

東アジアとの円滑な交流・連携（シームレスアジア）ポテンシャルに関する一考察*

A Study on Japan's Potential in smooth interchange and close partnership with East Asia*

村上潤一郎**・戸谷康二郎***・五十川泰史****・生島貴之*****

By Junichirou MURAKAMI**・Koujirou TODANI***・Yasufumi ISOGAWA****・Takayuki OJIMA*****

1. はじめに

昨今、経済のグローバル化の進展とアジアの急成長に伴い、人、物、情報等のシームレスな移動や流通のための環境の形成が求められている。国土形成計画（全国計画）¹⁾でも、各広域ブロック（注1）が東アジアの各地域との直接交流や連携を通じてその成長のダイナミズムを取り込むことが必要であり、我が国の各地と東アジア諸地域との間において出発日のうちに目的地に到着し一定の用務を行うことができる範囲としての「東アジア1日圏」の拡大や、用務が終了した後は速やかに我が国に帰ってくるのが可能な「日帰りビジネス圏」の形成を推進していくことが重要であるとしている。

そこで、本考察では、こうした圏域の将来的な拡大ポテンシャルの検討内容について報告する。

2. 東アジアの重要性の高まり

現在、東アジア地域においては、世界各国からの直接投資に伴い生産ネットワークが構築され、世界の工場となりつつあるとともに、高成長により市場としての魅力も高まり、それが更なる投資を呼ぶといった好循環が形成されている。その中で、我が国は付加価値の高い部品や素材を提供するなどの役割を担っている。一方で、急速な発展はエネルギー需要や環境負荷の増大をもたらすなど、東アジアはこの面でも世界の中で存在感を高めている。このため、我が国の経済面での貢献はもちろんのこと、環境・エネルギー等の知見や技術力での貢献も、相互依存関係が深まる東アジア諸地域の安定的な発展、ひいては世界経済の持続的な発展のために重要となっている。

*キーワード：総合交通計画

**正員、修士、パシフィックコンサルタンツ株式会社
社会政策本部 行政マネジメント部
(東京都新宿区西新宿2-7-1、
TEL：03-3344-2186、FAX：03-3344-1699)

***正員、学士、(同上)

****非会員、学士、国土交通省 国土計画局 総合計画課
(東京都千代田区霞が関2-1-2、
TEL：03-5253-8357、FAX：03-5253-1570)

*****非会員、学士、(同上)

これらを踏まえ、東アジアの一員としてともに発展していくため、競争関係も念頭に置きつつ、人的、物的、経済的、技術的等各分野での交流と連携を深化していくことが重要である。

さらに、東アジアにおけるハード・ソフト両面で継ぎ目のない円滑な人、物、情報等の移動や流通の環境が形成されるとともに、世界との架け橋（アジア・ゲートウェイ）となる各種の基盤の強化が進むこと（シームレスアジアの形成）が我が国にとっても東アジアの全体にとっても重要な課題となる。

3. 「東アジア1日圏」と「日帰りビジネス圏」の形成

こうしたことを背景に、国際交通機能の強化を図ることがますます重要となる中、「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月国土庁）²⁾において、我が国の各地と東アジア諸地域との間において、出発日のうちに目的地に到着し一定の用務を行うことができる範囲として「東アジア1日圏」が提唱された。これは、①地域自立の条件として、全国各地域と世界のアクセス機会をできるだけ均等化する必要があること、②なかでも、近接したアジア地域との交流は国内の交流に準じたものになると予想され、特に、これに対応した国際交通体系の形成が求められること、を意識した表現である。

また、国土形成計画（全国計画）においては、「東アジア1日圏」を引き続き拡大することに加えて、シームレスアジアの実現成果を示すものとして、用務が終了した後は速やかに我が国に帰ってくることも可能な「日帰りビジネス圏」の形成を推進することを提唱している。

これら圏域の形成・拡大に向けて、アジア・ゲートウェイとしての国際交通拠点機能の拡充に加えて、我が国の広域ブロックが隣接する東アジア諸地域と直接交流するための「広域ブロックゲートウェイ」としての国際港湾及び空港の有効活用並びに道路、鉄道等によるアクセス網の充実を図り、我が国における陸海空にわたる重層的かつ総合的な交通・情報通信ネットワークを戦略的に形成していくことが求められている。

