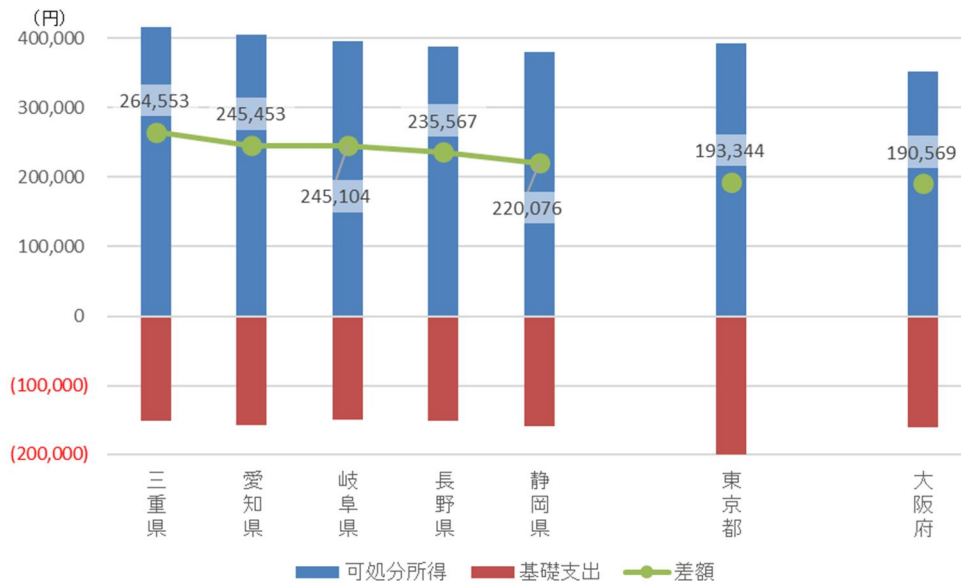
このように中部圏は、時間的、空間的、経済的な観点からゆとりある生活環境を持つ圏域であることがうかがえる。加えて、ものづくりを中心とした産業力が地盤にあることから、働きやすく住みやすい都市圏として国内外から多様な人材を惹きつける潜在力を有している。



※東京圏、名古屋圏、大阪圏：旧東京都庁（東京都千代田区）、名古屋市役所（名古屋市中区）、大阪市役所（大阪市北区）を中心とする一定の半径の円内に含まれる町丁・字等の地域に住んでいる住民を対象（距離は都庁市役所からの自宅の距離）

（出典）総務省「平成30年住宅・土地統計調査確報集計」（2018年）より国土交通省作成

図3 住宅面積・通勤時間の三大都市圏比較



※世帯はすべて2人以上の勤労者世帯（単身または経営者等は含まない）。

※中央世帯とは、各都道府県ごとに可処分所得の上位40%～60%の世帯を言う。

※基礎支出＝「食料費」＋「（特掲）家賃＋持ち家の帰属家賃」＋「光熱水道費」。

なお、「持ち家の帰属家賃」は全国消費実態調査で推計しているもの。

※統計法に基づいて、独立行政法人統計センターから「全国消費実態調査（H26）」（総務省）の調査票情報の提供を受け、国土交通省国土政策局が独自に作成・加工した統計を基に作成しており、総務省が作成・公表している統計等とは異なる。

（出典）国土交通省「国土の長期展望専門委員会（第13回）配付資料」より国土交通省作成

図4 可処分所得と基礎支出の比較（中央世帯）

5. ものづくりと農林水産業の盛んな産業特性

(ものづくりの系譜)

中部圏では、大河川の豊富な水や河川が運んだ土、広大な山々の木材、盛んであった綿花栽培による糸といった種々の原材料の恵みを受けて、「やきもの」「からくり」などの様々な「ものづくり」産業が芽生えた。そして、陸路と海路により多くの人々が行き交う地ということを背景に、近代以降は、伝統的な「ものづくり」を基盤に、多様な近代技術を組み合わせつつ、製鉄、陶磁器、時計、自動織機などへと発展を遂げてきた。

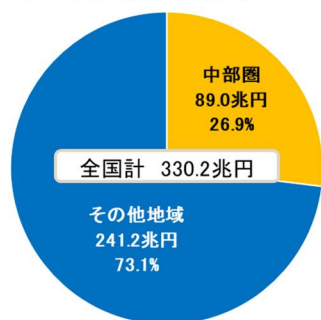
近年では自動車産業や航空宇宙産業、さらには工作機械、セラミック産業や楽器産業など、「ものづくり」の礎を築いた偉人たちを始め、多くの技術者の努力により、世界的な技術を誇る企業が多数集積するものづくりの中部へと発展してきた。

(ものづくり産業)

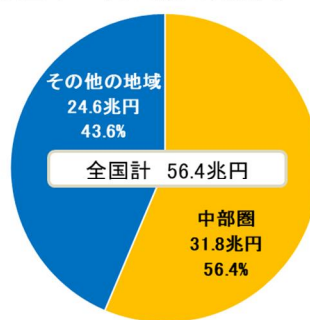
中部圏は、世界を代表する自動車産業や高い技術力を誇る地場産業など「ものづくり」の生産拠点となっている。2021 年の中部圏の製造品出荷額等は 89.0 兆円で我が国全体の 27%、特に、自動車産業は 31.8 兆円で我が国全体の 56%を占めている。このような生産力を背景に、中部圏の海の玄関口である名古屋港は、総取扱貨物量及び輸出額において国内最大規模を誇る。

近年は、カーボンニュートラル¹の実現に向けた取組が国内外で加速するなど、「ものづくり」を取り巻く環境も変化している。また、AI やビッグデータを活用したマーケティング、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やサービスを提供することで高い付加価値を生み出すなど、消費者に対するアプローチの変化に向けた対応が必要となっている。

製造業計の製造品出荷額等の全国シェア



自動車産業の製造品出荷額等の全国シェア



※岐阜県及び長野県の自動車車体・附随車製造業は秘匿値のため中部圏に含めていない。

(出典)経済産業省「2022 年経済構造実態調査 製造業事業所調査」(2021 年実績)より国土交通省作成

図 5 中部圏の製造品出荷額等

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には、ものづくり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等による生産技術の改良、高度化（技術力）、これらの力を有する企業の集積と、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）がある。個々の企業が持つ人材力・技術力は、集積によりその力がさらに高められ、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」となっている。中部圏では、「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、「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）

中部圏で培われたものづくり技術を始めとした最先端を行く研究力は、産業界と大学、行政等の密接な連携により、ノーベル賞受賞者を多数輩出し、自動運転技術に関するベンチャーが起業するなど着実に結実し、産業の高度化へとつながっている。こうした研究環境は、中部圏に息づく自動車関連産業や航空宇宙産業等を次世代産業に発展させる大きな力になっている。

（農林水産業）

中部圏では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、様々な農林水産業が盛んである。農業では、水稻、野菜、花卉などを中心に各地域の気候を活かした幅広い種類の農産物を生産している。林業では、広大な山地に広がる森林の多面的機能³を発揮させるとともに、木曽ヒノキ、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われてきた。また、水産業では、駿河湾、伊勢湾など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。近年は、ロボット、AI、IoTを駆使した自動化・省人化等のスマート農業や農林水産業の6次産業化⁴の取組が推進されている。

6. 東西の大動脈と整備が進むリニア中央新幹線

中部圏は日本列島の「まんなか」で交通の要衝に位置し、計画・事業中を含めた交通ネットワークを俯瞰すると、首都圏と中部圏、近畿圏を結ぶ、新東名・新名神高速道路、東名・名神高速道路、中央自動車道等の高速道路や東海道新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、並びに三遠南信自動車道や中部横断自

³ 森林が有する、国土の保全、水源の涵養、地球温暖化の防止、生物多様性の保全、木材等の林産物供給などの機能のこと。

⁴ 農林漁業者が農畜産物・水産物の生産（1次産業）だけでなく、食品加工（2次産業）、流通・販売（3次産業）を総合的かつ一体的に取り組み、地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組。

自動車道から長野自動車道、上信越自動車道など複数の南北軸が交わっている。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、東海環状自動車道は全線開通を目指し整備が進められている。

リニア中央新幹線の品川・名古屋間の開業により、東京と名古屋が約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世界に類を見ない魅力的な経済集積圏の形成が期待される。そのため、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や、広域的な交流拠点の形成に向けたリニア中間駅並びに中核都市を拠点とした地域づくりが進められている。

国際ゲートウェイとなる中部国際空港や名古屋港、四日市港、清水港などの空港・港湾の機能強化とあわせて、空港・港湾と各拠点とのアクセス強化が進められている。また、中部国際空港では完全24時間運用の実現並びに航空物流や広域観光の促進に向けた取組が進められている。

7. アジア・アジアパラ競技大会の開催による来訪者増加

2026年に愛知・名古屋で開催する第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）及び第5回アジアパラ競技大会（2026/愛知・名古屋）に際して多くの人中部圏を来訪すると見込まれており、大会を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、国際競争力の強化などさまざまな分野への波及を目指している。

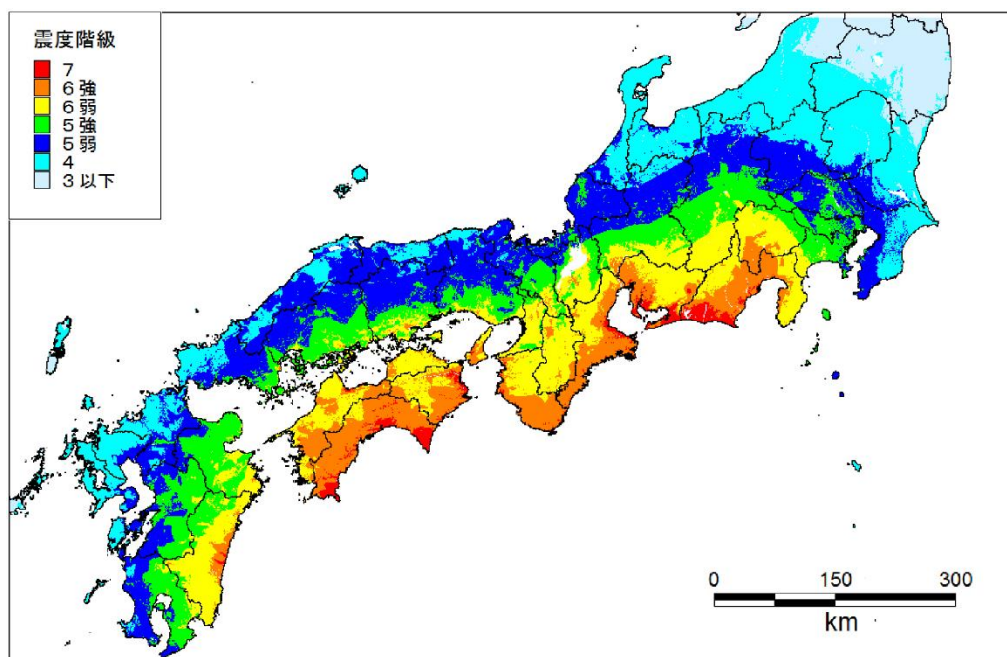
第2章 中部圏の課題

1. 南海トラフ地震の切迫

南海トラフ地震、首都直下地震が切迫しており、首都圏を始め太平洋側の人口・産業の集積地域に甚大な被害が想定されるとともに、長期間の経済活動の停滞が危惧されている。また南海トラフ地震は、西側、東側の震源域が別々に、しかも時間を空けてずれ動く「半割れ」が歴史的にも繰り返されており、この半割れにより更なる被害の拡大や経済活動低下の長期化が危惧されている。

南海トラフ地震による甚大な地震被害、津波被害に関して、我が国最大の海拔ゼロメートル地帯を有する中部圏の被害は、2012年の推計では全国最大の想定死者数約32万人のうちの約5割、全国の直接被害約170兆円のうちの約4割と見込まれるなど、大きな被害を受けることが想定される。特に沿岸部や半島部では、津波や地震の揺れによる家屋倒壊、液状化等の影響の長期化が懸念され、その地域に位置する地方公共団体では人口の3割以上の死者数が予測されている。このため、隣接圏域と連携した広

域の防災・減災対策が進められている。



(出典)中央防災会議防災対策推進検討会議南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ
南海トラフ巨大地震対策について(最終報告) 別添資料1「南海トラフ地震の地震像」震度の最大値の分布図(2013年5月)

図6 南海トラフの地震度分布、被害想定

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強靱な国土の構築が不可欠であるとともに、南海トラフ地震への備えも含めた広域的なネットワークの多重性・代替性を確保するなど中部圏の防災力強化が求められる。

2. 自然災害等の激甚化・頻発化、脅威の深刻化

中部圏には、我が国最大の海拔ゼロメートル地帯が広がり、都市機能や産業機能が集積する濃尾平野に木曽川、長良川、揖斐川の木曽三川が流れ込む地形を成しているほか、三重県東紀州地域などは我が国有数の多雨地帯であるなど、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・液状化被害）、津波に係る災害リスクを抱えている。また、そのエリアに人口の約9割（全国は約7割）が居住するなど、高い災害リスクを持った上で経済社会活動が営まれている。過去には、狩野川台風、伊勢湾台風、東海豪雨などにより、甚大な被害を受けてきた。今後、気候変動による洪水・高潮、土砂災害等が更に激甚化・頻発化していくことを踏まえ、流域治水の取組をより一層加速していくとともに、道路や沿岸部についても土砂災害対策や緊急避難路の確保など対策を進める必要がある。

また、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て地質が脆弱であることから、土砂災害のリスクに対処する必要がある。

一方、河川からの流出土砂の減少や海域の漂砂の遮断等による海岸線の後退も顕在化しており、流域全体の土砂管理が必要である。

その他にも、無降水日数の増加や降雪量の減少による渇水の増加が予測されており、地球温暖化に伴う気候変動により、渇水が頻発化、長期化、深刻化することが懸念されている。また、富士山噴火などの大規模な火山噴火が発生した場合は、日常生活や経済活動、交通機関、ライフライン、建築物など広範にわたり甚大な被害が長期に及ぶことが懸念される。こうした様々なリスクを踏まえ、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。

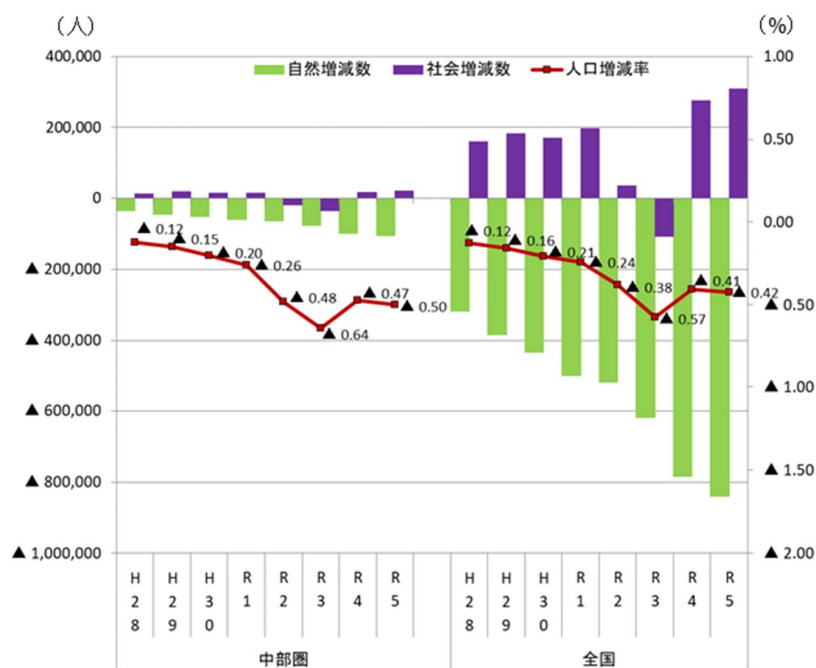
3. 人口減少、少子化・高齢化の進行等

(人口減少、少子化・高齢化への対応)

