

## 二層の広域圏と総合的な交通体系\*

### 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。一方、中国をはじめとした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の経済環境も大きく変化してきている。こうした中、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、地域の実情に応じ、「地域が独自性のある国際交流などを行い、特色ある圏域形成による発展を図っていく観点からの複数都道府県からなる『地域ブロック』」、「人口減少下にあっても、生活関連サービスの維持や地域社会の活力を保っていく観点からの複数市町村からなる『生活圏域』」の『二層の広域圏』を念頭に機能分担と相互補完に基づく対応が基本であると指摘された。

一方、自然的社会的条件等により、『生活圏域』での広域連携が困難な地域に対しては、人々の生活の維持や国土保全等、政策目的を明確化し、重点化した施策・対応を進めることにより、諸問題を克服することが必要であると指摘された。

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ため、国土計画、地域マネジメント、交通などに造詣の深い学識経験者からなる「二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会」（委員長：森地茂 政策研究大学院大学教授）を平成15年6月に設置し、これまでの国内外の人、モノの移動の変化はもとより、わが国の将来人口、アジアの人口動態、今後の国内外の交通インフラの形成動向なども踏まえ、『二層の広域圏』の形成に資するモビリティのあり方について、多面的な検討を行った。

本検討では『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10万人程度以上の都市から交通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。そして、『生活圏域』を取り巻く地域を『自然共生地域』とした。

#### 2. 交通からみた国土の主な課題

##### (1) 国土の一体化

全国幹線交通ネットワークの整備によって、地域間の交流・連携が一定程度深まってきたが、今後ともそれぞれの地域の特性を活かし、広域的な相互補完関係を高めていくために、ネットワークを完結するとともに、移動にかかるコストの低減や所要時間の短縮を図るなど、より一層ネットワーク効果が発現するよう努める必要がある。

##### (2) 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り、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

\*キーワード：国土計画、総合交通計画、二層の広域圏

\*\*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、工修、国土交通省政策統括官付政策調整官室

(東京都千代田区霞が関2-1-3、

03-5253-8111、FAX: 03-5253-1675)

ない。この結果、時間距離で見ると日本列島全体としての歪みや地域ブロック内での歪みが生じている。

### (3) 国際ゲートウェイ機能の競争力低下

三大都市圏を中心に、港湾、空港の国際ゲートウェイが整備されつつあるが、わが国の外貿コンテナを扱う国際港湾は、東アジアの主要港湾と比較し、コスト、サービス面で劣っている。東アジア諸国の成長やグローバルな競争が激化するなか、国民生活の安定や産業空洞化の回避など地域振興、産業活性化を進めていくためには、国際ゲートウェイ機能の競争力の低下に歯止めをかける必要がある。

## 3. 『二層の広域圏』による新たな国土づくり

### (1) 『二層の広域圏』の形成

わが国は、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にある。このような中であっても、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、地域の多様な特性を活かしていく必要がある。このために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』が、競争力とアイデンティティを持ち相互に連携する『二層の広域圏』が形成され、それらを多面的な機能を有する『自然共生地域』が支え、共存していく、新たな国土構造をつくりあげていくことが有効である。

### (2) モビリティが鍵となる『二層の広域圏』

『二層の広域圏』の形成を図っていくためには、圏域内外の機能分担と相互補完を円滑に行える枠組を整えていくことが基本となる。このためには、モビリティの一層の向上を図ることが鍵となる。

国際間については、『地域ブロック』が競争力のある独自の交流機能を確認し、国内の『地域ブロック』間については、高速性、多頻度などの高いサービス水準、災害時などの代替性を確保する必要がある。『地域ブロック』内については、ブロック内拠点間を有機的に結びつけ、ブロック内日帰り圏を

拡大する必要がある。『生活圏域』、『自然共生地域』については、地域の特性を活かせる、きめの細かいモビリティを確保することなどが重要となる。

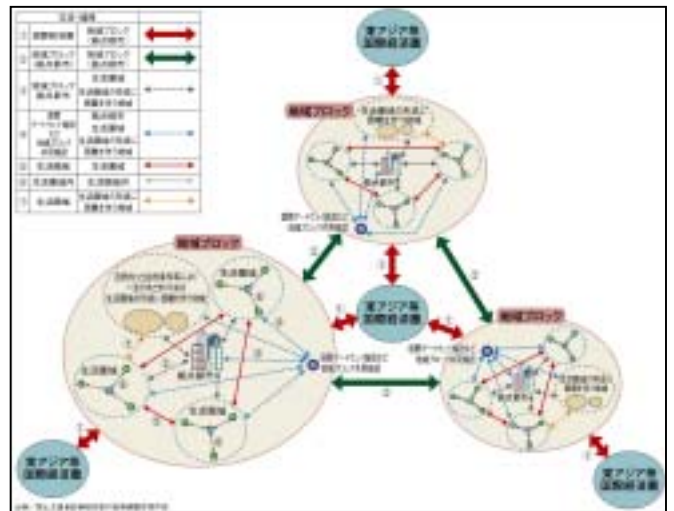


図-1 『二層の広域圏』と交流・連携

## 4. 『地域ブロック』の形成とモビリティ

### (1) 600~1,000万人の規模を1つの目安とする『地域ブロック』の形成

都道府県を越えた広域的な課題を解決し、東アジア諸国などと独自の国際交流・連携を行うためには、単に産業、金融、研究開発、国際交流などの機能を大都市圏に依存するのではなく、自立し国際競争力を持ったまとまりのある『地域ブロック』を形成していく必要がある。

