

国土の総合的点検 主要論点参考図表

- ・ 国土計画の今日的役割
- ・ 二層の広域圏を念頭においた対応
- ・ 地域が主体となった個性ある地域づくり
- ・ 東アジアをはじめとする海外との国際連携
- ・ 環境負荷の少ない国土・地域構造への転換
- ・ 美しい国土づくり
- ・ 人口減少下における国土利用の再編
- ・ 交通・情報通信と国土構造

平成 1 5 年 1 1 月

目 次

． 国土計画の今日的役割

- 1 全国総合開発計画（概要）の比較・・・ 1

． 二層の広域圏を念頭においた対応

- 1 中心的都市より1時間圏外の市町村数と人口の割合（全国）・・・ 2
- 2 自市町村内に医療・商業施設が立地する市町村の割合（全国）・・・ 3
- 3 中心的都市より1時間圏外の市町村（地図）・・・ 4
- 4 欧州諸国と地域ブロックの比較・・・ 5
- 5 拠点都市圏の経済規模・・・ 6
- 6 拠点都市圏のイメージ・・・ 7
- 7 地域クラスター計画、知的クラスター計画の分布・・・ 8
- 8 産業集積拠点のイメージ図・・・ 9

． 地域が主体となった個性ある地域づくり

- 1 地域ブロックにおける位置づけ・・・ 10
- 2 「ほどよいまち」のイメージ・・・ 11
- 3 欧州の「ほどよい」都市・・・ 12
- 4 都市に対する誇りと居留意識・・・ 13

． 東アジアをはじめとする海外との国際連携

- 1 アジアにおけるGDPの国際比較・・・ 14
- 2 東アジアの水平分業の進展、世界とアジアの自由貿易協定（FTA）の動き・・・ 15
- 3 鉄鋼の輸出入の推移と循環資源の輸出量推移・・・ 16
- 4 アジア諸国の直接投資受入動向と我が国における外資系企業立地の動向・・・ 17
- 5 アジア諸国の外国人旅行者受入状況及び東アジアにおける出国相手国・・・ 18
- 6 日本の空港と東アジア主要都市との日帰り圏・・・ 19

． 環境負荷の少ない国土・地域構造への転換

- 1 環境負荷からみた社会経済活動の状況・・・ 20
- 2 国土政策における環境負荷の少ない国土構造に対する考え方・・・ 21

． 美しい国土づくり

- 1 景観に対する意識・・・・・・・・・・ 2 2
- 2 総合的な景観づくり・・・・・・・・・・ 2 3

． 人口減少下における国土利用の再編

- 1 過去の人口 1 億人時代の国土利用の状況・・・・ 2 4
- 2 土地利用の混在の状況（D I D人口・面積割合の
長期的推移）・・・・・・・・・・ 2 5
- 3 土地利用の混在の状況（人口密度別メッシュ数の推移）
・・・・・・・・・・ 2 6
- 4 国土利用再編の課題・・・・・・・・・・ 2 7

． 交通・情報通信と国土構造

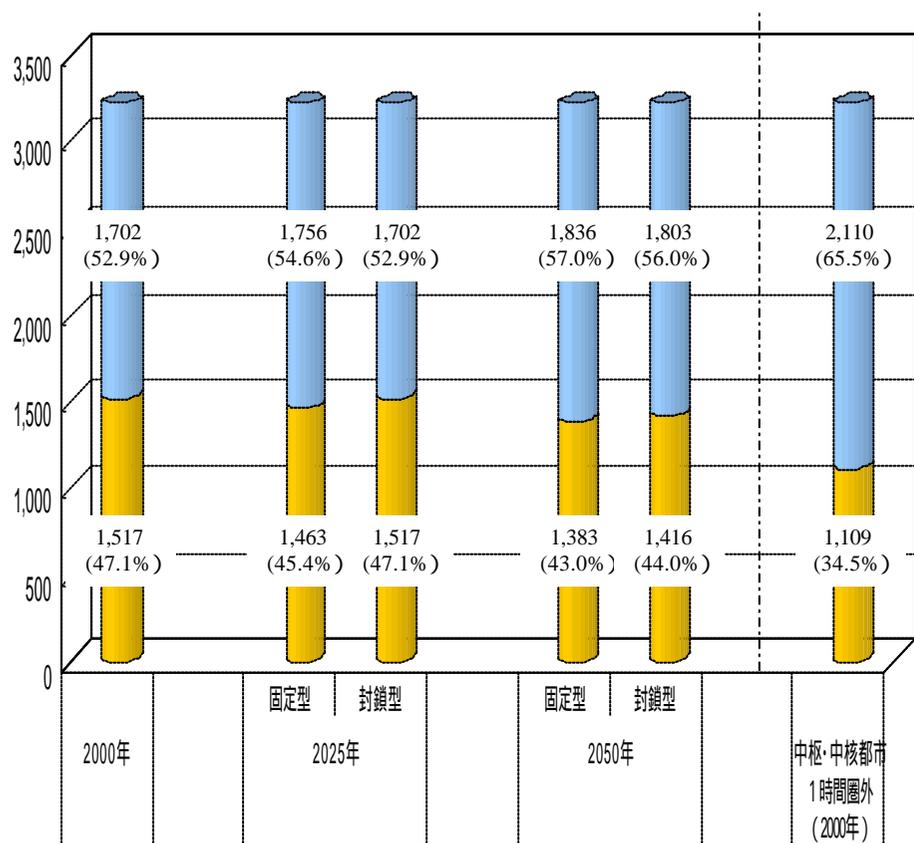
- 1 交通・情報通信と国土構造・・・・・・・・・・ 2 8
- 2 交通機関別の各都市圏のつながり（高速道路）・・ 2 9
- 3 広域的視点から見た生活関連サービス・・・・・・・・ 3 0
- 4 今後 50 年間の 1 時間圏人口の分布・・・・・・・・ 3 1
- 5 三次医療施設へのアクセスと光ファイバー
サービス提供地域（近畿地方の例）・・・・・・・・ 3 2
- 6 生活圏域内のモビリティの課題・・・・・・・・・・ 3 3
- 7 分野別にみた更新投資の推移・・・・・・・・・・ 3 4

全国総合開発計画（概要）の比較

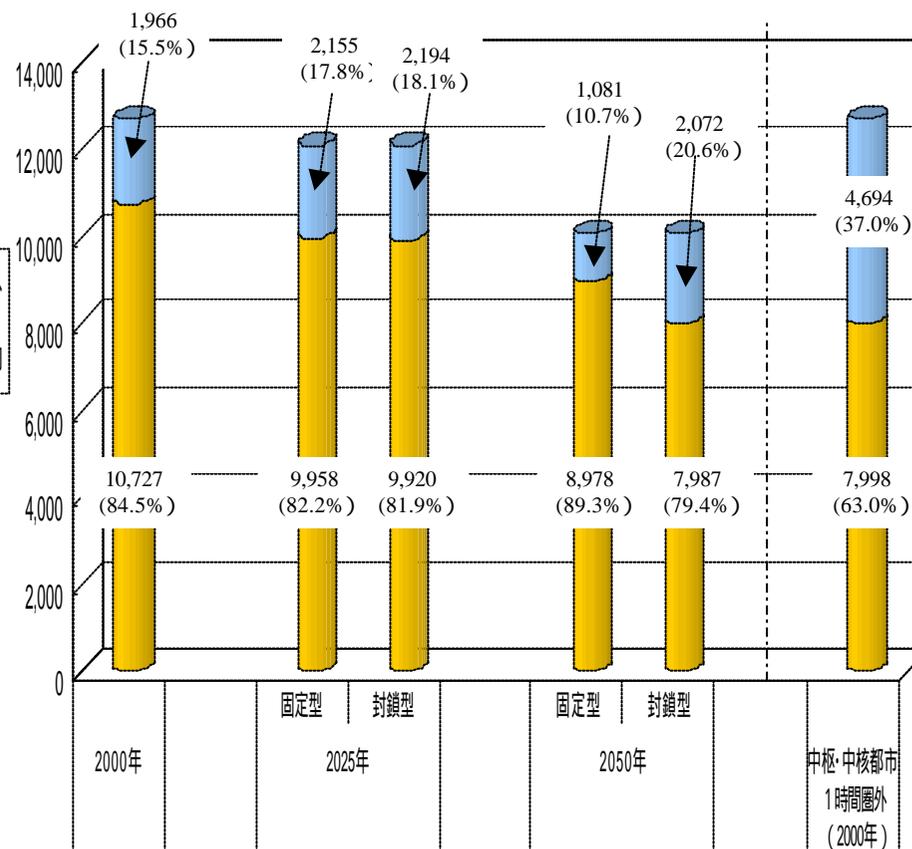
	全国総合開発計画 （全総）	新全国総合開発計画 （新全総）	第三次全国総合開発計画 （三全総）	第四次全国総合開発計画 （四全総）	21世紀の国土の グランドデザイン
閣議決定	昭和37年10月5日	昭和44年5月30日	昭和52年11月4日	昭和62年6月30日	平成10年3月31日
策定時の内閣	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣	中曽根内閣	橋本内閣
背景	1 高度成長経済への移行 2 過大都市問題 所得格差の拡大 3 所得倍償計画（太平洋ベルト地帯構想）	1 高度成長経済 2 人口・産業の大都市集中 3 情報化・国際化・技術革新の進展	1 安定成長経済 2 人口・産業の地方分散の兆し 3 国土資源 エネルギー等の有限性の顕在化	1 人口・諸機能の東京一極集中 2 産業構造の急速な変化等により、地方圏での雇用課題の深刻化 3 本邦の国際化の進展	1 地域時代 （地球環境問題 大競争 アジア諸国との交流） 2 人口減少・高齢化時代 3 高度情報時代
長期構想	-	-	-	-	「21世紀の国土のグランドデザイン」 一極一軸型から多軸型国土構造へ
目標年次	昭和45年	昭和60年	昭和52年からおおむね10年間	おおむね平成12年 （2000年）	平成22年から27年 （2010-2015年）
基本目標	<地域間の均衡ある発展> 都市の過大化による生産面・生活面の諸問題 地域による生産性の格差について、国民経済の視点からの総合的解決を図る。	<豊かな環境の創造> 基本的課題を認識しつつ、高福祉社会を旨として、人間のための豊かな環境を創造する。	<人間居住の総合的環境の整備> 限られた国土資源を前提として、地域性を生かしつつ、歴史的・伝統的文化に根ざし、人間と自然との調和のとれた安定感のある健康で文化的な人間居住の総合的環境を計画的に整備する。	<多極分散型国土の構築> 安全で豊かな国土の上に、特色ある機能を有する多くの極が成立し、特定の地域への人口や経済機能、行政機能等諸機能の過度の集中がなく地域間、国際間で相互に補充、触発しあいながら交流している国土を形成する。	<多軸型国土構造の形成の基礎づくり> 多軸型国土構造の形成を目指す「21世紀の国土のグランドデザイン」実現の基礎を築く。 地域の選択と責任に基づく地域づくりの重視
基本的課題	1 都市の過大化の防止と地域格差の是正 2 自然資源の有効利用 3 資本 労働 技術等の諸資源の適切な地域配分	1 長期にわたる人間と自然との調和 自然の恒久的保護 保存 2 開発の基礎条件整備による開発可能性の全国土への拡大均衡化 3 地域性を活かした開発整備による国土利用の再編成と効率化 4 安全、快適、文化的環境条件の整備保全	1 居住環境の総合的整備 2 国土の保全と利用 3 経済社会の新しい変化への対応	1 定住と交流による地域の活性化 2 国際化と世界都市機能の再編成 3 安全で質の高い国土環境の整備	1 自立の促進と誇りの持てる地域の創造 2 国土の安全と暮らしの安心の確保 3 恵み豊かな自然の享受と継承 4 活力ある経済社会の構築 5 世界に開かれた国土の形成
開発方式等	<拠点開発構想> 目標達成のため工業の分散を図ることが必要であり、東京等の形成大集積と関連させつつ開発拠点を配置し、交通面を軸としてこれを有機的に連絡させ相互に影響させると同時に、周辺地域の特性を生かしながら連鎖反動的に開発をすすめ、地域間の均衡ある発展を実現する。	<大規模プロジェクト構想> 新幹線、高速道路等のネットワークを整備し、大規模プロジェクトを推進することにより、国土利用の偏在を是正し、過密過疎 地域格差を解消する。	<定住構想> 大都市への人口と産業の集中を抑制する一方、地方を振興し、過密過疎問題の抑えながら、全国土の利用の均衡を図りつつ人間居住の総合的環境の形成を図る。	<交流ネットワーク構想> 多極分散型国土を構築するため、地域の特性を生かしつつ、創意と工夫により地域整備を推進 基幹交通 情報・通信体系の整備を国自らあるいは国の先導的な支援に基づき全国にわたって推進 多様な交流の機会を国、地方、民間者団体の連携により形成。	<参加と連携> - 多様な主体の参加と地域連携による国土づくり - （4つの戦略） 1 多自然居住地域（小都市、農山漁村、中山間地域等）の創造 2 大都市のリノベーション（大都市空間の修復更新、有効活用） 3 地域連携軸（軸状に連なる地域連携のまとまり）の展開 4 広域国際交流圏（世界的な交流機能を有する圏域）の形成
投資規模	「国民所得倍償計画」における投資額に対応	昭和41年から昭和60年 約130～170兆円 累積政府固定形成 （昭和40年産格）	昭和51年から昭和65年 約370兆円 累積政府固定資本形成 （昭和50年産格）	昭和61年度から平成12年度 1,000兆円程度 公 民による累積国土基礎投資（昭和55年産格）	投資総額を示さず、投資の重点化、効率化の方向を提示

中心的都市より1時間圏外の市町村数と人口の割合 (全国)

市町村数



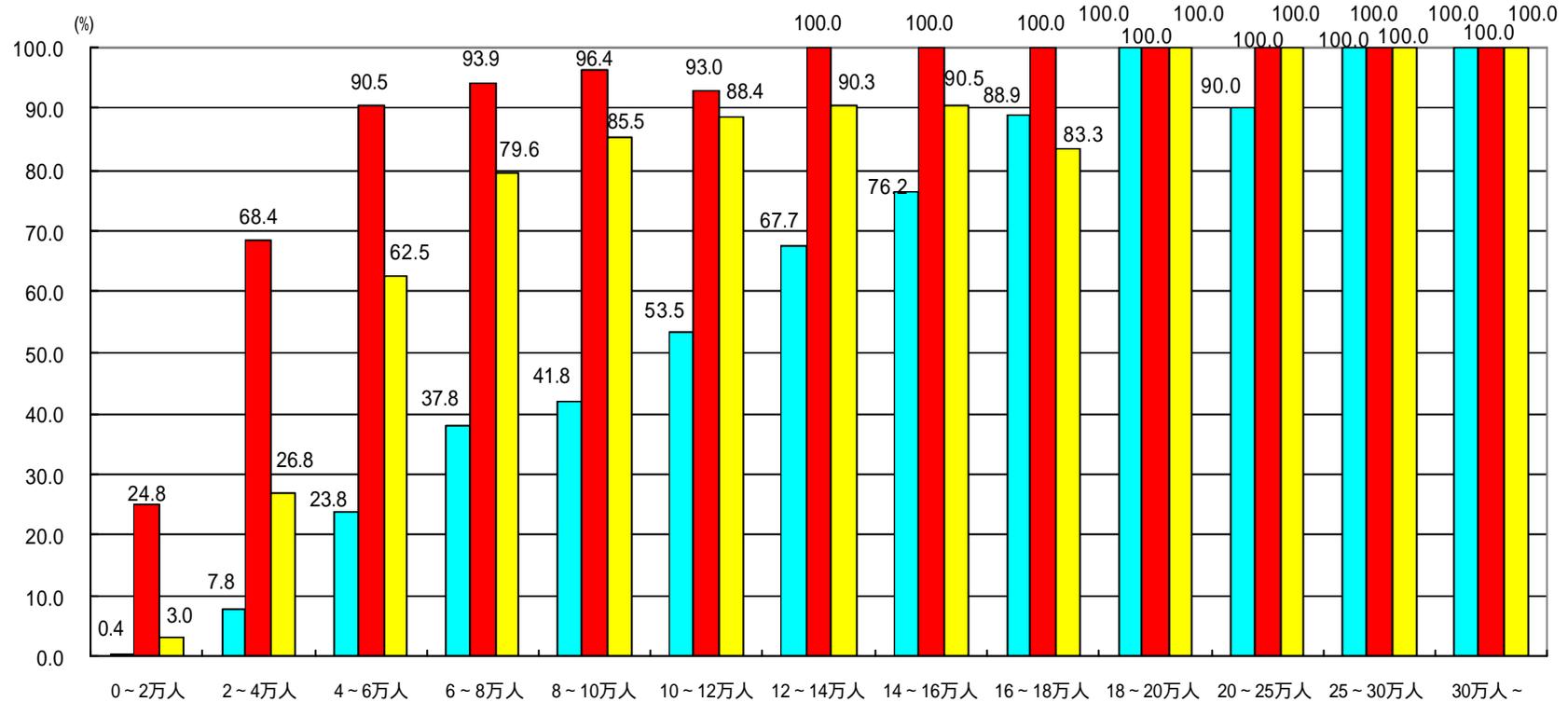
人口



(出典) 国土交通省総合交通分析システム (NITAS)、総務省「国勢調査報告」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1. ここでいう中心的都市とは、中核・中核都市(県庁所在又は人口30万人以上であって昼夜官人口比1以上の市)及び人口20万人以上の市とした。
 2. 圏域の設定にあたっては、平成14年3月現在の交通ネットワークで鉄道(新幹線と特急を除く。)と道路(高速道路を除く。)の利用を前提とし、各市町村間の到達時間を市町村単位に設定した。各市町村の起点終点はそれぞれ市町村役場である。
 3. 将来人口の推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」の中位推計をもとにした。移動率の仮定は以下のとおり。
 ・固定型 1995年から2000年までの移動率が将来も続くと仮定
 ・封鎖型 移動率がゼロと仮定

