

# 新しい国のかたち 『二層の広域圏』

---

## 交通体系の視点からの提案

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

## はじめに

### 民間と行政の協働で推進する これからの地域づくり

本検討委員会では、これまでの国内外の人、モノの移動の変化だけでなく、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、将来を展望し、『二層の広域圏』の形成に資する交通のあり方について、多面的な検討を行いました。

これからの地域づくりは、多様な主体の参画と連携によって行っていくべきとの認識に立ち、今後の地域づくりに重要なモビリティ向上の視点などを提示しています。

モビリティ:交通インフラや多様な交通手段により提供される、人、モノの自由な行動の可能性のこと。

### 2つの視点から日本の交通体系を考える

『二層の広域圏』は、『地域ブロック』と『生活圏域』の2つの視点で、日本の国土構造を考えるものです。『地域ブロック』は、東アジアも視野に入れた国際・広域的な視点から、それぞれが自立し国際的な競争力を持ちうる広域的な圏域をいいます。次に『生活圏域』は、より生活に密着した視点から、複数の市、町、村にまたがる一定のまとまりと活力を持った地域社会をいいます。

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、日本列島上に連なった新しい国土構造となって、日本の新しい流れをつくることが考えられます。

中間報告では、こうした『二層の広域圏』の視点から、これからの日本に必要な新しい交通体系を検討しました。なお、総合的な交通体系の分析にあたり、『地域ブロック』については高速道路の交通流動から一定のまとまりがみとれる圏域とし、『生活圏域』は人口10万人程度以上の都市から複数の市町村にまたがり、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都市圏としています。

### 今後の展開に向けて

中間報告書は「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、本報告書をたたき台として、国民各層、民間、地方公共団体など多くの関係者による広範な議論を期待するとともに、それらの議論をもとに、実効性のある提案内容となるよう、今後、本委員会で更なる検討を進めていく予定です。



これからは、  
2つの視点から日本列島を考える

国際・広域的な  
視点

東アジアを視野に入れて、  
600万～1,000万人の規模を目安とする  
『地域ブロック』で日本列島を考える



生活に密着した  
視点

交通1時間圏・人口30万人前後を目安とする  
『生活圏域』で日本列島を考える



## 日本史上初めて訪れる総人口減少の衝撃

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ます。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ものと考えられています。生産年齢人口の比率も2000年の68%から、2050年には54%へと大幅に低下すると予測され、今後はバブル期以前のような高い経済成長を望むことは難しく、投資余力も低下していくものと考えられます。

## 過疎化した地域で予想される急激な人口減少と自然環境の荒廃

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の形成には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ありません。

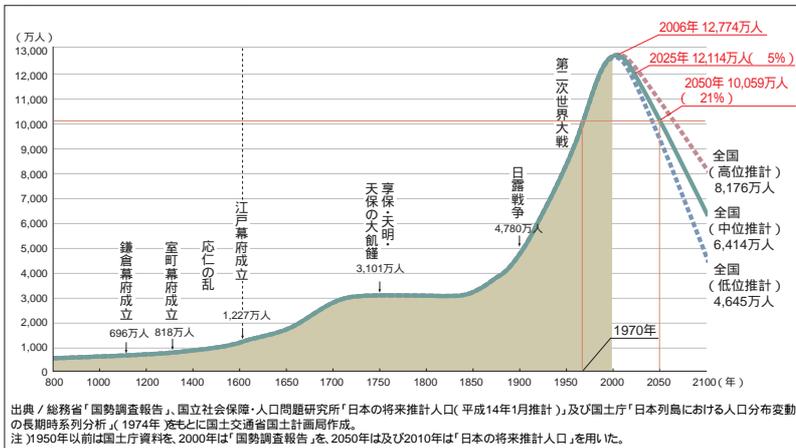
## 日本列島における時間距離の歪みの拡大

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ます。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ません。この結果、道路を利用した時間距離でみると、日本列島全体としての歪みや広域のブロック内での歪みが生じています。

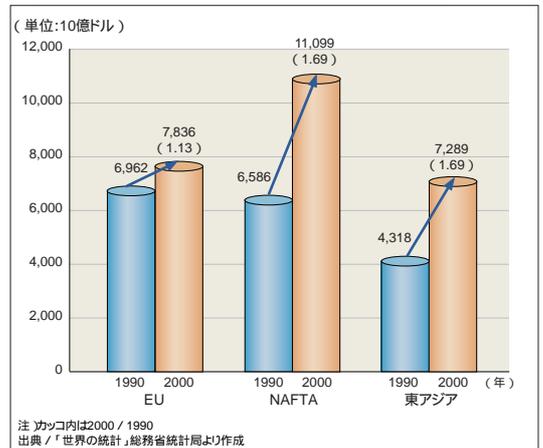
## 東アジアにおけるわが国の相対的地位の変化

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倍と急成長を遂げました。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地位を意味しています。(ただし、東アジア諸国の生産年齢人口比率は2010~2020年にピークを迎える可能性があり、高成長にも限界があることに配慮しなければなりません。)

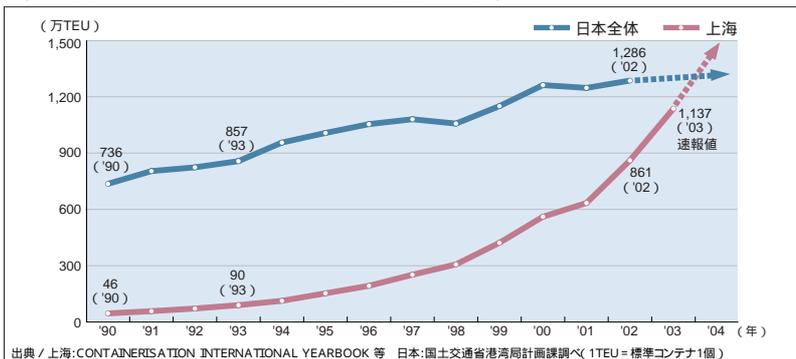
わが国の総人口は2006年をピークに、その後は史上初めて継続的な減少傾向に入る(総人口の長期的推移)



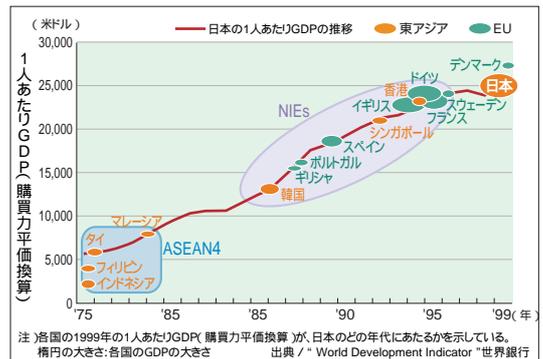
高成長した東アジア (EU、NAFTA、東アジア地域のGDPの変化)



2004年には上海1港で日本全体を追い抜く勢い (上海港と日本全体のコンテナ取扱貨物量の推移)



これから成長が予想される東アジア諸国 (日本、東アジア諸国、EU諸国の1人あたりのGDPの比較)



本資料における「東アジア」とは、NIEs(韓国、台湾、香港、シンガポール)、ASEAN10(タイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアのうちASEAN4は青下線部)、中国、日本の総称としています。

# 『二層の広域圏』が日本の新しい流れをつくる

## 『二層の広域圏』の考え方で新しい国土構造を創造

いま、わが国は厳しい環境のもとに置かれています。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にあっても、わが国は引き続き国際競争力を保持し、持続的に発展していかなければなりません。そのためには、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、国際的な競争力と魅力を高める必要があります。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ます。それを具体化するのが『二層の広域圏』の考え方です。

