

## 第1回「21世紀生活圏研究会」における主なご発言要旨

### 1. 生活圏の検討にあたって

#### (1) 人口規模による生活機能の充実度の違い

交通一時間圏において、50万人以上の人口集積のある圏域では、生活、生産活動を行う上で必要な機能がほぼそろっている。

50万人以下の圏域では、地域によって具備している機能や社会資本も様々であるが、一定の人口の集積が期待できる定住機能を確保するためには、市場機能も働く20～30万人規模の人口集積が最低でも必要ではないか。

まず、この規模(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。ただし20～30万人の規模では、住民の望む生活圏の課題をすべて解決することができない点に留意すべきである。

特に県庁所在都市やブロック中心都市から離れている20万人以下の圏域では、ある程度の機能を有し、中山間地域の生活を支えられるようなシステムを創る。

5～10万人程度の圏域では、圏域内で必須の機能をそろえることは困難である。他の圏域と連携、機能分担することにより必要な機能を確保していく別途の対応を考えるべきである。

「交通一時間圏」で見ると、首都圏はきわめて広域的な一圏域となる。しかし、都心から離れたサブの都市圏では、日常生活において必ずしも都心との係わりをもたない多くの生活者、就労者がいる小圏域が存在しているため、首都圏についてはその中心部と郊外部での生活圏機能のあり方を切り分けて考える。

一連の市町村合併で市町村区域が拡大したため、市町村単位で色分けした今回の交通一時間圏の分類では、実際には一時間を越える地域がかなり含まれる結果となっている。実際の生活圏計画の策定にあたっては、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も活用し、今後はより実態に近い即地的な分析を今後は行うべきである。

#### (2) ステージ・シーンによる必要な生活機能の整理の必要性

生活圏において必要とされる機能は、世代や目的によって異なる。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た必要な機能があるので、この点を十分考慮し、分析すべきである。

人間の活動範囲は、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、かなり重複しつつ、重層的なパターンを形成している。

また、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。

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立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。

それぞれの生活圏の特性を活かし、雇用の機会を生み出していくために必要となる機能は何か、それぞれの圏域において整理すべきである。

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という、空間的に効果的、効率的な配置を考えていく必要がある。

基本的には、生活圏のコアとなる中心都市に機能が集約されることにより、生活圏全体の機能や魅力は高まる。

### (3) 目指すべき生活圏の姿

コントラストのはっきりした国土を形成するべきではないか。

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って良い。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。

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においては、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のではないかと。

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、合意形成していく必要がある。

20世紀的な「地域社会の再生」ではなく、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る。

#### (4) 生活圏形成に対する新たな視点

21世紀における生活圏の検討にあたっては、20～30年後の長期トレンドを前提とすべきである。

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、日本国民や日本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。

現在、地域資源として十分評価されていない森林や農地などが、将来は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については、現段階から残しておくことが望ましい。

30年後の人口ピラミッドは、高齢者の多いキノコのような形状になる。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生み、育て、さらには高齢者を支える生産年齢人口が各層にもれなく確保されていることが何よりも重要である。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なければならないが、高齢者が移動する際には生産年齢人口層が必要であり、地域の人的ネットワークづくりもセットで行う必要がある。

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。しかも人口の定住も進んでいる。これから迎える人口密度が低下していく社会は、日本のこれまでの経験からすれば、きわめて特異な社会と思えるかもしれないが、ヨーロッパでは、通常の社会である。ヨーロッパの経験や政策情報を収集しながら、ソーシャルキャピタルと施設配置を検討していく良いタイミングである。

生活圏を考える上で、空港、港湾、高速道路、新幹線などのこれまでに構築されたハイモビリティーストック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「ハイモビリティ都市」が、地方における新たな物流・生産・国際化の拠点となる。

日本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%）、この日本の特色は、内陸都市の多いヨーロッパと大きく異なる点である。

この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地方港湾を活用しつつ、グローバル化にどう対応するかということも考えていくべきではないか。

#### 2. 人口規模の小さな地方の生活圏の今後の方策

## (1) 人口規模の小さな生活圏の重要性

5～10万人の中心都市の圏域では、自然条件、自然資源など「地域特有(地域固有)の不動産価値」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。

