

第4章

地域活性化の推進

第1節

地方創生・地域活性化に向けた取組み

少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくため、平成26年11月に成立した、「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、29年においても「まち・ひと・しごと創生基本方針2016」の策定及び「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を改訂するなどの取組みを行ってきた。また、地方創生の深化のために、空き店舗等の遊休資産の活用や地方大学の振興等の検討等を行うとともに、地方公共団体に対して、地方版総合戦略に基づく具体的な取組みの推進のための情報支援、人材支援、財政支援を行っている。

地方公共団体の持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けて、「地方創生に向けた自治体SDGs推進事業」を創設した。平成30年2月から3月にかけて、地方公共団体（都道府県及び市区町村）によるSDGsの達成に向けた取組を公募し、優れた取組を提案する都市・地域を「SDGs未来都市」として最大30程度選定するとともに、その中で先導的な取組については、「自治体SDGsモデル事業」として10程度選定し、資金的に支援する。また、都道府県及び市区町村におけるSDGs達成に向けた取組の割合を、2020年に30%にすることを目標とし、普及促進活動を進めることとしている。

平成30年2月には、東京一極集中を是正し、地方における良質な雇用の場を創出するための「地方拠点強化税制」の見直し、市町村が、地域再生に資するエリアマネジメント活動に要する費用を、受益者から徴収し、エリアマネジメント団体に交付する官民連携の制度である「地域再生エリアマネジメント負担金制度」の創設、空き店舗等の活用等による商店街の活性化を図る「商店街活性化促進事業」の推進のための措置、中山間地域等における雇用や生活サービスを確保するための事業を行う株式会社に対する投資促進税制（いわゆる「小さな拠点税制」）の拡充などを盛り込んだ「地域再生法の一部を改正する法律案」を閣議決定し、国会に提出した。

地方創生を規制改革により実現するため、国家戦略特区制度については、これまでに医療、保育、雇用、教育、農業、都市再生・まちづくり等の幅広い分野において、いわゆる岩盤規制改革を実現してきた。また、合計10の指定区域において、これらの規制改革事項を活用した具体的事業が目に見える形で進展してきている。さらに、平成29年度末までの2年間を集中改革強化期間として、重点的に取り組むべき「6つの分野」を定め、岩盤規制改革を推進した。

国土交通省においても、DMOを核とする観光地域づくり、多様な地域のコンテンツづくりや受入環境整備を進め、「地方」「消費」というキーワードの下での、質の高い観光先進国を実現するとともに、地域経済を支える建設業、造船業、運輸業等の担い手確保・育成を推進するなど、地方の「しごと」をつくる取組みを進めている。

また、「まち」を活性化するため、地方都市における都市のコンパクト化と交通ネットワーク形成の推進や中山間地域等における「小さな拠点」の形成、大都市圏郊外における地域包括ケアシステムと連携した多世代対応型の住宅・まちづくりの展開に取り組むとともに、地方への新たな「ひと」の流れをつくるため、二地域居住の本格的推進や既存住宅の流通促進等による住み替えしやすい環境整

備を行っている。

都市再生については、民間活力を中心とした都市の国際競争力の強化等を図るための都市再生の推進及び官民の公共公益施設整備等による全国都市再生の推進に取り組んでいる。

第2節

地域活性化を支える施策の推進

1 地域や民間の自主性・裁量性を高めるための取組み

(1) 地方における地方創生・地域活性化の取組み支援

地方創生は国による全国一律の取組みではなく、地域ごとに異なる資源や特性を地方自らが活かし、それぞれ異なる課題に対応することで、人口減少を克服する取組みである。地方公共団体が各自の戦略に沿って施策の企画立案、事業推進、効果検証を進めていくに当たり、情報面・人材面・財政面から国は伴走的な支援を続けている。

情報面の支援としては、地域経済に関する官民のビッグデータを分かりやすく「見える化」した、地域経済分析システム（RESAS）を提供している。地域の現状や課題の把握、強み・弱みや将来像の分析、基本目標やKPIの設定、PDCAサイクルの確立に活用することで、地方公共団体や民間企業や住民・NPO等の地方創生の取組みを支援している。

人材面の支援としては、地方創生カレッジにより地方創生に必要な専門人材を育成・確保するとともに、各府省に相談窓口を設ける地方創生コンシェルジュ、国や民間企業等の職員を小規模自治体に派遣する地方創生人材支援制度による支援を行っている。

財政面の支援としては、地方公共団体が複数年度にわたり取り組む先導的な事業を安定的・継続的に支援する地方創生推進交付金、地方公共団体が行う地方創生の取組みに対する企業の寄附について税額控除の優遇措置を講じる地方創生応援税制（企業版ふるさと納税）等により、地方が地方創生に中長期的見地から安定的に取り組むことができるよう、支援を行っている。

国土交通省においても、全国各地個性的で魅力ある地域づくりに向けた取組みが一層推進されることを目指し、良好な社会資本と関わりのある地域活動を「手づくり郷土賞（国土交通大臣表彰）」として昭和61年度より表彰している。平成29年度は「手づくり郷土賞^{ふるさと}グランプリ2017～磨いて光った 郷土自慢～」を開催し、同年度の受賞団体19団体（大賞部門3団体、一般部門16団体）が一堂に会してプレゼンテーションを行い、大賞部門、一般部門それぞれのグランプリ及びベストプレゼン賞の受賞団体を決定した。また、地域づくりに役立つ好事例としてメルマガで広く情報発信^注している。

(2) 民間のノウハウ・資金の活用促進

地方都市の成長力・競争力の強化を図るため、地方公共団体が行う都市再生整備計画事業と連携した民間都市開発事業で国土交通大臣認定を受けたもの等、優良な民間都市開発事業に対し、民都機構による出資又は共同施行等の支援を行った。あわせて、民都機構が地域金融機関と共同でまちづくりファンドを立ち上げ、エリアをマネジメントしつつ、複数のリノベーション事業等を連鎖的に進めて

注 地域づくり情報局－Repisウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/chiiki-joho/index.html>
平成29年度末時点のメルマガ登録数は1,971件（平成30年3月末時点）

いく「まちづくりファンド支援事業（マネジメント型）」を創設した。

また、まちの魅力・活力の維持・向上を通じた地域参加型の持続可能なまちづくりの実現と定着を図るため、民間まちづくり活動における先進団体が持つ、活動を行う中で一定の収益を継続的に得ることができるノウハウ等を、これから活動に取り組もうとする他団体に水平展開するための普及啓発に関する事業や、独創性が高く、先進的な民間まちづくり活動に関する実験的な取組み等への支援を行っている。

加えて、平成26年度の道路上部空間の利用等を可能とする「道路法」等の改正を踏まえ、首都高速道路築地川区間等をモデルケースとし、都市再生と連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた検討を進めている。首都高日本橋区間の地下化については、首都高日本橋周辺のまちづくりと連携し、30年夏頃の具体的な計画のとりまとめに向けて、国、東京都、中央区、首都高速などで協力して検討を進めている。立体道路制度の積極的活用を推進するため、適用対象を一般道路に拡大する等の措置を講ずる「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を平成30年2月に閣議決定し、国会に提出した。

さらに、地域の賑わい・交流の場の創出や道路の質の維持・向上を図るため、道路空間を有効活用した官民連携による取組みを推進している。

このほか、27年度に、民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とする構造改革特別区域法一部改正法が成立・施行され、愛知県有料道路において、28年10月から前田グループ（代表企業：前田建設工業（株））が設立した愛知道路コンセッション（株）による運営が開始された。

2 コンパクトシティの実現に向けた総合的取組み

都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成は、居住や都市機能の集積を図ることにより、住民の生活利便性の維持・向上、サービス産業の生産性の向上等による地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減などの具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段であり、中長期的な視野をもって継続的に取り組む必要がある。