## 『地域ブロック』と『生活圏域』がキーワード

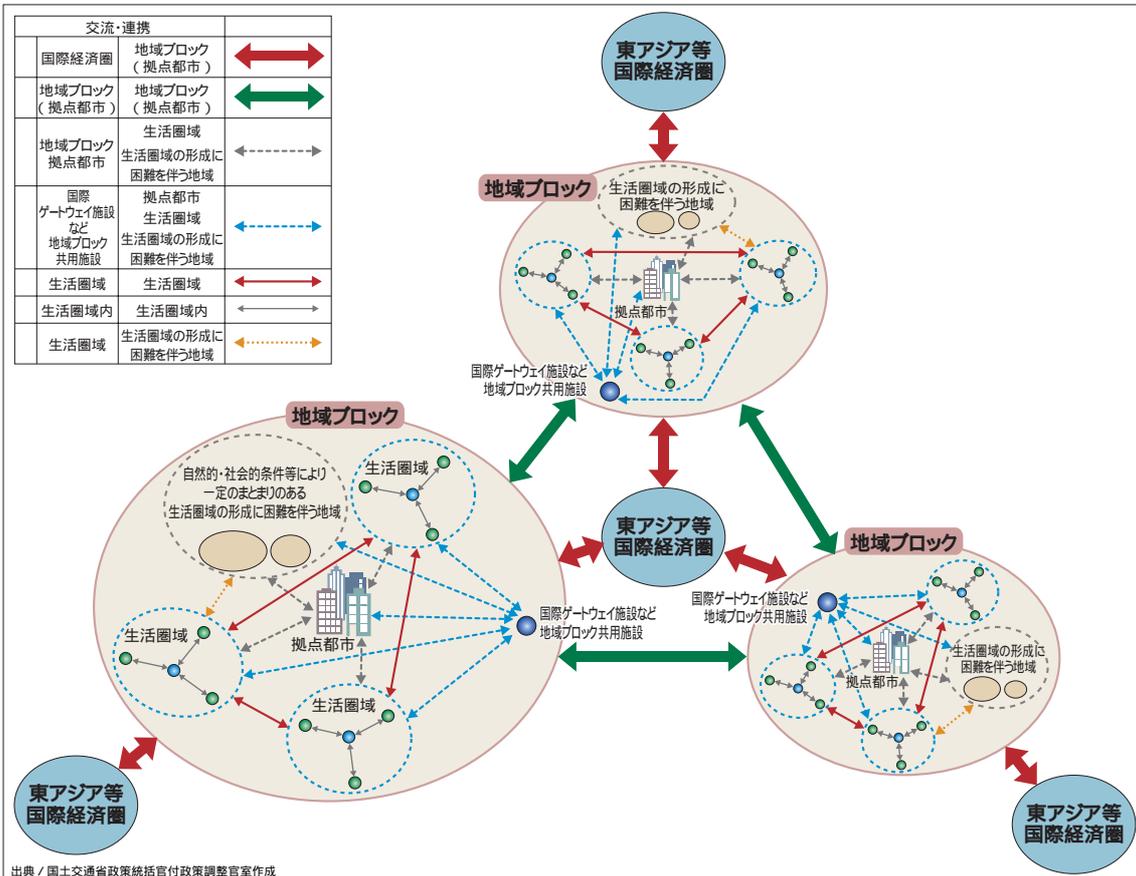
この『二層の広域圏』の視点で、望ましい日本列島の国土構造を考えてみます。経済面では都道府県を越える『地域ブロック』と、生活面では複数の市町村からなる『生活圏域』が、それぞれ競争力とアイデンティティのある広域圏を形成。それらが相互につながりを持って日本列島上に連なる新しい国土構造をつくり上げることが必要です。

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、ここでいう『生活圏域』を形成しにくい地域があります。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、例えば『自然共生地域』として新たな視点で位置づけることが重要です。

## 「モビリティ」が鍵となる『二層の広域圏』の形成

『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・連携が不可欠です。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』の形成の鍵となります。

日本を活性化する『地域ブロック』と『生活圏域』の二層の広域圏(二層の広域圏の概念図)



# 世界との新しい交流をめざす『地域ブロック』

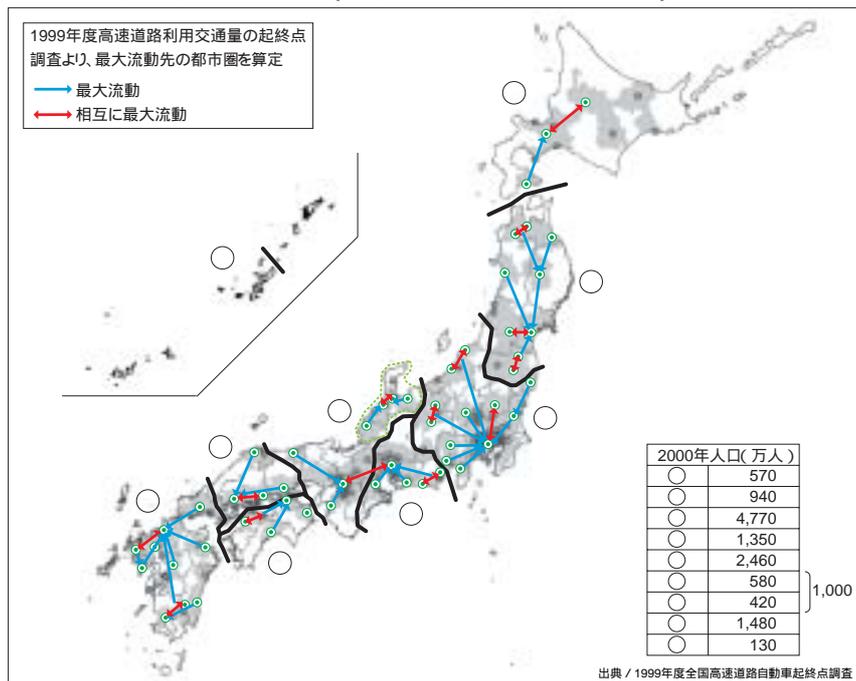
## 欧州の中規模一國に匹敵する『地域ブロック』の形成へ

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・連携を行うためには国際競争力を有する自立した『地域ブロック』の形成が必要です。『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いう、例えば欧州の中規模一國に匹敵する人口規模とすることが1つの目安となります。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ます。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ます。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ことが考えられます。

## 『地域ブロック』の圏域設定は戦略的なアプローチが必要

『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となります。その場合、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も重要な1つの視点です。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、投資先も東京に集中しています。しかし、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ていくよう『地域ブロック』のマネジメントを行うことが重要です。

8～9つからなる広域的なブロック(交通流動からみたブロックの形成)



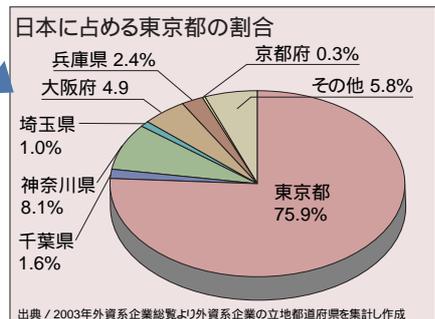
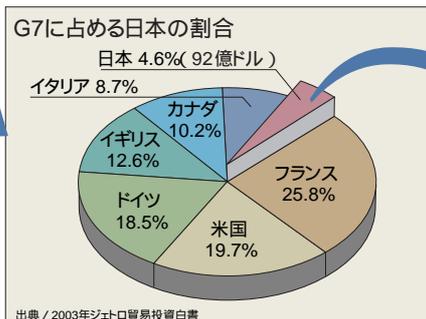
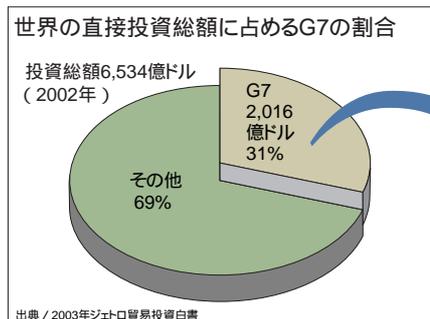
欧州の中規模一國に匹敵するブロックの経済力

