

## 未来のストーリー

「3分後に708号車がお迎えに上がります。品川駅到着は、11時55分を予定」

2050年7月、東京。気温は平年並みの43度。気象庁は今日も、屋外を歩かないように呼び掛けている。普段の移動には自転車を使うようにしているけど、真夏は無理。こんな日は、マンションの下まで来てくれるロボットタクシーに限る。今日の私のオーダーは、「品川発、12時55分のリニアに間に合ったら、何でもいいー」という、至極いい加減なもの。家の中でこう呟けば、家事ロボットが配車してくれる。大学生の私の節約思考をロボットは把握済みなので、今日のタクシーは乗り合いタイプ。品川駅まで一緒に乗ってくれる人と2組もマッチングできて、運賃安上がりでラッキー☆

聞けば2組とも、同じマンションの住人だった。このマンション、否、複合施設は60階建てで、会ったことのない住人のほうが多い。低層階には、役所、病院、店舗、ジム、学校などが入っており、建物自体が1つの町のように多機能だ。こうした大きな建物では、CO<sub>2</sub>抑制と生態系の回復のために壁面緑地化が義務付けられるようになった。採光スペースを除き、建物の大半は植物に覆われている。遠くから見るのが巨大な樹のようだ。12時45分、名古屋到着。ここから在来線に乗り換えて、岐阜県A町を目指す。今回は、夏休みを利用して、昔の日本にタイムスリップできると話題の「昭和の里山体験」に申し込んでみた。A町の集落に残る古民家に、ゼミの仲間と1週間滞在する予定だ。

一般人がこの集落に足を運べる機会は残り少ない。3年前の2047年に最後の住民が亡くなった。定住者がいなくなったのを待って、A町は、町の中心部と集落を繋ぐ橋と道路のメンテナンスを行わないことを決めた。老朽化が進んでいるため、2055年を最後に橋は通行禁止になり、この集落は陸の孤島になることが決まっている。

100年前の1950年頃は、ここにも農業を営む世帯を中心に8000人ほどが暮らしていたそうだ。しかし、20世紀後半になると、若者が名古屋や東京に出ていくようになり、A町は典型的な高齢化と過疎の町になっていったという。

案内役の町役場の人は「怒られるかもしれないけど、住民がゼロ名になったと聞いたときは、やっぱり一か所片付いたと安堵してしまった」と本音を打ち明けてくれた。A町のような小さな自治体は予算も限られている。住人がいるあいだは、通院や買い物サポート、冬は除雪作業の実施など、少ない住民の生活を維持するためのコスト負担が重くのしかかっていた。今後は、衛星リモートセンシングやドローンによるモニタリングを使って、最低限の森林の手入れだけを行うそうだ。この古民家も、木造なので取り壊さず、このまま自然と風化させるといふ。近年、同じような集落が国内に増えている。

5日目、生まれて初めて生きたカエルを見た。毎晩、うるさかった犯人はカエルと鈴虫らしい。この山村は美しく尊い。しかし、徐々に遠隔してきた私たちは、名古屋のカフェから人気のメニューをドローンデリバリーで注文したりして、都会的な夕飯を楽しみ始めた。

一週間の里山体験を終えたら、私たちはまた、人工的な緑に覆われた快適で刺激的な都会の生活に戻るのだ。

### 第3章 都市と交通

日本全体の人口減少は避けられないが、その減少スピードは全国一様ではない。大都市圏は引き続き多くの人口を引きつけ、特に東京への一極集中の傾向が続く。また、地方部に目を向けると、県庁所在地など各地の中心都市への人口集中が顕著になっていき、日本全体ではコアエリアが点在する「多極集住」が起きる。一方で、こうした都市に人口を奪われた地域は置き去りになり、様々な社会課題が発現していく。

