

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、政府としては平成26年11月に成立した、「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、30年においても「まち・ひと・しごと創生基本方針2018」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を目的とした法律の改正・制定を行うとともに、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。

持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた取組みは、地方創生の実現に資するものであり、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みを公募し、同年6月に、優れた取組みを提案する都市をSDGs未来都市として29都市選定し、特に先導的な取組みを自治体SDGsモデル事業として10事業選定した。SDGsの推進に当たっては、多様なステークホルダーとの連携が不可欠であることから、平成30年8月に、官民連携の促進を目的として「地方創生SDGs官民連携プラットフォーム」を設置し、マッチング支援や分科会の立ち上げなどの取組みを実施した。また、平成31年2月には、国内外へ向けたSDGs未来都市等の取組みの普及展開を図ることを目的に、第1回地方創生SDGs国際フォーラムを開催した。さらに、地域課題の解決を図りながらキャッシュフローが形成される「自律的好循環」の形成を目指し、「地方創生SDGs金融スキーム」の構築に向け検討を行った。

平成31年3月には、「高度成長期型まちづくり」からの転換を図り、人口減少社会に対応した「まち」へ再生するための地域住宅団地再生事業及び民間資金等活用公共施設等整備事業の創設、地方への移住促進に向け、移住者視点での情報提供を充実するための既存住宅活用農村地域等移住促進事業の創設を内容とする「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計315の事業が実施されるなど、これらの規制改革事項を活用した具体的な事業が目に見える形で進展してきている。更に、第4次産業革命を体現する最先端都市「スーパーシティ」構想の実現に向けた有識者懇談会を開催し、2月に最終報告を取りまとめ、必要な制度整備や技術的基盤の整備の検討等に取り組んだ。

国土交通省においては、観光地域づくり法人（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、地方創生の礎ともなる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

II

第4章

地域活性化の推進

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り組み

(1) 地方における地方創生・地域活性化の取り組み支援

地方創生は国による全国一律の取り組みではなく、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り組みである。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等の地方創生の取り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り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、全国各地の個性的で魅力ある地域づくりに向けた取り組みを一層推進するため、社会インフラと関わりのある地域活性化の取り組みを「手づくり郷土賞^{ふるさと}（国土交通大臣表彰）」として昭和61年度より表彰している。33回目となる平成30年度は「手づくり郷土賞受賞記念発表会～グランプリ2018～」を開催し、同年度の受賞団体23団体（一般部門20団体、大賞部門3団体）がプレゼンテーションを行い、一般部門、大賞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、受賞団体の取り組みをウェブサイト等で広く情報発信^注している。

また、地域間の連携と交流による地域づくり活動の奨励を目的として、創意工夫を活かした自主的かつ広域的な優れた地域づくり活動に対して「地域づくり表彰（国土交通大臣表彰等）」として昭和59年度より表彰をしている。平成30年度は29都道府県より51団体の推薦があり、石川県の奥能登地域で地域食材や地元の伝統工芸を活用した地域振興の取り組みが国土交通大臣賞を受賞したほか、7

注 手づくり郷土賞ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/tedukuri/>

団体が各種賞を受賞した。表彰された優良事例の活動内容等については、国土交通省ウェブサイト等を通じて広く情報発信している。^注

（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の間でファンドを造成し、当該ファンドからの出資・社債取得や助成等を通じて、リノベーション等による民間まちづくり事業を一定のエリアで連鎖的に進めていくことで、当該エリアの価値向上を支援した。

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、都市再生特別措置法の都市利便増進協定に基づく施設整備等を含む先進的な民間まちづくり活動に関する実験的な取り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、更新事業として老朽化対策のみならず、機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携した事業の具体的な計画についてとりまとめ、今後も引き続き、国、東京都、中央区、首都高速などで協力して検討を推進する。

また、立体道路制度の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」を平成30年7月に施行し、立体道路制度の積極的な活用を推進している。

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り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。

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 京都四條南座（京都府京都市）



資料）国土交通省

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

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都市の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。30年度末時点において、立地適正化計画の作成については、468都市が具体的な取組みを行っており、そのうち、231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、644団体が取組み中であり、そのうち、500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、取組み成果の「見える化」等に取り組んでいる。