人口減少、少子化・高齢化は急激に進行しており、2050年には日本の人口は約1億人まで減少し、4割に迫る高齢化率となる見込みである。

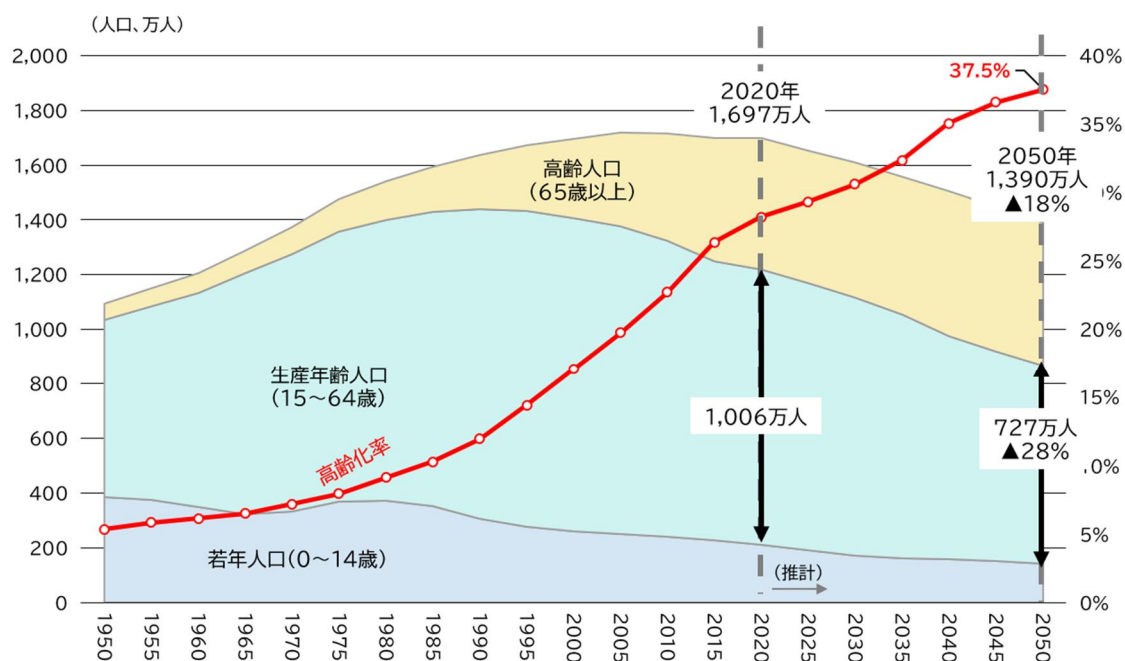
中部圏の人口減少率は全国に比べて緩やかな傾向で推移していたが、直近では全国の減少率を上回っており、働き手である生産年齢人口は、2050年には中部圏全体で約3割減少し、中山間地域⁵など地方部では4割以上減少するところもある。人口動態をみると、転出先としては首都圏が最も多い。転入については、これまでは、他圏域から中部圏に一定数の転入がみられたが、近年ではその数が減少しつつあり、その結果、中部圏では転出超過が増加している。さらに、高齢人口の増加と生産年齢人口の減少による地域活力の低下が懸念されるとともに、高齢人口の増加に伴う医療・介護需要の増大による人材や施設の不足等が危惧されている。

⁵ 法律上の明確な定義がなく、一般的には、農林統計の農業地域類型区分のうち、「中間農業地域」と「山間農業地域」をあわせた地域、または国の支援の対象となる地域振興8法の指定地域を指す。食料・農業・農村基本法では、「山間地及びその周辺の地域その他の地勢等の地理的条件が悪く、農業の生産条件が不利な地域」と定義されている。



(出典)住民基本台帳人口・世帯数、人口動態(都道府県別)(総計)より国土交通省作成

図7 中部圏の人口減少率の推移



(出典)【実績値】総務省「国勢調査 時系列データ 男女、年齢、配偶関係 第3表」、【推計値】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計(令和5(2023)年推計)」より国土交通省作成

図8 中部圏の年齢階層別人口の推移及び将来推計

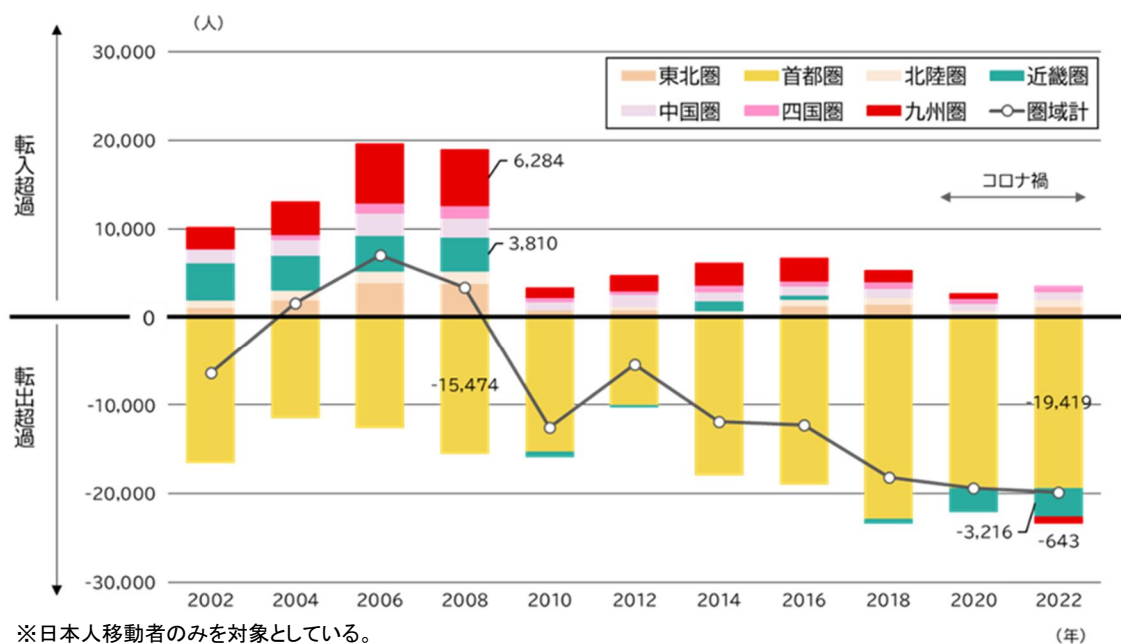
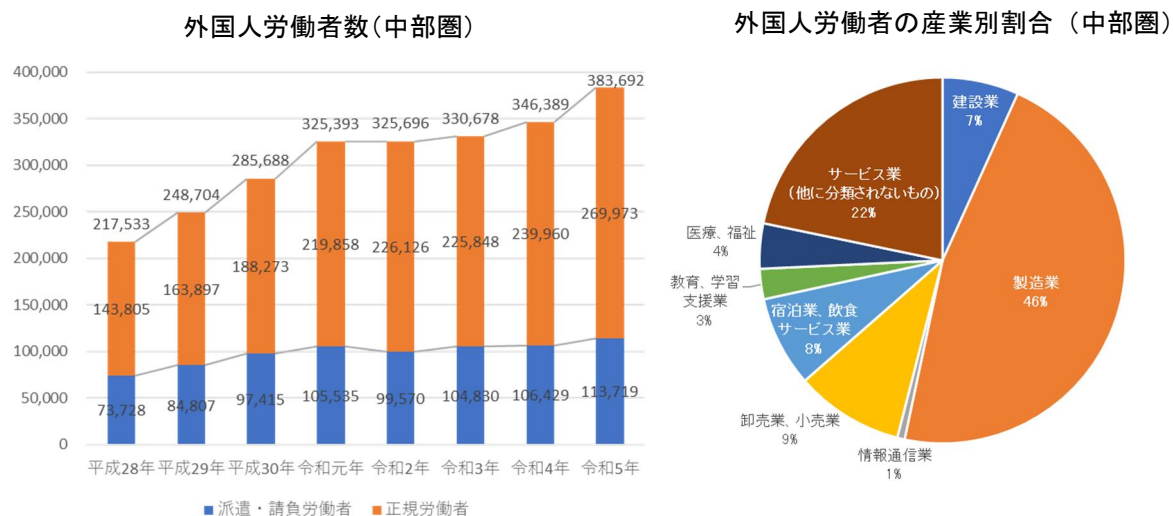


図9 中部圏の転出入超過数の推移

また、地方部においては、人口減少により、地域の公共交通や医療など、暮らしに不可欠な生活サービスの利便性が低下し、その基盤が崩壊する危機に直面するおそれがある。都市部においても、人口減少により人口密度が低下し、都市のスポンジ化⁶といった非効率な土地利用となる都市構造上の課題をもたらす。さらに、空き家や所有者不明土地の増加等は、効率的な土地利用を阻害だけでなく、災害や犯罪の発生、景観悪化など生活環境に悪影響を及ぼしている。

今後は、生産年齢人口の減少により、多くの産業において人材・担い手の不足が深刻化することが懸念されるほか、老朽化や損傷が進む我が国のインフラの適切な維持管理が困難になることが予想され、圏土の管理水準低下によりインフラが機能しなくなるなど、経済活動等への影響が懸念される。そのような中、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り、外国人の居住者も多く、外国人が地域人口の相当の割合を占める地域が増加することも想定されることから、多文化共生の取組の重要性はもとより、外国人材が長期にわたり我が国で活躍でき、外国人が暮らしやすい地域社会づくりを進める必要がある。

⁶ 都市の内部で、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で時間的・空間的にランダムに相当程度の分量で発生する現象のこと。



※ 令和5年10月末時点での数値
 （出典）厚生労働省「外国人雇用状況」の届出状況より国土交通省作成

図10 中部圏における外国人の労働者数と産業別割合

（農山漁村地域への対応）

農山漁村は、食料を始めとする様々な農林水産物を安定供給する基盤であるとともに、農業、漁業、林業またそれらを副業的に営む経営体など多様な人材が一定の役割を果たし生活する場であり、さらには、国土の保全、水源の涵養、美しく安らぎを与える景観の形成、生物多様性の保全、文化の継承など多面的機能を発揮してきた場である。

近年は人口減少、高齢化が加速し、農山漁村の持続性の確保が危惧される一方、コロナ禍を機に都市部住民の中には農山漁村の環境やそこでの暮らしに魅力を見出し、都市に居住しながらも特定の農村を継続的に訪問する者や、テレワークにより都市と農山漁村での二地域居住をする者など、特定の農山漁村と継続的に関係を持つ動きがみられる。このため、農山漁村の持続的な振興を図るためには、住民に加えて関係人口⁷も含めた幅広い主体の参加のもとで、農山漁村の振興に関する施策を推進していく必要がある。

（担い手不足への対応）

物流業界では担い手不足が深刻な問題となっており、2024年度からのトラックドラ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おそれ

⁷ 「定住人口」でもなく、観光で訪れる単なる「交流人口」でもない、特定の地域に継続的に多様な形でかかわる人。

がある。建設業界でも担い手が不足していることから、様々な社会資本の維持管理に支障が生じるおそれがあり、長時間労働の是正や担い手の確保・育成、働き方改革の強化の必要性が指摘されている。

また、中部圏の就業率は男女ともに全国平均を上回るものの、25～44歳の女性の就業率は全国より低くなっていることから、この地域においては特に、女性の働きたい、働きやすい就業環境の構築が必要である。

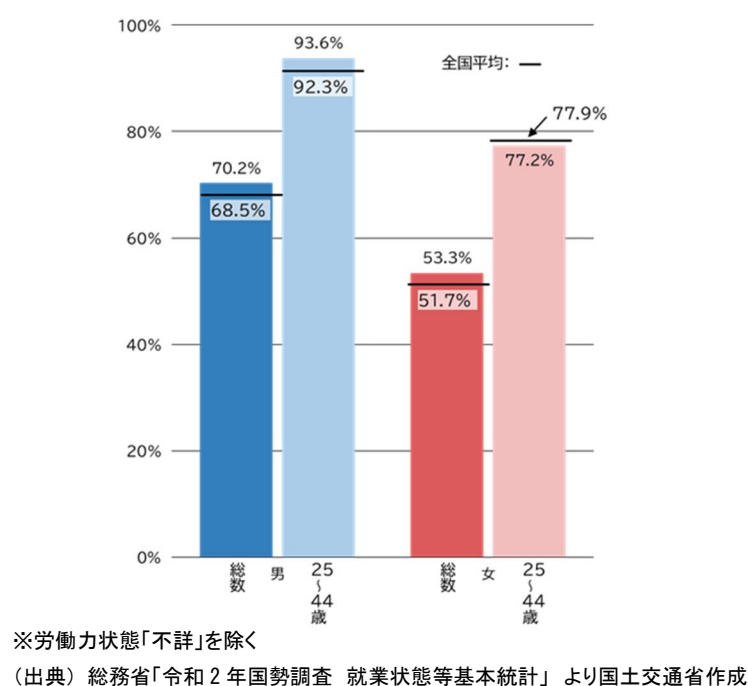


図11 中部圏の男女別就業率（総数、25～44歳）（2020年）

（求められる共助への取組）

人口減少、高齢化を始めとする経済社会情勢の変化が進展し、地域コミュニティの弱体化が懸念される中、公共交通、医療、福祉などの社会的サービスの継続が困難となり、また経済・産業活動の縮小並びに税収の減少によって基礎自治体である市町村の財政的制約が増すなど、地域が抱える様々な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。

（急増する医療・福祉・介護需要への対応）

現在、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県では高齢者人口(65歳以上)に占めるほぼ全面的な介護が必要となる要介護度3以上の認定者数の割合(2020年)が、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る。将来においても高齢者層の健康を維持し、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社会を形成していくことが求められる。

一方で、高齢者人口の増加にともない、医療・福祉・介護需要が急増し、医療や介
護サービスの維持が困難になり、更に都市部と地方部において高齢者人口のピーク期
の相違、地域間における医療・福祉・介護施設の過不足バランス、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が多い。

これからも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仕組みが求められる。

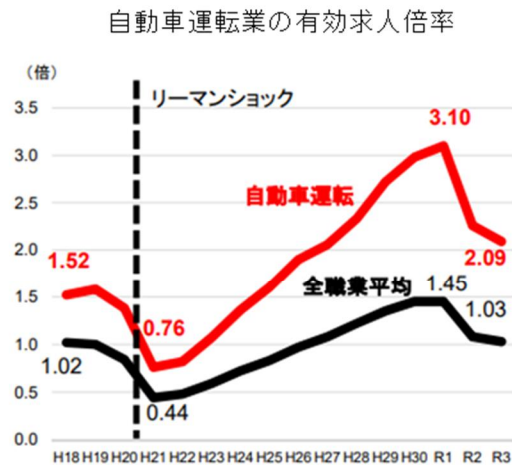
4. 厳しい環境下の地域公共交通

地域公共交通は、通勤・通学・買い物・医療など地域の人々の生活を支える重要な
インフラでありながら、利用者数はモータリゼーションの進展や人口減少を背景とし
て、長期的な減少傾向にあり、将来に向けたサービスの確保が課題となっている。

