

国土形成計画（全国計画）

平成27年8月

第1部 計画の基本的考え方

第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

(3) グローバルな活躍の拡大

グローバルな「対流」の促進の強化

リニア中央新幹線によるスーパーメガリユージョンの形成

大都市圏と周辺地域との対流を促進する観点から最大限の有効活用を図る。

また、多様なヒト、モノ、アイディアのマッチングの場となる「知的対流拠点」の整備を推進することで、国内外から集まる企業と個人による、ダイナミックな対流を通じた価値創造を促進する。

さらに、価値創造に関与する外国人を含めた高度人材が生活し、業務に携わる上でストレスのない環境を提供するため、医療や福祉、教育、商業、アミューズメント等の諸機能の充実を図る。

③ グローバルな「対流」促進の強化

(空港の機能強化等による航空ネットワークの充実)

4つの主要国際空港(羽田・成田・中部・関西)等の機能強化を通じ、国際及び国内の航空市場並びにそれらが融合した多様な航空ネットワークを構築する。

また、今後急速な発展が見込まれるLCC等低コスト型のビジネスモデルの普及を通じて運賃水準を低下させ、国内の地域間又は国内と海外を結ぶ直行便の増加や、乗継需要の取り込みにより、地方空港も含めた航空利用を促進する。

(国際競争力を有する物流網の構築)

国際貿易航路の新たな選択肢である北極海航路の貨物輸送量は増加傾向にあり、更にパナマ運河の再拡張工事が進み、また船舶の大型化が進展するなど、物流構造は世界規模で大きく変化することが予想されており、これに対応した戦略を構築する必要がある。

企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る。さらに、三大都市圏環状道路を始めとする物流ネットワークの強化等、広域物流の効率化に向けた取組を推進する必要がある。

(アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込むためのゲートウェイ機能の強化と日本海・太平洋2面活用型国土の形成)

東アジア諸国やロシアの経済活動の活発化を背景に九州や日本海側の地域の貿易が拡大し、エネルギー開発の面でも日本海側地域の活用が増大している。とりわけ、東南アジア地域を含めた東アジア諸国の急速な経済成長、東アジア全体での生産ネットワーク

の構築を踏まえ、従来にも増して円滑な対流の促進を図ることが重要である。このため、アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込む等の観点から、九州及び日本海側のゲートウェイ機能の強化を図るとともに、その交流・連携方策についても検討することが重要である。

また、東日本大震災後、国土全体の強靱性を確保する上で、日本海側と太平洋側の連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、日本海・太平洋両面を活用することの重要性が再認識された。このような国土構造をつくり上げることは、太平洋側だけでなく日本海側の安全性を高めることにもつながることになる。

このように、現在諸機能が集中している太平洋側だけではなく、日本海側を活用することの重要性が高まっていることから、日本海側の機能の強化を図るとともに、整備新幹線の整備や道路ネットワークの強化を着実に進めるなど日本海側と太平洋側を結ぶネットワークの形成等を通じて、日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、世界との結びつきを強化する。

④リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成

(スーパー・メガリージョンの新たな可能性の発揮)

リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行う。

リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。具体的には、東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。

また、国及び独立行政法人並びに企業の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市、大学、研究機関、オンリーワンの技術を有する中小企業等が集積する関西文化学術研究都市や、沿線の大学、研究機関等の連携が強化されるなど、知的対流（ナレッジ・リンク）の形成・拡大により、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、高度な価値創造が行われる可能性がある。

さらに、リニア中央新幹線中間駅の活用により、これまで大都市から短時間でのアク

セスが困難だった地域と大都市との間の対流が活発になり、都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイル（二地域居住を含む）や、大自然の中での企業立地が実現する可能性がある。

スーパー・メガリージョンの効果を全国に拡大するためには、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節の強化により、交通ネットワークを充実させることが必要である。例えば、九州におけるアジアゲートウェイ機能とスーパー・メガリージョンとの連携により、相互に相乗効果が期待できる。

（スーパー・メガリージョンの形成に向けた構想）

リニア中央新幹線の開業は、国土形成計画の計画期間後となるが、スーパー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。これにより新たに生み出される価値、及びそれが我が国の社会や経済に与える影響を正確に見定めることは容易ではないが、それらの効果を全国に拡大し最大化するため、広範に叡智を集め、広域的かつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。

⑤観光立国のさらなる展開

（2020年を大きな通過点としつつ、その後の長期を見通した戦略的な取組の推進）

アジアを中心とする大交流時代を迎える中、観光は我が国の力強い経済を実現するための柱の一つである。とりわけ、人口減少が進む地域においては内外の観光客を積極的に呼び込み、交流人口の増加によって地域経済を活性化することが極めて重要となる。

このため、アジアを中心とする新興国の経済成長に伴う国際観光需要の伸びを念頭に置きつつ、2020年にとどまることなく、これを大きな通過点として、2025年を見据えて、ターゲットに応じた訪日プロモーションの強化や受入環境の整備、地域の魅力の創出等に戦略的に取り組んでいく。

（戦略的な訪日プロモーションの強化）

訪日外国人旅行者数は急増し、我が国の経済を下支えしているところであるが、訪問先は東京やゴールデンルートに集中しており、必ずしも地方が恩恵を享受できていない状況である。また、訪日外国人には春の桜や夏のシーズン等に人気集中しているが、更なる訪日シーズンの創出・定着が重要である。

