

高規格幹線道路網計画の全体像と今後の課題

寺元博昭*

高速交通体系の将来計画は、各種交通手段の特性を十分生かすことを勘案し立案されなければならない。高速道路計画立案の理念で特徴的なことは、自動車免許保有者が6,000万人をこえた今日では、国民に等しく高速サービスを提供するという、いわばシビルミニマムの要請がある点と、車が他の交通手段の端末ともなるため、他の交通計画との整合を図り交通体系全体としてのサービス向上に配慮しなければならない点である。高規格幹線道路網14,000kmにおいてもこの点に十分配慮し計画が策定された。本稿では高規格幹線道路網の基本的考え方と計画の全体像及び整備スケジュールについて紹介するとともに全国幹線道路網の今後の課題についての私見を述べる。

The Overall Plan of the High Graded Trunk Road Network and the Subject of National Wide Trunk Road in Future

Hiroaki TERAMOTO*

The future plan of a high-speed system must be made considering the various means of traffic and full utilization of all characteristics. Expressway planning is characterized by two requirements. First, high-speed service must be offered to the people equally because the number of driver's license owners has exceeded 60 million. This is called the minimum civil requirement. Secondly, the service of the entire traffic system must be improved by being consistent with other traffic plans. The high graded trunk road network of 14,000km was planned with sufficient consideration for the above requirements. The present paper introduces the basic idea, the overall plan and the improvement schedule of the high graded trunk road network, and the subject of national wide trunk road in future.

1. はじめに

建設省では、21世紀に向け、「速さ」と「時間に正確な」効率的輸送を可能とする質の高い道路ネットワークづくりへの要請を踏まえ、また、地域の振興と活性化を図り、国土の均衡ある発展と活力ある経済・社会を確立する基盤施設として、昭和62年6月に道路審議会の答申に基づき、14,000kmの高規格幹線道路網計画を策定した。

第四次全国総合開発計画（昭和62年6月30日閣議決定）においても、21世紀にむけ多極分散型国土を形成するため、「交流ネットワーク構想」を推進する必要があるとしており、これを実現するため高速交

通サービスの全国的普及を図る高規格幹線道路網の整備が必要とされている。

本稿では、高規格幹線道路網計画の全体像と整備スケジュールについて紹介するとともに、今後の幹線道路網についての私見を述べる。

2. 高規格幹線道路網の基本的考え方

2-1 高規格幹線道路の意義

高規格幹線道路は、自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路をいう。（従前の国土開発幹線自動車道等および本州四国連絡道路は高規格幹線道路網の一部をなすものである。）

2-2 高規格幹線道路網の規模

従前の国土開発幹線自動車道等（7,600km）及び本州四国連絡道路（180km）並びにこれらと接続し、次の各要件のいずれかに該当する新たな路線6,220km

* 建設省道路局企画課道路経済調査室係長
Chief Official of Highway Economic Research Sect.,
Road Bureau Planning Div., Ministry of Construction
原稿受理 1991年1月5日

