

国土の質的転換を目指した国土基盤整備の方向

～ 国土基盤専門委員会における意見を取りまとめたもの（素案）～

[目 次]

1．国土を取り巻く状況と国土基盤形成の課題

- (1) 人口減少、少子高齢化社会の到来
- (2) アジア経済との相互依存の深化
- (3) 気候変動等による災害の多発・激甚化
- (4) 交通、情報通信等における技術開発の動向

2．今後の国土基盤の目指すべき新たな姿

3．国土の質的転換に向けた戦略と施策

(1) 横断的な戦略

- 国土基盤ストックの活用と国民的管理
- 国土基盤形成に向けた投資の選択と集中
- 国土基盤形成のために必要な技術開発

(2) 個別戦略と施策

- 都市を支える国土基盤の形成
- 高度情報化社会を支える国土基盤
- シームレスアジアを支える国土基盤
- たくましい国土と社会経済活動を支える国土基盤
- 経済のグリーン化（グリーンキャピタリズム）を支える国土基盤
- 地域コミュニティの自立を支える国土基盤

1. 国土を取り巻く状況と国土基盤形成の課題

(1) 人口減少、少子高齢化社会の到来

〔状況〕

- 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、少子高齢化社会が到来。特に自然共生地域においては約3割の人口減。
- 人口が減少の一方で蓄積された国土基盤の維持更新費が増大し、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が発生。
- 人口減少とともに、中心市街地においては虫食い状の未利用地が拡大。一方、中山間地においては消滅集落が増加。

〔課題〕

- 都市人口の減少・高齢化に伴う需要減少に対応した公共交通サービスの維持。
- 人口の希薄化が進展する都市外縁部、中山間地域の農山漁村等における高齢者等交通弱者のモビリティ、医療・緊急輸送手段の確保。

(2) アジア経済との相互依存の深化

〔状況〕

- 2003年以降、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、アジアにおける生産・消費の相互依存、国際水平分業、垂直分業の下での一体的なバリューチェーンの形成に加えて、中国等におけるエネルギー消費、環境問題の深刻化が進展。

〔課題〕

- 中国等アジアの主要国との共存共栄を図るとともに国際社会におけるこれらの国の適切なコミットメントを引き出すための、環境技術等におけるジャパンモデルの提供や人的交流等を梃子とした相互依存関係の更なる強化。
- アジアハイウェイ、アジアレール等の汎アジア大陸交通ネットワークの形成や携帯電話のヨーロッパ標準方式の普及等、地理的に海を隔て、インフラの構造・安全規格が異なる我が国の交通、情報通信基盤の連続性、

互換性の面での孤立化が進展。

- 中国や韓国等東アジア諸国におけるアジアのゲートウェイとしての大規模な国際港湾・空港整備の進展への対処。

(3) 気候変動等による災害の多発・激甚化

〔状 況〕

- 地球規模での環境変化による自然災害の激甚化、人口減少、少子高齢化によるコミュニティの共助体制の弱体化、都市機能の集中や農山漁村地域の過疎化等の状況変化に伴い、一旦災害が発生した場合の複合的被害増幅等、災害に対する脆弱性が増加。
- インド洋津波等巨大災害の発生による国民生活の安全、安心に対する関心の高まり。
- 限られた投資余力の中での施設整備には時間がかかり、施設整備途上での被災が懸念。

〔課 題〕

- 防災施設や災害に強い市街地の整備などハード対策を着実かつ効果的に推進しつつ、土地利用や住まい方の状況を踏まえた災害対策の実施や災害対策の方針を反映した土地利用への誘導などソフト対策と一体となっ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等によるたくましい国土づくり。
- 地球環境の保全に向けて循環型社会の速やかな構築を実現するための経済活動における資源循環、再利用体制（経済のグリーン化）の強化。
- 交通基盤の耐震性の向上、ネットワーク化による発災時の緊急・代替輸送ルート確保等のフェイルセーフ性の高い交通・情報通信システムの構築。

