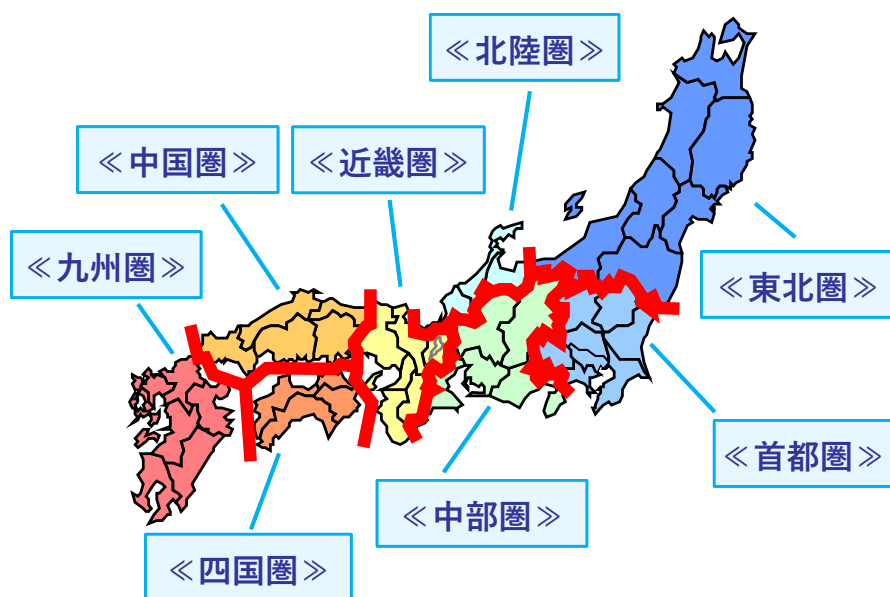


広域地方計画について

令和7年11月21日
四国地方整備局 企画部長
若尾 将徳

- 広域地方計画は、国土形成計画（全国計画）を基本として、全国8つの圏域ごとに国土の整備等の方針や目標を定めるもの。
- 現在、次期広域地方計画の策定に向け、国の出先機関、地方公共団体、経済団体等で構成される広域地方計画協議会において、各主体が連携・協力し検討を進めているところ（本年10月に中間とりまとめ（案）を公表）。
- 今年度末頃（令和8年3月頃）の計画策定（国土交通大臣決定）を目指す。

