

IV 各界の戦略と社会資本への期待

本調査においては、中部地方における産業競争力の強化や交流人口の定着・増大に資する施策を検討するための基礎資料の収集・整理及び解析を行うことを目的とする。基本的な統計データの把握や、それに基づいた各種の提言等は、中部地方における様々な公的な主体が積極的な取り組みを行っている一方で、個別の企業や関連団体等の具体的な意見を十分に把握している調査資料は十分ではないのが実情である。また、社会環境が大きく変わっていく現状においては、業種ごとにデータを括るとともに、個別の企業の具体的な取り組みと今後の方向性を把握することも有用であると考えられる。

したがって、本調査では調査の内容に応じて、全体を「産業競争力分野」と「地域の魅力分野」とに分け、それぞれに関連する企業等を抽出した上で、各企業等に対するヒアリングを行うこととした。

なお、ヒアリング対象企業の抽出方法及びヒアリング内容について、以下に示す。

1. ヒアリング対象とヒアリング内容

(1) 産業競争分野

中部地方に立地する企業の中から、競争力強化の観点から 27 業種を抽出し、現状の課題と望ましい対応策についてヒアリングを行う。

まず、我が国の輸出上位 10 品目（原動機、事務用機器、金属加工機器、電気回路用品、映像機器、半導体等電子部品、自動車（部品除）、自動車部品、船舶、通信機器）のうち、中部地方が全国シェアの 10%以上を占める業種からは複数の企業をピックアップする（金属加工機器 5、映像機器（電機含む）2、自動車・自動車部品（輸送機械）4）。

また、中部地方が強みを持つとされる製造業の他分野及びサービス業から、地域的なバランスを考慮しながら、残りの 15 社を抽出する。なお、対象産業の区分は、次の通りとし、抽出に際しては「中部地方懇談会フォローアップ会議」（協働作業グループ『産業競争力班』）の構成メンバーである各地方公共団体（愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、名古屋市）、経済団体（中部経済連合会、愛知県商工会議所連合会、静岡県商工会議所連合会、岐阜県経済同友会、三重県商工会議所連合会）のご意見も参考とした。

図表 IV-1 対象産業（（ ）内の数字はヒアリング件数）

分類	業種		対象企業の抽出方針
組立系	一般機械	金属加工機器（５）	- 各業種ごとの圏内の申告所得上位企業に、ニッチトップ企業、世界的なシェアを獲得している企業を追加。 - 最終的には、地域的なバランス等も加味して決定する。
	電気機械	精密機械（１）	
	輸送機械	自動車・オートバイ（２）	
		自動車部品（１）	
		船舶（１）	
生活系	食料品（２）		- 各業種ごとに、原則として圏内の申告所得一位企業から抽出。 - 最終的には、地域的なバランス等も加味して決定する。
	繊維（２）		
素材系	紙・パルプ（１）		
	化学（３）		
	窯業・土石（１）		
	鉄鋼・非鉄（１）		
サービス系	卸・小売（１）		- 中部地方における申告所得上位企業、有力企業から抽出。 - 大学・研究機関は、産学交流に注力しているところを中心に抽出。
	運輸通信	海運業（２）	
	研究開発等	大学等（１）	
政策・金融	省庁・銀行等（３）		中部地方全体の景気動向、政策動向を把握するために関連の公的主体を抽出。

図表 IV-2 ヒアリング調査項目

ヒアリングの視点	ヒアリング項目	備考
中部地方での立地のメリット／デメリット	地理的環境	自然、気候・風土等
	事業環境	取引慣行、情報収集、マーケティング、各種インフラ等
	その他	主要プロジェクトへの期待等
産業競争力強化のため執っている戦略	企業立地	- 主要事業拠点の動向（例：支社展開、生産拠点展開（国内／外））と今後の見通し - 中部地方の位置づけと今後の見通し
	事業展開・経営戦略	- 現状の主要事業分野と今後の見通し（可能な範囲で） - 海外取引、生産の現状 - 受発注形態（域内／域外の比率と内訳） - 事業展開上の課題とブレークスルー - 上記に関わる行政要望事項（国／自治体）
産業競争力を強化する観点からの社会資本整備（ハードインフラ）に対する要望・意見	社会資本整備への意見・要望	鉄道、空港、道路、港湾、上・下水道、情報通信、エネルギー、都市開発など
	各社会資本のサービス水準についての意見・要望	料金、サービス時間帯、運用方法など
産業競争力を強化する観点からの支援施策（ソフトインフラ）に対する貴社の意見・要望	創業、新規設備投資・事業創出	税制、融資・補助制度、各種規制の問題点 等
	研究開発支援	融資・補助制度、各種規制緩和 等
	人材育成・集積	各種支援制度、人材確保のための問題点 等

(2) 地域の魅力分野

交流の目的となる観光、コンベンション、就労、就学の4つの視点に関する団体・企業を、中部地方の4つの県（愛知県、岐阜県、三重県、静岡県）のバランスを勘案しつつ、抽出した。

図表 IV-3 ヒアリングにあたっての視点とヒアリング対象

	観光	CB	就労	就学	共通項目		
					宿泊	交通	地域
観光・CB 関係団体（5）	○	○			○	○	○
観光事業者（3）	○				○	○	○
旅行代理店（2）	○				○	○	○
就労関係団体（3）			○			○	○
外国人受入企業（1）			○			○	○
就労問題専門家（1）			○	○		○	○
留学関係団体（4）				○		○	○
宿泊事業者（2）	△	△			○	○	
運輸関係団体（4）	△					○	○

