

人口減少下の望ましい国土構造に係る検討の論点

我が国の国土構造は、長い歴史のなかで時代に応じて変化してきた。現在の東京と太平洋ベルト地帯に偏った一極一軸型の国土構造は、明治以来の欧米へのキャッチアップ過程において形成されてきたものであるが、時間的にはわずか百余年の一局面に過ぎず、有史以来の我が国の長い歴史的視点に立って考えれば決して不変なものではない。【参考 p1】

ここでは、これまでの全総計画が目指してきた国土構造の考え方を振り返り、人口減少下の成熟社会の望ましい国土構造に係る論点を整理することとする。

1. これまでの我が国の国土構造はどのように形成されてきたか

(1) 全国総合開発計画が目指した国土構造

我が国では、昭和30年代以降の経済復興、高度成長の過程で、三大都市圏に経済諸活動が集中し、その生活環境が悪化する一方、地方圏の経済的な停滞が懸念された。このため、昭和37(1962)年に策定された第1次全国総合開発計画以来の全総計画の中心的な課題は、大都市圏集中の弊害を是正し、地方圏の発展を促すことによって、国土全体で予想を上回る経済の拡大・発展を受け止め、我が国の発展力を高めながら「国土の均衡ある発展」を実現することに求められた。

それぞれの全総計画は、各時代の社会経済情勢や主要計画課題に応じて目指すべき国土構造の考え方を示してきた。

計画名	一全総 (昭和37年)	二全総 (昭和44年)	三全総 (昭和52年)	四全総 (昭和62年)	21世紀の国土 のグランドデザイン (平成10年)
国土構造の考え方	拠点開発方式による国土開発	日本列島の主軸の形成	定住圏の整備	多極分散型国土の形成	多軸型国土構造への転換
概要	既成大集積域外の地域に大規模な開発拠点を設定し、外部経済の集積を形成 【参考 p2】	7大中核都市の整備とこれら相互の交通・通信網の整備により、日本列島の主軸を形成 【参考 p3】	全国に200～300の定住圏を整備し、全国土の利用の均衡を図り、人間居住の総合的環境を整備 【参考 p4】	特色ある機能を有する多くの極が成立し、特定地域への過度の集中がなく相互に交流する国土 【参考 p5】	現在の一極一軸型国土構造を4つの国土軸からなる多軸型国土構造へと転換 【参考 p6】

その考え方は、計画内容の広がりや社会経済活動の広域化に応じて、即地的・簡潔なものから、次第に抽象的・重層的なものに変化してきている。

(2) 人口、産業、国土基盤などの観点から見た戦後の国土構造の変遷

戦後の我が国の国土構造の変遷について、人口、産業、国土基盤整備などの観点から、詳細な分析をすれば、大都市への急激な人口流入傾向の収束、地域間の所得格差の縮小、工場等の地方分散などの動きは見られるものの、長期的にみれば、全総計画の推進にも関わらず、戦後一貫して東京と太平洋ベルト地帯に偏った一極一軸型の国土構造を形成してきたことがわかる。

①人口配置の変化

- ・日本列島の人口密度の分布を見ると、我が国は東京と太平洋ベルト地帯に人口が偏っていることがわかる。特に、1975 年と 2000 年を比較すれば、山村部で人口が急減し、大都市圏を中心とする都市部に人口が集中してきていることがわかる。【参考 p7】
- ・その一方で、地方圏から三大都市圏への人口流出は、1961 年の 65.1 万人をピークに長期的に見れば収束傾向にあり、それと同時に、地域間の所得格差も、1961 年をピークに縮小してきている。【参考 p8,p9】
- ・しかしながら、一全総から四全総まで掲げてきた地域ブロック別の人口の目標（予測）値と実績値を比較すると、二全総を除けば、計画が想定したように地方定住は進まなかったことがわかる。【参考 p10】

②産業分布の変化

- ・工業出荷額の地域別シェアの推移を見ると、三大都市圏から地方圏への工業の分散は着実に進展している。【参考 p11】
- ・しかしながら、工業出荷額の都道府県別の推移を詳しく見ると、高度経済成長期の四大工業地帯・太平洋ベルト地帯中心から他の地域でも工業の発展が見られるようになってきているが、依然として工業は太平洋ベルト地帯を中心に盛んであることがわかる。【参考 p12】
- ・上記の傾向は、一全総から四全総（二全総を除く）まで掲げてきた地域ブロック別の工業出荷額の目標（予測）値と実績値を比較した場合、地方圏全体のシェアが高まっているにもかかわらず、計画が想定したほど地方部のブロックのシェアが目標を達成していないことから伺える。【参考 p13】
- ・また、国際、情報等の高次機能の地域別シェアの推移を見ると、これらの機能は一貫して大都市圏特に東京圏に集中していることがわかる。【参考 p14】

③国土基盤整備の進捗

- ・交通関係社会資本は、1970 年代までは太平洋ベルト地帯を中心に整備が進められ、その後、国土の背骨方向を結ぶ交通基盤の整備が進むなど、今日に至るまで、交通関係社会資本の整備は着実に進捗しつつある。【参考 p15】
- ・全国一日交通圏（1 日交流可能人口比率：当該地域から日帰りで面会可能な人口が全国人口のどれくらいになるか示したもの）は、1965 年の平均 28% から、2003 年には約 6 割に達している。【参考 p16】

（3）第 5 次全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」において掲げられた「多軸型国土構造」の現状

第 5 次全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」において、「国土軸構想」は 21 世紀を通じて形成していくべき長期構想として掲げられている。

平成 10（1998）年の計画策定以来、多軸型国土構造の基礎づくりに取り組んできたところであるが、国土を縦断方向に区分する国土軸の概念は、一般に分かりづらいものとなっており、また、国土審議会調査改革部会報告「国

土の総合的点検」(平成 16 年 5 月)が指摘しているように、政策展開の指針として十分機能しているかという疑問があるとの意見もある。【参考 p17】

しかしながら、地域連携軸構想を通じて、国土軸方向の都道府県間の連携の取り組みも見られるほか、国土軸の形成に向けた国内交通体系の整備は着実に進捗しつつある。それらを踏まえ、近年、西日本国土軸方向以外の人流・物流の動きが増加する傾向にあるものの、総量としてみれば、西日本国土軸方向の人流・物流の動きと比べ、他の国土軸方向の動きは少なく、多軸型国土構造は道半ばというのが現状である。【参考 p18,19,20】

2. 人口減少下の成熟社会にふさわしい国土構造は、どのような観点から検討を進めていくべきか

第 5 次全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」においては、一極一軸型の国土構造から、多軸型の国土構造へ転換を図ることとしているが、人口減少、高齢化、東アジア経済の成長など、これまでとは社会経済情勢が大きく異なっていく中で、望ましい国土構造は如何にあるべきか、以下のような観点から検討を進めてはどうか。

(1) 東アジア経済の急速な成長に国土構造としてどのように対応すべきか。

【論点】

- ・日本海側を中心とする人流・物流の動きが見られる中で、東アジア諸国との連携の観点から、我が国における「日本海」の位置づけを戦略的に考えるべきか。
- ・東アジア連携の拠点となる都市群の戦略的な配置を計画上位置づけるべきか。特に、東京圏、中部圏、関西圏、北部九州の 4 地域の拠点性について、どのように考えるか。

【検討の視点】

- ・アジアでは先進諸国に比べて高い経済成長率が予測されている。【参考 p21】
- ・日本からの地域別輸出貿易額は、既に対アジアが対北米・西欧を上回っており、日本とアジアとの貿易依存関係は高まっている。【参考 p22】
- ・日本の海上コンテナ貿易額は、2030 年には対 2003 年比で 3.3 倍に増加し、特に対東アジアは 4.4 倍に達するものと予測されている。その中でも、三大都市圏以外の各地域ブロックと東アジア諸国間の外貿コンテナ貨物量が増加することが予測されている。【参考 p23,24】
- ・日本海側沿岸諸港を寄港する外貿定期コンテナ航路数は 1995 年から 10 年間で約 2 倍に増加している。また、近年の日本海沿岸諸港の外貿コンテナ貨物量は、全国平均と比べてその伸びが著しい。【参考 p25,26】
- ・各都道府県の外貿コンテナ貨物量の合計に対する日本海側の港湾を利用したコンテナ貨物量の合計の割合を見ると、年を追う毎に日本海側の港湾の取扱い割合が増加している。【参考 p27】
- ・日本からの対東アジアの定期航空路線は、東京圏、中部圏、関西圏、北部

九州が中心となっている。また、近年、日本海側の空港における国際線乗降客数の年平均伸び率が高まってきている。【参考 p28】

- ・近年、北部九州における対東アジアの外航旅客定期航路及び便数は増加しており、港湾を通じた出入国者数も増加している。特に、博多港からの韓国航路の船舶乗降人員が急増している。【参考 p29】

(2) 国土審議会調査改革部会報告「国土の総合的点検」において提案された「二層の広域圏」を国土構造としてどのように考えるか。

【論点】

- ・「地域ブロック」が担うべき機能・役割についてどう考えるか。
- ・ブロック圏域の牽引役として、人口・産業の一定の集積があり、これまでの既存ストックが充実している地方中枢・中核都市の戦略的な活用が考えられないか。
- ・「生活圏域」が担うべき機能・役割についてどう考えるか。そのとき、人々の実際の生活の実態をどのように捉えるか。

【検討の視点】

- ・平成 16 年 5 月にまとめられた国土審議会調査改革部会報告「国土の総合的点検」においては、生活面では複数の市町村からなる「生活圏域」、経済面では都府県を越える規模からなる「地域ブロック」の二層の「広域圏」を今後の国土を考える際の地理的まとまりとすることを提案している。【参考 p30】
- ・地域ブロックの中心都市となる地方中枢・中核都市においては、一定程度の人口・諸機能の集積が見られるようになっている。【参考 p31】
- ・地域ブロック相互間の人流の推移を見ると、最近では地域ブロック相互間の人流の動きが増加する傾向にある。【参考 p32】
- ・国際交流施設・機能は、いずれの地域ブロックにおいても概ね整備が進んでいる。【参考 p33】
- ・国土審議会調査改革部会報告「国土の総合的点検」においては、「生活圏域」は、生活関連サービスや地域社会の活力の維持・向上等のため政策的に目指していくべき複数市町村からなる圏域として、人口規模で 30 万人前後、時間距離で 1 時間前後のまとまりを目安とすることを提案している。【参考 p34】

(3) 人口の大幅な減少と急速な高齢化を国土構造上どのように捉えるか。

【論点】

- ・国土の大部分で過疎化と高齢化が進むことに対して、国土全体の保全や管理の観点などから、どのような方策が考えられるか。

【検討の視点】

- ・2050 年には低密度無居住地域が大幅に拡大することが予測されている。【参考 p35】

- ・全国の農業集落 13.5 万集落（2000 年時点）のうち、約 1.2 万集落が農家戸数 5 戸以下となっており、今後、さらに増加することが見込まれる。このような農山村地域の過疎化や高齢化に伴い、森林・農地の管理水準の低下が見られるようになり、それがさらに進むことが懸念される。【参考 p36,37】
- ・人口の大幅な減少と急速な高齢化に伴い、中心的な都市からの遠隔地においては集落の消滅が危惧される地域が広がるなど、基礎的社会サービスの提供が困難な地域の発生や地域コミュニティの崩壊等の問題に対する懸念が増大している。【参考 p38】

（４）東京一極集中問題についてどのように評価するか。

【論点】

- ・これまでの国土政策においては、東京圏への人口や諸機能の集中を問題と捉え、いわゆる東京一極集中の是正として、これらの分散を目指してきたが、今後、人口が減少していく中で、東京圏への人口や諸機能の集中をどのように評価するか。また、これを是正する場合、どのような手法で行うべきか。

【検討の視点】

- ・人口は、依然として東京圏に集中しているが、東京圏への人口流入傾向は収束しつつある。【参考 p39（再掲）】
- ・経済に係る諸活動は東京圏に集中し、我が国の中心的な役割を果たしている。【参考 p40（再掲）】
- ・東京圏の通勤混雑や交通渋滞等は、ピーク時から見れば緩和しつつあるが、引き続き存在している。【参考 p41】
- ・東京圏の人口は、2025 年に 3280 万人（-1.8%）、2050 年に 2672 万人（-20.0%）になるものと予測され、これまで一貫として増加してきた東京圏の人口が減少に転じることになる。【参考 p42】
- ・一般的な国民の立場から見れば、危機管理や地方の活力低下という観点から東京一極集中の是正を必要と考えている人は多いが、一方で、東京から地方へ人口や諸機能を分散させることについては、個人や企業の自由な意思に任せるべきとの意見や、東京からの分散よりも地方の活性化を図り全体としての底上げを目指すべきとの意見もある。【参考 p43】

（５）予測される大規模地震を国土構造上どのように考えるか。

【論点】

- ・東海、東南海・南海、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震など今後 30 年以内に発生が懸念されている大規模地震に対して、国土構造上どのような対応を行うべきか。
- ・大規模地震の発生が特に懸念される今後 30 年程度を想定した国土全体の高速交通網や諸機能のリダンダンシーの確保についてどのように考えるか。

【検討の視点】

- ・ 今後 30 年以内に、東海、東南海・南海、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震など巨大地震の発生が懸念されている。これらの地震の対策地域には、人口の 40%弱が集中しているほか、国土の骨格を構成するインフラが集中しており、ひとたび地震が発生した場合には、その影響は当該地域のみならず、他の地域も波及することが懸念される。【参考 p44,p45】
- ・ 東京都区部には中枢管理機能が集中しており、今後 30 年以内に発生が懸念される首都直下の地震が発生した場合には、その影響は東京圏にとどまらない。【参考 p46,47】
- ・ これらの巨大地震のみならず、活断層は全国に分布しており、直下型地震は、全国各地において発生することが懸念される。【参考 p48】

1. これまでの我が国の国土構造はどのように形成されてきたか。 2. 人口減少下の成熟社会にふさわしい国土構造は、どのような観点から検討を進めていくべきか。

・我が国の国土構造の歴史的変遷	1
・全国総合開発計画（一全総）	2
・新全国総合開発計画（二全総）	3
・第三次全国総合開発計画（三全総）	4
・第四次全国総合開発計画（四全総）	5
・第五次全国総合開発計画 「21世紀の国土のグランドデザイン」	6
・人口分布の変遷	7
・三大都市圏及び地方圏における人口移動の推移	8
・地域間所得格差の推移	9
・過去の全総における地域ブロック別の 人口の予測（目標）値と実績値の比較	10
・工業出荷額の地域別シェアの推移	11
・都道府県別工業出荷額の推移	12
・過去の全総における地域ブロック別の 工業出荷額の予測（目標）値と実績値の比較	13
・圏域別の産業関連諸機能の従業者数等の割合	14
・交通関係社会資本整備状況の変遷	15
・全国一日交通圏の推移	16
・「多軸型国土構造」に対する一般的な認知度	17
・主な地域連携軸構想	18
・国土軸方向の交通関係社会資本整備の進捗状況	19
・各国土軸方向の人流・物流の変化	20

・世界経済の長期見通し	21
・日本からの地域別輸出シェアの推移	22
・国際海上コンテナ貿易額の将来予測	23
・地域ブロックと東アジアの外貿コンテナ貨物量	24
・日本海側港湾の外貿定期コンテナ航路	25
・日本海沿岸諸港の外貿コンテナ貨物量	26
・日本海側地域における物流の変化	27
・日本と東アジアを結ぶ航空路線の状況	28
・北部九州における外国航路の状況	29
・「二層の広域圏」の考え方	30
・地方中枢・中核都市の成長	31
・地域ブロック相互間の人流の推移	32
・国際交流に係る施設の地域ブロック内の立地状況	33
・生活圏域の考え方	34
・1975年、2000年、2050年の人口分布の比較	35
・農家数5戸未満の集落位置図	36
・森林・農地の管理水準の低下	37
・自立的な地域社会の維持が困難な地域	38
・三大都市圏及び地方圏における人口移動の推移（再掲）	39
・圏域別の産業関連諸機能の従業者数等の割合（再掲）	40
・東京圏の交通混雑	41
・今後50年間の人口の増減率、高齢者比率	42
・東京一極集中問題についての国民の意識	43
・海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率	44
・東海、東南海・南海、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震の 指定地域における人口等の集中	45
・首都直下地震対策に係る被害想定結果について	46
・首都直下地震対策に係る被害想定（経済被害等）について	47
・活断層の分布状況	48

我が国の国土構造の歴史的変遷

我が国の国土構造が有史以来どのように変遷してきたかを概観すれば、現在の東京と太平洋ベルト地帯に偏った一極一軸型の国土構造は、明治以来の欧米へのキャッチアップ過程において形成されてきたものであり、時間的にはわずか百余年の一局面に過ぎず、有史以来の我が国の長い歴史的視点に立って考えれば決して不変なものではないことがわかる。

時代区分	国土構造のポイント
縄文時代	東日本中心の文化圏
弥生時代	西日本中心の文化圏
奈良・平安時代	奈良・京都への一極集中構造
鎌倉時代	鎌倉・京都の二元構造
南北朝・室町時代	ゆるやかな京都一極集中構造
戦国時代	独立分散構造
安土・桃山時代	畿内中心の国土構造
江戸時代	江戸、大坂、京都の三都構造
明治時代～戦前	中央集権による強力な東京一極集中構造
戦後	高度経済成長に伴う第一国土軸への集中構造

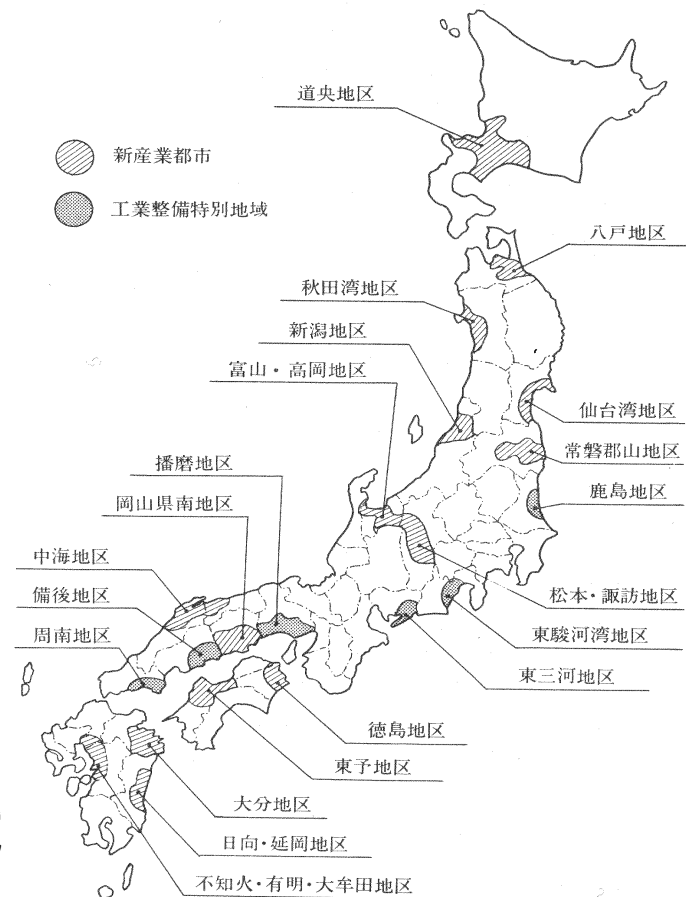
全国総合開発計画（一全総）（昭和37年）

「拠点開発方式による国土開発」

- 東京、大阪、名古屋の既成大集積以外の地域に、それぞれの地域において果たす役割に応じた大規模な開発拠点を設定し、大規模な外部経済の集積を形成する
- 具体的には、全国を過密地域（京浜、阪神、北九州工業地帯）、整備地域（関東、東海、近畿）、開発地域（北海道、東北、北陸、四国、九州）に区分し、整備地域と開発地域に工業開発地区と地方開発都市を整備する

新産業都市建設促進法、工業整備特別地域整備促進法が制定され、全国で計21地区が指定され、整備が進められる

図 新産業都市・工業整備特別地域指定図



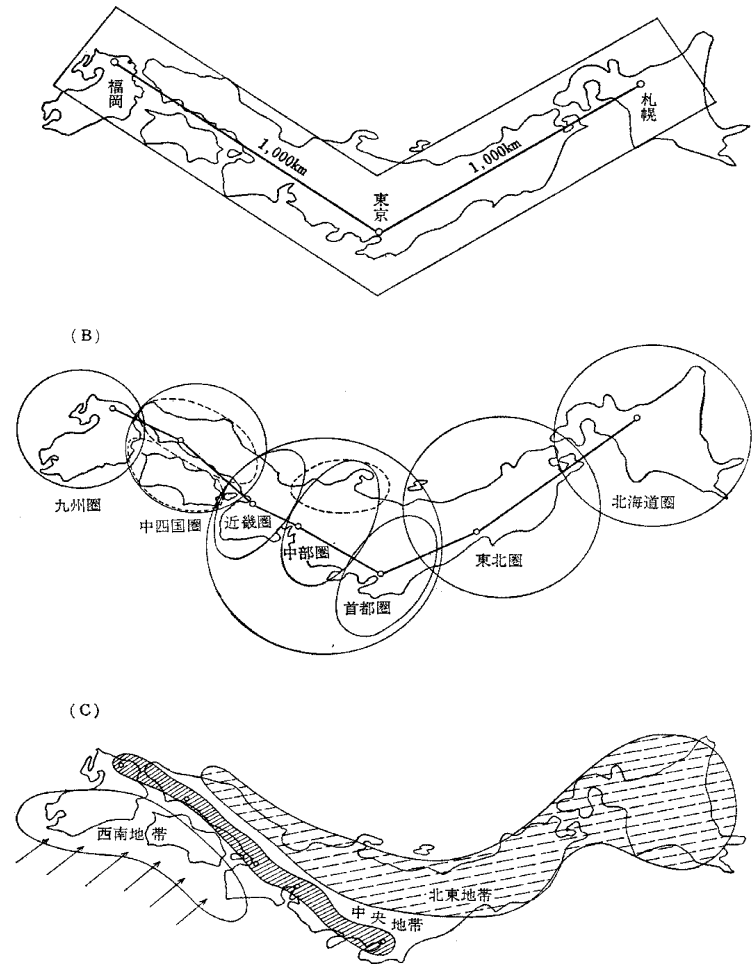
(出典)大成出版社「国土統計要覧」

新全国総合開発計画 (二全総) (昭和44年)

「日本列島の主軸の形成」

- 東海道から山陽道にかけて偏在している土地利用 (図(C)) を日本列島全域に拡大するため、全国土を7ブロックに分け、各ブロックを主軸によって結びながら開発整備を進める (図(B))
- 首都東京等7大中核都市 (東京、札幌、仙台、名古屋、大阪、広島、福岡) の整備とあわせて、これらを相互に結ぶ新交通通信網を総合的、先行的に整備し、これを日本列島の主軸とする
- 情報化・高速化が進展し、ネットワーク効果が浸透すれば、南北2,000kmにわたる日本列島が一体となって機能する (図(A))

図 日本列島の主軸



(出典) 新全国総合開発計画

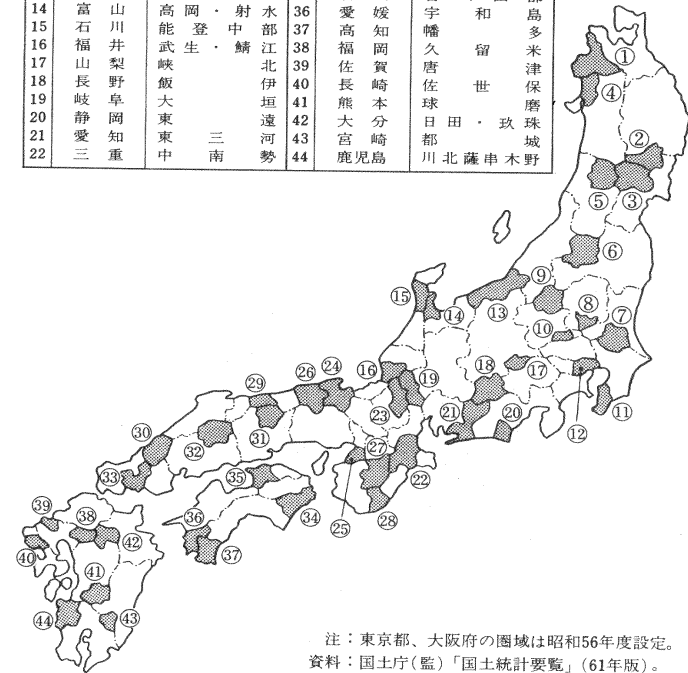
第三次全国総合開発計画（三全総）（昭和52年）

「定住圏の整備」

- 大都市への人口と産業の集中を抑制し、一方、地方を振興し、過疎過密問題に対処しながら、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
- 都市、農山漁村を一体として、山地、平野部、海の広がりを持つ全国でおよそ200～300の定住圏を整備する。整備の方向は、既存の広域生活圏の施策等を基礎とし、新たに流域圏等に配慮しつつ地方公共団体が定める

図 モデル定住圏設定図

都道府県名	モデル定住圏名	都道府県名	モデル定住圏名
1 青森	森手	23 滋賀	賀北
2 岩手	手城	24 京都	都北
3 宮城	大崎	25 大阪	府南
4 秋田	能代	26 兵庫	南河
5 福島	会津	27 奈良	但内
6 茨城	土浦	28 和歌山	新馬
7 栃木	栃木	29 鳥取	取県
8 群馬	利根	30 島根	益田
9 埼玉	児玉	31 岡山	津山
10 千葉	安房	32 広島	島口
11 東京	都心	33 山口	徳島
12 新潟	上越	34 徳島	香川
13 富山	高岡	35 愛媛	宇和
14 石川	能登	36 高知	幡多
15 福井	武生	37 福岡	久留
16 山梨	峡北	38 佐賀	唐津
17 長野	飯山	39 熊本	球磨
18 岐阜	岐阜	40 鹿儿島	本城
19 静岡	大東	41 宮崎	都島
20 愛知	三河	42 鹿児島	川木
21 三重	中勢	43 鹿儿島	串木
22 滋賀	瀬田	44 鹿児島	鹿儿島



注：東京都、大阪府の圏域は昭和56年度設定。
資料：国土庁（監）「国土統計要覧」（61年版）。

全国で44の「モデル定住圏」が設定され、これを推進力として定住圏の整備が進められる

（出典）大成出版社「国土統計要覧」

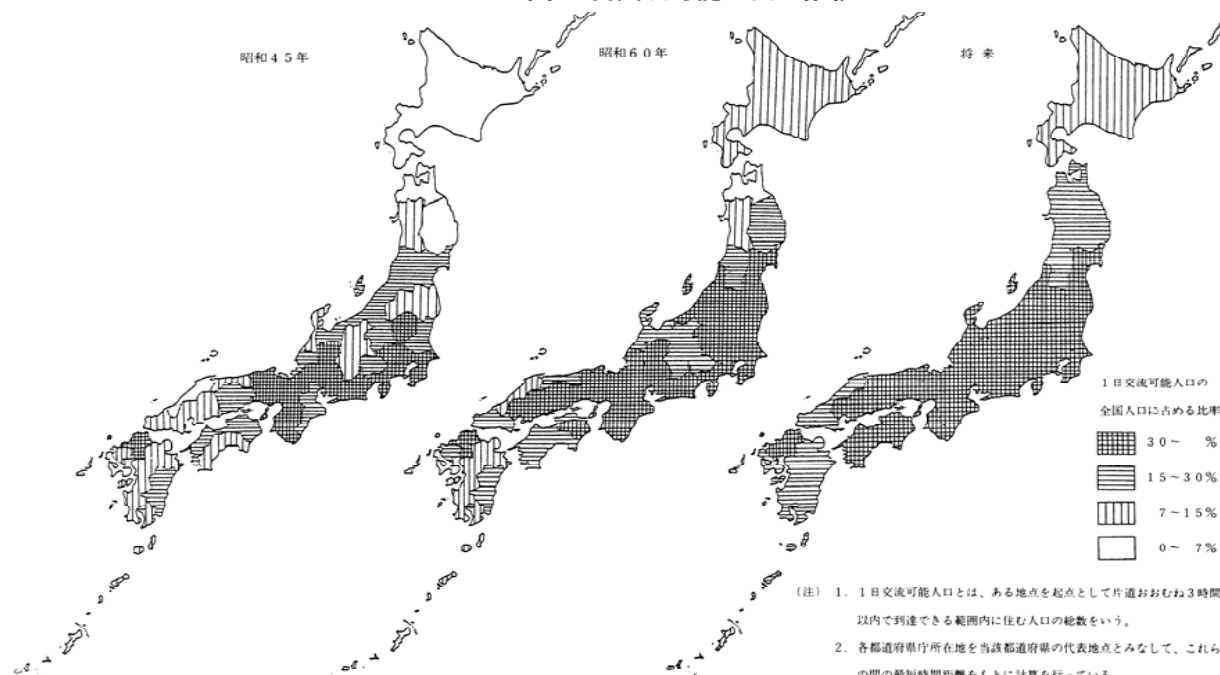
第四次全国総合開発計画（四全総）（昭和62年）

「多極分散型国土の形成」

- 安全でうるおいのある国土の上に、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、国際間で相互に補完、触発しあいながら交流している国土
- 三全総で提示した定住圏を基礎的な単位としつつ、それを越えて広がる広域的な圏域が重層的に重なり合った構造が、全国的にネットワークを形成する

