

国土のグランドデザイン2050

～対流促進型国土の形成～

国土交通省
平成26年7月

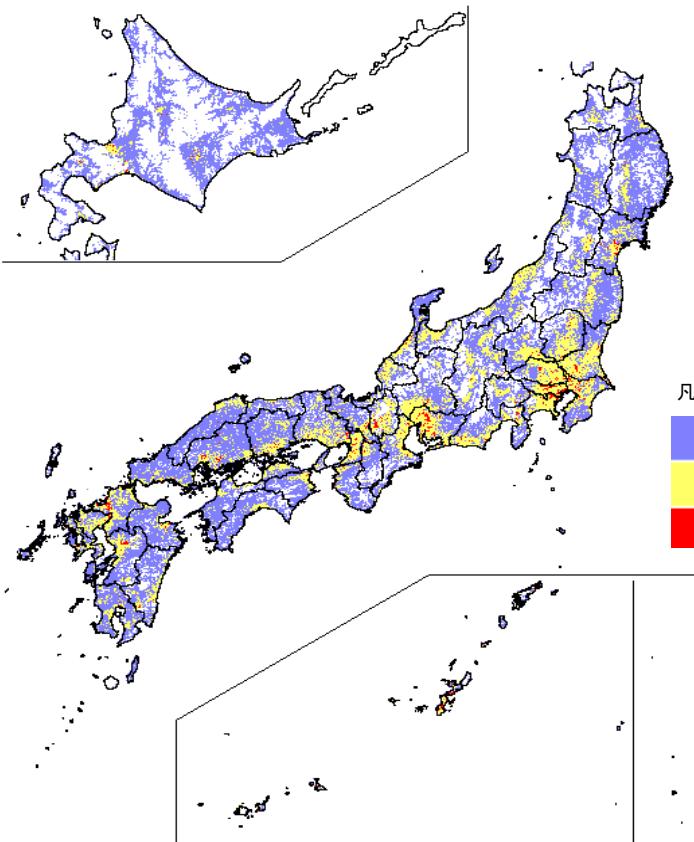


- 本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有
- 2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示す

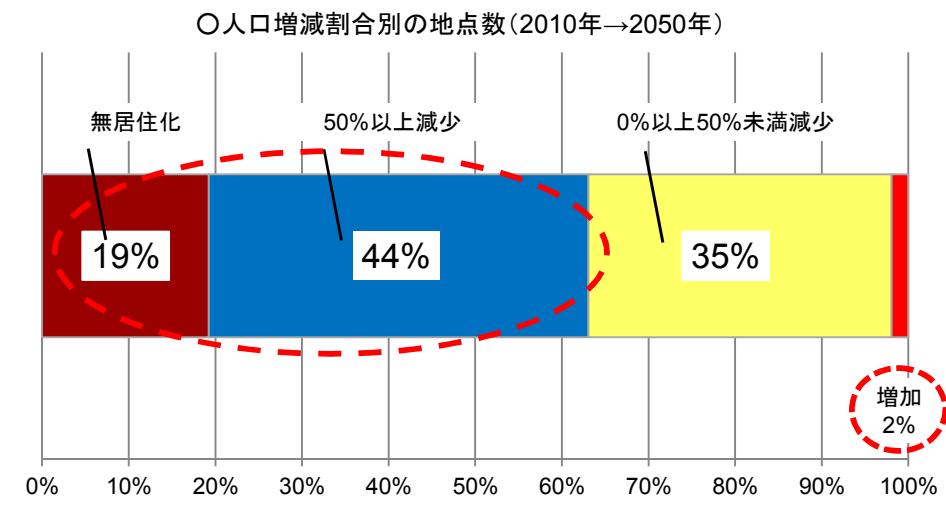
時代の潮流と課題

- ①急激な人口減少、少子化
- ②異次元の高齢化の進展
- ③都市間競争の激化などグローバリゼーションの進展
- ④巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ⑤食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ⑥ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



- 全国を1km²のメッシュでみると、**人口が半分以下になる地点が現在の居住地域の6割以上。2割は人が住まなくなる。**
- 人口が増加する地点の割合は約2%であり、主に大都市圏に分布。**



(出典)総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値により作成

キーワードはコンパクト+ネットワーク

コンパクト+ネットワークの意義・必要性

①質の高いサービスを効率的に提供

- ・人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためにはコンパクト化が不可欠
- ・しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小
- ・このため、ネットワーク化により都市機能に応じた圏域人口を確保

②新たな価値創造

- ・人・モノ・情報の高密度な交流が実現し、イノベーションを創出

➡ コンパクト+ネットワークにより、国全体の「生産性」を高める国土構造

多様性と連携による国土・地域づくり

- ①各地域が「**多様性**」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
- ②複数の地域間の「**連携**」により、人・モノ・情報の交流を促進
- ・「多様性と連携」を支えるのがコンパクト+ネットワーク
- ・コンパクト+ネットワークは、**交通革命**、**新情報革命**を取り込み、距離の制約を克服するとともに、実物空間と知識・情報空間を融合させる
- ・交流は、それぞれの地域が多様であるほど活発化(→**対流**)
- ・対流のエンジンは多様性(温度差(地域間の差異))がなければ対流は起こり得ない → 常に多様性を生み出していく必要

