

平成20年5月14日

「21世紀生活圏研究会」における現時点での論点の公表にあたって

国土交通省 総合政策局

国土交通省では、平成20年2月27日に第1回「21世紀生活圏研究会」(座長：森地茂 政策研究大学院大学教授)を開催いたしました。本研究会では、本年5月15日に取りまとめられる総務省の「定住自立圏構想研究会」の報告も踏まえ、「21世紀にふさわしい生活圏」のあり方について、今後2年間で、それぞれの段階で中間的な取りまとめを行いつつ、検討を行うこととしています。

この一環として、第1回研究会開催以降も引き続き、本研究会の学識委員などからの意見聴取を行ってまいりましたが、この度別紙の通り、「『21世紀生活圏研究会』における現時点での論点」として整理しましたので公表いたします。

別紙の論点の作成にあたっては、全国市町村アンケートの結果である日常生活の圏域の拡がり(時間距離片道40分±20分)をもとに、一つの目安となる「交通一時間圏」を試算し、現在の生活、経済活動などを行う上で必要な機能の把握や分析を試みております。

これらの分析や別紙の論点などを参考にし、それぞれの地域が主体となってそれぞれの地域の特性を活かし、「21世紀にふさわしい生活圏」の形成に向けた取組みがなされることが必要と考えます。

「国土形成計画(全国計画)」(案)においても、各地域がその実態に応じて暮らしやすい生活圏域の形成を図っていくこととしており、各省庁の連携により、国民本位の「21世紀にふさわしい生活圏」の形成に向け、施策展開を図ることが重要と考えます。

「21世紀生活圏研究会」における現時点での論点

I 21世紀生活圏について

(1) 21世紀生活圏とは何か

- ・ 継続的な少子化・人口減少が地域の衰退につながることなく、将来にわたり人々が利用可能である健全な国土を次の世代にしっかりと引き継げるように、活力ある生活の舞台を創成していく必要がある。
- ・ そのためには、多様な主体の参画のもと、地域自らが主体となって、21世紀にふさわしい生活圏を形成していく必要がある。
- ・ 多様な主体の参画は、地域の人々の志を地域づくりに反映でき、公的部門のサービス縮減にも対応していくことにもつながる。
- ・ その際、多様な主体とは、生活圏に定住する人ばかりではなく、二地域住居者や地域との関わりを大切にしようとする他の地域を含めた人的交流・連携の中で、形成されることを期待する。
- ・ 生活圏の圏域の拡がりについては、それぞれの地域の生活様式、既存ストックの成熟度、地勢、気候、歴史、文化などを念頭に置いた上で、既存の市町村の枠組みを越えて、地域に暮らす人々の実際の生活や経済活動に必要な機能を考慮し、その範囲を考えていく必要がある。
- ・ 健全な国土を次世代に継承していくためには、生活機能の集積した地域と周辺の中山間地域等を含めて、地域を「生活の場」ととらえ、水源、森林機能など自然や農地などの循環機能を高め、安全で居心地のよい空間形成に努める必要がある。
- ・ なお、21世紀にふさわしい生活圏の創成のためには、生活機能の更新期などを好機ととらえ、高度化するICT、ユニバーサルデザイン技術、省エネ技術などを活用し、いつでも、どこでも、誰もが、愛着を持って生活できる空間を構築していくことが重要である。

(2) なぜ今、21世紀生活圏の形成が必要か

- ・ 急激な少子・高齢化により人口減少社会へ突入しているところであり、地域の活力を維持・増進するためには、全ての人が地域づくりに参画できる社会の実現を目標に、21世紀にふさわしい生活圏の形成に向け、早急に対応していく必要がある。
- ・ 特に、大都市圏への人口集中傾向がそのまま継続しても、地方において、人口減少の深刻化が地域の衰退に即結びつく可能性がある負のスパイラルに陥らないようにするためにも、地域における雇用の機会や生活上必須なサービス機能を確保するなど、市町村の枠組を越えた生活圏の形成によって早急に対応していく必要がある。
- ・ グローバリゼーションに適応し、かつ、急速に進むアジアの成長の果実を内部化し、地域の発展につなげていくためには、情報発信や人・モノ・サービスの動きなどといった面で、世界と向き合うことができる活力にあふれる生活圏を早急に創成していく必要がある。
- ・ 我が国の社会資本は、戦後、着実に整備され、一定のストックを形成するに至っており、上記の取組を下支えしている。一方、高度経済成長期に構築された社会資本が本格的な更新期を迎えつつあり、生活圏の形成に対応して、その機能の再配置と着実な維持・更新に努めていくことが必要である。