自市町村内に医療・商業施設が立地する市町村の割合 (全国)



	0~2万人	2~4万人	4~6万人	6~8万人	8~10万人	10~12万人	12~14万人	14~16万人	16~18万人	18~20万人	20~25万人	25~30万人	30万人~	全体
市町村数	2,218	421	168	98	55	43	31	21	18	9	20	20	85	3,207

(出典) 総務省「国勢調査報告」等をもとに国土交通省国土計画局作成。

(注) ここでいう医療・商業施設とは以下のとおり。

医療(一般): 重要性、ニーズの高い16の診療科目(内科、呼吸器科、消化器科(胃腸科)、循環器科、小児科、精神科、外科、整形外科、脳神経外科、産婦人科、眼科、耳鼻咽喉科、皮膚科、泌尿器科、リハビリ科、麻酔科)

医療(救急): 救命救急センター若しくは救急告示病院

商業: 店舗面積1万㎡以上の百貨店、スーパー、ショッピングセンター若しくは寄合百貨店

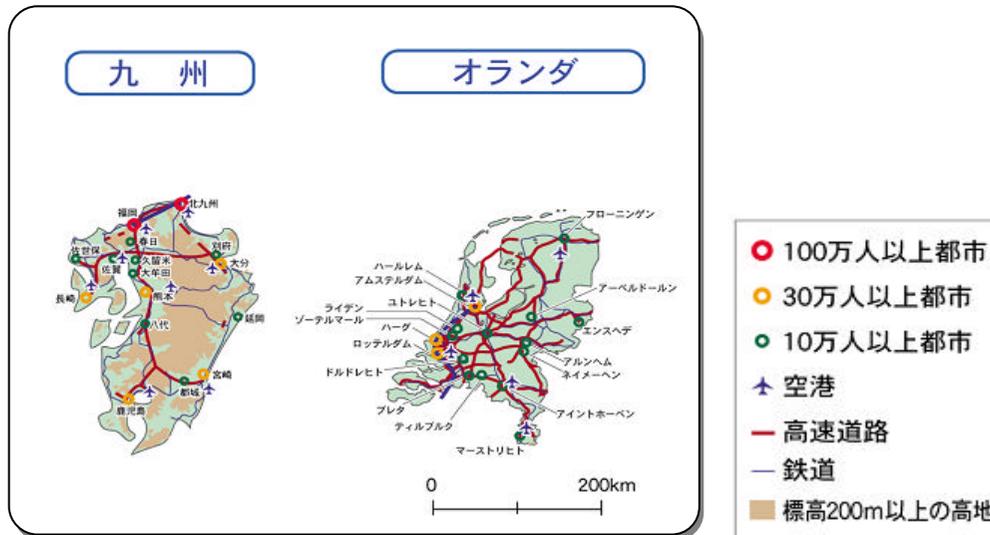
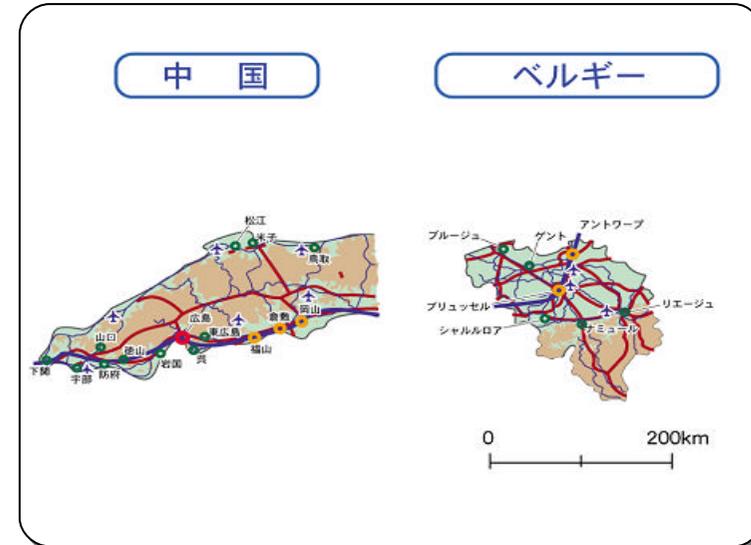
中心的都市より1時間圏外の市町村 (地図)



(出典) 国土交通省総合交通分析システム (NITAS)、総務省「国勢調査報告」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1. ここでいう中心的都市とは、中枢・中核都市 (県庁所在又は人口30万人以上であって昼夜官人口比1以上の市)及び人口20万人以上の市とした。
2. 圏域の設定にあたっては、平成14年3月現在の交通ネットワークで鉄道 (新幹線と特急を除く。)と道路 (高速道路を除く。)の利用を前提とし、各市町村間の到達時間を市町村単位に設定した。各市町村の起点終点はそれぞれ市町村役場である。

わが国の地域ブロックは、欧州の1国なみの経済規模、人口規模を有している。



地域・国	人口(万人) 2000年	面積 (万km ²)	GDP(億米ドル) 2000年
北海道	570	8.3	1,922
東北	1,230	7.5	4,079
関東	4,130	3.6	17,217
中部	2,150	4.1	6,721
北陸	310	1.1	1,151
近畿	2,350	2.7	7,774
中国	770	3.2	2,672
四国	420	1.9	1,296
九州	1,350	4.0	4,135
沖縄	130	0.2	329
オーストリア	810	8.4	1,890
スイス	720	4.1	2,398
ベルギー	1,030	3.3	2,266
デンマーク	540	4.3	1,623
オランダ	1,610	4.2	3,648

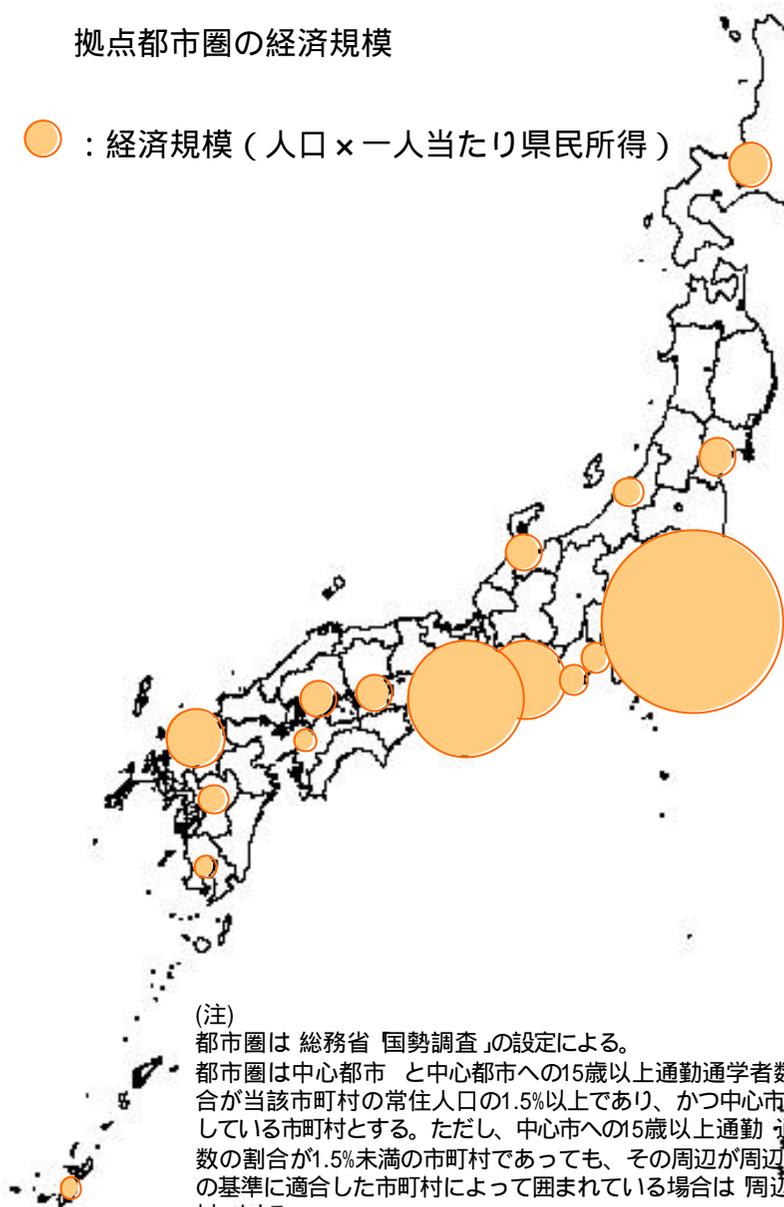
(注) わが国の地域ブロック別GDPは、93SNAベースの年度値である。地域区分はP.7に同じ。

(出典) 「Road Atlas Europe」、The World Bank “World Development Indicators 2002”、内閣府「県民経済計算」をもとに国土交通省国土計画局作成。

東京圏の経済規模は巨大であるが、地方圏の規模も欧米都市と比較すると決して小さいものではない。

拠点都市圏の経済規模

● : 経済規模 (人口 × 一人当たり県民所得)



	人口 (万人)	経済規模 (兆円)	一人当たり県民所得 (千円)
東京都市圏	3,461	151.1	東京都4365
関西都市圏	1,864	61.6	大阪府3303 (大阪市3240)
名古屋都市圏	874	30.6	愛知県3498 (名古屋市3642)
福岡・北九州都市圏	542	14.4	福岡県2660 (北九州市2833, 福岡市2660)
札幌都市圏	251	7.2	北海道2856(札幌市2966)
岡山・高松都市圏	259	7.0	岡山県2649、香川県2788
金沢・富山都市圏	222	6.6	石川県2970、富山県2931
広島都市圏	219	6.1	広島県2961 (広島市2905)
仙台都市圏	204	6.1	宮城県2769 (仙台市3288)
静岡・清水都市圏	145	4.6	静岡県3194
浜松都市圏	123	3.9	静岡県3194
新潟都市圏	135	3.9	新潟県2892
熊本都市圏	146	3.9	熊本県2646
鹿児島都市圏	109	2.5	鹿児島県2325
那覇都市圏	103	2.2	沖縄県2125
松山都市圏	70	1.7	愛媛県2495

都市圏人口 × 一人当たり県民所得 (都道府県の値) (2000年)

(注)
都市圏は 総務省「国勢調査」の設定による。
都市圏は中心都市 と中心都市への15歳以上通勤通学者数の割合が当該市町村の常住人口の1.5%以上であり、かつ中心市と連続している市町村とする。ただし、中心市への15歳以上通勤通学者数の割合が1.5%未満の市町村であっても、その周辺が周辺市町村の基準に適合した市町村によって囲まれている場合は「周辺市町村」とする。

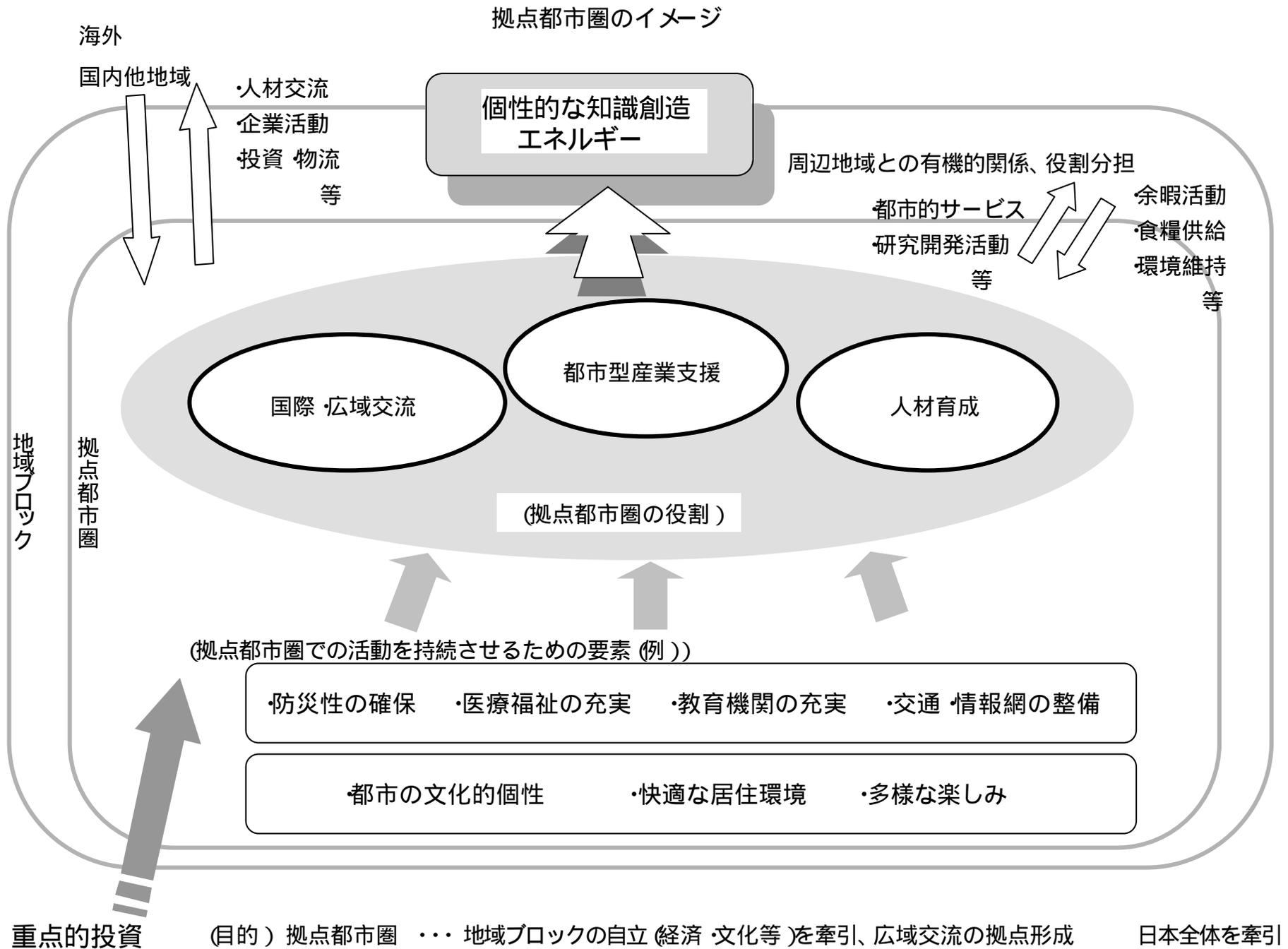
(出典 総務省「H12国勢調査」、「世界の統計」内閣府「県民経済計算年報(2003)」)

欧州都市の経済規模

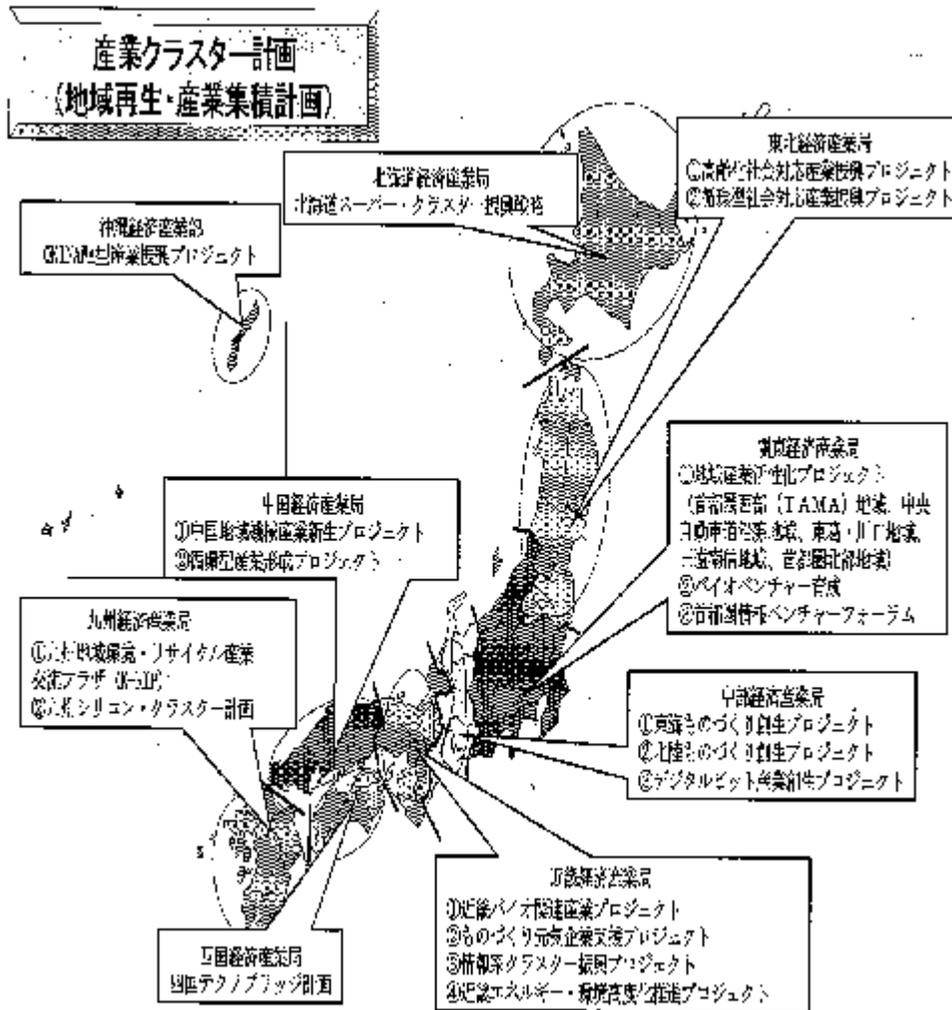
		人口 (万人)	経済規模 (兆円)
ブリュッセル	ベルギー	98	2.0
チューリッヒ	スイス	35	1.2
ウィーン	オーストリア	152	3.2
コペンハーゲン	デンマーク	109	2.9
アムステルダム	オランダ	74	1.6

