

## 第1回中部圏長期ビジョン検討会 議事録

日時 令和3年6月2日(水) 10:30~13:00

場所 web形式(事務局:整備局中会議室)

## 1. 開会

## ○司会(林企画部長)

定刻になりましたので、只今から「第1回中部圏長期ビジョン検討会」を始めさせていただきます。

本日は、大変お忙しい中、中部圏長期ビジョン検討会にご出席賜りありがとうございます。また、急遽、Webによる開催に変更となり、ご対応、ありがとうございます。

私は、本日の議事進行を担当いたします、中部地方整備局・企画部長の林でございます。よろしくお願いたします。

それでは、検討会に先立ちまして、主催者を代表して、中部地方整備局長の堀田よりご挨拶申し上げます。

## ○堀田整備局長

皆様おはようございます。中部地方整備局長の堀田です。

本日は奥野座長はじめ、検討委員会の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本ビジョン検討会にご参加いただきありがとうございます。また、平素より、国土交通行政に対しまして、多大なご理解、ご協力を賜っていることを心から感謝申し上げます。

中部圏におきましては中期的なビジョンとして、2014年11月、今から7年前に、2050年を見据えた地域の在り方と将来像ということで、第3次まんなかビジョン基本理念を取りまとめました。その後、各分野の取組みが進められているのですが、策定から時間が経過し、ほころびが見えてきたように思います。

この間、ご案内の通り、少子高齢化のさらなる進展や、地震や水害といった自然災害の激甚化、頻発化、また、技術革新の進展については自動運転や5Gの社会実装、デジタル化の進展、IP S細胞の技術開発等、非常に進んできています。

また、新型コロナウイルス感染症のようなパンデミックが発生拡大しており、これに伴って、ニューノーマルという形で、新しい生活様式、生活の変容、それに後押しされる形で、働き方改革が進んでいくような状況が、わが国、さらには世界を取り巻く環境として、ますます加速している状況にあります。

中部圏においても、自動車界、ビジネスモデルも今までは所有に重点を置いていたのですが、消費に形を変えており、例えば、自動車のサブスクといったものも、ビジネスモデルとして出てきており、中部のビジネスモデルも大きく変わる予感がしています。

様々な分野で、デジタル化の進展であったり、SDGsといった形で、持続可能な国際社会の構築に向けた文脈の中で、カーボンニュートラルの取組みが進んできていく状況にあります。

これも、今までと様子を変えていて、単なるCO2削減だけではなく、水素、再エネ等を軸として、国際社会のエコシステムそのものが変わってきています。これについていっただけではなく、乗り遅れたら国際競争力が保てないというような雰囲気になってきています。このような状況下では、我々国土交

通省自体も今までの考え方では対応できないような、様々な社会的ニーズや課題を抱えてきているということですが。

もはや、民間、公共といった単純な括りでは対応が困難になっているテーマも多々あると感じています。この中部においては、長らく「ものづくり」という接頭語とともに語られることが多かったかなと考えています。一方で、強みを生かすためにも、個々のポテンシャルを活かしながら、お互いにつながることによるシナジー効果の発現や、社会全体の付加価値を高めるためにも、「ものづくり」を通じた「ことづくり」に発想を転換していくことが、我々行政サイドにも強く求められていると考えています。

これを実現するためには、おそらく、既存のベクトル線に見出すのはなかなか難しいと考えています。キーワードとしては、つくるをつなぐに、ものづくりをことづくりに、といった思想の転換をしていくことになっていくのではと考えています。

そのため、今回は、様々な分野の先生方にご参画いただいております、中部圏の現状や今後の在り方、将来に向けた取り組みに関するお考えを、是非ここでぶつけていただき、ご議論賜りたいと考えています。

最後になりますが、本検討会の議論が、新しい中部の在り方に一石を投じるものになることを祈念して、冒頭のあいさつとさせていただきます。

本日は、よろしくお願いいたします。

#### ○司会（林企画部長）

続きまして、本検討会の座長はあらかじめ事務局より選任させていただき、奥野委員にお願いさせていただきます。

奥野座長、よろしくお願いいたします。

#### ○奥野座長

本検討会の進行を務めさせていただきます。

本検討会は、中部圏の長期ビジョンを作るということが主たる目的ですが、私は同時に、政府の次期国土形成計画にとっても、大変大事な資料になると認識しています。

皆様のお知恵で良い議論ができればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

#### ○司会（林企画部長）

奥野座長、ありがとうございました。

それでは次に、ご出席委員のご紹介ですが、議事の進行上、配付しております出席者名簿にて、ご紹介に代えさせていただきますのでご了承ください。

なお、トヨタ自動車株式会社 総務部長の 朽木様はご都合により、ご欠席でございます。

それでは、事前に郵送させていただいております資料の確認をさせていただきます。

議事次第、出席者名簿、資料1～4、参考資料1、2の以上でございます。また、Web上で資料共有させていただきますので、よろしくお願いいたします。

報道関係の皆様にお知らせします。撮影については、ここまでとさせていただきます。これ以降は、別室での傍聴ということでよろしくお願いいたします。

それでは、これより議事に入らせていただきます。

## 2. 議事

### (1) 中部圏長期ビジョン検討会の設置について

#### ○司会（林企画部長）

今回、検討会を立ち上げるにあたり、議事1の検討会設置につきまして、趣意および規約を、事務局より説明をさせていただきます。

#### ○事務局（加納事業調整官）

資料1-1 設立趣意, 1-2 規約を説明。

#### ○司会（林企画部長）

事務局から規約の説明がありましたが、ご了解いただけますでしょうか。

では、皆様にご了解いただきましたので、本日をもって本検討会の規約を施行させていただきます。

それでは、これからの議事進行につきましては座長にお願いします。奥野座長よろしくお願ひします。

### (2) 中部圏の長期ビジョンに係る説明

#### ○奥野座長

早速ではございますが、議事(2)に入ります。

議事(2)中部圏の長期ビジョンに係る説明として、事務局より、現行「第3次まんなかビジョン基本理念」の概要、及び「中部圏を取り巻く社会情勢の変化」について説明をお願いします。

#### ○事務局（加納事業調整官）

資料2-1、2-2説明

### (3) 意見交換

#### 1) 本日の論点

##### ①新たな状況の変化中部圏の特徴

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

それでは、議事(3)、意見交換に入りたいと思います。

中部圏の地域づくりのあり方や将来像について、自由にご発言をいただきたいと思います。

テーマは、事務局から2つ事前提示されています。

テーマ①は新たな状況の変化、中部圏の特徴ということです。社会状況の変化について、特にどういふ点に留意すべきか、といったことが中心になろうかと思っています。

テーマ②は2050年を見据えた新たな中部圏の将来像についてですが、中部圏はどこを目指すのかということだと理解しています。

ご自由にご発言いただきたいと思いますが、最初にテーマ①について、一当たりご意見を伺い、その後、テーマ②についてご意見を伺い、その後、残り時間次第ですが、自由な意見交換の時間としたいと思います。

では、お一人3分程度でご発言をお願いします。

まずは、内田委員をお願いします。

#### ○内田委員

テーマ①についてコメントします。

全体的に色々網羅されていると思いますが、いくつか意見を述べさせていただきます。

1点目は、昨年度のコロナ対策を中心とした3度の補正予算によってかなり財政状況が悪化しており、特に来年度以降は一定の財政規律を重視するようになると思います。つまり、特例国債発行のハードルが高まり、逆に次世代にインフラを残せる公共事業への期待は高まると見えています。財投債を活用したリニア中央新幹線もそうですが、国土形成に資するインフラの重要性は増すと思います。

2点目は、デジタル化の進展度合いによって、国家間、自治体間、企業や家計でも格差が拡大し、二極化していく状況が加速すると思います。いわゆるデジタルデバイドが地域間でも生じることで、取り残されてくる地域が出てきますので、それをネットワーク化する役割も重要性を増すと思います。リアルとバーチャル両面でのネットワーク化が重要で、高速道路でも車からのビッグデータ収集だけでなく、基地局の設置場所としての役割も出てくるかと思います。もちろん道路ネットワークも非常に重要です。

3点目は、スタートアップ企業が交流や対流の原動力になっていく時代だと思しますので、この地域がものづくりの拠点として高付加価値化を進めていく上で重要な、愛知県のステーション AI やナゴヤ・イノベーターズ・ガレージ、那古野キャンパスなどの役割も前面に出してもいいのではないかと思います。特に、ITベンチャーは首都圏に一極集中していますので、自動車産業との関連性ではスタートアップとの連携強化の視点も盛り込んで頂きたいと思えます。

また、先ほど、昇龍道についてのご説明がありましたが、短期的にはインバウンドが激減しており厳しい状況ですが、ワクチン接種の拡大とともにインバウンドが急回復することも想定しつつ、中長期的には日本が観光立国になっていく前提で、中部の観光分野での役割や、より存在感を高めていく視点も重要だと思います。そういう意味では、玄関口となる国際空港のセントレアの24時間化や、リニアの名駅周辺も重要で、製造業のブランディング戦略の一環として観光分野も強調して頂きたいです。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。事務局のリプライは一巡した後にまとめてをお願いします。個別質問があった場合は、個別に対応いただければと思います。今、4点ほどご指摘がございましたが、今の背景や状況などについても、あとでまとめてリプライをお願いします。

では、小川委員をお願いします。

#### ○小川委員

専門は経済なので、経済の点から私が感じている新たな状況の変化についてお話ししたいと思います。

一番気になっているのは、カーボンニュートラルの話です。2050年のカーボンニュートラルを国際公約したわけですが、そのためにはこれから9年以内に2013年比で46%CO2排出を削減しなければならず、これは相当難しいと思っています。先月、経産大臣の諮問機関の会議では、それを達成するためには、電力価格が2倍以上になるという数字が出ている話を聞きました。

それを聞いた時に、日本のアルミ精錬業が一気に消えてなくなってしまったことを思い出しました。

アルミ精錬業が石油ショックを機に、電力の価格があがった際に、それまで、世界第2位の輸出量を誇っていたにもかかわらず、わずか10年で輸出がゼロになってしまったという事態が起きたわけですが、それに近い事態が起り得るのではということ新しい状況変化としては危惧しております。

今回、特に当時と比べて状況が悪いと思うのは、当時は競争相手ではなかった中国が現在はあるからです。中国は、CO2排出削減に関して原発を利用します。今、日本と中国の電力価格の差が1/3程度なのですが、それが10倍ぐらいの差になってしまうということを心配しています。

特に影響が大きいのが、鉄鋼、紙パルプ、セメントや製造業になると思うのですが、それを抱える中部地方は、かなり大きなインパクトを受けてしまうのではないかと考えています。

そうすると、選択肢はあまりなくて、現在のエネルギー利用の方法のまま各企業の生産拠点が海外に移らざるを得ない状況になるか、エネルギーの使い方を抜本的に変えるような革新的な構造変換をするか、奇跡的に新たなエネルギー源を発見するか、いずれかを迫られています。中部地方が、これから10年の間にどう舵取りをしていくか、将来的なビジョンなり、社会資本整備の在り方にも関わってくる大きな問題ではないかと思っています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。次に、加藤委員をお願いします。

#### ○加藤委員

静岡を拠点に、農業とIT、ロボットなどを掛け算して地域課題を解決する事業をしています。

最近、あちこちでお声がかかるのが野菜バスという事業です。かっこよく言うと、サーキュラーエコノミーのような感じですねと言われるのですが、地域OSと呼ばれ始めていまして、簡単に言うと、ECと物流が一体型になっている仕組みを地域に実装する時に、半分は仕組みなのですが、半分は地域コミュニティをつくりながら、生鮮の流通の仕組みを実装していくことをやっています。それが、コロナで、東京一極集中ではなく、地域内で価値を循環したいという意識が強まったようで、各地に展開をしています。

元はロボット屋だったので、今は農業ロボットをスズキ自動車と一緒に、地域に役立つ、安くて柔軟で生活が楽しくなるような、人と人をつなげるようなロボットってなんだろうと、開発し始めています。

資料にあるナゴヤイノベーターズカレッジは運営のメンバーにも入っていて、意見交換を始めたところですよ。

ベンチャー、農業の視点から中部地区を見ますと、一言でいうとダサいなと感じています。どうしても、製造業が強くて、お金を回す仕組みの中で男性が非常に多い地域になるので、便利、効率ばかりを追い求めてきた結果、生活が楽しいとかしなやかに過ごせるとか、そういう視点が抜けてしまっていて、そのあたりがダサさを感じさせるポイントなのではないかと思っています。

ベンチャー支援でもいいのですが、結局、トヨタとか自動車会社に最後パイアウトできるような事業ばかりがフィーチャーされていて、社会の構造そのものを変えないといけない時に、構造そのものを変えるようなベンチャーをインキュベートする視点が少なすぎると感じています。

おそらく中部圏の課題は、その視点を取り戻すこと、生活をハッピーにさせる割合をもう少し増やし

ていかないと、10年後、100年後を見据えた中部というのがダサいままで、世界から取り残されかねないのではないかと感じています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。榊原委員、お願いします。

#### ○榊原委員

当社について説明します。2015年に設立した中部電力と東京電力50%ずつの合併会社です。それぞれ親会社から燃料事業と火力発電事業を承継しています。平たく言うと、従来の中部電力と東京電力の火力発電事業と燃料事業を一手にやっている会社だにご理解いただければと思います。知名度を上げるために、最近ではセ・リーグの協賛もしております。

前回実施したH26年の改定からの変化を見ていくと、電力業界に限らず、変化のスピードが非常に速くなっていると感じます。電力業界は昔から安定していると思われる方が多いと思うのですが、例えば、この10年でシェールガスの生産がぐっと伸びてきて世界中のガスの価格に影響を与えていることが起こってきました。洋上風力もスケールが大きくなり、効率が上がってきているので、脱炭素のバックアップも受けてだとは思いますが、世界中に広がっています。

日本の中での議論はこれからだと認識していますが、この変化も非常に速いスピードで進んでいくだろうというイメージを私は持っています。

カーボンニュートラルについてコメントすると、カーボンニュートラルは電力だけではなく、すべての産業でやっていかなければいけないところだと考えています。その中で、電力は大きな割合のカーボンを出しているということで、カーボンニュートラルの中で電力が果たす役割について、お話をさせていただきたいと思います。

当社は、2050年ゼロエミッションのロードマップを公表し積極的に発信しています。内容は、非効率石炭火力の停廃止ということと、アンモニアの利用、水素の利用、再エネということだと思います。燃料としてのアンモニアの利用、水素の利用というのはこれからの議論ですが、非効率石炭火力の停廃止について言いますと、地元の産業への影響が非常に大きい、特に石炭火力は関係する会社が非常に多く皆さん非常に心配をしておられますので、丁寧に話し合いをしながら進めていかないといけないと考えています。また、当社では、碧南石炭火力発電所でアンモニアを燃やす取り組みをNEDOの実証実験でやろうとしているのですが、日本全体で脱炭素に関わるコストの議論が十分なされていないというのが率直な感想で、皆さんが心配されているのは、それでどのくらい電気料金が上がるのかということだと思います。そのあたりも今後丁寧に協議していかなければならないと思っています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。末松委員、お願いします。

#### ○末松委員

行政、基礎自治体を代表してということになりますので、そのあたりも含めてお話をさせていただければと思います。

1つ目のテーマの中、社会情勢の変化の中で書いていただいたワードの中で、自治体としては人口減

少、生産年齢の減少は大きな危機感を感じており、総合計画で計画を立てて進めてきたところです。

中部圏も非常に人口減少が進んでいますし、本市においても3年連続マイナスになっており、三重県の中では若いまちではありますが、それでも人口が減ってきています。一方で、人口が減っていくのと同時に、外国人市民が増えてきている状況です。本市もホンダを中心とした製造業が盛んなまちなので、製造品出荷額の約7割が輸送用機械器具等、製造業で担っていただいています。その中で、外国人市民との共生は大きな問題で、今後の日本全体の問題にもつながってくるのかなと思います。

コロナでも、外国人の方に、コロナ対策について理解していただくことは非常に困難なところがあって、陽性者が出たりしたところへ丁寧に説明に行ったり、今後の感染症対策においても大きな問題だと考えています。

多くの自治体の中では、国の、まち・ひと・しごと（創生）総合戦略と連携をしながら、人口減少をいかに打破し、まちづくりを活性化していくか、地方はどう残っていくのかということをご数年進めてきておりましたが、コロナで一変しました。まち・ひと・しごとで新しい方策を見出しながら頑張ってきたものの、コロナで新しい生活様式となり、オンラインが入り、テレワークをし、人口が減ってもテレワークで済んでいく、出張も行かなくていい、人も呼び込まなくていいというような状況になってきています。

一方、この技術が進むことによって、子どもたちの学習のIT化が進んだり、次世代へ向けた違った生活様式の導入の確立はできたと思いますので、ピンチがチャンスだったのかなとも考えています。

私自身は、先ほど紹介のあった国の長期展望委員にも参画をしておりまして、最終答申をまとめていただいているのですが、そこを見ていただくと分かるように、国の議論をはじめた時はコロナがない状態で始まりましたが、2年近く議論している間にコロナが発生して、大きく議論の中身も変わってきました。その中でも、これまでは、東京一極集中をどう是正するかという議論が中心だったのですが、そうではなく、ここにはローカルと書いていただけていますが、オンラインを利用して、新技術を利用して、いかに人を呼びこまなくてもそれぞれの地方が体力をつけられるか、という議論にも発展しましたし、今までは政令都市ぐらいのところだった議論から、10万人前後の地域でも、フルセットではなくても、色んなものが1時間～1時間半ぐらいの地域と合わせれば、それぞれの地域が生き残っていくのだということも書き込んでいただけるような状況にもなってきました。私たち地方自治体にとって、この令和の時代のチャンスをいかに活かすかが試されていると感じています。

外国人との共生を自治体としてどうしていくか、女性活躍も、この中部圏ではまだまだ活躍ができていないです。先ほど、ダサイというお話がありましたが、生活の視点でいうと、中部のものづくりの企業を回ってみても、そういう視点でも議論は遅れていると感じるので、コロナ禍において、10万人前後の都市でも頑張れるのだという中部の魅力を大いに発信するためには、しなやかな強さを中部全体で身につけていくことが、今後大事になるだろうと思います。

もう一点は、南海トラフというようなことで、防災、減災について、自治体として外せない課題ですので、毎年のように起こる自然災害の激甚化と合わせて、メンテナンスも含めて取り組んでいく必要があると思います。これは、国交省さん主体の委員会でもありますので、そのあたりも含めて、今後皆様方からのお話も聞かせていただきながら、大いに参考にしていきたいと思っております。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。南海トラフについては、後ほど事務局より説明があると思いますが、非常

に大事なことです。中部圏では非常に多くの団体、国の機関、マスコミ、インフラ企業が集まって、ここ 10 年程議論を積み重ねて参りました。国の国土強靱化にも大変大きな影響を与えていると思います。1ヶ月前の会議で出てきているのは、非常によくできているのですが、現場での実効性はどうか、新しいことばかりを次々に取り上げて議論するのが必ずしもいいことではなくて、実行を大事にしなくてはということがかなり強く出てきております。そういった点でも、今後議論が進んでいくと認識しています。

では、豊田委員お願いします。

#### ○豊田委員

中日新聞の論説委員と言って、社説を書くコーナーを担っているのですが、これまでは、名古屋市役所やトヨタ自動車等、中部の行政や経済、裁判所などを色々担当してきました。また、上海にも3年ほど渡海した経験があります。

コロナについて言うと、先ほど末松委員が一極集中云々というお話をされましたが、実際に、ようやく東京からの流出が何か月か連続で始まっていますので、この地域にとっては好機だと捉えるべきだと思います。

防災で言うと、南海トラフが今後30年で、70～80%と（発生）確率がどんどん上がっていますが、先ほどの資料を見ると、被害をいかに最小限におさえるか、これは非常に大事な視点だと思うのですが、70～80%となると、確実に起こるという視点でいかに早く復興するか、災害が起きることを前提として、BCP等よく言われますが、復興にももう少し重点をおいてみるべきではないかと思います。

3点目はリニアですが、この資料でも2027年の開業を前提としてまちづくり等の検討がなされていますが、皆さんご存知のように、2027年の開業は現実的ではないので、では、次をどこに見据えるかですね。今の時点では、JRさんもはっきりとは名言していないので、国としても次の目標は立てにくいと思うのですが、この地方にとって、リニアそのものをどう捉えるかが非常に大きな問題であると思います。静岡では、ルート変更の話まで出ているところですから、リニアをどう捉えるべきなのかなということが現在進行形の話ではありますが、重要なファクトだと思いました。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。次は戸田委員お願いします。

#### ○戸田委員

3点申し上げたいと思います。

まず、懸念される自然災害への備えですが、南海トラフや激甚化する水災害等にどう備えるかは非常に大事な観点だと思います。その中で、水害に関して、流域治水ということで、川だけではなく、流域の住まい方も含めて治水対策を行っていくという方向に、今、舵が切られたところだと思います。

この流域治水は、まずはできること、できるところからやっていくのかもしれませんが、少子高齢化の社会像や多様なライフスタイルを選択できるという考え方がなじみやすいのではないかと思います。災害対策として、安全なところに住むということが、大きな方向性として出されてきたという状況だと思います。

一方で、住む場所の選択を災害対策の観点からだけ進めようとする、通常災害が起こらないゼロの

状態から被害を減らすという観点でしか捉えることができないので、やはり、多様なライフスタイルを選択できるという地域の魅力とリンクして 30 年先の地域づくりと災害対応を結びつけていく必要がある、と思うことがまず 1 点です。

2 点目は、中部圏が国全体の中で果たす役割という観点で、リニアというものが非常に大きいと思います。リニアが名古屋まで開通した時に、資料中のどこかで首都圏・名古屋の一体化という言葉もあったのですが、ここで単純に、一体化という捉え方でいいのかが非常に大事なポイントかと思いません。

災害対応の面でいうと、東京一極集中というのは、日本の抱える最大の脆弱性だと思います。それをメガリージョンとして分散した形の強靱な国土像に作り上げていくために、名古屋まで開通した時点で、東京圏がさらに大きな圏となってしまうまいよう、多極分散型の国土になるよう、全線開通を見据えてつながっていくよう、中部が果たすべき役割は非常に大きいと感じています。

3 点目は、まさに大学などでは、コロナ禍でデジタル、オンラインといった色んな影響を受けているわけですが、コロナ禍で急速に進んだ技術で受け入れざるを得ないところからスタートしたのですが、非常に便利な側面もあります。

一方、1 年間、大学でオンライン上のやり取りをしてきた中で感じるのは、リアルでなくてはダメなものが結構残るわけです。信頼関係の構築や、実験して失敗したことから気づくというようなことは、オンライン教育では達成できるものではありません。

そう考えると、今まではリアルでやってきた生活の中で、何をデジタルにできるかという観点で、色んな出来そうなことをデジタル対応してきたわけですが、リアルでなくてはダメなものをしっかり抽出した上で、それ以外のものを完全にデジタルに置き換えてしまうなど、少し考える方向を変えたときに、職場が果たす役割、大学が果たす役割をもう一度見直さなくてはいけないような状況にあるのではないかと思います。

## ○奥野座長

ありがとうございます。戸田委員のお話、私もその通りだと思います。私が感じていることを短くコメントしますと、一点目の自然災害の話ですが、中部圏の経済、社会にとっては、水供給の安定性が大きなテーマになっています。中部地整では、矢作川水系、木曾川水系について、渇水の問題や、南海トラフで最終的な処分場が被害を受けたら、水供給の安定が出来なくなりますので、被害額も含めて、詳細な検討が必要です。

中部圏の役割で、一極集中是正の話もございました。私も、この問題について取り組んできましたが、スーパー・メガリージョン構想を打ち出しています。コンパクト・プラス・ネットワークの三大都市圏版ですが、これは、リニアの開通を前提としていますので、そういうところに政府のバックアップ機能を整備したらどうかということの色んなところで申し上げています。首都機能の移転は、なかなか実現しないし難しいので、首都機能のバックアップ機能として、1 週間なり、1 ヶ月なり機能するようなものをスーパー・メガリージョンエリアに整備していく、三大都市圏だけとは言いませんが、現実的ではなかろうかなと感じているところです。

その場合には、この三の丸地区が非常に大事な拠点になりまして、この 2 号館のビルの 3 階は、南海トラフ時の政府の現地拠点になっています。既に、その整備はほとんど終わっておりまして、そういった状況にあります。

次に土方委員お願いします。

## ○土方委員

当社は1936年に土方鑄造所として祖父が創業しました。父の時代に、現在の会社名である、愛知ドビーという、ドビー機という繊維機械を作るメーカーに変わりました。それが、時代とともに売れなくなり、職人と設備だけが残ったので、それを使って父が下請け事業として、船の部品を作ったり、建設機械を作っている状況でした。私が大学を卒業して社会人になる際、落ち込みつつある愛知ドビーに力を貸せないかということで、2001年に入社しました。

入社当初はいい下請けになろうということで、ISO等を取得しながらやっていたのですが、当時、借金が4億円ほどあり債務超過の状態でした。

当社は鑄造工程と、鑄造品を精密機械加工する工程の2つを持っていることが特徴で、通常はどちらかしかありません。私は、鑄造の職人に入りつつ、機械加工の方は弟に手伝ってもらい、兄弟二人で経営をするようになり利益も少しずつ出るようになってきたのですが、一番大きな問題は、職人さんのモチベーションがあがってこなかったことです。ヒアリングをしてみると、元々はメーカーだったことが誇りで、自分たちが作ったものが最終ユーザーの手に渡り、感謝の気持ちや言葉をもらっていたものが、下請けになったことにより、親会社が遠くなるので、ユーザーの声が聞こえづらくなってきたということが大きな問題でした。

そこで、もう一度メーカーに返り咲こうということで、鑄造技術と機械加工技術を合わせて、B to C商品として世界に誇れるものを何か作れないかということから開発を進めて、バーミュキュラができました。

鑄物の鍋ですが、世界にない特徴としては、密閉性が高いということです。密閉性が高いと、食材の旨味、香りが逃げづらい、無水調理ができるといった特徴があって、メディアに受けていって、ブランドが一つ確立したということです。

2010年にバーミュキュラを発売し、2016年にライスポット（炊飯器兼調理器）の開発に成功して発売をし、昨年は鑄物フライパンを開発し、大きくはこの3つが当社の商品です。

今回のテーマについてお話をさせていただくと、加藤委員、末松委員もおっしゃっていたと思うのですが、女性の社会進出といった点から申し上げますと、当社は、ものづくり部門+デザイン、PRといった大きくは2つの部門を持っていることが特徴です。世の中で多いのは、実際は物を作らず、海外、OEMで作らせて、デザインだけをやる会社が多いと思うのですが、当社が大きく違うのは、全て自社で作っているということが当社の特徴です。

製造部門は1500度で鉄を溶かしたりする等、3K職場的なところもあり、工場は99.9%が男性ですが、工場から一步でると、デザイン、ブランディング、広報等ほぼ女性です。どちらかというと、女性がリードしている会社になっているという感じがします。10年前、工業製品を作っているときは全く違う会社になりました。ブランディングはものづくりにとって、今後、非常に重要になってくると思っています。特に、愛知のものづくりは素晴らしい技術をもった下請け企業が多いのですが、ブランディングをする必要がないんですね。供給先が大手企業なので、ブランディングに力を入れている中小企業はほぼないと思います。今後、中部からも技術を使ってメーカーになっていこうという企業が出てくると思うのですが、そこを考えると、女性の進出は非常に重要です。デザインを含めたブランディングのところは女性が活躍する場ではないかと強く思っています。

今、中川運河沿いにあるのですが、そこにバーミュキュラビレッジという施設を建設しました。ここでは、バーミュキュラで作った料理を食べられるレストランとベーカリー、バーミュキュラ体験ができる料理教室、鑄造工程等を実際に見学できるラボを併設して、コロナ前は実演を行っていました。

ポイントとなるのは、今後もこの中部圏は観光が大事になると思っています。名古屋に来て、見るところがないという声をよく聞いたり、特徴的なB級グルメはそこそこあるのですが、もっと食にも力を入れてもいいのではないかと思います。

こういったところを今回議論させていただき、明るい中部の未来の話ができればいいと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございます。中川運河につきましては、土方委員ご案内のとおりで、水質についても少しずつ改善してきている状態で、倉庫を使ったまちづくりや新しい建物など、開発が進んでいます。

先般、リンナイや岡谷鋼機にご協力いただき、世界運河会議を Web 開催し、世界中の方々にご参加いただき、大変有意義でした。ただ、これからどう作っていくか、水質の改善等含め、これからはなありますが、貴重な資源だと思っています。名古屋都市センターも一緒に活動していきたいと思っていますので、引き続きよろしくをお願いします。

次に、森川委員、よろしくをお願いします。

#### ○森川委員

元々は、戸田委員と同じ土木工学が専門です。その中でも私は、交通計画、都市計画を専門としています。

コロナは外発的な黒船だったと思います。大地震みたいなもので、今まで土が固まっていたものを、大きなふるいの上に乗せてゆらしたら、ふるいの下に砂が落ちて、上には石が残ったということで、大揺れによって、オンラインでできることと、リアルでしかできないことがふるい分けられたということだと思います。

その中で色々な気づきがあって、今までリアルしか考えていなかったのだけれども、オンラインの方が効率的で代替できることと、やはりリアルじゃないとダメだということが分かってきたと思います。

ポストコロナ時代になっても、このレガシーは残っていくので、そういったまちづくりや交通計画をやっていかなければいけないと思っています。

特に、リアルとオンラインは、私の専門である交通、つまり移動にもものすごく影響を与えまして、リアルでやる時は必ず移動が伴うのですが、今回のコロナで移動がなくなって、ものすごい激震です。

例えば、公共交通の採算は、特に都市部では非常に悪くて、ほとんど沈没状態でした。また、これは国交省の合言葉なので、非常に申し上げにくいのですが、コンパクト・プラス・ネットワークが国づくりの根本だったのですが、でも、それ、ほんと？ということになったわけです。

例えば、都心部と郊外の町を鉄道で結んで通勤すれば非常に効率的だと言っていたのですが、フィジカルに活動が減って移動がなくなると、公共交通で移動する機会も少なくなっていました。皆がそれでハッピーであれば、コンパクト・プラス・ネットワークでいいのですが、そうではなくて、郊外に住みたい人、海辺に住みたい人、あまり人と交わりたくない人もいるので、コンパクト・プラス・ネットワークの地域づくりの中に住みたいという人たちも多くいたと思いますが、今は、そっちの方がいいのではということも出てきたと思います。

公共交通利用が減ったことにより、車の復権がされたということも、国交省としても大きな事象だと思えます。コロナによって、移動と活動の考え方がものすごく変わったということが、今回の地域づくり、まちづくりのものすごく大きな影響がありました。技術的な影響としては、デジタル革命が進みました。いわゆる、モビリティ革命と言われ、自動運転、つながる車等に表れてきたと言えます。

もう1つ、社会的な影響として、脱炭素、ゼロカーボンという大きな要請がきたと、こういう2つの大きな流れの中で、今回の移動と活動の考え方、人々の認識が大きく変わったということが、一番大きな変化ではないかと思っています。それに対してどういう考え方があるかは、2巡目でお話したいと思います。

### ○奥野座長

ありがとうございました。次に山田委員をお願いします。

### ○山田委員

岐阜県の飛騨地方にある美ら地球の山田です。

SATOYAMA EXPERIENCE はコロナで相当影響を受けておりますが、観光立国の流れに乗りまして、地方部で外国人の観光の受け皿を作って11年目になりますが、飛騨の何もない田んぼの中の風景を、自転車でご案内するという飛騨高山サイクリングをはじめとした事業をやっています。

それに付随して、全国各地の皆様より少し早めに始めたこともありまして、中山間地での観光立国や、地方創生に絡む事業、人材育成に関連する事業に携わっています。

今日の名簿を見ると、この広い中部地域の観光分野は私一人かなと思ひ少し心細い気持ちで参加しています。この流れで来週も、運輸局さんも支援されていると思ひますが、観光庁の重点DMOの評価等を一緒にやったりしています。地方部の新たな動きに関するところでも、色々とお声がけいただいております。

