

資料 3

中部圏長期ビジョン

中間とりまとめ

令和 3 年 9 月

中部圏長期ビジョン検討会

はじめに

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

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

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

今後、本中間とりまとめについて、地域づくりの担い手である国や県、市町村、経済団体等の関係者に説明、共有し、ビジョンの実現に向けた具体的な施策等について意見交換を行い、引き続き、中部圏長期ビジョン検討会において議論を深めていくこととしている。

中部圏長期ビジョン 中間とりまとめ

目 次

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

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

※中部圏長期ビジョンの対象地域

主として、長野県南部、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県

第1章 社会経済情勢の変化

1. 社会全般の変化

(1) 人口減少・少子高齢化の進行、在留外国人数の増加

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

(2) デジタル社会の急速な進展

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

(3) カーボンニュートラルへの対応

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

導入目標をエリア別でみると、中部圏は北海道、東北、九州と比べ限定的である。

(4) 東京一極集中の継続

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

2. 生活の変化

(1) 働き方の変化

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

(2) ライフスタイルの変化

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

3. 産業の変化

(1) 新興国の成長による国際競争の激化

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

(2) 労働や産業の質の変化

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

※CASE：「Connected（コネクテッド）」「Autonomous（自動運転）」「Shared & Services（シェアリングとサービス）」「Electric（電動化）」
MaaS：Mobility as a Service

4. 災害リスクの変化

(1) 南海トラフ地震の切迫

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

(2) 洪水・土砂災害の激甚化・頻発化

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

(3) インフラの老朽化

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

第2章 中部圏の主な特徴

1. 中部圏の強み

(1) 日本のまんなか

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

(2) 充実した交通インフラ・ネットワーク

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

(3) 豊かな自然環境

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

(4) 固有の歴史・文化

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

(5) 経済と食を支える基盤産業

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

(6) ゆとりある生活環境

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

2. 中部圏の課題

(1) 災害リスク

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

(2) 若者・女性への訴求力

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

第3章 中部圏の目指すべき将来像

1. 基本的な考え方

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

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

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

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

- ・ 中部圏は、自然環境が豊かで、生活環境にゆとりがあり暮らしやすい。都市だけでなく、郊外の魅力、海辺や山岳地域もある。いわゆる日本の伝統的文化が残っている。また、世界の拠点となるものづくりだけでなく、地域の特性を活かした様々な農林水産業も盛んである。
- ・ このような多様性のある中部圏の特徴を活かし、画一的な地域をつくるのではなく、それぞれが自立した魅力ある地域をつくる。
- ・ 特に、生活する上で、文化・芸術など多様な楽しみがある地域になっているか、女性、若者、高齢者、外国人等、多様な人たちが暮らしやすいか、都市だけでなく中山間地域でも自由に住めるような多様な生活の場があるか、災害に対し安全かなど、QOL を向上し、世界から有能な人材を惹き付ける「住んでよし、訪れてよし」の地域をつくる。
- ・ 中部圏は、美しい自然を残しながら、ものづくりをはじめとした多様な産業で日本、世界をけん引してきた。産学官の連携も強く、世界的課題に取り組んでいく環境がある。
- ・ カーボンニュートラルやエネルギー、自然保護、食料自給といった世界的課題にチャレンジするとともに、スタートアップを支援、育成し、持続的な成長する地域をつくる。

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

2. 目指すべき将来像

(1) QOL を高める（人）

【人を惹き付け、選ばれる地域】

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

【生活を楽しくする自然、歴史・文化、芸術等の魅力を感じることができる地域】

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

【人が豊かに過ごせる地域を参加型でデザイン】

- ・人が豊かに過ごせるかという視点で、発言しやすく意見が反映されるような、人を中心とした地域を参加型で柔軟にデザインできるまちづくりを進める。
- ・道路や河川、公園、港湾についても、多くの住民がレジャーや憩いの場として利用しやすく、おしゃれで楽しいと感じられるような公共空間として活用する。

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

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

【中山間地域等における自立分散・循環社会の実現】

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

【激甚化する自然災害に対する防災・減災、国土強靭化の推進】

- ・人を惹き付けて選ばれる地域や生活が楽しく魅力が感じられる地域は、安全で安心できる防災・減災があって初めて成り立つ。南海トラフ地震

や激甚化・頻発化する水害等への対応、老朽化する施設のメンテナンスなど防災・減災、国土強靭化に取り組む。

(2) 世界的課題にチャレンジし成長する（産業）

【世界的課題にチャレンジする地域】

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

【クリエイティブな仕事、イノベーションが生まれる地域】

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

(3) 個性を磨き助け合う（地域）

【ネットワークの活用で、一体となって成長し、隅々まで豊かさを供給】

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

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

- ・新型コロナウイルスの影響で新しい生活様式となり、デジタル化が進展し、人を呼びこまなくともそれぞれの地方が都市機能を維持できる環境が整備しつつある。1時間半程度で往来できる地域間で補完・連携することにより、それぞれの地域で持続的な発展ができる。
- ・デジタルによる交流が盛んになる時代においてこそ、リアルな交流の価値がますます高まることとなる。そのため、人流・物流をつなげる交通ネットワークインフラの役割も一段と高まる。
- ・多様な地域が個性を磨き、相互に補完・連携できるよう、ハード・ソフトのネットワークを拡充・強化し、中部圏の隅々まで豊かさを供給する。

【我が国社会経済をけん引するスーパー・メガリージョン】

- ・リニア中央新幹線の全線開業により、名古屋駅を起点とした2時間交流圏人口は、約8,300万人と全国最大規模になると見込まれている。
- ・高速道路が延伸し、人・モノの動きが大きく変容を遂げている。三重県では、新名神高速道路が全線開通し、近畿圏への時間距離が短縮されたことから、物流関係の企業の立地の引き合いも増え、産業の在り方も変わってきた。
- ・リニア中央新幹線の開業により相乗効果が得られるよう、首都圏・近畿圏と役割分担・連携し、スーパー・メガリージョンとして一体となって、我が国社会・経済をけん引し、世界の中核拠点を目指す。

【強靭なネットワークの維持・確保】

- ・中部圏は、日本のまんなかに位置し、特に陸上交通ネットワークの要衝であり、世界のものづくりの拠点である。いかなるときも人、モノ、情報の流れを寸断させないようネットワークの防災対策を進める。
- ・災害等で首都機能が麻痺した際には、我が国全体が機能不全とならないよう中部圏がバックアップ機能を果たす。

第4章 将来像の実現に向けて

1. 基本的な考え方

◇中部圏の目指すべき将来像の実現に向けて、各地域で様々な主体が連携して取り組みを進める。

◇特に、中部圏全体に及ぶ広域的かつ重要な課題については、組織や分野の垣根を越えた強固な連携によって各種施策を効率的かつ効果的に進める必要があり、重点連携プロジェクトと位置付け、中部圏が一体となって取り組みを加速する。

※重点連携プロジェクトをはじめ、ビジョンを実現するための施策については、地域づくりの担い手である国、県、市町村、経済団体等の関係者との意見交換を踏まえ充実し、具体化を図る。

2. 重点連携プロジェクト

(1) 防災・減災、国土強靭化

【南海トラフ地震への備え】

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

【地域づくりと連携した流域治水による災害対応】

- ・我が国最大のゼロメートル地帯を抱える木曽三川をはじめ、庄内川、天竜川、狩野川などの流域ではこれまで多くの水害に遭ってきた。激甚化する災害にどう備えるかは非常に大事な観点である。
- ・流域治水は河川での対策だけでなく、流域での住まい方も含めて治水対策を行うものである。この考え方は、少子高齢化に対応したまちづくりや多様なライフスタイルの選択といった考え方とも親和性が高いことから、地域づくりと連携して、流域治水による災害対応を進める。
- ・伊勢湾台風による高潮被害の教訓も踏まえ、木曽三川河口部などにおいて大型台風による高潮などの災害リスクにも備える。

《重点連携プロジェクト：南海トラフ地震対策中部圏戦略会議、流域治水プロジェクト》

(2) スタートアップ

【世界から人を惹き付けるスタートアップ企業の集積・創出】

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

【スタートアップ企業・人材を惹き付ける環境、仕組みづくり】

- ・スタートアップに対するモチベーションを有する人材、イノベーションのマインドを有する人材をいかに中部圏に惹き付けるかが重要であり、中部圏にいるとリアルなコミュニケーションがしやすくスタートアップがうまくいくというような環境、仕組みをつくる。

- ・デジタル化により地方への分散が可能となる一方、付加価値の源泉は東京に集中してしまうというリスクもある。製造業の中枢拠点として、中部圏で付加価値を生み出す仕組みをつくる。
- ・国だけでなく、愛知県や名古屋市もスタートアップに力を入れ始め、大手企業も投資を始めている。新しい技術や仕事を興していくため、ナゴヤイノベーターズガレージやなごのキャンパス、ステーションAiなどを起点として、スタートアップを支援する仕組みを構築する。

《重点連携プロジェクト：ナゴヤイノベーターズガレージ》

(3) 観光

【地域資源を活かし、地域の個性を継承】

- ・豊かな自然を有し、固有の歴史・文化を有する中部圏は、魅力的な観光資源が凝縮している。リニア中央新幹線の開業や中部国際空港（セントレア）の機能強化による新たな交流が期待され、観光立国を目指す我が国の中でも果たすべき役割は大きい。
- ・観光は、アフターコロナに向けて中部圏の非常に重要な成長戦略になっていくので、ターゲティング、ブランディングを踏まえた方向性を示し、観光客数だけでなく、観光消費額にも着目していく。
- ・ヨーロッパでは自転車専用の高速道路が何千キロも整備されている。先進的な海外の取組みを見ると、まだまだインフラ整備に改善の余地がある。ダム湖を一周できる道路を造る、あるいは河川整備に合わせ管理道路をシームレスに通行できるようにする等、インフラを整備する際に観光活用もあらかじめ考慮した設計とする。
- ・古いものを活かすだけでなく、古い技術を使って新しいものを作ることが地域の個性、魅力となって、多くの人が訪れるにつながる。公共施設も、長く景観価値を持つものをつくる必要がある。インフラの整備にあたって、地域の個性を継承し、発展させる視点を持つことにより、中部圏の魅力をより一層高めていく。

【アート、食文化等を活かした観光需要の拡大】

- ・中部圏の魅力ある地域資源に加え、観光でアート、食文化等を十分に活用することにより、観光需要の増大につなげる。

《重点連携プロジェクト：観光ビジョン推進ブロック戦略会議》

(4) カーボンニュートラル

【すべての産業が一体となったカーボンニュートラルへの転換】

- ・中部圏では、自動車をはじめとする輸送用機械製品の製造が盛んであり、ものづくりを背景として産業部門の電力消費量も多い。
- ・電力については、再生可能エネルギーの活用を推進するとともに、水素やアンモニアの活用による火力発電の脱炭素燃料化を進める。現在、石炭火力発電所においてアンモニアを混焼するという実証が進められている。また、バイオマス燃料については、石炭火力における混焼の他、小規模の専焼発電所の活用など拡大の可能性がある。
- ・自動車産業では、物流、排気、リサイクルの各段階を含めて、自動車のライフサイクル全体での二酸化炭素排出量ゼロを目指すライフサイクルCO₂ゼロチャレンジなど、サプライチェーン全体での積極的な取り組みが進められている。車載用の使用済バッテリーの有効活用も検討されている。
- ・物流においては、カーボンニュートラルも含めた輸送業がかかえる課題の解決にむけ、CASEの社会実装、普及のスピードを加速している。
- ・CO₂排出がもたらす気候変動への意識は世界中で大きくなっており、カーボンニュートラルを新たな産業の創出、成長の機会ととらえ、全ての産業が一体となって、カーボンニュートラルポートなど、脱炭素燃料化、カーボンニュートラルに取り組む。

《重点連携プロジェクト：カーボンニュートラルポート形成》

(5) ネットワーク

【人、モノ、情報をつなぐ高度な都市機能の強化・維持】

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

【先進的モビリティの活用】

- ・都市部では渋滞や高齢者の事故が増加しており、農村部では移動困難な高齢者の増加が顕在化している。都市部、農村部のそれぞれで、快適な暮らしができるよう様々な交通手段を活用したシームレスな交通ネットワークを提供する。
- ・バス、タクシーといった交通機関や、物流サービスにも自動運転を導入するとともに、地域や企業が連携し、先進的なモビリティを導入する等、地域の課題を解決し、新たな価値を創出する。

【リニアを活かす、関係人口の拡大】

- ・リニア中央新幹線の開業により、名古屋を中心とした120分圏内の人口は、2倍になると言われている。東京一極集中ではなく、地域が相互に補完・連携する多極分散型となるよう、関係人口を増やす。
- ・働き方、ライフスタイルの変化に合わせた居住地や新たな産業立地としてリニア中間駅周辺等も活用を進める。

《重点連携プロジェクト：リニア、セントレア、

東海環状自動車道等の活用》

<中部圏長期ビジョン検討会 委員>

(敬称略五十音順、◎：座長)

- 内田 俊宏 中京大学 経済学部 客員教授
学校法人 梅村学園 常任理事
株式会社 壱番屋 社外取締役
- 小川 光 東京大学大学院 公共政策学連携研究部
公共経済政策講座 教授
- ◎ 奥野 信宏 公益財団法人名古屋まちづくり公社
名古屋都市センター長
- 加藤 百合子 株式会社 エムスクエア・ラボ 代表取締役
- 朽木 英次 トヨタ自動車株式会社 総務部長
- 榎原 洋実 株式会社 JERA 執行役員西日本支社長
- 末松 則子 鈴鹿市長
- 戸田 祐嗣 名古屋大学大学院 工学研究科
土木工学専攻水工学 教授
- 豊田 雄二郎 株式会社 中日新聞社 論説委員
- 土方 邦裕 愛知ドビー株式会社 代表取締役社長
- 森川 高行 名古屋大学 未来社会創造機構 教授
- 山田 拓 株式会社 美ら地球 代表取締役

<中部圏長期ビジョン検討会の経緯>

開催回数	月日・場所	主な内容
第1回	令和3年6月2日 Web会議方式	<ul style="list-style-type: none"> ○中部圏長期ビジョン検討会の設置について ○中部圏を取り巻く社会情勢の変化
第2回	令和3年7月5日 KKRホテル名古屋	<ul style="list-style-type: none"> ○中部圏の課題に対応した取り組み発表 <ul style="list-style-type: none"> ・中部圏の地域力の持続的向上に向けて ・名古屋港におけるカーボンニュートラルポート(CNP)の取組 ○中部圏のあり方や将来像の方向性
第3回	令和3年8月19日 Web会議方式	<ul style="list-style-type: none"> ○中部圏の課題に対応した取り組み発表 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車産業の大改革を見据えたサプライヤーに求められる今後の取組について ・スタートアップ・エコシステムの形成に向けて ○中部圏長期ビジョン 中間とりまとめ案
第4回	令和3年9月16日 Web会議方式	<ul style="list-style-type: none"> ○中部圏長期ビジョン 中間とりまとめ案

