

## 生活圏域レベルの広域的な対応について 前回の御議論を踏まえた論点について

### 1. 「生活圏域」の位置付けについて

#### < 主な意見 >

ここでの圏域が、計画圏域なのか実態を把握するための切り口なのか不明瞭。まずは、実態を把握するための圏域と捉えるべきではないか。

生活圏域レベルを想定して整備目標を作ることの意義がはっきりしない。

圏域をどのように決めるかは難しい問題である。徹底した地域主義を打ち出すことが基本であり、地域の可能性を如何に引き出せるかを中心とすべき。圏域設定は後の課題であり、地域主義を踏まえて圏域を考えることにより、多様な連携も生み出されてくる。

三全総の定住圏では圏域における生活関連施設やその支持人口を整理するなどしたが、今回の生活圏域の検討にあたっては、モータリゼーションの深化と高齢者の自動車免許保有、情報通信革命によるインターネットショッピングの普及、人々の居住選考の変化など、これまでの30年間で変化したことを上手く織り込んで整理をしなければならない。

#### < 主な論点 >

基本政策部会報告では、「…の二層の「広域圏」を念頭に置き、それぞれの圏域内での機能分担と相互補完に基づく対応が基本となる」と提言されており、本委員会では、今後広域的な対応を図っていく場合の目安として捉えるという位置付けでよいか。

## 2. 基本政策部会報告における「生活圏域」の目安について

(基本政策部会報告では、『人口規模で 30～50 万人程度以上、時間距離 1～1.5 時間程度のまとまりを目安とした複数市町村からなる「生活圏域」』とされている)

### < 主な意見 >

まもなく市町村合併が一段落するが、全てが生活圏域を包摂するほどの市町村にはならず、合併後の広域行政をどのように考えるかという問題がでてくる。

民間サービスは今の需要に沿っているだけであり、国土計画自体が長期を見据えたものであるとすれば、現在の人口規模を前提に考えなければいけないかどうか疑問。今、色々なものがダウンサイジングされており、かつて 20 万、30 万人のマーケットを必要としたものがもっと小さな規模でも何とかなっているという例も出てきている。

大きな市と小さな町村では事情が全く異なっており、生活圏域を考える際には市町村の枠組みと切り離して考えなければならない。

都市的サービスについては、多くの住民から意見を聞いたほうが良い。

これまでの階層的な国土構造を自立分散的な構造に変えていくため、一つ一つの圏域の規模や備えるべき機能を考え、全体をどのように有機的に結合させるか、またそこにどのように住民や N P Oなどを組み込んでいくかを考えるということによるしいか。

### < 主な論点 >

目安の根拠付けについては引き続き検討することとして、本委員会では、基本政策部会報告で示された目安をもとに、現状把握、課題抽出を行うこととしてよいか。

目安の幅についてどう考えるか (30 万人前後、時間距離 1 時間前後ではどうか)。

圏域人口の年齢構成などの属性も考慮すべきではないか。

### 3 . 基本政策部会報告を目安とした場合の課題について

#### < 主な意見 >

生活への満足や地域への誇りの背景には雇用機会を提供している産業が町役場以外にあることも大きな要因なのではないか。生活面での充足だけでは地方には人は住まない。

最近は支店を集約したり遠隔で事業をコントロールすることが可能となってきたおり、人が拠点都市に集約され、各地域から撤収している。これをどうみるか。

#### < 主な論点 >

「生活圏域」について、人口規模で 30 万人前後、時間距離で 1 時間前後の複数の市町村からなるまとまりを目安とした場合、以下のように課題地域を整理してよいか。

中枢・中核都市や人口 20 万人以上の都市からの 1 時間圏域内においては、今後とも、概ね、百貨店、総合病院といった十分な都市的サービスを享受することができる。

一方、今後の人口減少により、1 時間圏域内にあって、人口 20 万人相当規模の中心的な都市が存在しない地域が拡大する見込み。こうした地域において、上記の目安である 1 時間圏域 30 万人前後の人口規模が確保されているのであれば、圏域内での機能分担と相互補完による対応が可能。

しかし、今後の人口減少により、上記の目安である圏域人口自体を維持することが将来危ぶまれる地域においては、人口の流出に歯止めをかける対応を一層強化することや、圏域そのものを拡大させるためのモビリティの向上を図ることなどの対応が必要。

なお、自然的社会的条件等により、上記の「生活圏域」での広域連携が困難な地域に対しては、人々の生活維持や国土保全等、政策目的を明確化し、重点た施策・対応を進めることにより、諸問題を克服することが必要。この場合、例えば、IT 革命の成果の活用や「交通弱者」等を対象にしたきめの細かい移動サービスの提供等が重要。