

# 基本政策検討チーム ヒアリング

## ⑦ 地方の連携について

---

平成26年10月7日  
国土交通省

# まち・ひと・しごとの創生に当たっての基本的な考え方

まち・ひと・しごとの創生に当たっては、本年7月に公表した「国土のグランドデザイン2050」において示したコンパクト＋ネットワークの考え方を具体化するなどの構造的アプローチが重要

## コンパクト＋ネットワークの意義・必要性

人口減少下において、各種サービスが効率的に提供できる圏域人口の確保や利便性の向上を図るため、既存ストックを最大限に活用しつつ、**コンパクト化(コンパクトシティ・小さな拠点)**を行うとともに、**交通・情報ネットワークの充実・活用**を図る。

## 多様性と連携による国土・地域づくり

- ① 各地域が「**多様性**」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
- ② 複数の地域間の「**連携**」により、人・モノ・情報の交流を促進

## 地域づくりのあり方

- (1) 中山間地における「**小さな拠点**」の形成
- (2) コンパクトシティや高次地方都市連合
- (3) 大都市郊外のオールドニュータウンの再生
- (4) 大都市の競争力強化

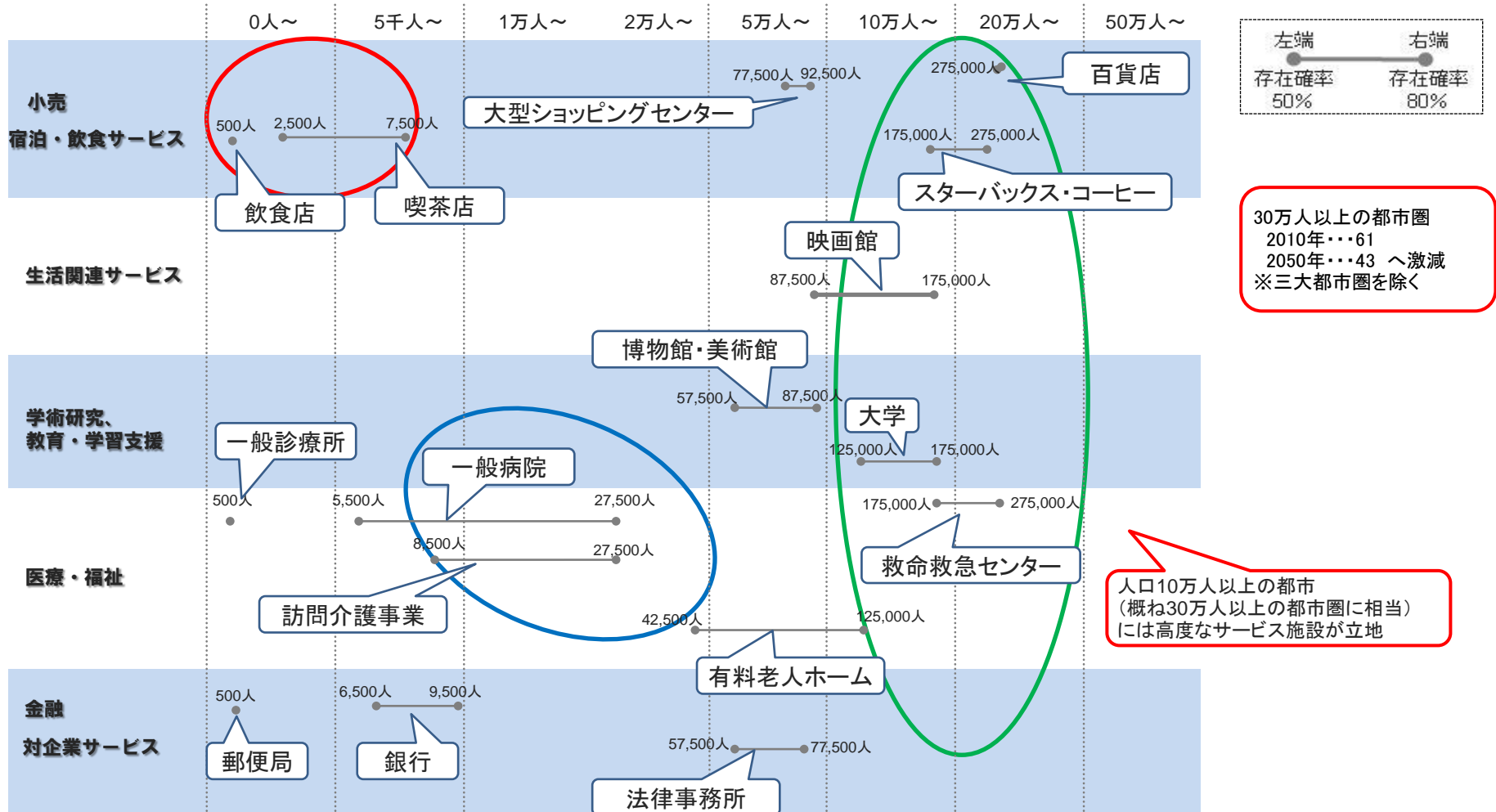
+ 交通ネットワーク

① 地方への新しいひとの流れをつくる	② 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする	③ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる	④ 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る	⑤ <b>地域と地域を連携する</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住み替えの円滑化</li> <li>・ 公共交通の利便性の向上</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 私的空間としての住宅について居住環境の確保</li> <li>・ 公的空間について安全・安心の創出</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高次地方都市連合の形成</li> <li>・ 小さな拠点の形成</li> </ul>

