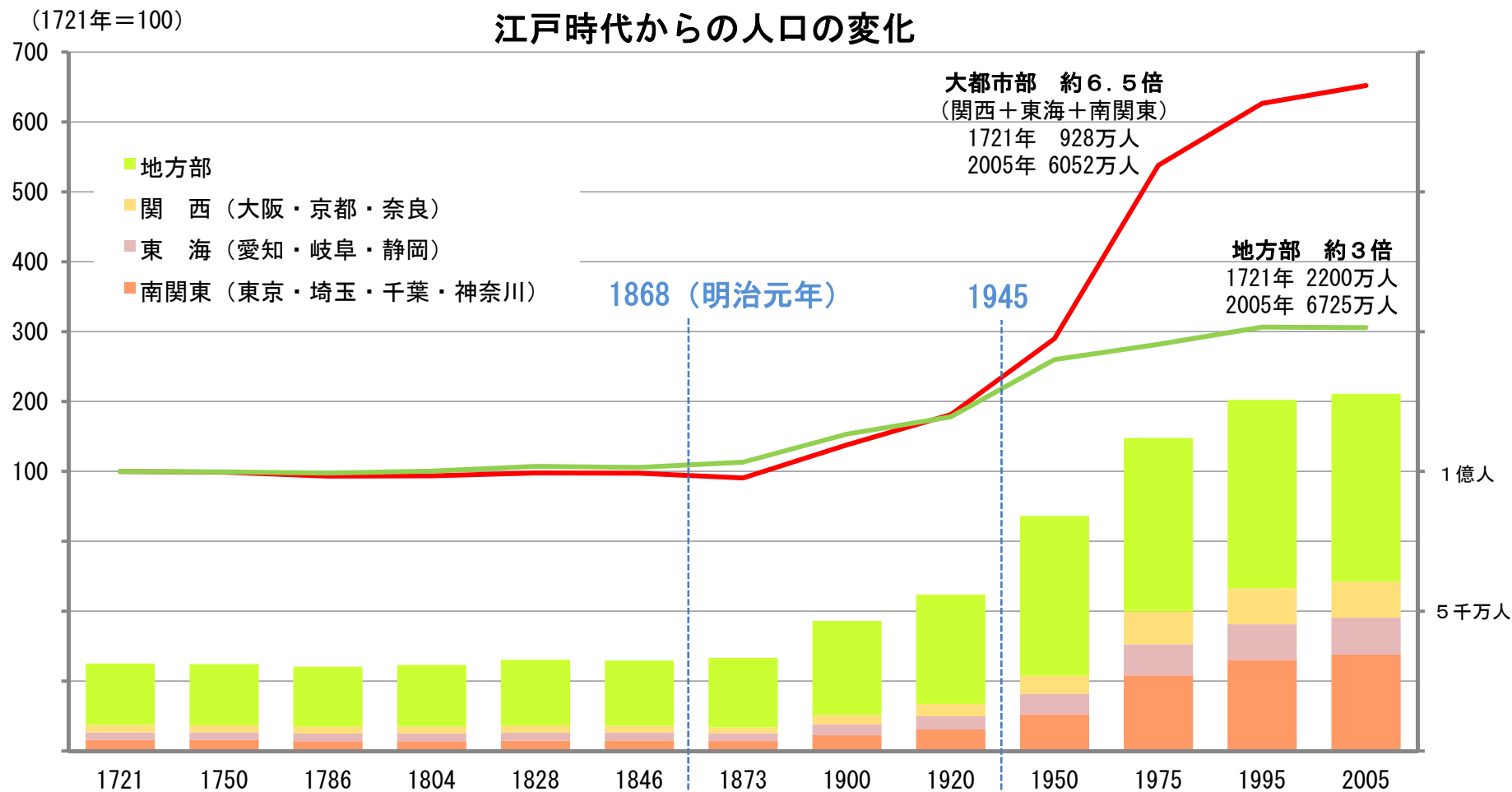
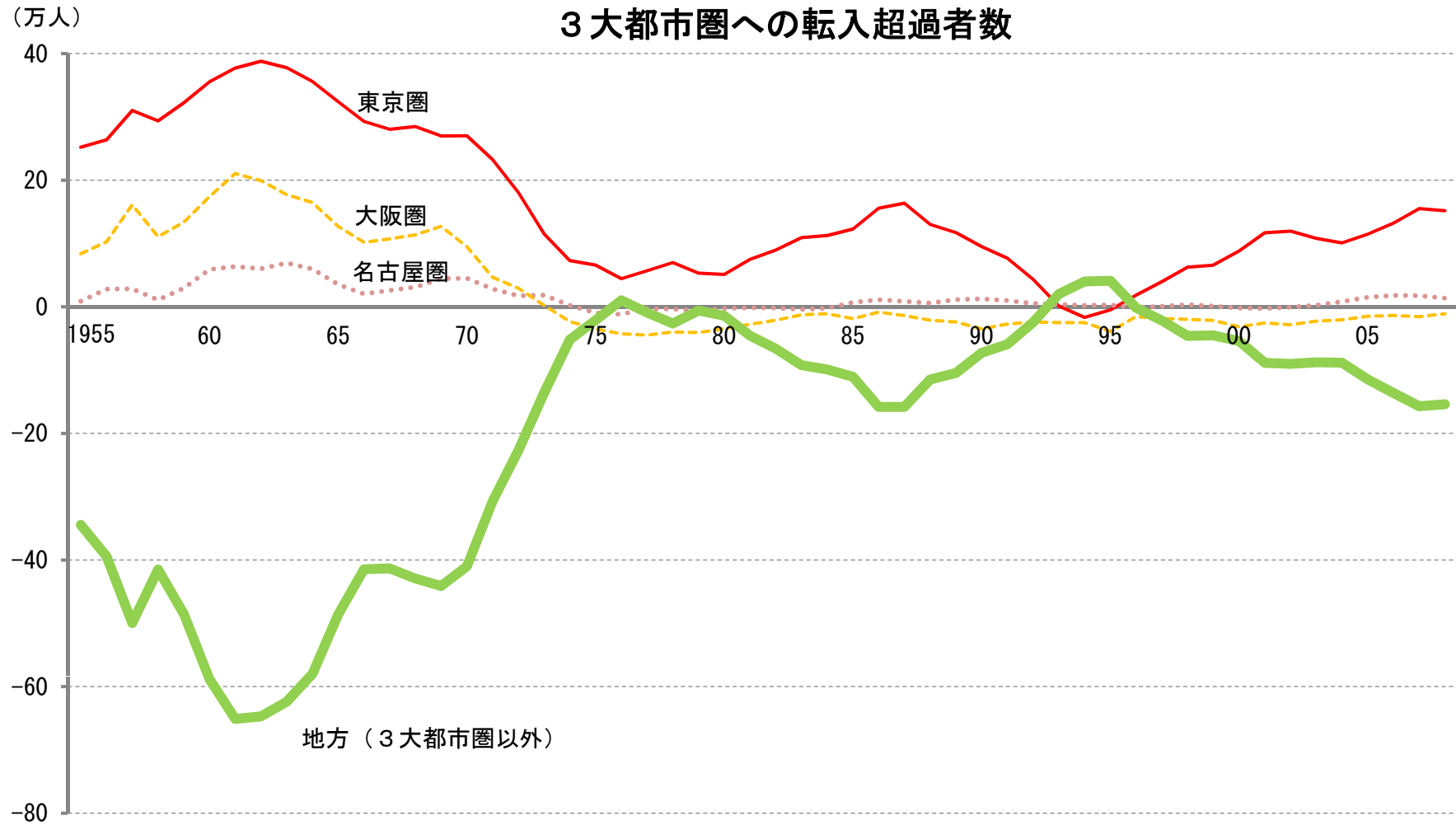


1-1 大都市の拡大は、戦後の現象



出典：鬼頭宏 (2007) 「図説 人口で見る日本史 縄文時代から近未来社会まで」

1-2 戦後発展の中で、大都市は地方から人口を吸収



資料：住民基本台帳人口移動報告年報（総務省統計局）

1-3 明治以前は、農業が中心で、地方の人口が多かった

都道府県人口の推移

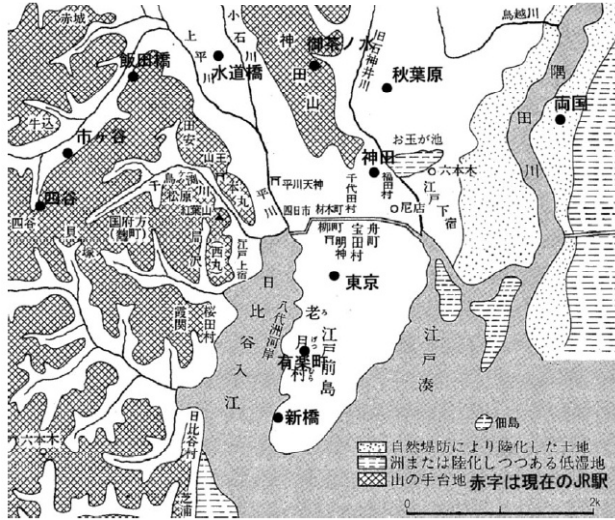
(単位：万人)

	明治13年 (1880)	21年 (1888)	41年 (1908)	大正14年 (1925)	昭和20年 (1945)	40年 (1965)	60年 (1985)	平成17年 (2005)
秋 田	62	68	87	94	121	128	125	115
山 形	68	74	89	103	133	126	126	122
新 潟	155	166	177	185	239	240	248	243
富 山		75	75	75	95	103	112	111
石 川	183	74	75	75	89	98	115	117
福 井		59	61	60	72	75	82	82
鳥 取		39	43	47	56	58	62	61
島 根	104	69	72	72	86	82	79	74
全 国	3,593	3,963	4,932	5,974	7,200	9,827	12,105	12,777
東 京	96	135	268	449	349	1,087	1,183	1,258
神 奈 川	76	92	109	142	187	443	743	879
愛 知	130	144	179	232	286	480	646	725
京 都	82	87	110	141	160	210	259	265
大 阪	110	124	195	306	280	666	867	882
兵 庫	139	151	189	245	282	431	528	559
福 岡	110	121	164	230	275	396	472	505

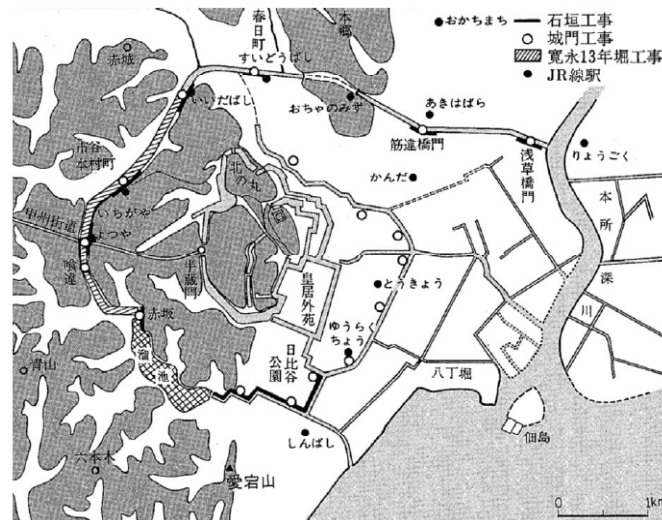
資料：明治13年「日本帝国統計年鑑（統計院）」、明治21年以降「日本の長期時系列統計（総務省統計局）」