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拡がり、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。このような島しょ部の役割を考え、離島の生活圏については、別途今後のあり方を考えていく必要がある。

人口規模の小さい圏域でも、上手くマネジメントしているところには、必ず中心として活躍している「人材」が存在している。

生活圏の中で、地域の活性化を主導しているリーダー的な人材をどれだけ確保できているかがカギとなっている。また、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んで活用する方策も必要である。

大企業の支店、支社数が減少しているため、人材力で新たな雇用の場を創出する「起業」にも期待したい。

## (2) 新たな機能、制度の導入

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、他の地域に流出することを政策的に阻止することはできない。

むしろ、そうやって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られるような雇用の機会や生活環境を整えることが重要である。

地方の人口流出をくい止める「ダム」機能だけに頼るのではなく、都市の若者が地方に遡上する「魚道機能」を用意する必要がある。

学生の中には、卒業後に地方での仕事を志す者も多く、受け入れ側の体制整備や情報発信が重要。

また、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。

都会では、若者が貧しい生活をしながらも働きながら「夢」を追いかけることができる。一方、地方に行くと、そもそも働く場が無く、そのような将来に対する夢を追いかけることが難しくなっている。

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機能がない。そのような機能があれば、ブランド化やシンボル化し、人が集積する。必ずしも地域の生活に必要な機能ではない、高度な機能をあえて備え、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はないか。

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、もっと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はないか。

現在、国内の情報発信は東京に集約されている。

一方で、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が空くので、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のではないか。

地方部が変わりにくいのは、技術や情報が伝わりにくい点にある場合が多い。これを回避する方法として、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などの地域が必要とする最新の技術・情報の提供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。

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る。その方法には、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。農村地域を検討する際には、このような農産物の多面的な販売形態も考慮する必要がある。

### 3. 今後の分析にあたっての留意点

市町村の区域や枠組みを越えた広域生活圏としてマネジメントすることの必要性とその理由を検証し、説得力のある内容で広く国民に示すことが重要である。

その上で、この考え方をどのようにそれぞれの地域に定着していくかの手法の開発も必要である。

生活圏の検討にあたっては、国土全体を見渡して、その地理的条件、地勢的条件を考慮して、立体的に検証することが必要ではないか。

人口統計データを地図上の電子データとしてGISで整理することができれば、交通移動範囲を計算できるNITASとGISを連動させることができる。たとえば、地図上の任意のポイントから自動車で30分の範囲の人口構成や施設の有無などを容易に分析することができる。

このようなツールを関係省庁で連携して作成すれば、それぞれの地域で実感をもって生活圏、都市圏の議論ができるのではないか。

人口規模（ボリューム）だけでなく、圏域の中心性が高まっている圏域が、創造性のある圏域へと向かっているのではないか。この点も分析すべき。生活圏の中心は、必ずしも市役所ではない。

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ことができるのではない。

交通一時間圏について、2050年の人口予測を活用し、現状のトレンドから見た「将来の姿」を直視すべきである。

若年層の人口流動は15～19歳と20～24歳を比較しているが、もう少し高い年齢層で比較してみてもどうか。

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)の形成が大事である。

#### 4. 今後、検討すべき施策の視点

人口減少社会(人口流出、高齢化)にあっても、市町村を超えた広域の圏域で持続可能な生活を営むことができる政策を立案していくことが必要と考える。

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(10～20万人規模程度)に対しては、各省庁縦割りの支援策では断片的な対策となってしまう、悪循環に陥ってしまう。

この悪循環を断ち切り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施策体系を構築する必要がある。

今回の交通一時間圏の分析のなかで、人口の集積が現状では見込めない地域に対しては、別途の特別な施策をもって対応する必要がある。その際には、過疎地域、離島、山村等を一度見直し、ハード整備とソフト施策を組み合わせた支援の枠組みや、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について検討する必要がある。集落の維持等が不可能になる場合には、広域的な観点から居住環境の見直しも必要。

県境をまたぐ地域に上記のような地域が多く存在するため、県境を越えた過疎振興対策を考える。

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のか。現時点から検討の底流として常に考えておく。