

序章 ITSの潮流

自動車の発展は、自動車本体の技術革新に加えて、生産システム、道路インフラ、道路特定財源などの社会的イノベーションの連鎖によってもたらされた。電動化、情報ネットワーク化、自動運転など、急速に進む技術革新の成果を活かすためには、社会基盤の整備や社会の仕組みへの波及効果を十分に考慮して実用化の方向性を見極めることが一層重要になる。むしろ、社会的側面からの要請が技術の方向性を規定することになる。

ITS Japan でとりまとめ、2013年10月に国内外に発信した「ITSによる未来創造の提言」ではこの点に着目した。社会実装の現場である基礎自治体に密着して社会課題を掘り下げることにより求められる価値を整理し、その実現のために必要な交通サービスを抽出し、そのうえで技術を選択・開発するというアプローチで活動を進めてきた。

大きな考え方は今後も変わらないものの、国際競争力の低下や世代を超えて蔓延する閉塞感乗り越え、多様な人々がその能力を活かして、伸び伸びと活躍できる社会をつくるのが極めて重要なテーマとして浮かび上がってきた。

そこで、本当に欲しいモノ、やりたいコトは何か、それらを実現するには何が必要なのか、表面的な議論ではなく、自分自身の胸に手を当て、また社会の根底にある課題に迫る議論から、自己実現や深刻な困り事の解決に取り組もうとしている。

本稿は2020年版年次レポートの特集「第4期中期計画策定に向けて～多様な人が活躍できる社会を目指して～」への入り口としてお読みいただきたい。

1. 技術革新と社会変革

私たちは技術や社会の大変革の渦中にある。過去に経験してきた技術革新と大きく異なるのは、ライフスタイルの変化や産業セクターの栄枯盛衰にとどまらず、経済活動を司る構造や社会の動きを左右する支配力の所在の変化にまで波及することが予想される点である。世界が共有するグローバルな課題解決と各国が抱える足元の課題解決の手段として、技術革新とその実用化のための努力を積み重ねてきた。一方で、多くの人々の努力によって磨き上げられて来た製品やサービス提供が、気が付いた時には短期間に急成長した起業家による情報プラットフォームの下に組み込まれて、一握りの人たちの支配力が急拡大している現実がある。技術要素の優位性だけで将来の姿を描き事業戦略を組み立てることは困難である。急速に進む技術革新の成果を活かすためには、社会の仕組みへの波及効果を十分に考慮して事業化の方向性を見極めることが一層重要になる。むしろ、社会的側面からの要請が技術の方向性を規定することになる。

1) 自動車の動力源の転換とエネルギー需給構造の変化

地球温暖化対策として二酸化炭素排出削減のための自動

車の電動化が急展開している。駆動力を電動モーターから得る電動化は、日本企業がハイブリッド、燃料電池、電気自動車のいずれも世界に先駆けて実用化した。しかし、二酸化炭素排出削減の効果は、車両の方式だけでは決まらない。発電の化石燃料依存度が高い日本では電気自動車の効果は限定的である。一方、欧州では発電量の概ね半分が自然エネルギー、または、原子力のため、電気自動車の導入効果が大きい。自動車の電動化が普及段階に入った現在、二酸化炭素排出削減は、自動車技術よりもエネルギー政策と電力インフラ整備に依存していると言っても過言でない。また、輸入に依存しているエネルギーの自給率を高め国際情勢に翻弄されないエネルギーの安定供給も同時に目指すべきである。戦略的な電力供給基盤整備と自動車の電動化を一体的に進めなければならない。

2) 移動通信ネットワークの高速化と日常生活への普及

移動通信が高速・大容量になり、スマートフォンの普及によって、仕事の進め方や日常生活が大きく変わった。ビッグデータ、IoT、機械学習などを活用したサービスが生活の隅々にまで入り込んできた。しかし、私たちの社会

を根本的に変えつつあるのは、参加型の情報収集および利活用サービスがもたらす「個」の集合による影響力の顕在化である。裏付けや信ぴょう性に大きな違いがあるものの、政府や大企業の発信力とSNSやホームページを通じた個人の情報拡散力が逆転している。共感と善意により仮想空間での「個」の集合が災害復旧支援の活動につながることもあれば、社会の混乱を招いたり悪用されたりすることもある。また、利便性から利用者が急拡大している情報基盤を手繰る「覇者」とその上で影響力を増す新興ビジネスが、社会構造の大変革をもたらすことも顕在化している。このような深遠なる社会的な波及効果への構えが重要である。

