



中部圏 インフラ整備構想

Chubu area
Infrastructure
development concept



JCCA
Japan Civil Engineering
Consultants Association

The background features a complex pattern of overlapping light blue circles and a dense field of small blue dots of varying sizes. The circles are semi-transparent, creating a layered effect. The dots are scattered across the entire page, with some areas having a higher concentration than others.

中部圏 インフラ整備構想



中部圏インフラ整備構想

Contents

■ はじめに（建設コンサルタントの思い）	1
■ 序 章	3
Section 1 中部圏を取り巻く現状	5
1.1 中部圏の魅力とシビックプライド	6
1.2 将来構想を考える上での前提条件	11
Section 2 構想の基本方針	19
2.1 構想の考え方	19
2.2 基本方針	20
2.3 建設コンサルタントが貢献できること	23
Section 3 中部圏の将来構想	25
3.1 東京一極集中型から分散・多核連携型の国土構造の転換	27
3.2 グローバルセンターとしての安全・安心な交通ネットワークの充実	30
Section 4 名古屋圏の将来構想	35
4.1 新たなものづくりを支える基盤整備	37
4.2 名古屋圏における都市間連携	38
4.3 拠点都市のリノベーション	39
Section 5 地域生活圏の将来構想	43
5.1 インフラストックを有効活用した基盤整備	45
5.2 地域固有の魅力を最大限に活かした地域づくり	48
5.3 南海トラフ地震や大水害など大規模災害に対する被害の最小化	55
5.4 地域インフラ群のDX化と官民連携によるインフラメンテナンスの全体最適化	61
■ 本構想の刊行にあたっての激励のことば	63
■ 用語集	65
■ おわりに（建設コンサルタントの取り組み）	67
■ 「中部圏インフラ整備構想」 推進委員会構成一覧	68



はじめに (建設コンサルタントの思い)

インフラ整備の企画、調査、計画、設計、各種マネジメント事業等に関する技術コンサルティングサービスを行う建設コンサルタント会社が加盟する(一社)建設コンサルタンツ協会中部支部は、協会支部としての意見を持ち、自律した建設コンサルタントの活動を展開していくことが必要と考えています。その一環として、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県からなる中部圏の今後のインフラ整備について、中部圏の未来に向けたインフラ整備構想を策定することの意義は大きいと考え、2022年度の支部の事業計画に本構想の策定を位置づけました。策定にあたっては、建設コンサルタントとしての視点を盛り込むことを大切にし、2022年12月のキックオフ会議を皮切りに検討を重ね、ここに「中部圏インフラ整備構想」としてまとめることができました。

中部圏は日本の中心に位置するとともに東西交通の要衝にあります。温暖な気候、多様な歴史・文化、広大な森林・平野や河川など豊かな自然に恵まれた環境を背景に、地域の特色ある資源を生かした農林水産業や観光産業が発展するとともに、日本のモノづくりの中心として日本経済をけん引し続けています。そして、伊勢湾や駿河湾をはじめとした沿岸部においては国際競争力の高い基幹産業が集積し、中山間地域においては個性的で魅力ある中小都市が形成されるなど、それぞれの資源や個性を生かして地域経済、産業の活性化が図られてきています。また、中部圏は、関東や関西の大都市圏に比べ成熟度が高まっておらず、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県が連携することにより、さらなる成長が期待できます。

一方、わが国のインフラ整備を取り巻く情勢は、激甚化・頻発化する自然災害、人口減少と高齢化による地域社会の変化、加速するインフラの老朽化、デジタル技術の進展による社会や国民生活の変化、社会・経済のグローバル化や持続可能な社会の実現など多様な状況への対応が求められており、より一層厳しさを増しています。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、その後の住まい方や働き方が大きく変化しています。これらは中部圏においても同様です。

このような情勢の中、中部圏に求められるのは、まずは木曾三川をはじめとして大河川が多い地域であることや、南海トラフ地震はいつ起きてもおかしくないことなどから、大規模自然災害への備えです。次に東京一極集中から分散型の国土構造への転換並びにグローバルな経済基盤の形成に向けて、中央回廊としての中心的な役割が求められています。そして過疎地域を含む中小都市が点在することから地域で安心して暮らし続けることができるように、新たな人の流れや地域間交流を推進し、持続可能で多彩な地域生活圏の形成が重要となっています。また、これらに対応するためには、ベースにある各圏域におけるシビックプライド(地域への誇りと愛着)や地域性という視点が欠かせません。

これらを考慮して、本構想は、国土交通省が令和3年6月に公表した「国土の長期展望」最終とりまとめの、2050年を見据えた国土の目標である「『真の豊かさ』を実感できる国土」に準拠して策定することにしました。



「国土の長期展望」では、『真の豊かさ』を追い求めるために必要となる共通の土台として、「安全・安心」「自由・多様」「快適・喜び」「対流・共生」を示しています。その上で、目標実現に向けた基本方針として、個性豊かで利便性の高い持続可能な地域を創出していく「ローカル」の視点、激化する国際競争の中で稼ぐ力を維持・向上させていく「グローバル」な視点、人・モノ・情報の交流だけでなく、土地・自然・社会とのつながりも加えた「ネットワーク」の視点の三つの視点が重要であるとしています。

本構想では、建設コンサルタントとしての視点から、中部圏で暮らす人々にとって『真の豊かさ』とは何か、について掘り下げることとして、2050年を見据え“『真の豊かさ』を実感できる国土づくりに向けて”をテーマに掲げました。中部圏が、わが国を牽引する中心エリアとして進化するとともに、この地域で暮らす人々が『真の豊かさ』を実感できる社会の実現に向け、「安全・安心の確保」「持続可能な経済の好循環の実現」「持続可能な地域社会の形成」の3つを基本方針に定めました。

この基本方針に基づき、(1)中部圏、(2)名古屋圏(名古屋市を核とした周辺市町村を含む圏域)、(3)地域生活圏(過疎地域を含む中小都市連携による圏域)の3つの圏域について、建設コンサルタントとしての視点を大切に、ハードとソフトのベストミックスに心がけて構想を策定しました。(1)はマクロ的視点で、(2)は政令指定都市である名古屋市、静岡市、浜松市の中で、名古屋市を核とした周辺市町村を含む圏域を大都市圏のモデルとし、(3)は中部圏内の過疎地域を含む中小都市において参考になる構想を提案しています。また、中部圏は他圏域と比べて経済成長のポテンシャルが高いことを考慮し、夢のある構想の実現性を描いています。なお、本構想は2050年を見据えて策定していますが、今後の経済・社会情勢の変化に対応し、適宜見直していくことが必要と考えます。

本構想は、3つのワーキングからなる推進委員会(メンバー31名)と構想案に対して意見交換を実施する構想協議会(役員、中部支部専門委員会)を中心に、中部支部の総力を結集して策定しました。本構想が、中部圏の未来に向けたインフラ整備の取り組みの参考となり、この地域で暮らす人々が『真の豊かさ』を実感できる中部圏になることを願ってはじめての言葉といたします。

令和7年4月

一般社団法人 建設コンサルタンツ協会中部支部
支部長 上田 直和
中部圏インフラ整備構想 推進委員会
会長 後藤 隆

序 章

検討方針

『真の豊かさ』を実感できる国土づくりには、大都市と地方の強みを生かした分散型の国土構造への転換とともに、安心して暮らし続けることを可能とし、地方への人の流れも生み出す多彩な地域生活圏の形成が重要となります。中部圏は、大都市、地方都市、農山漁村地域で構成され、特に人口10万人以上の中都市が多く点在するなどの特徴を有しています。

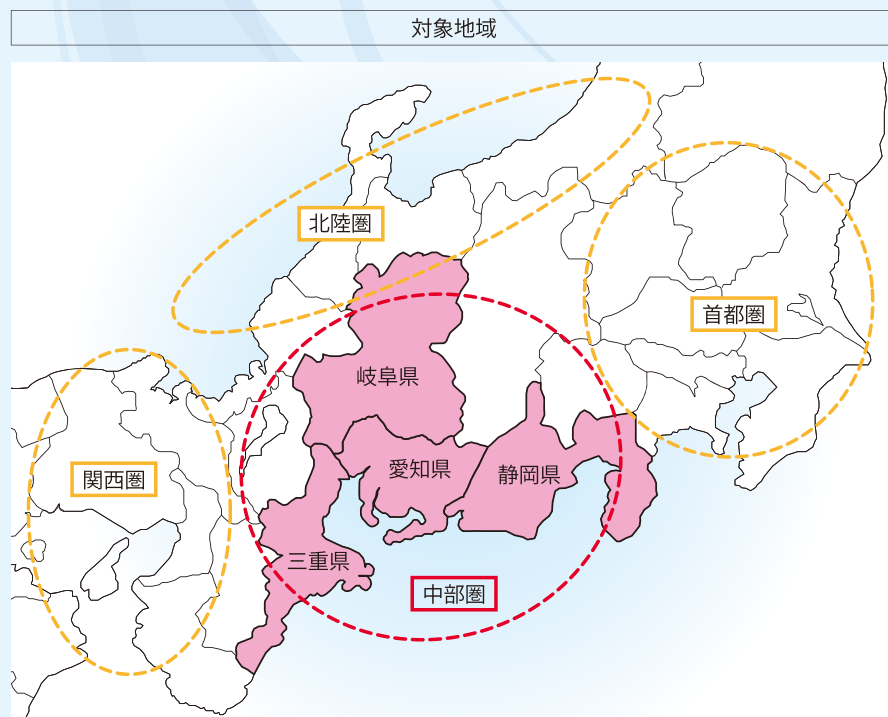
中部圏インフラ整備構想は、2050年を見据えた国土づくりの目標である『真の豊かさ』を実感できる国土の実現に向け、「安全・安心の確保」「持続可能な経済の好循環の実現」「持続可能な地域社会の形成」の基本方針に対して、対象地域を中部圏、名古屋圏、地域生活圏の3圏域と定義し、各圏域の課題や考慮すべき事項を踏まえ策定しました。

圏域の設定

本構想では、東海4県（愛知県、岐阜県、三重県、静岡県）を対象として、以下に示す3つの圏域を設定しました。

中 部 圏

本構想における「中部圏」とは、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県の東海4県全域を対象とした圏域を示します。この4県は、東海道新幹線や高速道路などにリニア中央新幹線を加えて誕生する「日本中央回廊」の形成にあたり、首都圏と関西圏をつなぐ中心的な地域に位置付けられ、経済的・人的な結びつきが強く、インフラ構想における広域連携を描く上で重要な圏域と考えられます。



名古屋圏

本構想における「名古屋圏」とは、名古屋市を核とし、その周辺市町との連携により形成される圏域を示します。この圏域の特徴は、中心的な核を形成する大都市と、その周辺に点在する複数の中小都市の連携により形成されているところにあります。

中部域内では、名古屋市を核とした「名古屋圏」の他に、静岡市や浜松市を核とした静岡圏、浜松圏、津市と松阪市を核とした津・松阪圏、岐阜市を核とした西濃圏が同様の圏域として位置付けられます。

本構想では、大都市＋中小都市の連携による圏域の代表として、「名古屋圏」の構想を示しています。

地域生活圏

本構想における「地域生活圏」とは、過疎地域を含む中小都市連携により形成される圏域を示します。

地域生活圏では、近接する複数の中小都市（人口約10万人前後）が圏域の核を形成し、周辺に点在する過疎地域も含む小都市をつなぐことで都市連携を図っています。

各々の都市や地域が有する固有の機能や資源等を相互に共有することで圏域としての魅力を高めるとともに、各都市や地域の特性を活かして効率的・効果的に連携することで、持続可能な地域生活圏を形成しています。

本構想で設定する3つの圏域の概念図

中部圏

「中部圏」とは、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県の東海4県全域を対象とした圏域を示します。

愛知県

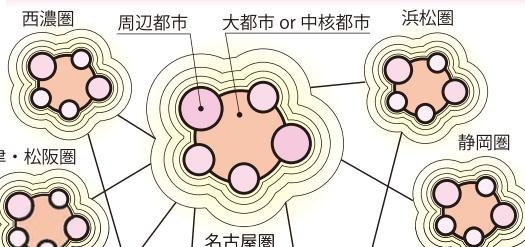
岐阜県

三重県

静岡県

名古屋圏

「名古屋圏」とは、名古屋市を核としその周辺市町との連携により形成される圏域を示します。
中部域内には、名古屋圏の他に浜松圏や静岡圏、津圏が同様の圏域に上げられます。



「地域生活圏」とは、中部圏域に点在する過疎地域を含む中小都市の連携により形成される圏域を示します。

地域生活圏

過疎地域
中小都市

Section

1

中部圏を取り巻く現状



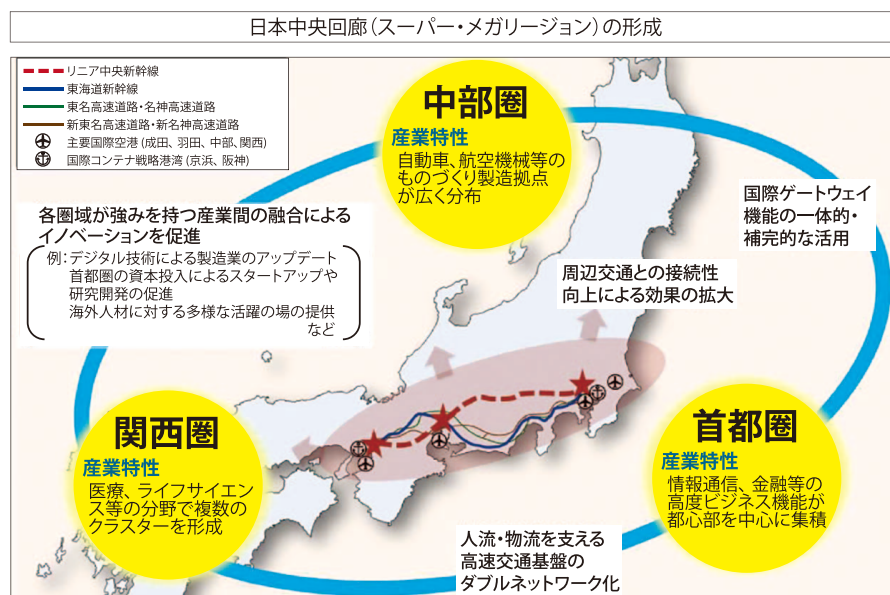
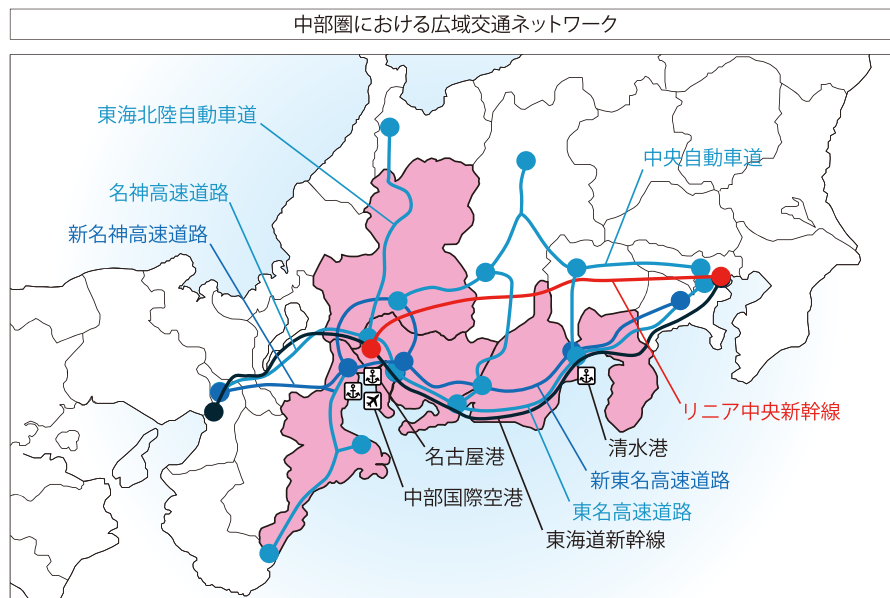
1.1 中部圏の魅力とシビックプライド

1.1.1 日本の国土を繋ぎ海外とつながる交通インフラ・ネットワーク

中部圏は我が国の国土を繋ぐ交通の要で、①首都圏と中部圏、関西圏を結ぶ、新東名・新名神、東名・名神、中央自動車道等の高速道路や東海道新幹線などの東西軸と、②中部圏と北陸圏を結ぶ、東海北陸自動車道及び、三遠南信自動車道や中部横断自動車道から長野自動車道、上信越自動車道など複数の南北軸が、交わっています。

中部国際空港や名古屋港、四日市港、清水港等は、海外との海空におけるゲートウェイ機能も有しています。

2050年までには、リニア中央新幹線の東京・大阪間の開業により、東京と名古屋が約40分で結ばれ、さらに大阪まで約1時間で結ばれることで日本中央回廊（スーパー・メガリージョン）が形成されることが想定されています。



出典：国土交通省「第8回国土審議会計画部会資料令和4年4月」

1.1.2 得意とするものづくり産業

中部圏では、全国製造品出荷額の全国シェア27%を占め、特に自動車産業ではシェア56%に及ぶなど、ものづくり産業が突出しています。

製造業で世界と日本経済を牽引する愛知県では、江戸・明治時代から製糸業や紡績業が盛んで、日本初の自動織機が製造され、やがて自動車製造の源流となりました。トヨタ自動車(株)をはじめ多くの自動車関連企業や航空宇宙産業、ロボット産業が集積していき、100年以上を超えて日本経済に大きな影響を与えています。また、瀬戸市や常滑市における瓦や飲食陶器、碍子や衛生陶器の生産で全国トップシェアを誇る窯業では現在、理化学用や工業用の高機能材料の生産も行われ、名古屋港や常滑港を通じて輸出入が盛んです。

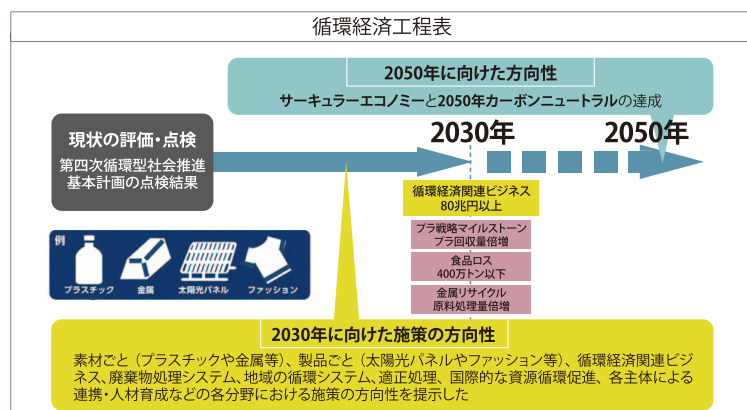
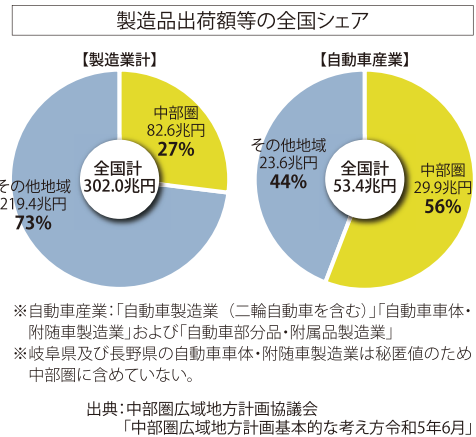
伝統工芸が産業と融合する岐阜県では、美濃焼が中世から続く陶磁器産業で、国内最大規模の食器生産量を誇ります。飛騨地方の木材産業も盛んで、飛騨家具は高級ブランドとして評価されています。木材は住宅建材や家具、工芸品に利用され、全国に供給されています。金属加工業や刃物産業も発展し、国内の需要に応じた製品が生産されています。

多様な産業と物流の拠点となる三重県では、四日市市が石油化学工業の一大拠点で、伊勢志摩地方では農業や水産業が盛んです。紀伊山地の森林を活用した木材産業もあり、四日市港を中心とした港湾物流が重要な役割を果たしています。

自然の恵みとともに産業が発展する静岡県では、製紙業が有名で、富士市を中心に新聞用紙や段ボールが生産されています。浜松市では楽器やオートバイの製造が盛んで、天竜川流域の木材産業も重要です。静岡県は東海道に位置し、新幹線や高速道路等の広域交通が発達しており、製品や木材の効率的な輸送が行われています。

一方、デジタル技術の進化によるプラットフォームを介した個々のニーズに対応した付加価値の高いサービスへの転換が起きており、リニア中央新幹線の開通とともに首都圏ではサービス業、中部圏では製造業を中心に産業活動が活性化する見通しとなっております。

また、2050年に向けた方向性としてサーキュラーエコノミーの実現が環境省の示す循環経済工程表に位置付けられていることから、カーボンニュートラルに伴うエネルギー政策転換、自動車産業のエンジンからEV化が加速し、時代に対応したモノづくりへの転換が進むと考えられます。



出典:環境省「令和5年版環境・循環型社会・生物多様性白書」

1.1.3 豊かな自然環境

中部圏は、富士山や標高3000m超の日本アルプスがそびえ、木曽川、天竜川等、我が国有数の流路延長200km級の大河川が伊勢湾や遠州灘等に流れ、またリアス式海岸を含む志摩半島や3方を海に囲まれた伊豆半島など変化に富んだ地形と豊かな自然環境を有しています。これらの自然環境は雄大な景観と豊かな風土を形成するとともに、多様な植生や生態系を生み、肥沃な土壌と水の恵みを与えています。

中部圏の自然環境



提供：平凡社地図出版/ROOTS製作委員会/アフロ

1.1.4 固有の歴史・文化

中部圏は、三英傑と呼ばれる織田信長、豊臣秀吉、徳川家康など歴史上の要人を多数輩出し、木曽路などの街道筋には妻籠と馬籠を代表とする宿場町が栄え、熊野・伊勢志摩や飛騨・高山、伊豆・駿河などでは地域固有の伝統芸能・文化が継承されています。

また、名古屋コーチン、ひつまぶし、飛騨牛、伊勢海老、静岡茶、しらす、桜エビなどの特色ある食文化は、各地域のソウルフードとして根付いています。

中部圏における歴史・文化の名所



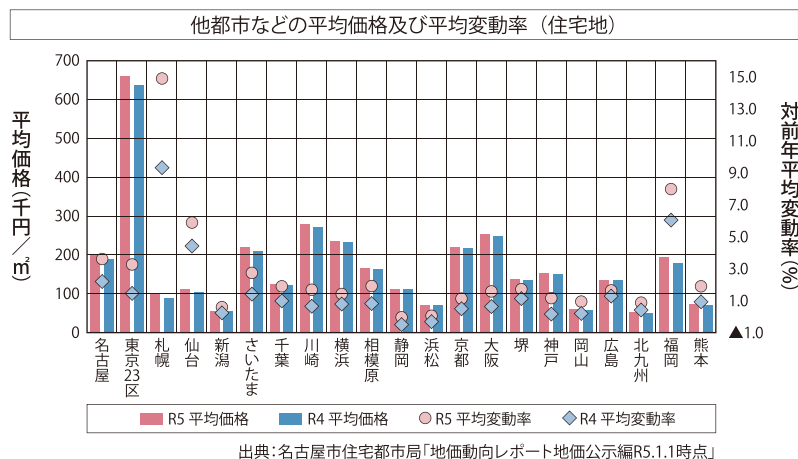
1.1.5 暮らしやすい環境

2024年の統計によれば、中部圏の最大都市である名古屋市の人口密度は約7,000人/km²で、東京23区の約16,000人/km²や大阪市の約12,000人/km²よりもかなり少なく、名古屋の通勤ラッシュは東京や大阪ほどではなく、人流もおだやかな印象です。

2016年の統計によれば、自由に使える所得(可処分所得)は、三重県が全国1位で、愛知県7位、岐阜県8位とベストテンに3県が入っており、経済的豊かさが顕著と言えます。

