

名古屋大都市圏ハートランドビジョン



2018年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

名古屋大都市圏ハートランドビジョン

2018年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

はじめに

リニア中央新幹線の開業によりスーパー・メガリージョンの形成が期待される中、当地域が将来にわたって日本の成長センターとして発展するためには、ビジョンを策定してそれを実現していくことが今求められています。当財団では、都市機能の集積・連担および交流の実態から、名古屋市を中心としたおおむね40km圏の地域を「名古屋大都市圏」と定め、名古屋大都市圏の国内および3大都市圏における位置づけ・役割および総合的な発展戦略について検討を重ね、今般「名古屋大都市圏ハートランドビジョン」として取りまとめました。

名古屋大都市圏は人口918万人、GRP（域内総生産）42兆円の経済規模を有し、三大都市圏の中央に位置して幹線交通網の結節点にあります。戦災復興により機能的な都市形成が進み、また自動車、航空宇宙、高度素材産業などの世界的な製造業が集積してきました。その一方で、三大都市圏随一の空間的、時間的、経済的な「ゆとり」のある地域であり、2027年以降のリニア新時代にはスーパー・メガリージョンにおいて国内最大の2時間圏人口の中心となることが予想されます。

今後の課題としては、次世代自動車産業等、産業経済中枢圏としての厚みのある発展、産業技術拠点としての発展を支える人材育成システムの構築、都市内・都市間の公共交通の充実強化、新たな世界的集客・交流機能の形成、東南海トラフ地震等大規模災害発生後の復興・復旧に関する備えの強化等があげられます。

名古屋大都市圏は、新旧・他分野の技術が「融合」し、新たな技術・産業を「創造」し、世界の新標準に「挑戦」するエリアであり、そして、「ゆとり」を知的に活用する人材等が集まる魅力ある大都市圏である「ハートランドキャピタル」を将来像として、2040年前後を目標年次としました。

具体的には、産業分野で「大都市圏型産業クラスターの形成」、生活・暮らし分野で「高度教育システムの構築、豊かさが実感できる生活環境の創出」、交通・交流分野で「自動運転に支えられた交流社会の実現」、防災分野で「世界で一番安全・安心な地域の構築」において目指すべき方向とその実現に向けたさまざまなプロジェクトを提案いたしました。

「名古屋大都市圏ハートランドビジョン」のプロジェクトを次々と具体化して、2040年には「ハートランドキャピタル」を実現させるため、国・自治体そして地域において産官学が連携して取り組みを進めるよう、当財団として働きかけてまいります。

名古屋大都市圏ハートランドビジョンの取りまとめにあたりましては、当財団の中部大都市圏研究会（座長：黒田達朗 名古屋大学名誉教授）の委員の皆様および三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社殿の多大なるご協力・ご支援を賜りましたことに深く感謝を申しあげる次第です。

2018年4月

目次

1 名古屋大都市圏ハートランドビジョンとは	1
1-1 ビジョンの目的	1
1-2 名古屋大都市圏の範囲	1
1-3 目標期間	2
1-4 名古屋大都市圏の現状と特性	3
1-4-1 立地・歴史的特性	3
1-4-2 産業機能特性	4
1-4-3 社会資本特性	5
1-4-4 国際性	6
1-4-5 居住性	6
1-5 名古屋大都市圏の発展課題	7
1-6 ビジョンで実現を目指す将来像	9
1-7 将来像の実現で顕れる都市規模	10
2 分野別の重点施策	11
2-1 産業分野の重点施策	13
2-2 生活・暮らし分野の重点施策	22
2-3 交通・交流分野の重点施策	33
2-4 防災分野の重点施策	42
3 今後の活用について	51
中部大都市圏研究会委員名簿	52
名古屋大都市圏ハートランドビジョンの全体構成	53
プロジェクトの取組主体と対象エリア一覧	55
プロジェクトマップ(産業分野)	56
プロジェクトマップ(生活・暮らし分野)	58
プロジェクトマップ(交通・交流分野)	60
プロジェクトマップ(防災分野)	62

1 名古屋大都市圏ハートランドビジョンとは

1-1 ビジョンの目的

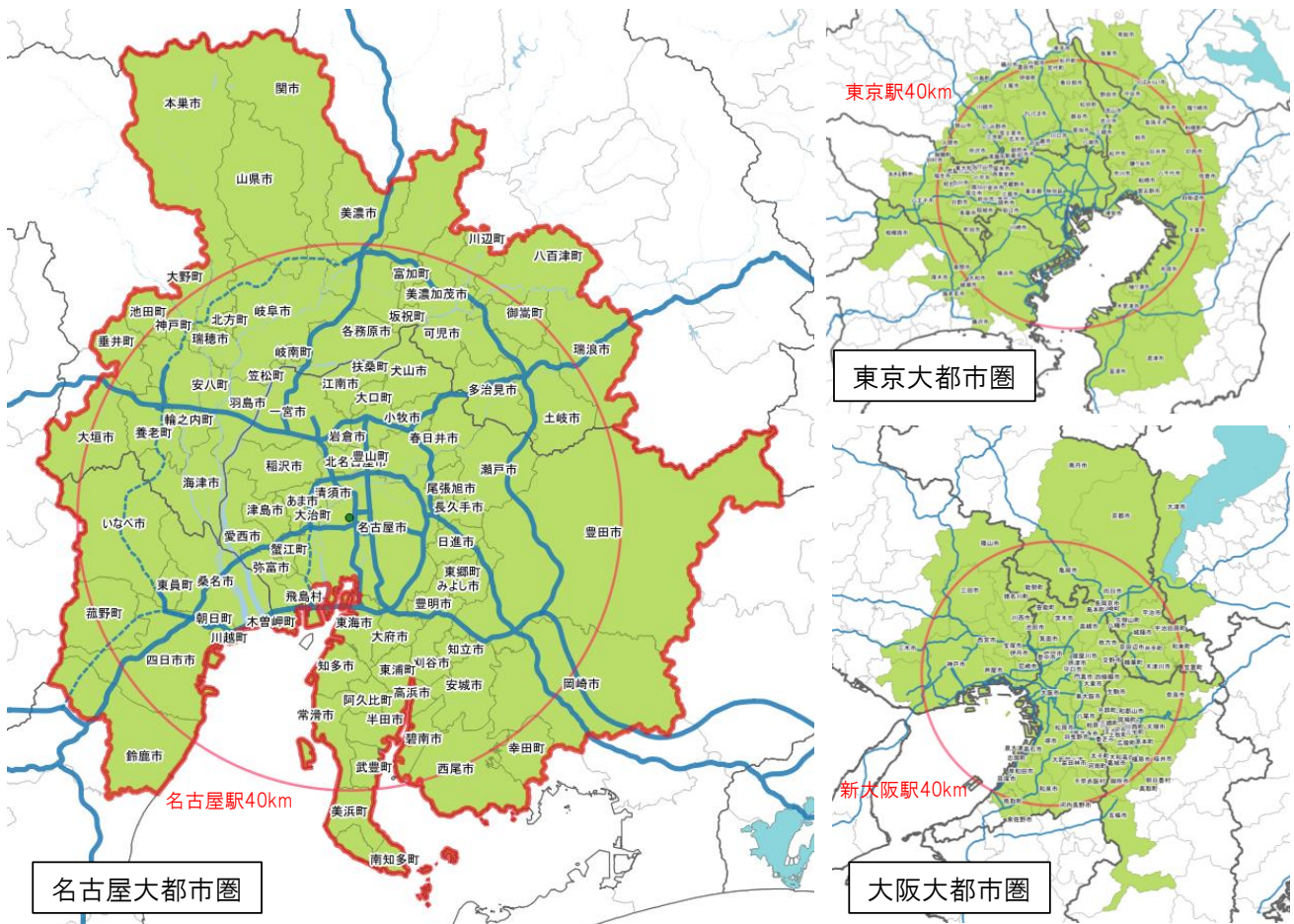
名古屋市を中心とした都市圏は、三大都市圏の一翼を担い、ものづくり産業を中心とした特色ある都市圏である。とりわけ、名古屋市を中心とした 40km 圏は社会経済的なつながりが強く、人口や経済的な集積度も高い。この 40km 圏を名古屋大都市圏と定め、日本国内および 3 大都市圏における位置づけ・役割とともに、総合的な発展戦略を提言し、推進していくことを目的とする。

リニア中央新幹線の開業でスーパー・メガリージョンの実現が間近に迫る中で、名古屋大都市圏のビジョンを策定してそれを実現して、将来にわたって日本の成長センターとなっていくことを企図する。

1-2 名古屋大都市圏の範囲

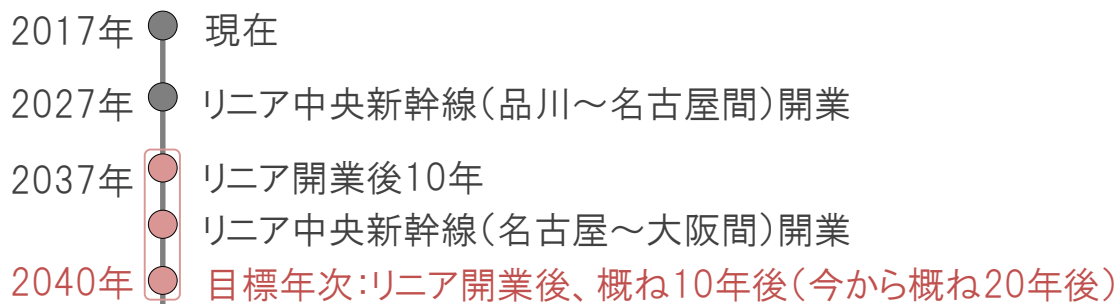
名古屋大都市圏は、都市機能の集積・連担および交流の実態からおおむね 40 km圏で形成されており、愛知県内は豊田市、岡崎市を東際、岐阜県内は岐阜市、瑞浪市を北際、三重県内はいなべ市を西際、四日市市を南際とするエリアである（人口 918 万人、GRP は 42 兆円）。

図表 1-1 大都市圏の範囲



1-3 目標期間

本ビジョンが企図する目標期間は、リニア名古屋開業の後、おおむね10年が経過した2040年とする。



1-4 名古屋大都市圏の現状と特性

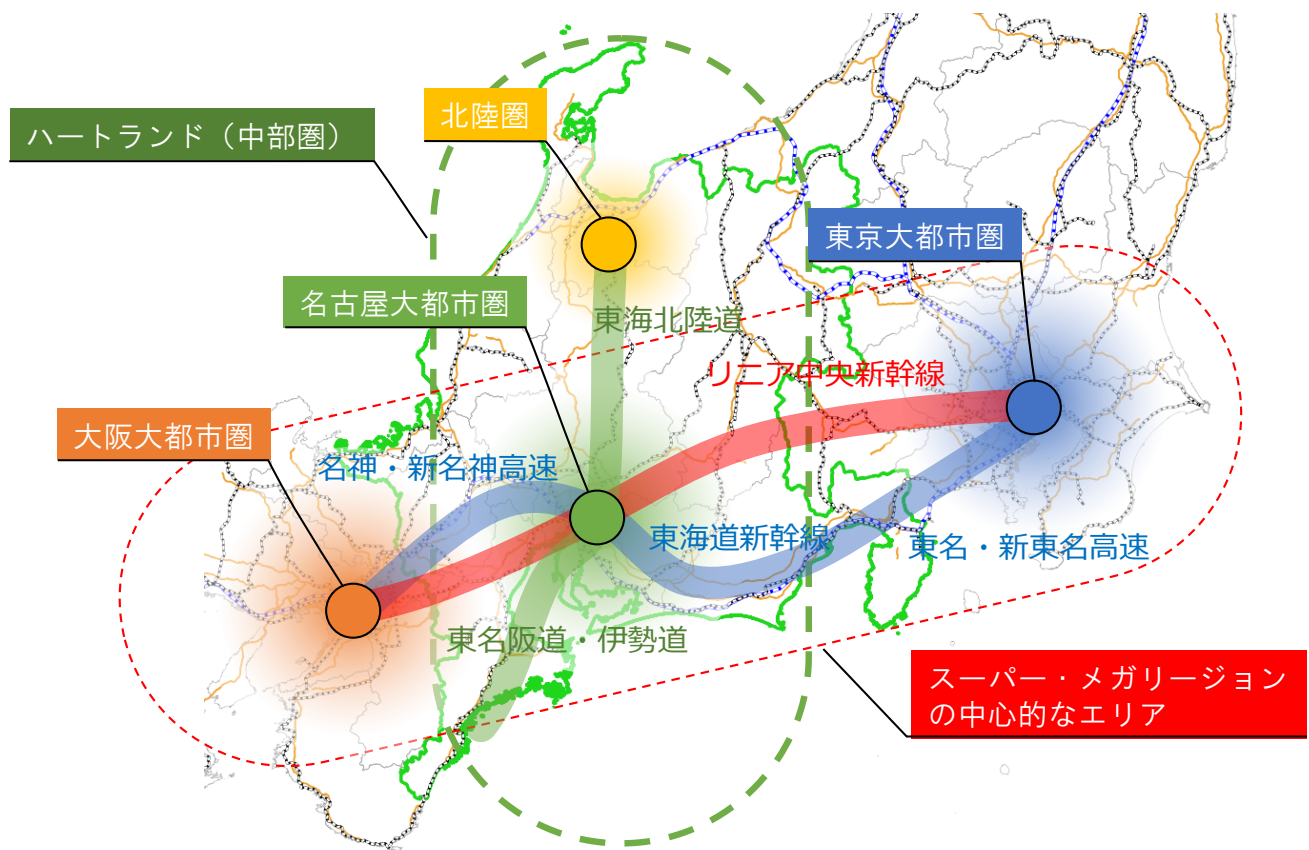
1-4-1 立地・歴史的特性

名古屋大都市圏は、我が国の中央に位置し、東京大都市圏や大阪大都市圏に挟まれた圏域に位置している。この北陸圏を含む南北のエリア（中部圏）は、日本の地理的中心であり、伊勢神宮や飛騨高山などの日本らしさを備え、製造業などの経済エンジンを有する、いわゆる日本のハートランドと呼べる地域である。古くは東海道、中山道をはじめ、伊勢路や伊那路など街道の結節点であったことから街道文化が根づいており、現代では、東西に三大都市圏間を結ぶ東海道新幹線や東名高速・新東名高速道路および名神高速道路・新名神高速道路など、南北に東海北陸自動車道や東名阪自動車道等の高速交通ネットワークが結節していることから、我が国の主要な幹線交通の結節点となっている。

また、織田信長、豊臣秀吉、徳川家康など多くの戦国武将を輩出した地域でもあり、武将文化が今でもなお根づいていて、圏域内各地域では、「武将観光」をテーマに地域を盛り上げるプロジェクトが盛んに行われている。食文化では、みそや酢などの発酵食品が根づいており、農業も盛んである。そして、名古屋大都市圏の中心にある名古屋市では、戦後いち早く都市の復興計画に着手し、100m 道路に代表される都市計画が行われ、近代都市へと成長してきた。

2027 年にはリニア中央新幹線名古屋開業、2037 年には同新幹線全線開業が予定されており、スーパー・メガリージョンとして三大都市圏の結びつきがさらに強くなるものと考えられる。名古屋大都市圏は、こうしたハートランド（中部圏）とスーパー・メガリージョンの中心的なエリアがクロスするエリアに位置する大都市圏（＝ハートランドキャピタル）として位置づけられる。

図表 1-2 名古屋大都市圏の位置

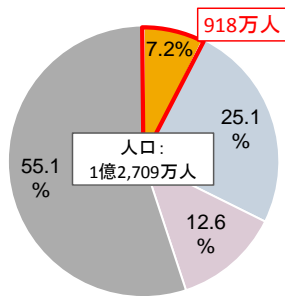


1-4-2 産業機能特性

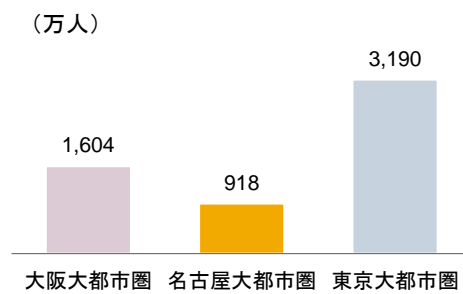
名古屋大都市圏の産業機能特性についてみると、自動車産業、航空宇宙産業、高度素材産業など、世界的な製造機能の集積が著しい地域であり、製造業の生産額シェアは我が国の2割弱であり、人口シェアを大きく上回る。また、名古屋港の貿易黒字は我が国で最大となっているなど、我が国経済をけん引している。こうした産業機能特性を背景に、財政力指数が高く、財政状況が比較的豊かな市町村が多く分布しているのも特徴である。

一方、第3次産業は、人口シェア並の水準となっており、その集積は名古屋市にほぼ限定されている状況である。また、情報通信業シェアは東京大都市圏や大阪大都市圏と比べて小さく、5%程度となっている。

図表1-3 人口シェア

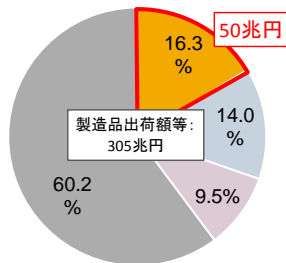


図表1-4 人口

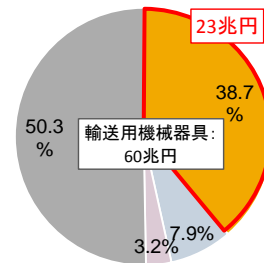


出典:総務省「国勢調査(2015)」

図表1-5 製造業シェア

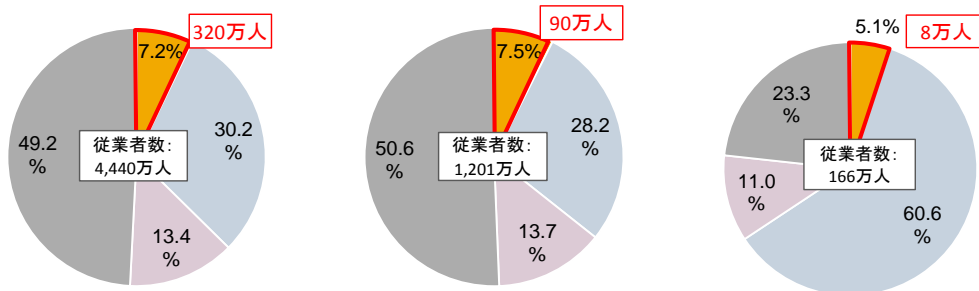


図表1-6 輸送用機械器具製造業シェア



出典:経済産業省「工業統計(2014年)」と各県「工業統計(2014年)」より、製造品出荷額等の全国シェアを集計

図表1-7 第3次産業従業者数シェア(左)、小売・卸売業従業者数シェア(中)、情報通信業従業者数シェア(右)



■ : 名古屋大都市圏 ■ : 東京大都市圏 ■ : 大阪大都市圏

出典:総務省「経済センサス(2016年速報値)」

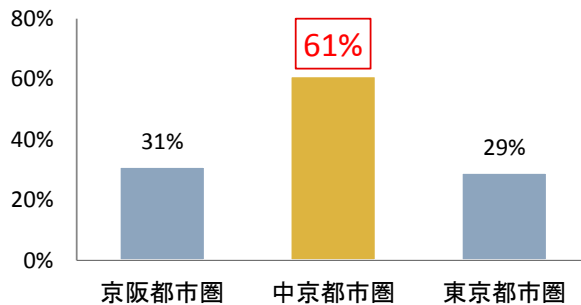
1-4-3 社会資本特性

名古屋大都市圏内の交通機関分担は、東京大都市圏や大阪大都市圏と比べ、自動車の利用割合は61%と高く、公共交通の利用割合が低い状況にある。とりわけ、通勤・通学時における鉄道利用の割合は低い。

交通インフラの整備状況をみると、東京大都市圏や大阪大都市圏と比べ、人口集積が小さいことから、鉄道網は相対的に粗となっている。一方で、新東名高速道路・新名神高速道路といった主要幹線が結節するとともに、高速道路網は名古屋第二環状自動車道や東海環状自動車道といった環状道路の整備も進み、高速道路ネットワークは充実しつつある。空港・港湾については、中部国際空港や名古屋港が整備されているが、その機能拡張が課題となっている。

また、2027年のリニア中央新幹線の名古屋開業により、2時間圏人口（鉄道+道路）をみると、名古屋駅起点が品川と大阪起点を上回り国内最大となる。

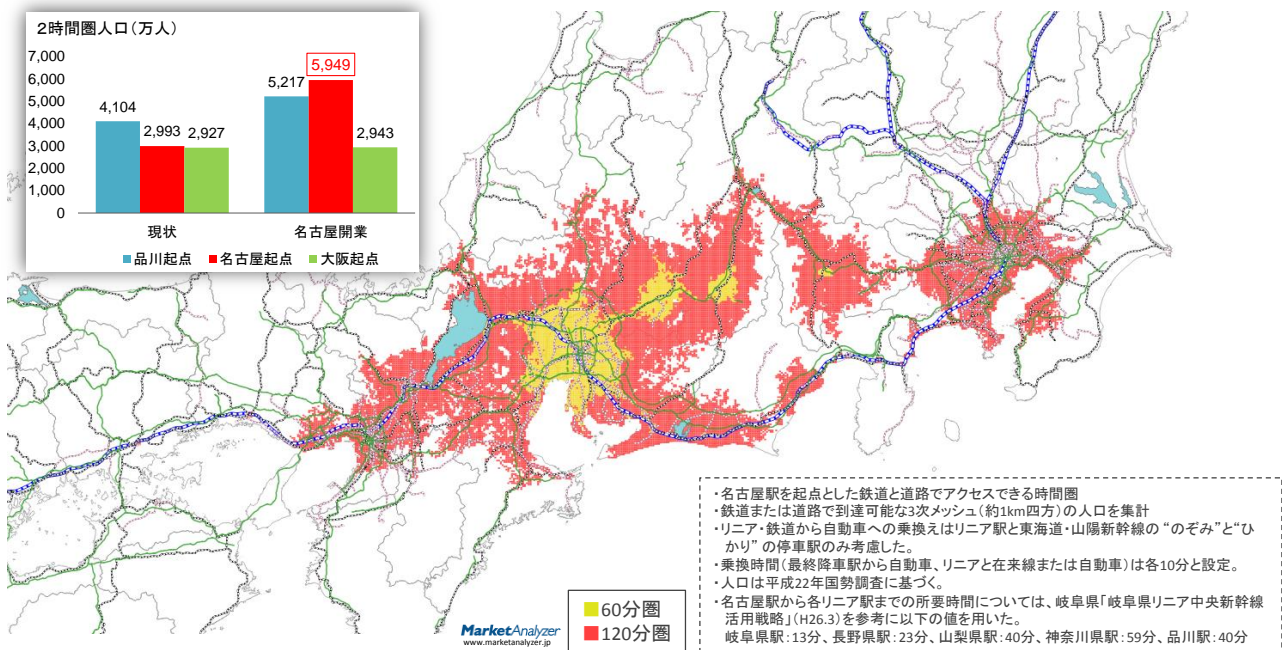
図表1-8 代表交通手段の自動車構成比



※東京都市圏：東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部、中京都市圏：愛知県・三重県北勢地域・岐阜県南部、京阪都市圏：大阪府、京都府、滋賀県、兵庫県、奈良県、和歌山県

出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「人の動きから見る中京都市圏のいま」(2014年1月)

図表1-9 名古屋2時間圏人口

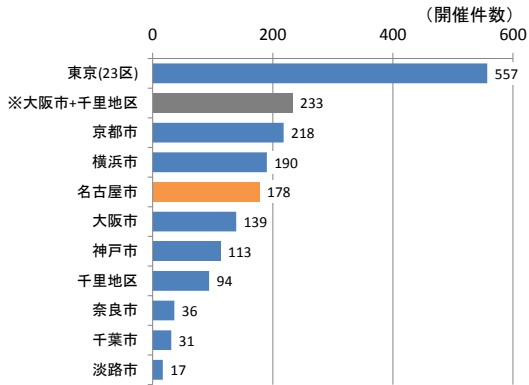


出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

1-4-4 国際性

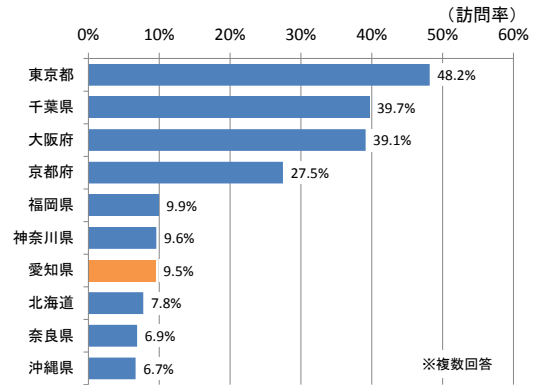
国際会議開催件数は、東京に集中しており、名古屋市は東京大都市圏と大阪大都市圏の都市に次いで第5位となっている。訪日外国人の都道府県別訪問率をみても愛知県は第7位となっており、福岡県や神奈川県と同水準に留まっている。これらから、名古屋大都市圏の国際性は都市規模に比して低い状況にあるといえる。

図表 1-10 国際会議開催件数



※大阪市の国際会議は千里地区で開催されることも多いことから、参考として「大阪市+千里地区」を掲載。
出典：JNTO「2015年国際会議統計」より作成

図表 1-11 訪日外国人の都道府県別訪問率

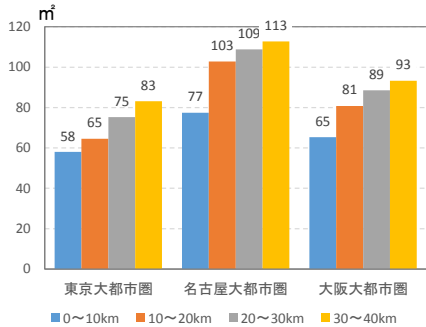


出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査(2016年)」より作成

1-4-5 居住性

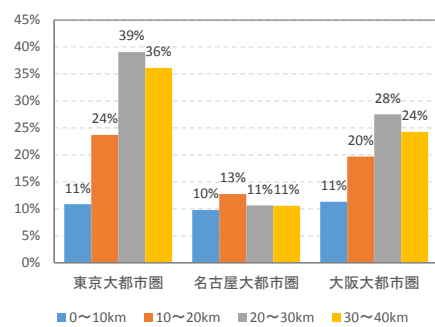
距離帯別の住宅当たり延べ面積の大きさ、通勤時間の短さは、三大都市圏で最も良好である。自治体の財政力指数をみても比較的豊かな状況にあることから、空間的、時間的、経済的なゆとりをもつ都市圏といえる。

