

二層の広域圏と総合交通体系*

The Two Layered Broader Regions and Integrated Transport System *

佐藤俊通**・戸谷有一***

By Toshimichi SATO**・Yuichi TOYA***

1. はじめに

わが国はかつて経験したことのない継続的な人口減少と急速な少子・高齢の時代を迎えつつある。また、世界都市として、企業の中核管理機能の役割の拡大を背景として、近年、再び東京への一極集中が顕在化している。一方、アジア諸国の経済的な台頭はめざましく、ASEANを中心としたFTAの進展や欧州、北米での経済ブロック化の動きなど、わが国を取り巻く世界経済環境も大きく変化してきている。こうしたなか、平成14年11月に国土審議会基本政策部会から「国土の将来展望と新しい国土計画制度のあり方」についての報告がなされ、今後の地域づくりに際しては、モビリティの向上と広域的な対応が重要であり、『二層の広域圏』を念頭においた対応が基本であると指摘している。

この指摘をもとに、モビリティの向上の観点から、『二層の広域圏』の形成に向けて、交通体系整備や交通サービスの今後の方向性を検討することが重要と考えられる。なお、『二層の広域圏』とは、「地域ブロック」と「生活圏域」からなる自立を目指した圏域である。本稿では「地域ブロック」については高速道路の流動から一定のまとまりがみてとれる圏域とし、「生活圏域」は人口10万人程度以上の市から交通1時間圏で人口規模30万人前後以上のまとまりを目安とした。

*キーワード：二層の広域圏、総合交通体系、モビリティ

**正員、財団法人 国土技術研究センター

(東京都港区虎ノ門3-12-1、

TEL03-4519-5007、FAX03-4519-5017)

***正員、国土交通省政策統括官付

(東京都千代田区霞が関2-1-3、

03-5253-8111、FAX: 03-5253-1675)

2. 交通からみた国土の主な課題

(1) 継続的な総人口の減少

わが国の総人口は、2006年の1億2,770万人をピークに減少に転じ、2050年には現在の20%減の約1億人へと継続的に減少することが予測されている。これはわが国に初めて訪れる事態で、社会にさまざまな影響を与えることとなる。

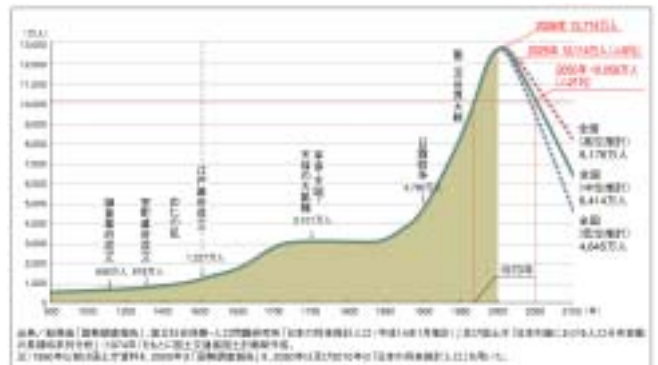


図-1 総人口の長期的推移

(2) 中山間地域などの国土管理における問題の顕在化

定住面や交通面などで条件が十分に整っていないため、一定のまとまりのある「生活圏域」の形成に困難が伴う中山間地域などのなかには、人口減少、耕作放棄地の拡大、森林の荒廃などにより国土保全、水循環、景観保全などの面で問題が顕在化してきている地域が少なくない。

(3) 日本列島の時間距離の歪みの拡大

主たる四島が、陸上交通機関などによって結ばれたものの、全国的な幹線交通ネットワークの整備は未だ途上にある。整備の進んでいる太平洋側の時間距離の短縮に比べ、日本海側の時間短縮が進んでいない。この結果、日本列島全体としての歪みや広域ブロック内での歪みが生じている。

(4) 東アジアにおけるわが国の相対的地位の変化
 1990年から2000年の10年間で、世界のGDPが約1.4倍に伸びたなか、東アジア地域は約1.7倍と急成長を遂げた。東アジア諸国の経済的台頭は、アジアにおけるわが国の相対的な地位と役割の変化を意味する。