2-5 江戸時代からの埋立事業により、東京は発展

1590年頃の江戸



1636年頃の江戸



東京港の変遷（江戸～現代）

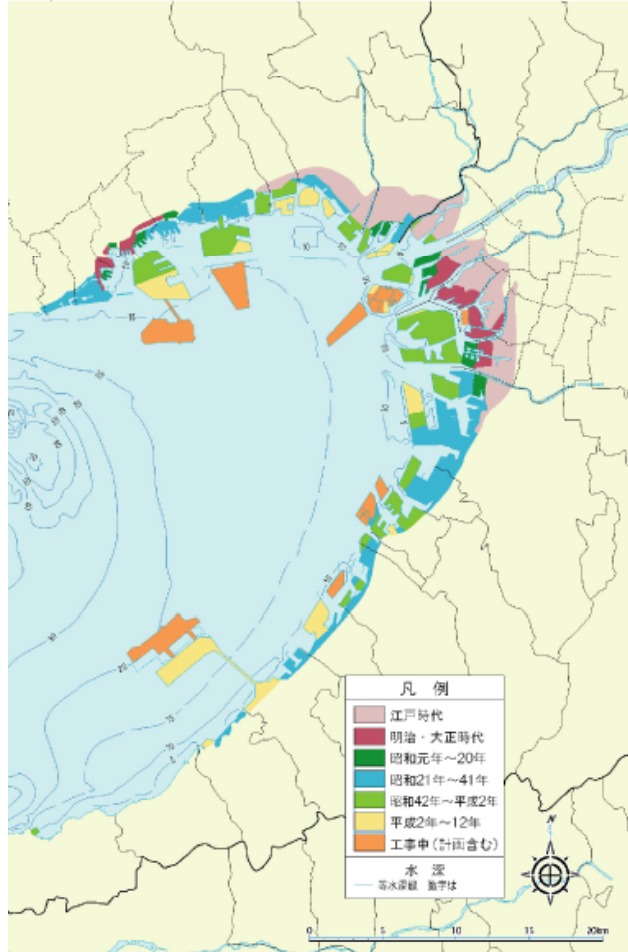


資料：「幻の江戸百年（筑摩書房）」 鈴木理生 著
東京都地質調査業協会 技術ノート（No.37）

資料：国土交通省東京港湾事務所HP

2-6 工業地帯では、臨海部の埋立により基盤を整備

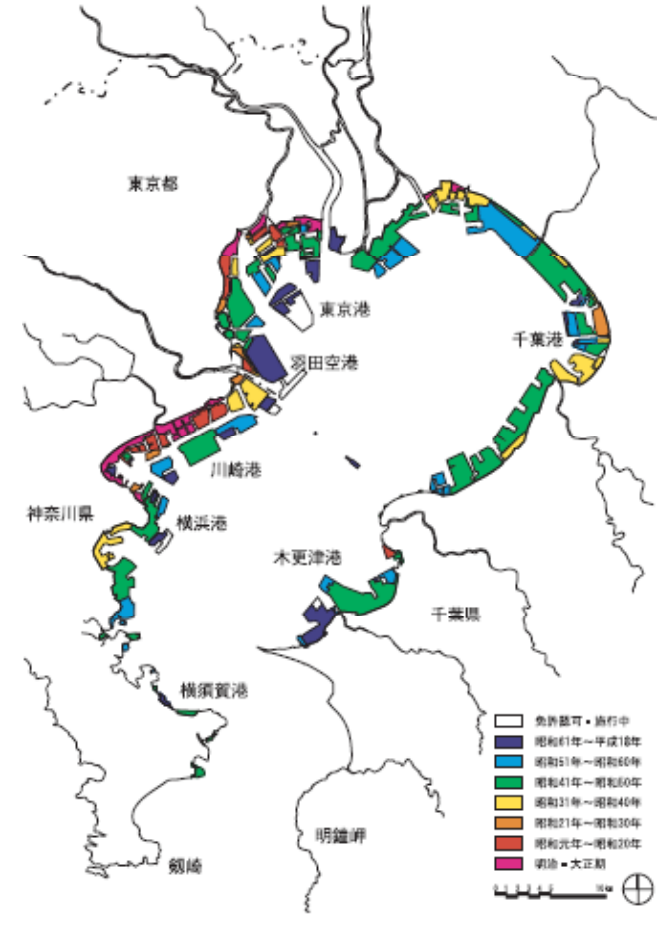
大阪湾の埋立



伊勢湾の埋立

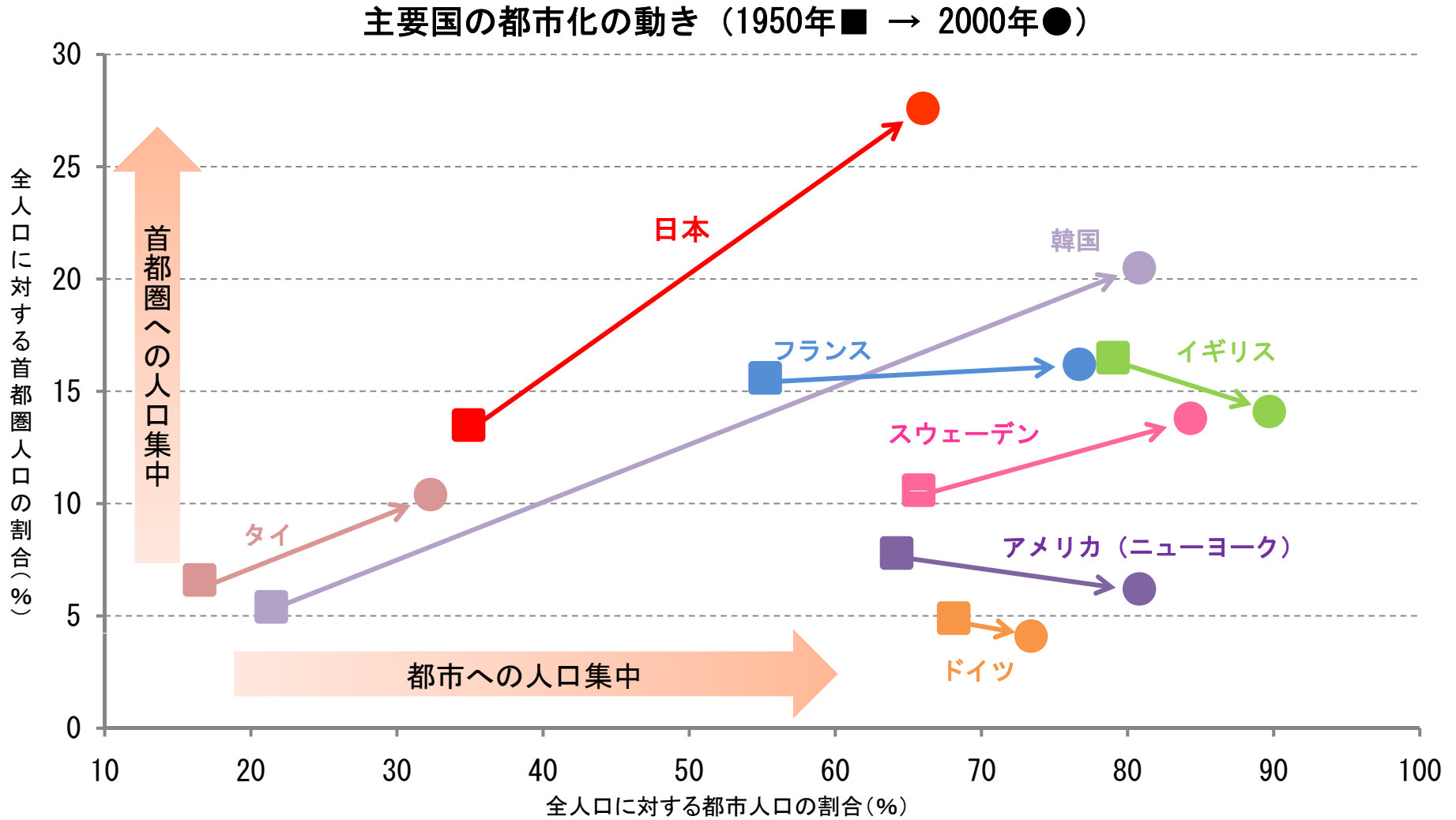


東京湾の埋立



資料：国土交通省近畿地方整備局HP
 国土交通省中部地方整備局「伊勢湾環境データベース」
 「平成19年版首都圏白書（国土交通省）」

1-4 日本の都市化は、首都圏への急速な人口一極集中

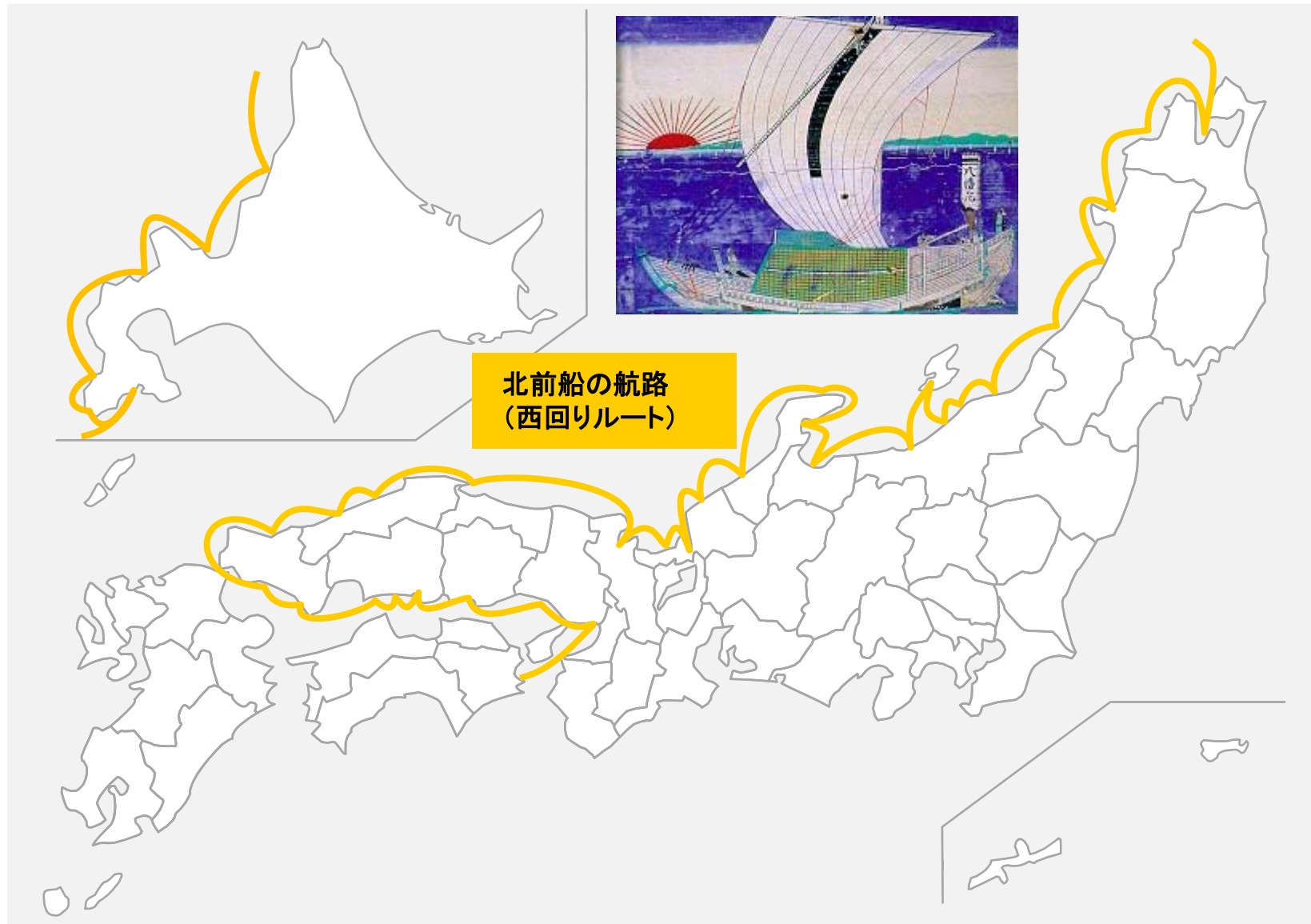


資料: 国際連合「World Urbanization Prospects : The 2007 Revision Population Database」

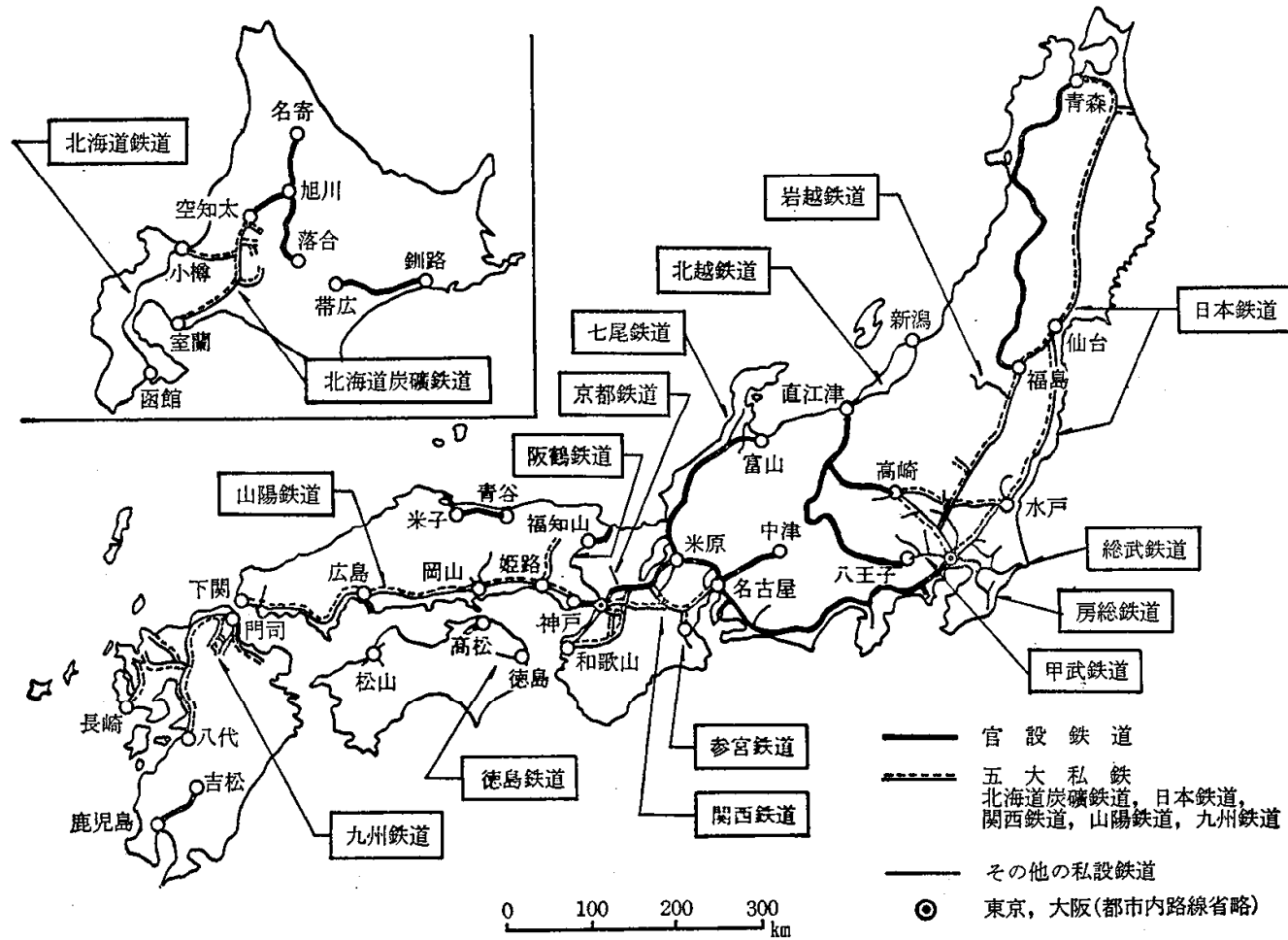
2. 社会インフラ整備と都市化

資料7

2-1 江戸時代は船が主要な輸送手段



2-2 明治になって、鉄道網は太平洋側の都市部から整備

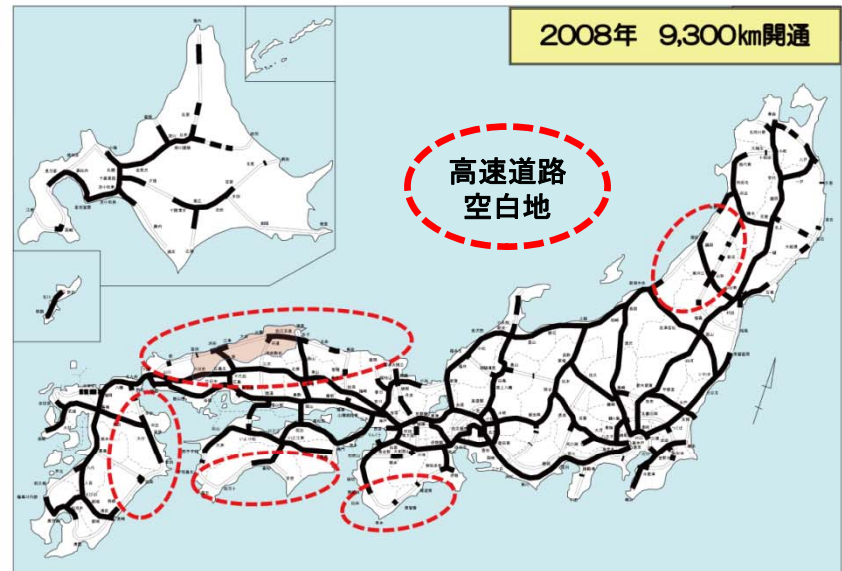
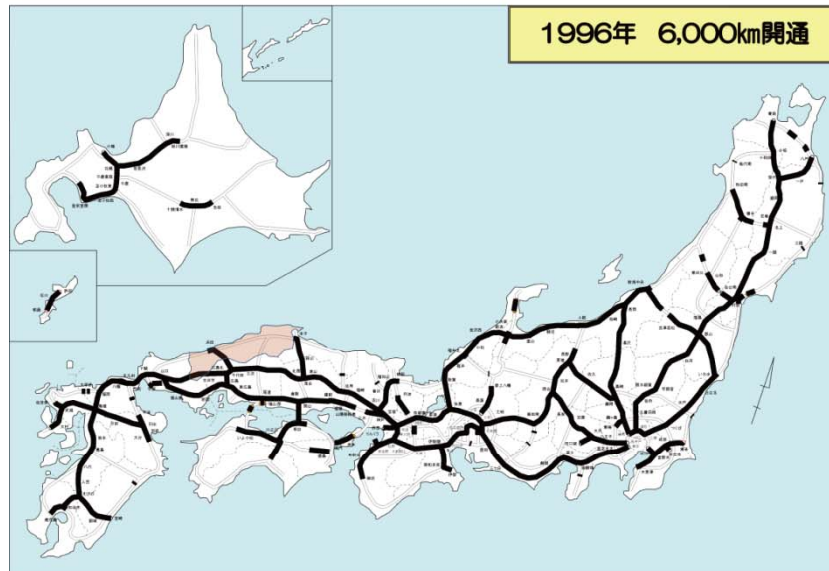
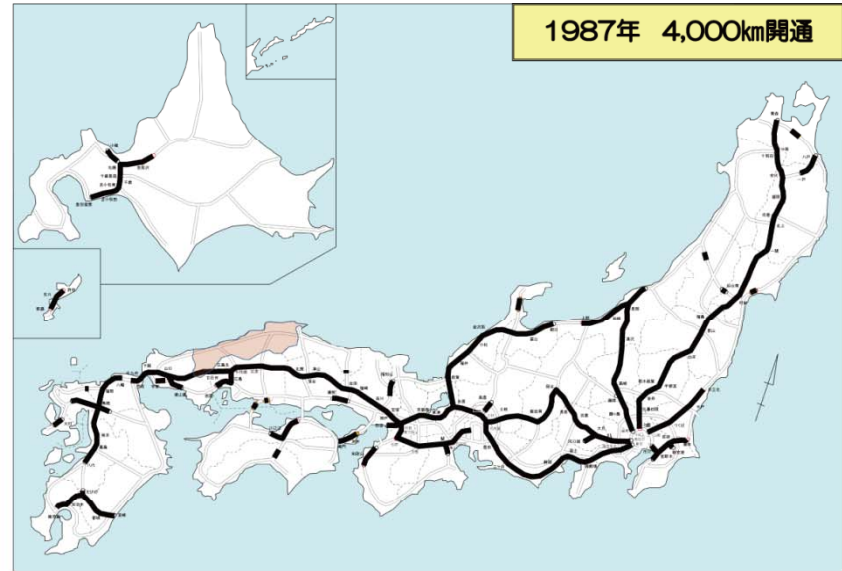
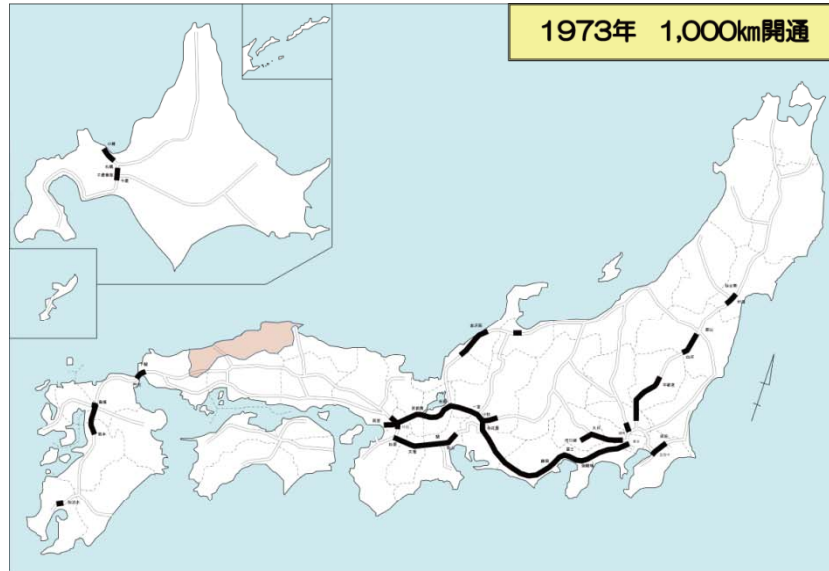


