

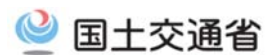
国土計画の現状と地域の発展を牽引する 広域プロジェクトについて

平成29年1月31日(水)
国土交通省 国土政策局
総合計画課長 木村 実



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

本日の講演内容



1. 我が国の国土計画について
2. 国土を取り巻く主な課題
3. 第二次国土形成計画について
4. 広域プロジェクトの構想
ー日本海・太平洋2面活用型国土ー
5. スーパー・メガリージョン構想について

国土計画とは、 国土に関する

- **長期的**な計画(計画期間は概ね10年)
- **総合的**な計画(関係府省の施策を総合)
- **空間的**な計画(配置計画)

1950年～2005年	国土総合開発法 → 全国総合開発計画
2005年～	国土形成計画法 → 国土形成計画(全国計画、広域地方計画)

2

国土形成計画について

○国土の利用・整備及び保全(「国土の形成」)を推進するための総合的かつ基本的な計画

二層の計画体系

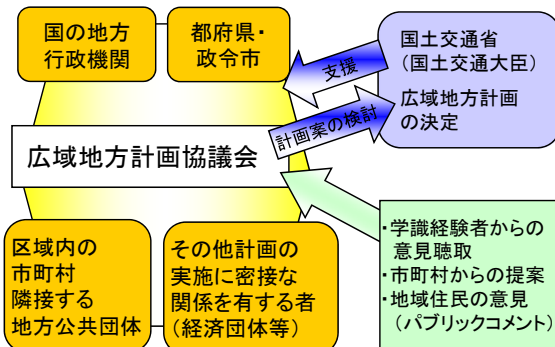
全国計画

根拠法: 国土形成計画法(国土総合開発法の抜本改正により平成17年に成立)

- 長期的な国土形成の基本(閣議決定)
- 地方公共団体から国への計画提案制度

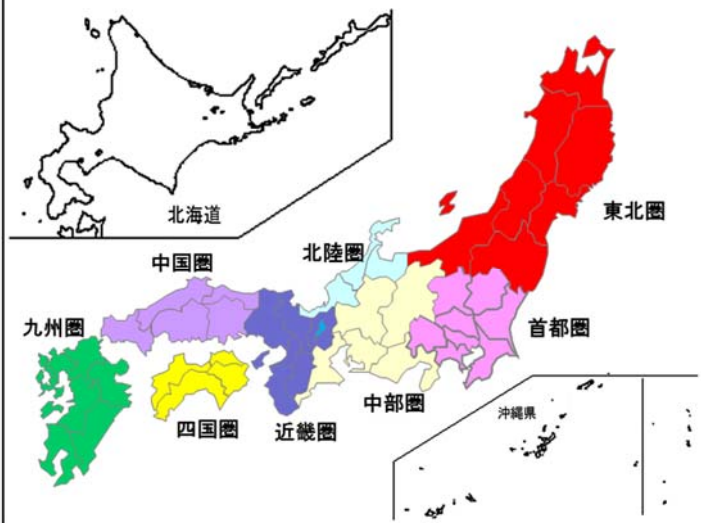
広域地方計画

- 国と地方の協働による広域ブロックづくり
- ・ 国、地方公共団体、経済団体等で広域地方計画協議会を組織
- ・ 計画の策定に向けて、各主体が対等な立場で連携・協力



多様で自立的な広域ブロック圏

- 政令に基づく8つの広域ブロックを設定
- 広域ブロックごとに**特色ある戦略**を立案
- 計画の実現に向けた具体的な取り組みとして、**広域連携プロジェクト**を特定



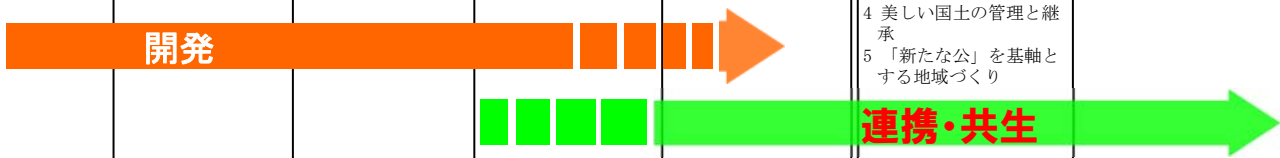
対象分野

- ① 土地、水その他の国土資源の利用及び保全
- ② 海域の利用及び保全(排他的経済水域及び大陸棚に関する事項を含む。)
- ③ 震災、水害、風害その他の災害の防除及び軽減
- ④ 都市及び農山漁村の規模及び配置の調整並びに整備

- ⑤ 産業の適正な立地
- ⑥ 交通施設、情報通信施設、科学技術に係る研究施設その他の重要な公共的施設の利用、整備及び保全
- ⑦ 文化、厚生及び観光に関する資源の保護並びに施設の利用及び整備
- ⑧ 国土における良好な環境の創出その他の環境の保全及び良好な景観の形成

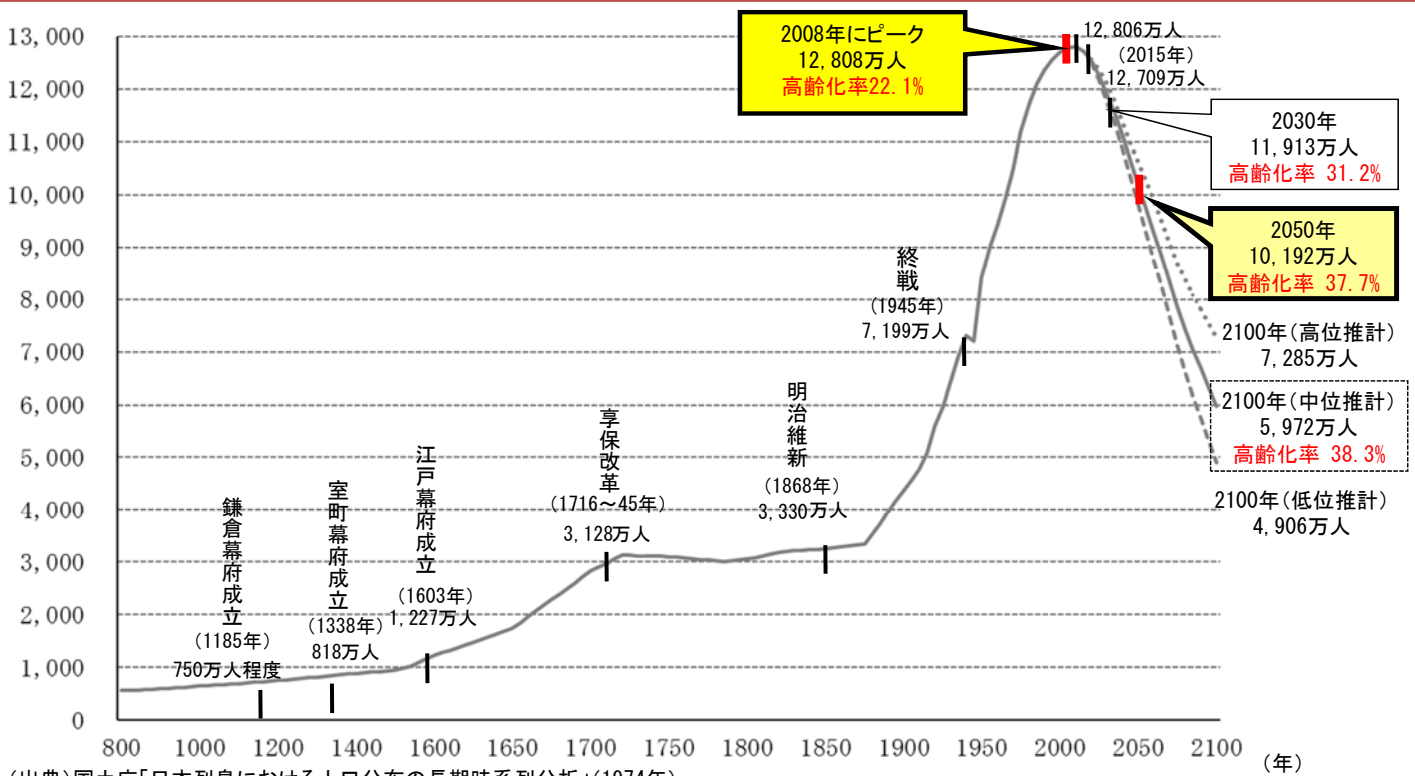
これまでの国土計画(国土計画の変遷)

	全国総合開発計画(一全総)	新全国総合開発計画(新全総)	第三次全国総合開発計画(三全総)	第四次全国総合開発計画(四全総)	21世紀の国土の「ランドデザイン」	国土形成計画(全国計画)	第二次国土形成計画(全国計画)
閣議決定	昭和37年10月5日(1962年)	昭和44年5月30日(1969年)	昭和52年11月4日(1977年)	昭和62年6月30日(1987年)	平成10年3月31日(1998年)	平成20年7月4日(2008年)	平成27年8月14日(2015年)
背景	1 高度成長経済への移行 2 過大都市問題、所得格差の拡大 3 所得倍増計画(太平洋ベルト地帯構想)	1 高度成長経済 2 人口、産業の大都市集中 3 情報化、国際化、技術革新の進展	1 安定成長経済 2 人口、産業の地方分散の兆し 3 国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化	1 人口、諸機能の東京一極集中 2 産業構造の急速な変化等により、地方圏での雇用問題の深刻化 3 本格的国際化の進展	1 地球時代(地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流) 2 人口減少・高齢化時代 3 高度情報化時代	1 経済社会情勢の大転換(人口減少・高齢化、グローバル化、情報通信技術の発達) 2 国民の価値観の変化・多様化 3 国土をめぐる状況(一極一軸型国土構造等)	1 国土を取り巻く時代の潮流と課題(急激な人口減少・少子化、異次元の高齢化、巨大災害の切迫、インフラの老朽化等) 2 国民の価値観の変化(「田園回帰」の意識の高まり等) 3 国土空間の変化(低・未利用地、空き家の増加等)
目次	昭和45年	昭和60年	昭和52年から概ね10年間	概ね平成12年(2000年)	平成22年から27年(2010-2015年)	平成20年から概ね10年間	平成27年から概ね10年間
基本目標	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成の基礎づくり	多様な広域ブロックが自主的に発展する国土を構築、美しく、暮らしやすい国土の形成	対流促進型国土の形成
開発方式等	拠点開発方式	大規模開発プロジェクト構想	定住構想	交流ネットワーク構想	参加と連携	(5つの戦略的目標) 1 東アジアとの交流・連携 2 持続可能な地域の形成 3 災害に強いしなやかな国土の形成 4 美しい国土の管理と継承 5 「新たな公」を基軸とする地域づくり	重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」