平成30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みを行っているモデル都市第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、都市再生特別措置法等が改正され、都市内部で空き地・空き家等（低未利用土地）がランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応するため、低未利用土地の集約再編や利用促進を図る制度（低未利用土地権利設定等促進計画、立地誘導促進施設協定等）が創設された。

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30年4月現在97事業主体239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。

(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活性化のさらなる促進のため、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。

2016年4月に開業したバスタ新宿では、待合環境の改善及び渋滞対策として、土産ショップの設置や国道20号の線形改良等を行った。引き続き、さらなる利便性の向上や、渋滞対策の強化を推進していく。今後計画されている品川駅及び神戸三宮駅等をはじめとして、官民連携を強化しながら、道路事業による戦略的な集約交通ターミナルの整備を展開していく。

また、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。

このほか、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

図表 II-4-2-2 品川駅西口駅前広場の将来イメージ

道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前広場」を目指す



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おり、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) 地域に密着した各種事業・制度の推進

①道の駅

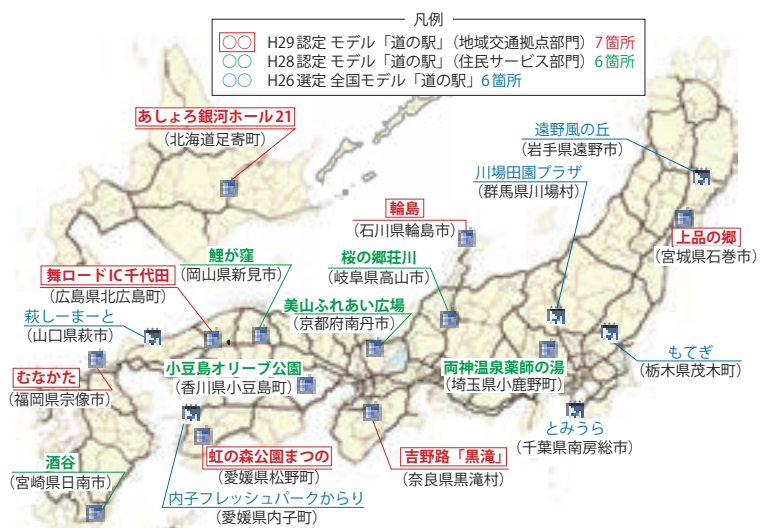
「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、平成31年3月現在1,154箇所が登録されている。

近年、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、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

図表II-4-2-3 モデル「道の駅」箇所

モデル「道の駅」選定箇所

(H26選定 全国モデル「道の駅」、H28認定 モデル「道の駅」(住民サービス部門)
H29認定 モデル「道の駅」(地域交通拠点部門))



資料) 国土交通省

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年度は重点「道の駅」を38箇所、30年度は重点「道の駅」を15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みも開始し、28年度は、“住民サービス部門”6箇所、29年度は“地域交通拠点部門”7箇所の認定を行った。

II

第4章

地域活性化の推進

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30年7月東九州道川南PAにおいては、川南町が高速道路利便施設の連結予定者となり、整備が進められている。

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30年度末までに直轄国道において32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30年度までに213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り組みへの支援

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30年度までに18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り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31年3月末時点、126箇所）。

