

中部圏開発整備計画 (案)

令和8年〇月

国土交通省

<目次>

序説.....	1
第1部第1章 中部圏の現状と課題.....	3
第1節 中部圏の現状.....	3
第2節 中部圏の課題.....	3
第1部第2章 中部圏の将来像とその実現のための施策.....	7
第1節 人口規模の将来見通し等.....	7
第2節 区域の指定等.....	8
第3節 将来像・目標.....	9
第2部 施設の整備計画.....	16

序説

1. 計画の性格

この計画は、中部圏開発整備法（昭和41年法律第102号）に基づいて作成するものであって、第1部（第1章及び第2章）及び第2部の2つの部分により構成する。

第1部（第1章及び第2章）は、中部圏内の人口規模、土地利用の基本的方向その他中部圏の開発及び整備に関して基本となるべき事項並びに都市整備区域、都市開発区域及び保全区域の指定に関する事項を定めたものである。

また、第2部は、中部圏の区域のうち、道路、鉄道等、中部圏開発圏整備法第9条第1項第3号に規定する各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

2. 計画の対象区域と期間

本計画の対象区域は、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の区域を一体とした広域である。

中部圏開発整備法に基づき、本計画は、国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）との調和が保たれたものとなっている。そのため、本計画の計画期間も、国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）と同一である¹。計画の進捗状況を点検・公表していくとともに、本計画と関連する主要な計画が策定又は改定された場合や、社会経済情勢の変化があった場合においては、弾力的な運用又は見直しを行う。

また、第2部で定める中部圏開発整備法第9条第1項第3号に規定する各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものは、いずれも該当地域の属する区域の国土形成計画（広域地方計画）に記されたプロジェクトと同一であり、本計画の第2部本文ではその一部を例示として記載している。全体像については、該当地域の属する区域の国土形成計画（広域地方計画）の内容を参照されたい。

3. 計画の推進

（1）一体的な推進体制

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

（2）多様な主体との連携

本計画を推進するため、行政のみならず、住民・NPO・大学・企業等の多様な主体を地域づくりの担い手と位置付け、これらの主体が従来の公の領域に加え、公共的価値を含む私の領域や、公と私との中間的な領域で協働するという考え方に立って、多様な民間主体の発意・活動を積極的に地域づくりにいかす取組を促進する。

（3）他計画・施策との連携

¹ 国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）では、「計画期間は、2050年、更にその先の長期を見据えつつ、今後おおむね10年間とする。」としている。

本計画を効果的に実施するため、隣接圏域の広域地方計画、社会資本整備重点計画及び同計画に基づく地方ブロックにおける社会資本整備重点計画、交通政策基本計画、国土強靱化基本計画、国土強靱化実施中期計画、地方創生に関する総合戦略、地域未来戦略における地域の戦略産業クラスター計画及び地域産業成長プラン、防災基本計画、南海トラフ地震防災対策推進基本計画、国土利用に関する諸計画、半島地域及び離島の振興に関する方針等の各種計画との連携を強化する。

<本計画に示す圏域の名称、定義などについて>

本計画における圏域の定義は以下の通りとする。ただし、圏域や地域の定量的データなどを示す場合であって、下記定義と異なる定義を用いる場合には注釈にて補足する。

- ・中部圏：富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県を一体とした区域。
- ・名古屋圏：愛知県、岐阜県及び三重県を一体とした区域。
- ・中部5県：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県を一体とした区域。
- ・北陸圏：富山県、石川県及び福井県を一体とした区域。
- ・中京大都市圏：名古屋大都市圏と社会的・経済的な結びつきが強く、一体性の強い産業集積を有する広域な都市圏（名古屋大都市圏を取り囲み、中部5県に跨がる、名古屋を中心に80～100kmの範囲に展開する長野県飯田下伊那地域、岐阜県中津川地域、静岡県遠州地域、愛知県東三河地域、三重県中勢地域等を含む都市圏）をいう。

第 1 部第 1 章 中部圏の現状と課題

第 1 節 中部圏の現状

中部圏は、国土のほぼ中央、首都圏と近畿圏の中間に位置した我が国第 3 の大都市圏であり、東海地方、北陸地方等相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、首都圏と近畿圏の中間に位する地域としての機能を高め、我が国の産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図ることが必要な地域である。

中部 5 県の各都市は、街道筋の陸路や尾州廻船の海路から発展し、交通の利便性や地域の特色をいかしつつ、ものづくりを軸に発展を遂げ、国際的な拠点都市を目指す名古屋を始め、静岡県から愛知県、三重県沿岸の太平洋ベルト地帯を中心に製造業に特化した産業都市が複数形成され、人口 10 万人以上の都市が分散し、それぞれの都市が地域の核となり周辺地域をけん引する多極分散型の地域構造を形成している。

また、その背後には、伝統文化や技術、歴史の趣を醸し出す地域、自然資源に秀でた地域など、多種多様な特徴を有する地域が広く分布し、それぞれの地域の核となる都市や周辺地域が、生活や産業、観光等多様な面で重層的につながる地域構造を形成している。

さらに、中部圏の日本海側は、豊かで多様な自然環境と共生し、優れた生活環境と日本海側有数の産業集積を有するとともに、歴史・文化面、産業面及び学術面等でそれぞれの特徴を持つ富山市、金沢市及び福井市とこれらに連なる都市とが接続することで、多様な個性を併せ持つ確固たるまとまりのある圏域を形成している。また、東京圏、名古屋圏及び大阪圏の三大都市圏のいずれからも 300km 圏内にあり、日本列島のほぼ中央に位置しているほか、東アジアと日本海を挟んで対面しており、三大都市圏と環日本海諸国を始めとする東アジアとを結ぶ、地政学上重要な位置にある。

今後、リニア中央新幹線の品川・名古屋間の開業により、東京と名古屋が約 40 分で結ばれ、さらに大阪までの全線開業で三大都市圏が約 1 時間で結ばれることで世界に類を見ない魅力的な経済集積圏の形成が期待される。

中部圏の役割は、我が国の地域開発計画について助言するために昭和 39 年 4 月に来日したワイズマン国連調査団によっても注目され、その報告書において「関東と近畿を結ぶ東西の強力な流れの中間にある中部において、南北の流れを創り出し、各地域の均衡のとれた発展を図るべきこと」が勧告された。

これを契機として地方政財界、学界等を中心として中部圏の開発と整備に関する立法措置を要請する声が高まり、昭和 41 年 7 月、「中部圏の開発整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、東海地方、北陸地方等相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、中部圏の建設とその均衡ある発展を図り、あわせて社会福祉の向上に寄与することを目的」として中部圏開発整備法が制定された。

第 2 節 中部圏の課題

1. 南海トラフ地震等の切迫性

首都直下地震や南海トラフ地震が発生すると、首都圏や中部圏、近畿圏の太平洋側の人口・産業

の集積地域に甚大な被害が想定されるとともに、長期間の経済活動の停滞が危惧されている。中部圏太平洋側は、大きな被害を受けることが想定されており、特に沿岸部や半島部では、津波や地震の揺れによる家屋倒壊、液状化等の影響の長期化が懸念され、内陸部に比べて人的被害が大きくなる可能性がある。

2. 自然災害等の激甚化・頻発化、脅威の深刻化

中部圏は、洪水や土砂災害、地震（震度被害・液状化被害）、津波に係る災害リスクを抱えているうえ、今後、気候変動により、自然災害等が更に激甚化・頻発化していくことを踏まえ、対策を進める必要がある。また、富士山噴火などの大規模な火山噴火が発生した場合は、広範にわたり甚大な被害が長期に及ぶことが懸念される。

3. 人口減少、少子化・高齢化の進行等

中部5県の人口減少率は全国に比べて緩やかな傾向で推移していたが、直近では全国の減少率を上回っている。さらに、高齢人口の増加と生産年齢人口の減少による地域活力の低下、医療・介護需要の増大による人材や施設の不足等が危惧されている。

今後は、人材・担い手の不足が深刻化することが懸念されるほか、老朽化や損傷が進む我が国のインフラの適切な維持管理が困難になることが予想されている。

4. 厳しい環境下の地域公共交通

地域公共交通は、通勤・通学・買い物・医療等地域の人々の生活を支える重要なインフラでありながら、利用者数は長期的な減少傾向にあり、将来に向けたサービスの確保が課題となっている。