4. 圏域の拡大ポテンシャルの検討

(1) 「東アジア1日圏」の現状分析と将来予測

a) 定義

「東アジア1日圏」の現状を調査し、将来の拡大可能性を検討するに当たり、出発日のうちに目的地に到着し一定の用務を行うことができるという「東アジア1日圏」の趣旨と、現実的な活動時間を踏まえ、「6時以降に自宅を出発し、現地時間18時までに用務が完了できる圏域」（ただし時差を考慮）と定義することにした。

この定義と、以下の想定所要時間をもとに図-1のタイムスケジュールを作成した。

- ・自宅～国内空港までの移動を1時間
- ・国内空港、相手国空港でのC I Q（注2）に1時間
- ・飛行時間を基本4時間
（時差がX時間の場合は【4+X】時間となる）
- ・相手国空港～用務を行う会議場までの移動を1時間
- ・用務（会議等）に4時間

時刻	<日本時間>				<現地時間>				相手国					
	6	7	8	9	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
スケジュール	移動	CIQ	飛行機	飛行機	CIQ	移動	会議等							
現在	1h	1h	※日本時間よりX時間時差がある都市に向かう場合は(4+X)時間の飛行時間を確保(例えば、時差が2hの場合は6h飛行可能)		1h	1h	4h							
将来	1h	0.5h	※(5+X)時間の飛行時間を確保(例えば、時差が2hの場合は7h飛行可能)		0.5h	1h	4h							

図-1 「東アジア1日圏」のタイムスケジュール

b) 現状

この定義のもと、現在、現地時間12時までに到着できる航空便が毎日存在する東アジアの都市をカウントした結果、8都市であった³⁾。

c) 将来

将来の「東アジア1日圏」の検討においては、次の条件を設定した。

①最近の情報通信技術の目覚ましい進展を考慮し、国内と相手国でのC I Q所要時間が1時間から30分に短縮されると見込むことを想定。これにより、飛行可能時間が現在に比べ1時間増加。②東アジアに最も近い九州において、基幹的な航空輸送を担っている福岡空港を基点とし、ここから時速700kmで飛行することと想定。つまり、飛行可能時間に700km/hを乗じた距離よりも、福岡と相手都市との実距離が小さければ、上記定義を満たす。

これより将来「東アジア1日圏」を構成するポテンシャルを有する東アジアの都市をカウントした結果、42都市となった（図-2）。



図-2 「東アジア1日圏」対象都市

なお、対象都市の人口は、現在（8都市）が4,873万人、将来（42都市）が1億5,042万人で、約3倍増となる。

(2) 「日帰りビジネス圏」の現状分析と将来予測

a) 定義

「日帰りビジネス圏」の現状を調査し、将来の拡大可能性を検討するに当たり、相手国での用務が終了した後は速やかに我が国に帰ってくるのが可能、という

「日帰りビジネス圏」の趣旨を踏まえ、「日本から相手国に出張して、4時間以上滞在した上で日帰りできる圏域」と定義した。

この定義と、以下の想定所要時間及び現実的な活動時間をもとに図-3のタイムスケジュールを作成した。

- ・自宅～国内空港間の移動を1時間
- ・国内空港、相手国空港でのC I Qに1時間
- ・飛行時間を3時間
- ・相手国空港～用務を行う会議場間の移動を1時間
- ・用務（会議等）に4時間

時刻	相手国（現在:8h, 将来:7h）																		
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
スケジュール	移動	CIQ	飛行機	飛行機	CIQ	移動	用務	移動	CIQ	飛行機	飛行機	CIQ	移動						
現在	1h	1h	3h	3h	1h	1h	4h	1h	1h	3h	3h	1h	1h						
将来	1h	0.5h	4h	4h	0.5h	1h	4h	1h	0.5h	4h	4h	0.5h	1h						

※「日帰り」のための時差はキャンセルされる

図-3 「日帰りビジネス圏」のタイムスケジュール

b) 現状

この定義のもと、現在、実際に毎日日帰りできる東アジアの都市をカウントした結果、4都市であった³⁾。

c) 将来

(1)と同様に、国内と相手国でのC I Q所要時間が1時間から30分に短縮されると見込むと、飛行可能時間は3時間から4時間へと延長される。

また、将来の飛行ネットワーク形成条件については、千歳・仙台・新潟・成田・羽田・中部・関西・福岡のいずれかの空港から時速700kmで4時間飛行、すなわち、このいずれかの空港から2,800km以内の直線距離にある都市が、定義を満たすとした。

