

2. 経済等の変化による国土づくりへの新たな要請

(特に総合交通に関わりの深い事項)

(1) アジアの一員としての日本

アジアにおけるわが国の相対的地位の変化

2000年の世界のGDPは、北米、欧州、アジアの三極で80%以上を占めている。

また、1990年から2000年の10年間で、世界全体のGDPが約1.4倍の伸びを示しているのに対し、東アジア地域のGDPの伸びは約1.7倍と急成長を遂げている。

国別に見ると、ASEAN4の購買力平価に換算した1人あたりGDPはわが国の1970年代後半の値に、NIEsの値は1980年代後半から1990年代前半の値に相当する経済規模に拡大しつつある。

一方、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の変化を意味し、今後の北米、欧州との経済的関係などにも少なからぬ影響を及ぼす可能性がある。

今後の中国をはじめとした東アジア諸国の経済的台頭、世界的なFTA*（Free Trade Agreement：自由貿易協定）の枠組みの形成により、世界経済における北米、欧州、アジアの三極化はさらに鮮明になるものと予想される。

これに伴い、これまでの欧米との緊密な関係に加え、わが国と東アジア諸国との関係は、生産拠点として、市場として、さらに深まることが予想される。日本は、経済・文化など多面的に交流する東アジアの一員として交流・連携を深めることがますます重要となる。

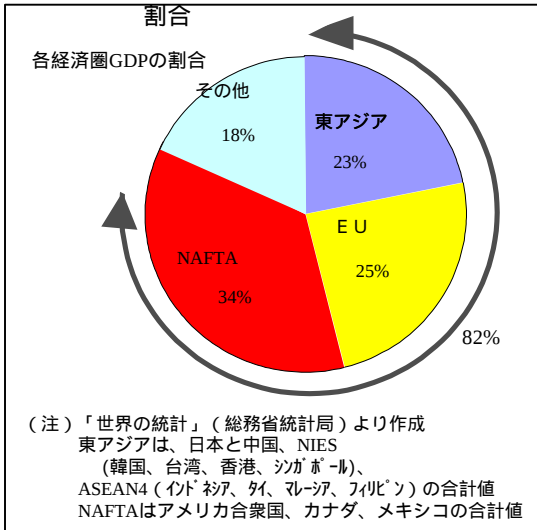
また、世界人口は、2000年の60億人から、2050年には約93億人へと増加すると予測され、このうち、アジア人口は37億人から54億人に1.5倍増加するとされている。

わが国の食料・エネルギーの海外依存状況やモノづくりを主体とした貿易立国であることを踏まえると、この爆発的な人口増加に対しては、食料、エネルギー、産業などについて適切な政策対応が今後さらに求められる。

特に、アジア地域の人口増加と、経済成長によるアジア地域の食生活の欧米化が相まって、国際的な食料需給環境に大きな影響を及ぼす可能性があることに配慮する必要がある。

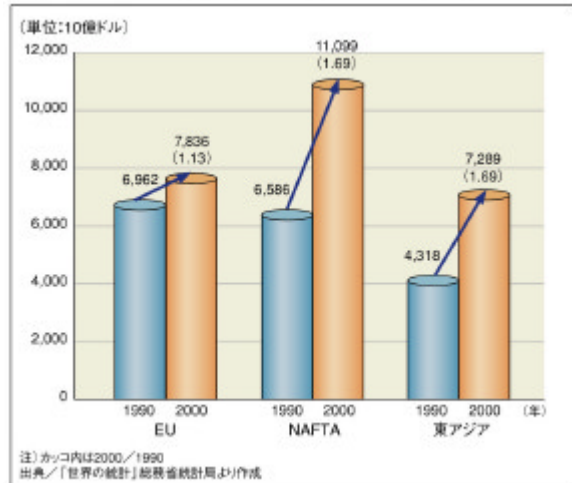
注) 本資料における『東アジア』とは、NIEs（韓国、台湾、香港、シンガポール）、ASEAN10（タイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア（このうちASEAN4は下線部））、中国、日本の総称とする。

図表 - 2.1 各経済圏GDPの割合

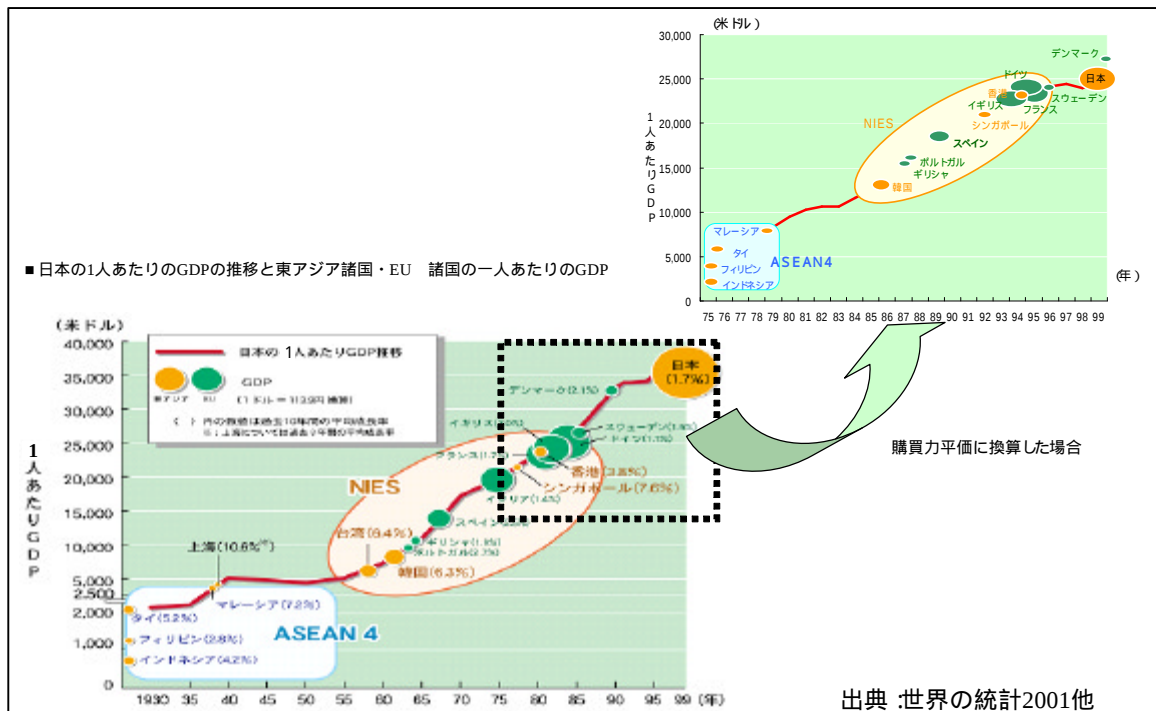


図表 - 2.2 EU、NAFTA、東アジア地域のGDPの変化

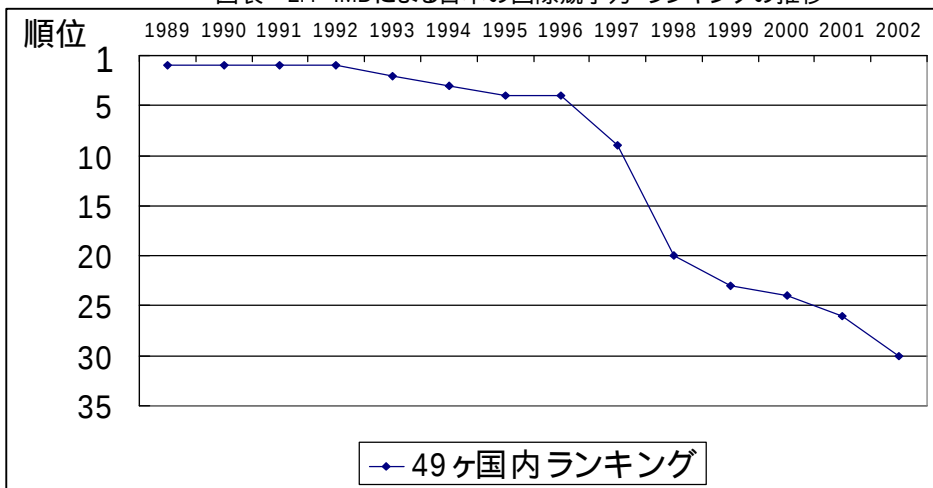
(1990→2000)



