

定住自立圏構想について

—国土交通省 第1回「21世紀生活圏研究会」における論点を踏まえて—

- 資料1 国土交通省記者発表資料 第1回「21世紀生活圏研究会」開催について
 資料2 「21世紀生活圏研究会」委員名簿
 資料3 「21世紀生活圏研究会」趣意書
 資料4 定住自立圏構想について 国土交通省 第1回「21世紀生活圏研究会」における論点を踏まえて—
 資料5 交通一時間圏の試算
 資料6 交通一時間圏の試算結果
 資料7 交通一時間圏の機能等(一覧)
 資料8 交通一時間圏の機能等(抽出)
 資料9 地域における新たな取組事例
 資料10 EUにおける地域情報の収集・提供(Eurostat)
 資料11 国土交通省における市町村連携に対応した施策について

平成20年3月17日
 国土交通省



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

第1回「21世紀生活圏研究会」配布資料掲載ホームページ
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/21seikatuken>

資料1



Press Release

<問い合わせ先>

総合政策局 事業総括調整官室
 三橋 さゆり TEL: 03-5253-8111 (代表)
 内線: 24513、室直通: 5253-8271
 平山 大輔 TEL: 03-5253-8111 (代表)
 内線: 24533、室直通: 5253-8271
 総合政策局 政策課
 久保田 善 TEL: 03-5253-8111 (代表)
 内線: 24232、室直通: 5253-8257

平成20年2月20日
 国土交通省

第1回「21世紀生活圏研究会」開催について

新たに策定される「国土形成計画(全国計画)」(案)において、「広域地方計画」の推進にあたって各ブロック内の都市・地域構造を踏まえた「生活圏域」の形成が必要とされています。

また総務省においても1月21日に「定住自立圏構想研究会」が発足し、国土交通省も参画し、都市と地方がともに支え合う「共生」のための圏域のあり方について検討が進められています。

これらを踏まえ国土交通省としては、「21世紀にふさわしい生活圏」のあり方について、総務省の「定住自立圏構想研究会」とも連携し、社会資本整備などの観点から速やかにかつ適正に対応していくため、「21世紀生活圏研究会」を設置し、下記の通り第1回研究会を開催することとなりましたのでお知らせ申し上げます。

1. 第1回研究会開催日時

日時：平成20年2月27日(水)14時～

場所：虎ノ門パストラル 新館5階 ミモザ
 東京都港区虎ノ門4-1-1

議題：1. 交通一時間圏の拡がりについて
 2. 交通一時間圏の機能の現状について
 3. 4地域を事例とした新たな取組について

2 1 世紀生活圏研究会 委員名簿

(敬称略)

(学識経験者)

座長	森 地 茂	政策研究大学院大学	教授
	稲村 肇	東北大学大学院	情報科学研究科 教授
	岩崎 美紀子	筑波大学大学院	人文社会科学研究所 教授
	黒川 和美	法政大学	経済学部 教授
	生源寺 眞一	東京大学大学院	農学生命科学研究科長・農学部長
	田村 亨	室蘭工業大学	工学部 教授
	山崎 朗	中央大学	経済学部 教授
(省庁)	神 正 剛	国土交通省	総合政策局長
	西 脇 隆 俊	国土交通省	国土計画局 審議官
	山 崎 重 孝	総務省	大臣官房参事官 (地方分権等担当) (定住自立圏構想担当)
	尾 崎 春 樹	文部科学省	大臣官房 政策課長
	香 取 照 幸	厚生労働省	参事官 (社会保障担当)
	永 嶋 善 隆	農林水産省	農村振興局 企画部 農村政策課長
	横 田 俊 之	経済産業省	地域経済産業グループ 地域経済産業政策課長
	弥 元 伸 也	環境省	総合環境政策局 環境計画課長

※当日の取材について

会議は傍聴不可、頭撮り可です。研究会終了後、議事概要を作成次第、国土交通省のホームページ上に掲載致します。

なお、16時10分よりミモザにおいて、研究会の議事内容についてブリーフィングを行います。

2. 研究会委員について

委員名簿

座長	森 地 茂	政策研究大学院大学	教授
	稲村 肇	東北大学大学院	情報科学研究科 教授
	岩崎 美紀子	筑波大学大学院	人文社会科学研究所 教授
	黒川 和美	法政大学	経済学部 教授
	生源寺 眞一	東京大学大学院	農学生命科学研究科長 ・農学部長
	田村 亨	室蘭工業大学	工学部 教授
	山崎 朗	中央大学	経済学部 教授

(敬称略)

※ 国土交通省の他、総務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・環境省からも課長級が参加

「21世紀生活圏研究会」趣意書

～「21世紀にふさわしい生活圏」の検討にあたって～

- ・ 「国土形成計画(全国計画)(案)」において、自立的に発展する圏域を形成するため「広域地方計画」を策定・推進することが位置づけられており、さらに「広域地方計画」の推進にあたっては各ブロック内の都市・地域構造を踏まえた「生活圏域」の形成が必要とされている。
- ・ 21世紀にふさわしい生活圏は、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・文化などに配慮し、市町村の枠組みを超えた広がりの中で、地域の総意のもと、多様な主体の参画により形成していく必要がある。
- ・ 地域を生活圏でとらえ、公共サービスのより効率的・効果的な提供、ICTの活用による生活圏機能の高度化、交流連携の促進、地域資源の活用、地域の雇用の創出、ユニバーサルデザインの推進、循環と共生による持続可能な社会の実現など様々な施策を総合的に展開することで、一つのまとまりのある安全で魅力的で質の高い地域社会の創造が可能となる。
- ・ また、隣接する生活圏との連携・相互補完を高める基盤についても、生活圏内と同様の考え方で再構築していくことが必要である。さらに、拠点都市においては、地域の個性と魅力を国外に発信していくことも求められる。
- ・ このような21世紀にふさわしい生活圏の実現に向けて、地域・生活者の視点に立って、自立的かつ発展性のある、地域の特性を活かした圏域形成の方向性などをとりまとめ提供していくことが重要である。
- ・ このため、国土交通省では学識経験者などからなる「21世紀生活圏研究会」を設置し、各県庁にも連携及び協力を求め、社会資本整備などの観点から速やかにかつ適正に対応していくこととする。
- ・ 本研究会で、総務省の「定住自立圏構想研究会」が、本年5月に取りまとめ予定の報告も踏まえながら、「21世紀にふさわしい生活圏」のあり方について本年度を含め2～3ヶ年で検討していくこととする。

定住自立圏構想について

一 国土交通省 第1回「21世紀生活圏研究会」における論点を踏まえて

1. それぞれの圏域における構想の策定とその実現に向けて
 - 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。
 - 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。
 - 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圏域における悪循環を断ち切るため、地域の要望に対して、省庁が連携してアクションを用意し、バックアップとしてインセンティブ型の施策体系を構築する必要がある。
2. 圏域構成に対応した施策のあり方
 - 定住自立に必要なとする機能を圏域内で、フルセットで用意できている圏域は、かなりの規模(例えば交通1時間圏で50万人以上が1つの目安か)であるのが現状である。
 - 学業、就職などを契機として、世代により、圏域を出入することとなるが、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、民間のマーケット機能も働くことから、例えば交通1時間圏で言えば、圏域内に20～30万人の規模が必要ではないか。
 - しかしながら、定住自立に必要な機能は、圏域内でフルセットでは用意できないため、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け、それらを強化する施策を講じていく必要があるのではないか。
 - 交通1時間圏で20～30万人の集積が期待できない圏域でも、交流人口や地域の特性を活かした資源の活用により、一定の人口集積を維持することが期待できる圏域は存在するが、一方、人口流失を食い止められない圏域もあることから、これらの圏域については、個別に別途の施策を講じる必要があるのではないか。

