

中部広域リージョン 連携ビジョン



2026 年 10 月

目 次

I	中部広域リージョン連携ビジョンの策定趣旨	1
II	中部地域の現状と課題	3
	1. 中部地域の特性と現状	3
	2. 中部地域の課題	5
III	目指すべき姿	11
IV	目指すべき姿の実現に向けたロードマップ	13
V	プロジェクトの具体内容	16

I 中部広域リージョン連携ビジョンの策定趣旨

中部地域は、東西日本の結節点として古来より人と文化が行き交う要衝であり、個性豊かな地域が多様に連なりながら、多極分散型の地域構造を形づくってきた。太平洋側においては、江戸時代に五街道の東海道・中山道をはじめ、美濃路・伊勢路・善光寺道・下田街道などの脇往還が整備され、さらに伊勢湾や駿河湾の沿岸には尾州廻船が往来する寄港地が形成された。陸路と海路による活発な往来は、宿場町や港町の繁栄をもたらし、現在の中核都市が点在する多極分散型の地域構造の原型を早くから育んだ。一方、日本海側においても、古くは高句麗や渤海との交易、また江戸時代の北前船の就航等により物流や資本の集積が生まれ、多様な港町がそれぞれに繁栄し、独自の文化と産業を育みながら、相互に補完し合って発展してきた。

この日本海側と太平洋側の地域が一体的な発展を目指すこととなったきっかけは、1950～1960年代に遡る。当時、日本は戦後復興を経て高度成長期に入り、国土開発は圏域開発方式の下で推進された。首都圏及び近畿圏では過大過密化の抑制を図る整備法が制定される一方、地域開発促進法により東北・九州・中国・四国・北陸では開発が推進された。

このように、特定の地域での開発促進や大都市圏の整備が進む一方、東西の大都市圏に挟まれた中部地域は全国レベルの圏域構造の中で取り残される形となり、地域として、いかに主体性を保ちながら発展していくかが最優先の課題と認識されるようになった。

この課題認識を背景に、1961年、富山県、石川県、福井県、岐阜県、愛知県、三重県の6県により「東海北陸地方知事会」が設立され、1963年には長野県、静岡県、滋賀県が加わった。そして1964年、日本の地域開発計画について助言するために来日したワイズマン国連調査団がその報告書で「関東、近畿両圏をつなぐ強力な力、それに伊勢湾と北陸を結ぶ新しい流れ—これがこの地域の将来の開発の骨格でなければならない」として、「中部圏」という概念が初めて示された。これを契機として中部9県を一体とした開発・整備への機運が高まり、1966年には中部圏開発整備法が制定され、同法に基づき「中部圏開発整備地方協議会」が設立された。同協議会は前述の9県に加え、名古屋市、静岡市、浜松市を含めた体制で、広域的な開発整備を推進してきた。

また、東海北陸地方知事会は1967年に「中部圏知事会」と改称し、1971年には名古屋市が参画して9県1市の体制となった。以後、現在まで会議を開催し、トップレベルの意見交換を通じて、地域課題の共有と政策を積み上げてきた。

これらの枠組みを活かし、交通基盤の整備、産業振興、都市機能の高度化、観光・文化の振興などに取り組んできた結果、中部地域は、自動車・航空宇宙・工作機械・材料・電子部品など世界的な競争力を持つ産業の集積地として発展し、多極型の都市構造、強固な広域交通ネットワーク、豊かな自然と文化資源を併せ持つ、わが国屈指の広域圏へと成長した。広域連携の歴史は、地域間の単なる協議の枠を超え、地域全体の礎を築く方策として確かな成果を残してきたといえる。

しかしながら近年、人口減少・高齢化やデジタル化の急速な進展により、社会経済構造は大きな転換期を迎え、日本全体は人口減少社会に移行する中、東京一極集中が加速している状況にある。また、世界に目を向けると、経済の多極化が進み、国際競争が一段と激化する

とともに、グローバル化が進展し、世界規模でヒト、モノ、カネ、情報の流動性が高まっている。さらに、中部経済にも甚大な影響を及ぼす南海トラフ地震という危機も迫っている。これらの課題に対して、中部地域においても、交流人口の拡大や産業技術の進化等により、地域の競争力や防災力を高める必要がある。

そのような中、北陸新幹線金沢―敦賀間の開業、今後見込まれるリニア中央新幹線東京・名古屋間の開業は、中部地域にとって、国際競争力を一段と高め持続可能な発展を遂げる千載一遇の好機である。リニア中央新幹線の全線開業等により形成が期待される「日本中央回廊」は、中部地域の地理的優位性を最大限に発揮する新たな国土軸となる。リニア中央新幹線により東京・名古屋・大阪間の移動時間が劇的に短縮されることで、中部地域は日本の三大都市圏を結ぶ経済集積地のセンターとしての役割を担うこととなる。この好機を確実に捉え、中部地域の潜在力を最大限に引き出すためには、地域が持つ多様な資源と強みを活かした産業振興・観光・交通分野で連携を深めていくことが不可欠である。また、これらの活動を支える、若者や女性に選ばれる地域づくりや、県域を超えた防災・減災対策などの広域的な取組を新たな段階へと発展させる必要がある。

このような中、「地方創生 2.0 基本構想」に基づき、2025 年 9 月に国により新たな広域連携の枠組みとして「広域リージョン連携」制度が創設された。これを契機として、中部地域の広域連携を新たな段階へと発展させるべく、従来の中部圏知事会や中部圏開発整備地方協議会の枠組みに、リニア中央新幹線や高規格道路の整備など関わりの深い山梨県が加わるとともに、官民連携を推進するため、北陸経済連合会及び一般社団法人中部経済連合会の参画を得て、2025 年 11 月 26 日、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、名古屋市、静岡市、浜松市、北陸経済連合会、一般社団法人中部経済連合会の 15 団体は「中部広域リージョン」として取り組んでいくことを宣言した。なお、この中部広域リージョンへの参画をきっかけとして、2026 年 6 月、山梨県は中部圏知事会にも加入している。

今後、中部地域が一体となって、日本の中心で輝く広域圏の実現を目指すための指針として、ここに「中部広域リージョン連携ビジョン」を策定する。

Ⅱ 中部地域の現状と課題

1. 中部地域の特性と現状

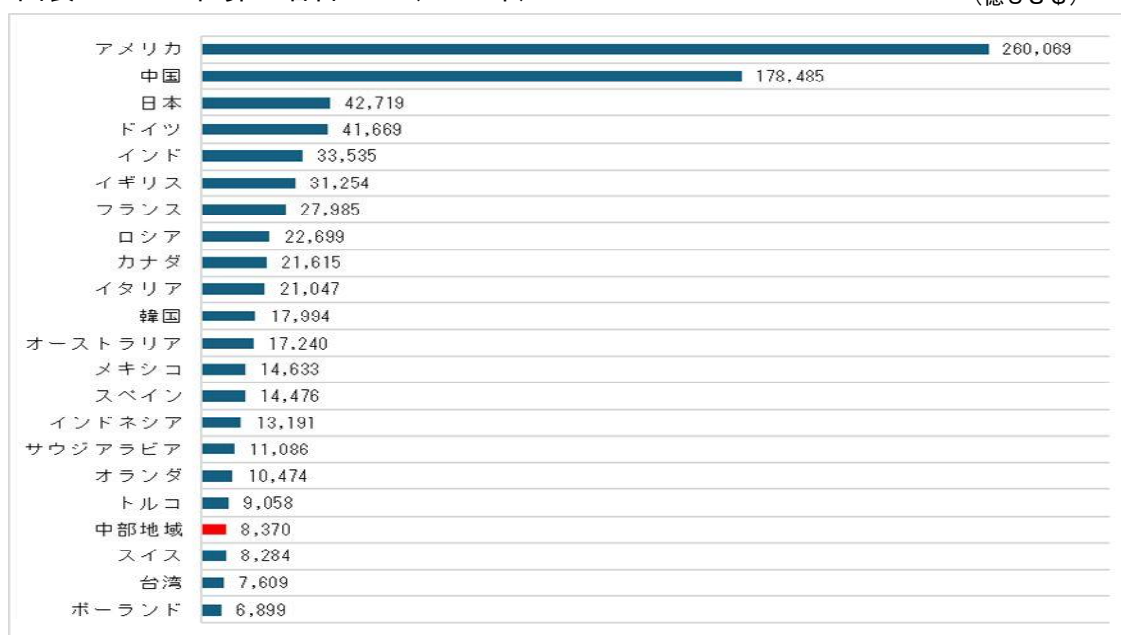
中部地域（富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県）は、日本列島の「まんなか」に位置し、周囲の首都圏、東北圏、近畿圏と接続している。世界遺産である富士山を有し、日本の屋根といわれる 3,000m 超の日本アルプスが中央にそびえ、太平洋側と日本海側の分水嶺を源に、木曽川、九頭竜川、熊野川、天竜川、大井川、千曲川といった我が国有数の大河川が伊勢湾や熊野灘、遠州灘等の太平洋と日本海に流れている。また、黒部川、常願寺川、手取川等の急流河川や富山平野、加賀平野、福井平野に広がる扇状地、日本最大の湖であり国民的資産にも位置付けられている琵琶湖、入り組んだ海岸地形を有する志摩半島や伊豆半島等、変化に富んだ地形を有している。これらの自然環境は雄大な風土や景観を形成するとともに、豊富な植生や生態系を生み、肥沃な土壌と水の恵みを与えている。

中部地域には伊勢や熊野、富士山を始め、白川郷や飛騨高山など各地で古くから我が国の精神や生活に影響を及ぼしてきた文化が息づいている。また、文楽や地歌舞伎などの伝統芸能、山車・祭りを始め、海女や忍者、鵜飼、味噌を使った食、加賀友禅や輪島塗、甲州印伝、信楽焼といった工芸など、地域に根付いた固有の文化が現在に至るまで継承されている。

中部地域は人口が約 2,182 万人、面積が約 64,019km²、圏域内総生産が約 111 兆円であり、スイスの名目 GDP を超える規模である。一方で、関東圏、関西圏と比較して人口密度は比較的低く、職住の距離が短い生活環境や都市と自然が身近に共存する空間構造、多様な産業の集積など、空間的・時間的・経済的なゆとりを備えた暮らしやすさを有している。

図表 1－1 世界の名目 GDP（2022 年）

（億 US \$）



出典：IMF（International Monetary Fund：国際通貨基金）及び内閣府経済社会研究所統計データを基に作成

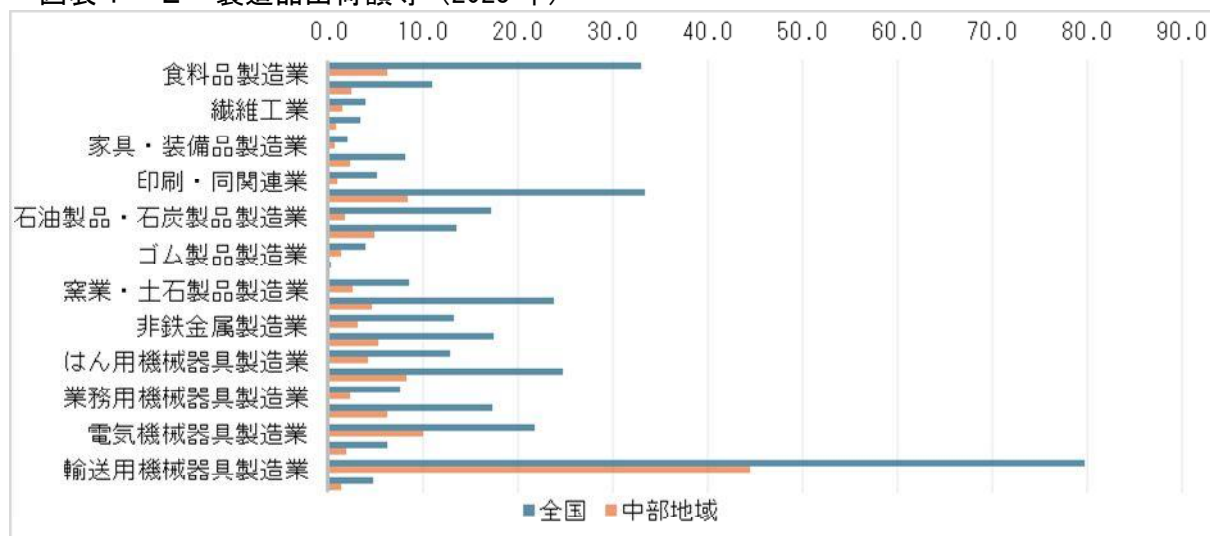
中部地域は、交通の要衝として首都圏・近畿圏とを結ぶ東西軸（新東名・新名神高速道路、東名・名神高速道路、中央自動車道、東海道新幹線等）と、東海北陸自動車道や三遠南信自動車道、中部横断自動車道、長野自動車道、上信越自動車道等の複数の南北軸が交差している。また、2024年3月に金沢―敦賀間が開業した北陸新幹線や北陸自動車道等も含め、高度な高速交通ネットワークを形成している。さらに、長野県から岐阜県を經由し福井県を結ぶ中部縦貫自動車道の整備も進められているほか、環状道路では、名古屋環状2号線が全線開通し、東海環状自動車道も全線開通に向け整備が進行中である。