図表 1-12 距離帯別の住宅あたり延べ面積



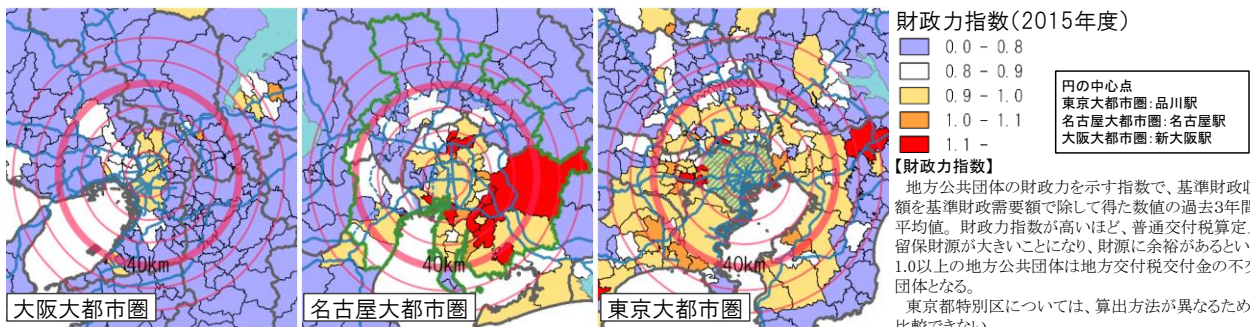
出典：総務省「住宅土地統計調査(2013年)」

図表 1-13 距離帯別通勤時間1時間以上の割合



出典：総務省「住宅土地統計調査(2013年)」

図表 1-14 自治体の財政力指数



出典：総務省「市町別決算状況調(2015年)」より作成

1-5 名古屋大都市圏の発展課題

国ではあらゆる人が暮らしやすい超スマート社会「Society5.0¹⁾」の実現に向けて「未来投資戦略2017」を閣議決定するなど、次世代への大きな舵が切られている。

名古屋大都市圏においても現状の特徴を踏まえ、次世代に向けた取り組みを行っていく必要があり、下記の6つの発展課題を設定した。

■厚みのある産業構造の形成

名古屋大都市圏は自動車産業を中心としたものづくり地域であるが、産業構造の面からは特化しており、多様性がない。国際的な競争と変化に確実に対応していくためには、産業構造に多様性を持たせ、一極集中のリスクを低減させておく必要がある。一方、近年では航空機産業の集積が注目され、国産の飛行機の開発も進められている。このため、航空宇宙産業の振興を一層図るとともに、新たな技術連鎖を促す生産機能の集積強化を図る必要がある。

また、持続的な技術開発を促す研究開発機能や、研修機能、および新たな輸出産業（リニア、高速道路等のインフラ産業）の集積強化も必要である。さらには輸入・内需型産業、コンテンツ型産業、都市型サービス産業等の集積を図っていくことにより、産業構造に多様性を持たせていく必要がある。

■豊かなライフスタイル環境の活用

名古屋大都市圏はほかの大都市圏に比して住宅環境としては時間的・空間的・経済的なゆとりを有する地域となっている。このゆとり特性を生かし、国内外の技術者等が活躍し、かつ Quality of Life（生活の質）が高く、Work-Life Balance（仕事と生活の調和）を保てる大都市圏としての地域づくりが必要である。

当地域が産業と暮らしが高度に融合した地域となっていくためには、都市システム産業を、都市環境を構築する中から振興し、豊かさを実感できる生活環境を創り出し、人を育てることを大切にして教育システムも構築していく必要がある。

■国際性の向上

訪日外国人の増加や国際的な取り引きの増加などを背景として、国際社会への対応が今後さらに求められている。当地に立地する企業は世界的にも活躍する企業であるが、地域の国際性については都市規模に比して乏しい状況である。

これを打破し、世界との交流の主要舞台となっていくためには、国際会議、国際コンベンション、国際的なスポーツ大会等を企画・誘致して開催していく必要がある。

¹⁾内閣府「第5期科学技術基本計画（2016年1月閣議決定）」（「狩猟社会」、「農耕社会」、「工業社会」、「情報社会」に続く、5番目の新たな社会経済の意味を込めて「Society5.0」と命名され、「必要なもの・サービスを、必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供し、社会のさまざまなニーズにきめ細かく対応でき、あらゆる人が質の高いサービスを受けられ、年齢、性別、地域、言語といったさまざまな違いを乗り越え、生き生きと快適に暮らすことのできる社会（超スマート社会）」の実現を目指すとされている。）

■観光・文化資源の活用

当地の観光・文化資源は広範にわたって点在しているという特徴がみられる。しかしながら、道路や鉄道ネットワークが発達していることから、既存の国際空港、新幹線、高速道路網に加え、リニア中央新幹線を活用した周遊型観光や MICE²が展開される地域として観光資源・ルートの開発を推進していく必要がある。

■循環型社会システムの構築

伊勢湾に流入する複数の流域圏で構成される大都市圏であるため、この流域圏の協働により自然体系の保護、適正な水循環の確保等に一体的に取り組むことが必要である。

■国土強靱化への貢献

南海トラフ地震や近年増加するゲリラ豪雨などが懸念される中、日本を支える産業集積地であり大都市圏であるため、地域全体として、安全安心な地域を構築していくことが必要である。

また、リニア大都市圏として東京大都市圏と一体となった国土の中核機能（行政機能、企業本社機能、バックアップ機能）の立地集積を担うことが望まれる。

²企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（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。（観光庁ホームページ・<http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kokusai/mice.html#igi>）

1-6 ビジョンで実現を目指す将来像

以上を踏まえ、名古屋大都市圏を、日本の中枢として豊かな地域となる思いを込めた「Heartland Capital」として、「名古屋大都市圏ハートランドビジョン」のコンセプトに含めるべき要素と目指すべき将来像を以下のように定めた。

■特徴・発展課題を踏まえてコンセプトに含めるべき要素と将来像

○知的産業が集積している地域

ものづくり産業を軸としたクリエイティブな産業が盛んで、人材が多く集積する地域。

○緑と水が織りなす自然が豊かな地域

都市の環境が整っている一方で、豊かな自然を、生活の中で身近に感じられる地域。

○教育環境が充実した地域

技術や知的財産を引き継ぎ、かつ創造的な人材が継続的に輩出できる教育環境が整っている地域。

○防災対策がしっかりした地域

南海トラフ地震をはじめ災害に対するリスク管理と対策が、地域全体としてしっかりと整備され実際に機能する地域。

○大都市圏であるが、過密でなくゆとりある地域

名古屋大都市圏が持つ時間的、空間的、経済的なゆとりを当大都市圏の特徴として、暮らしの質のさらなる向上をしていく地域。

■将来像

『Heartland Capital』

新旧・多分野の技術が「融合」し、新たな技術・産業を「創造」し、世界の新標準に「挑戦」するエリアであって、「ゆとり」を知的に活用する人材等が集まる魅力ある大都市圏。



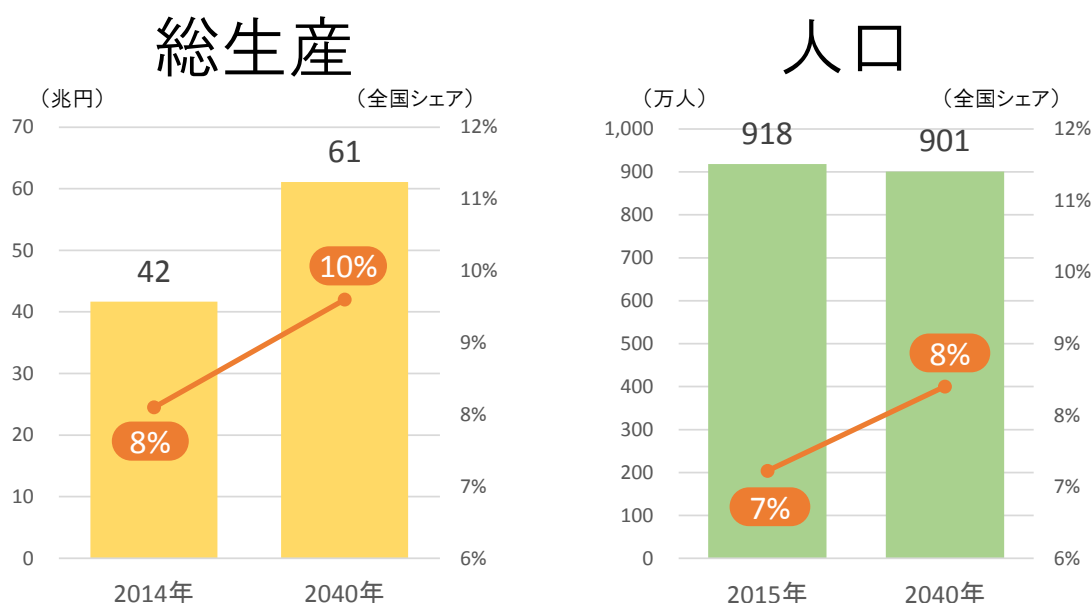
1-7 将来像の実現で顕れる都市規模

名古屋大都市圏が目指す都市規模を、リニア開業に伴う経済効果なども含め、将来像「Heartland Capital」の実現により、以下のように想定した。

GRP（Gross Regional Product：域内総生産）については、名古屋大都市圏内でさらなる生産性の向上や新たな産業の創出などにより2040年の全国シェア10%を目指す。

人口については、全国的な減少が見込まれる中、生活の質の向上や雇用の維持・増加によりおおむね横ばいに推移させ、全国シェア8%を目指す。

図表 1-15 名古屋大都市圏の将来像



【総生産】	2014年	2040年	年平均成長率
全国（GDP）	514.3兆円	636.2兆円	0.8%
名古屋大都市圏（GRP）	41.7兆円	61.1兆円	1.5%
名古屋大都市圏のシェア	8.1%	9.6%	-

【人口】	2015年	2040年	年平均変化率
全国	12,709万人	10,728万人	-0.6%
名古屋大都市圏	918万人	901万人	-0.1%
名古屋大都市圏のシェア	7.2%	8.4%	-

※四捨五入の関係上、計算が一致しない場合がある。

出典：各県「市町村内総生産(2014年)」、総務省「国勢調査(2015年)」、内閣府「国民経済計算(2014年)」をもとに現状の総生産と人口を整理。

[総生産(将来推計値)]：内閣府「県民経済計算(平成13年度-平成26年度)(93SNA、平成17年基準計数)」の県内総生産(名目値)を基準に、三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社「日本経済の注記見通し(2016~2030年度)」のGDP成長率に加え、リニア開業に伴う経済成長を加味して推計。

[人口]：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25(2013)年3月推計)」より作成。

2 分野別の重点施策

今後の名古屋大都市圏の将来像「Heartland Capital」の実現に向けて、我が国の国づくりビジョンである「Society5.0」の考え方を含みつつ、「産業分野」、「生活・暮らし分野」、「交通・交流分野」、「防災分野」の4つの分野で重点施策を推進する。

■産業分野

名古屋大都市圏の産業構造は厚みが不足しており、ものづくり産業集積を生かしながら、次世代をリードする産業振興や、新産業を創出する視点が必要である。当地の基幹産業である自動車産業に関しても、欧州やインド、中国では電気自動車への急速シフトが見込まれているほか、自動運転技術の開発／実装面では、業種の垣根を越えて、IT企業、研究開発機関を巻き込んだ世界的な覇権争いが激化している。また、世界的にいち早く少子高齢社会を迎える我が国では、社会保障財源の肥大化を抑制し、医療費負担の軽減に寄与するため、健康長寿社会の実現を支える産業の振興、社会構造変革を支える基盤構築を欠くことができない。また、こうした知見や関連技術は、トップランナーとして、今後、適用の幅を拡大できる可能性が期待される。

そこで、「産業分野」に関しては、産業経済中枢圏として厚みのある発展が求められることから、大都市圏型産業クラスターの形成を目指して、航空宇宙、ロボット、ナノテク等の先端産業や長寿社会を支えるライフサイエンス産業の振興、およびこれらを支えるAI（Artificial Intelligence：人工知能）技術をはじめとする高度なICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）の実装促進が重要である。加えて、これら産業をベースとしたイノベーションを創出しやすい環境を構築する必要がある。

■生活・暮らし分野

近年、労働力不足の問題が露呈しており、ロボットやAI技術は、我々の日常社会においてその存在感を増すことが見込まれる。そのため、先進技術や革新的アイデアを創造し、社会の幅広い関係者を巻き込んだコーディネーション役を担う企業や人材を圏域内外から当地に引き寄せる必要がある。

そこで、「生活・暮らし分野」に関しては、人材を育み、ゆとりある豊かさを実感できる大都市圏として、魅力的な社会環境を構築するとともに、名古屋大都市圏の存在意義や価値を共有できる土壌づくりや社会形成が求められる。まずは、当地の誇りやアドバンテージに関する実感を圏域内部から育むために、圏域内の子供から大人まで高度な教育システムに基づく人材育成を実践する。また、他地域への転出を留め、都市空間の豊かさを実感できる生活環境を創出するため、緑や水辺空間における憩いとにぎわいの創出など、多世代を刺激する多面的な魅力を有する生活空間／環境の構築に取り組む必要がある。

■交通・交流分野

名古屋大都市圏は、将来においても我が国の東西幹線交通の要衝であることが見込まれる。革新的なリニア開業インパクトを享受するためには、すべからく、リニア駅を核とした名古屋大都市圏の交通アクセスの向上および高度化が必要である。また、前述のとおり、電気自動車へのシフトや自動運転技術などは、破壊的ともいえる技術革新がスピードを伴って世界中に押し寄せている。また、名古屋大都市圏の拠点性・中枢性を高め、持続的かつ意欲的な発展を継続するには、国際的に魅力やポテンシャルをアピールする必要がある。

そこで、「交通・交流分野」に関しては、自動運転に支えられた交流社会の実現を目指して、次世代型公共交通網の構築に資する技術開発や実装の促進支援、および関連産業の振興を図ることが求められる。また、統合型リゾート（IR³）やMICEなど国際的な交流拠点整備を検討するとともに、1つの象徴性としてこれらの移動の高度化／自動化を推し進める必要がある。

■防災分野

我が国は自然条件から災害が発生しやすい特徴を有しており、特に名古屋大都市圏においては、南海トラフ地震の発生が懸念されている。また、我々の経済活動、社会活動を支えるインフラは急速な老朽化に直面している。

そこで、「防災分野」に関しては、世界から信頼を得る安全性の確保に向けて、圏域内住民の防災意識の向上に加えて、ハード／ソフトの両面から防災・減災の取り組みを進め、企業や住民が安心してかつ持続的に活動できる都市圏を構築する。また、その暁には、培った防災システムそのものが、国内外に対して訴求可能な重要なコンテンツとなる。

世界的な変化のスピードに注意を払いつつ、名古屋大都市圏における秀でた地域特性をさらに伸ばし、弱含みとなる諸課題の克服を目指して、各分野の重点施策をちゅうちょ無く進めることにより、名古屋大都市圏の競争力や魅力の向上、大都市圏としての躍進が期待される。次のページからは、4つの各分野において、名古屋大都市圏が取り組むべき具体的な重点施策を記載する。

³ Integrated Resort の略。特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律（IR推進法）では、特定複合観光施設として、カジノ施設および会議場施設、レクリエーション施設、展示施設、宿泊施設その他の観光の振興に寄与すると認められる施設が一体となっている施設であって、民間事業者が設置および運営するもの、と定義されている。

産業分野

■現状・特性等

- 第2次産業従業者数が名古屋市を除く都市において多く、比率も高い。
- 製造品出荷額等において、「輸送用機械器具製造業」が約51%と高い比率を占めている。次いで「鉄鋼業」、「電気機械器具製造業」、「化学工業」がそれぞれ約5%と続く。
- 航空機産業では「東海北陸コンポジットハイウェイ構想」、「アジア No.1航空宇宙産業クラスター形成特区」、自動車産業では「次世代自動車製造拠点」、ヘルスケア産業では「三重県・岐阜県医療福祉機器開発連携事業」などのプロジェクトが進行中。また、ロボット産業の企業や工場が多数立地している。
- 自動車産業において、EVや自動運転技術などの技術開発と量産・実用化への世界的な競争が激化している。
- 世界的なICT企業のロボットベンチャー企業買収が加速化。
- クリエイティブな産業に従事する人材はほかの都市圏に比べて少ない。

■課題

- 次世代産業を振興・創出。
- ものづくり産業の進化への準備・対応（働き方、技術革新）。
- 長寿社会を支える産業の振興。
- 少子高齢化が進展し、ものづくり産業を支える人材の不足。

■目指すべき方向

○大都市圏型産業クラスターの形成

- 先進的な都市環境を構築する技術やシステム、制度を開発・普及する「都市システム産業」を振興する。
- 次世代産業（ロボット、健康長寿など）をリードする地域として、ものづくり産業をさらに振興する。
- 産業を支える人材が地域内で育ちやすい環境を整える。
- 先進的な技術を導入しやすい環境が構築され、国内外から開発者も集まる都市圏とする。
- 先進的な健康長寿産業が発展し、国内外から人が集い、医療ツーリズムが展開される都市圏とする。
- ものづくり産業をベースとしたイノベーションが起きやすい都市圏とする。

■目指すべき方向の実現に向けたプロジェクト

「都市システム産業」の振興

- ①人流・物流の自動化促進による都市交通システム産業の先進地化
- ②地域の総合的安全・安心システム構築による都市安全システム産業の先進地化
- ③ロボット産業の集積促進

「ライフサイエンス産業」の振興

- ④グッドエイジング・フロンティアの形成
- ⑤ICTを活用したスマート農業産業の先進地化と高齢者が活躍する健康長寿地域の実現

振興方策

- ⑥開発コンペティションの開催促進
- ⑦イノベーション人材の創出に向けた環境構築
- ⑧国内外の高度人材育成・確保のための奨学金制度

①人流・物流の自動化促進による都市交通システム産業の先進地化

自動運転技術は、自動車産業のほか、ICT 産業などでも急速に開発が進められており、今後、大きな成長が見込まれる先進技術である。名古屋大都市圏は日本の自動車産業の中心地であり、自動車の開発技術の集積度は極めて高い。そこで、今後は積極的に ICT 技術と連携し、自動運転技術の開発・実証実験を行い、世界に先んじた人流・物流の自動化を図っていく。

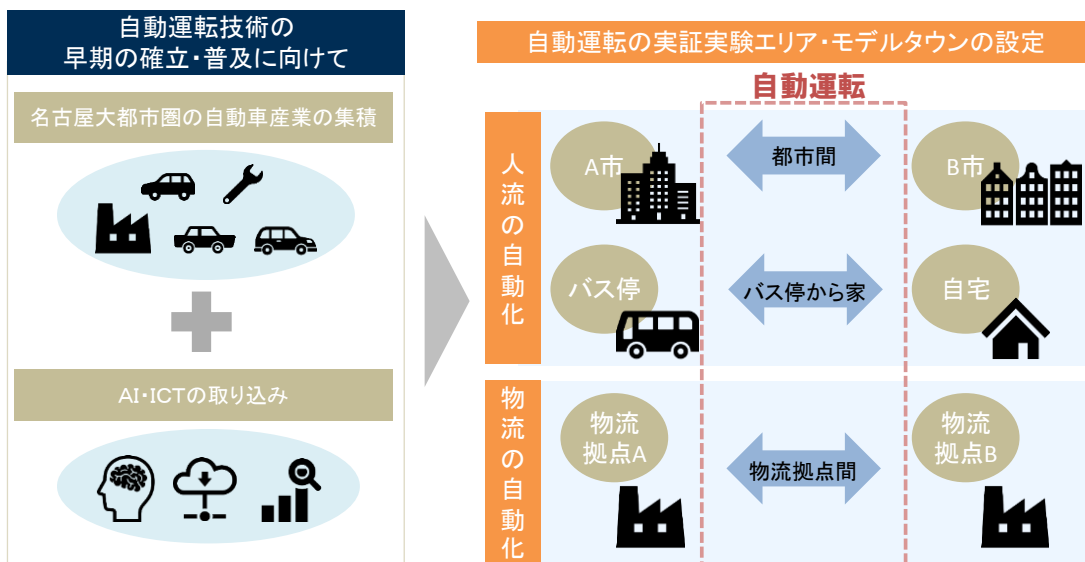
ICT の発達に伴い、世界中で AI など ICT を活用した自動運転技術の開発競争が激化している。日本においても、大手自動車メーカーが海外の大手 AI 企業と提携をするなど、取り組みは加速しており、自動運転の実現への期待が高まっている。

名古屋大都市圏において、高度に集積している自動車産業の技術を将来にわたって進化させ、今後も国内外の人流・物流を支えていくためには自動運転技術のいち早い確立・普及が不可欠であると考えられる。

そこで、名古屋大都市圏においてより積極的に人流や物流の自動化に取り組むことで、自動運転技術の開発を促進する。人流においては、自動車やバスの都市間の移動や都市内の移動、また、中

山間地やオールドニュータウン等におけるラストワンマイル（バス停や駅などから玄関前まで）の移動について自動運転化を行う。物流においては、物流拠点間のトラックの移動において自動運転を導入する。

これらの自動運転技術の確立にあたっては、名古屋大都市圏内で実証実験エリアやモデルタウンを複数設定した上で、産学が一丸となって開発を進め、行政がサポートしながら実証実験を活発に行っていく産学官の連携が必要である。将来的には、自動車産業としてだけでなく、都市交通システム産業として日本だけでなく海外にも輸出できるよう先進的な地域としていく。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[自動車関連企業] 自動運転システム、自動運転車の開発 [大学・研究機関] 自動運転システムの開発・提供 [国・県・自治体] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[人流] 豊田市（中山間地）、名古屋市ー豊田中間、名古屋市ー四日市市間、名古屋市ー岐阜市間、小牧市、春日井市 等 [物流] セントレアー物流倉庫（小牧市など）間

②地域の総合的安全・安心システム構築による都市安全システム産業の先進地化

少子高齢化等が進む中、防犯、防災、介護などの面から地域の安全・安心の低下が懸念されている。そこで、防犯、防災、交通安全、救急、介護などを連携統合した地域の総合的な安全・安心システムを構築する。構築したシステムは都市安全システム産業の大きな柱として国内外へ展開する。

日本の高齢者数は増加の一途をたどっており、直近（2015年）の国勢調査では高齢者数が過去最高となり、高齢化率も26.7%となった。高齢者の増加に対して若者の増加は少なく、さまざまな活動における「担い手の不足」が全国的な課題となっている。

こうした中で、高齢者の見守りや介護需要が増えているが、子供世代によるサポートを受けにくい高齢者だけの世帯が増加している。

一方、流入人口の多い都市部においては昔ながらのコミュニティが薄れてきており、地域の安全安心の低下が懸念されている。

この社会問題に対応するため、名古屋大都市圏において、防犯、防災、交通安全、救急、介護などを連携・統合した地域の総合的な、安全・安心システムを整備していくことが重要となるが、現状、こうした総合的なシステムはほとんどみられず、個々の分野内に留まっていることが多い。

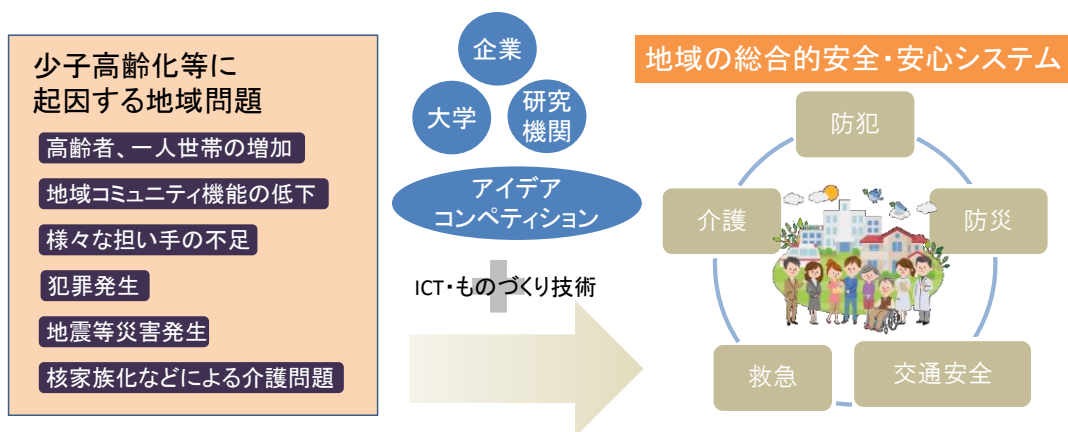
そこで、ものづくり産業の技術とICTを融合さ

せて、産学官が連携し、都市全体として地域の安全・安心システムを構築する。

防犯においては監視カメラと警告装置および救護体制が連携したシステム、防災においては有事の初期対応と避難行動を確実に実施可能なシステム、介護においては遠隔見守りシステムなどを導入し、各ホームセキュリティーと地域の総合的な安全・安心のシステムとしていく。

こうしたシステムの構築にあたっては、産学官民が連携して進め、ものづくり企業は個々の機器の開発だけではなく、各種ハード・ソフトウェアを組み合わせた一体的なソリューションとして、都市システムの構築を支援する。また、継続的にアイデアコンペティションを開催し、広くアイデアを募集し、積極的にシステムに反映していく。

また、構築した地域の安全・安心システムは都市システム産業の大きな柱として、全国そして世界へも輸出する。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○	○	[製造業] システムの製造・販売 [ICT企業] システム開発 [大学・研究機関] アイデア・システム開発 [市町村] システムの導入促進 [住民] アイデアの提供	名古屋市、人口30～40万人の中核都市（岐阜市、豊田市、岡崎市、一宮市、四日市市）より導入

③ロボット産業の集積促進

ものづくり産業の高度な集積とリニア中央新幹線による時間距離の大幅な短縮という機会を生かし、国内外から AI 技術者を呼び込み、ロボット産業の集積を図る。産学官が連携し、日本ひいては世界最先端のロボット産業の集積地となるよう早期の取り組みを行う。

