3　中部圏の現状と課題

⑴　産業・インフラ

アジア諸国を中心とした新興国は、安価な人件費や組立加工請負業を通じた技術蓄積などを背景に、かつて我が国が得意とした低価格で高品質な製品の展開により、グローバル市場において存在感を増している。そのような中で、中部圏のものづくり産業が激しい国際競争に打ち勝っていくためには、更に品質力や商品開発力等を高めていくことが求められる。

また、グローバル企業等を中心に海外での現地調達・現地生産体制が進む中、ものづくり産業に裾野を広く展開する中堅・中小企業の経営環境は、苛烈な価格競争や経営者・熟練技術者の高齢化に伴う事業継承、技術継承問題などによって厳しさを増している。中部圏のものづくりを支えるとともに地域経済を支える重要な役割を担っている中堅・中小企業には、技術開発や販路開拓などを通じた技術の高度化と競争力強化を図るなど、事業環境の変化に柔軟に対応した、持続的な経営を可能とするための取組が求められる。

一方、アジア諸国の賃金上昇や政情の変化、為替環境の変化等にともない、海外に移転していた日本企業の製造拠点の国内移転や、海外戦略の見直しによる国内投資の増強など国内回帰がみられる。これらの国内回帰の動きを的確に取り込む工業団地や物流拠点、及びそれらを結ぶ交通ネットワークなどの産業基盤の強化が求められるとともに、激化する国際競争の中で、価格競争に陥ることなく、機能性や付加価値で差別化を図っていくため、ＩＣＴやロボット技術を活用した効率的な開発・設計・試作・生産の一貫体制の構築や、ものづくりと情報処理やデザインなどサービス機能の融合、連携強化を図っていくことが求められる。

国際大交流時代を迎えつつある中で中部圏が持続的発展を遂げていくためには、北陸新幹線やリニア中央新幹線がもたらす効果を、我が国全体並びに中部圏の広域に波及させていく必要があり、これらが有機的につながる、陸・海・空の高速交通ネットワークの拡充、一体的な整備が重要である。

その中で、道路ネットワークについては、中部圏の骨格を成す東西軸、南北軸、環状軸、並びに半島地域への交通利便性を高める軸などにおけるミッシングリンクの解消が求められる。

また、国際ゲートウェイとしての役割を担う空港、港湾は、中部国際空港の完全24時間化などの機能強化、港湾の船舶大型化への対応や、国際海上コンテナ、資源・エネルギー、完成自動車等の輸出入機能の強化、クルーズ船の受入環境の改善などが求められる。

⑵　国際交流、観光

中部圏の国際ゲートウェイである中部国際空港は、我が国の外国人出入国者数に占めるシェアでみると約５％で、約５割を占める首都圏や約２割を占める近畿圏の国際空港と大きな差がついている。また、中部圏の外国人延べ宿泊者数や国際会議開催件数の全国に占めるシェア等、中部圏は首都圏や近畿圏と比べ、海外との交流が活発とは言い難い状況である。

現在、中部圏に跨がるエリアでは、平成24年から産官が連携し、訪日外国人旅行者の増加を図るため「昇龍道プロジェクト」を立ち上げ、一貫した海外プロモーション及び観光力とホスピタリティ強化に取り組み、昇龍道エリア※７の訪日外国人延べ宿泊者数は平成23年から平成27年にかけて約4.2倍に増加するなど成果が現れている。

さらに、平成27年６月には、国土交通大臣から広域観光周遊ルート形成計画の一つとして「昇龍道」が認定を受け、これまで以上に広域的に連携し、急増する訪日外国人旅行者に対する受入環境の整備や昇龍道エリアにおける消費拡大を図っていくことが求められる。