私は岐阜に住んで15年目で、中部について語れるほど詳しくはないのですが、コロナ禍の前は、西洋の方を中心に、外国人の方々とコミュニケーションを取っていたことを視点としてお話をさせていただきます。

気候変動に関する意識は世界中において大きくなっており、SDGsという言葉に集約されているのではないかと思います。これだけ気候変動について西洋の方が大きな声をあげられるようになったのは我々人間のライフスタイルは持続可能性を鑑みないと本当に持続しないということが、一般市民レベルでも大きく広がりつつあるという世界的な潮流があると感じています。

具体的な例を申し上げますと、ツアー中にペットボトルで水を出すとゲストから叱られるということで、2~3年前からは、我々もペットボトルを使わないようになりました。そういった動きは西洋が一番強いと思うのですが、そういう流れがあります。西洋の人から見た日本の環境対策は、技術的には非常に進んでいると思うのですが、国民の意識や、新たな変化に対して動きが鈍いという認識がされているようです。今回、中部という広いエリアで方向性を見出していく時に、こういった内容が加味されるといいなと思っています。

我々観光は、人の移動に絡むところでして、観光立国に関連するところでは、今までの流れとしては、人の数が多ければいいということで、人の数の達成ができていたのですが、観光消費額は達成できていないという指摘がされていたと思ひます。その重要性が、コロナにより、今後さらにやらざるを得ない

という認識が強くなっている状況にあると思います。

今の潮流を経て、できるといいと思うのが、整備局はインフラ整備がメインとなってくると思うのですが、我々が思うのは、生活インフラを設計する上で、今後はやはりグローバルな視点を取り入れるということと、観光立国で言われている「住んでよし、訪れてよし」という話をより追及すると言いますか、それを具現化していければうれしいと思います。

自転車の具体例で言いますと、ナショナルサイクリングロードが認定されたとニュースにも出ていましたが、日本のナショナルサイクリングロードは、幹線のトラックが走っているところに青い線が引いてあるだけです。ヨーロッパでは自転車専用の高速道路が何千キロというレベルであるので、グローバルな視点から考えると、まだまだ改善の余地があると思います。新たな方向性を見るときに、全て真似をしろというわけではないですが、先進的な海外の取組みを加味していただけるといいと思います。

実際、ダム観光活用を考えてくれ、と過去に言われたことがあるのですが、一周できる道路もないようなところで観光活用したいという相談を受けたこともあります。インフラ整備の際には、観光活用も含めて最初に設計した方がいいと思います。

このあたりも、宮川、荒木川が国土強靱化計画で、川の容積を増やしていただいている、管理道路として非常にきれいな舗装道路があるのですが、残念ながら途中で途切れまくっています。そこを、例えば自転車が気持ちよく走れるように1本道して、高山から外山までつながっている等、インフラを設計する際に、グローバルな視点と「住んでよし、訪れてよし」の設計になっていけば、とてもいいと思います。

今は、「住んでよし」と「訪れてよし」が関係人口の関係でその垣根がどんどんなくなっているの、そういったインフラ整備でこういう視点を入れていただきたいと思います。

私の画面のバーチャル背景は、1年前に新築で作った木造町家です。今後、世界に向けてユニークで地域らしさをアピールするのに、飛騨古川は古い街並みですが、新しいこれだけの木造町家はなかなかないと思います。古いものを活かすことも大事ですが、古い技術を使って新しいものを作るとか、そういう潮流が地域のユニークを作り上げて、魅力を持って色んな人たちが住んだり訪れたりするようなことにならないかなと思っています。

最近作られている公共施設も、長らく景観価値を持つようなものも少ないと思いますので、インフラ整備の視点では、地域のユニークネスをいかに継承させて発展させるかという視点を持って行くと、他のエリアと比較して、中部が魅力だということを伝えるために、そういう視点を加味して今回のビジョンが策定されることを期待します。

## ○奥野座長

ありがとうございました。一通りご発言をいただきました。

コンパクト・プラス・ネットワークについて、簡単にお話させていただきたいと思います。コンパクト・プラス・ネットワークは新しい国土交通形成について、先ほど森川委員から、色々な側面での批判をいただきましたが、まさにそういうことなので、それを軸にどのような議論が展開されて、新しい概念を作っていくかということだと思っています。

なぜコンパクト・プラス・ネットワークと言い出したかについて、ご説明したいと思います。

国土計画は、昭和30年代、交流・連携が新しい価値を生み出すということが基本的理念としてありまして、それが、時代とともに大きく変化してきています。1つ大きく変化したのは、高速交通網の整

備でして、高速道路、新幹線ですね。高速道路などは特にそうですが、1つ結節点ができると人の流れは幾何級数的に変わってきます。それが段々見えてきたのが、私の主観では2000年頃で、かなりつながってきたという感じができてきました。そういったことを背景に、交流連携のダイナミズムで、平成20年に国土形成計画で広域連携を打ち出しました。この会議もそうですが、中部は中部圏の広域地方計画を作るようになったということです。

その後、少子高齢化、人口減少が、特に地方都市で顕著になってきてまして、そのことを踏まえて、広域連携を、コンパクト・プラス・ネットワークという言葉で表したということがあります。コンパクト化に期待することは、環境、賑わい、高齢者でも歩いて暮らせるということにポイントを置いています。

ネットワークは、人口減少で都市機能が維持できない地方都市はほぼ全部のところになりますので、ネットワークで高度な都市機能を維持するということだったわけです。

具体的に何をやればいいのかというと、今、随分関心を集めているのは、コンパクト化の1つの活動として、国交省が進めているウォークブルなまちを作るということです、これは、全国で関心を集めています。国土交通大臣賞の審査をここ半年の間に随分こなしましたが、2月、3月に行ったウォークブルな都市の助成には、全国からものすごい数が出てきました。

この地域でも非常にいい提案がありました。錦2丁目一帯のまちづくり、豊田市の松坂屋があるあたりのまちづくり、一宮の線路沿いから市役所一帯のまちづくりなど。

また、先日発表された、国土交通大臣表彰も、ウォークブルなまちづくりについて行ってまして、国土交通大臣賞は、東北石巻の活動が選ばれました。審査委員長賞として、岐阜の多治見（駅の左側のまちづくり）も選ばれました。どこにでもある空地、空き家といった資源を活用して資金を得てまちづくりをしているという非常に優れた活動です。

この地域では、岡崎でも活動を行っています。

コンパクト・プラス・ネットワークはウォークブルなまちということで国交省もバックアップしていますが、全国的に随分関心を集めています。

また、スーパー・メガリージョン構想もコンパクト・プラス・ネットワークの一環です。コンパクト・プラス・ネットワークで目指しているのは、日本の列島の隅々までの豊かさを供給するということで、スーパー・メガリージョン構想はコンパクト・プラス・ネットワークの大都市版です。

国の経済、社会を引っ張っていくには核が必要で、それをスーパー・メガリージョンエリアに求めるということで推進してきました。そういったことを軸に色んな議論が始まって、交流・連携のダイナミズムをどういう言葉で国民に分かりやすく表していくか、そういうような議論が進んでいくのだと思います。

## ②2050年を見据えた新たな中部の将来像

### ○奥野座長

テーマ②に入ります。これも先ほどの順番で、内田委員お願いします。

### ○内田委員

中部の基幹産業であり日本の主力産業でもある自動車産業は、100年に1度の大変革期の中で、トヨタ自動車もメーカーからサービス企業に変わると宣言されています。その過程で重要性が高いのは、先ほども申し上げたIT関連のスタートアップで、エコシステムを構築したスタートアップ拠点都市とし

て名古屋・浜松連合のエリアが指定されていますが、ここを拠点にものづくりの高付加価値化を進めていく必要があります。デジタル化は多極分散型の国土への移行を進めるチャンスでもあります。一方で、スタートアップの盛んな福岡が相当キャッチアップしてくる可能性もあります。

中部の自動車産業や航空宇宙産業、工作機械やロボットなど製造業の周辺でのスタートアップは中部からという流れを作っていないといけないと思います。そのために、ものづくり拠点を中心とした交流・対流は重要になってくると思います。

ただ、ICT、IT化によって地方分散のハードルが下がる一方で、製造業の付加価値を高めるIT産業、情報通信産業は東京に一極集中しています。生産拠点が中部にあっても、付加価値の大部分が東京に流出してしまうリスクも高いと思います。交流や対流によって、製造業の中核拠点である中部にIT集積を高めていく方向性が重要だと思います。現状、トヨタさんでも、AIや自動運転関連の研究所は、外国人や首都圏の技術者の採用を前提に東京の都心部に設置されています。マザー工場に近接した中部エリアに立地してもらえ環境を整備していくことが必要だと思います。

従来のコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を修正する必要があるという動きもあるようですが、拠点化して勝ち組になっていく都市とそうでない地域を繋げていく、リアルでのネットワーク化の役割を担うインフラの重要性は逆に増していくと思います。2050年であれば、リニアは全通しているでしょうし、セントレアも24時間運用されている可能性が高いでしょうし、名古屋港の港湾機能もさらに強化されていると思います。万が一、中部の自動車産業がGAFANAなどのサービス企業の発注先になると日本全体としての付加価値も最小化してしまいますので、現在の製造業の拠点性を維持しつつ、付加価値が中部に帰属するような仕組みを構築していく必要があると思います。

資料2-1で説明がありましたが、リアル・バーチャルのいずれでもこの地域が拠点になっていくという概念図をビジュアルですぐに分かるような図があるといいと思います。

P.5は様々な連携のイメージ図ですが、あまりにもエリアが重なりすぎていて分かりにくいので、連携の意義や効果などでポイントを絞った図にした方がいいと思います。P.3も北陸との連携は重要だと思いますが、中部圏の日本全体におけるポジションや役割が、首都圏や近畿圏などのスーパー・メガリージョンとの関係性などから分かるような図が欲しい気はします。また、近年、スタートアップに力を入れている福岡や観光に強い北海道など、色んな地域との交流や関わりがビジュアルで認識できるようなものに作っていただければと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。スタートアップも、一極集中の話もそうなのですが、地方自治体の行政の姿勢の問題が大きいと思います。愛知県、名古屋市を批判するわけではないのですが、世界に冠たる愛知、世界都市名古屋と言っても、やっていることは何かというと、東京、大阪を見て鉛筆をなめて絵をかいているだけで、また、政令市を平均して、そこよりいいということで◎をつけているような状況です。

スタートアップもそうなのですが、東京も大阪も進まないから、日本が遅れているのに、東京、大阪がやることに鉛筆をなめていて、それで世界都市や世界に冠たるというのはありえないと思います。それから変えていかないといけないですね。

20万人ほどの都市であるオーストリアのリンツになぜ、世界のクリエイティブが集まるのかという議論をした時に出てきたことは、アートや文化で人が集まるのですよね。工学も医学も大事ですが、やはり、純文学、社会科学、芸術といったところが、クリエイターや優秀な研究者を集めてくるという意

味で非常に大事だと思います。

小川委員、お願いします。

### ○小川委員

2050年に向けて、この地域が、一体何を核にしていくかと言うと、正直よく分かりませんが、どの地域でも、自分の得意なものに特化していくしかないと思っています。

この地域の強みは製造業もそうですが、日本の真ん中にある立地や、国際空港があるとか、高速道路やリニアがあり、東京に比べて自然環境が豊かで土地が安く、豊かで暮らしやすいといったことがあると思います。それらは、世界の色々な都市と競争しなくてはいけない中で、中部地域に人材を集めるための大事な要素になると考えています。

Amazonが第二本社を作るといった時にそれを誘致するための都市間競争が起きて、240ぐらいの都市が競争したのですが、その時にAmazonが要求した条件の中で大事だったのが、有能な人材をひきつけて、かつ保持できる都市かどうかということでした。今やAppleやDropbox等がシリコンバレーから抜けていて、テキサスに移っています。なぜテキサスかと言うと、法人税や所得税がゼロということも大きいですが、土地が安い、家賃が安い、立地的にニューヨークやカリフォルニアにも行きやすいし、ダラスやヒューストンにハブ空港がある、人もいる、ということなのですね。

テキサス大学や、テキサスA&Mがあり、NASAのジョンソン宇宙センターもあるので、新しいことをやろうとする人たちがいることもあって、どんどんテキサスに移っているということがあります。テキサスの特徴を見ていると、東西に行ける立地や、土地が安いとか、国際空港があるとか、主要な大学があって新しいことをやりたい人たちがいるというのは、まさに中部地方そのものだという気がします。そうであれば、中部地方もチャンスがあると思うわけですが、企業が移るといのは分かるにしても、よく考えると、なぜ豊かなサンフランシスコからテキサスへ優秀な人たちが移って行くのかということがよく分からないわけです。日本でいうと、東京から人口10万人ぐらいの地方都市に行くようなものです。なぜ、そんなハイテクな人たちがすごい街から離れるかと言うと、結局QOLなのだと思います。

奥野座長の話にもありましたが、文化、芸術や、ダサイ、ダサくないという話もあったと思いますが、人生、仕事だけ考えればサンフランシスコでいいのですが、仕事は人生の1つのパートであって、特に付加価値を生み出す所得の高い人や、新しいことをやりたい人は、環境、自然、文化、芸術、余暇、医療、通勤、働きやすさといったことがどんどん大事になってきて、それを提供できる都市に人が集まりそこが生き残っていけるのだと考えています。

Amazon第二本社がどこへ行くかといった時に、多様で有能な新しいことをやりたい人たちがいて、それが継続的に生み出せるところに行きたいということでした。そして、そのような人材は、QOLが高いところ、文化や芸術があって人生楽しく過ごせるところに魅力を感じるわけです。そういうところを提供していくというのは、国交省のような計画として、過ごしやすいライフプランを提供できるところでの計画の役割がすごく大きいと思っています。

### ○奥野座長

ありがとうございます。小川委員のご発言はアメリカの特徴として非常に重要なポイントです。日

本はなかなかそうならないですが。

30代の頃、アメリカのスタンフォード大学にいたのですが、シリコンバレーのど真ん中のサンノゼは本当に田舎町でした。アメリカのダイナミズムというのは、テキサスもそうですが、そういうところが次々と出てくるところがすごいところだと思います。

加藤委員お願いします。

#### ○加藤委員

小川委員のおっしゃったことを目指して行かないと、都市としての立ち位置が、世界的な立ち位置すら取れなくて、日本においても立ち位置がなくなってくると危惧しています。

直近で言うと、例えば、私たちは野菜バスで道の駅を活用しようとしたのですが、ちょっとした1坪もいらぬぐらいの場所をバス停として、集配場所にして地域内の物流を組んでいるのですが、これが国交省の管轄下で1坪さえも軒下におけないのです。ちょっと遠くの雨ざらしになってもよければ、そこは村の場所なのでそこは大丈夫です、みたいなどころから始まるわけですね。

豊かで土地もあって、色んなことが融合して人を中心にして地域をデザインすれば、そんな発想は起らないし、法改正もどんどん行われるべきものだと思うのですが、人中心ではなく、ルール優先なのです。

これが続く限りは、ダサいまちから抜けられないと思うので、直近で言うと、まずそこを、人がもっと豊かに過ごせる視点で、じゃあどうすれば実現できるようになるかということ、法改正も必要ですし、参加型ですよ。機能の融合はもちろんです、その時に、一般の方の意見がきちんと反映されるとか、発言しやすい、心理的安全性といった雰囲気を作っていないと、官庁が決まったことに従うだけでは前に進まない状態になってしまいます。

できることからやっていくのであれば、参加型で何かを創り上げる方向にがらっと変えるべきだということが1つと、その時に足かせとなるであろう、役割分担がはっきりしている官庁の縦割りをもう少し柔軟に進めてもらえると、第1歩が踏み出せるのではないかと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございます。きわめて重要なポイントですね。私も、規制については原則と例外は行政で逆転視させてほしいと思っています。

市民参加については、私は、普通の市民が公共になるということを、国土形成計画の新たな公を作る時からずっと言い続けておりまして、NPOの育成等にも時間を割いて参りました。

大変重要なポイントだと思います。

続いて榊原委員、よろしくをお願いします。

#### ○榊原委員

皆様の話を聞いていて思ったことですが、まず働き方の話です。

当社は、コロナ禍の緊急事態宣言以降、オフィスへの出勤率を制限しておりますが、机上業務については非常に低い出勤率でも仕事できています。それに対して、発電所はしっかり運転せねばならず、リアルに仕事があるので、出勤率を下げることはやはり難しい。

テレワークの導入や働き方改革で何処にいても働けるといっても、単純に地方に来たい人や、リアル

に来ることが難しい人など中身はさまざま色々いると思います。配慮しなければならないと気になっていることは、中部地域に本当に必要なのは、スタートアップをしていきたいというモチベーションがある人や、イノベーションのマインドがある人をどう中部地区にひきつけるのか、ここに尽きると考えています。

それにはやはり、リアルかオンラインかといった意見を踏まえると、リアルに中部圏にいとスタートアップがうまくいくような仕組みがしっかりできれば、起業が進むのではないかとということが1つ目の感触です。

2つ目は、再生可能エネルギーを踏まえた話をしたいと思います。

カーボンニュートラルはグローバルに考えないといけない話なのですが、日本における再生可能エネルギーの適地は、洋上風力は東北や北海道等の北にあって、太陽光は九州等の西にあります。中部はその影響を受けて、太陽光が出れば火力発電所の出力を下げないといけないし、曇ればそれを補完するために、火力発電所をしっかり回さなければいけません。

そういう状況にあるということを踏まえて、資料 P.5 のカーボンニュートラルへの対応ですが、中部圏としては、将来的には洋上風力や太陽光も導入できるのですが、現時点では、火力発電所をしっかりと脱炭素化していくという取り組みや、蓄電池を念頭に置いていくということが、リーズナブルなのではないかと考えています。

先ほども紹介しましたが、碧南石炭火力発電所でアンモニアを混焼するという実証をしていきますし、新設では、武豊石炭火力発電所でバイオマスを混焼します。また、蓄電池関係では、トヨタさんと使用済のバッテリーをどう系統に使うかという検討もさせていただいています。

このように風力、太陽光といった再生可能エネルギー以外のところで、必要になってくる電源をどう補完していくかが、中部地域にとって非常に重要になってくるのではないかと考えています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。末松委員、よろしくお願いします。

#### ○末松委員

2050年の中部圏を考えると、本市も含めて、先ほどから話が出ているように、高速道路がかなり進展し、三重県も新名神が全線開通し、動きがどんどん変わってきました。今までのように、名古屋の方に向いていくということだけでなく、大阪圏への近さも三重県においては有意義に働いておりますので、物流関係の企業の立地など興味を示していただくことも増えていますし、少し、産業の在り方も変わってきているように思います。

車産業で、車中心で動いてきている中部圏ですので、今後の高速道路網の発展も含め、車中心から、先ほどのウォークラブルなまちづくりに転換しようとする、1人1台の車が家庭にあるところからウォークラブルという話になると、高齢化も進んでいますし、歩く習慣をつけたり、どう歩道を組み立てていくかということも、行政が取り組む必要性が高いと感じています。

歩いて健康になりましょう、徒歩圏内にこんなものがあるというマップをつくりましょう、という地域づくり協議会とともに、地域住民の皆さんとともに、やっていく習慣性を今後、植え付けていき、まちづくりを進めることが必要だと感じています。

一方で、スーパー・メガリジョンで、リニアには大いに期待しています。三重県にも駅を作ってい

ただけるのではないかとということで議論は紆余曲折していますが、2027年の開業に向けて、リニアには大いに注目しています。

東京一極集中から多極分散型、名古屋を中心とした120分圏内に、現在の2倍の人口が来るのではないかとされていますので、どういう形で関係人口を増やしていくかが私たちのチャンスだと捉えています。

スーパー・メガリージョンの中、また、働き方も変わる中で、外国人との共生についても考える必要があり、この中部圏には外国人が非常に多くて、外国人集中都市会議体も持っていますが、中部圏の都市が中心になってこの会議を運営しています。今までは、労働力という形でしたが、これからは生活者としての外国人との共生をいかに考えていくかが課題だと捉えています。

世界的に見ると、やはり日本は自動車産業が一番大きな産業で、出荷額も含めて割合が大きく、その強みが中部の強みということになります。本市でもモータースポーツが鈴鹿市の強みではありますが、自動車産業で、ゆりかごから墓場まで全て完結でき、かつレースもできるというのがこの鈴鹿市であります。

そのような特徴や強みを、中部としてどう見せていくかということが、今後、全国の中で中部が生き残っていくための、中部の魅力発信につなげるということだと思います。

また、先ほど、愛知県は下請け多く、メーカー少ないというお話もありましたが、鈴鹿もそうだと思います。技術力は持っていて、自動車産業が得意で、技術の高い方たちは多くいるのだけど、2次請け、3次請けで止まっていて、起業にはまだ至っていない、そういう中小企業をいかに応援していくかが、私たちのまちの生き残りにもつながってくると思います。

すりあわせ型が昔から日本は得意だと言っていますが、そういう形の中で、中部の特徴的なものが、2050年のまちづくりにおいて、産業やそれぞれの習慣づくりからまちづくりができれば、また違った様相の中部圏ができるのかなと思っています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。第二次の国土形成計画では、世界最強、最先端のものづくり圏域と位置付けておりまして、それがこれからも続いていくことが大事になるだろうと思っています。

続いて、豊田委員、よろしくお願いします。

#### ○豊田委員

2050年には、リニアも出来ているでしょうし、セントレアも第二滑走路が出来ていたり、港もこれから作られていくということなので、2050年というのは、ある意味、高速交通網が完成している年だと思います。ただ、単純にそれで東京、大阪に勝てるかという、むしろ逆で、いわゆるストロー現象の方が強いのではないかと思います。

どうしていけばいいかという、やはり、画一的な都市を作るのではなく、それぞれが自立した都市をどう作ってイけるか、それぞれの地域において、いかに魅力的なまちを作っていくのかということだと思います。ハード面はかなり整備されてきている中、ソフトをどう重視していくかという議論は国交省的ではないのかもしれませんが、そのあたりも大事になってくると思います。

また、地方分権ですよね。財源、権限の委譲ですが、なかなか実現していないところなので、ここもどうしていくかということがあると思います。

もう1点は、皆さんご指摘されていましたが、スタートアップですね、愛知もステーションA Iを作りますが、取材している印象としては、ようやく国だけでなく、愛知県や名古屋市も力を入れ始めたなということと、トヨタを始めたとした大手メーカーもそこにお金を入れ始めたと感じていて、すごく可能性があると思いますし、やはり若い人がどんどん流出しているのが現実だと思いますので、新しい技術や仕事を興していくという意味では、ステーションA Iを起点としたスタートアップは非常に可能性があると感じます。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

国土形成計画にずっと関わってきていますが、高度成長期から、安定成長期にかけてはハードの整備でありました。90年代の終わりぐらいから、多様な主体が参加して地域を作るということで、これがもう一方のハードの整備を作る軸になってきました。ハードの整備はもちろん大事ですが、多様な主体が参加して地域を作るということが軸になってきて、平成20年の時に、それを新たな公と呼んで、推進してきたところです。

ハード、ソフトがこれまでの両輪であると私は認識しています。

続いて戸田委員、よろしくお願いします。

#### ○戸田委員

先ほど、これから安全安心な暮らしをどう達成していくか、あるいは、デジタル技術の普及で移動の障壁がなくなった中で、自分の住む場所、ライフスタイルを選択することが、今後の大きな動きの中にあると思っています。その中で、三大都市圏で比べると、価値観が多様化する中で、多様な選択肢から自由に選択できる圏域は、東京圏や大阪圏で実現できるのか、と思います。

中部圏は、自然、都市、農地など土地にはりついたリアルな多様な空間を持っていて、ものづくりから一次産業といった産業としても色んなバラエティがあります。本当に、多様な選択を選べる圏域として魅力を発信としていくということが、これまでの1つの強みを見せていくやり方と違って、中部が達成できる非常に大きな方向性ではないかと思っています。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。続いて、土方委員お願いします。

#### ○土方委員

ものづくりとブランディングをミックスして、企業が今後成長していくことにより、中部が観光に力を入れられるような状況になってくるのかなと思っています。

その一環で、中川運河再開計画としてバーミキュラビレッジを建設したのですが、現状の残念な話をする、開発計画を名古屋市が発表しても土地が全く空いてこないのです。なぜ空いてこないのかが非常に不思議だったのですが、20年定借なのですが、既存の倉庫関係の人達に、また20年過ぎた後も、継続的に貸してしまっていて、ルールが明確になっていないところあるようです。

また、賑わいゾーンと位置付けた我々がいる場所を、賑わいゾーンにするといいながらも、大手企業が倉庫を建て直すといったら許可を出してしまっていて非常に矛盾を感じています。統一感を持ってし

っかりやっけていかななくてははいけないですし、バーミキュラビレッジの運河側に、プロムナードという橋を作ろうとしているのですが、非常に予算が少なく、皆が訪れたいと思うようなもの、プロムナードを作ろうとしていなくて、安易な考えで作ろうとしているのですが、そういう考えで作ってしまうと、結局、人が集まらないということになると思います。こちらが、こういうデザインで、こういったものにすれば、人が滞留しながら景観を楽しめるものになるのではないかと案を出してはいるのですが、準備不足もすごくあると感じています。賑わいゾーンを作るのであれば、人・モノ・金が必ずいるのですが、その準備もせずに、何年も前から会議をしていて、非常に無駄だと感じています。

私も忙しい中無駄な会議に出席したくないので、そういうところも整備しながら、観光をメインとしたアート、食といったものをしっかりと作り上げていくと、中部圏は土地があるので、それらを活用できれば、いいまちになるのではないかと感じています。

### ○奥野座長

ありがとうございました。続いて森川委員、お願いします。

### ○森川委員

これだけ、暮らし方、働き方、居住地が自由になると、地域が選ばれることが重要ですね。

特に、この地域で重要なのは、どんな人に選ばれるかということで、いわゆるクリエイティブクラスですね、今、盛んなものづくりに付加価値を与えてくれる、付加価値というのは人件費なので、高い人件費をかけても売れるようなものを作っていく、そのようなことを企画してくれる人を呼び込むような地域にしていかなければいけないということが大原則です。そこに、リニアはものすごく追い風になりますし、様々なインフラも重要です。

中部圏として選ばれる地域を考えると、5年ぐらい前から言っているのですが、中部圏は日本のハートランドだという売りだしがよいと思っています。ハートランドは、第一次世界大戦前の地理学者が言った心臓地域とか中央部という意味ですが、今は意味合いが変わってきていて、国の中央で国を支える一番重要な地域という意味と、ハートという言葉にあるように、心のふるさとの意味ですね。アメリカのハートランドは中西部というような感じです。

日本のど真ん中が中部地域であることは変わらないし、経済を支えているのもこの地域だし、いわゆる日本の土着的文化、伝統が残っている、素晴らしい自然が残っている、この中部地域全体をハートランドとして、地域全体で魅力を高める、中部地域のどこかに来れば、日本海も、太平洋も大きな河川も山も何でもあるのだと、かつ、東京にも大阪にも非常に便利に行けるのだという地域を作っていく。

そして、さらに、多くの方は都市に住む人が多いでしょうから、都市の魅力アップということ言えば、さきほどから皆さんがお話をされているように、ウォークブル、コンパクト・プラス・ネットワークもいいのですが、今後は、コンパクト・プラス・ネットワークではないところも、魅力的に住んでいけるようなシステムを作る、また、交通でいえば、先ほど、公共交通が瀕死の状態だという話をしましたが、デジタル革命によって自動運転とし、運転手のいらぬサービス（バス、タクシー、物流）に置き換えたり、サービスを逆に動かすといった方向性もあるのではないかと感じています。

中部地域は都市だけではなく、郊外の魅力、山岳地域もありますので、自転車道のようなライトインフラも重要です。高速道路や港湾等の、ヘビーインフラは着々と進んでいるのですが、それを活かすための少しの工夫、走りやすい自転車道や、歩いて楽しい歩道や、港湾にもちょっとしたことで水辺に近づ

ける釣り公園を作るとか、河川も利水、治水だけではなく、皆が使えるような河川敷とか、ライトインフラを整備することにより、この地域は元々ある自然とヘビーインフラをいかした魅力的なまちになっていくのではないかと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

20年前ぐらいですかね、この会議では、中部圏は日本の背骨という言い方をしていた時期があるのですが、今、森川委員からご発言があったように、日本のハートランドに変わってきておまして、受け止め方も非常に多様になってきていると感じています。

では、山田委員お願いします。

#### ○山田委員

私自身、中部圏全体の名古屋や都市部分と、我々のいる中山間地と両方合わせてというのはなかなか難しいので、中山間地の話をしたいと思います。

皆さんの話を聞いて思ったのは、1つのキーワードとして、自立分散都市、社会といったものが、本当にこの中部の中で実現するのが1つの方向だと思います。

先ほどのライトインフラや野菜バスの話もそうですが、なぜ私が都市部からこの地域に移り住んだかという、色んなものが地域の中で循環できるのは中山間地の方が多いのではないかといいところがありまして、そういうものが見直されるような社会が、中部の中で先進的にされることがあれば、先見の明を持った人たちが、世界中から集うようなものが1つの光として創り出せないかと思いました。

我々、SATOYAMA EXPERIENCEのツアーも95%以上の方が外国人の方で、逆に言うと、日本人は5%しか里山の風景に価値を感じていないという言い方もできるかもしれません。

外国の視点もうまく取り入れてこの地域資源を活用したり、新たなライフスタイルのプラットフォームを創ることも、多分必要なのではないかと思います。

そういうものがこのビジョンから導き出されてそういう潮流ができればうれしいと思います。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

なお、本日欠席のトヨタ自動車の朽木委員から事前にご意見を頂いておりますので、事務局よりご紹介いただき、その後、全体へのリプライをお願いします。

#### ○事務局（加納事業調整官）

本日、欠席されておられます、トヨタ自動車（株）朽木委員より事前にご意見を頂いておりますのでご紹介します。

『弊社は、気候変動による様々なリスクを緩和するために、車を製造する段階、走行する段階、それぞれで、排出するCO<sub>2</sub>の削減に向けて、物流、排気、リサイクルの各段階を含めて、車のライフサイクル全体でのCO<sub>2</sub>排出量ゼロを目指すライフサイクルCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジに取り組んでおります。

その中で、物流活動では、CO<sub>2</sub>排出量を削減するために、生産部品や完成車などの輸送効率改善に取り組んでおり、従来の部品仕入先手配によるお届け物流から、トヨタ手配による引き取り物流に変更

することを2020年9月より東海地域において開始しております。

物流においては、2030年に2015年比で、トラックドライバーが26%減少すると試算しており、また、全国的にもドライバー不足が大変深刻化していると認識しています。

2021年3月には、いすゞ自動車と日野自動車と、商用事業における協業に合意し、いすゞと日野が培ってきた商用技術にトヨタのケース技術を組み合わせることで、ケースの社会実装、普及に向けたスピードを加速し、輸送業がかかえる課題、ドライバーの人手不足、長時間労働の解決や、カーボンニュートラル社会の実現に貢献する取り組みもはじめております。

社会情勢の変化のスピードが早くなっており、組織として目指すゴールと仕事の目的を共有し、状況変化に合わせてタイムリーに仕事を見直すような、働き方の見直しについても合わせて取り組みを行っています。』

#### ○奥野座長

ありがとうございました。それでは部長お願いします。

#### ○司会（林企画部長）

各委員の皆様方、貴重なご意見をありがとうございました。いただいた意見については、しっかりと受け止めまして、次回に向けて資料を作成していきたいと思っております。

自転車道の話、中川運河の話、道の駅の話等、結局バラバラという部分が、今の段階ではある、という意味では、中部の地域づくり、まちづくりについて、しっかりとビジョンを作って、共通の旗みたいなものを常に目指して、連携してやっていくということが、重要だとますます思いました。

