

開会あいさつ 越境地域政策研究フォーラム趣旨説明

広瀬裕樹氏（愛知大学学長）
戸田敏行氏（愛知大学三遠南信地域連携研究センター長）

日 時：2024年2月10日（土）
場 所：愛知大学豊橋校舎（オンライン開催）

○司会（駒木）：皆さま、おはようございます。本日は、土曜日の午前中からご参加いただきまして、誠にありがとうございます。本年度も昨年度に引き続きまして、オンラインでの開催となりました。お聞き苦しい点もあるかと存じますが、ご容赦いただければ幸いです。なお、オンラインで参加の皆さまにおきましては、マイクはミュートをお願いいたします。

それでは定刻となりましたので、ただいまより愛知大学三遠南信地域連携研究センター主催の「2023年度第11回越境地域政策研究フォーラム」を開催いたします。開催に先立ちまして、本学学長の広瀬裕樹より、皆さまにご挨拶をいたします。

○広瀬：皆さま、おはようございます。学長の広瀬でございます。本学の三遠南信地域連携研究センター主催の越境地域政策研究フォーラムは、ただいまご紹介がありましたとおり、第11回を数えることになりました。わが国における地域研究のプラットフォームとして、重要な地位を獲得しつつあることを誠に喜ばしく思っております。

本日も、午前中には基調講演がなされ、午後には分科会が開催されるということで大変楽しみにしております。基調講演をしていただきます大島様には、大変お忙しいところ、貴重なお時間をつくっていただき誠にありがとうございます。

また、ご講演にあたり、能登半島地震のために業務とのご調整が難しいところがあったと伺っております。このことはかえって、本日のテーマが、わが国において、今まさに、いかに重要であるかということを感じていただくと感じているところです。

ぜひ本日、一日を通じて活発にご議論をいただき、地域研究をさらに深めていただければと思っております。本日は、どうかよろしくをお願いいたします。

○司会：ありがとうございました。

続きまして、当センター長の戸田敏行より、当センターの概要および本フォーラム趣旨について説明いたします。お願いいたします。

○戸田：皆さん、おはようございます。本日は第11回になりますが、「越境地域政策研究フォーラム」にご参加をいただきまして、誠にありがとうございます。センター長の戸田と申します。私からセンターの成り立ちといいますか、このフォーラムの経緯、本日の趣旨について、簡単にご説明を申し上げたいと思います。

スライド1が三遠南信地域連携研究センターの歩みです。このセンターは、2004年4月に愛知大学の豊橋校舎に置かれました。そのときの趣旨が「地域の中に大学を置く、大学の中に地域を置く」ということでございます。

右側に三遠南信地域の地図が映っております。毎年、ご参加いただいております皆さまにとっては、もうご承知いただいているところですが、今回、初めてご参



スライド1 愛知大学三遠南信地域連携研究センターの歩み

加いただく方も多数いらっしゃいますので地図をご覧ください。

愛知県東三河地域の中心都市の豊橋市に、愛知大学豊橋校舎が存在いたします。この東三河の「三」と静岡県の遠州地域の「遠」、中心都市が浜松になります。それから、長野県の南信州地域の「南信」、中心都市は飯田市になります。赤色の字で書いてありますが、この県境を越境するエリアを「三遠南信」と呼んでおります。ここが私どもの豊橋校舎の後背地になりますし、研究のフィールドということですので、まさに「地域の中に大学を置く、大学の中に地域を置く」というところから本センターが設立されております。

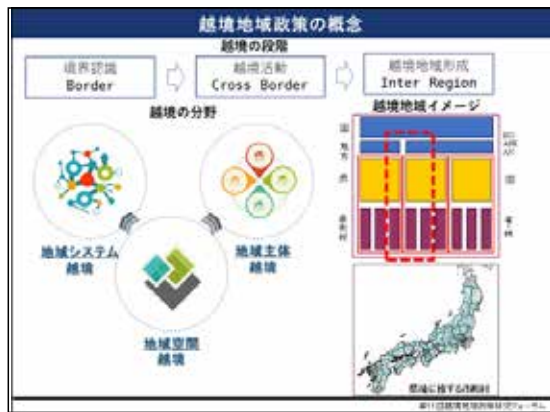
以降、三遠南信地域連携研究センターは、文部科学省のいろいろな事業、競争的経費をいただきまして、今日まで研究をしております。ざっと見てみますと、2005年には「グローバルな視点に立った『地域づくり』」ということで、ローカルとグローバルという両方の視点から地域づくりを考えてきました。

2010年からは「地域連携型GIS」ということです。本センターは二つの研究コアを持っております。一つは越境する地域ということで地域計画コア、もう一つがGISコアです。午後は、その分科会に分かれますが、GISの研究は2010年から始まっております。

2013年からのテーマが「越境地域政策」ということです。行政境界をCross Borderしていく、あるいは、そこに新しい越境空間を見だしていく越境地域の政策を考えるということ。これにつきましては、文部科学省の共同利用・共同研究拠点「越境地域政策研究拠点」ということで、わが国の越境地域政策の拠点として研究を続けてまいりました。これにあわせまして、2013年から「越境地域政策研究フォーラム」も開始されました。

続きまして、2019年からは私立大学研究ブランディング事業として、「『越境地域マネジメント研究』を通じて縮減する社会に持続性を生み出す大学」ということで、研究の幅を大学全体に広げております。

さて、越境地域政策について少しご説明を申し上げます。行政の境界を越えると申し上げましたが、スライド2に越境地域の段階を三つの箱で描いてあります。まずは境界の認識ということで、Borderの認識をすることから始まりまして、次に越境の活動、さまざまなCross Borderな活動を調査してまいりました。さらに、越境地域の形成、Inter Regionということで、Borderを含み込むようなエリアを考えてきました。



スライド2 越境地域政策の概念

その概念図が右側の上段に描いてあります。これは国内でいいますと、最も顕著に表れるのが、三遠南信のような県境を越えるエリアということになってまいります。海外で見ると、欧州連合 (EU) のような国境を越えていくエリアも考えられるわけです。

右側の下のところに市町村図があります。日本の4割の基礎自治体・市町村は県境に接しています。その点から考えますと、さまざまな越境していく課題性は多いだろうということです。

そして、左側に三つの越境のタイプが描いてあります。一番下が越境の空間ということで、文字どおりの地域の空間を越えるということです。それに併せて、さまざまな制度等の地域システムを越境していく、あるいは越境を担う地域主体の越境的な行動があるという展開が考えられます。

愛知大学の位置を考えますと、まさに地域の越境を考えていく位置にあります。われわれの位置は三遠南信地域ということです。さらにこれを広く捉えますと、



スライド3 日本中央回廊(スーパー・メガリージョン)と愛知大学

国土計画的な視野が非常に強くなってまいります。

スライド3は、「日本中央回廊」ということで、これは基調講演で説明がありますが、日本の都市圏を非常に大きく捉えていくということです。近年は「スーパー・メガリージョン」という呼び方でしたが、第三次国土形成計画から「日本中央回廊」という名称になっております。

そのなかで三遠南信地域は、名古屋都市圏と首都圏の間に挟まれるということで、越境を考えていく場としての必要性、妥当性があるということになります。

本日のフォーラムは第11回になります。冒頭、駒木先生からお話がありましたが、従来は対面で研究会をおこない、分科会も複数開催しておりましたが、コロナ以降、ウェブ（Zoom）でおこなうことになっております。残念ながら、今回も対面で、皆さんにお会いをして意見交換をする、あるいは連携を深めることはできませんが、ウェブ上の開催をさせていただいております。

まず基調講演ですが、「新たな国土形成計画と中部圏の持続的な地域戦略」ということでお話をいただきます。広瀬学長からもお話がありましたが、当初は、国土交通省中部地方整備局の佐藤守孝副局長にお願いをしておりました。しかし、今般の能登の地震がございまして、佐藤さんの前職が復興庁ということもありまして、そちらの対応にあたっておられ、本日は中部圏広域地方計画推進室の総括副室長の大島常生さんにご講演をいただきます。

続きまして、午前中の全体会の部分では、「三遠南信シンクタンクの連携」ということで報告をいただきます。地方シンクタンクは全国に津々浦々あるわけですが、三遠南信地域も愛知県側の東三河、それから遠州・南信州と地域シンクタンクがございまして、そのシ

ンクタンク連携のなかで、どのようなことが研究されているかということについて、ご報告をいただく予定にしております。

午後は、二つの分科会が予定されております。これはコアに従ってということで、最初に挙げておりますのは第1分科会「計画行政コア」です。こちらでは「可動的なまちづくりへのアプローチ」ということで議論をしていくことになっております。こちらには基調講演をいただく大島さん、それから、同じ部門になりますが、池口（政徳）さんにもご参加いただいで、コメントいただきます。

「可動的なまち」ということで、四つの側面から考えようということです。「自動車と可動空間」ということで、ズキ株式会社の熊瀧（潤也）さん、経済の側から「地域経済の活性と可動性」ということで豊橋信用金庫の宮川（直樹）さん。それから、少し可動の発展になりますが、「多様な参加と分身ロボット」ということで株式会社オリエント研究所の高垣内（文也）さん、「新たな可動性・ドローン物流」ということで、HMK Nexus株式会社の内田（貴啓）さんにご議論をいただく予定です。

分科会2は、「地域システムコア」でGISの研究を続けているコアです。今回は「人流データの活用」ということで議論をいただくことになっております。4題の発表が予定されております。「人流データ活用の可能性と課題」ということで、東北大学の永田彰平先生、「人流データでみる祭礼見物の空間的特徴」ということで、本学の佐藤弘隆先生。そして、「人流データを利用したまちづくりイベント来場者の空間特性分析」ということで、司会もさせていただいております本学の駒木伸比古先生、そして、「人流データの紹介と