○一定の規模を維持できない都市圏ではサービス提供機能と雇用※が消失するおそれ。

※三大都市圏を除いた地方の雇用に占める第3次産業の比率は65%

## サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模 (三大都市圏を除く)

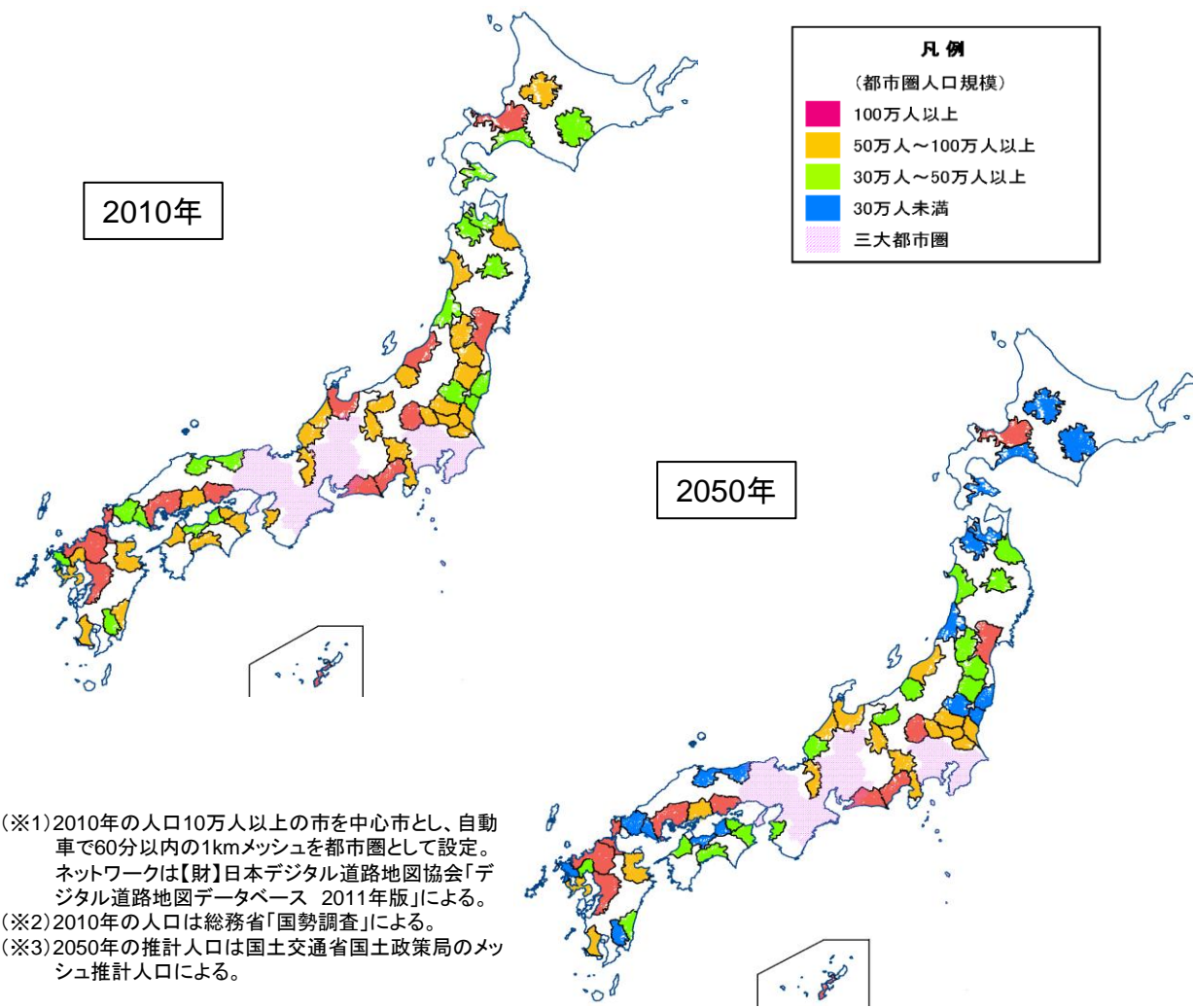


(出典)各種資料をもとに国土交通省国土政策局作成

# 高次地方都市連合の形成 ~都市圏の変化~

○30万人以上の都市圏※は、61(2010年)から43(2050年)へと激減。  
 ※)三大都市圏を除く。

## 2010年に人口30万人以上の都市圏(三大都市圏を除く)の人口の変化



**凡例**  
 (都市圏人口規模)

- 100万人以上
- 50万人~100万人以上
- 30万人~50万人以上
- 30万人未満
- 三大都市圏

2050年に人口30万人を維持できる都市圏(中心市)
【43都市圏】
札幌・小樽・江別
八戸
盛岡
仙台・大崎
秋田
山形
福島
郡山
水戸・ひたちなか
土浦・つくば
宇都宮・鹿沼
栃木・小山・筑西
足利・佐野・桐生・太田
前橋・高崎・伊勢崎
新潟・三条・新発田
長岡
富山・高岡
金沢・小松・白山
福井
甲府
長野
松本
沼津・三島
静岡・富士・富士宮・焼津・藤枝・島田
浜松・掛川・磐田・豊橋・豊川
長浜・彦根・東近江
和歌山
岡山・倉敷
福山・尾道・三原
広島・呉・廿日市・東広島・岩国
徳島
高松
松山
高知
北九州・下関
福岡・飯塚・筑紫野・春日・久留米・唐津
佐賀
長崎・諫早
熊本・大牟田・八代
大分・別府
宮崎
鹿児島
那覇・浦添・沖縄・うるま