インフラの整備についてはリニアや高速道路、港湾等、着々と整備が進んでいく中で、作るだけではなくて、それをどう使っていくかといったところまで、こまめに配慮した整備や運用をやっていく必要があると思っております。

そういった中で、観光、防災、カーボンニュートラルを含めた環境については、常に何をやるにしても気かけながら進めていくことがこれからますます必要になってくると思っており、次回、整理をさせていただきたいと思っております。

さらに、スタートアップという形では、観光という面でもそうかもしれませんが、人々から見た魅力、世界から見ても魅力がある優秀な人材が集まる、あるいは訪れてもらう、こういった魅力ある地域づくり、魅力を深める努力をしながら、ブランディングという言葉もありましたが、上手に発信していくことが必要なのかなと思っております。

デジタルの時代を踏まえながら、海外を含めて選んでもらえるような魅力ある地域づくりを進めていく、そのためには、具体的にはどうしていったらいいかということにつきましても、次回以降、議論を深めさせていただきたいけるとありがたいと思っております。

しっかりと受け止めさせていただき、作業に入りたいと思います。ありがとうございました。

#### ○奥野座長

ありがとうございました。

本当は、意見交換したかったのですが、予定していた時間がまもなく来ますので、今回は割愛させていただいて、これからまた次回に向けて、事務局との意見交換も個別にあると思いますので、その際や、

次回の委員会で、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

ありがとうございました。

それでは、議事の最後となりますが、その他として「今後の予定について」事務局よりお願ひします。

#### (4) その他

##### ○事務局（加納事業調整官）

###### 資料4 説明

次回検討会については1ヶ月後を予定しています。開催案内等は、後日事務局より連絡させていただきます。引き続き、ご協力をよろしくお願ひ申し上げます。

##### ○奥野座長

ありがとうございました。

次回に向けて本日の意見を整理し、皆さんの意見を反映させていただきたいと思ひます。

以上をもって、本日は終了します。大変活発なご意見をありがとうございました。では、事務局、よろしくお願ひします。

### 3. 閉会

##### ○司会（林企画部長）

本日は、多くの貴重なご意見を頂きましてありがとうございました。

本日の議事録につきましては、各委員へ確認後、中部地方整備局のホームページに掲載させて頂きたいと思ひます。

最後に、主催者を代表しまして、中部運輸局長の嘉村より閉会のご挨拶を申し上げます。

##### ○嘉村中部運輸局長

本日は、第1回中部圏長期ビジョン検討会にご出席いただき、また長時間ご議論いただき大変ありがとうございました。

皆様から熱心な議論を頂戴し、様々な観点から貴重なご意見を承りましたので、コロナにより変化した社会を前提として、今後どう対応すべきか、運輸局の行政としても参考とさせていただき、この長期ビジョンにもしかるべき反映をさせていただきたいと思ひているところでございます。

皆様の、2050年を見据えたリーダーシップにあふれた将来像に比べれば、喫緊の話で誠に恐縮ですが、昨年来のコロナによる激変で、運輸局の交通と観光関係の産業は、ご案内のとおり、とても厳しい打撃を受けているところでございます。世の中では、飲食とともに、特に前例のない厳しい経営環境にあるのが交通と観光であるということでございますが、運輸局といたしましては、今の経済状況一般には、アルファベットのK字回復とか、K字傾向とか言ったりするそうですが、運輸分野でも、国際物流とか、実はこの時代に伸びているところもある反面、一般の交通とか観光につきましては、こちらは運輸局が常日頃連携させていただいている業界でございますが、K字のまさに右下がり急降下しているという状況でございます。運輸局も、行政機関の中でも、かなり未曾有の緊急事態にあるという状況にあります。

全ての職員が、交通と観光についていかに乗り切るか、現状を打破するかを、昼夜務めているところ

でございます。私自身も、連日そういったことにかかりっきりな状況でございます。

とは言いまして、本日の皆様からのご提言、ご期待がありました通り、この中部圏にはリニア中央新幹線の予定もあり、整備新幹線の延伸などもあり、中部空港を拠点としました観光地域振興の反転攻勢と、それが許される時代になってからというところではありますが、そういうこともございます。

その際には、本日お話にありましたように、我々も昇龍道だけではなく、ジャパンハートランドということも、1つの売りにしたいと思っているところですが、そのように、中部圏の中長期以降のビジョンといたしましては、僭越ながら、有数の期待がある地域なのだろうと思っているところでもございます。

まず、運輸局といたしましては、交通と観光、これはなんとか今を乗り切ること、やり過ごすことに努めております。

次の段階、仮にアフターコロナと言える状況になりましたら、ご指摘をいただいた通りでございますが、社会構造やルーティンが、交通や観光の産業にとりまして、従前とは変わってしまうことになりかと思えます。その際、それに対応できるような構造改革が必ず必要になります。そういう中で、運輸局としても、彼らと緊密に連携をして、構造改革をやっていきたいと思っておりますけれども、本日もご示唆に富んだ無人サービスの話とか、外国人との共生とか、そうした構造改革に活きるのではないかと考えております。

その上で、申し上げたようなとても期待できるプロジェクトがありますので、それを着実に進めるとともに、開業効果や恩恵を目一杯享受できるような事業環境を目指したいと思っております。

本日も話がありましたが、運輸局としても、人中心の行政、交通、観光を目指しているところでございます。利用者、あるいは地域に寄り添った行政を目指しております。規制の話も出ましたが、規制には安全性等の意味もありまして、それが、本当に費用対効果で必要なかどうか、これは個々の事案ごとに真摯に見ていかなければならない問題ですので、もし、そういった規制などの話が、将来像を見据えた話に支障になるといったことであれば、我々も個別の案件ごとにきっちりと対応していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

喫緊の課題の話が中心で誠に恐縮ではございますが、運輸局の取り組みなどもご紹介させていただきつつ、ご列席の皆様方の貴重な英知に富んだご意見を今後とも、ご指導ご鞭撻いただけると、幸いに存じます。

本日は、第1回中部圏長期ビジョン検討会、誠にありがとうございました。

#### ○司会（林企画部長）

以上をもちまして、第1回 中部圏長期ビジョン検討会を終了させていただきます。

本日は、長時間にわたり貴重なご意見をいただきありがとうございました。

以上

# 中部圏長期ビジョン検討データ集

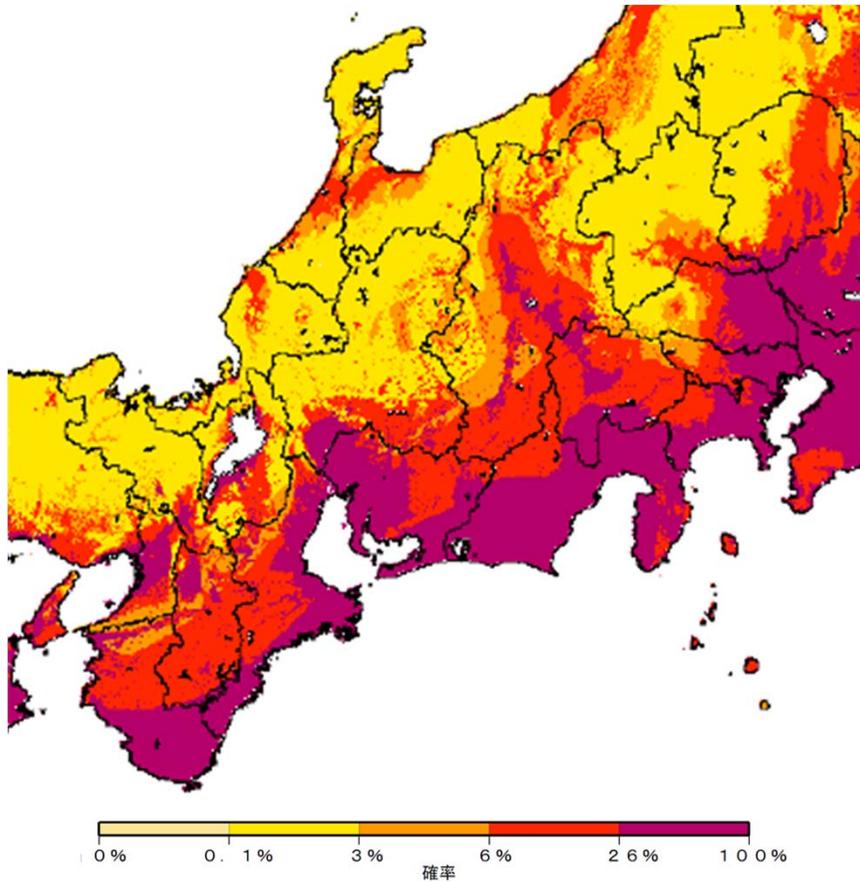
---

# 中部の特徴(強み)と課題

## 巨大災害の切迫、自然災害の頻発・激甚化、インフラの老朽化①

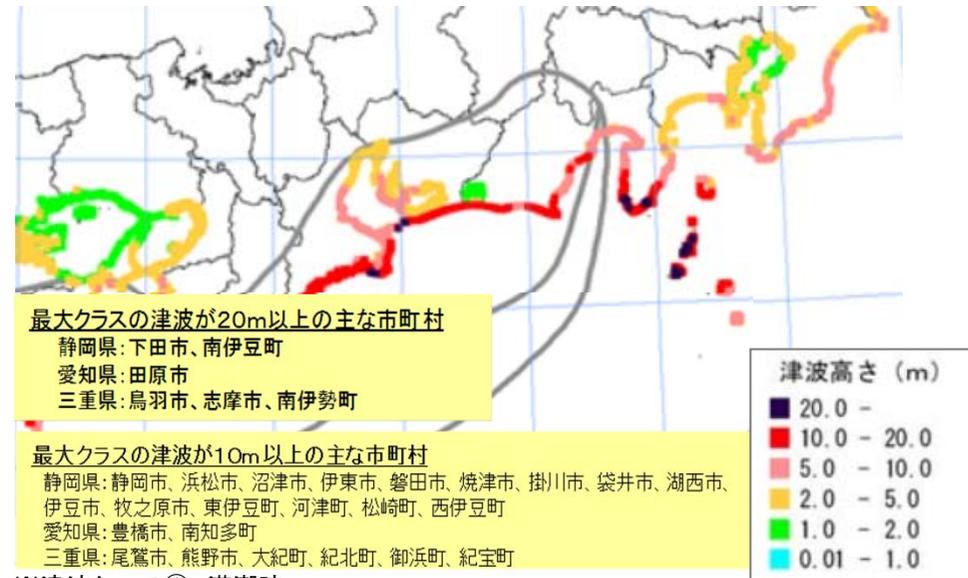
- ・近年では、南海トラフ巨大地震をはじめとした地震の発生が危惧されており、沿岸部を中心とした甚大な地震被害が想定されているほか、大規模地震に伴う津波災害も危惧されている。
- ・南海トラフ巨大地震における被害想定は、被害が最大となるケースで合計約220兆円と試算されており、甚大な被害となる。

■2020年から30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率の分布



出典: 全国地震動予測地図2020年版(地震調査研究推進本部地震調査委員会)

■南海トラフ巨大地震における津波高さの分布と被害想定



※津波ケース①、満潮時

出典: 中央防災会議「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)」

【南海トラフ巨大地震による被害想定】



※揺れによる被害が最大となると想定される「陸側ケース」の推計値

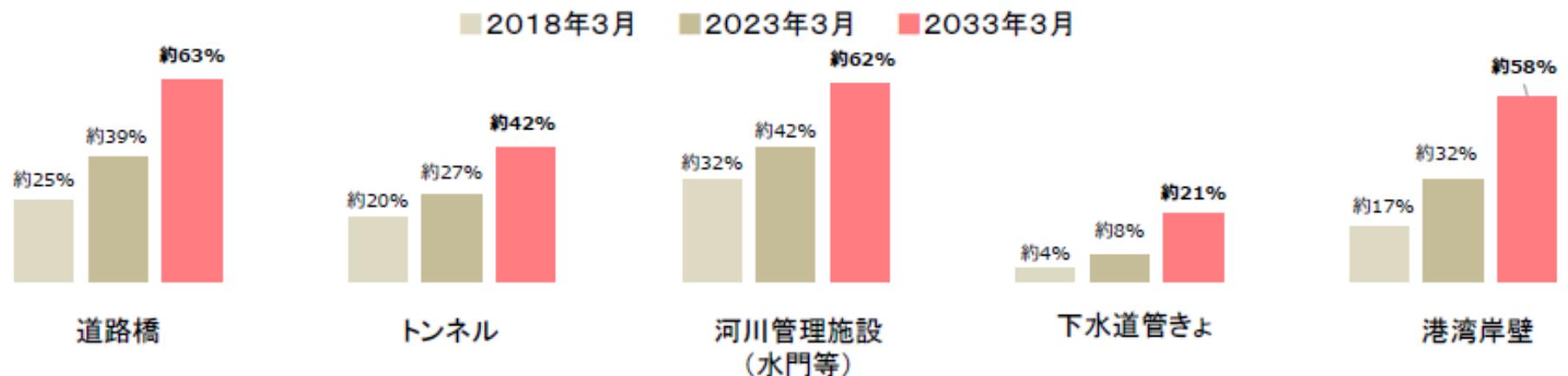
出典: 内閣府「南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告)(平成25年3月18日発表)」より作成

# 我が国および中部を取り巻く時代の潮流

## 巨大災害の切迫、自然災害の頻発・激甚化、インフラの老朽化②

・高度経済成長期以降に整備された社会資本について、建設後50年以上経過する施設数が増加してきており、維持・更新への対応が課題となっている。

### ■建設後50年以上経過する施設(全国)



出典: 第23回 国と地方のシステムワーキング・グループ資料(令和2年5月7日)より国土政策局作成

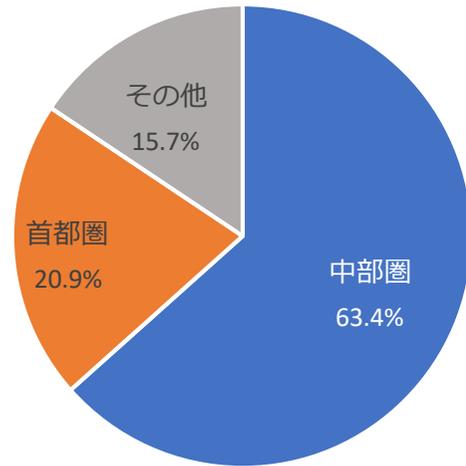
出典: 国土交通省「国土の長期展望」中間とりまとめ 参考資料

# 中部の特徴(強み)と課題

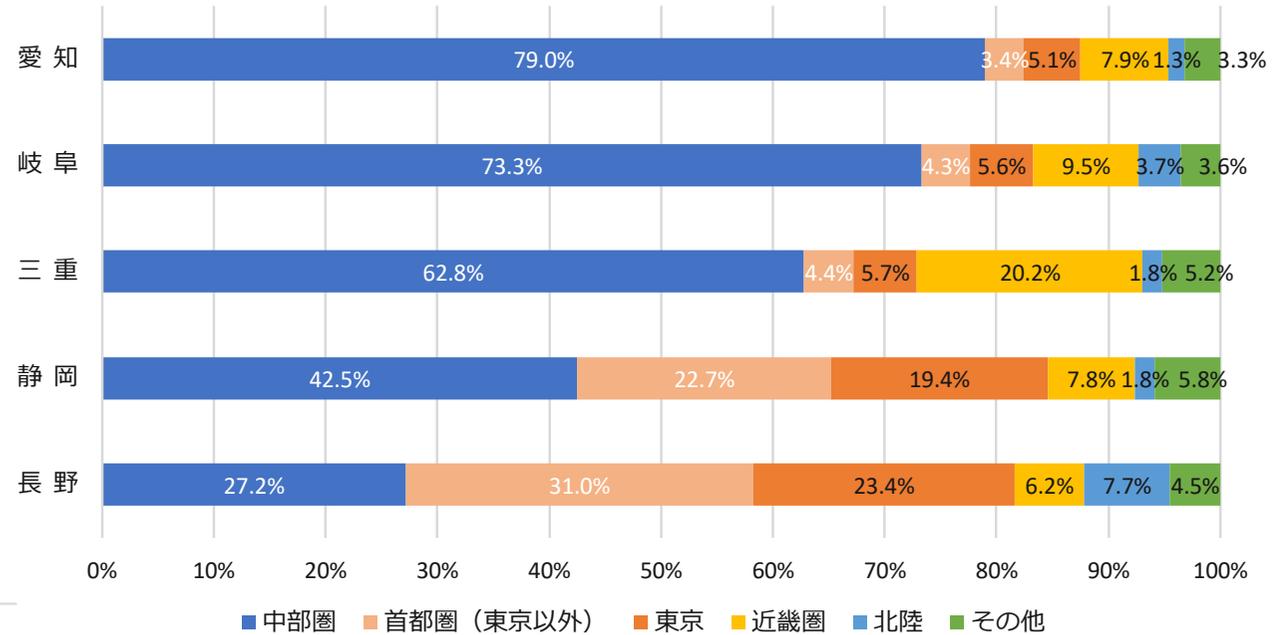
## 一極集中と地方回帰①

・中部圏の高校を卒業した学生の内、63.4%が中部圏に、20.9%が首都圏の大学に進学している。また、立地の関係もあり、静岡県・長野県では、首都圏の大学に進学する学生は5割近く、三重県では、近畿圏の大学に進学する学生が2割程度いる。

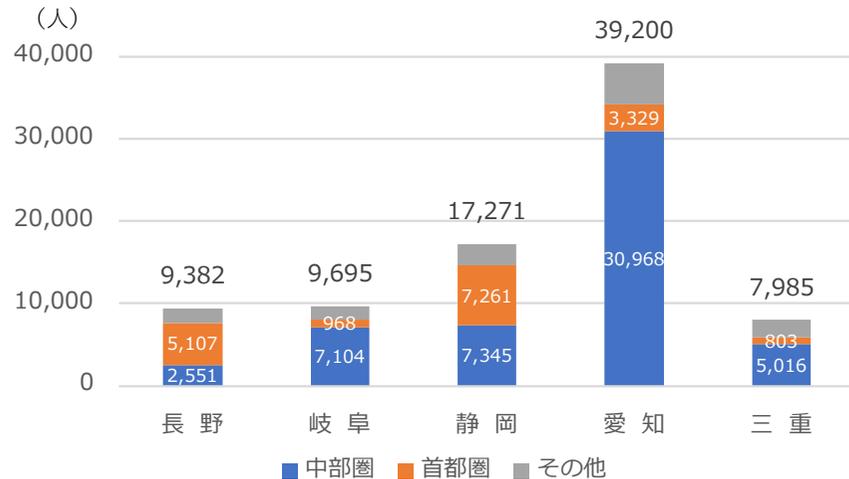
■ 中部圏の高校を卒業した学生(計83,533人)の大学進学先地域別割合



■ 中部圏の大学進学先地域別割合(県別)



■ 中部圏の地域別大学進学者数(県別)



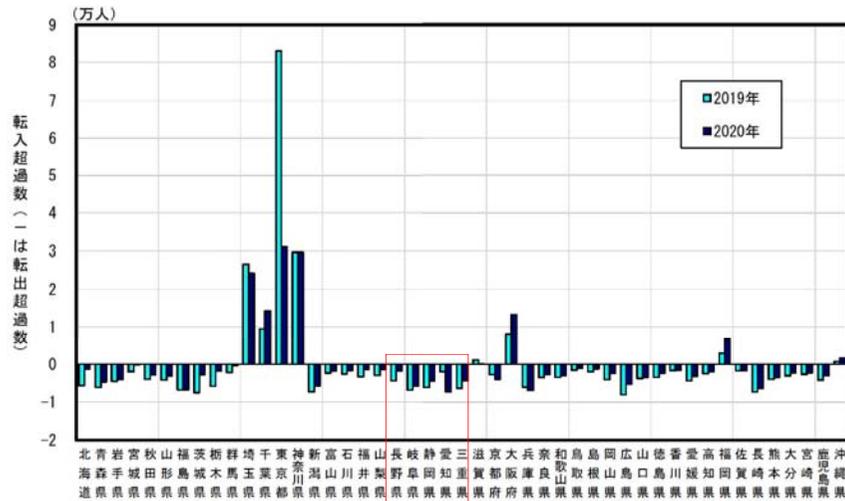
出典: 文部科学省「学校基本調査(令和2年度)」出身高校の所在地より作成

# 中部の特徴(強み)と課題

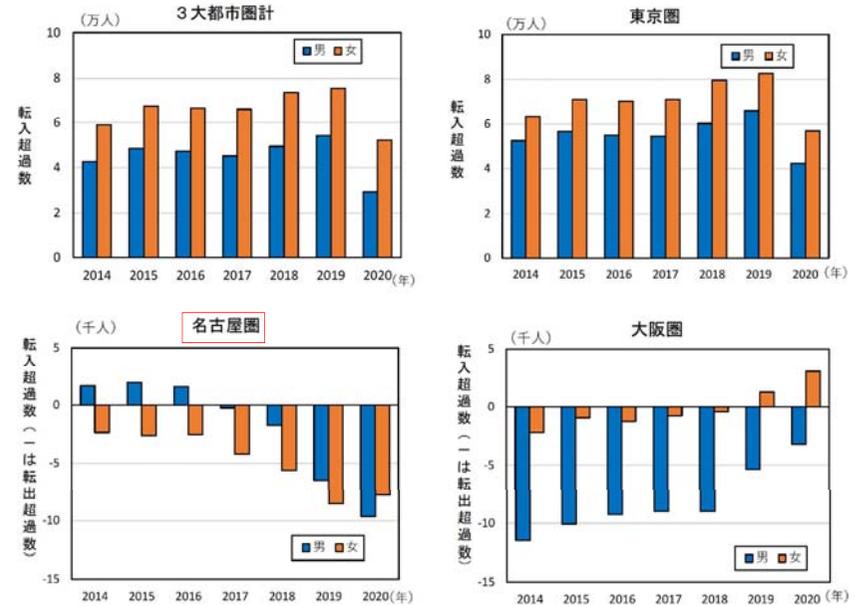
## 一極集中と地方回帰②

- ・2020年は東京、神奈川、埼玉県、千葉県、大阪等で転入超過。一方、愛知県は、転出超過数が最も拡大(5365人)。中部はいずれも転出超過。また、東京圏の転入をみると、2020年では愛知県が全国で最も多い。
- ・3大都市圏全体では転入超過であるが、名古屋圏については近年、男女ともに転出超過。また、名古屋圏の若年層は転出超過が拡大。

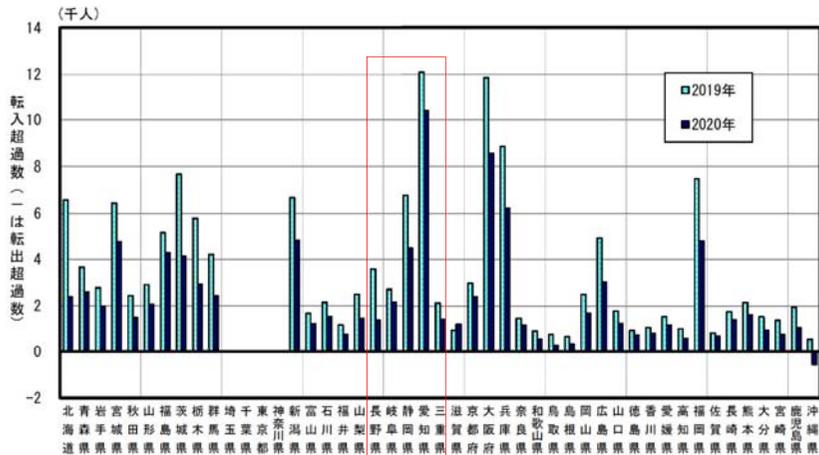
■都道府県別転入超過数(2019年、2020年)



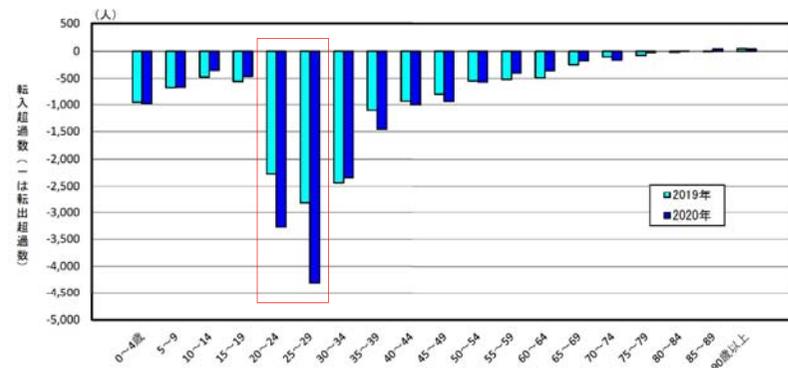
■3大都市圏の転入超過数の推移



■都道府県別にみた東京圏の転入超過数(2019年、2020年)



■名古屋圏の年齢5歳階級別転入超過数(2019年、2020年)

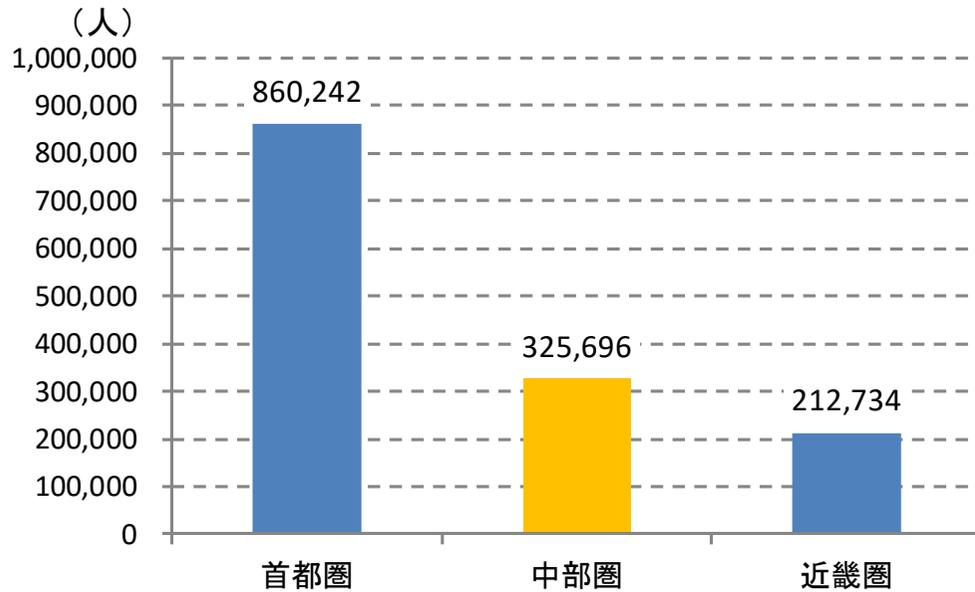


# 中部の特徴(強み)と課題

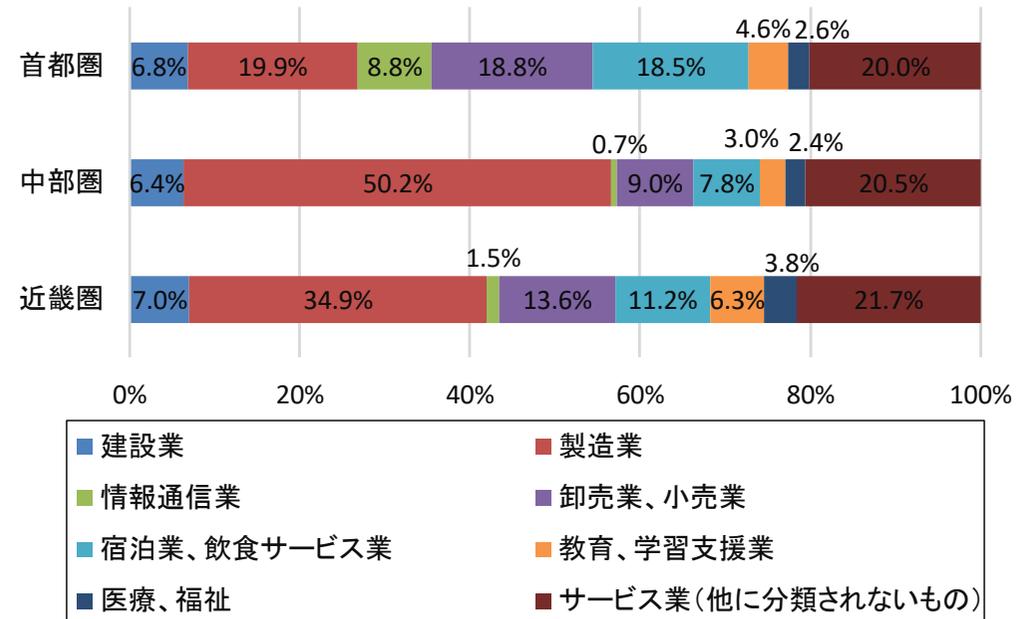
## 外国人の雇用状況①

- ・全産業における外国人の雇用状況をみると、中部圏は首都圏よりも雇用者数が少ない。
- ・中部圏における外国人労働者の内、製造業従事者は半数近くを占め、首都圏や近畿圏よりも割合が高い。

■地域別外国人労働者数(全産業)



■全産業に占める製造業に従事する外国人労働者の割合



出典:総務省統計局「労働力調査(基本集計)」

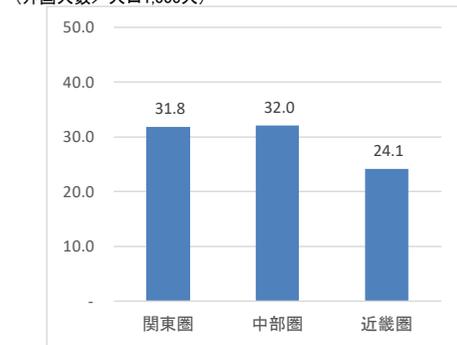
# 中部の特徴(強み)と課題

## 外国人の雇用状況② 外国人高度人材

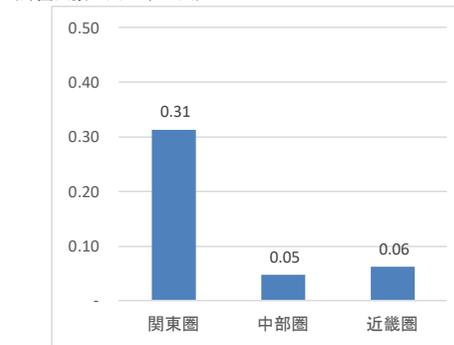
- ・人口千人あたりの在留外国人は、総数・技能人材では中部圏が最も多く、高度人材では関東圏が最も多い。
- ・在留資格別の国籍・地域別の在留外国人をみると、総数では中国が最も多く、高度人材では中国が突出して多い。技能人材はベトナムが最も多い。
- ・都市圏別に国籍別の在留外国人をみると、中部圏はブラジル、中国、フィリピン、ベトナム、韓国の順となっている。

### ■人口1,000人あたりの在留外国人数

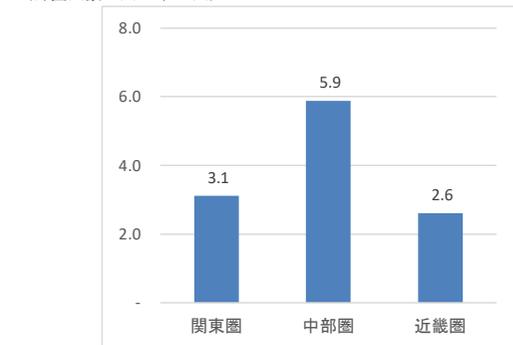
[総数]



[高度人材]



[技能人材]



※技能人材  
以下の資格を対象とした

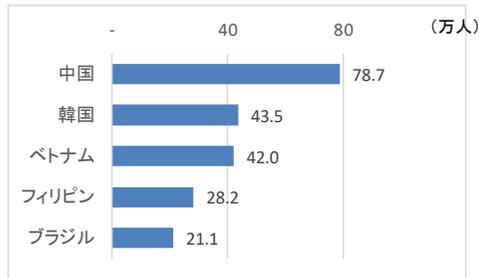
- ・技能
- ・特定技能1号
- ・特定技能2号
- ・技能実習1号イ
- ・技能実習1号ロ
- ・技能実習2号イ
- ・技能実習2号ロ
- ・技能実習3号イ
- ・技能実習3号ロ