5. 若者・女性の圏外転出

名古屋圏から東京圏への転出者数は、東京圏から名古屋圏への転入者数を大きく上回っており、近年で転出者数が少なかった2011年と比べると2023年にかけて男女ともに転出者数は大きく増加している。

6. ものづくり産業の競争環境の変化

中部圏のものづくり産業が激しい国際競争に打ち勝っていくためには、品質力や商品開発力等を更に高めていくことに加え、製品の高付加価値化や新たな販路の開拓などの対応が求められる。また、海外に移転していた日本企業の国内回帰の動きを的確に取り込む工業団地や物流拠点及びそれらを結ぶ交通ネットワークなどの産業基盤の強化が求められる。

7. リニア中央新幹線をいかす「陸・海・空」高速交通ネットワークの一体的整備

中部圏が持続的発展を遂げていくためには、リニア中央新幹線の早期整備とともに、リニア中央新幹線と有機的につながる陸・海・空の高速交通ネットワークの拡充や一体的な整備を図り、リニア中央新幹線がもたらす時間短縮効果を中部圏の広域、さらには我が国全体に波及させていくことが重要である。

8. 訪日外国人対応や観光産業の生産性向上

中部5県における延べ宿泊者数は新型コロナウイルス感染症の拡大により減少し、2022年以降

は回復傾向にあるものの首都圏・近畿圏と比較して遅れている。一方で、観光客が集中する一部の地域や時間帯等においては、地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念が生じている。さらに、観光関連産業の「稼げる」産業への変革が求められている。

9. 環境問題への対応

2050年カーボンニュートラル²の実現に向け、CO₂多排出産業において、化石エネルギーから水素やアンモニア等への転換を図る必要がある。

河川の水質については環境基準を概ね達成しているが、伊勢湾・三河湾における閉鎖性水域の水質は環境基準を十分に達成していない状況にある。一方、従来の水質の「きれいさ」に加え、生物生産性や生物多様性にも配慮した「きれいで豊かな海」の実現に向けた取組を行っていく必要がある。

加えて、中山間地域³における荒廃農地の増加や手入れが行き届かない里山林の発生は、鳥獣被害の増加などにつながる懸念されている。

10. インフラの老朽化

インフラは、高度経済成長期以降に集中的に整備されており、これらの施設の老朽化が進むことにより、生活だけでなく中部圏の基幹産業の安定性・持続性にも影響を及ぼすことが懸念される。

11. 新たな社会情勢により顕在化している課題

これからの国土づくりにおいては、地域における様々なサービスや活動分野において、デジタル活用を通じて効率性・生産性の向上につなげる必要がある。

また、海外からのエネルギー調達リスクが高まり、エネルギーの安価で安定的な確保が求められる中で、輸入拠点となる港湾の受入機能の強化が課題である。また、再生可能エネルギーを含めた電源のベストミックスの促進、水素やアンモニアといった新たなエネルギー需要への対応、持続可能なエネルギー生産に取り組んでいく必要がある。

さらに、中部圏の日本海側が特色ある圏域を形成し持続的に発展するためには、以下の直面する課題への対応を図っていく必要がある。

12. 震災復興と自然災害への対応

- ・令和6年能登半島地震からの復旧・復興や激甚化・頻発化する自然災害等への対応

13. 多様なニーズに応じた暮らし方・働き方のできる生活環境・雇用環境の形成

- ・若者の人口流出への対応や多様な価値観を受容する社会の形成

14. 多様で個性ある地域の持続的発展

- ・集約型都市構造への転換と半島及び中山間地域等での過疎化の進行への対応

² 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

³ 法律上の明確な定義がなく、一般的には、農林統計の農業地域類型区分のうち、「中間農業地域」と「山間農業地域」を合わせた地域、または国の支援の対象となる地域振興8法の指定地域を指す。食料・農業・農村基本法では、「山間地及びその周辺の地域その他の地勢等の地理的条件が悪く、農業の生産条件が不利な地域」と定義されている。

15. 自然環境との調和

- ・美しく豊かな自然環境等の保全や脱炭素社会に向けた対応

16. 地理的優位性を生かした産業の強化

- ・地理的優位性や特徴あるものづくり産業の集積を生かした競争力強化
- ・農林水産業の魅力向上による産業の強化と担い手確保

17. 太平洋側の災害リスクの高まりに伴う本社機能移転等への積極的な対応

- ・大規模災害時における我が国の経済活動の持続性の確保

18. 圏域外の人との多様な関係構築と新しい交流圏の形成

- ・観光需要の回復・高まりへの対応と交通ネットワークの更なる強化
- ・関係人口の拡大や新しい交流圏の形成

第1部第2章 中部圏の将来像とその実現のための施策

第1節 人口規模の将来見通し等

1. 人口

(1) 中部圏の人口

人口は、2020年の2,132万人から2050年には1,736万人に減少すると見込む⁴。

(2) 中部圏の年齢別構成

生産年齢人口（15～64歳）は、2020年の1,259万人から2050年には903万人に減少し、年少人口（0～14歳）は、2020年の266万人から2050年には177万人に減少すると見込む。老年人口（65歳以上）は、2020年の607万人から2050年には655万人に増加すると見込む。

(3) 中部圏の一般世帯数

一般世帯数は、2020年の880万世帯から2050年には836万世帯に減少すると見込む。特に高齢化の進展とあいまって、高齢単独世帯（世帯主が65歳以上の単独世帯）は、2020年の104万世帯から2050年には162万世帯に増加すると見込む⁵。

2. 土地利用

以下に掲げる国土利用の基本方針など、第六次国土利用計画（全国計画）（2023年7月28日閣議決定）を踏まえるものとする。人口減少などを背景とした国土の管理水準の悪化、大規模自然災害に対する脆弱性、自然環境や景観等の悪化といった国土をめぐる課題を踏まえ、同計画では、「持続可能で自然と共生した国土利用・管理」の実現に向けて、次の基本方針を掲げている。

(1) 地域全体の利益を実現する最適な国土利用・管理

低未利用土地や空き家等の有効利用や高度利用による土地利用の効率化を図るとともに、地域の合意形成に基づき管理方法の転換等を図る「国土の管理構想」や、地域の持続性確保につながる土地利用転換といった土地利用の最適化を進めることが重要である。

(2) 土地本来の災害リスクを踏まえた賢い国土利用・管理

ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせた防災・減災対策を実施するとともに、災害リスクの把握及び周知を図った上で、災害リスクの高い地域については、土地利用を適切に制限することが重要である。

(3) 健全な生態系の確保によりつながる国土利用・管理

健全な生態系の保全・再生や広域的な生態系ネットワークの構築・維持に向けて、分野横断的に多様な主体が連携して取り組むことが重要である。

(4) 国土利用・管理DX

人口、災害リスク、土地利用状況など、分野横断的な地域の情報を一元的に把握し、対策を検討していくことが重要である。

(5) 多様な主体の参加と官民連携による国土利用・管理

地域の発意と合意形成を基礎として、民間企業等の多様な主体の参加や官民連携による取組を促進していくことが重要である。

⁴ 「日本の地域別将来推計人口（令和5(2023)年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

⁵ 「日本の世帯数の将来推計（都道府県別推計）（令和6(2024)年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

第2節 区域の指定等

都市整備区域及び都市開発区域は、中部圏における将来の都市配置形態を考慮し、地域の中核都市を中心に開発整備を必要とする区域として、また、保全区域は、開発によって優れた自然資源、文化財等が損なわれないよう保全に努めるとともにその利用のために計画的な開発整備を必要とする区域として、将来の人口及び産業の配置、これら区域相互の関連並びに首都圏及び近畿圏との結び付きを配慮して指定するものとする。

なお、区域の指定に当たっては、農林漁業等への波及効果を大ならしめるよう配慮するものとする。

(1) 都市整備区域

産業開発の程度が高く、更に予想される経済発展の進展に応じ、都市の機能が十分に発揮されるよう計画的に基盤整備する必要がある地域のうち、次の各号に該当するものを都市整備区域として指定するものとする。

- 1) 自然的、経済的、社会的に密接な関連を有する一帯の広域的な地域であること。
- 2) 既に相当程度の人口の集積がある地域であること。
- 3) 既に相当程度の第二次産業又は第三次産業の集積があり、これらの産業の比重が高い地域であること。
- 4) 人口及び産業の集中に伴う市街化が著しい地域であること。

(2) 都市開発区域

都市整備区域外の地域であって、中部圏の均衡ある発展を図るため工業等の産業都市その他当該地域の中心的な都市として開発する必要があるもののうち、次の各号に該当するものを都市開発区域として指定するものとする。

