

中部圏ビジョン

第Ⅱ部 中部圏が目指す具体的な方向性・取り組み（未定稿）

目次

I. 産業の進化と多様化 ～既存産業の高付加価値化と新規領域の開拓～	1
1. 目指す方向性	1
2. 必要な取り組み	1
2. 1. 産業の社会システム化による新たな価値の提供に向けて	1
(1) 産業の社会システム化とは	1
(2) 新たな価値の提供を目指して	1
2. 2. 社会システム化の事例	2
(1) モビリティ（自動車産業→モビリティ産業→社会システム化へと進化）	2
(2) エネルギー（電力）（電力産業→総合エネルギー産業→社会システム化へと進化）	3
2. 3. 産業の進化のために必要な取り組み	4
(1) デジタル化・DX 推進	4
(2) GX 推進	5
2. 4. 産業の多様化	6
(1) 新技術・新産業創出（スタートアップ振興）	6
(2) サービス産業等の振興	6
2. 5. 産業の進化と多様化を実現する仕組み（産業エコシステムの形成）	9
2. 6. 産業の基盤強化	9
(1) 研究開発強化（オープンイノベーション、リニア型からアジャイル型へ）	9
(2) 知財・標準化戦略	9
(3) エネルギー・半導体等重要物資等の安定的確保（経済安全保障）	9
(4) 消費者の意識変革・行動変容（脱炭素、循環経済）を促す取り組み	10
2. 7. モビリティの進化について	10
(1) モビリティ起点での目指すべき社会像（2030年頃）	10
(2) 中部圏としての方向性	10
(3) 進化のポイント	11
(4) 今後の課題・取り組み（2030年頃まで）	11
II. 人材と働き方の進化 ～労働力希少社会への対応とウェルビーイングの達成～	14
1. 目指す方向性	14
2. 必要な取り組み	14
2. 1. 人材の育成（質の向上）	14
(1) 人的資本投資の拡大	14
(2) 研究者をはじめとする高度専門人材・博士人材の育成・活躍	15
(3) 学校教育の再構築	15
2. 2. 人材の確保（量の拡大）	15

(1) 副業・兼業の活用	15
(2) パート従事者の活躍	16
(3) 高齢者の活躍	16
(4) 外国人の活躍	16
(5) デジタル・AI・ロボットの活用、省人化投資の拡大	16
2. 3. 人材の育成・確保（質・量）双方に資するリカレント・リスキリング教育	16
2. 4. 働き方の進化	17
(1) 持続的な質上げの推進	17
(2) 雇用システムの見直し	17
(3) 労働法制の見直し	18
(4) ウェルビーイングの〇〇（どういう方向でとりまとめるか今後の調査・検討による）	18
2. 5. 生成AIの進化が人材と働き方に及ぼす影響	18
Ⅲ. 持続可能な地域社会の形成　～自立分散型と循環型のハイブリッドな社会の形成～	19
1. 目指す方向性	19
2. 必要な取り組み	20
2. 1. 持続可能性を高める社会システムの構築	20
(1) 自立分散型のまちづくり	20
(2) モビリティまちづくり	20
(3) 脱炭素社会	21
(4) 循環経済（サーキュラーエコノミー）	21
(5) 自然再興（ネイチャーポジティブ）	21
(6) 魅力ある地域づくり	22
2. 2. 交通ネットワークの形成	23
(1) 道路ネットワークの整備	23
(2) 港湾機能の強化	25
(3) 中部国際空港第二滑走路の整備	26
(4) 老朽化インフラへの対応	26
2. 3. レジリエンス（防災・減災）の強化（DONETの部分は知事会の提言を参考に作成）	26
2. 4. リニア開業効果・日本中央回廊の形成効果の最大化	27
(1) 「日本中央回廊」の効果最大化に向けた道路ネットワークの整備	27
(2) 「日本中央回廊」の広域的な波及効果	28
(3) 中部圏におけるわが国の中枢性の拡大	28

I. 産業の進化と多様化 ～既存産業の高付加価値化と新規領域の開拓～

1. 目指す方向性

- ・モノづくりで発展してきた中部圏として、今後の持続的な成長のためには、既存産業の高付加価値化（進化）と製造業（自動車産業）からの多様化を図る必要がある。
- ・その実現のためには、まずはDXとGXが不可欠となる。これまで海外に向かっていった投資を国内に呼び戻し、経済の活性化を図るうえでも重要である。
- ・産業の多様化は、スタートアップ振興が起点となる。また、経済のサービス化が進むなか、中部圏において、モノづくり産業以外で、今後需要の伸びが見込まれる健康・医療・介護などのサービス産業や観光・農業等の振興が必要となる。
- ・現代のデジタルエコノミー社会では、単独の企業・業界の取り組みだけでは成長に限界があり、共創と競争に基づくビジネスエコシステムの形成が重要である。
- ・産業の基盤強化としては、研究開発強化（オープンイノベーション等）、知財・標準化戦略、エネルギー・半導体等重要物資の安定的確保（経済安全保障）、サステナビリティ（脱炭素、循環経済）に対する消費者の意識改革・行動変容が必要となる。
- ・多種多様で異質な企業・組織による連携・協働により、産業の進化・多様化を進め、最終的に社会システム化による新たな価値の提供を目指す。
- ・これらについて中部圏の強みである自動車産業を起点に、モビリティ産業、さらには社会システム化へと進化していくイメージを具体的に考える。検討にあたっては、フォアキャストのみならず、バックキャスト思考（将来の姿を描き、そこからの逆算）も取り入れる。

2. 必要な取り組み

2. 1. 産業の社会システム化による新たな価値の提供に向けて

（1）産業の社会システム化とは

- ・医療福祉や生活文化など個人の生活にかかわる分野や、交通、環境や防災問題など社会を取りまく状況の改善を通じて、社会全体のレベルアップを図ることを事業目的にした一群の産業を形成すること。
- ・主な分野としては、**情報通信、医療福祉、エネルギー、環境、防災、教育、農林漁業、観光、交通、まちづくり、生活文化、地域ビジネス**など。いわゆるG（グローバル）型・L（ローカル）型経済の主にL型であるが、海外展開を視野に入れて「GL型」を目指す。
- ・地方がさまざまな深刻な問題を抱えているからこそ、これを解決する産業の社会システム化が必要となる。
- ・パソコン、自動車、家電などの**製品は社会システムを形成する要素**となる（自動運転の時代に自動車そのものは道路や位置情報などと融合して、モビリティ（移動）という「社会システム」の一つの要素となる）。

（2）新たな価値の提供を目指して

- ・多種多様で異質な企業や組織が、共有する理念のもとで**連携・協働**しなければ、**産業の社会システム化**はできない。

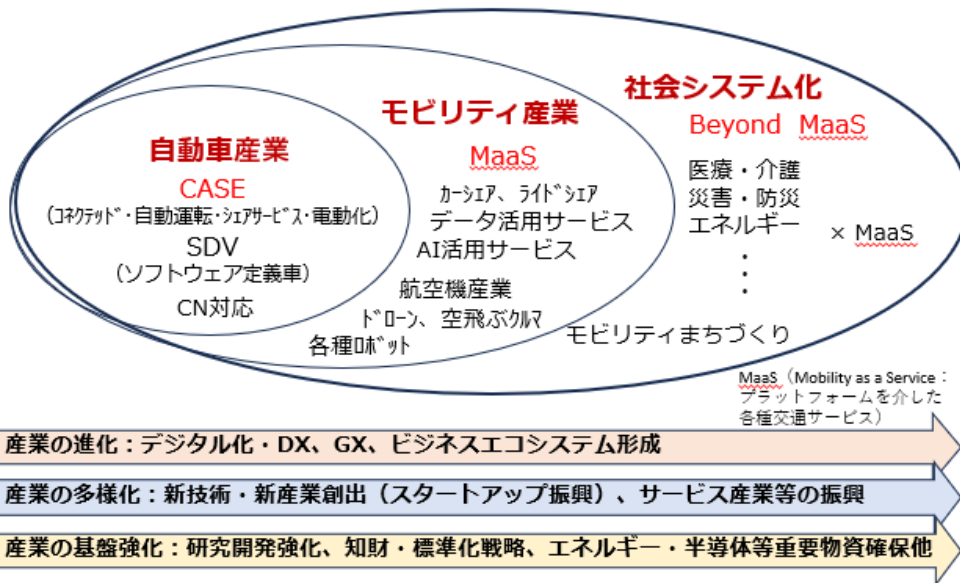
- ・特に現場を熟知した地元の**中小企業との連携が不可欠**。市場拡大のためには、大企業の技術やノウハウ等の**オープン化**が必要となる。
- ・社会システム化においては、一つひとつのモジュール化した要素技術・単品製品を新しい供給源として再結合し、**現実社会の支援、現実社会の課題解決**を市場とする。
- ・この外販したモジュール、技術・ノウハウが思いもよらない産業と結合したとき、各種の**イノベーション**が起こる。また、**スタートアップ**活躍の格好の舞台ともなる。
- ・**中部圏の強みである製造業など既存産業が持つ技術・ノウハウ**がモジュール化されて、医療福祉、環境、メンテナンスや防災、交通などのモジュールと結合したとき、きめ細かい**高付加価値のサービス**の提供が可能となる。
- ・同時に**デジタル化・DX 推進**を進めることにより、長年の懸案である**サービス産業の生産性向上**につながる可能性がある（つなげていく必要）。また、ロボット・AI の活用により、労働力不足に対応する。
- ・**脱炭素（GX）・循環経済**はすべての企業にとって必須となる。産業の社会システム化は、**持続可能な社会の発展**につながる。
- ・世界一要求水準が厳しいともいわれる日本の生活者（消費者）からのフィードバックにより、こうしたサービスが鍛えられる。その一方、高度化した産業への認識・適応や高付加価値への適正な価格の許容、さらには**サステナビリティ（脱炭素、循環経済）**などに対する**生活者（消費者）の意識変革・行動変容**も必要となる。
- ・政府は産業の成長を阻害させることなく適時適切に**ルールや制度を整備（ルール形成）**していくことも必要。
- ・日本のような高齢化が進んだ成熟社会における統合的な産業の社会システム化は、他国にも例がなく、**海外への技術やノウハウの移転、国際標準獲得**を通して、人々にとって不可欠な**世界に冠たる産業システム**となることが期待できる。