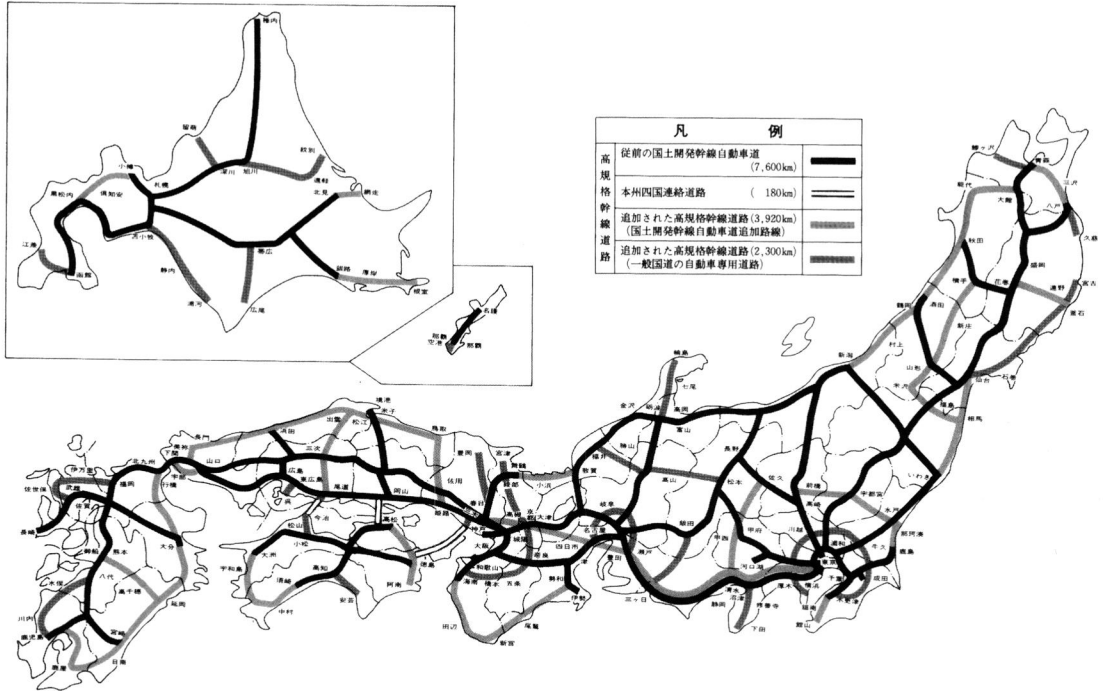


Fig. 1 高規格幹線道路網計画図14,000km

を合わせ、高規格幹線道路網は全体で14,000kmとなる (Fig. 1)。

- ① 地域の発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するもの。
- ② 大都市圏において、近郊地域を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資するもの。
- ③ 重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの。
- ④ 全国の都市、農村地区から概ね1時間以内で到達し得るネットワークを形成するために必要なもので、全国にわたる高速交通サービスの均てんに資するもの。

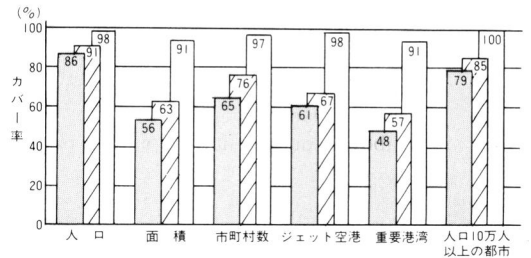
⑤従前の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害の発生等に対し、高速交通システムの信頼性の向上に資するもの。

⑥従前の国土開発幹線自動車道等の混雑の著しい区間を解消するために必要なもので、高速交通サービスの改善に資するもの。

3. 高規格幹線道路網の評価

3-1 都市、交通拠点との連絡状況の改善

高速道路網の前計画は、1966年に制定された国土



□長期計画(14,000km) ▨平成4年度末(6,041km) □平成元年度末(4,835km)

注1) 人口、面積、市町村数のカバー率とは1時間以内で高規格幹線道路のインターチェンジに到達できる人口、面積、市町村数の割合である。

- 2) ジェット空港、重要港湾、人口110万人以上の都市のカバー率とは30分以内で高規格幹線道路のインターチェンジに到達できる空港、重要港湾、人口110万人以上の都市の割合である。
- 3) すべて離島部を除いている。また、市町村数及び人口110万人以上の都市は三大都市圏内にあるものを対象外としている。
- 4) 市町村数は2,541市町村、ジェット空港は49空港、重要港湾は122港湾、人口110万人以上の都市は101市が対象である。

Fig. 2 高規格幹線道路のカバー率

開発幹線自動車道建設法における7,600km計画である。これは半島や山岳地帯を除く全国の都市・農村地区から概ね2時間程度以内で高速ネットワークに到達し得るよう考慮されたものであったが、高規格幹線道路網14,000kmの整備によって、

- (1) 全国の都市・農村地区から概ね1時間程度以内で高速ネットワークに到達

Table 1 高速道路の整備水準比較

項目	高速道路延長 (km)	高速道路原単位						
		延長	延長	延長	延長	延長	延長	
		人口 (km/万人)	面積 (km/万km ²)	人口・面積 (km/√万人・万km ²)	G. N. P (km/10億ドル)	保有台数 (km/万台)	走行台キロ (km/10億台キロ)	
西ドイツ	8,721	1.43	350.24	22.34	7.22	2.76	20.42	
欧州4カ国平均	6,187	1.07	183.72	14.01	6.48	2.29	16.76	
日本	現況	4,835	0.39	127.91	7.07	1.69	0.88	8.40
	長期計画	14,000	1.13	370.37	20.48	4.88	2.54	24.32

注1) 欧州諸国の高速交通の用に供する道路として、以下を対象とした。

西ドイツ・Autobahn (1988年末値: 8,721km) イギリス・Motorway (1989年度末値: 2,993km) フランス・Autoroute (1989年末値: 6,950km) イタリア・Autostrada (1987年末値: 6,083km)

