

**世界に開かれた魅力ある国土形成と
持続的発展のための国土基盤のあり方（概要）
（国際連携・持続的発展基盤小委員会）**

現状と課題

1．東アジアの発展の一翼を担う国土形成

- ・ 国際的な人、物、情報の流動は着実に増加する中で、我が国の東アジアにおける相対的地位は低下。
- ・ 人流では海外への日帰りが困難なこと、物流では欧米向け定期航路の寄港数の減少、地方圏では人、物の欧米等へのアクセスが課題。
- ・ 通信では、携帯電話が海外でほとんど使用できないこと、インターネット回線の東アジアとの通信も多くは北米を經由していること等が課題。
- ・ 外資の導入や外国人研究者や技能者などの受入の環境整備、外国人旅行者受入数の東アジアでの順位の低下、将来的な中国の国外への旅行者の爆発的な増加への対応などが課題。

2．自立と連携を支える交流基盤

- ・ 全国的に総合的な交通体系の構築が進み、ブロック間、ブロック内のモビリティが向上。また、ブロックの中心的都市の形成が進展。
- ・ 道路渋滞、鉄道の混雑や乗換の不便さ、空港容量不足・アクセスの不便さ、光ファイバー網整備の地域格差、インターネット利用の世代間格差が課題。

3．持続的発展のための国土基盤投資

- ・ 東アジア共通の環境問題、災害があり地域における国際連携も進展。
- ・ 交通分野における環境負荷低減のための施策であるモーダルシフトや交通需要マネジメントの推進、循環資源の輸送量の増大に対応する静脈物流体系の構築が課題。

- ・ 大規模地震対策として、高速道路・通信伝送路等のネットワーク化・耐震強化、広域防災拠点の整備、ハザードマップの作成などが進展。
- ・ 今後の国土基盤の更新費が、2020年前後から新規投資に厳しい制約を与えることへの対応が課題。

今後の方向性

1．東アジアの一員としての国土形成

各地域ブロックは、国際的な視点から地域の個性を認識し、特定の産業分野や東アジアの特定地域に重点を置いた、広域的な連携によって国際的な競争力・魅力を向上する。

- ・ FTA 締結に向けた国内対応、懸念される東アジアの成長力低下を踏まえた国際交通の円滑化、規制緩和等を国が、産業クラスターの形成、海外からの留学生・研究者の受入等を地域が中心となって推進。
- ・ 東アジアの誘致国・地域を設定し、相手方のニーズに合わせた観光戦略を広域連携で対応。外国人が移動・運転しやすい交通環境、広域的な観光ルート、観光情報発信が重要。
- ・ 国際拠点空港・港湾の国際競争力の強化と需要に対応した整備・運用、乗継ぎなどの国内輸送の円滑化、東アジアへの日帰り圏の形成を推進。
- ・ 東アジア市場向け電子商取引を支える通信網の確立や東アジアの情報、地域ブロック内の情報等を提供するプラットフォームを形成。

2．二層の広域圏形成に資するモビリティ等の向上

人口減少下においても活力ある地域社会を形成していくためには「二層の広域圏」の形成によって既存の行政区域を越えた広域的対応が必要となる。このため、モビリティの向上を図っていく。

- ・ 地域ブロックの中心的都市、国際空港・港湾など地域ブロック単位で必要な機能、産業・観光戦略のための拠点間アクセスを向上。

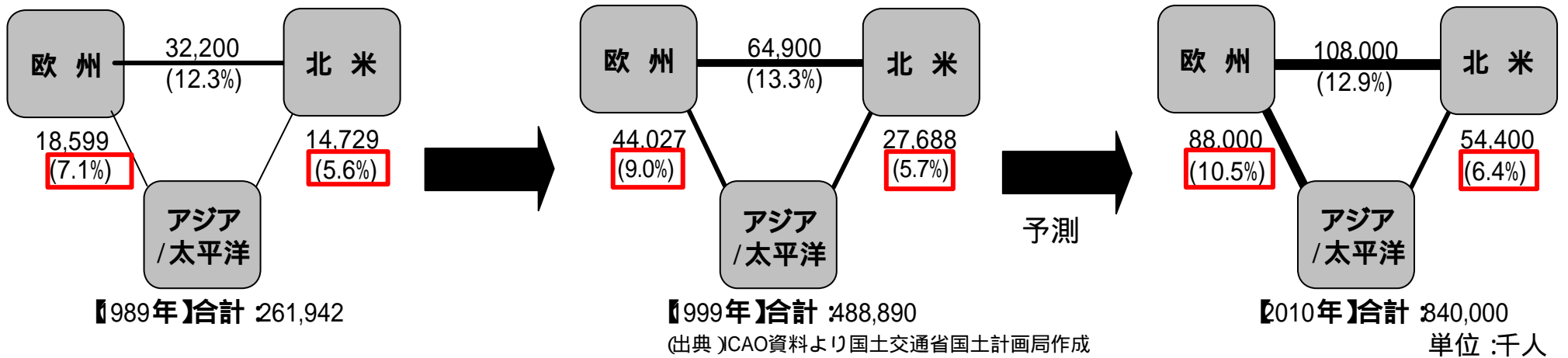
- ・ 生活サービス拠点へのアクセスの向上、分散している拠点の効率的利用、広範囲からの拠点利用を可能にすることが重要。
- ・ 生活圏域の形成が困難な地域では、公的な支援も踏まえた情報基盤整備により生活機能を代替し、ヘリコプター等による緊急輸送体制を推進。
- ・ 広域圏の拠点都市の利便性・魅力の向上のため、環状道路、バイパス、連続立体交差、鉄道、LRT等の整備、バス交通の円滑化等を推進。公共交通導入には、コスト削減、都市のコンパクト化、外部経済性等を勘案。