図表 - 2.3 日本の1人あたりのGDPの推移と東アジア諸国・EU諸国の1人あたりのGDP

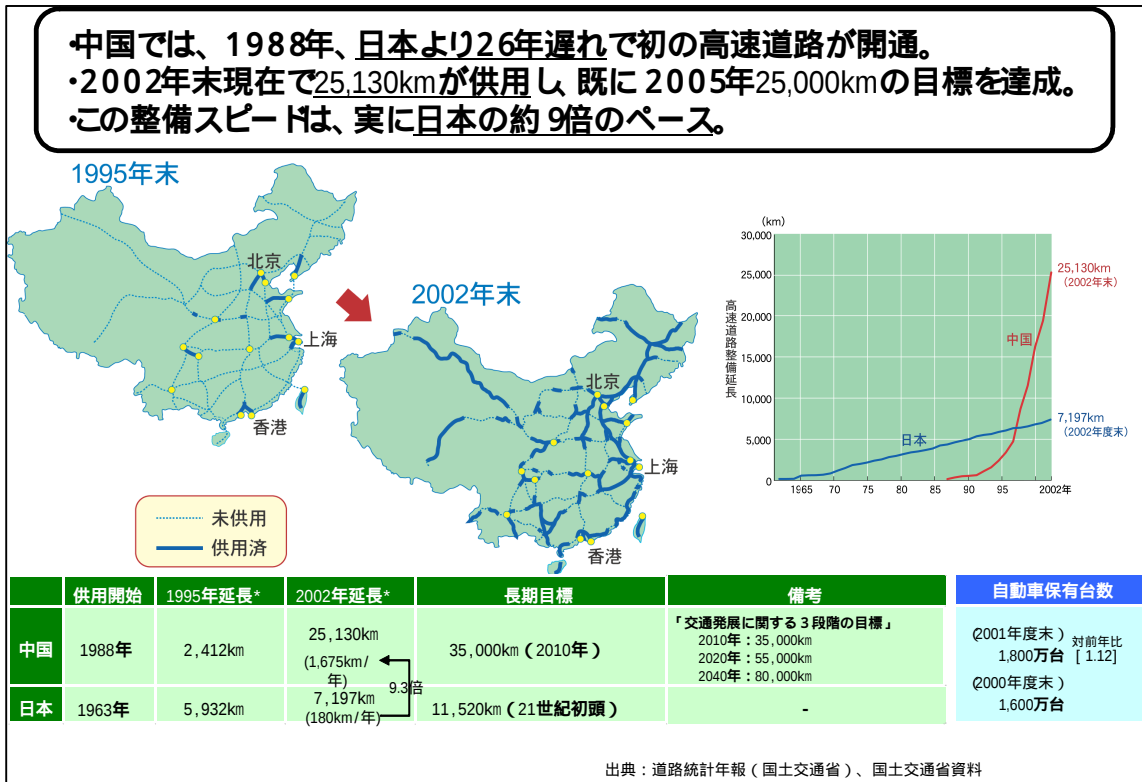


図表 - 2.4 IMDによる日本の国際競争力・ランキングの推移

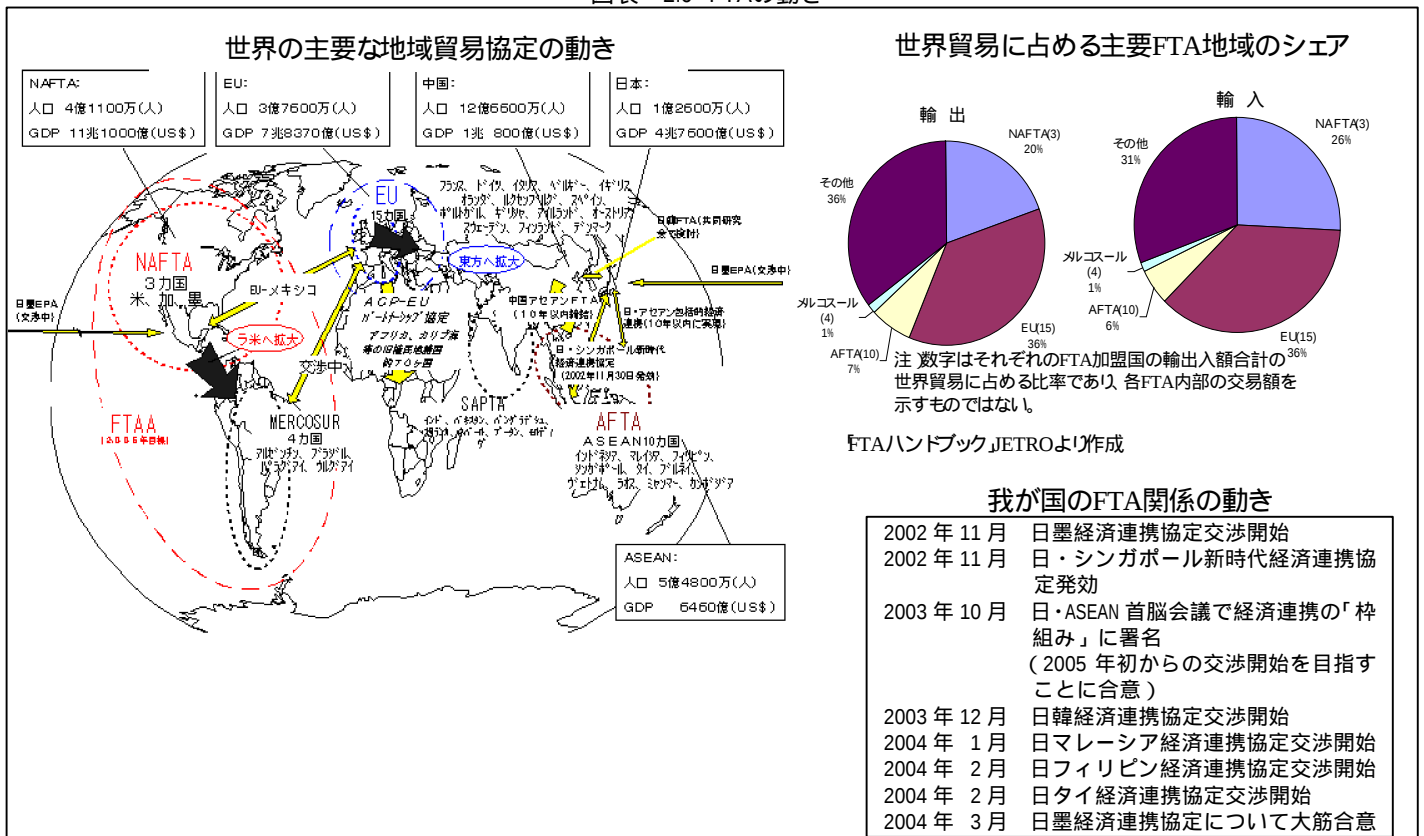


スイス・ローザンヌのビジネススクールであるIMD(International institute for Management Development)による国際競争力・ランキング