国土づくりの3つの理念

多様性
「ダイバーシティ」

連携
「コネクティビティ」

災害への粘り強くしなやかな対応
「レジリエンス」

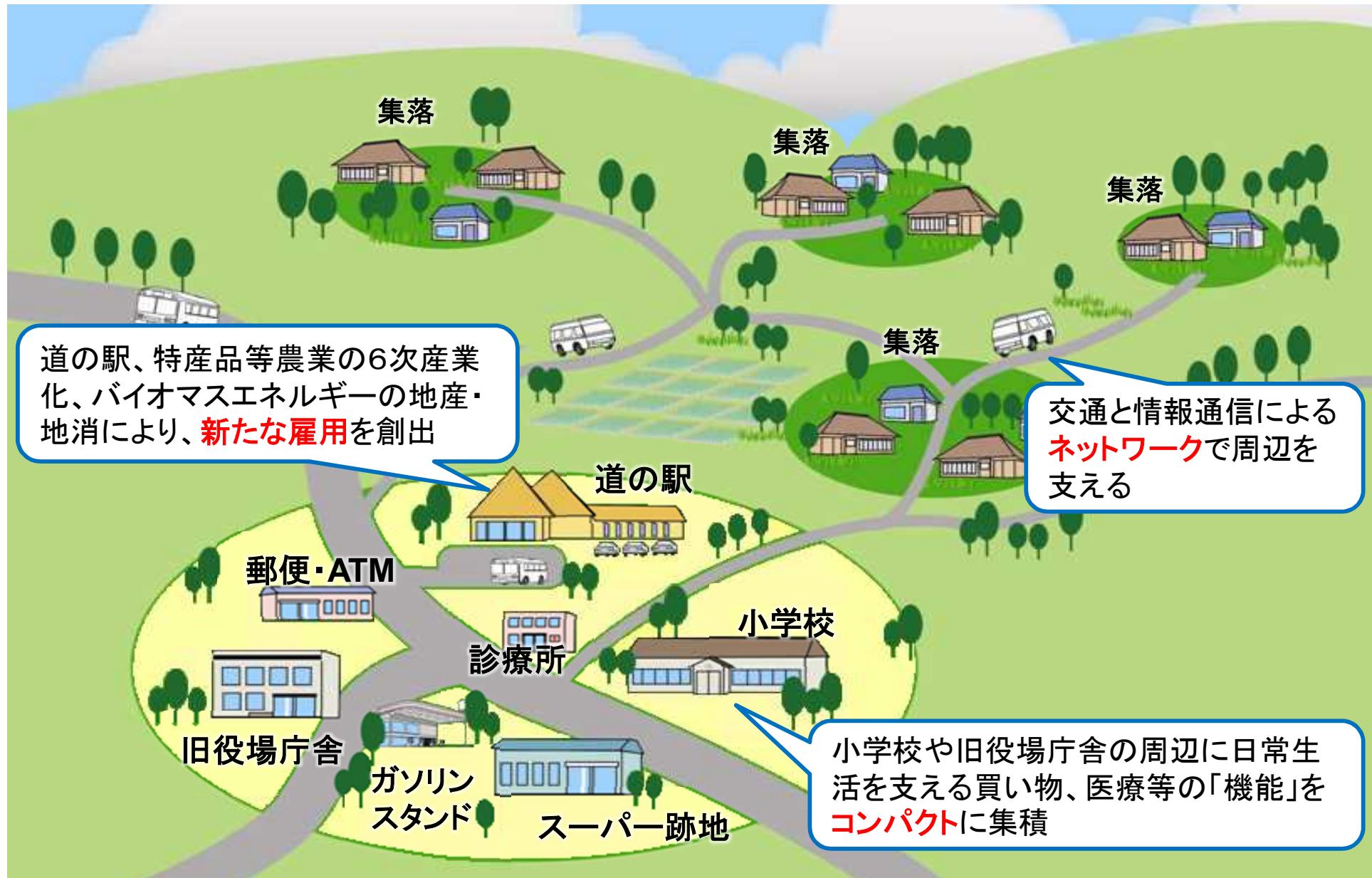
基本戦略

- (1)「小さな拠点」と、高次地方都市連合等
- (2)攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり
- (3)スーパー・メガリージョンの形成
- (4)日本海・太平洋2面活用型国土
- (5)国の光を觀せる観光立国
- (6)田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出

- (7)コミュニティの再構築(スマートウェルネス住宅・シティ)
- (8)美しく、災害に強い国土
- (9)インフラを賢く使う
- (10)民間活力や技術革新を取り込む社会
- (11)国土・地域の担い手づくり
- (12)戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応