国名	名目GDP(百万ドル) 2000年
● 米 国	9,963,100
● 日 本	4,729,731
● ドイツ	1,872,992
● 関 東	1,721,712
● イギリス	1,414,557
● フランス	1,294,246
● イタリア	1,073,960
● 近 畿	777,437
● カナダ	711,070
● 中 部	672,070
● スペイン	558,558
● 九州	413,544
● 東 北	407,919
● オーストラリア	390,113
● オランダ	364,766
● 中 国	267,229
● スウェーデン	227,319
● ベルギー	226,648
● 北海道	192,204
● オーストリア	189,029
● デンマーク	162,343
● 四 国	129,554
● フィンランド	121,466
● 北 陸	115,135
● ギリシャ	112,646
● ポルトガル	105,054
● アイルランド	93,865
● 沖 縄	32,927
● ルクセンブルク	18,892

● G7加盟諸国

出典 / The World Bank "World Development Indicators 2002"、内閣府「国民経済計算」及び「県民経済計算」などをもとに国土交通省国土計画局作成。

G7諸国の中で直接投資額が最も少ない日本、かつ東京に集中



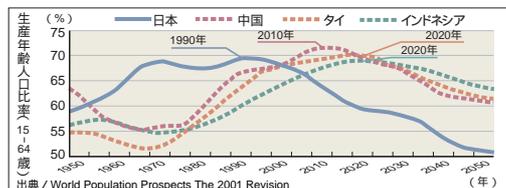
# 東アジアに開かれた『地域ブロック』へ

## 『地域ブロック』ごとに東アジアゲートウェイ機能が必要

東アジアの成長活力と、『地域ブロック』が持つ資源を最大限活用して『地域ブロック』の経済発展を図る必要があります。そのため、東アジア諸国の成長期と予想される2010～2020年の間に、人、モノ、情報などについて、交流の相手、交流規模に応じた東アジア諸国との独自のゲートウェイ機能を備える視点も重要です。

日本の高成長は生産年齢人口比率のピークと一致した。東アジアの高成長にも限界の可能性がある。

(アジア各国の生産年齢人口比率の推移と将来予測)



## 『地域ブロック』の国際競争力を高める交通ビジョン

### ① 東アジア向けの国際ゲートウェイ機能の充実

それぞれの『地域ブロック』において、東アジア諸国との予想される流動量に対応した国際ゲートウェイ機能を充実させる必要があります。そこでは、コストの低減やリードタイムの短縮による機能の充実だけでなく、さらに多様なサービスを提供できるようにする必要があります。

### ② 欧米に対するゲートウェイ機能の強化も必要

3大都市圏のゲートウェイ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( feeder: 支線 )機能の充実を図る必要があります。

### ③ 国際物流と国内物流の連携の強化

国際物流を円滑に国内物流につなげるために、フィーダーとしての内航海運、鉄道のさらなる活用や、国際コンテナの大型化などに対応できる陸上輸送網の充実が必要です。

### ④ 国際ゲートウェイと連携する周辺地域の物流機能の高度化

国際ゲートウェイ周辺地域については、国際物流拠点、国際サイクル拠点などとしての高度化を促進するために、ゲートウェイとの円滑な連携を可能とする交通条件の整備が重要です。

### ⑤ 東アジア諸国への日帰りが可能となる圏域の成長

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成長について、充実した欧州空港間の日帰り可能圏域を参考に、さらに検討を進める必要があります。

欧州では小型機の航空網の充実で人口の10～50倍の国際交流人口を形成( 欧州空港間、東アジア空港間の日帰り可能圏域の比較 )

**欧州**

	リヨン	マンチェスター	ハンブルク	ミラノ	バルセロナ
人口 (注1)	41万人 (第3位)	43万人 (第9位)	170万人 (第2位)	130万人 (第2位)	145万人 (第2位)
日帰り路線数	15	18	20	19	13
国際交流人口	3,035万人	1,755万人	2,457万人	2,718万人	1,895万人
国際交流人口/人口	74.0	40.8	14.5	20.9	13.0
日帰り可能圏域最長距離 (リスボン)	1,388km	1,810km	1,657km	1,201km	1,224km

注1 ヲッコ内は国内の都市規模の順位  
注2 日帰り可能圏域: 居住地の空港を6:00以降に出発し、同日の24:00以前に到着する便を利用し相手空港への到着から出発まで6時間以上確保できる都市と仮定。  
注3 国際交流人口: 日帰り可能な相手方都市の人口の総数

**東アジア**

	東京	大阪	ソウル	香港	シンガポール
人口 (注1)	1,200万人 (第1位)	880万人 (第3位)	1,000万人 (第1位)	650万人 (第2位)	316万人 (第1位)
日帰り路線数	1	1	2	3	10
国際交流人口	1,000万人	1,000万人	2,080万人	1,984万人	3,161万人
国際交流人口/人口	0.8	1.1	2.1	3.1	10.0
最長距離 (ジャカルタ)	1,335km	943km	1,335km	2,984km	2,984km

注2 中国国内の日帰り可能路線は国際交流人口には含まず。  
注3 中国国内の日帰り可能路線は国際交流人口には含まず。

欧州では人口100万人前後の都市でも広く日帰り可能圏域を形成し、人口の10～50倍の国際交流人口を有している。東アジアでも、シンガポールは小型機を活用することにより日帰り可能圏域を上げている。一方、日本では大都市と同程度の国際交流人口にとどまっている。

日帰り可能な路線の使用機材

空港	相手空港	機材の種類
東京	ソウル	中型機
	ソウル	中型機
	大阪	大型機
大阪	東京	大型機
	大阪	大型機
	ソウル	大型機
香港	シンガポール	中型機
	マニラ	小型機
	バンコク	中型機
	バンコク	小型機
シンガポール	クアラルンプール	小型機
	香港	小型機
	デンバサル	小型機
	バンダセリ	小型機
	ジャカルタ	小型機
	クチン	小型機
	メダン	小型機
	ベナン	小型機
	スラバヤ	小型機
	スラバヤ	小型機

注 機材の分類基準 大型機: 定員300人以上  
中型機: 定員200～299人  
小型機: 定員100～199人

## 『地域ブロック』間の人とモノの元気な交流へ

## 『地域ブロック』同士が競うとともに相互補完する交流、連携を促進

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、また各『地域ブロック』に海外からの投資も呼び込むために、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す。

## 『地域ブロック』間の交流を活性化させる交通ビジョン

## ① ネットワークのミッシングリンクの解消

『地域ブロック』間を結ぶ高速道路など高速交通体系のミッシングリンク(幹線道路などのネットワークの未開通区間)を解消するとともに、フリーゲージトレイン(軌間可変電車)の導入による新幹線と在来線の直通運転を実現することが必要です。

## ② 乗り換えや乗り継ぎをスムーズに(マルチモーダル施策の展開)

『地域ブロック』間をつなぐ交通ネットワークは、トリップの特性、経済性、環境面などに配慮し、最新の情報通信技術の活用による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の展開が求められます。フレキシブルな運航が可能な小型機の就航による『地域ブロック』間の多頻度運航も有効です。