我が国の人口の長期的推移

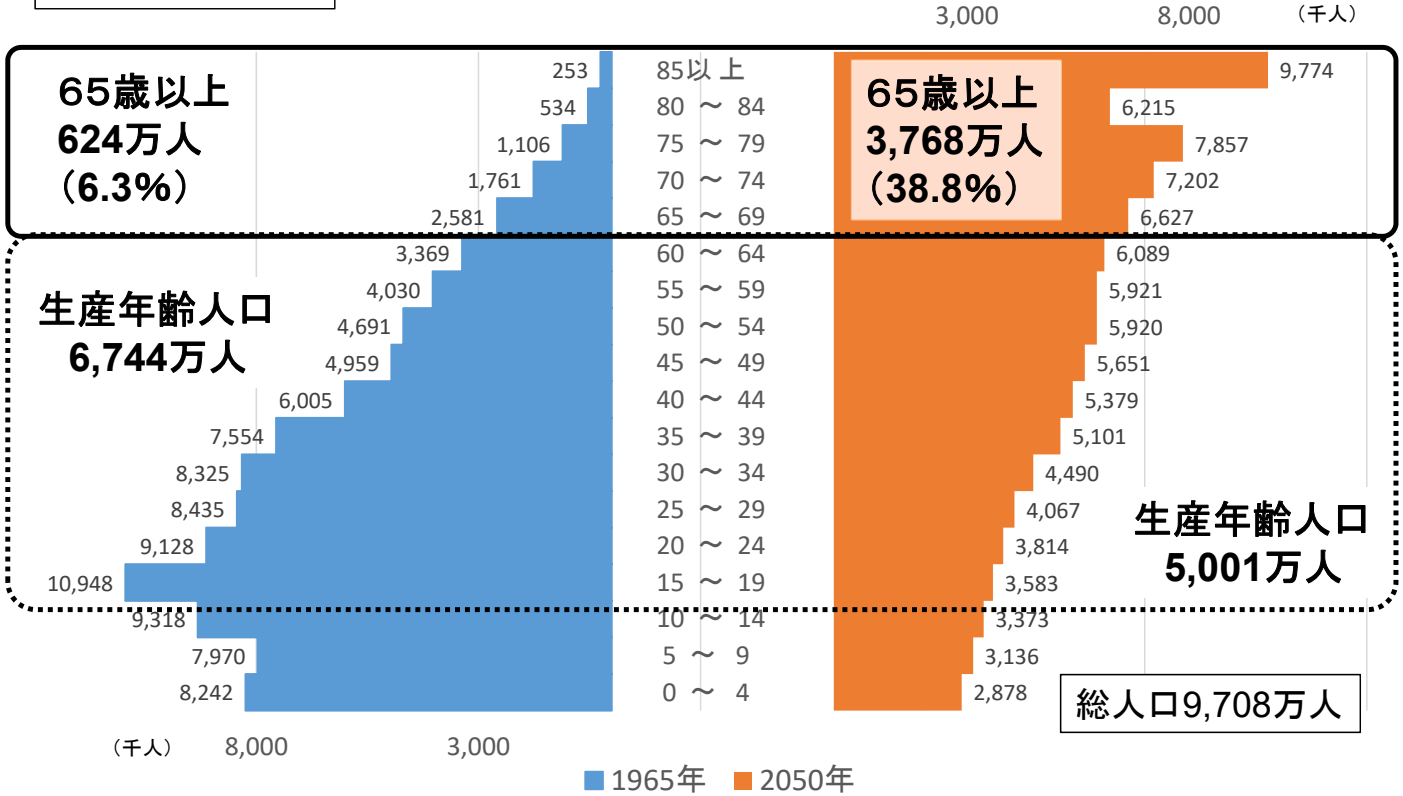
○日本の総人口は、今後100年間で100年前(明治時代後半)の水準に戻っていく可能性。この変化は千年単位でも類を見ない、極めて急激な減少。



(出典)国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析」(1974年)。
 (注)ただし、1920年からは、総務省「国勢調査報告」、「人口推計年報」、「平成17年及び22年国勢調査結果による補間推計人口」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」により追加。

我が国が直面する課題(人口減少・高齢化社会)

総人口9,921万人



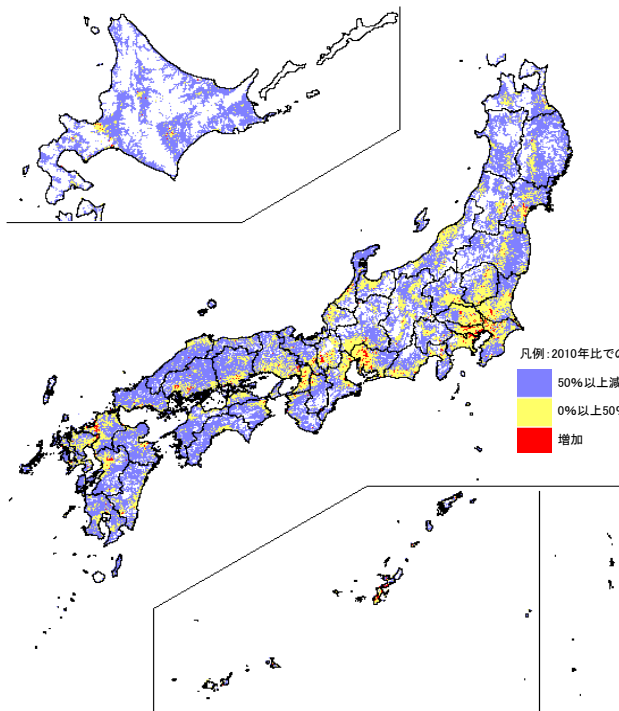
出典) 1965年は総務省「国勢調査」

2050年は国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計(平成24年1月推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

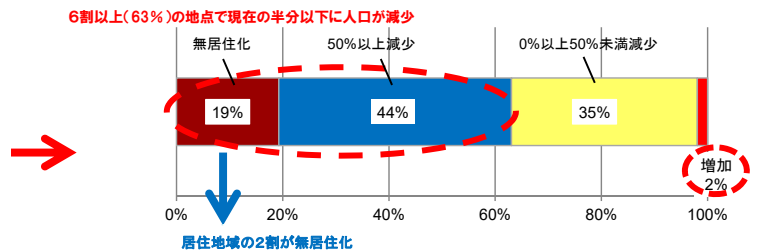
国土全体での人口の低密度化と地域的偏在が同時に進行(2010年→2050年) 国土交通省

- 全国を「1km²毎の地点」で見ると、**人口が半分以下になる地点が現在の居住地域の6割以上**を占める(※現在の居住地域は国土の約5割)。
- 人口が増加する地点の割合は約2%であり、主に大都市圏に分布している。**
- 「市区町村の人口規模別」にみると、**人口規模が小さくなるにつれて人口減少率が高くなる傾向**が見られる。特に、現在人口1万人未満の市区町村ではおよそ半分に減少する。

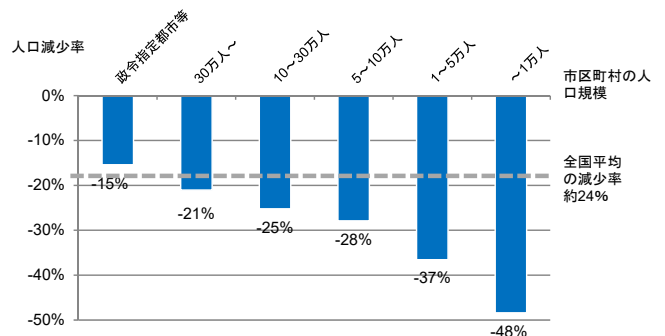
【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