加えて、東海北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、能越自動車道や中部縦貫自動車道等からなる交通ネットワークが整備されたこと等により、日本海側では、隣接圏域からの観光客は増加傾向にある。国外からは、東アジア※８諸国等からの国際航空便・国際便乗降客数及びクルーズ船の寄港回数・乗降客数も増加している。さらに、北陸新幹線（長野・金沢間）開業を受け、首都圏等からの時間距離も短縮されたことから、今後より一層観光入込客数の増加が期待されている。今後は、国内外からの更なる誘客増加に向け、北陸新幹線（金沢・敦賀間）や高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備並びにクルーズ船の大型化に対応した港湾機能の強化等による観光客の移動利便性を高める広域交通ネットワークの更なる充実・強化を図ることが必要である。

また、平成28年主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）の開催は、三重県を中心に中部圏のポテンシャルを格段に高め、国際化の促進に大きな後押しになると期待されている。その成果を最大限活かし、中部圏が一体となって国際交流に活かし、国際交流の活発化を図っていくことが求められる。さらに、ラグビーワールドカップ2019の開催や、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の一部競技の実施や事前合宿の誘致、また、ＦＩＦＡフットサルワールドカップ2020など国際的に注目が集まるスポーツ大会の招致などを通じて、中部の魅力を発信し国内外との交流人口を一層拡大させていく必要がある。

⑶　災害リスク

中部圏は、エリアの多くが洪水や土砂災害、豪雪、地震（震度被害・液状化被害）・津波に係る災害リスクを抱え、そのエリアに人口が集中していることから、災害リスクを持った国土の上で社会経済活動が営まれる国土構造となっている。

加えて太平洋側では、切迫する南海トラフ地震や気候変動に伴うスーパー伊勢湾台風※９襲来の恐れ、また頻発・激甚化する風水害や土砂災害、高潮、御嶽山や富士山など火山災害の恐れなど、中部圏の災害リスクをさらに高めており、自然災害に備えたハードとソフトが一体となった防災・減災対策が求められる。

日本海側は、地球温暖化等にともなって増加が懸念される水害、土砂災害、高潮災害、波浪（高波）災害や海岸侵食の進行への対策が今後も重要な課題である。一方で、今後発生が危惧される南海トラフ地震や首都直下地震に対して、物資や燃料等の輸送拠点となるなどの役割が期待されている。

こうした状況を踏まえ、首都直下地震が切迫する中で、首都圏機能をバックアップする太平洋・日本海２面活用型の強靭な国土を構築していくため、南海トラフ地震等に備えた、二重、三重に多重性・代替性を確保するネットワークの拡充・機能強化など中部圏の防災力強化が求められる。

⑷　環境・エネルギー・土地

中京都市圏※10は、自動車交通依存が東京圏や京阪神都市圏※11に比べて約２倍と高く※12、自動車交通による排出ガス（ＮＯｘ※13、ＰＭ※14等）をはじめとする大気汚染物質や地球温暖化の最大の原因とされる二酸化炭素の排出抑制が求められる。

河川の水質については環境基準を概ね満足しているが、伊勢湾を始めとする閉鎖性水域の水質は環境基準を十分に満足していない状況にある。そのような状況下で、社会経済活動に伴って排出される汚濁負荷量の削減対策に取り組むとともに、自然環境を保全し流域圏の多様な主体が一体となり、豊かな自然を後世に引き継ぐための継続的な取組が求められる。

加えて、人口減少や高齢化に伴う中山間地における耕作放棄地の増加や放置された森林の発生は、人の手によって保たれてきた里山などの生態系に影響を及ぼし、鳥獣被害の増加などにつながることが懸念されているなどから、野生生物の保護と管理を推進し、豊かな自然環境の保全を図っていくことが求められる。

中部圏は、豊かな水資源を背景にして、地域力であるものづくりや農業などを発展させてきたが、地球温暖化に伴う気候変動により渇水が頻発化、長期化、深刻化し、さらなる渇水被害が発生することが懸念されており、工業用水や農業用水、生活用水など水供給の十分な安全度が確保されていない状況にある。

また、海外からのエネルギー調達リスクが高まり、エネルギーの安価で安定的な確保が求められる中で、輸入拠点となる港湾の受入機能の強化や、中部圏の豊富な森林資源を活用した木質バイオマス発電や太陽光発電などの再生可能エネルギーを含めた電源のベストミックスを促進していくことが求められる。