2050年に人口30万人を維持できない都市圏(中心市)
【18都市圏】
函館
旭川
帯広
苫小牧
青森
弘前
鶴岡・酒田
いわき
日立
那須塩原
鳥取
米子
周南
山口・防府
丸亀
新居浜・西条
佐世保
都城

※赤字は地方中枢拠点都市との重複

地方中枢拠点都市にのみ該当する都市
上越
松江
岐阜
豊田
四日市
津
姫路

三大都市圏のため  
 国交省の都市圏から  
 は除外されている。

(※1)2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車  
 で60分以内の1kmメッシュを都市圏として設定。  
 ネットワークは【財】日本デジタル道路地図協会「デ  
 ジタル道路地図データベース 2011年版」による。  
 (※2)2010年の人口は総務省「国勢調査」による。  
 (※3)2050年の推計人口は国土交通省国土政策局のメッ  
 シュ推計人口による。

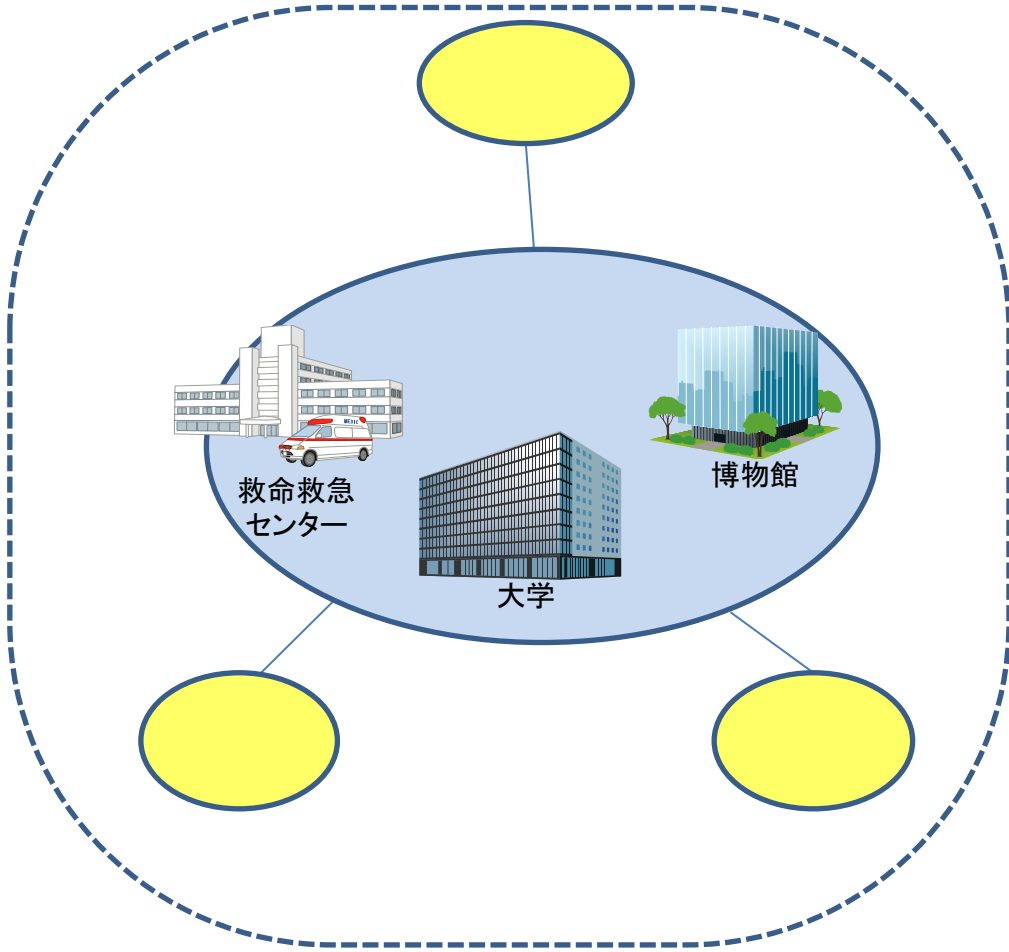
# 「高次地方都市連合」の考え方 ～地方中枢拠点都市圏との比較～

	地方中枢拠点都市(圏)	高次地方都市連合	都市雇用圏(参考)
根拠	第30次地方制度調査会 (平成25年6月総理手交)	「国土のグランドデザイン2050」 (平成26年7月公表)	「日本の都市圏設定基準」 (金本良嗣・徳岡一幸 (2002))
目的	地方圏において相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣市町村と連携して形成し、人々の暮らしを支え、地方の経済をけん引していく役割を積極的に果たす	複数の地方都市等がネットワークを活用して一定規模の人口を確保し、相互に各種高次都市機能を分担・連携	地域経済の将来像について、客観的かつ横断的に分析する(分析の手法)
自治体の役割	中心市との連携協約の締結が主要な条件	高次地方都市連合の考え方に基づく具体的な制度設計は今後の検討事項であるが、必ずしも自治体同士の連携協約を条件としない方向	—
実績	9圏域で先行的モデル構築事業を実施中	なし	—
支援策	地方財政措置(普通交付税及び特別交付税) 新たな広域連携モデル構築事業	社会資本整備総合交付金など、既存施策を活用	—
対象の条件等	61市が候補 (地方中枢拠点都市の要件:①政令指定都市、新中核市(地方自治法改正により人口20万人以上に要件を緩和)、②昼夜間人口比率1以上)	60～70箇所程度(想定) (2010年時点で中心市人口10万人以上かつ交通1時間圏域人口30万人以上の都市圏が61箇所あるとの試算結果を踏まえ想定) (三大都市圏の11都府県を除く)	243箇所