このため、訪日外国人旅行者の地方への誘客を図るべく、LCCやチャーター便の地方空港への就航等を契機としたプロモーションや、広域観光周遊ルートの形成等の取組を通じ、地方の魅力を積極的に発信するとともに、スノーリゾートの魅力の発信により、

第3部 計画の効果的推進及び広域地方計画の策定・推進

第2章 広域地方計画の策定・推進

第2節 広域地方計画の基本的考え方

(1) 各広域ブロックの現況と課題

⑥中国圏

中国圏は、鳥取県、島根県、岡山県、広島県及び山口県の5県の区域からなる。本州の最西部、近畿圏と九州圏の間に位置し、瀬戸内海をはさんで四国圏と隣接する。山地及び丘陵地の割合は全国で最も高く、山間部まで居住地域が広く分布し、「里山」や「里海」が多く存在する。

圏域人口は約744万人。小規模集落は全国で最も多い。

域内総生産は約28兆円。従業員一人当たりの製造品出荷額等は全国で最も高く、瀬戸内海側を中心に鉄鋼、石油化学、造船、自動車等の産業集積がみられる。

中山間地域において再生可能エネルギーの活用等を通じた循環型地域社会の構築等による対流の動きが起こりつつある。

今後、防災・減災対策の推進、産業集積の競争力強化、広域観光の促進、中山間地域や島しょ部の先進的取組や「小さな拠点」の形成、圏域内外の対流を促進する格子状ネットワーク整備、四国圏を始め近畿圏、九州圏との連携等、隣接圏域のバックアップも含めた安全・安心で多様な地域が共生できる圏域を目指すことが求められる。

⑦四国圏

四国圏は、徳島県、香川県、愛媛県及び高知県の4県の区域からなる。瀬戸内海をはさんで、近畿圏、中国圏、九州圏と隣接する。急峻な四国山地やその周辺の中山間地域、瀬戸内海を中心に島しょ部、半島等の自然環境を有している。

圏域人口は約388万人。人口減少、高齢化が進展している。

域内総生産は約14兆円。基礎素材産業の集積地となっている。また、中山間地域においてICTを活用した遠隔勤務等の対流の事例がみられる。今後は、切迫する南海トラフ地震等大規模災害に備え、隣接圏域とも連携した防災・減災対策が必要である。

美しい自然風景、お遍路等の独自の歴史、文化等、地域の独自性を国内外に発信し、中国圏を始め近畿圏、九州圏との連携等、広域的な対流の促進を図ることが求められる。

⑧九州圏

九州圏は、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県及び鹿児島県の7県の区域からなる。我が国の最西部、地理的にアジアからの玄関口（ゲートウェイ）に位置し、瀬戸内海をはさんで中国圏、四国圏と隣接している。

圏域人口は約1,306万人。出生率は広域ブロックの中で最も高い。

域内総生産は約44兆円。陸、海、空の高速交通ネットワークの効果もあり、自動車産業

の国内主力生産拠点や再生可能エネルギー、ロボット等の産業立地が進展しているほか、工業製品や農林水産品のアジア等との貿易額やLCC就航、クルーズ船寄港等による訪日外国人数が著しく増加している。

南海トラフ地震等大規模災害に備え、隣接圏域とも連携した防災・減災対策が必要である。

今後、多層的な圏域構造を確立するとともに、アジアの成長力を引き込む日本の成長センターとなって、我が国の経済成長に貢献することを目指し、九州圏と他圏域との交流・連携を促進することが期待される。

(2) 広域ブロック間の連携及び相互調整

各広域ブロックにおける取組に加えて、ブロック相互やブロックの境界にまたがる複数都道府県等の間での連携及び相互調整を進める必要がある。

特に、北陸・中部の両圏域及び中国・四国の両圏域については、交通基盤整備の進展等により日本海から太平洋にわたる地域の一体感が強まりつつあるとともに、国際観光ルートの構築を始め、産業、物流、防災、瀬戸内海における国土の保全、管理の一体的推進等の共通の課題を有していることから、引き続き、日本海から太平洋にわたる発展の全体構想等について合同して検討することが求められる。また、首都圏のうち北関東3県と隣接する福島県及び新潟県の磐越2県は、これまでもブロックを超える広域連携の取組を通じて、交通基盤整備の進展等を活かした地域の自立的発展を推進している地域であることから、引き続き分科会の活用等により当該地域の特性に応じた発展構想等を描くことが求められる。

以上に加え、広域ブロックの境界に位置する都道府県では、隣接する広域ブロックと密接な関係を有するものがあり、これまで様々な取組が進められてきていることから、新たな広域地方計画の策定に当たっても、必要な連携及び相互調整を行うことが期待される。

第3節 北海道総合開発計画及び沖縄振興基本方針と国土形成計画との連携

北海道及び沖縄県については、それぞれ北海道総合開発計画並びに沖縄振興基本方針及び同基本方針に基づく沖縄振興計画が存在していることから、法律上、広域地方計画の対象外となっているが、以下に示すように独自性の高い圏域を形成していることから、それぞれが広域ブロックに相当するものと考えらるべきであり、これらの圏域についても、地域の実情に即した独自の発想と戦略性を活かした国土形成を進める必要がある。このため、両圏域の自立的発展に向けて、北海道総合開発計画及び沖縄振興基本方針と国土形成計画との間で必要な調整が行われ、相互の連携が図られる必要がある。