

# § 1. 豊予海峡ルート の概要と整備の必要性・意義について

## 1. 検討概要

### 「国土レベル」と九州・四国の「広域圏レベル」の両面からみた豊予海峡ルートの必要性

豊予海峡ルートを含めた太平洋新国土軸の形成は、我が国全体の飛躍的發展に繋がることや、国土強靱化に向けたリダンダンシーを確保するという「国土レベル」の視点から不可欠といえる。

また、九州・四国の広域ブロックが互いに連携し、一体的に発展する西瀬戸交流圏の形成において、唯一陸路で結ばれていない九州と四国を結ぶという「広域圏レベル」の視点からも豊予海峡ルートの整備が必要である。

このように、「国土レベル」と「広域圏レベル」の2つの視点から、豊予海峡ルートが整備されることには重要な必要性・意義がある。

### ■ 国土レベルの視点

(国土の基本構想)：国土形成計画(平成27年全国計画、平成28年広域地方計画)

対流促進型国土の形成

重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

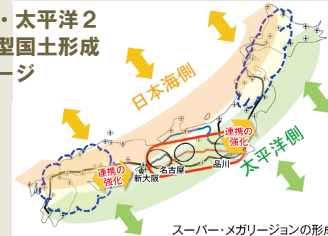
東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

地域別整備の方向

(地方広域ブロック)

広域ブロック相互間の連携的な連なりを4つの国土軸の構想と重ねていく

日本海・太平洋2面活用型国土形成のイメージ



(新たな国土軸と広域交流圏形成の必要性)

太平洋新国土軸の形成

西瀬戸交流圏の形成

(国土レベルの視点からみた必要性)

新たな地方拠点の形成

九州・四国地域の拠点性が高まることで大都市に集中する機能の一部を担うことが可能となり、我が国全体の飛躍的發展につながります

リダンダンシーの確保

阪神・淡路大震災や東日本大震災の経験をふまえ、脆弱さが浮き彫りとなった一極一軸型の国土構造から複数軸を備えた国土形成を行っていくことが必要です

### ■ 広域圏レベルの視点

(地方創生の観点からみた必要性)

地方における安定した雇用創出

若い世代の結婚・出産・子育て支援

地方への新しいひとの流れ創出

安心な暮らし、地域と地域の連携

(広域圏レベルの視点からみた必要性)

観光需要の拡大

九州・四国の一体的な観光圏を形成するとともに、北部九州で活況な外国人観光客の取り込みに向けた観光需要の拡大のために必要です

新たな産業の創出・連携の強化

地方創生につながる新たな産業育成や企業間の広域連携を生み出し、地域産業の競争力アップのために必要です

定住促進

日常生活における広域移動の自由度を高め“住みやすい地方”にするとともに、地方における生活の質の向上のために必要です

図 1-1. 豊予海峡ルートの必要性検討の視点





## 観光

- 本圏域には、複数の県にまたがった観光圏が形成されている。
- 中国・四国地方では、本四架橋により一体的な観光圏がみられるものの、豊予海峡では一体的な広域観光圏がまだ形成されていない。
- また、福岡を中心とした北部九州では、海外路線を多く有する福岡空港や国内No1のクルーズ船の寄港回数（博多港：259回/平成27年）を背景として、インバウンド観光が急増している。

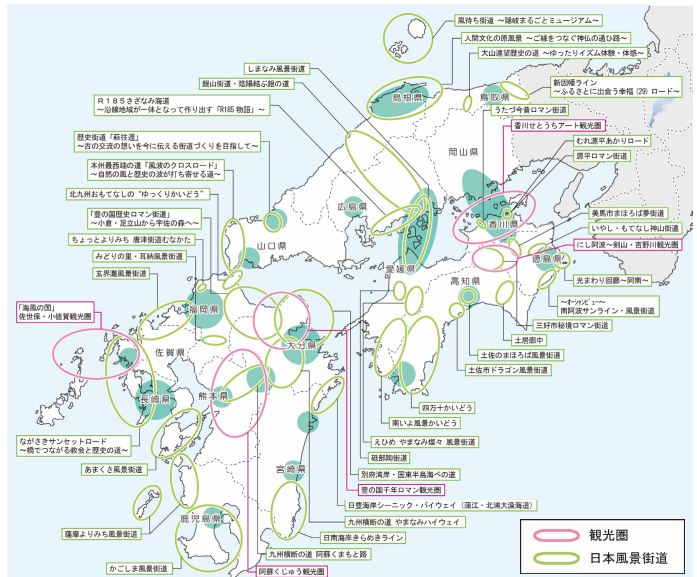


図 1-5.観光圏と日本風景街道

出典：観光庁 HP, 日本風景街道HP

## 物流

- 我が国の食料基地である九州からは、多くがトラック輸送にて関東・関西等の大都市圏に輸送されている。
- また、東九州道の全線開通を契機として、東九州地域の生産品の関東・関西への出荷については、四国を経由した流動に変わりつつあり、我が国の食料基地として大都市への安定供給を図るルートが確立が必要である。

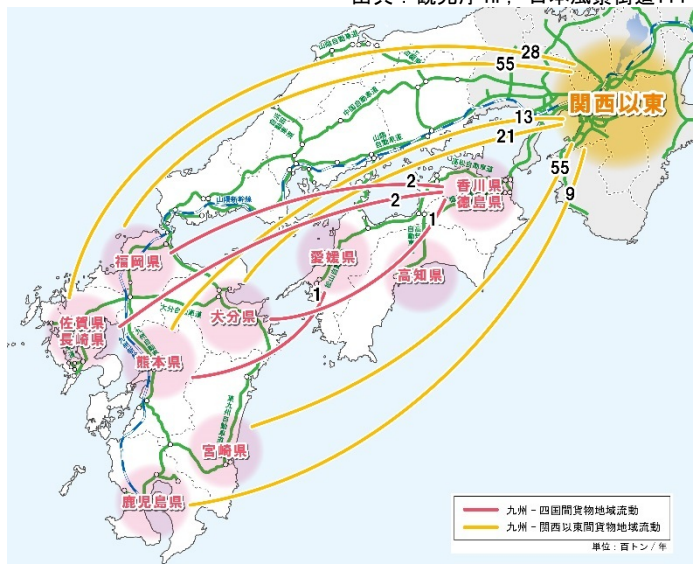


図 1-6.貨物の地域間流動

出典：貨物地域流動調査（平成26年）

## 交通ネットワーク

- 豊予海峡を挟んだ往来については、現在は別府・佐賀関・臼杵・佐伯～八幡浜・三崎・宿毛間のフェリー航路が主な手段となっている。
- そのため、地域間の交通手段が限定されており、関門海峡でみられるような一体的な生活圏や経済圏が形成されていない。
- 圏域の定住人口が減少する中で、圏域を活性化するためには、人流・物流の新たな交通手段の形成が必要である。



図 1-7.交通ネットワーク

出典：既往資料を基に作成

### 3. 関連計画

#### 1) 21世紀の国土のグランドデザイン(平成10年3月)

国土交通省

#### 太平洋新国土軸とは

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3月策定)において、第一国土軸の形成から東京一極集中へとつながってきたこれまでの国土構造の流れを転換するため、20世紀の西日本国土軸(第一国土軸)とは異なる特質をもった21世紀型の新たな国土軸として太平洋新国土軸をはじめとする複数の新しい国土軸を形成し、相互に補完・連携させることによって、日本列島全体の均衡ある発展を達成し、多様性に富んだ美しい国土空間を実現していくことが、国土政策の基本方向として掲げられている。

- 太平洋新国土軸は、中部、近畿、四国、九州、沖縄にまたがり、その主軸は東海(遠州、三河、名古屋、伊勢、志摩)から紀伊半島、淡路、四国、九州中部(熊本、大分)を経て九州西部(長崎、天草)まで東西約800キロメートル。

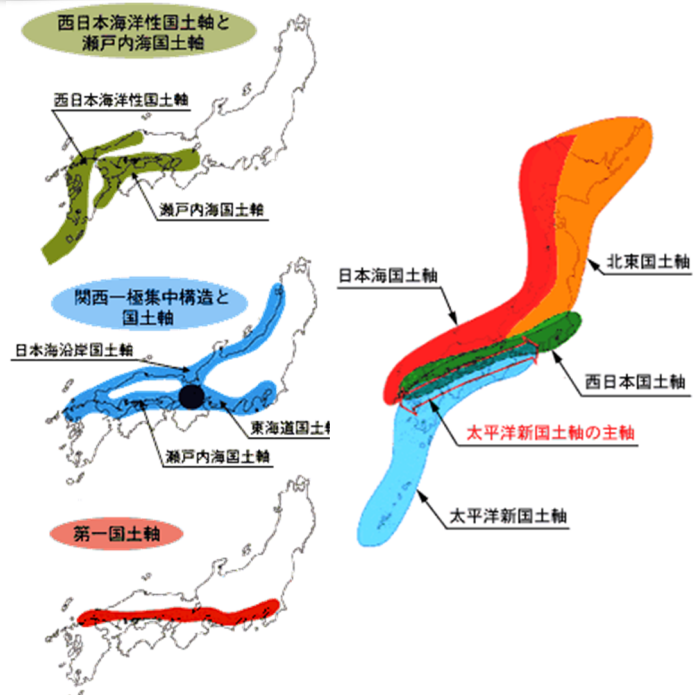


図 1-8. 国土軸の変遷と新しい国土軸創造の必要性

#### 【太平洋新国土軸のイメージ】

東海から紀伊半島、四国、九州を経て沖縄に至る地域に、海洋による地域のつながりと森林、河川、沿岸域の豊かな自然環境を生かして、都市のネットワークと自然のネットワークが重層的に共生する「多自然居住地域」を形成し、西日本における広域経済文化圏の創造、アジア・太平洋地域との経済・文化交流を通じて、多軸型国土構造の一翼を担う活力ある新国土軸を構築する。

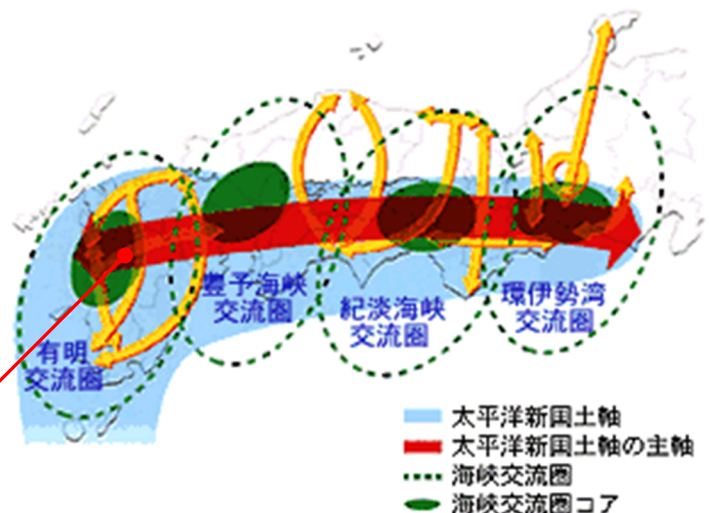


図 1-9. 太平洋新国土軸の沿線地域

出典：太平洋新国土軸構想推進協議会HP

## 2) 西瀬戸レインボープラン（平成13年3月）

豊予海峡ルート推進協議会\*

豊予海峡ルートの整備がもたらす社会経済的インパクトを検討し、豊予海峡ルートを活用した地域振興の基本方向、地域振興プロジェクト等を探り、豊予海峡交流圏の将来像を探ることを目的としている。