(4) 交通、情報通信等における技術開発の動向

〔状 況〕

- 次世代型の高速大量輸送手段である超電導磁気浮上式鉄道の開発等の交通輸送手段の技術革新がもたらす我が国の交通体系や国土構造に大きなインパクト。
- 1990年代半ば以降、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は急速に発展し、生活・社会・経済の各分野に顕著に影響し、必要不可欠な基盤として定着。例えば、

- ・ 今後5～10年の間に、「いつでも、どこでも、何でも、誰とでも」ネットワークに繋がることができるユビキタスネット社会が出現。
- ・ 情報通信が通勤、業務等の交通の一部を代替し、サイバー空間の中で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。
- ・ 自らの判断で移動し、人間にサービスを供給する能力を有する自立的移動型ロボット（モバイルロボット）の出現。

〔課題〕

- 建設コストの削減や費用便益分析等、実用化に向けた検討の推進及び商業化に向けた制度的枠組みや環境の整備。
- 情報通信技術と国土基盤の融合による交通、防災・減災基盤のインテリジェント化技術の開発。
- 情報通信ネットワークへのアクセス機会の均等化（デジタル・ディバイド解消）。

2. 今後の国土基盤の目指すべき新たな姿

- 人口減少、少子・高齢化が進展する中でICTによって融合された実空間とサイバー空間のハイブリッド生活空間において、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を実現するための国土基盤。
- 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な防災・減災体制に守られた安全で安心、安定な国民生活を担う国土基盤。
- アジアの地理的、経済・社会的一体性を支え、我が国とアジア諸国の相互依存のなお一層の深化を図るため、アジア向けネットワークの強化を促進し、アジアとのヒト・モノ・情報のシームレスな流れを支える国土基盤。
- 地域固有の自然・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蓄えを有効活用しつつ、地域のアイデンティティを再構築し、育て、支え、世界に発信する国土基盤。

3 . 国土の質的転換に向けた戦略と施策

(1) 横断的な戦略

国土基盤ストックの活用と国民的管理

- 先人がこれまでに蓄積してきた国土基盤ストックの最適運用に向け、国土基盤ストックの在庫管理・たな卸し、ライフサイクルコスト最小化、国土基盤運用ポートフォリオの最適化等のアセットマネジメントを実施。
- 国土基盤に対する国民のステークホルダー意識を高める^(注1)とともに、国民との協働や民間事業者による維持管理等^(注2)、国土基盤の国民的管理を促進。
- 地域コミュニティ道路、高速鉄道等の異なる交通モードの相互ネットワーク化。^(注3)
- スマートIC(インターチェンジ)の設置等のICTを活用した高速道路へのアクセシビリティ向上や地域の発想に立脚し地方空港の特徴を活かした輸送需要の喚起等の交通基盤における施設供給マネジメント及びロードプライシングやゾーン料金制度等の交通需要マネジメント(TDM)の実施による国土基盤の既存ストックの高度利用。
- 高架下のデッドスペース、道路や河川等の空間ポテンシャルを活用した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、ビジネスインキュベーターやNGO活動等のための空間への転用等の都市空間の質的改善。^(注4)

国土基盤形成に向けた投資の選択と集中

¹ ギャップアナリシスにより国土基盤の整備水準と公共サービスの要請水準のギャップの最小化を図る等の手法が考えられる。

² ボランティアサポートプログラム等のアドプトプログラム、指定管理者制度等管理に伴う責任の明確化、手続きの透明性、公平性等の制度的担保による地域住民、企業による国土基盤の管理。国土基盤管理に関する国や地方自治体による積極的な情報開示や情報共有システムの構築が不可欠。

³ デュアルモードビークル(DMV)やパークアンドライド(P&R)等によって道路と高速鉄道をシームレスに接続することができる他、規格の異なる高速鉄道の相互乗り入れ手法としてはフリーゲージトレインが考えられる。