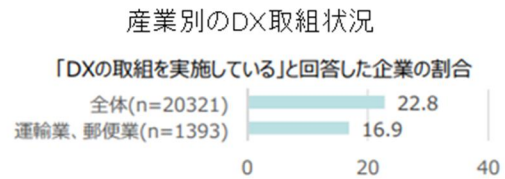
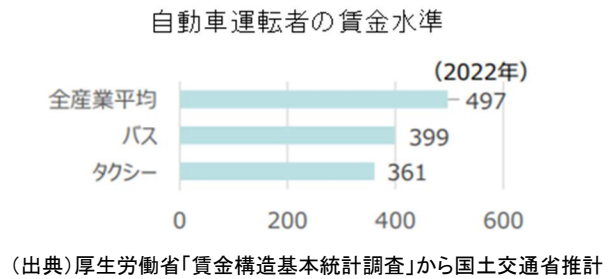
2020年以降、コロナ禍により利用者数が急激に落ち込み、公共交通事業者の経営状
況はさらに悪化している。また、コロナ禍以降も利用者数がコロナ禍以前の水準まで
には回復していない状況であり、路線バスや地域鉄道については、多くの事業者が赤
字となっており、回復の見通しが厳しく、今後の安定的な公共交通サービスの提供が
難しくなっている。

さらには、バスやタクシーの運転業務は賃金水準が低く、有効求人倍率が全職業平
均の2倍程度で推移するなど担い手不足が深刻な状況にあり、路線バスの休廃止など
の動きが拡大していくおそれがある。また、多くの事業者では、キャッシュレス決済
への対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、生産性向上に資するデ
ジタルトランスフォーメーション（DX）の取組に遅れが生じている。

厳しい環境下の地域公共交通を維持・確保するため、新たな技術を活用しつつ、分
野の垣根を越えて、地域公共交通の再構築を進める必要がある。



(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成



(出典)総務省(2021)「デジタル・トランスフォーメーションによる経済へのインパクトに関する調査研究」から国土交通省作成

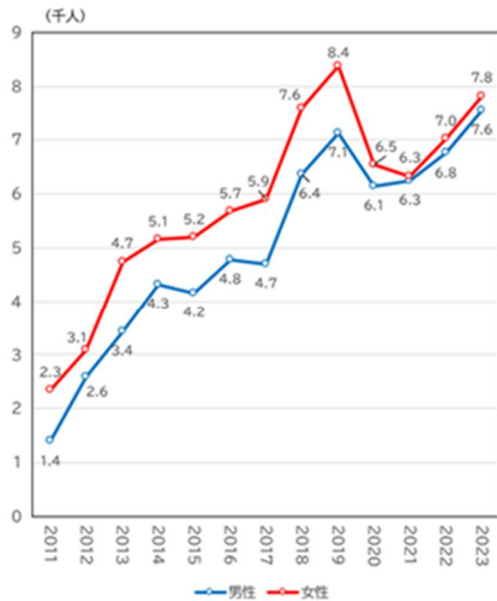
図12 自動車運転業の有効求人倍率の推移、自動車運転者の賃金水準、産業別のDX取組状況

5. 若者・女性の圏外転出

人口の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、近年で転出者数が少なかった2011年と比べると2023年にかけて男女ともに転出者数は大きく増加している。年齢別に見ると、20代の転出が突出している。

その要因の1つとして、進学や就職による影響がある。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割となっている。特に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。また、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」が最も多く、就職時における若者の流出抑制も課題となっている。

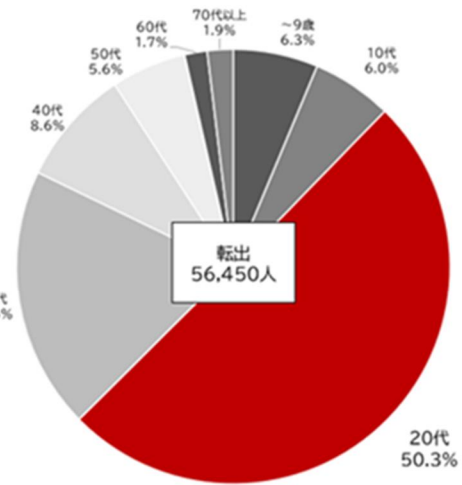
男女別の東京圏への転出超過の推移



※値は日本人移動者数。

(出典)総務省「住民基本台帳人口移動報告」より国土交通省作成

年代別の東京圏への転出状況(2023年)



※値は外国人移動者も含む。

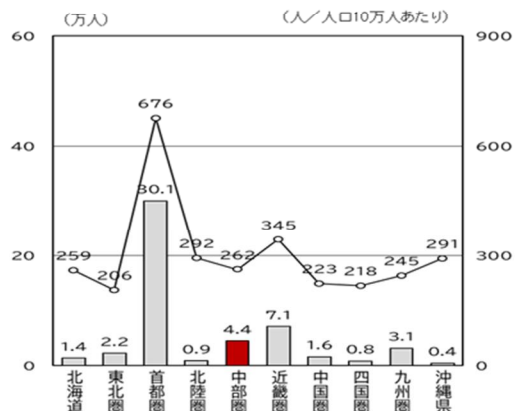
(備考)

東京圏:東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県
名古屋圏:愛知県、岐阜県、三重県

図13 男女別の東京圏への転出超過の推移、年代別の転出状況

そのほか、中部圏は美術家や音楽家を始めたクリエイターなどの人口が首都圏や近畿圏に比べると少なく、人口当たりの比率も低い。また、年間のライブなどの公演数も人口当たりにすると、三大都市圏の中で最も少ない水準にあり、若者への文化・芸術分野における魅力の向上が求められる。

クリエイターの数



※クリエイターの数:「著述家、記者、編集者」「美術家、デザイナー、写真家、映像撮影者」及び「音楽家、舞台芸術家」の数

(出典)総務省「令和2年国勢調査」(2020年)、一般社団法人コンサートプロモーターズ協会「ライブ市場調査」(2022年)より国土交通省作成

年間公演数

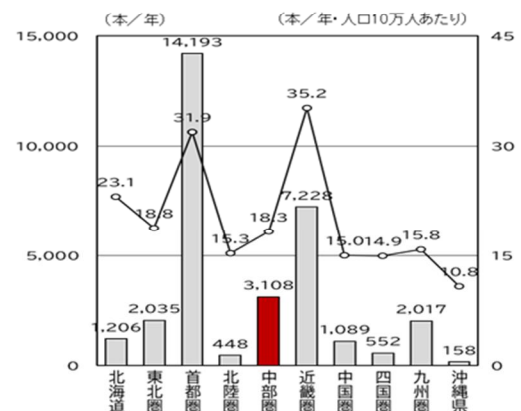


図14 クリエイターの数と年間公演数

6. ものづくり産業の競争環境の変化

(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、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、品質力や商品開発力等をさらに高めていくことに加え、先進的なマーケティング等により、ニーズを捉えた製品やサービスを提供することによる製品の高付加価値化や新たな販路の開拓などの対応が求められる。

(中堅・中小企業の疲弊)

グローバル企業などを中心に海外での現地調達・現地生産体制が進む中、ものづくり産業を支える中堅・中小企業の経営環境は、苛烈な価格競争や経営者・熟練技術者の高齢化にともなう事業継承、技術継承の問題などによって厳しさを増している。

中部圏のものづくりと地域経済を支える重要な役割を担っている中堅・中小企業には、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るなど、事業環境の変化に柔軟に対応した持続的な経営が必要となる。

(ものづくり産業の国内回帰)

アジア諸国の賃金上昇や政情の変化、為替相場の変化等にもない、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。

(ものづくりの高付加価値化等)

自然災害の激甚化、新型コロナウイルス感染拡大やロシアによるウクライナ侵略などサプライチェーン⁸に影響を与える予測不可能な事案への対応経験から、リスクの早期感知と機会を捉えて既存資産や技術を再構成し組織全体を変容できる企業変革力の向上が必要である。そのため、DX やロボット技術の活用、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、連携強化により、ものづくりの高付加価値化等を図ることが求められる。

⁸ 個々の企業の役割分担にかかわらず、原料の段階から製品やサービスが消費者の手に届くまでの全プロセスの繋がり。

(スタートアップ・イノベーション)

地域産業が持続的に成長していくためには、カーボンニュートラル¹やデジタル化など、産業を取り巻く環境の変化に対応しつつ、世界に通用する科学技術、先進技術の研究を進め、消費者のニーズを捉えた新しい製品やサービスを開発するなどの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、これまで培った技術に基づく内部のリソースの活用だけでなく、外部のリソースを活用するオープンイノベーション⁹を取り入れていくことが望ましい。このため、オープンイノベーション⁹を支える地域の支援、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となる必要がある。近年では中部圏の大学発のスタートアップの萌芽がみられ、愛知県内で進められているナゴヤ・イノベーターズ・ガレージ、なごのキャンパス、STATION Ai のような拠点整備が圏域の各地でも進められるなど、スタートアップやイノベーションを創出する環境の更なる拡大が重要である。

7. リニア中央新幹線を活かす「陸・海・空」高速交通ネットワークの一体的整備

人流・物流等の世界的な大交流時代を迎えつつある中、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る陸・海・空の高速交通ネットワークの拡充や一体的な整備を図り、リニア中央新幹線がもたらす時間短縮効果を中部・北陸圏の広域、さらには我が国全体に波及させていくことが重要である。

そのためには、道路ネットワークにおいて、中部圏の骨格を成す東西軸と南北軸、それらとリンクする環状道路、さらには半島地域へのアクセスの強化などミッシングリンク¹⁰の解消が求められる。

また、リニア中央新幹線の整備にあわせ、国際ゲートウェイとしての役割を担う空港、港湾においては、中部国際空港の完全24時間化などの機能強化、港湾の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、クルーズ船の受入環境の改善を進める必要がある。

リニア中央新幹線開業に向けた圏域づくりを進めることにより、リニア中央新幹線の効果を最大限に取り込み、かつ、その効果を圏域内外へ広く波及していくことが重要である。

⁹ 企業内部と外部のアイデアを有機的に結合させ、価値を創造することであり、組織の外部で生み出された知識を社内の経営資源と戦略的に組み合わせることと、社内で活用されていない経営資源を社外で活用することにより、イノベーションを創出することの両方を指す。

¹⁰ 道路網におけるミッシングリンクとは、途中で途切れている未整備区間のこと。

8. 訪日外国人対応や観光産業の生産性向上

中部圏における延べ宿泊者数は2019年まで増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の拡大により減少し、2022年以降は回復傾向にあるものの首都圏・近畿圏と比較して遅れている。その背景として、ゴールデンルート間を移動する訪日外国人客を十分中部エリアに取り込めていないことが考えられる。

また、国内外の観光需要が回復してきた一方で、観光客が集中する一部の地域や時間帯等においては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念が全国各地で生じている。

さらに、観光関連産業の生産性の低さや人材不足といった構造的な課題が顕在化し、「稼げる」産業への変革が求められていることから、付加価値の創出やデジタル技術の活用（観光DX推進）などによる生産性向上のための取組が求められる。

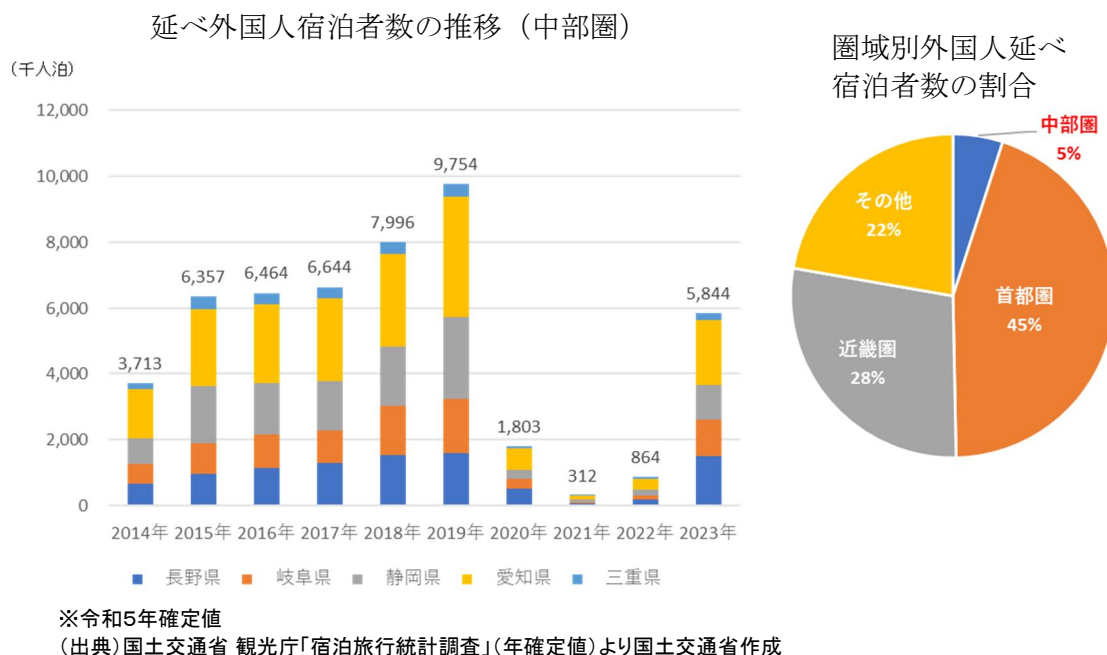


図15 中部圏における延べ外国人宿泊者数の推移と圏域別外国人延べ宿泊者数の割合

9. 環境問題への対応

（活発な経済社会活動などによる様々な環境問題）

人為的活動に起因する温室効果ガスの排出拡大により、地球温暖化が進行している。このため、2050年カーボンニュートラル¹の実現に向け、我が国のCO₂排出量の約6割が集中する臨海コンビナート等²に集積する火力発電や石油化学、鉄鋼等のCO₂多排出産業において、化石エネルギーから水素やアンモニア等への転換を図る必要がある。

河川の水質については環境基準を概ね達成しているが、伊勢湾・三河湾における閉

鎖性水域の水質は環境基準を十分に達成していない状況にある。自然環境を保全し豊かな自然を後世に引き継ぐため、流域圏の多様な主体が一体となり、経済社会活動にともなって排出される汚濁負荷量を削減するなど、継続的な取組が求められる。

一方、近年では、伊勢湾内の漁獲量の減少に伴い、海域の豊かさの重要性が指摘されるようになっており、従来の水質の「きれいさ」に加え、生物生産性や生物多様性にも配慮した「きれいで豊かな海」の実現に向けた取組を行っていく必要がある。

加えて、中山間地域⁵における荒廃農地の増加や手入れが行き届かない里山林の発生は、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につながることを懸念されている。