第2図 鉄道国有化直前(1906(明治39)年9月)の鉄道網。

(出典) 原田勝正・青木栄一『日本の鉄道』, 51 ページ。

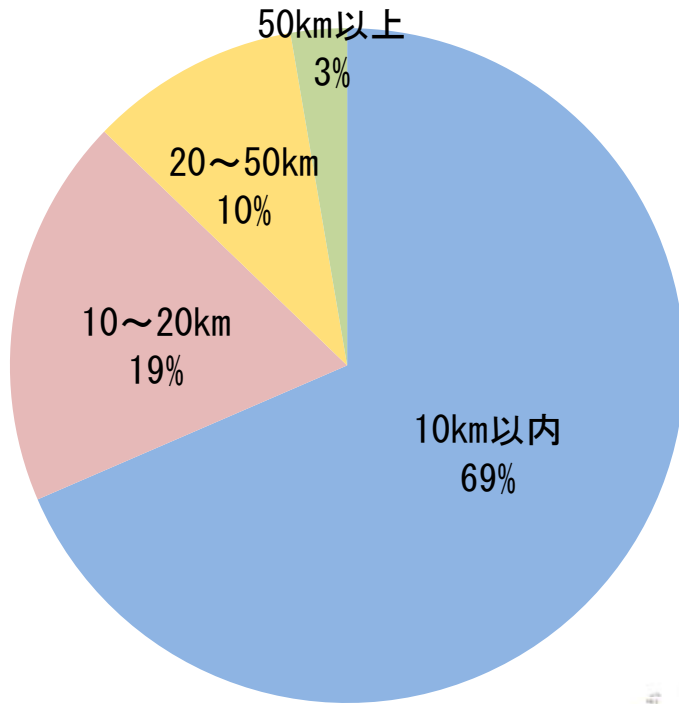
(注) □内は国有化された私設鉄道(この他に大阪市内の西成鉄道がある)。

2-3 戦後、高速道路は太平洋側の大都市周辺から整備



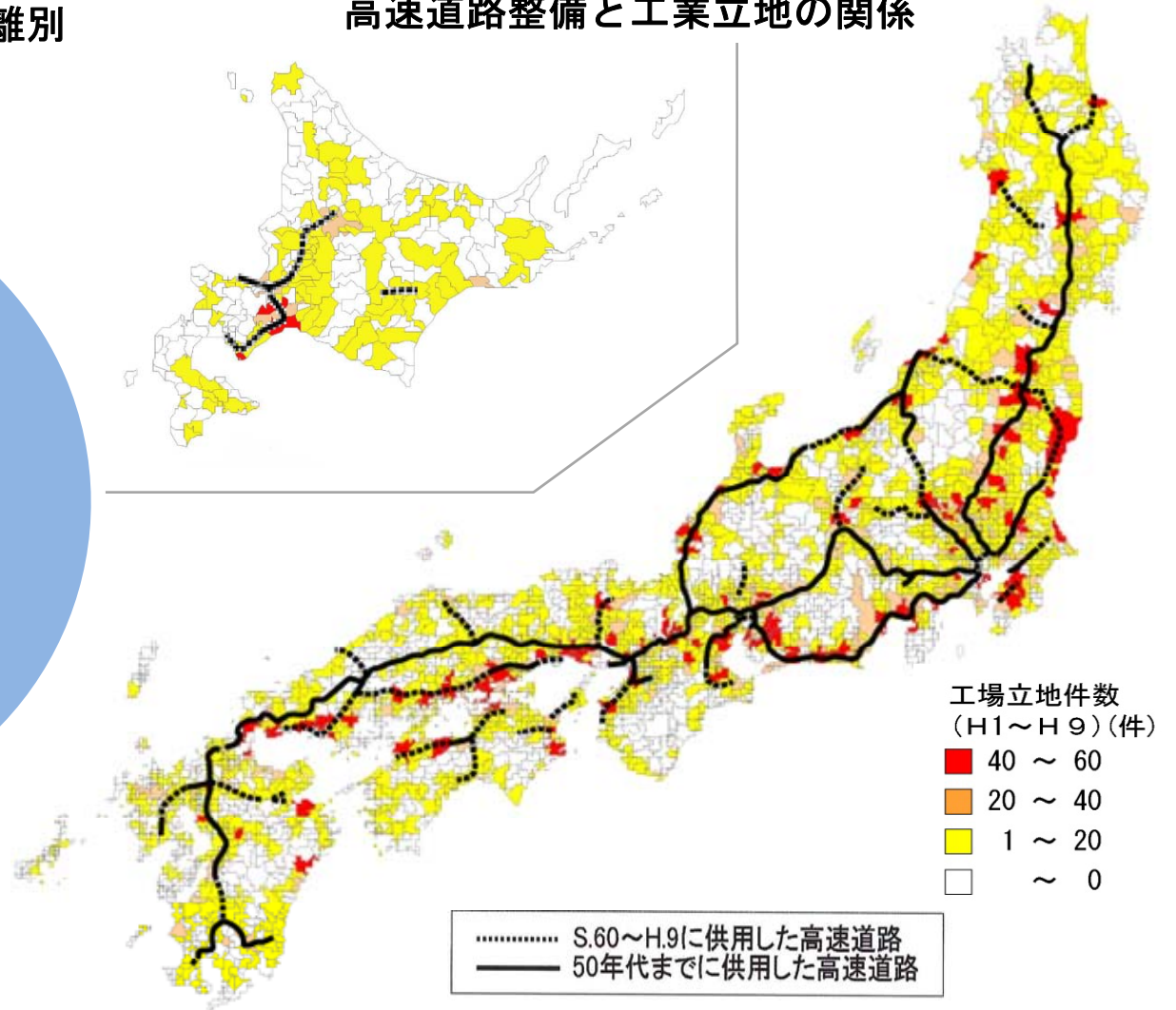
2-4 新規産業の立地には、高速道路が不可欠

インターチェンジからの距離別
工業立地件数（H10年）



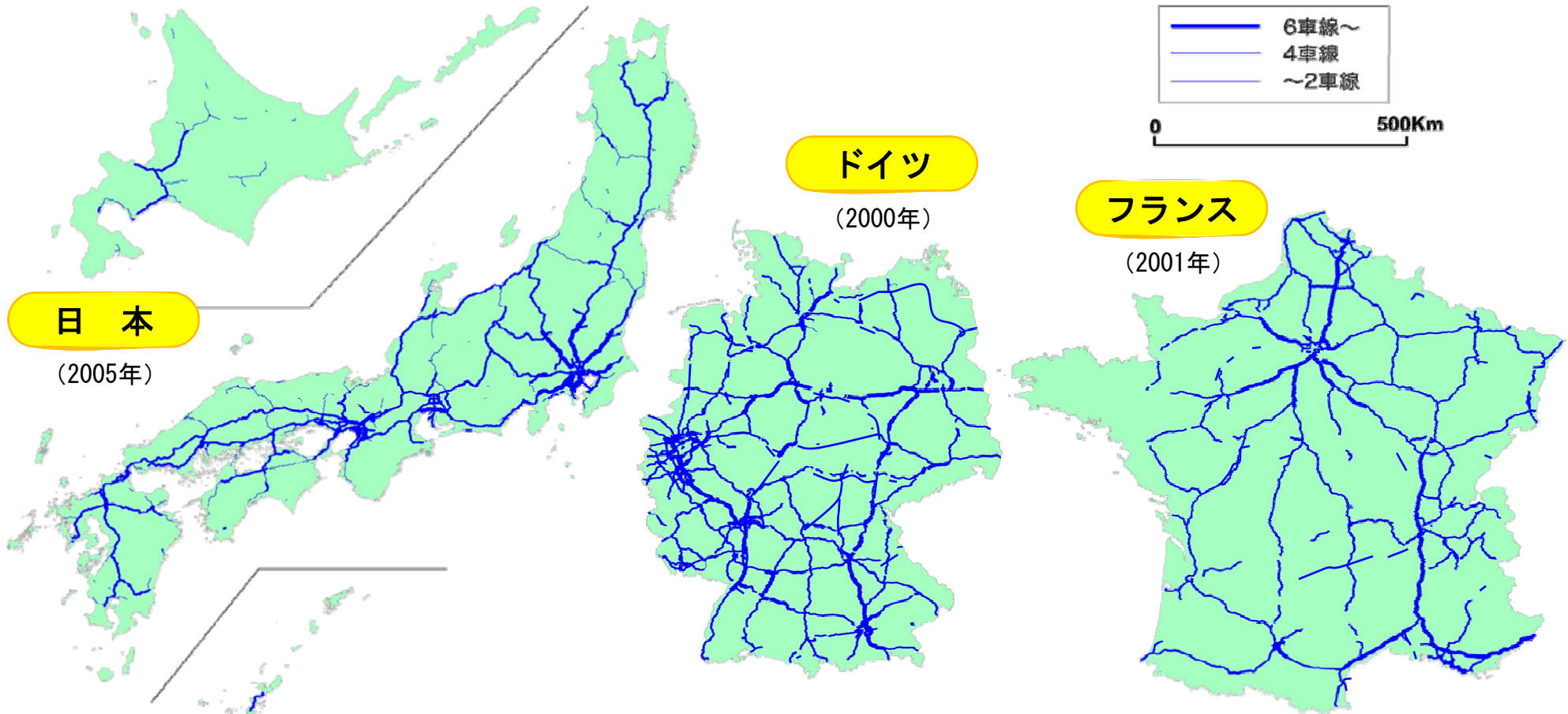
資料：「日本の道路2001（国土交通省）」

高速道路整備と工業立地の関係



2-7 諸外国に比べて遅れている道路整備水準(1)

高速道路などの車線別延長 (ストックの比較)



	2車線	4車線	6車線以上	平均車線数
日本 (2005)	2,998.8km	6,630.5km	803.0km	3.6車線
ドイツ (2000)	102.6km	9,053.4km	2,273.1km	4.4車線
フランス (2001)	43.4km	7,764.0km	1,918.3km	4.4車線

※2車線は1~3車線、4車線は4~5車線

※日本の規格の高い道路は、高規格幹線道路、地域高規格幹線道路等自専道

※ドイツの規格の高い道路は、アウトバーン

※フランスの規格の高い道路は、オートルート

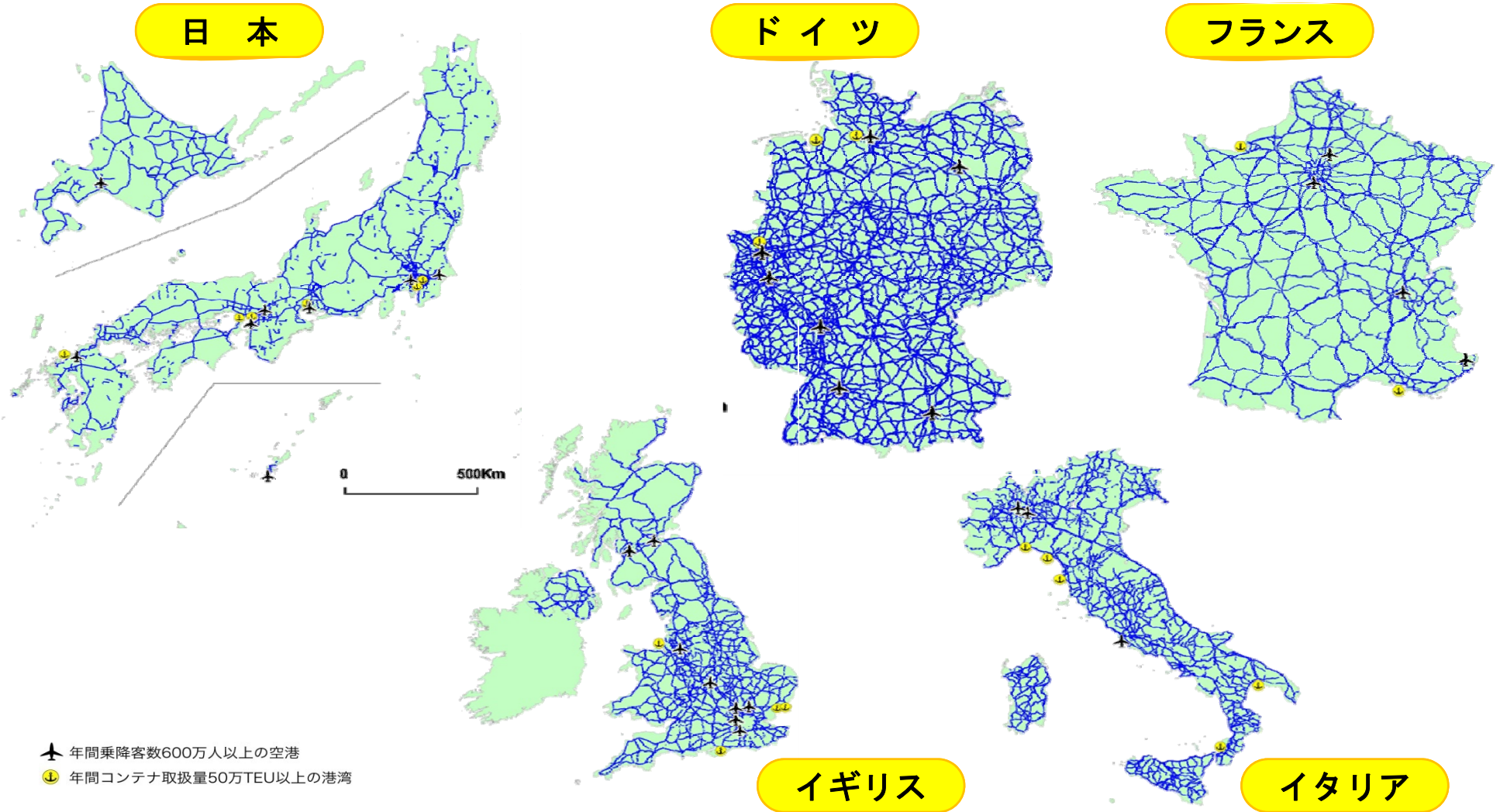
※出典：日本 — 平成17年度道路交通センサス、全国デジタル道路地図データベース標準