「定住自立圏構想」のイメージ

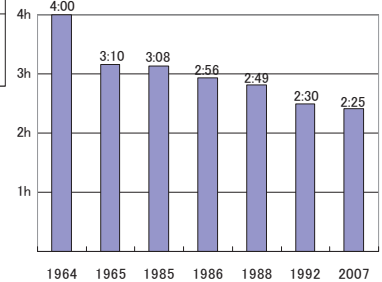
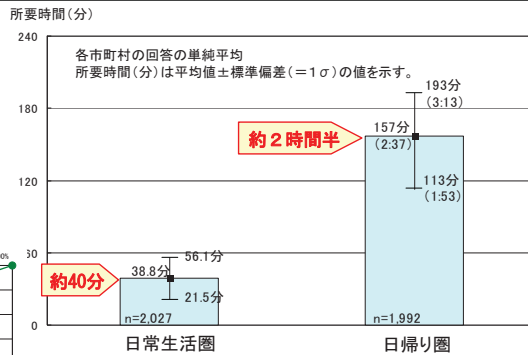
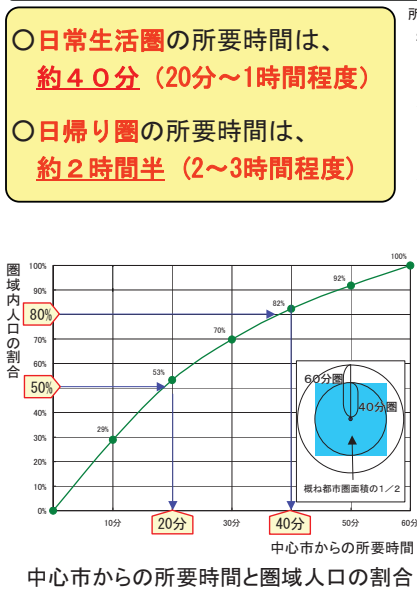
- 5～10万市を中心とする圏域・・・「定住自立圏」
このうち、中核市・特例市を中心とする圏域・・・「高度定住自立圏」
中心市に社会基盤を集中的に整備
- 周辺市町村からは1時間以内にアクセス可能な環境を整備

(H20.1.21 「定住自立圏構想研究会(第1回)」資料より)

核となる市が
地域の生活を
受け止める

日常生活圏と日帰り圏域の時間距離の目安(全国市町村アンケート(2004年8月)による)

- 日常生活圏の所要時間は、
約40分(20分～1時間程度)
- 日帰り圏の所要時間は、
約2時間半(2～3時間程度)



東海道新幹線 東京～新大阪間の
所要時間の変遷

交通一時間圏の試算

生活圏の広がりについては様々な考え方があるが、ここでは試算として「交通一時間圏」を取り上げ、この圏域内の現在の機能や、人口動向、社会的指標等を調査することとした。

「中心市」の設定

- 10万人以上の都市(東京23区は特別区)、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を中心市として設定(全国の中心市数 292)
(人口は、市町村合併を考慮して、平成20年3月時点で平成17年国勢調査結果を整理)

中心市からの「交通一時間圏」の試算

- 中心市から現況の道路又は鉄道ネットワークを利用した「交通一時間圏」を市町村単位で試算<試算条件>
 - ・ 道路利用、鉄道利用の2パターンで、中心市の市役所等から各市町村の市役所等までの所要時間により「交通一時間圏」を試算
 - ・ 複数の中心市間の時間距離が30分以内の場合は連担するものとし、1つの「交通一時間圏」を設定

試算結果

10万人以上の都市等を中心とする112の「交通一時間圏」を算出

- ① 日本の全人口のうち、交通一時間圏がカバーする人口の割合 **98.5%**
- ② 日本の全国土面積のうち、交通一時間圏がカバーする面積の割合 **85.3%**

【112の交通一時間圏の人口規模別内訳】

3大都市圏	3圏域(中心市平均人口 約444万人)	20～30万人	21圏域(中心市平均人口 約13万人)
100万人以上	14圏域(中心市平均人口 約79万人)	10～20万人	16圏域(中心市平均人口 約10万人)
50～100万人	25圏域(中心市平均人口 約37万人)	10万人未満	10圏域(中心市平均人口 約4万人)
30～50万人	23圏域(中心市平均人口 約18万人)		

交通一時間圏の試算結果

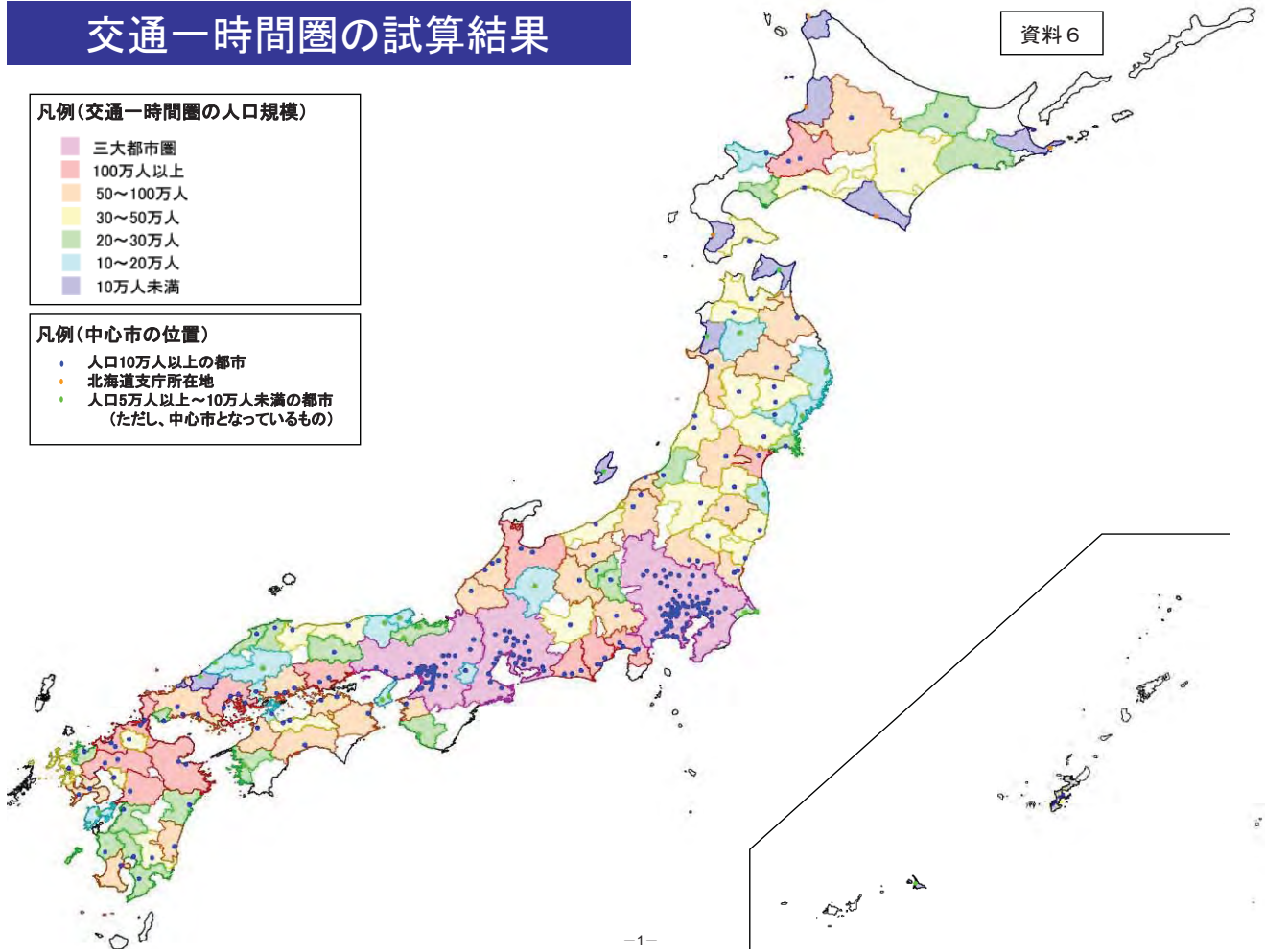
資料6

凡例(交通一時間圏の人口規模)