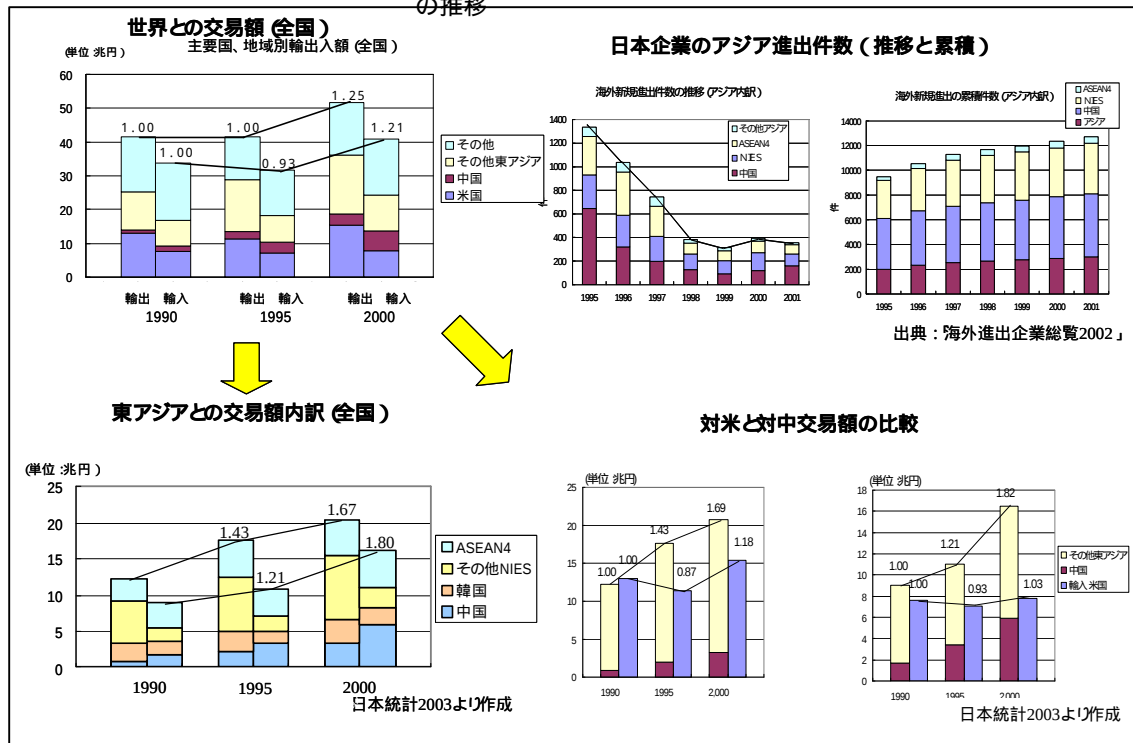
図表 - 2.5 中国の高速道路網の進展



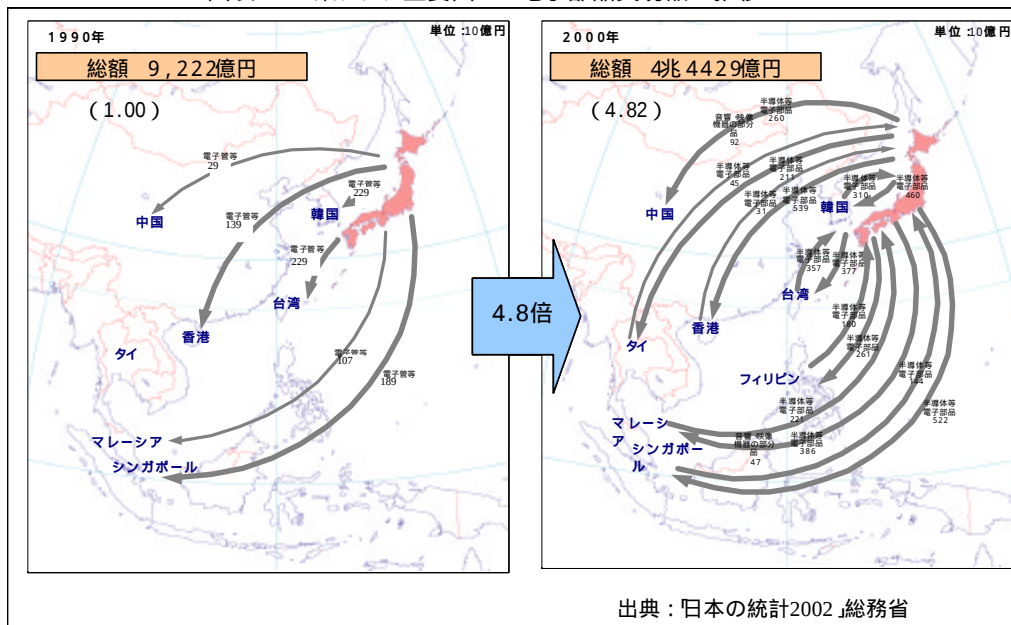
図表 - 2.6 FTAの動き



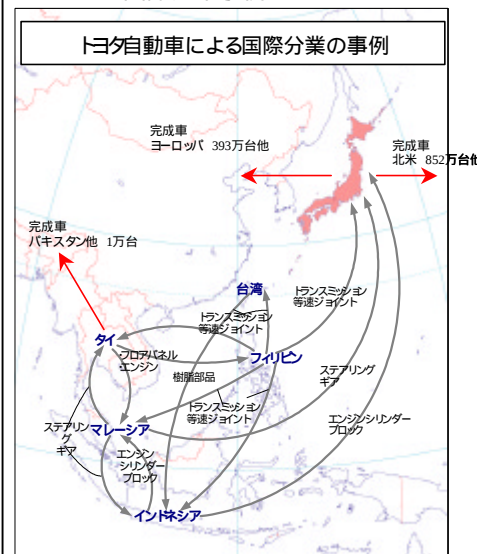
図表 - 2.7 日本の対外貿易
の推移



図表-2.8 東アジア主要国との電子部品取引額の推移

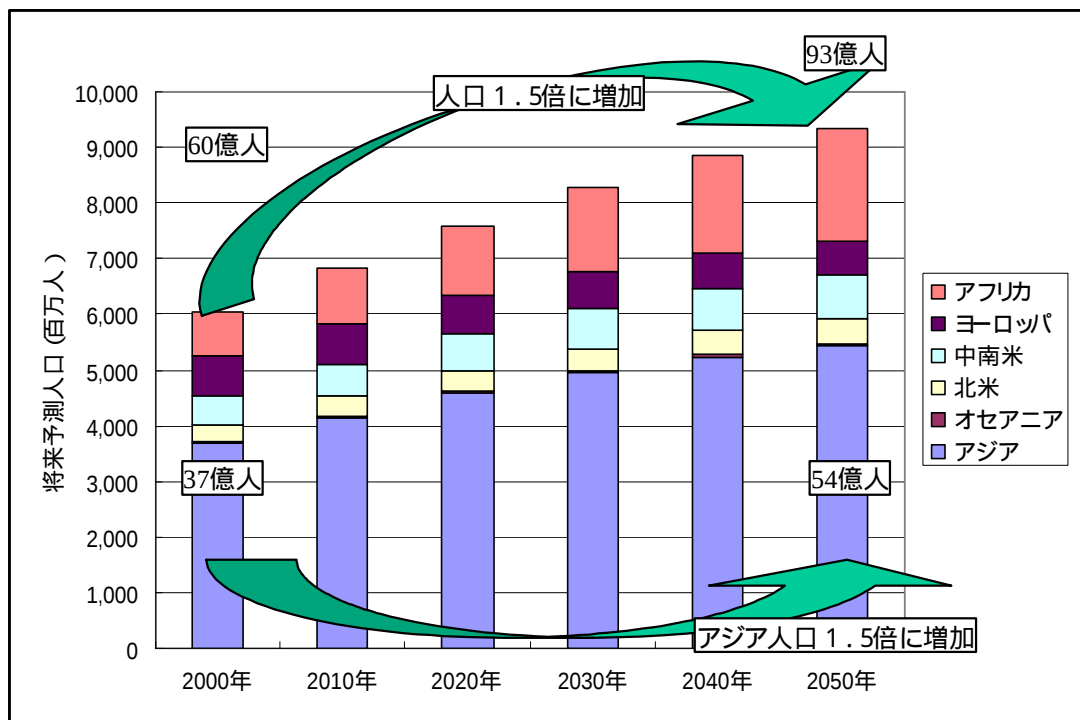


図表-2.9 自動車産業のアジアにおける
国際分業事例



出典: 「アジア経済圏と国際分業の進展」ミネルヴァ書房、「トヨタの概況2003」
(注)完成車輸出台数は2002年。

図表 - 2.10 世界の地域別将来人口予測



出典：『World Population Prospects; The 2000 Revision』United Nationsより作成

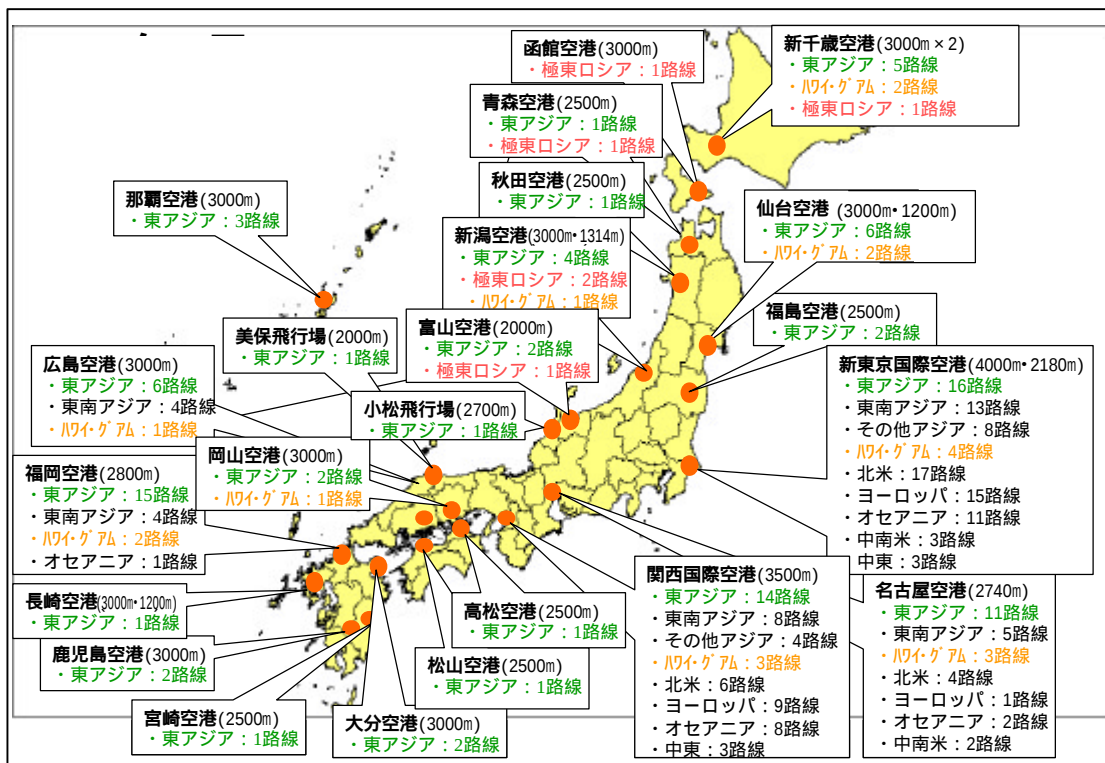
急がれる『地域ブロック』と東アジア諸国間の連携強化