### 西瀬戸レインボープランの理念

#### 西瀬戸インターフェース交流圏

本圏域の国際的拠点性を高めることは、我が国において東京への一極集中を是正し、均衡ある国土形成を推進する上でも重要な意義を有している。そのため、豊予海峡ルートの整備は太平洋新国土軸として、我が国全体の利益をもたらすものとして期待される。

### 西瀬戸地域の将来像

#### 国際的視点：東アジア諸国への国際軸と複数の国土軸がクロスする圏域

- 本圏域は、東アジア地域と地理的近接性の特徴を活かして、国際的拠点性を高めることが望まれる。
- 本圏域は、我が国の国土軸と東アジア諸国へのゲートウェイ軸との結節点となるクロスポイントに位置していることから、地域が一体となり国際拠点づくりを推進する。

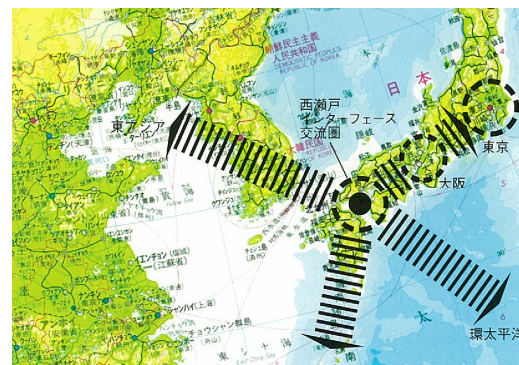


図 1-10. 国際的視点からみた圏域

#### 全国的視点：西日本の広域交流圏形成を牽引する圏域

- 太平洋新国土軸は、沖縄から九州中南部、四国を経て東海に至る重要な国土軸のひとつである。
- こうした複数の国土軸と東九州軸、中四国連携軸が交わることで、当該地域において一体性の高い環状軸を形成し、西日本における広域交流圏を形成する。

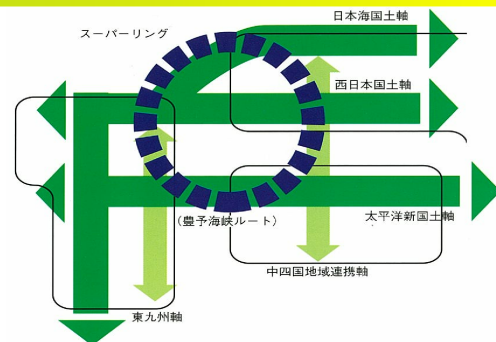


図 1-11. 全国的視点からみた圏域

#### 地域的視点：産、住、遊、学等の多様な面で連携する海峡交流圏域

- 現況では豊予海峡を挟んで、圏域としては一体性がなく、独自の生活圏・文化圏を形成してきた。
- 海峡に日常的な往来が可能となる新たな軸が形成されることで、日常的な活動圏域が広がり、新たな価値を持つ交流圏を形成する。

※豊予海峡ルート推進協議会

四国・九州・中国地方（広島・山口・愛媛・高知・福岡・大分・宮崎）の各県、商工会議所連合会等からなる17団体より構成

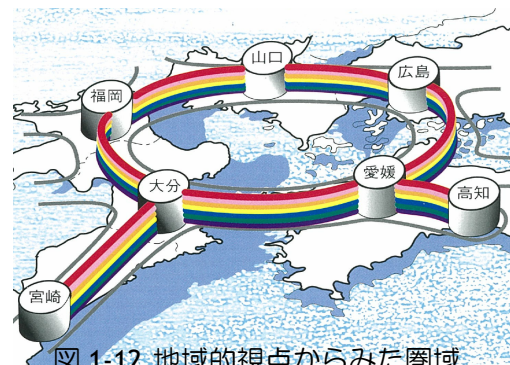


図 1-12. 地域的視点からみた圏域



**国土形成計画とは**

新たな国土形成計画（全国計画）は、本格的な人口減少社会の到来、異次元の高齢化、巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況変化の中で、我が国がこれからも経済成長を続け活力ある豊かな国として発展できるか否かの重要な岐路に差しかかっているという認識のもと、平成27年から概ね10年間の国土づくりの方向性を定めるものとして、平成27年8月14日に閣議決定された。

**○今回の計画の特徴**

「国土のグランドデザイン2050」（2014年7月国土交通省策定）を踏まえ、

- ・ **本格的な人口減少社会**に初めて正面から取り組む国土計画
- ・ **地域の個性**を重視し、**地方創生を実現**する国土計画
- ・ **イノベーション**を起こし、**経済成長を支える**国土計画

～本格的な人口減少社会に正面から取り組む国土計画～

**○国土づくりの目標とすべき我が国の将来像**

①安全で、豊かさを実感することのできる国

**国土を取り巻く時代の潮流と課題**

- ・ 急激な人口減少、少子化
- ・ 異次元の高齢化の進展
- ・ 変化する国際社会の中で競争の激化
- ・ 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
- ・ 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- ・ ICTの劇的な進歩等技術革新の進展

②経済成長を続ける活力ある国

**国民の価値観の変化**

- ・ ライフスタイルの多様化（経済志向、生活志向）
- ・ 共助社会づくりにおける多様な主体の役割の拡大・多様化
- ・ 安全・安心に対する国民意識の高まり

③国際社会の中で存在感を発揮する国

**国土空間の変化**

- ・ 低・未利用地や荒廃農地、空き家、所有者の把握が難しい土地等の問題顕在化
- ・ 森林の持続的な管理
- ・ 海洋環境及び海洋権益の保全、海洋資源の利活用、離島地域の適切な管理



図 1-13. スーパーメガリージョンの形成

**広域地方計画の策定・推進**

## 対流促進型国土の形成

- 対流とは、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き
- 「対流」それ自体が地域に活力をもたらすとともに、多様で異質な個性の交わり、結びつきによってイノベーション（新たな価値）を創出
  - ・ 対流が全国各地でダイナミックに湧き起こる国土を目指す <対流こそが日本の活力の源泉>
- 地域の多様な個性が対流の原動力
  - ・ 個性を磨くことが重要

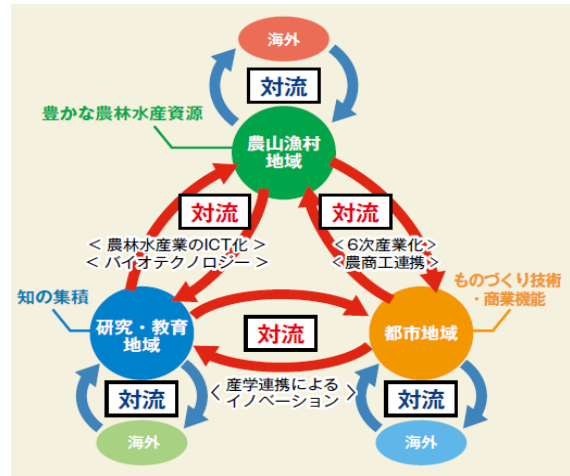


図 1-14. 「対流」のイメージ：「個性」と「連携」

## 重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

- 生活に必要な各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結び
  - ・ 利便性を向上、圏域人口を維持
  - ・ 必要な機能を維持（人口減少社会の適応策）
- 様々な「コンパクト+ネットワーク」の国土全体への重層的かつ強靱な広がり
  - ・ 生活サービス機能、高次都市機能、国際業務機能を維持・提供
  - ・ 災害に対しても強くしなやかな国土構造を実現
  - ・ 個性を際立たせるための産業等の密度の高い集積とネットワークにより、イノベーションを創出

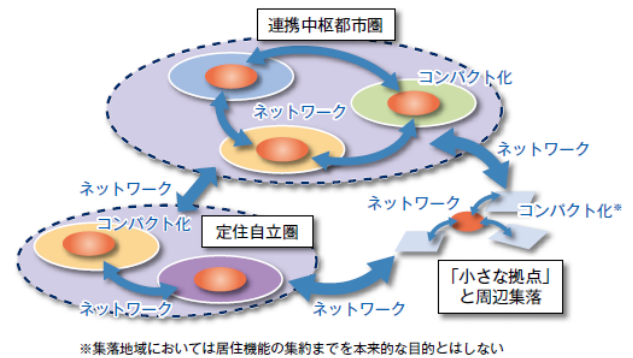


図 1-15. 「コンパクト+ネットワーク」のイメージ

## 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

- 地方から東京への人口の流出超過の継続：地方の活力の喪失
  - ・ 人の流れを変え、魅力ある地方の創生
- 東京圏：依然として過密の問題が存在、首都直下地震等大規模災害の切迫
  - ・ 「コンパクト+ネットワーク」の国土づくり、対流促進型国土の形成、ICTの進化・活用等により東京一極集中を是正する必要
- 東京は世界有数の国際都市としてさらに国際競争力を向上させ、「グローバルに羽ばたく国土」の形成に重要な役割

## 地域別整備の方向

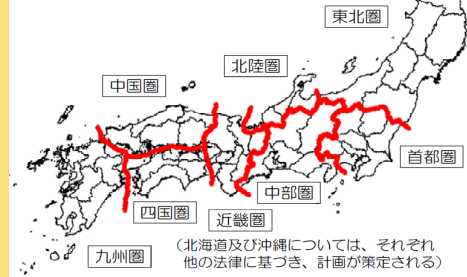
- 地方広域ブロック
  - ・ 有する資源を最大限に活かした特色ある地域戦略を描くことによって、地域全体の成長力を高め自立
- 広域ブロック
  - ・ 相互間の連続的な連なりを、これまでの国土計画において構想され、21世紀を通じて明らかにしていくとされた北東国土軸、日本海国土軸、太平洋新国土軸及び西日本国土軸の4つの国土軸の構想とも重ねていく

出典：国土交通省HP（新たな国土形成計画）

広域地方計画とは

新たな全国計画（H27年8月閣議決定）を踏まえ、全国8ブロックについて、国、地方公共団体、経済団体等で構成する広域地方計画協議会における検討・協議を経て、概ね10年間の国土づくりの戦略が策定された。