- 三大都市圏
- 100万人以上
- 50~100万人
- 30~50万人
- 20~30万人
- 10~20万人
- 10万人未満

凡例(中心市の位置)

- 人口10万人以上の都市
- 北海道支庁所在地
- 人口5万人以上~10万人未満の都市 (ただし、中心市となっているもの)



平成17年の人口が平成12年より増加している交通一時間圏等

凡例(交通一時間圏の人口規模)

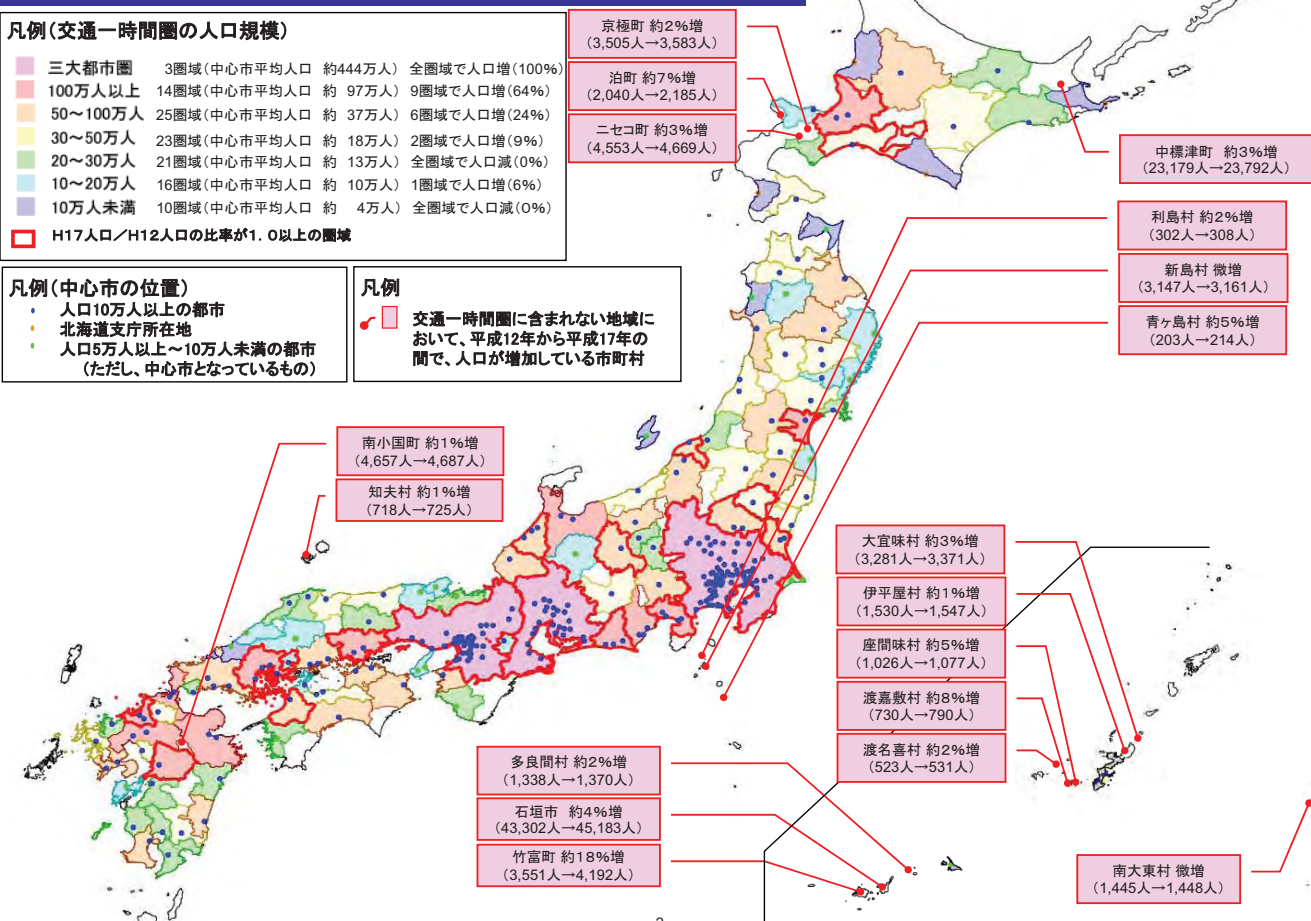
- 三大都市圏 3圏域(中心市平均人口 約444万人) 全圏域で人口増(100%)
- 100万人以上 14圏域(中心市平均人口 約 97万人) 9圏域で人口増(64%)
- 50~100万人 25圏域(中心市平均人口 約 37万人) 6圏域で人口増(24%)
- 30~50万人 23圏域(中心市平均人口 約 18万人) 2圏域で人口増(9%)
- 20~30万人 21圏域(中心市平均人口 約 13万人) 全圏域で人口減(0%)
- 10~20万人 16圏域(中心市平均人口 約 10万人) 1圏域で人口増(6%)
- 10万人未満 10圏域(中心市平均人口 約 4万人) 全圏域で人口減(0%)

凡例(中心市の位置)

- 人口10万人以上の都市
- 北海道支庁所在地
- 人口5万人以上~10万人未満の都市 (ただし、中心市となっているもの)

凡例

- 交通一時間圏に含まれない地域において、平成12年から平成17年の間で、人口が増加している市町村



交通一時間圏の機能等

Table showing population and employment data for various transport zones. Columns include population, population ratio (H17/H12), and employment data. Rows are categorized by population size and functional area (e.g., residential, commercial, educational).

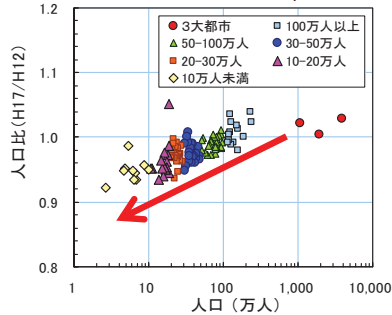
Table showing population and employment data for various transport zones. Columns include population, population ratio (H17/H12), and employment data. Rows are categorized by population size and functional area (e.g., residential, commercial, educational).

交通一時間圏における人口比(H17/H12)・産業別・年代別人口

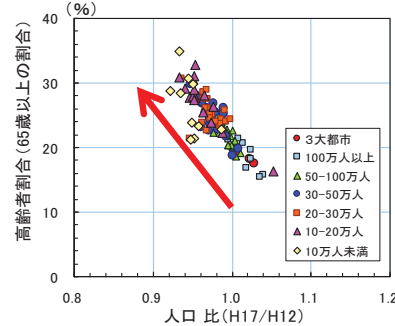
資料8

H12とH17を比べると、交通一時間圏の人口規模が小さくなるほど、人口減少の度合いが大きい傾向にある。交通一時間圏の人口規模が小さくなるほど、または、人口減少の度合いが大きくなるほど、高齢化率は高くなる傾向がある。交通一時間圏の人口規模が小さくなるほど、1次産業就業者の比率は大きくなり、3次産業就業者の比率は小さくなる。