加えて、リニア中央新幹線の品川―名古屋間開業により東京と名古屋が約40分で結ばれ、将来的に大阪までの全線開業で三大都市圏が約1時間で結ばれることで、世界に類を見ない経済集積圏の形成が期待される。これに向け、名古屋駅のスーパーターミナル化やリニア中間駅（神奈川県内・山梨県内・長野県内・岐阜県内）を核とした広域交流拠点づくりが進められている。

太平洋側では、国際拠点空港である中部国際空港や国際拠点港湾である名古屋港、四日市港、清水港等の主要港湾を有し、また、日本海側では、国際拠点港湾である伏木富山港や重要港湾の金沢港・敦賀港などを有している。これらの機能強化と、各拠点を結ぶアクセス改善も進行中であり、中部国際空港では完全24時間運用の実現や航空物流・広域観光の促進に向けた取組が進められている。

また、世界を代表する自動車産業や高い技術力を誇る地場産業など「ものづくり」の生産拠点となっている。2023年の我が国の製造品出荷額等は373.2兆円で、中部地域はそのうちの33.7%、特に輸送用機械では我が国全体の79.8兆円のうち55.7%を占めている。このような生産力を背景に、太平洋側の海の玄関口である名古屋港は、総取扱貨物量及び輸出入額において国内最大規模を誇る。一方、日本海側では、高岡銅器、加賀友禅、越前焼等の数多くの伝統産業が発達しており、その集積を土台として、化学工業、非鉄金属、生産用機械器具、電子部品・デバイス・電子回路などの製造品出荷額等の割合が高く、国際競争力のあるものづくり産業が集積しているほか、多数の世界ニッチトップ企業が存在している。

図表1－2 製造品出荷額等（2023年） (兆円)



出典：統計局「経済構造実態調査」を基に作成

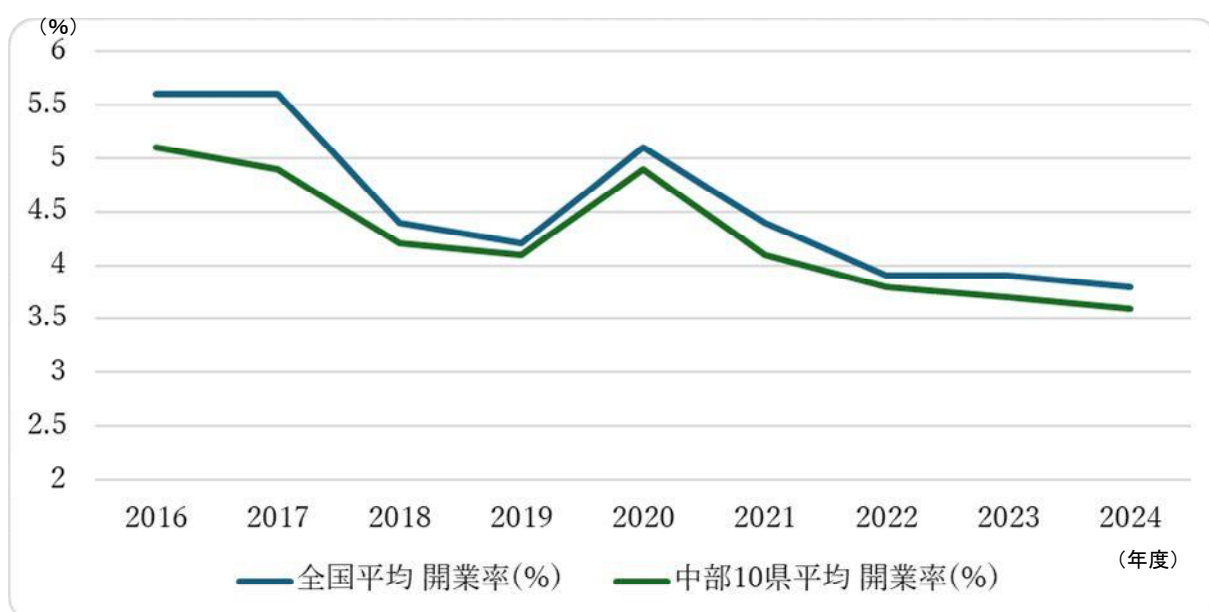
2. 中部地域の課題

(1) 産業振興分野

産業が持続的に成長していくためには、デジタル技術の急速な進展や、国内における人口減少や高齢化の進行、カーボンニュートラルなど、産業を取り巻く環境の変化に対応しつつ、世界に通用する科学技術、先進技術の研究や実証を進め、消費者のニーズをとらえた新しい製品やサービスを開発するなどのイノベーションの創出が重要であり、これまで培った技術に基づく内部のリソースの活用だけでなく、外部のリソースを活用するオープンイノベーションを取り入れていくことが望ましい。このため、オープンイノベーションを支える地域の支援、環境づくりも必要である。産学官の連携が強固であるという中部地域の特性を活かし、スタートアップが盛んで、クリエイティブな人材が活躍できる魅力的な地域となる必要がある。

中部地域の平均開業率は全国平均を下回っている状況ではあるが、近年では中部地域の大学発スタートアップの萌芽がみられる。愛知県内の STATION Ai、ナゴヤ・イノベーターズ・ガレージ、なごのキャンパスのような拠点整備が圏域の各地でも進められており、スタートアップやイノベーションを創出する環境の更なる拡大が重要である。

図表 2-1 開業率の推移



出典：厚生労働省「雇用保険事業年報」を基に作成

また、AI・DX、次世代モビリティ、GX（グリーントランスフォーメーション）といった社会変革を支える基盤技術として、半導体の重要性は世界的に一層高まっており、中部地域においても関連企業の集積や新たな投資拡大の機会が生じている。

一方で、半導体分野は、製造工程において、設計、デバイス、製造装置、部素材、部品加工、インフラなどの企業が存在し、求められている人材についても電気電子、機械、化学、情報、建築、環境など多種多様であり、単独の教育機関や企業だけでは必要な知識・技能を体系的に習得することに限界がある。こうした中、地域内で高度な専門教育を受けられる機会は必ずしも十分とは言えない。高度専門人材の不足は全国的な課題ともなっており、人材供給の制約が研究開発や投資の具体化、さらには産業集積の進展を妨げる要因となることが懸念されている。

このため、産業界のニーズを反映し、実践的な学びの場を確保するとともに、地域全体として人材育成機能を強化するためには、大学・企業・行政が連携した人材育成体制の構築が必要である。加えて、若年層が首都圏へ進学・就職する傾向が依然として強く、地域内におけるキャリアパスが見えにくいことが、長期的な人材確保を難しくしているため、地域内で学び、働き、成長できる環境を整備し、人材の定着を促進する取組が求められる。

域内に日本アルプスを有する中部地域は森林資源を豊富に有しているが、森林資源を持続的に活用するためには、伐採・搬出から加工・利用まで一連の流れが循環的に機能する「森林資源サイクル」の構築が不可欠である。そのためには、効率的な森林施業の妨げになる所有者不明山林の解消といった森林資源の適切な管理に向けた取組に加え、建築物等の木造・木質化や新たなエネルギー燃料としての技術開発等、森林資源の更なる有効活用に向けた取組も必要である。

（２）観光分野

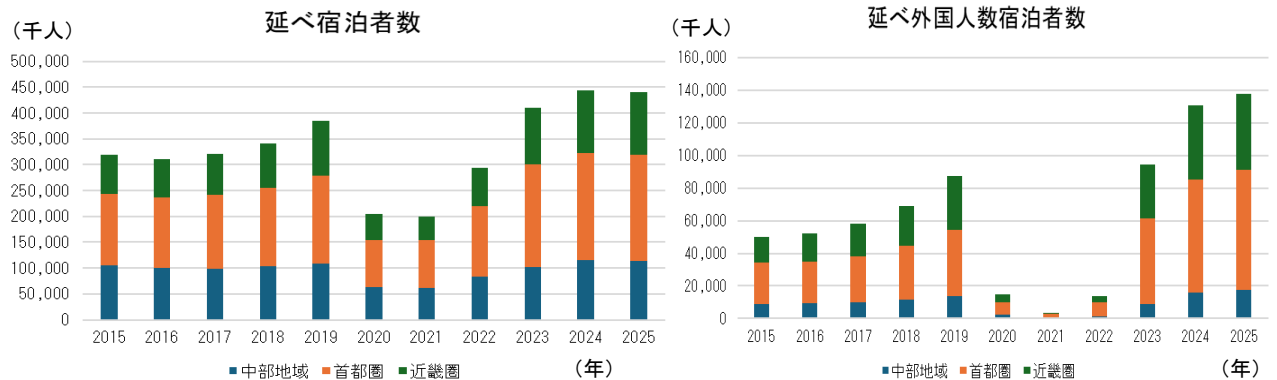
中部地域の延べ宿泊者数は 2019 年まで増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の拡大により大きく減少し、2022 年以降は回復基調にある一方、首都圏・近畿圏と比べて回復が遅れている。背景としては、いわゆる「ゴールデンルート」間（東京－富士山－京都・大阪）を移動する訪日外国人客を十分に取り込めていないことが考えられる。

加えて、国内外で観光需要が戻る中、観光客が特定の地域・時間帯に集中することにより、過度の混雑やマナー問題が各地で発生し、地域住民の生活への影響や旅行者満足度の低下が懸念される。また、観光需要の繁閑差は、雇用の安定化を難しくし、結果として地域の観光産業全体の持続可能性にも影響を及ぼす。これらの課題を解消するためには、旅行時期や訪問先の分散を促すなど、観光需要の平準化に向けた取組が重要となる。

この中部地域は、世界文化遺産に代表される歴史・文化、国立公園等の自然資源、豊かな食材・食文化など、多彩で豊富な地域資源に恵まれている。これらをそれぞれの地域ブランドとして磨き上げ、東海道新幹線や北陸新幹線、高規格道路等の幹線ネットワークの整備効果及び中部国際空港の代替滑走路整備をはじめとした空港の機能強化等と結び付けながら最大限に活用し、国内外からの観光・交流の拡大につなげる必要がある。

今後、国内外からの更なる誘客と域内周遊の促進に向け、観光客の移動利便性を高め、域内の円滑な流動を確保する高速交通ネットワークや広域交通ネットワークの更なる充実・強化を図るとともに、観光地間の交流・連携を支える交通結節点や二次交通・移動手段の確保と機能向上が必要である。

図表 2-2 延べ宿泊者数及び延べ外国人宿泊者数の推移



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に作成

(3) 交通分野

地域公共交通は、通勤・通学・買い物・医療等地域の人々の生活を支える重要なインフラでありながら、利用者数はモータリゼーションの進展や人口減少を背景として、長期的な減少傾向にあり、将来に向けたサービスの確保が課題となっている。

中部地域では交通空白地が面積比で 21%、人口比で 12%に達しており、こうした地域では公共交通の確保が一層困難な状況にある。2020 年以降、コロナ禍により利用者数が急激に落ち込み、公共交通事業者の経営状況は更に悪化している。また、コロナ禍以降も利用者数がコロナ禍以前の水準までには回復していない状況であり、路線バスや地域鉄道については、多くの事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しく、今後の安定的な公共交通サービスの提供が難しくなっている。

さらには、バスやタクシーの運転業務は賃金水準が低く、有効求人倍率が全職業平均の 2 倍程度で推移するなど担い手不足が深刻な状況にあり、路線バスの減便や休廃止、タクシーの車両数の減少、営業区域からの撤退などの動きが拡大していくおそれがある。また、多くの事業者では、キャッシュレス決済への対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、生産性向上に資する DX の取組に遅れが生じている。

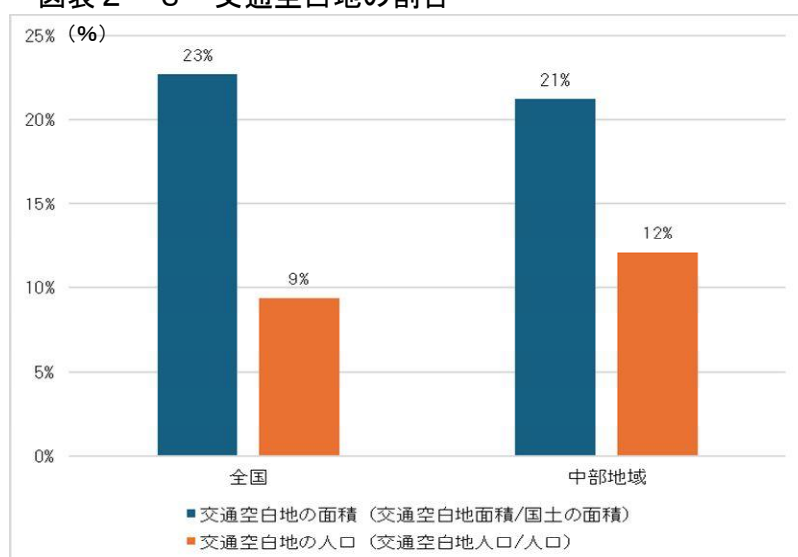
このような厳しい環境下において地域公共交通を維持・確保し生産性を高めるためには、公共ライドシェアの導入や新たな技術等を活用し、分野の垣根を越えた「リ・デザイン」(再構築)が必要である。

