

国土の質的転換を目指した国土基盤形成の方向

国土審議会計画部会国土基盤専門委員会 中間とりまとめ（案）

平成 18 年 9 月 1 日

国土審議会計画部会
国土基盤専門委員会

目 次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1 . はじめに..... | 1 |
| 2 . 我が国の国土を取り巻く環境と現状認識..... | 4 |
| (1) 人口減少、少子高齢化社会の到来..... | 4 |
| (2) アジアの近隣諸国との連携の必然化..... | 4 |
| (3) 気候変動等による災害の多発・激甚化..... | 5 |
| (4) 交通、情報通信等における技術革新..... | 5 |
| 3 . 国土の形成に果たす国土基盤の役割..... | 7 |
| (1) 国民が求める日本固有の国土像..... | 7 |
| (2) 国土基盤の範囲..... | 7 |
| (3) 国土基盤形成の視点の転換..... | 8 |
| 4 . 国土基盤の目指すべき新たな姿と課題..... | 9 |
| 5 . 国土の質的転換に向けた戦略と施策..... | 13 |
| (1) 国土基盤形成戦略..... | 13 |
| 高度情報通信社会を支える国土基盤..... | 13 |
| 都市の持続的な活力を支える国土基盤..... | 14 |
| 自立する地域の形成を支える国土基盤..... | 15 |
| シームレスアジアを支える国土基盤..... | 16 |
| 災害に強くしなやかに国土を支える国土基盤..... | 18 |
| 持続的で環境にやさしい循環型社会を支える国土基盤..... | 19 |
| (2) 横断的な基幹戦略..... | 20 |
| 国土基盤の戦略的活用と国民参加型管理..... | 20 |
| 国土基盤高度化に向けた戦略的な投資..... | 21 |
| 新たな時代の国土基盤形成に向けた技術革新..... | 22 |
| 6 . 広域地方計画検討に向けた指針の考え方..... | 23 |
| (1) 概要..... | 23 |
| (2) 広域地方計画の区域..... | 23 |
| (3) 国土基盤形成における広域ブロックに対する指針..... | 24 |
| 広域ブロックが直面する課題..... | 24 |
| 広域ブロックの特性..... | 25 |
| 課題解決に向けた広域ブロックにおける検討手順の例..... | 26 |
| (4) 国の役割..... | 26 |
| 7 . おわりに..... | 33 |

1. はじめに

平成 17 年 7 月 29 日、「総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律」(平成 17 年 7 月 29 日法律第 89 号)が公布され、これまでの国土総合開発計画に代えて新たに国土形成計画を策定することとされた。これを受けて、同年 9 月 7 日、国土審議会は、国土形成計画全国計画の案の作成に関して調査審議を行うため、計画部会の設置を決定した。

計画部会は、同年 10 月 18 日に第 1 回部会を開催し、全国計画の調査審議を開始した。同部会においては、主要な計画課題と考えられる 5 つの分野について専門の事項を調査するため、専門委員会の設置を決定した。

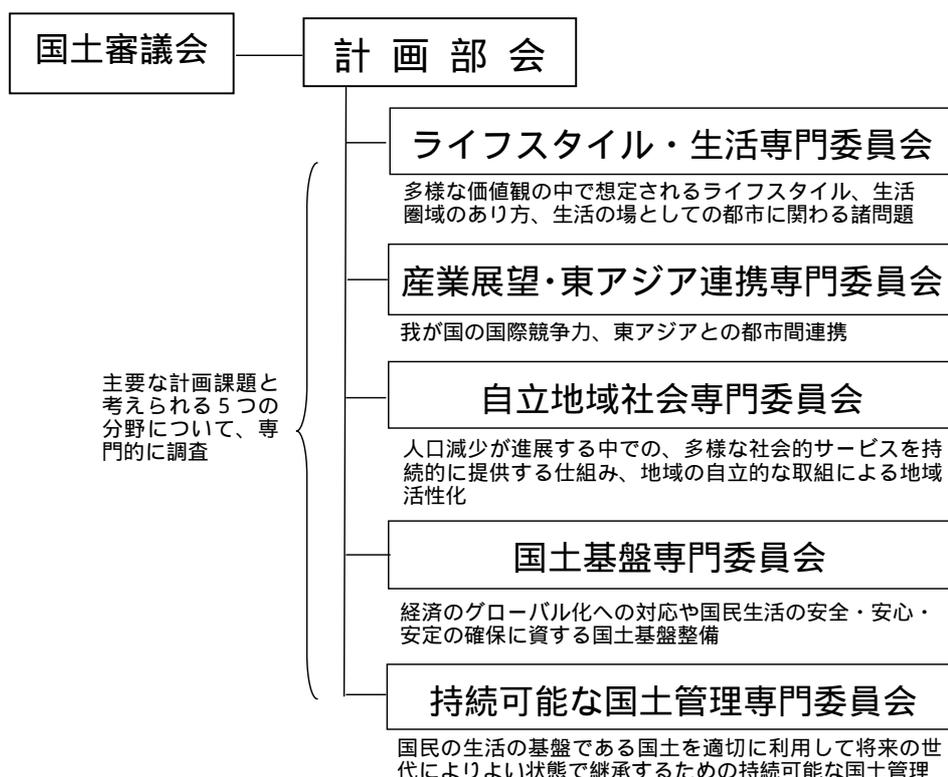


図-1.1 国土形成計画（全国計画）の審議体制

経済へのグローバル化への対応や国民生活の安全・安心・安定の確保に資する国土基盤のあり方に関する検討を目的として設置された国土基盤専門委員会は、平成 18 年 9 月 1 日までに 11 回（懇談会を含む）開催され、人口減少・少子高齢化社会の到来、アジアの近隣諸国との連携の必然化、気候変動等による災害の多発・激甚化、交通・情報通信等における技術革新といった国土を取り巻く状況への対応を目的とした「国土基盤の質の転換」及び「世界へ開かれた国土づくり」という観点から、その課題、実現のための戦略について検討を行ってきた。（表-1.1 及び 1.2 参照）

検討状況中間報告として平成 18 年 6 月 13 日に提出された本専門委員会の検討成果に基づき、国土審議会計画部会は、計画部会及び専門委員会でのこれまでの論点整理を平成 18 年 6 月 30 日に国土審議会に報告した。計画部会では平成 19 年中頃までを目途に国土形成

計画全国計画の閣議決定を行う予定であり、本年秋に計画部会中間報告をとりまとめることとしている。

本中間とりまとめは、計画部会において国土形成計画全国計画の中間報告とりまとめが行われる機会を捉えて、国土基盤専門委員会におけるこれまでの調査審議の内容を一旦取りまとめたものである。なお、本年の秋以降国土形成計画全国計画が閣議決定されるまでの間に、国土基盤専門委員会が行う調査審議の内容については本中間とりまとめに加筆し、その他の加除修正を行った上で最終報告書として平成 19 年中頃を目途に再度取りまとめることとしたい。

表-1.1 国土基盤専門委員会 委員名簿

(平成 18 年 4 月現在)

| | |
|-------|-----------------------|
| 家田 仁 | 東京大学大学院工学系研究科教授 |
| 今村文彦 | 東北大学大学院工学研究科教授 |
| 上村多恵子 | 京南倉庫株式会社代表取締役 |
| 小川雄平 | 西南学院大学商学部教授 |
| 小林潔司 | 京都大学大学院工学研究科教授 |
| 清水慎一 | 株式会社ジェイティービー常務取締役 |
| 竹内健蔵 | 東京女子大学文理学部教授 |
| 田村 亨 | 室蘭工業大学建設システム工学科教授 |
| 徳田英幸 | 慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科教授 |
| 中川 一 | 京都大学防災研究所教授 |
| 根本敏則 | 一橋大学大学院商学研究科教授 |
| 細田衛士 | 慶應義塾大学経済学部教授 |
| 三友仁志 | 早稲田大学大学院国際情報通信研究科教授 |
| 廻 洋子 | 淑徳大学国際コミュニケーション学部教授 |
| 屋井鉄雄 | 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授 |

(は委員長、 は委員長代理を示す。敬称略、五十音順)

表-1.2 国土基盤専門委員会 開催経緯

- (1) 国土基盤懇談会 (平成 17 年 10 月 12 日 (水) 18:00 ~ 20:00)
新しい国土計画体系と国土基盤専門委員会の役割 (報告)
国土の現状と将来見通し (これまでの検討内容の報告)
国土基盤専門委員会の検討事項に関する論点の検討
専門委員会の進め方について 等
- (2) 第 1 回専門委員会 (平成 17 年 10 月 28 日 (金) 17:00 ~ 20:00)
竹内、小川、田村、屋井、上村、中川、小林委員からプレゼンテーション
事務局からの補足説明 (21 世紀の国土のグランドデザインの検証等) 等
- (3) 第 2 回専門委員会 (平成 17 年 11 月 22 日 (火) 17:00 ~ 20:00)
徳田、廻、三友、根本委員からのプレゼンテーション
事務局からの補足説明 (北東アジアにおけるインフラ整備の現状、EU における国家間の交通制度共通化の状況、我が国の国際海上、航空輸送の状況 等)
第 4 回計画部会における報告と意見の報告 等
- (4) 第 3 回専門委員会 (平成 17 年 11 月 24 日 (木) 18:00 ~ 20:00)
細田、清水委員からのプレゼンテーション (今村委員資料提供)
事務局からの補足説明 (交通基盤空間を活用した都市のリノベーション等) 等
- (5) 第 4 回専門委員会 (平成 17 年 12 月 2 日 (金) 17:00 ~ 20:00)
委員長からの総括コメント
国土の質的転換を目指した国土基盤の整備に関する更なる論点の検討 等
- (6) 第 5 回専門委員会 (平成 17 年 12 月 6 日 (火) 13:30 ~ 15:30)
国土の質的転換を目指した国土基盤の整備に関する更なる論点の検討
今村委員からのプレゼンテーション 等
- (7) 第 6 回専門委員会 (平成 18 年 2 月 7 日 (火) 9:20 ~ 12:00、於：福岡市)
産業展望・東アジア連携専門委員会との合同開催
鎌田 九州・山口経済連合会会長による基調報告
(『自律的経済圏形成のための九州地域戦略』)
東アジアとの連携に向けた開かれた国土づくりの論点の検討
- (8) 第 7 回専門委員会 (平成 18 年 3 月 1 日 (水) 13:30 ~ 16:00)
国土の質的転換を目指した国土基盤整備の方向の検討
平成 18 年 4 月以降の専門委員会等開催予定について 等
- (9) 第 8 回専門委員会 (平成 18 年 5 月 25 日 (水) 12:00 ~ 15:00)
計画部会への中間報告について
国土基盤専門委員会の中間とりまとめについて
海洋・沿岸域の国土基盤について 等
- (10) 第 9 回専門委員会 (平成 18 年 7 月 18 日 (火) 13:30 ~ 15:30)
第 9 回国土審議会における計画部会検討状況報告について
国土基盤専門委員会の中間とりまとめについて 等

2 . 我が国の国土を取り巻く環境と現状認識

(1) 人口減少、少子高齢化社会の到来

我が国の歴史上これまで一貫して増加してきた人口が 2005 年から減少に転じ、2050 年には 1 億 59 万人、約 3 人に 1 人が高齢者となる人口減少、少子高齢化社会の到来が予測されている。特に、「生活圏域^(注1)」以外の地域に当たる自然共生地域においては約 3 割の人口が減少すると予測されている。 < 参考資料 P1 ~ 2 参照 >

