

中部圏広域地方計画

中間とりまとめ（案）

2025年（令和7年）10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、2025年（令和7年）10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事業の追記や、記述内容の時点修正などの必要な追加・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（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	10
7. アジア・アジアパラ競技大会を契機とした環境整備	10
第2章 中部圏の課題	11
1. 南海トラフ地震等の切迫性	11
2. 自然災害等の激甚化・頻発化、脅威の深刻化	12
3. 人口減少、少子化・高齢化の進行等	13
4. 厳しい環境下の地域公共交通	18
5. 若者・女性の圏外転出	19
6. ものづくり産業の競争環境の変化	21
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	22
8. 訪日外国人対応や観光産業の生産性向上	23
9. 環境問題への対応	23
10. インフラの老朽化	24
11. 新たな社会情勢により顕在化している課題	25
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	26
第1章 将来像とその実現に向けた目標	26
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）	26
1. 中部圏の目指す方向	26
2. 中部圏の将来像	26
第2節 目標（＝中部圏の将来像の実現に向けた方向性）	27
1. すべての地域が魅力あふれる生活圏の創出	27
(1) 活力ある地方の創生	27
(2) 暮らしやすい地域生活圏の形成	32
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	35
(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	35
(2) 持続可能な産業の構築	38

3.	日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり	40
(1)	シームレスな拠点連結型国土の形成	41
(2)	リニア中央新幹線開業による新たな価値の創造	41
(3)	交通ネットワーク強化による広域的波及	43
(4)	国際大交流時代を拓く観光・交流	45
4.	自然の恵みの保全と活用	47
(1)	自然環境と健全な生態系の保全・再生	47
(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	48
(3)	適切な国土保全	49
5.	強靱な国土の構築	51
(1)	南海トラフ地震に備えた強靱な国土の構築	52
(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	53
(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	56
(4)	インフラの維持・整備・活用	56
第2章	国土づくりの戦略的視点	57
第3部	新たな中部圏に向けた主要な施策	59
第1章	広域連携プロジェクトの位置付け	59
第2章	広域連携プロジェクトの展開	60
第1節	暮らしやすさ地域力向上や地域生活圏形成プロジェクト	60
1.	人を惹きつける地域力向上	60
2.	地域生活圏の形成	61
3.	地域産業の活性化	62
4.	農林水産業・農山漁村の活性化	63
第2節	快適・安全安心な生活環境実感プロジェクト	64
1.	利便性と移動の質的向上	64
2.	安全安心な生活環境構築	65
3.	デジタル活用基盤の強化	66
第3節	ひとづくり・つながり構築プロジェクト	66
1.	誰もが輝き活躍する社会の形成	67
2.	多様な人材を育てる社会の形成	68
3.	人々がつながりあう社会の形成	69
第4節	圏土強靱化プロジェクト	70
1.	南海トラフ地震への備え強化	70
2.	大規模自然災害への備え強化	72
3.	都市の防災力強化	74
4.	産業の防災力強化	74

5.	ネットワークの多重性及び代替性確保	75
6.	太平洋・日本海二面活用による広域的なバックアップ体制強化	75
第5節	環境・国土サステナビリティプロジェクト	76
1.	ネイチャーポジティブ推進	76
2.	カーボンニュートラル社会の実現	77
3.	人口減少下の国土利用・管理	78
4.	国土基盤の高質化	80
第6節	世界をリードする産業進化プロジェクト	81
1.	新産業とイノベーションの創出	81
2.	産業構造の転換	82
3.	戦略産業の強化	82
4.	中堅・中小企業の振興	84
5.	産業を担う人材の育成・確保	84
6.	産業を支える基盤の強化	85
第7節	日本中央回廊まんなか圏域拡大プロジェクト	86
1.	リニア名古屋駅を核とした圏域形成強化	87
2.	リニア中間駅を核とした圏域形成強化	87
(1)	リニア長野県駅（仮称）	88
(2)	リニア岐阜県駅（仮称）	89
3.	東海道新幹線エリアの圏域形成強化	90
4.	三遠南信エリアの圏域形成強化	90
5.	越境連携による都市圏拡大強化	91
6.	日本中央回廊の効果を最大化する交通基盤強化	92
第8節	新時代の観光交流促進プロジェクト	93
1.	国際的な広域観光交流の強化	93
2.	太平洋・日本海広域観光交流の強化	94
3.	地域の魅力を活かした観光交流の強化	94
第9節	他圏域連携プロジェクト	95
1.	大規模災害を見据えた圏土の強靱化	95
2.	日本中央回廊形成を見据えた広域ネットワークの強化	96
3.	太平洋・日本海交流連携の強化	97
第4部	計画の推進等	100
第1章	他圏域との連携	100
第2章	計画の推進管理等	100
第1節	多様な主体の参画・協働	100
1.	一体的な推進体制	100

2. 多様な主体との連携	100
第2節 他計画・施策との連携	100
第3節 計画の進捗管理	101

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2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2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

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。

方計画」を策定するものである。

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、環境分野等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、遠州灘等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等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。半島振興対策実施地域の振興を図るための「半島振興基本方針」（令和7年7月）では、半島地域の役割に「自然環境及び良好な景観の保全」、「多様な再生可能エネルギーの導入及び活用」が新たに位置付けられた。

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、下田街道等が整備され、また海路では、伊勢湾や駿河湾、熊野灘等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。

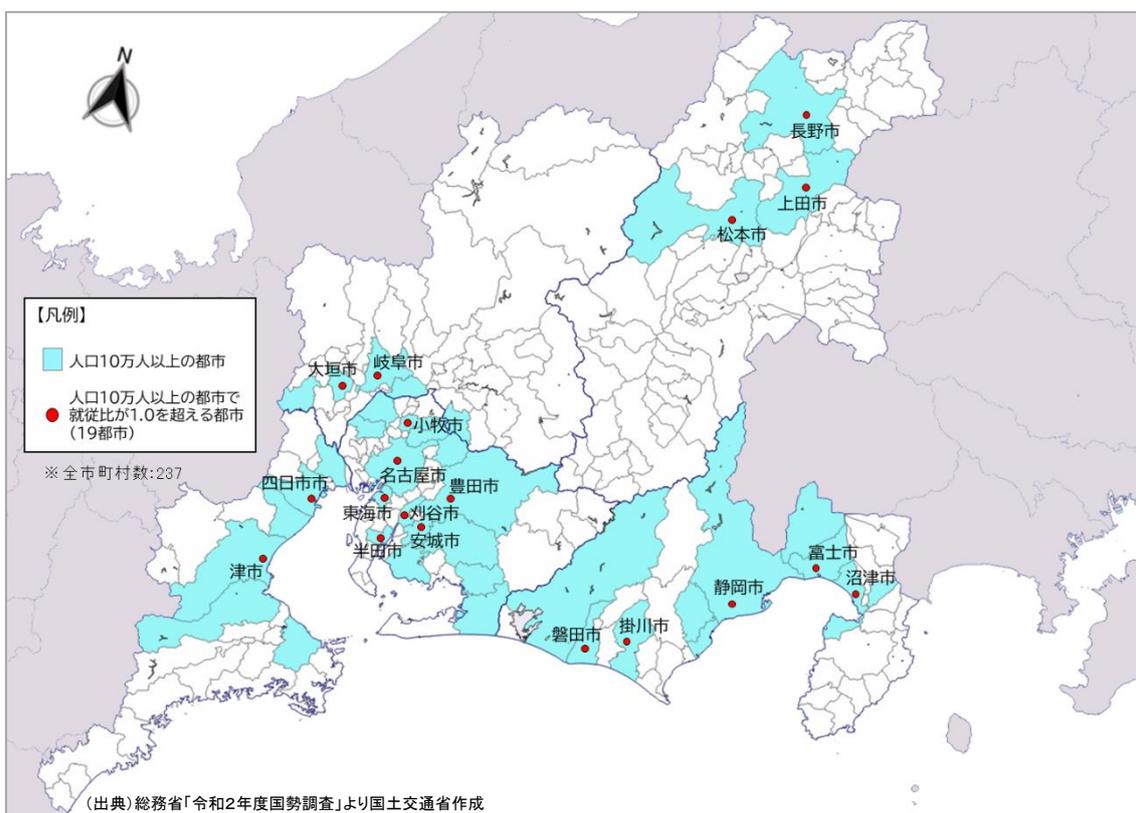


図2 中部圏の10万人以上の都市及び就従比1以上の都市の位置図

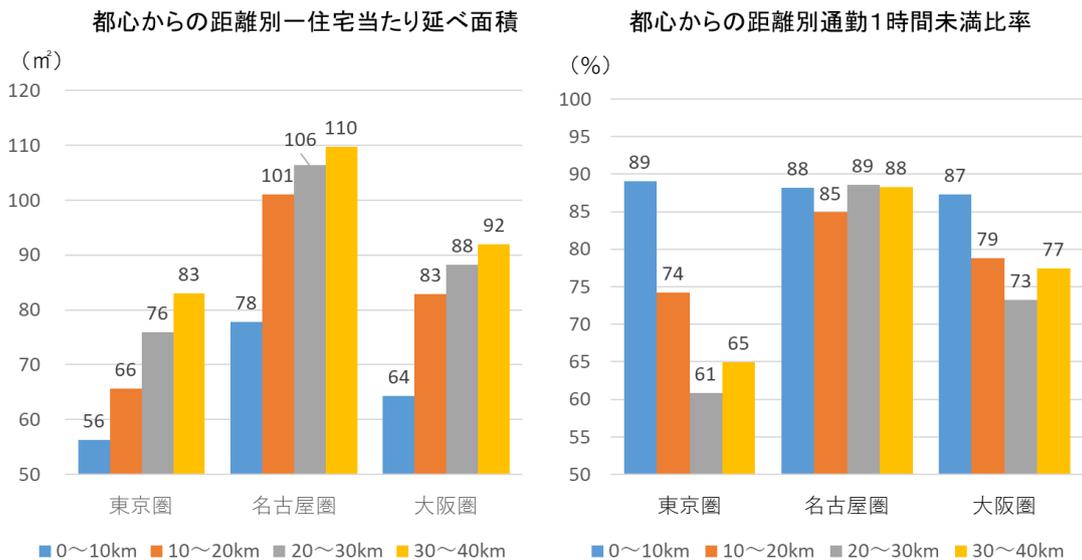
4. ゆとりある生活環境

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。

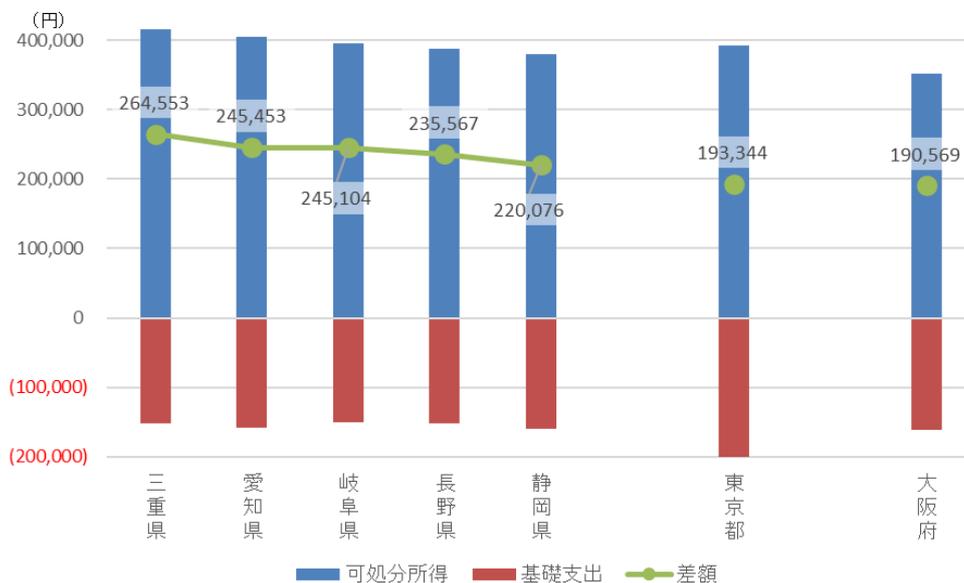
このように中部圏は、時間的、空間的、経済的な観点からゆとりある生活環境を持つ圏域であることがうかがえる。加えて、ものづくりを中心とした産業力が地盤にあることから、働きやすく住みやすい都市圏として国内外から多様な人材を惹きつける潜在力を有している。



※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「令和5年住宅・土地統計調査確報集計」(2023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



※世帯は全て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%の世帯をいう。

※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 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为背景に、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、自動織機等へと発展を遂げてきた。

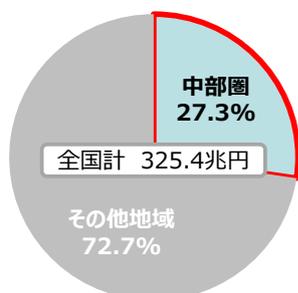
近年では自動車産業や航空宇宙産業、さらには工作機械、セラミック産業や楽器産業など、「ものづくり」の礎を築いた偉人たちを始め、多くの技術者の努力により、世界的な技術を誇る企業が多数集積するものづくりの中部へと発展してきた。

(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。2022年の我が国の製造品出荷額は325.4兆円で、中部圏はそのうちの27.3%、特に輸送用機械では我が国全体の69.1兆円のうち53.4%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、2050年カーボンニュートラル¹実現に向け、水素・アンモニアへのエネルギー転換ポテンシャルを活かし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。

製造業全体の全国シェア



輸送用機械の全国シェア

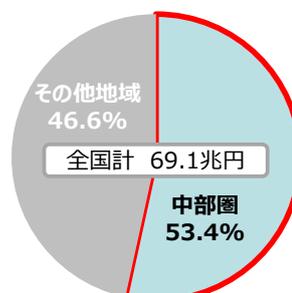


図5 製造業全体・輸送用機械における製造品出荷額全国シェア

(出典)「2023年経済構造実態調査／製造業事業所調査(地域別統計表データ)令和7(2025)年1月16日訂正」より国交省作成。

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更に高められ、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、花卉等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を發揮させるとともに、木曾ヒノキ、天竜スギ、尾鷲ヒノキ等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、伊勢湾等の豊かな漁場を活かし、さくらえびやしらす、あさり、伊勢えび等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。

(産業等の強みの客観的な把握)

中部圏の産業等の強みを客観的に把握するため、環境省、(株) 価値総合研究所「地域経済循環分析 (2020年試行版 Ver. 8.0)」を用いて確認を行った。

産業別修正特化係数 (生産額ベース)⁵は、図6のとおりであり、全国と比較して得意としている産業は、輸送用機械、電気機械、はん用・生産用・業務用機械、窯業・土石製品、金属製品、その他の製造業等である。同係数の上位5位は図7のとおりであり、中部圏は、「輸送用機械」等の製造業に強みを有しており、ものづくり拠点の経済発展に寄与しているものと考えられる。

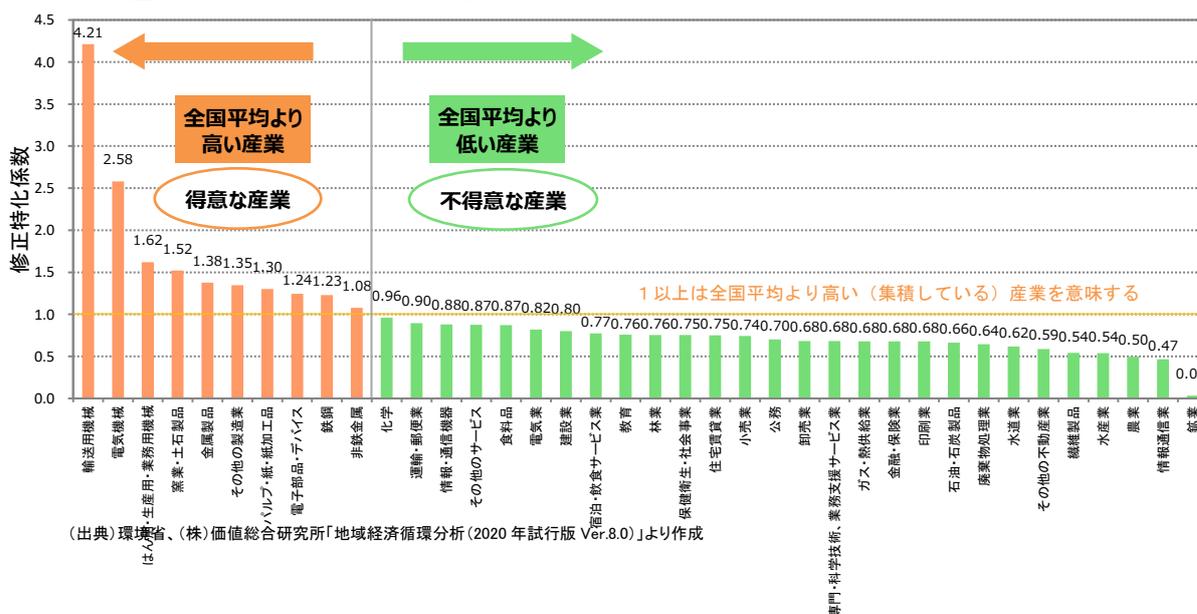


図6 産業別修正特化係数(生産額ベース)⁵

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。

⁵ 環境省、(株) 価値総合研究所「地域経済循環分析 (2020年試行版 Ver. 8.0)」より国土交通省作成。産業別修正特化係数とは、地域内の産業出荷額のシェアと全国の産業出荷額のシェアを比較し、貿易を考慮した係数であり、同係数が1を超えるものが全国平均よりも強みのある産業 (集積している産業) といえる。

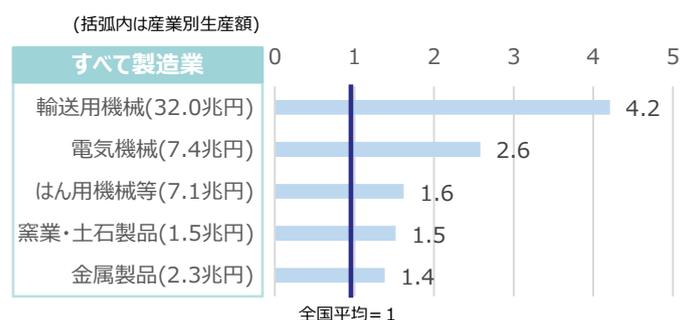


図7 産業別修正特化係数上位5位および生産額⁵

(出典)環境省、(株)価値総合研究所「地域経済循環分析(2020年試行版 Ver.8.0)」より作成

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等の東西軸と、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動車道から長野自動車道、上信越自動車道等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(神奈川県内、山梨県内、長野県内及び岐阜県内)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、清水港等の空港・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を契機とした環境整備