～小さな拠点～
地域を守るために「小さな拠点」

○商店、診療所など、日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を形成し、周辺集落と交通ネットワークで結ぶことにより、持続可能な地域づくりを推進。(約5千箇所程度)



- 「コンパクト」にしていくだけでは都市圏の機能の維持は困難。
- 地域の人々の暮らし・生活を守り、地域が成長していくため、**地方都市が連携する「コンパクト」+「ネットワーク」**により圏域を拡大することで解決。(全国60~70箇所程度)

高速道路の活用による松江・米子都市圏^{※1}の変化

【高速道路を活用しない】

都市圏の 中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年 ^{※2}	2050年 ^{※3}
松江市	22.0	15.6
米子市	32.6	20.9

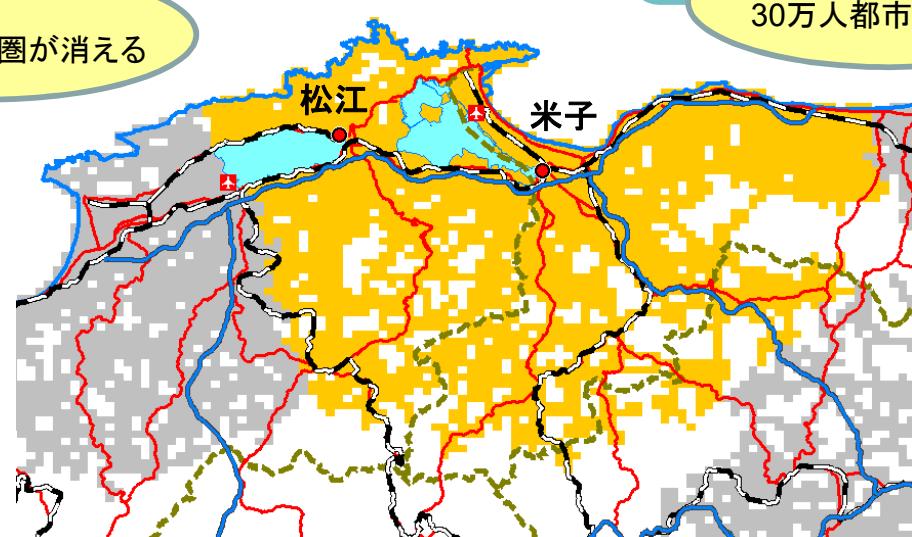
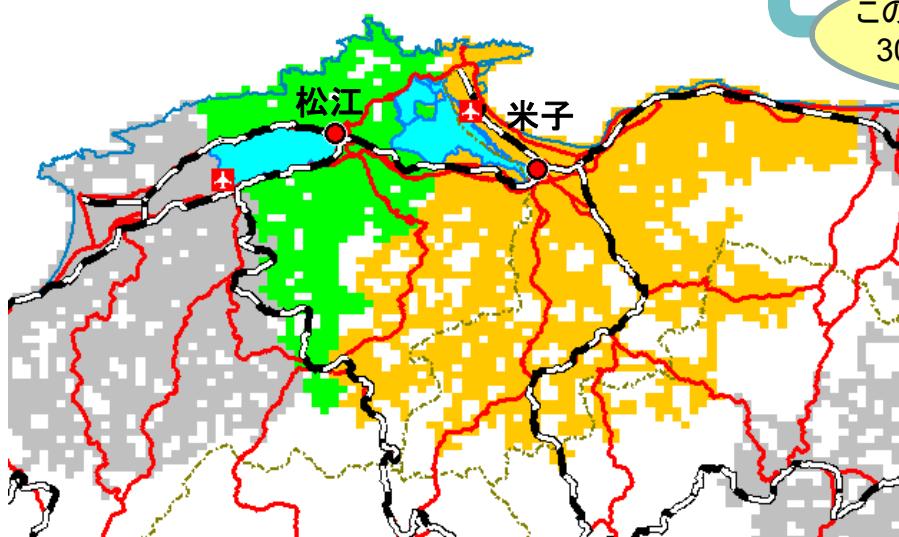


【高速道路を活用】

都市圏の 中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年 ^{※2}	2050年 ^{※3}
松江市・米子市	56.0	37.3

