

ふるさとに人口と活力を**取り戻す**

京都大学大学院 教授 藤井聡

なぜ「ふるさととの人口と活力」 が減っているのか？

(1) 地方の「インフラ・ストック」の圧倒的不足

(=都市部偏重の公共投資)

(=日本の「国土計画力」の圧倒的衰退)

↑財政問題、行政組織問題

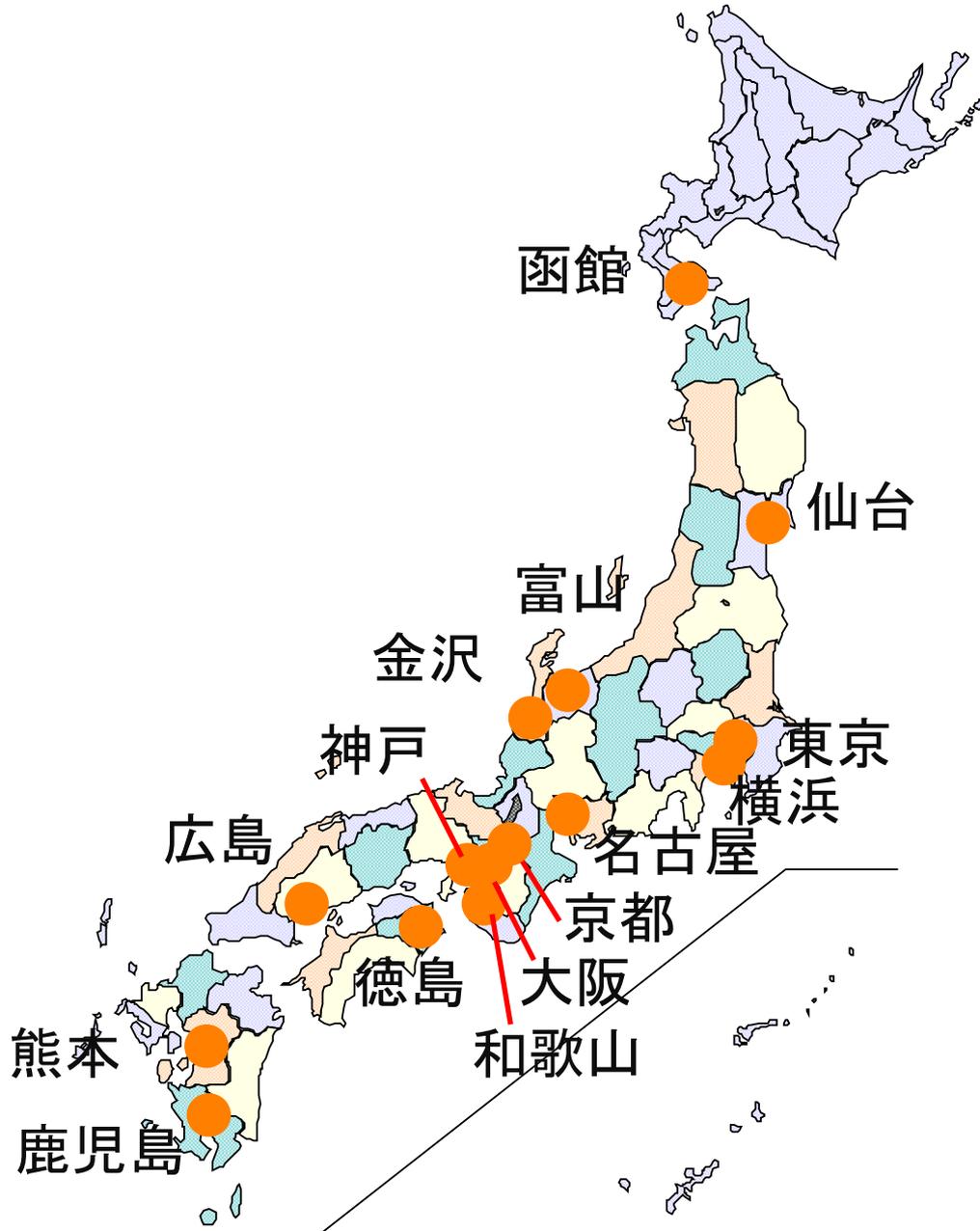
(緊縮財政)(国土庁＋経企庁解体)

(2) デフレ不況の放置

新幹線、道路等の.....