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)に際して多くの人が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、国際競争力の強化等様々な分野への波及を目指している。

第2章 中部圏の課題

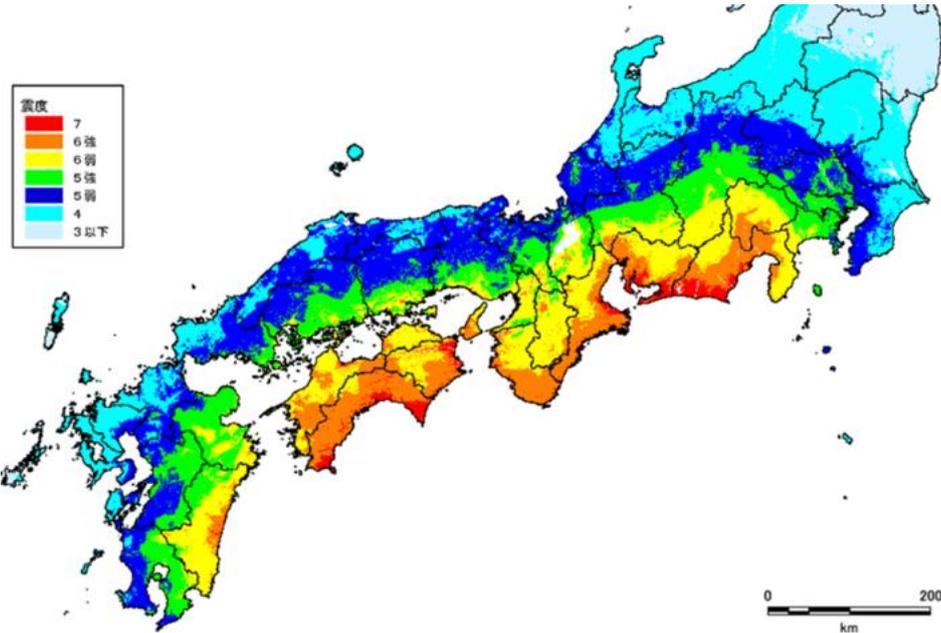
1. 南海トラフ地震等の切迫性

南海トラフ地震、首都直下地震が発生すると、首都圏を始め中部圏、近畿圏の太平洋側の人口・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、2025年3月末に公表された南海トラフ巨大地震の被害想定では、災害関連死を除く直接的な人的被害として全国で最大想定死者数が約29.8万人、資産等の被害が約224.9兆円、生産・サービス低下による影響が約45.4兆円と推計されている。このうち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、全国の想定死者数の約5割とされるなど、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、内陸部に比べて人的被害が大きくなる可能性がある。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。

南海トラフ地震防災対策推進基本計画（令和7年7月）では、最悪の被害様相を念頭に置いた上で、予防対策、応急対策を検討し、着実に推進することをもって被害の軽減を図ることが重要とし、南海トラフ地震の特徴を踏まえ、国、地方公共団体、地域住民等、様々な主体が連携を取って、計画的かつ速やかに推進すべき13の防災対策を掲げている。

また、政府は、南海トラフ地震を含め、今後差し迫る巨大災害に対し、我が国の防災全体を俯瞰し、産官学民のあらゆる力をつなぎ合わせ、我が国にふさわしい防災の在り方を中長期的に構想・実現する「司令塔」として防災庁の設置を2026年度中に予定している。



(出典)中央防災会議 防災対策実行会議 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検討ワーキンググループ報告書 説明資料(2025年3月31日公表)

図8 南海トラフの地震度分布

また、首都直下地震が危惧される中で、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曾川、長良川、揖斐川の木曾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、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、中部圏には、このようなエリアに人口の約9割（全国は約7割）が居住する⁶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、令和元年東日本台風、東海豪雨等により、甚大な被害を受けてきた。今後、気候変動により、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。

⁶ 都道府県別の災害リスクエリアに居住する人口について（令和2年12月 国土交通省国土政策局）より集計

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。

さらに、知多半島、渥美半島、伊豆半島等、複数の半島を持つ中部圏においては、能登半島地震を教訓に三方を海に囲まれる地理的特性を踏まえた「半島防災」の強化を進めることが必要である。

そのほかにも、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。

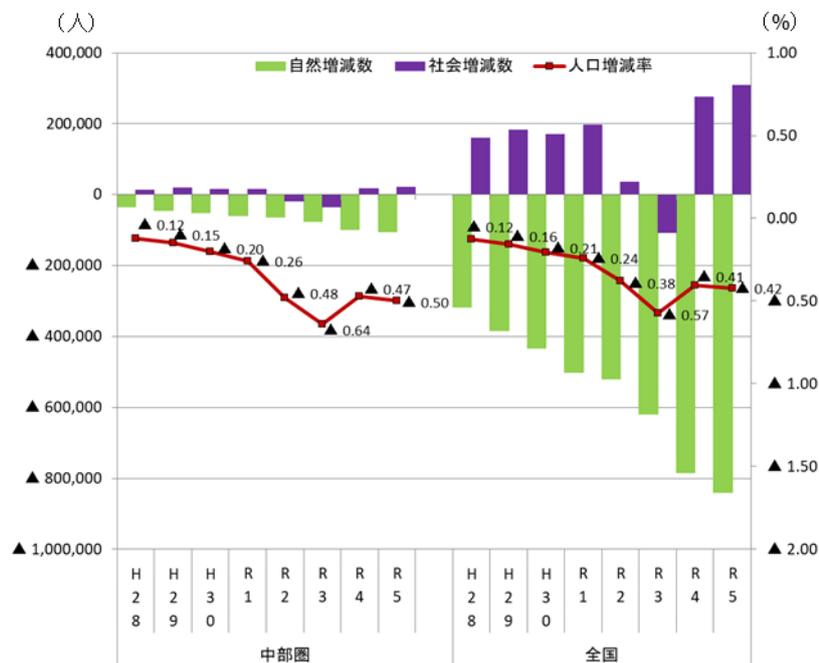
3. 人口減少、少子化・高齢化の進行等

(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。

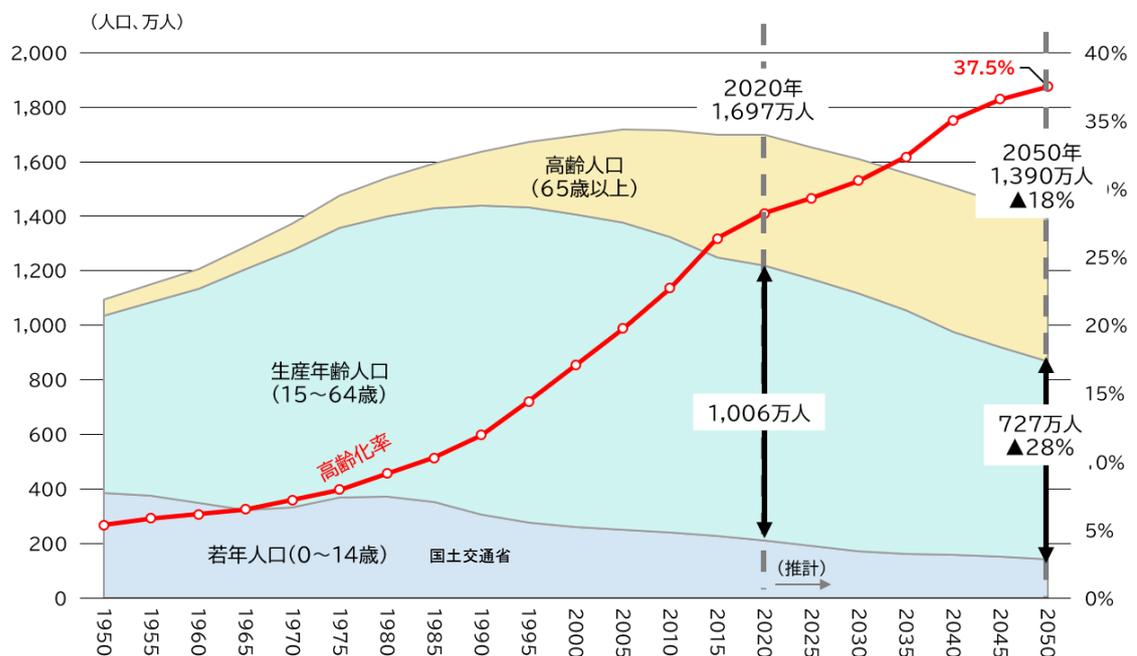
中部圏の人口減少率は全国に比べて緩やかな傾向で推移していたが、直近では全国の減少率を上回っており、働き手である生産年齢人口は、2050年には中部圏全体で約3割減少し、中山間地域⁷など地方部では4割以上減少するところもある。人口動態をみると、転出先としては首都圏が最も多い。転入については、これまでは、他圏域から中部圏に一定数の転入がみられたが、近年ではその数が減少しつつあり、その結果、中部圏では転出超過が増加している。さらに、高齢人口の増加と生産年齢人口の減少による地域活力の低下が懸念されるとともに、高齢人口の増加に伴う医療・介護需要の増大による人材や施設の不足等が危惧されている。

⁷ 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」を合わせた地域、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9 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)」より作成

図10 中部圏の年齢階層別人口の推移及び将来推計

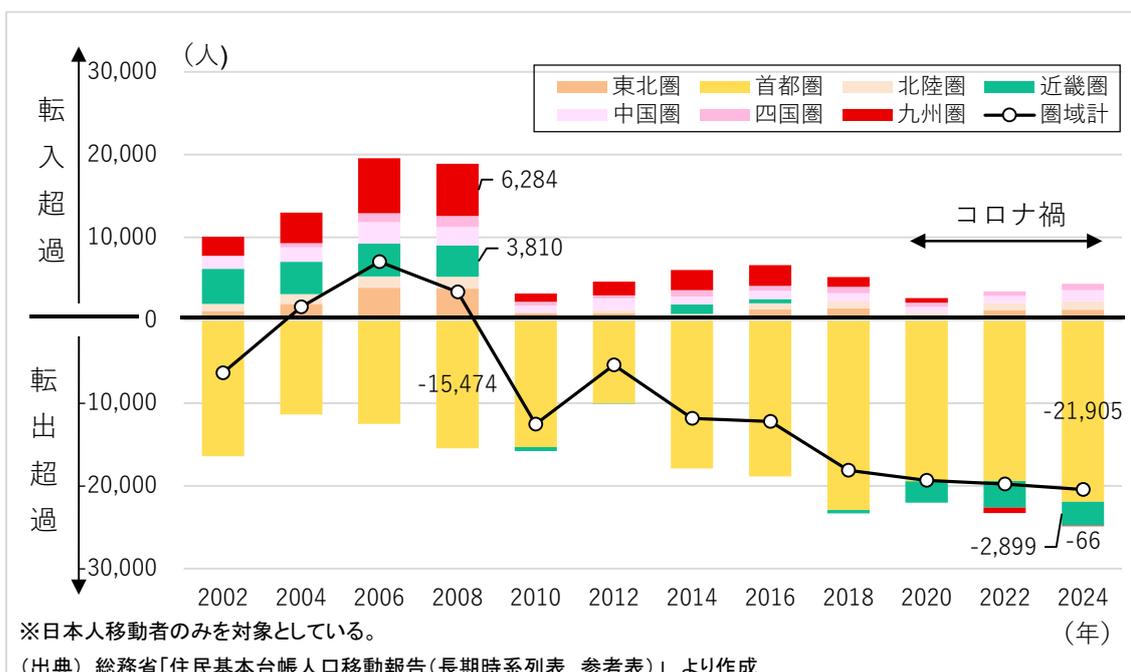
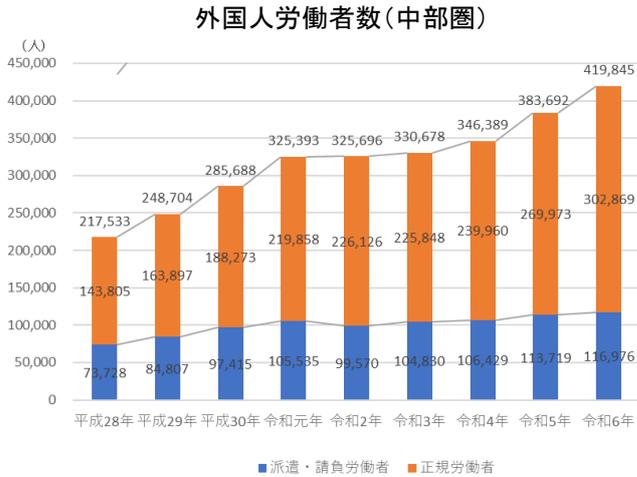


図11 中部圏の転出入超過数の推移

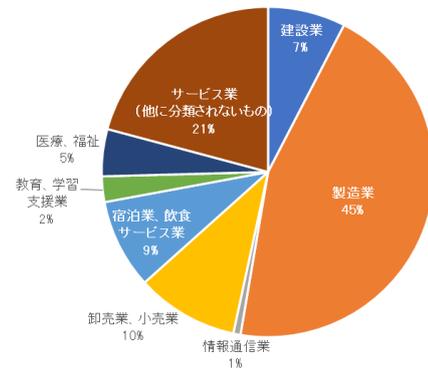
また、地方部においては、人口減少により、地域の公共交通や医療など、暮らしに不可欠な生活サービスの利便性が低下し、その基盤が崩壊する危機に直面するおそれがある。都市部においても、人口減少により人口密度が低下し、都市のスポンジ化⁸といった非効率的な土地利用となる都市構造上の課題をもたらす。さらに、空き家や所有者不明土地の増加等は、効率的な土地利用を阻害するだけでなく、災害や犯罪の発生、景観悪化等生活環境に悪影響を及ぼしている。

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。

⁸ 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。



外国人労働者の産業別割合 (中部圏)



※ 令和6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」より作成

図12 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人や、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人など、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⁹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。

(担い手確保に向けた課題への対応)

2024年度のトラックドライバーに対する時間外労働の上限規制が適用された「物流の2024年問題」では、輸送能力の不足が懸念されていたが、実際には輸送能力の低下や運送業者のコスト増による物流コストの上昇、ドライバーの給与減少による

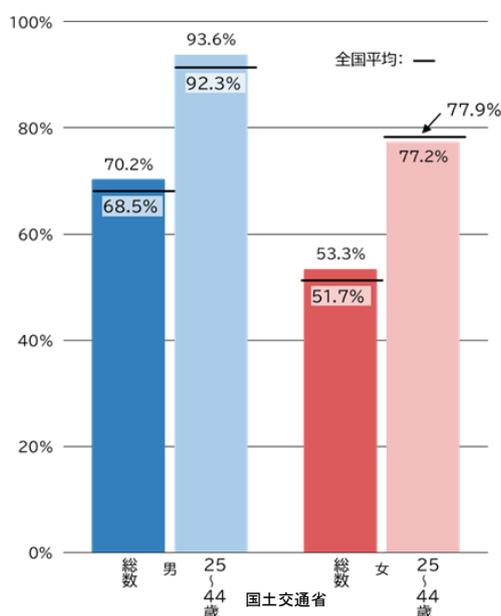
⁹ 「定住人口」でもなく、観光で訪れる単なる「交流人口」でもない、特定の地域に継続的に多様な形でかかわる人。

ドライバー不足の深刻化が指摘されている。

これらの新たな課題への対応としてドライバーの労働環境改善やAIなどの技術を活用した業務効率化、長距離輸送における鉄道や船舶へのモーダルシフトの推進などが必要となっている。

また、建設業界では将来的な担い手の確保が課題であり、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、保育施設の充実や託児所の設置など女性の働きたい、働きやすい就業環境の構築が必要である。



※労働力状態「不詳」を除く

(出典) 総務省「令和2年国勢調査 就業状態等基本統計」より

作成

図13 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、福祉等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、地縁団体、企業等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(2025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伴い、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、さら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等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。

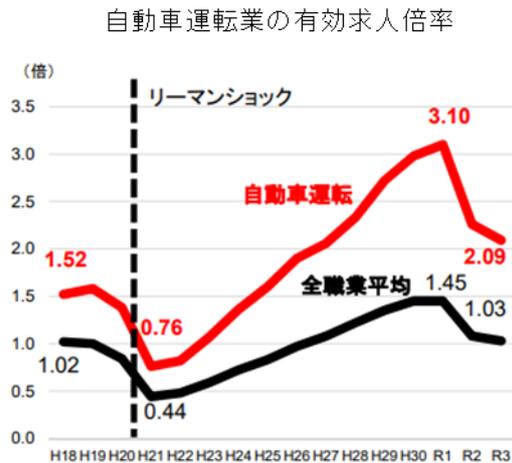
4. 厳しい環境下の地域公共交通

地域公共交通は、通勤・通学・買い物・医療等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更に悪化している。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「リ・デザイン」(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

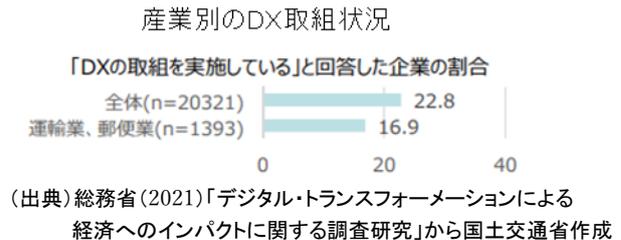
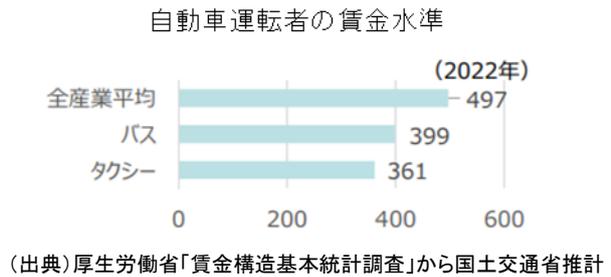


