

第2節 変わりつつある地域

我々は地域という空間の中で生活のさまざまな活動を行っている。前節でみたような変化はこの“地域”でも発生している。各地域の内、また地域と地域の間で起こっている様々な変化を取り上げる。

1 地域における人の動き

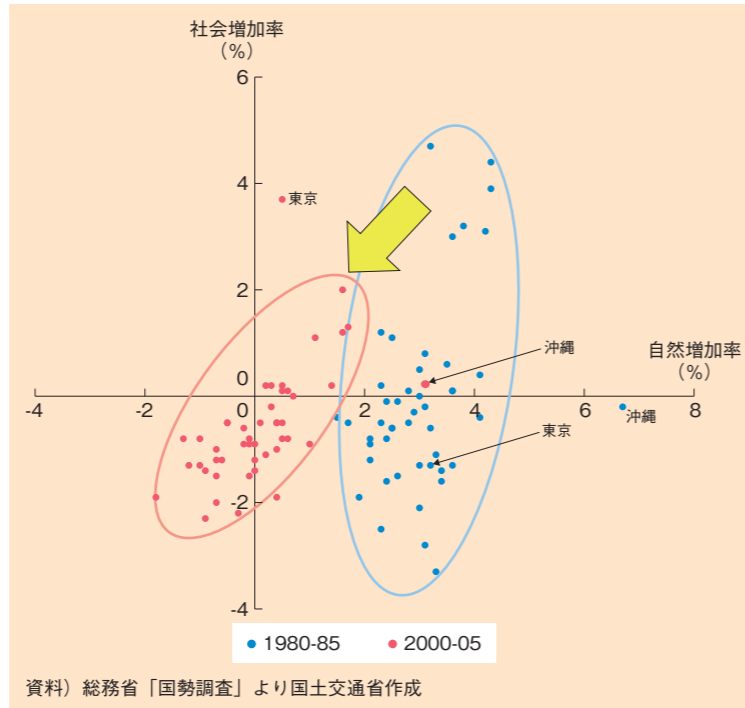
人口減少や少子高齢化は地域によって異なり、それぞれの地域の様子を変えつつある。

(速度に差のある人口の減少)

地域の人口は、出生死亡による自然増減と、移動による社会増減によって形づくられる。

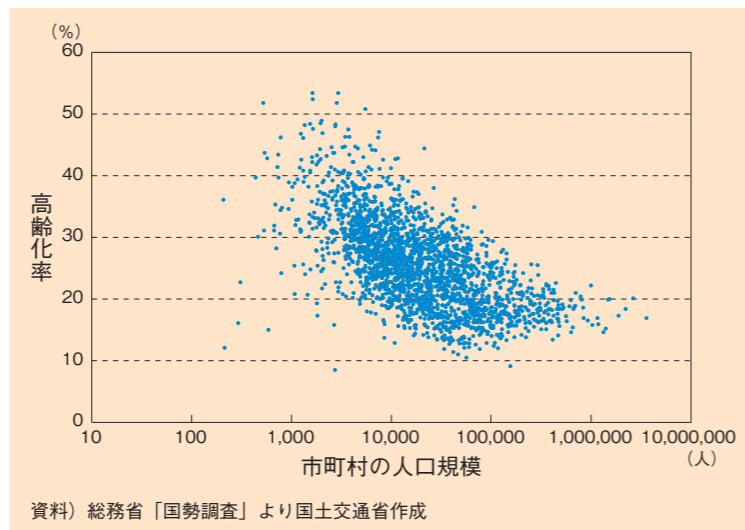
図表26は1980-85年と2000-05年のそれぞれ5年間の、都道府県別の人口の自然増減と社会増減をみたものである。00-05年では、半数近い21の道県で自然減となっているとともに80-85年と比較して社会移動が大幅に減っており、近年、人口減少とともに国土の上での人口移動が少なくなっていることがわかる。また、00-05年の分布をみるとおよそ左下から右上への線上に分布しているが、これは自然減とともに社会減もおこっている道県が多いことを示している。日本全体で人口が減少するとともに、都道府県によっても人口動態の様子は異なり、新たな地域の差異を生み出しつつある様子がうかがえる。

図表26 人口の自然増減、社会増減の変化



資料) 総務省「国勢調査」より国土交通省作成

図表27 市町村の人口規模と高齢化率 (2005年)



資料) 総務省「国勢調査」より国土交通省作成

(高齢化の2つの動き)

少子高齢化も地域に大きな影響を与える。

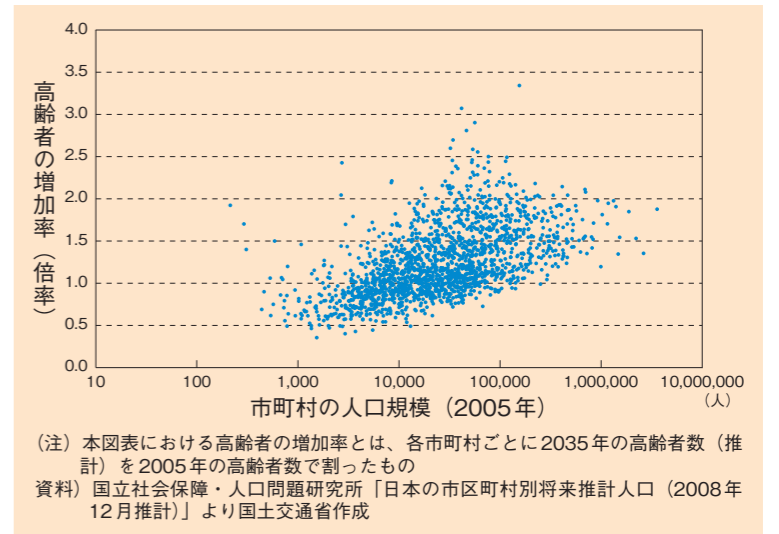
図表27は、2005年における市町村の人口規模と高齢化率をみたものである。市町村のなかでも人口の規模により高齢化の進展に大きな違いがあり、人口規模の小さい自治体で特に高齢化が進展していることがわかる。