人口増減割合別の地点数

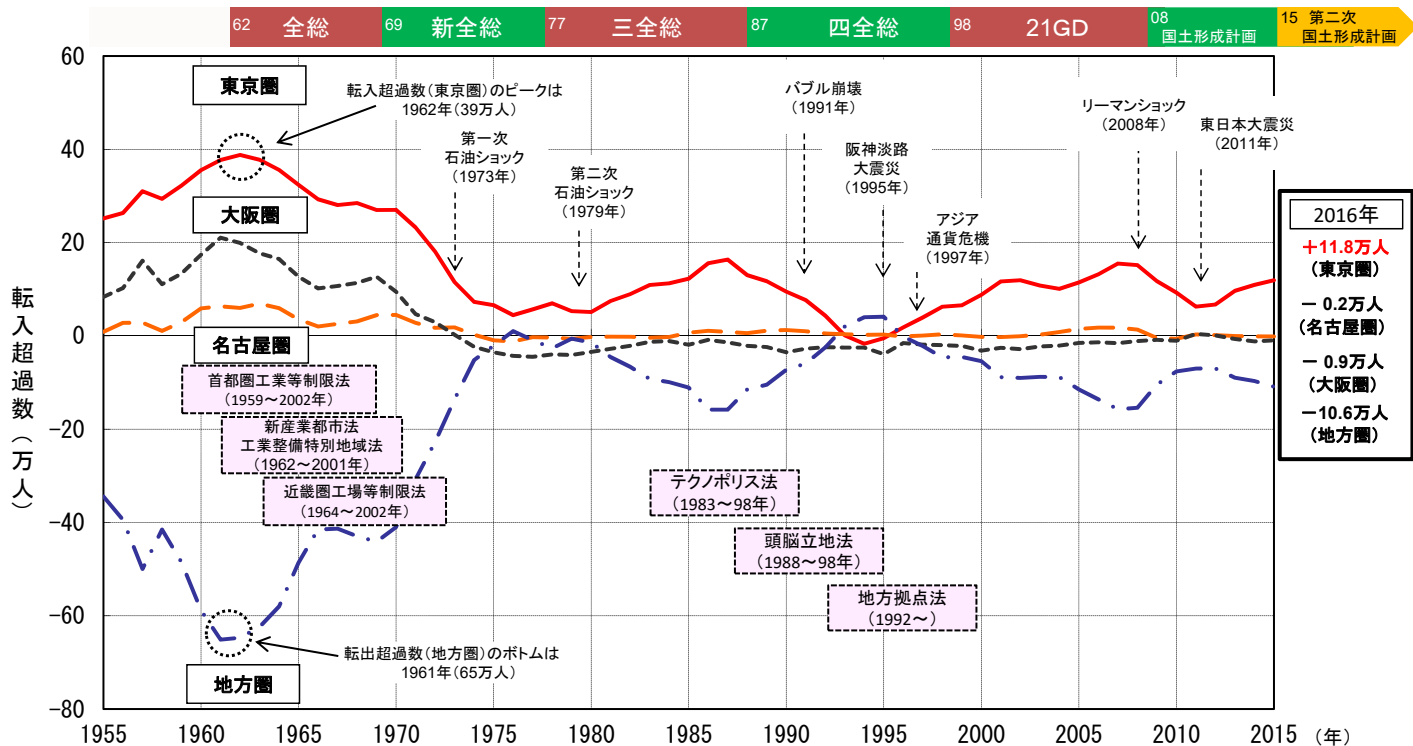


市区町村の人口規模別の人口減少率



(出典) 総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値作成。7

- 高度経済成長期には三大都市圏に人口が流入
- 1980年頃にかけて人口流入は沈静化したが、その後、バブル期にかけて東京圏に人口が流入
- バブル崩壊後は東京圏が一時的に転出超過となったが、2000年代には再び流入が増加傾向



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

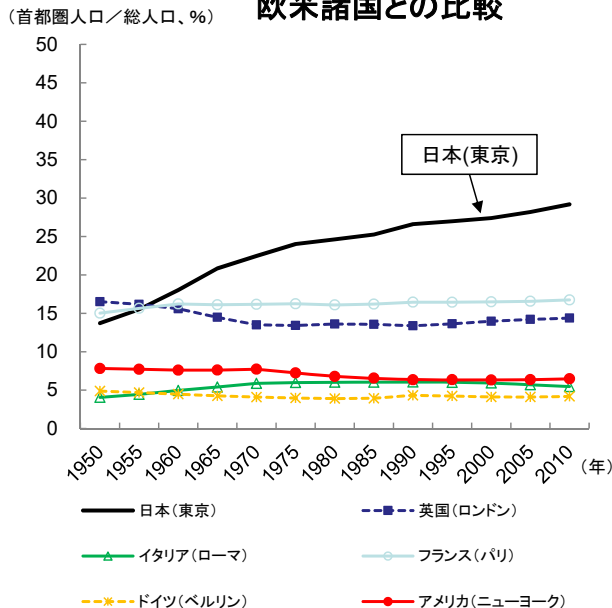
(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