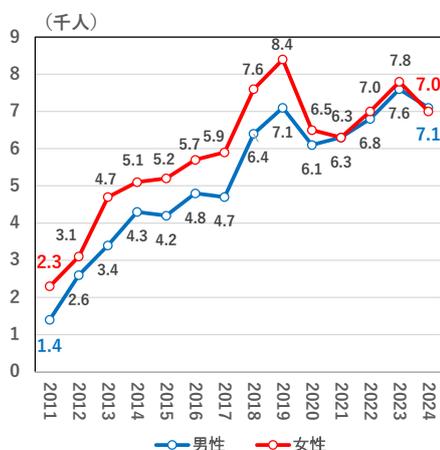
図14 自動車運転業の有効求人倍率の推移、自動車運転者の賃金水準、産業別のDX取組状況

5. 若者・女性の圏外転出

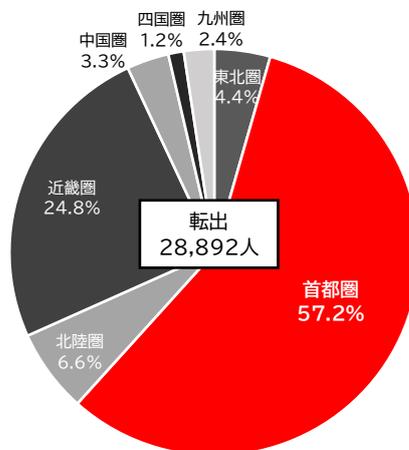
人口の東京一極集中が進む中で、名古屋圏から東京圏への転出者数は、東京圏から名古屋圏への転入者数を大きく上回っており、近年で転出者数が少なかった2011年と比べると2023年にかけて男女ともに転出者数は大きく増加している。年齢別に見ると、20代の転出が突出している。

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6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



大学進学時の中部圏から各圏域への転出状況 (2024年)

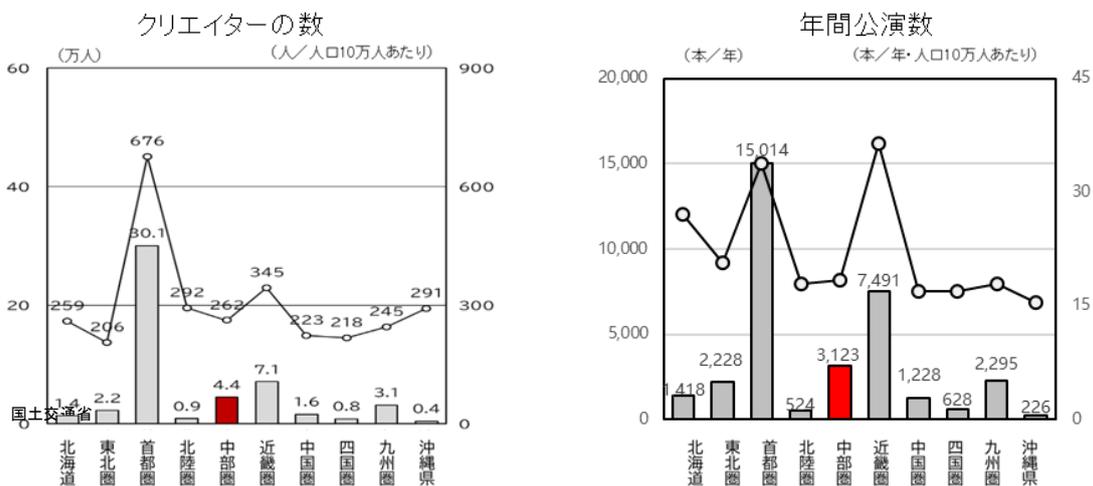


※値は日本人移動者数。

(出典)総務省「住民基本台帳人口移動報告」より作成

図15 男女別の東京圏への転出超過の推移、大学進学時の中部圏から各圏域への転出状況

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:「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」(2024年)より作成

図16 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更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、ニーズをとら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。

(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¹⁰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とら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。

¹⁰ 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、消費者のニーズをとら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¹¹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¹¹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、リニア中央新幹線の早期整備とともに、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。

そのような中、国際的な玄関口として期待されている中部国際空港では、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく旅客便や貨物便が減便となった。回復傾向にはあるものの未だ他の主要空港と比較して便数の戻りは遅い。

これらの課題を解決するためには、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強化など未整備区間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。

¹¹ 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。

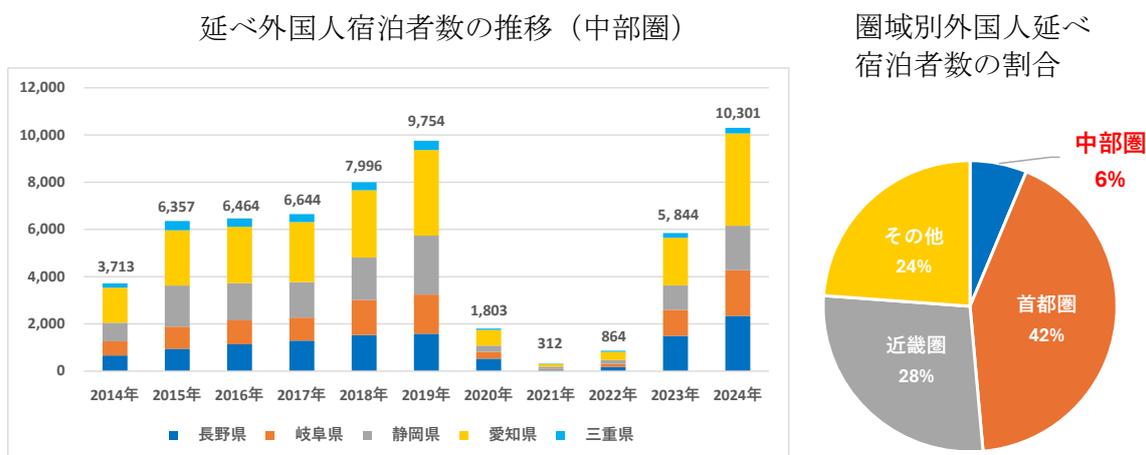
リニア中央新幹線開業に向けた圏域づくりを進めることにより、リニア中央新幹線の効果を最大限に取り込み、かつ、その効果を圏域内外へ広く波及していくことが重要である。

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圏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。



※令和6年確定値
 (出典)国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査」(年確定値)より作成

図17 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へ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、経済社会活動に伴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⁷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で懸念されている。

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¹²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、健康や福祉の向上等、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等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、生活用水等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。例えば、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。

¹² 「弾力性のある」「柔軟性がある」「回復力のある」等の意味。

1.1. 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高まっている。また、ロシアの攻撃継続によるウクライナ各地の被害拡大やイスラエルとハマスの紛争、米中関係の対立等、複雑化・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。

米国による世界共通関税と相互関税の導入は、関税を急激に引き上げ、製造業を中心とした輸出産業の価格競争力の低下など、企業収益やサプライチェーン¹⁰全体に深刻な影響を及ぼす可能性がある。

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¹³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。

¹³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、コロナ禍や複雑化・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、行政区域にとられない地域の連携による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を向上させ、更に深化させ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で若者や女性にも選ばれる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、全ての人が活躍できるQOL¹⁴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

¹⁴ 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・連携し合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5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人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々が生きがいを持って社会に参画できる QOL¹⁴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、文化等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等の関係人口⁹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、全ての人

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く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、それら全ての面でクオリティを高め、全ての人々や多様な主体に様々な機会を創出し、QOL¹⁴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

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、地方公共団体及び経済・産業界が連携して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・交流の促進と賑わいの創出による地域力向上

(地域観光の魅力向上)

地域観光の魅力を更に高めるため、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地域交通DX¹⁵の推進、観光客データの分

¹⁵ 「交通空白」解消など地域交通の「リ・デザイン」の全面展開を進めるため、「サービス」、「データ」、「マネジメント」、「ビジネスプロセス」の4つの観点からデジタル活用を一体的に推進する地域交通DX。

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¹⁶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2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⁹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¹⁷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とともに、企業と大学等の連携を通じ、地域を支える人材の育成を推進する。

¹⁶ 訪日外国人旅行者のこと。

¹⁷ 観光地やその観光地に暮らす住民の生活の質、及び/ある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。

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、郷土学習等、家庭や学校のほか地域 NPO、民間企業等様々な主体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2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¹⁸を踏まえ、福祉、まちづくり、道路、交通、防災等、様々な分野で環境整備やバリアフリーなどの取組を推進する。

また、女性、若者、高齢者、障害者、外国人等様々な人が活躍・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¹⁹を支援する。

(子ども・若者・女性活躍)

出産を望む人が安心して子どもを産み育て、全ての子どもが健やかに成長できる地域社会をつくる。

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、子育て等ライフステージに応じたサポートを行うとともに、ジェンダーギャップ解消に向けた取組を推進する。

(高齢者・障害者・生活困窮者)

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。

¹⁸ 身体的状況、年齢、国籍等を問わず、可能な限り全ての人が、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。

¹⁹ 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）を市場としてとらえ、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じて、新しい社会的価値を創出すること）を要件としている。

また、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。

誰もが安心して医療・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。

加えて、経済的な困窮や 8050 問題²⁰、ダブルケア、ヤングケアラー等多様化・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)

地域コミュニティが連携して防犯などの安全の確保や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¹⁹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、地域の担い手となる多様な主体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、全ての人や主体に様々な機会を与え、多様な主体の対流を促進していく。

(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

²⁰ 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。

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⁹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

人口減少が進む中でも誰もが安心して暮らすためには、身近な生活必需品の買い物、日常の医療・介護サービス、日常の移動に不自由せず、人々がこの地域での暮らしに満足感が持てるようにすることで、「地方創生 2.0 基本構想」が目指す姿を体現する。そのため、デジタル技術を徹底活用した生活環境の維持向上、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し、快適で安全・安心な生活環境を構築することで、一定の生活機能を備えた拠点を形成し、地域の実情を踏まえた新たなサービス提供により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連携の推進に加え、市町村界を超えた広域な連携、民間同士の連携さらには都市部か地方部にかかわらず、互いに交流し、助け合える関係人口⁹を創出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との融合 (デジタル活用基盤の強化)

全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共有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¹¹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⁷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²¹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。

²¹ 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、地方部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、高度デジタル人材が担う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、地域コミュニティ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⁷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)

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²²の形成

²² 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。

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、地域防災の主体となる国民一人一人や事業者等が主体性を持ち災害対応を実施できるよう、地域防災力の向上を図ることが重要である。具体的には、自立した地域コミュニティの形成、消防団員、ボランティア、女性防災リーダー等の地域防災の担い手育成・拡大、地区防災計画の策定やそれに基づく地域防災の推進、災害中間支援機能の充実、地域の経済圏等を踏まえた NPO/NGO や企業、自主防災組織等産官学民の連携体制の構築等を推進する。また、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、電動モビリティ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。

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⁹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等、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。あわせて、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、環境産業等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、EV²³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、人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、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

²³ Electric Vehicle の略。電気自動車。

スの創出及び市場拡大を目指す。

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、ものづくり産業を更に成長させる。

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更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²⁴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 等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の開拓や世界への技術展開を図るとともに、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・研究等により、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²⁵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¹⁰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

²⁴ 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。

²⁵ 複数に分かれているものをひとつにまとめること。

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¹⁰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¹²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、成長につな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BCP²⁶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¹⁰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¹⁰

²⁶ 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。

の強靱化を実現していく。

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¹²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。とりわけ、自動物流道路について、早期に技術的な検証のための実験を実施し、運用に係る必要な制度整備を行う。

(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や拡充を図るとともに、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産業を担う人材の確保・育成

(人材確保・育成)

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²⁷、リカレント教育²⁸とリスキ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

²⁷ 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とする教育。

²⁸ 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。

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・運輸業の担い手の確保・育成)

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まんなかを担う責任として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、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強化など未整備区間の解消を図る。

また、リニア中央新幹線や東海道新幹線の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²⁹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))

リニア中央新幹線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³⁰」の実現に向けた取組を進め、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。

²⁹ 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。

³⁰ 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。

「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³⁰」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³¹を推進するとともに、幅広い人材の供給ニーズにこた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⁹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

³¹ 環境に配慮した経済活動のこと。

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。

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¹⁶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³²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

³² 「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、あらかじ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。

ンシー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。

(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。また、日本海側にもリニア中央新幹線の効果を波及させていく必要があることから、中部圏と北陸圏間の円滑な流動を確保する圏域間的高速交通ネットワークの強化について検討する。

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持ち検討を進める。

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、地域交通 DX・交通 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¹⁶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 MICE³³機能を拡充・強化する。あわせて、MICE³³開催地として選ばれるための地域の魅力向上や、MICE³³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³⁴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)

³³ 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。

³⁴ 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場所が出現するという状況が継続的に生じる仕組み。

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、メタバースの活用など観光分野の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地域交通DX¹⁵の推進、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¹⁶等の誘客を促進する【再掲】。

インバウンド¹⁶等の誘客に当たっては、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こた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³⁵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、アニメーション等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¹⁶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、継続的に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

³⁵ 良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道等、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。

ロモーション等を推進する。

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つなげていくため、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、日常的な連携活動やネイチャーポジティブ³⁶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更に磨きをかけ、将来世代に引き継いでいくため、ネイチャーポジティブ³⁶に向けて、30by30 目標³⁷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

³⁶ 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。

³⁷ 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³⁸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・活用)

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、2035、2040年度において温室効果ガスをそれぞれ46%、60%、73%削減（いずれも2013年度比）の目標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¹³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。

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。

³⁸ 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吸収・固定する海草藻場、海藻藻場、湿地・干潟、マングローブ林等の生態系のこと。

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³⁸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。

これらの取組を更に推進するとともに、多様な主体が連携・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、水文化に日常的にふれる機会を生み、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人口減少下における国土の利用・管理

(地域管理構想の策定)

地方部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)

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⁸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

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。

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. 強靱な圏土の構築

中部圏においては、危惧される南海トラフ地震の揺れや津波、液状化等により、広域に甚大な被害が想定されている。2025年3月末に公表された南海トラフ巨大地震の被害想定では、人的被害（死者）が最大約29.8万人、資産等の被害が約224.9兆円、生産・サービス低下による影響が約45.4兆円と推計されている。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、平時から、産官学民一体となり、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、多様な主体との連携の強化を図り、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ことは不可欠である。

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、事前の防災対策と災害時の司令塔機能の強化をはじめ、広域応援体制の確立や災害情報の共有と提供などあらゆる場面での国・地方公共団体・民間・地域住民等多様な主体の連携が不可欠である。

中部圏においては、社会的・経済的被害を最小化するために、産学官民の連携により、中部圏の実情や課題を踏まえつつ、総合的かつ広域的視点から重点的・戦略的に取り組むべき事項を「中部圏地震防災基本戦略」として合意形成し、協働で定めている。

本戦略では、「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こととしているが、新たに公表された被害想定及び能登半島地震への災害対応等を踏まえ、内容の見直しを行う必要がある。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¹⁰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、事前復興まちづくり等の防災まちづくりを強力に推進し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全国に先駆けて進める。

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、老朽化対策など、流域総合水管理の取組により、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、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、複合災害対策や多様な主体の連携による総力を結集した対策、「命を守る」だけでなく「命をつなぐ」対策や災害関連死対策のほか、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、一人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・ソフトを適切に組み合わせ、また、官と民の的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、全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、

地域内の全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)

広大なゼロメートル地帯や伊勢湾周辺に集中したエネルギー施設等、この地域特有の状況を踏まえ、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BCP²⁶やサプライチェーン¹⁰全体としてのBCP²⁶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¹⁰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BCP²⁶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強化し、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¹⁰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できる災害に強い体制に強化するため、大規模な広域防災拠点等を適切に配置するとともに、多様な主体との連携の強化を図り、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・代替性の確保)

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二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するとともに、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す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、それぞれの施設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。

(国・地方公共団体での一体的な取組の推進)

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)

インフラメンテナンス国民会議・市区町村長会議による産学官民の連携やメンテナンスの理念の普及を推進する。

また、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。

加えて、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 NP0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、都市部や地方部、中山間地域⁷、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や地域生活圏形成プロジェクト
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や地域生活圏形成プロジェクト

魅力あふれる地域の創出に向けて、地域の個性を活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、バリアフリー化やユニバーサルデザインの推進等により、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⁹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。

1. 人を惹きつける地域力向上

人を惹きつける固有の魅力創出に向けて、地域住民が歴史の中で培ってきた伝統や文化、自然環境や景観に根ざした地域の個性を十分考慮しつつ、まちなみや河川空間等の整備・活用に取り組むとともに、イベント等を通じて地域へ関心を引き寄せることにより交流人口を増やす。

また、若者や女性から選ばれる地域になるよう、地域の魅力の向上、就労の場や進学機会の確保等、関係者が連携してワーク・ライフ・バランスの充実に取り組むとともに、就職先の選択肢を上げられるよう企業誘致等を推進する。

1-1-1 地域における固有の歴史や伝統を踏まえ、歴史的建造物の保全やそれらを活かしたまちなみの保全・整備など、地域の歴史・文化の魅力を活かしたまちづくり、また、景観行政団体への移行や景観計画の策定、景観条例の制定、屋外広告物の適正化に向けたサポートなどに取り組む。

1-1-2 伝統産業や伝統工芸の振興を図るため、若手技術者・技能者の育成や技術・技能の伝承など後継者育成、また、伝統的工芸品産業魅力アップ創造事業など伝統を守りつつ新たな付加価値を加えた商品・サービスの開発やブランド化・販路開拓のサポートなどに取り組む。

1-1-3 かわまちづくり支援制度を活用した「かわ」と「まち」が一体となった魅力的な水辺空間の整備・活用を推進する。

- 1-1-4 みなと緑地PPP制度⁴²を活用した港湾緑地の高質化を図り、周辺施設と連携して訪れたいくなる「みなとまち」の形成を推進する。
- 1-1-5 離島地域において、島々とそのゲートウェイの魅力をメディアやイベントを活用して情報発信し誘客を図るなど、離島資源を活用した対流促進に取り組む。
- 1-1-6 地域の関係者が連携してスポーツ大会や合宿を招致することなどにより、スポーツを通じた交流人口の拡大と地域活性化、社会課題解決につながる取組を推進する。
- 1-1-7 ワーク・ライフ・バランスの充実と生産性向上による地域経済の活性化を実現するため、経済界・労働界・教育界と行政が一体となって多様な働き方や休み方を選択できる仕組みを構築する。
- 1-1-8 就職時における若者・女性の転出超過を抑制するため、若者・女性の雇用比率が高いICT・サービス関連産業の企業誘致を推進する。
- 1-1-9 多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、地域活性化、観光振興の取組を推進する。