II 生活圏に関する現状と分析について

(1) 生活に密着した圏域の試算に向けて

- ・ 全国市町村へのアンケートの回答の結果では、日常生活圏は時間距離で片道約40分の範囲とする回答が平均値であり、日帰り圏域は時間距離で片道2時間半の範囲とする回答が平均値である。
- ・ このようなことを踏まえて、本研究会では、生活に密着した圏域の広がりやそこに配置されている機能について、具体的に試算することを試みた。
- ・ そこで、考察に活かしていくために、圏域に40分より若干広めの1時間の範囲をとり、中心市から時間距離で1時間以内の圏域となる「交通一時間圏」を試算した。
- ・ 「交通一時間圏」の中心は、10万人以上の都市、10万人以上の都市が周辺にない5～10万人都市及び北海道支庁所在都市の役場の所在地を仮定する。
- ・ その結果、112の圏域が試算でき、この圏域をもとに以下の検討を行った。
- ・ ただし、「交通一時間圏」の試算は、市町村役場間の距離によって試算しているため、一連の市町村合併による市町村区域の拡大により、市町村単位で色分けした今回の「交通一時間圏」のなかには、実際には1時間を越える地域がかなり含まれる結果となっている。このような観点から実際の生活圏の圏域を考えていく場合に、地域の実情に即してきめの細かい分析を行う必要がある。例えば、市町村界にこだわらず、1kmメッシュデータなどを活用し、今後はより実態に近い即地的な分析を今後は行う必要がある。

(2) 生活圏に関する現状把握

圏域の広がりについて

<我が国の国土について>

- ・ 生活圏の検討にあたっては、国土全体を俯瞰して、その地理的条件、地勢的条件を考慮に入れて、立体的に検証することが必要である。
- ・ 我が国の「交通一時間圏」のほとんどが海に面しており(112圏域のうち88圏域、79%)、この特色は、内陸都市の多いヨーロッパの内陸型の生活圏との大きな異なる点である。
- ・ 離島の存在により、約290万平方kmの排他的経済水域(日本の全排他的経済水域の約64%)が設定されている。日本列島は多くの離島を含みユーラシア大陸と太平洋の間に海の屏風のように国土が広がり、わが国のEEZ(排他的経済水域)の面積は世界第6位となっている意義を踏まえ、離島の生活機能について考慮していく必要がある。

<人々の実際の活動について>

- ・ 生活圏の中心は、必ずしも市役所ではないことに注意し、生活圏内の昼夜間人口を調べることにより、都市構造を明らかにする必要がある。

<圏域の重層化や行政区域との関係について>

- ・ 人々の活動範囲は、日常の買いまわりのエリア、週末のドライブのエリア、緊急医療など広域での支援エリアなどは、重層的なパターンを形成している状況を把握する必要がある。
- ・ 行動主体によっても、その地域に暮らしている人と観光、ビジネスなどでの外部からの訪問者では、行動範囲や目的が異なっている。観光やビジネスの活性化のためには、外部からの訪問者の行動目的や範囲を適切に把握する必要がある。
- ・ 中規模施設へのアクセスとしての30分圏、大規模施設へのアクセスとしての60分圏（一時間圏）など生活機能の種類によって生活圏域内で二層化・重層化していることも考慮する必要がある。
- ・ 既存の市町村などの行政単位の域境を越えて形成されている圏域も多く、県境を越えて形成されている場合も考えられる。さらに生活圏の機能ごとにみていくと、1つの地域に複数の圏域がオーバーラップしている地域がある。