生態系が多様な機能を発揮することにより、気候変動緩和のための二酸化炭素の吸収源確保や災害リスクに対する強靱化（レジリエンス¹¹の向上）を図り、さらに、観光や農林水産業などを通じた地域の活性化、健康や福祉の向上など、直面する社会課題の解決や豊かな地域の創造に貢献していくことが期待される。

（渇水に対する懸念）

中部圏は、豊かな水資源を背景にして、地域を支える産業としての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、深刻化するなど、今後も渇水被害が発生することが懸念されている。このため、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を確保していく必要がある。

10. インフラの老朽化

国民の安全・安心や経済成長を支える道路や河川、港湾等のインフラは、高度経済成長期以降に集中的に整備されており、これらの施設の老朽化が進むことにより、生活だけでなく中部圏の基幹産業の安定性・持続性にも影響を及ぼすことが懸念される。たとえば、2022年には、建設後60年を経過した明治用水頭首工において漏水事故が発生し、農業や工業を始めとする多方面へ影響を及ぼした。道路を例にあげると、約3万橋の道路橋梁のうち、建設後50年を経過する施設の割合は2022年時点では43%であったが、20年後には78%へと急増することが懸念されている。

インフラ老朽化に起因する事故を未然に防止し、既存のインフラを適切に維持管理していくため、インフラの老朽化対策は急務となっている。

11. 新たな社会情勢により顕在化している課題

昨今、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

¹¹ 「弾力性のある」「柔軟性がある」「回復力のある」等の意味。

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、国際的な物流リスクやエネルギー、食料の海外依存リスクの懸念が高まっている。

新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした全世界的なデジタル利用の増加の一方で、我が国では諸外国に比して行政サービス等におけるデジタル化が遅れており、デジタル人材の不足、デジタル基盤整備の遅れも顕在化している。

これからの国土づくりにおいては、地域における様々なサービスや活動分野において、デジタル活用を通じて効率性・生産性の向上につなげる必要がある。分野の垣根を越えたデータ連携を促進しつつ、その基盤を活用したデジタル技術の社会実装を加速化することが重要であり、圏域全体でデータを活用する人材の育成や官民のデジタル連携などへの対応が急務になっている。

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が課題である。また、中部圏の豊富な森林資源を活用した木質バイオマス¹²発電や太陽光発電等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。加えて、水素やアンモニアといった新たなエネルギー需要への対応、再生可能エネルギーを自然や地域と協調させ、持続可能なエネルギー生産に取り組んでいく必要がある。

¹²バイオマスとは、再生可能な、生物由来の有機性資源（化石燃料は除く）のことであり、木材からなるバイオマスのことを「木質バイオマス」と呼ぶ。

第2部 将来像とその実現に向けた目標、基本的な考え方と主な戦略

第1章 将来像とその実現に向けた目標

第1節 将来像（＝中部圏で暮らす人々の Well-being を向上させるためのビジョン）

1. 中部圏の目指す方向

未曾有の人口減少、少子化、高齢化の加速に加え、新興国の台頭により、国際競争が激化しており、コロナ禍や緊迫化する国際情勢の中で、日常の暮らしや経済活動に不可欠なエネルギーと食料を始めとする我が国の経済安全保障上のリスクが顕在化するなど、中部圏を取り巻く情勢は大きな変化をみせている。また、気候変動の影響による自然災害の激甚化・頻発化、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、地域・暮らし・産業は危機的な状態となっている。加えて、我が国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、切迫する南海トラフ地震や様々な災害が地域・暮らし・産業の基盤をも壊滅させるリスクを有している。

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もに、社会全体でのカーボンニュートラル¹への対応、コロナ禍を契機とした暮らし方・働き方の変化、デジタル技術の急速な進展、地域生活圏といった持続可能な地域の形成、若者・女性の圏外への転出等の課題への対応も求められている。

将来に対する不透明感や不安感が増幅する中で、中部圏で暮らす人々の Well-being²を向上していくことを目指す。中部圏の魅力といえるゆとりある生活環境や歴史・文化、美しい自然を維持しながら多種多様な地域の個性を磨き、リニア中央新幹線の開業による日本中央回廊の形成を見据え、我が国の経済社会を支える中部圏のものづくり技術を礎に、新たな産業を育み、持続的に成長する安全で安心な地域へと進化していかなければならない。

2. 中部圏の将来像

生活の質が高く持続的に成長する強靱な中部圏

（1）豊かな自然、固有の歴史・文化、ものづくりを始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、世界から人が集まり、すべての人が活躍できる QOL¹³の高い魅力的な地域をつくる。

（2）美しい自然を維持しながら、産学官の連携のもと、我が国の経済社会を支える

¹³ Quality of Life の略。地域と生活に対する個人の満足度のこと。

中部圏の特性を活かし、気候変動による災害の激甚化・頻発化、巨大地震やカーボンニュートラル¹への対応などの世界的課題に挑み、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。

- (3) 戦略的なインフラ整備による交通・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とで、我が国の経済社会を牽引し、世界の拠点としての機能を果たす。

第2節 目標（＝中部圏の将来像の実現に向けた方向性）

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」、「多様な自然資源を活かした国土管理」、「災害への備えや適切なインフラの維持管理」の五つの観点で目標を設定する。

人々の暮らしの観点では、「1. すべての地域が魅力あふれる生活圏の創出」、経済を支える産業の観点では、「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」、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. 日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり」、多様な自然資源を活かした国土管理の観点では、「4. 自然の恵みの保全と活用」、災害への備えや適切なインフラの維持管理の観点から、「5. 強靱な圏土の構築」を目標とする。

1. すべての地域が魅力あふれる生活圏の創出

(1) 活力ある地方の創生

中部圏のゆとりある生活環境を活かし、安心して子どもを産み育てられるような支援と働く時間や場所に制約がある方を含めた全ての人が就労しやすい環境づくりを通じて魅力的な雇用の場を創出する。また、高齢者、障害者、外国人を始めとする全ての人が生きがいを持って社会に参画できる QOL¹³の高い魅力あふれる社会の実現を目指す。

活力ある地方の創生には、地域を支える人材を育成・確保し、誰もが安心して暮らせる社会を形成する必要がある。また、中部圏の強みであるものづくりや豊かな自然環境、歴史、文化などの地域資源を活かし、人を惹きつける固有の魅力を創出することで地域力を向上させる。

さらに、国内外から観光客を呼び込み、交流人口の拡大により観光・交流を促進する。また、地域づくりやボランティア活動の参加などの関係人口⁷の拡大と地域産業を活性化することで地域力が向上し、地域の個性を磨き上げるとともに、すべての人が

活躍し助け合い、多様な主体が参加する活力ある地域の構築を目指す。

①人を惹きつける固有の魅力の創出

地域住民が歴史の中で培ってきた伝統・文化、自然環境や景観に根ざした地域の個性も十分考慮し、地域参加型で柔軟にデザインできる、人を中心としたまちづくりにより、国内外から人を惹きつける魅力的な地域を形成するとともに、そこに暮らす人々が住み続けたいとなる地域を形成する。

このため、ものづくり、伝統・歴史、食やスポーツ等を含む文化、自然等の多様な地域資源の情報を発信するとともに、それらすべての面でクオリティを高め、すべての人々や多様な主体に様々な機会を創出し、QOL¹³の高い地域づくりと、国際文化交流を進める。

さらに、住民を始めとする様々な関係者による地域に対する誇りと愛着を原動力として、多様な主体が能動的・内発的にかかわり、そして複合的・重層的につながり合う、参加と連携による地域づくりを進める。

②地域産業の活性化による地域力向上

産業政策と連携し、新しい資本主義の理念も踏まえつつ、成長と分配の好循環の構築や人への投資拡大等により、国、地方公共団体とも連携した各地域における良質な雇用を創出する。

また、地域経済を牽引する中堅・中小企業の成長促進や、地域の活力向上に資する観光産業等の活性化を通じ、地域の稼ぐ力を向上させるとともに、産学官連携により高付加価値化を実現するビジネスモデルを構築する。

生活に必要な食や水を支える農山漁村地域の豊かな魅力と自然風土との調和を図り、DXなどの新技術の導入により、農林水産業・農山漁村の活性化を図る。

③観光・交流の促進とにぎわいの創出による地域力向上

（地域観光の魅力向上）

地域観光の魅力をさらに高めるため、地域や産業の再生と高付加価値化を図るとともに、観光分野のDX化等を推進することで、旅行者の利便性向上及び周遊を促進し、観光産業の生産性向上と観光地経営の高度化による「稼げる地域・稼げる産業」の実現を目指す。

また、観光分野のキャッシュレス化やMaaS¹⁴の活用、観光客データの分析・活用

¹⁴ Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地

によるマーケティング、魅力的な観光資源を活かしたターゲティングとブランディングを進めることで、インバウンド¹⁵等の誘客を促進する。

（旅行機会の創出等）

旅行者を惹き付ける地域となるために観光資源の情報発信を行うとともに、第二のふるさとづくり等の仕掛けにより、新たな交流市場を開拓する。また、これにより地域の関係人口⁷の拡大・深化を図る。

また地域内外からの来訪頻度を高めるとともに、長期滞在の促進や地域の人々との交流機会を拡大し、個人消費の拡大を図る等、地域が一体となった何度も訪れたくなる活力あふれる地域を目指す。

（旅行環境の充実）

持続可能な観光地の確保のため、住民と旅行者の関係性を深め、地域ならではの体験コンテンツを創出するとともに、旅行者のニーズに応じた滞在環境及び移動環境の整備を進めること等により、「また訪れたくなるまち」を目指し地域全体の付加価値を高めていく。

また、今後増加が見込まれる高齢者や、潜在的に外出を希望する障害者等の旅行需要を取り込むため、観光施設や宿泊施設等のバリアフリー化をソフト・ハードの両面から進め、誰もが気兼ねなく参加できるユニバーサルツーリズムの普及促進と定着化を図る。

他方、一部の地域や時期に発生している混雑やマナー違反がもたらす日常生活への悪影響と、旅行者の満足度低下につながるオーバーツーリズム¹⁶への対応を進める。

④地域を支える人材の育成・確保

（育成・確保）

人口減少下においても地域の生活サービスを維持するために必要な人材や担い手を確保するため、医療・福祉・介護、地域公共交通・物流等の産業において、デジタルでは代替できないエッセンシャルワーカーの働きがいと十分な処遇を確保し、持続可能なサービス提供を図る。

また地方大学等の魅力向上により、若者世代の転出抑止や本圏域への回帰を図る

域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

¹⁵ 訪日外国人旅行のこと。

¹⁶ 観光地やその観光地に暮らす住民の生活の質、及び/或いは訪れる観光客の体験の質に対して、観光が過度に与えるネガティブな影響。訪問者が多すぎて、その地域での生活または経験の質が受け入れられないほど悪化したと、地元の住民や訪問者が感じている場所。

とともに、企業や大学等との連携を通じ、地域を支える人材の育成を推進する。

さらに、デジタルを活用した学習環境・教育内容の充実、知性や感性を高める学びの充実、郷土学習など、家庭や学校のほか地域 NPO、民間企業など様々な主体との連携による教育を推進する。

加えて、地域づくりにおける多様なノウハウを有する地域リーダーや様々な地域の担い手となる人材の発掘・育成を図る。例えば、第一線を退いた第二の人生として郷土に戻り地域の担い手になるという選択肢を増やすなど、あらゆる方面から人材を確保できる仕組みを構築する。

⑤安心して暮らせる社会の形成

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの理念¹⁷を踏まえ、福祉、まちづくり、道路、交通、防災等、様々な分野でバリアフリー化の取組を推進する。

また、女性、若者、高齢者、障害者、外国人など様々な人が活躍・共生できる社会環境の充実を図るとともに、共助社会におけるサポート体制の一翼を担うソーシャルビジネス¹⁸を支援する。

（こども・若者・女性活躍）

出産を望む人が安心してこどもを産み育て、すべてのこどもが健やかに成長できる地域社会を作る。

また未来を担う若者世代や女性にとって、やりたいと思える仕事、やりがいと誇りを持って働ける仕事を創出するなど、魅力的な地域づくりを推進する。

さらに若者世代や女性の多様なライフスタイルやワーク・ライフ・バランスの実現に向け、就職、結婚、妊娠・出産、子育てなどライフステージに応じたサポートを行う。

（高齢者・障害者・生活困窮者）

¹⁷ 身体的状況、年齢、国籍等を問わず、可能な限りすべての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、生き生きと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備、改善するという理念。

¹⁸ 様々な社会的課題（高齢化問題、環境問題、子育て・教育問題など）を市場として捉え、その解決を目的とする事業。経済産業省「ソーシャルビジネス研究会報告書（2008）」では、①社会性（現在、解決が求められる社会的課題に取り組むことを事業活動のミッションとすること）、②事業性（ミッションをビジネスの形に表し、継続的に事業活動を進めていくこと）、③革新性（新しい社会的商品・サービスや、それを提供するための仕組みを開発したり、活用したりすること。また、その活動が社会に広がることを通して、新しい社会的価値を創出すること）を要件としている。

障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現を目指す。

だれもが安心して医療・福祉・介護のサービスを受けられる環境づくりのため、人材を確保・育成するとともに効率的で持続的な質の高いサービスの提供を図る。

また、健康寿命を伸ばすため、ライフステージに応じた健康づくりや社会健康医学の研究を推進し、健康施策の充実を図る。

加えて、経済的な困窮や 8050 問題¹⁹、ダブルケア、ヤングケアラーなど多様化・複合化する生活課題の解決に向けた包括的なサポート体制を構築する。

(外国人)

労働者・生活者として暮らす外国人が、長期にわたり我が国で活躍できる暮らしやすい地域社会づくりを進めるとともに、外国人が地域人口の相当の割合を占める地域が増加することも想定されることから、共通の課題を抱える地域間の連携を図る。

(防犯)

地域コミュニティと連携して防犯などの安全の確保、再犯防止の取組を進め、安心して暮らせる社会を形成する。

⑥多様な主体による共助社会づくり

(共助社会)

共助社会の構築にあたっては、NPO を始めとした多様な主体が公共的価値を含む私の領域や、公と私の中間的な領域に活動を広げていくことで、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ことが重要であることから、多様な主体の取組が拡大できる環境づくりを推進する。

(多様な主体の参加と対流)

医療・福祉・介護、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¹⁸の起業をサポートする。

また、課題解決型 NPO 等の育成や活動支援を進める。

さらに、多様な主体や地域の担い手などが自由に活動できる場をより一層確保するとともに、すべての人や主体に様々な機会を与え、多様な主体や人々の対流を促

¹⁹ 80 代の親が 50 代の子どもの生活を支えるために、経済的にも精神的にも強い負担を請け負うという社会問題。

進していく。

（コミュニティの再生）

人口減少、少子高齢化の進行による地域コミュニティの衰退により、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ことから、地方移住や二地域居住等を促進するとともに、世代間や関係人口⁷の交流を活発化することで、コミュニティの再生を図る。

（２）暮らしやすい地域生活圏の形成

「デジタルとリアル融合」による活力ある国土づくりを目指し、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にすることで、誰一人取り残さない、人に優しいデジタル化を推進し、どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会を実現する「デジタル田園都市国家構想」を体現する。また、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、地域の生活をサポートするとともに、人が主役のまちなか交通体系やいのちと暮らしを支える交通環境の整備を図るなど、快適で安全・安心な生活環境を構築し、豊かさが隅々まで行き渡る地域生活圏の形成を目指す。