このように、我が国の歴史上初めて人口が減少する一方で、これまで蓄積された国土基盤の維持更新費が増大するため、近い将来、国土基盤の形成に対する新規投資に厳しい財政制約の発生が予想される。 < 参考資料 P3 参照 >

人口減少とともに、中心市街地や都市外延部においては虫食い状に未利用地が拡大する、いわゆる逆スプロール化が進展し、公共サービス提供に要するコストの上昇とコミュニティの活力低下、地域安全性の低下、セキュリティの悪化等の進展が予想される。

また、中山間地域の農漁村においては、集落の人口減少と高齢化の進展によって営農や漁労活動に必要な共同作業を困難にする他、住民の身体能力の低下や近隣コミュニティの共助機能の弱体化が進み、公共サービスの低下ともあいまって日常生活が困難になることが予想される。その結果、集落の消滅や耕作放棄地等の増加が予想され、国土の適切な維持管理が困難になることが懸念される。 < 参考資料 P4 参照 >

一方、少子高齢化社会の到来とともに、高齢者層を中心として生活のゆとりが拡大し、二地域居住等ライフスタイルが多様化するなど、遊び心や楽しみを求めた新たな交流需要が喚起される社会になりつつある。

(2) アジアの近隣諸国との連携の必然化

1985 年のプラザ合意以降、我が国とアジアの近隣諸国^(注2)との国際分業の進展が進んだ結果、2003 年には日本の対アジアの貿易額が対北米・西欧の貿易額を上回ったことに象徴されるように、我が国が持続的な発展を遂げる上で、アジアの近隣諸国の生産機能や消費市場等への依存が不可欠なものとなった。 < 参考資料 P5 ~ P6 参照 >

特にアジアの国民所得の向上に伴い、一次産業や観光を含む我が国産業にとってもアジアは魅力的な消費市場となりつつあり、人的交流が活発化しつつある。観光についていえば、韓国や中国等から日本への外国人旅行者が大きく増加している。

一方、中国等のアジアの近隣諸国の生産活動の活発化に伴うエネルギーの大量消費や環境負荷の増大により、アジアにおけるエネルギー資源の確保と環境保全が深刻化しており、地理学的、地政学的にこれらの国々と一衣帯水の関係性を有する我が国にとって、これらの問題は即ち我が国のエネルギー、環境問題となっている。

¹ 生活の拠点となる人口 10 万人程度以上の都市から交通 1 時間圏内にある複数の市町村にまたがる人口規模が 30 万人前後のまとまりの圏域。(出典：国土交通省「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告」(平成 17 年 5 月))

² ここでは、中国、韓国、台湾、極東ロシアを対象とする。

このように我が国とアジアの近隣諸国との間において、経済面のみならず、社会面や環境保全、エネルギー対策等のより多面的な連携が必然化してきている。

(3) 気候変動等による災害の多発・激甚化

地球温暖化等の地球規模での環境変化の影響によって、降水量の変動幅の拡大や台風の多発、逆に少雨による渇水等自然の脅威が増大している。〈参考資料 P7 参照〉

また、これまでの経済成長に伴い大都市への都市機能の集中や急傾斜地区への市街地の拡大等人の活動範囲の集中と拡大によって、地下街の水没や土砂災害等の都市災害リスクが高まっている他、一旦災害が起こった場合の被害の激甚化・多様化の傾向が強まっている。〈参考資料 P8 参照〉

歴史的にも我が国は、苛烈な自然力と対峙しつつ災害と柔軟に向き合う一種独特の災害文化を育んできたが、人口減少、少子高齢化の進展による過疎化の進展や近隣コミュニティの弱体化は発災時の共助体制を崩壊させ、災害に対する対応能力が脆弱化している。特に災害による年少者や高齢者の犠牲者や遠隔地集落の孤立化等は、いわゆる災害時要援護者の増加を示唆している。〈参考資料 P9 参照〉

また、2004年に発生したインド洋津波や新潟県中越地震等の近年の巨大災害の発生により、国民生活の安全、安心に対する関心が高まってきている。その一方で、国土基盤に対する限られた投資余力の中では、高度な防御機能を有する防災基盤の整備に時間を要することから、施設整備途上での被災が懸念されている。

(4) 交通、情報通信等における技術革新

1990年代半ば以降の我が国においては、電話とテレビに代わりインターネットと携帯電話が急速に普及する等情報通信技術（ICT）が急速に発展し、生活・社会・経済の各分野に顕著に影響するなど、国民生活にとっては必要不可欠な基盤として定着してきており、今や我が国は「世界の最先端の ICT 国家」となっている。

今後の情報通信分野の将来像を的確に見通すことは困難であるが、今後 5～10 年の間に「いつでも、どこでも、何でも、誰でも」ネットワークを簡単に利用できるユビキタスネットワーク社会の実現を目標に、次世代の基幹インフラとなる新世代ネットワーク技術、高齢者や障害者でもネットワークを使いやすくするユニバーサルコミュニケーション技術、ICT を活用した安全・安心な社会の実現のための技術、を重点に研究開発が行われている。

その結果情報通信が通勤、業務等の交通の一部を代替し、ネットワーク上の仮想空間（サイバー空間^{注3}）を介して自宅や生活圏域に居ながらにして教育、労働、医療等が可能になっていくなどあらゆる場面に情報通信が一層浸透していくことが見込まれている。〈参考資料 P10 参照〉

その反面、コンピュータウィルスによる個人情報情報の漏洩、不正アクセスによる被害、ネ

³ 例えば、児童の安全と地域コミュニケーションの連携強化に貢献する電子タグや観光客に情報を発信する観光ナビゲーションシステムなど。

ネットワーク利用犯罪、有害情報の氾濫等、負の問題も増大し、これらへの対応もより重要になってくる。

また、あらゆるモノが直接ネットワークにつながり新たな作用を生み出していくと考えられる。例えば、センサーネットワーク技術とロボット技術の融合は、人間の指示に自律的に応答し、サービスを供給する能力と移動性を有するロボット（ネットワークロボット）の出現を可能とする。＜参考資料 P11 参照＞

交通分野については、超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）やフリーゲージトレイン^{（注4）}、DMV（デュアル・モード・ビークル）^{（注5）}等の新たな輸送交通技術が実用化されれば、地域間の交流の更なる活発化を通じて、都市や地域の活力の増進が期待されている。＜参考資料 P12 参照＞

例えば、現在技術開発が行われている超電導リニア等の超高速大量輸送手段の出現は、主要地域ブロックを1時間内で結ぶことができるなど交通利便性を著しく向上させることとなり、我が国の交通体系や国土構造に大きなインパクトを与える可能性を有する。

⁴ 新幹線と在来線が相互に直通運転可能となるよう、車両の車輪幅を軌間にあわせて自動的に変換する電車。

⁵ 道路と鉄軌道の両方で走行可能な車両。

3 . 国土の形成に果たす国土基盤の役割

(1) 国民が求める日本固有の国土像

有史以来、我が国は、温帯モンスーンの多様な植生と生態系とそれを背景にした長年にわたる自然と人間の営みの所産である緑豊かな森林や水系などの自然環境の下で、先人の努力により、美しさとゆとりにあふれた生活を支える、みち、湊、まちなみ、農山漁村等を築いてきた。また、このような国土に育まれてきた個性ある風土、文化、歴史は、その地域に人を引きつける交流文化資源として、人の交流を盛んにし、地域コミュニティを発展させてきた。その結果、江戸時代のお伊勢参りに代表されるように、かなり以前から日本人は世界に稀な旅行好きの民となっていると言える。

この様な国土を支える我が国の国土基盤は、公と民の協働のもとに積み重ねられてきた国土に対する投資の蓄積であるが、高度成長期に過度に生産性や経済性が重視された結果、我が国の急激な経済成長が達成されるなど国民生活の向上に一定の成果がもたらされた一方で、郊外部における開発等により伝統的な「里」「山」が破壊され、個性ある地域風土が失われ、地域コミュニティの活力が衰退するなど、日本的な良さ、美しさが失われた。

近年の我が国の国民各層には、これまでの経済的繁栄重視の観点から歴史や伝統、美しい自然、優れた文化や芸術を重視する価値観の転換が生じ、美しい里山への回帰への気運が強まっている。〈参考資料P13 参照〉

この様なことから、日本の風土と長年の伝統、文化の下で我が国が本来有していた良さ、美しさを取り戻すため、我が国の国土の質的な転換を進めるべき時期に来ている。

(2) 国土基盤の範囲

国土形成計画は30年から50年程度の長期を展望しつつ、10年～15年を計画期間とされていることから、本専門委員会では、概ね2020年頃までの国土基盤形成のあり方に関する議論を行った。その際、国土基盤には、我が国の国土の骨格を形成し国民生活を支えてきた有形・無形の公共資産であって、国土的スケール・国民的視点で考えるべきである以下のようなものが含まれると考えた。

- ・ 我が国の流域及び沿岸域の国土を維持し国民の生命と財産を守ってきた河川及び海岸等の防災基盤、
- ・ 国民の生活と経済活動に不可欠な人流及び物流を支えてきた道路、鉄道、港湾、空港等の交通基盤、
- ・ 国民の知的創造と相互意思疎通を支えてきた情報通信ネットワークシステム及びアプリケーションプラットフォーム等の情報通信基盤、
- ・ 国民の生産・生活を支えてきた耕地、山林、漁港、上下水・資源・エネルギー等供給処理施設、リサイクル施設等の生産・生活基盤、
- ・ 地域の風土と文化から生まれ地域アイデンティティを支える歴史的景観・建造物、伝承、風習、伝統芸能、祭り等の文化基盤、 等。

(3) 国土基盤形成の視点の転換

国民の価値観がこれまでの物質的、経済的な豊かさよりも、人と人とのふれあいや満足感、安心感等の心の豊かさを重視する方向に変わってきた中で、国土の有り様に対する国民ニーズは、我が国の国土が本来有していた良さ、美しさを取り戻すことを求めている。

このため、戦後の復興期や高度成長期を通じて一貫して進められてきた拡大する需要への追従及び量的拡大中心の国土基盤整備を転換し、これまでに形成してきた国土基盤の蓄えを活かして、国土にすでに備わった機能のより効果的な活用や更なる質的向上を的確に図るといった視点に立つ必要がある。

その際、今後の人口減少下においては、これまでは拡張の一途であった市街地が縮小に転じる等、低未利用な土地や国土基盤が生じることが予想されることから、これを機会としてこれまでの拡張基調であったいわば「足し算の国土づくり」の国土計画の発想を転換して、国土基盤の機能や資産価値を評価し、合理的な判断に基づき適切と認められた場合は、国土基盤の撤去や他用途への転用等によって新たに生じた余裕空間を今後の国土計画に活かして自然や景観を回復する等のいわば「引き算の国土づくり」を進めることも重要となってくる。

また、国土基盤の安全性や安定性が内包する不確実性に対応するための危機管理（リスクマネジメント）や投資の段階から維持・管理の段階まで含めた国土基盤の最適運用のための資産管理（アセットマネジメント及びファシリティマネジメント）等の様々なマネジメントの考え方を重視すべきである。

さらに、近年の我が国経済のアジア近隣諸国への依存の深まりに伴い、国土づくりの視点も、これまでの欧米重視一辺倒から中国等東アジアも併せて重視する必要性が高まり、さらにアジア諸国のカントリーリスクの回避や極東ロシアの資源開発の重要性も勘案すると、BRICs^(注6)を含む「世界を視野に入れたアジア」へとシフトさせる必要性が生じている。