圏域規模と人口集積について

- ・ 「交通一時間圏」の高齢者人口割合は人口規模が小さくなるにつれて高くなる。逆に、生産年齢人口は人口規模が小さくなるにつれて低くなる。
- ・ 「交通一時間圏」の1次産業就業者比率は人口規模が小さくなるにつれて高くなる。逆に、3次産業就業者比率は人口規模が小さくなるにつれて低くなる。
- ・ ある世代（昭和51～55年生まれ）の若年層の人口流出入動向をみると、15 - 19歳から20 - 24歳の動向（大学進学）では京浜葉圏及び京阪神圏及びブロック中心都市に流入が集中し、20 - 24歳から25 - 29歳の動向（大卒者の就職時）では中京圏への流入が大きい。15 - 19歳から25 - 29歳における動向を通してみると京浜葉圏、中京圏、福岡圏に大きく流入している。
- ・ 「交通一時間圏」について、2050年などの将来人口予測を活用し、現状のトレンドから見た「将来の地域の姿」を直視し、検討する必要がある。

生活圏機能について

<施設配置について>

- ・ 救命救急センターは、人口50万人以上の「交通一時間圏」では必ず設置されている。また、人口・面積あたりの産科・産婦人科医師数は、人口50万人を境に傾向が変わっている。
- ・ 大学・短大は、人口50万人以上の「交通一時間圏」では、複数配置されている場合が多い。また、高等専門学校は、県庁所在地以外を中心に全国に設置されており、三大都市圏などへの集中の度合いが小さい。
- ・ これまで行政主体で、サービスが提供されてきた保育所、図書館、郵便局については、10～50万人の人口規模の「交通一時間圏」では、可住地面積あたりの設置数は一定となるなど、人口規模が小さな圏域でもほぼ一定レベルのサービスが提供されている。

<交通について>

- ・ 人口100万人以上の「交通一時間圏」であれば、軌道系交通機関が設置されている場合が多い。マストラが存在しない人口100万人未満の「交通一時間圏」においては、世帯あたりの自動車数の保有台数が多く、自動車が移動手段の主力となっている。マストラが十分整備されていない人口が100万人未満の「交通一時間圏」では、生産年齢人口あたり、ほぼ1人1台の保有台数となっている。

<機能全般について>

- ・ 大都市部では、若者が夢を追いながら、当面の職を求めることができるが、一方、地方では、将来に対する夢を追いながら、当面の職業的自立を図ることが難しい場合もあることに配慮する必要がある。

地域や人々の生活を支える人材について

- ・ 人口規模の小さい圏域でも、上手にマネジメントしているところには、地域づくりの中心となって活躍している「人材」が存在している場合が多い。

地域の特性の活用について

- ・ それぞれの地域の生活実態を把握するには、FACT（データ）を整理し、他の圏域との比較の上で、それぞれの地域がそれらのデータを用いて、分析力、診断力を持てるようにしていくことが重要である。
- ・ それぞれの生活圏で、新たな雇用の機会を生み出しうる特性、機能は何か、それぞれの圏域において整理する必要がある。

III 21世紀生活圏の形成に向けて

(1) 生活圏に関する問題意識

圏域の拡がりについて

- ・ 市町村の区域や枠組みを越えて生活圏をマネジメントすることの必要性を本研究会で検証し、説得力のある内容で広く国民に示していくことが個々の生活圏の検討の動機づけとなる。