スライド4 第11回越境地域政策研究フォーラム 午前の部

スライド5 第11回越境地域政策研究フォーラム 午後の部 1

地域システムコア：人流データの活用

○コーディネーター：蔣 湧（愛知大学地域政策学部教授）

分
科
会
2

【発表】

- 人流データ活用の可能性と課題： 永田 剛平氏（東北大学災害科学国際研究所）
- 人流データでみる賑わい発生の空間的特徴： 佐藤 弘隆（愛知大学地域政策学部 准教授）
- 人流データを利用したまちづくりイベント系集客者の空間特性分析： 駒木 伸比呂（愛知大学地域政策学部 教授）
- 人流データの紹介と活用事例： 高野 桂一氏（ジオテクノロジーズ株式会社）

スライド6 第11回越境地域政策研究フォーラム
午後の部2

活用事例」、さまざまなデータベース的な活用ということになるかと思いますが、ジオテクノロジーズ株式会社の高野桂一さんからご発表いただきます。コーディネーターは本センターの蔣湧先生です。

全体で17時40分までということで、午前・午後を通してやや長丁場です。ネットで質問もいただけるようになっておりますので、活発なご議論をいただきたいと思ひます。

趣旨説明ということで、私から説明をさせていただきました。一日、どうぞよろしくお願ひします。

○司会：ありがとうございます。それでは、お待たせいたしました。これより「新たな国土形成計画と中部圏の持続的な地域戦略」というタイトルで基調講演をいただきます。ご登壇いただくのは、国土交通省中部地方整備局の企画部事業調整官、また中部圏広域地方計画推進室の総括副室長である大島常生様です。

なお、オンライン参加の皆さまへ、もしコメントや質疑などがありましたら、フォーラム質問宛てにご送信ください。その際に、ご所属とお名前をお願いいたします。また、マイクはミュートをお願いいたします。

それでは大島様、準備ができましたらよろしくお願ひいたします。

基調講演 「新たな国土形成計画と中部圏の持続的な地域戦略」

大島常生氏（国土交通省中部地方整備局企画部事業調整官）

日 時：2024年2月10日（土）

場 所：愛知大学豊橋校舎（オンライン開催）

おはようございます。ご紹介いただきました中部地方整備局中部圏広域地方計画推進室で総括副室長をしております大島と申します。どうぞよろしくお願いたします。

先ほど、戸田先生からご紹介いただきましたように、本来ですと、推進室長を務める佐藤副局長がお話をする予定でしたが、先月（令和6年元旦）に発生しました能登半島地震の災害対応で、東京にある内閣府に詰めており、本日こちらへ来ることができず、私が代理で務めさせていただきます。

私は名古屋生まれの名古屋育ちで、技術系の土木屋として広域地方計画に携わらせていただいておりますので、そうした経験を踏まえて、お話をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

本日の流れです（図表1）。大きく4つのセクションにしています。はじめに国土形成計画と中部圏広域地方計画の概要、2番目に、日本と中部圏の現状として3つの視点でお話しします。3番目に、現状を踏まえた今後の基本的な方向性として5つの視点でお話し、最後、4番目で、新たな中部圏広域地方計画の策

定に向けてまとめたいと思います。

1. 国土形成計画と中部圏広域地方計画

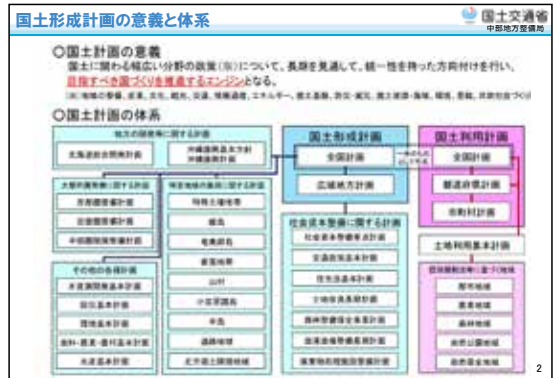
国土形成計画は、「国土形成計画法」に基づいた計画で、国土に関わる幅広い分野として（図表2）、産業や文化、観光、交通、情報通信、エネルギー、道路や河川、港湾といったインフラ、国土基盤、防災・減災、さらに国土資源、環境、景観といったさまざまな分野について、将来を見通して統一性を持った方向付けを行う「目指すべき国づくりを推進するエンジン」になる計画です。

図表2の真ん中にあるのが国土形成計画で、これにさまざまな計画が関連しています。右横にある「国土利用計画」は、都市や農業地域、森林地域、自然公園地域といった国土をどう利用するかという計画であり、国土形成計画と一体として同時に策定されています。

国土形成計画の前身となるのは、「全総」と呼ばれていた国土総合開発計画です。「国土総合開発法」が1950年に制定されています。モノがなかった時代に量的な拡大を図っていく計画から、モノが充実し本格的

| 目次 | |
|-----|----------------------------|
| 1. | 国土形成計画と中部圏広域地方計画 |
| 2. | 我が国と中部圏の現状 |
| 2-1 | 日本の立ち位置の変化 |
| 2-2 | 安全・安心を脅かすリスクの高まり |
| 2-3 | コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化 |
| 3. | 今後の基本的な方向 |
| | ～全国計画の主な施策と中部圏の主な戦略～ |
| 3-1 | シームレスな拠点連結型国土～日本中央回廊～ |
| 3-2 | 国土基盤の高質化～陸海空のシームレスな総合交通体系～ |
| 3-3 | 持続可能な産業への構造転換 |
| 3-4 | デジタルとリアルが融合した地域生活圏 |
| 3-5 | 地域を支える人材の確保・育成 |
| 4. | 新たな中部圏広域地方計画の策定に向けて |

図表1 目次



図表2 国土形成計画の意義と体系



図表3 全国計画と広域地方計画

な人口減少社会を迎えた2000年を超えたあたりから、国土の質的向上と地方分権に向けた計画を策定する仕組みに転換するため、「国土形成計画法」として抜本的に改正されました。令和5年7月に策定された第三次国土形成計画（全国計画）は、令和初の国土形成計画となります。

国土形成計画の全国計画は、現状の課題を踏まえ、「目指す国土の姿」をまとめた上で「国土構造の基本構想」、「国土の刷新に向けた重点テーマ」を位置付けています。この重点テーマに基づいた「分野別施策の基本的方向」などで構成しています。後ほど詳しく説明します。

国土形成計画は、昨年7月に策定された全国計画と広域地方計画との2つで構成し、全国のなかでも、別の地方計画がある北海道と沖縄を除く、本州と四国、九州を8つのブロックに分けて広域地方計画を策定します。図表3にありますように、全国計画と広域地方計画とは、どちらが上、どちらが下ではなく、車の両輪のような計画です。中部圏は長野県・岐阜県・静岡



図表4 中部圏の地勢1（主な谷筋）

県・愛知県・三重県の5県を対象として、中部圏としてどのような将来を描いていくかというビジョンを築いていくこととなります。

中部圏の計画を定めていく上で、その大本となります中部圏の地勢、地形的な特性と古（いにしえ）からの歴史の積み重ねによって生まれた地域的な特性について整理します。

中部圏は日本の真ん中に位置しており、中部圏の周りには、東から首都圏、新潟県を含む東北圏、富山・石川・福井県の北陸圏、西側の近畿圏という四つの圏域に囲まれた圏域です（図表4）。

この地勢や地形的なお話をする前に、さらに大本となる日本の地形の成り立ちを振り返りたいと思います。

日本は太平洋側の太平洋プレートとフィリピン海プレート、日本海側の北米プレートとユーラシアプレートという4つのプレートの上にあります。中部圏はこの4つのプレートが交わる場所にあり、太平洋プレートとフィリピン海プレートは、日本の下に沈み込んでいく動きをしています。これにより、太平洋側には、深さが約7,000メートル級の日本海溝と約4,000メートル級の南海トラフといった、海の中に深い谷がある地形になっています。

日本列島の陸地を見ますと、中部圏は太平洋側と日本海側との間の陸地が一番厚みのある、距離が長いところとなっています。太平洋側の2つのプレートが日本を押ししていることから、中部圏以外の東日本や西日本の山地の山並みは、日本列島と平行するような山筋となっていますが、この中部は南北の縦に山筋がある地形になっています（図表4）。

中部圏は、アルプスの山々「日本の屋根」といわれる3,000メートル級の山々が南北の縦線となっており、その谷を大川が流れています。例えば天竜川や木曾川などは太平洋側に流れています。日本海側へは千曲川から信濃川になり新潟を通して日本海に流れていくというように、南北の縦線に沿って大川が流れる地形になっています。さらに、志摩半島や伊豆半島といった入り江が入り組んでいるような特徴的な地形であったり、日本一の富士山であったりと非常に変化に富んだ地形を有しているのが中部圏です。そういった自然がつくりだした環境の中で雄大な景観と、豊富な植生や生態系、肥沃な土壌や水の恵みを与えています。

昔は重い物資を川で運んでいましたので、いわゆる今でいう幹線道路の役割を川が果たしていました。上流から下流までの流域のつながり、縦のつながりが強



図表5 中部圏の地勢2(古の陸路と海路)

かったということがベースにあります。

これは先ほどの谷筋、河川の図に江戸時代の頃の街道と海路を重ねた絵です(図表5)。太い線が東海道、もう一つが中山道です。この街道が東西につながり、さらに名古屋からは、例えば美濃路や伊勢神宮への伊勢路などがあり、陸地では河川の縦のつながりに横のつながりができています。そしてもう一つは海、海路です。江戸から太平洋側を通して大阪の堺に行く「尾州廻船」があり、この尾州廻船の寄港地が熊野灘や駿河湾、伊勢湾にたくさんありました。参考ですが、江戸前すしの酢を半田で作って、この尾州廻船で運んだという記録もあるということです。こうした海路の寄港地や、東海道や中山道の宿場町が各地で栄えていったという歴史があります。