この様に、これまでの閉鎖的な国土計画の視点を改め、「アジアと連携し世界に開かれた国土づくり」へと転換する時期が到来したと考えられる。

⁶ ブラジル(B)、ロシア(R)、インド(I)、中国(C)の4か国の頭文字をとった略語。

4 . 国土基盤の目指すべき新たな姿と課題

我が国の国土を取り巻く近年の動向と国土形成に向けた理念等を踏まえ、本専門委員会においては、今後我が国が目指すべき新たな国土基盤のあるべき姿及びその実現に向けた課題を以下のように整理した。

(国土基盤のあるべき姿 - 1)

集約型都市構造への転換や二地域居住等の新しい都市構造とライフスタイルの実現を通じてより良い国民生活を構築するため、情報通信技術（ICT）を活用し、実空間とネットワーク上の仮想空間（サイバー空間）が融合したハイブリッド生活空間の形成を支援する。

【課題】

人口減少、少子・高齢化が進展する一方で、都市と地方に同時に居を構える二地域居住などライフスタイルが多様化する中、都市においては逆スプロール化による都市住環境の悪化が、中山間地においては過疎化が進展し、コミュニティを弱体化させるものと危惧される。このため、ICT が生み出すネットワーク上の仮想空間を活用して、業務等交通の代替やセキュリティの向上、老人等社会的弱者の生活支援、防災体制の強化等を図ることが重要となる。

また、二地域居住の実現にあたっては、高度な情報通信機能を活かした距離の克服や高速交通による実空間上の高いモビリティを実現することが必要となる。

これらに対応するための国土基盤として、国土をくまなくカバーする高度な情報通信ネットワーク基盤や高規格な道路、高速鉄道、航空輸送等の交通ネットワークの形成に向けて、以下の様な課題を解決する必要がある。

(デジタル・ディバイドの解消)

遠隔地の居住者があたかも都会に住むかのごとく生活し、就業する機会を確保するためには、日本の何処に在っても十分高速な情報通信ネットワークへのアクセスが保障される、アクセス機会の均等化（デジタル・ディバイドの解消）が必要である。

そのため、日本中どこの地域に居ても十分高速な情報通信が得られる情報通信基盤整備が望まれ、条件不利地域等従来の民間主体での情報通信基盤整備が困難な地域での適切なデジタル・ディバイド解消のための枠組み整備が求められる。〈参考資料 P14 参照〉

(モビリティの確保)

二地域居住等の新しい住まい方を国民が選択すると、日常生活の一部として複数の居住地の間を頻繁に行き来することが必要となる。このため、遠隔地にあっても家屋の維持管理や日常雑務を容易に行えるようセンサー技術等の ICT を駆使したホームオートメーション技術を普及させることが必要になる他、実空間の距離克服に向けた安価で高速、安全な移動手段の確保が不可欠となる。

また、人口の減少や少子高齢化は、大量輸送需要を前提として設計された公共交通システムにとって、通勤・通学需要の減少やバリアフリー化に伴う運営等コストの上昇を招き、

経営の困難度が増すことが懸念される。このようなことから、今後の集約型の都市構造への転換にあわせて、公共交通ネットワークの再編と適切な交通需要確保に向けた交通需要マネジメント等の戦略的な施策の展開が不可欠となる。〈参考資料 P15 参照〉

(国土基盤のあるべき姿 - 2)

豊かな自然・風土、伝統、文化を活かした地域のソーシャルキャピタル（個人・グループなどの間のネットワーク、信頼関係）の向上と地域アイデンティティの再構築を通じて、地域コミュニティを活性化。

【課題】

我が国の豊かな自然と地域の固有で多様性にあふれる風土、伝統、文化を背景として、これまでの先人が築いてきた地域の間関係やコミュニティの信頼、互助のシステム等の蓄えを有効活用することができれば、人口減少、高齢化社会においても強固な心の繋がりや信頼関係を有するソーシャルキャピタルの豊かな社会を再構築し、地域のアイデンティティを世界に発信することが可能となる。

これらを実現するための国土基盤の形成にあたっては、以下の様な課題を解決する必要がある。

(地域コミュニティ活性化に向けた交通・情報通信基盤の整備)

人口減少と高齢化が進展する中山間地域の農山漁村等においては、高齢者等災害時要援護者の日常生活や交流、医療等のためのモビリティや緊急輸送手段の確保が不可欠であり、そのための地域交通システムの整備が重要な課題となっている。

また、上記のような条件不利地域において生活するためには、教育、医療、福祉等の生活に関連した様々なサービスの導入を可能とし、国内外の情勢に関する情報収集、住民・友人・親戚等とのコミュニケーションを向上する等、高度な情報通信基盤が欠かせない。

〈参考資料 P16～17 参照〉

(国土基盤のあるべき姿 - 3)

中国等東アジア諸国・地域との地理的、経済・社会的一体化に向けて、黄海や日本海域を覆う海陸空の交通、情報通信ネットワークを強化し、クロスボーダーイシュー（国境における交通施設の不連続性や入出国手続き等の通過障壁）の除去を促進することによって、我が国と東アジアの近隣諸国のヒト・モノ・情報のシームレスな流れを支援。

【課題】

近年の我が国とアジア諸国の経済社会活動の相互依存の深まりと連携の必然化に対応するため、我が国のグローバル戦略の当面の最重要拠点である東アジアの近隣諸国との地理的、経済・社会的一体性の戦略的な強化を図ることが我が国の持続的な発展上必要不可欠

となっている。

特に中国は我が国産業にとって欠くことができない国際分業パートナーであるばかりでなく、多消費型のエネルギー構造や地域環境に排出される多大な環境負荷等一衣帯水の我が国にとって看過することのできない経済上、環境上の課題を有している。

この様なことから、欧州連合の空間開発計画に基づく経済・社会的、地理的結束に倣って、交通、情報通信ネットワークの強化と国境における交通障壁の除去を促進し、アジアの近隣諸国とのヒト・モノ・情報のシームレスな流れを形成する必要がある。

これらを支える交通情報通信ネットワーク形成のためには、以下の様な課題を解決する必要がある。〈参考資料 P18～19 参照〉

(ジャパンモデルの提示)

中国等東アジアの主要国との Win - Win 関係に基づく連携と国際社会におけるこれらの国の適切な国際協調を引き出すための、我が国が過去の歴史で培った優れた環境技術や省エネ技術に基づくジャパンモデルや人的交流の戦略的な強化を図る必要がある。〈参考資料 P20 参照〉

(国家間の交通・情報通信基盤の確保)

交通分野における汎アジアレベルでの多国間連携としては、道路分野ではアジアハイウェイ、鉄道分野で汎アジア鉄道(トランスアジアレールウェイ)の整備促進が関係国間で合意されている。〈参考資料 P21～22 参照〉

中国のイニシアティブによるこれらの汎アジア大陸交通ネットワークの形成や、現在ヨーロッパ標準方式が大勢のアジアの携帯電話網に対して、地理的に海を隔ててこれらアジアの近隣諸国に向かい合っている我が国の交通、情報通信基盤は、連続性、互換性の面で孤立化を深めつつある。

また、中国の上海沖合いの洋山大水深港や浦東空港、韓国の釜山新港や光陽港、仁川空港等、東アジアの近隣諸国が、大規模な国際港湾・空港の整備を進めている。一方で、かつてはアジアのハブであった我が国の国際港湾や国際拠点空港の相対的地位が低下している。このため、これらのアジアゲートウェイの相互ネットワーク化を促進することによって、我が国の国際ゲートウェイの競争力を維持する必要がある。〈参考資料 P23～24 参照〉

(国土基盤のあるべき姿 - 4)

地球規模での気候変動や激甚災害の多発等の自然環境の苛烈化の中で、バランスの取れた自助・共助・公助の精神を背景にソフト、ハード一体となった総合的で「しなやかな」防災・減災体制に守られた安全で安心な国民生活を実現。

【課題】

地球規模での気候変動や激甚災害の多発等の自然環境の苛烈化の中で、これまで日本人がしなやかに災害と共生してきた歴史の中で育まれた災害文化を再確認しつつ、バランスの取れた自助・共助・公助の精神を背景にソフト、ハード一体となった総合的な防災・減

災体制に守られた安全で安心な国民生活が求められている。これらを支えるための国土基盤の形成にあたっては、以下の様な課題を解決する必要がある。

（地球規模での環境対策の推進）

地球温暖化防止に向け、京都議定書に基づく CO₂ 排出量の削減目標の達成を推進するため、より環境負荷の少ない総合的な交通体系の整備を進める必要がある。

また、環境負荷の軽減やより効率的なエネルギー資源の活用を推進するための循環型社会の速やかな構築を実現するため、経済活動における資源循環、再利用体制の整備等を通じて経済のグリーン化の促進が求められる。

（防災・減災対策）

限られた資源を有効に活用し、水害や土砂災害、津波・高潮等から国民の生命と財産を守る防災施設や災害に強い市街地の整備などのハード対策を着実かつ効果的に推進する必要がある。また、自然力を活かした持続的な防災施設の機能を強化する。

一方で、これらのハード対策を、土地利用や住まい方の現状を踏まえた災害対策の実施や土地利用の誘導等のソフト対策と組み合わせた減災体制の確立や、防災教育の推進など自助・共助・公助のバランスの取れた地域防災力の再構築が求められており、特に高齢者や障害者等の災害時要援護者の適切な保護が重要となっている。

また、2004 年末に発生したインド洋津波を契機として、海外における広域的な防災体制の整備に対する国民の関心が高まっており、海外に滞在する日本人観光客や我が国へ海外からの訪問者が安心して交流できるユニバーサルな広域防災連絡ネットワークの形成が求められている。＜参考資料 P25 参照＞

（災害時の交通・情報通信網の確保）

万一の発災時にも緊急援助物資の輸送や負傷者、避難民の搬送が適切に行えるよう、道路や鉄道、港湾、空港等の交通基盤等の耐震性を向上させる他、これら施設のネットワーク化による緊急・代替輸送ルート確保等のリダンダンシー（ネットワークの信頼性を確保する上で必要とされる冗長性）の高い交通・情報通信ネットワークシステムの構築が求められている。＜参考資料 P26 参照＞

5 . 国土の質的転換に向けた戦略と施策

(1) 国土基盤形成戦略

高度情報通信社会を支える国土基盤

(中心戦略)

道路や河川構造物の様な交通・防災基盤が情報通信技術 (ICT) と融合・連携することによって、高度な交通管制システムや洪水制御システム等様々なシステムの適用が可能になり、施設本体のコンパクト化や高機能化が図られる他、新たな交通需要を喚起することも期待される。

情報通信基盤は、これまでの交通・防災基盤では十分提供できなかった機能を補完したり、交通基盤が提供していた役割を情報通信が効率的に代替する可能性を有するため、交通・防災基盤等が作り出す実空間に情報通信基盤が作り出すネットワーク上の仮想空間を適切に連携させ、全体としてコンパクトで高機能な国土基盤形成を推進するという戦略が重要となる。

そのためには以下のような施策を展開し、人の居住する全ての地域において、十分高速な情報通信環境の提供を可能とする情報通信基盤を整備する必要がある。 < 参考資料 P27 参照 >

(高度な情報通信システムへのアクセス環境の確保)

情報通信基盤の整備は民間主導原則の下、着実に整備が進んできているが、条件不利地域等においては採算性が低下することから、現状のままでは整備の進展が困難な地域が多く、地域間のデジタル・ディバイドがむしろ拡大すると考えられている。