このままでは
30万人都市圏が消える

ネットワークにより
30万人都市圏を維持

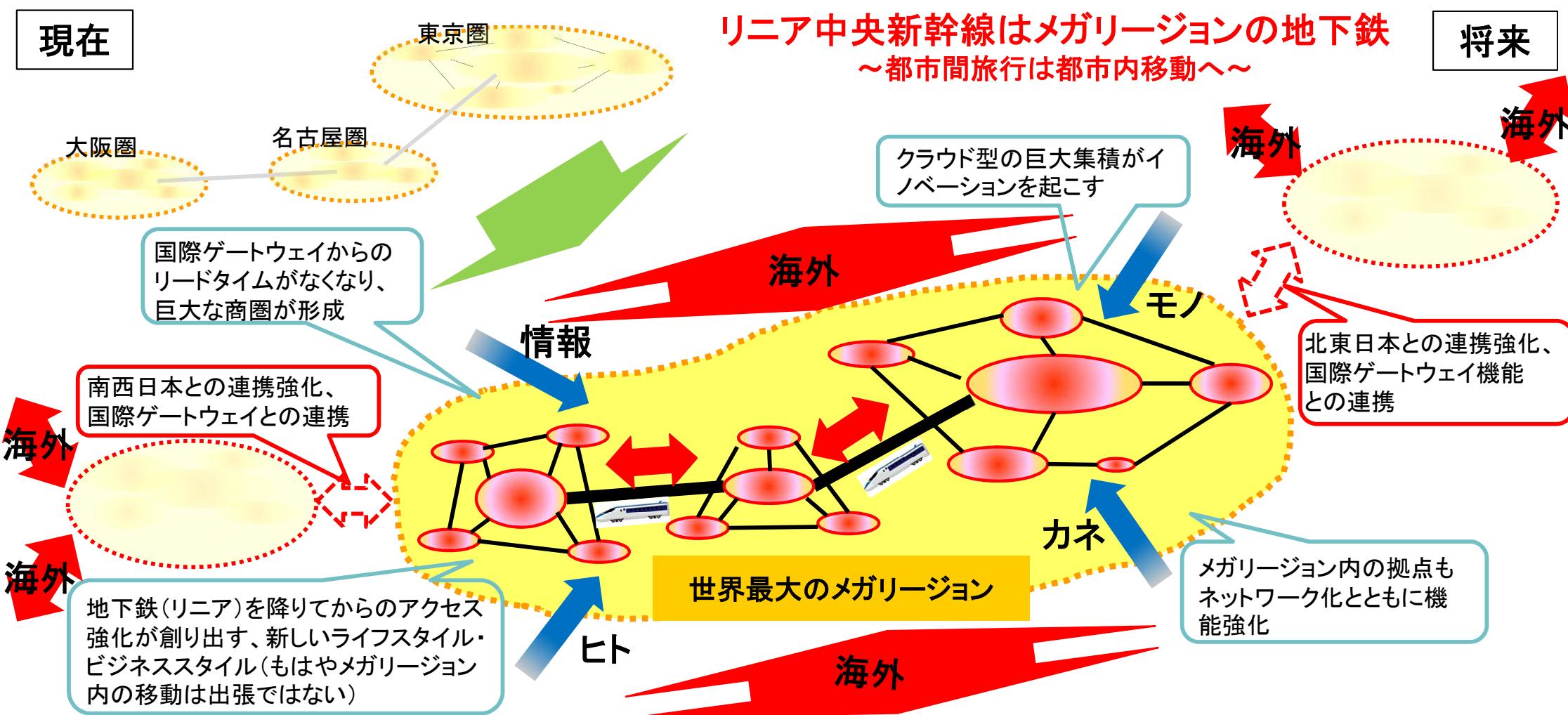


(※1)2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車で60分以内の1kmメッシュを都市圏として設定。