図-2 EU、NAFTA、東アジア地域の GDP の変化 (1990 2000)

3. 『二層の広域圏』による新たな国土づくり

わが国は、さまざまな面で進展するグローバル化、国境を越えた地域間競争の激化、人口減少による投資余力の減少下といった厳しい環境下に置かれている。このような条件下にあっても、わが国が引き続き国際競争力を保持し、持続的に発展していくためには、それぞれの地域の潜在力を最大限に発揮し、地域が多様な特性を活かして、国際的な競争力と魅力を高め、自立を目指す必要がある。そこでは、既存の行政区域を越えた広域レベルでの戦略的な対応が重要となり、それを具体化するのが『二層の広域圏』の考え方である。経済面では都道府県を越える「地域ブロック」と、生活面では複数の市町村からなる「生活圏域」の二つの圏域が『二層の広域圏』である。それぞれが競争力とアイデンティティのある広域圏を形成し、相互につながりを持って日本列島上に連なる新しい国土構造をつくり上げることが必要である。

一方で、「地域ブロック」内には、中山間地域、離島などのように、定住面や交通面などで十分な条件が整っていないために、「生活圏域」を形成しに

くい地域がある。これらの地域は、国土や環境の保全、自然資源の提供、食料安定供給、国民の保養などで多面的な機能を有することから、地域特性を活かした地域づくりが重要である。

『二層の広域圏』を形成するためには、国内外、圏域内外の機能分担と相互補完、すなわち円滑な交流・連携が不可欠である。人やモノの移動の利便性やさまざまな地域資源の流動性といったモビリティの向上を図ることが、『二層の広域圏』形成の鍵となる。

4. 地域ブロックの形成とモビリティ

(1) 欧州の中規模一国に匹敵する地域ブロック

都道府県を越えた広域的な課題の解決や、東アジア諸国などと独自の国際交流・連携を行うために国際競争力を有する自立した「地域ブロック」の形成が必要である。地域ブロックの圏域規模については、600~1,000万人規模以上とすれば、欧州の中規模一国に匹敵することとなる。この規模であれば、地域のアイデンティティを海外にも明示でき、地域のグローバルゲートの成立に必要な集客人口なども一定の水準で確保できるものとなる。

さらに、多様な人材の育成、重層的で多彩な地域社会の形成と活発な投資活動も期待できる。また、「地域ブロック」の形成の取り組みは、都道府県合併や道州制の検討に際しても、重要な役割を果たす。

(2) 戦略的な圏域設定と自立のためのマネジメント計画

「地域ブロック」の圏域を設定するには、現状の地域間の結びつきや今後の東アジア諸国などとの交流関係、将来の交通ネットワークの形成を考慮するなど、戦略的なアプローチが必要である。その場合、わが国とアジア諸国との関係の深化を考えれば、脊梁山脈を横断する交通網を活かし、日本海側、内陸部、太平洋側の交流・連携により、日本海と太平洋の2つの海などに面した圏域を考えていくことが重要である。

また、わが国は他のG7諸国に比べ、海外からの直接投資が少なく、その投資先も東京に集中している。今後、各「地域ブロック」が自立的に発展する

には、市場へのアクセス、優秀な人材の雇用機会、国内外への交通アクセスを高め、それぞれの「地域ブロック」が国際的な投資先としての魅力を備えた国際的にも発信力のある「地域ブロック」としていく必要がある。