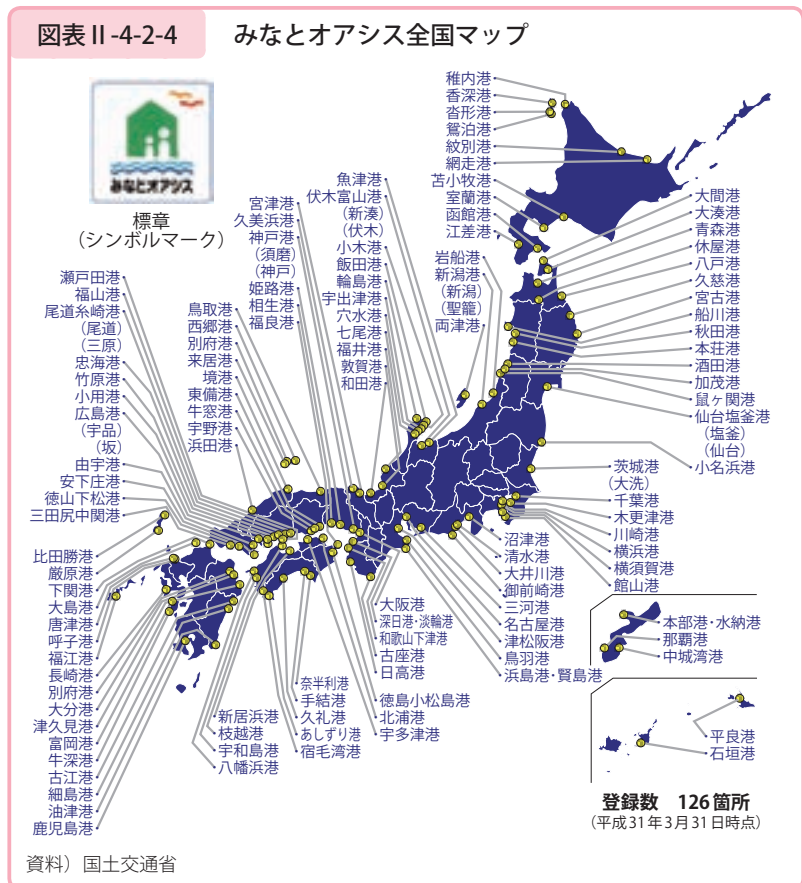
「みなとオアシス」は、「みなとオアシス全国協議会」等が主催する「みなとオアシスSea級グルメ全国大会」などの、様々な活動を通じ、地域の賑わい創出に寄与している。近年急増する訪日クルーズ旅客の受入れや災害発生時の支援など、新たなニーズへの対応も期待されている。

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。（平成31年3月末時点、40箇所）

⑧マリンレジャーの拠点づくり

マリンレジャーの魅力向上のため、既存の港湾施設やマリーナ等を活用した「海の駅」の設置を推進しており、平成31年3月末時点において、全国に168駅が登録されている。従来のプレジャーボートユーザーだけでなく旅行者等がクルージングを楽しめるよう、「海の駅」を寄港地として近郊の観光地やグルメスポット等を巡るためのモデルルートである「マリンチック街道」を選定している。この「マリンチック街道」をより多くの地域に展開することを目指し、平成31年3月に新しいモデルルートを11ルート選定した。

図表 II-4-2-4 みなとオアシス全国マップ



（６）地籍整備の積極的な推進

災害後の迅速な復旧・復興、インフラ整備の円滑化、民間都市開発の推進等に資する地籍整備を一層促進するため、地籍調査を行う市町村等への財政支援のほか、地籍調査の進捗が遅れている都市部及び山村部における基礎的な境界情報を国が整備するとともに、地籍調査以外の測量成果の活用を推進している。

また、リモートセンシング技術を用いた地籍調査手法に係るマニュアルを作成し、その普及を図るなど地籍調査の効率化を推進している。

（７）大深度地下の利用

大深度地下の利用については、申請のあった案件について、法律の規定に従い適切にその処理を進めたほか、審査の円滑化に関する技術的検討を行うとともに、大深度地下使用協議会を活用し、大深度地下の適正かつ合理的な利用を図っている。

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30年度においては、35府県が、2～3府県ごとに協働して35の共通目標を掲げ、延べ77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30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、24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31年3月末時点で合わせて31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、引き続き、業務施設の立地や諸機能の集積の核として円滑に整備が実施されるよう、必要な協力を行っている。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

①所有者不明土地の利用の円滑化等に向けた取組み

所有者不明土地が全国的に増加し、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、所有者不明土地を地域住民のための事業に一定期間使用できる制度の創設、所有者探索の合理化等を講じる「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」が平成30年6月に成立した。また、同法の制定と合わせ、公共事業における事業認定の円滑化のための「事業認