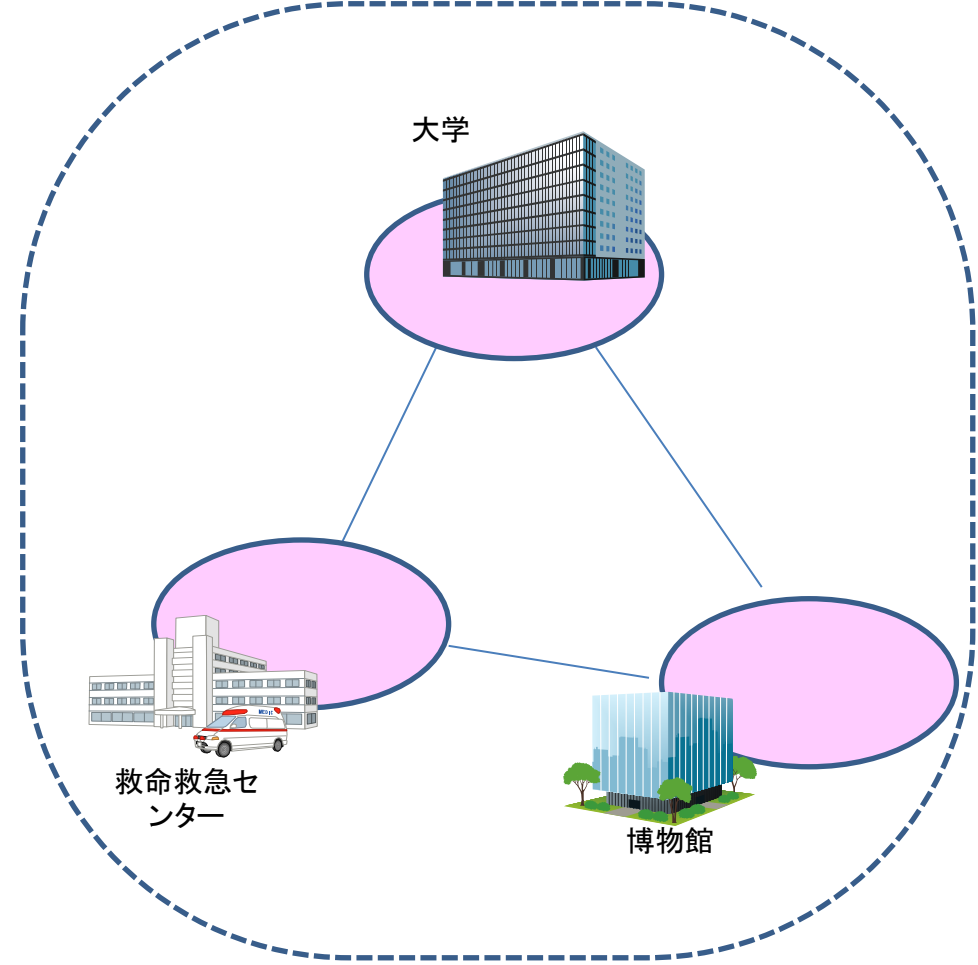
# 「高次地方都市連合」の考え方 ~地方中枢拠点都市圏との比較~

高次地方都市連合：複数の地方都市等がネットワークを活用して一定規模の人口を確保し、相互に各種高次都市機能を分担・連携

中核的な都市をメインとして  
複数都市の機能が連携

