

「21世紀生活圏研究会」中間整理

平成20年5月29日

21世紀生活圏研究会

「21世紀生活圏研究会」中間整理 目次

I 21世紀生活圏について

- (1) 21世紀生活圏とは何か 1
- (2) なぜ今、21世紀生活圏の形成が必要か 2

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 4
- (2) 生活圏に関する現状把握 9
 - 圏域の拡がりについて 9
 - 圏域規模と人口集積について 11
 - 生活圏機能について 13
 - 地域や人々の生活を支える人材について 19
 - 地域の特性の活用について 19

21世紀生活圏の形成に向けて

- (1) 生活圏に関する論点 20
 - 圏域の拡がりについて 20
 - 圏域規模と人口集積について 20
 - 生活圏機能について 22
 - 地域や人々の生活を支える人材について 22
 - 地域の特性の活用について 23
- (2) 施策の方向性 29
 - 圏域の拡がりについて 29
 - 圏域規模と人口集積について 31
 - 生活圏機能について 34
 - 地域や人々の生活を支える人材について 41
 - 地域の特性の活用について 42
 - 他の計画との連携・整合性について 43
 - 施策のあり方について 43

Ⅰ 21世紀生活圏について

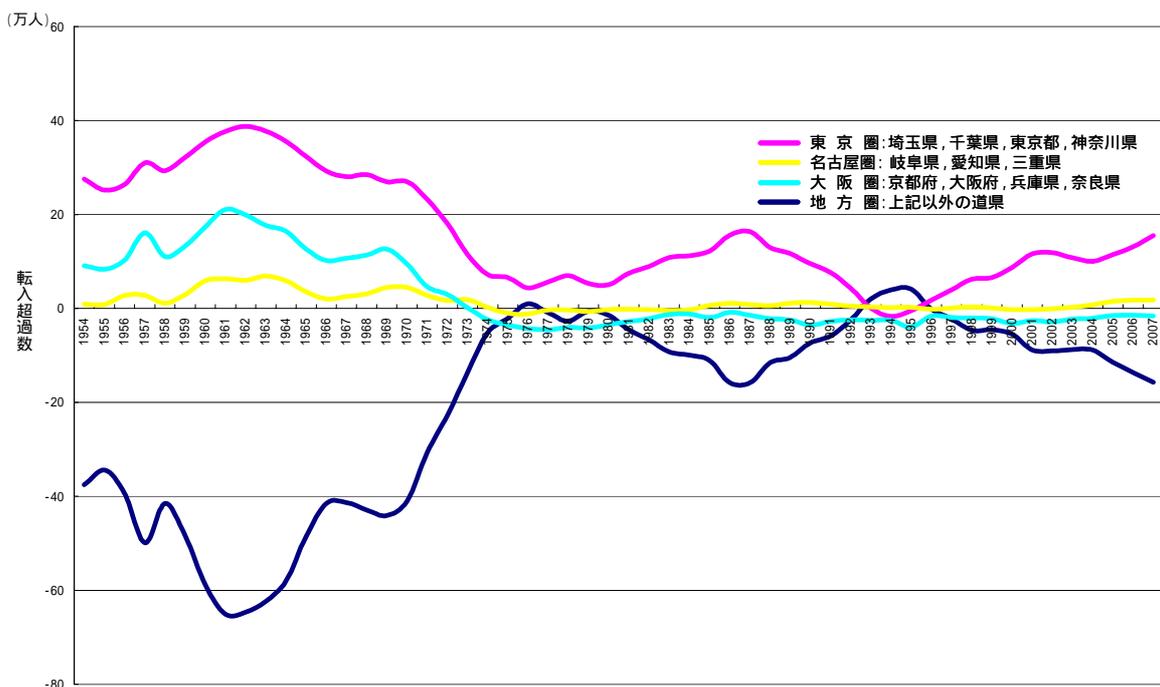
(1) 21世紀生活圏とは何か

- ・ 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。
- ・ 多様な主体の参画によって、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が期待される。
- ・ 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、農地などの循環機能を高め、安全で快適な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

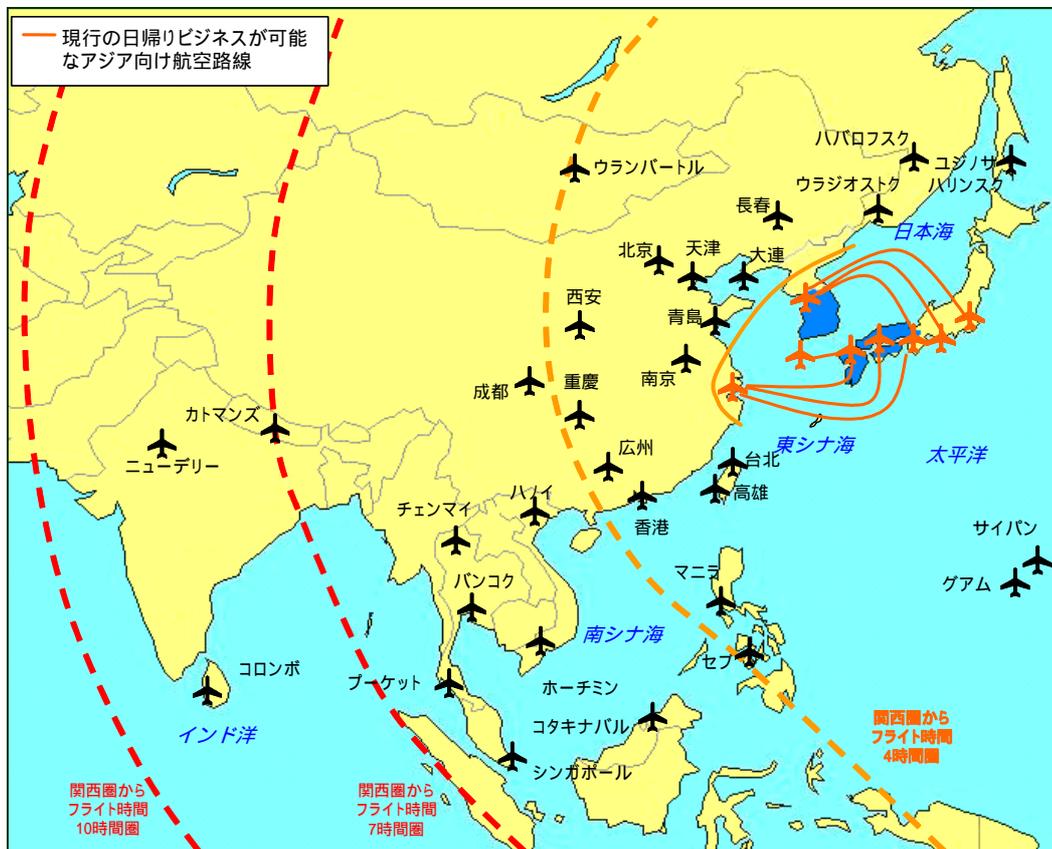
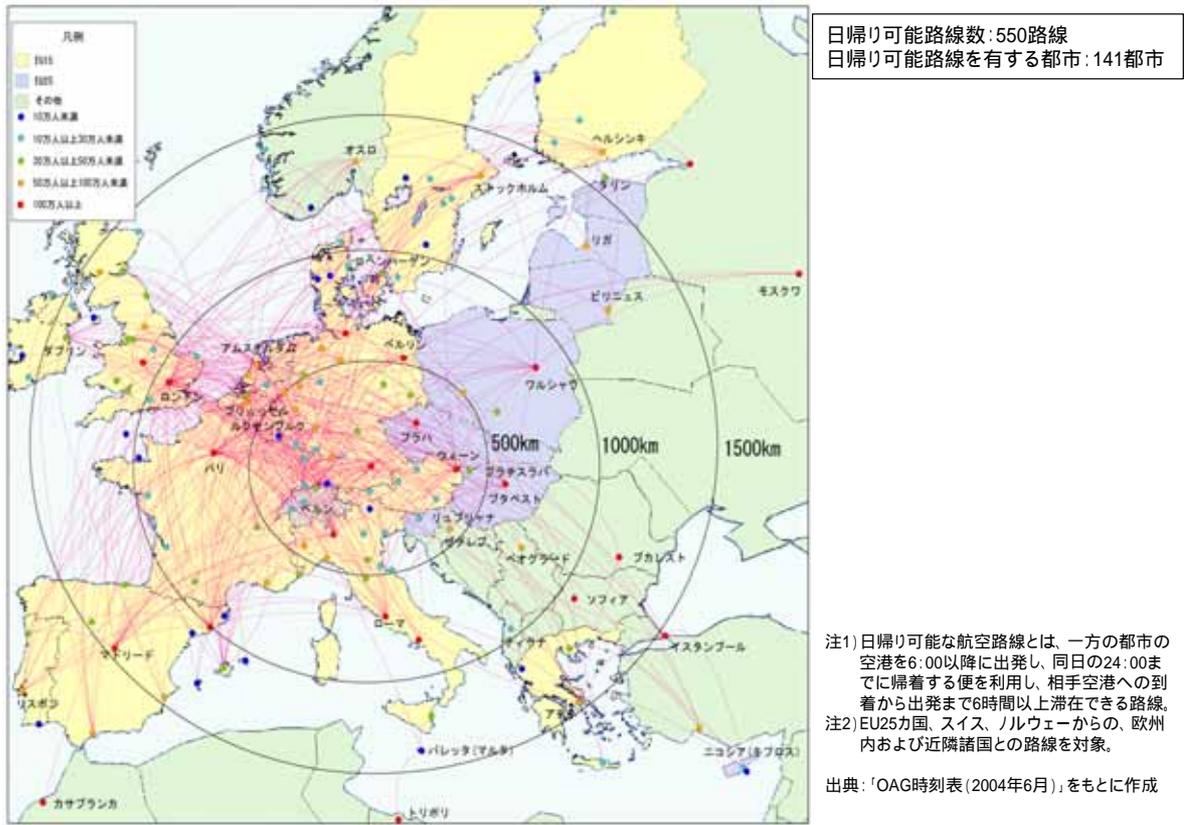
- ・ 急激な少子・高齢化により人口減少社会へ突入しているところであり、地域の活力を維持・増進するためには、全ての人々が地域づくりに参画できる社会の実現を目標に、21世紀にふさわしい生活圏の形成に向け、早急に対応していく必要がある。
- ・ 特に、大都市圏への人口集中傾向がこのまま継続することで、地方において、人口減少の深刻化が地域の衰退に即結びつく負のスパイラルに陥る可能性がある。そのようにならないためにも、地域における雇用の機会や生活上必須なサービス機能を確保するなど、市町村の枠組を越えた生活圏の形成によって早急に対応していく必要がある。
- ・ グローバリゼーションに適応し、かつ、急速に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、上記の取組の下支えとなる。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。

図表- .(2).1 三大都市圏及び地方圏における人口流入の推移



出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

図表- .(2).2 欧州と我が国の日帰り可能な航空路線網



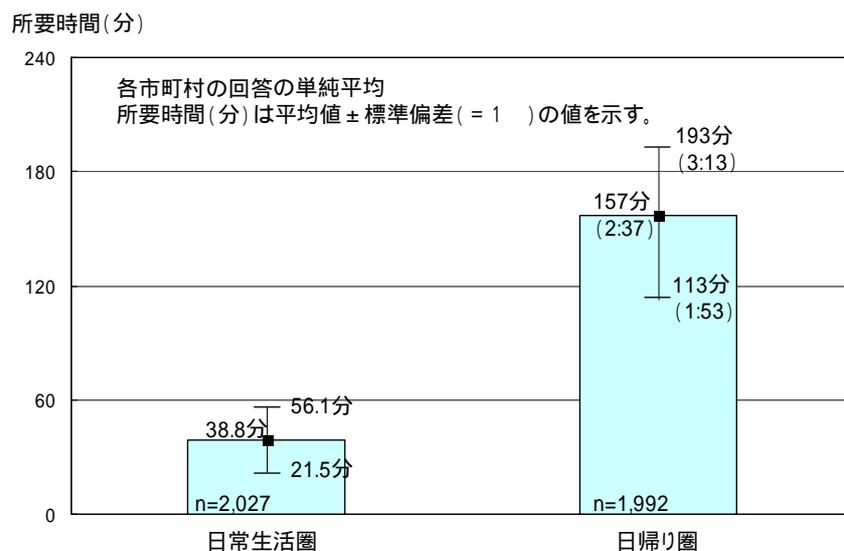
出典：国土審議会資料より作成

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

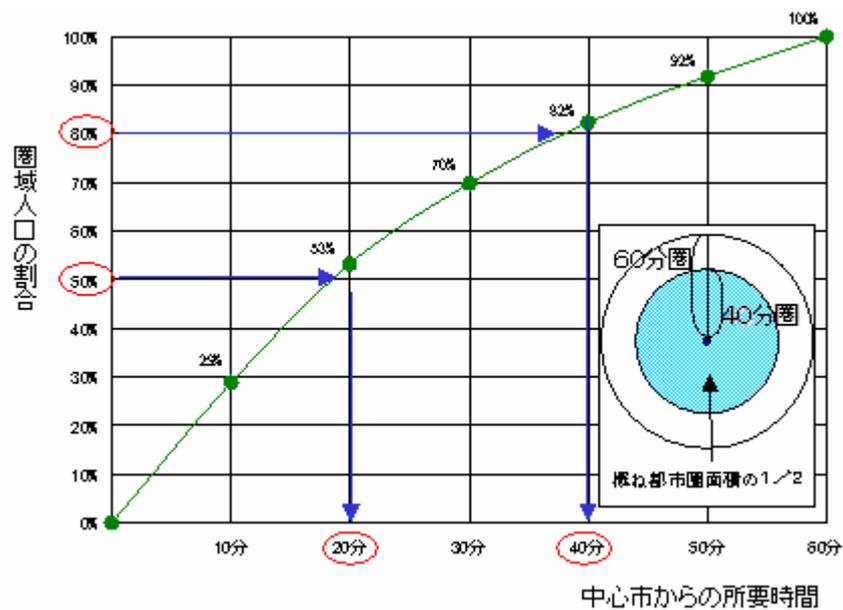
- ・ 全国市町村へのアンケートの回答の結果では、日常生活圏は時間距離で片道約40分の範囲とする回答が平均値であり、日帰り圏域は時間距離で片道2時間半の範囲とする回答が平均値であった。
- ・ このようなことを踏まえて、本研究会では、生活に密着した圏域の広がりやそこに配置されている機能について、具体的に試算を行った。
- ・ 考察に活かしていくために、圏域に40分より若干広めの1時間の範囲をとり、中心市から時間距離で1時間以内の圏域となる「交通一時間圏」を試算した。
- ・ 「交通一時間圏」の中心は、10万人以上の都市、10万人以上の都市が周辺にない5～10万人都市及び北海道支庁所在都市の役場の所在地点を仮定した。
- ・ その結果、112の圏域が試算され、この圏域をもとに以降の検討を行った。
- ・ 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。したがって、今後実際の生活圏の圏域を考えていく場合には、市町村界にこだわらず、1kmメッシュデータなどの活用により、より実態に近い即地的な分析を行う必要がある。

図表- .(1). 1 日常生活圏と日帰り圏の時間距離の目安



出典：全国市町村アンケート(2004年8月)より作成

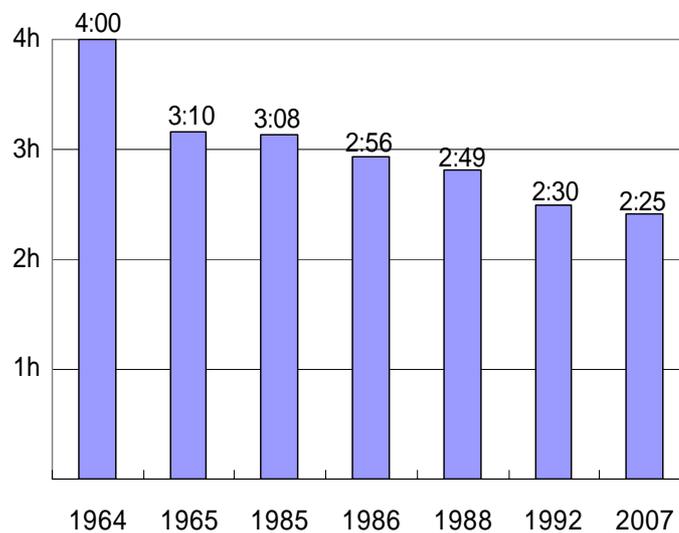
図表- .(1).2 中心市からの交通一時間圏域人口に占める各時間圏内の人口の割合