(注) 欧州各都市の経済規模は、各国の一人当たりGDP(2000年)に各都市人口(2003年)を乗じ求めた。

円換算に用いた為替は2000年平均値(1ドル108円)。

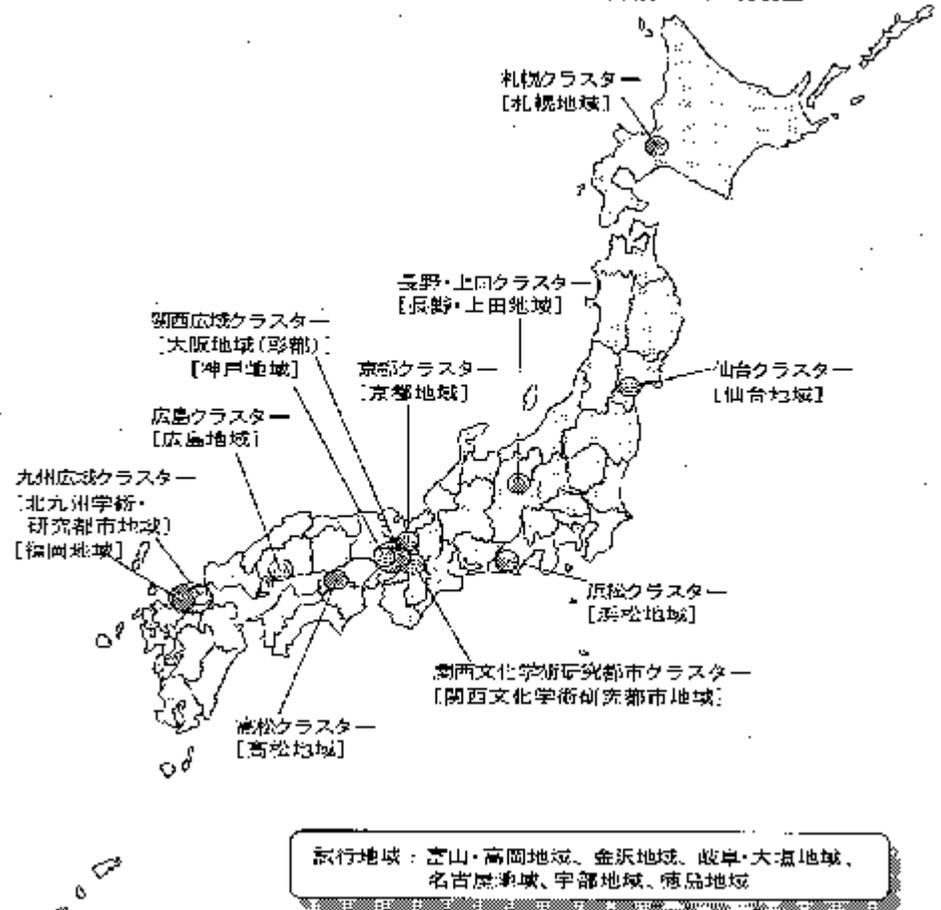


産業クラスター、知的クラスターともに各地で展開されている。



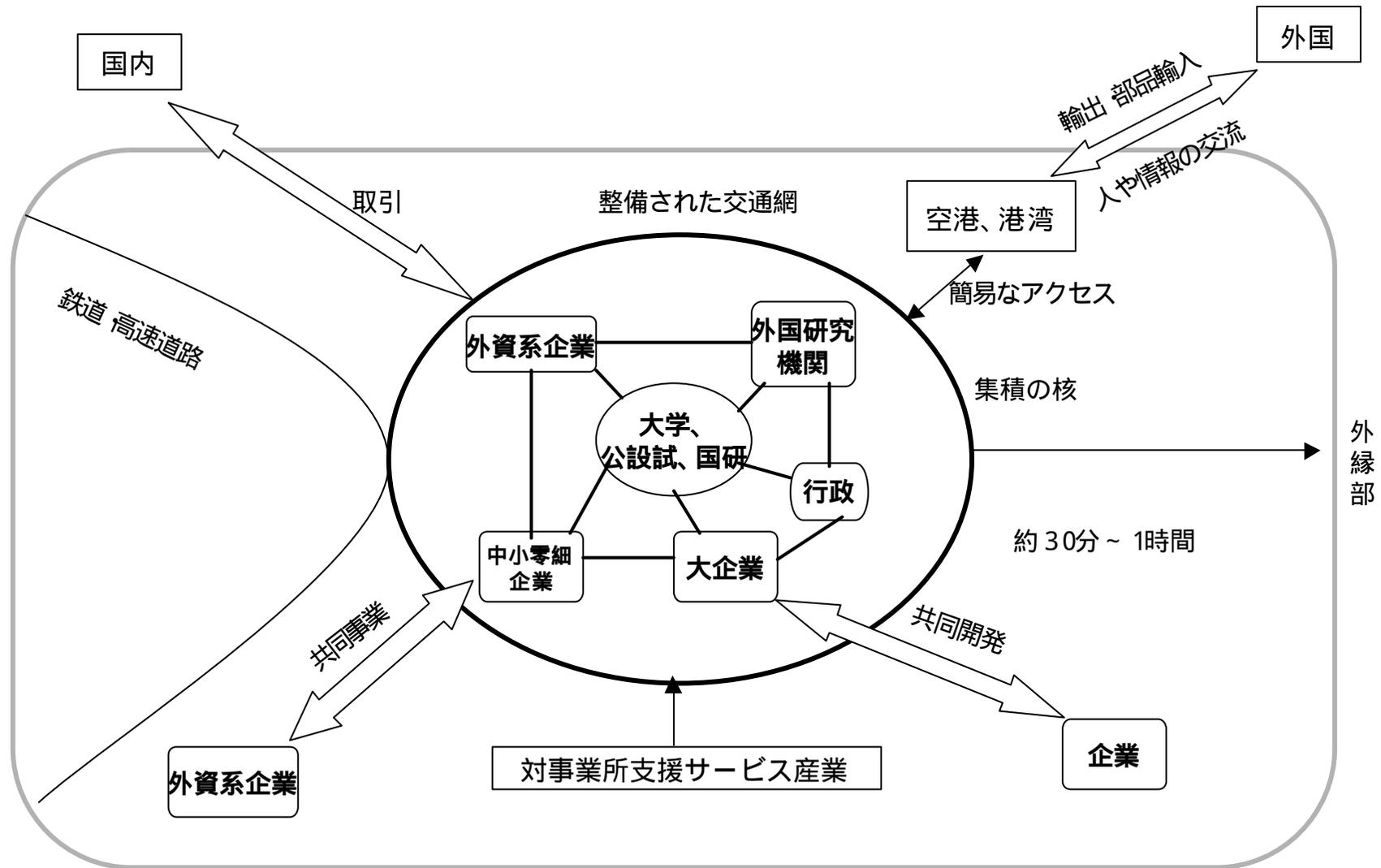
知的クラスター創成事業実施地域

(平成15年1月現在)

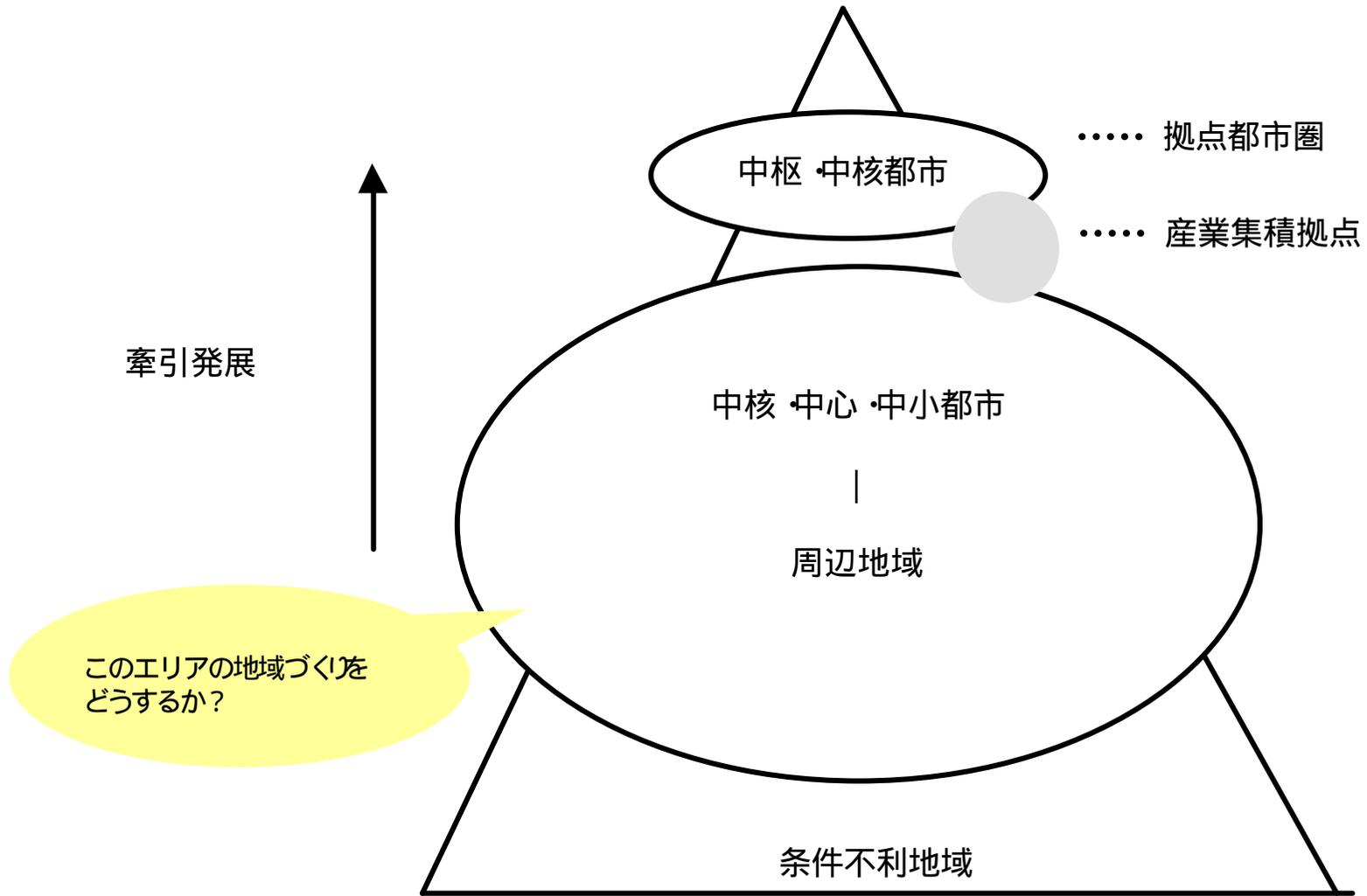


(出典) 経済産業省HP、文部科学省HPより、引用。

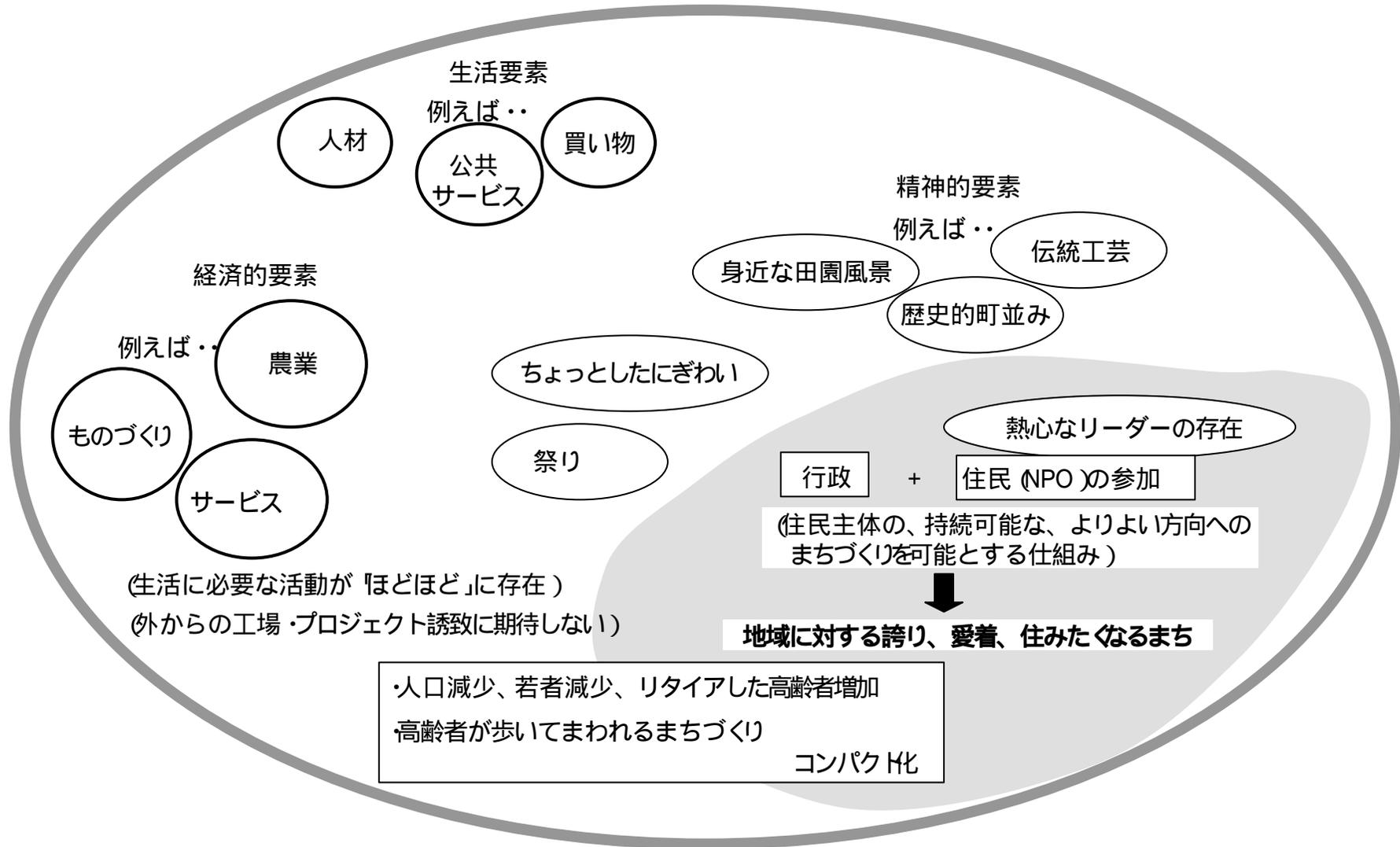
「産業集積拠点」のイメージ



地域ブロックにおける位置づけ



『ほどよいまち』のイメージ



『ほどほど』、『ほどよい』: 極端や華美を嫌い、節度を重視する日本人の伝統的価値観である「中庸の徳」

『ほどよいまち』の対象エリア: 境界は確定しない

大きな社会的流れ: 行政対象範囲 規模の見直し

NPO等、住民活動活発化の動き。かつて日本に存在していた住民自治組織(団、組、結、講)が姿を変えた形で復活の動き
元氣な団塊世代のリタイア

欧州の『ほどよい』都市

欧州の『ほどよい』都市に学ぶ
(国交省国計局総計課「自治的地域の構築に関する研究会」
2002.2.6岡部委員プレゼンテーション資料より抜粋)

- ・ローカルな行政都市で、周辺地域の核
 - ・落ち着いているけれど都市的なにぎわいがある
 - ・歴史的文化が観光資源に特化せず、市民生活の豊かさを支えている
 - ・オンリーワン産業はないけれど、ものづくりもそこそこある
 - ・身近に田園風景がある
 - ・近郊農家で採れた農作物が市に並ぶ
 - ・第2の人生を過ごす都市
 - ・生活中心に考えれば最も住みたくなる都市
 - ・ネットワークでリージョンを形成して大都市に匹敵する利便性を
 - ・地方分権化で行政機能が拡大しつつあるため、微少成長しながら活力維持
- (例えば) リヨンでなくディジョン、マルセイユでなくエクサンプロヴァンス、フィレンツェでなくアレッツォ、ベネチアでなくトレビソ、バルセロナでなくヘロナ、タラゴナ