參考資料（1）

参考資料（1）

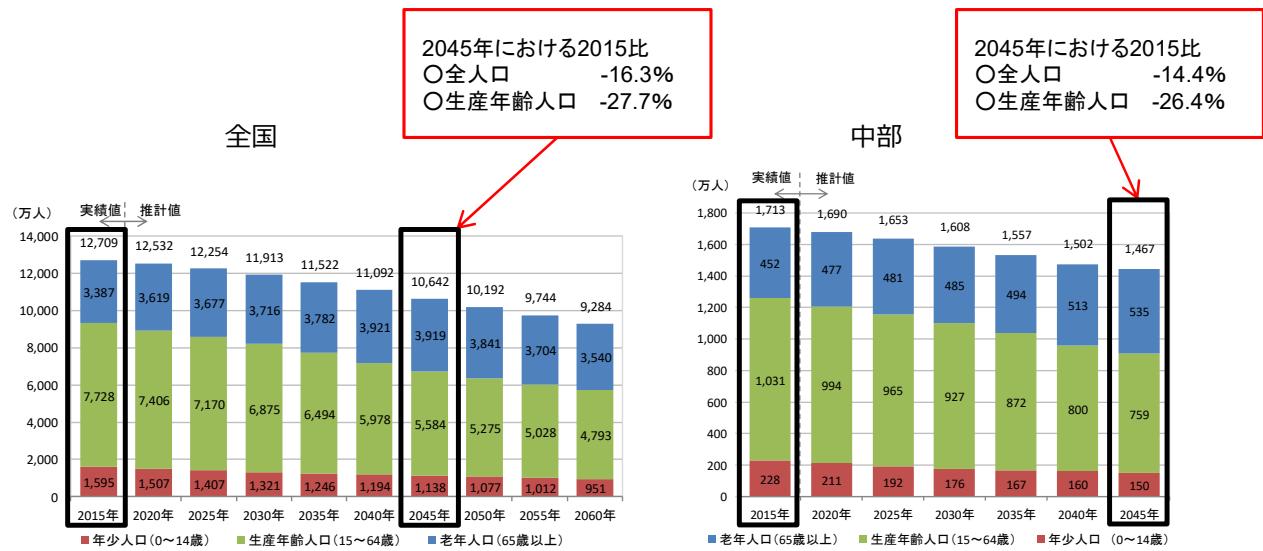
目 次

参考資料（1）

第1章の図表	- 1 -
第2章の図表	- 14 -
第4章の図表	- 25 -

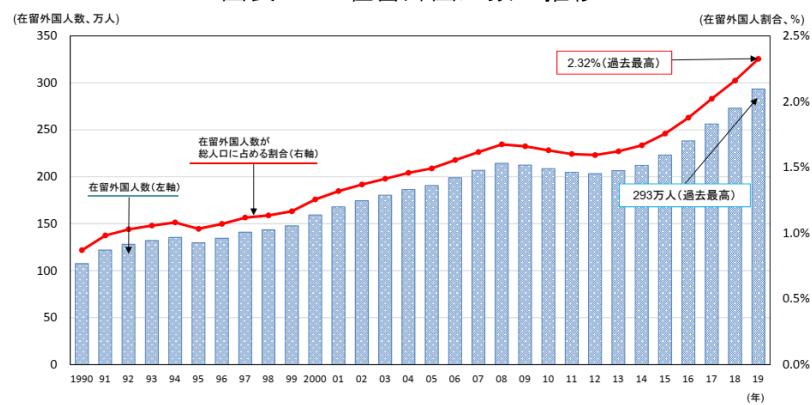
第1章の図表

図表 1 年齢区分別将来推計人口



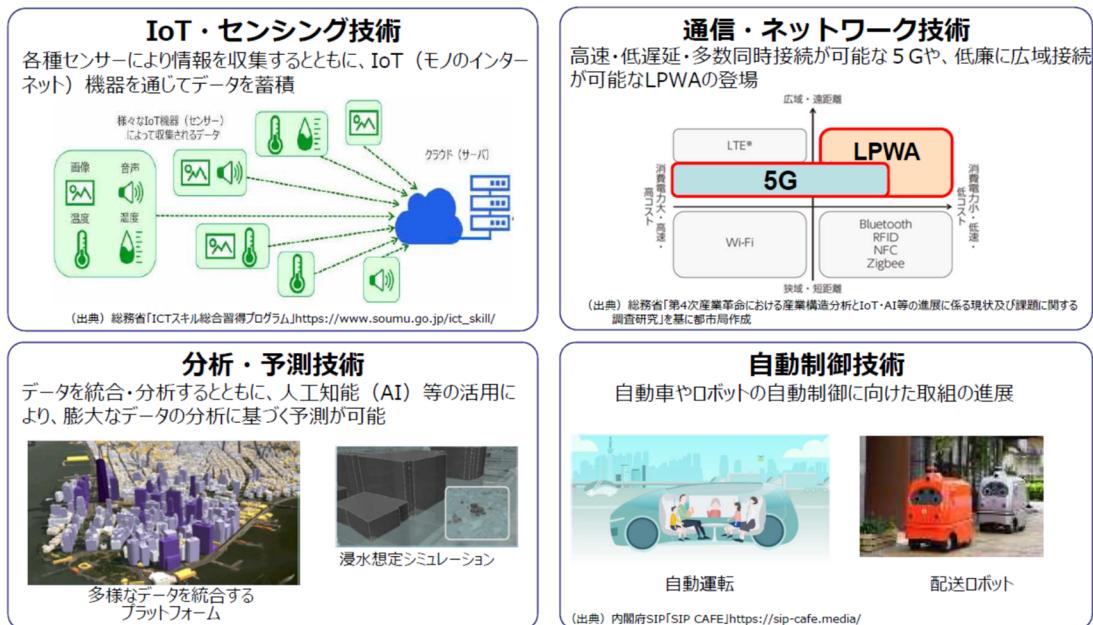
出典：国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」より作成

図表 2 在留外国人数の推移



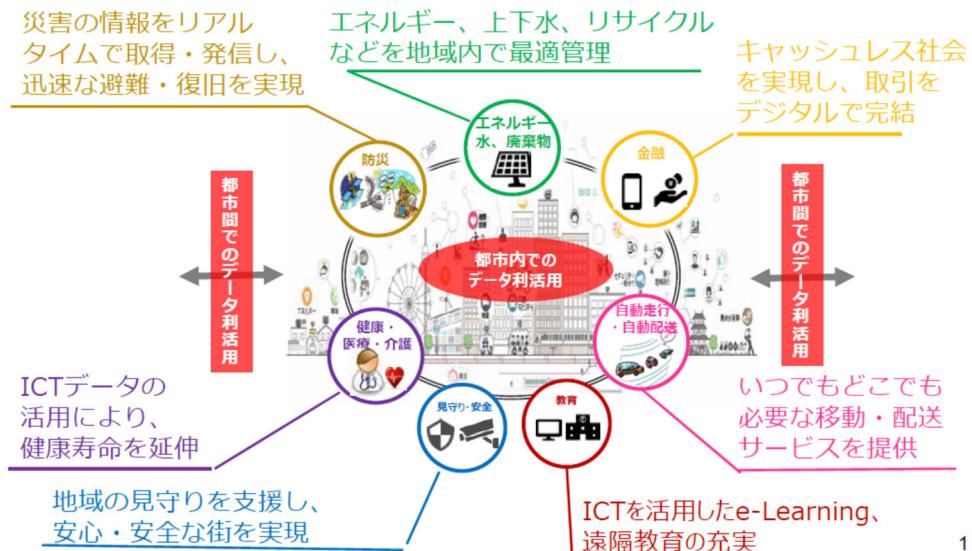
出典：国土交通省「国土の長期展望」最終とりまとめ参考資料

図表 3 まちづくりに活用が期待される新技術



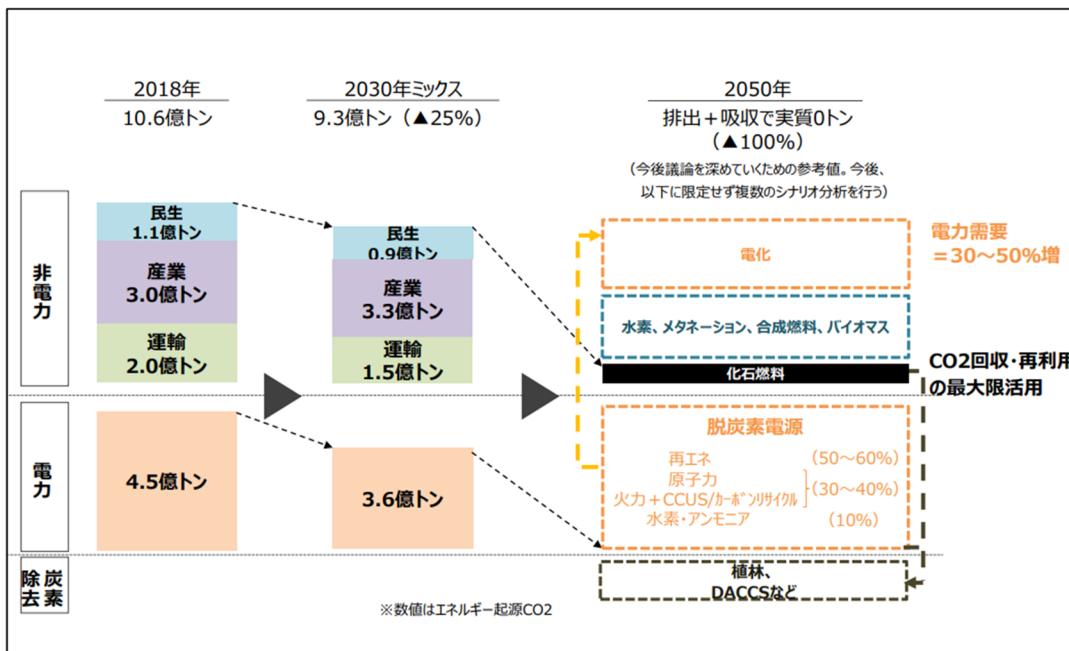
出典：国土交通省「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」中間とりまとめ 参考資料

図表 4 スマートシティによって何がよくなるか



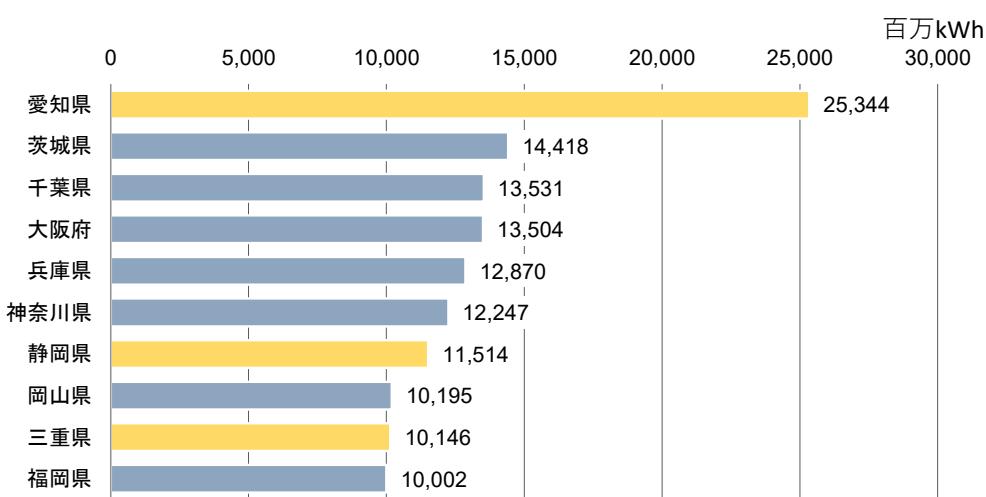
出典：内閣府「スマートシティガイドブック」第1版（ver.1.00）（令和3年4月9日）

図表 5 カーボンニュートラルの実現



出典：経済産業省「2050 年カーボンニュートラルに向けたグリーンイノベーションの方向性」（2020 年 11 月）

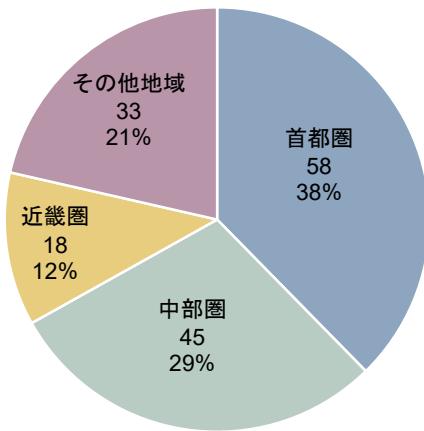
図表 6 都道府県別の製造業における電力消費量上位 10 位



※製造業：食品飲料製造業、繊維工業、木製品・家具他工業、パルプ・紙・紙加工品製造、印刷・同関連業、化学工業（含石油石炭製品）、プラスチック・ゴム・皮革製品製造業、窯業・土石製品製造業、鉄鋼・非鉄・金属製品製造業、機械製造業、他製造業

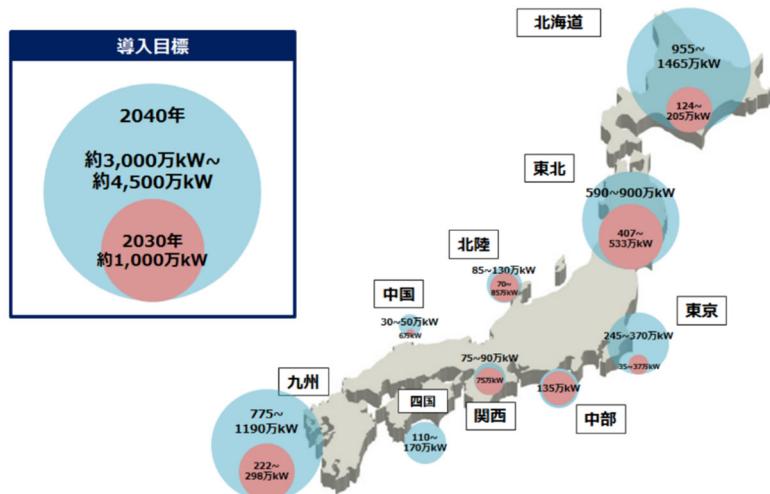
出典：経済産業省「都道府県別エネルギー消費統計（2018 年度値）」より作成

図表 7 水素ステーションの整備状況



出典：(一社) 次世代自動車振興センター「水素ステーション整備状況」(2021年) より作成

図表 8 洋上風力の導入目標・エリア イメージ

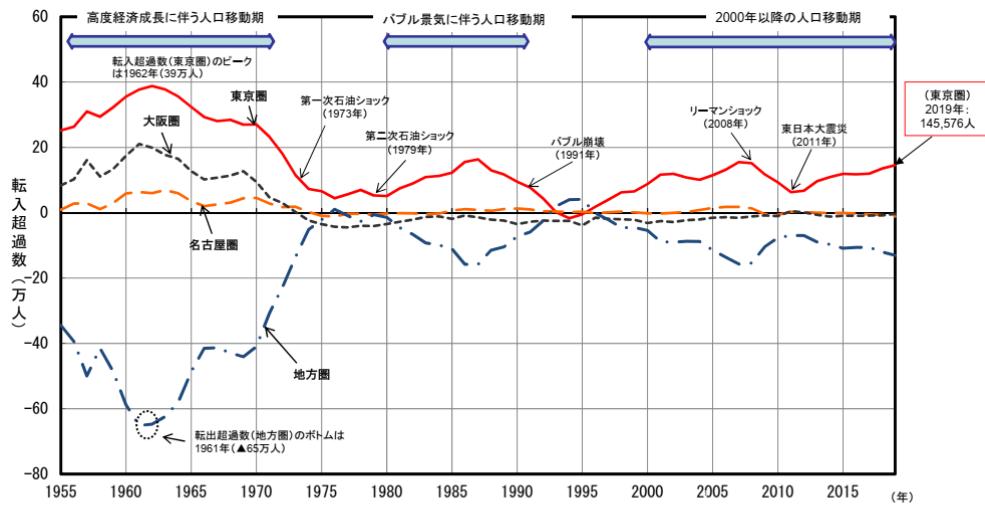


※2030年については、環境アセス手続中（2020年10月末時点・一部環境アセス手続きが完了した計画を含む）の案件を元に作成。

2040年については、NEDO「着床式洋上ウインドファーム開発支援事業（洋上風力発電の発電コストに関する検討）報告書」におけるLCOE（均等化発電原価）や、専門家によるレビュー、事業者の環境アセス手続き状況等を考慮し、協議会として作成。なお、本マップの作成にあたっては、浮体式のポテンシャルは考慮していない。

出典：経済産業省「洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議 洋上風力産業ビジョン（第1次）」
(2020年)

図表 9 東京圏への転入超過の推移



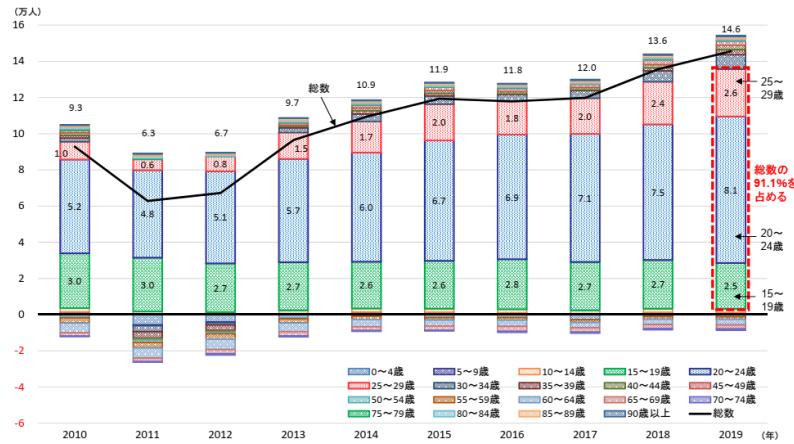
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。

(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

・東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
・名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
・大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
・三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏
・地方圏：三大都市圏以外の地域