- 1) 自然的、経済的、社会的に密接な関連を有し、一体的な発展が見込まれる地域であること。
- 2) 相当程度の人口増加の可能性があり、当該地域の周辺地域の開発の拠点となる地域であること。
- 3) 第二次産業又は第三次産業の優れた立地条件を有し、工業等の生産機能、流通文化等の都市機能を備えた都市の形成が可能な地域であること。
- 4) 幹線交通施設が整備されている地域又はその可能性がある地域であること。

(3) 保全区域

次の各号のいずれかに該当する地域を保全区域として指定するものとする。

- 1) 優れた自然景観を有し、観光及びレクリエーションに供するために観光資源等を計画的に保全し、又は開発する必要があると認められる相当規模の広さの地域であること。
- 2) 都市整備区域内又はその周辺であって、市街地の無秩序な拡大の防止、生活環境の保全又は住民のレクリエーションのために、相当規模の広さの近郊緑地を確保する必要があると認められる地域であること。
- 3) 特に重要な文化財である建造物、史跡、埋蔵文化財等を、それらを取り巻く自然環境と一体として保全する必要があると認められる地域であること。

第3節 将来像・目標

1. 中部圏の目指す方向

様々なリスクに直面する中部圏には、その影響を最小化するとともに、社会全体でのカーボンニュートラルへの対応、コロナ禍を契機とした暮らし方・働き方の変化、デジタル技術の急速な進展、行政区域にとらわれない地域の連携による地域生活圏といった持続可能な地域の形成、若者・女性の圏外への転出等の課題への対応も求められている。

将来に対する不透明感や不安感が増幅する中で、中部圏で暮らす人々の Well-being⁶を向上させ、更に深化させていくことを目指す。中部圏の魅力といえるゆとりある生活環境や歴史・文化、美しい自然を維持しながら多種多様な地域の個性を磨き、リニア中央新幹線の開業による日本中央回廊の形成を見据え、我が国の経済社会を支える中部圏のものづくり技術を礎に、新たな産業を育み、持続的に成長する安全で安心して若者や女性にも選ばれる地域へと進化していかなければならない。

また、厳しくも豊かで多様な自然、魅力ある都市部と農山漁村及び活力ある産業が共生した北陸圏においては、令和6年能登半島地震などからの早期復旧・復興を果たしつつ、多様な暮らし方・働き方を実現できる場を提供するとともに、都道府県域を超え多様な主体で地域の成長につながる施策を面的かつ効果的に展開する広域リージョン連携を始めとした圏域内外の連携及び国内外との交流・関係の創出による地域づくりを推進するほか、サプライチェーン⁷再編成などの受け皿となることで、分散型国づくりを先導する日本海国土軸の中核圏域として位置づけ、その役割を十分に果たしていくことを目指す。

2. 中部圏の将来像

中部圏の将来像「生活の質が高く持続的に成長する強靱な中部圏」を実現するために、次に示す圏域づくりを目指す。

(1) 豊かな自然、固有の歴史・文化、ものづくりを始めとした多様な産業を有する中部圏の各地域が個性を磨き、世界から人が集まり、全ての人が活躍できる QOL⁸の高い魅力的な地域をつくる。

(2) 美しい自然を維持しながら、産学官の連携のもと、我が国の経済社会を支える中部圏の特性をいかし、気候変動による災害の激甚化・頻発化、巨大地震やカーボンニュートラルへの対応などの世界的課題に挑み、新たな産業を育み、持続的に成長する強靱な地域をつくる。

(3) 戦略的なインフラ整備による交通・情報通信ネットワークの拡充により日本中央回廊の効果を最大化し、中部圏内の多様な地域が補完・連携し合って中部圏が一体となることで、我が国の経済社会をけん引し、世界の拠点としての機能を果たす。

さらに、北陸圏の将来像「住み心地・居心地よく、多彩な魅力を生かして躍動する北陸」を実現するために、次に示す圏域づくりを目指す。

⁶ 個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念。

⁷ 個々の企業の役割分担にかかわらず、原料の段階から製品やサービスが消費者の手に届くまでの全プロセスの繋がりを指す。

⁸ Quality of Life の略。地域と生活に対する個人の満足度のこと。

(4)「暮らし」の観点では、震災からの生活の再建と災害に強い地域づくり、多様な価値観、ライフスタイル・ライフステージに応じた暮らし方・働き方が実現できる地域づくり、市町村界にとらわれず暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域づくり及び北陸の多彩な地域資源を生かした個性ある地域づくりを通じて、「北陸ならではの暮らしの魅力」を磨き上げ、北陸圏内外の人から「選ばれる北陸圏」を目指す。

(5)「産業」の観点では、震災からの生業の再建を図りつつ、ものづくり産業の集積と日本海に面する地域で三大都市圏と等距離にある地理的条件を生かして、新しい価値を生み出し、新たな需要を取り込み躍動するとともに、日本海側と太平洋側を効果的に二面活用する国土づくりの日本海側の要となる北陸圏を目指す。

(6)「交流」の観点では、北陸新幹線及び高規格道路等の高速交通ネットワーク並びに北海道へのフェリー航路、クルーズ船の寄港及び航空路を活用した「新たな交流圏」の形成のほか、自然、歴史、伝統文化、特産物及び食文化等の多彩な魅力を「関係人口」⁹として圏外の人と新しい関係を構築するなど、新しい交流・関係が創造・拡充する北陸圏を目指す。

3. 目標

2.で示した中部圏の将来像の実現に向けた方向性として、以下の観点で目標を設定する。

(1) 人々の暮らしの観点「すべての地域が魅力あふれる生活圏の創出」

1) 活力ある地方の創生

中部圏のゆとりある生活環境をいかし、安心して子どもを産み育てられるような支援と働く時間や場所に制約がある人を含めた全ての人が就労しやすい環境づくりを通じて魅力的な雇用の場を創出する。また、高齢者、障害者、外国人を始めとする全ての人々が生きがいを持って社会に参画できる QOL の高い魅力あふれる社会の実現を目指す。

活力ある地方の創生には、地域を支える人材を育成・確保し、誰もが安心して暮らせる社会を形成する必要がある。また、中部圏の強みであるものづくりや豊かな自然環境、歴史、文化等の地域資源をいかし、人を惹きつける固有の魅力を創出することで地域力を向上させる。

さらに、国内外から観光客を呼び込み、交流人口の拡大により観光・交流を促進する。また、地域づくりやボランティア活動の参加等の関係人口の拡大と地域産業を活性化することで地域力が向上し、地域の個性を磨き上げるとともに、全ての人が活躍し助け合い、多様な主体が参加する活力ある地域の構築を目指す。

2) 暮らしやすい地域生活圏の形成

人口減少が進む中でも誰もが安心して暮らすためには、身近な生活必需品の買い物、日常の医療・介護サービス、日常の移動に不自由せず、人々がこの地域での暮らしに満足感が持てるようにする必要がある。そのため、デジタル技術を徹底活用した生活環境の維持向上、様々な交通手段を活用したシームレスな交通ネットワークの形成により地域の生活をサポートし、快適で安全・安心な生活環境を構築することで、一定の生活機能を備えた拠点を形成し、地域の実情を踏まえた新たなサービス提供により豊かさが隅々まで行き渡る地域生活圏の形成を目指す。

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

その際、中部圏内外の多様な主体による官民連携の推進に加え、市町村界を超えた広域な連携、民間同士の連携さらには都市部か地方部にかかわらず、互いに交流し、助け合える関係人口を創出することが重要となる。

（２）経済を支える産業の観点「ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化」

1) ものづくりの高付加価値化と新産業の創出による産業の強化

中部圏が世界に誇るものづくりを礎に、新たな産業を創出し、我が国の経済の安定的な発展に貢献できるよう、先端技術の研究開発等により産業を強化する。あわせて、スタートアップをサポートし、既存産業とのマッチングによる産業の高付加価値化とイノベーションを促進する。

2) 持続可能な産業の構築

ものづくりを基軸とした産業構造を持つ中部圏においては、生産性向上や国際競争に優位性を発揮するため、優良な用地の確保、インフラ基盤やサプライチェーンの強靱化、カーボンニュートラルの強力な推進とエネルギー供給の安定化、南海トラフ地震への備えが重要である。

