

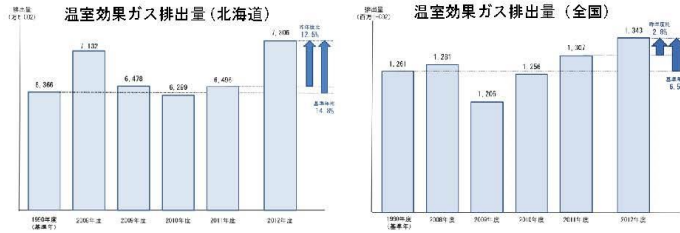
現 行

改 訂 後

変 更

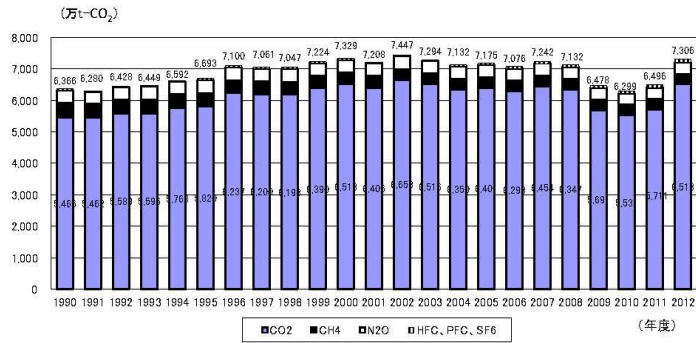
表 II・1・1 全国の温室効果ガス排出量との比較（2012(H24)年度）

区 分	北 海 道	全 国
温室効果ガス排出量	7,306 万 t-CO <sub>2</sub>	134,300 万 t-CO <sub>2</sub>
一人当たり	13.4 t-CO <sub>2</sub> /人	10.5 t-CO <sub>2</sub> /人



出典：北海道環境生活部「2012(H24)年度の温室効果ガス排出量について」

図 II・1・9 全国の温室効果ガス排出量との比較



(グラフ内の数値(上段：総排出量、下段：CO<sub>2</sub>排出量))

出典：北海道環境生活部「2012(H24)年度の温室効果ガス排出量について」

図 II・1・10 温室効果ガス排出量の推移

○現「考え方」温室効果ガス資料削除

現 行

改 訂 後

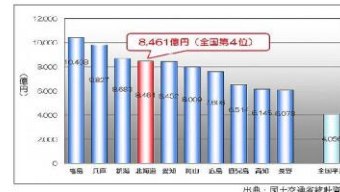
変 更

○社会情勢を踏まえ追加

**(4) 大規模自然災害リスクの高まり**

本道では、2016(平成28)年に大型の台風が相次いで上陸したほか、2018(平成30)年の北海道胆振東部地震では、土砂災害や家屋の倒壊などの被害に加え、道内全域に及んだ大規模停電や、断水などが生じ、道民の暮らしや地域産業に多大な影響を及ぼしました。

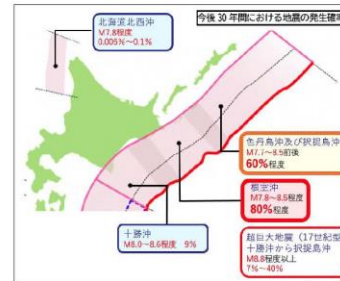
広大な面積と長い海岸線を有する北海道は、地震・津波、火山噴火、豪雨、暴風雪、竜巻などの様々な自然災害のリスクを抱えており、今後も気候変動の影響などにより、局地的な集中豪雨や豪雪などの激甚化が懸念されます。また、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震や大津波の発生により甚大な被害が生ずることも危惧されています。(図II-1-16、図II-1-17、図II-1-18、図II-1-19 参照)