3．投資制約下での国土基盤の質的向上等

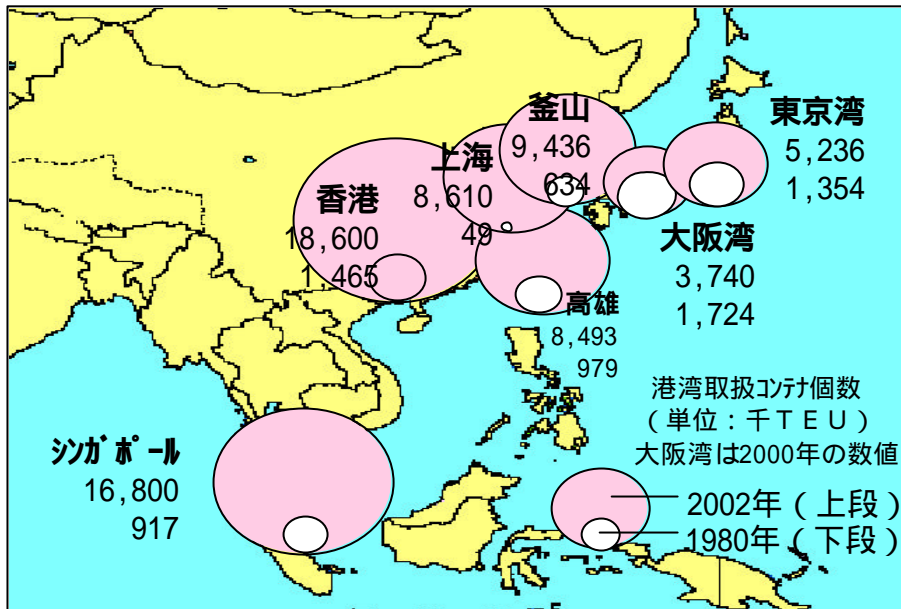
近年国土基盤整備においても量的な充足から質的な向上への移行が求められ、環境や景観への配慮、安全対策等の充実が、厳しい投資制約の中で求められている。今後の国土基盤投資にあたっては、二層の広域圏に基づく広域レベルでの投資重点化、行政コスト削減などに取り組みとともに、「選択と集中」の観点から重点的、効果的かつ効率的に推進していく。

- ・ 東アジア全体の循環型社会構築のため広域リサイクルネットワークの形成や防災に関する地域レベルでの国際連携を推進。
- ・ 国土基盤の整備・更新には、景観や環境との共生の視点から現場に近い主体が判断することが重要であり、投資制約下にあっても配慮。
- ・ 大規模地震については交通のリダンダンシー確保に留意しつつ、情報化を活用して、緊急車両を優先した上で、被災し減少した交通容量を最適に利用できるシステムを確立。
- ・ 更新投資に際しては、長期的な需要を踏まえ広域連携で空間的に代替か施設間での代替かを判断し、適切な維持管理による耐用年数の延長やライフサイクルコストの縮減、思い切った用途転換を推進。

図表1 世界主要三極間における国際旅客輸送実績・需要予測



図表2 東アジア主要港湾におけるコンテナ取扱いの推移



原典:CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK March 2003,Containerisation International 他

(単位:千TEU)

原典:CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年データ)
 CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (2001年データ)
 March 2003,Containerisation International (2002年データ(選報値))

()内は2001年の順位

(出典)交通政策審議会港湾分科会資料より国土交通省国土計画局作成

図表3 日本の空港と東アジア主要都市との日帰り圏

【日本・アジア双方から日帰り可能】

日本側空港	アジア側空港	日本からの日帰り			日本への日帰り		
		滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日	滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日
成田	釜山	385		火木	365		水
成田	ソウル	435		毎日	445		毎日
関西	ソウル	495		毎日	450		毎日

【日本からのみ日帰り可能】

日本側空港	アジア側空港	日本からの日帰り			日本への日帰り		
		滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日	滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日
成田	濟州	365		月水金	-	×	-
関西	濟州	445		月木	-	×	-
関西	上海	365		毎日	200	×	毎日
名古屋	ソウル	470		毎日	240	×	週4日
名古屋	上海	385		毎日	125	×	毎日
福岡	ソウル	485		毎日	65	×	毎日
福岡	台北	370		毎日	60	×	毎日
岡山	ソウル	380		月金	70	×	水
広島	ソウル	390		月金	60	×	水
広島	上海	415		月木	50	×	土