ドイツ — Strassenverkehrszaehlung2000、欧州デジタル道路地図2001

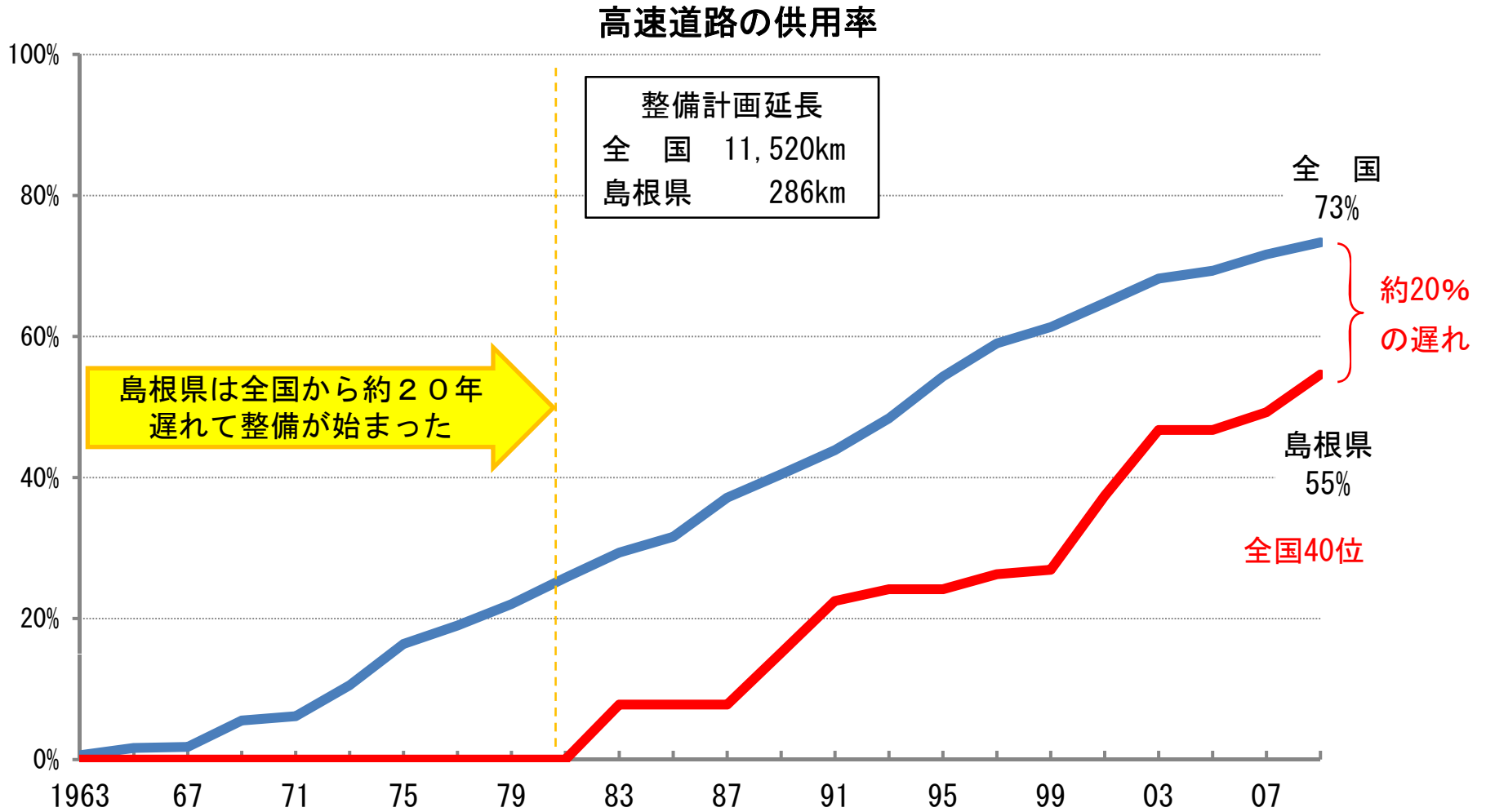
フランス — HISTOF92、欧州デジタル道路地図2001

2-8 諸外国に比べて遅れている道路整備水準(2)

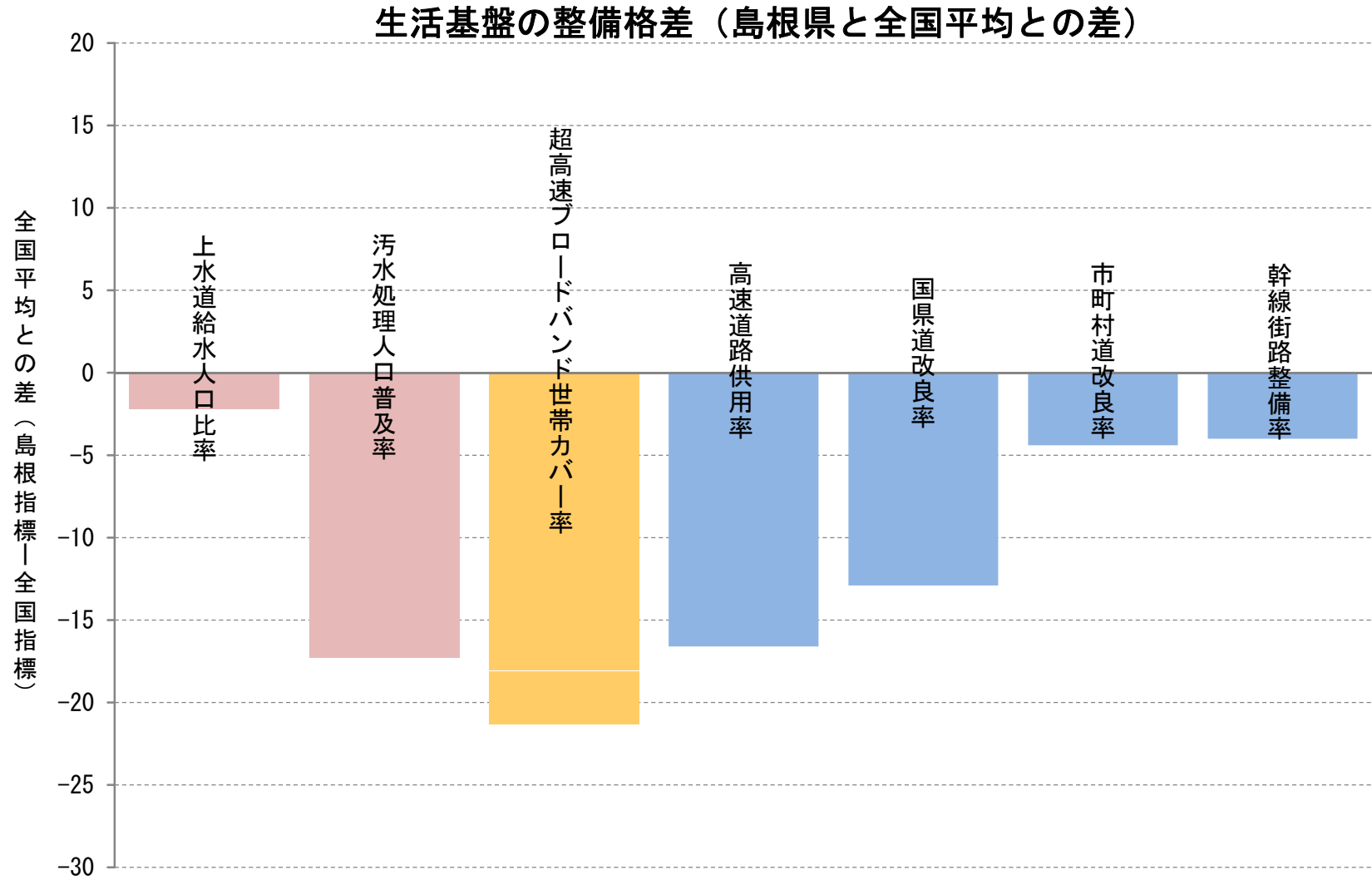
道路ネットワーク比較 (制限速度60km/h以上)



