

# 国土のグランドデザイン2050

---

～対流促進型国土の形成～

国土交通省

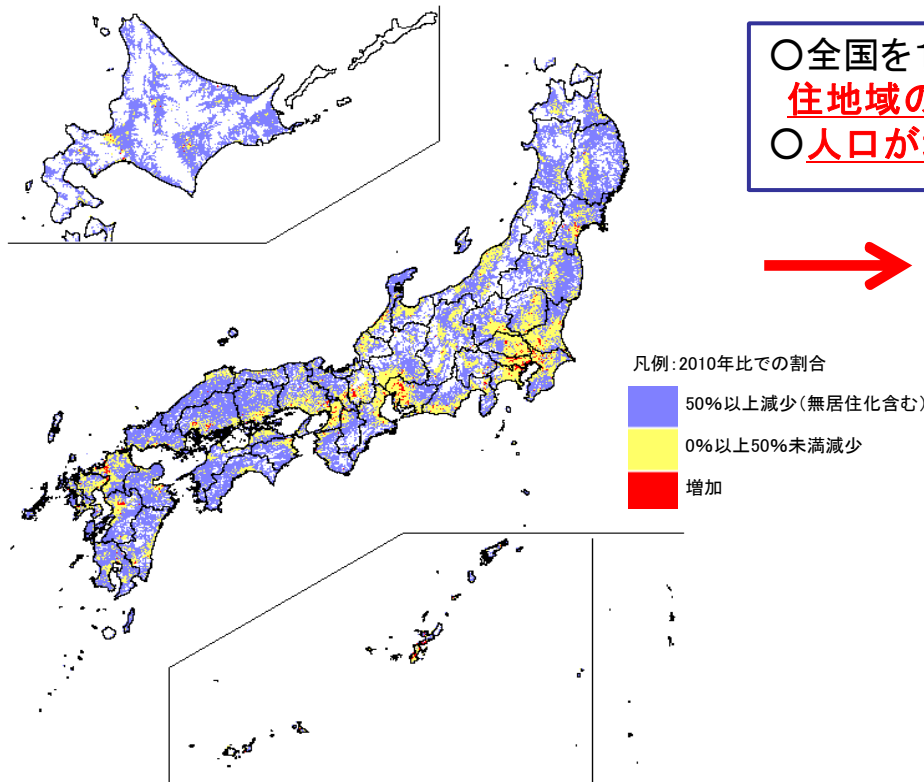
平成26年7月

- 本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有
- 2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示す

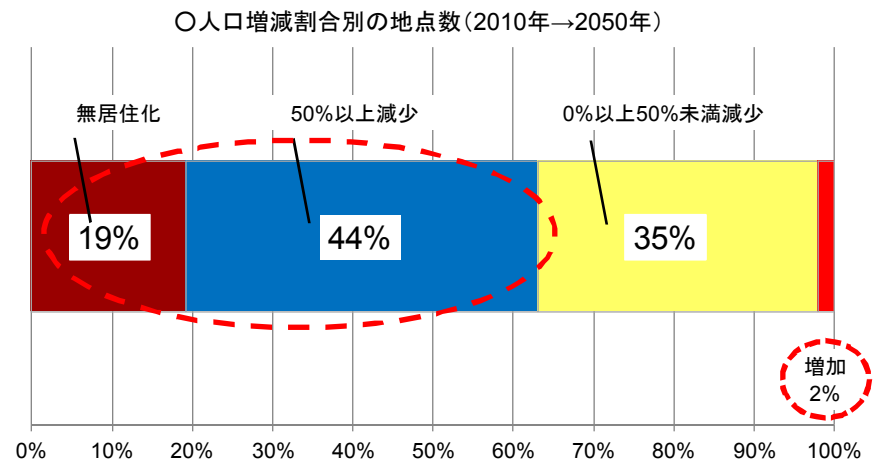
## 時代の潮流と課題

- ①急激な人口減少、少子化
- ②異次元の高齢化の進展
- ③都市間競争の激化などグローバル化の進展
- ④巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ⑤食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ⑥ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



- 全国を1km<sup>2</sup>のメッシュで見ると、**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。2割は人が住まなくなる。**
- 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。**



キーワードは**コンパクト+ネットワーク**

## コンパクト+ネットワークの意義・必要性

### ① 質の高いサービスを効率的に提供

- ・人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためにはコンパクト化が不可欠
- ・しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小
- ・このため、ネットワーク化により都市機能に応じた圏域人口を確保