2. 2. 社会システム化の事例

（1）モビリティ（自動車産業→モビリティ産業→社会システム化へと進化）

- ・自動車産業の元々の事業領域は「自動車の製造」、「クルマという移動手段の提供」であり、技術革新や製造工程のカイゼン、企業集積による強靱なサプライチェーン構築などにより、国際競争力を高めてきた。近年はCASEによる変革の大波が押し寄せているところである。
- ・高齢化や過疎化が急速に進む地方では、移動の確保が社会問題として表面化。都市部についても、車のみならず公共交通機関も含めて「移動手段をサービスとして提供（MaaS）」する事業領域が生まれるとともに、ドローンや空飛ぶクルマ、自律走行ロボットなど移動の新しい機器・手段が誕生し、「次世代モビリティ産業」として発展しつつある。
- ・モビリティ産業は、他の産業（健康・医療・介護、エネルギー、観光、農業、エンタメなど幅広い分野）との有機的な結びつきにより、社会システム化へと進化し、社会をより豊かで安全・安心なものへと変革していく。
- ・モビリティ起点での目指すべき社会像（2030年頃）や中部圏としての方向性、進化のポイントについては、「2. 7. モビリティの進化について」を参照。

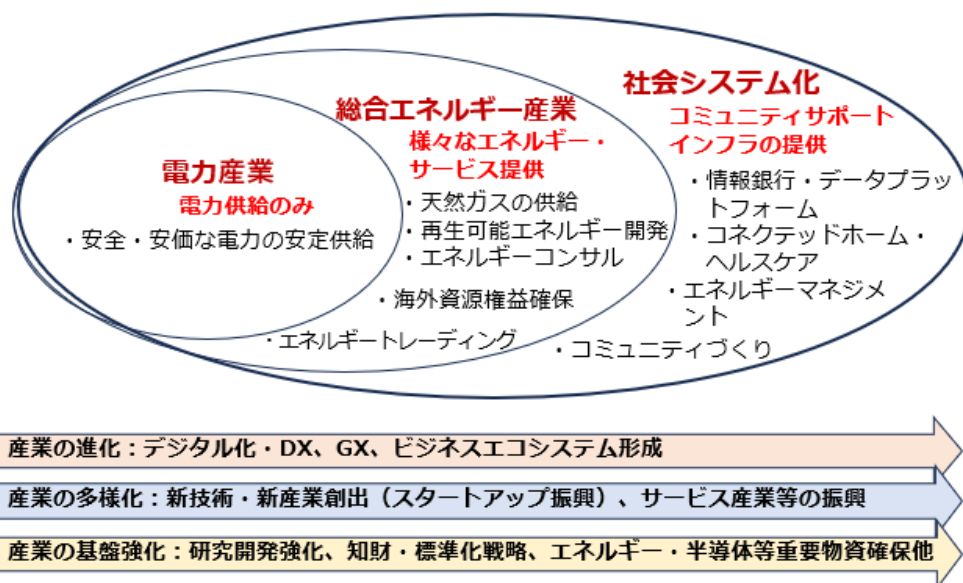
自動車産業からモビリティ産業、さらには社会システム化へと進化



(2) エネルギー（電力）（電力産業→総合エネルギー産業→社会システム化へと進化）

- ・電気事業は元々地域独占事業で、安全・安価な電力の安定供給が重要な使命であった。
- ・1990年代半ば以降、電力およびガスシステム改革が段階的に進められ、2016年には電力小売全面自由化、2017年にはガス小売全面自由化が施行された。
- ・そうした規制改革の流れとともに、電力産業は天然ガスの供給やエネルギーコンサルティング、海外資源権益確保など、総合エネルギー産業へと進化してきた。
- ・近年は、脱炭素化や分散・循環型社会、レジリエンス（安全安心）強化のニーズの高まりなど社会システム変革の流れを受け、地域や他業種等との連携・協働による、まちづくりへの参画、地域密着型サービスの領域拡大等を通じた「新しいコミュニティの形」を提供しており、今後もそうした動きを加速していく。

電力産業から総合エネルギー産業、さらには社会システム化へと進化



※「農業」、「ヘルスケア産業」の事例については、「2. 4. (2) サービス産業等の振興」を参照

2. 3. 産業の進化のために必要な取り組み

(1) デジタル化・DX 推進

ア. すべての産業の「情報産業化」

- ・デジタル技術関連などの「情報産業」を誘致するとともに、すべての産業が「情報産業化」する。
- ・例えば、今後自動車でもハードではなくソフトウェア勝負となる（SDV：ソフトウェア定義車）。
- ・まずは、企業規模等それぞれのレベルに応じてデジタル化・DXに取り組む。
- ・デジタル人材確保が不可欠。DX 人材の共有化（副業の活用等）について何らかの仕組みが必要となる。

イ. DX のバージョンアップ（DX ver. 2 または DX2.0）

- ・DX の D は手段であって X（変革）が肝となる。
- ・企業は散漫な DX 施策からの脱却・進化が必要である。選択と集中に取り組む（コアコンピタンスを定義する）。
- ・顧客価値創出やビジネスモデルの変革といった本来の目的=X（変革）に向けた取り組みの深化を図る。
- ・効率的・効果的な実行組織の検討する（例：デジタル部門とビジネス部門を融合させた組織）。
- ・スピード重視、アジャイルの原則に則った取り組みを実施する。AI の活用による DX の進化を図る。外部に頼るのではなく、内製化する必要がある。
- ・産業の社会システム化に向けて、中部圏らしさを活かした X（変革）を進める。

ウ. デジタル化による新たな価値の創出

- ・デジタル化による、数値での「見える化」により新たな価値が生まれる（カーボンフットプリント、蓄電池パスポート、倫理的調達情報等々）。
- ・個別産業を超えた多面的なデータ取得・活用により、全体最適化された UX（顧客体験：ユーザーエクスペリエンス）を提供する。

エ. 自治体・政府のデジタル化・DX 推進と企業との連携

- ・経済社会の効率化・高付加価値化、産業の社会システム化のためには、企業だけではなく、自治体・政府のデジタル化・DX 推進と企業との連携が不可欠となる。

オ. データ連携基盤（プラットフォーム）の構築

- ・イノベーションや企業同士の新たな連携、新たな価値を生み出すために、企業や業界、国境を跨いだデータ連携基盤を構築する必要がある。
- ・産業の社会システム化においてもプラットフォームは不可欠となる。

(2) GX 推進

ア. 全般

- ・今後 10 年間で官民合わせ 150 兆円の投資の見込み (GX 実行計画)。年平均 15 兆円として GDP の 3%にも相当する。脱炭素のみならず、成長につなげる必要がある。
- ・リアルに強い中部圏として GX は先導すべき分野である。
- ・個別企業・業界の自助努力は当然として、**産学官が連携**し地域を挙げて、**より効率的・効果的な社会実装**に取り組んでいく必要がある。
- ・主な取り組み (方向性) として、省エネ・脱炭素イノベーションの推進、グリーンで付加価値の高い産業構造への転換 (炭素生産性重視)、水素バリューチェーン構築などがある。
- ・**研究開発から社会実装に至るまで (研究→開発→事業化→産業化) の課題をどう解決していくかがカギとなる**。不測のリスクに対する柔軟な対応・コンティンジェンシープラン (緊急時対応計画) を用意する必要もある。

ステージ	課題	施策 (方向性)
研究→開発 (魔の川)	<ul style="list-style-type: none"> ・イノベーション不足 ・マッチング不足 	<ul style="list-style-type: none"> ・交流の場や仕組みづくり 例: COI-NEXT (共創の場形成支援プログラム) JOIC (オープンイノベーション・ベンチャー創造協議会)
開発→事業化 (死の谷)	<ul style="list-style-type: none"> ・開発資金不足 ・サプライチェーンの多様化 ・企業間連携の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・投資対象となるため適切な情報開示 (事業計画や体制の整備) ・目指す市場イメージの共有
事業化→産業化 (ダーウィンの海)	<ul style="list-style-type: none"> ・ルール形成 (国際標準化・規格化) ・知財化 ・付加価値・普及促進・地域連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・市場形成を意識したルール形成が必要 ・ルール形成には時間を要するため経営層の理解が必要 ・普及はオープン・クローズ戦略を駆使 ・環境付加価値、啓蒙活動による意識変革、行動変容

(資料) 中部経済連合会作成

- ・国際競争が激化するなか、日本国・中部圏としてどこに勝ち筋を見つけるかが重要となる (例: 改良技術、素材、省エネ技術、水素など)。

イ. 中部圏の特徴・重点項目

- ・脱炭素の主要分野である、再エネ、蓄電池、住宅等々のうち、広範囲に産業が集積している中部圏にとって、**特に「水素」、「アンモニア」**は重要分野となる。
- ・**「カーボンリサイクル」**と呼ぶべき需要からのユニークなアプローチ (工場で二酸化炭素を回収し、それを地域内で水素とマッチングして合成燃料 (メタン) を生成し工場で再利用) も中部圏の特徴といえる。

ウ. 中部圏における産学連携の取り組み例

- ・大学（東海国立大学機構等）との脱炭素社会創造に向けた連携モデルの確立・深化・拡大を図る（脱炭素研究開発から社会実装へのバリューチェーン構築）。
- ・広範な領域における研究開発によって生み出される新たな技術・システムの社会実装と、国際標準化をどのように進めていくかが課題となる。

エ. 循環経済（サーキュラーエコノミー）の取り組み

- ・環境経済について、「環境と成長の好循環」につながる新たなビジネスチャンスと捉え、大量生産・大量消費・大量廃棄型の線形経済モデル（リニアエコノミー）から循環性の高いビジネスモデルへの転換する必要がある。
- ・これまでの環境対策としての3Rだけではなく、モノのサービス化や製品の長寿命化、シェアリング、アップサイクルといった多様なアプローチが求められる。
- ・循環経済を推進するためには、動脈産業が製品設計段階から循環性を考慮するとともに、静脈産業は廃棄物処理を中心としたリサイクル産業から素材を動脈産業に還元するリソーシング産業へ転換する必要がある。そのベースとして、ライフサイクル全体での動静脈産業の連携強化、プラットフォーム構築が必要となる。
- ・中部圏としては、**自動車産業や農業の強み**を活かした独自の循環経済の取り組みを目指す。