圏域規模と人口集積について

- ・ 地方の若者が、大学進学、就職等で自分の希望する進路に向けて、大都市圏など他の地域に流出することを政策的にくいとめることはできないので、この世代の地域間流動も考えて生活圏づくりを進める必要がある。
- ・ 少子高齢化が急激に進んでいる地域は、30年後の人口ピラミッドが高齢者の多いキノコのような形状になる可能性があるが、人口減少の著しい生活圏においては、キノコの茎の部分にあたる“未来の世代を育て、高齢者を支える生産年齢層の人口”をいかに各層に確保していくかが課題である。
- ・ ヨーロッパには北海道並みの人口密度の低い地域、生活圏も多いが、定住の進んでいる例が見い出せる。今後、日本が迎える人口密度が低下していく社会について、ヨーロッパの経験や政策情報など先進事例を収集しながら、ソーシャルキャピタル(社会的ネットワーク)と施設配置を検討していく良いタイミングである。
- ・ 人口流出、高齢化といった課題を抱える人口規模の小さい生活圏(人口規模が10~20万人を下回るような圏域)に対しては、これまでの各省庁縦割りの支援策では断片的な対策となり、悪循環に陥る可能性があるので見直しが必要である。

生活圏機能について

- ・ 生活圏に必要とされる機能は、世代や目的によって異なることを念頭とした分析が必要である。特に、子供、親、祖父母といった各世代によって、「Live(生活)」、「Work(仕事)」、「Play(遊び)」といったそれぞれの目的に応じて必要な機能があるので、それぞれの地域でこの点の実態を十分考慮し、分析する必要がある。
- ・ 都市規模に応じて、圏域のダム機能が発揮できるよう、生活者および生産者の視点にたったメリハリのある機能を明らかにすることが重要である。
- ・ 公的サービスとは違い、民間サービスは市場機能が働くことから、そのために必要となる定住人口、交流人口規模などを考慮する必要がある。
- ・ 必ずしも人口規模(ボリューム)が機能の集積を生むのではなく、圏域の中心性を高めていくことで、創造性のある魅力を高める圏域へと向かっている事例もある。
- ・ 生活圏の中にどれだけ高度な機能を有しているかを単に抽出するだけでなく、それらの諸機能がどのように配置されているかを分析し、今後の機能更新期などを活かし、空間的に

効果的、効率的な配置を考えていく必要がある。

地域や人々の生活を支える人材について

- それぞれの地域で技能を持った中小企業者、工学系の学生、地域の特性を生かせる専門家などの人材を発掘し、これらをネットワーク化することにより、地域活性化の牽引役とすることが重要である。
- 人的ネットワークを活かす継続的な活動環境を作っていくことが重要である。

地域の特性の活用について

- アジアの急成長や世界の人口動向や経済情勢等を考えたとき、今後、日本国民や企業の価値観は大きく変わっていくと予測される。また、中山間地の農地は食料生産の場としてだけでなく、国土保全・環境保持・水資源確保など多面的な機能・潜在力を有していることに配慮する必要がある。
- 21世紀における生活圏の検討にあたっては、例えば、世界の食糧事情の変化などを見ると、人口の大きな途上国の経済成長による影響や農作物のエネルギー化などの問題により、食糧の競合が強まってきている。農地や森林については、このような変化など20～30年後の長期トレンドがどのように推移するかを念頭に検討する必要がある。
- 京都議定書に従い、温室効果ガス排出量を1990年レベルに比べ6%削減するという国の目標を、生活圏レベルにおいてどのように取り組んでいくかという検討も必要である。
- 地域の水循環については、そこに暮らす人々の生活や歴史に深く関わっているものであり、生活圏の中で、健全な水循環のあり方について検討をしていく必要がある。

(2) 施策の方向性

圏域の拡がりについて

- ・ 今回は、市町村アンケートなどをもとに、「交通一時間圏」を試算し、その圏域に含まれる生活に必要な機能などの分析を行ったが、冒頭にも記したように、実際の圏域の設定は、地域が主体となり、それぞれの地域の特性を活かして定めていく必要がある。
- ・ 首都圏など三大都市圏では「交通一時間圏」が中心市の連担によって広範囲な1圏域となっている。しかし、都心から離れた周辺部では、日常生活において必ずしも都心との係わりを多くもたない生活者、就労者がいる小圏域が存在しているため、実際の検討にあたっては、首都圏の中心部と郊外部については圏域や生活圏機能のあり方を切り分けて考えていく必要がある。
- ・ 「交通一時間圏」における人口50万人未満の圏域においては、人口規模が小さくなるに従い、代表的な生活に関連する施設等の圏域内での確保が難しくなる傾向がある。なお、今後は生活実態にあった生活圏を検討し、多様な生活機能の現状を詳しく分析する必要がある。
- ・ 人口規模の小さい圏域については、雇用の機会や生活上必須なサービス機能の強化や広域連携等による隣接圏域などとの相互補完を図っていくことが重要である。
- ・ 「交通一時間圏」における人口10万人に満たない圏域については、圏域内で生活機能をそろえることが困難な場合が多いと考えられることから、各省が連携して取り組むインセンティブ型の支援施策の検討が必要である。ヨーロッパに見られるような人口集積が小さくても個性ある自立した地域づくりを進めていくことも必要である。