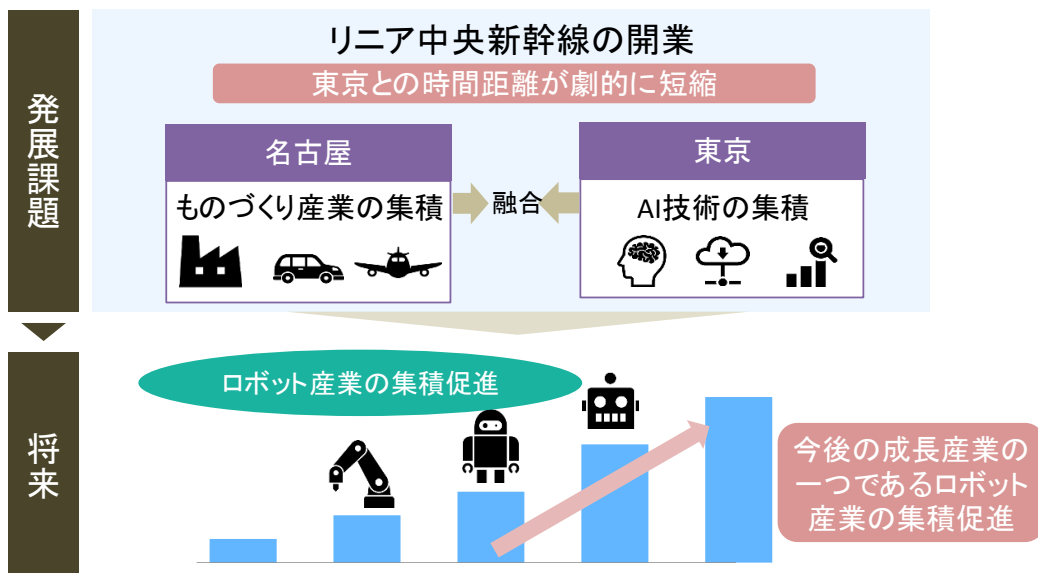
ロボットといえればかつては製造業のオートメーション化に伴い導入された産業用ロボットだけがイメージされてきた。しかしロボットの活用は、近年においてもものづくり分野だけではなく、医療や介護、インフラメンテナンスや災害対応等にも広がりを見せている。

こうした中、一般社団法人日本ロボット工業会によると 2016 年の日本のロボット生産台数は過去最高を記録し、製造品出荷額も 6,000 億円規模に達したという。今後も、世界的な設備投資の増加、人手不足の解消の必要性を背景にロボット需要が高まるとしており、産業としての期待も高い。

翻って、名古屋大都市圏はものづくり産業の世界有数の集積地となっており、産業用をはじめとしたロボットの製造業の集積度も高いが、ロボットの頭脳となる AI 技術を持った企業の集積度は

世界的に見れば低い。しかしながら、将来的にはリニア中央新幹線の開業により国内企業や外資系企業のヘッドクォーターが集積する東京との距離も近くなるため、時間距離のデメリットを克服できる可能性がある。名古屋大都市圏のさらなる発展のため、ものづくり産業を生かしつつ、AI 技術と融合したロボット産業の集積促進が望まれる。

そこで、国内外から AI 技術者を呼び込み、ロボット産業の集積を図る。集積促進にあたっては、愛知県が 2020 年に開催するワールドロボットサミットにおける協働をはじめ、リニア開業も見据えつつ、産学官が連携する。名古屋大都市圏が日本、ひいては世界最先端のロボット産業の集積地の地位を確立すべく、早期に集積を図る。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[企業] 技術開発、製造 [ICT 企業] AI の開発 [大学・研究機関] AI、ICT をはじめとしたロボット技術の開発・提供 [県・市町村] 関連企業の誘致	愛知県内

④グッドエイジング・フロンティアの形成

名古屋大都市圏の有するナノテク技術、高度医療技術・再生医療技術、健康食品技術(発酵産業)を生かして、健康長寿産業の振興を図る。さらに観光業・観光地とも連携し、医療ツーリズムの展開も図り、名古屋大都市圏をグッドエイジング・フロンティアとして新たな産業の柱を築く。

日本は世界でトップクラスの長寿国として、世界から注目を集めている。我が国でも健康長寿への関心は高く、また、今後は世界的にも高齢者の増加が見込まれるため、ますます健康長寿産業の需要が高まっていくものと推察される。

名古屋大都市圏においては、ナノテク技術に関して、知の拠点あいちや名古屋大学などの研究開発拠点が集積し革新的なアンチエイジングの新製品・新技術の創出が進められている。

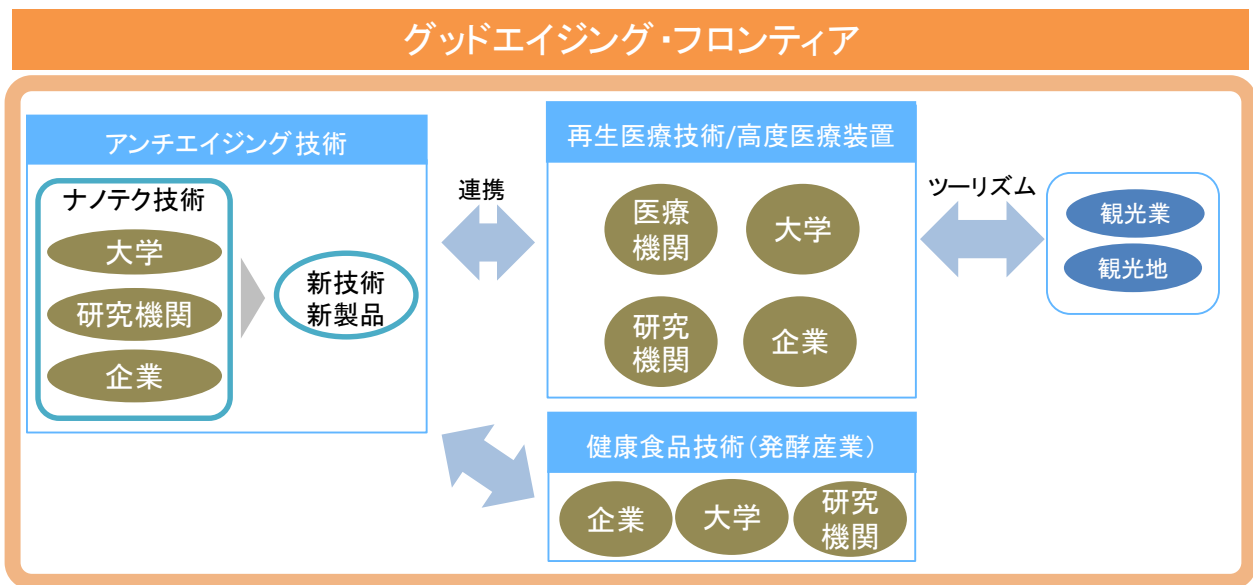
また、健康長寿医療の拠点として、名古屋市には日本初のがん専門施設である愛知県がんセンター、大府市には健康長寿の研究・医療拠点である国立長寿医療研究センターが立地している。

さらに、みそや酢など、日本の伝統的な健康食である発酵食品の技術も集積しており、健康長寿

産業への活用が期待される。

そこで、これらのナノテク技術、健康長寿医療技術および健康食品技術の集積を生かし、健康長寿産業の振興を図る。相互の技術の連携を積極的に図り、新たな技術や製品の開発を促す。さらに、健康長寿に関する医療技術の提供と観光をセットにした医療ツーリズムを展開する。

これらの健康長寿に応用できる技術や資源の活用により、健康長寿産業の振興を面的に拡げていくことを“グッドエイジング・フロンティア”とし、名古屋大都市圏における新たな産業の柱の一つとして、研究開発とともに、医療ツーリズムを通じた外からの交流人口の拡大を図る。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[企業] 製品の開発・製造 [医療機関] 臨床ツーリズム連携 [観光業] ツーリズム開発 [大学・研究機関] 技術開発 [国・県] 開発費等の財政支援、海外情報発信	大府市、名古屋市と周辺地域

⑤ ICTを活用したスマート農業産業の先進地化と高齢者が活躍する健康長寿地域の実現

ものづくり産業の集積地として、産学官が連携し、ICTを活用した農業の自動化・ロボット化に取り組むことで、名古屋大都市圏をスマート農業の先進地とし、高齢者が長期にわたって活躍できる健康長寿地域を実現する。将来的には、これらのスマート農業をシステムとして海外にも輸出する。

農業は我々に豊かな食生活や国土・自然環境の保全などをもたらしてくれているが、我が国において低い生産性や高齢化および担い手の減少が課題となっている。また、農業技術等のノウハウは暗黙知や経験則によるところが大きく、地域によっても異なるため、伝承が難しい。そのため、農業の効率化による生産性の向上や農業就業人口の向上が課題となっている。

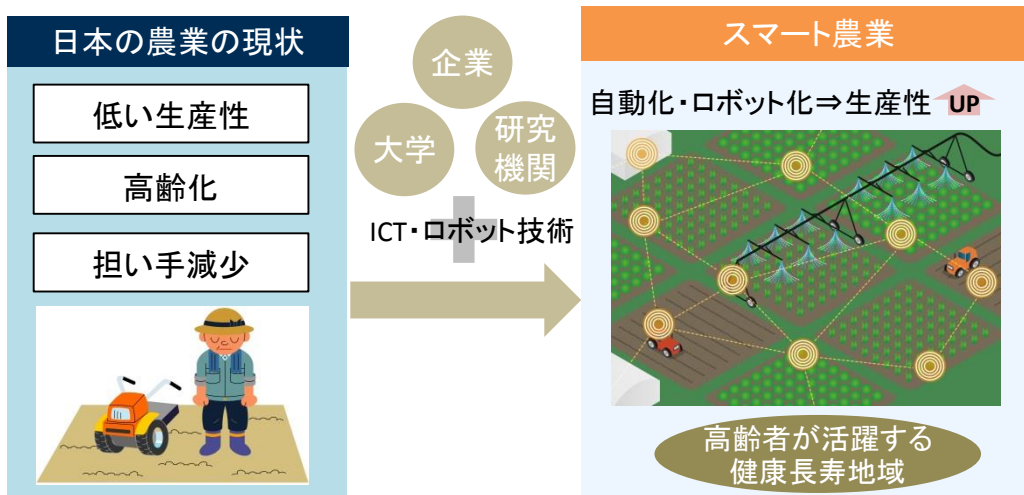
これらの問題を解決すべく、ICT やロボットなどを活用したスマート農業の取り組みが始まっている。例えば、ICT の活用により、暗黙知をデータ化することで、伝承上の課題を軽減したり、自動管理による人件費や電力・水資源の節約で生産性を向上したりすることなどが期待されている。また、自動化・ロボット化が進むことによって、省力化・軽労化・安全対策がされ、農業従事者の従事

年齢の引き上げや、定年退職を迎えた製造業従業者など農家以外の就農や兼業農家の水準も向上することも期待できる。

そこで、名古屋大都市圏のものづくり産業と周辺地域も含めた農業の集積を生かし、ものづくり技術、農業生産技術およびICTを融合して農業の自動化・ロボット化を進める。取り組みにあたっては、企業、大学および農業や工業の研究機関が連携して、研究・開発を行う。

最先端のスマート農業によって当地域の農業生産性を高めるとともに、高齢者が活躍できる健康長寿地域の実現にもつなげる。

将来的には、これらのスマート農業をシステムとして海外にも輸出し、当地域を「スマート農業産業」の集積地とする。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○	○	[企業] 研究開発、製品製造 [大学・研究機関] 研究開発 [行政] 制度・開発支援 [住民] 農業従事	[研究開発] 名古屋市 [適用] 名古屋大都市圏内の農地

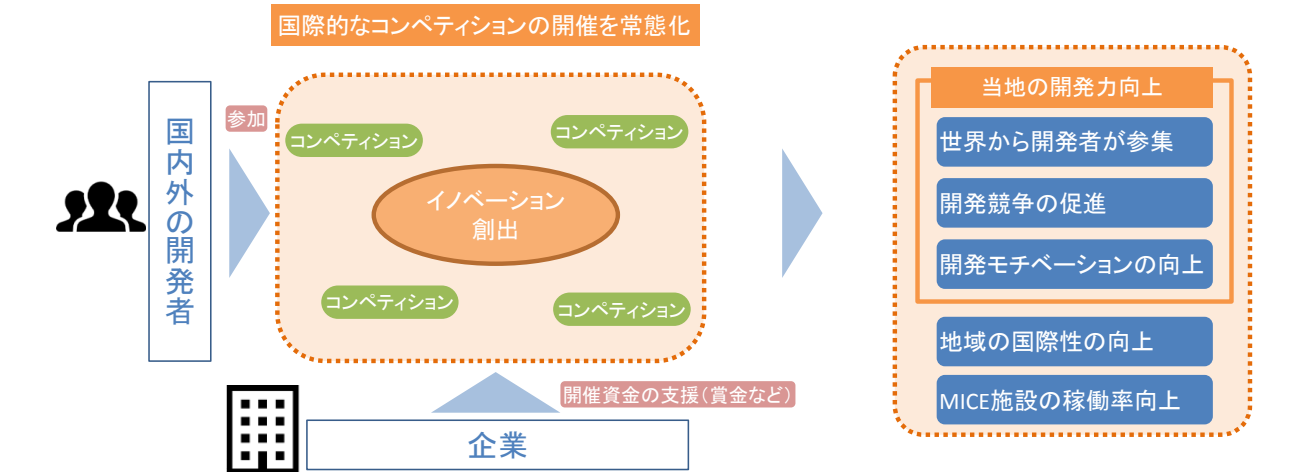
⑥開発コンペティションの開催促進

ポピュラーからニッチまで、さまざまなテーマの開発コンペティションを常時開催し、世界中から開発者を呼び込むことで、アイデアや技術の対流を促し、開発競争を促進させる。そして、当地における技術イノベーションを加速させ、名古屋大都市圏から世界に向けて新しい技術を発信する。

情報化社会の進展等によって、世界の製品開発スピードは加速している。ものづくりにおいても世界規模の展開が求められており、名古屋大都市圏に立地する企業も多数が海外進出している。また、長年培われてきたものづくりの技術を生かし、世界的なシェアを持つ企業も多数立地している。当地は今後もものづくりをベースとした産業の発展が望まれており、そのためにはイノベーションの促進などにより、世界に先駆けた製品の開発が不可欠である。一方で、当地は国際的に活躍する企業は多数立地しているが、地域自体の国際性はほかの大都市圏に比較して高いとはいえない状況にある。アメリカにおいては、AI技術などの開発競争の中で開発コンペティションが大きく貢献している先例がある。

そこで、名古屋大都市圏におけるものづくり地域の特徴を生かし、製造業を中心とした開発コン

ペティションの開催を促進する。AI、ロボット、自動運転といった大きなテーマだけではなく、ニッチなテーマについても取り扱い、大小さまざまなコンペティションが名古屋大都市圏内の至る所で開催されている状況を構築する。また、開催にあたっては、国内外から参加者を募り、世界中からの高い注目のもと、世界中から開発者が当地を訪れるようにすることによって地域の国際性を高める。なお、コンペティションの開催にあたっては、参加者の開発意欲を向上させるため、賞金を提供してくれるスポンサーを募集し、インセンティブとして優勝者に授与する。こうしたコンペティション開催の常態化により、当地の開発力がいっそう高まるとともに、当地から世界に向けて新しい技術を発信しつつイノベーション創出が促進されることを狙う。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○	○	[製造業等企業・業界団体] コンペティションの開催・開催支援（資金援助） [大学・研究機関] 参加、参加者の誘致 [大小 MICE 施設を管理している自治体] コンペティションの開催・開催支援 [住民] アイデアの提供	名古屋大都市圏全体

⑦イノベーション人材の創出に向けた環境構築

クリエイティブ人材の創作能力の活性化・起業促進および起業家の育成を図ることでイノベーションが促進され、名古屋大都市圏の産業構造に厚みをもたらされる。そのため、クリエイティブ人材や起業家が企業や出資者等とつながりやすい環境を整え起業しやすくするとともに、コワーキングスペースなどを整備し、イノベーション人材同士のネットワーク構築も促進し、コラボレーションが起きやすい環境を整える。

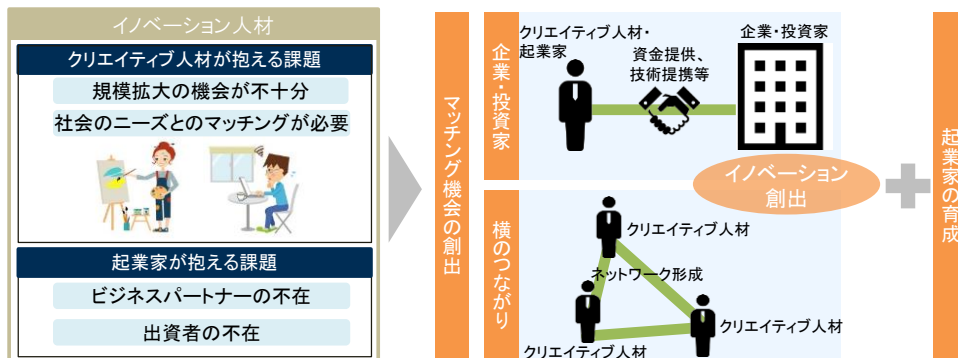
デザイナー、プランナー、アーティスト、そしてロボット・AI 開発者など、個人や少人数で活動するクリエイター達が持つ無数の独創的な発想や作風や技術は、時に社会の豊かさの向上や技術革新の源となる。また、新たなビジネスアイデアが社会の大きな潮流となることもある。このようなクリエイティブ人材、起業家の才能や活動が社会にインパクトを与え、イノベーションを起こすためには、社会のニーズとのマッチングにより、大きな舞台での活躍や、継続的な創作環境の維持が必要となる。

しかしながら、創作意欲が旺盛なクリエイティブ人材は往々にして創作に時間を取られてしまい、さまざまな出会い・機会に対して十分にアプローチできていないことが多い。また、よいビジネスアイデアを持ちながらも、ビジネスパートナーや出資者に巡り会えないために起業の機会を逃している起業家もいる。そのため、せっかくの能力も社会に生かされないままになっていることが多いと考えられる。こうした課題に対応すべく、大阪では公益財団法人大阪市都市型産業振興センター

がメビック扇町というクリエイター支援施設を運営するなどして、クリエイティブ人材のビジネスマッチング等を支援している。

名古屋大都市圏においてもクリエイティブ人材や起業家と企業や出資者等とのマッチングの不足を解決し、創作能力・ビジネス能力を広く大いに発揮してもらうことが社会の豊かさの向上に有益である。

そこで、クリエイティブ人材や起業家が、企業や出資者等とつながりやすい環境（資金的なハードルを低くした展示会の開催など）を構築し、起業やイノベーションの創出を促進する。また、横のつながりとしてクリエイティブ人材同士のネットワーク構築に向けて、クリエイティブ人材が集まるコワーキングスペースの設置や短期間で入れ替わる展示スペースの設置などを促進し、コラボレーションが起きやすい環境を創出する。こうして名古屋大都市圏内のクリエイティブ人材の能力の活性化を図っていく。合わせて、大学教育などを通じた起業家の育成を図る。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[企業、エンジェル投資家] アイデアへの投資 [大学、クリエイター] 創作 [県・市] ネットワーク構築のサポート	名古屋市（名駅、金山、大須、伏見、栄地区）

⑧国内外の高度人材育成・確保のための奨学金制度

高度な技術や研究・開発に対応できる高度人材の不足は顕在化してきており、将来においてはさらに深刻化することが想定される。ものづくり産業を支える高度人材を育成・確保するため、名古屋大都市圏の行政・企業・大学が連携して、奨学金制度を創設し、制度と連携した形でものづくり産業への就業促進の支援をする。

名古屋大都市圏を支えるものづくり産業は長年の技術の蓄積とともに成長を重ねてきた。しかしながら、少子高齢化の中、人手不足、特に高度な技術や研究・開発に対応できる高度人材の不足は、顕在化してきており、将来はさらに深刻化することが想定され、ものづくり産業の発展において大きな課題となっている。

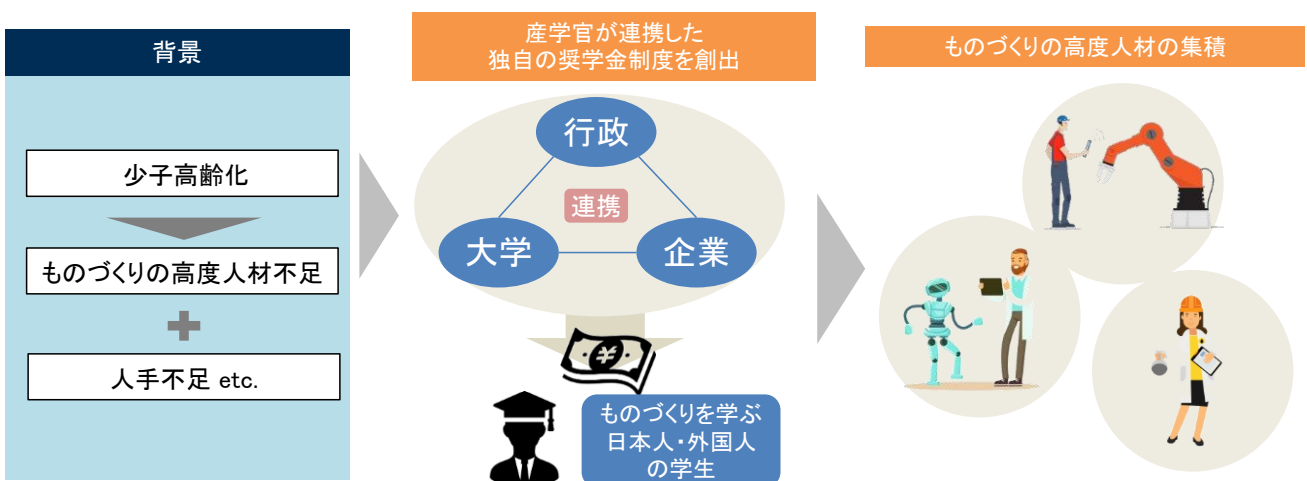
国において、国内学生向けの新たな給付型の奨学金制度の検討が進められているが、ものづくり人材の育成・確保に焦点を当てたさらなる対応が必要と考えられる。

そこで、ものづくり産業を支える高度人材を育成し確保していくことを目的として、国内外の学生を対象とした給付型の奨学金制度を、名古屋大都市圏の行政・企業・教育機関が連携して創設し、発展させる。その際、日本人に限らず外国人の学

生を対象とすることにより、多様でグローバルな高度人材の確保につなげる。

また、奨学金制度と連携した形で、ものづくり産業への就職促進の支援を一貫して行い、国内外の高度人材を確保する。

具体的には、名古屋大都市圏内の大学が全体的に留学生の受け入れを強化するとともに、授業を通じたモノづくりへの理解促進を図る。企業においては、奨学金の拠出のほか、外国人の受け入れ体制を整え、圏域内の大学と連携した積極的な採用活動を展開する。行政機関においては奨学金の拠出のほか、奨学金制度の運用を担う。これらを通じて、名古屋大都市圏内で学んだ学生がものづくりを支える人材として地域に根づく制度にしていく。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[企業] 奨学金拠出、採用、情報提供 [大学・研究機関] 就職活動の支援、留学生受け入れ [県] 奨学金拠出、奨学金制度の運用	[企業] 名古屋大都市圏内 [国内学生向け大学] 名古屋大都市圏内 [留学生向け] 名古屋大都市圏内

2-2 生活・暮らし分野の重点施策

生活・暮らし分野

■現状・特性等	■課題
<ul style="list-style-type: none"> 庄内川水系や木曾川水系など、地域内外で多数の市町村にまたがる流域がある。 下水道の人口普及率が低い地域もある。また、下水道を含む汚水処理の人口普及率においても低い水準にある地域がある。 三世帯世帯比率は名古屋市の郊外において高くなっている。 4年制大学は名古屋市内に集積しており、学生は名古屋市内に圧倒的に多い。 20～24歳の若年の就業者は名古屋市以外の産業集積都市に多い。 高校生の進学先は、関東や関西の大学が多く、東海3県では転出超過となっている。 名古屋市において緑被率が減少している。 	<ul style="list-style-type: none"> 次世代を支える人材の教育・育成の不足。 都市空間において多世代を刺激する空間・機能の不足。
■目指すべき方向	
<p style="text-align: center;">○高度教育システム・豊かさを実感できるゆとりある地域</p> <ul style="list-style-type: none"> 安心して子を産み育てられる出生率の高い地域を構築する。 若者の誇りを育む社会システムを構築する。 発想力豊かなものづくり人材を育成する。 ICTを活用し、どこに住んでも先進的で高度な教育が受けられる環境を整える。 緑や水を感じられる空間が広がり、居住者のみならず、来訪者にとっても随所で憩いを感じられる都市圏となる。 先進的な技術が導入され、日常生活において技術革新の刺激を感じられる都市圏となる。 都市全体でエネルギー効率が高められ、エネルギー制約のリスクが低い都市圏となる。 安心して暮らせる地域社会を形成する。 	
■目指すべき方向の実現に向けたプロジェクト	
<p style="text-align: center;">明日のエジソンを育む教育システムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ①教育現場における発明家講座の展開 ②バーチャルリアリティを活用し、海外体験を模した研修型語学授業の展開 ③文化・教育施設を活用した教育システムの構築 	<p style="text-align: center;">豊かさを実感できる生活環境の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ④緑のコリドー(回廊)によるコミュニティ空間の形成 ⑤水辺空間における憩いと賑わいの創出 ⑥流域圏の広域連携の推進 ⑦エネルギー効率の高い資源循環型都市圏の形成 ⑧エコモビルの普及 ⑨オレンジタウン構想の推進 ⑩保育・介護現場へのICT導入

①教育現場における発明家講座の展開

次世代のものづくりを支える担い手(技能者、データサイエンティスト⁴等)を名古屋大都市圏から輩出するため、小学生から高校生を対象に、高度なスキルを持ったものづくり技術者およびノーベル賞受賞者による講演や授業を各学校に同時配信し、多くの学生が刺激を受けられる「発明家講座」を展開する。

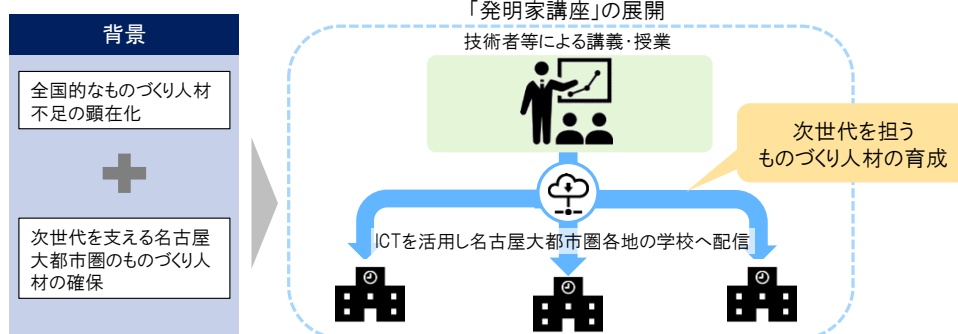
経済産業省の「ものづくり白書」(2017年版)にも示されているように、全国的に製造業の就業者数の減少が続いており、ものづくり人材の不足が顕在化している。特に若者の確保が困難といった課題が挙げられている。とりわけ、名古屋大都市圏は自動車、航空宇宙、高度素材産業等、世界的な製造機能の集積があり、次世代自動車産業、ロボット産業、ナノテク産業等の振興が発展課題となっており、これら産業の担い手となる人材の確保が必要となっている。