そして現在です(図表6)。これは主な高速道路の計画を含めた道路ネットワークを重ねた図です。古くからの海路や陸路、交通の利便性や地域の特色を活かしながら、さらにモノづくりで発展を遂げて、静岡県から愛知県、三重県に至る太平洋ベルト地帯を中心



図表6 中部圏の地勢3

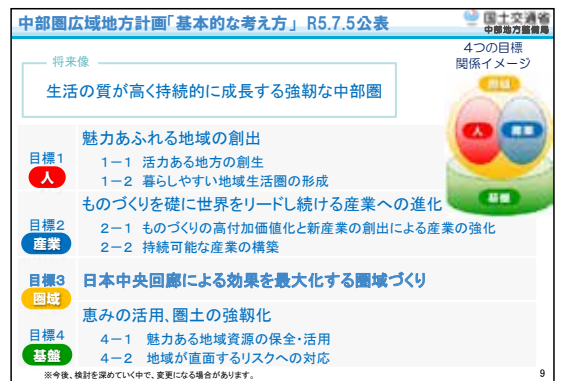
に、中部圏の各都市は製造業を中心に産業都市が複数形成されてきました。工場のある本社が各地に分散して存在するところも中部の特徴の一つだといえます。首都圏のように都心近くに集中するという都市ではなく、中部圏は各地の都市が地域の核となり、周辺の地域をリードしていく中核的な都市圏が複数つくり出されていきました。

このように各都市圏が分散して分布している「多極分散型の地域構造」を有していることが中部圏の特徴です。白色の丸印で示している都市が古(いにしえ)からの流域である河川の縦のライン、そして道路の横と縦のラインが交差する結節点に、中核的な都市ができてきたことが見ていただけると思います。

中部圏広域地方計画の話に戻します。中部圏広域地方計画につきましては、経済界、県・政令市、そして国土交通省や経済産業省などの国の地方機関で中部圏広域地方計画協議会を構成しており、協議会会長は中部経済連合会の水野(明久)会長です。さらに、16名の専門家からなる有識者会議のご意見をいただきながら検討を進めています。この有識者会議の座長は名古屋都市センターの奥野(信宏)センター長にお願いしており、先ほど趣旨説明をいただいた戸田先生にも有識者委員に加わっていただき、その他さまざまな分野の学識者や民間の方々に委員になって頂き、様々なご助言や工夫点などをご示唆いただきながら、検討を進めているところです。

そうしたなか、昨年7月に中部圏広域地方計画の「基本的な考え方」を公表しています(図表7)。こちらは基本的な考え方であり、中部圏の課題を踏まえ4つの目標を定めています。

まず目標1は「魅力あふれる地域の創出」で主に「人」。目標2は「ものづくりを礎に世界をリードし



図表7 中部圏広域地方計画「基本的な考え方」R5.7.5公表

続ける産業への進化で「産業」です。そして、目標3は「人」と「産業」の舞台となる「圏域」について、「日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり」と位置付け、その舞台のベースとなる「基盤」が目標4で「恵みの活用、圏土の強靱化」を進めていくこととしています。その関係性をイメージにしますと、図表7の右上にあるような図になります。

「日本中央回廊」とは、首都圏、中部圏、近畿圏の三大都市圏を、リニア中央新幹線や東海道新幹線、新東名・新名神といった高速道路などの高速交通で結ぶ地域です。

今後は、この基本的な考え方に検討中の具体的な取り組みを盛り込みまして、「中間取りまとめ」を経て、令和6年度以降の大臣決定を目指しているところです。

2. 我が国と中部圏の現状

セクション2「我が国と中部圏の現状」についてお話しします。

現在、日本は時代の重大な岐路に立っています。大きく3つで、1つ目は激動する世界のなかで日本の立ち位置が変化していること、2つ目は南海トラフ地震の切迫や人口減少、地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクが高まっているということ、そして、3つ目がコロナ禍を経て、暮らし方や働き方が変化しているということで、まさに時代の重大な岐路に立つ状態です。

そうした時代だからこそ、将来や未来に希望が持てる国土の将来ビジョンが必要であるということで、2050年、さらにその先の長期を見据えて、今後10年間に何をすべきかという国土のビジョンを示したのが、昨年7月に策定された「新たな国土形成計画」です。目指す姿は「新時代に地域力をつなぐ国土」。この

「地域力」が、今回の国土形成計画の重要なキーワードです（図表8）。

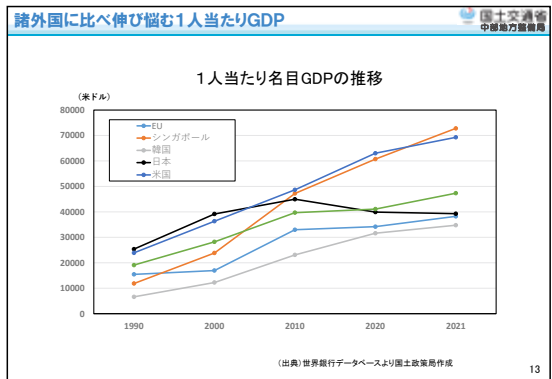
2-1 日本の立ち位置の変化

日本以外の各国のGDPを見てみますと（図表9）、この30年間、先進国では堅調に増加している状況です。その一方、日本は2000年頃から鈍化しほぼ水平状態です。激動する世界のなかで、日本の競争力が相対的に低下している状況にあります。

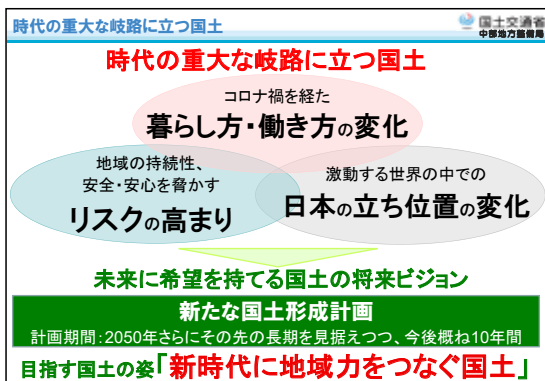
昨年10月、日本は名目GDPで2023年にドイツを下回り、4位に転落する見通しとの報道もありました。長期的に日本の経済力が伸び悩んでいることを反映しているのではないかと考えられます。

図表10は国際経営開発研究所（IMD：International Institute for Management Development）が作成する65カ国の競争力指数を示したものです。日本は、1990年代後半から大きく後退し、2022年では34位、昨年の2023年は、さらに1つ落ちて35位になっています。

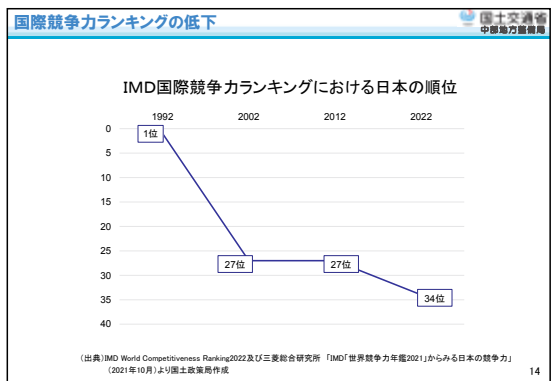
次にエネルギー自給率について見ますと（図表



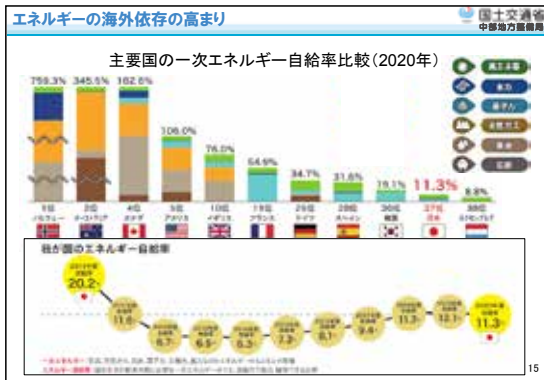
図表9 諸外国に比べ伸び悩む1人当たりGDP



図表8 時代の重大な岐路に立つ国土



図表10 国際競争力ランキングの低下

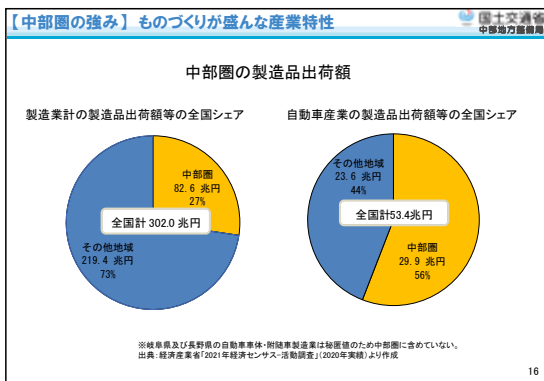


図表 11 エネルギーの海外依存の高まり

11)、日本はこのグラフのとおり11%になっています。2010年頃は20%台でしたが、2011年の東日本大震災による原子力発電停止の影響から、現在は11%ぐらいになっています。

では、中部圏はどのような状況なのかを見ていきます。中部圏は全国から見ると人口は13%、面積は10%と1割程度のシェアです。ただ工場で作られる製造品の出荷額では、全国で3割近いシェアがあります(図表12左)。さらに、それを自動車で見ると6割近いシェアがあります(図表12右)。まさに、ものづくり産業の地域であり、稼ぐ力がある地域といえます。そうしたなかで愛知県は、この製造品出荷額で45年連続1位であり、断トツの1位という状況です。

この強い中部のモノづくりは、たまたま大きな企業が立地したからではないと考えております。それは、先ほど説明した中部圏の歴史的な成り立ちと非常に関係が深く、大河川による豊富な水、その河川が運んで堆積した土、広大な山々の木材、河川の周辺で当時は盛んであった綿花栽培による糸、そして有名な関の刃