このような地域における情報通信基盤の整備については適切な公的部門の関与が求められる。公的部門は、条件不利地域における情報通信基盤形成に従事する民間事業者に対してインセンティブを供与する等の各種取組みを推進する。

なお、ハード的なインフラ整備だけでは地域の活力向上につながらないことから、地域の活力の向上に資するアプリケーション開発を関係者が連携して取り組むなど、ソフト的な推進方策も併せて推進する。

また、電車、バス等の公共交通機関の空間におけるインターネットアクセスへの要望も強いことから、公共交通機関におけるインターネットアクセスを充実しようとする事業者へのインセンティブ付与についても検討を進める。

(地域公共ネットワークの構築等)

地域公共ネットワークは行政情報の提供や防災・教育等の公共的アプリケーションを提供するために市町村が整備するネットワークであるが、条件不利地域でのブロードバンドアクセスのためのバックボーンとして活用することも視野に入れ、全国的な整備を推進することとする。

地域公共ネットワークの構築にあたっては、ハード面の整備だけでなく、地域のユビキタス・ネットワーク運用システム、防災情報システム・医療・教育システム等の公共情報

アプリケーションの整備推進及び全国規模での互換性確保のための共通プラットフォームの整備を併せて推進する必要がある。また、地上デジタル放送の利点を活用した公共情報サービスの開発も推進すべきである。

また、これら地域公共ネットワークを利活用の面から推進するため、行政、市民、事業者等の多様な主体が参加した地域公共ネットワーク整備推進体制の構築を促進する。

（新たな運用形態に対応できる環境整備）

前述のとおり、今後あらゆるモノが直接ネットワークにつながり新たな作用を生み出していくと考えられる。

例えば、ネットワークに制御されたネットワーク・ロボットが公共空間を自律的に移動する場面が予想されるが、その際、例えば公道上ではロボットにナンバープレートをつける必要が生じる可能性がある等、現状では制度面等の課題が存在する。

このため、情報通信を活用した新たな形態のシステムやアプリケーションが円滑に社会に受け入れられるよう、制度的枠組みの整備等の環境整備を適切に進める。

都市の持続的な活力を支える国土基盤

（中心戦略）

集約型都市構造を有する都市（コンパクトシティ）の形成に向け、中心市街地においては、人口減少下における適切な都市構造を再構築するため、計画的な公共交通の活用・整備やトランジットモールの整備等により都市のアクセシビリティを向上させ、主要行政官署・高度研究教育機関・高次医療施設・商業施設等の広域的都市機能の集約・集積を促し、自家用車に依存しない、歩いて暮らせる「まちなか交通」の形成を目指す。

一方、郊外部においては、自家用車に依存したライフスタイルが存在しているという現実を直視し、高齢化社会における自家用車の利点を存分に活かした交通体系の形成を目指す。

上記に際しては、一定規模以上の広域的都市機能施設の新規立地の適正化や都市計画道路の見直し等による計画的な市街地の集約促進や、郊外部における一定規模以上の大規模集客施設等の適正立地確保等の都市政策との連携が重要となる。

また、集約型都市構造の転換に伴い生じてくる低未利用地等の余裕空間を活かして、国土基盤の整備に伴う都市景観の破壊、歩車混在道路、開かずの踏切等といった「都市拡大時代の負の遺産」の解消に向けて、国土基盤の撤去や施設の他用途転用によって都市機能や環境、景観を向上させるなどの新たな価値、機能の創出を行う「引き算の国土づくり」を進めていく。その際、あわせて健全な水循環の再構築を通じた水辺空間や緑にあふれる居住環境などの都市構造の形成を目指す。

（集約型都市構造への転換を支える総合的な交通体系の整備）

生活圏中心都市における通過交通の排除と都市外延部における円滑な自動車交通空間の創出を目的としたバイパス・環状道路・放射道路等道路ネットワークを形成するとともに、中心市街地の広域的都市機能に対する郊外部からのスムーズなアクセシビリティを確保するため、パーク・アンド・ライド・システム（P&R）等により自動車交通と都市高速鉄道

とのシームレス化を図る。〈参考資料 P28 参照〉

また、LRT やバス等の都市内公共交通の利用を促進し、持続的運営を可能とする為、公共交通沿線に政策的に広域的都市機能の立地を誘導する等によって、公共交通により相互連絡された広域的都市機能施設が立地する都市交通回廊の形成を促進する。

また、景観に優れ快適な歩行環境を有するトランジットモール等を活用した、歩いて暮らせる「まちなか交通体系」の整備にあたっては、当該中心市街地における駐車場確保を戦略的に展開する。

（高齢化社会向けの自動車交通空間の形成）

スマート IC^(注7) の設置等により市街地からの高速道路アクセスを円滑化（「使えるハイウェイ」を整備）しつつ、ITS^(注8) による道路のインテリジェント化等を通じて、安全で円滑な道路交通環境を提供する。

（物流のための交通体系の分離、円滑化）

大型コンテナ積載トレーラー等の物流関連重車両交通が市街地に流入することを回避するため、一般車両から分離された物流ネットワークを形成するとともに、港湾・空港と高速道路等高規格道路との直結及び結節点においては大規模物流拠点の形成を促進する。また、貨物車両による渋滞の発生、駐車規制の厳格化等に対応して共同配送の導入促進等、都市内物流の効率化に資する取組みを行っていく必要がある。

（総合的な施策推進のための支援の枠組み）

コンパクトな都市の形成を指向する等、都市の持続的な活力を支えるにふさわしい総合的なプロジェクト等であって、都市・地域の特色に基づき市民参加と協働を活かす等の優れたプロセスを有するものに対しては、重点的な支援を検討する必要がある。

自立する地域の形成を支える国土基盤

（中心戦略）

地域に固有の風土、歴史、文化等の資産を活かした地域の活性化、及び自立の支援に向け、日本風景街道などの地域の観光資源へのアクセス手段や、共助の精神に立脚した地域内モビリティ確保のためのコミュニティバス等の地域交通手段の確保、地域コミュニティが世界につながる地域公共ネットワークの構築等を促進する。〈参考資料 P29 参照〉。その際、伝統・文化を再発見することを通じて、地域アイデンティティの再生を目指す視点が重要である。

特に、交流文化産業等の育成を通じて地域経済の持続的で内発・創造的な発展を図る地域に対しては、国内各地及び東アジア諸都市等との交流・連携の強化に向けて、重点的に国際ゲートウェイや高規格道路、整備新幹線等高速鉄道、情報通信幹線網の整備及びそれらへの円滑なアクセスを確保する。

⁷ スマート IC とは、既存の高速道路の有効活用や地域経済の活性化を推進するため、建設・管理コストの削減が可能な ETC 専用インターチェンジ。

⁸ ITS とは、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

なお、日本人は旅行好きであることを踏まえると、地域の観光資源へのアクセス手段の確保は、他の地域との交流を拡大させ、経済面にとどまらず、社会的、文化的な豊かさを地域にもたらすものと期待される。

（地域経済活動への多様な主体の参入機会の確保）

ネットワーク上の仮想空間を活用した地域の人的資源の強化や地域経済活動への企業・NPO等の参入に向け、光ファイバー等の情報通信ネットワーク整備及び利活用モデルの構築推進を通じて、デジタル・ディバイドの解消とコミュニティ LAN の形成等を促進する。

また、アジアの諸都市と直接交流・情報発信が可能となるジャパン・ブランド産品やローカルコンテンツのアジアの国々への直接供給を支援するため、アジアの諸都市に向けて翌日配達圏（アジア宅配便）を拡大する。

（自然災害と折り合ってきた国土に対する意識の醸成）

沿岸部の防潮林・防砂林や記念碑、稲むらの火などの災害伝承等、先人によりこれまでに蓄積されてきた歴史に根ざした有形・無形の公共資産を通じて、わが国の災害文化を回復し維持していく。

（東アジアの近隣諸国等からの訪問客や国内の観光客に対するおもてなし環境の整備）

近隣国や地域ブロックの観光資源を活用した広域的かつ一体的なおもてなし環境づくりの一環として、機動的な税関・入国管理・検疫（CIQ）機能の整備等の国際旅行向けチャーター便の発着環境を形成するとともに、港湾・空港を有する地域ブロックゲートウェイや地域ブロックの中心都市（ゲートウェイ都市）等では観光客への情報提供の充実、外貨両替サービスの整備等の金融インフラの充実等を図り、空港・港湾の到着ターミナル並びにゲートウェイ都市のアメニティの向上及びユニバーサルデザイン等を推進する。

また、ゲートウェイ都市と地域コミュニティや地域の観光資源を結ぶ新たな広域観光ルートの開発や、広域的かつ一体的な PR 活動の実施体制構築及び強化を図るとともに、そのスポークとなる道路及び鉄道といった交通網の美観・沿線景観を改善（日本風景街道〔シーニックバイウェイ〕の指定等）及びユニバーサルデザインの導入を推進する。なお、ライフスタイルの変化に伴い人々の可処分時間が増大することを勘案すると、長期リゾートなど滞在型観光ニーズの受入環境の創出や改善を推進することが重要となる。

シームレスアジアを支える国土基盤

（中心戦略）

東アジアの近隣諸国とわが国が相互の強みを生かしシナジー効果の下で持続ある経済発展を遂げてゆけるよう、我が国のアジアの近隣諸国向けネットワークの強化と我が国の主導によるクロスボーダーイシューの解消を通じて、アジアの近隣諸国との間でヒト・モノ・情報のシームレスな流れを確保する。

このような多国間連携・協力は、長い年月をかけて形成された EU における汎ヨーロッパ経済・社会的結束のための欧州空間開発計画（ESDP: European Spatial Development Perspective）及び汎欧州交通ネットワーク（Trans-European Network for Transport(TEN-T)）にその先駆けとなるモデルを見出すことができることから、このモデルを東アジアの近隣諸国とわが国の結

束に適用したものをシームレスアジアと呼ぶこととする。

シームレスアジアのアウトカム指標としては、日帰りでビジネスが可能な圏域としての「東アジア日帰りビジネス圏」及び安価で迅速な海上輸送等を使って出荷の翌日には相手先に荷物を届けることができる「貨物翌日配達圏」の形成、並びにアジアにおける共通ブロードバンド環境（アジア・ブロードバンド）の形成を考える。^{（注9）}

国際分業等の進展により今後、東アジアの近隣諸国とわが国の間で日帰り出張が出来るような高速、高頻度な航空輸送網が存在することが、我が国企業にとって近隣諸国への直接投資上重要な要件と考えられる。例えば製造業等においては、海外の生産ラインのトラブルや納品した製品のクレーム処理等への対応上、日帰り出張が望まれる。これらを支える「東アジア日帰りビジネス圏」は、日本及び外国から相手国に出張をして4時間以上相手国の都市に滞在可能である範囲である。

一方、国際分業等の進展は近隣諸国とのわが国の間の物流をあたかも日本国内での物のやり取りのような高頻度、小ロット化の物流（アジア物流の準国内化）に変えた。このような物流は、決まった時間に約束通りに荷物が配達されることが重要であり、また民間企業にとっては在庫の削減が重要な視点であることから、確実に配達されるのであれば輸送日数が短いほうが好ましい。また、生鮮食料品、活魚等のように、鮮度が重要な商品が輸送されており、翌日に配達されることは商品価値の上で重要になってくる。このような物流を支える「貨物翌日配達圏」は、工場を朝出荷した貨物が翌日の夕刻までに注文先に届く範囲である。＜参考資料 P30 参照＞