コンパクトシティの実現に向けた市町村の取組みを促進するため、平成26年に「都市再生特別措置法」を改正し、経済的インセンティブによって居住と都市機能の立地誘導を進める「立地適正化計画制度」を創設した。29年度末時点において、立地適正化計画の作成については、407都市が具体的な取組みを行っており、そのうち、142都市が立地適正化計画を作成・公表済みとなった。地域公共交通網形成計画については、579団体が取組中であり、そのうち、410団体が公表済みとなった。

また、こうした市町村の取組みが、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最適利用等のまちづくりに関わる様々な関係施策との連携による総合的な取組みとして推進されるよう、関係府省

図表 II -4-2-1

優良な民間都市開発事業に対し、共同施行等の支援を行った例 京都四条南座（京都府京都市）



資料）国土交通省

庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」（事務局：国土交通省）を通じ、現場ニーズに即した支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」等に取り組んでいる。

平成29年度においては、市町村の課題・ニーズに即した支援施策の充実を図るとともに、支援施策の全体を一覧できる支援施策集を改訂して、市町村に情報提供した。また、目指す都市像や目標値が明確で、コンパクト・プラス・ネットワークの効果の発揮が期待される取組を行っているモデル都市を10都市選定したほか、プロジェクト単位の好事例たる「先行的取組事例集」の第2弾をとりまとめた。さらに、ユーザー目線での最適な施設立地等を検討する計画手法（スマート・プランニング）について、複数都市での検証を通じ高度なシステムへ改良を進め、評価できる施策や評価指標の充実を図った。

また、空き地、空き家等が時間的・空間的にランダム性をもって発生し、都市構造の低密度化等を通じてコンパクト・プラス・ネットワークの形成を阻害する「都市のスポンジ化」について適切な対策を講じるため、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案を閣議決定し、国会に提出した。

3 地域特性を活かしたまちづくり・基盤整備

（1）民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備

市街地における都市計画道路の整備は、沿道の建替え等を誘発することで、都市再生に大きな役割を果たしている。このため、残りわずかな用地買収が事業進捗の隘路となっている路線について、地方公共団体（事業主体）が一定期間内の完了を公表する取組み（完了期間宣言路線（平成29年4月現在73事業主体130路線））を通じ、事業効果の早期発現に努めている。

（2）交通結節点の整備

鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点には、様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、都市再生の核として高い利便性と可能性を有する。

このため、新宿駅南口地区等の交通結節点及びその周辺において、交通結節点改善事業や都市・地域交通戦略推進事業、鉄道駅総合改善事業等を活用し、交通機関相互の乗換え利便性の向上や鉄道等により分断された市街地の一体化、駅機能の改善等を実施し、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化等を図った。

また、医職住の近接による地域の集約化等の観点から、既存の鉄道駅に子育て支援施設や医療施設を併設するなど、安心して暮らせる地域の総合的な拠点としての駅機能の高度化を推進した。

図表 II-4-2-2 交通結節点改善事業の例（新宿駅南口地区）



資料）国土交通省

（３）交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化

バスタ新宿をはじめとする集約交通ターミナルについて、官民連携を強化しながら道路事業による戦略的な整備を展開して、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化を促進するため、バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を推進している。

我が国のバスの利用環境は、鉄道や航空あるいは諸外国と比較し、ユーザー目線から程遠く、あまりにも貧弱である。今後、ストック効果を高める利用重視の道路施策を進めていく上で、地域における高速道路、鉄道・新幹線等のネットワークの状況を踏まえながら、バスを含めた公共交通の利便性を向上する取組みを道路施策としても加速する必要がある。

このような中、バスを中心とした取組みとして、ITSとPPPをフル活用しながら、バス利用拠点の利便性を向上するための『バスタプロジェクト』を展開することにより、多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化し、地域の活性化、生産性の向上、災害対応の強化を実現している。

平成28年4月には、新宿駅南口に日本最大級のバスターミナルであるバスタ新宿が開業した。バスタ新宿は道路事業（国道20号）で基盤整備を行い、民間バスターミナルが施設運営を行う官民連携事業により整備がなされ、鉄道と直結し、新宿駅西口周辺に19箇所点在していた高速バス停が集約された。開業後の利用者の意見も踏まえながら、コンビニエンスストアの本格営業や女子トイレの増設、ベンチの増設等の利便性の向上や、高速バスの運行経路見直しや交差点の左折レーン延伸等の国道20号の渋滞対策の強化を推進した。

引き続き、高速バス運行支援システムの本格導入による運行情報の利用者への情報提供や施設内スペースの有効活用による利便性の向上、国道20号の荷さばき車両対策、交通管理者との連携による交通流対策の強化等の渋滞対策を推進していく。

また、29年度は、品川駅や神戸・三宮周辺地区においては、立体道路制度を活用した集約交通ターミナル整備に向け検討を推進した。

そのほか、高速道路のSA・PAを活用した高速バス間の乗換や中継輸送、高速バスストップの有効活用、路線バスの利用環境の改善を推進していく。

また、カーシェアリングやシェアサイクルといった新たな交通モードについて、道路空間を有効活用しながら、公共交通との連携を強化させる取組みを推進している。

東京都千代田区においては、地下鉄大手町駅に近接した箇所に、我が国では初となる道路上のカーシェアリングステーションを設置し、公共交通の利用促進の可能性を検証する社会実験を実施しており、平成30年3月には、立地条件の異なる新橋駅付近にステーションを増設している。さらに、このステーションの近傍では、首都圏では初となる国道上のシェアサイクルポートを設置し効果検証する社会実験を、別途実施している。今後は、この社会実験の結果を踏まえながら、道路空間の有効活用による道路利用者の利便性向上に向けた検討を進めていく。

（４）企業立地を呼び込む広域的な基盤整備等

各地域が国際競争力の高い成長型産業を呼び込み集積させることは、東アジアにおける競争・連携及び地域活性化の観点から大きな効果がある。このため、空港、港湾、鉄道や広域的な高速道路ネットワーク等、地域の特色ある取組みのために真に必要なインフラへ集中投資を行い、地域の雇用拡大・経済の活性化を支える施策を推進している。

①空港整備

国内外の各地を結ぶ航空ネットワークは、地域における観光振興や企業の経済活動を支え、地域活性化に大きな効果がある。アジア等の世界経済の成長を我が国に取り込み、経済成長の呼び水となる役割が航空に期待される中、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、空港の処理能力向上や空港ターミナル地域再編による利便性向上等を図っている。

②港湾整備

四方を海に囲まれている我が国においては、海外との貿易の大部分を海上輸送が担っており、また国内においても、地域間の物流・交流等に海上輸送が重要な役割を担っている。そうした中で、港湾インフラは海外との貿易の玄関口であるとともに、企業活動の場として日本の産業を支えている。物流効率化等による我が国の産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図るため、地域の基幹産業を支える港湾において、国際物流ターミナルの整備等を行っている。

③鉄道整備

全国に張り巡らされた幹線鉄道網は、旅客・貨物輸送の大動脈としてブロック間・地域間の交流を促進するとともに、産業立地を促し、地域経済を活性化させることで、地域の暮らしに活力を与えている。特に、鉄道貨物輸送は、地域経済を支える産業物資等の輸送に大きな役割を果たしている。

④道路整備

迅速かつ円滑な物流の実現等により国際競争力を強化するとともに、地域活性化の観点から、高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークの形成を進めている。

