

第8回 基本政策部会

国土・地域・都市圏構造を強化し
支援するためのモビリティの確保

平成14年6月24日
国土交通省

・ 社会情勢を踏まえた地域構造

- 1 . 基礎的生活サービスをカバーする生活圏域 ... p3 ~ 4
- 2 . 欧州中規模諸国に匹敵する地域ブロック圏域の経済力・求心力... p5 ~ 7
- 3 . 地域ブロックを超える国土レベルの連携の必要性 ... p8 ~ 10

・ 対応の方向性

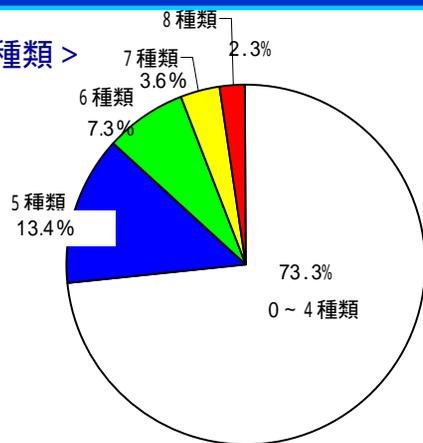
「生活圏」「地域ブロック圏域」「国土」から成る地域構造を
強化し、支援するためのモビリティの確保 ... p11