アレッツォの旧市街地



トレビソの運河



ディジョンの朝市

ディジョン(フランス) 都心部の環境価値の保全強化(例:建物の保全再生計画制度による歴史的文化的まちなみの修復・創造)、歩行者と公共交通(バス)中心の交通政策、などに取り組む。

エクサンプロヴァンス(フランス):バロック建築の街角では弦楽4重奏やジャズが流れ、あちこちの美術館やギャラリーでは貴重なコレクションや意欲的な新進画家の展覧会がみられる芸術の町。画家セザンヌが描き続けた自然が今も残る。(『地球の歩き方』より引用)

トレビソ(イタリア):「ベニスと称される、ベニスから30kmほど離れた静かな運河の町。 Fresco画と季節の花々に彩られる家々はイタリアの大都市には無い中世の静かな面影を伝える。ティラミスの発祥の地(阪急交通社HPより引用)。

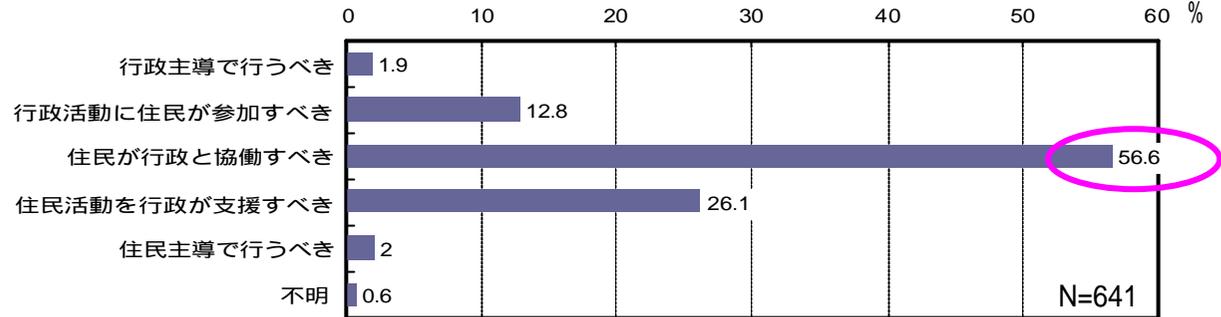
アレッツォ(イタリア・トスカーナ地方):ロベルト・ベニーニ監督(脚本、主演)の映画「ライフ・イズ・ビューティフル」の舞台。

ヘロナ(スペイン・カタルーニャ地方):都市の中の歴史的な中心地区を公共空間に再生(城壁の周りを修復して遊歩道を整備)。

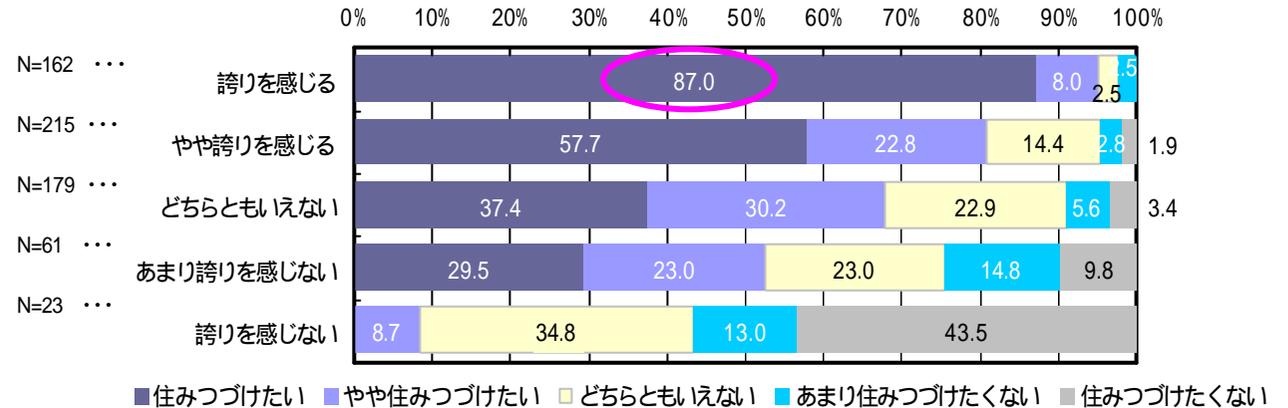
タラゴナ(スペイン・カタルーニャ地方):ローマ時代の遺跡が数多く残されている。2000年に世界遺産に登録された。歴史を伝えるまちづくりに取り組む。

都市づくりに関する住民と行政の関係については、「住民と行政が協働すべき」と考える人が多い。
 都市に誇りを感じる人は、「住み続けたい」と思っている。
 都市に誇りを感じない人は地域活動に参加していない人が多い。

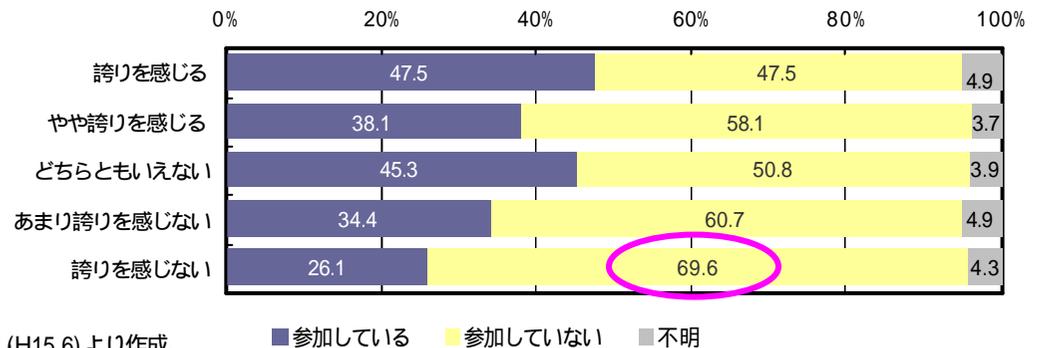
住民と行政の関係について



自分が住む都市への誇りと継続居住意識



自分が住む都市への誇りと地域活動への参加状況



(注) 東京 23区、名古屋市、大阪市、福岡市の居住者へのアンケート調査。
 回答者総数：641人 (有効) 回答率。

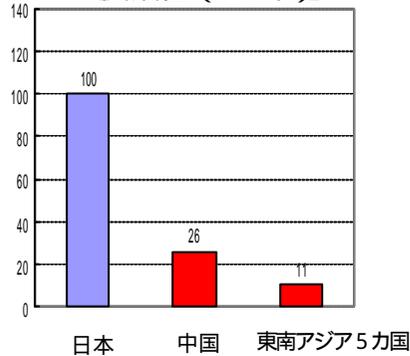
(出典) 国土交通省国土計画局「個性ある都市づくりに関するアンケート調査 (H15.6) より作成。

アジアにおけるGDPの国際比較

GDPを展望すると、2020年にかけて中国、東南アジア諸国の伸びが顕著となり、我が国との相対関係は変化していく。一人あたりGDPも中国については、2020年に現在のトルコの水準を上回る等、消費市場としての魅力も増していく。

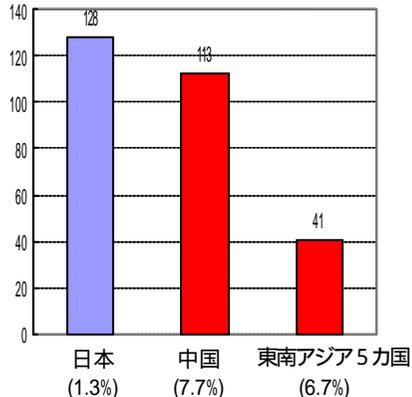
東アジア地域の2020年のGDP (2000年の日本=100)

【実績値 (2000年)】

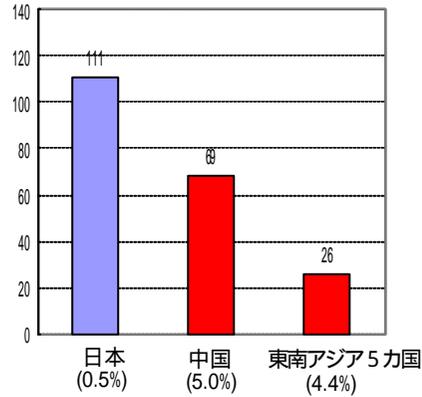


【推計値 (2020年、括弧内は年平均成長率)】

< 高成長シナリオ >



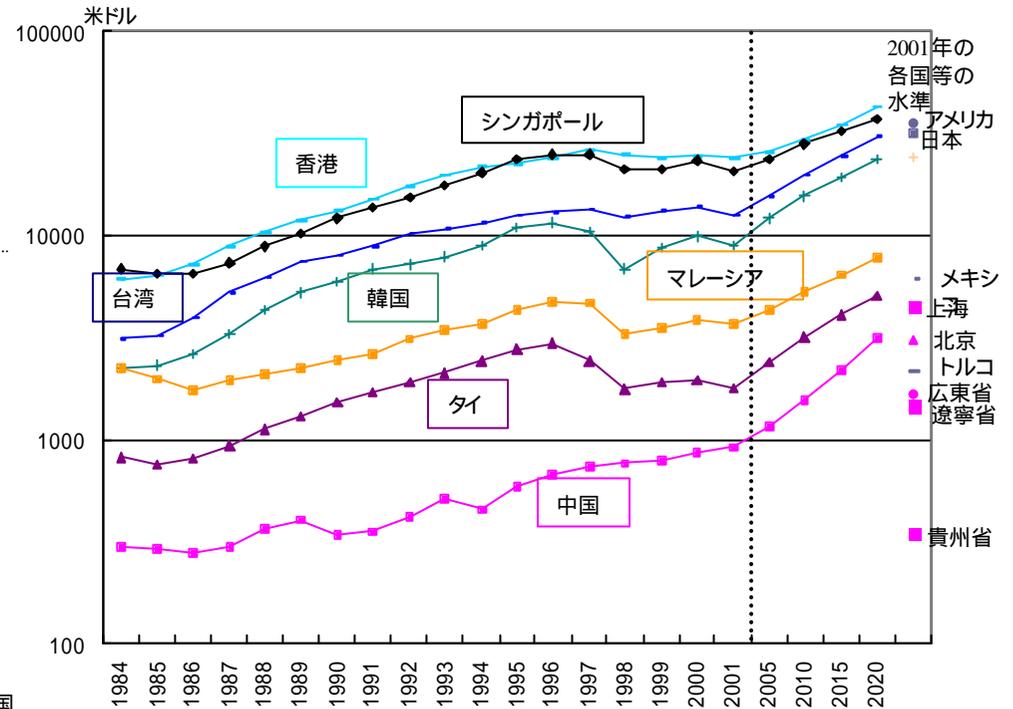
< 低成長シナリオ >



- (注) 1. 東南アジア5カ国の構成はインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポール。また、中国には香港が含まれる。
 2. 日本は内閣府資料等をもとに国土交通省国土計画局推計、他の国・地域はOECD資料を用いて作成した。OECD資料における仮定は以下のとおり。
 高成長シナリオ：貿易・投資の自由化と国内の規制改革が特効的にさらに進展すると仮定
 低成長シナリオ：それらがあまり進展しないものと仮定

(出典) The World Bank “World Development Indicators 2002”、OECD編「2020年の世界経済」(1999年1月)及び内閣府「改革と展望 - 2002年度改定」参考資料(2003年1月)等をもとに国土交通省国土計画局作成。

アジア諸国の一人あたりGDP

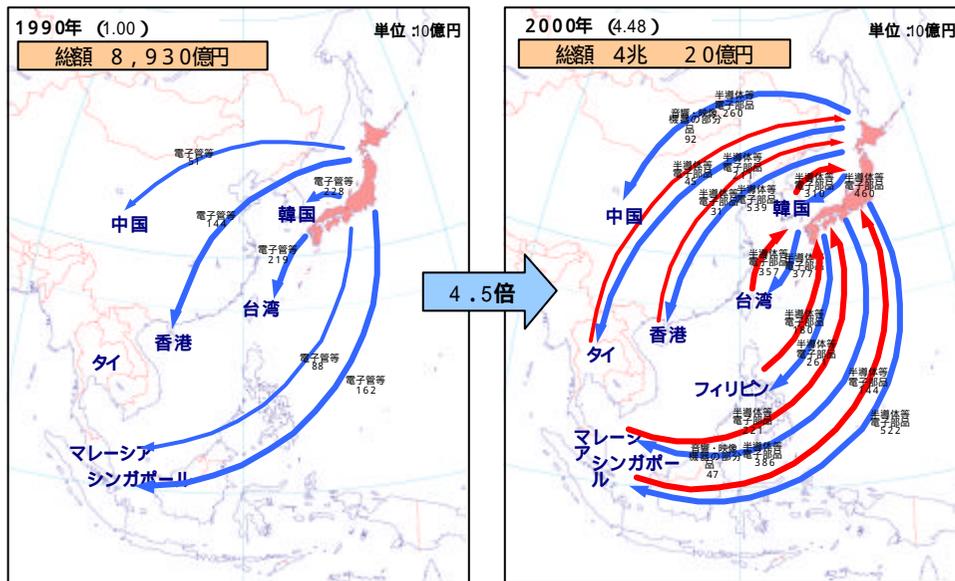


(出典) (社)日本経済研究センター「2020年のアジアの産業競争力」、内閣府：「アジア経済2000」、アジア開発銀行データ、台湾行政院主計処資料、タイNESDB資料、韓国統計庁資料、中国統計年鑑、中国統計概要より国土交通省国土計画局作成。

東アジアの水平分業の進展、世界とアジアの自由貿易協定 (FTA) の動き

90年には、我が国からの輸出しかなかった電子部品が、2000年には東アジア諸国と双方向に貿易がされるようになり、相互に部品・半製品を提供する水平分業化が進んでいることがうかがえる。世界の自由貿易協定 (FTA) の件数をみると、1990年代以降顕著な増加がみられ、制度面でもグローバル化が進展している。一方アジア内では、低い件数にとどまっているが、現在の取組み状況から今後増加する可能性がある。

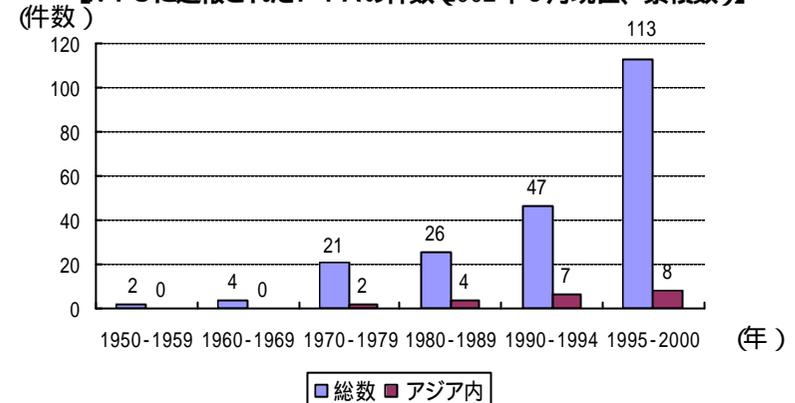
東アジア主要国との電子部品交易額 (1990、2000年)



注) 図は各国との交易額上位10品目のうち電子部品類のみを抽出したもの (太矢印は年間1000億円以上の流動)、総額はその集計値

出典:『日本の統計2002』総務省より作成

【WTOに通報されたFTAの件数 (2002年6月現在、累積数)】



(出典) 経済産業省「平成13年版通商白書」をもとに国土交通省国土計画局作成。
 (注) 1. GATT第24条及び授權条項に基づいて通報されたもの。
 2. 「アジア」にはオセアニア諸国が含まれる。