「公共投資の偏在」が導いた「いびつな国土」

明治時代(明治9年)の人口ベスト15都市

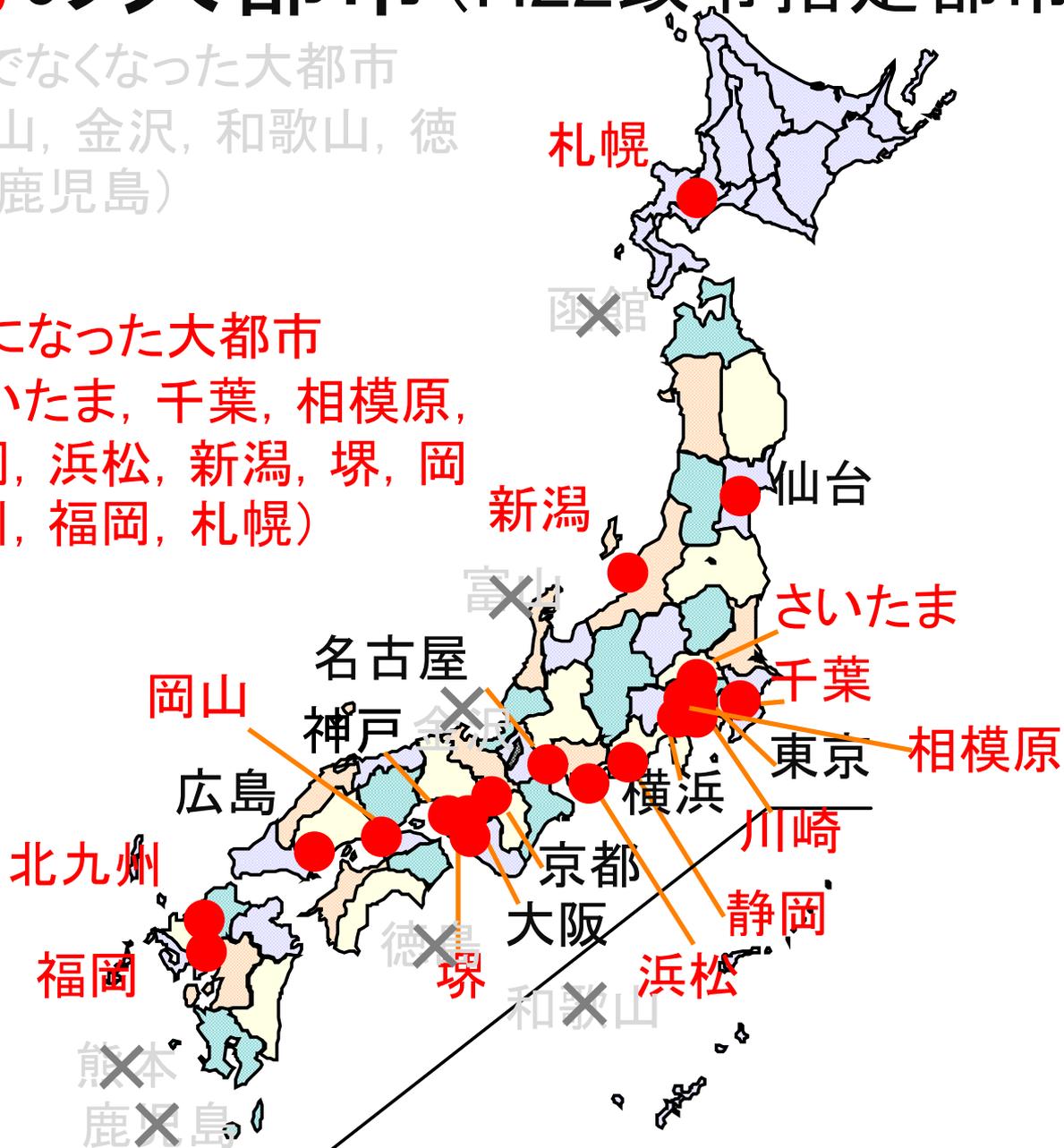


1	東京	1,121,883
2	大阪	361,694
3	京都	245,675
4	名古屋	131,492
5	金沢	97,654
6	横浜	89,554
7	広島	81,954
8	神戸	80,446
9	仙台	61,709
10	徳島	57,456
11	和歌山	54,868
12	富山	53,556
13	函館	45,477
14	鹿児島	45,097
15	熊本	44,384

現代の大都市 (H22政令指定都市+東京)

「大都市」でなくなった大都市
(函館, 富山, 金沢, 和歌山, 徳島, 熊本, 鹿児島)

「大都市」になった大都市
(新潟, さいたま, 千葉, 相模原, 川崎, 静岡, 浜松, 新潟, 堺, 岡山, 北九州, 福岡, 札幌)