新たな社会潮流と地域構造

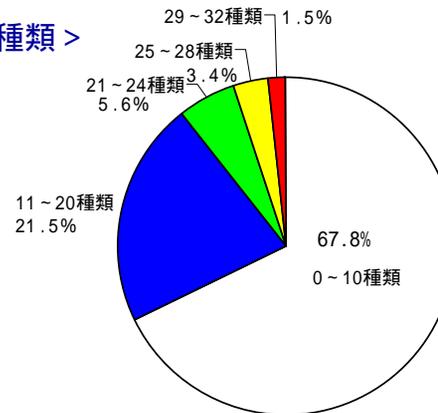
1. 基礎的生活サービスをカバーする生活圈

十分な基礎的生活サービスを楽しむことは居住している市町村内のみでは困難であり、複数の市町村にアクセスすることにより可能となる。

< 社会教育施設の種類の種類 >

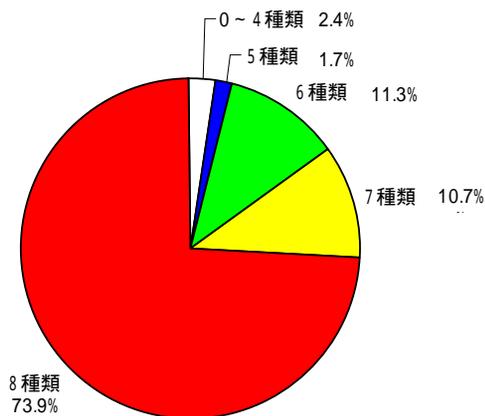


< 病院の診療科目の種類の種類 >

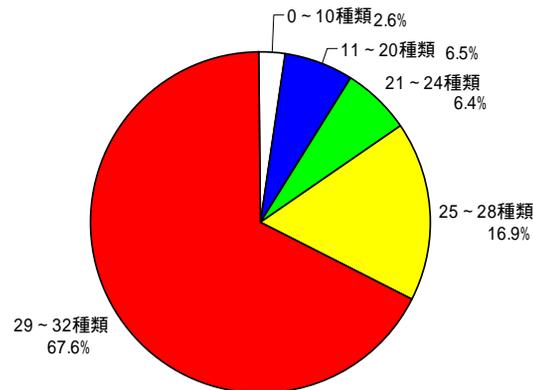


市町村単位

全市町村について、道路又は鉄道（新幹線と特急を除く）の利用により、1時間以内に到達できる市町村からなる圏域を1時間圏単位とした。



1時間圏



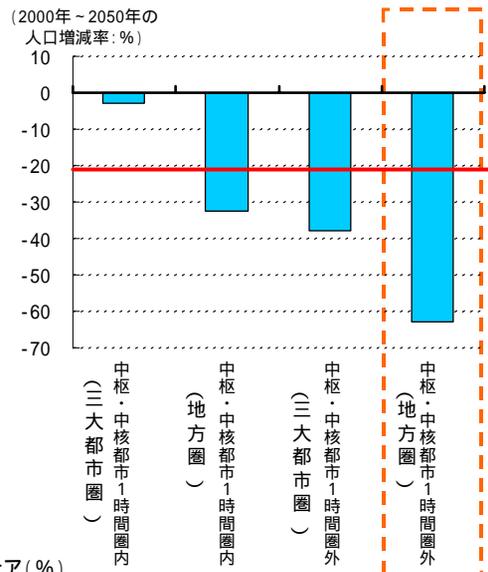
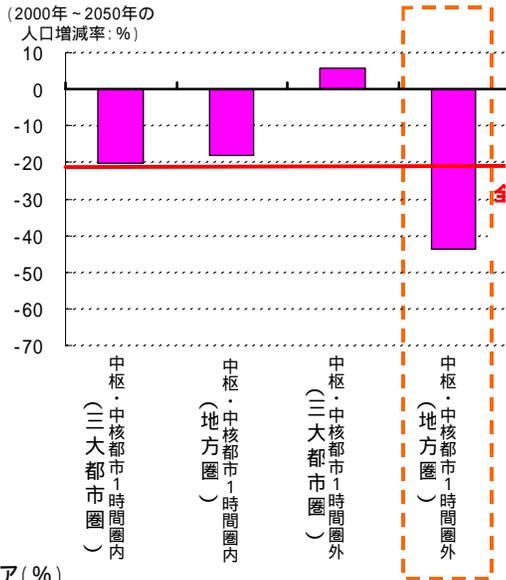
また、人口減少や高齢化に伴い（都市的サービスを楽しむ）中枢・中核都市への利便性の低い遠隔地では人口減少が進んでいる。

中枢・中核都市から1時間圏内外別の人口推計

中枢・中核都市からの遠隔地では大幅な人口減少

【ケース1：1990年～1995年移動率固定型推計値】

【ケース2：1985年～1990年移動率固定型推計値】



全国平均

全国平均

	人口	人口増減率
2000年	1億2693万人	-
2025年	1億2114万人	5%
2050年	1億59万人	21%

(出典) 国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」より

人口シェア(%)

	中枢・中核都市1時間圏内(三大都市圏)	中枢・中核都市1時間圏内(地方圏)	中枢・中核都市1時間圏外(三大都市圏)	中枢・中核都市1時間圏外(地方圏)
2000年	49.5	38.4	2.8	9.3
2050年	49.9	39.7	3.8	6.6

人口シェア(%)

	中枢・中核都市1時間圏内(三大都市圏)	中枢・中核都市1時間圏内(地方圏)	中枢・中核都市1時間圏外(三大都市圏)	中枢・中核都市1時間圏外(地方圏)
2000年	49.5	38.4	2.8	9.3
2050年	60.7	32.7	2.2	4.3

(注) 「中枢中核都市」とは、「都道府県庁所在地又は人口30万人以上」かつ「昼夜人口比1以上」の都市とした。

1時間圏の内外は、1998年現在の交通ネットワークに基づいて区分。

出典：国土審議会基本政策部会中間報告(平成13年11月29日)より

2 . 欧州の中規模諸国に匹敵する地域ブロックの経済力・求心力

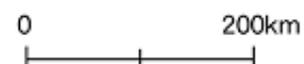
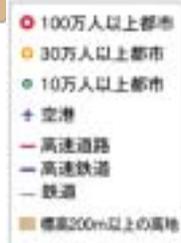
面積、人口、GDP等の基礎的パワーではわが国の地域ブロックは欧州中規模諸国に比肩する。

東北

スイス

九州

オランダ



地方・国	人口 (1,000人) 1997年	面積 (km ²) 1997年	GDP (100万米ドル) 1999年	地形の特徴
東北	9,874	66,887	291,038	山地・高地が多い
スイス	7,089	41,284	259,153	大部分が山地・高地