（注）CB：Convention Bureau（コンベンションビューロー） ○：主なヒアリング項目。△：補足的に実施。

図表 IV-4 ヒアリング調査項目

視点	ヒアリング項目	備考
観光	観光客の動向	顧客層（若年、熟年、高齢者）、観光形態、入込客数等
	既存観光資源への評価とその競争力	自然資源（河川、海岸、山）、人文資源（社寺、年中行事、歴史景観）、産業資源（工場見学など）、顧客層による既存観光資源への評価の違い
	新しい観光拠点の必要性	テーマパーク、エンターテインメント施設など
	観光拠点づくりにあたっての課題	まちとしてのもてなし、中部地方内での観光ルート化は必要か、高齢者対応（ツアーのあり方、個人旅行向けサービス（ガイドやパーク）のあり方、バリアフリー化など）
コンベンション・国際会議	コンベンションマーケットの動向	開催件数、域内と域外の比率、業種特性など
	コンベンションマーケット国際会議等の増加のために必要な課題	支援サービスのあり方、アフターコンベンションのあり方など
	コンベンションを増加させるために立地が求められる機能	大使館など海外関係、企業業種、ショールーム、研究所、大規模イベント、優良観光地など
就労	外国人労働者の動向	人数、国籍、年齢、職種、居住地など
	外国人労働者が抱える課題	子弟の教育、語学教育、地域との軋轢、職能訓練など
	課題解決策について	外国人労働者、地域コミュニティ、雇用企業、行政サイドそれぞれの視点から
就学	外国人留学生の動向	人数、国籍、年齢、職種、居住地、卒業後の進路など
	外国人留学生が抱える課題	生活面、学習面など
	課題解決策について	留学生、大学、行政それぞれの視点から
共通項目あり方	宿泊機能の動向	観光マーケット全体の動向、顧客層（観光客とビジネス客比率）
	宿泊者増加のために求められる方策	泊食分離、割高感の是正、サービス向上、高齢者対応（食事、サービス、バリアフリーなど）
	空港の課題	市内へのアクセス、情報提供、バリアフリーなど
	公共交通機関の課題	観光地を結ぶシャトルバス、情報提供、バリアフリーなど
	道路の課題	情報提供、道路網の充実、バリアフリーなど
	地域づくりの考え方	
	外国人対応、高齢者対応	
	対外情報発信のあり方	
	その他	

2. ヒアリング結果

業種別に産業競争力強化のための戦略、ハード・ソフトのインフラニーズを整理する。

(1) 産業競争力分野

	産業競争力強化のための戦略	ハード・ソフトのインフラニーズ
一般機械	(メリット) - 日本の中心にあることによるフットワークの良さ。 - 関連業種や下請け企業の集積と受発注や技術の習得、人材確保面での有利性。 (デメリット) - 大規模研究機関の無さ、外国との共同研究の機会の少なさ。 - 情報の遅さ。 - 輸出申請や業界の打合せなどで東京に行かざるを得ないこと。 - 特定の技術者確保では首都圏に比べ劣勢 (ex バイオ)。 (戦略) - 省力化・効率化による生産のスピードアップ。 - 技術力の向上と低価格開発、製造ノウハウの他分野での活用。 - ソフト開発人材の育成。研究開発。 - 再生医療などの新事業分野への展開。 - 労務費の安いところへの進出。工場と市場の近接性を確保。	(ハードインフラ) - 直行便が増大する中部新国際空港には期待。また、小回りの利く空港も必要。 - 空港の整備にあわせた周辺道路整備 (23 号線整備等)。 - 東海環状道路の整備や三遠南信のアクセスの整備。 - 需要のある道路の通行料金の値下げ。 - インフラのコスト高の是正 (物流、電力、通信コスト)。 - 高速で大容量の情報通信基盤の整備。港湾の情報化や道路の ITS 化促進。 - 首都圏に比べて開発の余地がある光ファイバーの敷設。 - 地震リスクへの対策。災害時における道路等の規制および復旧情報の提供。 - 高齢化に向けた、歩きやすい街路整備や中小企業集積地での電柱の地中化。 - 安定した取水のための設楽ダム の早期完成。 (ソフトインフラ) - 産学官の連携を推進する上での手続き上の規制緩和。 - ソフト開発人材 (海外からの人材交流も含め) とそのための学校の設置。 - 実践的な人材育成 (大学卒業後、すぐ活躍できる人材)。 - 知的労働への対価を認める土壌づくり。 - 大規模研究機関の設置や研究に対する助成額の増加。 - 製造業や他産業のネットワークづくりの支援。日本版マイスター制度の確立。 - 生産性の低下や競争力低下を防止するための設備投資への支援 (補助金等)。 - 新規立地の際の支援制度 (特に、土地代等) の強化。 - 競争原理を働かせた研究開発環境の創出に向けた国としての方向性の提示。 - ベンチャー事業に対するセーフティネットの設置。
電気機械	(メリット) - 豊富な水資源。清潔で豊富な地下水を格安で利用可能。 - 自家発電の利用により、格安の電力調達が可能。 (デメリット) - 主要顧客の海外流出が著しく、海外へのアクセス上、中部地方の現状は不利。 (戦略) - 海外への積極的な展開の継続と国内での新商品、高付加価値製品の開発。	(ハードインフラ) - 工業用水の水質の改善。 - 多大な労力、時間を要する各種申請の改善。 (ソフトインフラ) - 規制緩和についての方向性の明示。 - 行政窓口の一本化、基準や規制の統一。
輸送機械	(メリット) 地価の安さ (東京の 5 分の 1 程度)。自然、気候風土面の良さ。	(ハードインフラ) - 中部新国際空港の早期開港。 - 三河港の国際コンテナ化。 - 時間コストの削減のための、三河港周辺の道路の拡充。