2023年の統計では、名古屋市の地価は東京23区や大阪市の地価よりも安く、静岡市や浜松市は相対的に低廉な水準となっています。

上記より、中部圏は、首都圏や関西圏と比較して、相対的に生活にゆとりがあり、暮らしやすい環境にあると言えます。



1.1.6 先進デザイン都市

戦災復興土地区画整理事業により、名古屋には2本の100m道路や40~50mにおよぶ広幅員道路が格子状に整然と整備され、車社会の発展に大きく寄与しました。100m道路は現在、道路交通としての機能に加え、人々が憩う緑豊かな公園として、また地下鉄や地下歩道・地下駐車場、更に都市内高速道路や下水施設など、都市インフラのストックおよび時代に応じた先駆的な都市活動に活用されています。

名古屋では、1989年に市政100周年記念事業として「世界デザイン博覧会」が開催されました。以降、都市景観に配慮して住民理解と共に進められた「名古屋高速道路」の建設や、2005年には世界的に著名な建築家アラップも係わる「セントレア空港」の開港、同時期開催の「愛・地球博」では環境に先進的に取り組む「モノづくりの愛知・名古屋」を世界にアピールしました。

昨今では、「世界デザイン会議2023」において、名古屋市はユネスコのクリエイティブ・デザインシティに認定され「豊かな創造性あふれる魅力的な都市づくりを目指す」と宣言しました。まちづくりやインフラ整備に環境・景観・デザイン性を取り込む、先進デザイン地域なのです。



1.1.7 中部圏のシビックプライド

中部圏の住民は、国土の中心という地理的優位性や、長い歴史の中で培われた独自の風土を背景に、地域に対する深い愛情と誇りを持っています。

① 国土の中心への誇り

中部圏の住民は、自分たちの地域が日本の中心にあり、東西を結ぶ交通の要所であることを誇りにしています。東海道新幹線やリニア中央新幹線、高速道路、国際空港・港湾の整備により世界とつながり、地域の発展が促進されているだけでなく、住民に自信と安心感を与えています。「この地に住むことで、私たちの生活や仕事が日本や世界に影響を与えている」と感じることで、地域への誇りを高める原動力となっています。

② 産業基盤と新たな産業創出に込める期待

中部圏の住民は、自動車産業をはじめとする伝統的な製造業が繁栄していることに深い誇りを持ちながら、次世代の産業にも期待を寄せています。中部の「ものづくり精神」が住民に根付いており、若い世代や起業家たちは、新たな技術やアイデアを地域から発信しようと情熱を燃やしています。「中部圏から未来を創り出す」という強い思いが、次の時代のシビックプライドにつながっています。

③ 暮らしやすい環境に対する思い

中部圏の住民は、都市の便利性と自然の豊かさが調和した生活環境に深い愛着を持っています。「都会の利便性を享受しながら、少し足を伸ばせば美しい自然を楽しむことができる」という安心感や喜びが、日々の暮らしを支えています。子育て世代や高齢者は、このバランスの取れた環境を家族や未来の世代にも残したいという強い思いを抱いています。

④ 歴史・文化に対する誇りと敬意

中部圏の住民は、自分たちの地域が豊かな歴史と文化を持つことを誇りにしています。名古屋城や伊勢神宮などの歴史的建造物や地域に受け継がれてきた行事は、地元の人々にとって「自分たちのルーツを象徴する存在」です。こうした地域の文化を大切にすることが、シビックプライドの中心にあります。

⑤ 食文化への愛着

中部圏の食文化は、住民にとって日常の中で誇りを感じる重要な要素です。地域ごとの特色ある食材や料理は、家族や友人との絆を深める場としても大切にされています。

⑥ ワクワクする名古屋地区への期待

名古屋地区の住民は、「この街が変わり続け、進化していく」というワクワク感を抱いています。近年の都市開発や商業施設の拡大、新たなエンターテインメント施設の誕生など、名古屋は「未来に向かって走り続ける街」として希望を与えています。

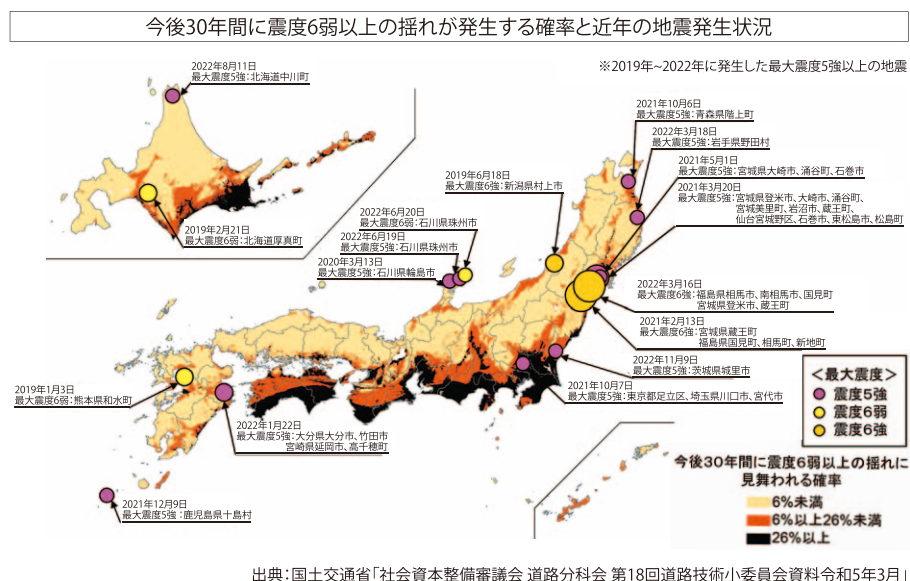
1.2 将来構想を考える上での前提条件

1.2.1 激甚化・広域化・頻発化する災害

① 南海トラフ地震などの切迫

南海トラフ地震など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ます。2012年の中央防災会議による被害想定では、全国の死者数約32万人のうち中部圏の死者数は約5割で、住宅やインフラ資産等への被害は全体で約170兆円と見込まれています。

中部圏では、我が国最大のゼロメートル地帯を有し、南海トラフ地震による津波の被害が広範囲に及ぶことが想定されることから、隣接圏域と連携した広域の防災・減災対策が必要となります。



② 地球温暖化の進行による災害の激甚化・頻発化

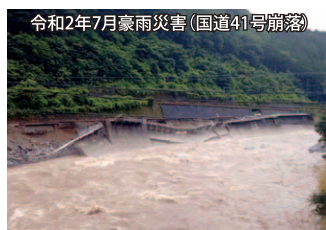
中部圏では、狩野川台風、伊勢湾台風、東海豪雨、令和元年東日本台風など、これまでも多くの被害を受けており、特に、我が国有数の大河川である木曽川、長良川、揖斐川が流れ込む濃尾平野には広大なゼロメートル地帯が広がっており、洪水・高潮による高い災害リスクを抱えています。今後は、洪水・高潮、土砂災害等が激甚化・頻発化する中、より一層の流域治水の取組などが必要となっています。

また、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て地質が脆弱であり、土砂災害によるリスクも高くなっています。

中部圏における主な水害及び土砂災害事例



出典：国土交通省 中部地方整備局



提供：岐阜県



出典：国土交通省 国土地理院

③ 富士山噴火の危機

中部圏の大きな火山災害としては、1707年(宝永4年)に富士山宝永噴火が16日間続き火山礫や火山灰で農地が深く埋没し、2014年9月27日御嶽山噴火(岐阜、長野)では、死者・行方不明者63名、負傷者69名にのぼる人的被害をもたらしました。今後、富士山噴火が懸念されており、死傷者約13600人、健康被害約1250万人などの被害が想定されています。

中部圏の火山災害事例



出典：内閣府「御嶽山噴火資料平成26年」

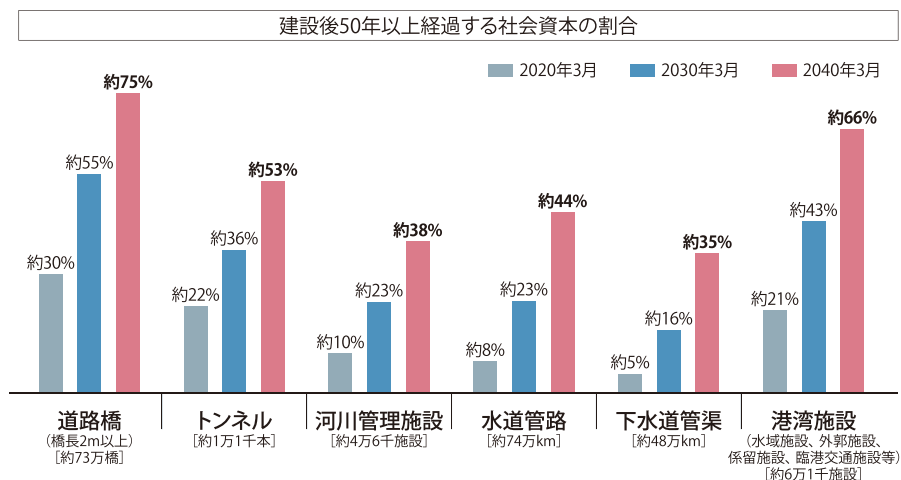
上記の自然災害による危機に加え、感染症やテロのリスク、さらには不安定な世界情勢を踏まえると、人命を直接的に脅かす安全対策だけでなく、経済安全保障の観点からも、BCP対策やサプライチェーンの維持が極めて重要な課題となっています。

1.2.2 インフラの老朽化

中部圏では、2007年に三重・木曽川大橋におけるトラス斜材の破断や、2022年に愛知・明治用水頭首工の大規模漏水など、経年劣化により重大な変状が発生しています。

全国のインフラは、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、事後保全型から予防保全型の維持管理への転換が急務となっており、中部圏も例外ではありません。

また、膨大なインフラストックを全て維持することが難しくなる中、その統廃合においては、適切な合意形成を行う仕組みの整備も重要な課題となっています。



出典：国土交通省「i-Construction 2.0～建設現場のオートメーション化～令和6年4月」

1.2.3 人口減少と地域の持続困難性

2023年の国内の人口推計では、2050年には国内人口は約1億500万人まで減少し、生産年齢人口割合は53%、高齢化割合は37%に達する見込みで、中部圏も同様な傾向を示す結果となっています。

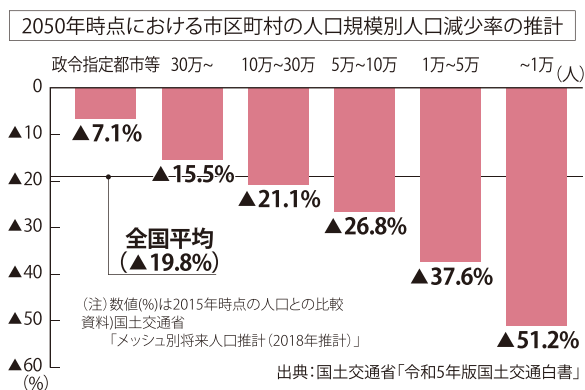
令和5年版国土交通白書より、2050年における人口規模別人口減少率は、政令市での減少率7.1%に対して、人口規模に比例するように人口10万～5万人では減少率26.8%、さらに1万～5万人では37.6%、1万人未満では51.2%とさらに減少率が顕著になっていくものと推計されています。

人口減少に伴い、国の財政状況も厳しく今後のインフラ投資への期待も薄く、空き家問題もすでに社会問題化している現状にあります。

全国及び中部圏の将来推計人口					
単位(千人)					
全 国	2020年		2050年		増加率
総 人 口	126,146	割合	104,686	割合	-17%
65歳以上人口	36,027	29%	38,878	37%	8%
15～64歳人口	75,088	60%	55,402	53%	-26%
15歳未満人口	15,031	12%	10,406	10%	-31%

単位(千人)					
中部圏	2020年		2050年		増加率
総 人 口	14,924	割合	12,320	割合	-17%
65歳以上人口	4,132	28%	4,555	37%	10%
15～64歳人口	8,917	60%	6,495	53%	-27%
15歳未満人口	1,875	13%	1,270	10%	-32%

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(R5(2023)年推計)」



一方、2020年の統計では、ものづくりが盛んな中部4県では、外国人労働者が製造(機械、金属)・建設を支えており、全国の外国人割合2.3%を上回っており、特に愛知県は外国人割合3.6%で外国人数の順位も全国2位となっています。

全国及び中部圏の在留外国人数				
	在留外国人数	外国人数順位	全住民人口順位	全住民に占める外国人割合
全国	2,885,904			2.3%
愛知	276,282	2位	4位	3.6%
岐阜	59,741	13位	17位	2.9%
静岡	100,237	8位	10位	2.7%
三重	56,288	14位	22位	3.1%

(法務省「在留外国人統計(2020年6月末現在)」を基に作成)
出典：JICA「中部4県における外国人材の現状・課題等に関する調査最終報告書 令和3年8月」

1.2.4 社会生活の変化

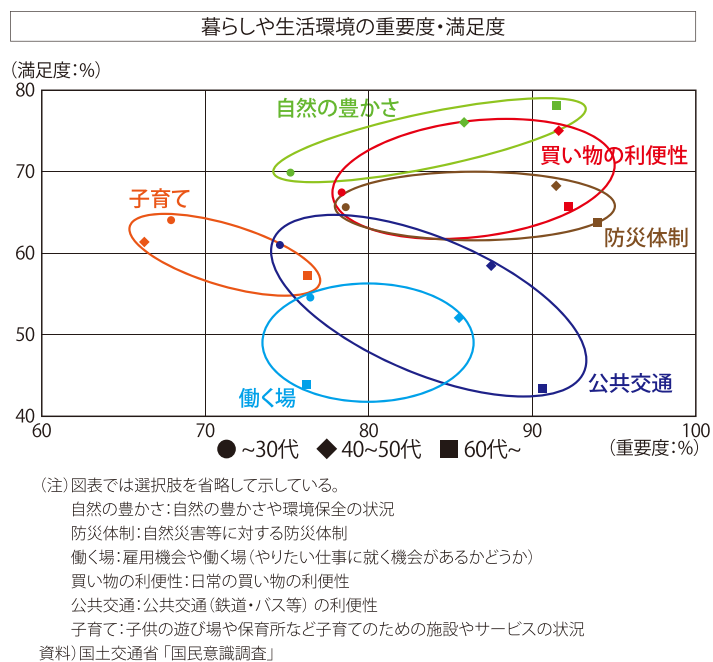
① 働き方の変化

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、デジタル技術を用いたリモートワークやワーケーションなど、場所にとらわれない多様な働き方が急速に普及しています。

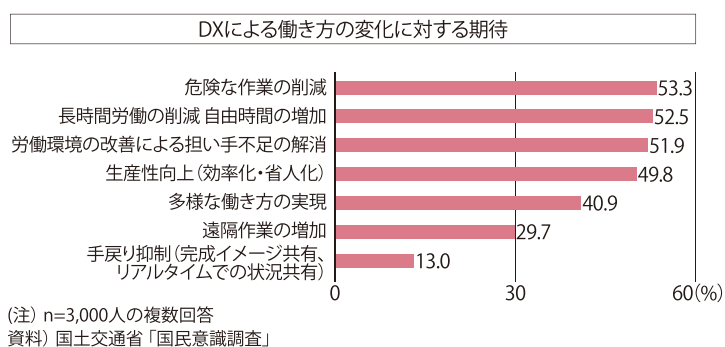
働く場の環境としては、その重要性は高いと認識されていますが、満足度では50%程度と低くなっており、都市部および地方部の双方で同様な傾向にあります。

就労環境では、ノー残業デーの設定、ライフイベント休暇制度(出産、育児、介護)、裁量労働制の導入、テレワーク(在宅勤務、サテライトオフィス)の推進、ダイバーシティの推進、働きやすい就業環境の整備等が実施されています。

またDXによる働き方の変化に対する期待は、安全面、長時間労働の削減・自由時間の増加、労働環境の改善、生産性向上、多様な働き方の実現の順に高くなっています。



出典: 国土交通省「令和5年版国土交通白書」

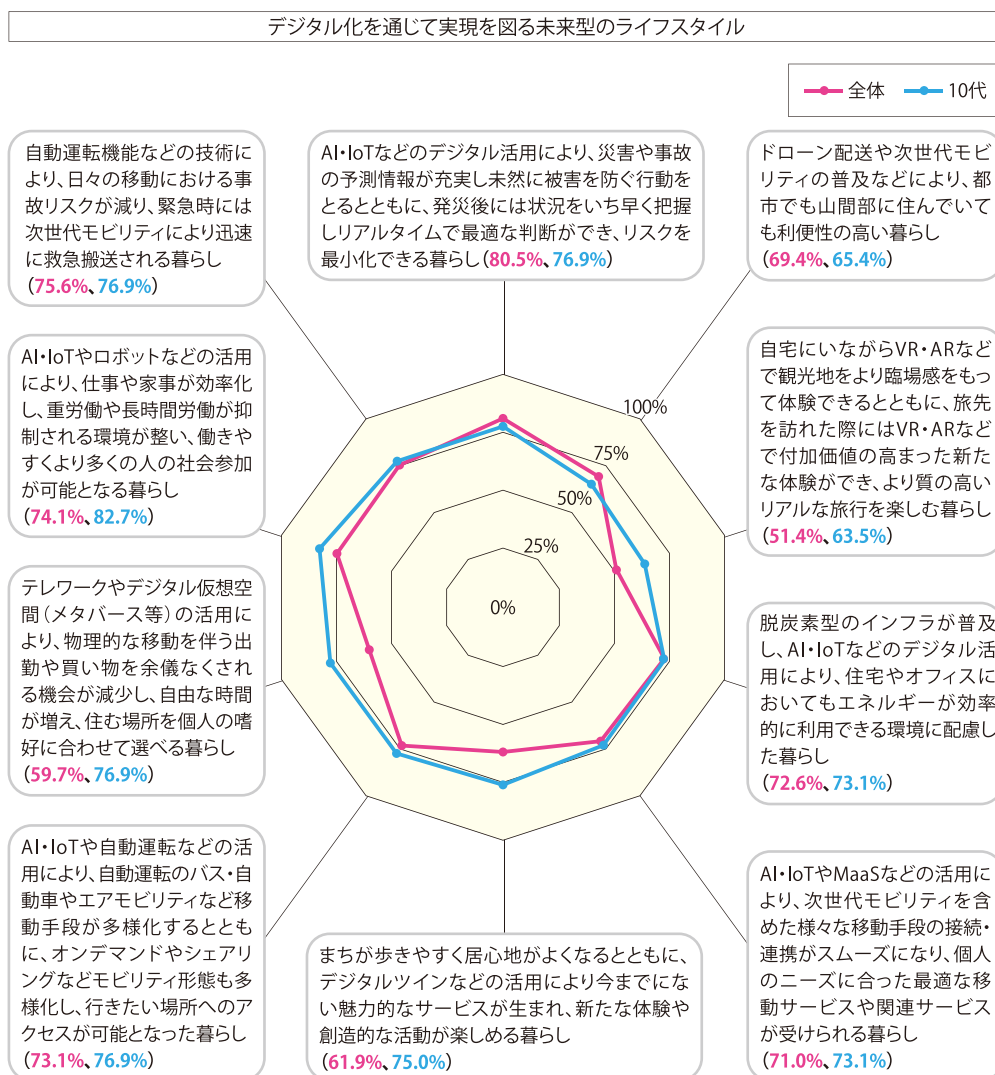


出典: 国土交通省「令和5年版国土交通白書」

② ライフスタイルの変化

「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くなっています。

ライフスタイルは、デジタル化を通して、全体では災害時のリスク最小化、自動運転などによる事故抑制、10代では仕事や家事などの効率化やメタバースの活用による移動機会の減少、モビリティの多様化による利便性向上、デジタルツインによる新たな体験やサービスへの期待が高まっています。



(注) 各選択肢における括弧内の数値は、設問に対し、「望んでいる(とても望んでいる、やや望んでいる)」と回答した割合(全体、10代)。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

出典: 国土交通省「令和5年版国土交通白書」

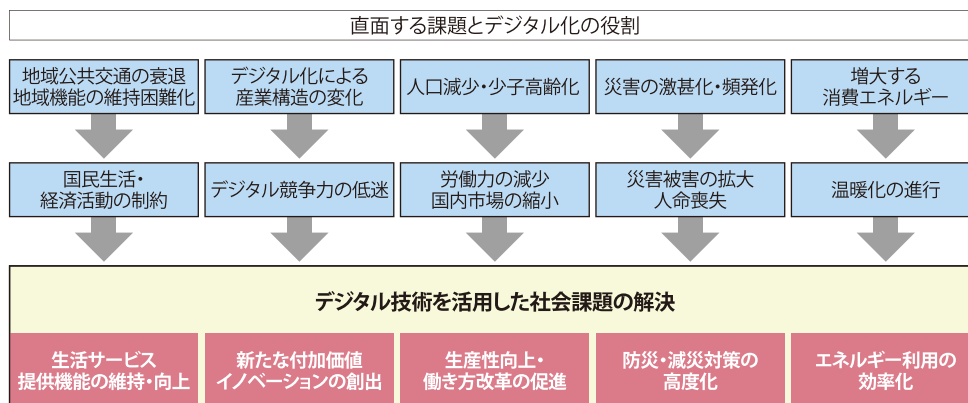
1.2.5 技術革新(DX)の進展

① デジタル社会の急速な発展

新型コロナウイルス感染症の拡大により、デジタル技術の普及が急速に進みました。

近年では、チャットGPT(LLM:Large Language Model)をはじめとする生成AIの技術革新が加速し、直面する課題に対するデジタル化の重要性がますます高まっています。インフラ分野においても、ドローンを活用した点検・監視の自動化や降雨時の水位予測などの予測・分析技術が発展しており、設計では経験やノウハウをチャットボット化するなど、技術開発や自動化が進んでいます。

さらに、2050年頃には、Eコマースやオンラインサービスが経済の大半を占め、直接的な対面取引や移動が減少することで、DXが人口減少の課題解決に大きく寄与すると考えられています。

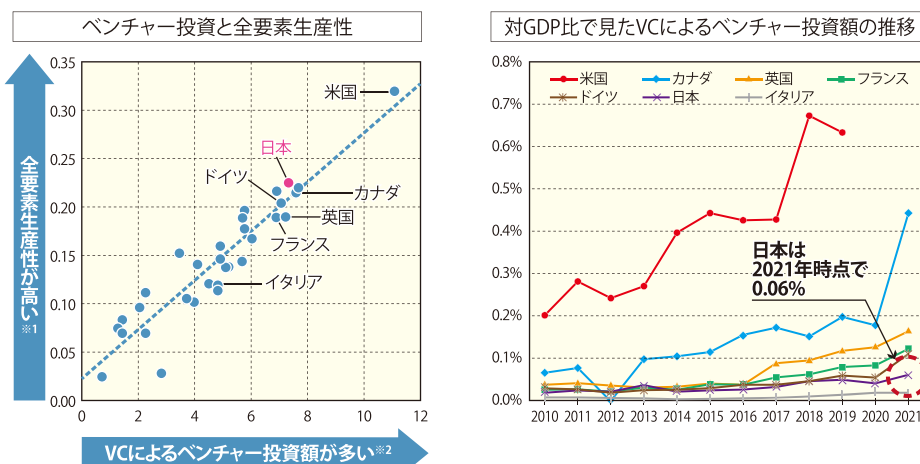


出典：国土交通省「令和5年版国土交通白書」

② スタートアップによる経済成長の促進

世界では、スタートアップ投資がイノベーションを通じて経済成長を促進しています。しかし、国内のスタートアップ投資は主要国に比べて著しく少ない状況にあります。そのため、日本政府は「スタートアップ育成5か年計画」を実行し、2027年度までに10兆円規模のスタートアップ投資を目指しています。

愛知県では、日本最大のスタートアップ支援拠点としてSTATION Aiを立ち上げ、県が持つ圧倒的な強みである産業集積を背景に、モノづくりの伝統や優れた技術・技能とスタートアップとの融合によって新たなイノベーションを誘発し、産業の成長を拡大させるエコシステムを形成することをねらいとしています。