中部地域は、製造業・ものづくりに強みを有するため、新たなモビリティの社会実装を先導するポテンシャルがある。

新技術の一つとして注目されている「空飛ぶクルマ (AAM)」は、滑走路を必要とせず静音性に特徴があることから、新たな移動手段として期待されている。このため、観光地や交通結節点を結ぶ広域的な活用により、周遊性向上や地域の魅力・競争力の強化に資する可能性がある。一方で、運航に必要な制度設計の全体像が十分に示されていないほか、離着陸場の整備指針が機体特性に即していないとの指摘があるなど、事業化に向けた課題が存在する。

このため、地域公共交通の再構築を進める観点からも、関連制度の早期整備や柔軟な運用について、国に対して働き掛けを行う必要がある。

図表 2－3 交通空白地の割合



出典：国土交通省「交通空白」解消本部資料を基に作成

(4) 若者や女性に選ばれる地域づくり分野

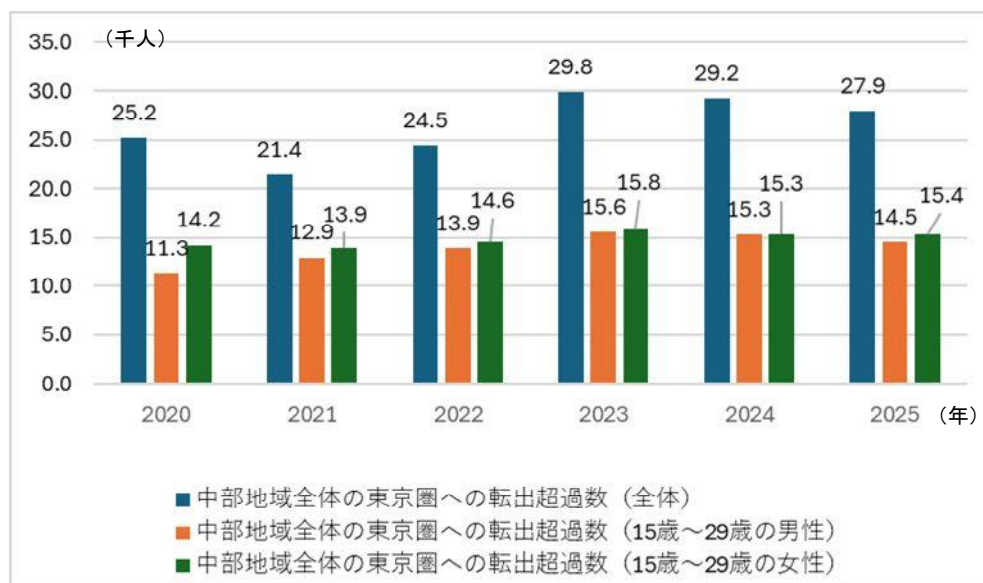
人口の東京一極集中が進む中で、中部地域から東京圏への転出者数は、東京圏から中部地域への転入者数を大きく上回っており、特に15歳から29歳までの若者において男女ともに転出者数が多くなっている。

その要因として、進学や就職による影響がある。中部地域の高校等を卒業した学生の進学先は、希望する学部や学科があるといった理由から首都圏を選択する傾向が強く、約6割を占めている。加えて、首都圏には希望する仕事があることや、就職後の賃金水準や生涯所得において高い水準を期待できることが、中部地域の若者が首都圏へ流出する動きを後押ししていると考えられる。

このほか、固定的な性別役割分担意識や伝統的な価値観が残る地元の環境に生きづらさを感じ、より多様な生き方が可能な地域、とりわけ都市部へ転出する若者もみられ、地域社会の意識面も首都圏への流出要因の一つとなっていると考えられる。

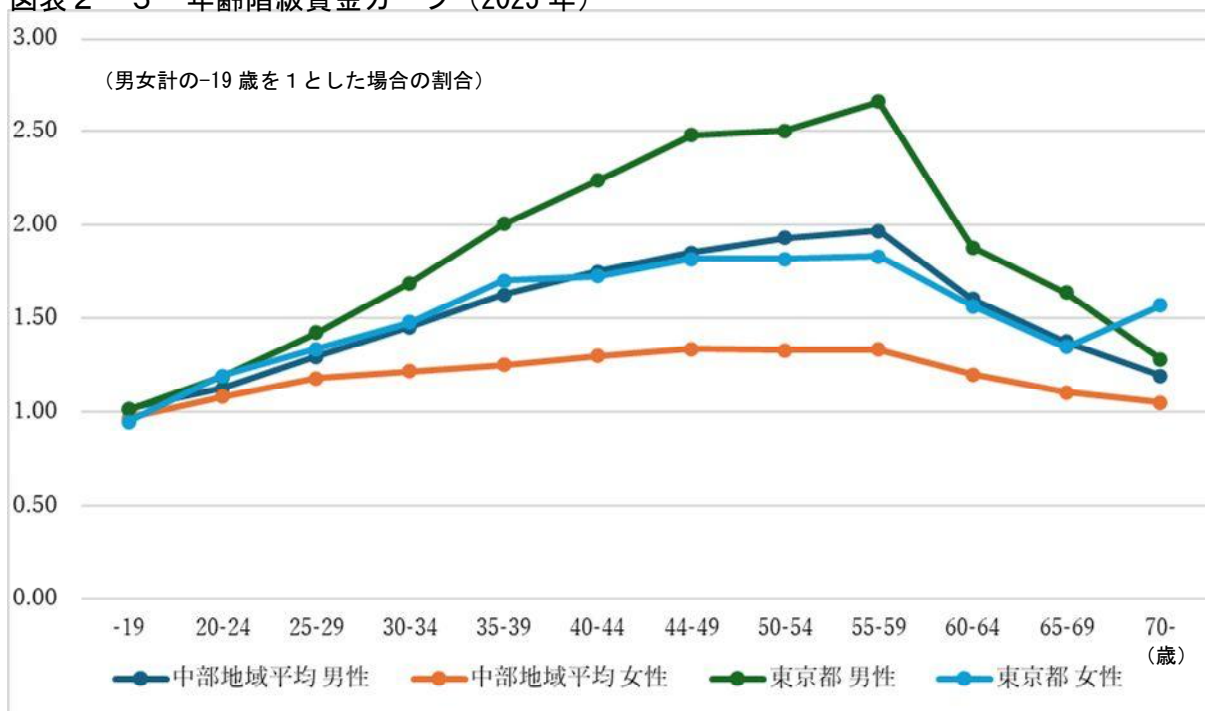
こうした状況を改善するため、国が推進する女性活躍・男女共同参画の重点方針などを踏まえた女性の社会参画、キャリア形成を促進する取組が求められている。この取組は、女性に限ったものではなく、性別、年齢、職業経験など多様な人材が多様な暮らし方・働き方のできる生活環境、雇用環境を整備していくことで、UIJ ターン希望者の増加につながるものと考えられる。

図表 2－4 東京圏への転出超過数の推移



出典：統計局「住民基本台帳人口移動報告」を基に作成

図表 2－5 年齢階級賃金カーブ（2025 年）



出典：厚生労働省「令和 7 年度賃金構造基本統計調査」を基に作成

（5）防災分野

令和 6 年能登半島地震は、石川県能登地方の深さ 15 km を震源とするマグニチュード 7.6 の地震が発生し、石川県輪島市や志賀町で最大震度 7 を観測したほか、能登地方の広範囲で震度 6 強や 6 弱の揺れとなった。この地震により建物の倒壊・損壊に加え、輪島市では市街地の火災が発生した。また、石川県能登地方の大津波警報をはじめ日本海側を中心に津波警報が発表され、能登半島等の広範囲で津波による浸水が認められた。その他、

斜面崩壊・地すべり・河道閉塞、海底隆起、地盤の液状化など様々な被害が発生した。この影響により、道路、上下水道、河川・海岸、港湾・空港などの多くのインフラが被災した。

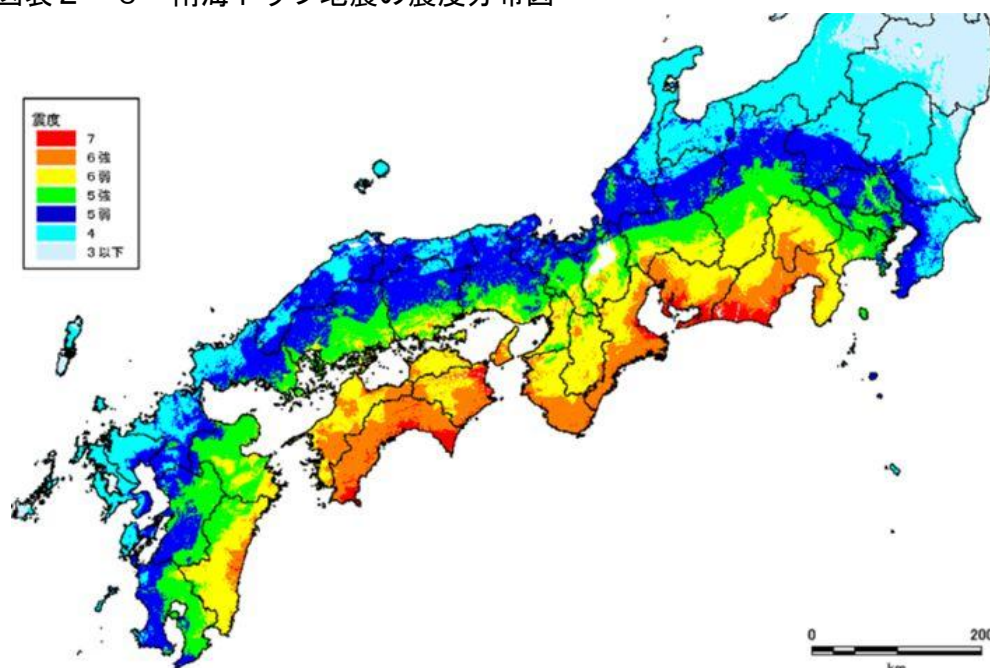
今後、南海トラフ地震、首都直下地震が発生した場合、首都圏を始め中部地域、近畿圏の太平洋側の人口・産業の集積地域に甚大な被害が想定されるとともに、長期間の経済活動の停滞が危惧されている。また南海トラフ地震は、西側、東側の震源域が別々に、しかも時間を空けてずれ動く「半割れ」が歴史的にも繰り返されており、この半割れにより更なる被害の拡大や経済活動低下の長期化が危惧されている。

南海トラフ地震による甚大な地震被害、津波被害に関して、2025年3月末に公表された南海トラフ巨大地震の被害想定では、災害関連死を除く直接的な人的被害として全国で最大想定死者数が約29.8万人、資産等の被害が約224.9兆円、生産・サービス低下による影響が約45.4兆円と推計されている。このうち太平洋に広く面する中部地域の被害は、全国の想定死者数の約5割とされるなど、大きな被害を受けることが想定される。特に沿岸部や半島部では、津波や地震の揺れによる家屋倒壊、液状化等の影響の長期化が懸念され、内陸部に比べて人的被害が大きくなる可能性がある。

こうした甚大な被害が想定される中、単独の自治体のみでの対応には限界がある。そのため、これまで中部9県1市災害応援協定、南海トラフ地震対策中部圏戦略会議等、県域を超えた広域連携の枠組みの下で、相互応援、タイムラインの作成、広域訓練の実施等を通じて、防災力の強化を進めてきたところである。

一方、迅速かつ的確な相互応援を確実に機能させるためには、平時からの整備が不可欠である。具体的には、広域応援・広域避難に係る運用ルールの標準化、広域防災訓練の実施、基幹的広域防災拠点の整備、防災イベントの開催等、更なる取組による機能強化が求められている。

図表2-6 南海トラフ地震の震度分布図



出典：中央防災会議 説明資料（2025年3月31日公表）

Ⅲ 目指すべき姿

1. 中部広域リージョンの目指す方向

中部地域は、日本の中央に位置する中核的な広域圏として、今後、リニア中央新幹線の全線開業により形成される「日本中央回廊」や、北陸新幹線や高規格道路等の高速交通ネットワークを活用した「新たな交流圏」の形成、国際拠点空港を中心としたエリア全体の「国際航空ネットワーク」の強化による社会的・経済的効果を最大限発揮する地域づくりをしていく必要がある。