我が国と東アジアのFTAへの取組み状況

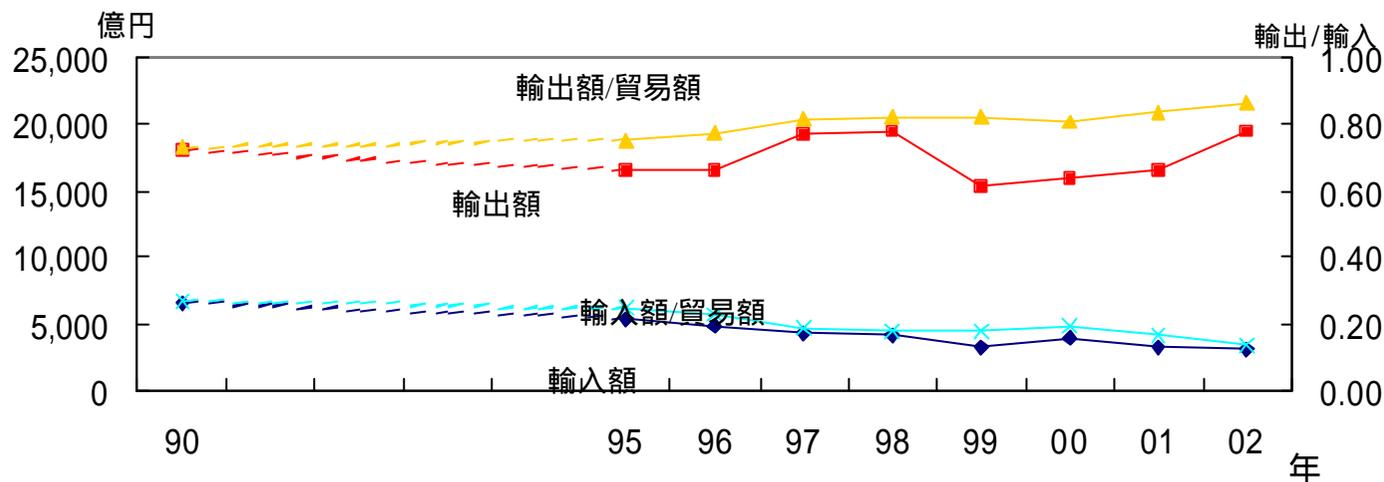
日本 - シンガポール	2002年11月に「日・シンガポール新時代経済連携協定」が発効。
日本 - ASEAN	2002年11月の日ASEAN首脳会議において、「FTAの要素を含め、経済連携を10年以内のできるだけ早期に実現する」などの内容が盛り込まれた「日ASEAN包括的経済連携構想に関する首脳達の共同宣言」に署名。
日本 - タイ	2002年7月に両国間の経済連携について作業部会を立ち上げこれまで2回の会合を開催。
日本 - 韓国	2002年7月より日韓FTA共同研究会において検討を開始。2年以内の出来るだけ早い時期に共同報告書を作成。
日中韓	2002年11月の日中韓首脳会合において、中国から3カ国の研究機関が「共同研究」の本年のテーマとして「可能性としての日中韓FTAの効果」を取り上げることを強く支持したい旨表明。
ASEAN + 3	東アジア自由貿易圏の可能性も含め、東アジア協力のあり方について「東アジア・スタディ・グループ」で検討を実施。検討結果を2002年11月のASEAN+3首脳会議に報告。今後、東アジアFTAの実現可能性の検討をASEAN+3経済大臣会合等において行う予定。
中国 - ASEAN	2002年11月、10年以内のFTA創設を含む「中ASEAN包括的経済協力枠組み協定」に署名。本年7月に発効予定。

(出典) 経済産業省ホームページをもとに国土交通省国土計画局作成

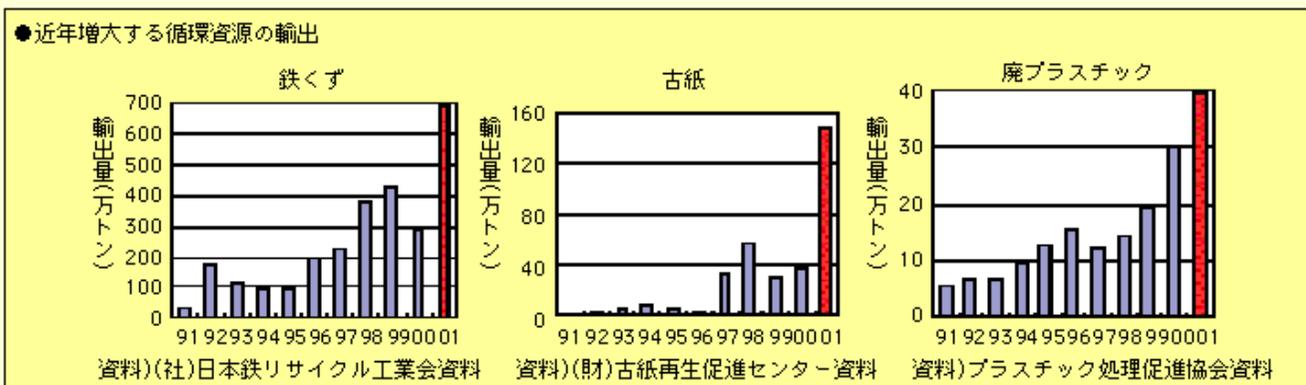
鉄鋼の輸出入の推移と循環資源の輸出货量推移

90年代以降、日本の鉄鋼輸入額は減少、輸出額はほぼ横ばいの状態であったが、東アジアの需要を反映して近年輸出額が増加傾向にある。また、我が国で発生した中古製品の輸出が進んでいる。

鉄鋼輸出入の推移



(出典) 外国貿易概況 (日本関税協会) より国土交通省国土計画局作成

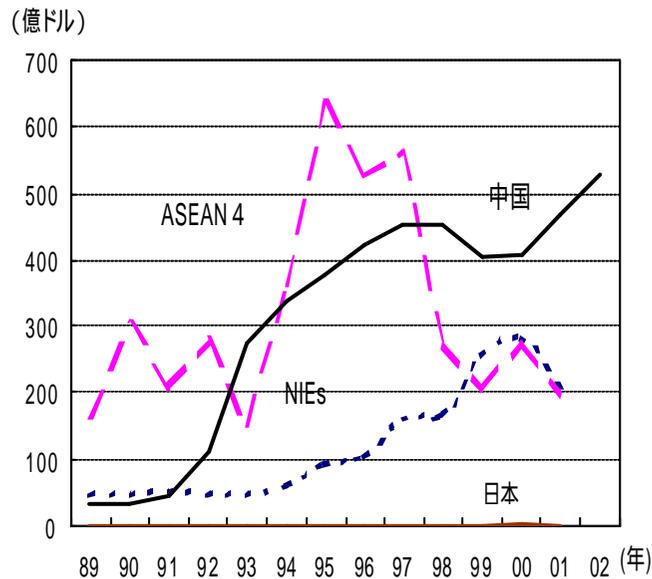


出典 :平成14年度国土交通白書

アジア諸国の直接投資受入動向と我が国における外資系企業立地の動向

我が国の直接投資受入額はアジア諸国と比較して著しく小さい。また、90年代末から中国は他のアジア諸国を大きく上回っている。我が国の外資系企業の立地は、大都市圏、特に関東圏が圧倒的に多い。業態別では非製造業分野の企業が多く、特に東アジアからの企業についてその傾向が顕著である。

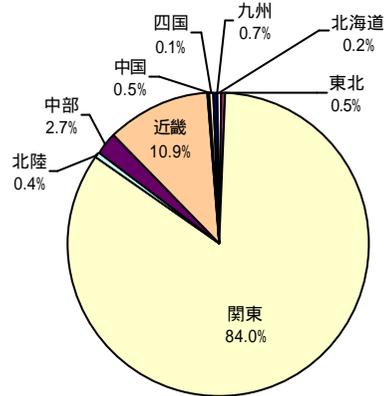
アジア諸国の直接投資受入動向



(注) 1. 中国は実行ベース、他の各国・地域は認可ベースの数字を用いた。2. 統計上、中国と香港マカオは、別々である。

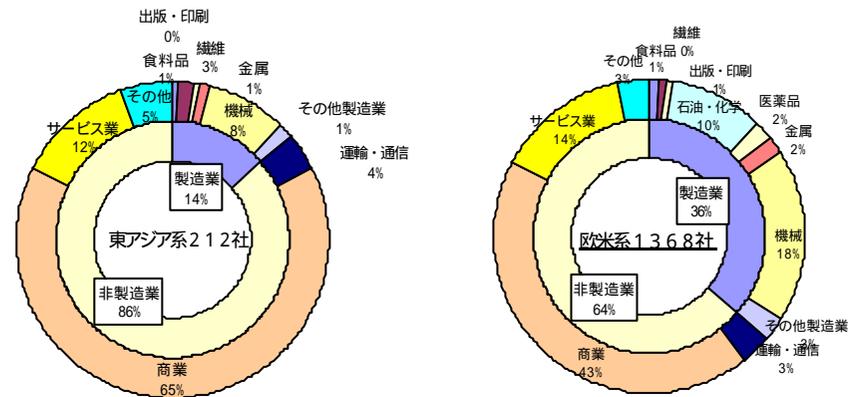
(出典) 内閣府資料、ジェトロ「ジェトロ白書 投資編」各年版、中国対外経済貿易年鑑より、国土交通省国土計画局作成。

外資系企業の分布状況 (2000年度)



地域区分	
北海道	北海道
東北	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
関東	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
北陸	富山県、石川県、福井県
中部	長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

外資系企業の業種別分布 (東アジア企業、欧米企業) (2000年度)



出典) 外資系企業の動向 (経済産業省経済産業政策局・貿易経済協力局) より国土交通省国土計画局作成
注) 対象企業は、「外国為替及び外国貿易法」に基づき経済産業省等に対内直接投資の届出又は事後報告のあった企業で、外国投資家が株式又は持ち分の3分の1超を所有している企業

アジア諸国の外国人旅行者受入状況及び東アジアにおける出国相手国

外国人旅行者の受入をアジア諸国と比較すると、我が国の順位は低下している。また、東アジア諸国における出国相手国を見ると、我が国への来訪者は低い水準にとどまっている。

外国人旅行者受入アジアランキング

1990年	受入者数 (万人)	2001年	受入者数 (万人)
① マレーシア	745	① 中国	3,317
② 香港	658	② 香港	1,373
③ タイ	530	③ マレーシア	1,278
④ シンガポール	484	④ タイ	1,013
⑤ 日本	324	⑤ シンガポール	673
⑥ 韓国	296	⑥ マカオ	584
⑦ マカオ	251	⑦ インドネシア	515
⑧ インドネシア	218	⑧ 韓国	515
⑨ 台湾	193	⑨ 日本	477
⑩ 中国	175	⑩ 台湾	262
アジア全体	5,260	アジア全体	11,152

出典 観光白書

中国からの出国先上位10カ国 (日本 8位)



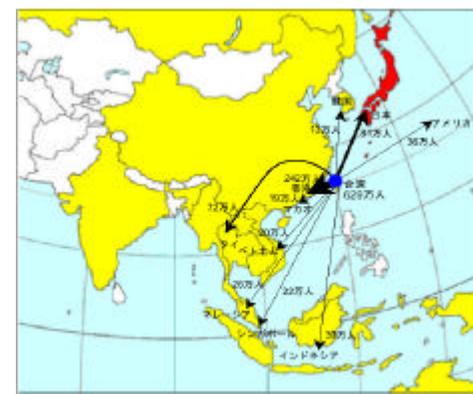
韓国からの出国先上位10カ国 (日本 2位)



香港からの出国先上位10カ国 (日本 5位)



台湾からの出国先上位10カ国 (日本 2位)



出典 近畿経済産業局「IT導入によるビジター誘致戦略・方策の検討調査」
 原典 :WTO (世界観光機関)資料

日本の空港と東アジア主要都市との日帰り圏

我が国から日帰りで6時間以上滞在できる都市は、成田から毎日日帰り可能である都市はソウルのみとなっているように、非常に限られている。

【日本・アジア双方から日帰り可能】

日本側空港	アジア側空港	日本からの日帰り			日本への日帰り		
		滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日	滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日
成田	釜山	385		火木	365		水
成田	ソウル	435		毎日	445		毎日
関西	ソウル	495		毎日	450		毎日

【日本からのみ日帰り可能】

日本側空港	アジア側空港	日本からの日帰り			日本への日帰り		
		滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日	滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日
成田	濟州	365		月水金	-	×	-
関西	濟州	445		月木	-	×	-
関西	上海	365		毎日	200	×	毎日
名古屋	ソウル	470		毎日	240	×	週4日
名古屋	上海	385		毎日	125	×	毎日
福岡	ソウル	485		毎日	65	×	毎日
福岡	台北	370		毎日	60	×	毎日
岡山	ソウル	380		月金	70	×	水
広島	ソウル	390		月金	60	×	水
広島	上海	415		月木	50	×	土

【アジアからのみ日帰り可能】

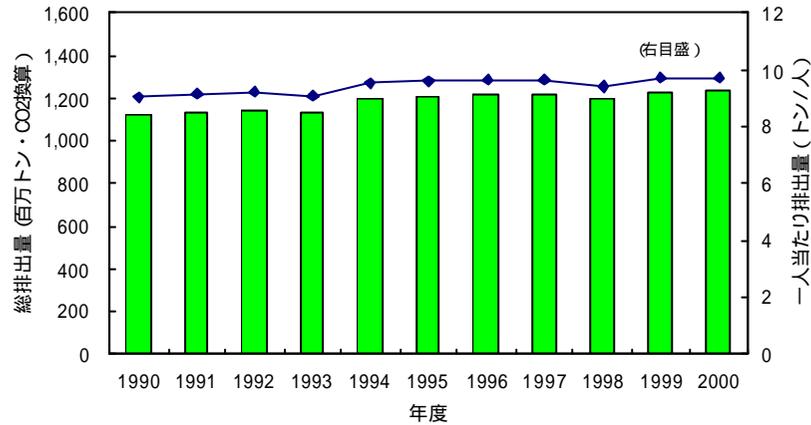
日本側空港	アジア側空港	日本からの日帰り			日本への日帰り		
		滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日	滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日
成田	北京	95	×	毎日	390		週6日
成田	上海	240	×	週5日	365		毎日
成田	台北	260	×	毎日	425		金
関西	台北	235	×	毎日	430		毎日
名古屋	マニラ	70	×	月水金	460		毎日
沖縄	台北	305	×	毎日	565		毎日

注)日帰り圏:居住地の空港を6:00以降に出発し、同じ日の24:00以前に到着する便を利用し相手空港への到着から出発まで6時間以上確保できる都市と仮定(2003年10月現在)。

出典:JTB時刻表

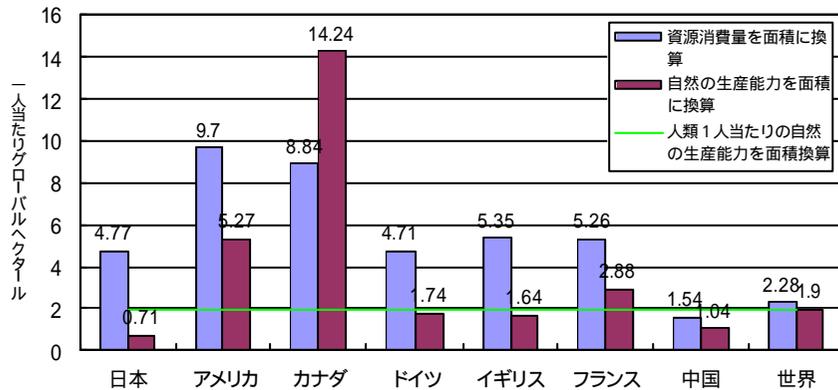
我が国のCO2の総排出量及び一人当たり排出量は、1990年度と比較してそれぞれ10.5%、7.6%が増加している。限られた国土で多数の人口を養うため、我が国は世界の平均自然生産能力の約2.5倍の資源を消費している。物質収支(2000年度)は、国内外から21.3億トンの資源が投入されており、11.5億トンが蓄積し、2.9億トンが不用物として排出されている。

我が国のCO2総排出量と一人当たり排出量の推移



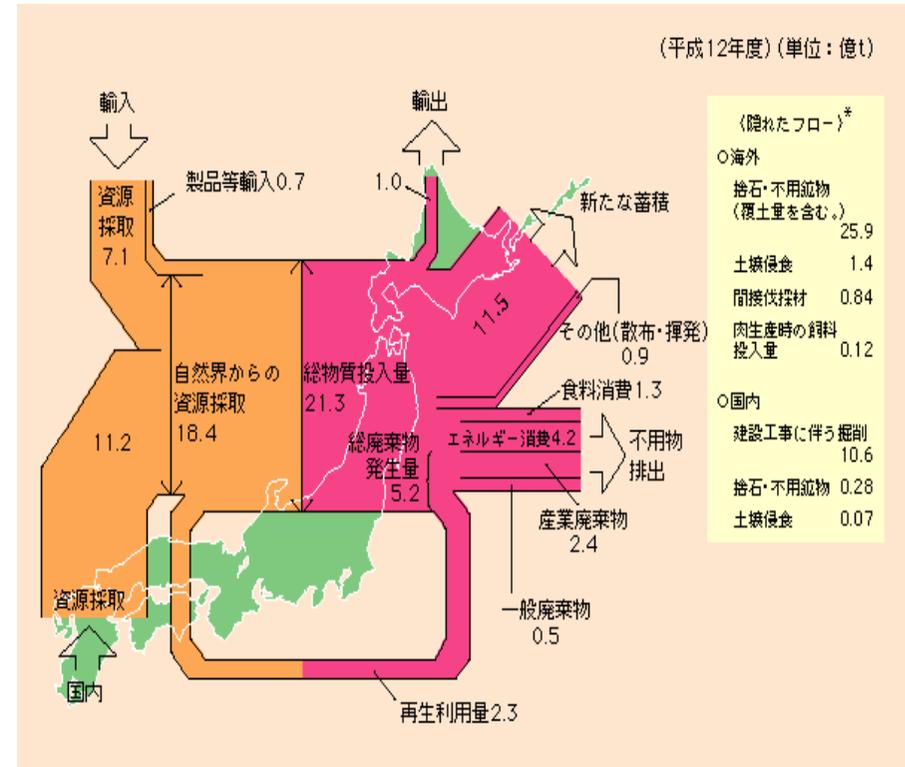
(出典) 地球環境保全に関する関係閣僚会議(2002)資料及び「環境白書」

各国のエコロジカルフットプリント



(出典) 平成15年版環境白書より国土交通省国土計画局作成

わが国の物質収支(平成12年度)



注: 水分の取り込み(含水等があるため、産出側の総量は総物質投入量より大きくなる。産業廃棄物及び一般廃棄物については、再生利用量を除く。)