そのため、中部圏内外の多様な主体による官民共創の推進に加え、官官連携、民間同士の連携さらには地域間との連携により関係人口⁷を拡大・深化することが重要となる。

①誰一人取り残さないためのデジタルの徹底活用とリアル融合

（デジタル活用基盤の強化）

すべての人々が都市機能を享受できるよう、行政のデジタル化による行政サービスの効率化と、様々な社会課題の解決のためのビッグデータの分析と利活用を進める。

さらに、産学官の様々なデータを提供し活用できる環境づくりとともに、データ連携基盤を構築することでデジタル活用基盤を強化する。

官民連携のもとで、データ連携による多様なユースケースの創出とオープンイノベーション⁹を推進し、個人と社会全体の Well-being²の向上を図る。

（多様なワーク・ライフスタイルの実現）

人口減少下における中山間地域⁵等の課題解決に学生や若者が積極的にかかわりを持ってもらえるよう、生活者ベースのグリーントランスフォーメーション（GX）やDXを推進する。

具体的には、テレワーク等を活用するとともに新たな交流を創出するため、官民連携によりワーケーション²⁰等を推進することで、多様なワーク・ライフ・バランスが選択できる地域の実現を図る。

(担い手不足への対応)

デジタルを活用し様々な地域課題を解決するためにデジタル人材の育成、確保を図るとともに、地方で高度デジタル人材が不足している状況を踏まえ、都市部の高度デジタル人材が地域と多様なかかわりをもてる仕組みの構築を図る。

また、デジタルを活用した地域の移動手段や配送サービスの技術開発及び実証実験等をサポートする。

②持続可能な生活圏の形成

(まちの利便性向上)

都市機能を維持し快適な暮らしができるよう、まちの利便性と移動効率を高め、人口減少下においても持続可能な地域を形成するため、デジタル技術を活用したコンパクトなまちづくりと交通ネットワークの充実を図る。

また、誰もが気軽に歩くことで、まちの賑わいが創出されるよう、人中心の居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを推進する。

(地域生活圏)

多くの地域が個性を磨き、相互に補完・連携できるようにするため、人流・物流をつなげる交通ネットワークやデジタル技術などを活用し、地域の隅々まで豊かさを実感できる地域づくりを進める。

そのため、市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護、教育等の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏を形成する。

また、地域生活圏の形成にあたっては、中山間地域⁵等において、必要な生活サービスの維持・確保や、地域における仕事・収入の確保等の核となる小さな拠点を形成するとともに、中心市街地のような固定された空間とデジタル活用による仮想空間とあわせて、公共空間等を活用した青空市や軽トラ市などのイベントのような可動的な空間を創出し、3つの空間をベストミックスするまちづくりを検討していく。

(スマートリージョン)

²⁰ Work(仕事)とVacation(休暇)を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすことを指す。

人口減少、高齢化、災害対応等の地域が抱える様々な課題に対して、各地方公共団体がバラバラに対応するのではなく、市町村界を越えて広域に連携し、デジタル技術の活用による課題解決を図りながら、持続可能なスマートリージョン²¹の形成を図る。

③快適で安全・安心な生活環境の構築 (移動の質的向上)

地域公共交通は、人口減少や自家用車利用の普及等による長期的な需要減に加え、コロナ禍の影響や運転手不足も相まって多くの事業者が危機的な状況にある。今後、更なる人口減少も予測される中で、地域公共交通の維持・確保を事業者の経営努力のみに委ねることには限界がある。そこで新たな技術を活用しつつ、分野の垣根を越えた多様な主体による「共創」により、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進め、地域の移動手段を確保する。

また、利便性の向上による公共交通への利用転換等を図りつつ、顕在化していない移動需要の掘り起こしや新規需要の創出を進める。

(安心・快適な地域環境)

安心して生活できる環境を整えるため、デジタル技術も活用した地域防災力の向上を図るとともに、快適で持続可能な地域環境を創出するため、温室効果ガスの吸収やヒートアイランド現象の緩和などの多様な機能を有する緑地を都市部において確保し、環境に配慮した民間都市開発を推奨するなど、まちづくりのグリーン化等を推進する。

(安全な道路空間整備)

ユニバーサルデザインを推進し、人に優しい安全で快適な道路空間整備を推進する。また、歩行者、自転車及び自動車等が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

④関係人口の拡大・深化

人口減少と高齢化等がもたらす社会的課題をあらゆる人々が向き合い解決し、地域の持続性や高次の都市機能を維持するため、新たな官民連携による多様な主体の参画を促す。

²¹ 急速に発展する ICT 技術も活用し、従来の枠組みを超えた広域・多主体の連携により地域課題を解決していこうという取組。

また、地域との多様なかかわり方により、場所に縛られない多様な暮らし方や働き方の実現を後押しし、関係人口⁷の拡大とかかわりの深化を図る。

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

(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

人口減少・高齢化による労働力の減少、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¹の対応、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いる。

そのような中、我が国の国際競争力は、一人当たり名目GDP（2022年）でOECD38カ国中21位と相対的な地位の低下がみられる。このため、中部圏が世界に誇るものづくりを礎に、新たな産業を創出し、我が国の経済の安定的な発展に貢献できるよう、先端技術の研究開発等により産業を強化する。併せて、スタートアップをサポートし、既存産業とのマッチングによる産業の高付加価値化とイノベーションを促進する。

①中部圏の戦略産業の強化

中部圏がものづくりの拠点として持続的に発展するため、コトづくり等により新たな付加価値を生み出し、自動車産業、航空宇宙産業、ロボット産業、半導体産業、ヘルスケア産業、環境産業などの更なる進化を図る。

自動車産業では、モビリティ産業の集積地として、自動運転の本格的な社会実装をサポートするとともに、EV²²充電や水素充填インフラの充実等により、次世代自動車の更なる普及拡大を図る。

航空宇宙産業では、ドローンや空飛ぶクルマといった次世代空モビリティ分野等関連分野も含め、新たな開発・製造、企業立地、研究開発、実証実験のサポート等により更なる発展を図る。

ものづくり産業のイノベーションの象徴ともいえるロボット産業では、効率化、省力化、代替性等に広く役立つほか、担い手不足といった課題解決の切り札として、また、世界市場を切り開く成長産業として、市場の拡大を強力に推進する。

半導体産業では、中部地域の半導体分野にかかわる産学官の関係機関が連携して人材確保・育成等に取り組むことを通じて、半導体産業に関心を持つ様々な理工系の学生の増加や、半導体産業への人材輩出の拡大につながる環境の形成を目指す。

ヘルスケア産業では、高齢化の進展を背景とした医療・介護分野や健康分野の社会課題に対応するため、ものづくりやデジタル等の技術を取り入れた製品、サービスの創出及び市場拡大を目指す。

²² Electric Vehicle の略。電気自動車。

環境産業では、ものづくり技術から派生する技術を、より高度な環境技術に発展させ、環境にかかわるビジネスの創出・拡大を図る。

戦略産業を含めた産業の強化にあたっては、互惠関係となる外資系企業の戦略的な誘致を図り、海外の企業や人とのつながり、それらがもたらす成長力を取り込み、ものづくり産業をさらに成長させる。

さらに、脱炭素燃料である水素やアンモニアの大量かつ安定的な供給・利用を可能とするため、生産・供給体制を構築するとともに、GX 成長投資を促進する。

これら戦略産業の強化に資するインフラ整備についても、官民が連携し、計画段階から多様なニーズを汲みとり、長期的なビジョンを持って取り組む。

また、中部圏と北陸圏が、それぞれの産業の強みを活かし産学官連携をさらに進化させることで、我が国の一大産業拠点へ発展させていく。

②高度なものづくりの活用による新たな産業の創出

新興国が著しく経済成長する中、中部圏が引き続き世界の中で競争力を保ち、発展していくためには、世界に誇るものづくりを礎とし、新しい価値を生みだしていく必要がある。

このため、ICT（情報通信技術）などの活用によるものづくり産業における新たな事業創出や、既存の産業間の垣根を越えた地域の産業・企業の稼ぐ力の強化とともに、企業から選ばれる圏域となるため、イノベーション創出を担う人材の獲得を進めていく。

また、モビリティ産業の世界的中心地であり続けるため、ヒト・モノ・サービスの移動を支える地上モビリティだけでなく、ドローンや空飛ぶクルマ等の次世代空モビリティなどの画期的なモビリティ産業を構築するための産学官連携構築を仕掛けるとともに、モビリティ産業による様々なアイテムで人々が豊かに暮らしていけるよう、観光、エンターテインメント、通信、IT、エネルギー、鉄道、空港、金融等の様々な分野の協力により、新しい価値を創出していく。

③新たなビジネスモデルの展開による付加価値の創出 (スタートアップの創出)

スタートアップの創出・集積に向けて、産学官の連携により、起業しやすくチャレンジしやすい環境を整える。

具体的には、スタートアップ創業時から経営が安定するまでの育成段階における継続的なサポートが受けられるようにすることで、世界から人を惹き付けられるようなスタートアップの創出・集積を図る。

また、成長産業を担う人への投資拡大を促進し、人材育成を強化するとともに、

メンター²³や先輩起業家によるサポートにより、新規事業やスタートアップに関するコミュニティ形成に資する交流拠点機能を強化し、外部人材や多様なアイデアが融合した、人が集う魅力的な地域を形成していく。

(農林水産業)

多彩で高品質な農産品や水産品の生産力強化、森林資源の循環利用、DX などの新技術活用などにより、農林水産業の競争力を強化し、新たな価値の創出により需要を開拓するとともに、地域資源や若者などの人材を活用しつつ地域の生活やなりわいを維持・確保するため、農林水産業の6次産業化⁴等による高付加価値化を図る。

また、国内における農業生産を増大するアグリビジネスの展開や、輸入・備蓄を適切に組み合わせた食料等の安定供給を図るとともに、地産地消の取組も進めていく。

食料等の安定供給にあたっては、食品の安全確保、食育等の取組、農業・食品産業の成長産業化の促進と農業の持続的発展に向けた取組を推進する。さらに、木材の安定的かつ持続可能な供給体制の構築に向けた取組、水産資源の適切な管理と水産業の構造改革に向けた取組により、国産農林水産物の生産拡大と消費拡大を図る。

加えて、産地と港湾が連携した農林水産物・食品の輸出促進の取組を推進する。

④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。

そのため、中堅・中小企業の生産性向上に向けて、経営基盤の強化や人材の確保・育成により、地域経済を支える中堅・中小企業の振興を図るとともに、DX、GXへの対応支援、企業間のビジネスマッチングのサポート、支援方策の調査・研究などにより、中堅・中小企業の活性化を目指す。

また、戦略産業の航空宇宙産業においては、国の航空機産業戦略の下、国際連携の中で完成機事業を創出するという目標のため、インテグレーション²⁴能力の戦略的獲得・蓄積を始めとした産業構造の変革に向けた成長と、サプライチェーン⁸の強靱化など基盤の強化に取り組む。

さらに、次代を担う新卒者や若手技術者等の若手人材を確保するため、職場環境の改善と、労働生産性の向上により、中堅・中小企業の技術力や競争力、経営力を

²³ メンター制度において、豊富な知識と職業経験を有した先輩社員のことを指す。支援する後輩社員のことを「メンティ」と呼び、キャリア形成上の課題解決を援助して個人の成長を支えるとともに、職場内での悩みや問題解決をサポートする役割を果たす。

²⁴ 複数に分かれているものをひとつにまとめること。

強化する。

（２）持続可能な産業の構築

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、生産性向上や国際競争に優位性を発揮するため、優良な用地の確保、インフラ基盤やサプライチェーン⁸の強靱化、カーボンニュートラル¹の強力な推進とエネルギー供給の安定化、南海トラフ地震への備えが重要である。

そこで、カーボンニュートラル¹で世界をリードするとともに、レジリエンス¹¹の向上と DX の推進による持続可能な産業構造への転換を目指す。

そのため、中部圏の戦略産業の強化、中堅・中小企業の振興、産業を担う人材の育成・確保に加え、環太平洋・環日本海に拓かれた一大産業拠点としての中部圏と北陸圏の連携強化を図る。

①持続可能な産業構造への転換

労働力の減少、経済安全保障リスク、カーボンニュートラル¹、デジタル化等、様々な課題に対応するため、持続可能な産業構造に転換していくことが求められている。このため、中小企業・小規模事業所等の生産性向上に向けた DX の推進をサポートするとともに、持続可能な産業構造の変革に寄与し、成長に繋がるカーボンニュートラル¹を推進するため、特に、港湾・臨海エリアにおいて、脱炭素燃料の供給拠点化へのサポートや配送機能の向上等を図る。

また、災害時における地域経済の持続可能性を高める観点から、民間企業が災害時においても事業継続できるよう企業 BCP²⁵に対する様々なサポートを行うとともに、今後 10 年超を見通して民間企業が行うサプライチェーン⁸の強靱化に向けた取組をサポートする。

さらに、生産性向上に寄与する計画的な集積・統合を促進するとともに、EPA（経済連携協定）や FTA（自由貿易協定）がもたらす地域や各企業への影響を踏まえ、諸外国との国際貿易についてより一層の活性化を図る。

（サプライチェーン・エネルギー）

経済安全保障の視点も踏まえ、中部圏への生産回帰を促進するとともに、複数企業間の連携の再構築及び機能補完を官民連携のもとで推進し、サプライチェーン⁸の強靱化を実現していく。

²⁵ Business Continuity Plan の略。企業が自然災害、大火災、テロ攻撃等の緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段等を取り決めておく計画。

また、エネルギーの安定供給と自給率の向上のため、徹底した省エネルギー化に加え、自然環境と協調した再生可能エネルギーの導入を進める。

さらに、地産地消による地域における効率的なエネルギー利用を促進するとともに、レジリエンス¹¹強化等に資する自立・分散型エネルギーシステムの構築を推進する。

（物流効率化）

需要に応じたシームレスで持続可能な物流の実現のため、国際拠点港湾等の機能強化と国際基幹航路等の維持・拡大、国際拠点空港の機能強化及び空港・港湾の安全性強化による基幹産業を支える国際物流拠点の強化を図るとともに、物流拠点と各地域を結ぶ高規格道路の整備・強化を図る。

また、官民連携によりものづくり産業等の立地競争力や国際競争力の強化に資する陸海空のシームレスな総合交通ネットワークの機能強化を図るとともに、モビリティ産業のイノベーションの促進により輸送効率を向上させる取組を推進する。

（水の安定供給）

産業活動に欠かせない水の安定的な確保のため、ダムや導水路等水資源開発施設の運用高度化を図るとともに、水資源開発施設の拡充や既存施設の老朽化対策などにより水の安定供給を図る。

②産業を担う人材の育成・確保

（人材育成・確保）

人口減少や高齢化による労働力の減少に対応するため、各産業分野において、労働者の働きがいやエンゲージメントを高めるなど、企業価値の向上により人材の確保につなげていく。

また、世界でも活躍できるグローバル人材を育成するため、国際化に対応した教育の推進、大学、高等教育機関等の研究機能の充実や、リベラルアーツ教育²⁶、リカレント教育²⁷とリスクリングの機会増大を図るとともに、成長分野への労働移動並びに労働生産性の向上を図る。