地域主導による地域づくりの基盤となる交通、情報・通信体系の整備と交流の機会づくりの拡大を目指す「交流ネットワーク構想」を推進

図 1日交流可能人口の推移



(注) 1. 1日交流可能人口とは、ある地点を起点として片道おおむね3時間以内で到達できる範囲内に住む人口の総数をいう。
2. 各都道府県庁所在地を当該都道府県の代表地点とみなして、これらの間の最短時間距離をもとに計算を行っている。
3. 将来の交通体系については、本文の記述での計画期間中の高速交通体系の整備がなされた場合を仮定している。

(出典) 第四次全国総合開発計画

第五次全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」(平成10年)

「多軸型国土構造への転換」

- 現在の一極一軸型の国土構造を4つの新しい「国土軸」からなる多軸型の国土構造に転換することにより、多様な地域特性を十全に展開させた国土の均衡ある発展を図る

注) この図は国土軸のイメージ図であり、その範囲を必ずしも厳密に示しているものではない。

◎国土軸

文化や生活様式を創造するための基礎的条件である気候、風土、文化蓄積、地理的特性などにおいて共通性を持つ地域の連なりからなり、国土の縦断方向に形成される軸状の圏域のことである。都市と自然のネットワークが重層的に共存し、人、物、情報の活発な交流が行われるところである。



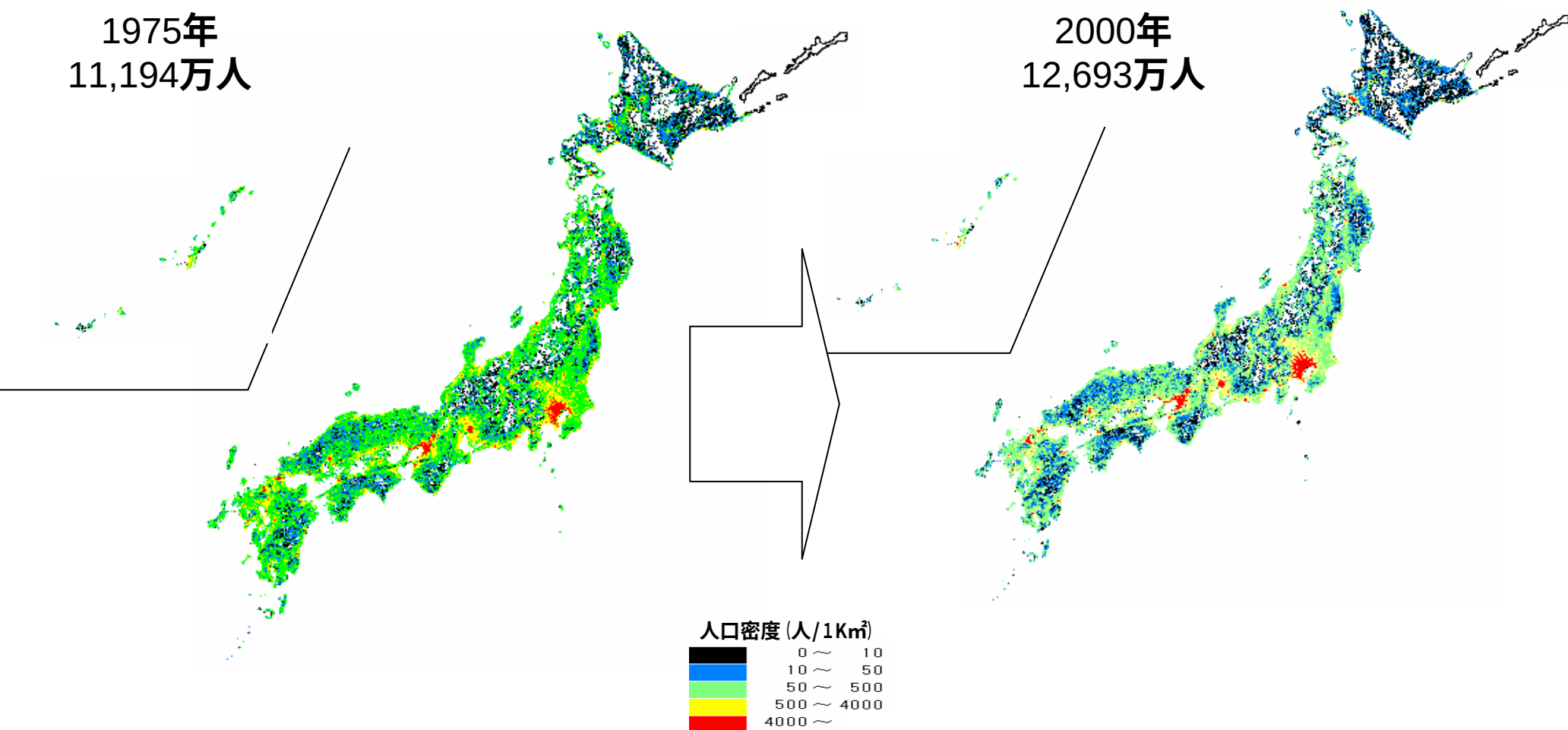
(出典)「21世紀の国土のグランドデザイン」パンフレット

人口分布の変遷

日本列島の人口密度の分布を見ると、東京と太平洋ベルト地帯に人口が偏っていることがわかる。特に、1975年と2000年を比較すれば、大都市圏を中心とする都市部に人口が集中してきていることがわかる。

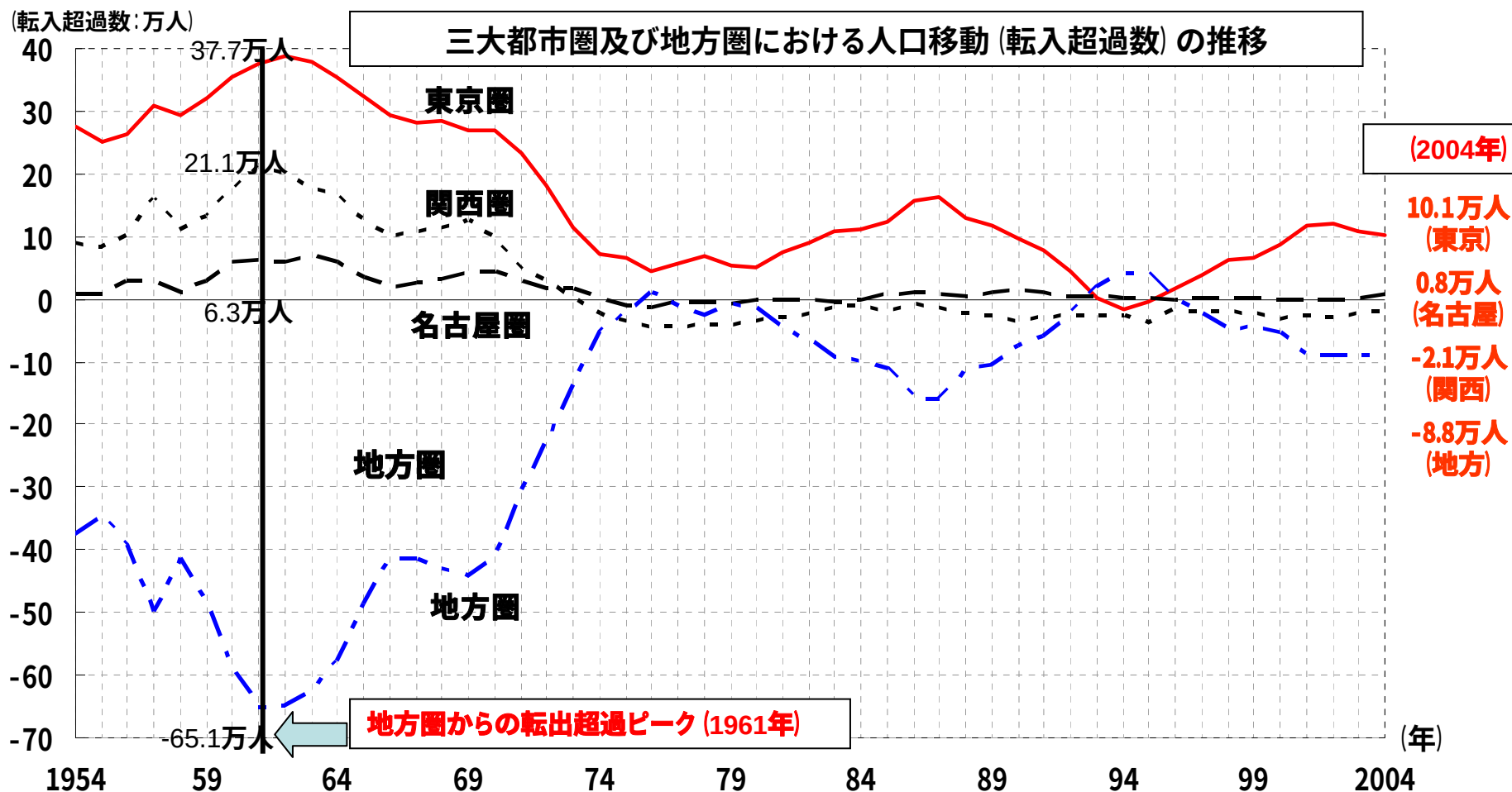
1975年
11,194万人

2000年
12,693万人



三大都市圏及び地方圏における人口移動の推移

地方圏から三大都市圏への人口流出は、1961年の65.1万人をピークに収束傾向にあり、2004年には8.8万人まで減少している。



(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土計画局作成

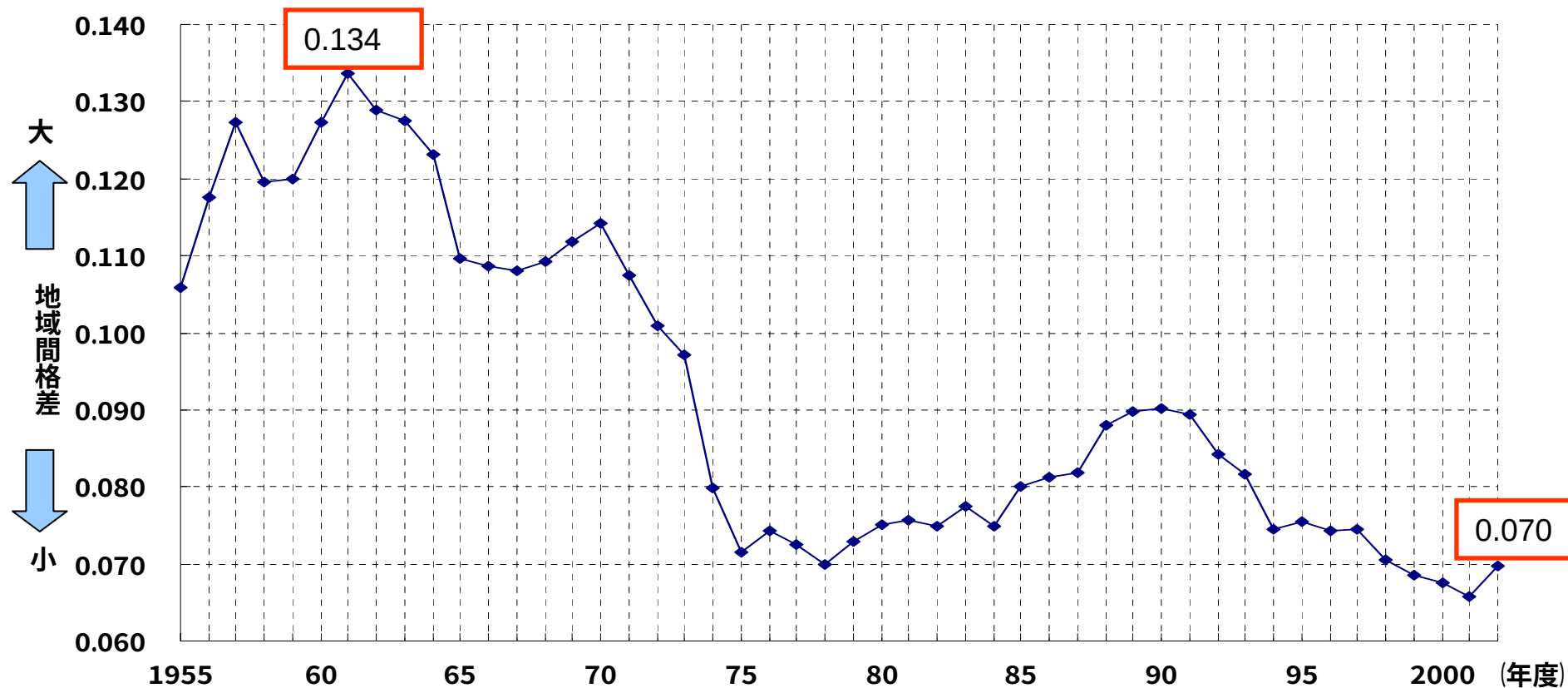
(注) 上記の地域区分は以下の通り。

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県 関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県 三大都市圏：東京圏、名古屋圏、関西圏
地方圏：三大都市圏以外の地域

地域間所得格差の推移

地域間の所得格差は、1961年をピークに縮小してきている。

県民所得で見た地域間所得格差の推移 (一人当たり県民所得のジニ係数)



(出典) 内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査報告」及び「人口推計年報」をもとに国土交通省国土計画局作成

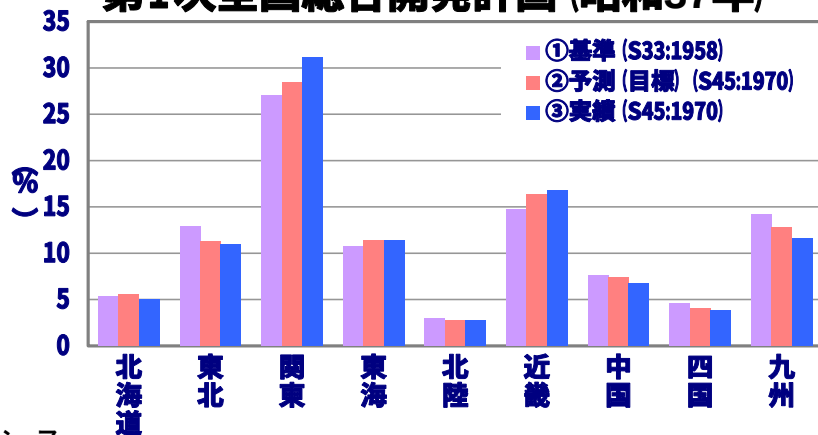
注) 1. ジニ係数は、分布の偏りを表す指標であり、0から1までの値をとり、1に近いほど地域間の格差が大きいことを示している。

2. 1955年度から1970年度の沖縄県の人口は、1955年、60年、65年、70年の数値をもとに算出した5年間の平均増加率により推計した。

3. 県民所得は、1955年度から1991年度までが68SNA、1992年度以降が93SNAに基づく数値である。

過去の全総における地域ブロック別の人口の予測(目標)値と実績値の比較(シェアの比較)

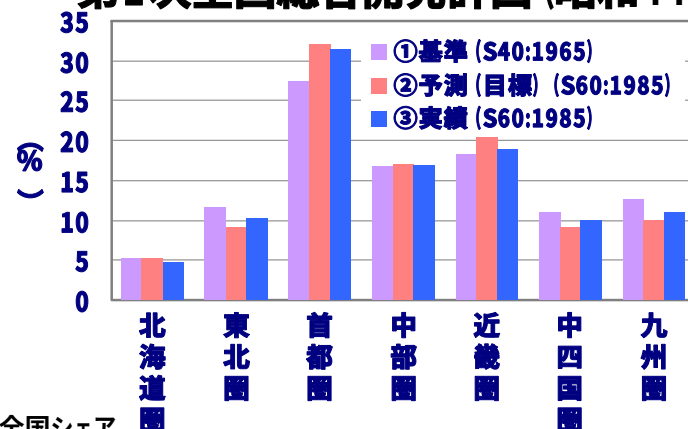
第1次全国総合開発計画(昭和37年)



対全国シェア

S45 (1970)	予測 (目標)	5.6	11.3	28.5	11.4	2.8	16.3	7.4	4.0	12.8
S45 (1970)	実績	5.0	11.0	31.1	11.4	2.7	16.8	6.7	3.8	11.6

第2次全国総合開発計画(昭和44年)

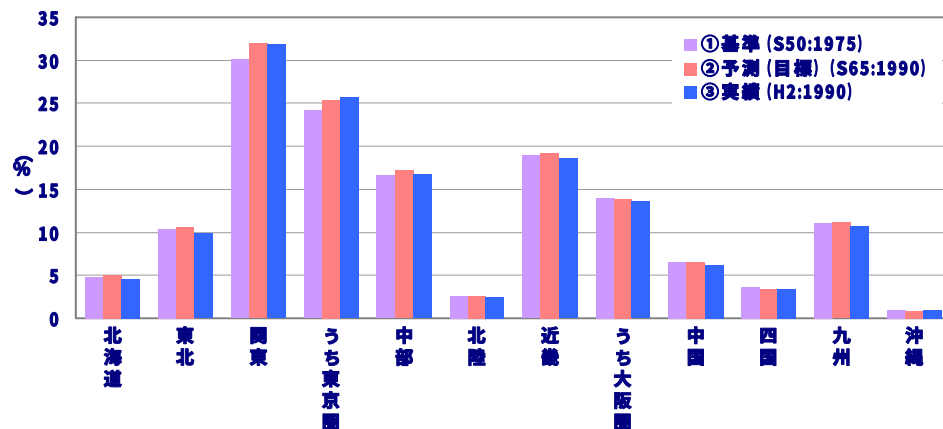


※予測(目標)値は、積極的に新ネットワークが整備され、これに対応した産業資金供給の地域配分を通じて、中枢管理機能は大幅に地方に分散するとして、新開発方式型のパターン

対全国シェア

S60 (1985)	予測 (目標)	5.3	9.2	32.1	17.1	20.4	9.2	10.0
S60 (1985)	実績	4.7	10.2	31.4	16.8	18.9	10.0	11.1

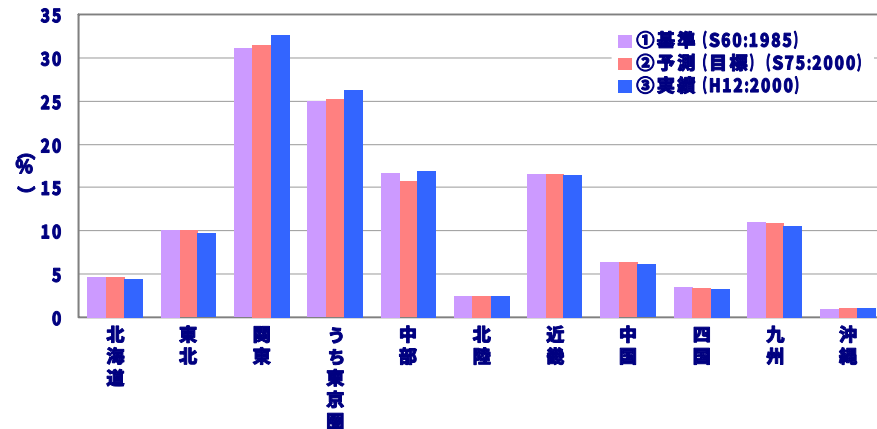
第3次全国総合開発計画(昭和52年)



対全国シェア

S65 (1990)	予測 (目標)	5.0	10.6	32.0	25.4	17.2	2.7	19.3	13.9	6.6	3.4	11.1	0.9
H2 (1990)	実績	4.6	9.9	31.9	25.7	16.8	2.5	18.6	13.5	6.3	3.4	10.8	1.0

第4次全国総合開発計画(昭和62年)



対全国シェア

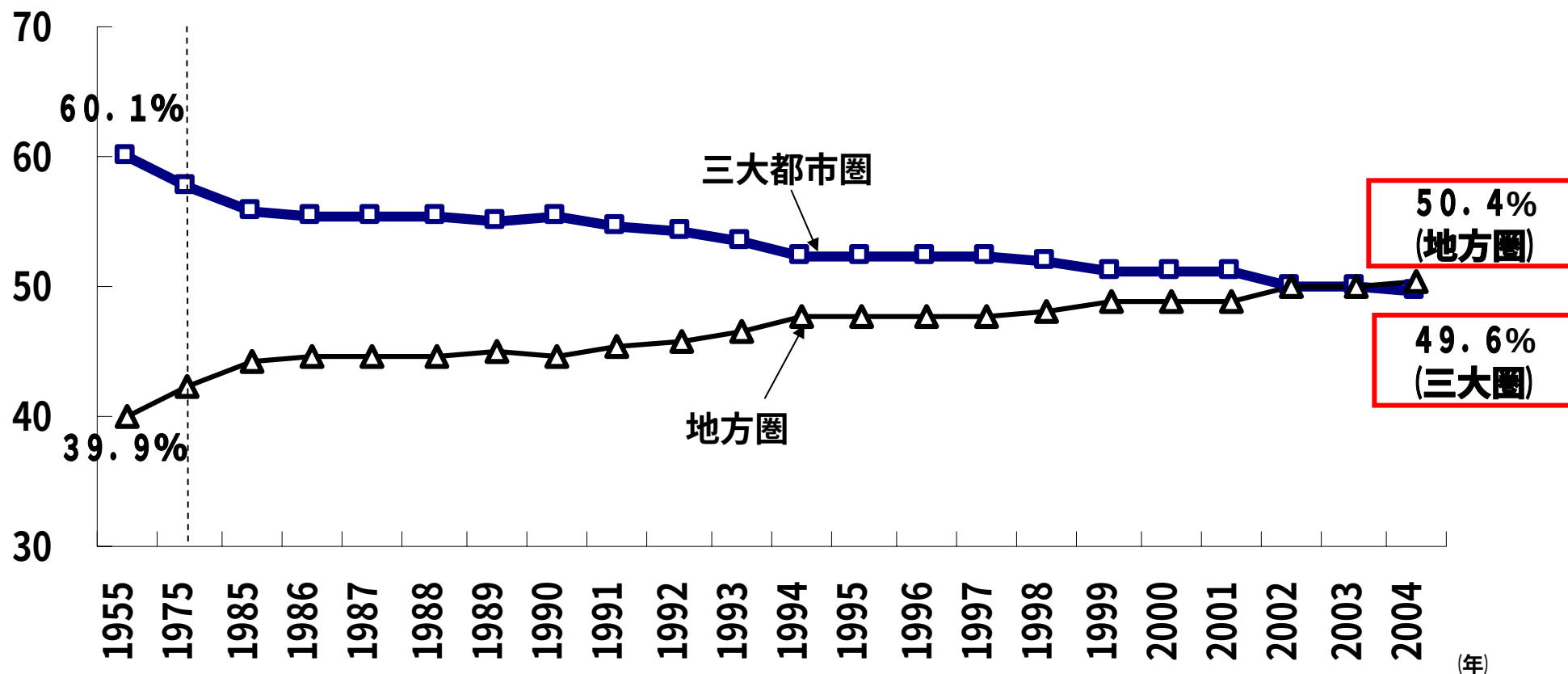
S75 (2000)	予測 (目標)	4.7	10.0	31.5	25.2	15.7	2.5	16.6	6.3	3.4	10.9	1.1
H12 (2000)	実績	4.5	9.7	32.6	26.3	16.9	2.5	16.4	6.1	3.3	10.6	1.0

工業出荷額の地域別シェアの推移

三大都市圏から地方圏への工場の地方分散は、着実に進展している。

【工業出荷額の地域別シェアの推移】

(対全国比、%)



(出典) 経済産業省「工業統計表」をもとに国土交通省国土計画局作成

注) 三大都市圏: 東京圏 (埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)

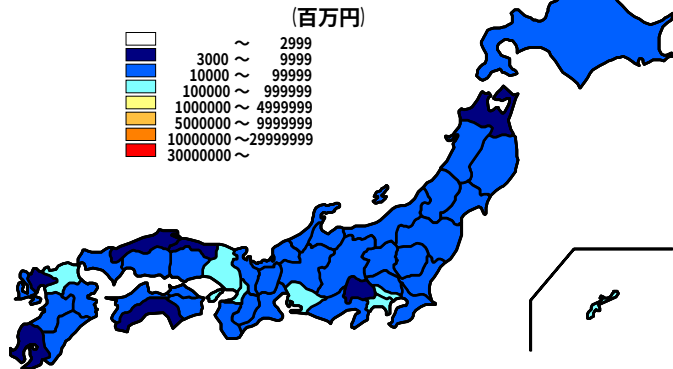
関西圏 (京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)

名古屋圏 (岐阜県、愛知県、三重県)

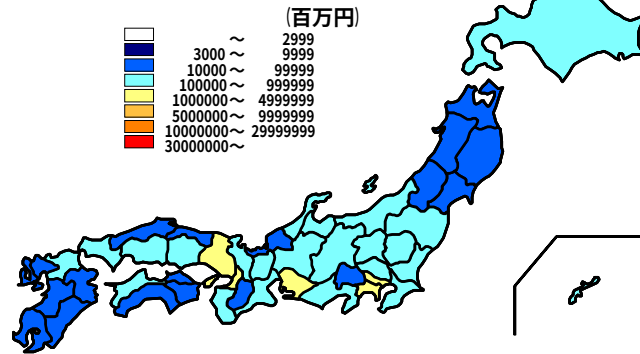
都道府県別工業出荷額の推移

都道府県別工業出荷額の推移を見れば、高度経済成長期の四大工業地帯・太平洋ベルト地帯中心から他の地域でも工業の発展が見られるようになってきているが、依然として工業は太平洋ベルト地帯を中心に盛んであることがわかる。