図II-1-16 過去30年間(1990-2019)の水害被害



図II-1-17 北海道の過去5年間(2015-2019)の災害被害額



図II-1-18 切迫する日本海溝・千島海溝沿いの地震・津波



図II-1-19 北海道の活火山

現 行	改 訂 後	変 更																																				
	<p><b>(5) 地球環境問題の深刻化とエネルギーの変化</b></p> <p>地球温暖化が世界規模で進行している中、本道においても年平均気温はこの100年でおおよそ1.6℃上昇しており、21世紀末には5.0℃程度の上昇が予測されています。(北海道地球温暖化対策推進計画(第3次))</p> <p>積雪寒冷・広域分散型という地域特性を有する北海道では、冬期の暖房用灯油や移動に使用する自動車のガソリンなど化石燃料の使用量が多く、全国平均に比べると家庭部門や運輸部門における温室効果ガス排出割合が高くなっています。(図II-1-20参照)</p> <p>一方、2019(令和元)年度の本道の新エネルギー導入状況は365.1万kWであり、2012(平成24)年度と比べると約2.5倍に増加しています。(図II-1-21参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1093 536 1451 815"> <table border="1"> <caption>一人当たりの二酸化炭素排出量の推移 (北海道、全国) (2013～2017年度)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>北海道一人当たり (t-CO<sub>2</sub>/A)</th> <th>全国一人当たり (t-CO<sub>2</sub>/A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>12.0</td> <td>10.3</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>11.5</td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>11.5</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>11.6</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>11.8</td> <td>9.4</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="1458 536 1794 815"> <table border="1"> <caption>北海道における新エネルギーの導入状況 (発電設備容量) (2012～2019年度)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>容量 (万kW)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>149.0</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>177.2</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>202.5</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>244.9</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>271.0</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>292.7</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>320.0</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>365.1</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div> <p>図II-1-20 一人当たりの二酸化炭素排出量の推移 (北海道、全国) (2013～2017年度)</p> <p>図II-1-21 北海道における新エネルギーの導入状況 (発電設備容量) (2012～2019年度)</p> <p><b>(6) 北海道の地域交通・物流</b></p> <p>本道における高規格幹線道路の開通延長は、2020(令和2)年で約1,183kmとなっているものの、開通率は未だ約65%であり、全国の約89%に比べて遅れています。また、道内の鉄道路線については、1970(昭和45)年度末に総延長4,055kmあったものが、2019(令和元)年度末には2,448kmと約6割にまで縮小しているほか、道内のバス交通においても、輸送人員、乗合バス事業の経常収支比率ともに近年では減少傾向にあり、特に過疎化の著しい集落においては、身近な生活交通手段の不足などの問題が深刻化しているなど、将来を見据えた公共交通ネットワークのあり方について議論が重ねられています。(図II-1-22、図II-1-23、図II-1-24、図II-1-25参照)</p> <p>近年、電子商取引(EC)市場の拡大に伴い、全国的に宅配便の取扱量が増加していますが、道内の物流を担っている道路貨物運送業従事者数は減少しており、地域の産業を支える安定的かつ持続的な輸送ネットワークの確保や、過疎地における輸送効率の低下、バスやトラック運転手などの輸送を担う労働力不足への対応が課題となっています。(図II-1-26、図II-1-27参照)</p>	年度	北海道一人当たり (t-CO <sub>2</sub> /A)	全国一人当たり (t-CO <sub>2</sub> /A)	2013	12.0	10.3	2014	11.5	10.0	2015	11.5	9.6	2016	11.6	9.5	2017	11.8	9.4	年度	容量 (万kW)	2012	149.0	2013	177.2	2014	202.5	2018	244.9	2016	271.0	2017	292.7	2018	320.0	2019	365.1	<p>○現「考え方」温室効果ガス排出状況(P6)から移行</p> <p>○社会情勢や検討協議会を踏まえ追加</p>
年度	北海道一人当たり (t-CO <sub>2</sub> /A)	全国一人当たり (t-CO <sub>2</sub> /A)																																				
2013	12.0	10.3																																				
2014	11.5	10.0																																				
2015	11.5	9.6																																				
2016	11.6	9.5																																				
2017	11.8	9.4																																				
年度	容量 (万kW)																																					
2012	149.0																																					
2013	177.2																																					
2014	202.5																																					
2018	244.9																																					
2016	271.0																																					
2017	292.7																																					
2018	320.0																																					
2019	365.1																																					

現 行

改 訂 後

変 更



図 II-1-22 高規格幹線道路の開通率 (2020(令和2)年3月31日時点)