また、世界最強・最先端のものづくりを基軸に、日本海・太平洋の二面に拓かれたヒト・モノ・カネ・情報の対流拠点として、我が国の経済社会をリードしていくことが期待されている。

豊かな自然、固有の歴史・文化、ものづくりを始めとした多様な産業を有する中部地域の強みを活かし、これまでも、観光資源の広域的な活用による交流人口の拡大や、世界をリードする産業技術の進化に取り組んできたが、それぞれの県で人口減少や少子高齢化が進む中、東京一極集中を是正し、地域の成長やイノベーションを創出していくためには、県域を超えた官民連携による取組を強化する必要がある。

2. 中部広域リージョンの目指すべき姿

「圧倒的な産業集積を軸に、イノベーションを創出し日本の経済をリードするとともに、世界にひらかれ、多彩な魅力を活かして躍動する我が国の中核的な広域圏」

自動車、航空宇宙、ロボット、半導体など、ものづくりを中心とする産業集積を基盤とし、官民連携によるイノベーション創出を促進するとともに、スタートアップ支援や次世代エネルギー・モビリティの取組を強化し、産業競争力を高めることで、日本経済を牽引する地域となることを目指す。さらに、森林資源の循環利用等を通じて地域の自然資源を産業と結び付け、脱炭素社会の実現や新たなビジネスモデルの創出を促進し、環境と経済の両立を図る。

リニア中央新幹線や東海道新幹線、北陸新幹線、高規格道路等の交通基盤に加え、空の玄関口である中部国際空港等の空港を活用し、新しい交流圏を形成する。また、豊かな自然や歴史・伝統文化、ものづくり文化、特産物や食文化といった地域資源を磨き上げるとともに、広域周遊ルートの整備や広域観光 MaaS の推進等により観光客の利便性を高め、適時適切な PR・プロモーション等を通じてインバウンド誘客や長期滞在を促進する。多彩な魅力を活かし、何度も訪れたくなる地域、国内外の多様な主体と新しい交流・関係を創造・拡充する地域を目指す。

新技術と多様な主体の共創により、公共ライドシェア等を活用した「リ・デザイン」を進め、地域公共交通の利便性と持続可能性を高めるとともに、「空飛ぶクルマ（AAM）」の社会実装と広域運航ネットワークを実現する。

企業や地域社会におけるダイバーシティが推進され、人々のライフスタイルに応じた暮らし方・働き方が可能となり、誰もが自らの能力を自由に発揮できる環境を整え、若者や女性に選ばれる地域を目指す。

令和6年能登半島地震で明らかになった課題等を踏まえ、既存の広域連携の枠組を一層発展させ、南海トラフ地震をはじめとする大規模災害に備えた広域防災体制を強化する。

これらを官民の広域連携により着実に進め、世界に誇るものづくりを礎に新しい価値を創出し、生活の質を高め、災害に強く誰もが活躍できる、持続的に発展する中部地域を実現する。

IV 目指すべき姿の実現に向けたロードマップ

1. 産業振興分野

取組・施策		実施計画（年度）				
		2027	2028	2029	2030	2031
高度人材の育成 半導体産業振興に向けた	高等教育機関における半導体関連企業による特別講義等	大学・企業意向把握講義実施				
	半導体産業の認知度向上に関するプロモーション活動	イベント企画運営				
	半導体産業振興に向けた高度人材の育成のための検討会議	検討会議開催				
新たな活用推進プロジェクト 森林資源の循環利用と	非住宅建築物等への木材利用促進	事例・情報の集約共有視察や意見交換の実施 木材需給のマッチング体制の検討				
	所有者不明山林の解消に向けた取組	支障事例の収集 広域的な対応方針の検討				
	森林資源等の新たな活用用途の研究	新規用途事例の共有 技術実証の企画調整 実用化に向けた施策検討・国提言				

2. 観光分野

取組・施策		実施計画（年度）				
		2027	2028	2029	2030	2031
インバウンド誘致と域内周遊に向けたプロジェクト	人流と交通インフラを意識したブランド戦略の構築、PR・プロモーション、受入環境整備、及び広域観光 MaaS の推進	ブランド戦略の構築、情報発信・旅行博・商談会・周遊観光コンテンツ造成・デジタルチケット造成・観光 MaaS など				
	産業集積を生かしたビジネス訪日客による消費・周遊促進	コンテンツ造成、PR・プロモーション、相談・予約対応、キーパーソン等の招へい など				
	国際拠点空港を中心としたアウトバウンドの促進	アウトバウンド促進のための調査・取組、プロモーション、海外渡航の魅力発信、情報発信 など				
	中部地域の広域鉄道ネットワークの現状分析・課題抽出 他	調査・研究				
観光需要の平準化の推進	相互送客の観点に立つ、地域内の連携の推進	重点プロモーションの実施 共通基盤の構築				
	交通・宿泊・観光施設等との情報連携の促進	広域マップ作成、相互 PR、県域を跨ぐ周遊ツアー造成の支援				
	多数の交通事業者との広域連携による、県境を超えた取組の推進	ラーケーション向けプログラム、パッケージ等の造成				

3. 交通分野

取組・施策		実施計画（年度）				
		2027	2028	2029	2030	2031
空飛ぶクルマ（AM）の産業創造に向けた広域連携プロジェクト	広域運航ネットワークの形成		国等への対応 構成団体間の情報共有		2028年度以降の取組については、 機体の認証取得状況や国の制度整備等の 状況を踏まえ今後調整	
	サプライヤーの参入支援		国等への対応 構成団体間の情報共有			
公共ライドシェア等の普及・促進プロジェクト	国への働き掛け		国等への対応 構成団体間の情報共有			
	活用パターンのモデル化		構成団体間の情報共有			

4. 若者や女性に選ばれる地域づくり分野

取組・施策		実施計画（年度）				
		2027	2028	2029	2030	2031
経済分野における女性活躍推進	企業における女性活躍推進		経営者・リーダー層に向けた意識醸成イベント など			
	女性経営者・起業家支援の充実		広域的なネットワーク構築に向けたイベント など			

5. 防災分野

取組・施策		実施計画（年度）				
		2027	2028	2029	2030	2031
広域防災体制強化プロジェクト	県域を超えた防災・減災対策の推進		広域応援・広域避難に係る運用ルール・情報共有フォーマットの標準化、資源（人・物・施設）情報の共有 広域防災訓練の実施等 など			
	災害応急活動を後方支援する基幹的広域防災拠点の整備・活用		平常時における防災イベントの開催や、発災時における被災地支援のための運用 など			

V プロジェクトの具体内容

※事業費の欄には構成団体の事業費の合計額を記載

※事業費は本ビジョン策定時の見込額であり、今後の状況に対応して適宜見直しを行う予定

※事業費のうち、現時点で算出困難なものは「調整中」、現時点で事業費が想定されないものは「―」で記載

【中部広域リージョン】	産業振興分野-1
1. プロジェクトの名称	
半導体産業振興に向けた高度人材の育成	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和8年6月30日) 第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策 第2章 広域連携プロジェクトの展開 第6節 世界をリードする産業進化プロジェクト 5. 産業を担う人材の育成・確保 ・産業を担う人材の育成・確保に向けて、労働者の働きがいやエンゲージメントを高めるなど企業価値の向上、成長分野への労働移動並びに労働生産性の向上、留学生や研修生の積極的な受け入れ促進を図り、さらに建設業・運輸業においては、処遇改善や働き方改革、若者や女性が活躍できる環境整備、物流効率化や物流 DX に取り組む。ほか 北陸圏広域地方計画(令和8年6月30日) 第4 部 主要な施策 第5章 目標1から目標4の達成に必要な広域連携プロジェクト 第1節 隣接圏域等との連携促進プロジェクト(PJ12) 1. 北陸新幹線の延伸等による環状機能を含む広域ネットワークの強化 ・(略)さらに、半導体産業、繊維産業及び医薬品産業等の先端産業を担う人材の育成・確保などに向けて、北陸圏域内外の産学官などの関係機関が連携して、人材輩出の拡大などにつながる環境形成を推進する。	
4. 具体的内容	
北海道や九州をはじめ日本各地で半導体産業の投資が活発化しているが、設計・開発・研究分野などの高度専門人材は全国的に不足しており、獲得競争が激化している。 中部広域リージョン圏においては、国内トップレベルの半導体関連企業が多数集積しており、今後の更なる半導体関連企業の高度化と国際競争力強化のため、中部圏の自治体、経済団体、企業、教育機関が連携し、高度半導体人材の育成に向けて、以下の取組を実施する。 (1)高等教育機関における半導体関連企業による特別講義等 半導体の高度人材育成を目的として、圏域内の半導体関連企業の社員が講師となり、大学や高等専門学校での半導体分野に係る特別講義の実施や企業による工場見学の受入、インターンシッ	

プの受入など、各自治体の実情を踏まえ実施可能な取組を行う。

- ・ 企業への意向調査業務、大学へのニーズ調査
- ・ マッチング業務
- ・ 特別講義・工場見学・インターンシップ実施状況の確認・取りまとめ

(2)半導体産業の認知度向上に関するプロモーション活動

大学生をはじめとする高度人材の確保を行うには、児童・学生・保護者に対する半導体産業の認知度向上、興味醸成、圏域の半導体関連企業の紹介などが必要である。そのため、認知度向上等につながるセミナーや親子参加型のイベントなどのプロモーションを、各自治体の実情を踏まえ、実施する。

対象企業は、半導体関連企業(つくる側)またはユーザー企業(つかう側)等とし、各自治体は日程調整のうえ、年1回程度実施する。

- ・ セミナーやイベントの開催(講師調整、会場確保、運営等)

(3)半導体産業振興に向けた高度人材の育成のための検討会議

取組の進捗管理に加えて、圏域での新規事業を検討するための検討会議を実施する。検討会議では、必要に応じて、圏域内の工場見学や視察、新規プログラムの試行なども行う。

- ・ 実施事業の進捗管理及び新規事業の企画検討
- ・ 新規プログラムの試行等

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)高等教育機関における半導体関連企業による特別講義等	各自治体	需要調査・全体調整	大学・企業意向把握 講義実施進行管理
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集
(2)半導体産業の認知度向上に関するプロモーション活動	各自治体	イベント開催・全体調整	イベント企画運営 日程会場調整
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集
(3)半導体産業振興に向けた高度人材の育成のための検討会議	各自治体	進捗管理・会議実施	事業進捗管理運営 検討会議運営調整
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集

5. 事業費

調整中

6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果

半導体の製造工程においては、設計、デバイス、製造装置、部素材、部品加工、インフラなど多種多様な半導体関連企業が存在し、求められている人材についても電気電子、機械、化学、情報、建築、環境など多種多様である。

各自治体が単独で高度人材の育成に取り組む場合、地域内の高等教育機関や半導体関連企業における専門性も限られるため、多種多様な分野における高度人材育成、共同研究等の取組を実施することが難しい。

そのため、広域で連携することにより、各分野で活躍できる高度人材の育成の効果が見込まれる。
また、広域連携することにより、圏域での事業の共有、周知、実施が可能となることから、人材育成をするうえで必要となる認知度向上に向けたプロモーション活動も幅広く展開することが可能となるなど、以下のメリット等が期待できる。

- ・ 協力機関(高等教育機関や企業)の規模拡大
- ・ 特別講義等における高等教育機関と半導体関連企業の様々な組合せの実現
- ・ 認知度向上セミナーにおけるPRの広域化
- ・ スケールメリットを活用した競争力向上
- ・ 学生に対する半導体への興味醸成の機会の増加
- ・ 広域実施による国庫補助の獲得