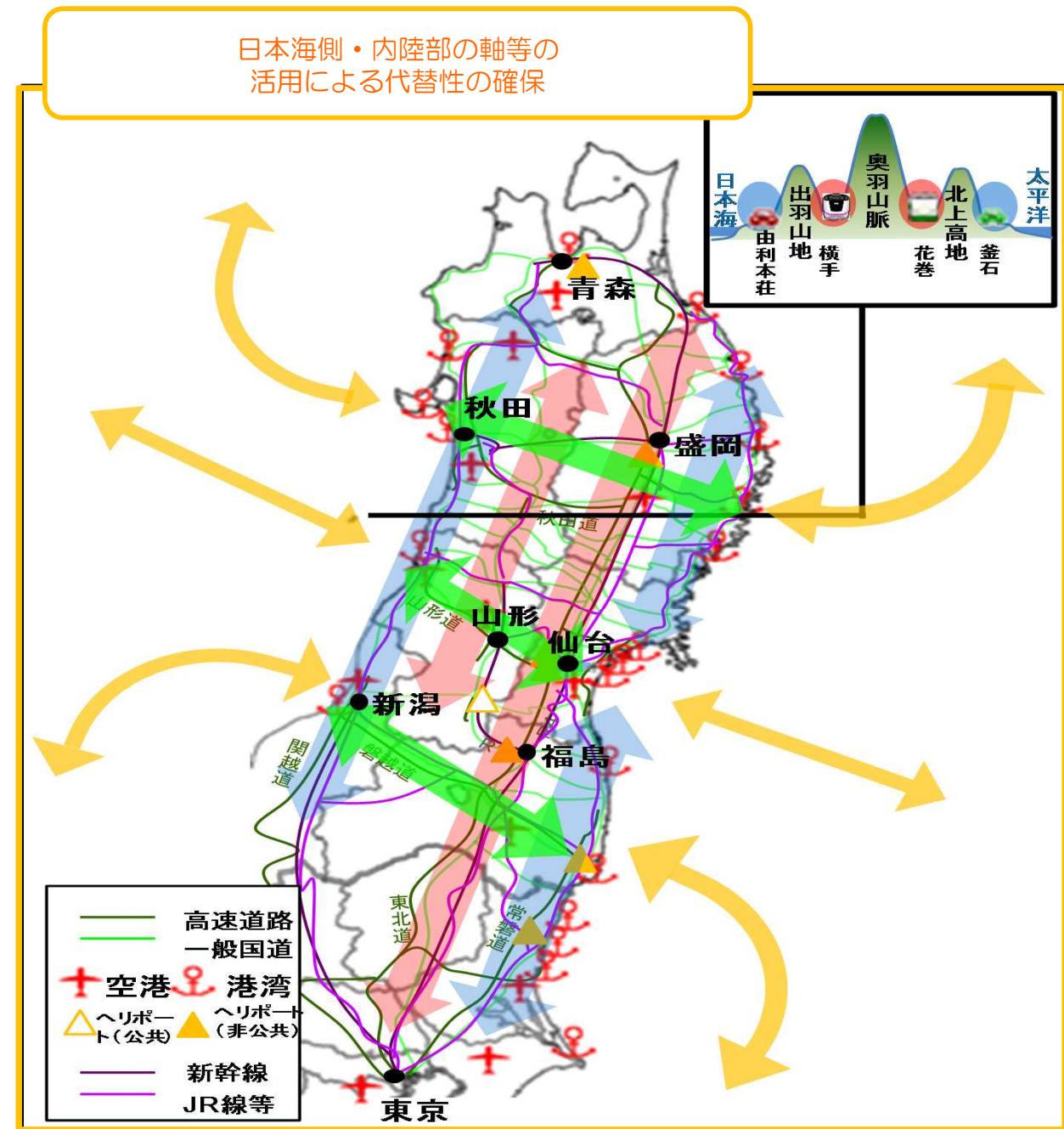
(※2)2010年の人口は総務省「国勢調査」による。

(※3)2050年の推計人口は国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。

- リニア中央新幹線開通により、三大都市圏が相互に約1時間で結ばれ、6,000万人圏に。
- 既存集積を活用・強化し、日本経済を牽引する成長のエンジンに。
- 円滑な国際人流・物流(ゲートウェイ機能の強化)と外国人が生活しやすい環境の整備で国際競争力を強化。
- 国内外の人・モノが集う「場」を核とした集積がイノベーションを起こし、世界の人、モノ、カネ、情報をさらに引きつける。



- 平成23年3月11日の発災後、太平洋側のインフラが使用不可能となる中、**日本海側のインフラが重要な役割を果たした。**
- 道路、鉄道、港湾については、日本海側や内陸部の軸が利用できたことで、救援物資等の輸送ルートが確保された。
- 空港**については、仙台空港が使用不能となる中、内陸に位置する花巻、山形、福島の3空港を活用することにより、救援機の活動や、高速道路、新幹線不通の間の代替輸送拠点として効果を発揮した。
- 災害に強い国土づくり**を図るとともに、東アジアやロシアにおける経済活動の活発化等、**ユーラシアダイナミズム**とも言うべき我が国国土の地政学上の位置づけの変化に対応する観点から、**日本海・太平洋2面活用型国土**の形成を促進