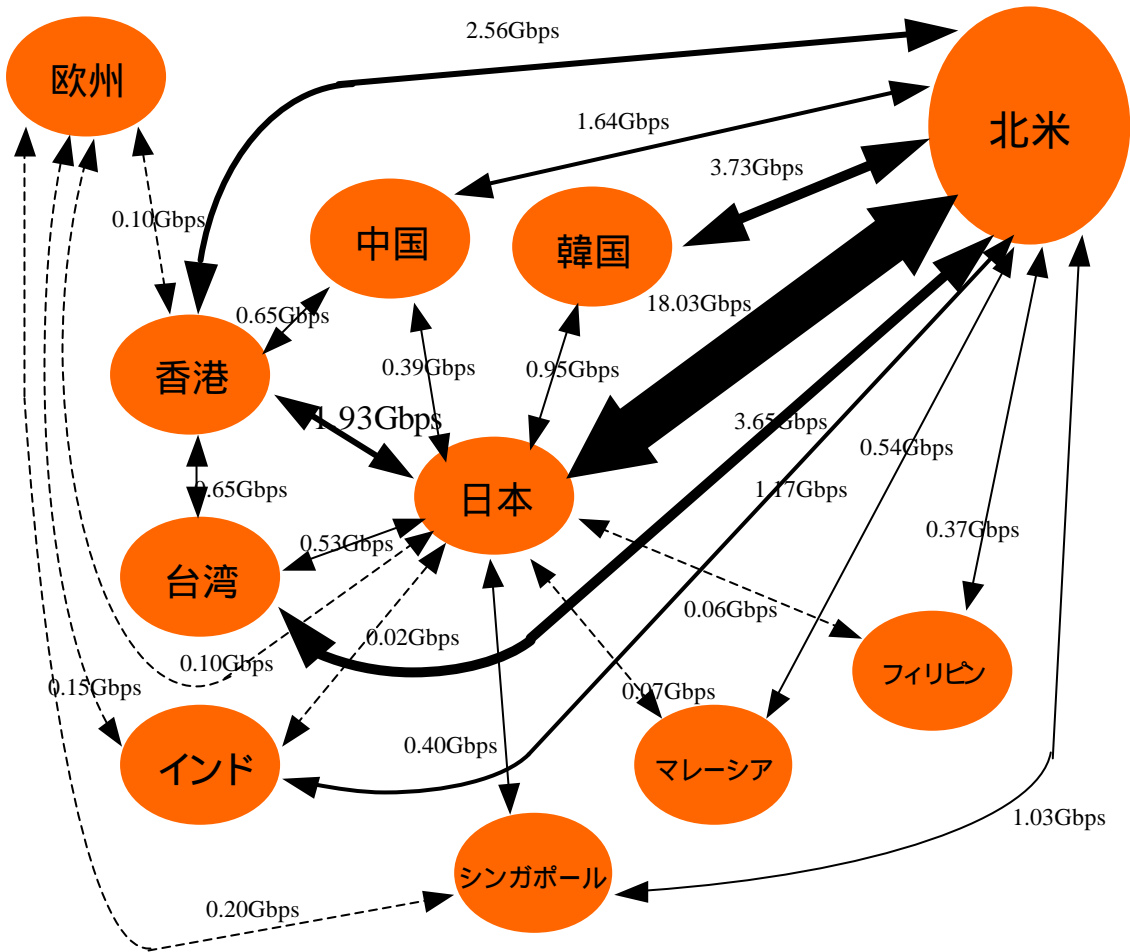
【アジアからのみ日帰り可能】

日本側空港	アジア側空港	日本からの日帰り			日本への日帰り		
		滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日	滞在最長時間(分)	日帰り圏	曜日
成田	北京	95	×	毎日	390		週6日
成田	上海	240	×	週5日	365		毎日
成田	台北	260	×	毎日	425		金
関西	台北	235	×	毎日	430		毎日
名古屋	マニラ	70	×	月水金	460		毎日
沖縄	台北	305	×	毎日	565		毎日

注)日帰り圏:居住地の空港を6:00以降に出発し、同じ日の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 (2003年10月現在)

(出典)JTB時刻表

図表4 アジア域内のインターネット回線容量



(出典) IT戦略本部第11回(2002年4月9日)資料より
国土交通省国土計画局作成

図表5 東アジアにおける旅行者の動向

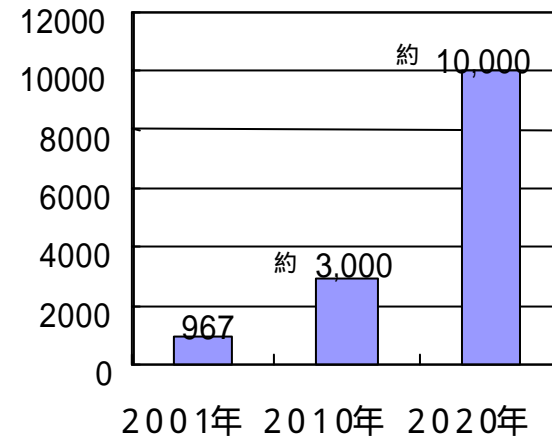
外国人旅行者受け入れアジアランキング

1990年	受入者数(万人)	2001年	受入者数(万人)	2020年(予測)	受入者数(万人)
マレーシア	745	中国	3,317	中国	13,000
香港	658	香港	1,373	香港	5,655
タイ	530	マレーシア	1,278	タイ	3,696
シンガポール	484	タイ	1,013	インドネシア	2,739
日本	324	シンガポール	673	マレーシア	2,505
韓国	296	マカオ	584	シンガポール	1,532
マカオ	251	インドネシア	515	ベトナム	1,353
インドネシア	218	韓国	515	フィリピン	1,129
台湾	193	日本	477	韓国	1,027
中国	175	台湾	262	日本	1,006

