

第6回中部圏長期ビジョン検討会

令和4年1月24日(月) 14:00~16:00

WEB会議形式

議事次第

1. 開会

2. 議事

(1) 伊那市における取り組みの紹介

(伊那市版 ローカル GovTech の取組について)

(2) 第5回検討会等における主な意見とその対応

(3) 中部圏長期ビジョン (案)

(4) その他

3. 閉会

【配付資料】

- ・ 議事次第、出席者名簿
- ・ 資料 1 伊那市版 ローカル GovTech の取組について
- ・ 資料 2 - 1 第 5 回中部圏長期ビジョン検討会等の主なご意見とその対応
- ・ 資料 2 - 2 中部圏長期ビジョンに対する県知事等からの主なご意見とその対応
- ・ 資料 3 - 1 中部圏長期ビジョン（案）
- ・ 資料 3 - 2 中部圏長期ビジョン 参考資料（案）
- ・ 参考資料 1 第 5 回中部圏長期ビジョン検討会 議事録

第6回 中部圏長期ビジョン検討会 出席者名簿

日時：令和4年1月24日（月）14：00～16：00

会場：Web会議方式

（50音順、敬称略、◎：座長）

内田 俊宏

中京大学 経済学部 客員教授

学校法人 梅村学園 常任理事

株式会社 壺番屋 社外取締役

小川 光

東京大学大学院 公共政策学連携研究部公共経済政策講座 教授

◎ 奥野 信宏

公益財団法人名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター長

加藤 百合子

株式会社 エムスクエア・ラボ 代表取締役

榊原 洋実

株式会社 JERA 執行役員西日本支社長

末松 則子

鈴鹿市長

戸田 祐嗣

名古屋大学大学院 工学研究科 土木工学専攻水工学 教授

豊田 雄二郎

株式会社 中日新聞社 論説委員

森川 高行

名古屋大学 未来社会創造機構 モビリティ社会研究所 教授

山田 拓

株式会社 美ら地球 代表取締役

【ご欠席】

朽木 英次

トヨタ自動車株式会社 総務部長

土方 邦裕

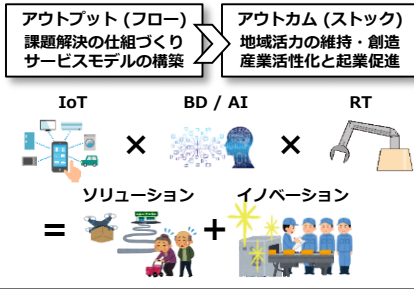
愛知ドビー株式会社 代表取締役社長

新産業技術推進事業 (ローカル GovTech)



テクノロジーの活用による課題解決の仕組づくりに向けた施策方針

- 1 政策コミットメント
 - 2 市総合計画の将来像
 - 3 実現手法
 - 4 3つのキーワード
 - 5 政策コンセプト
 - 6 事業ポリシー
 - 7 コンパクトシティ
- 「伊那に生きる ここに暮ら続ける」の実現 (日本を支えるモデル地域構想)
 「未来を織りなす創造と循環のまち」(SDGsの具現化)
 政策間連携(垂直展開) + 地域間連携(水平展開) + 官民間連携(斜め展開)
 「レジリエンス(回復力)」「エンパワメント(潜在力)」「サステナビリティ(持続力)」
 IoT、AI、BD等の活用による地域ソリューションと産業イノベーションの創出
 マンパワーとテクノロジーの融合(ラストプロセスにおける人の介在と住民幸福度への訴求)
 交通・物流・情報ネットワークによる「物理距離」から「時間距離」へのパラダイムシフト



【人口減少社会における地域課題】

- 産業** 従業者の高齢化と担い手不足 経営環境の悪化と遊休資産化
- 環境** CO2排出等による地球温暖化 獣害拡大と森林の裸地化進行
- 地域** 過疎による集落機能の脆弱化 移動・買物・医療弱者の増加
- 行政** 少子化に伴う学校維持困難性 ニーズ多様化と業務経費拡大

官民協働のコンソーシアム「伊那市新産業技術推進協議会」 H28.5.11 設置

◆経済産業省「地方版IoT推進ラボ(第1弾) H28.07.31 選定

◆総務省「地域IoT官民ネット」H29.07.11 加盟

◆内閣府・総務省・経済産業省・国土交通省 「スマートシティ官民連携プラットフォーム」R01.09.08 登録

【取組経過】

- ☑ 第1期 H28~ソリューション構築(検討フェーズ)
- ☑ 第2期 H30~プラットフォーム確立(実証フェーズ)
- ☑ 第3期 R02~サービスモデル展開(運用フェーズ)

～メンバー構成～

会長 伊那市政策委員(元コマツ Hensley Industries inc. COO)

シンクタンク 三菱総合研究所、三井住友海上火災保険、長野県テクノ財団 ニッセイ基礎研究所、日建設計総合研究所 コード・フォー・ジャパン

研究機関 信州大学、名古屋大学、東京海洋大学、産業技術総合研究所 長野県南信工科短期大学校

企業 クボタ、沖電気工業、ソフトバンク、サイボウズ、KOA 伊那食品工業、タカノ、中央不動産、モネ・テクノロジーズ 丸紅伊那みらいでんき、NTT東日本、JR東日本、ゼンリン KDDI

関係機関 伊那商工会議所、上伊那農業協同組合、上伊那木材協同組合 上伊那農業改良普及センター、長野銀行、長野県経営者協会 長野県行政書士会

アドバイザー 天竜川上流河川事務所、飯田国道事務所、南信森林管理署 上伊那地域振興局、情報処理推進機構、信越総合通信局 教育情報化推進機構

“エピソードベース”から“エビデンスベース”へ “プロダクトアウト”から“マーケットイン”へ

評価検証 PDCA 知見提供

【スマート農業】

自動運転トラクター

- 農業用機械の自動運行や肥料・農薬等の自動散布、データ活用型の営農管理等の技術確立
- 条件不利益地域における先駆的営農モデルの構築と「儲かる農業」の実現

【アドバンスト物流】

ドローンデリバリー

- ドローンを活用した新たな荷物配送システムの構築と持続可能な買物支援の仕組づくり
- 商品の調達から受発注、輸送、代金決済まで一連のサプライチェーンの形成

【ICT教育】(自立化)

遠隔合同授業

- 遠隔合同授業による多様な教育機会の確保及び学校・学年の枠を越えた交流活動の推進
- 教育の情報化による自立的な学びを学校・家庭・地域の中でシームレスに提供できる環境の整備

【スマート林業】(自立化)

高性能林業機械

- 獣害や松くい虫被害への対策による環境保全、水源涵養、国土強靱化への寄与
- 森林の材積調査等の作業労力軽減と高性能機械導入等による林業経営の効率化・高度化

【インテリジェント交通】

モバイルクリニック

- ITS(高度道路交通システム)活用を通じた交通の最適化及び自動配車サービスによる移動の利便性確保
- MaaSによるアウトリーチ型の多様な生活支援サービスの提供と高齢者等の交通事故防止の推進

【サステナブル環境】

小水力発電

木質バイオマス

- 再生可能エネルギーや地域マイクログリッド等による環境負荷の低減と二酸化炭素の排出抑制
- 脱プラスチックや、脱フードロス、エンカル消費等によるサーキュラーエコノミー形成とムーブメント喚起

【スマート工業】

IoT伝導場

- 製造工程等のオートメーション化や構成機器のコネクテッド化による業務効率と品質管理の向上
- 次世代型工業生産システムの構築に向けた先端技術の普及と運用人材の育成

【アメニティ定住】

オンライン移住体験ツアー

- シェアリングエコノミーの構築等による時間や場所を問わないサービスの提供と移住ニーズへの対応
- 結婚・出産・子育て世代等が将来にわたり地域で暮らし続けられる環境の整備