地方・国	人口 (1,000人) 1997年	面積 (km ²) 1997年	GDP (100万米ドル) 1999年	地形の特徴
九州	13,445	42,161	383,283	中央部に山地
オランダ	15,604	41,526	393,659	平坦

わが国の各地域ブロック別GDPをそれぞれ先進諸国等31ヶ国と比較すると、全ての地域が、先進諸国等と同程度の経済規模となり、特に関東はG7（先進7ヶ国）に匹敵する経済規模を持つ。

国名・地域名	GDP(1999年、10億米ドル)
1 アメリカ	9,268.6
2 日本	3,163.8
3 ドイツ	2,026.9
4 フランス	1,386.8
5 イタリア	1,379.6
6 イギリス	1,370.8
7 California	1,229.1
8 関東	1,117.7
9 ロシア連邦	1,082.3
10 東京圏	932.9
11 カナダ	819.5
12 メキシコ	815.0
13 New York	754.6
14 スペイン	751.7
15 Texas	687.3
16 韓国	639.4
17 近畿	500.2
18 オーストラリア	467.6
19 Illinois	445.7
20 関西圏	445.6
21 Florida	442.9
22 中部	425.5
23 トルコ	420.6
24 オランダ	419.2
25 Pennsylvania	383.0
26 Ohio	362.0
27 ポーランド	347.5
28 New Jersey	331.5
29 Michigan	308.3
30 名古屋圏	283.9
31 Georgia	275.7
32 東北	266.3
33 九州	265.6
34 Massachusetts	262.6
35 North Carolina	258.6

国名・地域名	GDP(1999年、10億米ドル)
36 ベルギー	250.5
37 Virginia	242.2
38 Washington	209.3
39 オーストリア	208.4
40 スイス	205.6
41 スウェーデン	204.6
42 Indiana	182.2
43 Maryland	174.7
44 Minnesota	173.0
45 中国	173.0
46 Missouri	170.5
47 Tennessee	170.1
48 ポルトガル	168.5
49 Wisconsin	166.5
50 ギリシャ	163.1
51 Colorado	153.7
52 Connecticut	151.8
53 デンマーク	149.2
54 Arizona	143.7
55 チェコ	139.8
56 Louisiana	129.0
57 ノルウェー	129.0
58 北海道	121.5
59 フィンランド	121.0
60 ハンガリー	115.8
61 Alabama	115.1
62 Kentucky	113.5
63 Oregon	109.7
64 South Carolina	106.9
65 アイルランド	96.9
66 Oklahoma	86.4
67 Iowa	85.2
68 四国	82.8
69 Kansas	80.8
70 北陸	74.5

国名・地域名	GDP(1999年、10億米ドル)
71 ニュージーランド	73.3
72 Nevada	69.9
73 Arkansas	64.8
74 Mississippi	64.3
75 Utah	62.6
76 スロバキア	59.9
77 District of Columbia	55.8
78 Nebraska	53.7
79 New Mexico	51.0
80 New Hampshire	44.2
81 Hawaii	40.9
82 West Virginia	40.7
83 Delaware	34.7
84 Maine	34.1
85 Idaho	34.0
86 Rhode Island	32.5
87 Alaska	26.4
88 South Dakota	21.6
89 沖縄	21.2
90 Montana	20.6
91 ルクセンブルグ	18.5
92 Wyoming	17.4
93 Vermont	17.2
94 North Dakota	17.0
95 アイスランド	7.7

