

北海道経済連合会 調査報告書

「人口減少・少子高齢化社会における社会資本整備の必要性」(骨子)

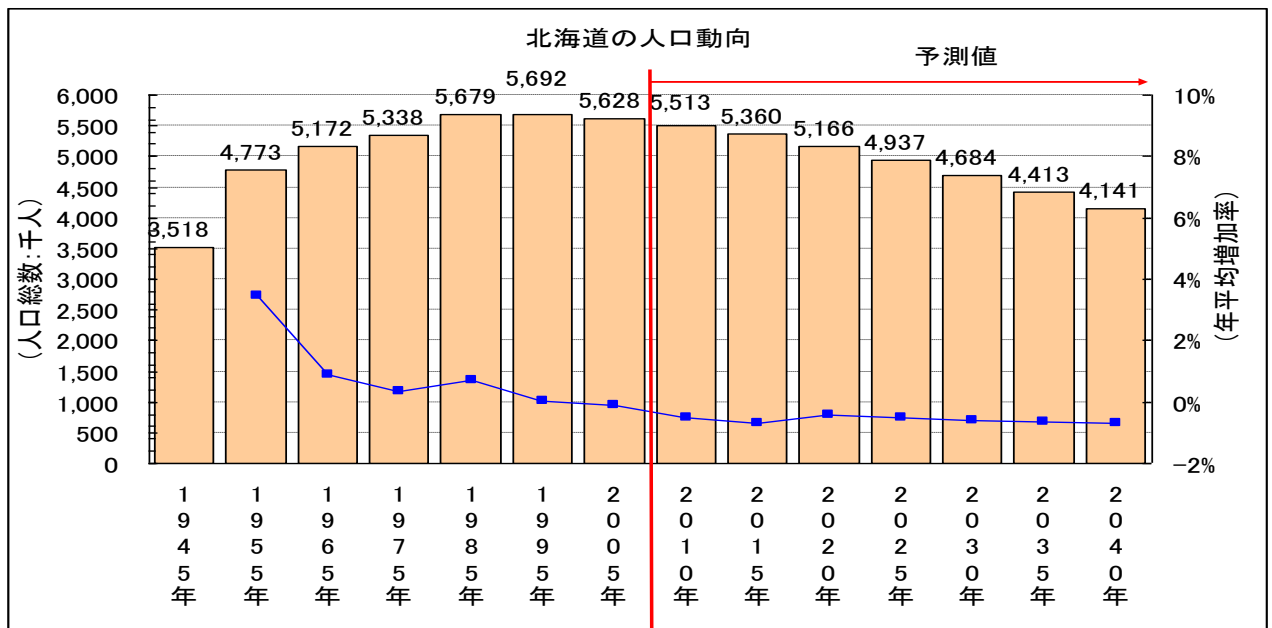
当会では、急速に進行する人口減少・少子高齢化の影響と、高速交通ネットワーク整備の効果について調査を実施しました。※当会ホームページでは、報告書の概要版(カラー版)を掲載しておりますので、ご興味をお持ちの方は、当会ホームページも合わせてご覧いただければ幸いです。

北海道経済・社会の中長期的展望を行う上で、人口減少と少子高齢化は最大の制約要因となることが見込まれる。既に北海道は人口減少社会に入っており、この課題への対応を誤れば、北海道の存在自体を危うくさせる懸念がある。