（「東アジア日帰りビジネス圏」の拡大）

「東アジア日帰りビジネス圏」の拡大に向けた東アジアとの直行便を有する地域航空ネットワークの形成促進上、地域の判断による戦略の下で効果的な地域ブロックゲートウェイのサプライサイド及びディマンドサイドの両面からのマネジメントが重要となる。

大都市圏の様な大規模な航空需要を有する地域における空港容量の拡大、CIQ 等手続きの ICT 化・簡素化に加え、地域ブロックは地域ブロック内空港の広域的な連携による需要喚起、アクセス改善に向けた空港アクセス道路・鉄道等交通手段の整備、ユニバーサルデザイン（バリアフリー、サインポスト等の外国語表記等）の推進、情報提供システムの充実等といった地域ブロックゲートウェイのマネジメントを、航空輸送市場の動きを的確に把握しつつ、戦略的に判断して実施する必要がある。

（「貨物翌日配達圏」の拡大）

貨物翌日配達圏の拡大に向けた物流システムの構築にあたっては、九州及び沖縄から韓国南岸や黄海沿岸域、上海等に至る北東アジア海上交通回廊（仮称）及び日本海側諸都市と極東ロシア沿海州や朝鮮半島を結ぶ環日本海海上交通ネットワーク（仮称）において、Ro-Ro 船、フェリー等の高速海上輸送と陸上輸送の結節機能の強化及びシームレス化、物流拠点施設におけるロジスティックス機能の高度化を軸とした重点的な海陸一貫輸送システムの整備を推進する。

⁹ ここで、「東アジア日帰りビジネス圏」は「日本及び外国から相手国に出張をして4時間以上相手国の都市に滞在可能である範囲」、また「貨物翌日配達圏」は「日本及び外国から朝6時に貨物を出し、相手国に翌日18時に到着できる範囲」と定義する。

特に、東アジアの近隣諸国とのクロスボーダーイシュー解決に向け、韓国及び中国の自動車、貨物車の相互乗入れの自由化に向けた輸送機材の構造、安全規格の統一や、海運の自由化^(注10)等の枠組み作りを急ぐ必要がある。

また、海上輸送にあっては、税関・入管・検疫（CIQ）や港湾手続における簡素化・効率化、コンテナ貨物の輸送の効率化とセキュリティ対策を目的とした電子タグの国際標準化を目指した多国間実証実験や、アジアハイウェイ、汎アジア鉄道の整備促進に向けた技術協力等の、我が国が主導する形での国際協力の推進が重要である。

これらのクロスボーダーイシューの解決や物流の ICT 化に加えて、アジアの各国がそれぞれの国内交通網の整備を連携して行うためのアジアにおける共通交通政策の策定及び推進に向けた多国間連携を促進することが重要である。

（アジアにおける共通ブロードバンド環境（アジア・ブロードバンド）の整備）

高速・大容量の通信環境がアジア域内で普及すれば、個人の生活の充実や創造的な能力の発揮、企業・行政・NPO 等の活性化・効率化、経済の成長・活性化、貿易の促進、多様な文化の幅広い共有、学術の振興、国境を越えた諸活動の促進等、アジアの社会・経済・文化の様々な面で効用をもたらすことが期待される。しかし、ブロードバンド環境の整備が進んでいない国が多く、また文化・言語等の多様性のため、ブロードバンドの普及と利活用の進展が進まず、アジアにおける社会・経済・文化面での更なる発展に様々な問題があると考えられている。

そのため、アジア各国政府、国内外の民間企業、NPO、国際機関等との協力による、我が国の先進モデルの普及推進などアジアにおけるブロードバンド環境整備を主導しつつ、情報交流面でのアジアの結束を促すアジア・ブロードバンド計画を推進する。

災害に強くしなやかに国土を支える国土基盤

（中心戦略）

国及び地域ブロック、その他の地域の中核機能を担い、国民の居住、財産、産業・金融等の経済基盤が集中した都市域においては、起こり得る自然災害の形態を的確に想定し高度な防御水準を効率的で迅速に確保するとともに、万一の中核機能の途絶に備えた迂回ルート等の確保を通じたリダンダンシーの強化を図る。

また、投資余力が限られる中で、地域の特性を勘案して限られた資源を適切に配分し、効果的・効率的に防災施設の整備を進めるとともに、広域的な行政・コミュニティの連携による広域防災・危機管理体制の構築を通じて、自助・共助・公助のバランスのとれた総合的な防災・減災対策を実施する。＜参考資料 P31 参照＞

更に、高齢者、障害者、外国人などを含む全ての人々が災害時要援護者とならないような、安心できる安全な国土の形成を目指す。

（災害に強い都市・地域の形成に向けた防災基盤の形成）

¹⁰ 「海運自由の原則」について：外航海運政策の基本としており、海運事業に対する参入撤退の自由を保証し、貨物の積取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。現実には国家安全保障等を口実に政府の介入が行われることも多いことから、これらについても政府の介入を最小限にすることが求められる。

国民の生命の保護や都市の中核機能の維持、経済的な集積の保護に向け、都市構造や土地利用を含む総合的な都市防災システムや国土の大宗を担う農山漁村地域の総合的な防災体制の一環として、減災施策を念頭に置きつつ、地域特性を活かした耐震・防火機能及び浸水^(注11)・津波・高潮災害等防止機能を効果的・効率的に整備する。

また、ハザードマップの整備や避難経路の確保、防災意識の啓発、防災訓練の実施等の事前システムや防災情報の伝達、避難勧告の発出等の事中システム、及びこれらの円滑な実行を支える広域防災・危機管理体制の確立等のソフトな減災体制を整備する。特に、過去の経験や知識を基に、現象を分析し適切な対応を臨機応変的に出来る能力の向上を図る。

その際、人口減少によって生じる地域コミュニティの弱体化や土地利用の余裕を考慮しつつ、災害リスク軽減戦略の一環としての地域災害対応能力の回復や適正な土地利用への誘導・規制のあり方についても検討すべきである。

(事後対応体制の構築)

被災情報や安否情報の提供、被災者の保護・移送、医療、帰宅体制の整備、迅速な災害復旧の実施に向けた資機材・人員の準備等の事後対応体制を構築する。

(交通・情報通信ネットワークのリダンダンシーの確保)

橋梁等の構造物の耐震補強と広域的な災害対応に向けた地方自治体間、地域ブロック間交通、情報通信ネットワークの強化を通じて、万一の発災時の緊急援助物資の輸送及び経済活動維持のための代替輸送ルートを確保する。

また、災害時の機動的な連絡手段として重要な携帯電話の広域交通網上で不感地帯解消に向けた総合的な施策の枠組みを検討する。

(国際社会の取り組みに対するわが国のイニシアティブ)

インド洋津波のような地球規模での災害に対して被害を最小限にするために、地球規模での広域防災ネットワーク整備に向けた国際社会の取り組みに対するわが国のイニシアティブを発揮し、各国に対して被災教訓を共有しながら我が国の知見と技術を提供する。

持続的で環境にやさしい循環型社会を支える国土基盤

(中心戦略)

環境問題の今日的な動向に的確に対応し、将来の世代にわが国の豊かな環境を継承していくためには、大量生産・大量消費を中心とした社会システムから、循環型・自然共生型の持続可能な社会システムへの変革を図ることが必要不可欠になっている。

そのため、大量生産・大量消費・大量廃棄型のこれまでの社会のあり方や国民のライフスタイルを見直し、行政、事業者、国民等各主体の協働により、廃棄物等の発生抑制(リデュース)、循環資源の再使用(リユース)及び再生利用(リサイクル)等のゴミゼロ社会の実現を目指した取組(3R)を推進することが重要である。〈参考資料 P32 参照〉

加えて、高度経済成長期における都市化の進展により損なわれた水循環系の回復を図るため、雨水浸透、水の再利用等、水面の創出・保全等の取り組みを推進することが重要で

¹¹ 浸水対策は、洪水氾濫(外水)対策と内水氾濫対策からなる。

ある。

また、CO₂ 排出量の削減のため、効率的で環境にやさしい「グリーン物流」の推進などを行う。

さらに、京都議定書が求める CO₂ 排出目標達成等の地球環境保全への我が国の貢献にとどまらず、わが国の優れた環境技術を国際標準化し、ジャパンモデルとして国際社会に提供することが重要な視点である。また、リサイクルポートのように、周辺地域の循環資源のリサイクルにとどまらない広域的、国際的な資源循環とリサイクル資源の広域処理を支援する国土基盤の形成が重要である。

このように、わが国が提供する環境技術のジャパンモデルとリサイクル資源の国際流動を梃子にわが国の対アジアの近隣諸国に対する指導力を確保し、東アジアにおける地球環境保全のイニシアティブを採る視点が重要となる。

（リサイクル産業の推進）

産・官・学の連携の下に、我が国の先進的なリサイクル技術を生かして国際的な資源循環を促進し、レアメタルの抽出等のリサイクル産業の起業家育成施設（ビジネスインキュベーター）となるエコタウンの形成を促進する。

また、国内外におけるリサイクル資源の広域循環を促進することを通じてエコタウン等における効率的なリサイクルビジネスとリサイクル製品市場の拡大を支えるリサイクルポートの整備を促進する。

リサイクル資源の広域循環の円滑化と追跡可能性(トレーサビリティ)を確保するため、静脈物流システム等の整備を行う民間事業者に対するインセンティブ付与の枠組みを検討する必要がある。

（２）横断的な基幹戦略

国土基盤の戦略的活用と国民参加型管理

（国土基盤の最適資産管理手法の導入）

先人の努力によってこれまでに蓄積されてきた国土基盤の既存ストックの最適な運用と機能更新、改良、再生に向けて、例えば資産台帳の整備や減価償却等の民間準拠の資産管理手法に加えて、構造物の劣化状態の定量的把握や耐用年数の判定、再調達価格の試算、公共施設の利用率データの整備、施設自体の文化的価値の測定等、物理的・社会的価値と資産価値の客観的評価が可能な資産管理手法等を導入し、必要に応じて他の機能への転用や売却・廃棄処分を促進する。

（身近な国土基盤の国民参加型管理）

道路や河川、港湾などの国土基盤の計画プロセスや維持管理等の関与においては、これらの国土基盤が日常生活や企業活動に直接的な効用をもたらす共有の財産であるとの認識に基づき、所有者及び管理者の管理責任を基本としつつ、国民のステークホルダー意識や企業の社会的責任（CSR）意識に立脚し、国民や企業が自らの発意により積極的に関与することによって国土基盤の機能の高度化と質的向上を図っていく国民的管理のための枠組

み整備を検討する。〈参考資料 P33 参照〉

（国土基盤の既存ストックの高度利用）

スマートICの設置等によるICTを活用した高速道路への接近可能性(アクセシビリティ)向上等といった交通基盤における施設供給マネジメントやゾーン料金制度等といった交通需要マネジメントの実施により、国土基盤既存ストックの高度利活用を図る。また、高規格道路、地域コミュニティ道路、高速鉄道等の目的・機能の異なる交通モードを相互ネットワーク化し、総合交通体系の観点で最適化することで、補完性・代替性を確保する。

（空間ポテンシャルの有効活用）

国土基盤が有する本来の機能のみならず、国土基盤が存在する空間そのものも世代を超えて引き継がれてゆくべき貴重な財産である。たとえば、高架下のデッドスペース、下水処理場の上部空間や雨水排水路、道路や河川等の空間ポテンシャルを活用することで、都市におけるゆとりの空間の創出、都市環境、アメニティの改善、起業家育成施設（ビジネスインキュベーター）やNPO活動等のための空間への転用等の都市空間の質的改善を行う。