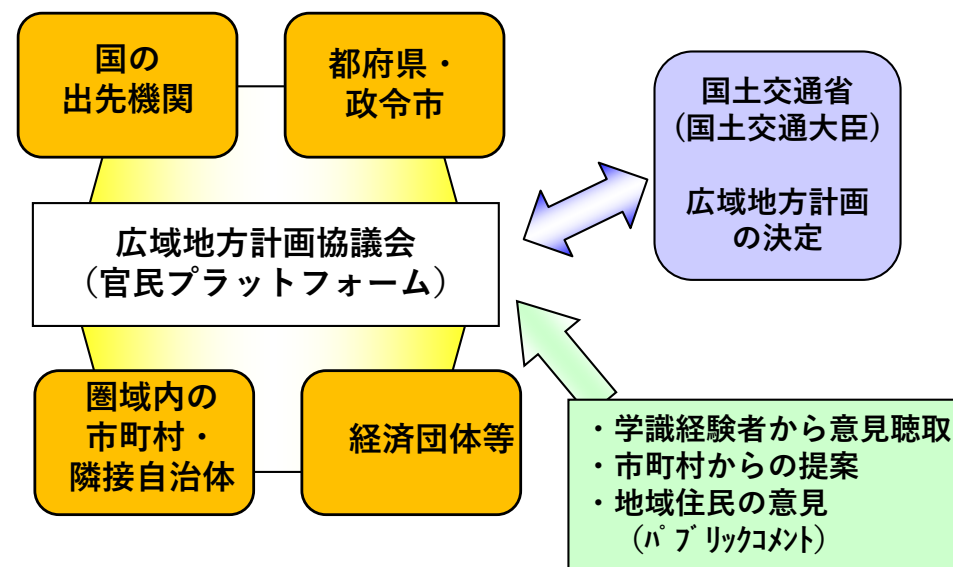
広域地方計画の区域



※北海道総合開発計画、沖縄振興計画とも連携して推進

広域地方計画協議会

- ・ 国の出先機関、地方公共団体、経済団体等で広域地方計画協議会を組織
- ・ 計画の策定に向けて、各主体が対等な立場で連携・協力



第三次国土形成計画(全国計画)の概要

(令和5年7月28日閣議決定)

国土構造の基本構想

「シームレスな拠点連結型国土」

- ＜①人口や諸機能の広域的な分散＞
中枢中核都市等を核とした**広域圏の自立的発展**
- ＜②二面活用、内陸部を含めた全国連結強化＞
日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内陸部を含めた連結を図る「**全国的な回廊ネットワーク**」の形成を図る
- 活発なヒト・モノの流動による
イノベーションの促進
- 災害時等のリダンダンシー確保



日本中央回廊の形成
リニア開業等による時間距離短縮
等の効果を全国に波及

国土刷新に向けた重点テーマ②

持続可能な産業の構造転換

＜地域の特徴を活かした成長産業の全国的な分散立地等の促進＞



＜GXや巨大災害リスク対応に向けた既存コンビナート等の基幹産業拠点の強化・再生＞



国土刷新に向けた重点テーマ③

グリーン国土の創造

＜30by30による健全な生態系の保全・再生の促進＞



＜カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり＞



国土刷新に向けた重点テーマ④ 人口減少下の国土利用・管理

＜持続可能な国土と地域の形成に資する最適利用・管理＞



＜安全・安心な国土利用・管理＞



横断的な重点テーマ①

国土基盤の高質化

＜国土基盤の高質化に向けた戦略的マネジメントの徹底＞



横断的な重点テーマ②

地域を支える人材の確保・育成

＜包摂社会に向けた地域づくりへの多様な主体の参加と連携＞

- 安心してこどもを産み、育てられる「共働き・子育て」等の環境整備など若者世代を惹きつける「こどもまんなかまちづくり」
- 地方における教育・就業環境整備を通じた女性が能力を発揮できる魅力的な地域づくり
- 二地域居住者等を含む関係人口の拡大、地域とのつながりの深化に向けた「人」「場」「仕組み」づくり



＜民間の力を最大限活かした新しい公共の領域拡大＞

- 地域づくりへの企業等の主体的参加の拡大
- コンセッションを始めとするPPP/PFIの拡大

広域地方計画の策定・推進

- 広域地方計画は、全国計画を基本として、8つの圏域ごとに、広域地方計画協議会の協議を踏まえて国土交通大臣が策定する計画
- 各圏域が目指すべき将来像と課題に対する特色ある地域戦略を描く



広域地方計画の区域
(北海道及び沖縄については、それぞれ他の法律に基づき、計画が策定される)

国土利用計画との連携

- 国土利用の基本的な方向を示す、国土利用計画(全国計画)と一体的に策定
- 持続可能で自然と共生した国土利用・管理を目指す



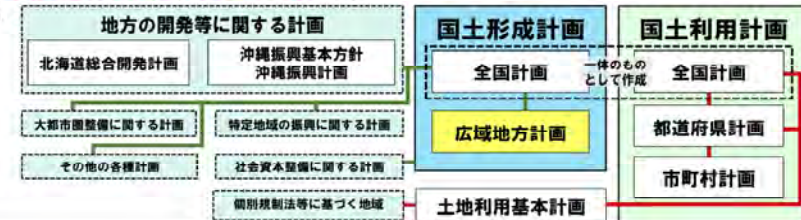
いおり地域づくりみらい戦略

環境省HP

国土計画の意義・体系

＜意義＞ 国土に関わる幅広い分野の政策を長期に見通して、統一性を持った方向付けを行い、
目指すべき国づくりを推進するエンジンとなる

＜体系＞



発行 国土交通省 国土政策局 総合計画課

詳しくは、国土交通省ホームページをご覧ください

国土形成計画 検索

https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudokeikaku_fr3_000003.html