一方で図表28は、2005年と比較して2035年に高齢者数がどれくらい増加する

か、市町村の人口規模と高齢者の増加率(倍率)をみたものである。人口規模が大きい自治体ほど倍率が高くなる、つまり高齢者数が増える傾向があることがわかる。規模が小さい自治体では、倍率1以下つまり高齢者の数は減っているところも多い(注)。

日本全体で高齢化が進むが、そのスピードは地域によって異なる。またその内容も、高齢化率が上がることと高齢者の数が増えることは、地域にとって必ずしも同義ではない。高齢化の実情に応じた対応が求められる。

図表28 市町村の人口規模と高齢者の増加率 (2005年→2035年)の推計



(注) 本図表における高齢者の増加率は、各市町村ごとに2035年の高齢者数(推計)を2005年の高齢者数で割ったもの
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口(2008年12月推計)」より国土交通省作成

2 地域を支える基盤の変化

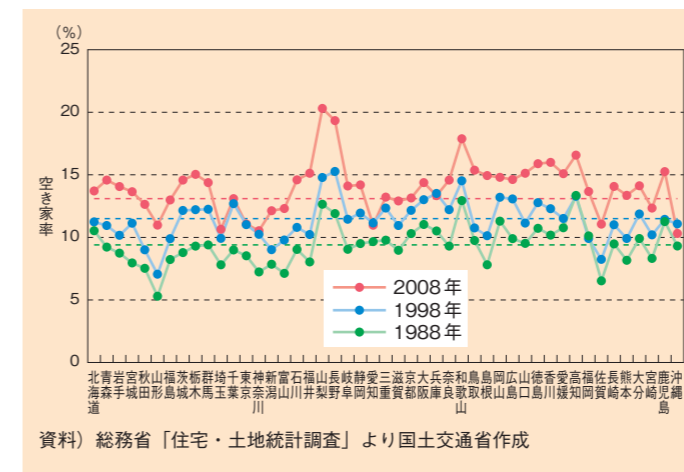
地域に住む人々の生活を支えてきた各地域の様々な基盤、例えば住宅やまち、公共交通にも変化がみられる。

(空き家の増加)

人の生活のもっとも基礎である住宅については、個人の資産であるとともに全体でみればまちを形成する社会基盤でもある。

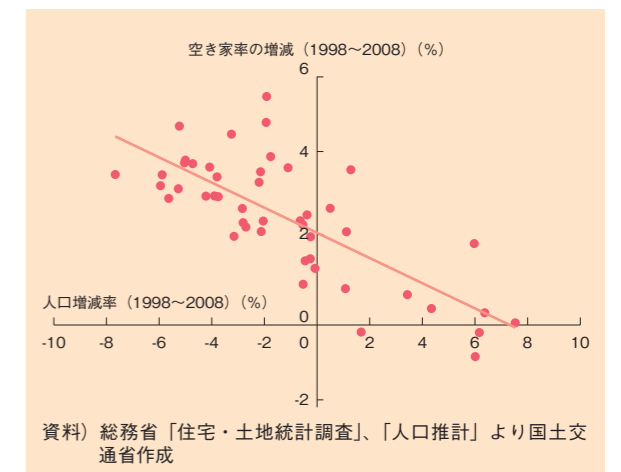
これまで住宅のストック数は一貫して増加し、1960年代後半以降世帯の数を上回っている。一方で、空き家率をみると、日本全体で1988年に9.4%であったものが2008年には13.1%となり、これまでで最も高くなっている。図表29は、1988年、1998年、2008年について都道府県別に空き家率をみたものであるが、全体として空き家率が増加するとともに、地域によりその水準や増加のスピードに差があることがわかる。また図表30は人口の増減と空き家率の増減をみたものであるが、人口の減少しているところで特に空き家率も増加していることがわかる。社会的な基盤でもある住宅が、人口減少により利用されなくなっている状況がうかがえる。