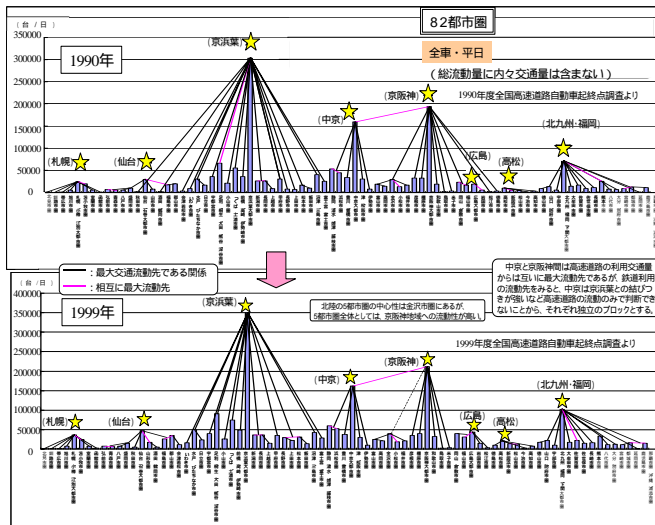


図-3 高速道路利用の最大流動先

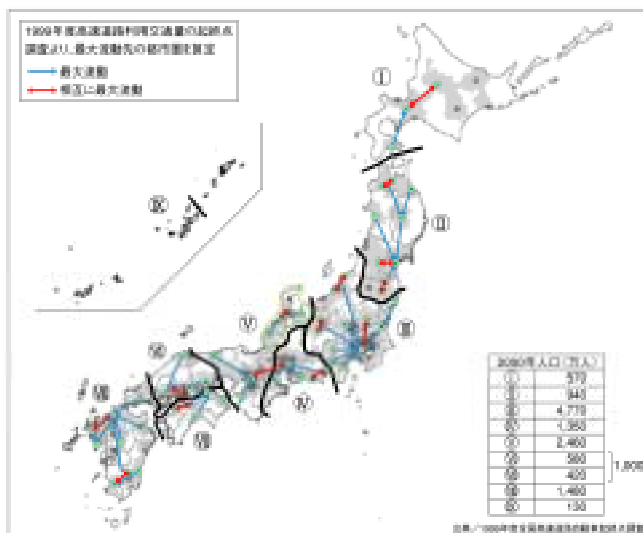


図-4 交通流動からみた広域的なブロックの形成

(3) 国際競争力を高めるモビリティ

それぞれの地域ブロックにおいて、東アジア諸国との関係にふさわしい国際ゲートウェイ機能を有する必要がある。

特に、それぞれの「地域ブロック」の特性を活かし、密接な関係を持つべき東アジア諸国の主要都市などとの日帰りが可能となる圏域の形成について、検討を重ねることが必要である。

また、3大都市圏については欧米とのゲートウェイ機能をさらに充実させるとともに、国内の他の「地域ブロック」とのフィーダー機能の充実を図る

必要がある。

(4) 交流を活性化させるモビリティ

それぞれの「地域ブロック」が、自立に向けた戦略的な取り組みを展開するため、域内で単独供給、処理できない資源、機能について、他の「地域ブロック」との相互補完を行うため、また海外からの投資条件を整える上からも、ソフト・ハード面の交通基盤をさらに整備することが重要である。

このため、地域ブロック間や生活圏域間を結ぶ高速交通体系のミッシングリンクを解消するとともに、トリップの特性、経済性、環境面などに配慮した最適な輸送手段の選択や、交通モード間の乗り継ぎの利便性向上を図るなど、マルチモーダル施策を展開する必要がある。

また、ドイツ・ルフトハンザ航空を例にとると、小型ジェット機が65%を占めるなど、主要空港の容量が確保され、多様なニーズに応える少量・多頻度・多方面運航が可能な機材構成になっている。わが国でも、首都圏などにおける空港の容量制約を解消すると、全国各地から首都圏などへの少量・多頻度・多方面運航が可能となる環境を整えることも重要である。

また、国内のみならず、アジア圏域を見据えた静脈物流システムの構築に必要な広域ネットワークを形成することが重要である。

(5) スムーズな移動を実現するモビリティ

地域ブロック内の大学等学術研究機関、企業、行政などの産学官の連携により、世界を相手にするリーディング産業の創業や産業集積を促進する環境を整えることが重要である。また、定住面や交通面で、条件が十分に整っていない地域については、国土管理、環境面での機能の重要性や国土資源の有効活用の観点から、地域の活性化を促す一層のインセンティブが働く仕組みを用意することが重要である。

また、「地域ブロック」内の交通ネットワークは、国際的にも魅力あるゾーンとして、重層的で厚みのある地域構造を形成し、災害時などのリダンダンシーにも優れた圏域としていくために、面的なネットワークの構築を図ることが重要である。