『地域ブロック』の圏域規模については、欧州の中規模一国に匹敵する600~1,000万人以上の人口規模とすることが1つの目安となる。この規模であれば、海外からみた地域のアイデンティティを明確にすることができ、地域グローバルゲートの成立に求められる集客人口などが確保され、多様な人材の育成、重層的で多彩な地域社会の形成やマネーフローのダイナミズムも実現できる可能性がある。

### (2) 圏域の戦略的な設定とアイデンティティを活かしたマネジメント計画

『地域ブロック』の圏域は、地域間の結びつき、今後の東アジア諸国などとの交流関係、交通ネットワークの形成、地域の一体性など地域の実情を踏まえつつ、経済力や財政力のマスメリットを活かせる、自立的な圏域となるよう戦略的に設定する必要がある。

る。その際、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、地域資源を有効活用していくことが重要であり、国土を横断する方向の連携を視野におき、日本海と太平洋の二つの海などに面した圏域を考えていくことは一つの重要な視点である。

『地域ブロック』の形成にあたっては、国際競争力のある産業構造、国内外からの投資先、訪日外国人及び国内観光客誘致先など、海外や国内他地域から見た存在感とアイデンティティを有し、自立した圏域としていくために、『地域ブロック』のマネジメント計画を立案していくことが重要である。

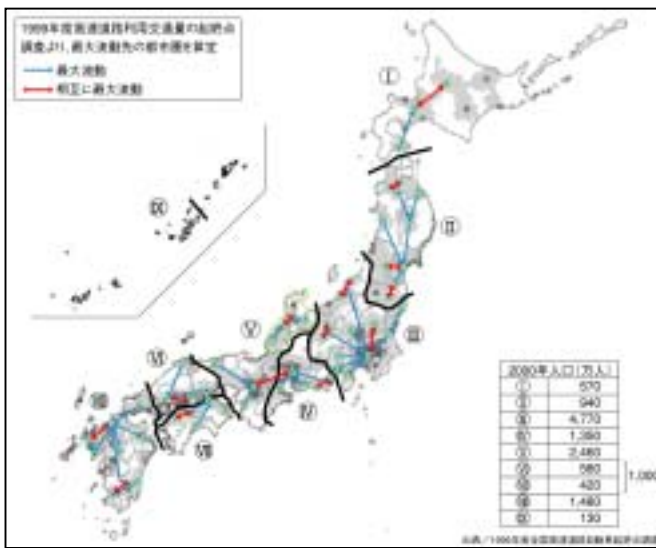


図-2 交通流動からみた広域的なブロックの形成

### (3) 『地域ブロック』で必要となるモビリティ

#### a) 国際ゲートウェイ機能の充実

近年の東アジアの経済成長に伴い、域内の人、モノの流動量が増大しており、東アジア諸国においては着実な国際ゲートウェイ整備が行われており、アジア地域の交通ネットワークが強化されていくものと考えられる。今後、わが国の『地域ブロック』と東アジア諸国との増大する流動量に対応した、国際ゲートウェイ機能の充実を図っていく必要がある。

また、生産・消費のグローバル化の進展や経済活動の三極化の状況を踏まえると、欧米に対するゲートウェイ機能は、わが国にとって依然として重要であり、取扱量や地理的条件から、三大都市圏の機能をさらに充実させるとともに、他の『地域ブロック』からも三大都市圏の機能を効率よく安定的に利用できるよう、ソフト、ハード両面でフィーダー機

能の充実を図ることが重要である。

#### b) 多様な国際航空サービスの提供

観光、ビジネスなどを通じた東アジア諸国との人的な交流は着実に増加しており、国際航空貨物量についても、アジア方面の貨物量は急増している。国際拠点空港については、こうした東アジアとのビジネスや観光、航空貨物の増大などに対応した『地域ブロック』の東アジアゲートウェイとしての容量を確保し、需要に応じた路線や多頻度運航など多様なサービスの提供を可能としていく視点が重要である。

#### c) 『地域ブロック』同士の交流・連携

『地域ブロック』間、『地域ブロック』内の『生活圏域』間などの交流・連携を促進するためには、高速道路など高速交通体系のミッシングリンクを解消していくことが重要である。また、トリップ特性、経済性、環境面などに配慮するとともに、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が図れるようなマルチモーダル施策を展開する必要がある。