2. 地域生活圏の形成

都市部から農山漁村部など地域の隅々まで豊かさを実感できるよう、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護、教育、地域コミュニティ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ため、誰一人取り残さない、人に優しいデジタル技術を徹底活用して地域の課題解決を行うとともに、二地域居住等や関係人口⁹の増加を促進する。

また、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可動的な空間との3つの空間をベストミックスするまちづくりを検討する。

- 1-2-1 AIオンデマンド、自動運転、MaaS⁴³など次世代交通システムの導入に向けた実証実験や研究開発等を支援して、デジタル技術を活用した新しいオンデマンド型地域公共交通システムの構築を促進する。
- 1-2-2 買い物弱者のサポートや、交通不便地への医薬品等の円滑な供給を行うため、

⁴² 2022年12月に港湾法が改正され、港湾緑地等において官民連携によりみなとの賑わい空間を創出するために創設された制度で、正式名称は港湾環境整備計画制度。港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益の一部を還元して緑地等のリニューアルや維持管理を行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の長期貸付け(概ね30年以内)を可能とする認定制度。

⁴³ 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域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

ドローンやVTOL⁴⁴等の小規模無人配送サービスを推進する。

1-2-3 山間部や過疎地など医師不足が深刻な地域では自宅や移動車両からオンラインで診療や保健指導を受けられるサービスを導入し、高齢者や移動困難者がニーズに合わせて診療形式を選択できるような環境整備に取り組む。

1-2-4 複数の地方公共団体によるデータ連携基盤を整備し、先端技術を活用して、広域にわたり生活を支えるデジタルサービスを推進する。

1-2-5 広域的にPR活動を展開し、移住者増加に向けた既設補助制度を広報することはもちろん空き家の活用による移住者向けの幅広い助成制度を創設するとともに、地域の風土、歴史、慣習を踏まえた生活アドバイザーを配置し、二地域居住等や関係人口⁹増加に行政と企業による協働で取り組む。

1-2-6 中山間地域⁷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の形成を推進する。

1-2-7 軽トラ市など、中山間地域⁷の買い物需要に対応するとともに、地域内外の交流の場を創出する可動的なまちづくりを進める。さらに「バーチャル」や「メタバース」など仮想空間と現実が連携する新たな仕組みづくりにも取り組む。

1-2-8 「道の駅」では、「まち」全体の魅力を高めるため、「まち」と「道の駅」が一体となって発展するよう、多様な主体と連携しながらまちぐるみの戦略的な取組を推進する。

3. 地域産業の活性化

地域産業の活性化による地域力向上に向け、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、デジタル技術の活用等を通じ、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の構築などに取り組む。

1-3-1 地域の特性を活かして高い付加価値を創出し、地域に経済的効果を及ぼす事業や、良質な雇用の創出が期待される地域経済の中心的な担い手である地域未来牽引企業を始めとする地域の中堅・中小企業の成長に向けた取組を促進する。

1-3-2 様々なスキルを持った副業人材と地方の企業経営者を結びつけ、課題解決や新規事業につながる人材確保などを推進する。

1-3-3 スマートフォンアプリを活用して、観光情報や移動手段の検索から交通機関・観光施設・飲食物販での支払いまで行える観光MaaS⁴³を展開し、観光体験の充実、消

⁴⁴ 垂直離着陸機。固定翼と回転翼を組み合わせた構造となっており、回転翼によって垂直に離着陸を行い、固定翼で巡行する航空機のことを指す。

費の拡大、広域周遊の促進等による観光産業の活性化に取り組む。

1-3-4 町家や蔵など老朽化が進む複数の歴史的建築物を再生し、宿泊や飲食施設に改装するとともに、点在する個々の店舗等の連携により、エリア全体で観光客を受け入れ、地域の活性化につなげる取組を推進する。

4. 農林水産業・農山漁村の活性化

農地の集積・集約化、農業経営基盤の強化、スマート農業等新技術の導入を通じた生産性の高い農業経営の育成・確保を図る。併せて食の楽しさ、地域資源の活用や社会機能（農業と健康等）と連携したビジネスの創出、移住及びセカンドキャリアの受け皿等の促進により関係人口⁹を増やし、多様な人材の活用による地域コミュニティ機能の維持・向上を図る。

1-4-1 農林水産物の安定的・持続的な供給体制の構築を促進するとともに、スマート農林水産業の実装の加速化や生産・流通のデジタル化等による農林水産業の成長産業化に向けて取り組む。

1-4-2 複数の集落の機能を補完して、農家、非農家が一体となった農村型地域運営組織⁴⁵を形成し、農用地保全活動や農業を核とした経済活動と併せ、多様な関係者と連携して地域コミュニティ機能の維持・強化に取り組む。

1-4-3 調達・生産・加工・流通・消費の各段階の取組と、カーボンニュートラル¹等の環境負荷軽減のイノベーションを推進する、持続可能な食料システムの構築を促進する。

1-4-4 農地バンクの活用や基盤整備の推進による農地の集積・集約化に加え、これらの農業経営の基盤強化を図るとともに、スマート農業を始めとした新技術や新品種の導入を通じた生産性の向上を実現する。また、高度な実践力と創造力を育む専門学校を設置し、技術や流通・販売・経営について学び、先端技術を導入した農林水産業の担い手の育成に取り組む。

1-4-5 農村型地域運営組織の取組等により、地域のコミュニティ機能を集約し維持する。さらに、人口減少により集落機能の低下が懸念される地域においても農業生産活動が維持されるよう、用排水路等の生産基盤の適切な維持管理を図る。

1-4-6 水産業の成長産業化を実現するため、ICT等の先端技術やデータを活用した漁業・養殖業の生産性の向上や資源評価・管理の高度化のためのスマート水産業の取組を推進する。

⁴⁵ 複数の集落の機能を補完して、農用地保全活動や農業を核とした経済活動と併せて、生活支援等の地域コミュニティの維持に資する取組を行う組織。

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、新たな価値創造を実現するデジタル・新技術の活用基盤の強化を推進し、デジタル技術を活用した医療支援、地域防災力向上やグリーン化、地域の将来像を踏まえたインフラの再構築やセキュリティ強化、交通結節点の機能強化、交通空白の解消、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）、多様なモビリティのベストミックス、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。

1. 利便性と移動の質的向上

持続可能な生活圏の形成や快適な生活環境の構築に向けて、地域等の受容性に配慮しながら、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、及び地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）等の利便性と移動の質の向上に取り組む。

移動の質的向上としては、路車連携⁴⁶の視点を踏まえ次世代交通システムを構築し、交通需要と供給の両サイドで QOML（クオリティ・オブ・モビリティ・ライフ）及び道路サービスレベルの向上を図る。また、生活圏内の隅々まで豊かなサービスが享受できるよう、シームレスな交通ネットワークを構築し、幹線道路から生活道路に至るまでのアクセス性の向上を図る。

2-1-1 集約型公共交通ターミナル（バスタ）の整備を推進しつつ、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携など、MaaS⁴³や自動運転にも対応した未来空間の創出に向けた検討を実施する。

2-1-2 バス・鉄道等による地域公共交通ネットワークの確保・維持を図っていくことで、中心都市と周辺地域との「対流」形成を促進する。

2-1-3 都市圏における拠点相互を結ぶ公共交通の再構築とともに、広域環状道路ネットワークによる地域の連携関係の強化を図り、総合的なまちづくりを推進する。

2-1-4 AIオンデマンド、自動運転、MaaS⁴³など次世代交通システムの導入に向けた実証実験や研究開発等をサポートして、デジタル技術を活用した新しいオンデマンド型地域公共交通システムの構築を促進する。【再掲】

⁴⁶ 車両と道路インフラ間の情報交換・連携を通じて、交通の安全、円滑、効率化などを目指す技術。

- 2-1-5 ETC2.0⁴⁷の展開や、ICTの活用による渋滞緩和、生活道路等の交通事故削減、自動車の自動運転の実現、物流効率化等に貢献する取組を推進する。
- 2-1-6 時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞に対して、データを活用したパフォーマンス・マネジメントにより、ボトルネック対策を効率的・効果的に実施し、高規格道路ネットワーク全体のサービス向上を実現する。
- 2-1-7 都市内の道路空間について、道路への新たなニーズを実現するため、利用者にとって賑わいあふれる道路空間の再配分を検討する。

2. 安全安心な生活環境構築

安心して暮らせる社会の形成に向けて、命と暮らしを支える交通環境の整備や、デジタル技術を活用した地域防災力の向上や地域コミュニティと連携した安全の確保、防犯の取組を進め、安全安心な生活環境の構築に取り組む。

また、地域の実情を踏まえた新たなサービス提供や運営手法、新たなスタートアップやローカル・ゼブラ企業⁴⁸といった多様な主体が連携、役割を分担しながら柔軟に支え合う新たな社会モデルを構想する。

- 2-2-1 防災DXを推進し、防災デジタルプラットフォームの構築に向け、総合防災情報システムにおいて、データ共有のルール設定、自動連携項目の充実、全ての都道府県・指定公共機関との連携構築、防災IoTの実装等に取り組む。
- 2-2-2 住民がコミュニティづくりを通じて安全・安心を自らの手で確保するとの気概を持って行政と協働し、住民・民間事業者等の主体的取組による地域で支え合う絆を育むため、デジタル技術等を活用して住民等が活動する場の提供等のサポートを推進する。
- 2-2-3 自転車ネットワークの策定の促進並びに、自転車通行空間（自転車道、自転車専用通行帯等）の整備等、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進する。
- 2-2-4 地域の居住環境や活性化を阻害する空き家について、倒壊のおそれがあるものは除却を図り、使用可能なものは利活用の促進を図るなど、地域の環境改善に向けた空き家等の遊休不動産の再生・活用に向けた取組を推進する。

⁴⁷ 2016年に導入された従来のETCをさらに進化させたもの。有料道路等における料金収受に加えて、道路側のアンテナ（ITSスポット）と高速かつ大容量の通信を双方向に行うことで、渋滞時の迂回ルート情報や安全運転に資する情報を提供し、車両の走行経路や速度などの情報を収集することが可能で様々な道路政策に活用される。

⁴⁸ 事業を通じて地域課題解決を図り、社会的インパクト（社会に対する良い変化）を創出しながら、収益を確保する企業。

2-2-5 全ての人が安全に安心して参加し行動できるインクルーシブ⁴⁹な社会を実現するため、ユニバーサルデザインに配慮した道路などの整備や適切な管理によりパブリック空間の活用を図る。

2-2-6 人口減少や大規模災害リスクの中、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置付け、早期形成を目指す。

3. デジタル活用基盤の強化

急速に発達するデジタル技術の様々な地域や分野での活用及び多岐にわたる社会課題の解決のためビッグデータの分析と利活用などを進めるとともに、デジタル人材の育成、確保、都市部の高度デジタル人材が地域と多様なかかわりを持てる仕組みなど、データ連携基盤の構築を図ることでデジタル活用基盤の強化に取り組む。

2-3-1 行政手続のオンライン化や電子契約、キャッシュレス化、地方公共団体の情報システムの標準化・共通化といった行政のデジタル化を推進する。

2-3-2 ICTにより流通、蓄積されている個人、機器及びインフラの行動、状態等に関する膨大なデータ（ビッグデータ）の利活用を促進するため、行政、民間企業等のデータの分野横断的な流通を促進するとともに、これらを活用する環境の整備を進める。

2-3-3 デジタル分野の地域企業への人材マッチングのサポートや、地方公共団体によるUIJターン者への就業・起業のサポート等により、地方への人材環流を促進する。

2-3-4 地域におけるパーソナルデータ、行政業務データ、観光者データ等の複数分野のデータの連携・活用を目的としたデータ連携基盤を構築する。

2-3-5 デジタル基盤の高度化の実現のために、「Beyond 5G」や「衛星コンステレーション（低軌道衛星群通信）」、「HAPS（成層圏通信プラットフォーム）」、「MEC（マルチアクセス・エッジ・コンピューティング）」等の通信プラットフォームの高度化を推進する。

第3節 ひとつづくり・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⁹の拡大、ソーシャルキャピタル（社会関係資本）の醸成など、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

⁴⁹ 「インクルーシブ（inclusive）」は「包摂（ほうせつ）的な」「包括的な」「全てを包み込む」を意味する。様々な背景を持つあらゆる人が排除されないことを目指す理念。

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。

これらの取組により、「若者・女性にも選ばれる楽しい地方」の実現を目指す。

1. 誰もが輝き活躍する社会の形成

人々の意識の中に形成された性別に基づく固定的な役割分担意識や他者に対する偏見の解消など、人権尊重を基盤とし、安心して暮らせる社会の形成に向けて、未来を担う若者世代や女性がやりがいと誇りを持って働ける仕事の創出、高齢者の経験・能力を積極的に活かし、健康寿命を伸ばすことにより生き生きと活躍できる場の提供、障害者の自発性を尊重した社会参加の機会創出、誰もが安心して医療・福祉・介護のサービスを受けられる環境づくり、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など、誰もが輝き活躍する社会の形成に取り組む。

3-1-1 地域中小企業などのニーズに合う人材発掘、マッチング等による就労支援、並びに産業競争力強化法に基づく市町村の「創業支援等事業計画」の推進による雇用の安定確保などにより、UIJターン人材を含めて地域に愛着を持ち定着する人材の育成確保に取り組む。

3-1-2 ダイバーシティ⁵⁰を経営戦略に位置付け成果を出している企業の表彰制度など優秀な取組や模範となる企業の認定等により、働きやすい環境づくりに取り組む。

3-1-3 結婚や子育ての希望を実現するために、ライフデザインの形成や出会いの支援に取り組むとともに、安心して出産、子育てができる環境を整える。また、男性による家事・育児への参画を促すなど性別役割分業意識を払拭し、性別にかかわらず多様な暮らし方・働き方を選択できるような社会の実現を図る。

3-1-4 高齢世代が熟練した技能や豊富な経験を活かして、引き続き社会で活躍する世代であることを示すとともに高齢者の若返り意識を誘導し、健康寿命の延伸とデジタル技術等の活用により高齢者が生き生きと活躍できる地域社会の実現を図るとともに多様な暮らし方や多様な働き方の選択ができるような取組を推進する。

3-1-5 求人企業と求職を希望する障害者のマッチングなど障害者の雇用拡大や職場定着支援を実施し、インクルージョン⁵¹を推進することで、全ての人が能力を発揮し、自由で快適に活動できる社会を実現するため、ユニバーサルデザインを取り入れたまちづくりに取り組む。

⁵⁰ 異なる背景や特性を持つ個人が共存し、その違いを尊重すること。

⁵¹ 「インクルージョン (inclusion)」とは、「包括」「包含」といった意味をもつ。ビジネスにおいては、多様な人材がお互いに尊重されその能力を発揮して活躍できる状況を意味する。

- 3-1-6 地域の企業等の広域連携により、外国人労働者の労働環境の改善や就労支援に取り組む。また、外国人労働者やその家族への日本語教育、教育現場における外国人児童生徒のサポートや適切な医療の受診、災害時における外国人の迅速・的確な避難を可能とするための多言語対応等の取組により、外国人が日本で暮らしやすい環境づくりを推進する。
- 3-1-7 人権尊重意識の高揚やジェンダーギャップの是正と性の多様性を認め合う教育や環境づくりを推進し、全ての人が性別にかかわらず平等に機会が与えられる社会をつくる。
- 3-1-8 児童虐待の早期発見・早期対応等の児童虐待防止対策の推進や子どもの貧困対策の充実、特別支援教育の推進等に取り組むことで、全ての子どもの権利を守り、適切な養育を受け、健やかな成長・発達や自立が図られることを目指す。
- 3-1-9 高齢者の尊厳の保持と自立生活支援の目的のもと、可能な限り住み慣れた地域で、人生の最期まで暮らし続けることができるよう、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」等の高齢者を地域で支える仕組みの構築に取り組む。
- 3-1-10 多様な保育ニーズにこたえるため、保育所や認定こども園等の保育の場の確保に努めるとともに、病児・病後児保育や就労形態にあわせた多様な保育サービスの充実に取り組む。また、現役保育士の就職支援やスキルアップ支援、「潜在保育士」の再就職支援等、保育人材の確保に取り組む。
- 3-1-11 サービス付き高齢者向け住宅や地域優良賃貸住宅等を活用した高齢者の安定的な居住環境の構築を推進するとともに、公的賃貸住宅の的確な供給など住宅確保要配慮者に対する住宅セーフティネットの構築に取り組む。

2. 多様な人材を育てる社会の形成

地域を支える人材の育成・確保に向けて、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の確保、地方大学等の魅力向上と発信や学生の定着、企業や大学等と圏域全体の連携、地域と多様な形でかかわりを持つ関係人口⁹の拡大、連携・協働など、多様な人材を育てる社会の形成に取り組む。

- 3-2-1 就労環境の改善や収益力の向上、安定的な雇用の維持・拡大により生活の安定や労働力の質的向上を図り、特に社会を支える医療従事者や小売業従事者、介護福祉士、保育士、バス・鉄道運転士、配達員・トラック運転手等のエッセンシャルワーカーが安心して働くことができる就業環境の改善、処遇の確保等に取り組む。
- 3-2-2 地域の大学、高校等教育機関と地方公共団体・企業やNPO、民間団体等が協働し、インターンシップやフィールド学習、情報発信等を通じて学生の新たな成長と発見

の機会を提供し、地域の魅力を体感できる実践的教育や、地域産業を自ら生み出す人材など地域を担う若い世代の人材育成や定着に取り組む。

3-2-3 暮らしやその基礎となる土地利用のあり方について、国土管理や自然共生、防災・減災、地域づくり等の観点から地域デザインを担うクリエイティブな人材やデジタル人材の発掘・育成に取り組む。

