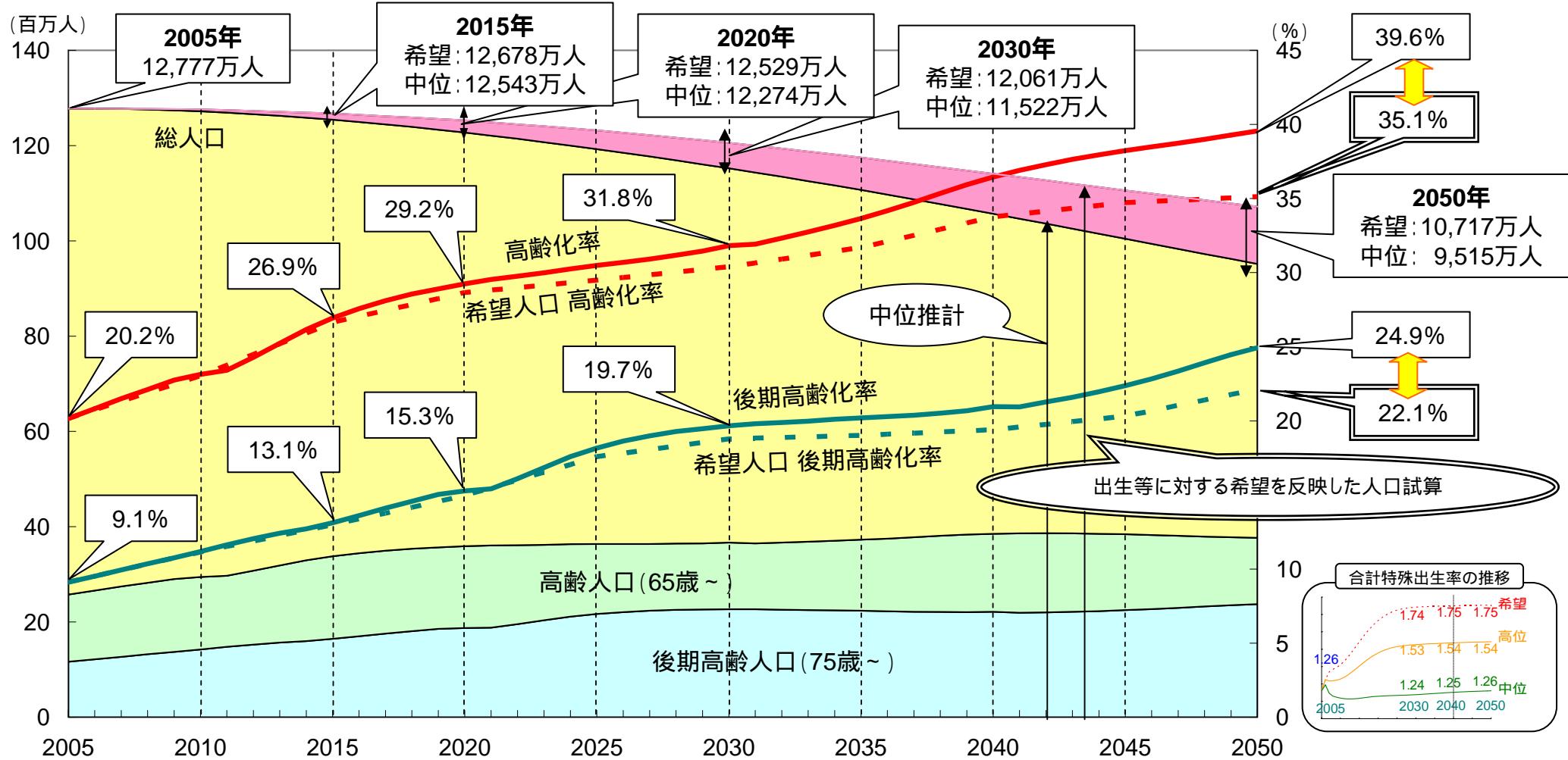


参考図表

- 1 . 将来の総人口・高齢化率の推移
- 2 . 広域ブロック別将来推計人口
- 3 . 三大都市圏及び地方圏における人口移動
- 4 . 一人当たり県民所得の上位 5 県平均と下位 5 県平均の間の開き
- 5 . 広域ブロックの人口・GDP・面積
- 6 . 日本とアジア間の航空路線・日本海沿岸諸港及び日本海側空港の状況
- 7 . 広域地方計画協議会の体制
- 8 . 各ブロックが直接アジアと交流するシームレスアジアの形成
- 9 . 広域ブロックを牽引する産業の発展
- 10 . 持続可能な地域の形成（多様な価値・魅力を持った地域の形成）
- 11 . 持続可能な地域の形成（地域資源を活かした産業、農林水産業の活性化）
- 12 . 災害に強いしなやかな国土の形成
- 13 . 美しい国土の管理と継承（循環と共生の重視、流域圏の管理）
- 14 . 美しい国土の管理と継承（海域の適正な利用・保全、国土の国民的経営）
- 15 . 「新たな公」を基軸とする地域づくり