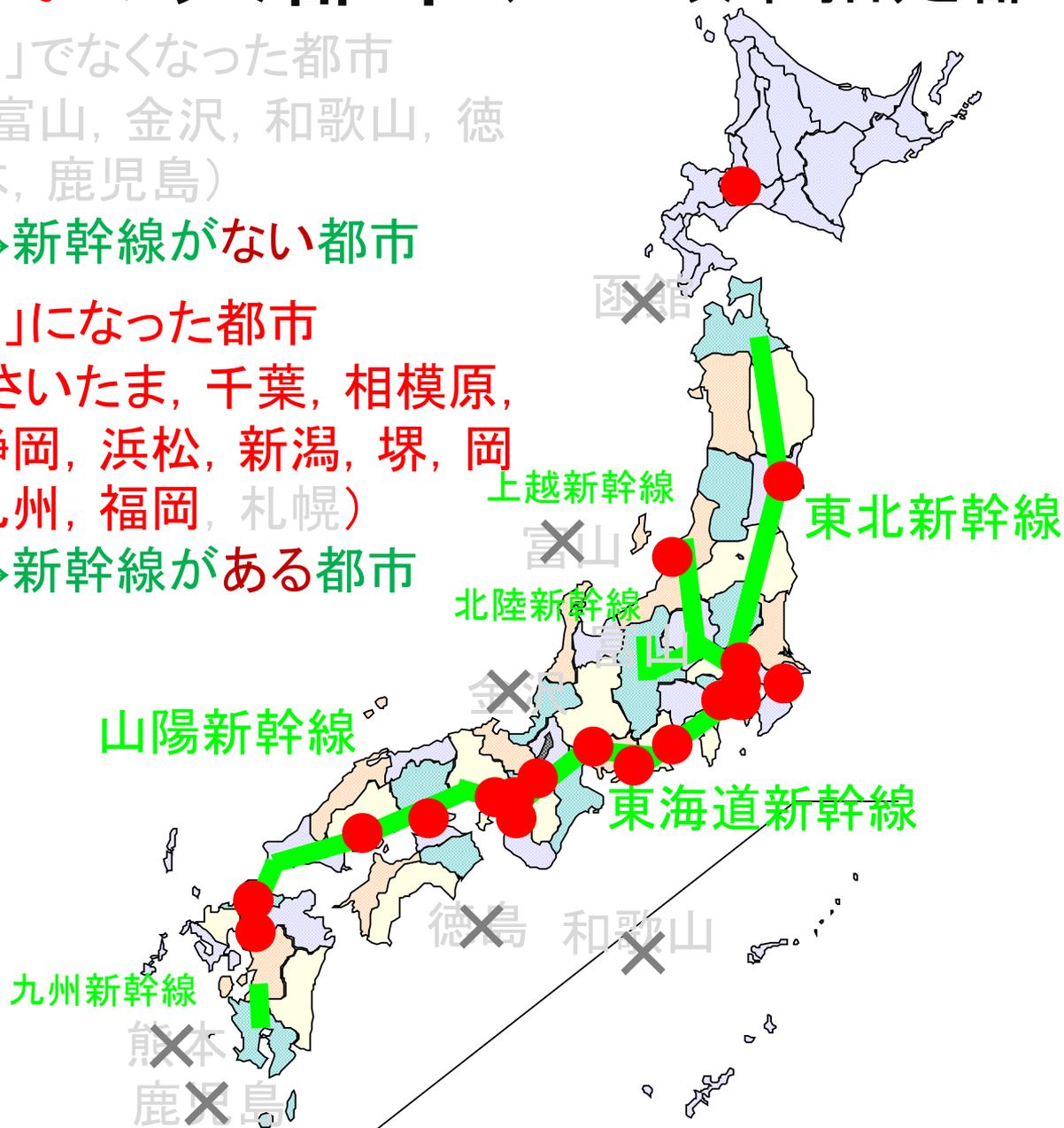
現代の大都市 (H22政令指定都市+東京)

「大都市」でなくなった都市
(函館, 富山, 金沢, 和歌山, 徳島, 熊本, 鹿児島)

→新幹線がない都市

「大都市」になった都市
(新潟, さいたま, 千葉, 相模原, 川崎, 静岡, 浜松, 新潟, 堺, 岡山, 北九州, 福岡, 札幌)

→新幹線がある都市



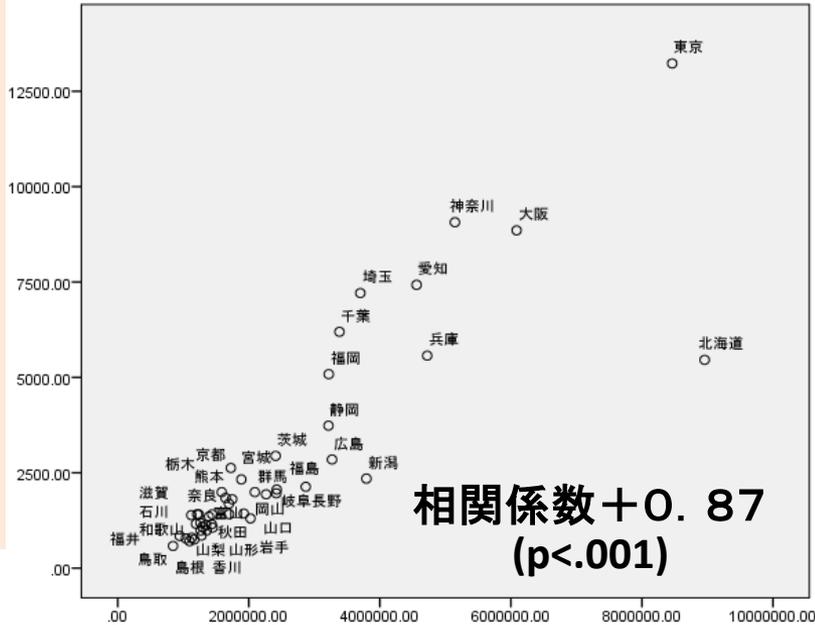
つまり、新幹線が整備された都市は、大きく発展し、
整備されなかつた都市は、衰退した！

- 20万人以上で新幹線なし地方都市
- missing link
- 予定線(基本計画+整備計画の未着工区間)
- 工事中
- 新幹線(直通特急含む)