出典：平成17年5月 新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系

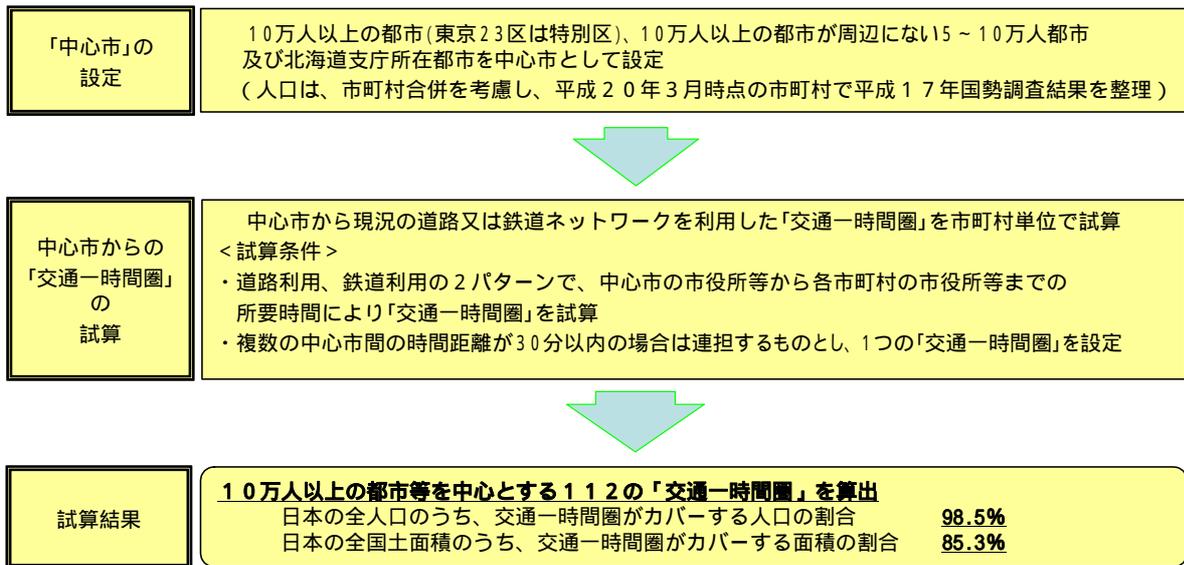
報告書より抜粋

図表- .(1).3 日帰り圏の目安となる東海道新幹線の所要時間の推移（東京 - 新大阪間）

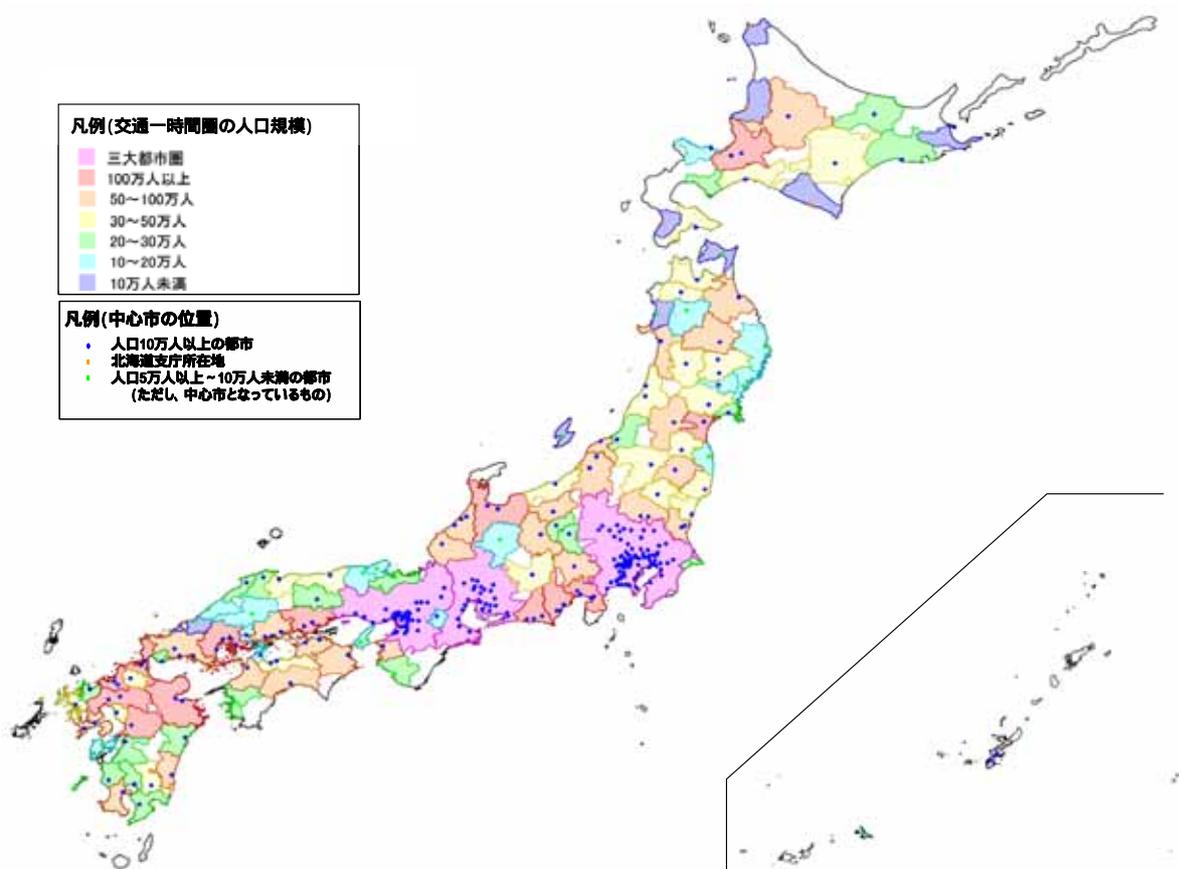


出典：国土交通省 総合政策局 作成

図表- .(1).4 交通一時間圏の試算



【試算結果】

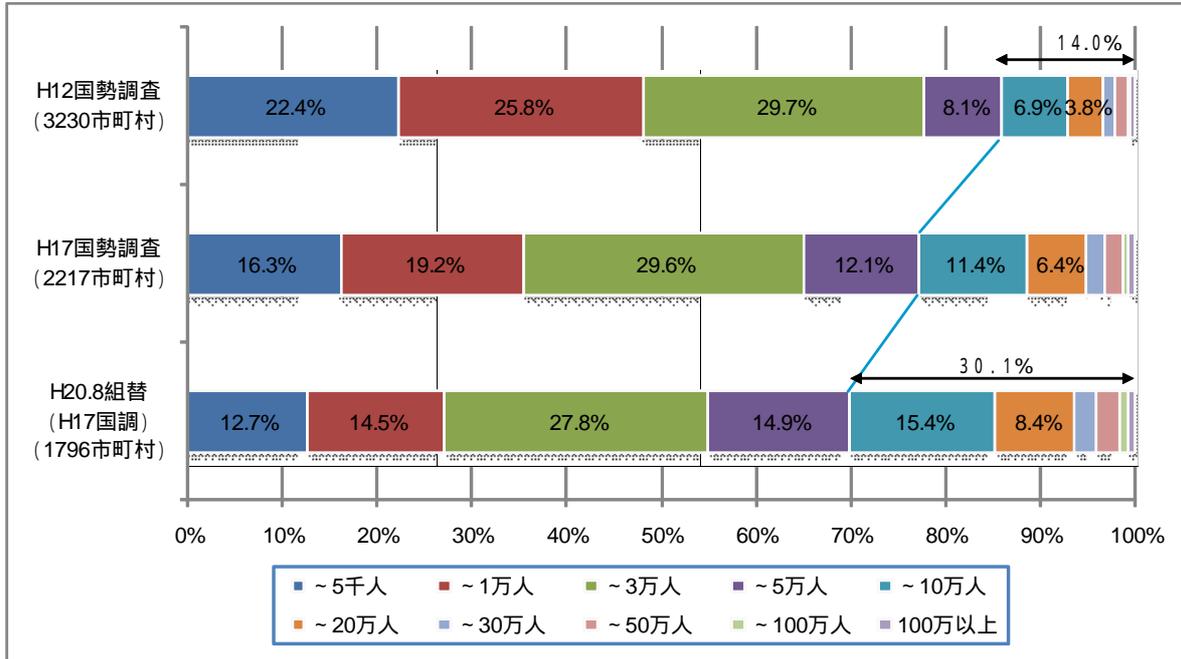


出典：NITAS を用いて作成

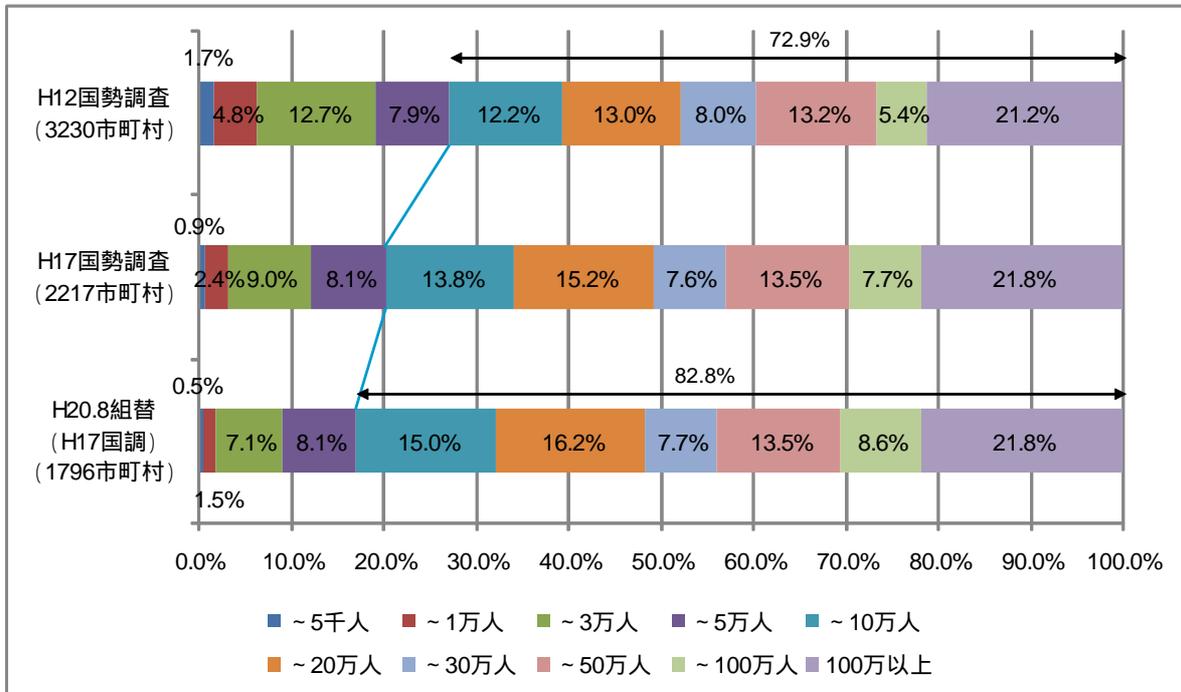
図表- .(2). - 2 参照

図表- .(1).5 「平成の大合併」による人口規模別の市町村数の推移

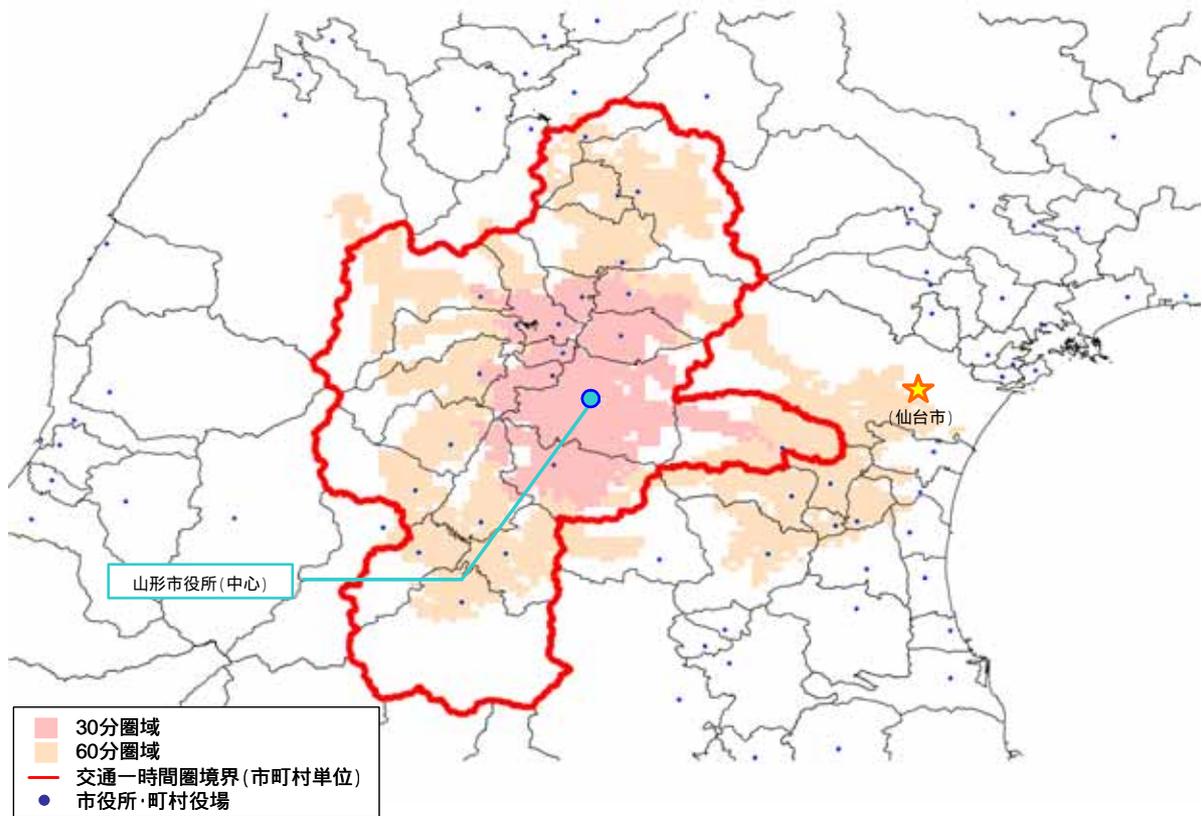
人口規模別の市町村数の割合



図表- .(1).6 「平成の大合併」による人口規模別の市町村群の人口に占める割合の推移



図表- .(1).7 1kmメッシュで試算した30分圏と一時間圏の事例



出典：NITASを用いて作成

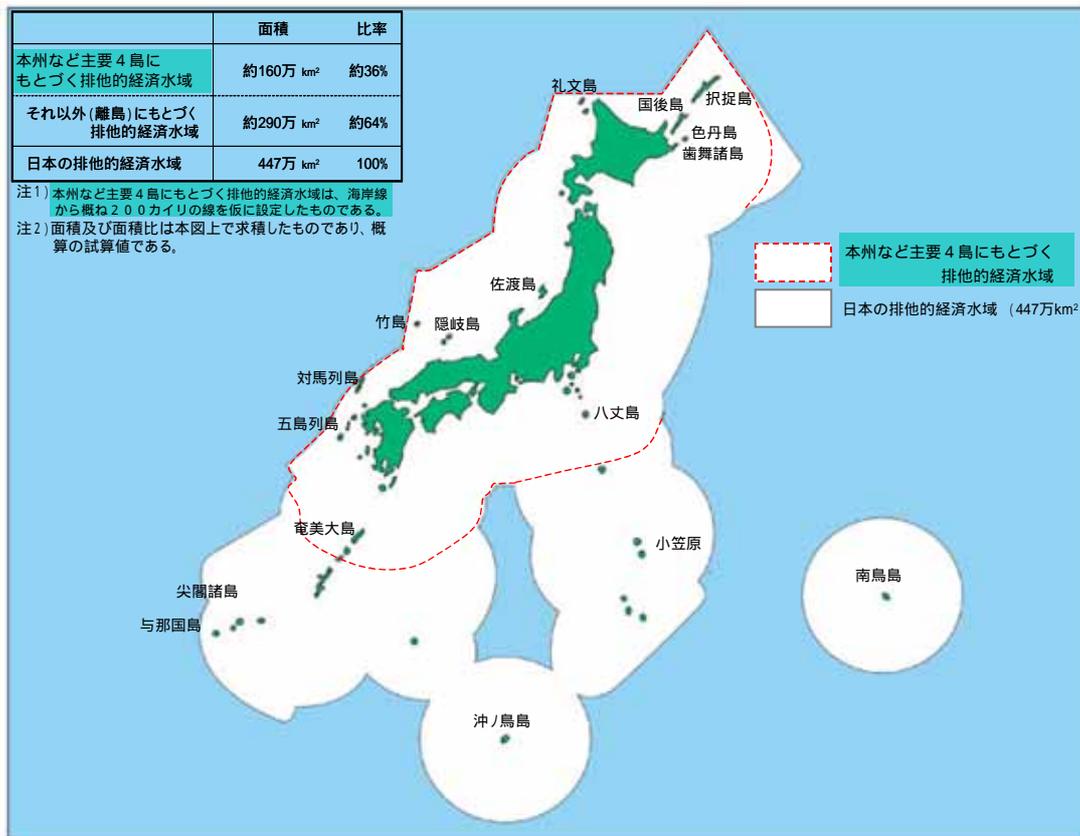
(2) 生活圏に関する現状把握

圏域の拡がりについて

<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、全圏域数の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。

図表- .(2). 1 離島の果たす役割 ~ EEZ（排他的経済水域）の事例 ~



出典：平成17年5月 新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系

報告書より抜粋

<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。
- 市町村の行政単位の既存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見ていくと、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。

図表- .(2). 2 各種圏域の考え方の比較

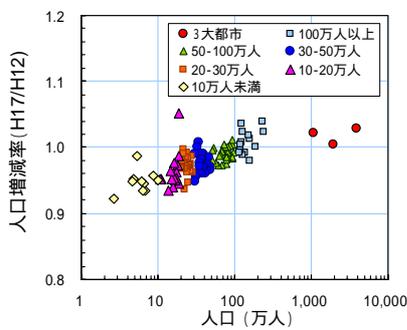
圏域	地方生活圏	広域行政圏	医療圏		観光圏	都市雇用圏	流域圏(1級水系)
			二次医療圏	三次医療圏			
目的	幹線交通網等の整備、地方住民の基盤的生活条件の確保による過密過疎課題の解決、国土の均衡ある発展、住民に対する高水準の生活水準の享受	市町村が当面する諸問題の解決、国土の均衡ある発展及び過密過疎課題の解決(広域市町村圏)、大都市周辺地域における市町村の広域行政体制の整備等(大都市周辺地域広域行政圏)	主として病院の病床(特殊な医療並びに精神病床、感染症病床及び結核病床を除く)及び診療所の病床の整備を図る	特殊な医療を提供する病院の医療病床又は一般病床であつて当該医療に係るものの整備を図る	観光立国の実現に向けて、観光圏の整備による観光客の来訪及び滞在を促進するための地域における創業工夫を主とした主体的な取組を総合的かつ一体的に推進する	都市化や都市問題について研究するために、目的的な活動の空間的広がりに着目して定義される結節地域	健全な水循環系の構築や、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取り組みの推進に加え、流域全体での総合的な治水、対策、流域圏による災害リスクを考慮した国土利用への誘導、異常洪水等に備えた水資源確保による安全・安心を推進する。
制度の設立時期	昭和44年(1969年)	昭和44年(1969年)	昭和60年(1985年)		平成20年(2008年)	平成14年(2002年)	明治29年(1896年)
指定の手続き	都道府県が設定	関係市町村と協議のうえ、都道府県知事が設定	都道府県が定める医療計画において定められる		市町村又は都道府県が定める観光圏整備計画において定められる	-	国土交通大臣が指定
標準的な圏域人口	圏域の半径概ね20km~30km、圏域内人口概ね15万人~30万人(三大都市圏は原則除外)	(広域市町村圏)概ね人口10万人以上(大都市周辺地域広域行政圏)概ね人口40万人程度	地理的条件等の自然的条件及び日常生活の需要の充足状況、交通事情等の社会的条件を考慮して、一体の区域として病院及び診療所における入院に係る医療(特殊な医療並びに療養病床及び一般病床以外の病床に係る医療を除く)を提供する体制の確保を図ることが相当であると認められるもの		当該市町村又は都道府県の区域内で定める	(1)中心都市をDID人口によって設定 (2)郊外都市を中心都市への通勤率が10%以上の市町村とする (3)同一都市圏内に複数の中心都市が存在することを許容	河川の流域及び関連する水利用地域や氾濫源を流域圏として捉える
	地方生活圏中心都市と周辺地域間の日常生活機能の依存状況等についての現況及び将来の見通しを勘案して設定 (地方生活圏中心都市の要件) ・DID人口が概ね15万人以上 ・昼夜間人口比率を超過 ・小売販売及び就業地ベースのサービス従業者数を常住人口で除いた数が所属都道府県のそれを超過	(広域市町村圏) ・日常生活生活上の通常の需要がほぼ充足されるような都市及び周辺農山漁村地域を一体とした圏域 ・都市的施設及び機能の集積を有する中心市街地が存在 ・中心市街地とその他の市街地や集落を連絡する交通通信体系が既に整備 (大都市周辺地域広域行政圏) ・地理的歴史又は行政的に一体と認められる圏域を形成 ・一体的な将来像を描き、達成するために必要な都市行政課題が存在	実際の都道府県の医療計画では、1時間交通圏を基準にして設定されることが多い(岩手県、石川県等)	52 (平成19年度、北海道のみ6圏域で、他は都府県単位)	滞在促進地区が存在し、かつ、自然、歴史、文化等において顕著な関係が認められる観光地を一体とした区域であつて、当該観光地相互間の連携により観光地の魅力と国際競争力を高めようとするもの	・狭い国土内の複雑な相互交流を反映するために、中心都市を複数設定しうる方式を提案 ・郊外市町村の条件として設定する通勤率については、2つ以上の市町村のベッドタウンとなっているケースがかなりの程度存在することを考慮して、10%と15%低い水準に設定	289 (中心都市のDID人口が5万人以上である大都市雇用圏が113、同じ1万人から5万人である小都市雇用圏が156)
圏域数	178 (三大都市圏を除く(全国土をカバ))	広域市町村圏36、大都市周辺地域行政圏25、合計361圏域(国土の約98%、人口の約78%をカバー)	358 (平成19年度)	52 (平成19年度、北海道のみ6圏域で、他は都府県単位)	-	-	109 (1級水系)
根拠	建設省事務次官通知(建設省計地発第26号、昭和44年6月8日)	自治事務次官通知(昭和44年5月29日、昭和45年4月10日、昭和52年8月10日等)	医療法		観光圏の整備による観光客の来訪及び滞在の促進に関する法律	-	河川法