※高度人材  
以下の資格を対象とした

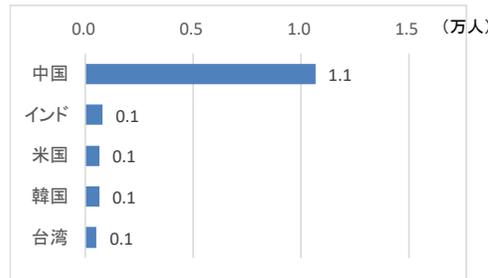
- ・高度専門職1号イ
- ・高度専門職1号ロ
- ・高度専門職1号ハ
- ・高度専門職2号

### ■在留資格別の国籍・地域ランキング

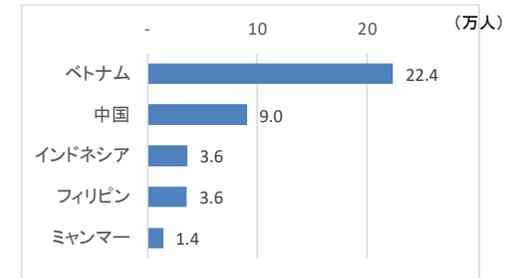
[総数]



[高度人材]

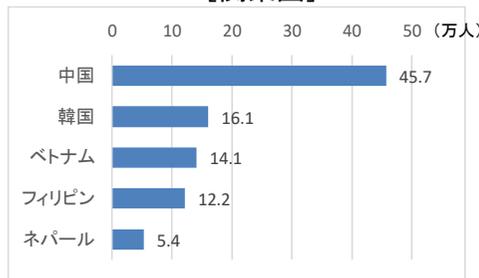


[技能人材]

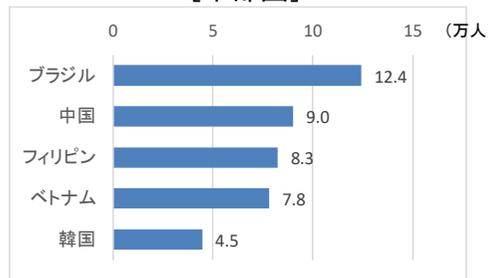


### ■圏域別にみた国籍・地域ランキング

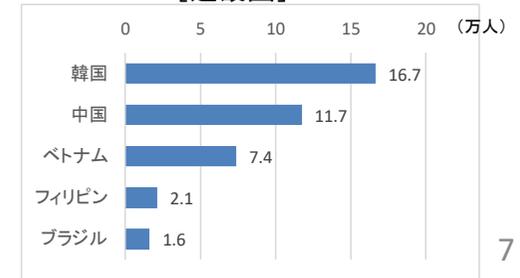
[関東圏]



[中部圏]



[近畿圏]

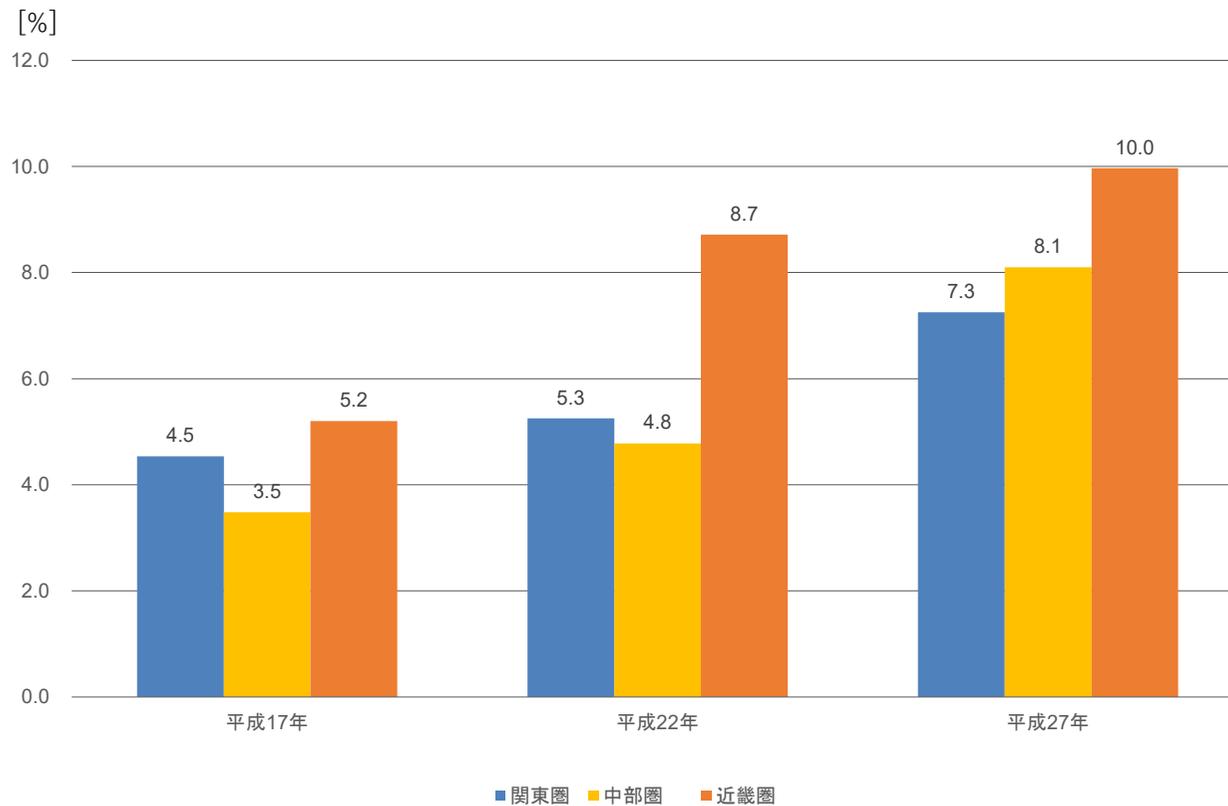


# 中部の特徴(強み)と課題

## 人材育成:女性管理職の割合

- ・役職員における課長級以上に占める女性の割合をみると、年々増加傾向である。
- ・中部圏の割合は、平成22年までは他の圏よりも最も低い値となっていたが、平成27年では8.1%と二番目に高い値となっている。

### ■ 役職者に占める女性の割合



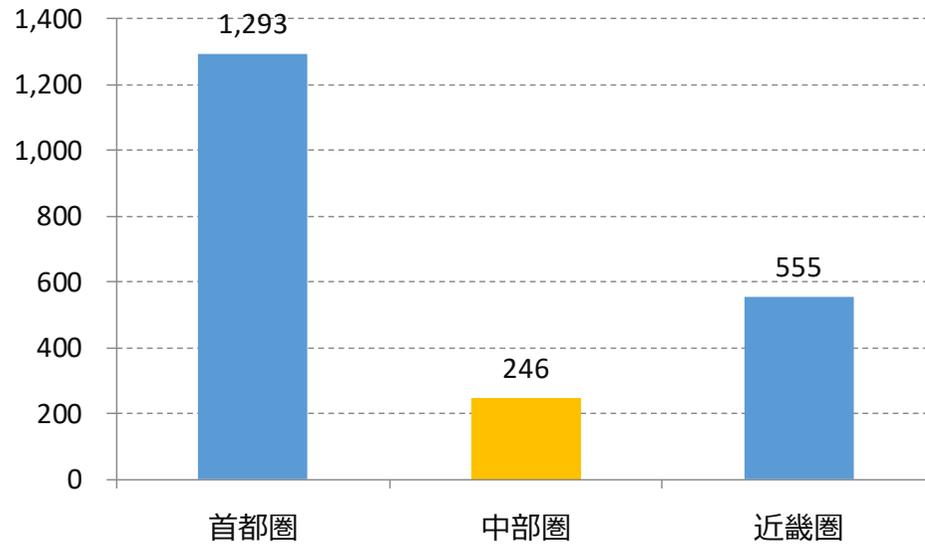
※都道府県別の課長級以上に占める女性割合

# 中部の特徴(強み)と課題

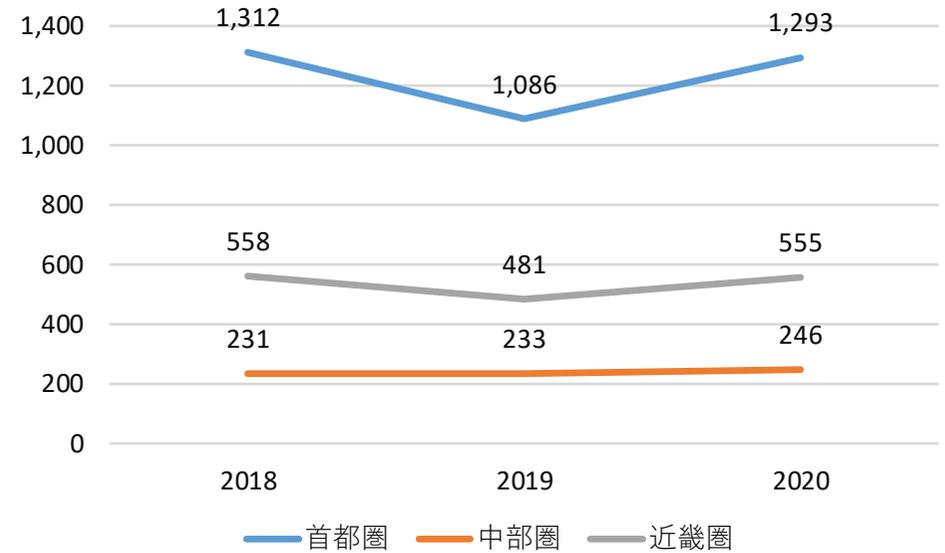
## 大学発のスタートアップ企業

・地域別大学発ベンチャー企業数は首都圏、近畿圏と比較すると少なく、増加率も低い。

■地域別大学発ベンチャー企業数



■地域別大学発ベンチャー企業数の推移



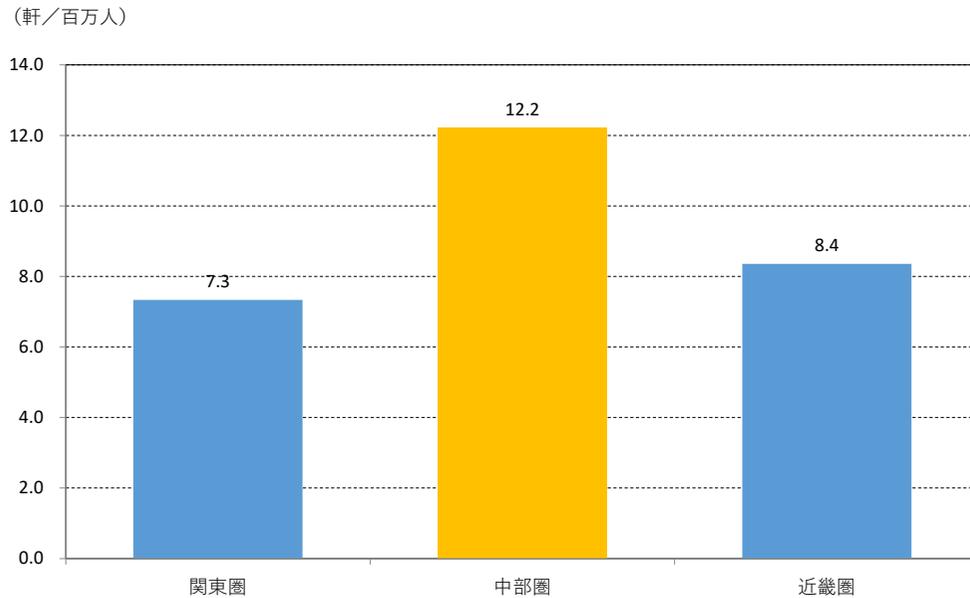
出典: 経済産業省 令和2年度産業技術調査事業「研究開発型ベンチャー企業と事業会社の連携加速 及び大学発ベンチャーの実態等に関する調査」大学発ベンチャー調査 調査報告書より作成  
※地域区分は国土交通省地方整備局の管轄区分に依る

# 中部の特徴(強み)と課題

## デザイン・ブランディング①

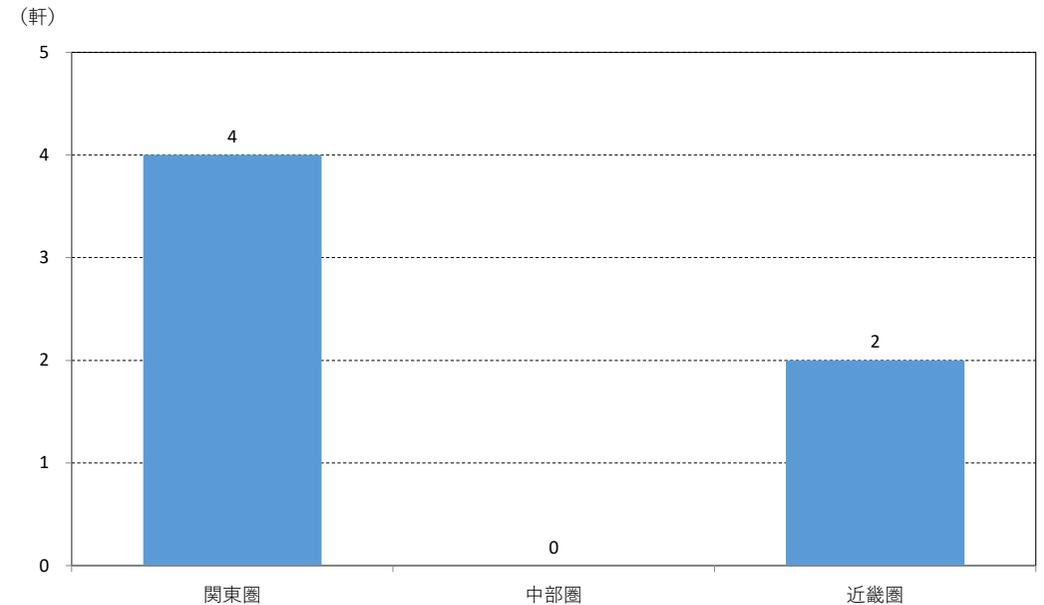
- ・人口当たりの博物館・美術館数を見ると、関東圏で7.3軒、中部圏では12.2軒、近畿圏で8.4軒、中部圏が最も高い値となっている。
- ・国立美術館数では関東圏で4軒、中部圏で0軒、近畿圏で2軒である。

■人口100万人あたりの博物館・美術館数(公・私立計)



出典:社会教育調査(平成30年度)(文部科学省)

■国立美術館数



出典:独立行政法人国立美術館HP

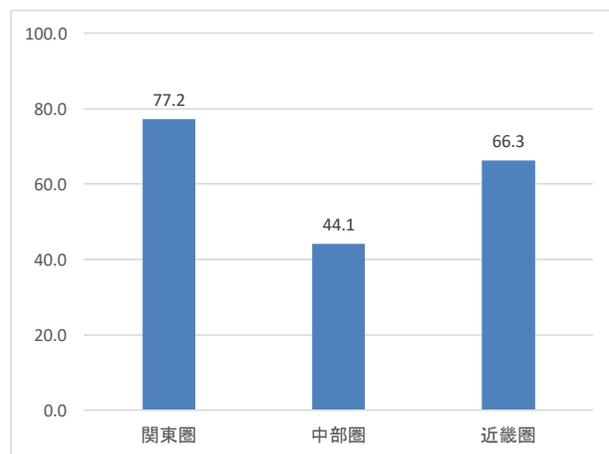
# 中部の特徴(強み)と課題

## デザイン・ブランディング②

- ・人口100万人あたりのデザイン事業所数は、関東圏が77.2事業所で最も高く、中部圏は44.1事業所と相対的に少ない。
- ・デザイン業務事業従業者1人当たりの主業年間売上高は、中部圏が最も低い。
- ・デザイン事業所の主な人材供給元であるデザイン系の学科のある学校(4年制大学、短期大学、職業訓練校、専門学校)数は、関東圏が最も多い。

■人口100万人あたりのデザイン事業所数

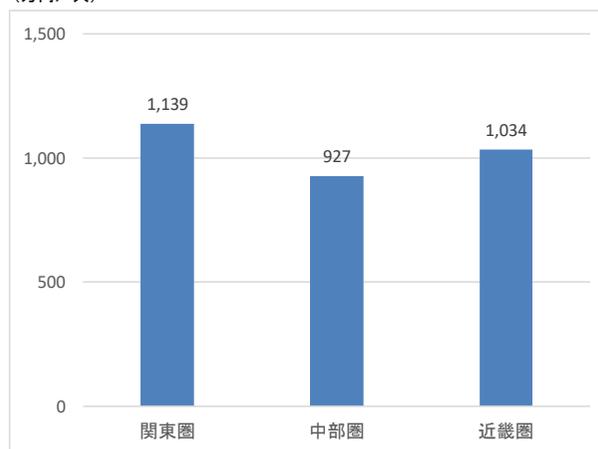
(事業所数/人口百万人)



出典:経済産業省「平成30年特定サービス産業実態調査」

■デザイン業務事業従業者1人当たりの主業年間売上高

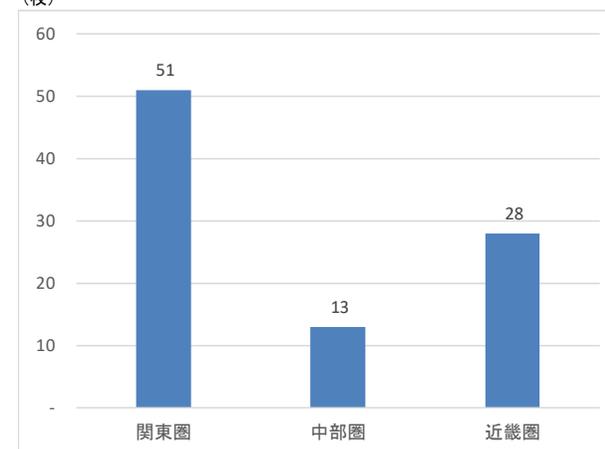
(万円/人)



出典:経済産業省「平成30年特定サービス産業実態調査」

■日本のデザイン系学校数

(校)



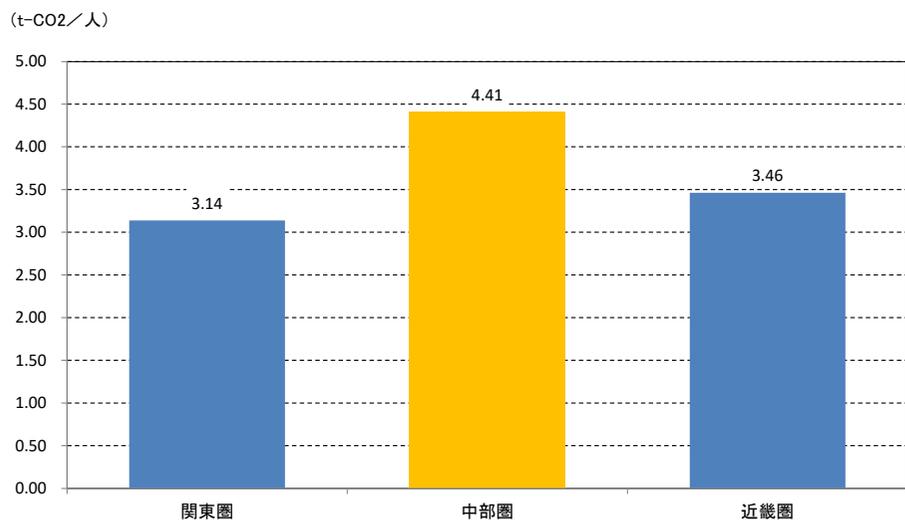
出典:日本産業デザイン振興会「日本のデザイン系学校」

# 我が国および中部を取り巻く時代の潮流

## カーボンニュートラル

- 一人当たり温室効果ガス算定排出量をみると、関東圏で3.14t、中部圏で4.41t、近畿圏で3.46tであり、中部圏が最も大きい。
- 新エネルギー発電実績をみると、年々新エネルギー発電量、割合ともに増加している。特に中部圏では他の圏よりも割合が大きい。

■一人当たり温室効果ガス算定排出量



出典：地球温暖化対策推進法に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度による温室効果ガス排出量の集計結果（環境省）

■新エネルギー発電実績の推移と新エネルギー割合

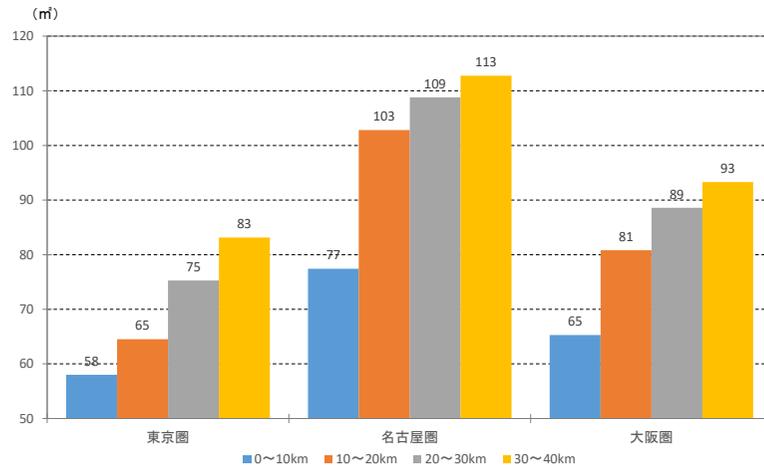


出典：資源エネルギー庁電力調査統計表（環境省）

## QOL①

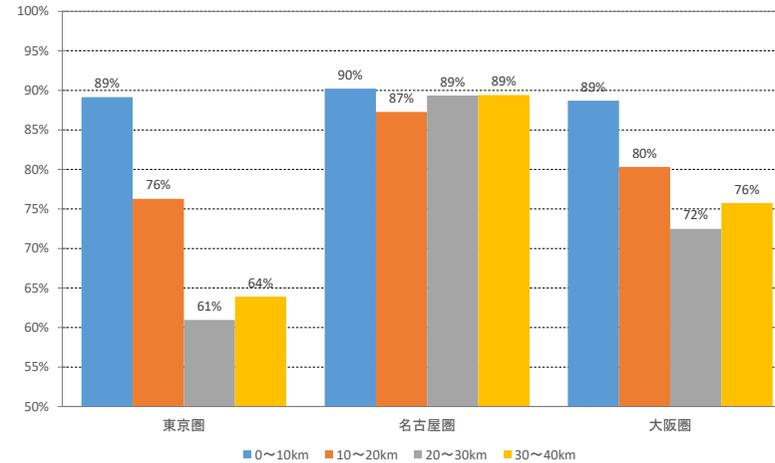
- ・一住宅あたりの延べ面積をみると、どの距離でも名古屋圏が最も高い値となり、ゆとりのある住宅である。
- ・通勤1時間圏の住宅割合をみると、どの距離圏でも名古屋圏が最も高い割合を示している。

### ■都心からの距離別一住宅当たり延べ面積



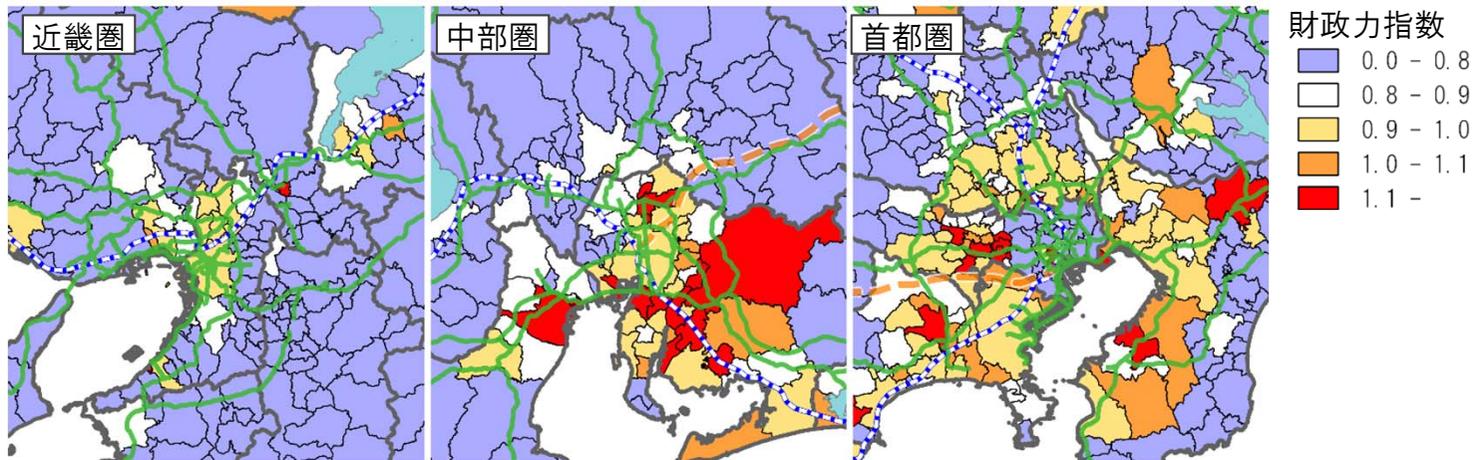
出典:平成25年住宅・土地統計調査 確報集計

### ■通勤時間1時間以内の比率



出典:平成25年住宅・土地統計調査 確報集計

### ■財政力指数



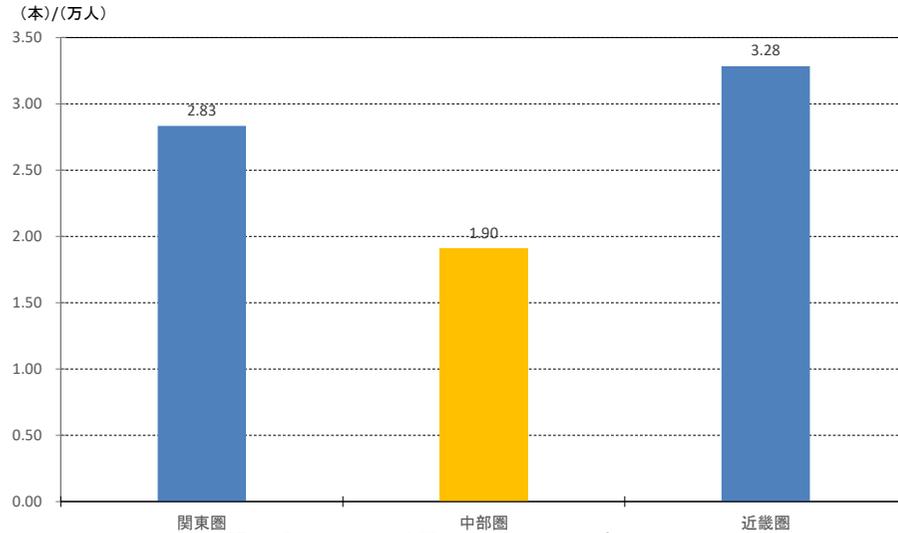
【財政力指数】 地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。1.0以上の地方公共団体は地方交付税交付金の不交付団体となる。東京都特別区については、算出方法が異なるために単純には比較できない。

出典:地方財政状況調査(2019年度)より作成

## QOL②

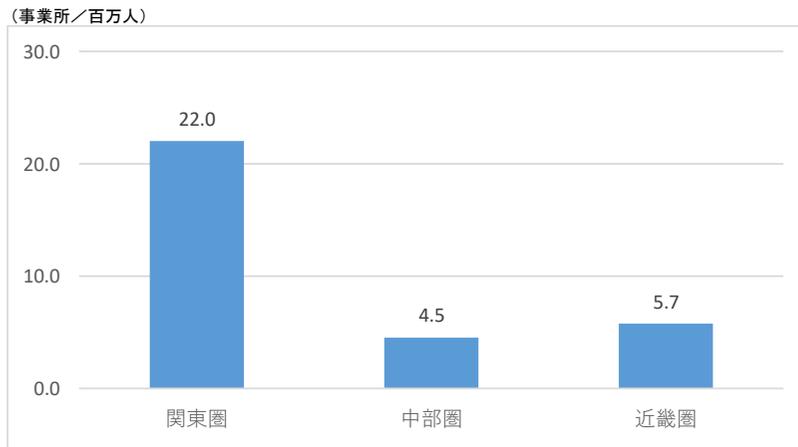
- ・ライブ開催件数をみると、関東圏で2.83本、中部圏で1.90本、近畿圏で3.28本であり、中部圏が最も少ない。
- ・最高級ホテルの件数をみると、中部圏では三重県で1件のみとなっている。

### ■人口当たりライブ開催件数と総動員数



出典:平成30年 基礎調査報告書(一般社団法人 コンサートプロモーターズ協会)

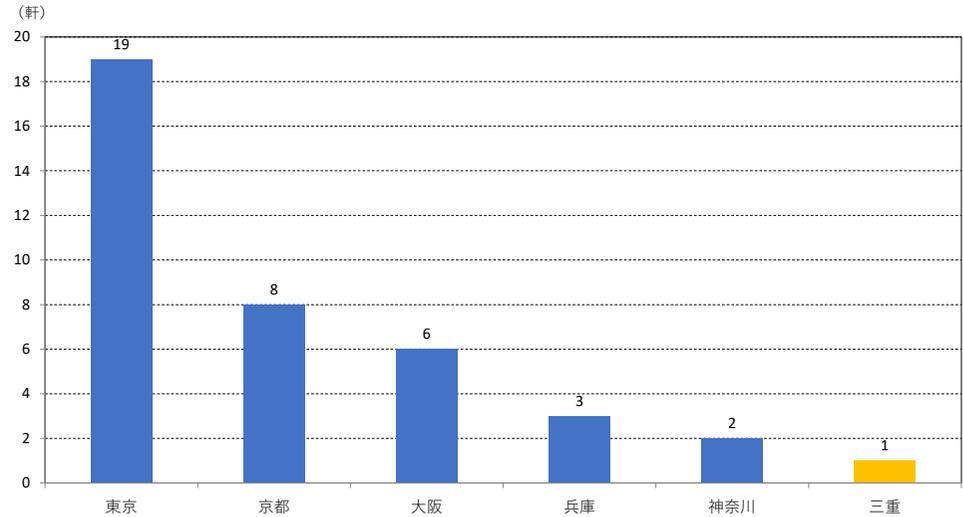
### ■人口当たり興行場、興行団の事業数



出典:総務省「令和元年経済センサス-基礎調査」

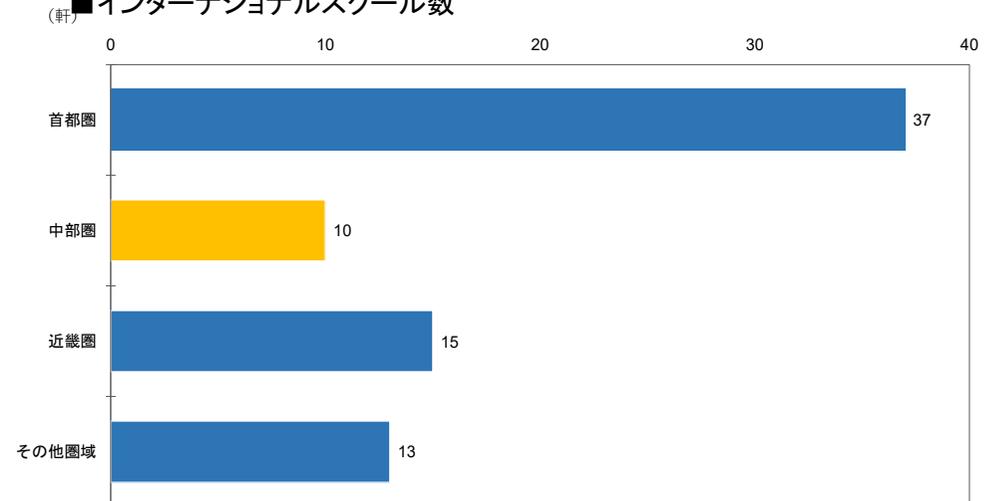
※興行場、興行団:演劇,音楽,舞踊,落語,見世物,野球,相撲,ボクシングなどの娯楽を提供する興行場及び契約により出演又は自ら公演し,これらの娯楽を提供する興行団をいう。