「道路整備」は「人口増」と大いに関連

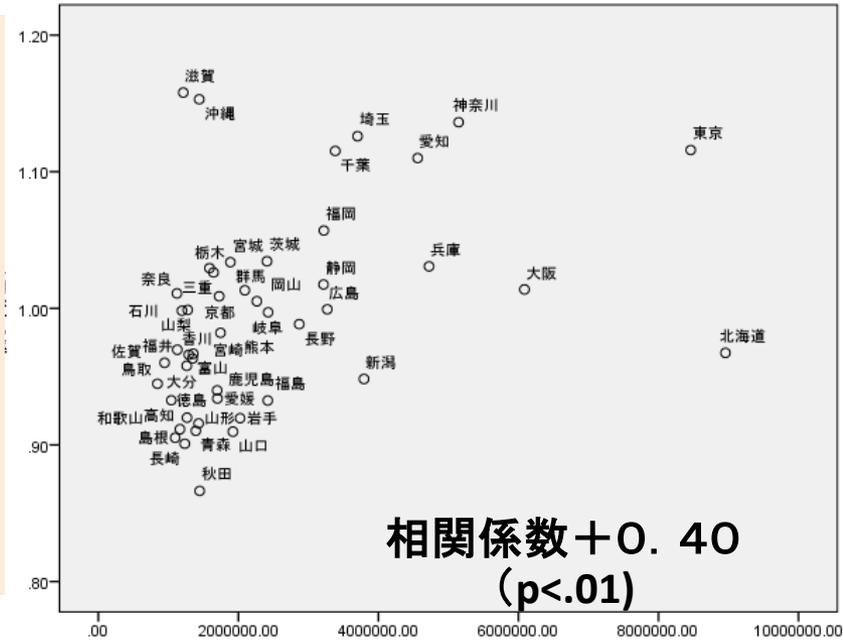
2012年の人口(千人)



1990年の道路ストック(百万円)