そこで、カーボンニュートラルで世界をリードするとともに、レジリエンス¹⁰向上と DX¹¹の推進による持続可能な産業構造への転換を目指す。

そのため、中部圏の戦略産業の強化、中堅・中小企業の振興、産業を担う人材の育成・確保に加え、環太平洋・環日本海に拓かれた一大産業拠点としての中部圏の連携強化を図る。

（３）日本中央回廊の形成による国際競争力の強化の観点「日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり」

三大都市圏の中央に位置し“日本のハートランド”である中部圏の役割として、リニア中央新幹線によって形成される日本中央回廊のまんなかを担う責任として効果を最大化することが重要である。

特に、社会的・経済的な結びつきが強く、世界最強・最先端のものづくりを基軸とした一体性の強い産業集積を有する中京大都市圏が中心となって、リニア中央新幹線開業による時間距離の短縮効果をいかして新たな価値を創造するとともに、アジアの成長をけん引し、世界からヒト、モノ、カネ、情報が集まる我が国の成長の核（コア）となる圏域づくりを目指すとともに、我が国及び世界との対流拠点へと発展させる。

各都市圏の拡大・強化を図るため、リニア中央新幹線の各駅を核とする地域づくりに加え、東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルを発揮する既存鉄道駅等を拠点とした都市機能の強化と地域づくりを推進するとともに、県境を越えた広域的な地域間交流や経済的なつながりを拡大・強化する。これらにより、東京一極集中の是正や地方への人口環流などを図る。

同時に、日本中央回廊の効果を最大化し、圏域全体及び広範囲に効果を及ぼすため、広域的な道路ネットワークや国際交流拠点である空港・港湾、鉄道駅等の交通結節点の機能を強化することにより、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、シームレスな交通サービスを確保す

¹⁰ 「弾力性のある」「柔軟性がある」「回復力のある」等の意味。

¹¹ デジタルトランスフォーメーションの略。企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのもののほか、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立することと定義される。

るとともに、次世代モビリティや自動運転などの先進技術を活用した公共交通による二次交通を確保することで、地域間の連携、国土全体の連結、世界との結びつきを高めていく。

これらにより、国内外の観光・交流を促進し国際大交流時代を拓くとともに、日本中央回廊の効果を圏域の隅々、そして全国へと波及することができる圏域を形成する。

- 1) シームレスな拠点連結型国土の形成
- 2) リニア中央新幹線開業による新たな価値の創造
- 3) 交通ネットワーク強化による広域的波及
- 4) 国際大交流時代を拓く観光・交流

(4) 多様な自然資源をいかした国土管理の観点「自然の恵みの保全と活用」

中部特有の山、川、海などの多様な自然資源の恵みを享受し、保全・活用を図るため、日常的な連携活動やネイチャーポジティブ¹²の観点も含め、自然環境と健全な生態系の保全・再生、カーボンニュートラルの実現による持続可能な地域づくり、適切な国土保全を推進する。

そうした取組により、中部圏全体で水・食・エネルギーの持続可能性を高め、自然の恵みを活用しながら、それらを次世代に継承していく取組を進める。

- 1) 自然環境と健全な生態系の保全・再生
- 2) カーボンニュートラル社会の実現による持続可能な地域づくり
- 3) 適切な国土保全

(5) 災害への備えや適切なインフラの維持管理の観点「強靱な国土の構築」

南海トラフ地震を始め、火山災害や、激甚化・頻発化する洪水・高潮、土砂災害などの自然災害や、感染症を含めた様々なリスクから地域を守ることができる強靱な国土の構築を図る。その際、これまで取り組んできた命を守る防災、危機管理に加え、国民生活や産業活動が維持できる取組へと進化させていくことに留意する。

これらの取組は、行政のみならず民間や国民の総力を挙げて取り組む必要がある。具体的には、耐震化の促進や災害リスクの高い地域への人口や産業の集中を緩和するとともに、災害に強いインフラの維持・整備・活用により、ネットワークの多重性・代替性を確保するなど、平時から、産官学民一体となり、事前防災の取組を進めることで、中部圏が直面する様々なリスクへの対応能力を高める。また、行政においては、多様な主体との連携の強化を図り、緊急時に国、県、市町村、関係団体が連携して取り組むための体制構築や拠点の整備を進めることは不可欠である。

同時に、首都直下地震等により首都圏に大きな被害が及んだ際に、我が国の政治・経済活動の持続性を確保する観点から、首都圏が担っている中枢管理機能のバックアップに資する圏域づくりを目指す。

- 1) 南海トラフ地震に備えた強靱な国土の構築
- 2) 頻発化、激甚化する自然災害とあらゆるリスクへの対応

¹² 自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め、反転させること。自然保護だけを行うのではなく、社会・経済全体を生物多様性の保全に貢献するよう変革させていく考え方。2021年G7コーンウォール・サミット的首脳コミュニケの附属文書「自然協約 (Nature Compact)」に使われたことから国際的にも認知され始め、2022年の生物多様性条約第15回締約国会議で採択された昆明・モンリオール生物多様性枠組の2030年ミッションにもこの考え方が反映されている。

- 3) ネットワークの多重性・代替性の確保、首都圏バックアップ体制の強化
- 4) インフラの維持・整備・活用

さらに、2.で示した北陸圏の将来像の実現に向けた方向性として、北陸圏のポテンシャルを生かし、協力・協調して施策及び事業を展開できるよう、以下の目標を設定する。

(6) 北陸圏での魅力ある暮らしの実現 ～生活環境・雇用環境の充実と安全・安心かつ環境と調和した地域づくり～

1) 震災等からの早期復旧・創造的復興と自然災害に強い暮らしの実現

・令和6年能登半島地震や「令和6年(2024年)9月20日から同月23日までの間の豪雨(令和6年(2024年)奥能登豪雨)」による被災からの生活再建及び創造的復興により、地域のブランド力が向上し、能登地域などの被災地における暮らしに輝きを取り戻す。

・地震、風水害、土砂災害及び短期間の集中的な降雪等、激甚化・頻発化するあらゆる自然災害に対するリスクがデジタル技術を含むハード・ソフト両面による災害対策により低減されるとともに、住民が主体となり地域の事前防災活動が積極的に取り組まれることで、北陸圏において災害に強く安全・安心な暮らしが実現する。

2) 北陸圏の暮らしに磨きをかける新しい暮らし方・働き方の実現

・若者、女性、子育て世代、シニア世代及び震災被災者の方々などが、様々なライフステージにおいて北陸圏内での就業及び暮らしが選択でき、地域コミュニティの活性化が実現する。

・テレワーク及びオンライン会議等が普及することで、効率的な時間の使い方ができるようになり、「自分時間」がつけられる暮らし方・働き方ができる地域が実現する。

・北陸圏の企業及び地域社会等でダイバーシティ¹³が推進されることで、人々のライフスタイルに応じた暮らし方・働き方が可能となり、性別等にかかわらず個性と能力を十分発揮することができる地域が実現する。

・子育て世代などが時間的・経済的等のゆとりを持てることで、望む人が安心してこどもを産み育てられる地域が実現する。

・子どもたちが北陸圏の地域について自ら探究するとともに、将来の夢・希望について子どもたち同士のほか、地域の高齢者等の大人たちとも自由に話し合い、お互いの自己が尊重され、シティズンシップが育成される社会が形成され、自らが暮らしている場所に対して愛着及び誇りが持てる地域が実現する。

・北陸圏で若者が就きたい・挑戦したい業種・職種の企業が増加することで、北陸圏域内に優れた人材の定着が実現する。

・里山里海を生かした田舎暮らし及び雪国文化等の北陸圏の資源・魅力に興味を持つ人が増え、関係人口の拡大をきっかけに、地域の担い手候補の裾野の広がりと共に併せて移住・定住が促進されることで、将来も暮らし続ける希望が持てる地域が実現する。

3) 都市部と農山漁村が共生した豊かさを実感できる地域生活圏の実現

・北陸圏域内における公共交通などの利便性が確保・向上され、各都市内及び都市間での流動が

¹³ 異なる背景や特性を持つ個人が共存し、その違いを尊重すること。

促進されることで、圏域内各都市の機能連携による相乗効果が発揮される地域が実現する。

- ・まちなかへのアクセスが確保されるとともに、中心市街地において賑わいのある多様な活動が創出され、若者がいつでも集える・つながれる地域が実現する。

- ・少子高齢化・過疎化が進む中山間地域及び能登地域等の被災地において、リアルとデジタルの融合による地域生活圏の構築のほか、予防保全などの戦略的インフラマネジメントが進展し、暮らしに豊かさをもたらす生活サービスが持続的に提供され、住み続けられる地域が実現する。