出典：国土交通省「国土の長期展望」最終とりまとめ参考資料

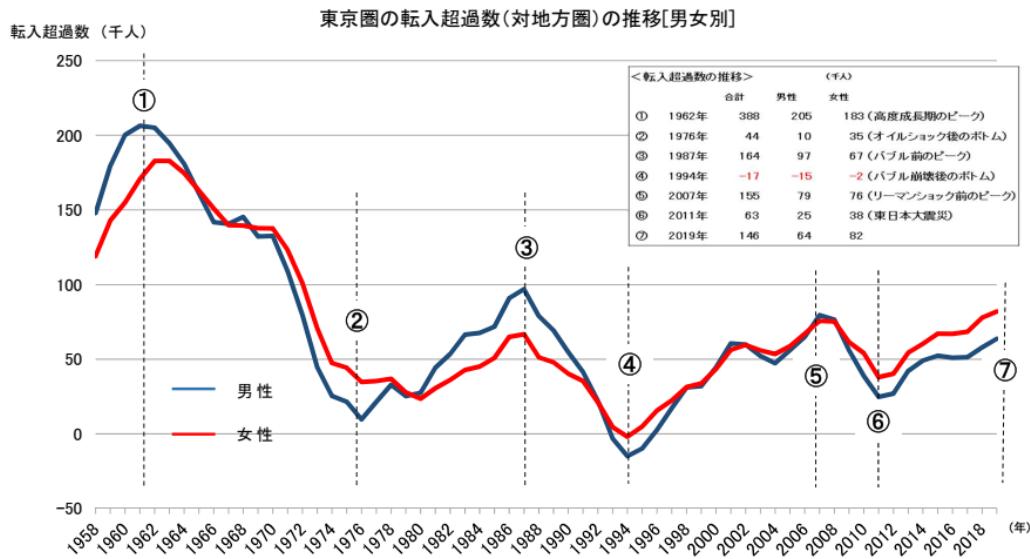
図表 10 東京圏の年齢階層別転入超過数（2010～2019年）



出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」より、日本人移動者を抽出して国土交通省国土政策局作成。

出典：国土交通省「国土の長期展望」最終とりまとめ参考資料

図表 11 東京圏の転入超過数（対地方圏）の推移[男女別]



出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」より 国土政策局作成
(備考)東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県を、地方圏はそれ以外を指す
出典：国土交通省「国土の長期展望」最終とりまとめ参考資料

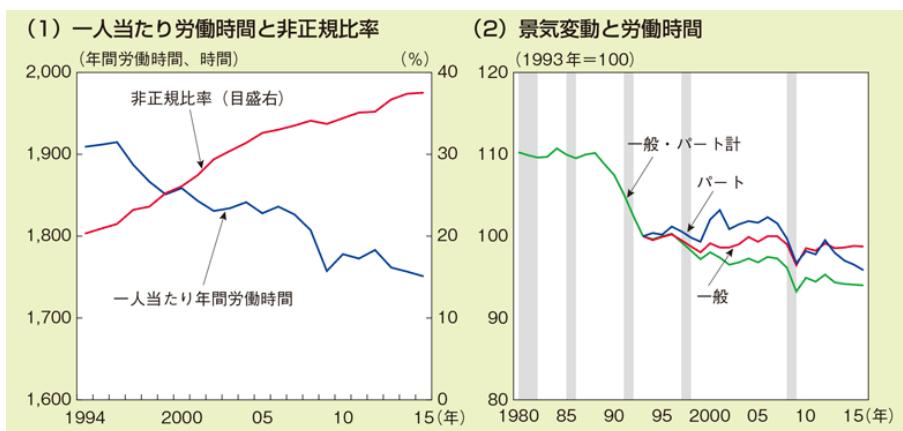
図表 12 上場企業本社数（都道府県別）の上位 10 位及び下位 5 位（2015 年）

順位	全国	上場企業本社数	構成比 (%)
1	東京都	1,823	50.62%
2	大阪府	430	11.94%
3	愛知県	224	6.22%
4	神奈川県	183	5.08%
5	兵庫県	109	3.03%
6	福岡県	83	2.30%
7	埼玉県	73	2.03%
8	京都府	66	1.83%
9	静岡県	52	1.44%
10	千葉県	47	1.31%
43	宮崎県	4	0.11%
44	島根県	3	0.08%
45	徳島県	3	0.08%
46	佐賀県	3	0.08%
47	長崎県	1	0.03%

- (注1) 上場企業とは、2015年では札証、東証1部、東証2部、東証マザーズ、福証、名証、ジャスダックを含み、2004年では、札証、東証1部、東証2部、東証マザーズ、大証、福証、名証、ヘラクレスが含まれている。大証の東証への統合、ヘラクレスのジャスダックへの移行、中小企業の上場が増加していることに留意。
- (注2) 首都圏は茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県。中部圏は長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県。近畿圏は滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県。東北圏には新潟県も含む。

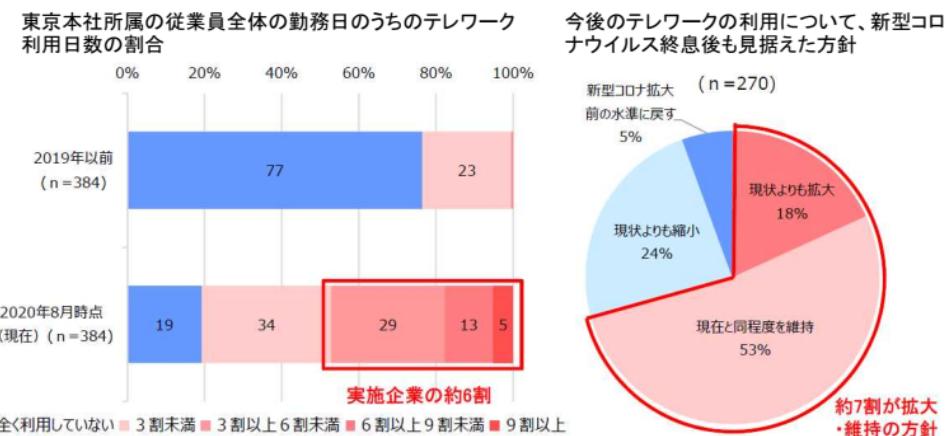
出典：国土交通省「国土の長期展望」最終とりまとめ参考資料

図表 13 労働時間の推移



出典：内閣府「平成 29 年度 年次経済財政報告」

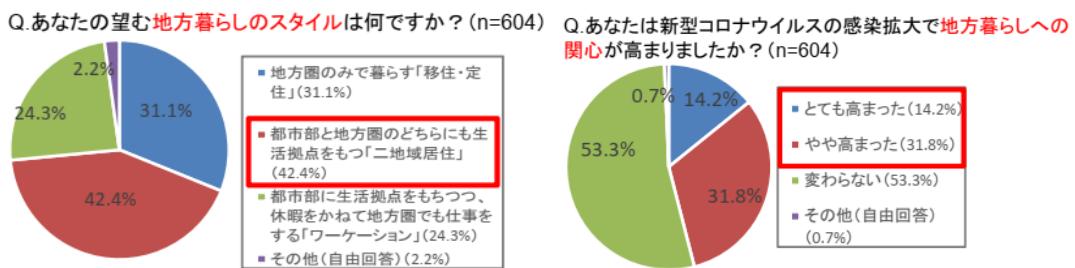
図表 14 テレワーク実施状況の変化



※国土交通省「企業等の東京一極集中に係る基本調査（企業向けアンケート）」(2020.11速報)（調査期間：令和2年8～9月、対象：都内に本社をおく上場企業2,024社、有効回答：389社）

出典：国土交通省「二地域居住等関連施策のご紹介（令和3年3月）」

図表 15 コロナ禍における国民の意識の変化

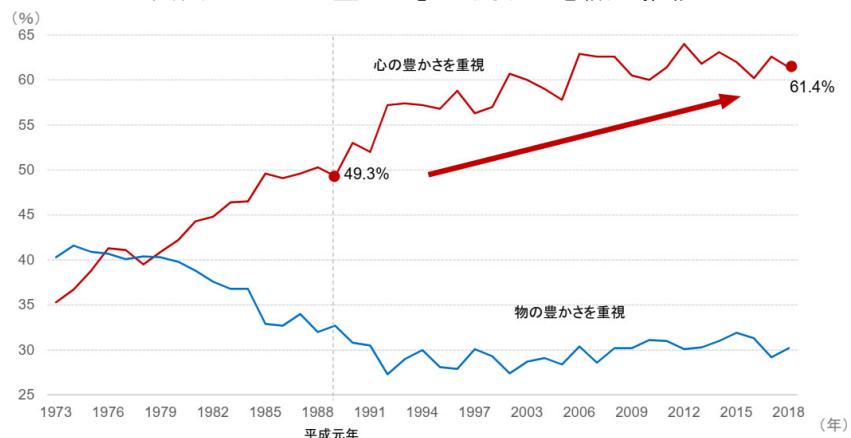


※上記のグラフは都内に住む20代以上の男女1,078名を対象に調査。そのうち地方暮らしに関心があると回答した

604名が対象。元データ：(株) トラストバンク「地方暮らしに関するアンケート」(令和2年6月)

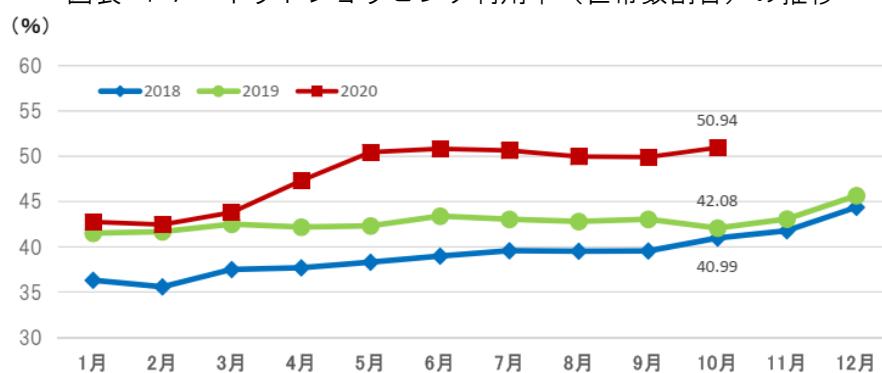
出典：国土交通省「二地域居住等関連施策のご紹介（令和3年3月）」

図表 16 「豊かさ」に関する意識の推移



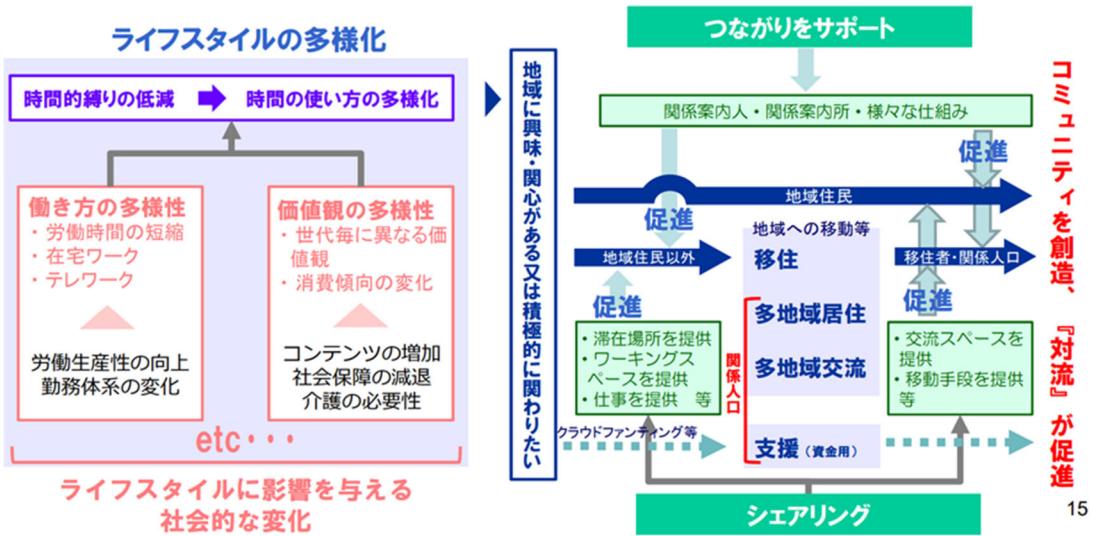
出典：国土交通省「国土の長期展望」最終とりまとめ参考資料

図表 17 ネットショッピング利用率（世帯数割合）の推移



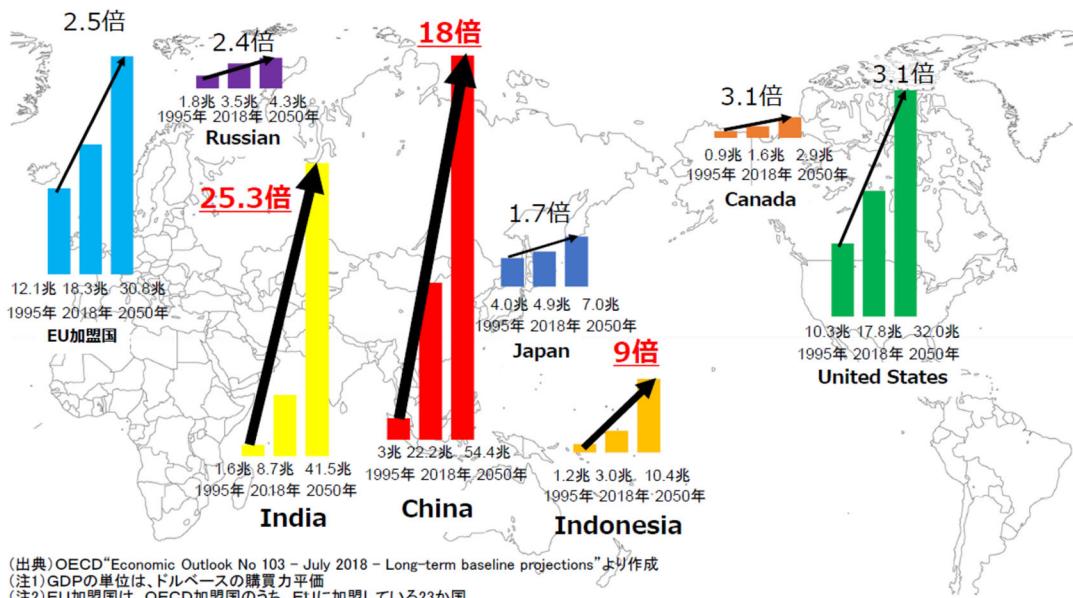
出典：国土交通省「国土の長期展望」最終とりまとめ参考資料

図表 18 ライフスタイルの多様化と関係人口



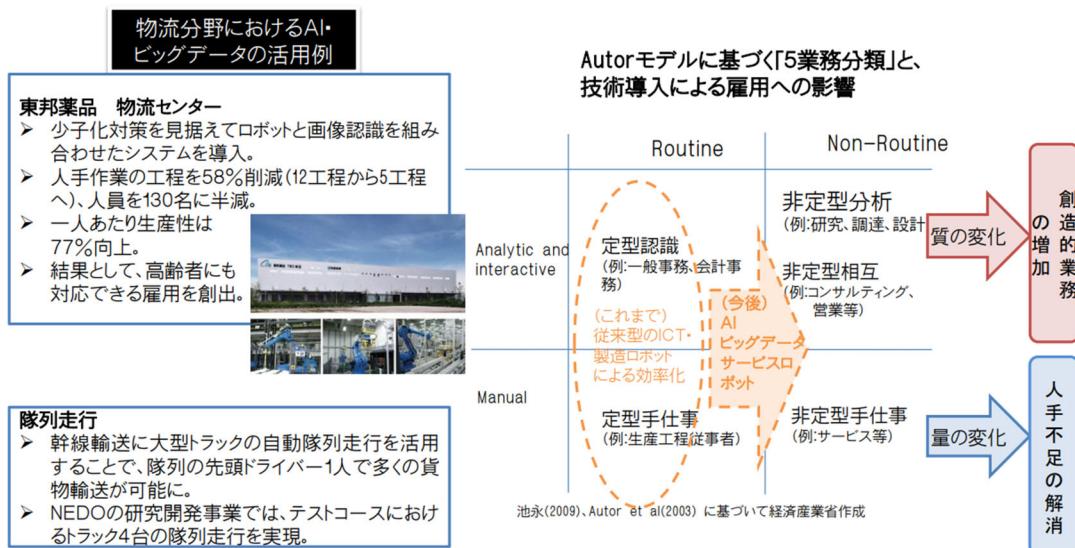
出典：国土交通省「ライフスタイルの多様化等に関する懇談会」（2021年3月）

図表 19 主要国のGDPの変化 (US ドル)