10億円の道路投資で、
平均1300人の人口増に相当

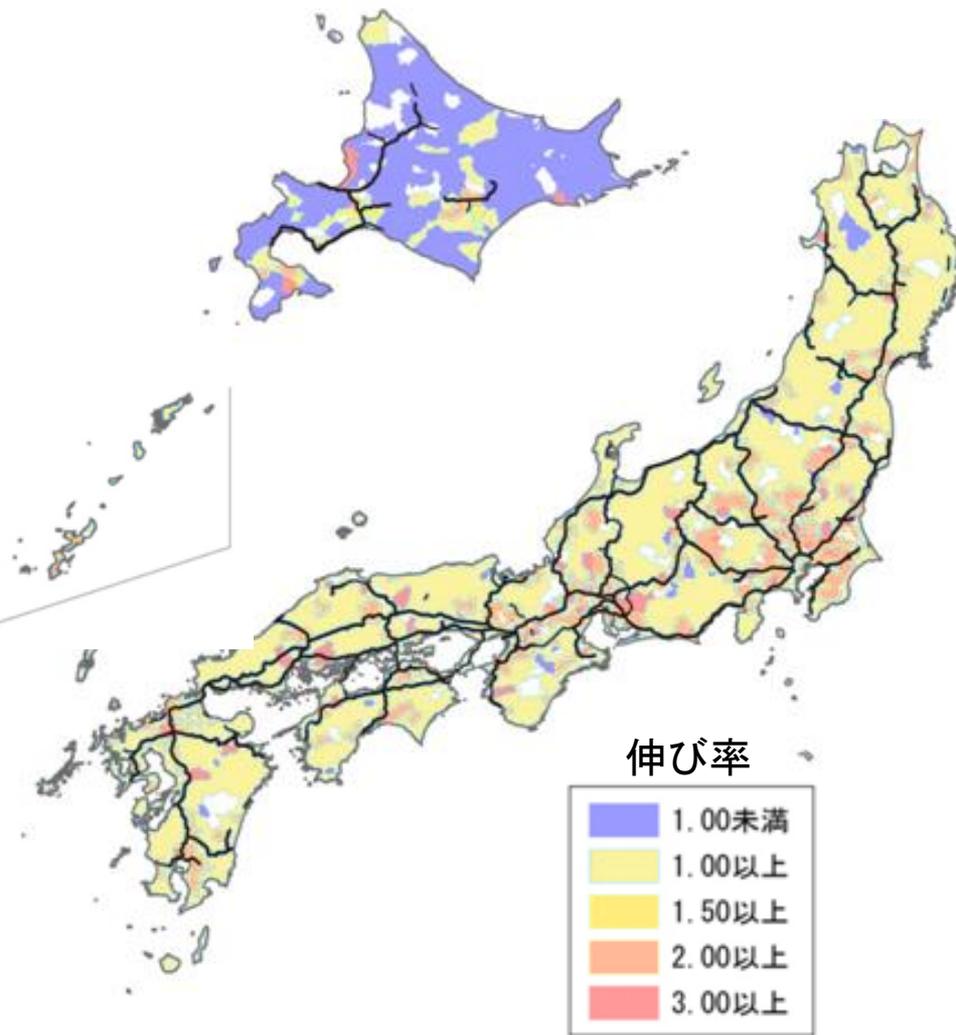
1990⇩2012年への人口変化率



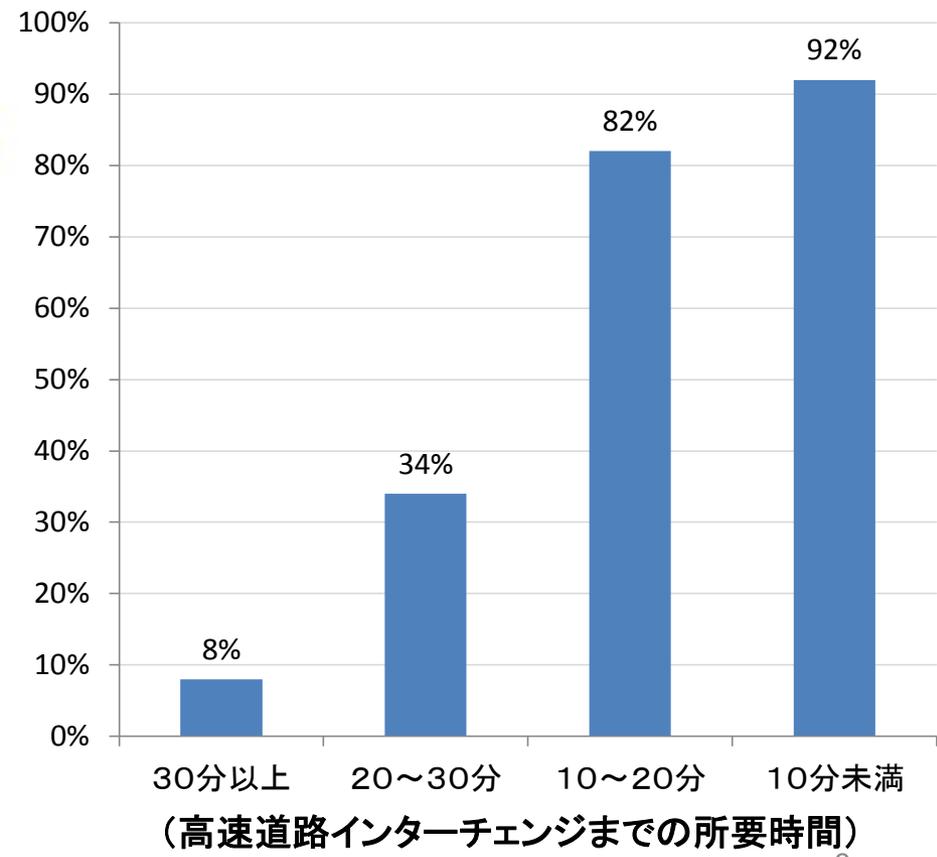
1990年の道路ストック(百万円)

1000億円の道路投資で、
平均1.6%の人口増に相当

「高速道路」がつけられたところは 商業が活性化している



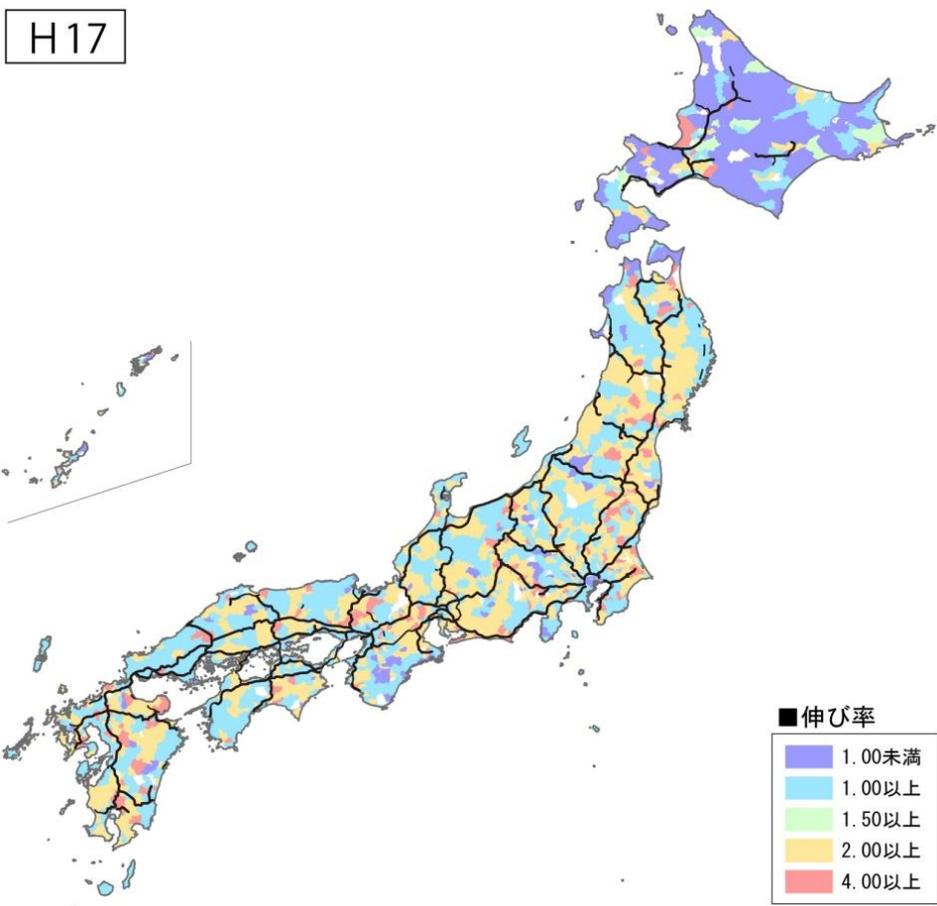
「商業年間販売額」の
過去15年間の平均増加量 (1981→2006)