令和5年11月発行

四国圏広域地方計画中間とりまとめ（案）概要版

（対象区域：徳島県、香川県、愛媛県、高知県）

現状・課題

1. 南海トラフ地震に対する安全・安心の確保
2. 近年の気候変動により激甚化・頻発化する風水害への備え
3. 急速に老朽化する社会インフラのメンテナンス
4. 2050年カーボンニュートラルの実現、生物多様性の保全・再生
5. 深刻化する人口減少、少子高齢化への対応
6. 持続可能な地域づくり
7. 四国圏の魅力・豊富な地域資源を活かした観光活性化
8. 国内外との交流を促進し対流を促す結びつきの強化
9. 多様な人々の社会参画等
10. 地域産業の競争力強化

将来像・目標

【将来像】

①強くしなやかに自然と共生する安全・安心な四国

②人と地域が混ざり合い新たな魅力を発揮する四国

③誰もが活躍し、豊かに暮らせる四国

- [目標1] 南海トラフ地震や風水害に対応する安全・安心な四国
- [目標2] 気候変動対策や自然環境の保全・利活用により自然と共生する四国
- [目標3] 個性ある地域が連携して活力あふれる四国
- [目標4] 歴史・文化、風土を活かした交流・連携により人をひきつける四国
- [目標5] 多様性が尊重され、誰もが生き生きと活躍する四国
- [目標6] 地域産業の成長と創出により競争力を発揮する四国

広域連携プロジェクト

1.1 大規模自然災害への防災力向上

・ハード・ソフト両面からの防災・減災対策を推進

1.2 戦略的なインフラメンテナンス

・暮らしを支える社会インフラのメンテナンスを推進

2.1 四国脱炭素

・再生可能エネルギーの導入促進など脱炭素化を推進

2.2 サステナブル四国

・豊かな自然環境や生物多様性の保全・再生等の推進

3.1 地域の豊かさと生活の質向上

・持続可能な四国圏を目指し、デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成の推進

3.2 シームレスな四国を実現する交通・通信基盤整備

・基幹的な交通ネットワークの整備、地域公共交通の再構築

3.3 四国の土地・建物の保全・管理

・地域管理構想の策定、荒廃農地の対策、空き家の発生抑制・利活用の推進

4.1 四国らしさを活かした持続可能な観光

・四国遍路等の魅力ある歴史文化の保全・継承、新たな観光資源の創出

4.2 観光・交流促進

・観光活性化、圏域内外、国外との連携・交流を促進

5.1 ダイバーシティ形成

・誰もが暮らしやすく、活躍できる環境づくりの推進

5.2 安心して暮らせる四国づくり

・交流人口増大を図るための、移住・定住や二地域居住等の促進

6.1 未来の四国を担う産業成長

・地域産業の創出促進・投資拡大、新たな市場・販路の拡大

6.2 農林水産業の生産力・付加価値向上

・農林水産業の生産力向上のための基盤整備等の推進

6.3 四国の産業の次世代を担う人材育成

・DX・GXなど次世代産業担う人材の育成、産業の担い手の確保



「命の道」四国8の字ネットワークの整備



市民生活を支えるサービス群の構築（香川県三豊市）



お遍路文化の継承や瀬戸内国際芸術祭等観光交流促進

1.1 大規模自然災害への防災力向上プロジェクト

【目的・コンセプト】

四国全域において甚大な被害が想定される南海トラフ地震や、激甚化・頻発化する風水害等の巨大災害から生命と暮らしを守るために、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策を推進し、広域的な応援体制と災害対応体制を構築・強化する。