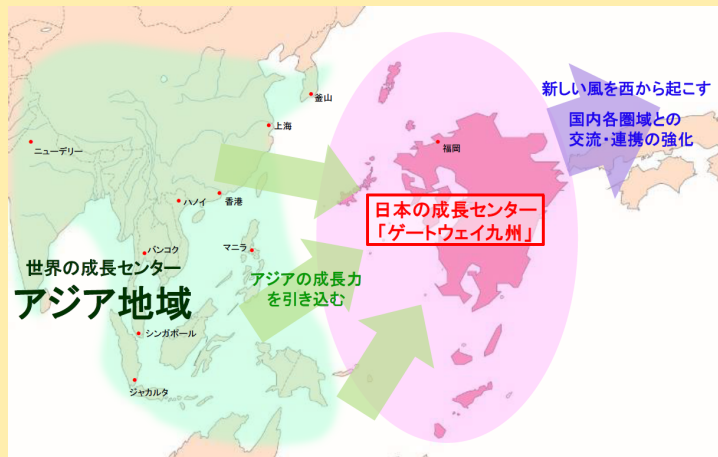
図 1-16. 広域地方計画の区域



九州圏広域地方計画

日本の成長センター  
～新しい風を西から～

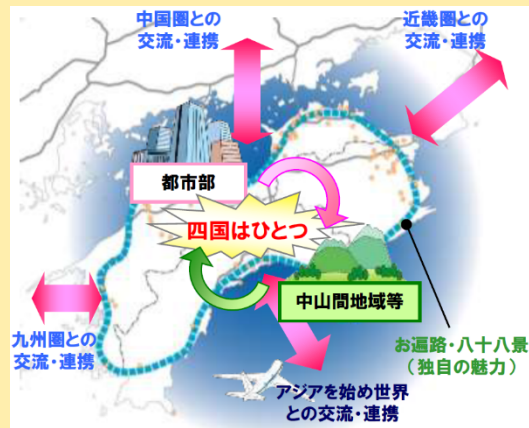
- ・アジアの成長を引き込むゲートウェイとして、高速交通ネットワークを賢く使い、巨大災害対策や環境調和を発展の原動力として、中国、四国など他圏域との対流促進を図る「日本の成長センター」を目指す。



四国圏広域地方計画

圏域を越えた対流で世界へ発信

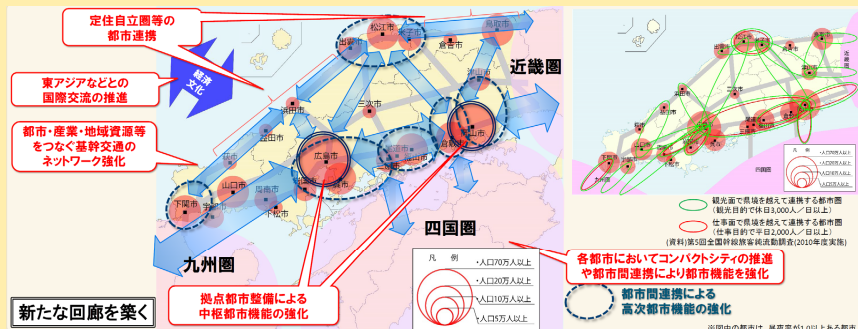
- ・九州、中国、近畿圏など隣接圏域等との対流を促進し、南海トラフ地震への対応力の強化、瀬戸内海沿岸に広がる素材産業・製造業やグローバルニッチ産業の競争力強化、滞在・体験型観光によるインバウンド拡大を目指す。



中国圏広域地方計画

瀬戸内から日本海の多様な個性で対流し、世界に開かれ輝く中国圏

- ・瀬戸内海側の産業クラスター、中山間地域の自立拠点、日本海側の連携都市圏などの拠点間のネットワークを強化し、国内外の多様な交流と連携により、圏域を超えた産業・観光振興を図る。



出典：各広域地方計画



## 5) 明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月）明日の日本を支える観光ビジョン構想会議

観光先進国への新たな国づくりに向けて、平成28年3月、『明日の日本を支える観光ビジョン構想会議』（議長：内閣総理大臣）において、新たな観光ビジョンが策定されました。

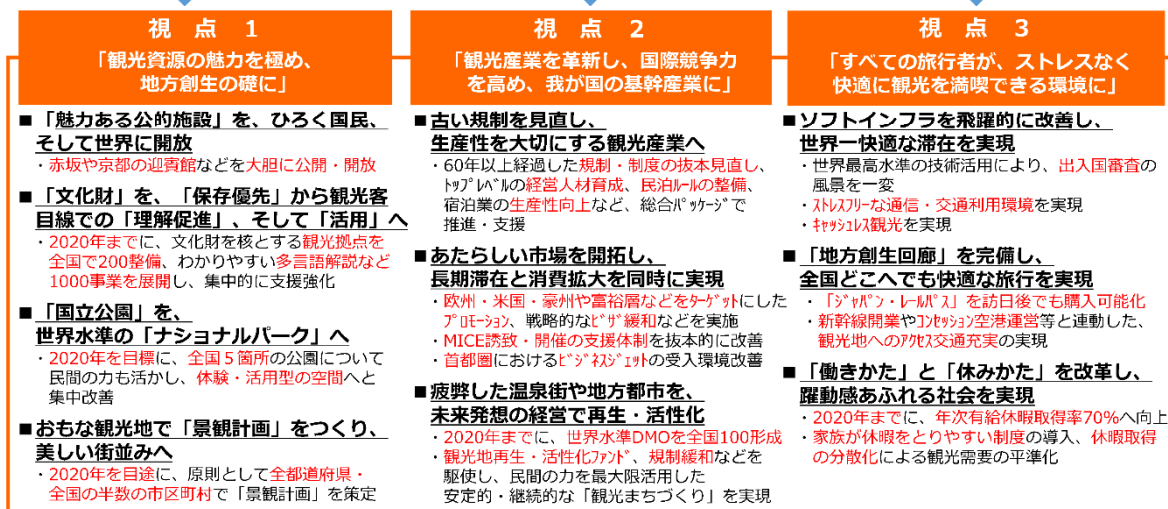
観光先進国の実現に向けた視点の中には「すべての旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる環境に」とあり、新幹線開業などにより「地方創生回廊」を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現することを目標としています。

### 観光先進国への3つの視点と10の改革

これまでの議論を踏まえた課題

- 我が国の豊富で多様な観光資源を、誇りを持って磨き上げ、その価値を日本人にも外国人にも分かりやすく伝えていくことが必要。
- 観光の力で、地域の雇用を生み出し、人を育て、国際競争力のある生産性の高い観光産業へと変革していくことが必要。
- CIQや宿泊施設、通信・交通・決済など、受入環境整備を早急に進めることが必要。
- 高齢者や障がい者なども含めた、すべての旅行者が「旅の喜び」を実感できるような社会を築いていくことが必要。

#### 「観光先進国」への「3つの視点」と「10の改革」



### 主な目標値

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

- |                                    |         |            |
|------------------------------------|---------|------------|
|                                    | (2012年) | (2015年)    |
| ・ 訪日外国人旅行者数は、 <b>2倍増の約2000万人</b> に | 836万人   | ⇒ 1974万人   |
| ・ 訪日外国人旅行消費額は、 <b>3倍増の約3.5兆円</b> に | 1兆846億円 | ⇒ 3兆4771億円 |

#### 新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： <b>4,000万人</b> (2015年の約2倍)	2030年： <b>6,000万人</b> (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年： <b>8兆円</b> (2015年の2倍超)	2030年： <b>15兆円</b> (2015年の4倍超)

出典：観光庁 観光戦略課 HP

6) まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年12月改訂）内閣官房まち・ひと・しごと創生本部

「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」「まち・ひと・しごと創生総合戦略」

「長期ビジョン」では日本の人口の現状と将来の姿を示し、人口減少をめぐる問題に関する国民の認識の共有を目指すとともに、今後、目指すべき将来の方向を提示することを目的としている。「総合戦略」では長期ビジョンを踏まえ、2019年度を目標とする政策目標や基本的方向、具体的な施策がとりまとめられた。

まち・ひと・しごと創生総合戦略全体像

ローカル・アベノミクスの一層の推進	地域特性に応じた政策の充実・強化	地域生活の魅力の見直し
<p>◎地域におけるしごと創出 地域資源を活用した企業化、地域商社による地域産品の販路拡大、日本版DMO、サービス業の生産性向上、事業承継の円滑化、「稼げるまちづくり」の推進、地域未来牽引事業への投資促進等</p> <p>◎地域における資産・人材の活用等 空き店舗、遊休農地、古民家等 遊休資産の活用、「土業」との連携、地方創生カレッジによる人材育成等</p>	<p>◎東京圏への人口の転出が続いている地域 (施策例) 地方の良質な「しごと」の創出、企業の地方拠点強化、地方創生インターンシップ、働き方改革、「生涯活躍のまち」の実現 等</p> <p>◎今後急速な社会減・自然減が予想される地域 (施策例) 都市のコンパクト化、地域包括ケアシステムの推進、公共施設の集約化・複合化、小さな拠点の形成 等</p>	<p>◎働き方改革を含めたライフスタイルの見つめ直し 地方の魅力、郷土への誇りや愛着を再発見し、分析・発信、歴史の発掘や教育等を通じた「郷土への誇り・愛着」の醸成、地域の文化の振興</p>

<p>政策の企画・実行に当たっての基本方針</p> <p><b>1. 従来の政策の検証</b></p> <p><b>2. 創生に向けた政策5原則</b> 自立性、将来性、地域性、直接性、結果重視の政策原則に基づく</p> <p><b>3. 国と地方の取組体制とPDCA整備</b> EBPM<sup>®</sup>の考え方の下、データに基づく総合戦略、産官学金労言士、政策間、地域間連携の推進 ※Evidence-Based Policy Makingの略</p>	<p>地方創生の深化に向けた施策の推進（政策パッケージ）</p> <p><b>1. 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする</b> (ア) 生産性の高い、活力に溢れた地域経済実現に向けた総合的取組 (イ) 観光業を強化する地域における連携体制の構築 (ウ) 農林水産業の成長産業化 (エ) 地方への人材還流、地方での人材育成、地方の雇用対策</p> <p><b>2. 地方への新しいひとの流れをつくる</b> (ア) 政府関係機関の地方移転 (イ) 企業の地方拠点強化、企業等における地方採用・就労の拡大 (ウ) 地方移住の推進 (エ) 地方大学の振興等 (オ) 地方創生インターンシップの推進</p> <p><b>3. 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</b> (ア) 少子化対策における「地域アプローチ」の推進 (イ) 若い世代の経済的安定 (ウ) 出産・子育て支援 (エ) 地域の実情に即した「働き方改革」の推進 (オ) (仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現等)</p> <p><b>4. 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</b> (ア) まちづくり・地域連携 (イ) 「小さな拠点」の形成（集落生活圏の維持） (ウ) 東京圏をはじめとした大都市圏の医療・介護問題・少子化問題への対応 (エ) 住民が地域防災の担い手となる環境の確保 (オ) ふるさとづくりの推進 (カ) 健康寿命をのばし生涯現役で過ごせるまちづくりの推進 (キ) 温室効果ガスの排出を削減する地域づくり</p>
--	---