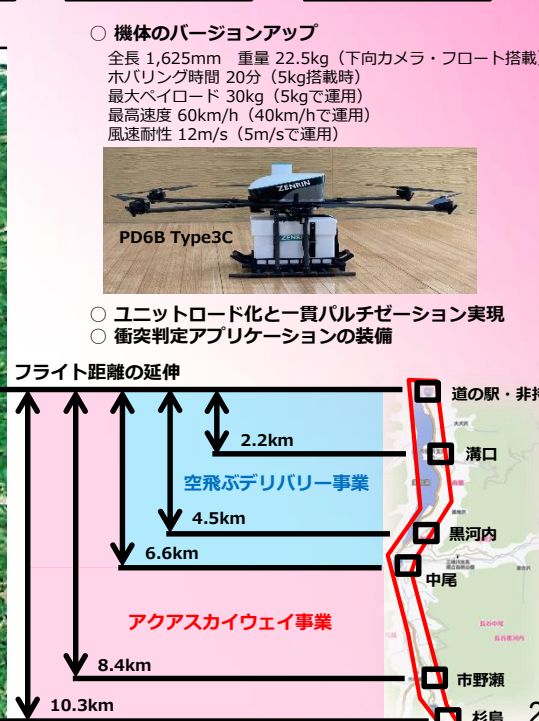
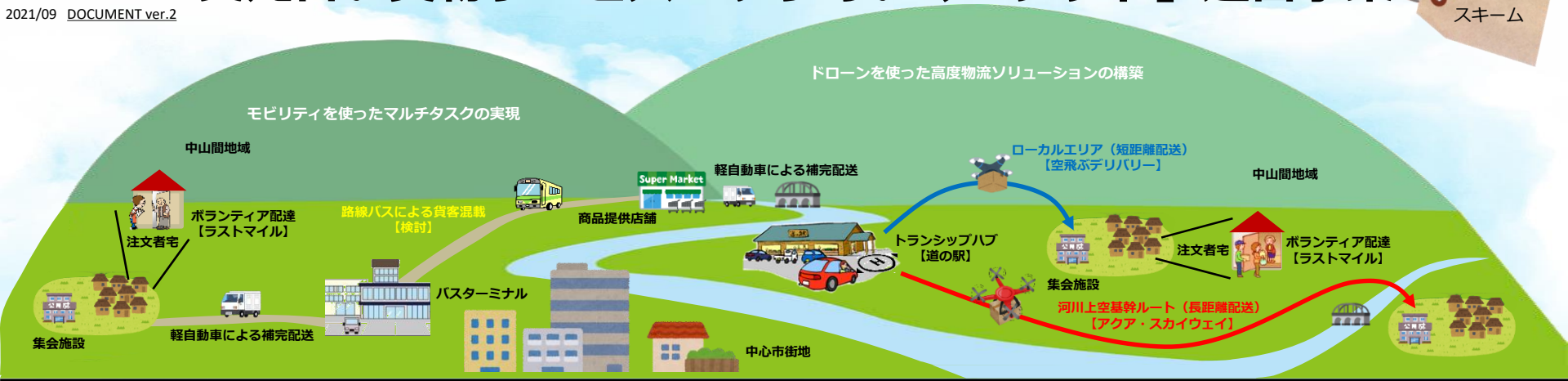
【デジタル行政】

在宅型テレワーク

- 行政手続きのワンストップ化や、ワンストップの実現を通じた住民サービスの高度化と利便性向上
- ビッグデータの活用による政策への反映やRPA・BPR等による行政運営の効率化・適正化

支え合い買物サービス「ゆうあいマーケット」運営事業

スキーム



- 機体のバージョンアップ
 全長 1,625mm 重量 22.5kg (下向カメラ・フロート搭載)
 ホバリング時間 20分 (5kg搭載時)
 最大ペイロード 30kg (5kgで運用)
 最高速度 60km/h (40km/hで運用)
 風速耐性 12m/s (5m/sで運用)



- ユニットロード化と一貫バルチゼーション実現
 ○ 衝突判定アプリケーションの装備

企業アライアンス

運航/通信 	Designing The Future KDDI	運航/地図 	ZENRIN Maps to the Future
機体 	Revolutionary Drones for Professionals PRODRONE®	飛行管制 	TERRA DRONE
気象 (航路) 	JMA 日本気象協会	気象 (ポート) 	WJ weathernews
コンサル 	MRI 株式会社三菱総合研究所	学術研究 	国立大学法人 東京海洋大学 Tokyo University of Marine Science and Technology
商品販売 	ニシザワ NISHIZAWA CO.,LTD.	商品注文 	ict INA CABLE TELEVISION

ふれあい交通サービス「ぐるっとタクシー」運行事業

スキーム

AIによる最適運行
自動配車サービス (SAVS)



サービス構成

(システム：株式会社未来シェア)

システム側が最も効率の良い運行ルートを実タイムに判断してドライバーへ配信

配車アプリ→



↓ 車載端末



乗合運行



コールセンター



コンセプト

- 路線バスの乗合性 (ライドシェア) とタクシーの即応性 (オンデマンド) を両立した時間やルートを固定しない新交通システムの構築 [交通弱者等の移動確保]
- 個別地点における乗降車 (ドアツードア) の実現による利用者の利便性向上と負担軽減 [サービスの高度化]
- 限られた車両数で最大の運送効率の発揮と空車率の減少 [運行の効率化]



(運行管理：伊那ケーブルテレビジョン株式会社)

復路予約
(お助けスポット)



- ・ヘルシャインニシザワ
- ・いなテレショップ
- ・ICT本社
- ・市役所、各支所
- ・伊那図書館
- ・ニシザワ Book Cafe



TELEVISION



IDカード



往路予約
(自宅)

事業運営内容

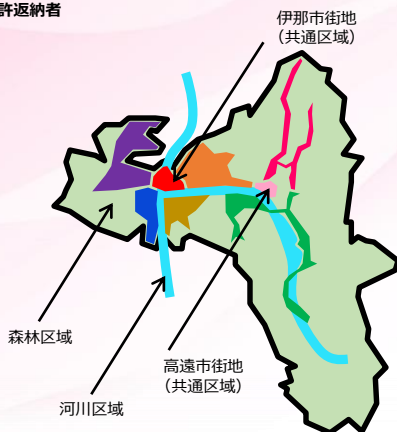
利用体系：事前登録制

- 対象者 高齢者(65歳以上)、障害者(手帳等所持者)、運転免許返納者
- 利用料
- ・電話予約 500円
 - ・ウェブ又はケーブルテレビ予約 300円
 - ・障害者又は運転免許返納者 250円

交通体系：エリア運行

- 運行日 月曜日～金曜日(祝日を除く)
- 運行時間 午前9時～午後3時
- 車両台数 各エリア4台

区分	運行地区
Aエリア	西春近 (小屋敷を除く)・木裏原
Bエリア	富巣 (新山を除く)・東春近
Cエリア	高遠 (河南を除く)
	長谷・新山・河南



3大ステーション



医療機関 (通院)



商業地域 (買物)



役場 (行政手続)

AI



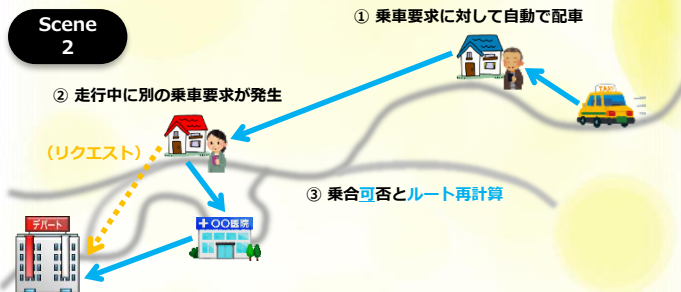
運行パターン

配車計算アルゴリズム (機械学習)