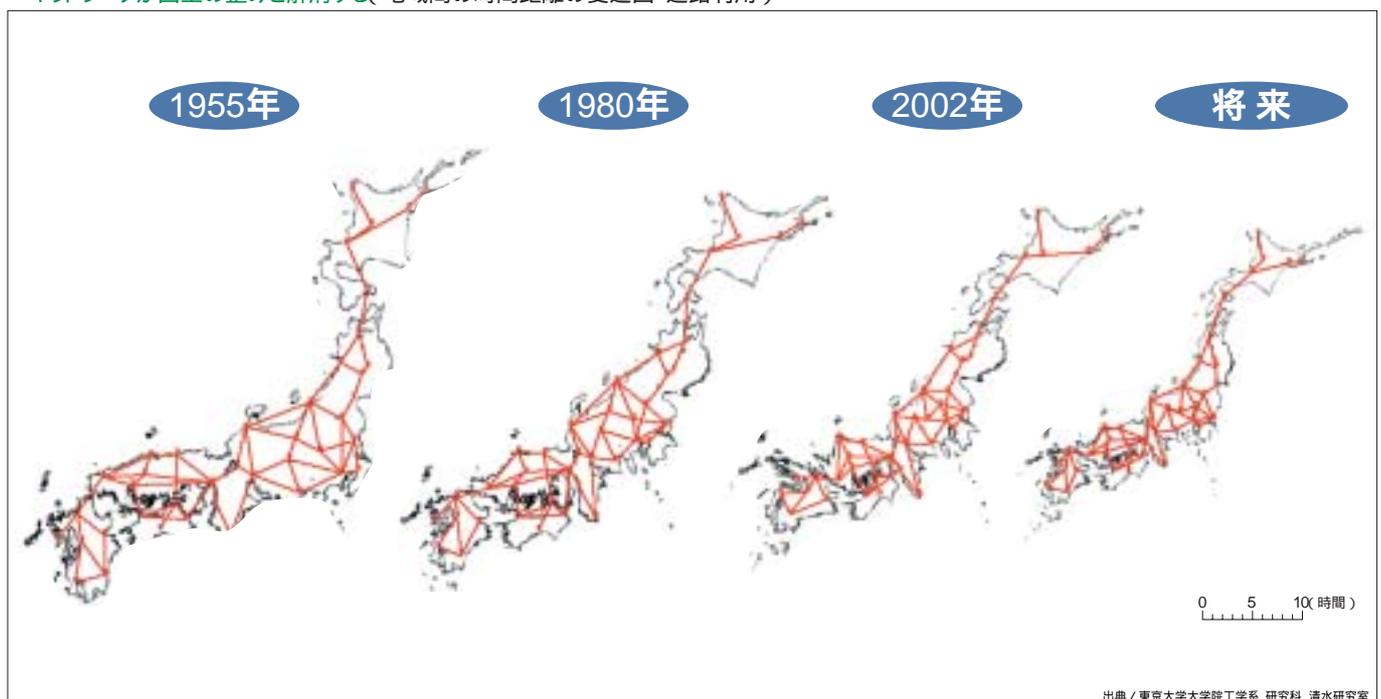
## ③ 首都圏の空港などにおける容量制約の解消

欧州では主要空港の容量が確保されていて、ドイツ・ルフトハンザ航空では、小型ジェット機が65%を占めるなど、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ます。わが国でも、首都圏などの空港における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ります。

## ④ 環境問題などへの対応が重要

地球温暖化対策のための二酸化炭素などの排出削減に向け、低公害車、低燃費車の開発・普及、自動車交通需要の調整抑制、ボトルネック対策やネットワークの整備などによる交通円滑化、内航海運、鉄道の活用などによるモーダルシフト、物流の効率化、公共交通機関の利用促進などを引き続き進めることが必要です。さらには国内のみならず、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す。

ネットワークが国土の歪みを解消する(地域間の時間距離の変遷図・道路利用)



## 『地域ブロック』内のスムーズな人とモノの移動へ

## 国際的な魅力を備えた『地域ブロック』と地域の創意工夫を引き出す仕組みづくりを

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す。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、これまでの補助率の嵩上げといった手法だけでなく、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す。

## 『地域ブロック』で必要となる交通ビジョン

## ①面的なネットワークづくりを

『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( redundancy:代替性 )にも優れた圏域としていくために、面的なネットワークとしていく必要があります。

## ②拠点都市などへの日帰り圏の形成

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享受できるようにするためには、拠点都市への日帰り圏を拡大する必要があります。都市間の所要時間が3時間以内に短縮されると、交通量が大幅に増加する傾向にあることから、片道3時間圏が日帰り圏の目安となります。

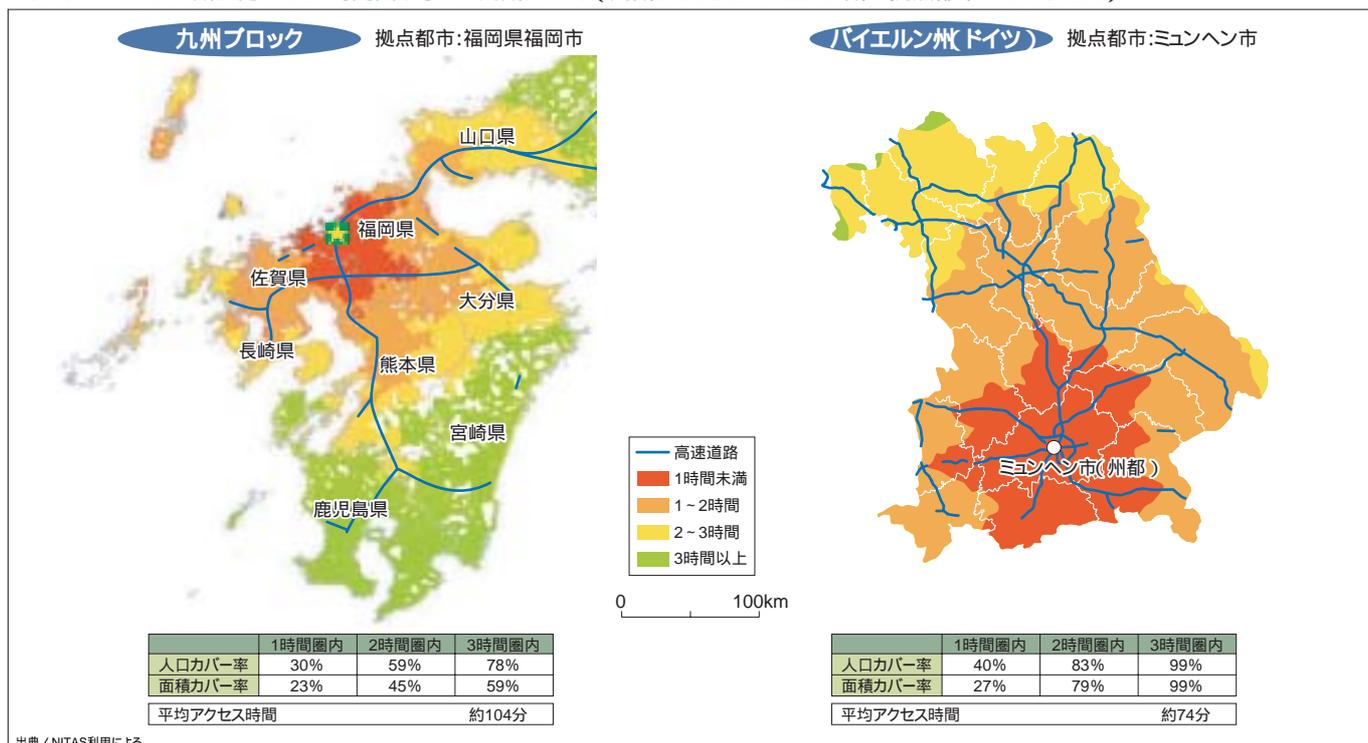
## ③拠点都市中心部へのアクセシビリティの向上

拠点都市の国際競争力や魅力を高めるためには、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す。ただし、首都圏など大都市圏では、土地利用が高度化、複雑化しているため、大深度地下利用も有効です。さらに、地方の拠点都市では、地下鉄など公共交通機関の充実も重要です。