2) この他にイギリスはDual Carriage Way、フランスはProlongement d' Autorouteがある。

3) 日本の現況値は1990年3月末現在。

Table 2 高規格幹線道路の自動車走行台キロ分担率

高規格幹線道路網 整備規模	全自動車走行台キロ に占める高規格 幹線道路シェア	〔参考〕都市高速を 含む高規格幹線 道路シェア
昭和63年度末(4,548km)	7%	9%
長期計画(14,000km)	18%	21%

注1) 平成12年度(西暦2000年)の全自動車走行台キロは約6,900億台キロとして推計。

2) 都市高速道路については、基本計画延長(首都高速270km、阪神高速232km)等の完成時の走行台キロを想定。

(2) 重要な空港・港湾の大部分とインターチェンジが概ね30分以内で連絡

(3) 人口10万人以上のすべての都市とインターチェンジで連絡

が可能となる (Fig. 2)。

四全総においては、21世紀に向け“交流ネットワーク構想”の具体的な目標として、①全国の主要な都市間の移動に要する時間を概ね3時間以内、地方都市から複数の高速交通機関へのアクセス時間を概ね1時間以内(「全国一日交通圏の構築」)、②大都市相互など国土の中核部において複数ルートの形成、施設容量不足による交通機能低下、大規模災害等による交通途絶の防止等を図る必要があるとしており、高規格幹線道路網の整備はこれらに大きく寄与するものである。以下は筆者の私見であるが、上記①は全国の市町村から1時間で高速道路のインターチェンジに到達できることを保証したにとどまるものであり、地域構造と高速道路の関係を具体的に規定したものではない。多極分散型国土の形成や東京一極集中の緩和へのインセンティブを与えるという観点からは、交流条件に関するより直接的な整備指標の提案が望まれ、これは今後の課題と考えられる。

3-2 高速道路整備水準の向上(欧州比較)

欧州諸国の高速道路の用に供する道路延長に対する社会経済指標あたりの原単位を適用して試算結果をTable 1に示した。ここからわかるように、現況ではわが国の高速道路の整備水準は、人口、国土面積・√(人口・面積)、GNP、自動車保有台数、走行台キロなど比較する指標により異なるが、概ね欧州諸国の1/2から1/4程度であるが、高規格幹線道路網14,000kmの完成によって現在の欧州諸国と同程度の水準に達することとなる。

3-3 自動車輸送の効率性の向上

わが国の陸上貨物・旅客輸送は大部分を自動車輸送に依存しており、自動車輸送の効率性の向上は重要な課題である。

高速道路網の整備の進んでいるアメリカ、西ドイツ、フランスにおいては現在の高速道路の交通分担は既に15~25%になっているのに対し、わが国では現状で7%(昭和63年度)にすぎないが、高規格幹線道路網(14,000km)の整備により欧米並に自動車輸送の効率性の向上が図られる(Table 2)。

4. 高規格幹線道路の整備体系

高規格幹線道路網は、効率的な整備や早期整備の要望に応える観点から、路線の性格を勘案し、国土開発幹線自動車道と一般国道の自動車専用道路の2つから構成することとし、これらの同時並行的な整備を推進することとしている。

これを受けて、昭和62年9月1日、国土開発幹線自動車道建設法の一部改正が行われ、新たに3,920kmが予定路線として追加され、国土開発幹線自動車道等は、11,520kmの網として構成されることになった。それ以外の2,480kmは、一般国道の自動車専用道路として整備が進められる (Fig. 3)。

高規格幹線道路の計画決定手続きの位置付けは

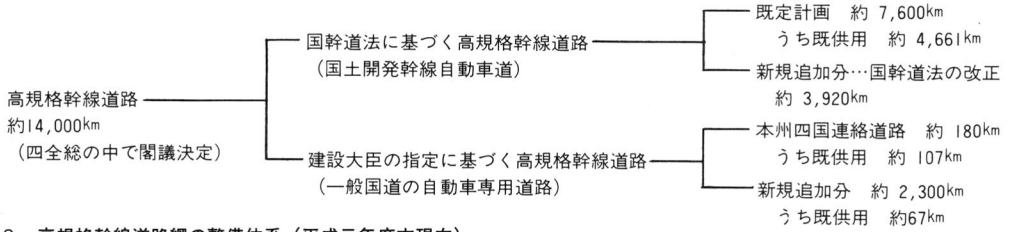


Fig. 3 高規格幹線道路網の整備体系 (平成元年度末現在)