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）

定申請の手引き」^{注1}を公表するとともに、市町村等への支援のため、各地方整備局等で「所有者不明土地連携協議会」を設置した。

②所有者不明土地の解消・発生抑制に向けた取組み

所有者不明土地の解消・発生抑制に関しては、平成30年6月に所有者不明土地等対策の推進のための関係閣僚会議で決定された「所有者不明土地等対策の推進に関する基本方針」^{注2}に基づき、関係行政機関の緊密な連携の下で推進することとされた。国土交通省では、国土審議会土地政策分科会特別部会において、人口減少社会における土地に関する制度のあり方について検討を行い、所有者が土地の利用・管理について第一次的な責務を負うことを明らかにした上で、それが困難な場合に地域等が行う利用・管理には公益性があり、そのために所有権は制限され得ることを明らかにし、利用・管理の支援やその法的障害の解消のための施策を講じることとしたとりまとめを31年2月に公表した^{注3}。また、同分科会企画部会国土調査のあり方に関する検討小委員会において、一部の所有者が不明な場合を含めて地籍調査を円滑かつ迅速に進めるための措置等について検討し、所有者の所在が不明な場合等に、筆界案の公告等により調査を進める方策などについて中間とりまとめを同年2月に公表した^{注4}。

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。

(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5}。

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。

注1 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/land_expropriation/sosei_land_fr_000476.html

注2 <http://www.cas.go.jp/jp/seisaku/shoyushafumei/dai2/policy.pdf>

注3 http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/totikensangyo02_sg_000137.html

注4 http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/totikensangyo06_sg_000047.html

注5 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

(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月から全国41地域において交付しており、令和2年度には全国17地域において新たな地域名表示の図柄入りナンバープレートを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30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。

また、地方自治体における交通施策の立案に当たって参考となるよう、人の滞留及び移動の分析に基づいた交通拠点の設定と交通拠点を核としたネットワークの編成方法について検討し、「地域のモビリティ確保の知恵袋2018」としてまとめた。

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31年度予算額220億円

地域公共交通確保維持事業 (地域の特性に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通の運行
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・航空路の運航
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の構築)

<支援の内容>

- ノンストップバス、福祉タクシーの導入、
鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新 等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し（地域公共交通協働トライアル推進事業）
※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業（地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等）について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

被災地域地域間幹線系統確保維持事業/特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

平成31年度予算額 9億円
(東日本大震災復興特別会計：復興庁一括計上分)

資料) 国土交通省

（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特例により、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みを促進している。

（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では、脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造、特定の大手航空会社との連携に伴う限定的な事業展開等の課題があり、また、大手航空会社では、大規模需要路線の競争激化に伴う内部補助の限界等の課題がある。

さらに、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。

そこで、こうした課題に対応するため、「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」の最終とりまとめ（平成30年3月）では地域航空を担う組織のあり方自体を見直すことが必要とされ、さらに関係する航空会社を構成員とする実務者協議会は同年12月の報告書で、経営統合については継続課題としつつ、平成31年度中に九州地域における有限責任事業組合（LLP）の設立を目指し、経営改善効果の試算や運営ルールづくり等を開始することに合意した。

（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29年度は296航路で輸送人員需要は43百万人（ここ10年で12%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（31年3月末現在の補助対象航路：126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車し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、30年度末現在で23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

^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

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、30年度の離島航空路線の数は61路線、うち国庫補助対象は13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

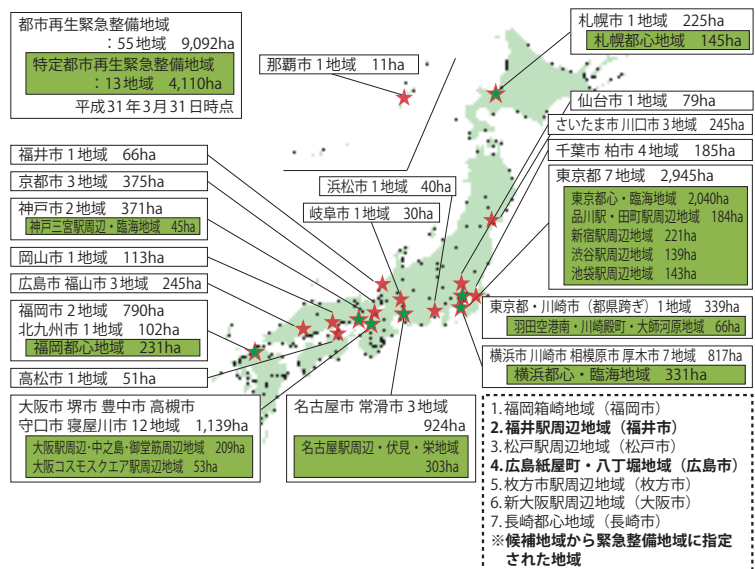
都市の再生の拠点として都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、全国55地域（平成31年3月末現在）が「都市再生緊急整備地域」に政令指定され、各地域で様々な都市開発事業が着々と進行している。また、昨今の成長が著しいアジア諸国の都市と比較し、我が国都市の国際競争力が相対的に低下している中、国全体の成長をけん引する大都市について、官民が連携して市街地の整備を強力に推進し、海外から企業・人等を呼び込むことができるような魅力ある都市拠点を形成することが、重要な課題になっている。このため、特に都市の国際競争力の強化を図る地域として、13地域（平成31年3月末現在）が「特定都市再生緊急整備地域」に政令指定され、そのすべての地域において、官民連携による協議会により整備計画が作成された。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。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。