○新規追加

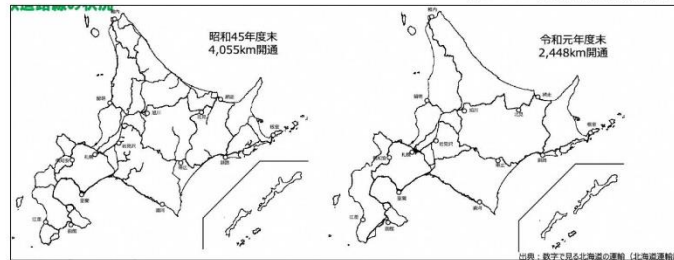


図 II-1-23 道内の鉄道路線の状況

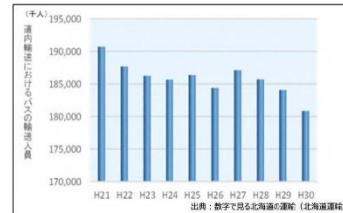


図 II-1-24 道内のバス輸送人員の推移

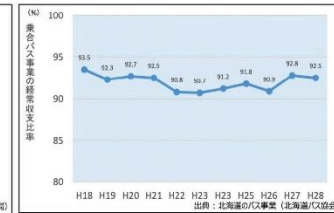


図 II-1-25 道内の乗合バス事業の経常収支比率



図 II-1-26 全国 EC 市場規模の拡大

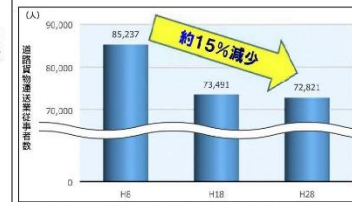


図 II-1-27 道内道路貨物運送業従事者数の推移

現 行

(5) 地域で生じる課題例

・(1)～(4)で整理した人口減少・少子高齢化や都市構造などの北海道の現状より、地域では、多様な側面において複合的に課題が生じる。ここでは、地域に生じる課題の例を、生活の利便性面、安全・安心面、健康・福祉面、地域経済面、行政運営面、環境・エネルギー面の6つの分野で例示する。

<地域で生じる課題の例>\*1

利便性面	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少により、医療・福祉・商業などのサービス提供の維持が困難となり、生活の利便性が低下。</li> <li>拡散した市街地構造のまま人口減少が進み、公共交通サービスの水準が低下。</li> <li>商業施設等の郊外化や自家用車依存を背景に、中心市街地の身近な商店街等が衰退し地域の活気が低下するとともに、日常的な買い物が出なくなり生活が不便になる。</li> </ul>
安全・安心面	<ul style="list-style-type: none"> <li>空き家が増加することで、安全性の低下、景観への阻害等が懸念。</li> <li>人口減少・少子高齢化によりコミュニティが衰退し、高齢者などの災害弱者が顕在化。</li> <li>独り住まい高齢者が、冬期間の除雪作業が困難になるなど、日常生活において不安を感じる。</li> </ul>
健康・福祉面	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者等を中心に外出機会が減少し、心身の健康確保への懸念。</li> <li>人口減少・少子高齢化によりコミュニティ活動の維持が困難になる。</li> <li>出産や子育てに対する不安などから、子供を持ちたくても持てない人が多くなっている。</li> <li>高齢者が将来の自分の日常生活全般について、不安を感じている。</li> <li>小児科や子育て支援施設が近くに無いため、子育て環境に不安を感じる。</li> </ul>
地域経済面	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少・少子高齢化の進行などにより、地域商業の売上減少や、空き店舗が増加するなど、地域活力が低下。</li> <li>人口減少・少子高齢化により、地域産業の担い手が不足。</li> <li>化石燃料など輸入エネルギー依存が高いことにより、資金が地域外へ流出している。</li> </ul>
行政運営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少・少子高齢化に伴う財政的制約が進む中での、公共施設等の維持管理・更新費用の財政負担。</li> <li>人口減少とともに、商業やサービス業の事業所等が撤退し、地価の下落も進み、税収が減少することによる行政サービスの低下が懸念。</li> </ul>
環境・エネルギー面	<ul style="list-style-type: none"> <li>積雪寒冷、広域分散型の地域特性から暖房や自動車の使用などにより、民生(家庭)部門、運輸部門の温室効果ガス排出割合が高い。</li> <li>集合住宅の空き室の増加などにより、住居単位での光熱費が高くなるなどエネルギーの消費効率が悪い。</li> <li>災害時のライフラインの断絶等による、冷暖房などのエネルギー供給の不安。</li> </ul>