3-2-4 各分野において、円滑かつ効果的な地域づくり活動を実践するためのマネージャー、コーディネーター、ファシリテーターの発掘・育成に取り組む。

3-2-5 地域活動の担い手確保のため、継続的な関心や交流を通じて様々な形で地域を支える関係人口⁹の創出・拡大に向けて、受け入れ地域とかかわりを希望する者とのマッチングを図る就業支援等、継続して関係性を育んでいけるようなサポート体制を構築する。

3. 人々がつながりあう社会の形成

多様な主体による共助社会づくりに向けて、多様な主体の取組が拡大できる環境づくり、地域の担い手などが自由に活動できる場の確保、地方移住や二地域居住等の促進、世代間や関係人口⁹の交流の活発化によるコミュニティの再生などに取り組む。二地域居住に関しては、地方への人の流れの創出・拡大を図ることを目的に、二地域居住促進法（令和6年11月）が施行され、二地域居住者向けの住宅、コワーキングスペース、交流施設等の整備や市町村による地域の実情を踏まえた居住環境の整備の取組に対する制度的な支援が充実してきている。

また、関係人口⁹の拡大・深化に向けて、新たな官民連携による多様な主体の参画促進や場所に縛られない多様な暮らし方・働き方の実現を後押しするなど、人々がつながりあう社会の形成に取り組む。

3-3-1 地方移住や二地域居住等、多様化する移住のニーズに沿った支援を行い、地方暮らし・地方回帰の促進を図る。

3-3-2 増加する空き家を活用した住居やサテライトオフィス、宿泊施設へのリノベーションにより地域の新たな資源とし、移住者等の人材を確保するため空き家等の利活用や情報発信、住宅確保に関する補助金等の支援を行う。

3-3-3 日常生活支援サービス産業の育成、ソーシャルビジネス¹⁹の起業、課題解決型NPOの育成支援、並びにその中間支援に取り組む団体の取組等を支援する。

3-3-4 プライベート・ファイナンス・イニシアティブ（PFI）の仕組みを活用した公共施設やインフラの整備、運営を進める。また、クラウドファンディングや民間資金を活用したプライベート・ファイナンス・イニシアティブ（PFI）やソーシャル・イ

ンパクト・ボンド⁵²の取組など多様な資金調達手法の普及を図るとともに、地域の課題解決に事業として取り組むスモールビジネスなどの振興や中間支援組織の取組支援を進める。

3-3-5 地域自治組織による地域課題への対応や地域主体によるまちづくり、小規模多機能自治⁵³などの取組をコーディネートする機能の整備や人材の育成に取り組む。

3-3-6 山村地域への移住・定住を地域の新たな事業の創出へとつなげるため、移住・定住と起業・就業をサポートする取組を進める。

3-3-7 地域おこし協力隊制度などを活用した、外部からの担い手確保と地域への定着を図るための環境整備に取り組む。

第4節 圏土強靱化プロジェクト

南海トラフ地震を始めとした災害に備えた強靱な国土の構築に向けて、産学官民の多様な主体と連携した防災・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を推進する。

また令和6年能登半島地震等を踏まえた半島・離島特有の地理的、高齢化等の条件不利地域における対策強化、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。

1. 南海トラフ地震への備え強化

産学官民の各機関が連携した防災・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」等を強力に推進し、関係機関が一体となって南海トラフ地震への備えを強化する。また、ハード対策に加え、広域的かつ実践的な地震・津波防災訓練等のソフト対策を推進し、復旧・復興の迅速化を実現するための官民が連携した災害復旧体制の充実や事前復興まちづくり計画策定等による復興事前準備の推進に取り組む。

4-1-1 南海トラフ地震に備えた堤防の整備・強化、既存堤防の耐震化対策、臨海部の防波堤・防潮堤等の機能強化、「粘り強い海岸堤防」整備等のハード整備を推進する。

4-1-2 道路・航路啓開や資機材・燃料・電力等エネルギーの調達・確保、通常貨物輸送に係る施設復旧など、発災時の広域連携課題に対応する役割分担の明確化や連携体制の構築を図るとともに、道路啓開計画の充実、港湾BCPの策定、及び継続的な実

⁵² 2010年にイギリスで始まった民間資金を活用した官民連携による社会課題解決の仕組み。

⁵³ 自治会などより広い範囲（小学校区など）で、地域住民や各種団体が協力し、地域の課題に応じて住民福祉の向上に取り組むこと。

効性確保に向けた取組を推進する。

4-1-3 人命を守り、経済社会への被害が致命的なものにならず迅速に回復することを目指す取組や、独自の行動計画に基づく具体的な取組を推進する。また、市町村の計画策定を促進し、国・県・市町村等が一体となって総合的な防災・減災対策を推進する。

4-1-4 被災後の復興を先取りする「事前復興」の考え方にに基づき、防災・減災と地域成長の両立を図る有事と平時の機能を併せ持つ災害に強く魅力ある地域づくりを推進するとともに、事前復興まちづくり等の防災まちづくりを強力に推進する。また、復興に当たっては、自然環境に配慮した持続可能な社会の構築を目指した取組を推進する。

4-1-5 地域的な災害対策活動をサポートする救援物資の中継・分配、災害医療支援、応急・復旧資機材等の広域輸送、トラック、ヘリコプター等の輸送手段の確保及び運用、広域支援部隊の投入等の広域的な災害対策活動を行う拠点整備を推進する。

4-1-6 膨大な被害量をできる限り減少させるために、行政の関係部局や民間事業者等が連携し、学校、医療施設、公共施設を始め、民間ビル、マンション、戸建て住宅等建築物の耐震化を推進し、建築物の屋内の安全確保に取り組む。

4-1-7 防災上危険な木造住宅密集市街地の解消等の延焼被害軽減対策に計画的に取り組むとともに、木造住宅密集市街地付近における避難場所や避難路の確保、周知等の避難体制の整備を推進する。

4-1-8 土砂災害の危険がある箇所把握に努め、土砂災害対策を推進するとともに、山地災害による被害を防止・軽減するための治山対策を推進する。また、ライフライン施設やインフラ施設の液状化対策、大規模盛土造成地の耐震化等を推進する。

4-1-9 情報インフラの耐震化、ネットワークの多重化や非常用発電設備の整備・燃料の確保等の機能停止に至らない対策を進めるほか、携帯電話等の不感地帯の縮小、安否確認手段の周知等を推進する。

4-1-10 道路管理者、鉄道事業者、空港管理者、港湾管理者等は、道路橋・鉄道高架橋等の耐震改修、鉄道の脱線対策、岸壁、臨港交通施設等の耐震改修等を促進するとともに、孤立集落対策を含め、交通機能が寸断することがないように、被災地域外を活用した代替輸送や水上輸送ネットワークも含めた迂回路・代替路の確保、他の交通モードへの転換等の災害に強い交通ネットワークの構築を推進する。

4-1-11 水上輸送ネットワークに関して、海上交通に必要な不可欠な航路標識の機能を確保するため、海水浸入防止対策を推進する。

4-1-12 防災行政無線、テレビ、ラジオ、携帯電話（緊急速報メール機能、SNS）、インターネットや新たなデジタル技術等を用いた伝達手段の多重化・多様化や高度化並びに、発信する情報の多様化等により、災害時に必要としている人に正しい情報が

確実に伝達できる体制の確保や訓練による実効性向上を推進する。

4-1-13 社会福祉協議会及びNPO等との連携を図るとともに、中間支援組織（NPO・ボランティア等の活動支援や活動調整を行う組織）を含めた連携体制の構築を図り、災害時において防災ボランティア活動が円滑に行われるように活動環境の整備を推進する。

4-1-14 被害想定や施設の耐震特性等に関する情報を始めとする地域の災害リスク情報を整理し、それを分かりやすい表現方法と手段で公表し、地域住民等との共有を図り、防災意識の向上を推進する。

4-1-15 超広域的な災害や、火山噴火・水害等との複合災害など、地域ごとに様々な態様の被害が想定されることから、地域特性を踏まえた対策を推進する。

2. 大規模自然災害への備え強化

頻発化、激甚化する自然災害への対応に向けて、被害の最小化や迅速な復旧・復興のため、ハード・ソフトを適切に組み合わせた防災・減災対策の着実な推進、事前防災から復旧・復興までの時間軸を考慮した対策を推進する。

4-2-1 地域の安全度を向上させるために、流域全体で雨水や流水等を貯留する対策や洪水を流下させる対策、氾濫水を制御する対策をそれぞれ充実させるとともに、効果的に組み合わせて流域治水を推進する。

4-2-2 まちづくり部局等の施策と連携し、水災害対策と「コンパクト・プラス・ネットワーク⁵⁴」とを連動させ、水災害リスクがより低い区域への誘導・住まい方の工夫や水災害に強い安全・安心なまちづくりを推進する。

4-2-3 災害によって人命や経済的な被害を防止するためには、被災後に復旧・復興を行う事後的な災害対策から、できる限り事前の備えを充実させる事前防災対策を計画的に推進する。

4-2-4 スーパー伊勢湾台風など大型台風などの災害リスクに対応するため、危機管理行動計画の取組を進化させていくとともに、堤防の整備、臨海部の防波堤・防潮堤等の機能強化を推進する。

4-2-5 水害や土砂災害等に対応したハザードマップの作成・周知などによる住民の避難体制の拡充強化、また、土砂災害リスクが高い地域では土砂災害警戒区域や災害危険区域の指定などを促進する。

4-2-6 広域的な防災体制の整備や防災訓練等により連携強化を促進する。

⁵⁴ 「国土のグランドデザイン 2050」に掲げられた、国土交通省の重点施策。人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める取組。

- 4-2-7 防災拠点の広域的な防災ネットワークを形成するため、「道の駅」の防災拠点化や大規模な広域防災拠点等の整備を推進するとともに、組織的な人的ネットワークの構築に平時から継続的に取り組む。また、BCP²⁶策定や継続的な実効性確保に向けた取組も推進する。
- 4-2-8 令和6年能登半島地震や奥能登豪雨を踏まえ、半島特有の地理的条件を踏まえた「半島防災・強靱化」を推進するなど、半島・離島等の条件不利地域における対策を強化する。
- 4-2-9 災害時における関係機関等と物流事業者団体との物資の輸送・保管、物流専門家の派遣及び資機材の提供等に関する災害時支援協定の新規締結または改定を推進する。
- 4-2-10 非常時における重要通信網の確保、並びにLアラートの利用拡大、防災行政無線や消防・救急無線のデジタル化等を推進する。
- 4-2-11 火山噴火災害に備え関係機関等で構成する火山防災協議会における広域避難計画の策定などを推進する。
- 4-2-12 自然災害の軽減のために官民が連携して有効な防災・減災に関する研究を推進する。
- 4-2-13 被災した地方公共団体などに対する技術的支援を迅速に行うための「TEC-FORCE⁵⁵」の体制強化を推進する。
- 4-2-14 異常気象時や災害時における防災行動とその実行主体を大規模氾濫減災協議会等により危険情報図やタイムライン等を作成し、関係機関と情報共有・連携することで災害対応の強化を図る。
- 4-2-15 気候変動による降雨量の増加を考慮した河川の目標流量に見直すとともに、事業効果の早期発現が可能な施設の整備や既存施設の活用等の整備を推進する。
- 4-2-16 下水道整備の加速化・重点化に加え、既存施設の運用の工夫や多様な主体との連携なども含めた都市浸水対策を推進する。
- 4-2-17 土砂・洪水氾濫、土石流等の発生時に、大量に発生・流下する土砂・流木に対して、効果的な施設整備を推進する。
- 4-2-18 ダムからの土砂供給、河道の堆積土砂の掘削や掘削土の養浜等への活用などについて、総合土砂管理計画等の検討を行う等、総合的な土砂管理の取組を推進する。
- 4-2-19 地域における様々な人のつながりを活かした自助、共助による地域防災力を高めるとともに、圏域を越えた救援活動・二次避難や復旧・復興支援を広域的に取り組むサポート体制の強化を推進する。

⁵⁵ Technical Emergency Control FORCE の略。災害時に、被害状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧等に取り組む、被災地方公共団体等を支援する。

4-2-20 人口減少や大規模災害リスクの中、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置付け、早期形成を目指す。【再掲】

4-2-21 レジリエンス¹²向上に取り組む企業内人材の育成に加え、当該取組の実効性を高めるために業界において検討が必要な課題の仮説と検証を行うなど、ものづくり産業の早期の復旧に向けた必要な体制のあり方の検討を進める。

3. 都市の防災力強化

都市の防災・災害対策として、最重要拠点の耐災害性の強化、海拔ゼロメートル地帯における高潮対策、都市機能や居住を集約化する過程で、災害リスクの低い地域への立地を促進する。道路の無電柱化の推進、事前防災や被災後の復旧・復興の迅速化、自助、共助とそれらを支える公助といった体制の強化、災害時や感染症に強い地域を形成すべく医療提供体制の強化等に取り組む。

4-3-1 都市河川の改修とともに、内水対策により都市部における浸水被害の軽減・防止の整備を推進する。

4-3-2 災害時の機能確保が必要な避難路や緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化・不燃化、無電柱化の促進や密集市街地対策を推進する。

4-3-3 適正な土地の利用及び管理を確保する施策の総合的かつ効率的な推進を図るとともに、地籍調査を円滑化・迅速化を推進する。

4-3-4 都市部における防災・災害対策を進め帰宅困難者等の安全を確保するため、都市再生安全確保計画等の作成を進め、一時退避場所、退避施設等の整備・管理を推進する。

4. 産業の防災力強化

広大なゼロメートル地帯や伊勢湾周辺に集中したエネルギー施設等、この地域特有の状況を踏まえ、甚大な経済被害を最小限に食い止めるための工場や物流拠点等の関連施設の現状把握と耐災害性の強化や、エリア全体のBCP²⁶やサプライチェーン¹⁰全体としてのBCP²⁶の強化など、災害対応力の一層の強化を図るとともに、サイバー攻撃事案に対する防衛力や回復力の強化に取り組む。

4-4-1 中部圏のものづくり産業を支える中堅・中小企業の持続的経営を可能とする企業BCP²⁶の策定支援を推進する。

4-4-2 サプライチェーン¹⁰の寸断などによるものづくり企業の生産力低下を防ぐため、地域連携BCPの取組を拡大し、企業・行政等多組織間による強靱な連携・協働体制構

築を推進する。

4-4-3 大規模災害時においても、経済社会活動が途絶・停滞することがないように、ものづくり企業の防災力強化を推進する。

4-4-4 大規模災害後の支援物資輸送及び経済活動の早期復旧のため、沿岸部に立地している関連施設の現状把握と官民連携による災害対応力強化を推進する。

4-4-5 サイバーセキュリティに関する犯罪及びその被害の拡大の防止のために、サイバーセキュリティに関する施策を総合的かつ効果的に推進する。

5. ネットワークの多重性及び代替性確保

ネットワークの多重性及び代替性の確保に向けて、広域交通ネットワークの拡充、災害発生時の避難経路や緊急輸送路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む。

4-5-1 中部圏の骨格を成す東西軸、南北軸、環状軸、また、伊豆半島や紀伊半島の半島地域へのアクセス軸などの基幹ネットワーク整備とともに、それらを補完する道路ネットワーク整備を推進しネットワークの多重性・代替性の確保を推進する。

4-5-2 緊急輸送道路ネットワークの整備・橋梁の耐震化とともに道路斜面や盛土等の防災対策などを推進する。

4-5-3 県道などの重要交通網を保全するために地すべり対策や土石流対策を推進する。

4-5-4 東日本・西日本間の電力融通を行う周波数変換装置の拡充など電力系統の増強を推進する。

6. 太平洋・日本海二面活用による広域的なバックアップ体制強化

広域的な連携によるサポート体制の強化に向けて、中部圏・北陸圏の産学官民が連携した救援活動や支援を相互に行う体制の構築、官公庁施設等の耐震化対策等の強化に取り組む。また、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の強化に取り組む。

4-6-1 代替補完機能を有する空港・港湾、並びに高規格道路を始めとした緊急輸送道路などの整備・橋梁の耐震化や道路斜面、盛土等の防災対策を進め、両圏域の相互応援体制や基盤の強化を推進する。

4-6-2 両圏域で国際貨物を共同輸送するための取組を進めるなど平時からの人的・物的交流・連携の強化を推進する。

4-6-3 災害時に事業の早期復旧を実現し、またサプライチェーン¹⁰が維持されるよう、中小企業のBCP²⁶策定を推進するとともに、両圏域企業の連携によるリスクマネジメ

ントの向上を推進する。

4-6-4 災害発生時においても、物資、人員等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁の整備その他の施設の耐震化、気候変動に起因する外力強大化への対応、沿岸部の被災状況把握の高度化を図る。

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³⁶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、災害対応力の向上等に向けた新技術やデジタル技術の活用、建設業・運輸業等の担い手確保及び育成、グリーンインフラの推進など、国土基盤の高質化を目指す。

1. ネイチャーポジティブ推進

自然環境と健全な生態系の保全・再生に向けて、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、地域づくりの推進のほか、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・保全、ブルーカーボン生態系³⁸の保全・再生・創出、環境学習や学校教育を通じた生物多様性に関する理解促進を図るなど、ネイチャーポジティブ³⁶推進に取り組む。

5-1-1 絶滅の危険性が極めて高い種は、生息域内保全のための環境整備や生息状況調査事業等の取組を推進する。本来の生息域内における保全施策のみでは近い将来、種を存続させることが困難となるやむを得ない場合において、飼育下繁殖を実施するなどの生息域外保全に取り組む。

5-1-2 山岳環境保全のための登山道及び山小屋トイレ等の適切な維持・修繕を行うとともに、災害や老朽化で破損した施設の再整備を推進する。

5-1-3 水源林などの森林の整備・保全、生物の生息・生育環境や良好な景観保全に資する里山林の整備・保全を推進するとともに、地域間の連携・パートナーシップによりゴミの回収・処理、発生抑制及び不法投棄防止対策、地下水位観測等の取組を通じて、水環境の保全を推進する。

5-1-4 伊勢湾流域圏の産学官民が一体となり、排出汚濁負荷量削減や干潟・浅場の保全再生への取組、海洋ごみの発生抑制、清掃活動等を通じて、伊勢湾の水質改善を推進する。