(出典) 観光白書、WTO(世界観光機関)資料より国土交通省国土計画局作成

(注)WTOの2020年予測には台湾は含まれていない。

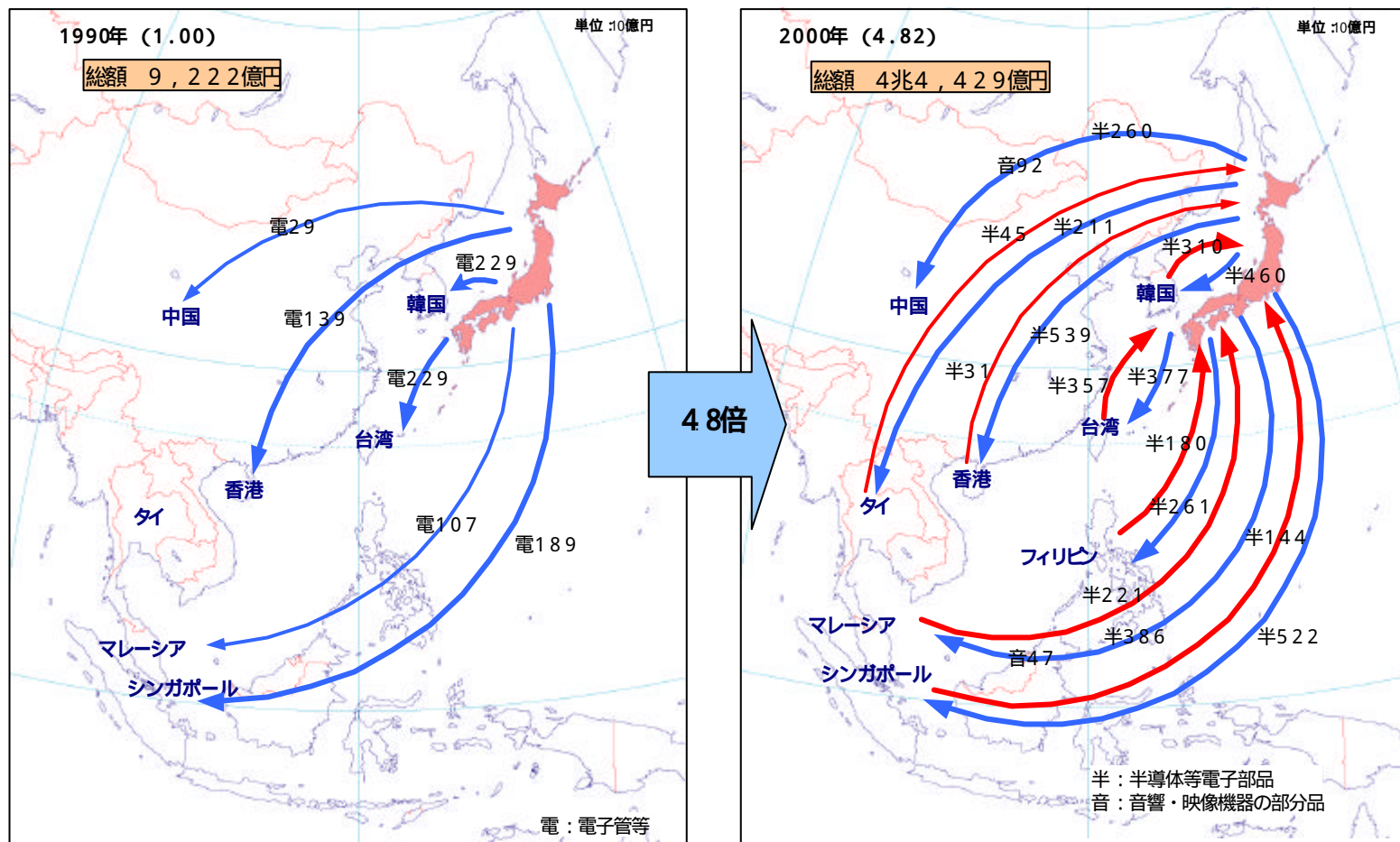
中国発国際旅行者数予測
(万人)