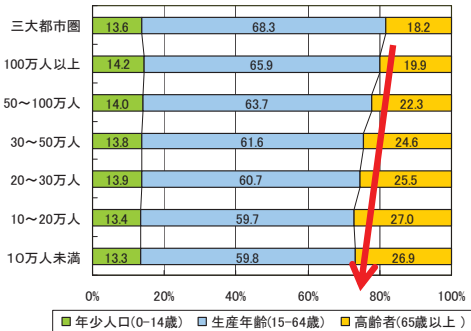
交通一時間圏の人口と人口比(H17/H12)の関係



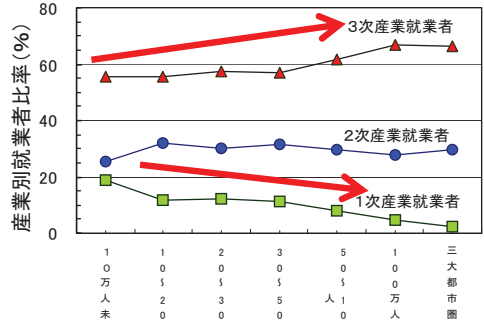
交通一時間圏の人口比(H17/H12)と高齢化率の関係



交通一時間圏の人口規模と平均年代別人口



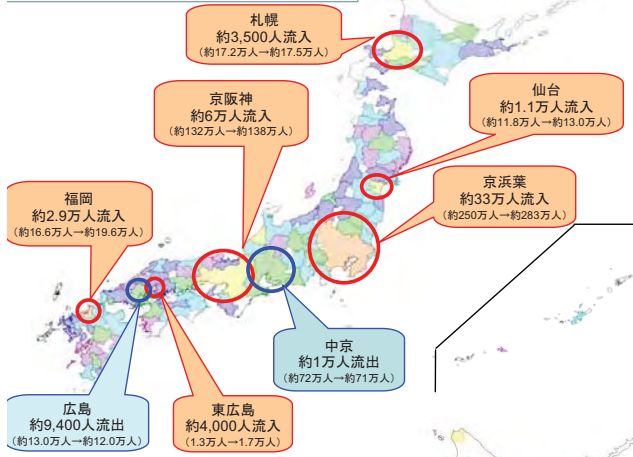
交通一時間圏の人口規模と平均産業別就業者数



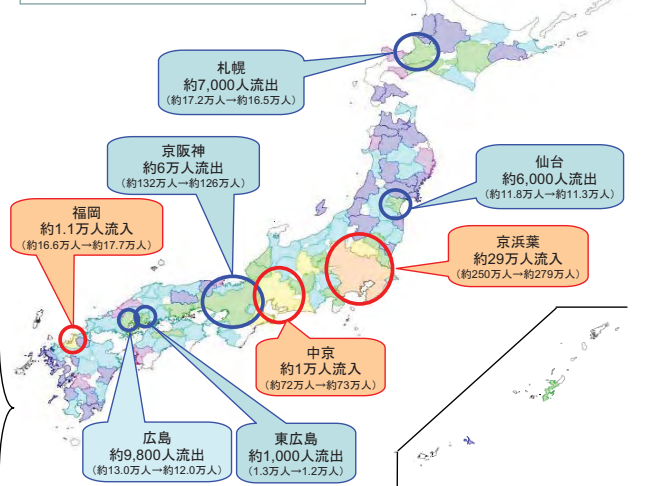
出典：総務省統計局「平成17年国勢調査報告」、「平成12年国勢調査報告」総務省統計局「統計でみる市町村の姿2007」より作成

若年層の人口流出入動向(交通一時間圏における) (S51(1976)~S55(1980)に生まれた世代)

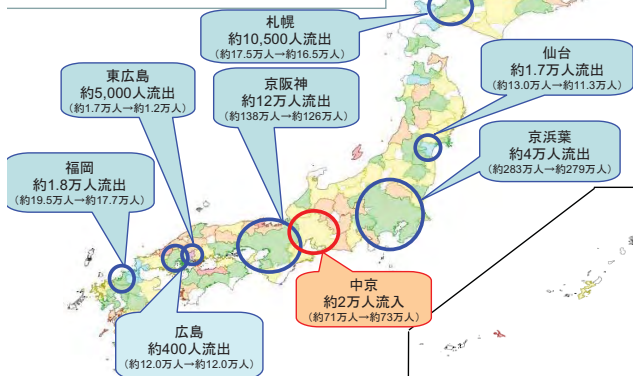
15-19歳人口(H7) → 20-24歳人口(H12)



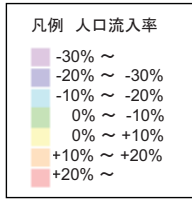
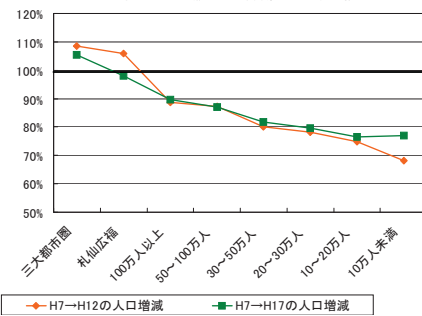
15-19歳人口(H7) → 25-29歳人口(H17)



H20-24歳人口(H12) → 25-29歳人口(H17)



平成7年に15~19歳だった年齢層の人口流出傾向



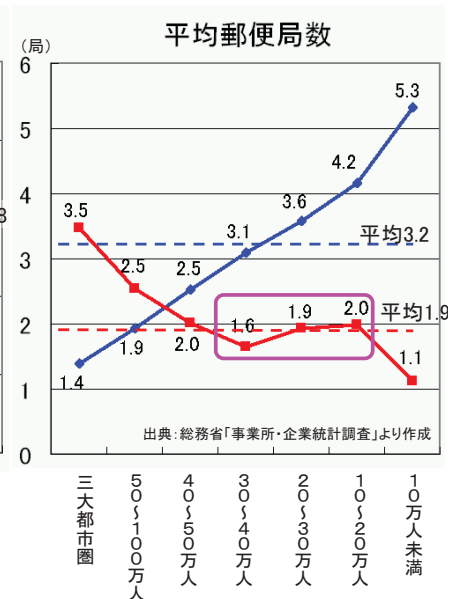
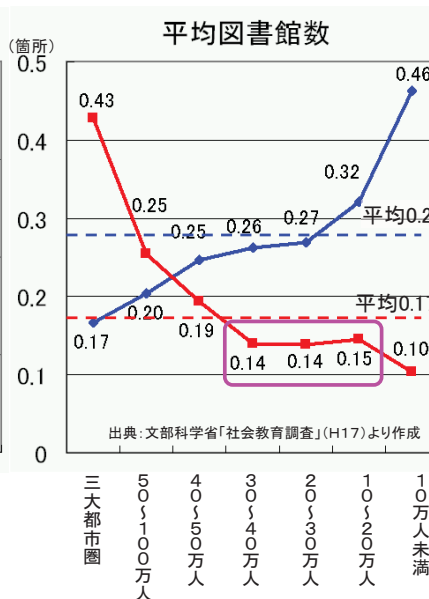
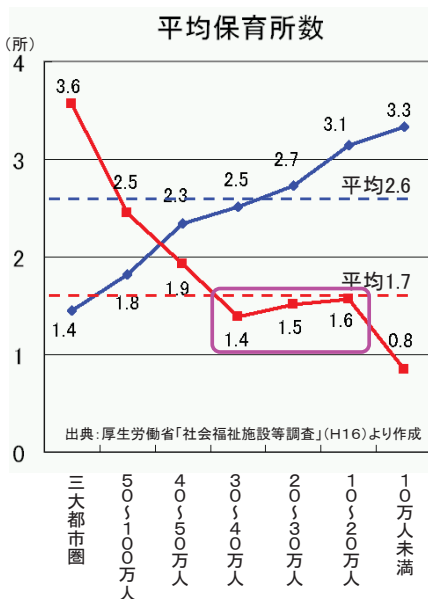
出典：総務省統計局「国勢調査報告」(H7~H17)より作成

交通一時間圏における保育所、図書館、郵便局数

交通一時間圏毎の人口1万人及び可住地面積10平方kmあたりの平均保育所数、図書館数、郵便局数は、人口規模に対する変化がほぼ同じ傾向となっている。
なお、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配置数は人口規模に係らずほぼ同じである。