- 5-1-5 自然生態系や農林業などへの被害が拡大しているニホンジカやイノシシ、クマ等の野生鳥獣の捕獲及び侵入対策を行うとともに、ジビエなど捕獲鳥獣を地域資源として有効活用を図る等の総合的・効果的な鳥獣被害防止対策を推進する。
- 5-1-6 産学官民の多様な主体の協働による生物多様性の保全に向けた取組を推進する。
- 5-1-7 流域の水環境を守るとともに、生物多様性・生物生産性の視点に立った水産多面的機能を発揮する豊かな海を目指すため、流域が一体となり、水環境を保全する。
- 5-1-8 「人」と「いきもの」が共生する環境整備に向け、生態系に被害を及ぼすおそれのある外来種の生息調査や駆除等、上流から海へと至る流域圏の生態系の維持・回復に寄与する取組を推進する。
- 5-1-9 快適な都市環境の形成を図るため、都市公園等の緑地の確保や里山公園の保全と活用を推進するとともに、市街地に残された貴重な都市の森を市民・事業者・行政の協働により守り育てていく活動、統一的に木造・木質化を図るまちづくり、動植物園の再生等、都市に暮らす人々に生物多様性の保全や地球環境の持続について体感し学ぶ機会の提供などを推進する。
- 5-1-10 干潟・浅場・藻場等のブルーカーボン生態系³⁸の保全・再生・創出に向けた官民連携による取組を推進する。

2. カーボンニュートラル社会の実現

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に向けて、まちづくりのグリーン化や社会基盤の脱炭素化、農林水産業のグリーン化、木材の利用拡大、木質バイオマス¹³のエネルギー利用、森林の再造林、水力発電の最大化、ブルーカーボン生態系³⁸の保全、多様な主体との連携・協働による持続可能な社会を支える担い手づくり等に取り組む。

- 5-2-1 住宅の省エネ化や再生可能エネルギーの導入促進、燃料の脱炭素化、電源の脱炭素化、次世代自動車などの普及、産業・生産品の低炭素化を図り、低炭素型社会の構築に向けた取組を推進する。
- 5-2-2 エネルギー安全保障にも寄与できる有望かつ多様で、重要な低炭素の国産エネルギー源である太陽光・風力・地熱・水力・バイオマスといった再生可能エネルギーの取組を推進するとともに、大規模水素サプライチェーン¹⁰の構築や次世代型太陽電池（ペロブスカイト太陽電池）の普及、低炭素水素モデルタウン等の新たな技術を導入する取組を支援する。
- 5-2-3 自然エネルギーの普及に取り組む産学官民の連携や再生可能エネルギーを使ったグリーン水素の活用など、地域の取組となる地域主導型自然エネルギーの普及拡大を推進する。

- 5-2-4 充電インフラ整備、並びに水素ステーションの整備を図り、EV²³・PHV⁵⁶・FCV⁵⁷等の普及促進により自動車からの温室効果ガスの排出を抑制する。
- 5-2-5 産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な拠点の環境整備や世界的なサプライチェーン¹⁰全体の脱炭素化の要請に対応するため、カーボンニュートラルポート（CNP）⁵⁸の形成を推進する。
- 5-2-6 物流事業者と荷主等の多様な関係者間の連携により、環境負荷低減のみならず、省エネや労働力不足等にも資するグリーン物流の導入を推進する。
- 5-2-7 公共交通機関や自転車・徒歩によるエコ通勤の普及を図るため、公共交通機関の利用促進を通じた環境保全活動を促進する。また、環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用を促すエコドライブの取組の普及・推進や、高速自転車道の実現に向けた検討を実施する。
- 5-2-8 大気汚染の常時監視、工場・事業場に対する規制・指導による固定発生源⁵⁹対策や自動車環境対策等各種大気汚染防止対策の総合的な取組を推進する。
- 5-2-9 環状道路やバイパスの整備等による市街地の通過交通の転換を推進する。
- 5-2-10 環境学習指導者の養成や環境学習教材の作成、環境学習等を通じて持続可能な地域づくりの担い手育成を推進する。
- 5-2-11 エリートツリー⁶⁰等を活用した再造林等による成長の旺盛な若い森林の造成や循環型林業への支援等、森林吸収源対策を強力に推進する。
- 5-2-12 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を推進する。
- 5-2-13 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。
- 5-2-14 干潟・浅場・藻場等のブルーカーボン生態系³⁸の保全・再生・創出に向けた官民連携による取組を推進する。【再掲】

3. 人口減少下の国土利用・管理

適切な国土保全に向けて、健全な水循環を維持するための森林の整備・保全や、適正な土地利用の確保、水辺空間の保全・創出、水辺景観の保全などの健全な水循環の維持、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理、資源循環の高度化や環境と経済が好循環する「地域循環共生圏⁴¹」の形成、空き家・空き地の利活用、適正な管理、優良農地の確保など、人口減少下の国土利用・管理に取り組む。

⁵⁶ Plug-in Hybrid Vehicle の略。プラグインハイブリッド自動車。

⁵⁷ Fuel Cell Vehicle の略。燃料電池自動車。

⁵⁸ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図る港湾。

⁵⁹ 大気汚染物質を発生させる施設のうち発生位置の移動しないもの。

⁶⁰ 国立研究開発法人森林研究・整備機構が成長や材質等の形質が良い精英樹同士の人工交配等を行って得られた個体の中から成長等がより優れたものを選抜して得られた精英樹のこと。第二世代以降の精英樹の総称。

- 5-3-1 水源林の整備・保全強化等により森林の持つ公益的機能の維持・増進による健全な水循環を確保するとともに、ゴミの回収・処理、発生抑制等の取組を推進し、水環境の保全を図る。
- 5-3-2 伊勢湾流域圏の産学官民が一体となり、排出汚濁負荷量削減や干潟・浅場の保全再生への取組、海洋ごみの発生抑制、清掃活動等を通じて、伊勢湾の水質改善を推進する。【再掲】
- 5-3-3 山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理に向けて、砂防堰堤等の整備による土砂の生産抑制、流出調整及び、既存ダム再開発・改良に合わせた土砂を適正に流下させる取組を推進する。
- 5-3-4 土砂の供給や海岸環境の整備と保全により国土や世界的な文化価値の維持・保全を図る。
- 5-3-5 国と都道府県等とが連携して、不法投棄等の撲滅に向けた普及啓発活動、産業廃棄物収集運搬車に対する路上検査、新規及び継続の不法投棄等の監視等を図る。
- 5-3-6 廃棄物を受け入れるための海面処分場を確保し、適正処理を推進する。
- 5-3-7 河川や港湾等で発生する浚渫土砂は海浜や干潟等の造成、深掘り跡の埋め戻し等により有効活用を図る。
- 5-3-8 森林地域における水源地として保全すべき地域の指定、水源林の整備・保全に資する治山施設の整備、間伐等による適切な森林整備等の水資源保全対策を推進する。
- 5-3-9 良好な森林環境を保全し、森林の有する多面的機能を維持・発揮するため、保安林の指定・管理、治山施設の整備、森林整備等の取組を推進する。
- 5-3-10 大型の野生動物の生息域の拡大等に伴う被害が増加し、農林業被害のみならず、森林が持つ水源涵養や国土保全機能の低下、貴重な生態系への影響等がみられるため、関係機関の連携による捕獲事業や防護柵の設置等の鳥獣被害対策を推進する。
- 5-3-11 国土の保全、水源の涵養、良好な景観の形成等、農業・農村の多面的機能を維持・発揮するため、農地、水路、農道等地域資源の適正な保全・管理、農業生産基盤や荒廃農地の再生利用の促進等、健全な国土保全並びに持続可能な農業経営に資する取組を推進する。
- 5-3-12 美しい風土・風景の保全とそれらを活かした景観形成を推進するため、景観・自然・歴史・文化等の地域資源を活かした、美しい景観・国土づくりの取組を推進する。
- 5-3-13 気候変動の影響の顕在化、大規模災害・事故・渇水等による水供給リスクに対応するため、安全で安心できる水を確保する総合的な水のマネジメントに関する取組を推進する。
- 5-3-14 持続可能な社会インフラを目指すため、協議会、有料道路事業、上下水道事業、

民間事業者等による運営事業の実施に向けた取組を推進する。

5-3-15 地域の居住環境や活性化を阻害する空き家について、倒壊のおそれがあるものは除却を図り、使用可能なものは利活用の促進を図るなど、地域の環境改善に向けた空き家等の遊休不動産の再生・活用に向けた取組を推進する。【再掲】

5-3-16 除却等の取組の促進に加え、空き家の重点的活用が必要な区域の指定や空家等管理活用支援法人の指定による空き家の活用促進や財産管理制度の活用による管理の確保等を含め、発生抑制や活用の拡大、適切な管理に向けた取組を総合的に推進する。

4. 国土基盤の高質化

インフラの維持・整備・活用に向けて、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やメンテナンスの高度化・効率化に向けた新技術やデジタル技術の活用、持続可能な維持管理の実施に向けた国・地方公共団体等による技術的支援体制の構築など、国土基盤の高質化に取り組む。

5-4-1 道路、河川、港湾、海岸、ダム、下水道、公園、砂防、治山・林道、鉄道、空港等の老朽化・耐震化対策や予防保全による長寿命化対策を推進する。

5-4-2 道路メンテナンス会議等を活用し、各道路管理者が連携した道路インフラの維持管理や、メンテナンスサイクルの構築等の取組を推進する。

5-4-3 産学官の取組の発展や拡大などにより、インフラ維持管理の効率化・高度化や災害時の被災状況把握の迅速化に資する新技術やデジタルの活用及びロボット技術の開発を推進する。

5-4-4 インフラの老朽化を助長する過積載等の違法車両の取締りや大型車両の通行の適正化を推進する。

5-4-5 高速道路等の利便性を高め地域の活性化に寄与するスマートIC、交差点における交通運用の効率化や安全性、社会的経費低減等に資するラウンドアバウトの整備を推進する。

5-4-6 ETC2.0⁴⁷の整備や自動走行システムの実証実験等、ICTの利活用により渋滞緩和や交通事故削減、物流の効率化等につなげる等、道路インフラへの戦略的な活用を推進する。

5-4-7 センサー技術を応用した水資源開発施設の運用高度化、港湾におけるコンテナターミナル自動化・遠隔操作化、サイバーポートの利用拡大等、スマートインフラの整備を推進する。

5-4-8 建設現場のオートメーション化による省人化を目的として、「i-

Construction2.0⁶¹」を推進し、建設現場の生産性向上を図る。

5-4-9 インフラを良好な状態で持続的に活用するため、産学官民が一丸となってインフラメンテナンスの理念の普及、課題の解決及びイノベーションを推進する。

5-4-10 デジタル基盤の高度化の実現のために、「Beyond 5G」や「衛星コンステレーション（低軌道衛星群通信）」、「HAPS（成層圏通信プラットフォーム）」、「MEC（マルチアクセス・エッジ・コンピューティング）」等の通信プラットフォームの高度化を推進する。【再掲】

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高付加価値型の産業・事業の創出、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、中部圏の強みを活かした戦略産業の強化、中堅・中小企業の振興、産業を担う人材の育成・確保、持続可能な物流機能の確保や新技術の実装に対応した物流拠点の整備といった産業を支える道路などの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。

また、地方と都市の間で、地域内外で人材をシェアし、互いに支え合い、ヒト・モノ・技術の交流、分野を超えた連携・協働の流れを創る。

1. 新産業とイノベーションの創出

高度なものづくり技術の活用による新たな産業の創出に向けて、イノベーション創出を担う強靱な人材のパイプラインの構築、画期的な産学官連携構築の仕掛けに取り組む。また、新たなビジネスモデルの展開による付加価値の創出に向けて、世界から人を惹き付けられるようなスタートアップの集積・創出、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の形成に取り組む。

6-1-1 最先端の研究開発拠点における企業間、産学連携を促進するコーディネート機能を強化し、先端的な研究開発などに取り組むほか、大学を始めとした産学官金の連携により、国際競争力を持つ新たな産業の創出を目指す研究開発に取り組む。

6-1-2 世界から人を惹き付けるスタートアップの集積・創出のため、大学や研究機関のシーズとのマッチングやイベントの開催、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資金供給、アクセラレーター等による事業の成長をサ

⁶¹調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設生産プロセスでICTを活用することなどにより、大幅に生産性を向上させる i-Construction の取組を加速し、建設現場における省人化対策に取り組むため、国土交通省により令和6年4月に取りまとめられた、「施工のオートメーション化」「データ連携のオートメーション化」「施工管理のオートメーション化」を3本柱とした、新たな建設現場の生産性向上（省人化）の取組

ポートする仕組みを構築する。

6-1-3 革新的な技術開発などを誘発する産学官によるオープンイノベーション¹¹を促進するため、中部の大学や公設試験研究機関へ開放型試験・評価機器設備や共同研究スペースを導入し、積極的な利活用を図る。

2. 産業構造の転換

国際競争に優位性を発揮する産業構造への転換に向けて、成長につながるカーボンニュートラル¹の推進、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することによるサプライチェーン¹⁰の強靱化、自然環境と協調した再生可能エネルギーの導入、レジリエンス¹²強化等に資する自立・分散型エネルギーシステムの構築の推進に取り組む。

6-2-1 水素ステーションなどの基盤整備の推進や燃料電池車の普及促進を図るため、水素供給設備整備事業を実施する民間事業者へのサポートを行う。また、燃料電池関連の技術開発支援など、水素エネルギー産業の振興に取り組む。

6-2-2 災害等によるあらゆる産業への影響を考慮し、基幹的な産業や重要産業のサプライチェーン¹⁰を構成している場合など、サプライチェーン¹⁰全体の防災性を高める観点から、中小企業等やサプライチェーン¹⁰のBCP²⁶対策の加速化を図るため、商工会や商工会議所によるセミナー開催、個別相談会や専門家派遣等の作成支援を行う。

3. 戦略産業の強化

中部圏の戦略産業の強化やカーボンニュートラル¹およびグリーントランスフォーメーションの実現に向けて、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、環境産業等を更に進化させるための取組を進めるほか、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、経営力を強化する。

6-3-1 産学官の連携により炭素繊維複合材の高効率な製造プロセスの確立など次世代自動車関連技術の開発や事業化を支援するとともに、自動車産業の電動化・脱炭素化といった急速な環境変化に対応できるよう、中堅・中小企業の事業転換を支援する。さらに、地域企業や研究機関等と欧州の炭素繊維複合材先進国との連携促進をサポートし技術開発力の強化に取り組む。

6-3-2 航空宇宙関連事業者の新規立地・設備投資を促進するため、関連事業者の設備投資予定の具体化に応じて、工場等新增設促進事業、国際戦略総合特区設備等投資促進税制などの活用を図る。

- 6-3-3 航空機産業について、展示会や商談会の開催を通じた地域企業の販路開拓・拡大支援、人材育成・確保、設備投資への助成等に取り組む。
- 6-3-4 航空宇宙産業について、特区制度の支援措置の拡大や、企業立地、研究開発、実証実験のサポート等により、航空機生産機能の拡大・強化を図るとともに、企業の国際競争力の強化や販路拡大を加速させ、航空宇宙産業の発展を推進する。
- 6-3-5 AI・ロボット等の導入・普及のため、AI・ロボット技術を持つ企業との連携機会の創出や省人化・自動化に資する設備投資支援に関する情報提供等に取り組む。
- 6-3-6 医療健康分野の世界レベルの製品開発を行うため、異業種交流等の開催によるオープンイノベーション¹¹の促進及び製品開発支援等により、研究開発と一体となった地域企業の医療健康分野への参入及び集積を図る。
- 6-3-7 異分野から医療機器分野への参入を図る医工連携の促進支援に取り組む。
- 6-3-8 次世代の新素材として注目されるCNF（セルロースナノファイバー）⁶²の実用化に向けた研究開発の強化、CNFを活用した製品開発のサポート、製造拠点の形成を柱としたプロジェクトに取り組むとともに、その推進に向け技術的な助言等を行うコーディネーターを配置する。
- 6-3-9 再生可能エネルギー等の広域送電需要を踏まえ、広域送電等への道路ネットワークの活用など道路空間の多機能化に向けた検討を実施する。
- 6-3-10 自動車関連産業を始めとする多様な産業が広域に集積する中部圏において、2050年カーボンニュートラル及びグリーントランスフォーメーション実現に向けて、経済性や供給安定性、安全性を勘案しつつ、水素・アンモニア等の次世代エネルギーのサプライチェーン¹⁰を構築し、それぞれの産業分野や地域に最適となる利活用の普及・促進を図る。
- 6-3-11 農業、畜産、水産、工学、環境、衛生の各研究分野における連携を図るため、大学及び高専との連携協定に基づく共同研究や人的交流等を実施する。
- 6-3-12 革新的な技術開発などを誘発する産学官によるオープンイノベーション¹¹を促進するため、中部の大学や公設試験研究機関へ開放型試験・評価機器設備や共同研究スペースを導入し、積極的な利活用を図る。【再掲】
- 6-3-13 大学等の技術シーズや地域の中小サプライヤーの優れたものづくり技術や開放特許を活かし、航空宇宙産業等の成長産業分野に関する研究開発成果を活用した製品化及びその事業化に関する経費を助成し、企画提案力を強化することによる事業領域の拡大に取り組む。
- 6-3-14 バーチャルパワープラント参加者及び関連産業向けの普及セミナーの開催を通

⁶² セルロースを主成分とする植物繊維を、ナノ（1ナノは10億分の1）メートルサイズまでほぐして微細化した素材。

じて、エネルギーの地産地消に寄与し、再生可能エネルギーを活用した新たな電力需給調整システムの構築を図る。また、太陽光発電設備の導入費用の補助等により、再生可能エネルギーの普及拡大を推進する。

6-3-15 サーキュラーエコノミーの実現を目指し、自動車関連産業を中心とした動脈産業⁶³の集積と高度なリサイクル技術を持つ静脈産業⁶⁴のポテンシャルを活かした動静脈産業連携の促進に取り組む。

4. 中堅・中小企業の振興

中堅・中小企業の振興に向けて、経営基盤の強化や人材の確保・育成、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・研究に取り組む。

6-4-1 中堅・中小企業へのAIやIoT等の導入サポートを実施するとともに、地域企業がDXを進めるに当たり、デジタル技術やデータ活用に向けたビジネスモデルや組織の変革、人材の育成、セキュリティ対策等、地域企業の課題や取組段階に応じたきめ細かな支援に取り組む。