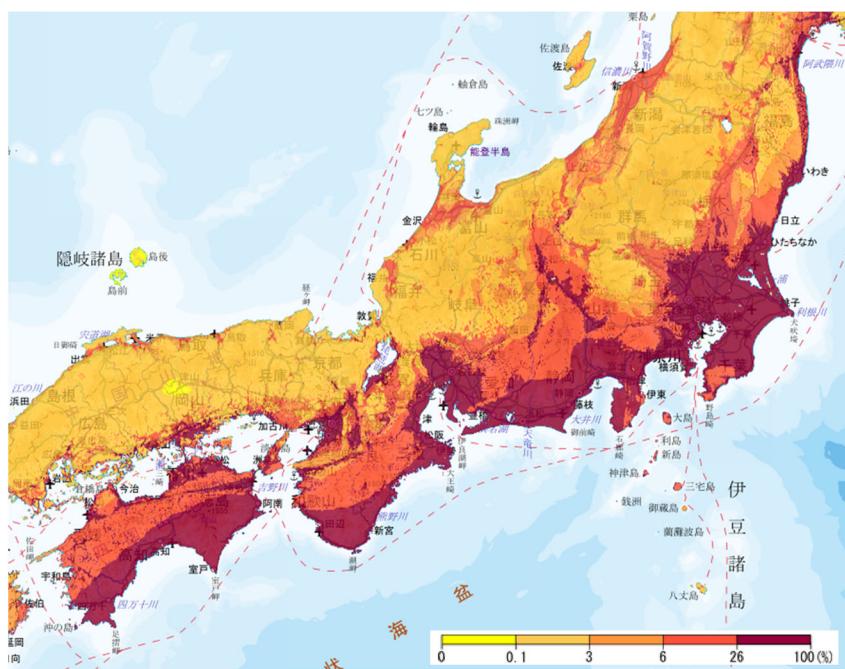
出典：国土交通省「国土の長期展望専門委員会（第8回）配付資料 参考資料1」

図表 20 労働の質の変化



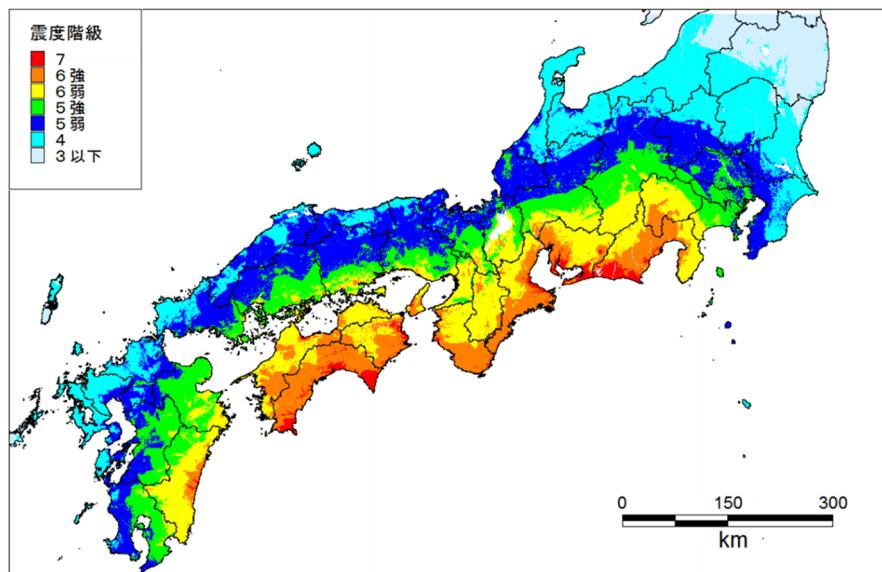
出典：経済産業省「AI・ビッグデータによる産業構造・就業構造の変革」（2015年）

図表 21 今後 30 年で震度 6 弱以上の揺れに見舞われる確率



出典：国立研究開発法人 防災科学技術研究所「J-SHIS 地震ハザードステーション 2020 年版 全ての地震 平均ケース」

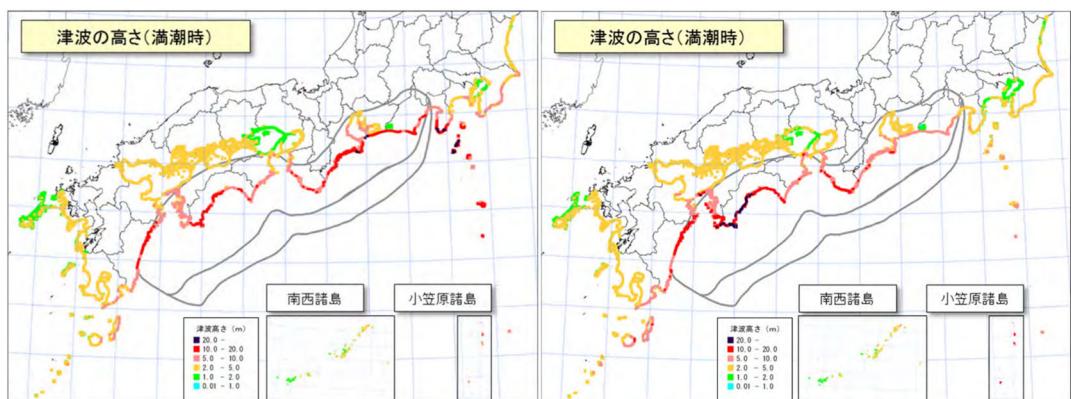
図表 22 震度の最大の分布



(注) 震度推計に用いた 5 ケースの最大値(一つの地震でこのような震度分布が生じるものではない。)

出典：内閣府「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」

図表 23 津波高分布（一部抜粋）



左：東海地方が大きく被災するケース（「駿河湾～紀伊半島沖」に「大すべり域+超大すべり域」を設定
右：九州地方が大きく被災するケース（「四国沖～九州沖」に「大すべり域+超大すべり域」を設定。

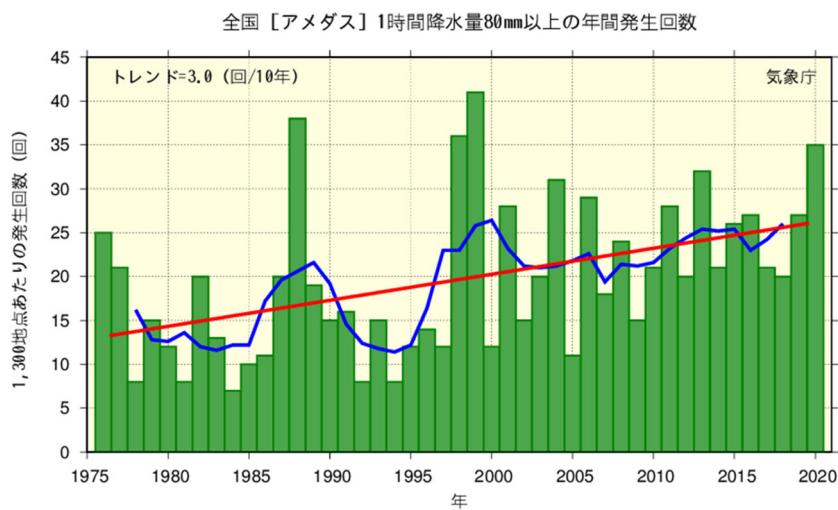
出典：内閣府「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」

図表 24 全国各地で頻発する洪水・土砂災害

時期	災害名	死者・行方不明者
平成23年7月	新潟・福島豪雨	6
平成24年7月	九州北部豪雨	33
平成25年	梅雨期における大雨等	17
平成25年	台風第26号、第27号	45
平成26年	豪雨（7月30日～8月11日）	5
平成26年	豪雨（8月15日～8月26日）	8
平成27年9月	関東・東北豪雨（台風第18号を含む）	20
平成28年	台風第10号	29
平成29年	台風第3号（九州北部豪雨を含む）	44
平成30年	7月豪雨	271
平成30年	台風第21号	14
令和元年9月	令和元年房総半島台風	9
令和元年10月	令和元年東日本台風	108
令和2年7月	令和2年7月豪雨	86

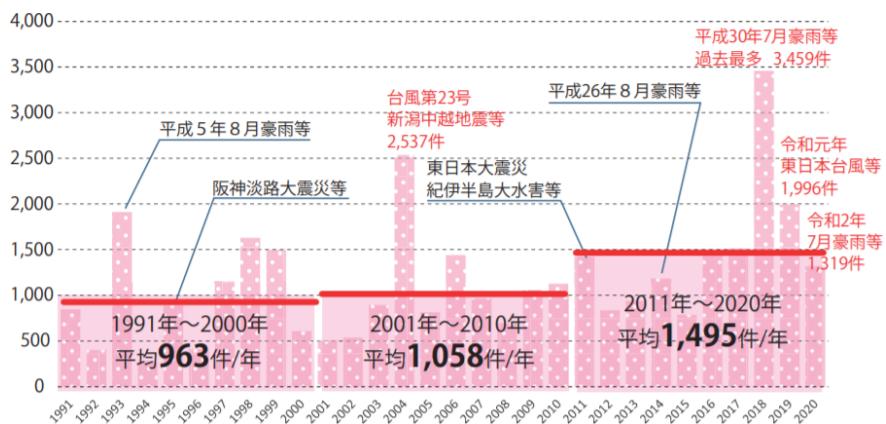
出典：内閣府「防災情報のページ」最近の主な自然災害について、
気象庁「気象庁が名称を定めた気象・地震・火山現象一覧」より作成

図表 25 集中豪雨の年間発生回数の推移



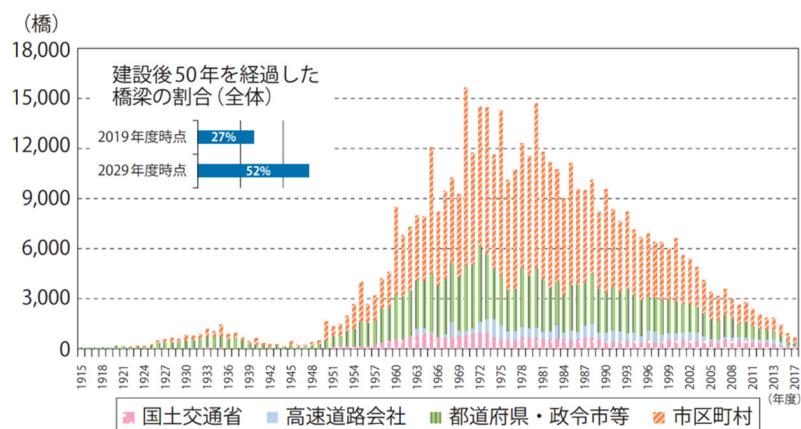
出典：中部地方整備局河川部「第1回流域治水の推進に向けた中部関係省庁実務者会議」資料2