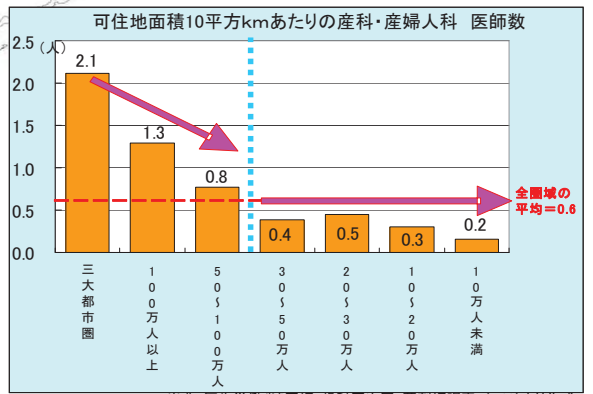
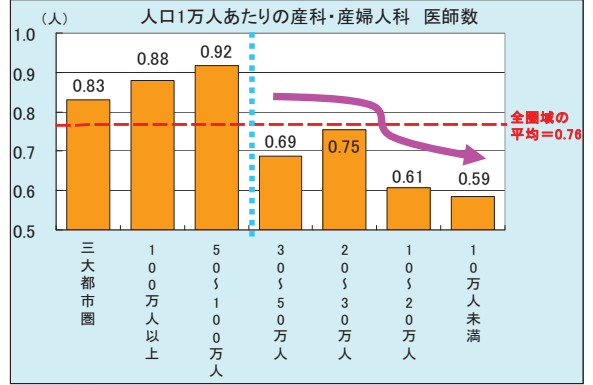
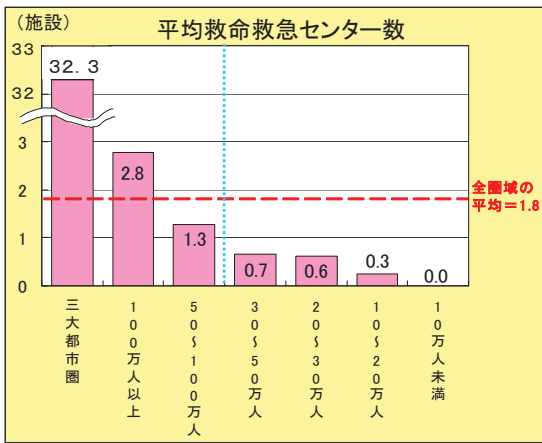
凡例 — : 人口1万人あたりの数 - - - : 人口1万人あたりの全圏域の平均数
— : 可住地面積10平方kmあたりの数 - - - : 可住地面積10平方kmあたりの全圏域の平均数

※人口・面積は、総務省「平成17年国勢調査」より



交通一時間圏における医療サービス

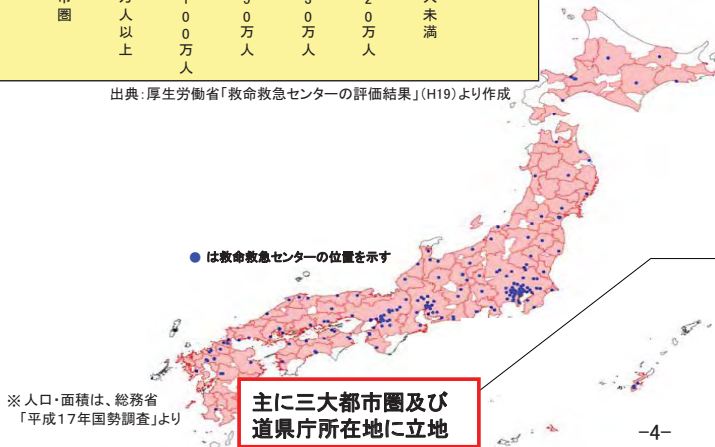
救命救急センターは、人口50万人以上の交通一時間圏であれば、必ず設置されている。
また、人口・面積あたりの産科・産婦人科医師数は、人口50万人を境界に傾向が変わっている。



