

国際連携・持続的発展基盤小委員会中間報告へ盛り込むポイント案

．国際連携

- 1． グローバル化の進展の中での我が国の国際交流機能・活動の現状と課題
東アジア諸国の経済発展により、世界経済は北米、EU、東アジアの3極構造が鮮明化してきている。

日本 - 東アジア間の人流・物流などの交流は確実に増加しているが、北米 - 東アジア間、欧州 - 東アジア間の交流はそれを上回る勢いで増大しており、我が国の東アジアにおける人流・物流面での相対的地位は低下している。

- 2． 東アジアの一員として活力ある国土形成を図るための現状と課題

東アジアの経済力は今後とも日本以上の発展が見込まれ、東アジアの総人口を考えると巨大な市場が形成されると予測される。日本の各地域が前記市場を捉え、地域の活力や雇用を生み出すためには以下の検討が必要である。

(交通)

- ・ 我が国のグローバルゲートは2時間アクセス圏で見た人口カバー率は、欧米については5割、東南アジアについては6割とまだまだ低く、我が国のハブ空港が特に地方地域に対するハブとして機能が不十分。
- ・ 我が国の韓国、中国ゲートの2時間アクセス圏で見た人口カバー率については8割と達成率が高いものの、実態として近隣諸国への日帰りが困難であるなど、ソフト面を中心に課題が多い。
- ・ 物流については、地方圏における直接輸出入の割合がまだまだ低い。
- ・ 世界のFTAの進捗は著しく、我が国においても近い将来本格的FTAが結ばれることが予想される。急激に交流が活発化することに対応した交通・通信体系の構築が必要。

(産業)

- ・ 外資導入が遅れており、産業クラスター形成を大胆に進めるなど、活力ある産業育成に努めることが必要。その際、外国企業・人の活動環境の整備が必要。
- ・ 装置産業である日本の鉄鋼業等の活力が維持されるなど、雁行型ではない東アジアの経済発展の形態が出てきており、新たな分業体制を模索することが必要。

- ・我が国における鉄くず、古紙輸出の増大等リサイクル、リユースの需要増加が見込まれ、市場規模も大きくなることに対応するソフト・ハードの基盤整備が必要。
- ・サービス分野についての国際化が遅れており、外国人技能者の受入れが少ないことなどが、国際競争力の低下の一因。

(観光)

- ・我が国観光地を東アジアの観光地と捉えることが必要。東アジアの観光客増大に対応した観光政策の確立が必要。
- ・外国人も安心して移動・運転できる国内交通網、道路環境の形成が必要。
- ・テーマを絞るなど個性的でダイナミックな観光ルートの設定が必要。

3. 基本的方向性

東アジアが今後とも北米、EUと伍しつつ持続可能な発展を続けていくためには、日本が研究開発のみならず大都市問題、環境問題、貿易摩擦などへの経験、戦略など知恵の部分で東アジアをリードしていく。また、東アジアという急成長する市場への近接性、海を介して相互交流が可能である東アジアの優位性を活かした効率的な分業体制を構築していくことが重要である。

我が国の各ブロックはヨーロッパ中規模国並の人口、経済力を有しており、各ブロックが個性を生かして東アジア各国と交流・連携を深めることが必要である。

(国際的な競争力・魅力の向上)

- ・より地域の特色・個性を重視し、各ブロックは特定の産業分野や特定の東アジア地域に重点。
- ・ブロック内の連携を強化し地域の国際的な競争力・魅力を向上。
- ・国が中心となって戦略的に検討するものとして、FTAの推進、ODAのあり方、サービス業の国際化などがある。これに加え、訪日ビザ取得の負担軽減、CIQの充実などを推進。
- ・地域が中心となって対応するものとして、地域の特色・個性を重視した産官学の連携、海外から留学生・研究者等人材の受入、産業集積拠点の創出と拠点間の連携、外資系企業の誘致、環境協力、リサイクル・リユース、防災協力、外国人向けの居住・教育・医療・交通環境の整備などを推進。
- ・東アジア各国も近い将来労働力人口比率は低下することが想定され、社