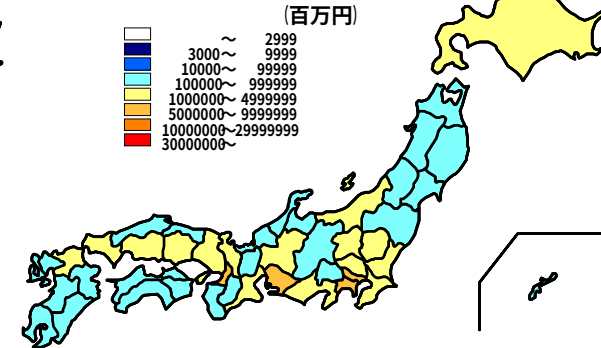
1950年



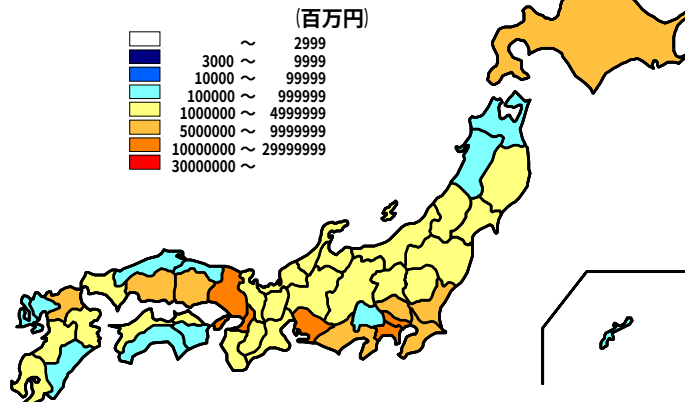
1960年



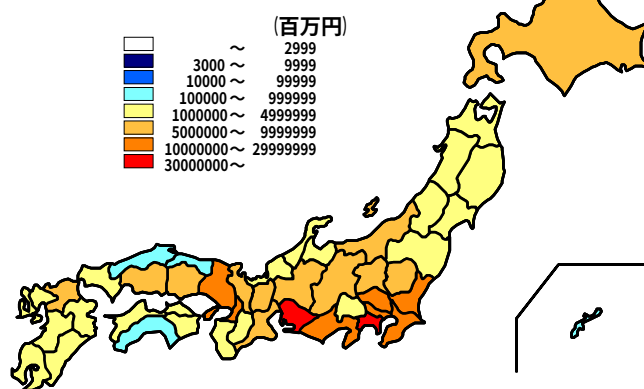
1970年



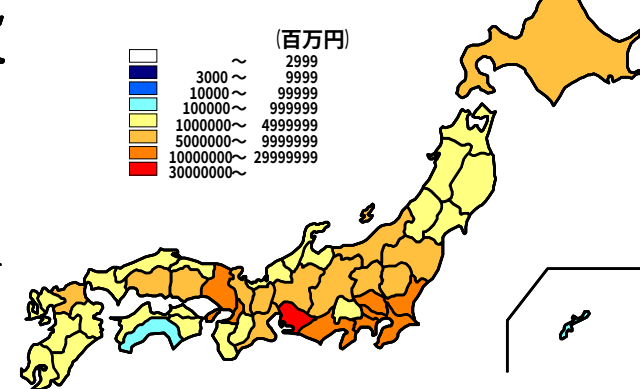
1980年



1990年

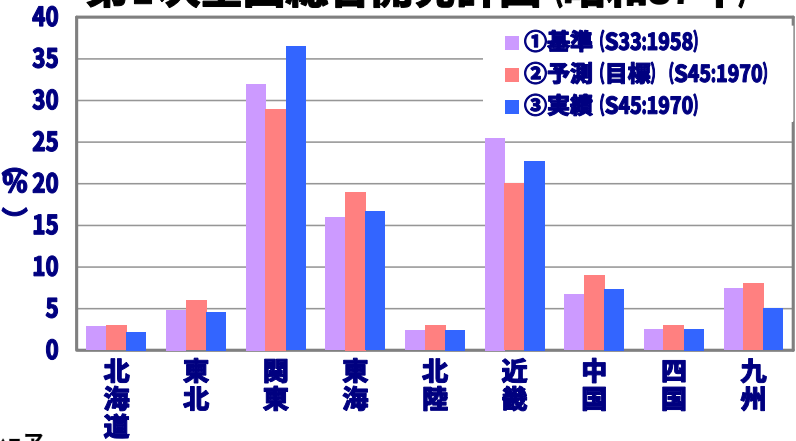


2000年



過去の全総における地域ブロック別の工業出荷額の予測（目標）値と実績値の比較（シェアの比較）

第1次全国総合開発計画（昭和37年）



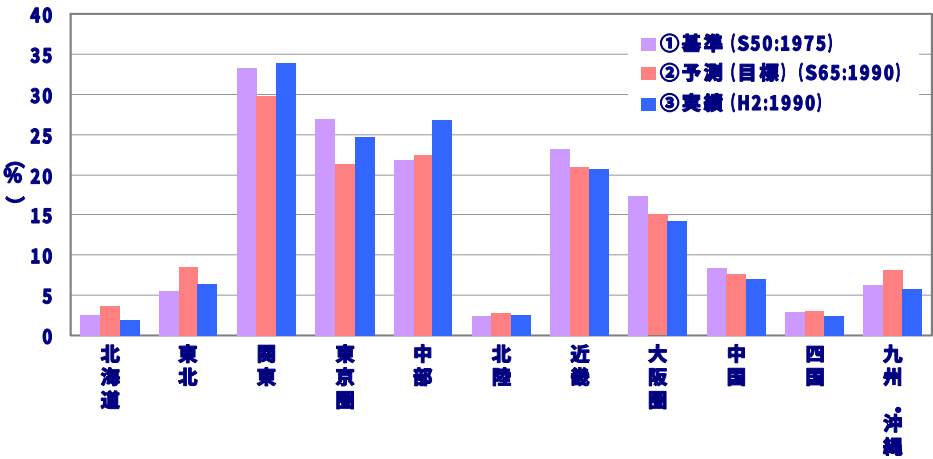
対全国シェア

S45 (1970)	予測 (目標)	3.0	6.0	29.0	19.0	3.0	20.0	9.0	3.0	8.0
S45 (1970)	実績	2.2	4.6	36.5	16.6	2.4	22.7	7.4	2.6	5.0

第2次全国総合開発計画（昭和44年）

工業出荷額については目標を示していない

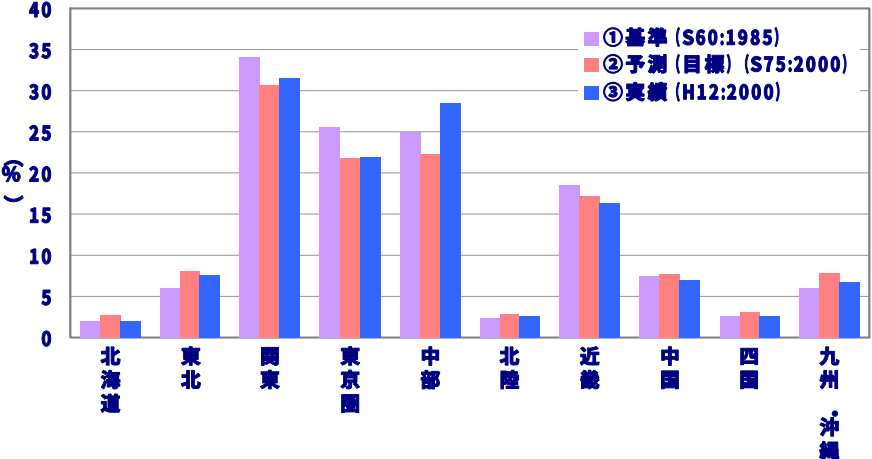
第3次全国総合開発計画（昭和52年）



対全国シェア

S65 (1990)	予測 (目標)	3.6	8.5	29.9	21.3	22.4	2.8	21.0	15.0	7.6	3.0	8.1
H2 (1990)	実績	1.8	6.4	33.9	24.8	26.8	2.5	20.6	14.3	7.0	2.4	5.8

第4次全国総合開発計画（昭和62年）



対全国シェア

S75 (2000)	予測 (目標)	2.7	8.1	30.8	21.7	22.3	2.9	17.3	7.7	3.1	7.9
H12 (2000)	実績	2.0	7.6	31.5	21.8	28.4	2.6	16.3	6.9	2.6	6.8

(出典) 国土交通省国土計画局作成 注) 各地域ブロックの区分は、各全総毎に異なり必ずしも一致しない。

圏域別の産業関連諸機能の従業者数等の割合

産業関連諸機能の分布を、三大都市圏と地方圏の従業者数等の割合でみると、国際、情報等の高次機能が東京圏に集中しており、情報機能はこのところ集中度合いを高めている。

(1) 金融（国内銀行貸出残高） (%)

	1955年	1965年	1975年	1985年	1995年	2005年
三大都市圏	72.2	77.9	76.9	77.0	74.5	70.2
(東京圏)	38.7	46.9	49.2	53.4	52.0	48.9
(関西圏)	24.8	23.4	21.3	18.2	17.0	15.4
(名古屋圏)	8.7	7.7	6.5	5.4	5.5	6.0
地方圏	27.8	22.1	23.1	23.0	25.5	29.8

(出典) 日本銀行「金融経済統計月報」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1. 各年9月末現在。
2. 1955年、65年は沖縄県を除く。

(2) 国際（外国法人数） (%)

	1965年	1975年	1985年	1995年	1999年	2004年
三大都市圏	99.0	96.2	96.0	96.0	96.9	93.4
(東京圏)	84.5	86.4	87.6	87.5	90.1	85.4
(関西圏)	13.7	9.3	7.7	7.5	5.9	5.7
(名古屋圏)	0.8	0.5	0.7	0.9	0.9	2.3
地方圏	1.0	3.8	4.0	4.0	3.1	6.6

(出典) 国税庁「国税庁統計年報」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1965年、75年は沖縄県を除く。

(3) 情報（情報サービス・調査、広告業従業者数） (%)

	1969年	1975年	1986年	1991年	1996年	1999年	2004年
三大都市圏	77.5	75.5	76.7	75.0	75.2	75.6	77.7
(東京圏)	52.5	53.5	57.5	55.2	55.1	56.0	59.3
(関西圏)	19.3	16.8	14.2	14.5	14.3	13.8	12.9
(名古屋圏)	5.7	5.2	4.9	5.3	5.8	5.9	5.4
地方圏	22.5	24.5	23.3	25.0	24.8	24.4	22.3

(出典) 総務省「事業所・企業統計調査」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1. 1969年は沖縄県を除く。
2. 1991年については、長崎県島原市、深江町は調査の対象から除かれている。
3. 1999年の調査対象は民営事業所のみ。
4. 2004年の調査項目は「情報サービス」、「広告従業者数」。

(4) 対事業所サービス（産業連関表「対事業所サービス」の範囲の産業(除情報)従業者数） (%)

	1966年	1975年	1986年	1991年	1996年	1999年	2004年
三大都市圏	57.9	56.0	57.6	59.2	59.1	58.9	58.1
(東京圏)	35.2	33.0	34.9	36.1	36.2	35.4	35.5
(関西圏)	15.2	15.7	15.5	15.5	15.2	14.9	14.0
(名古屋圏)	7.6	7.3	7.3	7.6	7.7	8.6	8.7
地方圏	42.1	44.0	42.4	40.8	40.9	41.1	41.9

(出典) 総務省「事業所・企業統計調査」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1. 1966年は沖縄県を除く。
2. 1991年については、長崎県島原市、深江町は調査の対象から除かれている。
3. 1999年の調査対象は民営事業所のみ。

(5) 業務管理（資本金10億円以上の本社数） (%)

	1955年	1965年	1975年	1985年	1995年	1999年	2004年
三大都市圏	89.9	89.3	83.9	83.1	81.6	79.1	79.2
(東京圏)	63.3	61.1	58.4	59.4	58.5	56.0	58.0
(関西圏)	23.7	22.5	20.1	18.3	17.2	16.7	14.9
(名古屋圏)	3.0	5.7	5.4	5.5	5.9	6.4	6.3
地方圏	10.1	10.7	16.1	16.9	18.4	20.9	20.8

(出典) 国税庁「国税庁統計年報」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1955年、65年、75年は沖縄県を除く。

(6) 研究開発（学術研究機関従業者数） (%)

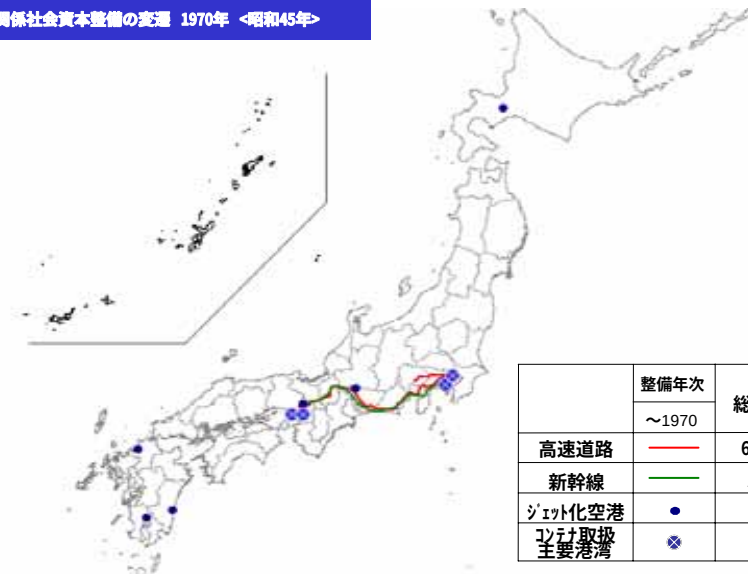
	1966年	1975年	1986年	1991年	1996年	1999年	2004年
三大都市圏	64.7	66.9	65.0	61.7	63.6	71.2	69.1
(東京圏)	45.8	49.2	46.5	41.6	45.7	53.5	53.3
(関西圏)	14.0	13.5	13.8	15.2	12.6	13.3	11.5
(名古屋圏)	4.9	4.2	4.8	4.9	5.2	4.4	4.3
地方圏	35.3	33.1	35.0	38.3	36.4	28.8	30.9

(出典) 総務省「事業所・企業統計調査」をもとに国土交通省国土計画局作成。

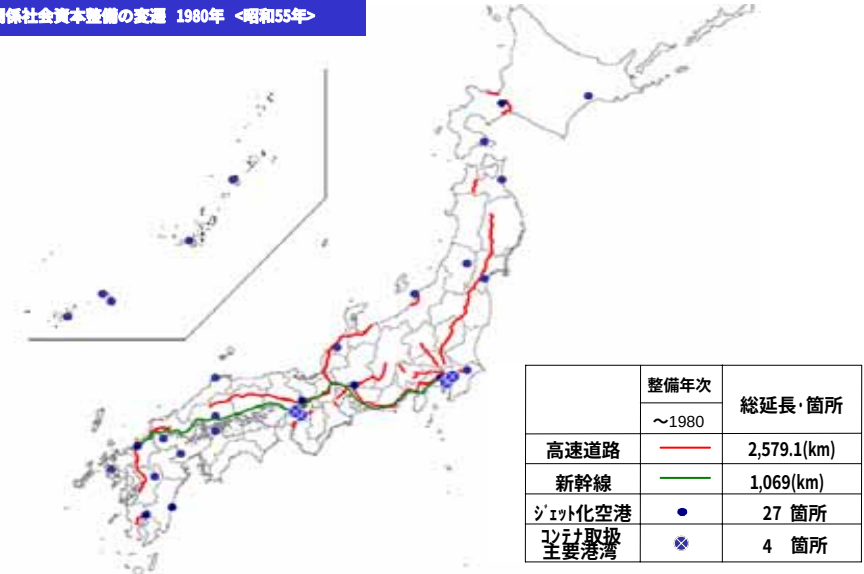
- (注) 1. 1966年は沖縄県を除く。
2. 1991年については、長崎県島原市、深江町は調査の対象から除かれている。
3. 1999年の調査対象は民営事業所のみ。
4. 2004年の調査項目は「学術・開発研究機関従業者数」。

交通関係社会資本整備状況の変遷

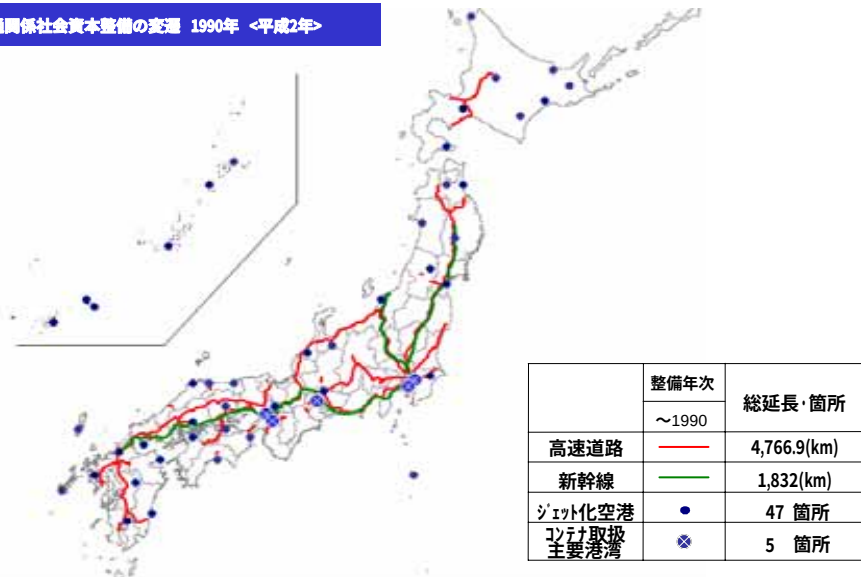
交通関係社会資本整備の変遷 1970年 <昭和45年>



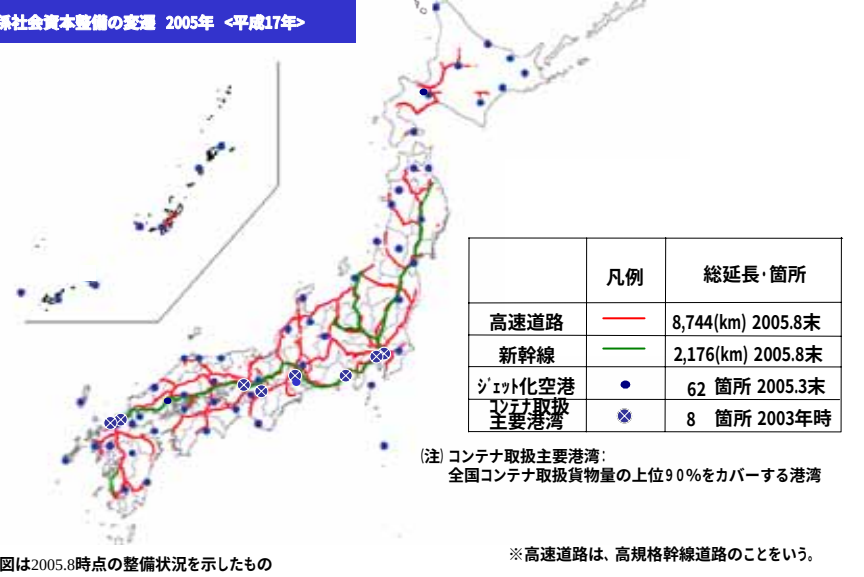
交通関係社会資本整備の変遷 1980年 <昭和55年>



交通関係社会資本整備の変遷 1990年 <平成2年>



交通関係社会資本整備の変遷 2005年 <平成17年>



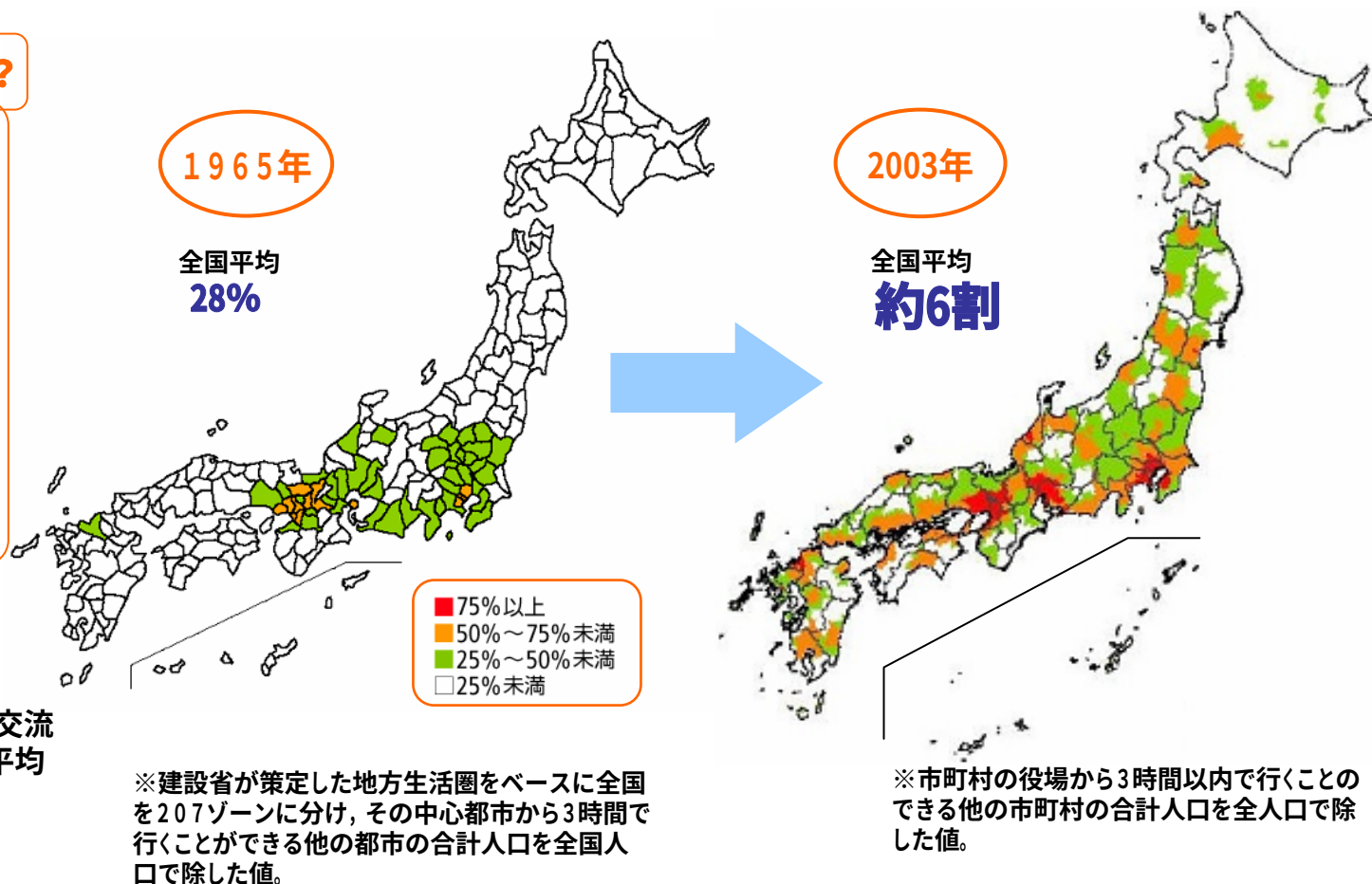
全国一日交通圏の推移

1日交流可能人口比率とは？

当該地域から日帰り
(概ね片道3時間)で面
会可能な人口が全国人
口のどれくらいの割合に
なるかを示したもの。

例えば、1日交流可能
人口比率が50%であれ
ば、全国人口の半分に
日帰りで面会可能という
意味になる。

※全国平均の値は、各圏域の1日交流
可能人口比率を、人口により加重平均
したものである。

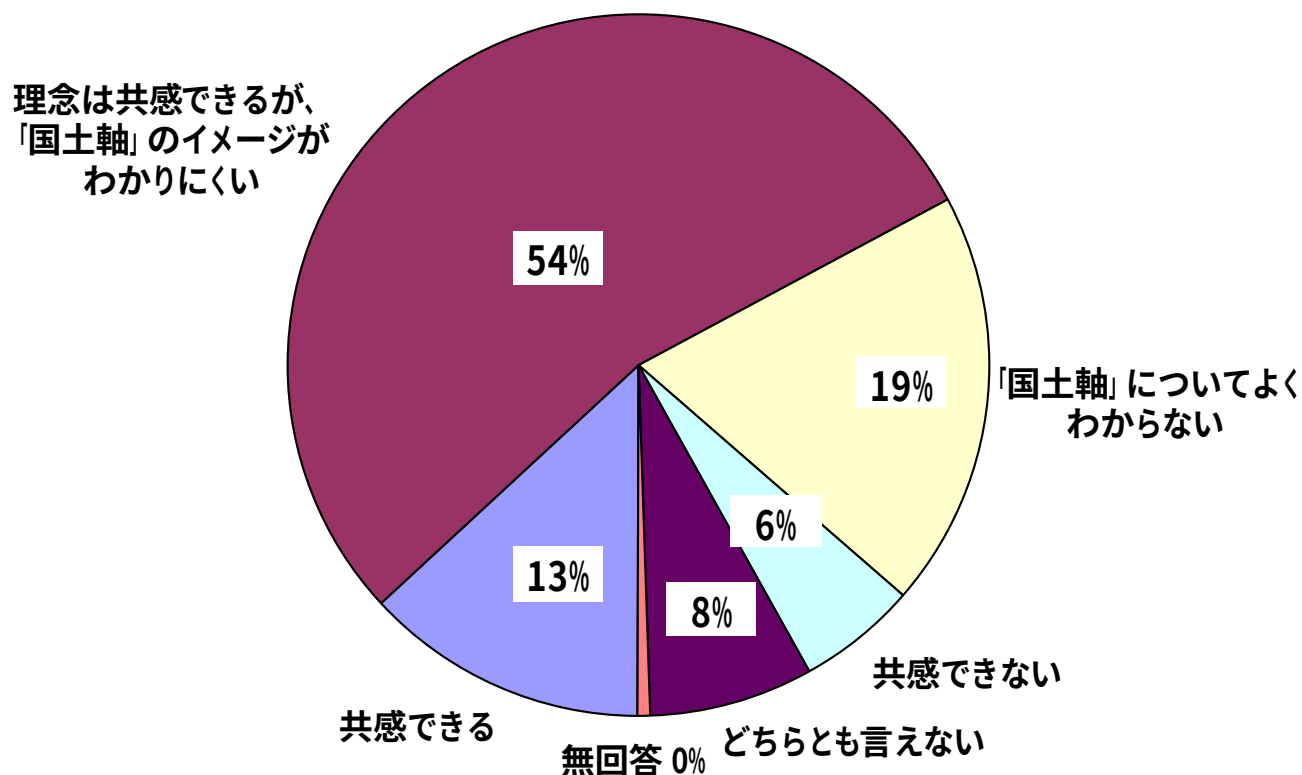


1965年はTRANET (総合交通体系データベースシステム) により作成。
2003年はNAVINET (総合交通体系分析システム) により作成。

「多軸型国土構造」に対する一般的な認知度

一般的な国民の立場から見ると、「多軸型国土構造」の考え方は、理念は共感できるもののイメージがわかりにくい、又はよくわからないという意見が大半を占めている。

第5次全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」で提唱された
「多軸型国土構造」の考え方に共感できるか



(出典) 国土交通行政インターネットモニター調査 (平成17年12月～18年1月実施) 結果をもとに国土交通省国土計画局作成
注) 本調査項目の有効回答は、全国で677名である。

主な地域連携軸構想

国土軸と地域連携軸のイメージ図



主な「地域連携軸構想」※の対象地域の規模(人口、面積)

	「地域連携軸構想」の名	人口(千人) (2000年)	面積(km ²)
1	青函インターブロック交流圏構想	1,992	16,172
2	環十和田プラネット広域交流圏構想	2,326	14,674
3	岩手・秋田地域連携軸	657	5,385
4	宮城・山形地域連携軸構想	2,935	11,428
5	南とうほくSUNプラン	3,386	11,233
6	21世紀FIT構想	2,260	9,451
7	福島・新潟地域連携軸構想	2,051	8,947
8	北関東・新潟地域連携軸構想	3,837	6,151
9	関東大環状連携軸構想	13,886	44,695
10	中部横断自動車道沿線連携軸構想	2,350	7,181
11	中部縦貫地域連携軸構想	7,221	37,022
12	三遠南信軸	2,050	5,729
13	東海環状軸	7,532	10,281
14	日本中央横断軸構想	4,555	9,602
15	紀伊半島広域交流圏	4,370	14,189
16	京滋奈三・広域交流圏	4,720	5,325
17	福井・滋賀・三重地域連携軸構想	4,029	13,979
18	T・TAT地域連携軸構想	3,985	11,233
19	瀬戸内海グランドデザイン	9,698	33,391
20	西瀬戸経済圏構想	14,121	46,403
21	西日本中央連携軸構想	5,987	30,448
22	中四国地域連携軸構想	5,947	27,961
23	日本海国土軸構想	2,903	16,324
24	東九州軸構想	4,349	13,956
25	九州中央軸構想	9,538	23,995
26	九州北部地域連携軸構想	7,409	11,497
27	有明海・八代海沿岸地域開発構想	11,054	28,086
28	九州西岸軸構想	507	2,083
29	中九州連携軸構想	3,080	13,740
30	南九州広域交流圏構想	4,816	24,322
31	南の海洋連携軸構想	3,104	11,458
	平均値	5,053	16,979