図表29 都道府県別の空き家率



資料) 総務省「住宅・土地統計調査」より国土交通省作成

図表30 人口の増減と空き家率

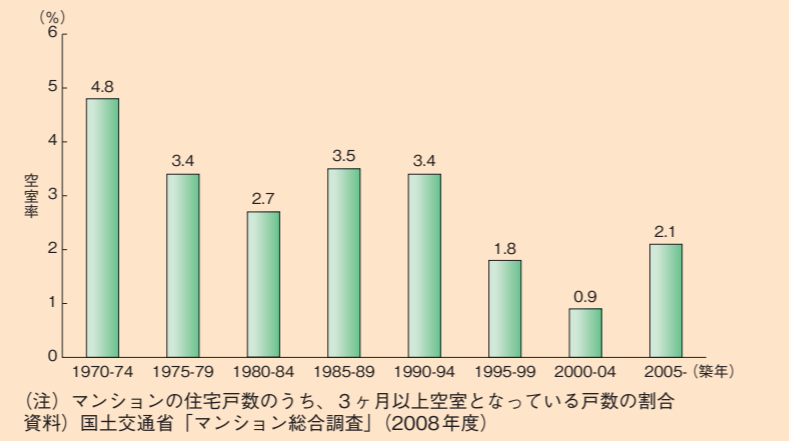


資料) 総務省「住宅・土地統計調査」、「人口推計」より国土交通省作成

(注) 高齢者の数は減ってもその市町村の全体の人口がそれ以上に減少すれば、高齢化率は高くなる。

また、現在では4割以上の人がマンションやアパートなどの共同住宅に居住するが^(注1)、図表31はマンションの空室率を築年別に見たものである。建設から年が経つにつれ空室率が上がる傾向がうかがえる。

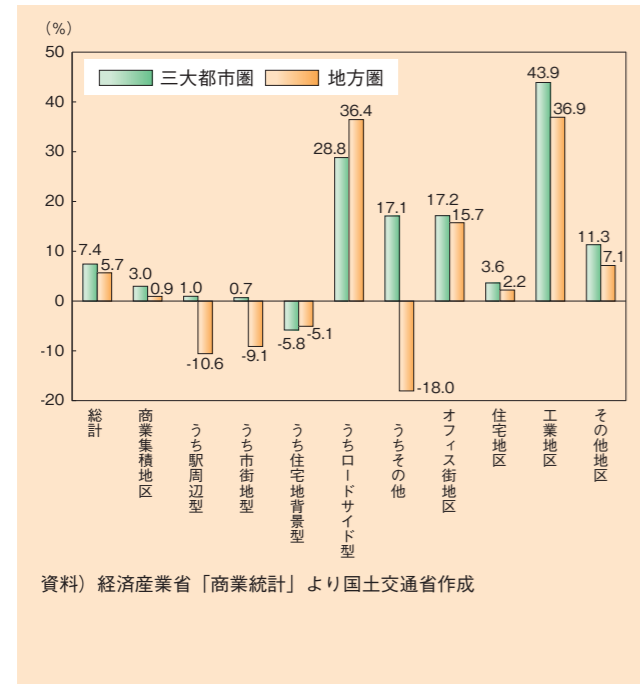
図表31 マンションの築年別空室率



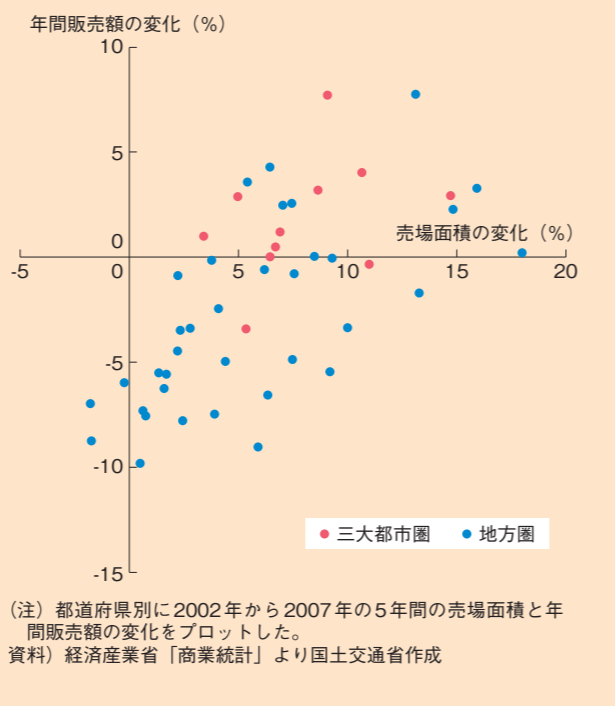
(まちなかの衰退)

個々の住居だけではなく、まちについても、特に中心部の空洞化が進んだ。商業機能についてみると、図表32は2002年から2007年^(注2)の間の小売業の立地ごとの売場面積の増減をみたものであるが、特に地方圏で駅周辺型や市街地型の立地が減少するとともに、全国で、ロードサイド型やさらには工業地区への立地が進んだことがわかる。なお、図表33は都道府県別の小売業の売場面積と販売額の変化をみたものであるが、ほとんどの地域では売場面積が拡大している一方で、地方圏を中心に販売額が減少している様子がうかがえる。

図表32 小売業の売場面積の立地別の増減(2002年→2007年)