Scene 1



Scene 2



Scene 3



ICTライフサポートチャンネル構築事業（スキーム）

Scene 1 買物サービス

「ゆうあいマーケット」
(商品注文)



商品注文画面

ドローンとクルマのハイブリッド
による商品配送サービス



地域ボランティア



官民連携によるシステム導入支援

市：導入経費補助
ケーブルテレビ：利用料割引等



双方向通信専用チューナー
(セットトップボックス)
・個人負担 5,500円/台

工事費等
・個人負担 無料



インターネット通信料
・個人負担 2,200円/月

補助等対象要件

障害者手帳



以下の者が世帯主&契約者
・高齢者
(全世帯員が65歳以上)
・障害者
(手帳所持者等)

Scene 2 交通サービス

「ぐるっとタクシー」
(配車予約)

オンデマンド



車両運行画面

AI (人工知能) による最適運行
自動配車サービス

ライドシェア



ドアツードア

事業内容

人口減少社会における少子高齢化やコミュニティ機能低下等の更なる進行が予測される中で、交通弱者や買物弱者、独居高齢者の支援に向け、ケーブルテレビを使ったマルチタスク対応型サービスプラットフォームを構築することにより、将来にわたり暮らし続けることのできる環境の整備を図る。



コンセプト

「観るテレビ」から「使うテレビ」へのパラダイムシフト
～ケーブルテレビによるサービス群の統合～



- 双方向通信技術 (ハイブリッドキャスト) による次世代データ放送への対応
- 高齢者が日頃から使い慣れているテレビのリモコン操作のみによる簡便なサービスオーダーの仕組みづくり
- テレビ受信料と各サービス料金の一括決済方式 (口座振替) によるキャッシュレスの実現



各サービス

【買物】
テレビ画面で「ゆうあいマーケット」の商品を午前中に注文すると、夕方までにドローンやボランティアにより自宅まで配送される。

【交通】
テレビ画面で「ぐるっとタクシー」を予約すると、AI (人工知能) によりリアルタイムに指定場所まで配車される。

【安心】
テレビの電源投入時やコミュニティチャンネルの一定期間未視聴時に、家族等へ安否確認のメールが届く。【モニタリング機能】
失念防止などのため、伝えたいメッセージをコミュニティチャンネルの画面にポップアップ表示する。【リマインド機能】

自然災害時において、Lアラートとの連携により、避難対象エリア等の情報をテレビ画面上に表示する。(予定)



Scene 3 安心サービス

「きずなネットワーク」
(見守り)

離れて暮らす
家族など



Lアラート連携

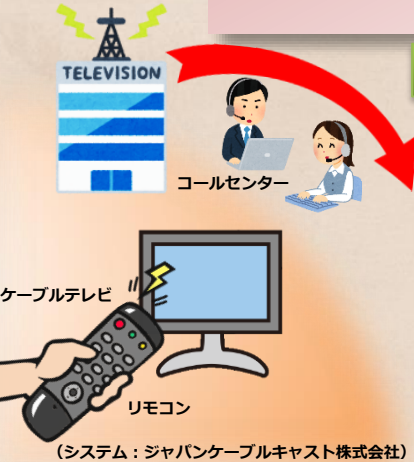
「放送」と「通信」の融合による
遠隔支援サービス



電源感知による安否確認
(モニタリング機能)



失念防止の注意喚起
(リマインド機能)



(システム：ジャパンケーブルキャスト株式会社)

遠隔医療を基盤とする“モバイルクリニック”構築事業

スキーム

コンセプト

- 遠隔医療専用車両としての次世代型モビリティのサービスモデル化
～「人」や「モノ」の移動媒体から「コト」の提供媒体へ～
- 医師側：車を所有することなく、必要な時に必要な分だけ対価を支払って利用（シェア）
- 患者側：車が地域へ出向き、車両空間でのアウトリーチサービス（医療）を受容
- 健康長寿社会の未来を紡ぐ医療型MaaSプラットフォーム
- 医療最適化：重症化前の病状改善、通院医療と遠隔医療の政策的トリアージ
- 医療高度化：オンラインによる専門医療の受療機会創出

事業概要

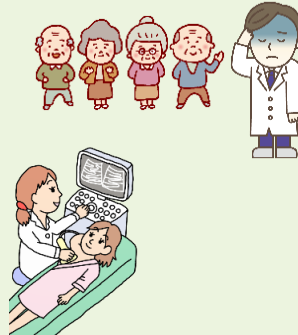
- 車両空間内におけるオンライン診療・服薬指導
- 医薬品配送（一気通貫の医薬提供体系）

現状と課題

- 医療機関への移動や待ち時間など経済的・身体的負担の増大
- 医療機関の偏在や慢性的な医師不足に伴う受療機会の脆弱化
- 訪問診療や往診等の地域に寄り添った医療サービス提供の困難化

目的と効果

- 均衡ある医療サービスの実現
- 医師と患者両面からの負担軽減
- 医療経営の効率化と利便性の向上



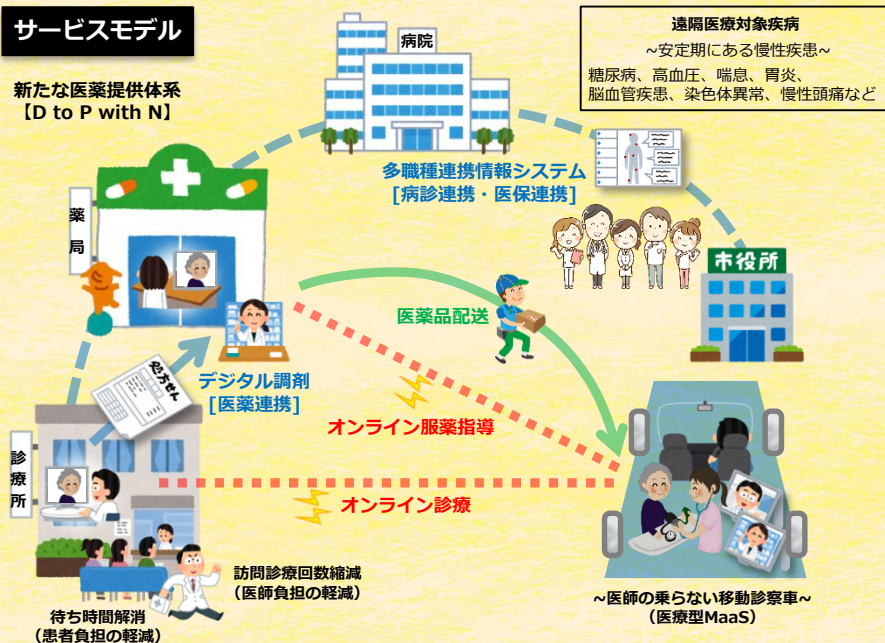
ワークフロー

クリニカルパスの最適化 ～ 予防・検査・診断・投薬・治療・予後管理 ～
【地域包括ケアとの協働】



サービスモデル

新たな医薬提供体系
【D to P with N】



車両搭載機能

通信と情報工学の融合
【テレマティクス】



運行管理システム

- ・プローブ情報の取得
- ・トランスログの提供



スケジュール管理 (J Rバス関東株式会社)

- ・診察（医療従事者）
- ・配車（ドライバー、車両）



情報共有クラウド (IIJ電子@連絡帳サービス)

- ・患者情報
- ・訪問記録



プロトコル (診療計画)

医療機器等 (株式会社フィリップス・ジャパン)

- ・心電図モニター
- ・血糖値測定器
- ・血圧測定器
- ・パルスオキシメーター
- ・デジタル聴診器
- ・AED など



オンライン診療・服薬指導 (モネ・テクノロジーズ株式会社)