出典:災害に強い国土づくりへの提言

背景・目的

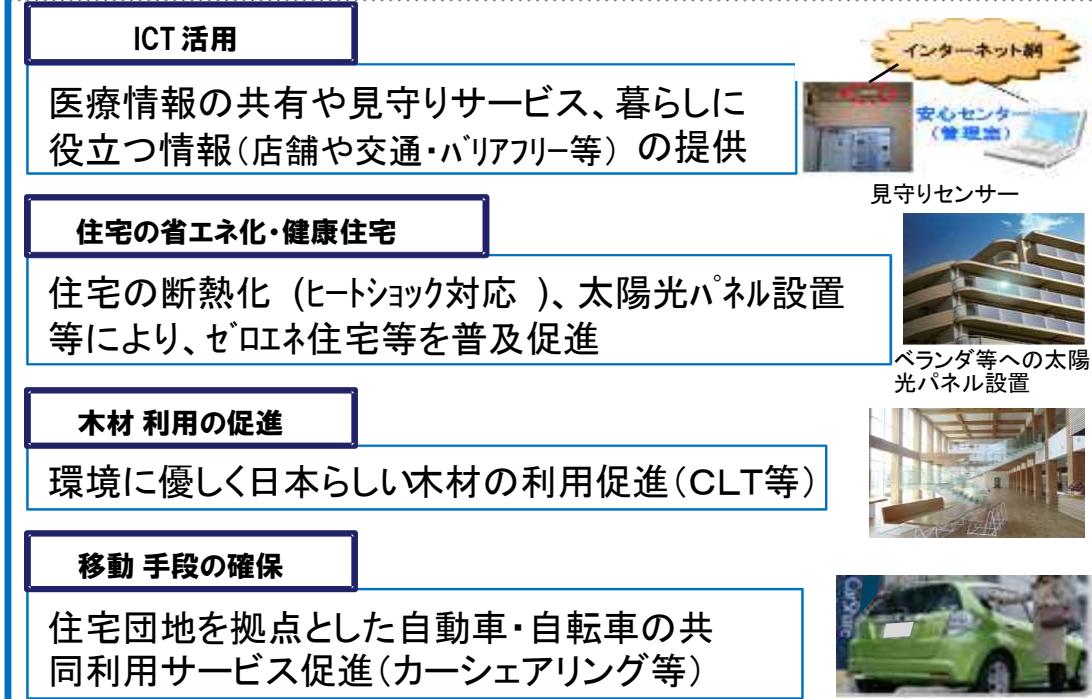
- PPP/PFI の活用等による公的賃貸住宅団地(公営住宅・UR等)の再生・福祉拠点化や、中古住宅・リフォーム市場の活性化による円滑な住替えを進め、多世代循環型で、子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティを創出
- 個々の要素技術として、ICTの活用、省エネ・省 CO₂化、木材利用の促進等により、健康の増進や環境負荷の低減に寄与するスマートウェルネス住宅の先進モデルの構築・普及、海外展開