### ■最高級ホテル件数



出典:ミシュラン、フォーブス、ファイブスターアライアンス掲載情報を基・に作成(2019)

### ■国際バカロレア認定校数



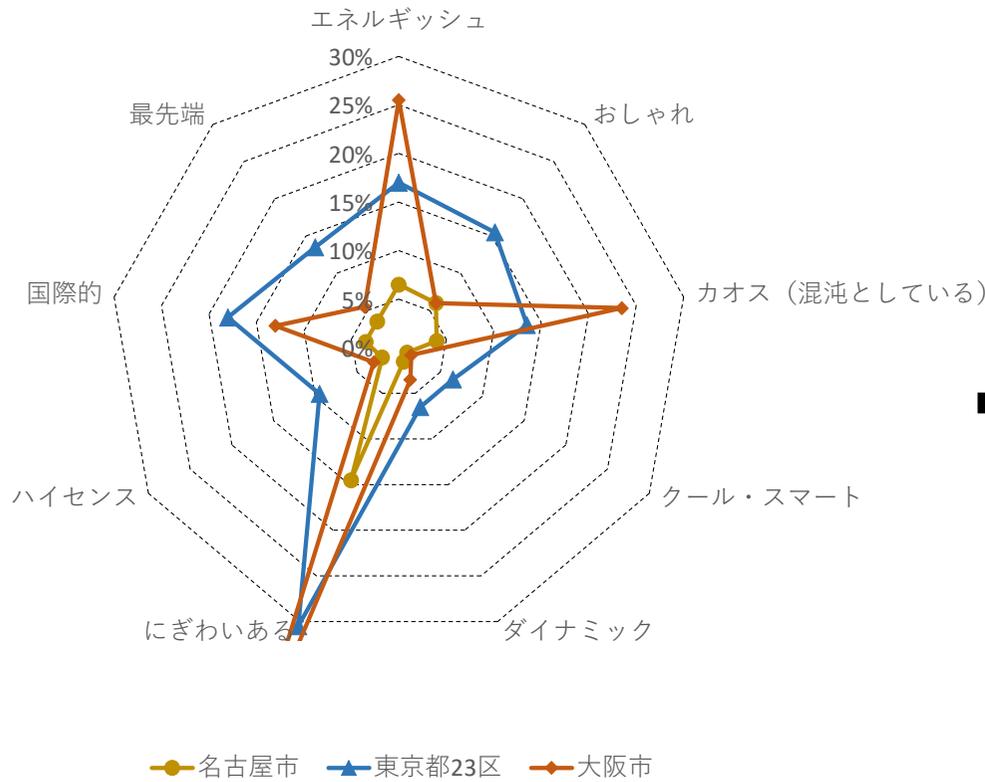
出典:国際バカロレアの認定校(文部科学省)

# 中部の特徴(強み)と課題

## QOL③

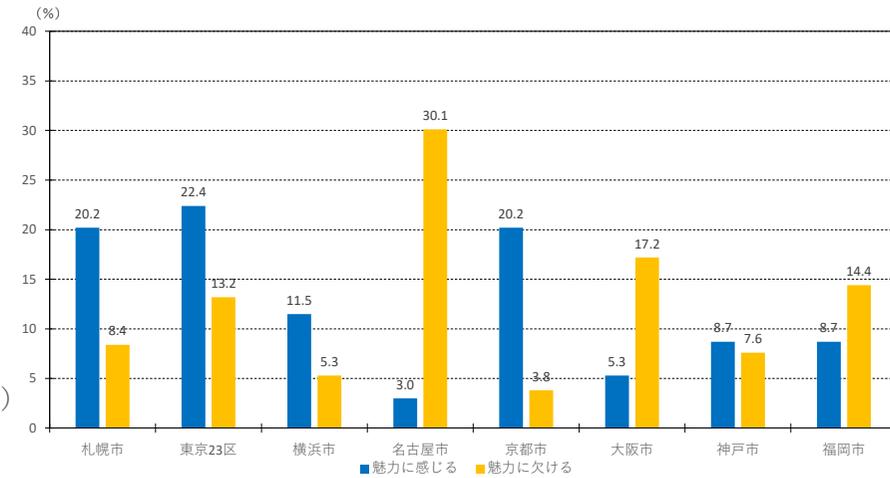
- ・現在居住をしている都市へのイメージをみると、東京23区や大阪と比べ、名古屋市は全体的に小さくなっている。一方で、「にぎわいある」が15%であり、最も大きくなっている。
- ・8都市で比較すると、名古屋市は「魅力に欠ける」が群を抜いて高く、「最も魅力に欠ける都市」として見られている。さらに市民の名古屋市に対する「推奨度」は8都市の中で最も低くなっている。

■現在居住している都市へのイメージ

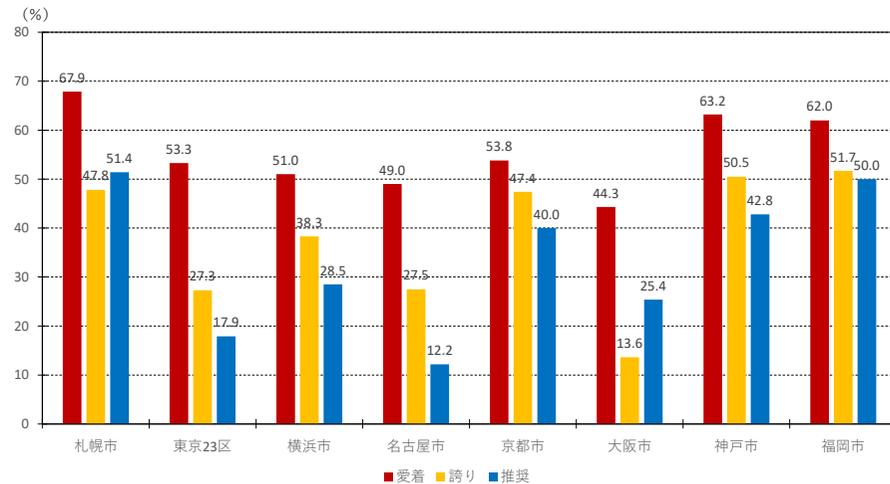


出典:三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社「市民のプライド・ランキング調査」より作成

■8都市の中で最も魅力的な都市・最も魅力に欠ける都市



■愛着、誇り、推奨(他都市比較)



出典:平成28年 名古屋市「都市ブランド・イメージ調査」より作成

令和 3 年 6 月 1 5 日

国土政策局 総合計画課

## 『デジタルを前提とした国土の再構築』

国土審議会計画推進部会国土の長期展望専門委員会において、2050 年を見据えた今後の国土づくりの方向性について検討を行い、結果をとりまとめましたので公表します。

コロナ禍も契機としたデジタル世界の到来は、地理的条件の不利に制約されてきた地方にとっては再生の好機となります。創意工夫によりデジタルとリアルを融合し地域に実装することで、地球環境問題等にも対応しながら、人口減少下であっても安心して暮らし続けられる多彩な地域・国土の構築を目指します。

## 【とりまとめのポイント】

1. 国土づくりの目標 : 「**真の豊かさ**」を実感できる国土

2. 目標実現に向けた三つの視点

(1) ローカルの視点 : 「**多彩な地域生活圏の形成**」

- ・人々の行動範囲（通勤・通学等）である地域生活圏に着目
- ・遠隔医療やテレワークなどデジタル技術も活用することで、以前より少ない 10 万人前後の人口規模でも圏域の維持が可能（人口減少下で維持していくためには、国等による積極的な支援も必要）  
⇒これにより大多数の国民が圏域内に含まれ、地域で暮らし続けることが可能に
- ・地域生活圏の実現に向け、住民目線に立って、①デジタル化の推進、②都市的機能等のリアルの充実、③「デジタル×リアル」の暮らしへの実装等の取組を推進（地域全体での果敢な取組が不可欠）
- ・地域生活圏単位で、良好な地域経済循環や分散型エネルギーシステムの構築を推進
- ・地域固有の歴史・文化・自然環境等を活かして、個性ある多彩な地域を全国に形成

(2) グローバルの視点 : 「**『稼ぐ力』の維持・向上**」

<産業基盤の構造転換>

- ・大学等を核としたイノベーションの創出、そのための人材確保
- ・グローバルニッチや農業等の地域発のグローバル産業の育成 等

<大都市のイノベーション>

- ・成長率が低迷する東京等の大都市のデジタル化の徹底、知識集約型産業の集積促進による再生 等

(3) ネットワークの視点 : 「**情報・交通や人と土地・自然・社会とのつながり**」

- ・国土の再構築の前提となる情報通信や交通ネットワークの充実
- ・「地域管理構想」の策定等を通じた地域住民自らによる国土の適正管理の推進
- ・防災・減災・国土強靱化による安全・安心な国土の実現
- ・「2050 カーボンニュートラルの実現」に資する国土構造の構築
- ・個々人の価値観を尊重しつつ、支え合い、共感し合う共生社会の構築

3. 今後の方向性 : **速やかに新たな国土計画の検討を開始すべき**

(この機を逃さず、具体的な施策につながるような実行性のある計画にすべき)

国土省 HP: 国土の長期展望専門委員会(※とりまとめ、懇談会の開催状況、資料等を掲載)

(URL) [https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s104\\_choukitenrbou01.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s104_choukitenrbou01.html)

【問合せ先】 国土政策局総合計画課 倉富、鈴木、藤井

電話 : 03-5253-8111 (内線 29328、29318)、03-5253-8356 (直通)

FAX : 03-5253-1570

## 課題認識 (現行計画策定後にも、我が国の持続可能性を脅かしかねない急激な状況の変化)

- (1) 中位推計を大幅に下回る出生数
- (2) 新型コロナウイルス感染症の拡大
- (3) 風水害を中心とした自然災害の激甚化・頻発化
- (4) デジタル革命の急速な進展
- (5) 2050年カーボンニュートラルの宣言(地球環境問題の切迫)

デジタル世界の到来は、地理的条件で不利な地方の再生の好機  
価値観が多様化する中で、より貴重となるリアルの世界  
「コンパクト+ネットワーク」による持続可能な地域づくりの必要性



## 『デジタルを前提とした国土の再構築』

～人口減少下でも安心して暮らし続けられる国土へ～

## 国土づくりの目標 : 『真の豊かさ』を実感できる国土

「真の豊かさ」は個々人の価値観に基づき多様で、一様には示せない ⇒ それを追い求めるために、以下のような共通の土台は必要

### ① 安全・安心

- 災害対応や医療の充実
- 地域における暮らしの維持

### ② 自由・多様

- 多様な選択肢から、自由に選べる働き方・暮らし方・生き方

### ③ 快適・喜び

- 暮らしの利便性や「稼ぐ力」(物的豊かさ)
- 豊かな自然、文化や生きがい(心的豊かさ)

### ④ 対流・共生

- 人・モノ・情報の交流
- 多様な人々を支えあい、共感し、共に生きる社会

## 国土づくりの3つの視点 :

### I. ローカル

〔デジタルとリアルの融合により、利便性の高い地域を多数創出〕

持続可能で多彩な地域生活圏の形成

### II. グローバル

〔国際競争の中で「稼ぐ力」を維持・向上〕

産業基盤の構造転換と大都市のリノベーション

### III. ネットワーク

〔情報・交通ネットワークや人と土地・自然・社会とのつながり〕

人と情報: 『情報通信ネットワーク』の強化    人と人・モノ: 『交通ネットワーク』の充実

人と土地: 『国土の適正管理』    人と自然: 『災害・地球環境問題対応』    人と社会: 『共生社会の実現』

## 今後の方向性 : 速やかに新たな国土計画の検討を開始すべき

(この機を逃さず、具体の政策につながる実行性のあるものとすべき)

# 【I. ローカル】

地域で安心して暮らし続けることを可能とし、地方への人の流れも生み出す多彩な地域生活圏の形成

## ○基本的考え方

- ・多様な暮らし方・生き方を可能とする多彩な都市・地域の必要性
- ・首都直下地震の切迫やコロナ禍で再認識した東京一極集中の課題
- ・脱炭素化に向けた再生可能エネルギーの有効活用
- ・デジタル世界の到来がもたらす地方にとってのアドバンテージ

地方にとって再生の好機

## ○住民の暮らし・行動の範囲である「地域生活圏」に着目

### ○地域生活圏の範囲の目安

以前は「人口30万人前後で、時間距離で1時間前後の範囲」  
 （都市的機能をリアルにフルセットで提供することを前提）

#### 「人口10万人前後で、時間距離で1～1.5時間前後の範囲」

都市的機能の一部はデジタルで提供可能  
 （リアルでフルセットを維持可能な人口規模は不要）  
 都市的機能の整備進展、住民の行動範囲の広域化  
 デジタル技術を暮らしに実装しやすい人口規模 等

大多数の国民を地域生活圏に包含することが可能に

### ○地域生活圏での取組

#### 「デジタルとリアルが融合する地域生活圏の形成」

- ・デジタル技術の暮らしへの実装による活性化・利便性向上  
 （デジタル化、リアルの充実、「デジタル×リアル」の推進）
- ・良好な地域経済循環や分散型エネルギーシステムの構築
- ・圏域内の構造は持続可能な「コンパクト＋ネットワーク」
- ・人口規模や地域特性に応じた柔軟で多様な圏域づくり
- ・地域固有の歴史・文化・自然環境等の活用 等

地域で安心して暮らし続けることが可能  
 地方に人の流れを生み出す多彩な地域の形成

### ○地域生活圏形成の前提条件

- ・我が国全体でのDXの推進
- ・地域全体での構造転換への果敢な取組
- ・デジタルとリアルを使いこなす住民のリテラシー向上
- ・圏域維持のためには国等による積極的支援も必要

# 【I. ローカル】 地域生活圏の圏域シミュレーション(試行)

仮に地域生活圏の圏域を以下の試行①～試行③のように設定して、試行的にシミュレートすると、人口、面積のカバー率は以下のとおり(1kmメッシュ単位で分析)

案1：市の中心から時間距離で60分以内

案2：(同上) 90分以内

※案2は、行動範囲の広域化、フルセット整備の必要性の低下、デジタル技術の進展に配慮した試行

	人口				面積(居住地面積)				
	合計	60分圏域 (案1)	カバー率 (案1)	90分圏域 (案2)	カバー率 (案2)	合計	60分圏域 (案1)	カバー率 (案1)	90分圏域 (案2)

シミュレーション(試行①)の条件：i 人口10万人以上の市の中心

ii 都市雇用圏の中心都市で人口5万人以上10万人未満の市の中心

全国	127,094千人	124,029千人	98%	125,806千人	99%	178,347	145,236	81%	164,979	93%
地方圏	44,255千人	41,962千人	95%	43,281千人	98%	115,949	88,932	77%	104,311	90%

シミュレーション(試行②)の条件：人口10万人以上の市の中心(試行①のiのみ)

全国	127,094千人	120,553千人	95%	124,659千人	98%	178,347	125,340	70%	157,008	88%
地方圏	44,255千人	39,665千人	90%	42,586千人	96%	115,949	74,815	65%	99,177	86%

シミュレーション(試行③)の条件：人口30万人以上の市の中心

全国	127,094千人	101,147千人	80%	114,542千人	90%	178,347	68,364	38%	114,180	64%
地方圏	44,255千人	27,280千人	62%	34,338千人	78%	115,949	33,973	29%	62,615	54%

※地方圏は、北海道、東北、北陸、中国、四国、九州、沖縄ブロックの合計

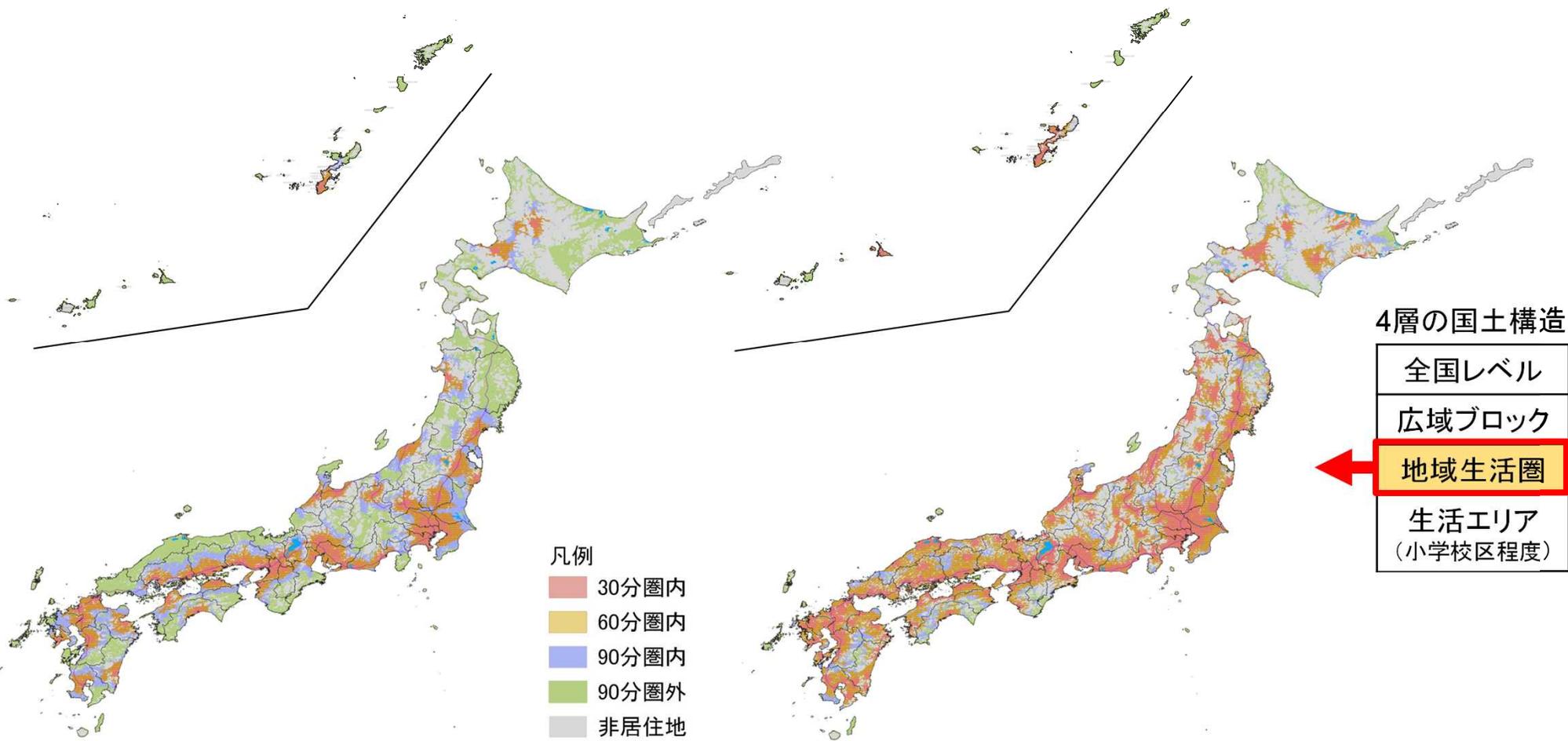
(注)市の人口は国勢調査(2015年)による。「都市雇用圏の中心都市」は以下①、②のいずれかの条件で設定

①DID人口が1万人以上で、他都市の郊外(他都市への通勤率が10%超)でないこと、②他都市への通勤率が10%を超えるが、従業常住人口比が1以上で、DID人口が中心都市の1/3以上であること

# 【I. ローカル】 地域生活圏の圏域シミュレーション(試行)

試行③<人口30万人以上>

地域生活圏のイメージ  
試行①<人口10万人以上+都市雇用圏人口5万人以上>



※上記人口規模をもつ起点となる市の中心(市役所)から道路(高速道路を含む)を利用して到達できる時間圏域を表示。  
 ※居住地は平成27年国勢調査時点(平成27年10月1日現在)。白塗り箇所は平成27年国勢調査時点における避難指示区域である。  
 ※本地図は我が国の領土を網羅的に記したものではない。

(出典)総合交通分析システム(NITAS2.6)を用いて国土交通省国土政策局作成

# 【I. ローカル】 デジタルとリアルが融合する地域生活圏の取組

デジタル化の推進、リアルの充実に加え、両者を有効に組み合わせる取組を地域の特性に応じて圏域単位で実施

## ＜デジタル化の推進＞

- 行政・民間等の各種手続きや業務のデジタル化
- オンライン診療・教育等の環境整備
- デジタル技術の導入によるの生産性の向上
- テレワークの推進に向けた環境整備、副業・兼業等の雇用慣行の見直し
- 高齢者など地域住民のITリテラシー向上
- 様々なデータを共有するデータ連携基盤の構築等

## ＜リアルの充実＞

- 都市的機能の確保・持続的な提供
- 「コンパクト+ネットワーク」による効率的な地域づくり  
(中心市街地活性化、交通の利便性向上 等)
- 良好な地域経済循環の構築・雇用の確保  
(金融機関・大学等と連携した成長産業の育成 等)
- 農林水産業の生産性向上、農山漁村の人材確保
- 女性、高齢者等の社会参画や子育て環境の整備
- 地域分散型エネルギーシステムの構築
- 周辺地域とも連携した地域防災・国土管理の適正化
- 地域固有の文化等による魅力ある地域づくり 等



## ＜デジタル×リアル＞

- ビッグデータを活用した個々人に対するきめ細やかな生活関連サービスの提供
- 対面と遠隔のベストミックスによる効率的で質の高い医療・教育等の実現
- 生活における様々な活動と移動・交通のシームレスな連携
- リアルタイムでの避難者情報の把握による災害時の迅速かつ的確な支援
- テレワーク等で地方に居住し都市の所得を得る“新たな暮らし”の実現 等

歴史・文化・自然環境等も活かして、個性ある多様な地域生活圏を形成

# 【Ⅱ. グローバル】

## 国際競争力の向上に向けた産業基盤の構造転換と大都市のリノベーション

### 課題・背景

- ・人口減少に伴う深刻な活力低下の危惧
- ・進展するアジアダイナミズム等に対応した我が国全体の「稼ぐ力」の必要性
- ・日本経済を牽引することが期待されながら成長率が低迷する東京等の大都市の再生
- ・リニア中央新幹線開業による都市圏間の時間距離の短縮

### 新時代に対応した産業構造への転換

#### ○イノベーション創出や付加価値の高い製品・産業の創出、生産性向上

- ・大学等を核としたイノベーションエコシステムの形成、イノベーションの担い手となる人材の確保・創出
- ・交流を促す都市（ウォーカーブル都市等）の形成 等

#### ○重要分野への重点的取り組み

- ・デジタル分野、カーボンニュートラル・環境分野、バイオ・医療分野等の育成 等

#### ○地域発のグローバル産業の育成

- ・グローバルニッチ分野を支える基礎的研究の強化
- ・農林水産物等の生産性向上、高付加価値化、輸出拡大
- ・地域生活圏でのデジタル技術の実装等を通じたデータ×AI化の「二次的応用」分野の育成
- ・地域の企業と大学や金融機関との連携促進 等

#### ○多様な人材の活躍促進

- ・アクティブシニアや女性等の更なる労働参加の促進 等

### 大都市のリノベーション

#### ○デジタル化の徹底等による労働生産性の向上

- 知識集約型の高付加価値なビジネス集積地としての機能の強化
  - ・アジアのグローバルセンターとして海外からの企業や人材を取り込む 等

#### ○グローバルビジネスに対応した環境・機能の充実

- ・グローバル人材の育成、規制・行政手続き等の合理化
- ・グローバル人材向けの居住環境等の充実 等

### スーパー・メガリージョンによる新たな価値の創出

- 三大都市圏の強みの融合によるシナジー効果の最大化
  - ・結節機能の強化や広域連携により効果を全国に波及

#### ○リニア中間駅周辺等の活用

- ・新たな産業立地やテレワークを前提とした新たなライフスタイルの居住地としての活用

# 【Ⅲ. ネットワーク】 情報通信・交通ネットワークの充実・強化

## ① デジタル世界の交流の基盤である 「情報通信ネットワーク」の強化

### 課題・背景

- ・ コロナ禍でデジタル化の遅れを様々な場面で認識
- ・ テレワークやオンライン授業等の普及
- ・ ハード面に比べ、行政サービスや教育、産業等のソフト面におけるデジタル技術の活用の遅れが顕著
- ・ 「デジタルを前提とした国土の再構築」に向けて、この遅れを取り戻すことが重要な課題 等

### 情報通信網の整備

- ・ 光ファイバの未整備地域や通信容量増加への対応
- ・ 住居等の建物への「ラストワンマイル」の解消に向けたブロードバンド基盤の利用促進 等

### 情報通信網の活用促進

- ・ 行政・民間双方におけるデジタル化の推進
- ・ 教育の場等の様々な機会を通じた幅広い世代でのITリテラシーの向上
- ・ 企業におけるIT人材の育成・確保
- ・ テレワーク等に適した柔軟な働き方の採用 等

## ② リアル世界の交流の基盤である 「交通ネットワーク」の充実

### 課題・背景

- ・ 地方部の鉄道や路線バスにおける輸送人員の減少
- ・ アジアのゲートウェイの役割を担うことの重要性
- ・ 自動車を中心とした運輸部門でのCO<sub>2</sub>の排出削減
- ・ 災害や施設の老朽化への対応の必要性 等

### ローカル、グローバルの各段階における 交通ネットワークの充実

- ・ 地域生活圏内の移動手段の充実  
(デジタル技術を活用した柔軟なルート設定 等)
- ・ 地域間を結ぶ交通の充実  
(ミッシングリンクや暫定2車線区間の解消 等)
- ・ 国際間の交通ネットワークの充実  
(船舶大型化への対応、空港の発着容量拡大 等)

### 環境、防災、老朽化等への対応

- ・ 各交通モードでのカーボンニュートラル施策の推進
- ・ 鉄道・船舶等へのモーダルシフトの推進
- ・ 施設の耐災性向上やリダンダンシーの確保
- ・ 予防保全型のメンテナンス強化・機能の高度化
- ・ 地域住民の暮らしを守る建設業等における人材確保
- ・ 持続可能な形で更新・充実等を図る仕組みの検討 等

# 【Ⅲ. ネットワーク】 土地・自然・社会との“つながり”

## ③ 人口減少に応じた「国土の適正管理」の推進

### 課題・背景

- ・ 土地需要の減少により土地の適正な管理が課題となる時代へ  
(個別法制等では対応できない課題の増加)
- ・ 特に中山間地域では担い手不足により農地・森林等が管理不全に陥る可能性
- ・ 管理不全に伴う周辺地域や国全体への悪影響 等

### 「国土の管理構想」等による取組推進

- ・ 国土管理の指針となる「国土の管理構想」の策定
- ・ 国・都道府県・市町村・地域集落の各レベルにおける国土の適正管理の取組推進
- ・ 住民自らが地域の課題を把握し、土地等の管理の在り方を検討する「地域管理構想」の策定
- ・ 国土管理に対する国民的な理解の醸成
- ・ 適切な費用分担や組織・人材育成の仕組みの検討
- ・ 国土管理の検討等の取組に対する支援 等

## ④ 防災・減災、国土強靱化による「安全・安心な国土」の実現

### 課題・背景

- ・ 全人口の約7割が災害リスクの高いエリアに居住
- ・ 気象災害の激甚化・頻発化、巨大地震発生の切迫
- ・ コロナ禍での災害などの複合リスクへの懸念 等

### 防災・減災、国土強靱化等の取組推進

- ・ 防災・減災を考慮することが当たり前となる社会の実現
- ・ 「5か年加速化対策」による防災・減災、国土強靱化の推進
- ・ 流域全体で治水対策に取り組む「流域治水」の推進
  - 〔 堤防整備や上流域の森林整備・治水対策  
土地利用規制によるリスクの低い地域への誘導 等 〕
- ・ 事業継続計画等の防災対策や事前復興の取組の促進
- ・ 複合リスクも念頭においた国土づくり
- ・ 東日本大震災からの復興・創生とその教訓を生かした今後の災害対策・地域づくり 等

# 【Ⅲ. ネットワーク】 土地・自然・社会との“つながり”

## ⑤ 「2050年カーボンニュートラルの実現」 に資する国土構造の構築

### 課題・背景

- ・ 「2050年カーボンニュートラル」の宣言  
（地球環境問題の切迫）
- ・ 再生可能エネルギー導入促進が喫緊の課題
- ・ 再生可能エネルギーのポテンシャルの地域間格差
- ・ 森林の高齢級化による二酸化炭素吸収量の減少 等

### カーボンニュートラル等の取組推進

- ・ 「グリーン成長戦略」の取組の推進
- ・ エネルギーの地産地消に向けた地域生活圏等における分散型エネルギーシステムの形成
- ・ 再エネポテンシャルに応じた居住や産業立地のあり方など、脱炭素化に資する国土構造の検討
- ・ 営農型太陽光発電や木質バイオマス発電などの導入
- ・ 森林の適切な整備・保全等による炭素の吸収・固定
- ・ グリーンインフラの活用、ECO-DRRの推進や、ESG投資などの環境要素を考慮した投資の拡大 等

## ⑥ 真の豊かさの実現に向けた 「共生社会」の構築

### 課題・背景

- ・ 個々人の価値観を尊重しつつ支え合い、共感し合う「共生社会」の構築が肝要

### 「共生社会」を支える多様な人材の確保・育成

- ・ 女性・高齢者等の社会参画の促進
- ・ バリアフリーやユニバーサルデザインの推進
- ・ 外国人等が魅力を感じる地域づくり
- ・ 小中学生等の次の担い手世代の共生意識の醸成
- ・ 地域住民のいのちと暮らしを守る人材の育成
- ・ IT人材の確保、住民のITリテラシーの向上 等

### 自由度の高い社会の実現

- ・ テレワーク・副業等を可能とする雇用環境の見直し
- ・ 二地域居住等を容易にする社会制度の実現
- ・ 利便性の高い交通ネットワークの構築 等

### 多様な主体による取組の推進

- ・ 関係人口やNPO等多様な主体による共助の取組の推進
- ・ 関係人口の増加に資する「人」「場」「仕組み」に着目した取組の推進 等

# 「国土の長期展望」 最終とりまとめ

令和3年6月

国土審議会計画推進部会  
国土の長期展望専門委員会

## 目 次

はじめに .....	1
1. 国土づくりの目標とその実現に向けた基本の方針 .....	2
(1) 課題認識.....	2
(2) 国土づくりの目標.....	2
(3) 目標実現に向けた基本の方針.....	3
2. 具体の取組みの方向性 .....	5
(1) 地域で安心して暮らし続けることを可能とし、地方への人の流れも生み出す多彩な地域生活圏の形成.....	5
(2) 国際競争力の向上に向けた産業基盤の構造転換と大都市のリノベーション .....	9
(3) 情報・交通ネットワークや人と土地・自然・社会とのつながりの充実.....	12
① デジタル世界の交流の基盤である「情報通信ネットワーク」の強化..	12
② リアル世界の交流の基盤である「交通ネットワーク」の充実.....	13
③ 人口減少に応じた「国土の適正管理」の推進.....	15
④ 防災・減災、国土強靱化による「安全・安心な国土」の実現.....	16
⑤ 「2050年カーボンニュートラルの実現」に資する国土構造の構築 ...	17
⑥ 真の豊かさの実現に向けた「共生社会」の構築.....	18
おわりに.....	19

## ＜はじめに＞

今般のコロナ禍で我が国は変わる。むしろ変わらなければならない。これまで「デジタル世界の到来」と言われて久しいが、リアルの世界（物質的な現実空間）は厳然と存在し、その一部を便利にするためにデジタル技術を活用していくのだらうというのが、多くの国民の感覚だったのではないか。それが今回の経験で、多くのことがデジタルの世界（情報通信ネットワーク上に構築される空間）でもできることを実感をもって知ることになった。また、世界がその方向に大きく舵を切っていることが誰の目にも明らかになった。この流れは止めることはできない。これまでのリアルの世界から、デジタルの世界に転換していく。例えば生産の面では、企画から製造に至る生産工程の大宗はデジタルの世界で行われることとなるだろう。また、消費の面でも、五感のうち視覚と聴覚のみを使うものについては、デジタルの世界を通して直接利用者に届くことになる。