現在、『地域ブロック』と東アジア諸国・極東ロシアとの国際交流・連携については、それぞれの地域の経済的・社会的条件や地理的条件により、航空ネットワークや海上ネットワークが形成されつつある。

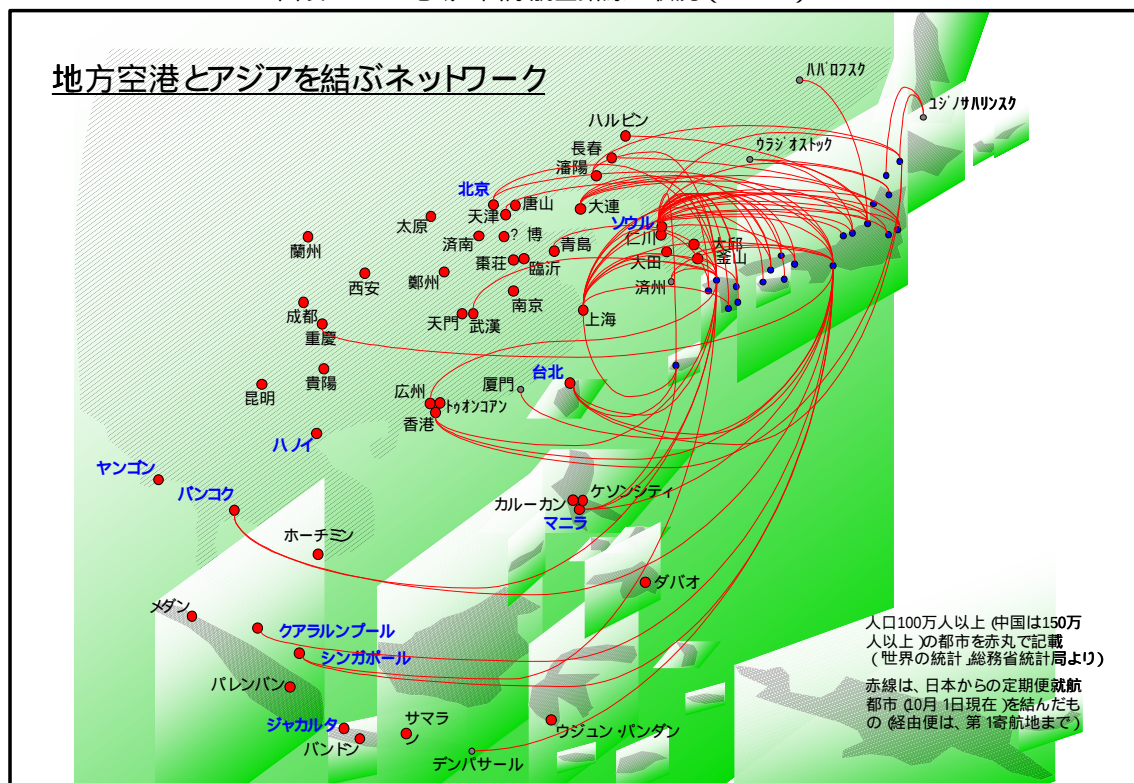
今後、『地域ブロック』と東アジア諸国などとの国際交流・連携をさらに深めていく必要がある。そのためには、南北約3,000kmにわたる日本列島と東アジアとの地理的關係などを踏まえ、それぞれの『地域ブロック』の特性を活かした相手国、東アジアの諸都市との交流・連携を早期に強化することが重要となる。

なお、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る。東アジア諸国の高成長にも限界の可能性があるので配慮し、東アジア全体の交流・連携を図る上からODA*などを活用した東アジアの交流基盤整備を支援することも重要である。

図表 - 2.11 日本の空港の国際化状況 (2003.4)



図表 - 2.12 地域の国際航空路線の状況 (2003.10)