国土基盤高度化に向けた戦略的な投資

（国と地域との適切な役割分担）

国は、国際交通ゲートウェイの配置や国土の骨格を成す交通・情報通信網、全国的な防災ネットワークの形成等、国家の持続的発展のための戦略的投資を主眼に据えるべきである。また、地域の自立に向けた投資や国土基盤の維持・更新、耐震設計等設計手法の高度化以前に整備された施設の改良等の安全対策等に対する投資については、国と地域は、投資の効果やプロセスの透明性等に関する客観性のある国民的な議論の下で、適切な投資の手法と手順を選択していくことが重要である。

また、東アジアの近隣諸国との交流・連携等地域ブロックが抱える戦略的な諸課題、地域における渋滞緩和、防災、資源・水循環、環境対策等の地域課題に対する取組や、単独の都府県に係る諸課題の解決に向けて地域が行う国土基盤投資に対して、国が支援を行う際には、地域住民のコンセンサスの下で独自に選択されたサービス水準（ローカルルール）や戦略性、地域の経済・社会に対する費用対効果、費用回収の健全性、手続きの公平性、透明性、市民の参加と協働等の内容の評価において、優れたものを重視するべきである。

〈参考資料 P34 参照〉

（地域の投資重点化の促進）

各地域においては、地域の気候・風土に立脚し地域市民のコンセンサス等の下で地域が独自に設定したローカルルールに基づき、人口減少や少子高齢化の進展と集約型都市構造への転換に合わせた交通・情報通信基盤投資の迅速で的確な発現を図る。

例えば、環状道路内等の都市中心部では、公共交通沿線の低未利用地への集客、教育、公共等施設の移転立地促進を通じた公共交通の維持・整備並びにターミナル及びその周辺地区におけるグリーンモードのユビキタス・ネットワーク化に向けた投資の重点化を実施する。都市外延部及び郊外部では、安全で快適な自動車交通の実現に向けた投資の重点化を実施する。

(効果的・効率的な防災施設整備の推進)

地域の防災基盤の整備にあたっては、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえ、人的被害を極力低減させることを中心に宅地等を優先して防御するなど、守るべき対象を明確にして、効果的・効率的な防災施設の整備を推進する。

新たな時代の国土基盤形成に向けた技術革新

(交通分野の技術開発の推進)

超電導磁気浮上式鉄道は、平成 17 年 3 月に開催された国土交通省超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において、これまでの技術開発について「実用化の基盤技術が確立した」との評価を受ける一方、メンテナンスを含めた更なるコスト低減のための技術開発等が必要とされ、走行試験を継続することについて提言を受けた。これらを踏まえ、高温超電導磁石等高度化技術の開発を進めるなど、引き続き技術開発を推進する。さらに、今後の技術開発の進展等を踏まえながら、将来的に制度的枠組みについて検討する。

フリーゲージトレイン技術は、これまでの在来線や新幹線での走行試験等を踏まえて引き続き技術開発を進めるとともに、九州新幹線長崎ルートへの導入など実用化に向けた検討を進める。

(情報通信分野の技術開発の推進)

より質の高い交通システムの構築に不可欠な情報通信技術、自然エネルギーの活用、燃料電池等エネルギー効率の向上等の環境負荷の低減に資する技術開発についても重点的に推進する。また、高仰角・高品質な移動体衛星通信や高精度測位の実現を可能とする準天頂衛星通信システムに関する技術の研究開発を推進する。 <参考資料 P35 参照>

6 . 広域地方計画検討に向けた指針の考え方

～ 国土基盤形成の観点から～

(1) 概要

広域地方計画は、グローバル化時代における自立した地域を形成するため、国と地方の協働により策定され、複数の都府県にまたがる地方の将来ビジョンと地方独自の戦略で構成されるものである。

しかし、地方が独自の戦略で個性豊かな計画を目指すという視点を欠くと、広域地方計画に盛り込まれる戦略や施策の内容が全国計画の模倣に終わり、他の地域との差別化を通じた自立した広域ブロックづくりの障害となる恐れがある。

ここでは、前述の1～5において全国計画の視点で取りまとめた国土の理念や国土基盤のあるべき姿、課題、戦略等を踏まえて、各広域ブロックが多様な個性を發揮しつつ、地方独自の魅力ある広域地方計画を検討していくための一環として、国土基盤形成においてどのような視点に立つべきであるかを整理し、示唆する。

(2) 広域地方計画の区域

(圏域部会の検討)

国土形成計画法に基づき、広域地方計画を策定する単位としての広域地方計画区域を設定するため、平成17年9月、国土審議会に「一体として総合的な国土の形成を推進することが必要な地域の区分のあり方について調査審議」することを任務とする圏域部会が設置された。圏域部会は、平成17年10月以降8回にわたって開催され、

住民や企業の社会経済活動の実態

地域の歴史・文化的背景や自然条件の類似性

各地域における自主的な広域連携の取り組み実態

等の観点から検討を行うとともに、地域住民に対するアンケート調査及び地方公共団体や経済団体からの意見聴取を行い、これらの検討結果に基づき定めた広域地方計画区域の区域設定の基本原則（表-6.1参照）に基づき、調査審議を進めてきた。

広域地方計画区域は、平成18年6月21日に開催された第8回圏域部会において取りまとめられた広域地方計画区域のあり方についての調査審議結果に基づき、平成18年6月30日に開催された第9回国土審議会における審議を経て、平成18年7月7日に広域地方計画区域を定める政令（国土形成計画法施行令）が公布施行された。

(広域地方計画区域の設定)

国土形成計画法施行令では、各地域の将来を見据え、国土形成計画法に定める国土形成計画の基本理念や広域地方計画区域の考え方に基づく区域設定の基本原則を最大限に満たす区域として、図-6.1の8圏域を広域地方計画区域として設定した。なお、これらの区域の内、東北圏南に位置する2県と北関東地域3県、北陸圏と中部圏、中国圏と四国圏においては、分科会や合同協議会を活用する必要があるとされた。

瀬戸内海は、古来から海上交通の場として栄え、また多くの島々と多様な水際線により独特の空間、環境、文化を形成し、今後ともこの貴重な風土を活用・保全していく必要があることから、今回、中国圏及び四国圏が設置することとされている合同協議会の場において、十分な議論をしていく必要がある。

道州制との関係については、平成 18 年 2 月に出示された第 28 次地方制度調査会答申において、9 道州、11 道州、13 道州の 3 区域例が提示されたものの、今後国民的な論議が幅広く行われることが必要とされている。従って平成 20 年に策定予定の国土形成計画広域地方計画においては、今回国土審議会において決定された 8 圏域の区分に基づき計画を検討していくこととしており、将来、道州制が導入された時点において、国土を取り巻く情勢の変化に応じて必要な場合は、広域地方計画区域も適切に見直しがなされるべきものと考えられている。

(3) 国土基盤形成における広域ブロックに対する指針

広域ブロックが、我が国の他の地域や東アジア諸都市との連携、交流を生かし、経済的、社会的に自立性が高い地域経済社会を形成するためには、個々の広域ブロックが独自の発想と戦略性を生かした国土基盤形成を進める必要がある。

そのためには、広域ブロックが解決すべき様々な課題に対して、広域ブロックの自然条件や地理的条件、風土、歴史等の地域特性や地域が求める国土基盤サービス水準のあり方その他の地域の判断に基づき、地域が独自の解決戦略を立てる必要がある。

広域ブロックが直面する課題

国土形成計画の下で国及び広域ブロックが共有する理念として「効率性優先の開発の中で失われた我が国の国土の『豊かさ、美しさ』を取り戻し、国民が世界に誇ることできる安全で安心、安定した国土を回復すること」を掲げることが求められている。

このような理念の下、国土基盤形成の観点で国は、5 . に示す国土基盤形成に係る 6 戦略と、横断的な 3 戦略を推進するべきであり、またこれに関連して広域ブロックは、広域地方計画の策定と推進の中で、以下の戦略課題に取り組むことを求められる。

国土基盤形成戦略：

I 高度情報通信社会を支える国土基盤整備の推進

- 高度な情報通信システムへのアクセス環境の確保（デジタルディバイドの解消）に向けた公共ネットワークの開放等のインセンティブの付与、
- 広域ブロック内地域公共ネットワークの相互ネットワーク化の推進 等。

II 都市の持続的な活力を支える国土基盤整備の推進等

- 集約型都市構造への転換に向けた、広域的都市機能の計画的な集約・集積等の土地利用政策と連携した、総合的な交通政策（アーバンパブリックコリドーの形成等）の推進及び健全な水循環の再構築を通じた都市構造の形成
- スマートICの設置やITSによる道路のインテリジェント化等を通じた高齢化社会向けの自動車交通空間の形成促進

- 大型コンテナ積載トレーラー等の物流関連重車両向け道路網の整備等による物流交通体系の街路交通からの分離、円滑化 等。
- III 自立する地域の形成を支える国土基盤整備の推進
- 人的資源の強化や地域経済活性化に向けたコミュニティ LAN の形成等及び利活用モデルの構築の推進、
 - 地域の有形・無形の公共資産を通じた災害文化の回復・維持、
 - 観光情報の充実、アメニティの向上及びユニバーサルデザイン化、広域観光ルート開発、日本風景街道の指定等の観光客に対するおもてなし環境の整備 等。
- IV シームレスアジアを支える国土基盤整備の推進
- 地域ブロック内空港の広域的な連携による需要喚起、アクセス改善に向けた空港アクセス道路・鉄道等交通手段の整備等の推進、
 - 東アジア諸国との直接連携の下での高速海上輸送と陸上輸送のシームレス化を軸とした海陸一貫輸送システムの整備促進 等。
- V 災害に強くしなやかに国土を支える国土基盤整備の推進
- 都市構造や土地利用を含む総合的な都市防災システムの整備促進、
 - 農山漁村地域における総合的な防災体制の整備促進、
 - 耐震・防火機能及び浸水・津波・高潮災害等防止機能の整備促進、
 - ハザードマップの整備等の事前システム・防災情報、避難勧告等の事中システム、被災者の保護、災害復旧等の事後対応のための体制構築 等。
- VI 持続的で環境にやさしい循環型社会を支える国土基盤整備の推進
- 循環型社会の形成に向けた廃棄物の広域リサイクルシステム（エコタウン、リサイクルポート）の整備促進 等。

横断的な基幹戦略：

- VII 国土基盤の戦略的活用と国民参加型管理
- アセットマネジメント等の国土基盤の最適資産管理手法の導入、
 - 国土基盤の国民的管理のための柔軟な枠組みの検討、
 - 交通需要マネジメントの実施による国土基盤既存ストックの高度利活用促進、
 - 異なる交通モードの相互ネットワーク化による交通体系の最適化の促進、
 - 国土基盤の空間を活用した都市環境、アメニティの改善 等。
- VIII 国土基盤高度化に向けた戦略的な投資
- ローカルルールに基づく交通・情報通信基盤投資の迅速で的確な発現＜参考資料 P36 参照＞、
 - 土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効果的・効率的な防災施設の整備の推進 等。
- IX 新たな時代の国土基盤形成に向けた技術革新
- 地域行政や企業の枠組みを超えた国土基盤の整備、維持管理技術の継承 等。