一方で、今回のコロナ禍では、命を救う活動や、人や自然とのふれ合い、物が届くことの有り難さなど、リアルの貴重さも再認識することとなった。これは、何より我々人間がリアルの世界に生きる生き物であるとともに、少なくとも現時点では、五感の中でも触覚、味覚、嗅覚に関するものはデジタルでの代替が効きにくいためであると考えられるが、今後デジタルの世界が進展していくにつれて、これらはより貴重なものとなっていく。

デジタルの世界は、場所や位置に縛られることがない。引き続き残るリアルの世界においても、都市的機能などについては、デジタル化と並び大きな潮流の変化である人口減少に対応して核となるエリアにコンパクト化を進めつつ、デジタル技術を活用して効率化や利便性の向上を図れば、これまでより少ない人口規模でも持続的に提供することが可能となる。このような点を踏まえると、デジタル世界の到来は、これまで地理的条件の不利によって大きく制約されてきた地方にとっては福音となるだろう。また、価値観が多様化する中で、多様で健全な自然環境など、より貴重となる「リアル」を受け止め、これを様々な社会課題の解決にも活用する多様性に富んだ都市・地域も必要となる。今後の国土政策においては、SDGsで掲げられた持続可能な社会の実現に向け、地球環境問題等のリアル世界の課題にも適切に対応しつつ、このようなリアルの世界からデジタルの世界への社会構造の大転換を踏まえ、「デジタルを前提とした国土の再構築」を進めていく必要がある。

## 1. 国土づくりの目標とその実現に向けた基本的方針

### (1) 課題認識

平成 27 年 7 月に閣議決定された現行の国土形成計画においては、急激な人口減少・少子化、異次元の高齢化の進展、変化する国際社会の中での競争の激化、巨大災害の切迫・インフラの老朽化、食料・水・エネルギーの制約・地球環境問題、ICT の劇的な進化といった技術革新の進展等を、我が国の国土を取り巻く時代の潮流と課題として認識していた。

しかしながら、計画策定後にも、冒頭に掲げた新型コロナウイルス感染症の拡大やグローバル社会におけるデジタル革命の急速な進展に加え、中位推計を大幅に下回るような出生数の減少や風水害を中心とした自然災害の激甚化・頻発化、カーボンニュートラルの宣言に見られる地球環境問題の切迫など、我が国の持続可能性を脅かしかねない急激な状況の変化が生じている。

### (2) 国土づくりの目標

2050 年を見据えて目指す国土づくりの究極目標は、「『真の豊かさ』を実感できる国土」である。

「真の豊かさ」とは個々人の価値観に基づくもので多様であり、それが何かを一律に示すことはできないが、個々人がそれを追い求める上での共通の土台は存在し、それは以下のようなものであると考えている。

#### ① 安全・安心

災害が発生しても、国民の生命・財産等を守り、社会・経済活動の持続性を確保できることが重要である。また、怪我や病気にもすぐに対応できる医療体制の充実も必要である。特に近年の災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルスの感染拡大により「いのち」に対する不安がこれまで以上に高まっており、対応が求められている。

また、安心の観点からは、将来にわたり地域での暮らしを維持し続けられることも重要であり、そのためにもインフラ等の生活基盤や水・食料等の確保、農山漁村地域の集落機能の維持・発揮、地球環境問題への対応、国土の適正管理等が適切に行われていく必要がある。

#### ② 自由・多様

価値観が多様化するなか、人生 100 年時代を迎え、多様な選択肢の中から、テレワークや兼業・副業も含め自らのライフスタイルに見合った働き方や、二地域居住や多地域居住も含め人生の各ステージにおいて望ましいと考える暮らし方、職業や趣味など自分の価値観に合った生き方を、自由に選択できることが重要である。

#### ③ 快適・喜び

公共交通サービスや買い物等の都市的機能等が確保され、日々の暮らしにおいて利便性が高いことに加え、そのような快適な暮らしを維持していくためにも、経

済が成長し「稼ぐ力」を維持し続けるという「物の豊かさ」は引き続き重要である。

また、自然・歴史・伝統・文化等に富み、環境が快適であるとともに、若者や女性を中心に広がる社会に対する閉塞感を乗り越え、個々人が生きがいや働きがいなど自らが価値を感じるものを追い求めることができる言わば「心の豊かさ」が、価値観が多様化する今日では、特に重要となっている。

#### ④ 対流・共生

今般のコロナ禍において、人と人とのつながりの重要性も再認識されたところであるが、「真の豊かさ」を実感するためには、様々なものに触れ、つながり、新たな価値を創造していくことができる環境が重要であり、その実現に向け、人・モノ・情報が様々な形で対流（交流）できる環境を維持・発展させていく必要がある。

また、その対流の源泉となるものは多様性である。性別、年齢、国籍、障害の有無等に関わらず個々人の価値観を尊重し、この地域、この国土、この地球に住まう者同士として支え合い、共感し、共に生きる社会を構築していく必要がある。

### （3）目標実現に向けた基本的方針

このような国土づくりの目標の実現に向けては、三つの視点が重要である。

1つ目はローカルの視点である。価値観が多様化し、テレワークの進展により「職場と仕事の分離」も可能となるなかで、働き方・暮らし方・生き方を自由に選択できる国土としていくためにも、また、快適で安心して暮らし続けられる国土にしていくためにも、地域資源等を生かした個性豊かで利便性の高い持続可能な地域を、デジタル世界の到来という地方にとってのアドバンテージを活かしつつ、多数創出していく必要がある。

2つ目はグローバルの視点である。多くの物資を輸入に依存する我が国において安心・快適に暮らし続けていくためには、地球環境問題にも対応しつつ成長産業を育成し、激化する国際競争の中で輸出を促進するなど、人口減少下であっても「稼ぐ力」を維持・向上させていく必要がある。

3つ目はネットワークの視点である。「デジタルを前提とした国土の再構築」を図っていくためには、“人と情報”をつなぐ情報通信ネットワークは不可欠であり、その前提となるデジタル基盤の整備や利用する人々のITリテラシーの向上とあわせて、充実を図っていく必要がある。また、コロナ禍で再認識されたリアルな“人と人、人とモノとのつながり”の重要性も高まっており、ローカル、ローカル間、ローカルとグローバル、グローバルのいずれの局面においても、今後はデジタルによる代替可能性も念頭に置きつつ、それらをつなぐ交通ネットワークの維持や利便性の向上を図っていく必要がある。加えて、ネットワークによる“つながり”をより広く捉えれば、“人と土地”とのつながりである国土の適正管理、“人と自然”とのつながりである災害対応や地球環境問題、“人と社会”とのつながりである共生社会の実現にも積極的に取り組んでいく必要がある。

防災の分野では「より良い復興 (build back better) 」という言葉が使われるが、新型コロナの経験を寧ろ社会をより良い方向に大胆に変革していく機会ととらえ、デジタル世界の到来を前提に、次節に掲げるローカル、グローバルの取組と、それらをつなぐネットワークの面からの取組を大胆に進めることで、「『真の豊かさ』を実感できる国土」の構築を図る。

## 2. 具体の取組みの方向性

基本の方針に基づき、主に以下の取組を推進する。

### (1) 地域で安心して暮らし続けることを可能とし、地方への人の流れも生み出す 多彩な地域生活圏の形成

#### ○基本的な考え方

「真の豊かさ」の実現に向けて目指すべき国土構造を考えるに当たっては、先ずは、その実現に不可欠な自由度・多様性の観点が重要である。人生100年時代を迎える中で、多様な価値観に対応し様々な働き方・暮らし方・生き方を自由に選択できる国土にしていくためにも、コロナ禍で再認識された自然環境を始めとする地方の持つ「豊かさ」も生かしながら、個性ある魅力的な都市・地域が全国に数多く形成されることが望ましい。また、安全・安心は「真の豊かさ」の大前提であるが、首都直下地震等の切迫に加え、今般のコロナ禍で実感をもって再認識した東京の過密が抱える課題等も踏まえると、東京一極集中の是正が必要であるとともに、脱炭素化に向けた再生可能エネルギーの有効活用の観点からも、そのポテンシャルが高い地方への認識が高まってきている。加えて、デジタル世界の到来がもたらす地方にとってのアドバンテージについても考慮する必要がある。既にテレワークによる「職場と仕事の分離」などに見られるように、デジタル世界の到来は地方の地理的条件の不利を軽減する。またデジタル技術の活用による効率化・利便性向上により、これまでより人口規模が少なくても都市的機能等を維持できる可能性が高まるのみならず、ビッグデータを活用したデジタル技術の暮らしへの実装に当たっては、人々の行動がコンパクトにまとまった地方の方が取り組み易いというメリットもあるなど、地方を再生していく好機であると考え。一方で、我が国の産業構造はローカルとグローバルに二極化していると言われるなか、経済成長を実現し「稼ぐ力」を維持し続けていくためには、大都市が牽引役となってグローバルの世界で都市間競争を勝ち抜いていくことも必要である。以上のような点を考慮すると、ポストコロナ時代には大都市と地方の双方の強みを生かすような国土づくりを目指すべきであると考え。

#### (4層の国土構造と地域生活圏)

我が国の国土構造を考えた場合、人々の生活や経済活動を支える役割・機能に応じて、

- ・日用品を購入するスーパーやコンビニ、かかりつけ医となる診療所、コミュニティバス等の移動支援などの身近な生活関連サービスの提供や、地域コミュニティの形成を担う小学校区程度を範囲とする「生活エリア」
- ・通勤・通学を始め多くの住民の普段の行動が域内で完結し、総合的な買い物サービス、救命救急を担える医療機関、大学等の高等教育機関、鉄道やバスなど圏域内外の交通手段等の都市的機能が提供されるなど、日常の生活の基盤である「地域生活圏」
- ・国の地方支分部局や大企業の支社等が立地し、全国に数箇所しかない店舗やイベントなど非日常の高次都市的機能を提供するとともに、観光誘致等の広域的な連携・調整を担う「広域ブロック」

- ・世界にも通じるオンリーワンの店舗やイベント、金融センター等のビジネス中枢拠点や国際戦略港湾、三大都市圏国際空港など、我が国の国際競争力の強化を担う「全国レベル」

という4層（レイヤー）に概ね区分される。この中でも、デジタル世界に対応し、「真の豊かさ」の実現に向け個性ある多様な都市・地域を全国に形成していくためには、経済圏を形成し金融機関や大学等の高等教育機関も存在するためにそれらを核とした良好な地域経済循環の形成に取り組むことができ、自然環境や歴史・伝統・文化等の地域のアイデンティティーを共有するために個性ある地域づくりの取組も可能である「地域生活圏」に着目し、その維持・強化を図っていく必要がある。

### （デジタルとリアルが融合する地域生活圏）

その地域生活圏の範囲としては、例えば「国土の総合的点検」（平成16年国土審議会調査改革部会報告）では、概ね百貨店や総合病院といった都市的機能をフルセットで維持・提供することを前提に、それを可能とする「人口規模で30万人前後、時間距離で1時間前後のまとまり」を目安と考えていたが、

- ・都市的機能の整備が進展し、人口10万人前後の圏域でも概ね提供できている
- ・高規格道路等の整備や商業施設の大規模化により、人々の行動範囲が広域化・多様化し、圏域内に都市的機能をフルセットで整備する必要性は低下している
- ・デジタル技術の進展を踏まえると、情報基盤等を充実させれば、都市的機能をデジタルで提供することも可能である等の状況の変化を踏まえるとともに、
- ・デジタルを前提として、デジタル技術も活用しつつ住民密着型のきめ細かなサービスをリアルに提供していくには、例えば人口10万人前後といった比較的小さく集積した圏域の方が取り組みやすいとされている
- ・コロナ禍でリアルの重要性が再認識される中、リアルでの提供が不可欠な都市的機能には、なるべく多くの国民がアクセスできることが望ましい
- ・人口10万人程度の圏域であっても、長く培われた歴史・伝統・文化や自然環境、アイデンティティーを共有している地域が多く、個性ある圏域づくりが可能である
- ・行政コストの面でも、人口10～50万人程度が効率的である

などの観点も考慮し、人口10万人前後の圏域を一つの目安として、地域生活圏を維持・強化していくことが適当である。この圏域であれば、試算では、高速道路の利用を含めた自動車による時間距離で1時間ないし1時間半の範囲内に、農山漁村に暮らす人も含め大多数の国民が含まれることとなり、人口減少下において、地域で安心して暮らし続けるためにも、また国土を適正に管理していく観点からも、適切であると考えられる。

地域生活圏内では、多様性の確保や国土の適正管理等を図る必要がある一方で、都市的機能の効率的な提供など、人口減少等に対応した地域の持続可能性の観点も重要である。リアルでの提供が不可欠な機能が引き続き残ることを踏まえれば、人口減少下でも持続可能な形で都市的機能を提供するため、居住域のコンパクト化の重要性は変わることはない。このため、地域生活圏内においてもコンパクト

化を強力に推進し、「小さな拠点」等も含め圏域内で核となる拠点到コンパクトにまとまりつつ、その核となる拠点間をネットワークで結んで利便性を高める集約・連携の構造が適切である。

また、人口 30 万人や 50 万人といった比較的大規模な圏域では人口 10 万人前後の圏域とは維持できる都市的機能等が異なることから、規模や地域特性に応じた圏域づくりを進める必要がある。特に、東京、大阪等の大都市近郊においては、人々の行動範囲が広範にわたっていることも踏まえ、デジタル化の実装等における適正な圏域の在り方について検討すべきである。

これに対し、地域生活圏に含まれない地域については、「小さな拠点」で必要な生活サービス機能等を維持するなど、集落機能を維持・発揮することで住み続けられる国土としていくことが重要となる。

なお、農山漁村については、その多くが地域生活圏内に位置づけられることになるが、地域生活圏の内外に関わらず、地域の基幹産業である農林水産業の振興や生活環境の整備を進めるとともに、多様な人材の育成・確保を図っていく必要がある。

こうした基本認識のもと、デジタル化の推進、リアルの充実に加え、両者を有効に組み合わせる取組を地域の特性に応じて圏域単位で実施し、デジタル技術を暮らしに実装することで、地域生活圏の活性化や利便性の向上を図る。これにより地域で安心して暮らし続けられる環境を確保するとともに、地域固有の歴史・文化・自然環境等も活かして、地方への人の流れを生み出し、その受け皿ともなる個性ある多様な都市・地域を全国に形成していく。

## ○具体の取組

具体的な取組の内容については、地域生活圏の特性を踏まえ、地域の創意工夫により検討すべきものだが、地域の利便性の向上や活性化を図っていくためには、住民目線に立って分野横断的・包括的に取り組むことや、官民による既存の行政界にとらわれない連携が重要となる。

具体的な取組内容としては、以下のようなものが考えられる。

### <デジタル化の推進>

- ・押印の廃止やペーパーレス化、Web 会議の積極活用など、行政・民間等の各種手続きや業務のデジタル化
- ・個々人の医療・健康情報の共有、コロナ禍で利用が進んだオンライン診療の充実、学校における ICT 環境の整備や地域差の解消、教員の ICT 活用指導力の向上など、オンライン診療・教育等の環境整備
- ・デジタル技術の導入や IT 人材の活用によるローカル産業の生産性向上
- ・テレワークの推進に向けた情報通信環境の整備、セキュリティ強化やコミュニケーションの工夫、労務管理や副業・兼業等の雇用慣行の見直し
- ・家庭等での通信環境の改善や高齢者をはじめとする地域住民の IT リテラシーの向上、デジタル格差の解消
- ・個人情報保護等への留意やデータ活用のメリットに係る住民理解に基づく、産官学や個人の様々なデータを共有するデータ連携基盤の構築 等

## ＜リアルの充実＞

- ・コロナ禍の経験も踏まえた医療施設の機能分化と連携、救急医療体制の強化、介護人材の確保、買い物や文化鑑賞・コミュニケーションの場の充実やアクセス環境の向上、電気・ガス・水道等の計画的な維持管理・更新など、都市的機能の確保や持続的な提供
- ・空洞化している商店街の賑わい創出やコミュニティ機能の再評価等による中心市街地の活性化やウォークアブルなまちづくり、地域の核となる場所等をつなぐ交通の利便性向上、「小さな拠点」の形成等を通じた「コンパクト＋ネットワーク」による効率的な地域づくり
- ・医療、福祉、観光、建設業等の地域密着型産業の生産性向上、産業構造分析による得意分野への特化、金融機関・大学等と連携したイノベーションの創出や起業の促進、成長産業の育成等による、良好な地域経済循環の構築と雇用の確保
- ・先端技術を活用したスマート農林水産業の推進、活用可能な地域資源を他分野と組み合わせる農山漁村発イノベーションの展開、農山漁村における地域づくり人材の育成、農業とそれ以外の事業を兼営する事業体の創出、集落機能の維持・発揮、関係人口の創出・拡大等による農林水産業の生産性向上・成長産業化、農山漁村における人材の確保
- ・夫の転勤や育児を理由に離職した女性、働く意欲や体力のある元気な高齢者等の社会参画の促進、質や多様性の確保を含めた学童保育等の充実などの子育て環境の整備
- ・小中学校等における地元の魅力や優良企業を知る機会の拡大、地方大学における強みを生かした連携の取組や企業との共同研究の推進等を通じた地元就職の促進
- ・太陽光、風力、小水力、バイオマス等の再生可能エネルギーのポテンシャル発揮により、地球環境問題に対応しながら、災害時も含めた自律的なエネルギー供給や代金の流出防止を実現する地域分散型エネルギーシステムの構築
- ・ハード・ソフト一体となって総合的・多層的に備える流域治水、広域的な復旧・復興活動の拠点や地域の避難所となる「道の駅」の防災機能強化など、周辺地域とも連携した地域防災の推進
- ・災害等のリスクを軽減し、食料生産機能や水資源等を含めた自然環境の多様性、豊かさ、健全性の保全・再生・継承に資する国土管理の適正化
- ・各地の歴史や風土の中で育まれてきた地域固有の景観、祭や郷土料理、伝統芸能など、有形・無形の文化等による魅力ある地域づくり（そのための人材の確保・育成やコミュニティ形成、情報発信の取組などを含む）
- ・地域の閉塞感の要因とされる男女の役割分担意識などの因習的な価値観の払拭や、多様性を受け入れ認め合う社会の構築 等

## ＜デジタルとリアルを融合し暮らしに実装する取組＞

- ・住民等のビッグデータを活用した個々人に対するきめ細やかな生活関連サービスの提供
- ・患者の負担となる通院機会の減少や、遠隔授業により地方でも単位取得や最高レベルの教育を受けられる環境の整備など、対面と遠隔のベストミックスによる効率的で質の高い医療・教育等の提供

- ・通院時の診療時間に合わせた移動サービスのオンデマンド利用など、生活における様々な活動と移動・交通の間でのシームレスな連携による時間ロスの解消
- ・災害時にリアルタイムで避難者の位置情報を把握することによる、いのちを救う避難誘導や迅速かつ的確な物資支援の実現
- ・カーボンニュートラルに貢献する、AI や IoT を活用した地域エネルギー需給の最適化
- ・二地域居住に対応した社会制度の構築やサテライトオフィスの整備、リアルで対面する際の移動の利便性向上等による、テレワーク等で地方に居住し都市の所得を得る“新たな暮らし”の実現
- ・ワーケーション等による新たな旅行機会の創出、オンラインを含めた地域活動への参画等による関係人口の拡大など、デジタル・リアルのデュアルモードによる地域間交流の充実や、東京等の大都市を経由しない世界との直接交流の拡大 等

このような地域生活圏の形成は、我が国全体でデジタルを前提とした国土の再構築に真正面から取り組み、かつ、特に各地域生活圏において地域全体で創意工夫をし、構造転換に果敢に取り組んで初めて実現できるものであることを十分認識しておくべきである。また、住民が地域生活圏において「真の豊かさ」を実感するためには、デジタルとリアルを自らの判断やニーズに応じて組み合わせ使いこなす、新しい生活スタイルを身につけていくことが肝要である。

このような地域生活圏の実現に向けては、データ連携基盤の構築や運営等を含め、地域での実装を担う主体が不可欠となる。国は仕組みづくりも含め、その実現に向けて積極的に支援を行っていくべきであり、これまで以上に多くの省庁が関係し横断的に取り組む必要があることから、関係省庁間のさらなる連携支援の充実の在り方についても検討していく必要がある。

## (2) 国際競争力の向上に向けた産業基盤の構造転換と大都市のリノベーション

### ○新時代に対応した産業構造への転換

#### (イノベーションの創出と人材の確保)

人口減少に伴う深刻な活力低下が危惧される中、進展するアジアダイナミズム等の国際情勢の変化に対応しつつ我が国全体としての「稼ぐ力」を維持強化し、持続的な経済成長を成し遂げていくためには、人的・経済的資源を戦略的に活用し、産業全体として付加価値の最大化を図っていくことが重要である。そのためには付加価値の高い製品・産業の創出や既存産業の生産性向上、多様なプレイヤーによる絶え間ないイノベーション創出が不可欠であるが、我が国では欧米諸国と比べ、近年の全要素生産性の伸びや企業におけるイノベーションの実現状況が低水準であり、起業数や供給されるリスクマネーが少ないこともあり、新興企業の存在感も限定的である。多様な主体が連携し、技術シーズの開発と技術を活用した具体の事業創出・製品化等を、車の両輪として推し進めることが必要である。

特に、大学等は知の拠点として、技術シーズを産みだし、新たな製品やサービス等に結びつけて新事業を創出するイノベーションエコシステムの核となることが期待されるが、産学連携や大学発スタートアップ企業等は依然として限定的であ

る。そのため、既存事業等にとらわれないビジネス・製品への実用化を推進する観点から、大学等と産業が協働した技術開発を円滑にする環境整備や、研究人材の交流促進、大学発のスタートアップ企業の創出支援等の取組を進めるとともに、大胆な発想に基づいた破壊的イノベーションにつながる研究・技術開発の推進のため、官学の連携によるムーンショット型プロジェクトの更なる促進など、中長期を見据えた挑戦的な技術シーズ開発への投資も重要である。

また、理工系人材や研究人材を始めとするイノベーションの担い手となる人材を確保・創出していくことも重要であり、大学の資金力の底上げや安定的な研究基盤の確保、経済的支援の拡充やキャリアパスの多様化等による博士課程学生等の処遇改善を図るとともに、初等中等教育におけるSTEAM教育等の教科等横断的な学習の推進など、特にこれから生きる若者に対する積極的な支援が必要である。加えて、イノベーションの創出を活発化するためには、多様な人材が集い、交流する都市・空間づくりも重要であり、「居心地が良く歩きたくなる」まちなか（ウォーカーブル都市）の形成等を推進していく必要がある。

一方で、生産年齢人口の減少が見込まれる中で社会の活力の底上げを図るためには、多様な人材の活躍を更に促進していくことが重要である。アクティブシニア層は就業意欲が高く、近年体力的にも充実してきていることを踏まえ、大学等における「学び直し」の機会の充実や就労ニーズに見合った雇用の確保等により、働きがい、生きがいを実現していく必要がある。また、女性等の更なる労働参加も重要であり、多様な働き方やライフスタイルに対応した勤務環境や雇用の確保を行うことが求められる。

#### **（重要分野への重点的取組と地域発のグローバル産業の育成）**

様々な分野の課題解決に活用されるAI・IoT技術等のデジタル分野に加え、持続可能な経済社会の構築に向けたカーボンニュートラル・環境の分野や、今般のコロナ禍も踏まえたバイオ・医療の分野等の重要性はますます高まっていくものと考えられる。グローバルな競争力を獲得していくため、こういった産業・技術群の育成に特に重点的に取り組むとともに、国際市場における積極的な基準作りやルールメイキングを推し進めることにより、我が国産業の国際市場での優位性を確保していくことが重要である。

これまで我が国では高い擦り合わせ技術を背景にして、複雑で代替が効きづらい製品で競争力を発揮してきた。その結果として、製造分野における製品別の売上高では自動車関連製品が突出して経済を牽引するとともに、個々の売上高は小さいものの世界的に大きなシェアを持つ製品群（グローバルニッチ）も多数有している。一方、自動車関連以外では米国・欧州・中国と比較しても大きな売上を生み出す主要製品は少なく、特に近年成長が著しいIoT製品・ソフトウェア関連製品では、売上高・シェアともに米国・中国に大きく差をつけられている。

我が国が強みとしている素材産業に代表されるグローバルニッチ分野で国際競争力を維持・向上させていくためにも、その土台となる基礎的研究を一層強化していくとともに、今後デジタル・IoT分野で我が国の産業がキャッチアップし、存在感を発揮していくためには、製造の現場等において蓄積されるノウハウや技術力といった強みを生かして、デジタル技術を高度な製品・サービス、製造管理等へ応用

していく「二次的応用」分野に積極的に取り組んでいく必要がある。特に、地域生活圏において、デジタル技術の実装によりきめ細やかで利便性の高い製品・サービス等を提供する取組を推進することは、このデジタル技術を活用した応用分野での産業育成にも資するものと考えられる。これらに加え、各地域の埋もれた技術の掘り起こしや、人と企業・技術と企業のマッチングの推進、企業と地域の大学や研究機関・金融機関との連携の促進等により、地域発のグローバル産業の育成に積極的に取り組む必要がある。

また、地域の基幹産業であることに加え、食料安全保障上も重要である農林水産業については、スマート農林水産業の推進等による生産性向上やマーケットインの発想に基づく高付加価値化、農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略の推進等により、積極的に成長産業化を図っていく。

新型コロナウイルス拡大前まで堅調に推移していた観光についても、感染症リスクへの対応を徹底しつつ、地域の資源を活用した観光需要の創出やワーケーション等による新たな旅行機会の創出等により、インバウンドや国内観光需要の拡大に取り組むなど、各地域での基幹産業としての成長を図る。

## ○大都市のリノベーション

大都市は国際競争力を発揮し、日本経済を牽引する役割を担うことが期待されるが、我が国の主要都市の国際的な位置づけは直近20年間で大きく後退し、特に東京の経済成長率は地方圏より低く労働生産性の伸びも低迷しており、再生を図っていく必要がある。

低成長の背景としては、先ずは業務の効率性の悪さが課題であることから、デジタル化の徹底等により労働生産性を高めていくことが肝要である。加えて、他国の首都に比べて金融等といった比較的生産性が高い産業のシェアが低いことも一因と考えられることから、成長の回復に向け、こうした知識集約型の高付加価値なビジネスの集積地としての機能を強化し、アジアのグローバルセンターとして、海外からの人材や企業を取り込むような形での発展を目指すべきである。

大都市の国際競争力強化に向けた具体の取組としては、先ずは外国企業の日本進出の障害となっている規制・行政手続きの合理化やグローバル人材の育成等により、グローバルビジネスに対応したビジネス環境・機能を充実させることが挙げられる。また、グローバルに活躍する人材に選ばれる都市を目指して、日常生活での外国語対応や教育環境の整備といった外国人居住者向けの生活サービス水準の向上を図るとともに、地域資源も持続可能な形で活用しながら特色ある都市環境を構築していくことも重要である。

## ○スーパー・メガリージョンによる新たな価値の創出

リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間が約1時間で結ばれることで、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が一体となったスーパー・メガリージョンが形成され、我が国の経済発展の起爆剤となることが期待される。東京圏は情報通信業や金融業、名古屋圏は自動車や航空機などの製造業、大阪圏は医療やライフサイエンスの分野で強みを有するなど、三大都市圏はそれぞれ産業特性が異なっており、リニア中央新幹線の開業を契機に、それらの連携・交流を促進し有機的な経済圏として

いくことで、新たなイノベーションの創出といった融合の効果（シナジー効果）を最大限発揮していく必要がある。また、その効果を日本全国に波及させていくため、リニア中央新幹線と鉄道・道路との結節機能の強化を図るとともに、広域連携により全国各地の個性を結びつけることで、産業分野や圏域の垣根を越えた価値創造につなげていく取組も重要となる。

甲府、飯田、中津川等のリニア中間駅周辺などでは、三大都市圏との近接性が高まることで新たな産業立地の可能性が生まれることに加え、特に今般のコロナ禍によるテレワークの普及を踏まえれば、普段は自然豊かな地域で暮らし、必要に応じて大都市に出勤するといった新たなライフスタイルを可能にする居住地としての役割も期待される。そのため、沿線自治体等を中心に取組が進んでいるリニア駅周辺の交流環境の一層の充実を図るとともに、リニア駅と他の交通ネットワークとの接続性を高めるなど、リニア中央新幹線開業の効果を広く波及させる取組も重要となる。

### （３）情報・交通ネットワークや人と土地・自然・社会とのつながりの充実

#### ① デジタル世界の交流の基盤である「情報通信ネットワーク」の強化

今般のコロナ禍により、急速にデジタル革命が進展する世界に比べ我が国のデジタル化が行政、民間共に遅れていることが様々な場面で認識された。「デジタルを前提とした国土の再構築」を進めていく上でこの状況は致命的であり、早急にこの遅れを取り戻し、デジタル技術が生み出す恩恵を「真の豊かさ」へとつなげていく必要がある。

企業でのテレワークや大学等でのオンライン授業、医療機関でのオンライン診療などが普及し、情報通信ネットワークが安定的に確保されることへのニーズがこれまでになく高まっている。光ファイバの整備率は全国的に高い水準であるが、一部では未整備の地域も残っており、通信容量増加への対応を含め、通信基盤の整備を進めていくことが求められる。また、整備済みの地域では住居や店舗等の建物の近くまで光ファイバが敷設されているものの、ブロードバンドサービスに未加入であるために、いわゆる「ラストワンマイル」の区間がつながっていないとの指摘もあるが、デジタル社会の実現に向けては、例えば電気や水道と同じように、誰もがブロードバンド基盤を利用できるようになることが望ましく、デジタル化のメリット等を周知するなど、利用促進に向けた取組が極めて重要となる。

ハード面に比べ、行政サービスや教育、産業等におけるデジタル技術の活用といったソフト面は特に遅れている。今般のコロナ禍においても、リモート会議をしようとしても上手くつながらない、行政手続きの電子化が進んでいないなど、デジタル化の遅れが様々な形で露呈したことは記憶に新しい。このような中で、企業ではIT人材の不足感が高まっており、就業者に占めるIT人材の割合は東京圏や大都市で多いなどの偏在も見られる。こうした状況を踏まえ、行政、民間共にデジタル化を進めるとともに、教育の場等の様々な機会を通じた幅広い世代でのITリテラシーの向上、企業等におけるIT人材の育成・確保やテレワークにも適した時間や場所にとらわれない柔軟な働き方の採用など、情報通信ネットワークを最大限に活用するための取組を早急に進めていく必要がある。

## ② リアル世界の交流の基盤である「交通ネットワーク」の充実

### ○ローカル、グローバルの各段階における交通ネットワークの充実 (ローカルの観点)

地域生活圏で安心して暮らし続けるためには、買い物や診療等といった住民等による都市的機能の利用を支える圏域内での移動手段の確保が不可欠である。しかしながら、地方部を中心に鉄道や路線バスの輸送人員は長期的に減少傾向にあり、約7割の事業者が赤字という厳しい経営状況に置かれるとともに、路線の廃止も続いており、コロナ禍の影響で更に深刻化することも懸念される。一方で、大都市部では通勤時を中心に依然として著しい交通混雑が発生するなど、時間帯によっても利用者の偏在が見られる。