※1 ベンチャー投資額以外による要因(高齢化率等)を調整した全要素生産性。2017年の米国の全要素生産性=1とした指数値を対数表示にしたもの。

※2 ベンチャー投資額(100万ドル)を対数表示にしたもの。

(資料) 左図: OECD stat, フローニンゲン大学「PennWorldTable10.01」により作成。
右図: OECD statにより作成。

出典: 経済産業省「通商白書2023」

1.2.6 待ったなしのカーボンニュートラル

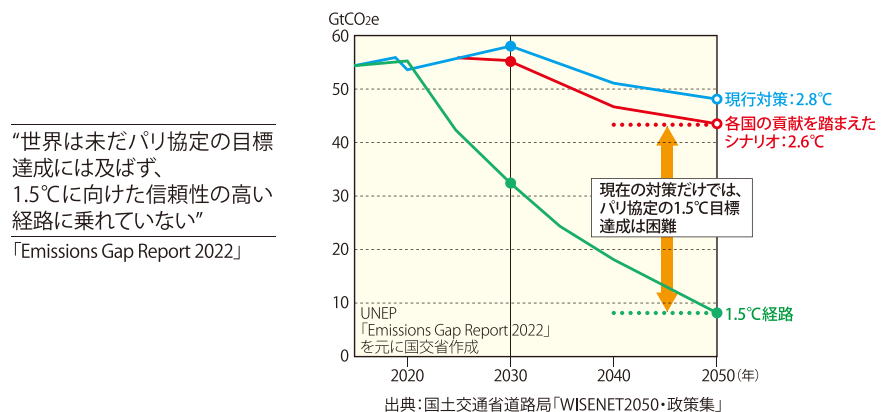
2050年までにカーボンニュートラルの実現を図るため、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）の第6次評価報告書（2021）で温暖化1.5℃未満が必須とされ、我が国では温室効果ガス削減目標を2030年までに2013年度比46%削減へ大きく修正されました。

IPBES（生物多様性と生態系サービスに関する動向を科学的に評価し、科学と政策のつながりを強化する政府間組織）とIPCCによる合同の報告書（2021年）では、気候変動と生物多様性（30by30などの取組）を同時に解決することが不可欠とされました。

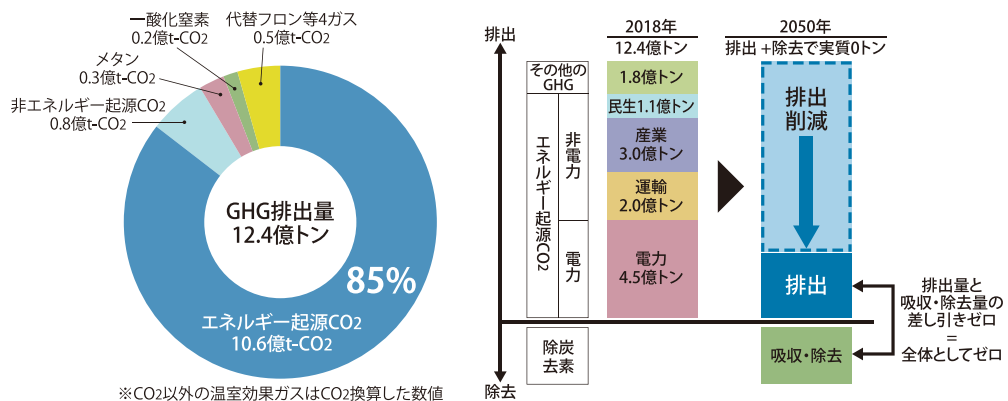
そのためには、社会経済活動も従来の「大量生産・大量消費・大量廃棄」から、「脱炭素+自然再興（ネイチャーポジティブ）+循環型経済」への転換も必要とされており、ますます産官学民の全国的な取組が必要不可欠となっています。

また、カーボンニュートラルに伴うエネルギー再編によって、土地利用の再編や都市構造の転換、グリーンインフラの整備なども併せて行っていく必要があります。

シナリオごとの2050年までのGHG排出量推計と排出ギャップ



日本の温室効果ガス（GHG）排出量の構成（2018年度）とカーボンニュートラル（実質0トン）



出典: 国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス
「日本の温室効果ガス排出量データ」より経済産業省作成

1.2.7 景観・デザインの重要性

戦後、高度成長期を支えた標準設計や、既往事例を対象地に当てはめて比較する予備設計システムは、早く安く大量にインフラを整備する時代の要請を満足させました。しかし、それらはどれも似た姿となり、景観を含めて魅力に乏しい結果を招きました。これを国が認め、2003年『美しい国づくり政策大綱』では、「美しい自然との調和を図り、次の世代に美しいインフラ施設を引き継ぐ理念を持ち設計を進める旨、行政の舵を大きく切る」ことを宣言しました。更に2005年に景観法が施行され、各種分野の指針やガイドラインが整備され、これに基づく計画設計が要請されるようになりました。

しかし時代も移り、特にインフラ整備に対する姿勢は、コスト縮減や地元対応など明快な単目的に引っ張られる傾向が見受けられます。インフラ施設は、多様な人が、異なる時代に長く使い続ける対象であるため、モノづくりの本質「用強美」や、技術者としての姿勢「真善美」を統合的に、トータルな視野で都度検討し判断する必要があるはずです。

自分の家や部屋のデザイン、ひいては個々の調度・日用品は、時々の予算と全体の雰囲気にも照らし、適宜拘りコーディネートしています。インフラ整備においても、設計者ももっと自分事として悩み、個々の対象に適した検討・提案を行う必要があります。デザイン成果は数値化し難いため、確信や説得がしづらい部分はあるかもしれませんが、土木のデザインに芸術性は求められませんので、5つの「配慮事項／Design keyword」⇒「①存在感／コンセプト」「②連続性／シルエット」「③違和感緩和／形の成り立ち」「④水仕舞／エイジング」「⑤附属物の配慮／エチケット」に照らした景観デザインの実践が、個々の設計者に求められます。

連続性や形の成り立ちに配慮した橋の景観デザイン



【名古屋高速高架橋】

桁下空間を高く確保し、柱式橋脚上の支承で2箱桁を独立して支えることで、桁の連続性が強調され、各部材の役割も明快となり違和感がない。



【飯橋道路橋梁】

翼壁を10cm内側に追込み壁高欄ラインを連続し、側壁面の汚れにも配慮。支承が載る堅壁を上部工の箱桁位置まで追込み揃える。各部材の形を視覚的に明快とする事で違和感は軽減する。

構想の基本方針

2.1 構想の考え方

本構想では、第1章で示した「1.1 中部圏の魅力とシビックプライド」、そして「1.2 将来構想を考える上での前提条件」を考慮した上で、国土交通省が令和3年に「国土の長期展望」の中で示したテーマ『真の豊かさ』を深堀し、中部圏の目標とテーマを以下の通り設定しました。

2050年を見据えた中部圏のインフラ整備構想では、重要な交通インフラの要衝としての役割を果たし、常にものづくり産業の強みを活かしながら、「我が国を牽引する中心エリアとして進化すること」を目指します。同時に、豊かな自然環境、固有の歴史・文化、ゆとりのある暮らしやすさといった各地域の「固有の風土を大切にすること」にも重点を置いています。

また、南海トラフ地震や気候変動による大規模水害などの自然災害、インフラの老朽化、人口減少といった課題に対して、革新的な技術の導入を前提とし、「誰もが安全で快適に過ごせる地域連携社会の形成」を目指します。そして、中部圏で暮らす人々が「『真の豊かさ』を実感できる国土づくり」に向けて取り組むことをテーマとしています。

1.1 中部圏の魅力とシビックプライド

- 1.1.1 日本の国土を繋ぎ海外とつながる交通インフラ・ネットワーク
- 1.1.2 得意とするものづくり産業
- 1.1.3 豊かな自然環境
- 1.1.4 固有の歴史・文化
- 1.1.5 暮らしやすい環境
- 1.1.6 先進デザイン都市
- 1.1.7 中部圏のシビックプライド

1.2 将来構想を考える上での前提条件

- 1.2.1 激甚化・広域化・頻発化する災害
- 1.2.2 インフラの老朽化
- 1.2.3 人口減少と地域の持続困難性
- 1.2.4 社会生活の変化
- 1.2.5 技術革新(DX)の進展
- 1.2.6 待ったなしのカーボンニュートラル
- 1.2.7 景観・デザインの重要性

国土の長期展望「真の豊かさ」を中部圏として深堀

2050年の目標

「我が国を牽引する中心エリアとして進化するとともに、固有の風土を大切にし、誰もが安全・快適に過ごせる地域連携社会の形成」

中部圏インフラ整備構想のテーマ

“『真の豊かさ』を実感できる国土づくりに向けて”

2.2 基本方針

中部圏インフラ整備構想のテーマである『真の豊かさ』の実現に向けて、第1章で示した「1.1 中部圏の魅力とシビックプライド」と「1.2 将来構想を考える上での前提条件」を踏まえて、以下の3つの基本方針を掲げます。なお、()内は、第1章の1.1と1.2の関連する各節の番号を示します。

方針 ①

安全・安心の確保 (1.1.1, 1.1.6, 1.1.7, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.5)

- ①万全な国土強靱化(流域治水の推進、南海トラフ地震に対する東西軸及び南北軸の連携強化によるリダンダンシーの確保)
- ②戦略的なインフラメンテナンス(インフラ分野のDX、デザイン性に配慮したインフラ空間の整備と利用)

方針 ②

持続可能な経済の好循環の実現 (1.1.1, 1.1.2, 1.1.7, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5)

- ③グローバルな経済基盤の形成(東京一極集中型から分散多核連携型の国土構造の転換、日本中央回廊による新たな価値創出、スーパー・メガリージョンによる新たな価値の創出)
- ④先進的なDXの推進(情報通信ネットワークの充実、デジタルとリアルの融合)

方針 ③

持続可能な地域社会の形成 (1.1.1～1.1.7, 1.2.1～1.2.7)

- ⑤連携による地域振興(持続可能で多彩な地域生活圏の形成、魅力ある地域づくり)
- ⑥先進的なカーボンニュートラルの達成(カーボンニュートラルの実現、低炭素都市づくり)

この3つの基本方針に対して、中部圏、名古屋圏、地域生活圏における将来に向けた目標をそれぞれ次の一覧に整理します。

2050年の目標

「我が国を牽引する中心エリアとして進化するとともに、

1.1 中部圏の魅力とシビックプライド

- 1.1.1 日本の国土を繋ぎ海外とつながる交通インフラ・ネットワーク
- 1.1.2 得意とするものづくり産業
- 1.1.3 豊かな自然環境
- 1.1.4 固有の歴史・文化
- 1.1.5 暮らしやすい環境
- 1.1.6 先進デザイン都市
- 1.1.7 中部圏のシビックプライド

1.2 将来構想を考える上での前提条件

- 1.2.1 激甚化・広域化・頻発化する災害
 - ❶ 南海トラフ地震などの切迫
 - ❷ 地球温暖化の進行による災害の激甚化・頻発化
 - ❸ 富士山噴火の危機
- 1.2.2 インフラの老朽化
- 1.2.3 人口減少と地域の持続困難性
- 1.2.4 社会生活の変化
 - ❶ 働き方の変化
 - ❷ ライフスタイルの変化
- 1.2.5 技術革新（DX）の進展
 - ❶ デジタル社会の急速な発展
 - ❷ スタートアップによる経済成長の促進
- 1.2.6 待ったなしのカーボンニュートラル
- 1.2.7 景観・デザインの重要性

（中部圏インフラ整備構想のテーマ）

『真の豊かさ』

	方針① 安全・安心の確保	
	万全な国土強靱化	戦略的なインフラメンテナンス
基本方針	●流域治水の推進 ●南海トラフ地震に対する東西軸及び南北軸の連携強化によるリダンダンシーの確保	●インフラ分野のDX ●デザイン性に配慮したインフラ空間の整備と利活用
中部圏	●3.1.1分散・多核連携型の国土構造への転換 ●3.2.1災害に強い交通ネットワークの整備 ●3.2.3ものづくりを支える港の進化 ●3.2.4アジアのハブ空港として機能するセントレア	●3.2.2新たな人の流れや広域な地域間交流のための基盤整備 ●3.2.5中部圏観光スポットへの移動支援
名古屋圏	●4.1新たなものづくりを支える基盤整備	●4.2名古屋圏における都市間連携 ●4.3.2道路空間の利活用の推進 ●4.3.3水辺空間の利活用の推進
地域生活圏	●5.3.1地震・津波などの大災害リスクの低減 ●5.3.2「流域治水」の推進 ●5.3.3道の駅の防災拠点としての環境整備	●5.1.2安全で快適な移動・生活空間の整備 ●5.2.3美しい景観と自然環境を活かしたインフラ形成 ●5.4.1予防保全に基づく持続可能なインフラメンテナンスの確立 ●5.4.2集約・再編等によるインフラストックの最適化

※基本方針の項目と各圏域の項目の関連を文頭の「記号」と「色」で示しています。

固有の風土を大切にし、誰もが安全・快適に過ごせる地域連携社会の形成」

を 実 感 で き る 国 土 づ く り に 向 け て

方針② 持続可能な経済の好循環の実現		方針③ 持続可能な地域社会の形成	
グローバルな経済基盤の形成 ▲東京一極集中型から分散：多核連携型の国土構造の転換 ▲日本中央回廊による新たな価値の創出	先進的なDXの推進 ▲情報通信ネットワークの充実 ▲デジタルとリアルとの融合	連携による地域振興 ■持続可能で多彩な地域生活圏の形成 ■魅力ある地域づくり	先進的なカーボンニュートラルの達成 ■カーボンニュートラルの実現 ■低炭素都市づくり
▲3.1.1分散・多核連携型の国土構造への転換 ▲3.1.2リニア拠点駅（名古屋）を生かした地域づくり ▲3.1.3リニア中間駅（中津川・亀山）を生かした地域づくり ▲3.2.4アジアのハブ空港として機能するセントレア	▲3.1.1分散・多核連携型の国土構造への転換 ▲3.2.2新たな人の流れや広域な地域間交流のための基盤整備	■3.1.3リニア中間駅（中津川・亀山）を生かした地域づくり	■3.2.2新たな人の流れや広域な地域間交流のための基盤整備 ■3.2.3ものづくりを支える港の進化 ■3.2.4アジアのハブ空港として機能するセントレア
▲4.2名古屋圏における都市間連携	▲4.1新たなものづくりを支える基盤整備	■4.3.1安全で快適な移動・生活環境の整備 ■4.3.4いまあるものの付加価値化、リノベーションの推進	■4.3.2道路空間の利活用の推進 ■4.3.3水辺空間の利活用の推進
▲5.1.1新たな人の流れや地域間交流のための基盤整備 ▲5.2.4地域生活を支える観光DXによる地域づくり	▲5.1.1新たな人の流れや地域間交流のための基盤整備 ▲5.2.4地域生活を支える観光DXによる地域づくり	■5.1.1新たな人の流れや地域間交流のための基盤整備 ■5.2.1地域の歴史・文化・自然環境による魅力ある地域づくり ■5.2.2農林水産業振興に向けた地域づくり ■5.2.3美しい景観と自然環境を活かしたインフラ形成	■5.4.2集約・再編等によるインフラストックの最適化

2.3 建設コンサルタントが貢献できること

2050年の中部圏におけるインフラ整備は、安全・安心な持続可能性と効率性を重視することが求められます。私たちは、以下の取り組みを通じて、建設コンサルタントとして社会に多面的に貢献できていると考えています。

1

インフラの統合的管理

異なるインフラ（交通、エネルギー、水道など）を統合的に管理することで、効率性を向上させます。デジタルツイン技術を活用し、リアルタイムでのモニタリングやメンテナンス計画の最適化を行い、コスト削減と運用の安定性を実現します。

2

住民参加型の計画策定・設計プロセス

地域住民や利害関係者を巻き込み、意見を反映した計画策定・設計を行います。ワークショップやオンラインプラットフォームを通じて、地域のニーズや希望を把握し、コミュニティの絆を深めることで、より支持されるプロジェクトを目指します。

3

自然災害や環境に適應するインフラ整備

自然災害や気候変動に対応したインフラ設計を提案します。地震、洪水、熱波に耐えるためのインフラ（例：自然災害対策施設、透水性舗装など）を計画し、地域のレジリエンスを向上させることに貢献します。

4

モビリティの革新

自動運転車や電動車両の普及を見据え、交通インフラの改良を行います。専用レーンや充電インフラの整備を通じて、未来の移動手段に対応し、持続可能な交通システムを構築します。

5

資金調達の多様化

プロジェクトの資金調達において、公共・民間連携（PPP）やクラウドファンディングを活用し、地域の財政負担を軽減する新たなモデルを提案します。これにより、資金調達の選択肢を広げ、地域のインフラ整備を加速します。

6

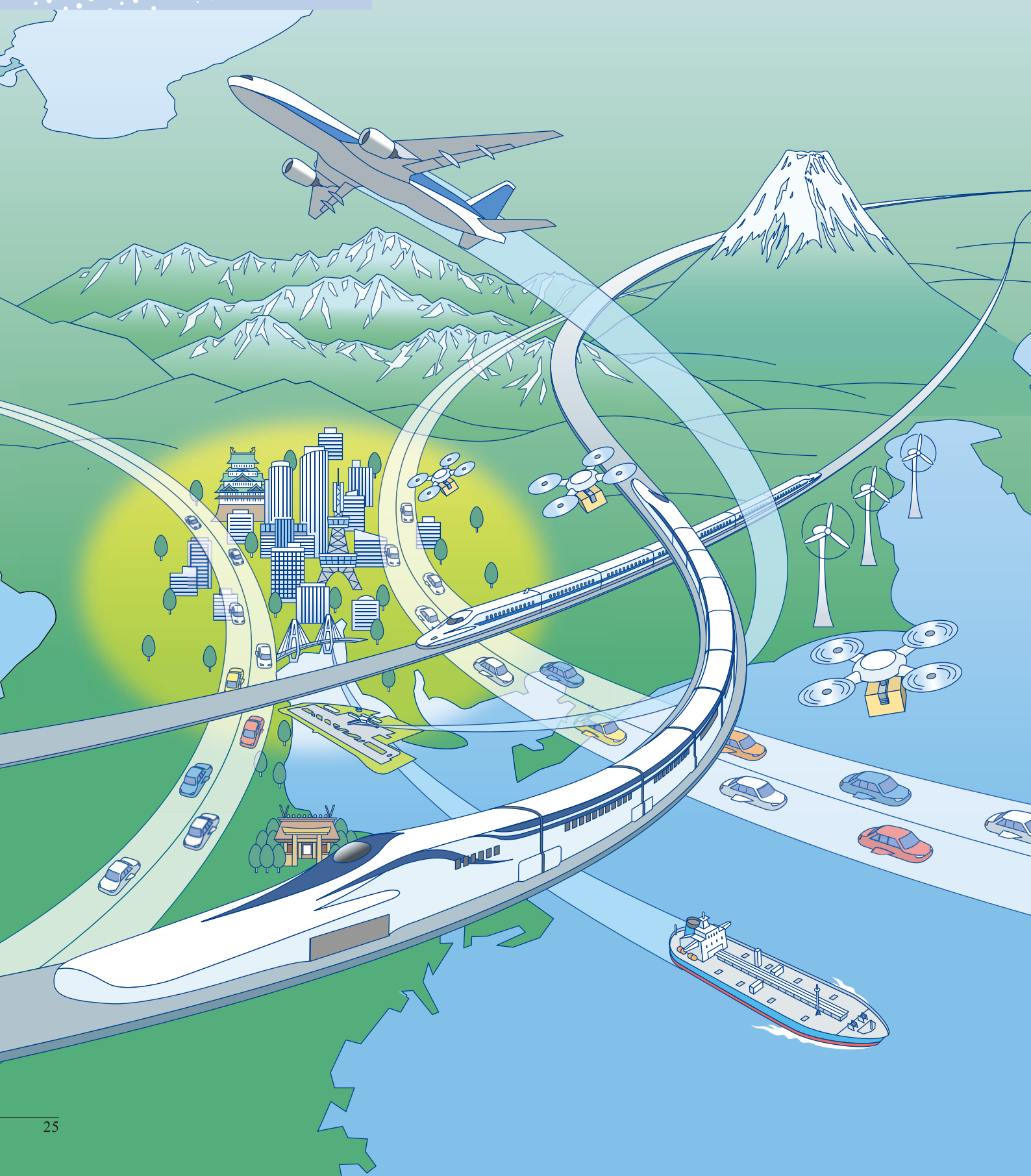
教育と研修

地域の技術者や学生に向けた教育プログラムを提供し、次世代の人材育成を支援します。インフラ整備に関する専門知識を共有することで、地域の競争力を高めます。



Section 3

中部圏の将来構想



2050年 中部圏の将来像と対応策

リニア中央新幹線を軸に形成された日本中央回廊によって東京に集中していた政治、経済の中枢が中部圏や関西圏にも分散し、災害に強い多核連携型の国土構造が実現しています。また、リニア駅を中心とした先端産業の誘致や医療、教育の充実により中部圏への移住・定住が促進されるとともに地域独自の観光拠点を活かし、中部圏外からの来訪者が増加して地域間交流が盛んで持続性の高い圏域となっています。

広域道路ネットワークやドローンネットワークが円滑な人流と物流を支え、中部圏のどこに住んでいても豊かな生活を送ることができています。

道路や橋、駅前広場、公園等のインフラにはIoTが導入され、自立型AIによって天候や災害に左右されず、ストレスなく目的地まで移動できる交通ネットワークが中部圏の経済活動等を支えています。

名古屋港や中部国際空港は国際拠点化され、国内外のビジネス、観光客等は搭乗口を通過するだけでパスポートやチケットの提示なくストレスフリーに移動しています。

大規模地震・津波や気候変動に伴う大規模水害・浸水に対しては、各地域で建物の耐震補強や流域治水の取り組みにより安全・安心が確保されています。

東京一極集中型から分散・多核連携型の国土構造の転換

首都機能として、一部の省庁や分室、バックアップ部署が名古屋市内及び近隣都市に移転・設置され、分散・多核連携型の体制となっています。また、リニアの整備を契機として地域生活圏における生活サービスの課題が改善しています。一方、リニア全線開通に伴い、東京や大阪等との交流が盛んな魅力的な地域づくりが進んでいます。

- 分散・多核連携型の国土構造への転換
- リニア拠点駅(名古屋)を生かした地域づくり
- リニア中間駅(中津川・亀山)を生かした地域づくり

グローバルセンターとしての安全・安心な交通ネットワークの充実

高規格道路や防災施設の整備により、自然災害に対する安全・安心な生活環境が整っています。名古屋港や中部国際空港では災害対策や国際交流機能が向上し、新たな人の流れが創出され、経済活動が活発になっています。

- 災害に強い交通ネットワークの整備
- 新たな人の流れや広域な地域間交流のための基盤整備
- ものづくりを支える港の進化
- アジアのハブ空港として機能するセントレア
- 中部圏観光スポットへの移動支援

3.1 東京一極集中型から分散・多核連携型の国土構造の転換

3.1.1 分散・多核連携型の国土構造への転換

東京に一極集中していた国家機関や大企業の本社機能は、中部圏、関西圏に分散して日本中央回廊を形成しています。大規模災害やテロ行為等の脅威から国家機関の停滞を防止するとともに、各圏域の優秀な人材や優良企業と連携して国力を高めています。

① 日本中央回廊を活かすインフラ整備の促進

日本中央回廊の形成により、多様なものづくり産業と、AI、IoT、ICT等、デジタル技術分野との融合により、総生産量の増加と高付加価値化を実現する産業の革新・創造拠点に発展しています。

- 総生産量の増加に伴い、生産物の輸送に必要な中部圏内及び中部圏と他圏域とを結ぶ高速道路ネットワークの形成及び多車線化
- リニア中央新幹線の開通に伴い増加が見込まれるクルーズ船及び航空機の移動需要に応える、名古屋駅と名古屋港、中部国際空港とを結ぶ高速道路、鉄道の強化

