

# 2050年研究会 ～国土の長期展望に関する勉強会～(第7回) 講演要旨

日 時： 平成 29 年 12 月 7 日(木) 14 時 00 分～16 時 00 分

場 所： 東海大学校友会館

講 師： 山崎 朗 氏 (中央大学経済学部 教授)

テーマ： 2050 年の地域創生をデザインする

－ 未来を読み解く4つの視点から －

## 1.人口

○日本の総人口は 2008 年をピークに減り続けている(※)が、団塊世代と団塊ジュニアが亡くなった後の 2080 年頃にボトムが訪れるのではないか。将来展望においては、トレンドを見ることはできるが、そのトレンドがどこで反転するのかを見極めなければならない。日本人口がゼロになることはないとする、いつ日本の人口のボトムが来るのかを想定することが国土の長期展望を考える際には重要となる。

(※)過去の国土審議会政策部会長期展望委員会で示された統計では、2004 年がピークとされていた。

○日本は 1960 年代には大きな地域間格差(一人当たり県民所得の格差)があったが、現在はOECD諸国の中で、一人当たり地域間所得格差の小さい国の上位1～2 番目に位置するようになっており、地域間格差を煽るような政策を行う時代ではない。東京を含めた各地域のポテンシャルをどのように活用していくのかを考えていくべき。

○東京都内でさえ将来的に人口が半減すると推計される市町村があり、地域のコンパクト化は避けられない。また、本気で出生率を上げるための具体的な施策(都心居住や在宅勤務の促進、子供手当の増額、大学教育の無償化など)を考えていかなければならない。人口をどこかで底打ちさせるには、合計特殊出生率を 2.0 に近づけることが不可欠である。

○過去の国土計画における人口問題は、人口が増えるという前提で、増える人口を地域で引き受けるのがテーマとなった。これからは人口が急速に減少する中で、それをどのように補っていくか、出生率をいかに上げていくか、人が生まれ、育ち、住み、働く。そういった生活しやすく、楽しく、わくわくするような町というものはどういうものなのかを、国土交通省的な立場、国土計画的な立場から考え、側面支援する方法を検討していくべきと考える。例えば、公団住宅周辺を、子育て支援施設やコンビニ、カフェや公民館、家庭菜園、サテライトオフィス等、様々な

機能や楽しみを組み入れた地域にするなど、子供を産み、育てやすいまちや団地に作り替えることで人口を増やす手立てはあると考える。

- また、無理に地方に雇用や本社を移動させるのではなく、首都圏郊外のニュータウンにもっと働き場所を持っていくことで、通勤時間を短くし、子育ての時間と費用を生み出せるようにし、ひいては首都圏全体の出生率を上昇させることが重要である。首都圏から地方に人口を移動させれば出生率が上昇するという考え方には賛成できない。札幌市や福岡市の出生率は、東京都心 3 区の出生率よりも低くなっている。
- 低密度の居住地域の多くは、将来的に人口がゼロに近づいていく。そうした地域を維持することは、上下水道、電力、ガス、通信等の社会資本の維持コストを高め、国や地方の財政の悪化にも影響を与えている。
- また、国土審議会政策部会長期展望委員会で示された統計によると、現在、人が居住している地点のうち今後人が住まなくなる地点（無居住化）の割合は、例えば北海道で約 5 割にのぼる。低密度化していく過程で、医療機関もなく買い物もできないアクセスの悪いエリアに高齢者が取り残されていく状況を解消するために、小さな拠点の方に移住してもらおう施策については賛成する。

