

「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」について

本委員会は、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「二層の広域圏の形成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月に設置した。

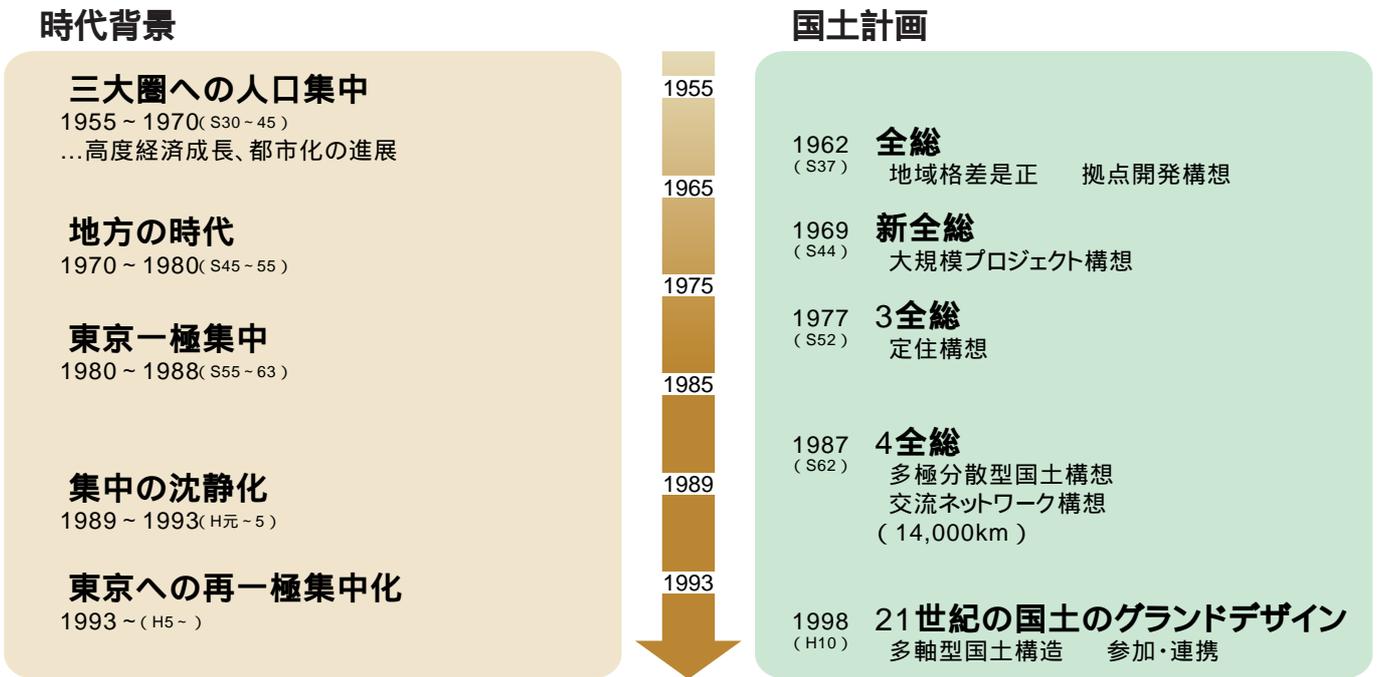
これまでの国内外の人、モノの移動の変化はもとより、2025年、2050年のわが国の将来人口推計、アジアの人口の動態やわが国との交流関係、今後の国内外の交通インフラの形成動向なども踏まえ、『二層の広域圏』の形成に資するモビリティのあり方について、多面的な検討を行った。

平成16年3月には、5回の委員会の検討を踏まえ、『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』をとりまとめ公表した。中間報告公表以降も、本委員会では、引き続き、本件に関わる全国市町村アンケート調査、現地調査、国際海上コンテナ将来需要試算、農林業センサスの1kmメッシュデータ化などを行い、調査・分析を深めた。ここに、都合9回の委員会の議論および検討結果を最終報告としてとりまとめ、公表する。

なお、国土審議会調査改革部会の「国土の総合的点検 - 新しい“国のかたち”へ向けて -」（平成16年5月）についての報告などに基づき、社会経済情勢の変化に適切に対応するため、国土総合開発計画について、名称を国土形成計画に改めるとともに、全国計画とブロックごとに策定される広域地方計画によって国土形成計画を構成するなどの法改正案が今国会に提出された。

今後、国土形成計画の全国計画と広域地方計画など、これからの「国のかたち」づくりや、多様性のある自立した「地域のかたち」づくりに向けて、本格的な議論が進められることになる。すなわち、それぞれの『地域ブロック』、『生活圏域』、『自然共生地域』の将来像を行政、民間、地域住民など多様な主体の参画と連携のもとに「地域力」を駆使して描くことになる。その際、モビリティの視点に立ち、二層の広域圏の形成についてとりまとめた本最終報告書が、それぞれの地域における検討にあたり、基本的な共通の情報を提供するものとなることを期待するものである。

これまでの全国総合開発計画(全総)を改め、
これからは時代の要請に対応した国土形成計画を策定



わが国の人口減少・少子高齢化、経済の停滞・財政制約、環境制約、東アジアの経済的台頭

大転換局面

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

『二層の広域圏』

第一の層
国際・広域的な視点

地域が独自性と一体感のある国際交流・連携・協力活動を行い、
また、特色ある経済圏を形成して発展を図る観点

オランダ、スウェーデン、スイスなど欧州の中規模諸国の人口・経済規模に概ね匹敵し、相互活用すべき諸資源や
機能、施設をいわばフルセットで備え得る自立した圏域として、人口600~1,000万人程度以上の『地域ブロック』