図表 12 【中部圏の強み】ものづくりが盛んな産業特性

物などに代表される鉄といった5つの豊富な資源を有する中部圏として、その恵みを受けて、焼きものやクラクリといったモノづくりに発展してきました。

例えば、焼きものでは、瀬戸物として有名な瀬戸焼の他に、美濃焼や常滑焼、四日市市では萬古焼といったように、この地域にはたくさんの焼きものがあります。祭りの山車にはからくり人形があったり、木工細工が有名であったりと、さまざまな産業が芽生えていったと考えております。

そして、陸路と海路により人々が行き交う地であったことから、多様な技術が組み合わさり、製鉄、陶磁器、時計産業、歯車、自動織機などのモノづくりへと発展していきました。さらに近代では自動車や航空・宇宙、工作機械、セラミック、楽器産業などさまざまな産業へと発展していきました。このようなモノづくりの礎を築いた偉人たちははじめとして、多くの技術者の努力によって世界に誇る企業が多く集積するモノづくりの中部になっていった、豊富な資源と交通の要衝である地であるからこそ、強いモノづくりの中部となったといえると考えております。

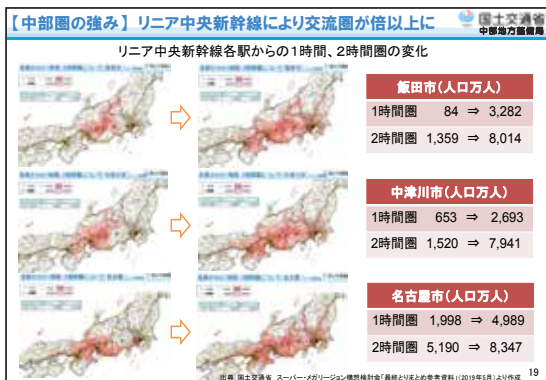
図表13は、高速交通網を簡素化したものです。高速道路、新幹線、リニア中央新幹線、国際空港や国際戦略港湾・国際拠点港湾などを示しています。

中部圏は、リニアや新幹線、新東名高速道路、新名神高速道路といった東西軸と、中部横断自動車道、東海北陸自動車道、三遠南信自動車道といった南北軸との両方が交わる交通の要衝です。それが故に人やモノの流れが活発であり、経済活動の要衝でもあるといえます。世界との物流の要である名古屋港においては、総取扱貨物量が20年連続日本一、輸出と輸入の差である貿易黒字額も24年連続日本一になっています。

図表14は、リニア中央新幹線が開通することで、ど



図表 13 【中部圏の強み】日本の真ん中で交通の要衝



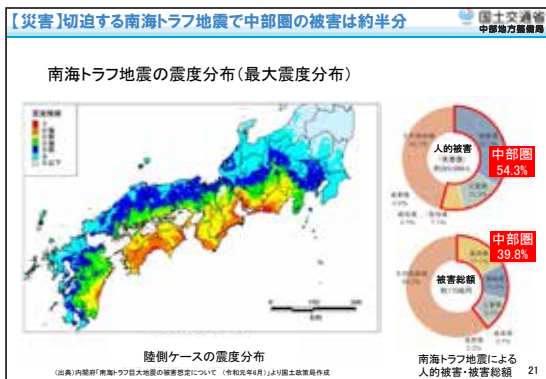
図表 14 【中部圏の強み】リニア中央新幹線により交流圏が倍以上に

のように交流圏域が広がるかを示したものです。名古屋と東京は最短約40分で結ばれ、東京には名古屋や中間駅のある飯田市や中津川市も通勤が可能な範囲になります。

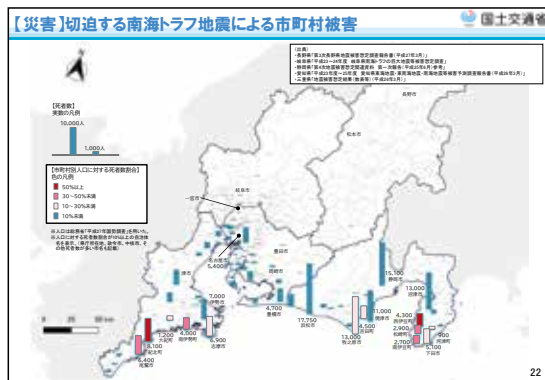
リニア開業により飯田市、中津川市、名古屋市から1時間、2時間で交流できる人口は、現在の倍以上となることで、多くの人々の交流が活発になることが期待できます。

セクション2-1「日本の立ち位置の変化」についてまとめますと、主要国の伸びに対して日本の国際競争力は低迷している状態ですが、中部圏は地勢的・歴史的に発展を遂げてきた中部のモノづくりという稼ぐ力があり、また、リニア開通による新たな交流拡大のチャンスがあるということです。

2-2 安全・安心を脅かすリスクの高まり 発生が危惧される南海トラフ地震の被害予測について



図表 15 【災害】切迫する南海トラフ地震で中部圏の被害は約半分

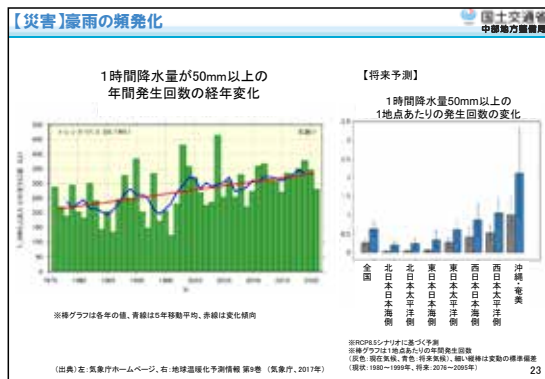


図表 16 【災害】切迫する南海トラフ地震による市町村被害

て、死者数と被害額の両方を円グラフで示しています(図表15)。中部圏はどちらも全国の半分ぐらゐを占めています。これは中部圏にとって大きなダメージで、この巨大地震に対してどのように備えていくかが重要ですし、さらに南海トラフ地震の他、首都直下型地震も危惧されており、首都機能をバックアップするような強靱な国土を構築していく必要があります。

さらに、南海トラフ地震の被害に対して、市町村別の死者数に注目した図が図表16です。各市町村の棒グラフの高さで死者数を示しています。その棒グラフの色分けで各市町村の全体人口に対する死者数の割合を示しています。沿岸部や半島部では全体人口の5割以上、または3割~5割の方が亡くなってしまうことが予想されています。

南海トラフ地震は、地震の揺ればかりではなく大津波による被害もありますので、特にこのような沿岸部、伊豆半島や志摩半島、紀伊半島の尾鷲にかけての



図表 17 【災害】豪雨の頻発化

市町では、人口の3割以上の方が被害を受ける状態となっています。

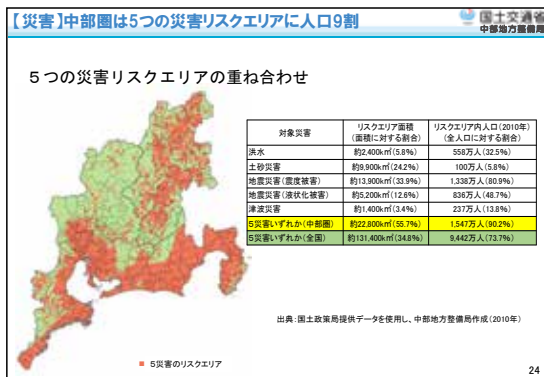
今年元旦に発生しました能登半島地震において、半島地域の被災による救助・救援活動の困難さが報道されておりますが、こうした人口の3割以上の方々の方が被害があられる地域に対して、初動から復興までどのような対応、どのようなオペレーションを行っていくかということも課題であると考えています。

次に、図表17は頻発する豪雨の状況です。左のグラフは1時間に50mm以上の雨が降った回数を棒グラフでまとめたものです。1970年代から、1年間の豪雨回数が年々増加傾向にある状況です。

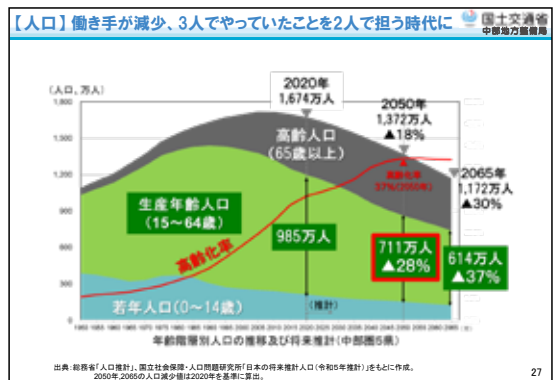
右のグラフは豪雨回数の将来予測です。地域ごとに棒グラフの左が現在、右が将来予測となっています。約50年先の2076年～2095年までの予測ではどの地域も、現在より豪雨回数が増える予測になっており、中部圏は「東日本太平洋側」に属するので、概ね倍増する予測になっています。

中部圏は、平地部では洪水によるリスク、山地部では4つのプレートが交わることもあって日本で最大級の断層である、中央構造線や糸魚川－静岡構造線があり、それに起因して地質が脆弱であることから、土砂災害のリスクもあります。先ほど説明しました巨大地震による揺れや液状化、津波によるリスクを含めて、洪水、土砂災害、揺れ、液状化、津波の5つの災害リスクがある地域を示したものが図表18の地図です。色の濃い部分がリスクの高い地域です。この地域にどれだけの方が住んでいるかを右表に表しています。全国平均ではリスクの高い地域に住む人口割合が7割に対して、中部圏は9割の方が住んでおられる状況です。