これより将来「日帰りビジネス圏」を構成するポテンシャルを有する東アジアの都市をカウントした結果、33都市となった(図-4)。

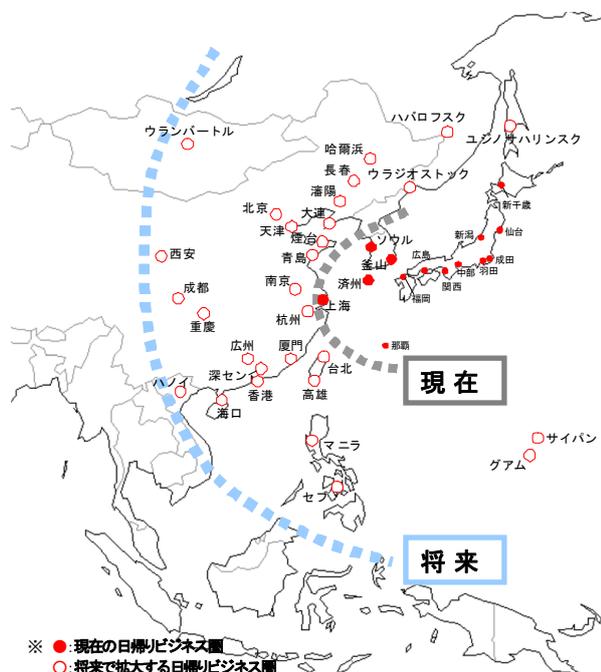


図-4 「日帰りビジネス圏」対象都市

なお、対象都市の人口は、現在(4都市)が2,862万人、将来(33都市)が1億3,260万人で、約5倍増となる。

5. 空港へのアクセス状況の検討

3. で述べたとおり、東アジアとの円滑な交流・連携の推進のためには、国際港湾及び空港の有効活用並びに道路、鉄道等によるアクセス網の充実を図ることが求められる。ここでは、東アジアへ渡航するための国内ネットワークの整備状況による各圏域の特徴を把握するため、現在及び将来の空港へのアクセス状況について検討した。

検討はNITAS(注3)を用い、空港から1時間・

2時間圏内に含まれる市区町村を把握した。ここから対象市町村の人口の全国総人口に占める割合(カバー率)と、エリア(カバーエリア)を定量的及び視覚的に整理した。

なお、カバー率の算出では、平成12年度国勢調査を利用した。

(1) 現在

現在、国際旅客便が就航している27空港に対して、1時間圏にある市区町村のカバー率(人口ベース、以下同じ)は41.0%となった(図-5)(注4)。

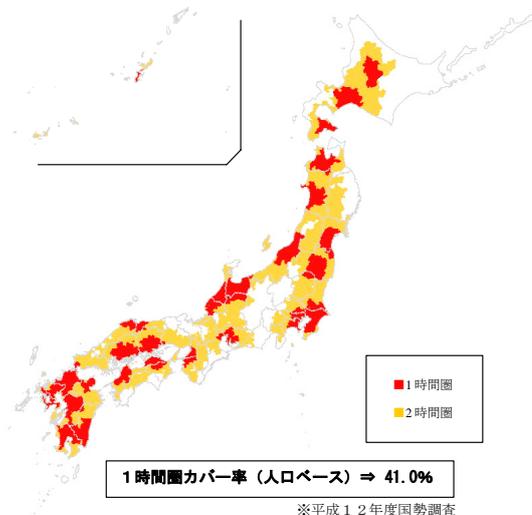


図-5 国際空港からの1時間・2時間圏(現在)

(2) 将来

将来は、旅客及び貨物を含む民間定期便が就航している空港全てが東アジアへの就航が可能になるものと仮定した。この85空港に対して、1時間圏にある市町村のカバー率は75.7%となった(図-6)(注5)。

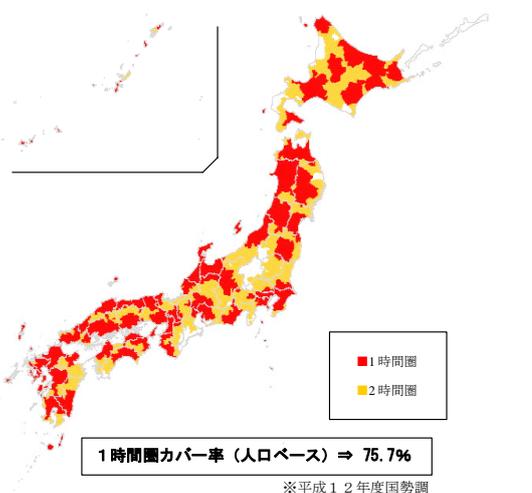


図-6 空港からの1時間・2時間圏(将来)