さらに、30年7月には「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が成立し、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が講じられた。

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31年3月末現在）



資料）内閣府・国土交通省

注 メザニン支援業務とは、公共施設の整備を伴う優良な民間都市開発事業のうち、国土交通大臣の認定を受けたものに対して、民都機構がミドルリスク資金（金融機関が提供するシニアローンと民間事業者等が拠出するエクイティとの間に位置し、一般的に調達が難しいとされる資金）を提供する業務をいう。

（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31年3月末現在で91地区の都市計画決定がなされ、うち65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31年3月末現在123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。

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。

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。その他、離島と企業をつなぐマッチングの場「しまっちんぐ」及び離島と都市との交流事業「アイランダー」を開催している。

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30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、「半島税制」による産業の振興等や半島循環道路等の整備を図っている。

II

第4章

地域活性化の推進

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。

計画期間をおおむね令和7年度までとする第8期の北海道総合開発計画は、平成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。

具体的には、「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して、目指す姿や行動の指針となる数値目標を設定し、関係者で共有しながらフォローアップを行い、本計画を踏まえ北海道開発を着実に推進している。

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) 大規模災害等の切迫
- (2) グローバル化の更なる進展と国際環境の変化

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（令和7）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・活用の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ティブに解決。
- (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供給構造の実現
 - ・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

北海道の「生産空間^注」は、他地域とはスケールの異なる広域分散型社会を形成しており、戦略的産業である「食」と「観光」を担っている。

一方で、全国に先行した人口減少・高齢化の急速な進展等により、その維持が困難となるおそれがあることから、生産空間から都市部に至るまで人々が住み続けられる地域社会構造の確立を図るとともに、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、生産空間の維持・発展に向けたモデル圏域での検討及びその取組みの全道展開を進めているほか、定住・交流環境の維持増進等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」の機能強化等を進めている。あわせて、多様な人材の緩やかな「つながり」とコミュニケーションの「ひろがり」を促進する「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、北海道産食品の中小口輸出支援体制の拡充等による「食」の海外展開、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、国際会議等（MICE）の北海道開催、クルーズ船の受入環境整備、新千歳空港の機能強化、港湾における農水産物輸出促進基盤の整備等を進めている。

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月の一連の台風や平成30年7月豪雨による被害を踏まえた治水対策や、30年9月に発生した平成30年北海道胆振東部地震等からの復旧・復興並びに国土強靱化を推進するため設置した「北海道局復興・強靱化推進本部」における取組みを始めとするハード・ソフトを総動員した防災・減災対策、社会資本の老朽化等に対応するための戦略的な維持管理・更新、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。

注 北海道型の地域構造において、広大な農地や豊富な水産・森林資源を強みとして、我が国の食料供給基地として貢献するとともに、豊かな自然環境、特徴ある景観等を提供している地域を指す

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^注を対象に、「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8期北方領土隣接地域振興計画（平成30～令和4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施策、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（愛称：ウポポイ）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、同年4月24日に一般公開することから、年間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加速する。

また、「アイヌの人々の誇りが尊重される社会を実現するための施策の推進に関する法律」に基づき、民学官が連携して展開する「イランカラッチ」（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。