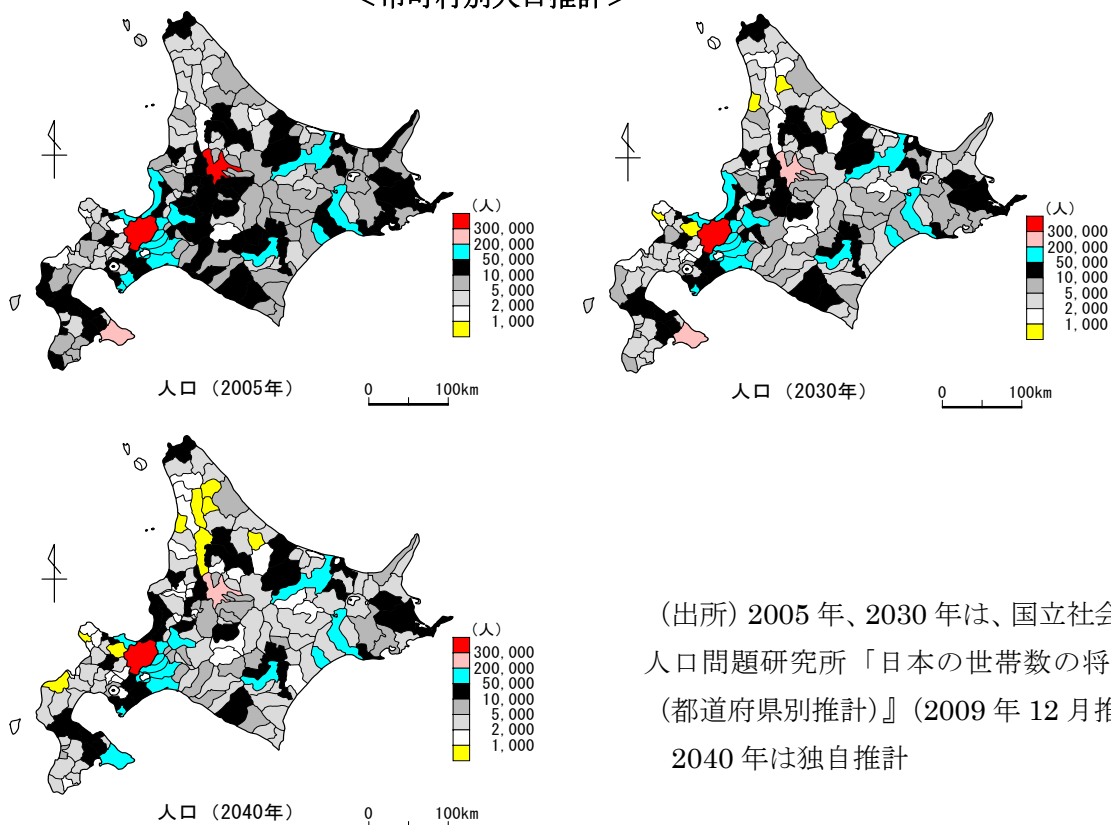
今回の調査では、大きな問題として認識されている人口減少、少子高齢化の問題を、漠然とした危機感としてではなく、北海道経済、地方財政に対する具体的な影響を、数値として認識することを入口として実施し、その経済・社会面への影響やこれらの課題に対応した、高規格幹線道路や北海道新幹線といった高速交通ネットワークの役割を調査した。

具体的には、国勢調査結果や国立社会保障・人口問題研究所の推計をもとに、北海道、道内各自治体および10km四方のメッシュ毎の人口予測を行うとともに、道内総生産、地方自治体の財政への影響等を調査した。更に、高速交通ネットワーク整備による道内総生産、生活圈、医療圏への影響を調査した。

北海道全体の人口は、減少の一途をたどり、2005年の約563万人(実績値)から2030年には約468万人、2040年には約414万人へと減少すると見込まれる。従来から広域分散型の人口分布構造を有する北海道において、人口減少・少子高齢化の進展により、人口の希薄化が一段と進行する等、産業・社会面の維持が困難となる地域が出てくることが懸念される。