- ・テレビ会議システムによる問診
- ・医師から看護師への指示
- ・看護師による診療補助支援



INA スーパーエコポリス構築プロジェクト (スキーム)

～ 環境 (ecology)と経済 (economy)が親和した都市 (polis) の実現 ～

① 観光型MaaSの構築

- トリップチェーン&マルチモダル
あらゆる交通機関の路線検索、乗車予約、代金決済のウェブ上での一括処理と宿泊、飲食、観光等をセットで提供できる仕組みを構築する。
- デジタルトランステーション (DX × ステーション)
市のゲートウェイとしてのJR飯田線各駅のICTリノベーションにより、訴求度の高いプロモーションを実施し、地域ポテンシャルの発信に結びつける。



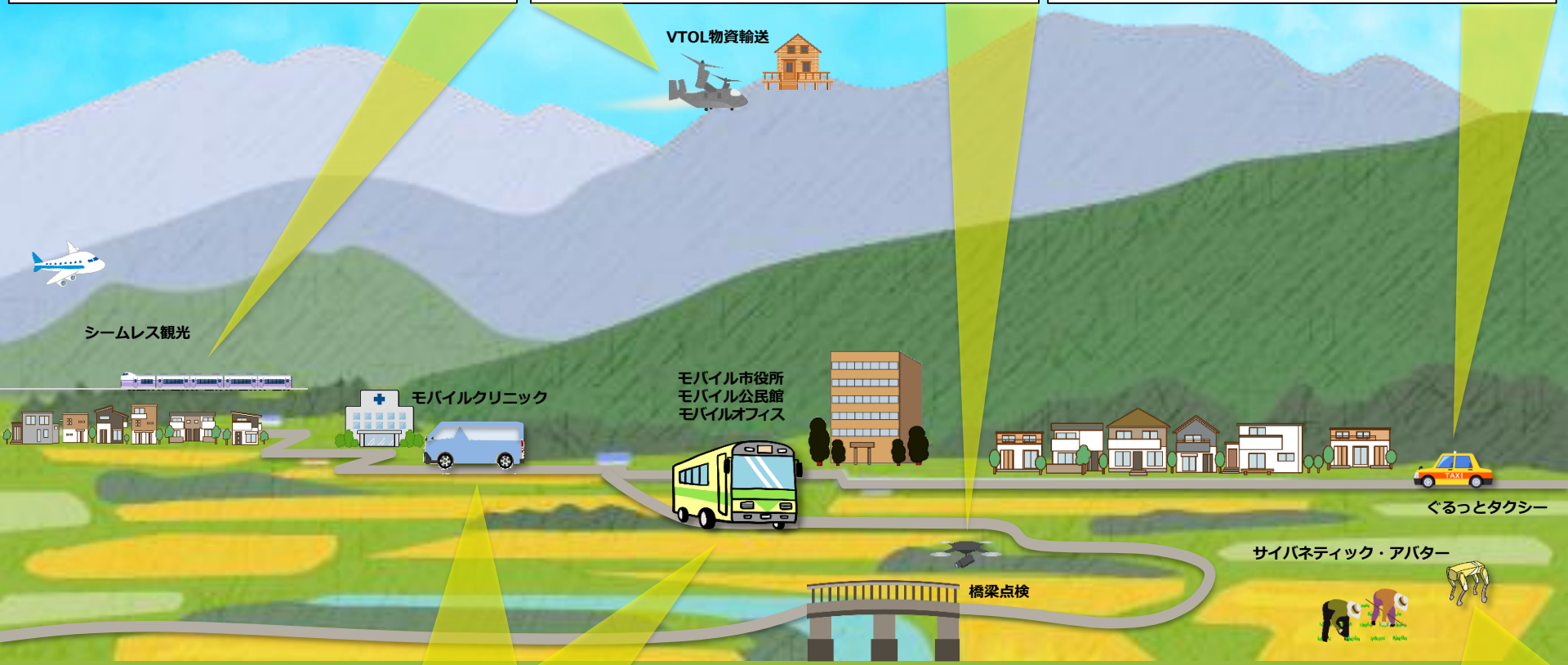
② ドローンのマルチユース化

- 山荘への荷揚げのサービス化
隔絶地となる山荘への物資運搬を従前のヘリコプターからVTOLへシフトすることにより、フレキシブルな運航とコストダウンを実現する。
- 河川上における活用の推進
橋梁点検や河川巡視へのドローン活用を進めることで、機体の稼働率向上やベネフィットの複層化により、事業のコスト分散を図る。



③ 移動型MaaSの高度化

- AIの機能強化 (機械学習) と運行最適化の検証
運行サービス開始後に蓄積された走行ログ等を基に、AIのマシンラーニングと運行体系の在り方について見直しを行う。
- 車両のEV化
CO2排出削減を通じた自然環境への負荷低減に向け、AI自動配車・乗合タクシーにおける電気自動車への転換を進める。



④ 医療型MaaSの高度化

- 薬剤分野と地域包括ケアへの拡張
従前において確立したオンライン診療の枠組の中に、オンライン服薬指導と薬剤配送を加えるとともに、保健・介護分野との連携を図り、事業効果を高める。
- 車両搭載医療機器の拡充
モバイルエコーやペースメーカー検査機器などの先端医療機器の導入により、モバイルクリニックにおける対応可能シーンの拡大を図る。



⑤ マルチタスク型MaaSの構築

- 既存バスのコンバージョン
コミュニティバスの運行空き時間において様々な用途に活用できるよう、車両をモディファイし、地域へのアウトリーチ型サービスとして提供する。
- 行政窓口や健康増進などのユースケース創出
一人では外出が困難な高齢者等の支援に向けて、行政サービス型やウェルビーイング型MaaS用のサービスプラットフォームを構築する。



⑥ ロボティクスによるマンパワーの代替

- 産業・介護分野等における作業支援
サイバネティック・アバター (CA) の導入により、農業や建設業、介護現場等における肉体的労働の負荷軽減を図る。
- 保健福祉分野におけるコミュニケーション支援
高齢単身世帯の増加による地域社会からの孤立化を防止するため、安否確認や見守りを兼ねた会話型ロボットの導入を推進する。



第5回中部圏長期ビジョン検討会等の主なご意見とその対応

■資料3-1 中部圏長期ビジョン（案）に対する意見

●世界的課題として、自然保護と食料自給があがっていますが、「カーボンニュートラルの達成」「エネルギー確保」「地球温暖化の抑制」「食料の安定的確保」といった表現に変えたらいかがでしょうか。

⇒P13 8行目を修正

●それぞれの目的に沿って、それぞれの事業があるが、その事業はその目的のためにだけ役に立つわけではなく、ここに書かれている他の事業にも役に立つ目的にも資するような事業になっているため、まとめる文章の中で、総合的な効果を持っているとまとめると良い。

●プロジェクトが10あっても地域は1つしかないわけで、地域の人たちにとって違う10の目的に向かって動いているわけではないため、自分たちがやっていることが、治水面での安全面や、地域の魅力を高めるというような取り組みでつながっているのだということを意識して取り組めるような形に連携プロジェクト間の連携ができていくといいと思う。

・圏域の境のところに關する課題について

⇒P15 3~14行目に追記、修正

⇒参考資料（4）政策つなぐマッピングを作成

●「BCPについて考えておく」時代はとうに過ぎて、実際にBCP策定を完了させ、実効できる体制を作っておく、ではないでしょうか。

⇒P15 21行目を修正

●閉鎖性水域（伊勢湾再生）は重点連携プロジェクトの取り組みとして、整理されたい。今後も国土交通省が推進主体として、しっかり取り組むべき広域的な課題である。

⇒P16 5行目に追記

⇒参考資料（3）重点連携プロジェクトに追加

●CO2を排出せざるを得ない産業を抱えている東海エリアがESG投資を意識しないしていると、自動車関係のスタートアップばかりが生まれバランスが悪いのではないかと感じる。ESG投資みたいな文言をどこかに加える等、それが全くないというのは難しいかなと感じる。