4) 美しく豊かな自然環境の保全と脱炭素地域づくりの実現

- ・立山・黒部及び白山等の山岳地帯から身近な里山里海までの生態系及び健全な水環境が保全されることで、北陸圏の美しく豊かな自然環境を有する地域が実現する。

- ・徹底した省エネに加え、水力発電及び風力発電のポテンシャルの活用、水素などを活用した新エネルギー導入及び資源循環等が促進されることで、北陸圏における脱炭素化が実現する。

(7) 競争力のある産業の育成 ～北陸における経済・生産の一層の活性化～

1) 活気に満ちた農林水産業の形成

- ・被災した農林水産業に輝きを取り戻し、農林水産業における生産性の維持・向上が図られることで、食料の安定供給が実現する。

- ・第一次産業への興味関心の高まりにより就業者が増加することで、活力ある農山漁村が実現する。

- ・北陸圏が有する優れた特産品・食文化に対する人気が高まることで、地域のブランド力の向上が実現する。

2) 競争力と魅力がある産業の形成・活性化

- ・被災した伝統的工芸品産業などが再建・継承されるとともに、北陸圏の中核的な産業などの生産性が維持・向上することで、国際的にも競争力が高い産業が集積した地域が実現する。

- ・イノベーションを生み出す新たな産業の創出が促進されることで、魅力的な産業が成長する地域が実現する。

- ・経済効果の高い滞在型旅行の拠点である宿泊施設・観光施設の改修及び観光 DX が推進されることで、北陸圏への誘客を促進、消費額の拡大を図り、持続可能な観光地域が実現する。

3) 価値を生み出す力の向上と新たな需要を取り込む地域産業の活性化

- ・他圏域及び海外等から北陸圏域内への本社機能・生産拠点等の移転が進むほか、新しい働き方などの普及によるサテライトオフィス及びコワーキングスペースが増加することで、地域産業の活性化が実現する。

- ・しなやかに粘り強く対処していける国土構造により、太平洋側で発生が懸念される巨大災害に対するリスクが軽減されることで、国内企業などの安定的な経済活動が実現する。

- ・新たな産業の創出及び再生可能エネルギー導入による産業構造の転換が促進されることで、安定的・持続的に地域の雇用が維持される地域が実現する。

(8) 日本海側の中枢圏域の形成 ～日本海側圏域及び太平洋側圏域との連携強化～

1) 北陸圏の社会経済活動を支える信頼性の高いネットワークの形成

- ・被災した交通ネットワークが早期に復旧されるとともに、人口減少の進展及び大規模災害リス

クが高まる中、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置付け、これらが早期形成されることで、これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成が実現する。

- ・グローバルサプライチェーンを支える輸送網の構築により、北陸圏域内の港湾・空港における日本海側のゲートウェイ機能が充実することで、北陸圏及び隣接圏域等の国際競争力の強化が実現する。

- ・移動の容易性・強靱性等の、求められるサービスレベルを達成することで、行政界など管理境でギャップが生じないシームレスな高規格道路ネットワークが実現する。

- ・日本海側の防災拠点及びネットワークの形成が促進されることで、太平洋側で発生が懸念される巨大災害の発生時においても、国全体で社会経済活動の維持及び迅速な復旧・復興が実現する。

（9）交流・関係人口の創出 ～北陸の魅力を生かした国内外との交流・関係の創出～

1) 北陸圏の魅力を生かした観光の活性化

- ・被災した観光産業に輝きを取り戻し、北陸圏の伝統産業、歴史、景観及び食文化等の観光資源の磨き上げ、広域周遊を含む質の高い魅力的な観光周遊モデルコースなどのコンテンツの充実などにより、圏域内外の交流拡大が実現する。

- ・文化、自然、食及びスポーツ等の分野で、伝統芸能などの特別な体験及び自然を活用した体験コンテンツの高付加価値化等により、インバウンド観光の活性化が実現する。

2) 三大都市圏等との新たな交流

- ・充実した広域交通により北陸圏域内の新幹線駅及び空港の乗降客数が増加することで、交通結節点及びその周辺地域において、三大都市圏及び海外等との新たな交流の創出が実現する。

3) 様々な人とつながる北陸圏

- ・里山里海を生かした田舎暮らし及び雪国文化等の、北陸圏の資源・魅力に興味を持つ人のほか、北陸に思い入れのある人が増加することで、関係人口の拡大が実現する。

第2部 施設の整備計画

中部圏の目標達成に必要な広域連携プロジェクト

1-1. 暮らしやすさ地域力向上や地域生活圏形成プロジェクト

魅力あふれる地域の創出に向けて、地域の個性をいかしたまちづくりを進めるとともに、地域産業の活性化による地域経済強化と、新たな企業誘致やビジネスモデルの展開、バリアフリー化やユニバーサルデザイン¹⁴の推進等により、若者、女性、高齢者、障害者、外国人労働者など様々な人々にとって魅力ある就労環境を創出し、関係人口を拡大する。またデジタル技術の活用により、公共交通や医療等の暮らしに必要なサービスの維持向上を推進し、スマート農業を始めとする農林水産業の活性化に取り組む。

これらの取組により、快適で安全・安心な生活環境を構築し、豊かさが隔々まで行き渡る地域生活圏を形成し、地域力の向上を図る。

1-2. 快適・安全安心な生活環境実感プロジェクト

ビッグデータの活用やデジタル人材の育成など、新たな価値創造を実現するデジタル・新技術の活用基盤の強化を推進し、デジタル技術を活用した医療支援、地域防災力向上やグリーン化、地域の将来像を踏まえたインフラの再構築やセキュリティ強化、交通結節点の機能強化、「交通空白」の解消、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）、多様なモビリティのベストミックス、地域コミュニティと連携した安全対策などを通じて、移動や仕事といった暮らしの様々な場面における効率性や利便性、安全性、地域とのかかわりやすさ等を向上させ、誰もが快適で安全・安心な生活を実感できる生活環境の構築を目指す。

○利便性と移動の質的向上

- ・都市圏における拠点相互を結ぶ公共交通の再構築とともに、広域環状道路ネットワークによる地域の連携関係の強化を図り、産業振興・連携の促進や災害時に有効に機能する岐阜南部横断ハイウェイ等の整備や、静岡南北道路長沼立体等の調査を進め、道路ネットワークを確保しつつ、総合的なまちづくりを推進する。

○安全安心な生活環境構築

- ・人口減少や大規模災害リスクの中、伊豆縦貫自動車道、近畿自動車道紀勢線等の整備や、伊豆湘南道路等の調査推進により、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」の早期形成を目指す。

1-3. ひとづくり・つながり構築プロジェクト

未来を担う若者世代や女性、労働者・生活者として暮らす外国人など誰もが輝き活躍する社会の形成や、エッセンシャルワーカーの働きがいと十分な処遇の確保、地方大学の魅力向上、関係人口の拡大、ソーシャルキャピタル（社会関係資本）の醸成など、多様な人材を育てる社会の形成を目指す。

また、地域の担い手が自由に活動できる場の確保やコミュニティの再生、官民連携による多様な主体の参画や多様な暮らし方・働き方を後押しするなど、共助社会や人々がつながり合う社会を実現する。

¹⁴ 障害の有無、年齢、性別、言語等にかかわらず、初めからできるだけ多くの人々が利用しやすいよう、都市及び生活環境をデザインする考え方。

これらの取組により、「若者・女性にも選ばれる楽しい地方」の実現を目指す。

○人々がつながりあう社会の形成

- ・空き家バンクの運営により空き家の利活用を促進し、増加する空き家を活用した住居やサテライトオフィス、宿泊施設へのリノベーションにより地域の新たな資源とし、移住者等の人材を確保するためお試し住宅整備を活用するなど空き家等の利活用や情報発信、住宅確保等に関する支援を行う。

1-4. 国土強靱化プロジェクト

南海トラフ地震を始めとした災害に備えた強靱な国土の構築に向けて、産学官民の多様な主体と連携した防災・減災のハード対策の推進や広域のかつ実践的な地震・津波防災訓練等のソフト対策の推進、事前防災から復旧・復興までの時間軸を考慮した対策を推進する。