Fig. 4 のとおりである。国土開発幹線自動車道と一般国道の自動車専用道路の手続きの違いは、国土開発幹線道路の場合には基本計画、整備計画とも国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て大臣レベルで決定されること、及び路線指定が高速自動車国道法の政令改正として行われる点であり、一般国道の自動車専用道路の場合には道路局長通達により、国、県、公団等からなる協議会での連絡調整を踏まえ、基本計画整備計画を道路局長が決定する点である。これは、国土開発幹線道路が法律の手続きにより整備が進められる一方、一般国道の自動車専用道路については毎年度の予算措置により弾力的かつ機動的な整備を進めるという整備の基本的考え方の違いに基づくものである。なお、整備にあたっては有料道路制度を十分活用するほか、段階的な整備方式の導入、既存道路の活用等により、整備の推進を図ることとしている。

5. 高規格幹線道路網の整備方針

従来、国土開発幹線自動車道については年間200km供用ペースで事業を進めてきたが、今後は、積極的整備推進という観点から、年間250km供用ペースに引き上げて整備を推進する。また、一般国道の自動車専用道路については、今後年間100km供用ペースで整

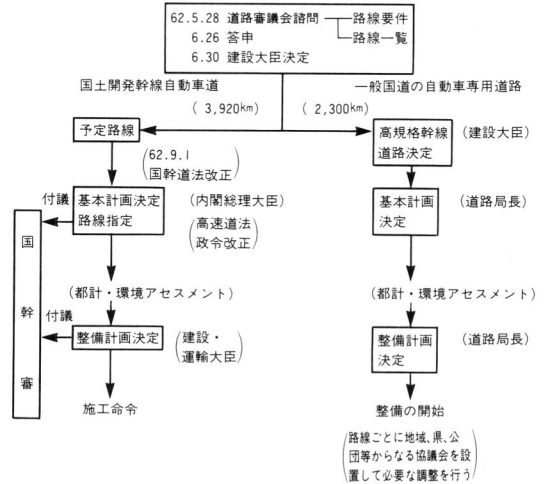


Fig. 4 高規格幹線道路の計画決定手続き

備を推進することとし、高規格幹線道路としては年間350km供用ペースで整備を推進する。高規格幹線道路網全体の整備には、概ね30年程度を要するもの考えられ、21世紀初頭に全線完成を図る。

このため、平成12年(西暦2000年)までに概ね9,000km供用させることを目途にその整備を積極的に推進し、第10次道路整備五箇年計画最終年度である平成4年度末の供用延長を約6,000kmとする (Table 3)。

平成元年度末供用延長は、国幹道4,661km、本四107

Table 3 第10次道路整備五箇年計画における高規格幹線道路の位置づけ

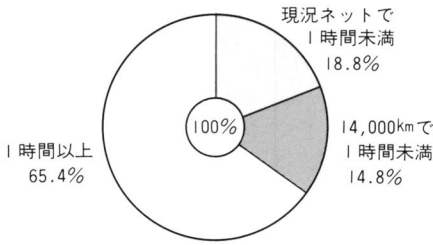
単位: km、億円

区分	62年度末供用延長	第10次道路整備五箇年計画 (昭和63年度～平成4年度)		平成4年度末供用延長	長期計画		長期計画目標
		事業量	事業費		事業量	事業費	
高規格幹線道路	4,387	1,654	(84,100) 103,000	6,041	9,613	(345,000) 431,000	14,000
国土開発幹線自動車道	4,280	1,246	(57,000) 72,400	5,526	7,240	(255,000) 329,000	11,520
本州四国連絡道路	107	1	(3,500) 5,100	108	73	(10,900) 17,400	180
一般国道の自動車専用道路	—	407	(23,600) 25,400	407	2,300	(78,900) 84,900	2,300

注1) 事業費の上段 () は建設費で内書。

2) 長期計画は21世紀初頭 (西暦2010年～2015年) 目途。

3) 一般国道自動車専用道路の第10次五箇年計画事業量407kmには、新たに追加する国土開発幹線自動車道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路215kmを含む。



注) 高規格幹線道路の走行速度は90km/h、一般道路の走行速度は現況値として算定している。

Fig. 5 隣接地方生活圏中心都市間の1時間カバー状況 (全国計)

km、一般国道の自動車専用道路67kmとなり、高規格幹線道路としては、4,835kmの供用延長となる。

6. 地域開発と一体となった整備

高規格幹線道路の整備効果を十分引き出し、地域振興に有効に役立てるためには、道路建設後に地域開発を期待するのではなく、計画段階から積極的に地方公共団体と連携を図り、地域の開発とあわせて道路の建設を進めていく必要がある。

このため、建設省では、高規格幹線道路の基本計画が策定された沿線地域等において、計画的な地域振興が図られるよう地域振興計画を策定するとともに、これを生かした高規格幹線道路整備計画及びこれと一体となった関連道路網計画を策定することとしている。