⇒P16 13行目に追記

●女性、外国人、高齢者を含めた多様な人たちがチャレンジしやすいエコシステムを作っていくというイメージを強めると良い。

⇒P17 1行目に追記

●サステイナブルツーリズムという考え方が非常に大きな潮流となっているため、インフラ整備の部分においても、そういった文脈が重要になってくると思う。サステイナブルツーリズムを推進しているエリアだという風にみられると、それは競争優位になりえる可能性があるので、そのあたりも盛り込むと良いと思う。

⇒P17 23行目に追記

●地域の住民の車とサイクリストの間の相互理解が進んでいないため、お互いに、自転車が走っていて怖い、車を運転している人からすると邪魔なサイクリストということが実際にあるが、ソフト部分も含めて、自転車というものはモビリティの1つだと思う。

●どうしても、中部のように自動車産業が強いところであると、サイクリストに対するマイノリティ感がぬぐいきれないところがあると思うので、うまく融合して、低炭素社会の実現には自転車は興味深いツールだと思うので、ソフトとハードがうまく融合したような形で政策が進んでいくとよいと思う。

⇒P17 27行目に追記

●【アート、食文化等を活かした観光需要の拡大】について、中部にアートのイメージがないが、発言者の意図を汲みながらもう少し記述を加えてほしい。食文化についても同様。

⇒P18 7行目に追記

●デジタル化は、ここでは技術的にこのように進んでいるという、供給サイドからのデジタル化の進展と書かれているが、コロナは需要側（我々）もデジタル化を進めてほしいという需要サイドも大きく刺激したと思う。デジタル化を求めるというニーズも高まったという記載があると良い。

・全世界的なコロナということから言うと、コロナを契機に変わったもの、変わっていくもの、進歩していくものについては、なんらかの案等出てくるのではないかと思うので、そのあたりの部分も必要ではないか。

特に、今回、医療の問題については、とても重要な問題がたくさん出たため、この中部圏、名古屋圏、本県もそうであるが、特に、医療との今後の将来のまちづくりについてといったことも、何か、例示できるものがあれば良いのではないかと思う。

コロナであったり、新しい生活様式というようなものを入れていく必要がある。

⇒P20 4行目に追記

●粒度の様々な事業がたくさん入っているので、今後これをどう評価するのか、そのあたりの指標の設定をどうするか。南海トラフに関する基盤整備から、観光に関連するところ等、全体像からそれぞれどうやって成果を見ていくのか、そこの成果の把握の仕組みが見えてくるとよい。

⇒P21 27行目に追記

■資料3-2 参考資料(3) 重点連携プロジェクトに対する意見

●名大を中心に大学間でやっている、とんがりプロジェクトという起業家育成教育のプロジェクトもありますので、どこか記述しておいた方が良いと思う。

⇒P7 下段に追記

●インバウンドが戻ってきた場合というのは、主な玄関口としてはセントレアになるかと思うが、二本目の滑走路がどうなるかはわからないが、ポートアイランドの堆積土砂の埋め立て事業も始まり、セントレアの記述が全くないのはどうなのかなという印象を受けた。

⇒P8 下段にセントレアにおける取り組みを記載

●本文にもあるように、カーボンニュートラルはビジネスチャンスでもあるので、せっかく高度化するカーボンニュートラルレポートの枕詞に”新たな事業創出”というのをに入れてみてはどうでしょうか。

●表中のローリー・パイプライン等による配送という図に、”内航船”というのを入れた方が港湾のイメージになりやすい気がします。近隣の港湾の整備にもつながりますので。

⇒P12 上段の記載を修正

●全体的に魅力あるまちづくりという視点が少し弱いと感じる。QOLのところでも色々盛り込まれてはいるのですが、この中で、多様な空間を構成する道路という観点でいくと、Park-PFI 制度も国交省で進めた政策だと思うため、久屋大通りパーク等、一般の消費者が見えるようなプロジェクトとして入れた方が良いと思う。

●子育ての部分の書き込みが少ないと思う。重点連携プロジェクトの中に、優しい視点のようなものが入ってくると、皆でやっていく、これからの中部圏をつくりあげていくのだというような、もう少し生活に密着したような点も示すと、見やすいものになるのではないかと思う。

⇒P15 下段に取り組みを記載

以 上

中部圏長期ビジョンに対する県知事等の主なご意見とその対応

- 「経済安全保障」の視点が入っているか。

⇒P4 23行目に追記

- 人口減少だけでなく、中山間地域における過疎化も大きな課題。このままでは、コミュニティが維持できず、「持続可能性」がない。住民同士が支えあう「共助」が推進されるべきであり、「共助型社会」を目指すべき。これは、中山間地域に限らず、都市にもあてはまる。ビジョンには、「持続可能性」、「共助型社会」というキーワードを含めた方がよい。

⇒P12 1行目に追記

⇒P12 22行目に追記

- 教育、educationが重要。学校も福祉機能を有することが必要。勉強もするし助け合いもする、学校はコミュニティそのもの。子どもを応援するのは皆でやらねばならない。

⇒P12 5行目に追記

- 「信州リゾートテレワーク」等の各種施策を通じて、過疎地域をクリエイティブな空間としていきたいと考えており、岸田総理の「デジタル田園都市構想」にも合致する。中山間地域をターゲットとした施策であれば、長野県以外にも賛同する県も多いと考える。

⇒P12 24行目に追記

⇒P20 4行目に追記

- SDGsにも貢献する視点を盛り込んでどうか。

⇒P13 3行目に追記

- 科学技術、先進技術のようなものは書かれているか。

⇒P13 18行目に追記

- 岐阜県は近畿や北陸といった地域と接しており、ブロックにとらわれない連携も考える必要がある。

⇒P15 3行目に追記

- スタートアップコンソーシアムの企業による技術を活用し、中山間地域におけるオンライン診療、ドローンによる薬の配達について実証を進めている。

⇒P17 10 行目に追記

⇒P20 4 行目に追記

●他県との連携が重要。東海環状で三重と岐阜の連携が強化される。中部縦貫道の整備が進んでおり、福井県から岐阜県、長野県への連携が強化される。武将観光という観点で関ヶ原と一乗谷など岐阜、福井との連携強化を模索している。

⇒P17 20 行目に追記

●観光について、昇龍道プロジェクトがスタートした頃はインバンドも始まったばかりであったが、今は状況が一変している。現状に応じて実行性がある取り組みに見直していくことも必要。

⇒P17 24 行目に追記

●秋にジブリパークがオープンする予定であり、コロナが収まれば世界から人が訪れるので、しっかりと盛り上げていく。

⇒P18 8 行目に追記

●日本ラインが止まってしまってから地域間連携が弱くなったことは問題である。

●静岡県も、観光や商流について山梨、長野、新潟との4県連携に取り組んでいるところ。

⇒P18 10 行目に追記

●カーボンニュートラルに対しては、省エネが効く。再エネでは限界がある。その意味では、道路整備が大きく効いてくる。渋滞の解消や物流効率化もカーボンニュートラルにおいて大事な要素である。