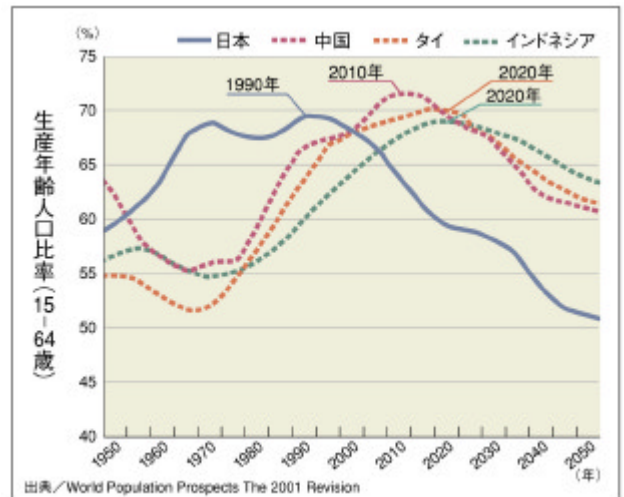
出典 数字で見る航空他

図表 - 2.13 アジア・ハイウェイ計画



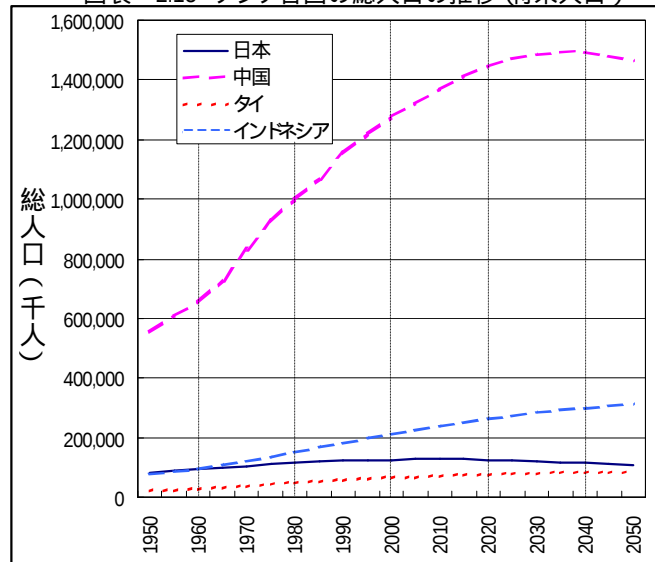
出典：国連アジア太平洋経済社会委員会HP

図表 - 2.14 アジア各国の生産年齢人口比率の推移 (将来予測)



出典：World Population Prospects The 2001 Revision

図表 - 2.15 アジア各国の総人口の推移 (将来人口)



出典：World Population Prospects The 2001 Revision

(2) 人口減少と少子・高齢化への対応

求められる総合的な国土マネジメント

わが国の人口は2000年と比較し、2050年には1億人へと20%減少し、生産年齢人口比率も68%から54%に大幅に低下することが予想され、地域の活力の低下が懸念される。

特に、中枢・中核都市から1時間圏外の人口は40%減少することが予想され、交通条件の優劣により人口動態に差異が生じることが懸念される。

また、総人口が減少するなか、今後は高い経済成長を望むことは難しく、投資余力も減少することが予想される。

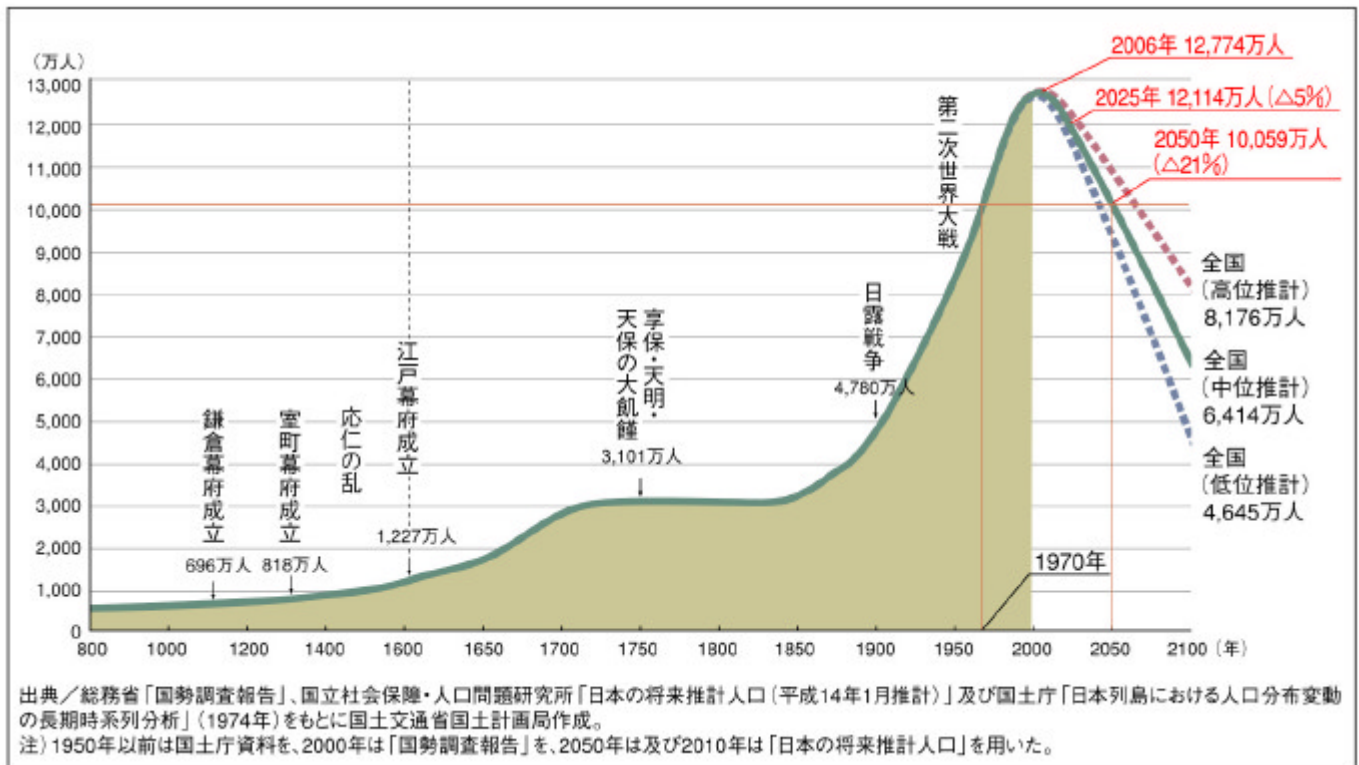
このような厳しい条件下にあって、「活力ある地域社会の形成」と「適切な国土保全、環境保全と社会資本の管理」という2つの課題に対応した国土マネジメントが迫られることになる。