⁴ 既存の国土基盤ストックの「量」を減らし「質」を高めることにより国土空間にゆとりを持たせる(引き算の国土形成の)観点にたつて、住宅の減築とゆとり空間の創出のパッケージ施策の展開、車道の車線を減らして歩行者等交通弱者が安心して移動できる空間、人々が憩いの場として楽しめる緑地や公園、水辺環境の創出等を推進。

- 国を代表する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、広域的な減災ネットワークの形成等に対して重点的な投資を実施し、国家間の競争・連携戦略の実行を担保する他、国民に対する標準的水準の公共サービスや安全、安心への均等なアクセス^(注5)を保障。
- ローカルルールに基づく地域の投資重点化の促進
 - ・ 国土の成長力に応じ地域が選択する交通・情報通信基盤投資の水準^(注6)。
 - ・ 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重点化。
 - ◇ 環状道路内等の都市内では、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を重点化。
 - ◇ 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^(注7)に向けた投資を重点化。
 - ・ 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サービス水準に基づき、地域が自ら取り組む効果的かつ経済的な交通・情報通信基盤等の戦略的な形成に関する計画の提案内容に応じた優先順位に基づく国の支援。^(注8)
- 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・効率的な防災施設整備の推進。

⁵ 国民全員がブロードバンドに接続可能な環境の整備。

⁶ 例えば、

✚ 製造業、農業、観光等の域外市場型産業を有し持続的、内発・創造的な発展が可能な地区に対しては、国内外への円滑なアクセスや高度な防災機能確保に向けた国土基盤の形成を促進。

✚ 域外市場型産業を有しないが、引き続き集落維持に向けて積極的に市民の生活環境を確保する必要がある地区に対しては、ITSの支援を受ける等安全な自動車交通手段と公共情報通信サービス、必要に応じて集住化等を進める等の適切な防災・減災対策を供給。

✚ 集落消滅等が不可避な自然共生地域においては、耕地、山林その他への通勤、休耕田等の巡回管理、その他国土の適切な維持管理のために必要となる管理用道路等を、観光目的での入り込み者のモビリティ確保の観点や急病・遭難等に対する救援体制の確保も踏まえつつ整備。

⁷ ITS技術を駆使した高速道路網の機能の高度化、コミュニティ道路の安全性向上等。

⁸ 英国の地方交通計画制度(LTP)を参考にすると、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に応じた評価に基づき優先順位を決定。

国土基盤形成のために必要な技術開発

- 超電導磁気浮上式鉄道は、「実用技術評価委員会」の評価・提言^(注9)を踏まえ、高温超電導磁石等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を進めるなど、実用化に向け引き続き技術開発等を推進。
- 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及びロードマップを策定。
- より質の高い交通システムの構築に不可欠なGPSなど情報通信技術や、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。

(2) 個別戦略と施策

都市を支える国土基盤の形成

〔中心戦略〕

コンパクトな都市（コンパクトシティ）の形成^(注10)：

- 中心市街地においては、公共交通を活用・整備する等計画的にアクセシビリティを向上させるとともに、合同庁舎・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・集積を促進。
- 郊外部においては、一定規模以上の広域的都市機能施設の新規立地について地域で適切に判断することによって市街地の無秩序な拡散と特定地区への交通集中を抑制するとともに、パークアンドライド（P&R）等のシームレスな交通手段を供給し交通を中心市街地へと誘導。

〔個別施策〕

- 人口減少、高齢化時代に対応した集約型都市構造への転換（コンパクトシティの形成）
 - ・ 郊外部等における都市計画道路予定線の適切な見直し等。
 - ・ 郊外部における一定規模以上の大規模集客施設等について適正立地を確保。
 - ・ 公共交通機関により相互連絡された広域的都市機能施設が立地する交

⁹ 平成17年3月の「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」の提言において、これまでの技術開発について「実用化の基盤技術が確立」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。