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

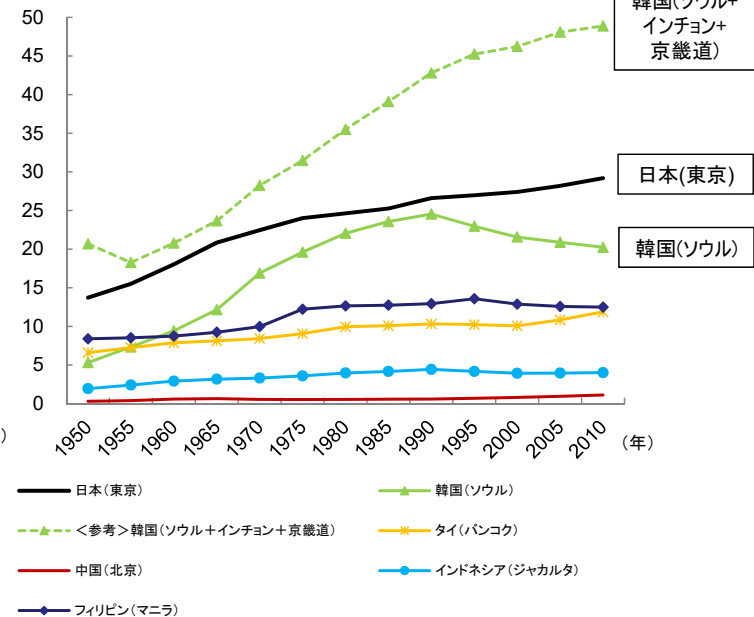
首都圏への人口集中の国際比較

○日本の首都圏の人口比率は、諸外国と比較して、高水準で推移

欧米諸国との比較



東アジア諸国との比較

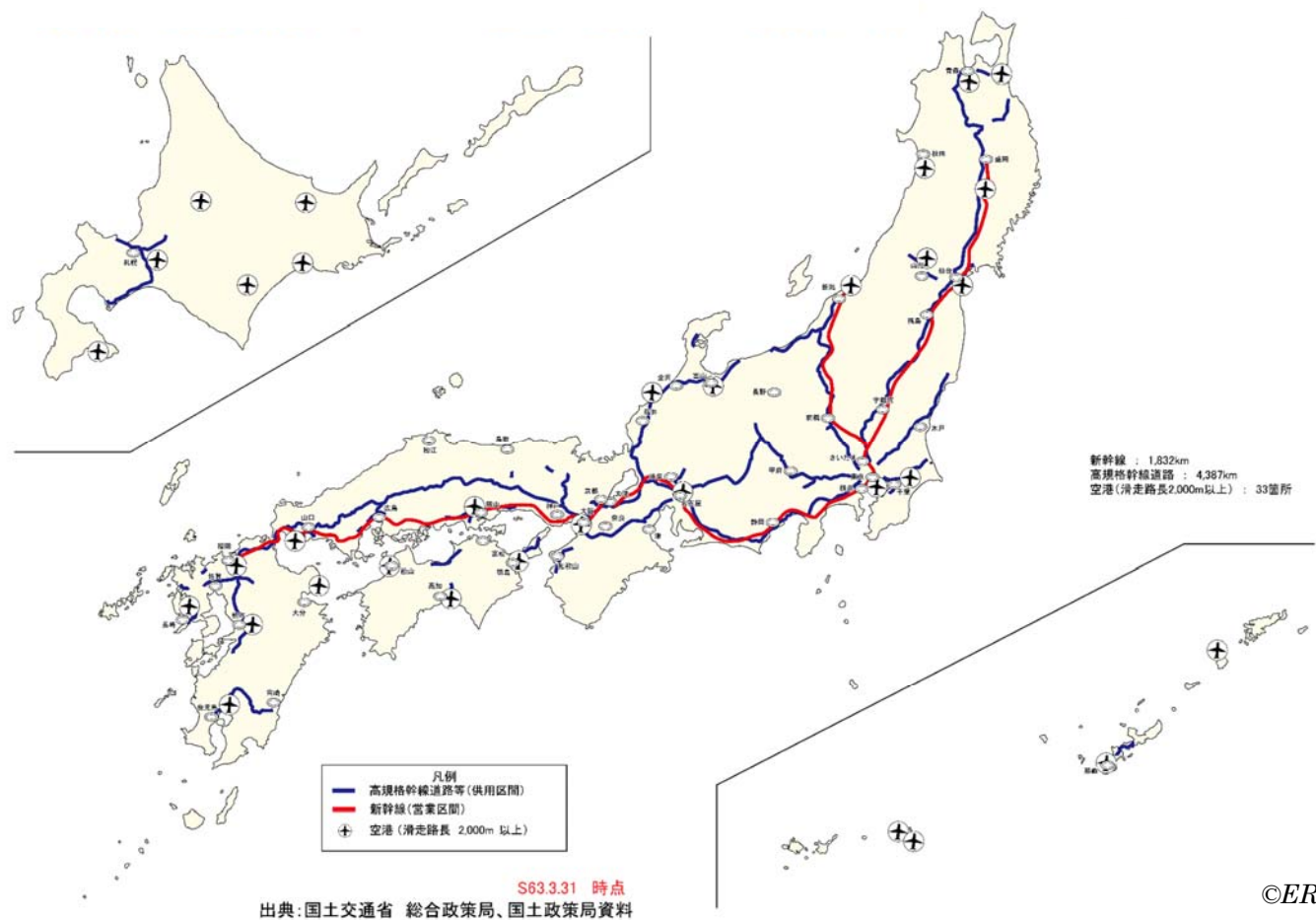


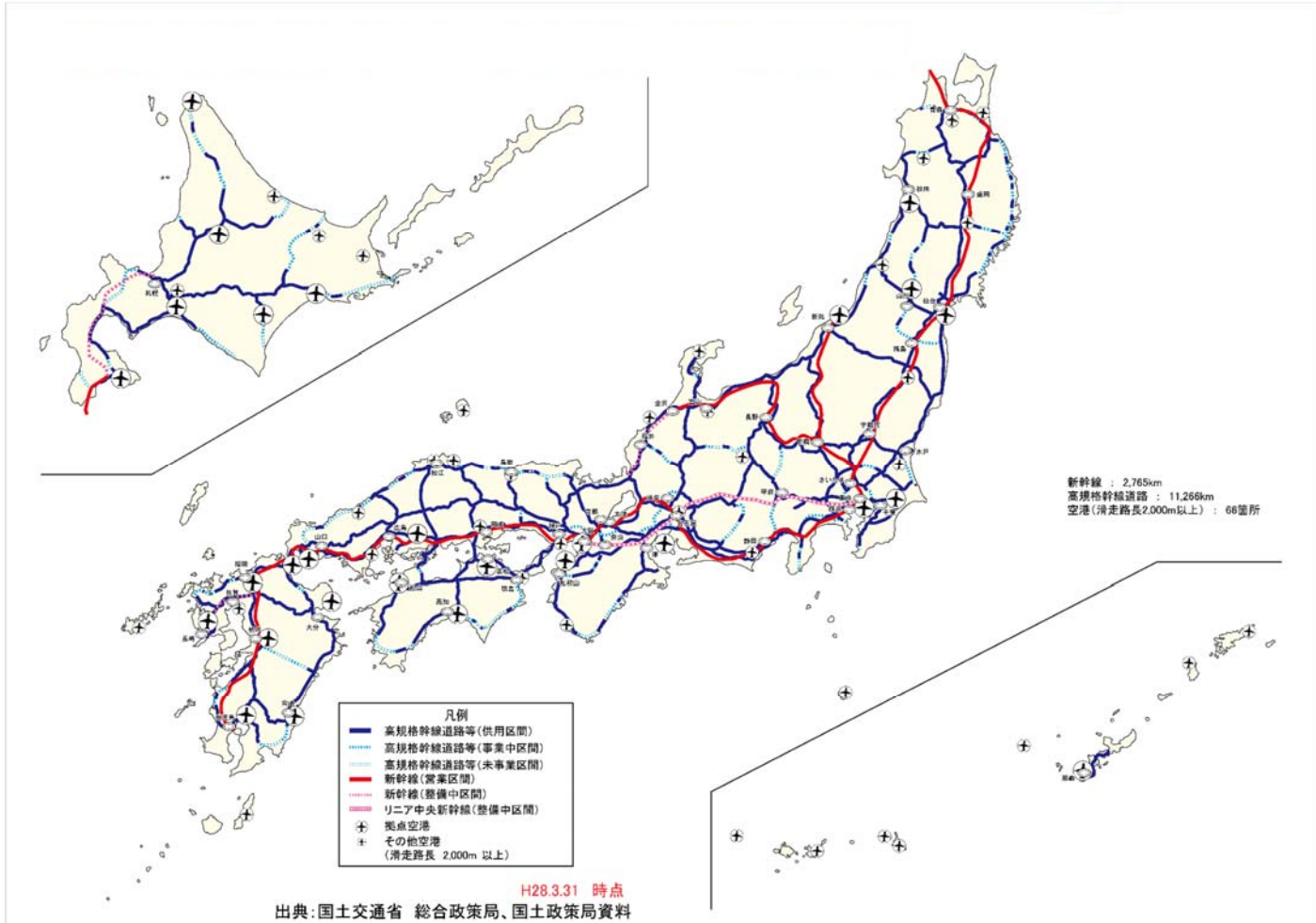
(備考) UN World Urbanization Prospects The 2011 Revisionより作成。

(注) 各都市の人口は都市圏人口。ドイツ(ベルリン)、韓国(ソウル)は都市人口。

日本(東京)の値は2005年国勢調査「関東大都市圏」の値。中心地(さいたま市、千葉市、特別区部、横浜市、川崎市)とそれに隣接する周辺都市が含まれている。

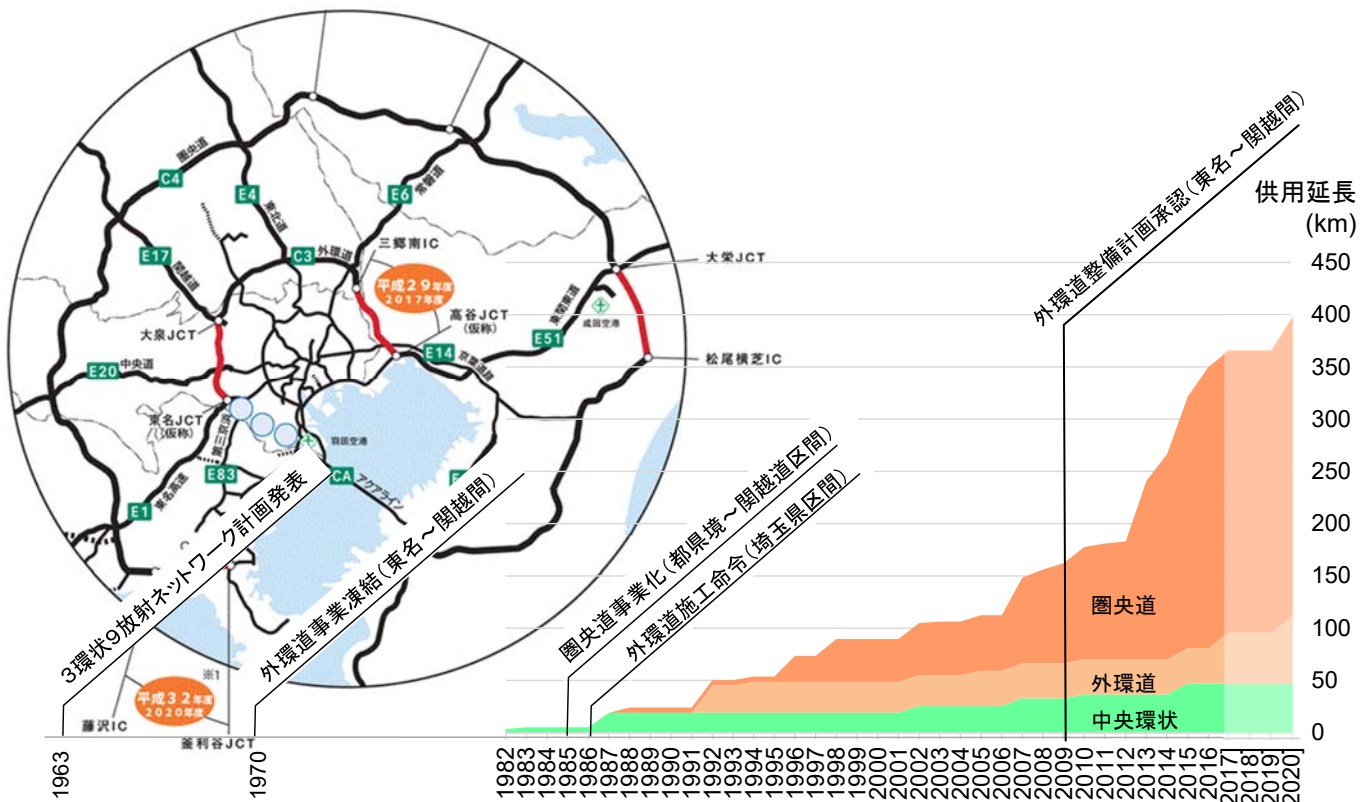
<参考> 韓国はKOSIS(韓国統計情報サービス)のソウル、インチョン、京畿道の合算値。





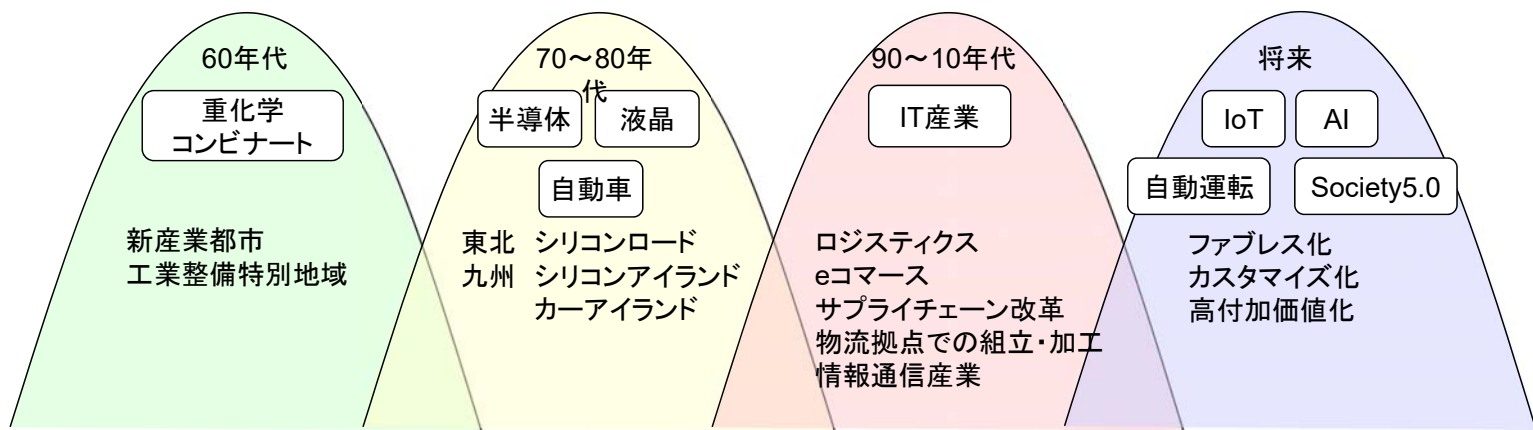
今後10年間はインフラの収穫期

首都圏3環状道路計画については、構想から20年近くを経てようやく一部区間が供用され始めたが、近年供用区間の延長は加速度的に伸び、350kmを超えるまでになった。



首都圏3環状道路整備延長の推移

産業構造の変化により重要度を増す「人流」



インフラに求められる輸送特性

一括大量輸送	ジャストインタイム輸送	少量・多品種輸送	高速・多頻度旅客輸送
港湾整備 臨海工業地帯開発 在来線の電化・複線化	高速道路 新幹線 コンテナ埠頭 空港のジェット化	高速道路網 環状道路 整備新幹線 情報通信 LCC	超電導リニア 高速道路網の充実 整備新幹線 高度情報通信