将来の総人口・高齢化率の推移



広域ブロック別将来推計人口

国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」における
広域ブロック等別将来推計人口。

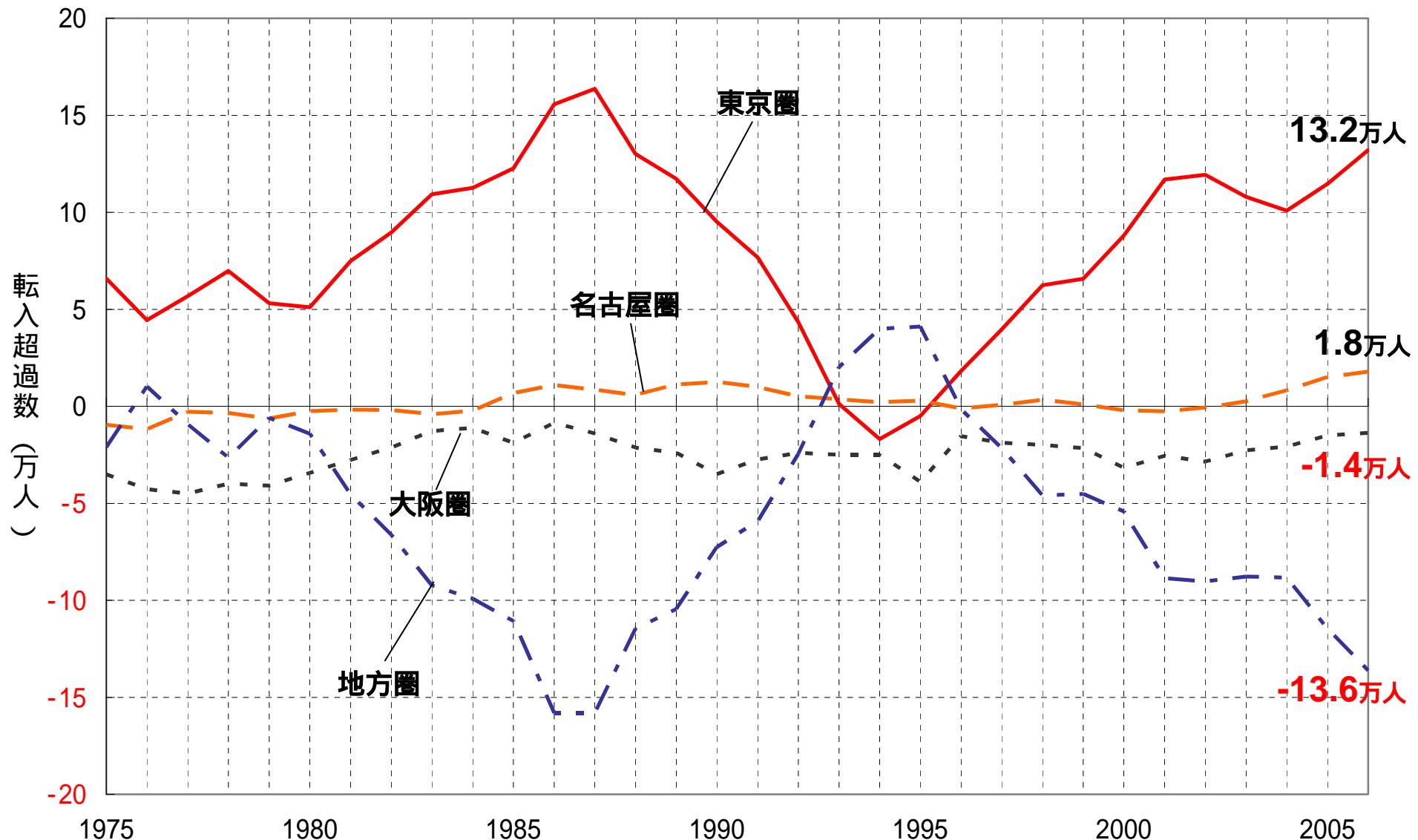
			(単位:万人)														
			北海道	東北圏	首都圏	中部圏	北陸圏	近畿圏	中国圏	四国圏	九州圏	沖縄県	全国	北関東 磐越5県	中部圏 + 北陸圏	中国圏 + 四国圏	
実績	2000年	人口	568	1,229	4,132	1,699	313	2,086	773	415	1,345	132	12,693	1,162	2,012	1,189	
	2005年	人口	563	1,207	4,238	1,722	311	2,089	768	409	1,335	136	12,777	1,154	2,032	1,176	
		(対2000年比)	-1.0%	-1.8%	2.6%	1.3%	-0.7%	0.2%	-0.7%	-1.6%	-0.7%	3.3%	0.7%	-0.7%	1.0%	-1.0%	
社人研 標準ケース	2010年	人口	551	1,174	4,287	1,723	305	2,071	754	398	1,315	139	12,718	1,135	2,028	1,152	
		対2005年比	-2.0%	-2.7%	1.2%	0.1%	-1.8%	-0.9%	-1.8%	-2.6%	-1.6%	2.4%	-0.5%	-1.7%	-0.2%	-2.1%	
	2020年	人口	517	1,089	4,249	1,677	288	1,984	711	369	1,248	143	12,273	1,073	1,964	1,080	
		対2005年比	-8.2%	-9.8%	0.3%	-2.6%	-7.5%	-5.0%	-7.4%	-9.8%	-6.5%	4.9%	-3.9%	-7.0%	-3.4%	-8.2%	
社人研 参考推計 (封鎖人口)	2010年	人口	556	1,190	4,237	1,719	308	2,083	759	402	1,324	139	12,718	1,144	2,027	1,160	
		対2005年比	-1.1%	-1.4%	-0.0%	-0.1%	-0.9%	-0.3%	-1.1%	-1.7%	-0.8%	2.2%	-0.5%	-0.9%	-0.3%	-1.3%	
	2020年	人口	530	1,133	4,109	1,669	295	2,015	725	380	1,276	143	12,273	1,100	1,964	1,105	
		対2005年比	-5.8%	-6.1%	-3.1%	-3.1%	-5.0%	-3.6%	-5.5%	-7.1%	-4.5%	4.7%	-3.9%	-4.7%	-3.4%	-6.1%	

(出典)国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」をもとに国土交通省国土計画局作成。

(注1)「社人研標準ケース」とは、2000～2005年の純移動率が今後縮小を続けると仮定して行われた推計であり、具体的には、2010～2015年の純移動率が2000～2005年の純移動率の0.7倍となり(この間の純移動率は直線的に変化)、2015～2020年以降は2010～2015年の純移動率が一定であると仮定して行われた推計。

(注2)「社人研参考推計(封鎖人口)」とは、都道府県間の移動がないと仮定して行われた推計。

三大都市圏及び地方圏における人口移動



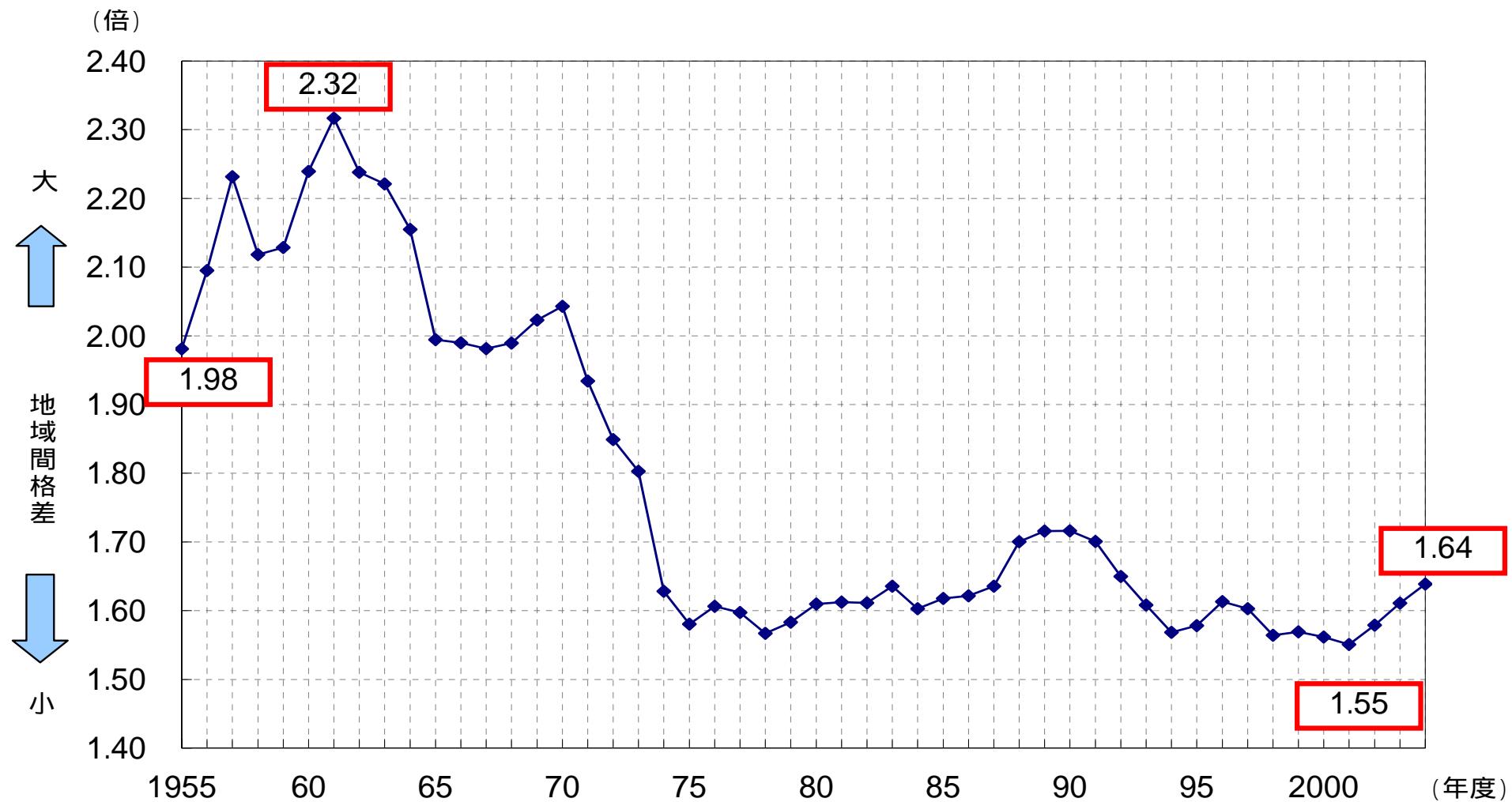
(出典)総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土計画局作成。