(5) 交通インフラの整備促進

平成27年度税制改正において、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（大深度地下法）」に基づく地下使用の認可を受けた事業に係る区分地上権等設定対価が譲渡所得に該当するかどうかの判定方法について、土地価額の4分の1に代えて、使用収益の制限される垂直方向の範囲に応じて設定する割合とする措置が講じられている。この措置により、大深度地下法の認可事業と一体的に施行される事業に係る一定の区分地上権等設定対価については譲渡所得として課税されることになり、収用交換等の場合の5,000万円特別控除等の適用が可能となることで、事業効果の早期発現を推進している。

(6) 地域に密着した各種事業・制度の推進

①道の駅

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、平成29年11月現在1,134箇所が登録されている。

近年、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献するなど、全国各地で「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組みが進展している。これらの取組みを関係機関と連携して重点的に応援するための重点「道の駅」制度を26年度に創設した。創設時に選定した全国モデル「道の駅」6箇所、重点「道の駅」35箇所に加え、27年度には重点「道の駅」を38箇所選定した。また、28年度からは、特定テーマを設定し、その観点で他の模範となる先進事例をモデル認定する取組を開始

した。28年度は、“住民サービス部門”6箇所を、29年度は“地域交通拠点部門”7箇所の認定を行った。

図表Ⅱ-4-2-3 モデル「道の駅」箇所



②高速道路の休憩施設の活用による拠点の作成

高速道路利用者だけの使用を前提とした「高速道路の休憩施設」は、近年、ウェルカムゲートやハイウェイオアシス等により、沿道地域への開放による地域活性化が図られており、その促進のため、関係機関が連携の上、進捗状況に応じた支援を実施している。

これによって、平成29年3月岡山自動車道高梁SAにおいては、ウェルカムゲートが設置され、沿道地域からのSA利用が促進された。

③官民連携による道路管理の充実

道路管理にあたっては、これまでも地域と協働した取り組みとして、ボランティア・サポート・プログラム（VSP）などにより民間団体等の協力を得てきている。平成28年4月には道路における身近な課題の解消や道路利用者のニーズへのきめ細やかな対応などの活動を自発的に実施する民間団体等との連携により道路管理の一層の充実を図るため、「道路法」を改正し、道路協力団体制度を創設した。平成29年度末までに直轄国道において30団体を指定している。

道路協力団体は道路空間において、道路の魅力向上のための活動の実施や、その活動により得られた収益により道路管理の活動を充実させることが可能であり、また、道路協力団体が行う道路に関する工事や維持及び道路の占用について、行政手続を円滑、柔軟化する措置を講じている。

④「かわまちづくり」支援制度

河口から水源地まで様々な姿を見せる河川とそれにつながるまちを活性化するため、地域の景観、歴史、文化及び観光基盤などの「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、「かわまちづくり」計画を作成し、河川空間とまち空間が融合した良好な空間形成を推進している。平成29年度までに191箇所が「かわまちづくり」支援制度に登録している。

⑤地域住民等の参加による地域特性に応じた河川管理

河川環境について専門的知識を有し、豊かな川づくりに熱意を持った人を河川環境保全モニターとして委嘱し、河川環境の保全、創出及び秩序ある利用のための啓発活動等をきめ細かく行っている。また、河川に接する機会が多く、河川愛護に関心を有する人を河川愛護モニターとして委嘱し、河川へのごみの不法投棄や河川施設の異常といった河川管理に関する情報の把握及び河川管理者への連絡や河川愛護思想の普及啓発に努めている。

さらに、河川の維持や河川環境の保全等の河川管理に資する活動を自発的に行っている民間団体等を河川協力団体として指定し、河川管理者と連携して活動する団体として法律上の位置付けを行い、団体の自発的活動を促進し、地域の実情に応じた多岐にわたる河川管理の充実を推進している。

⑥海岸における地域の特色を活かした取組みへの支援

海岸利用を活性化し、観光資源としての魅力を向上させることを目的に、砂浜確保のための養浜や海岸保全施設等の整備を行う海岸環境整備事業の支援を行っている。

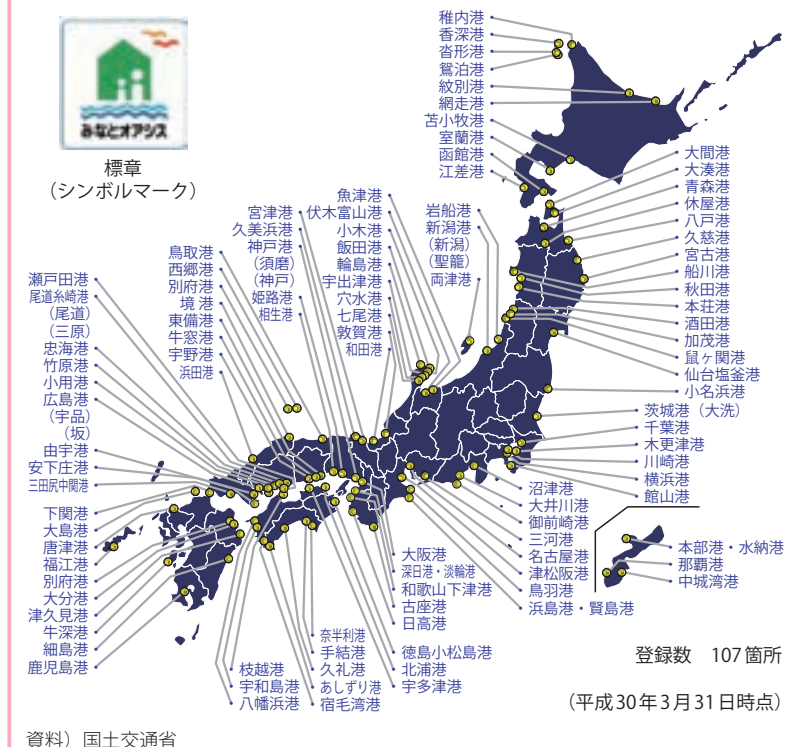
海岸保全に資する清掃、植栽、希少な動植物の保護、防災・環境教育等の様々な活動を自発的に行う法人・団体を海岸協力団体に指定することにより、地域との連携強化を図り、地域の実情に応じた海岸管理の充実を推進しており、平成29年度までに14団体を指定している。

⑦港湾を核とした地域振興

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組みが継続的に行われる施設を港湾局長が「みなとオアシス」として登録している（平成30年3月末時点、107箇所）。

「みなとオアシス」は、「みなとオアシス全国協議会」等が主催する「みなとオアシスSea級グルメ全国大会」などの、様々な活動を通じ、地域の賑わい創出に寄与している。

図表 II-4-2-4 みなとオアシス全国マップ



近年急増する訪日クルーズ旅客の受入れや災害発生時の支援など、新たなニーズへの対応も期待されている。

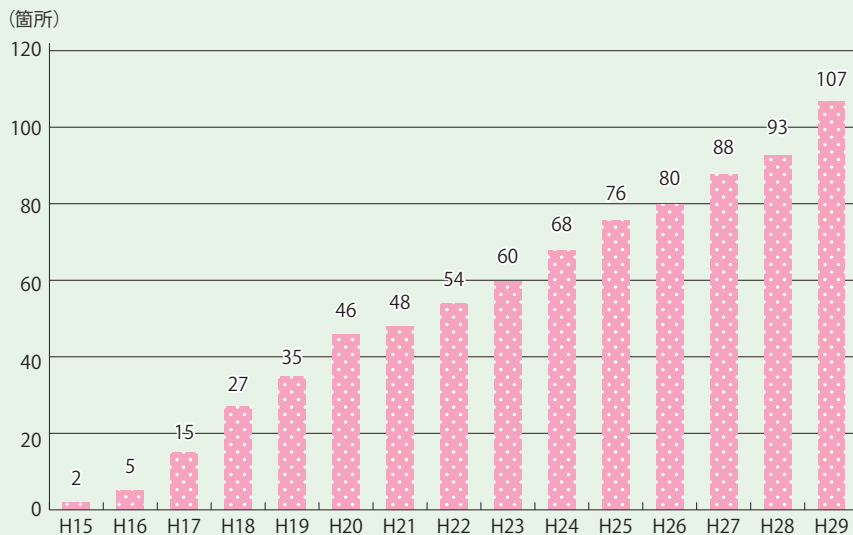
また、クルーズ船寄港時のおもてなしなど港湾の多様化するニーズに対応するため、官民連携による港湾の管理等を促進するなどの目的で、港湾管理者が適正な民間団体等を指定する「港湾協力団体」制度を活用し、みなとを核とした地域の更なる活性化を図ることとしている。