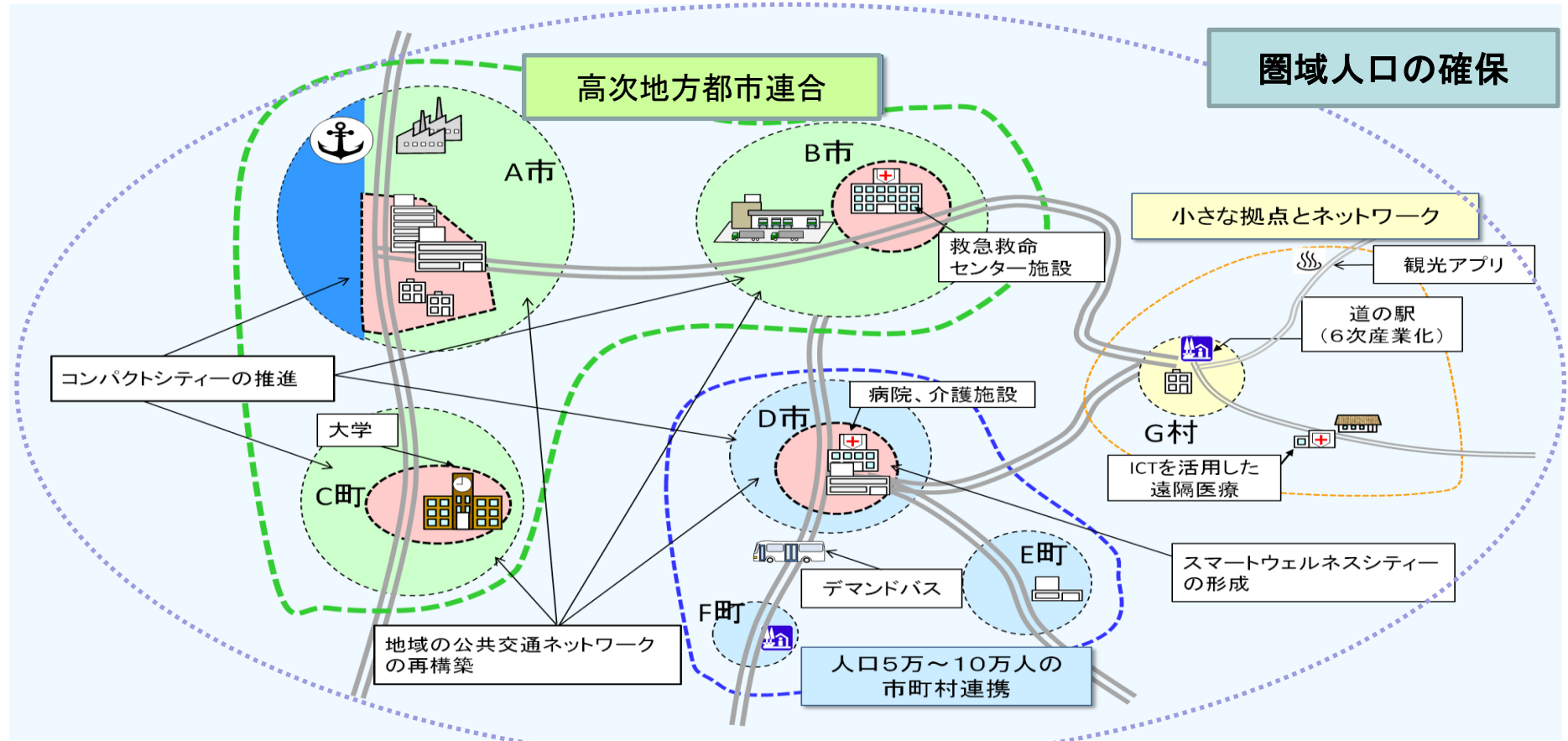


多様性を持った複数の都市が連携し、  
役割を分担



※地方中枢拠点都市圏に相当





## ◎地域間の連携による国土構造の形成

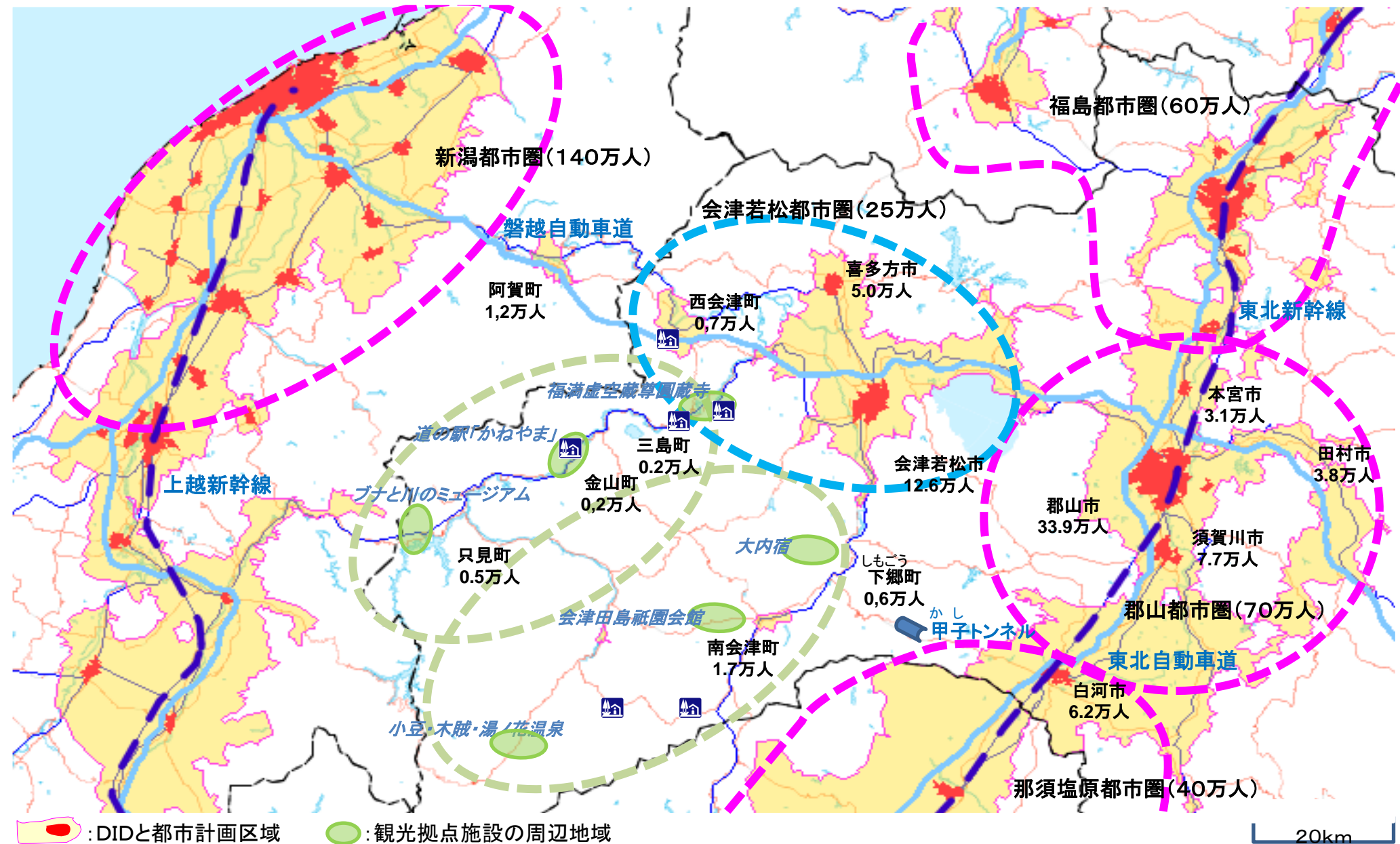
- ・地域間で機能分担
- ・既存インフラ活用、民間連携等による地域活性化の推進