### ② 新たな価値創造

- ・人・モノ・情報の高密度な交流が実現し、イノベーションを創出

➡ コンパクト+ネットワークにより、**国全体の「生産性」を高める国土構造**

## 多様性と連携による国土・地域づくり

- ① 各地域が「**多様性**」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
- ② 複数の地域間の「**連携**」により、人・モノ・情報の交流を促進

- ・「**多様性と連携**」を支えるのが**コンパクト+ネットワーク**
- ・コンパクト+ネットワークは、**交通革命**、**新情報革命**を取り込み、距離の制約を克服するとともに、**実物空間と知識・情報空間を融合させる**
- ・交流は、それぞれの地域が多様であるほど活発化(→**対流**)
- ・**対流のエンジンは多様性(温度差(地域間の差異)がなければ対流は起こり得ない)** → 常に多様性を生み出していく必要

## 国土づくりの3つの理念

多様性  
「ダイバーシティ」

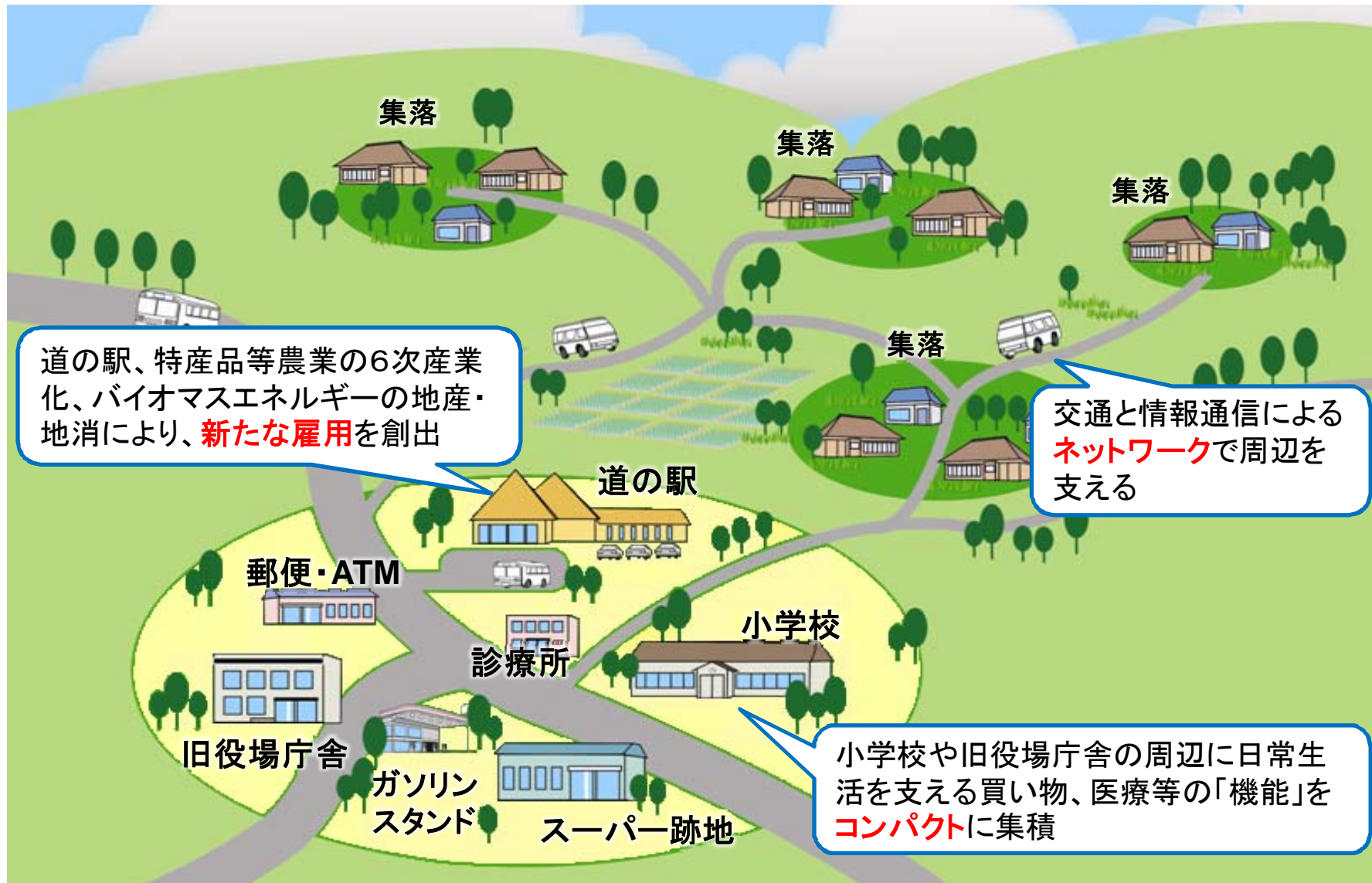
連携  
「コネクティビティ」

災害への粘り強くしなやかな対応  
「レジリエンス」

## 基本戦略

- (1) 「**小さな拠点**」と、**高次地方都市連合等**
- (2) 攻めの**コンパクト**・**新産業連合**・**価値創造**の場づくり
- (3) **スーパー・メガリージョン**の形成
- (4) **日本海・太平洋2面活用型国土**