コラム

みなとオアシスの登録数が100箇所を突破！

平成15年11月に中国地方整備局及び四国地方整備局において創設された「みなとオアシス」は、地域住民や観光客の交流、休憩、情報提供等の役割を担うものとして、全国各地に広がり、「みなと」を核としたまちづくりや賑わい創出に寄与しています。また、近年増加する訪日クルーズ旅客の受入れや災害発生時の支援拠点等のさらなるニーズに応え、みなとオアシスの登録促進や各施設の認知度向上を図り、地域振興をさらに促進すべく、平成29年2月に港湾局長が全国一元的に登録する新制度に移行しました。これを契機に、平成29年度には新たに14箇所を登録し、登録数が全国で100箇所を突破しました。今後も登録数の増加が見込まれており、全国津々浦々、様々な「みなとオアシス」が生まれ、みなとオアシスSea級グルメ全国大会等のイベントを通じて、地域での賑わい創出などに寄与していくことが期待されます。

みなとオアシスの登録数の推移



資料) 国土交通省



みなとオアシスの構成施設
(みなとオアシス下関)



みなとオアシスで行われる
地域振興イベントの開催状況
(みなとオアシス境港)

⑧ マリンレジャーの拠点づくり

既存の港湾施設やマリーナ、フィッシャリーナ等を活用した「海の駅」の設置を推進している。海の駅は、平成30年3月末時点で161駅が登録されており、国土交通省では、陸と海とをつなぐ接点として、訪れた人が楽しめるよう、レンタルボートを利用したクルージングや海産物の販売、漁業体験、イベントの実施等、地域の特性を活かした様々な取組みに対する支援を行っている。また、関係機関と連携して、その魅力の増大、認知度の向上、防災・救難拠点としての活用などにも取り組んで

いる。

（7）地籍整備の積極的推進

地籍調査は市町村等が個々の土地の境界等を調査するものであり、大規模災害に備えた事前防災対策の推進、被災後の復旧・復興の迅速化、インフラ整備の円滑化、民間都市開発の推進等に貢献する。地籍整備を一層促進するため、地籍調査への財政支援のほか、都市部における官民の境界情報の整備や山村部における境界情報の保全を国直轄で行うとともに、地籍調査以外の測量成果の活用を推進している。

また、衛星画像等を用いた測量技術を活用した効率的な調査手法を検討するとともに、当該手法に係る作業要領を作成するなど地籍調査の効率化を推進している。

（8）大深度地下の利用

大深度地下の利用については、審査の円滑化に関する技術的検討のほか、大深度地下使用協議会を活用し、大深度地下空間の情報交換を図っている。

4 広域ブロックの自立・活性化と地域・国土づくり

（1）対流促進型国土形成のための国土・地域づくり

地域の活性化及び持続的な発展を図るため、地域の知恵と工夫を引き出しつつ、総合的に施策を展開することが重要である。そのため、国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）に基づき、対流を全国各地でダイナミックに湧き起こしイノベーションの創出を促す対流促進型国土の形成を目指し、重層的な国土構造、地域構造の形成を図りつつ地域の特性に即した施策展開を図っている。また、地域活性化のための官民連携による戦略や民間活動を支える基盤整備の推進に対する国の支援、多様な主体の協働による自立的・持続的な地域づくりを進めるための施策について取り組んでいる。

①広域的地域活性化のための基盤整備の推進

自立的な広域ブロックの形成に向け、広域にわたる活発な人の往来又は物資の流通を通じた地域の活性化を図るため、平成29年度においては、33府県が、2～4府県ごとに協働して32の共通目標を掲げ、延べ72の府県別の広域的地域活性化基盤整備計画を作成しており、同計画に基づくハード・ソフト事業に対して、交付金を交付した。

②官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業

官民が連携して策定した広域的な地域戦略に資する事業について、民間の意思決定のタイミングに合わせ、機を逸することなく基盤整備の構想段階から事業実施段階への円滑かつ速やかな移行を図るため、平成29年度においては、地方公共団体が行う概略設計やPPP/PFI導入可能性検討といった事業化に向けた検討に対して、29件の支援を行った。

③多様な主体の協働による地域づくりの推進

地方部における多様な主体の協働による自立的・持続的な地域づくりを促進するため、事業型の地域づくり活動（地域ビジネス）を生み育てるための多様な主体が連携した支援体制の構築を推進して

いる。

④連携中枢都市圏等による活力ある経済・生活圏の形成

一定規模以上の人口・経済を擁する都市圏においては、経済成長のけん引、高次都市機能の集積・強化及び生活関連機能サービスの向上の実現を目指す「連携中枢都市圏」の形成を促進している。

対象の都市圏は、地方圏の政令指定都市・中核市（人口20万人以上）を中心とした都市圏であったが、まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015改訂版）において、一定の条件の下、隣接する人口10万人程度以上の2つの市を中心とした都市圏（複眼型）も追加され、平成30年3月末時点で合わせて27圏域が形成された。

（2）地域の拠点形成の促進等

①多様な広域ブロックの自立的発展のための拠点整備

「多極分散型国土形成促進法」に基づく業務核都市^注において、業務施設の立地や諸機能の集積が進展しているところであり、引き続き整備を推進している。さらに、「筑波研究学園都市建設法」に基づき、科学技術の集積等を活かした都市の活性化等を目指し、筑波研究学園都市の建設を推進しているほか、つくばエクスプレス沿線で都市開発が進む中、研究学園都市の特性を活かした環境都市づくりに取り組んでいる。また、「関西文化学術研究都市建設促進法」に基づき、文化・学術・研究の新たな展開の拠点形成を目指すため、「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」を踏まえ、関係省庁、地方公共団体、経済界等との連携のもと、関西文化学術研究都市の建設を推進している。

②集落地域における「小さな拠点」づくりの推進

人口減少や高齢化の進む中山間地域等では、買物、医療等の生活サービス機能やコミュニティ機能が維持できなくなりつつある地域がある。このため、小学校区等複数の集落を包含する地域において、必要な機能や地域活動の拠点を歩いて動ける範囲に集め、周辺の集落との交通ネットワークを確保した「小さな拠点」の形成を推進している。

具体的には、遊休施設を活用した生活サービス機能等の再編・集約について支援するとともに、関係府省とも連携して普及・啓発等の取組みを推進している。

③国会等の移転の検討

「国会等の移転に関する法律」に基づき、国会等の移転に関連する調査や国民への情報提供等、国会における検討に必要な協力を行っている。

（3）所有者不明土地への対応

社会経済情勢の変化に伴い所有者不明土地が増加し、公共事業の推進等の場面において円滑な事業実施に支障が生じていることを踏まえ、所有者不明土地の利用の円滑化を図るため、「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法案」を、平成30年3月に国会に提出した。