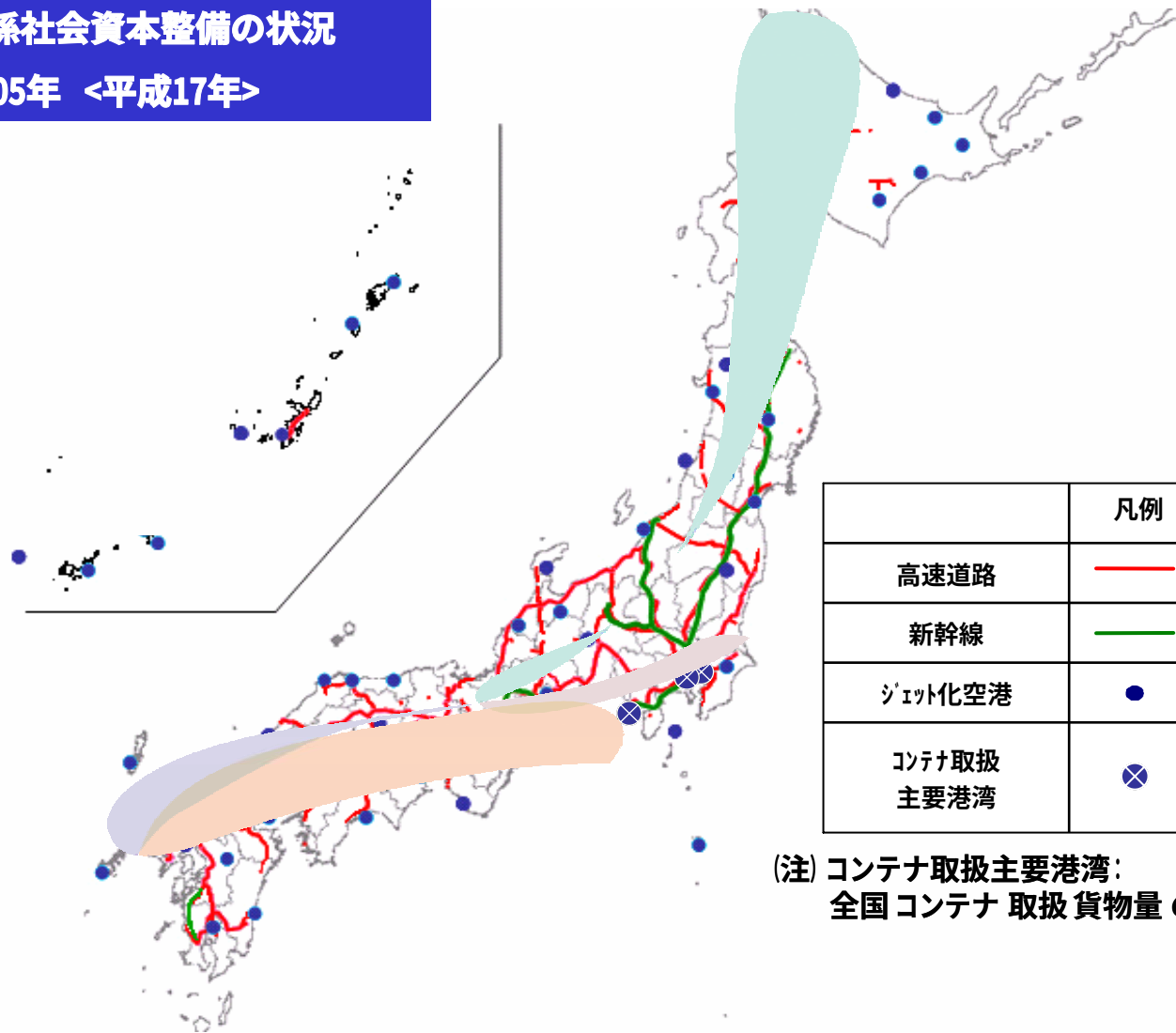
(注) 上記は、国土軸及び地域連携軸構想のイメージ図であり、その範囲を厳密に示しているものではない。出典：「平成12年国勢調査」(総務省)を基に国土交通省国土計画局作成。

※ここであげた「地域連携軸構想」は、『「21世紀の国土のグランドデザイン」戦略推進指針』(平成11年6月)において主なものとして取り上げられたもの。

国土軸方向の交通関係社会資本整備の進捗状況

交通関係社会資本整備の状況

2005年 <平成17年>



北東国土軸
日本海国土軸
西日本国土軸
太平洋新国土軸

	凡例	総延長・箇所
高速道路	—	8,744 (km) 2005.8末
新幹線	—	2,176 (km) 2005.8末
ジェット化空港	●	62 箇所 2005.3末
コンテナ取扱 主要港湾	⊗	8 箇所 2003年時

(注) コンテナ取扱主要港湾：
全国コンテナ取扱貨物量の上位90%をカバーする港湾

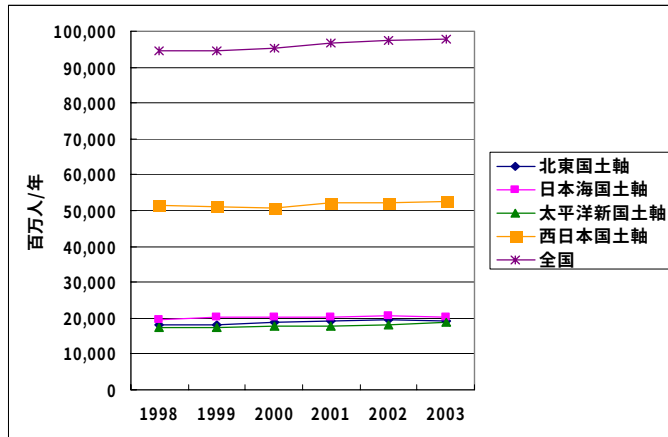
(注) 地図は 2005.8時点の整備状況を示したもの

※ 高速道路は、高規格幹線道路のことをいう。

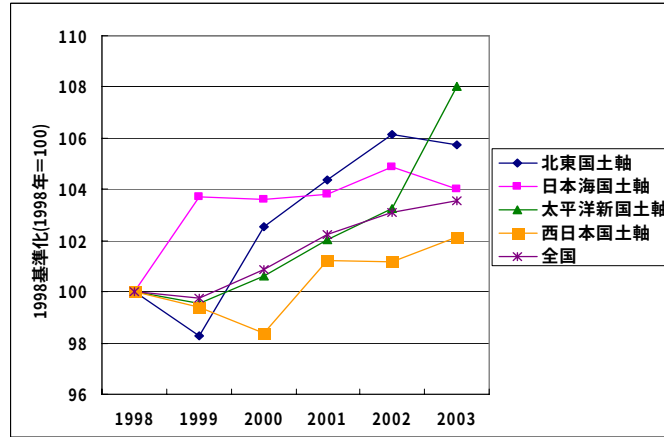
各国土軸方向の人流・物流の変化

◎人流

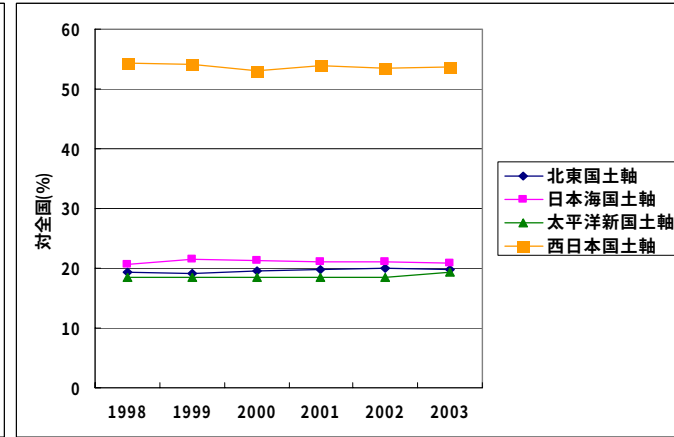
実数



伸び率



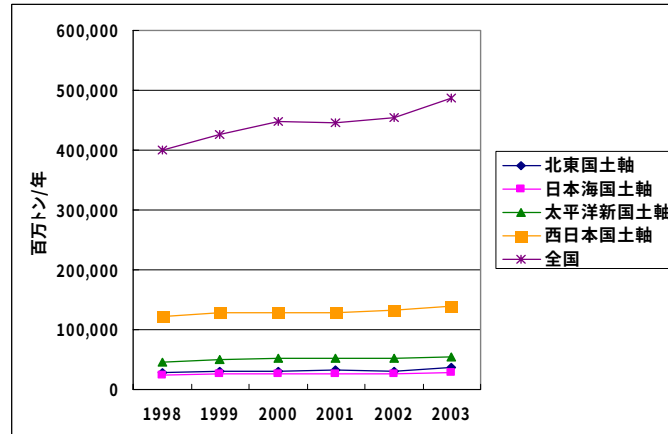
対全国比



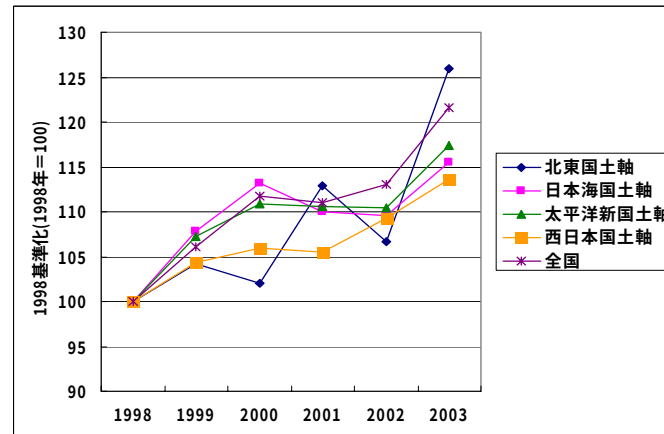
(出典) 国土交通省「旅客地域流動調査」をもとに国土交通省国土計画局作成

◎物流

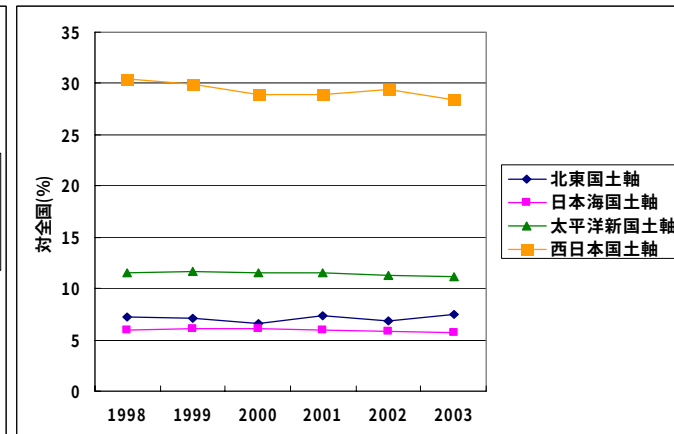
実数



伸び率



対全国比



(出典) 国土交通省「貨物地域流動調査」をもとに国土交通省国土計画局作成

注) 各国土軸方向の人流・物流の変化の分析にあたっては、都道府県別の「旅客地域流動調査」「貨物地域流動調査」を使用するため、「4つの国土軸」それぞれについて、便宜上以下のような都道府県の割り付けを行って計算しているが、本来、「4つの国土軸」は特定の都道府県を想定したものではない。

北東国土軸方向：北海道、青森県、岩手県、宮城県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、山梨県、長野県、岐阜県

日本海国土軸方向：北海道、青森県、秋田県、山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県、京都府、兵庫県、鳥取県、島根県、山口県、福岡県、佐賀県、長崎県

太平洋新国土軸方向：静岡県、愛知県、三重県、奈良県、和歌山県、愛媛県、香川県、徳島県、高知県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

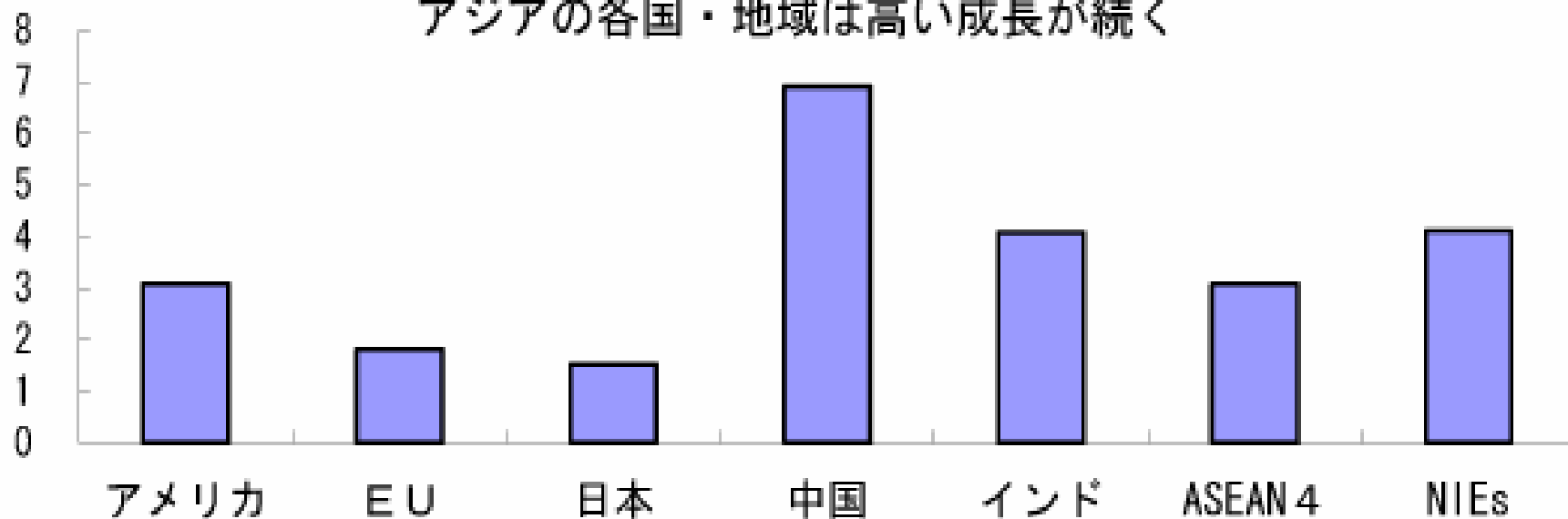
西日本国土軸方向：千葉県、東京都、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、岡山県、広島県、山口県、香川県、愛媛県、福岡県、佐賀県

世界経済の長期見通し

内閣府「世界経済の潮流」によれば、世界経済全体の成長率*1は、2030年までの平均で約3%/年と予測されており、特にアジアでは2030年までの平均で中国6.9%、インド4.1%、NIES*2 4.1%、ASEAN*3 3.1%と、先進国に比べて高い成長率が予測されている。

(平均年率、%)

アジアの各国・地域は高い成長が続く



(出典) 内閣府「世界経済の潮流」(2004年秋)

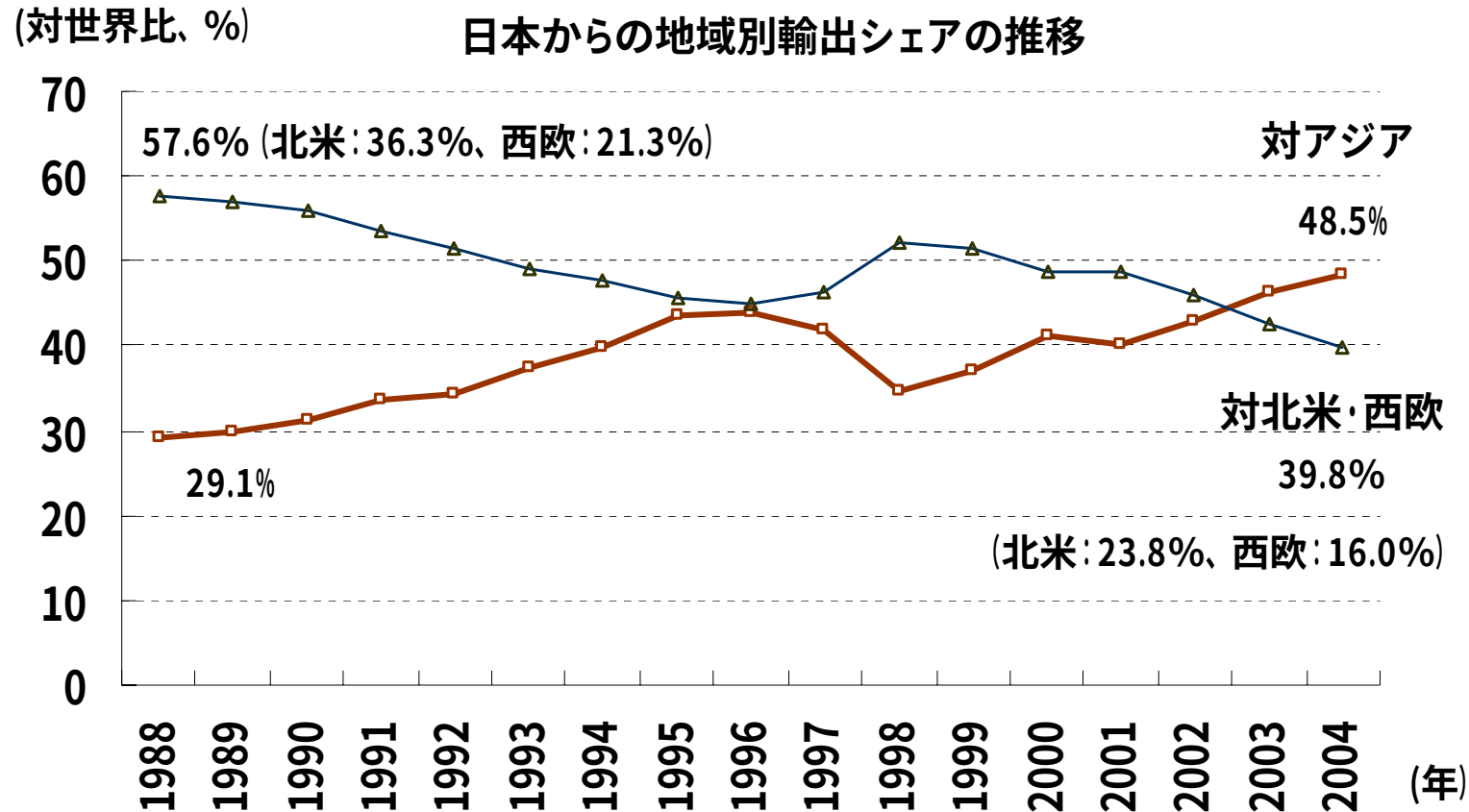
*1 推計した国の合計として示された値

*2 シンガポール、韓国、香港、台湾

*3 フィリピン、マレーシア、タイ、インドネシア

日本からの地域別輸出シェアの推移

2003年以降では、アジア向けが北米・西欧向けを上回っており、日本とアジアとの貿易依存関係が高まっている。



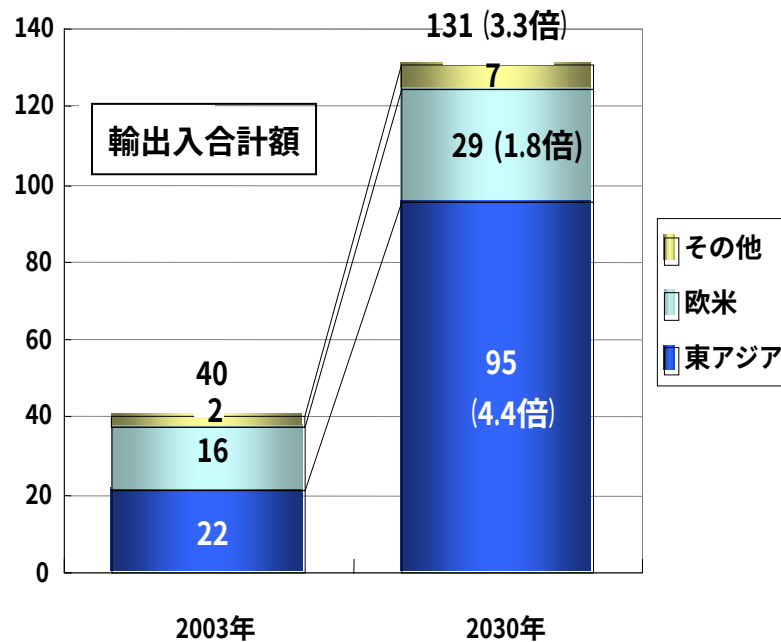
(出典) 財務省貿易統計をもとに国土交通省国土計画局作成

国際海上コンテナ貿易額の将来予測

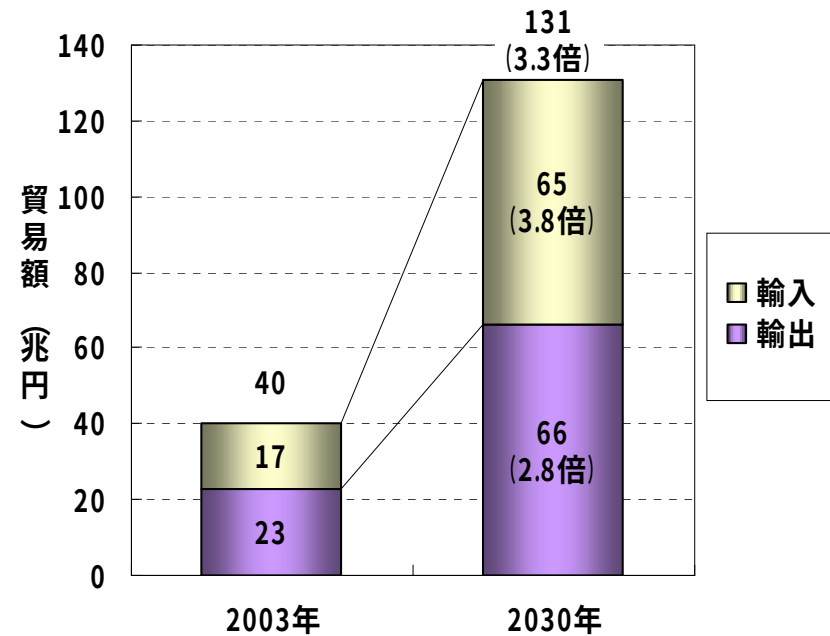
2030年時点における我が国の国際海上コンテナ貿易額の試算によると、2003年と比較して輸出入合計で3.3倍、特に対東アジアは4.4倍に達すると予測されている。

<わが国の国際海上コンテナ貿易額の試算結果>

(方面別)



(輸出入別)

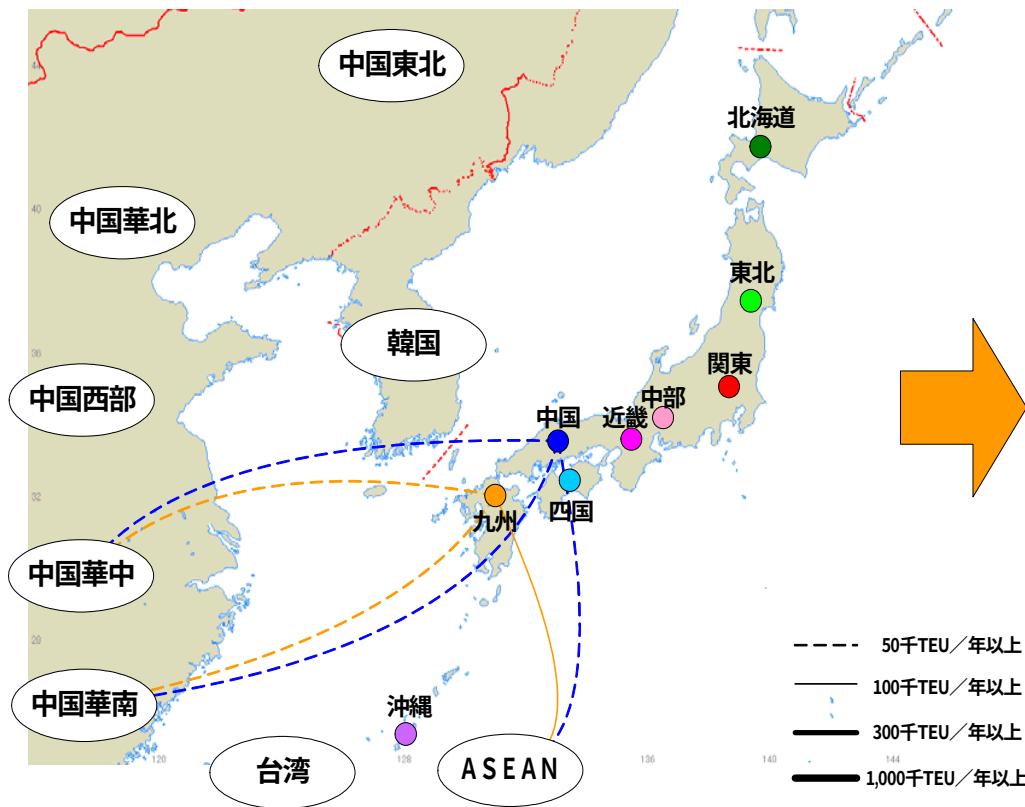


注) 欧米にはアフリカ及び南米を含む。

(出典) 国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告』(平成17年5月)

地域ブロックと東アジアの外貿コンテナ貨物量 (現状と将来・輸出入計)

2003年 [地域ブロックー東アジア方面]



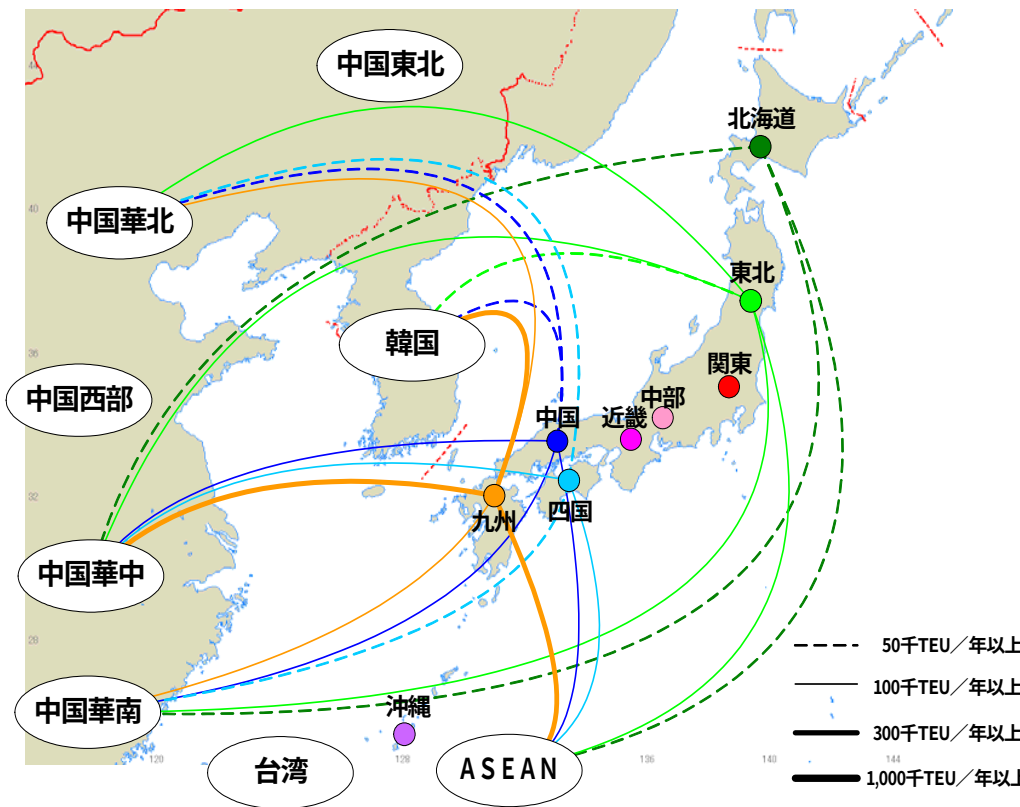
注1) 関東、中部、近畿ブロック以外を対象としている。

注2) コンテナ貨物量については、各地域ブロックにおける発生・集中量を表している。

注3) 地域ブロックは以下の通り設定している。

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

2030年 (試算値) [地域ブロックー東アジア方面]



(出典) 国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告』(平成17年5月)