出典：国土交通省 総合政策局 とりまとめ

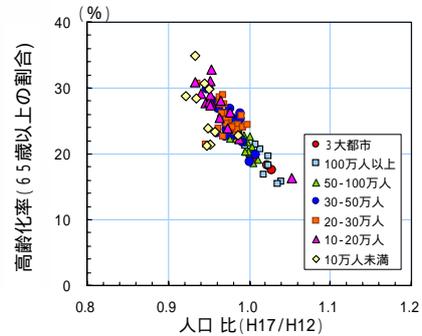
圏域規模と人口集積について

- ・ 「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り、生産年齢人口割合は人口規模が小さくなるにつれて低くなる傾向にある。
- ・ 「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り、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傾向にある。
- ・ 若年層の人口流入動向をみると、ある世代(昭和51~55年生まれ)について、15-19歳から20-24歳の動向(大学進学時、高卒者の就職時)では京浜葉圏、京阪神圏、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。

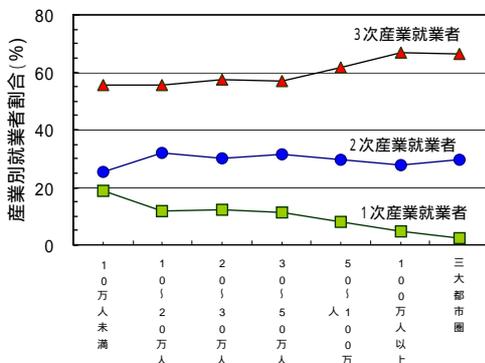
図表- .(2). 1 人口規模別にみた交通一時間圏の特徴(産業別就業者割合、高齢化率等)



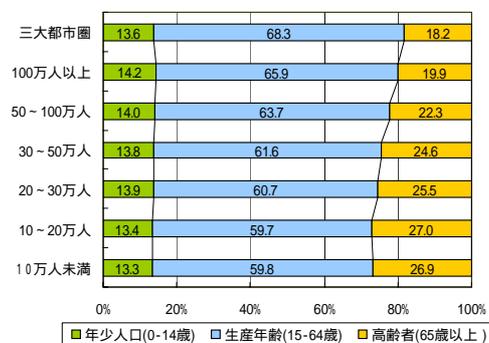
交通一時間圏の人口と人口増減率(H17/H12)の関係



交通一時間圏の人口増減率(H17/H12)と高齢化率の関係



交通一時間圏の人口規模と平均産業別就業者割合

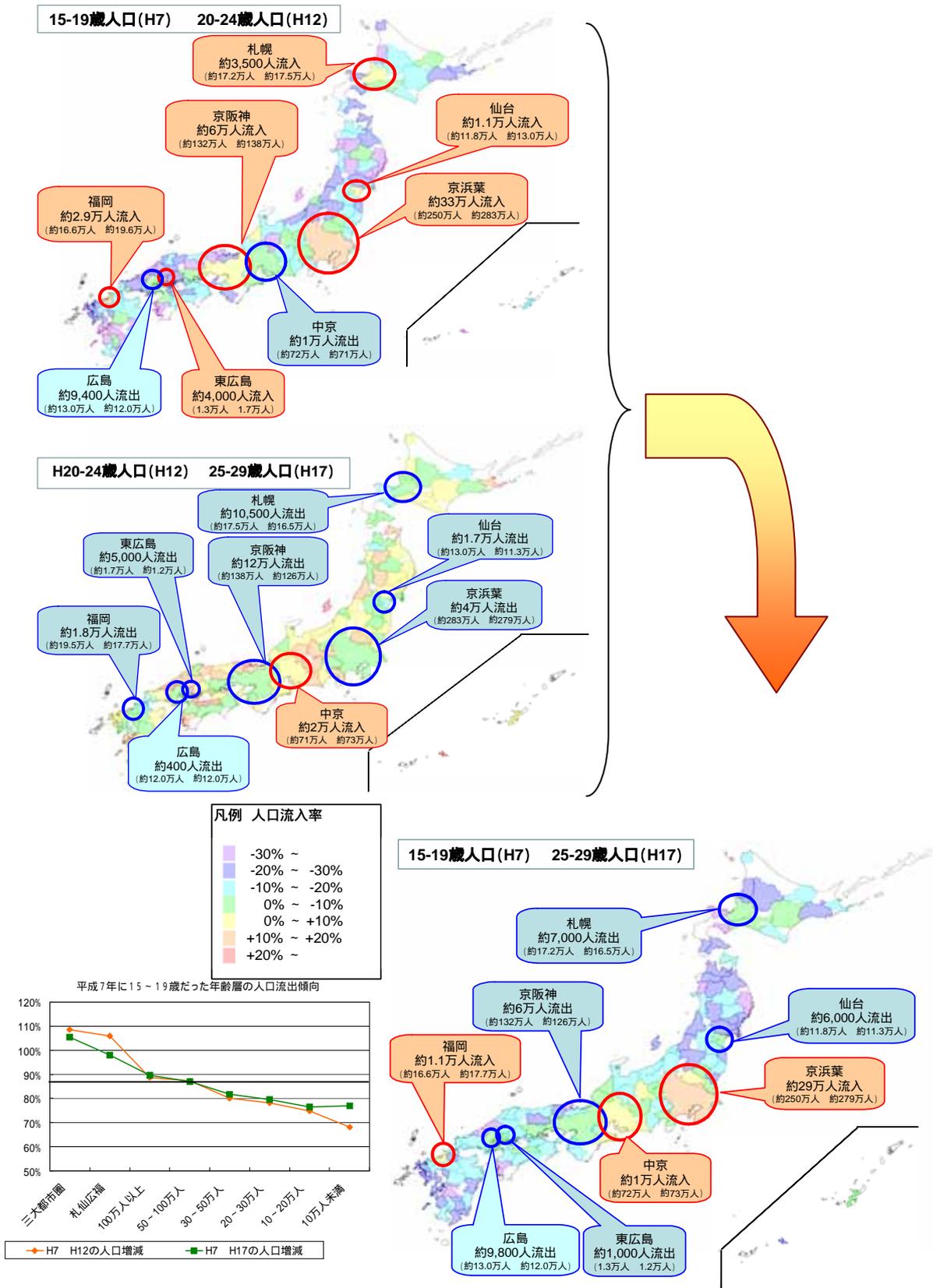


交通一時間圏の人口規模と平均年代別人口割合

出典：総務省統計局「平成12年、平成17年国勢調査報告」,

総務省統計局「数字でみる市町村の姿」より作成

図表- .(2). 2 交通一時間圏における若年層の人口流動
(昭和51年～昭和55年に生まれた世代)



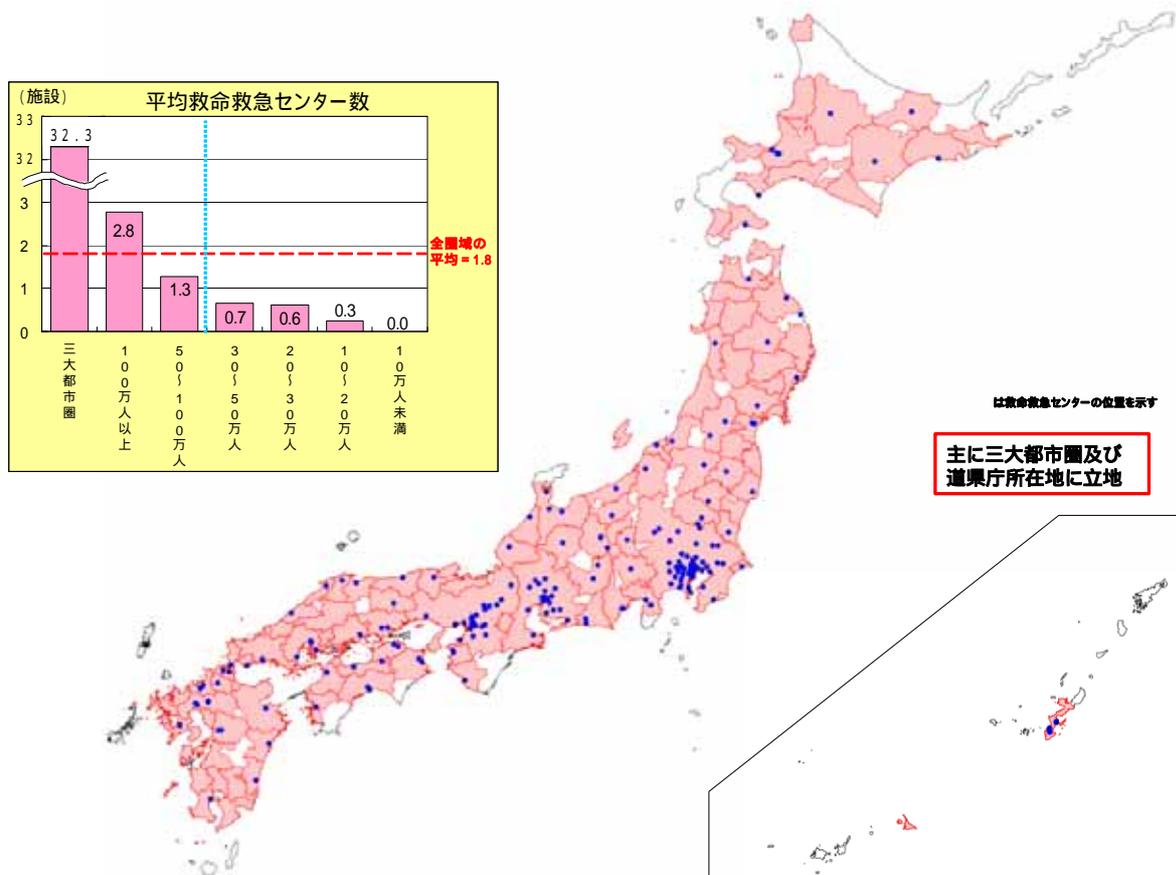
出典：総務省統計局「平成7年、平成12年、平成17年国勢調査報告」より作成

生活圏機能について

<施設配置について>

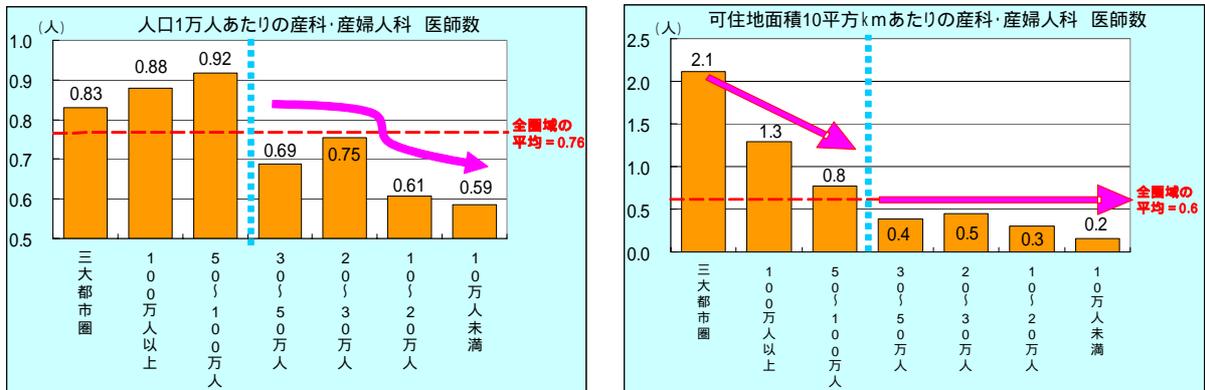
- ・ 救命救急センターは、人口50万人以上の「交通一時間圏」では必ず設置されている。また、人口・面積あたりの産科・産婦人科医師数は、人口50万人を境に傾向が変わっている。
- ・ 大学・短大は、人口50万人以上の「交通一時間圏」では、複数配置されている場合が多い。また、高等専門学校は、県庁所在地以外を中心に全国に設置されており、三大都市圏などへの集中の度合いが小さい。
- ・ これまで行政主体で、サービスが提供されてきた保育所、図書館、郵便局については、10～50万人の人口規模の「交通一時間圏」では、可住地面積あたりの設置数は一定となるなど、人口規模が小さな圏域でもほぼ一定レベルのサービスが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

図表- .(2). 1 救命救急センターの設置状況



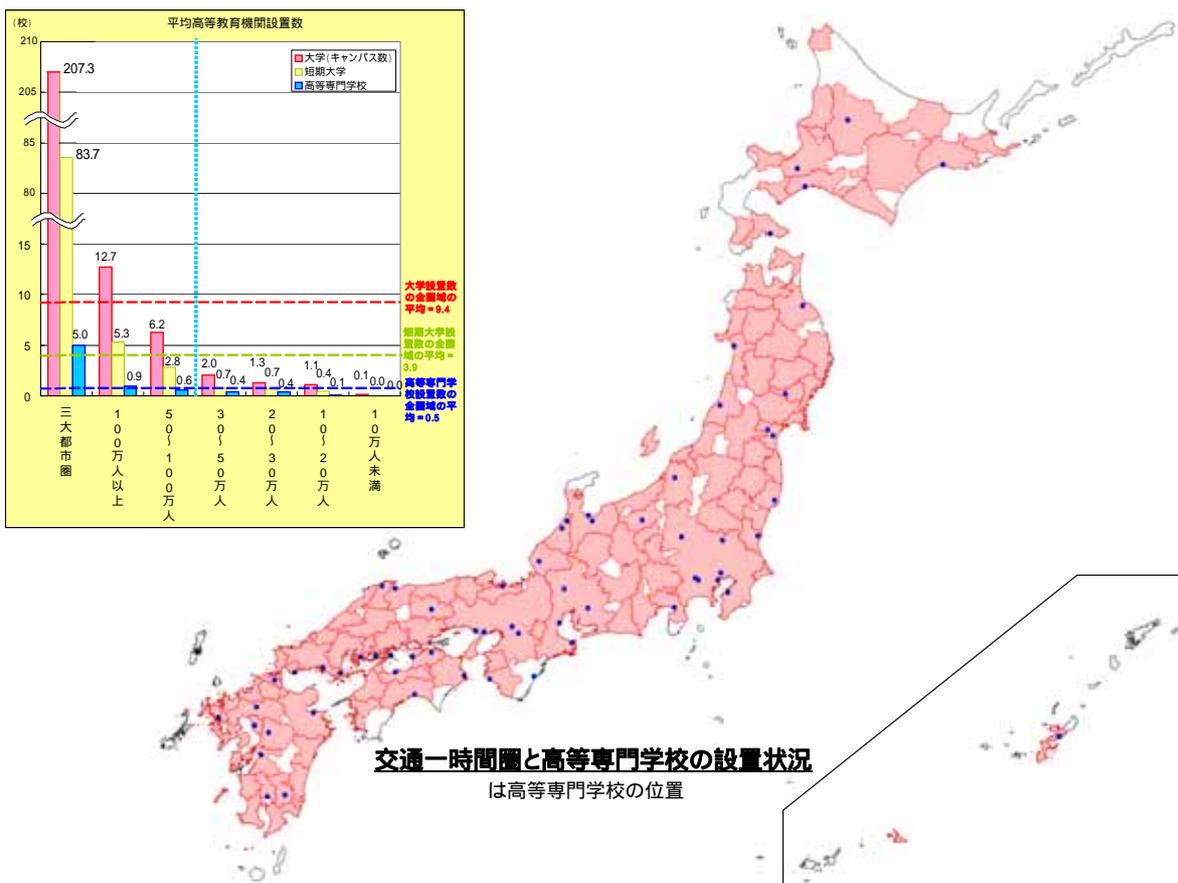
出典：厚生労働省「救命救急センターの評価結果」(平成19年)より作成

図表- .(2). 2 交通一時間圏における人口1万人あたり、可住地面積10平方kmあたりの平均産科・産婦人科医師数



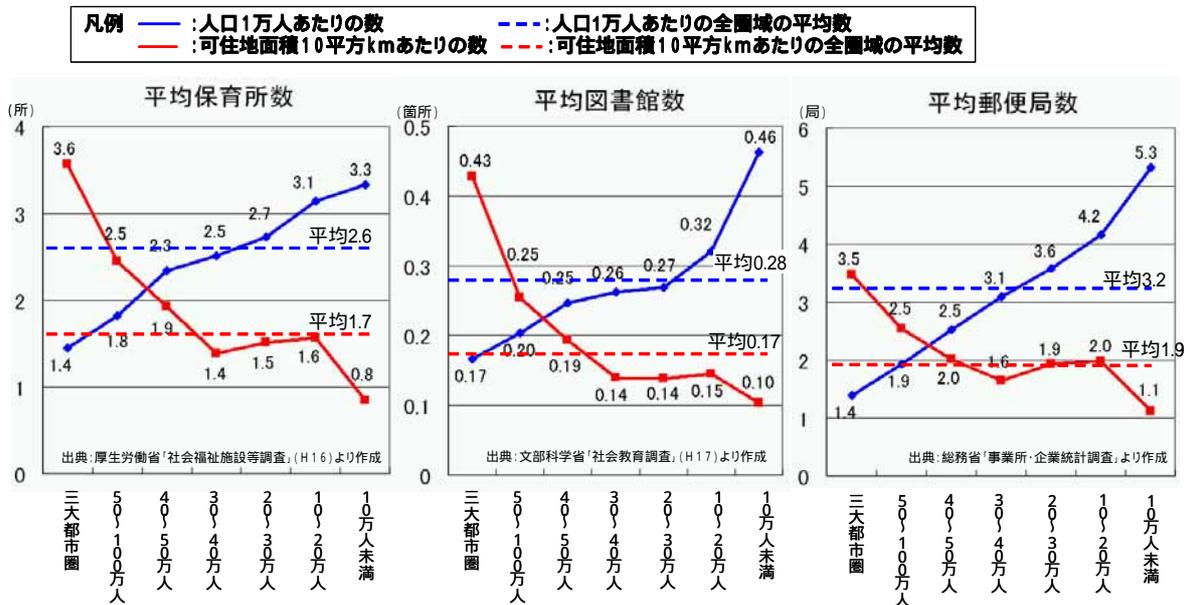
出典：厚生労働省「医師・歯科医師・薬剤師調査」(平成16年)より作成

図表- .(2). 3 交通一時間圏における平均高等教育機関数及び高等専門学校の立地状況



出典：国土交通省 総合政策局 作成

図表- .(2). 4 交通一時間圏における平均保育所数、平均図書館数、平均郵便局数



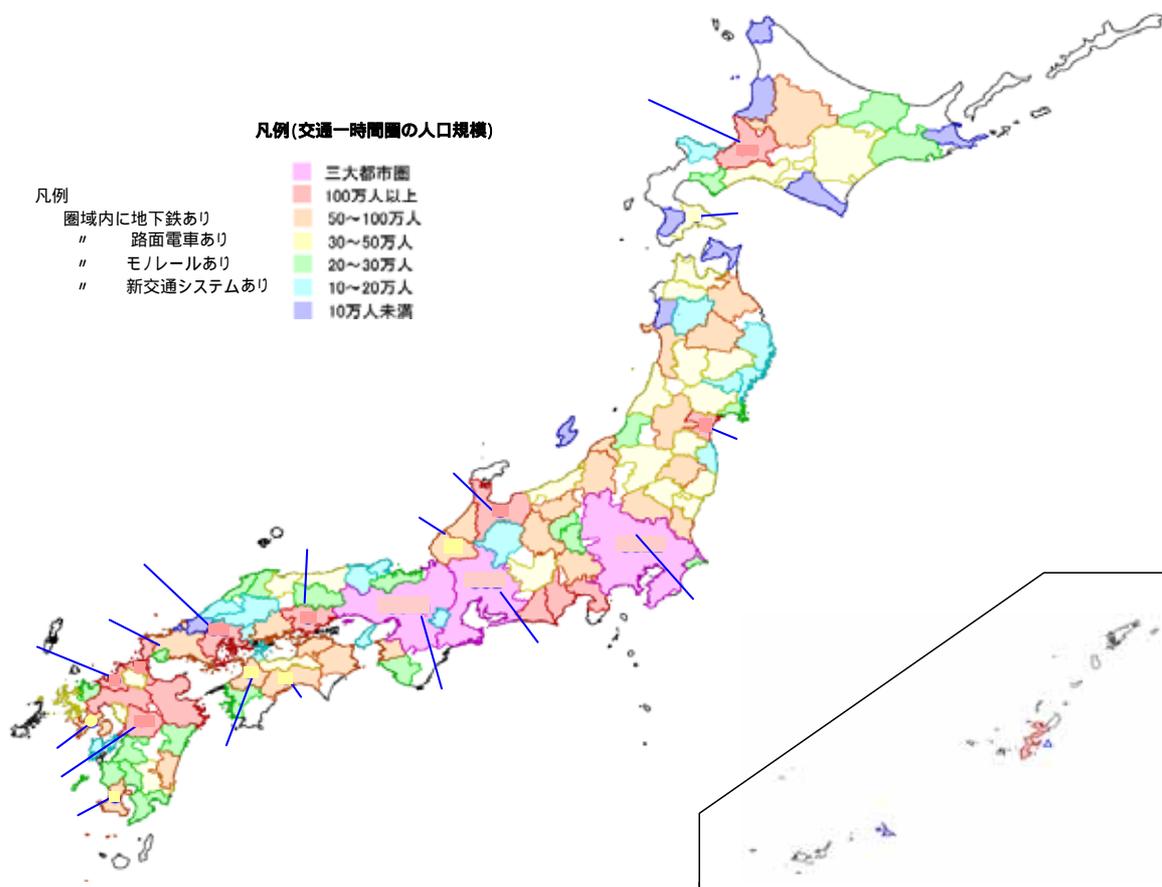
図表- .(2). 5 日常生活において必要と考えられる機能の一覧(一例)