<市町村別人口推計>



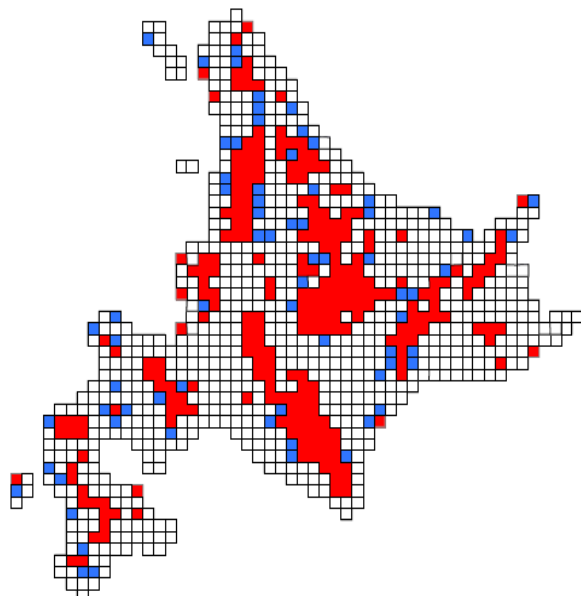
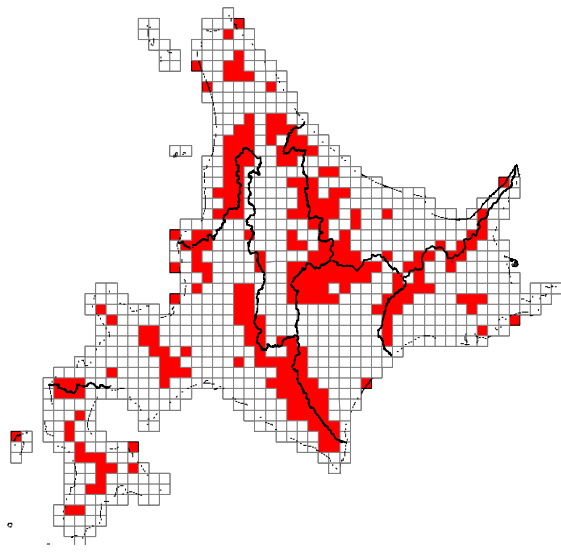
(出所) 2005年、2030年は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(都道府県別推計)」(2009年12月推計)。
2040年は独自推計

さらに、この人口予測の結果から、既存の地方自治エリアではなく、北海道を822個の10km四方のメッシュに分割し、2030年におけるメッシュ毎の人口予測を実施した。その結果、新たに人口空白メッシュが71増加し、さらに広域分散型社会が顕著に進行することが示された。