#### d) 面的なネットワークの形成

『地域ブロック』が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するためにも、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も、面的なネットワークの構築を図ることが重要である。

## 5. 『生活圏域』の形成とモビリティ

### (1) 交通1時間圏・人口30万人前後を目安とする『生活圏域』の形成

人口減少下にあっても、日常的に必要な都市的サービスが適切かつ効率的に享受でき、地域の振興を通じ安定的な雇用の場も確保され、誇りを持って生活できる環境を確保していくことが重要である。

このためには、地域の実情も踏まえつつ、日常生活の活動範囲となっている交通1時間圏で、人口規模が30万人前後のまとまりを目安とした『生活圏域』を念頭に置いた対応が有効である。

『生活圏域』には、多様な形態が見られることから、交通ネットワークについては、将来的な圏域構造を見据えた検討を行う必要がある。



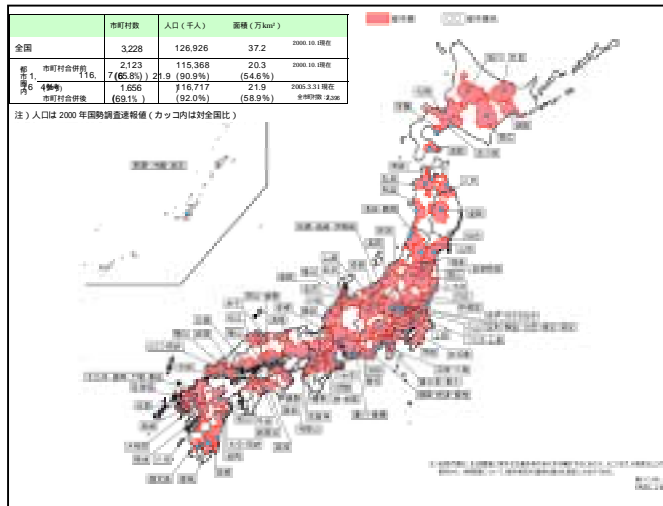


図-3 交通1時間圏・人口30万人前後の都市圏

## (2) 『生活圏域』で必要となるモビリティ

### a) 地域に合った交通ネットワークの構築

地域の多様な特性を活かした地域づくりを進めていくためには、それぞれの地域が主体となって、既存の交通インフラの整備状況などを踏まえ、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・物流などに対するモビリティの水準を定め、『生活圏域』の特性を引き出すマルチモーダルな交通計画を立案する必要がある。また、『生活圏域』内の生活施設・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できるよう、その配置の最適化を図ることが重要である。

### b) 地域が支えあう多様な交通手段の充実

バスや地方鉄道などの公共交通機関は、採算性の問題から縮減される現状にある。しかし、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には、公共交通機関をはじめとした多様な交通手段を確保していくことが不可欠な課題である。

### c) モビリティの向上による『生活圏域』の形成

高規格幹線道路などの整備を推進することにより、『地域ブロック』間、『生活圏域』間などの広域移動を支える必要がある。さらに、道路構造、ルートなどを工夫し、『生活圏域』内の移動など地域にとって利便性の高いネットワークとしていくことが重要である。また、『生活圏域』の維持、拡大のため、公共交通の運行方法の工夫や旅客流動の実態などそれぞれの路線の状況も勘案しつつ、整備を進めていくことが重要である。

## 6. 自然共生地域とモビリティ

### (1) 『自然共生地域』における急激な地域コミュニティ変貌への対応

『自然共生地域』では、農業集落などを最小単位として構成されてきた。今後の人口減少や高齢化と相まって、『自然共生地域』において、農業後継者の不足や耕作放棄地の拡大など、急激な地域コミュニティの変貌が予想される。

『自然共生地域』の持つ国土保全、環境保全、食料生産などの多面的な機能の維持・増進も踏まえ、『自然共生地域』における新たな地域コミュニティのあり方について早急にその方向性を見定める必要がある。

### (2) 『自然共生地域』で必要となるモビリティ

それぞれの地域の実情を勘案し、その特性を最大限に活かすために、モビリティについてプライオリティを考える必要がある。また、その多くが条件の厳しい地域であることから、冬期の積雪や悪天候時にも対応できる交通の確保や、災害にも強いネットワークの確保に努める必要がある。

『自然共生地域』は、過疎化の進展により、公共交通や生活サービスが地域から撤退するケースも発生しつつあり、公共交通の維持が困難な地域については、地域や周辺地域の連携などによる多様な主体による低コストでフレキシブルな移動サービスやデリバリーサービスを容易にする仕組みを考えていくことが重要である。

## 7. おわりに

二層の広域圏を支える総合交通体系について検討を行った本研究が、多様な主体の参画と連携によって進められる、今後の国土づくり、地域づくりにあたっての一助となることを期待するものである。

## 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 最終報告、2005