図表 26 土砂災害の発生件数の推移



出典：国土交通省「国土交通白書 2021」

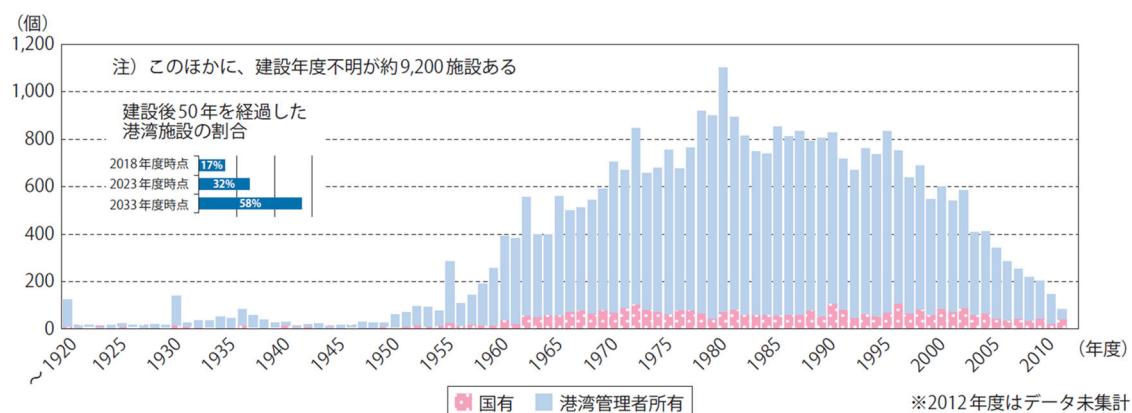
図表 27 建設年度別橋梁数



資料) 国土交通省

出典：国土交通省「国土交通白書 2020」

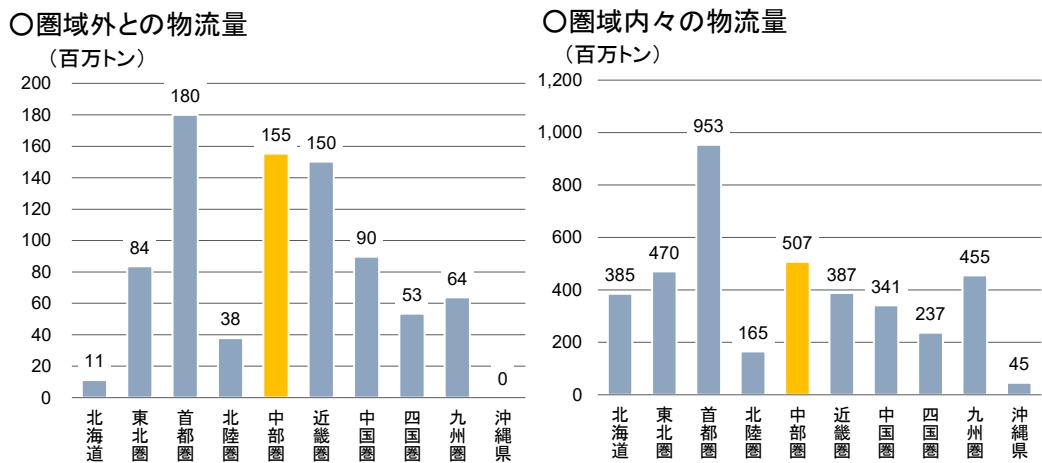
図表 28 建設年度別港湾施設数



出典：国土交通省「国土交通白書 2020」

第2章の図表

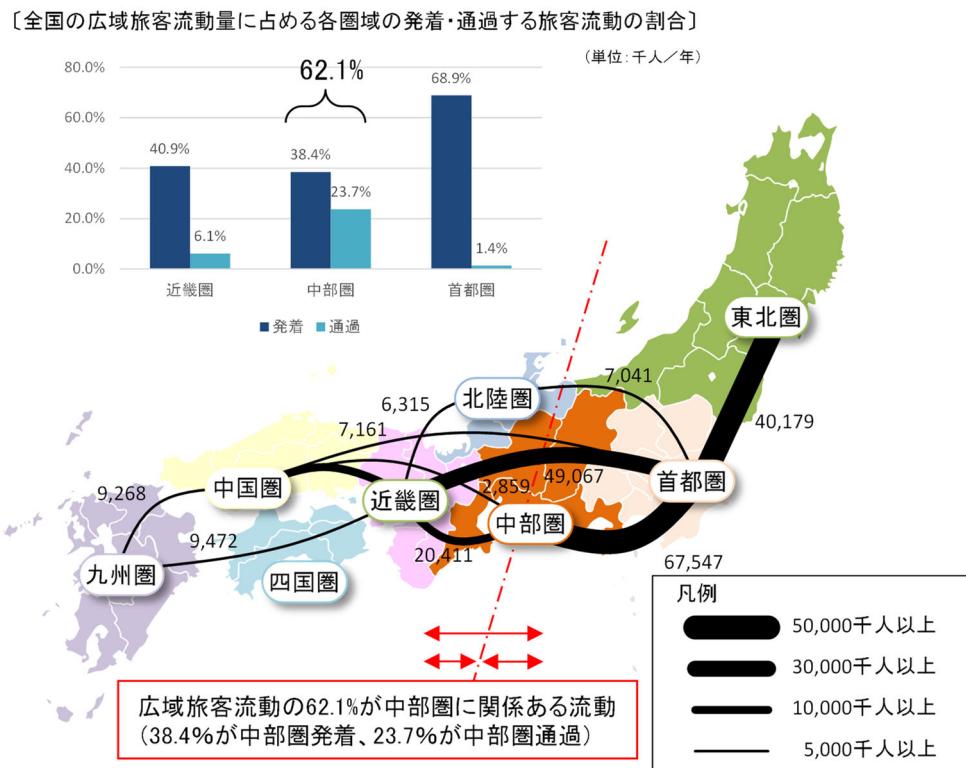
図表 29 物流の中心を担う中部圏



出典：国土交通省「貨物地域流動調査（2019年度）」より作成

※陸路（自動車、鉄道）を集計。

図表 30 中部圏を介する旅客純流動（鉄道交通）



出典：国土交通省「旅客地域流動調査（2019年度）」より作成

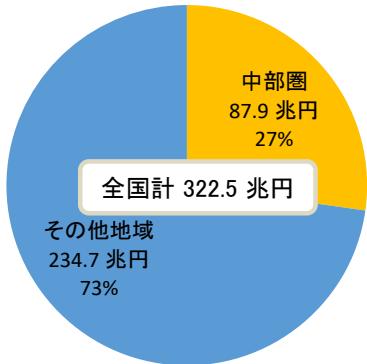
※広域旅客流動：ブロックを超える流動。ブロック内々の流動は含まない

図表 31 中部地方の道路ネットワーク

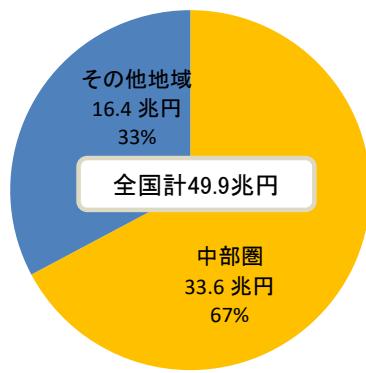


出典：中部地方整備局作成（令和3年8月現在）

図表 3 2 中部圏の製造品出荷額 図表 3 3 自動車関連の製造品出荷額等の
等 シェア



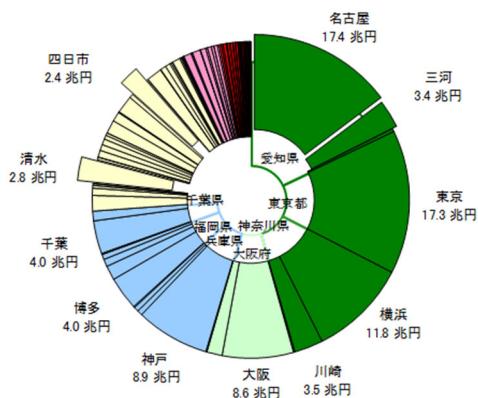
出典：経済産業省「2020年工業統計調査（2019年実績）」より作成



※岐阜県の自動車車体・附隨車製造業は秘匿値のため中部圏に含めていない。

出典：経済産業省「2020年工業統計調査（2019年実績）」より作成

図表 3 4 港湾の貿易額



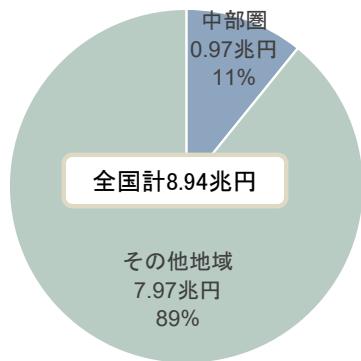
出典：名古屋関税「令和元年 全国港別貿易額順位表（確定）」より作成

図表 3 5 五大港の貿易黒字額の比較



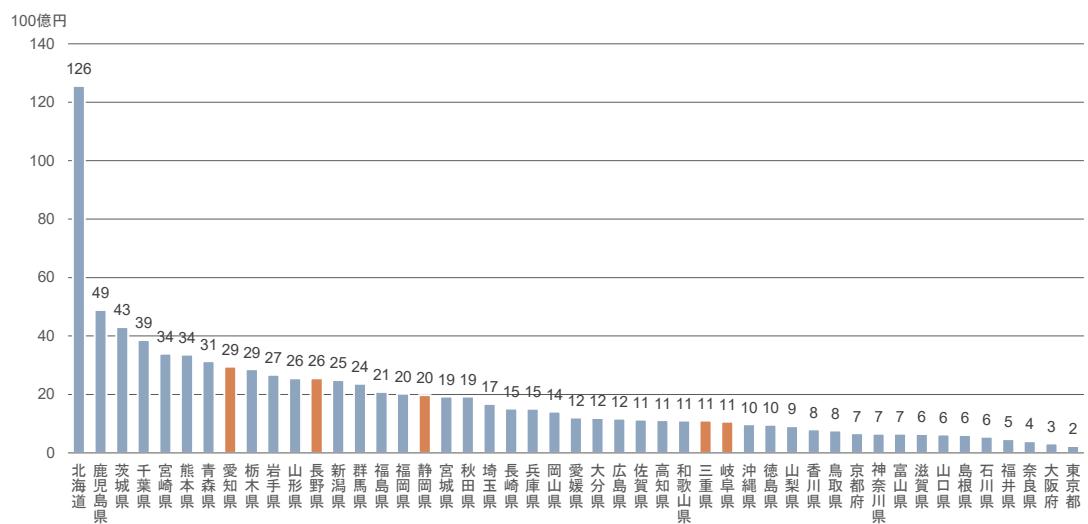
出典：名古屋港管理組合「名古屋港統計年報（令和元年）」より作成

図表 3 6 中部圏の農業産出額



出典：農林水産省「令和元年農業産出額及び生産農業所得（都道府県別）」より作成

図表 3 7 都道府県別農業産出額



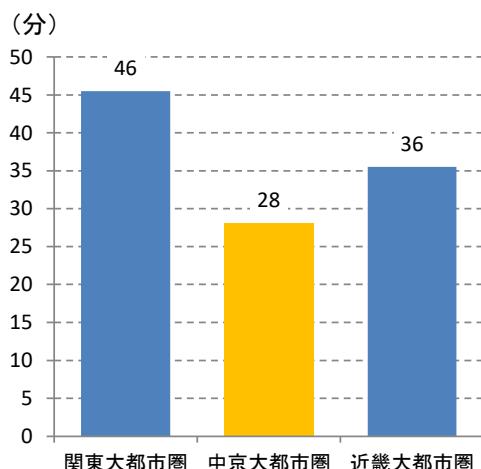
出典：農林水産省「令和元年農業産出額及び生産農業所得（都道府県別）」より作成

図表 38 作物分類別農業産出額（上位 15 位）

(花き)			(野菜)			(茶)		
順位	都道府県	単位：億円	順位	都道府県	単位：億円	順位	都道府県	単位：億円
1	愛知県	545	1	北海道	1,951	1	鹿児島県	163
2	千葉県	174	2	茨城県	1,575	2	静岡県	147
3	福岡県	168	3	千葉県	1,305	3	三重県	42
4	静岡県	164	4	熊本県	1,220	4	京都府	35
5	埼玉県	152	5	愛知県	1,010	5	福岡県	24
6	長野県	139	6	群馬県	912	6	埼玉県	17
7	茨城県	132	7	長野県	818	7	宮崎県	17
8	北海道	128	8	埼玉県	796	8	愛知県	14
9	鹿児島県	121	9	栃木県	784	9	佐賀県	8
10	熊本県	96	10	高知県	715	10	熊本県	8
11	沖縄県	93	11	福岡県	702	11	大分県	7
12	長崎県	74	12	宮崎県	661	12	奈良県	6
13	山形県	69	13	青森県	642	13	長崎県	6
14	栃木県	68	14	静岡県	607	14	岐阜県	5
15	新潟県	68	15	鹿児島県	532	15	滋賀県	5

出典：農林水産省「令和元年農業産出額及び生産農業所得（都道府県別）」より作成

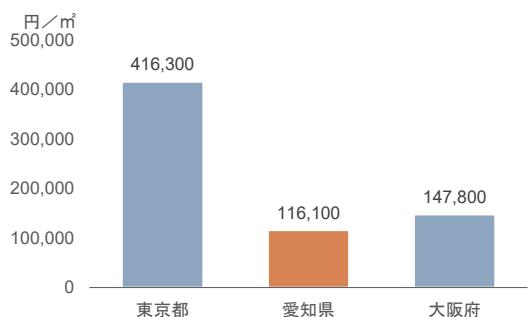
図表 39 大都市圏の通勤時間



※【関東大都市圏】さいたま市、千葉市、東京都特別区部、横浜市、川崎市、相模原市及びその周辺市町村、
【中京大都市圏】名古屋市及びその周辺市町村、【近畿大都市圏】京都市、大阪市、堺市、神戸市及びその周辺市町村
※家計を主に支える者の通勤時間の中位数（分）

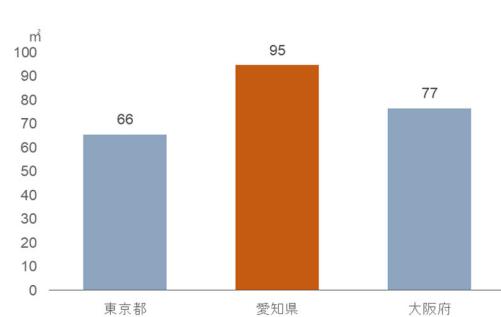
出典：総務省「平成 30 年住宅・土地統計調査」より作成

図表 4 0 住宅地平均価格



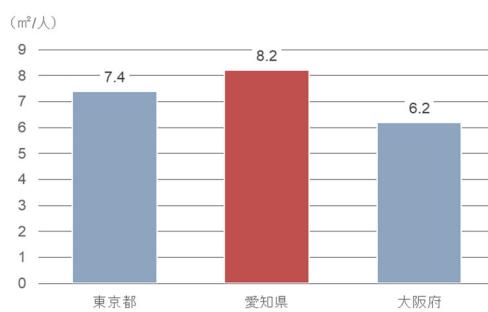
出典：「地価公示（国土交通省土地鑑定委員会）」
より作成

図表 4 1 1 住宅当たり延べ面積(㎡)

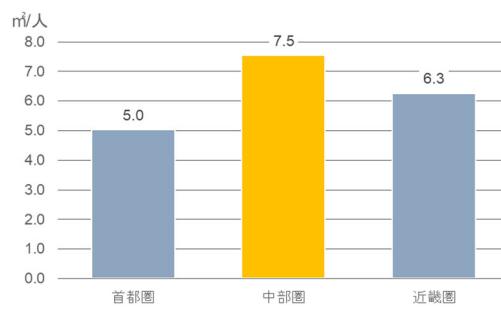


出典：国土交通省「令和2年度 住宅経済関連データ」より作成

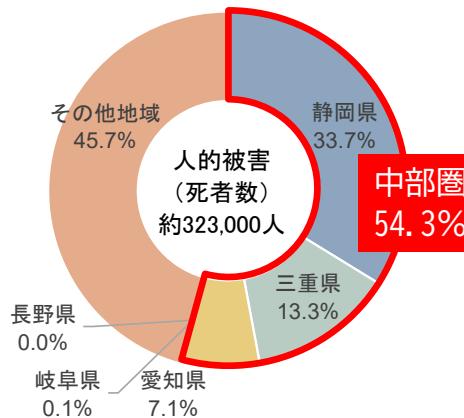
図表 4 2 一人当たり都市公園等整備現況
(都道府県別) (圏域別)



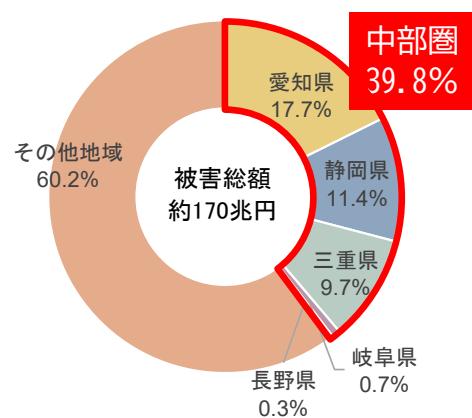
出典：国土交通省「都市公園データベース」、総務省統計局「人口推計（2019年（令和元年）10月1日現在）」より作成



図表 4 3 各都府県で死者数が最大となる
ケースの死者内訳

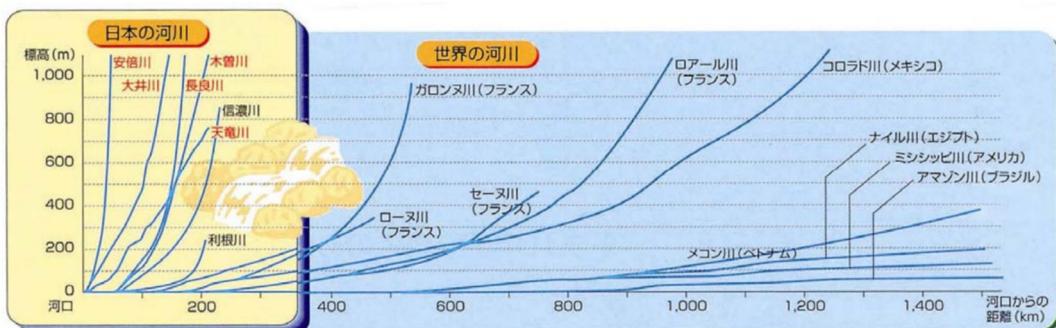


図表 4 4 直接被害額



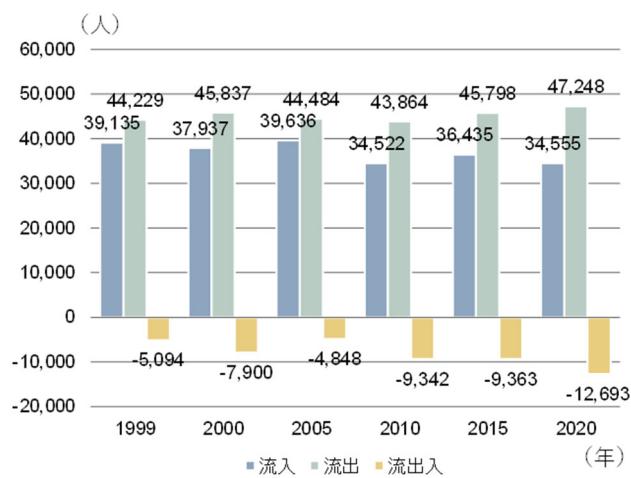
出典：【左図】内閣府中央防災会議防災対策推進検討会議「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ（第一次報告）（平成24年8月29日発表） 南海トラフ巨大地震の被害想定について 東海地方が大きく被災するケース 死者数（地震動：陸側ケース、津波ケース①、冬深夜、風速 8m/s、早期避難率低）」より作成【右図】中部地方整備局「北陸圏・中部圏広域地方計画合同協議会（平成27年11月）」資料より作成

図表 4 5 急流河川を有する中部



出典：国土交通省中部地方整備局「H29年度中部の河川関係事業」

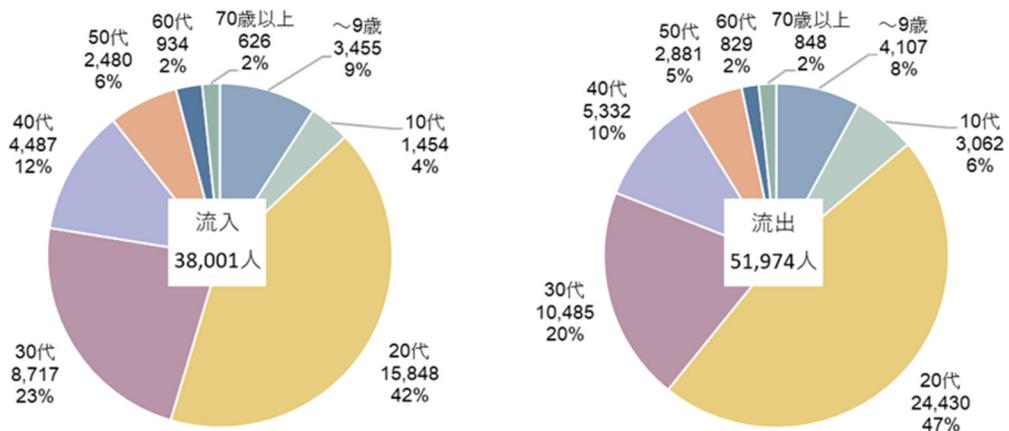
図表 4 6 名古屋圏における東京圏との転出入の状況（合計）



※1999年からの時系列図は外国人を含まず、年齢別・男女別は外国人を含むため、合計が一致しない。

出典：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」より作成

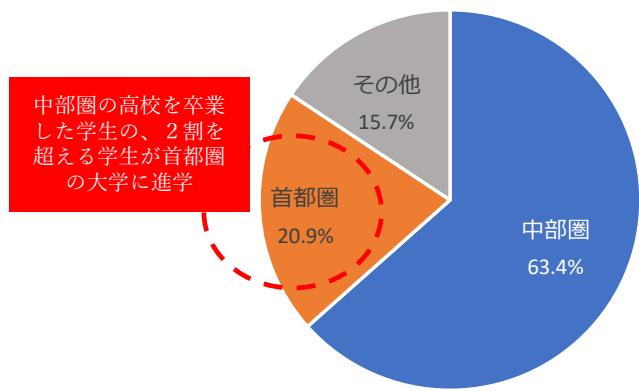
図表 4 7 名古屋圏における東京圏との転出入の状況（2020年、年代別シェア）