こうした中、地域公共交通の維持やサービスの向上を図るためには、移動に係る様々なデータやデジタル技術を活用しながら、弾力的な料金や柔軟なルートの設定、オンデマンド型の交通手段の普及、移動と他分野のサービス間の連携などに取り組み、きめ細かなニーズへの対応や新たな需要の喚起、事業者における運行の効率化を図っていくことが求められる。このような取組は交通事業者のみで実施することは難しく、関係自治体や住民も協力しながら、地域全体で住民の足を支えていくという姿勢が極めて重要である。なお、将来的に完全な自動運転等の新技術が実装された場合、今は自動車等を運転できなければ移動手段がないような地域でも、新たなモビリティとしての空飛ぶクルマや、ドローンの活用を含めた物流も確保されるなど、交通が不便な地域ほどそのメリットを最大限活用できる可能性がある。今後の地域づくりにおいては、このような中長期的な交通の構造転換の動向も見据えて検討を行うべきである。

情報通信ネットワークの活用は出張回数の削減など既に交流のある人等との間でリアルな移動を代替しうる可能性がある一方で、情報通信ネットワークを介した新たな出会い・交流範囲の拡大が端緒となって新たなリアルな交流の増加をもたらすことも想定される。地域生活圏を維持・強化していく上で、地域生活圏間の連携や大都市が有する高次の都市的機能へのアクセス、二地域居住や関係人口、観光やビジネスなどでの国内外との往来への対応、災害時等でも安定した物流の確保などの観点から、地域間を結ぶ交通は今後も重要となる。そのため、高規格道路における未開通区間（ミッシングリンク）や暫定2車線区間の解消、リニア中央新幹線や整備新幹線などの整備、地方空港の活用を図る必要がある。

### (グローバルの観点)

世界の貿易及びそれに伴う国際物流はアジアを中心として拡大してきており、我が国の貿易相手国も中国やASEANなどのアジア諸国にシフトしている。また、コロナ禍で急減している訪日外国人旅行者数（インバウンド）についても、以前はアジア諸国を中心として大幅な増加傾向にあり、新型コロナウイルスの感染収束後には回復していくものと見込まれる。こうした状況を踏まえると、我が国経済の国際競争力を向上させていくためにも、特に成長著しいアジアを念頭に交通ネットワークを強化し、アジアのゲートウェイとしての役割を担っていくことが重要となる。

しかし、我が国の港湾は北米、欧州等の国際基幹航路の寄港やコンテナ取扱量などで上海、シンガポール、釜山などアジアの主要港に見劣りする状況である。そ

のため、船舶の大型化に対応した大水深の岸壁整備や、自動化技術の活用等によるコンテナターミナルの生産性向上、アジア地域と国内主要港を結ぶ航路網の充実など、港湾機能の強化に向けた取組を進めるとともに、コロナ禍前には増加傾向にあったクルーズ船についても、感染症等への対策を徹底しつつ誘致を図る。また、国際空港においては、新型コロナウイルス感染症の収束後には外国人旅行者数の更なる増加が期待される中、発着回数が処理能力に迫る首都圏空港などで、滑走路の増設を含む発着容量の拡大を図るとともに、近畿圏や中部圏をはじめ、他の地域においても国際交流の拠点となる空港の機能強化を進める。さらに、これらのゲートウェイ機能を十分に発揮させるため、港湾や空港等の交通結節点へのアクセスを向上させる道路等のネットワーク強化や、物流システムの効率化等にも取り組む必要がある。

## ○環境、防災、老朽化等への対応

### (環境への対応)

我が国の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量は全体の2割弱であり、そのうち自動車は8割以上を占めている。世界的な脱炭素化の流れに対応していくためには、各交通モードにおけるカーボンニュートラル施策を推進し、このような状況を改善していく必要がある。特に自動車は、輸送量あたりの二酸化炭素の排出量が他の交通機関に比べて高く、トラック業界におけるドライバーの高齢化や他産業に比べて労働力不足が深刻な運輸業の状況等も鑑みると、関係主体間で連携して、大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換（モーダルシフト）等も進めていく必要がある。また、物流拠点であり産業拠点でもある港湾において、我が国のカーボンニュートラルの実現に必要な水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備や、デジタル物流システムの構築、停泊中船舶への陸上電力供給や自立型水素等電源の導入、荷役機械や大型車両等の燃料電池化等の環境に配慮した港湾機能の高度化等を通じたカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を進めていく必要がある。加えて、航空分野でのカーボンニュートラルによる航空産業の競争力強化に向けて、航空機や空港からのCO<sub>2</sub>排出を削減する取組を推進するとともに、空港を再エネ拠点化する方策を検討・始動し、官民連携の取組を推進する必要がある。

### (防災等への対応)

激甚化・頻発化する風水害など自然災害の発生に伴い、道路、鉄道、港湾、空港等でも寸断等により機能を損なう被害が生じている。南海トラフ地震等の大規模災害の発生も切迫する中、災害時でも可能な限り交通ネットワークを維持し、活用できることが被害の軽減や早期の復旧につながる。そのため、道路、鉄道、港湾、空港等の各施設における耐震対策など耐災性の向上を図るとともに、複線的なルートの構築や日本海側と太平洋側の連携強化等によるリダンダンシーの確保に取り組むことも重要である。また、コロナ禍で実感した感染症等に対する水際対策の重要性も踏まえ、CIQ（税関、出入国管理、検疫所）の強化や保安対策の推進を図るなど、交通の安全・安心の確保も進めていく必要がある。

### (老朽化への対応)

高度経済成長期以降に整備され、建設後 50 年以上経過する交通インフラが加速度的に増加しており、将来にわたって十分な機能や性能を維持することができるか危惧されている。そのため、時代の変化に応じて既存インフラを引き続き維持・更新すべきもの、集約・再編すべきものに区分した上で、インフラ経営の視点を取り入れながら予防保全型のメンテナンスを強化するとともに、AI や自動化技術等によりインフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション (DX) を進め機能の高度化を図ることで、ストック効果を最大化していく必要がある。また、効率性の観点では、交通インフラと情報通信やエネルギーなど他分野のインフラを一体的に更新することも有効であると考えられる。

さらに、インフラの維持管理等に携わる建設系技術者は高齢化が進み、不足する傾向にあることが課題となっており、大規模災害が発生した際の対応も見据え、地域住民のいのちと暮らしを守るエッセンシャルワーカーとして、自治体や地域の建設業等における人材の確保・育成、技術の継承を図る。また、それらを補完する新技術の導入等も進めていく必要がある。

以上の点も踏まえつつ、人口減少等の状況や時代の変化を踏まえた上でも引き続き必要と判断される交通ネットワーク基盤を、持続可能な形で維持・更新・充実していく仕組みについても検討を進める必要がある。

### ③ 人口減少に応じた「国土の適正管理」の推進

人口減少が進み、土地の無秩序な開発の抑制が課題とされた時代から、土地需要の減少により土地の適正な管理が課題とされる時代へと変化しており、さらにライフスタイルの変化、気候変動、災害リスクの増大などもあって、各個別法制や従来どおりの考え方では対応できない課題が増えてきている。このため、国土利用の中に国土の適正管理の考え方を取り入れ、個別分野の連携点や統合的考え方から整理される持続可能な国土の管理の在り方を示すべく、国、都道府県、市町村及び地域集落の各レベルにおける国土管理の指針として「国土の管理構想」を策定し、取組を進める。

特に、中山間地域においては、集落が無住化した場合、これまで地域住民の手で利用・管理されてきた道路、農業用水路、農地、森林等が管理不全の状態に陥る可能性がある。例えば、地域の森林や農地等は、地域の生活環境や産業の基盤であるとともに、食料等の生産や良好な景観の形成、防災・減災、水源の涵養、地球温暖化の防止、生物多様性の保全等の様々な機能を発揮しているが、適正に管理されなくなることで、その集落のみならず周辺地域や国全体に悪影響を与える可能性がある。このため、地域住民自らが地域の課題や状況を把握し、地域の将来像に加え、有効に活用するための管理方法や手のかからない管理方法への転換なども含めた持続可能な土地利用・共同管理の在り方等について地目横断的に検討を行う「地域管理構想」の取組を推進する。

あわせて、悪影響の発生を抑制し、国土の持つ様々な機能を発揮させる国土管理の取組は、費用や人材の面で地域住民には大きな負担となることも考えられる。この取組は住民以外に利益をもたらす場合もあるため、国土管理に対する国民的な理解を醸成するとともに、民間投資の活用を含めた国土管理に必要な費用の適切な

分担の在り方や、地域における取組を支援する組織や人材を育成・活用していく仕組みの検討を進める。加えて、地域及び市町村における国土管理の検討等の取組に対して支援を行う。

#### ④ 防災・減災、国土強靱化による「安全・安心な国土」の実現

我が国では全人口の約7割が地震、洪水、土砂災害、津波といった災害リスクの高いエリアに居住している。例えば、地震調査推進研究本部の確率論的地震動予測地図によると、首都圏から四国の太平洋側の地域などで地震発生リスクが高く、水害については、気候変動の影響により時間雨量50mmを超える短時間強雨の発生件数が増加傾向にあり、さらなる頻発化、激甚化が懸念されている。安全・安心を確保し、国民の命と暮らしを守るためには、このような災害リスクに対する脆弱性の克服が極めて優先的な課題であることから、行政機関、民間企業、国民一人ひとりが、意識・行動・仕組みに防災・減災を考慮することが当たり前となる社会の実現を目指していく。

近年、令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨の例にみられるように、自然災害はますます激甚化・頻発化している。また、南海トラフや首都直下など巨大地震の発生も差し迫っている。こうした状況の中で国民の生命・財産を守り、国家・社会の重要な機能を維持するためには、これまでの取組に加え、「より抜本的かつ総合的な防災・減災対策」と「計画的なインフラの維持管理・更新」が求められている。そのため、令和2年12月に閣議決定した「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図り、強靱な国づくりを進めていくこととしている。また、各分野において、気候変動対策と防災・減災対策を効果的に連携して取り組む「気候変動×防災」を組み込むとともに、土地利用のコントロールを含めた弾力的な対応により気候変動への適応を進める「適応復興」の発想を持って対応していくことが重要である。

特に水害については、気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、河川の集水域から氾濫域までの流域のあらゆる関係者が協働して水災害対策に取り組む「流域治水」を進める。具体的には、堤防整備等の氾濫をできるだけ軽減させる対策や上流域における森林整備・治水対策をより一層加速するとともに、土地利用規制による災害リスクの低い地域への誘導等の被害対象を減少させるための対策などを、総合的かつ多層的に進めることで、地域全体の防災力の向上を図っていく。

また、事業継続計画の充実や保険の仕組みの活用等の事前の防災対策に加え、被災後の迅速・適切な復興のために、仮に被災した場合に地域をどうしていくか普段から検討しておく、事前復興の取組も促進していく必要がある。加えて、今回のコロナ禍において、自然災害が発生した際に避難スペースの確保等に課題があったことなど、複数の事案が同時に発生する複合リスクが実感を持って認識されたところであり、今後の国土づくりに当たっては、このような点も念頭に置く必要がある。

東日本大震災から10年を迎え、地震・津波被災地域では復興の総仕上げ段階に入っている。「東北の復興なくして、日本の再生なし」という方針のもと、必要な財源を確保しながら、引き続き復興の仕上げに向け取り組む。福島県浜通りで原子力災害により甚大な被害を受けた地域には、地域生活圏の目安の一つとした人口

10万人前後の圏域はないものの、第2期復興・創生期間として当面の10年間、復興のステージが進むにつれて生じる新たな課題や多様なニーズにきめ細かく対応し、本格的な復興・再生に向けた取組を行うこととしているところであり、福島イノベーション・コースト構想の推進等を引き続き進めることとしている。今後は、地域づくりにおける産業・雇用の重要性、災害からの復興における事前計画の重要性など、東日本大震災の被災地域がその復興において示した地方創生の方向性や教訓を生かして、今後、災害対策や地域づくりを進めていくことが肝要である。

#### ⑤「2050年カーボンニュートラルの実現」に資する国土構造の構築

カーボンニュートラルといった地球温暖化への対応を経済成長制約やコストとして捉えるのではなく、成長の機会として捉えることが国際的にも大きな潮流となっている。我が国においても従来型の産業構造や社会経済を変革し、カーボンニュートラルの取り組みが経済発展につながる「経済と環境の好循環」の構築に向け、昨年12月に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を取りまとめたところであり、これに基づき施策を推進していく。

その上で、国土づくりにおいてもこの成長戦略と連動して、「2050年のカーボンニュートラル」の実現に向けた取組を進めていく必要がある。

具体的には、エネルギーを安定供給しつつ、その効率性を高め、環境への負荷を軽減するといった観点から、地域生活圏の形成の取組等とも連動して、エネルギーの地産地消に向けた分散型エネルギーシステムの形成を進める必要がある。また、東北・北海道は高く東京近辺は低いといった、地域間の再生可能エネルギーのポテンシャルの差を踏まえ、送配電網の整備等により広域的な電力需給バランスの確保を図る一方で、送電ロスの低減等の観点から、そのポテンシャルに応じた居住や産業立地のあり方等についても検討を進める。

さらに、農林業を始めとした地域産業の収益の確保も図りつつ、地域の実情を踏まえ、営農型太陽光発電や木質バイオマス発電などの再生可能エネルギーの生産・導入や、森林の適切な整備・保全や木材利用の拡大等による炭素の吸収・固定を図っていく必要がある。営農型太陽光発電は、農地の多面的な利用が図られ、生産者にとっては農作物の販売収入だけではなく、売電による収入や発電電力の自家利用による収益の拡大が見込まれる。木質バイオマス発電についても、森林資源のバイオマス発電燃料としての収入も確保しつつ、地域の林業の循環サイクルの確立が可能になると考えられる。また、主要な二酸化炭素吸収源となる森林においては高齢級化し吸収量が減少傾向にあるが、早生樹・エリートツリーの開発・普及による再生林の推進や自動化林業機械の開発等による省力化、生産性の向上、非住宅・中高層建築物分野等への木材利用等により、「伐って、使って、植える」循環サイクルを確立し、林業の成長産業化を実現するとともに、中長期的な森林吸収量の最大限の確保を図る。これらの取組を含め、食料・農林水産業の生産力向上と持続性の両立をイノベーションで実現させる「みどりの食料システム戦略」を推進する必要がある。

加えて、気候変動による影響にも適応する観点から、自然環境のもつ多様な機能を活用し、二酸化炭素の吸収のほか、防災・減災などの複合的な機能を発揮させるグリーンインフラの活用や、ECO-DRR（生態系を活用した防災・減災）の推進が

重要であり、国民意識の更なる醸成や、既存制度・民間資金等の連携・活用等による資金確保の枠組みの整備を行うことが必要である。具体的には、グリーンインフラ・ECO-DRRの広報活動や、ESG投資といった環境要素を考慮した投資の拡大を推進していくべきである。

## ⑥ 真の豊かさの実現に向けた「共生社会」の構築

「真の豊かさ」を実感できる国土の実現に向けては、国内のみならず世界中の人々とも、個々人の価値観を尊重しつつ、同じ時代・空間を共有する者同士として支え合い、共感し合う「共生社会」を構築していくことが肝要である。

「共生社会」の構築に当たっては、その地域・社会を支える人材が不可欠である。そのため、子育て環境の改善やリカレント教育の充実等による女性や高齢者等の社会参画の促進、バリアフリーやユニバーサルデザインの推進、近年増加する外国人観光客や外国にルーツを持つ人にとっても魅力を感じてもらえるような地域づくりなど、性別、年齢、国籍、障害の有無等に関わらず、多様性が認められ、一人一人が活躍することができる社会の実現を目指す。加えて、次の世代の地域・社会の担い手となる小中学生等の共生意識の醸成や、医療・福祉・メンテナンスなど地域住民のいのちと暮らしを守る人材の育成、デジタル技術の導入・活用に向けたIT人材の確保や住民のITリテラシーの向上等も図っていく必要がある。

また、多様な価値観に対応し、テレワークやワーケーション、半農半X等も含む様々な働き方や、二地域居住等を含むライフステージに応じた暮らし方など、人生100年時代に多彩な選択肢の中から希望する生き方を自ら選ぶことができる自由度の高い社会の実現を目指し、テレワーク・副業等を可能とする雇用環境の見直しや、二地域居住等を容易にする社会制度の実現、多様な働き方や暮らし方を支える利便性の高い交通ネットワークの構築等に取り組む必要がある。

さらに、このような「共生社会」の構築に当たっては、多様で健全な自然環境も重要であることからその保全を図るとともに、地域社会を支える主体として、地域コミュニティや関係人口が果たす役割も大きいことから、NPO等多様な主体による共助の取組や関係人口の増加に資する「人」「場」「仕組み」に着目した取組を推進していく必要がある。

## <おわりに>

デジタルの世界では、リアルの世界とは異なり、その根底となる部分に国境がなく、常に国際競争にさらされることになる。またリアルの世界でも環境問題など地球全体での課題が生じている。これから我々はこのような厳しい世界で生きていくこととなるが、一方でこのデジタルとリアルが融合する世界は、より効率的で生産性が高く、自由で多様な社会を我々に提供する可能性を有している。この世界で生き抜き、「真の豊かさ」を実現していくためには、個々人がそのための力（リテラシー）を身につけていくほかに道はない。そのためにも、人生100年時代を迎える中で、リカレント教育も含めた人材育成の充実や、何度でもチャレンジできる失敗に寛容な社会の実現により、働きがいや生きがいを感じられる国土を目指していくべきではないか。

現行の第二次国土形成計画は2015年から概ね10年間を目標とする計画であるが、計画策定後の急激な状況の変化に適切に対応していくためには、速やかに新たな国土計画の検討を開始すべきである。新型コロナウイルスの感染拡大は、「いのち」の危機や行動の制約など我々に大きな禍をもたらしたが、一方でデジタル化が急速に進展するなど、これまで目指してきた政策を一気に進める契機ともなっている。この機を逃さないためにも、新たに策定する国土計画は、目指すべき国土像とそれを実現するための施策の方向性を明らかにするという国土計画の本来の使命を真摯に受け止め、本専門委員会できりまとめた内容も踏まえて、具体の政策につながる実行性のあるものとすべきである。

# 中期活動指針 ACTION 2025

中部圏の地域力の持続的向上に向けて  
“**つ**なぎ” “**引**き出し” “**伸**ばす”

2021年6月



## はじめに

中経連は、2014年に「ものづくり」「まちづくり」「ひとづくり」を3本柱とする2020年までの5年間の「中期活動指針 ACTION 2020」を策定し、この指針に沿って活動を展開してきました。

「ものづくり」では、イノベーション拠点「ナゴヤ イノベーターズ ガレージ」の創設・運営や次世代を担う産業の振興、「まちづくり」では、「中部圏の将来ビジョン」(2019年3月)で提起した中部圏広域での産学官連携活動の推進、「ひとづくり」では、「キャリア教育共創プログラム」による大学でのキャリア教育の推進などに取り組んできました。

現在、人口減少・超高齢化社会への対応の遅れ、グローバル経済の中でのわが国の競争力低下、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う人の動きや経済の停滞、これを機に顕在化したデジタル化の遅れ、東京一極集中の弊害、危機対応能力の不足など、わが国および中部圏は多くの課題を抱えています。

このような状況の中、わが国が持続的に発展していくためには、コロナ禍によって落ち込んだ経済を早期に回復させると同時に、ポストコロナに向けて新しい経済社会を構築していく必要があります。

この「中期活動指針『ACTION 2025』」は、中経連が今後5年間に取り組む活動の指針です。リニア中央新幹線の開業前のこの期間は、中部圏にとって地域力を高める絶好のチャンスです。このチャンスを最大限活かすことができるよう、経済の早期回復と高い付加価値を生み出す産業の創出・成長による「付加価値の創造」、多様な能力を発揮できる人財の育成と様々な人財が活躍できる働きやすく住みやすい環境づくりによる「人財の創造」、中部圏産学官・地域間連携の活発化および、魅力と活力のある地域づくりによる「魅力溢れる圏域の創造」の3つの「創造」を活動の柱としています。

広域の総合経済団体である中経連の役割は、地域のステークホルダーや地域資源をつなぎ、地域の付加価値を高める活動によって、中部圏、ひいてはわが国、世界の持続的発展に貢献していくことです。「中期活動指針『ACTION 2025』」に則り、「力を結集し、突破する中経連」として、会員の皆さま、中部圏の産学官関係者の皆さまとともに、立ちはだかる壁や様々な困難を突破し、中部圏の地域力の持続的向上に取り組んでまいります。

2021年6月

一般社団法人中部経済連合会  
会長 水野 明久



# 目次

第1章 中部圏が目指す将来像.....	1
I. 情勢認識 .....	1
1. 世界の状況と課題 .....	1
2. わが国の状況と課題.....	3
3. 中部圏の状況と課題.....	5
II. 中部圏が目指す将来像（2030～2040年頃） .....	7
1. 高い地域力を誇る中部圏.....	7
(1) 高い付加価値を生み出す産業が成長し続ける圏域.....	7
(2) 多様で才能豊かな人財が活躍し、国内外から人を惹き付ける圏域.....	8
(3) 連携のさらなる活発化で持続的に発展する圏域 .....	9
2. 高い地域力を発揮する都市や地域の姿.....	11
第2章 中期活動指針 「ACTION 2025」 .....	12
I. 中期活動指針の基本的な考え方.....	12
II. 中期活動指針 「ACTION 2025」 .....	12
1. 「付加価値の創造」 .....	13
【指針①】 コロナ禍で落ち込んだ経済の早期回復に取り組む .....	13
【指針②】 高い付加価値を生み出す産業の創出・成長、DXの加速に取り組む.....	14
【指針③】 地域産業の生産性向上・イノベーションの活発化を図り、 地域経済の活性化に取り組む.....	15
【指針④】 カーボンニュートラル社会の実現に向けた活動に取り組む.....	16
2. 「人財の創造」 .....	17
【指針⑤】 多様な能力を発揮できる人財の育成に取り組む .....	17
【指針⑥】 働きやすく住みやすい環境の整備に取り組む.....	18
3. 「魅力溢れる圏域の創造」 .....	19
【指針⑦】 広域的な視点による連携の推進、魅力と活力のある地域づくりに 取り組む .....	19
【指針⑧】 社会基盤の整備・維持による利便性向上と国土強靱化に取り組む.....	20

# 第1章 中部圏が目指す将来像

## I. 情勢認識

### 1. 世界の状況と課題

コロナ禍によって落ち込んだ経済や停滞した人の動きの回復には、相当の期間を要する。また、コロナ対策の巨額の財政出動が各国の財務状況にダメージを与えている。自国中心主義がさらに加速し、世界情勢がより一層混沌となっていく懸念がある。

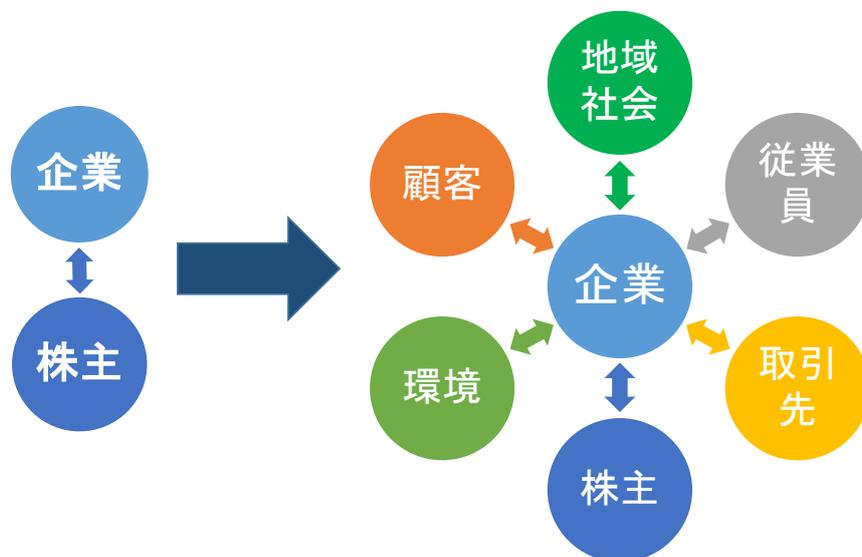
米中の覇権争いが激化している。中国の海洋進出などによる安全保障に関わる懸念が高まっている。また、2030年頃に中国のGDPが米国を抜き世界1位になると予測されていたが、コロナ禍によって2020年代半ばに早まるとの見方も出てきている。

経済社会の様々な分野で、従来の発想をはるかに超える「非連続で急激な変化」が発生しており、これまでの延長線上ではなく、長期的視点による経済や社会価値の変革への対応が一層求められる。また、グローバル化のさらなる進展やデジタル技術革新などにより、所得・経済・地域・学力などの様々な格差が拡大する懸念がある。こうした中、SDGsやESGに対する関心の高まりとともに、企業ではこれまでの利益と株主価値を優先する「株主資本主義」から脱却し、従業員や環境、地域社会などを同時に重んじる「ステークホルダー資本主義」へと見直す動きが拡がりつつある。

<株主資本主義とステークホルダー資本主義のイメージ>

株主資本主義

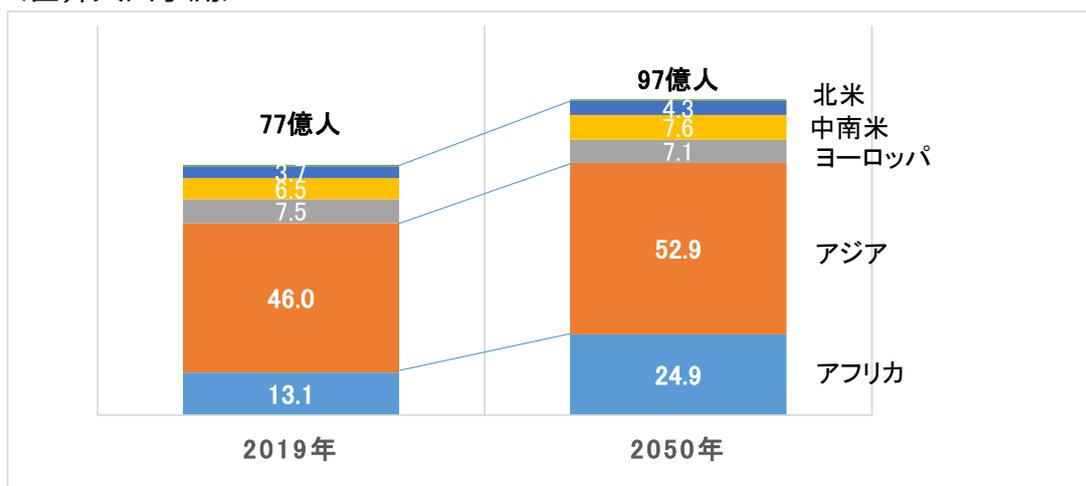
ステークホルダー資本主義



出所：本会作成

一方、人口に目を向けると、アジア、アフリカ諸国を中心に増加し、世界人口は現在の 77 億人から 2050 年の 97 億人へと今後 30 年で 20 億人の増加が予測されている。

<世界人口予測>



出所：国際連合「世界人口推計（2019年版）」

世界人口の増加と人口の都市への集中や経済成長などによって、エネルギー需要が増大し、2050年の世界の一次エネルギー消費量は、2017年の1.34倍となることが予測されている。脱炭素化を進めなければ、温室効果ガスの増加によって深刻な地球環境の悪化を招くことから、ガソリン車の販売禁止など各国でグリーン政策が強化されつつある。

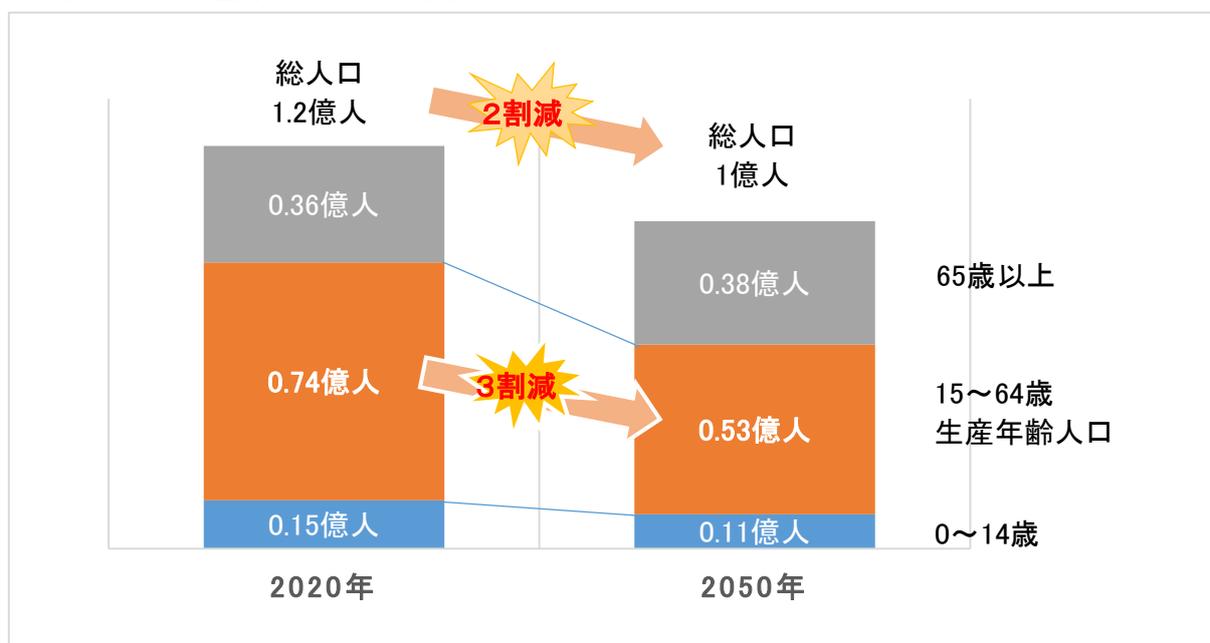
このほか、食糧、水、貧困の問題、各地で起きている紛争など解決すべき課題は枚挙にいとまがない。

## 2. わが国の状況と課題

コロナ禍によって営業自粛や移動規制、感染不安に由来する慎重な消費行動、世界規模での需要減少を受けた生産調整などにより、多くの企業の経営が悪化している。雇用にも大きな影響を与えており、落ち込んだ経済の早期回復が喫緊の課題である。その際、単にコロナ前の姿に戻す「再建」ではなく、経済・社会の「変革」を断行していく必要がある。

総人口は大きく減少し、2050年には現在の1.2億人から約2割減の1億人になると予測されている。年齢構成も大きく変化し、2050年の生産年齢人口の減少率は約3割と総人口の減少率を大きく上回ると予測されている。若者や女性を中心に大都市への人口集中が一層進む懸念がある。

<総人口・生産年齢人口の変化>



出所：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」を基に本会が加工

1990年から2000年にかけて、先進国中トップクラスにあったわが国の1人あたりGDPは、米国、欧州諸国に抜かれ、2020年には23位に低下している。さらに、新興国の台頭、諸外国における新たなビジネスモデルによる経済成長などによって、世界経済におけるわが国の競争力も低下している。このままでは、わが国の相対的地位の一層の低下が懸念される。