(出典) WTO(世界観光機関)資料

図表6 水平分業の進展

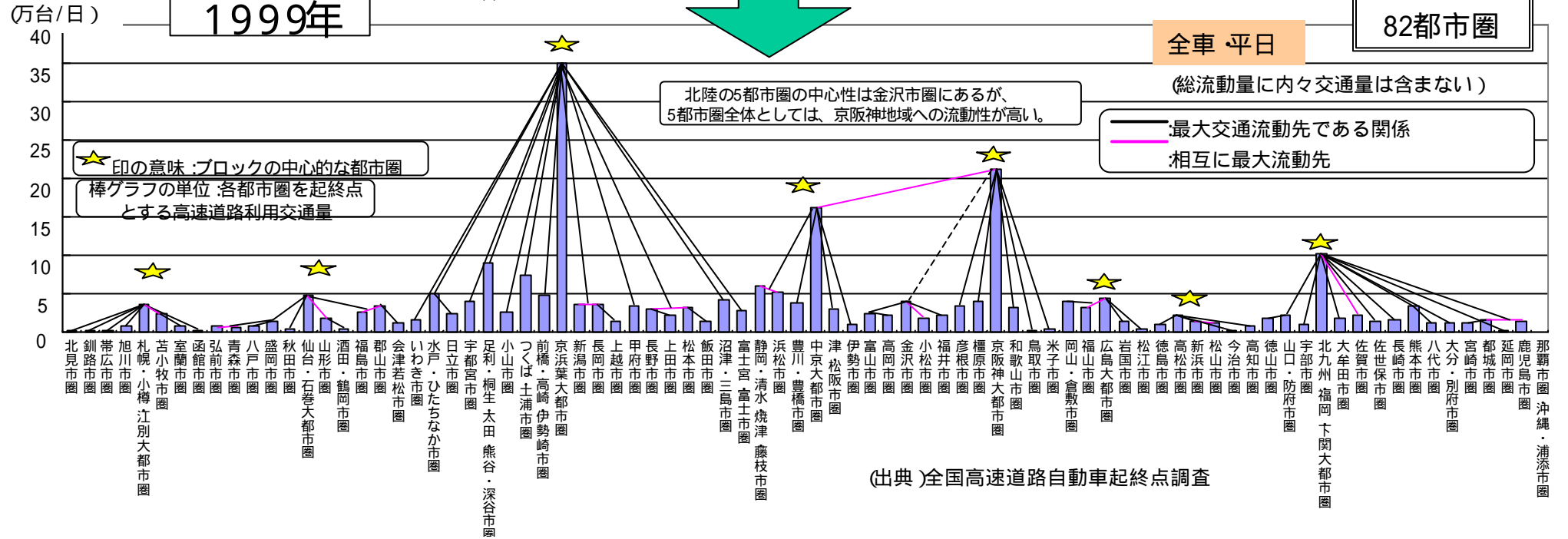
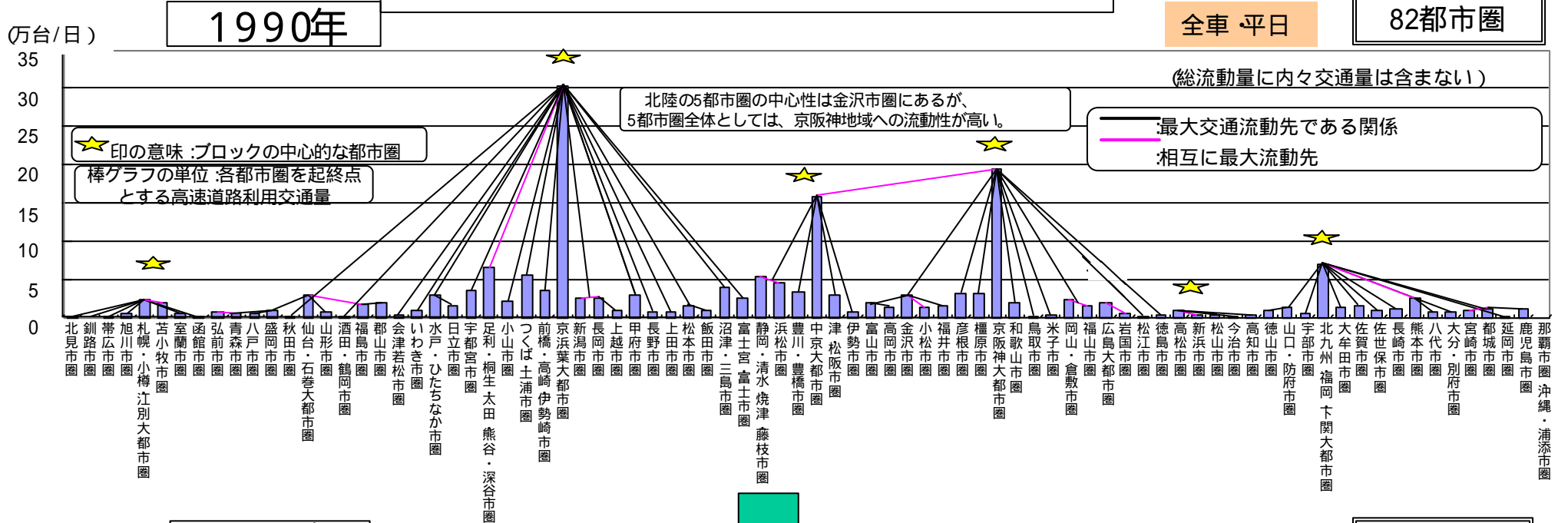
東アジア主要国との電子部品貿易額 (1990、2000年)