出典 国土交通省 国土政策局資料 14

首都直下地震、南海トラフ巨大地震の切迫

- 首都直下地震(M7クラス)の発生確率は、30年以内に70%程度
- 南海トラフ地震(M8~9クラス)の発生確率は、30年以内に70%程度

首都直下地震

- ・南関東では、1885年以降、M7程度の地震が5回発生(※)
- ・平均発生頻度は23.8年と推定され、今後30年以内に地震が発生する確率は70%程度と予想される
- ・次の地震の規模はM6.7~M7.2程度と推定される。

※1894年明治東京地震(M7.0)、1895年茨城県南部の地震(M7.2)、1921年茨城県南部の地震(M7.0)、1922年浦賀水道付近の地震(M6.8)、1987年千葉県東方沖(M6.7)

- 将来の地震発生の可能性
 地震の規模 : M6.7~7.2程度
 地震発生確率: 30年以内に、70%程度
 平均発生間隔: 23.8年

南海トラフ地震

- ・南海トラフでは約100~200年の間隔で大地震が発生
- ・前回の昭和東南海地震(1944年)、昭和南海地震(1946年)の発生から70年近くが経過し、次の大地震発生の可能性が高まっている。
- ・過去の南海トラフで発生した大地震は多様性があり、次の地震の震源域の広がりを正確に予測することは困難なため、南海トラフ全体を1つの領域として考え、評価した。

- 将来の地震発生の可能性
 地震の規模 : M8~9クラス
 地震発生確率: 30年以内に、70%程度
 平均発生間隔: 88.2年

○被害想定(主なもの)

- 地震の揺れによる被害
 - ・全壊家屋: 約17万5千棟
 - ・建物倒壊による死者: 最大 約1万1千人
 - ・揺れによる建物被害に伴う要救援者: 最大 約7万2千人
- 市街地火災の多発と延焼
 - ・焼失: 最大 約41万2千棟
- 死者数: 最大約2.3万人
- インフラ・ライフライン等の被害
 - ・電力: 被災直後は都区部の約5割が停電
 - ・道路: 都区部の一般道の復旧には1か月以上を要する見込み
 - ・鉄道: 地下鉄は1週間、私鉄・在来線は1か月程度、運行停止する可能性等
- 経済的被害
 - ・建物等の直接被害: 約47兆円、生産・サービス低下: 約48兆円

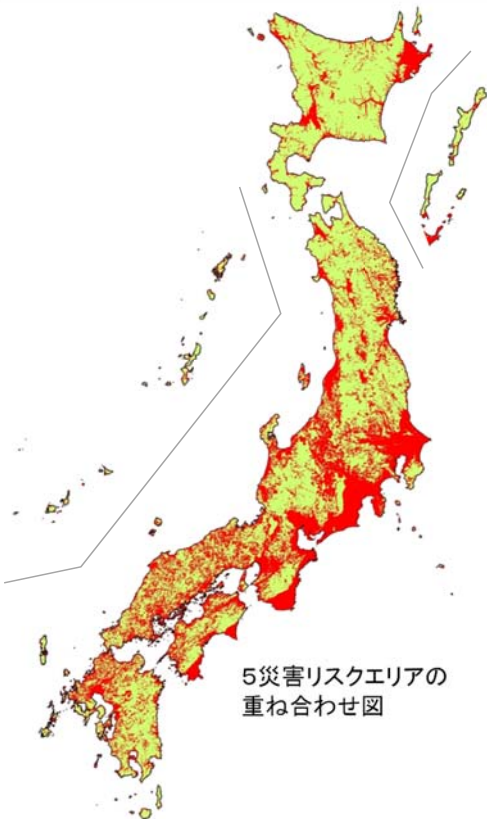
○被害想定(主なもの)

- 地震の揺れによる被害
 - ・揺れによる全壊家屋数: 約62万7千棟(基本ケース)
 - ・液状化による全壊家屋数: 約11万5千棟(基本ケース)
- 地震火災による焼失
 - ・焼失数: 約31万棟(冬・夕・風速8m/sのケース)
- 死者数: 最大約32.3万人
- インフラ・ライフライン等の被害
 - ・電力: 被災直後最大約2710万軒が停電
 - ・道路: 道路施設被害(路面損傷、沈下、法面崩壊、橋梁損傷等)は約3万~3万1千箇所発生(基本ケース)
 - ・鉄道: 鉄道施設被害(線路変状、路盤陥没等)は約1万3千箇所発生(基本ケース)等
- 経済的被害
 - ・資産等への被害【被災地】: 97.6兆円(基本ケース)
 - ・経済活動への影響【全国】: 35.1兆円(基本ケース)

資料: 地震発生確率は地震調査研究推進本部ウェブサイト(地震調査研究推進本部地震調査委員会が公表した評価)による。
 被害想定は、首都直下地震対策検討WG最終報告(平成25年12月)、南海トラフ巨大地震対策検討WG最終報告(平成25年5月)による。

災害リスク地域とリスク地域に居住する人口

- 災害リスク地域は全国に広がっており、国土の約35%が何らかの災害リスク地域となっている。
- しかし、災害リスクに曝される人口(2010年)は全体の70%以上であり、災害リスク地域に人口が偏っていることを示している。



対象災害	リスクエリア面積 (国土面積に対する割合)	リスクエリア内人口(2010) (全人口に対する割合)
洪水	約20,000 km ² (5.3%)	3,671 万人(28.6%)
土砂災害	約59,200 km ² (15.7%)	613 万人(4.9%)
地震災害(震度被害)	約44,300 km ² (11.7%)	5,888 万人(46.3%)
地震災害(液状化被害)	約48,700 km ² (12.9%)	5,743 万人(44.8%)
津波災害	約19,000 km ² (5.0%)	2,610 万人(20.4%)
5災害いずれか	約131,400 km² (34.8%)	9,442 万人(73.7%)

注) 1. 各災害のリスクエリア定義

【洪水】: 国土数値情報の「浸水想定区域データ」より、浸水深が「>0」となるエリア。

【土砂災害】: 国土数値情報の「土砂災害危険箇所データ」のうち、土石流、地すべり、急傾斜地崩壊に関する危険区域等のエリア。一部、点データや線データが含まれることから、各箇所の全国的な平均面積を踏まえて面データに変換した。

【地震災害(震度被害)】: 地震調査研究推進本部が公表している「確率論的地震動予測地図」における、30年間で震度6弱以上となる確率が25%以上となるエリア。

【地震災害(液状化被害)】: 日本の地形・地盤デジタルマップの微地形区分メッシュとメッシュ傾斜から、学術的に液状化の危険性が高いとされているメッシュを抽出したエリア。

【津波災害】: 簡易な数値計算で算出した津波浸水エリア。津波防災地域づくり法に基づく「津波浸水想定」が未だ全国で設定されていないため、簡易な想定で代用している。

2. リスクエリア内人口は、2010年国勢調査地域メッシュ統計(総務省提供)の人口分布からリスクエリアに重なるメッシュ(1km)の人口を抽出した。メッシュ内にリスクエリアの境界がある場合は、面積按分を用いた。

第二次国土形成計画(全国計画)~本格的な人口減少社会に正面から取り組む国土計画~国土交通省

- 計画期間: 2015年~2025年(2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の前後にわたる「日本の命運を決する10年」)
- 国土づくりの目標とすべき我が国の将来像

- ①安全で、豊かさを実感することのできる国
- ②経済成長を続ける活力ある国
- ③国際社会の中で存在感を発揮する国

国土を取り巻く時代の潮流と課題

- ・急激な人口減少、少子化
- ・異次元の高齢化の進展
- ・変化する国際社会の中で競争の激化
- ・巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ・食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ・ICTの劇的な進歩等技術革新の進展

国民の価値観の変化

- ・ライフスタイルの多様化(経済志向、生活志向)
- ・共助社会づくりにおける多様な主体の役割の拡大・多様化
- ・安全・安心に対する国民意識の高まり

国土空間の変化

- ・低・未利用地や荒廃農地、空き家、所有者の所在の把握が難しい土地等の問題顕在化
- ・森林の持続的な管理
- ・海洋環境及び海洋権益の保全、海洋資源の利活用、離島地域の適切な管理

国土の基本構想

「対流促進型国土」の形成: 「対流」こそが日本の活力の源泉

- ・「対流」とは、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き
- ・「対流」は、それ自体が地域に活力をもたらすとともに、イノベーションを創出
- ・地域の多様な個性が対流の原動力であり、個性を磨くことが重要

「対流促進型国土」を形成するための重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

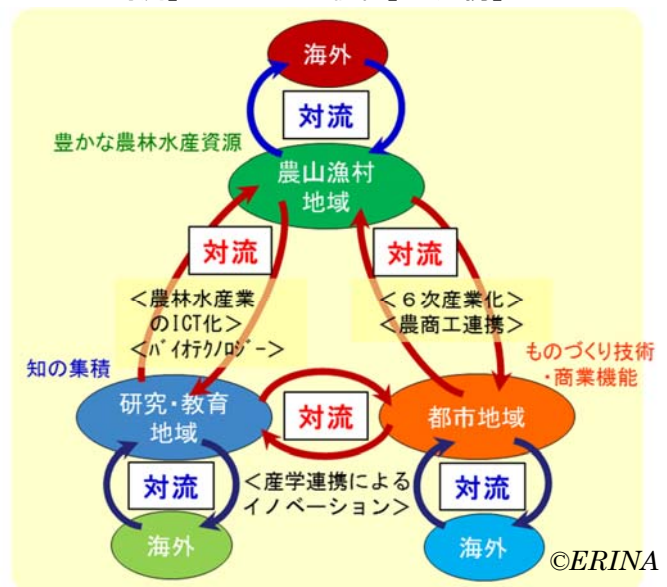
- ・「コンパクト」にまとめ、ネットワークでつながる
- ・医療、福祉、商業等の機能をコンパクトに集約
- ・交通、情報通信、エネルギーの充実したネットワークを形成
- ・人口減少社会における適応策・緩和策を同時に推進