第二の層
生活に密着した視点

人口減少下にあっても、生活関連サービスを維持し、
地域社会の機能や活力を保っていく観点

人口規模で30~50万人程度以上、時間距離1時間程度のまとまりを目安とした複数市町村からなる『生活圏域』

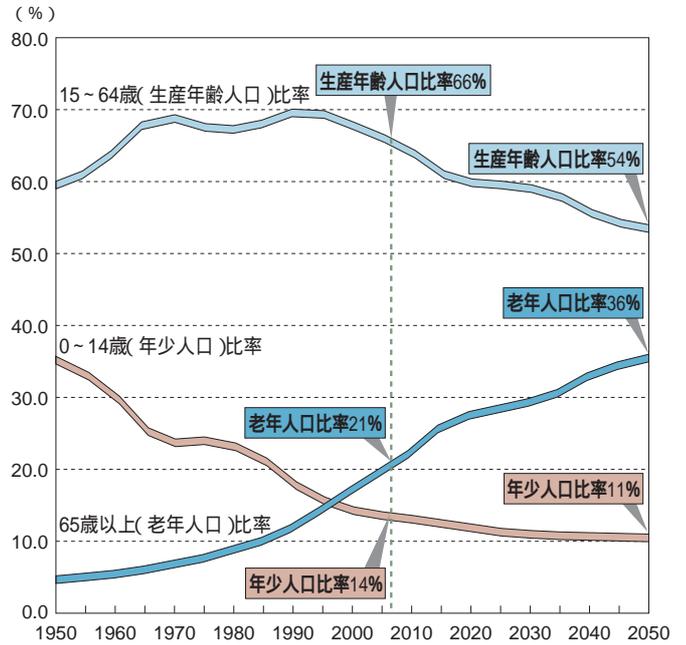
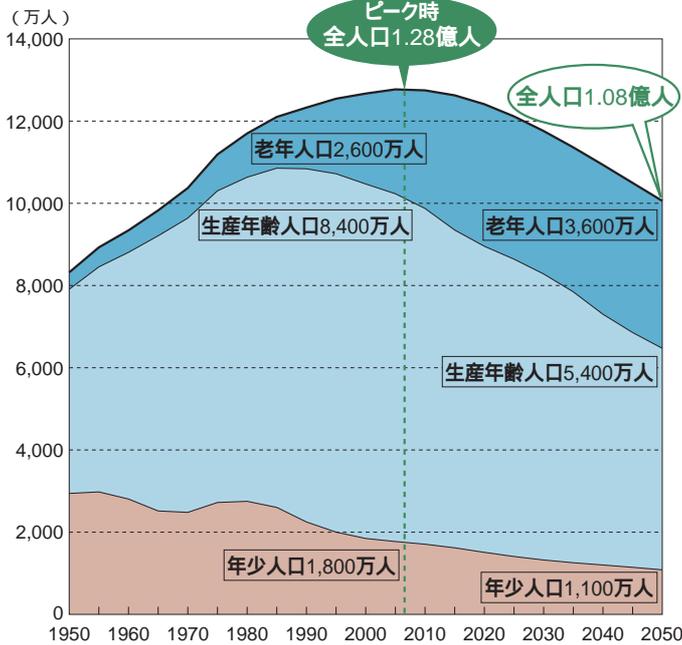
出典 / 国土審議会基本政策部会報告(平成14年11月)より作成

新たな国土のビジョン

これまでの働く年齢層が減少していく

日本の将来人口・年齢人口予測

65歳以上(老年人口) 15~64歳(生産年齢人口) 0~14歳(年少人口)



出典:総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所、「日本の将来推計人口」(2002年1月)、国土交通白書より作成

アジアの経済発展とともに相対的に地位が低下した日本の空港・港湾

わが国の主要空港・港湾の相対的地位の低下

旅客数

順位	空港名	旅客数
1	ロンドン・ヒースロー	38,257
2	フランクフルト・マイン	23,271
3	パリ・シャルルド・ゴール	22,444
4	香港・啓徳	22,061
5	成田	19,022
6	ロンドン・ガトウィック	18,690
7	アムステルダム・スキポール	18,609
8	シンガポール・チャンギ	16,882
9	ニューヨーク・ケネディ	15,110
10	チューリッヒ	12,007

順位	空港名	旅客数
1	ロンドン・ヒースロー	56,554
2	パリ・シャルルド・ゴール	43,207
3	フランクフルト・マイン	40,536
4	アムステルダム・スキポール	39,679
5	香港・香港	26,752
6	ロンドン・ガトウィック	25,989
7	シンガポール・チャンギ	23,143
8	成田	22,626
9	バンコク	21,252
10	ソウル・仁川	19,387

順位	港名	取扱量
1	香港	9,204
2	シンガポール	9,046
3	高雄	4,636
4	ロッテルダム	4,161
5	釜山	3,071
6	神戸	2,696
7	ハンブルク	2,486
8	ロサンゼルス	2,376
9	横浜	2,168
10	ロングビーチ	2,079

順位	港名	取扱量
1	香港	20,449
2	シンガポール	18,100
3	上海	11,280
4	深圳	10,615
5	釜山	10,408
6	高雄	8,840
7	ロサンゼルス	7,179
8	ロッテルダム	7,107
9	ハンブルク	6,138
10	アントワープ	5,445

貨物取扱量

順位	空港名	貨物量
1	成田	1,288
2	フランクフルト・マイン	989
3	香港・啓徳	957
4	ソウル・金浦	796
5	ニューヨーク・ケネディ	779
6	マイアミ	755
7	ロンドン・ヒースロー	748
8	シンガポール・チャンギ	719
9	台北	702
10	アムステルダム・スキポール	695

順位	空港名	貨物量
1	香港・香港	2,479
2	成田	1,942
3	ソウル・仁川	1,674
4	シンガポール・チャンギ	1,638
5	アンカレッジ	1,483
6	フランクフルト・マイン	1,457
7	台北・中正	1,369
8	マイアミ	1,248
9	アムステルダム・スキポール	1,240
10	ニューヨーク・ケネディ	1,236

17	東京	1,538
22	名古屋	1,155
27	上海	900
37	大阪	680
-	深圳	78

17	東京	3,314
27	横浜	2,505
31	名古屋	2,074
32	神戸	2,046
47	大阪	1,610

出典:航空統計要覧、新東京国際空港公団プレスリリースより作成(ICAO国際空港ランキング)

出典:Containerisation International Yearbook 2005,1995より作成

第一の層
国際・広域的な視点

一体感と独自性を有する自立した『地域ブロック』

交通流動から見た8~9つからなる広域的なブロックの形成

欧州の中堅国家並みの規模を持つ『地域ブロック』

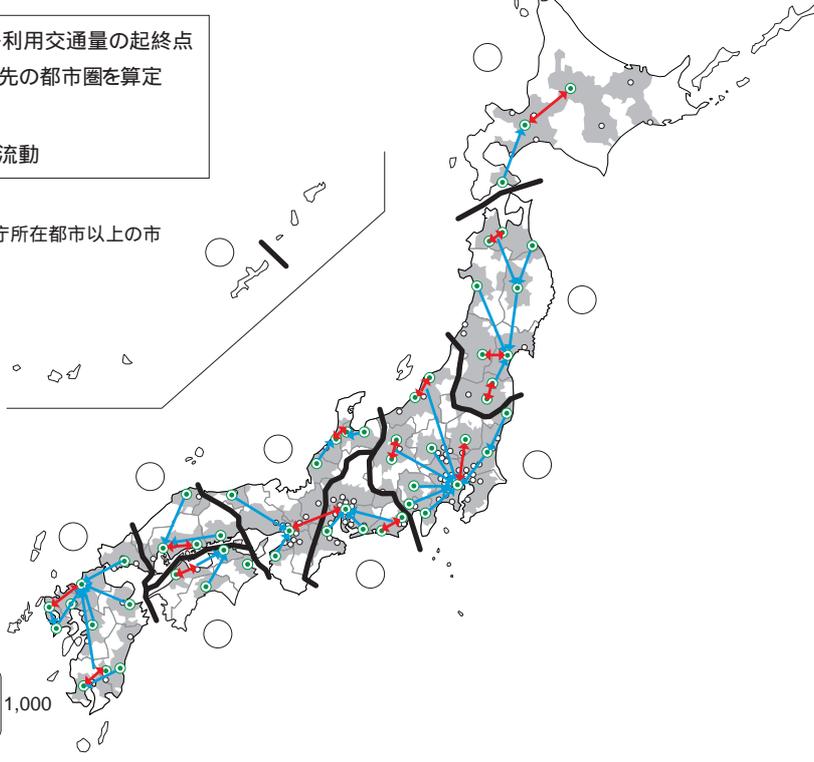
国名 (●G7加盟国)	名目GDP(百万ドル) 2002年
● 米 国	10,445,600
● 日 本	3,933,188
● ドイツ	1,984,002
● イギリス	1,566,787
関東	1,437,245
● フランス	1,431,206
● イタリア	1,184,171
● カナダ	735,965
スペイン	653,115
近畿	630,561
中部	572,252
オランダ	417,843
オーストラリア	398,157
九州	344,824
東北	332,968
ベルギー	245,624
スウェーデン	240,313
中国	225,643
オーストリア	204,028
デンマーク	172,046
北海道	156,596
ギリシャ	132,788
フィンランド	131,498
アイルランド	122,481
ポルトガル	121,664
四 国	106,811
北 陸	98,374
沖 縄	27,913
ルクセンブルク	20,986