(注) 図は各国との貿易額上位10品目のうち電子部品類のみを抽出したもの(太矢印は年間1000億円以上の流動)、総額はその集計値

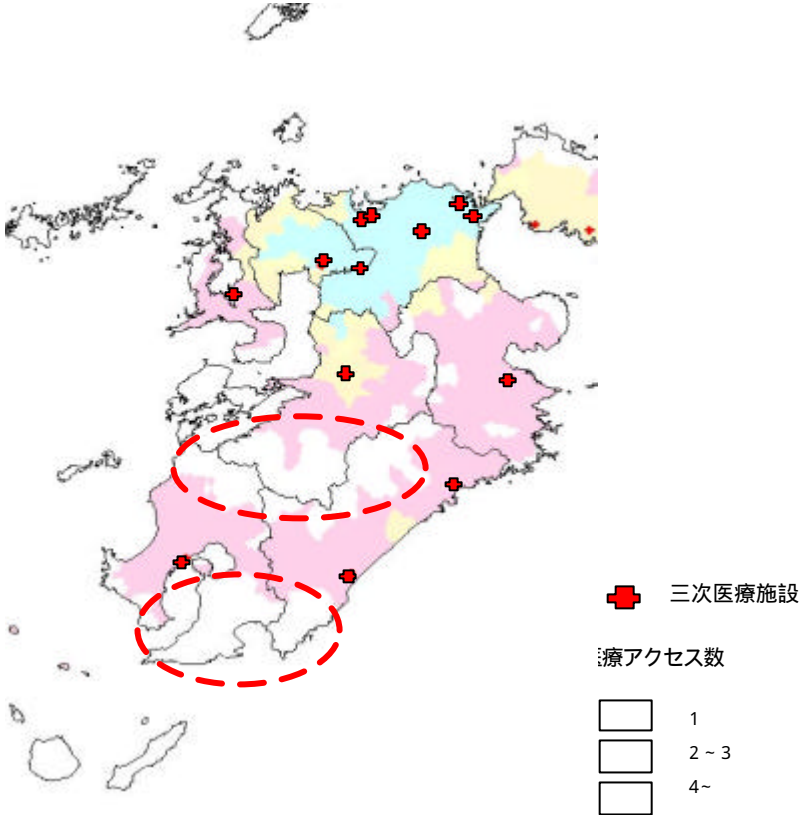
(出典) 『日本の統計』(総務省)

図表7 高速道路による各都市圏のつながり



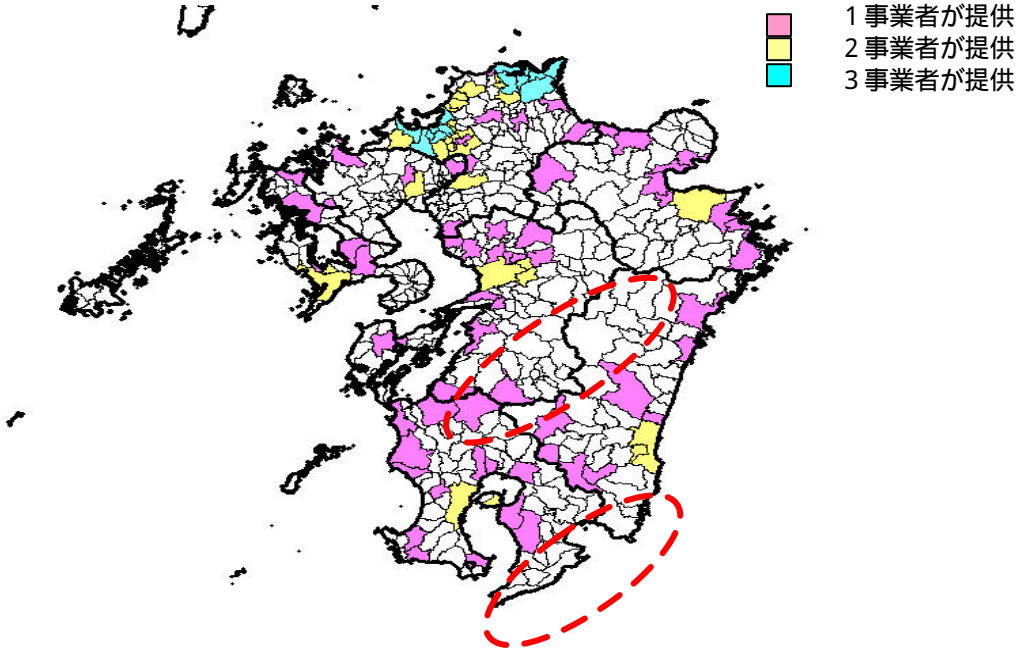
図表 8 高次医療施設へのアクセスと情報通信基盤整備の関係(九州地方)

三次医療施設とその1時間アクセス圏



(出典)社会資本整備審議会道路分科会
基本政策部会資料より

光ファイバサービス提供対象地域の例 (2003年 8月現在)