② 多様な働き方を可能とする通信設備の整備

リモートワークやワーケーションなど多様な働き方に対する情報通信技術が進展しており、働く場所を選ばない就業環境が整備されています。

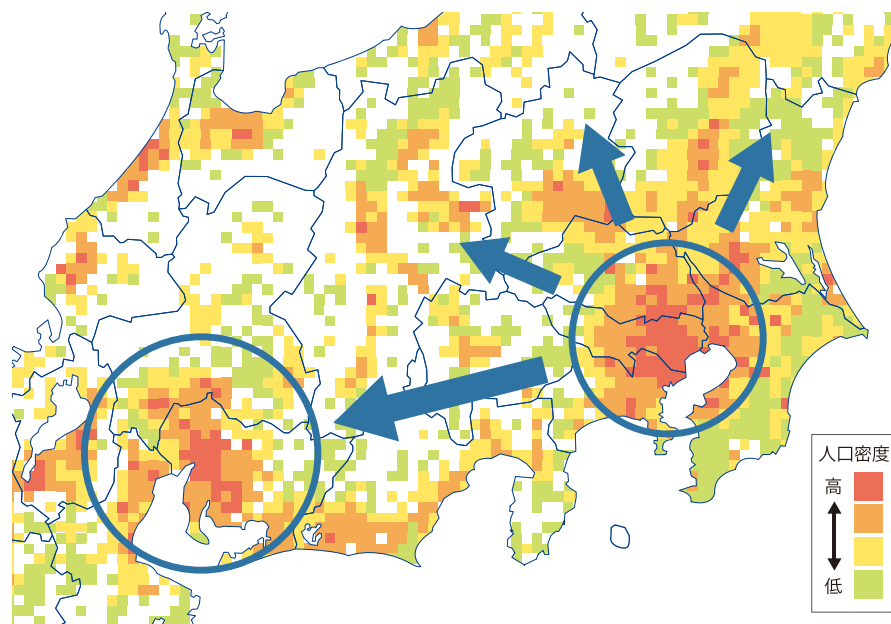
- 8G、さらにはBeyond8Gの次世代通信技術の研究開発
- 生産性の向上を実現するVR・AR・MR技術等の開発及び実装

③ 都市部のバックアップ体制の構築

国家機関や大企業が中部圏内の主要都市に移転または一部機能や部門が配置され、バックアップ体制が構築されています。大規模災害やテロ行為等の発生時においても継続的な国家運営が担保された国土構造となっています。

- 国家機関や大企業が集積する利益を代替できる情報通信インフラの整備促進
- 企業の移転やナレッジ等の分散を促す税制優遇等のインセンティブの整備

東京一極集中型から分散・多核連携型の国土構造の転換



3.1.2 リニア中央新幹線の拠点駅(名古屋)を活かした地域づくり

リニア中央新幹線の拠点駅となる名古屋駅は、新幹線、在来線、地下鉄、バス、新交通を目的に応じて自由に選択でき、駅と地域拠点を結ぶ主要な交通ハブとして機能しています。名古屋駅周辺地区や栄地区等は、中部圏の中心拠点として新しい都市の魅力を発信しつつ、これからの世界の安定につながるエネルギー、食料、安全保障に関する国際機関や金融関連の情報センター等が立地しており、世界中から多様な分野の専門家等が集まる国際的な存在感を持つ都市として世界に認知されています。

① リニア中央新幹線の開業効果を高める交通ネットワークの整備

リニア中央新幹線の開業による時間短縮効果を中部圏内全域に波及させるため、名古屋駅を起点とした高速交通網や二次交通システム等が整備され、ビジネス、観光、日常生活等において、自由に効率的な移動が支援されています。

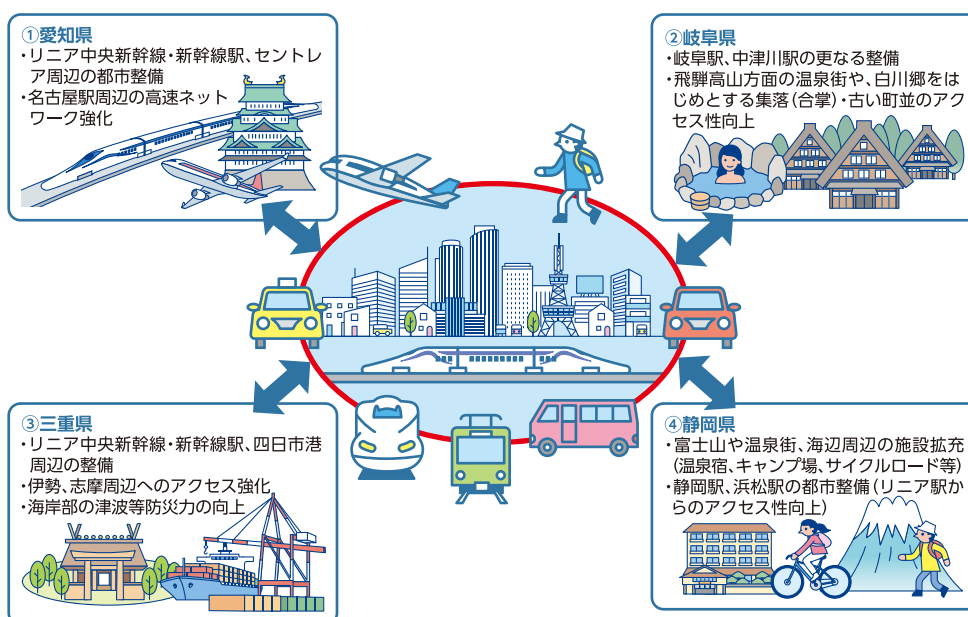
- 交通機関のシームレスな乗り換えを実現する料金システムの導入
- 利用距離に応じた適切な交通システムの開発
- 単なる移動だけでなく利用者の嗜好に合わせた新しいモビリティサービスの開発

② ターミナル駅に相応しい都市機能の強化

リニア中央新幹線の開通に伴い、働きやすさと住みやすさが両立する機能が強化されたことにより、ビジネスと文化が融合した地域へと変貌しています。

- 新たな都市機能の導入(スタートアップ企業、政府、自治体などの組織がオープンイノベーション、ソーシャルイノベーションを創造し問題の解決を見つけ出すフューチャーセンター機能)
- インセンティブの付与による都市機能の誘導(容積率緩和等)
- 駅と街をつなぐ回遊性の創出(歩行者空間の拡大、緑豊かな空間の整備等)

リニア中央新幹線の拠点駅(名古屋)を活かした地域づくり



3.1.3 リニア中間駅(中津川・亀山)を活かした地域づくり

リニア中央新幹線の整備をきっかけとして、先端産業の研究センターや医療施設、教育施設等が誘致され、新たな雇用が創出されています。併せて、首都圏への通勤が可能となることで、移住・定住人口が増加し地域の活力が高まっています。また、地域固有の歴史や文化を活かして観光交流客数が増加しています。

① リニア中央新幹線を活かした産業振興

リニア中央新幹線中間駅周辺では、多様な産業が共存しながら高い就業機会と経済的な繁栄をもたらしています。地域固有の強みを活かした産業が、これらを牽引しています。

- リニア中間駅周辺への国際的なビジネスハブの役割を果たす外資系企業や先端研究センター等の積極的な誘致
- 地域の特色や資源を活かした産業クラスターの創出

② 防災体制の強化

首都直下地震や南海トラフ地震の震度予想が比較的小さい内陸部において、首都圏や臨海部への救援・救護体制の拠点や緊急時に被災者を受け入れる拠点として機能する施設が整備されており、安全と安心が確保されています。

- 自衛隊等の救援救護拠点となり得る防災道の駅の整備
- 緊急時における被災者の受け入れも想定した多目的複合施設の整備

③ 暮らしの魅力向上

豊かな自然と最新の都市設計が融合した住環境の整備により、快適で魅力的な地域が形成され、移住・定住人口が増加しています。

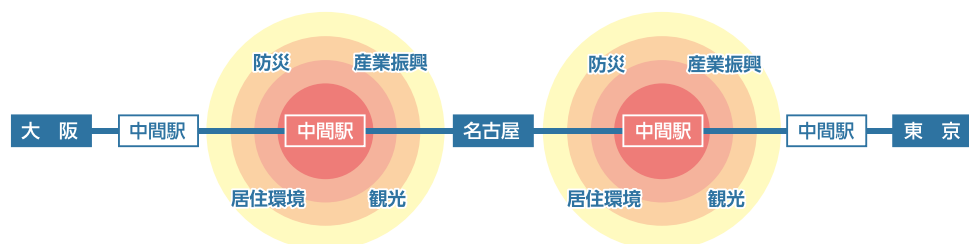
- 移住及び二地域居住ゾーンの整備
- 自然環境の保全や、地域の景観を考慮した都市計画の推進による景観の形成

④ 広域観光の推進

リニア中間駅を起点又は経由地とした観光ルートが多数構築され、自動運転バスが運行されています。中山道の宿場町ではアンドロイドが歴史上の人物(松尾芭蕉等)や町娘の容姿で、地域の歴史の説明や観光案内を多国語で行い、国内外の観光客を魅了しています。

- リニア中間駅を起点とした各地域の観光スポットを結ぶ観光ルートの開発
- 多言語対応の観光情報の提供や外国人観光客へのマーケティングの強化

リニア中間駅を活かした地域づくりイメージ



3.2 グローバルセンターとしての安全・安心な交通ネットワークの充実

3.2.1 災害に強い交通ネットワークの整備

多数の人々が利用する道路や橋、鉄道駅、公園等にはIoTが導入されており、危険箇所や通行可能箇所等の情報が自動運転車両と同期して、目的地までの最適運行プランが生成され、いつでもスムーズな移動が可能です。高速道路は自立型AIによって管理され、シーズンを問わず適切に交通が管理されています。高速道路に落石等の障害物が検知されると、撤去車両到着までの間、自動的に可変中央分離帯を操作して片側交互通行に切替えて車両の通行を確保します。災害発生時は、道の駅やSA・PAを基地とする建設機械型ドローンが被災箇所に飛来し、自動的に災害規模を把握して必要な資材の調達や復旧を行います。中部圏から関西圏までを結ぶ新たな道路ネットワークが整備され災害時のリダンダンシーが確保されています。

① 情報通信技術を活用した迅速な通行機能の確保

情報通信技術を活用して交通（道路）ネットワークを強化し、地震・津波・水害等の被災時でも迅速な通行機能を確保し、救助・医療活動や経済活動の継続に貢献しています。

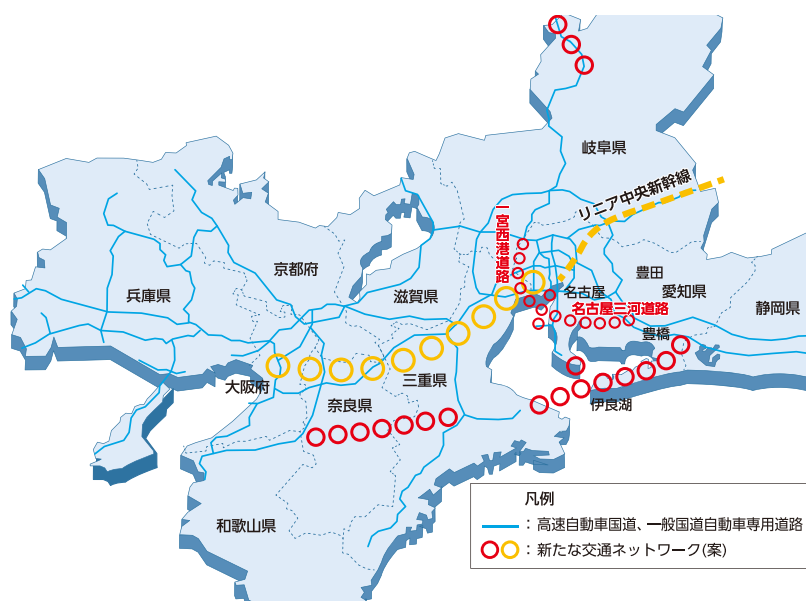
- 地震や水害等の被災情報を瞬時に収集するため道路や橋等へのIoTの導入
- 自動運転車両と道路等とを同期して通行可能情報を提示する情報通信技術の開発
- 高速道路を管理する自立型AIの開発。高速道路の柔軟な車線活用を短時間で実現する可変中央分離帯の開発
- 自動運転により中部圏のどの被災現場にも飛来する建設機械型ドローンの開発

② 交通ネットワークの機能強化

南海トラフ地震の揺れに耐え、一時避難場所としての活用や救援・救護、復旧・復興時における主軸として機能する新たな交通ネットワークが整備されています。早期の復旧・復興により人口流出を食い止め、地域経済の早期の回復に貢献します。

- 新たな東西軸の交通ネットワークの整備（陸、海、空による交通手段で接続）
- 北陸方面との南北軸交通ネットワークの強化によるリダンダンシーの増強

交通ネットワークの強化イメージ



3.2.2 新たな人の流れや広域な地域間交流のための基盤整備

既存の交通基盤・情報通信ネットワークを活用しつつ、進化した情報通信技術によって人と物の移動が円滑化・効率化しています。デジタル空間だけでは得られないリアル空間の魅力を引き出す仕掛けによって新たな人の流れが創出され、地域間の交流が活発化しています。誰もが利用可能な移動サービスが充実しており、高齢者などの移動制約者も気軽に出かけられる環境が整えられています。

① 目的や嗜好に合ったお出かけ情報の提供

全てのインフラや交通の運行状況がIoTによって一元管理され、自立型AIによって個人の嗜好や目的に応じた、最適な移動手段やルートを瞬時に選択できるようになっています。

- デジタルインフラの整備 (光ファイバー、データセンター、8G、Beyond8G)
- 多数の人々が利用する道路や橋、鉄道駅、公園等へのIoTの実装
- データ連携基盤の構築 (国・地方間、地方・準公共・企業間などのサービス利活用に向けた構築)

② 安全でスムーズな移動を実現する移動基盤

すべての車両が自動運転化され、高速道路や一般道路を走行する車両はIoTと連携して安全な走行が実現しています。

- 高規格幹線道路のミッシングリンクの整備、貨物自動運転専用レーンの整備、安全運転支援システムの開発、実装 (逆走防止、追突防止、速度超過防止)、全天候対応路面管理システムの開発
- 交差点部における出会い頭防止、飛び出し事故回避など、すべての交通モードの移動情報を一元化して最適化された交通管制システムの開発

③ 移動サービスの充実

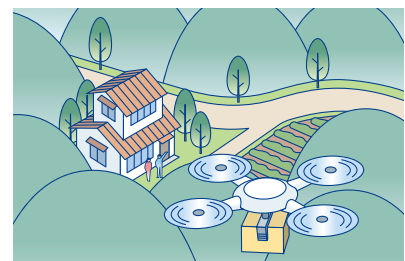
自動運転車両のシェアリングや自動運転バス・タクシー、ドローンタクシー (空中、水中) 等が普及し、いつでも、どこでも、だれとでも利用できる移動環境が整備され、都市部と地方部との利便性の差が縮小しています。

- 自動運転車両基地の整備、シェアリング車両が自宅まで自動配車
- 自動運転バス・タクシーの開発、ドローンタクシー (空中、水中) の開発、シェアサイクル、小型モビル、都市型ロープウェイの導入

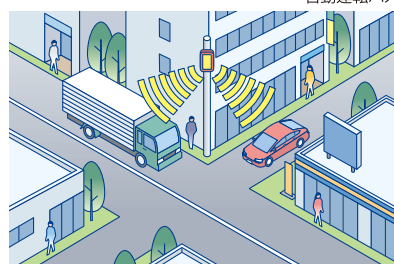
新たな人の流れや広域な地域間交流のための基盤整備イメージ



自動運転バス



ドローンタクシー



交通管制システム



自動運転車両基地

3.2.3 ものづくりを支える港の進化

ものづくり産業を支えてきた日本最大級の物流拠点である名古屋港は、商業施設やオフィス、観光地等の都市機能が加わり、新たな魅力を併せ持つ港として、国内外から訪れる観光客等を温かく迎えています。さらに、生物の生息環境や景観の維持・保全に取り組み、多様な生物が共存する持続可能な環境が整えられています。

① 集客施設や観光客船受入環境の整備による賑わい空間の創出

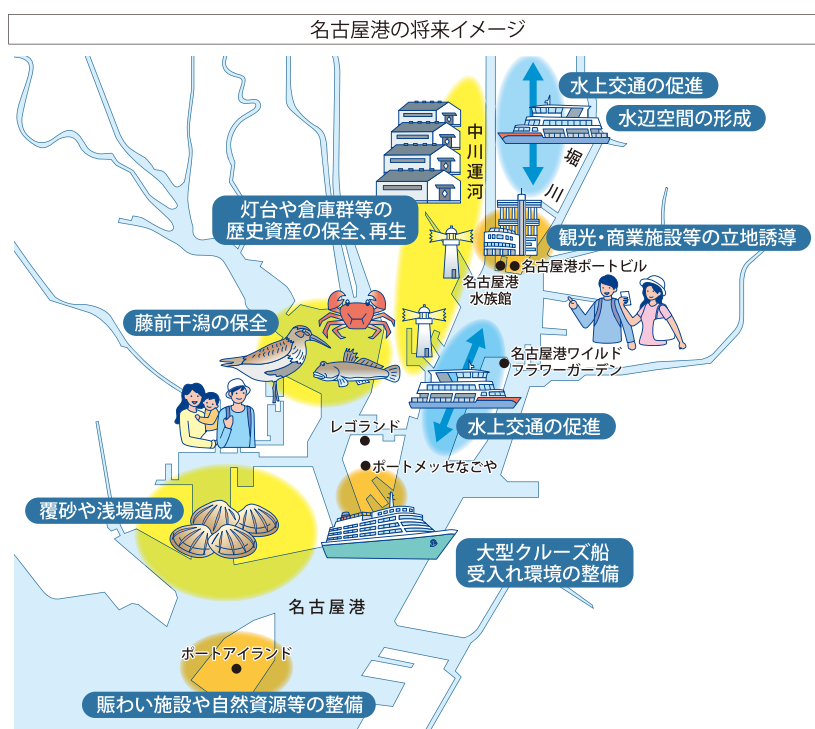
市街地と港がシームレスにつながり、文化・観光施設、生活利便施設、国際交流施設等が整備され、活気あふれるエリアが形成されています。また、入港手続きの完全自動化により、人流・物流ともに国際交流が活発化しています。

- 既存市街地に隣接するガーデンふ頭、金城ふ頭への観光・商業施設等の立地誘導
- 名古屋港、清水港、三河港、四日市港と連携した港ツーリズム
- 清水港の大型クルーズ船、スーパーヨットの受入環境整備
- ラグジュアリーリゾートの誘致
- 都心部と港の連携を強化する中川運河及び堀川における水上交通の促進

② 周辺環境及び景観への影響を配慮した港湾空間の形成

生物多様性に配慮して既存の自然資源が適切に保全されるとともに、海域環境への負荷が軽減されています。また、港に関わる歴史資産の保存と継承が進められています。

- 藤前干潟の保全
- 覆砂や浅場造成、水循環等による底層環境及び水質の改善
- 緑地・プロムナードや護岸等の整備による水辺空間の形成
- 灯台や倉庫群、特徴的な橋梁等の歴史資産の保全、再生
- ポートアイランドを活用した自然資源等の整備



3.2.4 アジアのハブ空港として機能するセントレア

国際拠点空港「中部国際空港セントレア」は、日本の産業・物流、観光を支える空の玄関口として機能しています。インバウンド需要・最先端産業の発展を支え、航空需要の増加に対応して24時間稼働し、国際的なハブとしての地位を確立しています。また、災害発生時には救助救援の活動拠点として貢献します。空港利用者に加え、セントレア自体を目的地とした来訪客で賑いを見せています。

① 我が国の物流・人流を支える『最先端のセントラルゲートウェイ』

セントレアは、日本の国際拠点空港である羽田・成田・関空、そして仁川・上海浦東・香港・チャング等の国際空港と並ぶ、アジア屈指のハブ空港として機能しています。また、中部圏が世界に誇る『自動車・ロボット・航空機産業』の輸出・発信拠点としての役割も担っています。

- 設備拡充：二本目滑走路の運用による24時間稼働の実現、航空需要の増加に応じた旅客・物流ターミナル整備
- 機能強化：DX導入による自動化で物流効率化・旅客利便性向上、空港の強靱化

② 最先端のセントラルゲートウェイを支える「ハブ＆ネットワーク」の強化・実現

日本のセントラルゲートウェイとしての更なる発展に向けて、大阪・名古屋・東京を結ぶリニア中央新幹線や北陸・伊勢方面へのシームレスな乗り継ぎを、最先端技術の積極導入により実現しています。これにより、日本中央回廊の好影響を最大限に活用し、常時機能するアクセス手段が確保されています。

- 常時機能する道路ネットワークの整備：西知多道路・名古屋三河道路・一宮西港道路等
- リニア中央新幹線との結節強化：名高速名古屋駅アクセス整備・名古屋駅動線改良
- 新たなアクセス手段・拠点整備：空飛ぶクルマ・海上輸送・あおなみ線活用等

③ GX・ゼロカーボンを実現する環境に配慮したゲートウェイ整備

中部国際空港は「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」で、2050年までに空港の地上施設からCO₂排出の実質ゼロを掲げ、エコ最先端の空港として、計画・設計・運営のあらゆる面から環境に配慮した空港を実現しています。

- 再生可能エネルギーの利用やエネルギー効率の高い設計の導入支援
- グリーンルーフや太陽光発電、風力発電等の空港設備への導入支援

アジアのハブ空港として機能する中部国際空港



3.2.5 中部圏観光スポットへの移動支援

目的地を伝えるだけで、自動運転車両が最適な運行プランを生成し、観光スポットまでスムーズに移動が可能です。リニア中央新幹線の開通によって、国内外の観光客は、日本を代表する観光都市を効率的に巡る「ゴールデンルート」を気軽に体験できるほか、これまで訪れたことのない魅力的な観光スポットを楽しむ新たな周遊スタイルも可能となります。

① 個人の嗜好に合った観光情報の提供

全ての公共交通等の運行状況、観光スポットの混雑情報等がIoTによって一元管理され、自立型AIが個人の嗜好や目的に合わせた最適な観光ルートやプラン、スケジュールを提案します。それにより利用者は、楽しみながら柔軟に選択できるようになっています。

- デジタルインフラ整備（光ファイバー、データセンター、8G、Beyond8G）
- 公共交通、観光スポット等へのIoTの実装

② スムーズな移動や安全な走行を実現する基盤整備

高速道路や一般道路における路車協調システムの普及によって、自動運転車両による観光スポット間をスムーズかつ安全に移動できるようになっています。

- 自動運転車両に情報提供を行う路車協調システムや自動運転車両を安全かつ円滑に走行させるための道路空間の整備
- 安全運転支援システムの開発、実装（逆走防止、追突防止、速度超過防止）、全天候対応路面管理システムの開発

③ 観光スポット間の移動も魅力的にする仕掛けの創出

自動運転車両のシェア、自動運転バス・タクシー、ドローンタクシー（空中、水中）の普及により、観光スポット間をストレスなく移動できる環境が整備されています。

- 観光スポット間を巡る自動運転バス・タクシーの開発、ドローンタクシー（空中、水中）の開発
- 移動途中の景勝地案内、史跡、歴史文化や目的地の観光案内など、VRを交えた地域情報の提供システムの開発



Section

4

名古屋圏の将来構想



2050年 名古屋圏の将来像と対応策

全国のものづくりを牽引する名古屋圏では、名古屋市を中心に周辺都市が連携し、DXやカーボンニュートラル、ダイバーシティなど、さまざまな課題に取り組みながら産業基盤の再構築を進めています。2025年には、高速道路での自動運転レベル4の実現が予定されており、2050年までには一般道での自動運転レベル5が実用化されています。さらに、2050年までにCO₂排出量±0（ネットゼロ）の国家目標が達成されるとともに、ドローンによる物資の自動搬送や空飛ぶクルマの実用化など、交通革命が予想を超えるスピードで進展しています。

また、日本中央回廊の形成により、名古屋圏は経済・交通のハブとしての役割を担い、産業の発展、観光の振興、地方創生が進んでいます。南海トラフ地震や大規模洪水、高潮などの大規模災害、さらには激甚化・頻発化する災害リスクに加え、高度経済成長期に集中的に整備されたインフラの老朽化にも対応するため、耐震化・耐久化の推進、スマート技術の活用、都市のレジリエンス向上、グリーンインフラの導入など、多角的な対策が講じられています。こうした取り組みにより、名古屋圏は将来にわたって災害に強く持続可能な地域として発展を続けています。

一方、名古屋圏に暮らす人々は、日本三大都市の一翼を担うことを誇りに、最先端の流行や生活・文化サービスを圏内で享受しながら、周辺市町村の美しい自然、歴史と個性あふれる地域や人々と身近に触れ合うなど、安全・安心で豊かな生活を送っています。