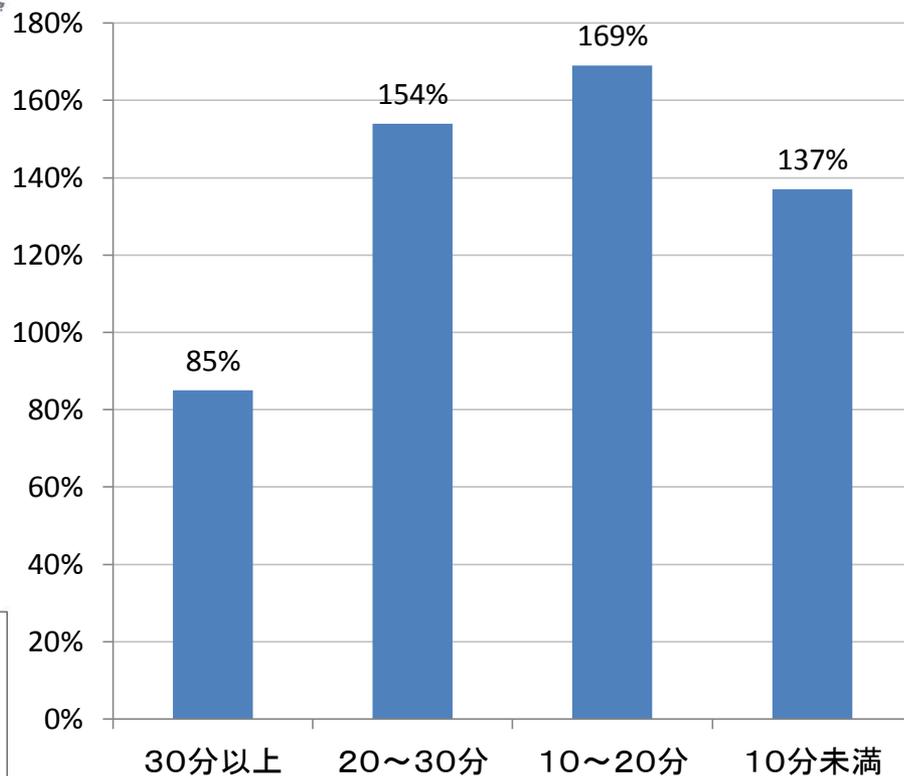
資料: 商業年間販売額は商業統計調査より
最寄IC到達時間は「NITAS」より算出

「高速道路」がつけられたところは 産業が活性化している

H17



「**製造品出荷額**」の
過去15年間の平均**増加量**(1980→2005)



(高速道路インターチェンジまでの所要時間)

資料: 製造品出荷額は全国各県の工業統計調査より
商業年間販売額は商業統計調査より
市区町村データは、平成21年3月31日時点の市区町村で整備
最寄IC到達時間は「NITAS」より算出

高速で走行可能な道路路線図
(ドイツ)



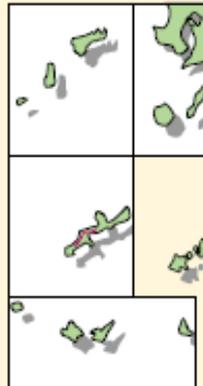
制限速度80km/h以上
(高速道路、市街地を除く国道)



注) 市街地部分は省略。
出典) (社) 交通工学研究会: 写真で見える欧州の道路・交通事情編, 1994.
Mairs Geographischer Verlag, Straßen und Reisen 1996/1997.

高速で走行可能な道路路線図
(ドイツ・日本) 80km/h以上

高速で走行可能な道路路線図
(日本)



制限速度80km/h以上
(暫定2車線区間を除く高速自動車国道)

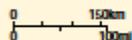
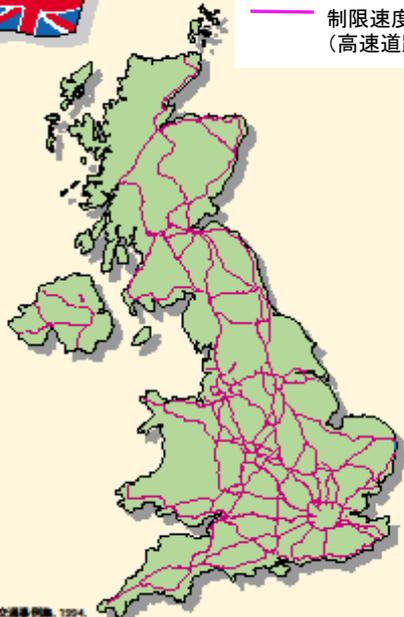
出典) 日本道路公社: 高速道路地図, 1997.

1998年現在

高速で走行可能な道路路線図
(イギリス)



制限速度80km/h以上
(高速道路・市街地を除く国道)



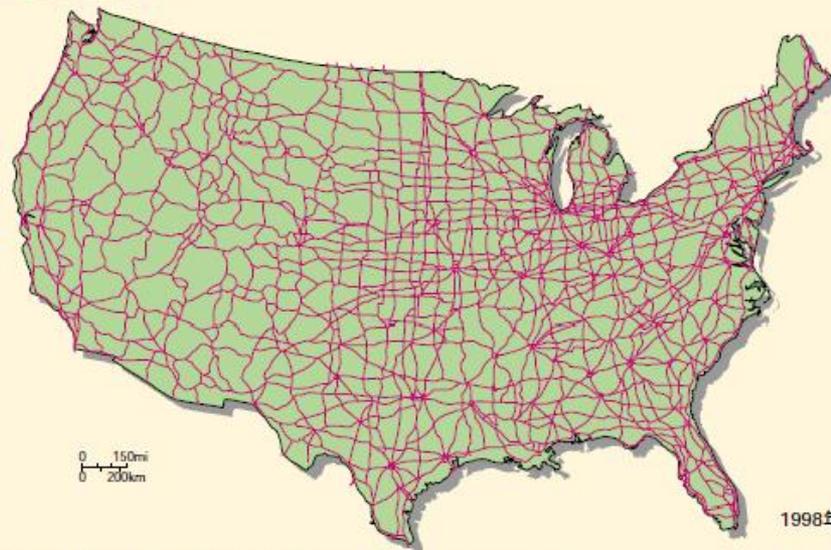
出典) (社)交通工学研究会:写真で見える世界の道路-交通事例集, 1994.
Ordnance Survey (1998) *Measuring Aker of Britain*.