先ほど名古屋港のお話をしましたが、名古屋圏には



図表 18 【災害】中部圏は5つの災害リスクエリアに人口9割



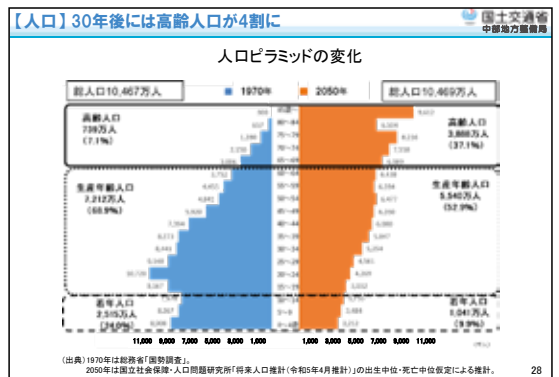
図表 19 【人口】働き手が減少、3人でやっていたことを2人で担う時代に

日本最大のゼロメートル地帯を有している濃尾平野が広がっており、そこには産業も集積している状態にあります。

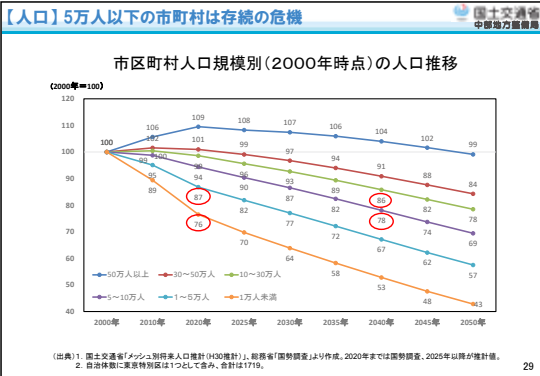
ひとたび大きな災害、特に南海トラフ地震のような災害が起きると、中部圏の経済活動が停滞するばかりか、中部圏は日本の真ん中で交通の要衝であるが故に、中部圏の交通網も遮断されて、その影響が全国に波及する恐れがあることも考えられます。

災害の他に、地域を維持していく上で重要な人口の問題についてもお話しします(図表19)。中部圏も全国と同様に2000年頃から人口が減少しており、そのなかでも、今後、特に働き手といわれる15歳～64歳の生産年齢人口が大きく減少し、20数年で3割ほど減少します。これは、これまで3人でやっていたことを2人でやらなければいけないということになります。

もう一つは高齢化です(図表20)。2050年の総人口は1970年の人口とほぼ同じ1億人です。しかし年齢構



図表 20 【人口】30年後には高齢人口が4割に

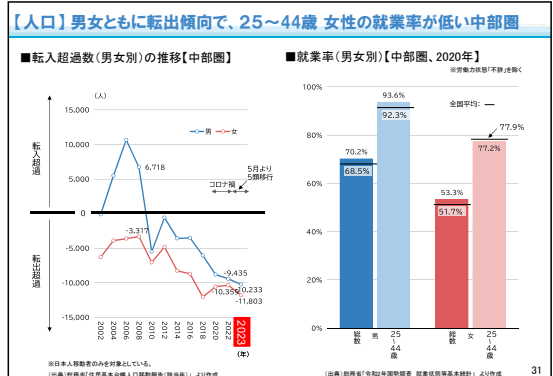


図表 21 【人口】5万人以下の市町村の持続の危機

成は大きく異なっています。左側の1970年の人口ピラミッドは30歳より若い人たちが非常に多いことが見て取れます。1970年に生まれた子どもは2050年にちょうど80歳になり、少子化が進行しますと、右側の2050年の人口ピラミッドのように高齢者が多くなり、ピラミッドの形が逆転する状態です。

さらに人口の問題を市町村別で見えます。図表21は2000年を「100」として各市町村の人口規模の推移を折れ線グラフで示していますが、人口規模の小さい自治体が特に人口減少に直面しています。2020年の現在でも、5万人未満の自治体は既に2割近く減っています。今後20年進むとほぼ半分ぐらいに減ってしまう状況です。5万人以上～30万人ぐらいの中規模な自治体においても、今後20年で2割～3割近く減ってしまうということになります。

中部圏の5県には237の市町村がありますが、30万人以上の都市は11市のみです。残りの9割強、9割5分ぐ



図表 23 【人口】男女ともに転出傾向で、25～44歳女性の就業率が低い中部圏

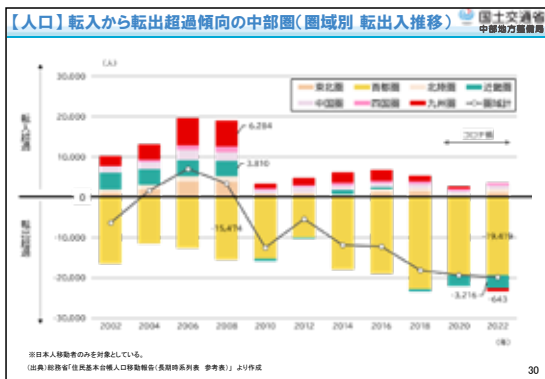
らいの市町村は20年経つと人口の2割以上が減少し、人口減少リスクが顕在化していくことになります。

これまで人口の自然減のお話をしましたが、ここからはいわゆる中部圏から別の圏域へ転出してしまふ社会的な人口減少についてお話しします。図表22は最近20年間の傾向を表したもので、中部圏に転入する圏域を上側に、中部圏から転出していく圏域を下側に棒グラフで示し、その差し引きである転入超過か転出超過かを折れ線グラフで示しています。この折れ線グラフを見ますと、中部圏は転入から転出超過に転換しており、さらに転出超過が増加している状態となっています。

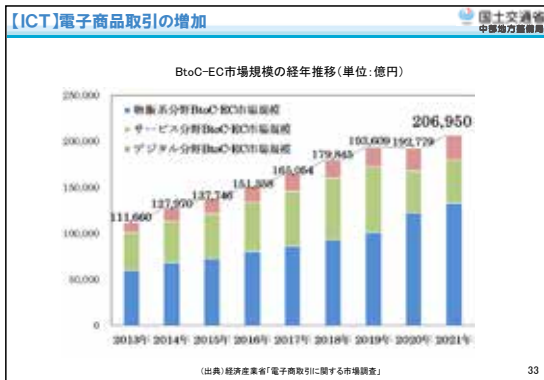
転出先では首都圏が、恒常的に多く転出しています。そうした中、2010年以前は近畿圏や九州圏の人が中部に転入する傾向であったのが、2020年以降では逆に中部圏から近畿圏、九州圏へと転出している状態となっています。

さらに、人口動態を男女別で見えます。図表23の左側のグラフは実線が男性、点線が女性で、男性よりも女性のほうが多く転出しています。さらに、右側の就業率のグラフでは、実線の全国平均に対して、中部圏の男性の総数、男性の25歳～44歳の働き盛り、女性の総数については全国平均よりも就業率が高くなっていますが、女性の25歳～44歳の年代では全国平均よりも低くなっています。

セクション2-2「安全・安心を脅かすリスクの高まり」についてまとめますと、中部圏の地勢的な成り立ちのなかで切迫する南海トラフや土砂災害、豪雨災害といった災害リスクも高く、そして、社会活動を維持する上で重要な中部圏に居住する人、いわゆる人口についても少子化による自然減に加え、他圏域へ転出してしまふ社会減、そして、男性より女性の転出が上回る状態



図表 22 【人口】転入から転出超過傾向の中部圏(圏域別転出入推移)

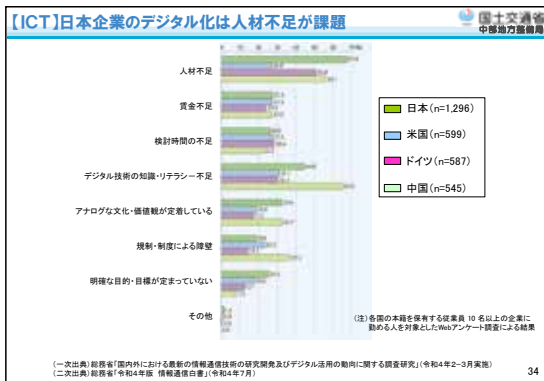


図表 24 【ICT】電子商品取引の増加

であり、こうした状況を食い止め、人を惹きつけることができるような圏域になっていくかが課題です。

2-3 コロナ化を経た暮らし方・働き方の変化

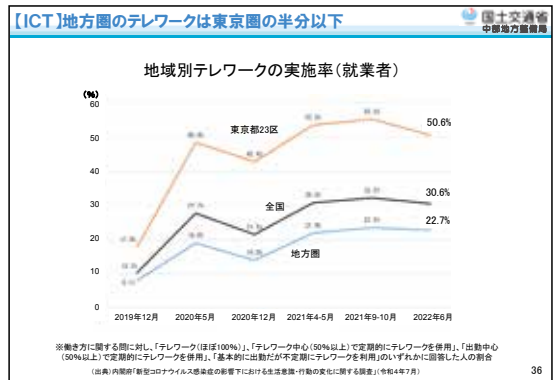
図表24は通信を使った電子商品取引の推移です。国内の市場規模は年々増加しています。2020年は新型コ



図表 25 【ICT】日本企業のデジタル化は人材不足が課題



図表 26 【ICT】IT 設備が弱い中小企業



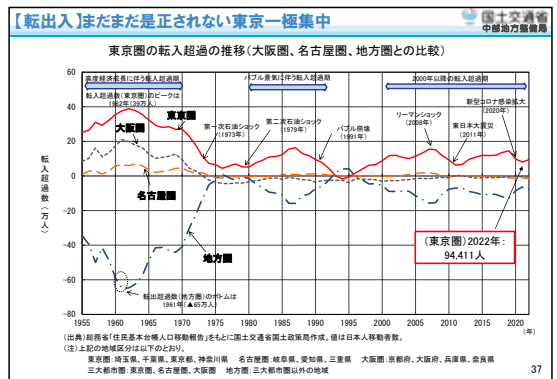
図表 27 【ICT】地方圏のテレワークは東京圏の半分以下

ロウイルス感染拡大の影響で物販関係は増えていますが、その反面、外出自粛により旅行サービスが減少した結果、サービス系の分野が大幅に減少しています。そのため2020年は少し谷になっていますが、2021年には2019年を上回り、コロナ感染が5類に移行したことによって今後さらに増加が予想されます。