それぞれの「地域ブロック」の核となる都市が拠

点性を高め、「地域ブロック」内の各地がその機能を楽しむようにするためには、拠点都市への日帰り圏の拡大が重要であり、環状ネットワークの充実や交通需要マネジメント（TDM）施策の推進により、都市中心部へのアクセシビリティの向上を図ることが重要である。さらに、地方の拠点都市では、公共交通機関の充実も必要である。

5. 「生活圏域」の形成とモビリティ

(1) 交通1時間圏・人口30万人前後以上のエリア

「生活圏域」は、現在の日常生活の行動圏としてのもつとまりや都市的サービス、文化的サービス施設の配置状況などから、交通1時間圏・人口30万人前後以上の圏域を目安とすることが適切と考えられる。「生活圏域」内の市町村の積極的な連携により、地域資源や既存の社会資本ストックを活かし、都市的サービスを互いに分担し、提携し合うことによって、利便性の確保された効率的な構造としていく必要がある。

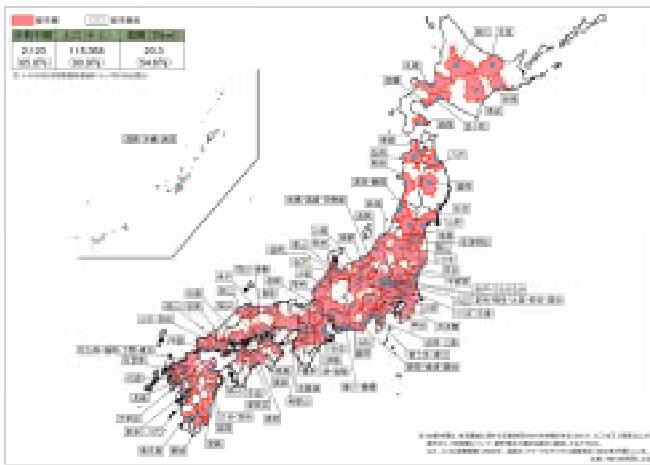


図-5 交通1時間圏・人口30万人前後以上の都市圏

(2) 「生活圏域」で必要となるモビリティ

それぞれの地域が、既存の交通インフラの整備状況を勘案し、医療、福祉、就労、教育、買物、文化的サービス、行政サービス、域内での業務・物流に対するモビリティの水準を定め、生活圏域の交通計画を立案する必要がある。

バスや地方鉄道などの公共交通機関は、地方部を中心として採算性の問題から縮減される現状にあるが、自動車利用が困難な国民にとって、1時間以内で「生活圏域」の中心部への移動を可能にするため

の交通手段の確保について、地域の実情を踏まえ工夫していく必要がある。

また、今後の高規格幹線道路などの整備は、「地域ブロック」間、「生活圏域」間などの広域移動を支えるだけでなく、道路構造、ルート、利用コストなどを工夫し、生活圏域内の移動にとっても使い勝手の良いネットワークにしていき、「生活圏域」の新たな形成や拡大を図る視点が重要である。

さらに、今後の「生活圏域」内の生活関連施設・機能の更新にあたっては、既存の「生活圏域」内の交通機能を有効に活用し、サービス水準の向上が図れるよう、その配置の最適化を図っていくという視点も重要である。

6. 「生活圏域」の形成に困難を伴う地域とモビリティ

一定のまとまりのある「生活圏域」の形成に困難が伴う中山間地域、離島などでは、今後一層の高齢化や人口減少が予想される。当該地域については国土保全、ランドスケープ・環境保全、食料安定供給、国民の保養などの機能を維持・向上させるため、交流人口を拡大するなど地域の特性を活かした地域づくりが必要であり、これらに対応できるモビリティの確保について、それぞれの地域で検討することが重要である。

特にこうした地域においては、医療、教育、就労、消費など、生活を維持していく上で必要な施設・機能へのモビリティの確保が重要である。

7. おわりに

本研究は「二層の広域圏を支える総合交通体系」に関する検討の出発点であり、今後の広範な議論を期待したいと考えている。

参考文献

- 1) 二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会：新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系中間報告書，2004