^注 東京都区部以外の地域で、その周辺の相当程度広範囲の地域の中核となるべき都市（14拠点）

5 地域の連携・交流の促進

(1) 地域を支える生活幹線ネットワークの形成

医療や教育等の都市機能を有する中心地域への安全で快適な移動を実現するため、日常の暮らしを支える道路網の整備や現道拡幅等による隘路の解消を支援している。また、合併市町村の一体化を促進するため、合併市町村内の中心地や公共施設等の拠点を結ぶ道路、橋梁等の整備を総務省と連携して市町村合併支援道路整備事業により推進している。

(2) 都市と農山漁村の交流の推進

幹線道路網の整備による広域的な交流・連携軸の形成、田園居住を実現するための住宅・宅地供給、交流の拠点となる港湾の整備等を実施している。また、グリーン・ツーリズム等のニューツーリズムの推進や「オーライ！ニッポン会議」の活動支援等、農林水産省等関係府省と連携して都市と農山漁村との交流を推進している。

(3) 地方定住等の促進

若者の地方圏での体験交流プログラムを通じた交流拡大や地方移住に取り組む市町村の情報発信を支援するため、国土交通省ウェブサイトにてこれらの情報を集約して掲載している。また、二地域居住に関する情報発信も併せて行っている^注。

さらに、多岐にわたる地域の課題に対応するため、社会資本整備総合交付金による地方公共団体の空き家住宅及び空き建築物の活用等への支援等を行っている。

(4) 地方版図柄ナンバーの導入について

地域振興・観光振興や地域の一体感の醸成を図る観点から、地方自治体からの提案に基づき、地域の特色をあしらった地方版図柄入りナンバープレートを平成30年10月頃から全国41地域において交付することとしている。

6 地域の移動手段の確保

(1) 地域の生活交通の確保・維持・改善

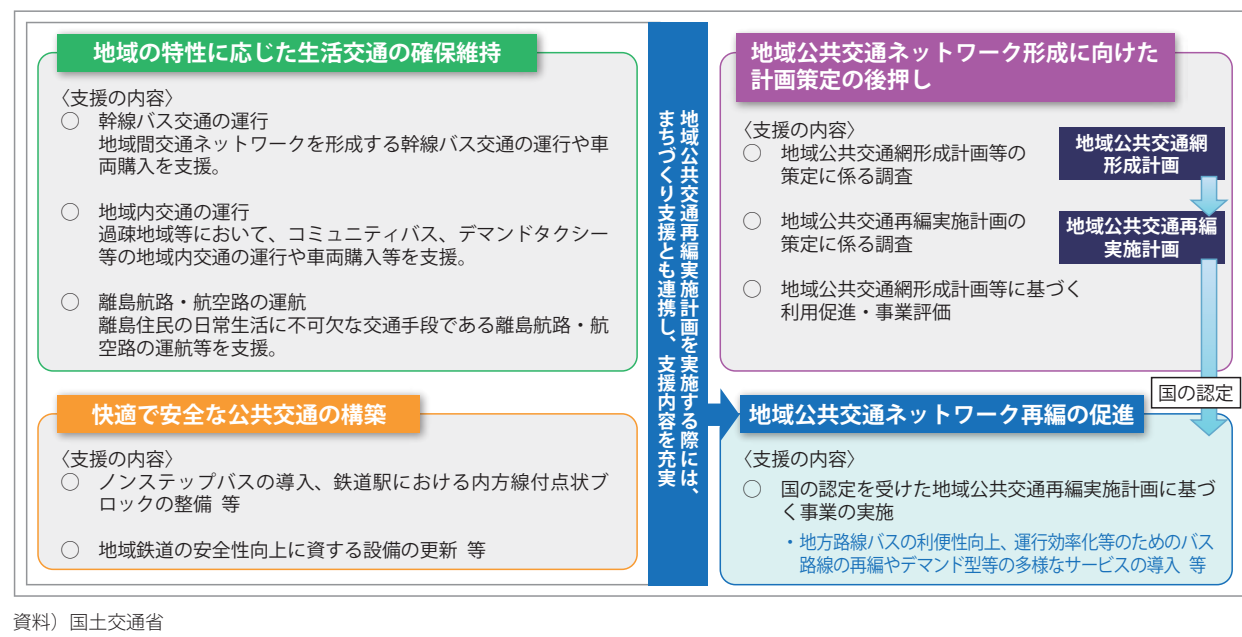
地域社会の活性化を図るためにも、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保は重要な課題である。このため、地域公共交通確保維持改善事業において、多様な関係者の連携により、地方バス路線、離島航路・航空路などの生活交通の確保・維持を図るとともに、地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備、バリアフリー化等、快適で安全な公共交通の構築に向けた取組みを支援している。平成29年度においては引き続き、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の枠組みを活用した地域公共交通ネットワークの再編に対して支援すること等により、効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を促進している。

^注 国土交通省「地方振興」ウェブサイト：http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chisei/kokudoseisaku_chisei_mn_000016.html

図表 II-4-2-5 地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

平成30年度予算額 209億円



(2) 地域鉄道の活性化、安全確保等への支援

地域鉄道は、住民の足として沿線住民の暮らしを支えるとともに、観光等地域間の交流を支える基幹的な公共交通として、重要な役割を果たしているが、その経営は極めて厳しい状況にある。このため、地域公共交通確保維持改善事業等及び税制上の特例措置により、安全設備の整備等に対して支援を行うほか、幹線鉄道等活性化事業により、鉄道利用の潜在的なニーズが高い地方部の路線について、新駅の設置等に対する支援を行っている。

(3) 地域バス路線への補助

地域住民にとって必要不可欠な乗合バス等の生活交通（地域をまたがる交通ネットワーク^注や、幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等）の確保・維持は、重要な課題であり、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークの確保・維持が可能となるよう、生活交通の運行やバス車両の更新等について支援を行っている。また、今後の人口減少が見込まれる中で、生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域の特性を十分踏まえつつ、地域の関係者と密接に連携した生産性向上の取組を促進している。

(4) 地方航空路線の維持・活性化

地域航空を取り巻く課題は多く、例えば地域航空会社にとっては、脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造、機材故障時等の欠航、特定の大手航空会社との連携に伴う限定された事業展開といった課題があり、また、大手航空会社にとっては、100席以上の大型機のような使用機材のミスマッチ、大規模需要路線の競争激化に伴う内部補助の限界といった課題がある。

注 協議会で維持・確保が必要と認められ、国が定める基準（複数市町村にまたがり、1日の運行回数が3回以上等）に該当する広域的・幹線的なバス路線

さらに、旧型小型機の製造終了等に伴う機材更新やその結果としての必然的な供給増、パイロット等の人材確保の難航等、今後も様々な課題が生じることが懸念されている。

上記のような課題を踏まえれば、地方航空路線を持続可能なものとするため、従来の取組みを超えた地域航空のあり方を模索する必要がある。そのため、平成28年6月より「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」を開催し、平成29年6月に中間とりまとめを公表しており、その内容を受け、持続可能な地域航空の実現に向け検討を進めている。

（５）離島との交通への支援

離島航路は、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な交通手段である。平成28年度は296航路で輸送人員需要は43百万人（ここ10年で11%減少）となっているが、その多くは本土より深刻な人口減少、高齢化により、航路の運営は極めて厳しい状況である。このため、唯一かつ赤字が見込まれる航路に対し、地域公共交通確保維持改善事業により運営費への補助、離島住民向け運賃割引への補助、運航効率の良い船舶建造への補助を行っている（30年3月末現在の補助対象航路：121航路）。

さらに、離島航路利用者の利便性向上や観光旅客需要喚起による地域の活性化のため、高齢又は足の不自由な方がバスに乗ったままフェリーを利用できる海陸連結型バス交通システムの運用を27年4月より開始し、29年度末現在で18事業者が実施している。