高速で走行可能な道路路線図 (イギリス・アメリカ) 80km/h以上

高速で走行可能な道路路線図
(アメリカ)



制限速度80km/h以上
(高速道路・市街地を除く国道)



1998年現在

出典) (社)交通工学研究会:写真で見える世界の道路-交通事例集, 1994.
Rand McNally (1998) *Rand McNally 1998 Road Atlas: United States, Canada, Mexico*. Rand McNally, Chicago.

道路整備の偏在は、 整備のない地方に**経済被害**を与えている

(例) 山陽道路は、山陰地方に468億円/年の経済被害
(=40年で約**1.9兆円**)

(道路ができれば、道路が無いところから、あるところへと、人口、経済が「**移転**」してってしまう)
(山陰道路ができれば、山陰地方に2263億円/年の効果。これで被害は埋め合わせられる。)
(なお40年の数値は、単純累計値)



門間俊幸・佐藤啓輔・小池淳司・藤井聡(帰着便益に着目した高速道路ネットワーク形成に関する分析-中国地方の実証事例から、土木計画学研究・講演集 Vol.39(CD-ROM)より

◆新幹線がなければ、人口減に拍車がかかり、
都市の衰微は**決定的**になる。

◆高速道路がなければ、工業成長率は**半分**に、
商業成長率は**十分の一**になる。

(加えて、他地域の道路整備の「**経済被害**」を受ける)

一方で、日本に見られる、「道路」「新幹線」の
公共投資の過剰な偏在は、

欧米では見られない

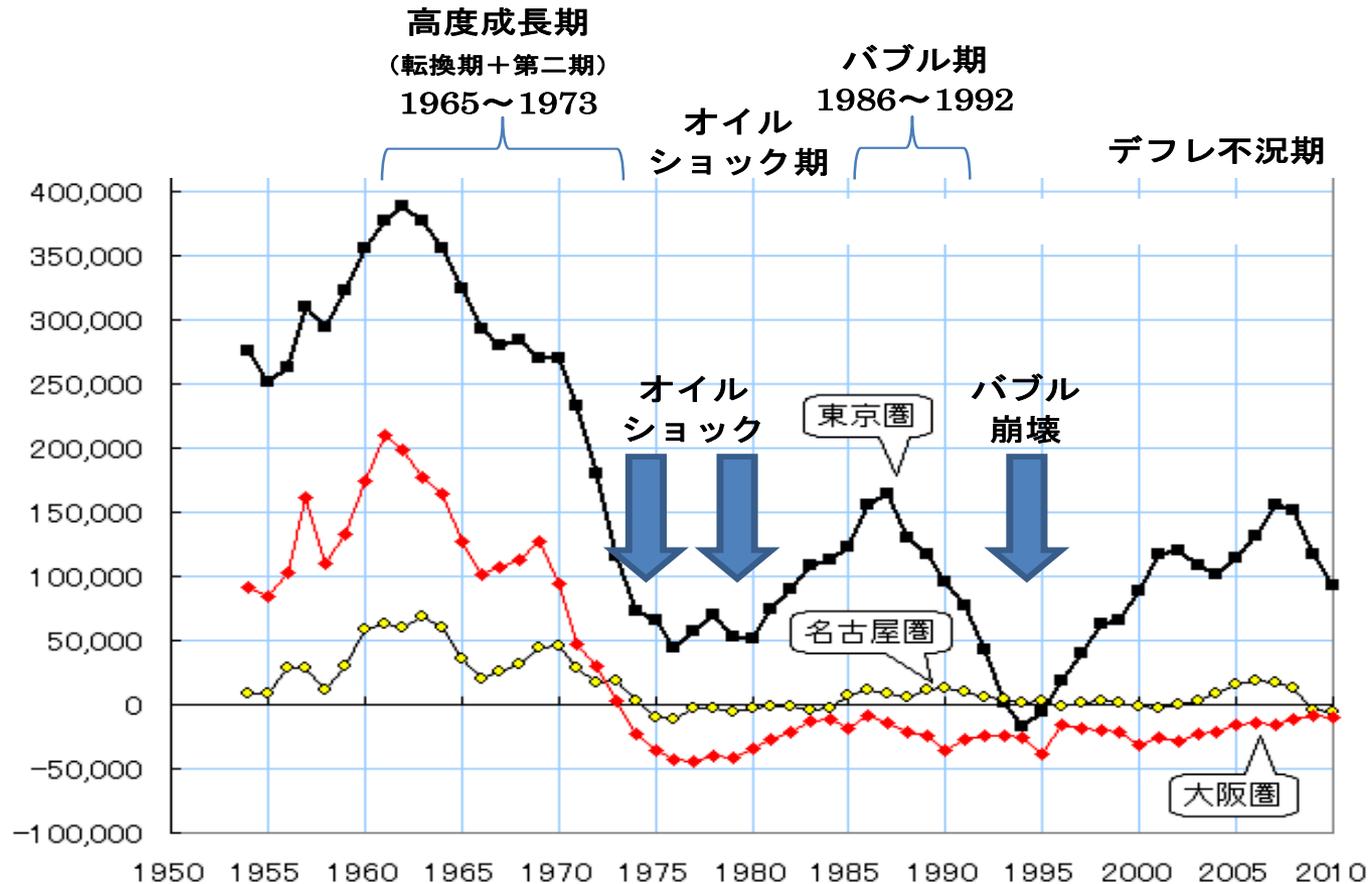
⇒これが東京一極集中、太平洋側一極集中
そして「ふるさとの人口減少・活力の衰微」

を導いている

「不況」になると、都市集中が進む。

(不況下では、地方でのビジネスが難しくなるから...)