**地方創生版・三本の矢**  
地方が「自助の精神」をもって取り組むことが重要であり、国としては、引き続き、意欲と熱意のある地域の取組を、情報、人材、財政の三つの側面から支援

<p><b>情報支援の矢</b></p> <p>◎地域経済分析システム（RESAS<sup>®</sup>）の普及促進 ※Regional Economy (and) Society Analyzing Systemの略</p>	<p><b>人材支援の矢</b></p> <p>◎地方創生カレッジ ◎地方創生コンシェルジュ ◎地方創生人材支援制度</p>	<p><b>財政支援の矢</b></p> <p>◎地方創生推進交付金・拠点整備交付金 ◎地方財政措置 ◎税制（企業版ふるさと納税等）</p>
--	--	--

国家戦略特区制度、規制改革、社会保障制度改革、地方分権改革との連携

出典：まち・ひと・しごと創生本部HP

# 長期ビジョンと総合戦略

※平成26年12月27日閣議決定平成28年12月22日改訂

まち・ひと・しごと創生総合戦略(2016改訂版)(~2019年度)			
長期ビジョン	基本目標(成果指標、2020年)	主要施策とKPI	主な施策
<b>中長期展望(2060年を視野)</b>  <b>I.人口減少問題の克服</b> ◎2060年に1億人程度の人口を維持  ◆人口減少の歯止め ・国民の希望が実現した場合の出生率(国民希望出生率)=1.8  ◆「東京一極集中」の是正	<b>地方の「平均所得の向上」による「しごと」と「ひと」の好循環作り</b>		
	<b>① 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする</b> ◆若者雇用創出数(地方) 2020年までの5年間で30万人 現状:9.8万人 ◆若い世代の正規雇用労働者等の割合 2020年までに全ての世代と同水準 15~34歳の割合:93.6%(2015年) 全ての世代の割合:94.0%(2015年) ◆女性の就業率 2020年までに77% :71.6%(2015年)	○農林水産業の成長産業化 ・6次産業化市場10兆円:5.1兆円(2014年度) ・農林水産物等輸出額1兆円:7,451億円(2015年)  ○観光業を強化する地域における連携体制の構築 ・訪日外国人旅行消費額8兆円:3兆4771億円(2015年) ・3年間で2,000社支援  ○地域の中核企業、中核企業候補支援 ・ローカルイノベーション分野で、地域中核企業候補の平均売上高を50%増(2億/10億円) ・雇用数9万人創出:0.1万人(2015年度)	①生産性の高い活力に溢れた地域経済実現に向けた総合的取組 ・地域の活性化(ローカルイノベーション)、地域の魅力のブランド化(ローカルブランド化)、地域のしごとの高度化(ローカルサービスの生産性向上) ・事業承継円滑化のため税理士の知見をM&Aに活用する実証的取組 ・地域経済を牽引する地域未来牽引事業を支援するため、法的特許を付与し、新たな税制・補助制度、金融、規制緩和など、様々な政策手段を組み合わせて、集中的に支援  ②観光業を強化する地域における連携体制の構築 ・日本版DMO候補法人登録制度の効果的運用による優良事例の横展開等の実施、DMOの安定的な財源確保の検討 ・スロー・ツーリズムの推進、観光客等の歴史的資源の活用 ・観光消費拡大のための受入環境整備  ③農林水産業の成長産業化 ・「農林水産業・地域の活力創造プラン」を改訂(生産資材価格引き下げ、流通・加工構造の改革、生乳流通改革、土地改良制度の見直し、収入保険制度の導入、輸出・インフラ整備) ・在外公館、ジャパンハウスを活用した農林水産物・食品の輸出拡大 ・農工法の見直し等において、地方創生に資する、農泊やサテライトオフィス、ICT、バイオマス、日本版CCRCを追加  ④地方への人材還元、地方での人材育成、雇用対策 ・プロ人材の育成の加速化、都市部大企業との連携強化による多様な人材交流
<b>II.成長力の確保</b>  ◎2050年代に実質GDP成長率1.5~2%程度維持(人口安定化、生産性向上が実現した場合)	<b>好循環を支える、まちの活性化</b>		
	<b>② 地方への新しいひとの流れをつくる</b> ◆地方・東京圏の転出入均等(2020年) ・地方→東京圏転入 6万人減 ・東京圏→地方転出 4万人増 現状:年間12万人の転入超過(2015年)  <b>③ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</b> ◆安心して結婚・妊娠・出産・子育てできる社会を達成していると考えられる人の割合40%以上 :19.4%(2013年度) ◆第1子出産前後の女性継続就業率55%:53.1%(2015年) ◆結婚希望実績指標 80% :68%(2010年) ◆夫婦子ども数予定(2.12)実績指標95% :93%(2015年)	○地方移住の推進 ・年間移住あっせん件数 11,000件 ・約7,600件(2015年度)  ○企業の地方拠点機能強化 ・拠点強化件数7,500件増加 :1,403件* ・雇用者数4万人増加 :11,560人* *※地域再生計画(N28.11)に記載された目標値  ○地方大学活性化 ・自道府県大学進学者割合平均36% :32.2%(2016年度)  ○若い世代の経済的安定 ・若者の就業率79%に向上 :76.1%(2015年)  ○妊娠・出産・子育ての切れ目ない支援 ・支援ニーズ高い妊産婦への支援実施100% :86.4%(2015年度)	①政府関係機関の地方移転 ・政府機関移転の着実な推進、サテライトオフィスの可能性の検討 ②企業の地方拠点強化、企業等における地方採用・就労の拡大 ③地方移住の推進 ・子供たちを含めた都市と農山漁村交流の推進、農泊、「生涯活躍のまち(日本版CCRC)」の推進 ・「地域おこし協力隊」の拡充 ④地方大学の振興等 ・知的拠点としての地方大学強化プラン、地元学生定着プラン、地域人材育成プラン ・地方大学の振興、地方における雇用創出、東京の大学新設等の抑制・地方移転の促進等の検討 ⑤地方創生インターンシップの推進
	<b>④ 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</b> ◆立地適正化計画を作成する市町村数 150市町村:4市町村(2016年) ◆立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、市町村全域に存在する当該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合が増加している市町村数 100市町村 ◆市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が増加している市町村数 100市町村 ◆公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合(三大都市圏) 90.8% :90.6%(2015年度) (地方中核都市圏) 81.7% :79.1%(2015年度) (地方都市圏) 41.6% :38.7%(2015年度) ◆地域公共交通再編実施計画認定総数 100件 :13件(2016年9月末時点)	○働き方改革とワーク・ライフ・バランス実現 ・男性の育児休業取得率13% :2.65%(2015年)  ○「小さな拠点」の形成 1000か所 :722か所(2016年度) ・住民の活動組織(地域運営組織)形成数 3,000団体 :1,680団体(2015年度)  ○「連携中核都市圏」の形成 ・連携中核都市圏の形成数 30圏域 :17圏域(2016年10月)  ○既存ストックのマネジメント強化 ・中古・リフォーム市場規模20兆円 :11兆円(2013年)	①少子化対策における「地域アプローチ」の推進 ②若い世代の経済的安定 ③出産・子育て支援 ④地域の実情に即した「働き方改革」の推進 ・「地域働き方会議」に即した働き方改革の推進(「包括的支援」/「アローチー支援」/「地方就労・自立支援」等の取組普及)  ①まちづくり・地域連携 ・空き店舗対策についてインセンティブ、ディスインセンティブ両面から検討 ・クラウドファンディング等による空き店舗等の再生のための不動産特定共同事業制度の見直し ②「小さな拠点」の形成(集落生活圏の維持) ・地域運営組織の持続的・多目的な活動のため農協や商工会等との連携、地域型組織の法人化に資する法制度のあり方の検討 ③東京圏をはじめとした大都市圏の医療・介護問題・少子化問題への対応 ④住民が地域防災の担い手となる環境の確保 ⑤ふるさとづくりの推進 ⑥健康寿命をのばし生涯現役で過ごせるまちづくりの推進 ⑦温室効果ガスの排出を削減する地域づくり

図 1-17.まち・ひと・しごと創生「長期ビジョン」と「総合戦略」の全体像

出典：まち・ひと・しごと創生本部HP

## 地方創生がもたらす日本社会の姿

1. 自らの地域資源を活用した、多様な地域社会の形成を目指す
2. 外部との積極的な繋がりにより、新たな視点から活性化を図る
3. 地方創生が実現すれば、地方が先行して若返る
4. 東京圏は、世界に開かれた「国際都市」への発展を目指す



## 4. 必要性・意義

### ■国土レベルの視点

#### 1) 新たな地域拠点の形成

##### ①現況と課題

- 平成 10 年 3 月に策定された「21 世紀の国土のグランドデザイン」において、複数の国土軸が相互に連携することにより形成される多軸型の国土構造を目指すこととされ、太平洋新国土軸をはじめ4つの国土軸が位置付けられる。
- 平成 27 年 8 月に新たな国土形成計画が閣議決定され、「コンパクト+ネットワーク」の国土づくりによる「対流促進型国土」の形成が基本構想に位置付けられている。
- 並行して、「地方創生」の取組みにおいても、「東京圏への人口の過度の集中を是正」することが我が国にとって、重要かつ切迫した課題であるとの認識が高まっている。

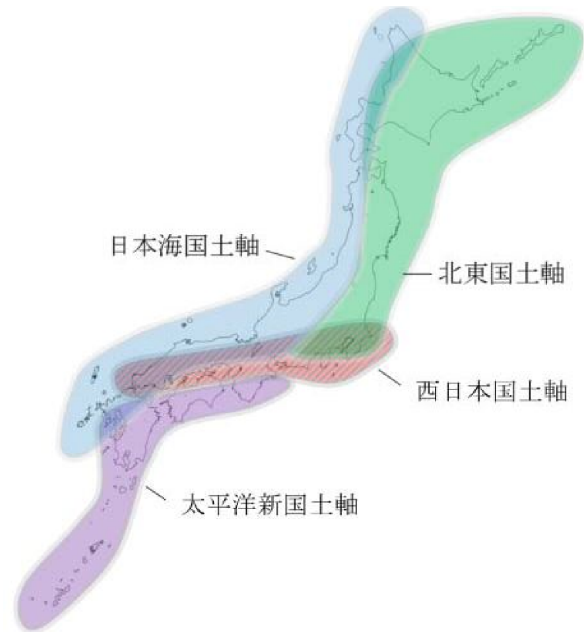


図 1-18. 4つの国土軸のイメージ

出典：太平洋新国土軸構想推進協議会HP

##### ②新たな国土軸や拠点形成により我が国の飛躍的な発展に貢献

- 東京を中心とした太平洋ベルト地帯は、名古屋・大阪を含む巨大都市圏域（スーパー・メガリージョン）として、戦略的な形成を目指している。
- 九州や四国ブロックが独立して、多元型の国土構造を実現するためには、このスーパー・メガリージョンの強い影響力に対峙しながら、九州・四国の個性を發揮し得る新たな「拠点の形成」を図る必要があり、相当の規模と広がりを持つ「国土軸」はその有力な戦略軸として、我が国全体に飛躍的な貢献が期待される。