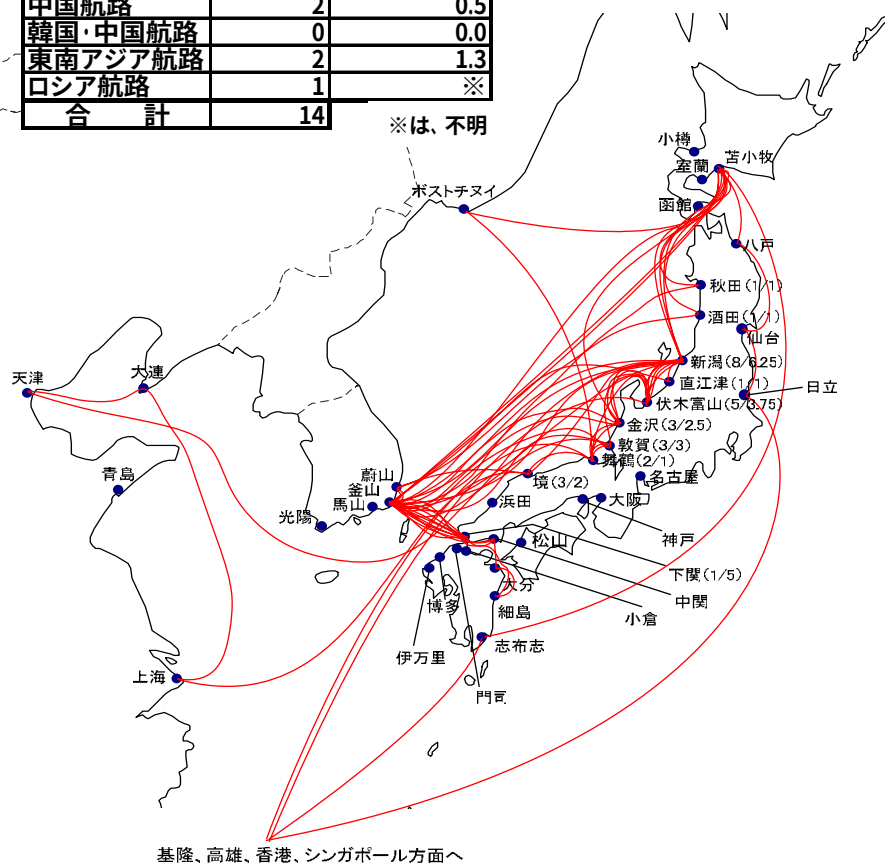
日本海側港湾の外貿定期コンテナ航路

日本海側の港湾を寄港する航路数は、1995年からの10年間で約2倍に増加している。

1995年

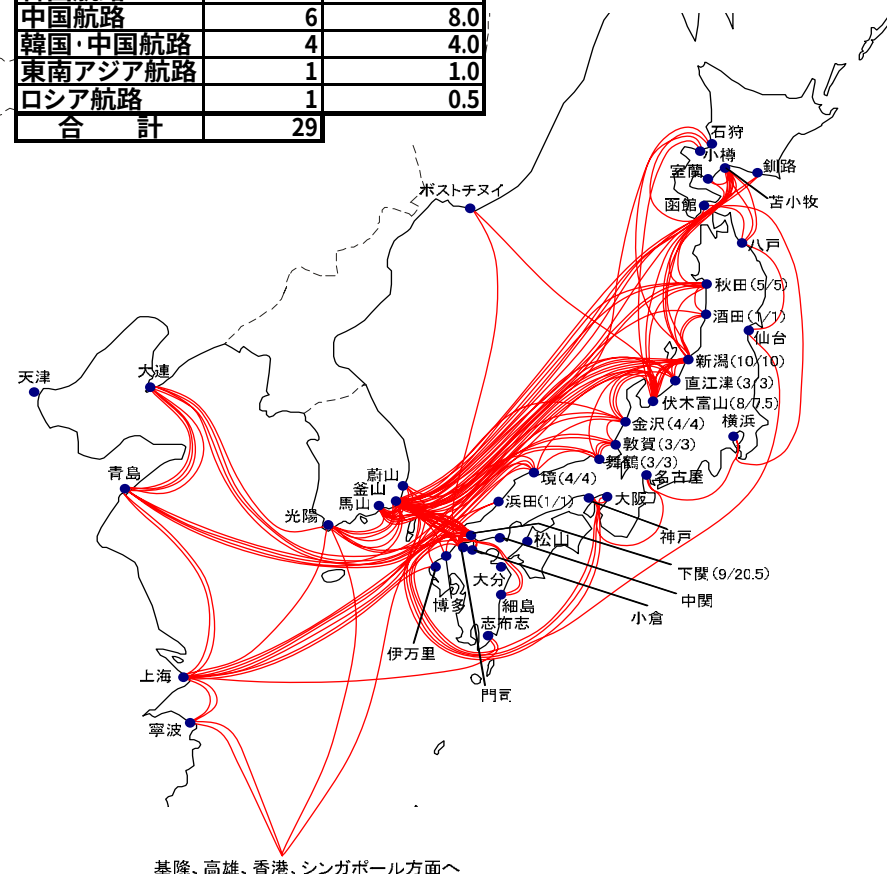
	航路	頻度(便/週)
韓国航路	9	13.0
中国航路	2	0.5
韓国・中国航路	0	0.0
東南アジア航路	2	1.3
ロシア航路	1	※
合 計	14	

※は、不明



2005年

	航路	頻度(便/週)
韓国航路	17	26.5
中国航路	6	8.0
韓国・中国航路	4	4.0
東南アジア航路	1	1.0
ロシア航路	1	0.5
合 計	29	



注) 港湾名(航路数/週あたり寄港数)

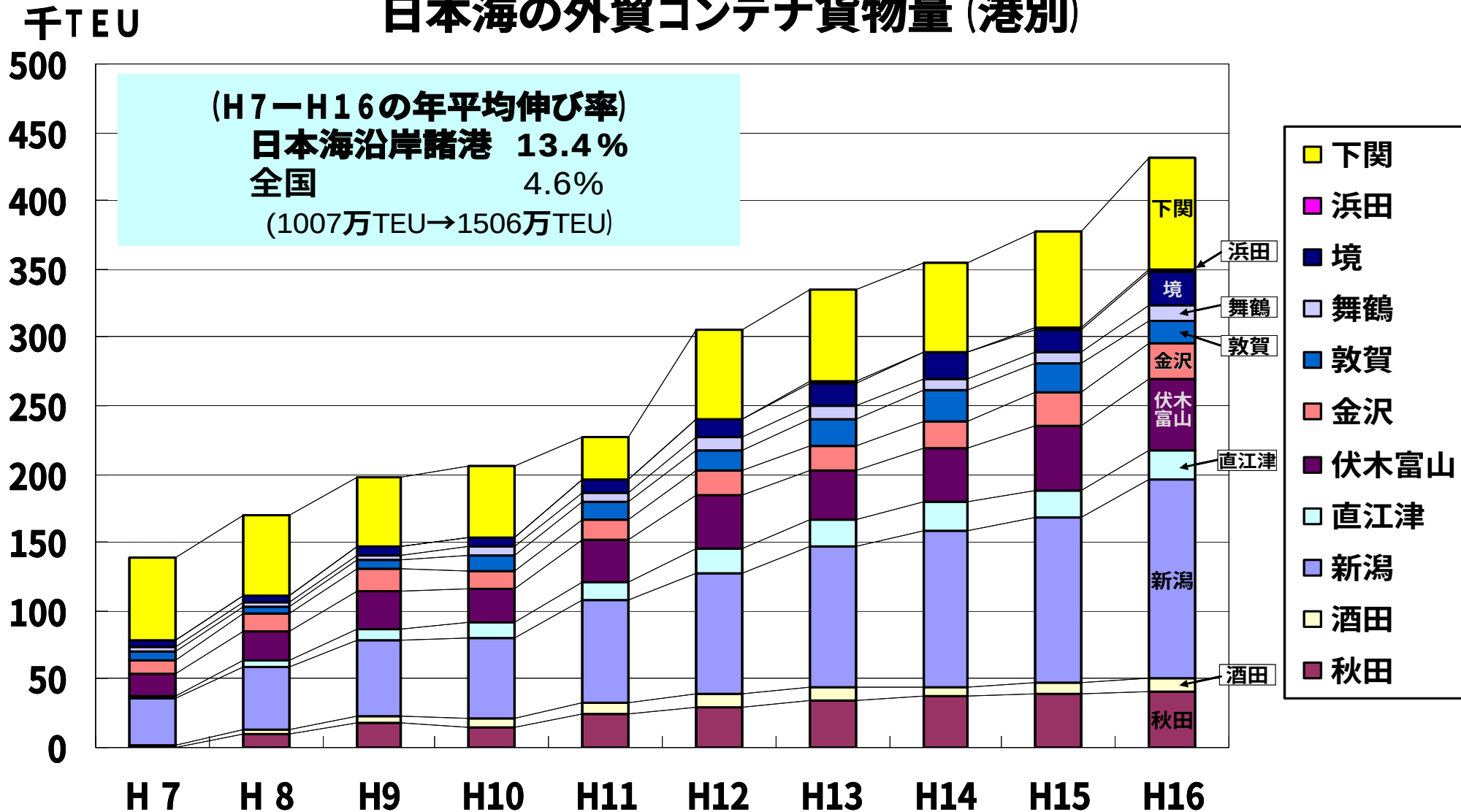
(出典):「1996年版 国際輸送ハンドブック」をもとに国土交通省国土計画局作成

注) 港湾名(航路数/週あたり寄港数)

(出典):「2006年版 国際輸送ハンドブック」をもとに国土交通省国土計画局作成

日本海沿岸諸港の外貿コンテナ貨物量

日本海の外貿コンテナ貨物量 (港別)

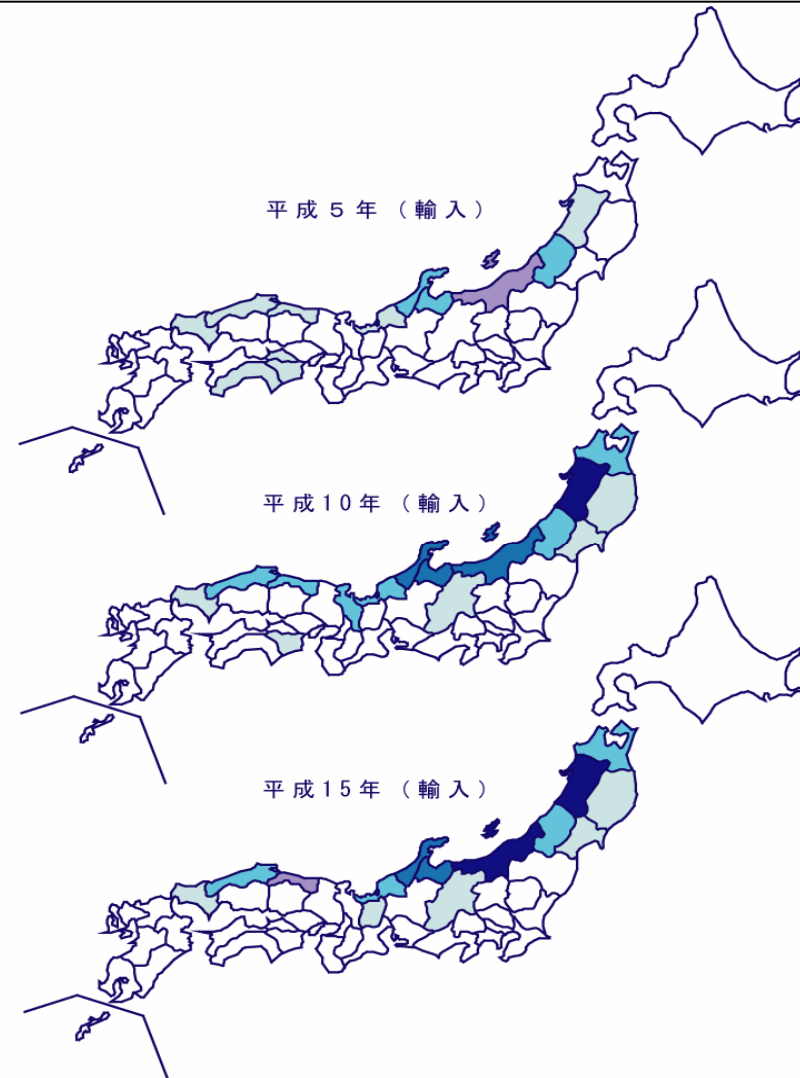
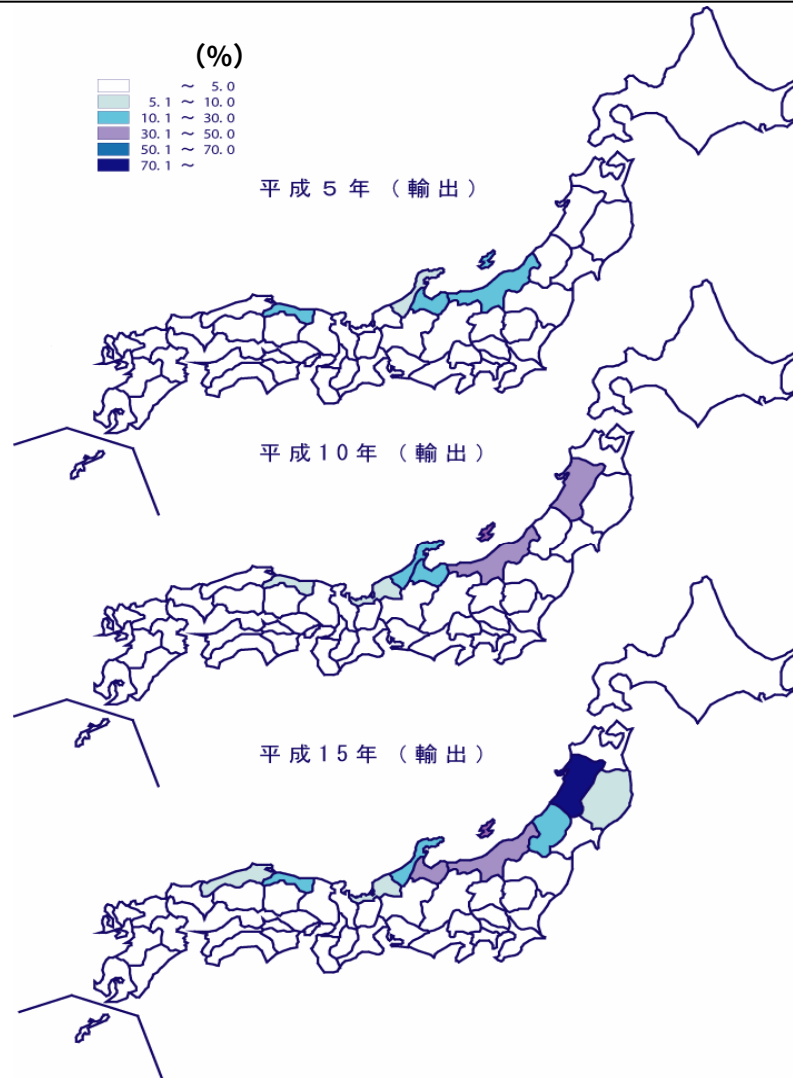


(出典) 国土交通省港湾局資料

※平成16年は速報値

日本海側地域における物流の変化

各都道府県の外貿コンテナ貨物量の合計に対する日本海側の港湾を利用した外貿コンテナ貨物量の合計の割合を見た場合、年を追う毎に日本海側の港湾の取扱い割合は増加している。



※日本海側の港湾は、以下の港湾を対象とする。

平成5年度：新潟、伏木富山、金沢、敦賀、舞鶴、境、下関

平成10年度：秋田、酒田、新潟、直江津、伏木富山、金沢、敦賀、舞鶴、境、下関

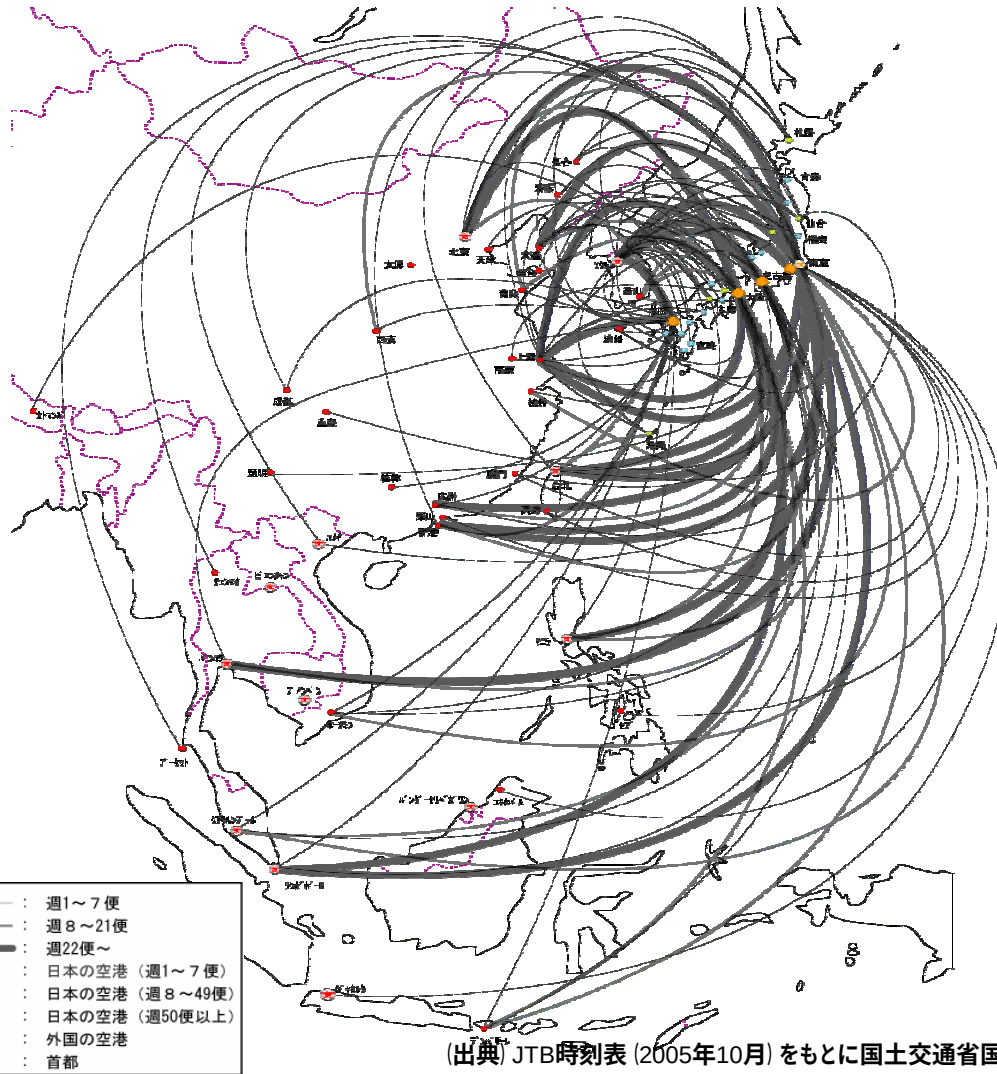
平成15年度：秋田、酒田、新潟、直江津、伏木富山、金沢、敦賀、舞鶴、境、浜田、下関

（出典）国土交通省港湾局「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに国土交通省国土計画局作成27

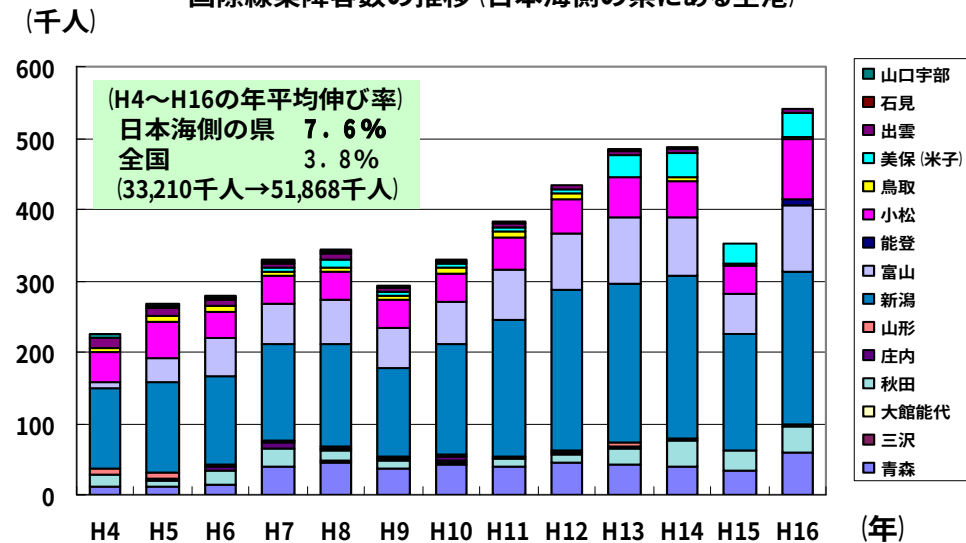
日本と東アジアを結ぶ航空路線の状況

日本から対東アジアの定期航空路線は、東京圏、中部圏、関西圏、北部九州が中心となっている。また、近年、日本海側の空港における国際線乗降客数の年平均伸び率が高まってきている。

<日本とアジア間における航空路線の状況 (2005年10月現在) >



国際線乗降客数の推移 (日本海側の県にある空港)



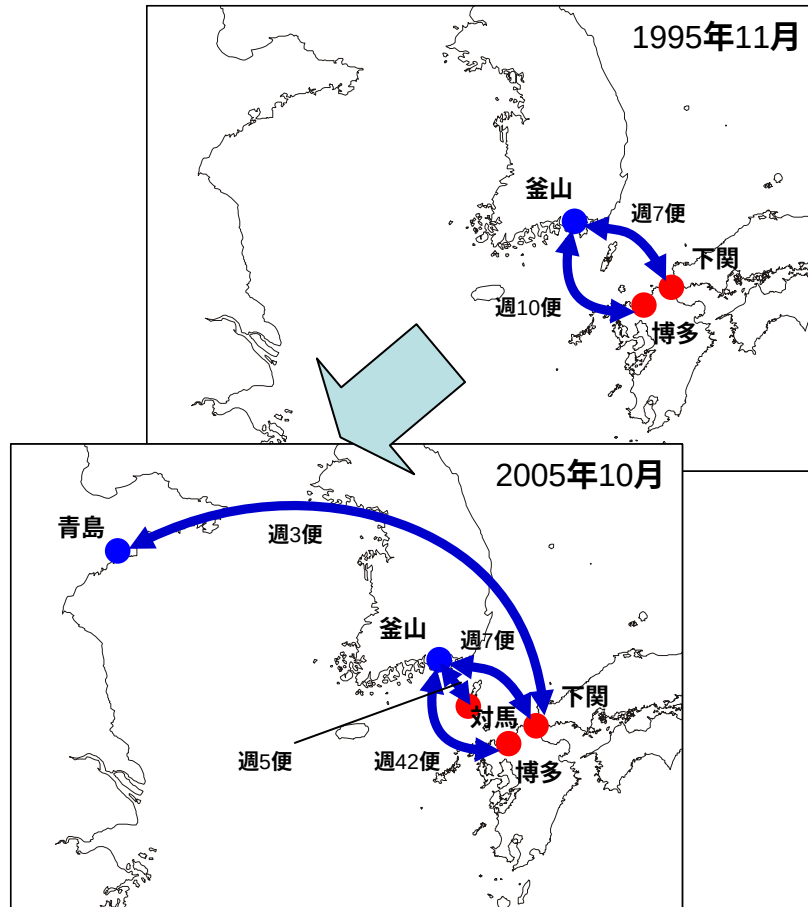
(出典) : 国土交通省航空局「空港管理状況調書」をもとに国土計画局作成

(出典) JTB時刻表 (2005年10月) をもとに国土交通省国土計画局作成

北部九州における外国航路の状況

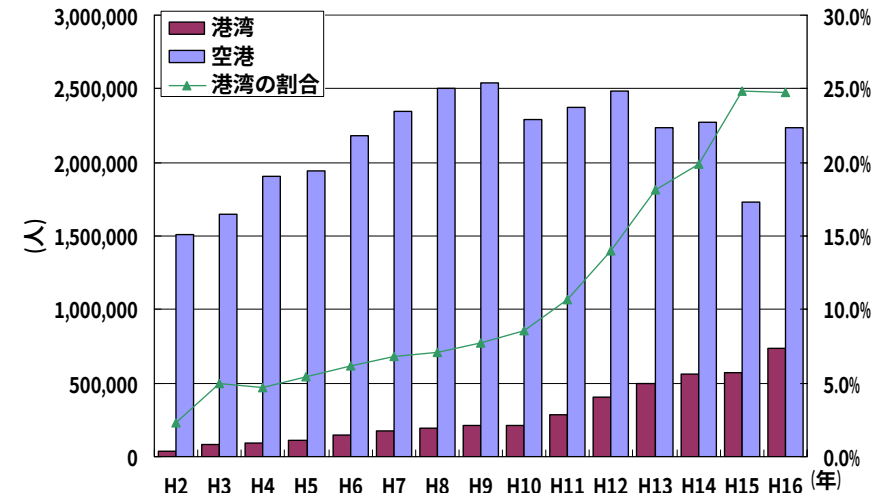
近年、北部九州における対東アジアの外航旅客定期航路及び便数は増加しており、港湾を通した出入国者数も増加している。特に、博多港からの韓国航路の船舶乗降人員が急増している。

＜北部九州及び下関における外航旅客定期航路の変化＞



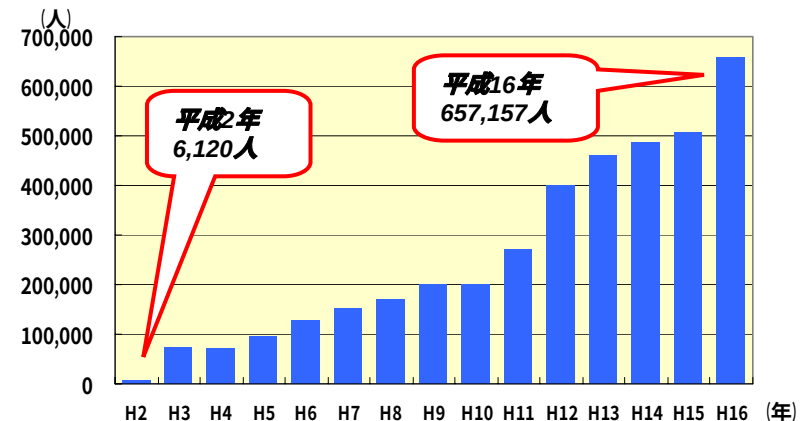
(出典) JTB時刻表 (1995年11月) 及び国土交通省海事局資料をもとに国土計画局作成