地方公共団体(県、市町村等)

民間事業者

公共交通事業者

# ネットワークによる地域間の連携(会津若松都市圏周辺)





# 京都府北部地域での市町連携

～京都府北部地域での市町連携による魅力的な生活圏の構築～

- 府北部自治体単体では、人口減少に歯止めをかけることが困難（府内には、一都市で中核となる30万都市は存在しない。）
- 公共交通網による移動の自由の確保を核に、（一都市集中ではなく）互いに役割をシェア・補完しつつ、圏域として都市機能・生活水準の向上を図り、30万人口を維持（都会ではできない豊かで文化的な生活）

国立社会保障・人口問題研究所による推計

	2010年人口	2040年人口
福知山市	79,652	69,414
舞鶴市	88,669	66,522
綾部市	35,863	23,662
宮津市	19,948	11,780
京丹後市	59,038	38,278
伊根町	2,410	1,116
与謝野町	23,454	15,107
<b>合計</b>	<b>309,034</b>	<b>225,879</b>



## 自治体間連携

- ・自治体の合意形成
- ・医療・教育など基幹的な住民サービスのシェア・補完

## ICTを活用した効率的な公共交通

- ・駅での情報集約と公共サービス（保育・子育て等）の提供
- ・ICカードによる住民の移動情報の把握、より効率的で円滑な公共交通の構築
- ・デマンド型の公共交通
- ・域内移動の活性化（通勤圏・商圏の拡大）による域内投資増