また令和6年能登半島地震等を踏まえた半島・離島特有の地理的、自然的、社会的な条件不利地域における対策強化、都市や産業の防災力強化、ネットワークの多重性及び代替性の確保、首都圏バックアップ体制の強化を通じて、中部圏の地理的特性をいかした強靱な圏域を形成する。

○南海トラフ地震への備え強化

- ・木曾三川河口部耐震対策、四日市港海岸直轄海岸保全施設整備等により、南海トラフ地震に備えた堤防・防波堤等の整備・強化、既存堤防等の耐震対策、「粘り強い海岸堤防」の整備等、ハード整備を推進する。

○大規模自然災害への備え強化

- ・地域の安全度を向上させるために、流域治水プロジェクトにより流域全体で雨水や流水等を貯留する対策や洪水を流下させる対策、氾濫水を制御する対策をそれぞれ充実させるとともに、ダム事業、砂防事業や大規模特定河川事業等と効果的に組み合わせて流域治水を推進する。

○ネットワークの多重性及び代替性確保

- ・中部圏の骨格を成す東名高速道路、新東名高速道路、中部縦貫自動車道等の東西軸、東海北陸自動車道等の南北軸、東海環状自動車道等の環状軸、また、伊豆縦貫自動車道や近畿自動車道紀勢線等の半島地域へのアクセス軸などの基幹ネットワーク整備や暫定2車線区間の4車線化等による機能強化とともに、それらを補完する名神名阪連絡道路等の道路ネットワークの調査・整備を推進しネットワークの多重性・代替性の確保を推進する。

○太平洋・日本海二面活用による広域的なバックアップ体制強化

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

1-5. 環境・国土サステナビリティプロジェクト

自然と共生した持続可能な国土・地域づくりや、多様な植物、動物、生態系の維持、環境教育を通じた生物多様性に関する理解促進など、ネイチャーポジティブの推進を図るほか、まちづくりや農林水産業のグリーン化、木材利用の拡大などを推進し、カーボンニュートラルを実現する。

また、森林や水辺空間の保全、山地から海岸までの総合的な土砂管理など、人口減少下の適正な国土利用・管理を目指すとともに、予防保全型メンテナンスへの本格的な転換、災害対応力の向上等に向けた新技術やデジタル技術の活用、建設業・運輸業等の担い手確保及び育成、グリーンインフラ¹⁵の推進など、国土基盤の高質化を目指す。

¹⁵ 社会資本整備、土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくり・地域づくりを進める取組。

○ネイチャーポジティブ推進

- ・山岳環境保全のための登山道及び山小屋トイレ等の適切な維持・修繕を行うとともに、自然公園等の安全な利用や利便性を高めるため、災害や老朽化で破損した施設の再整備を推進する。

○カーボンニュートラル社会の実現

- ・産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な拠点の環境整備や世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応するため、清水港、名古屋港、衣浦港、四日市港等におけるカーボンニュートラルポート（CNP）¹⁶の形成を推進する。

○人口減少下の国土利用・管理

- ・良好な森林環境を育成・保全し、森林の有する多面的機能¹⁷を維持・発揮するため、保安林の指定・管理、治山施設の整備、森林整備等の取組を推進する。

1-6. 世界をリードする産業進化プロジェクト

高度なものづくり技術の活用による新たな産業の創出や、新たなビジネスモデルの展開による高付加価値型の産業・事業の創出、国際競争に優位性を発揮する産業構造への転換と基盤強化、中部圏の強みをいかした戦略産業の強化、中堅・中小企業の振興、産業を担う人材の育成・確保、持続可能な物流機能の確保や新技術の実装に対応した物流拠点の整備といった産業を支える道路などの基盤の強化を通じて、国際社会に先んじたイノベーション創出に取り組む。

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

○戦略産業の強化

- ・自動車関連産業を始めとする多様な産業が広域に集積する中部圏において、2050年カーボンニュートラル及びグリーントランスフォーメーション実現に向けて、中部圏の自治体や経済団体等で構成する「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」などの取組を通じて、経済性や供給安定性、安全性を勘案しつつ、水素の需要創出・拡大を図り、水素・アンモニア等の次世代エネルギーのサプライチェーンを構築し、それぞれの産業分野や地域に最適となる利活用の普及・促進を図る。
- ・航空宇宙関連事業者の新規立地・設備投資を促進するため、関連事業者の設備投資予定の具体化に応じて、工場等新增設促進事業、国による利子補給金を活用、アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区による国際戦略総合特区設備等投資促進税制等の活用を図る。

○産業を支える基盤の強化

- ・我が国の経済をけん引する自動車産業、航空宇宙産業等の地域の基幹産業の競争力を強化し、地域経済や雇用の面でストック効果が最大限に発揮できるよう、国際拠点港湾である清水港、名古屋港、四日市港、重要港湾である御前崎港、三河港、衣浦港等において、船舶の大型化、貨物量の増加、耐震性の確保や施設の老朽化等への対応のため、コンテナ輸送、完成自動車等一般貨物輸送の機能維持・強化に向けた整備を推進する。
- ・国際拠点空港や国際拠点港湾、重要港湾等国際物流拠点とのアクセス向上に資する西知多道路、静清バイパス清水立体、一宮西港道路、浜松湖西豊橋道路等の調査・整備や国際拠点空港の機能強化を推進するとともに、空港・港湾等の物流拠点や広く分布する生産拠点、さらには先進的な研究開発や技術革新を担う開発拠点との連結強化に向けた取組を推進する。

1-7. 日本中央回廊まんなか圏域拡大プロジェクト

リニア中央新幹線開業による新たな価値の創造や交通ネットワーク強化による広域的波及、日

¹⁶ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図る港湾。

¹⁷ 森林が有する、国土の保全、水源の涵養、地球温暖化の防止、生物多様性の保全、木材等の林産物供給などの機能のこと。

本中央回廊の効果の最大化を通じて、国土全体の連結、世界との結びつきの強化を図るとともに、他の大都市圏へのアクセス性の良さと中部圏が持つ住みやすさをいかし東京一極集中の是正において選ばれる地域としてのポテンシャルを一層高めていく。

○リニア名古屋駅を核とした圏域形成強化

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

○リニア中間駅を核とした圏域形成強化

- ・リニア中間駅を核とした圏域形成強化に向けて、中枢機能の立地や移転受入の促進、インバウンド¹⁸もターゲットとした広域観光の促進による交流人口の拡大、首都圏のバックアップや食料供給・医療提供の拠点となる機能の強化に取り組む。また、リニア中間駅を核とした地域づくりとして駅周辺を始めとする企業誘致を促進し産業力の強化を図ること、雇用の創出並びに移住及び関係人口の拡大を図る。

○東海道新幹線エリアの圏域形成強化

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

○三遠南信エリア（愛知県東三河地域、静岡県遠州地域、長野県南信州地域）の圏域形成強化

- ・日本中央回廊を形成する地域として、首都圏、名古屋圏、近畿圏を結ぶ東西軸、北陸圏へと通じる南北軸の三遠南信自動車道等の整備を推進するとともに、国内外の交流拠点である空港や港との連携を強化し、ヒト、モノの交流を促す。また、経済界、行政などの連携により、三遠南信サミットを開催するなど県境を越えた三遠南信地域の一体的な振興発展と連携強化、交流促進を図るとともに、メディアやウェブサイト等の情報ネットワークなどを効果的に活用し、地域内外への情報の発信と共有に取り組む。

○日本中央回廊の効果を最大化する交通基盤強化

- ・名古屋駅のスーパーターミナル化とともに、名古屋駅と中部国際空港とのリダンダンシー¹⁹機能を確保する西知多道路などの重要物流道路等の道路ネットワークの強化、並びに名古屋駅と周辺都市との広域交通機能強化に向けた取組を推進する。
- ・中部国際空港などにおいて LCC を始めとする国際定期路線の誘致など就航・増便への対応など新たな需要を喚起する取組を推進するとともに、中部国際空港の完全 24 時間化などの機能強化を推進する。

1-8. 新時代の観光交流促進プロジェクト

MICE²⁰機能の拡充・強化や国際的なスタートアップ・エコシステム²¹の構築、マルチモーダル²²な周遊観光ルートの形成など国際的な広域観光交流や、中部圏・北陸圏の両圏が連携した広域的なプロモーションに加え、観光産業の高付加価値化や DX 化、魅力的な観光資源の特性をいかした地域ならではの体験コンテンツの創出など、地域の魅力をいかした観光交流を強化する。

¹⁸ 訪日外国人旅行者のこと。

¹⁹ 「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークやライフライン施設を多重化するなど、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