6-4-2 商談会や展示会の開催、海外ビジネス展開支援等を通じた販路開拓や商談、産地振興の機運醸成、情報発信や技術交流等に取り組む。

5. 産業を担う人材の育成・確保

産業を担う人材の育成・確保に向けて、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、成長分野への労働移動並びに労働生産性の向上、留学生や研修生の積極的な受け入れ促進を図り、さらに建設業・運輸業においては、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、物流効率化や物流DXに取り組む。

6-5-1 次世代の担い手確保に向けて海外や国内の関係機関の連携や育成対策などのサポートを推進するとともに、脱炭素社会の実現を担う人材育成を推進する。

6-5-2 産学官で連携し、社会人が最新のスキルを習得できるリカレント教育やリスキリングの機会の増大に取り組む。

6-5-3 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形成を目指し、半導体業界に対する学生の認知度向上や教育内容の充実化など、企業・教育機関単独では解決が困難な人材確保・育成に関する課題に対して、半導体分野にかかわる産学官の関係機関が連携して取り組む。

6-5-4 航空宇宙産業の生産技術に関する人材育成・研究開発拠点を核とし、学生に対

⁶³ 製造業・小売業等を担う事業者のこと。

⁶⁴ 廃棄物処理・リサイクル業等を担う事業者のこと。

する実践的な人材育成講座や、生産技術課題を解決する企業との共同研究等を実施する。

6-5-5 若い世代がキャリアパスや処遇の見通しをもてる、技能・経験に応じて給与を引上げる、技能者を雇用し育成する企業が伸びていける建設業を目指し、官民一体となって建設キャリアアップシステムの普及・利用促進に取り組む。

6-5-6 日本での就労や起業を目指す外国人を確保するため、留学生や海外の企業家を支援し、企業とのマッチングなどに取り組む。

6-5-7 ドライバー不足や買い物弱者対策への活用に向け、公道を走行する低速・小型の自動配送ロボットの活用を推進する。

6-5-8 継続的な人材確保、女性を始め若手の入職の定着に向け、週休2日制や子育てしやすい環境等の職場環境の改善、多様な働き方の実現、業界の魅力向上に向けた取組を推進する。

6. 産業を支える基盤の強化

国際拠点港湾等の機能強化及び国際基幹航路等の維持・拡大、国際拠点空港の機能強化、空港・港湾の安全性強化、物流拠点と各地域を結ぶ高規格道路等の整備・強化、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る水の安定供給により産業を支える基盤の強化に取り組む。

6-6-1 我が国の経済を牽引する自動車産業、航空宇宙産業等の地域の基幹産業の競争力を強化し、地域経済や雇用の面でストック効果が最大限に発揮できるよう、国際拠点港湾である清水港、名古屋港、四日市港、重要港湾である御前崎港、三河港、衣浦港等において、船舶の大型化、貨物量の増加、耐震性の確保や施設の老朽化等への対応のため、コンテナ輸送、完成自動車等一般貨物輸送の機能維持・強化に向けた整備を推進する。

6-6-2 港湾におけるふ頭の再編やヒトを支援するAIターミナルや次世代高規格ユニットロードターミナル⁶⁵形成の推進を図る。また、港湾物流、港湾管理、港湾インフラ分野の情報を電子化し、一体的に取り扱うサイバーポートの利用拡大を図る。

6-6-3 ダブル連結トラックの普及促進やドライバーの休憩環境改善、中継輸送の実用化・普及、2026年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転⁶⁶トラックの社会実装や料金所のETC専用化によるキャッシュレス化など、ニーズにあわせた高速道路機能

⁶⁵ 内航フェリーやRORO船による、シームレス輸送の効率化のため、情報通信技術を活用して料金決済やシャーシ管理等を効率化し、自動化技術などを実装したターミナル。

⁶⁶ 国土交通省が策定した5段階の自動運転レベルのうち、特定条件下において完全自動運転となるレベルのこと。レベル1は自動ブレーキなどの運転支援、レベル5が完全自動化となる。

の強化に向けた取組を推進する。

- 6-6-4 次世代自動車の更なる普及拡大を図るため、EV²³、PHV⁵⁶の充電インフラ及びFCV⁵⁷の水素ステーションの整備を推進するとともに、自動運転の本格的な社会実装に向け、通信インフラやダイナミックマップ⁶⁷等の社会インフラの整備を加速させる。
- 6-6-5 国際競争力を一層強化するため、圏域全体の物流の効率性や利便性を高め、国際的なレベルでのものづくり産業の先進性を支える高規格道路等の必要な整備を推進する。
- 6-6-6 国際拠点空港や国際拠点港湾、重要港湾等国際物流拠点とのアクセス向上に資する道路等の整備を推進するとともに、空港・港湾等の物流拠点や広く分布する生産拠点との連結強化に向けた取組を推進する。
- 6-6-7 国際交流の拡大やものづくり産業の活発な生産活動の展開を喚起するため、道路等の必要なアクセス整備を推進し、空港・港湾と連携した高速交通ネットワークを構築するとともに、生産性向上、物流機能強化に資する道路などのインフラ基盤整備を推進する。
- 6-6-8 拡充される道路ネットワークと合わせて、スマートIC整備など既存インフラの有効活用により、土地利用のポテンシャルを高め、工場、物流施設、企業立地用地や交流施設等の整備に取り組む。
- 6-6-9 地震等の大規模災害等、危機的な渇水（ゼロ水）、水インフラの老朽化に伴う大規模な事故等といった大きいリスクに対しても、生活用水、工業・農業用水等全ての水供給が停止することがないように、水供給・排水の全体システムとして機能させ、必要な水利用ができる取組を推進する。
- 6-6-10 物流の生産性向上に向けて、自動化・電動化された輸送システムの導入等、デジタル化や先進技術の活用を一層進める。さらに、物流危機やカーボンニュートラル¹などへの対応のため、自動物流道路の実装に向けた検討を進めていく。

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。

⁶⁷ 高精度3次元地図情報と、様々な主体が所有し時間とともに変化する位置特定可能な動的データ（動的情報、準動的情報、準静的情報）とを紐付けルールを定めることにより、整合的に活用するもの。

1. リニア名古屋駅を核とした圏域形成強化

リニア中央新幹線開業による新たな価値を創造するため、企業等の活動と経営の構造転換のサポート、新たな暮らし方・働き方の先導モデルとなる地域の形成、リニア名古屋駅を核とした魅力と活力にあふれる強靱なまちづくりに取り組む。また、交通ネットワーク強化による広域的な波及を目指して、名古屋駅のスーパーターミナル化、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、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の形成に取り組む。

7-1-1 リニア中央新幹線開業に向け、名古屋駅において既存の鉄道やバス等の交通機関との乗り継ぎ利便性向上や、名古屋高速道路等の道路ネットワークとのアクセス向上を図るスーパーターミナル化に取り組む。

7-1-2 名古屋駅周辺地区や栄地区に加え、都心ゾーンの第3の拠点である金山地区、名城・名古屋城三の丸地区において、都市機能の集積を進めるとともに広域的な連携を強化し、回遊性の向上や賑わいの創出等の都市の魅力向上に取り組む。

7-1-3 主要都市圏間を結ぶネットワークの強化とともに、主要駅周辺部における区画整理事業や駅へのアクセス道路整備、物流ネットワークの整備、市街地再開発等主要都市部の機能拡充に取り組む。

2. リニア中間駅を核とした圏域形成強化

リニア中間駅を核とした圏域形成強化に向けて、中枢機能の立地や移転受入の促進、インバウンド¹⁶もターゲットとした広域観光の促進による交流人口の拡大、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の強化に取り組む。

また、リニア中間駅を核とした地域づくりとして駅周辺を始めとする企業誘致を促進し産業力の強化を図ることで、雇用の創出並びに移住及び関係人口⁹の拡大を図る。

具体的には、時間距離短縮の効果とデジタル技術の活用から生まれる新たな「生活・交流」及び「産業・しごと」、圏域をつなぐ「観光」、これらを支える「交通ネットワーク」の4つのテーマ別に以下のとおり取り組む。

(生活・交流)

リニア中央新幹線開業に伴う新たな圏域を見据えた地域生活圏の形成、二地域居住の促進等により、若者世代を始めとした人の流れの創出・拡大を図るとともに、自然豊かな環境の中で、これまでに類のない都市と地方にまたがる新しい暮らしの実現に向け取り組む。

(産業・しごと)

リニア中間駅周辺地域のロボット、航空宇宙産業・水素エネルギー等の先端技術拠点の形成や地場産業の強み、及びそれらに係る人材・ソリューションをいかし、「日本

中央回廊」と連携したビジネス・商圈・販路の拡大を図る。あわせて、圏域間の人流・物流の活性化を図ることにより、圏域全体の活力を広域に波及させ我が国の成長をけん引する次世代のビジネスフロンティアの形成に向け取り組む。

(観光)

隣接圏域等とも連携し、各地の観光資源・文化資源を保全・活用するとともに、その持続可能性や価値を更に高めるための受入環境の整備を推進することで、リニア中間駅を核とした世界に選ばれる新たな広域観光モデル創出に向け取り組む。

(交通ネットワーク)

リニア中間駅を始めとした新たな圏域内及び他圏域との交通ネットワークの形成等により、各地のつながりを強化し、新たな圏域を越えた人流、物流の更なる拡大・強化や次世代モビリティの活用を通じたイノベーションの創造を図るとともに、交通の結節点となるリニア中間駅周辺のまちづくりやリニア中間駅の効果を広域に波及させるためのアクセス向上等、交通の新たな拠点形成に向け取り組む。

(1) リニア長野県駅(仮称)

7-2-1 「森林資源」、「豊かな自然環境」、「再生エネルギー創出の高いポテンシャル」等の強みを活かし、リニア中間駅を中心として一極集中から多極分散型国家のモデルとなる圏域の形成を図る。

7-2-2 地域の強みを活かした新産業・新事業創出の動きを踏まえたクラスターの形成やリニア中央新幹線開業による交流機会の拡大に伴うイノベーション創出を推進する。

7-2-3 女性や若者が県下において活躍できる環境整備に努めること等を通じ、伊那谷地域への多様な人材・ビジネスの集積を図る。また、伊那谷地域の恵まれた自然環境や民俗芸能といった強みと特徴を最大限いかし、多様な学びの場を創出することで、主として子育て世代を中心とした新たな人流を創出する。

7-2-4 航空宇宙産業を始めとする伊那谷地域が有するものづくり産業の強みの更なる高度化、高付加価値化を実現するとともに、産学官連携による次世代産業の創出・推進に取り組む。また、産官学が一体となって再生可能エネルギーや次世代エネルギーの創出・利用に取り組み、国内外から人々が集う全国屈指の「ゼロカーボン地域」を実現し、新産業の創出やCSR⁶⁸等への意識が高い企業の誘致を行うことで、伊那谷地域の立地・産業競争力強化の実現を目指す。

7-2-5 世界水準の山岳高原観光地づくりに向けて、地域DMO⁶⁹の体制強化や連携を図り、世界の潮流である持続可能な観光「サステナブル・ツーリズム」の取組を推進する

⁶⁸ Corporate Social Responsibility (企業の社会的責任)

⁶⁹ 原則として、基礎自治体である単独市町村の区域を一体とした観光地域として、マネジメントやマーケティング等を行うことにより観光地域づくりを行う組織

とともに、中山道をはじめとした多様な観光資源や移動手段を活用した広域観光を推進する。

7-2-6 県内及び圏域内との広域連携を推進し、圏域内の共通資源である自然や文化、歴史等を活用した広域周遊観光の確立を目指す。

7-2-7 リニア中央新幹線の整備効果を県内に波及させるため、地域の経済・観光の活性化、住民の生活の向上及び駅周辺から圏域内外のアクセスや利便性の向上を目指し、地域内交通ネットワークのほか、リニアと新幹線、高規格道路等を基軸にした東日本と西日本、太平洋と日本海を結ぶ大規模な流動を創出する広域的な交通ネットワークの整備を推進する。

(2) リニア岐阜県駅（仮称）

7-2-8 豊かな自然環境や多彩な伝統文化、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いかしながら、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に取り組み、リニア岐阜県駅（仮称）を核としたまちづくりを推進する。

7-2-9 県内就職や移住定住の促進に向けた取組を推進するとともに、遠隔医療の推進による医療提供体制の強化やドローンの導入等によるスマート物流の推進等、DXを活用した質の高い生活環境の整備を推進する。

7-2-10 大規模災害発生時において、首都圏と同時被災の可能性の低さとリニア中央新幹線や中央自動車道等による首都圏へのアクセスが容易かつ確実である強みを活かした、大規模災害時のバックアップ機能を果たす地域づくりに取り組み、事業継続の観点からの都市代替機能の誘致を推進する。

7-2-11 コロナ禍で加速した新たな地方分散の流れをとらえ、リニア中央新幹線の開業による利便性を活かすとともに企業集積と産業力強化による雇用促進や定住人口の拡大への取組を推進し、中京大都市圏の一角として重要なポジションを占める都市圏形成に取り組む。

7-2-12 総合車両基地を核としたリニア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等の取組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。

7-2-13 リニア中央新幹線開業を契機とした国内外からの誘客に向け、県内関係組織や隣接県との連携を図り、豊かな自然や歴史、伝統文化等の観光資源の磨き上げや旅行商品の造成・プロモーションにより、インバウンド需要も取り込み、岐阜県駅周辺のみならず、県全域、さらには隣接県を含めた新たな周遊観光の創出に向けた取組を推進する。

7-2-14 リニア中間駅を核とした圏域内での広域連携を推進し、共通資源である自然や文化、歴史等を活用した広域周遊観光の確立を目指す。

7-2-15 東西・南北軸を形成する高規格道路等の整備推進により、岐阜県駅を核とした道路ネットワークの充実や多重性・代替性の強化を図る。

7-2-16 AI オンデマンド交通や自動運転技術を導入した新モビリティの整備等により、岐阜県駅を起点としたシームレスな交通体系の構築を推進する。

3. 東海道新幹線エリアの圏域形成強化

東海道新幹線エリアの圏域形成強化に向けて、新幹線利用の利便性の向上による企業の新規立地を見据えた取組の推進や新たな観光交流の拡大などによる地域の活性化、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取り組む。

7-3-1 太平洋側を東西に結ぶ東海道新幹線や東名・新東名高速道路に加え、中部圏の内陸部を通過するリニア中央新幹線の効果を太平洋側にも広域に波及させるため、リニア山梨県駅（仮称）やリニア長野県駅（仮称）と太平洋側を結ぶ南北軸を整備するとともに、こうした高速交通ネットワークを通じて東海道新幹線エリアの諸都市の連携を促し、都市拠点などの整備により広域的な地域間の交流や経済的なつながりの増大に向けた取組を推進する。

7-3-2 外国人出入国者の増加に対応した広域観光交流や大都市圏との近接性を活かした国土強靱化の観点など、圏域を越えた広域連携の拠点としての機能強化を図るため、高速交通ネットワークと空港のアクセス強化に取り組むとともに、国際定期路線の誘致や物流機能の高度化などに取り組み、首都圏空港の代替空港としての機能強化を図る。

4. 三遠南信エリアの圏域形成強化

愛知県東三河地域、静岡県遠州地域、長野県南信州地域からなる三遠南信エリアにおいて、リニア中央新幹線を始め、東海道新幹線や JR 東海道本線、東名・新東名高速道路などの東西軸と、JR 飯田線や三遠南信自動車道などの南北軸の連結性を強化することにより、交通基盤の整備の進展に伴う有機的な交流、連携活動を深化させ、三遠南信自動車道やリニア中央新幹線等の効果を圏域全体に波及させる取組を進め、圏域の強化を図る。

7-4-1 日本中央回廊を形成する地域として、首都圏、中部圏、近畿圏を結ぶ東西軸、北陸圏へと通じる南北軸の交通網の整備を推進するとともに、国内外の交流拠点である空港や港との連携を強化し、ヒト、モノの交流を促す。また、経済界、行政などの連携により、メディアやウェブサイト等の情報ネットワークなどを効果的に活

用し、地域内外への情報の発信と共有に取り組む。

7-4-2 圏域内の産学官の連携により既存産業の活力を増進させる。また、高度なものづくり基盤技術が集積する地域の優位性を活かし、県境を越えた産業連携により航空宇宙産業、次世代自動車産業、スマート農林水産業等多様な分野において新たな価値の創出を目指すとともに、スタートアップ企業の誘致・育成を行う。

7-4-3 自然環境や景観、民俗芸能、祭り、歴史文化、食文化等、個性豊かな特色を有する地域資源を活用し、広域的な情報発信や観光プロモーション活動などを通じてブランド力の向上に努め、周遊型の観光を促すとともに、地域固有の文化財や自然環境の保存と継承に向けた取組を推進する。

7-4-4 交通網の整備を活かし、広域的な連携による医療・福祉分野の充実や、県境を越えた防災体制を構築するとともに、二地域居住等の新しい居住スタイルを促す取組を推進する。

7-4-5 大学・高校などの教育・研究機関を主体とした産学官の関係機関による県境や分野を越えた連携、地域情報の発信や共有により、次世代の産業や文化を担う人材の育成や確保を進め、地域課題の解決に向け、多様な主体が参画するプラットフォームの形成を促進する。

5. 越境連携による都市圏拡大強化

都市圏の拡大・強化に向けて、三大都市圏が一体となることで新たなイノベーションを持続的に創出し、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、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。

7-5-1 中央日本4県サミット（長野県、新潟県、山梨県、静岡県）を活用し、共通財産としての自然環境や歴史的な街道、人口減少下における地方創生、多彩な食や文化芸術の振興、カーボンニュートラル¹の取組等、幅広く議論を深め広域連携の取組を実施する。

7-5-2 山梨・静岡・神奈川3県の県・市町村・民間事業者等による広域連携施策の取組として、外国人観光客誘致などの観光振興、富士山を始めとした火山や県境を跨ぐ河川の防災対策、幹線道路などの交通体系整備、富士山周辺の良い景観形成や廃棄物不法投棄対策など、富士箱根伊豆交流圏構想に基づく取組を推進する。

7-5-3 日本三霊山として名高い立山、白山、富士山の歴史的・文化的価値を活かすことにより、関係する富山県、石川県、静岡県の三県が連携・協働して地域振興と交流拡大を図る。