2. 4. 産業の多様化

（1）新技術・新産業創出（スタートアップ振興）

- ・中部圏として、ターゲット分野（産業の社会システム化、ディープテック、GX、大企業とのコラボ等）や、何らかの目標（例えばユニコーンの数）を設定する必要があるか。
- ・政府の「スタートアップ育成5か年計画」（2022年11月）では、スタートアップへの投資額を5年後の2027年度に、現在（8,000億円規模）の10倍を超える規模（10兆円規模）、将来的にユニコーン100社、スタートアップ10万社創出などが目標。
- ・愛知県の目標は、ユニコーン5社以上／10年、起業数が県内200社以上／5年、中部圏300社以上／5年など。他の県は具体的な目標なし。
- ・スタートアップエコシステムの形成に必要な要素の確保・強化（既存企業とスタートアップの仲介機能、多様な資金調達手段、出口問題（IPOではなくM&Aを増やす）、産学官連携、各教育段階での起業人材育成、法的サポートなど）
- ・最初の発火点となる大成功事例の創出を目指す。
- ・地域を挙げた取り組み（各支援機関の連携、大学のネットワーク強化など）。
- ・若者・女性起業家を増やす。
- ・若年層を大企業に取り込む→社内ベンチャー

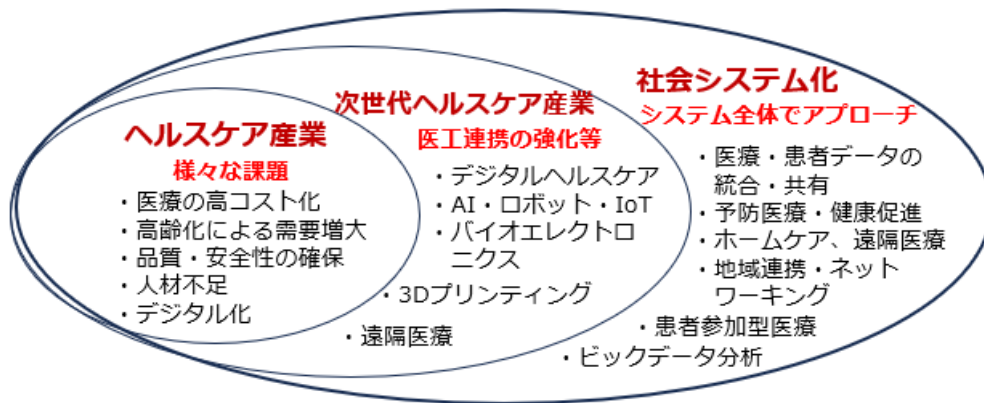
（2）サービス産業等の振興

- ・モノづくり産業以外で、今後需要の伸びが見込まれる健康・医療・介護などのヘルスケア産業や観光、農業等の振興が重要となる。

ア. ヘルスケア産業

- ・ヘルスケア産業の振興は、健康寿命延伸による生活の充実やウェルビーイングの向上に大きく貢献する。
- ・その一方で、医療の高コスト化、高齢化による需要増大、品質・安全性の確保、人材不足、デジタル化などヘルスケア産業には多くの課題がある。
- ・こうした課題の解決を目指し、AI・ロボット・IoTの活用や、バイオエレクトロニクス等の医工連携により産業の効率化・高度化を図り、次世代ヘルスケア産業へと進化することが求められる。革新的な技術開発だけでなく、製造業のように着実に改善する方法を開発し、生産性を上げていく必要もあり、中部圏としてはそうした分野に強みが発揮できる。
- ・さらに、産業の社会システム化として、医療・患者データの統合・共有や、地域連携・ネットワーキングなど、システム全体でのアプローチが求められる。
- ・高齢化先進国として、医療・介護産業の技術やシステムなどの輸出拡大を目指し、世界の人々のウェルビーイングの向上にも貢献することを目指す。

次世代ヘルスケア産業へ進化、さらには社会システム化へ



産業の進化：デジタル化・DX、GX、ビジネスエコシステム形成

産業の多様化：新技術・新産業創出（スタートアップ振興）、サービス産業等の振興

産業の基盤強化：研究開発強化、知財・標準化戦略、エネルギー・半導体等重要物資確保他

イ. 観光産業

- ・中部圏には、豊かな自然や文化を最大限に活用し、何度も訪れたいくなる真の観光地を創り出すポテンシャルがある。
- ・高山や松本、伊勢志摩など、観光庁の地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりのモデルに選ばれた地域、既にメジャーな観光名所である高山や白川郷、日本アニメを代表するジブリパーク、三英傑、忍者、松本城、犬山城などの歴史や文化などの魅力あるコンテンツが多数ある。
- ・今後一層充実していく、リニア、新幹線、鉄道および高速道路などの交通ネットワークを活かし、国内観光、セントレアや首都圏、関西圏の空港からのインバウンドも含め、広域周遊を推進し、地域の特色を生かした本格的な観光地として発展させ、観光を重要な付加価値獲得の柱の1つとし

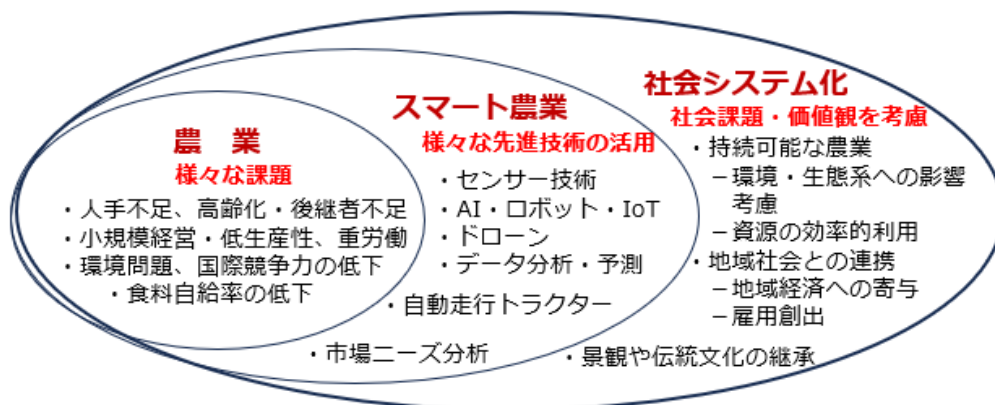
て、産業の多様化を実現する必要がある。

- ・そのためには、中部エリアの魅力を磨き上げと情報発信、観光 DX の推進による新たな観光ルートの創出や効率化を目指す取り組み、働き方改革による生産性向上など、持続可能な観光モデルを構築することが求められる。

ウ. 農 業

- ・日本の農業は様々な課題を抱えている。人手不足、高齢化・後継者不足、小規模経営・低生産性・低収益、重労働、環境問題（化学肥料や農薬の過剰使用）、国際競争力の低下（輸入農産物との競争など）、農産物価格の変動、食料自給率の低下などである。
- ・これらの課題に対処するために、数多くの施策が実施されているところではあるが、AI・ロボット・ドローンなど様々な先進技術を活用するスマート農業は非常に重要な概念となる。
- ・多様性のある地域（都市的地域、平地農業地域、中山間農業地域）が幅広く分布する中部圏において、それぞれの地域に適したスマート農業、技術の進化と統合度がさらに高まった「超スマート農業」を目指す。
- ・産業自体の活性化を図るため、若者、女性などの新たな担い手を呼び込み、新たな発想、取り組みを推進していく。また、地域の独自文化を守る観点から、それぞれの地域に根付いた食文化も発信・PRしていく。
- ・農業は地域にとって多様で重要な価値を持っている。農業・水産業と食品製造業は地域に高密度に立地しており、地域に密着して安定的な雇用を提供し社会の安定に貢献している。農耕景観や伝統文化の継承など農業の多面的機能の価値や、命に直結する食を供給する農業自体の価値についても再認識する必要がある。こうした社会課題・価値観を考慮した、産業の社会システム化が重要な視点となる。

スマート農業へ進化、さらには社会システム化へ



産業の進化：デジタル化・DX、GX、ビジネスエコシステム形成

産業の多様化：新技術・新産業創出（スタートアップ振興）、サービス産業等の振興

産業の基盤強化：研究開発強化、知財・標準化戦略、エネルギー・半導体等重要物資確保他

2. 5. 産業の進化と多様化を実現する仕組み（産業エコシステムの形成）

- ・ 個社で製品・サービスを提供するのではなく、多種多様な企業や組織が共創と競争によりビジネスを拡大していく「エコシステム」が現代のデジタルエコノミー社会のキーワード。
- ・ また、脱炭素など一企業・一業界では対応できない、協調領域の広い課題が増えてきた。
- ・ 新たな価値を生み出すうえで様々な業界が連携・協働するエコシステムの形成が必要。
- ・ 産業の社会システム化のためには、エコシステム形成は不可欠。

2. 6. 産業の基盤強化

（1）研究開発強化（オープンイノベーション、リニア型からアジャイル型へ）

- ・ 日本企業は欧米企業と比べて、大学・公的機関とのオープンイノベーションはそん色ないが、起業家・スタートアップ企業や競合企業では見劣りする。
- ・ 特に産業の社会システム化においては、大企業と中小企業とのオープンイノベーションが重要となる。
- ・ 新しい複雑な研究開発分野においては協調領域と競争領域を分けて、大学・企業の不必要な競争を排除する必要。特に研究開発の初期の段階においては、幅広く協調して研究する。
- ・ 社会実装を目指した実りある産学官連携を推進するために、国のガイドラインや好事例を共有しつつ、協調領域や競争領域における役割分担や連携のあり方の具体策を検討する必要がある。
- ・ オープンイノベーションでの連携先は、日本の大学・企業に限定して考える必要はない。国際的な知的連携の効果は大きい。国際共同研究の方が国内共同研究よりも特許の質が高いとの研究結果もある。中部圏の大学は外国企業との連携が相対的に少ない。
- ・ 技術、社会の双方が複雑化するなか、線形的・漸進的な研究開発・社会実装の手法は限界にきている。
- ・ 将来像（ビジョン・目標）を明確に描きバックキャストして研究開発を行うこと、多様な主体からの知恵を集め融合・競争させること、アジャイルな研究開発等が求められる。

（2）知財・標準化戦略

- ・ 知財・標準化・研究開発を組み合わせることで、ビジネスモデルを強化し、市場の拡大や持続的な競争優位を実現する。
- ・ そのために、企業のコア領域を「クローズ戦略」で守りつつ、他の領域で「オープン戦略」を実施し市場形成を図る「オープン&クローズ戦略」を駆使する。
- ・ 特に産業の社会システム化においては、大企業の技術やノウハウ等のオープン化が必要となる。