- (5) 国の光を觀せる**観光立国**
- (6) 田舎暮らしの促進による**地方への人の流れの創出**
- (7) **コミュニティの再構築**(**スマートウェルネス住宅・シティ**)
- (8) 美しく、災害に強い**国土**
- (9) **インフラを賢く使う**
- (10) 民間活力や技術革新を取り込む**社会**
- (11) **国土・地域の担い手づくり**
- (12) 戦略的サブシステムの構築も含めた**エネルギー制約・環境問題への対応**

○商店、診療所など、日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を形成し、周辺集落と交通ネットワークで結ぶことにより、持続可能な地域づくりを推進。(約5千箇所程度)



- 「コンパクト」にしていくだけでは都市圏の機能の維持は困難。
- 地域の人々の暮らし・生活を守り、地域が成長していくため、**地方都市が連携する「コンパクト」**  
**+「ネットワーク」**により圏域を拡大することで解決。(全国60～70箇所程度)

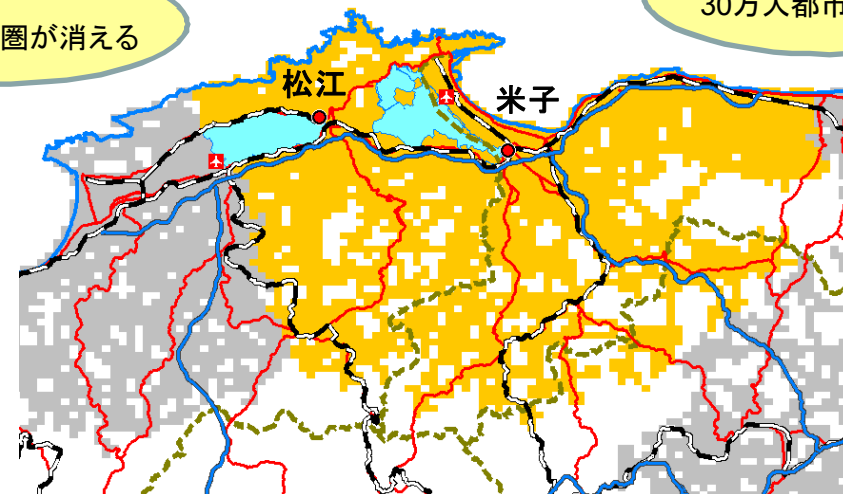
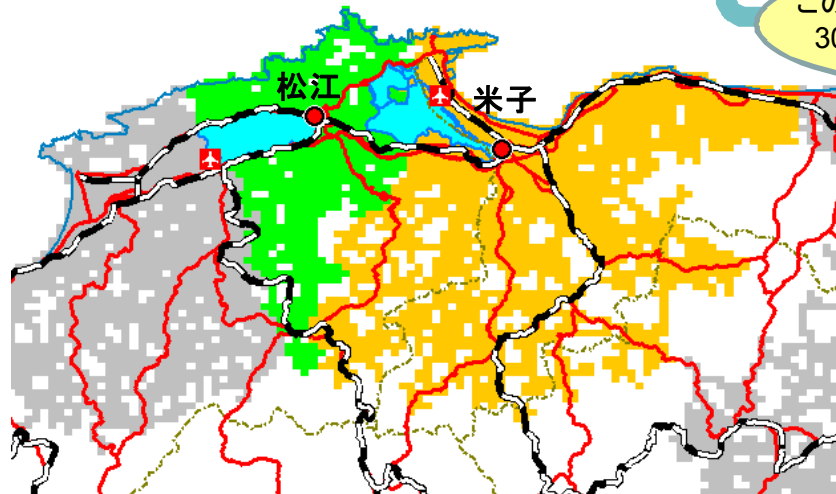
### 高速道路の活用による松江・米子都市圏※1の変化

【高速道路を活用しない】

都市圏の 中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年※2	2050年※3
松江市	22.0	15.6
米子市	32.6	<b>20.9</b>