\*1 6つの分野は、国土交通省の「都市構造の評價に関するハンドブック」において、人口減少・少子高齢化の進展等により都市に及ぼす影響の整理を参考とした。

改 訂 後

(7) 地域で生じる課題例のイメージ

(1)～(6)で記載した課題について例示する。



<北海道の地域で生じる課題の例のイメージ>

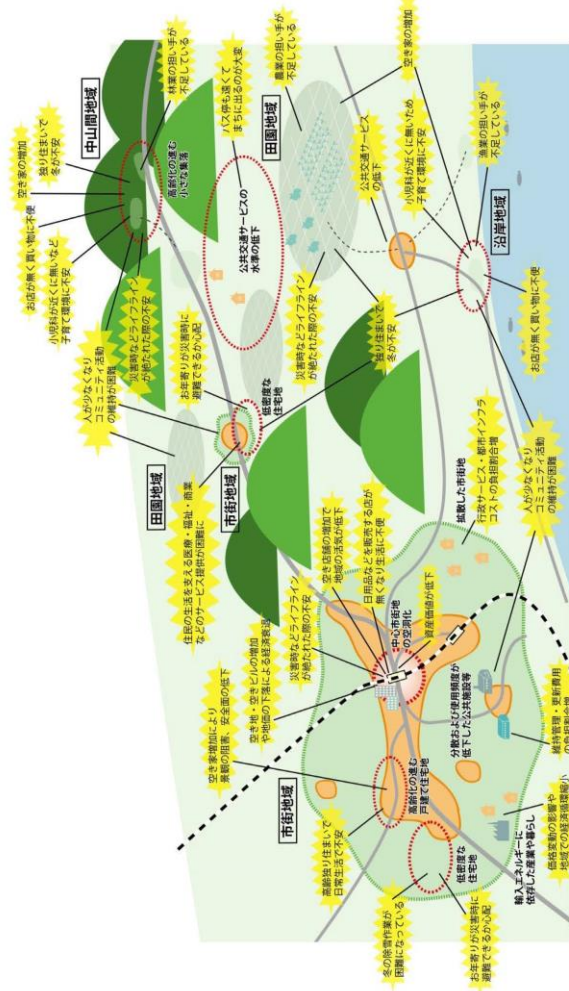
○現「考え方」(5)地域に生じる課題例については、次ページの課題イメージ図で示すことにより、分類の表を削除

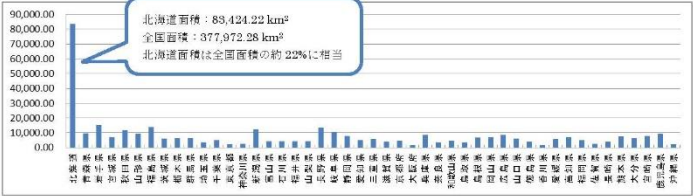
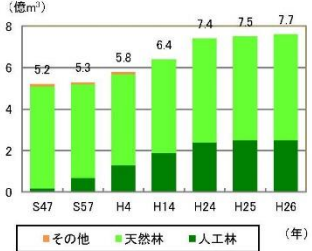
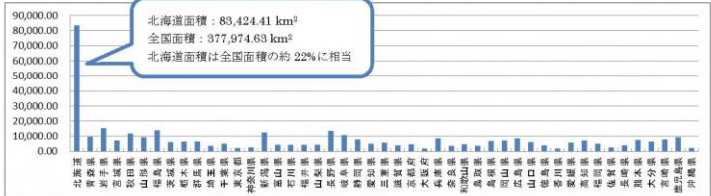
現 行