## ④もっと利用しやすい高速バス網に

『地域ブロック』内の公共交通機関として、高速バスは運行情報システムの充実、バスターミナルの一元化など、利便性を向上させるとともに、高速バスターミナルや高速バスストップを『地域ブロック』の交通拠点とする必要があります。

ドイツ・バイエルン州に比べると3時間圏が小さい九州ブロック(九州ブロックとバイエルン州の拠点都市へのアクセス)



## 誇りをもって暮らせる『生活圏域』へ

## 多様な地域特性を活かした『生活圏域』のイメージ

## ①交通1時間圏・人口30万人前後のエリア

『生活圏域』は、現在の日常生活の行動圏としてのまとめ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30万人前後の圏域を目安とすることが適切と考えられます。『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ります。

## ②人口が減少しても生活レベルを維持する地域づくり

2050年のわが国の人口は、現在より約20%減少することが予想されています。そこで、『生活圏域』の人口規模が20%減少した場合でも、現在の都市的サービスが受けられるよう配慮し、圏域内のモビリティの維持、向上を図りながら、既存施設、機能の更新時期に、その配置、規模、機能などの最適化を図ることが重要です。

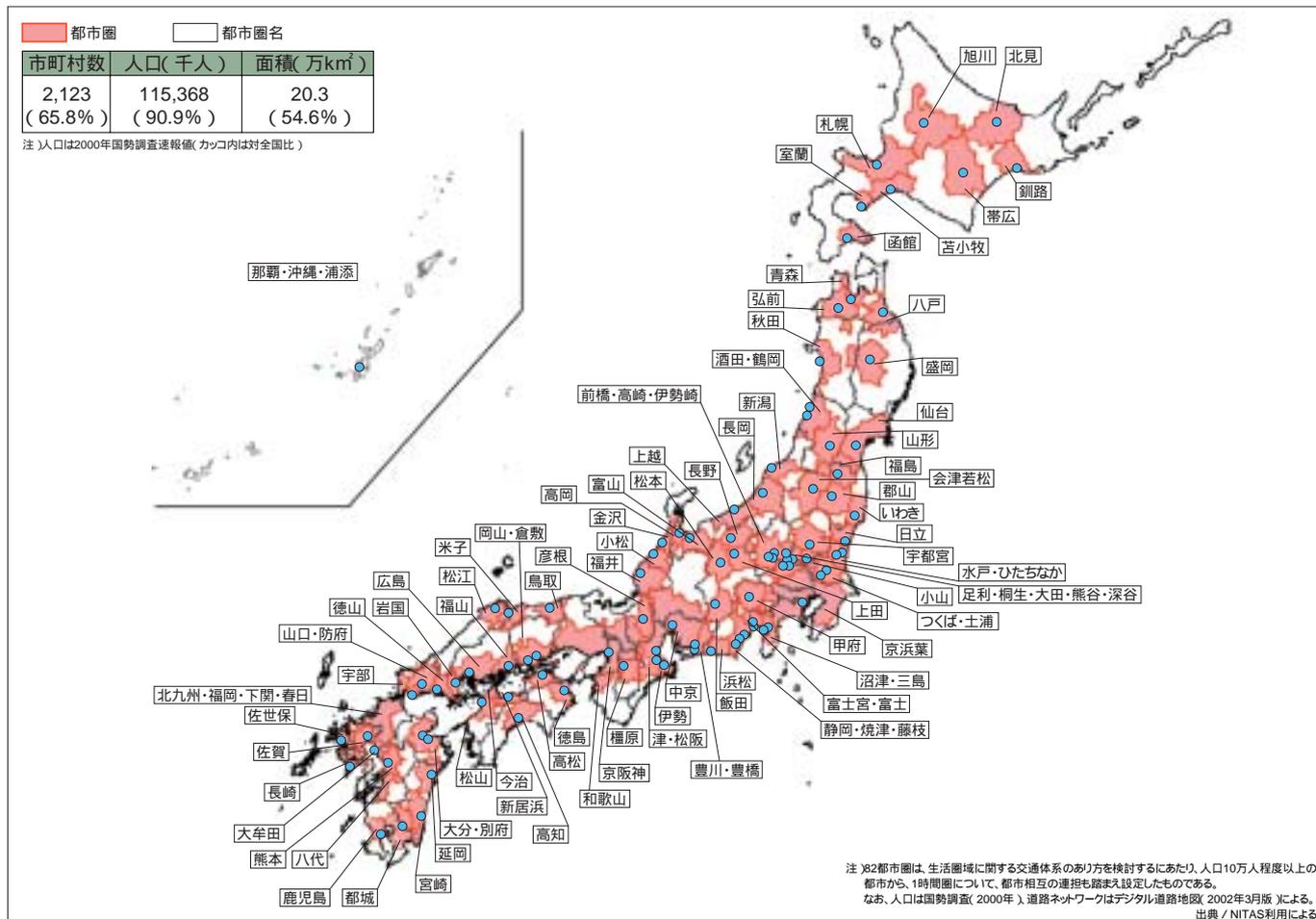
## ③虫食いの空き地ができない『生活圏域』の形成

人口が減少していく過程で、『生活圏域』内にある都市の縁辺部などで、土地利用が虫食い状にならないよう、秩序立った土地利用のコンパクト化を進める必要があります。住宅・社会資本の更新期を積極的にとらえ、生活の利便性の高い、環境に配慮した秩序ある都市機能への転換を図ることが重要です。

## ④ユニバーサルデザイン、ユビキタスネットワークに対応した地域づくり

『生活圏域』内のモビリティ、生活関連サービスの提供にあたっては、高齢化、グローバル化、高度情報化の進展を見据え、ユニバーサルデザインの考え方やユビキタスネットワークを活用し、ハードを活かすソフトインフラの整備を進めていくことが重要です。

交通1時間圏・人口30万人前後の都市圏(82都市圏)



## 『生活圏域』で必要となる交通ビジョン

### ① 地域で立案する地域の交通計画が必要

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ります。

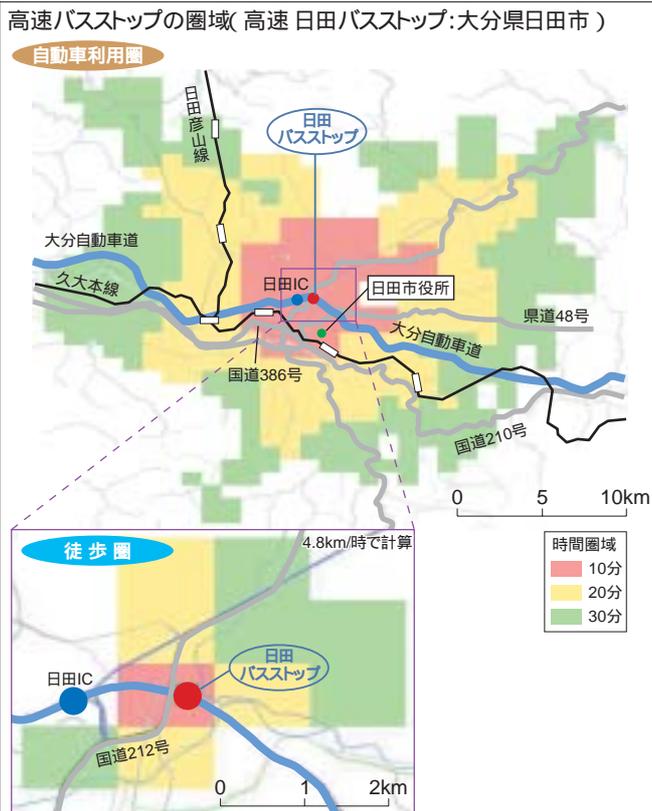
### ② 多様な主体による使い勝手のよい交通手段の充実

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ります。しかし高齢者、学生、身体障害者などの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にも、公共交通機関などの充実が不可欠です。今後、LRT( Light Rail Transit: 低床式路面電車システム)などの中量輸送システムの整備、コミュニティバスを含めたバス網の形成や多様な主体による交通手段の充実により、『生活圏域』の特性に合った交通サービスを提供していく必要があります。