1999年度高速道路利用交通量の起終点調査より、最大流動先の都市圏を算定

→ 最大流動
← 相互に最大流動

- 中心市のうち
政令・中核・特例・県庁所在都市以上の市
- それ以外の中心市

2000年人口(万人)	
○	570
○	940
○	4,770
○	1,350
○	2,460
○	580
○	420
○	1,480
○	130



出典:1999年度全国高速道路自動車起終点調査より作成

出典:『世界の統計2004』、『県民経済計算年報2005』より作成

第二の層
生活に密着した視点

多様な特性を活かし形成される『生活圏域』と、これにとりまく『自然共生地域』

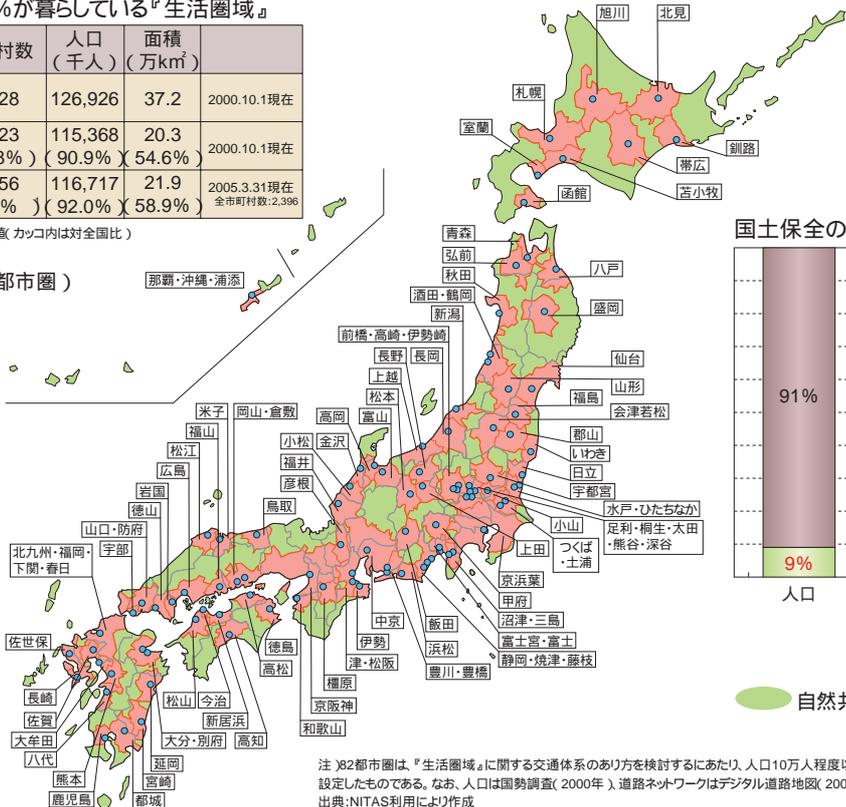
交通1時間圏・人口30万人前後の都市圏(82都市圏)と、これにとりまく『自然共生地域』

日本の全人口の90%が暮らしている『生活圏域』

	市町村数	人口(千人)	面積(万km ²)	
全国	3,228	126,926	37.2	2000.10.1現在
都市圏内	2,123	115,368	20.3	2000.10.1現在
(参考)	1,656	116,717	21.9	2005.3.31現在
市町村合併後	69.1%	92.0%	58.9%	全市町村数:2,396

注)人口は2000年国勢調査速報値(カッコ内は対全国比)

- 『生活圏域』(都市圏)
- 都市圏名



国土保全の観点から重要な『自然共生地域』

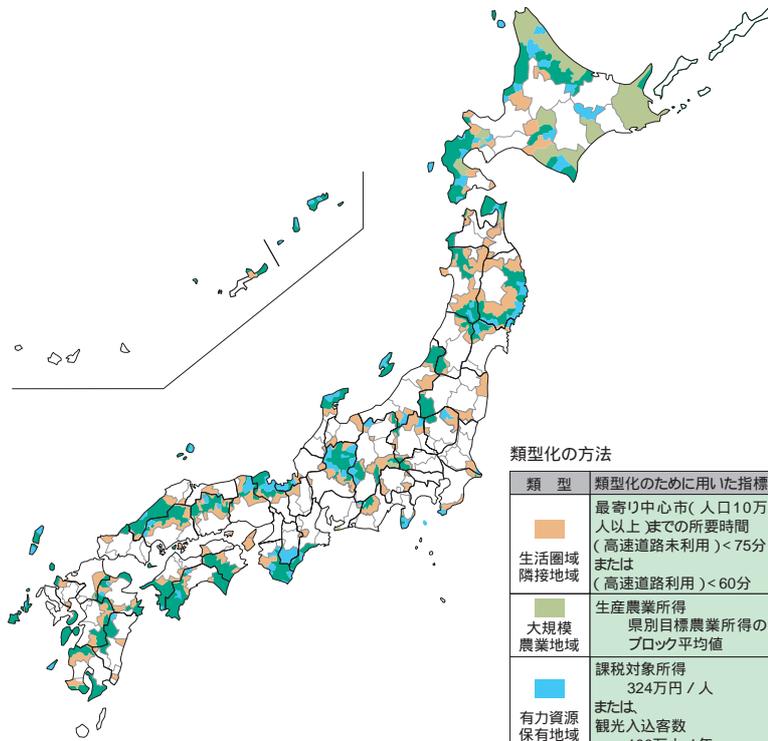


出典:国勢調査報告、農林業センサスなどより作成

注)82都市圏は、『生活圏域』に関する交通体系のあり方を検討するにあたり、人口10万人程度以上の都市から、1時間圏について、都市相互の連担も踏まえ設定したものである。なお、人口は国勢調査(2000年)、道路ネットワークはデジタル道路地図(2002年3月版)による。出典:NITAS利用により作成