3) 自動運転実用化への急速な展開

自動運転を支える技術開発が進み、実用化へ向けた動きが加速している。しかし、過度な期待からは覚醒し、どこへでも連れて行ってくれるような完全自動化は遠い将来のことであることも共通の認識になった。自家用車の高度運転支援と、限定的な道路空間での公共交通や物流事業者向け自動運転に注力するようになった。関係する法律の改正などの制度整備も進んでいる。そのような中で、官民それぞれが膨大なリソースを投入して実用化を目指している自動運転が、果たしてそれに見合った価値があるのかどうか改めて問われている。「自動化」そのものは目的ではな

く、社会的課題を解決し、将来への価値をもたらす「移動サービス」の実現が真に目指すべきところである。交通事故が減る、労働力不足対策になる、高齢者の移動支援になる、などが期待されているが、科学的データに裏付けられた定量的な評価はこれからである。社会的な価値を明確に示して受容性を醸成することが最重要課題である。

4) 統合的移動サービス

MaaS (Mobility as a Service) という概念は、都市部への人口集中による渋滞や環境負荷の増大、自動車保有の有無による格差、という都市課題を解決すべく欧州で生まれた。公共交通の選択肢を増やして、個人にとっても公共の観点からも適切な組み合わせ利用を促進することを目指している。実用化の方策としてスマートフォンを用いた乗り換え案内と電子決済が使われたことから、これらの技術的手段のみを指してMaaSと呼ぶ人たちもある。ITS Japanでは、理念を明確にするために、「統合的移動サービス」と呼んでいる。組み合わせによってDoor to Doorの移動を実現するためには、まず、移動手段の選択肢が用意されていないといけない。鉄道やバスなどの従来型公共交通と自家用車に加えて、様々な移動手段を統合した交通体系の再構築がその本質である。また、人々の行動変容がなければ所期の効果は得られない。統合的移動サービスも、社会的側面が中心課題であり、技術は実現手段の一部である。

2. ITS Japan 第3期中期計画の取組み

ITS Japanは、1994年に前身であるVERTISとして発足し、情報通信や電子制御技術を活用し交通諸課題の解決に資するシステム導入のための産官学連携の場としての役割を担ってきた。特定非営利活動法人ITS Japanとして再出発した2005年頃には、個々のシステム実用化が成果をあげるようになり、安全・環境・利便の3つを核とした交通課題解決のための目的志向の統合型システム構築に軸足を移し、協調型運転支援システムの開発・実証・実用化の事務局として活動を展開した。2013年にはITS世界会議の東京開催を契機に、広く社会的課題に目を向けた活動へと舵を切って「ITSによる未来創造の提言¹⁾」を国内外に発信した。現在進めている第3期中期計画²⁾(2016-2020)は、その実行計画と位置付けている。

1) 小さな試行と担い手への橋渡し

過去十数年の活動を振り返ると、将来活用が期待される技術やその応用に関して、行政機関や産業界で本格的な取

組みが始まる前の段階で、会員からの提案に基づく基礎検討や試行を行い、機が熟した段階で本来の担い手に橋渡しをする活動を進めてきた。

協調型システムでは、2004年に議論を始めて各方面に働きかけ、2006年の政府IT戦略本部「IT新改革戦略」に織り込まれ、関係省庁と民間団体の連携の下で2009年度の大規模実証実験を経て2011年には全国で運用が始まった。

ETCの本格普及を受けて、ETC車載器を利用した民間サービスへの応用の検討を2006年から始め、2011年からは会員有志により公共駐車場におけるデモンストラクションを繰り返した。2018年には、事業者や決済機関が主体的に進める事業ベースの活動へと移行した。

高精度デジタル地図の開発と運転支援分野への応用に関して、2004年に有志による勉強会を開始し、2007年には「次世代デジタル道路地図の実現に向けた提言」を取りまとめた。道路の区間ID方式についてはISO標準規格化に結びついた。そして、2014年に総合科学技術イノベー