(注)上記の地域区分は以下のとおり。

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　大阪圏:京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

三大都市圏:東京圏、名古屋圏、大阪圏　地方圏:三大都市圏以外の地域

一人当たり県民所得の上位5県平均と下位5県平均の間の開き



(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)1.一人当たり県民所得については、推計時点で最新の人口データを反映するため、「県民経済計算」の公表値ではなく、国土交通省国土計画局推計値を使用。

2.県民所得は1955年度から1989年までが68SNA、1990年度以降が93SNAに基づく数値。

広域ブロックの人口・GDP・面積

人口(2005年)

国名	人口(万人)
日本	12,777
フランス	6,050
イギリス	5,967
韓国	4,782
首都圏	4,238
カナダ	3,227
近畿圏	2,089
中部圏	1,722
オランダ	1,630
九州圏	1,335
東北圏	1,207
ベルギー	1,042
スウェーデン	904
オーストリア	819
中国圏	768
スイス	725
北海道	563
デンマーク	543
フィンランド	525
シンガポール	433
アイルランド	415
四国圏	409
ニュージーランド	403
北陸圏	311

GDP(2004年)

国名	GDP(名目、億米\$)
日本	46,092
イギリス	21,552
フランス	20,598
首都圏	17,588
カナダ	9,917
近畿圏	7,422
韓国	6,805
中部圏	6,779
オランダ	6,067
九州圏	4,070
東北圏	3,902
スイス	3,586
ベルギー	3,576
スウェーデン	3,501
オーストリア	2,928
中国圏	2,683
デンマーク	2,449
フィンランド	1,859
アイルランド	1,844
北海道	1,817
四国圏	1,250
北陸圏	1,150
シンガポール	1,075
ニュージーランド	989

面積

国名	面積(万km ²)
カナダ	997.1
フランス	55.2
スウェーデン	45.0
日本	37.8
フィンランド	33.8
ニュージーランド	27.1
イギリス	24.3
韓国	10.0
オーストリア	8.4
北海道	8.3
東北圏	7.4
アイルランド	7.0
デンマーク	4.3
オランダ	4.2
中部圏	4.1
スイス	4.1
九州圏	3.9
首都圏	3.6
中国圏	3.2
ベルギー	3.1
近畿圏	2.7
四国圏	1.9
北陸圏	1.1
シンガポール	0.1

(出典)総務省「国勢調査報告」(2005年)、「世界の統計2006」、「世界の統計2007」、内閣府「平成16年度県民経済計算」、国土地理院資料(2005年)をもとに国土交通省国土計画局作成。

(注)各國人口は2005年年央推計人口。各広域ブロックのGDPについては、「世界の統計2007」のドル円レート暦年値により国土交通省国土計画局にて換算。

地方空港のアジア便就航、日本海沿岸諸港及び日本海側空港の状況

地方空港とアジアとの間のオープンなネットワークの展開

福岡空港

ソウル: 32便 釜山: 14便 济州: 6便
北京: 11便(うち大連経由: 7便、
青島経由: 4便)
大連: 13便(うち7便北京行)
青島: 4便(北京行)
上海: 28便 広州: 5便 瀋陽: 3便
台北: 21便(うち7便香港行)
香港: 14便(うち7便台北経由)
シンガポール: 5便 バンコク: 10便
マニラ: 4便 ホーチミン: 4便

新千歳空港

ソウル: 7便 釜山: 3便
香港: 4便 大連: 2便
北京: 2便 上海: 3便
台北: 13便
ユジノサハリンスク: 1便

**地方空港23空港において
週403便のアジア便が就航
就航都市数: 20都市
(うち外国企業98%、日本企業2%)**

広島空港

ソウル: 7便 上海: 7便
北京: 5便(大連経由)
大連: 9便(うち5便北京行)
台北: 7便
バンコク: 2便

新北九州空港

広州: 3便 (上海経由)

長崎空港

ソウル: 3便 上海: 2便

大分空港

ソウル: 3便

熊本空港

ソウル: 3便

鹿児島空港

ソウル: 3便 上海: 2便

新潟空港

ソウル: 7便 上海: 2便
ハルビン: 4便
ウラジオストック: 2便
ハバロフスク: 2便

小松空港

ソウル: 4便 上海: 3便

美保空港

ソウル: 3便

高松空港

ソウル: 3便

松山空港

ソウル: 3便 上海: 2便

宮崎空港

ソウル: 3便

岡山空港

ソウル: 7便 上海: 7便
北京: 2便(大連経由)

那覇空港

ソウル: 3便 上海: 2便
台北: 14便

地方空港23空港において

週403便のアジア便が就航

就航都市数: 20都市

(うち外国企業98%、日本企業2%)

旭川空港

ソウル: 4便

函館空港

ソウル: 3便 ユジノサハリンスク: 2便

仙台空港

ソウル: 7便 台北: 2便
香港: 3便 長春: 2便
北京: 6便(うち大連経由: 2便、
上海経由: 4便)