分類	機能			
産業	雇用	有効求人倍率		
		失業率		
		ハローワーク		
		東証一部等上場企業数		
		民営事業所数		
		新設事業所数		
	農林水産業	カントリーベース自給率		
		産地直売所		
		農産物加工工場		
		魚市場数		
	工業	水産加工場数		
		リサイクルセンター(中間処理施設)		
	研究機関	公的試験研究機関		
		一般診療所		
	暮らし	医療	一般病院	
2次医療施設				
3次医療施設				
高度医療(脳疾患・心臓疾患)対応病院				
24時間対応小児科専門病院				
母子周産期医療センター				
救命救急センター				
救急告示病院				
高度小児医療施設				
保健所				
福祉		老人ホーム		
		有料老人ホーム		
		在宅障害者サービス施設		
		保育所		
		放課後児童クラブ		
安全	児童相談所			
	広域防災拠点			
消費	商業施設	銀行		
		郵便局		
		百貨店		
		大型小売店舗		
		小売店舗		
		書籍文房具小売業		
		国民生活センター		
		文化	教育	大学
				短大
				高等専門学校
中高一貫校				
高等学校				
工業高校				
商業高校				
農業高校				
専修学校・各種学校				
中学校				
小学校				
幼稚園				
学習塾				
情報	民放キー局視聴可能			
	CATV			
	ブロードバンド普及率			
	地上波デジタル放送視聴可能			
	携帯電話通話可能			
文化・娯楽施設	シネマコンプレックス			
	美術館			
	博物館			
	図書館			
	社会体育施設			
	科学館			
	都市公園			
	交流	交通・交流	高速道路IC	
			空港	
			港湾	
鉄道駅				
新幹線駅・特急停車駅				
市内鉄軌道(地下鉄、LRT等)				
バスターミナル				
高速バス				
深夜バス				
空港アクセスバス				
巡回バスの運行				
自動車教習所				
国際会議場				
観光		道の駅		
		川の駅		
	海の駅			
	みなとオアシス、運河			
	観光案内所			
宿泊施設				
国宗(建造物)				
世界遺産				
温泉				

<交通について>

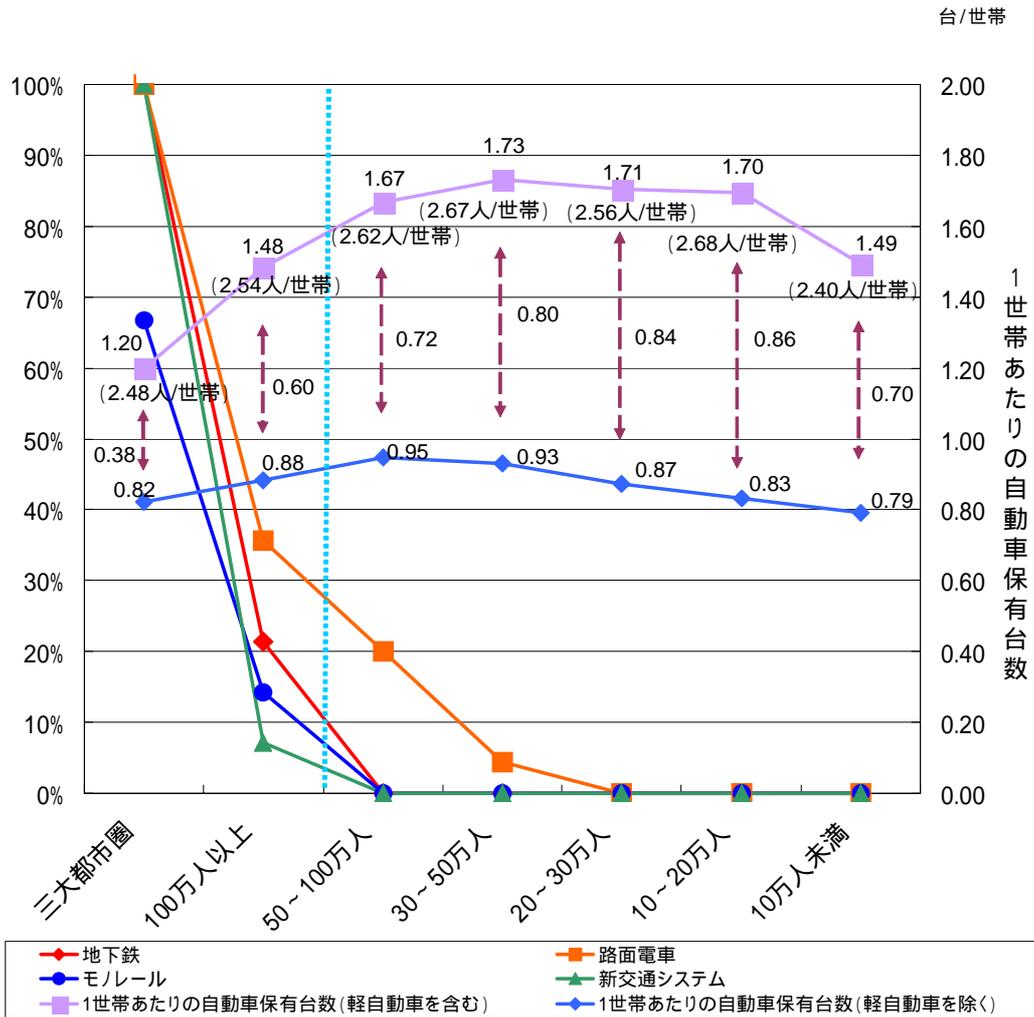
- 人口100万人以上の「交通一時間圏」であれば、軌道系交通機関が設置されている場合が多い。軌道系交通機関が存在しない人口100万人未満の「交通一時間圏」においては、世帯あたりの自動車数の保有台数が多く、自動車が移動手段の主力となっている。軌道系交通機関が十分整備されていない人口が100万人未満の「交通一時間圏」では、生産年齢人口あたり、ほぼ1人1台の保有台数となっている。

図表- .(2). 5 全国の軌道系交通機関の設置状況



出典：地下鉄・新交通システム・モノレール：国土交通省 鉄道局 資料より作成
路面電車：国土交通省 道路局 資料より作成

図表- .(2). 6 軌道系交通機関の整備状況と一世帯あたりの自動車保有台数等

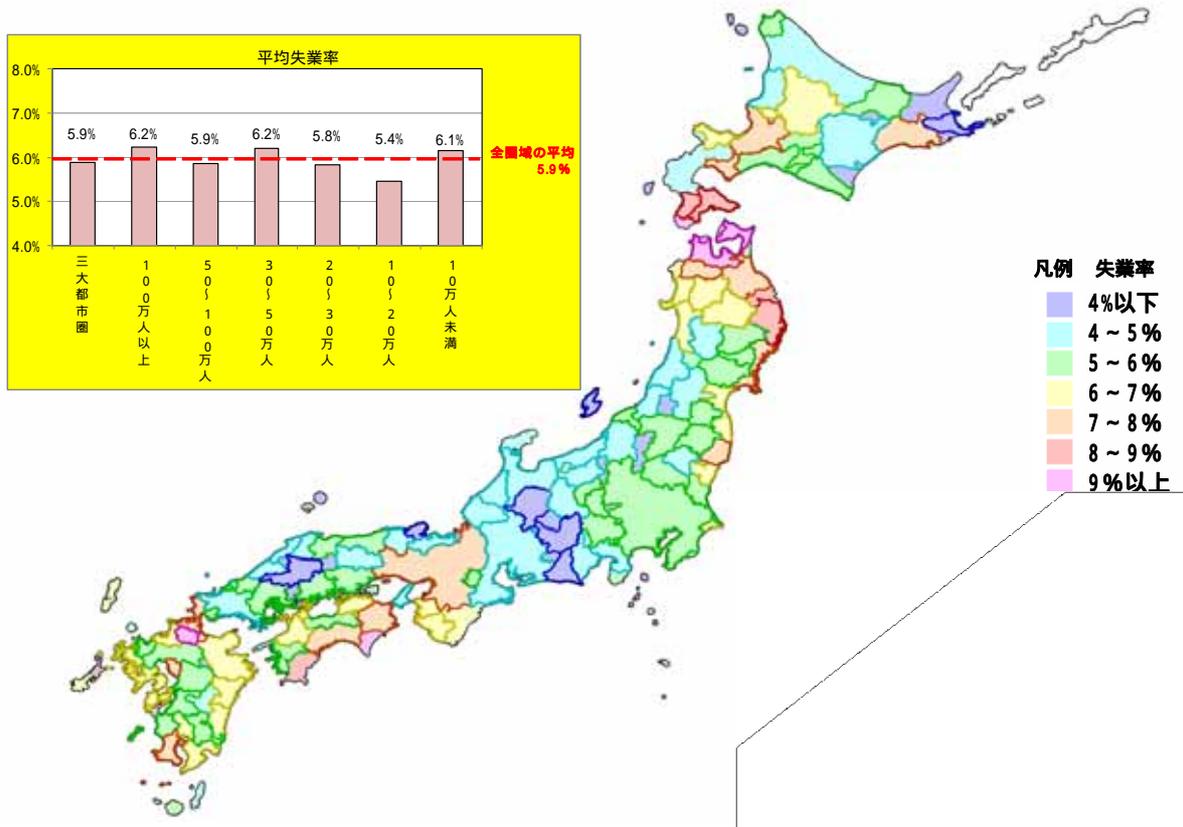


表中、(丸括弧書き)の数値は1世帯あたりの平均人口、角括弧書きの数値は1世帯あたりの軽自動車の保有台数
 出典)一世帯あたりの自動車保有台数：国土交通省自動車交通局
 地下鉄：(社)日本地下鉄協会
 路面電車：国土交通省道路局
 新交通システム・モノレール：国土交通省鉄道局 資料より作成

<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。

図表- .(2). 7 交通一時間圏における完全失業率



出典：総務省統計局「平成17年国勢調査報告」

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。

図表- .(2). 人口規模別の交通一時間圏における機能の有無の状況

		10万人未満	10~20万人未満	20~30万人未満	30~50万人未満	50~100万人未満	100万人以上	3大都市圏
東証一部上場企業	平成20年	0%	0%	33%	39%	92%	100%	100%
救命救急センター	平成18年	0%	25%	62%	57%	100%	100%	100%
有料老人ホーム	平成17年	30%	38%	71%	74%	88%	100%	100%
大学	平成17年	10%	44%	76%	87%	100%	100%	100%
短大	平成20年	0%	44%	62%	52%	100%	100%	100%
中高一貫校	平成19年	40%	50%	52%	65%	84%	93%	100%
都市銀行 (三大メガバンク)	平成20年	0%	0%	19%	39%	88%	100%	100%
大手百貨店 (四大グループ)	平成20年	0%	6%	0%	0%	40%	57%	100%
シネマコンプレックス	平成20年	0%	10%	29%	52%	100%	100%	100%
博物館	平成17年	70%	69%	81%	100%	100%	100%	100%
市内鉄軌道 (地下鉄、LRT等)	平成20年	0%	0%	0%	0%	20%	64%	100%

出典：国土交通省 総合政策局 作成

2 1世紀生活圏の形成に向けて

(1) 生活圏に関する論点

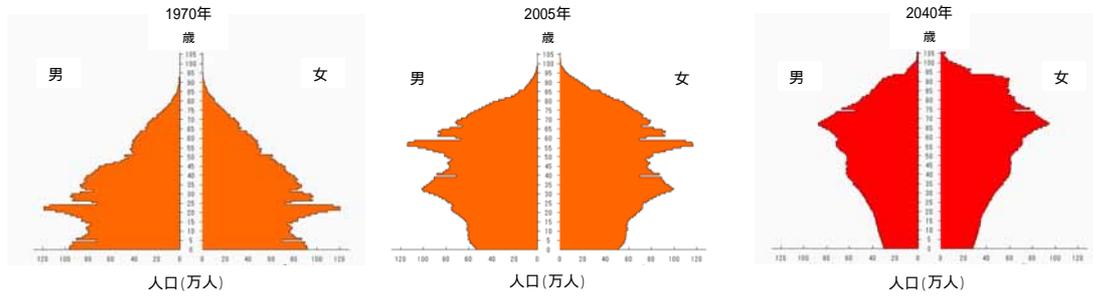
圏域の拡がりについて

- ・ 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制限す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に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。

図表- .(1). 1 我が国の人口ピラミッドの変遷



	1970年	2005年	2040年
50歳以上(万人)	2,044	5,327	5,996
総人口に占める割合	19.5%	41.7%	56.7%
65歳以上(万人)	739	2,567	3,853
総人口に占める割合	7.1%	20.1%	36.5%

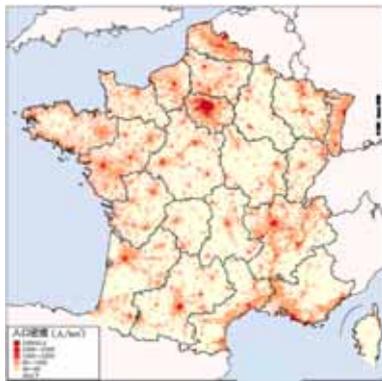
出典：総務省統計局「国勢調査報告」

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」中位推計

図表- .(1). 2 日本とフランスの人口分布の比較

フランスの人口分布

フランスはパリ周辺に人口が集中し、それ以外の地域は国土全体にほぼ均等に人口が分布している。

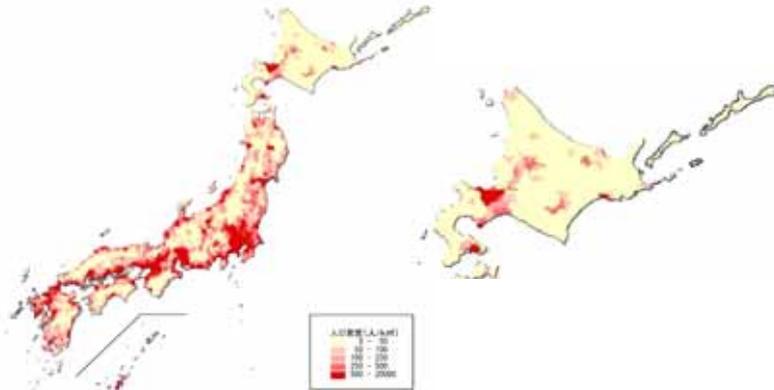


国土面積 (km ²)	可住地面積率 (%)	総人口 (万人)	人口密度 (人/km ²)	1人当りGDP (米ドル)
563,965	42	5,852	104	22,186

出典：「La France et Ses Regions 2003」, INSEE
『地域経済総覧2002』

日本及び北海道の人口分布

山地の多い日本は三大都市圏を中心に、海岸線沿いの平野に人口が集中している。一方北海道は、人口分布において、本州などと比べてフランスの人口分布と類似した様相を示している。



国土面積 (km ²)	可住地面積率 (%)	総人口 (万人)	人口密度 (人/km ²)	1人当りGDP (米ドル)
378,000	33	12,729	340	32,851

(数字は2001年)

国土面積 (km ²)	可住地面積率 (%)	総人口 (万人)	人口密度 (人/km ²)	1人当りGDP (米ドル)
83,453	-	568	68	33,821

出典『地域経済総覧2003年』

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、圏域の人口流出をくいとめる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。

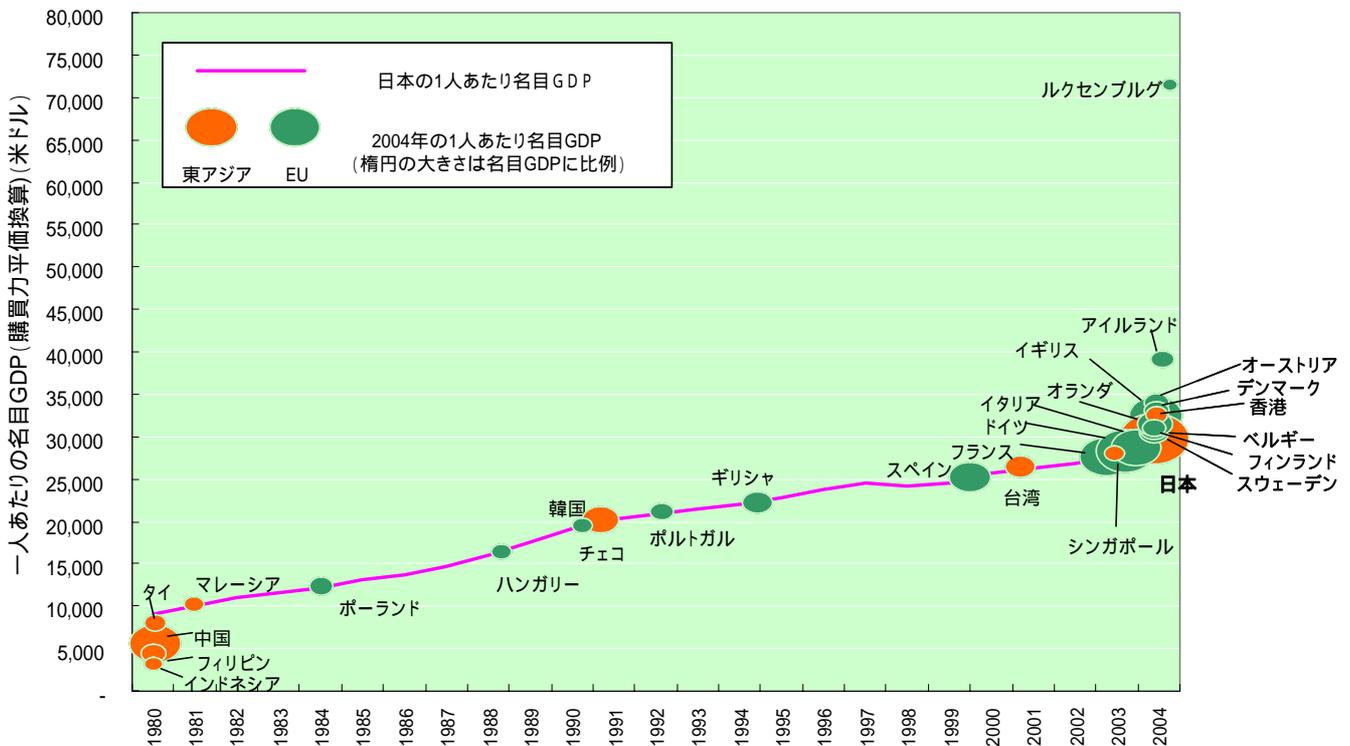
地域や人々の生活を支える人材について

- ・ 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、地域の特性を活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。