本章では、人口動態をもとに、2050年に向けて日本国内で起きうる変化を予測し、課題への対処をまちづくりと交通の観点からまとめた。

#### 1. 三大都市圏の未来

##### (1) 日本全体の人口減少は加速

日本人口は、2023年の1億2435万人（前年比▲0.48%。なお、本稿の日本人口は10月1日のもの）から2030年には1億2012万人（前年比▲0.54%。以下、本稿の日本の将来推計人口は国立社会保障・人口問題研究所2023年推計の死亡率中位・出生率中位による）、2050年には1億469万人（前年比▲0.78%）と加速をつけて減少していく。2050年頃になると、日本全体では、政令指定都市が毎年1つなくなるインパクトが続くこととなり、また、その減少分の多くは生産年齢（15～64歳）人口である。そのため、生産年齢人口減少緩和のための少子化対策と労働者確保（外国人労働者の受け入れ拡大、労働者に代わる機械化を含む）が日本にとって非常に大きな課題である。

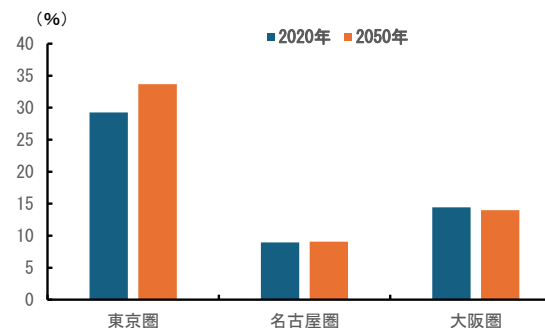
##### ◆大阪圏は三大都市圏から脱落も

このような日本全体の人口減少の中で、今後も地方から都市への人口流入が進むとされており、そのため、今後の人口減少動向は地域別で異なる。

高度成長期以降の三大都市圏（東京圏：東京都・神奈川県、千葉県、埼玉

県。名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県。大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県）への人口集中、バブル期以降の東京（東京圏）一極集中は、人口分布における大きな特徴である。そこで、今後の全国に占める人口割合（人口集中度）を見ると、東京圏は2020年の29.3%から2050年の33.7%へ、4.4%ポイント上昇する（図表3-1）。一方、名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）はほぼ変わらず、大阪圏は微減となっており、東京一極集中は今後も続く。

図表 3-1 三大都市圏別全国に対する割合（2020～2050年）

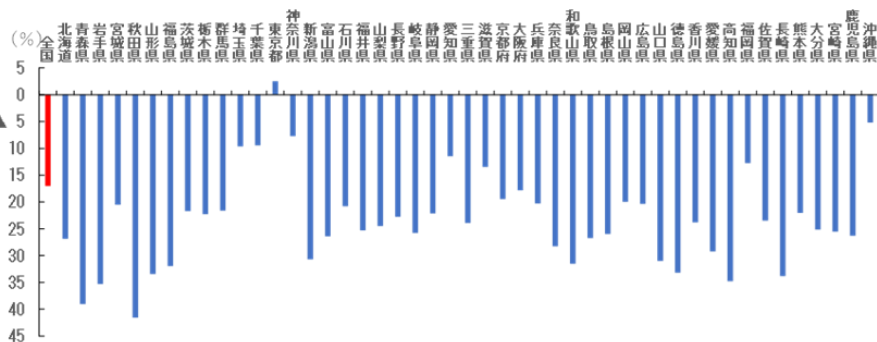


（出典）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2023年推計）」（2023年12月）より当社作成

次に、都道府県別の2050年の人口を2020年比で見ると、増加するのは今後も人口流入が続くとされる東京都だけである（図表3-2）。出生率が比較的高い沖縄県はわずかな減少にとどまるが、それ以外は2020～2050年に大きく減少する。その中で減少が際立つのは大阪圏である。例えば、大阪圏の経済社会の中心といえる大阪府で、2020～2050年の人口減少率は▲17.8%であり、東京圏の4都県や愛知県、福岡県といった全国有数の大都市を抱える県より減少率がかなり大きい。この背景には、大阪圏の経済力を長らく支えてきた製造業の長期的な衰退や、大阪圏への人口流入を支えてきた西日本全域での今後の大きな人口減少がある。