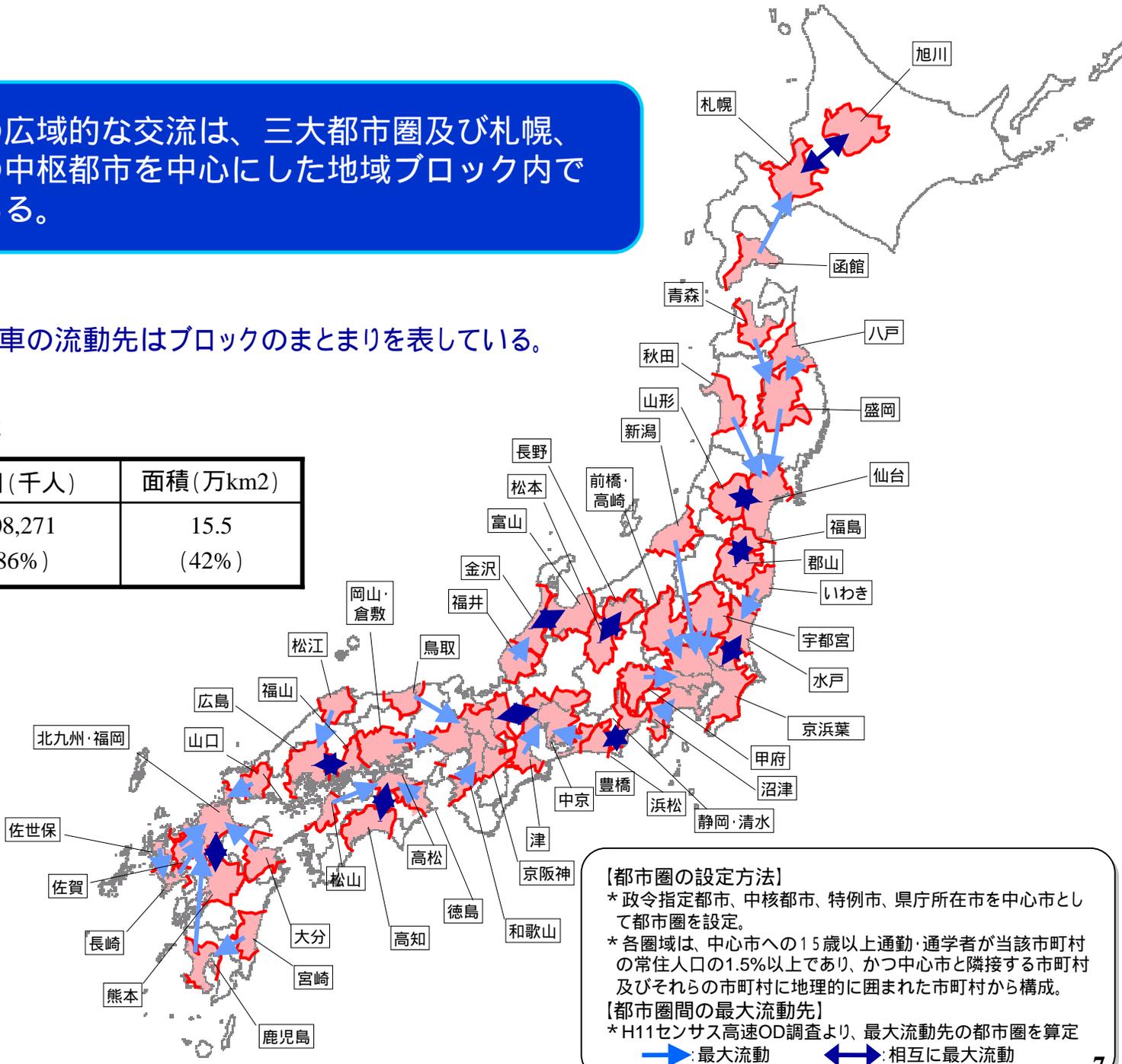
(出典)内閣府「県民経済計算」、OECD"Main Economic Indicators," World Bank"World Development Indicators," IMF"International Financial Statistics," アメリカ商務省資料より国土交通省国土計画局作成。
(注)1. 各国及び日本の各地域のGDPの米ドル表示には、購買力平価(各国の物価水準を考慮した為替レート)を用いた。
2. 表中に掲載したのはOECD加盟30ヶ国、ロシア連邦、我が国の各地域、アメリカの各州(コロンビア特別区を含む)である。