※名古屋圏：岐阜・愛知・三重、東京圏：埼玉・千葉・東京・神奈川

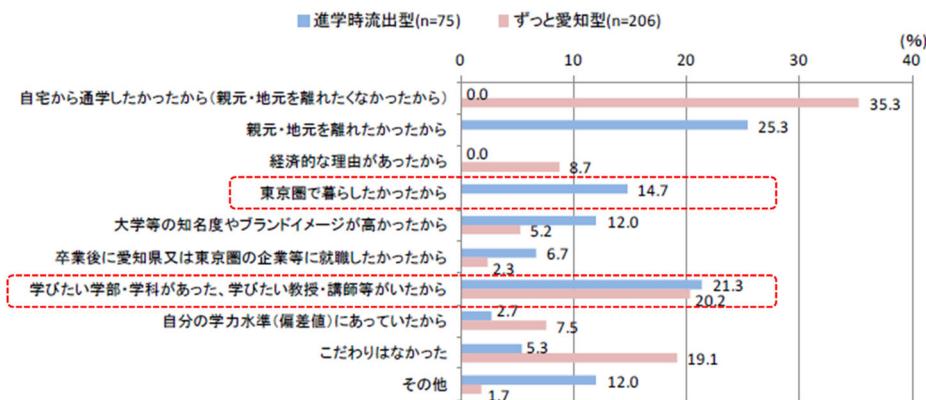
出典：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」より作成