（3）エネルギー・半導体等重要物資等の安定的確保（経済安全保障）

- ・ コロナ禍による供給制約や安全保障環境の激変により、脆弱性はより明らかになった。
- ・ 省エネと再生可能エネルギーへの投資・普及拡大を最大限進めていく。
- ・ 重要物資等の特性に応じ、多様な手段（経済安全保障推進法の枠組み、同盟国・同志国との連携、資源循環等）による対策を強化する。
- ・ 中部圏としての取り組みは？ 産業の社会システム化との関連は？

(4) 消費者の意識変革・行動変容（脱炭素、循環経済）を促す取り組み

- ・消費者の意識変革のみにとどまらず、実際の人々の行動変容に結びつける必要がある。
- ・メンテナンスや修理してモノを長く使う（使い切る）、次にリユースや再流通、さらに1回使い終わった製品を分解整備してもう一度製品に組み立てなおす（再製造）、最後に回収し原材料に戻す（リサイクル）社会への転換が求められており、消費者においても、「買替え・買増し・買揃え」から、「使い続け使い尽くす」行動様式への変容が必要となる。
- ・ただし、消費者や企業に過度な手間や負担を強いるようでは、持続可能な脱炭素社会、循環経済は成立しない。日常生活の行動が自然と持続可能な社会に寄与するよう無理のない仕組みを経済に組み込む必要がある（経済的インセンティブの導入）。

2. 7. モビリティの進化について

- ・モビリティ起点での目指すべき社会像（2030年頃）や中部圏としての方向性、進化のポイントについて示す。

(1) モビリティ起点での目指すべき社会像（2030年頃）

- ・労働力不足や特に地域（地方都市、中山間地域等）での人口減・過疎化が進むなかで、安全・便利・快適で環境にもやさしい「ヒト・モノの移動」を実現する。
- ・MaaSや新たなモビリティの活用、異業種との連携・協働を通じて、新しい価値・サービスによる「移動の楽しさ」を提供し、豊かな社会の実現に貢献する。
- ・高齢者や障がい者も含め、あらゆる層が安全かつ容易にモビリティサービスにアクセスできる包摂的な社会を目指す。
- ・プライバシーの確保のためのデータ保護と、サイバーセキュリティが確保された安全・安心なサイバー空間を実現する。
- ・渋滞・事故の減少やカーボンニュートラルの実現などの社会的課題を克服する。
- ・世界的な大競争下で日本の基幹産業としての地位を維持・向上させる。

(2) 中部圏としての方向性

- ・自動車産業の世界的中心地である中部圏は、CASEやMaaSによる大変革のなかで引き続き**その地位を維持・向上**させていく。
- ・人口減・少子高齢化、脱炭素といった社会・産業構造の変化とともに、自動車に対する価値観が「車体の販売・所有」から「人の移動そのもの」へと変わりつつあるなか、エアモビリティや各種走行ロボットなどの**次世代モビリティ**を先取りするとともに、**異業種との連携・協働による、単なる「移動」を超えた新たな価値・サービスの提供と、産業の社会システム化**に向け世界をリードする。
- ・すべての関係者が自動車産業の大変革期に対する健全な危機感を持って、**画期的な産学官連携による研究開発・イノベーションの推進、地域における社会実装へ向けた取り組み、研究者・技術者等の育成および国内外の交流・協働、次世代インフラ整備（充電・水素・デジタル・エネルギー等）**などを加速する。

- ・中部圏ではCAMIP（中部先進モビリティ実装プラットフォーム）を設立し、COI-NEXT（地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点）やMap-NAGOYA（Mobility access point NAGOYA）を推進している。こうした既存の枠組みをベースに、モビリティの進化、社会システム産業による新たな価値を創出していく。
- ・なお、モビリティ産業の発展・進化のためには、経済安全保障の観点から国産電池・半導体の国際競争力確保、重要資源の安定調達・強靱な供給網の構築など、国としての対応も求められる。また、迅速かつ円滑な社会実装のための法整備等のルール形成も求められる。

（3）進化のポイント

- ・進化のポイントは、①既存モビリティの進化、②エアモビリティなどの新たなモビリティの創出・活用、③サービスの進化（MaaS）、④他産業との連携・協働、社会システム産業化（全体最適化されたUX（顧客体験）、まちづくりなど）の4つ。
- ・自動車LCA（ライフサイクルコスト）でのカーボンニュートラル実現は必須。また、モビリティ産業を資源循環型の構造にする必要もある。そのためには、競争力あるクリーンエネルギー、業界をまたいだデータ連携や部品トレーサビリティの基盤構築などが必要。

（4）今後の課題・取り組み（2030年頃まで）

ア. 既存モビリティの進化

①現状および現在の取り組み等

- ・CASEのうち特にCAはこれから大きく進展する領域。
- ・レベル4（特定条件下での完全自動運転）実現で革命的に街が変わる。
- ・経産省&国交省の国プロ「Road to the L4」の当面のターゲットは2025年に全国50か所でレベル4を実現。現在4つのプロジェクトを推進中。
- ・中部圏のCOI-NEXT（地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点、23年度）では以下を実施。
 - －高蔵寺ニュータウンの「ゆっくりカート」実装（レベル2）
 - －岐阜市内周遊自動運転バス（レベル2）

②今後（2030年頃まで）の取り組み

- ・画期的な産学官連携による研究開発・イノベーションの推進、地域としての統合的な社会実装へ向けた取り組み、研究者・技術者等の育成および国内外の交流・協働、次世代インフラ整備（充電・水素・デジタル・エネルギー等）などを加速する。（「（2）中部圏の方向性」と同じ）

イ. エアモビリティなどの新たなモビリティの創出・活用

①現状および現在の取り組み等

- ・現在考えられている主なものは以下のとおり

空のモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・ドローン、空飛ぶクルマ／タクシー、新世代型空飛ぶクルマ ・都市部の渋滞解消・生産性向上、離島・中山間地域での新たな移動・物流機能提供、娯楽・観光・災害活動
---------	---

各種走行ロボット	・運搬・配送・警備・掃除・農業等
パーソナルモビリティ	・電動キックボード、電動車椅子など ・2次交通（ラスト1マイル）に期待
多脚モビリティ	・山岳地帯、災害現場等での活用が期待
電動シーグライダー	・海面上の数メートルを超低空飛行

- ・空飛ぶクルマについては、2025年の大阪・関西万博を契機に商用運航が期待。市場・ユースケースや法整備等は今後の課題。中部各県・市において、ドローンや空飛ぶ車の推進のため、研究会・協議会で検討を進めているところ。
- ・実用化が進む各種走行ロボットについては、AI活用によりさらなる進化が期待。

②今後（2030年頃まで）の課題・取り組み

空飛ぶクルマ	<ul style="list-style-type: none"> ・大企業だけではなく、スタートアップの活躍が必要 ・制度整備（運航ルール、操縦士免許等）、インフラ整備（離着陸場、通信・給電設備、管制システム） ・社会実証・実装において自治体の積極的な関与が必要 ・社会実証で終わらずに社会実装を実現するための価値創造（マネタイズ）
各種走行ロボット	<ul style="list-style-type: none"> ・大企業だけではなく、スタートアップの活躍が必要 ・人手不足対応、高齢化社会対応（介護での活用、ロボットの役割拡張） ・製造業で活用されているロボットをサービス産業に転用し、コスト減を図る。

ウ. サービスの進化（MaaS）

①現状および現在の取り組み等

- ・多種多様な交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合すること。
- ・MaaSのメリットとして、都市や地方における交通変革、交通機関の効率化、個人の利便性向上。**交通結節点が重要**となる（駅前だけでなくGSやショッピングモールなど）。
- ・自動運転とMaaSは密接に関係しており、MaaSの活用により自動運転の開発が促進され、自動運転の実現によりMaaSの利便性も増す、といった相乗効果を持つ。
- ・自家用車以外の利便性が高まった段階でMaaSのさらなる発展が見込まれる。
- ・現在、自動車メーカー、鉄道会社などがMaaSのアプリを展開。
- ・2019年に経済産業省と国土交通省の協働で立ち上げたプロジェクト（スマートモビリティチャレンジ）において、各自治体が社会実証・実装を実施。

②今後（2030年頃まで）の課題・取り組み

- ・既存の移動サービスに固執せず、地域の特性に応じて**新たなモビリティを導入**し、エリア内の移動を最適化。
- ・地域が手掛ける”マイクロMaaS”と”広域MaaS”の連携。

- ・地域の都市計画や交通政策と結び付けた設備の再編。

エ. 他産業との連携・協働、社会システム化

①現状および現在の取り組み等

- ・ **Beyond MaaS (MaaS×多種多様な産業)** により、**社会システム化**していく。車と社会がつながり、新しい付加価値が生まれる。
MaaS×住宅・不動産、観光、医療・介護、飲食・サービス、災害・防災、エネルギー、アグリテック・・・
- ・ **自動車の「ライフタイムビジネスモデル化」**が進む。
 - －EVの蓄電池を系統電源の調整代として連携させることで収入を得る「V2G」
 - －バッテリーを交換式やリース化する「BaaS化」
 - －車体価値の経年劣化を防ぐためのOTA（無線通信でのソフトウェア更新）による「販売後の継続的な車両進化」
- ・クルマは「人やモノを運ぶ装置」としてだけでなく、「**まちづくりの装置**」となる。**スマートシティは、Beyond MaaSの集大成**ともいえる。
- ・中部圏ではCAMIP（中部先進モビリティ実装プラットフォーム）を設立し、COI-NEXT（地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点）やMap-NAGOYA（Mobility access point NAGOYA）を推進。

②今後（2030年頃まで）の課題・取り組み

- ・ **エコシステム（生態系）、プラットフォーム形成**が重要。異業種のコラボレーションでアイデアを競い合う場をつくり、「**多様性**」を日本・中部圏の強みとする。
- ・ **既存の枠組み（CAMIP等）をベース**に、モビリティの進化、社会システム産業による新たな価値を創出していく（「2. 中部圏の方向性」と同じ）。