『自然共生地域』の実態がわかる4つの類型化と人口の動向

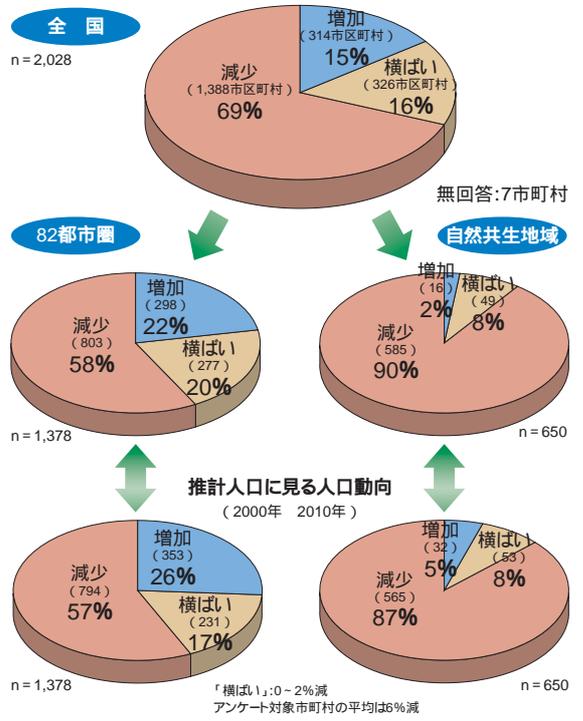
『自然共生地域』の類型化例



注)本図表は、一定の指標に基づき試算により、類型化したものである。
出典:国土交通省政策統括官付政策調整官室作成

人口の減少が見込まれる『自然共生地域』

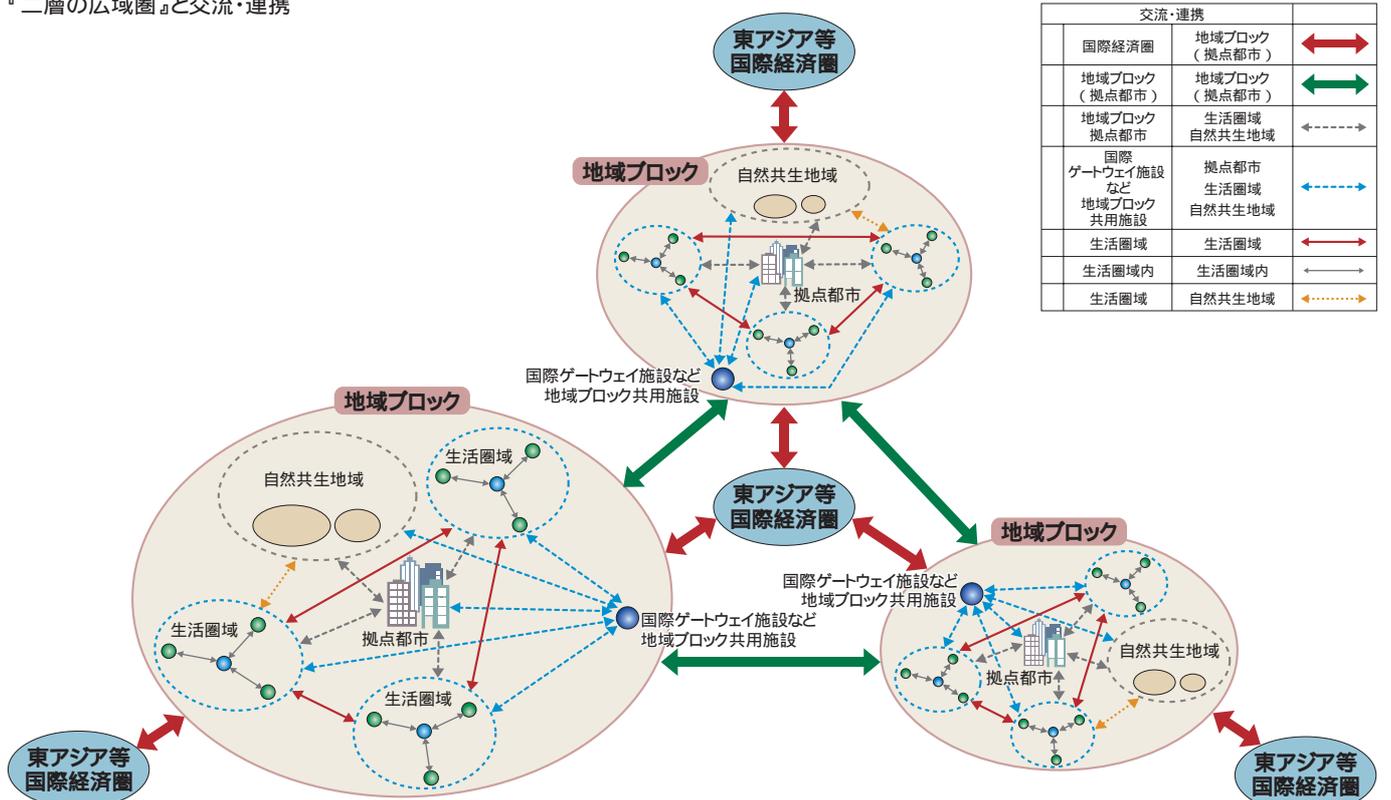
今後10年の人口の動向(アンケート回答と推計人口)



注1)推計人口:国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(2002.1推計 元元に作成
注2) nは総回答数
出典:全国市区町村アンケート(2004.8)より作成