改 訂 後

変 更

＜北海道の地域で生じる課題の例のイメージ＞

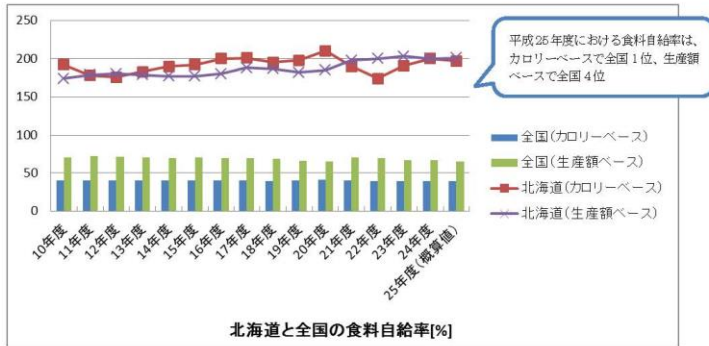


現 行	改 訂 後	変 更
<p><b>2. 北海道の優位性</b></p> <p>(1) 地理的特性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本列島の最北(北緯41度21分～45度33分)に位置、シカゴ、モントリオール、ロンドン、ローマ、ミュンヘンといった世界の主要都市とほぼ同緯度。</li> <li>面積は83,424km<sup>2</sup>(平成26年10月1日現在)で国土の22.1%、東京都の38.1倍、オーストラリア1国の面積に匹敵。(図II-2-1参照)</li> <li>全国と比較すると山地や傾斜地が少なく、なだらかな土地が多い。</li> <li>温帯気候の北限かつ亜寒帯気候の南限に位置し、冷涼低湿で梅雨はなく、台風の影響もほとんど受けけない。</li> </ul>  <p>出典: 国土地理院「平成25年全国都道府県市区町村別面積調」より作成</p> <p>図II-2-1 都道府県別面積</p> <p>(2) 優れた自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>知床世界自然遺産や23の自然公園など、自然に恵まれた北海道。</li> <li>四方を太平洋、日本海、オホーツク海に囲まれ、「北海道の屋根」と呼ばれる大雪山系など雄大かつ変化に富む山岳、釧路湿原といった日本を代表する広大な湿原、美しい景観の天然湖沼など、変化に富んだ自然環境となっている。</li> <li>本道の土地面積(北方領土を除く)の71%が森林であり、全国の森林面積に占める割合は22%となっている。また、森林蓄積は、7.7億m<sup>3</sup>と、全国の15%を占めており、近年は、人工林の蓄積が顕著に増加している。(図II-2-2参照)</li> </ul>  <p>出典: 北海道水産林務部「北海道林業統計」より作成</p> <p>図II-2-2 北海道の森林蓄積の推移</p>	<p><b>2. 北海道の優位性</b></p> <p>(1) 地理的特性</p> <p>本道は、日本列島の最北(北緯41度21分～45度33分)に位置しており、<u>冷涼低湿な気候を有しています。</u>面積は83,424km<sup>2</sup>で国土の22.1%に匹敵し、<u>このうち森林が本道の71%を占め、全国の森林面積の22%に相当します。</u>(図II-2-1参照)</p> <p><u>道内の広大な平野や台地、長大な海岸線は、農業や水産業などの生産基盤となっています。</u></p> <p><u>また、首都圏から遠距離にあり、同時被災のリスクが低いことから、災害時における首都圏などのバックアップ機能が期待されているほか、新千歳空港や室蘭港、苫小牧港など世界に対する日本の北の玄関、物流拠点としての役割も期待されています。</u></p>  <p>出典: 国土地理院「令和3年全国都道府県市区町村別面積調」より作成</p> <p>図II-2-1 都道府県別面積</p> <p>(2) 優れた自然環境</p> <p>本道は知床世界自然遺産や23の自然公園など、豊富な自然に恵まれています。<u>こうした自然環境は、生物の多様性を維持するとともに、清浄な空気、水、土壌を生み出しています。</u></p> <p>また、四方を太平洋、日本海、オホーツク海に囲まれ、大雪山系など雄大かつ変化に富む山岳、釧路湿原といった日本を代表する広大な湿原、美しい景観の天然湖沼、そして冷涼な気候など、四季を通じて変化に富んだ自然環境を有しています。</p> <p><u>2021(令和3)年7月に、北海道・北東北3県の縄文遺産群が、北海道初となる世界文化遺産に登録されました。個性豊かな土偶や漆工芸を生み出した縄文文化、長い歴史の中で独自の伝統や文化を培ってきたアイヌ文化など、北海道の自然環境で育まれた固有の文化・歴史は、国内外から観光客をひきつける魅力の一つです。また、2023年にA.T.W.S.(アドベンチャー・トラベル・ワールドサミット)が本道で開催されるなど、今後、北海道の優れた自然環境を広く世界に発信し、地域の活性化につなげていくことが期待されています。</u></p>	<p>○策定時(H28)の記載内容について時点修正</p> <p>○策定時(H28)の記載内容について時点修正</p>