福島空港

ソウル: 3便 上海: 2便

富山空港

ソウル: 3便 上海: 3便
大連: 4便
ウラジオストック: 3便

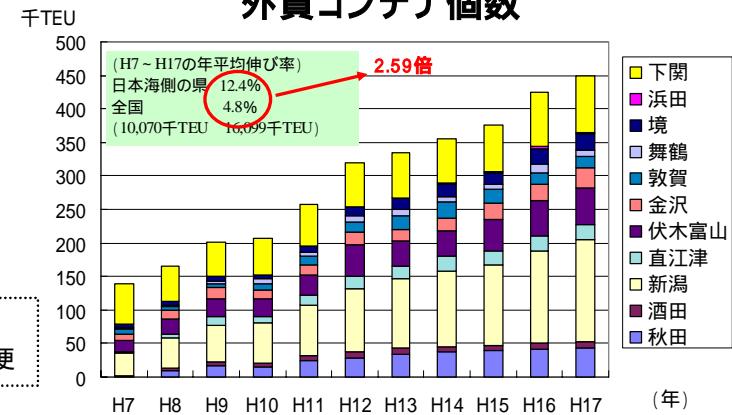
岡山空港

ソウル: 7便 上海: 7便

那覇空港

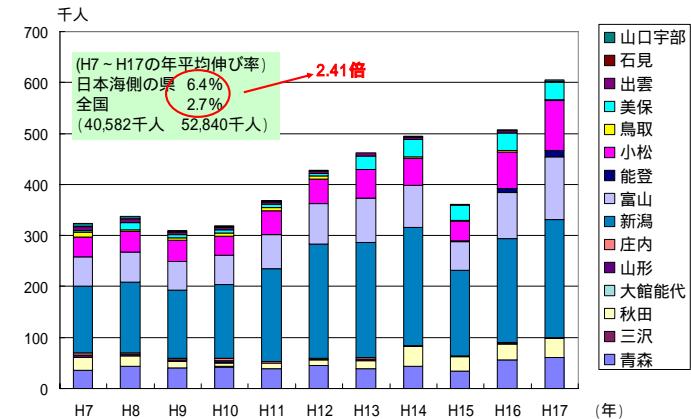
ソウル: 3便 上海: 2便
台北: 14便

増加する日本海沿岸諸港の 外貿コンテナ個数



(出典)国土交通省港湾局資料、港湾統計をもとに
国土交通省国土計画局作成

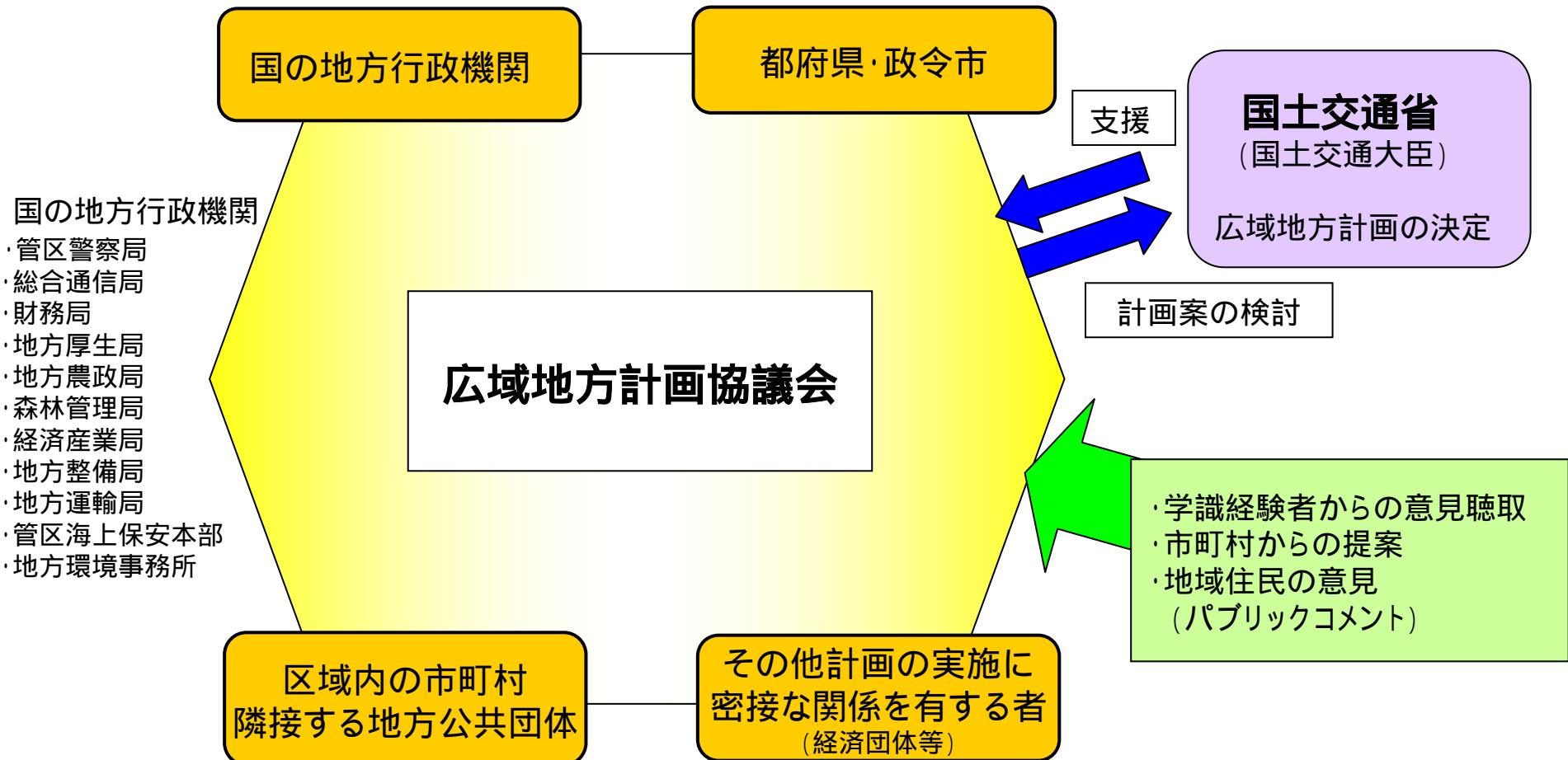
増加する日本海側の県にある 空港の国際線乗降客数



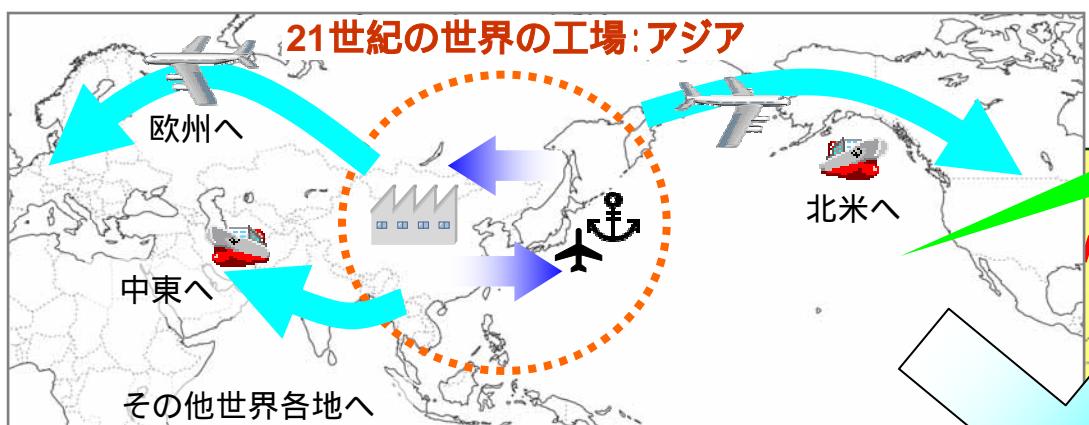
(出典)「空港管理状況調書」をもとに国土交通省国土計画局作成

広域地方計画協議会の体制

各ブロックの広域地方計画協議会は、全国計画の閣議決定後、正式に設置。
それに先立ち、各ブロックにおいて、計画策定の準備会合やシンポジウム等を開催。



各ブロックが直接アジアと交流するシームレスアジアの形成



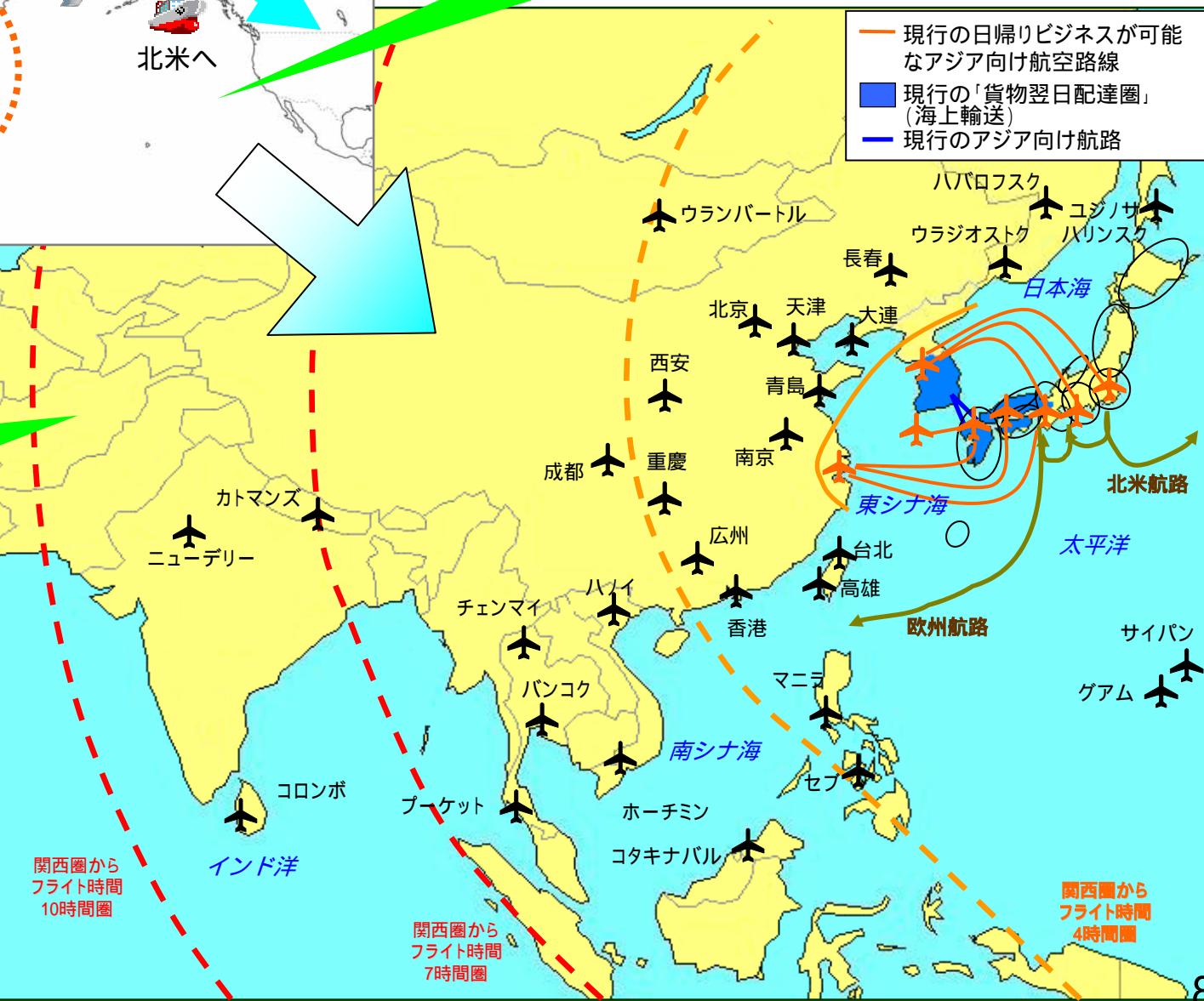
世界各国と多方面多頻度の海路及び空路で結ばれた大都市圏拠点空港やスーパー中枢港湾、世界に向けた情報発信機能等の整備