新たなものづくりを支える基盤整備

将来予測が困難なVUCA時代を迎える中で、あらゆる課題に対して国内先端産業のイノベーションを絶えず先導し、物流、情報、技術・サービス、それを支える人々をシームレスにつなぐ基盤が整備されています。

名古屋圏における都市間連携

リニア、空港、鉄道、バス等の様々な交通手段のシームレスな連携に加え、交通や物流のシステムの高度化、自動化の進展により、大都市名古屋を中心に周辺の主要都市間で有機的な繋がりが形成されており、生活、物流、観光のあらゆる場面で連携した活動が生まれています。

拠点都市のリノベーション

都市部の積極的なカーボンニュートラルの取り組みによって、ゼロエミッションが実現され、デザイン都市名古屋を核として周辺都市も一体となって、緑豊かな美しい都市景観を創出しています。また、IoTを活用したスマートメンテナンスや防災に強いまちづくりを推進するとともに、多様なモビリティによる快適な移動環境を整備し、グリーンインフラの推進・活用によって自然豊かな空間を確保しています。

- 安全で快適な移動・生活環境の整備
- 道路空間の利活用の推進
- 水辺空間の利活用の推進
- いまあるものの付加価値化・リノベーションの推進

4.1 新たなものづくりを支える基盤整備

名古屋圏には、自動車産業や航空宇宙産業を中心としたものづくり産業に加え、陶器や織物などの伝統産業が集積しています。これらの産業拠点と名古屋港やセントレアなどの交通拠点が有機的に連携した交通ネットワークが整備され、産業活動が一層活発化しています。

さらに、多様な働き方に対応した制度が充実し、新技術の導入やDX推進により、担い手不足や技術継承等の課題が解消され、既存産業の発展に加え、新たな産業が創出されています。

また、南海トラフ地震や大雨による水害などの自然災害に備え、強靱かつ柔軟な対応が可能なインフラ基盤が整備され、災害に強い都市が構築されています。

① 将来物流を下支えする基盤整備

情報通信技術の発達と情報基盤の整備により、タイムリーな交通状況のデータ共有が可能となり、交通渋滞の無い社会が実現しています。

ハード面では、災害に対応し物流を支える道路網、公共交通、上下水道、エネルギー等のインフラ整備とドローン技術による空の交通整理が行われています。さらに、産業集積の進展と自動化技術の高度化により新たな配送や輸送方法が確立されています。

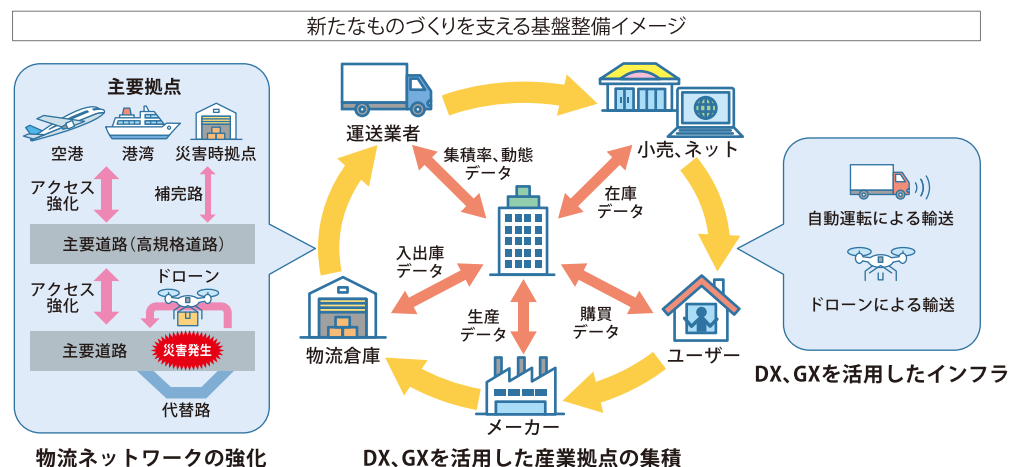
ソフト面では、IoT、ブロックチェーン、クラウドコンピューティング、AI、ビッグデータ解析などの最新のデジタル技術を活用し、作り手・買い手・売り手のつながりを「見える化」することで、サプライチェーン全体の透明性が向上し、無駄のない安定したサービス提供が可能となっています。

- 最適化された道路交通網、自動運転専用路や物流専用路の整備
- 輸送ルートの最適化、渋滞や遅延を回避する物流ネットワーク

② 新技術の活用による新たな産業拠点の創出

DXの推進により、配送や輸送の自動化などが実現され、雇用形態の変化や産学官連携による新たな産業の創出が進み、多様な働き方が実現されています。

- DXの推進によるインフラやドローン発着場の整備
- 研究都市の構築と国際的な産業拠点の集積
- 遠隔操作及び情報の共有と管理によるプラットフォームの構築



4.2 名古屋圏における都市間連携

名古屋圏では、名古屋市が中心的な拠点となり、周辺の都市と連携しながら生活（ヒト）、物流（モノ）、観光（ヒト・コト）等のあらゆる分野で強固にかつ有機的な繋がりを持った圏域を形成しています。

生活面では、通勤、通学、業務、買い物等の様々な生活シーンにおいて、名古屋市と周辺都市間で、円滑な移動や活動が可能な生活環境が構築されています。

物流面では、人材不足等への対応を含め、効率的な物流システムが構築されています。

観光面では、周遊の更なる促進と受け入れ環境の整備が進められています。

① リニア中央新幹線を核とした交通結節点機能強化と多様な交通手段によるネットワークの形成

通勤や業務等での移動を支える交通ネットワークの整備（道路網、鉄道網）や、新たな移動手段として、空飛ぶクルマや自動運転バス等の導入、さらに上空や河川等を活用した移動手段の確保によって移動の円滑化が図られています。

- 交通ネットワークの整備（道路網、鉄道網）、鉄道駅、港、フリンジ駐車場を拠点とした交通結節点機能の強化
- 道路空間の再配分による空飛ぶクルマの発着場、自動運転バス等の専用レーンの整備
- 上空、河川等を活用した移動手段の構築（モノレール、船舶）等

② 人口減少に伴う人手不足を補う物流の完全自動化

名古屋圏では、都市間を自動物流専用道で連結し、名古屋市と周辺都市間の物流に加え、都市内やラストマイルの物流も含め、モノの移動の完全自動化が実現しています。

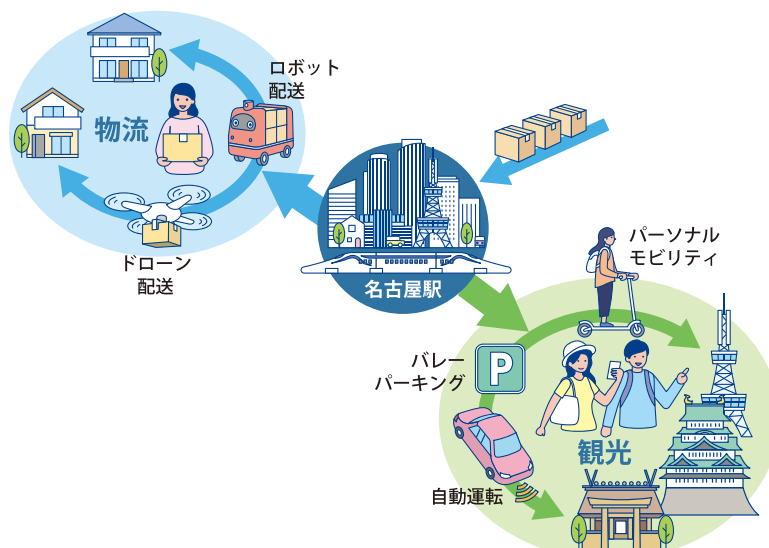
- 中央分離帯や地下の活用等による都市間の自動物流専用道の整備
- ITS (Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム) による高速物流システムの導入、ドローン物流や配送ロボットの活用による都市内・ラストワンマイルの物流環境の整備

③ 玄関口と多様な魅力ある都市間の周遊環境の構築

リニア中央新幹線の駅のある名古屋市と周辺の魅力ある都市・地域の連携が強化され、周遊観光の促進や圏域全体の賑わい・活力の向上により、誰もが訪れやすく、訪れたい名古屋圏が形成されています。

- 名古屋圏全体のMaaS構築（都市間の移動手段、駐車場、お店、宿泊施設等の一括検索・予約）
- 観光地内における公共交通の自動運転、自動バレーパーキング、パーソナルモビリティ等の導入

多様な交通手段によるネットワーク形成



4.3 拠点都市のリノベーション

4.3.1 安全で快適な移動・生活環境の整備

気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化により、毎年のように報告されていた浸水被害や土砂災害などが引き起こす交通・物流ネットワークへの影響や市民生活への被害は、カーボンニュートラルをはじめとしたさまざまな環境対策の実践により解消され、グリーン社会が実現しています。都市と自然が身近に存在する名古屋圏では、健康や生活の質、社会的つながり、経済的発展、環境保護など、さまざまな面で豊かなさがもたらされています。自然の役割を重要視して造られた都市は、より持続可能で住みやすい生活環境を提供し、住民の幸福度が高まっています。

① 省エネ・再エネ拡大等につながる スマートで強靱な暮らしとまちづくり

産業構造の転換や市民生活の適応により、カーボンニュートラルとグリーン社会が実現し、安全で安心な生活環境が整っています。また名古屋圏は中部圏全体のグリーン成長を牽引するモデル地域として経済成長と環境配慮が両立された先進的な地域となっています。

- インフラ等を活用した地域再生エネルギーの導入・利用の拡大
- 脱炭素と気候変動適応策に配慮したまちづくりへの転換

② 次世代自動車に対応した交通・物流・インフラシステムの構築

技術革新により自動車の脱炭素化が達成されています。気象災害の予測技術の進展や気候変動リスクに対応した交通物流システムの普及により、環境にやさしく、災害に強いインフラシステムが構築されています。

- 気候変動リスクに対応した交通・物流システムの強靱化
- 次世代自動車の実現する人と環境にやさしい交通システム

③ グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり

グリーンインフラの社会実装により、CO₂吸収源対策をはじめ、生態系の保全や防災・減災などの課題が解決され、ネイチャーポジティブの実現とともに、健康でゆとりある生活空間が形成されています。また、地域が自立的かつ主導的に運営する仕組みが確立され、持続可能な社会を実現しています。

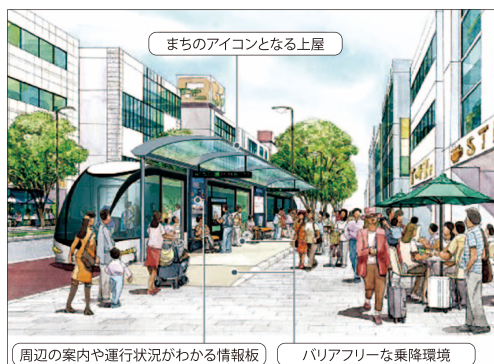
- 流域治水におけるグリーンインフラの活用推進
- 官民連携で実現するグリーンインフラの社会実装

緑豊かな生活環境のイメージ



出典：名古屋市

ひとにやさしい交通システム



出典：Smart Roadway Transit構想、名古屋市、平成31年1月より

多自然川づくりの例



出典：長久手市（香流川）

4.3.2 道路空間の利活用の推進

これまでの道路空間は、高度経済成長期の社会ニーズに応じて、自動車の安全かつ円滑な通行を最優先に設計されてきました。そのため、道路は主に自動車中心で活用されてきました。

今後は、高齢化社会やダイバーシティの進展に伴い、都市内空間の活用方法が多様化し、道路空間に対する利活用のニーズも変化してきます。

そのため、維持管理を含め民間団体等との連携強化を通じて、地域に合った魅力的な道路空間の創造が進められています。特に、季節のメリハリが強い気候下の名古屋圏では、広い道路空間を活用し、環境配慮の機能が一層発揮され、新たな利活用の推進によりエリアの価値向上が進んでいます。

① 自動車中心から歩行者等を

中心とした道路空間への転換

駅前や中心市街地などの地域の拠点となるエリアでは、通過交通の抑制とエリア内での機能分担の整理が進み、自動車中心の道路空間から、歩行者や自転車、新たなモビリティ中心の道路空間へと転換されています。

また、現在の道路を走る自動車が、ドローンや空飛ぶ自動車に置き換わる近い将来においては、人々の安全・安心と効率性や多様性を追求した、新たなシステムと交通ルールが整備されています。

●人を中心とした道路空間の再配分

●通過交通の抑制とエリア内での機能分担

② 歩道部、路肩の柔軟な利活用

歩道には、屋根や空調施設を備えた休憩施設や食事施設が設置され、道路空間がより快適に、そして思い思いに利用できるようになっています。

また、エリアの収入源となる道路空間の賃貸や広告、各種モビリティのレンタルなどの設置により、継続可能なエリアマネジメントの仕組みが構築されています。

路肩部を活用した荷捌き空間や公共交通の乗降空間、充電設備、歩行者の休憩・滞留空間などが整備され、道路と沿道の双方の多様なニーズに柔軟に 대응しています。(用途に応じて路肩を一定の連続区間、ピンポイント箇所、時間帯別で使い分け等)

●歩行者利便増進道路制度(ほこみち制度)、都市再生整備計画などの活用

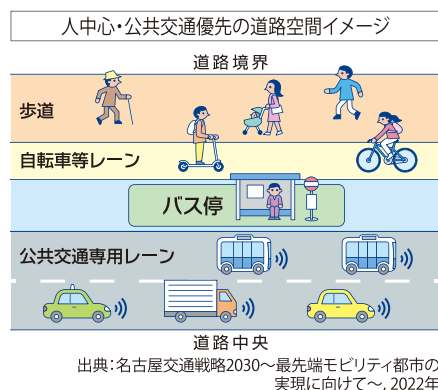
●エリアマネジメントやカーブサイドマネジメントの推進

③ 道路空間における自然再興

道路空間における緑や水は、単に緑陰や都市の潤いを提供するだけでなく、自然再生や生物多様性を促進する重要な機能を担っています。人工的な緑や水辺ではなく、より自然に近い環境が道路空間に広がり、多種多様な生物が共存しています。

●水辺と緑地が一体となった道路空間における自然再興(ネイチャーポジティブ)の展開

●地域固有の環境に合った多種多様な樹種や緑化形態による新たな道路緑化の展開



4.3.3 水辺空間の利活用の推進

私たちの周りには、河川や海岸、ため池、水路など、多様で豊かな水辺がありますが、河川や用水路等の覆蓋化などの防災対策により、生活圏における水辺へのアクセスが困難になり、また湧水の枯渇等により水辺空間そのものが減少していました。しかし、水域の水質改善が進められるとともに、都市内でも水辺のオープンスペースが積極的に創出されるようになり、日常において希薄化していた人と水辺との関係に変化が生まれ、以前のように水辺が身近なものになっています。

徳川家康により名古屋の街づくりで造られた堀川や、大正期に舟運のために造られた中川運河、自然河川の庄内川や五条川など、名古屋圏を縦横断する河川の遊歩道が整備され、防災拠点・にぎわい空間として、水辺空間が積極的に利活用されています。

また、気候変動による水災害の激甚化や頻発化への対応とともに、人と自然のポテンシャルを守り活かす水辺空間が再生されています。

① 地域住民の生活(日常)の場の形成

水辺の地形や自然を生かした広場や遊歩道などの整備により、地域住民やコミュニティの拠点が形成されています。

また、水辺の自然や景観をより豊かにし、憩いの空間が形成されています。

- 名古屋城周辺の堀を活用し、四季折々の景観を楽しめる遊歩道を整備
- 遊歩道や公園など地域の憩いの場としての整備と活用
- 環境教育や防災教育の場としての整備と活用
- 名古屋城周辺の水辺をライトアップし、夜間の観光名所としての魅力向上

② 周辺から多くの人が集まる場の形成

水辺空間には様々なアクティビティや観光拠点が設置され、観光や周辺まちづくりと連携して、多くの人が集まる場として形成されています。

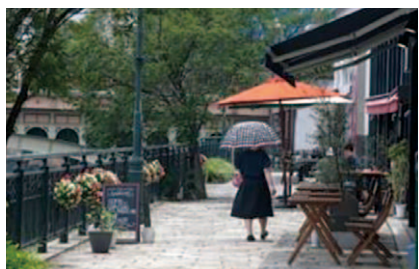
- 運河や水路等の水辺沿いにカフェやレストランの設置、地元の特産品を紹介するマーケットやイベントができるスペースを整備し、地域の魅力を発信
- 港周辺の既存テーマパーク等と連携したファミリー向け観光スポットの提供
- 名古屋港や清水港でクルーズ船寄港地としての機能を強化し、国際的な観光客を誘致
- お祭りなど地域が継承する歴史・文化的な活動と連動した水辺空間の創出

③ 交通・物流の場の形成

水面や上空を活用した交通・物流ネットワークが構築されています。

- 主要観光地を結ぶ水上バス路線を整備し、観光客と地元住民の利便性を向上
- 名古屋港から名古屋市内中心部までの物流ネットワーク構築による、交通渋滞の緩和と物流効率の向上
- ドローン等による河川上空輸送ルートを構築し、災害時の緊急物資輸送を可能にするためのインフラを整備

堀川沿いの遊歩道やオープンカフェの設置の例



4.3.4 いまあるものの付加価値化・リノベーションの推進

これまでのように単に面積を広げて新しいものをつくるではなく、古き良き建物等に加価値を加えるリノベーションが行われています。名古屋圏では、法的な支援や規制緩和、地域資源の活用、住民や企業の協力により、既存の建物やエリアをリノベーションすることで、地域の魅力を高め、持続可能で魅力的な都市空間を創出しています。名古屋圏はより多様性と活力に満ちた都市に生まれ変わっています。

① 空き家・古い建物の再活用

名古屋市及び周辺地域のエリアごとに、地域固有の素材や技術、文化的要素を活かし、その歴史や文化的背景に合ったリノベーションが行われています。地元の職人や企業との連携により、古民家風の店舗やカフェ、アートギャラリー、シェアオフィスなど、地域にマッチした新たな用途に転換し、地域独自の魅力が高まるとともに、多くの人々を引き寄せ、地域経済が活性化しています。

- 民間企業や住民の積極的なリノベーションを促す助成金や税制優遇措置の設定
- 歴史的建物や街並みを保存しながら現代的な機能や利用方法を取り入れるための柔軟なルールの策定、建築基準や地域規制などの緩和
- 地元企業や職人とのパートナーシップを促進し、伝統技術や地域資源を利用したリノベーションを実施

閉校となった校舎のリノベーション活用の例



② 持続可能な都市空間の創出

既存の建物の構造を生かしながら、断熱性の向上や再生可能エネルギーの導入、リサイクル素材の使用など、環境に配慮したリノベーションが進められています。さらに、屋上や空き地に緑化を進めることで、都市のヒートアイランド現象を緩和し、地域の生物多様性を増進させるグリーンインフラの導入が行われ、持続可能な都市空間が創出されています。

- 環境負荷低減の取り組みを推進する省エネルギー建材や再生可能エネルギーを利用したリノベーションの支援策の創設
- グリーンインフラを広げるためのリノベーション時における屋上緑化や空き地の緑化を進めるための支援策の創設

③ 地域コミュニティの再生

地域住民や企業、行政が協力して進める住民参加型のリノベーションが進行しており、地域の文化や歴史を尊重した形での改修や改良が行われ、地域コミュニティの活性化が図られています。また、住民や事業者が共用できる施設やスペース作りにより、地域のコミュニティが再生しています。

- 住民参加型のワークショップや地域協議会を開催し、リノベーション計画に対する意見交換と協力を促進
- 共用スペース（シェアオフィス、コワーキングスペース、共同ガーデンなど）の整備、地域住民が共有できる空間を増設し、コミュニティ形成を支援

Section

5

地域生活圏の将来構想

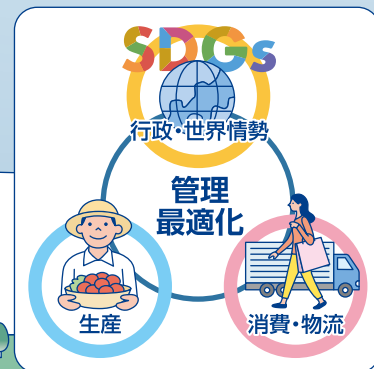
観光での連携



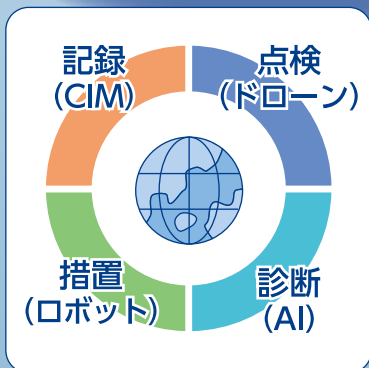
交通、移動基盤の連携



産業振興での連携



メンテ連携



防災連携



2050年 地域生活圏の将来像と対応策

人口減少や過疎化に伴う地域のくらしは、テレワークやワーケーション、遠隔医療、オンラインサービスなどにより場所に依存しない働き方や日常生活が可能となっています。地域間の移動も、シェアサービス、スモールモビリティなど地域MaaSによって快適となり、各種DXを成し遂げたデジタル田園都市が形成されています。

地域固有の歴史・文化・自然環境などの魅力は、SNSやメタバースによって国内だけでなく世界中に拡散され、リアルな体験と相まってますます魅力が高まり、新たな産業が生まれ、地域の持続可能性が強化されています。

一方、大規模地震による津波や気候変動に伴う大規模水害・浸水に対しては、中小都市が連携して耐震補強や流域治水、災害時のタイムラインによる避難体制などが確立され、安全・安心が確保されています。さらに、防災だけでなくインフラの老朽化や空き家問題も含め、立地適正化計画や地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）によって、住居移転やインフラストックの統廃合が進められています。インフラメンテナンスもDX化が進み、ロボット・IoTによる半自動化によって管理・運営されています。

インフラストックを有効活用した基盤整備

既存ストックを活用した多様な移動サービスをはじめ、医療、物流、日常生活、情報などをシームレスに繋がるコンパクトでネットワーク化されたシステムが整備され、誰もが快適に暮らせる基盤が整備されています。

- 新たな人の流れや地域間交流のための基盤整備
- 安全で快適な移動・生活空間の整備

地域固有の魅力を最大限に活かした地域づくり

魅力ある歴史・文化遺産と豊かな自然環境を、国内外の誰もが満喫できるデジタルツインが整備され、地域間で連携し持続可能な地域づくりや農林水産業の振興、観光DXが展開されています。また、様々なストックの有効活用や3R、自然環境の保全などを通じて、社会経済活動はカーボンニュートラル＋ネイチャーポジティブ＋サーキュラーエコノミーへの転換に貢献しています。

- 地域固有の歴史・文化・自然環境による魅力ある地域づくり
- 農林水産業振興に向けた地域づくり
- 美しい景観と自然環境を活かしたインフラ形成
- 地域生活を支える観光DXによる地域づくり

南海トラフ地震や大水害など大規模災害に対する被害の最小化

地震、水害、火山噴火などの大災害に対して、中長期からリアルタイムまでの災害発生予測や災害シミュレーションに基づく耐震補強や流域治水、タイムラインなどによって、地域全体で一人も取り残すことなく、速やかに復興できる取り組みが完了しています。

- 地震・津波などの大災害リスクの低減
- 流域治水の推進
- 道の駅の防災拠点としての環境整備

地域インフラ群のDX化と官民連携によるインフラメンテナンスの全体最適化

地域が連携して地域インフラ群でAI・IoT・ロボットを活用したスマートメンテナンスによる予防保全が確立され、産官学民が一体となって、既存ストックのメンテナンスから集約・再編・リニューアルまで、環境にも配慮したインフラの全体最適化が図られています。

- 予防保全に基づく持続可能なスマートメンテナンスの確立
- 集約・再編等によるインフラストックの最適化

5.1 インフラストックを有効活用した基盤整備

5.1.1 新たな人の流れや地域間交流のための基盤整備

デジタルツインや様々なモビリティが開発され、オンライン化があらゆる地域に普及することによって、医療、福祉、観光など各種施設の利活用や移動が、場所や属性に依存せず実現しています。また、中古住宅の改築や働き方改革、DXの進展により、地方での多様な暮らしが可能となり、地域の特産を活かした産業やスタートアップ企業への支援などを通じて、持続可能な産業基盤が構築されています。