＜福岡県、佐賀県、長崎県における出入国者数の推移＞



(出典) 法務省「出入国管理統計年報」をもとに国土交通省国土計画局作成

＜博多港の韓国航路船舶乗降人員の推移＞



(出典) 福岡市港湾局資料をもとに国土交通省国土計画局作成

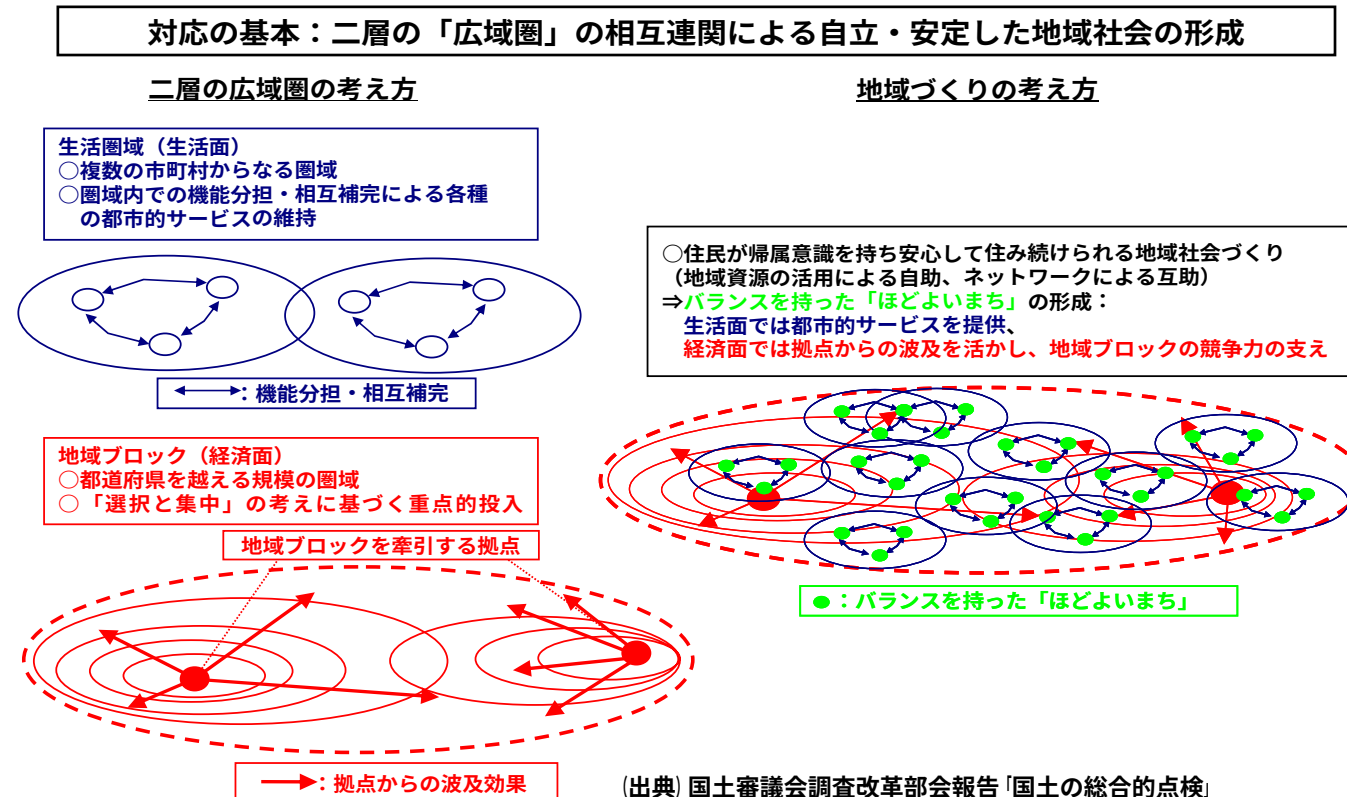
「二層の広域圏」の考え方

国土審議会調査改革部会報告「国土の総合的点検」(平成16年)

「自立圏連帯型国土の形成」

- 都道府県を越える規模からなる地域ブロックの形成を全国的に展開し、地域ブロックが自立的に、相互に交流・連携し世界と競争しながらも国土としての一体感を有する国土
- 都市的サービスの確保や地域社会の維持のため、人口規模で30万人前後、時間距離で1時間前後のまとまりを目安として複数の市町村による広域的な連携と役割分担を進める

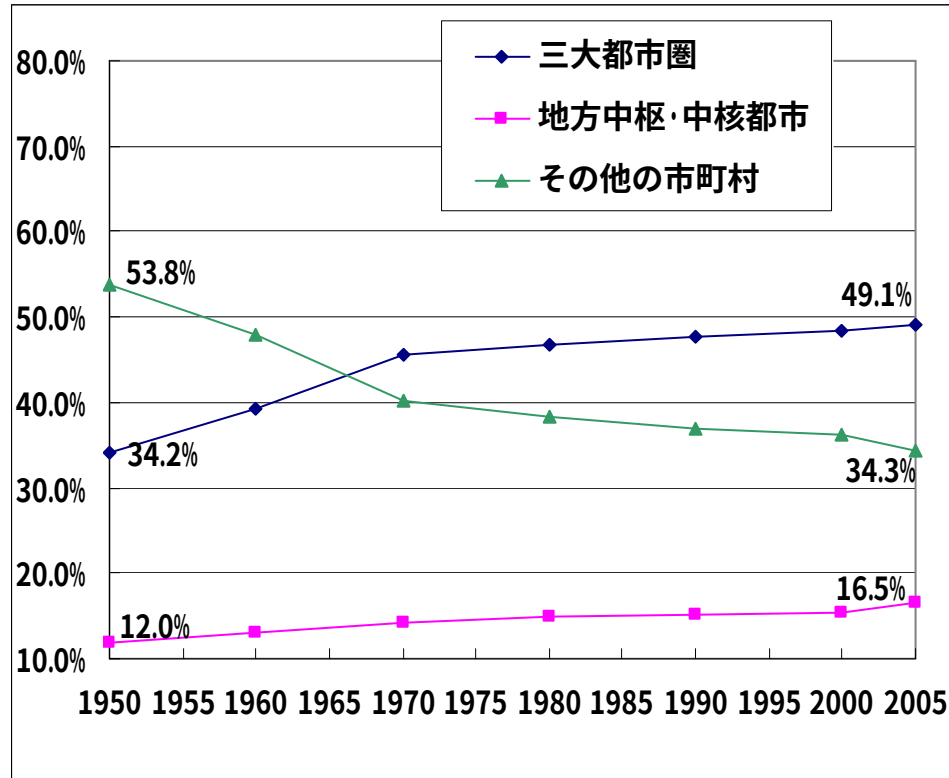
図 二層の「広域圏」の考え方



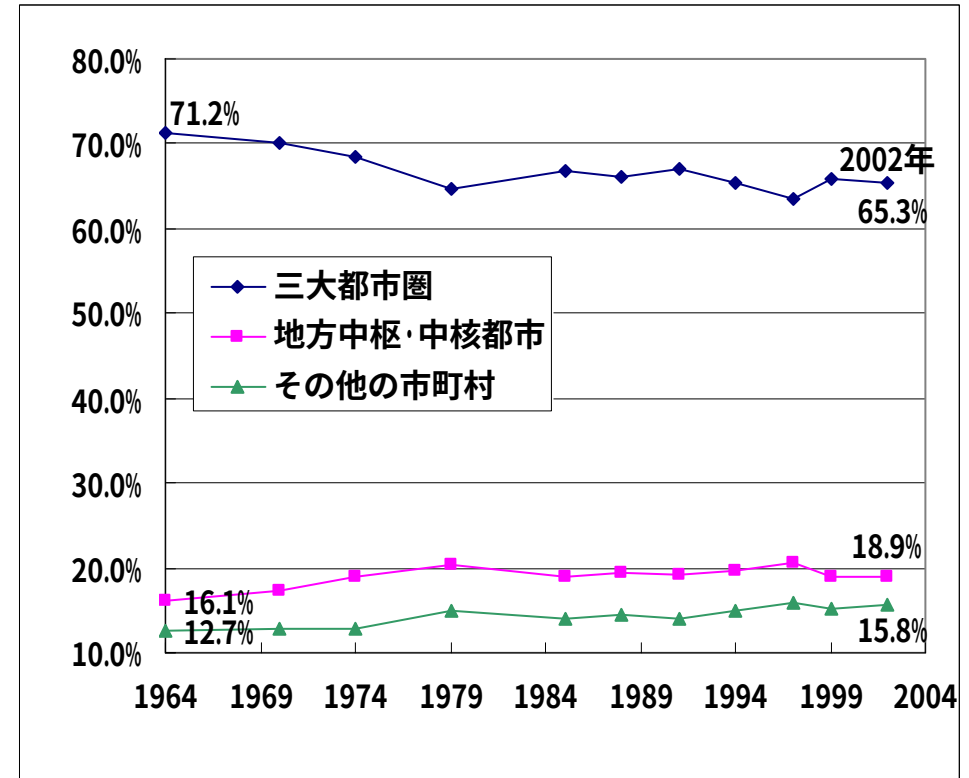
地方中枢・中核都市の成長

地方中枢・中核都市においては、地方圏の他の市町村と比べて、人口や商業機能などの一定の集積が見られるようになって
いる。

〔人口 (対全国比)〕



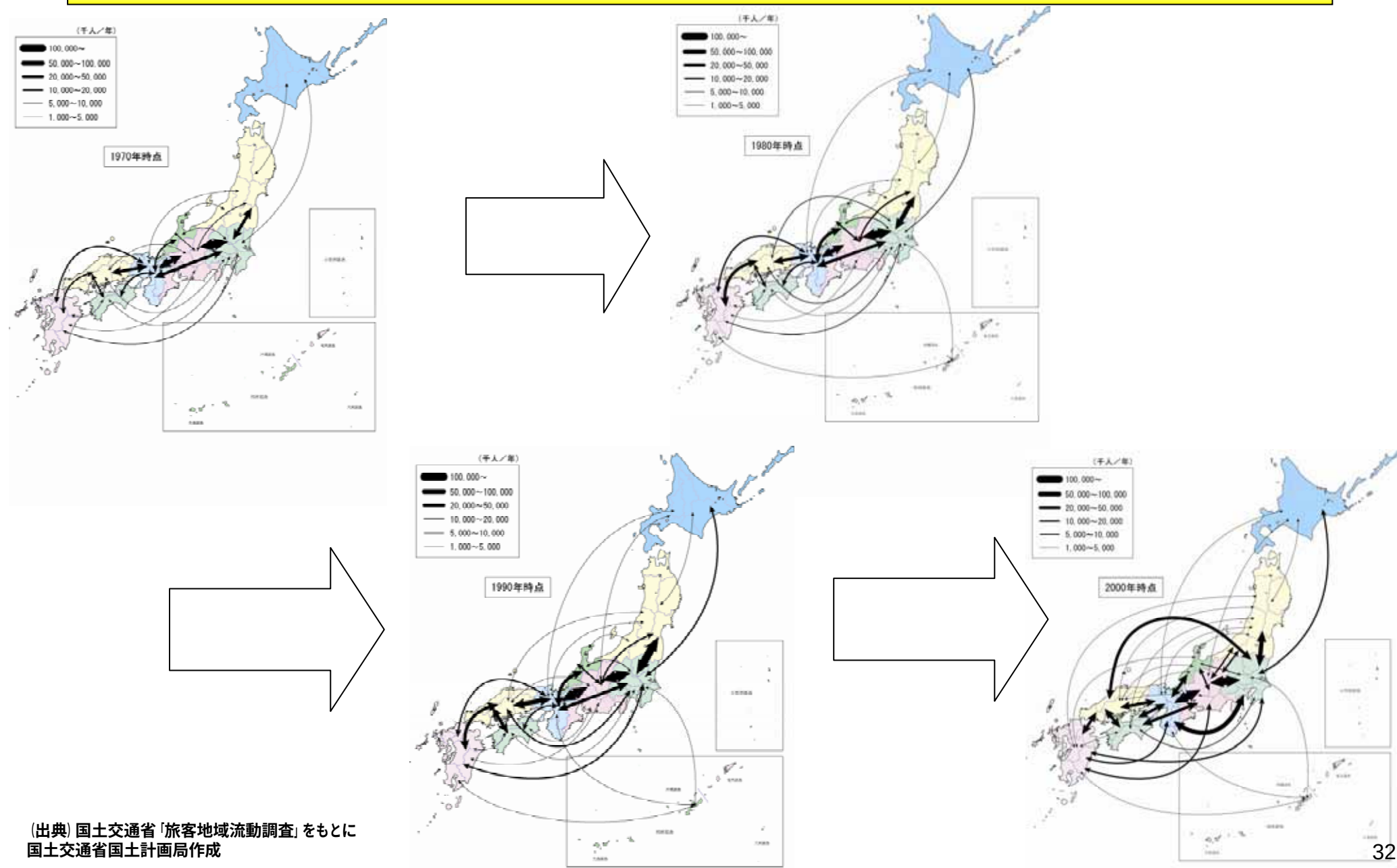
〔年間商品販売額 (対全国比)〕



(出典) 総務省「国勢調査」、経済産業省「商業統計」をもとに国土交通省国土計画局作成

注1) 三大都市圏: 東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)、関西圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)、名古屋圏(岐阜県、愛知県、三重県)
地方中枢・中核都市: 2000年国勢調査時点において「県庁所在地又は人口30万人以上」かつ「昼夜間人口比1以上」の都市(三大都市圏を除く)
その他の市町村: 三大都市圏以外の地方圏で地方中枢・中核都市以外の市町村
注2) 市町村合併は考慮していない

地域ブロック相互間の人流の推移



(出典) 国土交通省「旅客地域流動調査」をもとに
国土交通省国土計画局作成

国際交流に関する施設の地域ブロック内の立地状況

	ゲート機能					交流機能		その他			
	国際空港		コンテナ港湾 定期便就航港※3			国際 会議場	国際メッセ 開催施設	領事館		インター ナショナル スクール	海外 アーティスト 公演会場
	※1	※2		欧米	中国・ アジア			アメリカ	イギリス		
北海道	2	0	3	0	0	2	3	○		1	2
東北	5	0	6	0	1	1	2			1	1
関東	1	1	8	3	4	2	4	○	○	7	16
中部	1	1	4	1	3	4	4	○		1	6
北陸	2	0	3	0	1	0	0			0	1
近畿	1	1	6	2	3	3	4	○	○	3	8
中国	3	0	11	0	5	2	1			0	3
四国	2	0	6	0	1	0	0			0	2
九州・沖縄	7	0	11	1	5	8	4	○		2	5

北海道：北海道
 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 国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
 九 州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
 東 北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
 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
 四 国：徳島県、香川県、愛媛県、高知県
 沖 縄：沖縄県

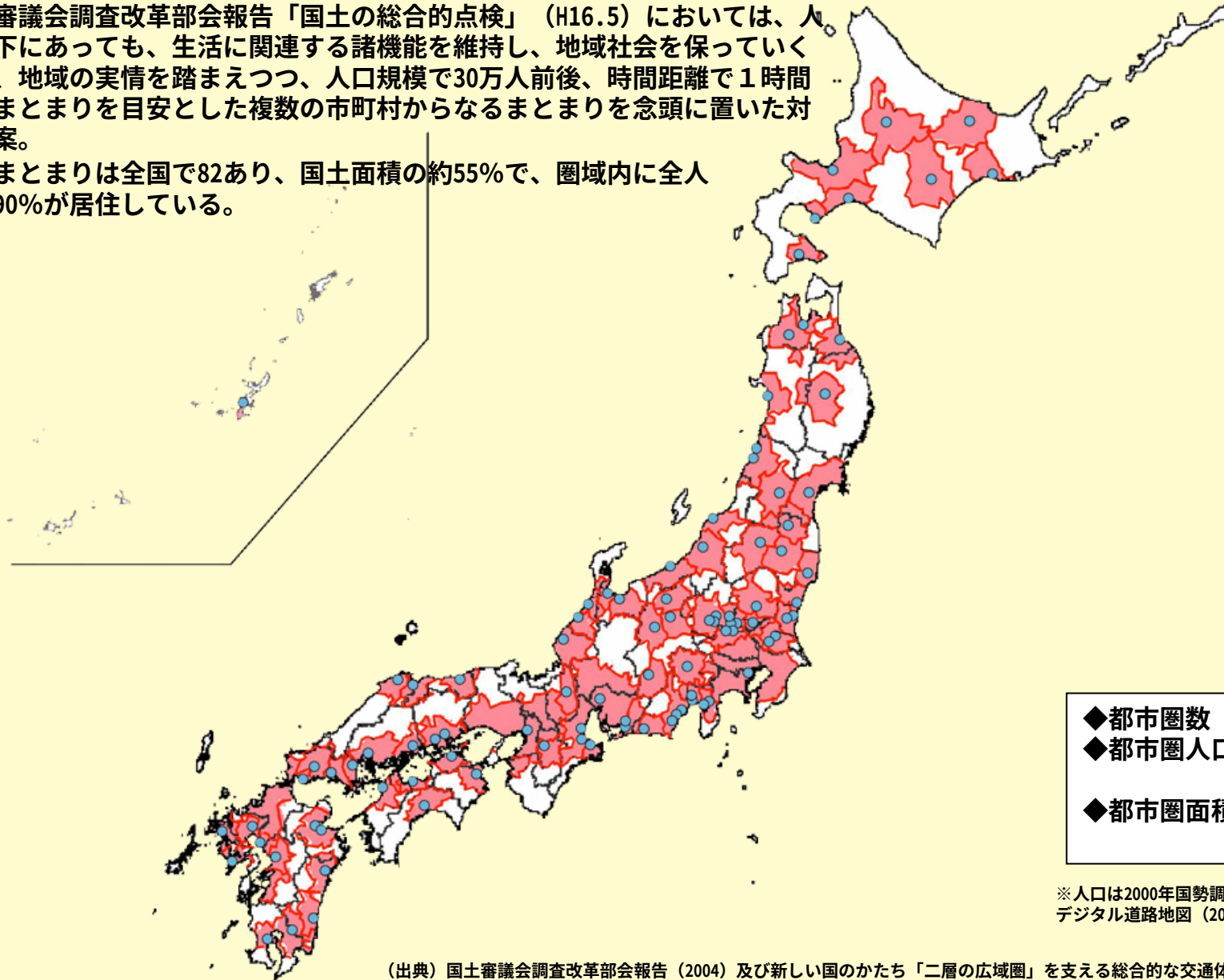
(注)
 国際空港 ※1：国際定期便就航空港数
 ※2：欧米定期便を有する空港数
 コンテナ港湾：国際コンテナ航路を有する港湾数（H14）
 ※3：欧米または中国・アジア（韓国を除く）への定期便を有する港湾数（週1便以上）
 「数字でみる港湾2002」、国際輸送ハンドブック 2003より作成
 領事館：○はアメリカ・イギリス領事館の立地箇所
 「広域国際交流圏研究会：広域国際交流圏研究会 報告（平成11年）」より作成
 国際会議場（国際コンベンション会場）
 ：収容人数10,000人以上の会場数
 国際メッセ（見本市）開催施設
 ：床面積10,000m²以上
<http://www.jnto.go.jp>（国際観光振興機構）
 インターナショナルスクール
 ：文部科学省が指定する国際的な評価団体の認定（WASC, ACISI, ECIS）を受けた大学入学資格を有する教育施設
 海外アーティスト公演会場
 ：コンサートホール座席数2,000席以上
 都道府県別ホール便覧
 （演奏年鑑2003 社団法人 日本演奏連盟）

(出典) 国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告』（平成17年5月）

生活圏域の考え方

国土審議会調査改革部会報告「国土の総合的点検」(H16.5)においては、人口減少下にあっても、生活に関連する諸機能を維持し、地域社会を保っていくために、地域の実情を踏まえつつ、人口規模で30万人前後、時間距離で1時間前後のまとまりを目安とした複数の市町村からなるまとまりを念頭に置いた対応を提案。

このまとまりは全国で82あり、国土面積の約55%で、圏域内に全人口の約90%が居住している。



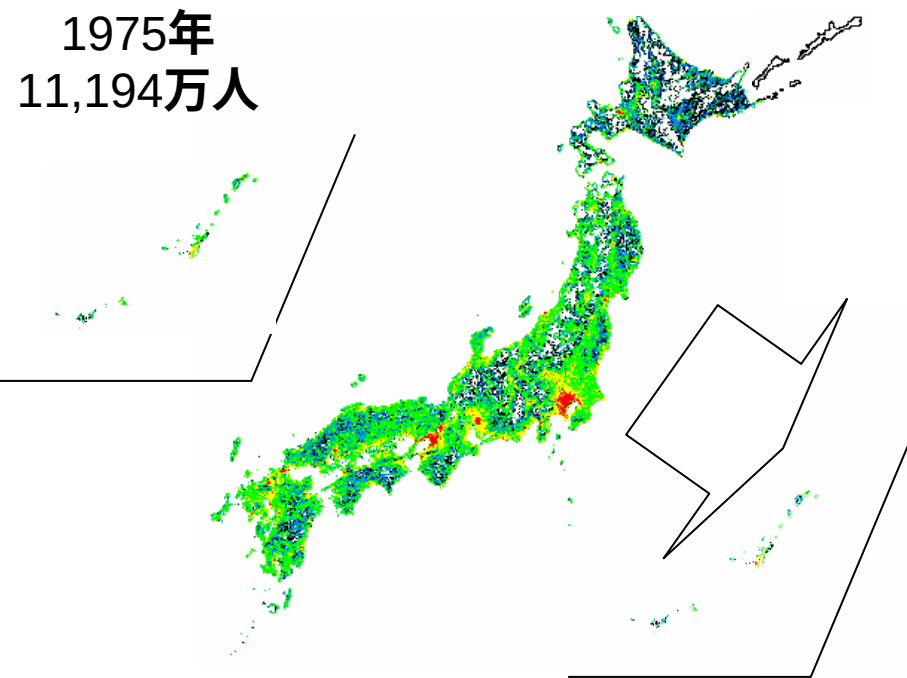
◆都市圏数	82
◆都市圏人口	115,368千人 (全国比90.9%)
◆都市圏面積	20.3万km ² (全国比54.6%)

※人口は2000年国勢調査速報値、道路ネットワークはデジタル道路地図(2002年3月)による。

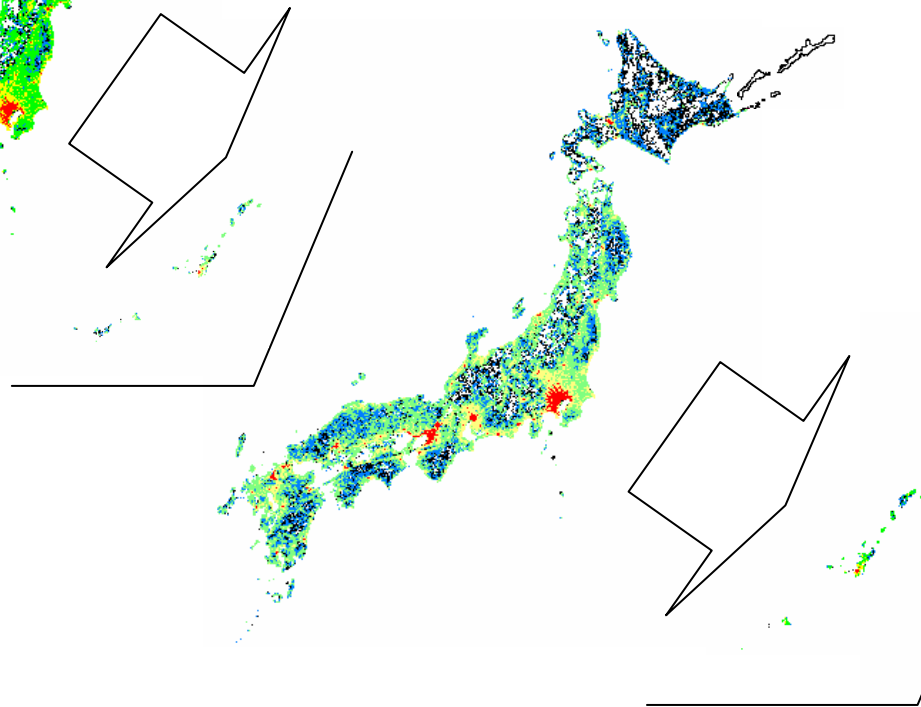
(出典) 国土審議会調査改革部会報告(2004)及び新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系最終報告(2005、国土交通省)

1975年、2000年、2050年の人口分布の比較

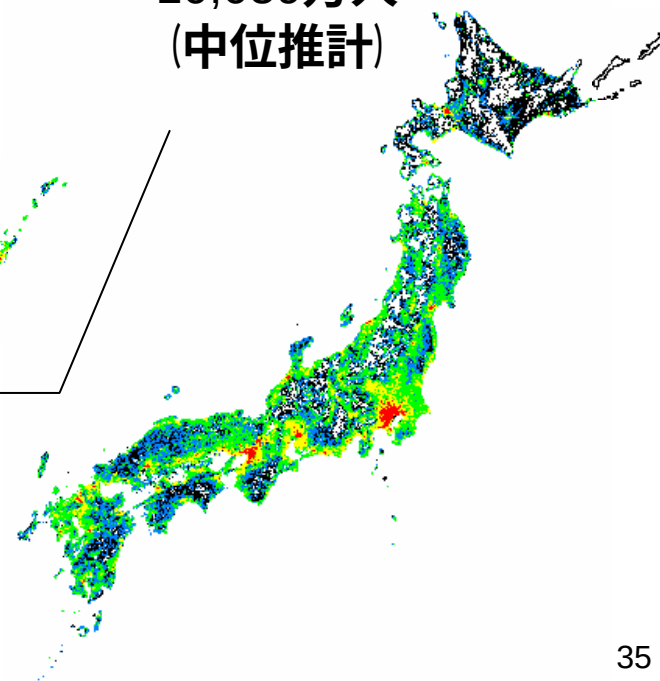
1975年
11,194万人



2000年
12,693万人



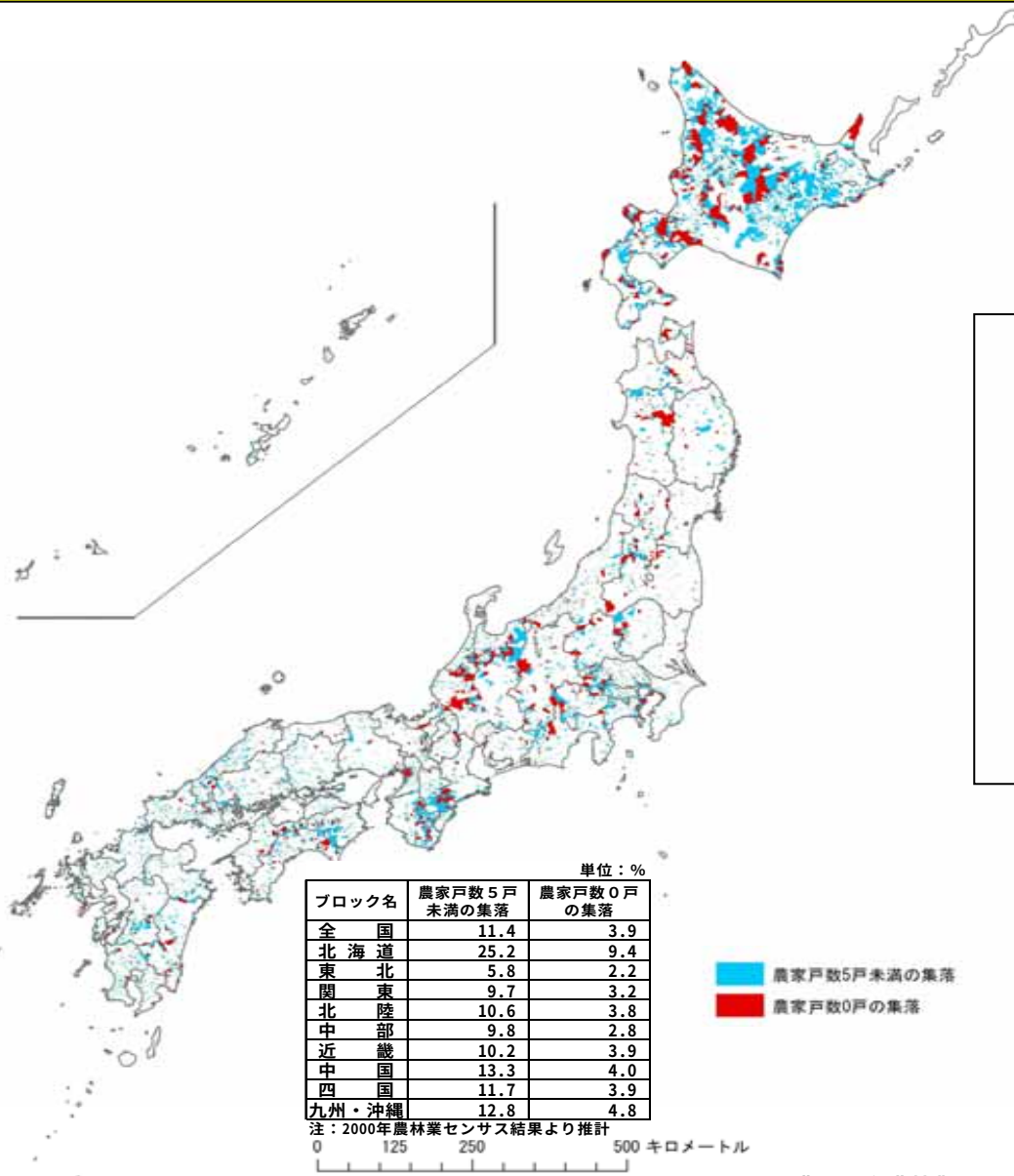
2050年
10,059万人
(中位推計)