東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

- ・東京一極滞留を解消し、ヒトの流れを変える必要
- ・魅力ある地方の創生と東京の国際競争力向上が必要

都市と農山漁村の相互貢献による共生

「対流」のイメージ: 「個性」と「連携」



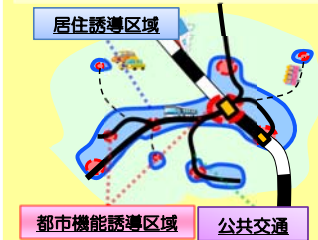
「対流促進型国土」形成のための具体的方向性①

ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

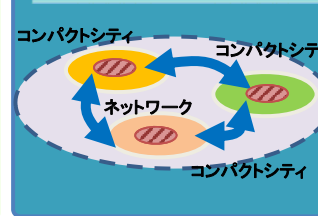
個性ある地方の創生

- 知恵を絞って地域の将来像を構造的に考えることが重要
- 地域消費型産業の生産性向上
- 地域資源を活かした産業の強化、海外展開
- 「地域発イノベーション」の創出、「起業増加町」の醸成
- 「人の対流」の推進：移住・住み替え、二地域居住

コンパクトシティの形成



連携中核都市圏の形成



小さな拠点の形成



※上記は例示であり、地域の実情に応じて様々な拠点の形があり得る。

活力ある大都市圏の整備

- イノベーションを生む創造の場としての機能向上
- 災害に強い大都市圏の形成
- 急増する高齢人口への対応
- 安心して子どもを産み育てるための環境整備

知的対流拠点の形成によるイノベーションの創出
＜ナレッジキャピタル(大阪)＞

「医・職・住」近接のスマートウェルネス住宅・シティ
(千葉県柏市豊四季台地区)

コラボオフィス
ナレッジオフィス
ナレッジサロン

特別養護老人ホーム
特別養護老人ホーム
特別養護老人ホーム

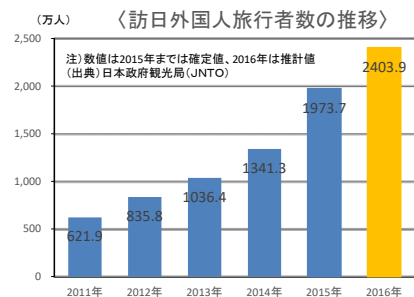
【医療・介護・福祉施設】
○サービス付き高齢者向け住宅
○訪問看護センター
○24時間訪問介護事業所
○小規模多機能型居宅介護事業所
○在宅療養支援診療所

○自治体各部署の主治医診療所
○地域包括支援センター
○児童養育施設
○薬局

(出典) ナレッジキャピタルHP

グローバルな活躍の拡大

- 海外から投資を呼び込む事業環境の整備
- アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込むゲートウェイ機能の強化
- リニア中央新幹線による「スーパー・メガリージョン」形成の構想づくり
- 日本海・太平洋2面活用型国土の形成
- 2020年以後を見通し、観光立国に対応した国土づくり



「対流促進型国土」形成のための具体的方向性②

安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤

災害に対し粘り強しなやかな国土の構築

- ハード対策とソフト対策の適切な組合せ
- 都市の防災・減災対策の推進
- 多重性・代替性の確保による災害に強い国土構造
- 自助、共助とそれらを支える公助の強化
- 東日本大震災の被災地の復興と福島再生

土地の有効利用と防災・減災を両立

津波リスクエリア
土砂災害リスクエリア

火山観測体制の強化
地磁気観測
火山ガス観測

国土の適切な管理による安全・安心で持続可能な国土の形成

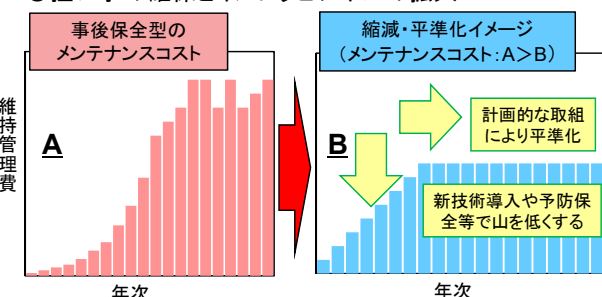
- 農地・森林の保全と多面的機能の発揮
- 美しい景観や自然環境等の保全・再生・活用
- 低・未利用地、空き家の所有から有効利用へ
- 複合的な効果と国土の選択的利用
- 多様な主体による国土の国民的経営

無電柱化による美しい街並み
防災・減災と自然環境の再生を両立

(埼玉県川越市)

国土基盤の維持・整備・活用

- 「ストック効果」の最大限の発揮
- 「選択と集中」の下での計画的な社会資本整備(安全安心インフラ、生活インフラ、成長インフラ)
- メンテナンスサイクルの構築による戦略的メンテナンス
- 国土基盤を「賢く使う」
- 担い手の確保とインフラビジネスの拡大



「道の駅」の更なる機能発揮のための取組

「道の駅」の機能: 休憩、情報発信、地域連携

(写真左) 全国モデル「道の駅」とみうら (千葉県南房総市)
観光資源(びわ等)をパッケージ化、地域の伝統・文化の継承

道路を賢く使う取組

実容量不揃いのイメージ
構造は片側2車線であるが「サグ部」が存在

サグ部(勾配の変化部)

実際に流せる交通容量を表した構造イメージ(実容量1車線)

実容量の不揃いをなくす(3車線=実容量2車線)

「対流促進型国土」形成のための具体的方向性③

国土づくりを支える参画と連携

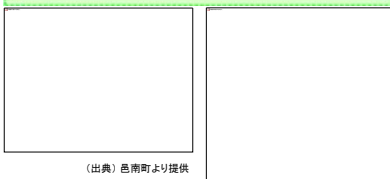
地域を支える担い手の育成

- 地域の教育機関の役割
- 地域内外の人材の育成・活用
- 若者、女性、高齢者、障害者の参画等

高知大学地域協働学部

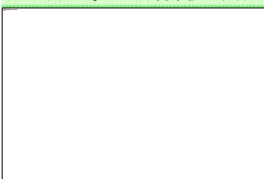
- ・平成27年4月設置
- ・学生定員：60名
- ・専任教員：24名

「耕すシェフ」研修制度(島根県邑南町)



(出典) 邑南町より提供

沖縄古民家再生職人養成カレッジ (NPO法人 島の風(沖縄県伊是名村))



広域地方計画の策定

- 全国計画を踏まえて、8つの広域ブロックごとに、平成28年3月に計画策定(大臣決定)
- 各広域ブロックの自立的な発展と相互の交流・連携
- 各広域ブロックの独自性を活かし、特色ある地域戦略を描く



(北海道、沖縄県は、それぞれ北海道総合開発計画及び沖縄振興計画を策定)

共助社会づくり

- 地域磨きと地域資源を活用した内発的発展
- 地域内循環による資金の確保とソーシャルビジネスの推進
- 多様な主体の連携や「人の対流」の活用による共助社会づくり

地域コミュニティの維持・再生 (NPO法人 雪のふるさと安塚(新潟県上越市))

都市と農山漁村の対流 (NPO法人 えがおつなげて(山梨県北杜市))

地域の約8割の世帯がNPOの会員となり、旧町民会館を拠点として多彩な生活サービスを展開

地域行事支援(世代間交流)



観光客用施設(地域間交流)



復活した棚田から生産された純米酒

間伐材の活用

(出典) NPO法人えがおつなげてHP

横断的な視点

- 時間軸の設定
- ICT等の技術革新やイノベーションの導入
- 民間活力の活用

国土利用計画との連携

- 国土利用計画法に基づき、国土形成計画と一体のものとして第五次計画(全国計画)を策定

国土の利用区分ごとの規模の目標 (万ha)

	平成24年	平成37年
農地	455	440
森林	2,506	2,510
原野等	34	34
水面・河川・水路	134	135
道路	137	142
宅地	190	190
その他	324	329
合計	3,780	3,780

国土利用の基本方針

- ・適切な国土管理を実現
- ・自然環境・美しい景観を保全・再生・活用
- ・安全・安心を実現

日本海・太平洋2面活用型国土(広域ネットワークの代替性・多重性確保)

- 平成23年3月11日の、東日本大震災の発災後、太平洋側のインフラが使用不可能となる中、日本海側や内陸部のインフラが重要な役割を果たした。
- 道路、鉄道、港湾については、日本海側や内陸部の軸が利用できたことで、救援物資等の輸送ルートが確保された
- 空港については、仙台空港が使用不能となる中、内陸に位置する花巻、山形、福島等の3空港を活用することにより、救援機の活動や、高速道路、新幹線不通の間の代替輸送拠点として効果を発揮した。

多様なモードの活用による輸送



図1 被災後のガソリン・軽油の輸送状況

日本海側・内陸部の軸等の活用による代替性の確保

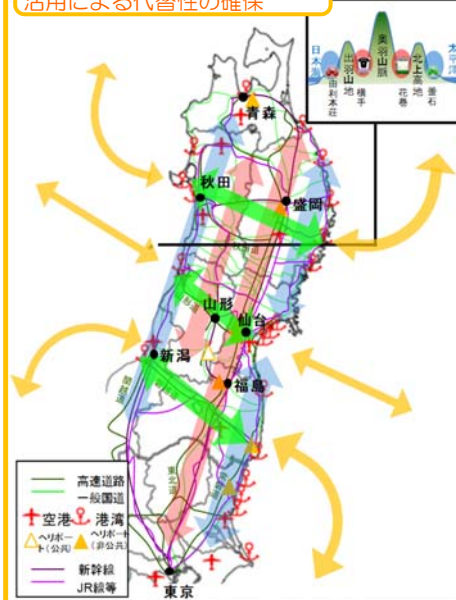


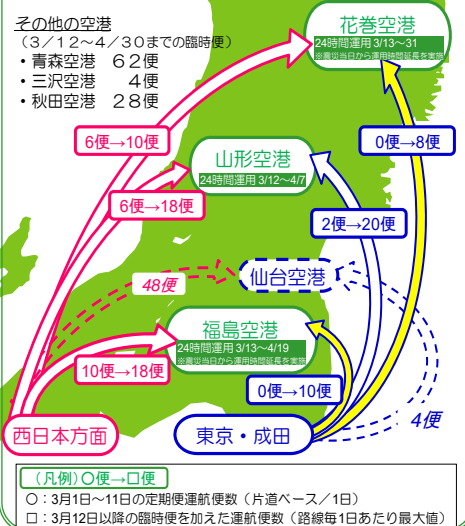
図2 広域交通基盤の代替性・多様性のイメージ

代替輸送拠点としての機能発揮

高速道路や新幹線に代わり、合計2028便の臨時便(4月30日までの実績：片道ベース、仙台空港民航再開後の臨時便含む)の運航に対応

その他の空港(3/12~4/30までの臨時便)