## < 1人あたり名目GDPの推移 >

順位	1990年		2000年		2010年		2020年	
	国名	GDP( \$ )						
1	スイス	39,888	ルクセンブルク	49,183	ルクセンブルク	106,177	ルクセンブルク	116,921
2	ルクセンブルク	33,201	日本	39,173	ノルウェー	87,356	スイス	86,849
3	スウェーデン	30,254	スイス	39,077	スイス	77,434	アイルランド	83,850
4	フィンランド	28,490	ノルウェー	38,048	カタール	69,796	ノルウェー	67,176
5	ノルウェー	28,187	米国	36,318	サンマリノ	60,426	米国	63,416
6	デンマーク	26,921	アラブ首長国連邦	34,689	デンマーク	58,177	デンマーク	60,494
7	アラブ首長国連邦	26,622	アイスランド	32,344	オーストラリア	56,460	アイスランド	59,634
8	日本	25,896	デンマーク	30,799	スウェーデン	52,659	シンガポール	58,902
9	アイスランド	25,651	カタール	30,461	オランダ	51,166	オーストラリア	52,825
10	米国	23,848	スウェーデン	29,589	マカオ	51,135	オランダ	52,248
11	フランス	22,490	イギリス	28,213	アイルランド	48,758	カタール	52,144
12	オーストリア	21,827	バハマ	26,669	米国	48,403	スウェーデン	51,796
13	オランダ	21,582	オランダ	26,328	カナダ	47,627	フィンランド	48,981
14	カナダ	21,572	アイルランド	26,156	シンガポール	47,237	オーストリア	48,154
15	イギリス	20,855	香港	25,574	オーストリア	46,955	香港	46,753
16	イタリア	20,624	オーストリア	24,636	フィンランド	46,647	ドイツ	45,733
17	バハマ	20,456	フィンランド	24,380	日本	45,136	サンマリノ	44,818
18	ドイツ	20,249	カナダ	24,297	ベルギー	44,448	ベルギー	44,529
19	ベルギー	20,120	ドイツ	23,925	アイスランド	43,293	イスラエル	43,689
20	オーストラリア	18,835	シンガポール	23,853	ドイツ	42,380	カナダ	43,278
21	ブルネイ	15,374	フランス	23,212	フランス	42,179	ニュージーランド	41,127
22	スウェーデン	13,694	ベルギー	23,137	イギリス	39,580	イギリス	40,406
23	アイルランド	13,616	イスラエル	21,111	イタリア	35,805	日本	40,146
24	ニュージーランド	13,440	オーストラリア	20,851	ブルネイ	35,437	フランス	39,907
25	香港	13,281	アルバ	20,678	アラブ首長国連邦	35,064	マカオ	36,350

出所：IMF統計データより本会が加工

先進国中最悪の水準にある公債等残高の名目GDP比は、コロナ対策の財政出動でさらに悪化する中、高齢化による社会保障負担の増大もあいまって財政健全化はさらに困難となる。

コロナ禍で落ち込んだ経済の早期回復と同時に、競争力を回復し経済・社会の非連続で急激な変化に対応していくには、ポストコロナを見据えた施策の検討・実行が重要である。デジタルトランスフォーメーション（以下、DX）の加速、スタートアップ企業の創出やイノベーションの活発化による新たな成長産業の創出、生産性の向上、付加価値の高い産業の創出などで競争力を高めるとともに労働力人口の減少にも備える必要がある。

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロとするカーボンニュートラルに向けて、政府は、脱炭素社会の実現に向けたグリーン成長戦略を掲げており、エネルギーの利用・供給両面での大胆な低炭素化・脱炭素化が必要となる。このグリーン分野の取り組みが成長産業となる期待も大きい。

SDGsやESGに対する関心が高まる中、企業にも従業員や環境、地域社会などを同時に重んじる「ステークホルダー資本主義」への転換など社会における新たな存在価値が求められている。

東京一極集中が加速し、首都圏とそれ以外の地域との格差が拡大している。東京に国の中枢機能が過度に集中しており、首都直下地震が発生すると東京のみならずわが国全体の経済・社会機能が麻痺する可能性がある。地域の魅力と活力を維持・向上させ、均衡ある国土の発展を目指す観点からも、東京一極集中型から多核連携型の国づくりに転換する必要がある。

### 3. 中部圏の状況と課題

中部圏もわが国が置かれた厳しい状況の中にあることから、その「強み」と「弱み」をしつかりと捉え、「機会」を活かし、「脅威」に備えることで地域力の持続的向上を図る必要がある。

#### Strength (強み)

##### 【産業】

- ・自動車、工作機械、航空機、電機・電子・情報通信機器、医療用機器、光学関連など、世界有数のものづくり産業が集積
- ・ものづくり分野における循環型社会が確立
- ・光関連技術、次世代半導体の材料となる窒化ガリウム、分子科学、長寿医療、ナノテクノロジーなどの先端的な研究機関が存在 等

##### 【社会環境】

- ・国土の中央に位置する地理的優位性 等

##### 【風土】

- ・豊かな自然、歴史遺産、食文化、産業観光スポットなどの豊富な地域資源
- ・首都圏に比べ短い通勤時間や安価な住宅など、ゆとりがあり暮らしやすい環境 等

#### Opportunity (機会)

##### 【産業】

- ・グリーン成長戦略の推進によるゼロカーボン技術・製品の成長産業化
- ・スタートアップ企業による社会課題の解決、市場ゲームチェンジ 等

##### 【社会環境】

- ・DXの加速による産業や生活の変化
- ・リニア開業によるスーパー・メガリージョンの形成
- ・リニア開業、東海環状自動車道（西回り）をはじめとする交通インフラの骨格完成
- ・東京一極集中の是正による地域を見直す機運の高まり
- ・グローバル化のさらなる進展
- ・コロナ禍を契機とした居住・就業場所、働き方、環境などの価値観の変化 等

## Weakness (弱み)

### 【産業】

- ・ウェイトの高い自動車産業に依存する産業構造
- ・ソフトウェアを含む情報サービス、メディア・コンテンツ系の集積が薄い 等

### 【社会環境】

- ・地域の核となる多くの都市における人口減少と活力低下
- ・南北の道路ネットワークの弱さ、中部国際空港の滑走路が一本のみなど、インフラネットワークの整備が途上
- ・インターナショナルスクール少なさ、言語対応の不足など、グローバル化の遅れ 等

### 【風土】

- ・中部、中京、東海など、圏域の範囲、呼称、ブランドがバラバラで知名度が低く、情報発信力も弱い
- ・安定志向が強く、チャレンジ力が弱い
- ・東京・大阪の次に甘んじる傾向があり、他の圏域・地域の後塵を拝する懸念 等

## Threat (脅威)

### 【産業】

- ・自動化・電動化・シェアリングおよび異業種参入などによる自動車産業の構造変化
- ・コロナ禍による飲食・観光、航空機産業 (Tier2、3) などの中小企業の衰退懸念 等

### 【社会環境】

- ・新興国の成長などによる競争力低下
- ・リニア開業に伴うさらなる東京一極集中の加速懸念 等

### 【自然】

- ・南海トラフ地震の発生懸念 等

## Ⅱ. 中部圏が目指す将来像（2030～2040年頃）

### 1. 高い地域力を誇る中部圏

「Ⅰ. 情勢認識」を踏まえ、とりわけ中部圏においては、地域力を高める絶好のチャンスであるリニア中央新幹線の開業や、それに伴う東海道新幹線各駅の利便性向上による効果を最大限発揮するとともに、東海環状自動車道（西回り）をはじめ充実していく交通ネットワークを活用していくことが重要である。

中部圏が目指す将来像は、国内およびグローバル競争に勝つことができる、「地域力」（活気に溢れ、人を惹き付ける力）が持続的に向上している圏域であり、次の3つを備えた圏域である。

#### （1）高い付加価値を生み出す産業が成長し続ける圏域

これまでの発展を支えてきた「ものづくり」の基盤を活かしながらDXの加速、カーボンニュートラル社会の実現に向けた活動、イノベーションの活発化などを推進し、高い付加価値を創出する産業や社会課題の解決につながるビジネスを生み出し、成長させていくことが重要である。これらを踏まえた目指す将来像は次のとおり。

##### ① イノベーションの活発化による高い付加価値を生み出す産業の創出

社会的課題の解決など世の中のニーズに対応して付加価値を生み出す「ことづくり」\*が活発化している。デジタルをはじめとするソフトとハード双方が融合した裾野の広い産業が、高い付加価値を創出している。それを支えるのは、サプライチェーンの再構築によって一層競争力を高めた「ものづくり」である。この競争力が情報産業やサービス業などの幅広い産業の分厚い集積を生み出している。

スタートアップやイノベーションのエコシステムが十分に機能し、多くのスタートアップ企業が中部圏で誕生し、新しい成長の軸となっている。

大学や研究機関の高度化、共同研究の活発化が分厚い産業集積を支えるとともに、スタートアップ企業の創出やイノベーションの活発化に大きく貢献している。

DXによって経済社会全体が効率的になり、高い付加価値を生み出す源泉となっている。

これらによって、活発化したグローバル競争力を備えた基幹産業、地域を支える中核産業、新しい成長の軸となっているスタートアップ企業それぞれが生み出す高い付加価値および社会課題へのチャレンジが、中部圏に活力と潤いを与えている。

\*「ことづくり」とは、顧客がやりたいことを実現するにはどうしたら良いか、そのために必要な商品・サービスはどうあるべきかをマーケットの視点から俯瞰的に考え、新たなビジネスを作っていくこと。

## ② 地域産業の生産性向上・イノベーション活発化による地域経済の活性化

デジタル化やイノベーションによって、地域産業が独創的な製品・技術・サービスを次々と生み出すとともに、産業クラスターや「ことづくり」のサプライチェーンの強力な基盤を構成している。地域課題の解決を目指すスタートアップ企業やベンチャー企業が多く存在している。

地域特性を活かした産業クラスターが地域経済を牽引するとともに、魅力的な雇用の場となり各地域が個性を発揮し活力と潤いを与え、中部圏を支えている。

## ③ カーボンニュートラル社会の実現に向けた活動の加速

エネルギーの利用・供給両面における革新的なイノベーションによって環境と経済の好循環が生み出されるなど、他の圏域の手本となるような温室効果ガス排出の実質ゼロに向けた活動が活発化している。イノベーションで生み出されたゼロカーボン技術・製品を展開する中部圏の企業が積極的に国内外で活躍し、世界全体の温室効果ガスの排出削減にも大きく貢献している。

## (2) 多様で才能豊かな人財が活躍し、国内外から人を惹き付ける圏域

生産年齢人口が大きく減少していく中、中部の地域力を持続的に向上させていくには、多様で才能豊かな人財が活躍できるよう、国内外から人を惹き付ける魅力と活力を高めることが重要である。これらを踏まえた目指す将来像は次のとおり。

### ① 多様で才能豊かな人財の活躍

学校・家庭・地域など、社会全体で人を育てる取り組みが進み、多様で才能豊かな多くの人財が活躍している。

基礎学力をしっかりと身につけることができる教育システムや、目指す進路に応じた専門性の高い教育機関によって多様で才能豊かな多くの人財が輩出され、活躍している。

女性が活躍できる仕事や機会が増え、男女問わず才能豊かな人財が活躍している。

また、わが国に相応しいジョブ型雇用などの新たな働き方をはじめ、多様な働き方の選択が可能となっている。リカレント教育も活発化しており、老若男女問わず再チャレンジが可能となり、幅広い世代の多様で才能豊かな人財が活躍している。

## ② 国内外から人を惹き付ける魅力の創出

高い付加価値を生み出す産業が成長し続ける中部圏の魅力と活力が、ビジネスや研究、学びなどを目的とした多くの来訪者を国内外から惹き付けている。M I C Eが頻繁に開催され、交流人口も増えている。

多言語対応、医療体制、子弟の教育など外国人財の受け入れ環境も十分に整備され、働きやすく住みやすい圏域となっている。

文化・芸術、賑わい、安らぎ、自然環境など居住者や来訪者が楽しめる魅力が溢れ、中部圏としての認知度、圏内各地域の認知度が高まっている。

## (3) 連携のさらなる活発化で持続的に発展する圏域

人口が大きく減少していく中、中部圏が持続的に発展していくには、圏内の各地域がそれぞれのポテンシャルを最大限に発揮するとともに、連携のさらなる活発化によって相乗的に地域力を向上させていくことが重要である。

連携には地域の連携や、ステークホルダーの連携など様々な形態がある。地域間の連携としては、都市圏の中をつなぐ地域内連携、都市圏をつなぐ地域間連携、県境を越えた広域連携などがある。ステークホルダーの連携としては、会員をはじめとする企業、商工会議所や経営者協会などの経済団体、大学、自治体、国の機関である地方支分部局、金融機関、シンクタンクなど多様な機関や中央との連携などがある。

リニア中央新幹線の開業、東海環状自動車道（西回り）をはじめ充実していく交通ネットワークを活かして、中部圏内外とのつながりを強化し、魅力と活力のある地域づくりが重要となる。

加えて、感染症対策も取り入れた国土強靱化を図り、安全・安心な圏域となることが重要である。

これらを踏まえた目指す将来像は次のとおり。

## ① 産学官・地域間連携を通じた各地域の魅力・活力向上と中部圏全体の地域力向上

圏内各地域で共通する課題を、産学官それぞれが「自分事」として捉え、広域で連携して解決する仕組みが構築されている。各地域の特性を活かした魅力創出、地域の連携やステークホルダーの連携の活発化によって地域力が向上している。

地域特性を活かした魅力が創出されることで、首都圏から企業や人の流れを呼び込んでいる。東京一極集中の是正に向けて、中央省庁の施策実行機能が全国の各地域に移管され、その地域に相応しい多様な政策が推進され、多核連携型の均衡ある国土の発展が進んでいる。この実現の過程において中部圏は全国の「ひな型」として役割を果たしている。

## ② 利便性・多重性のある広域交通ネットワークの構築と国土強靱化による安全・安心の向上

リニア中央新幹線の開業によってスーパー・メガリージョンが形成され、首都圏・関西圏・中部圏それぞれが、わが国の発展の核となるとともに、連携して均衡ある国土の発展に貢献している。

中部国際空港では二本目滑走路が整備され、国際線・国内線ともに路線が拡大し、わが国の主要な空の玄関口として多くの人々に利用されるとともに、貨物の輸出入も活発に行われている。

新東名、新名神、東海環状、中部横断、中部縦貫、三遠南信、名豊などの道路が開通し、ミッシングリンクが解消されるとともに、圏域内外との人流・物流が活発化している。

名古屋港、四日市港、清水港などでは、物流効率化や輸出入機能の強化が進められるとともに、整備された道路ネットワークの活用によって取扱量も増大している。これらは同時にわが国全体のリダンダンシーの向上にも寄与している。

道路、工業用水、河川・海岸堤防、港湾などの社会インフラの耐震化も進み、被災した際の被害の低減、復旧の短期化が図られている。同時に既存インフラの老朽化対策も進んでいる。

企業のBCP・BCMの普及や内容の充実が進み、南海トラフ地震、激化する風水害などの災害に対するハード・ソフト両面での耐性が高まっている。また、感染症対策も取り入れた一層幅の広い備えが充実している。

中部圏は、居住者に安全・安心感を与え、この安全・安心感が国内外からも評価され投資や企業進出も進んでいる。

## 2. 高い地域力を発揮する都市や地域の姿

中部圏が目指す将来像である「地域力」が持続的に向上している圏域を実現するには、地域の核となる都市、豊富な自然を有する地域、中心都市名古屋といった圏内の都市や地域がそれぞれの魅力と活力を高め、相互に補完し合い相乗効果を高めていくことが重要である。中部圏が高い地域力を発揮している姿は次のとおりである。

### 【地域の核となる都市】（県庁所在都市、中核市等）

連携中枢都市圏構想などを活用した周辺地域との連携などによって、首都圏をはじめ国内外から企業や人の流れを呼び込んでいる。

地域特性を活かした産業クラスターを形成し、地域産業と親和性が高い研究機関の呼び込み、地域の大学との連携、クラスターを支える中堅・中小企業、クラスターに関連する多くのスタートアップ企業の創出などで周辺地域とともに、活力が溢れている。

大容量高速通信網や地域間を結ぶ利便性の高い交通ネットワークを活かし、二地域居住やテレワークの受け皿として多様なライフスタイルが実現し、働きやすく住みやすい地域としての魅力に溢れ、労働参加率の向上や生産性の向上にもつながっている。

### 【豊富な自然を有する地域】

豊富な自然環境を活かした観光や農林水産業などが付加価値を生み出し、地域の振興と自然環境の保全を両立する環境共生型の地域として、魅力と活力に溢れている。このような環境に魅力を感じる人々の生活の場として、また、企業のサードプレイスオフィス、テレワークオフィスが設けられることで、交流・関係人口が増加している。

移動などの生活の中や、農林水産業などにスマート技術が最大限に活用され、過疎化や高齢化に対する課題が解消されている。

### 【中心都市名古屋】

スーパー・メガリージョンの中心に位置する中部圏の対流・交流の拠点としてコア機能を果たし、首都圏をはじめ国内外から企業や人の流れを呼び込み、中部圏広域に効果を波及させ、地域力の向上に貢献している。活発な「ことづくり」の中で、実証実験や新しく開発された製品・サービスの社会実装が、強みであるものづくりの集積と地域の核である多様な中心都市との連携で活発に行われ、中部圏のスタートアップやイノベーションのエコシステムにおけるコア機能を果たしている。

## 第2章 中期活動指針 「ACTION 2025」

### I. 中期活動指針の基本的な考え方

2021年からの5年間を、中部圏が国内だけでなくグローバルな競争に打ち勝つための「地域力」を高めていく第一段階の期間と位置付け活動する。

中経連の役割は、産学官・地域間の連携などで、圏内各地域のステークホルダーや地域資源をつなぎ、そのポテンシャルを引き出し・伸ばし、地域の付加価値を高めることである。この役割を果たすことで、中部圏の「地域力」が高まるよう、「付加価値の創造」、「人財の創造」、「魅力溢れる圏域の創造」の3つの「創造」を柱とし、以下に掲げる8つの指針に基づき、活動していく。

具体的には、中部圏の現在の実力を定量評価し、地域経済の活性化の観点から伸ばす領域や取り組む方策を明確にし、DXやカーボンニュートラルへの対応、イノベーションの活発化、多様な人財の活躍できる環境、交通利便性の向上や国土強靱化に資する活動を展開していく。また、リニア中央新幹線、東海環状自動車道（西回り）、中部国際空港の二本目滑走路をはじめ、充実していく交通ネットワークを活かせるよう、地域づくりを推進する。

「力を結集し、突破する中経連」として、会員の積極的な参加のもと委員会活動を活性化させ、調査、提言・要請活動を展開するとともに、具体的なアクションを推進する。

### II. 中期活動指針 「ACTION 2025」

#### 1. 「付加価値の創造」

【指針①】 コロナ禍で落ち込んだ経済の早期回復に取り組む

【指針②】 高い付加価値を生み出す産業の創出・成長、DXの加速に取り組む

【指針③】 地域産業の生産性向上・イノベーションの活発化を図り、  
地域経済の活性化に取り組む

【指針④】 カーボンニュートラル社会の実現に向けた活動に取り組む

#### 2. 「人財の創造」

【指針⑤】 多様な能力を発揮できる人財の育成に取り組む

【指針⑥】 働きやすく住みやすい環境の整備に取り組む

#### 3. 「魅力溢れる圏域の創造」

【指針⑦】 広域的な視点による連携の推進、魅力と活力のある地域づくりに  
取り組む

【指針⑧】 社会基盤の整備・維持による利便性向上と国土強靱化に取り組む

## 1. 「付加価値の創造」

～コロナ禍からの早期回復と高い付加価値を生み出す産業の創出・成長～

中部圏経済のコロナ禍からの早期回復と、成長に向けたDXの加速やカーボンニュートラル社会の実現に向けた活動、スタートアップ企業の創出やイノベーションの活発化などを推進し、高い付加価値を生み出す産業や社会課題の解決につながるビジネスを生み出し、成長させることで、高い付加価値を生み出す産業が成長し続ける中部圏を目指し、以下の指針を核に活動に取り組む。

### 【指針①】 コロナ禍で落ち込んだ経済の早期回復に取り組む

営業自粛や移動規制、感染不安による慎重な消費行動、世界規模での需要減少を受けた生産調整などにより多くの企業の経営が悪化しており、雇用にも大きな影響を及ぼしている。経済の回復には個人や企業などが受けたダメージの回復が必要であり、そのためには国や自治体による継続的な支援や景気浮揚策が不可欠である。

このため、中経連の会員をはじめ圏内各地域の声を集め、国や自治体への要請を行うなど、早期回復に取り組む。

わが国の航空機・部品生産額の5割を占めている中部圏の航空機産業について、長期的に大きな影響を受ける懸念があるため、まずはダメージの回復を図るとともに、将来の世界的な航空機産業クラスター化を目指し、一層充実した活動に取り組む。

インバウンドの激減など大きく需要が減少している観光については、国内、インバウンド双方の回復局面での需要取り込みに関係者と連携し取り組む。

### 【指針①の ACTION 例】

- 会員アンケート・ヒアリングの実施、各地域での懇談会の開催
- 税制改正要望をはじめとする各種提言への早期回復施策の反映、要請活動の推進
- 中部航空宇宙産業技術センター（C-ASTEC）、行政などと連携した航空機産業支援策の要請活動とフォローアップ
- 「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」の活性化支援
- 中央日本総合観光機構（広域連携 DMO）が推進する観光に関わるデータを有効活用できるプラットフォームの構築支援

## 【指針②】高い付加価値を生み出す産業の創出・成長、D Xの加速に取り組む

コロナ禍で落ち込んだ経済の早期回復と同時に、サステナブルな社会形成を目指して、これまでの中部圏の発展を支えてきた「ものづくり」の基盤を活かしながら、D Xを加速させ、生産性を飛躍的に高めるとともに、付加価値の高い産業を創出し、成長させていくことが重要である。

このため、ものづくりの強みを発揮しながら、デジタルをはじめとするソフトとハードが融合した裾野の広い産業の創出、S D G sをはじめ様々な社会課題の解決に資する「ことづくり」の活発化などに、産学連携を強化し、取り組む。このために重要なD Xの加速にも取り組む。

ナゴヤ イノベーターズ ガレージの活動充実による大企業を含めたイノベーションの活発化、スタートアップ企業の創出に取り組むとともに、「Central Japan Startup Ecosystem Consortium」の活動充実に向け、産学官をはじめとする関係者の連携により各種事業を推進する。さらに、海外を含む各地のイノベーション拠点と連携を図り中部圏全体に効果を波及させる。

### 【指針②の ACTION 例】

- 次世代モビリティ構想策定、構想実現に向けた産学連携活動の推進
- ピッチ&フォーラム「モビリティの未来」開催
- 未来創造イベント「デジタルの未来」開催
- 健康長寿産業におけるイノベーション触発
- D X先進事例紹介などの情報提供によるD X推進支援
- 他の経済団体などとの連携による、スマート農業などへの衛星データの活用推進
- 広域での産学官連携によるデジタルスキルのリカレントプログラムの提供
- ナゴヤ イノベーターズ ガレージと圏域内外の拠点とのネットワーク化、プログラム充実・機能強化によるスタートアップ企業の創出、新たな成長産業に繋がるイノベーションの創出
- Central Japan Startup Ecosystem Consortium の活動充実

### 【指針③】 地域産業の生産性向上・イノベーションの活発化を図り、 地域経済の活性化に取り組む

中部圏の雇用の大半を担い、産業やサプライチェーンを支えている中堅・中小企業は、かねてから販路拡大、人財確保、生産性向上、事業承継など様々な課題を抱えている。加えて、コロナ禍で受けたダメージからの回復、さらにはDXへの対応などに対する取り組みも必要となっている。

また、均衡ある国土の発展に向け、東京一極集中を是正し、首都圏をはじめ国内外から企業や人の流れを呼び込むことができるよう、圏内の各地域はその特徴や強みを活かし、魅力ある産業と雇用の場を創出する必要がある。この実現に向けては、地域の産業や特性との親和性が高い研究開発機関・企業の研究開発機能を呼び込み、産業の高度化、クラスター化、大学と地域との関わりの一層の強化を図ることが重要である。

これらの課題に対する活動を、圏内各地域および産学官の連携強化によって一層活発にし、地域産業・地域経済の活性化に取り組む。

#### 【指針③の ACTION 例】

- 地域産業の生産性向上に資するデジタル化推進支援（「ITを使った生産性向上ヒント集」の拡充・先進事例紹介、マッチング等）
- 地域産品の販路拡大策の検討・支援策の推進
- 地域産業の活性化に資する産学連携活動の推進
- ナゴヤ イノベーターズ ガレージと圏域内外の拠点とのネットワーク化【再掲】
- リニア開業、東海環状自動車道（西回り）開通などを見据えた地域間連携のニーズ・シーズ調査、付加価値創出につながる具体的な連携策の推進

## 【指針④】カーボンニュートラル社会の実現に向けた活動に取り組む

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロとするカーボンニュートラルに向けて、政府は2030年度の温室効果ガスの削減目標（2013年度比46%削減）を打ち出している。この目標達成に向けたマイルストーンの設定、エネルギーの利用・供給両面における革新的な取り組み、産業のみならず社会活動を含めた圏域全体での取り組みが必要である。

エネルギー供給面では、「S + 3 E」（安全を最優先に、安定供給、経済効率性、環境適合性）を同時達成しつつ、再生可能エネルギーの普及拡大、安全性の確保を大前提にした原子力発電所の再稼働やローカルエネルギーシステム構築に向け取り組む。

電動化自動車の普及拡大、水素利用の促進をはじめ、利用サイドのグリーン化に向けた研究開発や新システム導入などを促進する。

また、循環型経済社会（サーキュラーエコノミー）の形成に向けた活動を推進する。

### 【指針④の ACTION 例】

- カーボンニュートラル戦略の動向調査、先進事例紹介などの情報提供
- グリーン化に向けたイノベーション創出支援
- 政府のエネルギー政策に対するタイムリーな意見提起
- エネルギーの利用・供給両面における海外の最新情報・先端技術の紹介
- ゼロカーボンシティ宣言地区をターゲットとした自治体新電力などによるマイクログリッド導入を触発する勉強会など、マイクログリッド普及に向けた啓発・情報発信

## 2. 「人財の創造」

～多様な能力を発揮できる人財の育成と活躍しやすい環境の整備～

多様で才能豊かな人財が活躍し、国内外から人を惹き付ける中部圏を目指し、以下の指針を核に活動に取り組む。

### 【指針⑤】 多様な能力を発揮できる人財の育成に取り組む

生産年齢人口が大きく減少していく中、また、コロナ禍により様々な領域でニューノーマルが定着するなど、経済社会において急激な変化が進む中、中部の地域力を持続的に向上させていくには、多様で才能豊かな人財を育成することが急務である。そのためには、従来の一律型の教育を個性に応じた教育とし、産業の創出・成長や地域経済の活性化を担う人財を育てる必要がある。加えて、社会の変化を踏まえた能力が身につけられるよう、リカレント教育を充実する必要がある。

このため、学生が学ぶ目的をより明確にし、社会で通用する学びとなるよう、現在、中経連が実施している中経連の会員大学に会員企業から講師を派遣する「キャリア教育共創プログラム」の一層の充実を図る。

デジタルスキルの向上をはじめ、求められる能力の取得に資するリカレント教育を推進する。

#### 【指針⑤の ACTION 例】

- 「キャリア教育共創プログラム」の講義ラインナップのアップデート・充実、オンライン授業への対応、大学教職員への周知・利用の呼びかけなどによる利用拡大
- 「学生と若手社員のフォーラム」、大学との懇談などの産学連携、愛知県経営者協会をはじめ他の経済団体との連携による社会で通用する学びの場の提供・支援、リカレント教育の推進・支援
- 広域での産学官連携によるデジタルスキルのリカレントプログラムの提供【再掲】

## 【指針⑥】働きやすく住みやすい環境の整備に取り組む

総人口が減少していく中、中部圏の地域力を持続的に向上させていくには、女性や若者、シニアをはじめ、多様で才能豊かな人財が活躍できる環境の整備が必要である。さらには、しごとや学び、研究などを目的に、世界から人を惹き付けるとともに、働きやすく住みやすい環境の整備が必要である。

このため、雇用の流動化をはじめとする新しい雇用システムへの移行、テレワークや二地域居住の拡大など、働き方改革の推進、多様な価値観やライフスタイルの実現に向け取り組む。

女性が働きやすく、働きがいがある仕事を増やすなど、女性の活躍促進に加えて、外国人財の活躍に向け多言語対応、子弟の教育環境、医療体制の充実を図るなど、多様な人財が活躍できる、働きやすく住みやすい環境の整備促進に取り組む。

### 【指針⑥の ACTION 例】

- 多様な働き方や新しい雇用システムの方向性に関する調査・研究、情報発信などによる啓発活動の推進
- テレワークや二地域居住の拡大につながる圏内各地域との連携推進と情報発信
- 委員会・専門委員会・懇談会など、中経連の活動への女性や若者の参加促進
- 産学官連携による留学生の地域定着、就職支援
- 中部圏における高度外国人財の活躍促進に向けた意見提起・情報発信

### 3. 「魅力溢れる圏域の創造」

～産学官・地域間連携の活発化、魅力と活力のある地域づくり～

連携のさらなる活発化で持続的に発展する中部圏を目指し、以下の指針を核に活動に取り組む。

#### 【指針⑦】 広域的な視点による連携の推進、魅力と活力のある地域づくりに取り組む

均衡ある国土の発展に向け、東京一極集中を是正し、首都圏をはじめ国内外から企業や人の流れを呼び込むことができるよう、中部圏はその魅力を一層高めなければならない。その際重要なことは、圏内各地域の特徴や強みを活かして広域で連携することで、相乗効果を生み出すことである。

このため、観光、デジタルスキルの向上など、広域で共通する課題を解決するなど、広域での産学官連携活動の成果を積み上げ、「中部圏戦略会議」（仮称）の設立などによって、さらにこの活動を強化していく。

地域の特徴を活かした特色ある産業づくり、魅力と活力のある地域づくりに向け、圏内各地域間の連携を推進し、新たな価値を創造していく。

上記の魅力と活力のある地域づくりの推進や、中央省庁の地域への機能移管に向けた広域行政機能の充実などにより、中部圏の地域力を高め、国内外から人・もの・情報・資金を呼び込み、東京一極集中の是正を推進する。

#### 【指針⑦の ACTION 例】

- 広域での産学官連携活動の成果創出  
広域での産学官連携によるデジタルスキルのリカレントプログラムの提供【再掲】  
中部航空宇宙産業技術センター（C-ASTEC）、行政などと連携した航空機産業支援策の要請活動とフォローアップ【再掲】  
中央日本総合観光機構（広域連携 DMO）が推進する観光に関わるデータを有効活用できるプラットフォームの構築支援【再掲】 等
- 中部圏戦略会議（仮称）の枠組みの検討・立ち上げ
- 地域間連携のテーマ・対象の検討、地域との調整、連携活動の推進
- 地域の魅力を高める光った取り組みの表彰による P R、推進支援
- 名古屋商工会議所との共同提言「東京一極集中の是正に向けた地域の機能強化と魅力向上に関する提言」の実現に向けた要請活動、東京一極集中の是正の機運醸成活動の推進
- 名古屋三の丸地区再整備の推進支援

## 【指針⑧】 社会基盤の整備・維持による利便性向上と国土強靱化に取り組む

中部圏の地域力の持続的向上に向けて、海外を含めた圏域内外とのつながりを強化するため、交通ネットワークの整備によって利便性を高め、人流・物流を活発化させることが重要である。

このため、リニア中央新幹線の開業および開業効果の最大限発揮に向けた準備、中部国際空港の二本目滑走路の早期整備に向けた活動、広域交通ネットワークの整備・活用、港湾機能の強化、インフラの計画的な維持・更新の実現に取り組む。

整備するインフラを十二分に活用するためにも、災害に備える対策を実施することも重要な課題である。

このため、南海トラフ地震のみならず激甚化する風水害に備え、社会インフラ（道路、工業用水、河川・海岸堤防、港湾など）の耐震性向上やリダンダンシー確保など、レジリエンスの強化に向け取り組む。

感染症対策も取り入れたBCP・BCMの普及や内容の充実、企業の耐震化などの災害対策の推進とそれを支援する国土強靱化税制の拡充に取り組む。

### 【指針⑧の ACTION 例】

- 「中部圏交通ネットワークビジョン」のリニューアルによる整備・活用の方向性提示
- 高規格道路・港湾整備、リニア中央新幹線・セントレア二本目滑走路の早期整備・実現に向けた機運醸成と国への要請
- リニア駅（飯田・中津川・名古屋）を活用した地域間連携の推進
- 震災、風水害をはじめとする大規模災害への備えに資する提言・要請活動の推進
- 感染症対策も取り入れたBCP・BCMの普及や内容の充実に資する情報提供
- 国土強靱化のための事業施設への防災・減災投資促進のための税制の拡充に向けた要請活動の推進

以上