一方で東海3県の高校生は、関東や関西の大学へ進学する例が多く、就職時にも東海エリアに戻って来ることなく、関東や関西に就職してしまうケースもみられるなど、当地域の経済活動を担う有能な人材が他地域に流出している現状がある。ものづくり産業の担い手を確保するためには、こうした若者の流出を抑制するとともに、一度は関東や関西に出ていった若者が名古屋大都市圏に戻って来てもらうことが重要となる。

また、名古屋大都市圏には、ものづくり産業を

支える高度なスキルを持った技術者やノーベル賞科学者がいることも特徴である。この点、身近に技術者や科学者といった第一人者が多数いることは、圏域内の若者にもものづくりや科学技術への興味を向けてもらう上で大きな刺激となる。

そこで、名古屋大都市圏内の将来を担う小学生から高校生を対象に、技術者や科学者など第一人者を招へいし、その道の技術や研究内容に関する講演や授業を実施し、ICTを活用して圏域内に同時配信する「発明家講座」を展開する。講座の配信とともに、地元企業のものづくり技術者等が各校に出向いて講座をフォローしながら、技術や研究開発等の魅力について話すことも同時に実施する。その際、名古屋大都市圏が世界屈指のものづくり地域であることとあわせて、名古屋大都市圏内にある企業において、若者が当地域や他地域で培った技能や技術を遺憾なく発揮できる活躍の場があることも伝える。これにより、名古屋大都市圏内において、次世代のものづくりを支える人材を圏域内から輩出することにもつなげる。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[企業] 技術者の派遣 [大学] 研究者の派遣 [県・市町村教育委員会] プログラム企画、大学・企業への依頼、講義場所の確保、技術者間調整、学校間調整	名古屋大都市圏全域

⁴ ここではビッグデータ等を分析しビジネス等で生かせる結果を導く職業につく人を指す。

②バーチャルリアリティを活用し、海外体験を模した研修型語学授業の展開

グローバル社会に対応できる人材を育成するため、名古屋大都市圏の小学生から高校生を対象に、「バーチャルリアリティ」を活用して、海外の空港、ホテル、学校などのさまざまなシーンを設定した学習プログラムを提供し、語学力向上と他文化への理解を深める「海外体験型語学授業」を展開する。

名古屋大都市圏にはグローバルに活躍する企業も多く立地しているが、都市圏の国際性が規模に対して乏しい状況にある。一方、グローバル化の進展に伴い、人、モノ、カネが世界を行き交う時代となってきた。従って、将来においても、国境を越えた移動の活発化や貿易を通じた商品・サービスの取り引き、海外への投資や海外からの投資は増大することが考えられる。

名古屋大都市圏が発展していくためには、世界に冠たる都市圏として、グローバル化に対応し、世界を相手に多様な人材や企業を名古屋に呼び寄せることが重要となる。そのためには、まずは、圏域内の学生に対して、語学力の底上げが必須の条件となる。

語学力の底上げに向けては、圏域内の学生が海外留学の経験等を積みあげていくことが有効と考えられるが、こうした機会が得られるのは、主にコスト面の制約から一部の学生に限られてしまう。

そこで、語学力の底上げを圏域内に広く展開するために、近年、技術が向上しているバーチャルリアリティを教育現場で活用し、学校にいながらにして、海外体験が可能となる学習プログラムを提供する。これにより、より容易かつ低コストでの海外体験が可能となり、多くの学生の外国語への対応能力を高めることが期待できる。

具体的な取り組みとしては、小学生から高校生を対象に、机上の授業に加えて、実際に海外旅行で直面する空港、ホテル、学校などのシーンを設定し、海外の雰囲気を感じながら、そこで交わされる会話、やりとり、マナー等を学ぶバーチャルリアリティによる学習プログラムを教材として提供する。

こうした語学力向上や他文化への理解を深める「海外体験型語学授業」を行うことにより、グローバル社会に対応できる人材を育成する。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○		○		[企業（教育）] プログラム企画案の作成 [企業（VR 企業）] プログラム作成 [企業（旅行会社）] 海外情報の提供 [県・市町村教育委員会] 機材の購入、モデル校の選定	名古屋大都市圏全域

③文化・教育施設を活用した教育システムの構築

名古屋大都市圏の博物館・美術館・科学館・図書館、企業施設や大学の図書館が持つ展示物、資料、情報などをデジタル化・オープン化し、相互に共有・連携する。そのシステムを学校教育および教育旅行や産業観光にも活用することで圏域の一体感の醸成や国内外に向けてものづくり産業への理解を促進する。

名古屋大都市圏を構成する自治体には、それぞれの地域の風土や文化が学習できる博物館や図書館、科学を身近に学べる科学館、地域経済を支えている企業の施設・大学の図書館などが広く分布している。例えば、かかみがはら航空宇宙科学博物館、岐阜県刃物会館、トヨタ産業技術記念館、博物館明治村、リニア・鉄道館、徳川美術館、四日市市立博物館などがある。また、各自治体にある図書館・博物館などでは、その地域の風土、歴史、産業などを知る場所を提供している。

これらの施設の中には、すでに学校教育や産業観光施設として連携した取り組みもみられるものの、個々の施設や地域レベルでの連携に留まり、圏域内の統一した意識醸成にはつながっていない。

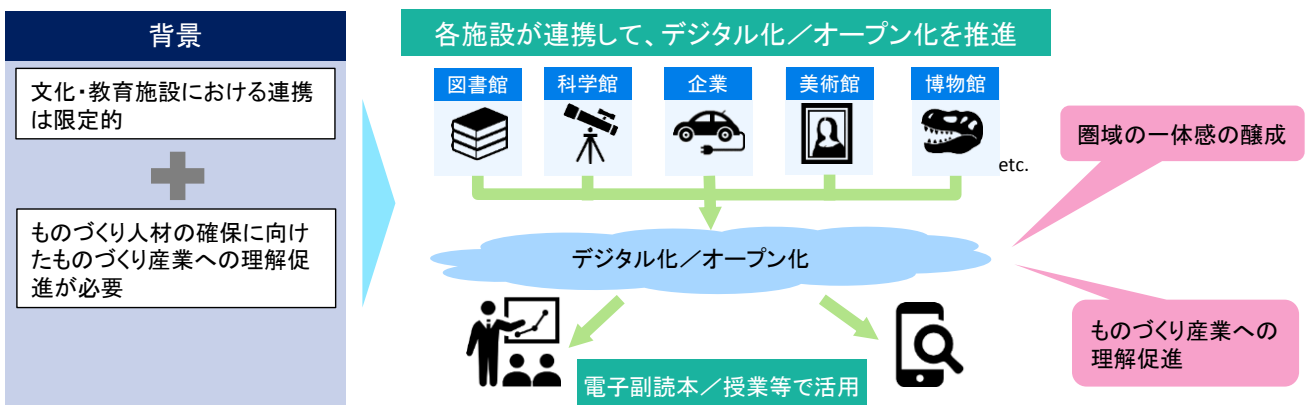
また、少子高齢化等に起因するものづくり人材の不足に対応するため、ものづくり産業への理解

の促進を図っていく必要がある。

そこで、圏域の一体感の醸成およびものづくり産業への理解促進を図るため、圏域内の文化施設と行政と企業の連携により情報の共有・連携しやすい教育システムを構築する。具体的には、博物館・美術館・科学館・図書館、企業施設が持つ展示物、資料、講座、情報などを行政と企業の連携によってデジタル化・オープン化し、相互に共有・連携ができるシステムを構築する。

この共有システムを活用した電子副読本などの教材開発も行い、各施設が連携して、学校教育の中で活用する。

また、このシステムを教育旅行や産業観光にも活用し、国内外に対して当地のものづくり産業への理解の促進も図っていく。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[企業施設・大学] データのオープン化、相互共有・連携システムの構築 [自治体] データのオープン化、アプリ開発支援 [県・市町村教育委員会] 副読本作成、連携授業企画	名古屋大都市圏全域

④緑のコリドー(回廊)によるコミュニティ空間の形成

都市圏内の公園、並木道、寺社の緑地、企業・ビルの公開空地などを、連続的に緑が感じられる緑のコリドー(回廊)となるよう再整備し、コミュニティ空間としても活用する。

我が国では人口減少社会を迎え、都市部においても地域経済の衰退、生活利便性の低下、空き地・空き家の増加に伴う安全性の低下、都市内の緑地・農地の管理不足、地域コミュニティの希薄化などのさまざまな社会的課題の顕在化が懸念されている。

名古屋市においても、市街化の拡大により緑が消失していく傾向が強まっており、緑被率は低下している。また、今後、高齢社会の到来、外国人居住者の増加などに対応し、豊かさを実感できる生活環境の創出に向けては、親緑空間をコミュニティ空間として積極的に活用することの重要性はますます高まってくると考えられる。

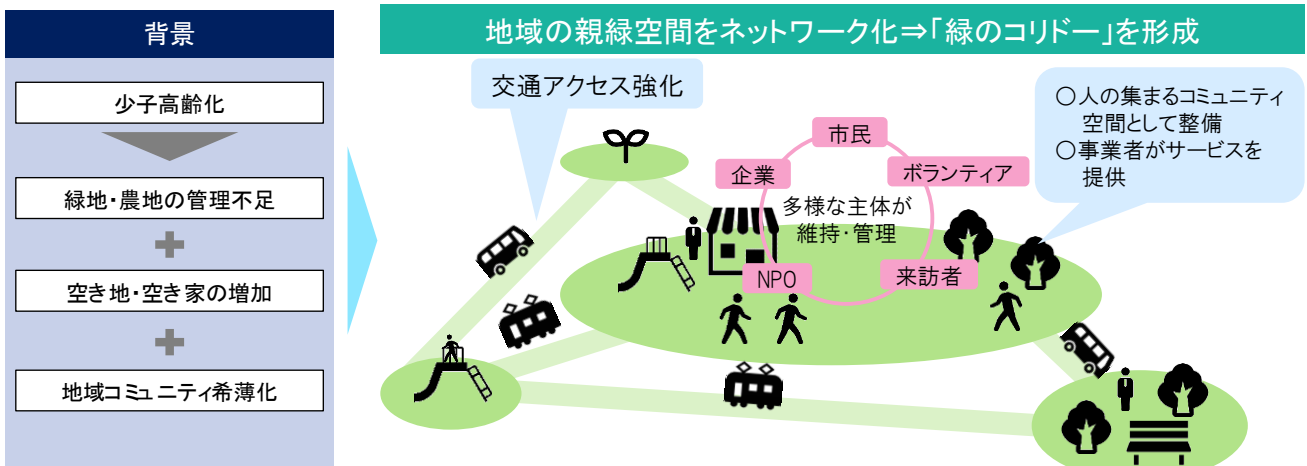
親緑空間に期待される機能・役割として、自然とのふれあいの場、避難地・復旧活動拠点などの安全・安心の確保、子供の遊び場、健康運動の場、地域の活動の場、地域コミュニティの醸成、良好

な環境・景観形成による都市魅力の向上、癒しの場(セラピー空間)などがあげられる。

そこで、都市圏内に点在する大規模な公園、小公園、並木道、寺社等が持つ歴史文化的な緑地、企業やビルの公開空地などについて、生物多様性の再生をはかり、連続的に緑を感じられる緑のコリドー(回廊)となるよう再整備し、コミュニティ空間としても活用する。

こうした緑のコリドーの整備・運営のためには、事業者の活動(コリドー内でのサービスの提供等)の承認や、コミュニティ空間のスペースの拠出・提供に対するインセンティブ(税制優遇等)を与えることなどが有効である。

また、親緑空間へのアクセスを高める交通のネットワーク化や、都市内の緑のコリドー化、そしてそれをコミュニティ空間として活用することを「官民連携」で進める。



※コリドー空間：コリドーとは回廊のことをいい、ここでは、「都市の生物多様性の再生」と「歴史文化的な緑地(例えば熱田神宮などの鎮守の森)とのネットワーク化」等を示す

産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○	○	[企業] 親緑空間への出店 [自治体] 規制緩和 [大学] 研究フィールドとして活用 [NPO] 親緑空間を活用したイベント等の開催 [住民] 日々の親緑空間の管理と利用	[都市部] 名古屋市、岐阜市、豊田市、四日市市、岡崎市、等

⑤水辺空間における憩いとにぎわいの創出

名古屋港や堀川・中川運河、各拠点都市における河川や港など、名古屋大都市圏内にある水辺空間を、レクリエーション・観光資源として活用し、水辺空間における憩いとにぎわいの創出を図る。

横浜市の山下公園や赤レンガ倉庫、神戸市の神戸ハーバーランドやメリケン波止場、京都市の鴨川周辺など、都市に居ながらにして歴史・文化・自然を感じられる水辺空間を活用した、いわゆる「アーバンリゾート」が存在し、人々の憩いの場が提供されている。富山市では「とよま都市 MIRAI 計画」のもと、富岩運河を親水公園として都市の新たなシンボルとして整備し、「世界一美しいスターボックス」で話題となるなど、にぎわいが創出されている。

名古屋市においては、堀川、中川運河、名古屋港で水辺空間を利用したさまざまな取り組みが進められている。例えば、堀川では周辺の歴史・文化を生かす、堀川を楽しむ場をつくる、祭りと交流の舞台をつくる、船を活用する、堀川を生かした景観をつくる、水・緑・生物を育むといった6つのテーマの実現に取り組んでいる。また、中川運河においても、名古屋市や名古屋港管理組合の取り組みのほか、一般社団法人日本プロジェクト産業協議会が、松重閘門復活や護岸整備の戦略的促進と親水空間の創出、水上交通への取り組みなど、具体的な中川運河価値最大化戦略の提言を行っている。

しかしながら、こうした取り組みがあるものの、依然として現状の名古屋大都市圏においては、他都市圏のような魅力ある憩いとにぎわいのある水辺空間が少ない状況にある。

そこで、水辺空間における商業活動や住民の文化・芸術活動などの展開を推進し、景観イメージの向上、親しみのある水環境の創出を目指して名古屋大都市圏内の水辺を活用し、都市圏内の各地域の魅力を高める取り組みを後押しする。

例えば、名古屋市では、堀川や中川運河などの都市内空間における水辺空間のレクリエーション・観光資源としての活用、名古屋港の親水空間の創出による臨海部における水面の活用を想定する。また、その他地域でも、岐阜市の川原町、大垣市の水門川、各務原市の河川環境楽園、海津町の木曾三川公園、岡崎市の乙川リバーフロント地区、半田市の半田運河周辺、知多市の新舞子周辺など、水辺の親水空間の更なる活用を想定する。

このように、名古屋大都市圏内にある各水辺空間を、レクリエーション・観光資源として活用し、水辺空間における憩いとにぎわいの創出を図る。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○		○	○	[企業] 親水空間への出店 [自治体] 規制緩和、営業活動等の認可 [NPO] 親水空間を活用したイベント等の開催 [住民] 日々の親水空間の管理と利用	[親水空間をもつ都市] 名古屋市、大垣市、各務原市、岡崎市、半田市、知多市など

⑥流域圏の広域連携の推進

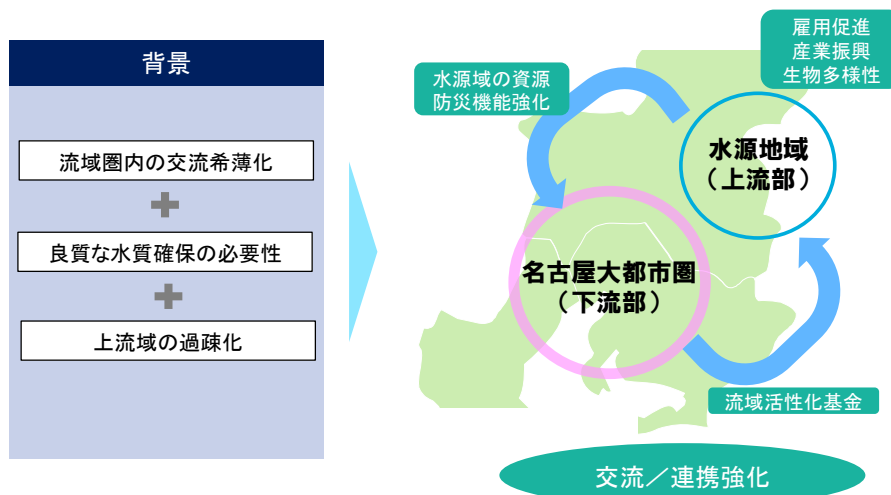
水源地域の過疎対策の活動原資として、「流域活性化基金」を導入し、名古屋大都市圏と水がめとなっている地域との広域的な交流連携に取り組むと同時に、下流域からの上流域への支援や、流域全体での課題として、生物多様性、防災、産業振興などへの対応を行う。

現在のように鉄道や自動車が発達する以前は、河川は交通の要路として機能し、流域の結びつきは強く、方言や食文化にみられるように、経済や生活も流域圏単位で行われていた。現在においては、経済や生活は鉄道や道路を中心に圏域のつながりが深くなっている。そのため、ミネラルウォーター市場の拡大にみられるように「水」に対する意識は高まっているものの、人々の生活や経済活動で使用している水道水がどこからきているかといったことに対する意識は必ずしも高くない。

名古屋大都市圏には木曾川、庄内川、矢作川、長良川、揖斐川といった圏域を超える流域圏がある。名古屋大都市圏で活動する企業や生活する人々においては、良質な水資源を確保する必要がある。その水資源の確保ためには、上流域にある水源地域をはじめとして流域圏内全体における生物多様性、防災、産業振興などの課題に対応していく必要が

ある。水源地域では、過疎化や林業の衰退など、森林の荒廃が進んでおり、森林の持つ水源涵養機能が低下し、将来において水源の維持管理が難しくなっている状況にある。

そのために、名古屋大都市圏が将来にわたって良質な水資源の恩恵を享受できるように、水がめとなっている地域との広域連携を促すため、名古屋大都市圏内での「流域活性化基金」を導入し、活動原資とすることが考えられる。こうした活動により、上流域の主要産業である林業も含めて雇用促進、産業振興を図る。具体的には、「流域活性化基金」は名古屋大都市圏内を構成する市町村が設置し、この基金を使って、水源地域の整備や水源地域との交流事業などを行うとともに、水源地域との交流・連携を通じて森林保全や木材の流域内地産地消の重要性に対する理解促進などに定期的に取り組む。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○		○	○	[企業（林業）] 森林保全、下流域への木材販売 [企業（住宅メーカー）] 水源地域の木材を使った住宅等の販売 [自治体] 流域活性化基金の設置、交流事業の企画	[流域圏] 木曾・長良・揖斐川流域など

⑦エネルギー効率の高い資源循環型都市圏の形成

エネルギー資源の供給を海外に大きく依存している我が国では、安定したエネルギーの確保、環境負荷の軽減などが求められている。そこで、地域熱供給や公共交通等においてエネルギー効率の高い技術・システムを積極的に取り入れ、地域全体として省エネルギーで省CO₂かつ高度に資源循環が成される地域を実現する。

エネルギー資源の供給を海外に大きく依存している我が国では、安全を前提に、安定したエネルギーの確保が求められている。また、現在の主力エネルギー源である化石燃料の利用とともに排出されるCO₂の増加に起因する地球温暖化問題や東日本大震災を契機にしたエネルギー確保のあり方、さらにはESG投資⁵やSDGs⁶の動きなど、「持続的成長」に対する意識も高まっている。こうした背景から、安全・安心で環境負荷の低いエネルギーを確保するとともに、都市圏全体でのエネルギー効率を高めていくことが求められる。

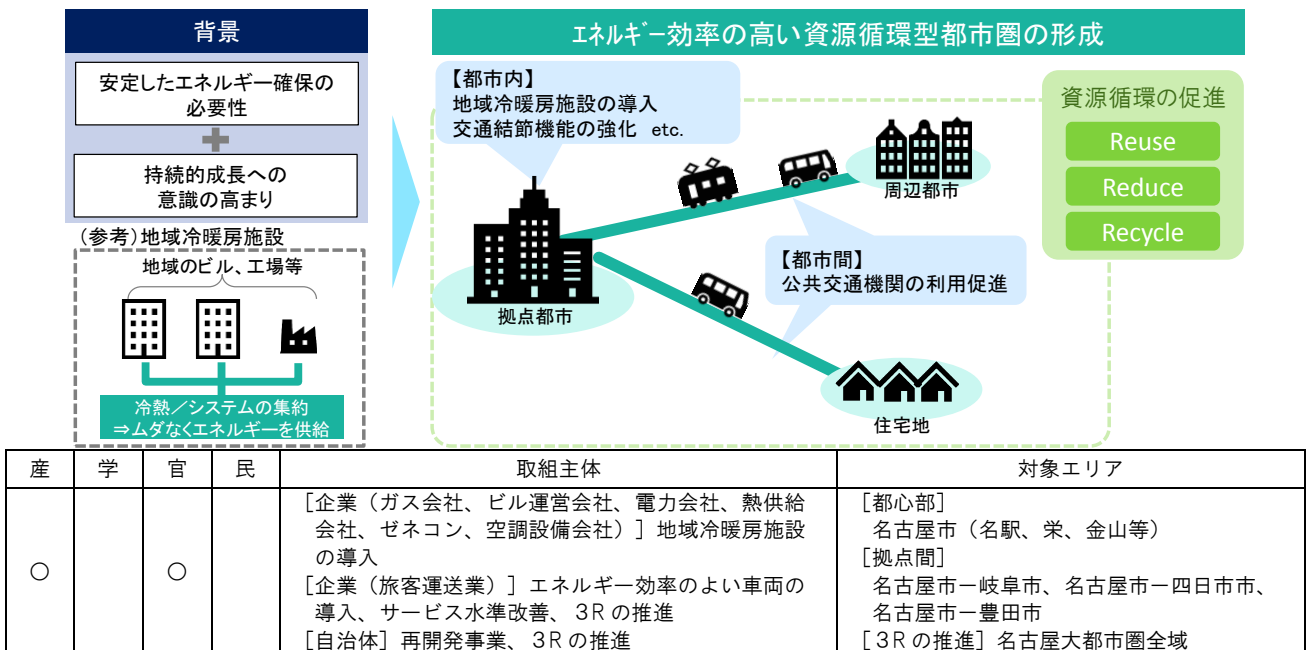
都市機能の集積地では、エネルギー消費量は多いものの、現在では、これらを面的利用して効率化する地域熱供給システムや未利用エネルギーの活用などの技術が開発されており、大都市においてその導入が進んでいる。

名古屋大都市圏においては、今後、中心部やオ

フィス街だけでなく、住宅地においても、省エネルギー・省CO₂を実現すべく、各地域に潜在する未利用エネルギーを活用した地域熱供給システムの導入やさらなる3R(Reuse, Reduce, Recycle)の推進に地域全体で取り組んでいく必要がある。

また、圏域内の都市内および都市間の移動に関しても、鉄道・バスなど交通結節機能の強化や利用しやすさを追求し、公共交通機関の利用促進や自動車交通の渋滞緩和を進めることで、CO₂排出量を削減するとともに、電気自動車や燃料自動車のより一層の普及をすすめ、環境負荷の少ない交通環境を形成する。

こうして、最先端のエネルギー関連技術を積極的に取り入れることで、安全・安心でエネルギー効率の高い資源循環型都市圏となり、日本や世界をリードしていく。



⁵ Environment (環境)、Social (社会)、Governance (統治能力) を重視した企業への投資方針。

⁶ Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標) の略。国連で採択された2030年までの国際目標。

⑧エコモービルの普及

自動車産業が集積する名古屋大都市圏においては、電気・燃料自動車の普及に向け、圏域内に充電スタンドを充実させ、拠点都市においては、水素スタンドも配備する。また、名古屋市内の混雑エリアでは象徴的に混雑税を導入するとともに、電気・燃料自動車に免税を行う等の優遇措置を図り、環境都市圏の推進、自動車産業の下支え、技術革新を推進する。

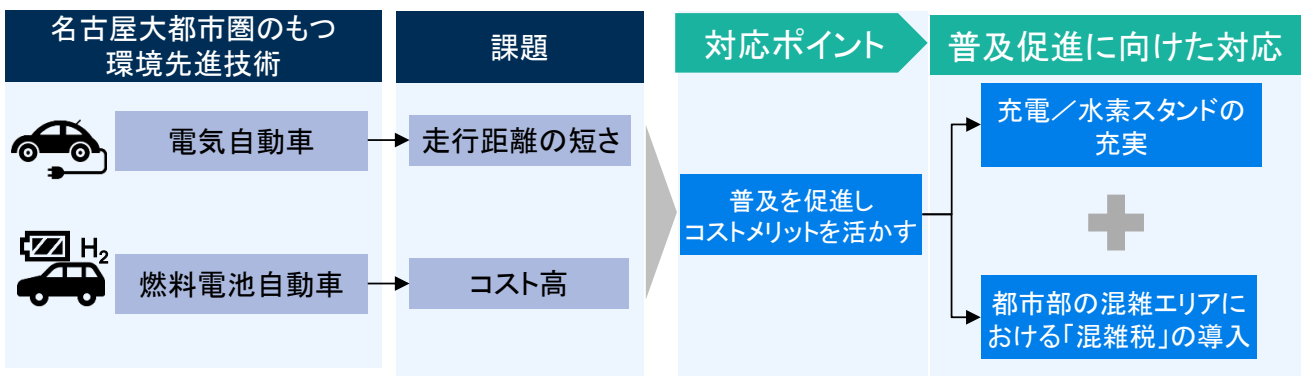
自動車産業が盛んな名古屋大都市圏では、「環境」、「安全」に関する技術革新が進んでいる。「環境」はエコモービルへのシフトによるCO₂削減を指し、「安全」は危険検知や自動運転などを指す。ここで対象とするエコモービルとは、それ自身がCO₂を排出しないとされる電気自動車および燃料自動車を指す。

電気自動車は、外部から充電した電気を動力源とし、モーターにより走行する自動車であり、ガソリンを使わないため、走行時のCO₂排出はゼロであるが、普及課題の一つとして、走行距離の短さの克服があげられる。

他方、燃料自動車は、水素をエネルギー燃料として走行する自動車であり、その使用過程におけるCO₂の排出はゼロとなる。燃料自動車は、電気自動車よりも航続距離が長く、燃料として使用する水素は化石燃料のように枯渇の心配がないため、安定した供給が期待できるといったメリットがあ

る。他方、普及課題としては、燃料電池そのものの価格が高いこと、水素の貯蔵や搬送に高いコストがかかること、水素を補給するための水素ステーションの整備・拡充が容易でないことがあげられる。

そこで、電気自動車や燃料自動車を世界に先駆けて生産した当地域が、よりエコロジーな都市圏となるべく、産官連携して、電気自動車や燃料自動車のより一層の普及を目指す。そのために、圏域内に電気自動車向けの充電スタンドをより充実させるとともに、拠点都市においては、水素スタンドも配置する。さらに、自動車税について軽減等の優遇措置をはかるとともに、名古屋市内の混雑エリアにて混雑税を導入するような場合は、電気・燃料自動車については免税することで、名古屋大都市圏におけるエコモービルの普及を促進する。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○		○		[企業（自動車会社、エネルギー会社、ガス・熱供給会社）] エコモービルの開発、充電スタンド、水素スタンドの設置 [自治体] 充電スタンド、水素スタンド設置補助、混雑税導入検討、エコモービル購入補助	名古屋市、岐阜市、四日市市、豊田市、岡崎市

