

国土学事始め



大石久和

早稲田大学大学院
客員教授

これは耳慣れない言葉かも知れませんが、人は移動するとき、ある区間は車で、その先は鉄道や飛行機を使うというように、いろいろな交通手段を用います。そこで道路や鉄道など交通施設の整備度合いを一人の出発地点から目的地までの全体でどのように時間短縮が図られたかを調べ、人の移動全体から評価

しようという考えが出てきました。

そのため旧国土庁では「日本のある地点から、片道3時間（最近では片道4時間としています）以内にあらゆる交通機関を使って、全国に住む人々の何%の人に会うことができるか」という考え方を導入し、「わが国の交通全体の発

一日交通圏

3〜4時間で何人に会えるか

達度」を評価するために「一日交通圏」という指標を考えたのです。

すぐにわかるように、東京は、羽田も近いし新幹線、高速道路も発達していますから、3時間かけることで全国

鹿兒島や北海道の人はあまり多くの人に会うことができませぬ。このようにこの指標は地域がもつ交通の利便性、ポテンシャルを示すものともなっています。

さて、この一日交通圏は、1965年の全国平均は28%でした。つまりこの当時は、日本人は全国平均でいえば、

3時間かけて全国の28%の人に会うことができる移動能力を持っていたのです。ところが、2003年には、何とこ

れが63%にも向上したので、大きな移動能力を手に入れた、わが国は移動が大変に便利になったのです。（08年には4時間圏ですが、68%に

拡大しました）

しかし、この全国平均は人口による加重平均で算出していますから、大幅に改善されたというのは、東京や大阪、名古屋などが移動にきわめて便利な都市になったということが大きく効いています。ところが、四国、九州東部、紀伊半島などは昔と変わりませぬ。平均して便利な国にはな

ったのですが、利便地域と不便地域の差は大きく拡大してしまっただけです。（東京中心は96%、高知中村はわずか3%）

全国のすべての地域が同じ一日交通圏を持つことはできませんが、国民全体として受忍すべき格差とはどの程度なのか、いまこそ真剣な議論が必要だと考えます。