図表 II-4-5-2

ウポポイロゴマーク



資料) 国土交通省

^注 根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町（1市4町）

コラム

「ウポポイ」が2020年4月オープン！

アイヌ文化の復興・創造の拠点である民族共生
 象徴空間が、2020年4月24日、北海道白老町ポ
 ロト湖畔にオープンします。

民族共生象徴空間は、北日本エリア初となる国
 立の博物館「国立アイヌ民族博物館」、アイヌ文
 化の体験の場である「国立民族共生公園」、アイ
 ヌの方々による尊厳ある慰霊を実現するための
 「慰霊施設」から成ります。衣食住や舞踊、工芸
 などアイヌ文化の様々な側面を体験でき、人々の
 交流が生まれるような多彩な展示とプログラムの
 実施を予定しています。見るだけ、学ぶだけでは
 終わらない“体験型”のフィールドミュージアムとして、現在整備を進めています。

平成30年12月には、この民族共生象徴空間の愛称が「ウポポイ」((おおぜいで) 歌うこと)
 に決定しました。インターネット等による全国投票(平成30年10~11月実施)によるものです
 が、総得票数10,641票、47全都道府県から投票いただきました。

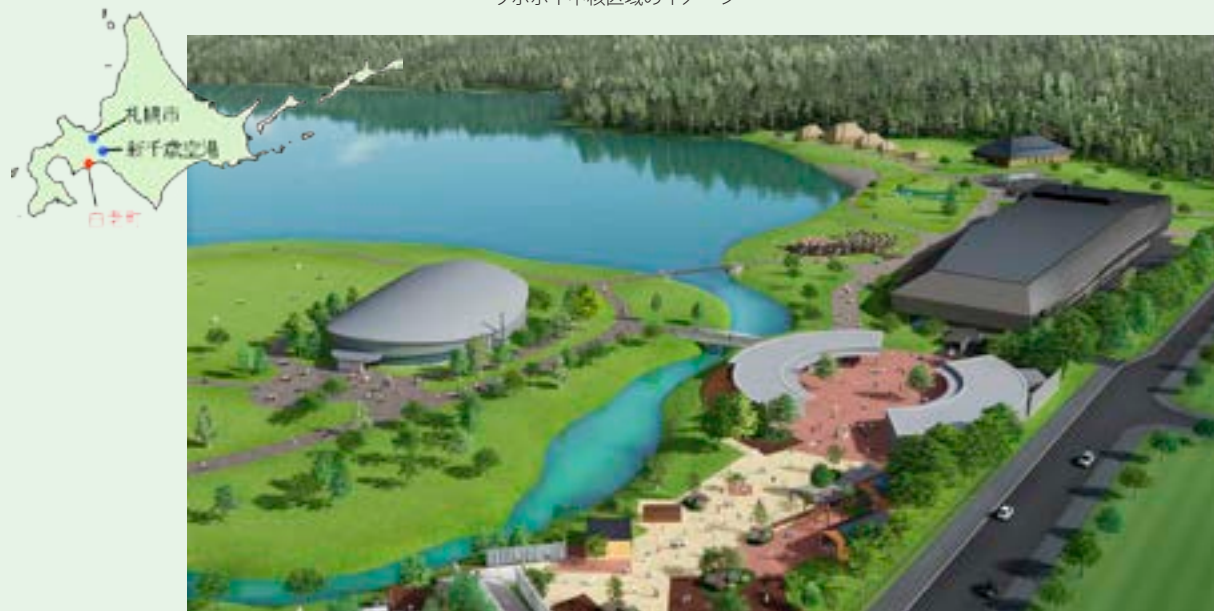
国土交通省では、政府目標である年間来場者100万人を達成するため、これらの施設の整備に
 加え、アイヌ伝統芸能上演プログラム及び体験交流プログラムの運営準備や、ウポポイの認知
 度向上・開業に向けた国内外への様々な広報活動を推進しています。

愛称・ロゴマーク発表(開業500日前セレモニー)



写真) 国土交通省

ウポポイ中核区域のイメージ



資料) (公財) アイヌ民族文化財団資料より国土交通省作成