図表33 小売業の売場面積と販売額の変化

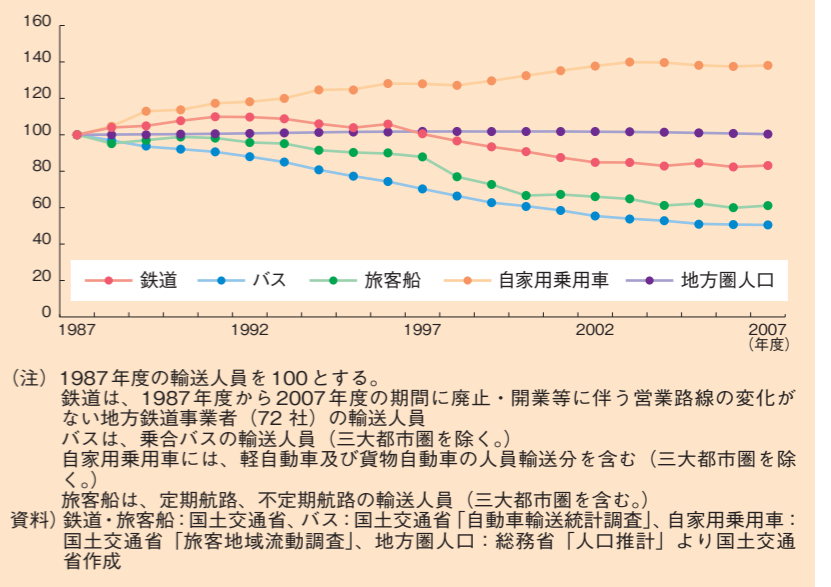


(公共交通の衰退)

人の移動を支える公共交通機関についても、地方圏を中心に衰退する傾向がみられる。

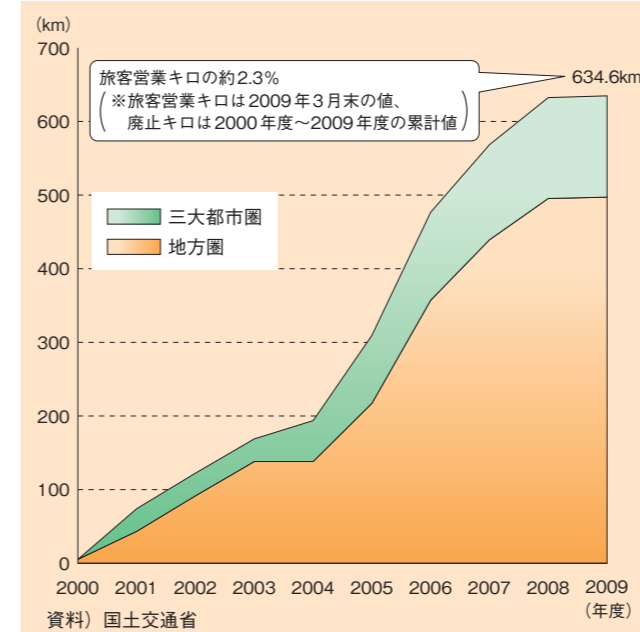
図表34は、地方圏における移動手段別の輸送人員数の推移をみたものであるが、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用者が減少し、自家用乗用車の利用が増えていることがわかる。また図表35は、廃止された鉄道をみたものであるが、公共交通事業者が不採算路線から撤退することなどにより、特に地方圏で公共交通のサービスレベルが低下していることがわかる。

図表34 移動手段別輸送人員の推移

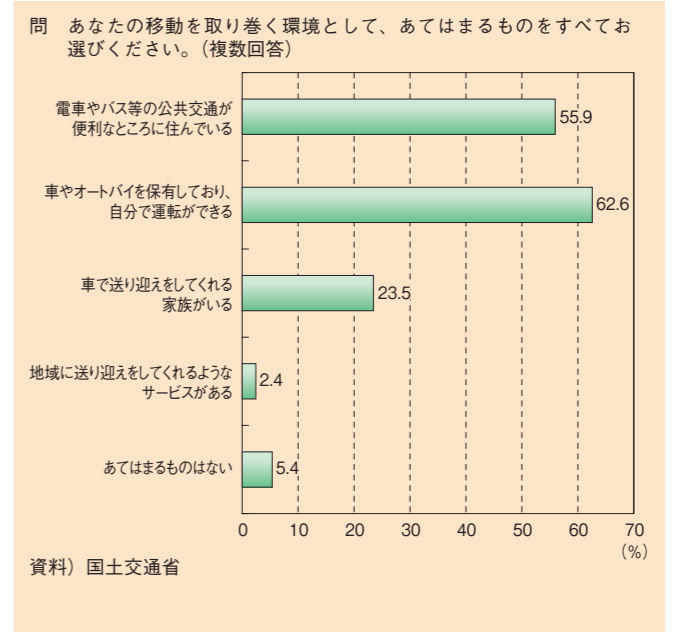


図表36は、移動に関する環境を尋ねている。6割以上の方が「車やオートバイを保有しており、自分で運転ができる」とし、また、2割以上が「車で送り迎えをしてくれる家族がいる」と答えているが、高齢者の増加や次節でふれる世帯構造の変化・単身世帯の増加を考えると、今後、自分で運転できなくなった時や送り迎えしてくれる家族等がいなくなった時について、移動手段の確保がより必要になると考えられる。

図表35 全国の廃止された鉄軌道の累計



図表36 移動に関する環境



(注1) 2008年の住宅・土地統計調査によれば、居住世帯のある住宅の総数は約4,960万戸、そのうち共同住宅は約2,068万戸。

(注2) 2007年11月に改正都市計画法等が施行されており、大規模集客施設の郊外立地規制が強化された。

3 地域と地域の関係の変化

地域の中の変化だけではなく、地域と地域の関係にも注目する必要がある。ここまでも、人口の増減や高齢化の様子、経済や産業活動の様子を都市部と地方部にわけてみてきたが、本項では、それらの結果、人はどのように動くのかについてみる。

(都市と地方、どこに住みたいか)