- ・青森空港 62便
- ・三沢空港 4便
- ・秋田空港 28便



(凡例) ○便→□便

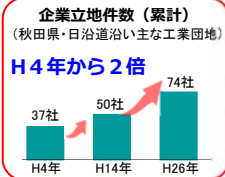
- ：3月1日~11日の定期便運航便数(片道ベース/1日)
- ：3月12日以降の臨時便を加えた運航便数(路線毎1日あたり最大値)

図3 震災前後の空港運行便数の変化

日本海・太平洋2面活用の強化

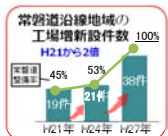
- 輸送ルートの多重化等、大規模災害時における代替性（リダンダンシー）の確保
- 港湾や空港の機能強化による国際物流の効率化
- 震災対策の強化、日本海側と太平洋側等の広域連携強化

【日本海沿岸自動車道の順次開通による企業進出】



航空機内装品の世界トップメーカーも進出
（新潟県村上市）
紙おむつ工場稼働（H26.4）（山形県酒田市）

【太平洋側の自動車産業集積】



輸送用機器出荷額（東北7県）
H25年度：1.8兆円→
H29年度（目標）：2.2兆円※

※ 出典：とうほく自動車関連産業振興ビジョン（とうほく自動車産業集積連絡会議）

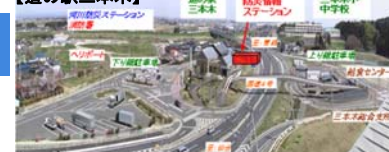
出典：国土交通省 東北広域地方計画 概要

震災対策の強化と日本海側と太平洋側等の広域連携強化

◆太平洋側、日本海側の2軸を活かした広域的な連絡体制の構築、災害に強い防災拠点の形成、非常時にも対応可能な港湾機能確保に取り組むとともに、道の駅やサービスエリア、パーキングエリアにおける防災機能の強化を図る。

【道の駅三本木】

道の駅における防災機能強化の取組



出典：東北地方整備局



「遠野野の丘」は、震災時に沿岸部津波被災地への中間基地として活躍し、その取り組みを受けて、全国モデル「道の駅」に指定されている。

新潟県における日本海国土軸の強化



出典：新潟県

出典：国土交通省 東北圏広域連携プロジェクト 概要

日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進

日本海・太平洋2面活用型国土の形成

対岸諸国の経済発展の取込

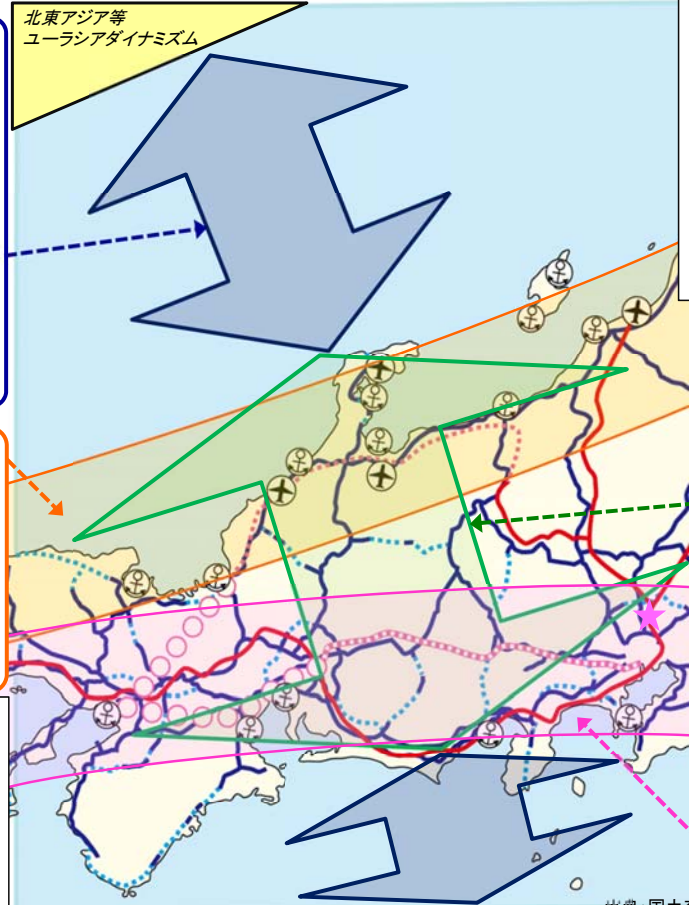
- 日本海側各港湾の役割明確化と施策の集中による、日本海側港湾のさらなる競争力強化
- 近海高速海上交通ネットワークの形成
- アジアにおけるユニットロードハブの形成
- シベリアランドブリッジに対し、シームレスにつながる複合一環流通体制の整備

日本海側の対応

- クルーズ船の日本海側港湾への寄港
- LCCの参入促進等による地方空港の振興
- 日本海側を結ぶ高速道路や整備新幹線の整備の進展

- 高規格幹線道路等（供用区間）
- 高規格幹線道路等（事業中・計画区間）
- 新幹線（営業区間）
- 新幹線（事業中区間）
- リニア中央新幹線（計画区間）
- 港湾（重要港湾以上）
- 空港（滑走路長 2,000m以上）

北東アジア等
ユーラシアダイナミズム



<日本海側空港・港湾から北東アジアへの人・物流>

- 【空港（人流）】
- 新潟空港～ハバロフスク（7便/週）
 - 新潟空港～ウラジオストク（7便/週）
- 【港湾（物流）】
- コンテナ航路
 - ・新潟港～ザルビノ（0.5便/週）
 - ・伏木富山港～ポストーチヌイ（0.5便/週）
 - RORO航路
 - ・伏木富山港～ウラジオストク（2便/週）

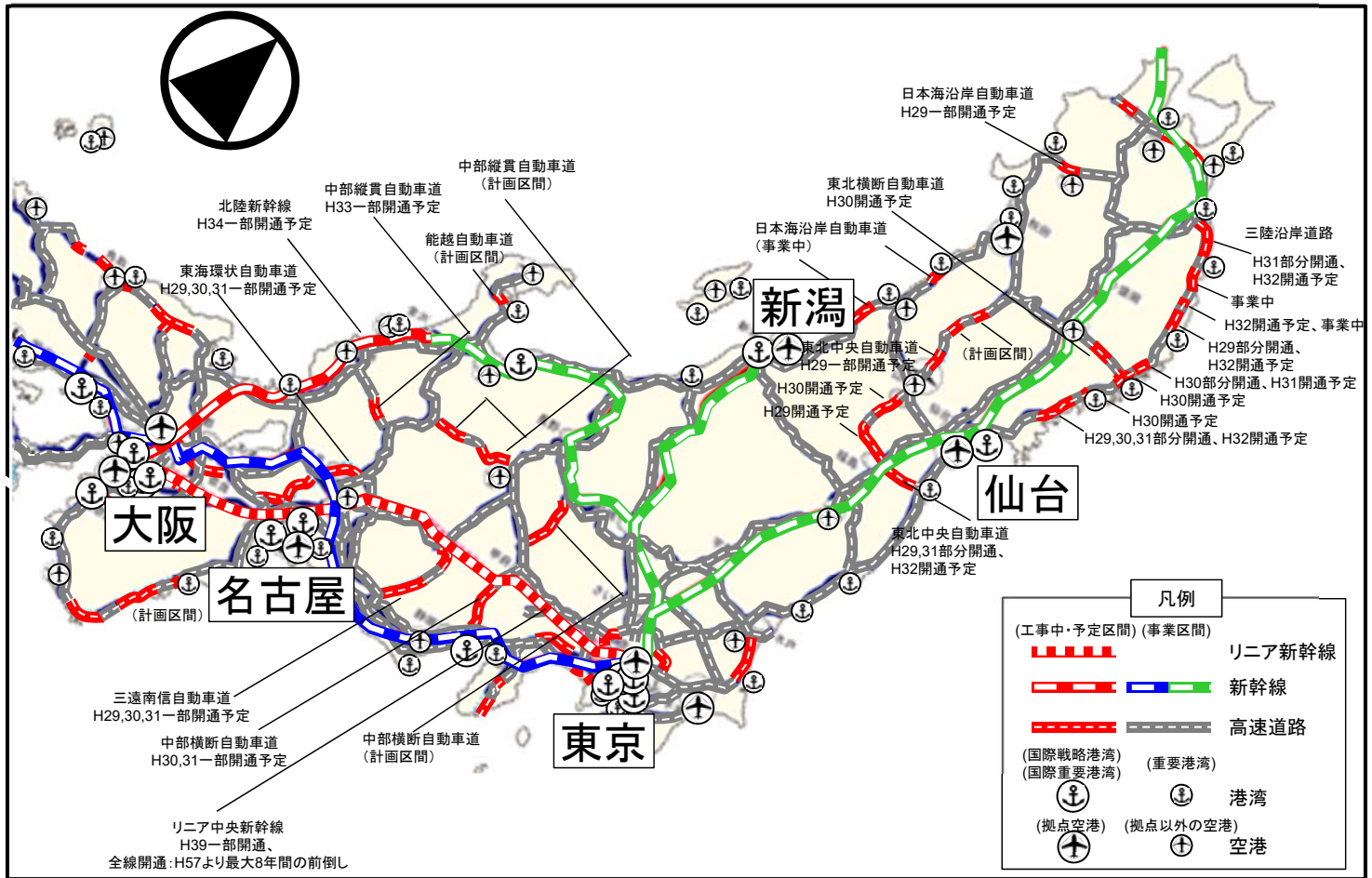
日本海側と太平洋側の連携

- 日本海側と太平洋側を結ぶ高速道路や整備新幹線の進展
- 従来の広域ブロック相互間の枠を超えた多様なモードを活用した連携の強化
- リダンダンシーの確保

太平洋側の対応

- パナマ運河拡張への対応
- さいたま新都心一国の機関の集積

出典：国土交通省 総合政策局資料より国土政策局作成



超電導リニアによる国土構造の变革

- **リニア中央新幹線(時速500kmを超える人類初の超電導リニア)によって我が国の高速交通ネットワークは飛躍的な進化を遂げる。**
- **東京～大阪間は1時間(山手線1周に相当)で結ばれ、超高速大量輸送時代を迎える。**