2006年にも始まることが予想される、わが国がかつて経験したことのない継続的な人口減少期において、的確な国土マネジメントを怠ると、地域間格差の拡大、過

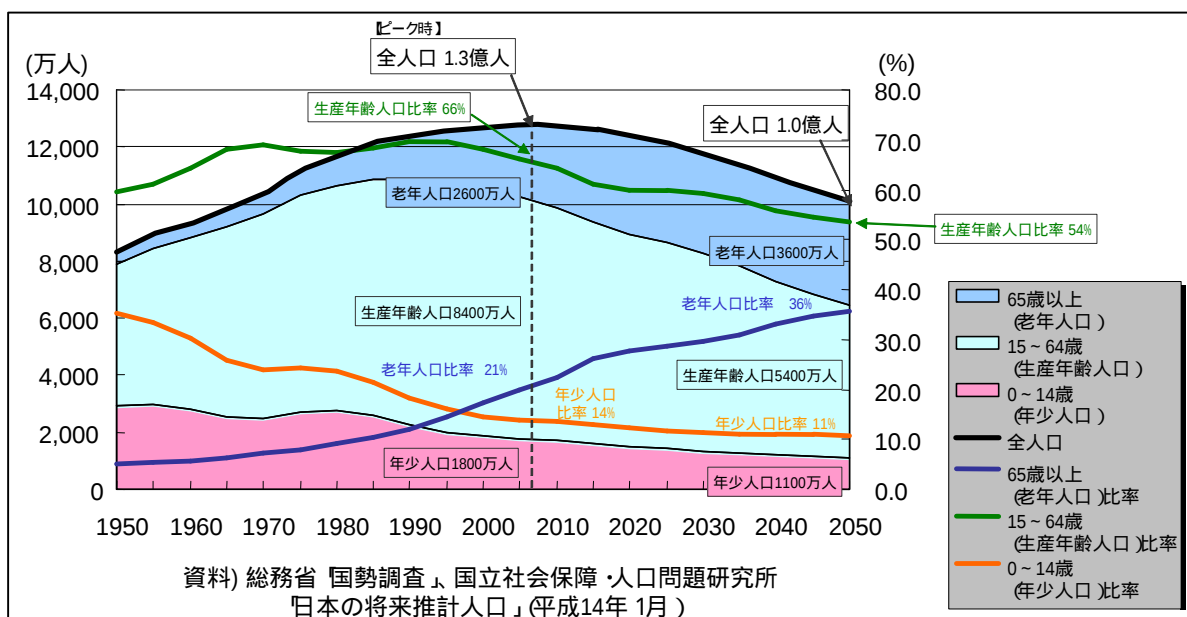
疎地域などのコミュニティの存亡にも関わり、ひいては国土の荒廃を招くおそれがある。

今後の国土マネジメントにあたり、地域間格差の是正についてはこれまでの所得面を中心とした側面のみならず、医療・福祉、教育の機会など生活の質の側面を一層重視する必要がある。

図表 - 2.16 総人口の長期的推移



図表 - 2.17 日本の将来人口・年齢人口予測



図表 - 2.18 新規投資にかかる制約についての試算

<今後25年間(2001～2025年度)>				
()内は総投資額に占める新規投資額の割合				
2001年度以降の総投資額の伸び率	総投資額	更新投資の累積額	維持・更新・管理投資の累積額	維持・更新・管理投資を除く新規投資額の累積額
現状維持のケース	728兆円	113兆円	298兆円	430兆円 (0.59)
対前年度1%減、2025年度以降一定のケース	651兆円	113兆円	295兆円	355兆円 (0.55)
対前年度2%減、2025年度以降一定のケース	581兆円	113兆円	292兆円	289兆円 (0.50)
1976年度～2000年度の実績(推計)	633兆円	11兆円	132兆円	500兆円 (0.79)

(出典)平成14年度「将来の国土基盤の維持更新の需要推計調査」(国土交通省国土計画局)における推計手法をもとに国土交通省国土計画局作成
耐用年数等の設定に際しては、減価償却資産の耐用年数等に関する財務省令等を参考にしつつ、より構造上の実態にあわせ設定。

ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた社会の構築

わが国は、世界中のどの国も経験したことのない少子・高齢化の時代を迎えつつある。わが国の活力を維持し、豊かで快適な社会としていくためには、あらゆる人々が持てる力を十分に発揮し、支え合っていく社会を構築しなければならない。

すなわち、高齢者、女性、身体に障害を持つ人々などが、意欲を持って社会活動に参画できる社会を構築していくために、ユニバーサルデザイン^{*}の考え方を取り入れたソフトとハードのインフラを一層整えていく必要がある。

定住人口から交流人口への視点の転換

拠点性のある都市(人口10万人程度以上)から1時間以上を要する地域の定住人口は2000年時点で約1,160万人(全人口の9.1%)である。

しかし、今後も現状の傾向で推移したとすれば、2050年時点では約700万人(全人口の7%)と40%減少する可能性がある。

人口減少下にあっても、国土管理、食料自給、ランドスケープ^{*}の保全などの観点からも国土全体にわたり、人々が誇りを持って住み続けることができる生活の場を整えていくことが重要である。

そのためには、定住面や交通面などで条件が十分に整っていない地域については、これまでの定住人口の定着をめざした地域づくりの視点だけでなく、マルチハビテーションやグリーンツーリズム^{*}などの国民の多様なニーズに応えることができる地域づくりを推進し、交流人口を獲得し、拡大することが重要となる。

図表 - 2.19 中枢・中核都市から1時間圏域内・外別の将来人口増減



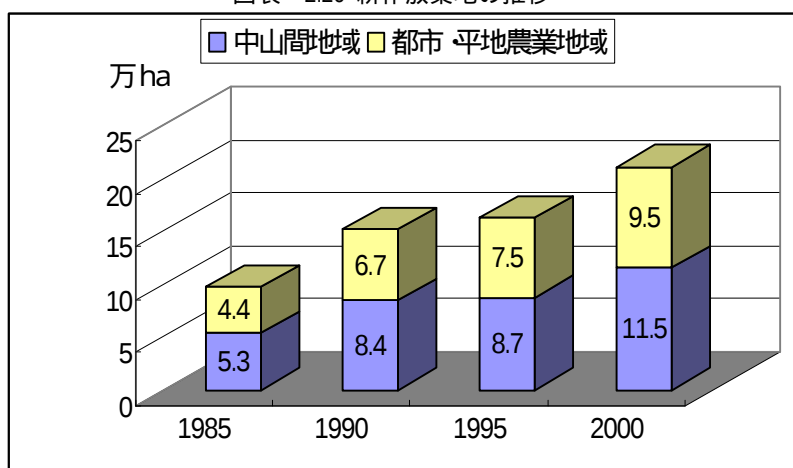
NAVINET 利用による

土地利用の転換にあわせた水辺やグリーンベルトの形成

人口減少、産業構造の変化、農業後継者問題などにより、都市縁辺部においては、都市的土地利用の撤退、農村部においては、農業的土地利用からの撤退を余儀なくされる場合が考えられる。

その際、虫食い状の縮小とならないよう、生態系に配慮した緩衝帯としての役割を果たす水辺やグリーンベルトを計画的に配した秩序立った土地利用のコンパクト化がなされるよう配慮することが重要である。

図表 - 2.20 耕作放棄地の推移



グラフは各年次における耕作放棄地面積を示す。

左図の耕作放棄地の定義：
「以前に耕作したことがあるが、調査期日前1年以上作物を栽培せず、しかも、この数年間に再び耕作するはっきりした意思のない土地」

都市・平地農業地域での耕作放棄地は耕作条件が厳しいことと農業者の高齢化により、耕作が困難になったための放棄地が多数を占めると考えられる。

出典：農林業センサス（農林水産省）

(3) 地球環境問題などへの対応

CO₂排出量などの一層の削減

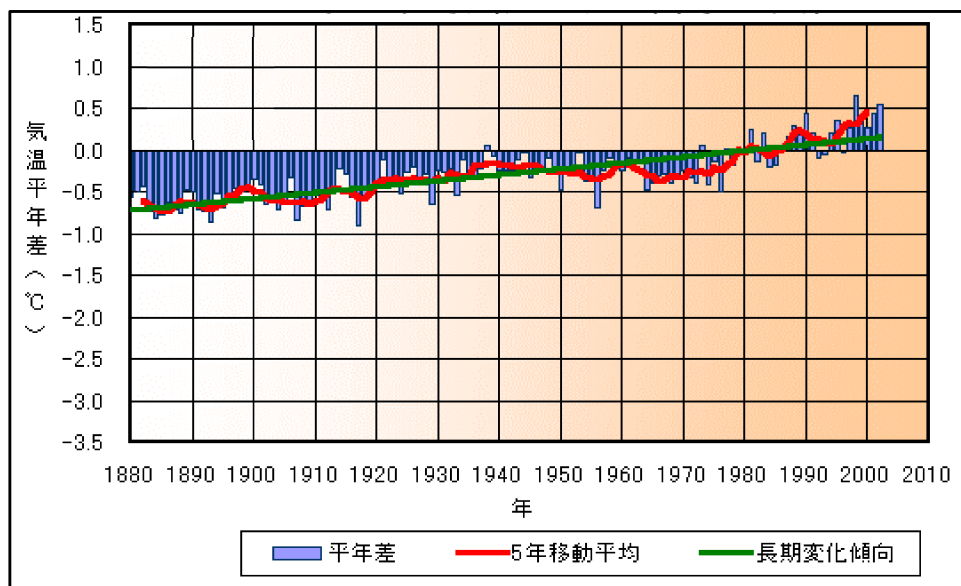
地球温暖化対策は国土管理上重要な課題である。

気候変動枠組条約^{*}の下で、わが国も地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量削減に取り組んでいるなか、総排出量の2割を占める運輸部門においても、削減に向けた取り組みを一層推進する必要がある。