さらに産業の一翼を担う外国人材については、働きがいを持って活躍できる環境を構築するため、海外の高度人材が求める高質な生活環境や教育環境の充実を図る

²⁶ 専門職業教育としての技術の習得とは異なり、思考力・判断力のための一般的知識の提供や知的能力を発展させることを目標にする教育。

²⁷ 職業人を中心とした社会人に対して、学校教育の修了後、いったん社会に出てから行われる教育であり、職場から離れて行われるフルタイムの再教育のみならず、職業に就きながら行われるパートタイムの教育も含む。

とともに、留学生や研修生の積極的な受け入れを促進する。また、留学生等が学ぶ大学と産業界をつなげる情報共有やマッチングの場づくり、日本語教育と学習支援が図れるよう、産学官等の連携と働きかけを強化する。

（建設業・運輸業の担い手確保）

地域づくりの担い手であり、災害時には最前線で地域の安全安心の確保を担う地域の守り手である建設業については、技術者や技能労働者が誇りを持ち、若者世代や女性が安心して入職でき、生き甲斐を持って働くことができるよう、建設 DX 等の生産性向上とあわせて処遇改善や働き方改革、若者や女性が活躍できる環境整備により、中長期的な担い手の確保・育成を図る。

また、物流・流通分野におけるドライバー不足に対応するため、物流の担い手不足解消や物流効率化、物流 DX を図る。

（農業の担い手の確保・育成）

農業への人材の一層の呼び込みと定着を図るため、就農に向けた研修、経営開始、雇用就農の促進のための資金の交付、経営発展のための機械・施設等の導入を支援するとともに、地域におけるサポート体制の充実を支援するなど、次世代を担う農業者の確保・育成に向けた取組を総合的に推進していく。

農業経営や地域農業に関する方針策定への女性参画を推進するため、地域をリードする女性農業者の育成や女性が働きやすい環境整備を進める。

3. 日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり

三大都市圏の中央に位置し“日本のハートランド”である中部圏の役割として、リニア中央新幹線によって形成される日本中央回廊の効果を最大化することが重要である。

特に、社会的・経済的な結びつきが強く、世界最強・最先端のものづくりを基軸とした一体性の強い産業集積を有する中京大都市圏が中心となって、リニア中央新幹線開業による時間距離の短縮効果を活かして新たな価値を創造するとともに、アジアの成長を牽引し、世界からヒト、モノ、カネ、情報が集まる我が国の成長の核（コア）となる圏域づくりを目指すとともに、我が国及び世界との対流拠点へと発展させる。

各都市圏の拡大・強化を図るため、リニア中央新幹線の各駅を核とする地域づくりに加え、東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルを発揮する既存鉄道駅等を拠点とした都市機能の強化と地域づくりを推進するとともに、県境を越えた広域的な地域間交流や経済的なつながりを拡大・強化する。これらにより、圏域の各都市圏を大都市圏へと進化させるとともに、東京一極集中の是正や地方への人口環流などを図る。

同時に、日本中央回廊の効果を最大化し、圏域全体及び広範囲に効果を及ぼすため、広域的な道路ネットワークや国際交流拠点である空港・港湾、鉄道駅等の交通結節点の機能を強化することにより、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、シームレスな交通サービスを確保するとともに、次世代モビリティや自動運転などの先進技術を活用した公共交通による二次交通を確保することで、地域間の連携、国土全体の連結、世界との結びつきを高めていく。

これらにより、国内外の観光・交流を促進し国際大交流時代を拓くとともに、日本中央回廊の効果を圏域の隅々、そして全国へと波及することができる圏域を形成する。

（１）シームレスな拠点連結型国土の形成

陸海空の総合交通体系がシームレスにつながり合う拠点連結型国土を形成するため、道路では、東西軸や南北軸、それらとリンクする環状道路、さらには半島地域へのアクセス強化などミッシングリンク¹⁰の解消を図る。

また、リニア中央新幹線や東海道新幹線的高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際拠点港湾等の国際ゲートウェイの機能強化、鉄道駅等との交通結節点の強化を図る。

さらに、情報通信ネットワークの強化等と、ビジネス環境の多様性・多面性を実現することで、日本中央回廊の効果を圏域の隅々、そして全国へと波及することができる圏域を形成する。

（２）リニア中央新幹線開業による新たな価値の創造

①国際競争力のある新たな圏域構造への転換

国際競争力のある新たな圏域構造への転換を図るため、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などの中部圏への移転促進など、企業等の活動と経営の構造転換をサポートしていくとともに、リニア中央新幹線の時間距離の短縮効果を活かした政府関係機関の地方移転の受入についても検討を進める。

また、リニア中間駅を核とした地域づくりでは、テレワークの普及による働き方の多様化やライフスタイルの変化を踏まえ、転職なき移住や二地域居住等を促すことで地方への人の流れを創出・拡大し、新たな暮らし方・働き方の先導モデルとなる地域を形成していく。

国際競争力のある新たな圏域構造への転換を図るため、リニア中央新幹線の全線開業に向け、水資源、環境保全等の課題解決を図ることで、建設主体による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行う。

②リニア名古屋駅を核とした圏域づくり

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社会的・経済的な一体性を有する中京大都市圏が、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。

また、名古屋大都市圏の中心地域として、名古屋駅・栄・金山地区や名城・名古屋城三の丸地区などの拠点機能の強化等により、世界から人や企業を惹きつけ、魅力と活力にあふれる強靱なまちづくりを進める。

③リニア中間駅を核とした地域づくり

（リニア長野県駅（仮称））

アルプスの眺望と大自然に囲まれた長野県伊那谷地域に、長野県の強みである「森林資源」、「豊かな自然環境」、「再エネ創出の高いポテンシャル」等を活かした実証都市圏域を形成し、一極集中から多極分散型国家のモデルを目指す。

長野県の実証都市圏域の方向性としては、①「アクセスに優れた未利用空間、関連する施設や適地を活用」して「持続可能なゼロカーボン都市エリア」を構築し、②長野県の強みを活かした近未来に必要な実証フィールドを提供し国際的なテストフィールドを目指すことで、③国際競争力に資する様々な新産業のインキュベーション²⁸に貢献するものとする。

実証都市圏域の形成に取り組むことで、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新たな暮らし方・働き方の先導モデルを目指す、多極分散型国家のモデルとなる圏域の形成を通じ、地域も人々も輝くりニアバレーを実現する。

（リニア岐阜県駅（仮称））

リニアを活かした地域づくりを戦略的に進めるため、「産業振興」、「観光振興・まちづくり」及び「基盤整備」の3分野並びに「森のまちづくり²⁹」の実現に向けた取り組みを進め、リニア中央新幹線の開業効果をリニア岐阜県駅（仮称）から東美濃地域、岐阜県内全域、そして隣接県へ最大限に波及させていく。

「産業振興」では、リニア中央新幹線関連企業等の集積やスタートアップ、ベンチャー企業の誘致により、地域の特性に応じた産業クラスターの形成を推進する。

「観光振興・まちづくり」では、観光資源の磨き上げやプロモーション等による隣

²⁸ 起業や新事業の創出をサポートし、成長を促進させる活動。

²⁹ 東美濃地域の豊かな自然環境や伝統文化、ものづくりを中心とした多様な産業、地域特有の観光資源等を十分に活かしながら、クリエイティブな人材を呼び込み、イノベーションが生まれやすい地域づくり。

接県を含めた周遊観光を促進するとともに、県内就職や移住定住の促進のほか、遠隔医療やスマート物流など DX を活用した質の高い生活環境の整備を推進する。

「基盤整備」では、東西・南北軸を形成する高規格道路等の整備により、リニア岐阜県駅（仮称）を核とした道路ネットワークの充実や多重性及び代替性の強化を図るとともに、リニア岐阜県駅（仮称）を起点としたシームレスな交通体系の構築を推進する。

「森のまちづくり」の実現に向けては、創造性あふれる人材を呼び込む場づくりや開発と規制の調和がとれた持続可能な地域づくり、経済のグリーン化³⁰を推進するとともに、幅広い人材の供給ニーズに応える地元の教育環境の充実、「自然の中の駅」を基本コンセプトにした個性的で高機能なリニア岐阜県駅（仮称）及び駅周辺整備を推進する。

（リニア名古屋駅以西）

東京、名古屋、大阪の大都市圏から交流人口、関係人口⁷の拡大を図り、国内外からのヒト、モノ、カネ、情報の交流を促進し、経済を活性化する。

また、日本中央回廊の一翼を担う圏域であることから、今後整備されるリニア中間駅を核とした地域づくりを進める。

④ 東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルを活かした地域づくり

リニア中央新幹線の開業で「ひかり」、「こだま」の増加が期待され新幹線利用の利便性が高まる。これを契機として、テレワークと組み合わせた新たな暮らし方・働き方の可能性、企業の新規立地を見据えた取組を推進するとともに、新たな観光交流の拡大などによる地域の活性化を図る。

また南北軸も含む、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の構築により、リニア中央新幹線沿線地域と一体性を強化する等、県境を越えた広域的な地域間の交流や経済的なつながりの増大により、更なる利便性の向上と、核となる都市機能の強化を図る。

（3）交通ネットワーク強化による広域的波及

我が国の経済社会を牽引し、世界の拠点としての機能を果たすため、高規格道路の整備・強化や、国際物流拠点形成に向けた船舶大型化、需要増大に対応するための港湾機能強化、国際拠点空港の機能強化等、基幹的なインフラ・ネットワークを拡充し、人流・物流システムの効率化を図る。

³⁰ 環境に配慮した経済活動のこと。

また、国際交流の拠点となる中部国際空港や名古屋駅、リニア中間駅からシームレスに移動できる道路・鉄道ネットワークや交通結節点を含め、様々な公共交通機関の複合的な交通網の充実強化を図る。

（名古屋駅のスーパーターミナル化）

名古屋駅が多種の交通モードが結節する中部圏の核となる最大のターミナル駅となるため、乗継の利便性や分かりやすさの向上、高速道路とのアクセス向上を図るスーパーターミナル化を推進する。

また広域国際交流圏の拠点都市である名古屋の玄関口として、都心部の高次都市機能の集積と都市機能の強化・再編を図るとともに、災害に対する脆弱性を解消し都市の防災機能を高め、賑わいのある商業空間や地下空間等を含め魅力を感じる都市づくりを進める。

さらに、コンベンション機能の充実など、国際交流の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。

（中部国際空港の機能強化とアクセス強化）

我が国のゲートウェイとなる中部国際空港・名古屋駅間のシームレスで速達性のある移動環境を実現し両者の一体化を促進する。

また、インバウンド¹⁵を取り込む利用促進の展開とあわせて、運用の完全 24 時間化に向けた機能強化を図り、国際的な人流及び物流機能を強化する。

（道路ネットワークの強化）

名古屋駅を中心に近隣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を結ぶネットワークのリダンダンシー³¹を確保したアクセス強化を図る。

また、リニア岐阜県駅（仮称）、リニア長野県駅（仮称）及び候補と考えられる三重県内駅の利用圏域へのアクセスを強化するとともに、交通結節点や物流拠点等と各地域を結ぶアクセスの強化を図る。

さらにリニア中央新幹線の効果を圏域の隅々まで波及させていくため、高規格道路から生活道路に至るまで、様々な道路ネットワークを強化する。

加えて、湾口部を連結するプロジェクトについては、地域活力の創出、リダンダンシー³¹の確保等の観点も含め、国土全体にわたる連結強化の重要性も踏まえつつ、民間活力の活用も視野に入れ、長期的視点から取り組む。

³¹ 「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化するなど、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

（鉄道及び公共交通ネットワークの拡充）

リニア中央新幹線の効果をより広域的に波及させるため、鉄道路線の機能強化、並びにリニア中間駅における在来鉄道路線とのアクセス向上による利便性や快適性向上を図る。

さらに、日本海側・太平洋側の首都圏・北陸圏・近畿圏との連携強化とリダンダンシーの確保の観点も踏まえ、全国的な回廊ネットワークの形成を見据えた長期的視点をもち検討を進める。

また、生活に不可欠な地域の足となる地域公共交通について、交通 DX・GX の推進や、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進める。

（４）国際大交流時代を拓く観光・交流

①選ばれる国際交流圏の形成

中部圏が国際交流拠点として、インバウンド¹⁵のゲートウェイとなるため、圏域内外と連携し、人を惹き付け、選ばれる圏域を目指す。

そのためには中部圏の様々な魅力を発掘、磨き上げるとともに、国内外に発信していく。

また、ビジネスにおける国際交流を活発化させるため、国際コンベンション等の MICE³²機能を拡充・強化する。あわせて、MICE³²開催地として選ばれるための地域の魅力向上や、MICE³²施策と観光施策との連携を強化し、相乗効果で国際交流を促進していく。

さらに、国内外、産学官金といった分野の垣根を越えた多様な主体の連携による国際的なスタートアップ・エコシステム³³を構築する。

②国内外の観光・交流の促進

（観光産業の更なる進化）

持続可能な観光産業の構築と更なる進化に向け、観光地や観光産業の再生と高付加価値を図るとともに、観光分野の DX 化等を推進することで、旅行者の利便性向上及び周遊を促進し、観光産業の生産性向上と観光地域経営の高度化により「稼げる

³² 企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。

³³ スタートアップをサポートする多様な人材や組織が、一定程度揃い相互に関連しながら活動することで、その中からスタートアップが次々と立ち上がり大きく成長するところが出現するという状況が継続的に生じる仕組み。

地域・稼げる産業」の実現を目指す【再掲】。

また、観光分野のキャッシュレス化や MaaS¹⁴ の活用、観光客データの分析・活用によるマーケティング、魅力的な観光資源を活かしたターゲティングとブランディングを進めることで、インバウンド¹⁵等の誘客を促進する【再掲】。

インバウンド¹⁵等の誘客にあたっては、様々な国・地域の風習・文化に則ったおもてなしと、日本らしさを求める観光客のニーズに応えたサービスが提供できる観光ビジネスを推進する。

さらに、地域の文化資源の活用、日本全国を舞台とした文化プログラムの実施等を通じ、文化芸術による観光振興と地域の活性化を一層推進していく。

2026 年に愛知・名古屋で開催する第 20 回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）及び第 5 回アジアパラ競技大会（2026/愛知・名古屋）を契機として、スポーツツーリズムでの国際交流機会を活用し、関連する産業の活性化を図る。

（観光ルート・プロモーション）

中部国際空港や地方空港を拠点として、高速交通ネットワークを活かしたマルチモーダル³⁴な周遊観光ルートを形成し、広域観光交流圏を構築していく。

また、歴史、食文化、アート、アニメーションなどをきっかけとした日本への関心の高まりや、魅力的な観光資源の特性を活かし、ターゲティングや効果的なブランディングとプロモーションにより、インバウンド¹⁵等の誘客を促進する。

さらに地球環境に配慮した観光の推進に向け、地域の関連事業者に対する普及啓発を図り、地域が主体となって行う持続可能な観光地域づくりを支援する。

③国際的な広域周遊ルート強化

中部国際空港を始めとした空港・港湾の国際ゲートウェイ機能を活かした国際的な広域周遊ルートを強化するため、自然や歴史・文化、産業、食等の様々な観光資源を磨き上げ、この地域ならではの訴求性の高い体験コンテンツの造成やテーマ性・ストーリー性を持った広域周遊ルートの形成を、広域的な官民の連携のもとで進めていく。