	産業競争力強化のための戦略	ハード・ソフトのインフラニーズ
	・専用埠頭があり、海路・陸路とも幹線に接続。 ・顧客である自動車メーカーに近く、納入等に便利。 ・「愛知県」というネームバリューにより人材確保の容易性。 (デメリット) ・首都圏と比べると、マーケティング面や官公庁との折衝上に不利。 ・関ヶ原付近の雪害で製品納入の遅れ。 ・外国人にとって定住しにくい居住環境。 ・造船関連企業が少なく、外注企業の集積も不十分。 (戦略) ・供給基地としてのメリットは大。供給機能は存続、販売機能は東京。 ・マーケットとものづくりの現場の不一致を克服するための戦略立案。 ・高付加価値製品へのシフト。 ・多能工化による効率化によるコストダウン。 ・輸送コストが高いため、直輸入ルートの変更の検討。 ・世界一の人件費を考えると、生産拠点の維持は困難。	・陸上輸送の高コストの是正。特に高速道路料金。 ・港湾設備の拡充整備とコストダウン。中国、台湾に比べ格段に高い。 ・中部新国際空港へのアクセス整備（海上アクセスも含め） ・安定的な電力の供給の維持。 ・情報網の大容量化。 ・従業員の居住環境向上の面からの下水道の整備促進。 ・関ヶ原や東海北陸道の除雪対策。 (ソフトインフラ) ・税制面（特に新規立地企業向け）での優遇策。 ・新規登用人材採用の能力やモチベーションの改善。 ・大学等との連携を視野に入れた基礎研究の促進。 ・高付加価値分野（例えば ITS 等）への資源投入。 ・外国人研修生に対する規制の撤廃。
食料品 （水産加工）	(メリット) ・原材料立地型であり原材料の輸入港に近接していることが最大のメリット。 (デメリット) ・大規模マーケット（首都圏、関西圏）向けの輸送コストの大きさ。 ・マーケットの動向を即座に把握することが困難。 (戦略) ・在庫削減のニーズが極めて強いため、在庫管理の強化が必要。 ・品質と品質管理コストのバランスが今後の課題。	(ハードインフラ) ・国内の輸送コスト（フェリー）の削減（「横浜→清水」の方が「海外→清水」より高い）。 ・大容量の通信基盤の整備。 ・食料品は時間に厳しいため、渋滞の解消が重要。 (ソフトインフラ) ・大学や研究機関との産学官共同研究の機会が増えるような行政支援。 ・行政による階層別・職種別の研修機会の提供。
繊維	(メリット) ・全国の中心地に位置し、道路アクセスも良好。 ・「ものづくり」の基盤の存在。 ・平野部が広く、水資源が豊富なこと。	(ハードインフラ) ・公共料金に対して競争原理を利用した価格の低下。 ・中部新国際空港の 24 時間化のための法整備、空港アクセス、利便性の向上。 ・光ファイバーによる情報通信基盤の大容量化。 (ソフトインフラ) ・雇用の流動性確保と、人材育成が重要。

	産業競争力強化のための戦略	ハード・ソフトのインフラニーズ
	(デメリット) ・マーケティングの面では東京に比べ劣勢。 ・生産の拠点になりつつある中国へのアクセスの悪さ。 (戦略) ・製品の高度化や業績の悪い部門の改質。 ・インターネットを活用した受発注形態の導入の検討。 ・他産地との連携による新しい価値の創出。 ・低コスト化・ブランドイメージの向上。 ・海外展開の可能性。 ・中国は消費マーケットでもあり、高付加価値的な製品を売る対象。	・異業種交流や産学連携政策の継続。 ・規制緩和による競争環境の導入と中小企業等へのセーフティネットの整備。
紙パルプ	(メリット) ・首都圏という大消費地に近いこと。古紙回収上も首都圏近接立地はメリット。 ・水・電力の安定供給。 (戦略) ・事業統合によるスケールメリットの獲得、国内生産設備の効率向上等。 ・環境問題への取り組みによる産業の競争力基盤の強化。	(ハードインフラ) ・高速料金の劇的な低下と首都高速の渋滞解消。 ・チップ・パルプの輸入のための田子の浦港の機能強化。 (ソフトインフラ) ・人材確保面での支援策。 ・産業廃棄物処理に対する補助金や有効利用等の支援。
化学	(メリット) ・大量の水が確保可能。 ・幹線道路へのアクセスが良好。 ・工場が周辺に多く、生産労働力の確保が容易。 (デメリット) ・情報の入手が困難。営業スタッフ、意匠関係は東京に立地。 ・大学の少なさや産学官共同研究の機会の少なさ。 (戦略) ・海外展開は積極的に行うが、高付加価値製品や新商品開発は今後も日本。 ・スピード化、ファイン分野の強化、事業再編。	(ハードインフラ) ・中部新国際空港の整備、空港と名古屋市内のアクセス整備。 ・有料道路と無料道路の接続を利用頻度や方面別に検討。 ・一般道と有料道路の接続改善。 ・主要道路、主要道路へのアクセス道路の渋滞の解消（例：国道1号、23号、塩浜街道、石原道路、北勢バイパス、4号霞線等（以上は四日市周辺のケース））。 ・四日市港の機能の強化（港湾道路の新規設置も含む）。 ・鉄道網の整備。 ・公共料金（電力、ガス、水）の競争原理の導入。 ・災害時の情報提供システムの構築。 ・情報環境の地域格差の是正。 ・近場での産廃処理場の確保。 ・電力コスト削減のため、共同発電設備の設置。 (ソフトインフラ) ・税制、融資、補助制度が不十分。 ・研究開発に対する積極的な支援。 ・研究開発人材の確保のための、人が集まり住みやすいまちづくり。 ・堤防や排水機場の補強、整備と災害情報の提供。 ・工場立地法による緑地面積制限の緩和。 ・通関手続きの簡素化。
窯業・土石	(メリット) ・製品原料（陶土）の調達のし	(ハードインフラ) ・通行料金、エネルギーなどのコストの高さが大きなハン