## 2.産業構造

- 最近私は「重化学工業化」ではなく「機械化」と言っているが、資本主義の発展は機械化社会だと捉えられる。どのような機械を使っているかを見れば、その国や地域の産業の発展段階を推測することができる。
- 産業構造が変化すると、土地利用 (Land Use) も変わる。製造業が増加すれば工業用地が増え、サービス業が増えればオフィスビルが増える。つまり、産業構造転換にともなう土地利用転換への先見的な対応が地域政策の鍵といえる。
- 経済産業省の工場立地動向調査によると、2015 年の全国における工場立地件数は 1,000 件強で、ピーク時の 1/5~1/6 位まで減少している。
- 『エコノミスト』1994 年 3 月 8 日号において「本格的工場閉鎖時代がやってきた」という論文を発表した。サブタイトルは「日本の町から工場が消える」で、当時は勇気のいる内容であったが、日本における従業者 4 人以上の工場数は、ピークである 1990 年の約 44 万から、2014 年には約 20 万と半数以下となり、私の見込みどおりになった。
- ただ総数の減少をみるだけでなく、「どこの工場が閉鎖されるか」といった「負の立地」のメカニズムについても調べなければならない。将来的に活用する工場に対して企業は設備投資を行う。工場に設備投資をしているか否かをチェックすることにより、当該工場における 5 年後、10 年後の方針は見える。

- 規模が小さく、都心立地で資産価値の高い工場ほど閉鎖されやすい。また、周辺に代替工場があったり、周辺環境が悪化していたり、24 時間操業が困難となった工場も閉鎖に追い込まれやすい。
  - 資本と労働の関係において、労働力は基本的に、固定資本(機械や建物)がある方に牽引される。労働力のあるところに、工場が行くという反作用もあるが、どちらかと言えば、資本のあるところに労働が引き寄せられていくことになりがちである。これから先、モバイルワーク、テレワークなど、新しい働き方が出てくると、必ずしも資本のあるところに労働が引き寄せられることにはならないかもしれないが、まだこの未来の絵姿ははっきりとは見えていない。
  - 一部では工場の国内回帰が見られるようになったが、国内市場の縮小にともなって新しい工場を地方に誘致することは徐々に困難となるため、工場誘致で地方が生き残ることは難しくなる。人口減少率の高い地方都市は、工業都市である。地方都市においてもイノベーションや企業を生み出す力が求められている。
  - ペティ=クラークの法則(※)の通り、日本の第 1 次産業就業者数やその構成比は低下しており、「地域における農業従事者を増やすことで地域の人口を増やす」ことは例外的な地域を除くと不可能である。2015 年現在、日本の第 1 次産業就業者数は 222 万人、比率は 3.4%程度であるが、おそらく 2070 年頃にボトムが訪れ、100 万人程度、比率で1%程度と、イギリス並みの水準になるのではないかと考えている。
- (※) 経済の発展に伴い、国民経済に占める第一次産業の比重は次第に低下し、第二次産業、次いで第三次産業の比重が高まるという法則。
- 土地利用、例えば農用地が激減するということは、数値で出す必要がある。また、全国レベルで公表されても自分の地域で減少するかどうかがよくわからない。地域を小さく、小さく割っていくと生々しい姿が見えてくる。メッシュ単位で統計を出したことは画期的であり、長期展望を示すことのできる国土計画の存在価値は高い。国土計画では、具体的事業が記述されなくなり、地方計画を重要視するようになったが、それでも日本全体の長期的な方向性を示す役割はある。

### 3.モビリティ・空間克服

- かつて読んだ本の中に、空間を乗り越えることがオーストラリア大陸の開発にとって重要であったという論点があった。私は、そこで使用された言葉「Taming of Space」を意識し、日本語訳としては「空間克服」と称している。
- 沖縄県の宮古島と八重山の人口が戦前と比べて大きく変わっていない点は注目すべき。観光面におけるクルーズ船や LCC、空港の活用により、石垣島のある八重山は今後も人口を増加させていく可能性がある。特に、沖縄県におけるクルー