⇒P18 31 行目に追記

●カーボンニュートラルは矢作川も含めて進めたい。

⇒P19 1 行目に追記

●清水港の製油所跡地で将来の水素活用も見据えた自立型エネルギー供給プラットフォームを検討している。

⇒P19 5 行目に追記

●「リニアバレー構想」として、リニアの整備効果を最大限発揮したいと考えており、ビジョンに（名古屋だけではなく長野県の）リニアもしっかり位置づけて欲しい。

⇒P20 14 行目に追記

以 上

中部圏長期ビジョン（案）

令和4年●月

中部圏長期ビジョン検討会

はじめに

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

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

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

中部圏長期ビジョン

目次

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

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

※中部圏長期ビジョンの対象地域

主として、長野県南部、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県

1 第1章 社会経済情勢の変化

2 1. 社会全般の変化

3 (1) 人口減少・少子高齢化の進行、在留外国人数の増加

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

12 (2) デジタル社会の急速な進展

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

19 (3) カーボンニュートラルへの対応

- 20 ・2020年10月、我が国は「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体と
- 21 してゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の
- 22 実現を目指す」ことを宣言した。
- 23 ・「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、温暖化へ
- 24 の対応を、経済成長の制約やコストとする時代は終わり、国際的にも、成
- 25 長の機会と捉える時代に突入したとしている。
- 26 ・電力部門の脱炭素化は大前提である。電力部門以外は、電化が中心となり、
- 27 熱需要には、水素などの脱炭素燃料、化石燃料からのCO₂の回収・再利用
- 28 も活用していくこととなるとされている。
- 29 ・ものづくり産業が盛んな中部圏においては、製造業の電力消費量の上位10
- 30 位に愛知県を筆頭に3県が該当している。
- 31 ・燃料電池自動車（FCV）の燃料を補給するための水素ステーションは、日
- 32 本全体の約3割が中部圏に設置されている。一方で、洋上風力発電の導入

1 目標をエリア別で見ると、中部圏は北海道、東北、九州と比べ限定的であ
2 る。

4 (4) 東京一極集中の継続

- 5 ・東京圏への転入超過傾向は概ね継続しており、東京一極集中の構造は是正
6 されていない。2020年は、前年に比べ4万9540人縮小したものの、9万
7 9243人の転入超過となっている。
- 8 ・上場企業の本社所在地は、東京都が1823社で全国の半分強のシェアを占
9 めている。

10

11

2. 生活の変化

(1) 働き方の変化

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

(2) ライフスタイルの変化

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

3. 産業の変化

(1) 新興国の成長による国際競争の激化

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

(2) 労働や産業の質の変化

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

※CASE：「Connected（コネクテッド）」「Autonomous（自動運転）」

「Shared & Services（シェアリングとサービス）」「Electric（電動化）」

MaaS：Mobility as a Service

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

4. 災害リスクの変化

(1) 南海トラフ地震の切迫

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

(2) 洪水・土砂災害の激甚化・頻発化

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

(3) インフラの老朽化

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

1 第2章 中部圏の主な特徴

2 1. 中部圏の強み

3 (1) 日本のまんなか

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

10 (2) 充実した交通インフラ・ネットワーク

- 11 ・中部圏は、新東名・新名神高速道路、東名・名神高速道路、中央自動車道
- 12 や東海道新幹線などの東西軸と、東海北陸自動車道、三遠南信自動車道、
- 13 中部横断自動車道などの南北軸の交通インフラが交わっている。さらに中
- 14 部圏北部では、長野県と福井県を東西に結ぶ中部縦貫自動車道の整備も進
- 15 められている。
- 16 ・環状道路については、名古屋環状2号線が2021年に全線開通し、東海環
- 17 状自動車道も2026年度の全線開通を目指し整備が進められている。
- 18 ・中部国際空港（セントレア）や名古屋港、四日市港、清水港等、海外との
- 19 ゲートウェイ機能も有している。
- 20 ・今後、リニア中央新幹線の東京・名古屋間の開業により、東京と名古屋が
- 21 40分で結ばれ、さらに大阪までの全線開業で三大都市圏が約1時間で結
- 22 ばれることでスーパー・メガリージョンの形成が期待される。

24 (3) 豊かな自然環境

- 25 ・中部圏では、日本の屋根といわれる3,000m超の日本アルプスが北側にそ
- 26 びえている。太平洋・日本海を分ける分水嶺を源に、木曾川、天竜川等、
- 27 我が国有数の200km級の大河川が伊勢湾や遠州灘等に流れている。志摩
- 28 半島や伊豆半島、駿河湾など変化に富んだ海岸もある。これらの自然環境
- 29 は雄大な風土・風景や景観を形成するとともに、豊富な植生や生態系を生
- 30 み、肥沃な土壌と水の恵みを与えている。

1 (4) 固有の歴史・文化

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

12 (5) 経済と食を支える基盤産業

- 13 ・中部圏は、世界を代表する自動車産業や高い技術力を誇る地場産業など
- 14 「ものづくり」の生産拠点となっている。
- 15 ・中部圏の製造品出荷額は 87.9 兆円で我が国全体の 27%であり、自動車関
- 16 連産業は 33.6 兆円で我が国全体の 67%を占めている。
- 17 ・中部圏の海の玄関口である名古屋港の貿易収支は、全国的に貿易赤字が見
- 18 られるようになった近年においても、貿易黒字が続いている。
- 19 ・恵まれた自然条件や大消費地と産地が近いという地理的条件を活かし、中
- 20 部圏では様々な農業がおこなわれている。愛知県の花きは 1962 年以降連
- 21 続で全国 1 位であり、野菜についても全国 5 位となっている。静岡県では
- 22 茶やみかんの他に温室メロンなど多彩な農産物が栽培されている。近年、
- 23 ロボット、AI、IoT を駆使した農業の自動化・省人化等、スマート農業の
- 24 取り組みも進められている。
- 25 ・広大な山地を抱える中部圏では、木曾桧、天竜杉、尾鷲桧など各流域で特
- 26 色ある木材生産がおこなわれている。
- 27 ・水産業では、静岡県の遠洋かつお・まぐろをはじめ、遠州灘、伊勢湾の豊
- 28 かな漁場を活かし、さくらえびやしらす、あさり、伊勢えびなどの漁業も
- 29 盛んである。
- 30
- 31

1 (6) ゆとりある生活環境

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

9
10

2. 中部圏の課題

(1) 災害リスク

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

(2) 若者・女性への訴求力

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

1 第3章 中部圏の目指すべき将来像

2 1. 基本的な考え方

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

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

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

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

13
14 ・中部圏は、自然環境が豊かで、生活環境にゆとりがあり暮らしやすい。都
15 市だけでなく、郊外の魅力、海辺や山岳地域もある。いわゆる日本の伝統
16 的文化が残っている。また、世界の拠点となるものづくりだけでなく、地
17 域の特性を活かした様々な農林水産業も盛んである。

18 ・このような多様性のある中部圏の特徴を活かし、画一的な地域をつくるの
19 ではなく、それぞれが自立した魅力ある地域をつくる。

20 ・特に、生活する上で、文化・芸術など多様な楽しみがある地域になっ
21 てるか、女性、若者、高齢者、外国人等、多様な人たちが暮らしやすいか、
22 都市だけでなく中山間地域でも自由に住めるような多様な生活の場があ
23 るか、災害に対し安全かなど、QOL を向上し、世界から有能な人材を惹
24 き付ける「住んでよし、訪れてよし」の地域をつくる。

25
26 ・中部圏は、美しい自然を残しながら、ものづくりをはじめとした多様な産
27 業で日本、世界をけん引してきた。産学官の連携も強く、世界的課題に取
28 り組んでいく環境がある。

29 ・カーボンニュートラルやエネルギー、自然保護、食料自給といった世界的
30 課題にチャレンジするとともに、スタートアップを支援、育成し、持続的
31 な成長する地域をつくる。

32

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

11 2. 目指すべき将来像

12 (1) QOL を高める (人)