(出典) 環境白書

「21世紀の国土のグランドデザイン」の策定過程における「持続性」の考え方

『環境への負荷の少ない持続的発展が可能な国土』

人と自然が共存する国土の形成

<基本的な視点>

- 我が国の多様な自然環境は、人と自然の営みが相互に作用しあった結果形成されたものであり、この資産を健全な形に再構築し、将来の世代に引き継ぐことが責務。
- 人と自然の関わり合いを見直し、これまでの「挑戦・克服」ではなく、「人と自然が健全なかかわりを保ちつつ共に生きる」という新たな関係が必要。
- 地球規模の空間軸や将来にわたる時間軸の中で、最善の選択を考えることが必要。

循環型国土の形成

<基本的な視点>

- 今日の大量生産、大量消費、大量廃棄型の社会経済活動や生活様式等が今後とも続けば、遠からず地球という人類の生存基盤やそこで繰り広げられる様々な態様の自然の循環系がおびやかされる可能性。
- 自国のみならず他国、さらには地球規模での自然の物質循環への影響という観点からも持続可能性について考えることが必要。
- 今日の循環をめぐる問題が健全な自然の物質循環の許容量を量的あるいは質的に超えているところに根本的原因。

「21世紀の国土のグランドデザイン」における施策体系

豊かな自然の保全と享受（第2部第1章第2節）

1. 自然環境の保全

(1)国土規模での生態系ネットワークの形成

(2)自然とのふれあいのための条件整備

(3)ミイグーション（環境影響の回避、最小化、代償）

2. 自然界の物質循環への負荷の少ない暮らし

地球環境規模

(1)地球温暖化対策

<CO2等の温室効果ガスの排出を抑制>
 都市・地域構造、交通体系等の形成の推進
 国民の生活様式の見直し
 森林等の保全、整備、木材の利用
 地球温暖化対策の経済措置の調査研究

全国・地域ブロック規模

(2)廃棄物・リサイクル対策

<廃棄物等の発生抑制、再資源化>
 <発生した廃棄物等の適正処理>
 廃棄物等からの資源回収等
 リサイクル関連施設等の整備
 最終処分場の確保等
 廃棄物処理の適正化のための措置の充実

流域圏、土地利用区分

(3)自然の浄化能力等の活用

<自然の浄化能力、自然レクリエーションの活用>
 森林、水田、河川、藻場等の保全、整備
 化学肥料等の削減、家畜糞尿のリサイクル
 汚水処理施設の整備
 風力等の地域レクリエーション活用施設の整備
 生ごみ等からの再生資源活用のための都市部と農村部の連携強化

大都市圏、全国規模

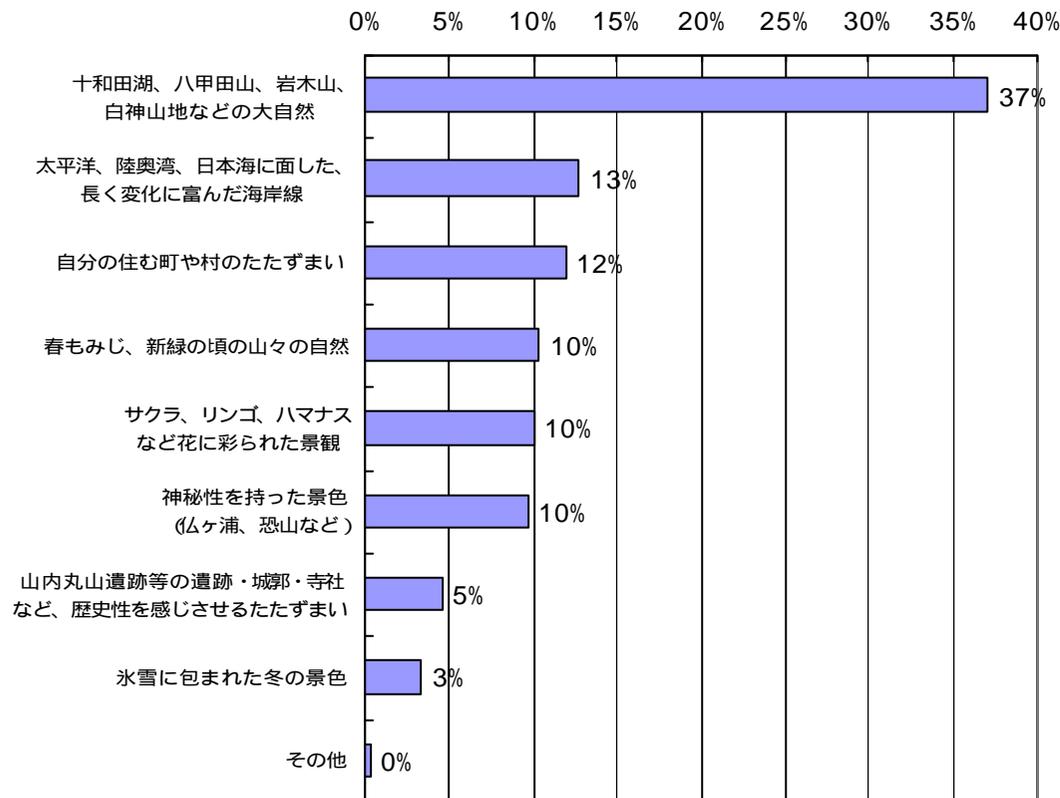
(4)都市・生活型公害等への対応

<環境の回復に向けた取組の推進>
 大気汚染、交通騒音等の解決に向けた総合的対策の推進
 地下水の保全と回復のための措置
 大気、水域等の美しく快適な状態に回復させる措置
 化学物質の環境リスク低減の取組の推進

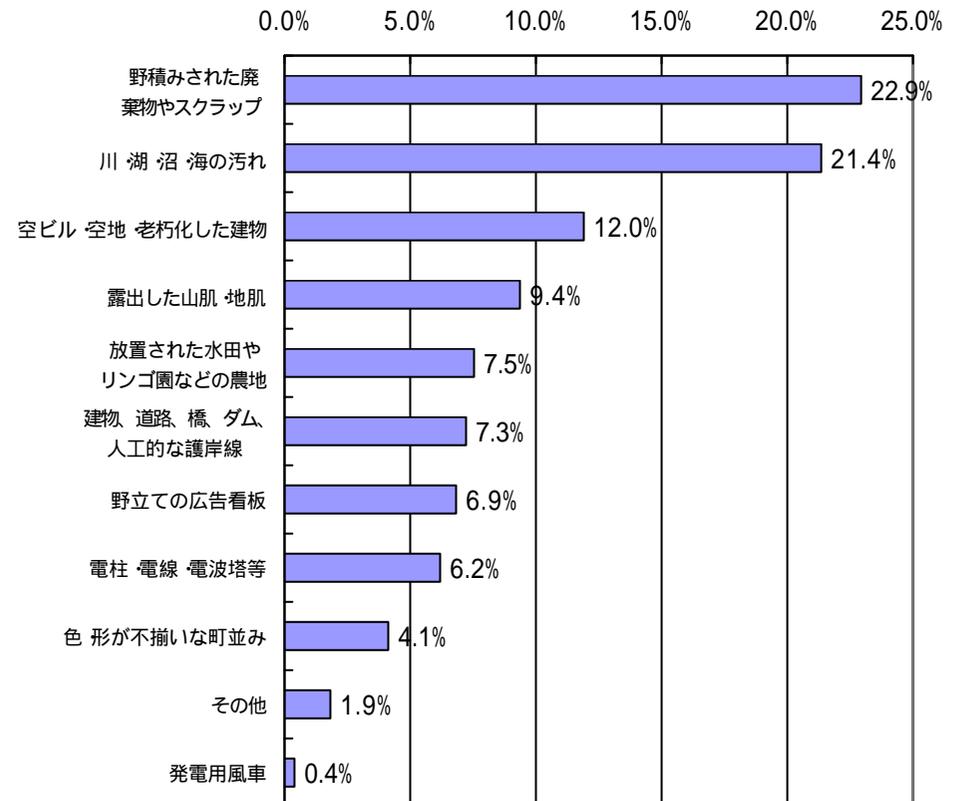
青森県 景観に関する県民意識について」によれば、大切にしたい景観としては、地域のシンボルである湖、山岳等の自然などを挙げる回答が多く、景観を損ねる事柄としては、廃棄物の野積みや水辺の汚れに対する回答が多い。

青森県 景観に関する県民意識について」

大切にしたい青森の景観



どのようなものが、美しい景観や大切な景観を損ねてしまうか



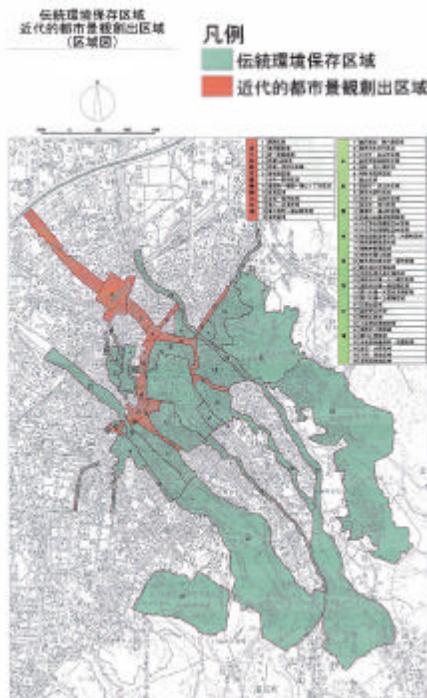
(出典) 青森県HP
 青森県 景観に関する県民意識調査について」(H14.7)
 調査対象：県政モニター200人
 有効回答数：162件(回収率81.0%)

金沢市では、伝統環境の保存・育成と近代的都市景観の形成を図るため、「金沢市における伝統環境の保存及び美しい景観の形成に関する条例」(H元)、及び「金沢市都市景観形成基本計画」(H3)を定めており、金沢の個性を生かした総合的、計画的な都市景観づくりを進めている。
 また更に、上記基本計画等における考え方を具体化するために、歴史的まちなみ、用水、斜面緑地等の保全のための各種条例を定めている。
 これら条例や助成制度などにより、金沢の特色ある良好な景観や環境を保全するまちづくりを行っている。

金沢市における伝統環境の保存及び美しい景観の形成に関する条例」(H元.4制定)

伝統環境 木の緑、河川の清流、新鮮なる大気に包まれた自然景観とこれらに包蔵された歴史的建造物、遺跡等及びこれらと一体をなして形成される市民の環境である『伝統環境』
 近代的都市景観 :伝統環境との調和を保ちながら、近代的都市機能と一体をなして形成される市民の環境である『近代的都市景観』

金沢市における伝統環境の保存及び美しい景観の形成に関する条例」による区域指定



金沢市斜面緑地保全条例」による斜面緑地保全区域



金沢市用水保全条例」による保全指定用水 (図の赤線部)



歴史的な特色を残す「まちなみ」の保存



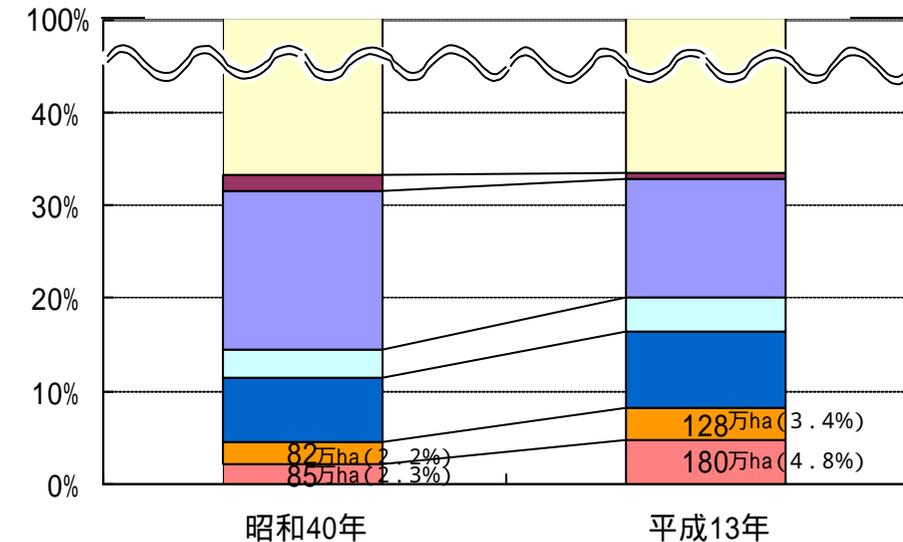
用水景観の保全



人口が約1億人規模であった昭和40年代と比較し、現在は、宅地が95万ha、道路が46万ha増加。

建物用地の増加地点を首都圏で見ると、都心部を除き、全体に立地。

国土利用の変化 (全国)



■ 宅地 ■ 道路 ■ その他 □ 水面・河川・水路 ■ 農用地 ■ 原野 □ 森林

(出典)国土交通省「土地利用現況把握調査」をもとに国土交通省国土計画局作成
その他：公共施設用地、レクリエーション用地、耕作放棄地、北方領土等

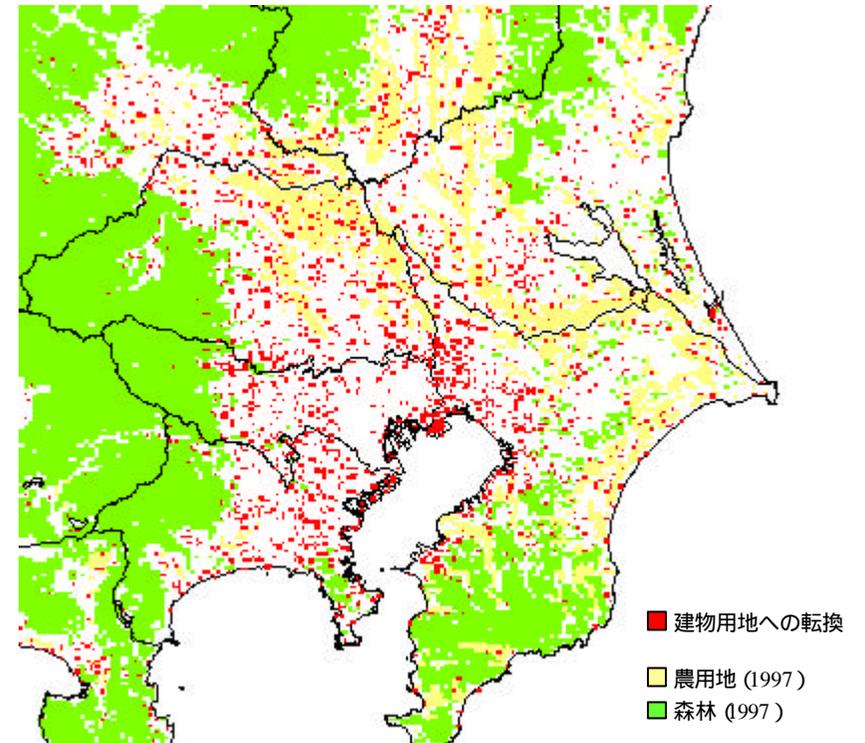
	昭和40年	平成13年	増減
人口	約1億人	約1.25億人	+0.25億人
宅地面積 (平均世帯人員)	85万ha (4.1人/世帯) ¹	180万ha (2.67人/世帯) ³	+95万ha (1.43人/世帯)
(一戸当り床面積)	(62.52m ²) ²	(92.43m ²) ⁴	(+29.91m ²)
道路面積	82万ha	128万ha	+46万ha

1 昭和35年数値 (国勢調査) 2 昭和43年数値 (国勢調査)
3 平成12年数値 (住宅・土地統計調査) 4 平成10年数値 (住宅統計)
(全て現総務省)

国土利用の変化 (首都圏)