① メタバースの活用と移動手段の効率化による生活基盤整備

地域生活圏全体が3D都市モデルとして再現されたメタバース空間が構築され、買い物、診察、教育、市民交流等の必要最低限の生活は仮想空間内で完結しています。医療や福祉等、対面での対応が必要な活動に対しては、対象施設への移動が効率化されています。

- オンラインショッピングやドローン等のロボット配達の連携による移動の省略
- 多様な移動手段とMaaS普及による医療・福祉・生活便利施設への移動の効率化
- コンパクトプラスネットワークによる都市機能の効率化

② 宿泊施設の確保と地域間の連携強化による観光基盤整備

宿泊地確保による受け入れ態勢の強化と地域固有の魅力を最大限に生かした地域間連携による地域づくりにより、全国有数のゆとりある観光生活圏が形成されています。

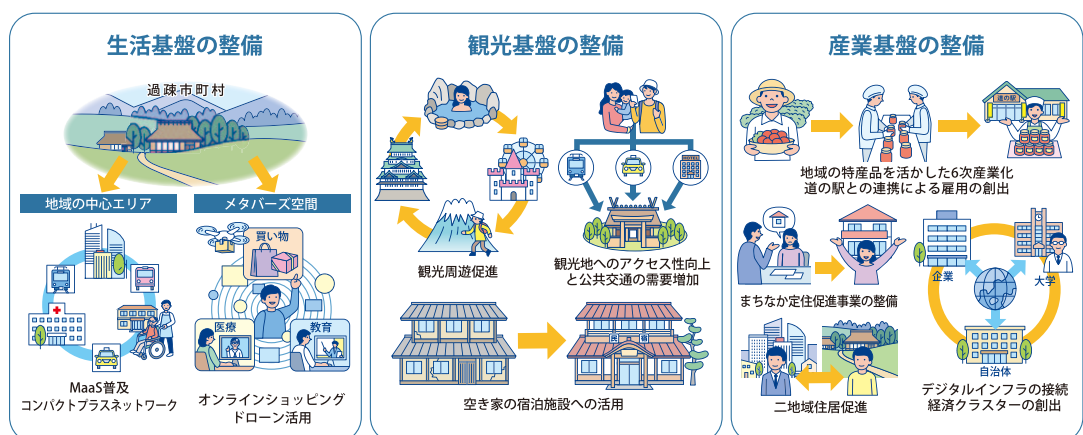
- 観光客の宿泊先としての空き家活用
- 観光地のアクセス性向上と公共交通の需要増加（観光MaaS、移動自体の観光化）
- 目的地間の周遊の促進

③ 人口流出や働き口減少に対応した持続可能な産業基盤整備

地域産業の活用、住宅補助の導入、働き方改革、DXの推進等により、多様な暮らし方や働き方を支える持続可能な生活圏が形成されています。

- 地域の特産を活かした6次産業化、道の駅との連携による雇用の創出
- まちなか定住促進事業の整備、二地域住居促進による人口流出の抑制
- デジタルインフラの接続、スタートアップ企業支援による経済クラスターの創出

各種基盤整備のイメージ



コ ラ ム

定住自立圏形成協定を活かした安全・安心なまちづくり

エリアの特徴

衣浦定住自立圏は、名古屋中心部から南東20～30kmに位置し、自動車産業を中心とした製造業が盛んなエリアです。刈谷市、知立市、高浜市及び東浦町が密接に連携し、圏域全体の安心感や生活利便性、魅力の向上を図り、豊かに暮らすことができる地域づくりを目的とした広域連携の政策です。

JR東海道本線のほか、国道1号や23号など交通量・物流量が多い重要な幹線道路が通過しているほか、エリア内には2級河川境川、逢妻川、猿渡川が流れており特定都市河川流域に指定されています。

【連携の取り組み】

平成23年に刈谷市を中心市とした定住自立圏形成協定が締結され、この協定により次の3つの分野の強化に取り組まれています。

■生活機能の強化

医療（病診連携の推進）・福祉（福祉サービスの連携）・教育（特別支援学校の誘致）・その他（公共施設の相互利用）

■結びつきやネットワークの強化

交通（行政バスの広域利用の促進）・観光（広域観光事業の推進、観光地域情報の発信）

■圏域マネジメント能力の強化

合同研修・人事交流（ボランティア活動等の支援体制の構築）

将来像

実績報告によると協定で挙げられた分野に関しては、一定の効果が得られたと評価されています。今後も住み継がれる地域づくりを進めるためには、それぞれの市町の魅力や特色を活かしながら圏域内の住民サービスの強化や課題解決に取り組む必要があります。

また、エリア内の交通ネットワーク等の強化により、既存の公共施設の需要の変化にも柔軟に対応していくことが重要と考えられます。さらに、今後は激甚化・頻発化が懸念される水害に対して、エリア全体での流域治水の取り組みを進め、防災面での連携強化が望ましいと考えられます。

連携のイメージ

結びつきやネットワークの強化

- 交通
行政バスの広域利用の促進
- 観光
広域観光事業の推進、
観光・地域情報の発信

圏域マネジメント能力の強化

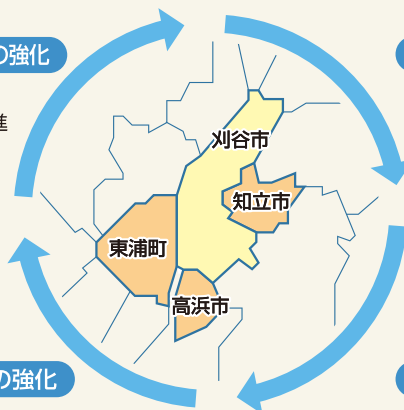
- 合同研修・人事交流
ボランティア活動等の支援体制の構築

生活機能の強化

- 医療
病診連携の推進
- 教育
特別支援学校の誘致
- その他
公共施設の相互利用

防災機能の強化

- 豪雨災害など、防災面
に対する連携の推進



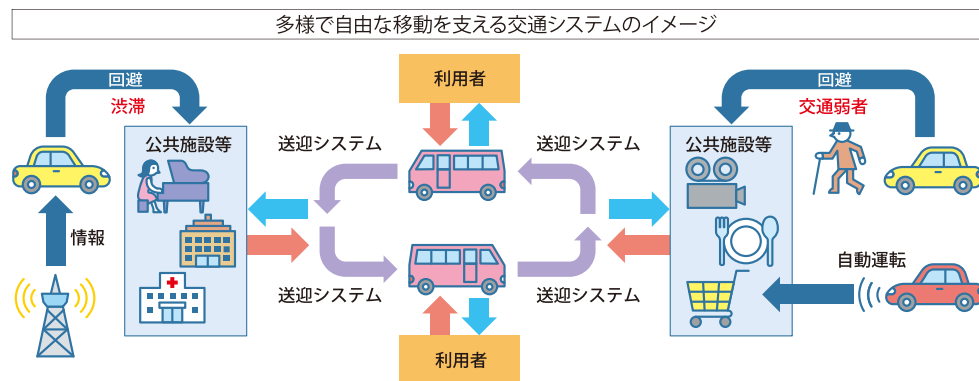
5.1.2 安全で快適な移動・生活空間の整備

社会経済活動には、交通等の「移動」や日常の「生活空間」が不可欠であり、「移動」や「生活空間」には「安全」や「快適」が求められます。日本では特に交通弱者（歩行者・自転車）の関わる交通事故の割合が現在5割と高い状況ですが、今後はだれもが安全で快適な移動ができる交通システムが整備されています。また、生活様式の多様化や高度化が進むとともに、交通利用形態・水準も同様に転換が図られています。

① 安全で快適な移動

多様で自由な移動を支える交通システムが整備されており、出発地から目的地まで、誰もが安全で快適に移動しています。

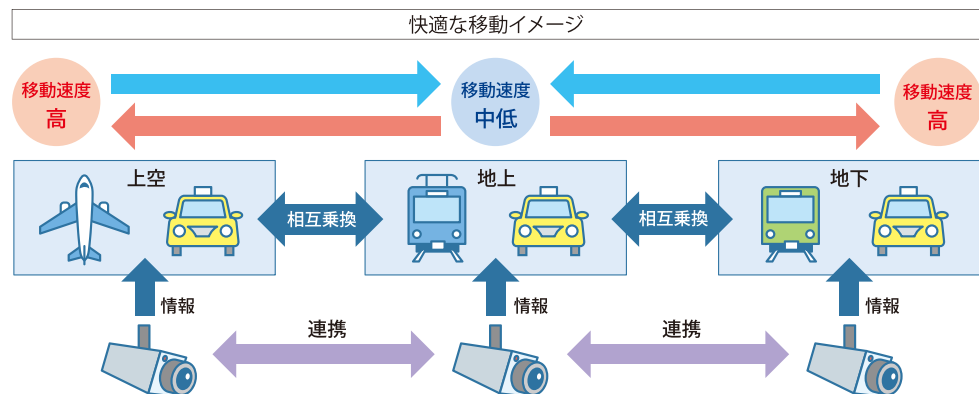
- 自動運転や自動送迎システムの整備推進
- 歩行者、自転車、車両等の検知システムの高度化
- GPS、AR等を活用したリアルタイムの交通情報の提供



② スムーズで快適な移動

誰もが安全だけでなく、様々な手段で安心して快適に移動でき、多様な人が集まりやすい交通拠点も整備され、活力に満ちた生活空間が形成されています。

- 地域密着交通拠点の整備(移動手段の乗り換え等)
- 上空、地上、地下を活用した異なる速度の走行空間整備
- AIカメラを活用した防犯・通知システム等



5.2 地域固有の魅力を最大限に活かした地域づくり

5.2.1 地域固有の歴史・文化・自然環境による魅力ある地域づくり

地方には、日本を代表する伝統集落や歴史的な町並み、ユニークな食文化、広大な森林・河川、半島や離島など、多様で貴重な歴史・文化・自然環境を有する生活圏が形成されています。これらの地域固有の資源は、住民の生活と密接に関わり、住民の誇りや愛着の形成につながっています。人口減少が進む中で、DXの推進や多様な主体との連携、地域生活圏相互の連携・交流を通じて、持続可能な地域づくりが進められ、地域の魅力が維持され、次代に継承されています。

① DX推進のための基盤整備

DXの推進により、地域固有の資源の効率的な保全が図られる取り組みが過疎地域等で進んでいます。貴重な地域資源が埋もれることなく、多くの人々にその価値が認知されるよう、最新技術を活用して地域の魅力を発信することにより、交流人口が増え、地域に賑わいがもたらされています。

●AIやIoT、ICT等を活用した地域資源の保全

●現地でのロボットによる観光案内

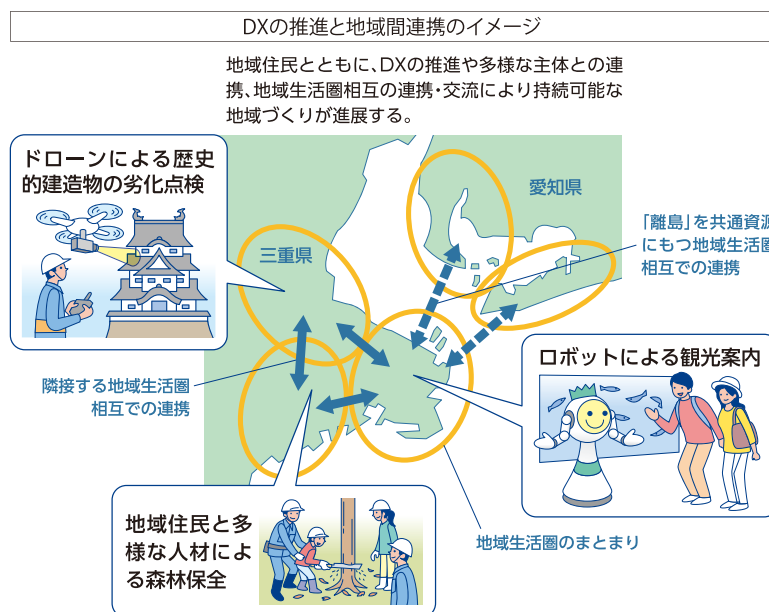
●アプリ・VRコンテンツによる魅力発信

② 広域連携による地域づくりの推進

地域住民と多様な主体との連携により、地域固有の資源を活かした地域づくりが進むとともに、共通の地域資源（例：歴史上の要人や離島等）を有する地域生活圏や「昇龍道プロジェクト」、「日本風景街道」等で関係性のある地域生活圏間で、相互の連携を支えるための体制の構築やインフラ整備が進み、中部圏全体の魅力の向上が図られています。

●中央回廊により増加が期待される関係人口・来訪者・外国人観光客等の多様な主体の参画と連携

●連携・協働のためのプラットフォームの構築



5.2.2 農林水産業振興に向けた地域づくり

豊かな自然環境と多様な農林水産資源を持ち、品質の高い特産品が揃っています。これらの固有の資源を強みとして、中山間地域の住民と都市部の住民、特に若手が自身の地域を守り、活性化させるために、デジタル・スマート技術導入による効率化、環境保全型の産業振興、地域特産品のブランド化による観光振興が実現しています。

① 持続可能で環境に優しい地域形成

最先端のスマート技術と持続可能な農林漁業の手法を導入し、環境負荷を最小限に抑えた生産システムを確立しており、再生可能エネルギーの利用が進み、環境保全と高い生産性が両立したモデル地域となっています。

- スマート技術導入とデータ管理システムの構築
- 環境保全型農林水産業の推進

② 魅力的な職業としての農林水産業

農林水産業が若者にとって魅力的な職業となり、地域に活気が戻っています。教育機関と連携した専門的な教育プログラムや制度が整備されて、次世代を担う人材の育成と若者の新規参加が促進されています。これにより、人々が地域で生き生きと働いています。

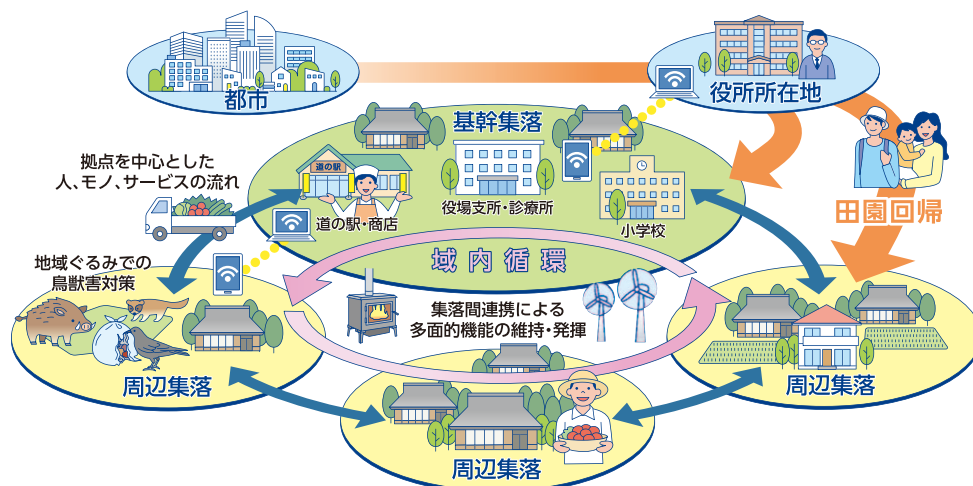
- 住居と生活支援インフラの整備
- 教育交流施設の拡充

③ 地域特産品のブランド化

特産品が地域ブランドとして確立し、国内外で高い評価を受けています。品質管理と認証制度が導入され、高品質な製品が安定供給されます。また、魅力ある地域は、国内外との観光等を通じた交流により、持続可能な地域経済の発展が実現しています。

- 物流インフラの整備
- 地域ブランドの認知度向上に向けた認証制度や情報発信

集落間連携による農林水産業振興のイメージ



コラム

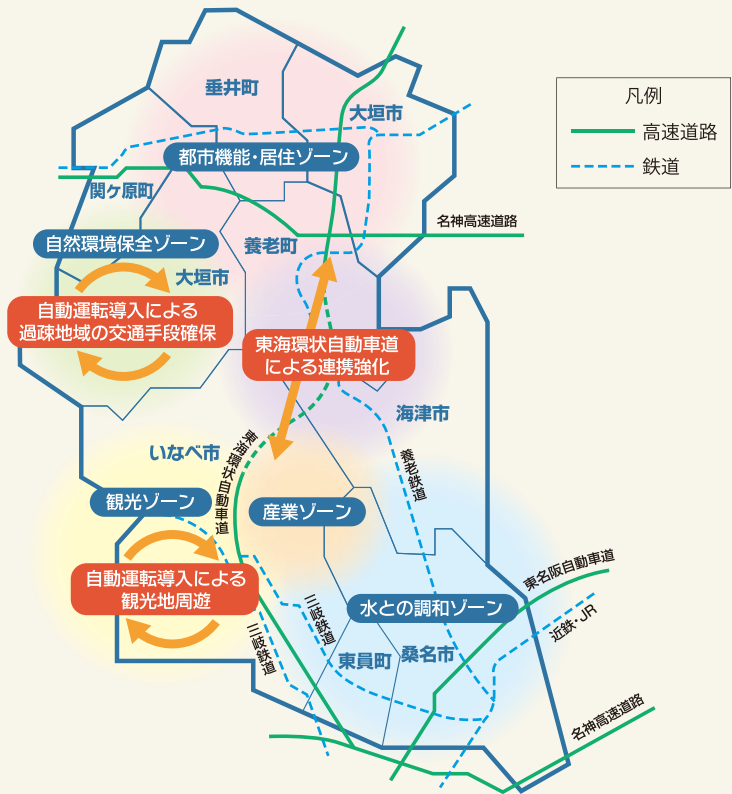
東海環状自動車道供用を契機とする
県を跨いだ広域的な地域連携モデル

エリアの特徴

岐阜県西濃地域と三重県北勢地域は、それぞれ中山道と東海道の宿場として都市形成がなされ、歴史的資源や豊かな自然に恵まれた地域であり、鉄道や自動車専用道路など交通基盤が充実しています。一方で、養老山地が縦断することで地域間交流の阻害要因となり、人口減少、過疎化が課題となっています。養老山地を貫く東海環状自動車道の供用により、地域の特徴を活かした県を跨いだ広域的な連携が期待されます。

将来像

ゾーン	将来像
都市機能・居住ゾーン	- 鉄道沿線を活用したコンパクトプラスネットワークの促進 - 養老鉄道沿線の居住拠点形成による養老鉄道の需要増加 - 空き家活用による移住および二地域居住の促進
水との調和ゾーン	水害リスク軽減と広域的な流域治水の推進
観光ゾーン	地域固有の自然環境（滝や渓谷等）を活かした観光振興
産業ゾーン	既存の産業拠点を活かした雇用の創出
自然環境保全ゾーン	農林産業振興による農林地の適切な維持および管理
交通機能	- 東海環状自動車道供用による「観光・産業ゾーン」と「都市機能・居住ゾーン」の連携強化 - 公共交通の自動運転化による観光地周遊、過疎地域の交通手段確保



5.2.3 美しい景観と自然環境を活かしたインフラ形成

中部圏には、富士山・アルプス等の日本を代表する山々が、四季折々の美しい景観を作り出し、山の麓に広がる田畑や古くからある集落が作り上げた里山農村などノスタルジックな景観が多く残っています。東海道や中山道といった歴史街道や数多くある温泉地には、歴史的な街並みが色濃く残されており、伝統的な建築や街並みは、訪れる人々を過去の時代に誘います。大都市周辺では、比較的コンパクトにまとまった都市が点在しており、自然と調和した美しさや歴史的な背景を持ちながら、現代的な要素も取り入れた多様な魅力を維持し、美しい景観と自然環境を活かしたインフラ形成が進められています。

① 中部圏に残る豊かな農山村の景観の保全

地方の農山村地域には、人々の暮らしと自然が共存した古き良き日本の原風景が残されており、郷土への愛着と精神的なゆとりを感じさせる豊かな生活環境が形成されています。農林業等の産業を持続可能とする新技術が導入され、コンパクトなインフラが整備されることで、人々の生活が支えられています。

- 輸送ネットワークと連動した農道林道整備によるコンパクトなインフラ整備
- ICT（情報通信技術、自動化）インフラによる農林業の高度化・効率化

② 緑と水溢れる都市景観の形成と人々の生活にゆとりと誇りを与える街並みの形成

都市全体にわたる水・緑のネットワークが構築され、公共の公園、緑道、都市農園、運河や水路等の親水空間が広がっています。これらの空間は、そこに住む人々にゆとりと誇りを与え、外から訪れる人々には楽しさと憧れを与える都市景観が形成されています。

- 水と緑を活用した都市計画による都市におけるエコロジカルネットワークの実践
- 過去・現在の歴史文化によって積み上げられてきた魅力と新たな時代の魅力が融合した都市景観の形成

③ 中部の各地域が持つ魅力的な景観を活かした観光の維持・再生

自然景観や歴史的建造物が適切に保全され、緑と建物、インフラが調和する美しい街並みが形成されています。長い年月をかけて培われてきた歴史的・文化的特徴が活かされた景観は、持続可能な形で観光資源として活用されています。地域の美しい景観と良好な環境は観光客を楽しませ、地域経済の活性化にも寄与しています。

- 地域が有する景観資源とインフラ資源が連携し、地域活性化に資する観光施策
- 重要文化財や歴史的建造物の保存と修復による都市の歴史的景観の保全。法律や条例整備による保護

5.2.4 地域生活を支える観光DXによる地域づくり

地方の歴史・文化・自然環境など豊富な観光資源を活かし、SNSやメタバースなどの通信・デジタル技術と日本中央回廊の実現により、圏外はもとより海外からのインバウンドが著しく増加し、観光産業がさらなる発展を遂げ、地域経済がますます活発化しています。

① 観光DXの推進

VR技術による仮想体験などの観光DXの推進により、地域の認知度が向上し、観光意欲が高まります。また、観光の際には、リアルタイムで最適な情報を提供し、多言語対応を行うことで、多様な旅行者の利便性が向上しています。

- 中部圏の観光地や文化遺産をVR技術による事前体験やPR
- AIやビッグデータ解析による個人の嗜好に合わせた旅行プランの提案
- 観光客の動向・混雑度をリアルタイムで把握し、最適な観光ルート等を情報提供

② アクセスの向上

交通アクセス面では、リニアの開通や高速道路の整備の他、MaaSの普及・自動運転バス、タクシー等による多様なモビリティによる二次交通が充実しています。これにより、地域間及び地域内での自由な移動が可能となっています。