計画の策定に当たっては、地方建設局、都道府県、関係市町村からなる「高規格幹線道路関連地域活性化推進協議会」(仮称)を設置するものとし、関係者間の整合を図る。

また、供用中または建設中の高速道路の沿道において、都市開発事業、工業団地造成事業等の開発が行われる場合において、当該開発事業者の負担によって新たにインターチェンジを設置する開発インターチェンジ制度を実施している。これは、開発者が建設費の47.5%の部分を建設期間中に支払い、残りの52.5%についてはNTT資金を公団が無利子貸付を受け、その貸付金を償還するのに合わせ(償還期間20年、ただし5年の据置期間を含む)、日本道路公団に分割払いする制度であり、開発事業の促進と地域振興に資するとともに、高速道路の採算性の向上にも寄与するものである。

7. 全国幹線道路網計画の今後の課題

まとめにかえて全国幹線道路網の今後の課題につ

いて私見を述べたい。

7-1 国土計画と全国幹線道路網計画

わが国の国土開発は、昭和25年に国土開発総合計画が策定され、昭和37年に全国総合開発計画が策定されて以来、わが国をとりまく社会経済変化とともに、新全総、三全総、四全総と総合計画の見直しを行いながら進められてきたが、いずれの全総計画においても、高速道路等の全国幹線道路網は計画目標を実現させるための戦略的手段に位置付けられてきた。これは、全国幹線道路網のあり方で人の動き、物の動きの態様がほぼ決まり、社会経済活動の最も基本的なシステムとなるために、地域・国土の構造をも規定することとなるためである。

全国総合開発計画(1962年10月5日閣議決定)における「拠点開発構想」においては高速道路等の交通通信施設が全国に配置した大規模な開発拠点を有機的に連結させ、相互に連携させつつ発展させる戦略的手段とされ、たし、「大規模プロジェクト方式」を国土開発方式に選定した新全国総合開発計画(1969年5月30日閣議決定)においても、中枢管理機能の集積と物的流通の機構を広域的に体系化し開発可能性を全国的に拡大・均衡化する手段と位置付けられ

Table 4 PT調査(平日)

単位:分

目的別	都市圏別	平均	80%	90%
通 勤	道央(北海道)	0:27	0:42	0:52
	新潟	0:23	0:38	0:48
	京阪神	0:36	1:01	1:14
	広島	0:28	0:42	0:55
	長崎	0:28	0:46	0:59
通 学	道央(北海道)	0:23	0:37	0:55
	新潟	0:22	0:36	0:45
	京阪神	0:24	0:37	0:57
	広島	0:24	0:32	0:47
	長崎	0:25	0:39	0:54
帰 宅	道央(北海道)	0:24	0:38	0:41
	新潟	0:20	0:35	0:45
	京阪神	0:25	0:44	1:05
	広島	0:24	0:33	0:49
	長崎	0:26	0:40	0:57
業 務	道央(北海道)	0:30	0:41	1:00
	新潟	0:29	0:41	1:02
	京阪神	0:27	0:43	1:06
	広島	0:29	0:37	0:56
	長崎	0:28	0:48	1:01
私 事	道央(北海道)	0:19	0:29	0:41
	新潟	0:16	0:26	0:36
	京阪神	0:17	0:26	0:39
	広島	0:17	0:22	0:33
	長崎	0:20	0:31	0:43
合 計	道央(北海道)	0:24	0:38	0:51
	新潟	0:22	0:36	0:47
	京阪神	0:25	0:42	1:04
	広島	0:24	0:33	0:49
	長崎	0:25	0:40	0:56

た。また、環境問題の深刻化やエネルギー問題が顕在化するなか、人と国土の安定したかかわりの実現を目標に、自然・生活・産業の3つの環境が調和した人間居住の総合的環境(定住圏)の形成を図る、という「定住構想」を計画方式として策定された第三次全国総合開発計画(1977年11月4日閣議決定)においても、幹線道路網は地方都市と農村漁村を一体化し地方定住圏の形成を図るための根幹的施設とされた。

さらに東京への人口・諸機能の過度な集中に伴う弊害の顕在化等を背景に、新たな国土開発の指針として策定された第四次全国開発計画(1987年6月30日閣議決定)においては、計画の基本的目標である多極分散型国土を形成するための計画方式として、交流ネットワーク構想が提起され、高速性、信頼性、選択性に富んだ交通体系の形成と時代の変化・要請に対応した施設の整備が求められているところである。