ション会議の下でSIP自動走行プロジェクトが始まり、これまでの成果を提供することができた。

交通ビッグデータの応用は、総合科学技術会議「社会還元加速プロジェクト」(2008-2012)に提案して、民間企業が収集するプローブデータを集約し相互利用することを模索することから始まった。2011年3月の東日本大震災では、有志各社から提供いただいたプローブデータを通行実績情報として公開し、救援・復旧活動に役立てていただくことができた。その後も度重なる災害に情報提供を継続しているが、今後は、国の災害情報基盤に組み込んでいただく方向で調整を進めている。

2) 社会課題解決や価値創造のための階層的アプローチ

第3期中期計画(2016-2020)では、新たなテーマを加えながら前項で紹介したような活動を継続しつつ、交通関連

分野での課題解決や技術の応用にとどまらずに、我々の社会が抱えている根源的な課題の解決や社会の発展に目を向けるようになった。そのための価値創造に資する交通サービスの姿を描くことに注力している。すなわち、社会実装の現場である基礎自治体に密着して社会課題を把握して求められる価値を整理し、それを実現するための交通サービスを抽出してから必要な技術を特定し開発するというアプローチで活動を進めている。

3) 統合的移動サービス

これまで積み上げてきた活動成果を活かし、MaaSの理念を踏まえて、ITS Japanとしての社会実装の姿である「統合的移動サービス」の実現を目指している。現場主義に則り、静岡市、会津若松市、笠間市、大津市などの各地域が推進する実用化活動に参画させていただいている。

3. 産業競争力の向上、能力・意欲の発揮

日本社会が抱える課題として、少子高齢化、経済成長の鈍化、エネルギー・環境問題、安全・安心に着目してきた。さらに、国際比較から労働生産性ランキング低迷やグローバルな構造変化への対応遅れなどが指摘され、基礎的能力が高く勤勉である国民性は変わらないが、その能力が十分に活かされていないといった点も指摘されている。そこで、次期中期計画のとりまとめに向けて、個人が意欲と熱意をもって獲得したいモノ、やりたいコト、すなわち「価値」は何かを問い、社会課題の解決や発展、すなわち「公共の利益」とどのように両立するのか、という観点から議論を進めている。

1) 低下する国際競争力

日本の国際競争力の低下は様々な指標を引用しながら指摘されている。GDPは世界3位を保っているが国民1人当たりGDPは25位(2017年)³⁾まで低下している。その結果、OECDの国際比較に使われている労働生産性、すなわちGDP/労働人口の順位が必然的に低下している。さらに、自信を持っていたはずの「製造業」の労働生産性も1位(2000年)から14位(2017年)⁴⁾まで低下している。

ここで注意が必要なのは、勤勉性が失われたり、現場が改善努力を怠っていたりするわけではないことである。日本の製造現場の作業効率、すなわち、一定の作業をするのに必要な工数を少なくするという意味の生産性は、改善を重ねることにより向上している。OECDの定義による企業の労働生産性は、それとは異なり、「(販売価格-購入品

原価)÷従業員数」で定義されている。高度成長期から良いモノを安く作ることで成長してきたが、成熟した市場で新興国の品質が向上して消費者から見た商品価値の差別化が難しくなる中で、新興国との数量・シェア争いに巻き込まれた結果ともいえる。「作業効率」だけではなく、顧客の欲する「価値」を高めることが必要である。製品の性能・品質だけでなく、それを使ったサービスを通じて顧客の深層にある価値を実現し適正な対価をいただくという意味の付加価値向上を目指さなければならない。

2) 産業構造の変化への対応遅れ

モノからサービスへ消費者の求める価値が変化し、Analogue/Physical(物理空間)からDigital/Cyber(情報空間)へと舞台が代わっていると言われてきた。自動車の電動化、ネットワーク化、自動運転により電子機器やソフトウェアの比重が高まり、新たな価値を生み出す担い手の交替による産業構造の劇的な変化が進んでいる。交通サービスでも、自家用車の「保有」からシェアリングによる「使用」へシフトし、公共交通の代替手段として車両と運転を個人が提供する配車サービスも諸外国では急拡大している。歩行者がe-Scooterのように従来の車両分類に収まらない手段を使うことも急速に普及している。これらの革新的なサービスの担い手は、起業から短期間に企業価値10億ドル規模に成長した Unicorn⁵⁾ と呼ばれる企業である。既存の社会秩序を破壊する(Disruptive)といわれながらも、消費者にとって、「それまで具体的にイメージで