- 2027年(おおよそ10年後) 品川～名古屋間開業
- その約10年後 名古屋～大阪間開業
- 全線開業を最大8年前倒しするための財政投融资の活用について、先の国会にて関係法令を改正(平成28年11月)

国土形成計画における位置づけ

新たな国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定)(抜粋)

第1部 計画の基本的考え方

第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

(3) グローバルな活躍の拡大

④ リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成

(スーパー・メガリージョンの新たな可能性の発揮)

リニア中央新幹線の整備は、(…略) 国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、(…略…) 世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される(…略)

第2部 分野別施策の基本的方向

第1章 地域の整備に関する基本的な施策

第1節 対流の促進とコンパクト+ネットワークの構築

(5) スーパー・メガリージョンの形成

スーパー・メガリージョンの形成に向けては、効果を最大化し、それを全国に波及させることを目的に、スーパー・メガリージョン構想の検討を行い、それに基づく施策を推進する。

26

国会における安倍総理のご発言

第192回国会 安倍内閣総理大臣所信表明演説

五 地方創生

財政投融資を活用し、リニア中央新幹線の全線開業を最大八年間前倒します。整備新幹線の建設も加速し、東京と大阪を大きなハブとしながら、全国を一つの経済圏に統合する「地方創生回廊」を整えます。それぞれの地方が、自らのアイデアで、自らの未来を切り拓く。自治体による地方創生への挑戦を、新しい交付金によって応援します。

第192回国会 衆議院本会議(平成28年9月28日) 安倍内閣総理大臣答弁

「リニア中央新幹線については、…この全線開業により、三大都市圏が一時間で結ばれ、人口七千万人の世界最大の巨大な都市圏が形成されます。我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものであります。」

リニア中央新幹線の概要



	品川・名古屋間※1	東京・大阪間※2
路線延長 (km)	286	438
所要時分 (分)	40	67
建設費 (億円)	55,235.5	90,300
JR東海の 想定開業年次	2027年(平成39年)	2045年(平成57年) より最大8年間前倒し※3

※1 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による
 ※2 中央新幹線(東京都・大阪市内)調査報告書(H21.12.24)による
 ※3 財政投融资の活用による
 ※4 JR東海資料による(リニア各駅停車の場合、停車時間を除く。)

<中央新幹線の整備計画>

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額(車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市付近、奈良市付近

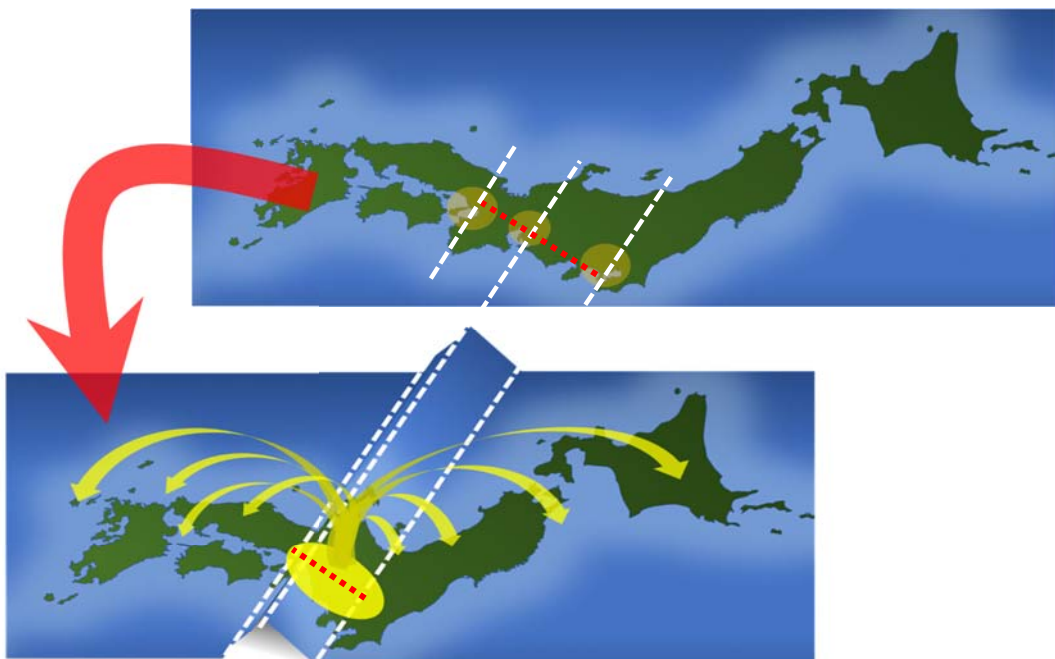
(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

【※輸送需要量】

- 現状(2005年)
東海道新幹線: 442億人キロ/年
- ↓
- リニア開業後(2045年): 661億人キロ/年
 (リニア中央新幹線: 408億人キロ/年)
 (東海道新幹線: 254億人キロ/年)

(注) 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会答申による

超電導リニアによる国土構造の变革



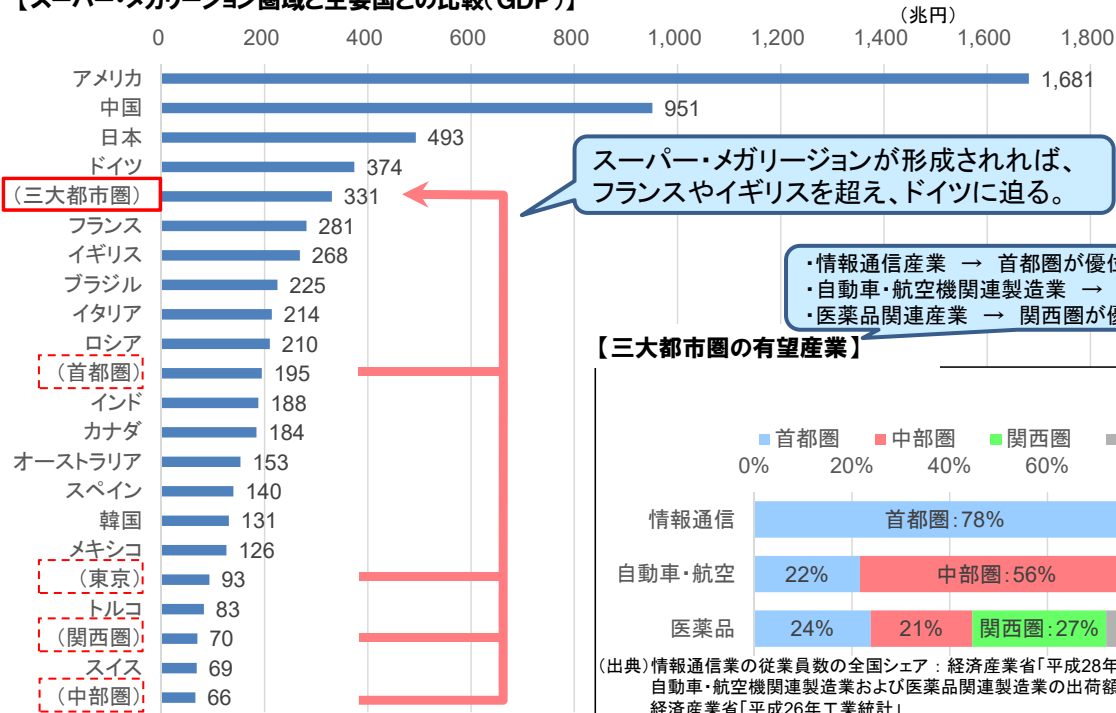
東京～大阪間が約1時間... 山手線1周に相当



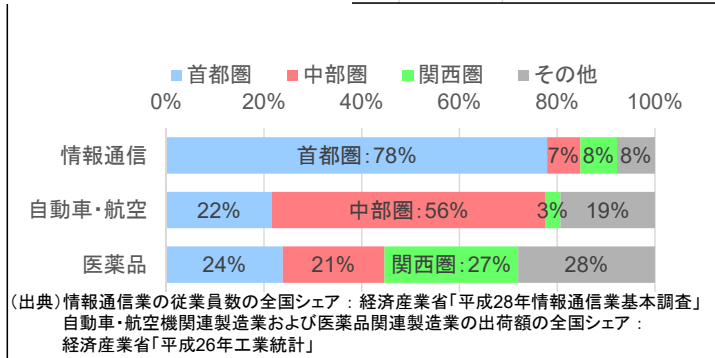
- ① 三大都市圏が一体化: 三大都市圏の移動が都市内移動へ
- ② 日本列島の東西時間距離が大幅に短縮

スーパー・メガリージョンの形成

【スーパー・メガリージョン圏域と主要国との比較(GDP)】



【三大都市圏の有望産業】



(出典)「平成25年度県民経済計算について」(内閣府経済社会総合研究所)等