## 個性的な商店街の相互利用

- ・郊外型店舗（成長期モデル）から、ヨーロッパ的・旧市街地の再活性化へ
- ・公共交通を活用した商店街の相互利用

## 良好な域外アクセス

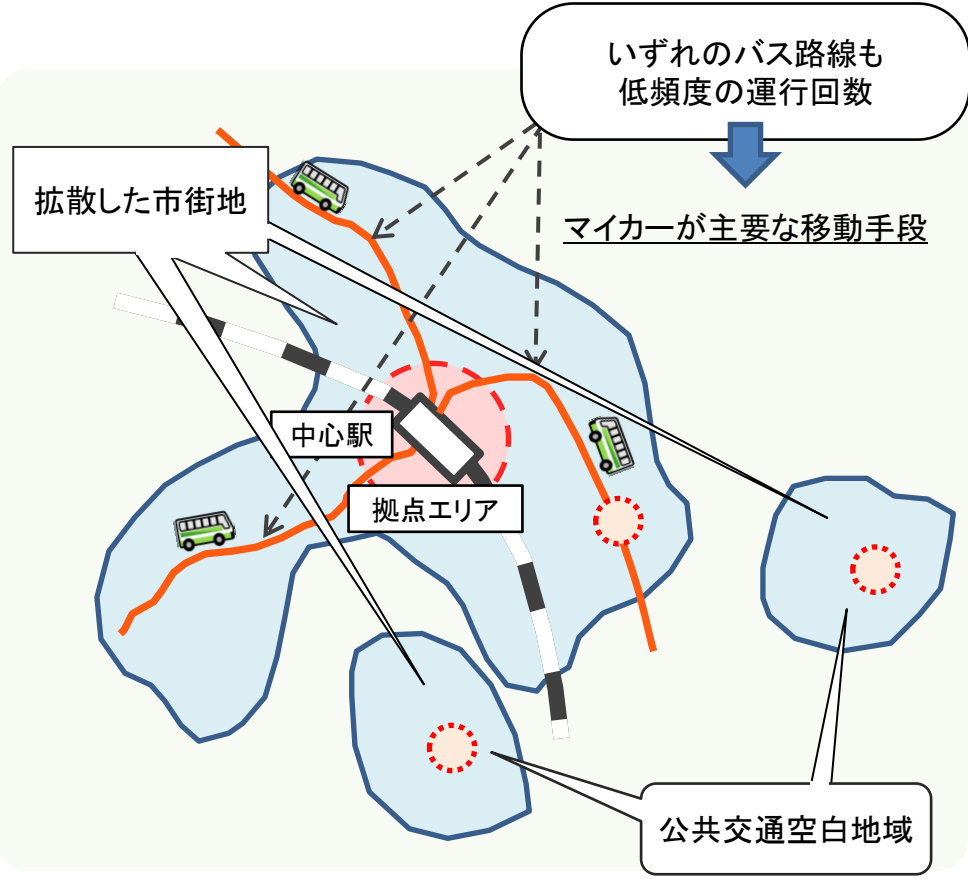
- ・但馬空港、JR等の利便性向上による、海外・首都圏を含めた域外アクセス向上

**但馬空港の活用**  
関空を通じ、海外と直結

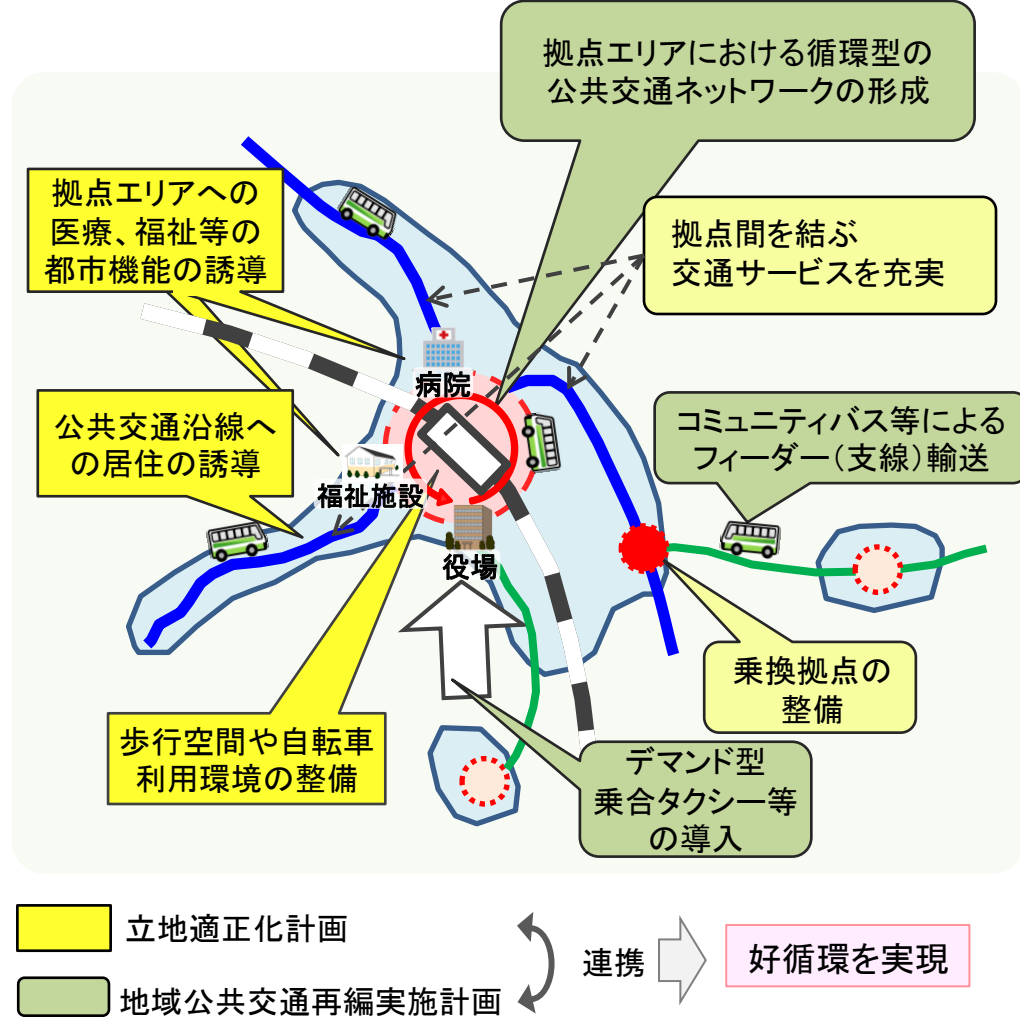
**JRの速達性向上**  
首都圏・関西圏へ良好なアクセス



現状



コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

○廃校や統廃合された旧村役場等を改修・活用した商店、診療所など、日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を活用し、周辺集落と公共交通ネットワーク等で結ぶことにより、人口減少、高齢化に伴う課題解決のためのサービスコスト効率化を通じ、持続可能な地域づくりを推進。