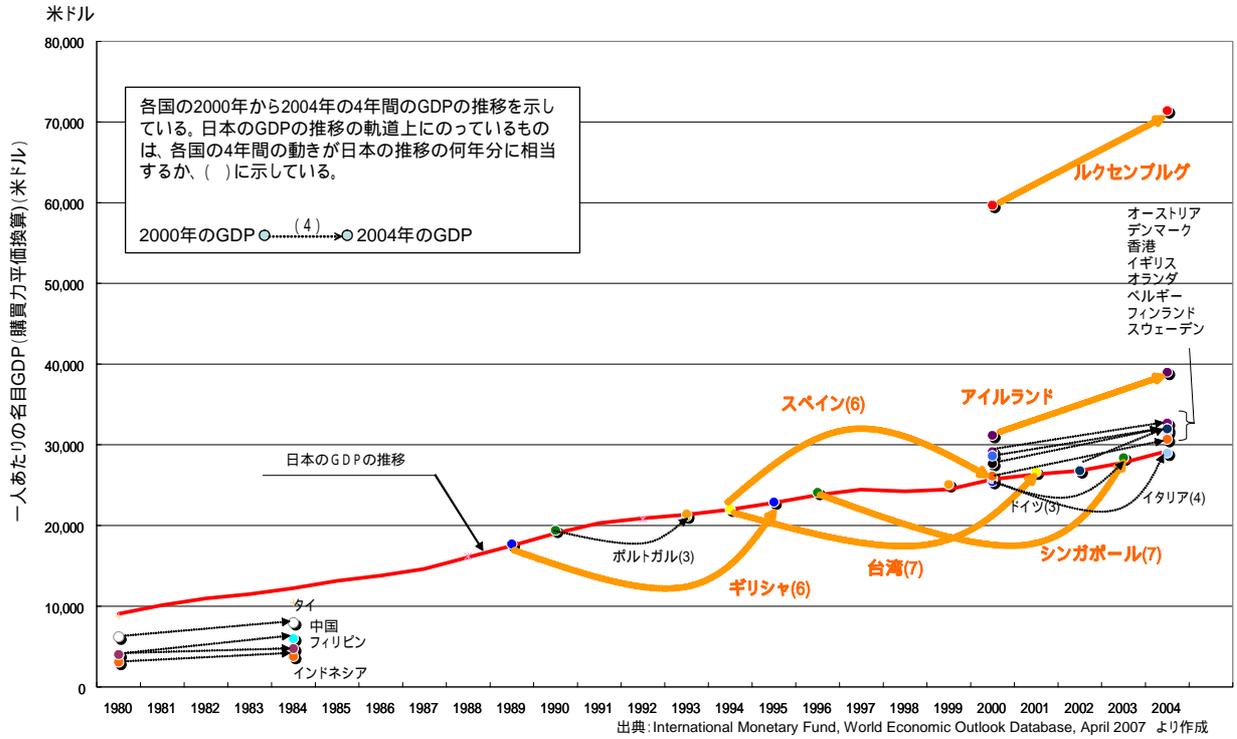
地域の特性の活用について

- ・ 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。
- ・ 世界の食料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、食料需要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。

図表- .(1). 1 日本の一人当たりの名目GDPの推移及び東アジア・EU諸国・地域の一人当たりの名目GDP〔購買力平價換算〕



図表- .(1). 2 日本の一人当たりの名目GDPの推移〔1980年～2004年〕及び東アジア・EU諸国・地域の一人当たりの名目GDPの動き
(2000年 2004年)(購買力平価換算)



図表- .(1). 3 OECD諸国の一人当たりの名目GDPの推移及び購買力平価換算GDP

OECD諸国の一人当たり国内総生産(名目GDP)

単位:米ドル

参考:購買力平価による一人当たり国内総生産

順位	1980	1985	1990	1995	2000	2004	2005	2006								
1	スイス	17,554	アメリカ	17,557	スイス	36,061	ルクセンブルグ	50,468	ルクセンブルグ	74,373	ルクセンブルグ	80,263	ルクセンブルグ	89,840		
2	ルクセンブルグ	16,380	ノルウェー	15,472	ルクセンブルグ	33,177	スイス	44,619	ノルウェー	37,472	ノルウェー	58,323	ノルウェー	65,247	ノルウェー	71,857
3	スウェーデン	15,739	スイス	15,411	スウェーデン	28,295	日本	41,952	日本	36,790	スイス	48,697	アイスランド	54,820	アイスランド	53,446
4	ノルウェー	15,593	カナダ	13,764	フィンランド	27,991	デンマーク	34,796	スイス	34,667	アイスランド	45,140	スイス	49,842	アイスランド	51,421
5	アイスランド	14,801	スウェーデン	12,630	ノルウェー	27,735	ノルウェー	34,172	アメリカ	34,571	アイスランド	45,111	アイスランド	48,310	スイス	51,306
6	デンマーク	13,804	ルクセンブルグ	12,378	デンマーク	26,428	ドイツ	30,891	アイスランド	30,859	デンマーク	45,085	デンマーク	47,757	デンマーク	50,791
7	ベルギー	12,699	アイスランド	12,178	アイスランド	25,013	オーストリア	30,142	デンマーク	29,989	アメリカ	39,548	アメリカ	41,674	アメリカ	43,801
8	オランダ	12,641	デンマーク	11,970	日本	24,815	スウェーデン	28,395	スウェーデン	27,277	スウェーデン	38,808	スウェーデン	39,574	スウェーデン	42,284
9	フランス	12,541	日本	11,381	アメリカ	23,012	ベルギー	28,048	アイスランド	25,350	オランダ	37,472	オランダ	38,791	オランダ	41,020
10	アメリカ	12,159	フィンランド	11,252	ドイツ	21,602	アメリカ	27,542	イギリス	24,839	イギリス	36,238	フィンランド	37,283	フィンランド	39,796
11	ドイツ	11,745	オーストリア	11,211	オーストリア	21,489	オランダ	27,099	オーストリア	24,195	フィンランド	36,187	イギリス	37,258	イギリス	39,573
12	オーストリア	11,503	フランス	9,955	フランス	21,392	フランス	26,421	オランダ	24,185	日本	35,094	オーストリア	37,056	オーストリア	39,094
13	フィンランド	11,112	オランダ	9,152	カナダ	21,039	アイスランド	26,248	カナダ	23,621	オーストリア	35,868	オーストリア	36,000	カナダ	38,978
14	カナダ	10,968	ドイツ	9,127	ベルギー	20,334	フィンランド	25,588	フィンランド	23,544	ベルギー	34,530	ベルギー	35,853	オーストリア	37,710
15	オーストリア	10,763	オーストリア	9,061	イタリア	19,984	オーストリア	21,112	ドイツ	23,120	ドイツ	33,270	日本	35,675	ベルギー	37,674
16	イギリス	9,537	ベルギー	8,639	オランダ	19,728	カナダ	20,152	ベルギー	22,637	フランス	33,012	カナダ	35,040	フランス	35,572
17	日本	9,170	イギリス	8,079	オーストリア	18,587	イタリア	19,810	フランス	21,859	オーストリア	32,635	フランス	34,009	ドイツ	35,368
18	イタリア	8,148	イタリア	7,696	イギリス	17,400	イギリス	19,686	オーストリア	20,737	カナダ	31,014	ドイツ	33,850	日本	34,252
19	ニュージーランド	7,312	ニュージーランド	7,083	アイスランド	13,650	アイスランド	18,634	イタリア	19,271	イタリア	29,679	イタリア	30,196	イタリア	31,444
20	ギリシャ	6,400	アイスランド	5,830	スペイン	13,352	ニュージーランド	16,677	スペイン	14,422	スイス	24,461	ニュージーランド	26,891	スペイン	27,925
21	アイスランド	6,206	ギリシャ	5,228	ニュージーランド	13,082	スペイン	15,151	ニュージーランド	13,641	ニュージーランド	24,337	スペイン	26,002	ギリシャ	27,724
22	スペイン	5,999	スペイン	4,550	ギリシャ	10,460	ギリシャ	14,217	ギリシャ	13,369	ギリシャ	23,879	ギリシャ	25,553	ニュージーランド	25,985
23	ポルトガル	3,190	メキシコ	2,676	ポルトガル	7,532	韓国	11,468	ポルトガル	11,016	ポルトガル	17,041	ポルトガル	17,547	韓国	18,387
24	メキシコ	3,154	ポルトガル	2,565	韓国	6,153	ポルトガル	11,262	韓国	10,884	韓国	14,162	韓国	16,441	ポルトガル	16,387
25	韓国	1,674	韓国	2,368	メキシコ	3,233	チェコ	5,349	メキシコ	5,911	チェコ	10,730	チェコ	12,196	チェコ	13,930
26	トルコ	1,548	トルコ	1,337	チェコ	3,035	ハンガリー	4,442	チェコ	5,521	ハンガリー	10,110	ハンガリー	10,955	ハンガリー	11,212
27					トルコ	2,681	スロバキア	3,676	ハンガリー	4,695	スロバキア	7,806	スロバキア	8,864	スロバキア	10,221
28					ポーランド	1,697	ポーランド	3,633	ポーランド	4,477	メキシコ	6,840	ポーランド	7,964	ポーランド	8,940
29					メキシコ	3,141	スロバキア	3,786	ポーランド	3,786	メキシコ	6,620	メキシコ	7,389	メキシコ	8,014
30					トルコ	2,747	トルコ	2,954	トルコ	2,954	トルコ	4,207	トルコ	5,032	トルコ	5,529

出典:内閣府国民経済計算確報 参考(OECD諸国の一人当たり国内総生産)より作成

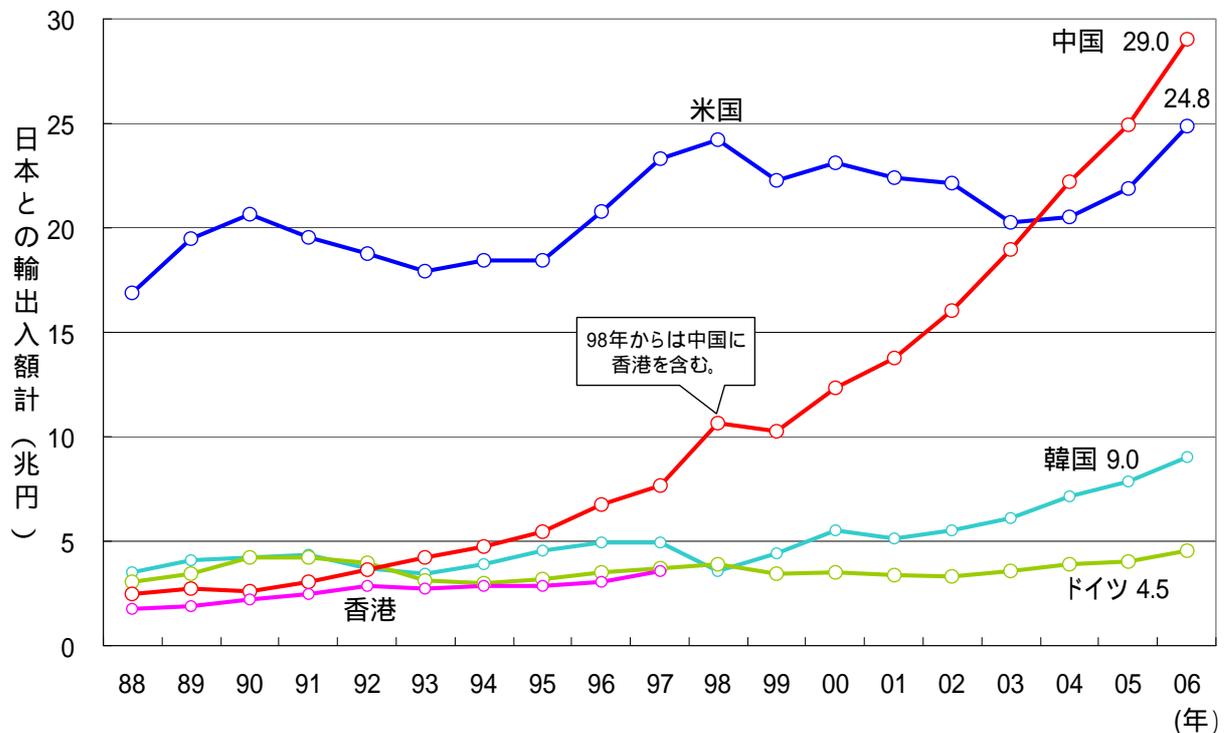
出典:総務省「世界の統計2007」

図表- .(1). 4 OECD諸国及び地方ブロックごとの人口、GDP、面積の比較

人口(2005年)		GDP(2005年)		面積	
国名	人口(万人)	国名	GDP(名目、億米\$)	国名	面積(万km ²)
アメリカ合衆国	29,985	アメリカ合衆国	124,872	カナダ	997.1
日本	12,777	日本	45,545	アメリカ合衆国	962.9
メキシコ	10,427	ドイツ	27,949	オーストラリア	774.1
ドイツ	8,265	イギリス	22,296	メキシコ	195.8
トルコ	7,297	フランス	21,266	トルコ	78.4
フランス	6,099	イタリア	17,625	フランス	55.2
イギリス	6,025	首都圏	17,112	スペイン	50.6
イタリア	5,865	カナダ	11,295	スウェーデン	45.0
韓国	4,787	スペイン	11,242	ノルウェー	38.5
スペイン	4,340	韓国	7,876	日本	37.8
首都圏	4,238	メキシコ	7,684	ドイツ	35.7
ポーランド	3,820	近畿圏	7,119	フィンランド	33.8
カナダ	3,227	オーストラリア	7,080	ポーランド	31.3
近畿圏	2,089	中部圏	6,651	イタリア	30.1
オーストラリア	2,031	オランダ	6,242	ニュージーランド	27.1
中部圏	1,722	九州圏	3,926	イギリス	24.3
オランダ	1,633	東北圏	3,742	ギリシャ	13.2
九州圏	1,335	ベルギー	3,706	アイスランド	10.3
東北圏	1,207	スイス	3,669	韓国	10.0
ギリシャ	1,110	トルコ	3,626	ハンガリー	9.3
ポルトガル	1,053	スウェーデン	3,577	ポルトガル	9.2
ベルギー	1,040	オーストリア	3,048	オーストリア	8.4
チェコ	1,019	ポーランド	3,026	北海道圏	8.3
ハンガリー	1,009	ノルウェー	2,955	東北圏	7.9
スウェーデン	904	中国圏	2,626	チェコ	7.9
オーストリア	829	デンマーク	2,587	アイルランド	7.0
中国圏	768	ギリシャ	2,252	スロバキア	4.9
スイス	742	アイルランド	1,994	デンマーク	4.3
北海道圏	563	フィンランド	1,932	中部圏	4.3
デンマーク	542	ポルトガル	1,833	九州圏	4.2
スロバキア	539	北海道圏	1,742	オランダ	4.2
フィンランド	525	チェコ	1,223	スイス	4.1
ノルウェー	464	四国圏	1,192	首都圏	3.7
アイルランド	414	北陸圏	1,116	中国圏	3.2
ニュージーランド	410	ニュージーランド	1,097	ベルギー	3.1
四国圏	409	ハンガリー	1,092	近畿圏	2.7
北陸圏	311	スロバキア	474	四国圏	1.9
沖縄圏	136	ルクセンブルク	364	北陸圏	1.3
ルクセンブルク	46	沖縄圏	318	ルクセンブルク	0.3
アイスランド	30	アイスランド	158	沖縄圏	0.2

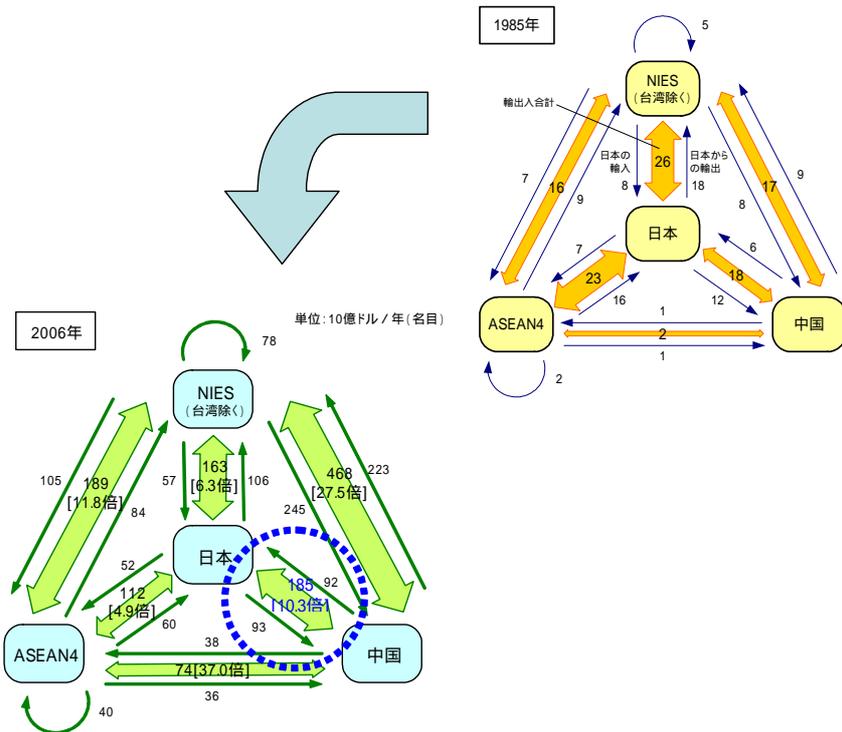
出典：「国勢調査報告」（2005年、総務省）、
 「世界の統計2007」（総務省統計局）、
 「平成17年度県民経済計算」（内閣府）
 をもとに作成
 各国人口はWorld Population Prospects:
 The 2006 Revision、United Nationsを
 もとに作成
 各広域ブロックのGDPは日本のGDP（ドルベース
 による総額）と県民経済計算により作成。