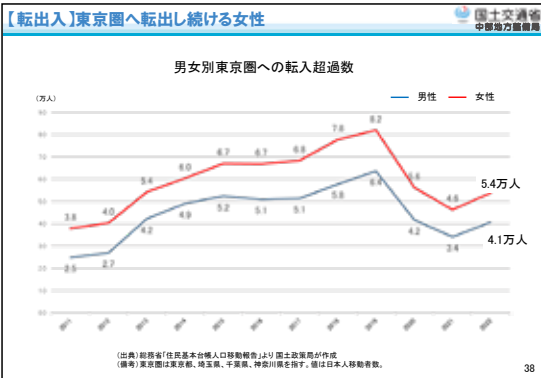
企業のデジタル活用に関する調査(図表25)では、アメリカやドイツに比べると、日本の企業では人材不足、デジタル技術の知識の不足を課題として考えているところが多いという結果になっております。

そして、大企業と中小企業のIT設備率(図表26)では、製造業も非製造業のどちらも、中小企業は大企業に比べITの設備率が著しく低い状況です。

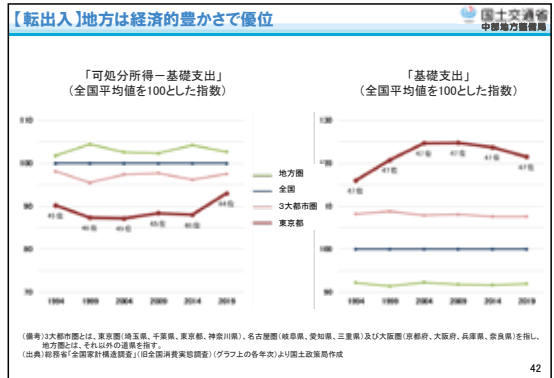
図表27は、コロナ禍のなかで急速に拡大してきたテレワークの実施率をグラフにしています。全国平均は真ん中の太い線で、現在は3割ぐらいです。東京23区は一番上の線で5割、東京・名古屋・大阪の3大都市圏を除いた地方圏では約2割になっています。名古屋圏は全国平均と同じ3割程度という状況です。



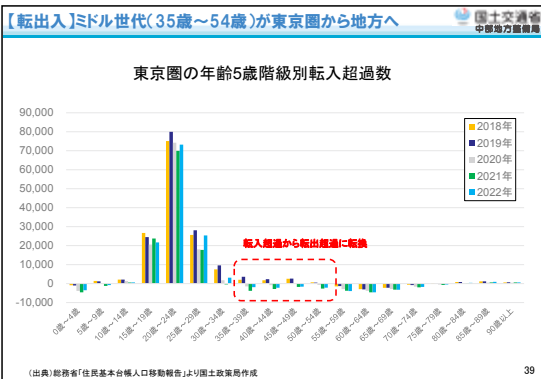
図表 28 【転出入】 まだまだ是正されない東京一極集中



図表 29 【転入】東京圏へ転出し続ける女性



図表 31 【転入】地方は経済的豊かさで優位



図表 30 【転入】ミドル世代 (35歳～54歳)が東京圏から地方へ

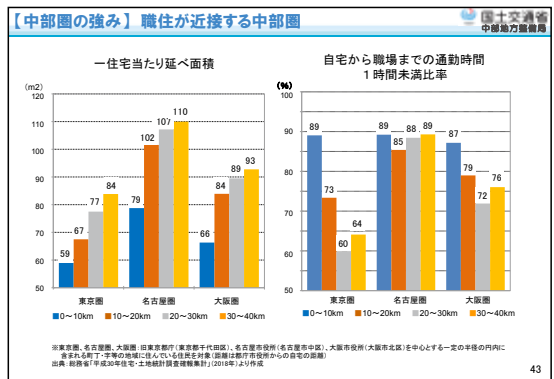
3大都市圏と地方圏の転入の状況について戦後から現在の推移を示したグラフです(図表28)。東京圏の転入超過は、高度成長期やバブル期で顕著になっており、さらに2000年以降は転入超過となり、コロナ禍を経て、2022年では転入超過が増加傾向になるなど、東京一極集中は是正されていない状況です。

東京圏への転入超過数では(図表29)、上の折れ線が女性で下が男性です。先ほどの中部の状況と同様に、全国的にも女性が男性より1.3倍も多く東京圏へ転入しています。

こうした東京一極集中の人口動態の状況下で、コロナ禍から変わったことがあります。東京圏の転入超過を年代別で見ますと、若者世代の10代～20代の転入超過が大半を占めていますが、コロナ感染症が拡大した2020年以降では、35歳～50歳までのミドル世代、いわゆる子育て世代が東京圏への転入超過から転出超過、東京圏から圏外へ転出するようになってきたことがうかがえます(図表30)。それに伴い、東京における移住相談件数も増えています。

東京に在住している人の地方移住への関心理由には、「人口密度が低くて自然豊かな環境への魅力がある」「テレワークによって地方でも同様に働ける」「仕事重視から生活重視へ変えたい」といったような地方の魅力とライフスタイルの変化に伴うものが多いです。

図表31の右側のグラフは、東京に住むのと3大都市圏または地方圏に住むのとどちらが生活に必要な経費がかかるのかという基礎支出を数値化したものです。基礎支出というのは、食料費、水道光熱費、家賃や土地代などいわゆる生活に必要な経費の支出です。最も多いのは東京都です。続いて3大都市圏、地方圏は全国平均より低くなっています。図表31の左側のグラフは、可処分所得から基礎支出を引いた値、つまり生活以外に使えるお金がどれだけ残るかを表したものです。東京都の収入は多いですが支出も多いために全国平均よりも下で、地方は全国平均よりも上であることを示しています。地方圏は、経済的にも豊かに暮らせることがうかがえます。

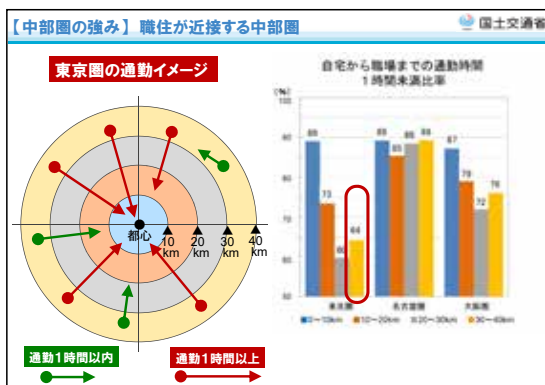


図表 32 【中部圏の強み】職住が近接する中部圏 1

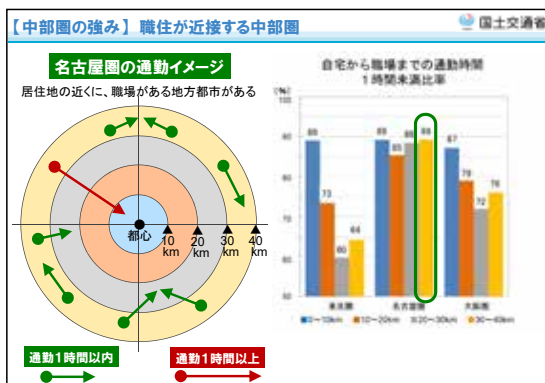
図表32は、東京・名古屋・大阪の3大都市圏の中心部と中心から40km離れた地域までの住みやすさを比較したグラフです。それぞれの地域で一番左の棒が中心から10km以内、続いて10km～20km、20km～30km、30km～40kmの地域を表しています。左側は1戸当たりの住宅面積で、右側が自宅から職場まで1時間で通える割合を表しています。

まず左の住宅面積では、3大都市圏のなかで、中心部でも40km離れていても名古屋圏は住宅面積がかなり広いことが分かります。名古屋から40kmといいますが、岡崎から蒲郡、四日市や大垣市あたりになりますが、それくらい離れていても名古屋中心部でも、東京圏や大阪圏と比べ非常に住宅面積が広いということです。さらに家から職場まで1時間で通える割合については、東京圏や大阪圏は中心部から遠くなればなるほど割合が減っていますが、名古屋圏はほぼ変わりません。これは名古屋まで車で通っているから1時間で通えるということではありません。

それを分かりやすくイメージ化したものが図表33の



図表 33 【中部圏の強み】 職住が近接する中部圏 2



図表 34 【中部圏の強み】 職住が接近する中部圏 3

左側です。都心から順番に10km～40km離れた地域を表しています。東京圏の通勤イメージとして、各地から都心に向かって通勤されるため1時間以上かかる矢印が多くなります。なかには、住んでいる地域の付近に通勤される方もおられますが、平均すると中心から40km離れた地域に住む方の6割ぐらいが1時間以内で通っていることとなります。

名古屋圏の通勤イメージは図表34の左側になります。名古屋の中心部に1時間以上かけて通勤する方もおられますが、各地域に働く場がある、職場が住宅の近くにあることから、中心部から40km離れた地域に住む9割の方が、1時間以内で通勤できているということです。

これは冒頭でお話ししましたように、中部圏は古くから街道や海路の交流によって各地の宿場町が栄え、地域の核となる都市が形成され、モノづくりと併せて各地に本社工場ができてきました。中核的な都市が分散して分布している多極分散型の地域構造だからこそ、職場と住居が近い職住近接した働きやすい環境であり、これが中部の特徴の1つといえます。さらに中部圏は各地にさまざまな豊かな自然や歴史文化があります。リフレッシュできるような豊かな自然環境と居住地も近接していますので、自然を体験、体感できる環境でもある地域だといえます。

セクション2-3「コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化」をまとめますと、中部圏は3大都市圏のなかでも職住が近接していて、空間的・心理的なゆとりもあり、生活環境にも優位であるということ、そしてモノづくりを中心に稼ぐことのできる場所もある、働きやすく住みやすい圏域であるといえます。