圏域規模と人口集積について

<圏域規模について>

- ・ 50万人未満の生活圏では、地域によって具備している機能や社会資本に違いがあるが、定住機能を確保するためには、最低でも市場機能も働く人口集積が必要であると考えられる。(第1回「21世紀生活圏研究会」資料5参照)
- ・ 当面、20～30万人の生活圏において、周辺からの大都市へと流出する人口を受け止められれば理想的である。この人口定住機能が弱体化するとブロック中心都市や三大都市圏、特に首都圏へと人口流出が加速する可能性がある。
- ・ 特に県庁所在都市やブロック中心都市から離れている20万人未満の生活圏では、一定の機能を有し、周辺の中山間地域の生活と連携し、支え合えるシステムを用意していくことが必要である。
- ・ 5～10万人程度の中心都市の生活圏の中には、自然条件、自然資源・固有の伝統技術など「地域の魅力」を積極的に再評価・活用することで、交流人口を増やすことができる場合もある。すでに海外からの観光客やスキー客の誘致に成功している地域も存在する。

- ・ 一方、上記以外の5～10万人程度の生活圏及び生活する上での基礎的條件の厳しい集落、中山間地、離島などの地域では、地域内で機能をそろえることは困難な場合が多いと考えられる。他の生活圏と連携、機能分担することにより必要な機能を確保していくといったそれぞれ独自の観点からの特別な支援など、別途の対応が必要である。

<若年層について>

- ・ 地方の人口流出をくい止める「ダム」機能だけに頼るのでなく、都市の若者が地方に向かうことができる「魚道機能」を用意することが必要である。
- ・ 大都市圏で学ぶ学生の中には、卒業後に地方での仕事を志すニーズも高まっていることから、受け入れ側の体制整備や情報発信が重要である。

生活圏機能について

<交通について>

- ・ 高度医療機関の広域的な活用や産業・観光振興等により、安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るためには、地域の生活を支える生活幹線道路ネットワークの形成が重要である。
- ・ 生活圏の中でのモビリティ、生活の足の確保を図る上で、公共交通の活性化・再生は重要である。コミュニティバスや乗合タクシーなど、地域において求められる公共交通を地域が主体的に考え、導入していくことや交通弱者への配慮が必要であり、こうした地域の取組を支援するための施策を講じていく必要がある。
- ・ 地方都市における交通手段は自動車に頼らざるを得ない現状にある。軽自動車以外にも、さらにコンパクトで地域における交通ニーズに適した交通手段、たとえばカーシェアリングを考えた輸送・運送システムなどを弾力的に導入できるよう考えていくことが重要である。
- ・ 生活圏を考える上で、ハイモビリティな空港、港湾、高速道路、新幹線などをどのように高度化しつつ活用していくかがきわめて重要である。これら高速交通機関の結節点に位置する都市は、地方における21世紀型の新たな物流・生産・国際化の拠点となり得ると考えられる。
- ・ 産業活動は、複数の圏域にまたがって行われており、そのためには、圏域間の連携を強める交通基盤が重要である。

<情報について>

- ・ 社会・経済的变化に対し地方部が柔軟に対応していくためには、技術の交流や情報の円滑な伝達性を高める必要がある。例えば、農作物のインターネット販売、地域の局所気象サービスを活用した観光情報の提供など、地域が必要とする最新の技術・情報の発信・収集システムを新しいインフラとして構築していくことが重要である。