このように全国幹線道路網はわが国の国土計画の

Table 5 NHK国民生活調査 単位：分

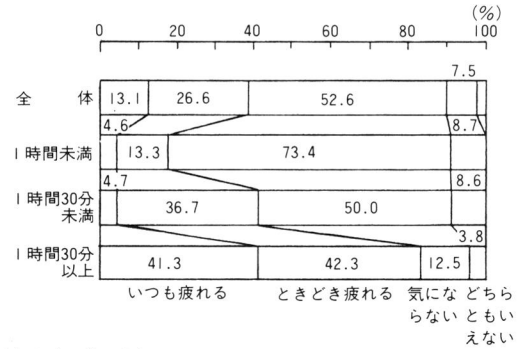
目的別		平均	80%	90%
[通勤]	平日	0 : 33	0 : 46	1 : 00
東京圏		0 : 45	1 : 00	1 : 17
大阪圏		0 : 39	0 : 54	1 : 05
50万人以上の市		0 : 31	0 : 39	0 : 47
10万人以上50万人未満の市		0 : 29	0 : 37	0 : 55
10万人未満の市		0 : 28	0 : 35	0 : 53
町村部		0 : 27	0 : 34	0 : 49
[通学]	平日	0 : 33	0 : 41	0 : 57
東京圏		0 : 34	—	—
大阪圏		0 : 34	—	—
50万人以上の市		0 : 30	—	—
10万人以上50万人未満の市		0 : 32	—	—
10万人未満の市		0 : 32	—	—
町村部		0 : 34	—	—
[その他]	平日	0 : 26	0 : 33	0 : 50
東京圏		0 : 29	0 : 40	1 : 00
大阪圏		0 : 29	0 : 39	0 : 56
50万人以上の市		0 : 28	0 : 38	0 : 54
10万人以上50万人未満の市		0 : 25	0 : 36	0 : 43
10万人未満の市		0 : 24	0 : 29	0 : 46
町村部		0 : 24	0 : 29	0 : 48
[その他]	休日	0 : 39	0 : 54	1 : 30
東京圏		0 : 47	1 : 11	1 : 42
大阪圏		0 : 47	1 : 10	1 : 32
50万人以上の市		0 : 38	0 : 49	1 : 10
10万人以上50万人未満の市		0 : 38	0 : 53	1 : 15
10万人未満の市		0 : 35	0 : 49	1 : 10
町村部		0 : 33	0 : 42	1 : 17

注1) 平日：月曜日～金曜日 休日：日曜日。

2) NHK国民生活時間調査行動分類の内容は以下のように設定されており、ここでは出発地から目的地までの片道の時間として、半分とした。

通勤：自宅と仕事場の行き帰り 通学：学校への行き帰り

その他：通勤・通学以外の移動で、他の行動に優先させるもの。



注) 調査対象：住都公団・団地入居者。

出所) 社会開発総合研究所「住宅立地の沿革に伴う問題と住機能の配置のあり方に関する調査」(国土庁委託調査、昭和58年)。

Fig. 6 通勤時間量別・通勤に伴う疲労感

枢要な部分を構成してきた。

7-2 「連合都市圏の形成」を保証する全国幹線道路網

既に述べたように高規格幹線道路網14,000kmの実現により全国のはほぼすべての市町村から1時間以内でインターチェンジへ到達可能となるため、地域の交流状況は著しく向上するわけであるが、これは必ずしも所要時間内での都市間相互の連絡状況を保証するものではない。多極分散型国土の形成や東京一極集中の緩和へのインセンティブを与えるためには、「全国幹線道路網は地域間交流を支え国土の構造を規定する」という観点に立って都市と都市、地域と地域の連結状況をより直接的に評価する必要がある。

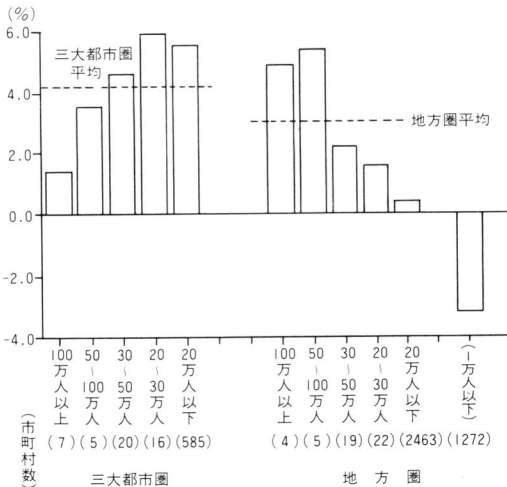
Fig. 5はこの観点に立って隣接する地方生活圏中心都市相互の連絡状況をみたものであり、図からわかるように高規格幹線道路網14,000kmが完成しても、「日常的移動時間の限界値である」1時間(Table 4、5からわかるように日常的移動で1時間以上ものは極めてまれであり、Fig. 6からわかるように1時間以内の移動に疲労を感じることは少ない)で見ると、一般国道の整備状況(Table 6からわかるように一般国道の交通負荷量は高速道路と同じレベルであるにもかかわらず、信号交差点間隔が短いために、一般国道の旅行速度は、37km/hと低いレベルにとどまっている)が改善されなければ、1時間カバーは約3分の1にとどまる。