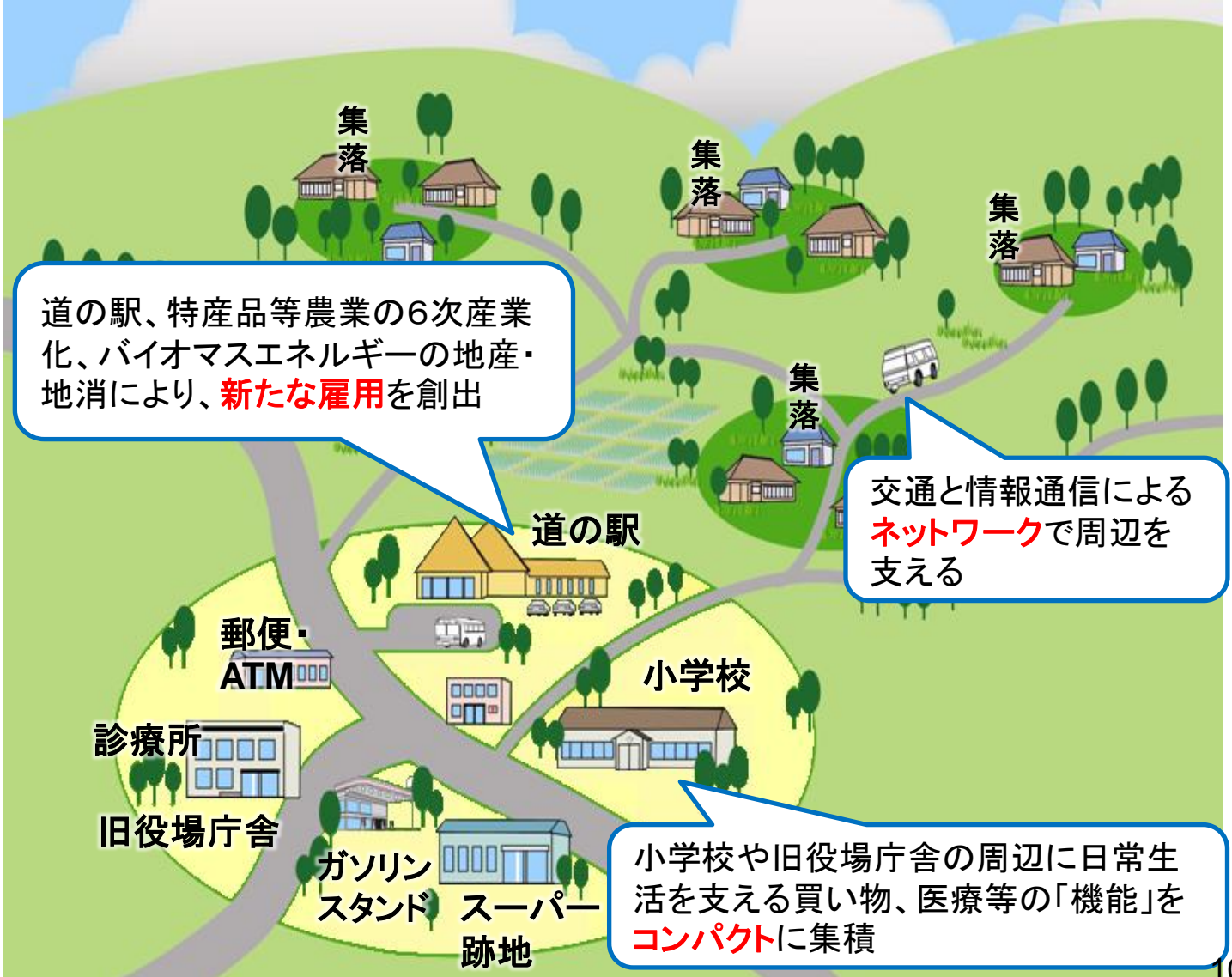
## 【ポイント】

○ 拠点施設は、廃校や統廃合された旧村役場等を改修するなどして既に形成されているものを活用

- ・ 新設に比べはるかに低廉で最小限の費用で施設を確保
- ・ 生活物資の確保に当たっても、移動販売のような人件費、運送費などを省力化

○ 「小さな拠点」に係る交通ネットワークも既存の道路等のインフラを活用した公共交通ネットワークの構築が主

- ・ 地域の実情・需要にあったデマンドバスや過疎地物流の実現が可能になるなど、公共交通の効率化・再生にも寄与





# 高知県の中山間地域における「小さな拠点」の活用施策

○高知県による集落代表者聞き取り調査、アンケート調査等の詳細な実態調査を実施

(実施結果の概要)

- ・コミュニティ活動の衰退、産業・地域づくり活動の後継者不足、生活環境の悪化等により、中山間地域で引き続き暮らしていくことが困難な状況が浮き彫り
- ・こうした厳しい状況の一方で、集落への「愛着」や「誇り」を感じ、今後も集落に住み続けたいと感じている住民が多数存在(約77%)

中山間地域の実情や住民の思いを汲み取った上で導き出した中山間地域の維持・再生のための取組として、「小さな拠点」を活用



限られた予算の中で人口減少、高齢化に伴う課題解決のためサービスコストの効率化が図られ、集落での生活を維持が可能に

<高知県黒潮町の事例>

廃校となった小学校施設を改修して、

- ・地域住民の交流施設
- ・特産品販売、小規模スーパーの営業拠点として活用



地域の実情・需要にあったデマンドバスの実現などを通じて、高齢化が進む集落の貴重な交通手段を提供

# 「小さな拠点」の取組事例(高知県 黒潮町 北郷地区)

- 高知県黒潮町の例では、廃校となった小学校施設を改修して、地域住民の交流施設、特産品販売、小規模スーパーの営業拠点として活用されており、役場とこの拠点をつなぐ路線バスの運行やデマンドバスの運行を通じて、高齢化が進む集落の貴重な交通手段を提供。
- こうした拠点の形成は、高知県による集落代表者聞き取り調査、アンケート調査等の詳細な実態調査を行って、中山間地域の実情や住民の思いを汲み取った上で導き出した中山間地域の維持・再生のための取組であり、限られた予算の中で人口減少、高齢化に伴う課題解決のためサービスコストの効率化が図られ、集落での生活を維持することができると考えている。

## 地区概要

- ・ 加持川沿いの山間部(海岸部から約5km)
- ・ 本谷(ほんたに)、大屋式(おおやしき)、大井川の3集落からなる地区
- ・ 人口 136 人、世帯数 63 戸 (高齢化率47%) ※H26.6
- ・ 北郷小学校はH12に休校(H23に廃校)



## 集落活動センター北郷 (H25.3 開所)

- 北郷小学校の校舎を活用
  - 特産品開発や交流人口の拡大を目的に、主に産業振興と地域活性化を担う
- 商店・銭湯の運営、納涼祭の開催、防災活動、特産品販売 等



## 地域交通

高齢者等の移動手段確保のため、町がエリアデマンドバスを運行(業者に委託)  
 エリアデマンドバスについて

- ・ 定時運行を行う予約型バス
- ・ 家の近くまで送迎可能

### 運行体系

運行日:月・水・金曜日 1日5往復  
 経路:センターと各集落及び駅を往復  
 運賃:100円



# 今後の方向性について

○現行の国土形成計画（平成20年から概ね10ヶ年）

今後5年程度を見据えた地域連携のあり方について、まち・ひと・しごと創生本部における議論等を踏まえ検討



○国土審議会計画部会において本年12月を目途に中間とりまとめ



○同計画部会において、平成27年夏頃を目途に最終とりまとめ、国土審議会報告



○次期国土形成計画の策定