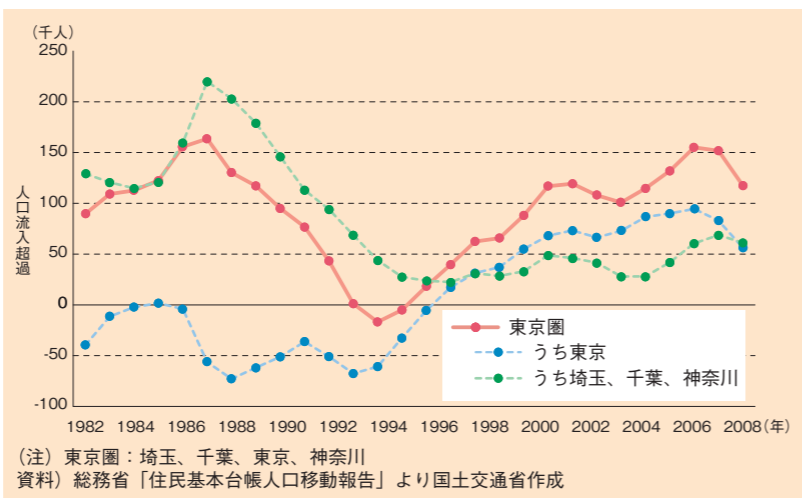
これまで、長期的に地方部から都市部への人口移動が続いてきた。

図表37は、東京圏の人口流入入をみたものであるが、バブル崩壊後の1994年と95年をのぞいて、流入超過が続いている。ただし、東京圏の中でも東京都の動きをみると、バブル後は、東京圏への流入というよりは東京都への流入であり、集中の様子が変わってきていることがわかる。

今後の変化を考えるために、人はどのような地域に住みたいと考えるのか、マインドの面からもみる必要がある。

図表38は、現在どこに住んでいるかを尋ねた上で、住むのに最も理想的な地域はどこかを尋ねたものである。「三大都市圏の主な都市」、「地方圏の主な都市」ではそれぞれ同地域に住みたいと考える者が7割前後と高くなっている。また、「三大都市圏の市町村」、「地方圏の市」に住む人は、それぞれの圏域の主な都市に住みたいとする割合が比較的高い。住みたい地域は、全国的にみて三大都市圏の主な都市に集まるとともに、地方圏の中でもその圏域の主な都市に集まる傾向がある。図表26では、社会移動が減少していることをみたが、都市部への指向は依然としてあることがうかがえる。

図表37 東京圏の人口流入入の推移

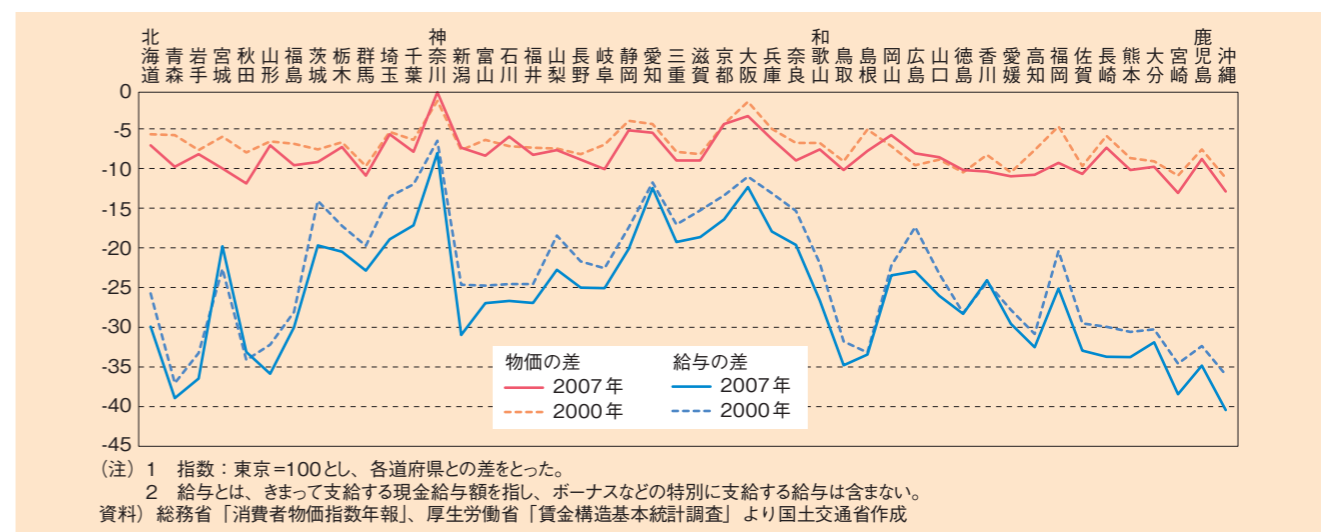


(都市と地方の暮らし)