シームレスアジアを支える 国土基盤の整備・活用 ~ 将来の発展可能性 ~

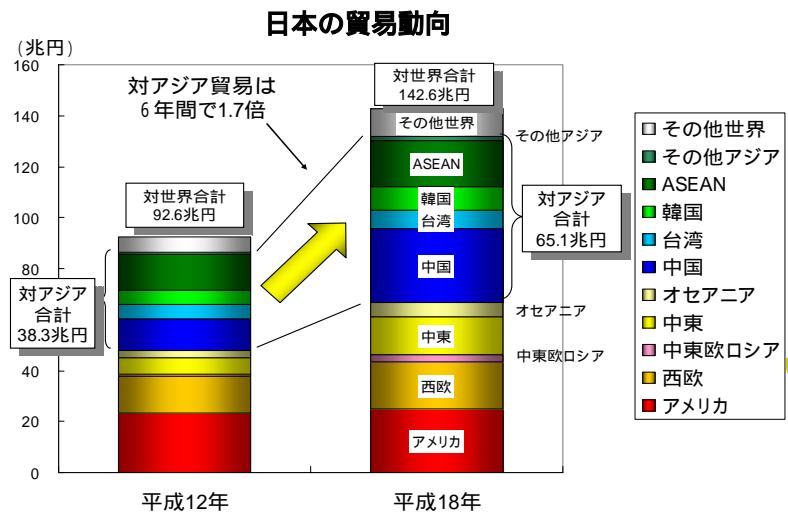
東アジアにおける迅速な交流圏の形成
東アジア一日圏、日帰りビジネス圏の形成
アジア物流一貫輸送網の構築
貨物翌日配達圏の形成
アジア・ブロードバンド環境の形成
汎アジア交通ネットワークを構築していくほか、越境阻害要因の解決に向けて、東アジアの近隣諸国と政策の共有化を図る

東アジア一日圏は、フライト時間約7～10時間、日帰りビジネス圏は、フライト時間約4時間の範囲にある地域において形成可能性を有することから、そのイメージを図示したもの。

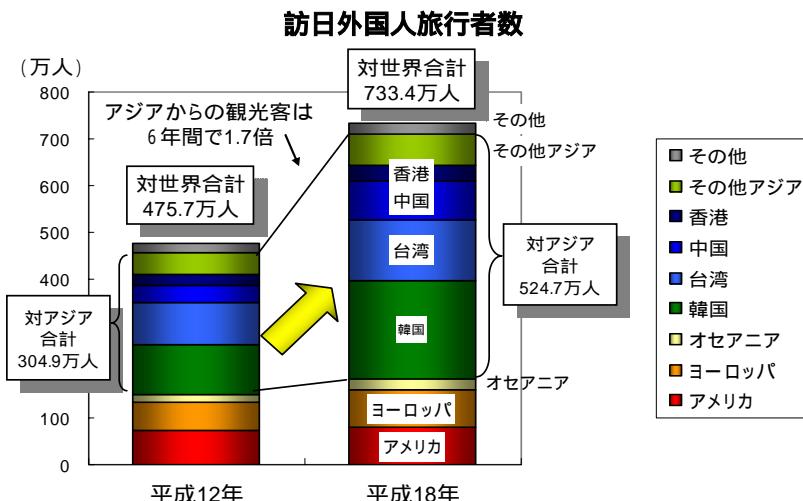
アジアと世界の架け橋となるアジア・ ゲートウェイを支える国土基盤の整備・活用



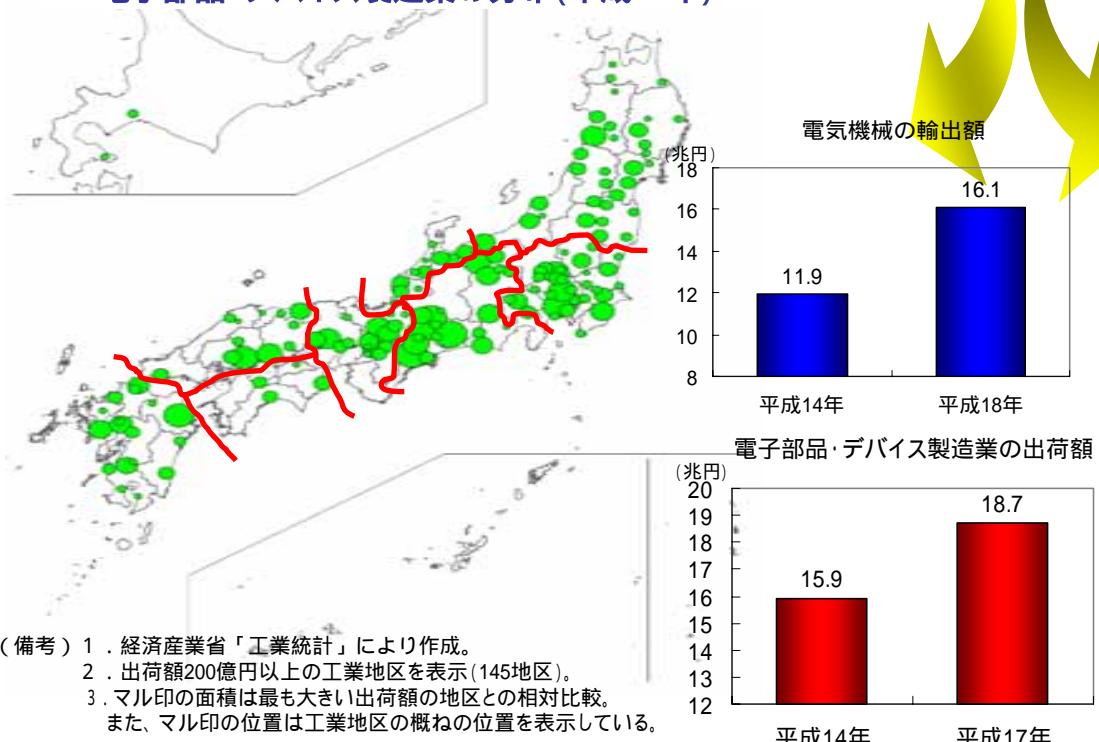
広域ブロックを牽引する産業の発展



アジアとの人流・物流は、
ここ数年で急増
成長を取り込み、地域を活性化



電子部品・デバイス製造業の分布(平成17年)