図 1-19. 日本海・太平洋2面活用型国土形成のイメージ

出典：国土交通省HP（国土形成計画 全国計画）

### ③新幹線の計画・高規格幹線道路

- 国土軸構想については、新幹線や高速道路に対する地域の期待と密接に結びついている。
- 国土交通軸（主軸）のうち、太平洋新国土軸に該当する新幹線計画や高規格幹線道路計画がある区間を以下に示す。

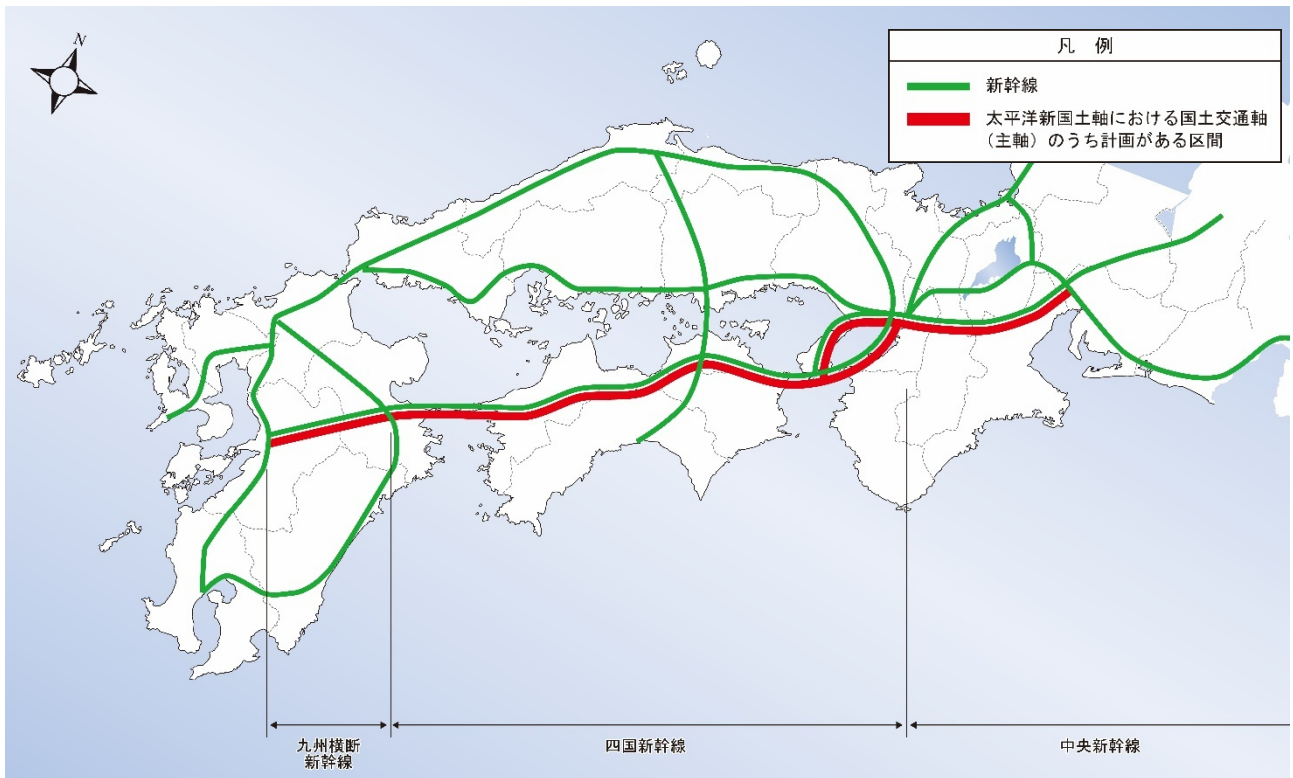


図 1-20. 新幹線の計画

出典：太平洋新国土軸構想推進協議会HP

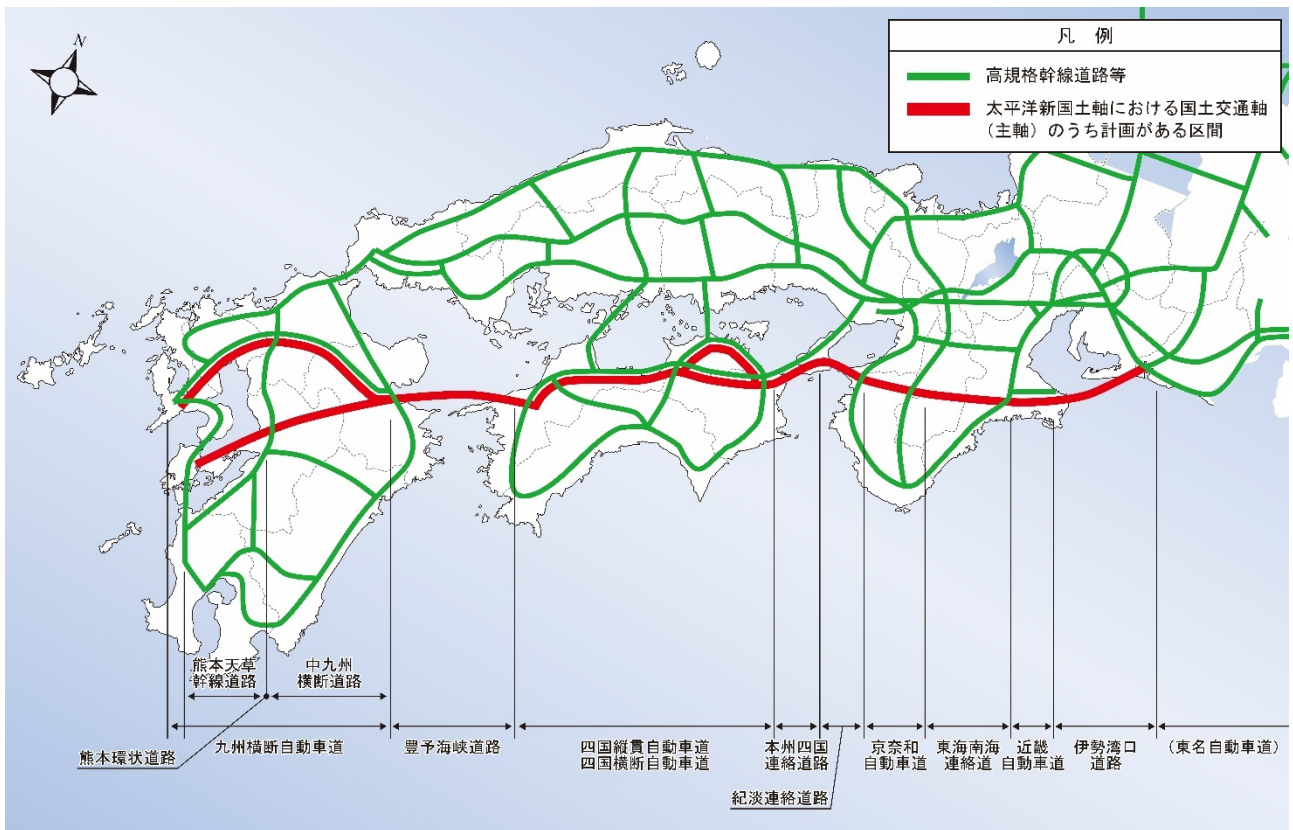


図 1-21. 高規格幹線道路等の計画

出典：太平洋新国土軸構想推進協議会HP

## 2) 広域防災

### ①地域の現況と課題

- ・平成7年1月の阪神・淡路大震災や平成23年3月の東日本大震災などは、地震や津波による直接的な被害に留まらず、サプライチェーンの寸断を通じて、一軸型ネットワークの大規模災害に対する脆弱性を改めて国民に認識させるものとなった。
- ・また、南海トラフ巨大地震が発生した場合、東九州地域や四国の太平洋沿岸に津波が広く襲来することが想定されている。
- ・現在、九州は本州と関門海峡においてのみ、鉄道（新幹線・在来線）、自動車道（高速・一般道）で結ばれているが、建設後40～50年を経過しており老朽化も進行していることから、大規模災害時にも九州が孤立しないリダンダンシーネットワークの形成が課題となっている。

### ②広域地方計画における位置付け（防災軸形成）

#### 【九州】巨大災害対策や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」

- ・南海トラフ地震に伴う津波により甚大な被害が想定される東九州エリアへ、支援可能な西九州エリアから迅速に支援（九州圏内で支援体制が構築）

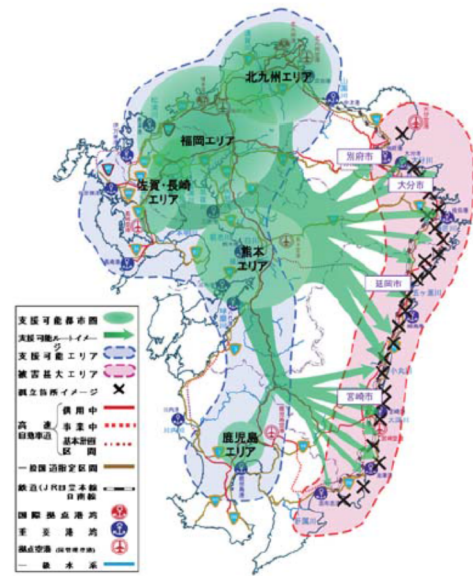


図1-22. 地震津波発生時の支援イメージ

出典：九州圏広域地方計画（概要版＋プロジェクト参考資料）

#### 【四国】南海トラフ地震を始めとする大規模自然災害等への「支国」防災力向上プロジェクト

- ・南海トラフ地震に対する安全・安心を確保（四国8の字ネットワークの形成等の推進）
- ・台風・豪雨等の自然災害に備える
- ・暮らしを支えるインフラの老朽化対策の推進（四国圏は中国圏との支援体制が構築）



図1-23. 災害発生時の支援のイメージ

出典：四国圏広域地方計画（概要版＋プロジェクト参考資料）



### ③南海トラフ地震等の大規模災害に対する強靱な圏域の形成

- 本圏域では、南海トラフ巨大地震の発生時において、甚大な被害を受けることが想定されており、四国圏・中国圏においては、既に「中国・四国地方の災害等発生時の広域支援に関する協定」を結んでおり、瀬戸内海沿岸自治体においても同様の協定を締結している。
- 一方でこうした自然災害は、どこでどのような形で発生し、本圏域にどのような影響を及ぼすのか想定が難しいため、地域の孤立防止や防災拠点を中心とした救援・緊急輸送、災害復旧に資する多様なネットワークの構築が望まれる。
- 東日本大震災では、壊滅的な被害を受けた東北の太平洋沿岸地域の道路、港湾に対し、東北自動車道をはじめとした内陸部の道路ネットワークの活用（いわゆるくしの歯作戦）や日本海側の港湾を活用した海上輸送路による代替などの復旧ネットワークが有効に機能したことは、多軸型の交通ネットワークの整備が大規模災害の復旧に大きな役割を果たすことを具体的に示している。
- 特に、九州では本州との連絡が関門海峡のみとなっており、災害時においても九州が孤立しないようそのリダンダンシーネットワークの形成のために豊予海峡ルートは非常に重要であり、九州と四国相互の防災性の向上に大きく貢献すると考えられる。