7. 期間

2027 年度～2029 年度

8. その他

【中部広域リージョン】	産業振興分野-2
1. プロジェクトの名称	
森林資源の循環利用と新たな活用推進プロジェクト	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和 8 年6月 30 日) 第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策 第2章 広域連携プロジェクトの展開 第5節 環境・国土サステナビリティプロジェクト 2. カーボンニュートラル社会の実現 ・カーボンニュートラルの実現による持続可能な地域づくりに向けて、まちづくりのグリーン化や社会基盤の脱炭素化、農林水産業のグリーン化、木材の利用拡大、木質バイオマスのエネルギー利用、森林の再造林、水力発電の最大化、ブルーカーボン生態系の保全、多様な主体との連携・協働による持続可能な社会を支える担い手づくり等に取り組む。 北陸圏広域地方計画(令和8年6月 30 日) 第4 部 主要な施策 第1 章 目標1 の達成に必要な広域連携プロジェクト 第4 節 北陸圏グリーン化プロジェクト(PJ4) 2. 脱炭素地域づくり (6)農林水産業のグリーン化、森林資源の循環利用の確立 ・(略)県産材の利用促進などによる木材の利用拡大、木質バイオマスのエネルギー利用及び化石資源由来プラスチックなどの代替に資する木質系新素材等のマテリアル利用を推進するとともに、間伐及びエリートツリー等による主伐・再造林などの森林整備を推進する。	
4. 具体的内容	
本プロジェクトは、国内有数の森林地域であるとともに、木材の大消費地である都市部を抱える中部圏において、豊富な森林資源の安定的な供給に向けた取組を進めるとともに、新たな利活用分野の創出を図ることを目的とし、広域的な連携体制のもとで各自治体の取組を推進するものである。国が推進する「都市(まち)の木造化」に寄与する非住宅建築物等への木材利用促進、森林資源利用の障害となる所有者不明山林の解消に向けた取組や、新たな森林資源の活用方法の検討、などを通じ、森林資源を基盤とした地域産業の強化と地域経済の活性化を目指す。 本プロジェクトでは、単独自治体では対応が困難な広域的課題を、中部圏全体で解決することを基本方針とする。そのため、まずは各自治体が独自に実施している施策、研究成果、課題等に関する情報を体系的に共有し、課題構造や成功事例を明確化するとともに、また、情報共有の結果を踏まえ、広域で取り組む効果の高い施策の検討(広域でのPR、施策連携、国提言など)を進める。 (1)非住宅建築物等への木材利用促進 令和3年10月に法改正された「脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律」により、国が推奨する木造化の対象が公共建築物から建築物一般へ拡大されたことから、「都市(まち)の木造化」として、木造化・内装木質化が十分に進んでいない店舗や	

事務所等の非住宅建築物への木材利用が推進されることとなった。

木材の大消費地である都市部を抱える中部圏において、非住宅建築物の木造化・内装木質化の進展は、脱炭素社会の実現だけでなく、木材需要喚起、森林資源を基盤とした地域産業の強化につながることを期待できる。そのため、各自治体での木造化・内装木質化事例や木造建築に関するノウハウの共有を図るとともに、耐火・耐震に関する研究成果や技術的知見の共有、工法・部材に関する情報交換等を進める。また、大規模建築物の木造化・内装木質化を行うにあたっては、短期間で一定量の木材調達が必要になることから、事前に木材の需要情報と供給可能な木材や製品の情報を共有する体制の構築に取り組む。これらの取組は、人的リソースや予算の制約がある中で、自治体単独で進めていくのではなく、木材の消費地と供給地とが圏域を超えて、広域で連携して取り組んでいく必要がある。将来的には、各自治体で木造化・内装木質化のモデル的な事例となる施設の建設や、耐震・耐火等に関する共同研究の実施や研究施設の強化、木材利用をテーマとした中部圏独自イベントの開催等を視野に入れて取り組んでいく。

- ・ 各自治体で実施されている木造化・内装木質化実施事例の共有（視察、建築技法の共有、意見交換会 等）
- ・ 耐火・耐震性能、広葉樹活用等に関する先行事例や研究成果の共有、関係機関との情報交換
- ・ 非住宅建築の資材調達に関する需給情報を共有する体制の構築

(2)所有者不明山林の解消に向けた取組

戦後の植林ブームにより、多くの森林がスギやヒノキを中心とする針葉樹へと転換されたが、その後の木材価格の低迷、生活様式の変化による木材需要の低下、さらには山村地域からの人口流出により、十分な森林整備が行われなくなっている。その結果、適切な相続登記がなされないまま世代を超えて放置され、登記上の所有者が不明な山林が全国の林地の約3割を占めている状況である。

所有者不明山林は、効率的な森林施業の妨げとなるだけでなく、木材搬出に不可欠な林道等の整備が進まず、安定的な森林資源の供給にも支障を生じさせている。こうした問題の背景には、長期にわたる木材価格の低迷等による所有者の関心の低下により相続登記などの必要な手続きが行われないことが挙げられるほか、市町村が実施する地籍調査の遅れにより、土地の境界や所有関係が確定しないまま長期間放置され、施業計画の立案や森林の集約化が円滑に進まないという構造的な課題がある。

また、所有者不明山林の解消については、登記制度や土地管理の在り方など自治体の枠を超えて検討すべき論点が多く、広域的な対応方針の整理が求められている。所有者不明山林は、豊富な森林資源を有する中部圏の自治体に共通する広域的課題であり、地域として問題意識を共有し、連携して取り組む必要がある。

- ・ 所有者不明山林による支障事例の収集
- ・ 現場の実態に即した実効性のある制度とするため、各自治体の抱える課題についての情報交換の実施

(3)森林資源等の新たな活用用途の研究

中部圏に豊富に存在する森林資源は、住宅等の建築資材として広く利用されてきたが、近年は建築分野にとどまらず、様々な分野での活用が期待されている。

その中で、エネルギー分野においては、従前から C・D 材がバイオマス発電の燃料材として利用されているが、新たな活用用途の一例として、木くずや林地残材、農林副産物等を原材料としたバイオ

コークスなど、様々なバイオマスエネルギー技術の研究が進められている。これら森林資源や農林副産物等を活用したバイオマスエネルギーは燃焼時のCO₂排出量が実質ゼロと評価されるカーボンニュートラルの特性を有し、化石燃料の代替としての活用の可能性があると考えられる。また、木くず等の地域内に存在する多様な資源を原材料にできるため、地域資源の循環とエネルギー安全保障の強化にも貢献する。

バイオコークスに限らず、森林資源等の新たな活用を推進していくことは、未利用資源の活用による地域経済の循環だけでなく、エネルギー安全保障の強化が期待できるなど、国家的課題解決の一助となることが期待できる。

新たな技術の実装を進めるには、自治体単独ではなく、広域での実証体制を構築していくことが重要であることから、各自治体が有する新規用途事例の共有を進めるとともに、技術実証の検討を進め、将来的には、実用に向けた財政支援、需要拡大に向けた施策提言を国に行うことを視野に入れて取り組んでいく。

- ・ 森林資源等を活用した新規用途・エネルギー利用に関する開発事例の共有(バイオコークスなど)
- ・ 森林資源等を活用したバイオマスエネルギーの普及推進に向けた技術実証の検討

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)非住宅建築物等への木材利用促進	各自治体	全体調整・基盤整備	事例・情報の集約・共有 視察や意見交換の実施 木材需給のマッチング体制の検討
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集
(2)所有者不明山林の解消に向けた取組	各自治体	実態把握・方針検討	支障事例の収集 広域的な対応方針の検討
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集
(3)森林資源等の新たな活用用途の研究	各自治体	企画・調整・政策検討	新規用途事例の共有 技術実証の企画調整 実用化に向けた施策検討・国提言
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集

5. 事業費

—

6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果

森林資源の循環利用が進展し、中部圏全体での林業活性化が期待できる。

林政分野に関する課題について、中部圏の実務担当者全体で対応を検討する仕組みがないことから、各自治体が抱える課題の共有および連携の実現につながることが期待できる。

広域連携による課題共有・国提言等による中部圏全体での対応により、自治体単独では解決しづらい構造的課題の改善が可能となる。

7. 期間

2027年度～2031年度

8. その他

【中部広域リージョン】	観光分野-1-1
1. プロジェクトの名称	
インバウンド誘致と域内周遊に向けたプロジェクト	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)、(一社)中央日本総合観光機構、中部国際空港(株)、東海旅客鉄道(株)、名古屋鉄道(株)、近畿日本鉄道(株)	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和8年6月30日) 第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策 第2章 広域連携プロジェクトの展開 第8節 新時代の観光交流促進プロジェクト ・(略)マルチモーダルな周遊観光ルートの形成など国際的な広域観光交流や、中部圏・北陸圏の両圏が連携した広域的なプロモーションに加え、観光産業の高付加価値化やDX化、魅力的な観光資源の特性をいかした地域ならではの体験コンテンツの創出など、地域の魅力をいかした観光交流を強化する。ほか 北陸圏広域地方計画(令和8年6月30日) 第4部 主要な施策 第4章 目標4の達成に必要な広域連携プロジェクト 第1節 個性豊かな観光地域づくりプロジェクト(PJ9) 1. 持続可能な観光地づくり (3)隣接圏域との交流の充実、広域観光の充実 ・2024年3月の北陸新幹線(金沢・敦賀間)の開業、今後の大阪までの早期の全線開業により、首都圏、近畿圏との時間距離が大幅に短縮されることを最大限活用し、国内外の観光客を呼び込むため、地域の商工会議所や地方公共団体、国の機関等沿線関係者の連携によるインバウンド戦略のほか、東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、富山高山連絡道路及び金沢港国際物流ターミナルの整備等による魅力的な観光ルートを構築するとともに、隣接圏域による広域的な観光連携の取組を推進する。ほか	
4. 具体的内容	
中部広域リージョンは、南北で日本海と太平洋の両岸に面している一方、東西では首都圏と関西圏というインバウンド集積地に挟まれ、観光資源の面でもインバウンドの人流の面でも、インバウンド誘致と域内周遊を図る潜在可能性が高いエリアである。 また、中部広域リージョンは、ものづくりを中心とする産業集積を強みとしており、ビジネス訪日客を多く迎えているエリアであることも特色である。 一方、インバウンドの受入れ口として大きな役割を果たしている首都圏・関西圏から新幹線や高速道路網によってアクセスしやすいものの、エリア内の空港における国際路線の就航状況は、まだ十分とはいえない状況である。 そこで、これらエリアの特性や課題を踏まえ、以下に掲げる取組を行う。 (1)人流と交通インフラを意識したブランド戦略の構築、PR・プロモーション、受入環境整備、及び広域観光 MaaS の推進	

中部広域リージョンにおけるインバウンドの人流は、主として、a.日本海側と太平洋側を貫く南北ルート、b.東京と京都・大阪を概ね東海道に沿って結ぶ東西ルート、c.東京と京都・大阪を北陸新幹線や中央本線等に沿って結ぶアーチルートに大別される。いずれのルートも、主たる移動経路には公共交通機関による基幹的な移動手段が提供されており、その経路上の国際線就航空港や新幹線駅がハブの役割を果たして、ルート全体の多様な観光資源への周遊を生み出している。

しかしながら、これまで、こういったインバウンドの人流や交通インフラを十分に意識した、県域を超えた連携による PR・プロモーション、受入環境整備、及び観光 MaaS の取組が、ブランド戦略に基づいて十分に行われてきたとはいえない状況である。中でも、中部国際空港は、中部広域リージョンの国際ゲートウェイとして、南北・東西・アーチの各ルートと連携し、広域周遊の起点となることが期待されるハブである。

そこで、主として上述の3ルートごとに、それぞれに関係する各自治体と交通インフラを担う事業者等が連携し、以下の取組を合同で行う。

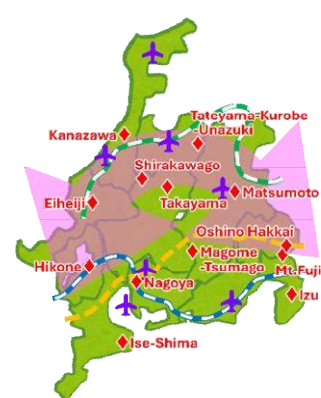
- ・ インバウンドの人流と交通インフラを意識した、県域を超えた連携によるブランド戦略の構築
- ・ インバウンドの人流と交通インフラを意識した、県域を超えた連携による情報発信(オウンドメディア、パブリシティ、広告出稿等)
- ・ インバウンドの人流と交通インフラを意識した、県域を超えた連携による旅行博の開催・出展
- ・ インバウンドの人流と交通インフラを意識した、県域を超えた連携による商談会の開催・出展、FAM ツアーの実施
- ・ インバウンドの人流と交通インフラを意識した、県域を超えた連携による周遊観光コンテンツの造成
- ・ インバウンドの人流と交通インフラを意識した、県域を超えた連携によるデジタルチケットの造成等、観光 MaaS の推進



a 日本海側と太平洋側を貫く南北ルート



b 東京と京都・大阪を概ね東海道に沿って結ぶ東西ルート



c 東京と京都・大阪を北陸新幹線や中央本線等に沿って結ぶアーチルート

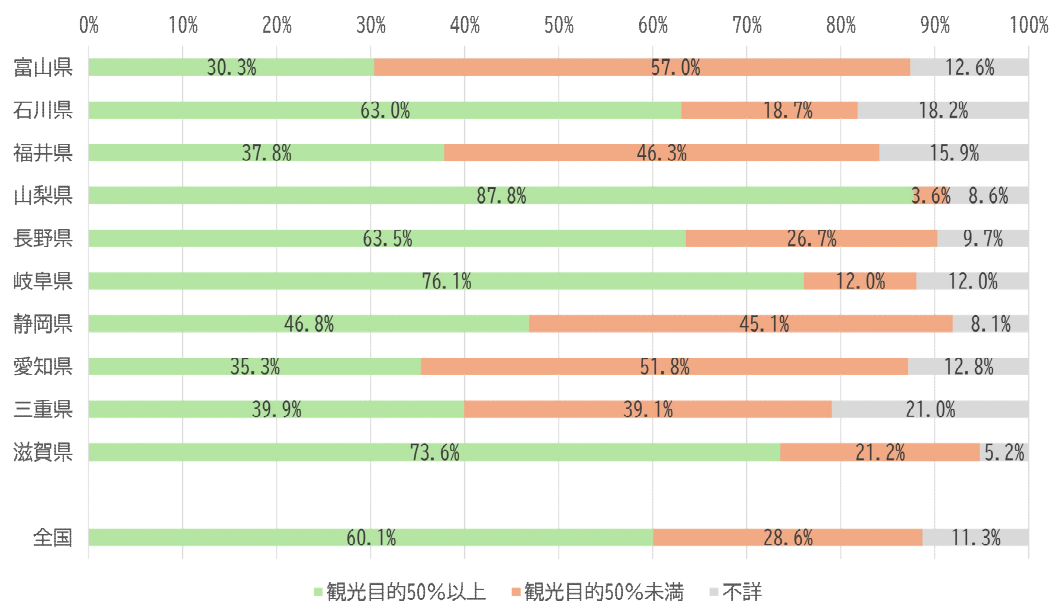
(2)産業集積を生かしたビジネス訪日客による消費・周遊促進

製造業を中心にした産業集積が進む中部広域リージョンには、もともと全国平均に比べてビジネス訪日客の方が多く訪れている県が半数を占めている。また、一般に、海外からのビジネス訪日客の旅行消費単価は観光・レジャー目的客に比べて高い傾向がある。よって、これらビジネス訪日客のブレイカー需要や研修・報奨旅行等の需要を創出、拡大することは、中部広域リージョンの強みを生かした取組といえる。