⑨オレンジタウン構想の推進

名古屋大都市圏内にオレンジタウン構想を展開し、大都市圏内の医療機関等との連携を図り、認知症の人の意思も尊重され、認知症への理解の深い地域づくりを促進する。まずは、モデル地域でスタートして、熟度を高め、圏域内に広く展開する。

将来、急速な高齢化の進行により、全国的に高齢者の増加が見通されている。これに伴い、認知症高齢者の増加も見込まれ、2025年には全国で730万人にのぼることが推計されており、その対策は喫緊の課題となっている。認知症は本人の日常生活にさまざまな支障を来すだけでなく、65歳以上の高齢者のうち夫婦のみの世帯の増加や高齢者単独世帯の増加、三世帯世帯の減少など、介護する家族に大きな負担が生じている。

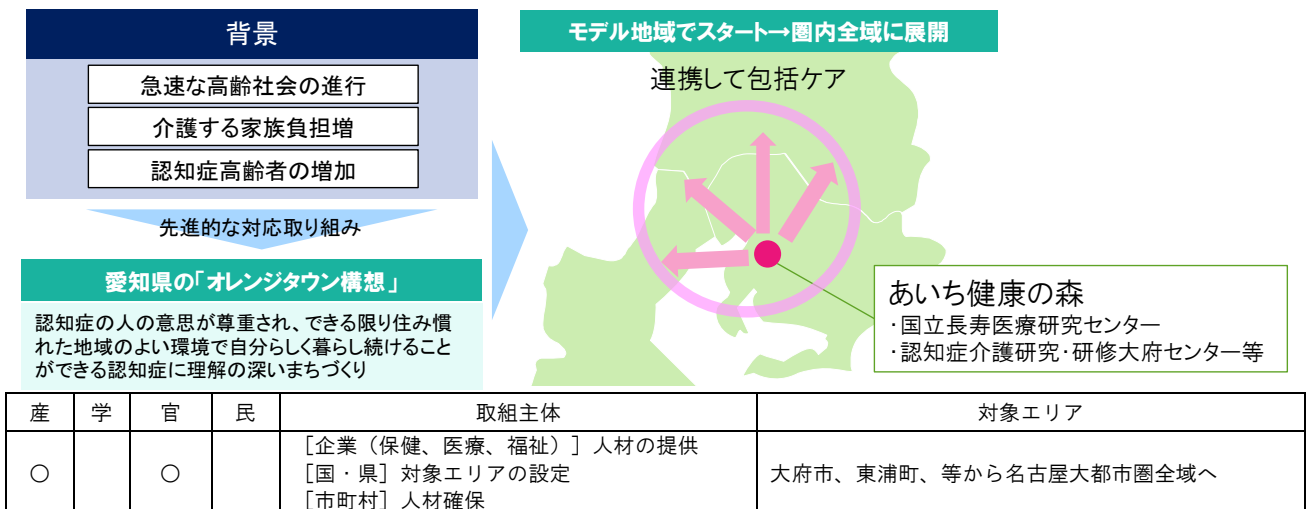
名古屋大都市圏は東京大都市圏や大阪大都市圏に比べ三世帯世帯比率は高いものの、都市部になるほど三世帯世帯比率は相対的に低い特徴を有している。今後、高齢化の進行や世帯構成の変化に伴い、安心して暮らすためには当地域においても介護に対する支援が必要となる。

これに関して、オランダではアルツハイマー症・認知症患者のみを収容する介護施設（ホグウェイ）が開設されており、敷地内は一つの街として設計され、ライフスタイルに合わせて生活を営めるようなコンセプトで街（約150人が暮らし、約250人のスタッフを配置。スーパー、美容院、映画館、スポーツジム等生活に必要なものがそろっている）

が作られており、認知症のケアへの効果が得られている。また、スコットランドでは認知症患者やその家族を支援する「リンクワーカー」制度があり、当事者どうしの交流会や勉強会を紹介するほか、年金の支給や税金の控除など認知症の人への優遇策を伝え、その手続きを手伝う仕組みがある。

愛知県では、「認知症の人の意思が尊重され、住み慣れた地域で自分らしく暮らし続けることができる社会の実現を目指すまちづくりのモデル」としてオレンジタウン構想が策定されている。愛知県内の国立長寿医療研究センターや認知症介護研究・研究大府センターなど、保健・医療・福祉の専門機関が集積しているあいち健康の森を中心とした大府市、東浦町の全域を対象地域として事業を行っている。

名古屋大都市圏内においてもこの「オレンジタウン構想」を推進し、超高齢社会に対応した地域づくりを行う。オレンジタウン構想の形成にあたっては、大都市圏内の医療機関等との連携を図り、取り組みを支えるサポーターの支援を欠くことができないため、モデル地域でスタートして熟度を高め、圏域内に広く展開する。



⑩保育・介護現場への ICT 導入

保育・介護現場は慢性的な人材不足に悩まされ、ICT 導入も比較的進んでいない業界といわれている。ICT 導入により生産性を向上し、かつ保護者の負担を軽減し、離職を防ぎ、保育・介護サービスの充実を図りつつ、高齢者や子育て世代が安心して暮らせる社会を形成する。

全国的に女性の就労進出、少子高齢化が進んでおり、共働き家庭の増加や家庭環境の多様化により、保育所を必要とする子育て家庭が増加している。それと同時に、保育所での保育時間が長時間化し、保育士の業務負担が増加する傾向にある。また、超高齢社会の進展に伴う社会課題として、高齢化による介護需要の増大が顕在化してきている。これらにともない、保育・介護サービスへの期待は高まっている。

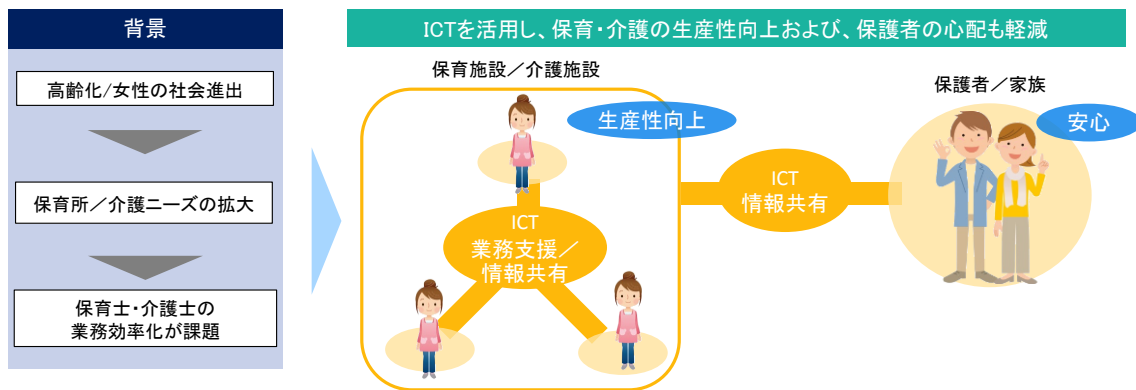
しかしながら、保育や介護の業界は、業務負担の大きさから、離職者が多い業界といわれており、業務負担の軽減が保育・介護サービスを継続・強化していくためにも重要となる。

そこで、介護業務、介護予防、ケアマネージャーやヘルパーなどの介護事業者や保育園・幼稚園等の保育事業者に対して、業務負担の軽減に向けて ICT を導入する。

具体的には、介護現場では、医師、看護師と介護ヘルパーが介護記録システムを用いて、患者の状態の把握・共有にタブレットやテレビ電話を活用し、保育現場では、園児の登降園管理、保護者連絡などの一斉配信操作や行政への申請書類作成にタブレット・PC などを活用することが想定される。

保育・介護現場は慢性的な人材不足であるものの、ICT の導入が比較的進んでいない業界といわれている。そのため、ICT を積極的に導入することで、長時間労働の改善、事務作業負担の軽減、業務効率化・生産性の向上を促し、従事者の離職を抑制するとともに、保護者への情報発信により安心感の向上を図ることが期待される。

このように保育・介護現場への ICT 導入を行うことにより、高齢者や子育て世代が安心して暮らせる社会を形成する。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○		○		[企業 (ICT、通信)] ICT 技術の提供 [企業 (介護、保育)] ICT 技術の導入 [自治体] ICT 導入補助、開発補助	名古屋市、岐阜市、四日市市、豊田市、岡崎市

交通・交流分野

■現状・特性等

- 拠点都市までの所要時間は自動車利用の場合、およそ 45～50 分程度。鉄道の場合、豊田市(約 1 時間)を除いては、20～30 分程度。
- 岐阜市(清流ライナー)や豊田市(Ha:mo)など先進的な二次交通システムの導入はごく一部に限られる。
- 名古屋市においてホテル数および客室数が少なく、圏域周辺には旅館が多い。
- 年間来場者数が 500 万人を超える集客力のある観光資源は名古屋大都市圏内に点在。
- エリア内での国際会議開催件数および参加者数は名古屋市内に集中。
- ライブ公演数は三大都市圏の中では回数が少なく、規模も小さめである。有形文化財も少ない。
- 愛知県には国際展示場の建設計画が進行中。
- 訪日外国人の目標として 2030 年に 6,000 万人が掲げられている。
- 2018 年度中に、新名神(新四日市 JCT～亀山西 JCT)間の開通。名古屋第二環状自動車道西南部・南部Ⅱも供用予定。
- 2020 年、東京五輪開催で多くの外国人観光客が来日する。
- 2021 年、世界で自動運転車が発売される見通し。
- 2024 年にかけて、東海環状自動車道の整備が進む。
- 2027 年、品川ー名古屋間でリニア中央新幹線が開業、最短 40 分で結ばれる予定。

■課題

- 自動車産業の集積が高いが、自動運転など次世代技術の開発が他地域に比べて進んでいるとはいえず、生かし切れていない。
- 集客力のある観光資源に乏しい。

■目指すべき方向

○自動運転に支えられた交流社会

- 世界に名だたる交通・交流システムを構築する。
- あらゆる年代の移動が確保されている都市圏となる。
- 自動車産業の集積を生かして、先進的・効率的・利便性の高い交通システムを発達させる。
- 交通に関する情報産業が集積し、新しいシステムを世界に発信する都市圏となる。
- 核となる世界的な観光集客資源を具備し、国内外から観光客が訪れる都市圏となる。

■目指すべき方向の実現に向けたプロジェクト

次世代型公共交通網の構築

- ①ダイナミックマップの展開
- ②拡張型オートバレーパーキングの実現
- ③カーシェアリングにおける自動回送の実現
- ④都市内に無人の公共交通網構築
- ⑤ラストワンマイル交通を自動運転で支援
- ⑥都市間輸送の高度化

スーパーMICEネットワークの展開

- ⑦国際的な交流拠点の整備と観光交流の促進
- ⑧移動の自動化によるMICE拠点性の向上

①ダイナミックマップの展開

我が国随一の自動車産業の集積を誇る名古屋大都市圏。将来にわたって当地がトッランナーとして馳せていくためには、高度自動運転化の実現に重要な要素であるダイナミックマップ開発を促す必要がある。そこで、先駆的事業者等の本拠を当地へ誘引する取り組みや大規模実証実験フィールドとして当地の活用促進につながる制度や関連インフラ整備を促進する。

世界レベルで今後の成長が見込まれる自動運転／自動走行分野において、高度自動運転化（レベル4以上）の実現には、車両側のセンサーや駆動システム等の制御技術およびAIの高度化だけでは限界があると言われている。より安全で完全な自動運転の実現には、ドライバーの経験則に基づく運転時の予知や予測を踏まえた周辺環境状況の認知が必要とされ、高精度の立体的な三次元地図に交通規制情報や渋滞情報、車両位置情報など動的に変化する情報を紐づけた地図データ（ダイナミックマップ：Dynamic Map 以下、「DM」という）が重要である。このDMは、車の自動走行のみならず、Society5.0 超スマート社会の実現に向け、パーソナルナビゲーションや防災・減災、社会インフラ維持管理など、多用途への展開が見込まれる。

現在、民間企業、大学等研究機関、国などでは、高速道路や一般道路における高精度地図の迅速な

整備と、動的情報を備えたDM構築に向けた取り組みを進めている。

我が国随一の自動車産業の集積を誇る名古屋大都市圏が、将来にわたる自動運転の技術革新を先導し、トッランナーとして活動の幅を広げるためには、DMの開発促進を欠かすことができない。

そこで、当地を自動運転技術の大規模実験フィールドとして活用して、自動運転技術および関連産業の活性化を促す。また、当地における自動運転の社会受容性を高め、世界に冠たる自動運転の先進地域・先進社会の実現につなげていく。

そのためには、まず、DM構築の先駆者や中核事業者等の本拠について、当地への設置を促す誘引策を進める必要がある。例えば、DMの機能検証に向けた大規模な実証実験フィールドとして当地の活用促進につながる制度の策定や情報通信インフラなど周辺環境整備等の支援が求められる。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[自動車・電装・センサーメーカー、アルゴリズム・ソフトウェアベンダー等] 研究開発、製品開発、実用化の推進 [大学・研究機関] 研究開発の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	名古屋大都市圏全体

②拡張型オートバレーパーキングの実現

移動手段として車を利用して施設等の入り口で降車すると、車が自動的に駐車場所まで移動し、乗りたい場合には、呼び出し場所まで自動的に配車されるオートバレーパーキング技術。これを特定施設のみならず、都心部や住宅団地等を舞台に、指定場所での乗り捨て、呼び出しによる自動駐車を可能とする拡張型オートバレーパーキングの実現を推進する。

欧米のホテルなどでは、車寄せに到着すると駐車係（Valet）が駐車を代行し、車が必要な際には入口まで配車してくれるサービスが一般化しており、このような車の移動を自動運転技術で実現することをオートバレーパーキング（Auto Valet Parking）と呼ぶ。これまで、我が国では自動走行レベルの順序に従い検討が進められていたが、海外の関連事業者等では飛び級のように一気にレベル4（ドライバーの関与なしの完全自動走行）の技術の実用に向けて実証が進められていることから、スピード感を持った取り組みが求められている。

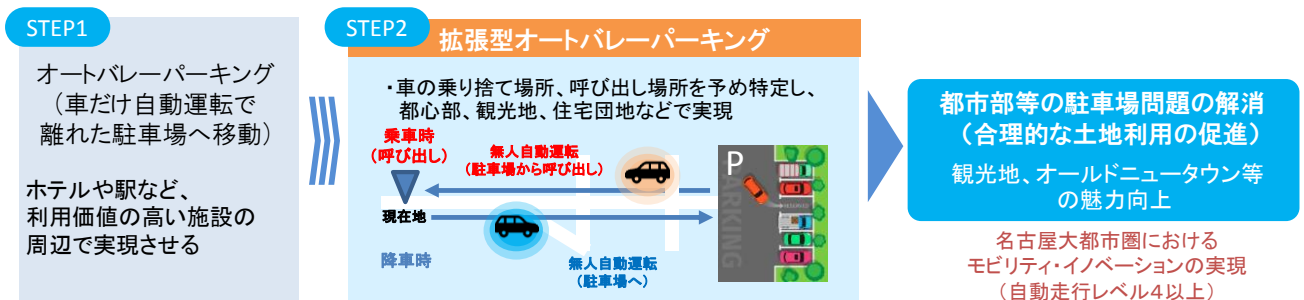
こうしたなか、名古屋大学 COI 拠点が提唱する「ゆっくり自動運転：Slocal Self-driving System」は、特定地域／特定経路で、交通量が少なく（あるいは人払いを行い）、ゆっくりとした速度という規定条件下であれば、自動運転の技術的な障壁が低く、事故等のダメージ低減が見込まれるため、早期の実証、ひいては大都市圏におけるモビリティ・

イノベーションの実現が期待されている。

そこで、ホテルや駅などの利用価値の高い施設について、駐車のための移動範囲を限定したオートバレーパーキングの実証実験を積極的に推進する。これにより、施設ごとに確保した駐車場スペースの集約が可能となり、土地利用の合理化が期待される。

次に、オートバレーパーキングを都心部や観光地、住宅団地などのエリアに拡大した拡張型オートバレーパーキングを実現する。各エリアであらかじめ「入り口で車を乗り捨てる場所」や「呼び出せる場所」を設定し、エリア内での自動車による混雑の低減を図る。

拡張型オートバレーパーキングの実現により、住民や住宅の顕著な高齢化を迎えるオールドニュータウン等が、安価な物件でかつ最寄りの鉄道駅などへ移動利便性が確保された魅力ある住宅団地となることも期待される。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [観光地・商業施設] 実証実験や実装の促進 (体験機会の拡大) [大学・研究機関] 研究開発の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援 (制度設計、規制緩和、許認可)	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、一宮市、豊田 市、春日井市 等 ※1970年代、80年代初頭のニュー タウン開発の所在都市等 [観光地] [中部国際空港]

③カーシェアリングにおける自動回送の実現

カーシェアリングのワンウェイ(乗り捨て)利用において課題となっている車両の偏在化の問題に対して、自動走行による車両回送を実現して解決を図る。自動回送が利用料金の低下、ひいては利用者の増加につながり、カーシェアリングおよびシェアリング・エコミーを進展させる。

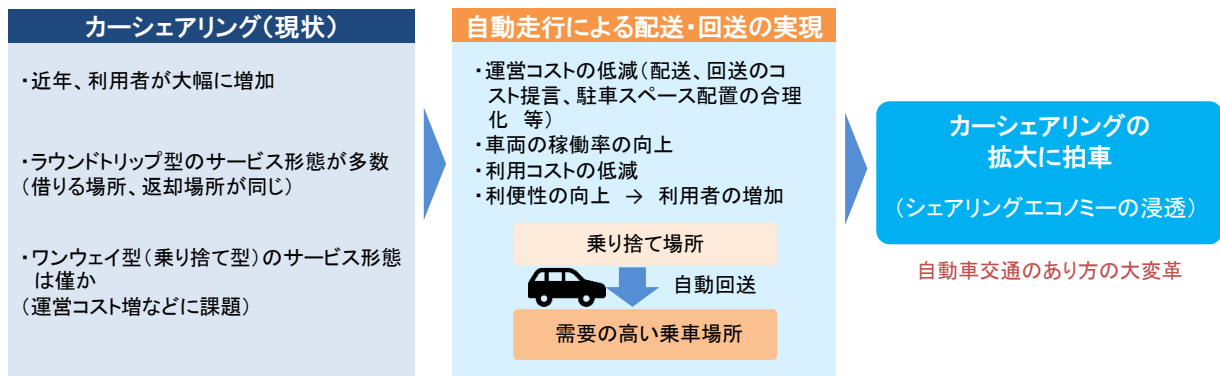
カーシェアリングとは、「1台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態・・・(中略)・・・相乗りとは異なり、複数の会員が時間を変えて1台の自動車を利用する」⁷ことである。

近年、我が国においても、カーシェアリングは急成長を示し、2007年には3,000人に満たなかった全国のカーシェアリングの会員数⁸は、2017年3月には100万人を突破し、前年比約28%増と、今後も引き続き大幅に増加することが見込まれている。

こうしたカーシェアリングでは、借りる場所(乗る場所)と返却場所(最後に降りる場所)が同じラウンドトリップ型の利用形態よりも、借りる場所と返却場所が異なるワンウェイ型の利用形態の方が利便性は高く、ニーズも多い。

当地においても、豊田市で実証実験が行われている次世代の交通システム「Ha:mo(ハーモ):トヨタ自動車」は、パーソナルモビリティとして超小型電気自動車を活用した、ワンウェイ型の特徴を有するカーシェアリングサービスである。この実証実験からは、特定のステーションに車両が集中・偏在し、配送および回送するための運用コストの負担が課題として浮かびあがっている。

そこで、稼働率を確保した効率的な配車に向けて、車両の回送時の移動において完全な自動走行技術を導入する。その結果、完全無人でのオペレーションが可能となり、カーシェアリング事業の運営コストの引き下げにつながり、利用料金の低下、利便性の向上(顧客満足度の向上)、利用者のより一層の増加、といった好循環によりシェアリング・エコミーの浸透にもつながる。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [レンタカー会社(カーシェアリング事業者)] 実証実験や実装の促進 [大学・研究機関] 研究開発の促進、実証実験 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援(制度設計、規制緩和、許認可)	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、岡崎市、春日井市、一宮市、豊田市、刈谷市等 ※カーシェアステーション数より5箇所以上 (https://carsharemap.jp/)

⁷ 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ (http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_top.html)

⁸ 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団(我が国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移 2017年3月調査)

④都市内に無人の公共交通網構築

車中心の交通システムからの転換を図るべく、まちなかの交流拡大や回遊性の向上に向けて、拠点都市の入口に P&R⁹の駐車場の設置を進め、都心部や周辺の拠点都市内をループする無人の自動走行技術を備えた LRT¹⁰や BRT¹¹を導入する。また、都心部および拠点都市内ではバリアフリーな端末交通行動の支援を行う。

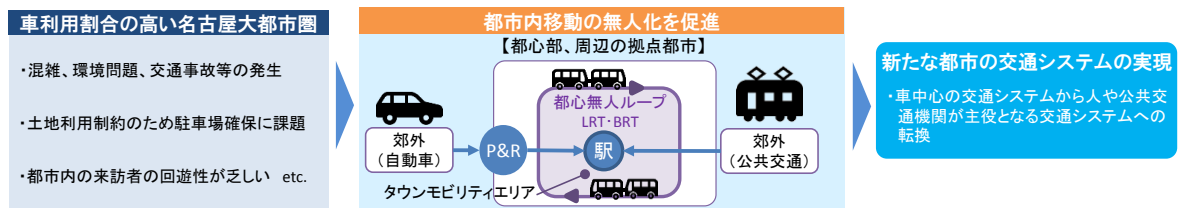
名古屋大都市圏では、公共交通と比べて車の利用割合が高く、名古屋都心部や周辺の拠点都市等では、車の流入による慢性的な混雑の発生や、環境問題、交通量に起因する事故の発生が課題となっている。また、車に過度に偏重した交通システムのため、各所に駐車場の設置が必要となり、土地利用制約が強い都市部では、駐車場の確保に限界があるほか、相対的に公共交通の利便性が低ければ、都市の来訪者は特定地点に集中し、都市内の回遊性は乏しくなる。

こうしたなか、当地では、車中心から人や公共交通が主役となる交通システムへ転換する必要性がうたわれている¹²。現状、都心部では、地下鉄やバス等の公共交通網が発達しているが、高齢者には地上から地下ホームまでの地下鉄利用時の上下移動が負担となる。また、路線バスは、他地域からの来訪者には停留施設の場所や行き先が分かりにくい等の課題がある。一方で、周辺の拠点都市においては、公共交通網の充実を図るべく、バスや小型モビリティを活用した取り組みが進められて

いるが、都市内での徹底した自動車利用を抑制する試みは乏しい。

こうしたことを踏まえ、都心部や周辺の拠点都市内の公共交通機関にはマストラ交通¹³としての役割が求められるほか、郊外部から都心および拠点都市へのアクセスには、ユニバーサルデザインを取り入れた高度な交通結節機能が必要となる。

そこで、車利用が高い当地の特徴を踏まえて、都市の入口には、P&Rの駐車場の設置を進め、都市内における過度の車利用の抑制・適正化を図り、人件費等のコストを抑制するため無人の自動走行技術を備えた LRT や BRT を導入し、マストラ交通の強化を図る。加えて、まちなかの交流拡大や回遊性の向上を図るため、こうした新たな交通システムは都心をループする配置が必要である。さらに都心部および拠点都市内では、歩行が不自由な人も街を散策可能な手段と環境を整えるタウンモビリティを広め、バリアフリーな端末交通行動の支援を展開することが求められる。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [旅客運輸事業者] 実証実験や実装の促進 [不動産賃貸業(駐車場賃貸)] 実証実験の促進 [大学・研究機関] 研究開発の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援(制度設計、規制緩和、許認可)	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、豊田市、岡崎市、春日井市、一宮市 等

⁹ Park & Ride：自宅から最寄り駅まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地までいく交通手法。

¹⁰ Light rail Transit：低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性・速達性・快適性等の面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。

¹¹ Bus Rapid Transit 輸送力の大きなバス車両、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次のサービス機能を備えたバスシステム。
(名古屋市 交通まちづくりHP：https://www.ido.city.nagoya.jp/machidukuri/plan)

¹² 第5回パーソントリップ調査(平成23年調査) 「国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都：中京都市圏」を目指して 平成26年9月発行

¹³ マストラランジット(mass transit)を示し、大量輸送交通機関のこと。

⑤ラストワンマイル交通を自動運転で支援

高齢化が進む中山間地やオールドニュータウン等において、自宅と最寄駅や最寄りのバス停、生活施設とのラストワンマイル移動において小型モビリティ等による自動走行を実現する。中山間地等においても高齢化にも対応し、生活の質の向上およびお出かけ行動の活性化を図る。

高齢化が進む中山間地域やオールドニュータウンなどでは、高齢者や交通弱者等の生活の足として、移動手段の確保が重要なテーマとなっている。しかしながら、コミュニティバスやデマンド型交通を運行する地域交通事業者や自治体にとっては、運営コストの抑制やドライバー不足が課題となっている。

そのため、トリップの端末部分を担う新たな移動サービスとして、自動走行技術を搭載した小型モビリティを活用した交通システム（ラストワンマイル自動走行）が注目されている。また、観光地における徒歩移動負担の軽減を図る、あるいは集客を目的とした話題づくり等の観点からも関心が寄せられている。

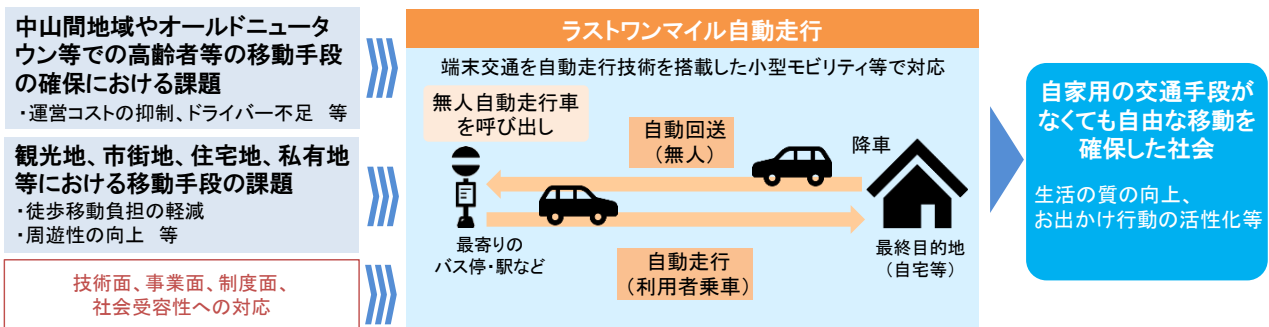
ラストワンマイル自動走行のサービスは、まず、利用者は最寄駅やバス停あるいは生活施設等で、無人走行車両を呼び出して乗車し、最終目的地となる自宅等まで無人走行の車両によって移動する。そして、自宅等で利用者が降車した後は、無人自動走行車が自動回送によって、最寄駅等に戻るよ