	産業競争力強化のための戦略	ハード・ソフトのインフラニーズ
	やすさ。 - 名古屋港に近く、東西の結節点にあることによる物流面での有利性。 - 地域へのUターン志向が強く、人材の確保が有利。 (デメリット) - 情報発信／収集の面での大きなハンディキャップ（東京圏、関西圏に比べ）。 - 競争が少なく、人や情報の交流不足。 (戦略) - 技術力による差別化と高付加価値化。 - 既存製品は海外シフトへ、国内拠点は新製品の製造や試作業務などへ特化。 - ビジネスの国際化の本格的な進展に向けた人材育成面での対応。	デ（国際競争力の観点から）。インフラ整備の面での国として支援。 - 利用度の高いインフラへの重点投資。 (ソフトインフラ) - 知的な高付加価値産業への展開に向けた人材の育成（＝教育）が最重要課題。 - 起業支援、税制面でのインセンティブ、規制緩和などの諸制度整備。 - 継続的な外国人材の確保（＝定着化）のための支援施策。
鉄鋼・非鉄	(メリット) - 顧客が関東、関西、地元に分散しており、その中間に立地していること。 - 原材料となるスクラップの発生の多さ。 (デメリット) - 情報収集力の弱さ。 (戦略) - 国内のアセンブリ系工場の海外移転に伴う工場の移転。ただし中部地方は技術集積度が高いため、全工程を完全に移転するという事にはならない。 - 市場としてみても中国は魅力。	(ハードインフラ) - 日本の輸送コストの高さ。 (ソフトインフラ) - 環境設備投資への支援施策。 - 連結税制の早期実施。 - 部門だけの合併・統合ができる制度の導入。
小売	(デメリット) - 地方から東京への情報発信の少なさ。 (戦略) - 地域密着での展開。	(ハードインフラ) - 郊外型ショッピングセンターへの渋滞のない道路網整備。 - 増大する情報量に対応可能な情報通信整備の促進。 (ソフトインフラ) - 大店立地法や酒類の扱いについての一層の規制緩和。
運輸通信	(メリット) - 地理的にも日本の中心に位置するメリット。 - 自動車メーカー集積。 (デメリット) - マーケティングやインフラ面では首都圏に比べ劣勢。 (戦略) - 物流業としては、ネットワークが重要。中部も含めた太平	(ハードインフラ) - 港費の低減。入出港に係わるパイロットの規制緩和、施設使用料の減免。 - 高速料金の低減、一般道の渋滞解消、ITSの本格化。 - 伊勢湾岸道の改善（特に、港湾内の道路料金体系の見直し）。 - 港と主要道路（国道23号）のアクセス改善。 - コンテナターミナルの24時間化。コンテナパースの整備に伴う航路整備。 - 港の居住、就業環境も含めた面的整備。

	産業競争力強化のための戦略	ハード・ソフトのインフラニーズ
	洋側の主要地点を拠点としての確保（最大のマーケットである首都圏は重点的な拠点整備）。	・港湾機能の分散化。 ・中部新国際空港の離発着料金を低料金で設定すべき。 （ソフトインフラ） ・港湾の情報化への補助金や法整備（統一のインターフェースの利用促進）。 ・物流コストに跳ね返る商慣行上のコストを改善することによる物流コストの改善 ・企業活動の実態に合わせた弾力的な補助金適用（申請手続き、事後申請等）。
研究開発	（戦略） ・新技術や産業創出のため大学の知的資源と企業の研究開発ニーズの連携強化のための TLO（Technology Licencing Organization）^(注)の充実。 ・中部で優れている分野の抽出とその分野に関連する企業の誘致。	（ハードインフラ） ・情報通信基盤の発達によって、人材面における東京からの分散の促進。 （ソフトインフラ） ・国からの支援策の特徴など、積極的な情報提供。 ・知的財産の保護、育成支援（大学の私的資源と企業の研究開発ニーズの融合）。 ・TLO の役割を促進させる政策と特許庁が行う政策の矛盾解消。 ・特許請求の迅速化。
政策・金融	（メリット） ・工業用水が豊富。 （戦略） ・高付加価値製品の開発や経営のイニシアティブは日本（中部）での残存。 ・横のつながりを重視したネットワーク型の産業クラスター形成。	（ハードインフラ） ・ITS や ETC などの交通管理システムの導入。 ・高速道路料金の弾力的な設定（ピーク時、オフピーク時の設定）。 ・情報通信インフラの整備・構築。 ・最先端の通信設備を完備したオフィスビルの供給。 ・物流・交通インフラのコスト構造をトータルなシステムのなかで低下。 ・異種交通（インフラ）間の連携（シームレス的な発想）。 ・ハード・ソフトの両面からのトータルシステムとしての社会インフラの提供。 ・地域として有効活用のビジョンが検討された上でのインフラ整備。 ・環境インフラの整備（広域的な視点で捉えたりサイクル港湾構想など）。 （ソフトインフラ） ・製造業支援システムとして、大学や TLO などを産業支援機能として位置づけ。 ・外国人労働者の積極的登用。 ・高度な技術やノウハウの非製造業での活用。 ・学術研究をビジネスにつなげる触媒的なコーディネーターの確保・育成。