プロジェクトの概要

スマートウェルネス型コミュニティ・団地再生



スマートウェルネス住宅の先進モデル構築・対外的発信



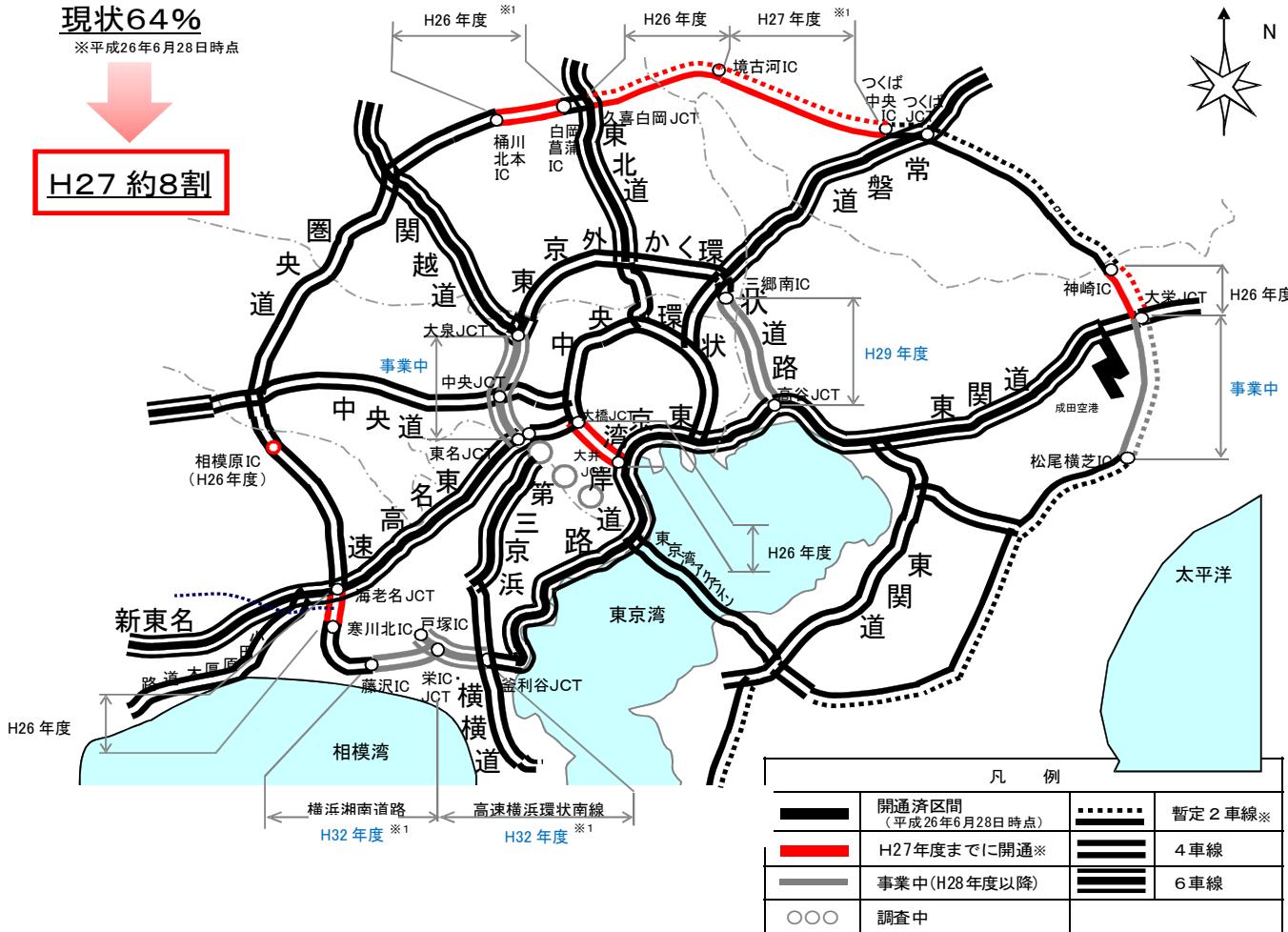
○ 平成27年度までに概成する首都圏3環状道路

首都圏3環状道路
整備率

現状64%

※平成26年6月28日時点

H27 約8割



注1:※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

注2:久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線

注3:圈央道の釜利谷JCT～戸塚IC、栄IC～藤沢IC、大栄JCT～松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

道路を賢く使う取組

○ITS技術を用いて収集したビッグデータを活用し、交通量を精緻にコントロール

○ネットワークの使い方を工夫し、ITSによる的確な情報提供や、料金施策の適切な実施により高密度で安定的な交通流を実現

時間帯別1車線1時間あたりの走行台数

	朝 (7時台～10時台)	昼間 (11時台～14時台)	夕方 (15時台～18時台)	夜 (19時台～22時台)	平均速度 (7時台～18時台)
都心環状線	1,594	1,439	1,442	1,016	42 (km/h)
中央環状線	1,508	1,454	1,475	912	49 (km/h)
外環道	1,394	1,134	1,279	656	69 (km/h)
圏央道	513	421	514	221	74 (km/h)