### ③ モビリティの向上による『生活圏域』の形成・拡大

高規格幹線道路や地域高規格道路の整備では、『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はなく、さらに道路構造、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することが重要です。これによって、『生活圏域』の新たな形成や拡大を促します。

#### 高速バスストップの圏域と併設する駐車場の効果



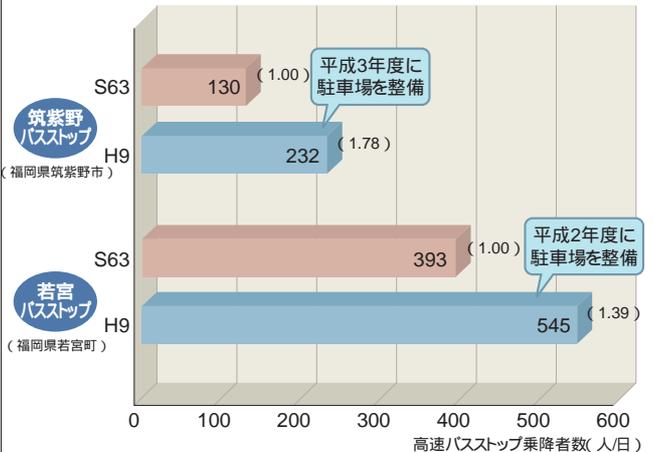
高速バスストップの圏域人口

バスストップ名	徒歩圏域人口(人)		自動車利用圏域人口(人)	
	10分	20分	10分	20分
日田バスストップ (大分県日田市)	1,370 ( 1.0 )	6,887 [ 1.0 ]	49,888 ( 36.4 )	69,318 [ 10.1 ]
筑紫野バスストップ (福岡県筑紫野市)	6,762 ( 1.0 )	21,345 [ 1.0 ]	152,576 ( 22.6 )	457,391 [ 21.4 ]
武蔵ヶ丘バスストップ (熊本県熊本市)	10,560 ( 1.0 )	10,560 [ 1.0 ]	131,086 ( 12.4 )	425,328 [ 40.3 ]

カッコ内の数値は、同一時間圏域における徒歩による圏域人口を1とした場合の圏域人口の比率  
出典 / NITAS利用による

#### 高速バスストップ併設駐車場の整備効果

高速バスストップ周辺にオープン時になかった駐車場を確保することにより、利用圏域が拡大し、利用者数が増加。



#### 高速バスストップの位置



# 私たちの暮らしを支える『自然共生地域』

## 『自然共生地域』など新たな視点による地域づくり

### ①農業生産などで私たちの暮らしを支える『自然共生地域』

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(ここでは『自然共生地域』と呼びます)では、今後一層の高齢化や人口減少の進展が予想されます。一方で、現状では、こうした地域の中でも急傾斜地など農業生産条件が厳しい地域には、1つの試算からは全人口の約5%が居住し、全耕地面積の約25%を占めているといえます。これらの地域は、私たちの暮らしを支える重要な地域となっています。そこで、『自然共生地域』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す。

### ②地域の特性と魅力を活かすための地域マネジメント

農林水産物の加工から販売までをトータルで考えたシステム、耕作放棄地などの地域資源の流動化、グリーンツーリズムや伝統的な食の実践などで、圏域外との交流の促進を図ります。通勤農業など、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す。

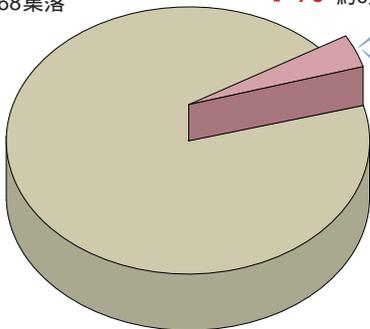
#### 存続が困難と見込まれる集落

過疎活性化特別措置法の指定(1999年)を受けた地域(約5万集落)のうち、約2,000集落(4%)が存続できなくなる可能性があると考えられ、その87%までが20世帯未満の小規模集落です。また、それらの集落の約半数は、地形的に末端な場所に存在しています。

#### 存続が困難と見込まれる集落

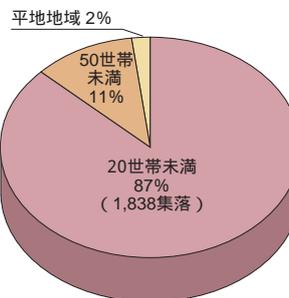
過疎活性化特別措置法  
指定 1999年 を受けた地域  
48,668集落

4% 2,109集落  
約6万人

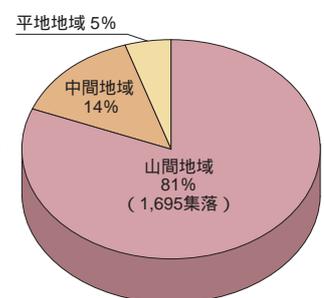


#### 存続が困難と見込まれる集落の内訳

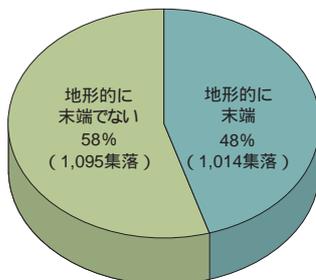
##### 集落世帯規模では



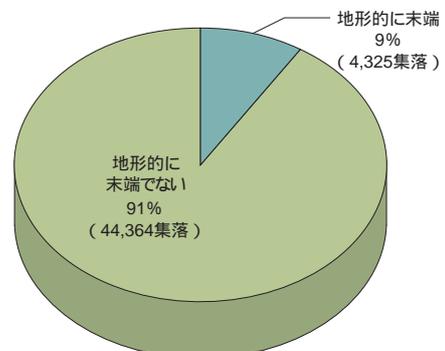
##### 地域区分では



#### 存続が困難と見込まれる集落の地形の内訳



#### 過疎地域の地形の内訳



注)過疎地域活性化特別措置法による過疎地域1,230市町村( H11.4時点 )の過疎対策担当課を対象にしたアンケートによる  
出典 / 「過疎地域における集落再編成の新たなあり方に関する調査」H12.3国土庁地方振興局過疎対策室をもとに作成

## 『自然共生地域』で進める交通ビジョン

### ①救命救急医療体制などを支援する移動手段の確保

持続的発展が可能な国土とするためには、誇りをもって暮らすことができる生活の場を整えていくことが重要です。そこで、『自然共生地域』では、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す。特に、家族が安心して居住できる環境整備の観点から、ドクターヘリを含む救命救急医療体制や児童の通学に必要な交通手段の確立が求められます。