そこで、(一社)中央日本総合観光機構を中心に、エリア内の経済団体とも連携して、以下の取組を行う。

- ・ ビジネス訪日客向けのコンテンツ造成
- ・ ビジネス訪日客を受け入れる企業への PR・プロモーション
- ・ ビジネス訪日客を受け入れる企業からの相談・予約対応業務
- ・ 日本に向けビジネス客を送り出す出発国・地域側のキーパーソン等の招へい

《宿泊施設における観光目的割合区分(50%以上／50%未満)別 外国人延べ宿泊者数の割合の比較【2025 年】》



観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

《インバウンドの目的別旅行消費単価の比較【2025年】》

	観光・レジャー	インセンティブツアー	展示会・見本市	国際会議	企業ミーティング	研修	その他ビジネス
富山県	25,475	18,546	-	120,149	33,333	223,728	163,310
石川県	39,427	32,346	52,993	90,170	49,617	81,038	93,456
福井県	24,621	-	0	98,923	53,642	42,588	114,408
山梨県	18,802	2,214	31,364	19,708	60,096	24,827	66,489
長野県	61,913	57,560	92,591	209,023	75,842	114,411	77,115
岐阜県	30,444	6,583	32,814	187,187	16,482	240,397	76,724
静岡県	39,469	41,181	91,954	83,462	77,902	199,342	129,041
愛知県	77,727	40,668	94,949	136,005	113,099	160,888	158,997
三重県	43,612	23,232	119,316	15,091	120,672	86,783	100,769
滋賀県	21,645	-	25,405	-	102,861	61,049	227,592

単位：円 観光庁「インバウンド消費動向調査」より作成

(3)国際拠点空港を中心としたアウトバウンドの促進

中部各県へのインバウンド訪問率は、成田国際空港、東京国際空港(羽田)、関西国際空港経由と比べ、中部国際空港を経由する方が、大幅に高いという状況である。中部広域リージョンのエリア内各空港の国際路線を維持・拡充することは、インバウンド誘客の観点から効果的である。

国際路線の維持・拡充には、アウトバウンド需要も必要であり、国際拠点空港である中部国際空港

を中心としたアウトバウンド促進施策を展開し、エリア全体の国際航空ネットワークを強化する。

これにより、エリア全体のインバウンド誘致力を高めるとともに、観光・ビジネス交流を促進し、交通・宿泊・観光消費の増加を通じて地域経済の活性化を図る。

- ・ アウトバウンドを対象とした調査の実施
- ・ 国際拠点空港の利用者の利便性向上や利用しやすい環境づくりに資する取組の実施
- ・ 産学官連携による、若者を主な対象とした渡航意欲を高める取組の実施
- ・ 海外渡航の魅力発信や不安解消に向けた情報発信

《主要空港における出外国外人(観光・レジャー目的)の都道府県訪問比率【2025 年】※上位12団体》

中部国際空港		関西国際空港		成田国際空港		東京国際空港（羽田）	
調査回答数	5,824	調査回答数	31,367	調査回答数	32,504	調査回答数	14,966
岐阜県	39.7%	京都府	59.9%	東京都	93.9%	京都府	29.2%
大阪府	13.9%	東京都	18.1%	大阪府	23.2%	大阪府	28.9%
長野県	12.4%	奈良県	15.4%	京都府	21.5%	神奈川県	20.2%
東京都	11.9%	兵庫県	13.4%	神奈川県	16.0%	千葉県	16.9%
三重県	11.6%	千葉県	9.4%	山梨県	14.7%	山梨県	11.8%
富山県	11.1%	山梨県	4.5%	奈良県	8.4%	奈良県	8.7%
京都府	10.5%	愛知県	3.6%	静岡県	5.3%	広島県	6.9%
石川県	9.9%	神奈川県	3.2%	長野県	4.8%	静岡県	5.5%
静岡県	7.6%	広島県	2.9%	広島県	3.9%	長野県	4.5%
奈良県	5.0%	和歌山県	2.9%	愛知県	3.6%	愛知県	4.0%
千葉県	4.8%	岐阜県	2.1%	北海道	2.6%	北海道	3.8%
山梨県	3.5%	滋賀県	1.6%	埼玉県	2.4%	兵庫県	3.2%

※空港立地自治体は 100%。（「インバウンド消費動向調査 地域調査」のデータを元に集計）

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)人流と交通インフラを意識したブランド戦略の構築、PR・プロモーション、受入環境整備、及び広域観光 MaaS の推進	各自治体・機構	全体調整・事業実施	ブランド戦略の構築、情報発信・旅行博・商談会・周遊観光コンテンツ造成・デジタルチケット造成・観光 MaaS など
	経済団体・交通事業者	事業連携	情報提供・情報収集
(2)産業集積を生かしたビジネス訪日客による消費・周遊促進	各自治体・機構	全体調整・事業実施	コンテンツ造成、PR・プロモーション、相談・予約対応、キーパーソン等の招へい など
	経済団体・交通事業者	事業連携	情報提供・情報収集
(3)国際拠点空港を中心としたアウトバウンドの促進	各自治体	全体調整・事業実施	調査、取組、プロモーション、魅力発信、情報発信 など
	経済団体・機構・空港会社	事業連携	情報提供・情報収集

5. 事業費
調整中
6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果
(1)地域特性の相互補完 中部広域リージョンのエリア内では、中部国際空港をはじめとする国際線就航空港や新幹線駅といったハブの周辺地域では宿泊施設が充実している一方、ハブから離れた地域においては、人手・施設等の不足により、現状以上のインバウンド宿泊客の受入れが難しい事象も発生している。 これら地域間における特性の相違は、そのまま地域間の強み・弱みの相互補完につなげられる可能性があり、中部広域リージョンの下で、一体的にプロジェクトを進行することにより、エリア全体として、インバウンド効果を最大化することが期待できる。 (2)観光資源の多様化 中部広域リージョンを構成する各自治体には、それぞれ魅力ある観光資源が存在しているが、これをエリア全体で捉えれば、その多様性は一層増すこととなる。このことは、人流や交通インフラに基づくルートだけでなく、テーマや来訪季節等によっても、旅行者に対して様々な旅行プランを提案できることにつながり、エリア全体として、より多くのニーズを取り込むことが可能になる。 (3)インバウンド需要の分散化 中部広域リージョンのエリア内には、場所や時期によって、インバウンドを含む旅行者が集中し、住環境等に影響が出ているケースも見られるが、エリア全体として、多様で魅力的な観光資源を提案することにより、需要の分散が図られることが期待できる。 (4)アウトバウンドの促進 中部広域リージョンエリア内の国際拠点空港を中心とした、アウトバウンド需要の促進を図ることで、国際路線の維持・拡充に必要な需要を確保する。これにより、首都圏・関西圏に依存しない国際航空ネットワークが強化されることとなり、インバウンド誘致力が向上する。結果として、観光・ビジネス双方の交流人口が増加し、宿泊・交通・消費の拡大を通じて地域経済に具体的な波及効果をもたらす。
7. 期間
2027年度～2031年度
8. その他

【中部広域リージョン】	観光分野-1-2
1. プロジェクトの名称	
インバウンド誘致と域内周遊観光を促進する広域鉄道ネットワークの研究プロジェクト	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)、関係事業者	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和 8 年6月 30 日) 第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策 第2章 広域連携プロジェクトの展開 第9節 他圏域連携プロジェクト 3. 太平洋・日本海交流連携の強化 ・(略)地域ならではの訴求性の高い体験コンテンツの造成やテーマ性・ストーリー性を持った広域周遊ルートの形成、中部圏・北陸圏の両圏が連携した広域的なプロモーションといった、太平洋・日本海広域観光交流の強化に取り組む。 北陸圏広域地方計画(令和8年6月 30 日) 第4 部 主要な施策 第5章 目標1から目標4の達成に必要な広域連携プロジェクト 第1節 隣接圏域等との連携促進プロジェクト(PJ12) 1. 北陸新幹線の延伸等による環状機能を含む広域ネットワークの強化 ・(略)地域ならではの訴求性の高い体験コンテンツの造成や、テーマ性・ストーリー性を持った広域的な観光周遊ルートの形成を推進する。	
4. 具体的内容	
我が国の訪日外国人旅行者(以下、訪日客)数は 2025 年に約 4,270 万人と過去最高を更新し、政府が掲げる 2030 年の訪日客数 6,000 万人の目標に向け、今後も中長期的な増加が見込まれる。 一方で、中部地域では、2025 年の延べ訪日外国人宿泊者数が 2019 年比 28%増(全国:54%増)に留まるなど、訪日客数は伸び悩んでおり、国際空港や新幹線網を有しながら、そのポテンシャルを十分に活かしきれていない状況にある。 中部広域リージョンでは「インバウンド誘致と域内周遊に向けたプロジェクト」を推進していくこととしているが、訪日客の約 8 割が移動に鉄道を利用していることから、広域鉄道ネットワークの利便性向上は、移動の円滑化や周遊観光の促進に不可欠である。 中部地域には、東海道新幹線・北陸新幹線をはじめとする高速鉄道、JR の在来線、私鉄、第三セクターなど、多様な事業者による鉄道路線が存在し、広域的なネットワークが形成されている。一方で、運営主体が多数存在することから、乗換回数の多さに伴う移動時間の長さ、IC カード・運賃制度の不統一など、訪日客はもとより、国内旅行者にとっても分かりにくく、利便性に課題がある。 こうした状況を踏まえ、中部地域における広域鉄道ネットワークの現状と課題を把握するとともに、旅行者の利便性向上に資する方策について、実証実験等の事業実施も含めた調査・研究を行い、観光施策と関連させながら、インバウンド誘致と域内周遊観光の促進につなげていく。	

- (1) 中部地域の広域鉄道ネットワークの現状分析・課題抽出
- 中部地域における将来の需要予測も含めた鉄道による旅客流動動向を分析し、当地域の現状や課題を把握
- (2) 訪日客の主な移動手段である鉄道について、中部地域での周遊観光促進に向けた鉄道ネットワークの利便性向上に資する取組の検討
- 訪日客の中部地域における鉄道利用について、月別・国籍別の状況、経年での変化、利用区間等、利用状況の分析
 - 訪日客の鉄道駅及び空港からの公共交通機関での広域移動の現状分析及び課題の把握
 - リニア中央新幹線の開業を見据え、各リニア駅と在来線を活用した周遊観光モデルの構築の可能性の検討
 - 中部地域における周遊観光促進に向けた鉄道ネットワークの利便性向上に資する取組の検討
- (3)「インバウンド誘致と域内周遊に向けたプロジェクト」と連携した施策の検討

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)中部地域の広域鉄道ネットワークの現状分析・課題抽出	愛知県	全体総括	全体総括
	各自治体	事業連携	課題把握・情報収集
	経済団体	事業連携	事業者との連絡調整
(2)訪日客の主な移動手段である鉄道について、中部地域での周遊観光促進に向けた鉄道ネットワークの利便性向上に資する取組の検討	愛知県	全体総括	全体総括
	各自治体	事業連携	課題把握・情報収集・事業者との調整
	経済団体	事業連携	事業者との連絡調整・情報提供・広報
(3)「インバウンド誘致と域内周遊に向けたプロジェクト」と連携した施策の検討	愛知県	全体総括	全体総括
	各自治体	事業連携	課題把握・情報収集・事業者との調整
	経済団体	事業連携	事業者との連絡調整・情報提供・広報