きていなかったが、本当に欲しかったモノ/サービスはコレだったのだ」と気づかせる魅力があり、広く受け入れられてきている。

日本の製造業は、開発、設計、製造、販売の効率を最大化する緻密な一体構造を構築して、バブル経済の崩壊、リーマンショック、東日本大震災などの危機を乗り切ってきた。また、GEのJack Welchが提唱した「選択と集中」を具現化して成功した事例もある。しかし、業務の緻密な構造化が進むとともに走りながら新しいものを取り入れてゆく「ゆらぎ」の余地がなくなり、その結果、急激な技術革新、市場環境やビジネスモデルの変化への対応が困難になったとも考えられる。

3) 充足感の不足

国連が行っている幸福度調査 (World Happiness Report 2019⁶⁾) によると、日本人が認識している幸福感は、対象156ヶ国の中で58位である。経済、社会保障、健康、寿命などの指標はトップレベルだが、自分の人生を自由に決められない、権益を握った人々への不信感などの不満が大きい。特に目立つのは、他の定量データなどから説明できない漠然とした充足感が小さいことである。将来に対する不安、来年は今年より悪いのではないかと、10年後は更に悪くなっているかもしれない、というような悲観的な姿が映し出されている。

最近の日本の世相を統計データから分析した吉野太喜氏の著作「平成の通信簿⁷⁾」では、米国Gallup社の調査「Employee Engagement」が引用されている。企業の従業員がどれだけ熱意をもって業務に取り組んでいるかを聞き取り調査したものである。日本は、熱意を持って取り組んでいるという回答がわずか6%と調査対象139ヶ国中132位である。ちなみに、転職が多くドライなイメージのある米国でも34%である。

「やらねばならないこと」を淡々とこなしているが、自分が「やるべきだと思うこと」や「本当にやりたいこと」には主体的に取り組んでいないのではないかと、ということが懸念されるデータである。

4) 光明が見えた

これまで述べてきたように、少子高齢化、成長の鈍化、エネルギー・環境、安全・安心の4課題を掘り下げると、構造的な問題や人々の内面に潜む問題が浮かび上がってきた。しかし、検討や議論を進めるにつれて、様々な組織や人々の中に、それを乗り越えようとする意志や兆しが芽生えていることも分かった。高度成長期を経て日本の製造業が世界を席卷し貿易摩擦を起こすほどに発展した時期に、ハーバード大学のEzra Vogel氏が日本でもベスト

セラーとなった著書「Japan as Number One: Lessons for America⁸⁾」で日本の優れた点を挙げている。そこで指摘されている、旺盛な好奇心と探求心、社会的な目標の幅広い層での共有、安定的な雇用に裏付けられた長期の人材育成や先行投資などは今も失われてはいない。当時から、日本が世界をリードする産業を確立して物質的に満たされた後は、生きがい、達成感、非物質的な価値の創造で成功するかどうかが鍵になると言われていた。新しい時代の挑戦の中で自分たちの優れた点を活かしていく手立てを考えることが重要である。

○ITS Japan会員の実年齢と中堅層の実像

ITS Japanの主要会員企業から、50～60歳代(実年齢)の管理職と30歳前後の中堅層にそれぞれ集まっていたが、自分事として「本当に欲しいモノ、やりたいコトは何か」をテーマに、丸一日かけてグループ討議を中心とするワークショップを行った。そこには、自分と家族の自己実現、人とのつながり、地域貢献、などに少年のように目を輝かせて語り合う姿があった。また、仕事の場では見せないが、長年蓄積したプロにも迫る多彩な能力を持ち、インフォーマルな場で多拠点にまたがる活躍をしている人が多いことも驚きであった。この多様な人々が伸び伸びと活躍できる環境を整えることができれば、我々の社会はさらに発展し、直面している課題の解決への道筋も見えるのではないかと期待を持った。

○調査データが示す人々の意思

災害復旧支援に奔走するボランティアの姿は、阪神・淡路大震災以降に定着した光景になってきた。地縁も血縁もない、見も知らぬ人々が助け、助けられる。日常生活や仕事での繋がりが全くない人々が、志を共有して力を合わせている。これは、災害ボランティア活動にとどまっていなかったことが調査機関のデータから明らかになった。