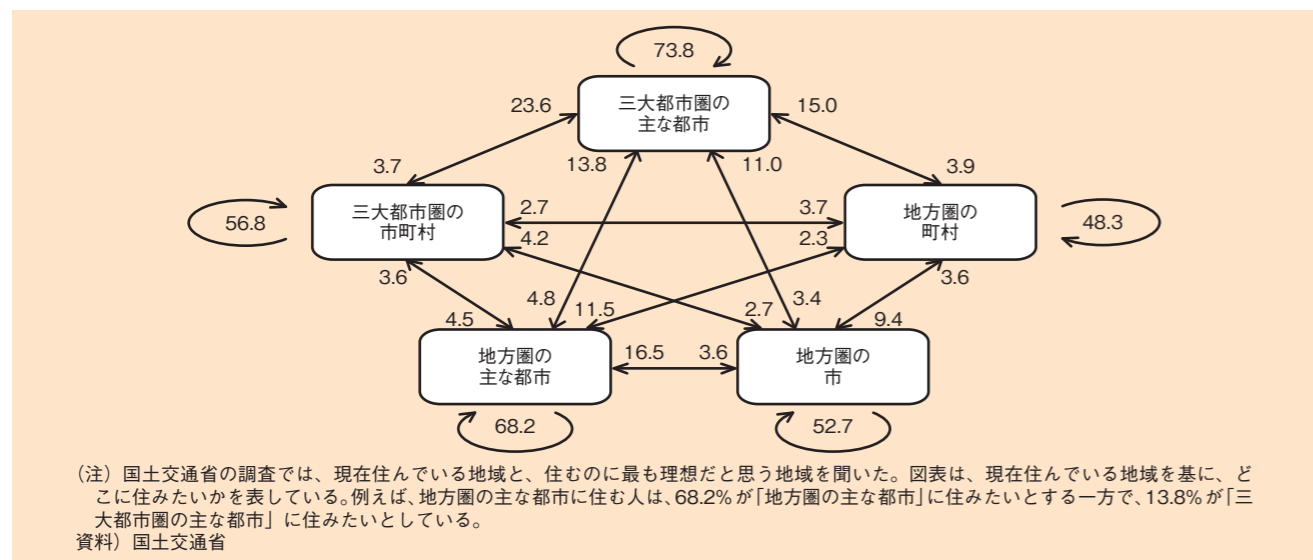
人の移動を左右する各地域の諸条件は異なる。図表39は、物価と給与について、都道府県ごとに東京都との差をみたものである。物価と給与ともに東京都が最も高く、また道府県間でも差異があることがわかる。2000年と07年の2時点で見ると、物価と給与ともに東京都との差が開く方に推移しており、特に給与について差が開いていることがわかる。

ただし、これを持って東京都の方が住みやすいことにはならない。例えば、図表40は、共働き率、持ち家率、合計特殊出生率、19時台帰宅率及び待機児童率について都道府県別にみたものである。地方圏では、持ち家率や合計特殊出生率、19時台帰宅率などは高く、待機児童率は低いなど、三大都市圏と地方圏で生活の諸条件それぞれに特徴があることがわかる。生活の各基礎的条件は地域により異なり、地方圏の方が暮らしやすい要素も多い。