図表- .(1). 5 我が国の貿易相手国・地域別貿易額の推移



出典：財務省貿易統計より作成

図表- .(1). 6 東アジアの貿易構造の変化



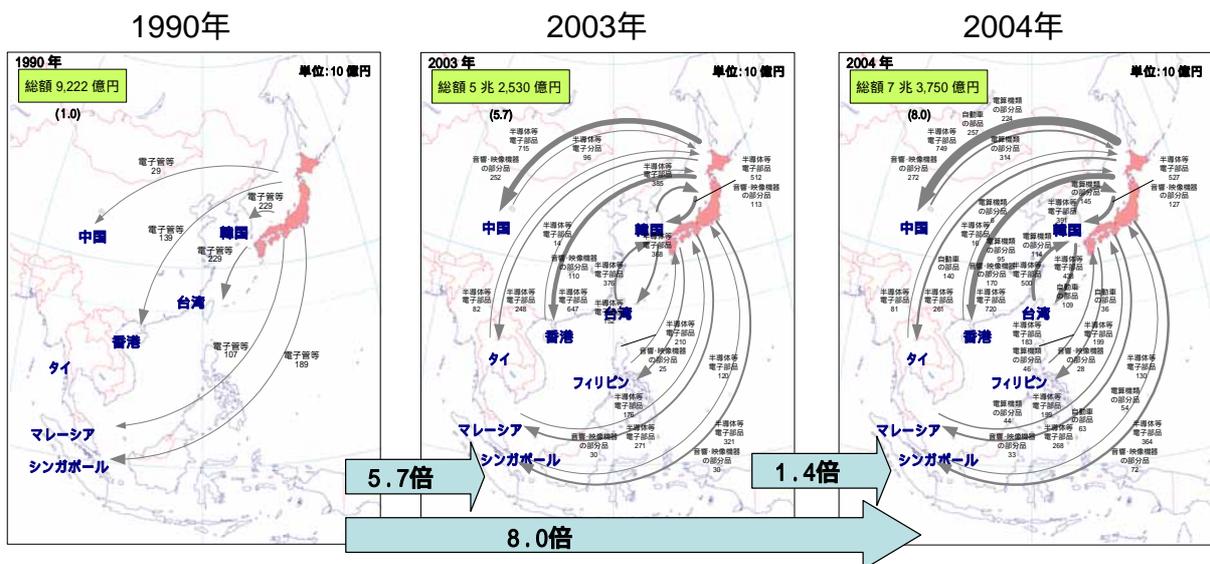
注1) NIES (台湾除く): 韓国、香港、シンガポール

注2) ASEAN4: インドネシア、フィリピン、マレーシア、タイ

出典: 国連貿易統計データベース

「UN Commodity Trade Statistics Database(UN Comtrade)」より作成

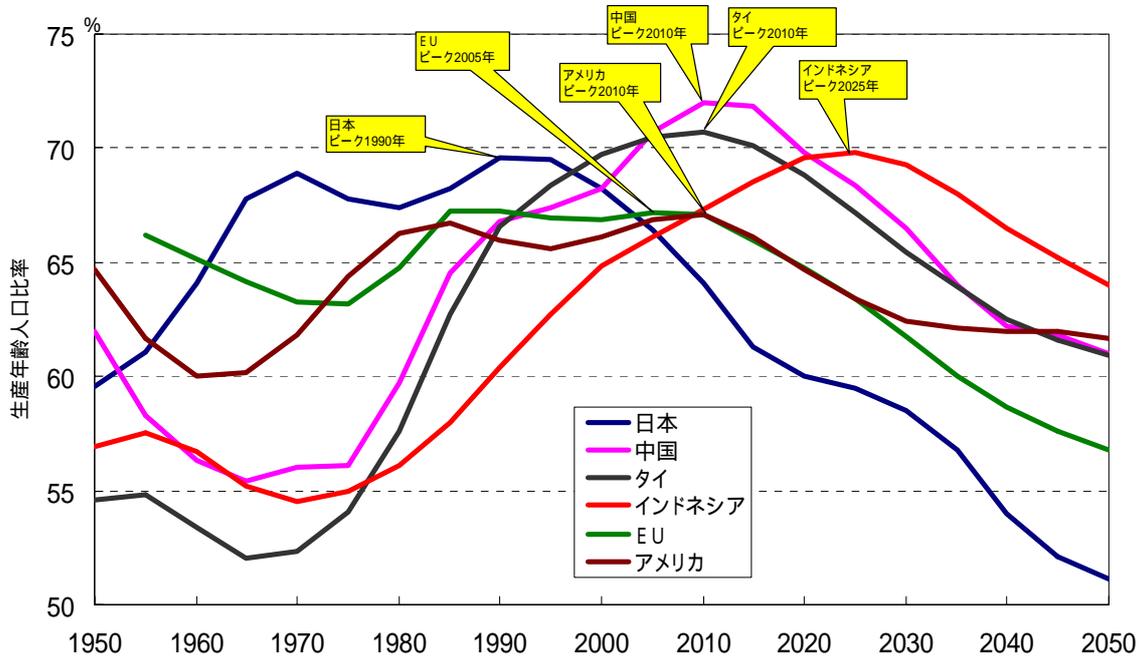
図表- .(1). 7 我が国と東アジア諸国・地域との電子部品交易額の変化



注) 図は各国との交易額上位10品目のうち電子部品類のみを抽出したものの、総額はその集計値

出典: 総務省統計局「日本の統計」をもとに作成

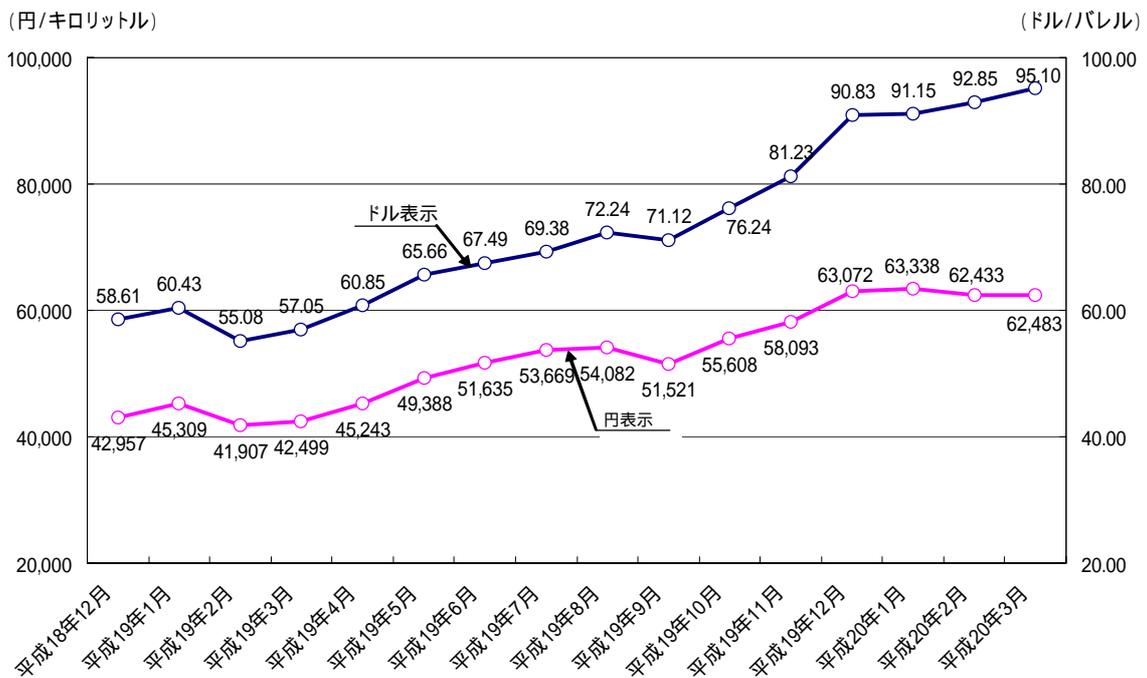
図表- .(1). 8 我が国と米国、EU、東アジア諸国の生産年齢人口比率の推移



注) 2005年以前は実績、2006年以降は予測値(中位推計)

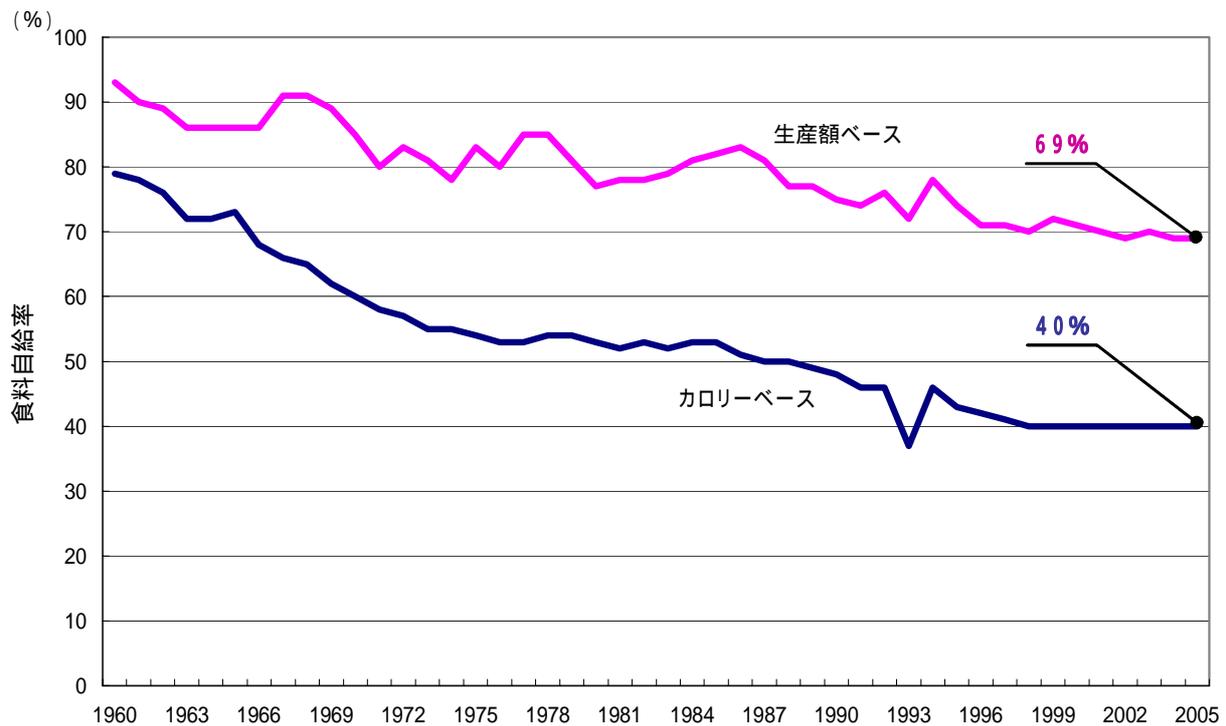
出典:「World Population Prospects; The 2006 Revision」 United Nationsをもとに作成

図表- .(1). 9 原油価格の推移



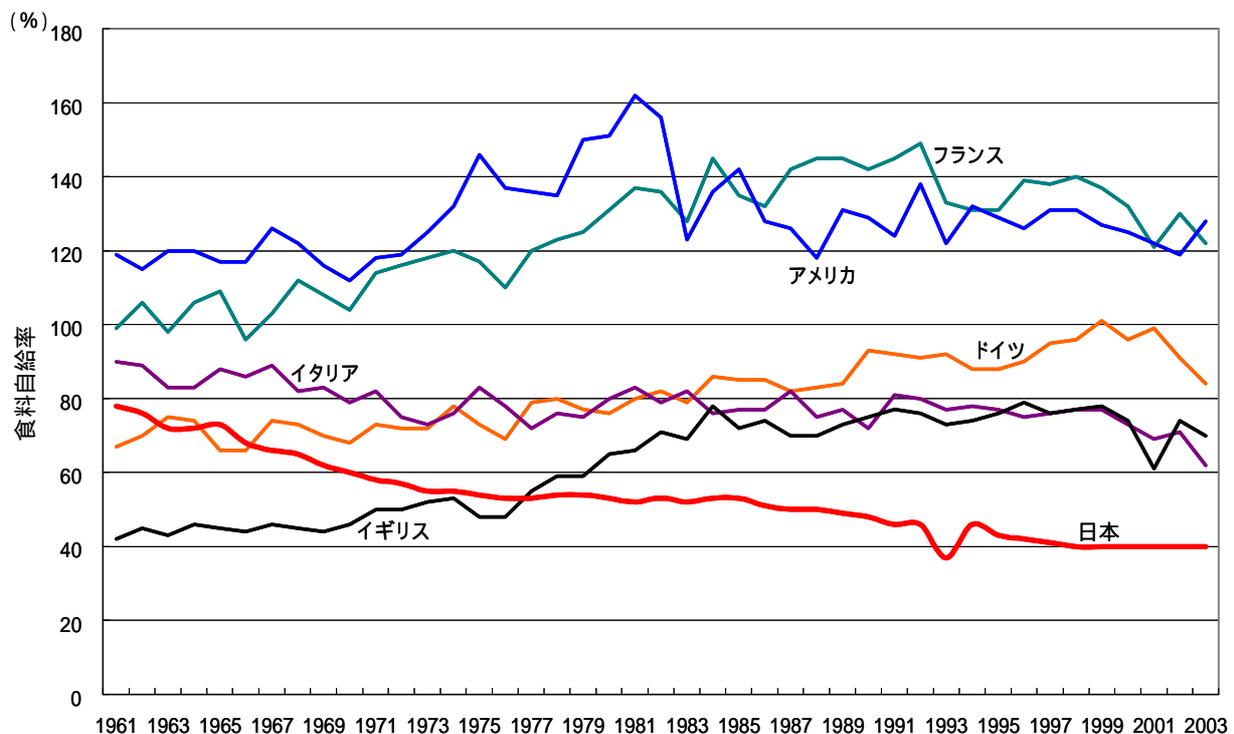
出典:財務省貿易統計より作成

図表- .(1). 10 我が国の食料自給率の推移（カロリーベース及び生産額ベース）



出典：農林水産省HP「食料自給率の部屋」より作成

図表- .(1). 11 欧米5カ国と我が国の食料自給率の推移（カロリーベース）



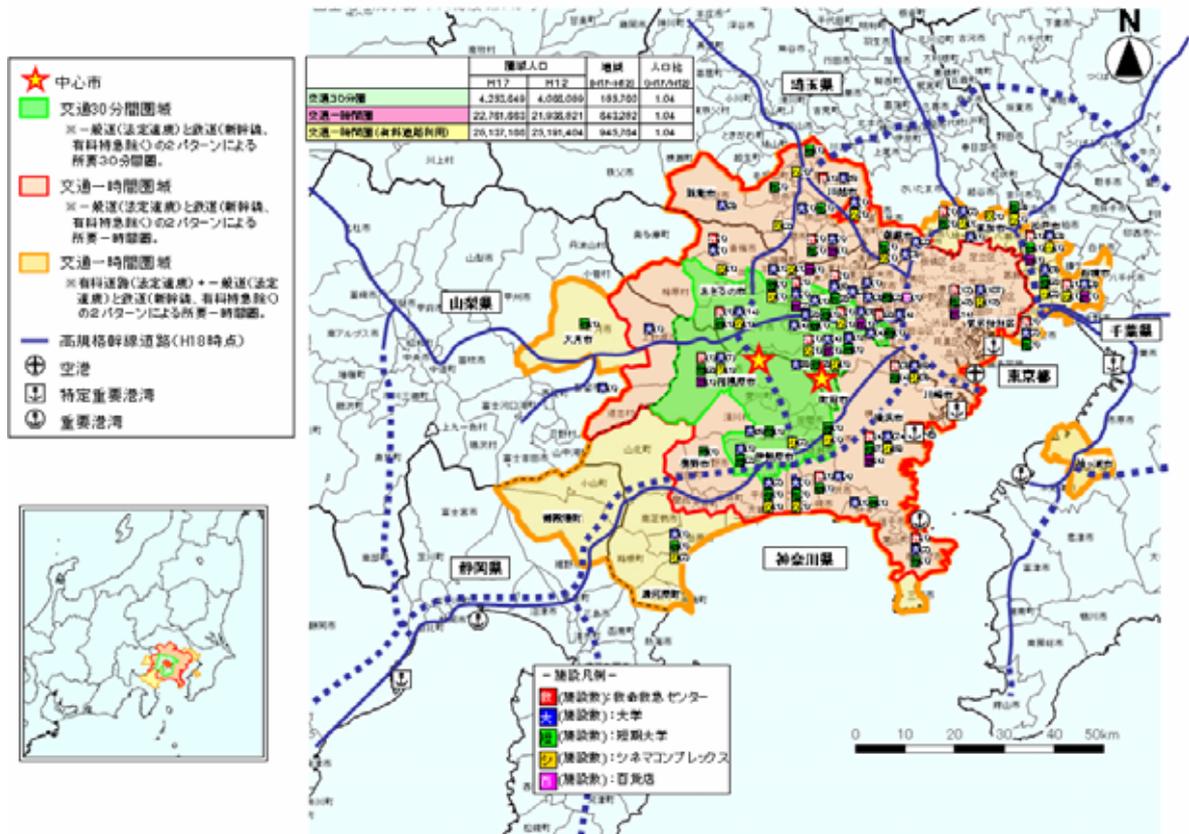
出典：農林水産省HP「食料自給率の部屋」より作成

(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一圏域となっている。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圈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圈を検討し、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。

図表- .(2). 首都圏の都心周辺部における時間圏について
(相模原市・町田市を中心市とするケース)



圏域規模と人口集積について

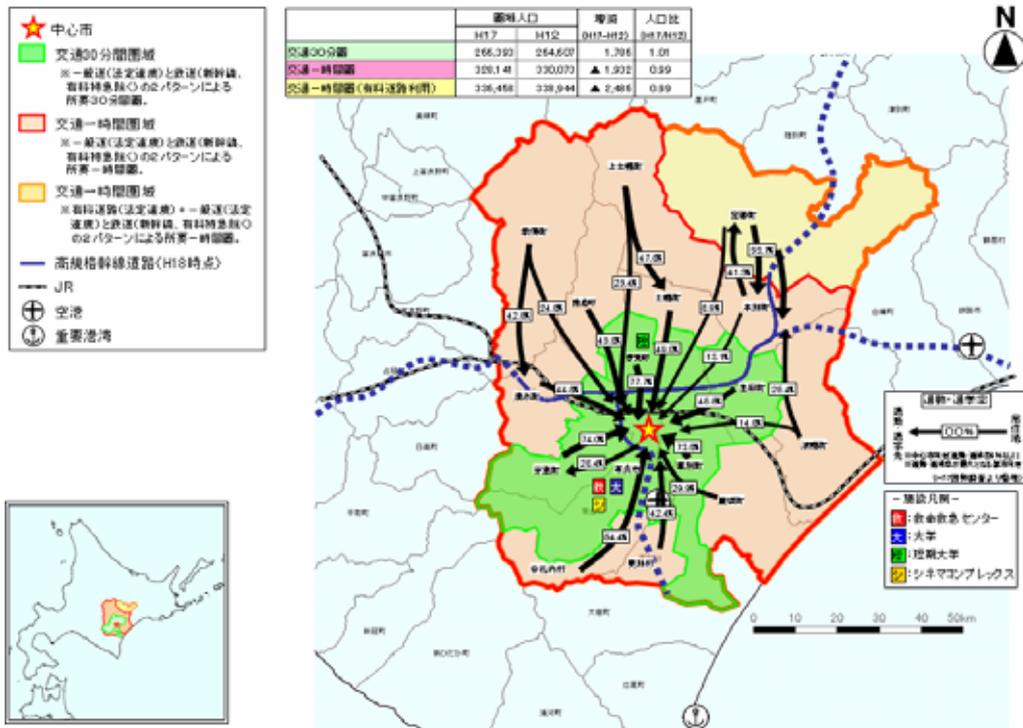
<圏域規模について>

- ・ 50万人未満の生活圈では、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、最低でも多くの民間ベースの機能が具備できるほどの人口集積が必要であると考えられる。
- ・ 当面、20～30万人の生活圈において、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20万人未満の生活圈では、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圈の中には、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圈及び生活する上での条件が厳しくなる集落、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。他の生活圈と連携、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。