(備考) 1. 経済産業省「工業統計」により作成。
2. 出荷額200億円以上の工業地区を表示(145地区)。
3. マル印の面積は最も大きい出荷額の地区との相対比較。
また、マル印の位置は工業地区的概ねの位置を表示している。

持続可能な地域の形成(多様な価値・魅力を持った地域の形成)

都市圏

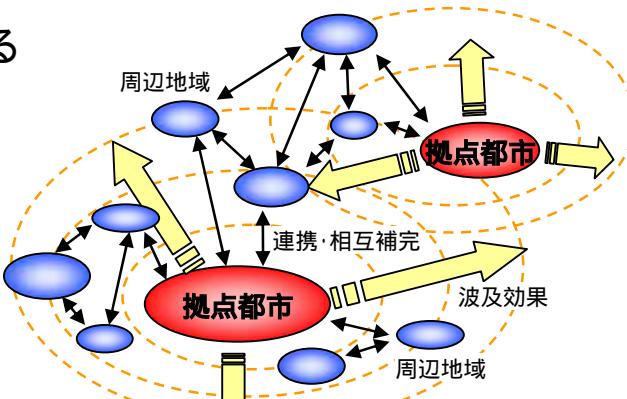
コミュニティによる
暮らしの安全・
安心確保

- 歩いて暮らせる
まちづくりの推進
- 集約型都市構造
への転換

地域の実情に応じた生活圏域の形成



高速道路の緊急出入口



- 広域的な連携・相互補完による
医療等の機能の維持増進
- 様々な都市機能の集約化と土地
利用の高度化

農山漁村

美しく、暮らしやすい農山漁村の形成

- 生産基盤と生活環境の一体的、総合的整備
- 美しい景観の維持・回復



中山間地域における施策展開

- 産業振興や多面的機能の確保等
- 維持・存続が危ぶまれる集落に対する目配りや的確な対応



出典)農林水産省資料

地域間の交流・連携の促進

地域互恵
(ないところを補いあう)



人・物などの双向的な循環

戦略的連携
(広域的な役割分担)



道の駅等を活用し、
交流・連携の核となる場の整備

**多様な
価値・魅力を
持った地域
の形成**

地域への人の誘致・移動の促進

「二地域居住」の促進

空き家・仕事の紹介など地域生活の
支援



外部人材を地域づくりに活用

地域にない経験・ノウハウを
持つ外部人材の活用



専門的知識を持った
人材の活用等



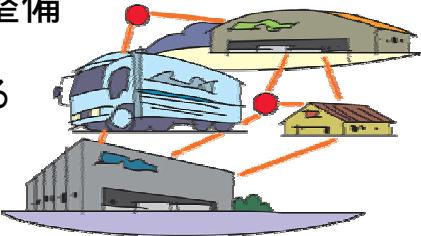
人材誘致のための
仲介機能の整備等

持続可能な地域の形成(地域資源を活かした産業、農林水産業の活性化)