図表39 物価と給与の地域差



図表38 現在住んでいるところと住みたいところ



図表40 都道府県別生活の諸条件

共働き率 (%) (2005年)			持ち家率 (%) (2005年)			合計特殊出生率 (2008年)			19時に帰宅している割合 (%) (2006年)			待機児童率 (%) (2009年)		
1	福井	39.6	1	富山	77.7	1	沖縄	1.78	1	高知	82.3	1	富山	0.00
2	山形	39.4	2	秋田	77.1	2	宮崎	1.60	2	熊本	80.0	1	石川	0.00
3	富山	38.6	3	山形	74.7	3	鹿児島	1.59	3	島根	79.5	1	福井	0.00
4	新潟	36.2	4	福井	74.0	4	熊本	1.58	4	愛媛	79.0	1	山梨	0.00
5	長野	35.8	5	新潟	73.7	5	佐賀	1.55	5	新潟	78.4	1	長野	0.00
6	岐阜	35.2	6	和歌山	73.1	6	福井	1.54	6	大分	78.1	1	鳥取	0.00
7	島根	34.9	7	三重	72.8	7	大分	1.53	7	長崎	77.5	1	香川	0.00
8	石川	34.6	8	岐阜	72.0	8	福島	1.52	8	山形	77.1	1	佐賀	0.00
9	鳥取	34.4	9	奈良	71.5	9	島根	1.51	9	徳島	77.0	1	宮崎	0.00
10	佐賀	34.1	10	島根	71.2	10	長崎	1.50	10	秋田	77.0	10	新潟	0.01
11	秋田	33.5	11	滋賀	70.4	11	香川	1.47	11	富山	76.8	10	岐阜	0.01
12	福島	33.1	12	岩手	69.7	12	長野	1.45	12	宮崎	76.7	10	大分	0.01
13	静岡	33.1	13	長野	69.7	12	滋賀	1.45	13	岩手	76.5	13	群馬	0.07
14	山梨	32.8	14	鳥取	69.5	12	広島	1.45	14	青森	76.3	14	青森	0.09
15	岩手	32.6	15	青森	69.5	15	山形	1.44	15	山梨	75.8	15	山口	0.10
16	栃木	32.3	16	茨城	69.3	15	静岡	1.44	16	和歌山	75.7	16	和歌山	0.12
17	群馬	32.0	17	徳島	69.2	17	愛知	1.43	17	長野	75.3	17	愛媛	0.20
18	三重	31.9	18	群馬	69.2	17	鳥取	1.43	18	鹿児島	75.0	17	三重	0.20
19	滋賀	31.8	19	香川	69.1	17	岡山	1.43	19	香川	73.9	19	熊本	0.21
20	茨城	30.8	20	佐賀	69.1	17	山口	1.43	20	佐賀	73.9	19	広島	0.21
21	熊本	30.6	21	石川	68.6	21	栃木	1.42	21	福島	73.5	21	徳島	0.22
22	香川	30.6	22	山梨	67.8	22	石川	1.41	22	福井	73.1	21	高知	0.22
23	宮崎	30.2	23	栃木	67.7	22	和歌山	1.41	23	鳥取	73.0	23	岡山	0.25
24	青森	29.6	24	福島	67.6	24	群馬	1.40	24	広島	72.8	24	栃木	0.26
25	徳島	29.5	25	山口	66.0	24	愛媛	1.40	25	山口	72.7	25	長崎	0.31
26	岡山	29.3	26	宮崎	65.9	26	岩手	1.39	26	岡山	72.6	26	岩手	0.38
27	愛知	29.0	27	岡山	65.8	27	富山	1.38	27	北海道	71.5	27	島根	0.50
28	大分	28.1	28	高知	65.4	27	三重	1.38	28	静岡	71.5	28	奈良	0.56
29	広島	27.8	29	鹿児島	65.3	29	茨城	1.37	29	群馬	70.9	29	京都	0.57
30	和歌山	27.7	30	埼玉	65.2	29	新潟	1.37	30	栃木	70.7	30	愛知	0.60
31	山口	27.4	31	愛媛	65.1	29	福岡	1.37	31	石川	70.3	31	福岡	0.69
32	長崎	27.4	32	静岡	64.4	32	高知	1.36	32	茨城	70.2	32	静岡	0.72
33	埼玉	27.3	33	長崎	64.1	33	山梨	1.35	33	沖縄	69.6	33	福島	0.75
34	宮城	27.2	34	千葉	64.0	33	岐阜	1.35	34	三重	69.6	34	茨城	0.94
35	高知	27.1	35	熊本	63.9	35	兵庫	1.34	35	岐阜	69.0	35	山形	1.11
36	愛媛	26.6	36	兵庫	63.6	36	秋田	1.32	36	宮城	67.5	36	北海道	1.12
37	鹿児島	26.3	37	大分	63.2	37	青森	1.30	37	滋賀	67.0	37	兵庫	1.16
38	千葉	25.9	38	京都	61.4	37	徳島	1.30	38	福岡	65.5	38	秋田	1.24
39	奈良	24.9	39	広島	60.8	39	宮城	1.29	39	大阪	65.3	39	大阪	1.29
40	兵庫	24.4	40	宮城	60.7	39	千葉	1.29	40	愛知	64.9	40	鹿児島	1.36
41	京都	24.1	41	愛知	57.8	41	埼玉	1.28	41	千葉	64.3	41	滋賀	1.64
42	福岡	23.4	42	神奈川	57.0	41	大阪	1.28	42	兵庫	64.3	42	千葉	1.81
43	神奈川	23.0	43	北海道	55.2	43	神奈川	1.27	43	京都	63.7	43	埼玉	1.91
44	北海道	22.6	44	福岡	53.7	44	京都	1.22	44	東京	61.5	44	神奈川	3.43
45	沖縄	22.4	45	大阪	53.6	44	奈良	1.22	45	埼玉	60.4	45	宮城	4.00
46	大阪	20.5	46	沖縄	51.4	46	北海道	1.20	46	奈良	60.1	46	東京	4.51
47	東京	19.0	47	東京	46.4	47	東京	1.09	47	神奈川	59.8	47	沖縄	5.56

資料) 総務省「国勢調査」より国土交通省作成
 資料) 総務省「国勢調査」より国土交通省作成
 資料) 厚生労働省「人口動態統計」より国土交通省作成
 資料) 総務省「社会生活基本調査」より国土交通省作成
 (注) 待機児童率=待機児童数/(利用児童数+待機児童数)
 資料) 厚生労働省資料(平成21年4月1日現在)より国土交通省作成

(地域における社会資本整備の課題)

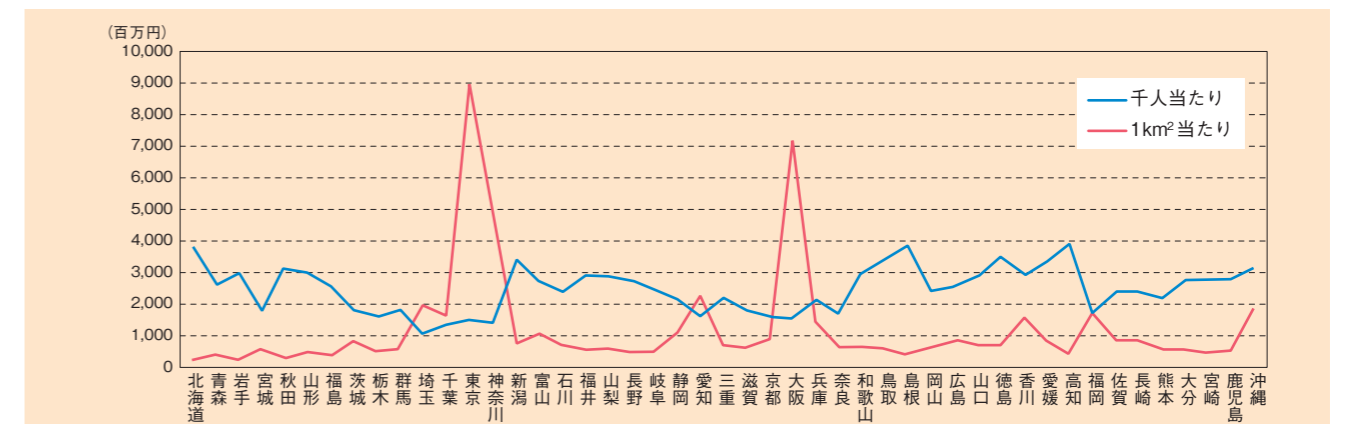
社会資本整備についても、地域により様子は異なる。図表41は、日々の生活や経済社会を支える基盤である社会資本(道路、空港、港湾)ストックについて、都道府県ごとに、単位面積(1km²)当たりと単位人口(千人)当たりでみたものである。社会資本の整備においては、限られた域内に人口を始め諸機能が集積する東京都や大阪府等で、面積当たりのストック量が非常に大きくなっていることがわかる。