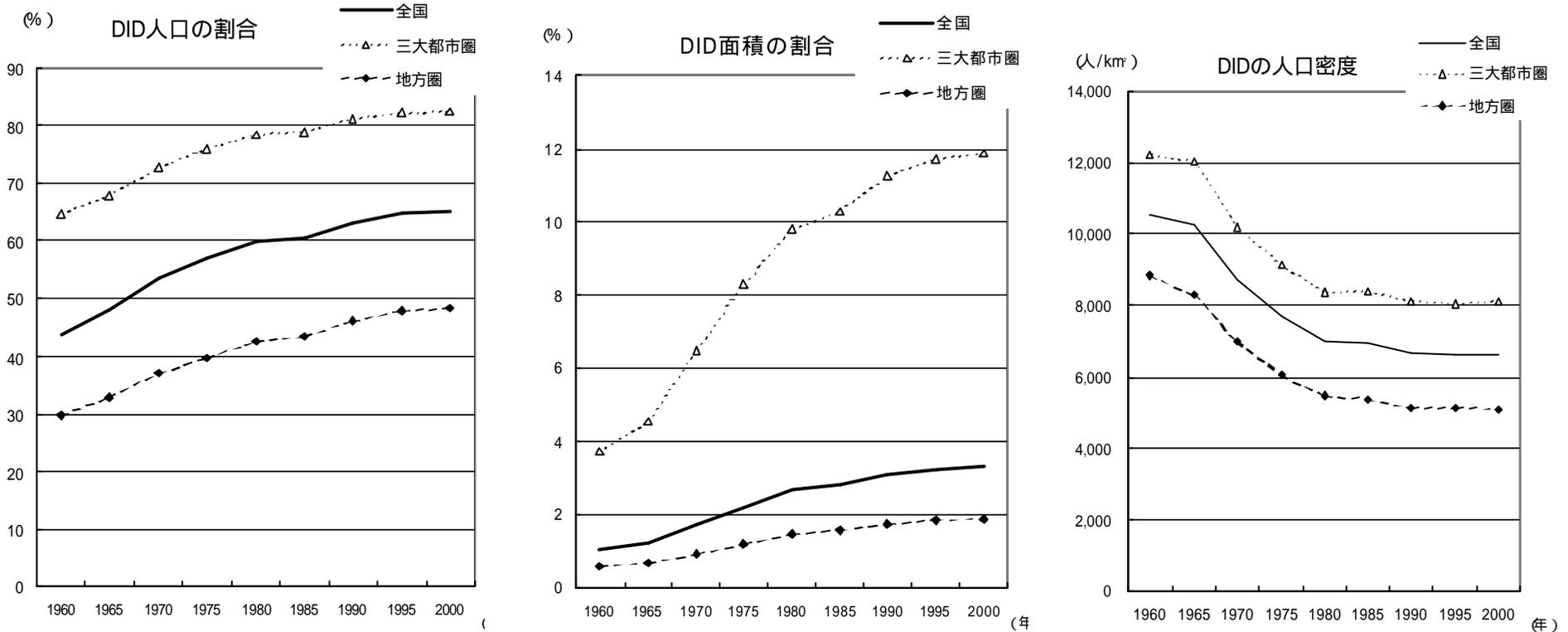
1976~1997年の間に

建物用地以外の用途から建物用地の用途に転換した地点



(出典)国土交通省「国土数値情報」をもとに国土交通省国土計画局作成
建物用地以外の用途：森林、農用地、湖沼、河川、海浜及び海域
農用地・森林については、3次メッシュ(約1km²四方)について、
当該用途が0.5km²以上あるメッシュを图示。

DID人口・面積割合とも頭打ち、人口密度は下止まり傾向にあり、都市化の進行・拡大は終焉しつつある。



資料: 総務省「国勢調査報告」をもとに国土交通省国土計画局作成。

注: 1. 「DID(人口集中地区)」とは、国勢調査において、市部・都部別地域区分が町村合併、新市の創立による市域の拡大などにより、必ずしも都市的地域と農村的地域の特質を明瞭に示さなくなった事情にかんがみ、1960年から新たに設定された統計上の地域単位のこと。2000年国勢調査では以下の3点を条件として設定している。

ア. 2000年国勢調査基本単位区を基礎単位地域とする。

イ. 市区町村内の境域内で人口密度の高い基本単位区(原則として1平方キロメートル当たり4,000人以上)が隣接していること。

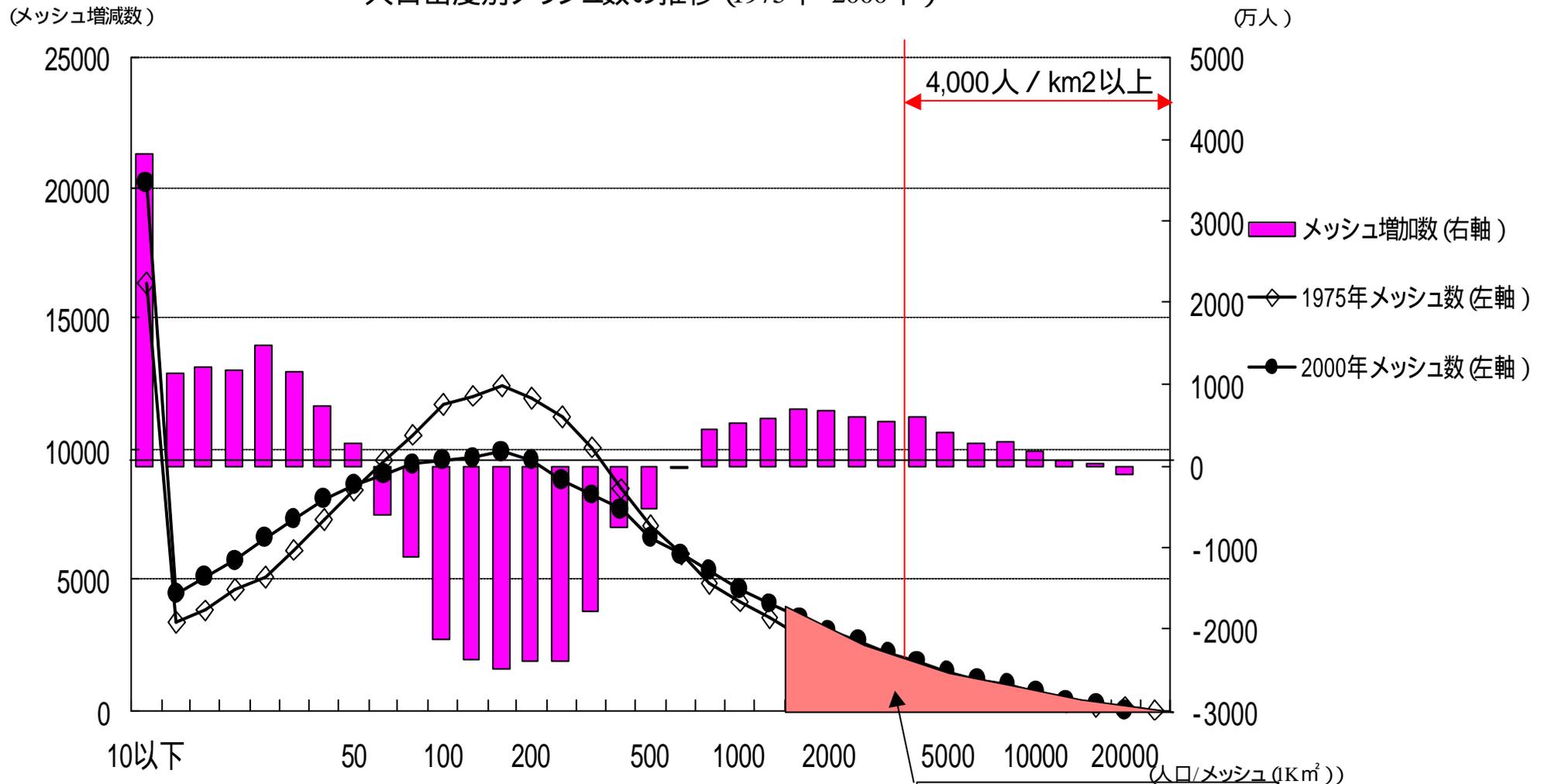
ウ. それらの地域の人口が2000年国勢調査時に5,000人以上を有すること。なお、個別の人口集中地区の中には、人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人に満たないものがあるが、これらは人口集中地区が都市地域を表すという観点から、人口集中地区に常住人口の少ない公共施設、産業施設、社会施設等のある地域を含めているためである。

2. 1960年及び65年は沖縄県を除く。

3. 人口密度については、苗舞群島、色丹島、国後島、択捉島及び島根県の竹島の面積を除いて算出した。

我が国のこれまでの人口密度別メッシュ数の推移をみると、市街地外縁部でメッシュ数が増加しており、都市への集中と共に都市郊外部への分散も発生。

人口密度別メッシュ数の推移 (1975年・2000年)



(出典) 総務省「国勢調査報告」をもとに国土交通省国土計画局作成。

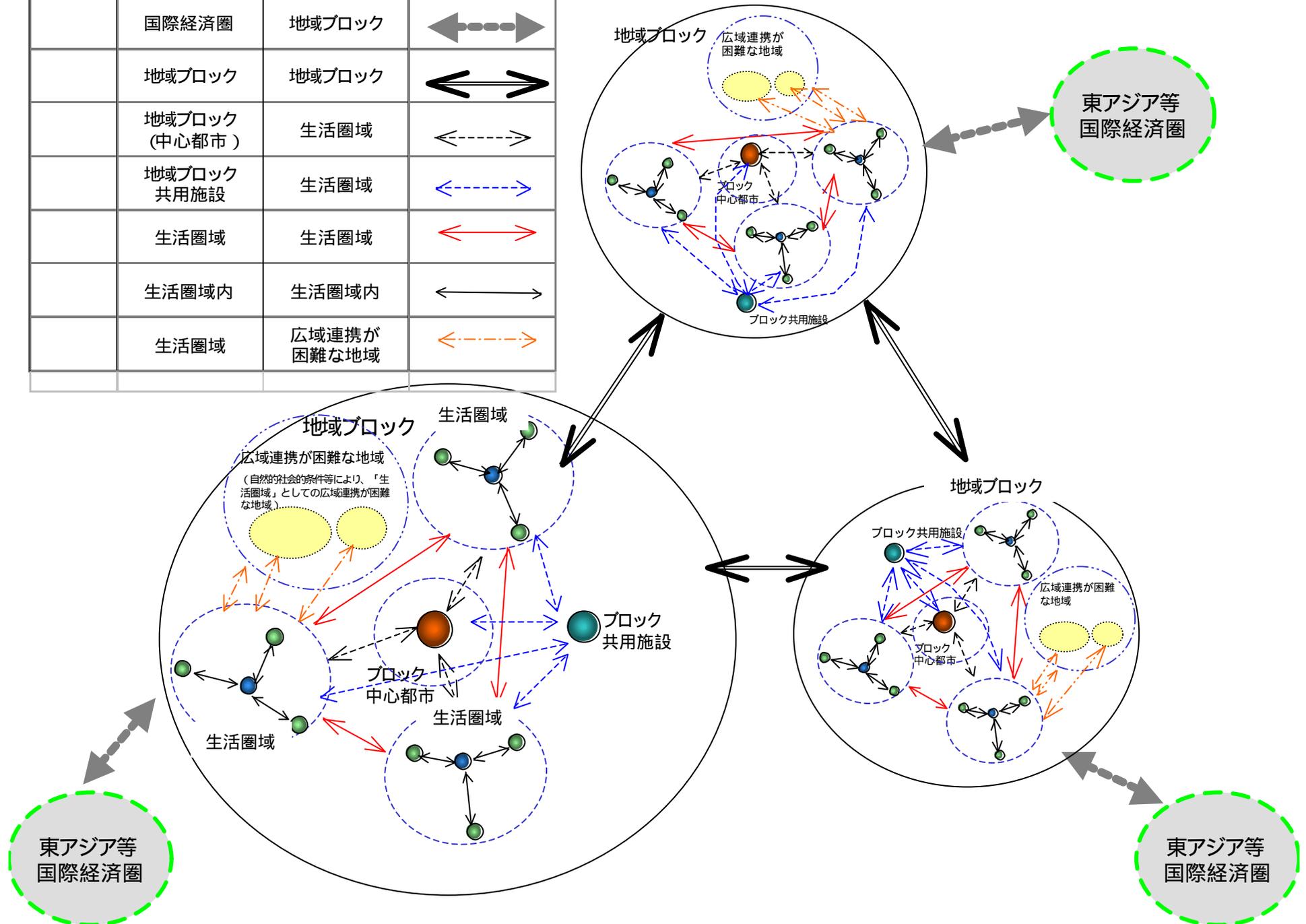
(注) グラフの横軸は、1メッシュ当たり人口を1刻みの常用対数により階級付けを行い、実数で表示した。

用途地域については、1メッシュを1km²とし、人口密度が高いところに用途地域が設定されていると想定したもの。

人口減少・環境制約条件下における国土利用の再編の方向と実施する上での課題

目 的	国土利用の再編の方向	実施する上での課題
環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・利用上好ましくない地域からの撤退 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域選定の考え方 (財政面、防災面、環境面等) ・手法 (規制等による誘導、NPO等による管理、管理を行う担い手の育成等) ・撤退した跡地の利用法 (自然再生等)
地域の活力維持	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用混在の解消 ・都市郊外の集約化 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域選定 (例 :交通結節点への集約等) ・手法 (公共事業 (区画整理、自然再生事業の活用) or規制等による誘導、NPO等による管理、管理を行う担い手の育成等) ・集約化した跡地の利用法 (グリーンベルト、農地等)
ゆとりある生活 環境の確保 (生活の質の向上)	<ul style="list-style-type: none"> ・経済的理由により狭小となっている土地区画の拡大 ・緑地などの都市内オープンスペースの確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・穴あき状に発生する空き地等の活用の方向 (土地区画の拡大、公園 緑地の確保等) ・手法 (区画整理などの公共事業、新たな社会制度の検討、NPO等による管理、管理を行う担い手の育成等)

	国際経済圏	地域ブロック	←-----→
	地域ブロック	地域ブロック	↔
	地域ブロック (中心都市)	生活圏域	←-----→
	地域ブロック 共用施設	生活圏域	↔
	生活圏域	生活圏域	↔
	生活圏域内	生活圏域内	←-----→
	生活圏域	広域連携が 困難な地域	↔

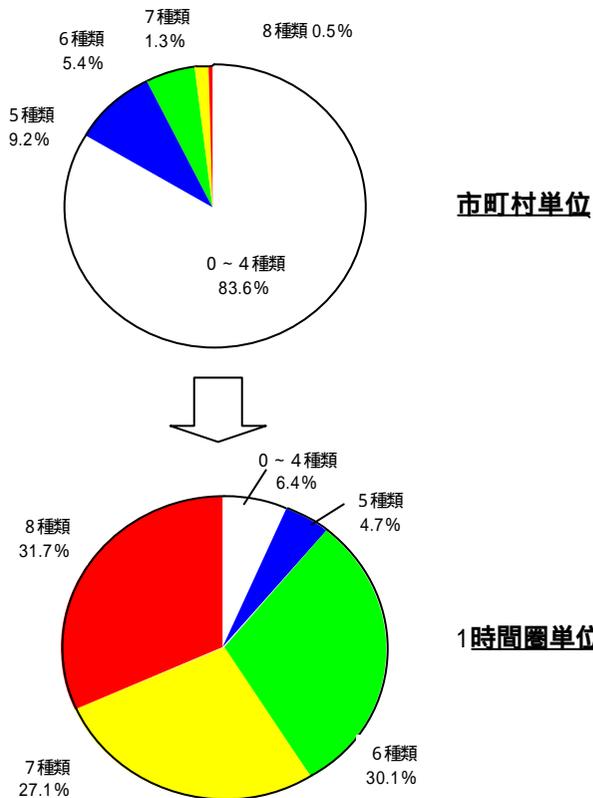


広域的視点から見た生活関連サービス

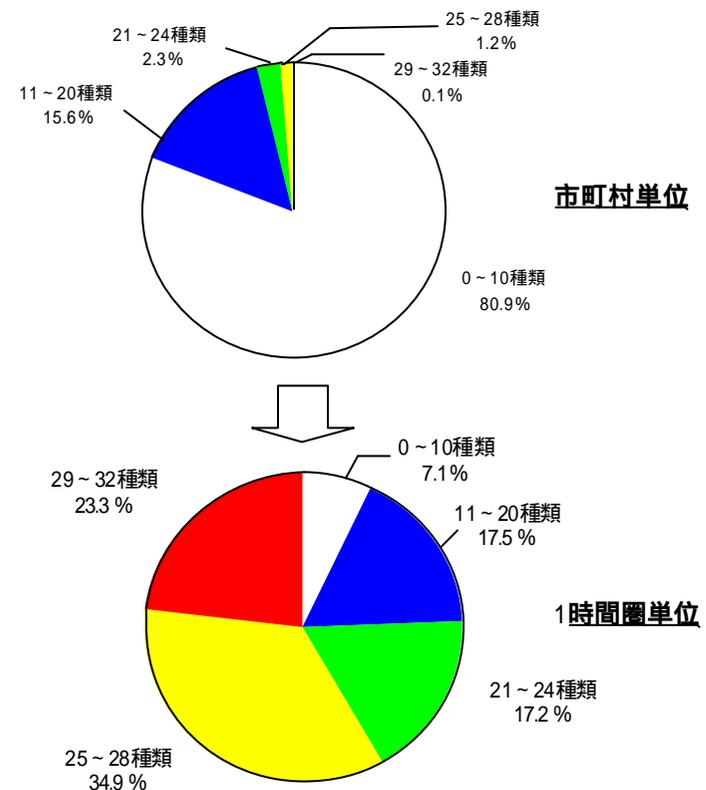
単独市町村で受けられる生活関連サービスの種類は限られているが、1時間圏域では、より多くの生活関連サービスを受けられる。

中枢・中核都市から1時間以上離れた市町村における生活関連サービス

社会教育施設のうち、何種類の施設があるか (2000年)



病院の診療科目のうち、何種類があるか (1998年)



出典：文部科学省「社会教育調査報告(2000)」、国土交通省総合交通体系

データシステム (NAVINET) をもとに国土交通省国土計画局作成

- (注) 1. ここでの「社会教育施設」とは 公民館、図書館、博物館、博物館類似施設、青少年教育施設、婦人教育施設、社会体育施設、民間体育施設、文化会館、カルチャーセンターの8種類の施設をいう。
 2. ここでの「施設の種類の数」とは、上記8種類の施設のうち、市町村内あるいは1時間圏域内に何種類が存在しているか捉えたもの。

