

少子高齢化・人口減少時代の 国土と社会資本



国土技術政策総合研究所長 西川 和廣

(キーワード) 国土マネジメント、社会資本、高齢化、人口減少

1. 国土マネジメントの前提としての人口問題

国土のマネジメントを考えると、その前提となる様々な条件の変化を踏まえることは必須であるが、このところの前提条件の変化は急速であり、かつ未経験の領域に踏み込んだ事項も少なくない。

たとえばボーダレスになった国際経済の動きや新興国の急速な発展は、国内で完結することを前提とした従来の経済理論の多くを無効にした。国土と社会資本のマネジメントを主たる研究対象とする国総研としては、国際的な経済動向や長期的な気候変動とともに、急速な高齢化・人口減少への対応が最大の課題のひとつではないかと考えている。ここでは我が国の人口減少の動向とその意味するところを考察し、合わせて2、3の対処方法について私見を述べることにしたい。

2. 人口動態の見方

平成22年国勢調査の速報が2月25日、総務省統計局から発表された。前回調査の平成17年から総人口は28万8千人、0.2%の微増とされているが、おそらく精査を経て減少が確認されることになる。 (独) 社会保障・人口問題研究所によれば、我が国の総人口は2007年をピークに減少に転じ、40年後の2050年にはほぼ8割の1億人を割り込むと予想されている。これだけを見ると、我が国の人口はこれから徐々に減少に向かうのだという程度の印象である。

ところが最近ベストセラーになっている書籍¹⁾には、国の経済成長は総人口ではなく、GDPの6割を占める個人消費の主役である15～64歳のいわゆる生産年齢人口との相関が高く、その人口は既に1995年にピークを超えて9%程度減少していること、さらに2050年にはピークの8700万人から4900万人台へと45%も減少することなど、衝撃的な事実

が示されている。これは国の活力を維持するには生産年齢人口の減少を跳ね返すだけの強力な経済政策が必要であると読むことが出来よう。

同書では、年金支給年齢である65歳以上の高齢者よりも個人資産の大半を所有している75歳以上のいわゆる後期高齢者に注目し、2050年には2400万人に近づくと予想している。75歳以上といえば、多くは様々な場面で支援が必要になる年齢層であるが、それは急激に減少する生産年齢人口≒現役世代が、急増する後期高齢者世代を支援しながら国力、特に経済活力の維持・活性化に取り組みなければならないことに他ならず、それに適した社会資本の再構築を目指した国土マネジメントが求められることを意味している。

3. 国力の維持・活性化の観点から

少ない人口で高い活力を維持するには、効率的に付加価値を生み出すことの出来るインフラを常時有効活用できる状態に維持することが必要条件である。そのために現在整備中の高速道路を早期に完成させネットワークとしての機能を発揮できる状態にした上で、我が国の高度な先端技術の集積を活かした世界のどこにもない道路インフラへと変身させる提案をしたい²⁾。

電気自動車(EV)については、発電方法によってはゼロエミッション化が可能であるため、低炭素社会への切り札としての期待も高い。そのため既に充電設備の設置も進み、急速な普及が期待されている。しかし高性能電池の価格が高く容量に限界があり、充電に時間を要するなど、長距離走行には課題が多い。また電池の重量が大きくなるため貨物輸送への普及は困難とされている。

ところがインフラとしての道路から走行中のEVに電気エネルギーを供給する技術が既に存在す

る。非接触で電気エネルギーを伝送する技術はいくつか存在するが、電磁共鳴（誘導ではなく）という方式を用いれば、路面あるいは中央分離帯にコイルを連続的に並べることで、数メートル離れた車両へのエネルギー供給が可能である。高速道路では道路からエネルギー供給を受け、一般道では電池で走行するという使い方が可能になれば、EVの普及は飛躍的に広がる可能性がある。

使用電力に対する課金システムなどは既にITS技術の開発に伴ってほぼ開発済みであり、トラックの隊列走行技術、準天頂衛星により高精度化するGPSなどを組み合わせれば、貨物車両の自動走行も夢ではない。環境面での貢献も期待できるが、人口減少下における物流部門の人手不足、長時間勤務の軽減など、波及効果も期待できる。国内輸送のコスト削減が実現できれば、国全体としての競争力強化にもつながるものと考えられる。

4. Quality of Life(QOL)の観点から

高齢化社会は長寿命社会という側面も持ち合わせている。伸びた人生を幸福なものに出来るかどうかについて、インフラの立場からも検討の余地がある。たとえば年を取ってからも、自ら自由に移動できるかどうかはQOLのひとつの分かれ目であろう。後期高齢者の多くが自動車の運転から引退することを考えれば、高齢者こそ公共交通の便の良いところに居住すべきである。

コンパクトシティの考え方についてはかなり議論が進められているが、都市の規模、既存の交通インフラについても様々であり、画一的な処方箋を示すことは容易ではない。しかし、「高齢者こそもっとも公共交通の便の良いところに居住すべき」というシンプルな方向性を示すことで、社会全体を徐々に望ましい方向にシフトさせることが期待できる。

「駅前はにぎやかな商店街」という思いこみを修正し、シャッター街の空き店舗を老人ホームなどの福祉施設に改修すれば、公共サービスの提供も効率化されるし、駅前居住人口が確保されることで、ある程度の商業施設やスーパーの宅配サー

ビスなども成り立ちやすくなる。さらにコミュニティバス等、地域交通の基点をここに設定すれば、一定の利用者を確保することにもつながる。保育園などを併設することも、相乗効果が期待できるかも知れない。大きな駅の駅ビルをこのような施設に当てることも一案である。

5. 自然災害軽減の観点から

自然災害に対する備えとして、自助、共助、公助という概念が重要視されるようになって久しい。本来、災害時の避難誘導等をきめ細かく行うためのキーワードだが、急増する後期高齢者人口に対して共助の担い手である生産年齢人口が激減することを考えると、その負担をいかに小さくするかを考えなければならない。このような状況はいわゆる限界集落を有する中山間地に多く存在する。避難支援が必要な後期高齢者は、安全で支援の届きやすいところに、出来ればまとまって居住することが不可欠であるが、その実現には「共助」の負担を減らすことが「自助」につながる行為であることを知らせる努力が必要だろう。

6. おわりに

総人口だけを眺めていても人口減少問題の核心は何も見えてこない。また、将来の人口について希望的観測にすぎない意見も少なくない。しかし、たとえば15年後の生産年齢人口は既に生まれた若年層が新たに加わるだけであるから、その最大値は既に確定している。冷厳な事実をしっかり見据えた上で、様々な施策を考えて行く必要がある。将来の人口構成は、福祉を享受する主体であると同時に施策立案の前提条件でもあることを忘れないようにしたい。

【参考文献】

- 1) 藻谷浩介：デフレの正体、角川Oneテーマ21新書、2010.6
- 2) 西川和廣：電気自動車(EV)普及が拓げる道路インフラの可能性への期待、土木学会HP 論説委員会の頁、第45回論説(2011年2月版)、(土木学会誌 2011.4予定)
(<http://committees.jsce.or.jp/editorial/no45-2>)