実際、生活圏外の広域的な交流は、三大都市圏及び札幌、仙台、福岡などの中枢都市を中心にした地域ブロック内で高いまとまりがある。

都市圏間の自動車の流動先はブロックのまとまりを表している。

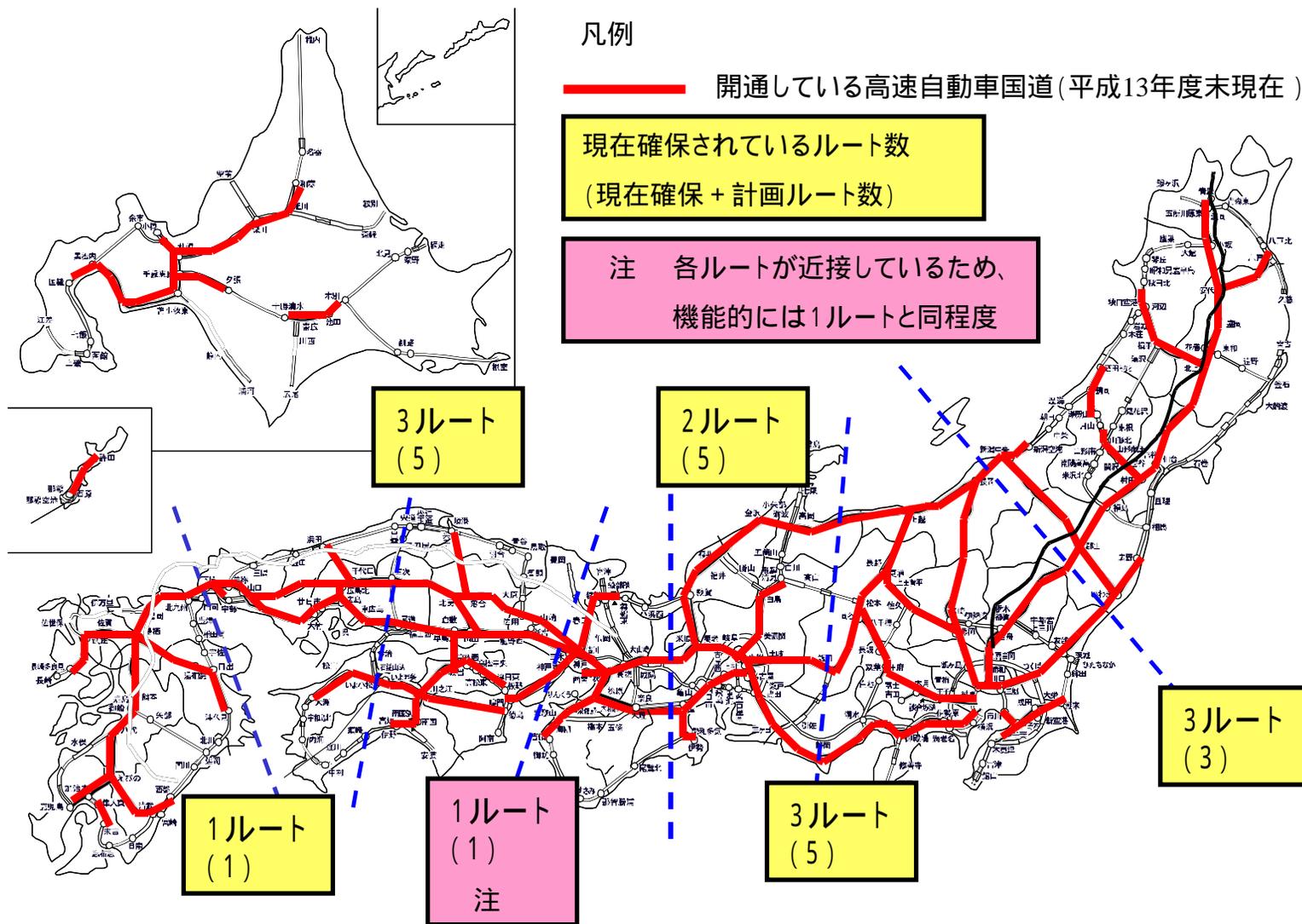
全国50都市圏の概要

市町村数	人口(千人)	面積(万km ²)
1,817 (56%)	108,271 (86%)	15.5 (42%)