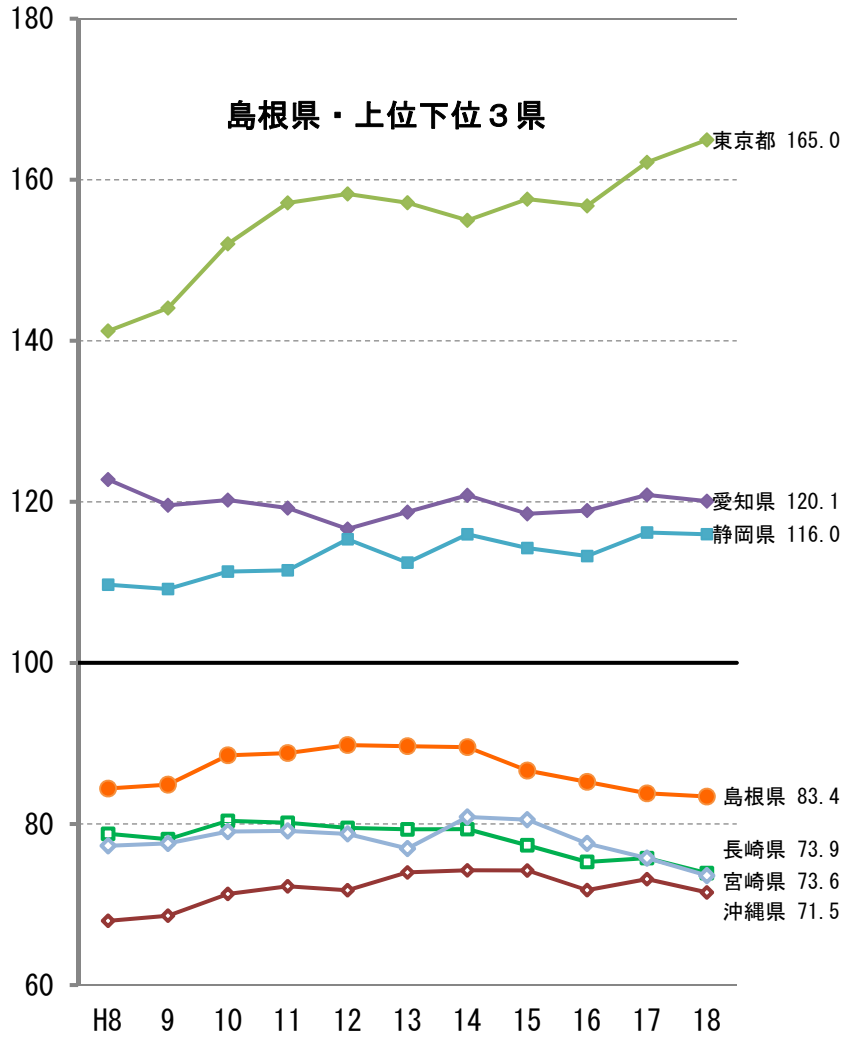
2-9 地方の高速道路の整備に、やっと順番が回ってきた



2-10 道路・下水道・情報通信など、地方のインフラ整備に遅れ

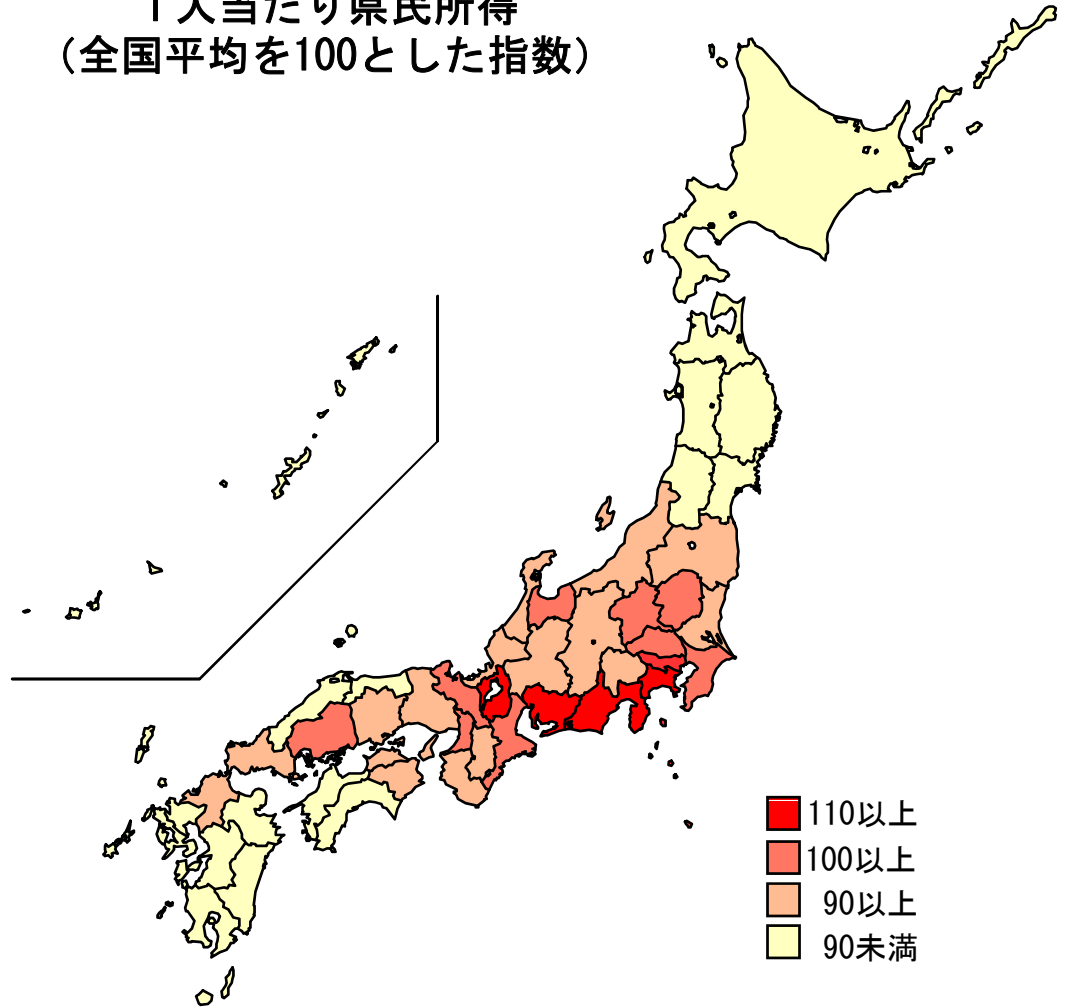


2-11 都市と地方の所得格差は、近年再び拡大する傾向

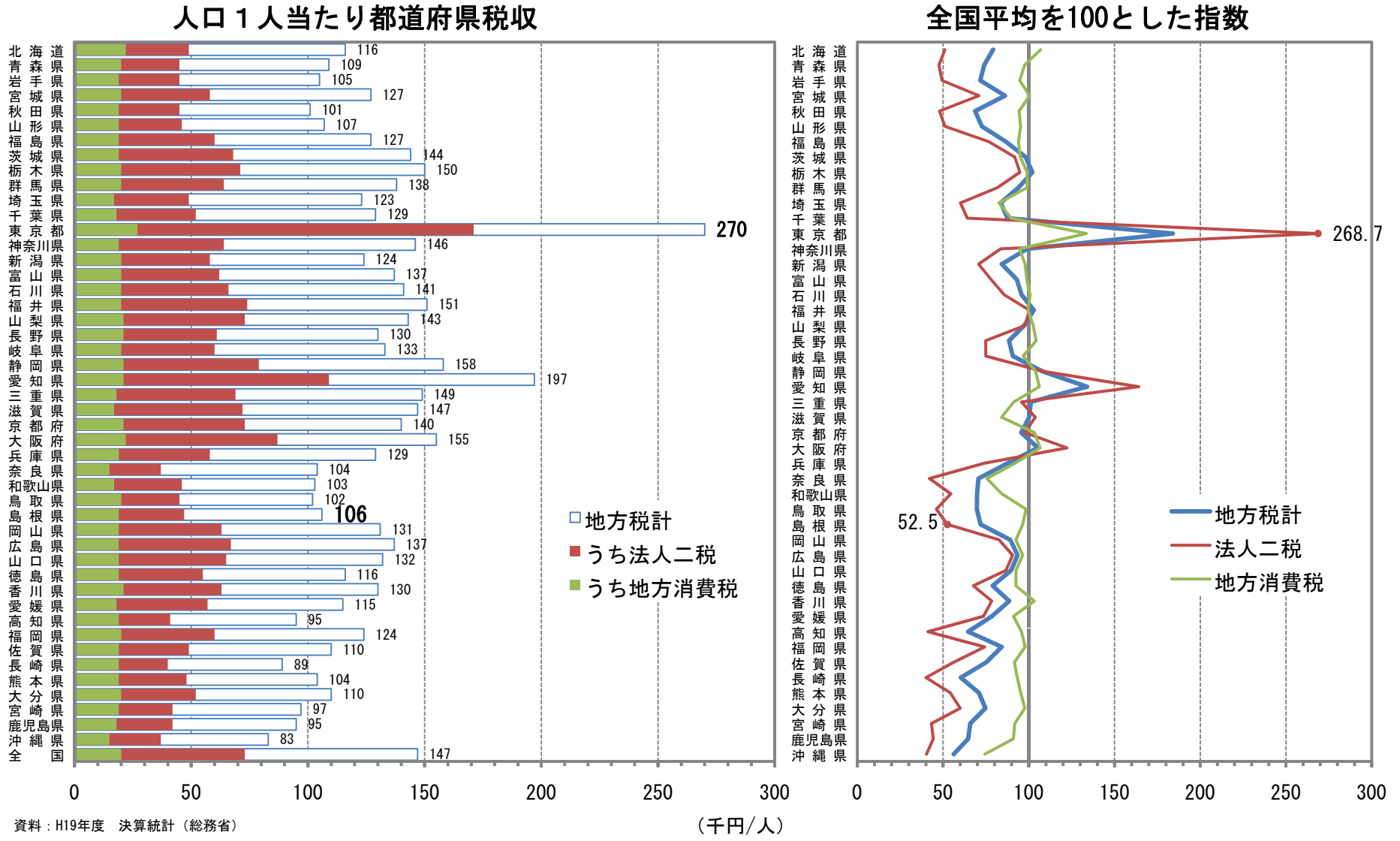


資料：国民経済計算・県民経済計算（内閣府）

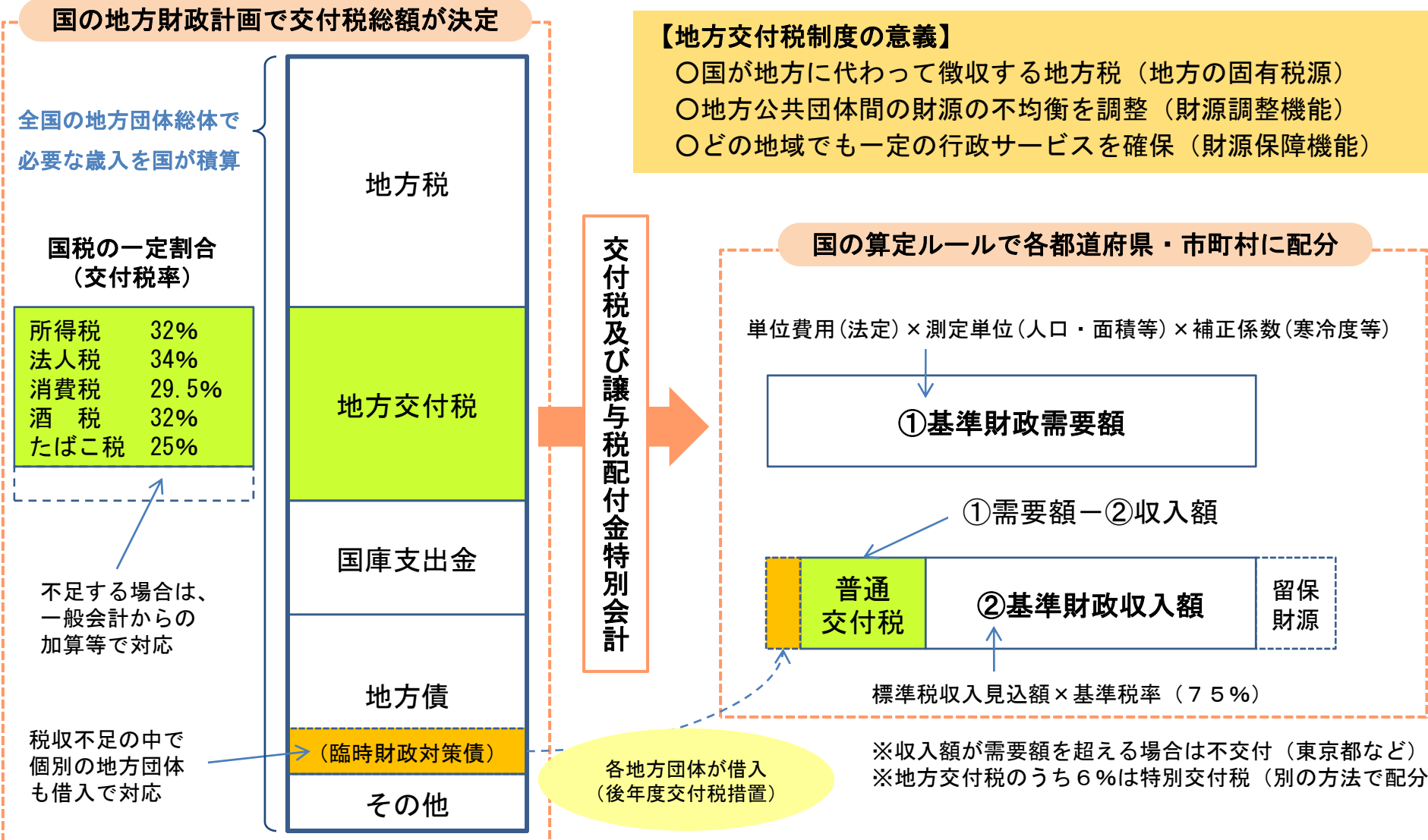
1人当たり県民所得
(全国平均を100とした指数)