『二層の広域圏』を支えるモビリティのあり方

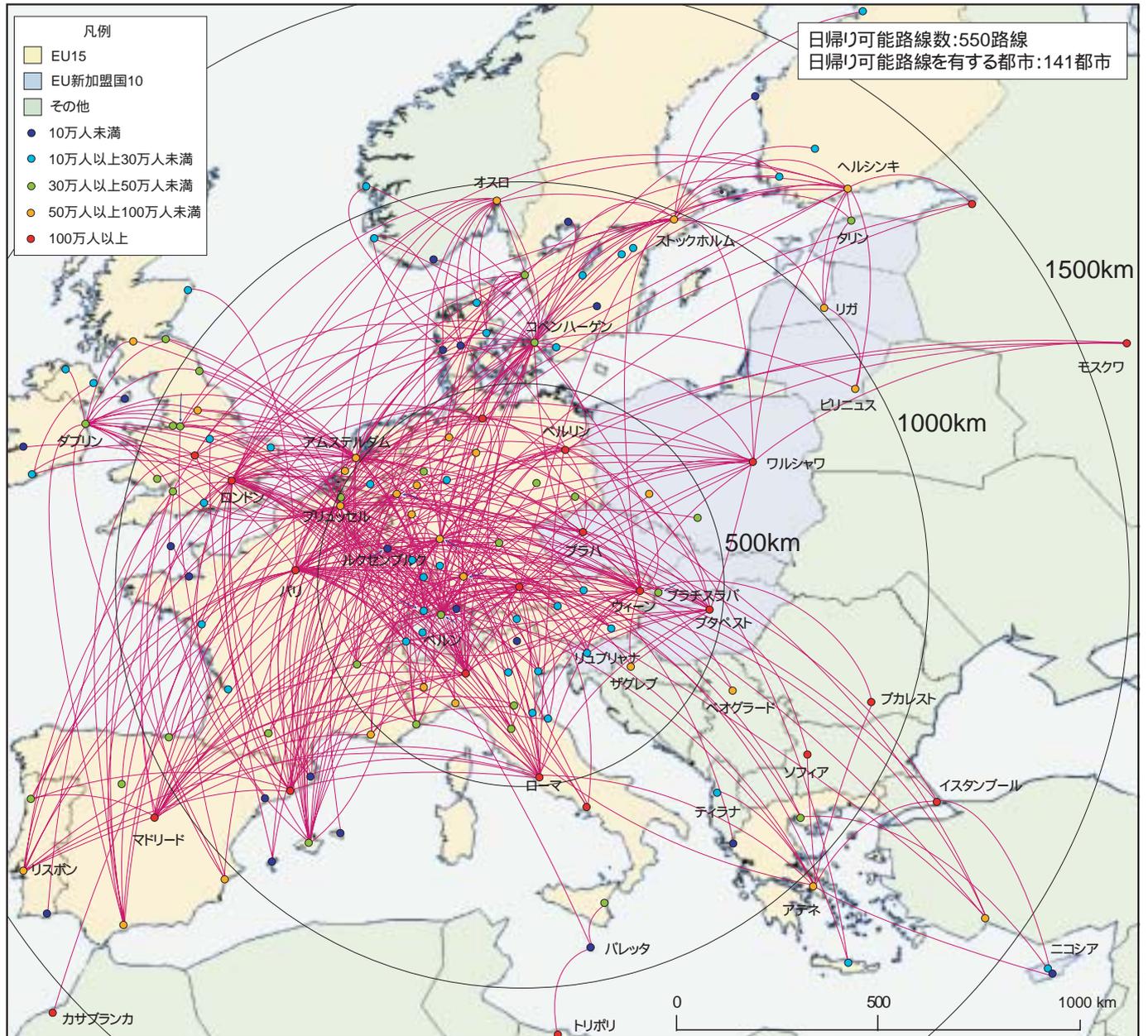
『二層の広域圏』と交流・連携



出典:国土交通省政策統括官付政策調整官室作成

航空日帰り圏が充実しているヨーロッパ

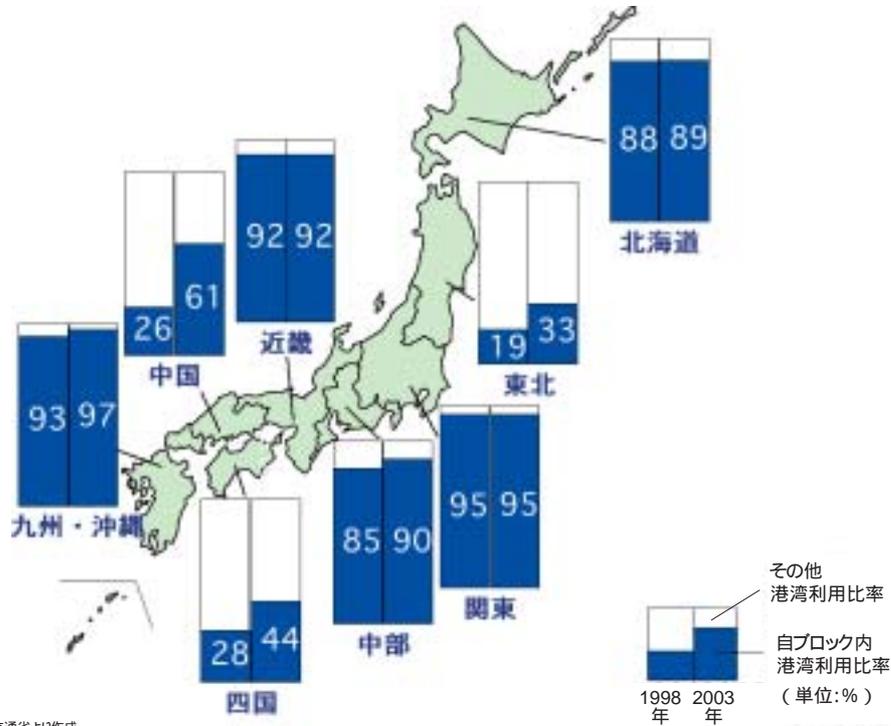
欧州における航空日帰り圏の形成状況(2004年)



注1 日帰り可能な航空路線とは、一方の都市の空港を6:00以降に出発し、同日の24:00までに帰着する便を利用し、相手空港への到着から出発まで6時間以上滞在できる路線。
注2 EU25カ国、スイス、ノルウェーからの、欧州内および近隣諸国との路線を対象。
出典:OAG時刻表(2004年6月)により作成