【高速道路を活用】

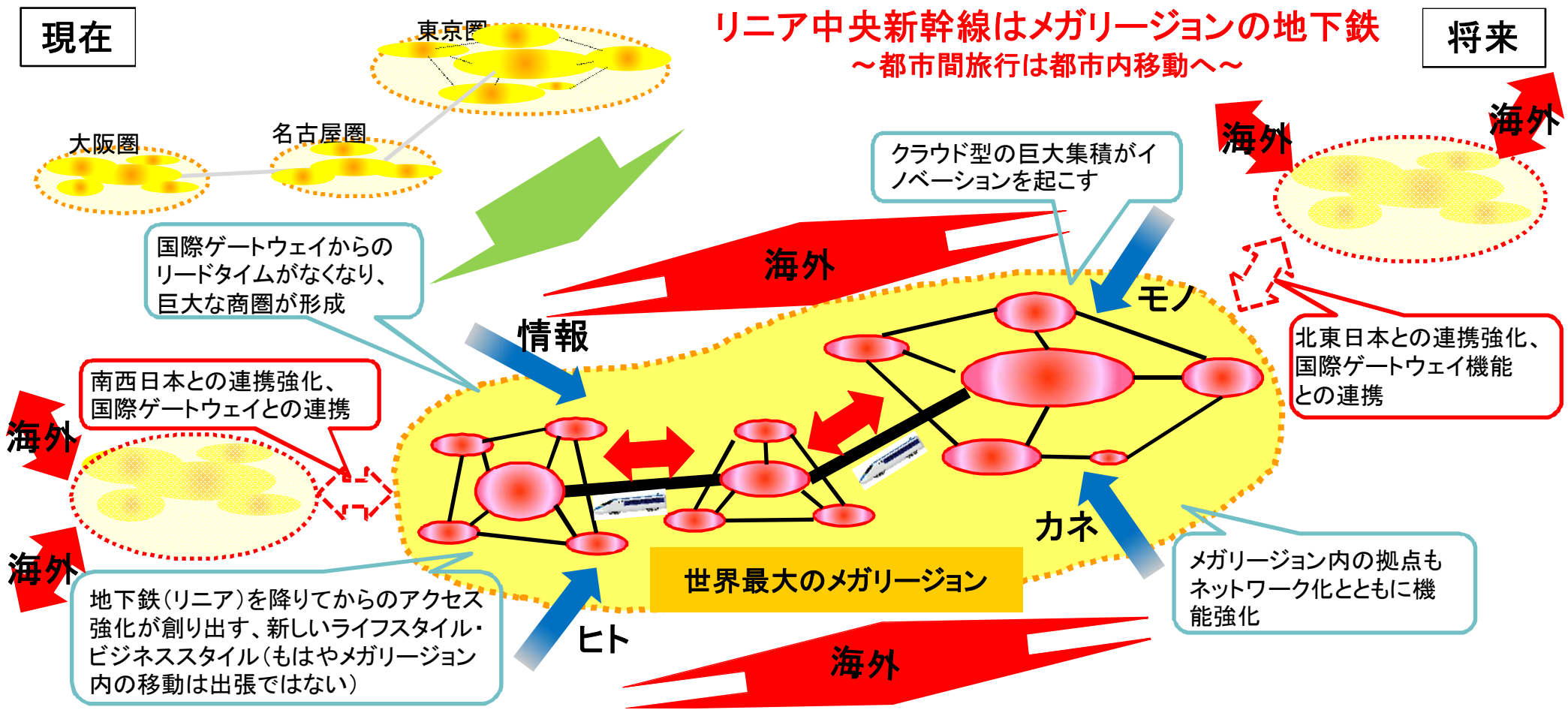
都市圏の 中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年※2	2050年※3
松江市・米子市	56.0	<b>37.3</b>



(※1) 2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車で60分以内の1kmメッシュを都市圏として設定。  
 (※2) 2010年の人口は総務省「国勢調査」による。  
 (※3) 2050年の推計人口は国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。



- リニア中央新幹線開通により、三大都市圏が相互に約1時間で結ばれ、6,000万人圏に。
- 既存集積を活用・強化し、日本経済を牽引する成長のエンジンに。
- 円滑な国際人流・物流(ゲートウェイ機能の強化)と外国人が生活しやすい環境の整備で国際競争力を強化。
- 国内外の人・モノが集う「場」を核とした集積がイノベーションを起こし、世界の人、モノ、カネ、情報をさらに引きつける。



現在

リニア中央新幹線はメガリージョンの地下鉄  
～都市間旅行は都市内移動へ～

将来

国際ゲートウェイからの  
リードタイムがなくなり、  
巨大な商圈が形成

クラウド型の巨大集積がイ  
ノベーションを起こす

南西日本との連携強化、  
国際ゲートウェイとの連携

北東日本との連携強化、  
国際ゲートウェイ機能  
との連携

地下鉄(リニア)を降りてからのアクセス  
強化が創り出す、新しいライフスタイル・  
ビジネススタイル(もはやメガリージョン  
内の移動は出張ではない)