2-12 法人関係税を始めとして、地方税の税源は都市部に集中

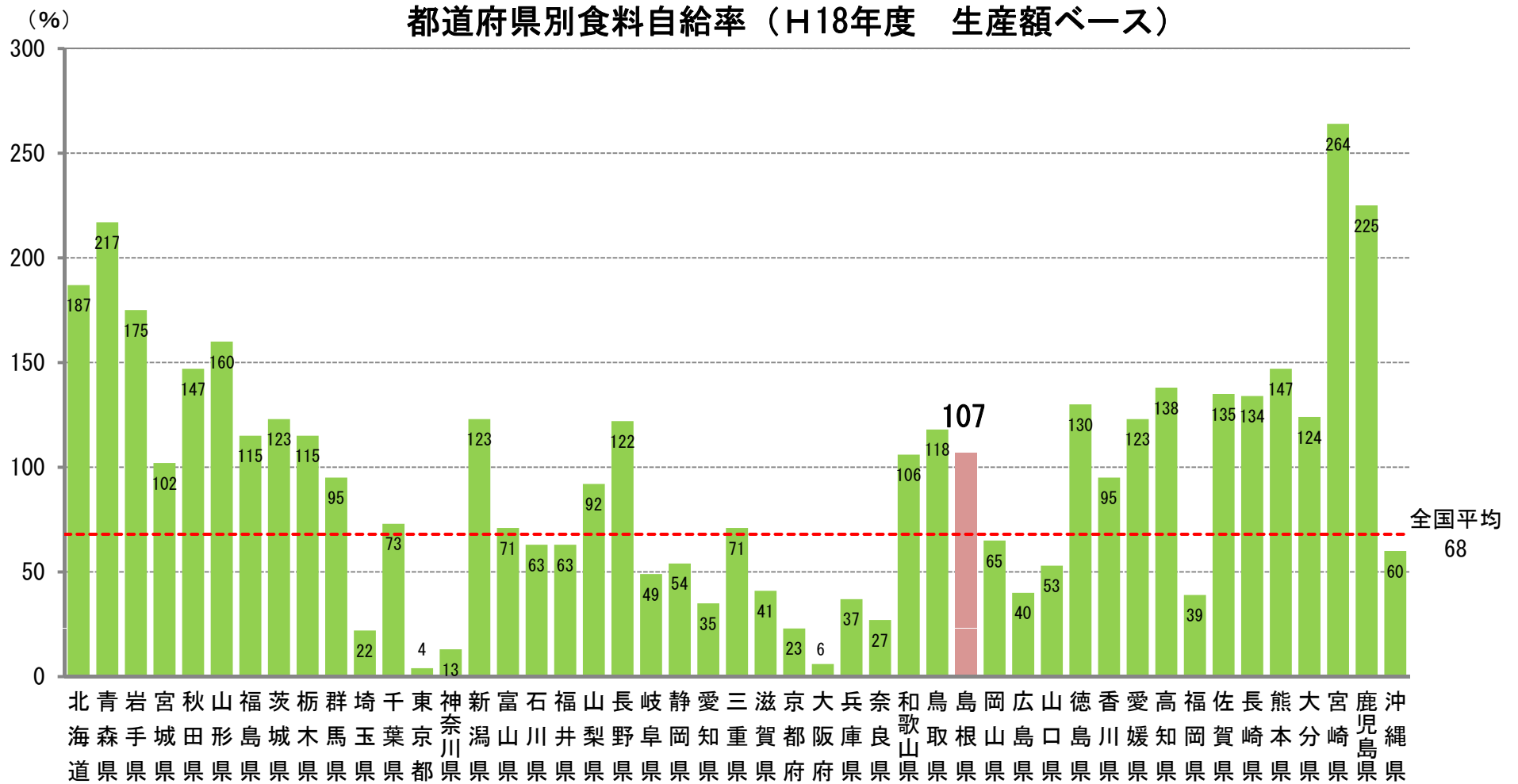


2-13 税源の偏在を地方交付税制度や補助金で調整



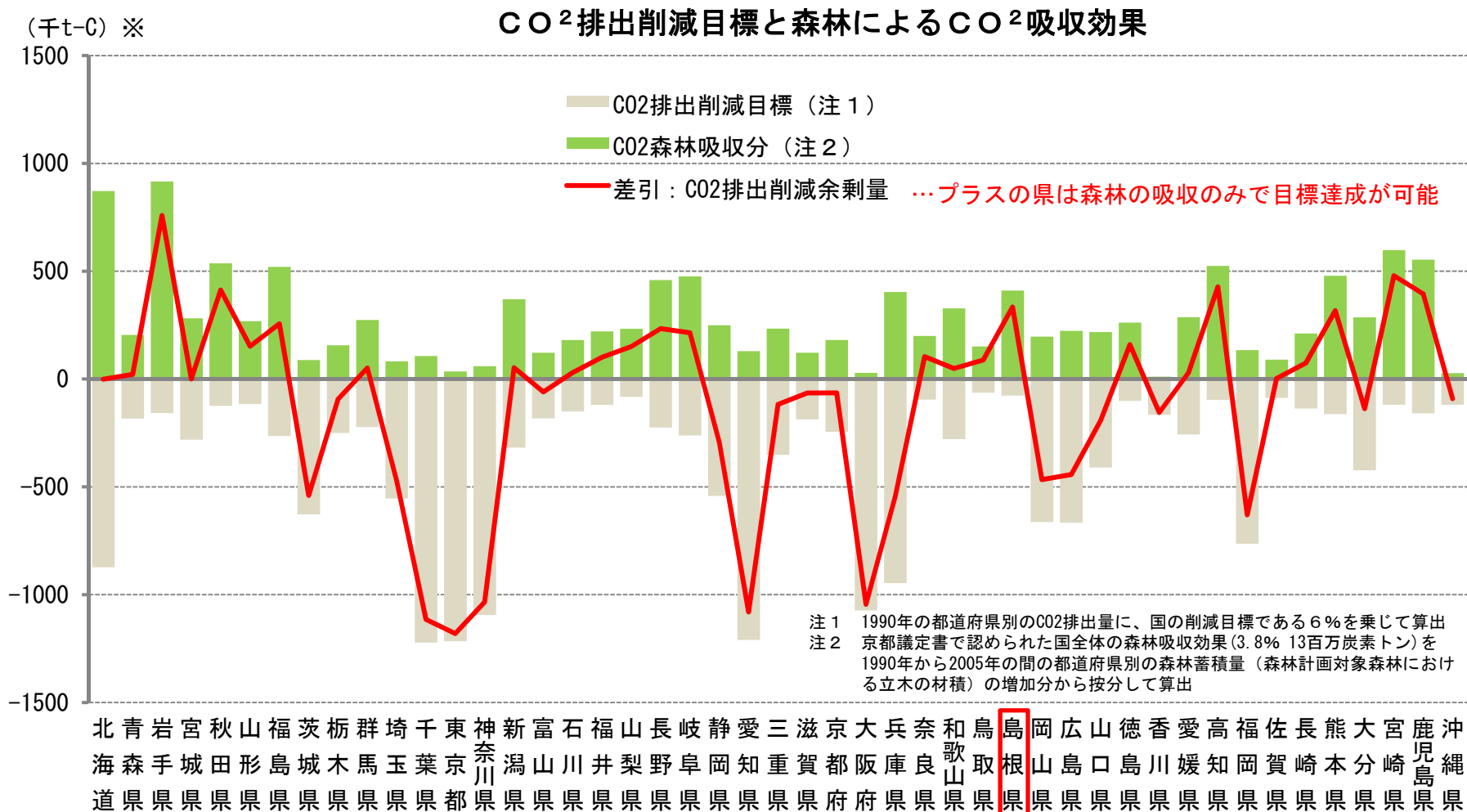
3. 地方の役割

3-1 豊かな自然の中で米や野菜が生産され、都市に供給



資料：H18都道府県別食料自給率（農林水産省）

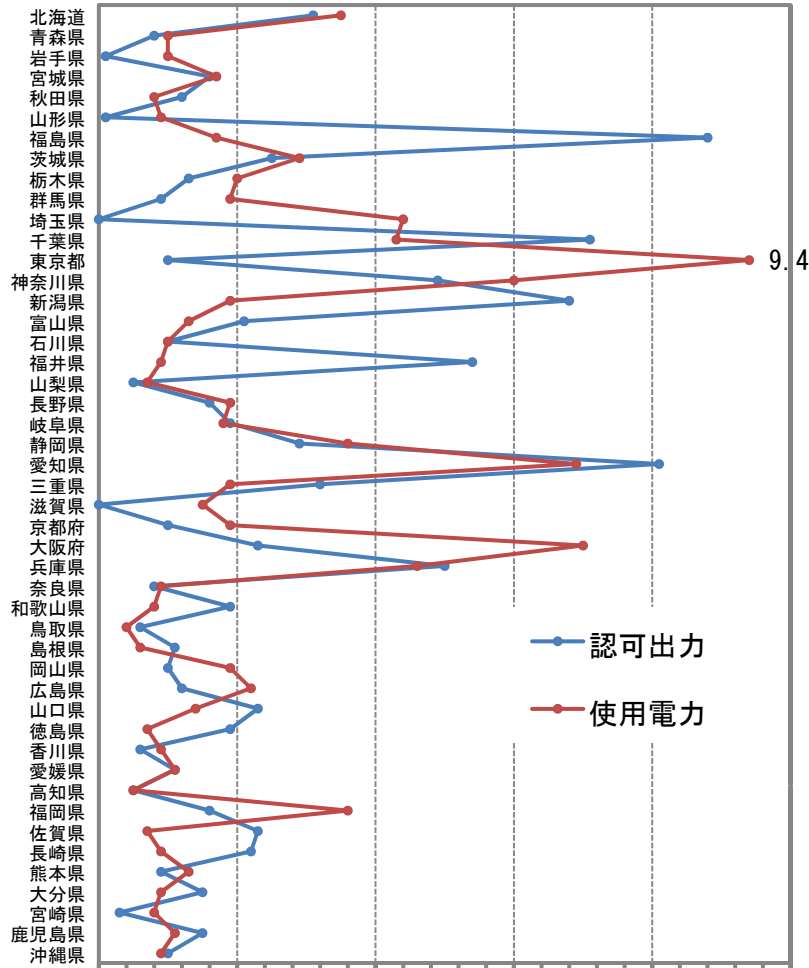
3-2 地方に豊かな自然がある ー 森林は地球温暖化対策で重要な役割



資料：環境省「新地方公共団体実行計画策定マニュアル等改訂検討会 第2回検討会（H20年10月27日開催）」の配布資料「室田委員資料：47都道府県別CO₂排出量の推計」
 農林業センサス（平成2年、平成17年） 森林蓄積量（森林計画対象）
 ※t(トン)-c 二酸化炭素を炭素換算で表示した重量

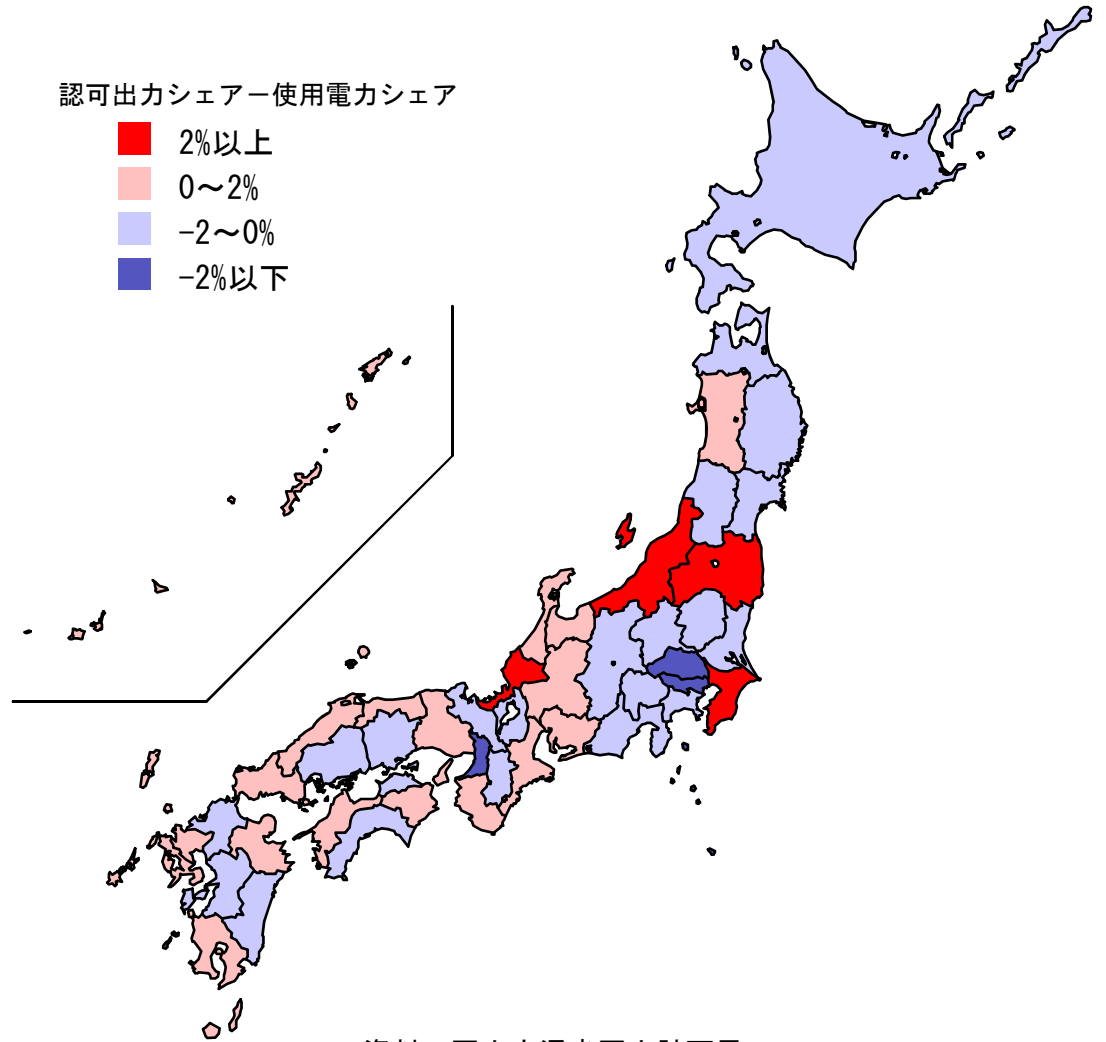
3-3 発電所は主に地方に立地し、都市に電力を供給

認可出力・使用電力量の全国シェア



認可出力シェア－使用電力シェア

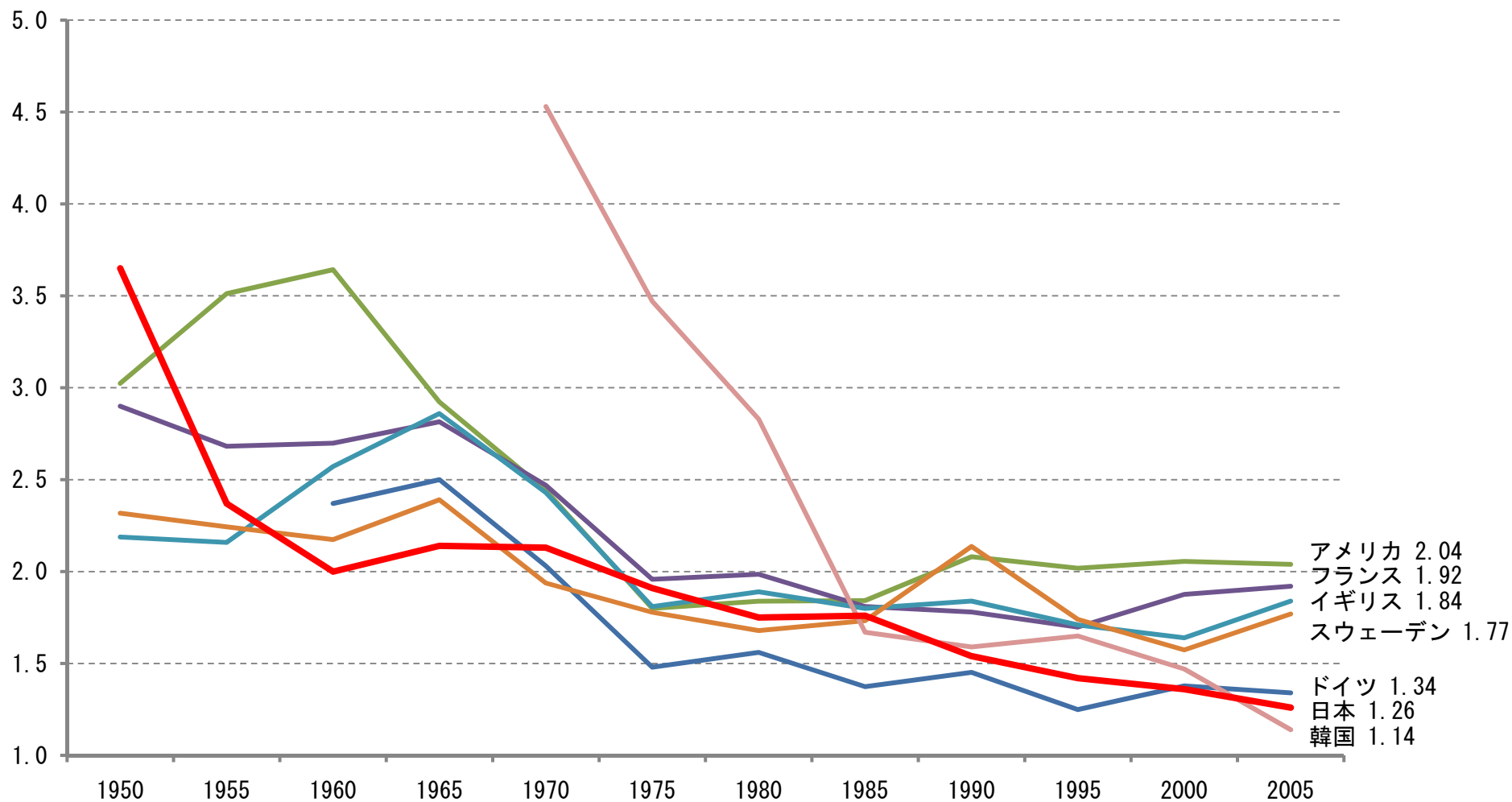
- 2%以上
- 0～2%
- -2～0%
- -2%以下



資料：国土交通省国土計画局

1-5 都市化により、出生率も低下

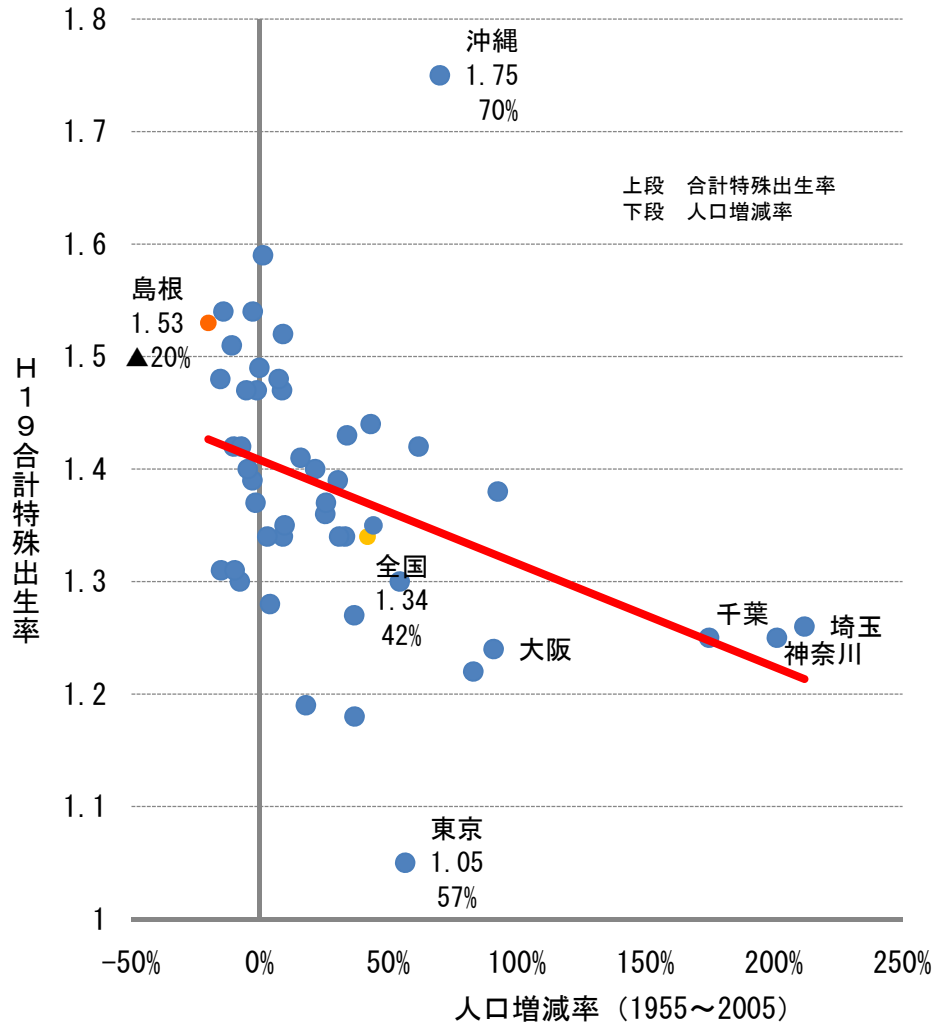
主要国の合計特殊出生率の推移



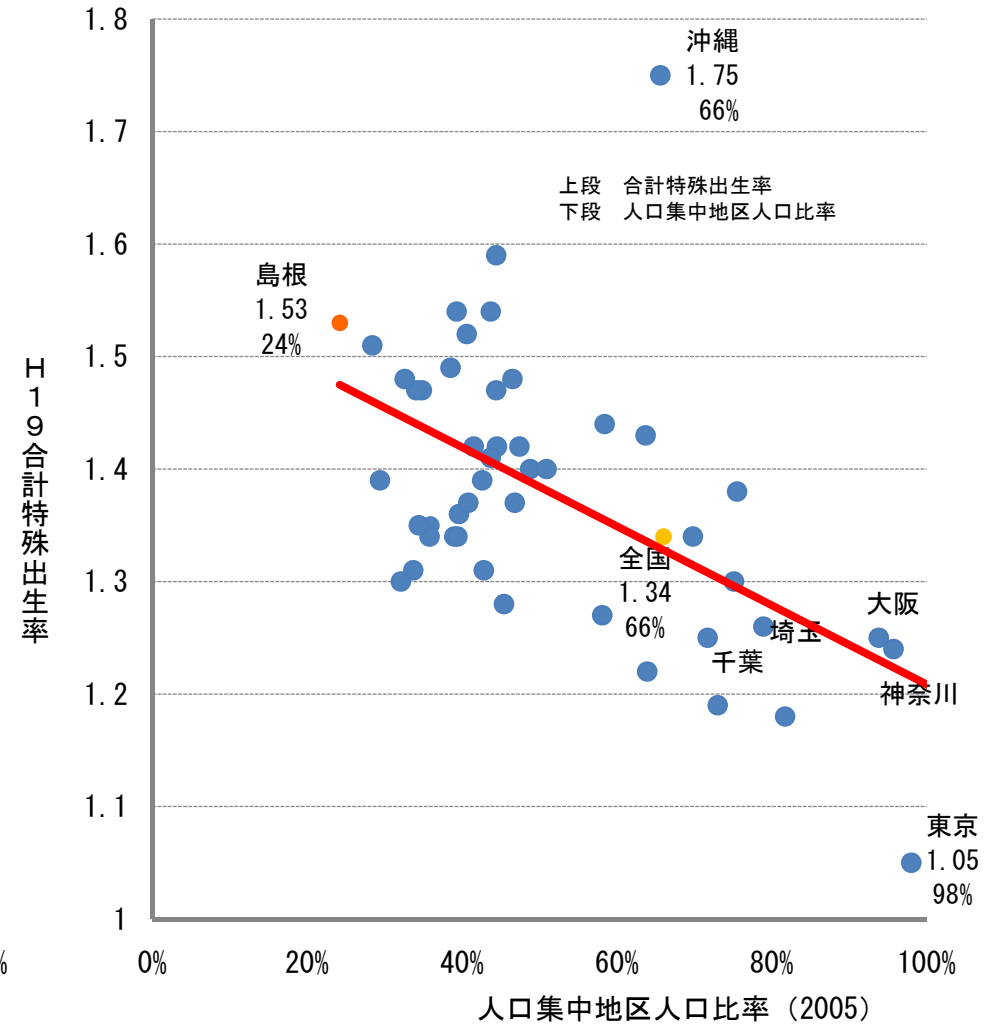
資料: 国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集2009」、韓国統計庁資料