会基盤の充分育っていない中で、東アジア諸国の成長力が低下することが予想される。ODA や CDM に関しては、このような状況を踏まえ、東アジアとの連携の強化に資し、我が国への反射的效果を踏まえた活用を図ることが重要。

(国際交通・通信における利便性の向上)

- ・ 国際空港については、大都市圏空港における国内への乗り継ぎ利便性の向上や地域の需要にあわせたダイヤの設定を可能とすることが重要。ブロック毎に重点的に交流する地域への便数の確保や東アジアへの日帰り圏の形成を推進。
- ・ 国際港湾については、FTA や国際的な静脈物流の進展による物流量の増大への対応が必要。
- ・ 通信については、今後携帯電話等に関し国際標準に準拠した方式を推進。
- ・ 人流・物流に関し、各ブロック内で重点交流地域とのネットワークを張り巡らすとともに、各ブロック単位程度で北米・欧州等基幹航路を誘致するほか、国内ハブ的な機能を充実。

．交通・情報通信と国土構造

1．健全な地域間競争に資する国内交流基盤に関する現状と課題

高速道路、空港、高速鉄道等の発展により、全国一日交通圏は約6割、地域半日交通圏は約9割のカバー率を示し、ブロック内、ブロック間のモビリティは高まっている。これにより、距離抵抗の少ない情報通信については東京一極集中が進んでいるものの、人流におけるブロック内の交流が活発化しつつあり、ブロック中心都市の形成が進展していると考えられる。

その反面、中核都市等の多くでは、交通混雑、公共交通の不足、乗り継ぎの不便さがあるとともに、航空便や高速鉄道の運航頻度が低いなど、交通サービスレベルの低さも課題として残っている。また、インターネット等情報通信基盤が整いつつあるが、ブロードバンドの普及など高次なサービスでは地域格差が大きい。

地域の個性を生かした活性化を図りつつ、さらなるブロック間、ブロック内のモビリティの向上に努めることで地域の自立可能性を高め、地域間の健全な競争による我が国の活力維持を図ることが重要となる。

2．人口減少下での活力ある地域社会と2層の広域圏に資する国土基盤の現状と課題

今後想定される人口減少下において活力ある地域社会を形成していくためには、従来の県単位、市町村単位で必要な社会基盤、生活機能等を求めるのではなく、より広域的な人口600万～1000万人程度以上の地域ブロックや複数の市町村をまたぐ生活圏域を検討し、地域ブロックにおいては自立に必要なフルセットの社会基盤を整備・活用するとともに、人口30～50万人程度以上、時間距離1～1.5時間程度を目安とする生活圏域においては、生活サービスが享受できるための社会基盤を整備・活用する広域的対応が必要である。

上記の2層の広域圏を成立させるためには、ブロック圏間・圏内、広域生活圏内のモビリティの確保が重要な視点となる。また、各層の拠点都市の利便性の向上が課題である。

生活圏域からはずれる条件不利地域への対応についても、生活維持のための情報通信基盤の不足、緊急時・災害時の対応等の課題がある。

3．基本的方向性

(地域ブロック)

- ・ ブロックの中心的な都市、ブロックレベルに必要な機能へのアクセスの

向上が重要。

- ・ ブロック単位で連携していく戦略を支えるための拠点間を繋ぐ交通・情報通信機能の向上が重要。
- ・ ブロック内拠点空港・港湾の利便性向上により、中心都市の一層の拠点性向上を図ることや、重点産業・重点交流相手地域に関する情報サービスプラットフォームを形成することでブロックとしてのまとまりを創出。

(広域生活圏)

- ・ モビリティの向上により、生活サービス機能を確保。具体的には、生活サービス機能へのアクセス向上のための道路整備、コミュニティバスなど交通システムを充実。また、交通弱者対策を推進。
- ・ 生活機能を提供する拠点の維持と拠点へのアクセス確保のあり方を総合的に検討することが必要。

(条件不利地域)