そのうえ、リニア中央新幹線が品川～名古屋で開業し、東京圏と名古屋圏

図表 3-2 都道府県別人口増加率（2020年～2050年）



(出典) 図表 3-1 に同じ

が経済的に一体化して、さらに巨大な大都市圏「スーパー・メガリージョン」を形成する可能性が高い。名古屋～新大阪の開業が遅れば、三大都市圏から大阪圏が脱落し、三大都市圏という呼称も過去のものになりかねない。そうならないために、大阪圏は IR（統合型リゾート）<sup>1</sup>開業以外の今後の成長チャンスを貪欲に探っていくこととなろう。

一方、長らく増加し続けてきた東京圏の人口も 2050 年までについてピークアウトする。東京圏は 2050 年までにメガシティにおける人口世界一の座がデリーに抜かれることが確実である中、世界的な都市間競争に勝ち抜くべく、都市の魅力さをさらに高める必要がある。

(2) 人間らしい暮らしを取り戻す

◆大都市の経済合理性は人間らしい暮らしを奪う

日本では高度成長期以降、大都市圏に人口が流入する中、都心では高い地価を反映してオフィスや商業施設の開発が優先され、郊外に農地等の有休地を活用した住宅中心のまち「ベッドタウン」を設けて、そこに人口を誘導す

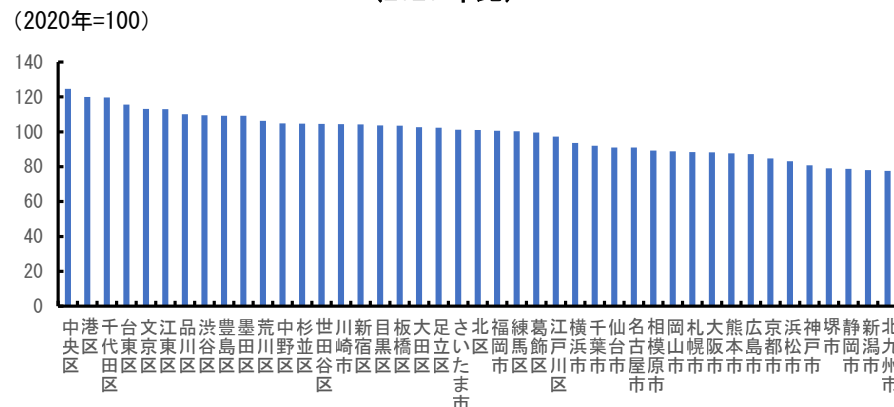
る街づくりが進んだ。このように、大都市において、都心で働く人＝昼間人口が増加する一方、住んでいる人＝夜間人口は減少し、郊外で夜間人口が増加することをドーナツ化現象と呼ぶ。

このドーナツ化現象は大都市の経済合理性を重視した結果であるが、その弊害としてワークライフバランスを崩壊させる長時間通勤や、郊外で農地等の緑地を住宅地に転用することで開発が無秩序に進む「スプロール化」などが挙げられよう。いわば大都市の都心で働く会社員は大企業の高所得と引き換えに人間らしい暮らしを奪われがちであったともいえる。

◆「職住遊近接」がキーワード

しかし、バブル崩壊後は大都市圏を中心に都心集中が進み、今後もこの傾向は続くと思われる。例えば政令指定都市や東京都区部において人口減少時代とは思えない高い人口増加率となるエリアが続出する<図表 3-3>。

図表 3-3 政令指定都市や東京都区部における 2050 年の人口水準（2020年比）



(出典) 図表 3-1 に同じ

<sup>1</sup> 大阪市舞洲地区で計画されている、国際会議場、ホテル、商業施設、カジノなどを民間事業者が一体的に設置する施設で、2023年4月に国から認定を受け 2030年秋頃の開業をめざしている。