<機能の連携について>

- ・ 定住自立に必要な機能が生活圏域内でフルセットでは用意できない場合は、地域の実状にあわせ、圏域内で配置されるべき必須機能と、情報化、交通ネットワークの活用などにより他の圏域との連携のなかで補完していくことが適当な機能に分類し、連携や補完を強化する施策を講じていく必要があると考えられる。その際、かならずしも生活圏が空間的に隣接していなくても、情報ネットワークなどを活用し、連携・補完が成立する場合があることに留意する必要がある。

<機能の活用について>

- ・ 地方における中心市には、ヨーロッパの小都市のような、世界にアピールできる突出した魅力がなく、そのような魅力があればブランド化やシンボル化により、人の集積が期待できる可能性がある。必ずしも地域の生活に必要なではない、高度な機能（魅力）をあえて備え、ある種の不均衡をあえて作り上げるといふ、逆転の発想も必要である。
- ・ 一度他地域で生活した若者が、再び自分の故郷に戻って来ることができるような雇用の機会や生活環境を計画的に整えていくことが重要である。
- ・ 消費者は、生産者の顔が見える農産物を安心して購入する傾向にあり、その方法として、農産物直売所のように地元で直接購入する方法と、インターネットを通じて産地から直接購入する方法がある。こうした消費者行動を生活圏の生産活動とどう結びつけていくかが重要である。

地域や人々の生活を支える人材について

- ・ 1つ1つの地方公共団体単位では確保することが困難である、地域づくりや人づくりの担い手などの人的資源を生活圏全体で活用し、キャリアパスを構成する仕組みが必要である。
- ・ 農家と周辺住民、都市部との連携を促すため、橋渡し型のソーシャルキャピタル（社会的ネットワーク）の形成が重要である。
- ・ 生活圏の中で、地域の活性化を主導するリーダー的な人材の確保にあたっては、都市部などから、地域活性化に意欲があり専門知識を有している人材を地域に呼び込む方策も必要である。
- ・ 地方部では大企業の支店、支社数が減少しているため、新たな雇用の場を創出する「起業」施策も考える必要がある。また、恒常的ではないが青年海外協力隊のような「青年山村協力隊」があっても良い。
- ・ 2040年、50年の都市の人口構成を考えた上で、適切な都市サービスを提供することができるような施設の規模と配置を考える必要がある。特に、高齢者の移動を支える生産年齢人口層の役割は重要であり、このような地域の人的ネットワークづくりもセットで考えていく必要がある。
- ・ 既存ストックを上手く活用した持続可能なまちづくりを推進するため、意欲ある民間の担

い手組織が、高質で賑わいのあるまちの形成・管理に総合的、継続的に取り組むまちづくり活動の一層の促進を図ることが重要である。

地域の特性の活用について

<地域資源の活用について>

- ・ 生活圏においても、多自然居住地域もあれば、人口が集中した地域もあり、農村部は農村らしく、都市部は都市らしく、それぞれの個性を大切にしながら、それらの地域が連携、機能分担していくことを考えることが重要である。
- ・ 自然条件、自然資源・固有の伝統技術など、地域に根付いた「地域特有の不動産価値」が地域の大きな財産となることを認識する必要がある。
- ・ 圏域形成にあたっては、流域圏などの自然環境を共有するといった視点に立ち、生活環境の保全や地域資源・自然エネルギーなどの活用に配慮する必要がある。
- ・ 現在の森林や農地などが、将来はさらに日本のかけがえのない資源となる可能性がある。それらを将来適切に活用できる仕組みを、現段階から残していく必要がある。

<魅力の発信について>

- ・ 基本的には生活圏のコアとなる中心都市に機能を集約していくことにより、生活圏全体の機能や魅力は高まる。
- ・ 新たに地上デジタル放送が導入されることにより、これまでテレビが使っていた電波帯に隙間ができるので、ワンセグマルチメディアの活用により、地方が独自に地域の魅力を発信し、活性化していくことができると考えられる。
- ・ 生活圏の強み、たとえば交通結節点、大学立地などを活かし、地域の特性にこだわることでコントラストのある生活圏を創造していけると考えられる。