メガリージョン内の拠点も  
ネットワーク化とともに機  
能強化

世界最大のメガリージョン

海外

海外

海外

海外

海外

海外

情報

モノ

カネ

ヒト

○平成23年3月11日の発災後、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。

○**災害に強い国土づくり**を図るとともに、東アジアやロシアにおける経済活動の活発化等、**ユーラシアダイナミズム**とも言うべき我が国国土の地政学上の位置づけの変化に対応する観点から、**日本海・太平洋2面活用型国土**の形成を促進

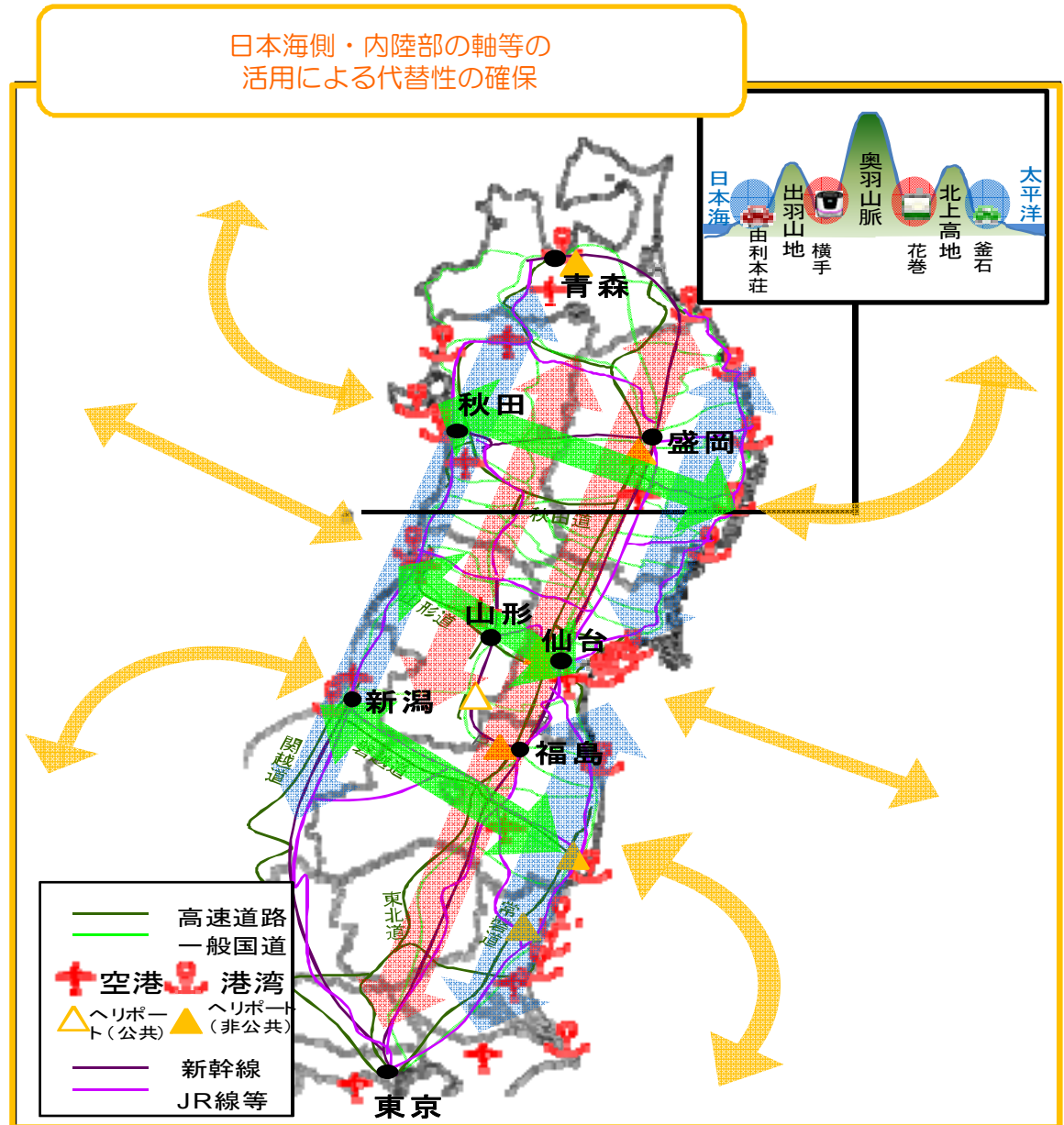