²⁰ 企業等の会議 (Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行 (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。

²¹ スタートアップをサポートする多様な人材や組織が、一定程度揃い相互に関連しながら活動することで、その中からスタートアップが次々と立ち上がり大きく成長するところが出現するという状況が継続的に生じる仕組み。

²² 良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道等、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策。

今後、広域連携 DMO が主体となって策定する「広域連携観光戦略」に基づき、周遊観光の促進や観光コンテンツの造成、受入環境整備、情報発信・プロモーションの強化等の具体的な取組を進める。

○太平洋・日本海広域観光交流の強化

- ・中部圏 9 県が連携した日本政府観光局（JNTO）による広域的なプロモーションを昇龍道等の名称も活用しながら引き続き推進するとともに、国道 473 号月バイパス（月工区）や松本糸魚川連絡道路（安曇野道路）等、エリア内の観光地へのアクセスや観光地間の対流を支える交通基盤の整備、ドライブプランなど交通事業者との連携を推進する。

○地域の魅力をいかした観光交流の強化

- ・熱田駅周辺まちづくりを始めとする歴史資源等を生かした独自の魅力づくり、歴史的建造物やまちなみの保全、公共還元型の港湾緑地等の施設整備など地域の交流拠点としての役割を担う港湾緑地等の魅力向上、中川運河の再生など水辺空間の整備、広域サイクリングロードの整備、離島資源の活用、農地や美しい景観の継承、日本風景街道各ルートとの協働、伝統産業・伝統工芸の振興等を通じ、官民連携により民間活力を最大限いかし、住民と旅行者が、関係性を深める体験コンテンツ等の整備を推進する。

1-9. 他圏域連携プロジェクト

日本列島の「まんなか」に位置し、日本中央回廊の中心に位置する中部圏において、隣接圏域との交流・連携により中部圏のみならず、隣接圏域も見据えた発展を目指す。

前述のプロジェクトの中から交通ネットワークの形成・防災力の強化・観光交流の促進などについて円滑かつ効果的に進捗が図られるよう、他圏域との連携を推進する。また、地域の成長やイノベーションの創出のため、これまでの連携をより深化させ、具体的なプロジェクトを面的かつ分野横断的に実行する、中部広域リージョンの取組を推進する。

北陸圏の目標達成に必要な広域連携プロジェクト

2-1. 安全・安心な地域づくりプロジェクト (PJ1)

近年では自然災害が激甚化・頻発化していることから、あらゆる関係者が連携・協働した防災・減災、国土強靱化の取組を一層強化していくとともに、事前防災・事前復興の観点からのハード・ソフト両面から防災地域づくりを推進する。

また、喫緊の対応として震災からの創造的復興が必要であり、インフラなどについて、関係機関などが連携しながら、一丸となって早期復旧・復興に取り組む。

加えて、持続可能なインフラメンテナンスの構築に向けて、高度経済成長期に整備されたインフラの老朽化が進展することを踏まえ、その機能が将来にわたって適切に発揮されるための維持管理・更新を戦略的・計画的に推進する。

○防災・減災、国土強靱化の更なる強化

➤災害に強い国土形成

・(地震・津波対策)

地震発生時の救命救急、応急復旧及び復興に不可欠な交通ネットワークを確保するため、東海北陸自動車道、能越自動車道、中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、富山高山連絡道路及び金沢能登連絡道路(のと里山海道)等の高規格道路等の地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期形成並びに「道の駅」などの防災拠点化及び更なる防災機能の強化を推進する。また、緊急輸送道路上の橋梁の耐震機能強化、港湾施設の耐震・耐波性能等の強化と関連する技術開発、空港の耐震性の向上等の広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化及び交通結節点などにおける防災拠点機能の強化を推進する。

○安全・安心な国土利用・管理等による防災・減災まちづくり

➤グリーンインフラを含むインフラの防災・減災機能の付加

・利水ダムなどの治水利用、学校施設、公園緑地及びため池、農地・農業用排水施設等を活用した流域の雨水貯留浸透機能の維持・向上、バイパスと二線堤²³の双方の機能を有する道路整備及び港湾を活用した支援物資輸送・被災者輸送等の取組を推進する。

2-2. 多様性と包摂性のある地域づくりプロジェクト (PJ2)

被災地域における暮らしと住まいの再建など創造的復興を推進する。また、北陸圏が有する充実したこども・子育て環境、ゆとりある居住環境、豊かな自然環境等、これまで北陸圏の強みとしてきた暮らしやすさを基盤として、中核市が接続している北陸圏の地域特性も生かしながら、一人一人の Well-being の向上にむけて、多様な暮らし方・働き方を選択できる地域づくりを推進する。

加えて、北陸圏で生まれ育った人が、北陸圏外からライフステージに応じて北陸圏の暮らしに戻る選択肢がある社会、価値観に応じて北陸圏外の人が北陸圏での暮らし方・働き方を選べる多様性のある社会の構築を推進する。

このような取組を推進することで、北陸圏の強みを生かし定住促進、移住促進を図る。

○暮らしの再建と医療・福祉・子育て支援の取組強化

➤若者から高齢者みんなが住みやすく、2世代、3世代と安心して住み続けられる、地域コミュニティの維持・充実、定住化環境整備

²³ 本堤背後の堤内地に築造される堤防のことで、万一、本堤が破堤した場合に、洪水氾濫の拡大を防ぎ被害を最小限にとどめる役割を果たす。控え堤、二番堤ともいう。

- ・北陸圏では、祖父母が孫の面倒をみる機会等の世代間交流が多いことから、多世代の誰もが安全・安心で快適に暮らすことのできる環境づくりのため、サービス付き高齢者向け住宅、子育て世帯向け住宅及び子育て、医療・福祉・介護・健康・コミュニティ等のサービス拠点施設の整備などにより、多様な世代が安心して健康に暮らすことができる「スマートウェルネス住宅・シティ」の展開を推進する。

○多様な価値観に応じた暮らし方・働き方の拡充

➤優れた人材定着に向けた環境整備の充実及び多様な就業環境の創出

- ・北陸圏で育った優れた人材が圏域内で活躍できるよう、また圏域外から優れた人材を呼び込めるよう、大学コンソーシアムなどの取組により、各高等教育機関の魅力向上とオープンキャンパスなどの情報発信の充実を図るとともに、企業と行政が連携し、圏域外での就学生も含めた学生に対し、優れた地元企業の情報発信及び担い手確保に資する取組を展開する。また、北陸圏で育った優れた人材がグローバルに活躍できるよう、多言語教育の推進及び国際交流の機会を提供するとともに、これらの人材が圏域内でもその能力を生かして活躍できる場を創出する。さらに、多様な働き方の選択肢を準備することで、人材定着を図る。

○新しい公共の領域拡大

➤地域課題解決に向けた首都圏の大学等と地方公共団体との連携及びサテライトキャンパスの誘致、支援

- ・新産業の創出及び産業構造の転換に貢献する地方大学の魅力向上により、大学を核とする地域活性化を図る。また、スポーツ分野において首都圏の大学からの指導者の招へい及び大学生と北陸圏内の高校生との交流等による競技力の向上を図る。さらに、デジタル技術なども効果的に活用して、地域課題の解決などに資する首都圏の大学などの地方へのサテライトキャンパスの設置に向け、北陸圏の関係機関などと大学などの連携を推進する。

2-3. デジタルを活用した地域生活圏形成プロジェクト (PJ3)

北陸圏において、「シームレスな拠点連結型国土」の実現に向けて、地域経済の成長につながる施策が面的に展開されていく状態を創出できるよう、地方公共団体と企業・大学・研究機関等の多様な主体が広域的に連携しながら取り組む「広域リージョン連携」を推進する。

また、デジタルを徹底活用することで、接続型都市圏の中心となる中枢中核都市及び周辺の中心都市が核となり、生活に身近なコミュニティを基礎的な単位とし、市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏を形成し、中山間地域などの過疎地域などにおいても都市圏と同レベルでの生活サービスなどの享受を可能とし、人々が生き生きと安心して住み続けられる地域づくりを推進する。

○都市間連携を通じた高次都市機能の充実

➤接続型都市圏の形成

- ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業効果などを圏域全体に波及させるため、新幹線駅と結節する二次交通の整備・充実などのほか、交通結節点の改善及びパーク・アンド・ライド駐車場の整備等によるバス・鉄道等の地域公共交通の利便性の向上を推進し、高速かつ利用しやすい交通サービスを提供することで、新幹線駅などを核としたビジネスとにぎわいの創出を図る。これらの取組を推進することで、接続型都市圏を軸とした各都市が地域生活圏の形成の拠点都市となることで、圏域の自立的発展を図る。