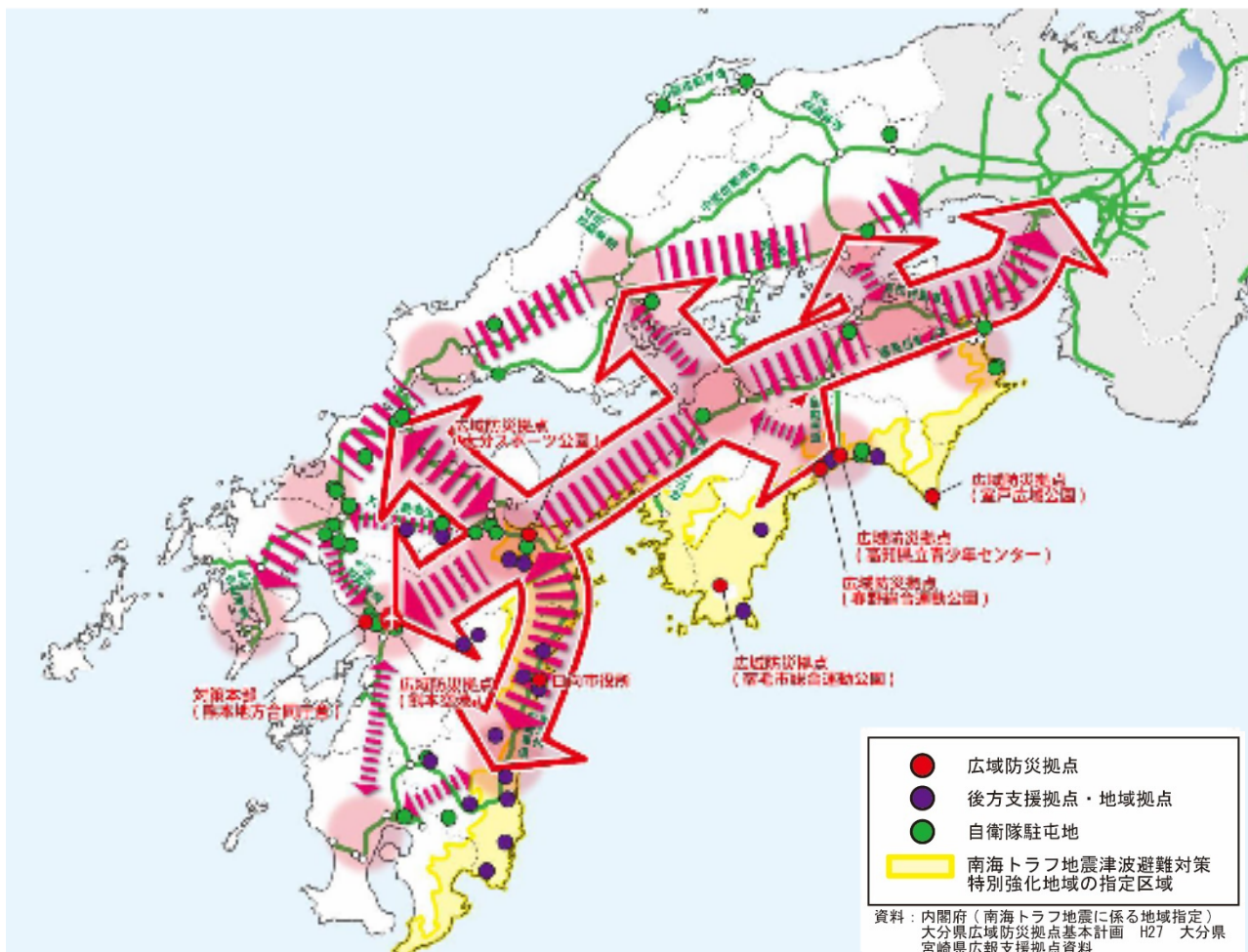


図1-24. 豊予海峡ルートを活用した防災ネットワークの形成イメージ

出典：既往資料を基に作成

- 九州・中国地方では近年自然災害が多発しており、H28年の熊本地震のほか、平成30年には西日本豪雨が発生するなど、地震や豪雨による交通・物流網への影響が続いた。
- 一方で九州・中国地方には、多くの原子力発電所が立地しており、潜在的なリスクを多くはらんでいる。

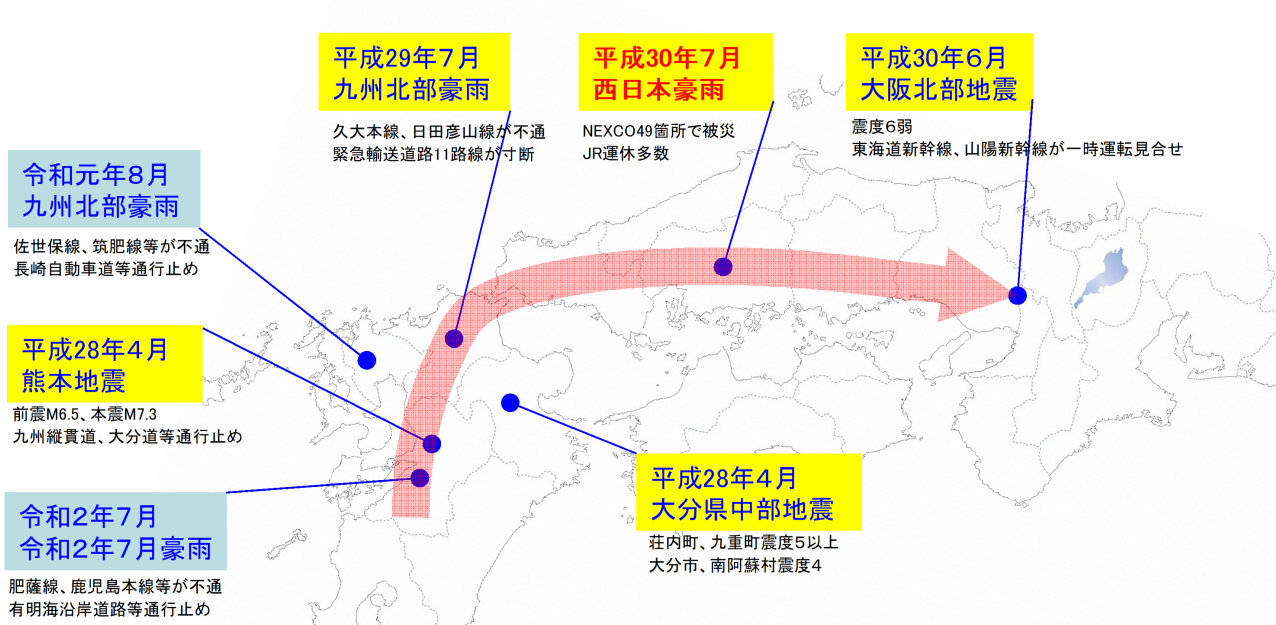


図 1-25. 九州・中国地方において発生した主な自然災害（平成 28 年以降）

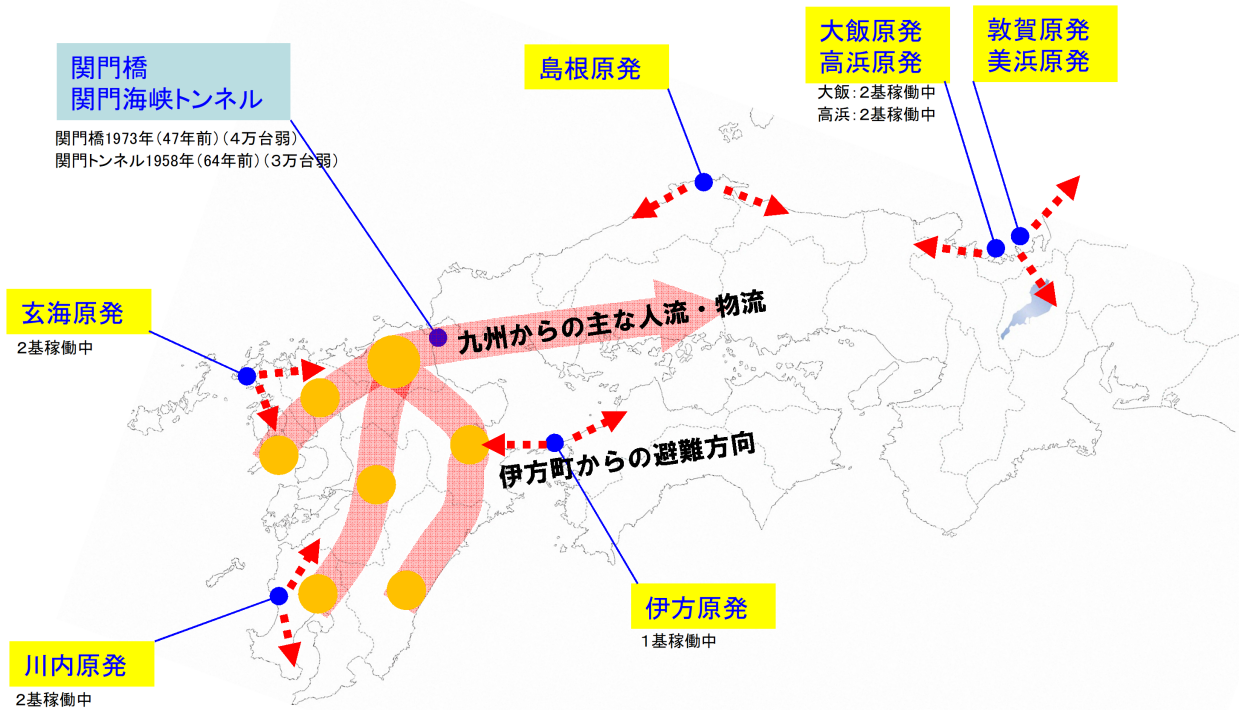


図 1-26. 九州・中国地方における潜在的リスク

## ■広域圏レベルの視点

### 1) 広域観光

#### ① 地域観光の現況と課題

- 九州では、平成28年4月に東九州自動車道（北九州～宮崎間）が開通し、九州圏内で観光周遊できる循環型ルートが形成された。
- また九州への外国人入国者数は、全国の伸び率を上回る約1.9倍に増加し、約168万人と過去最高を記録した。
- さらに、外国籍クルーズ船の寄港回数は全国の約5割を占め、国内トップ5港のうち九州圏が3港を占めるなど、東アジア地域からのインバウンド観光の拠点となっている。
- 一方、四国も魅力ある豊富な資源を有しインバウンド観光客は増加傾向にあるものの、外国人の宿泊割合は国内全体の1%に満たず、他圏域との連携も少ない状況であり、九州で活況なインバウンド観光客を十分に取り込めていない状況にある。
- また、橋梁により一体的な観光圏がみられる中国地方のように、豊予海峡を越えた一体的な広域観光圏は形成されていない。