図 広域交通基盤の代替性・多様性のイメージ

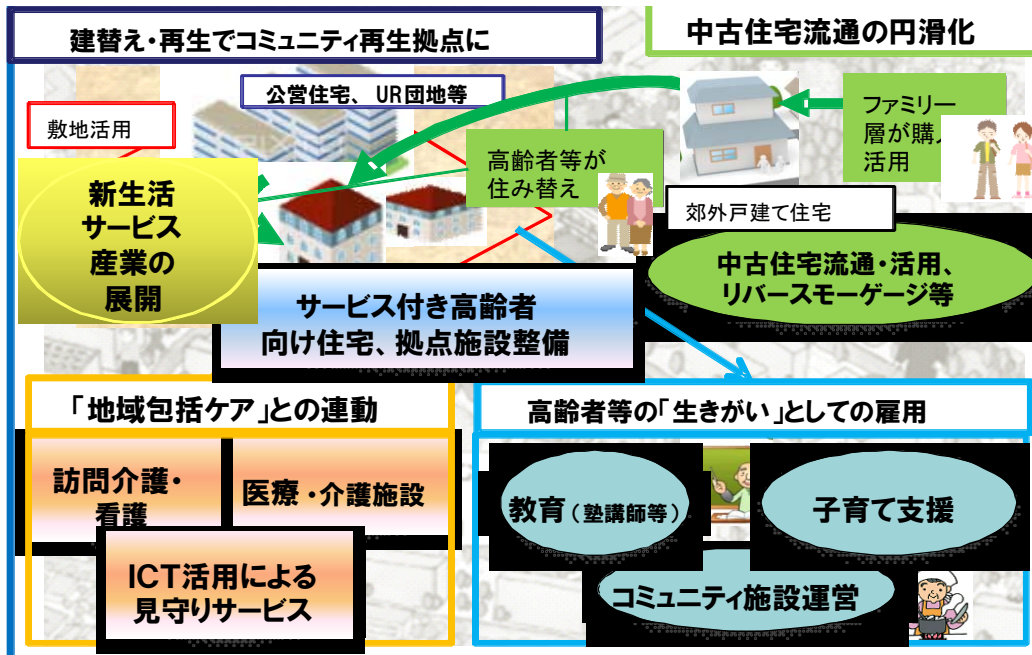
出典：災害に強い国土づくりへの提言

背景・目的

- PPP/PFIの活用等による公的賃貸住宅団地(公営住宅・UR等)の再生・福祉拠点化や、中古住宅・リフォーム市場の活性化による円滑な住替えを進め、多世代循環型で、子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティを創出
- 個々の要素技術として、ICTの活用、省エネ・省CO2化、木材利用の促進等により、健康の増進や環境負荷の低減に寄与するスマートウェルネス住宅の先進モデルの構築・普及、海外展開