⇒デフレ脱却が、一極集中緩和には不可欠



(注) 各圏に含まれる地域は次のとおりである。

- ・東京圏: 東京都, 神奈川県, 埼玉県, 千葉県
- ・名古屋圏: 愛知県, 岐阜県, 三重県
- ・大阪圏: 大阪府, 兵庫県, 京都府, 奈良県

(資料) 総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告年報」

「ふるさととの人口と活力」 を取り戻すために

地方の高速道路・新幹線等の計画的整備が不可欠

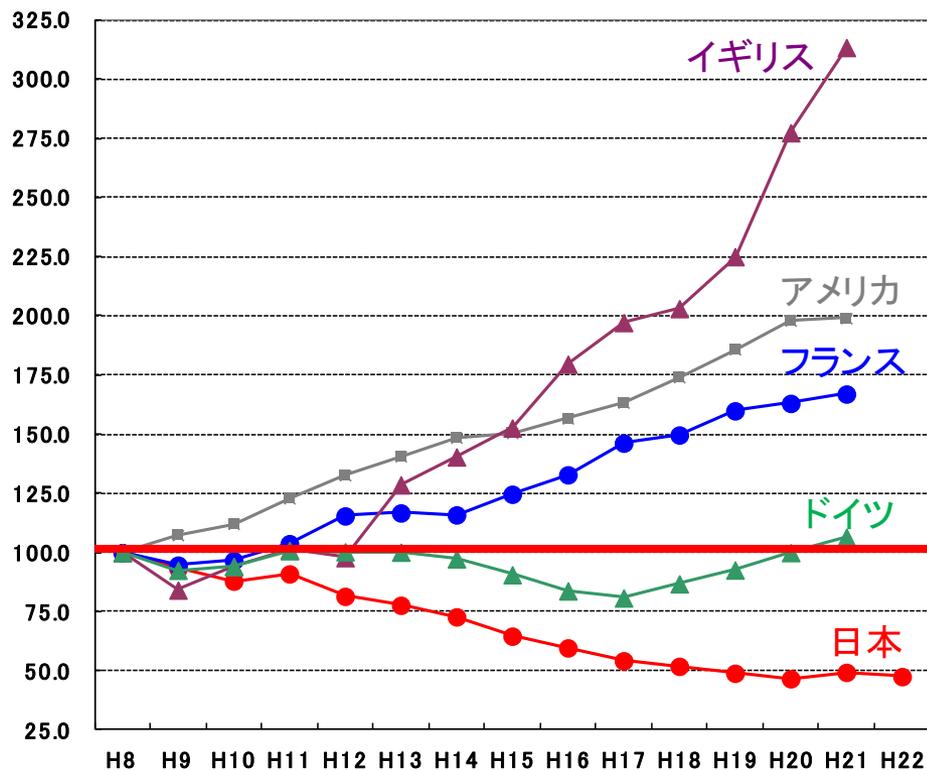


日本の「**国土計画力**」を取り戻すことが不可欠。

- ・ **予算的裏付け**のある国土計画／インフラ整備計画の立案
- ・ その**推進体制の充実**（かつては、国土庁、経企庁、建設省、運輸省があり、それぞれに閣僚等が設置されていたが、今は、国交省一つあるのみ...）
- ・ なお、国土強靱化基本計画には
「自律・分散・協調型国土の形成」「東京一極集中の回避」
が、成長戦略に「高速道路」「整備新幹線」「リニア新幹線」が
それぞれ明記された。

（※ デフレ不況の、真の脱却も不可欠！）

ちなみに、公共事業関係費は....



先進各国の公的固定資産形成の
経年推移。
H8年を100に基準化した場合。

この削減分を
「取り戻す」必要がある！

「ふるさとの人口と活力」を取り戻す インフラ整備・例

<全てあわせて**5-7兆円**程度/
最速で5年程度で可能>

北方・大交流圏

北海道新幹線幹線(まずは、札幌を中心として旭川・函館間を結ぶ)高速道路(ミッシングリンクの解消)等

北陸羽越・大交流圏

北陸新幹線(新潟・富山・金沢・福井・京都・大阪, ならびに, 上越・長岡), 高速道路(ミッシングリンクの解消), 港湾増強(震災Xデー対応) 等

中国四国・大交流圏

伯備線の新幹線化(中国横断新幹線), 四国新幹線整備, 山陰線高速化, 高速道路(ミッシングリンクの解消), 徹底的な防災・減災対策 等

九州・大交流圏

長崎新幹線・大分新幹線整備, 日豊本線高速化, 高速道路(ミッシングリンクの解消), 大規模港湾構想(震災Xデー対応) 等

西日本・大交流圏

大阪・西日本副首都構想
京都文化首都構想

震災復興・
集中投資エリア

首都圏エリア
(徹底的な防災・減災投資)

太平洋ベルト交流圏
(中央リニア新幹線, 第二東名・名神, 徹底的な防災・減災投資)

大規模港湾構想(震災Xデー対応)
鉄道整備 等