#### ② 広域地方計画における位置付け（観光軸形成）

##### 【九州】観光アイランド九州の形成

- 国際的に魅力ある一大観光地を目指した「九州アジア観光アイランド総合特区」の推進
- 温泉アイランド九州広域観光周遊ルートの形成



19

図1-27. 観光アイランド九州の形成イメージ

出典：九州圏広域地方計画（概要版＋プロジェクト参考資料）

##### 【四国】中国、九州、近畿等と圏域を越えて対流し、滞在・体験型観光によるインバウンド拡大

- 「瀬戸内海観光連携推進会議」や「みなとオアシス」等によるクルーズ船受入環境改善
- 四国八十八景による魅力発信
- 圏域内外の交流・連携の強化



図1-28. 滞在・体験型観光によるインバウンド拡大のイメージ

出典：四国圏広域地方計画（概要版＋プロジェクト参考資料）



### ③新たな地方創生回廊による広域観光周遊圏の形成

- 九州や四国に活力をもたらす交流・連携を促進するため、豊かな食や自然環境、歴史、文化等の地域資源を広域的に結びつけ、魅力ある「広域観光周遊圏」を形成することが重要である。
- 特に、近年急増するインバウンド観光客を取り込むために、両地域が有する有形無形の資源を活かし、新幹線開業やコンセッション空港と連動した骨太な観光軸をつくることで広域観光周遊圏へ誘導する「地方創生回廊」を形成することが重要である。
- 九州では、東九州自動車道（北九州～宮崎間）が開通し九州全体の循環軸が形成されており、四国でも松山自動車道、本四架橋をはじめ既に広域圏を連絡する高速ネットワークが形成されていることから、九州・四国・中国のそれぞれに分散する様々な観光地域を周遊することが可能になっている。
- そのため、九州・四国を訪れる来訪者が複数の県にまたがって、テーマ性・ストーリー性を持ったよりダイナミックな広域観光を可能とするため、豊予海峡ルートは非常に重要であり、北部九州で活況なインバウンド観光客の四国への取込みにも大きく貢献すると考えられる。

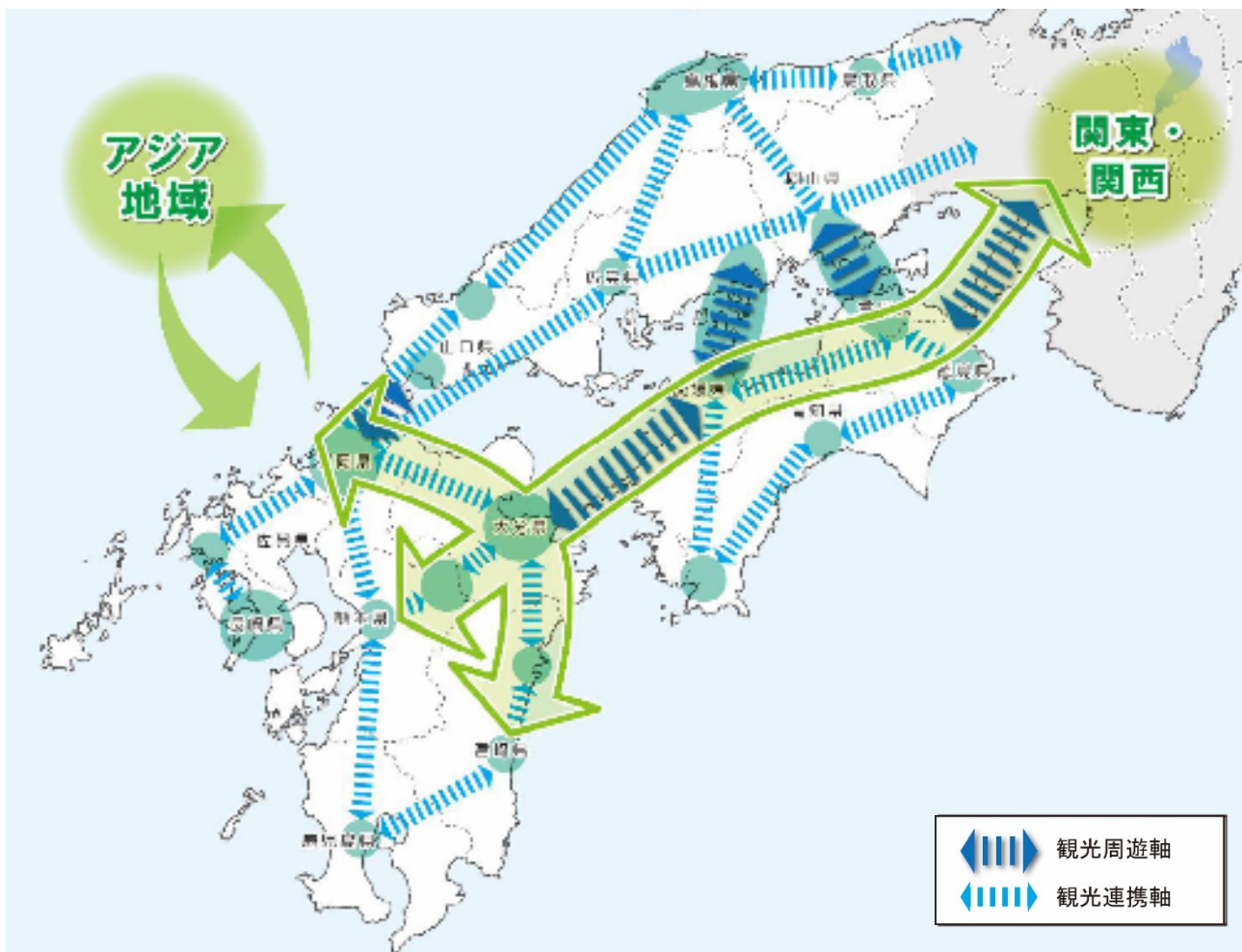


図1-29. 豊予海峡ルートを活かした観光周遊ルートの形成イメージ

出典：既往資料を基に作成

## 2) 産業連携

### ① 地域産業の現況と課題

- 北部九州は、4社の自動車完成工場と、それを支えるサプライヤーが多数立地する加工組立型産業の生産拠点になっており、また、観光・リサイクル関連産業などの成長期待産業の集積が進んでいる。
- 一方、四国では化学、パルプ・紙・紙加工品等の基礎素材型産業が多くを占めているが、四国圏に広がる素材産業・製造業やグローバルニッチ産業の競争力強化や国内外への市場開拓においては、更なる国内外の関連企業との連携が求められる。
- 現状では、大規模な九州・四国間の企業間連携はみられず、また、アジアのゲートウェイとなっている福岡空港、博多港、北九州港を活用した四国の製品の活発な国際物流には至っていない。

### ② 広域地方計画における位置付け（産業連携軸形成）

【九州】九州圏と国内各圏域との交流・連携を促進し、新しい成長の風を西から起こす取組み

- 自動車関連産業の競争力強化
- ソフトウェアの普及
- 複合一貫輸送ターミナル整備
- 瀬戸内・海の路ネットワークの促進

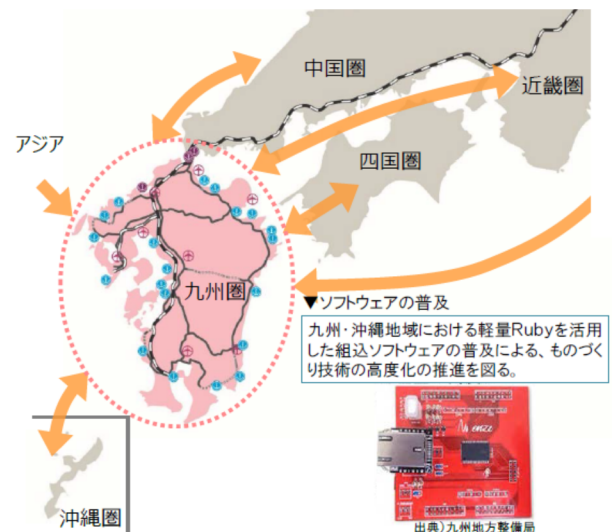


図1-30. 九州圏と国内各圏域との交流、連携イメージ

出典：九州圏広域地方計画（概要版+プロジェクト参考資料）

【四国】産業集積地間の連携等による国際競争力強化

- 国際競争力のある産業集積拠点の形成、強化
- 広域的なネットワークの形成
- 海事クラスターの強化

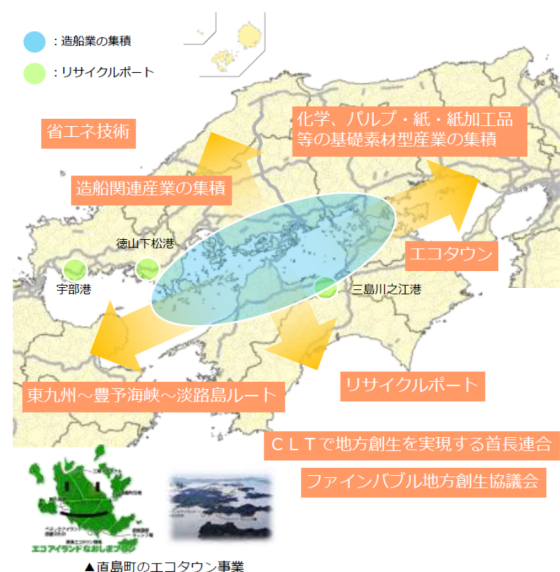


図1-31. 産業集積地間の連携のイメージ

出典：四国圏広域地方計画（概要版+プロジェクト参考資料）

### ③地方創生につながる一体的な産業連携を生み出す圏域の形成

- 新たな高速自動車道の開通により、南北及び東西方向において、ものづくり分野の先端産業や新たな成長産業の集積がみられる九州・近畿との広域連携が見込まれる。
- 九州と四国の企業や研究機関さらには海外の生産拠点等が連携することで、地方創生に繋がる新たな産業育成や企業間の広域連携を生み出すために豊予海峡ルートは非常に重要であり、こうした技術マッチングによるイノベーションの促進を図ることで、本圏域の地域産業の競争力アップに大きく貢献すると考えられる。
- また、東九州自動車道（北九州～宮崎間）の開通を契機として、東九州地域での生産品・製造品の大都市や海外への物流が大きく変わりつつあり、出荷先への安定供給を図る物流ルートのために、豊予海峡ルートは非常に重要であり、九州と大都市圏・海外を結ぶ広域物流ネットワークの確立に大きく貢献することが考えられる。