また、人口減少下にあって秩序立った土地利用の転換を行うに際しても、森林によるCO₂の吸収機能を高めていくという配慮も重要である。

また、自動車の排出ガスに含まれるNO_x^{*}、PM^{*}などの大気汚染物質については、大都市圏を中心として環境基準(NO₂、SPM^{*})の達成状況が悪く、厳しい状況にある。良好な生活環境を守るためにも、自動車の低公害化、自動車交通需要の調整・抑制、交通円滑化、公共交通機関の利用促進を図る施策などを推進する必要がある。

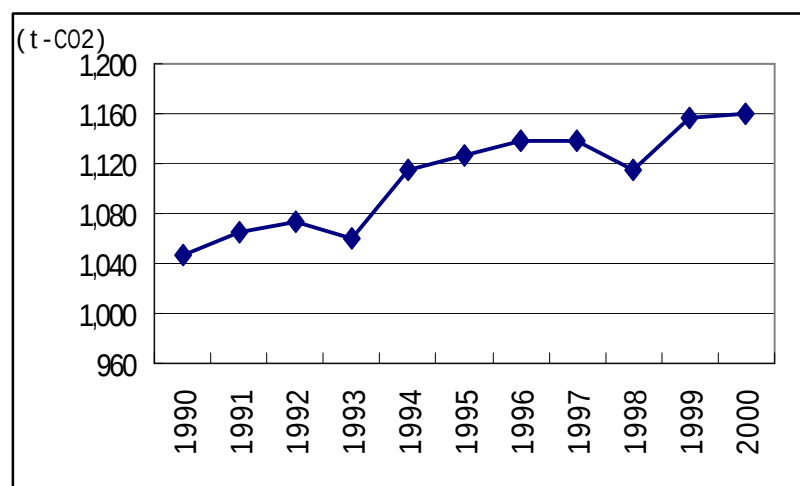
図表 - 2.21 世界の年平均地上気温の平年差の経年変化 (1880～2003年)



1980年を基準とした気温差

出典: 気象庁HP

図表 - 2.22 わが国のCO₂排出量の推移



出典: 環境省環境統計

資源循環型社会の構築

資源循環型社会の構築にあたっては、廃棄物などのリデュース（発生抑制）、リユース（製品・部品の再利用）、リサイクル（再生資源の利用）などにより、天然資源の消費の抑制と環境負荷の低減を図り、究極的にはゼロエミッション^{*}社会を目指すという視点が重要である。

このため、『地域ブロック』間の循環資源の移動も視野においたリサイクル施設などと連携した広域的な静脈物流^{*}体系を整えることが必要である。

（４）『二層の広域圏』による新たな国土づくり

競争力とアイデンティティを有する『二層の広域圏』で日本の新しい流れをつくる

これまで見てきたように、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。このようななかにあっても、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、地域の多様な地域特性を活かし、国際的な競争力と魅力を高める必要がある。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、それらが相互につながりを持って日本列島上に連なった新しい国土構造をつくり上げていくことが有効である。

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

都道府県域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でき、多様な人材の育成、重層的で多彩な地域社会の形成、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。

また、『地域ブロック』についての取り組みは、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期待される。

図表 - 2.23 ブロックとG7・EU諸国の名目GDP

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
西 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「国民経済計算」、などをもとに国土交通省国土計画局作成。

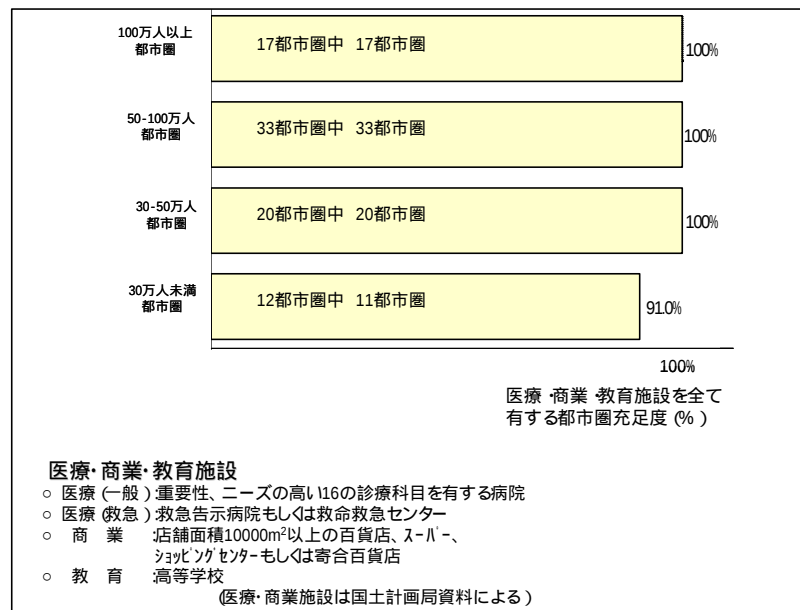
交通1時間圏・人口30万人前後を目安とする『生活圏域』の形成

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、誇りを持って住み続けることができる生活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単位、すなわち、時間距離で1時間（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』についての取り組みが、現在進められている市町村合併にあたって、広範な議論の対象となることが期待される。