¹⁰ アメリカにおける持続可能な都市圏政策（スマートグロース）の考え方による。

通回廊（アーバンパブリックコリドー）の形成。^{（注11）}

- コンパクトシティの中心市街地の都市公共交通。
 - ・ 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の形成とP & R等による都市高速鉄道とのシームレス化。
 - ・ トランジットモール等景観に優れ、快適な歩行環境を有する、歩いて暮らせる「まちなか交通体系」の整備と当該中心市街地における駐車場の戦略的誘導。
- 高度で高質な中心市街地の形成。
 - ・ 国土基盤の整備に伴う都市景観の破壊、歩車混在道路、踏切等の「都市拡大時代の負の遺産」の解消。
- 高齢化社会向けの自動車交通空間の形成。
 - ・ スマートIC等の設置による市街地からの高速道路アクセスの円滑化（「使えるハイウェイ」の整備）。
 - ・ 道路のインテリジェント化等、ITSによる安全で円滑な道路交通環境の提供。
- 物流向交通体系の分離、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の一般車両からの分離、市街地流入の回避。
 - ・ 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ける大規模物流基地の形成。
- 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に向けた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する国の重点的支援。^{（注12）}

〔施策の評価の考え方〕

- 中心市街地の人口集積や容積活用度、環状道路の整備進捗の状況等で

¹¹ 公共交通機関の路線に沿って広域的都市機能を適正配置し公共交通輸送の双方向需要を創出することで、公共交通機関の混雑度の平準化と経営安定化を促進。

¹² 計画内容に対する評価の視点としては、「交通弱者やユニバーサルデザインへの配慮」、「広域的都市機能周辺での交通結節点の整備」、「目抜き通りを活用したトランジットモールの整備」等が考えられ、国及び地域ブロックは、都市計画や土地利用制度、中心市街地活性化法等の既存制度の活用及び基礎自治体自らの関連施設の計画的配置、誘導等による総合的な計画の内容と明確な目標設定、実施戦略、評価指標の提示等を軸に評価を実施。

評価することが考えられる。

高度情報化社会を支える国土基盤

〔中心戦略〕

- 情報通信基盤が作り出すサイバー空間と実空間上に存在する国土空間及び交通、防災基盤の機能の相互補完・代替によるコンパクト化・高機能化と人流・物流の活発化による質的・量的充実。（注¹³）
- 全ての地域、あらゆる空間における高度な情報通信環境の提供（ユビキタス環境の拡大、デジタル・ディバイドの解消）が可能な情報通信基盤の形成。

〔個別施策〕

- 全ての地域で十分な情報通信が使える基盤（環境）の実現のために、
 - ・ 条件不利地域における情報通信基盤形成（注¹⁴）に従事する民間事業者に対するインセンティブの供与。
 - ・ 国及び地方公共団体が設置する管理用及び地域公共サービス用光ファイバー網の増強、民間開放の促進。
 - ・ 電車、バス等の公共交通機関内でのインターネットアクセス環境充実に対する事業者インセンティブの付与。
- 地域公共情報ネットワーク及び地上デジタル放送を活用した公共情報サービスの全国展開。
 - ・ 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、
 - ・ 行政、市民、事業者等の多様な主体が参加した地域情報ネットワーク整備推進体制の構築の促進。
- モバイルロボットの運用環境の整備。
 - ・ 公共空間におけるモバイルロボット運用のための制度的枠組みの整備。

〔施策の評価の考え方〕

- デジタル・ディバイドの解消度や地方公共団体の地域公共ネットワークの整備進捗の度合いによって評価することが考えられる。

¹³ 情報通信の高速・大容量化を生かして、あらゆるヒトとモノがネットワークに接続するユビキタス・ネットワーク化が進展するものと期待されるため、情報通信基盤は、特に、通勤・業務交通等の代替、知的生産の効率性向上、環境負荷の軽減、災害察知・災害復旧支援、高齢化社会への支援等の面での貢献が期待。