5. 事業費

—

6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果

(1)インバウンド誘致および周遊観光の促進を目的とした広域鉄道ネットワークに関する研究は、その性質上、各自治体が単独で実施した場合、研究内容および成果が限定的となることが想定される。広域リージョンとして一体的に取り組むことで、中部地域全体を包含する広域鉄道ネットワークについて、各自治体が共通して抱える課題や、広域的な視点から中部地域の広域鉄道ネットワークに期待される役割を研究対象とすることが可能となる。

その結果として、インバウンド誘致や域内周遊観光の一層の促進に資する、効果的かつ実効性の高い広域鉄道ネットワークのあり方を検討することが期待される。

(2)これまで中部地域の広域鉄道ネットワークについて、一体的に調査や研究を行った実績はなく、広域リージョンとして取り組むことで、これまで把握できていなかった中部地域の広域鉄道ネットワーク

の課題やその解決策等を新たな視点から発見することが期待される。

(3)鉄道ネットワークの研究を進める上で、民間鉄道事業者との連携は必要不可欠と考えている。北陸経済連合会、中部経済連合会とともに当プロジェクトを実施することにより、民間鉄道事業者との円滑なコミュニケーションを図り、当地域における効果的な広域鉄道ネットワークの活用方策を検討することが期待できる。

7. 期間

調整中

8. その他

【中部広域リージョン】	観光分野-2
1. プロジェクトの名称	
観光需要の平準化の推進	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和 8 年6月 30 日) 第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策 第2章 広域連携プロジェクトの展開 第8節 新時代の観光交流促進プロジェクト 3. 地域の魅力を活かした観光交流の強化 ・観光客の受入と住民の生活の質の確保を両立し、持続可能な観光地域づくりを実現するため、オーバーツーリズム未然防止・抑制に向けて、過度の混雑やマナー違反等が課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策など、地域の実情に応じた取組を総合的に支援する。ほか 北陸圏広域地方計画(令和8年6月 30 日) 第4部 主要な施策 第4章 目標4の達成に必要な広域連携プロジェクト 第1節 個性豊かな観光地域づくりプロジェクト 1. 持続可能な観光地づくり (1)自然・歴史・文化を生かした地域個性の構築と魅力ある観光地の形成 ・(略)圏域内外の方にとって魅力的な地域づくりを推進するとともに、世界文化遺産登録への取組を推進するなど、「北陸ブランド」として国内外に情報発信する。ほか	
4. 具体的内容	
中部広域リージョンは、全国でも知名度の高い観光資源が域内各地に点在していることに加え、国内有数の人口規模と交流圏を有しており、人流の面でも域内の相互送客や広域周遊を高める潜在力がある。 他方で、観光需要は特定の「曜日」「季節」「時間帯」「エリア」に偏る傾向があり、平日や一部の時期・エリアでは受入側に余力が生じる傾向がみられる。この偏在は、過度の混雑やマナー問題を通じて地域住民の生活や観光客の満足度に影響を及ぼし、受入施設の現場では、人員のやり繰りの不安定化により雇用の安定性を損なう要因ともなり得る。 また、域内には、ロケーションや季節などを生かした新たな体験の磨き上げ余地があるうえ、観光客の嗜好も、混雑回避や静かな自然体験、平日を活用したゆとりある旅に向かう潮流が見られる。こうした特性と課題、そして追い風を踏まえ、以下の取組を進める。 なお、2027 年度は関係自治体と意見交換を中心に実施し、2028 年度以降の事業化を目指す。 (1)県域を跨ぐ相互送客の観点に立つ、地域内の連携の推進 - 交通事業者等と連携し、地域ごとに時期をずらして、需要が少ない時期やエリアで「重点プロモーション」の実施や共通基盤の構築を行う (2)交通・宿泊・観光施設等との情報連携の促進 - 混雑する観光地から需要が少ない時期・エリアへのアクセスを促す広域マップ作成・相互PR等の	

- 連携プロモーションの実施、並びに県域を跨ぐ周遊ツアー造成の支援
- (3)多数の交通事業者との広域連携による、県境を超えた取組の推進
- ・ ラーケーション向けプログラム、パッケージ等の造成

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)相互送客の観点に立つ、地域内の連携の推進	各自治体	全体調整・事業実施	「重点プロモーション」の実施や共通基盤の構築
	経済団体	事業連携	情報提供・情報収集
(2)交通・宿泊・観光施設等との情報連携の促進	各自治体	全体調整・事業実施	連携プロモーションの実施、県域を跨ぐ周遊ツアー造成の支援
	経済団体	事業連携	情報提供・情報収集
(3)多数の交通事業者との広域連携による、県境を超えた取組の推進	各自治体	全体調整・事業実施	ラーケーション向けプログラム、パッケージ等の造成
	経済団体	事業連携	情報提供・情報収集

5. 事業費

—

6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果

観光需要を域外に逃がさず、かつ、受入能力に応じて域内で循環させるとともに、各地域の特性に応じて需要が少ない時期・エリアを有効活用することで、年間を通じた安定的な観光地経営と住民生活の質の確保との両立が図られる。

(1)地域住民及び観光客のメリット

- ・ 混雑・生活負荷の軽減及び快適な滞在体験

域内において、来訪の「混む時期・エリア」から「余裕のある時期・エリア」へ誘導することで、過度な混雑やマナー問題を抑制し、生活環境の安定と旅行満足度の向上が同時に実現される。

- ・ 地域資源の持続的利用の実現

観光負荷の局所的集中を回避することで、自然環境・文化財・公共空間の保全と適正利用につながる。

- ・ 近距離・短時間で楽しめる機会の拡大

移動・費用の負担を抑えながら、短時間でも質の高い余暇を選択できる機会を増やし、域内での消費循環やコミュニティのつながりが強化される。

(2)事業者のメリット

- ・ 平日や一部の時期・エリアに偏らない需要創出により、稼働率を高水準で平準化させることで、収益の向上と雇用シフトの安定が図られる。

- ・ 顧客層の拡大と販路拡張

域内の他エリアとの相互送客により、単独地方自治体の取組では届きにくい生活圈・嗜好の顧客にアプローチでき、新たな需要の取り込みにつながる。

(3)地域全体のメリット

- ・ 域内余暇の定着の促進

地域住民の近隣消費・近距離レジャーを質・回数の両面で高め、域外への需要流出が抑制されることで、域内の小売・飲食・交通・文化施設への効果が通年で波及する。

- ・ 観光需要の最適配置による地域の総合的な稼ぐ力の向上

エリアの強み・受入余力を踏まえた役割分担により、域内全体の受入能力を引き上げ、観光消費の広い循環と地域収益の最大化が図られる。

- ・ 長期的な観光地経営への寄与

混雑の平準化と、特定のエリア・時期に偏らない需要創出が進むことで、持続可能な広域観光地としての競争力が高まる。

7. 期間

2027年度～2031年度

8. その他

【中部広域リージョン】	交通分野-1
1. プロジェクトの名称	
空飛ぶクルマ(AAM)の産業創造に向けた広域連携プロジェクト	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和8年6月30日) 第2部 将来像とその実現に向けた目標、基本的な考え方と主な戦略 第1章 将来像とその実現に向けた目標 第2節 目標(＝中部圏の将来像の実現に向けた方向性) 2. ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化 ①中部圏の戦略産業の強化 ・航空・宇宙・防衛産業では、ドローンや空飛ぶクルマといった次世代空モビリティ分野等関連分野も含め、新たな開発・製造、企業立地、研究開発、実証実験のサポート等により更なる発展を図る。ほか 北陸圏広域地方計画(令和8年6月30日) 第2部 北陸圏の将来像 第2章 将来像 目標2 競争力のある産業の育成 ～北陸における経済・生産の一層の活性化～ ③価値を生み出す力の向上と新たな需要を取り込む地域産業の活性化 ・新たな産業の創出及び再生可能エネルギー導入による産業構造の転換が促進されることで、安定的・持続的に地域の雇用が維持される地域が実現する。	
4. 具体的内容	
「空飛ぶクルマ(AAM)」は、電動モーターで駆動し垂直離着陸が可能な特性を有することから、従来の航空機と比較して静音性に優れ、滑走路が不要な航空機である。このため、身近で手軽な空の移動手段としてその活用が期待されている。 このモビリティが中部地域を中心に社会実装されれば、各自治体の観光地や交通結節点等を結ぶことにより、周遊性向上による観光客の増加など、地域の魅力や競争力の向上が期待できるほか、機体製造や部品製造だけでなく、MROなどの関連産業もこの地に根付き、自動車産業や航空宇宙産業のような産業クラスターの創出に繋がることが期待できることから、広域運航ネットワークの形成とサプライヤーの参入支援に取り組む。 (1)広域運航ネットワークの形成に向けては、民間事業者等における運航計画の策定や離着陸場等のインフラ整備が戦略的に進むよう、地方自治体が足並みを揃えて進めていく必要があるが、まず第一に「空飛ぶクルマ(AAM)」の早期の社会実装が必要であり、その実現には、関連ビジネスの担い手となる民間事業者の参入が不可欠である。しかし、国から、「空飛ぶクルマ(AAM)」の運航に必要な制度設計の全容が示されていないため、民間事業者は参入の検討が十分にできない状況にある。加えて、先行して示された離着陸場の整備指針では、離着陸場の周辺に制限表面の設定が求められるなど、垂直離着陸できる機体の特性に即していないとの声があり、事業への投資を躊躇する一因になっている。そこで、まずは、関係制度を早期に整備するよう国に対して働き掛けを行う。 (2)サプライヤーの参入支援については、今後予想される世界的な需要拡大に伴い、自動車の既存	

産業の技術応用や人材交流等が期待されるほか、既存航空機にはない新たな部品・システムの開発・製造ニーズが増大することから、様々な分野からの事業参入が期待されている。しかしながら、現在、航空機産業への適合の必要性や事業採算性の確保までの道筋が不透明なこと等に起因して、新規参入の動きが鈍い状況にある。

このため、参入の加速化に向けて、国に対し、自治体と連携した航空機産業の認証取得支援や生産設備の投資支援のほか、規制の特例や税制上の支援措置を受けられる「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」の推進事業に「空飛ぶクルマ(AAM)」の機体を認定しサプライヤーを支援対象に追加することを求めるなど、国と自治体が一体となったサプライヤー支援を求めている。

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)広域運航ネットワークの形成	静岡県	総合調整	国等への対応 構成団体間の情報共有
	社会実装推進団体(※1)	関係者対応 (事業者・市区町村等)	意見聴取・取りまとめ
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集
(2)サプライヤーの参入支援	静岡県	総合調整	国等への対応 構成団体間の情報共有
	ものづくり推進団体(※2)	関係者対応 (事業者・市区町村等)	意見聴取・取りまとめ
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集

※1:社会実装推進団体(10 団体)

静岡県、石川県、福井県、山梨県、長野県、愛知県、三重県、滋賀県、静岡市、浜松市

※2:ものづくり推進団体(8団体)

静岡県、富山県、岐阜県、山梨県、長野県、愛知県、三重県、浜松市

下線部は両取組に参加する団体

5. 事業費

—

6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果

本プロジェクトの成功に向けて、各自治体が地域の意見を持ち寄るとともに、経済団体が加わり、企業視点を共有することで、実務的な課題やニーズを体系的に把握できる。これにより、国に対する実態に即した効果的な提言に繋がるとともに、参入を目指す事業者に対する確な支援策を講じることができる。

また、広域リージョンで両取組を実施することにより、それぞれ以下の効果も期待できる。

広域運航ネットワークの形成については、機体の需要創出に寄与するほか、自治体単独での取組に比べ、県境を跨ぐ魅力的な観光コースの設定やそれに伴う需要喚起につながり、事業者の参入促進に資する。加えて、新たなインフラ整備を通じて圏域内外の人流・物流が活発化し、経済・産業の一層の活性化が見込まれる。

さらに、サプライヤーの参入支援については、ノウハウや成功事例の横展開が可能となり、参入障壁

の低減につながるほか、将来的な広域サプライチェーンの構築が期待される。

7. 期間

2027年度(2028年度以降の取組については、機体の認証取得状況や国の制度整備等の状況を踏まえ、今後調整)