しかしこれは、都市部ではすでに整備がおよそ十分であることを一概に意味するものではない。例えば道路に関してみると、図表42で示すように、近年減少傾向にあるものの依然として渋滞により大きな損失

時間が生じており^(注1)、都市部の活発な諸活動を支える基盤としては必ずしも十分なものではない。もちろん、地方部においては別の課題が存在する。図表43は、第三次救急医療機関^(注2)への到達時間の現状を示しているが、60分圏に入らない地域が地方部を中心に存在しており、アクセスの確保が必ずしも十分ではない。

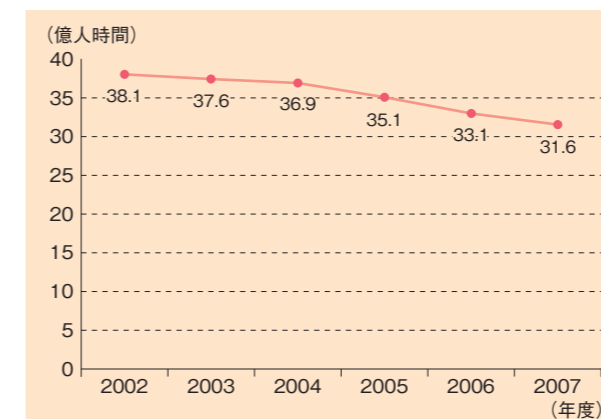
人口減少・少子高齢化が進みまた厳しい財政状況下で、選択と集中が求められるところであり、地域により事情は異なる中、地域に真に必要なものはなにかを見極めた上でそれに応じた投資が求められる。

図表41 社会資本(道路、空港、港湾)のストック量(2003年)



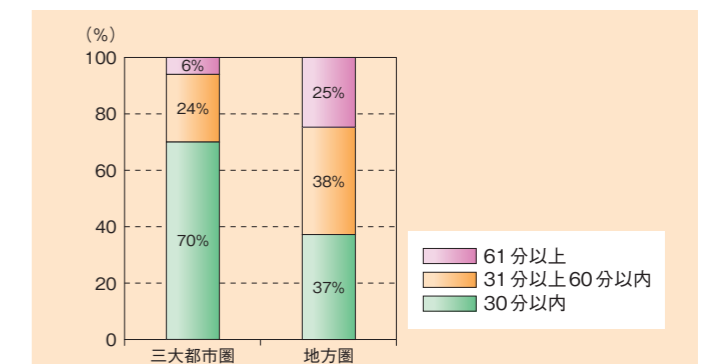
(注) 内閣府の推計では、投資された新設改良費、維持補修費、災害復旧費を基に計算している。なお、用地費・補償費は含まれない。
 資料) 内閣府「日本の社会資本2007」、国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集(2005)」より国土交通省作成

図表42 道路渋滞による損失



資料) 国土交通省

図表43 地域別第三次救急医療機関へのアクセス



(注) 国土交通省「総合交通分析システム(NITAS)」を基に、各市町村(注1、2)から第三次救急医療機関へのアクセス時間を推計(注3)し、「30分以内」、「31分以上～60分以内」、「61分以上」の区分でそれぞれの市町村数を集計(注4)。
 (注1) 特別区を含む。
 (注2) 市役所を出発点とし、第三次救急医療機関へのアクセスに道路(有料道路・一般道路)以外の経路(海路等)が必要となる市町村を除く。
 (注3) 平均的な旅行速度を設定。
 (注4) 市町村数及び病院数は2010年3月末時点。
 資料) 国土交通省

このように、地域レベルでも人口減少や少子高齢化の影響は大きく、将来の地域の姿を変える要素となっている。また、それを支えるまちの中心部や公共交通には、衰退の傾向がみられた。都市と地方の関係を見ると、給与などの地域差が広がる一方で、生活の各条件では地方部の方が暮らしやすい要素も多い。社会資本のストックの様子も異なり、地域に真に必要なものは何かを見極めた上で整備が求められる。

(注1) 例えば、混雑時旅行速度(一般国道)を沿道の状況別にみると、DID(人口集中地区)21.3km/h、その他市街部31.1km/h、平地部40.3km/h、山地部43.0km/hとなっている。(国土交通省「平成17年度道路交通センサス」による平日値)

混雑時旅行速度: 朝または夕方のいずれかのラッシュ時間帯(7:00~9:00、17:00~19:00)に混雑方向に実走行した際の平均速度

(注2) 重篤な救急患者を受け入れる救命救急センターを有する医療機関