出典：厚生労働省「救命救急センターの評価結果」(H19)より作成

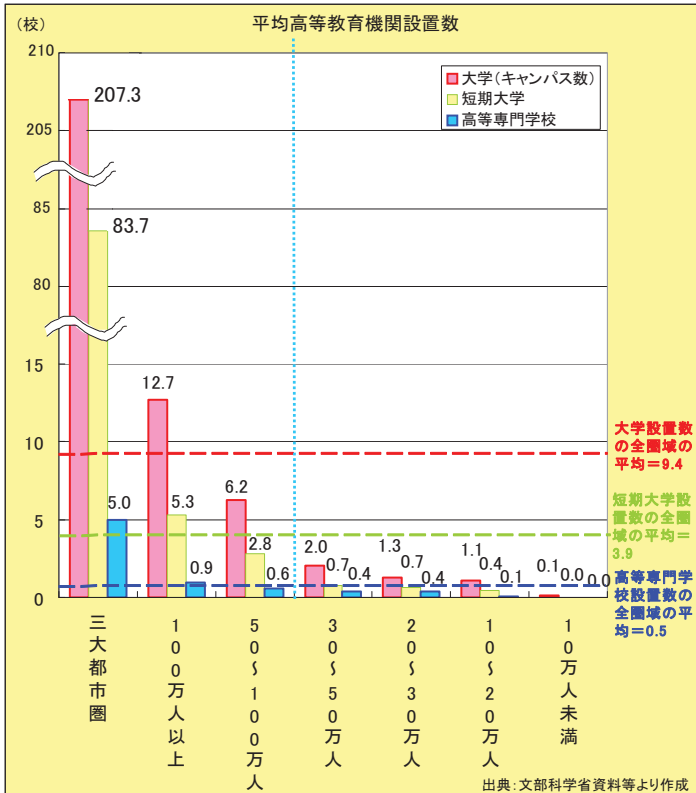
出典：厚生労働省「医師・歯科医次回・薬剤師調査」(H16)より作成

出典：厚生労働省「医師・歯科医次回・薬剤師調査」(H16)より作成



交通一時間圏における高等教育機関設置状況

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。



交通一時間圏における高等専門学校の設置状況

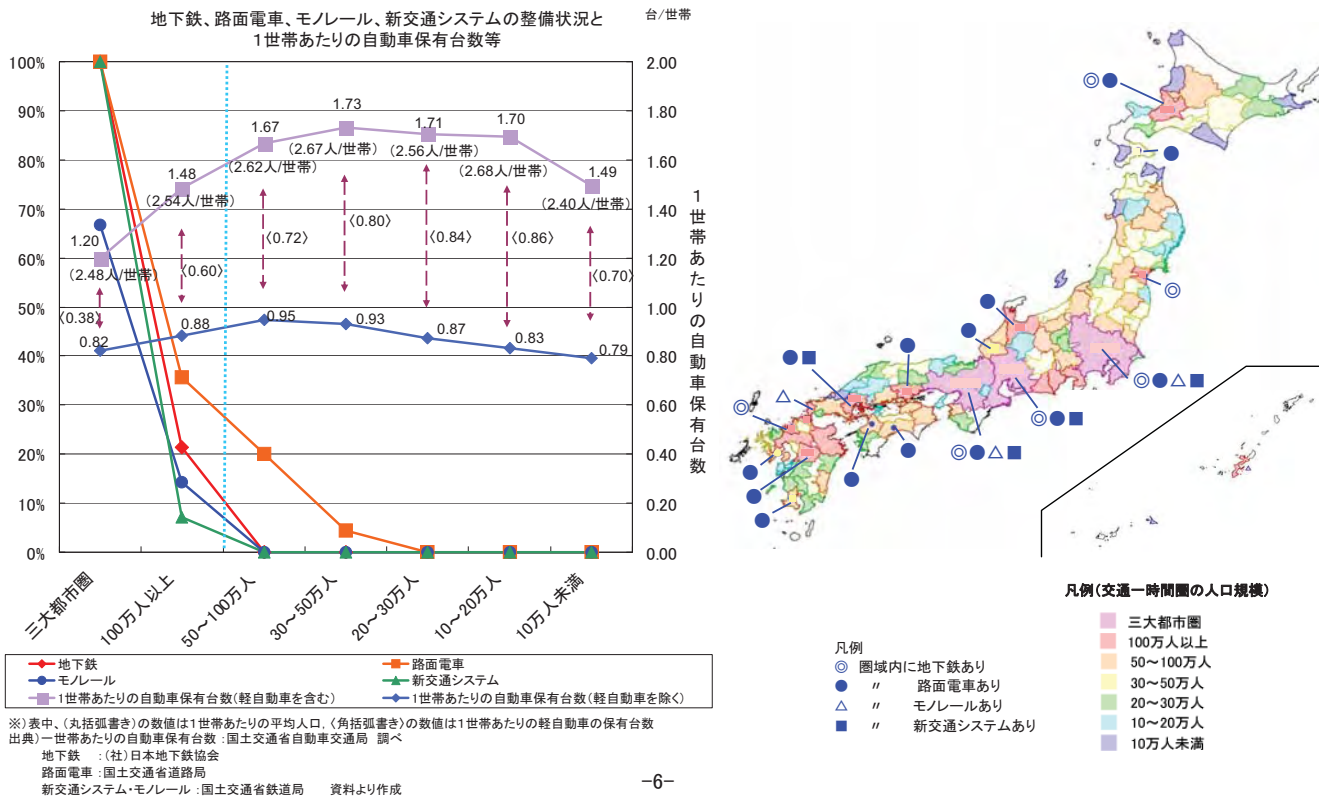
● は高等専門学校の位置

- ・高等専門学校は全国にほぼ均等に設置
- ・三大都市圏などへの集中の度合いが低い



交通一時間圏における軌道系交通機関等の整備状況等

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。
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(自家用乗用車及び軽自動車)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。



人口規模が小さくとも人口増加、住民所得の高さなどで特徴的な地域の事例

東広島圏は大学とハイテク工場の立地、苫小牧圏は自動車産業の立地、ニセコ町は外国人観光客などの誘致で地域の活性化に取り組んでいる。

東広島圏 (圏域人口18万人)	苫小牧圏 (圏域人口32万人)	ニセコ町 (人口19,713人)												
<ul style="list-style-type: none"> 人口の伸び率 (H17/H12) 1.05 (人口10~20万人規模の圏域の平均 0.96) 1人あたり課税対象所得 (H17) 334万円 (同規模の圏域の平均 285万円) 特徴 <ol style="list-style-type: none"> 広島大学を中心とした学園都市 エルピーダメモリやシャープの工場等が立地する一大製造拠点 広島空港開設(平成5年) 	<ul style="list-style-type: none"> 人口の伸び率 (H17/H12) 1.00 (人口30~50万人規模の圏域の平均 0.98) 1人あたり課税対象所得 (H17) 304万円 (同規模の圏域の平均 287万円) 特徴 <ol style="list-style-type: none"> 苫小牧港を中心とした港湾都市 王子製紙等製紙業の他、トヨタ自動車北海道(平成4年~)やアイシン北海道(平成19年~)等自動車関連産業が立地 <p>○苫小牧圏の主な自動車関連企業 (H19以降に工場を新増設する企業(国交省調べ))</p> <p>トヨタ自動車北海道(AT、トランスファー) アイシン北海道(バルブボディ他) 三和油化工業(アルミキャスト製品含浸加工) 佐藤商事(自動車用鋼材) 株三五北海道(線材切断加工) 株鈴木商会(アルミ合金) 松江エンジニアリング(金型) 株デンソーエレクトロニクス(車載用半導体)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 人口の伸び率 (H17/H12) 1.03 1人あたり課税対象所得 (H17) 274万円 特徴 <ol style="list-style-type: none"> 世界一の雪質と地域のホスピタリティでオーストラリア人観光客が急増 官民一体となった「まちづくり」で国際リゾート地へ <p>オーストラリア宿泊延数の推移 (単位:人)</p> <table border="1"> <tr><th>年</th><th>延数</th></tr> <tr><td>H13</td><td>2,988</td></tr> <tr><td>H14</td><td>4,843</td></tr> <tr><td>H15</td><td>24,164</td></tr> <tr><td>H16</td><td>47,088</td></tr> <tr><td>H17</td><td>72,771</td></tr> </table> <p>ニセコ・倶知安の行政機関と経済団体、観光事業者が結集し、有限責任中間法人ニセコ倶知安リゾート協議会を発足させ、「NISEKO」というブランドを世界に発信するプロモーション組織で、豪州・アジアをはじめ世界にPR活動を展開している。</p> <p>シンガポールでのプロモーション</p>	年	延数	H13	2,988	H14	4,843	H15	24,164	H16	47,088	H17	72,771
年	延数													
H13	2,988													
H14	4,843													
H15	24,164													
H16	47,088													
H17	72,771													

日本の最北端という地理的特性をふまえ、海に開かれたゲートウェイと中心市街地との連携強化により、海外(サハリン)との交流を促進し、観光振興と市街地活性化の実現に向けて取り組んでいる。また、隣接する離島等とは、ICTの活用により、医療や情報基盤の格差是正に取り組んでいる。

マリタウプロジェクト

離島及びサハリンを結ぶフェリーターミナル機能を中央埠頭に集約するとともに、JR稚内駅や市街地とのアクセス性を向上し、地域の活性化を図る。また、離島とのライフライン確保のための防災拠点機能も強化する。(H20.5供用開始予定)



稚内市は、面積約761km²、人口約4万1千人で、日本最北端に位置する。宗谷地方の中心地であり、また、ロシア連邦サハリン州をはじめとする北方圏諸国への玄関口としても知られている。



ICTによる遠隔医療の導入

- 旭川医科大学遠隔医療センターでは、医療の地域間格差解消を目指し、高速通信網を活用して診断・検査映像をリアルタイムに受信し、ICTにより遠隔地の病院にいる患者や医師と対面・話しながら診察や検査を実施。
・利尻島国保中央病院では、地域センター病院である市立稚内病院との連携による画像伝送システムが整備されている。
・H18年には、市立稚内病院、利尻島国保中央病院を衛星インターネットで結び、眼科を中心に遠隔医療を開始。



日友好最先端都市

「国際交流特区」として臨時開庁手数料の軽減、税関の執務時間外における通関体制の整備を先進的に実施、その後、この特例がH18.7から全国的に展開。



サハリンプロジェクトの「支援基地」を見据えた港湾整備により、国内外の関連企業が稚内港へ。



～日友好最先端都市にふさわしい海に開かれた賑わいのある都市の形成～

観光資源の活用

「みなとオアシスわかかない」を拠点とし、市民有志が各種のイベントを主催し、観光振興や市街地活性化に取り組んでいる。



産業体験 修学旅行の誘致

・周辺市町村、農協、漁協等と連携し、本州から、漁業、農業等の第一次産業に携わる家庭へのホームステイ方式の修学旅行を誘致している。(H19年度実績:4校(341名))
・日本最北端の生活に触れてもらうことによる観光振興により、今後さらなる発展が期待されている。



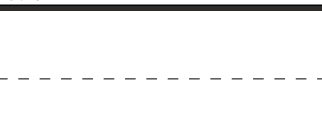
離島へのブロードバンドサービス

・稚内市役所～利尻富士町役場間を光ファイバで接続、インターネットへの接続が可能。
・利尻島～礼文島間では、ワイアレスブロードバンドによる回線接続実験(H18年度)も試みられている。



サハリンからの観光ツアー誘致

平成19年度に商工会議所、観光協会、稚内市などにより、サハリンからの3泊4日の観光ツアーを開催し、22名が来日した。電気店や食料品店などで買い物を楽しんでもらい、宗谷岬や稚内開港市場などの観光地を巡る。今後も引き続き実施する予定。