8. その他

【中部広域リージョン】	交通分野-2
1. プロジェクトの名称	
公共ライドシェア等の普及・促進プロジェクト	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和 8 年6月 30 日) 第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策 第2章 広域連携プロジェクトの展開 第2節 快適・安全安心な生活環境実感プロジェクト ・(略)交通結節点の機能強化、「交通空白」の解消、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)、多様なモビリティのベストミックス、地域コミュニティと連携した安全対策などを通じて、移動や仕事といった暮らしの様々な場面における効率性や利便性、安全性、地域とのかかわりやすさ等を向上させ、誰もが快適で安全・安心な生活を実感できる生活環境の構築を目指す。 北陸圏広域地方計画(令和8年6月 30 日) 第4 部 主要な施策 第5 章 目標1 から目標4 の達成に必要な広域連携プロジェクト 第1 節 隣接圏域等との連携促進プロジェクト(PJ12) 3. 人々がつながり安心できる地域の構築 ・移動手段の提供が十分でない地域などにおいては、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)に向けて、コミュニティバス・デマンドタクシー等による移動手段の確保を図る。(略)	
4. 具体的内容	
人口減少・少子高齢化が全国的に進行する中、運転免許を返納した高齢者をはじめ、住民の移動手段の確保に対する不安が高まっている。また、乗合バスや鉄軌道路線の減便・廃止、バスやタクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況となっておりその結果、日常生活や観光の足が確保できない「交通空白」が生じ、特に、過疎地や中山間地では、移動手段の確保が課題となっている。 こうした交通空白の解消に向け、国では、道路運送法第 78 条第2号に基づく自家用有償旅客運送制度、いわゆる「公共ライドシェア」制度の要件緩和や、同条第3号に基づく自家用車活用事業、いわゆる「日本版ライドシェア」を創設した。また、許可・登録不要の運送についても通知を整理し運用を改善している。 一方で、公共ライドシェア等を導入した地域においては、担い手となるドライバー不足が課題となっている。これらの地域において、導入した制度を持続可能なものとして定着・普及するためには、運行に携わるドライバーのモチベーションと安全性を維持・継続できる体制が必要であるが、その環境整備は未だ十分とは言えない。また、一般ドライバーによる運行への利用者の安心感の醸成も重要である。 (1)このため、ドライバー確保等、持続可能な制度運用に当たり支障となる課題について研究し、要件緩和等が必要であれば、更なる関係制度の改善を国に働き掛ける。 (2)また、本プロジェクトの構成団体内で実施している好事例を取りまとめ、公共ライドシェアの代	

表的な活用パターンをモデル化し、各地域の実情に即した形態での公共ライドシェア等の普及を促進していく。

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)国への働き掛け	静岡県	総合調整	国等への対応 構成団体間の情報共有
	各自治体	関係者対応 (事業者・市区町村等)	意見聴取・取りまとめ
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集
(2)活用パターンのモデル化	静岡県	総合調整	構成団体間の情報共有
	各自治体	関係者対応 (事業者・市区町村等)	意見聴取・取りまとめ
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集

5. 事業費

—

6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果

公共ライドシェア等の普及に当たっては、地域ごとの課題は様々であることから、柔軟に対応できるよう関係制度を改善・充実させることが重要である。

各自治体の抱える地域課題や取組事例を調査するとともに、経済団体が加わり、企業視点からの助言を加味し、実務的な課題やニーズを総合的に議論・分析する。これにより、多目的な視点から国に対して地域の実態に即した具体的な提言ができれば、自治体への円滑な導入につながる。

これらの理由により、広域リージョンの枠組みで連携して調査・検討を実施することで、優良事例が共有されることにより、公共ライドシェア等の普及・促進が期待できる。

7. 期間

2027年度

8. その他

令和8年1月28日に、中部圏を中心とする11県の知事により設置されたデータやAI技術などを活用した「有志の知事によるデータを活用した「交通空白」解消を目指す研究会」の活動と連携し、研究課題を共有しながら、提言を検討していく。

【中部広域リージョン】	若者や女性に選ばれる地域づくり分野-1
1. プロジェクトの名称	
経済分野における女性活躍推進	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和 8 年6月 30 日) 第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策 第2章 広域連携プロジェクトの展開 第3節 ひとづくり・つながり構築プロジェクト 1. 誰もが輝き活躍する社会の形成 ・人々の意識の中に形成された性別に基づく固定的な役割分担意識や他者に対する偏見の解消など、人権尊重を基盤とし、安心して暮らせる社会の形成に向けて、未来を担う若者世代や女性がやりがいと誇りを持って働ける仕事の創出、(略) 北陸圏広域地方計画(令和8年6月 30 日) 第4部 主要な施策 第1章 目標1の達成に必要な広域連携プロジェクト 第2節 多様性と包摂性のある地域づくりプロジェクト(PJ2) 2. 多様な主体の参加と連携 (1) 就業・起業及び社会参加など就業環境の更なる充実 ・(略)特に、北陸圏では、女性の就業率は高いものの、若い女性の圏外流出が多いことを踏まえ、固定的性別役割分担意識の解消の取組、男女同等の勤務体系等の就業環境の整備及びリ・スキリングを通じたキャリアアップを図る取組を進め、地方でも女性の就職の選択肢が多い環境整備を推進する。	
4. 具体的内容	
中部圏は製造業をはじめとする多様な産業が集積する日本有数の経済圏であるが、若い女性の圏外への流出や、企業における女性管理職比率の低さに表れているように、女性が十分に能力を発揮できる環境整備はまだ途上にある。こうした課題を解決し、地域の持続的な成長を実現するため、広域連携により経済分野における女性活躍をさらに推進する。 女性をはじめ、誰もが自らの意欲や能力に応じて力を発揮し、働ける地域づくりを推進するため、以下の取組を行う。 (1)企業における女性活躍推進 ・ 製造業を中心とした企業の経営者・リーダー層に向けた意識醸成イベントを開催 ・ 固定的な性別役割分担意識やアンコンシャス・バイアスへの気づきの促進 ・ 女性社員同士のネットワークを構築し、ロールモデルの共有やキャリア形成を促進 (女性リーダーの合同研修、ロールモデル交流会の実施等) (2)女性経営者・起業家支援の充実 ・ 女性経営者・起業家同士の広域的なネットワーク構築に向けたイベントを開催 (ロールモデルの共有やキャリアと家庭の両立等、キャリア形成の促進) ・ ジェンダーにとらわれない進路選択、起業や事業承継など、女性がチャレンジしやすい環境整備に向けた支援	

(理工系女性ロールモデルの共有、支援機関による女性経営者・起業家支援の好事例の共有等)

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)企業における 女性活躍推進	福井県	総括	イベント等企画運営
	各自治体	事業連携	情報共有・事業協力
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集
(2)女性経営者・ 起業家支援の充実	静岡県	総括	イベント等企画運営
	各自治体	事業連携	情報共有・事業協力
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集

5. 事業費

調整中

6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果

広域で連携して女性活躍推進に取り組むことで、企業・女性・地域の三者に対して、次のような効果が期待される。

企業においては、女性活躍推進を個別施策や福利厚生の一環としてではなく、人材確保・育成や組織力向上につながる「企業戦略」として捉える意識が醸成される。

さらに、広域ネットワークを通じた企業間交流や好事例の共有により、自社単独では気づきにくい課題や取り組みのヒントを得ることが可能となる。これにより、企業規模や業種を問わず、女性が能力を発揮しやすい職場環境づくりが地域全体で進展することが期待される。

また、女性経営者や起業家のネットワーク形成を促進し、それによる支援体制を強化することで、経営課題の共有や新たなビジネスチャンスの創出が図られ、女性のリーダーシップや起業活動の活性化につながることを期待される。加えて、共働き・共育ての意識醸成を目的とした取組を通じ、家庭生活との両立支援の知見が共有され、女性経営者・起業家がより安心して事業活動に専念できる環境が整備される。

女性に対しては、地域企業等で活躍する多様な女性の働き方やキャリア形成事例の共有を通じて、ロールモデルやメンターを得やすくなる。これにより、将来のキャリアを具体的に描くための視点や選択肢が広がる。

また、製造業をはじめとする地域企業で、女性が専門性を高めながら継続的にキャリアを築く姿や、ライフイベントと仕事を両立しながら成長する姿を可視化することで、女性自身が「地域で働き続ける」ことを前向きに捉えるきっかけとなる。

地域においては、広域かつ継続的な取り組み体制を構築し、共同で情報発信することで、女性活躍に積極的な地域としての認知度が高まる。これにより、圏外への人材流出抑制や U・I ターンの促進が期待される。

また、固定的な性別役割分担意識への気づき促進に向けた取組や理系分野への関心を高める教育等を推進することで、進学・就職の段階で地域企業が選択肢から外れることを防ぎ、女性が長期的な視点でキャリア形成を考えられる環境づくりにつなげる。結果として、地域における女性人材の定着・育成の好循環が生まれ、地域産業全体の持続可能性や競争力の向上に寄与する。

7. 期間
2027年度～2029年度
8. その他

【中部広域リージョン】	防災分野-1
1. プロジェクトの名称	
広域防災体制強化プロジェクト	
2. プロジェクトの実施主体	
中部広域リージョンの構成団体(詳細は調整中)	
3. 広域地方計画等における関連する記載	
中部圏広域地方計画(令和 8 年6月 30 日) 第3部 新たな中部圏に向けた主要な施策 第2章 広域連携プロジェクトの展開 第9節 他圏域連携プロジェクト 1. 大規模災害を見据えた圏土の強靱化 ・南海トラフ地震など大規模災害により道路、エネルギー、ライフライン等が途絶することなく、経済社会活動を継続することができるネットワークの多重性及び代替性が確保された国土構築や、大規模災害時の首都圏へのバックアップ機能を果たす地域づくりに隣接圏域と連携して進める。 北陸圏広域地方計画(令和8年6月 30 日) 第4部 主要な施策 第5章 目標1から目標4の達成に必要な広域連携プロジェクト 第1節 隣接圏域等との連携促進プロジェクト(PJ12) 2. 太平洋側と相互補完する防災ネットワークの構築 ・(略)関係機関が連携して日本海側と太平洋側が相互に補完しながら、首都圏へのバックアップ機能強化及び被災地以外の地域からの支援救援活動を行う広域的な防災支援体制の構築を一層推進する。	
4. 具体的内容	
本プロジェクトは、南海トラフ地震をはじめとする大規模災害に備え、リージョン全体の防災力を強化することを目的とする。 単独の自治体では対応が困難な広域的課題に対し、リージョン構成団体が連携し、災害時に迅速かつ的確な相互応援を可能にする体制を整備する。 特に、既存の枠組み(中部 9 県 1 市協定や南海トラフ地震対策中部圏戦略会議)と問題意識や目的を共有し、平常時からの準備・運用ルールの標準化・情報共有を進めることで、実効性の高い広域防災ネットワークを形成する。 (1) 県域を超えた防災・減災対策の推進 ・ 広域応援・広域避難に係る運用ルール・情報共有フォーマットの標準化 ・ 広域応援・広域避難に係る資源(人・物・施設)情報の共有 ・ 広域防災訓練の実施等 ・ 観光客(外国人観光客を含む)や帰宅困難者への広域応援体制の検討 ・ 広域避難を見据えた避難路の確保や平常時からの関係構築、避難生活を支える基盤環境の整備など	

(2)災害応急活動を後方支援する基幹的広域防災拠点の整備・活用

- ・ 基幹的広域防災拠点の整備
- ・ 平常時における防災イベントの開催や、発災時における被災地支援のための運用 など

【実施主体間の役割／実施体制】

区 分	主 体	役 割	内 容
(1)県域を超えた防災・減災対策の推進	各自治体	全体調整・事業実施	・広域応援・広域避難に係る運用ルール・情報共有フォーマットの標準化、資源(人・物・施設)情報の共有 ・広域防災訓練の実施等 ・観光客(外国人観光客を含む)や帰宅困難者への広域応援体制の検討 ・広域避難を見据えた避難路の確保や平常時からの関係構築、避難生活を支える基盤環境の整備 など
	経済団体	事業者連携	情報提供・情報収集
(2)災害応急活動を後方支援する基幹的広域防災拠点の整備・活用	愛知県	全体調整・拠点整備の実施	・基幹的広域防災拠点の整備 ・平常時における防災イベントの開催や、発災時における被災地支援のための運用
	その他自治体	拠点活用に係る協力等	・平常時における防災イベントへの参加 ・発災時における基幹的広域防災拠点をベースとした広域的な被災地支援への協力
	民間事業者、防災関係団体	拠点事業への参画	・防災イベントへの参加 ・防災啓発や人材育成への協力 ・防災関連製品のPR

5. 事業費

調整中

6. 広域リージョンの下で実施することにより期待される効果

(1)県域を超えた防災・減災対策の推進

広域応援・広域避難に係る運用ルール・情報共有フォーマットの標準化、資源(人・物・施設)情報の共有、広域防災訓練の実施等、観光客(外国人観光客を含む)や帰宅困難者への広域応援体制の検討、広域避難を見据えた避難路の確保や平常時からの関係構築、避難生活を支える環境の整備など、広域の枠組みで取り組むことで、南海トラフ地震をはじめとする大規模災害に備えた広域防災体制の強化が期待できる。

(2)災害応急活動を後方支援する基幹的広域防災拠点の整備・活用

災害応急活動を後方支援する基幹的広域防災拠点を整備することで、中部圏広域での救急・救助、消火活動等、医療活動、物資の受入れ・集積・分配を総合的に行うことができる。

7. 期間

2027年度～2031年度

8. その他