(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) 1. 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、移動率減少型（過去の趨勢に沿って移動率が減少していくと仮定したケース）を用いた。
2. メッシュ人口の推計は、上記の移動率を仮定して別途国土計画局において将来推計した市区町村別人口増減率を
当該市区町村に属するメッシュに一律に適用することにより行った。

農家数5戸未満の集落位置図



注) 2000年の農林業センサスによれば、北海道は、農家数5戸未満の集落、農家数0戸の集落共に多いが、もともと北海道では散居型の集落が多い、牧畜等の形態が多い等、都府県とは農業条件が異なるため、必ずしも北海道で農業集落における集落機能の消滅が進んでいるわけではない。

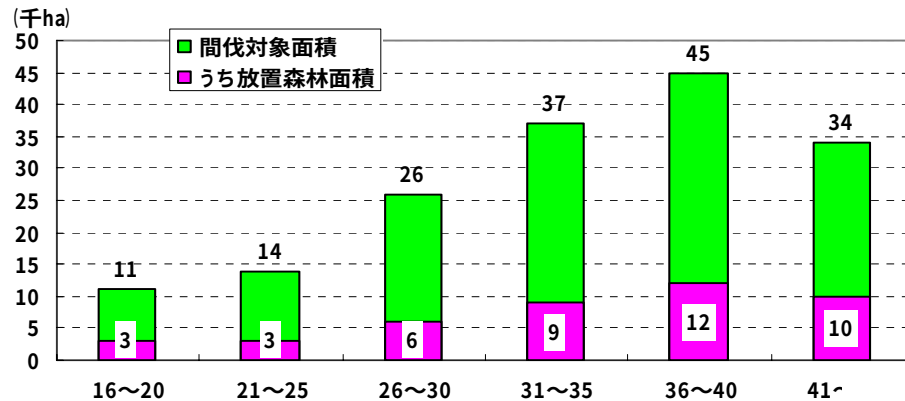
都府県においては、県境部、半島部等において農家数0戸の集落が目立つ。

出典：2000年農林業センサスデータをもとに作成

森林・農地の管理水準の低下

農山村地域の過疎化・高齢化や農林業生産活動の停滞等により、人工林の間伐が適切に行われない森林の存在や耕作放棄地の増加等、森林・農地の管理水準の低下がみられる。

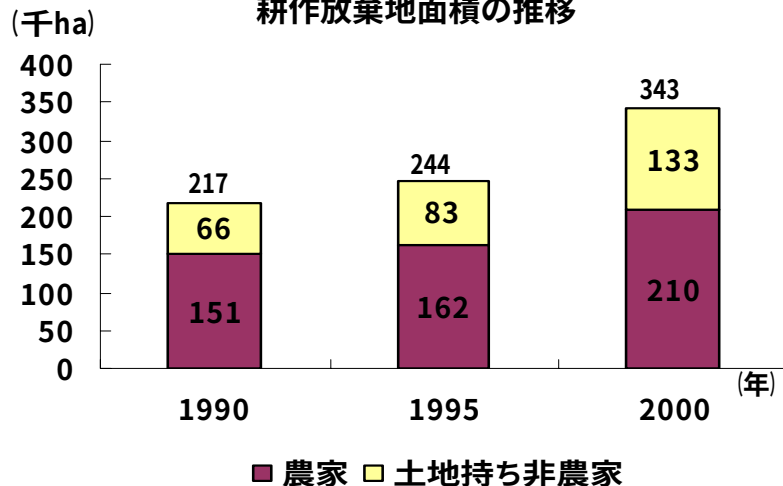
齢級別の間伐対象面積と放置森林面積（愛媛県の例）



- 注: 1) 水土保持機能の高い森林の、間伐対象森林面積と放置森林面積である。
 「水土保持機能の高い森林」は、同県の地域森林計画において、山地災害防止機能又は水源かん養機能が第一に発揮されるべきとして区分されている森林
- 2) 「放置森林」とは、同県において
 ① 16~45年生の針葉樹人工林で過去10年間に施業が全く行われていない。
 ② 立木の過密化が原因で、気象災害や病虫害のおそれや荒廃が見られる。
 ③ 森林所有者による施業が期待できないのいずれにも該当する森林
- 3) 「間伐対象森林」は、16~45年生のスギ、ヒノキ等針葉樹人工林

(出典) 愛媛県「愛媛県放置森林管理システム検討結果報告書」(林野庁「平成14年度 森林及び林業の動向に関する年次報告」より)

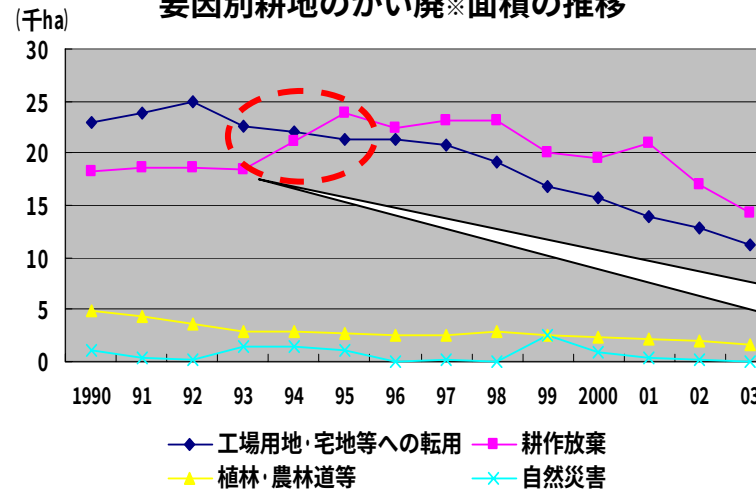
耕作放棄地面積の推移



(出典) 農林水産省「農林業センサス」をもとに国土交通省国土計画局作成

注: 四捨五入の関係で合計値は必ずしも一致しない。

要因別耕地のかい廃※面積の推移



都市的利用への転用より耕作放棄によるかい廃※が多くなる

※かい廃: 田又は畑が他の地目に転換し、作物の栽培が困難となった状態の土地をいう。

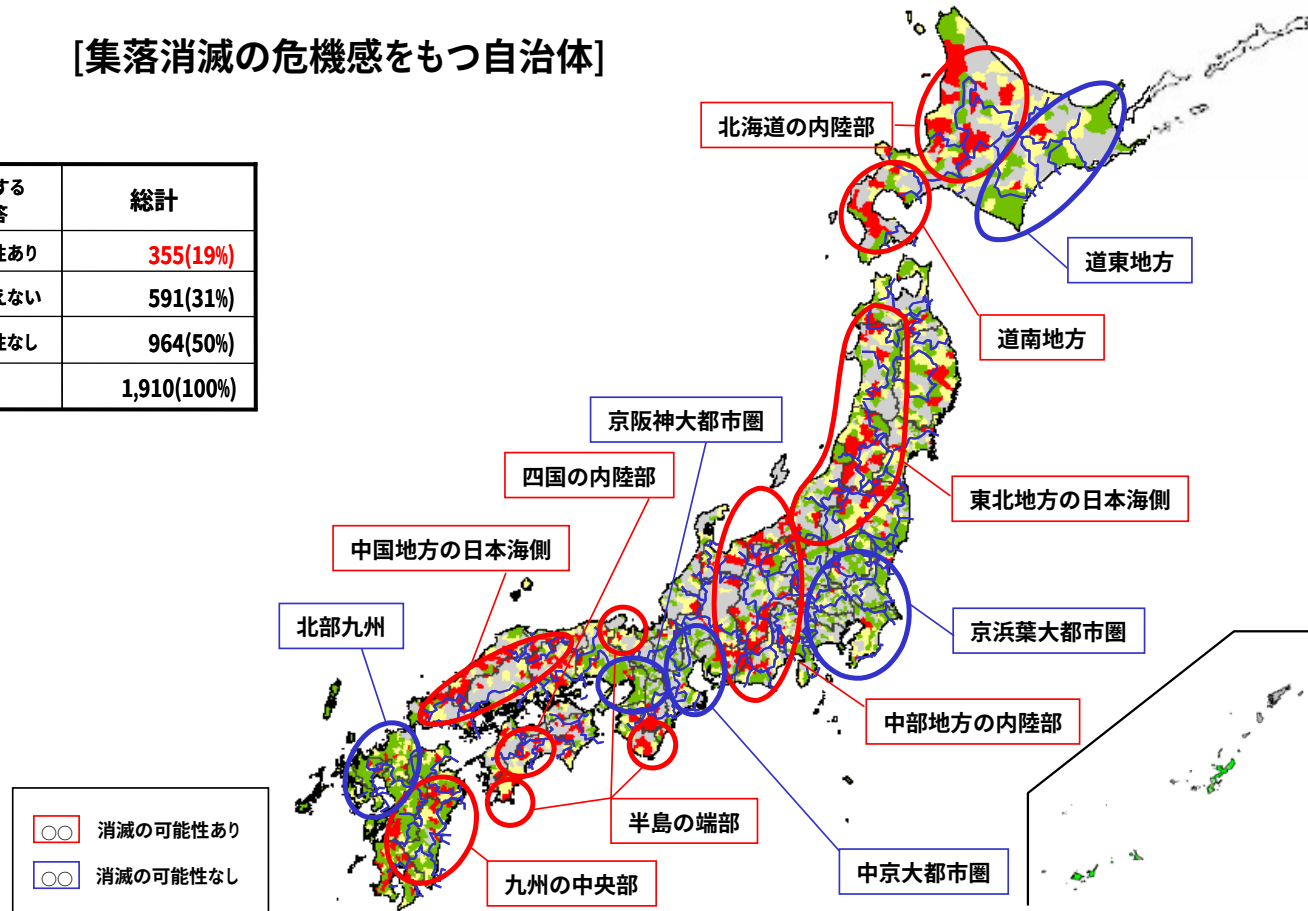
(出典) 農林水産省「耕地及び作付面積統計」をもとに国土交通省国土計画局作成

自立的な地域社会の維持が困難な地域

中心的な都市からの遠隔地においては集落の消滅が危惧される地域が広がるなど、基礎的社会サービスの提供が困難な地域の発生や、地域コミュニティの崩壊等の問題に対する懸念が増大している。

[集落消滅の危機感をもつ自治体]

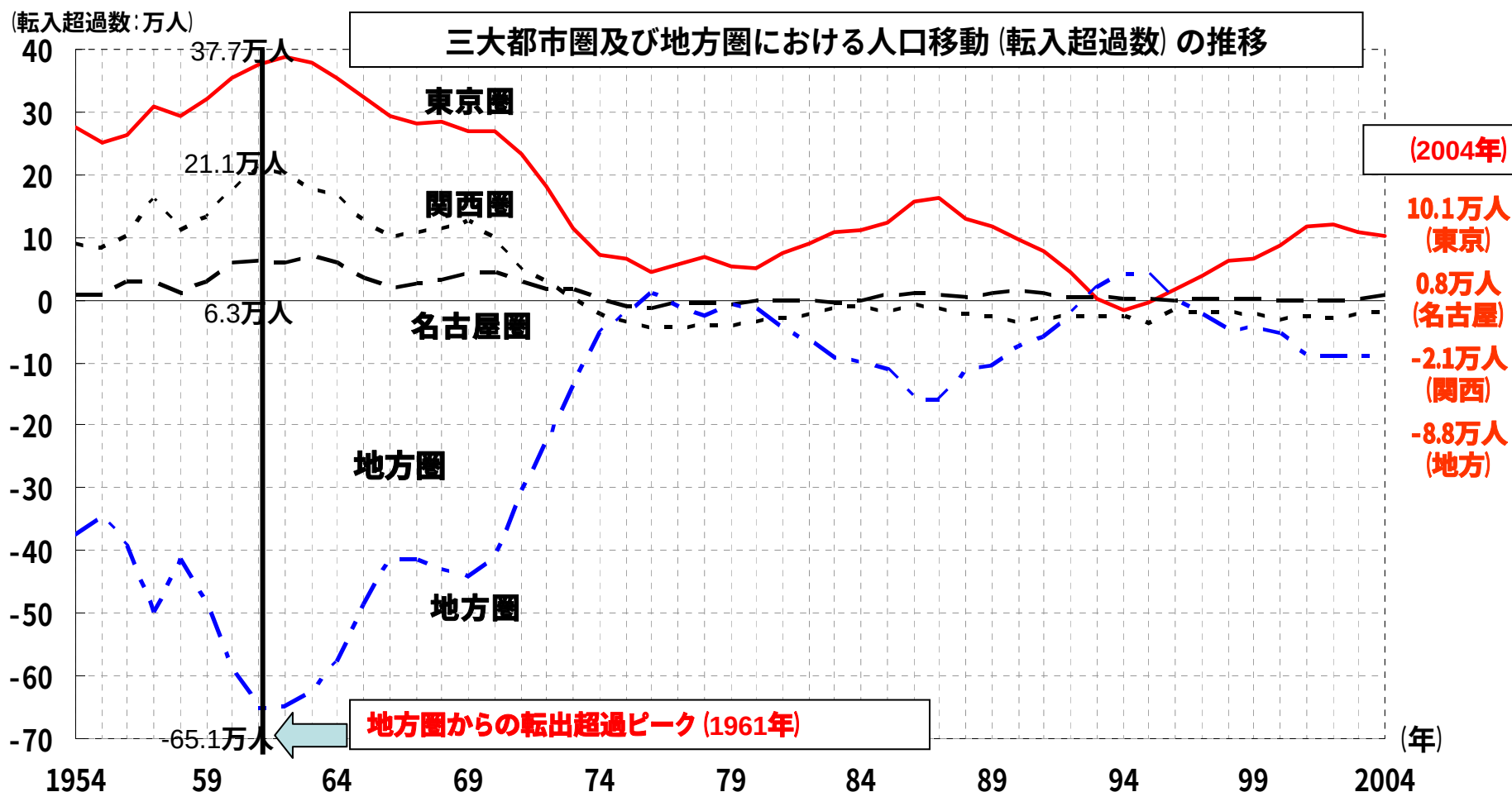
集落消滅に関する自治体の回答	総計
■ 消滅の可能性あり	355(19%)
■ どちらとも言えない	591(31%)
■ 消滅の可能性なし	964(50%)
合計	1,910(100%)



(出典) 国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告』

三大都市圏及び地方圏における人口移動の推移 (再掲)

地方圏から三大都市圏への人口流出は、1961年の65.1万人をピークに収束傾向にあり、2004年には8.8万人まで減少している。



(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土計画局作成

(注) 上記の地域区分は以下の通り。

東京圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏: 岐阜県、愛知県、三重県 関西圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県 三大都市圏: 東京圏、名古屋圏、関西圏

地方圏: 三大都市圏以外の地域

圏域別の産業関連諸機能の従業者数等の割合 (再掲)

産業関連諸機能の分布を、三大都市圏と地方圏の従業者数等の割合でみると、国際、情報等の高次機能が東京圏に集中しており、情報機能はこのところ集中度合いを高めている。

(1) 金融 (国内銀行貸出残高) (%)

	1955年	1965年	1975年	1985年	1995年	2005年
三大都市圏	72.2	77.9	76.9	77.0	74.5	70.2
(東京圏)	38.7	46.9	49.2	53.4	52.0	48.9
(関西圏)	24.8	23.4	21.3	18.2	17.0	15.4
(名古屋圏)	8.7	7.7	6.5	5.4	5.5	6.0
地方圏	27.8	22.1	23.1	23.0	25.5	29.8

(出典) 日本銀行「金融経済統計月報」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1. 各年9月末現在。
2. 1955年、65年は沖縄県を除く。

(2) 国際 (外国法人数) (%)

	1965年	1975年	1985年	1995年	1999年	2004年
三大都市圏	99.0	96.2	96.0	96.0	96.9	93.4
(東京圏)	84.5	86.4	87.6	87.5	90.1	85.4
(関西圏)	13.7	9.3	7.7	7.5	5.9	5.7
(名古屋圏)	0.8	0.5	0.7	0.9	0.9	2.3
地方圏	1.0	3.8	4.0	4.0	3.1	6.6

(出典) 国税庁「国税庁統計年報」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1965年、75年は沖縄県を除く。

(3) 情報 (情報サービス・調査、広告業従業者数) (%)

	1969年	1975年	1986年	1991年	1996年	1999年	2004年
三大都市圏	77.5	75.5	76.7	75.0	75.2	75.6	77.7
(東京圏)	52.5	53.5	57.5	55.2	55.1	56.0	59.3
(関西圏)	19.3	16.8	14.2	14.5	14.3	13.8	12.9
(名古屋圏)	5.7	5.2	4.9	5.3	5.8	5.9	5.4
地方圏	22.5	24.5	23.3	25.0	24.8	24.4	22.3

(出典) 総務省「事業所・企業統計調査」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1. 1969年は沖縄県を除く。
2. 1991年については、長崎県島原市、深江町は調査の対象から除かれている。
3. 1999年の調査対象は民営事業所のみ。
4. 2004年の調査項目は「情報サービス」、「広告従業者数」。

(4) 対事業所サービス (産業連関表「対事業所サービス」の範囲の産業(除情報)従業者数) (%)

	1966年	1975年	1986年	1991年	1996年	1999年	2004年
三大都市圏	57.9	56.0	57.6	59.2	59.1	58.9	58.1
(東京圏)	35.2	33.0	34.9	36.1	36.2	35.4	35.5
(関西圏)	15.2	15.7	15.5	15.5	15.2	14.9	14.0
(名古屋圏)	7.6	7.3	7.3	7.6	7.7	8.6	8.7
地方圏	42.1	44.0	42.4	40.8	40.9	41.1	41.9

(出典) 総務省「事業所・企業統計調査」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1. 1966年は沖縄県を除く。
2. 1991年については、長崎県島原市、深江町は調査の対象から除かれている。
3. 1999年の調査対象は民営事業所のみ。

(5) 業務管理 (資本金10億円以上の本社数) (%)

	1955年	1965年	1975年	1985年	1995年	1999年	2004年
三大都市圏	89.9	89.3	83.9	83.1	81.6	79.1	79.2
(東京圏)	63.3	61.1	58.4	59.4	58.5	56.0	58.0
(関西圏)	23.7	22.5	20.1	18.3	17.2	16.7	14.9
(名古屋圏)	3.0	5.7	5.4	5.5	5.9	6.4	6.3
地方圏	10.1	10.7	16.1	16.9	18.4	20.9	20.8

(出典) 国税庁「国税庁統計年報」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- (注) 1955年、65年、75年は沖縄県を除く。

(6) 研究開発 (学術研究機関従業者数) (%)

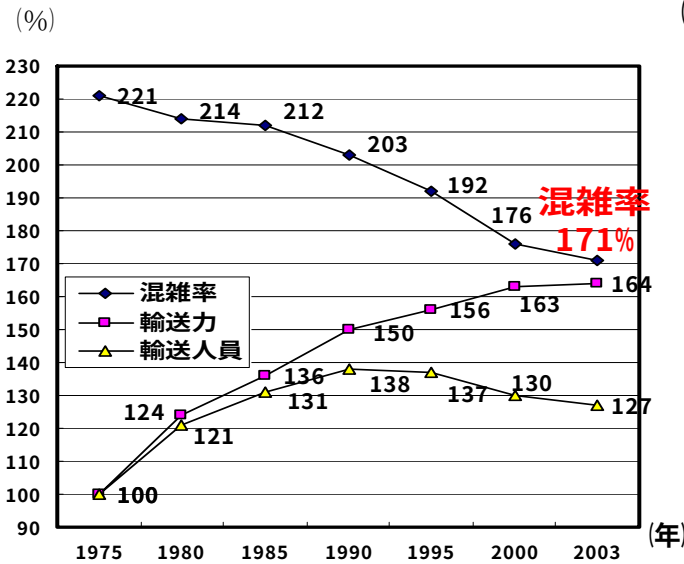
	1966年	1975年	1986年	1991年	1996年	1999年	2004年
三大都市圏	64.7	66.9	65.0	61.7	63.6	71.2	69.1
(東京圏)	45.8	49.2	46.5	41.6	45.7	53.5	53.3
(関西圏)	14.0	13.5	13.8	15.2	12.6	13.3	11.5
(名古屋圏)	4.9	4.2	4.8	4.9	5.2	4.4	4.3
地方圏	35.3	33.1	35.0	38.3	36.4	28.8	30.9

(出典) 総務省「事業所・企業統計調査」をもとに国土交通省国土計画局作成。

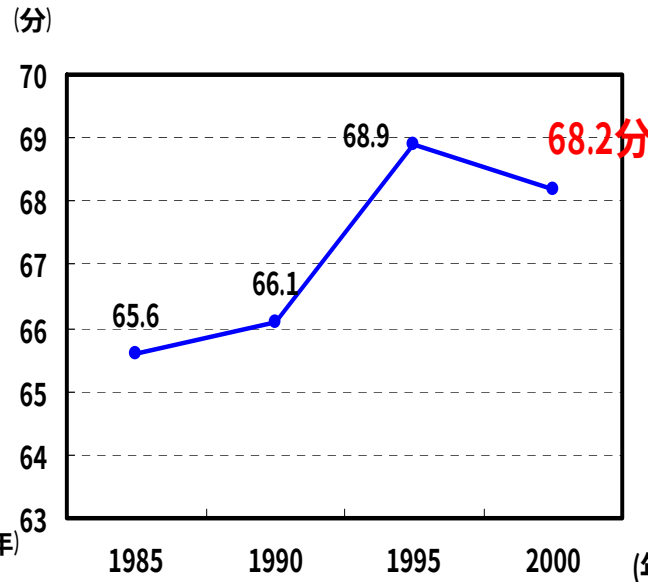
- (注) 1. 1966年は沖縄県を除く。
2. 1991年については、長崎県島原市、深江町は調査の対象から除かれている。
3. 1999年の調査対象は民営事業所のみ。
4. 2004年の調査項目は「学術・開発研究機関従業者数」。

東京圏の交通混雑

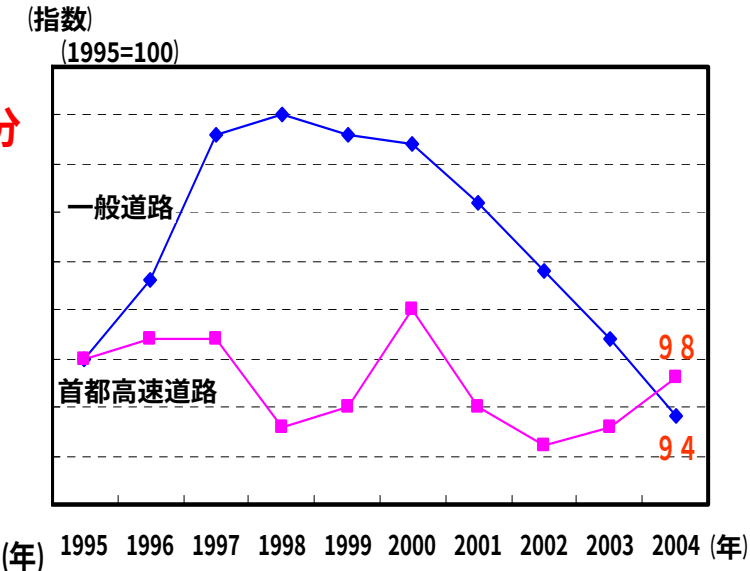
東京圏における、鉄道の通勤・通学時の最混雑区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員



東京圏における、鉄道定期券利用者の平均通勤・通学所要時間



東京都における一般道路・首都高速道路の交通渋滞発生状況
(平日昼間渋滞距離/h)



(出典) 国土交通白書 (平成16年度)、国土交通省「H14大都市交通センサス調査」、警視庁交通部「都内の交通渋滞統計」をもとに国土交通省国土計画局作成。

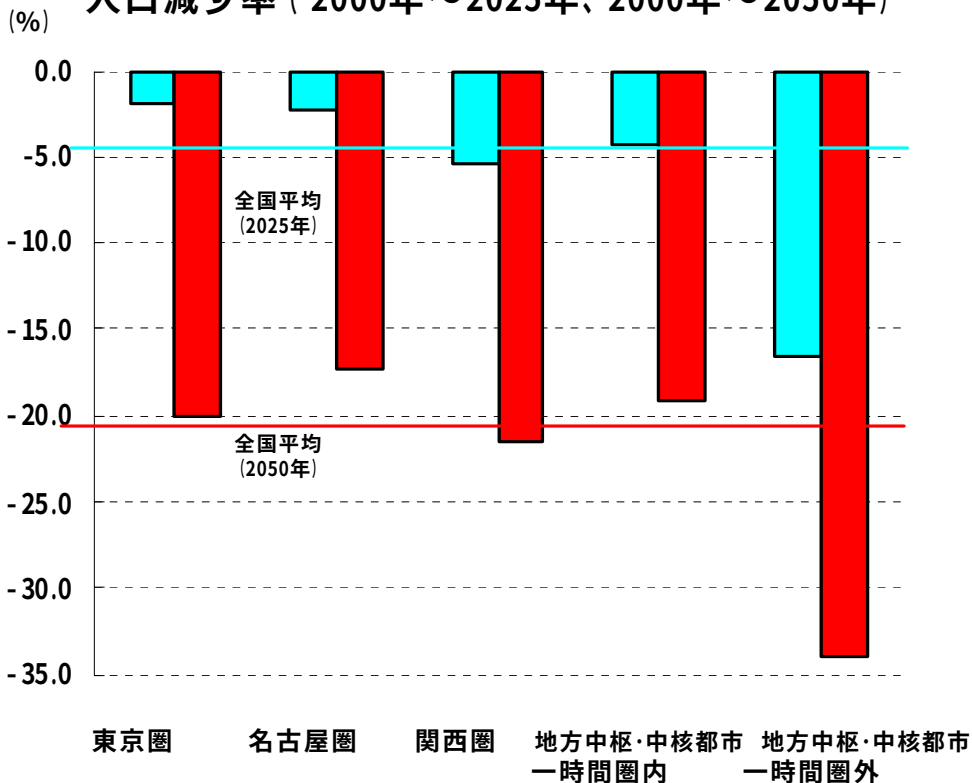
- (注)
- 輸送力及び輸送人員: 1975年を100とした値。
 - (混雑率) = (輸送人員) / (輸送力) * 100で算定され、概ね以下のような 状況となる。
100% : 定員乗車 (座席につか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。
150% : 広げて楽に新聞を読める。
180% : 折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。
200% : 体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。
250% : 電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。
 - 調査対象圏域: 東京圏とは東京駅を中心に半径50kmの区間のうち主要 31区間による。

- (注)
- 調査対象圏域:
東京駅まで鉄道所要時間が2時間以内。また、東京都23区への通勤・通学者比率が3%以上かつ通勤・通学者が500人以上、さらにこれらの行政区と連担する地域も考慮。

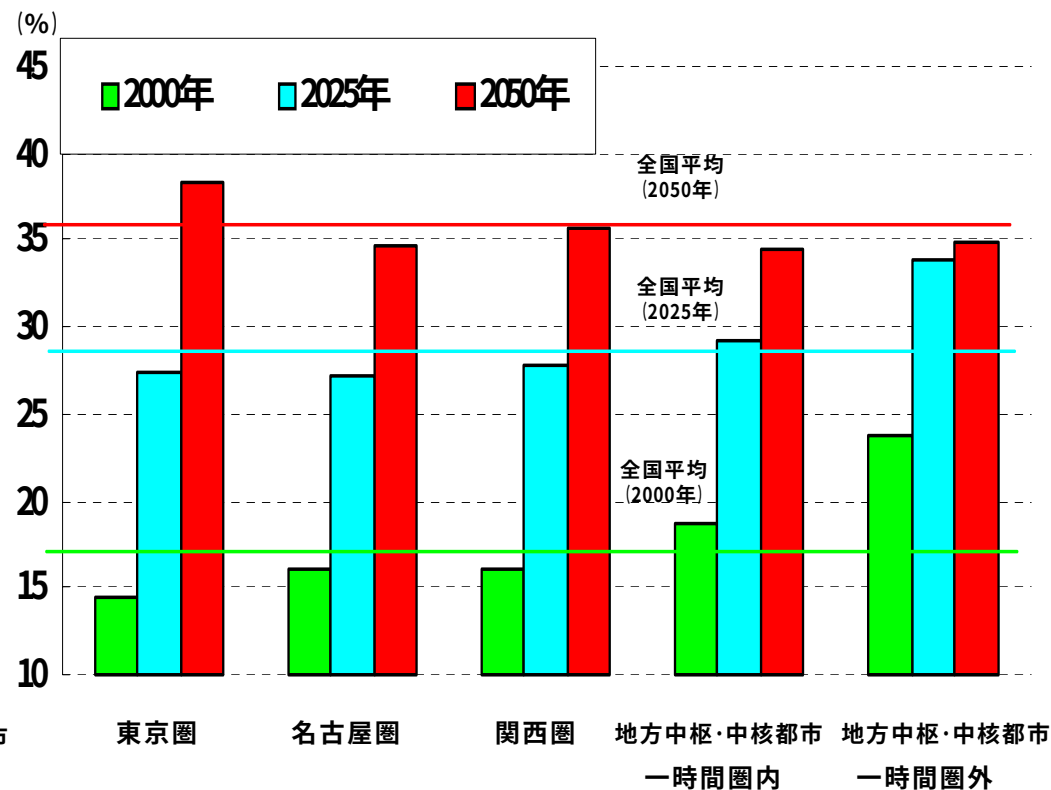
- (注)
- 交通渋滞発生状況:
1月1日～12月31日の期間、午前7時～午後7時までの12時間の東京都内一般道路、首都高速道路における調査による。道路上の車両交通が滞り、走行速度が20km/h未満になった状態を「渋滞」とする。