(1) 巨大災害から生命と暮らしを守る

- 巨大地震や、流域が一体となった風水害への備えの強化
地震・津波対策のためのハード整備／激甚化する風水害・土砂災害対策／避難者の安全を確保する避難対策／災害情報の迅速な提供と精度向上
- 広域的な応援体制の構築及び災害対応体制の強化
広域連携体制・受援体制の整備／災害対応体制の強化
- 森林の適切な整備・保全とグリーンインフラの整備、水資源の確保
森林の適切な整備・保全／グリーンインフラの整備／水資源の確保

(2) 災害に強い圏域づくりに向けた取組の促進

- 交通・情報通信ネットワークの強化
交通ネットワークの強化／情報通信インフラの強化
- 事前防災・事前復興を見据えた災害に強いまちづくりの推進
災害に対応可能な地域コミュニティの形成
／ダイバーシティを考慮した災害対応策／災害に強いまちづくり
／災害時の業務継続機能の確保
／災害後の復興を見据えたまちづくり／文化財の防災対策
- デジタル防災の推進

◆「命の道」四国 8 の字ネットワークの整備

- 高規格道路網のミッシングリンク解消・災害時のリダンダンシー確保



出典：四国地方整備局

◆沿岸部の「三重防護」

高知港海岸における海岸保全施設の「三重防護」対策

- 第1ライン(第一線防波堤)：粘り強い構造への補強等
- 第2ライン(津波防波堤・外縁部堤防等)：地盤沈降等に対応した高上げ、液状化対策等
- 第3ライン(内部護岸等)：地盤沈降等に対応した高上げ、液状化対策等



出典：四国地方整備局 高知港湾・空港整備事務所

◆流域治水の推進



▲流域治水のイメージ

出典：国土交通省「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」

3.2 シームレスな四国を実現する交通・通信基盤整備プロジェクト

【目的・コンセプト】

圏域内・外、海外とシームレスにつながる基幹的な交通ネットワークの整備、日常レベルでの移動を担う地域公共交通の再構築を推進するとともに、デジタル社会の基盤を担うのに不可欠な電力・通信インフラの整備・更新を推進する。

(1) 地域生活圏どうし、及び域外とをつなぐ広域交通ネットワークの高質化

- 国際ゲートウェイ機能の強化による国外との交流の促進
- 圏域内外の連携・交流の促進

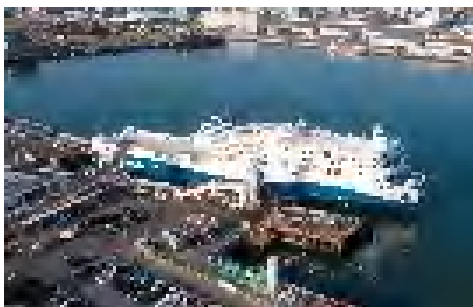
(3) デジタル社会の基盤を担う電力・通信インフラの整備

- 電力・通信インフラの整備
地方創生2.0基本構想の基盤を担う電力・通信インフラの整備
／中山間地域・半島部・島しょ部等の生活・産業を支える通信インフラの整備
／産業基盤を支える通信インフラの整備

◆ 圏域内外の連携・交流の促進

<高松港朝日地区 複合一貫輸送ターミナルの整備>

- 船舶の大型化に対応する-7.5m岸壁（耐震）の整備を推進



<命の道「四国8の字ネットワーク」の整備>

- 高規格道路網のミッシングリンク解消



出典：四国地方整備局

(2) 地域公共交通の再構築の促進

- 持続可能な地域公共交通の再構築の促進
地域公共交通体系のリ・デザイン
／中山間地域や郊外等における移動手段の確保
- デジタルや新技術を活用した新たなモビリティの充実