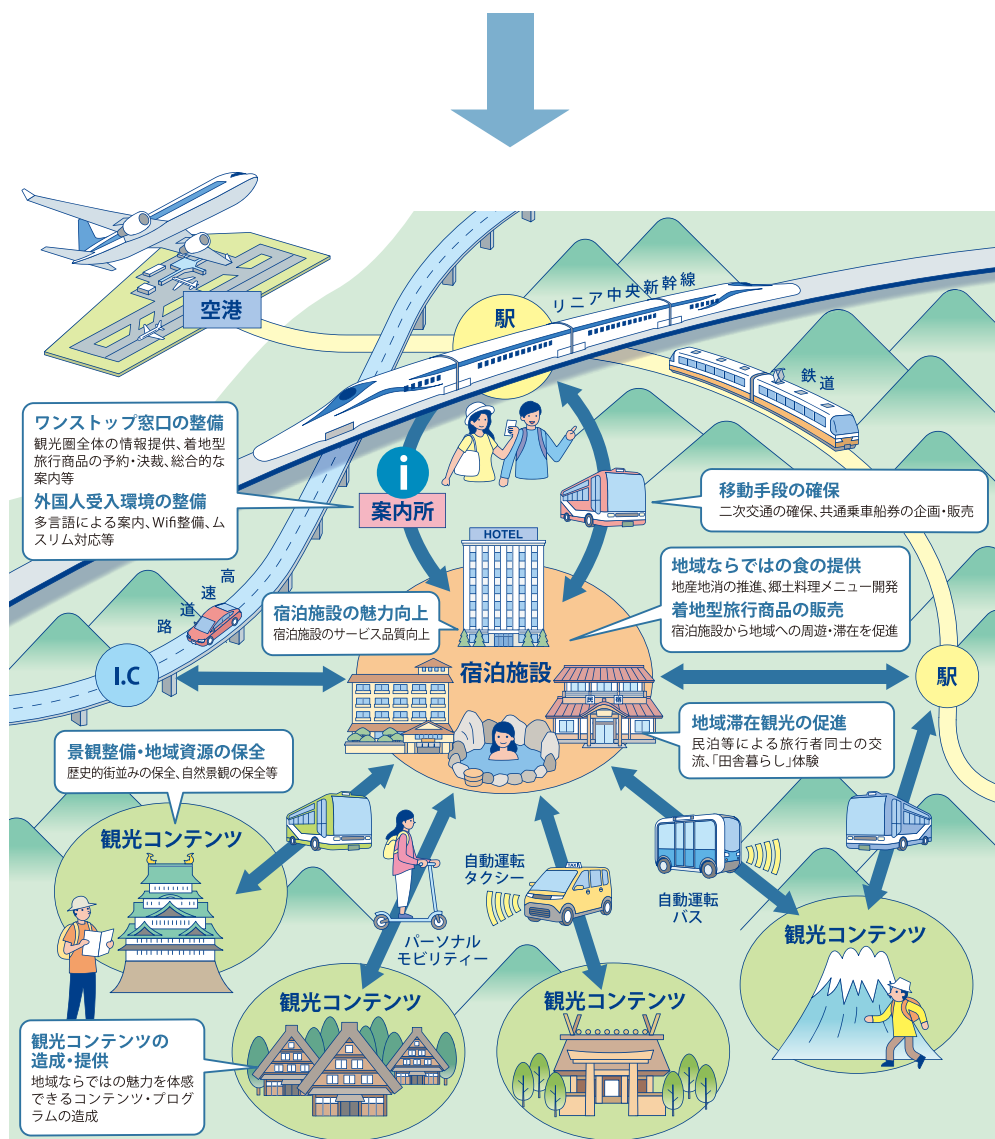
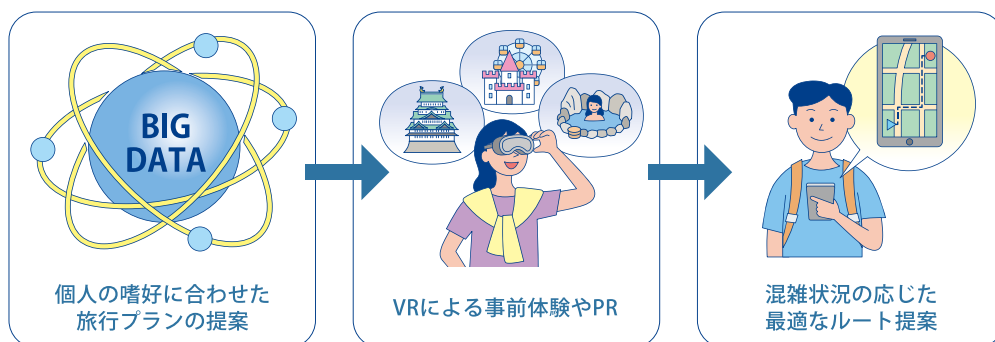
- 道の駅等に様々な交通手段の接続、乗り換え拠点の整備
- リニア、新幹線等の主要駅からの二次交通手段の整備
- 空港ネットワーク(国際線)の充実

③ 持続可能な地域づくり

持続可能な観光地域づくりのため、地方公共団体やDMOが観光客と地域住民の両方に配慮し、総合的な観光マネジメントを行っています。

- 観光まちづくり法人(DMO)を中心とした総合的支援
- 観光デジタル人材の育成・活用
- 訪日外国人旅行者向けマナー啓発

観光DXのイメージ



コ ラ ム

流域自治体の連携による
地域資源を活かした魅力ある地域づくり

エリアの特徴

静岡県中部地域の大井川流域に位置し、中心都市は島田市、連携都市は牧之原市、吉田町、川根本町の2市2町で構成されるエリアです。中心都市には、商業、医療、教育（高校）等の生活に必要な機能が集積しており、東名・新東名、国道1号、東海道新幹線、東海道本線、大井川鐵道大井川本線、富士山静岡空港等の交通インフラが整備されています。大井川流域には、歴史的なつながりがあり、共通する地域資源として大井川と茶（産地）があります。将来のまちづくりの共通課題として、人口減少や大規模災害のリスクへの対応が挙げられています。

【連携の取り組み】

現在、連携中枢都市圏の枠組みの中での連携が中心で、5市2町で「しずおか中部連携中枢都市圏」が構成されています。この圏域は、「圏域全体の経済成長のけん引」、「高次の都市機能の集積・強化」、「圏域全体の生活関連機能サービスの向上」を柱とし、観光施策や災害対策のための相互協力の取り組みが進められています。

将来像

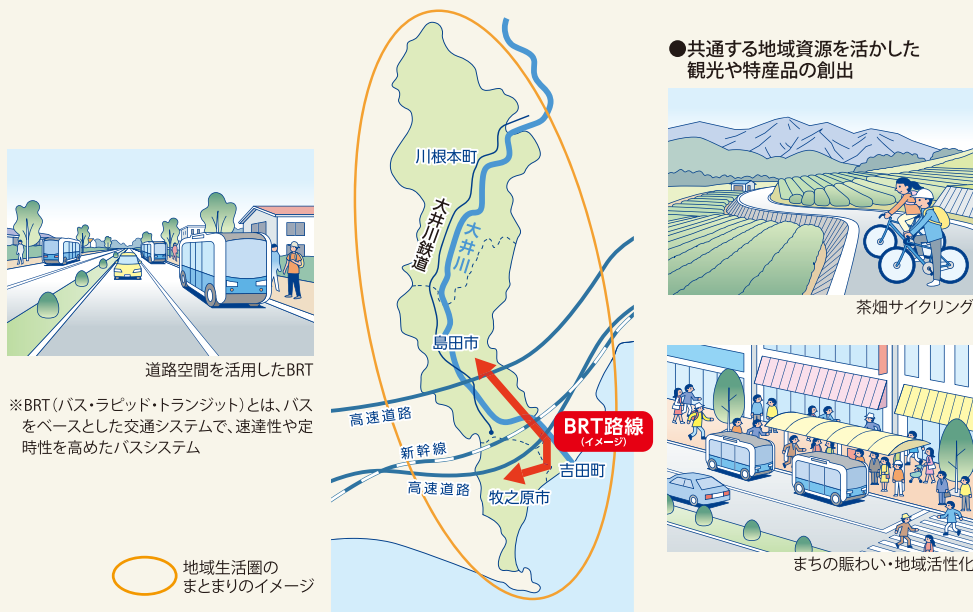
「連携中枢都市圏」の取り組みに加え、2市2町のより小さな地域生活圏単位での連携を深めることで、住民にとって身近な生活機能の確保や地域の活性化を図ることが望ましいと考えられます。

■公共施設等の共同利用の拡大

今後のさらなる人口減少やインフラの老朽化に備え、持続可能な地域づくりに向けた公共施設や情報インフラ等の共同利用、仮想空間による公共施設の利活用を図ることが考えられます。

■上流と下流の地域間交流の促進

地域間交流や歴史・文化資源を活かした観光などの新たな人の流れを生み出していくため、市町村の枠を越えた公共交通の運行や多様な移動サービスを導入していくことが望まれます。例えば、道路空間を活用したBRTを導入することも考えられます。



5.3 南海トラフ地震や大水害など大規模災害に対する被害の最小化

5.3.1 地震・津波などの大災害リスクの低減

南海トラフ地震や津波、富士山噴火といった災害に対して、安心して暮らせる持続可能な地域社会が実現しています。耐震化されたインフラや無電柱化が進み、災害時には山間部や沿岸部、さらに半島地域でも迅速な避難経路が確保されています。特に、能登半島地震の復旧遅れを教訓に、知多半島、渥美半島、志摩半島、伊豆半島などの半島地域においても、緊急輸送路や避難システムが強化されています。最新のモニタリング技術や予測技術を活用し、リアルタイムでの避難情報が共有され、地域全体の防災力が向上しています。自然を活かしたグリーンインフラやロボット、AIによる支援も加わり、次世代技術と共に地域社会が守られています。

① 災害に強い交通ネットワークの確保

緊急輸送道路を中心とした災害に強い交通ネットワークが構築され、地域全体での迅速な避難や復旧活動が可能となっています。建設業者や技術者が地域を支え、持続的な災害対策、被災時の復旧活動を進めています。

- 重要インフラの耐震化と無電柱化
- 臨海部の防潮堤の嵩上げと海岸林の整備
- 災害復旧の出動体制確保と維持

② 被災予測に基づく居住地移転と海岸保全施設の整備

予測技術が飛躍的に進化したため、災害リスクを事前に把握できるため、住民は安心して避難できます。津波リスクがあるエリアは安全な高台に移転され、低地には自然を取り入れたグリーンインフラを中心とした海岸保全施設が整備されています。

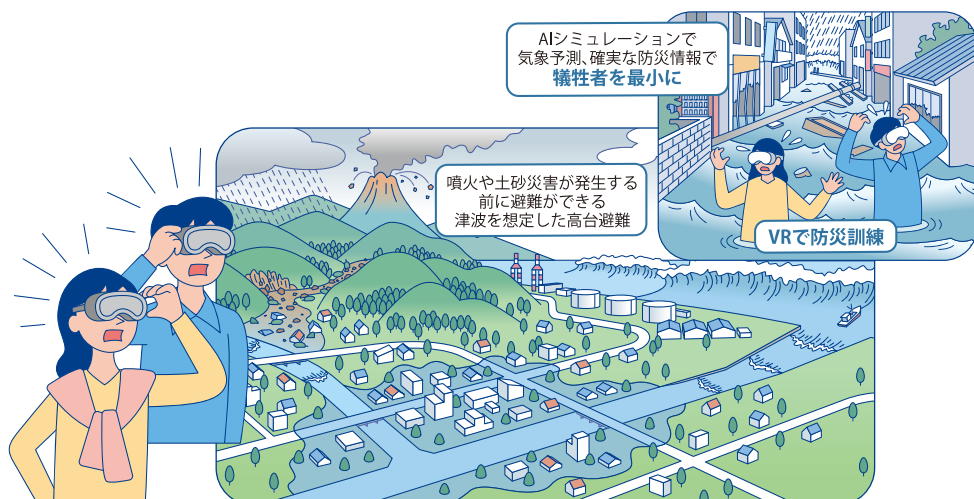
- モニタリング技術と予測技術の高度化による早期の情報伝達
- 浸水想定に応じた居住・工業・商業エリアの区分けと海岸保全施設の整備

③ 災害リスクの可視化と避難支援

全てのインフラはIoTで管理され、住民はリアルタイムで最適な避難情報を受け取り、AIとロボットが救助や支援活動を支え、地域全体が防災に強いコミュニティを形成しています。またインスタントハウスや物資が迅速に提供されるようになっています。

- PLATEAUによる3D都市モデルを用いた災害リスクの可視化
- 災害教育、支援・救助活動の体験による地域住民のつながりの強化

デジタル技術を活用した防災イメージ



5.3.2 「流域治水」の推進

気候変動によるリスクに対して地域全体が協働し、未来に向けた持続可能な治水・流域管理が実現されています。自然を活かしたグリーンインフラが広がり、農地や森林、湿地が保全される一方で、活気ある都市開発とも調和が図られています。また、AIやセンサ技術を活用したリアルタイムの水位モニタリングや災害予測が驚くほど進化し、迅速かつ柔軟な災害対策が実現しています。

高リスク地域からの移住や土地利用の転換が積極的に進められ、洪水リスクは確実に減少しています。ネイチャーポジティブな河川流域管理のアプローチによって、人と自然が共生する魅力的で安全な地域社会が構築されています。

① 気候変動への適応

気温上昇や異常気象による水災害リスクが増大する中、地域全体の協働により持続可能な対策が実現されています。未来を見据えた地域間連携により、災害に強い流域が創出されています。

- 雨水貯留浸透施設や農地貯留の推進による地域全体の遊水機能の向上
- 利水ダムの洪水調節機能強化および雨水浸透施設の整備による、地域間連携による洪水リスクの大幅な低減
- 沿岸地域での防潮堤や堤防の強化および海面上昇に対する防災対策による、沿岸住民の安全性の向上

② ICTの更なる発展

AIやセンサ技術、データ分析の進化により、リアルタイムでのモニタリングや予測が当たり前となり、災害に対する迅速かつ柔軟な対応が可能になっています。

- 気候変動モデルの高度化による降雨量予測情報の高精度化
- AIを活用した洪水予測やダム流入予測を用いた柔軟なダム運用による洪水調節効果の最大化
- ワンコイン浸水センサ等による流域観測データの共有により、自治体や企業が迅速に意思決定を行える仕組みを構築
- ICTを活用した避難システム整備による、誰もが安全に避難できる仕組みの実現
- 3D都市モデルを用いた災害リスクの可視化による地域防災対策の強化

③ 持続可能な土地利用

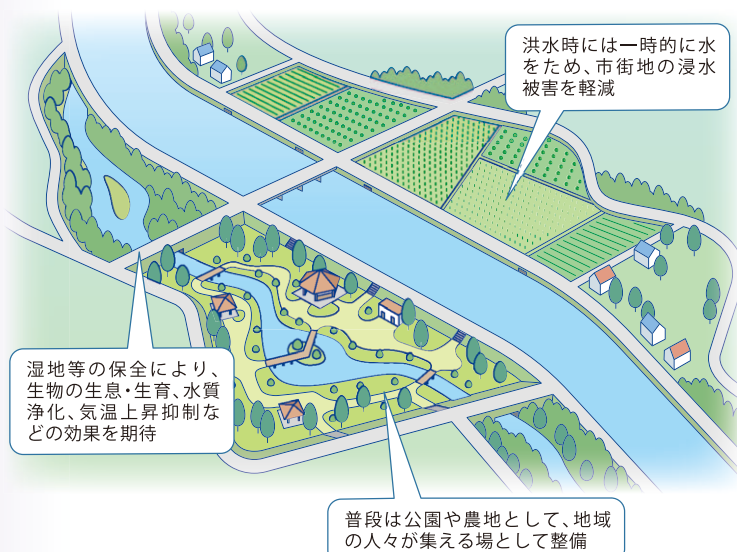
自然と共生しながらも活力ある都市と産業が発展する地域社会が確立され、持続可能で魅力的な未来が描かれています。

- グリーンインフラの推進による自然環境の保護と都市・産業の発展の両立
- 高リスク地域から低リスク地域への土地利用転換による洪水被害の軽減
- 自然環境の多様な機能を活用したネイチャーポジティブな社会の実現による災害リスクの低減と魅力ある地域づくりの推進



河川周辺の農地や未利用地、霞堤地区は、歴史的に洪水時に水をためる役割を果たしてきました。こうした地域にグリーンインフラとしての視点を加え、「水をためる場所」として新たな価値を創出します。自然と共生し、安全でネイチャーポジティブな地域づくりを目指します。

1 遊水池整備



2 ため池の活用

大雨時に農業用のため池に雨水をため、一時的に流れを抑えることで、川の増水を防ぎます。



3 田んぼダム

大雨のときに田んぼに雨水を一時的にためること、川の急な増水を抑えます。



4 雨水貯留施設

地下等に雨水をためる施設を設置し、大雨時の雨水を一時的に貯めることで、川の増水を抑えます。

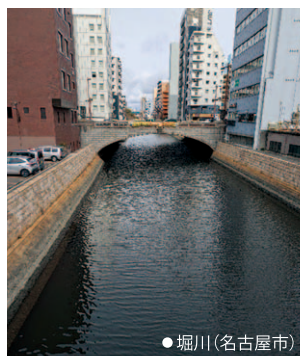


●大曽根雨水調整池(名古屋市)

出典:名古屋市上下水道HP

5 堤防整備

堤防や護岸を強化し、洪水による被害を防ぎます。



●堀川(名古屋市)

6 ダム再生

●丸山ダム

古くなったダムを活かしながら、新しいダムを建設することで、ダムの機能を向上させます。(例:丸山ダムでは、一部を残しながら新丸山ダムを建設)



出典:新丸山ダム工事事務所HP

ダム再開発

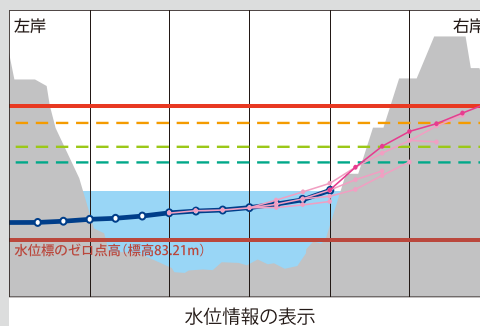
ダム湖に土砂がたまり、水をためる能力が低下します。ダムの機能を維持するため、土砂バイパストンネルの設置などの対策を行います。



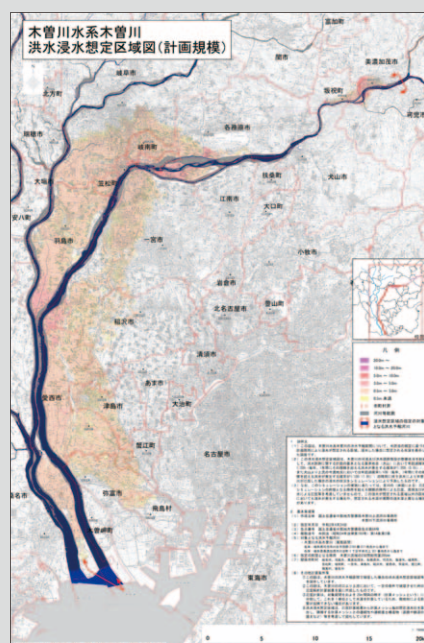
●美和ダムの土砂バイパストンネル出口

8 リスク情報の提供

AIやセンサ技術、データ分析の進化により、リアルタイムで高精度な洪水予測情報を提供します。



水位情報の表示



出典:国土交通省木曽川上流河川事務所HP

7 砂防堰堤(砂防ダム)

土石流などの土砂災害を防ぎ、川に大量の土砂が流れ込むのを抑えます。



5.3.3 道の駅の防災拠点としての環境整備

「道の駅」が地域の防災拠点として進化し、災害時には避難場所や救援物資の集積拠点、簡易な仮設住宅を配置するなどの生活拠点として機能しています。最新の耐震技術や津波対策に加え、再生可能エネルギーの活用により、停電時にも対応できる強靱なインフラが整備されています。地域住民や自治体との連携により、防災セミナーやワークショップが開催され、地域全体で災害に備える体制が強化されています。「道の駅」は地域の安全を守るだけでなく、未来を担う世代が安心して暮らせる地域づくりを支える重要な拠点となっています。

① 道の駅の防災拠点化

「道の駅」は防災拠点として、避難場所、救援物資の集積拠点、情報提供センターとしての機能を果たしています。耐震補強や非常用電源設備が整備され、災害時に頼れる拠点となっています。

- 「道の駅」施設の耐震補強を実施し、建物の倒壊を防止
- 沿岸部に位置する「道の駅」には、津波に対する防護対策を実施
- 停電時にも対応可能な非常用電源設備（太陽光発電や蓄電池など）の設置
- 水や食料、医薬品等の非常用物資を常備し、災害時の迅速な提供体制を整備
- 災害時の情報提供を迅速かつ的確に行う、デジタルサイネージや緊急放送システムを導入

② 地域との連携強化

地域住民や自治体と連携し「道の駅」が地域全体の防災拠点として機能しています。防災セミナーやワークショップを通じて、地域全体の防災力が高まっています。

- 「道の駅」を利用して、地域住民向けの防災セミナーやワークショップを開催
- 「道の駅」を中心として、地域の防災ネットワークを強化

③ 持続可能な運営

持続可能なエネルギー供給体制を確立し、災害時でも機能を維持し、迅速に対応できる体制が整っています。

- 再生可能エネルギーを導入し、持続可能なエネルギー供給を確保
- 「道の駅」BCPを作成し、従業員が迅速に対応できるよう教育・訓練を実施



コ ラ ム

木曽三川下流都市(桑名市)と
流域市町の流域治水における連携

エリアの特徴

桑名市は、かつて「七里の渡し」で名古屋と結ばれた交通の要衝として栄えた地域です。木曽三川の水運を基盤に発展した一方で、洪水や高潮、内水被害等の水害リスクが高い土地でもあります。

現在は、名古屋圏の交通網整備が進み利便性が向上している一方、人口減少が課題となっています。

将来像

名古屋圏とのつながりを活かすとともに、木曽川流域や員弁川流域の関係市町村と連携・協力することで、災害に強く持続可能な地域づくりが進められています。

■名古屋圏との連携

名古屋圏との強い結びつきを背景に、リニア中央新幹線の開通を契機としたさらなる発展が期待されています。広域的な人流の活用による地域活性化や、防災・都市計画の推進が課題と可能性を兼ね備えています。

■木曽川流域圏としての連携

木曽川流域圏では、流域全体で進められる流域治水プロジェクトの実現が重要です。流域治水協議会などの仕組みにより、様々な取組みの情報共有だけでなく、上下流における地域間の取組格差や不公平感が生じない、流域一帯となった取組みが行われています。

■員弁川流域としての連携

木曽三川だけでなく二級河川員弁川流域も連携を図り、グリーンインフラの整備等を推進し、自然との調和を重視したまちづくりにより、水害リスクへの対応を強化しています。



5.4 地域インフラ群のDX化と官民連携によるインフラメンテナンスの全体最適化

5.4.1 予防保全に基づく持続可能なスマートメンテナンスの確立

高齢化したインフラの対症療法的な維持管理に代わり、予防保全型の維持管理が主流となり、AI・IoTなど革新的技術を用いたメンテナンスサイクルが確立されています。そのインフラ運営では、複数の自治体と産官学民が緊密に連携し、これまで以上に民間活力と地域住民の協力を得て、安全・安心で快適な暮らしを支えています。

① 首長のリーダーシップと全員参加型の維持管理

首長のリーダーシップのもと、地域生活圏のつながりが強化されるとともに、産官学民が連携し、メンテナンス技術レベルに応じた全員参加型のセルフメンテナンスのしくみが確立され、真の予防保全への転換が進められています。

- 包括的民間委託、地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進
- メンテナンスエキスパートの普及、育成体制の整備

② 補修不要な材料の活用

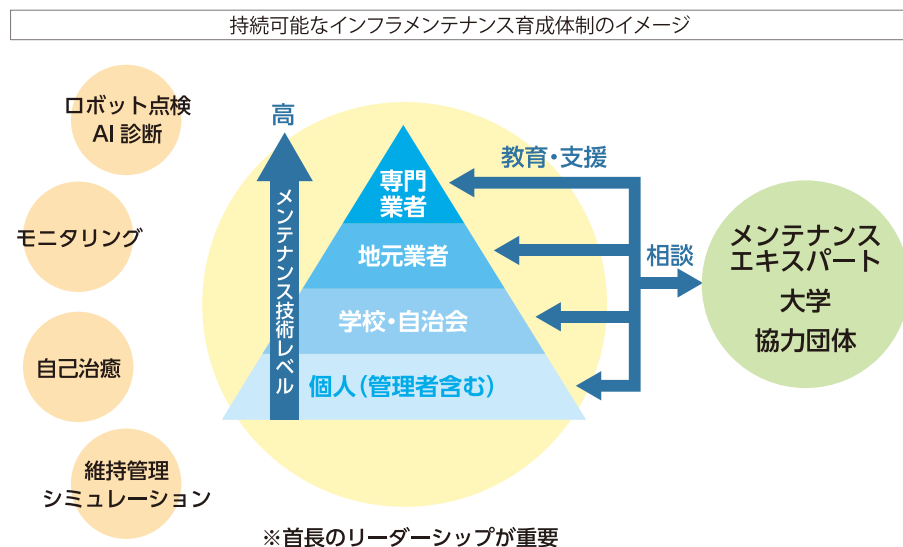
軽微な劣化・損傷はインフラ自らが治癒できるようになっています。劣化・損傷に強い材料で構成・構築された構造物は、日常管理のみで十分な耐久性を実現しています。