コロナ禍を契機にテレワークを活用した地方移住という機運が高まる中、中部圏はさまざまな人材を引きつける潜在力があると考えられます。

3. 今後の基本的な方向

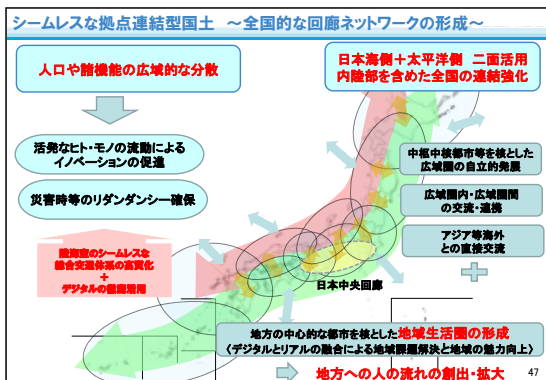
～全国計画の主な施策と中部圏の主な戦略～

3-1 シームレスな拠点連結型国土

～日本中央回廊～

そうした現状を踏まえ、今後の基本的な方向として「全国計画と中部圏の主な戦略」についてお話しします。

昨年7月に策定された全国計画では、「シームレスな拠点連結型国土」、「デジタルとリアルを融合した地域生活圏の形成」、「持続可能な産業への構造転換」、「国土基盤の高質化」、「地域を支える人材の確保・育



図表 35 シームレスな拠点連結型国土

成」が主な大きなテーマとなっています。これら5つについて、順番に説明します。

はじめに「シームレスな拠点連結型国土」についてです。東京や都心部に人口や機能を集めるのではなく全国へ分散していくために、各地の隅々まで途切れることのない交通ネットワークを強化することで、日本全体をシームレスな拠点連結型の国土にしていく考え方です。図表35で日本列島に並行する大きな矢印で示すネットワークで日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内側を横断する矢印のように内陸部をラダーで連結することによって全国的な回廊ネットワークの形成を図ります。活発な人やモノの動きによってイノベーションを促進し、災害時には代替性のあるリダンダンシーを確保した国土をつくります。

「日本中央回廊」は、第二次国土形成計画で「スーパー・メガリージョン」としていたエリアを、第三次計画では、東京・名古屋・大阪の3大都市圏の地方部も含めて、リニア中央新幹線や東海道新幹線、高速道路でつなぐエリアを「日本中央回廊」としています。全国的な回廊ネットワークの中で、その中央に位置する回廊が「日本中央回廊」となります。リニア開業により東京から名古屋を経て大阪まで1時間で結ばれ、一つの大きな経済集積圏が形成されます。

リニア開業で名古屋から東京は40分で結ばれます。名古屋から地下鉄に乗って東京に出勤するというようなイメージです。リニア開通により東海道新幹線の「ひかり」や「こだま」の本数を増発するとされており、リニア沿線のみでなく東海道新幹線エリアのポテンシャル向上が期待され、高速鉄道の大きな二つの軸が形成されます。中部圏の玄関口となる名古屋駅では、リニアの開通に向けてリニア駅周辺のまちづくりが進められており、人々が集い、憩い、交流する「ま



図表 36 リニア中央新幹線開業による新たな価値の創造 1

ち」への進化を目指しているところです。そして、名古屋駅からJRや名鉄、近鉄、高速道路への乗り換えをスムーズにする結節点の強化も進められています。

次に、リニア中央新幹線の中間駅に注目します。それぞれの地域で中間駅を核としたまちづくりが進められています。中間駅から東京や名古屋へのアクセス時間は図表36の右上図で示すように、例えば、岐阜県駅がある中津川市は、名古屋駅までの所要時間は現状90分が15分に短縮されます。長野県駅がある飯田市は、名古屋駅まで150分ほどのところが25分になります。中間駅から1時間でアクセスできる範囲は、現状の交通網でも岐阜県駅からは東濃エリア全体、長野県駅からは伊那谷全体まで広がります。

リニア開業と中間駅の整備によって東京や名古屋へのアクセスが飛躍的によくなることはもちろんですが、中間駅を核とした広域中核地方圏の発展が期待されることです。環境のよい中間駅周辺に住居を構え、普段はテレワークで仕事をして、対面の会議があるようなときはリニアで名古屋や東京へ日帰りで行き



図表 37 リニア中央新幹線開業による新たな価値の創造 2



図表 38 東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮

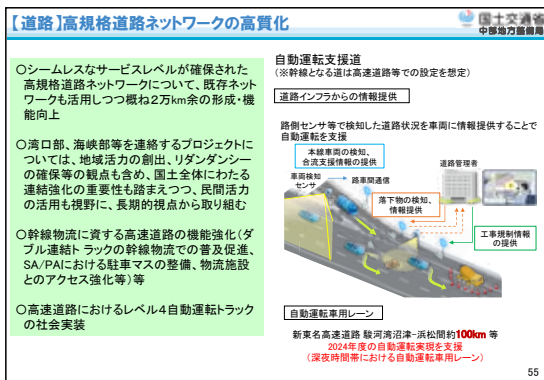


図表 40 三遠南信自動車道

来するというような生活が可能になります。

図表37はリニア中間駅における生活イメージで、リニア開通により中間駅周辺の働き方や生活のスタイルが変化することが期待されます。

もう1つの高速鉄道である東海道新幹線エリアでは、リニア開通によって東海道新幹線のダイヤに余裕ができ、静岡県内の駅に停車する新幹線の回数が増えます。停車回数を1.5倍に増やすといった報道もあり、「ひかり」や「こだま」の増加が期待されます。各駅の利便性が高まり、新たな働き方、暮らし方の可能性が広がるとともに、縦につながる三遠南信自動車道や中部横断自動車道といった南北軸で、東海道新幹線エリアとリニア中間駅のエリアを直結することで(図表38)、都市圏としての機能が強化されます。そして、企業の立地や観光の拡大、地域の活性化につながる大きな効果が期待されます。



図表 39 【道路】高規格道路ネットワークの高質化

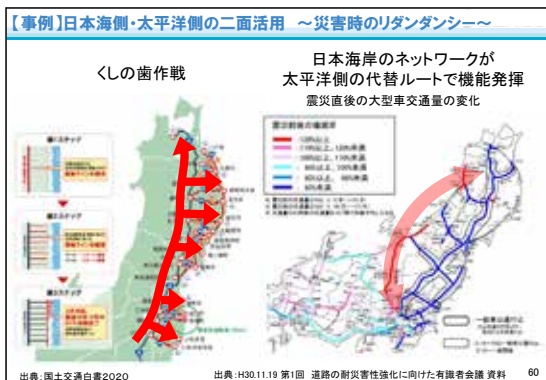
3-2 国土基盤の高質化～陸海空のシームレスな総合交通体系～

続いて、国土基盤、インフラの高質化についてです。

はじめに道路です。主要な都市間や港湾、空港、高速鉄道駅などをつなぎ、時間短縮などを図る道路ネットワークでは、環状道路の整備やミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化などにより、ネットワークの高質化を図ります。また図表39にあるように、来年度は新東名高速道路の駿河湾沼津から浜松までの約100km区間で、深夜時間帯に自動運転専用レーンによる自動運転実現に向けた支援を行う予定です。1987年の四全総（第四次全国総合開発計画）のなかで約1万4,000kmの高規格幹線道路が示されました。今回の第三次計画では、圏域内外の交流・連携を強化する広域道路網からなるシームレスなサービスレベルを確保された高規格道路ネットワークについて、既存のネットワークも活用しつつ、概ね2万km余りの形成、機能向上を図ることとしています。

ご当地の三遠南信自動車道も高規格道路の1つです(図表40)。昨年、地質が脆弱で難関であった青崩峠道路のトンネルが貫通し、また、令和7年度には東栄ICから鳳来峡IC間が開通予定でミッシングリンクが一部解消されます。

続いて空港・港湾です。世界との玄関口となる空港・港湾の強化として、空港では首都圏、関西圏の国際空港、中部国際空港の機能強化、地域の拠点空港の機能強化を図ります。港湾では国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾の機能強化、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の強化を図ります。また、清水港などのクルーズ船の受け入れ環境の整備も進めます。



図表 41 【事例】日本海側・太平洋側の二面活用

中部国際空港では、現在は滑走路が1本ですので、大規模補修をするときには空港を止めなければいけません。大規模補修時においても継続的な空港運用を可能にすること、完全24時間運用を実現することを目的に、令和5年8月に滑走路の増設が事業化されました。

鉄道では、リニアや東海道新幹線は先ほどお話ししましたが、その他、貨物鉄道ネットワークの強化と最大限の活用、ローカル線における官民連携による地域公共交通の再構築などを図ります。

このような陸海空のシームレスな総合交通体系の高質化や強化は、災害時においても代替性や多重性を持ったリダンダンシーを確保することができます。

災害時に緊急輸送道路をどのようにして確保するかは重要です。東日本大震災では、被害の少なかった内陸部の道路を使って緊急輸送道路を確保しています。「くしの歯作戦」と呼ばれる方法で、図表41の左の図のように、はじめに被害が少ない内陸部の道路、髪を梳く櫛の柄の部分を確認し、内陸部から海岸に向かう櫛の歯の部分になる道路を順次、瓦礫を排除しながら



図表 42 日本海側・太平洋側の二面活用

海岸へ向かって道路をつないでいきました。右の図は、震災前後の交通量の変化を表しており、青色が減少、赤色が増加した道路です。震災があった太平洋側に代わって、日本海側の道路が代替ルートになったことを表しています。

「くしの歯作戦」の中部版が図表42です。南海トラフ地震が発生した際に、被害が比較的少ない内陸部から順番に櫛の歯を伸ばしていき、被害の大きな沿岸部へ緊急輸送道路を確保していきます。さらに海上からもアクセスすることで少しでも早い救助・救援活動につなげていきたいと考えています。

3-3 持続可能な産業への構造転換

日本の内需縮小、輸出競争力の低下、労働力不足の深刻化、国際的な競争環境の変化、そして、巨大地震・巨大災害へのリスクの切迫などを踏まえ、持続可能な産業へ、戦略的に構造転換を図ることが求められています。