図表 48 中部圏の高校を卒業した学生（計 83,533 人）の 大学進学先地域別割合



出典：文部科学省「学校基本調査（令和 2 年度）」出身高校の所在地 より作成

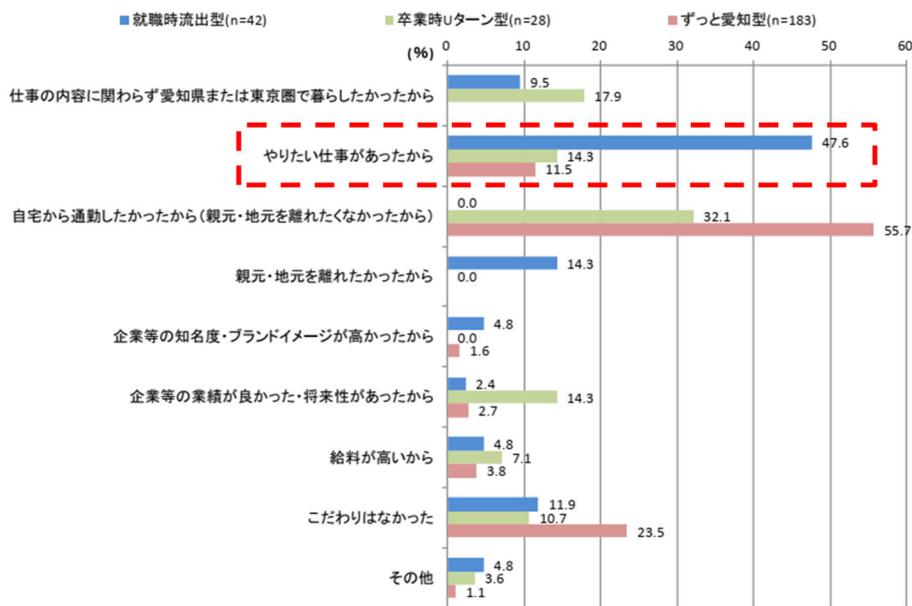
図表 49 東京圏または愛知県の大学等に進学した理由（単一回答）



※「ずっと愛知型」には、「親元・地元を離れたかったから」、「東京圏で暮らしたかったから」の選択肢がない。

出典：愛知県「若年女性の東京圏転出入に関する意識調査結果」

図表 50 東京圏または愛知県の企業等に就職した理由（単一回答）



※「ずっと愛知型」には、「仕事の内容に関わらず愛知県または東京圏で暮らしたかったから」、「親元・地元を離れたかったから」の選択肢がない。

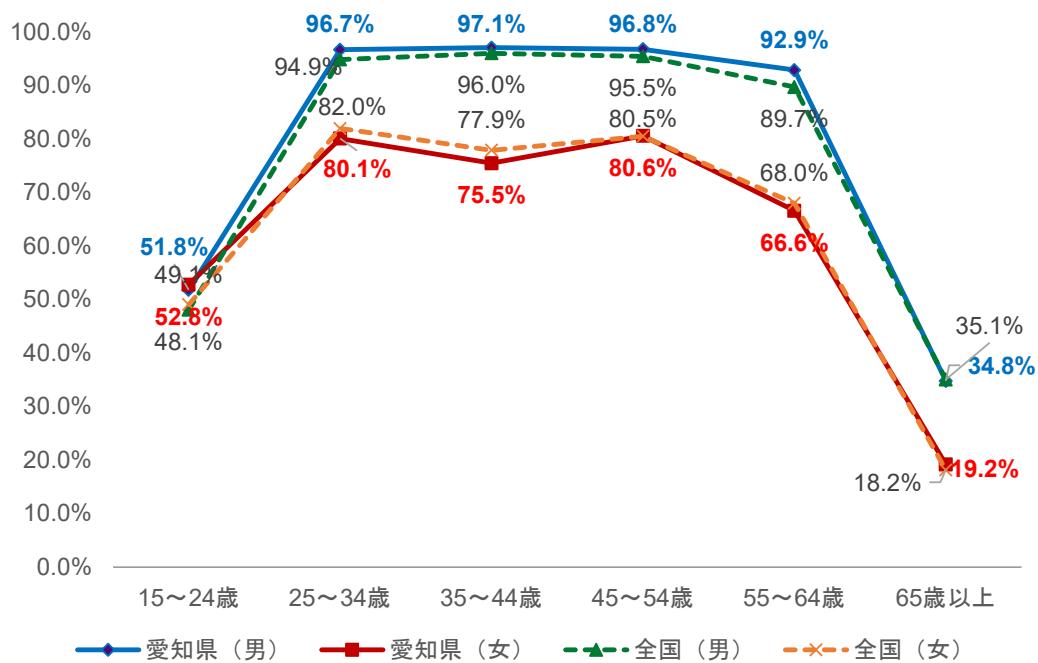
出典：愛知県「若年女性の東京圏転出入に関する意識調査結果」

図表 51 労働力人口比率

		2019年	2020年
男	愛知県	74.2%	74.5%
	全国	71.5%	71.4%
女	愛知県	55.0%	55.1%
	全国	53.4%	53.2%

出典：愛知県「愛知県の就業状況（2019年平均）」「愛知県の就業状況（2020年平均）」、総務省統計局「労働力調査 年平均（全国・地域別結果）」より作成

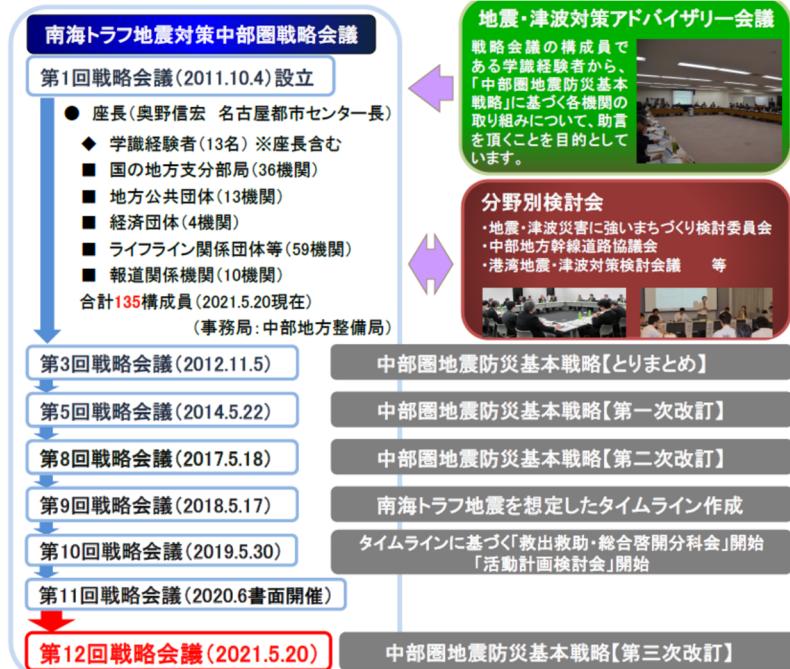
図表 5 2 年齢階級別労働力人口比率（2020 年）



出典：愛知県「愛知県の就業状況（2019 年平均）」「愛知県の就業状況（2020 年平均）」、総務省統計局
「労働力調査 年平均（全国・地域別結果）」より作成

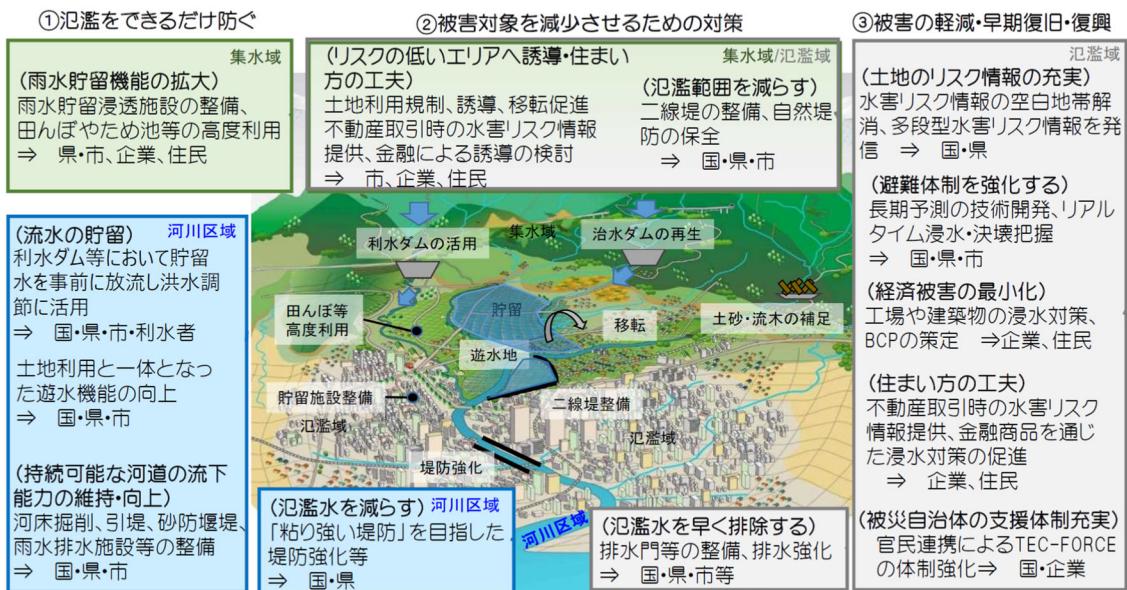
第4章の図表

図表 5 3 南海トラフ地震対策中部圏戦略会議



出典：国土交通省 南海トラフ地震対策中部圏戦略会議の概要

図表 54 流域治水プロジェクト

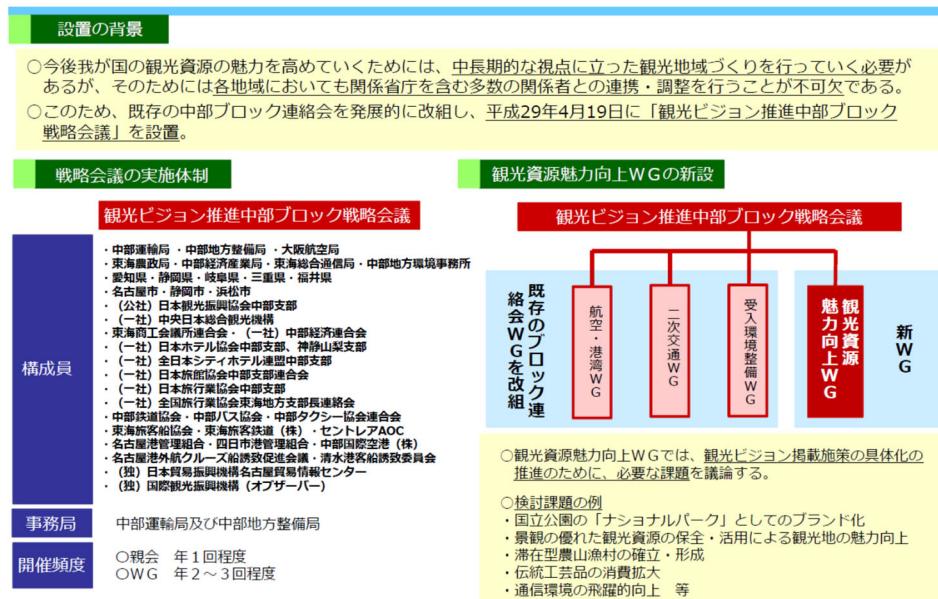


出典：国土交通省 記者発表資料「気候変動を踏まえた水災害対策のあり方」をとりまとめ～社会資本整備審議会の答申を公表～ 添付資料

図表 55 ナゴヤイノベーターズガレージ



図表 5 6 観光ビジョン推進ブロック戦略会議



図表 5 7 カーボンニュートラルポートの取り組みイメージ

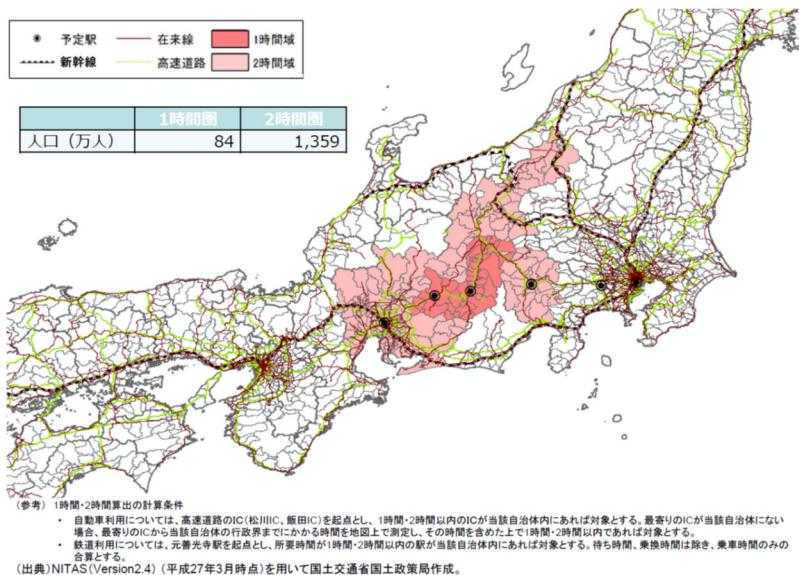


出典: 国土交通省港湾局資料より国土政策局作成

出典: 国土交通省「国土の長期展望」最終とりまとめ参考資料

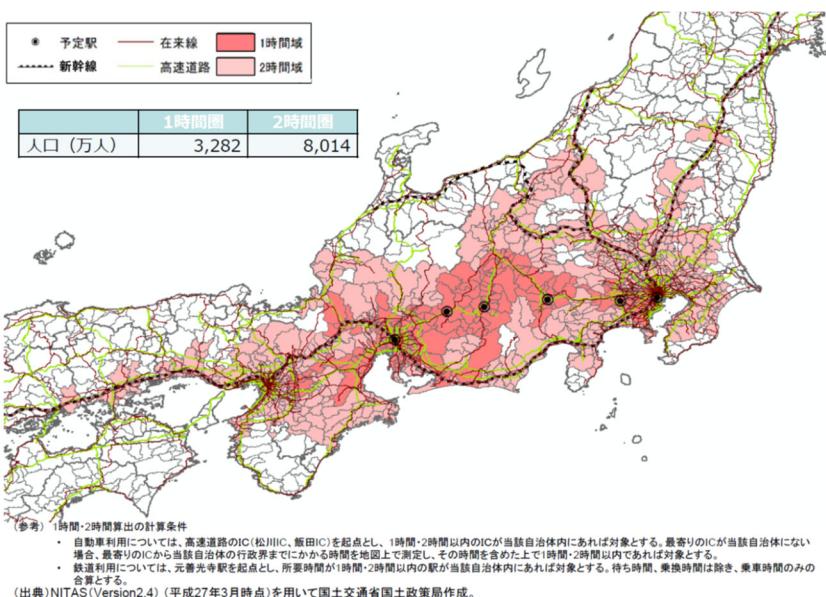
図表 58 リニア各駅からの1時間・2時間圏について（飯田市）

*リニア開業前



93

*リニア開業後



出典：国土交通省「スーパー・メガリージョン構想検討会」最終とりまとめ参考資料

參考資料（2）

＜検討会における中部圏の課題に対応した取り組みの発表資料＞

〔第2回検討会〕

- # ○中部圏の地域力の持続的向上に向けて -1- 中部経済連合会

- 名古屋港におけるカーボンニュートラルポート (CNP) の取組… -3-
中部地方整備局

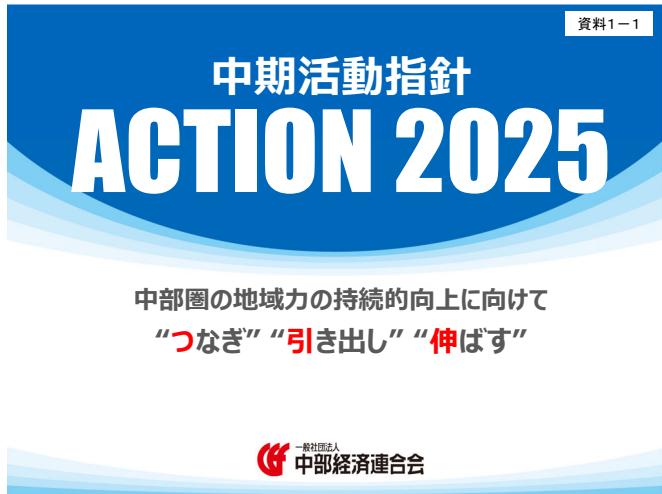
〔第3回検討会〕

- ## ○自動車産業の大改革を見据えたサプライヤーに求められる 今後の取組について

経済産業省 中部経済産業局

※本参考資料には掲載していません。

- ## ○スタートアップ・エコシステムの形成に向けて -5- 名古屋市



資料1-1

第1章 中部圏が目指す将来像

第2章 中期活動指針「ACTION2025」

1

第1章 中部圏が目指す将来像

〔求められる方向性〕

人口減少への対応、東京一極集中の是正、
グローバル化の取り組み、国内外の地域間競争への対応

〔中部圏のアドバンテージ〕

リニア開業、東海環状西回り、セントレア二本目滑走路
など、交通ネットワークのさらなる充実



中部圏が目指す将来像「高い地域力を誇る圏域」

(地域力：活気に溢れ、人を惹き付ける力)

2

第1章 中部圏が目指す将来像

高い地域力を誇る中部圏

高い付加価値を
生み出す産業が
成長し続ける
圏域

- ◆DX・イノベーション
- ◆地域経済活性化
- ◆カーボンニュートラル

多様で才能豊かな
人財が活躍し、
国内外から人を
惹き付ける
圏域

- ◆リカレント教育
- ◆教育環境の充実
- ◆働き方改革
- ◆外国人材の受け入れ環境

連携のさらなる
活発化で持続的に
発展する
圏域

- ◆各地域の魅力向上
- ◆広域交通ネットワーク
- ◆国土強靭化

3

第1章 中部圏が目指す将来像

高い地域力を發揮する都市や地域の姿

地域の核となる
都市

豊富な自然を
有する地域

中心都市
名古屋

- ◆産業クラスター形成
- ◆研究機関の呼び込み
- ◆地域の大学との連携

- ◆観光・農林水産業の振興
- ◆交流・関係人口の増加
- ◆スマート技術の活用

- ◆対流・交流のコア機能

周辺地域との連携によって
企業や人の流れを呼び込む

付加価値を創出するととも
に交流・関係人口を増加

首都圏や国外から企業や
人の流れを呼び込み、
中部圏広域に効果を波及

4

第2章 中期活動指針「ACTION2025」

・2021年からの5年間を、中部圏が国内だけでなくグローバルな競争に打ち勝つための「地域力」を高めていく第一段階の期間と位置付け活動する。

・中経連の役割は、産学官や地域間の連携などで、圏内各地域のステークホルダーや地域資源を「つなぎ」、そのポテンシャルを「引き出し・伸ばし」、地域力を高めることである。

・この役割を果たすことで、中部圏の地域力が高まるよう、「付加価値の創造」、「人財の創造」、「魅力溢れる圏域の創造」の3つの「創造」を柱とし、8つの指針に基づき、活動を展開する。

5

3つの創造と8つの指針

付加価値の創造 経済の早期回復と高い付加価値を 生み出す産業の創出・成長

- 【指針①】コロナ禍で落ち込んだ経済の早期回復に取り組む
- 【指針②】高い付加価値を生み出す産業の創出・成長、DXの加速に取り組む
- 【指針③】地域産業の生産性向上・イノベーションの活発化を図り、地域経済の活性化に取り組む
- 【指針④】カーボンニュートラル社会の実現に向けた活動に取り組む

人財の創造 多様な能力を発揮できる人財の育成と 働きやすく住みやすい環境の整備

- 【指針⑤】多様な能力を発揮できる人財の育成に取り組む
- 【指針⑥】働きやすく住みやすい環境の整備に取り組む

魅力溢れる圏域の創造 広域産学官連携の活性化、 魅力と活力のある地域づくり

- 【指針⑦】広域的な視点による連携の推進、魅力と活力のある地域づくりに取り組む
- 【指針⑧】社会基盤の整備・維持による利便性向上と国土強靭化に取り組む

6

中期活動指針「ACTION2025」の全体像



7

付加価値の創造

【指針①】 コロナ禍で落ち込んだ経済の早期回復に取り組む



- ・会員・圏内各地域の声を踏まえた、国や自治体への提言・要請
- ・航空機産業のダメージの回復と、将来の世界的な航空機産業クラスター化
- ・国内観光・インバウンド双方の回復局面での需要取り込み

【指針②】 高い付加価値を生み出す産業の創出・成長、DXの加速に取り組む



- ・ものづくりの強みを活かしたデジタルをはじめとするソフトとハードが融合した裾野の広い産業の創出、「ことづくり」の活発化
- ・DXの加速
- ・ナゴヤ イノベーターズ ガレージの活動充実によるイノベーションの活発化、スタートアップ企業の創出、「Central Japan Startup Ecosystem Consortium」の活動充実

8

付加価値の創造

【指針③】 地域産業の生産性向上・イノベーションの活発化を図り、 地域経済の活性化に取り組む



- ・圏内各地域および産学官の連携の活発化による地域産業の販路拡大や生産性向上
- ・各地域の特徴や強みを活かした魅力ある産業と雇用の場の創出などによる地域産業・地域経済の活性化

【指針④】 カーボンニュートラル社会の実現に向けた活動に取り組む



- ・「S + 3 E」を前提にした再生可能エネルギーの普及拡大、安全性の確保を大前提にした原子力発電所の再稼働、ローカルエネルギーシステムの構築推進
- ・利用サイドのグリーン化（電動化自動車の普及拡大、水素利用の促進など）をはじめ需給両面での研究開発、新システム導入などの促進
- ・循環型経済社会（サーキュラーエコノミー）の形成推進

9

人財の創造

【指針⑤】 多様な能力を発揮できる人財の育成に取り組む



- ・会員大学に会員企業から講師を派遣する「キャリア教育共創プログラム」の一層の充実
- ・デジタルスキルの向上をはじめ、リカレント教育の推進

【指針⑥】 働きやすく住みやすい環境の整備に取り組む



- ・働き方改革の推進（新しい雇用システムへの移行、テレワーク、二地域居住等）
- ・女性、外国人財など、多様な人財が活躍できる、働きやすく住みやすい環境の整備促進

10

魅力溢れる圏域の創造

【指針⑦】 広域的な視点による連携の推進、 魅力と活力のある地域づくりに取り組む



- ・観光、デジタルスキルの向上など、広域で共通する課題の解決
- ・「中部圏戦略会議」（仮称）の設立などによる広域での産学官連携活動の強化
- ・地域の特徴を活かした特色ある産業づくり、魅力と活力のある地域づくりに向けた圏内各地域間の連携推進
- ・東京一極集中の中止（魅力と活力のある地域づくり、中央省庁の地域への機能移管に向けた広域行政機能の充実等）

【指針⑧】 社会基盤の整備・維持による利便性向上と国土強靭化に取り組む



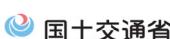
- ・リニア中央新幹線の開業および開業効果の最大限発揮に向けた準備、中部国際空港の二本目滑走路の早期整備に向けた活動、広域交通ネットワークの整備・活用、港湾機能の強化、インフラの計画的な維持・更新の実現
- ・南海トラフ地震、風水害などへのレジリエンス強化
- ・感染症対策を取り入れたB C P・B C Mの普及・内容充実、国土強靭化税制の拡充

11

資料 1-2

名古屋港における カーボンニュートラルポート(CNP)の取組

令和3年7月

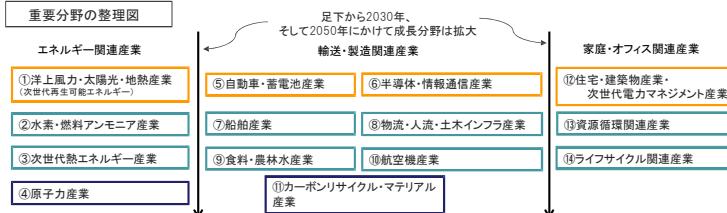


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(案)

国土交通省

- 令和2年12月25日に開催された成長戦略会議において「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が公表され、今後の産業として成長が期待される重要な分野として、14業界につき、「実行計画」が策定された。○令和3年6月2日に開催された成長戦略会議において、新たなグリーン成長戦略（案）が示された。



(8)物流・人材・土木インフラ産業
カーボンニュートラルポールの形成
カーボンニュートラルを目指す上で不可欠な重要分野である水素は、発電、運輸、産業等幅広い分野における脱炭素化に貢献できるエネルギーであり、国際エネルギー機関（IEA）のレポート（2019年）では、水素の利用拡大のため、工業集積圏をクリーン水素の利用拡大の中枢にすることが掲げられている。
我が国の輸出額の約99%を占める港湾拠点であり、かつ我が国でのCO₂排出量の約6割を占める産業の多くが立地する港湾における港湾における水素化アーチ戦略の実現、安価な輸入や貯蔵、配達運搬を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化及び臨海部産業の集積を通じて、実現可能なガスの排出を全体会としてゼロにする「カーボンニュートラルポール（CNP）」を形成し、2050年までの港湾におけるカーボンニュートラル実現を目指す。

2050年カーボンニュートラルに向けた動き

- 内閣総理大臣所信表明演説(令和2年10月26日)
2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち**2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す**。
 - 内閣総理大臣官房方針説明(令和3年1月18日)
2050年カーボンニュートラルを宣言しました。もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す、その鍵となるもの。
 - COP26までに**意欲的な2030年目標を表明し**、各国との連携を深めながら、世界の脱炭素化を前進させます。
 - 日米首脳共同声明(令和3年4月16日)
日米両国は、双方が世界の気温上昇を攝氏1.5度までに制限する努力及び**2050年温室効果ガス排出実質ゼロ目標と整合的な形で、2030年度に確実にたたかる気候行動を取ることにコミット**した。
 - 地球温暖化対策推進本部(令和3年4月22日)
2050年目標と整合的で、野心的な目標として、2030年度に、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指します。
さらに、50%の高みに向けて、挑戦を続けてまいります。このあと、気候サミットにおいて、国際社会へも表明をいたします。

書の見直し

- 地球温暖化対策計画の見直し
 - ・中期：2030年度に2013年度比26%減
 - ・長期：2050年までに90%減
 - * 2021.11.9のG20に向け改定予定
 - エネルギー基本計画の見直し
 - ・2030年エネルギー믹스の実現
火力全般56%（77%）、原子力22～20%（69%）
再エネ22～24%（26%）※（2018年度）
 - ★ 地球温暖化対策計画併せて改定予定
 - バリ協定長期成長戦略の見直し
 - ・ビジネス連携の非連続なイニシアチブを通じ
「環境・成長の好循環」の実現
 - * 2050年カーボンニュートラルに伴い見直し

《グリーン成長

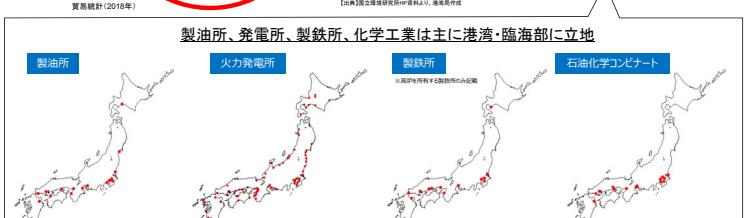
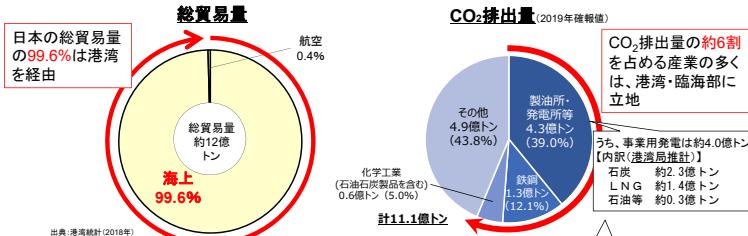
- 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（R2.12.25）
 - ★経済政策を中心に、革新的なイニシアチブによる
わるい重要な分野について行動計画を策定（作成）
末の成長戦略会議に報告）
 - ・「経済と環境の共生循環」を作っていく産業政策
＝グリーン成長戦略
 - ・今後の産業として競争が期待され、
カーボンニュートラルを目指す上で課題が不
足する14の重点分野において、目標、研究開発
実証、制度整備等を確立し完了して行動計
策定（うち、国交省関連分野は12分野）
 - ・高い目標でコミットする企業による長期にわたり
持続可能な社会の実現を目指す

《地域脱炭素ロードマップ》

- 國・地方脱炭素実現会議の設置
(R12.25)
大綱は：官房副長、副総長：環境大臣、総務大臣（第1回：R12.12、第2回：R3.4）
実現会議を中心として、國・地方が協働する
地域脱炭素ロードマップを本年夏に策定予定

出典：社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会・技術部会企画部会議事録（第4回）資料抜粋

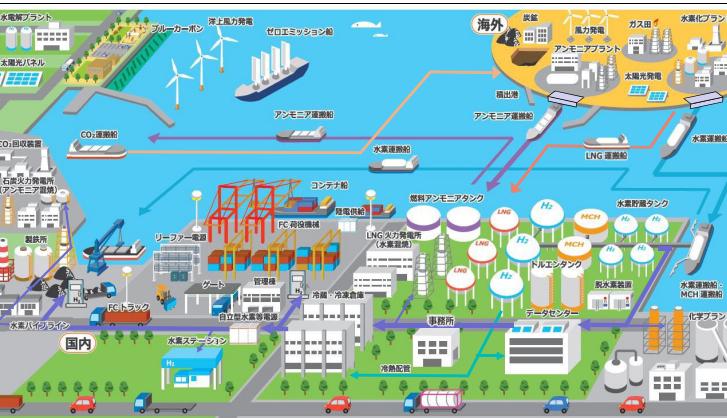
国際サプライチェーンの拠点・エネルギー拠点となる港湾



カーボンニカルボート(CNP)の形成イメージ

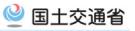
国土交通省

- 水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備
 - 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じ、カーボンニュートラルポートの形成を推進