プロジェクトの概要

スマートウェルネス型コミュニティ・団地再生



スマートウェルネス住宅の先進モデル構築・対外的発信

**ICT活用**  
医療情報の共有や見守りサービス、暮らしに役立つ情報(店舗や交通・バリアフリー等)の提供

**住宅の省エネ化・健康住宅**  
住宅の断熱化(ヒートショック対応)、太陽光パネル設置等により、ゼロエネ住宅等を普及促進

**木材利用の促進**  
環境に優しく日本らしい木材の利用促進(CLT等)

**移動手段の確保**  
住宅団地を拠点とした自動車・自転車の共同利用サービス促進(カーシェアリング等)

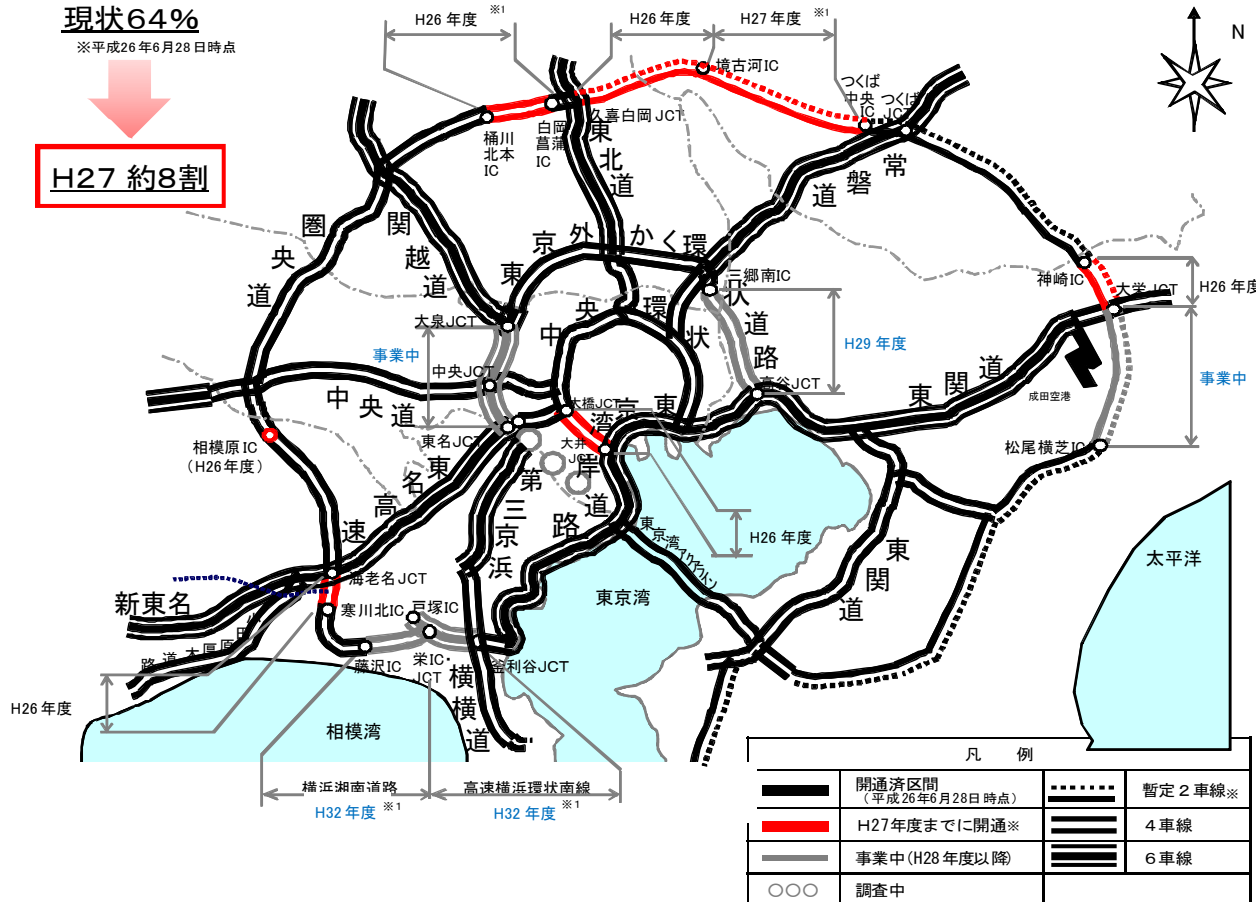
インターネット網  
安心センター(管理室)  
見守りセンサー  
ベランダ等への太陽光パネル設置



○ 平成27年度までに概成する首都圏3環状道路

首都圏3環状道路  
整備率  
現状64%  
※平成26年6月28日時点

H27 約8割



注1: ※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合  
注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線  
注3: 圏央道の益利谷JCT～戸塚C、栄IC・JCT～藤沢IC、大栄JCT～松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

道路を賢く使う取組

- ITS技術を用いて収集したビッグデータを活用し、交通量を精緻にコントロール
- ネットワークの使い方を工夫し、ITSによる的確な情報提供や、料金施策の適切な実施により高密度で安定的な交通流を実現

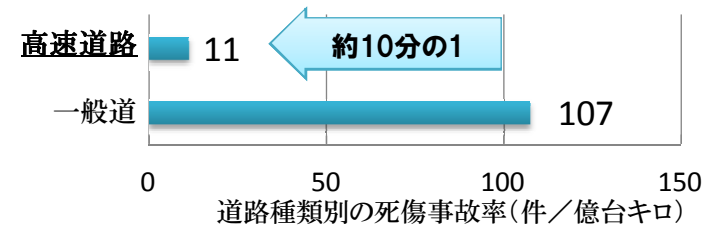
時間帯別1車線1時間あたりの走行台数 (台/h・車線)

	朝 (7時台～10時台)	昼間 (11時台～14時台)	夕方 (15時台～18時台)	夜 (19時台～22時台)	平均速度 (7時台～18時台)
都心環状線	1,594	1,439	1,442	1,016	42 (km/h)
中央環状線	1,508	1,454	1,475	912	49 (km/h)
外環道	1,394	1,134	1,279	656	69 (km/h)
圏央道	513	421	514	221	74 (km/h)