6. 日本中央回廊の効果を最大化する交通基盤強化

日本中央回廊の効果の最大化に向けて、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の形成に取り組む。また、交通ネットワーク強化による広域的な波及を目指して、国際的な人流及び物流機能の強化、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を確保したアクセス強化、鉄道路線の機能強化、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、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）に取り組む。

7-6-1 名古屋駅のスーパーターミナル化とともに、名古屋駅と中部国際空港とのリダンダンシー機能を確保する重要物流道路等の道路ネットワークの強化、並びに名古屋駅と周辺都市との広域交通機能強化に向けた取組を推進する。

7-6-2 リニア中間駅を核とした既存交通インフラとのネットワーク構築や高規格道路の交通ネットワークによる多重性・代替性の確保や、既存の高規格道路へのスマートIC整備など、リニア関連道路網の整備を推進する。

7-6-3 中部・北陸圏に広域に波及させるため、道路ネットワークの整備においてはサービスレベル達成型を目指し、シームレスなサービスが確保された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を推進する。

7-6-4 名古屋の周辺都市に対してリニア中央新幹線開業による時間短縮効果をより広域的に波及させ鉄道アクセスの拡大を図るため、連続立体交差化事業や踏切道改良計画事業などに取り組む。

7-6-5 鉄道やバス等の公共交通機関を利用するインバウンド¹⁶等の受入環境整備を図るため、デジタル技術の導入及び相互利用等も含めた交通系ICカードの利便性向上を促進する。

7-6-6 主要な港湾において、港湾の利用促進を図る組織と連携し、船舶や貨物の誘致に向けた船社や荷主等へのポートセールスを促進する。

7-6-7 クルーズ船の大型化、寄港数の増加に対応するため、公共による岸壁等の整備や民間事業者による施設整備などのサポートによる受入環境の高質化を推進する。

7-6-8 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資するまちづくりの促進を目的とした「みなとオアシス⁷⁰」の活動を推進する。

7-6-9 中部国際空港などにおいてLCCを始めとする国際定期路線の誘致など就航・増便への対応など新たな需要を喚起する取組を推進するとともに、中部国際空港の完全

⁷⁰ 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設として、申請に基づき登録するもの。

24時間化などの機能強化を推進する。

第8節 新時代の観光交流促進プロジェクト

MICE³³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³⁴の構築、マルチモーダル³⁵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、魅力的な観光資源の特性を活かした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。

1. 国際的な広域観光交流の強化

国際大交流時代を拓く観光・交流に向けて、国際コンベンション等のMICE³³機能の拡充・強化や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³⁴の構築、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、高速交通ネットワークを活かしたマルチモーダル³⁵な周遊観光ルートの形成、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、海外からのインターンシップ体制の構築など、国際的な広域観光交流の強化に取り組む。

8-1-1 ユニークベニュー⁷¹の活用促進、コンベンションビューロー⁷²やDMO⁷³との連携強化、MICE³³参加者向け体験コンテンツの造成等、観光施策との連携を強化しながら、MICE³³開催地として選ばれるための施策を推進する。

8-1-2 従来から取り組んできた観光のみならず、ビジネス、教育・研究、文化芸術、スポーツ、自然といった様々な分野での国際的な人的交流を伴う取組の深化と掘り起こしを図り、これまでにない新たな価値の創造・発信を図る。

8-1-3 国立公園等の自然、伝統工芸品や宿場町、祭り等の文化・歴史、地場産業、温泉・旅館、食、インフラ等の多種多様な観光資源を保全・活用したコンテンツの磨き上げや、その持続可能性や価値を更に高めるための受入環境の整備やオーバーツーリズム対策等を推進し、インバウンド¹⁶等の誘客を促進する。

8-1-4 国際交流のゲートウェイとしてのリニア名古屋駅の交流施設の機能強化や既存施設の改築事業により、コンベンション機能の拡充・強化に取り組む。

8-1-5 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と高速交通ネッ

⁷¹ 博物館・美術館、歴史的建造物、神社仏閣、城郭、屋外空間（庭園・公園、商店街、公道等）等で、会議・レセプションを開催することで特別感や地域特性を演出できる会場。

⁷² 国内外から国際会議を始めとしたMICEを誘致する組織。

⁷³ Destination Management/Marketing Organizationの略。地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに、観光地域づくりの司令塔として、多様な関係者と協同しながら、戦略に基づく取組を着実に遂行する法人。

トワークを活かし、交通関係事業者間が連携し、マルチモーダル³⁵な広域周遊ルートの形成を促進する。

8-1-6 客船誘致受入に関する協議会と連携し、誘致に向けた船社へのポートセールスを促進する。

8-1-7 自転車を通じて富士山等の優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルルートの指定も見据えた整備を推進する。

2. 太平洋・日本海広域観光交流の強化

国際的な広域周遊ルート強化に向けて、観光地へのアクセス強化や、自然や歴史・文化、産業、食等の様々な観光資源を磨き上げ、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、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など、太平洋・日本海広域観光交流の強化に日常的な協働により取り組む。

8-2-1 中部圏・北陸圏を跨がるエリアにおいて、本物や特別感を感じられる体験型ツアーといった国際クルーズ船の上質な寄港地観光を造成するなど、エリア内の広範囲に分布する多様な観光資源の魅力を高め、テーマ性やストーリー性を持った観光コンテンツのネットワーク化を図り、それらを総称した主に中華圏向けには「昇龍道」、主に欧米豪向けには「Central Japan」（以下、「昇龍道等」という。）との名称を活用しながらプロモーションを図ることで、両圏域への広域の周遊を促進する。

8-2-2 中部圏・北陸圏の両圏域が連携した広域的なプロモーションを昇龍道等の名称も活用しながら引き続き推進するとともに、エリア内の観光地へのアクセスや観光地間の対流を支える交通基盤の整備、交通事業者との連携を推進する。

3. 地域の魅力を活かした観光交流の強化

観光・交流の促進と賑わいの創出による地域力向上に向けて、観光地域や観光産業の再生と高付加価値化、観光分野のDX化等の推進に加え、地域内外からの来訪頻度を高めるべく長期滞在の促進や地域の人々との交流機会の拡大、地域ならではの体験コンテンツの造成、旅行者のニーズに応じた滞在環境及び移動環境の整備など、地域の魅力を活かした観光交流の強化に取り組む。

8-3-1 歴史的建造物やまちなみの保全、地域の交流拠点としての役割を担う港湾緑地等の魅力向上、水辺空間の整備、広域サイクリングロードの整備、離島資源の活用、農地や美しい景観の継承、日本風景街道各ルートとの協働、伝統産業・伝統工芸の

振興等を通じ、官民連携により民間活力を最大限活かし、住民と旅行者が、関係性を深める体験コンテンツ等の整備を推進する。

8-3-2 キャッシュレス化やMaaS⁴³の活用、観光客データの分析・活用によるマーケティング等の観光分野のDX化等を推進するとともに、DMO⁷³や交通事業者等の多様な主体と連携し、観光客のニーズに応えた滞在環境及び移動環境の整備やサービスの提供を促進する。

8-3-3 歴まち認定都市等の観光交流人口増加に向け、受入環境整備やオーバーツーリズム対策に取り組むとともに、プロモーション活動やSNS等により観光情報を国内外へ効果的に発信する。

8-3-4 中部圏の観光資源の魅力を国内外に発信し、地域内外からの宿泊や周遊観光を促進する。

8-3-5 観光客の受入と住民の生活の質の確保を両立し、持続可能な観光地域づくりを実現するため、オーバーツーリズム未然防止・抑制に向けて、地域の実情に応じた取組を総合的に支援する。

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。

前述の第1節から第8節で示した広域連携プロジェクトの中から交通ネットワークの形成・防災力の強化・観光交流の促進などについて円滑かつ効果的に進捗が図られるよう、他圏域との連携を推進する。

とりわけ北陸圏とは、文化的・歴史的にも関係が深く、中部圏開発整備計画等により一体的な圏域として開発整備が進められている。第2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おり、引き続き、圏域間の円滑な人流・物流の確保等に努めながら連携強化を図る。さらに、東北圏、首都圏、近畿圏とも連携した取組を推進する。

1. 大規模災害を見据えた圏土の強靱化

南海トラフ地震など大規模災害により道路、エネルギー、ライフライン等が途絶することなく、経済社会活動を継続することができるネットワークの多重性及び代替性が確保された国土構築や、大規模災害時の首都圏へのバックアップ機能を果たす地域づくりに隣接圏域と連携して進める。

【首都圏・北陸圏・近畿圏】

9-1-1 人口減少や大規模災害リスクの中、地方部における生活圏人口の維持に不可欠

な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置付け、早期形成を目指す。【2-2-6より再掲】

【北陸圏】

9-1-2 両圏域で国際貨物を共同輸送するための取組を進めるなど平時からの人的・物的交流・連携の強化を推進する。【4-6-2より再掲】

【首都圏】

9-1-3 超広域的な災害や、火山噴火・水害等との複合災害など、地域ごとに様々な態様の被害が想定されることから、地域特性を踏まえた対策を推進する。【4-1-15より再掲】

9-1-4 火山噴火災害に備え関係機関等で構成する火山防災協議会における広域避難計画の策定などを推進する。【4-2-11より再掲】

【東北圏・首都圏・北陸圏・近畿圏】

9-1-5 被災した地方公共団体などに対する技術的支援を迅速に行うための「TEC-FORCE⁵⁴」の体制強化を推進する。【4-2-13より再掲】

9-1-6 広域的な防災体制の整備や防災訓練等により連携強化を促進する。【4-2-6より再掲】

2. 日本中央回廊形成を見据えた広域ネットワークの強化

リニア中間駅を始めとした新たな圏域内及び他圏域との交通ネットワークの形成、デジタル技術の導入によりシームレスな交通体系を実現し、リニア中央新幹線開業による時間距離短縮の効果を圏域の内外に波及させていく。高規格道路ネットワーク等とつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性を確保し、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの強化を図る。また、リニア中央新幹線開業による時間距離短縮の効果を活かすとともに、観光地・観光産業の再生・高付加価値化等を推進し、自然、文化の保全と観光の両立を図るなど、個性豊かな地域の魅力を活かし、持続可能な広域周遊観光を創出するなど、首都圏・北陸圏・近畿圏等と連携して取り組む。

【首都圏・北陸圏・近畿圏】

9-2-1 中部圏の骨格を成す東西軸、南北軸、環状軸、また、伊豆半島や紀伊半島の半島地域へのアクセス軸などの基幹ネットワーク整備とともに、それらを補完する道路ネットワーク整備を推進しネットワークの多重性・代替性の確保を推進する。【4-5-1より再掲】

9-2-2 リニア中央新幹線の開業効果を県内全域に波及させるとともに、リニア中間駅周辺から県全域、隣接県を含めた新たな広域周遊観光の創出に向けた取組を推進する。

9-2-3 日本中央回廊を形成する地域として、首都圏、中部圏、近畿圏を結ぶ東西軸、北陸圏へと通じる南北軸の交通網の整備を推進するとともに、国内外の交流拠点である空港や港との連携を強化し、ヒト、モノの交流を促す。また、経済界、行政などの連携により、メディアやウェブサイト等の情報ネットワークなどを効果的に活用し、地域内外への情報の発信と共有に取り組む。【7-4-1 より再掲】

【首都圏・近畿圏】

9-2-4 自転車ネットワークの策定の促進並びに、自転車通行空間（自転車道、自転車専用通行帯等）の整備等、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進する。【2-2-3 より再掲】

9-2-5 自転車を通じて富士山等の優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルルートの指定も見据えた整備を推進する。【8-1-7 より再掲】

【首都圏】

9-2-6 太平洋側を東西に結ぶ東海道新幹線や東名・新東名高速道路に加え、中部圏の内陸部を通過するリニア中央新幹線の効果を太平洋側にも広域に波及させるため、リニア山梨県駅（仮称）やリニア長野県駅（仮称）と太平洋側を結ぶ南北軸を整備するとともに、こうした高速交通ネットワークを通じて東海道新幹線エリアの諸都市の連携を促し、都市拠点などの整備により広域的な地域間の交流や経済的なつながりの増大に向けた取組を推進する。【7-3-1より再掲】

3. 太平洋・日本海交流連携の強化

日本海側の北陸圏と連携し、環白山地域の観光振興や地域間交流等について、様々な機関・組織との連携・協働による地域の自然・景観や暮らし・文化の保全・再生を図る。また、インバウンド¹⁶を含めた広域周遊ルート強化に向けて、自然や歴史・文化、産業、食等の様々な観光資源を磨き上げ、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、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といった、太平洋・日本海広域観光交流の強化に取り組む。広域周遊ルートの形成においては、能登半島地震の被災地における観光振興も視野に入れ、北陸圏と連携して観光復興支援に持続的に取り組む。さらに、日本海側と太平洋側を結ぶ物流ネットワーク等を活用するとともに、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人材確保・育成などの基盤強化等、他

圏域と連携して産業の国際競争力強化に向けた取組を推進する。

【東北圏・首都圏】

9-3-1 中央日本4県サミット（長野県、新潟県、山梨県、静岡県）を活用し、共通財産としての自然環境や歴史的な街道、人口減少下における地方創生、多彩な食や文化芸術の振興、カーボンニュートラル¹の取組等、幅広く議論を深め広域連携の取組を実施する。【7-5-1 より再掲】

【北陸圏】

9-3-2 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形成を目指し、半導体業界に対する学生の認知度向上や教育内容の充実化など、企業・教育機関単独では解決が困難な人材確保・育成に関する課題に対して、半導体分野にかかわる産学官の関係機関が連携して取り組む。【6-5-3より再掲】

9-3-3 日本三霊山として名高い立山、白山、富士山の歴史的・文化的価値を活かすことにより、関係する富山県、石川県、静岡県の三県が連携・協働して地域振興と交流拡大を図る。【7-5-3 より再掲】

9-3-4 中部圏・北陸圏を跨がるエリアにおいて、本物や特別感を感じられる体験型ツアーといった国際クルーズ船の上質な寄港地観光を造成するなど、エリア内の広範囲に分布する多様な観光資源の魅力を高め、テーマ性やストーリー性を持った観光コンテンツのネットワーク化を図り、それらを総称した主に中華圏向けには「昇龍道」、主に欧米豪向けには「Central Japan」（以下、「昇龍道等」という。）との名称を活用しながらプロモーションを図ることで、両圏域への広域の周遊を促進する。【8-2-1 より再掲】

9-3-5 中部圏・北陸圏の両圏域が連携した広域的なプロモーションを昇龍道等の名称も活用しながら引き続き推進するとともに、エリア内の観光地へのアクセスや観光地間の対流を支える交通基盤の整備、交通事業者との連携を推進する。【8-2-2 より再掲】

【首都圏】

9-3-6 山梨・静岡・神奈川3県の県・市町村・民間事業者等による広域連携施策の取組として、外国人観光客誘致などの観光振興、富士山を始めとした火山や県境を跨ぐ河川の防災対策、幹線道路などの交通体系整備、富士山周辺の良い景観形成や廃棄物不法投棄対策など、富士箱根伊豆交流圏構想に基づく取組を推進する。【7-5-2 より再掲】

第4部 計画の推進等

第1章 他圏域との連携

圏域の発展を支える高規格道路ネットワーク整備や高速鉄道、港湾施設整備等の社会基盤整備を連携して推進していくとともに、観光・防災・医療分野等における隣接圏域（首都圏、近畿圏、北陸圏、東北圏）との連携施策については、円滑な進捗が図られるよう、施策の進捗状況を適切に把握し、進捗していく中での課題等に対応していく。また、国土形成計画（全国計画）における日本海側・太平洋側二面活用や日本中央回廊の形成による広域的な連結強化を踏まえ、他圏域との交流・連携を強化するための交通ネットワークの強化、物流・人流などの輸送ネットワークの強化、広域観光・インバウンド観光の促進、災害時における隣接圏域のバックアップ体制の強化等により、世界からの企業・人材の呼び込み機会の創出や、ビジネスや観光等の人流の一層の促進を図るべく、圏域間での連絡・調整・意見交換を行う会議を定期的を開催する等により、効果・効率的に計画期間内での連携施策を進めていくものとする。

第2章 計画の推進管理等

第1節 多様な主体の参画・協働

1. 一体的な推進体制

本計画の推進に当たっては、協議会構成員を始めとした国、県、市町村、経済界等の多様な主体が、十分に連携・協働を図りつつ、計画が描く将来像の実現に向けた各種施策の展開・具体化を推進する。また、中部圏知事会や中部圏開発整備地方協議会等の既存の中部圏の統括的な組織との緊密な連携により、計画を推進する。

2. 多様な主体との連携

本計画を推進するため、行政のみならず、住民・NPO・大学・企業等の多様な主体を地域づくりの担い手と位置付け、これらの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、公と私との中間的な領域で協働するという考え方に立って、多様な民間主体の発意・活動を積極的に地域づくりに活かす取組を促進する。

第2節 他計画・施策との連携

本計画を効果的に実施するため、隣接圏域の広域地方計画はもとより、社会資本整備重点計画及び同計画に基づく中部ブロックにおける社会資本整備重点計画、交通政策基本計画、国土強靱化基本計画、国土強靱化実施中期計画、地方創生 2.0 基本構想、防災基本計画、南海トラフ地震防災対策推進基本計画、国土利用計画（全国計画）、半

島地域及び離島の振興に関する方針等の各種計画との整合を図り、連携を強化する。

第3節 計画の進捗管理

本計画の実施に当たっては、その評価・見直しを効率的かつ効果的に実施していくため、プロジェクトの進捗管理に資するモニタリング指標に基づき、本計画のモニタリングを適切に行う。具体的には、プロジェクトの着実な推進に向けて、プロジェクトごとに担当機関を定め、中部圏広域地方計画協議会において、毎年度、各プロジェクトにかかる各種施策の進展・具体化、進捗状況を検証するとともに、その推進に向けた課題への対応等について十分な検討を行う。各種施策で設定されている数値目標やその更新を共有し、検討結果を踏まえ、本計画のより一層の推進を図る。また、中部圏におけるモニタリングの結果や全国計画に係る政策評価の結果等に応じ、個々の施策・プロジェクトや本計画の見直しを行うなど必要な措置を講じる。