4-1 地方は子育てがしやすい

合計特殊出生率と人口増減率(過去50年間)

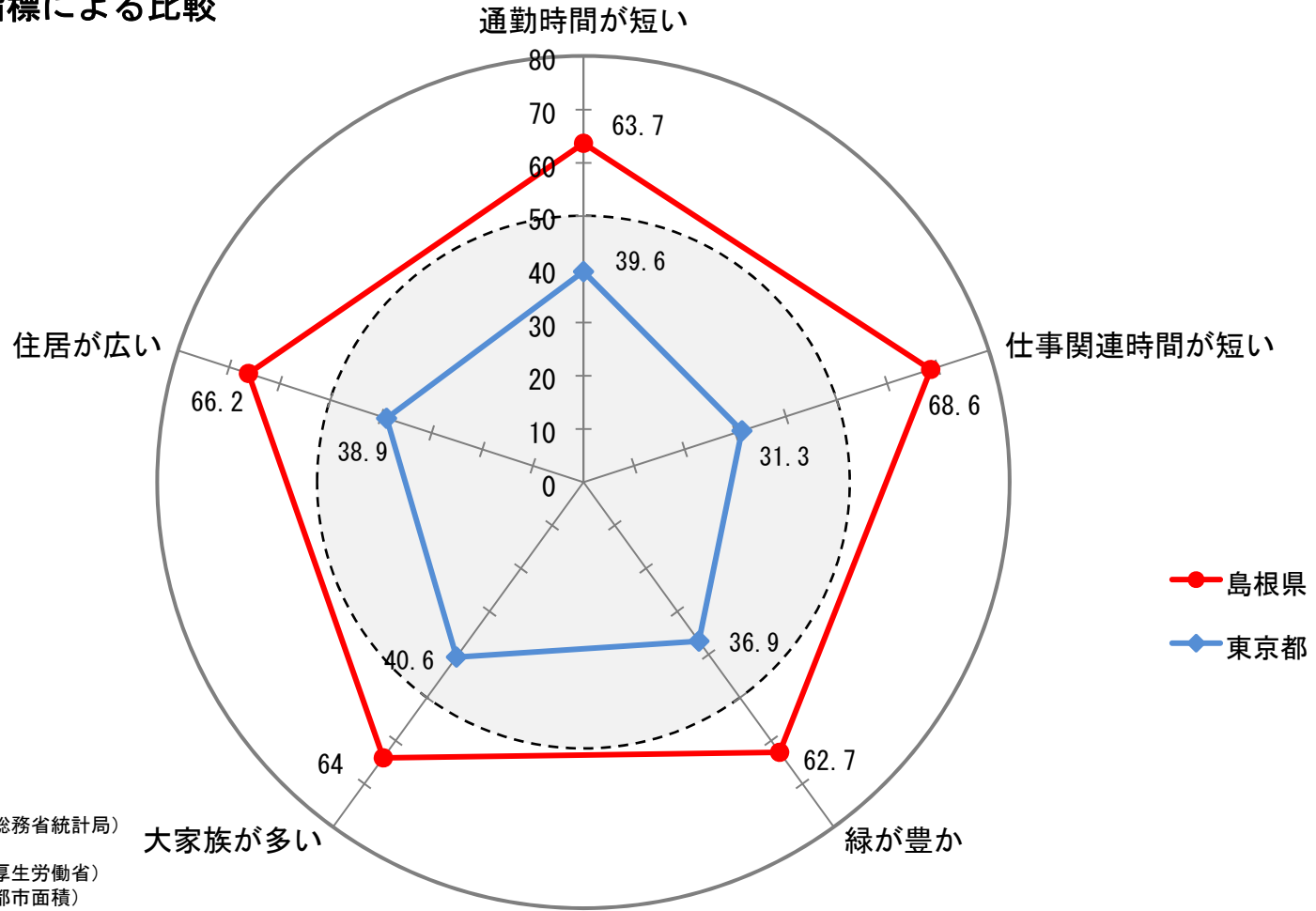


合計特殊出生率と人口集中地区人口比率



4-2 地方は、仕事・家庭・自然などの面で、生活がしやすい

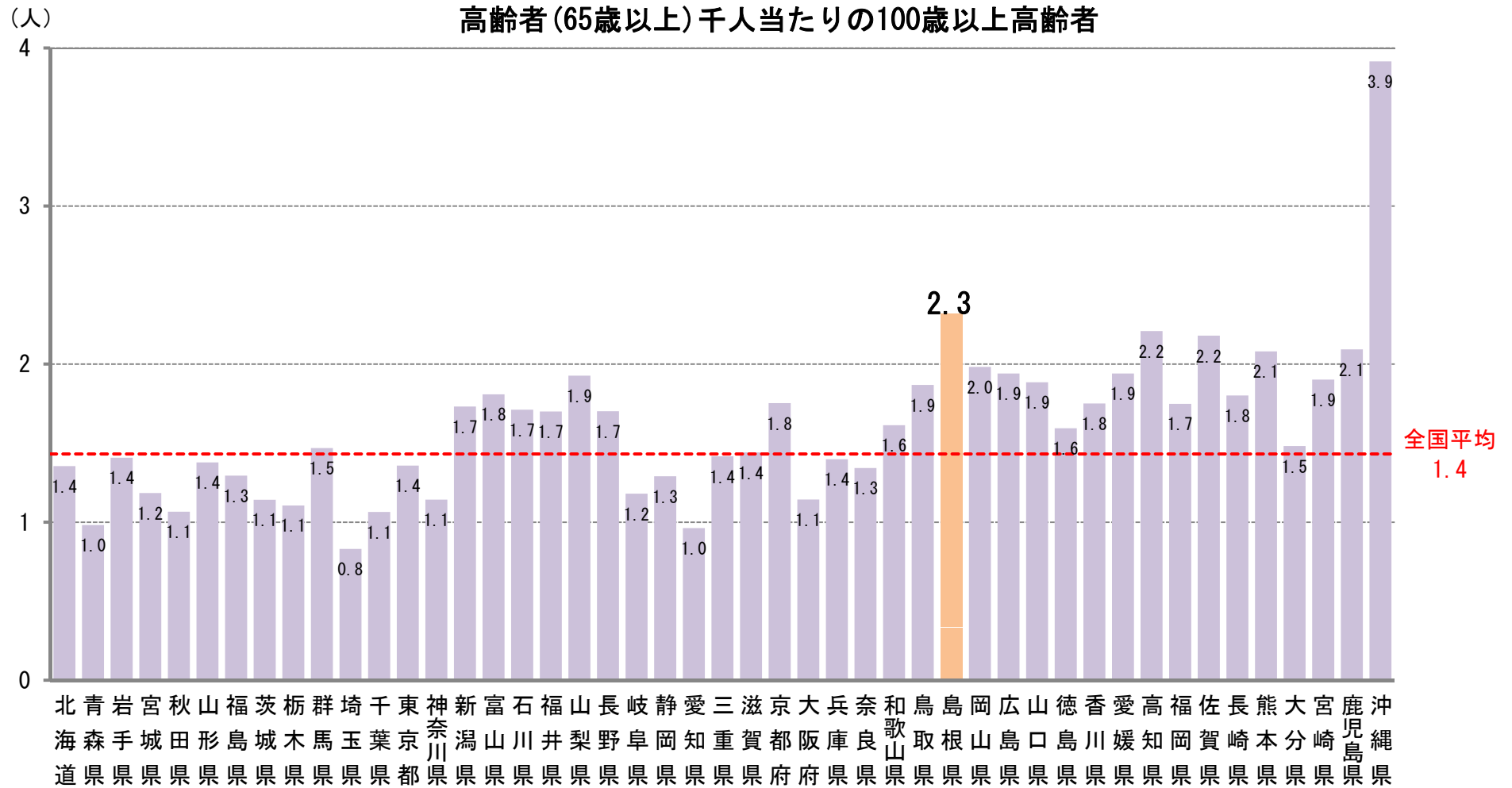
子育て関連指標による比較



資料（偏差値）

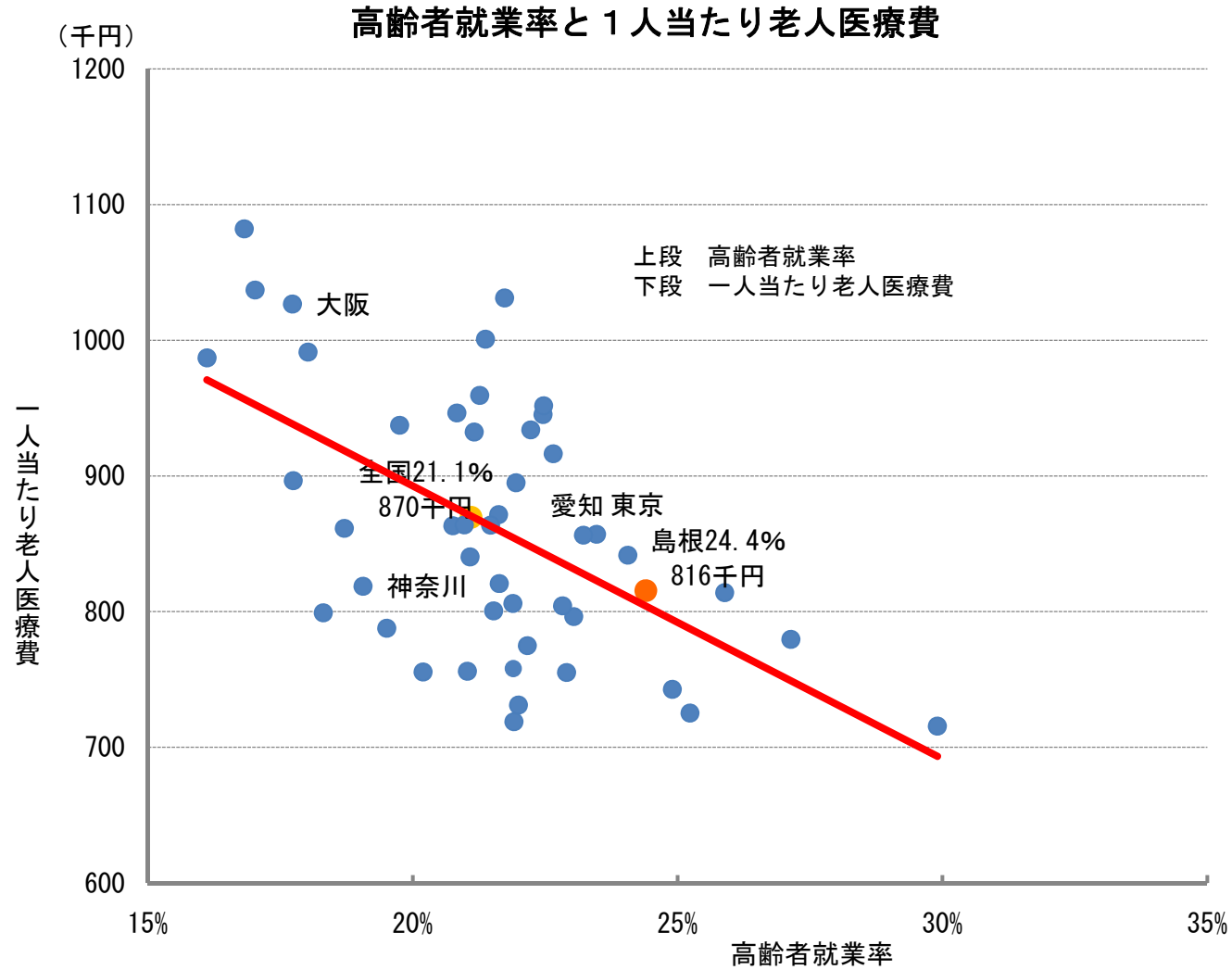
- ・ 通勤時間が短い
H15住宅土地統計調査（総務省統計局）
- ・ 仕事関連時間が短い
H19毎月勤労統計調査（厚生労働省）
- ・ 緑が豊か（人口一人あたり都市面積）
統計でみる都道府県のすがた2009（総務省統計局）
- ・ 大家族の割合が高い（三世同居率）
- ・ 住居が広い（人口一人当たり述べ住居面積）
H17国勢調査報告書（総務省統計局）