◆ 地域公共交通の再構築

<JR四国と徳島バスによる共同経営>

- 徳島県南部の阿南～甲浦間において、JR四国の乗車券類により徳島バスの高速バス(室戸・生見・阿南大阪線)の途中乗降利用を可能とし、同区間において鉄道とバスを乗り継ぐ場合は通し運賃を適用することで、地域間移動の利便性向上を図る。鉄道・バスという異なる交通モード事業者間での共同経営は全国初。



出典：JR四国HP

広域交流による地域活性化

～今後目指す姿について～

広域交流で発揮できる強みと可能性

3-4 関西×瀬戸内 広域連携が求められる背景 》 関西×瀬戸内のポテンシャル

「距離」で見た関西と瀬戸内

- ・ 関西と瀬戸内について、「距離が離れておりインバウンドにとって周遊しにくい。」と指摘されることもあるが、直線距離では大阪から400km圏内にほとんどの地域が内包されている。また、新大阪駅から瀬戸内の主要拠点までは比較的短時間で移動が可能である。
- ・ また、関西と瀬戸内の観光地の直線距離を、「世界の人気都市と一度の旅行で訪問する可能性が比較的高い自然・歴史・文化等独自の魅力を持つ観光地」との直線距離と比較すると、関西（都市）と瀬戸内（独自の魅力）の距離の方が近いことが分かる。一方、距離的には近いが移動に時間がかかる観光地もあり、両地域の広域周遊には、2次交通を含めた周遊性の向上も必要である。