### ②隣接する『生活圏域』との確実な交流・連携の促進

自地域内では達成できない、緊急医療、教育などの機能を補完するためには、最寄りの生活圏域とのアクセシビリティの確保が重要です。その場合、地理的条件から県境や地域ブロックの境界を越えた交通手段を確保する必要があります。

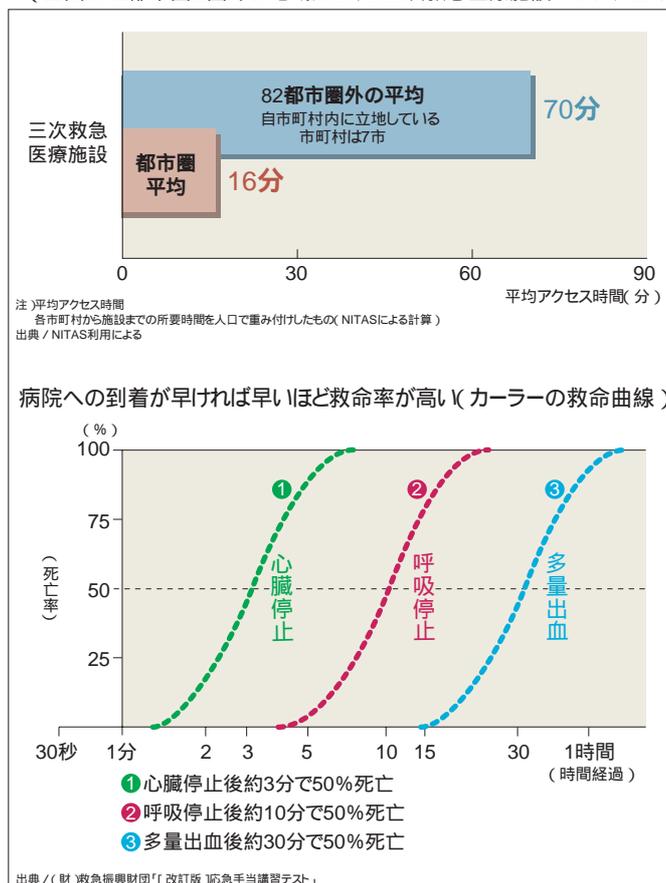
### ③遠隔地からの格安な移動手段の確保

日本型のグリーンツーリズムやワーキングホリデー、観光など、他の圏域との交流・連携を必要とする地域については、日帰り圏(概ね3時間以内)や1泊2日圏の拡大、遠隔地や海外からの長期滞在のニーズに応える格安な移動手段を提供する必要があります。

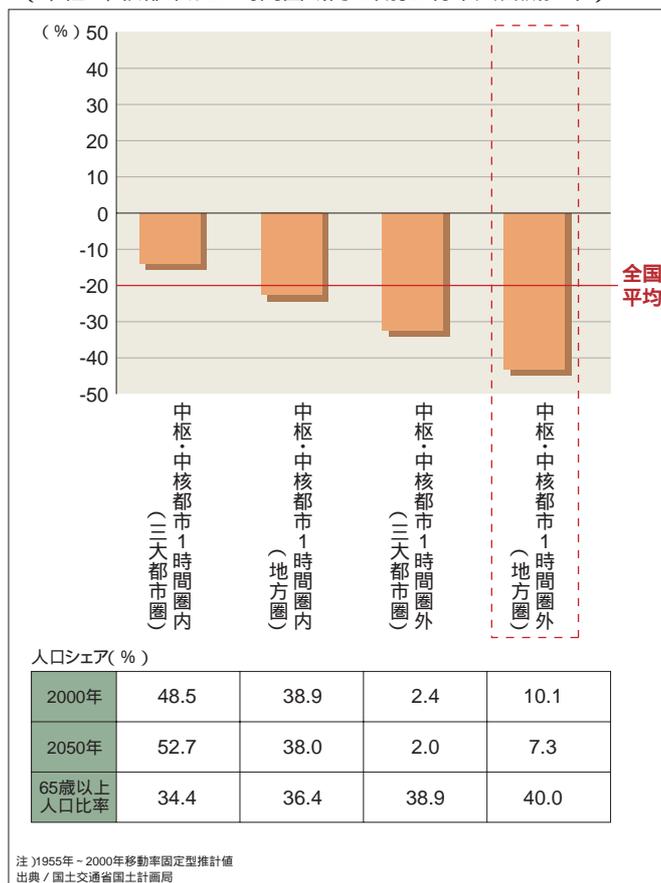
### ④離島地域との交通手段の確保・維持

海洋により本土から隔絶された離島は、排他的経済水域などの確保、国境と向き合った国土管理の最前線としての役割などを担っています。また住民や島外からの来訪者の生命、安全の確保、離島観光・地場産業の振興の観点からも、リダンダンシーに配慮しつつ、島嶼部における空港、ヘリポート、港湾の整備、航行の安全や航空路・航路の確保・維持など必要な交通手段を適切に整えることが重要です。

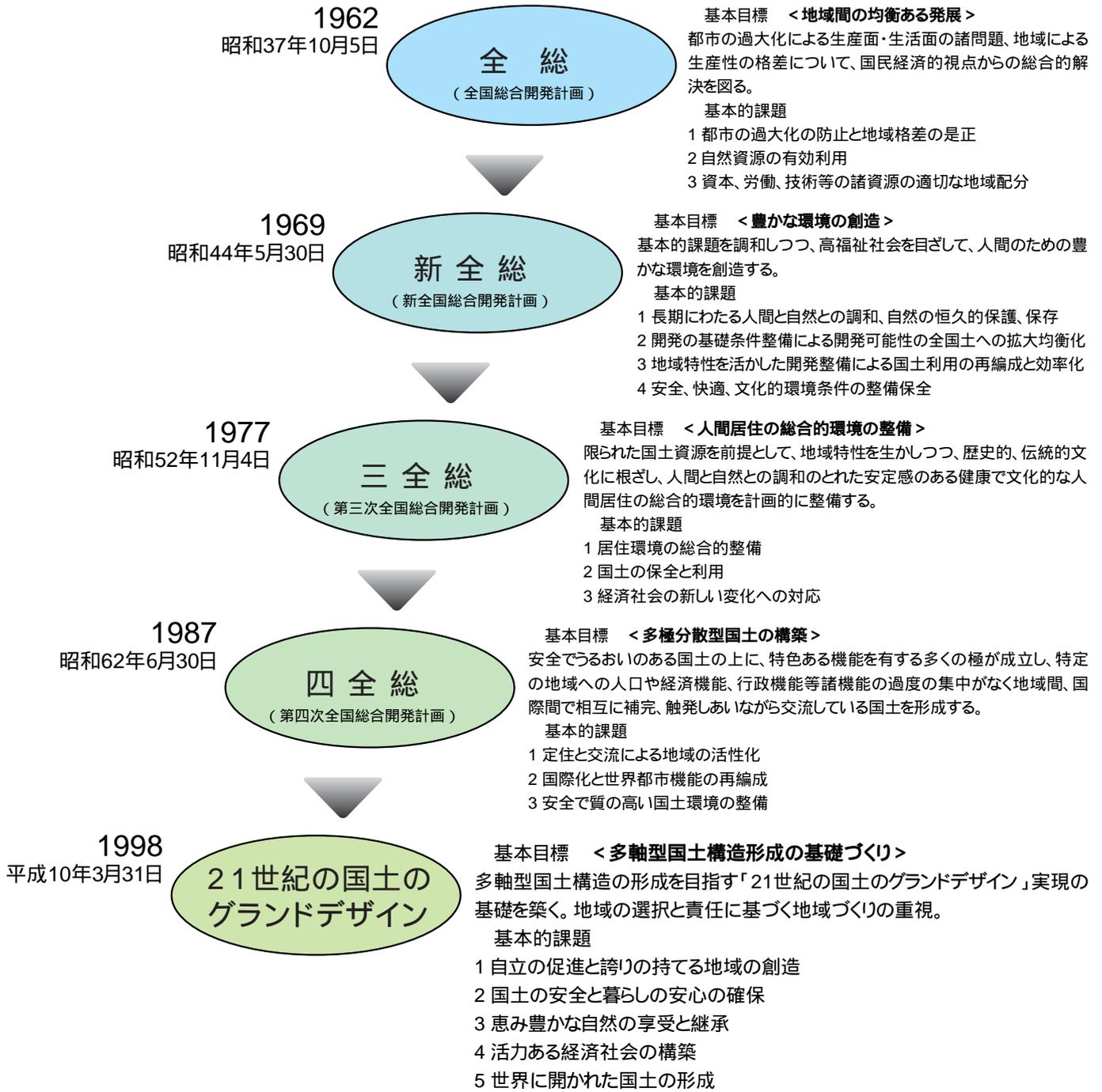
『自然共生地域』では救急医療の面で交通手段の確保が課題  
(全国の82都市圏と圏外の地域における三次救急医療施設へのアクセス)