^(注) TLO：TLO とは、大学等の研究成果を産業・社会へ還元すると同時に、大学等における研究活動の活性化を図ることを目的とした機関。1998 年に「大学等技術移転促進法」が制定され、制度化された。

(2) 地域の魅力分野

① 国内観光

	対応と課題	ハード・ソフトのインフラニーズ
愛知県 (主に名古屋)	(これまでの対応) - 観光案内所、市役所、ホテルなどでのパンフレット配布、重点観光エリアの観光施設と行政によるPRツアー、産業観光サミット開催。 - 企業の展示館見学などとセットで、企業の視察や修学旅行コースを提供。 - フィルムコミッションのたちあげ(2000年)。 - 観光地を巡るループバスによるアクセス性の向上。 (課題) - 中部地方を結ぶ南北基軸の基幹道路が乏しく、幹線道路へのアクセスにも悪い。多くの観光地を擁しているものの相互の横のつながりが弱い。 - 全国的な観光地としての知名度の薄さ。	(ソフトインフラ) - 観光商品開発(例:熟年層をターゲットとした瀬戸や多治見での旅行商品)。 - 観光客誘致(例:京都、伊勢志摩、木曾への修学旅行)。 - 観光資源の有効活用(例:『メインディッシュ』になりうる観光資源と中部独自の産業観光との組み合わせでの展開)。 - 民間と行政との連携(PR、交通アクセス、地域全体の整備を含む)。 - 滞在日数の増加策。 - 市民のホスピタリティなどソフトの充実。 (ハードインフラ) - 中部地方間の南北基軸及び幹線へのアクセスの向上のためのインフラ整備。 - 日帰り観光客を増加させるためのインフラ整備(例:北陸自動車道の整備等)。 - まち歩きが楽しめる地域全体としての整備。 - 駅から施設に到達するまでの間の道路空間の演出。 - 魅力的な水上交通を体験するための堀川浄化、川の魅力をいかしたまちづくり、新たな環境交通ルートの整備(例:堀川、中川運河水上交通の拡充等)。 - ターゲットを意識したPRの展開(例:中部地方のメインターゲットは中部地方内(愛知県・岐阜県・三重県)、ビジネス客への観光情報の発信)。 - 映画撮影などで道路、河川敷、港湾施設、橋、地下鉄などの交通インフラを利用する場合の規制緩和。
岐阜県	(これまでの対応) - フリーダイヤルによる観光案内・ホームページの開設、東京・大阪・名古屋の観光案内所でのPRや観光展の開催、旅行者等に対するプレゼン、FMラジオでの情報発信、JRとタイアップしたポスター作成など。 - 観光バスを観光シーズン時に運行。恵那では、ボンネットバス運行。 - 万博について:岐阜県庁内に万博対策室設置。 (課題) - 公共交通機関が十分でないことが、岐阜県の観光の致命傷。 - 名古屋から近いことが認知されていない。	(ソフトインフラ) - 観光商品開発(例:観光客のいろいろなニーズに合わせたルートづくり、高齢者とアジアからの観光客をターゲットにした商品開発)。 (ハードインフラ) - 既存路線以外の観光資源にアクセスしやすい道路整備。 - 自家用車による交通渋滞を回避するためのパーク&ライドの充実。 - 新幹線とレンタカー組み合わせられた周遊型パックツアーの設定。 - 中部地方間の南北基軸及び幹線へのアクセスの向上のためのインフラ整備(例:東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道、名古屋高速道路、第2東名名神高速道路の整備等)。 - まち歩きが楽しめるまち全体としての整備。 - 地域特徴のある観光案内版の設置。 - 万博と連動したPR(例:岐阜県と博覧会会場が近いということを強調)。 - ターゲットを意識したPRの展開(例:首都圏に対しては信州+飛騨の組み合わせで)。