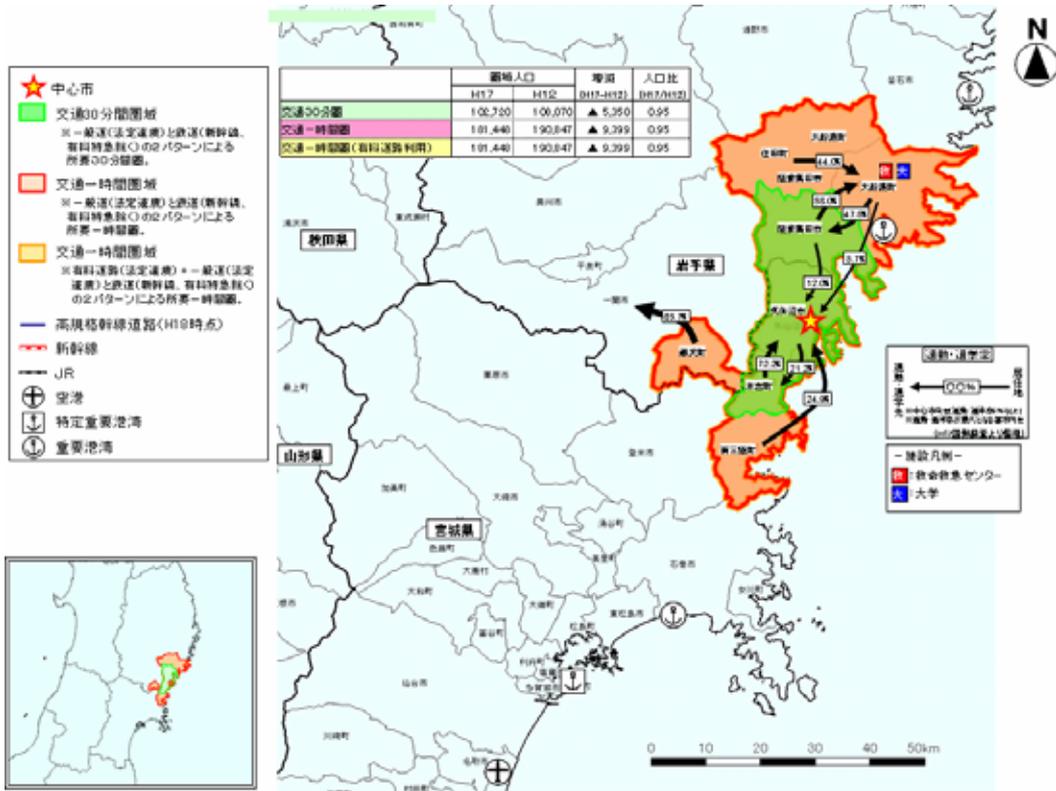
<若年層について>

- ・ 地方の人口流出をくい止めるダム機能だけに頼るのではなく、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。

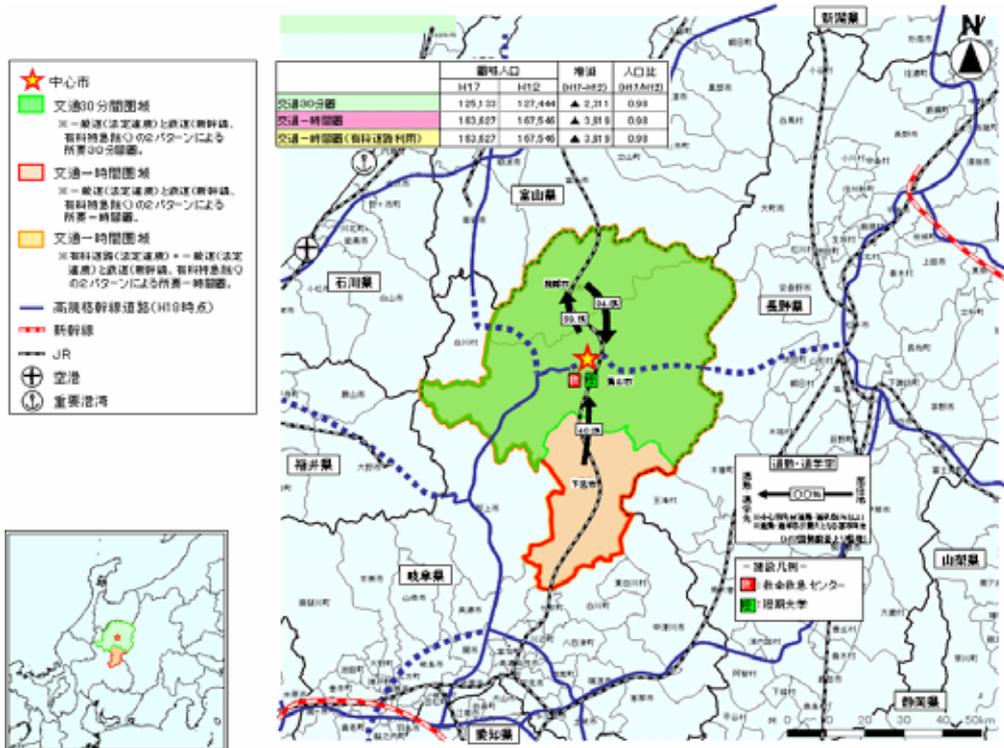
図表- .(2). 1 交通一時間圏で20～30万人規模の圏域について
(帯広市を中心市とするケース)



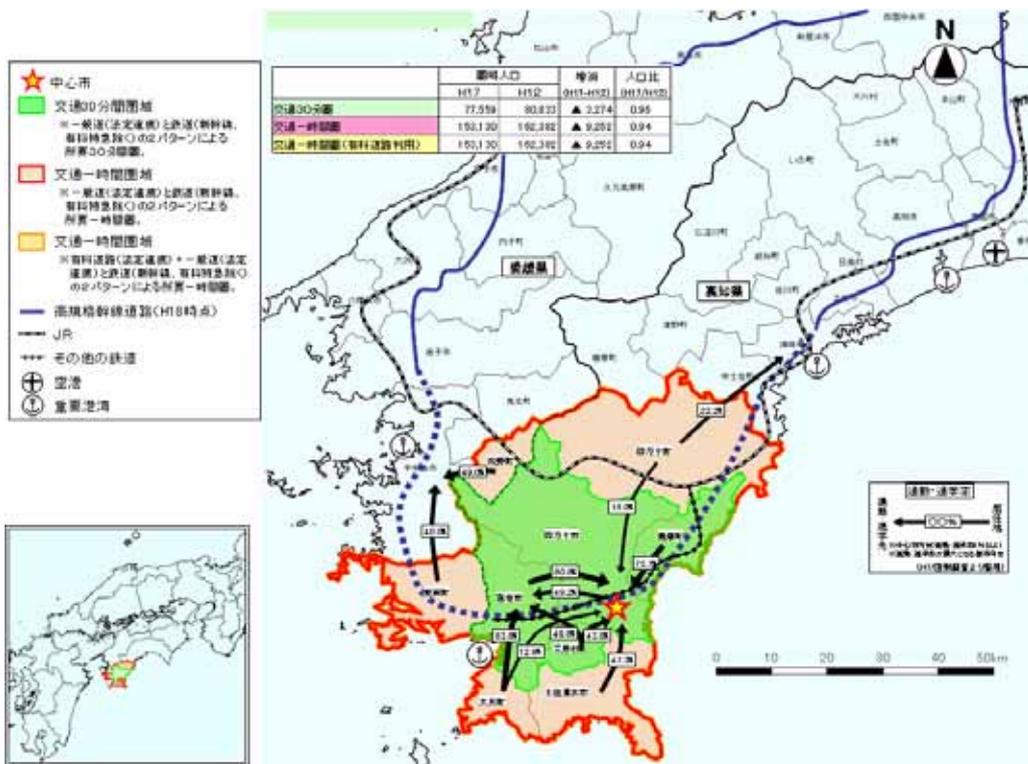
図表- .(2). 2 交通一時間圏で20万人程度の圏域について
(気仙沼市を中心市とするケース)



図表- .(2). 3 交通一時間圏で20万人未満の圏域について
(高山市を中心市とするケース)



図表- .(2). 4 交通一時間圏で5~10万人規模の圏域について
(四万十市を中心市とするケース)



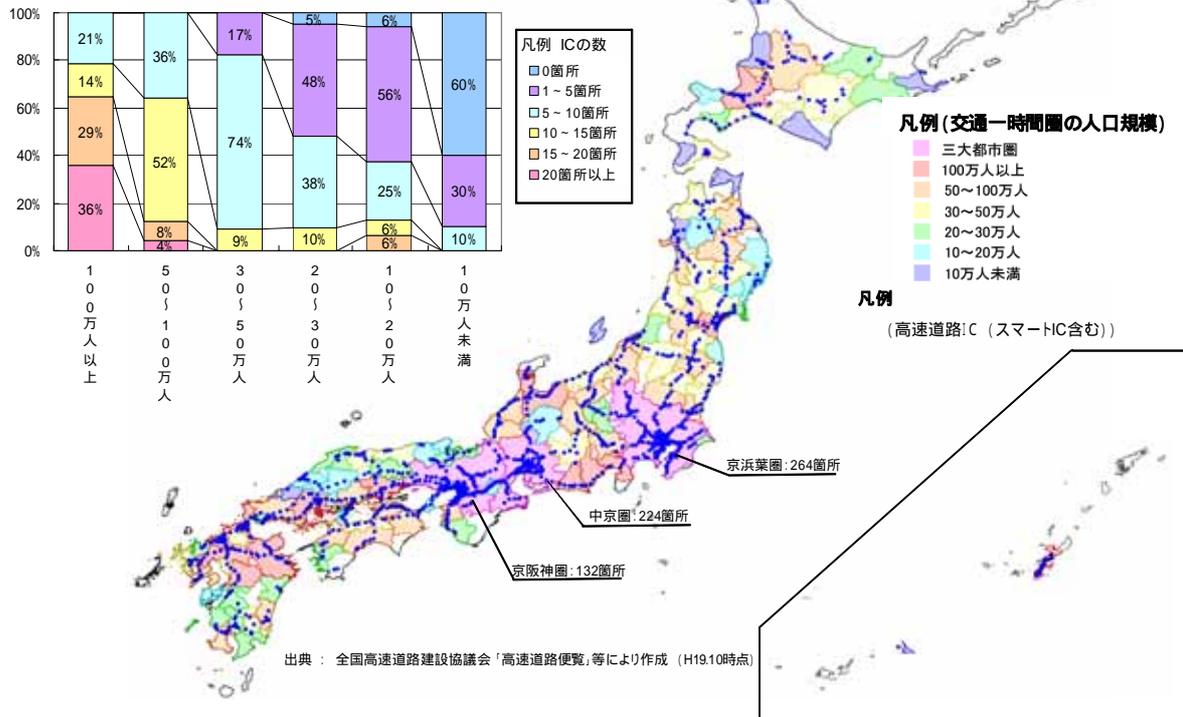
生活圏機能について

<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。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。