今後50年間の人口の増減率、高齢者比率

人口減少率（2000年～2025年、2000年～2050年）



高齢者比率（2000年・2025年・2050年）



（出典） 総務省「国勢調査報告」、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）」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- （注） 1. 東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県 関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
地方中枢・中核都市とは、地方圏(上記三大都市圏以外の地域)にあって「都道府県庁所在市または人口30万人以上」かつ「昼夜間人口比1以上」の都市とした（2000年国勢調査による）。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を前提とし、市町村単位に設定したもの。なお、各市町村の起点終点はそれぞれ市町村役場である。
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)」の中位推計をもとにした。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と仮定した。

東京一極集中問題についての国民の意識

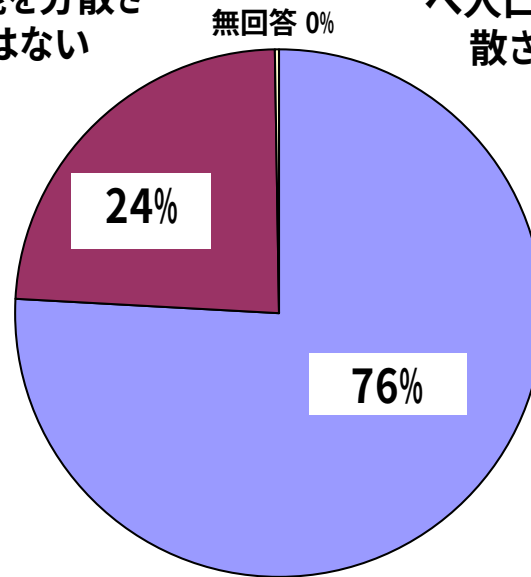
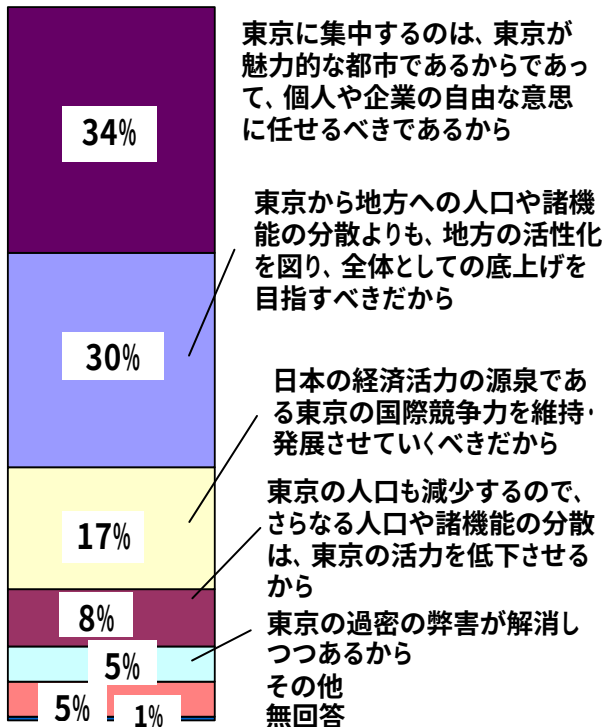
東京一極集中問題に対しては、引き続き東京から地方へ人口や諸機能を分散させるべきだとする意見が多い。

東京一極集中問題について、今後、どのような方向で取り扱うべきか

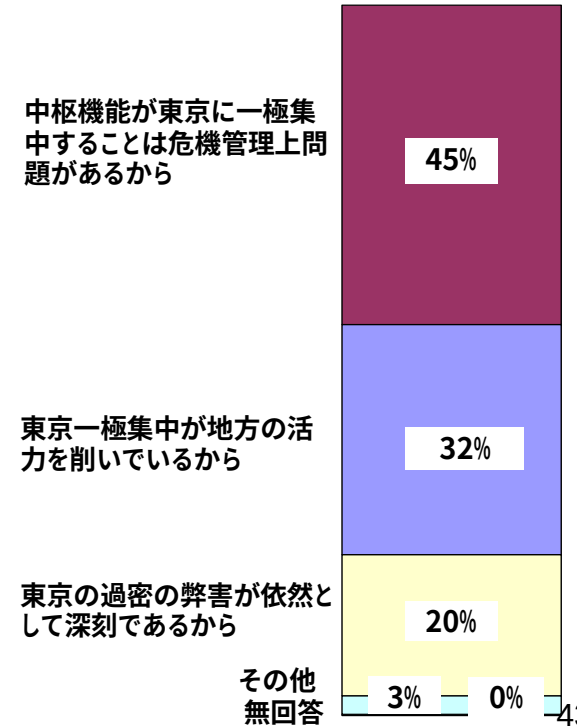
もはや東京から地方へ
人口や諸機能を分散さ
せる必要はない

引き続き東京から地方
へ人口や諸機能を分
散させるべきだ

【分散させる必要がない理由】



【分散させる必要がある理由】



(出典) 国土交通行政インターネットモニター調査 (平成17年12月～18年1月実施) 結果をもとに国土交通省国土計画局作成
注) 本調査項目の有効回答は、全国で677名である。

海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率

東海地震をはじめとし、各地域において大規模地震の切迫性が報告されている。

～参考～

【今後30年間で遭遇する確率】
(地震調査委員会事務局の資料から)

- 交通事故で死亡…約 0.2%
- 交通事故でけが…約 20%
- 火災で死傷…約 0.2%
- 火災に被災…約 2%

北海道北西沖
(M7.8程度)
0.1%

秋田県沖
(M7.5程度)
3%

与那国島周辺
(M7.8程度) **30%**

佐渡島北方沖
(M7.8程度) **6%**

安芸灘～豊後水道
(M6.7～7.4)
40%

日向灘 (M7.6前後)
10%

南海 (M8.4前後)
50%

東南海
(M8.1前後)
60%

東海
(M8.0程度)
86%

根室沖 (M7.9程度)
40%

十勝沖 (M8.1前後)
0.5%

三陸沖 北部
(M8.0前後) **7%**
(M7.1～7.6) **90%**

宮城県沖 (M7.5前後)
99%

三陸沖 南部海溝寄 (M7.7前後)
70～80%

三陸沖～房総沖
・津波型 (M8.2前後) **20%**
・正断層型 (M8.2前後) **7%**

元禄型関東地震
(M8.1程度) **0%**

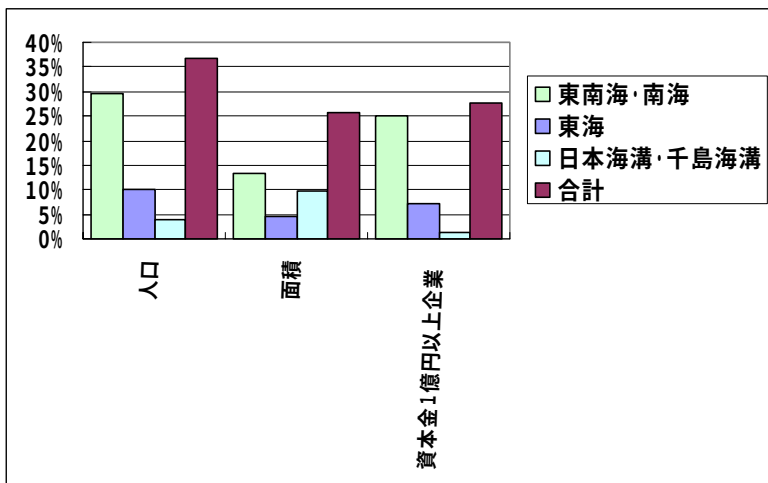
南関東 (M6.7～7.2程度)
70%

大正型関東地震 (M7.9程度) **0.9%**

[原典]
地震調査研究推進本部の
資料を加工して作成

(出典) 国土交通省港湾局資料をもとに国土交通省国土計画局作成

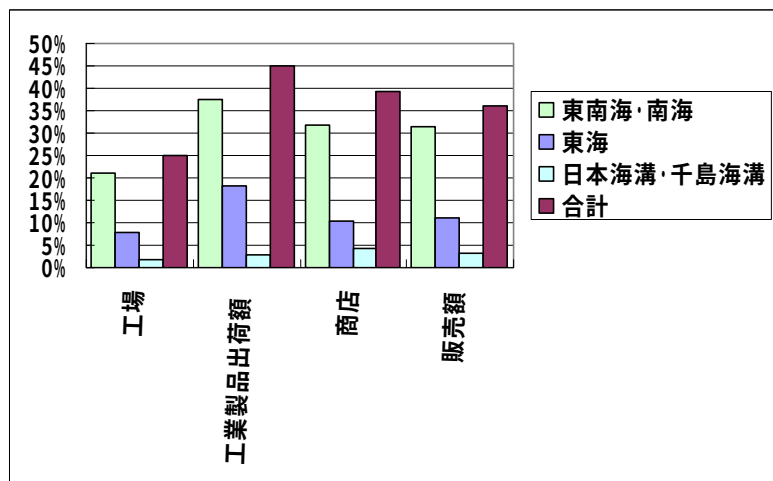
東海、東南海・南海、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震の指定地域における人口等の集中



出典：人口 (2000年) - 総務省「国勢調査」

面積 - 「国土地理院HP」

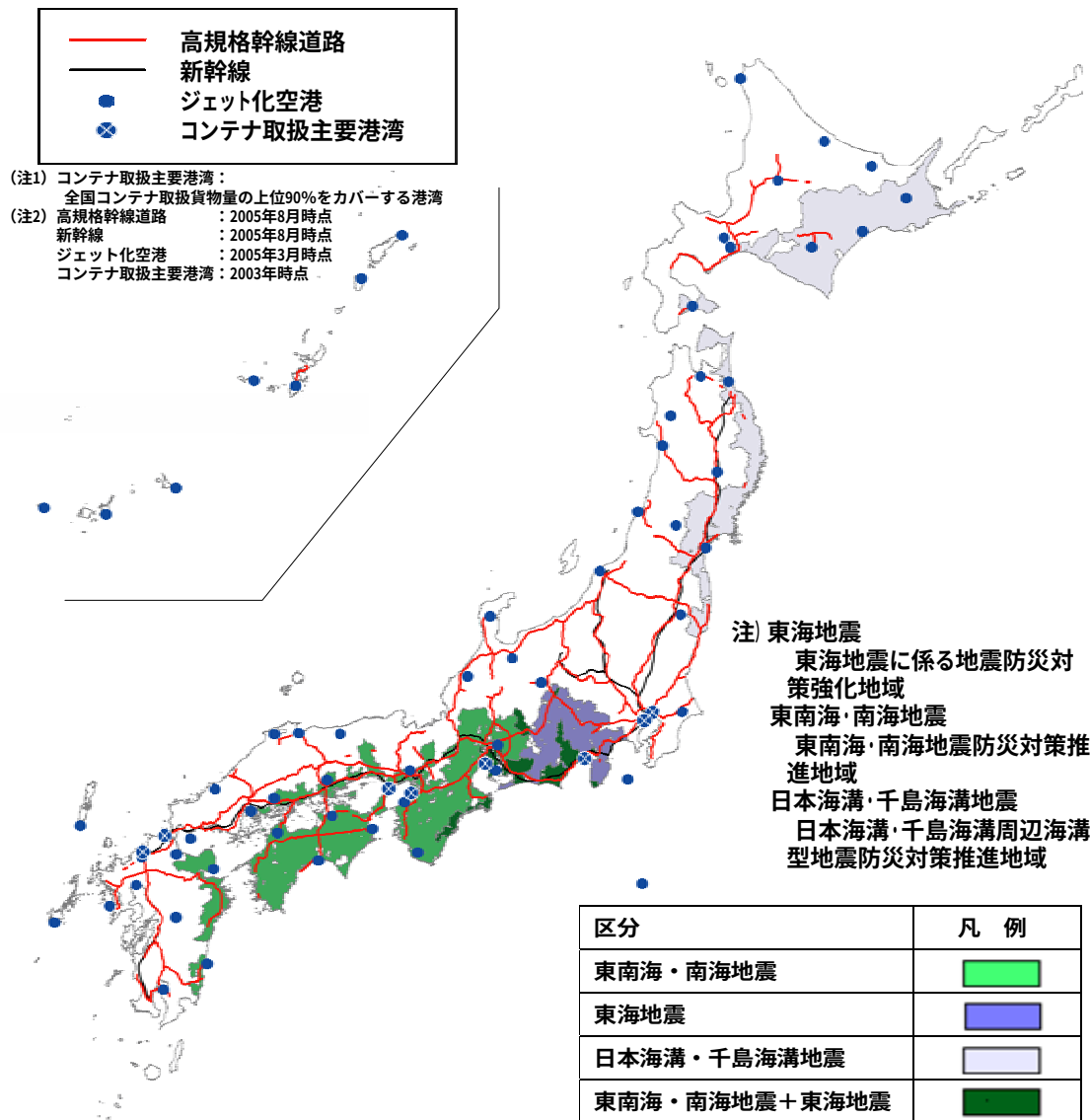
資本金1億円以上企業 (2001年) - 総務省「事業所企業統計」
をもとに国土交通省国土計画局作成



出典：工場・工業製品出荷額 (2000年) - 経済産業省「工業統計」

商店・販売額 (1999年) - 経済産業省「商業統計」

をもとに国土交通省国土計画局作成



出典：内閣府中央防災会議資料、平成18年度道路関係予算概算要求資料、数字で見る鉄道2005、数字で見る航空2005、国土交通省港湾局資料をもとに国土交通省国土計画局作成

首都直下地震対策に係る被害想定結果について

出典：
内閣府（防災担当）作成資料

平成16年12月15日
平成17年 2月25日（一部改訂）

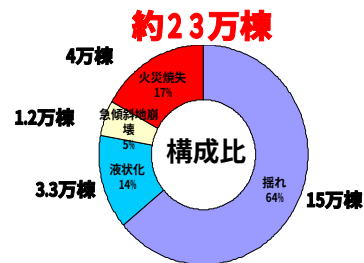
1. 被害想定 の前提条件

- ①18タイプの地震動を想定（東京湾北部等）
- ②4つのシーン（冬朝5時、秋朝8時、夏昼12時、冬夕方18時）を設定
- ③風速は3m/s（阪神・淡路大震災）と15m/s（関東大震災）の2パターンを設定

2. 被害の概要（東京湾北部地震M7.3）

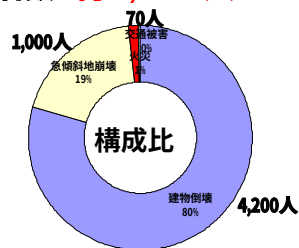
(1) 冬朝5時 風速3m/s

①建物全壊棟数・火災焼失棟数



◇瓦礫発生量約8,300万トン

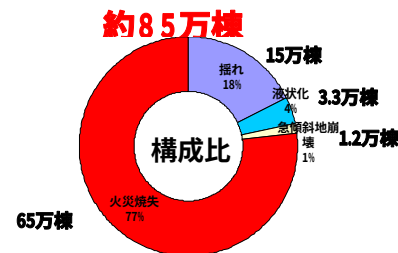
②死者数 **約5,300人**



◇負傷者数（重傷者含む）約160,000人
重傷者数約17,000人

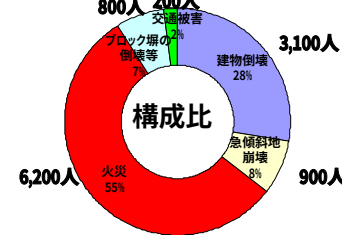
(2) 冬夕方18時 風速15m/s

①建物全壊棟数・火災焼失棟数



◇瓦礫発生量約9,600万トン

②死者数 **約11,000人**



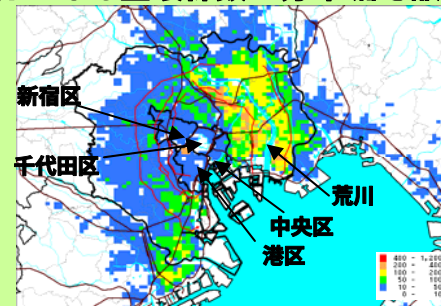
◇負傷者数（重傷者含む）約210,000人
重傷者数約37,000人

※ 18タイプの地震動中、建物全壊棟数が最大となるのは東京湾北部地震（約85万棟）。死者数が最大となるのは都心西部地震（約13,000人）。

都心部への滞留者が特に多いと考えられる屋12時で、**約650万人の帰宅困難者の発生を想定。**

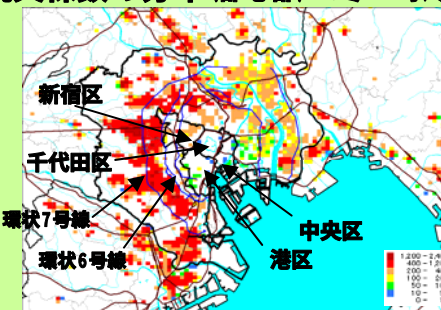
3. 被害結果の分布（東京湾北部地震M7.3）

①揺れによる全壊棟数の分布（都心部）



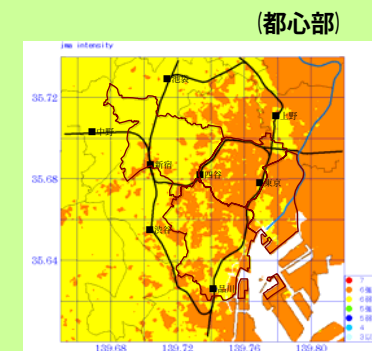
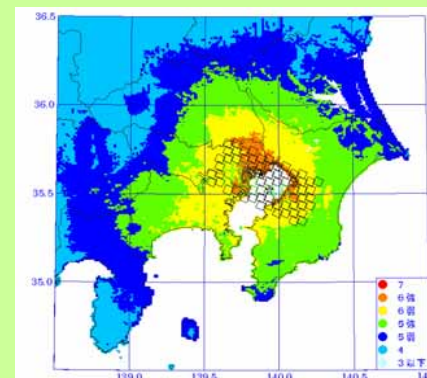
- ◆都県域を超えた広域的な被害
- ◆荒川沿いの全壊棟数が顕著

②焼失棟数の分布（都心部）＜冬18時、風速15mケース＞



- ◆木造密集市街地（環6、環7沿い）の焼失が顕著
- ◆都心部では不燃化が進展

（参考）東京湾北部地震M7.3の震度分布



首都直下地震対策に係る被害想定 (経済被害等) について

(東京湾北部地震M7.3 18時 風速15m/s)

出典：
内閣府 (防災担当) 作成資料
平成17年2月25日

経済被害 約112兆円

■被災地域内 ■国内 (被災地域外) ■海外

物的被害

人的被害

<機能支障>

首都の経済中枢
機能支障

交通ネットワーク
機能支障

直接被害
(復旧費用)

66.6兆円

(建物被害 55.2兆
その他資産、インフラ被害11.4兆)

間接被害 (生産額の低下)

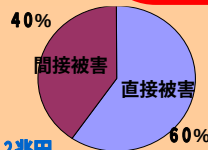
39.0兆円

(13.2兆円 25.2兆円 0.6兆円)

間接被害 (交通寸断による
機会損失・時間損失)

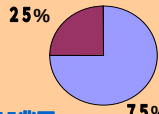
6.2兆円

震 首都直下地

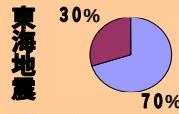


約112兆円

東南海・南海地震



約57兆円



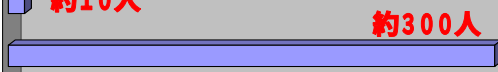
約37兆円

交通 (鉄道、道路) 被害による死者 約10人～約300人

5時台



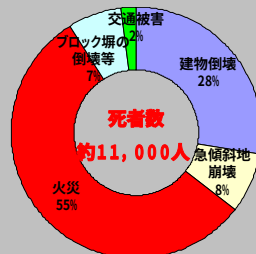
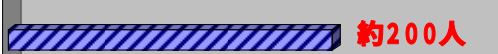
8時台



12時台



18時台

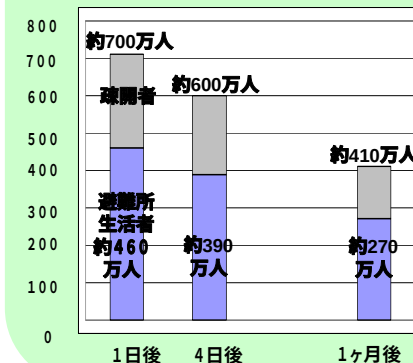


死者数

約11,000人

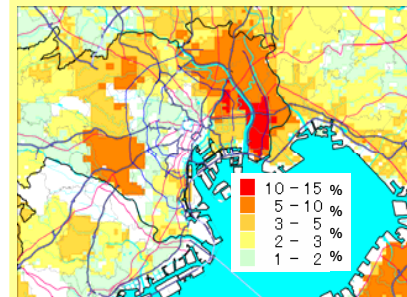
避難者 最大 約700万人
(そのうち避難所生活者は約460万人)

(単位: 百万人)



細街路閉塞

(救助活動・復旧活動の妨げ)

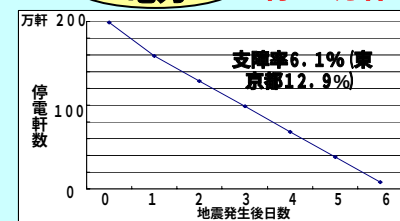


※「細街路閉塞」とは、倒壊した周辺 家屋の倒れ込み等により、狭幅員の道路で通行支障が発生すること

ライフライン施設被害による供給支障

電力

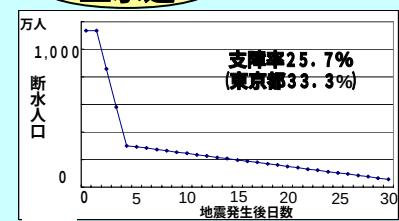
約160万軒



支障率6.1% (東京 12.9%)

上水道

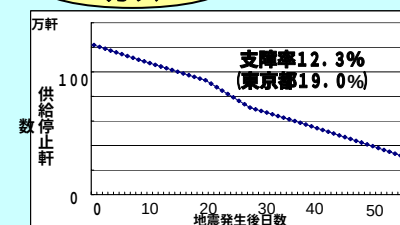
約1,100万人



支障率25.7% (東京都33.3%)

ガス

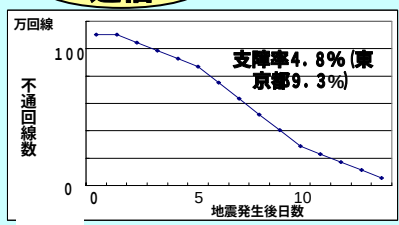
約120万軒



支障率12.3% (東京都19.0%)

通信

約110万回線

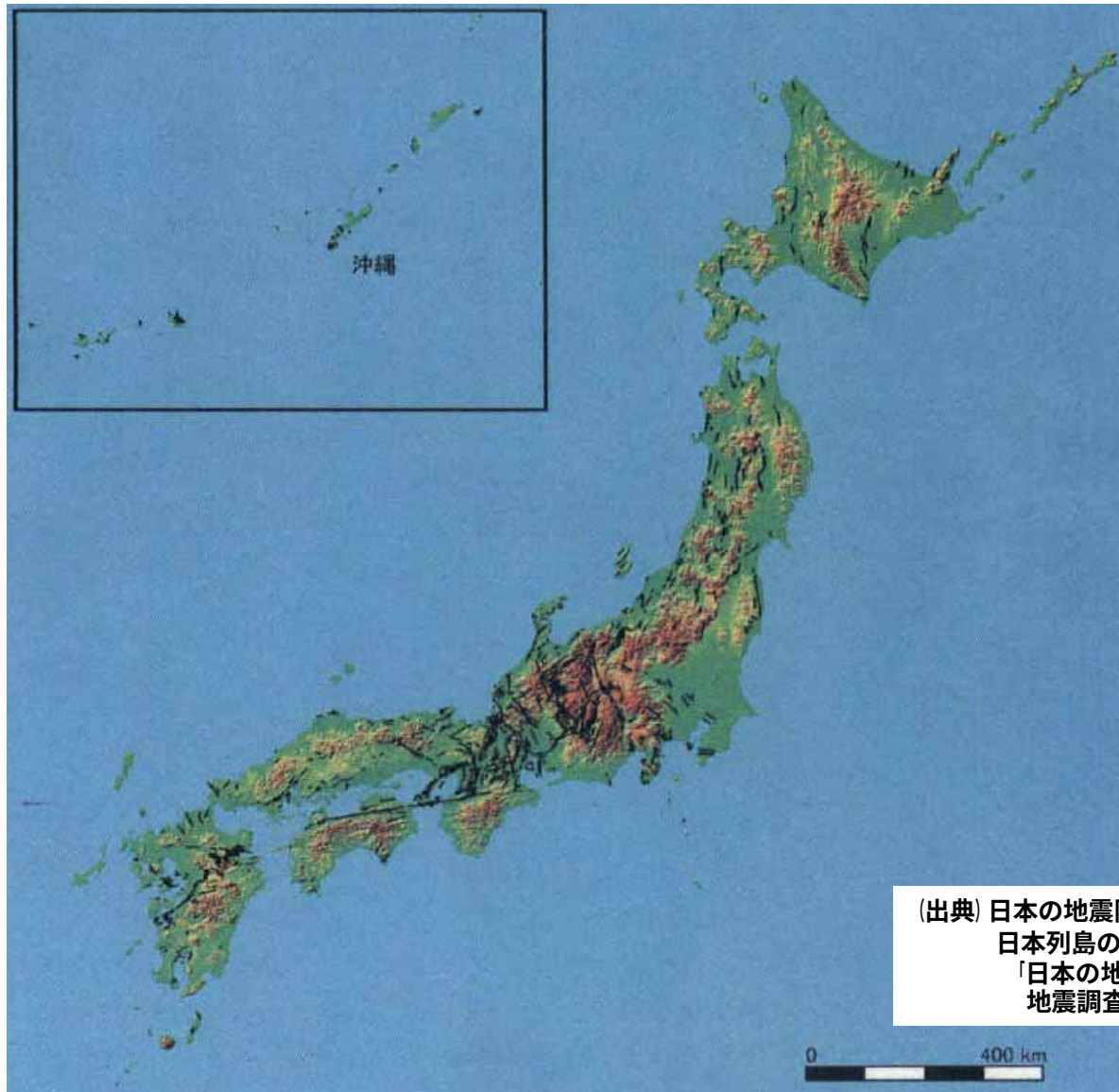


支障率4.8% (東京都9.3%)

※支障率は、発災1日後の供給対象数に対する供給停止数の割合 ※支障数は、発災1日後の数

活断層の分布状況

日本列島には、周辺の海底も含めて約2,000の活断層があると言われている。



(出典) 日本の地震防災「活断層」(文部科学省:2004.3)

日本列島の活断層分布図

「日本の地震活動」＜追補版＞(地震調査研究推進本部、
地震調査委員会、1994年4月)より