人口空白地域の広がり

2005年

2030年



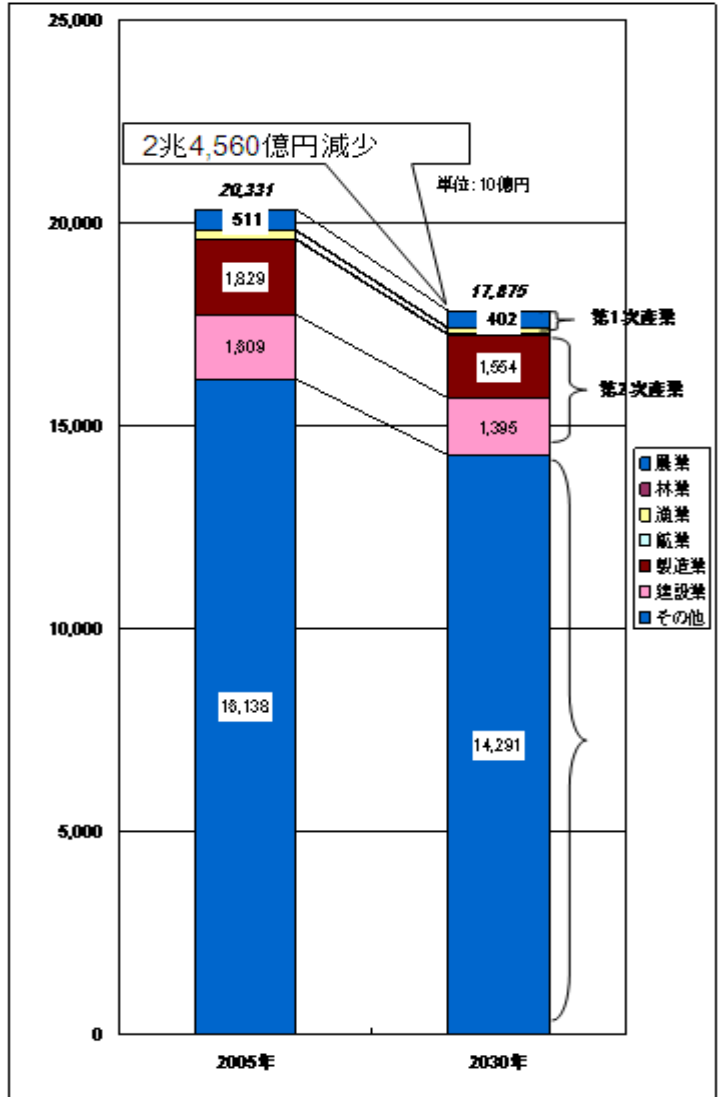
■ : 2005年時点における人口空白地域 116

■ : 2005~2030年の間に人口空白地域化 71

次に、この人口減少、少子高齢化が進むなかでの、2030年の道内総生産の予測も試みたが、結果は、就業者人口の減少から実質ベースで2005年対比、2兆4,000億円以上減少するということが推測された。

一方、各自治体の2030年および2040年の財政状態についても検討した結果、基準財政需要額と基準財政収入額の差額は、国からの財政移転である「地方交付税」と、地域住民の借入である「地方債」の二つによって賄われているが、この人口1人当たり差額は、全道で2005年時点約13万円であったものが、2040年には約15万円となり、15%悪化することが明らかとなった。これは、今後、地方財政面から、地方自治の改革が必然となりつつあることの証左であるといえる。