うな形態が想定される。

自動走行ビジネス検討会（国土交通省）¹⁴では、「ラストワンマイル自動走行は、既存の事業モデルがなく、実現に向けては、社会課題の解決を主な目的に取り組みを進める必要がある、制度面も含む重要な課題が多い」と言われており、現在、モデル地域が全国から選定され、実証実験の実施に向けて取り組みが進められている。

ラストワンマイル自動走行の実現により、自家用の交通手段がない高齢者等も、お出かけを不自由なく行える環境となれば、生活の質の向上やお出かけ行動の活性化につながる。例えば、山間地域において、買い物等で多数の荷物を抱えた帰宅に際して、最寄りのバス停等から自宅まで自動走行で移動できる小型モビリティの利便性は高い。

そこで、名古屋大都市圏においても、ラストワンマイル自動走行について、各地域の実情にあわせて、今後の民間での事業化の展開に向けた制度面の支援などの対応を行う。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[パナソニックモビリティ開発メカ（自動車や移動支援ロボットの開発）] 研究開発、製品開発 [旅客運輸事業者] 実証実験や実装の促進 [大学・研究機関] 研究開発の促進、実証実験 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[主に中山間・半島地域] 山県市、関市、八百津町、豊田市・岡崎市山間部、三河湾沿岸地域 等 [オールドニュータウン等] 小牧市、春日井市 等

¹⁴ 国土交通省 自動走行ビジネス検討会報告書「自動走行の実現に向けた取組方針 2017年3月」

⑥都市間輸送の高度化

豊かなライフスタイルを実現可能な名古屋大都市圏として、都心部と周辺の地方拠点都市間の輸送高度化が重要であり、充実する高速道路網に高速バス専用軌道を設け、乗り継ぎ利便性の高い BMH¹⁵システムを導入する。また、リニア名古屋駅と高速道路を直結させ、地方拠点都市や中部国際空港への移動においては自動走行高速バスを運行させる。

名古屋大都市圏は、東京大都市圏や大阪大都市圏と比較して、空間的、時間的、経済的なゆとりある地域特性を備えた圏域であり、QOL (Quality Of Life : 生活の質) を実感し、WLB (Work-Life Balance : 仕事と生活の調和) を保てる大都市圏としてのポテンシャルを有している。また、リニア中央新幹線の開業時において、名古屋大都市圏は、東京大都市圏、大阪大都市圏を抜いて国内で最大の2時間圏域人口を誇る圏域となる。

豊かなライフスタイルを実現できる大都市圏として、その機能、存在感を存分に発揮していくためには、名古屋都心部および地方拠点都市そのものの魅力を高める取り組みを推進するとともに、リニア大交流圏の拠点として、都市圏全体で体現するためには都心部と周辺の地方拠点都市間の輸送の高度化が重要である。

当地は、鉄道網は相対的に粗いが、高速道路網は主要幹線が結節するとともに、環状道路（東海

環状自動車道、名古屋第二環状自動車道）は二重に整備が進められており、リニア時代において、都心部と地方拠点都市とのアクセス強化には、高速道路網を活用した速達性および利便性の向上が求められる。

そこで、リニア名古屋駅と周辺の地方拠点都市との連絡には、高速道路上の専用軌道を活用して、需要の大きい区間は連結バス車両でマストラ交通を強化する。また、需要が分散する地点からは車両の連結を分離し、一般道路を通常のバスとして運行する BMH を導入することで、乗り継ぎのない利便性の高いバス移動を実現する。

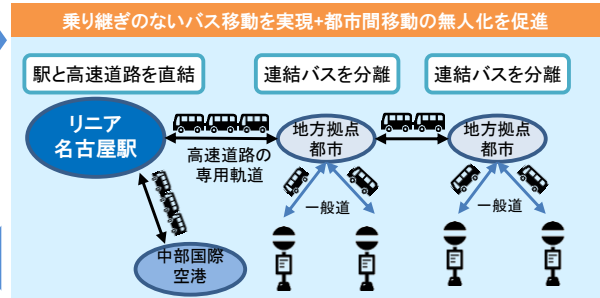
さらに、リニア名古屋駅と高速道路を直結またはより近隣させたバスターミナルを整備し、地方拠点都市へのアクセスや中部国際空港への移動には、無人の自動走行技術を備えた高速バスを運行させるなど名古屋駅との一層のアクセス強化を図ることが必要である。

豊穡のライフスタイルを実現可能な名古屋大都市圏
 ・空間的、時間的、経済的なゆとり (QOLの実感、WLBの実現)
 ・リニア時代に、国内で最大の2時間圏域人口を誇る圏域

都心部と周辺の地方拠点都市間の輸送の高度化

名古屋都心部および地方拠点都市そのものの魅力を高める

名古屋駅と地方拠点都市間、中部国際空港へのアクセス強化



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [運輸事業者(鉄道、バス等)] 実証実験や実装の促進 [大学・研究機関] 研究開発の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援(制度設計、規制緩和、許認可)	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、岡崎市、豊田市、一宮市、春日井市 等 [中部国際空港]

¹⁵ Bi-Modal Hybrid Transportation System の略。鉄道輸送の定時性・輸送力とバス輸送のきめ細やかさの双方の特徴を備える交通システムである BMT (Bi-Modal Transportation System) に対して、ハイブリッド電源駆動を導入し、車両のバリアフリー化(低床化)やエネルギー効率の向上を備えたシステム。

⑦国際的な交流拠点の整備と観光交流の促進

名古屋大都市圏の国際性は、東京大都市圏や大阪大都市圏と比較して発展途上にあるため、MICE や観光が展開される地域となるべく、観光資源・ルートの開発推進に向けて全国に先駆けて統合型リゾート(IR)整備の検討や、MICE 拠点の整備および情報発信を行い、国内そして世界からの交流人口増加に取り組む。

名古屋大都市圏は、国際会議やコンベンションの開催状況、訪日外国人の来訪状況に着目すると、東京大都市圏や大阪大都市圏と比較して、国際性が発展途上にある。また、東海 3 県はホテルなどの大型宿泊施設の数が少ないため、宿泊施設客室数は、東京大都市圏や大阪大都市圏の後じんを拝している。特に名古屋市は、大都市圏の主要都市（東京 23 区、京都市、大阪市）と比較して人口あたりの客室数が最も少ない水準である。

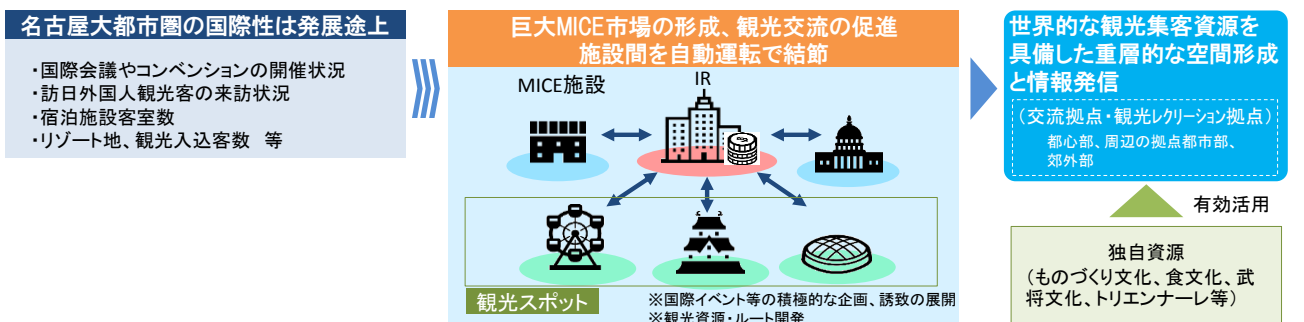
国際性の乏しさを打破するためには、外国人の交流人口を増やす必要がある。国際会議や国際コンベンション、国際的なスポーツ大会等の企画・誘致を行い、世界に向けて当地の魅力を積極的に発信するとともに、受入基盤整備の拡充が求められる。

取り組みにあたっては、一過性のイベントに終わらず、将来にわたって交流を維持・拡大していく仕組みが必要となる。そのため、名古屋都心部および周辺の拠点都市における歩行者界隈空間やアーバンリゾート空間、郊外地域におけるリゾート空間や自然体験空間など、名古屋大都市圏に重

層的に形成される空間に存在する独自資源（ものづくり文化、食文化、武将文化、トリエンナーレ、それらを活用するエンターテインメント施設等）を有効活用した観光の視点を欠かすことができない。

また、2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催、2027 年のリニア中央新幹線の開業（品川～名古屋間）、2030 年の訪日外国人観光客数 6,000 万人の目標達成を見据えて、既存の国際空港や新幹線、高速道路網およびリニア中央新幹線を活用することにより、MICE や周遊型観光が展開される地域として拠点整備と観光資源・観光ルートの開発を推進する必要がある。

そこで、全国に先駆けて統合型リゾート（IR）の整備を検討し、世界からの誘客力の向上を図る。あわせて、中部国際空港（セントレア）、金城ふ頭、岐阜メモリアルセンター、豊田スタジアム、四日市霞ヶ浦緑地公園等を舞台に MICE 拠点を整備し、情報発信を行うことで、IR や観光資源とともに国内はもとより世界的な観光交流規模を誇る魅力的な巨大 MICE 市場を形成する。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○		○		[ディベロッパー（不動産会社、ゼネコン、商社、鉄道会社等）] 計画・検討の推進 ※宅地造成、都市開発・再開発、建物の建設分譲を行う土地開発事業者 [国] 法整備、制度設計、規制緩和 [県・自治体] 関連計画の作成、関連調査の実施	[名古屋都心部] 名古屋市（金城ふ頭 等） [周辺拠点都市] 岐阜メモリアルセンター、豊田スタジアム、四日市霞ヶ浦緑地公園 等 [中部国際空港]

⑧移動の自動化による MICE 拠点性の向上

統合型リゾート(IR)と MICE および多様な観光資源を訪問する国内外からの来訪者の移動手段として自動運転(自動走行)システムを導入する。これにより、先進的、効率的、利便性の高い交通システムが発達した大都市圏であることのブランド力を高め、MICE 拠点等への更なる集客力の向上を図る。

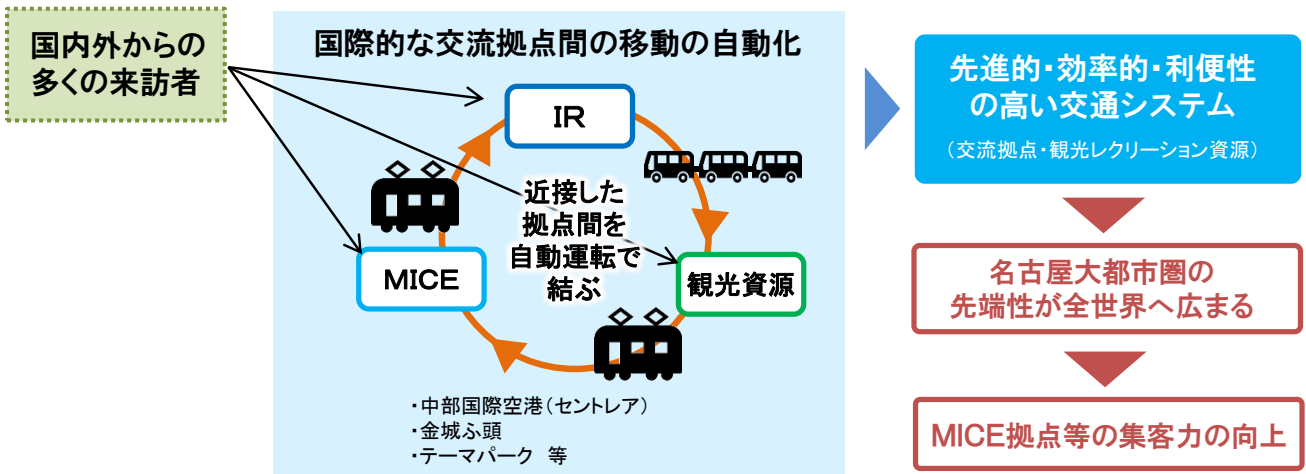
名古屋大都市圏において、国際イベント等が開催される主な既存施設からのアクセスとして、三重県「鈴鹿サーキット」や岐阜県「世界イベント村岐阜」に着目すると、これらと名古屋中心部および中部国際空港へは 60 分以上を要する状況にある。

また、愛知県常滑市に計画している国内初の国際空港直結の国際展示場は、名古屋駅から、自動車・鉄道ともに 30 分以上の時間を要する見通しである。なお、東京国際展示場(東京ビッグサイト)は、リニア中央新幹線の起点駅となる品川駅から、自動車・鉄道ともに所要時間は 30 分を下回っている。

使い勝手のよい国際的な観光交流拠点としての認知を広め、当地の多様な観光資源の連携および

相互交流等の促進には、拠点間の移動利便性を高めることが必要である。

そこで、周辺の交通インフラ基盤整備とともに、統合型リゾート(IR)や MICE および多様な観光資源など、世界中から人々が集う拠点間の移動手段として自動運転(自動走行)システムを整備する。また、こうした自動運転システムの実用化は、あらゆる人、年代の移動が確保されている先進的、効率的、利便性の高い交通システムが発達した名古屋大都市圏の一つの象徴性として世界に PR・情報発信可能なコンテンツとなり、都市圏の魅力・ブランド力の向上につながる。これらを通じて、MICE 拠点等への更なる集客力の向上を図ることが必要である。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○				[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [旅客運輸事業者] 実証実験や実装の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援 (制度設計、規制緩和、許認可)	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、岡崎市、豊田市等 [中部国際空港] [名古屋港] (金城ふ頭)

防災分野

■現状・特性等

- 今後 30 年間に於ける震度 6 弱以上の地震発生確率をみると、名古屋大都市圏の約半分の地域で 25%以上の確率で発生するとなっている。
- 名古屋大都市圏では、約 9 割の人口が震度 6 弱以上の発生確率が 25%以上の地域に集積している。
- 南海トラフ地震の発生時には、DMAT が空港を参集拠点とし、高速道路ネットワークを使って展開する計画となっている。
- 防災拠点の分布をみると、基幹的広域防災拠点は名古屋大都市圏内に 3 つ立地している。
- そのほか、多くの拠点は高速道路ネットワークに沿って立地している。
- 台風の大規模化、ゲリラ豪雨の多発など大規模災害が多くなってきている。
- 既存の交通インフラの老朽化が進んでおり、建設後 50 年を超えるインフラが今後加速的に増加する。

■課題

- 南海トラフ地震におけるハード・ソフト面の懸念。
- 既存インフラの老朽化対策。

■目指すべき方向

○世界で一番安全・安心な地域

- 世界から信頼を得る安全性の確保。世界で一番安全・安心な地域を構築し、その培ったシステムを世界に輸出する。
- これまでに構築してきた産業・生活のインフラが将来にわたって維持・更新される仕組みを確立する。
- 南海トラフ地震の懸念を払拭し、国内外から安全対策がとられ、安心して社会経済活動ができる地域として認識される。
- 名古屋大都市圏内で組織を超えた BCP が策定され、災害時に統一的・効率的な対応ができる。
- 首都機能の主要なバックアップ拠点を具備する大都市圏となる。

■目指すべき方向の実現に向けたプロジェクト

産学官連携型「暮らしBCP」の構築

- ①災害時の全体組織体制の構築
- ②組織横断的なBCP体制の構築
- ③帰宅困難者の支援体制の構築

安全・安心インフラの維持・強化

- ④インフラのメンテナンス推進とメンテナンス産業の集積
- ⑤交流拠点における防災インフラの強化
- ⑥津波想定地域における地域内連携の強化
- ⑦災害時の電源設備の設置
- ⑧三の丸地区における防災拠点性の強化と首都機能のバックアップ拠点の設置

①災害時の全体組織体制の構築

名古屋大都市圏内の複数の自治体にまたがるような災害の発生時において、圏域内に全体調整を図る組織を置くことで、無駄なく、迅速な人命救助対応、復旧活動に当たることが可能な体制を構築する。

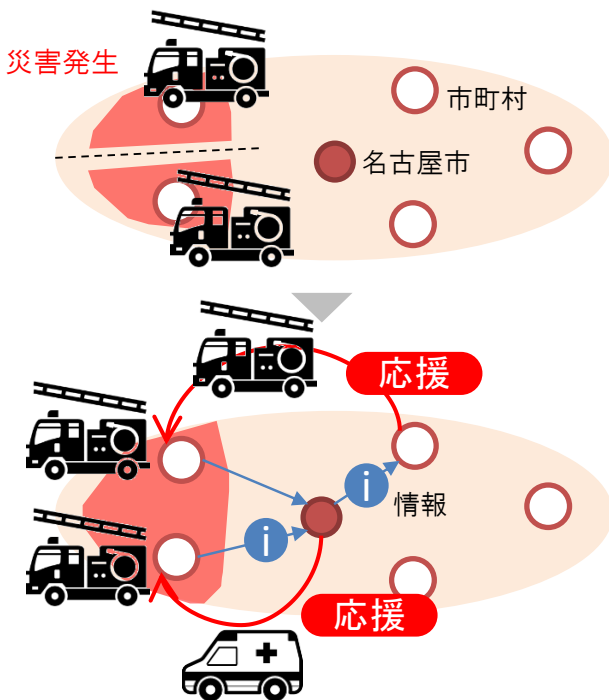
災害時の対応においては自治体などの行政が主体となっていく場合が多い。名古屋大都市圏も複数の自治体から構成されるため、災害時の対応においても基本的には自治体単位での対応が取られると想定される。そのため、指揮系統が個々の自治体で完結しており、かつ、県をまたぐなど名古屋大都市圏全体としての活動の効率化は考慮されにくい状況にある。

しかしながら、名古屋大都市圏は、自治体間において社会的・経済的なつながりが強いことから、災害時においてこそ地域間の連携が図られることが望ましいと考えられる。

そこで、懸念される南海トラフ地震などの複数

の自治体にまたがるような災害の発生時においては、名古屋大都市圏で指揮系統を統一し、圏域内で統一的に効率よく対応できる組織体制を構築する。

例えば、広域的な災害発生時において、圏域全体の情報を一箇所に瞬時に収集し、采配する。こうすることで、無駄なく、迅速な人命救助対応、復旧対応が期待できる。なお、体制の構築にあたっては、国が事務局となって先行して検討が進められている「南海トラフ地震対策中部圏戦略会議」の動向も踏まえる。



複数の自治体にまたがる災害の発生時

現状

- ・基本的には、救急救援の指揮系統が自治体単位で完結

全体組織体制の構築後

- ・名古屋大都市圏内の災害情報を一箇所に集約。
- ・被害状況に応じて救急救援に関する人的資源を有効に配置し、効果的な活動にあたる。
- ・体制を予め構築しておくことで迅速に対応。

産	学	官	民	取組主体	対象エリア
		○		[県・市町村] 名古屋市が主体となった連携	名古屋大都市圏全体

②組織横断的なBCP体制の構築

南海トラフ地震等の大規模災害発生時には各組織だけではなく、名古屋大都市圏内の「暮らし」の継続が課題となってくる。そこで、企業や自治体等の組織を横断するBCPを策定し、名古屋大都市圏における「暮らし」の安心を高める。

さまざまな企業や団体および自治体などが自然災害に備え、BCP（Business Continuity Planning：事業継続計画）を策定している。BCPは、各組織が自組織のために個別に策定しているため、基本的には連携されていない。

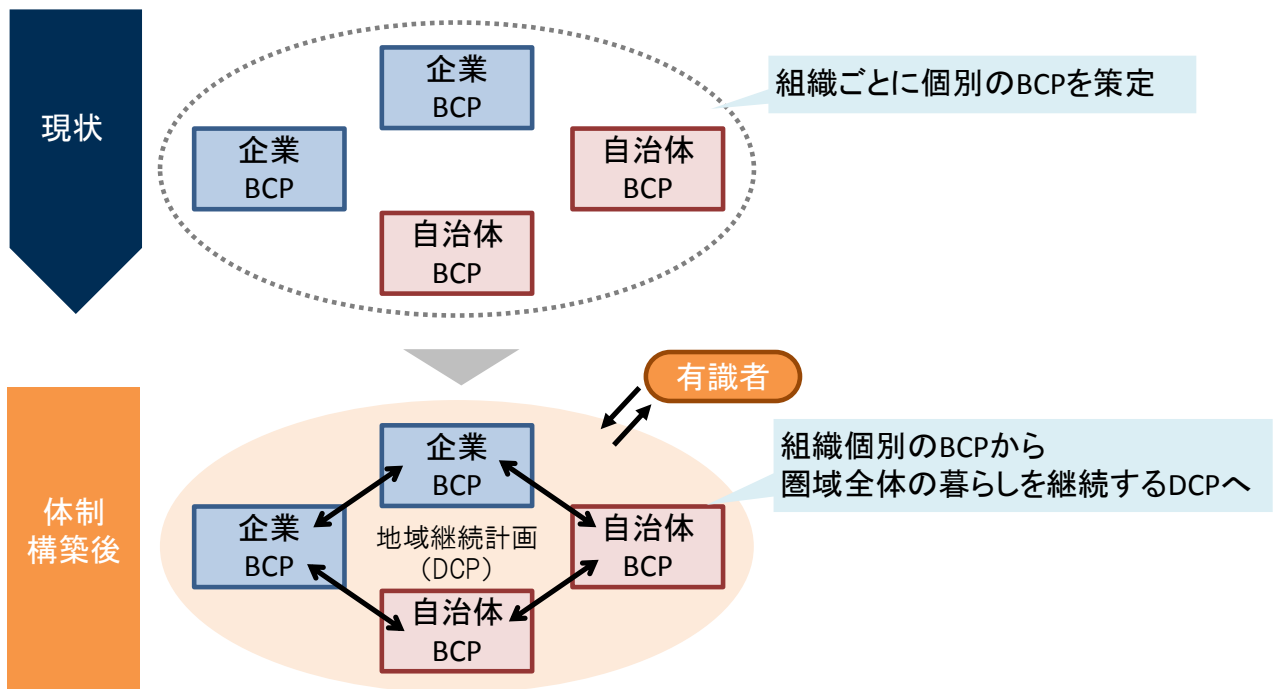
一方、懸念されている南海トラフ地震のような大規模な災害時には、被害が広範囲に及ぶため、自組織の運営関係だけではなく、街そのものが機能しない場合も想定される。そのような場合には、自組織だけに留まらず、他組織との連携を行うことで情報収集や人命救助および物資供給等においてより実効性のある対応が見込めると考えられる。

そこで、名古屋大都市圏内の企業や自治体などの組織横断的なBCPを策定し、組織単位ではな

く、名古屋大都市圏における「暮らし」を継続できるような仕組みを構築する。すなわち、名古屋大都市圏のDCP（District Continuity Planning：地域継続計画）の構築を行う。

具体的には、名古屋大都市圏内の企業や自治体が災害時に連携して帰宅困難者対策や避難住宅の共有、復興ボランティアの連携・調整および避難生活時の教育支援等を行う。これにより、圏域全体での大規模災害への対応力、日常生活の継続力を高める。

組織間の連携にあたっては、自治体間、企業間および自治体と企業間で協議をし、有識者の意見を図りつつ具体的な連携方策を探る。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[大企業] BCP の連携 [有識者] アドバイザー [国・県・市町村] 体制の検討、BCP の連携	名古屋大都市圏全体

③帰宅困難者の支援体制の構築

名古屋大都市圏では、名古屋市への通勤・通学者が多いことから、大規模災害の発災時には名古屋市内に多くの帰宅困難者が発生することが想定される。そこで、帰宅困難者に向けて、速やかに交通状況を伝達する仕組みを整えるとともに、ショッピングセンターやホテルなどと事前に協定を結び、帰宅困難者の一時避難場所を確保する仕組みを構築する。

名古屋大都市圏は名古屋市を中心とした社会的・経済的につながりを持つ自治体を範囲としている。圏域内においては通勤・通学をはじめとして日々、名古屋市との交流が多い。

したがって、複数の自治体にまたがるような大規模災害の発生時には公共交通の混乱、交通インフラの損傷などにより、名古屋市からの帰宅困難者が大勢出現する可能性がある。

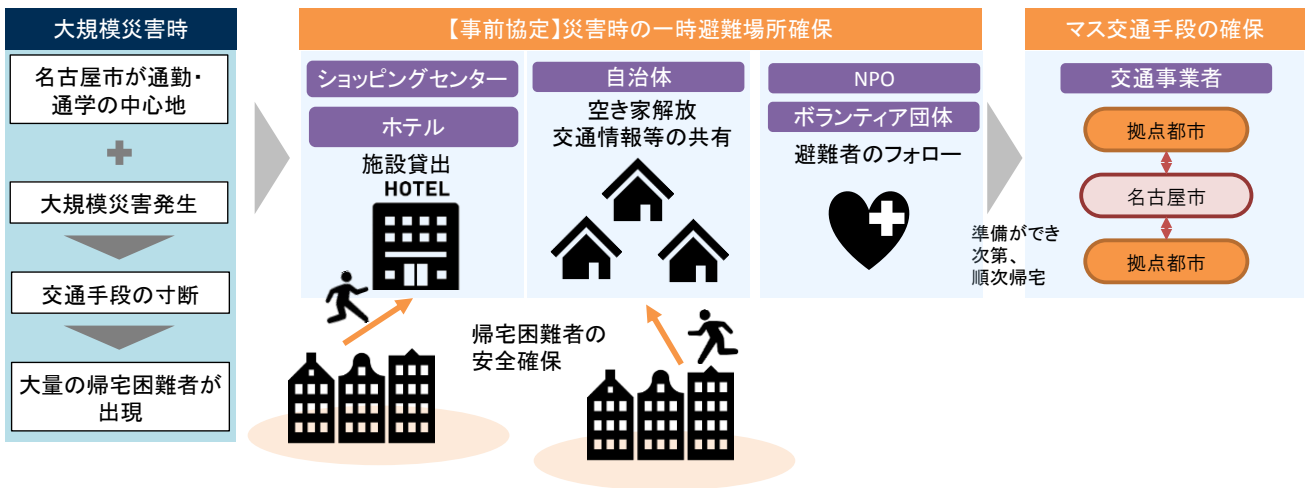
そこで、こうした帰宅困難者をサポートし、災害時の安心度を高めるべく、支援体制を構築する。