統計数理研究所が定期的実施している「日本人の国民性全国調査⁹⁾」によると、人々は自分のことばかりでなく他人の役にも立とうとしている、という認識を持つ人が年々増加している。また、家族を大切に、職場の人間関係も仕事以外に広がりを持つことを期待する人が増えている。

国土交通省が実施した「地域との関わりについてのアンケート¹⁰⁾」では、東京、名古屋、大阪の三大都市圏に住む18歳以上の約4,700万人のうち2割強となる1,000万人以上の人々が、居住地以外の地域社会で、単なる観光を超えて、地域の人々に溶け込んで継続的に趣味や地域づくりに参画していることが示された。これを「関係人口」と呼び、地方創生のひとつの要素として期待されている。

このように、多くの人々が多様な能力を活かして、職場や居住地に留まることなく、自己実現に取り組んでいること

がわかった。このように世代を超えて主体的に発揮される活力は、私たちを取り巻く課題を解決し、明るい未来を創

造する原動力になるものと思われる。

4. 人々の価値創造と社会的課題の解決に向けて

ここで取り上げている社会的課題や新たな価値創造に向けた認識は、有識者の議論の中にも共通するものがある。さらに、国の将来ビジョンやその実現に向けて進められている様々な施策とも整合するものとなっていることが判った。

1) 共通の認識

土木学会は2019年5月に「22世紀の国づくり¹¹⁾」という提言を取りまとめた。幅広い有識者にインタビューを行い、また、デザインコンペも実施した。その提言では、「…社会経済や個別技術の動向に加えて、我々の「幸せ」とは何か、あるいは我々人類が目指す幸福の実現とは何かについて議論をし、積み重ねていく…」と述べている。

社会資本整備審議会の道路分科会に国土交通省道路局中堅職員から「道路政策ビジョン ～このみちの先には、つながり、幸せがある～¹²⁾」と題した提言が提出された。道路インフラの将来像を描いているのだが、「幸せとは？」を議論の出発点に、「World Happiness Report」や様々な国際分析を参照しながら、人の価値観や生き方、それを支える都市・地域・コミュニティや交通のあり様が劇的に変化していく中、将来にわたり「国民の幸せ」を追求すべきとの考え方を示した。

いずれも、経済指標、人口動態などの統計データや将来予測から社会基盤整備のための公共投資のありかたを組み立てるのではなく、人々が暮らし、仕事、社会活動を通じて達成しようとしている価値を掘り下げることから導き出すべきであることを提示している。それは、ITS Japanで進めている議論と軌を一にするものである。

2) 多様性の発揮

私たちは、皆が備えている資質や行動規範の同質性を前提にして組織的に仕事に取り組んでいるが、個人生活では極めて多彩な能力を発揮して趣味や社会貢献を行っていることが判ってきた。その多様性を仕事で伸び伸びと発揮できるような環境が作れないものだろうか。また、高齢化が進むとはいえ、能力が高く経験豊富な人口が増えることは社会にとっても大きなリソースである。老若男女、身体の状態にかかわらず、独特の個性やスキルを発揮できる社会が一億総活躍社会であり、多様性の一側面として多拠点

居住が進めば地方創生も自ずから実現に向かうことが期待できる。多様性を備えた社会は、急激な技術革新や国際情勢変化、大規模災害に対しても、力強く生き抜くことができると考えられる。

首相を議長とする有識者会議「未来投資会議」も多様性に着目している。そこでの議論の出口でもある、「経済財政運営と改革の基本方針2019¹³⁾」(骨太の方針)で取り上げられている。

「人づくり改革」として、初等中等教育においては、複線型教育システムによる多様性を追求する。大学教育においては、文理横断による問題発見・解決、未来社会構想・設計、論理的思考・規範的判断の能力を育成する。また、多様なニーズに対応して社会人が学び直す機会を拡充するとしている。

「働き方改革」として、年齢などにかかわらず、すべての人々が多様な働き方を選択して意欲や能力を思う存分発揮できる一億総活躍社会を作るとしている。そして、オールジャパンで能力と働く場のニーズをマッチングし、都市部に住む経験豊富な人材が地方で活躍することにより「地方創生」を目指そうというものである。