広域ブロックの特性

上記に示した様な戦略課題に広域ブロックが取り組むにあたって、当該広域ブロックの

経済社会規模、都市や国際ゲートウェイの分布、気象・海象等の自然条件、地理的条件、風土・歴史等を勘案し、広域ブロックが独自の発想と戦略に基づく解決策の発見に努める必要がある。表-6.2 に広域ブロックの特性を把握する上での視点について、その一例を示す。

課題解決に向けた広域ブロックにおける検討手順の例

上記戦略課題の解決に向けて当該広域ブロックの特性を踏まえつつ広域ブロックは、例えば

- 地域の国土基盤サービス水準を全国的な水準によるか又はローカルルール^(注12)を適用するか、
- 複数の戦略課題解決のための投資の順序をどの様に選択するか、
- 費用の負担調整をどの様に進めるか、
- その他、地域内の規制やルールをどの様に制定するか、国土基盤の整備や管理運営の担い手としてどの様な主体を選択するか、国土基盤サービスに対する需要の見込みの不確実性等のリスクを如何に管理するか 等

といった検討を行い広域ブロックでも意思決定を行う必要がある。これらの検討の流れの一例を模式的に書き表してみると図-6.2 のような手順が考えられる。

広域ブロックに対しては、各戦略課題ごとに上記のような観点から広域ブロック単位あるいは広域ブロックを構成する生活圈、地域コミュニティレベルといった重層的かつ戦略的な検討を行っていくことが求められる。(図-6.3 参照)

(4) 国の役割

広域ブロックが広域地方計画に盛り込んだ国土基盤形成戦略に対して国は、以下のような観点からの選択的、重点的な支援を行うことが望ましい。

国家戦略の観点から国が推進する、我が国の国際競争力強化や地域の自立を促すための戦略的投資、国土の骨格を形成する交通・情報通信網の整備等の全国的課題への対応、複数の広域ブロックにまたがる流域管理や広域防災体制の整備等の広域課題への対応への貢献。

地域産業の振興や地域コミュニティの活性化、渋滞の緩和、風水害や津波高潮等防災、環境保全や再生等の地域課題への対応であって、我が国の他の広域ブロックに先駆けた優れた取り組みとして、他の地域を先導するもの。

広域ブロックが地方の主体性と自立を確立する上で不可欠な地域ガバナンスの強化等の効果。

また、海洋における漂流ゴミ等の海洋汚染や防災・減災対策など、広域ブロックを複数またがるような問題については、国と地方が連携して積極的に取り組むことが望ましい。なお、排他的経済水域及び大陸棚における問題、国際競争力の根幹を担う海上輸送の確保等の問題については、国が主導して、総合的、戦略的に推進すべきである。

¹² 地域が国を頼らずに責任を持って定める独自のルールであって、例えば、交通分野において、事業促進に向けて部分的に国土基盤施設のサービス水準を低く抑えるなどの手法が考えられる。

表 - 6.1 区域設定の基本原則

国土形成計画法では第3条で、国土形成計画の基本理念として、国土形成計画は、我が国及び世界における人口、産業その他の社会経済構造の変化に的確に対応し、
特性に応じて自立的に発展する地域社会、
国際競争力の強化及び科学技術の振興等による活力ある経済社会、
安全が確保された国民生活、
地球環境の保全にも寄与する豊かな環境、
の基盤となる国土を形成するよう、適切に定めるものとされている。

また、法第9条では、広域地方計画区域について、北海道と沖縄県を除く45都府県につき、2以上の都府県の区域^(注13)であって、
自然、経済、社会、文化等において密接な関係が相当程度認められる区域、
一体として総合的な国土の形成を推進する必要がある区域、
として定めるものとされている。

さらに、法第10条では、広域地方計画区域ごとに、
広域地方計画及びその実施に関し必要な事項について協議するため、国の関係各地方行政機関、関係都府県及び関係指定都市(協議により、当該広域地方計画区域内の市町村、当該広域地方計画区域に隣接する地方公共団体その他広域地方計画の実施に密接な関係を有する者を加えることができる。)により、広域地方計画協議会を組織することとされている。

これらの規定に基づき、広域地方計画区域を設定するに当たっては、以下が基本原則とされた。

すなわち、上記及びの観点からは、区域として

- ア．産業、経済、人材その他の地域資源について相当程度の多様性を有し、かつ、人口や経済規模が相当程度以上であり、
- イ．相当程度の都市集積、産業集積、学術・文化集積を有し、
- ウ．国際定期便が就航する空港や外貿コンテナ貨物を取扱う主要港湾など、基幹的な国際交流基盤が存在し、あるいは今後整備される見込みがあり、
- エ．海洋国家たる日本の特性を生かし、今後飛躍的に発展することが見込まれる東アジアの近隣諸国との連携を見据えて、日本海と太平洋の両海洋を活用できる状況にあること。

の観点からは、

¹³ 国土形成計画法第9条第1項では、以下のとおり規定されている。

- ・首都圏...埼玉県、東京都、神奈川県その他政令で定める県の区域を一体とした区域
- ・近畿圏...京都府、大阪府、兵庫県その他政令で定める県の区域を一体とした区域
- ・中部圏...愛知県、三重県その他政令で定める県の区域を一体とした区域
- ・その他自然、経済、社会、文化等において密接な関係が相当程度認められる二以上の県の区域であって、一体として総合的な国土の形成を推進する必要があるものとして政令で定める区域

オ．防災・減災対策や災害時のリダンダンシー確保、
カ．水資源等の安定的供給、
が、また、 を確保する観点からは、
キ．海洋国家、森林国家たる日本として、貴重な資産としての内海や森林等の良好な状態での次世代への継承
が地域間の連携等により実現され得る区域であること。
であるためには、
ク．社会経済活動における強い結びつきがみられ、
ケ．自然条件（平野、内海、大河川流域、大規模山岳地域等）の共通性や歴史的・文化的背景の類似性がみられること。
さらに、 及び の観点からは、
コ．当該区域において、地域の主体的な取り組みを活かしつつ、一体的な計画策定・実施が円滑に行われること。
が求められる。

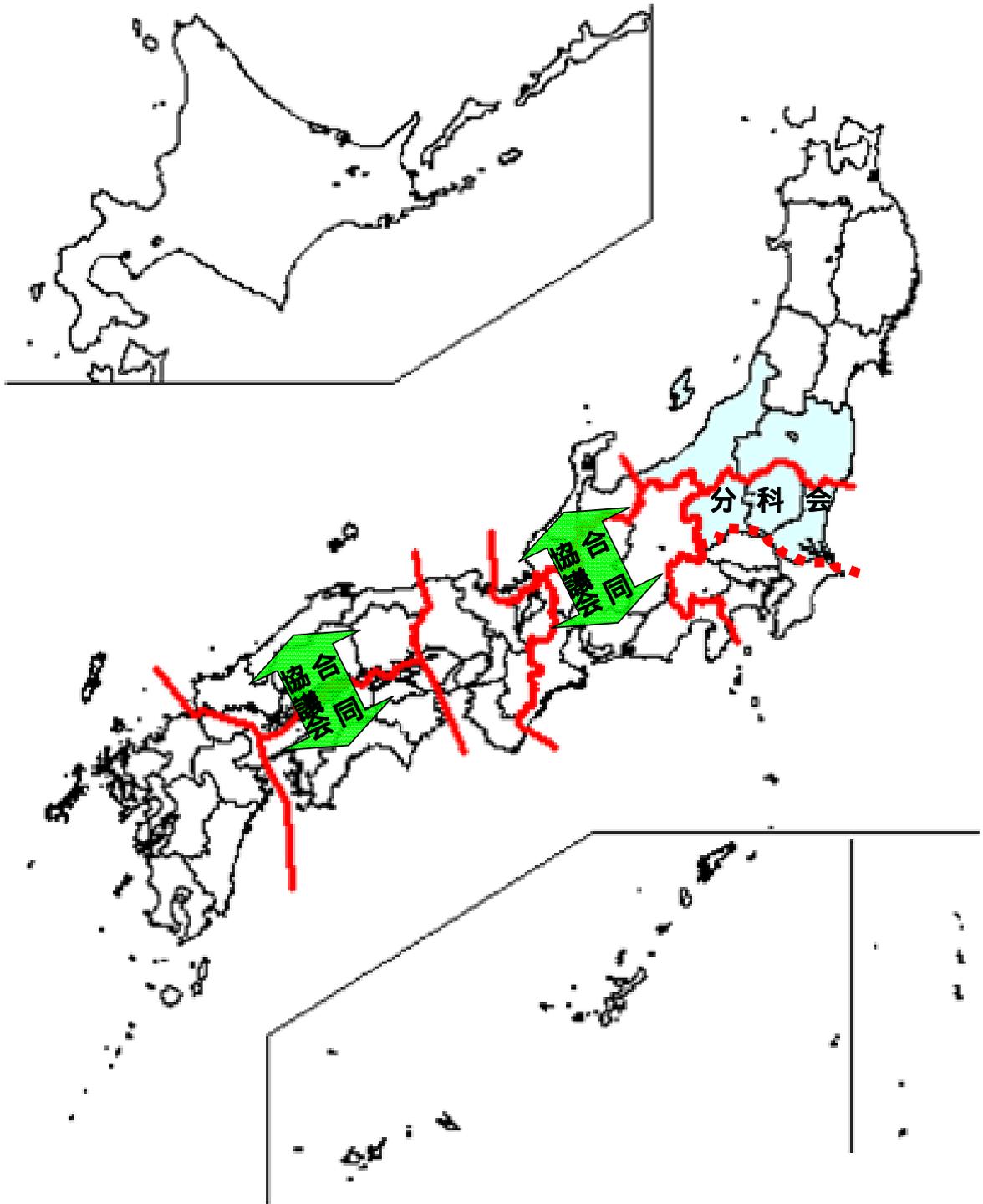


図 - 6 . 1 広域地方計画区域
(国土形成計画法第九条第一項に基づき政令で定める区域)