一方、ここ数年の国土形成の状況を見ると、Fig. 7からわかるように地方圏において三大都市圏と同程度の人口の伸びを示しているのは、50万人規模以上の都市であり、これらの都市には先端的サービス産業の立地等も著しい(Table 7)。今後国民の各種

Table 6 幹線道路の整備状況と交通の分担状況

道路種別		高規格幹線道路	一般国道	都道府県道
路線数		—	401	12,420
実延長 (km)		4,835	46,663	128,539
平均路線延長 (延長/路線数)		—	116.4	10.3
車線キロ (km)		17,556	99,286	212,800
平均車線数 (車線キロ/延長)		4.10	2.13	1.66
交通	12h交通量 (台/12h)	16,365	7,956	3,100
	走行台キロ (千台キロ/12h)	70,042	369,586	386,170
	平均トリップ長 (km)	73	47	26
	大型車混入率 (%)	34	19	13
交通負荷量 (台/1車線・12h) (走行台キロ/車線キロ)		3,990	3,722	1,815
旅行速度 (km/h)		84	37	34
信号交差点間隔 (m/箇所)				
DID		—	336	374
その他市街地		—	737	997

注1) 高規格幹線道路の実延長は平成2年4月1日現在。その他の道路の実延長は平成元年4月1日現在。
 2) 上記以外は、昭和63年度道路交通センサスによる。ただし、平均トリップ長は昭和60年度道路交通センサスに基づく推計値。



注1) 三大都市圏：①東京圏（埼玉、千葉、東京、神奈川） ②名古屋圏（岐阜、愛知、三重） ③関西圏（京都、大阪、兵庫、奈良）の1都2府8県。

2) 昭和59年3月末～平成元年3月末の調査。

出所) 自治省行政局「全国人口・世帯数表、人口動態表」。

Fig. 7 人口規模別人口増加率

ニーズの多様化・高質化が一層進むこと、「生活」を重視し、高度な消費を可能とする地へ人が移住することは确实であり、これらのニーズに応えるには、相当程度の人口集積が不可欠であって、現在の国民のニーズに見合う消費財やサービスを提供するためには、50万人規模の集積が必要だと考えられるのである。(人口の集積が専門的な、いわゆる「本物」たる消費財、サービスを提供する市場を形成することは、経済学の保証するところである。)

したがって50万人以上の規模を有する都市はいいとしても、50万人規模以下の地方中心都市について

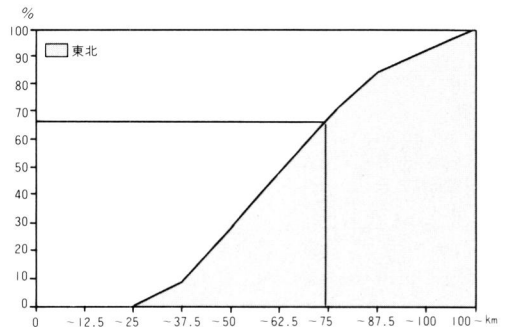
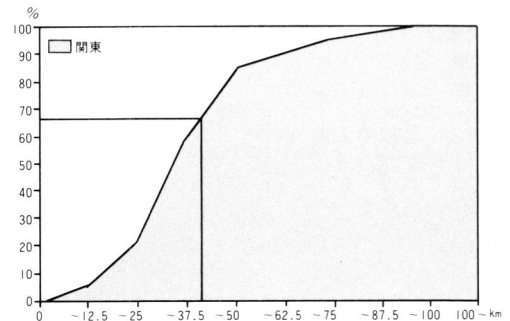
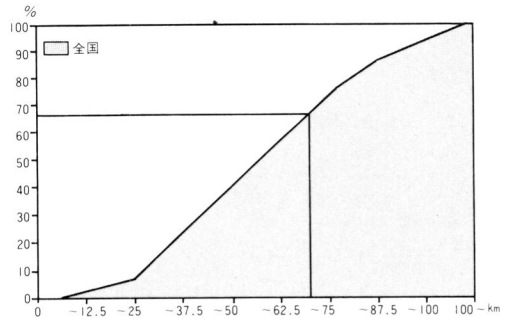