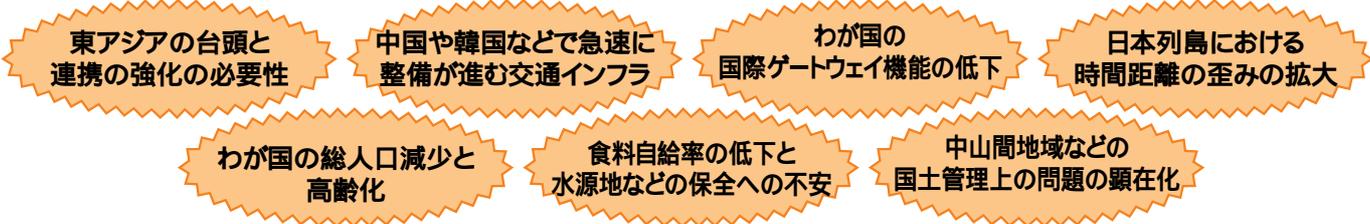
82都市圏外の地域では2050年には40%以上の人口減少が見込まれる  
(中核・中核都市から1時間圏域内・外別の将来人口減少率)



# これまでの国土ビジョンの流れ



**見えてきた問題点**  
 これまでの全国総合開発計画では、大都市圏への集中による弊害や地域間格差の是正などへの方向性が示されてきました。しかし現在、いくつもの大きな変化に直面し、新しい国のかたちとこれを支える交通ビジョンの誕生が待たれています。



## 『二層の広域圏』

## 要約版と報告書の対照表

要約版	報告書の項目とページ
<p><b>交通からみた現在直面している国土の主な課題</b></p> <p>日本史上初めて訪れる総人口減少の衝撃 …… 2-( 2 ) p31 )</p> <p>過疎化した地域で予想される急激な人口減少と自然環境の荒廃 …… 1- ( p14 )</p> <p>日本列島における時間距離の歪みの拡大 …… 1- ( p12 )</p> <p>東アジアにおけるわが国の相対的地位の変化 …… 2-( 1 ) - 、 ( p25、p29 )</p>	
<p><b>『二層の広域圏』が日本の新しい流れをつくる</b></p> <p>『二層の広域圏』の考え方で新しい国土構造を創造</p> <p>『地域ブロック』と『生活圏域』がキーワード</p> <p>『モビリティ』が鍵となる『二層の広域圏』の形成</p>	2-( 4 ) p36 ~ p39 )
<p><b>世界との新しい交流をめざす『地域ブロック』</b></p> <p>欧州の中規模一國に匹敵する『地域ブロック』の形成へ</p> <p>『地域ブロック』の圏域設定は戦略的アプローチが必要</p>	2-( 4 ) - ( p36 ) 3-( 1 ) - ( p40 )
<p><b>東アジアに開かれた『地域ブロック』へ</b></p> <p>『地域ブロック』ごとに東アジアゲートウェイ機能が必要</p> <p>『地域ブロック』の国際競争力を高める交通ビジョン</p> <p>東アジア向けの国際ゲートウェイ機能の充実</p> <p>欧米に対するゲートウェイ機能の強化も必要</p> <p>国際物流と国内物流の連携の強化</p> <p>国際ゲートウェイと連携する周辺地域の物流機能の高度化</p> <p>東アジア諸国への日帰り圏が可能となる圏域の成長</p>	3-( 1 ) - ( p41 ) 4-( 1 ) p53 ~ p63 )
<p><b>『地域ブロック』間の人とモノの元気な交流へ</b></p> <p>『地域ブロック』同士が競うとともに相互補完する交流、連携を促進</p> <p>『地域ブロック』間の交流を活性化させる交通ビジョン</p> <p>ネットワークのミッシングリンクの解消</p> <p>乗り換えや乗り継ぎをスムーズに( マルチモーダル施策の展開 )</p> <p>首都圏の空港などにおける容量制約の解消</p> <p>環境問題などへの対応が重要</p>	3-( 1 ) - ( p43 ) 4-( 2 ) p63 ~ p69 )
<p><b>『地域ブロック』内のスムーズな人とモノの移動へ</b></p> <p>国際的な魅力を備えた『地域ブロック』と地域の創意工夫を引き出す仕組みづくりを</p> <p>『地域ブロック』で必要となる交通ビジョン</p> <p>面的なネットワークづくりを</p> <p>拠点都市などへの日帰り圏の形成</p> <p>拠点都市中心部へのアクセシビリティの向上</p> <p>もっと利用しやすい高速バス網に</p>	3-( 1 ) - 、 ( p45、p46 ) 4-( 3 ) p69 ~ p75 )
<p><b>誇りをもって暮らせる『生活圏域』へ</b></p> <p>多様な地域特性を活かした『生活圏域』のイメージ</p> <p>交通1時間圏・人口30万人前後のエリア</p> <p>人口が減少しても生活レベルを維持する地域づくり</p> <p>虫食いの空き地ができない『生活圏域』の形成</p> <p>ユニバーサルデザイン、ユビキタスネットワークによる地域づくり</p>	1- ( p9 ) 2-( 4 ) - ( p37 ) 3-( 2 ) p47 ~ p48 )
<p><b>交通ネットワークで実現する暮らしの充実</b></p> <p>『生活圏域』で必要となる交通ビジョン</p> <p>地域で立案する地域の交通計画が必要</p> <p>多様な主体による使い勝手のよい交通手段の充実</p> <p>モビリティの向上による『生活圏域』の形成・拡大</p>	4-( 4 ) p76 ~ P79 )
<p><b>私たちの暮らしを支える『自然共生地域』</b></p> <p>『自然共生地域』など新たな視点による地域づくり</p> <p>農業生産などで私たちの暮らしを支える『自然共生地域』</p> <p>地域の特性と魅力を活かすための地域マネジメント</p>	2-( 2 ) - ( p37 ) 3-( 3 ) - 、 ( p48、p50 )
<p><b>安心・安全な暮らしのための総合的交通体系を</b></p> <p>『自然共生地域』で進める交通ビジョン</p> <p>救命救急医療体制などを支援する移手段の確保</p> <p>隣接する『生活圏域』との確実な交流・連携の促進</p> <p>遠隔地からの格安な移手段の確保</p> <p>離島地域との交通手段の確保・維持</p>	4-( 5 ) p80 ~ p82 )