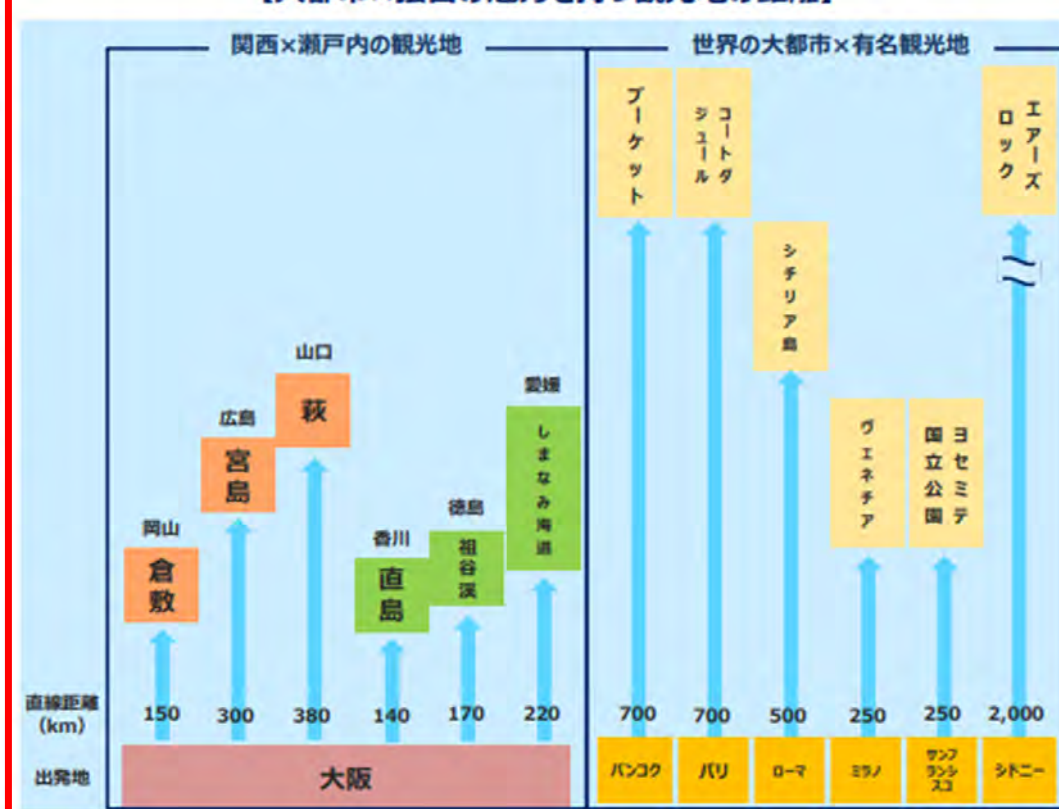
【大阪から瀬戸内各地までの直線距離】



【新大阪から瀬戸内の主要拠点までの所要時間（分）】



【大都市×独自の魅力を持つ観光地の距離】



広域交流で発揮できる強みと可能性

関西は「歴史文化、観光施設、エンタメ」。四国は「歴史文化」に次いで「自然」が上位

旅行口コミサイトの観光コンテンツの分析（関西）^{1~30位}

- ・ 関西2府4県で、トリップアドバイザーの「観光」ランキング上位50位（20,111件、奈良5件、和歌山4件、兵庫2件、滋賀1件であり、京都の寺社仏閣が中心）
- ・ これらの観光地のレビュー数に占める外国語で投稿されたレビュー数の割合は、西の大部分の観光地では7割以上が外国語でのレビューであり、関西のものが同様の割合を占める。
- ・ 例えば、伏見稲荷大社は最もレビュー数の多い観光地であり、日本語のレビューが約7割以上、インバウンド訪日客からの絶大な人気を裏付けている。同様の傾向が他の観光地にも見られる。

順位	観光地	府県	カテゴリー	5	4	3
1	伏見稲荷大社	京都府	歴史・文化	16,349	6,711	1,2
2	金閣寺	京都府	歴史・文化	10,107	5,115	1,5
3	清水寺	京都府	歴史・文化	6,319	3,913	1,1
4	東大寺	奈良県	歴史・文化	3,959	1,488	1
5	姫路城	兵庫県	歴史・文化	3,360	1,507	3
6	奈良公園	奈良県	自然	3,256	1,968	4
7	道頓堀	大阪府	観光施設・エンタメ・その他	5,548	4,967	1,6
8	三十三間堂	京都府	歴史・文化	2,569	1,093	2
9	嵐山	京都府	自然	3,507	2,255	6
10	USJ	大阪府	観光施設・エンタメ・その他	5,024	3,737	1,2
11	二条城	京都府	歴史・文化	3,356	2,701	7
12	永観堂	京都府	歴史・文化	1,216	425	
13	祇園・観音堂	京都府	観光施設・エンタメ・その他	3,461	2,719	9
14	銀閣寺	京都府	歴史・文化	2,434	1,641	4
15	海遊館	大阪府	観光施設・エンタメ・その他	3,137	2,443	8
16	大阪城公園	大阪府	歴史・文化	2,832	3,073	9
17	高野山奥の院	和歌山県	歴史・文化	999	242	
18	嵐山モンキーパーク・うねやま	京都府	自然	1,544	816	2
19	大阪城	大阪府	歴史・文化	2,770	3,405	1,4
20	東福寺	京都府	歴史・文化	1,004	656	1
21	南禅寺	京都府	歴史・文化	1,083	893	1
22	京都錦市場	京都府	観光施設・エンタメ・その他	2,362	2,164	7
23	アドベンチャーワールド	和歌山県	観光施設・エンタメ・その他	933	423	
24	東寺	京都府	歴史・文化	863	627	1
25	京都駅ビル	京都府	観光施設・エンタメ・その他	2,128	1,692	3
26	天龍寺	京都府	歴史・文化	968	785	1
27	平等院	京都府	歴史・文化	844	643	1
28	京都待遊者ミュージアム	京都府	観光施設・エンタメ・その他	767	106	
29	哲学の道	京都府	観光施設・エンタメ・その他	1,484	1,133	4
30	心斎橋	大阪府	観光施設・エンタメ・その他	1,842	2,156	7

出典：トリップアドバイザーHPよりDBJ作成 調査・作成協力：みちトラベルジャパン(株)