また、日本政府観光局を始め影響力・発信力の強い訪日サイト、海外 OTA（Online Travel Agent）を活用し、中部圏と北陸圏の両圏域が連携した広域的なプロモーション等を推進する。

³⁴ 良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策。

④クルーズの振興、普及

訪日クルーズを我が国の経済成長に繋げていくため、国際クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現する環境整備を官民連携で推進していくことに加え、寄港地とその周辺地域の上質な観光サービス創出による観光振興を促進することで、国際クルーズ船寄港による地域への経済効果を最大化する。

4. 自然の恵みの保全と活用

中部圏は標高 3,000m 超の日本アルプス、世界文化遺産に登録された富士山、木曾川や天竜川等の大河川、伊勢湾や駿河湾、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。

こうした中部特有の山、川、海などの多様な自然資源の恵みを享受し、保全・活用を図るため、ネイチャーポジティブ³⁵の観点も含め、自然環境と健全な生態系の保全・再生、カーボンニュートラル¹の実現による持続可能な地域づくり、適切な国土保全を推進する。

そうした取組により、中部圏全体で水・食・エネルギーの持続可能性を高め、自然の恵みを活用しながら、それらを次世代に継承していく取組を進める。

(1) 自然環境と健全な生態系の保全・再生 (生物多様性の保全)

中部特有の自然資源の恵みを失うことなく、美しい自然と多彩な文化を育む個性豊かな国土にさらに磨きをかけ、将来世代に引き継いでいくため、ネイチャーポジティブ³⁵に向けて、30by30 目標³⁶の実現を図る必要がある。

そのため、自然公園等の保護地域の拡張及び自然共生サイトへの認定を促進し、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、まち、川、海が連環した多様な植物、動物、生態系の維持・回復・創出等を推進する。また、CO₂ 吸

³⁵ 自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め、反転させること。自然保護だけを行うのではなく、社会・経済全体を生物多様性の保全に貢献するよう変革させていく考え方。2021 年 G7 コーンウォール・サミットの首脳コミュニケの附属文書「自然協約 (Nature Compact)」に使われたことから国際的にも認知され始め、2022 年の生物多様性条約第 15 回締約国会議で採択された昆明・モントリオール生物多様性枠組の 2030 年ミッションにもこの考え方が反映されている。

³⁶ 2030 年までに生物多様性の損失を止め、反転させるネイチャーポジティブの実現に向け、2030 年までに陸と海の 30%以上を健全な生態系として効果的に保全しようとする目標のこと。我が国の実績としては、2023 年 1 月時点で、陸域で 20.5%、海域で 13.3%。陸域については、国土面積に対する自然公園、自然環境保全地域、保護林等の重複を除いた面積の割合。海域については、日本の管轄圏内の水域に対する海洋保護区の重複を除いた面積の割合。

収源対策にもつながるブルーカーボン生態系³⁷の保全と再生及び創出を推進する。

また、圏域全体で生物多様性の保全に向けた意識の醸成を促すために、環境学習や学校教育を通じた理解促進を図る。

（自然環境の保全・再生）

自然からの恩恵を将来にわたって継承するため、自然環境の保全、再生及び活用を図る。そのために、自然と共生した持続可能な生活や経済活動を行う基盤となる国土づくり、地域づくりを推進する。具体例として、その土地の風土や歴史・自然と調和する美しい景観を創造・保全する。

また、陸域と海域は河川、地下水等の水系でつながっており、土砂の移動により沿岸域に干潟や砂浜等が形成されるほか、陸域から供給される栄養塩類は川や海の生物を育み、豊かな生態系を形成している。陸域と一体となった海岸線を挟む陸域から海域に及ぶ沿岸域の自然環境の保全・再生を図る。

（２）カーボンニュートラル社会の実現による持続可能な地域づくり

（カーボンニュートラル推進）

国際公約である 2050 年カーボンニュートラル、2030 年度に温室効果ガスを 46%削減の目標³⁸実現を図る地域づくりとして、「国土交通グリーンチャレンジ」に定めた住宅・建築物の省エネ化、木造建築物の普及拡大、まちづくりのグリーン化、自動車の電動化、船舶・航空・鉄道や港湾・空港などの社会基盤の脱炭素化、交通 GX、物流 GX 等を推進する。

また、「みどりの食料システム戦略」に基づき、CO₂ ゼロエミッション化、化学肥料・化学農薬の低減、有機農業の拡大等、生物多様性保全を重視した持続可能な農林水産業のグリーン化を推進する。

さらに、「都市（まち）の木造化³⁹」による木材の利用拡大、木質バイオマス¹²のエネルギー利用、木質系新素材⁴⁰等のマテリアル利用、森林の再造林等を推進する。

³⁷ 海洋生態系に取り込まれた炭素であるブルーカーボンを隔離・貯留する、海草藻場、海藻藻場、湿地・干潟、マングローブ林等の海洋生態系のこと。

³⁸ 2021 年 4 月の地球温暖化対策推進本部の決定を踏まえ、米国主催気候サミットにおいて、2050 年カーボンニュートラルと整合的で野心的な目標として、2030 年度に温室効果ガスを 2013 年度から 46%削減することを目指すこと、さらに 50%の高みに向け挑戦を続けることを表明した。その後、2021 年 10 月の地球温暖化対策推進本部において新たな削減目標を反映した NDC（国が決定する貢献）を決定し、国連へ提出した。

³⁹ 2021 年 10 月 1 日に施行された「脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律」の通称として、「都市（まち）の木造化推進法」という用語が用いられている。

⁴⁰ 木材等を原料とする新しい素材のことで、例えば、国産スギを原料として、それに含まれるリグニンを改質した、耐熱性等の機能と加工性を併せ持つ素材等がある。

水循環の観点では、官民連携による水力発電の最大化、上下水道施設等の施設配置の最適化による省エネルギー化、森林の整備や保全などに向けた、流域一体でのカーボンニュートラル¹の取組を推進する。

（水質・大気環境等）

海域及び河川等の水質や、大気環境の保全のため、流域の上流から下流までが一体となり、官民が連携し分野の垣根を超えて、河川や海岸、自然公園等の適正管理と利用促進に総合的に取り組む。

また、伊勢湾、駿河湾等のCO₂の吸収源となるブルーカーボン生態系³⁷の保全と、環境保全活動の活性化を図る。

大気環境の保全について、引き続き、工場・事業場や自動車などの発生源対策などを推進する。

（持続可能な社会を支える担い手づくり）

生物多様性や気候変動、防災、エネルギー等現代社会の様々な課題を自らの問題としてとらえ、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を継続して行う必要がある。

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）適切な国土保全

①健全な循環型国土の構築

（健全な水循環）

人の生活や産業活動の維持、自然環境の保全のためには、水が適切に保たれ循環することが必要不可欠である。「健全な水循環」を維持していくため、水源となる森林の保全や、適正な土地利用の確保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・向上を図る。

また、水辺空間の保全・創出、水辺景観の保全に加え、清掃活動等関係者の連携による、流域の総合的かつ一体的な管理を推進する。

さらに、水文化に日常的に触れる機会を生み、水の恵みを共有するため、水辺空間・水辺環境の整備を推進し、水害にも柔軟に対応できる社会意識を醸成する。

加えて、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。

一方、湖沼や伊勢湾等の閉鎖性水域においては、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、美しく健全で活力ある水域の再生を目指す。

（総合的な土砂管理の推進）

河川による土砂の移動により形成される沿岸域の干潟、砂浜等において、豊かな生態系を維持し、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む。

②物質循環の安定的確保による地域循環共生圏の形成

自立した地域同士の有機的なネットワークを構築し、自立・分散型の社会を形成するため、ライフサイクル全体で廃棄物の発生抑制、循環利用、適正処理を推進し、資源循環の高度化を目指すとともに、循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行を促進し、環境と経済が好循環する「地域循環共生圏⁴¹」を構築する。

地域で循環可能な資源は可能な限り地域で循環させるとともに、地域での循環が困難なものは循環の環を広げること、また、港湾などを活用して廃棄物を適正かつ計画的に処理するなど、重層的な循環型地域づくりを進め、地域循環共生圏⁴¹を形成する。

③人口減少化における国土の利用・管理

（地域管理構想の策定）

地方を中心に急激な人口減少・高齢化が進む中で全ての土地についてこれまでと同様に労力や費用を投下し管理することは困難になると想定される。持続可能な地域管理の実現のため、「国土の管理構想」を踏まえ、地域内で優先的に維持する土地と最小限の管理を行う土地の明確化、それらの管理手法を体系化した「地域管理構想」を策定し、実践的な取組を進める。これにより、地域資源の保全・活用、防災・減災等の国土の利用・管理にかかわる地域課題の解決を図る。

策定にあたっては住民や地域団体の合意形成を図り、策定後もそれぞれが連携した一体的な取組が行われるよう、地方公共団体が働きかけやサポートを行っていく。

（都市）

⁴¹ 地域資源を活用して環境・経済・社会を良くしていく事業（ローカル SDGs 事業）を生み出し続けることで地域課題を解決し続け、自立した地域をつくとともに、地域の個性を活かして地域同士が支え合うネットワークを形成する「自立・分散型社会」を示す考え方。

人口減少等を背景に、空き地・空き家の増加が懸念される。所有者不明土地の発生予防や空き地・空き家の利活用、適正な管理などを組み合わせ、都市のスポンジ化⁶を防ぐ。

(農地)

食料の安定供給に向け、優良農地の確保、鳥獣被害対策、荒廃農地の発生防止及び解消等を図る。

また、農村景観を形成する、農地、農業用水等の地域資源を良好な状態で保全及び管理し、健全な国土の保全を図る。

(森林)

森林の有する多面的機能が十分に発揮されるため、手入れが不十分な森林が発生しないよう森林の整備・保全を進める。

また、間伐材など木材利用の促進と普及啓発、林業の担い手の育成・確保、企業やNPOなどの多様な主体による森林づくりを進める。

5. 強靱な国土の構築

中部圏においては、切迫する南海トラフ地震の揺れや津波、液状化により、広域に甚大な被害が想定されている。また、本圏域は豊かな自然環境を有する一方、山岳地帯が多いことから河川は急流であり、中央構造線等に起因する地質は脆弱で、濃尾平野には広大な海拔ゼロメートル地帯が広がることから、洪水・高潮、土砂災害、火山災害など、自然災害のリスクが高い地域である。さらに、コロナを契機として、パンデミックに対する過密な都市構造の脆弱性が認識された。

このため、南海トラフ地震を始め、火山災害や、激甚化・頻発化する洪水・高潮、土砂災害などの自然災害や、感染症を含めた様々なリスクから地域を守ることができる強靱な国土の構築を図る。その際、これまで取り組んできた命を守る防災、危機管理に加え、国民生活や産業活動が維持できる取組へと進化させていくことに留意する。

これらの取組は、行政のみならず民間や国民の総力を挙げて取り組む必要がある。具体的には、耐震化の促進や災害リスクの高い地域への人口や産業の集中を緩和するとともに、災害に強いインフラの維持・整備・活用により、ネットワークの多重性・代替性を確保するなど、事前防災の取組を進めることで、中部圏が直面する様々なリスクへの対応能力を高める。また、行政においては、緊急時に国、県、市町村、関係団体が連携して取り組むための体制構築や拠点の整備を進める必要がある。

同時に、首都直下地震等により首都圏に大きな被害が及んだ際に、我が国の政治・経済活動の持続性を確保する観点から、首都圏が担っている中枢管理機能のバックア

ップに資する圏域づくりを目指す。

（１）南海トラフ地震に備えた強靱な国土の構築

（産学官民の連携）

南海トラフ地震は、駿河湾から遠州灘、熊野灘、紀伊半島の南側の海域に至る想定震源域一帯が同時に、または東側または西側のどちらか一方が遅れて（半割れ）発生することから、被害がより広域的でかつ長期化するおそれがある。

そのため、「避難・防御」－「応急・復旧」－「復興」に至る各段階において、産学官民が連携した防災・減災対策として、「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」等を強力に推進する。推進に当たっては、命を守る対策に加え、生活と産業活動を維持するための対策を進める必要がある。このため、特に、都市部においては、緊急輸送道路に面する建物の耐震化を促進するとともに、ライフラインの耐震化、情報通信機能の確保に向けた対策を進める。また、津波が想定される地域においては、避難路や避難施設の整備、学校、病院等の施設等の高台移転を進める。

また、リダンダンシーの観点から広域防災拠点の整備、エネルギー・ライフラインの確保、サプライチェーン⁸の構築等について、太平洋側と日本海側の産学官民の幅広い関係者が一体となり南海トラフ地震への備えを強化する。

（南海トラフ地震に備えた防災・減災対策、復旧・復興体制の構築）

南海トラフ地震へ備えるため、ハード対策に加え広域的かつ実践的な地震・津波防災訓練の実施等のソフト対策を推進する。中部圏の産学官民が一体となりハード・ソフト両面からの総合的な防災・減災対策を進め、強靱な国土を構築する。

また、南海トラフ地震等の大規模災害からの早期復興を実現するため、官民連携による災害復旧体制の充実を図るとともに、南海トラフ地震発生後、速やかに復旧・復興を実現するため、中部圏及び北陸圏の各県、他圏域の地方公共団体等との相互連携体制を構築し、津波等による甚大な被害が予測されている道路等のインフラ基盤が脆弱な半島地域や沿岸部等について、訓練やシミュレーションを通じて、具体的な救援救助や復旧に向けたオペレーション方策を構築する必要がある。

さらに平時から復興ビジョンを検討し、あらかじめ復興計画への合意形成を図るとともに、復興事業を円滑に実行できる環境を整える。

（２）頻発化、激甚化する自然災害とあらゆるリスクへの対応

①自然災害等への対応

（国土の強靱化）

頻発・激甚化する自然災害に対して、多重防御や粘り強い施設整備等による被害

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。

水災害に対しては、流域にかかわるあらゆる関係者が協働し流域全体で行う「流域治水」への転換を推進し、総合的かつ多層的な対策を行うとともに、気候変動の緩和策の観点からカーボンニュートラル¹に向けた取組も推進する。

また危機的な渇水への取組を推進するため、関係者が連携して、渇水リスク情報を共有し、協働して渇水に備える。

さらに、大規模災害、大規模な事故、気候変動による危機的な渇水等の新たなリスクの顕在化を踏まえ、ダムや導水路などの水インフラの整備、運用高度化、老朽化対策により、水の安定供給を確保する。

加えて、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策や落石等の危険地域における道路防災対策や豪雪地域における雪害対策を強化する。

特に人家や基幹的な交通インフラ等を保全するため、土石流対策や地すべり対策等を推進するとともに、盛土の崩落等による災害を防止するため、盛土等の安全性を確保する。

（ハード・ソフト融合）

大規模な災害が発生した際には、「命を守ること」、経済社会の壊滅的な被害を回避するため「可能な限り生活と産業活動を維持すること」を念頭に、ひとり一人が危機感を持って防災・減災対策を推進することが重要である。

そのため、道路、河川、港湾、空港、海岸、ダム、上下水道等のライフライン、砂防、治山、都市公園、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・ソフトを適切に組合せ、また、官と民の明確な役割分担と実践などにより、防災・減災対策を着実に推進する。