	対応と課題	ハード・ソフトのインフラニーズ
三重県 (主に伊勢志摩)	(これまでの対応) ・おはらい町でのまち並み保存条例制定と無利子融資制度、民間企業の投資。 ・情報誌、懇話会などでの観光事業者、行政との連携。 ・観光周遊バスや定期観光バスの運行。 (課題) ・公共交通機関を利用する際の時間距離の長さ。土日祝祭日、長期休暇期間のマイカーによる交通渋滞。関東地方からの送客にあたっての公共交通機関の割引率の低さ。 ・ホテルが少なく、泊食一体の旅館が中心であることによる単価が高さ。	(ソフトインフラ) ・ソフトな観光活性化策の充実（例：語り部（観光ボランティア）によるまち全体の観光施設化、観光・交流を推進していく地域のリーダー・コーディネーターの育成等）。 ・観光地としての魅力の充実（例：観光施設・宿泊施設における子供を楽しませるモノ、コト、サービスの増加、魅力ある地域の特産品のブランド化、雰囲気の良い郷土料理の店の育成、グリーンツーリズムへの注目、地域ごとに役割分担による特性の明確化等）。 (ハードインフラ) ・自家用車でのアクセス条件を向上させるための観光施設における駐車場の整備。 ・自家用車による交通渋滞を回避するためのパーク＆ライドの充実。 ・交通料金体系を顧客の視点で分かりやすく合理的に（観光地タクシー運賃の低減）。 ・観光地内を周遊しやすくするためのインフラ整備（例：伊勢志摩地区の英虞湾大橋の整備等）。 ・バスや鉄道の本数の拡充による利便性確保。 ・首都圏からの送客を厚くするためのインフラ整備（例：第2東名、伊勢湾口道路の整備等）。 ・関西圏からの送客を厚くするためのインフラ整備（例：第2名神道路の整備）。 ・日帰り客の時間短縮につながるインフラ整備（例：伊勢道路（県道）のトンネル化等）。 ・関西圏からの送客を厚くするためのインフラ整備（例：第2名神道路の整備、特に亀山東JCTにおける第2名神と東名阪の連携等）。 ・中部新国際空港からのアクセスを向上させるためのインフラ整備（例：伊勢湾口道路と近畿自動車道路の整備等）。 ・旅館の宿泊客がそぞろ歩きできるような「旅情あふれるまち並みづくり」を推進。 ・観光施設案内用道路標識・施設案内サインの整備。 ・ターゲットを意識したPRの展開（例：伊勢志摩については近畿など）。 ・中部新国際空港からのアクセス確保（例：伊勢志摩地区へのフェリー航路として現在の伊良湖だけでなく、師崎をはじめとする航路の整備等）。

	対応と課題	ハード・ソフトのインフラニーズ
静岡県	(これまでの対応) - ガイドブック、地図、ホームページ、機関紙等の発行、パブリシティの活用、レジャー記者への情報発信、新規施設開業時のマスコミ招待。 1泊2日で観光客が回るエリアを一つの単位と考え、そのエリアで協議会を形成。具体的には伊豆、富士、中部、西部。 (課題) - ローカルな鉄道路線が弱い。私鉄がほとんどなく、競争がなく快速などサービスも充実していない。 - 実態とイメージの両方で料金が高いことが観光客誘致のネック。	(ソフトインフラ) - 観光商品開発、事業者間の体制整備（例：愛知万博へ向けた各会場をめぐる旅行商品（2004年フローラパシフィックでひな形を作る方針）、共通割引切符の開発、1泊2日ルートの事業者が連携し、お客さんを迎える体制を整備等）。 - 観光・宿泊施設の料金体系を顧客の視点で分かりやすく合理的に、お客さんが選択できる仕掛けづくり。 - 目的となる施設の整備。 (ハードインフラ) - 交通料金体系を顧客の視点で分かりやすく合理的に（観光地タクシー運賃の低減）。 - 観光地での気分を壊すことなく快適に休憩時間を過ごすことができるためのトイレや休憩施設の整備。 - まち歩きが楽しめるまち全体としての整備。 - 道路や鉄道だけでなく、これらと連携した宿泊施設、観光施設におけるバリアフリー対策（例：スロープ設置、車椅子が入れる幅の通路への拡幅、エレベータ設置等）。
中部地方全体	(これまでの対応) - ポスター、チラシ、情報誌による鉄道沿線および沿線外へのPR、インターネットによるPR、情報誌の年間定期購読募集、テレビ、ラジオによるPR（中部地方、関西地方）、その他地元タイアップのキャンペーン。 (課題) - 観光行政と実際の観光マーケットの捉え方の乖離（観光振興パンフレット等は行政単位で作成しているが、マーケットは行政単位には捉えられていないので、ニーズに合わない）。 - 万博に向けて：2005年にはディズニーランド香港ができる。競合が何になるのかをしっかりと捉えることが必要。	(ソフトインフラ) - 観光地としての魅力の充実（例：カジノなど集客施設の誘致）。 - 日帰り圏取り込みの強化。 - 観光資源の有効活用（例：明治村などでのインタープリター配置による付加価値付け、産業観光資源の有効活用）。 - 観光商品の開発（例：ユニバーサルスタジオジャパンとの連携、青少年交流の拡大等に関する連携体制の強化）。 - 滞在費の低廉化。 (ハードインフラ) - 周辺地域でのスプロールを押さえこみ、開発利益を普及させるためのインフラ整備（例：高速環状線の整備等）。 - まち歩きが楽しめるまち全体としての整備（小京都と呼ばれる松阪、伊賀上野、郡上八幡、桑名などの再整備）。 - 鉄道の主要駅周辺での集中的なバリアフリー整備（例：ストアード・フェア・カード¹⁾、ムービング・ウォーク、エレベータ、エスカレーター等）。 - 道路や鉄道だけでなく、これらと連携した宿泊施設、観光施設におけるバリアフリー対策（例：スロープ設置、車椅子が入れる幅の通路への拡幅、エレベータ設置等）。 - バリアフリーを実現するにあたって関係機関が集まる協議会のような場の設置。 - 観光事業者だけでなく、旅行代理店、航空会社、鉄道会社などが連携して中部の地域の魅力を集約化し情報発信。 - インターネット等を使って、主体的に情報検索する個人客向けの情報提供の充実。 - 観光イベントの開催。 - 伊勢志摩から渥美半島方面へのフェリー航路設定（高山や名古屋方面など中部地方を訪れる観光客の呼び込み）。