3 . 脆弱な国土を有し災害大国の我が国では地域ブロックを超える連携が必要

阪神淡路大震災においては、ネットワークの最も脆弱な箇所を突かれ大きな混乱、リダンダンシ - の高い国土が必要。



阪神淡路大震災による広域的交通への影響によって物流、観光にも影響が波及した。

広域的交通への影響

(1) 現状の広域幹線道路

東西軸：中国自動車道の1軸のみ

南北軸：近畿自動車道敦賀線（舞鶴道）の1軸のみ

(2) 唯一の東西軸であった中国自動車道が地震直後通行止めとなったため、迂回路となった近畿自動車道敦賀線（舞鶴道）等の交通量が増加

(3) また、和歌山と徳島県小松島を連絡するフェリーの輸送台数が急増。

(4) 通行止めが解除になった中国自動車道も、被災地を迂回する交通のため、交通量が増大。

(5) 広域幹線道路が通行止めになったため、物流、観光等に多大な影響。

関西地域の広域幹線道路網と被災による迂回路



迂回路の交通状況（単位：台/日）

	震災前交通量	震災後交通量	倍率
舞鶴道（吉川～三田西）	13,500	35,700	2.64
和歌山～小松島フェリー	460	817	1.78

注）震災前：舞鶴道はH6.2の平均交通量、フェリーはH7.1.12の交通量

震災後：H7.1.25の交通量

中国自動車道の交通量（池田～宝塚）（単位：台/日）

	震災前 H6.10.4	震災後 H7.2.1	震災後 H7.4.26
交通量	76,100 (1.00)	20,300 (0.27)	97,100 (1.28)
車線数	6車線	2車線	4車線