旅行口コミサイトの観光コンテンツの分析（四国）^{1~30位}

- ・ 四国4県で、トリップアドバイザーの「観光」ランキング上位30位（3,945件、愛媛6件、徳島6件であった）。
- ・ これらの観光地の外国語のレビュー割合を計算すると、圧倒的に高いのは、中美術館では7割が外国語のレビューであった。次に多い栗林公園も50%。行客が瀬戸内と高松を中心に訪問していたことが伺われる。また、秘境として高い外国語割合となっている。
- ・ これら以外では、大部分が日本語レビュー（≒日本人主体の観光地）が大半を占める。これと比べると、コロナ前はアクセスや知名度の問題から訪問数や口コミ数が少ないが、潜在成長性が高いとも捉えられる。

順位	観光地	県	カテゴリー	5	4	3
1	栗林公園	香川県	歴史・文化	975	515	71
2	松山城	愛媛県	歴史・文化	1,001	845	17
3	大塚国際美術館	徳島県	美術館・博物館	594	283	71
4	金刀比羅宮	香川県	歴史・文化	528	474	8
5	高知城	高知県	歴史・文化	429	608	13
6	地中美術館	香川県	美術館・博物館	504	190	7
7	桂浜	高知県	自然	302	511	21
8	直島	香川県	美術館・博物館	331	173	6
9	祖谷のかずら橋	徳島県	自然	249	326	12
10	足摺岬	高知県	自然	126	170	4
11	渦の道	徳島県	自然	186	319	11
12	亀老山展望公園	愛媛県	自然	150	63	1
13	丸亀城	香川県	歴史・文化	144	230	8
14	高知県立牧野植物園	高知県	美術館・博物館	155	79	1
15	日曜市	高知県	観光施設・エンタメ・その他	177	128	4
16	豊島美術館	香川県	美術館・博物館	241	45	
17	坊ちゃん列車	愛媛県	観光施設・エンタメ・その他	240	383	16
18	大歩危小歩危	徳島県	自然	122	164	6
19	奥祖谷二重かずら橋	徳島県	自然	112	68	1
20	ベネッセミュージアム	香川県	美術館・博物館	191	147	6
21	大山祇神社	愛媛県	歴史・文化	106	112	3
22	とさでん交通・電車	高知県	観光施設・エンタメ・その他	116	150	4
23	屋島	香川県	自然	83	188	4
24	竹林寺	高知県	歴史・文化	82	99	2
25	宇和島城	愛媛県	歴史・文化	77	156	2
26	道の駅 小豆島オーブ公園	香川県	自然	97	203	12
27	高知県立のいち動物公園	高知県	観光施設・エンタメ・その他	104	23	
28	大鳴門橋	徳島県	自然	89	155	3
29	臥竜山荘	愛媛県	歴史・文化	89	36	
30	エンジェルロード	香川県	自然	119	160	9

出典：トリップアドバイザーHPよりDBJ作成 調査・作成協力：みちトラベルジャパン(株)

「移動時間」で見た関西と四国

- ・本四架橋等により、「関西」～四国4県の県庁所在地の移動時間は短縮
- ・一方、太平洋側の移動では、まだまだ時間がかかる

■本四間の主要都市間の所要時間の変化



1985年所要時間⇒2022年所要時間
短縮時間

【参考】 (単位: 分)

	1985	2022	短縮時間
神戸 ⇄ 松山	550	230	△320
神戸 ⇄ 高知	490	210	△280
岡山 ⇄ 松山	360	160	△200
岡山 ⇄ 高知	330	140	△190
広島 ⇄ 高松	420	170	△250
広島 ⇄ 徳島	450	210	△240

注: 各市役所間の所要時間、2022年8月時点、1985年は大鳴門橋開通前(1985年3月)の所要時間

出典: 「本四架橋が果たしている役割」2023年3月 JB本四高速

2025

開通 608km
(76%)



太平洋側の移動には、まだまだ時間が必要

■高速道路網の整備の差によって、四国の主要都市間の移動時間に大きな差



移動時間で見た四国のイメージ図
(2025.3時点)