13 【人を惹き付け、選ばれる地域】

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

19 【生活を楽しくする自然、歴史・文化、芸術等の魅力を感じることができる 20 地域】

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

1 **【人が豊かに過ごせる地域を共助・参加型でデザイン】**

- 2 ・人が豊かに過ごせるかという視点で、住民同士が支えあい、発言しやすく
3 意見が反映されるような、人を中心とした地域を共助・参加型で柔軟にデ
4ザインできるまちづくりを進める。
5 ・学校で勉強を教えるだけでなく、子供の可能性を奪わぬよう、皆で子供を
6守り、応援する地域をつくる。
7 ・道路や河川、公園、港湾についても、多くの住民がレジャーや憩いの場と
8して利用しやすく、おしゃれで楽しいと感じられるような公共空間として
9活用する。

10
11 **【子供が生まれ、女性、若者、高齢者、外国人等様々な人材が活躍・共生で
12きる地域】**

- 13 ・人口減少・少子高齢化する中で、若い女性が働くためには、社会全体で子
14育ての環境を整えることも必要となる。子供が生まれ、若者が育ち、女性
15や高齢者が活躍・共生できるまちづくりを進める。
16 ・地域で高齢化が進む中、地域住民とともに高齢者に優しいまちづくりを進
17める。賑わいがあり、誰もが歩いて暮らすことができるウォークブルなま
18ちを創出する。
19 ・外国人については、地域における活躍が地域の持続的発展につながるよう、
20労働者としての関わりだけでなく、生活者として共生する社会を実現する。

21
22 **【中山間地域等における持続可能な自立分散・循環社会の実現】**

- 23 ・中山間地域や半島地域などにおいて、持続可能な自立分散・循環型社会の
24実現に向けて様々な先進的な取り組みを行うことで、クリエイティブで世
25界中から優秀な人材が集う地域を形成する。
26 ・恵まれた自然や地域固有の歴史・文化といった地域資源の活用あるいは新
27たなライフスタイルへの適応により、外国人にも魅力ある地域をつくる。

28
29 **【激甚化する自然災害に対応する防災・減災、国土強靱化の推進】**

- 30 ・人を惹き付けて選ばれる地域や生活が楽しく魅力が感じられる地域は、安
31全で安心できる防災・減災があって初めて成り立つ。南海トラフ地震や激
32甚化・頻発化する水害等への対応、老朽化する施設のメンテナンスなど防
33災・減災、国土強靱化に取り組む。

1
2 **(2) 世界的課題にチャレンジし成長する（産業）**

3 **【SDGsの達成など世界的課題にチャレンジする地域】**

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

12
13 **【クリエイティブな仕事、イノベーションがうまれる地域】**

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

28
29 **(3) 個性を磨き助け合う（地域）**

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

- 31 ・中部圏は、固有の歴史・文化、多様な産業をもつ地域からなる多極分散型
32 の地域構造となっている。全国の動向に比べてやや緩やかではあるが人

1 口減少、少子高齢化が進んできており、特に地方都市では顕著になってき
2 ている。

3 ・新型コロナウイルスの影響で新しい生活様式となり、デジタル化が進展し、
4 人を呼びこまなくともそれぞれの地方が都市機能を維持できる環境が整
5 備しつつある。1時間半程度で往来できる地域間で補完・連携することに
6 より、それぞれの地域で持続的な発展ができる。

7 ・デジタルによる交流が盛んになる時代においてこそ、リアルな交流の価値
8 がますます高まることとなる。そのため、人流・物流をつなげる交通ネッ
9 トワークインフラの役割も一段と高まる。

10 ・多様な地域が個性を磨き、相互に補完・連携できるよう、ハード・ソフト
11 のネットワークを拡充・強化し、中部圏の隅々まで豊かさを供給する。

13 **【我が国の社会経済をけん引するスーパー・メガリージョン】**

14 ・リニア中央新幹線の全線開業により、名古屋駅を起点とした2時間交流圏
15 人口は、約 8,300 万人と全国最大規模になると見込まれている。

16 ・高速道路が延伸し、人・モノの動きが大きく変容を遂げている。三重県で
17 は、新名神高速道路が全線開通し、近畿圏への時間距離が短縮されたこと
18 から、物流関係の企業の立地の引き合いも増え、産業の在り方も変わって
19 きている。

20 ・リニア中央新幹線の開業により相乗効果が得られるよう、首都圏・近畿圏
21 と役割分担・連携し、スーパー・メガリージョンとして一体となって、我
22 が国の社会・経済をけん引し、世界の中核拠点を目指す。

24 **【強靱なネットワークの維持・確保】**

25 ・中部圏は、日本のまんなかに位置し、特に陸上交通ネットワークの要衝で
26 あり、世界のものづくりの拠点である。いかなるときも人、モノ、情報の
27 流れを寸断させないようネットワークの防災対策を進める。

28 ・災害等で首都機能が麻痺した際には、我が国全体が機能不全とならないよ
29 う中部圏がバックアップ機能を果たす。

30

1 第4章 将来像の実現に向けて

2 1. 基本的な考え方

3 ◇中部圏の目指すべき将来像の実現に向けて、各地域が、中部圏内に留ま
4 らず様々な主体と連携して取り組みを進める。各主体はビジョンの実現
5 に向け、他の主体、分野の取り組みを意識し、総合的な効果が発揮され
6 るよう連携して施策を実施する。

7 ◇特に、中部圏全体に及ぶ広域的かつ重要な課題については、組織や分野
8 の垣根を越えた強固な連携によって各種施策を効率的かつ効果的に進
9 むる必要がある、重点連携プロジェクトと位置付け、国、県、政令市、
10 経済団体等が推進主体となり中部圏が一体となって取り組みを加速す
11 る。

12 ◇他の地域での取り組みが参考となるよう、また、地域での連携が促進さ
13 れるよう、各地域で市町村等が取り組んでいるビジョンを実現するた
14 めの施策を共有する。

15 2. 重点連携プロジェクト

16 (1) 防災・減災、国土強靱化

17 【南海トラフ地震への備え】

- 18 ・南海トラフ地震の切迫性が高まっている中、内閣府の被害想定では中部圏
19 での被害が最大となっている。災害が起きることを前提として、いかに被
20 害を最小限に抑えるか、いかに早く復興するか、BCPを作成し、事前に準
21 備をしておく必要がある。
- 22 ・中部圏では国の機関、マスコミ、インフラ企業など多くの団体が集まって
23 10年程議論を積み重ねており、現場での実効性を重視した対策を進める。

24 【地域づくりと連携した流域治水による災害対応】

- 25 ・我が国最大のゼロメートル地帯を抱える木曾三川をはじめ、庄内川、天竜
26 川、狩野川などの流域ではこれまで多くの水害に遭ってきた。激甚化する
27 災害にどう備えるかは非常に大事な観点である。
- 28 ・流域治水は河川での対策だけでなく、流域での住まい方も含めて治水対策
29 を行うものである。この考え方は、少子高齢化に対応したまちづくりや多
30 様なライフスタイルの選択といった考え方とも親和性が高いことから、地
31 域づくりと連携して、流域治水による災害対応を進める。

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

3
4 **《重点連携プロジェクト：南海トラフ地震対策中部圏戦略会議、流域治水プ
5 ロジェクト、伊勢湾再生行動計画》**

6
7
8 **(2) スタートアップ**

9 **【世界から人を惹き付けるスタートアップ企業の集積・創出】**

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

29
30
31 **【スタートアップ企業・人材を惹き付ける環境、仕組みづくり】**

- 32 ・スタートアップに対するモチベーションを有する人材、イノベーションの
33 マインドを有する人材をいかに中部圏に惹き付けるかが重要である。中部

1 圏にいと、女性や高齢者を含め多様な人が挑戦しやすく、リアルなコミ
2 ュニケーションができ、スタートアップがうまくいくというような環境、
3 仕組みをつくる。

4 ・デジタル化により地方への分散が可能となる一方、付加価値の源泉は東京
5 に集中してしまうというリスクもある。製造業の中核拠点として、中部圏
6 で付加価値を生み出す仕組みをつくる。