Fig. 8 地方ブロック別拠点間距離分布

Table 7 先端的サービス産業の都市規模別——事業所数・従業者数

区 分	事業所数		単位：件	従業者数		単位：人
	昭和56年	昭和61年	年平均伸率%	昭和56年	昭和61年	年平均伸率%
大都市圏	11,770 (65.6)	18,774 (65.0)	9.8	263,695 (75.9)	449,206 (75.2)	11.2
地方圏	6,185 (34.4)	10,109 (35.0)	10.3	83,767 (24.1)	148,041 (24.8)	12.1
内 50万人～	1,527 (8.5)	2,599 (9.0)	11.2	20,222 (5.8)	42,293 (7.1)	15.9
内 30万人～50万人	1,085 (6.0)	1,814 (6.3)	10.8	14,297 (4.1)	25,947 (4.3)	12.7
内 10万人～30万人	1,510 (8.4)	2,429 (8.4)	10.0	19,414 (5.6)	35,730 (6.0)	13.0
内 ～10万人	2,063 (11.5)	3,267 (11.3)	9.6	29,834 (8.6)	44,071 (7.4)	8.1

注1) 総務庁「事業所統計」(昭和56、61年)より国土庁計画・調整局作成。

2) () は全国を100とした場合のシェア。

3) ここで先端的サービス産業とした業種は、情報サービス(ソフトウェア業、情報処理サービス業等)、デザイン業、自然科学研究所、人文科学研究所、商品検査業、各種物品賃貸業、産業用機械器具賃貸業、事務用機械器具賃貸業。



いま任意に選んだ地方中心都市①は、4.24個の地方生活圏と隣接している(記述の関係で左図では4個と接しているように書いてある)。都市①は「3分の2の確率」で隣接生活圏中心都市と1時間で到達可能となれば、1時間到達可能地方中心都市数の期待値は、 $4.24(\text{個}) \times \frac{2}{3} + 1 = 3.83(\text{個})$ 。よって「連合都市圏の人口規模の期待値」は $13.2(\text{万人}) \times 3.83 = 50.5(\text{万人})$ となる。

Fig. 9 50万人連合都市圏の形成のマクロ的説明

は、50万人規模以上の都市サービスを保証する何らかのシステムを導入することが必要と考えられる。そこで、ここで提案したいのが、隣接する地方中心都市との連絡の強化を図り、事実上、一体として機能し、同一の日常的市場たりうる「連合都市圏」なるものの形成(地域相互の分担と連携の深化を基本としている点で、交流ネットワーク構想と軌を一にする)であり、「ポスト高規格」として、この「連合都市圏」を戦略的に育成するという観点からの全国幹線道路網の強化である。

ここで、地方の中心都市として地方生活圏中心都市に着目し、簡単な試算をしてみる。1つの地方生活圏は平均4.24個の生活圏と隣接しており、また50万人以下の地方生活圏中心都市の平均人口は約13.2万人であるので、3分の2の確率で隣接する地方生活圏中心都市へ1時間以内で到達できれば、 $13.2\text{万人} \times 4.24 \times \frac{2}{3} + 13.2\text{万人} = 50.5\text{万人}$ となり、全国の任意の地方中心都市を中心として、50.5万人(期待

値)規模の連合都市圏が形成されることとなる。勿論これは確率上の話であり、規模の小さい都市が散在する地域では50万人に至らない場合も生じると考えられるが、Fig. 8からわかるようにわが国の隣接する地方生活圏中心都市間の空間距離の67%(約3分の2)の累積値は約70kmであり、橋梁やトンネル等で地形的制約を克服し所要の速度サービス(Fig. 8からわかるように都市間距離は地方によって相当異なり、所要の速度も地方ごとに異なってくる。例えば関東地方は東北地方に比べて都市間距離が小さく、東北地方ほどの速度は要求されない)を確保すれば、連合都市圏の形成は可能である(Fig. 9)。

ここでいう連合都市圏形成の理念は、「全国どの地方中心都市を中心として見ても、集積の『核』となり得る条件整備を担保する」ということであって、現実に「核」として機能するには地域の英知を各方面・分野に傾注する必要がある、「付与した条件をどう使うか、それは地域に委ねられていること」は言うまでもない。

又、具体的に連合都市圏形成に向けて全国幹線を強化するとすると、「地域のむすびつき」を地勢的、歴史的、経済的に整理した上で、地方ブロックごとに十分に議論し、合意形成を図ることが前提となり、地方支分部局の指導力が問われることとなろう。しかし、その意思決定にいたる作業と成果のプレゼンテーションは、新たな国土構造の構築へ向けての確かなシナリオともなりうるだろう。