2-4. 北陸圏グリーン化プロジェクト (PJ4)

豊かな自然環境、多様な生態系及び水循環等の健全性を維持・確保するほか、中山間地域などの森林・林業、農業・農村及び水産業・漁業の有する多面的機能を維持・発揮していくため、農林水産業の担い手確保及び都市部の住民と地域住民との交流・連携等の森林・農地等を持続的に守る

体制・仕組みづくりを推進する。また、国土・地域の荒廃を防ぎ、持続可能な国土・地域の形成を図るため、国土の管理構想を踏まえつつ、最適な国土の利用・管理を推進する。あわせて、生物多様性の保全及び野生動植物の保護・管理による豊かな自然環境の保全のほか、日本海の問題の解決を目指して国際協調・貢献を推進する。

加えて、自然災害の激甚化・頻発化として表れている「気候危機」を踏まえ、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、脱炭素地域づくりを推進する。

○自然環境の保全と里地・里山・里海の維持・形成

➤美しく豊かな自然環境・水循環及び里地・里山・里海の保全

- ・豊富な水資源を守り河川流域全体を視野に入れた健全な水循環の維持又は回復を図るため、森林・農地の保全及び地下水涵養対策のほか、ダム、上下水道、浄化槽、農業用排水路及びため池・生活貯水池の整備等により、水環境の改善を推進する。

2-5. 活力ある農林水産業形成プロジェクト(PJ5)

人口減少下においても農林水産業の持続的発展及び農林水産業を支える基盤となる農山漁村の振興を図り、食料安全保障を強化する。

また、北陸圏では里地・里山・里海が地域の財産であり、歴史・文化としての地域資源であることから、農林水産業の持続的な発展を図り、地域のアイデンティティを守り続ける取組を推進する。

2-6. 競争力と魅力ある地域産業形成プロジェクト (PJ6)

若者世代及び女性の流出が続く北陸圏において、人口の流出を食い止め、持続可能な地域づくりに寄与するための良質な雇用、魅力的な就業機会を増やす取組を推進する。

また、北陸圏において集積するものづくり産業及び特徴ある観光産業などの地域資源を生かし、国際競争が激化する中で競争力を維持・向上させるため、北陸圏内において様々な「新結合」を生み出すことにより、地方経済に活力を創出し、我が国の潜在的な成長力を引き出していく「地方イノベーション創生構想」を実現させ、魅力ある地域産業の形成を促進する。

2-7. 産業誘致プロジェクト (PJ7)

北陸圏の有する優れた地域文化などを国内外に発信するとともに、北陸圏の有する特性を生かして、国内外の高付加価値型産業及び成長産業の国内生産拠点の誘致を推進する。

さらに、首都直下地震などの巨大災害リスクに対するバックアップ機能の確保の観点から産業拠点の分散的配置が求められており、三大都市圏と等距離にある地理的優位性を生かした産業誘致を進める。

○地域の強みを生かした生産拠点の形成・強化

➤海外・国内他地域からの企業の製造拠点・本社・研究開発・研修機能等の誘致及び人材育成、誘致による地域産業の活性化

- ・北陸圏が有する良質で豊富な水資源及び交通の利便性といった半導体などのデバイスメーカーが志向する立地条件に加え、部品供給・加工等の素地が整っている点などを生かし、国際競争力を持つ産業集積拠点として「電子デバイス街道」の更なる形成に向けて、環日本海諸国などの世界へと展開できる企業の立地を促進する環境整備を推進する。

2-8. 日本海側の中枢圏域形成プロジェクト(PJ8)

日本海側の港湾の連携及びゲートウェイ機能の充実に向けた環日本海ネットワークの形成のほか、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内陸部も含めた連結を強化する「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図り、ヒト・モノの流動を一層活発化させ、地域資源を最大限活用する国土構造の構築を推進する。

○国土軸・連携軸のネットワークの強化

➤北陸新幹線、東海道新幹線、リニア中央新幹線で形成される環状機能を含む広域ネットワークの強化

- ・北陸新幹線の大阪までの全線開業が実現した場合、東海道新幹線と併せて東京圏・名古屋圏・大阪圏を環状で結ぶ新幹線ルートが形成され、この環状ルートはリニア中央新幹線の段階的整備で形成される日本中央回廊の環状機能も併せ持つ位置にあることから、日本中央回廊とのネットワークの整備・拡充を推進し、JR・北陸3県連携による誘客キャンペーンの展開及び鉄道観光推進事業等により、日本中央回廊の形成の効果が北陸圏に波及するような連携強化を図る。

➤高規格道路等の国土幹線道路ネットワーク等の交通機能の強化

- ・国内外の観光客の利便性向上、物流の効率化及び地方部における生活圏維持に不可欠な東海北陸自動車道、能越自動車道、中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、富山高山連絡道路及び金沢能登連絡道路（のと里山海道）等の高規格道路等の地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期形成及びネットワーク等におけるサービスレベルのギャップを解消したシームレスネットワークの構築のほか、緊急時の通行を確保する橋梁の耐震補強及び多車線化等による交通機能の強化を推進する。

2-9. 個性豊かな観光地域づくりプロジェクト (PJ9)

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業効果を北陸圏全体に波及させるため、北陸圏の魅力を更に磨き上げるとともに、コロナ禍による疲弊に加えて令和6年能登半島地震で被災した観光地・観光産業の再生・発展に向けた取組を推進する。また、観光の恩恵を地域全体に波及させるため、地域一体となった観光地域づくりに向けた体制整備・機能強化を図るとともに、広域的な戦略の下、関係者とも連携し、地域の実情に応じた柔軟かつ弾力的な事業を推進することにより、地方誘客及び地域周遊・長期滞在の促進を図る。

2-10. 新たな交流圏形成プロジェクト (PJ10)

北陸新幹線、国土幹線道路ネットワークにより、三大都市圏の国際空港などにつながる北陸圏において、「新たなゴールデンルート」の形成を進め、新たな交流圏の創出を促進する。

○交流ポテンシャルの最大限の発揮

➤交流に必要な交通基盤、社会基盤整備

- ・インバウンドの受入に向けて、東海北陸自動車道、能越自動車道、中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、富山高山連絡道路及び金沢能登連絡道路（のと里山海道）等の高規格道路等の国土幹線道路ネットワークの整備のほか、北陸新幹線の大阪までの早期の全線開業に向けたPR活動などの取組、北陸圏域内の空港での国際航空路線の就航・増便に向けた取組及び北陸圏域内の港湾でのクルーズ船の大型化に対応した港湾の強化などのクルーズ船の誘致に向けた取組を推進する。

2-11. 関係人口拡大プロジェクト（PJ11）

企業などにおけるワーケーション²⁴の取組など、大都市圏と地方との関係性を深めるため、地域を繰り返し訪ね、住民と来訪者の関係性を深める取組を推進することで、移住・二地域居住等による地方への人の流れを創出する。

2-12. 隣接圏域等との連携促進プロジェクト（PJ12）

環日本海ネットワークの形成、未整備区間の解消などによるサプライチェーンの形成及び交流・関係人口の拡大等の、日本海側と太平洋側を効果的に二面活用した国土づくりに取り組む。

○北陸新幹線の延伸等による環状機能を含む広域ネットワークの強化

- ・「昇龍道プロジェクト」を継続的に取り組むほか、東京・大阪間を北陸経由で巡る「新たなゴールデンルート」の形成など、自然・文化の保全と観光の両立を図りつつ、個性豊かな地域の魅力を生かした地域密着型の体験型観光など、幅広い観光客層を対象とした持続可能で広域的な周遊観光を創出する。

2-13. 震災からの創造的復興プロジェクト（PJ13）

創造的復興の取組には、産学官民の意識変革及び行動変容を促すことが重要であり、震災からの創造的復興を果たし、人口減少社会に適応しながら持続可能な地域のあり方を実現するための目標（6）から目標（9）の達成に必要な横断的なプロジェクトとして、被災による経験・ノウハウを生かした「暮らし」、「産業」及び「交流」等の多様な取組と人材育成について産学官民の連携により推進する。

²⁴ Work(仕事)と Vacation(休暇)を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすことを指す。