地域特性を活かした半導体等の成長産業の分散立地、GX（グリーン・トランスフォーメーション）への対応として、既存のコンビナートの強化や再生を図ります。この地域では碧南にある国内最大級の石炭火力発電所では、アンモニアと混焼することで、CO2排出を抑制する実証実験が既に進められています。

中部圏の新たな産業の芽生え、創出に向けた動きの事例で「ナゴヤイノベーションズガレージ」があります。これは異業種や異分野の対流や交流、いろいろな人たちが集まって話し合う場を設けることで、新たなイノベーションを誘発し加速させることを目的としています。シーズやアイデア、顧客や社会への課題に対して、新規事業や既存事業の革新的なカイゼンが創出される仕組みです。令和元年に名古屋市の栄で開設さ



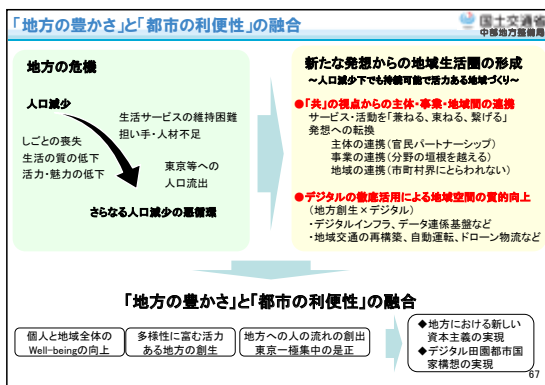
図表 43 新産業の創出

れ、取り組みが継続的に進められています。

新たな産業の創出事例をもう1つご紹介いたします（図表43）。愛知・名古屋・浜松地域の持続的な成長のために、中部経済連合会、名古屋大学、愛知県、名古屋市、浜松市などが連携して、Central Japan Startup Ecosystem Consortiumという活動を推進しています。今年（令和6年）10月、名古屋市の鶴舞公園近くに中核支援拠点「STATION-Ai」がオープンする予定です。

3-4 デジタルとリアルが融合した地域生活圏

続いて「デジタルとリアルが融合した地域生活圏」についてです。現状の課題でお話ししましたように、人口減少は地方都市の危機であり、さらなる人口減少へと悪循環を引き起こしていきます。「共」の視点から多様な主体、多様な事業、地域間の連携と、デジタルの徹底活用による地域空間の質的向上によって、新たな発想から「地域生活圏」を形成するものです。この「地域生活圏」は、今回の国土形成計画で初めて提唱



図表 44 『地方の豊かさ』と『都市の利便性』の融合



図表 45 『地域生活圏』の形成で変わる地域の姿(イメージ)

されました（図表44）。

そのイメージが図表45です。複数の隣接する市町村がまとまって生活圏をつくる発想はこれまでもありました。ただ、総合病院や大型ショッピングセンターなどは生活圏のなかに30万人ぐらいの人が暮らしていないと成り立たないことから、これまでは人口規模30万人の生活圏を考えていました。それをデジタルの徹底活用、例えば、遠隔医療、オンライン教育などによって時間的な距離を短くして中核となる拠点エリアにサービス施設を集約し、デジタル技術の活用と人の活動するリアルな場面とを融合することで、人口規模10万人程度の圏域でも地方の豊かさと都市の利便性を享受できる、便利で快適に暮らせる社会を維持していける生活圏とする考え方です。地域生活圏では、自動運転の実用化で運転手不足に対応することで、地域に欠かせない移動のための足となるモビリティの確保や、地域公共交通の再生を図ります。

デジタルの徹底活用では、デジタルのインフラ基盤を整備することで、遠隔医療や遠隔教育ができる環境を整えることが重要です。さらに、市街地でも中山間地域でも安心・便利に暮らせるように、例えば、空飛ぶ車の実用化や無人ドローンによる薬品や物資の輸送などを目指すとともに、多世代が交流できるまちづくりを進め、都会に住んでいた人たちがテレワーク環境を活用して転職をせずに地方に移住できる「転職なき移住」や、「二地域居住」を促進する取り組みを展開していきます。

このような取り組みの下、地域生活圏を形成していくのですが、デジタルを活用してもリアルな人は必要です。デジタル技術による遠隔医療では、医師は中心的な市街地の病院にいてモニター越しに診療をしますが、現地では看護師が患者さんにリアルに向き合っ



図表 46 デジタルの徹底活用とリアルとの融合

接しなければなりません。そのほか、高齢者の見守り支援や屋根の雪下ろしといったようなことは、実際にリアルに人がそこに行って活動しなければなりません。このように、デジタル技術を徹底活用することとリアルな場面で地域を支える人たちの活動は重要であり、このデジタルとリアルを融合した地域生活圏とすることが重要です(図表46)。

さらに、本日は午後の分科会におきまして、「可動的なまちづくりへのアプローチ」ということで、固定的な都市空間とデジタルによる仮想空間とをつなぐ可動的なまちづくりについてディスカッションが予定されています。この可動的なまちづくりは、今後、策定していく中部圏広域地方計画の重要な視点であると考えています。新城市でおこなわれている「軽トラ市」も見ていただきました。まさに可動のまちであり、昨今、地域のコミュニティが希薄になっているなか、「軽トラ市」が人と人とのつながりの場となっていることを実感しました。この可動的なまちのような取り組みは、これからの地域づくりに非常に重要であると感じています。

3-5 地域を支える人材の確保・育成

最後に5つ目の視点である「地域を支える人材の確保・育成」では、地域人材の不足が深刻化していくなか、地域における人への投資を拡大し、地域づくりへの多様な主体の参加と連携を進めることが重要です。また、民間の力を最大限に活かした新しい公共の領域を拡大していくことで、地方への人の流れの創出・拡大につなげ、わが国全体の少子化の流れを変えることが重要です。

そうしたなかで、地域、日本の将来を担う子どもと、子育ての支援、さらに女性活躍の促進が重要で

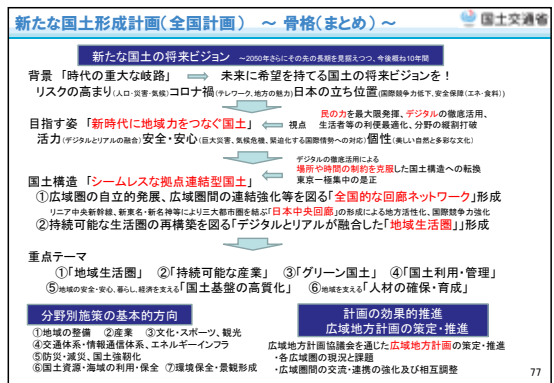
す。若者世代を引きつける「こどもまんなかまちづくり」と、教育や就業環境の整備を通じて、女性が能力を発揮できるような魅力的な地域づくりを進めていきます。

そして、もう一つが関係人口の拡大・深化です。図表47は、縦軸に地域との関わり、横軸にその地域の滞在時間を表しています。一番右は滞在時間が多い、いわゆる定住する人たちになりますが、それ以外に、例えば、二地域居住や、その地域に来なくてもリモートを通じて地域と関わることで、地域に関与できる人、地域を支えている人といった地域への影響が強い関係人口を増やす、深化させていく取り組みを進めます。

4. 新たな中部圏広域地方計画の策定に向けて

最後のセクション「新たな中部圏広域地方計画の策定に向けて」で、全体をまとめます。

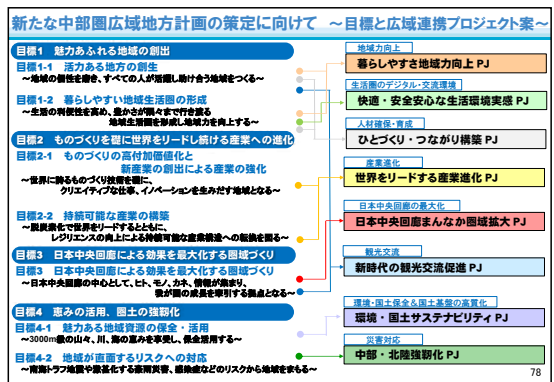
はじめに国土形成計画の全国計画をおさらいしますと(図表48)、「新たな国土の将来ビジョン」として、



図表 48 新たな国土形成計画(全国計画)



図表 47 関係人口の拡大・深化



図表 49 新たな中部圏広域地方計画の策定に向けて

時代背景を踏まえ「新時代に地域力をつなぐ国土」を目指します。そのためには、民（みん）の力を最大限発揮し、デジタルを徹底活用する。そして、国土として「シームレスな拠点連結型国土」として場所や時間の制約を克服した国土構造への転換を図り、東京一極集中を是正していこうというものです。そのためには、「全国的な回廊ネットワーク」と3大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」、そして、「地域生活圏」を形成していこうという流れになっています。

全国計画を踏まえて、新たな中部圏広域地方計画では、冒頭でご説明しました4つの目標につながる広域連携プロジェクトの案をまとめています（図表49）。目標1に関しては、暮らしやすさや地域力を向上するプロジェクト、快適・安全安心な生活環境を実感できる圏域や生活圏をつくるプロジェクトには地域生活圏の形成も含まれます。ひとつづくり・つながりをつくるプロジェクトも考えています。目標2では世界をリードする産業進化プロジェクト、目標3では日本中央回廊の真ん中に位置する中部圏として、圏域を拡大するプロジェクトや、観光交流を促進していくプロジェクトを考えています。最後に目標4では、環境や国土のサステナビリティ、強靱化を図るプロジェクトを考えています。これら8つのプロジェクトのなかに、中部圏の魅力や強みを活かして脅威や弱みを克服するような具体的な施策を盛り込んでいき、来年度以降、新たな中部圏広域地方計画を策定してまいります。

最後になりますが、中部圏のさらなる躍動と発展に向けてその羅針盤となるような新たな広域地方計画を、地域の皆さまの声を聞きながら策定していくことを宣言いたしまして、私の話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。