<UX（顧客体験）の開発・高度化について>

○今後（2030年頃まで）の課題・取り組み

- ・デジタル・AIの力で一人ひとりのニーズに合ったサービスの提供が可能となってきた。
- ・様々な分野が融合した**全体最適なUX、移動の楽しさの提供**が求められる。
- ・自動運転車内でのエンタメ等の提供（移動以外の価値の提供）が可能となる。運転の必要のない自動運転車内で人が何を行うのか調査研究が必要。
＜考えられる行動：食べる・飲む、仕事・勉強、エンタメ、健康・美容、暮らしなど＞
- ・クルマの“使われ方”を方向付ける**主役は従来以上に消費者**と想定される。
- ・クルマの役割が多様化する中で、**国ごとの嗜好や発想の違い**にも従来以上に注目する必要。
- ・潜在ニーズに注目して柔軟な発想でサービスの在り方を考える必要。
- ・ **ナラティブアプローチも有効**と考える（物事を物語として捉え、人々の経験や期待、価値観といった要素を組み込む方法。UX（ユーザー体験）への理解、新技術の社会的受容、消費者の共感を得るために有益）。

Ⅱ. 人材と働き方の進化 ～労働力希少社会への対応とウェルビーイングの達成～

1. 目指す方向性

- ・わが国の人口が大きく減少していく中、社会や産業を支える「人」が果たす役割が一層大きくなる。
- ・特に生成 AI の普及・発展が予想されることから、人間らしさを如何に発揮するかも重要となる。
- ・中部圏は経済成長と持続可能性の両立に向けて、「人」を成長の源泉と位置づけ、多様な人材が活躍できるよう、国内外から人を惹き付ける地域を目指し、「人材・働き方」においてもわが国、世界の先進地域を目指したい。その姿は、概ね次のとおり。
- ・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および、学校・家庭・地域をはじめ社会全体で人を育てる取り組みなどによって、多様で才能豊かな多くの人材が輩出され、活躍している。
- ・AI・ロボットに、得意とする単純作業、標準化された業務などが任され、人間はより高度、あるいはより創造的な仕事に集中することで、人口減少や労働力不足が解消されている。
- ・より高度あるいは、創造的な分野において、多様な人材が活躍できるフィールドが広がるとともに、わが国に相応しいジョブ型雇用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・リスキリングも活発化しており、老若男女問わず失敗を恐れず再チャレンジが可能となっており、人生百年時代に応じた活躍の場も広がっている。
- ・既存産業の高付加価値化と新規領域が開拓され続けてい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、交流人口も増えている。
- ・この姿の実現に必要な対応策について、人材の「育成」(質)、「確保」(量)に着目し、これらを高める「働き方」の進化とあわせて整理し、提示する。

2. 必要な取り組み

2. 1. 人材の育成 (質の向上)

(1) 人的資本投資の拡大

- ・わが国の人的資本投資は少ない。
- ・企業価値を高めるにあたり、無形資産の重要性が高まっている。
- ・産業構成が異なることも大きな要因であるが、わが国企業の時価総額に占める無形資産の割合は約3割と、米国の約9割を大きく下回っている。
- ・これからは人材を「コスト」や「資源」ではなく「資本」として捉え、その価値を最大限に引き出す「人的資本経営」が一層重要に。
- ・さらには、生成 AI の凄まじい進化が想定される中、人的資本を重視し、人間らしさを発揮し、様々な変化に対する適応力を養うことができる教育システムを再構築することも必要。
- ・企業は、教育・研修プログラムの充実、キャリアパスの明確化と育成機会の提供、ダイバーシティとインクルージョンの推進などを図り、人への投資を拡大していく必要がある。
(もう少し踏み込んで具体的な例示ができるように。例えば、機会の創出・提供、目的の共有、実

践の場の提供などの具体的なものを調査・検討し、追記)

- ・国・行政には、「個々人の自発的な能力開発への支援」、「企業が実施する教育訓練への支援」、「公共的な職業訓練」「マッチングを促進するための職業能力評価制度の整備」を。労働市場の流動化に資する政策を。

(2) 研究者をはじめとする高度専門人材・博士人材の育成・活躍

- ・産業の進化・多様化への対応、競争力強化の観点
- ・現状としてわが国の研究開発費は、他国が伸びている中で横ばい。研究者数も同様。
- ・わが国では、他国と比べ、高度人材としての博士人材の活躍が進んでいない。処遇、支援、就活、アカデミアと企業の価値観の違いなどに課題。
- ・博士人材の活躍については、早期のキャリア教育、採用・雇用形態の見直しを（通年一括採用、ジョブ型、複線型など）。加えて、啓発などによる社会、親世代の理解を深める意識改革も必要。
- ・産学連携による共同研究やオープンイノベーション、社会実装活動などの活発化による産学での人材交流の促進を活発化することも必要。
- ・(さらに必要な対応策を調査・検討し、追記)

(3) 学校教育の再構築

- ・変化の時代に必要なマインドセットを身につける教育を。
- ・生成 AI をはじめデジタル技術も最大限活用し、こどもや学生が繰り返し知識を習得できる仕組みと知的欲求をかきたて満たす探求心を育む仕組みの両方を備えた教育システムが有効。自分が進もうとする意志や世界観をつくる機会の提供も必要。
- ・画一的教育から脱却。AI も活用し、個々の能力や学習到達度、興味・関心に適したきめ細やかな学習が可能な形に。
- ・AI をはじめとするデジタル技術を使う分野と先生が人として務めるべき役割を再整理。
- ・(高等教育に関連する内容も追記)

2. 2. 人材の確保（量の拡大）

- ・女性のM字カーブもかなり解消、高齢者の労働参加も進んでいるのが現状。今後一層の人口減少を踏まえると、労働投入量の拡大は極めて限定的。アプローチは限られる。
- ・日本人を前提とする場合、概ね以下に集約（理由・状況をそれぞれ記載）。
 - －副業・兼業による労働余力の活用
 - －就業制限を行っているパートタイムの活躍（M字カーブは解消したが多くは短時間労働者）
 - －増加する高齢者のそれぞれの特性にあわせた活躍

(1) 副業・兼業の活用

- ・労働余力の活用に効果。
- ・それ以外にも、企業には、企業外で身につけた能力の活用、人材の確保・離職防止、従業員満足度向上などの効果が、従業員にも新たな能力の獲得、ネットワークの拡大などの効果。

- ・(克服すべき課題について調査・検討し、追記)

(2) パート従事者の活躍

- ・短時間労働に留まる要因は、年収の壁。
- ・106万/厚生年金・健康保険への加入、130万/国民年金・国民健康保険への加入。
- ・当面の対応策として、「年収の壁・支援強化パッケージ」(早急に開始)が示された。
- ・原則的には、働き方や勤め先の企業規模・業種にかかわらず、ふさわしい社会保障の享受と雇用に対する中立的で簡素な社会保障制度を目指し、検討を継続することが重要。
- ・全体としては、多様で柔軟な働き方の選択肢があってしかるべき。労働移動の円滑化・ジョブ型雇用への移行・社員基本給の底上げといった日本的雇用慣行の見直しによって、ライフイベントも踏まえ、誰もが活躍しやすい形を追求すべき。

(3) 高齢者の活躍

- ・シニア社員が保有する知見・能力・スキルを活かす制度・仕組みが必要(例えば、長期的なキャリア支援、キャリア資産の可視化、Unlearn(アンラーン)、ジョブ・マッチングなど)。
- ・人生百年時代の中で、二毛作など新たな分野での活躍の支援も重要。そのためのリカレント・リスクキリングの環境整備。
- ・年齢とともに働ける能力の個人差の配慮も必要。
- ・(ジェロントロジーの活用についても言及するか)

(4) 外国人の活躍

- ・外国人受け入れ拡大の本格的な議論が必要。
- ・外国人から「選ばれる国」へ環境整備が重要。
- ・(「海外から見た中部圏の魅力向上」(2019年2月)や国際部の知見も踏まえ、拡充)

(5) デジタル・AI・ロボットの活用、省人化投資の拡大

- ・(先進技術を活用した人手不足を解消する生産性向上の必要性を記載した上で、対応策を調査・検討し、記載。サイバー空間の活用なども記載。)

2. 3. 人材の育成・確保(質・量)双方に資するリカレント・リスクキリング教育

- ・技能・生産性の向上の観点からも労働移動の円滑化の観点からもリカレント・リスクキリングが重要。それを実現できる雇用形態をはじめ環境整備が必要。
- ・わが国におけるリカレント・リスクキリングの評価は、教育機会の柔軟性、労働市場のニーズ合致、教育効果において評価が低い。また、社外学習・自己啓発を行っている割合も低調。
- ・個々人が意識を持ってリカレント・リスクキリングに積極的に取り組めるようなインセンティブが社会全体として必要。(企業、行政それぞれが取り組むべき施策を記載)
- ・産学連携の取り組み。大学の強みや特徴を活かしたレディメイド、セミオーダー型を企業と連携して推進。

- ・公的な支援制度の拡充。認定制度の整備と活用およびジョブ型とのセットでの推進。セーフティネットの拡充による再チャレンジの機会を豊富に。
- ・高齢者の活躍に向けたリカレント・リスキリング。
- ・DX、GX人材の育成。

2. 4. 働き方の進化

- ・「1. 産業の進化と多様化」で示したそれぞれの分野への労働移動がますます重要に。
- ・産業の高度化を牽引する人材、新たなビジネスを創出するイノベーション人材等も必要に。
- ・AI、ロボットなどの技術が進化する中、定型的な業務が代替される。さらに生成Aiの凄まじい進化で高度な分野の業種の代替も進む。
- ・人口減少をはじめとする社会課題に対する解決への取り組みも必要。
- ・健康寿命が長期化。人生100年時代の中で、第2・第3と新たな活躍の機会が一般的に。
- ・人材の育成と確保で質と量を高めるとともに、産業の進化・多様化に対応するミスマッチの無い労働移動が行われるべき。
- ・成長分野への人材移動とそれを実現する環境として働き方を進化させる必要がある。

(1) 持続的な賃上げの推進

- ・賃金引上げによるインセンティブ：実質賃金は労働生産性×労働分配率。成長分野での労働分配率の向上と、同分野の労働生産性（生産量÷労働者数）の向上で賃金を引き上げ。
- ・このことで、「1. 産業の進化と多様化」で示したそれぞれの分野への労働移動にも寄与するような仕組みづくりを。その際、リカレント・リスキリングや雇用環境、労働法制の見直しもセットで。
- ・長年のデフレで染みついた観念の払拭や、様々な報道から正しい理解を得、国民として意思表示できるよう、物価の変動や賃金水準、経済循環などの要素が経済の安定と発展にどのように関連しているか、正しく理解する教育も重要。