現 行

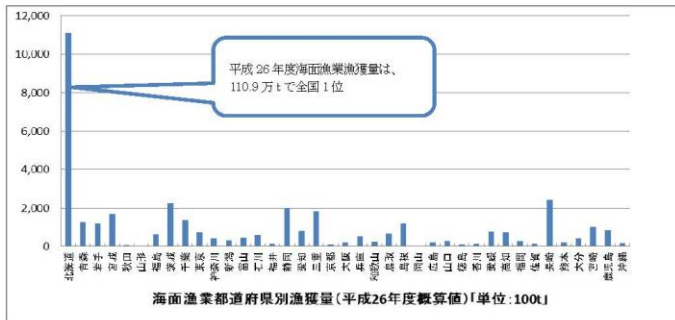
(3) 高い食料自給力

- ・約200%と高い水準で推移している食料自給率、農業生産額や水産業の漁獲量・漁獲高も全国1位など、我が国有数の食料供給基地。(図Ⅱ-2-3、図Ⅱ-2-4 参照)
- ・四季折々の自然の恵みを背景に、海や大地の新鮮で豊富な素材を生かした安全でおいしい魅力ある食の宝庫として、国内のみならず、世界的な日本食ブームの広がりの中で、世界からも注目。



出典：農林水産省「平成26年度都道府県別食料自給率について」より作成

図Ⅱ-2-3 北海道と全国の食料自給率



出典：農林水産省「平成28年漁業・養殖業生産統計」より作成

図Ⅱ-2-4 北海道と全国の食料自給率

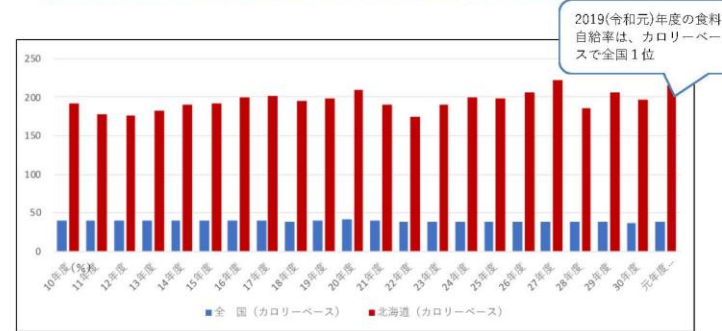
改 訂 後

(3) 高い食料自給力

広大な農地や豊富な水産資源を強みとする北海道は、食料自給率が約200%と高い水準で推移しているほか、農業生産額、水産業の漁獲量・漁獲高が全国1位であるなど、我が国の食料の安定供給に大きく貢献しています。(図Ⅱ-2-2、図Ⅱ-2-3 参照)

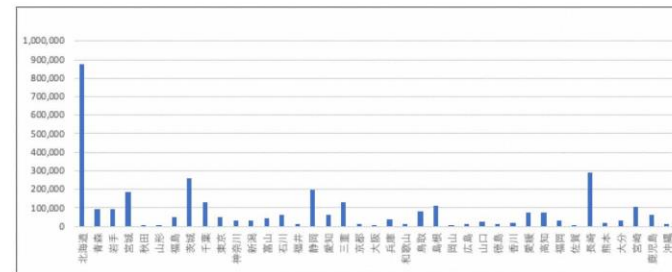
また、四季折々の自然の恵みを背景に、海や大地の新鮮で豊富な素材を生かした安全でおいしい魅力ある食の宝庫として、国内外から注目されています。