離島航空路については、地域の医療の確保をはじめ、離島の生活を支えるのに欠かせない交通手段であることから、安定的な輸送の確保を図るため、離島に就航する航空運送事業者に対して、総合的な支援（予算：機体購入費補助、運航費補助等 公租公課：着陸料の軽減、航空機燃料税の軽減措置等）を講じている。

なお、29年度の離島航空路線の数は56路線、うち国庫補助対象は17路線となっている。

第3節

民間都市開発等の推進

1 民間都市開発の推進

（１）特定都市再生緊急整備地域制度等による民間都市開発の推進

昨今の成長が著しいアジア諸国の都市と比較し、我が国都市の国際競争力が相対的に低下している中、国全体の成長をけん引する大都市について、官民が連携して市街地の整備を強力に推進し、海外から企業・人等呼び込むことができるような魅力ある都市拠点的形成することが、重要な課題になっている。このため、都市の国際競争力の強化を図る地域として「特定都市再生緊急整備地域」制度を創設し、現在では全国13地域が指定されている（平成30年3月末現在）。このうち11地域（30年3月末現在）においては、官民連携による協議会により整備計画が作成された。また、整備計画に基づき、地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備を重点的かつ集中的に支援する補助制度として、「国際競争拠点都市整備事業」を設けている。

国際的なビジネス・生活環境の形成を支援するため、これらの環境等改善に資する都市機能の向上・シティセールスに係るソフト・ハード両面の対策及び外国語対応医療施設等の国際競争力強化施設の整備について「国際競争力強化・シティセールス支援事業」にて総合的に支援している。

「都市再生緊急整備地域」としては、30年3月末現在で東京・大阪をはじめ政令指定都市や県庁所在地等において計53地域が指定されており、現在、各地域において様々な民間都市開発事業が着々

と進行している。また、民都機構がミドルリスク資金の調達を支援するメザニン支援業務^注を実施している。

また、30年2月に国会提出した「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」では、都市再生駐車施設配置計画制度の創設や都市計画の決定等の提案主体の追加等の措置を講じることとしている。

(2) 都市再生事業に対する支援措置の適用状況

①都市再生特別地区の都市計画決定

既存の用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で、自由度の高い新たな都市計画を定める「都市再生特別地区」は、平成30年3月末現在で87地区の都市計画決定がなされ、うち62地区が民間事業者等の提案によるものとなっている。

②民間都市再生事業計画の認定

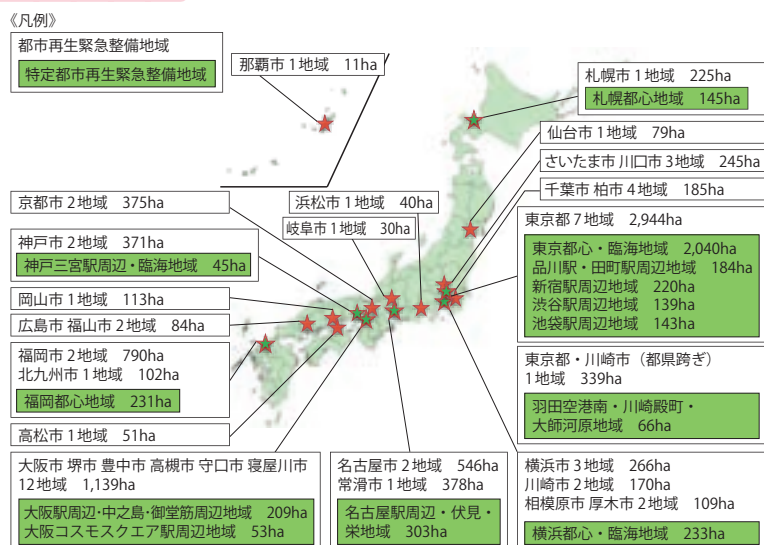
国土交通大臣認定（平成30年3月末現在113件）を受けた民間都市再生事業計画については、民都機構による金融支援や税制上の特例措置が講じられている。

(3) 大街区化の推進

我が国の主要都市中心部の多くは、戦災復興土地区画整理事業等により街区が形成されており、現在の土地利用や交通基盤、防災機能に対するニーズ等に対して、街区の規模や区画道路の構造が十分には対応していない。大都市の国際競争力の強化や地方都市の活性化、今日の土地利用ニーズを踏まえた土地の有効高度利用等を図るため、複数の街区に細分化された土地を集約し、敷地の一体的利用と公共施設の再編を推進している。

図表 II-4-3-1

特定都市再生緊急整備地域と都市再生緊急整備地域の指定状況（平成30年3月末現在）



資料）内閣府・国土交通省

2 国家戦略特区の取組み

平成25年12月に成立した「国家戦略特別区域法」において、規制改革事項として措置した「建築基準法」、「道路法」、「都市計画法」等の特例のみならず、近年の待機児童の増加への対応として、27年7月成立の改正法において、保育所等を都市公園に占用により設置することを可能とする特例措置等を講じ、29年の都市公園法の改正により全国措置化している。今後も、具体的な事業を実施し、目に見える形で岩盤規制改革を進めていく。

注 メザニン支援業務とは、公共施設の整備を伴い、かつ環境に配慮した建築物及びその敷地を整備する事業のうち、国土交通大臣の認定を受けたものに対して、民間都市機構がミドルリスク資金（元金金の支払が後順位となる特約が付された貸付け等の資金）の調達を支援する業務をいう。

第4節

特定地域振興対策の推進

1 豪雪地帯対策

毎年の恒常的な降積雪により、住民の生活水準の向上や産業の発展が阻害されてきた地域の経済の発展と住民生活の向上に寄与するため、「豪雪地帯対策特別措置法」等に基づき、交通の確保、生活環境・国土保全関連施設の整備、雪処理の担い手の確保等の豪雪地帯対策を推進している。なお、豪雪地帯に指定されている市町村数は532市町村（うち特別豪雪地帯201市町村）、国土の51%（うち特別豪雪地帯は20%）に及ぶ広大な面積を占めている。

2 離島振興

「離島振興法」に基づき、都道府県が策定した離島振興計画による離島振興事業を支援するため、公共事業予算の一括計上に加え、「離島活性化交付金」により、離島における産業の育成による雇用拡大等の定住促進、観光の推進等による交流の拡大促進、安全・安心な定住条件の整備強化等の取組みへの支援等を行っている。

平成29年度は、島の魅力ある資源をフル活用し、島内に広く経済波及効果をもたらすための指針となる「滞在交流型観光を通じた離島創生プラン」を公表した。

3 奄美群島・小笠原諸島の振興開発

「奄美群島振興開発特別措置法」、「小笠原諸島振興開発特別措置法」に基づく振興開発事業等により、社会資本の整備等を実施しているほか、更なる自立的で持続可能な発展に向けて、地域の特性に応じた観光・農業等の産業振興による雇用の拡大と定住の促進を図るため、交付金等を活用し、地域の取組みを支援している。

4 半島振興

「半島振興法」に基づき、道府県が作成した半島振興計画による半島振興施策を支援するため、半島振興対策実施地域（平成29年4月現在23地域（22道府県194市町村））を対象として、半島振興広域連携促進事業により、半島地域における資源や特性を活かした交流促進、産業振興、定住促進に資する取組みへの補助を行うとともに、産業の振興等や半島循環道路等の整備を図っている。

第5節

北海道総合開発の推進

1 北海道総合開発計画の推進

（1）北海道総合開発計画の推進

我が国は、北海道の優れた資源・特性を活かしてその時々々の国の課題の解決に寄与するとともに、地域の活力ある発展を図るため、北海道の積極的な開発を行ってきた。

II

第4章

地域活性化の推進

計画期間をおおむね平成37年度までとする第8期の北海道総合開発計画が28年3月に閣議決定され、「世界の北海道」を形成すべく、「人が輝く地域社会」、「世界に目を向けた産業」、「強靱で持続可能な国土」を目標として掲げ、諸施策を進めている。