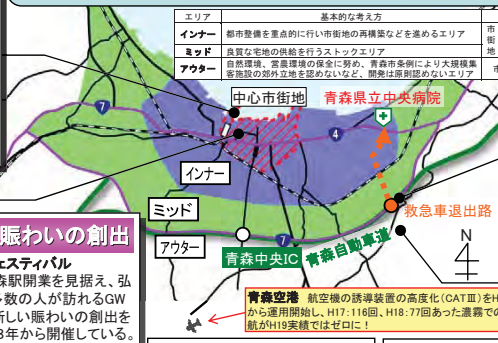
青森市は、市街地拡大に伴う新たな行政コストの増大、少子高齢化等に対応すべく、商店街、商工会議所、市が一体となって知恵を出し合い、中心市街地に商業・業務・居住・行政機能等の集積を図り、多様な担い手が連携した創意工夫あるまちづくりを進めるとともに、郊外部においては無秩序な市街化を防ぐことにより、コンパクトシティの形成に取り組んでいる。

海辺の回遊空間の形成

「みなとオアシスあおもり」では、青函緑地(八甲田丸保留)や青い海公園、旅客船バス等を整備した青森港を文化観光交流拠点として賑わい空間の創出を図り、より住民や観光客が親しみやすいみたとづくりを推進している。また、青森駅北側に文化観光交流施設を平成22年オープンを目指して整備している。

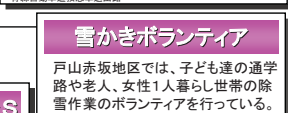


青森市は、面積約825km²、人口約31万人で、青森県の県庁所在地で中核市に指定されており、就業人口の約8割が第3次産業という商業都市である。本州と北海道の玄関口としての顔をもち、平成22年度には東北新幹線 新青森駅の開業が予定されている。



救急医療活動の支援

救急車退出路整備により、青森県立中央病院に60分で行けるエリアが拡大(人口19万人)。また、西北五地域からの搬送は9割(83件中74件:H16.10～H17.3実績)が救急車退出路を利用している。



街の楽しみづくり・快適な街暮らし(ウォーカーブルタウンの創造)

都心の魅力づくりと利便性向上を行い、多くの人々が訪れたい。そして多くの街歩きをする街に賑わうまちづくりを行う。



商店街での賑わいの創出

OAOMORI春フェスティバル 東北新幹線新青森駅開業を見据え、弘前の花見などで多数の人が訪れるGWに中心市街地で新しい賑わいの創出を図るため、平成18年から開催している。



〇大地の感謝祭

「大地の恵み～チャリティー市場～」生産農家と商店組合が協力して、かつての活気ある古川市場をいちは通りに再現すべく交通規制を行い、生産者が直販する全長150mの青空市場を平成17年から開催している。



商業ベンチャー支援

パサージュ広場を活用し、起業意欲のある人たちに、低い出店料で一定期間販売を体験できる環境をH12年から提供している。経営指導も行いながら、将来、中心市街地で開業する事業者を育成し、H19.3までに21人が出店し、12名(市街地内9名、市街地外3名)が開業している。



まちなか しかへら～S

市街地へ活気を呼び込もうと、平成17年に15名の女子大・短大生でスタート。毎週日曜日に中心商店街を拠点に活動し、平成19年にはメンバーが22名に増えている。メンバーはおそろいのポロシャツで巡回しながらの挨拶や清掃、高齢者・障害者のサポート、観光案内などに取り組んでいる。



雪かきボランティア

戸山赤坂地区では、子ども達の通学路や老人、女性1人暮らし世帯の除雪作業のボランティアを行っている。



ICTを活用したまち歩き

まちなかを散策中に、生活情報や観光情報を携帯電話などから入手できる仕組みづくりなど、安心で快適なまち歩きへ取り組んでいる。



薩摩川内市(鹿児島県)

平成16年の1市、4町、甌島4村の大合併により、多様性を有しての大共存を目指す。高速交通網の整備効果、韓国との定期コンテナ航路の開設、治水防災の整備進捗等によって、産業振興、地域活性化、文化振興が急速に進んでいる。離島合併で全国的に注目される。

挑戦 発展基盤の強化

【新幹線】 H16年の開業後3年間で川内駅の乗降客が23%増加
 【南九州西回り自動車道路】 川内隈之城道路 整備中
 【地域交通】 ・南牟田瀬戸架橋(離島架橋)の整備
 ・コミュニティバス 14コース231便
 (隣接市、肥薩おれんじ鉄道、甌島航路との接続利便性改善)
 【地域情報】 本土・甌島間光ファイバを敷設(H20.9完成予定)

挑戦 未来を見据えた地域づくり

【市内48地区のコミュニティ協議会】
 PTA、婦人部、自治会、消防団等が連携し、住民自らがそれぞれの地区で『地区振興計画』を策定し、事業を展開
 【定住促進】
 雇用機会の創出、通勤補助、住宅補助、育児補助等を盛り込んだ『薩摩川内よかまち・きやんせ定住プラン』により、過去3年間で約370名が移住
 ▲総人口の増減見直し(単位:人)

	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
総人口	105,464	102,370	100,460	97,905
目標値	-	-	101,000	102,000

 (実績は国勢調査結果による。) 出典『薩摩川内市JHPより』
 ※H20.1.1時点人口 102,690人(うち甌島 6,092人)

挑戦 離島医療・福祉サービスの向上

・「Dr.コート診療所」の原作モデルとなった甌島医療の聖地。
 ・診療所には、人工透析装置、CT装置、手術室等を整備し離島医療の向上に努めている。
 ・離島・僻地医療に従事する医師等の人材育成のため、研修医・研修生の積極的な受け入れを行うとともに、離島医療実習支援のため設置された「ITカルテシステム」により鹿児島大学医学部付属病院と専用のISDN回線をつないでいる。
 ・様々な症状の患者に対応すべく、インターネット、メールを活用して最新の医療情報を収集。
 ・また、遠隔診断システム導入、県内の専門医とインターネットで結び、画像電送による専門的診断を受け、医療格差の解消に取り組んでいる。

挑戦 治水による地域づくり

・市街地の都市計画と一体となった治水事業の推進により、機能的で居住環境良好な新しい市街地を創出。
 ・H18激甚災害の復旧をH22までに緊急に実施。
 ・水系137kmの3市3町(鹿児島県・宮崎県)による「川内川アリアフロント推進協議会」を設立し、流域住民と行政の積極的な連携・協働による流域の一体化を目指す。

薩摩川内市は、旧川内市(面積約265km²、人口約7万人)が8町村(3離島含む)と合併し、平成16年に誕生した面積約684km²(約2.6倍)、人口約10万人(約1.4倍)の薩摩半島の北西部に位置する市である。豊かな山々や湖、地形変化の美しい甌島など多種多様な自然環境を有している。

「挑戦」

- ふるさとの誇り
- 経済活性化
- 市街地と条件不利地域との格差是正
- 甌島の振興

九州新幹線、重要港湾・川内港、定期航路・最短所要時間50分、港～串木野新港)約35km、南九州西回り自動車道路、離島架橋(約1.5km)、航空自衛隊リーダーゲイト、薩摩川内市C、九州新幹線鹿児島県境、鹿児島県立女子大学、南牟田池、重要港湾・川内港、原子力発電所、高江(仮称)、鹿児島県立女子大学、南九州西回り自動車道路、経済・生活圏の一体化、薩摩川内市C、九州新幹線鹿児島県境

挑戦 工場の進出、エネルギー基地

・『地域力を発揮し産業活力を創出するまちづくり』を目指し、産学官連携による「電子関連産業」、九州における新規成長産業である「自動車産業」、川内港、南九州西回り自動車道を活用した「物流関連産業」を積極的に誘致し、今後3年間で、企業立地10社、新規雇用200名をめざす
 ・京セラ、中越パルプ工業、富士通インテグレート、マイクロロジなどの企業誘致と、原子力発電所、火力発電所の立地により、S29～H19にかけて、大きな雇用(約80社、約7,500人)が創出

挑戦 川内港を活かした経済振興

・韓国釜山港との定期コンテナ航路をH16市町村合併後に開設(開設4年間で取扱数が5倍)
 ・釜山港経由で海外への物流経路が確立
 ・また、上海近郊港の常熟市(姉妹都市)との航路開設計画