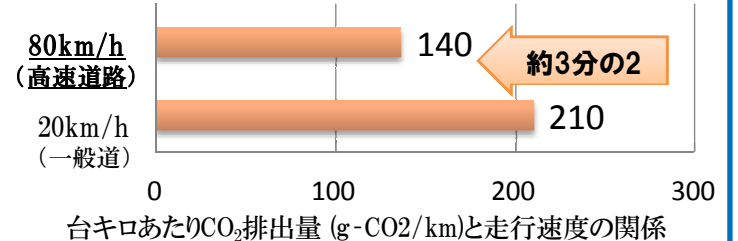
【凡例】 渋滞 最大効率 余裕有り

《高速道路は一般道と比べ安全でクリーン》

● 死傷事故の起こりやすさは10分の1



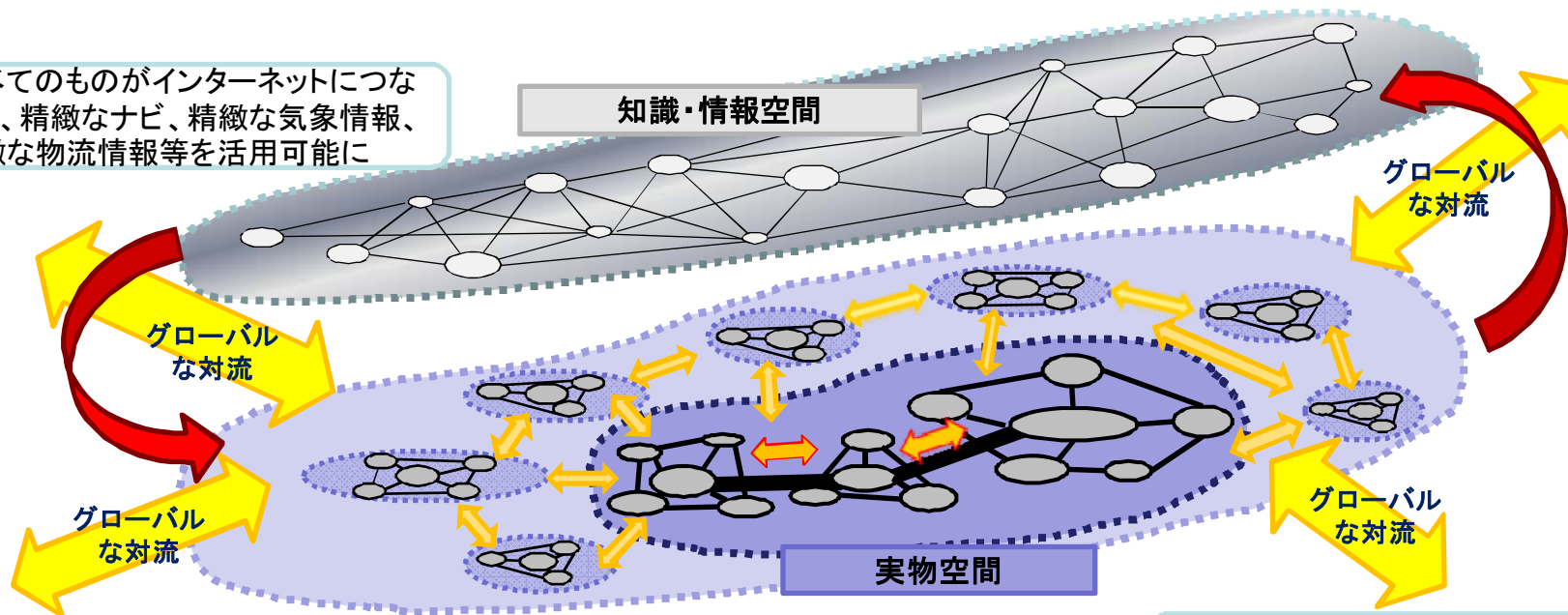
● 二酸化炭素の排出量は3分の2



## 目指すべき国土の姿

- ・地球表面の**実物空間**（「2次元的空間」）と**知識・情報空間**が融合した、いわば「**3次元的空間**」
- ・数多くの小さな対流が創発を生ま出し、大きな対流へとつながっていく、「**対流促進型国土**」

すべてのものがインターネットにつながり、精緻なナビ、精緻な気象情報、精緻な物流情報等を活用可能に



## ○大都市圏域と地方圏域

- ・地方への人の流れを創出し、依然として進展する東京一極集中からの脱却を図る

街や交通網などの実物空間に、街の魅力や交通情報などを上乗せすることにより、対流を促進

## 今後の進め方

- ・本グランドデザインの内容も踏まえて、直ちに国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）の見直しに着手
- ・本グランドデザインの内容を、政府一丸となって取り組む「地方の創生」において具体化