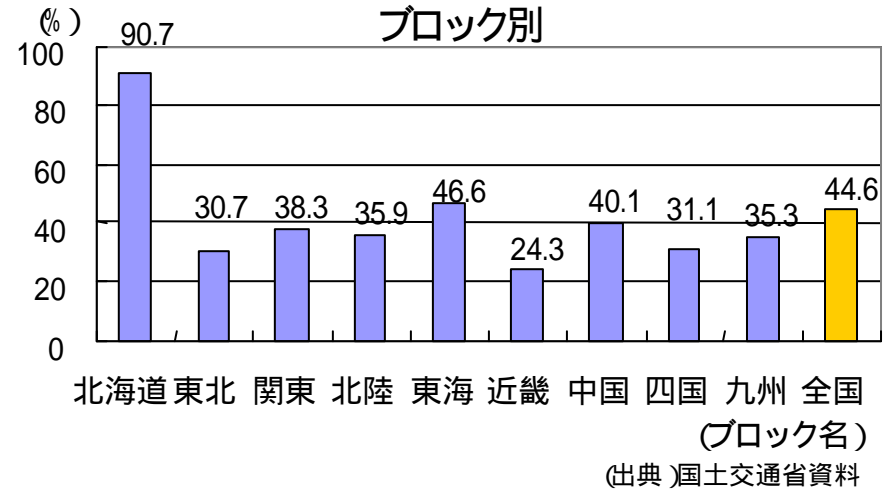
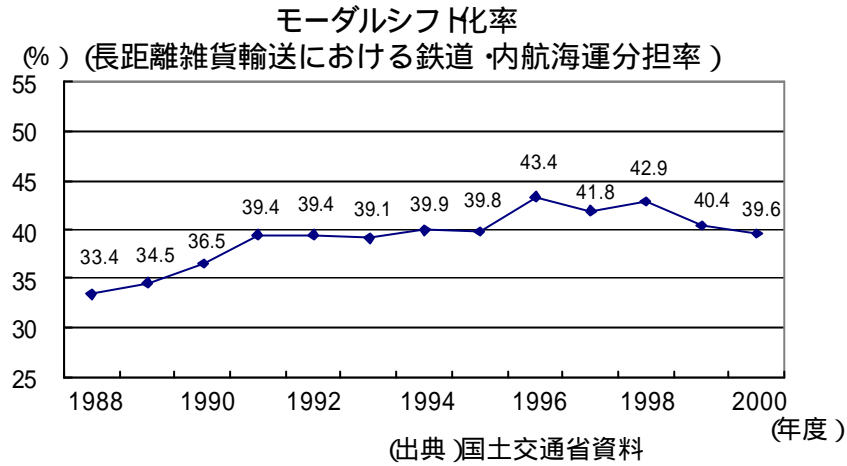


(注)作図の都合上、提供対象地域外の島嶼地域の一部の表示を省略。

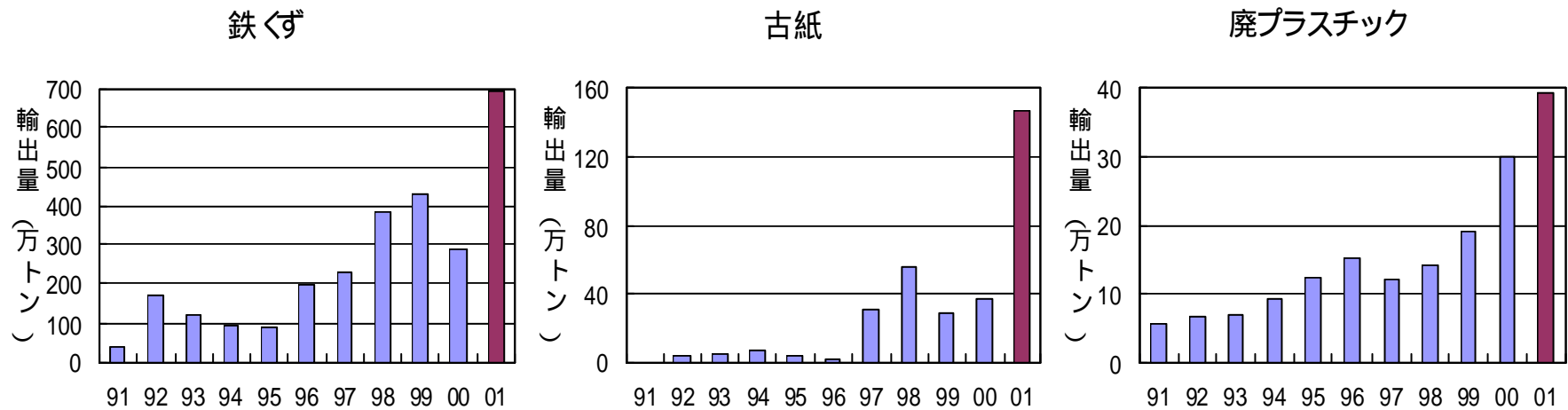
(注)同一市町村内の1地域でもサービスが利用できれば、その市町村では、利用できるものとしている。