- ・ 救急医療体制の確立、情報インフラの整備による各種機能の代替、デジタルディバイドの解消を推進。
- ・ 地域資源等を生かすなど条件不利をハンディとしない独自の地域振興を支える基盤のあり方を検討。
- ・ IT の進展も生かし、共同宅配、デマンドタクシーなど効率的な交通体系の形成を推進。

(都市規模を踏まえた都市交通)

- ・ 交通事業の採算がとれない中小都市等については、都市規模、人口密度や公共交通の外部経済性を勘案した施策を推進。
- ・ 環状道路の整備、都市内物流の荷さばき場、共同配送、バリアフリー化を推進。

(幹線交通について)

- ・ ブロック間連携、地域間競争の基礎的条件であるブロック間の交通については、リージョナルジェットを導入、新幹線、高速道路などによって分担。その際、リダンダンシーの確保にも配慮。
- ・ 国際海上コンテナの鉄道・内航輸送の推進など国際的視点も含めたモーダルシフトを推進するとともに、国際的な連携も含めた静脈物流への対応など国際機能との連携を推進。

(情報通信について)

- ・ デジタルディバイドの解消を図りつつ、IT を使った e-コマース、医療、教育、金融、行政等産業活動、生活水準の格差是正を推進。
- ・ IT と交通の分担について、将来的な技術開発の動向を勘案し適切な分担関係を構築することが重要。

・環境・安全・社会基盤投資

1．良好な環境の維持向上と安全な暮らしを支える社会基盤の現状と課題

これまでの社会基盤は、量的な充足に主眼が置かれ、質的、特に美しさへの配慮が少なく、地域の個性を生かすという面でも必ずしも十分な対応がなされてきたわけではなく、今後の社会基盤の整備・更新等に当たっては、「美しさ」や「地域の個性」に十分配慮することが重要である。

近い将来大規模地震災害を受ける可能性の高い我が国において被害を極小化するための国土構造の改革は喫緊の課題である。例えば、東海道地域が被災した際の迂回コストは多大になり、これを回避するには交通体系のネットワーク化、施設の耐震強化が重要となる。また、都市におけるオープンスペースの確保など着実に推進すべき課題もある。

QOLの向上等から今後とも個人の移動に対する需要は伸びていくことが想定され、情報化の進展を生かした交通の代替施策を積極的に進めるとともに、単位トリップあたりの環境負荷を押さえていくことが重要である。

地球環境問題への対応のため、必ずしも順調に進んでいないTDM等の施策の課題を整理し、着実に解決を図ることが必要である。

東アジアと我が国との環境協力が、国家レベルのみならず地域においても進展している。静脈物流については、価格負担力が小さいこと、供給と需要が時間的に一致しないこと、環境負荷を抑える必要があることなど課題が多いが、今後需要の増加が確実に見込まれている。また、東アジアへの中古品輸出が急増し、国際的なリサイクル・リユースが進んでいる。今後特に東アジアを視野に入れた国際的な環境対策が必要である。

2．維持更新需要増大下での既存ストックの有効活用等効率的な国土基盤の整備・管理に関する現状と課題（未稿）

3．基本的方向性

短中長期にわたり実行すべき課題を整理し、プログラムを作成し実行することが必要である。

（防災）

- ・ ITS など情報化の進展により、被災し減少した交通容量を最適に利用する。大都市圏などの高速環状道路を防災の面からも推進。ヘリポートや浮体式の拠点といった点と点を繋ぐ施策も重要。
- ・ プレート型地震については国又はブロック圏レベルで、直下型地震につ

いては生活圏レベルでの対応を検討していくことが必要。

- ・ 東アジア各国は我が国と同じような自然災害を抱えており、防災に関する国際連携を推進。

(環境)

- ・ モーダルシフト、モーダルスプリット、TDM施策、ロードプライシング等の各種施策推進のための課題と推進プログラムを作成。
- ・ 我が国におけるリサイクル・静脈物流の構築の検討に加え、東アジア全体の循環型社会の構築のため、広域リサイクルネットワークの形成、CDM等を推進。
- ・ 美しい国土形成・環境との共生が可能となる国土基盤の整備・更新を推進。