出典：厚生労働省「医療施設調査(1998)」、国土交通省総合交通体系

データシステム (NAVINET) をもとに国土交通省国土計画局作成

- (注) 1. 「病院の診療科目」とは、内科、外科等を意味し全部で32種類(歯科関係を除く)ある。
 2. ここでの「施設の種類の数」とは、上記32種類の診療科目のうち、市町村内あるいは1時間圏域内に何種類が存在しているか捉えたもの。

今後50年間の1時間圏人口の分布

2000年において、1時間圏人口30万人未満の市町村は660存在する。今後50年で、更に175市町村が1時間圏人口30万人未満になるものと推計されている。

1時間圏人口30万人未満の中心市町村

1時間圏人口が30万人未満になる中心市町村
 2000年 660市町村 (赤)
 2001～2025年 79市町村 (緑)
 2026～2050年 96市町村 (青)
 2025、2050年人口は移動率減少型による推計



2000年に1時間圏人口が30万人未満になる中心市町村(人口規模上位15位) (単位:人)

都道府県	市町村	2000年中心市町村人口
北海道	釧路市	191,739
宮崎県	延岡市	124,761
北海道	北見市	112,040
鹿児島県	鹿屋市	81,084
和歌山県	田辺市	70,360
岐阜県	高山市	66,430
愛媛県	宇和島市	62,126
宮城県	気仙沼市	61,452
岩手県	宮古市	54,638
千葉県	館山市	51,412
島根県	益田市	50,128
大分県	佐伯市	50,120
青森県	むつ市	49,341
兵庫県	豊岡市	47,308
島根県	浜田市	47,187

2001 - 2025年に1時間圏人口が30万人未満になる中心市町村(人口規模上位15位) (単位:人)

都道府県	市町村	2000年中心市町村人口
山形県	鶴岡市	100,628
宮崎県	日向市	58,996
秋田県	能代市	53,266
福島県	原町市	48,750
鹿児島県	出水市	39,708
愛媛県	大洲市	39,011
秋田県	湯沢市	34,963
福井県	小浜市	33,295
熊本県	水俣市	31,147
熊本県	免田町	17,751
北海道	芽室町	17,586
愛媛県	宇和町	17,550
福島県	会津高田町	15,564
秋田県	平鹿町	14,941
秋田県	十文字町	14,517

2026 - 2050年に1時間圏人口が30万人未満になる中心市町村(人口規模上位15位) (単位:人)

都道府県	市町村	2000年中心市町村人口
北海道	函館市	287,637
北海道	帯広市	173,030
鳥取県	鳥取市	150,439
北海道	室蘭市	103,278
山形県	酒田市	101,311
京都府	舞鶴市	94,050
岡山県	津山市	90,156
鳥取県	倉吉市	49,711
山形県	新庄市	42,151
秋田県	横手市	40,521
北海道	音更町	39,201
福島県	喜多方市	37,495
北海道	十勝町	35,777
北海道	七飯町	28,354
北海道	幕別町	24,276

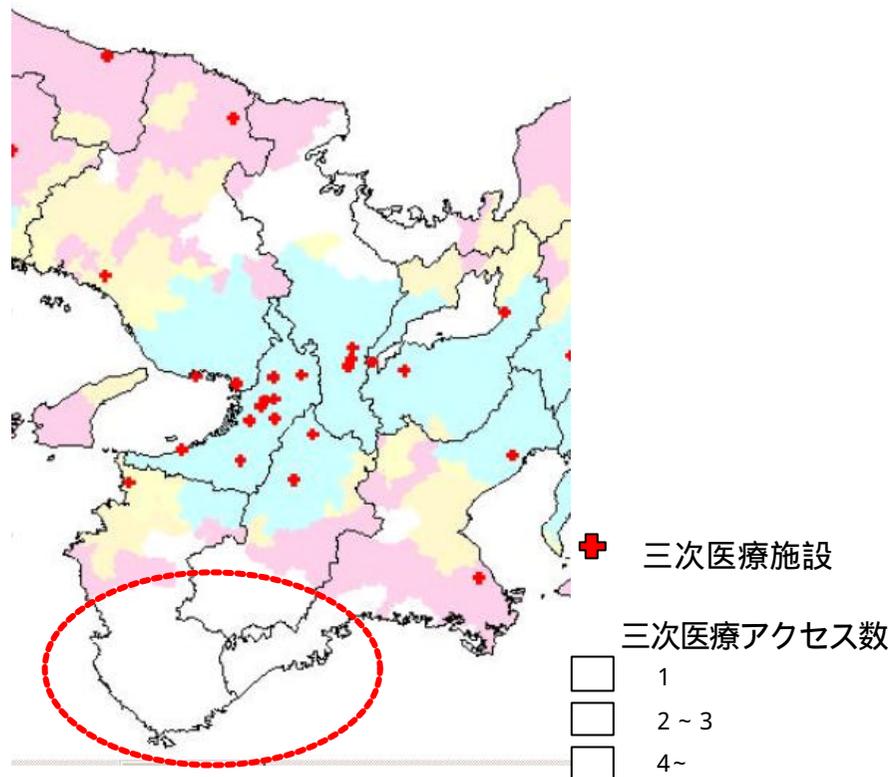
(注1) 1時間圏とは、1998年10月現在の交通ネットワークで新幹線と特急を除く鉄道と道路の利用(含む高速道路)を前提とし、市町村単位に設定。なお、各市町村の起点終点はそれぞれ市町村役場である。NAVINET(総合交通体系分析システム)により作成。

(注2) 2000年は実績値、2025年及び2050年は国土計画局推計値。推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」の中位推計を元にした。人口移動については、過去の趨勢に沿って移動率が減少していくものと仮定した。

三次医療施設へのアクセスと光ファイバーサービス提供地域 (近畿地方の例)

奈良県南部や和歌山県南部など、三次医療施設へ1時間でアクセスできない地域で光ファイバーサービスが提供されていない地域が多い。

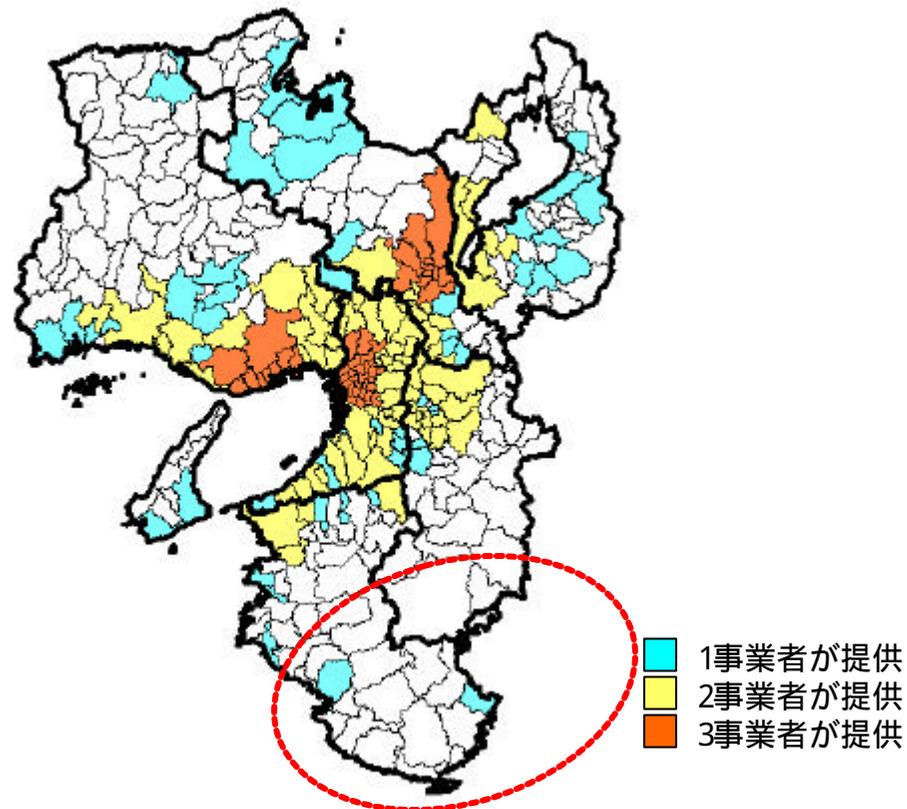
三次医療施設とその1時間アクセス圏



(出典) 社会資本整備審議会道路分科会
第5回基本政策部会資料より

(取扱注意)

光ファイバサービス提供対象地域
(2003年3月現在)



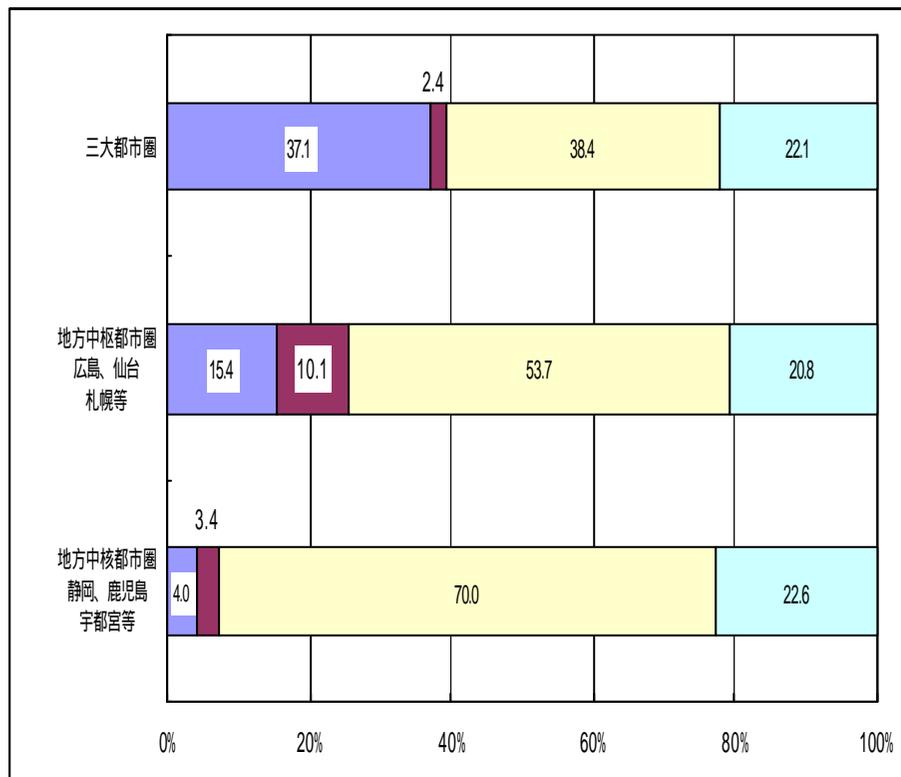
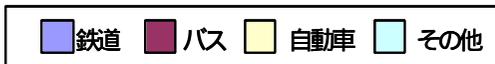
(注) 同一市町村内の1地域でもサービスが利用できれば、その市町村では、
利用できるものとしている。

(出典) 総務省及びNTT西日本のホームページより国土交通省国土計画局作成

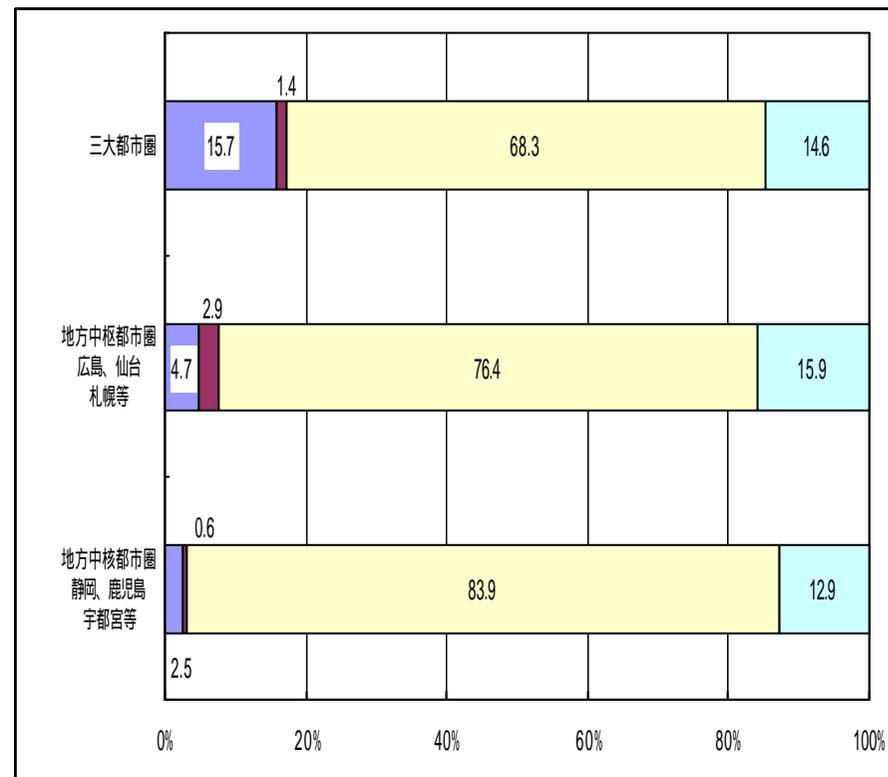
生活圏域内のモビリティの課題

- ・通勤時には大都市圏ほど鉄道の比重が大きい
- ・業務時には大都市圏、地方都市とも自動車の比率が大きく、地方都市では、約 8割となっている。

通勤時の交通手段



業務時の交通手段

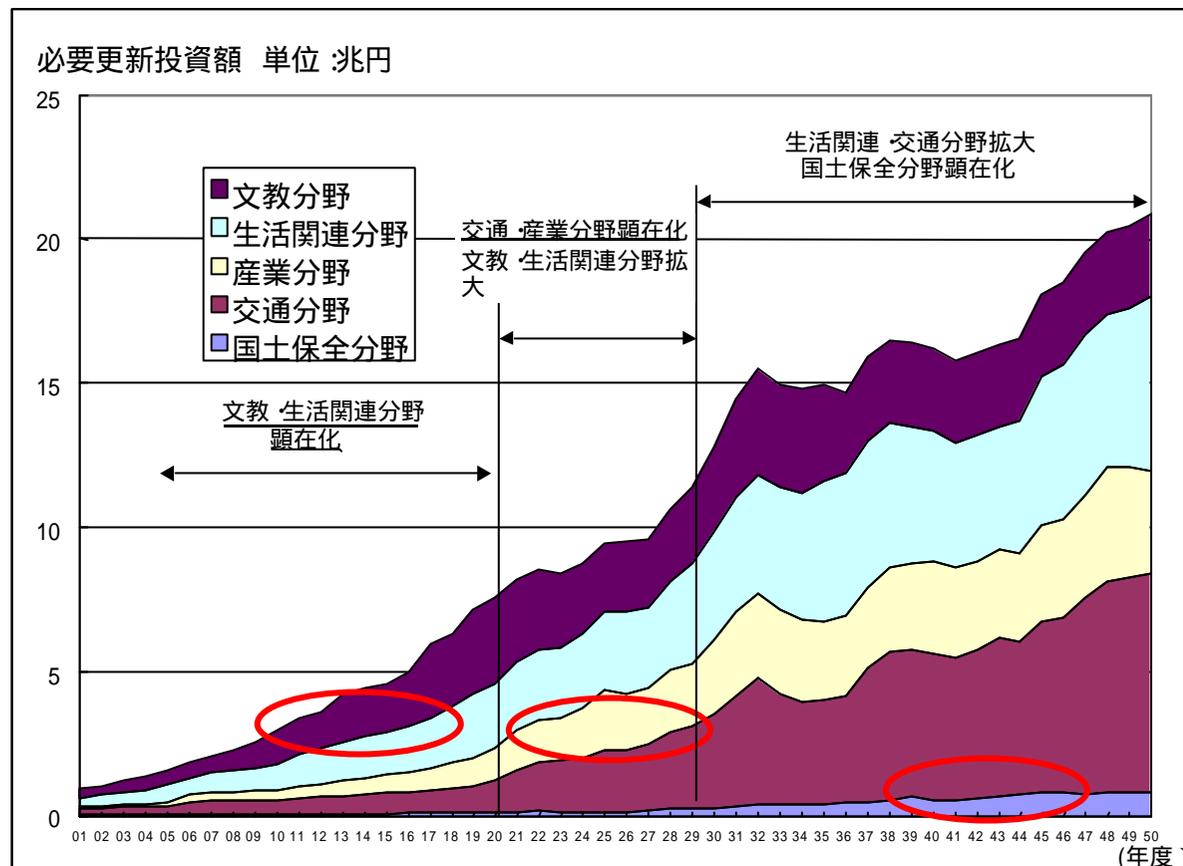


(四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある。)

出典：平成11年全国都市パーソントリップ調査

分野別にみた更新投資の推移

国土基盤の分野別に更新投資の推移(推計)を見ると、2020年以前の近い将来に文教・生活関連分野の更新投資が増大し、その後2030年頃までに交通分野・産業分野の更新需要が顕在化、その後は国土保全分野の更新投資が増加すると予想される。



分野区分は以下のとおり。

- 交通 道路、港湾、空港
- 国土保全 治水、治山、海岸
- 産業 農業、林業、漁業、工業用水
- 生活関連 下水道、廃棄物処理、水道、都市公園、郵便
- 文教 学校施設、学術施設、社会教育施設、社会体育施設、文化施設

2001年度以降、新規投資を含む国土基盤の総投資額を一定と仮定し、国土交通省国土計画局において必要更新投資額を推計。