地域経済を強化する産業の育成

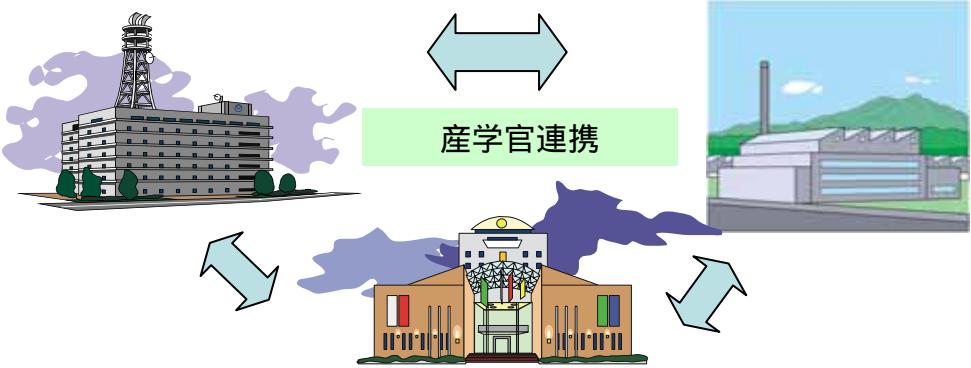
魅力ある産業立地環境の整備

- 既存の工業団地活用、
地域発意の物流基盤整備による
産業集積との有機的連関



地域イノベーションの創出

- 教育・研究開発施設を核とし、
产学研官連携による地域産業創出



中小企業の活性化

- 研究開発支援、人材育成・確保、IT化促進など
中小企業のものづくりを支える環境整備

サービス産業の活性化

- 需要拡大が見込まれる分野(健康・福祉)、製造業と
密接に関連する分野(ビジネス支援・物流・流通)の強化、
生産性向上の取組

地域資源密着型産業の活性化

観光産業、地場産業の活性化

- 魅力ある観光地づくり、新たな観光スタイル創出
- 地域資源を活用した地域ブランドづくり、異分野へ進出、
海外展開

山形 カロツツェリア・プロジェクト
県内の優れた職人技術による
世界に通用する山形ブランドの
商品開発



農林水産業の活性化

- 食料の安定供給、国内農業の競争力強化

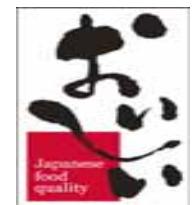
食料の安定供給



地産地消



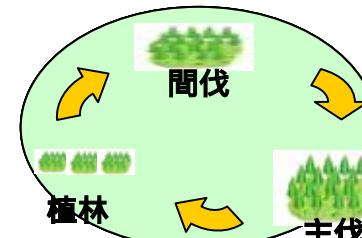
輸出促進



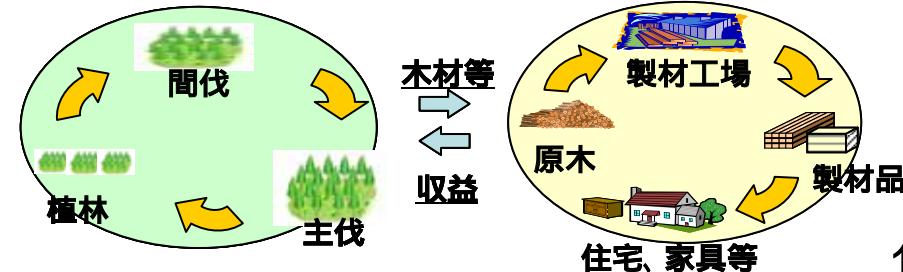
(出典)農林水産省資料

- 林業と木材産業の一体的再生による競争力強化

林業を通じた良好な森林管理のサイクル

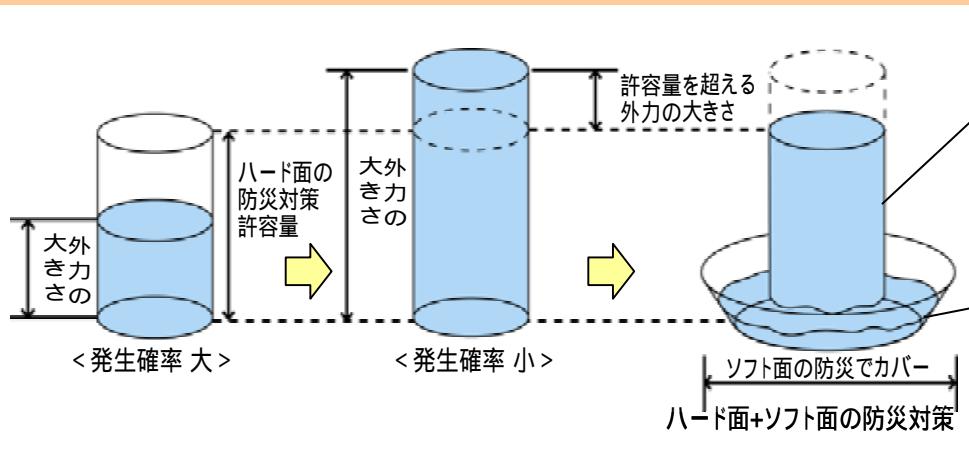


木材等の利用



災害に強いしなやかな国土の形成

ハード・ソフト一体となった総合的な災害対策の推進



ハード対策

地域特性を踏まえた防災施設の効率的・効果的整備、耐震補強などの機能更新、適切な維持管理、リダンダンシーに優れた交通・情報通信網の整備 等

ソフト対策

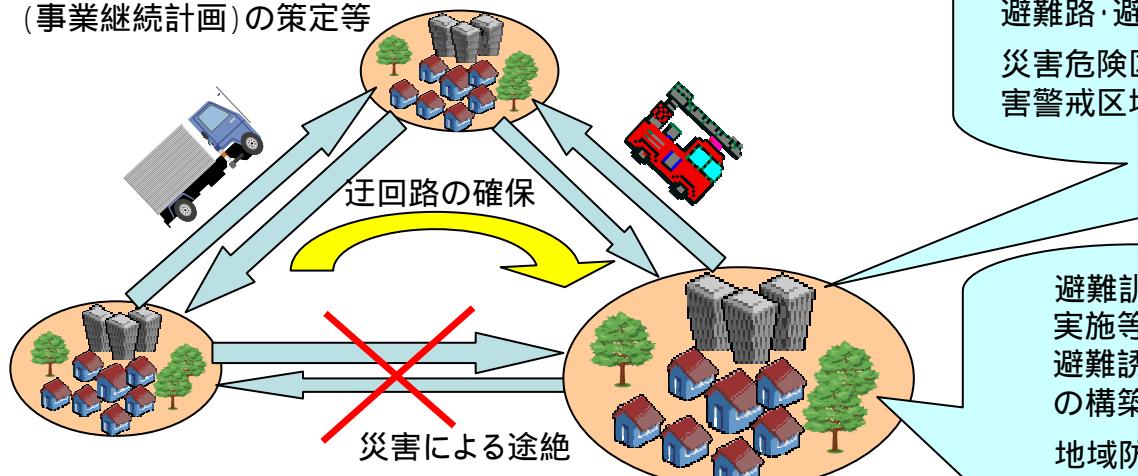
- [事前] ハザードマップの整備、避難経路の確保、防災意識啓発、防災教育の充実、コミュニティの形成 等
- [事中] 防災情報の伝達、コミュニティの連携による広域防災・危機管理体制の確立 等
- [事後] 被災情報や安否情報の提供、被災者の保護・移送、医療、帰宅体制の整備 等

防災施設のハード機能だけで対応が難しい大規模災害の対策には被害を最小限にする減災の考え方を重視

災害時のバックアップ体制の構築

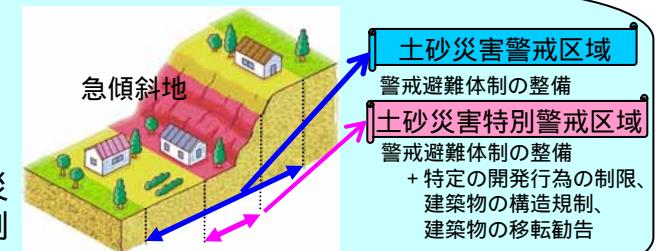
迂回ルート等の余裕性に優れた交通、情報通信網や広域防災拠点の整備、孤立化対策の推進

経済・社会上の影響を最小限にする業務継続計画やBCP(事業継続計画)の策定等



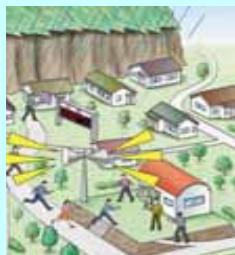
災害に強い国土空間の形成

- 密集市街地におけるオープンスペースの確保
- 避難路・避難地の確保
- 災害危険区域や、土砂災害警戒区域等の立地抑制



地域防災力の強化

- 避難訓練の実施等による避難誘導体制の構築
- 地域防災体制の充実



- 防災教育の推進
- ハザードマップの整備・普及

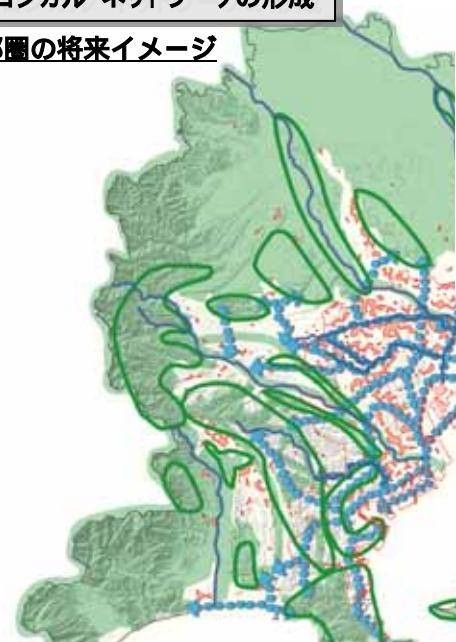


美しい国土の管理と継承(循環と共生の重視、流域圏の管理)

（循環と共生を重視し適切に管理された国土の形成）

- ・人間活動と自然のプロセスが調和した物質循環の構築
　　温暖化防止の推進、循環型社会の構築
 - ・国土資源の適切な管理
　　針広混交林化等多様で健全な森林整備、優良農地の確保
 - ・健全な生態系の維持・形成
　　広域的なエコロジカル・ネットワークの形成、
　　里地里山の適切な保全管理 等

エコロジカル・ネットワークの形成



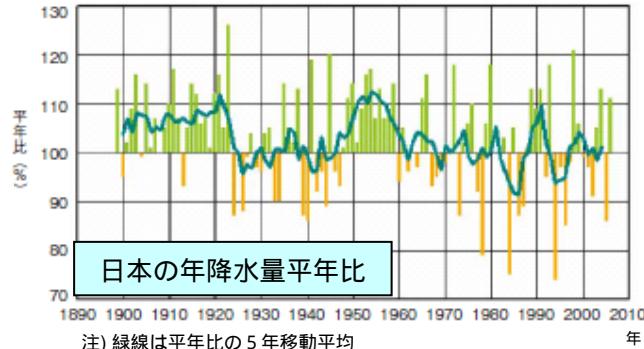
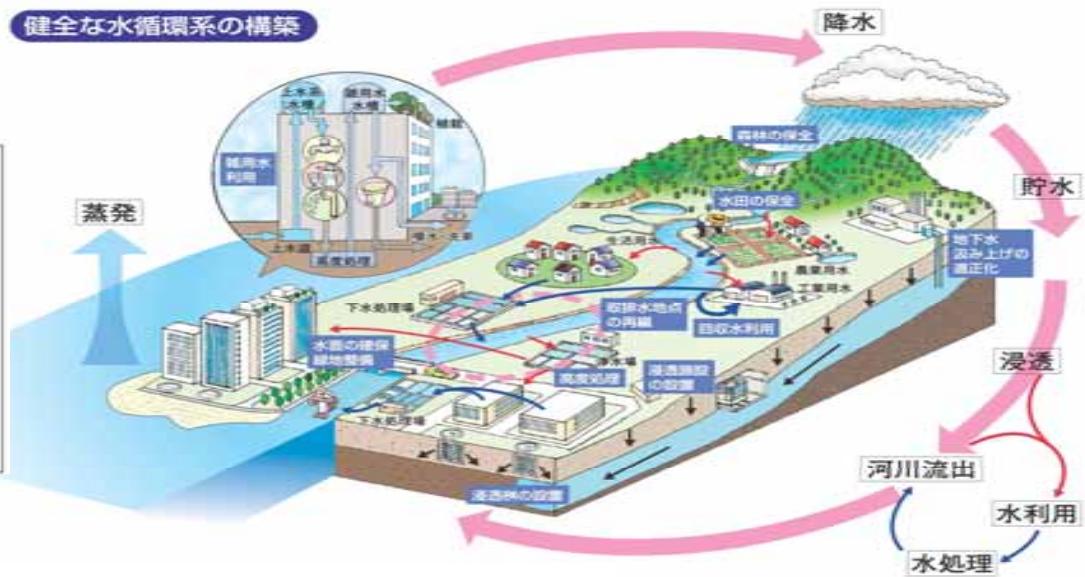
出典)国土交通省国土計画局「首都圏の
都市環境インフラのグランドデザイン」