(2) 雇用システムの見直し

- ・時代の変化に合わなくなった日本型経営の特徴とされる終身雇用、年功序列、新卒一括採用の見直しの時期に。
- ・ジョブ型による配置の適所適材、日本型雇用システムの利点を活かした安定雇用による人材確保を組み合わせ活用。
- ・成長分野への人材移動が実現するよう、必要なスキルを明確にしたジョブ型雇用の導入、外部人材の確保に相応しい仕組みなども必要。
- ・スキル重視の採用基準の導入、フレキシブルな雇用契約の拡充。
- ・社内でのキャリアパスの明示とスキルアップ機会の提供。
- ・ダイバーシティ&インクルージョンの推進による多様性の確保。
- ・長時間労働の是正、フレキシブルな勤務時間・場所の設定。
- ・ワークライフバランス。

(3) 労働法制の見直し

- ・産業構造の急激な変化と人口構成の大幅な変化によって、従来の長期継続的な日本的雇用慣行が維持不可能になってきている。そういった中、雇用安定助成金など、労働の移動性を低下させる雇用維持や安定施策も残されている。国には、雇用政策全体として整合性が取れた施策の展開が求められる。
- ・人材移動がしやすくなるような法制度の見直し（解雇要件も含む）
- ・再チャレンジできるセーフティネットの仕組み、認定制度もセットで。

(4) ウェルビーイングの〇〇（どういう方向でとりまとめるか今後の調査・検討による）

- ・PERMA（パーマ）理論は、5つの構成要素を定義。「ポジティブ感情」「エンゲージメント」「良好な人間関係」「意味や目的」「達成感」。
- ・わが国の所属企業に対するエンゲージメントは低い。
- ・ウェルビーイングマネジメントが重要に。
- ・関係性（つながり）の拡張として、企業での活躍だけでなく、交流や副業・兼業などによる活躍の場の社外への拡張、サードプレイス、本業以外の活動による仕事の概念の拡張など、何らかの形で活躍していることを意識できることも重要。
- ・（人材関連で言えるのはこの程度か？以降は今後の調査・検討。人材のところでは、働き方とリンクさせる程度に留め、「Ⅲ」に委ねるか？）

2. 5. 生成 AI の進化が人材と働き方に及ぼす影響

- ・過去から、コンピュータが人の仕事を奪うと言われてきた。かつてはルーティンワークがその対象。生成 AI の進化によって、ルーティンワークだけでなく、高度人材が担う分野の代替も進むと言われるように。
- ・AI は人の仕事を代替するだけではなく、人の仕事を補完するように活用することが重要。AI には得意分野の単純作業、標準化された作業を任せ、人はより高度、あるいはより創造的な仕事に集中していくことになるのでは。例えば、医療において、医者診断をより正確にするために AI が診断を支援すること、教育分野では AI が教育を担い、人がその設計を行うなど。
- ・ハルシネーションにも注意。
- ・生成 AI の凄まじい進展によって、人の持っていたスキルの優位性が低下し、賃金を低下させる仕事の分野が出てくる可能性が高い。一方で、AI の普及に伴って新しい仕事も生まれることも期待される。現時点ではどうなるか予想がつかない。
- ・教育のあり方、労働法制などの制度、セーフティネットのあり方をはじめ、社会全体を根本から見直す必要に迫られえる可能性もある。
- ・自ら考え行動する自律性を高めることがいづれにしても重要。また新しい活躍の場に移動していくリカレント・リスキリングも重要。
- ・また、AI を社会に組み込んでいく中で、組み込みの仕組みや活用方法などの価値判断を市民が適正に行えるような教育も重要になる。

Ⅲ. 持続可能な地域社会の形成 ～自立分散型と循環型のハイブリッドな社会の形成～

1. 目指す方向性

- ・世界人口は2080年代に104億人に達すると予測。水、食糧の確保が重要に。
- ・人口は一層都市に集中することも予測。経済活動も一層活発に。
- ・水や食糧の確保、地球温暖化対策などが一層重要に。
- ・加えて、自由主義と権威主義の対立が深まる中、グローバルサウスの台頭など多極化も進み、経済安全保障も一層重要に。
- ・わが国では、人口減少が進行。東京一極集中を始め、人口分布は偏在。既に中山間地域を中心に無居住化する地域が拡大している。2050年には、人が現在居住している地域（有人メッシュ）の約2割が無居住化すると推計。
- ・これらを踏まえ、わが国が持続可能性を高めるためには、自立分散と循環を意識した社会システムを構築していくことが必要。
- ・第3次国土形成計画（全国計画）では、「広域的な機能の分散と連結強化」を国土構造の基本構想の1つの柱とされており、中枢中核都市を核とした広域圏の自立的発展を図るために全国的な回廊ネットワークの形成を図ることが掲げられている。中でも三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成は国際競争力強化のために必要としている。
- ・この「日本中央回廊」の真ん中に位置する中部圏は、**自立分散と循環を意識した社会システムの構築**とともに、「日本中央回廊」の形成効果を最大限活かし、持続可能性を一層高めるとともに、わが国経済の発展を牽引し、**東京一極集中の是正を実現するひな型を示す地域**になることを目指したい。その姿は、概ね次のとおり。
- ・GX実現に向けた基本方針でも示された**再生可能エネルギーの主力電源化に伴うエネルギーの分散化**や、食糧や資源などの循環など、地域の自立性を高める安全安心な暮らしがデジタル技術に支えられ、実現している。
- ・分散電源が消費地に近い場所に立地するなど、小規模電源の比率が高まり、エネルギー効率が高く、大規模災害時の**レジリエンスも高い社会システム**が構築されている。
- ・資源枯渇や環境汚染対策などの観点から、従来の大量生産・大量消費を基本とする社会から脱却し、多様化するニーズに対して**適量（少量変量）消費・多品種生産**が進み、同時に商品の利活用期間の長期化、リユース・リサイクルによる資源の利活用によってロスや廃棄物の少ない社会に転換している。
- ・住民の年齢構成や密集度、生活サービスの拠点のロケーションや交通結節点など、地域の特色に応じて、モビリティとまちづくりがセットになった「**モビリティまちづくり**」が各地域に実装されるなど、地域のウェルビーイングも向上している。
- ・東海環状自動車道（西回り）、三遠南信自動車道、中部縦貫、中部横断、3つ目となる新たな環状道路などをはじめ、圏域や地域を結ぶ**交通ネットワークが充実**。**中部国際空港の第二滑走路**が新たな埋め立て地に整備。中部圏内外とのつながりが強化され、人流・物流が活発化している。
- ・**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。

- ・さらには、リニア開業、日本中央回廊の形成を見据えたネットワークも整備され、既存産業の高付加価値化と新規領域が開拓され続けている産業や、**モビリティまちづくり、脱炭素、ネイチャーポジティブなどの自立分散と循環型を組み合わせた持続可能性を高める社会システムの構築**などの取り組みが中部圏の魅力を高めている。
- ・これらが**ビジネスや研究、学び、観光、MICEなどを目的とした多くの来訪者を国内外から惹き付け、交流・関係人口が増加している**。さらには、低コスト、住みやすさなどの環境とも相俟って東京に一極集中していたわが国の中枢機能の一つである本社機能や研究開発拠点の多くが中部圏に存在している。
- ・この姿の実現に必要な対応策について、日本中央回廊、持続可能性を高める社会システム、レジリエンスなどに着目し、自律分散型と循環型とも組み合わせ、提示する。

2. 必要な取り組み

2. 1. 持続可能性を高める社会システムの構築

(1) 自立分散型のまちづくり

- ・自立分散型社会は、様々な社会構成要素が複雑に絡み合うことから、**デジタル技術やDXを活用し、インフラや社会システムを効率的かつレジリエントに形成する必要がある**。また、自治体の一部の基盤インフラでは、事業規模に対する設備費などが非常に大きくインフラ維持が困難になる場合があり、必要に応じて**広域連携を進める必要**がある。
- ・自治体について、エネルギー計画を考慮した産学官連携による都市計画の策定、環境性を考慮したエネルギーリソースの配置、モビリティまちづくりの都市計画への組み込み、取り組みを進める民間事業者の支援、地域社会の理解を得るための措置などに取り組む。
- ・産業界について、エネルギー事業者の都市計画策定への参加による効率的なエネルギー利用とレジリエンス向上への支援、分散型エネルギーリソースの活性化と地域熱供給の推進、再生可能エネルギー導入と蓄電池・電気自動車との連携強化によるレジリエンスの向上に取り組む。
- ・大学・研究機関について、都市計画に求められるエネルギー計画の実現のため、エネルギーマネジメントや蓄電池などの最先端研究開発を促進する。

(2) モビリティまちづくり

- ・自立分散型社会において、地域内における人・モノの移動の効率化と柔軟な交通・移動システムの構築には、モビリティを考慮したまちづくりが必要である。
- ・モビリティまちづくりには、全体最適を指向した「共通プラットフォーム」に、各地域の実状に合わせた「地域カスタマイズ」を組み合わせる構成することが重要となる。すなわち、自宅と目的地を結び付けるための中規模・大規模輸送システムからラストワンマイルとシームレスに繋ぐモビリティシステムの実現が、地域の利便性を確保するうえで必要不可欠である。
- ・自治体について、地域の特性に合わせたモビリティソリューションの開発・推進へ取り組む。
- ・国について、モビリティまちづくりのビジョン・計画を策定・提示し、モデル自治体を選び、プラ

ットフォーム構築を行い、法令や制度の課題への対処を行う。

- ・大学や研究機関について、最先端の研究を通じて「モビリティまちづくり」を推進し、新技術の社会実装に導く役割を果たす。
- ・産業界について、あらゆる産業の企業による、地域活性、産業振興、エネルギー効率の最適バランスの追求とモビリティまちづくりへの関与、モビリティ関連の企業による共通プラットフォーム（鉄道、バス、車両、パーソナルモビリティ、道路、通信など）の設計開発と提供を行う。
- ・中部圏での共通プラットフォームの早期社会実装、国際標準の獲得につなげる。

（３）脱炭素社会

- ・地域は脱炭素の実践の場となる。徹底的な省エネ・省資源を図るとともに、再エネを活用した創エネを進める。
- ・再エネの導入やスマートシティづくり等、地方自治体の果たす役割は極めて大きく、都道府県と市町村で連携して進める必要がある。国はガイドラインや予算・税制等で、地域の活動を後押しする。また、施策を統合的に実施する（縦割り打破）。
- ・脱炭素を達成するだけでなく、地域創生・成長につなげなければならない。したがって、地方自治体は、将来地域としてどうありたいか、脱炭素の視点を様々な施策に取り入れた持続可能なグランドデザインを描く必要がある。