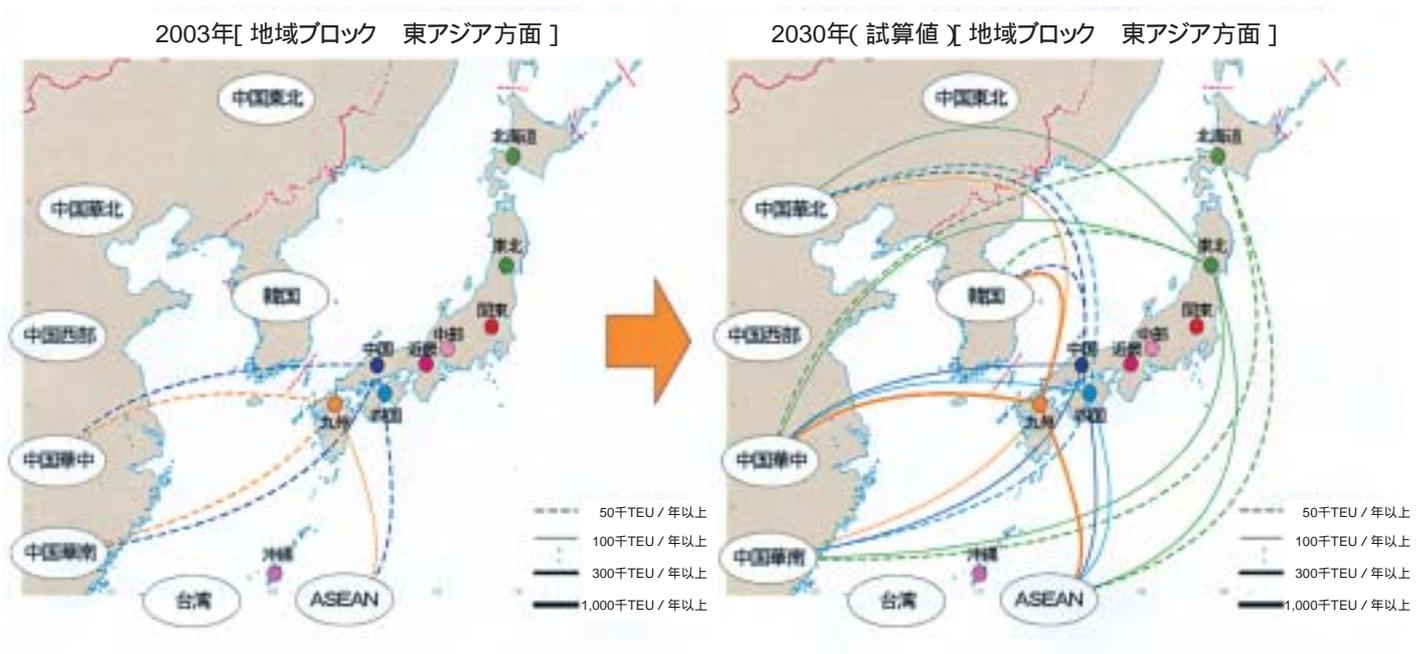
今後も増大する東アジアとの海上コンテナ輸送への対応が必要

東アジア方面との国際海上コンテナの自ブロック港湾利用率



出典:「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」国土交通省より作成

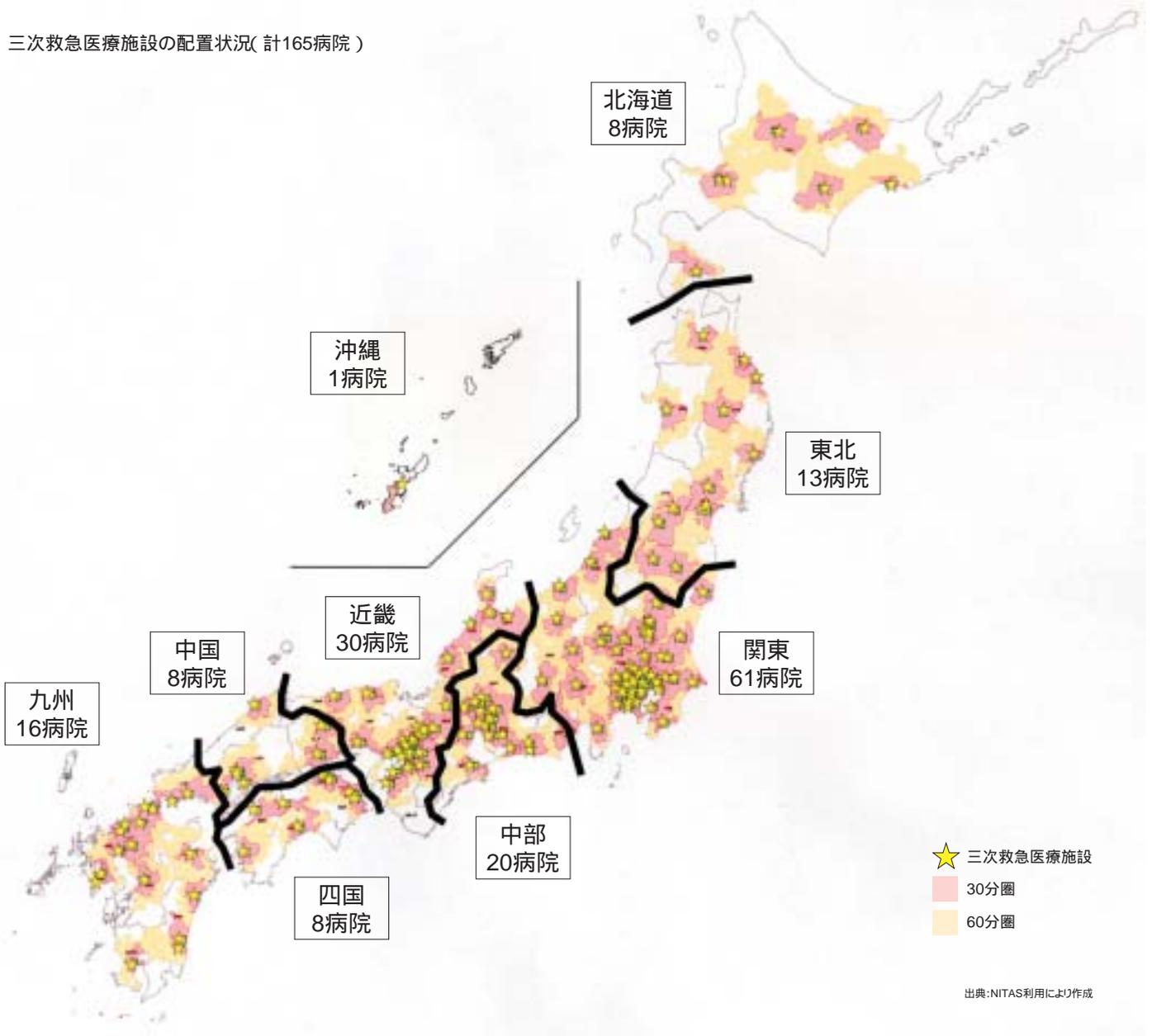
「地域ブロック(3大都市圏以外)」と東アジアの国際海上コンテナ貿易量(現状と将来・輸出入計)



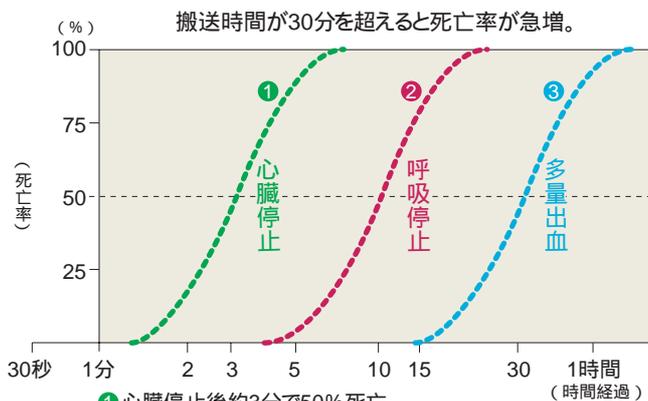
出典:国土交通省政策統括官付政策調整官室作成

救命救急医療体制などを支援する移動手段の確保が必要

三次救急医療施設の配置状況(計165病院)