¹⁴ 公共ネットワークとの接続、活用による民間事業者ネットワークの拡大等。

シームレスアジアを支える国土基盤

〔中心戦略〕

- 東アジアと我が国の間において、EUが推進する汎ヨーロッパ的な経済・社会的結束に準じた交流・連携基盤としての「東アジア日帰り可能圏」及び「貨物翌日配達圏」を整備するとともに、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）の整備を促進することを通じて、
 - ・ アジア諸国の市場と経済活力を活用した我が国経済の持続ある発展を実現。
 - ・ アジア諸国との相互依存関係の深化を梃子に、アジアにおける我が国のエンゲージメントポリシーの実効性を確保。

〔個別施策〕

- 「東アジア日帰り可能圏」の拡大に向けた地域ブロックゲートウェイの整備。
 - ・ 航空路線開設に向けた地域ブロック内空港の機能分担による需要集約。
(注15)
 - ・ 地域ブロックにおけるゲートウェイの広域的一元的管理の実施。
 - ・ 地域ブロックゲートウェイへのアクセス機能を改善するための空港アクセス道路・鉄道等アクセス手段の整備、ユニバーサルデザイン化(バリアフリー、サインポスト等の外国語表記等)の推進。 (注16)
 - ・ 地域ゲートウェイ空港等の税関・入管・検疫(CIQ)等手続きのIT化・簡素化及び情報提供システムの充実。 (注17)
- 「貨物翌日配達圏」の拡大に資するシームレスな物流システムの構築
 - ・ 北東アジア海上交通回廊(仮称)及び環日本海海上交通ネットワーク(仮称)の形成に向けた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。 (注18)
 - ・ アジアハイウェイ、アジアレールの整備促進に向けた技術協力等の推

¹⁵ 例えば、ブロックの自治体が協力して「地域ゲートウェイ空港」、「ゲートウェイ支援空港」、「地域貨物空港」、「ビジネスジェット空港」、「観光空港」等の空港機能をブロックの地域空港に対して分担させることによって、航空路線開設に必要な旅客又は航空貨物需要を確保。

¹⁶ LTPの考え方を参照すると、例えば地域ブロックが作成する地方空港の機能分担やアクセス手段の高度化等に関する計画に対して重点的な支援を行う制度が考えられる。

¹⁷ 外国人等への入国審査及び貨物の税関等検査に要する時間を短縮するための電子認証システム等が考えられる。

¹⁸ ここで、北東アジア海上交通回廊(仮称)は上海市、台湾、その他環黄海経済圏各地域、釜山市等と北部九州及び瀬戸内海地域を結ぶ日韓中3カ国間の海上交通回廊。環日本海海上交通ネットワーク(仮称)は、日本海を取り巻く環日本海諸都市を相互に結ぶ海上交通ネットワーク。

進。

- ・ 韓国及び中国の自動車、貨物車の乗入れの自由化に向けたトラックシャーシ規格及び構造規制の共通化や、日本人船員の減少に対応した沖縄航路等におけるカボタージュ規制の中国・韓国との相互解除等の規制緩和。
- ・ アジアにおけるコンテナ貨物の輸送の効率化とセキュリティ対策、I C タグの標準化獲得を目指した多国間実証実験等の主導。
- 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の推進。
 - ・ アジア各国政府、国内外の民間企業、N P O、国際機関等との協力による、アジアにおけるブロードバンド環境整備の主導。^(注19)
 - ・ 携帯電話の国際ローミングの推進。

〔施策の評価の考え方〕

- 東アジアへの日帰りが可能な人口等をもって評価することが考えられる。

たくましい国土と社会経済活動を支える国土基盤

〔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リダンダンシー機能を強化。
- 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。

〔個別施策〕

- 災害に強い国土の形成に向けた防災基盤の形成。
 - ・ 都市の中核機能の維持と経済的な集積の保護に向けた、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の耐震・防火機能及び洪水・津