カーボンニュートラルポート(CNP)検討会(令和3年1月～3月開催)		国土交通省
港湾	構成員等	
小名浜港	<p>【民間事業者 25者】IH+いわき小名浜コンサルタント、磐城通運、岩谷産業、小名浜海陸運送、小名浜製錬、小名浜石油、小名浜港東パーカーサービス、小名浜堆積場、小浜塗装工業、ガット小名浜、エバーアート、三洋海運、JERA、常磐共同火力、常陸運送、東京ガス、ユリース、新潟鉄砲、常磐港運送、JR自動車、関東通運、福島臨海通運、三菱ケミカル、三菱重工業、三菱商事</p> <p>【行政機関】東北地方整備局、福島県、いわき市、福島県復興局、等</p> <p>【関係団体】NEDO+いわき商工会議所+いわきハイテクハーバー推進機構、産業技術総合研究所、福島再生可能エネルギー研究所、福島県農業振興センター、ユネコジャパン、ふくしま、福島県生コンクリート工業組合</p>	
横浜港・川崎港	<p>【民間事業者 16者】旭化成、岩谷産業、ENEOS、JFEエネルギー、JERA、昭和電工、住友商事、千代田化工建設、電源開発、東亜石油、東京ガス、日本通運、三井E&Sホールディングス、クボタ、スリーエフ、横浜川崎国際港湾、横浜埠頭</p> <p>【行政機関】関東地方整備局、横浜市、川崎市、等</p> <p>【関係団体】神奈川県港湾局、神奈川県倉庫協会</p> <p>【有識者】横浜国立大学大学院 教授 光島 重徳</p>	
新潟港	<p>【民間事業者 19者】IH+青木環境技術、ENEOS、グローバルエネルギー、サトウ食品、石油資源開発(JAPEX)、全農サイド、東北電力、新潟国際貿易、新潟石油共同商番、日本エアリード、日本海曳船、日本海エル、エスティ、日本通運、北越コーポレーション、北陸銀行、三越、大日本印刷、ソニー、ホーリーレーン</p> <p>【行政機関】北陸地方整備局、新潟県、新潟市、聖籠町</p> <p>【民間企業】新潟港、奥潟港、水素利用促進協議会事務局(関東経済産業局) 等</p> <p>【関係団体】新潟県港湾工業会、新潟県商工会議所連合会</p>	
名古屋港	<p>【民間事業者 17者】光岡興業、岩谷産業、JERA、住友商事、中部電力、長州産業、東邦汽船、ナカトモ自動車、豊田自動織機、豊田通商、日本マツダ、日本製鉄、ハナヤシカ、三井住友銀行、セイカカーズ、三菱UFJ銀行、名古屋四日市国際港湾</p> <p>【行政機関】中部地方整備局、愛知県、名古屋市、四日市市、名古屋港管理組合、四日市港管委員会</p> <p>【関係団体】中部経済連合会、東海港湾倉庫協会、名古屋港運営協会、名古屋商工会議所、愛知県商工協同組合</p>	
神戸港	<p>【民間事業者 19者】岩谷産業、大林組、川崎汽船、川崎重工業、関西電力、神戸製鋼所、シムラ、丸紅、三菱ガーバーENEOS、ナニワック、上組、三菱マロウンド、商船三井、三井造船、三井E&Sホールディングス、日本郵船、鶴濱三井、井本商店、阪神国際港湾</p> <p>【行政機関】近畿地方整備局、神戸市、等</p> <p>【関係団体】兵庫県港湾協会、兵庫県港湾協会、兵庫県港運協会、神戸港運輸取扱業組合、神戸旅客船協会、兵庫県トラック協会</p> <p>【学識経験者】神戸大学 大学院 教授 小池 晃司、スリーエフ、伊藤忠商 上村 多恵子</p>	
徳山下松港	<p>【民間事業者】光岡興業、東ソーラー、岩谷産業</p> <p>【行政機関】中国地方整備局、山口県、周南経済活性化会</p> <p>【関係団体】中国地方港湾協会、中国経済活性化会</p> <p>【学識経験者】山口大学 大学院 教授、柳原 弘之、山口大学 大学院 教授 稲葉 和也</p>	

名古屋港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会



- 國土交通省では、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、アモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図ることにより、脱炭素化に配慮した港湾機能の強化等を通じて**温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成**を図りたいとしている。
 - 中部地方においては、港湾管理者会による自治体、民間企業等との参画を得て、名古屋港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会を立ち上げ、**水素等の需要と利活用方策等**について検討を実施。
 - 令和3年4月、**検討会の結果として、「名古屋港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けて」を公表**。今後は、民間企業等と連携しながら、関係者へ検討を行い、2021年からのアクションプランを作成していく。

＜検討会の概要＞

■開催状況

- 第1回 令和3年 1月27日
第2回 令和3年 2月24日
第3回 令和3年 3月30日

■構成員

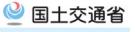
- | | |
|----------------|-----|
| 出光興産株式会社 | 岩谷 |
| 株式会社JERA | 住友 |
| 中部電力株式会社 | 長久 |
| 東邦ガス株式会社 | トヨ |
| 株式会社豊田自動織機 | 日本工 |
| 日本エアリーキード合同会社 | 日本 |
| パナソニック株式会社 | 株式 |
| 三菱ケミカル株式会社 | 東芝 |
| 一般社団法人中部経済連合会 | 名古 |
| 名古屋港運協会 | 国士 |
| 名古屋四日市臨港開港株式会社 | |
| 名古屋港管理組合(※) | |



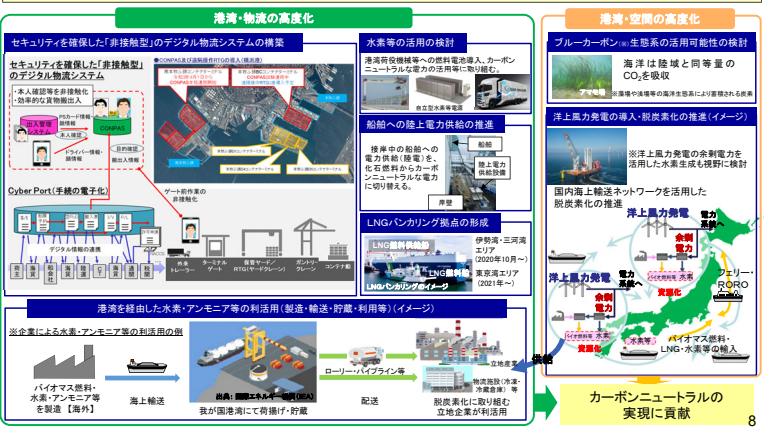
名古屋港におけるCNP形成に向けた必要な基幹インフラと取組(イメージ) 国土交通省

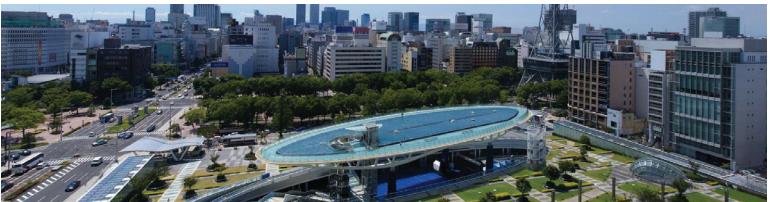
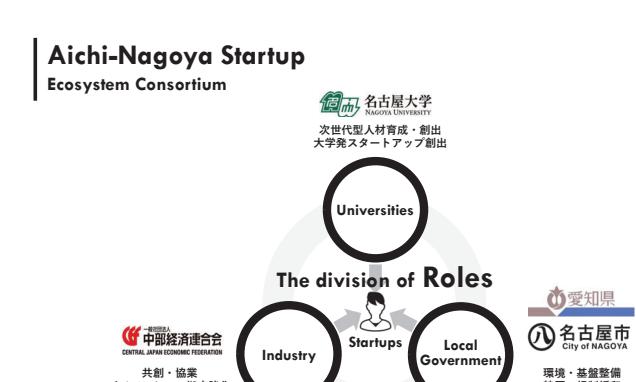


【参考】脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化(イメージ)



世界的な脱炭素化への動きや政府方針等を踏まえ、我が国の輸出入の99.6%を取り扱い、CO₂排出量の約6割を占める産業の多くが立地する港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート(CNP)」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献していく。



 <p><第3回中部圏長期ビジョン検討会></p> <h2>NAGOYA EVOLVES</h2> <p>スタートアップ・エコシステムの形成に向けて</p> <p>名古屋市 経済局イノベーション推進部 スタートアップ支援室長</p> <p>1</p>	<p>Startup Ecosystem Global hub city</p> <p>愛知・名古屋・浜松地区</p> <p>スタートアップエコシステム グローバル拠点都市に選定（令和2年7月）</p> <p>Central Japan Startup Ecosystem Consortium</p>  <p>2</p>
<p>Startup Ecosystem What's Global hub city ?</p> <p>スタートアップエコシステム拠点都市一覧</p> <p>【グローバル拠点都市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スタートアップ・エコシステム 東京コンソーシアム（東京都、川崎市、横浜市、和光市、つくば市、茨城県等） ・Central Japan Startup Ecosystem Consortium（愛知県、名古屋市、浜松市等） ・大阪・京都・ひょうご神戸コンソーシアム（大阪市、京都市、神戸市等） ・福岡スタートアップ・コンソーシアム（福岡市等） <p>【推進拠点都市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・札幌・北海道スタートアップ・エコシステム推進協議会（札幌市等） ・仙台スタートアップ・エコシステム推進協議会（仙台市等） ・広島地域イノベーション戦略推進会議（広島県等） ・北九州市SDGsスタートアップエコシステムコンソーシアム（北九州市等） <p>3</p>	<p>Central Japan Startup Ecosystem Consortium</p>  <p>Central Japan Startup Ecosystem Consortium</p> <p>Aichi-Nagoya Startup Ecosystem Consortium</p> <p>代表者：一般社団法人中部経済連合会 会長 水野明久</p> <p>構成組織：157企業・団体・大学等</p> <p>浜松市スタートアップ戦略推進協議会</p> <p>代表者：浜松市長 鈴木康友</p> <p>構成組織：15企業・団体・大学等</p> <p>自動車等、共通の産業基盤の集積 (地域・企業を越えた連携の実績・素地)</p> <p>浜松市</p> <p>4</p>
<p>Aichi-Nagoya Startup Ecosystem Consortium</p>  <p>名古屋大学 CENTRAL JAPAN ECONOMIC FEDERATION 次世代型人材育成・創出 大学発スタートアップ創出</p> <p>Universities</p> <p>Industry</p> <p>Startups</p> <p>Local Government</p> <p>愛知県 名古屋市 City of NAGOYA 環境・基盤整備 特区・規制緩和</p> <p>共創・協業 イノベーション拠点強化</p> <p>5</p>	<p>Important 4 Concept</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 卓越した次世代型教育を受けた人材の輩出 2 ディープテックを活かした共創・オープン化による社会実装・社会課題解決 3 海外ネットワークの拡大・深化と求心力の強化 4 ベンチャーファイナンスの仕組みを構築 <p>6</p>

NAGOYA INNOVATOR'S GARAGE

NAGOYA INNOVATOR'S GARAGE（ナゴヤ イノベーターズ ガレージ）は、中部圏のこれからを盛り上げるイノベーションの起源として多くの機能を兼ね備え、同じ志を持った人々が集い、イノベーションを生み、世界を変える発想をもたらす場所です。



7

NAGONO CAMPUS

旧那古野小学校をリノベーションし生まれ変わった「なごのキャンバス」。「ひらく、まぜる、うまれる～次の100年を育てる学校～」をコンセプトに、起業家・ベンチャー企業の育成を目的とした名古屋の新しいインキュベーション施設。



8

20 promising startups have been selected as J-Startup CENTRAL

J-Startup CENTRAL



J-Startup
CENTRAL



(R3.1)

9

Startup support program by Nagoya City

6 Category



10

スタートアップ共創促進事業 NAGOYA Movement

スタートアップ企業と事業会社との確度を高めたマッチングとその後の事業創出を伴走型によりサポートするプログラム



STEP 1
スタートアップとの共創に必要なノウハウ習得と事業会社のアセツトを明確にするプログラム



STEP 2
事業会社とスタートアップによるマッチングプログラム



STEP 3
共創プロジェクトを立ち上げ、専門家と行政のサポートを受けながら、事業と一緒に育っていくプログラム

STEP 2 (~2020)

・事業会社×スタートアップマッチングプログラム



11

STEP 3 (2021~)

・伴走型サポートプログラム



12

(令和3年8月6日提供開始)



シニアに充実を家族に安心を
オーダーメイドの介護保険外サービス

心 ミタスケア



13

先進技術社会実証支援事業

HATCH
TECHNOLOGY
NAGOYA



01

課題提示型

府内から集めた課題の解決を図る
社会実証を実施（経費支援あり）

（令和3年度）
行政課題 4件 700千円/件
社会課題 2件 4,000千円/件
新型コロナ関連 2件 4,000千円/件

02

フィールド活用型

ネットワークコミュニティ
「Hatch Meets」において施設
等のフィールドと実証ニーズを
マッチング

令和2年度 実証 6件

令和2年度 実証 3件

市民が広く先進技術を体験できる
イベントを実施



03

先進技術体験事業

01 Startup tech × Social issue

犯罪予測による防犯ボランティア
活動の最適化

防犯パトロール × 犯罪予測AI
①名古屋市
株式会社Singular Perturbations

犯罪予測AIにより最適な防犯パトロール経路
を策定できるアプリを
用いて地域住民が防犯
パトロールを行い、効
果を検証。



15

02 Startup tech × Demonstration field

テラスボ鶴舞
AIカメラプロジェクト

スポーツ施設 × AIカメラ
テラスボ鶴舞 株式会社NTT Sportict

AIカメラを活用して、地
域のスポーツ大会などの
様子を自動で撮影。AIに
よって自動的に試合の中
心を追うように編集され
た画像を配信することで、
地域スポーツの活性化や
利用者の満足度を向上で
きるかを検証。



16

起業家教育プログラム Entrepreneurship education

（名古屋市）

（名古屋市・中部経済連合会）

（名古屋大学他）



小学生起業家育成事業
elementary school student

中学生起業家育成事業
junior high school student

高校生スタートアップ創出
促進事業
senior high school student

Tongali
EDGE-NEXT
SCORE大学推進型

「スタートアップ1DAY」
「スタートアップ3DAY」

「ティーンズ・ミートアップ」
「スタートアップ・ユースキャンプ」

（2021年度新規）

17

NAGOYA BOOST 10000

起業を志す人や企業の新規事業担当者を対象としたビジネス
創出プログラム。ビジネス創出のためのナレッジやスキルの
獲得だけでなく、アウトプットにこだわったプログラム。



18



Global Mindset Program



シリコンバレーで活動する講師陣から学ぶ起業家マインドやビジネス戦略

実施時期 2021年7月24日～10月16日

GLOW Pitch



投資家や企業との接点を生み出すための大規模なピッチイベント

実施時期 2021年11月中旬予定

Growing Support Program



資金調達や事業化に向けた、ピッチトレーニングやメンタリング

実施時期 2021年11月中旬～2月中旬予定

19

スタートアップの聖地、シリコンバレーで活躍する講師陣から、生きた経験や理論を学び、グローバルな事業展開に必要不可欠な起業家マインドやビジネス戦略を習得

講師陣



足立崇彰

Takaaki Adachi

ヤマハホールディングス
R&D Executive



井田哲郎

Tetsuro Iida

Head of Japan
(Project Manager) /
日本代表 @Nauto



加藤真平

Shigeo Kato

東京大学大学院情報理工
学系准教授兼助教
株式会社ティアモー副社
長兼技術監修責任者
(CTO)



加藤道子

Michiko Kato

Principal at Woven
Capital



柳田健児

Kenji Kushida

Stanford University
AI Research Center Research
Scholar Stanford
University New
Japan Project Project
Leader



Shixiang
(Shane) Gu

Shixiang Gu

Google Brain
Research Scientist 東
京大学 教員研究員



吉川欣也

Yoshikazu Yashikawa

株式会社PUBLi9 代表
取締役社長



20

NAGOYA CONNÉCT

米ボストン発、世界6都市・11拠点で展開されているイベントプログラム「Venture Café」に連携し、月1回などのキャンバスにてイベントプログラムを実施。社会に対してイノベーションを生み出そうとする起業家やこれから起業を志す人、企業の新規事業担当者、VC・CVCなどの投資家、インキュベーター、アクセラレーター、行政、大学関係者、研究者など多様なイノベーターが集う。



21

スタートアップ企業支援補助金 company support subsidy

区分	内 容
補助対象者	・市内の新規創業者 ・市内に本社等を有する創業後5年以内の中小企業者
補助対象経費	店舗借入費、設備費、人件費、専門家に支払う経費など、創業時等に必要な経費
補助率	補助対象経費の1/3以内
限度額	1,000千円

22

スタートアップ等販路開拓支援事業 Sales channel development support

区分	内容	
補助金の種類	スタートアップ	チャレンジ
対象企業	本市に本社機能を置く 創業5年以内の中小企業	本市に本社機能を置く 創業6年以内の中小企業
補助要件	最低投資額60万円 且つ 令和4年2月末までに拠点開設 且つ 開設拠点に従業員1名以上が常駐	最低投資100万円 且つ 令和4年2月末までに拠点開設 且つ 開設拠点に従業員1名以上が常駐
対象経費	東京23区内の拠点における賃料等6か月分	
補助率	補助対象経費の2分の1	
限度額	上限1,000千円	

23

NAGOYA
EVOLVES

NAGOYA EVOLVES HP



NAGOYA EVOLVES FB



24