(出典)NTT西日本、九州通信ネットワーク、有線ブロードワークス
ホームページより国土交通省国土計画局作成

図表9 モーダルシフトの推進状況と地域間格差



図表10 我が国における循環資源の輸出状況



(資料) (社)日本鉄リサイクル工業会資料

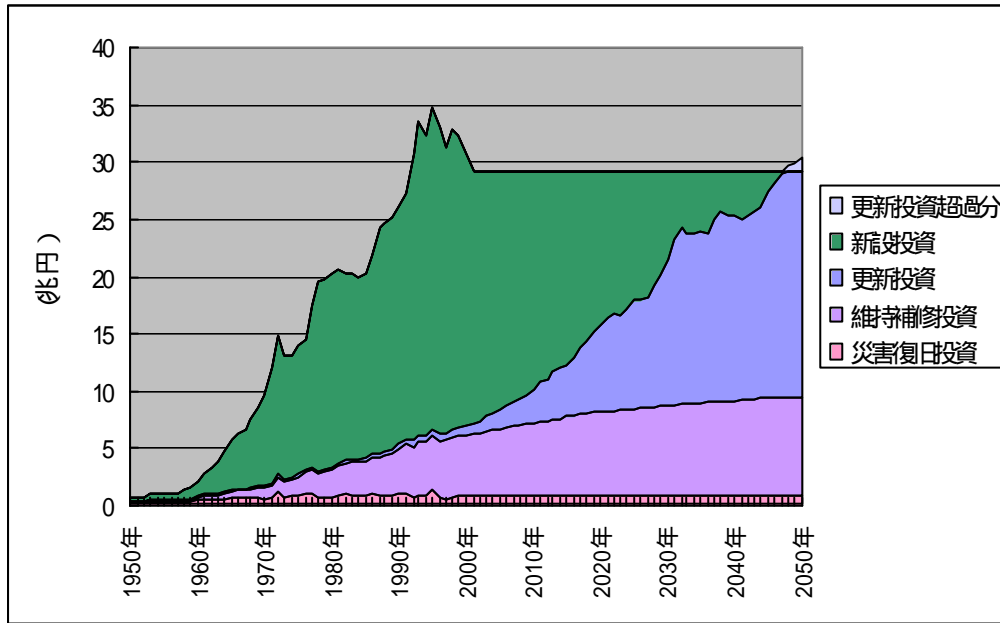
(資料)(財)古紙再生促進センター資料

(資料)プラスチック処理促進協会資料

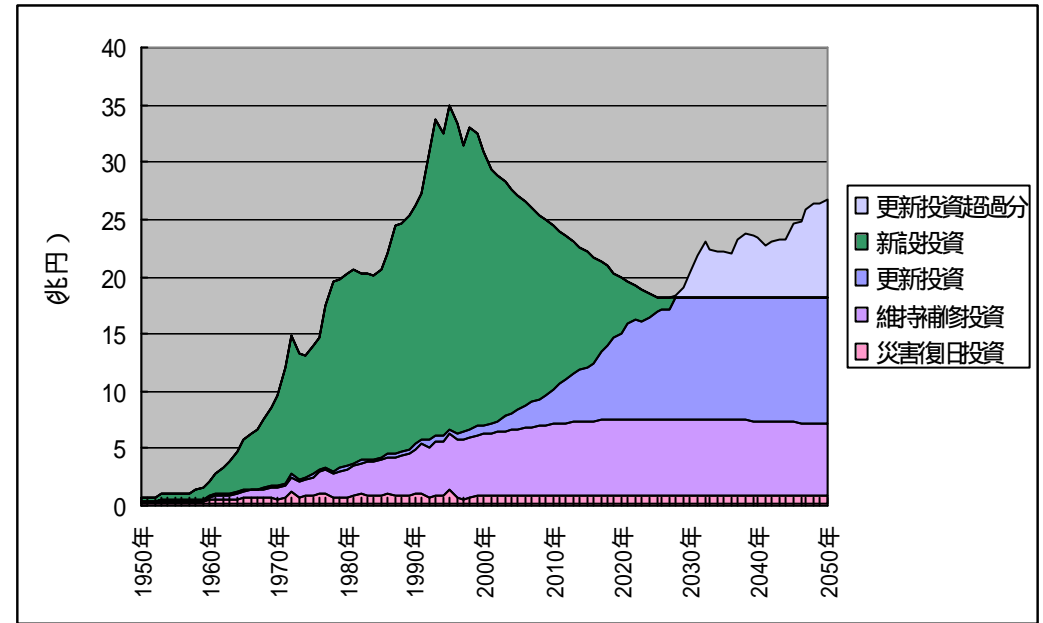
(出典)平成14年度国土交通白書

図表11 新規投資に係る制約についての試算

総投資額が2001年度以降一定推移の場合



総投資額が2001年度以降前年度2%減
2025年度以降一定の場合



注 対象とした国土基盤は、道路・港湾・空港・公共賃貸住宅・下水道・水道・廃棄物処理・都市公園・郵便・文京施設・治山・治水・海岸・農林漁業・工業用水

国土交通省国土計画局において推計