¹⁾ スタワード・フェア・カード：料金を先払いしてカードを購入し、そのカードできっぷを購入するプリペイドカードのうち、カードを直接自動改札機に投入する事のできるカード

② 国際観光

	対応と課題	ハード・ソフトのインフラニーズ
愛知県 (主に名古屋)	(これまでの対応) - 外国人版パンフレットの配布と外国語対応可能な施設（ホテル、レストランなど）の紹介。 (課題) - 外国人の宿泊需要は東京の1/3～1/2程度。東京や大阪に近いため日帰りが多い。	(ソフトインフラ) - 観光客誘致（例：韓国、中国、台湾）。 - 名古屋市民が外国語に慣れる、外国人に慣れる環境整備。 (ハードインフラ) - サインなどの外国語表記（例：英語だけでなくハングルなどアジア系の言語も）。 - 外国人単身客向けの案内施設の整備。
岐阜県	(これまでの対応) - 台湾と韓国での観光展開催、台湾の旅行会社とタイアップしたツアー。 - 外国語対応ボランティアの養成。 (課題) - 岐阜県を訪れる外国人観光客数は全国で21位。外国人客受け入れの整備が遅れている。	(ソフトインフラ) 観光商品開発（例：中部新国際空港から万博を訪れた客が、高山経由でディズニーランドに行き成田空港から帰ると良い。万博会場は東濃、多治見に近く集客に期待がある）。
三重県 (主に伊勢志摩)	(これまでの対応) 6ヶ国語対応のパンフレットの配布。 (課題) （特になし）	(ハードインフラ) - 外国人が観光拠点を周遊しやすい情報提供。 - 中部新国際空港からのアクセスを向上するためのインフラ整備（例：伊勢志摩地区にアクセスするため現在の伊良湖だけでなく、師崎をはじめとする24時間対応のフェリー航路の拡大・整備等）。
静岡県	(これまでの対応) （特になし） (課題) （特になし）	(ソフトインフラ) - 観光客誘致（例：外国人団体客）。 (ハードインフラ) - 外国人が観光拠点を周遊しやすい情報提供。 - サービスの充実（例：スーツケースの託送等）。
中部地方全体	(これまでの対応) （各県の欄を参照） (課題) - 全国的にも観光の基礎的データの未整備が課題。	(ソフトインフラ) - 入国手続きの簡素化。 - 外国人受け入れ体制の充実。 - 市民のホスピタリティなどソフトの部分の充実。 (ハードインフラ) 24時間機能するハブ空港化（特に全国への乗り継ぎの利便性の確保）。 - JR、私鉄、地下鉄等の鉄道、空港バスを有機的に結ぶ輸送網の構築により新空港を機軸とした交通体系の整備（特に鉄道）。 - 訪日促進キャンペーンの展開、外国人受け入れ体制の充実、観光イベントの開催。 - 地方空港・港湾における航空チャーター市場の育成。 - 国際クルーズ旅客船ネットワークの形成の促進。

③ コンベンション

	対応と課題	ハード・ソフトのインフラニーズ
愛知県 (主に名古屋)	(これまでの対応) ・ コンベンションボランティアの提供。 ・ エクスカーションエリアとして京都、岐阜、伊勢志摩など有名な観光地を選択できることをアピール。 (課題) ・ アクセスの悪さ(空港から直接来れない、市内からのアクセスには複数の乗り換えが必要、鉄道が近くまで整備されていない、シャトルバス費用の主催者負担)。宿泊施設の不足。	(ソフトインフラ) ・ 展示会の誘致(例：中部地方の強みを生かした全国から集客できる展示会＝花卉の技術展示会(農業、園芸)・航空宇宙産業の展示会・国際見本市など、観光地との連携)。 ・ 名古屋市観光コンベンションビューローと名古屋市国際展示場の連携。 ・ コンベンションボランティアの外国語対応(英語、中国語、韓国語など)。 ・ コンベンションボランティアの福祉対応。 ・ ホテル誘致。 (ハードインフラ) ・ 直行国際線の便数、路線数の拡大(例：アジア方面、欧米方面からの直行便)。 ・ 中部新国際空港からのアクセスを向上するためのインフラ整備(例：空港から国際会議場やホテルなどへの利便性の高いアクセス(バス、鉄道)の充実等)。 ・ 目的地に乗り換えなしに到着できるバスなどのエリア間の移動ルートの確立。 ・ バスや鉄道の本数の拡充による利便性確保。
三重県 (主に伊勢志摩)	(これまでの対応) ・ 情報発信は、インターネットが中心。 ・ 主要観光施設(コンベンションを含む)と鉄道駅を結ぶCANバスの運行による利用者利便性の向上。 ・ 外国人への対応策：予行演習として昨年スカイフェスタを実施。 (課題) ・ 地域のコンベンションのとりまとめを敬遠しがちであること、コンベンションホールが少なく分散していること、コンベンション向きの宿泊施設が不備なこと、東京からの時間距離や費用の面でのハードルの高さ、公共交通機関の便数の減少に伴う利便性の悪化など。	(ソフトインフラ) ・ 各団体の県支部に対する営業強化、商工会議所との連携。 (ハードインフラ) ・ 伊勢自動車道の勢和-伊勢間の4車線化による渋滞の解消。 ・ パールロードの無料化。 ・ ループ上の運行が可能となることで観光地内を周遊しやすくするためのインフラ整備(例：伊勢志摩地区の英虞湾大橋の整備等)。 ・ 空港への期待：鳥羽港へのフェリー枠の拡大(現在の伊良湖だけでなく師崎をはじめとする航路の整備)。