カーラーの救命曲線



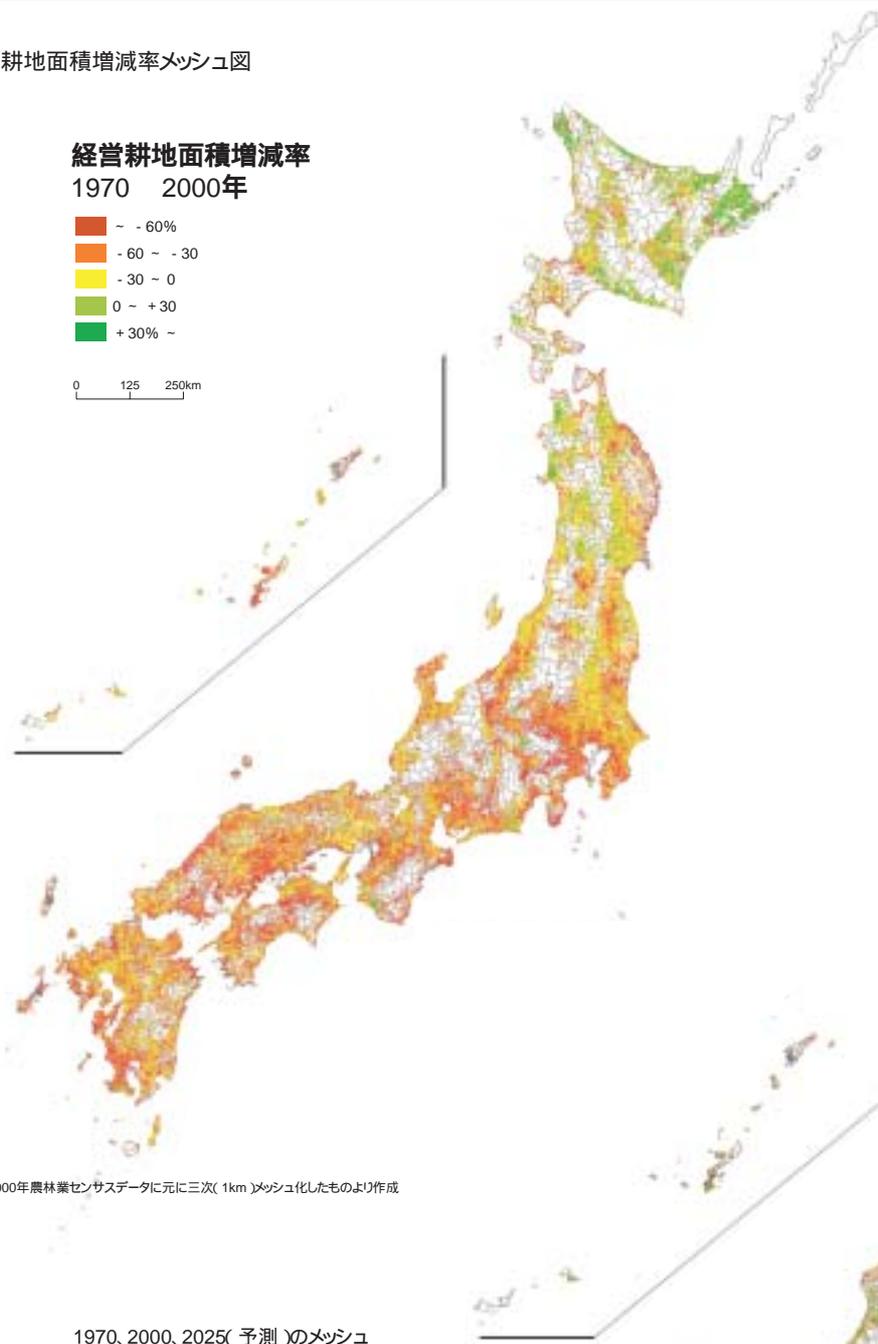
出典: (財) 救急振興財団「改訂版」応急手当講習テスト」より作成

ブロックごとの人口カバー率と面積カバー率

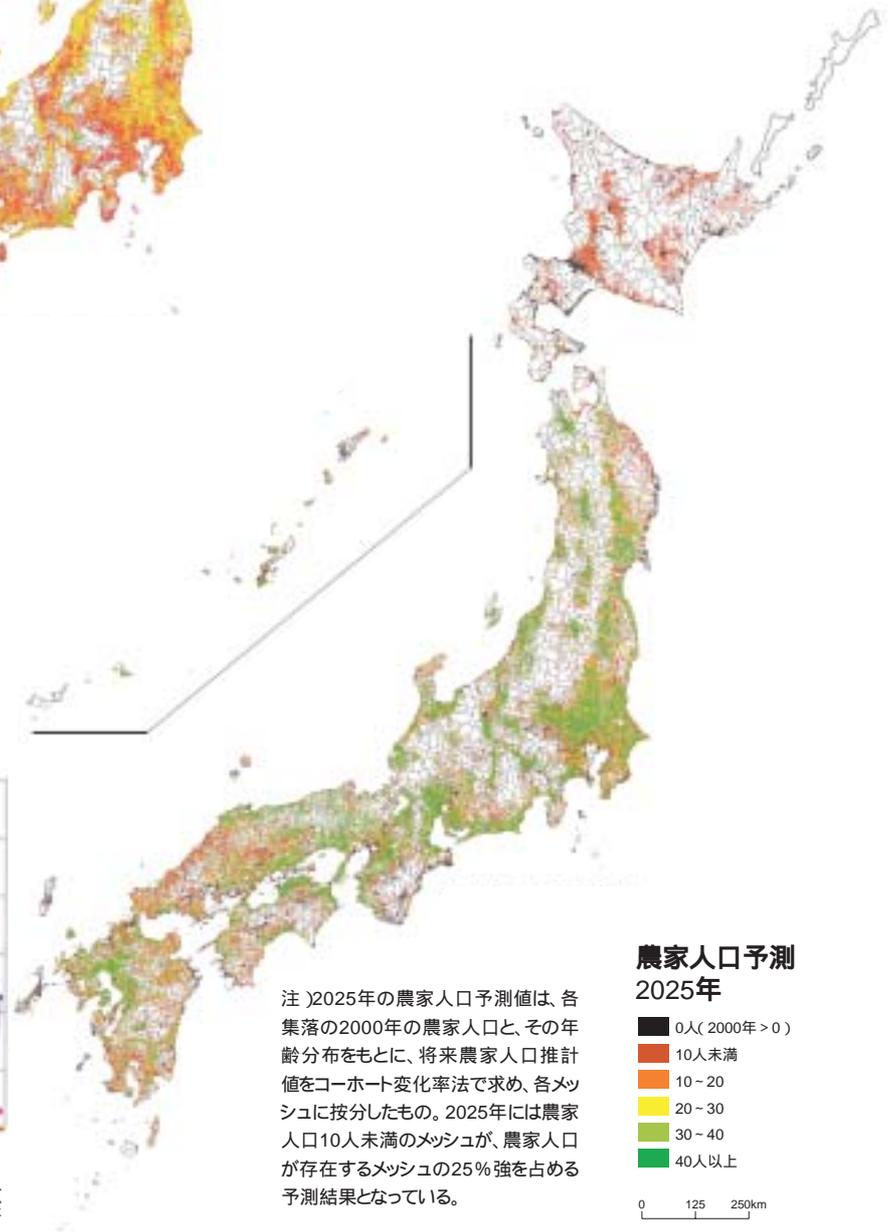
	人口カバー率		面積カバー率	
	30分	60分	30分	60分
北海道	63%	82%	14%	44%
東北	51%	83%	26%	64%
関東	90%	99%	48%	85%
中部	88%	98%	45%	86%
近畿	87%	95%	42%	74%
中国	62%	88%	25%	60%
四国	73%	93%	33%	70%
九州	64%	89%	28%	65%
全国	77%	90%	28%	59%