地域内総生産の比較



出所) 北海道「道民経済計算」、総務省「国勢調査」

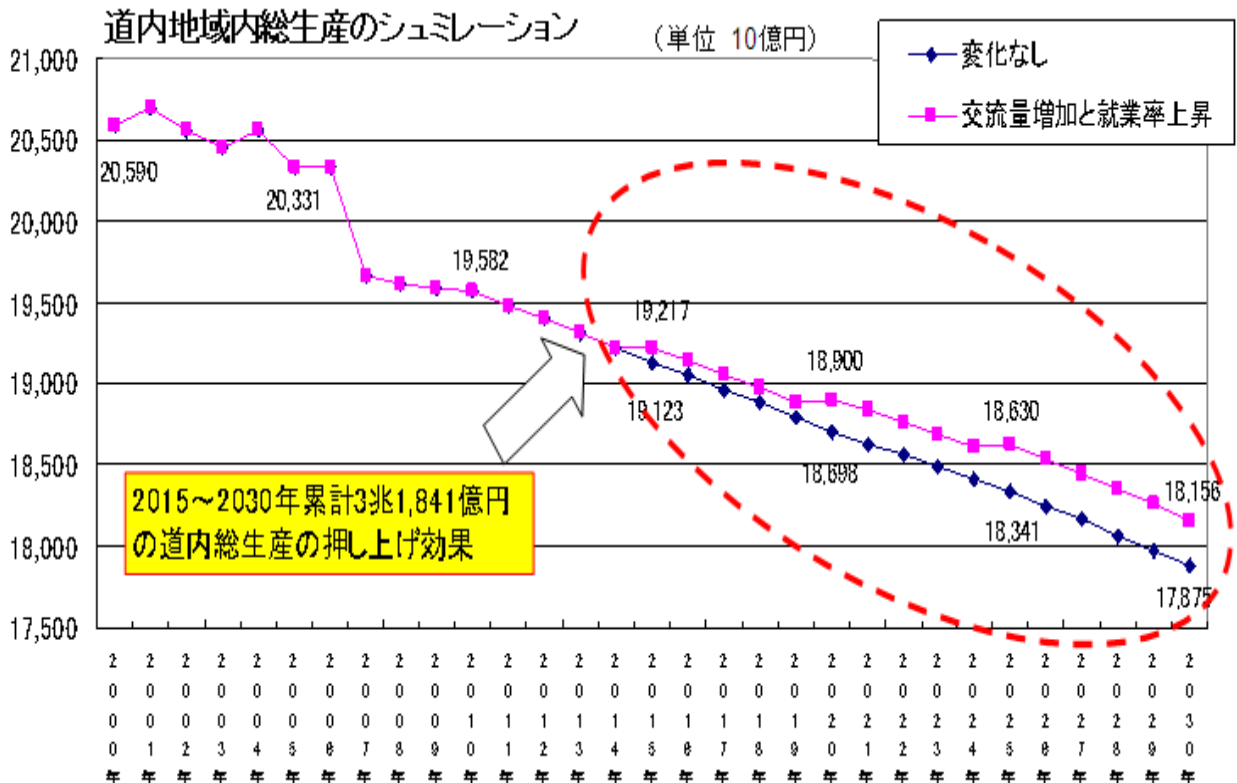
人口減少・少子高齢化による地方自治体・財政への影響

自治体区分	財政分析項目	2005年	2030年	2040年
全道合計	基準財政需要額(A) (単位: 百万円)	1,332,014	1,130,372	1,033,296
	基準財政収入額(B) (単位: 百万円)	598,453	478,513	412,612
	A-B (単位: 百万円)	733,561	651,859	620,684
	同上 人口一人当たり (単位: 円)	130,347	139,155	149,879

今後これらの課題を解決し、北海道という地域社会を維持していくために取り組まねばならない施策として、高速交通ネットワークのうち、特に高速道路についての整備促進を取り上げ、その具体的な効果についての調査・分析を実施した。

我が国の高速道路整備は、国の3次に亘る（昭和32年、昭和41年、昭和62年）高速道路整備計画の中で、背骨の高速道路から、肋骨の高速道路へと、その整備が拡大してきた。しかしながら、第1次、第2次の計画において、北海道以外については、ほぼ100%計画通りに整備が進められているにもかかわらず、北海道は53年前の背骨の第1次計画においても、現在の進捗状況は、58%という状況にある。高速道路の整備の遅れが、物流や行政サービスの提供において、様々な高コスト構造を生み出す要因となっていることは否めない。