道内で生産された農林水産物は、道路ネットワークを経て鉄道、航路、空路により全国、海外に輸送されており、近年では、新幹線を活用し朝捕れ的新鲜な水産物を即日首都圏に届ける貨客混載輸送の試みなども行われています。(図Ⅱ-2-4 参照)



出典：農林水産省「令和元年度都道府県別食料自給率について」より作成

図Ⅱ-2-2 食料自給率の推移(北海道、全国)

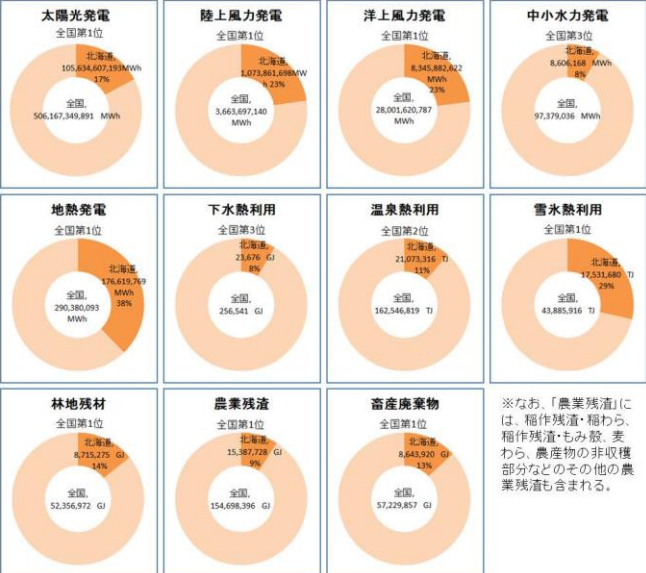


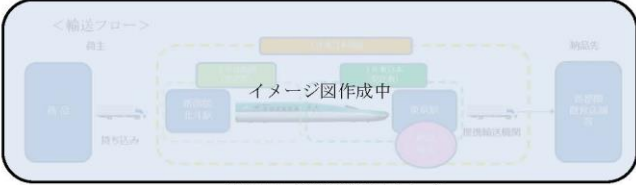
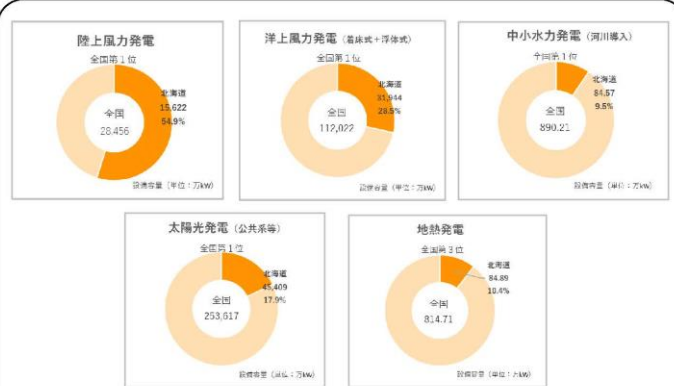
出典：農林水産省「海面漁業生産統計調査(平成30年漁業・養殖業生産統計)」

図Ⅱ-2-3 海面漁業漁獲量(都道府県別/平成30年度概算値)


○策定時(H28)の記載内容について時点修正




現 行
<p>(4) 豊富な新エネルギー賦存</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北海道には、太陽光、風力、雪氷冷熱、木質バイオマスなどの新エネルギーが地域の資源として豊富に存在。</li> <li>本道の各種新エネルギーの賦存量は、その多くが全国で上位であり、特に太陽光・風力・地熱・雪氷冷熱や、林地残材・農業残渣などのバイオマス系のエネルギー賦存量は全国1位である。(図Ⅱ-2-5参照)。</li> </ul>  <p>参考:「再生可能エネルギー資源等の賦存量等の調査(についての統一ガイドライン)〜再生可能エネルギー資源等の活用による緑の分権改革の推進のために〜」(平成23年、緑の分権改革推進会議 第四分科会)をもとに作成</p> <p>図Ⅱ-2-5 北海道と全国の新エネルギー賦存量</p> <p>(5) 寒冷地で培われた独自の技術</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>積雪寒冷地という気象条件を背景にした、省エネ性向上に向けた住宅技術などの省エネ・新エネ技術の進展。</li> </ul>
<p>12</p>