- 自己治癒系材料、高耐久材料の積極利用

③ 点検・診断から対策工決定、設計・積算の自動化

点検や措置はロボットが行い、診断はAIが担当しています。IoT技術によるインフラのモニタリングが一般化しています。また、デジタルツインを活用した維持管理シミュレーションにより、更新時期や対策工が決定でき、必要な設計・積算が自動化されています。

- ロボット点検、AI診断の活用
- 自動設計、積算の活用



5.4.2 集約・再編等によるインフラストックの最適化

道路、上下水道、公共施設などの膨大なインフラストックが存在する一方で、空飛ぶ車など新たな移動手段も登場する時代において、地域の人口減少に伴いインフラの統廃合・再編は必要不可欠となっています。将来的には、地域の暮らしに合った、最適なインフラ群が維持・形成されています。インフラストックの集約・再編では、ストック自身の残存価値に加え、地域の暮らしにおける貢献・重要度も踏まえた誰一人取り残さない合意形成のしくみが構築されています。

① 定住自立圏域や流域単位での最適化

現在の市区町村の枠を越え、定住自立圏域や流域にあるインフラを一つの地域インフラ群として統合し、それらを産官学民が連携して維持しており、全国の公共施設がメタバース空間でも利用できるようになっています。

- 仮想空間での公共施設利活用
- 地域インフラ群の自治体ごとの役割の明確化とインフラ配置の最適化
- PPP/PFIによるインフラ維持運営コストの縮減と質の高いサービス提供

② 新交通システムの活用

人口減少やeVTOL等の新交通システムの整備により、道路交通を支えてきたインフラに余剰が生まれ、集約・再編が加速されています。その結果、維持管理コストが低減されるとともに、インフラの価値や魅力が可視化され、よりよい方向に見直されています。

- 利用形態の変化を考慮したインフラ価値の算定

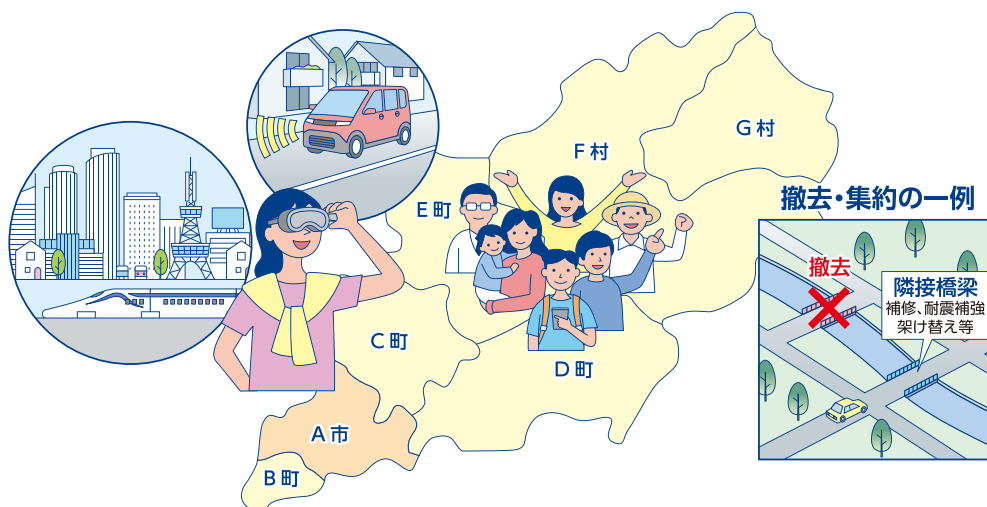
③ 集約・再編の柔軟な対応

参加型合意形成プラットフォームが各地域に形成されており、インフラストックの集約・再編や用途変更に対応できています。

- 既存不適格構造物への面的な対応
- インフラトリアージによるメリハリのあるインフラマネジメントの実践

仮想空間でのインフラ利活用イメージ

インフラの集約・再編イメージ



本構想の刊行にあたっての 激励のことば

有識者(五十音順)

小川 光 (東京大学大学院 教授)

戸田 祐嗣(名古屋大学大学院 教授)

秀島 栄三(名古屋工業大学大学院 教授)

中部圏の未来に向けた 提案力と行動への期待

東京大学大学院 教授 小川光

国土計画のあり方は、かつての国主導から、国と地方が連携しつつ、地方が地域の実情を反映した計画を国に提案する形へと大きく変化しました。その変化からちょうど20年を迎える節目の年に、建設コンサルタンツ協会中部支部が本構想を発表したことは、この地域の建設コンサルタント各社が中部地域への情熱とインフラ整備を支える戦略・専門性を有していること、さらには中央回廊の中心に位置する中部圏の未来への可能性を示していると言えます。

本構想の内容は、無味乾燥な総花的提案とは一線を画しています。景観とデザインの重視、既存ストックの高付加価値化とリノベーション、シビックプライド(地域住民の誇り)の尊重など、従来の将来構想や費用対効果を重視する計画では見過ごされがちな大事な視点が随所に盛り込まれています。これにより、中部圏の実情や住民の地元愛と誇りをしっかりと踏まえた、中部ならではの特色ある構想が描かれています。

地方が独自の課題解決策を提案し、国がそれを支援する新しい時代においては、地域ごとの課題を的確に把握し、実情に即した計画を地方自らが立案し、国だけでなく社会全体に向けて発信する役割が求められています。その役割を果たせない地域には、明るい未来は望めません。本構想は、中部圏の建設コンサルタントという民間の立場から、インフラ整備を担う視点を通じて、中部圏の未来を切り拓く一助となるものです。

「学習を伴わない行動は危険であり、行動を伴わない学習は無益である」という格言があります。建設コンサルタンツ協会中部支部には、本構想を礎に、「真の豊かさを実現できる」中部圏に向けて、次なる行動を起こすことを期待しています。

本構想に感ずる中部圏建設 コンサルタント技術者の矜持

名古屋大学大学院 教授 戸田祐嗣

船を造りたいのなら、男どもを森に集めたり、
仕事を割り振って命令したりする必要は無い。
代わりに、彼らに、
広大で無限な海への憧れを説けばいい。

本構想を拝読後、私の頭に思い浮かんだのはこの
サン・テグジュペリの格言である。

本構想は中部圏の建設コンサルタントの技術者がその専門性に根差した英知を集結し、2050年を見据えた中部圏のインフラ整備構想を提示したものである。地域・国土のデザイナーである建設コンサルタント技術者は、航海の世界に例えるならば、船の設計や航路計画などの専門技術者といってよいであろう。その技術者集団が取りまとめた本構想では、中部圏、名古屋圏、地域生活圏の3つの圏域の将来構想を記述したSection3~5のそれぞれの冒頭において、3つの圏域の将来像が、分かりやすいイラストと2050年時点の現在進行形の記事で生き活きと描かれている。「何をしなくてはいけないか」を滔々と説明するのではなく、「どういうワクワクとした未来に向かっていくのか」といったビジョンがまずは語られるのである。

本構想を策定した中部圏の建設コンサルタントの技術者は、本インフラ整備構想実現に向けた取り組みの中心で活躍される方たちであることは間違いない。しかし、中部圏の未来は、中部圏に関わるあらゆる皆様のものであり、そういった周りの方たちを巻き込み、協働していくことで、本書に描かれたような将来像が、構想から実現へと変わっていくのであろう。様々な価値観をもつ多様な主体を本構想に巻き込み、「真の豊かさ」を実感できる中部圏を作り上げていく、そのためにまずは皆に伝わる中部圏のワクワクする将来像を明確に提示する、このことに中部圏の建設コンサルタント技術者が本構想の策定にかけた熱意と深遠な志を感じる。

未来をつくる建設コンサルタント

名古屋工業大学大学院 教授 秀島栄三

中部圏には豊かさがある。とはいえ人手不足、物価高騰、能登半島の被災など先行きが見えないこともとても多い。豊かさを活かし、諸問題をどう乗り越えていくか。こういうときこそ未来を設計し、計画をたてることが大事になる。過去のトレンドは当てはまらない。絵空事では許されない。まさに設計や計画の質が問われる時代である。公共計画の多くは建設コンサルタントが原案を作っている。その段階で計画の質が大きく決まるとすると建設コンサルタントの責務は大きい。未来をどう構想するのか、納得される構想とはどういうものか。時代とともに変化する面もある。このような場面において改めて「文化」を理解することが重要と考える。文化は、社会が経験や知見を積み上げて形成される一方で新しいものを生み出す力を持っている。積み上げられ、残ったものにはそれなりに道理がある。だから新しいものにも説得力がある。建設コンサルタントはこれまでに多くのハードのインフラを計画し、設計してきた。今では公共施設マネジメントのようなソフトのインフラや官民連携の枠組みなどでサービスの開発も手がけるようになってきている。ハードに伴うソフト、ハードを利用して提供されるサービスを知らずしていいハードはつくれないのだから業務対象の広がりは必然的ではある。これまでにハードの計画や設計で積み上げられた技術や技能とICTなどの新しい技術を身につけ、カタチのないソフトやサービスの創出に活かそうとしている。このように経験を積み上げ、新しいものを生み出す建設コンサルタントにはまさに一つの文化があるということである。このたび本書を通じて、この地域の未来を、建設コンサルタントの未来を深い洞察のもとに構想された。次回の構想にはさらに文化の視点も織り込まれることと予想する。

❖ インフラトリアージ

インフラトリアージとは、インフラの老朽化に伴い、保全・更新の緊急性や老朽化の重症度から優先順位を決定する考え方のこと。

❖ 霞堤(かすみてい)

霞堤とは、堤防のある区間に開口部を設け、上流側の堤防と下流側の堤防が、二重になるようにした不連続な堤防のこと。

❖ カーブサイドマネジメント

道路の路肩や縁石部分(カーブサイド)を効率的に管理・活用するための戦略や手法のこと。

❖ カーボンニュートラル

カーボンニュートラルとは、活動やプロセスで排出される二酸化炭素(CO₂)などの温室効果ガスを、吸収や削減により相殺(カーボンクレジットや森林吸収など)し、実質的な排出量をゼロにする概念や取り組みのこと。

❖ グリーン社会

グリーン社会とは、様々な環境対策を実践し、環境負荷の低減と経済成長の両立する社会。

❖ 景観と風景

景観とは客観的に見る「けしき」のことで、風景とは主観的に見る「けしき」のこと。本書では、主観を含まない客観的な景描写が多いため「景観」で用語を統一した(原風景や風景街道などの固有名詞はそのままだ)。用いた)。

❖ 高規格幹線道路のミッシングリンク

高規格幹線道路の未整備区間。

❖ ゴールデンルート

ゴールデンルートとは外国人観光客が東京、箱根、富士山、名古屋、京都、大阪などを巡る広域の観光周遊ルートのこと。

❖ コンパクト・プラス・ネットワーク

コンパクト・プラス・ネットワークとは、住宅や商業施設、医療・福祉施設などの生活サービス施設がまとまって立地し、住民が公共交通や徒歩などにより、これらの施設に容易にアクセスできるまちづくりのこと。

❖ サーキュラーエコノミー

循環経済(サーキュラーエコノミー)とは、従来の3Rの取組に加え、資源投入量・消費量を抑えつつ、ストックを有効活用しながら、サービス化等を通じて付加価値を生み出す経済活動であり、資源・製品の価値の最大化、資源消費の最小化、廃棄物の発生抑止等を目指すもの。

❖ 産業クラスター

「産業クラスター」とは、おどろの房のように企業、大学、研究機関、自治体などが、地理的に集積し、相互の連携・競争を通じて新たな付加価値(イノベーション)を創出する状態のこと。

❖ 自動運転

自動運転とは、ドライバー(人間)が行っている、認知、判断、運転操作(加速、操舵、制動など)といった運転行為を、ドライバーに代わりシステム(機械)が行うこと。

❖ シビックプライド

「地域への誇りと愛着」を表す言葉で、自分たちの住むまちをより良いものに、そして誇れるものにしていこうという思いのこと。

❖ スタートアップ

IT企業が集まるアメリカ・シリコンバレーで使われ始めた言葉で、革新的な新しいビジネスモデルを考え、新たな市場を提供することで、短期的に事業価値を高めて成長する企業や組織のこと。

❖ ゼロエミッション

廃棄物の再利用などを通して、廃棄物を限りなくゼロにしようとする取り組みのこと。

❖ ゼロカーボン

ゼロカーボンとは、温室効果ガス(特に二酸化炭素:CO₂)の排出を完全にゼロにすることを目指す取り組みや状態のこと。これは化石燃料の利用を極力排除し、再生可能エネルギーや省エネルギー技術の活用を最大化することによって達成される。

❖ 多核連携型の国土

多核連携型の国土とは、国土交通省が提唱する概念であり、コンパクト・プラス・ネットワークの推進等により、地域の核へ都市機能等が集約され、地域内・地域外がネットワークでつながり、テレワークや二地域居住など新しい働き方、住まい方を支える国土である。

❖ ターミナル駅

終着駅(終端駅)のことを一般に「ターミナル駅」という。わが国では、地下鉄を含め多くの鉄道路線が交錯し、バス、タクシーも発着する大規模な乗換駅を指すことが多く、「点」や「線」よりも陸上交通の集中する「面」的な機能を持った駅としてイメージされている。

❖ データセンター

インターネット用のサーバやデータ通信、固定・携帯・IP電話などの装置を設置・運用することに特化した建物の総称。

❖ デジタルサイネージ(電子看板)

駅や店舗、施設、オフィスなどに、ディスプレイやプロジェクターなどの映像表示装置を設置して情報を発信するシステムの総称。

❖ デジタルツイン

現実世界の物体や環境から収集したデータを使い、仮想空間上に全く同じ環境をあたかも双子のように再現するデジタル技術のこと。

❖ 二次交通

二次交通とは、目的地の移動に利用する交通のうち、乗り換ぎ交通のこと。たとえば、新幹線で旅行に出かけ、下車した駅から利用するタクシーやバス、レンタカーなどが二次交通に該当する。

❖ 日本中央回廊

日本中央回廊とは、東京と大阪を結ぶ計画中の高速交通路で、日本の中央部を横断するルートのこと。

❖ ネイチャーポジティブ

生物多様性の損失を止め、自然を回復軌道に乗せること。

❖ ハブ空港

ハブ空港とは、航空ネットワークの中心として機能する空港で、多くの航空路線が集まり、乗り継ぎ拠点として利用される空港のこと。

❖ バレーパーキング

バレーパーキングとは、主にホテル、レストラン、ショッピングモール、イベント会場などで提供されるサービスで、顧客が自分で駐車する代わりに、施設のスタッフ(バレー係)が車両の駐車および返却を行う仕組みのこと。

❖ フリンジ駐車場

都心中心部への自動車流入を抑制するため、周辺部(フリンジ)の駐車場でマイカーを受け止め、都心循環BRTなどの公共交通に乗り換えて目的地まで行く取り組み。

❖ 港ツーリズム

港湾の構造物や景観、港湾周辺の観光資源などを観光の対象とするツーリズムのこと。

❖ メタバース

インターネット上に構築される仮想の三次元空間で、利用者はアバターとよばれる分身を操作して空間内を移動し他の参加者と交流すること。

❖ ラストワンマイル

ラストワンマイルは、物流や通信などの分野で使われる用語で、最終的な目的地までの「最後の1マイル」に関連する課題や取り組みのこと。この「1マイル」という表現は、主に都市部や集積地から最終消費者に商品やサービスを届ける最後の段階を意味する。

❖ リダンダンシー

「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、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質のこと。

❖ ワンコイン浸水センサ

縦4cm、横3cmほどの500円硬貨よりやや大きなセンサで、浸水が想定される地域の堤防や建物、道路などに取り付け、浸水状況をリアルタイムで把握する。

❖ AI(エーアイ)

AIとは、Artificial Intelligence(人工知能)の略。コンピュータがデータを分析し、推論(知識を基に、新しい結論を得ること)や判断、最適化提案、課題定義や解決、学習(情報から将来使えそうな知識を見つけること)などを行う、人間の知的能力を模倣する技術を意味する。

❖ AR(オーグメンテッド・リアリティ)

拡張現実のこと。現実世界に仮想情報を重ね合わせ現実を拡張する技術のこと。

❖ Beyond8G(ビヨンドエイトジー)

次世代の情報通信インフラであり、将来あらゆる産業や社会活動の基盤となること。

❖ DX(デジタルトランスフォーメーション)

DXとは、デジタル技術を活用して、ビジネスや組織のプロセス、製品、サービス、ビジネスモデルを根本的に変革し、顧客価値や競争力を向上させる取り組みのこと。

❖ Eコマース

インターネット上で行われる物やサービスの電子商取引のこと。

❖ eVTOL(イーブイトール)

電動モーターで複数の回転翼を回転させ、垂直離着陸できる電動垂直離着陸機のこと。主に無人の小型ドローンとして物品の配送に用いられている他、人が乗り込める大型の有人eVTOL(電動ヘリコプター、空飛ぶクルマ、有人ドローン)の開発も進められている。

❖ GX(グリーントランスフォーメーション)

GXとは、気候変動問題に対応し、経済や社会全体を持続可能で脱炭素な形に転換することを目指す取り組みや概念のこと。

❖ ICT(アイシーティー)

ICTとは、「Information and Communication Technology」の略称で、コンピュータを単独で使うだけでなく、ネットワークを活用して情報や知識を共有することも含めた幅広い概念のこと。

❖ IoT(アイオーティー)

IoTとは、「Internet of Things」の略称で、あらゆるモノをインターネットに接続する技術のこと。

❖ MICE(マイス)

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などの総称。

❖ MR(ミックスドリアリティ)

複合現実のこと。現実空間上に立体映像等の仮想情報を視覚化して仮想体験できる技術のこと。

❖ PLATEAU(プラトー)

PLATEAUとは、2020年12月に発足し、国土交通省が主導で推進する日本全国の都市を3Dモデル化するという都市デジタルツイン実現プロジェクト。PLATEAUは、地理空間データを活用するプラットフォームで、名称や用途、建設年などの情報を付与したオープンデータとして提供されており、誰もが都市データを自由に取得して活用できる。

❖ SX(サステナビリティトランスフォーメーション)

企業がサステナビリティ(持続可能性)を重視した経営に転換するという概念。

❖ VR(ヴァーチャルリアリティ)

仮想現実のこと。現実とは違う仮想空間で、まるで現実かのような体験ができる技術のこと。

❖ VUCA(ブーカ)

Volatility(変動性)、Uncertainty(不確実性)、Complexity(複雑性)、Ambiguity(曖昧性)という4つの単語の頭文字をとった言葉で、目まぐるしく変転する予測困難な状況のこと。

❖ Well・Being(ウェルビーイング)

Well-beingとは、身体的、精神的、社会的、そして感情的な健康を含む、人間の総合的な幸福感や充実感を指す概念のこと。

おわりに（建設コンサルタントの取り組み）

「中部圏インフラ整備構想」は、2050年を見据え“『真の豊かさ』を実感できる国土づくりに向けて”をテーマに掲げ、3つのワーキングからなる推進委員会（メンバー31名）が中心となり、構想協議会（中部支部役員、専門委員会）における意見交換を踏まえ策定しました。さらに、策定に際し、東京大学大学院 小川光教授、名古屋大学大学院 戸田祐嗣教授、名古屋工業大学大学院 秀島栄三教授（50音順）よりご助言をいただきました。深く感謝いたします。

構想は策定する以上に実行することが重要です。本構想を実行する上で考慮すべき事項の一つは、本構想の位置づけとして、中部圏の未来に向けたインフラ整備の取り組みの一端を我々が担いたいと考えています。そのためには、建設コンサルタント協会と各企業が本構想の実現に向け、本構想を推進していくことが大切です。協会は、建設コンサルタントフェアや講演会等を通して、市民や学生など多くの人々に本構想を知ってもらうこと、国・自治体に対しては、意見交換会等を通して本構想への理解を得るとともに、優先度が高い「大規模自然災害への備え」や「持続可能で多彩な地域生活圏の形成」をはじめの段階として、意見交換を重ねながら取り組んでいくこと、各企業には、これら協会活動の支援とともに、Section2.3に示した「建設コンサルタントが貢献できること」を実践し、業務を通して本構想を提案していくことが求められています。

もう一つは、本構想は2050年を見据えて策定していますが、今後の経済・社会情勢の変化に対応し、適宜見直していく必要があります。そのためには、インフラ整備の企画、調査、計画、設計、各種マネジメント事業等に関する技術コンサルティングサービスを行う建設コンサルタントは、社会が抱える課題や変化とともに多様化する社会を的確に捉え、それらに対応するための専門性と技術力を高めていくことが求められています。

本構想のテーマに掲げた『真の豊かさ』とは、一人ひとりの価値観に基づくもので多様であり、それが何かを一律に示すことはできませんが、本構想を通して建設コンサルタントが考える『真の豊かさ』が何であるかを、少しでも感じ取っていただけたら幸いです。本構想が、中部圏の未来に向けたインフラ整備の取り組みの参考となり、この地域で暮らす人々が『真の豊かさ』を実感できる中部圏になることを願って結びの言葉といたします。

令和7年4月

中部圏インフラ整備構想 推進委員会

会長 後藤 隆

「中部圏インフラ整備構想」 推進委員会構成一覧

所属・分野	役職	会社名	氏名	備考
	推進委員会 会長	前職 大日コンサルタント(株)	後藤 隆	
WG 1	WG1 担当役員	日本工営都市空間(株)	牧村 直樹	
	①交通インフラ分野	リーダー	大日コンサルタント(株)	井草 正人
		サブリーダー	中日本建設コンサルタント(株)	草野 秀佳
			(株)オリエンタルコンサルタンツ	立松 秀樹
			(株)カギテック	斎藤 正明
			(株)建設技術研究所	安達 弘展
			セントラルコンサルタント(株)	藤田 健仁
			パシフィックコンサルタンツ(株)	六反 雅登
			八千代エンジニアリング(株)	中尾 拓也
			八千代エンジニアリング(株)	松ヶ谷玲弥
	②地域づくり・まちづくり分野	サブリーダー	中央コンサルタンツ(株)	石黒 茂樹
			(株)長大	三島 理絵
			日本工営都市空間(株)	森山 雅大
			日本工営都市空間(株)	浅井 拓登
			日本工営都市空間(株)	川口 直秀
WG 2	WG2 担当役員	パシフィックコンサルタンツ(株)	中村 桂久	
	③流域治水分野	サブリーダー	(株)建設技術研究所	森田 卓光
		サブリーダー	(株)建設技術研究所	海津 利幸
			中日本建設コンサルタント(株)	長縄 清貴
			(株)フジヤマ	清水 雅子
	④インフラ維持管理分野	リーダー	中央コンサルタンツ(株)	鈴木 正樹
			大日コンサルタント(株)	杉原 啓介
			(株)長大	宮濱 晃一
			日本工営都市空間(株)	藤江 勇太
			八千代エンジニアリング(株)	大野 陽平
WG 3	WG3 担当役員	大日本ダイヤコンサルタント(株)	高楊 裕幸	
	⑤土木デザイン分野	リーダー	(株)オリエンタルコンサルタンツ	杉山 達彦
			大日本ダイヤコンサルタント(株)	稲永 哲
	⑥その他	サブリーダー	大日本ダイヤコンサルタント(株)	近藤美沙希
			(株)フジヤマ	鈴木 寛人
構想協議会 役員 ・ 事務局	支部長		中日本建設コンサルタント(株)	上田 直和
	技術部会 部会長		(株)オリエンタルコンサルタンツ	三矢 寿
	〃 副部会長		中部復建(株)	筒井 重満
	〃 副部会長		(株)建設技術研究所	江守 昌弘
	〃 副部会長		(株)建設技術研究所	関根 秀明
	事務局 総務部会長		中央コンサルタンツ(株)	岩月 隆佳
	〃		建設コンサルタンツ協会中部支部	諸戸 裕巳
	〃		〃	寛 豊勝

中部圏 インフラ整備構想

発行日：2025年4月

発行元：一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 中部支部

〒460-0002 名古屋市中区丸の内一丁目4番12号

アレックスビル 3階

TEL.052-265-5738 FAX.052-265-5739

印刷・製本：水谷印刷株式会社



一般社団法人
建設コンサルタンツ協会
中部支部

〒460-0002
名古屋市中区丸の内一丁目4番12号
アレックスビル 3階
TEL.052-265-5738
FAX.052-265-5739



<https://www.ccainet.org/>