

平成時代の千葉県を振り返ると、交通インフラ整備の着実な進展から、人口が増加し経済成長に繋がった。新しい時代も、千葉県の恵まれた環境と好機を活かしたい。

いよいよ来月から新たな時代に入る。平成時代の千葉県経済成長率(名目)を振り返ると、2015年度までの平均値は年+0.7%と、全国と同じであったが、アベノミクス以降の成長率は年2.6%と東日本大震災の影響を乗り越えて、全国(2.1%)を上回った(図表1)。ほぼ同じ期間の県民所得の伸び(14年度の12年度対比)も4.5%と全国(2.5%)や1都4県(2.5%)よりも高い。

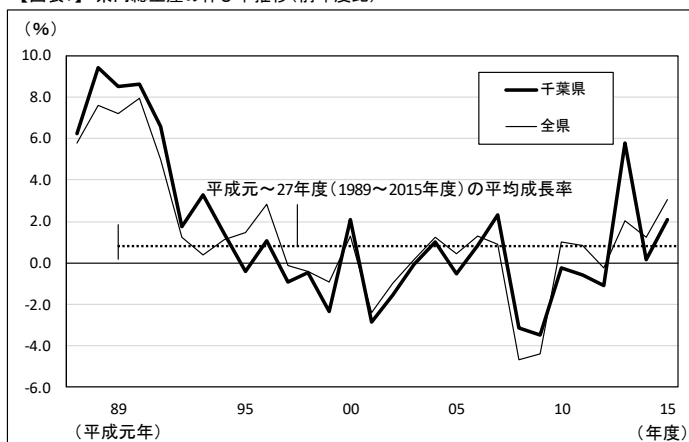
これは、アベノミクス初年の13年にリーマンショックからの回復や震災復興が重なったほか、平成時代を通じて県内交通網が整備されたことなどを底流に、県内人口が震災後の13年4月をボトムに増加を続けてきたことの寄与が大きい。

交通網整備の推移をみると(図表2)、平成のスタートと同時に工事着工した東京湾アクアラインは、97年の開通、09年の通行料金引下げを経て、上総・安房と都心を結ぶ大動脈として成長した。また、鉄道網では、京葉線をはじめ、東葉高速鉄道、TX、成田スカイアクセスなど、延伸、開業が相次いだ。平成が終わりに近づく18年には、外環道の千葉県区間の開通や圏央道未開通部分の工事着手、成田空港の機能強化に向けた四者協議での合意など、県内の交通インフラ整備は新たな局面を迎えた。交通網の整備を軸として捉えれば、千葉県にとっての「平成」は、難しい局面を乗り越えつつ、新しい時代の成長に向けた基盤を固めた時代だったともいえる。

この間、千葉県人口は平成の間に85万人(15.7%)増加した(89年:542→19年1月:627万人)。平成の前半には、いったん増勢は鈍化したが、TX開業により05~10年にかけて転入の勢いが強まった。その後、震災で一時減少したが、影響が薄れるにつれて再び増加に転じた。当社は15年国勢調査に基づいて45年までの県人口推計を3パターン(上・中・下位)で行ったが、足許の人口は、早くも20年時点の中間(標準)推計人口を1年前倒しで達成するなど、上振れつつある(図表3)。上位推計の前提は「県内都市部への高い転入超過傾向が続き、地方部では地方創生などにより転出超過幅が縮小すること」である。首都圏一極集中の強まりなどから、都市部で前提通りとなっているほか、地方部でも全体では転出超過が続くが、一宮町(サーフォノミクス)や旭市のCCRC(生涯活躍のまち)など地方創生が実を結びつつある市町も見られ始めている。

次の時代も、県内では圏央道全通(24年)、北千葉道路全通(20年代後半想定)、成田空港機能強化(30年代前半)など、既定の大型交通インフラ整備が進むほか、第2湾岸道路の研究会が設置されることもこの程決まった。アクアライン鉄道も将来検討される可能性もある。来年は県内でオリ・パラも開催される。千葉県の恵まれた環境と好機を活かして企業の投資やイノベーションへの取り組みが一段と広がり、次の時代が県のさらなる飛躍の時代となることが期待される(下出)。

【図表1】 県内総生産の伸び率推移(前年度比)



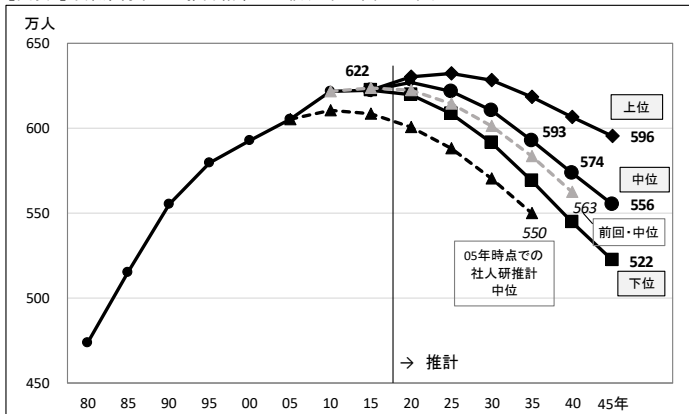
(出所)内閣府「県民経済計算」をもとに株式会社ちばぎん総合研究所が作成

【図表2】 千葉県における平成の主な出来事

年(平成)	出来事	人口(※)(万人)
1989(元)	幕張メッセが開業	542
1990(2)	JR京葉線 蘇我-東京駅間が全面開通	551
1994(6)	かずさアカデミアパークの研究施設「かずさDNA研究所」が完成	576
1996(8)	東葉高速鉄道(東葉勝田台-西船橋駅、16.2km)が開業	580
1997(9)	東京湾アクアラインが開通	583
1998(10)	中小企業の研究開発支援施設「東葛テクノプラザ」がオープン	586
2001(13)	東京ディズニーシーが開園	593
2004(16)	富津館山道路が全線開通	603
2005(17)	つくばエクスプレスが開業	605
2007(19)	千葉県初の圏央道、木更津東IC~木更津JCTが開通 館山自動車道路が全線開通	608
2010(22)	成田スカイアクセスが開業。成田空港年間発着枠30万回へ拡大合意	619
2013(25)	イオンモール幕張新都心がオープン	619
2017(29)	国際医療福祉大学医学部が開学	624
2018(30)	成田空港の機能強化案が、四者協議会で最終合意 圏央道未開通部分(大栄JCT~横芝IC間)の本体工事が着工 外環道の三郷南IC~高谷JCTが開通	626

(※)各年1月1日現在

【図表3】千葉県将来人口推計結果の比較(上位・中位・下位)



(出所)株式会社ちばぎん