

**対流型新国土形成計画と2016年度関連予算編成**

2015年8月に閣議決定された新国土形成計画では、人口減や高齢化が進む中で東京一極集中を是正し地方活性化を推進すると共に、「対流型国土形成」を大きな柱とした。具体的には、地方で医療・介護や商業等の都市機能を集約した「コンパクトシティ」の形成を2020年目途に全国150自治体で推進、2027年に東京・名古屋間で開業するリニア中央新幹線を前提とし経済規模の6割を占める東京・名古屋・大阪圏を対象とする「スーパー・メガリージョン（超巨大都市圏）」の形成に加え、国際競争力のある観光地づくりや地方移住の促進等を明示している。こうした新しい国土形成計画でハブとなるのが「連携中枢都市圏」である。こうした新国土形成計画の内容を受け、国土交通省の予算編成では対流促進型国土形成の実現に向けた「連携中枢都市圏」形成推進のため、一定の圏域が一体となって経済活性化に取り組む事業支援として1億円を概算要求しているほか、自治体間ネットワークで中山間地の「小さな拠点形成」に対しては、2015年度対比20%弱増の要求とし力点をおいている。連携中枢都市圏とは、一定規模以上の人口・経済を擁する都市圏において、経済成長のけん引、高次都市機能の集積・強化及び生活関連機能サービスの向上の実現を目指す自治体間ネットワークである。人口減少下においても都市機能を維持するためには、都市間・地域間の連携によって、必要とされる機能に応じた圏域人口を確保していくことが必要である。このため、都市機能を他都市から享受可能な一定距離の範囲内にある地域・都市については、行政区域を越えた連携を推進する。その際、必要な都市機能を市街地の中心部や生活拠点等に集約・活性化するとともにこれらと居住地域とを結ぶ交通ネットワーク等を最大限に活用することで都市圏の形成を図る。欧米・アジアにおいても様々な規模・形態の地方自治体間連携、都市地域圏、シティリージョンがある。リージョン、すなわち圏域は、経済社会活動や地域資源等において類似性が高い地域の広がりを意味することが基本となるものの、シティリージョンの場合は、一定の都市を中核にしたネットワークとしての広がりを意味する。シティリージョンは、国内の地方自治体間の連携等にイメージされる概念であると同時に、EUやアジア地域では国境を越えた経済社会活動を念頭に置く概念としても位置している。

一方で、リニア中央新幹線の開業を睨み東京・名古屋・大阪間の巨大な圏域を睨んだスーパー・メガリージョン構想の検討開始を明確にしている。シティリージョンの形態は、EU型、ロンドン・ワシントン型（グレーター型）に大きく分けられる。前者と後者の基本的違いは、多機能分散型か一極集中型かにある。EU型はドイツ、オランダ、デンマーク等で形成されている形態であり、圧倒的に優位性を持つ中核都市を形成するのではなく、ドイツ・フランクフルト圏域のように相互に個性を確保しつつ多心型複合都市圏として多機能連携・連担を形成する体系である。ドイツでは都市国家をベースに連邦国家が形成されてきた歴史的経緯を持ち、人口100万人前後、圏域範囲100キロ程度の中規模圏域のシティリージョンが形成される形態が基本となっている。また、オランダでは、首都であるアムステルダムを中核に四つの都市が連携し（ランドスタット）、域内政策調整、経済社会問題の分析、戦略的連携等を図り、圏域の持続性発展と競争力確保を目指している。ランドスタットの人口規模は約600万人、圏域範囲は約100キロ規模となっている。こうした都市間、圏域間の国際競争が激しくなる中で、日本でも都道府県単位の視点を越えた経済社会圏の形成と競争力強化が重要な課題となっている。さらに、都市部の内側では、コンパクトシティへの取り組み推進を掲げている。都市再生整備計画の区域内に空家や利用されなくなった施設の再利用を推進するための既存建築物の活用推進区域の設置を可能にし、民間都市開発推進機構の「まち出資」による支援体制の強化を意図している。また、新国土形成計画がコンパクト化と同時に重視しているネットワーク化の実現に向けて、地域間を結ぶ道路ネットワークの整備に関して、三大都市圏の道路整備、老朽化対策も含めて国費ベースで約2兆円の要求が展開されている。