（４）循環経済（サーキュラーエコノミー）

- ・環境配慮設計は製品分野別の対応が求められ、ガイドライン未整備分野におけるガイドラインの策定、トレードオフ（減量化⇔耐久性）を克服する研究開発を強化する必要がある。
- ・再生材の活用や部品のリユースも重要となる。
- ・消費者の価値基準に対して、新たに「環境価値」を加え、消費者の行動変容を促す必要がある。
- ・デジタル技術・DXも活用したリユースやリサイクル技術の進展や動静脈産業間での連携強化、これらを後押しする制度面の整備も重要である。
- ・国については、環境配慮設計の策定におけるガイドライン策定の主導、リサイクル材の品質に関する規格・基準の整備、資源回収・再生における規制緩和、動脈・静脈事業者の連携を促し中小企業を巻き込んだ情報プラットフォームの構築への支援や導入インセンティブの仕組みづくりを行う。
- ・産業界については、少量多品種のものや、都市鉱山の活用をはじめとする希少資源も含む動脈産業側と静脈産業側のリサイクル材の品質・量・流通に係る情報プラットフォームなど、円滑に循環できる仕組みづくりを行う。

（５）自然再興（ネイチャーポジティブ）

- ・自然資本（natural capital）への関心が高まっている。経済学の資本（生産の原資・手段）の概念を自然に対して拡張したものである。
- ・2021年に「G7 2030 自然協約」が合意された。2030年までに生物多様性の損失を食い止めて回復させるための行動について、「移行」「投資」「保全」「説明責任」を4つの柱と規定。「保全」では、

2030年までに陸と海の30%以上を健全な生態系として効果的に保全しようとする30by30が目標となった。

- ・わが国では、「生物多様性国家戦略 2023-2030」において、2030年に向けた目標として「ネイチャーポジティブ（自然再興）の実現」が掲げられている。持続可能性に関する新しいテーマとなる。
- ・環境省は2022年3月に「ネイチャーポジティブ経済研究会」を設置。その検討の中で、わが国の2030年におけるネイチャーポジティブを巡るビジネス機会額は最大104兆円と試算した。生物多様性の回復がわが国の経済成長につながることも期待されている。
- ・カーボンニュートラルなどの持続可能性を高める他のテーマ同様に、地域や特定の企業内で閉じた取り組みでは進めることができないテーマである。
- ・そのため、他の取り組み同様、国には大方針と実現に向けたロードマップの提示が求められる。ネイチャーポジティブの定義が世界でも確立されていない中、日本独自のネイチャーポジティブ像を打ち出していくことが求められる。
- ・持続可能な開発のための世界経済人会議（WBCSD）は、自然に関して、「食品・農業」「エネルギー」「建設」の3分野に注力している。企業が自然に及ぼすインパクト全体のうち、約70%がこれら3業種によるもので、繊維、アパレルも次に大きな分野で10%を占める。
- ・ネイチャーポジティブ経営は、大きく4つに分類（調達、植林、ビッグデータ活用、開示）できる。
 - －サプライチェーン、持続可能な調達など
 - －自然を増やす取り組み（大規模植林、里地里山の緑化、湿地や水辺の再生など）
 - －データを活用した新しいビジネスの創出
 - －情報開示
- ・ネイチャーポジティブは新たな機会を生み、企業にとっては新たな成長につながるチャンスにもなり得る。
- ・インフラ事業だけでなく、地方の未利用地を活用して地域経済を振興したり、一次産業を活性化したりするなど複合的な機会を創出できる。
- ・企業は他の持続可能性に関する取り組みに、自然配慮・生物多様性への負荷低減の視点も加えたネイチャーポジティブ経営を推進する。

（6）魅力ある地域づくり

※特に「中部圏のありたい姿」の⑤、⑨、⑩に関連した内容

⑤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地域。

⑨社会・地域全体でのバックアップにより、安心して子供を産み育てられるとともに、高齢者や障がい者、外国人に優しい地域。

⑩国内外から人を魅了する「文化・芸術」、「遊び」があり、「シビックプライド」も高い地域。

2. 2. 交通ネットワークの形成

- ・日本の経済や財政が厳しい状況にあるなか、中部圏の製造品出荷額は首都圏や関西圏より大きく、また名古屋港の貿易黒字額は25年連続日本一であり、中部圏のものづくり産業は日本経済を牽引していると言える。
- ・しかしながら、今後も中部圏が日本経済を牽引していくためには課題も残されている。その一例を以下に示す。
 - ・首都圏、関西圏と比べ、中部圏は人口あたり渋滞損失時間が多い。
 - ・製造品出荷額の市町村ランキングの上位50市町村において、高規格幹線道路のインターチェンジが無い8市町村のうち、中部圏が5市町村を占める。
 - ・三大都市圏の国際拠点空港で唯一、中部国際空港は環状道路が近接していない。
 - ・全国56の高規格幹線道路で、整備率が5割以下となるのは6路線であり、3路線が中部圏にある。
 - ・名古屋港では、入口の高潮防波堤で大型船舶の行き会いができず、沖待ちが多い。
- ・このようなことから、ものづくり産業で日本経済を牽引する中部圏の交通インフラは整備途上であると言える。

(1) 道路ネットワークの整備

【新たな環状道路整備】

①現状

- ・中部圏のものづくり拠点の多くは、高規格幹線道路から離れていることに加え、中部国際空港は、三大都市圏の国際拠点空港で唯一、環状道路が近接していない。また日本最大の海拔ゼロメートル地域（濃尾平野）には、高規格幹線道路の空白地域が存在している。

②方向性

- ・名古屋環状2号線の外側に、既存の東名高速道路・名神高速道路に、調査中路線である一宮西港道路、名古屋三河道路を加えた新たな環状道路整備が必要である（図—1）。

③効果

- ・新たな環状道路が名古屋西側のゼロメートル地帯、中部国際空港、産業集積地である三河地域を結ぶことにより、名古屋周辺の環状道路が二重系になり、画期的に名古屋周辺全体の渋滞を解消する。また中部国際空港が環状道路に近接する。
- ・物流効率化、海拔ゼロメートル地域の避難および応急復旧ルートの確保、物流効率化による脱炭素等も寄与する。



図-1 新たな環状道路整備

【高規格道路の早期整備】

①現状

- ・中部圏は国土の骨格路線である高規格道路が整備途上であり、地域活性化、インバウンド対応、東京一極集中是正の受け皿および防災面という観点からも、中部圏のインフラ整備が急がれる。

②方向性

- ・調査・整備中の高規格幹線道路および地域高規格道路の早期整備完了（2030年代）を目指す。
- ・主な個別インフラとしては以下のとおりである。
 - ・高規格幹線道路：新東名・新名神高速道路の6車線化、東海環状自動車道（西回り区間）、東海北陸自動車道の全線4車線化、中部縦貫自動車道、近畿自動車道紀勢線、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道
 - ・地域高規格道路：濃飛横断自動車道、岐阜南部横断ハイウェイ、富山高山・高山下呂連絡道路、静岡東西道路・南北道路、金谷御前崎連絡道路、名豊・衣浦豊田道路、伊勢志摩連絡道路、松本糸魚川連絡道路、伊那木曾連絡道路、名岐道路、西知多道路、一宮西港・名古屋三河道路、鈴鹿亀山道路
 - ・その他：浜松湖西豊橋道路

③効果

- ・中部圏の高規格幹線道路および地域高規格道路が整備され、中部圏における渋滞解消や物流効率化に大きく寄与する。
- ・地域連携、地域活性化が可能となり、インバウンドのさらなる増加や東京一極集中是正の受け皿としての機能整備、サプライチェーンの国内回帰が図られる。

(2) 港湾機能の強化

【清水港】

- ・静岡県は製紙業の製造品出荷額等が全国第1位であり、清水港は製紙原料の輸入や、全国の製紙工場の原料の輸入拠点となっており、パルプ輸入量が増加している。しかし、現在は新興津地区でコンテナ船と岸壁を共用しており、コンテナ荷役とパルプ荷役の動線の交錯している状況となっている。

その状況を解消するためには、現在整備中の新興津地区の新たな耐震岸壁について早期整備が必要となる。

- ・清水港は、9港の国際旅客船拠点形成港湾の一つに指定され、国際クルーズ拠点として整備されており、日の出地区で大型クルーズ船専用ふ頭や交流拠点が整備中である。

インバウンド対応としても、日の出地区で大型クルーズ船専用ふ頭や交流拠点の早期整備完了が必要である。

【名古屋港】

- ・名古屋港は、中部圏のものづくり産業を物流面で支えており、国際競争力の維持・強化を図り、世界に選ばれる港湾の形成を目指すことが不可欠である。

- ・名古屋港では東南アジア向け貨物量が増加するとともに船舶が大型化している。

この対応としては、東南アジア向けの飛島ふ頭東地区において、岸壁の増深と耐震強化が整備中であり、早期整備完了が必要である。

- ・自動車輸出台数が日本一の名古屋港では、モータープールが金城ふ頭、弥富ふ頭等に点在し、横持ちによる非効率な状況にあり、さらに大型の自動車運搬船の入港隻数が増加しているが、水深不足による喫水調整が行われている状況である。

大型船対応のための岸壁整備とあわせて、モータープールを金城ふ頭に集約するための保管用地が造成中であり、早期整備完了が必要である。

- ・港湾労働人口の減少と特殊技能を有する熟練労働者の高齢化が見込まれる。

良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に加え、ソフト面においても、国が港湾における手続きを完全電子化するサイバーポートに取り組む中、名古屋港においても情報化技術を活用し、更なる物流の効率化に取り組むことが必要である。

【四日市港】

①現状

- ・四日市港では、近年、臨港道路霞4号幹線「四日市・いなばポートライン」や新名神高速道路、東海環状自動車道など四日市港と背後圏をつなぐ道路網の整備による利便性が向上し、背後圏物流の拡大や企業立地が進展しており、更なる貨物需要の拡大が見込まれている。

- ・また、東南アジア航路のコンテナ船の大型化が進展しており、今後、大型船の着岸可能な岸壁の不足が見込まれるとともに、コンテナ船用の耐震強化岸壁がなく、南海トラフ地震など大規模地震が発生すれば、物流機能が大幅に低下し、経済・産業に与える影響は甚大になるおそれがある。