7 ・国だけでなく、愛知県や名古屋市、浜松市もスタートアップに力を入れ始
8 め、大手企業も投資を始めている。新しい技術や仕事を興していくため、
9 ナゴヤイノベーションズガレージやなごのキャンパス、STATION Ai など
10 を起点として、中部圏全体で地域が情報共有し連携してスタートアップを
11 支援する仕組みを構築する。

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

16 (3) 観光

17 【地域資源を活かし、地域の個性を継承】

18 ・豊かな自然を有し、固有の歴史・文化を有する中部圏は、魅力的な観光資
19 源が凝縮している。リニア中央新幹線の開業や中部国際空港（セントレア）
20 の機能強化、中部縦貫自動車道の整備等による新たな交流が期待され、観
21 光立国を目指す我が国の中でも果たすべき役割は大きい。

22 ・観光は、アフターコロナに向けて中部圏の非常に重要な成長戦略になっ
23 ていくので、サステイナブルツーリズムなどターゲットィング、ブランディン
24 グを踏まえ、昇龍道プロジェクトに加え方向性を示し、観光客数だけでな
25 く、観光消費額にも着目していく。

26 ・ヨーロッパでは自転車専用の高速道路が何千キロも整備されている。先進
27 的な海外の取組みを見ると、まだまだ自動車運転との相互理解などソフト
28 の部分やインフラ整備に改善の余地がある。ダム湖を一周できる道路を造
29 る、あるいは河川整備に合わせ管理道路をシームレスに通行できるように
30 する等、インフラを整備する際に観光活用もあらかじめ考慮した設計とす
31 る。

32 ・古いものを活かすだけでなく、古い技術を使って新しいものを作ることが
33 地域の個性、魅力となって、多くの人を訪れることにつながる。公共施設

1 も、長く景観価値を持つものをつくる必要がある。インフラの整備にあた
2 って、地域の個性を継承し、発展させる視点を持つことにより、中部圏の
3 魅力をより一層高めていく。

6 【アート、食文化等を活かした観光需要の拡大】

- 7 ・中部圏の魅力ある地域資源に加え、地域や企業が有する美術館等の積極的
8 な活用、ジブリパーク整備など企業との連携による地域の魅力と価値の向
9 上、地域の食文化のブランド化等により、観光需要の増大につなげる。
- 10 ・静岡県、山梨県、長野県、新潟県の4県からなる「山の洲（くに）」、日
11 本ラインの再開・活用など「木曾川中流域観光振興」等、広域連携を進め
12 る。

13 《重点連携プロジェクト：観光ビジョン推進中部ブロック戦略会議》

14 (4) カーボンニュートラル

15 【すべての産業が一体となったカーボンニュートラルへの転換】

- 16 ・中部圏では、自動車をはじめとする輸送用機械製品の製造が盛んであり、
17 ものづくりを背景として産業部門の電力消費量も多い。
- 18 ・電力については、再生可能エネルギーの活用を推進するとともに、水素や
19 アンモニアの活用による火力発電の脱炭素燃料化を進める。現在、石炭火
20 力発電所においてアンモニアを混焼するという実証が進められている。ま
21 た、バイオマス燃料については、石炭火力における混焼の他、小規模の専
22 焼発電所の活用など拡大の可能性がある。
- 23 ・自動車産業では、物流、製造・廃棄、リサイクルの各段階を含めて、自動
24 車のライフサイクル全体での二酸化炭素排出量ゼロを目指すライフサイ
25 クル CO² ゼロチャレンジなど、サプライチェーン全体での積極的な取り
26 組みが進められている。車載用の使用済バッテリーの有効活用も検討され
27 ている。
- 28 ・物流においては、カーボンニュートラルも含めた輸送業がかかえる課題の
29 解決にむけ、CASE の社会実装、普及のスピードを加速している。また、
30 渋滞解消など道路整備によるエネルギー効率の向上を進める。

- 1 ・例えば、愛知県では、矢作川流域をモデルケースとし、“水循環”をキーワ
2 ードに、森林保全・治水・水道からエネルギーまでを含め、官民連携で総
3 合的かつ分野横断的にカーボンニュートラルの実現を目指す「矢作川カー
4 ボンニュートラルプロジェクト」に着手している。
- 5 ・静岡県、静岡市では、民間企業と連携し、将来の水素活用も見据え、清水
6 港を中心とした次世代型エネルギー供給プラットフォームの構築に取り
7 組んでいる。
- 8 ・CO² 排出がもたらす気候変動への意識は世界中で大きくなっていること
9 から、カーボンニュートラルを新たな産業の創出、成長の機会ととらえ、
10 全ての産業が一体となって、カーボンニュートラルポートの形成など、カ
11 ーボンニュートラルに取り組む。

12 《重点連携プロジェクト：カーボンニュートラルポート形成》

13 (5) ネットワーク

14 【人、モノ、情報をつなぐ高度な都市機能の強化・維持】

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

25 【先進的モビリティ等の活用】

- 26 ・都市部では渋滞や高齢者の事故が増加しており、農村部では移動困難な高
27 齢者の増加が顕在化している。都市部、農村部のそれぞれで、快適な暮ら
28 しができるよう様々な交通手段を活用したシームレスな交通ネットワー
29 クを提供する。

- 1 ・バス、タクシーといった交通機関や、物流サービスにも自動運転を導入す
2 るとともに、地域や企業が連携し、先進的なモビリティを導入する等、地
3 域の課題を解決し、新たな価値を創出する。
- 4 ・新型コロナウイルス感染症を契機としたデジタル化の進展等も踏まえ、中
5 山間地域などから遠隔診療やドローン宅配など最新の技術を活用し新し
6 い生活様式にも対応したハード・ソフトの整備を進める。

9 【リニアを活かす、関係人口の拡大】

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

16

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

20

1 おわりに

2
3
4 2014年にとりまとめられた「第3次まんなかビジョン基本理念」に示された
5 インフラ整備は着実に進められている。

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

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

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

26 国土交通省では、「国土の長期展望」を踏まえ新たな国土形成計画の策定に向
27 けた議論が始められている。中部圏長期ビジョンの具体的な取り組みが、新たな
28 国土形成計画に基づき策定される広域地方計画に反映され、その中で指標の設
29 定、評価などを行い、フォローアップを行っていくことが必要である。

30 今後、各地域が様々な主体と連携し、中部圏長期ビジョンの実現に向け、新た
31 な重点連携プロジェクトや広域連携を生み出すなど着実に取り組みを進めてい
32 くことを期待する。

1 <中部圏長期ビジョン検討会 委員>

2
3 (敬称略五十音順、◎：座長)

4
5
6 内田 俊宏 中京大学 経済学部 客員教授

7 学校法人 梅村学園 常任理事

8 株式会社 壱番屋 社外取締役

9 小川 光 東京大学大学院 公共政策学連携研究部

10 公共経済政策講座 教授

11 ◎ 奥野 信宏 公益財団法人名古屋まちづくり公社

12 名古屋都市センター長

13 加藤 百合子 株式会社 エムスクエア・ラボ 代表取締役

14
15 朽木 英次 トヨタ自動車株式会社 総務部長

16
17 榊原 洋実 株式会社 JERA 執行役員西日本支社長

18
19 末松 則子 鈴鹿市長

20
21 戸田 祐嗣 名古屋大学大学院 工学研究科

22 土木工学専攻水工学 教授

23 豊田 雄二郎 株式会社 中日新聞社 論説委員

24
25 土方 邦裕 愛知ドビー株式会社 代表取締役社長

26
27 森川 高行 名古屋大学 未来社会創造機構 教授

28
29 山田 拓 株式会社 美ら地球 代表取締役

30

1
2
3

＜中部圏長期ビジョン検討会の経緯＞

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

4
5
6
7