¹⁹ アジア各国を直接つなぐ十分な帯域を持った I P v 6 (Internet Protocol version 6) の国際ネットワークの整備、アジアの主な文化的財産等のコンテンツのデジタルアーカイブ化、アジアの主要言語間の機械翻訳技術の開発等。

- 波・高潮災害等防止機能の整備。
- ・ 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の整備。
- ソフトな減災施策を念頭に置きつつ、地域特性を活かした効果的・効率的な防災施設（注20）の整備。
- 被災後の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の構築。
- 交通基盤施設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による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の確保。
- ・ 発災時におけるリダンダンシー確保の方法として、隣接都道府県、地域ブロックの機能を活用するため、高規格道路、高速鉄道の迂回ルートの確保。

〔施策の評価の考え方〕

- 高規格道路等の迂回ルートの旅行時間をもって評価することが考えられる。

経済のグリーン化（グリーンキャピタリズム）を支える国土基盤

〔中心戦略〕

- 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、経済のグリーン化を通じた国際標準とジャパンモデルの創出を目指して、リサイクル資源の広域処理を支援する国土基盤の形成。
- 我が国の環境技術とリサイクル資源の国際流動を梃子としたアジア諸国に対するエンゲージメントポリシーの確立。

〔個別施策〕

- ・ 産・官・学の連携の下に環境技術の開発拠点とリサイクル産業のビジネスインキュベーターとなるエコタウンの形成促進。

²⁰ 河川洪水、土砂災害、高潮、津波等から背後の人命、財産を防御するための施設及びその運用のためのシステムを言う。

- ・ 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促進。
- ・ グリーン物流に対応した港湾から内陸のインランドデポまでの静脈物流一貫輸送システムの整備を行う民間事業者に対するインセンティブの付与。

〔施策の評価の考え方〕

〔検討中〕

地域コミュニティの自立を支える国土基盤

〔中心戦略〕

- 地域コミュニティが置かれた経済的、社会的状況に応じた交通、情報通信、防災基盤の形成による自立の促進。
- ・ コミュニティ内に域外市場型産業を有する地区に対しては、国内各地及び東アジア諸都市等との交流と連携に向けて、高規格道路や高速鉄道、情報通信幹線への円滑なアクセスを確保することを通じて持続的、内発・創造的な発展を促進。
- ・ 専ら域内市場型産業のみを有する地区に対しては、I T S等の支援を受けた円滑で安全なコミュニティ道路等の地区内モビリティと地域情報ネットワークの活用によるコミュニティ内外の活発なコミュニケーション手段の確保を通じて生活環境とコミュニティの維持を促進。

〔個別施策〕

- サイバー空間を活用した地域のソーシャルキャピタルの強化、地域経済活動への企業・NPO等多様な主体の参画の機会の確保に向けた情報通信基盤の整備。
- ・ 光ファイバー等の情報通信ネットワーク整備によるデジタル・ディバイドの解消とコミュニティLANの形成促進等。
- ・ アジア諸都市と直接交流・情報発信し、ジャパン・ブランド製品やローカルコンテンツをアジアの国々に直接供給する(アジア宅配便)ための翌日配達圏の拡大。
- 東アジア等からの訪問客(ビジター)に対するおもてなし環境の整備に向け、
 - ・ 機動的なC I Q機能の整備等の国際団体旅行向けチャーター便の発着環境の形成、
 - ・ 近隣国や地域ブロックの観光資源を活用した広域観光パッケージ作り、

- ・ 地域ブロックゲートウェイ空港・港湾の到着ターミナル及び地域ブロック中心都市のアメニティの向上及びユニバーサルデザイン化(観光情報収集拠点都市〔観光ハブ〕の整備)の推進。
- ・ 観光ハブと地域コミュニティを結ぶパークス道路及び鉄道等交通網の美観・景観の改善及びユニバーサルデザイン化(シーニック・バイウェイ及びシーニック・レイルの指定)。

〔施策の評価の考え方〕

〔検討中〕

以上