これらの状況を解決するために、現在整備が進められている国際物流ターミナルの早期整備完了

が必要である。

(3) 中部国際空港第二滑走路の整備

- ・中部国際空港は、成田国際空港、関西国際空港と並ぶ国際拠点空港であり、2005年の開港以降、24時間運用可能な海上空港としての特性を活かし、ものづくりを中心にわが国の経済をけん引する中部圏における、国内外との「人の交流」、「産業のサプライチェーン」を支える重要な社会インフラである。
- ・しかしながら、現在は滑走路が1本であるため、24時間運用可能な国際拠点空港として、十分に機能を発揮できていない。空港機能をさらに強化し、中部圏のみならず、わが国のゲートウェイとしての役割を発揮させるべく、第二滑走路の早期整備が必要である。
- ・中部圏では、地元自治体・経済界等が情報を共有し、空港の将来について具体的な検討・調整を進めるため、2021年に「中部国際空港の将来構想」をとりまとめた。整備に向けては、暫定形である第1段階、将来形である新たな埋め立て地に新設する第2段階の2つの段階に分けて第二滑走路の早期を目指す。

(4) 老朽化インフラへの対応

①現状

- ・早期または緊急に措置を講ずべき状態である橋梁について、地方自治体の措置着手率は6～7割の状況にある。また築50年以上のインフラの割合は今後10年で道路橋全体では3割から6割になると推計されている。このような状況において、インフラの維持更新を限られた体制で実施することが不可欠である。

②方向性

- ・インフラ老朽化先進国であるアメリカでは、点検結果等から算出される格付けレーティングをもとに、架け替えあるいは修復が必要か不必要かを判断している。これを参考にした老朽化インフラの指標化による廃止判断の導入など、人口減少化における持続可能性を高めるインフラ維持のあり方の検討が必要である。

③効果

- ・今後の人口減少によるインフラ利用者や土木部門労働者の減少、さらに財政制約の状況のなか、効果的なインフラの老朽化対策となる。

2. 3. レジリエンス（防災・減災）の強化（DONETの部分は知事会の提言を参考に作成）

- ・南海トラフ地震は、内閣府の試算によれば地震や津波による被害が170兆円とされ、さらに、土木学会の試算では20年間の長期損害額が1,410兆円に達するとされており、まさに国難といふべき未曾有の災害である。また、中部圏は、全国の製造品出荷額の4分の1を占めるものづくりの地域であり、この地域の経済活動が長期に渡り停止すれば、国内のみならず世界経済への影響も計り知れない。
- ・今後発生が想定されている南海トラフ地震等の大規模地震や火山噴火への備えはもちろんのこと、近年、激甚化・頻発化が目に見える形で進んできている、風水害、土砂災害、渇水被害等の自然災

害のリスクも高まってきている。

- ・このような中において、災害に立ち向かうには、過去の教訓から学ぶことが必要不可欠である。企業が地震や洪水、感染症拡大等あらゆるリスクを想定して事前に計画を準備する BCP（Business Continuity Planning／事業継続計画）に加え、個人も主体となり、命と健康に生き続けるための計画を事前に立て実行する LCP（Life Continuity Planning／生活継続計画）も推進して、日頃から『減災』に努めていくことが大切である。
- ・国には、激甚災害の事前・事後の両面から対策を長期的・集中的に担う防災省などの組織の検討・設置、首都機能の移転や分散配置を含めた政府機能の継続計画（GCP）の検討・策定を。DONET、S-net などの津波観測網の全国的な整備、河川水位計・監視カメラの整備・更新とデジタル技術の活用による予見可能性の向上を。国土強靱化に資する企業のハード・ソフト面の投資に対する税制優遇措置の適用拡大、財政支援を。

2. 4. リニア開業効果・日本中央回廊の形成効果の最大化

- ・2023年7月に、国土形成計画（全国計画）が約8年ぶりに策定された。この新たな国土形成計画（全国計画）では、国土の課題認識（人口減少・少子高齢化への対応、巨大災害リスクへの対応、東京一極集中の是正、国際競争力の強化等）を踏まえて、目指す国土の姿として、「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、国土構造の基本構想として、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を目指すこととし、国土全体にわたる広域レベルにおける地域整備の方向性の1つに、
 - ・『三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成を通じて地方活性化、国際競争力強化を図る。』を示している。
- ※「日本中央回廊」とは、今後開通予定のリニア中央新幹線および整備が進む新東名高速道路、新名神高速道路、さらにはリニア中央新幹線各駅を交通結節の核とする高規格道路ネットワーク等により形成される首都圏・中部圏・関西圏を短時間で結ぶ、世界に例を見ない『経済集積領域』。

（1）「日本中央回廊」の効果最大化に向けた道路ネットワークの整備

- ・「日本中央回廊」の効果最大化のための交通インフラとしては、東西軸・南北軸の広域ネットワークの強化や鉄道駅等の拠点のポテンシャルの活用により地域間の連携を高めるとともに、港湾・空港機能を強化することで我が国の国際交流拠点としての機能を果たすことが求められる。
- ・具体的に、道路ネットワーク整備としては、次の3点が重要となり、個別インフラとして主な高規格道路もあわせて列挙する。
 - ①リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路を整備することにより、中間駅を交通結節の核とした高規格道路ネットワークを形成する
 - ・名古屋駅
西知多道路、名岐道路、一宮西港道路・名古屋三河道路
 - ・リニア岐阜県駅
濃飛横断自動車道、富山高山連絡道路・高山下呂連絡道路、東海北陸自動車道の全線4車線化

- ・リニア長野県駅
三遠南信自動車道、浜松湖西豊橋道路
- ・リニア山梨県駅
中部横断自動車道、西関東連絡道路
- ・リニア三重県駅
鈴鹿亀山道路

②リニア中間駅から高規格道路までのアクセス道路を整備することにより、各中間駅から南北方向に伸びる高規格道路との連結性を強化する

③三大都市圏間の東西軸となる高規格道路を整備することにより、大動脈の多重化

(2) 「日本中央回廊」の広域的な波及効果

- ・中間駅を中心とする各圏域がリニア中央新幹線や高規格道路によって短時間で結ばれることにより、各圏域を超えた人流や企業の交流、物流の強化が図られることになり、首都圏・中部圏・関西圏を短時間で結ぶ、1つの『経済集積領域』である「日本中央回廊」が形成される。
- ・以下に、「日本中央回廊」が形成されることによる、圏域を超える広域的な波及効果について列挙する。

①新たなイノベーションの創出

- ・それぞれの地域の強みを活かした産業の育成とともに、圏域を超えて産業クラスター同士が連携することによって、イノベーションが創出され、新たな産業が生まれる。

②新たなビジネススタイルやライフスタイルが可能に

- ・リニア中間駅付近の自然豊かな地域に家族とともに居住し、必要な場合は、リニア中央新幹線で大都市の本社等に出勤するといったワークライフバランスが実現される。
- ・大都市から地方への移住、大都市への通勤通学、二地域居住など、都市と地方にまたがる新たなビジネススタイルやライフスタイルが生まれる。

③巨大災害に対するリダンダンシーの確保

- ・東西方向の高速交通ネットワークの多重性および代替性が強化され、首都直下地震や南海トラフ地震等の巨大災害に対するリダンダンシーの確保に寄与する。
- ・南北方向に伸びる高速道路ネットワークは広域圏を形成し、太平洋側の各都市とつながることで、南北方向の人流、物流のリダンダンシーも強化される。
- ・首都圏、中部圏、関西圏の空港が相互補完的に機能する。

④新たな広域観光交流の促進

- ・リニア中央新幹線や東海道新幹線、高速道路等の道路ネットワークを活かした広域連携により、多様な広域観光交流圏を形成することが可能で、国内外の様々な観光需要を取り込む。

(3) 中部圏におけるわが国の中枢性の拡大

ア. 経済的中枢機能の集積強化

- ・現在の中部圏において、生産機能の集積はグローバルレベルでも大きな強みである。

- ・既存産業の高付加価値化と新規領域の開拓に向けては、研究開発機能の更なる集積、産業の社会システム化へと進化させるために必要な生成 AI をはじめとするデジタル技術関連の呼び込みが不可欠となる。
- ・研究開発機能については、リニア中間駅周辺をはじめ、高速交通ネットワークの沿線への集積を目指す。
- ・デジタル技術関連の企業は、低コスト、住みやすさなどの環境を活かして東京から呼び込む。
- ・そのためのリニア駅周辺のオフィス開発と近隣通勤圏の住環境の整備を行う（先行例：一宮市駅前の都市計画変更、東海市の駅前の土地区画整理事業）。

イ. ゲートウェイ機能の相互補完

- ・空港について、「日本中央回廊」の形成により、三大都市圏にあるわが国のゲートウェイ機能である成田国際空港、羽田空港、中部国際空港、関西国際空港を相互補完的に機能させる。
- ・これにより、相乗的な経済効果を発揮するとともに、首都圏直下地震や南海トラフ地震などの巨大災害に対するリダンダンシーの確保にも寄与する。

ウ. 首都圏有事の際のバックアップ機能

- ・首都圏直下地震をはじめとする激甚災害による国家の機能不全に陥るリスクの回避のため、首都圏有事の際に、首都圏以外の地域でバックアップできる体制を構築しておく必要がある。
- ・中部圏には、1999年に首都機能移転先の候補地とされた岐阜・愛知地域、三重・畿央地域があり、また、堅牢な熱田台地の上に位置する現在官庁街になっている名古屋市の三の丸地域など、そのポテンシャルの高い地域がある。これらも候補地として早急な備えが必要となる。

エ. 地域の自立性を高める広域的な統治機能のあり方の議論再開

- ・人口減少等が進む中、例えば、企業等の誘致・雇用の創出、教育環境・医療環境の形成、観光需要の創出等の観点から、地域間連携による広域的な政策の必要性が高まっている。
- ・ネイチャーポジティブの観点においても広域的な取り組みが必要となる。
- ・道州制については、推進基本法案が国会に提出されないまま下火になってしまったが、生活圈・経済圏など県境にかかわらない広域圏域で自立性を高め、その特徴を活かした施策がスピード感を持って適応されるような仕組みについて、再度議論を開始する必要がある。これが実現すれば、国土形成計画（広域地方計画）の実行性が一層高まる。