この背景には、1990年代から始まった就業者人口の減少に伴うオフィス需要の停滞、ネットショッピングの隆盛に伴う商業施設の衰退、容積率の緩和等によるタワーマンションの増加、共働き高収入世帯「パワーカップル」の増加等が考えられる。また、コロナ禍は、オフィス街や繁華街等の夜間人口の少ないエリアの持続可能性に疑念を生じさせ、人が住むエリアに様々な機能を集約する複合型のまちづくりの重要性を再認識させるものであった。

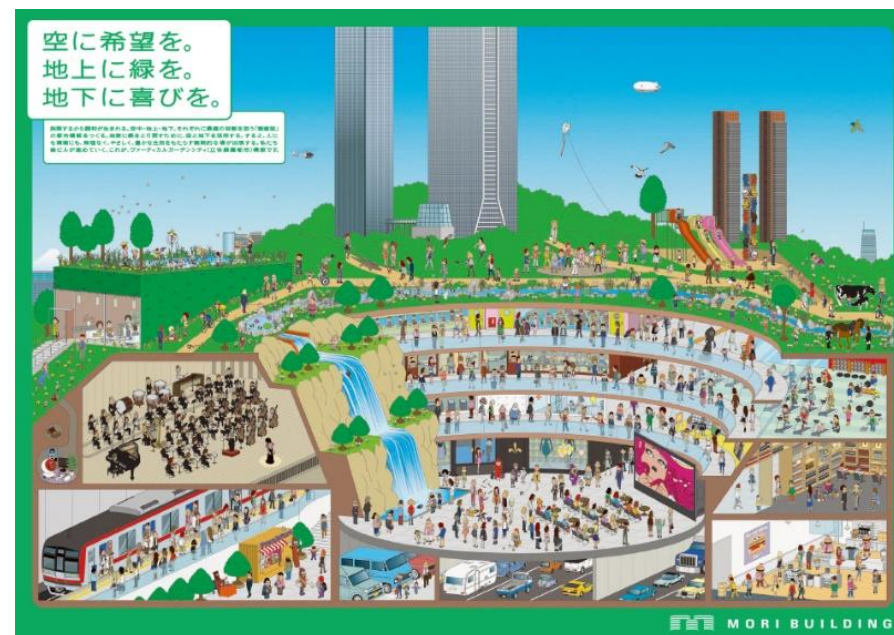
このような都心ライフは郊外ライフに比べて経済的負担が高いものの、長時間通勤からの解放、都市型レジャー、医療機関や教育機関へのアクセスの容易さといったメリットが少なくない。さらには、森ビルが提唱する「Vertical Garden City (立体緑園都市)」<図表 3-4>のように、建物の高層化や地下の活用により都市の持つ様々な機能を徒歩圏にコンパクトに配置することで、これまで都心での実現が容易でなかった緑地確保を目指す取り組みも出てきている。

一方、このような都心回帰に対抗するように、郊外で職住遊を実現しようという動きも広まっている。例えば、東急は「nexus (ネクサス) 構想」を掲げ、豊かな自然環境へのアクセスが容易な郊外で、様々な都市機能を集約した複合施設をハブにした、職住遊近接の「Walkable Neighborhood (歩きたくなるまち)」を訴えている。そこでは、自動運転を活用して、郊外に分散する様々な施設にアクセスする実験も進められている。コロナ禍でリモートワークが一定の定着を見たことでコワーキングスペースの充実が進むなど、郊外でも職住近接が可能になったことも同構想に追い風になっている。

このような動きから、2050年には「職住遊近接」をキーワードに、人間らしい暮らしを取り戻した大都市がいくつも出現していることが期待される。

図表 3-4 Vertical Garden City

森ビルが提唱する理想の都市モデル。無秩序に広がった巨大都市の中心部をスーパーブロックで再生していく。都心の空と地下を有効に活用し、職、住、遊、商、学、憩、文化、交流などの多彩な都市機能を立体的重層的に組み込むことによって、徒歩で暮らせるコンパクトシティを実現しようというもの。



(出典) 森ビルホームページ