図表 - 2.24 都市圏規模ごとの医療・商業・教育施設の充足度



『生活圏域の形成に困難を伴う地域』での特性を活かした地域づくり

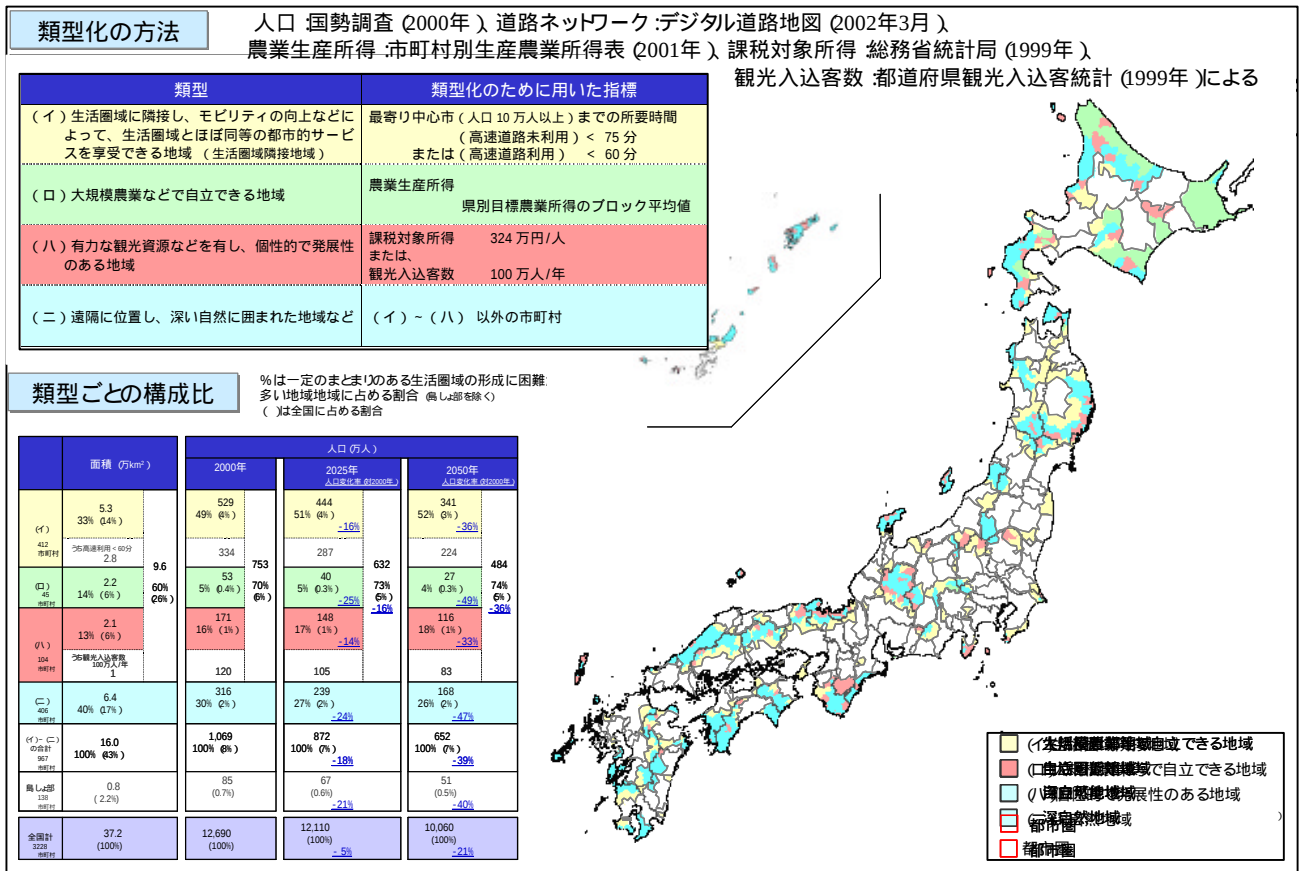
定住面や交通面などの条件が十分に整っていないため、『一定のまとまりのある生活圏域の形成に困難を伴う地域』については、地域の実情を踏まえ、地域資源・自然資源などの地域特性を活かした地域づくりが重要である。

その際、このような地域についての対応は、農林水産業や、観光など地域産業の実態、隣接する『生活圏域』との位置関係などにより異なることに配慮する必要がある。

（参考）『一定のまとまりのある生活圏域の形成に困難を伴う地域』の類型化の考え方

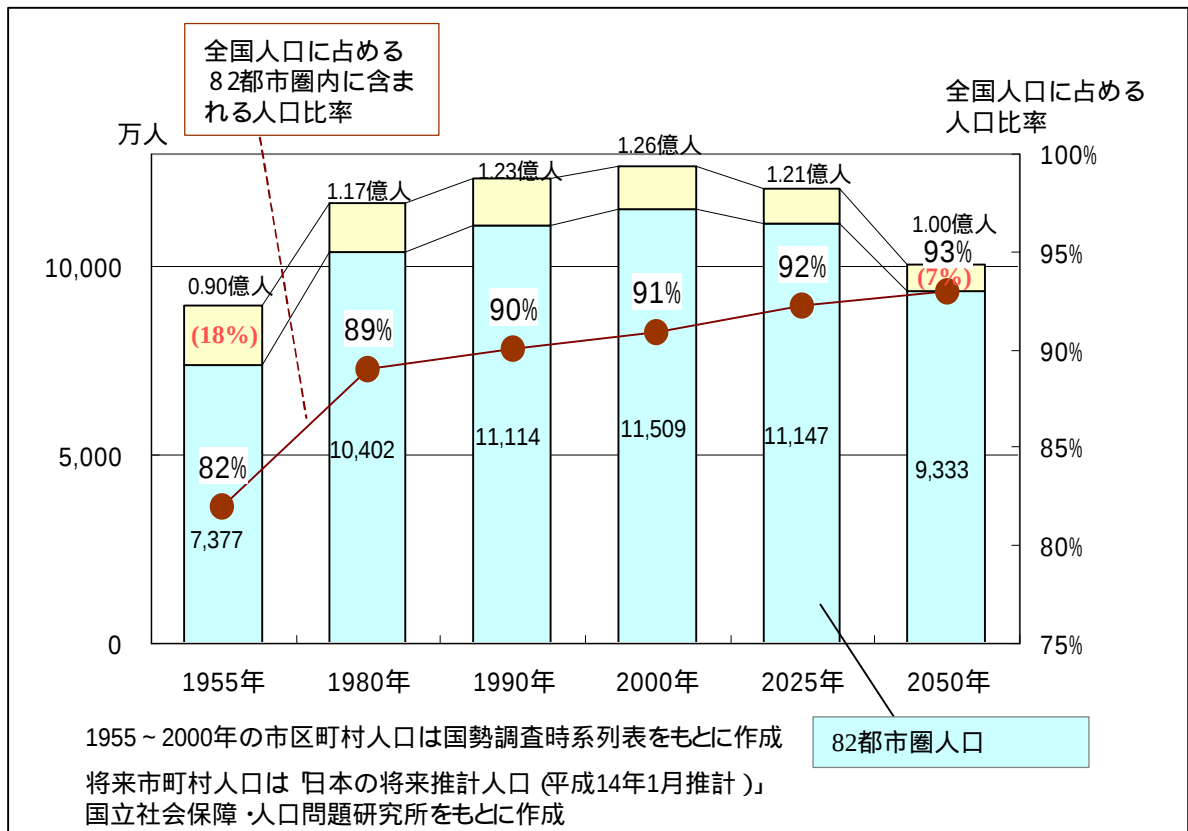
- （イ）『生活圏域』に隣接し、モビリティの向上などによって、『生活圏域』とほぼ同等の都市的サービスを享受できる地域
- （ロ）大規模農業などで自立できる地域
- （ハ）有力な観光資源などを有し、個性的で発展性のある地域
- （ニ）遠隔に位置し、深い自然に囲まれた地域など

図表 - 2.25 『一定のまとまりのある生活圏域の形成に困難を伴う地域』の類型化の一例



本図表は、一定の指標に基づく試算により、類型化したものである。

図表 - 2.26 全国人口に占める82都市圏内外人口の推移



モビリティが鍵となる『二層の広域圏』の形成

人口減少やグローバル化、投資余力の低下などの経済社会の潮流にあっても、持続的発展性のある『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よう対応していくことが基本となる。

このためには、交通面でみると、国際間については、競争力のある独自の交流機能を確保し、『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（リダンダンシー*）を確保する必要がある。『地域ブロック』内については、ブロック内の拠点間の有機的な結びつき、日帰り圏の拡大、生活圏内については、きめ細かなモビリティを確保することなどが重要となる。これらを達成していくためには、人々の移動の利便性や様々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鍵となる。

なお、交通ネットワークの整備によるモビリティの向上によって、それまでは日常的に利用できなかった医療、福祉、教育、文化、消費などのサービスを受けられるようになる場合も多い。交通インフラの整備にあたっては、時間短縮効果、交通安全面の向上などの従来の便益の尺度だけではなく、新規に施設などの整備が必要となることによる費用の削減効果など、交通政策以外の政策手段を含めた総合的な評価を行うよう努める必要がある。

図表 - 2.27 『二層の広域圏』と交流・連携