具体的には、タイムラインの策定、主体的避難の促進、広域的な避難等、各機関が連携すべき行動計画をより進化させていく。

また、浸水、津波、液状化や土砂災害など災害リスクが高い地域においては、各種ハザードマップなど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。

（誰一人取り残さない環境構築）

あらゆる災害発生時にも柔軟に対応できる地域となるため、地域の人材や組織のコーディネートを担う支援組織の育成や、自主防災組織の活性化、防災を担う人材の育成、発災初動から被災者の生活再建までの一連の災害対応体制の確保など、各地域できめ細やかに対応できる体制を構築する。

また、すべての関係者が連携し、事前防災から復旧・復興までの時間軸を考慮した取組を推進する。

さらに、ユニバーサルデザインの観点から、災害に関する様々な情報が、高齢者や障害者等の要配慮者だけでなく、被災地域の避難場所等を知らない訪日外国人を含めた旅行者など、あらゆる人に伝達され、安全に避難できる環境を整備する。

②都市の防災・災害対策の推進

（都市インフラの防災機能強化）

巨大地震等による都市部への甚大な被害が想定される中で、代替えが効かない名古屋駅や各県政令市の主要駅等の交通結節点など最重要拠点の耐災害性を強化する。

また、地下空間の安全性確保や内水対策、住宅・建築物の耐震化・不燃化、停電対策、道路の無電柱化など都市の防災機能を強化するとともに、海拔ゼロメートル地帯における高潮対策を進める。

（防災・減災に資する土地利用の推進）

災害リスクが高い地域において、災害の種類、頻度、地形地質条件等を考慮し、新たな住宅や施設の建築の抑制とともに、都市機能や居住を集約化する過程において、災害リスクの低い地域への立地を促進する。

また、地籍整備の実施による土地境界の明確化により、事前防災や被災後の復旧・復興の迅速化を図る。

（災害時等の体制強化）

被害の最小化を図り、被災後の迅速な復旧・復興を図るため、被災前から復興まちづくりに関する検討や、自助、共助とそれらを支える公助といった体制強化を図る。

高齢者・障害者などの移動困難者や観光客などその地域に不慣れな人を含めた、地域内のすべての人が適切に避難できるよう、円滑に避難誘導を行える環境を構築する。

さらに災害時や感染症のパンデミックに強い地域を形成するため、医療提供体制の強化、感染防止策、適切な情報提供・共有に努める。

③産業の防災力強化

（企業BCP・サプライチェーンの強化）

甚大な経済被害を最小限に食い止めるため、工場や物流拠点等の関連施設の耐災害性の強化や、エリア一体のBCP²⁵やサプライチェーン⁸全体としてのBCP²⁵の強化な

ど、災害対応力の一層の強化を図る。

また、サプライチェーン⁸の複線化や部品などの代替性確保、工場、事業所の分散・移転等に取り組むなど、企業のBCP²⁵策定を促し、施設等の耐震化はもとより早期の復旧・復興を図るための事前対策を充実させるとともに、民間資金を活用した被災後も持続可能な仕組みを構築する。

さらに、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となる電力・ガス・水道・通信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。

(情報通信社会の安全・安心の確保)

誰もが便利で快適に利用できる情報通信の確保に向け、情報通信社会における安全・安心の重要性が増している。そのため、短時間のうちに不特定多数の者に影響を及ぼしやすい特性を有するサイバー攻撃事案への対応を増強し、関連する情報共有等の機能を高めるとともに、強靱なサイバー空間を構築し、サイバー攻撃事案に対する防衛力や回復力の強化を目指す。

またこれらの実現に向けて不可欠となる企業や行政機関等におけるセキュリティ人材の育成を進めるとともに、中小企業へのセキュリティシステムの導入を促進し、サプライチェーン⁸全体でサイバーセキュリティを強化する。

④広域的な連携による支援体制の強化

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を強化するため、大規模な広域防災拠点等を適切に配置するとともに、圏域を越えた地方公共団体や民間事業者、関係機関との間での災害時相互応援協定の締結などを促進することにより、産学官民が連携した救援活動や支援を相互に行う体制を構築する。また、本州の中で太平洋から日本海までの距離が最も長く、山間部で土砂災害等が危惧される内陸部へは北陸圏・中部圏の両圏から支援できる体制を構築する。

さらに、被災時の救出・救助や復旧・復興の活動拠点となる官公庁施設の耐震化、津波・浸水・液状化対策、電力の確保対策等を強化する。

(3) ネットワークの多重性・代替性の確保、首都圏バックアップ体制の強化

(ネットワークの多重性・代替性)

南海トラフ地震等の大規模災害に備え、太平洋側と日本海側の2面活用による広域バックアップ体制を整えるため、その基盤となる広域交通ネットワークの拡充を図る。

具体的には高速道路や高速鉄道で形成される東西軸を多重化していくとともに、太平洋・日本海沿岸と連結した南北軸の強化、さらにはそれらを環状で結ぶ環状軸を形成し、リダンダンシー機能を強化する。また、半島地域へのリダンダンシー機能を確保する基幹ネットワーク及びそれらを補完する道路ネットワークも強化する。

また、災害発生時の避難や緊急輸送として重要となる道路の整備及び橋梁等の耐震化等に取り組み、多重性及び代替性を確保した幹線道路ネットワークを構築する。

これらの道路ネットワークの構築に加え、中部圏と北陸圏の災害時の代替空港の設定や港湾における耐震強化岸壁の整備等により、代替性及び補完性を向上させることで、交通モードや緊急物資輸送の多重性及び代替性を確保する。

（首都圏バックアップ体制の強化）

国土全体にわたって広域レベルで人口や諸機能が分散的に配置される国土構造の実現を目指し、首都直下地震などの発生により首都機能が麻痺した場合は、中部圏が中枢管理機能等を果たしていけるようバックアップ機能を強化する。

（４）インフラの維持・整備・活用

①戦略的なメンテナンスの推進

（予防保全型メンテナンスへの転換）

インフラの機能を確実に維持しストック効果を発揮し続けるため、それぞれの管理者等がインフラ長寿命化計画を策定、点検・診断を実施し、その結果に基づき修繕・更新を行うメンテナンスサイクルの着実な実行により、事後保全から予防保全型メンテナンスへの本格的な転換を進める。また、メンテナンスの高度化・効率化に向けて、新技術やデジタル技術の活用を推進する。

さらに、戦略的なメンテナンスに向けて、費用対効果を踏まえた選択と集中を行い、真に必要なインフラ整備を着実に推進するとともに、既存インフラを最大限効果的に活用することにより、安全・安心な国土基盤を構築する。

加えて、過積載など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ことも踏まえ、関係機関が連携し大型車両の通行の適正化を強化する。

（地方公共団体との一体的推進）

インフラメンテナンスを効率的、効果的に行う体制を確保する。

また、持続可能な維持管理の実施に向けて、施設管理者である地方公共団体自らの体制の強化を図るとともに、国・地方公共団体等による技術的支援体制を構築する。

（産学官民の連携）

産学官民のリソース（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・更新を図る。

また、DXや新技術の活用、官民連携手法の導入促進により、メンテナンスの高度化・効率化を図る。

②地域の守り手としての建設業の強化

地域づくりの担い手であり、災害時には最前線で地域の安全安心の確保を担う地域の守り手である建設業について、技術者や技能労働者の処遇を改善し、若者や女性が安心して建設業に入職できる環境整備を進めるとともに、新技術・新工法の活用による建設現場の生産性向上に努め、地域の守り手としての建設業の担い手の確保を図る。

第2章 国土づくりの戦略的視点

前章で掲げた目標の実現に向けた戦略を推進する際の共通の考え方として、以下の4つの視点に留意する。

- ① NPOや企業、大学等の多様な主体と行政が連携して諸課題に対応する「民の力を最大限発揮する官民連携」
- ② デジタルの活用により、効率性・生産性の向上を図るとともに、場所と時間の制約を越えて多様な選択肢の提供を可能とする「デジタルの徹底活用」
- ③ 多様化するニーズを踏まえ、生活者や利用者の目線に立って、Well-being² 向上の観点から地域課題の解決を図る「生活者・利用者の利便の最適化」
- ④ 分野ごとに縦割りで課題解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、課題を共有することで解決の可能性を拡大していく「縦割りの打破（分野の垣根を越える横串の発想）」。

また、古くから培われた伝統文化や技術、歴史と自然資源など、多種多様な特徴を有する「まち」や地域が広く分布する多極分散型の地域構造を有する中部圏として、都市や地方、中山間地域⁵、農山漁村、そして地理的、自然的、社会的条件の厳しい離島や半島地域など様々な地域の特性と役割に応じた戦略と広域的な連携により、中部圏の将来像の実現を目指す。

第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策

第1章 広域連携プロジェクトの位置付け

将来像「生活の質が高く持続的に成長する強靱な中部圏」を実現する5つの目標「すべての地域が魅力あふれる生活圏の創出」、「ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化」、「日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり」、「自然の恵みの保全と活用」、「強靱な圏土の構築」について、第2部第2章で示した基本的な考え方と主な戦略に基づき、中部圏と隣接する首都圏、東北圏、北陸圏、近畿圏など圏域間の広域連携を図りつつ、今後10ヶ年にわたって重点的に実施する具体的な取組を8の広域連携プロジェクトと位置付け、将来像の実現に向けて重点的な展開を図っていく。

広域連携プロジェクトは、豊富な自然と多様な文化、全ての人々の暮らしやすさや安全安心、人と人のつながりなどの生活環境の向上を目的とした3つのプロジェクト、人々の暮らしや活動を支える基盤となる国土や自然環境などの持続可能性を高める2つのプロジェクト、世界をリードする産業分野をより進化・拡大するプロジェクト、これら持続可能な基盤の上で人々が活動・活躍し、さらに産業が進化していく中部圏と全国や世界をつなぎ、交流・連携を拡大するリニア時代の2つのプロジェクトの8つの広域連携プロジェクトを構成し展開していく。

また、1～8のプロジェクトの具体的な取組のうち、中部圏内だけでなく他圏域に跨る取組を他圏域連携プロジェクトとして9つ目のプロジェクトに位置付ける。

1. 暮らしやすさ地域力向上プロジェクト
2. 快適・安全安心な生活環境実感プロジェクト
3. ひとづくり・つながり構築プロジェクト
4. 圏土強靱化プロジェクト
5. 環境・国土サステナビリティプロジェクト
6. 世界をリードする産業進化プロジェクト
7. 日本中央回廊まんなか圏域拡大プロジェクト
8. 新時代の観光交流促進プロジェクト
9. 他圏域連携プロジェクト

第2章 広域連携プロジェクトの展開

第1節 暮らしやすさ地域力向上プロジェクト

魅力あふれる地域の創出に向けて、地域の個性を生かしたまちづくりを進めるとと

もに、地域産業の活性化による地域経済強化と、新たな企業誘致やビジネスモデルの展開等により、若者、女性、高齢者、障害者、外国人労働者など様々な人々にとって魅力ある就労環境を創出し、関係人口⁷を拡大する。

またデジタル技術の活用により、公共交通や医療等の暮らしに必要なサービスの維持向上を推進し、スマート農業を始めとする農林水産業の活性化に取り組む。

これらの取組により、快適で安全・安心な生活環境を構築し、豊かさが隅々まで行き渡る地域生活圏を形成し、地域力の向上を図る。

第2節 快適・安全安心な生活環境実感プロジェクト

ビッグデータの活用やデジタル人材の育成などデジタル活用基盤の強化を推進するとともに、デジタル技術を活用した地域防災力向上やグリーン化、交通結節点の機能強化、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）、地域コミュニティと連携した安全対策などを通じて、移動や仕事といった暮らしの様々な場面における効率性や利便性、安全性、地域とのかかわりやすさ等を向上させ、誰もが快適で安全・安心な生活を実感できる生活環境の構築を目指す。

第3節 ひとづくり・つながり構築プロジェクト

未来を担う若者世代や女性、労働者・生活者として暮らす外国人など誰もが輝き活躍する社会の形成や、エッセンシャルワーカーの働きがいと十分な処遇の確保、地方大学の魅力向上、関係人口⁷の拡大など、多様な人材を育てる社会の形成を目指す。

また、地域の担い手が自由に活動できる場の確保やコミュニティの再生、官民連携による多様な主体の参画や多様な暮らし方・働き方を後押しするなど、共助社会や人々がつながり合う社会を実現する。

第4節 圏土強靱化プロジェクト

南海トラフ地震に備えた強靱な国土の構築に向けて、産学官民の各機関が連携した防災・減災のハード対策の推進や広域的かつ実践的な地震・津波防災訓練等のソフト対策の推進、事前防災から復旧・復興までの時間軸を考慮した対策の推進、都市や産業の防災力強化、ネットワークの多重性及び代替性の確保、首都圏バックアップ体制の強化を通じて、中部圏と北陸圏の地理的特性を活かした強靱な圏域を形成する。

第5節 環境・国土サステナビリティプロジェクト

自然と共生した持続可能な国土・地域づくりや、多様な植物、動物、生態系の維持、環境教育を通じた生物多様性に関する理解促進など、ネイチャーポジティブ³⁵の推進を図るほか、まちづくりや農林水産業のグリーン化、木材利用の拡大などを推進し、カーボンニュートラル¹を実現する。

また、森林や水辺空間の保全、山地から海岸までの総合的な土砂管理など、人口減少下の適正な国土利用・管理を目指すとともに、予防保全型メンテナンスへの本格的な転換、新技術やデジタル技術の活用、建設業の担い手確保など、国土基盤の高質化を目指す。

第6節 世界をリードする産業進化プロジェクト

高度なものづくり技術の活用による新たな産業の創出や、新たなビジネスモデルの展開による付加価値の創出、国際競争に優位性を発揮する産業構造への転換と基盤強化、中部圏の戦略産業の強化、中堅・中小企業の振興、産業を担う人材の育成・確保や産業を支える基盤の強化を通じて、国際社会に先んじたイノベーション創出に取り組む。

第7節 日本中央回廊まんなか圏域拡大プロジェクト

リニア中央新幹線開業による新たな価値の創造や交通ネットワーク強化による広域的波及、日本中央回廊の効果の最大化を通じて、国土全体の連結、世界との結びつきの強化を図るとともに、他の大都市圏へのアクセス性の良さと中部圏が持つ住みやすさを活かし東京一極集中の是正において選ばれる地域としてのポテンシャルを一層高めていく。

第8節 新時代の観光交流促進プロジェクト

MICE³²機能の拡充・強化や国際的なスタートアップ・エコシステム³³の構築、マルチモーダル³⁴な周遊観光ルートの形成など国際的な広域観光交流や、中部圏・北陸圏の両圏が連携した広域的なプロモーションに加え、観光産業の高付加価値化やDX化、地域ならではの体験コンテンツの創出など、地域の魅力を活かした観光交流を強化する。

第9節 他圏域連携プロジェクト

日本列島の「まんなか」に位置し、日本中央回廊の中心に位置する中部圏において、隣接圏域との交流・連携により中部圏のみならず、隣接圏域も見据えた発展を目指す。

第二次中部圏広域地方計画から合同協議会を形成して連携プロジェクトを推進している北陸圏に加え、東北圏、首都圏、近畿圏と連携した取組を推進する。