自然共生地域では地域コミュニティの急激な変貌が課題

経営耕地面積増減率メッシュ図

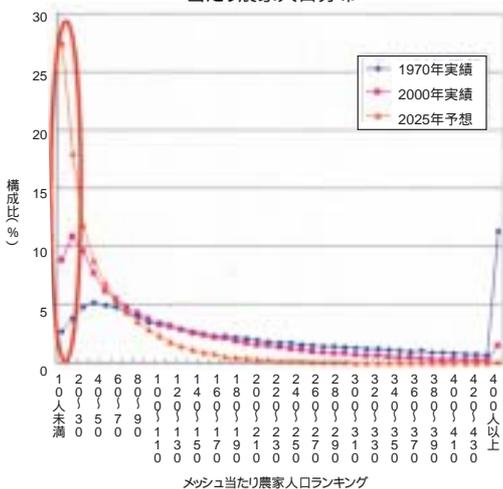


三次メッシュによる農家人口予測(2025年)



出典:2000年農林業センサスデータに元三次(1km)メッシュ化したものより作成

1970、2000、2025(予測)のメッシュ
当たり農家人口分布



注)2025年の農家人口予測値は、各集落の2000年の農家人口と、その年齢分布をもとに、将来農家人口推計値をコーホート変化率法で求め、各メッシュに按分したもの。2025年には農家人口10人未満のメッシュが、農家人口が存在するメッシュの25%強を占める予測結果となっている。

農家人口予測
2025年

- 0人(2000年>0)
- 10人未満
- 10~20
- 20~30
- 30~40
- 40人以上

出典:2000年農林業センサスデータに基づく将来農家人口予測結果をメッシュ化して作成

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

委員名簿

(敬称略)

委員長	森 地 茂	政策研究大学院大学 教授
委員	稲 村 肇	東北大学大学院 情報科学研究科 教授
委員	岩 崎 美紀子	筑波大学大学院 人文社会科学研究科 教授
委員	黒 川 和 美	法政大学 経済学部 教授
委員	生源寺 眞 一	東京大学大学院 農学生命科学研究科 教授
委員	田 村 亨	室蘭工業大学 工学部 教授
委員	山 崎 朗	中央大学 経済学部 教授

国土交通省 政策統括官、総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、道路局、
鉄道局、港湾局、航空局、北海道局

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

検討経過

- 平成15年6月17日 第1回委員会
・総合的な交通体系の変遷
・交通流動からみた圏域構成 など
- 平成15年7月28日 第2回委員会
・わが国の地域ブロックの自立
・EUなどの広域圏形成に向けた取り組み
・地域ブロックと東アジア諸国との結びつき など
- 平成15年10月7日 第3回委員会
・EUの交通政策の考え方及びドイツ・フランスにおけるブロック圏、生活圏の形成
・生活圏域とそれ以外の地域におけるモビリティの現状 など
- 平成15年12月25日 第4回委員会
・生活圏域とそれ以外の地域におけるモビリティの現状と課題
・中間報告書とりまとめに向けての整理
- 平成16年3月11日 第5回委員会
・中間報告書とりまとめ など
- 平成16年5月11日 第6回委員会
・全国市町村アンケート調査方針
・農業条件不利地域の検討方針 など
- 平成16年11月4日 第7回委員会
・全国市町村アンケート調査結果
・地域ブロックの国際競争率を高めるモビリティの現状と課題
・自然共生地域に関する現状と将来予測
- 平成17年3月11日 第8回委員会
・地域ブロックの国際競争率を高めるモビリティ
・地域ブロックにおける国際ゲートウェイ機能
・生活圏域についての交通計画策定の視点
・自然共生地域に関する現状と課題
- 平成17年4月26日 第9回委員会
・最終報告書とりまとめ

主な図表一覧

章	図表番号	図表タイトル / コラムタイトル	掲載頁
1章	図表 - 1. .2	全国1日交通圏の達成状況	3
	図表 - 1. .2	交通流動からみた広域的なブロックの形成	5
	図表 - 1. .1	交通1時間圏・人口30万人前後の都市圏(82都市圏)	6
	コラム	集落消滅の可能性	13
	図表 - 1. .6	わが国の国際海上コンテナの海外フィーダー輸送比率	16
	図表 - 1. .7	爆発的な成長をみせる上海港	16
2章	図表 - 2.(1). .5	欧州における航空日帰り圏の形成状況(2004年)	27
	図表 - 2.(1). .5	地域ブロック(3大都市圏以外)と東アジアの国際海上コンテナ貨物量(現状と将来・輸出入計)	30
	図表 - 2.(2). .1	自然共生地域内の人口の推移	36
	図表 - 2.(4). .2	三次メッシュによる農家人口予測(2025年)	44
3章	図表 - 3.(1). .1	東アジア方面の国際流動における自ブロック港湾・空港利用率	51
	コラム	帯広生活圏域における圏域内の人口動態	61
	図表 - 3.(3). .2	『自然共生地域』の類型ごとの構成比	63
	図表 - 3.(3). .3	4地域類型別の農業就業人口1人あたり経営耕地面積の推移	65
	図表 - 3.(3). .4	4地域類型別の耕作放棄地率(2000年)	65
4章	図表 - 4.(1). .2	東南アジアの航空ネットワークと日帰り可能路線の状況	77
	コラム1	地方部からの海外フィーダーの増加	79
	図表 - 4.(1). .2	航空による日帰り可能圏域形成状況	83
	図表 - 4.(2). .2	交通サービスの内外価格差	93
	図表 - 4.(2). .1	日本とドイツの利用航空機材の構成比較(2003年)	95
	コラム	高速道路と病院の直結で救急搬送の迅速化を実現	111
	図表 - 4.(5). .1	三次救急医療施設までの移動時間(市町村アンケート結果)	121
	図表 - 4.(5). .2	離島地域の人口動態	124