29年6月の北海道開発分科会において、同分科会に設置した計画推進部会の審議結果が報告され、「観光先進国」実現をリードする世界水準の観光地の形成、「食料供給基地としての持続的発展」を重点的に取り組む事項とすること、目指す姿や行動の指針となる数値目標を設定すること、目標の実現を図るための課題を抽出・共有して施策を推進すること、計画の進行管理については年1回程度計画推進部会を開催し、フォローアップを行っていくことが了承されたところであり、今後とも本計画を踏まえ北海道開発を着実に推進していく。

図表 II-4-5-1 北海道総合開発計画の概要

第1章 計画策定の意義

第1節 北海道開発の経緯

- ・国全体の安定と発展に寄与するため、特別な開発政策の下、北海道開発を推進。
- ・食料品等の輸出倍増、外国人観光客数100万人突破等の成長産業の萌芽。他方、経済・人口は縮小傾向。ネットワーク未整備区間、地域コミュニティ維持に係る懸念の存在。

第2節 我が国を取り巻く時代の潮流

- (1) 本格的な人口減少時代の到来
- (2) グローバル化の更なる進展と国際環境の変化
- (3) 大規模災害等の切迫

第3節 新たな北海道総合開発計画の意義

- ・北海道開発の基本的意義：北海道の資源・特性を活かして、国の課題の解決に貢献。
- ・人口減少・高齢化の急速な進展等により、食や自然環境など北海道の強みを提供し、我が国全体に貢献している「生産空間」の維持が困難となるおそれ。
- ・来たるべき10年間は、「生産空間のサバイバル」「地域としての生き残り」を賭けた重要な期間。
- ・また、北海道新幹線開業、高速道路網の道東延伸、2020年オリパラ等を地域の飛躍の契機となし得る期間。
- ・これらの機会の活用によって、本格的な人口減少時代にあっても活力を失うことなく人々が豊かな暮らしを送ることのできる地域社会の先駆的形成を図る。

第2章 計画の目標

- キャッチフレーズ：「世界の北海道」
 - ビジョン：2050年を見据え、「世界水準の価値創造空間」の形成
- 《3つの目標》
- (1) 人が輝く地域社会
 - (2) 世界に目を向けた産業
 - (3) 強靱で持続可能な国土

第3章 計画推進の基本方針

第1節 計画の期間 2016（平成28）～2025（平成37）年度の10年間

第2節 施策の基本的な考え方

○北海道型地域構造の保持・形成

- ・「生産空間」「市街地」「中心都市」の3層構造で人々の日常生活が営まれる「基礎圏域」を形成。
- ・札幌都市圏：集積を活かして北海道全体を牽引。

○北海道の価値創造力の強化

- ・人口減少時代にあっても、「人」こそが資源。
- ・人材育成・活用为重点的実施とともに、多様な人々を引きつけ、地域の価値創造力を向上。

第3節 計画の推進方策

(1) 産学官民金連携による重層的なプラットフォームの形成

- ・人材育成、地域づくり等のテーマに応じて、産学官民金が連携するプラットフォームを各地域又は北海道全体で展開し、取組を持続的にマネジメント。

(2) イノベーションの先導的・積極的導入～「北海道イニシアティブ」の推進

- ・技術の力で人口減をカバーし、地域の課題を旧弊にとらわれずイノベーションに解決。

(3) 戦略的な社会資本整備

- ・社会資本のストック効果を最大限に発揮。戦略的なインフラメンテナンスの徹底、技術開発も活用した「賢く使う」取組の充実強化。

(4) 計画のマネジメント

- ・「企画立案→実施→評価→改善」のマネジメントサイクル。おおむね5年後に総合的な点検。

第4章 計画の主要施策

第1節 人が輝く地域社会の形成

- (1) 北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進
 - ①基礎圏域の形成
 - ②地方部の生産空間
 - ③地方部の市街地
 - ④基礎圏域中心都市
 - ⑤札幌都市圏
 - ⑥国境周辺地域の振興
- (2) 北海道の価値創造力の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進
 - ・共助社会づくり、「活動人口」の確保
 - ・北日本や海外との「人の対流」
 - ・地域づくり人材の発掘・育成
- (3) 北方領土隣接地域の安定振興
- (4) アイヌ文化の振興等

第2節 世界に目を向けた産業の振興

- (1) 農林水産業・食関連産業の振興
 - ①イノベーションによる農林水産業の振興
 - ②「食」の高付加価値化と総合拠点づくり
 - ③「食」の海外展開
 - ④地域資源を活用した農山漁村の活性化
- (2) 世界水準の観光地の形成
 - ・世界に通用する魅力ある観光地域づくり、観光旅行消費の一層の拡大
 - ・外国人旅行者の受入環境整備
 - ・インバウンド新時代に向けた戦略的取組
 - ・MICEの誘致・開催促進と外国人ビジネス客等の積極的な取り込み
- (3) 地域の強みを活かした産業の育成
 - ・北の優位性の活用
 - ・産業集積の更なる発展
 - ・地域消費型産業を始めとする地域経済の活性化
 - ・域内投資等の促進
 - ・産業を支える人流・物流ネットワークの整備等

第3節 強靱で持続可能な国土の形成

- (1) 恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成
 - ①環境と経済・社会の持続可能性の確保
 - ・自然共生社会の形成
 - ・循環型社会の形成
 - ・低炭素社会の形成
 - ②環境負荷の少ないエネルギー需給構造の実現
 - ・再生可能エネルギーの更なる導入に向けた取組
 - ・暖房用熱源や自動車燃料等北海道の地域特性を踏まえた取組
- (2) 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成
 - ①激甚化・多様化する災害への対応
 - ・「人命を守る」ための体制づくり
 - ・冬期災害への対応
 - ・地震・津波災害、火山噴火等の大規模自然災害への対応
 - ・気候変動等による水害・土砂災害リスクへの対応
 - ②我が国全体の国土強靱化への貢献
 - ・国家的規模の災害時におけるバックアップ拠点機能の確保
 - ・災害時における食料の安定供給の確保
 - ③安全・安心な社会基盤の利活用
 - ・インフラ老朽化対策の推進
 - ・交通安全対策の推進
 - ・強靱な国土づくりを支える人材の育成

資料) 国土交通省

（２）計画の実現を支える施策の推進

本計画は、本格的な人口減少時代の到来、グローバル化の更なる進展と国際環境の変化、大規模災害等の切迫といった我が国をめぐる諸課題に中長期的な視点で対応するため、策定されたものであり、次のような施策を進めている。

①人が輝く地域社会

他地域とはスケールの異なる広域分散型社会を形成する北海道の広大な生産空間から都市部に至るまで、人々が長期にわたり住み続けられる地域社会構造の確立を図るとともに、全国に先行して人口が減少する北海道において、多様な人々を引きつけ、活発な対流を促進することが重要である。このため、北海道型地域構造の保持・形成に向けた仕組みづくりを進めるほか、定住・交流環境の維持増進に向けた取組みとして、高規格幹線道路網等の広域的な交通ネットワークの形成、「道の駅」や「みなとオアシス」の機能強化、子育て・高齢化等に対応した豊かな生活環境の整備、離島交通の安定的確保等を進めている。また、地域づくり人材の広域的・横断的な支援・協働体制である「北海道価値創造パートナーシップ活動」の展開等を進めている。