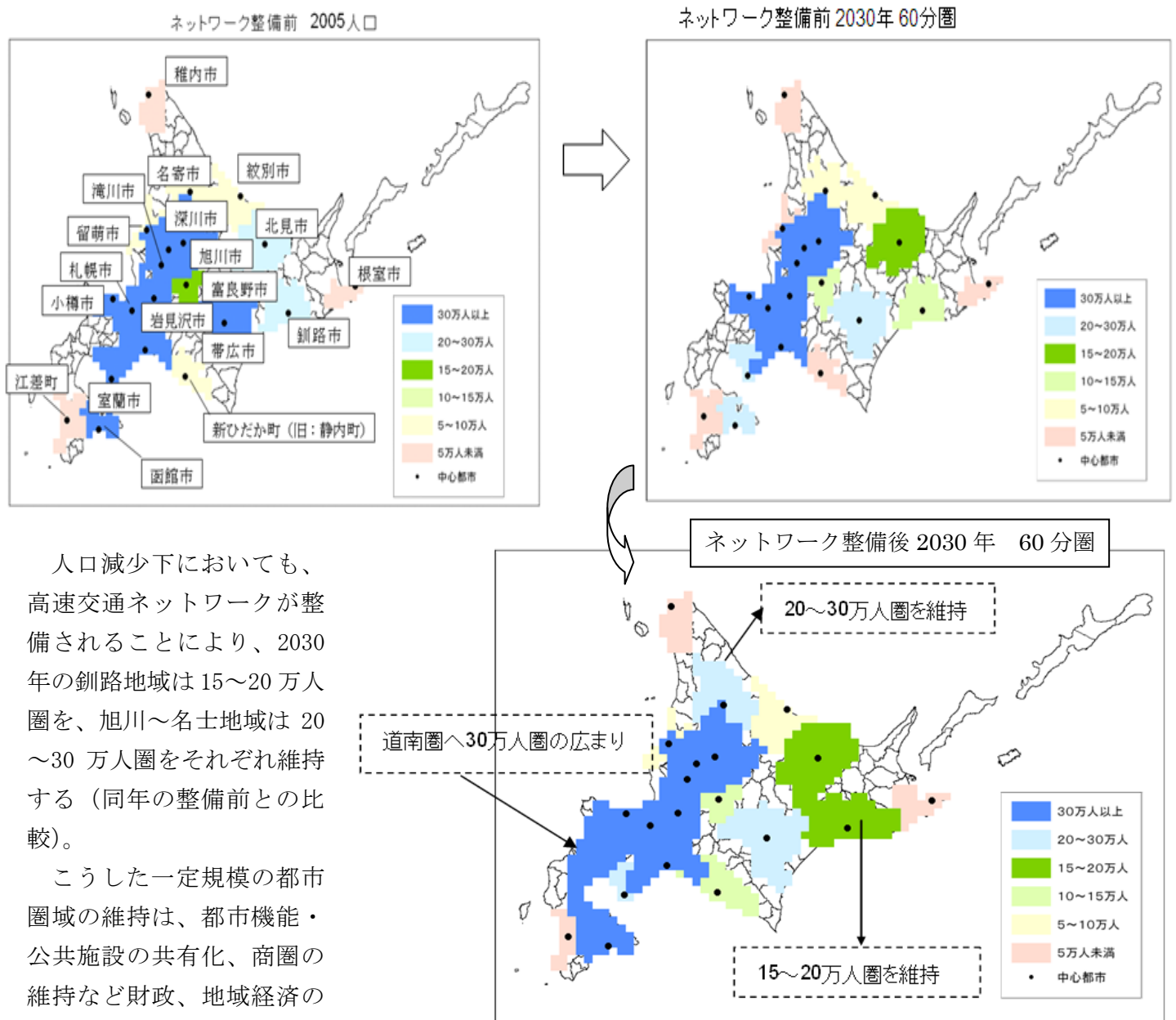
高速道路の活用の根源は、時間距離の短縮である。今回の調査のなかでは、北海道の高速道路・北海道新幹線といった高速交通ネットワーク整備が計画どおりになされたという前提のもと、この短縮を面積に引き直した結果、北海道の面積を1/3まで、縮小させることが可能であると試算された。これにより、人的交流量の増加、物流の効率化が進み、その結果、産業基盤が強化され、就業率が向上することで、その押し上げ効果の2015年から2030年の累計は、3兆1,800億円となるという予測結果が導き出された。こうした効果は、広域分散化が一段と進行すると想定される本道経済・社会の活力向上の一助となると考えられる。



また、メッシュ分析により、高速道路による60分圏ベースの変化を調査した結果、20の中心市のエリアの拡大と、高次医療圏の拡大を確認することが出来た（例えば高次医療圏の拡大に関していうと、60分圏域でカバーできる面積は、ネットワーク整備により、42.1%から58.8%に拡大すると推計される）。全道に占める札幌市の人口割合は、2005年には33%であるが、2030年には39%となり、道内人口の札幌市一極集中が、ますます進展することが見込まれる。高速交通ネットワーク整備は、こうした札幌一極集中を是正し、地域の安心安全な生活と経済活動を確保し、今後の北海道における地域社会形成の指針に役立つものである。

高速交通ネットワーク整備（高規格幹線道路、北海道新幹線）による「60分生活圏」の拡大について

（出所）実績値は国勢調査、予測値は国立社会保障・人口問題研究所および独自推計による



これらの予想を現実のものとするためには、今後の急速人口減少が進展することから、高速交通ネットワークの早急な整備とともに、具体的な産業構造の再構築の努力を今から実践していく必要がある。道経連が提唱している、食クラスターの推進による、食の総合産業の確立もその一つである。

今後、道経連としては、実践的な実行プランを検討していくとともに、高速道路、新幹線も含めた、鉄路、港湾、そして空港という、北海道としての高度高速交通体系のあり方についても検討、調査を行い。併せて、北海道に適した地方自治、地域主権のあり方についても、本調査をもとに地域の方々と意見交換しながら検討を深めていきたいと考えている。