表-6.2 広域ブロックの特性把握の視点（一例）

| | | 東北圏 | 首都圏 | 北陸圏 | 中部圏 | 近畿圏 | 中国圏 | 四国圏 | 九州圏 | 北海道 | 沖縄 |
|------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--------------------------|---|--|---------------------------------|--|--|--|--------------------------------|-----|
| 規模 | 人口 (百万人) | 12.1 | 42.4 | 3.1 | 17.2 | 20.9 | 7.7 | 4.1 | 13.4 | 5.7 | 1.4 |
| | 面積 (千km ²) | 74.9 | 364 | 11.2 | 41.0 | 27.2 | 31.8 | 18.8 | 39.9 | 83.5 <small>北方領土を含む</small> | 2.3 |
| | GDP (兆億円) | 41.4 | 183.4 | 12.3 | 71.6 | 78.9 | 28.1 | 13.4 | 43.5 | 19.5 | 3.6 |
| | 1人当たりGDP (万円/人) | 343 | 433 | 396 | 416 | 378 | 367 | 328 | 326 | 345 | 265 |
| 人口30万人以上の都市 (人口：万人) | 新潟市(81) いわき市(36) 郡山市(36) | 横浜市(343) 他19市 | 富山市(42) 金沢市(45) | 名古屋市(217) 他10市 | 大阪市(259) 他14市 | 広島市(113) 他5市 | 松山市(50) 高松市(33) 高知市(33) | 福岡市(134) 他8市 | 札幌市(182) 旭川市(36) | 沖縄市(30) | |
| 地理的条件 | 日本海・太平洋沿岸 森林山岳地帯 (奥羽山脈等) | 太平洋沿岸 (東京湾、伊豆・小笠原諸島等) 関東平野 | 日本海沿岸 森林山岳地帯 (白山等) | 太平洋沿岸 (伊勢湾等) 濃尾平野、森林山岳地帯 (中央高地等) | 日本海・瀬戸内海(大阪湾)・太平洋沿岸 大阪平野、森林山岳地帯 (紀伊山地、丹波高地等) | 日本海・瀬戸内海沿岸 森林山岳地帯 (中国山地等) | 瀬戸内海・太平洋沿岸 森林山岳地帯 (四国山地等) | 日本海(対馬海峡)、東シナ海、瀬戸内海(周防灘)太平洋沿岸、南西諸島(鹿児島県側) 森林山岳地帯 (九州山地等) | 日本海、オホーツク海(サハリン・千島列島)、太平洋沿岸 森林山岳地帯 (九州山地等) | 東シナ海(先島諸島) 太平洋(大東諸島等) | |
| 隣接する東アジア経済圏 | 環日本海経済圏 | | 環日本海経済圏 | 環日本海経済圏 | | 環日本海経済圏 | | 環日本海経済圏・黄海経済圏 | | | |
| 自然条件 | 火山帯(那須、鳥海) 地震・津波(三陸沖等) 豪雪地帯 | 火山帯(富士) | 火山帯(白山) 豪雪地帯 | 火山帯(白山、乗鞍) 地震・津波(東海・東南海地震) 豪雪地帯(長野県等) | 豪雪地帯(日本海側) | 豪雪地帯(日本海側) | 地震・津波(南海地震等) 台風常襲地帯 土砂災害(シラス台地等) | 火山帯(白山) 台風常襲地帯 土砂災害(シラス台地等) | | | |
| その他 | 集落消滅の危機 | 集落消滅の危機 (日本海側) | | 集落消滅の危機 (日本海側・内陸部) | 集落消滅の危機 (内陸部) | 集落消滅の危機 (若狭湾西部沿岸、紀伊半島) | 集落消滅の危機 (日本海側) | 集落消滅の危機 (内陸部、足摺岬周辺) | 集落消滅の危機 (内陸部) | 集落消滅の危機 (内陸部) | |

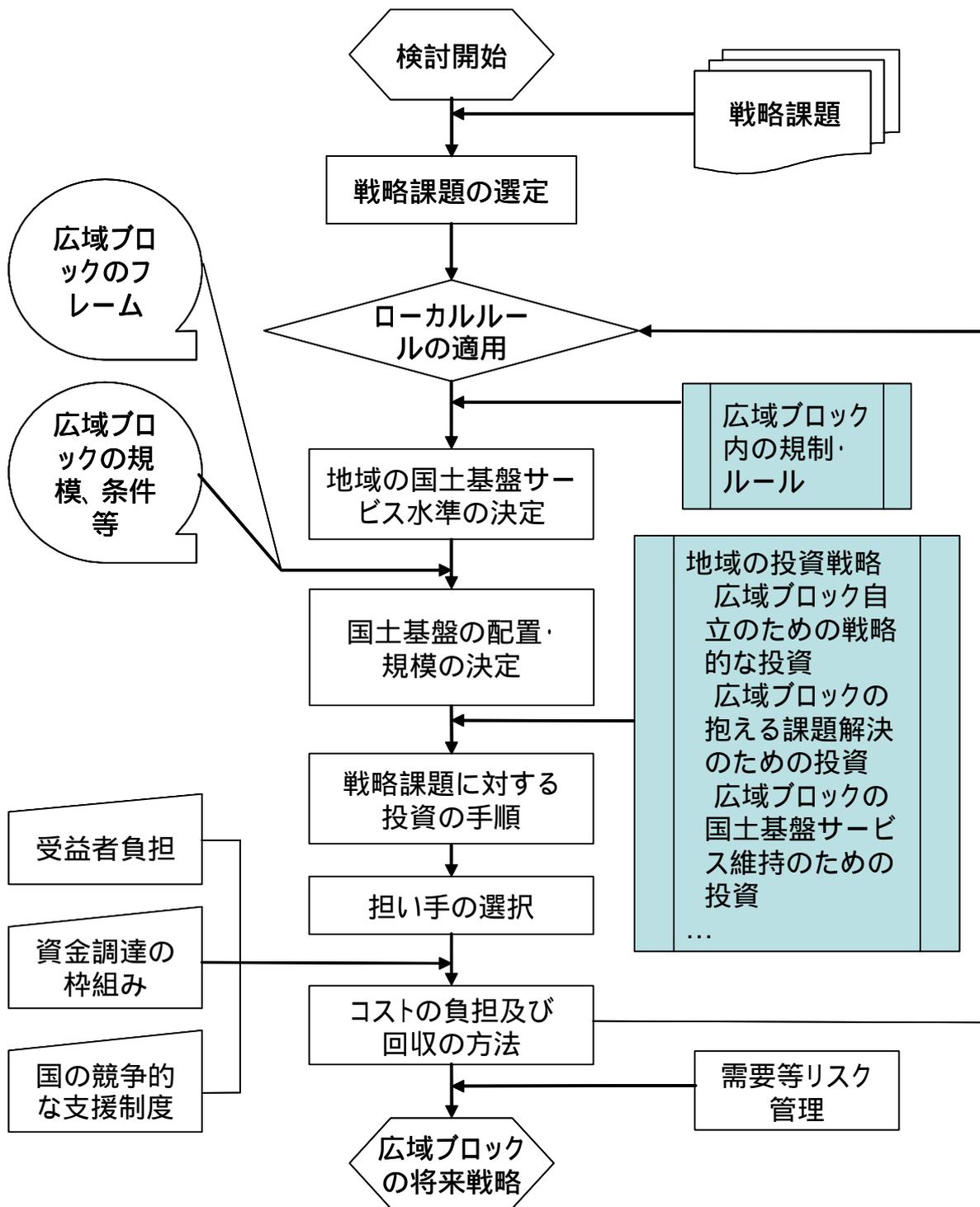


図 6-2 広域ブロックにおける国土基盤の形成に関する戦略検討手順の流れ
 (今後の検討のためのたたき台)

(注) 本図は専門委員会での議論に供するために、第9回国土基盤専門委員会(平成18年7月18日開催)においてご検討いただいたロジカルフレームワークの図化を試みたもの。

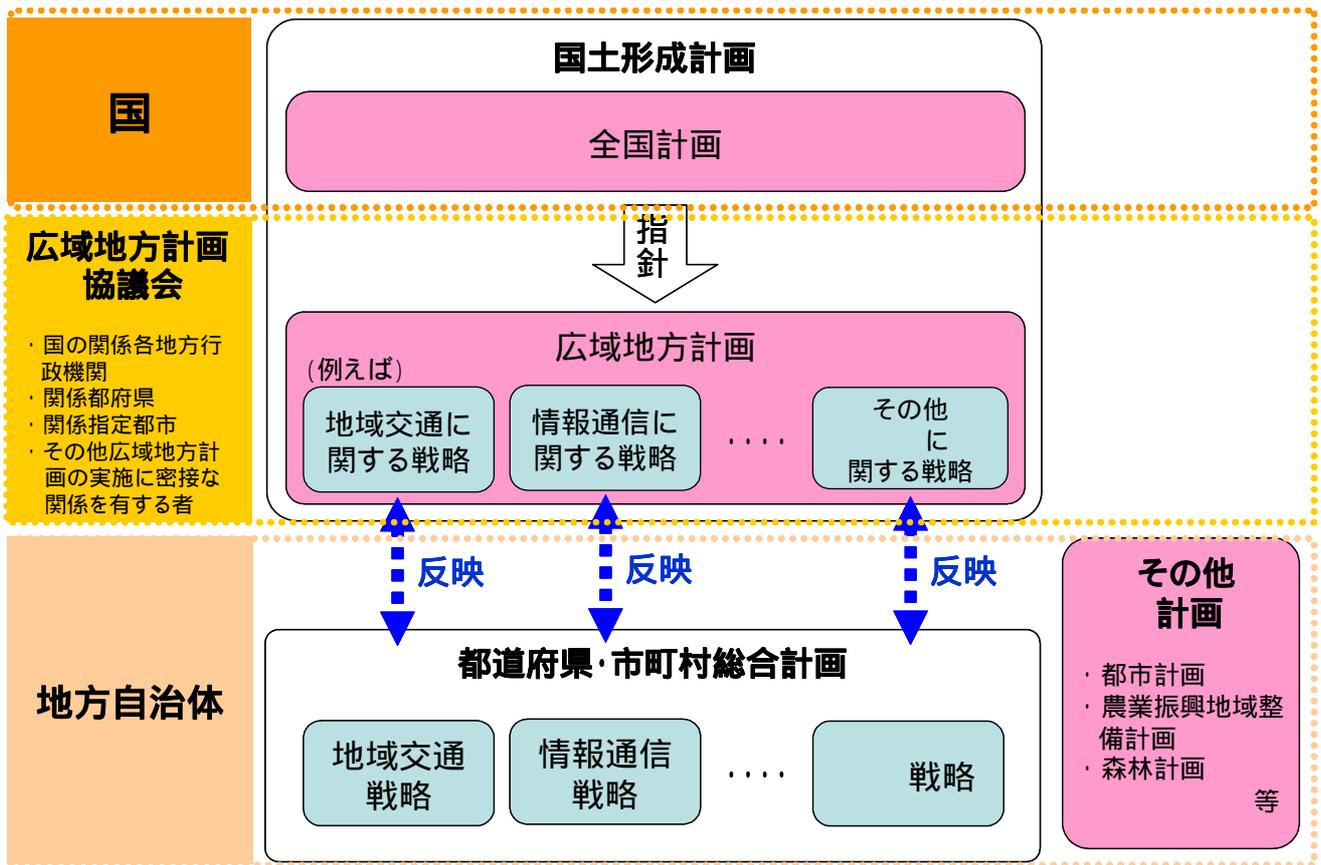


図 6-3 広域地方計画及び地方自治体の計画ヒエラルヒー（イメージ）

7 . おわりに

本中間とりまとめは、懇談会を含めこれまで10回にわたる国土基盤専門委員会での調査審議の足跡を、計画部会の中間とりまとめの時期に合わせて、一旦とりまとめたものである。

国土基盤専門委員会では、我が国の国土を取り巻く近年の動向をレビューし今がまさに我が国の国土の歴史的転換期にあるとの認識に立って、これまでの我が国の歴史と先人の努力の中で培われ蓄積された国土基盤のストックを活かし、新たな国土像を形成するための国土基盤のありようについて、国土基盤の定義や位置づけ、目指すべき新たな姿と課題の抽出、我が国国土の質的転換に向けた国土基盤形成戦略とその実現のための施策を検討してきた。

今後は、計画部会としての「中間とりまとめ」を母体として平成19年中頃までに閣議決定される国土形成計画全国計画の策定作業や広域地方計画の検討と歩調を合わせて、またそれぞれの圏域で進められる広域地方計画の検討準備も参照しつつ、国土基盤形成にかかる戦略と施策を更に深めるための検討を行う予定であり、国土基盤専門委員会としては、この中間とりまとめを基に更に充実した成果をあげたいと考えている。

最後に、この中間とりまとめが、全国計画や広域地方計画策定に向けての参考資料として活かされることとなるとともに、これを端緒としてより良い国土づくりにむけた議論がさらに深められることを強く期待する。