4-3 地方には、元気で長生きする高齢者が多い



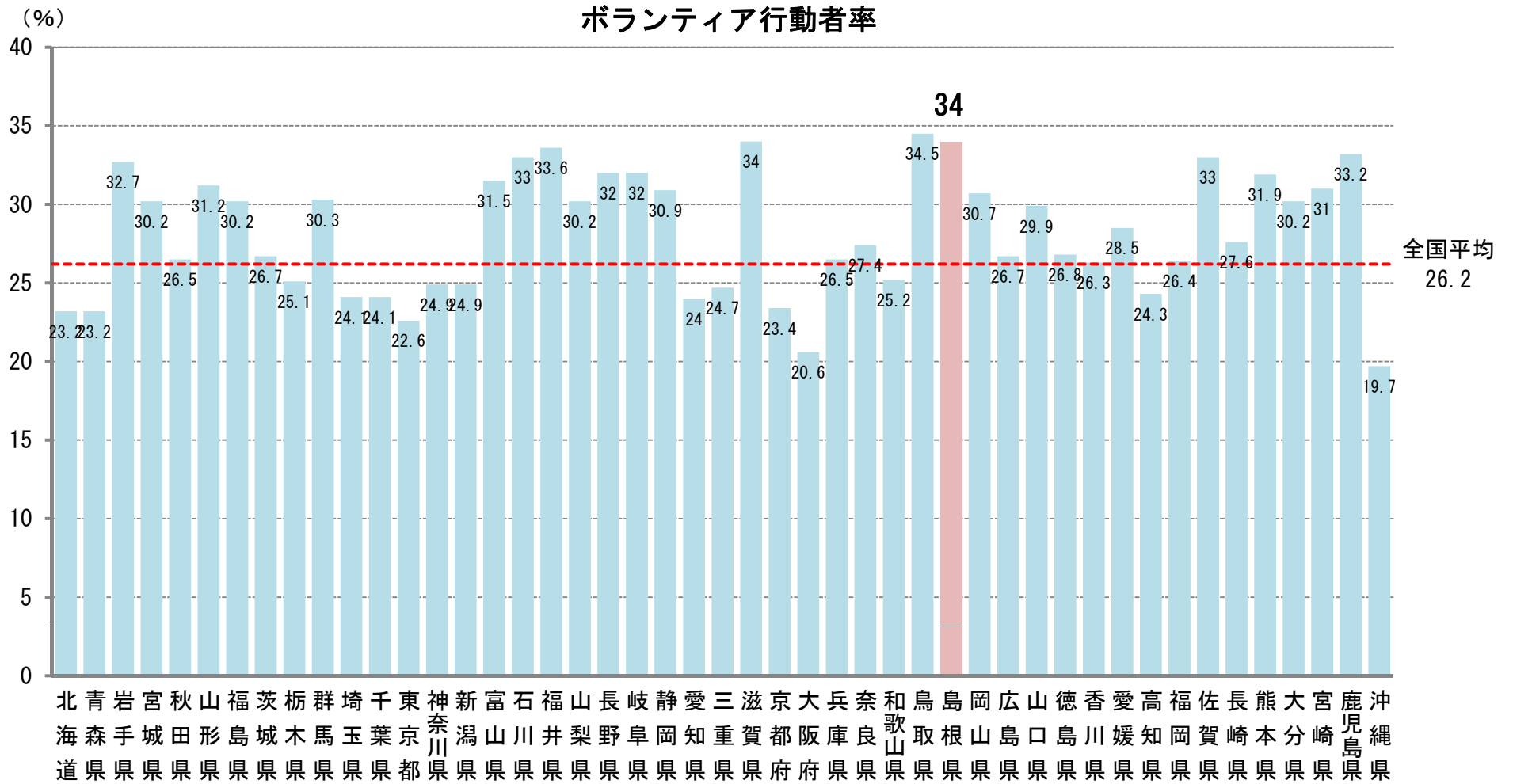
資料：人口は、「平成20年10月1日現在人口推計（総務省統計局）」。百歳以上高齢者数は、9月15日時点における年齢を基礎として計算。

4-4 高齢者が元気で働いている地方では、老人の医療費も少なくて済む



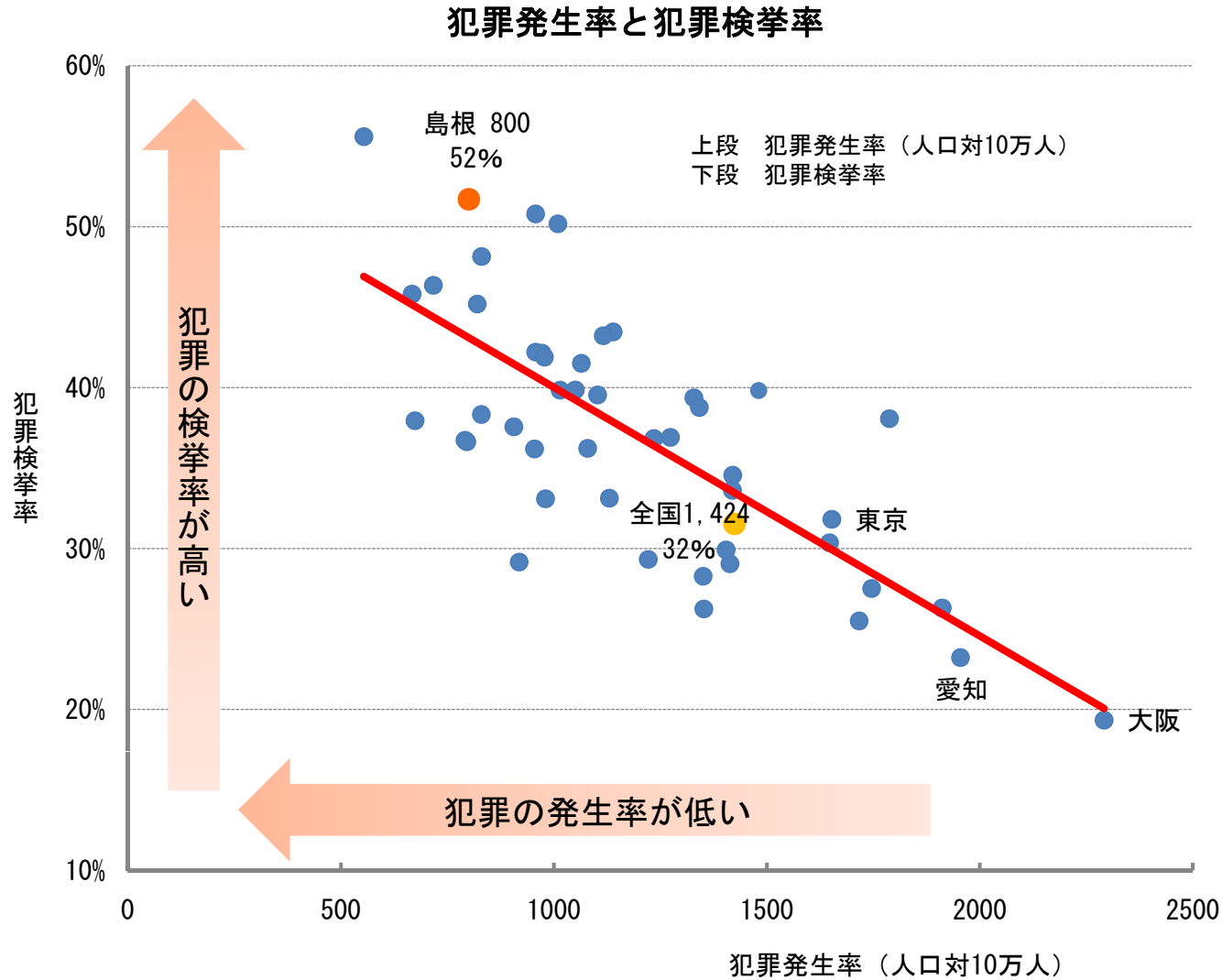
資料: 老人医療事業報告(厚生労働省 平成19年度)、H17国勢調査報告(総務省統計局)

4-5 地方は、コミュニティが維持され、社会的な活動も活発



資料：平成18年社会生活基本調査（総務省）

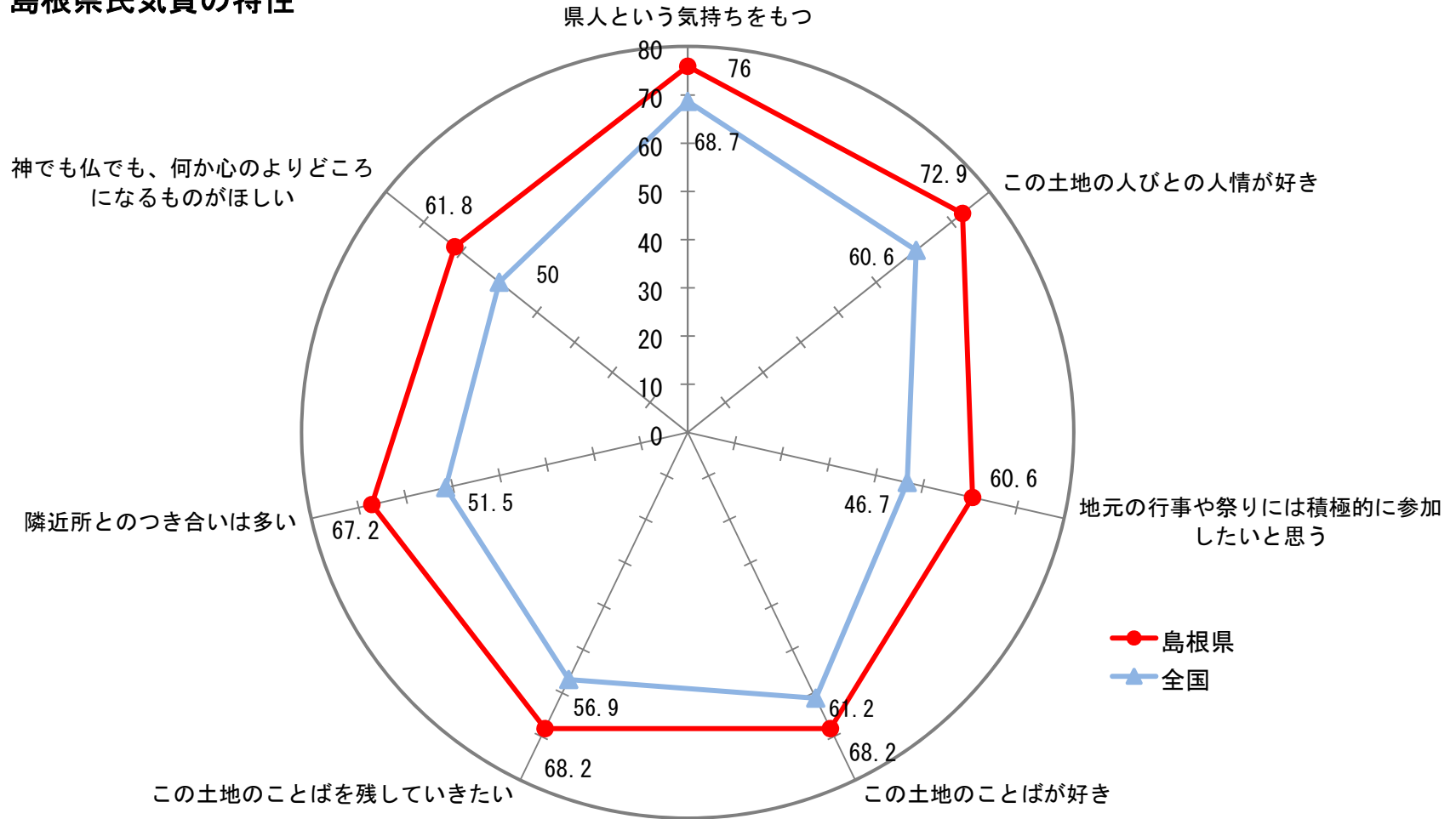
4-6 地方の方が、安全安心な暮らし



資料: 警察白書 (平成21年度)

4-7 地方には、暖かい人間関係が残っている

島根県民気質の特性



資料：現代の県民気質 全国県民意識調査（NHK放送文化研究所（1997））1996年に同研究所が各都道府県900人（全国42,300人）を対象に調査。
 注意：全国平均に対して有意差（99%信頼区間）があった項目を掲載

都道府県展望 2009. 8月号 No. 611 (全国知事会発行) から

知事随想



鳥根県知事

溝口善兵衛

大都市と地方

―東京から鳥根に戻って思うこと

平成十九年春の選挙で、四十三年振りに東京から郷土の鳥根にUターンして知事に選出され、地方から国を見るようになって感ずることが多々ある。

私は鳥根県西部、益田市で生まれ、県都松江に住むのは初めてだ。松江は四百年前に開府され、江戸時代は長く親藩松平家の所領であり、市内には城下町の趣がよく残っている。松江に住むようになって初めての年の秋のある宵、会合後のほろ酔い気分でご公舎までの道を歩いていたとき、同じ町内の顔見知りのIさんに声をかけられた。「こっちへきて鑿を打つてみませんか」。町内の皆さんの鑿打ちの練習に誘われたのだった。以来、時折、勝手参加させてもらっている。

鑿とは、四尺(一・二m)から六尺(一・八m)ほどもある大きな太鼓のことで、毎年秋には、鑿を二〜三台据えた屋根付き山車を子供達数十人が綱で引き、何台も連ねて市内を行列する「鑿行列」という祭りが行われる。江戸中期頃、松江藩主に京都の伏見宮家から姫君が降家された際に町民が「鑿」を打ち鳴らして祝ったのが始まりのようだ。

鑿を打つのは音感の乏しい私には結構、難しいのだが、皆に合わせようと気合いを入れ、体を動かして大きな音を出すのは気分がいい。練習の後に、近所のメンバーの家に大人も子供も皆集まり、互いに持ち寄った料理などを囲んで賑やかに歓談するのが、また楽しい。親子三代で参加している家もある。

私は鳥根の良さについて語るとき、「豊かな自然や伝統、文化」に加えて、いつも「温かい地域社会と人間関係が鳥根にはある」と話している。こうした地域社会が、残っているということが鳥根の大きな強みだが、大都市部ではこうした潤いのある地域の人たちとのつながりはなくなっている。東京などでは自由だが孤立した人々の生活が、いろいろな大都市の問題の背後にあることを、今、実感している。

知事になって次に気づいたことは、日本全体の少子化・人口減少問題は、地方ではなく、実は、大都市で、人口を再生産できなくなったことにあるということである。日本全体の出生率は近年大きく下がってきて一・三七になっているが、鳥根は一・五一とまだ高い。これに

対し東京は全国で最低の一・〇九だ。地方部が高く、大都市で低いのは顕著な傾向である。

大都市は便利で刺激的でさまざまなチャンスがあり若者を惹きつける。しかし、そこでの生活は決して楽なものではない。通勤は満員電車で時間もかかる。住居は狭く家賃も高い。共稼ぎでも生活は大変で、子育ては容易ではない。

一方、地方は職住近接で住居費も安く、自然が豊かで生活と仕事のリズムが安定している。子育てもしやすい。つまり、生活がしにくく、子育てが難しい大都市に若者を集め過ぎるから日本全体の出生率が低くなり、日本の人口が減り、日本の活力の低下が懸念されているのだ。

こうした大都市が抱える問題を考えると、私は、政治の仕組みとして「分散(decentralization)」を進めることは必要だが、もっと必要なのは「分散(deconcentration)」ではないかと考えている。そして、この「分散」の必要性は、今後の日本の発展の仕方と大きく関連している。

かつて日本がそうであったように、今、中国など後発国が先進国に追いつこうとしているが、この過程では中央集権的な発展の途を辿らざるを得ない。日本は明治の開国以来、外国の高い学術、技術、文化を首都の中央官僚組織を通して導入し、これを地方にも伝播していくという方法をとったが、それが効率的であったからだ。

しかし、今の日本のように欧米先進国に追いついてしまうと、その方法は途端にうまく機能しなくなる。それまでのように外から良いものを取り入れるだけではだめで、自分たちで新たに創り出していかなければならなくなるからだ。そのためには、同じような経験、感覚や考え方を持った有能な人が一人いるよりも、異なる発想や変わった考えで新たなことにチャレンジする人が千人いるほうが、多分、有効だろう。そうして、そうした人たちが多く出てくるためには、人は、大都市の密集や喧噪ではなく、ゆったりとした自然豊かな環境や各地域で意志決定をする仕組みを多分必要とするのだろう。

ということ、日本が先進国にキャッチアップする過程で大都市に集中させてきた企業、大学、研究機関、文化施設などを、今度は逆に自然豊かな地方に分散させる必要が生じていると考えるべきだろう。

これ以上大都市を拡大させ続けても、日本全体の少子高齢化などの大問題は解決しない。日本全体でバランスが取れるようにすることが必要であり、そのためには、地方をもう少し重視した政策をとることが必要なのだ。自立した豊かな地方ができてはじめて、真の分権が実現できるのではないかと思う。