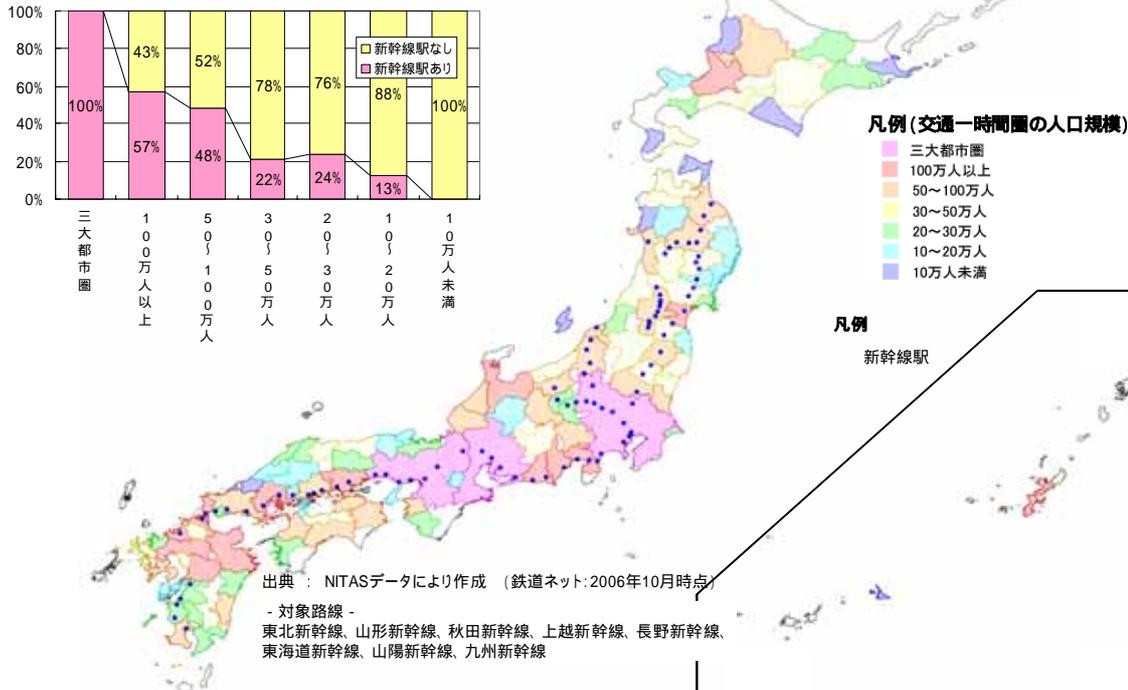
図表- .(2). 1 交通一時間圏における高速道路ICの設置状況

交通一時間圏の人口規模別 圏域内に設置されたIC数の割合

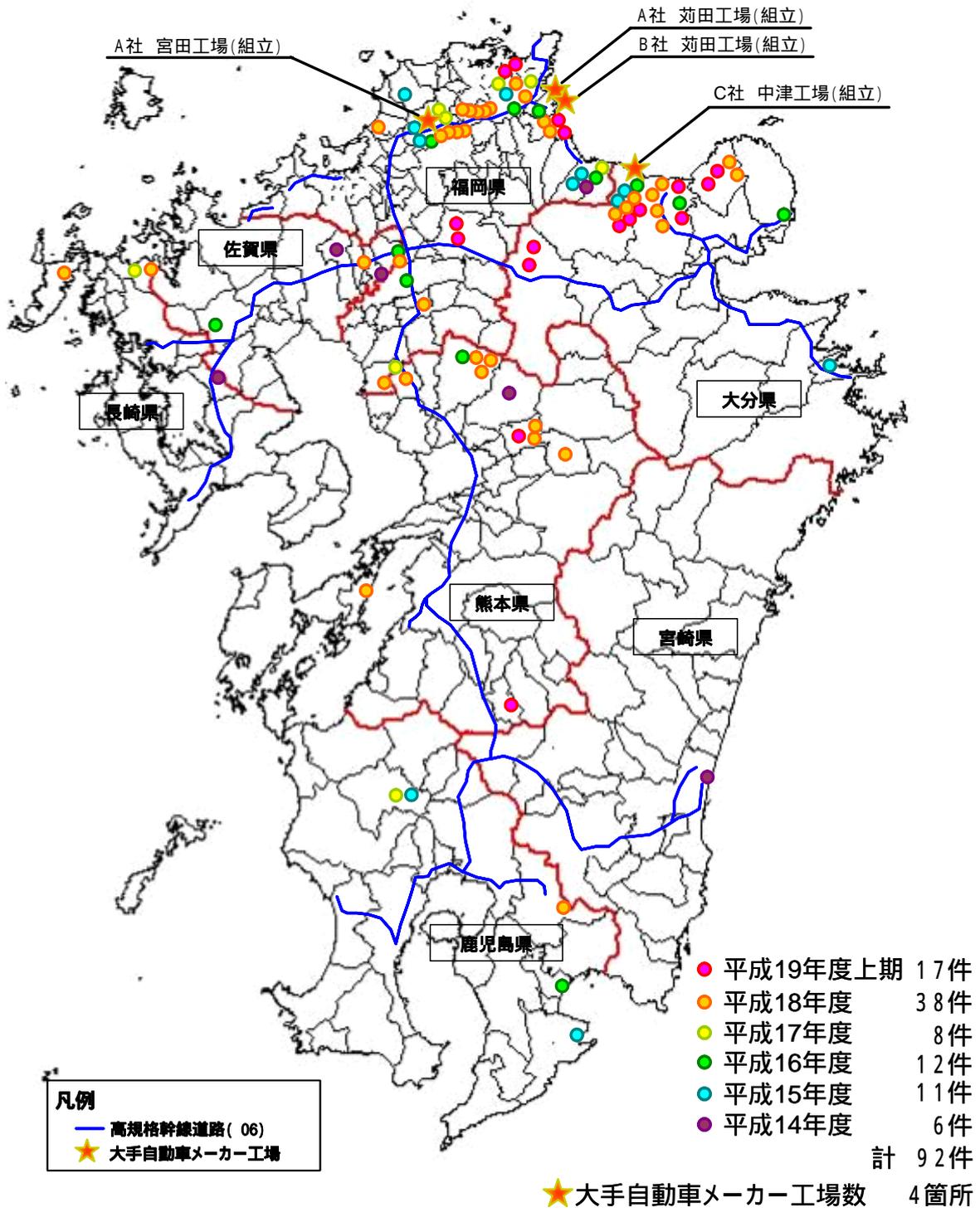


図表- .(2). 2 交通一時間圏における新幹線駅の設置状況

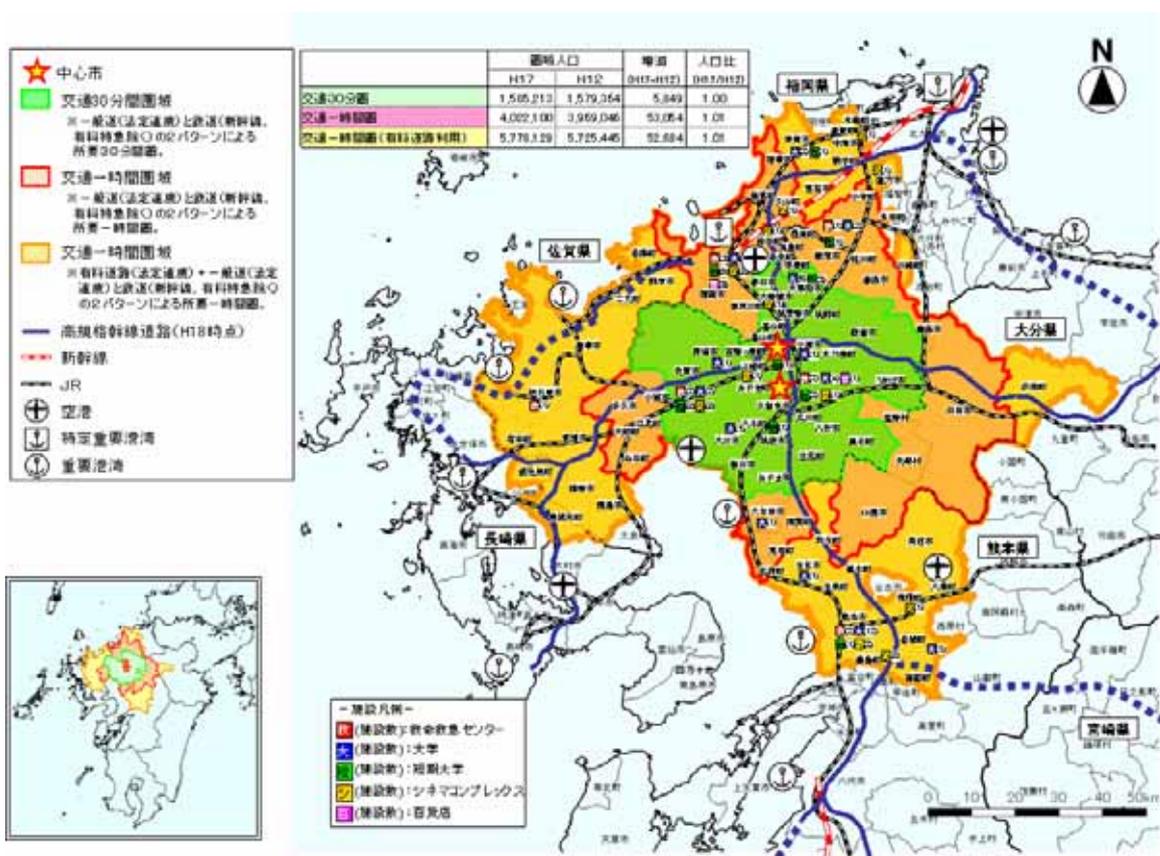
交通一時間圏の人口規模別 新幹線駅を有する圏域の割合



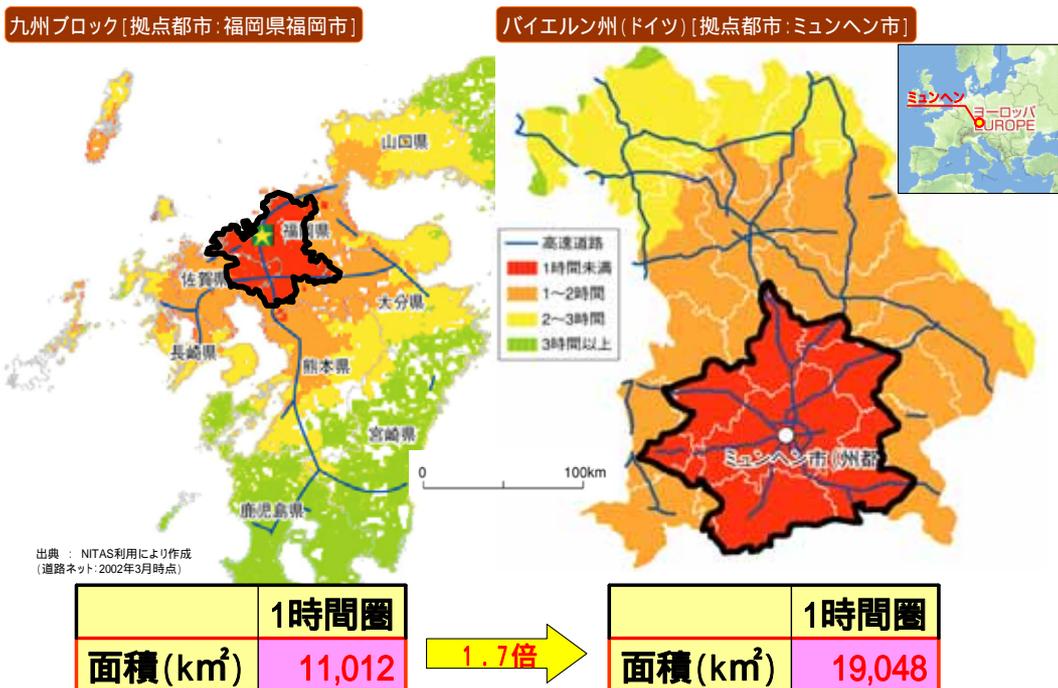
図表- .(2). 3 自動車関連産業にみる新たな生産拠点の事例(九州地方)
(平成14年度~平成19年度上期)



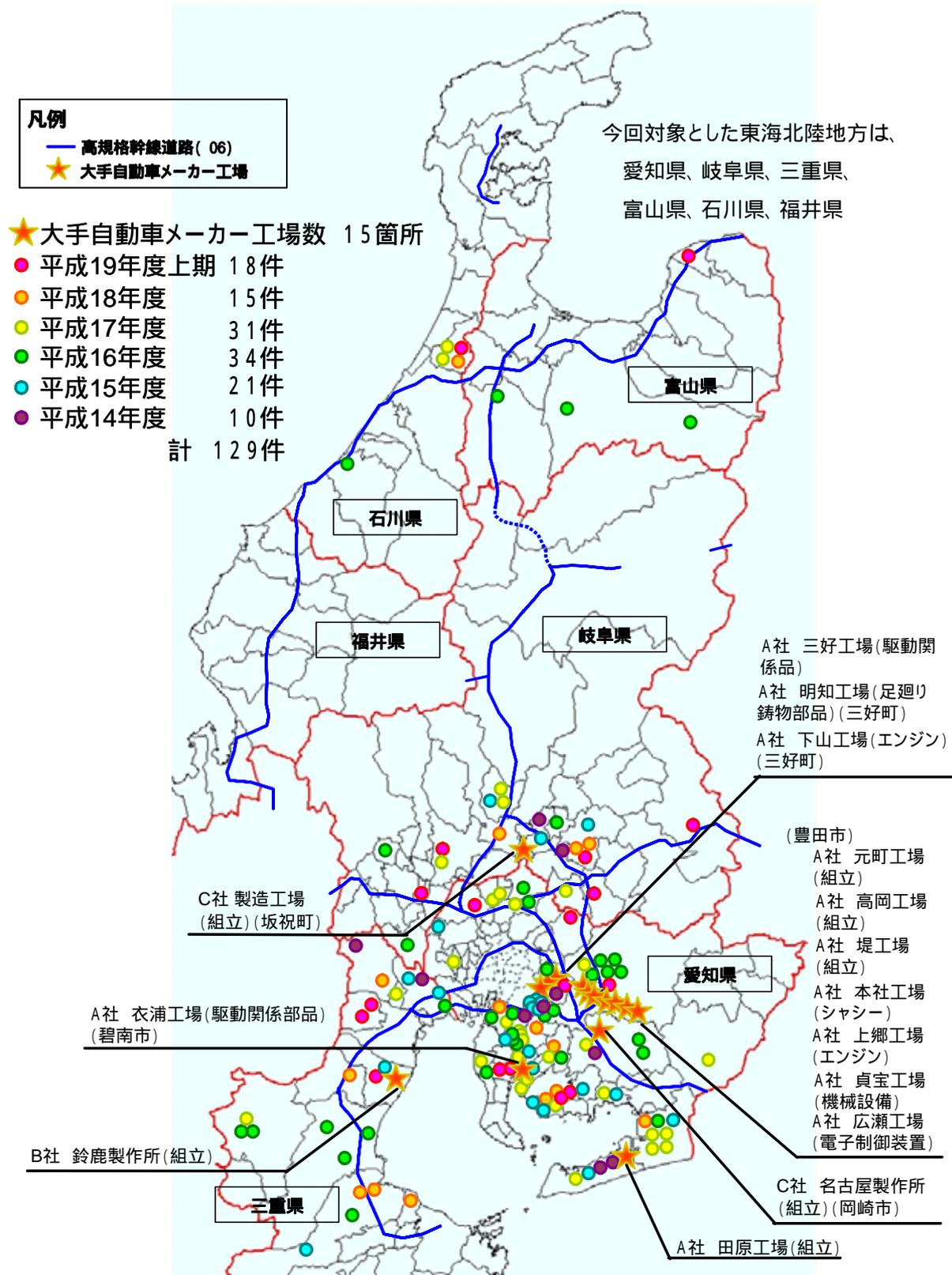
図表- .(2). 4 ハイモビリティ交通の結節点となっている地域について
(福岡県久留米市・佐賀県鳥栖市を中心市とするケース)



図表- .(2). 5 面積がほぼ等しい2地域における拠点都市へのアクセス性の比較
九州地方(拠点都市:福岡市)とバイエルン州(ドイツ、拠点都市:ミュンヘン)の事例



図表- .(2). 6 圏域間の連携を強める交通基盤の整備と企業立地の拡大
 (平成14～19年度上期における自動車関連産業の事例)



<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。

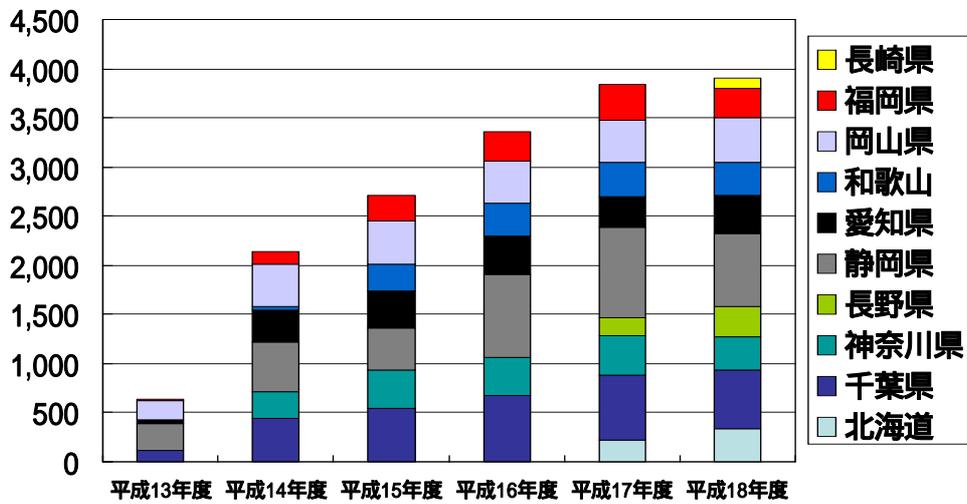
<機能の連携について>

- ・ 定住自立に必要な機能が生活圈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、かならずしも生活圈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・補完が成立する可能性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、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圈の生産活動とどう結びつけていくかが重要である。

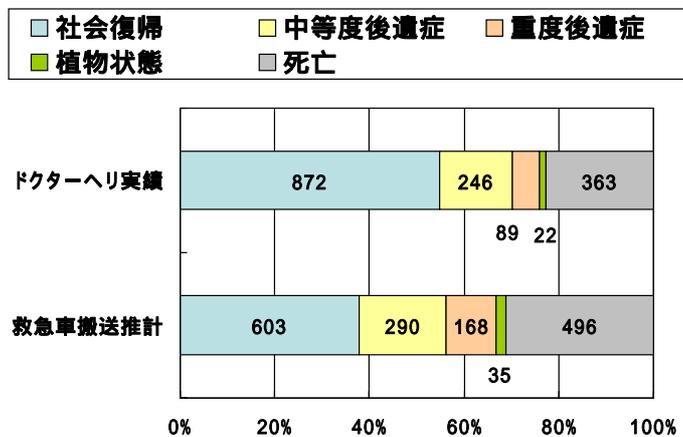
図表- .(2). 7 交通ネットワークの活用による地域間の連携事例(ドクターヘリを活用)
ドクターヘリ搬送件数の増加



平成19年8月現在、10道県で11機が導入されている(静岡県のみ2機配備)。福島県、埼玉県、大阪府で導入検討中

ドクターヘリの導入効果

死亡を27%(496件 363件)、重度後遺症を47%(168件 89件)削減する効果がある。



出典:厚生労働科学研究「ドクターヘリの実態と評価に関する研究」班

高速道路本線着陸(千葉県で導入)



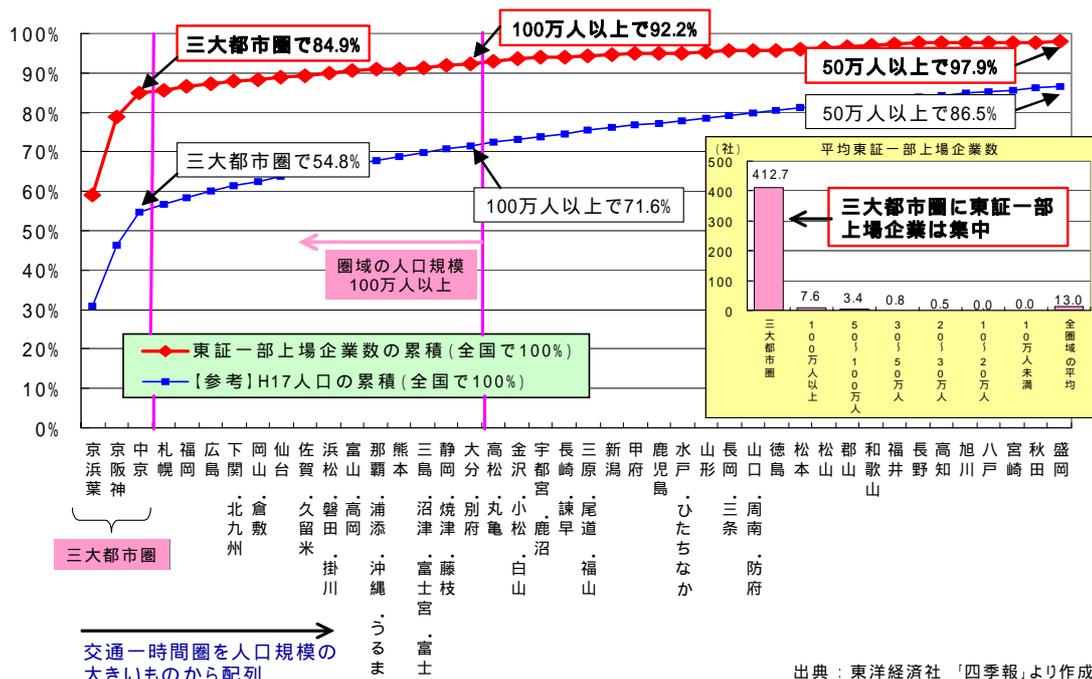
平成19年4月より、重大事故に対して、事故発生現場付近の高速道路本線に着陸させ、迅速な救命活動を行うようになった。

出典: NEXCO東日本

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、快適で魅力的なまちを目指し、その管理や投資に総合的、継続的に取り組むまちづくり活動を支援する仕組みが必要である。

図表- .(2). 交通一時間圏における東証一部上場企業の本社の立地状況



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。
- ・ 地上アナログテレビ放送の終了により空く電波帯を利用したマルチメディア放送やワンセグの活用により、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。

図表- .(2). 集落単位で維持される水田と放棄された水田



集落単位で維持される水田



放棄された水田

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 S¹とG I S²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): 全国総合交通分析システム

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

Eurostat データベース出力画面(一部抜粋)

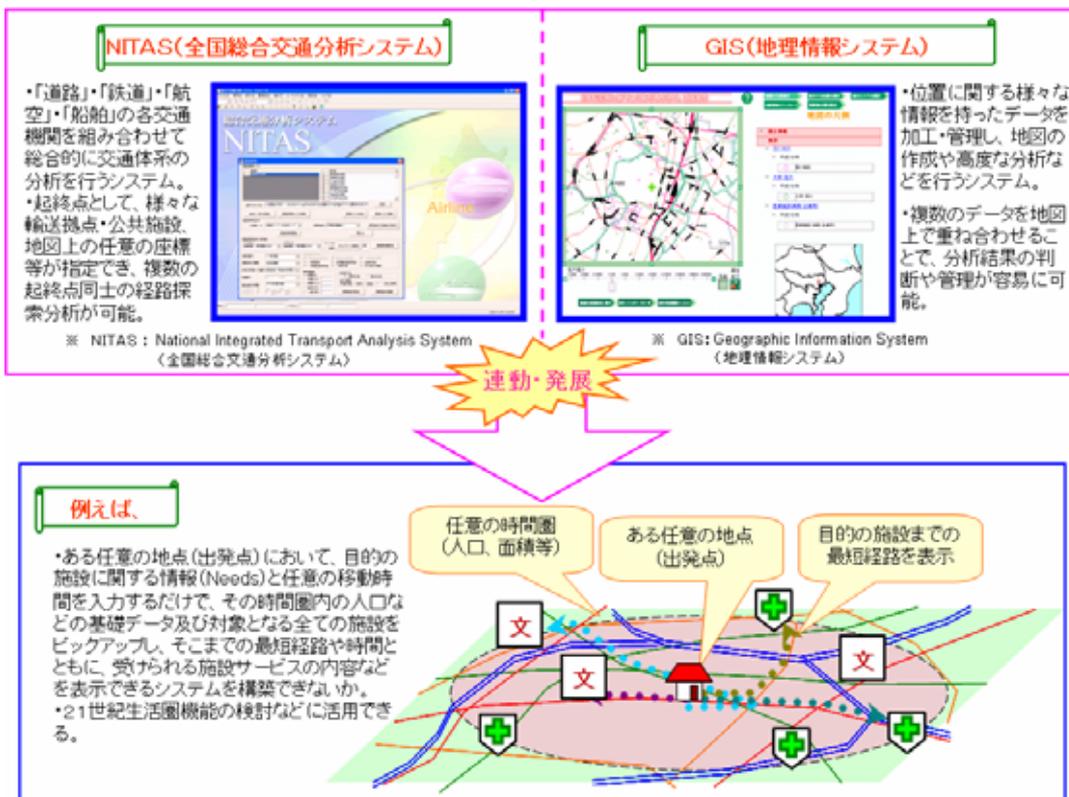
Variables for core city and 'Kernel' plus national data

Date of extraction: Mon, 23 Feb 09 12:56:16
Last update: Fri Dec 07 09:22:19 AM J 2007

Info value Value
Note 0001_2001

	ベルギー	ポルトガル	カタリニア	カーディフ	レスター
ec1000y Total Resident Population (総常住人口)	306016	312110	303203	270918	
ec1000y Total Number of Households (総世帯数)	162100	112004	122000	111148	
ec1000y Total number of recorded crimes within city (犯罪記録件数)	32806		14746	17098	
ec1000y Total Economically Active Population (労働力人口)	140300	112078			
ec1000y Residents Unemployed (失業居住者数)	6300	33008	8744	9603	
ec1000y Total Part-Time Employment (非正規雇用人口)	34900		35452	28027	
ec2000y Gross Domestic Product of city region: central (都市GDP)	11122000000	12901000000	11030000000	7464000000	
ec2000y Total employment of area (就業員数)	208600	207012	219024	102801	
ET000y Percentage of journeys to work by rail/tram (鉄道・地下鉄通勤の割合)			10.00	2.00	
ET000y Percentage of journeys to work by car (自動車通勤の割合)	86.00		91.10	91.10	
ET000y Percentage of journeys to work by bus (バス通勤の割合)	10.00		6.00	11.60	
ET000y Percentage of journeys to work by train (電車通勤の割合)	10.00				
ET000y Percentage of journeys to work by motor cycle (バイク通勤の割合)			0.00	1.20	
ET000y Percentage of journeys to work by bicycle (自転車通勤の割合)	13.00		0.50	1.90	
ET000y Percentage of journeys to work by foot (徒歩通勤の割合)	11.00		1.20	1.60	
ET000y Percentage of journeys to work by other (その他通勤の割合)			0.30	0.20	
ET000y Average time of journey to work (minutes) (平均通勤時間)	23.00		26.00	26.00	
ET000y Number of private cars registered (自動車登録台数)	121122	226870	109247	94340	
ET000y Accessibility by air (EU27=100) (飛行機でのアクセス性(EU27=100))	144	96	96	117	
ET000y Accessibility by rail (EU27=100) (鉄道でのアクセス性(EU27=100))	214	26	102	123	
ET000y Accessibility by road (EU27=100) (道路でのアクセス性(EU27=100))	192	30	99	124	
ET000y Multimodal accessibility (EU27=100) (複合輸送でのアクセス性(EU27=100))	151	39	95	116	
ec2000y Number of available beds (宿泊施設のベッド数)	7400	4170		2544	

図表- .(2). 2 NITASとGISを融合させた新たなシステム(イメージ)



国土交通省 総合政策局 作成

<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。生活する上での条件が厳しくなる集落では、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・活用できるように制度上の柔軟化が必要である。