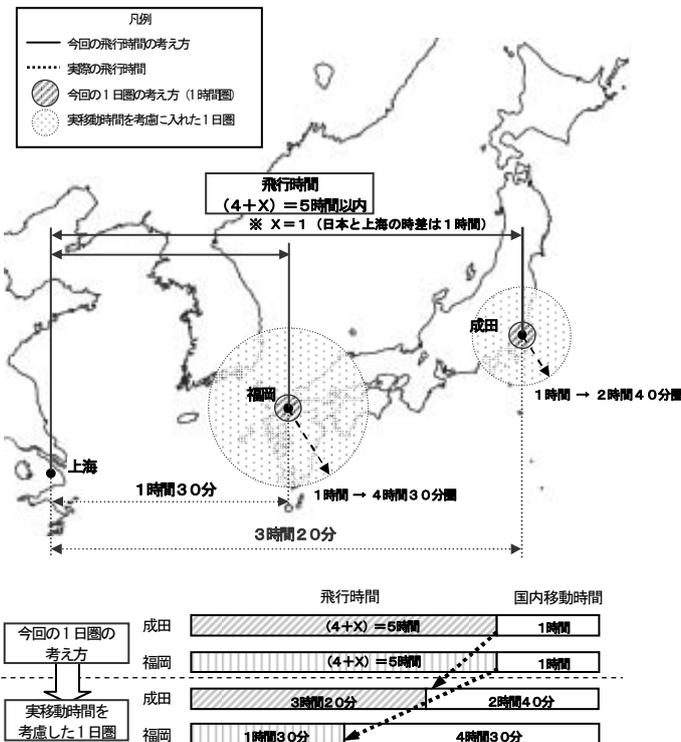
6. まとめと今後の課題

「東アジア1日圏」及び「日帰りビジネス圏」の現状と将来ポテンシャルについて各種条件を設定して検討した結果、対象となる東アジアの都市人口がそれぞれ3倍、5倍になり、民間定期便の拡充を見据えた国内空港へのアクセスも大幅に改善するなど、将来の拡大の大きなポテンシャルを秘めていることを定量的に示すことができた。

将来ポテンシャルの実現には、今後の国内における交通ネットワークの充実、各種手続きの簡略化・高速化による円滑な乗り換え、空港の国際化などの複合的な要素が存在するため、行政及び各交通機関相互の連携や調整も必要になるものと考えられる。

こうした国際的な交通ネットワークの形成は、人・物・情報等のシームレスな移動や流通のための環境の形成を進展させ、新たな商圏の設定によるビジネスチャンスの拡大など、我が国の経済・産業の発展に寄与するものである。

一方、本検討においては自宅～国内空港までの移動時間を1時間以内に固定して1日圏・ビジネス圏となる東アジアの対象都市を明らかにしたものであるが、国内移動時間を固定せずに実移動時間を考慮に入れ、東アジアの都市ごとに、1日圏・ビジネス圏となり得る国内のカバーエリアを把握し、空港へのアクセス改善との関係についても検討していくことが今後の課題と思われる。



※上海への定期便が就航する都市は成田、福岡以外にもあるが、ここでは省略する。

図-7 検討イメージ（上海からの1日圏）

- 注1. 日本国内を東北・関東・中部・北陸・近畿・中国・四国・九州に分割したブロックのこと。北海道及び沖縄県もそれぞれが広域ブロックに相当するものとする。
- 注2. 税関検査場 (Customs)、入国審査場 (Immigration) 及び検閲所 (Quarantine) の総称。
- 注3. 国土交通省による総合交通分析システム (National Integrated Transport Analysis System)。自動車・鉄道・航空・船舶の各交通機関を組み合わせることで交通体系の分析を行うシステム。
- 注4. NITASにおいて、起点を国際空港 (27ヶ所)、終点を全国の市区町村役場 (3,275ヶ所) と設定し、交通モードをフルモード (徒歩、自動車、鉄道、船舶) として検索。
- 注5. NITASにおいて、起点を民間定期便 (旅客・貨物) が就航している空港と将来開港予定の静岡空港 (85ヶ所)、終点を全国の市区町村役場 (3,275ヶ所) と設定し、交通モードをフルモード (徒歩、自動車、鉄道、船舶) として検索。自動車及び鉄道は将来ネットワーク。

参考文献

- 1) 国土計画局総合計画課：国土形成計画 (全国計画), 2008.
- 2) 国土庁計画・調整局監修：21世紀の国土のランドデザイン, 時事通信社出版, 1999.
- 3) JTB時刻表2007年3月号, JTBパブリッシング出版, 2007.3