④ 就学

	対応と課題	ハード・ソフトのインフラニーズ
愛知県 (主に名古屋)	(これまでの対応) ・地域からの支援。民間企業による留学生専用宿舎の建設や社員寮の提供。 ・ボランティアによる生活面、精神面での留学生支援体制。 ・日本語プログラム。 (課題) ・ハード面での不足で一番大きいものは宿舎。 ・アルバイトが少ないこと、アルバイトが忙しいこと。 ・継続して奨学金をもらえないこと。 ・日本語を教えるボランティアの数が少ないこと。	(ソフトインフラ) ・日本国内での就職先の確保、大学の質の向上、授業の英語化による学生獲得チャンスの向上及び国際競争力の向上、大学関連業務の集積（外資系出版社の誘致特区、税制優遇）、海外大学の積極誘致（敷地の拠出）、地域と一体となった情報発信。 ・公営住宅への入居条件の緩和、住宅費補助など、宿舎不足の解消。 ・渡日前に奨学金の受給が明らかになるような仕組みづくり。 ・地域国際交流団体やNPO・ボランティアの連携支援。 ・生活圏内の各種国際センター同士の連携。 ・留学生に寄付をする生活必需品のストック場所の確保。 ・道路標識・乗り換え案内などの表示の多言語化 ・外国人が日本人と生活のなかでふれあえるような仕組みづくり（使用言語バッジなど）。
岐阜県	(これまでの対応) ・ボランティアによる生活支援。 ・大学による貸付金制度、自転車や家電製品等の貸し出し。 ・日本語プログラム。 (課題) ・ハード面での不足で一番大きいものは宿舎。 ・アルバイトが少ないこと、アルバイトが忙しいこと。 ・岐阜は車がないと不便な地域であるが、留学生の大半は車を持ってない。	(ソフトインフラ) ・大学の質の向上、授業の英語化による学生獲得チャンスの向上及び国際競争力の向上、大学関連業務の集積、海外大学の積極誘致、地域と一体となった情報発信、知的労働者の増加のための大学の強化による留学生増加策。 ・公営住宅への入居条件の緩和（単身者の入居、複数人での入居など）。 ・日本文化にふれられる環境づくり（例：美術館などの施設の入場料の割引）。 ・道路標識・乗り換え案内などの表示の多言語化。
運輸関係（鉄道事業者・空港）	(これまでの対応) ・（特になし） (課題) ・（特になし）	(ハードインフラ) ・愛知県：直行便を増やし、母国への往復に名古屋空港が利用しやすくすること。 ・岐阜県：空港が岐阜から遠くなる。バスよりは電車でアクセス出来ることを期待。

⑤ 就労

	対応と課題	ハード・ソフトのインフラニーズ
愛知県 (主に名古屋)	(これまでの対応) - 国際交流協会の相談員による巡回相談。ボランティア等の日本語教室。 - 関係機関、企業、住民が一体となった共生への取組。 (課題) - 日本語が全く分からなくても、日本にやってくる人が多い。 - 民間借家を借りることの難しさ。	(ハードインフラ) 道路標識、乗り換え案内などの表示の多言語。
岐阜県	(これまでの対応) - 電話相談の受付。各市町村へ職員を派遣して、市の広報などを通訳。 - 相談窓口、イベント、言葉の通じる医者などに関する情報誌を毎月日本語、ポルトガル語、英語、中国語で発行。 「外国人との共生を考える」キャンプとシンポジウムの開催。 - 通訳の派遣やボランティアによる日本語教室。 - ボランティアによる子供の勉強サポート。 (課題) (中部地方全体の欄参照)	(ソフトインフラ) - 連絡調整会議の設置（近隣市町村との情報の共有化）。 - 窓口の強化（人材の有効活用等）。 - 雇用問題、医療問題（保険も含む）、法律相談にポルトガル語、スペイン語で対応できる窓口の設置。 - 日本人の対外国人に対する閉鎖性意識を払拭する教育の充実、異文化交流の機会の提供。 (ハードインフラ) - 道路標識・乗り換え案内などの表示の多言語化。
静岡県 (主に浜松)	(これまでの対応) - 外国人市民カウンセリングの実施。 - 地域共生会議、外国人市民会議、外国人集住都市公開首長会議の開催。 「外国人の生活実態意識」調査の実施。 - 暮らしのルールのパンプ等は、ポルトガル語、英語、日本語の3カ国表記。 (課題) (中部地方全体の欄参照)	(ソフトインフラ) - 国による外国人労働者に関する連絡調整会議のような機関の設置、窓口の強化。 - 外国人労働者の権利の確立（例：特に社会保障に関する法律制度の改正）。 - ボランティア希望者とボランティアの助けを求める外国人両者の接点づくり（生活に必要な情報提供、困ったときの相談・カウンセリングなどの充実等）。
中部地方全体	(これまでの対応) (各県の欄参照) (課題) - 家族を持つ外国人の増加に伴い、不登校や授業への不適応に加え、高校進学、就職などの将来の進路にむけての課題がある。 - 医療保険、労災保険未加入などにより、病気や労災事故で十分な補償を受けられないケースも見受けられる。	(ソフトインフラ) 知的労働者という意味での就労は就学の延長線上にある。そのためには、まず大学を強化すること、及び家族が安心して生活できる環境づくりが不可欠。例えばインターナショナルスクールの充実など。