この骨太の方針の中で「多様」という言葉が25回使われている。身心、個性、スキルなどの多様性を発揮することが、生きがいや達成感につながり、環境変化に適応する持続的な競争力につながり、さらに、多様性は居住地の広がりによる地方創生に結びつくという姿を描いている。

ここまで、我が国が抱える課題として、国際競争力の低下、社会構造変化への遅れ、達成感・意欲の減退、などを取り上げてきた。しかし、個人の意識や行動を凝視してみると、多くの人々が多様な能力を活かして、職場や居住地に留まることなく、ダイナミックに自己実現に取り組んでいることがわかってきたことも述べた。未来投資会議の議論や政府方針も同様の認識に基づいており、具体的な施策が進められつつある。

3) モビリティが支える活力ある社会

日本社会が抱える課題や持続的な発展に向けた方向性について述べてきたが、社会基盤構築のための具体的な施策は、国土形成計画や社会資本整備計画の枠組みで進められている。

2050年を念頭においた日本の姿として「国土のグランド

デザイン2050¹⁴⁾「～対流促進型国土の形成に向けて～」がとりまとめられ、人口減少が進む中で活力を維持する国土の形として、小さな拠点、高次地方都市連合、スーパー・メガリージョン、日本海・太平洋2面活用国土、などが描かれた。これを受けて概ね10年間を対象とした「第二次国土形成計画¹⁵⁾」が決定された。そのもとで、自治体を主体として地域公共交通網形成計画や立地適正化計画がとりまとめられている。これらの実現のために、地域公共交通活性化再生法等の制度改正が進められている。そして、交通政策基本計画の見直しや次期社会資本整備計画の議論も進められている。

すべての人々が多様な働き方を選択して意欲や能力を思う存分発揮するためには、多様なニーズに応えながら、効率的で経済的にも持続可能なモビリティの確保が必須の要件である。国による社会基盤や制度の整備と、暮らしや社会活動の現場である地域の主体的な活動、そして、技術革新を活用し国際競争力も確保するシステムの構築を、整合性をとりながら、あるいは、相互に影響を与えながら、実現に向けて推進することが重要である。

4) ITS Japan 第4期中期計画取りまとめに向けて

ITS Japanは、26年前に発足し、情報通信や電子制御の技術を交通分野に適用することから活動を始めた。その後、交通課題の解決という目的志向で統合的なシステムの実用化を目指した。そして、交通分野を超えて社会全体の課題解決に向けて活動の視野を拡大してきた。第4期中期計画(2021-2025)のとりまとめにあたり、人々が本当に欲しいモノ、やりたいコトは何か、さらに、多様性の発揮、自己実現、社会との関わり合いなど人々の内面にも迫りながら価値創造の意味を考えてきた。「個」にとっての価値の対極にある「公共」の利益については、多くの地方自治体からご教示いただき、両者の相乗効果の道筋を模索している。今後、概念論から交通システムやサービスを描く具体論へと議論を進め、アクションプランを組み立てる予定である。

ここで本稿は締めくくるとし、特集「第4期中期計画策定に向けて～多様な人が活躍できる社会を目指して～」へと読み進んでいただきたい。

【参考文献】

- 1) ITSによる未来創造の提言、ITS Japan、2013年10月
- 2) 第3期中期計画(2016-2020)、ITS Japan、2016年6月
- 3) World Economic Outlook Database, International Monetary Fund
- 4) 労働生産性の国際比較 2017年版、公益財団法人 日本生産性本部
- 5) 57 startups that became unicorns in 2017, World Economic Forum
- 6) World Happiness Report 2019, Sustainable Development Solution Network
- 7) 吉野太喜、平成の通信簿 106のデータでみる30年、文芸春秋社刊、2019年3月
- 8) Ezra Vogel, Japan as Number One: Lessons for America, May 1979
- 9) 日本人の国民性 第13次全国調査、情報・システム研究機構 統計数理研究所
- 10) 地域との関わりについてのアンケート、国土交通省国土政策局、令和2年2月18日
- 11) 提言「22世紀の国づくり」、土木学会 「22世紀の国づくり」プロジェクト委員会
- 12) 道路政策ビジョン 道路局中堅職員の提言、社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会、令和元年9月27日
- 13) 経済財政運営と改革の基本方針 2019、令和元年6月21日閣議決定
- 14) 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
- 15) 第二次国土形成計画(全国計画)、平成27年8月14日閣議決定