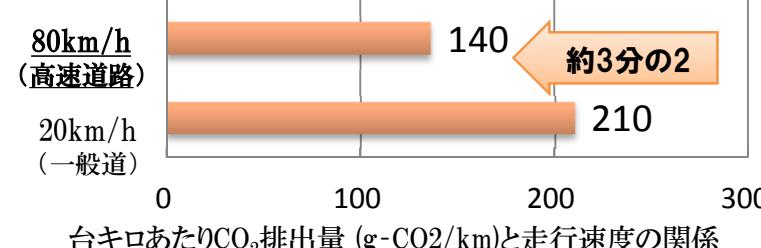
【凡例】 滞渋 最大効率 余裕有り

《高速道路は一般道と比べ安全でクリーン》

●死傷事故の起こりやすさは10分の1

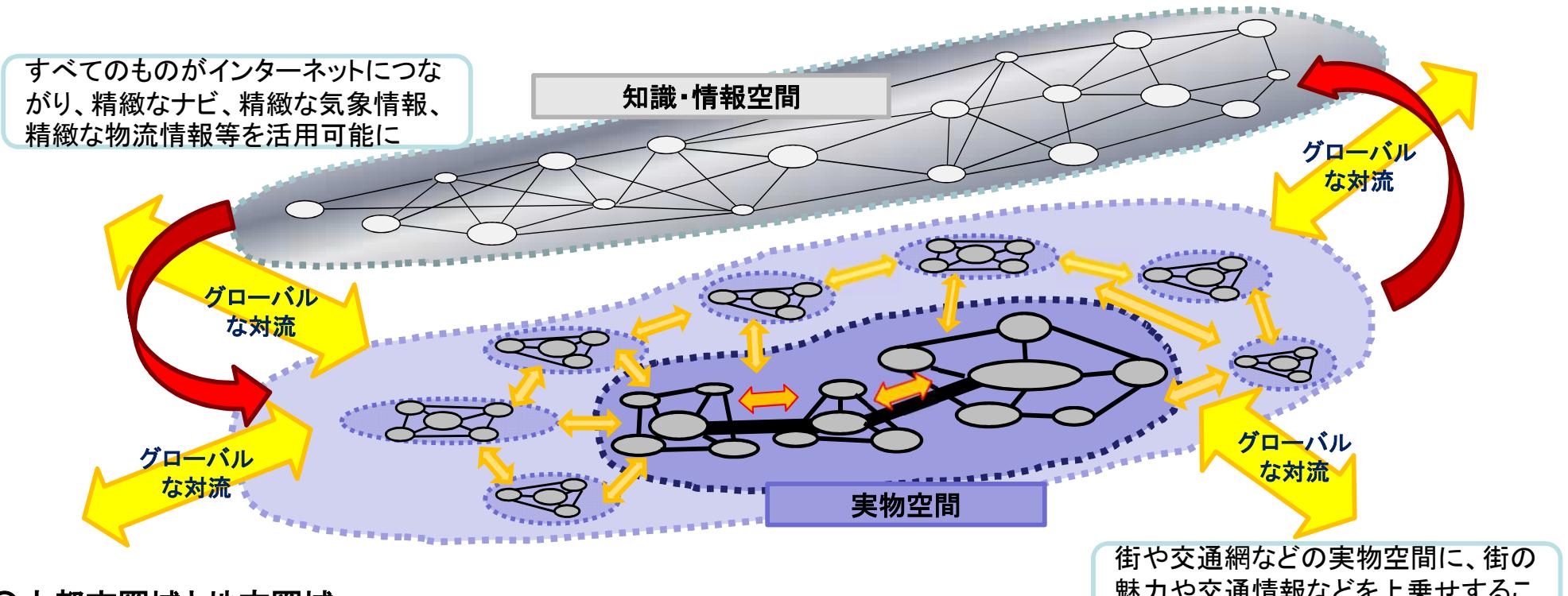


●二酸化炭素の排出量は3分の2



目指すべき国土の姿

- ・地球表面の**実物空間**（「2次元的空間」）と**知識・情報空間**が融合した、いわば「3次元的空間」
- ・数多くの小さな対流が創発を生み出し、大きな対流へつながっていく、「対流促進型国土」



○大都市圏域と地方圏域

- ・**地方への人の流れを創出し、依然として進展する東京一極集中からの脱却**を図る

街や交通網などの実物空間に、街の魅力や交通情報などを上乗せすることにより、対流を促進

今後の進め方

- ・本グランドデザインの内容も踏まえて、直ちに**国土形成計画(全国計画及び広域地方計画)**の見直しに着手
- ・本グランドデザインの内容を、政府一丸となって取り組む「地方の創生」において具体化

国土形成計画等の改定に向けた調査審議の進め方について

平成26年9月18日

国 土 審 議 会

1. 国土形成計画全国計画及び国土利用計画の改定に関して調査審議を行う。このため、別紙の設置要綱により、国土審議会に計画部会を置く。
2. 国土形成計画については、計画部会において本年12月を目途に中間とりまとめを行った上で、平成27年夏頃を目途に最終とりまとめを行い、それぞれ国土審議会に報告するものとする。
なお、国土利用計画については、計画部会において平成27年1月以降議論を開始し、夏頃にとりまとめを行うものとする。
3. 政策部会については、その任務を終了したのでこれを廃止する。

計画部会設置要綱

平成26年9月18日
国 土 審 議 会 決 定

(設置)

- 1 国土審議会令（平成12年政令第298号）第3条第1項の規定に基づき、国土審議会（以下「審議会」という。）に計画部会（以下「部会」という。）を置く。

(任務)

- 2 部会は、全国の区域について定める国土利用計画及び国土形成計画に関し必要な事項について調査審議し、その結果を審議会に報告する。

(専門委員会)

- 3 部会に、その定めるところにより、専門の事項を調査させるための専門委員会を置くことができる。
- 4 専門委員会に属すべき委員、特別委員及び専門委員は、部会長が指名する。
- 5 専門委員会に、委員長を置き、当該専門委員会に属する委員、特別委員又は専門委員のうちから部会長が指名する。
- 6 委員長は、専門委員会の事務を掌理する。
- 7 委員長に事故があるときは、当該委員会に属する委員、特別委員又は専門委員のうちからあらかじめ委員長が指名した者がその職務を代理する。

(庶務)

- 8 部会の庶務は、国土交通省国土政策局総務課において処理する。

(雑則)

- 9 この要綱に定めるもののほか、議事の手続その他部会の運営に関し必要な事項は、部会長が定める。

(附則)

この要綱は平成26年9月18日から施行する。

国土審議会計画部会委員名簿

平成26年10月2日現在

家 田 仁	東京大学・政策研究大学院大学教授
大 西 隆	豊橋技術科学大学学長、日本学術會議会長
岡 部 明 子	千葉大学大学院工学研究科教授
奥 野 信 宏	中京大学総合政策学部教授
小田切 徳 美	明治大学農学部教授
垣 内 恵 美 子	政策研究大学院大学教授
柏 木 孝 夫	東京工業大学特命教授
坂 村 健	東京大学大学院工学情報学環・学際情報学府教授
佐々木 真 一	トヨタ自動車(株)相談役・技監、(社)中部経済連合会副会長
高 橋 泰	国際医療福祉大学大学院教授
田 村 圭 子	新潟大学危機管理本部危機管理室教授
寺 島 実 郎	(財)日本総合研究所理事長、多摩大学学長
橋 本 哲 実	(株)日本政策投資銀行常務執行役員
藤 沢 久 美	シンクタンク・ソフィアバンク代表
藤 原 忠 彦	全国町村会会长、長野県川上村長
増 田 寛 也	東京大学大学院客員教授、元総務大臣、元岩手県知事
望 月 久 美 子	東急不動産ホールディングス(株)住生活研究所主席研究員
森 民 夫	全国市長会会长、新潟県長岡市長
矢ヶ崎 紀 子	東洋大学国際地域学部国際観光学科准教授
野 城 智 也	東京大学副学長・生産技術研究所教授
鷺 谷 いづみ	東京大学大学院農学生命科学研究科教授