②世界に目を向けた産業

北海道は、農林水産業、食・観光関連産業などの移輸出型産業に比較優位があり、これらを戦略的に育成することが重要である。このため、農地の大区画化や漁港の高度衛生管理対策等による農林水産業の生産力・競争力強化、北海道外等からの食品企業の誘致促進を通じた「食」の総合拠点づくり、景観・地域・観光空間づくりに取り組む「シーニックバイウェイ北海道」や外国人ドライブ観光の推進、国際会議等（MICE）の北海道開催、新千歳空港の機能強化、国際バルク戦略港湾である釧路港等の機能強化等を進めている。

③強靱で持続可能な国土

美しく雄大な自然環境を有し、再生可能エネルギー源が豊富に賦存する北海道は、持続可能な地域社会の形成に向け、先導的な役割を果たすことが期待されている。また、安全・安心の確保は、経済社会活動の基盤であり、災害発生時の被害を最小化するとともに、我が国全体の強靱化に貢献することが重要である。このため、湖沼、湿原等の保全・再生、「北海道水素地域づくりプラットフォーム」を通じた水素社会形成に係る普及啓発、平成28年8月の一連の台風災害を踏まえた「北海道緊急治水対策プロジェクト」の推進、社会資本の耐震化及び老朽化対策、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）の派遣等の災害発生時における地域支援、冬期における交通の安全性・信頼性の向上のための取組み等を進めている。

コラム

守れ！北海道の「生産空間」！

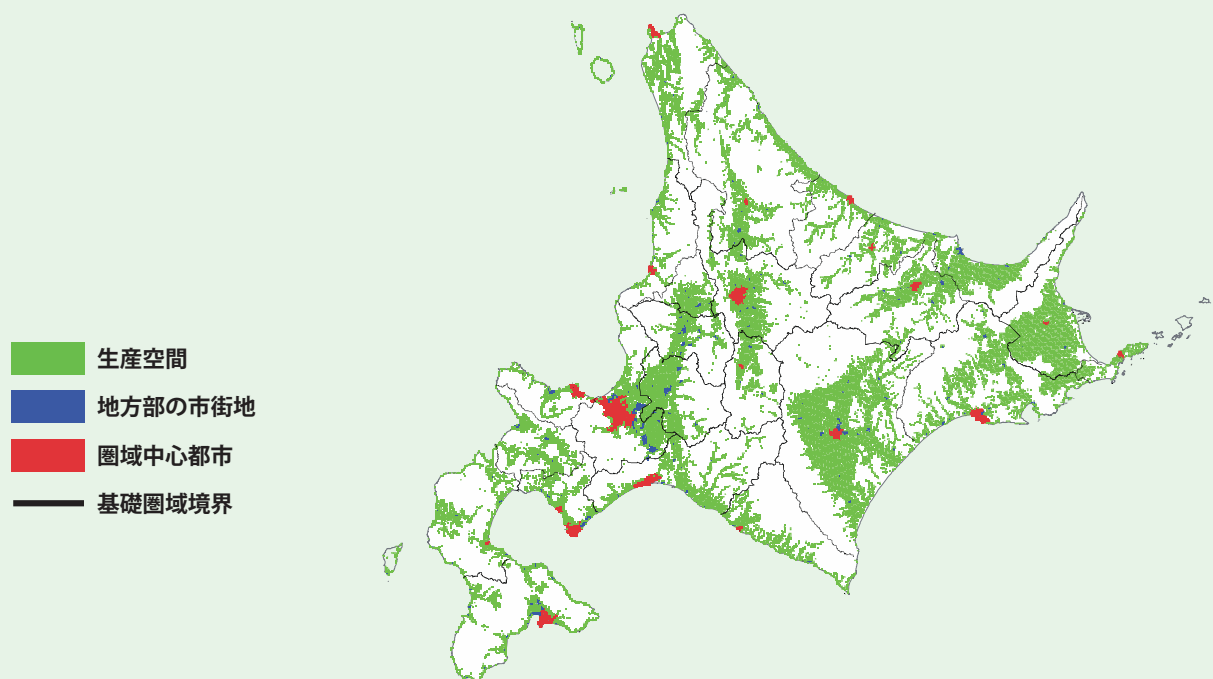
Column

「生産空間」とは、農林水産・観光に係る場のことで、北海道総合開発計画に位置付けられた新たな概念です。北海道において、農業・漁業の生産は主に地方部で行われ、また、観光資源・地域資源も地方部に広く分布しています。しかしながら、全国に先だって急速に進行している人口減少・高齢化や、北海道特有の広域分散型社会と相まって、これらの「食」・「観光」を担っている「生産空間」で暮らす人々の生活が困難になるおそれがあります。そのため、「生活サービス」を市街地（地方部の市街地）に、「いのちの安心」を最寄りの大きなまち（圏域中心都市）に、それぞれ頼りながら、「生産空間」に住み続けられる北海道型の地域構造の保持・形成が重要です。

このような状況を踏まえ、産業構造や地理的な特性から、名寄周辺モデル地域・十勝南モデル地域・釧路沿岸モデル地域の3つのモデル的な圏域を設定し、その圏域に属する国・地方公共団体・地域住民など多様な主体が、一体となって考え・行動するための取組みの検討を開始しました。各検討会には、国や地方公共団体はもちろんのこと、その地域で活躍されている学識者や民間企業にも参画頂き、地域が直面する課題や各主体の取組みの紹介、今後の地域がとるべき施策等について意見交換を行います。

平成29年11月、30年1月及び2月に開催した第1回目のモデル地域圏域検討会においては、社会インフラのみではなく、地域医療・人材育成・スマート農業などの様々な課題について、意見交換を行いました。今後それぞれのモデル地域において、多様な主体が協同・連携して行う施策パッケージを取りまとめ、検討会のメンバーが中心となってそれぞれの施策を推進します。その後、このような取組みを全道的に展開・発信する予定です。

北海道の生産空間・地方部の市街地・圏域中心都市の分布図



(注) 1 主な通院先、入院先に着目した場合の地域の結び付きの例。設定条件により圏域は変わり得る。
2 本地図は必ずしも我が国の領土を包括的に示すものではない。
資料) 総務省「平成22年度国勢調査」より国土交通省作成

生産空間の取組事例（概念図）



資料) 国土交通省

2 特色ある地域・文化の振興

(1) 北方領土隣接地域の振興

領土問題が未解決であることから望ましい地域社会の発展が阻害されている北方領土隣接地域を対象に、「北方領土問題等の解決の促進を図るための特別措置に関する法律」に基づく第7期北方領土隣接地域振興計画（平成25～29年度）の下、必要な施策を総合的に推進している。

具体的には、農水産業の振興、交通体系の整備等を図る公共事業の実施や北方領土隣接地域振興等事業推進費補助金によるソフト施策支援など、隣接地域の魅力ある地域社会の形成に向けたハード・ソフト一体の取組み、隣接地域への訪問客拡大に向けた取組みを推進している。

(2) アイヌ文化の振興等

「アイヌ文化の復興等を促進するための民族共生象徴空間の整備及び管理運営に関する基本方針について」（平成26年6月13日閣議決定、29年6月27日一部変更）等に基づき、民族共生象徴空間については、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に先立ち、32年4月24日に一般公開することから、100万人の来場者実現に向けて、国立民族共生公園及び慰霊施設を整備するとともに開業準備を進めていく。

また、「アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律」に基

図表 II -4-5-2

民族共生象徴空間中核地区のイメージ



資料) 国土交通省

づき、民学官が連携して展開する「イランカラプテ」（アイヌ語のあいさつ「こんにちは」の意）キャンペーン事業として、音楽祭の開催やアイヌ語によるバスの車内案内の実施等、普及啓発に取り組んでいる。

Ⅱ

第4章

地域活性化の推進