帰宅困難者が発生するような大規模災害発生時において名古屋市が中心となり、交通事業者との連携を密にし、運行情報を収集する。どの自治体

に帰宅するためにどの交通網が活用できるかなどの情報を随時帰宅困難者に提供する仕組みを構築する。

また、交通インフラ網の寸断などにより市内で活動する人がすぐに帰宅できない状況が発生したときに備え、一時避難場所を確保する。具体的には、ショッピングセンターやホテルなどと協定を結んでおくほか、空き家の家主にも協力を仰ぎ、大規模災害発生時に一時的に解放する。

なお、一時避難場所では NPO やボランティア団体などと連携を行い、避難生活が長期に及ぶ場合の避難生活者の教育支援や心のケアなどにあたることが望ましい。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○		○	○	[交通事業者、宿泊施設、ビル所有企業] 協定締結、支援体制の構築 [名古屋市] 協定締結、支援体制の構築 [NPO・ボランティア団体] 避難生活者のフォロー	名古屋市

④インフラのメンテナンス推進とメンテナンス産業の集積

道路、橋りょう、鉄道、電力施設、ガス施設、水道施設など、名古屋大都市圏の産業と生活を支えるインフラの老朽化が進んでいる。名古屋大都市圏での活動を維持していくため、これらのインフラについて、ICT やロボットといった新しい技術を取り入れながら先導的な維持・更新プログラムの確立を図る。

自動車産業や航空機産業をはじめとしてさまざまなものづくり産業が集積する名古屋大都市圏では、ものづくり産業が生活を支える大きな柱の一つとなっている。そのものづくりを支えるのが道路や橋りょう、トンネル、河川、下水道、港湾、電力施設、ガス施設および水道施設などのインフラである。

しかしながら、これらの産業基盤はものづくりの長い歴史とともに整備されてきたため、老朽化が指摘されている。名古屋大都市圏が将来にわたって発展していくためには、ものづくり産業が安心して活動を行えることが前提となり、インフラ

をしっかりと維持・更新していくことが必要である。

また、生活面においてもこうしたインフラが適切に機能していることが必要不可欠である。

そこで、名古屋大都市圏内のインフラについて新しい技術を取り入れながら先導的にメンテナンスを行い、着実な維持・更新を行う。具体的には、ロボットなどの新しい技術の開発を促進し、先進的な技術の集積を図ることで、名古屋大都市圏がメンテナンス分野においても存在感を高め、国内外へと展開していく。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[インフラ事業者] 老朽化情報の共有、メンテナンス [大学・研究機関] 技術開発（老朽化診断、メンテナンス） [国・県・自治体] 技術登用、補助金制度等老朽化情報の共有、メンテナンス	名古屋大都市圏全体

⑤交流拠点における防災インフラの強化

名古屋大都市圏の最大の交流拠点である名古屋駅を含むいくつかの拠点駅は、ゼロメートル地帯に立地していることから、南海トラフ地震による津波被害が懸念される。そこで、耐震構造で十分な高さを持つ巨大なペDESTリアンデッキを設置し、周辺ビルとつなぐことで多くの人々の避難手段を確保する。

名古屋大都市圏における交流拠点のうち、特に、最大の拠点駅である名古屋駅は、日々多くの人々が行き交っている。JR名古屋駅だけでも1日約70万人の利用がある。今後、リニア中央新幹線の開業に伴い、名古屋駅の利用者数のさらなる増加が期待されている。

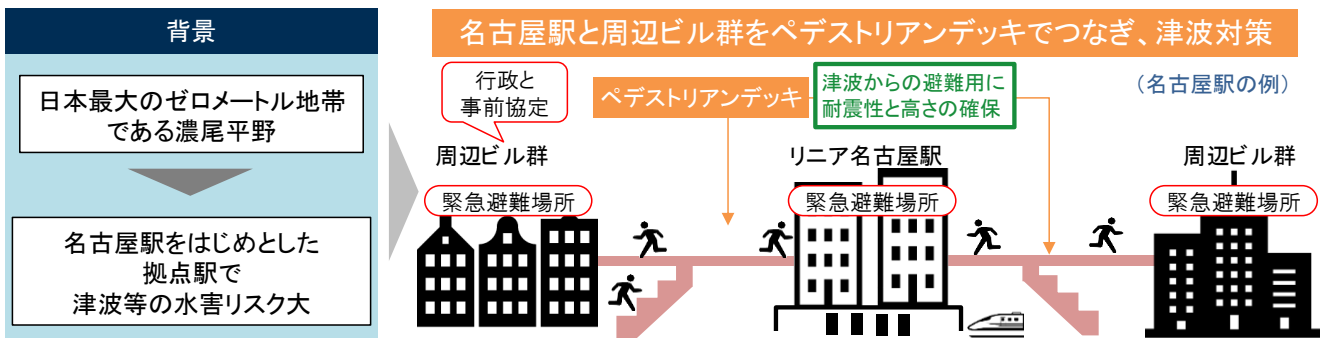
一方、名古屋大都市圏には日本最大のゼロメートル地帯をもつ濃尾平野があり、名古屋駅もその中に立地していることから大雨などによる水害を経験してきている。また、懸念されている南海トラフ地震で津波が発生すると、名古屋駅に到達することも考えられる。しかしながら、現状では“津波”を想定した避難構造とはなっていないため、津波が到達してしまうと多くの被害が出る可能性がある。

そこで、圏域最大の拠点駅における津波被害に備えるため、津波避難を想定した耐震構造で十分

な高さを持つ巨大なペDESTリアンデッキを設置する。ペDESTリアンデッキは駅および周辺にいる人々が収容できる大きさとし、階段も適宜設置する。

また、ペDESTリアンデッキは一時的な避難場所と捉え、第二段階としては周辺の高層ビルへの避難が望ましいと考えられる。そのため、ビルの所有者と連携し、非常時にはビル内の高所への避難を可能とするための協定締結およびビルへの避難経路を設置し、安心できる拠点駅づくりを行う。

名古屋大都市圏内にはほかにも金山駅や太田川駅などの拠点駅があり、同様に津波被害が懸念されることから、それぞれの拠点駅においてハード面とソフト面からの防災力の強化を図る必要がある。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[名駅の鉄道事業者] 協定の締結、ペDESTリアンデッキの設置 [名古屋駅周辺のビル所有企業] 協定の締結 [名古屋市] 協定の締結、連携の促進主導	[拠点駅周辺] 名古屋駅、金山駅、太田川駅 等

⑥津波想定地域における地域内連携の強化

南海トラフ地震による津波が想定される地域において、立地する企業と協定を結び、津波発生時のオフィスや屋上の開放について協力を仰ぐ。合わせて、住民や従業員に対して避難場所であることの周知を行い、被害軽減を図る。

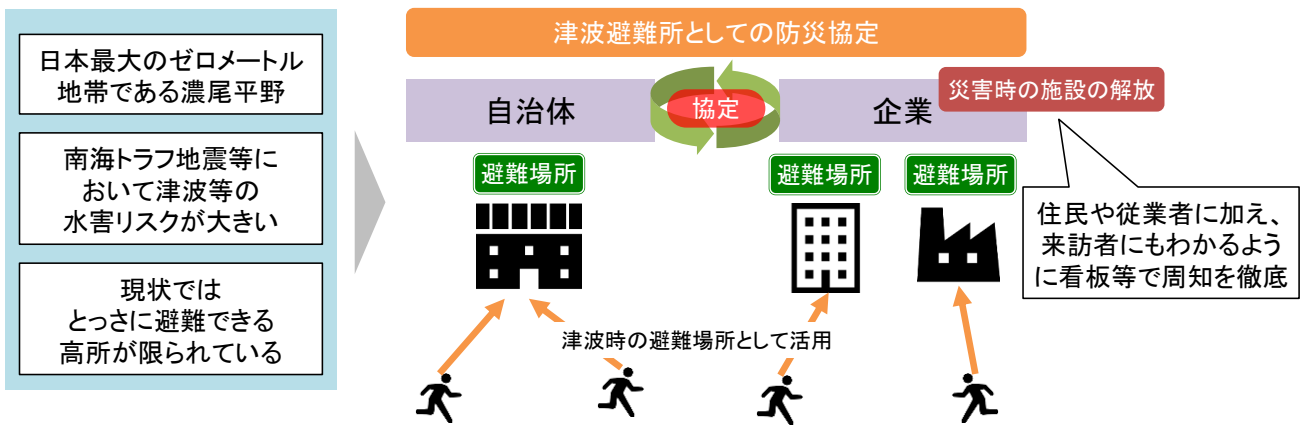
南海トラフ地震の発生が懸念されており、名古屋大都市圏においても被害が想定されている。特に、名古屋大都市圏に広がる濃尾平野は日本最大級のゼロメートル地帯を有しており、大規模地震の発生時には津波の影響も懸念される。

一方、ゼロメートル地帯には製造業の工場をはじめとする産業や住居が立地しており、生活が営まれている。地震発生時には迅速に高いところに避難し、津波に備える必要がある。しかしながら、自宅や公共施設を除くと自由に避難できる高台は限られる。迅速に避難するためには、地

域に立地する工場やオフィスなどの屋上への避難が現実的である。

そこで、南海トラフ地震で津波が想定される地域においては立地する企業と協定を結んでおき、有事の際に屋上の開放について協力を仰ぐ。

なお、住民や従業員のみならず、来訪者に対しても実効性がある対策となるように、看板などで避難場所であることの周知を徹底する。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
○	○	○		[津波浸水想定地域（名古屋市など）の自治体・立地企業] 協定の締結、避難看板の設置、住民等への周知 [有識者] 知見の提供	[津波浸水想定地域] 名古屋市など

⑦災害時の電源設備の設置

災害時において、スマートフォンなどの情報端末を活用した情報収集の重要性が増す一方、電力が寸断される場合も想定される。そこで、コンビニや自治会の拠点などに非常用の蓄電池を設置し、情報端末の充電や夜間の照明などの利用に備える。

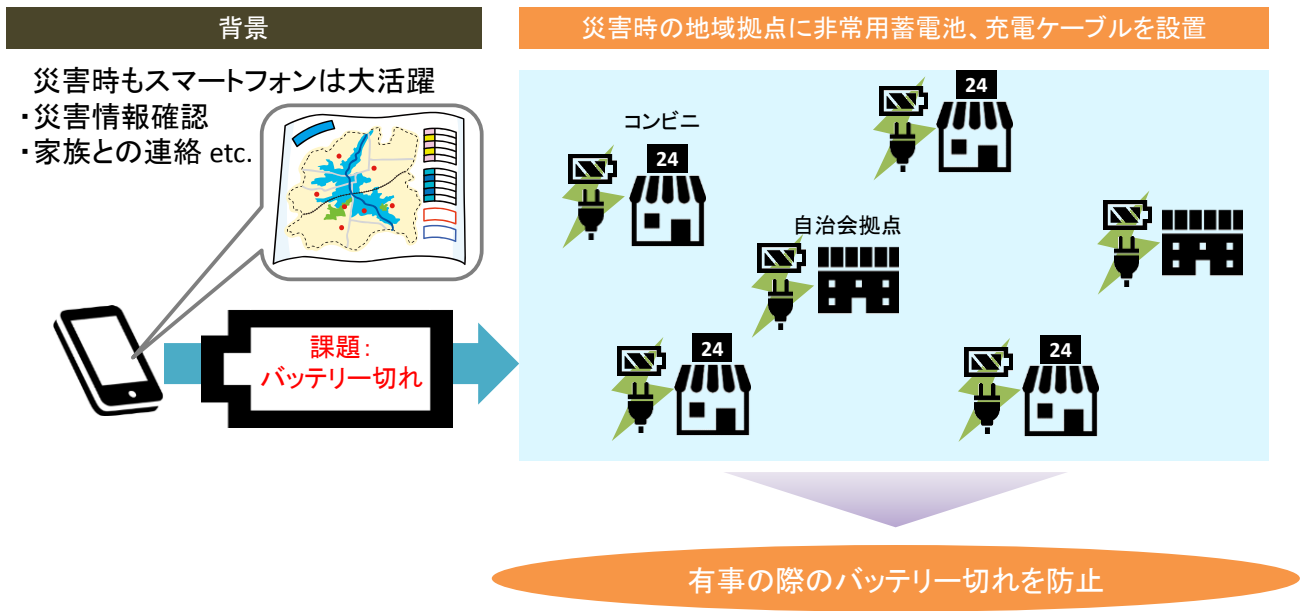
近年、スマートフォンの普及によって情報端末を誰もが持ち歩いており、天気予報や交通情報などもリアルタイムで配信されている。災害情報も情報配信が充実してきており、携帯キャリア各社も東日本大震災を契機に基地局にバッテリーを設置するなど、積極的に災害対策を進めている。

南海トラフ地震などの大規模な地震においても被災者が避難経路の確認をしたり、ライフラインや交通状況の確認をしたりとスマートフォンの活用が大いに期待される。

しかしながら、スマートフォンはバッテリー式となっており、多用が想定される被災時においてはすぐにバッテリー切れとなり充電が必要となる可能性が高い。一方で、災害時には送電線の断線などでコンセントが利用できない状況になる可能

性がある。EVの普及により、自分の車が近くにある場合は自動車から給電できることもあるが、それ以外ではモバイルバッテリーを持っている人も限られるため、多くの人が電力不足に窮することとなりかねない。

そこで、災害時の地域拠点となり得るコンビニや自治会の拠点などに共用の大容量蓄電池と充電用のケーブルを設置し、有事のときのスマートフォンの充電に備える。また、大規模災害時には設備が充実した避難所への避難がままならず、災害発生時に居た地域で一夜を過ごすことも考えられるため、照明設備も合わせて設置しておけば、蓄電池が照明の電源としても活用でき、明かりの確保もできる。



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
		○		〔県・市〕 導入支援（補助金制度の創設）	名古屋大都市圏全体

⑧三の丸地区における防災拠点性の強化と首都機能のバックアップ拠点の設置

リニア開業により首都圏と高速鉄道・高速道路の多重化が図られる名古屋大都市圏。その代表的な官庁街である名古屋市三の丸地区に首都機能のバックアップ拠点を設置する。平常時においてはバックアップ拠点を官庁共有のカンファレンスセンターとして活用する。

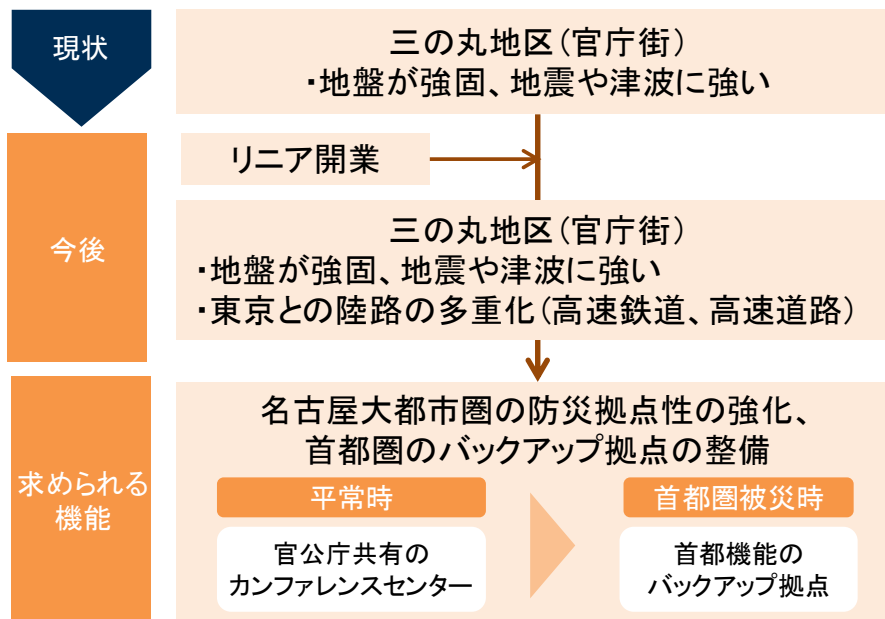
リニア中央新幹線の開業により、東京～名古屋間において新幹線と合わせた高速鉄道ネットワークの二重化が実現する。東京～名古屋間においては既に高速道路で東名高速道路、新東名高速道路および中央自動車道が整備されており、高速道路ネットワークの三重化が実現している。日本において首都圏と高速鉄道ネットワークと高速道路ネットワークの両方が多重化される都市圏は名古屋大都市圏を置いてほかにはない。

一方、名古屋大都市圏の中心地である名古屋市内に目をやると、リニア中央新幹線の駅である名古屋駅から近い三の丸地区に官庁機能が集積している。三の丸地区は標高も10m以上で地盤も強固であり災害に強い土地となっていることから、有事には愛知県や名古屋市などの防災拠点として機能する。

丸地区が東京からぐっと近くなり、また、道路の代替路も充実していることから災害時における首都機能のバックアップ地区としての有意性が高まることとなる。

そこで、三の丸地区に名古屋大都市圏の防災拠点を設置するとともに、東京の有事に備えて、首都機能のバックアップ拠点を整備する。整備するバックアップ拠点は有事の際に体制を整えて機能する“コールドスタンバイ”状態とし、建物と通信インフラなどの機能を備えたものとする。また、官庁街にあることから会議や打合せなどが頻繁に行われている地区であるため会議・打合せスペースのニーズは非常に高い。そこで、平常時においては官公庁（国の出先機関、県、市など）が共有する専用のカンファレンスセンターとして機能する事が選択肢の一つと考えられる。

リニア中央新幹線が開業することによって三の



産	学	官	民	取組主体	対象エリア
		○		[三の丸地区に立地する官公庁（国、愛知県、名古屋市）] 拠点の設置、共同運用	名古屋市三の丸地区

3 今後の活用について

■名古屋大都市圏ハートランドビジョンにおける中部圏社会経済研究所の役割

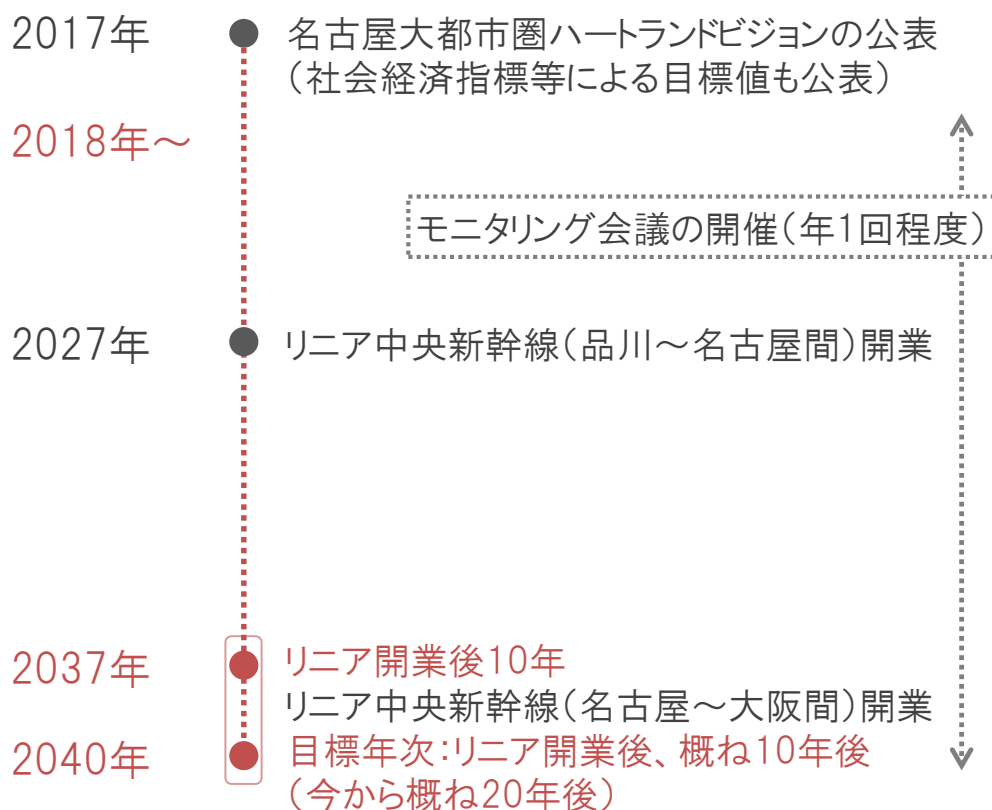
名古屋大都市圏ハートランドビジョンを提言・公表し、国や地域に対して意識づけを行うとともに、それぞれのビジョンあるいは広域計画などの先導役を務めることで、名古屋大都市圏ひいては中部圏が将来にわたって日本経済をけん引する地域として発展していくことに寄与していく。

具体的には、名古屋大都市圏の市町村、国の機関、産業界および大学等に対してプロジェクトへの理解を求めるとともに、推進についての働きかけを行う。また、東京大都市圏や大阪大都市圏の行政機関や経済界に対しても取り組みに対する理解を求めていく。

■ビジョン提言後の継続的なモニタリング

ビジョン提言後においても継続的な啓発活動を行うことで上記目的を推進する。そのために、ビジョンで定めた社会経済指標の目標値や、実際に行われた取り組みなど地域の状況の変化について確認する視座からモニタリングを行う。

図表 3-1 今後のスケジュールイメージ



中部大都市圏研究会委員名簿

(座長)	黒田 達朗	名古屋大学 名誉教授 椋山女学園大学 現代マネジメント学部 教授
	青山 公三	龍谷大学 政策学研究科 教授
	奥田 隆明	南山大学 経営学部 教授
	高取 千佳	名古屋大学大学院 環境学研究科 助教
	昇 秀樹	名城大学 都市情報学部 教授
	林 上	中部大学大学院 国際人間学研究科 教授
	丸山 宏	名城大学 農学部 生物環境科学科 教授
	森川 高行	名古屋大学 未来社会創造機構 教授
	山田 雅雄	名古屋市立大学 特任教授

名古屋大都市圏ハートランドビジョンの全体構成

名古屋大都市圏の特性

- 名古屋大都市圏の規模：40km圏、人口918万人、GRP42兆円
- 名古屋大都市圏の特徴
- ・三大都市圏の中央に位置し、幹線交通網の結節点
- ・戦国武將ゆかりの地。観光資源は背後エリアに広域的分布。
- ・発酵食品などの独自の食文化を有し、周辺地域では農業も盛ん。
- ・戦災復興等により機能的な都市形成が進んだが無機質な面も。
- ・自動車、航空宇宙、高度素材産業等の世界的な製造業集積も第3次産業の集積が弱い。
- ・自動車利用の割合が高く、公共交通の利用割合が低い。
- ・高規格幹線道路網は充実しているが鉄道網は相対的に粗。
- ・リニア時代は国内最大の2時間圏人口の中心
- ・大規模震災等の発生恐れ。
- ・三大都市圏随一の空間的、時間的、経済的な「ゆとり」

将来像

新旧・多分野の技術がIT融合し、新たな技術・産業を「創造」し、世界の新標準に「挑戦」するエリアであって、「ゆとり」を知的に活用する人材等が集まる魅力ある大都市圏。

目標値(全国シェア)	2040
現状	2040
総生産	8% → 10%
人口	7% → 8%

名古屋大都市圏の発展課題

- 厚みのある産業構造の形成
- ・一極集中のリスクを是正し国際競争に勝ち抜くため、多様な産業構造を構築
- 豊かなライフスタイル環境の活用
- ・時間的・空間的・経済的なゆとりを十分に活用し、豊かなライフスタイル環境を構築
- 国際性の向上
- ・国際会議、国際コンベンション、国際的なスポーツ大会等を通じ、国際性を高める
- 観光・文化資源の活用
- ・観光・文化資源と交通ネットワークを活かし、MICEや周遊型観光を推進する
- 循環型社会システム構築
- ・伊勢湾流域圏が一体となり、自然環境の保護等に取り組み
- 国土強靱化への貢献
- ・災害への対応強化／首都圏と一体となった国土の中核機能の集積を図る

産業分野

大都市圏型産業クラスターの形成

- 「都市システム産業」の振興
- 人流・物流の自動化促進による都市交通システム産業の先進地化
 - ロボットの総合的安全・安心システム構築による都市安全システム産業の先進地化
 - ロボット産業の集積促進



「ライフサイエンス産業」の振興

- グッドエイジング・フロンティアの形成
- ICTを活用したスマート農業産業の先進地化と高齢者が活躍する健康長寿地域の実現



振興の方策

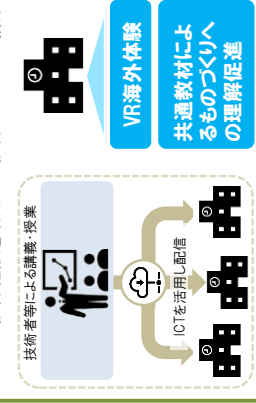
- 開発コンベンションの開催促進
- イノベーション人材の創出に向けた環境構築
- 国内外の高度人材育成・確保のための奨学金制度



生活・暮らし分野

高度教育システム・自然が豊かなゆとりある地域

- 明日のエンジンを育てる教育システムの構築
- 教育現場における発明実習講座の展開
 - ハートランドエリアを活用し、海外体験を模した研修型語学授業の展開
 - 文化・教育施設を活用した教育システムの構築



高度教育システム・豊かさを実感できるゆとりある地域

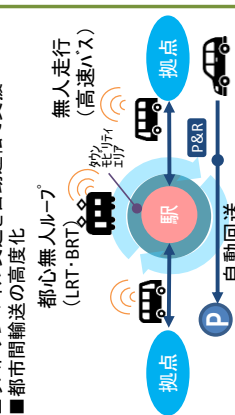
- 緑のコリドー(回廊)によるコミュニティ空間の形成
- 水辺空間における憩いと賑わいの創出
- 流域圏の広域連携の推進
- エネルギー・初歩の高い資源循環型都市圏の形成
- エコマビリティの普及
- オレンジタウン構想の推進
- 保育・介護現場へのICT導入



交通・交流分野

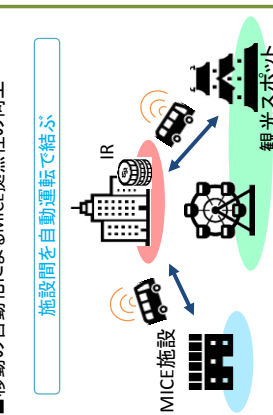
自動運転に支えられた交流社会

- 次世代型公共交通網の構築
- ダイナミックマップの展開
 - 拡張型オートハルバーキングの実現
 - カーシェアリングにおける自動回送の実現
 - 都市内に無人の公共交通網構築
 - ラストワンマイル交通を自動運転で支援
 - 都市間輸送の高度化