物流、観光への影響

(物流)・ 広島～関東への輸送時間が通常の2倍以上（10時間 21時間）

- ・ 鮮魚等の輸送の中止（島根県浜田漁協）
- ・ 部品調達不能による自動車生産ラインの停止（トヨタ、マツダ）

(観光)・ 山口県内の観光キャンセル客が13,000人発生

「九州発の流通マヒ、う回路確保に賢明、兵庫県南部地震」

兵庫県南部地震で高速道路や鉄道が寸断され、18日、生鮮食料品の供給基地の九州から関西方面や首都圏への物流に深刻な影響が出始めた。

福岡県トラック協会（福岡市博多区、1,780社）によると京阪神や首都圏への長距離輸送はドル函で、加盟社の3分の1が行っている。

18日は前日までに出発したトラックが姫路付近で足止めとなり、次々と戻ってきた。

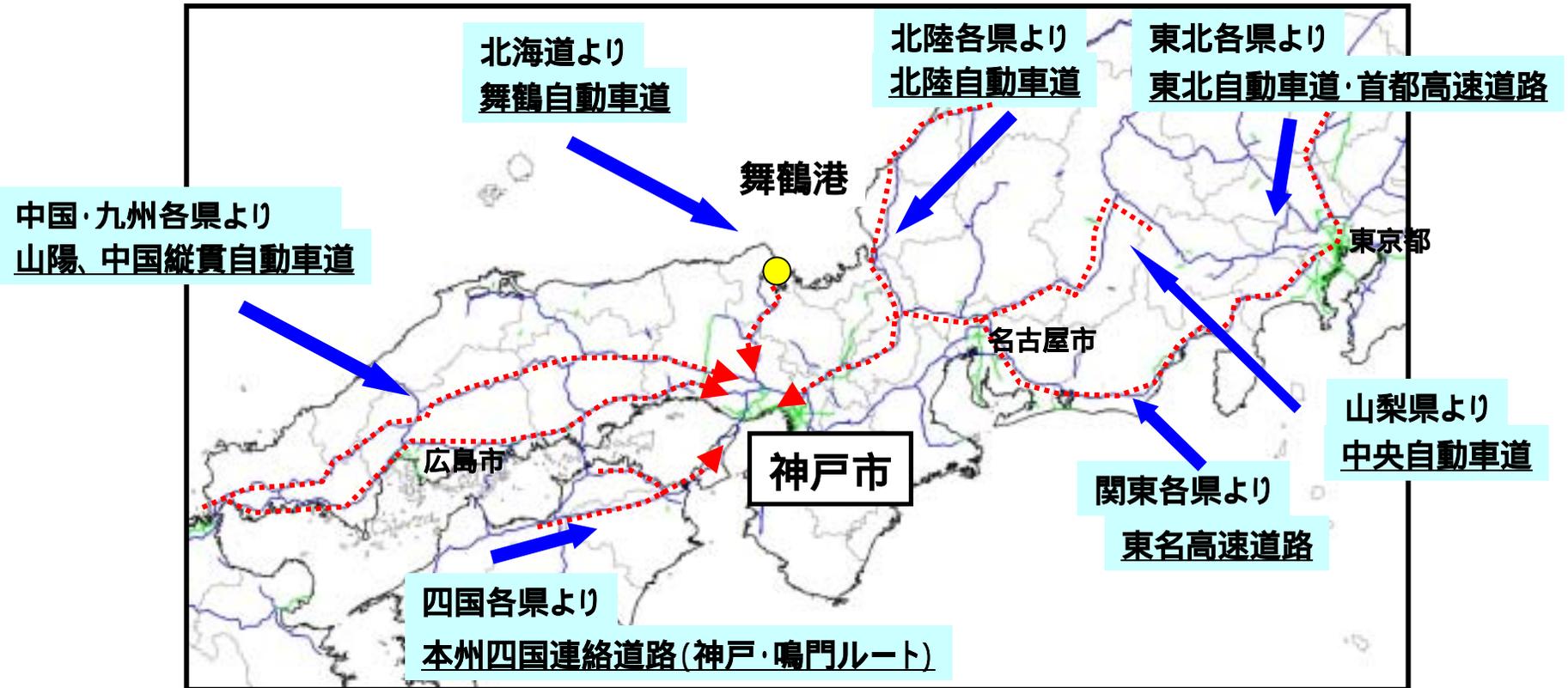
「関西方面の荷主と連絡がとれず、一般道も緊急の場合以外通行しないよう警察から要請されている。いつ輸送を再開できるか見通しは立たない。こちらの運転手が阪神高速道の倒壊に巻き込まれて死亡したとの情報もある」（業務課）とお手上げの状態。業界大手の日本通運福岡支店（同区）でも山陰道などう回による陸送ルートを模索中。

宅配便も兵庫県向けの受託を停止しており、その他の関西圏も配達には遅れそうだ。

九州から関東・関西方面へ上下17本の貨物列車を運行しているJR貨物も18日は全て広島で運行をうち切る。

一方、地域ブロックを超える支援活動に広域な道路ネットワークが貢献。

大災害時には、広域的な応援活動が行われます。
このため、派遣ルートとなる道路網の通行確保が重要です。



◀----- : 広域応援隊利用ルート ————— : 高規格幹線道路 ————— : 地域高規格道路、都市高速道路

兵庫県南部地震では、人命救助・消火のため、北海道から鹿児島まで
全国41都道府県から消防隊が派遣されました。
(発災後約2ヶ月半で車両約7,630台、消防職員約32,400人を派遣)

[出典：消防白書]

・ 対応の方向性

既存の行政区域を越えた広域レベルでの対応

地域の実情に応じて**広域圏**を念頭に各圏域内での機能分担と相互補完・相互支援に基づく対応が基本。

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1～1.5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**」



地域が独自性のある国際交流・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



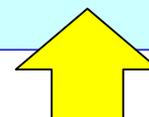
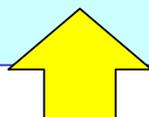
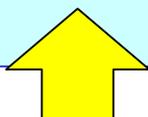
ベルギー、スウェーデン、スイス等欧州の中規模諸国の人口・経済規模に概ね 匹敵し、相互活用すべき諸資源や機能、施設をいわばフルセットで備え得る自立した圏域として、人口600～1,000万人程度以上の「**地域ブロック圏域**」



大規模災害などの危機管理に対処するためには全国的なレベルでの対応を進めていく観点



阪神淡路大震災のような全国的経済活動に影響を与え、地域ブロックを超越した支援活動等が要求されるケースに対応したリダンダンシーの高い「**国土**」



人々の移動の利便性や様々な地域資源の流動性を高めるための**モビリティの向上**が重要。