<国際化への対応について>

- ・ 個々の生活圏レベルで国際化にどう対応するかという視点も重要である。
- ・ 日本の「交通一時間圏」のほとんどが海に面しているという特色を前向きにとらえ、漁業や観光の活性化、海洋レジャーの促進、さらには生活圏レベルで港湾などを活用し、グローバル化にどう対応していくかということも考えていく必要がある。

他の計画との連携・整合性について

- ・ 今後の国土形成計画体系のなかで、生活圏についてどう考えていくべきか視野に入れる必要がある。

施策のあり方について

<生活圏計画の策定主体について>

- ・ 自らの圏域をどのように定住自立型の圏域構造としていくかについては、地域が主体的にじっくり知恵を出し、多様な主体の参画により合意形成の仕組みをつくる必要がある。
- ・ 自分たちで自分たちの地域の将来を考え、「公共空間の再構築」をしていくという発想の転換が求められ、それぞれの地域で具体的な行動を起こしていくことが重要である。
- ・ 生活圏計画はどのような主体が策定し、どのような政策手段で官民協働のなかで実現していくかについて、現時点から検討の底流として常に考えていく必要がある。

<施策体系について>

- ・ これまでの省庁間の縦割的な施策の実施によって起こり得る悪循環ではなく、好循環に向けるためには、各省庁が一体となって、地域の要望に対してそれぞれの省庁がオプションを用意するようなパッケージとしての施策体系を構築する必要がある。

<基礎情報の収集について>

- ・ EUにおける地域情報の収集・提供システムのように、生活圏における多種多様な情報を提供するシステムを整備し、地域の客観的データや魅力を発信することにより、定住、交流、産業立地などを促していくことが重要である。
- ・ N I T A S ¹とG I S ²を連動・発展させ、任意の地点からの時間圏域を算定できるようにすることで、たとえば30分圏域の人口、施設の有無などを容易に分析することができる。このようなツールやデータを省庁間連携のなかで作成すれば、それぞれの地域で実感をもった生活圏の形成に向けた議論が可能となる。

1 N I T A S (National Integrated Transport Analysis System): 統合交通分析システム

2 G I S (Geographic Information System): 地理情報システム

<人口集積が小さい地域について>

- ・ 今回の「交通一時間圏」の分析のなかで、圏域内で民間の市場機能などが働きにくい人口集積が小さい地域については、別途の特別な施策をもって対応する必要もある。特に、過疎地域、離島、山村等については、ハード整備とソフト施策を組み合わせた支援の枠組みが必要である。一方で、これらの規模の地域のなかには、観光、地域特産物、特別な施設の立地などで独自の個性ある圏域を形成している地域もあることに配慮する必要がある。地域の実状をふまえつつ、県境を越えたエリア設定など適切なエリア設定の考え方、地域の類型化の方法、それに対応したインセンティブ型の支援施策を活用する考えもある。生活する上での基礎的条件の厳しい集落では、例えば、中心・基幹集落への機能の統合・再編成などを含めた暮らしの将来像について住民との間で合意形成を図っていくことも必

要である。

- ・ 人口集積が小さい地域におけるサービスの維持・構築には、現行制度における交付金や補助金などによるツールの他、ファンドを活用する考えもある。例えば、電話サービス分野においては、ユニバーサル・サービス・ファンドが導入されている。具体的には、離島通話や緊急通報など、社会生活上の安全のための電話サービスを支援するため、電話利用者に対してユニバーサル料金の負担・徴収を行っている。
- ・ 国土の周縁部に位置し、国土資源や安全保障の役割を考え、離島の持続性のある機能の確保について施策を講じていく必要がある。

<規制緩和について>

- ・ 従来からの公共施設などを地域構造の変化などに応じ、他の機能に転用・活用できるよう制度上の柔軟化が必要である。