(期待される効果)

- ・野生生物の生息・生育空間
 - ・都市環境の改善(ヒートアイランド現象の緩和)
 - ・防災

(流域圏における国土利用と水循環系の管理)

- ・流域における健全な水循環系の構築
 - ・安全・安心な水資源確保
 - ・上下流交流、流域意識醸成の仕組み整備 等



注) 緑線は平年比の 5 年移動平均

近年の洪水・渇水の頻発への対応
(出典:気象庁「気候変動監視レポート2006」)

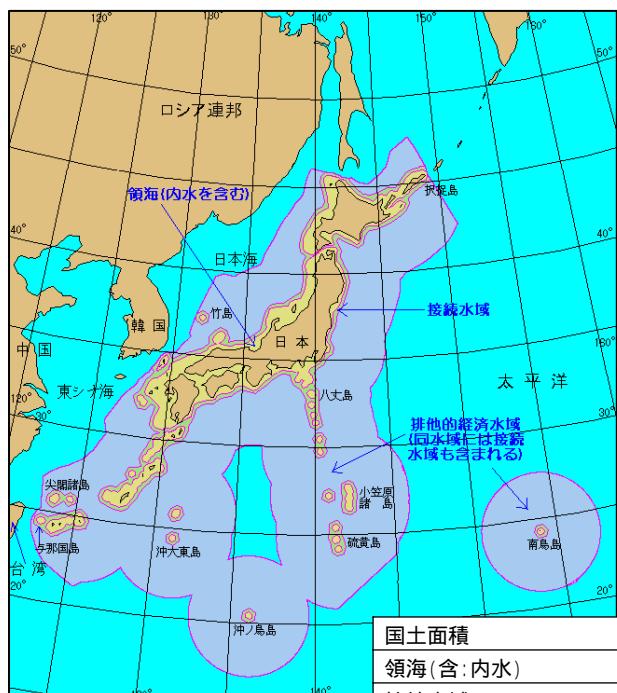


流域圏における多様な主体の参画
(例: 河川敷の清掃活動)

美しい国土の管理と継承(海域の適正な利用・保全、国土の国民的経営)

[海域の適正な利用と保全]

- ・政府一体となった総合的・計画的な取組
- ・国境離島の管理、海水面上昇など地球環境問題、資源利用の技術開発
- ・海上輸送の活性化や安全確保
- ・水産業の活性化、離島の振興および保全
- ・高潮・津波対策、海域環境や景観の保全・再生
- ・沿岸域の総合的管理 等



(出典)海上保安庁海洋情報部HPをもとに国土交通省国土計画局作成

[魅力あふれる国土の形成と国土の国民的経営]

- ・個性豊かな地域文化の継承と創造

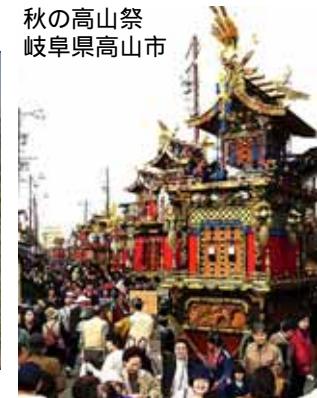


三連水車
福岡県朝倉町



農村景観 岩手県一関本寺

秋の高山祭
岐阜県高山市



・「国土の国民的経営」(多様な活動者の育成、参加手法の多様化等により、国民一人一人が美しい国土の管理と継承を担う。)

多様な活動者の育成



地域全体で取り組む農地・農業用水等の保全・管理(栃木県)

国土管理への参加手法の多様化



間伐材を活用したバッグ(高知県)

(写真左)農林水産省資料、(写真右)エコアス馬路村

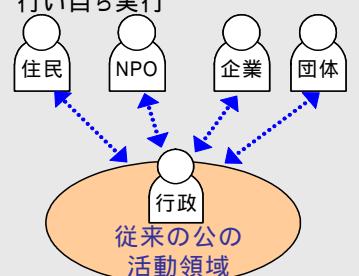
(出典)国土交通省国土計画局作成

「新たな公」を基軸とする地域づくり

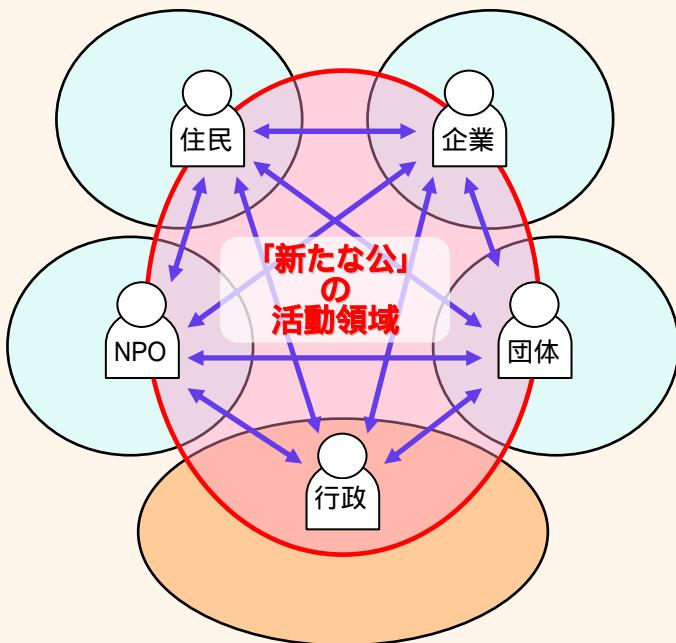
「新たな公」の概念

行政だけでなく多様な民間主体を担い手と位置づけ、これらの主体が従来の公の領域に加え、公共的価値を含む私の領域や公と私の中間領域で協働

これまで
行政機関が各方面の調整を行って自ら実行



<これから>



従来の私の領域で
公共的価値を含む活動



空き店舗を託児所に活用した
中心市街地活性化(高知市)
写真:中小企業庁

公と私の中間的な領域を
新たに担う活動



NPO等による過疎地有償運送
(長野県中川村)
写真:中川村

従来の公の領域で
民間が主体的に担う活動



市民との協働による河川敷の
清掃活動(熊本県白川)
写真:九州地方整備局

「新たな公」の多面的意義

参加者の自己実現
地域への誇りと愛着の醸成
地域経済の活性化
新たな雇用の創出

生活の質の向上
災害対応力の向上
環境問題への対応
行財政の負担軽減効果 等

【基本的施策】

《参加意識の醸成、体験機会の充実》

学校教育や地域活動等を通じた意識啓発

ボランティア活動等の体験機会の提供

住民、NPO、企業等の参加を促す仕掛けのシステムの組み込み

《参加主体の拡大》

イベント形式等参加しやすい仕組みの工夫

休暇制度、兼業制度のあり方の検討

地縁型コミュニティの再生、活性化

中山間地域などでの新たな協働の仕組みの構築

《活動環境整備》

住民等による資金面での支援を促す仕組みの検討

情報の公開・共有、情報通信技術の利用環境整備

中間支援組織の育成と組織を担う人材の育成

《多様な主体による国土基盤マネジメント》

協働関係の確立

マネジメントの
担い手



国土基盤の
管理主体