ズ船の寄港数は、2006年の21回から急増して現在は年間500回を超え、福岡県を抜いて全国1位となっている。

- 観光面における沖縄の人気の高さは、モビリティの重要性を示している。モビリティは、経済発展にとっても、国土計画にとっても重要な視点であるにも関わらず、経済学はこの視点を欠いている。ミクロ経済学は、空間が存在しないという前提で組み立てられているため、空間克服の重要性が軽視されてしまう傾向にある。
- 先進国では空間克服の費用としては、直接的な移動費用である輸送費用よりも、時間費用の方が高くなってきた。所得の高い人ほど時間を節約する。そのため、モビリティの水準（例えば、飛行機で旅行・移動した距離等）から、その人の所得やポジションを推測できる。プライベートジェット機やビジネスジェット機の活用はその具体例である。高速道路の制限速度120km化も積極的に推進すべきである。
- 空間克服コストをどのように引き下げていくかは、技術革新（イノベーション）の源泉でもあり、経済発展、地域の発展の源泉でもある。「距離」と言っても、「移動時間」と言っても良いが、空間にある見えない障壁をどう乗り越えていくかが重要なポイントになる。民間か公共かは別にして、インフラ（道路、鉄道、港湾、光ファイバー等）の時代に先行した整備が、経済発展の基盤として最も大事である。また、空間コストの克服（コストの圧縮）は、地域開発のカギでもある。それが実際に動き出しているのが、前述の宮古島や石垣島である。石垣島は滑走路を2000mとしたことで羽田や海外から直行便が来るようになり、急速に人口も増えている。
- 資本主義は鉄道から始まったと言われる。蒸気機関車、電気機関車、新幹線、リニアモーターカーと、大量輸送、高速輸送が可能となってきた。現在のところ、2050年に次の手段が出てくるという話はなく、空間克服の限界性が見えてきているのではないかな。
- 一方、製品の面から見て、圧縮、濃縮等、規格化によって空間を克服する技術がある。例えば、ブラジルで採れたオレンジは90%以上が水であるため、500%や700%ジュースに濃縮され、日本で水を入れて濃縮還元ジュースとなる。この措置は輸送費を節約するためで、濃縮・還元にかかっても、それ以上に体積・重量を1/5、1/7にした輸送費の方が圧倒的に安くなる。これは空間克服の極意だと私は思っている。

#### 4.プレミアムな地域創生

- 50年代、60年代の急激な高度成長を経て、道路、港湾、空港、鉄道、住宅等の不足を質より量で補ってきたが、その世界が終わりを告げた今、「質への転換」がキーワードとなる。これまで日本が苦手としてきた富裕層向けのハイエンド、プレミアム、ラグジュアリーな商品・サービスの開発が必要となってきたのではないかな。

- 日本の観光ランキングを下げている理由は、空港の数が少ないということ。人口あたりの空港数は諸外国に比べて少なく、アクセスも悪い。
- 神戸空港は、本来 24 時間使用可能だが、国により運用時間に制約が課され、国際定期便も就航していない。訪日外国人数 6,000 万人を目指すのであれば、国の規制緩和が不可欠である。
- アメリカの空港は、ハブ空港と最低 1 日 4 便をつなぐようにしていると聞いた。日本においても、空港を造るなら羽田との間に1日 4 便ほどあれば、ビジネスや観光も動き出す。
- 福岡空港には国内線と国際線ターミナルを結ぶ地下鉄がなく、すぐ隣を走る都市高速道路への連結も悪い。また、静岡空港の真下に新幹線駅を造れば小田原から名古屋までの地域の住民にとって便利になるが、実現には程遠いというのが実情。関係する各主体が敵対関係に陥るのではなく、交通網のシームレス化に向けて努力すべきではないか。
- 国連による幸福度ランキングで日本は世界 51 位(2017 年)、外国人労働者が働きたい国ランキングでも低位になった。これまで日本人は頑張っって豊かな社会をつくってきたはずなのだが、何かズレてしまっている。近年低下してきたとはいえ、それでも先進国においては高い自殺率となっている。多様性や寛容性のなさを含め、豊かな社会の都市や地域の在り方を再検討してみる必要がある。
- サービスは基本的に遊びや楽しみ、レジャー、文化・芸術、スポーツである。これらが活発化すれば、地方の持つ自然や歴史、文化、インフラを活用し、サテライトオフィスなどを活用した、豊かな社会における定住の条件が満たされる地域も出てくるのではないか。
- 広島県の(株)せとうち SEAPLANES では、水陸両用機を利用した瀬戸内遊覧飛行サービスを展開している。この飛行機にはタイヤがついており、草原、氷上、海、川、湖と多様なところに行ける。瀬戸内海のように様々な島があるところは船で行くことも、空の上から景色を楽しむということもできる。私のキャッチフレーズは「国土の末端を国土の先端へ」であり、このように「今まで行けなかったところへ行くことができる」ということこそが対流であり、国土の末端まで血流が行くための方策を考えることが、国土のデザインであると考えている。