スーパーMICEネットワークの展開

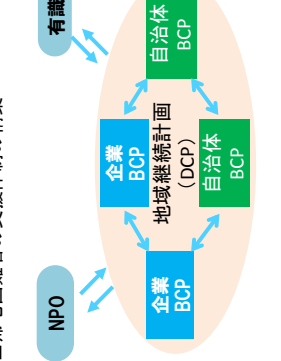
- 国際的な交流拠点の整備と観光交流の促進
- 移動の自動化によるMICE拠点性の向上



防災分野

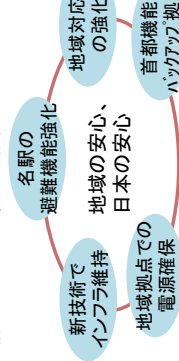
世界で一番安全・安心な地域

- 産学官連携型「暮らしBCP」の構築
- 災害時の全体組織体制の構築
 - 組織横断的なBCP体制の構築
 - 帰宅困難者の支援体制の構築



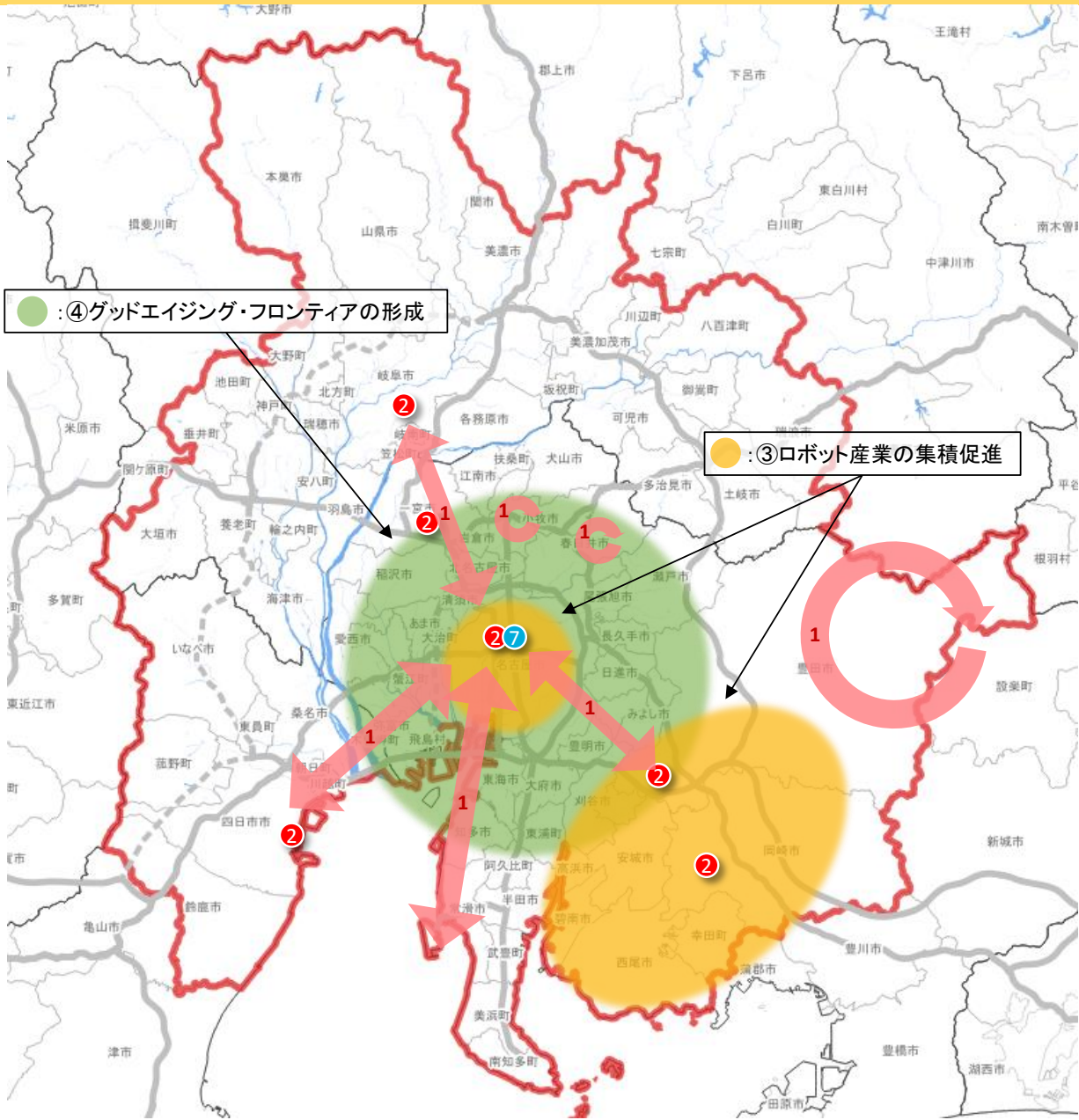
安心・安全インフラの維持・強化




- インフラのメンテナンス推進とメンテナンス産業の集積
- 交流拠点における防災インフラの強化
- 津波想定地域における地域内連携の強化
- 災害時の電源設備の設置
- 三の丸地区における防災拠点性の強化と首都機能のバックアップ拠点の設置



プロジェクトの取組主体と対象エリア一覧

プロジェクトマップ(産業分野)



-  ①人流・物流の自動化促進による都市交通システム産業の先進地化
-  ②地域の総合的・安心システム構築による都市安全システム産業の先進地化
-  ⑦イノベーション人材の創出に向けた環境構築

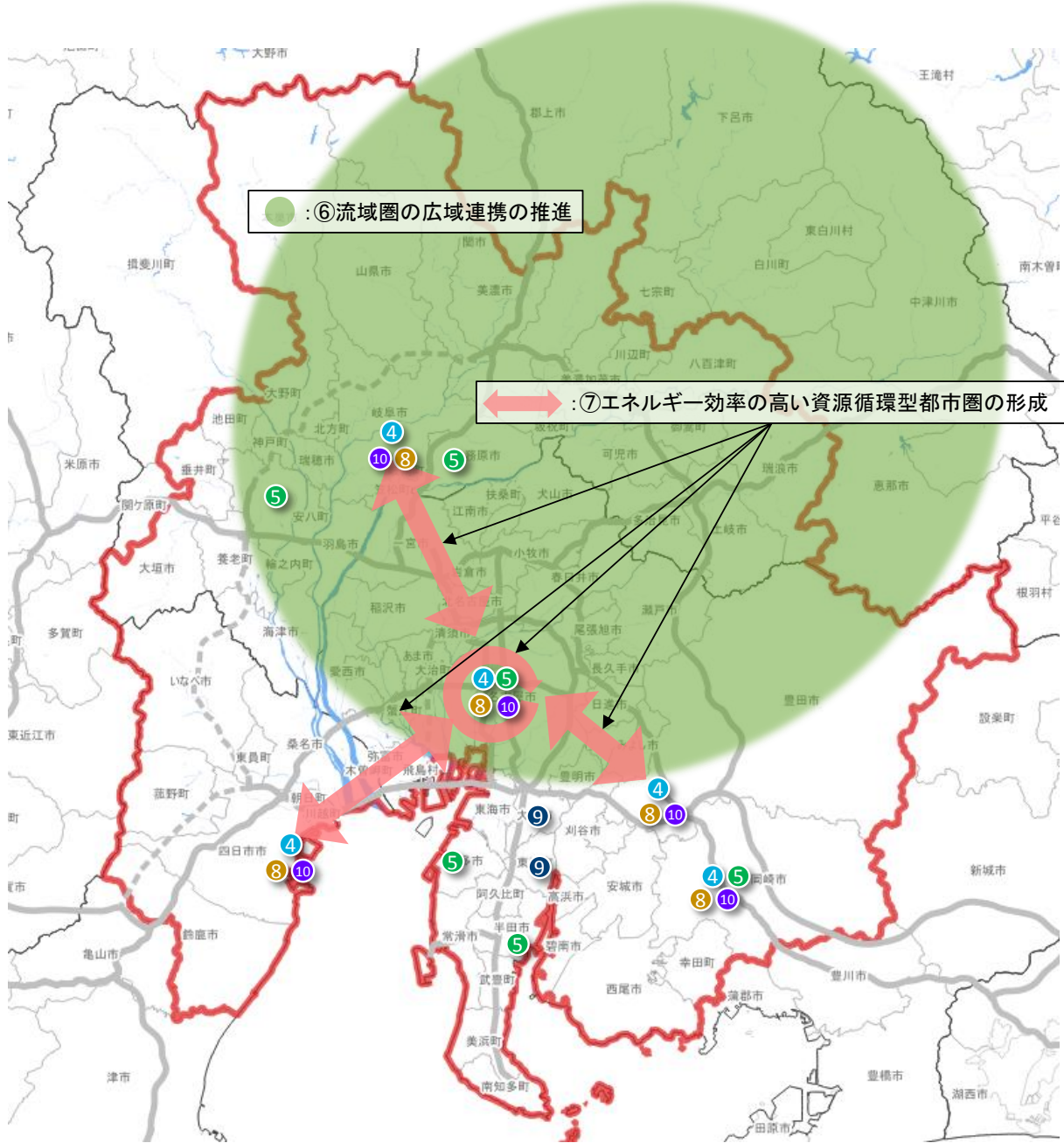
- 【主に名古屋大都市圏全域を対象】
- ⑤ICTを活用したスマート農業産業の先進地化と高齢者が活躍する健康長寿地域の実現
 - ⑥開発コンペティションの開催促進
 - ⑧国内外の高度人材育成・確保のための奨学金制度

(注)各プロジェクトの対象エリアとなる候補を例示

■産業分野プロジェクトの取組主体と対象エリア一覧

プロジェクト	産	学	官	民	取組主体	対象エリア
①人流・物流の自動化促進による都市交通システム産業の先進地化	○	○	○		[自動車関連企業] 自動運転システム、自動運転車の開発 [大学・研究機関] 自動運転システムの開発・提供 [国・県・自治体] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[人流] 豊田市（中山間地）、名古屋市ー豊田市間、名古屋市ー四日市市間、名古屋市ー岐阜市間、小牧市、春日井市 等 [物流] セントレアー物流倉庫（小牧市など）間
②地域の総合的安全・安心システム構築による都市安全システム産業の先進地化	○	○	○	○	[製造業] システムの製造・販売 [ICT 企業] システム開発 [大学・研究機関] アイデア・システム開発 [市町村] システムの導入促進 [市民] アイデアの提供	名古屋市、人口 30~40 万人の中核都市（岐阜市、豊田市、岡崎市、一宮市、四日市市）より導入
③ロボット産業の集積促進	○	○	○		[企業] 技術開発、製造 [ICT 企業] AI の開発 [大学・研究機関] AI、ICT をはじめとしたロボット技術の開発・提供 [県・市町村] 関連企業の誘致	愛知県内
④グッドエイジング・フロンティアの形成	○	○	○		[企業] 製品の開発・製造 [医療機関] 臨床ツーリズム連携 [観光業] ツーリズム開発 [大学・研究機関] 技術開発 [国・県] 開発費等の財政支援、海外情報発信	大府市、名古屋市と周辺地域
⑤ICTを活用したスマート農業産業の先進地化と高齢者が活躍する健康長寿地域の実現	○	○	○	○	[企業] 研究開発、製品製造 [大学・研究機関] 研究開発 [行政] 制度・開発支援 [市民] 農業従事	[研究開発] 名古屋市 [適用] 名古屋大都市圏内の農地
⑥開発コンペティションの開催促進	○	○	○	○	[製造業等企業・業界団体] コンペティションの開催・開催支援（資金援助） [大学・研究機関] 参加、参加者の誘致 [大小 MICE 施設を管理している自治体] コンペティションの開催・開催支援 [住民] アイデアの提供	名古屋大都市圏全体
⑦イノベーション人材の創出に向けた環境構築	○	○	○		[企業、エンジェル投資家] アイデアへの投資 [大学、クリエイター] 創作 [県・市] ネットワーク構築のサポート	名古屋市（名駅、金山、大須、伏見、栄地区）
⑧国内外の高度人材育成・確保のための奨学金制度	○	○	○		[企業] 奨学金拠出、採用、情報提供 [大学・研究機関] 就職活動の支援、留学生受け入れ [県] 奨学金拠出、奨学金制度の運用	[企業] 名古屋大都市圏内 [国内学生向け大学] 名古屋大都市圏内 [留学生向け] 名古屋都市圏内

プロジェクトマップ(生活・暮らし分野)



● :⑥流域圏の広域連携の推進

⇄ :⑦エネルギー効率の高い資源循環型都市圏の形成

【主に名古屋大都市圏全域を対象】
 ①教育現場における発明家講座の展開
 ②バーチャルリアリティを活用し、海外体験を模した研修型語学授業の展開
 ③文化・教育施設を活用した教育システムの構築
 ⑦エネルギー効率の高い資源循環型都市圏の形成(3Rの推進)

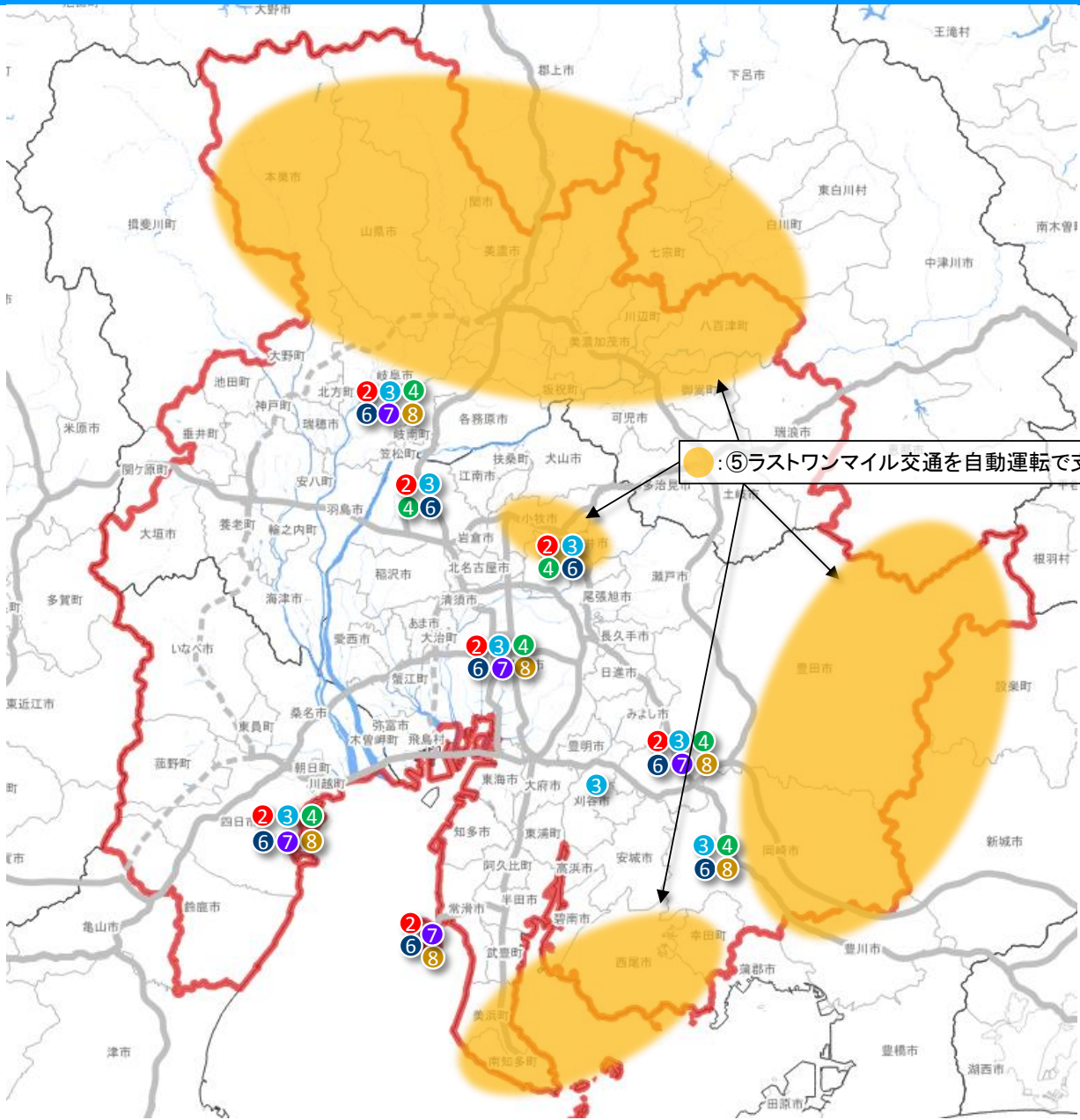
● :④緑のコーridor(回廊)によるコミュニティ空間の形成
 ● :⑤水辺空間における憩いと賑わいの創出
 ● :⑧エコモビルの普及
 ● :⑨オレンジタウン構想の推進
 ● :⑩保育・介護現場へのICT導入

(注)各プロジェクトの対象エリアとなる候補を例示

■生活・暮らし分野プロジェクトの取組主体と対象エリア一覧

プロジェクト	産	学	官	民	取組主体	対象エリア
①教育現場における 発明家講座の展開	○	○	○		[企業] 技術者の派遣 [大学] 研究者の派遣 [県・市町村教育委員会] プログラム企画、大学・企業への依頼、講義場所の確保、技術者間調整、学校間調整	名古屋大都市圏全域
②バーチャルリアリ ティを活用し、海 外体験を模した研 修型語学授業の展 開	○		○		[企業（教育）] プログラム企画案の作成 [企業（VR 企業）] プログラム作成 [企業（旅行会社）] 海外情報の提 供 [県・市町村教育委員会] 機材の購入、モデル校の 選定	名古屋大都市圏全域
③文化・教育施設を 活用した教育シス テムの構築	○	○	○		[企業施設・大学] データのオープン化、相互共 有・連携システムの構築 [自治体] データのオープン化、アプリ開発支援 [県・市町村教育委員会] 副読本作成、連携授業企 画	名古屋大都市圏全域
④緑のコリドー（回 廊）によるコミュ ニティ空間の形成	○	○	○	○	[企業] 親緑空間への出店 [自治体] 規制緩和 [大学] 研究フィールドとして活用 [NPO] 親緑空間を活用したイベント等の開催 [住民] 日々の親緑空間の管理と利 用	[都市部] 名古屋市、岐阜市、豊田市、 四日市市、岡崎市、等
⑤水辺空間における 憩いとにぎわいの 創出	○		○	○	[企業] 親水空間への出店 [自治体] 規制緩和、営業活動等の認可 [NPO] 親水空間を活用したイベント等の開催 [住民] 日々の親水空間の管理と利 用	[親水空間をもつ都市] 名古屋市、大垣市、各務原市、 岡崎市、半田市、知多市など
⑥流域圏の広域連携 の推進	○		○	○	[企業（林業）] 森林保全、下流域への木材販売 [企業（住宅メーカー）] 水源地域の木材を使った 住宅等の販売 [自治体] 流域活性化基金の設置、交流事業の企画	[流域圏] 木曾・長良・揖斐川流域など
⑦エネルギー効率の 高い資源循環型都 市圏の形成	○		○		[企業（ガス会社、ビル運営会社、電力会社、熱供 給会社、ゼネコン、空調設備会社）] 地域冷暖房 施設の導入 [企業（旅客運送業）] エネルギー効率のよい車両 の導入、サービス水準改善、3R の推進 [自治体] 再開発事業、3R の推進	[都心部] 名古屋市（名駅、 栄、金山等） [拠点間] 名古屋市一岐阜市、 名古屋市一四日市市、名古屋 市一豊田市 [3R の推進] 名古屋大都市圏全域
⑧エコモビルの普 及	○		○		[企業（自動車会社、エネルギー会社、ガス・熱供 給会社）] エコモビルの開発、充電スタンド、 水素スタンドの設置 [自治体] 充電スタンド、水素スタンド設置補助、 混雑税導入検討、エコモビル購入補助	名古屋市、岐阜市、四日市市、豊 田市、岡崎市
⑨オレンジタウン構 想の推進	○		○		[企業（保健、医療、福祉）] 人材の提供 [国・県] 対象エリアの設定 [市町村] 人材確保	大府市、東浦町、等から名古屋 大都市圏全域へ
⑩保育・介護現場へ の ICT 導入	○		○		[企業（ICT、通信）] ICT 技術の提 供 [企業（介護、保育）] ICT 技術の導入 [自治体] ICT 導入補助、開発補助	名古屋市、岐阜市、四日市市、 豊田市、岡崎市

プロジェクトマップ(交通・交流分野)



【主に名古屋大都市圏全域を対象】
①ダイナミックマップの展開

- : ②拡張型オートバレーパーキングの実現
- : ③カーシェアリングにおける自動回送の実現
- : ④都市内に無人の公共交通網構築
- : ⑥都市間輸送の高度化
- : ⑦国際的な交流拠点の整備と観光交流の促進
- : ⑧移動の自動化によるMICE拠点性の向上

(注)各プロジェクトの対象エリアとなる候補を例示

■交通・交流分野プロジェクトの取組主体と対象エリア一覧

プロジェクト	産	学	官	民	取組主体	対象エリア
①ダイナミックマップの展開	○	○	○		[自動車・電装・センサ・メカ、アルコリスム・ソフトウェアベンダー等] 研究開発、製品開発、実用化の推進 [大学・研究機関] 研究開発の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	名古屋大都市圏全体
②拡張型オートバレーパーキングの実現	○		○		[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [観光地・商業施設] 実証実験や実装の促進（体験機会の拡大） [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、一宮市、豊田市、春日井市等 ※1970年代、80年代初頭のニュータウン開発の所在都市等 [観光地]
③カーシェアリングにおける自動回送の実現	○	○	○		[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [レンタカー会社（カーシェアリング事業者）] 実証実験や実装の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、岡崎市、春日井市、一宮市、豊田市、刈谷市等 ※カーシェアステーション数より5箇所以上 (https://carsharemap.jp/)
④都市内に無人の公共交通網構築	○	○	○		[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [旅客運輸事業者] 実証実験や実装の促進 [不動産賃貸業（駐車場賃貸）] 実証実験の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、豊田市、岡崎市、春日井市、一宮市等
⑤ラストワンマイル交通を自動運転で支援	○	○	○		[パーソナルモビリティ開発メカ（自動車や移動支援ロボットの開発）] 研究開発、製品開発 [旅客運輸事業者] 実証実験や実装の促進 [大学・研究機関] 研究開発の促進、実証実験 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[主に中山間・半島地域] 山県市、関市、八百津町、豊田市・岡崎市山間部、三河湾沿岸地域等 [オールドニュータウン等] 小牧市、春日井市等
⑥都市間輸送の高度化	○	○	○		[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [運輸事業者（鉄道、バス等）] 実証実験や実装の促進 [大学・研究機関] 研究開発の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、岡崎市、豊田市、一宮市、春日井市等 [中部国際空港]
⑦国際的な交流拠点の整備と観光交流の促進	○		○		[ディベロッパー（不動産会社、ゼネコン、商社、鉄道会社等）] 計画・検討の推進 ※宅地造成、都市開発・再開発、建物の建設分譲を行う土地開発事業者 [国] 法整備、制度設計、規制緩和 [県・自治体] 関連計画の作成、関連調査の実施	[名古屋都心部] 名古屋市(金城ふ頭等) [周辺拠点都市] 岐阜メモリアルセンター、豊田スタジアム、四日市霞ヶ浦緑地公園等 [中部国際空港]
⑧移動の自動化によるMICE拠点性の向上	○				[車両メーカー等] 研究開発や製品開発の推進 [旅客運輸事業者] 実証実験や実装の促進 [国、県、自治体等] 実証実験・拡大展開支援（制度設計、規制緩和、許認可）	[名古屋都心部] 名古屋市 [周辺拠点都市] 岐阜市、四日市市、岡崎市、豊田市等 [中部国際空港] [名古屋港]（金城ふ頭）

プロジェクトマップ(防災分野)



【主に名古屋大都市圏全域を対象】

- ①災害時の全体組織体制の構築
- ②組織横断的なBCP体制の構築
- ④インフラのメンテナンス推進とメンテナンス産業の集積
- ⑦災害時の電源設備の設置

- : ③帰宅困難者の支援体制の構築
- : ⑤交流拠点における防災インフラの強化
- : ⑧三の丸地区における防災拠点性の強化と首都機能のバックアップ拠点の設置

(注)各プロジェクトの対象エリアとなる候補を例示

■防災分野プロジェクトの取組主体と対象エリア一覧

プロジェクト	産	学	官	民	取組主体	対象エリア
①災害時の全体組織体制の構築			○		[県・市町村] 名古屋市が主体となった連携	名古屋大都市圏全体
②組織横断的なBCP体制の構築	○	○	○		[大企業] BCP の連携 [有識者] アドバイザー [国・県・市町村] 体制の検討、BCP の連携	名古屋大都市圏全体
③帰宅困難者の支援体制の構築	○		○	○	[交通事業者、宿泊施設、ビル所有企業] 協定締結、支援体制の構築 [名古屋市] 協定締結、支援体制の構築 [NPO・ボランティア団体] 避難生活者のフォロー	名古屋市
④インフラのメンテナンス推進とメンテナンス産業の集積	○	○	○		[インフラ事業者] 老朽化情報の共有、メンテナンス [大学・研究機関] 技術開発（老朽化診断、メンテナンス） [国・県・自治体] 技術登用、補助金制度等老朽化情報の共有、メンテナンス	名古屋大都市圏全体
⑤交流拠点における防災インフラの強化	○	○	○		[名駅の鉄道事業者] 協定の締結、ペDESTリアンデッキの設置 [名古屋駅周辺のビル所有企業] 協定の締結 [名古屋市] 協定の締結、連携の促進主導	名古屋駅周辺
⑥津波想定地域における地域内連携の強化	○	○	○		[津波浸水想定地域（名古屋市など）の自治体・立地企業] 協定の締結、避難看板の設置、住民等への周知 [有識者] 知見の提供	[津波浸水想定地域] 名古屋市など
⑦災害時の電源設備の設置			○		[県・市] 導入支援（補助金制度の創設）	名古屋大都市圏全体
⑧三の丸地区における防災拠点性の強化と首都機能のバックアップ拠点の設置			○		[三の丸地区に立地する官公庁（国、愛知県、名古屋市）] 拠点の設置、共同運用	名古屋市三の丸地区

名古屋大都市圏 ハートランドビジョン

2018年4月

制作発行 公益財団法人 中部圏社会経済研究所

〒460-0008 名古屋市中区栄四丁目14番2号 久屋パークビル3階

TEL: (052) 212-8790 FAX: (052) 212-8782

URL: <http://www.criser.jp/>

本調査研究報告書の著作権は、当財団に帰属します。
無断で複写・転載することはお遠慮ください。



公益財団法人

中部圏社会経済研究所

Chubu Region Institute for Social and Economic Research

〒460-0008

名古屋市中区栄四丁目14番2号 久屋パークビル3階

TEL:052-212-8790 FAX:052-212-8782

URL:<http://www.criser.jp>