挑戦 「薩摩川内ブランド」化

地区コミュニティ協議会が中心となり、休耕田などを活用しながら特産品の開発を行い、地域活性化に取り組んでいる。また、観光交流、定住、産品ブランド、フィルムコミッション等を統合してPR事業を推進していく予定である。

米の乾作としてはいずれの生産が盛んな奄美群島の「奄美とうもろこし」(鹿児島県立女子大JHPより) 写真『薩摩川内市JHPより』
 休耕田などで育てたシソで作ったジュース「しそっか物」 写真『大島地区コミュニティ協議会JHPより』

挑戦 地域伝統や文化の継承・活用

400年以上の歴史をもち、市内外から3500人以上の参加者で引き合う「日本一の大綱引き」や、江戸時代から続く重要無形民俗文化財「東郷文弥人形浄瑠璃」等を活かしたバスツアーや舟運ツアーにより市域内外との交流機会を創出している。

川内大綱引き(毎年9月) 東郷文弥人形浄瑠璃

挑戦 自然資源を活かした観光

・飛鳥時代より旧川内市は、南九州の中心(薩摩国府)として栄えた歴史のな都市
 ・年間観光入込客は約192万人(合併後15%増加)
 ・甌島は、大きな可能性を秘めた観光資源(クルーズ観光、フルーツ観光)
 ・30億年前のハクマリが生息する「甌島、長目の浜」
 ラムサール条約登録湿地・南牟田池

EUにおける地域情報の収集・提供(Eurostat)

資料10

Eurostat(欧州委員会統計局)は、EU諸国の統計局よりデータを収集・分析し、欧州委員会が政策を実施するため比較可能なデータを提供することを目的に1953年に設立された。284都市について、都市に関する283項目のデータを提供している。

Variables for core city and 'Kernel' plus national data

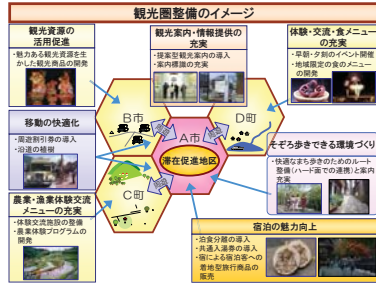
Date of extraction: Mon, 25 Feb 09 12:56:16
 Last update: Fri Dec 07 09:22:10 GMT 2007

Info value Value
 time 1999_2007

	cities	de-03& Bonn	FR-06& Catania	uk-00& Cardiff	uk-07& Leicester
indic_nr					
de-1000y Total Resident Population	306016	313110	305353	278915	
de-3000y Total number of Households	162100	113584	123580	111148	
aa-3000y Total number of recorded crimes within city [country for national data]	33858		14748	17898	
ec-5000y Total Economically Active Population	140200	112975			
ec-7070y Residents Unemployed	6300	33066	6744	9655	
ec-7080y Total Part-Time Employment	34900		35452	29927	
ec-2000y Gross Domestic Product of city / region / country	11120000000	12607000000	11622000000	7464000000	
ec-2070y Total employment of area [country] relating to reported GDP	209600	297512	215034	150991	
tt-1000y Percentage of journeys to work by rail/metro			10.00	2.50	
tt-1000y Percentage of journeys to work by car	58.00		61.10	61.10	
tt-1000y Percentage of journeys to work by bus	10.00		6.00	11.60	
tt-1000y Percentage of journeys to work by tram	10.00				
tt-1000y Percentage of journeys to work by motor cycle			0.50	1.20	
tt-1000y Percentage of journeys to work by bicycle	13.00		0.50	1.90	
tt-1000y Percentage of journeys to work by foot	11.00		1.20	1.60	
tt-1000y Percentage of journeys to work by other modes			0.30	0.20	
tt-1000y Average time of journey to work (minutes)	23.00		26.00	25.00	
ec-1055y Number of private cars registered	131132	204870	109347	84248	
tt-1027y Accessibility by air (EU27=100)	144	86	94	117	
tt-1027y Accessibility by rail (EU27=100)	214	25	102	123	
tt-1027y Accessibility by road (EU27=100)	192	30	89	124	
tt-1027y Multimodal accessibility (EU27=100)	151	89	95	116	
ec-2000y Number of available beds	7450	4170		2544	

観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律案(平成20年1月29日閣議決定)

法定協議会での調整を経て都道府県または市町村により策定された観光圏整備計画に基づき、事業実施予定者の策定する観光圏整備実施計画が大臣認定を受けた場合、国は特別措置やハード・ソフトとの連携など総合的に支援。



地域公共交通活性化・再生総合事業 (平成20年度～)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成19年10月1日施行)

地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援。



二地域居住・UJターン支援

国土形成計画(全国計画)(案)で提唱されている二地域居住やUJターンの推進に向け、国土交通省では以下のような支援を行っている。

- 二地域居住支援プラットフォームの整備(平成19年度～)**
二地域居住等の情報を一元的に提供するためのHPについて、H19年度の試行を踏まえ、平成20年度より全国展開による本格的整備を図る。
- 超長期住宅推進環境整備事業(平成20年度～)**
居住希望者のマッチングの仕組み構築、空き家修復のマニュアル作成等、住替え・二地域居住に資するモデル事業を実施するNPO等を支援する。
- UJターン支援(平成19年度～)**
首都圏の若者を体験調査員とした地方体験交流事業の実施や、UJターンの顕在化を図るためのHPを整備。さらに、UJターンを通じた離島の振興方策の調査や、地域における人材受け入れ体制強化について地元協議会の取組を通じたモデル調査を行う。
- 集落活性化推進事業(平成20年度～)**
条件不利地域における産業の活性化、地域間交流の促進等を図るため、市町村等が行う既存公共施設を再編・再生する施設整備等について支援する。

まちづくり交付金 (平成16年度～)

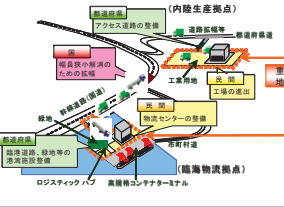
複数市町村により一本化された都市再生整備計画に基づき行われる連携事業への支援を強化(平成20年度～)。その際、複数市町村が連携し、広域的な地域活性化基盤整備計画に位置づけられた拠点施設と一体的なまちづくりを行う場合も対象とする。



地域自立・活性化交付金 (平成19年度～)

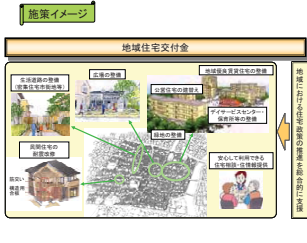
・都道府県が作成する広域活性化計画に対して一括して交付
・都道府県が実施する道路、港湾など各種基盤整備事業(ハード)と地域の自由な発意によるソフト事業等幅広い支援メニューが対象
・民間プロジェクトとの連携を図りつつ、事業等を推進。

【地域自立・活性化交付金を活用したプロジェクトイメージ例】
＜生産・物流機能の強化＞



地域住宅交付金 (平成17年度～)

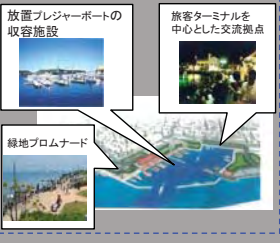
都道府県と市町村が共同で地域住宅計画を策定するケースも含め、各地方公共団体における同計画に基づく住宅施策の推進を支援。また、都道府県、市町村等により組織される地域住宅協議会が主体となる大規模な公的賃貸住宅の環境整備等についても、支援の対象としている。



みなと振興交付金(平成19年度～)

知恵と工夫をこらしみなとの振興を通じて地域の活性化を図る港湾所在市町村等の取り組みを支援

- 活用イメージ**
- ◆施設整備と併せた社会実験等の実施による賑わい空間づくり
 - ◆複数港の連携による交流拠点づくり
 - ◆「みなとオアシス」の支援 等



定住自立圏域のあり方とイメージ