図1-32. 豊予海峡ルートを活用した産業連携・物流ネットワークの形成イメージ

出典：既往資料を基に作成



### 3) 定住促進

#### ① 地域定住の状況と課題

少子高齢化が進行し、定住者だけでは、地域活力が維持できなくなっている。

西瀬戸地域の都市部においても、既に人口増加のピークを迎え、減少に転じている地域も少なくない。また、冠婚葬祭など社会的共同生活の維持が困難になっている限界集落が 7,878 集落（平成 20 年国土交通省：過疎地域等における集落の状況に関するアンケート調査）みられるようになっている。

圏域の活性化を促すためには、圏域の中核都市が中心となり、日常的な暮らしの中で多様な交流の連携が必要となっている。I ターンや J ターン等の地方への移住行動を推進する自治体が見られることや、「定住自立圏構想」といった地方中心都市を中心とした生活圈形成、「二地域居住」といった都市と地方の日常的な使い分けも行われるようになってきたことから、地域活力維持への対応が求められている。

#### ② 既定計画における位置付け（広域連携軸形成）

**【定住自立圏構想】** 平成 21 年 4 月

市町村の主体的取組として、「中心市」の都市機能と「近隣市町村」の農林水産業、自然環境、歴史、文化など、それぞれの魅力を活用して、NPO や企業といった民間の担い手を含め、相互に役割分担し、連携・協力することにより、地域住民のいのちと暮らしを守るため圏域全体で必要な生活機能を確保し、地方圏への人口定住を促進する政策である。

平成 21 年 4 月から全国展開し、現在、各地で取組が進んでいる。

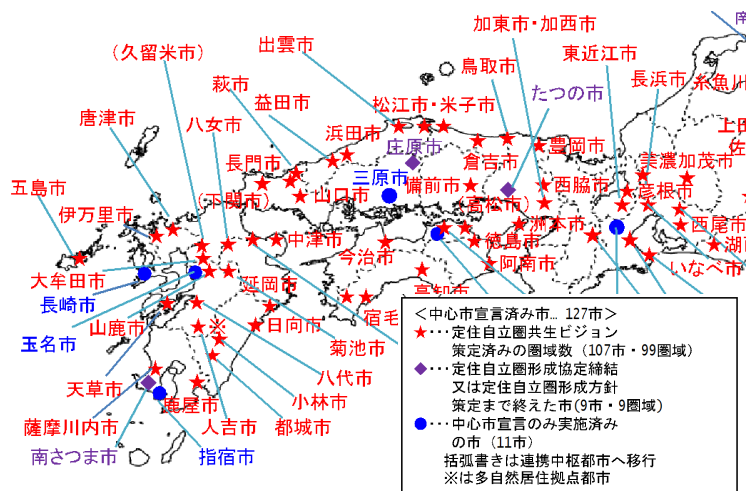


図1-33. 定住自立圏構想の取組み状況（平成 28 年 4 月）

出典：総務省定住自立圏構想 HP

**【二地域居住】** 平成 17 年国土交通省

多様な価値・魅力を持ち、持続可能な地域の形成を目指すためには、地域づくりの担い手となる人材の確保を図る必要がある。

しかし、国全体で人口が減少する中、すべての地域で「定住人口」を増やすことはできない。

そのため、都市住民が農山漁村などの地域にも同時に生活拠点を持つ「二地域居住」などの多様なライフスタイルの視点を持ち、地域への人の誘致・移動を図る。

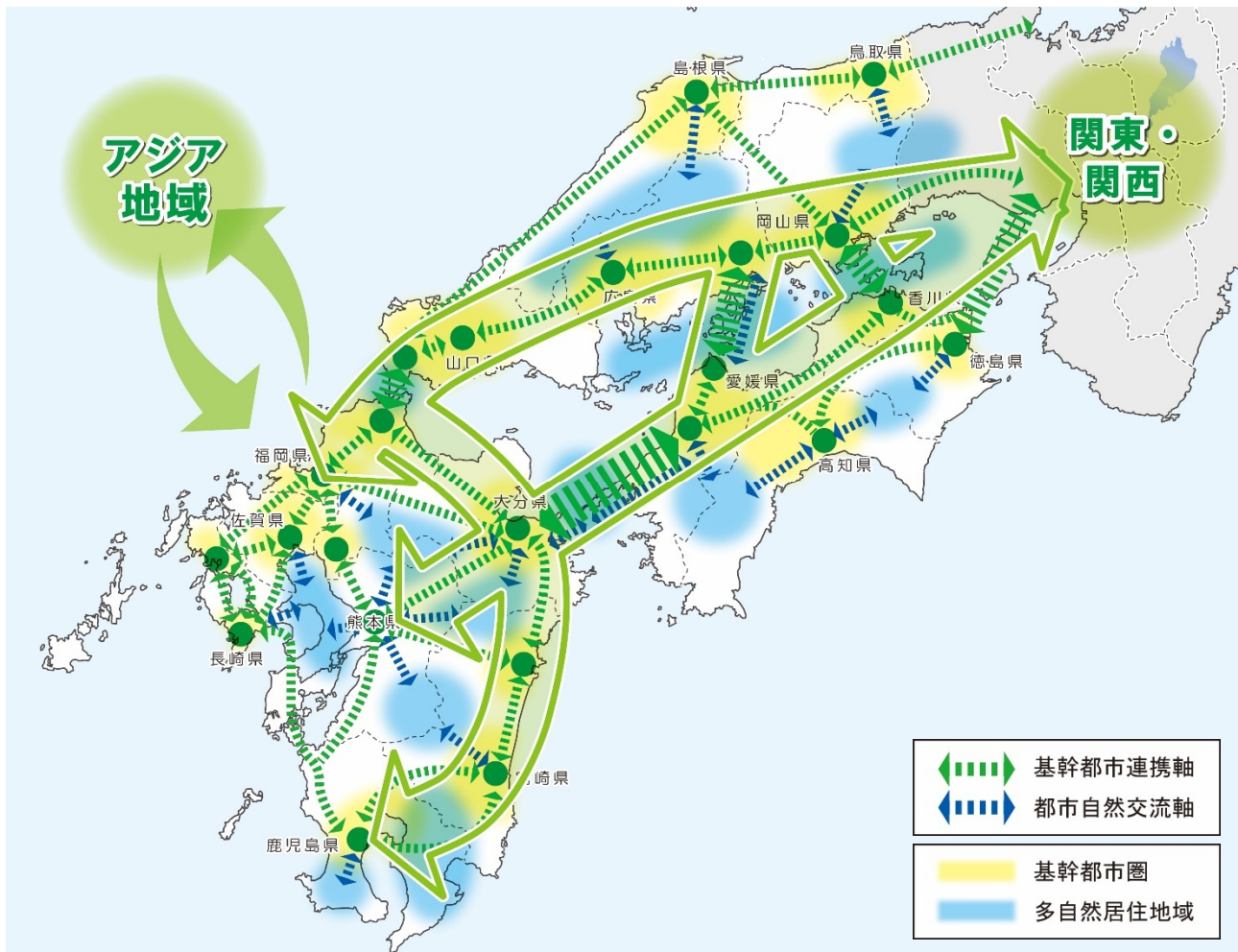


図1-34. 二地域居住のイメージ

出典：国土交通省二地域居住 HP

### ③日常生活における多様で広域な移動の自由を可能にする圏域

- 人口の地域間バランスは、地域の持つ経済力や暮らしやすさなどの複合的な要因の結果として現れると考えられる。
- 二地域居住の推進等による地方と都市の移動は、地域経済や雇用、まちづくり活動の推進力となる可能性があり、地域にとって活力や賑わいを創出する面で大きな役割を果たすと考えられる。
- 加えて、地域発意の地方創生策等によって「人に選ばれる地域」となるために、日常生活における広域移動の自由度を高める豊予海峡ルートは非常に重要であり、本圏域の定住魅力の向上に大きく貢献すると考えられる。



#### 4) スーパー・メガリージョンの形成

第二次国土形成計画（2015年8月14日閣議決定）では、「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、時間的にいわば都市内移動に近いものとなるものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を發揮しつつ一体化し、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。」とされた。

一方で、1日交流圏とされる東京からの4時間に、大分・宮崎・鹿児島が到達時間圏外となっている。

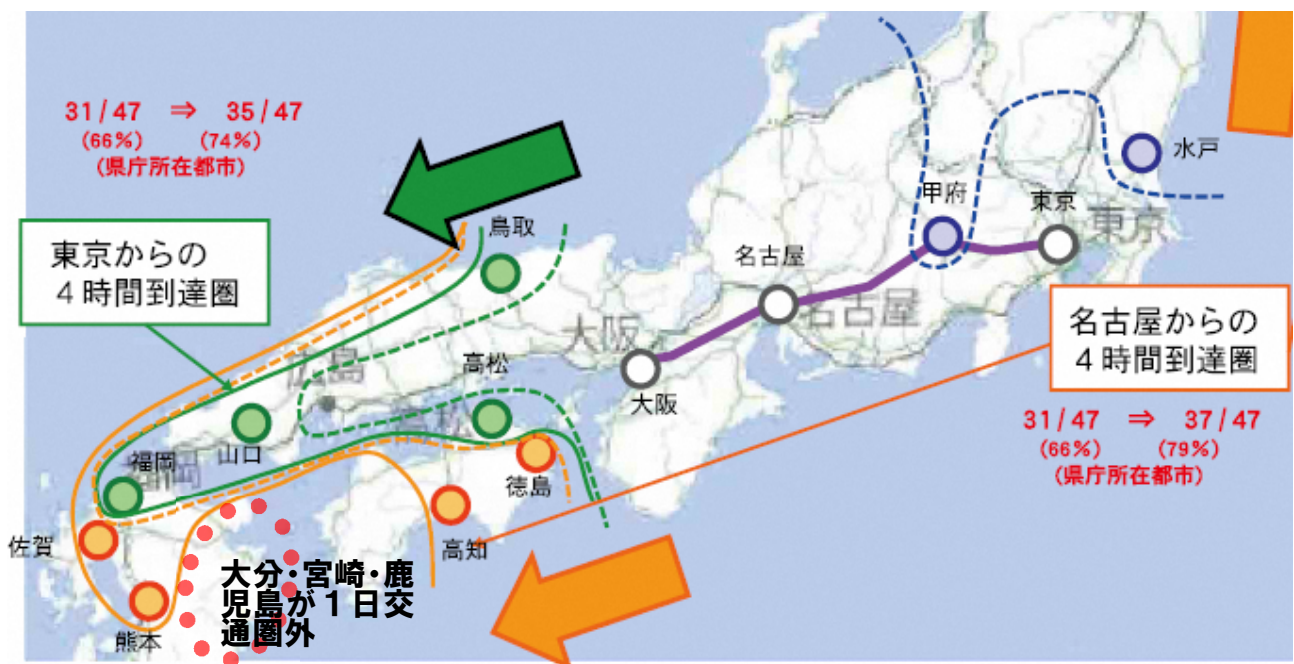


図1-36. リニア中央新幹線による鉄道一日交流圏

出典：スーパー・メガリージョン構想検討会中間とりまとめ資料