改 訂 後
 <p>図Ⅱ-2-4 新幹線貨客混載イメージ</p>
<p>(4) 豊富で多様なエネルギー資源</p> <p>本道には、太陽光や風力、雪氷冷熱、バイオマス、<u>地熱といった多様なエネルギー源が豊富に賦存しており、地域特性などを活かした大規模発電施設の導入や熱利用に関する取組が進められています。エネルギーは、人々の生活や産業活動に必要な不可欠なものであり、本道は大きな可能性を秘めています。</u>(図Ⅱ-2-5参照)</p> <p><u>現在、洋上風力発電の拡大が期待される北海道と電力需要の大きい首都圏を結ぶ送電網を増強する構想の検討や、植物由来の次世代素材(セルロースナノファイバー)を活用した蓄電池の開発といった動きなどがあり、本道の豊富なエネルギー資源を有効活用するさらなる取組が期待されています。</u></p>  <p>図Ⅱ-2-5 北海道の再生可能エネルギーの導入ポテンシャル</p> <p>※導入ポテンシャルとは、賦存量の内、エネルギーの採取・利用に関する種々の制約要因(土地用途・利用技術・法令・施工性など)による設置の可否を考慮したエネルギー資源量(環境省地球温暖化対策課)</p>
<p>15</p>

変 更
<p>○策定時(H28)の記載内容について時点修正</p> <p>○検討協議会の意見を踏まえ、今後の動向を追加</p> <p>○現「考え方」寒冷地で培われた独自の技術は、改訂「考え方」P16へ。</p>

現 行	改 訂 後	変 更
	<p>(5) 寒冷地で培われた<u>優れた技術</u></p> <p>北海道の積雪寒冷地という気象条件を背景に、<u>高気密・高断熱の寒冷地住宅技術や省エネ・新エネ技術が進展しています。世帯あたりの暖房用灯油使用量は、1975(昭和 50)年に年間 4,500ℓ だったものが、2020(令和 2)年には 800ℓ となっており、住宅の暖房や給湯などで消費されるエネルギー量が大幅に削減されてきました。今後、このような北方型住宅のさらなる普及促進や高効率設備、省エネ設備の導入などにより、ZEH、ZEB を普及していくことが求められています。(図 II-2-6 参照)</u></p> <p>また、近年では、北海道の冷涼な気候や冬場に確保した雪や氷を夏場の冷房や冷蔵に利用する「<u>雪氷冷熱エネルギー</u>」などを活用した大型データセンターの誘致や、農産物の貯蔵施設の整備なども進められています。</p>  <p>図 II-2-6 北海道の住宅の変遷（年間の暖房用灯油使用量の推計）  <small>（出典：北海道建設部住宅局資料）</small></p>	<p>○検討協議会での意見を踏まえ内容を充実</p>

現 行	改 訂 後	変 更
	<p><b>3. 社会情勢の変化</b></p> <p><b>(1) 気候変動への対応</b></p> <p>近年、気候変動の主な要因である地球温暖化への対応が喫緊の課題となっています。北海道では、2021(令和3)年3月に「北海道地球温暖化対策推進計画(第3次)」を策定し、本道が有する豊かな自然や地域資源を利用した再生可能エネルギーと広大な森林などの吸収源の最大限の活用により、脱炭素化と経済の活性化が持続可能な地域づくりを進めています。2050年までに、温室効果ガス排出量と森林等による吸収量のバランスが取れ、環境と経済・社会が調和しながら成長を続ける北の大地「ゼロカーボン北海道」の実現を目指しています。(図Ⅱ-2-7 参照)</p>  <p>図Ⅱ-2-7 2050年の地域の姿 (出典：北海道環境生活部)</p> <p><b>(2) SDGsの推進</b></p> <p>2015(平成27)年9月、国連で150を超える加盟国首脳が参加の下、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」が全会一致で採択され、その中核として17のゴールと169のターゲットからなる「SDGs (Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標)」が掲げられました。</p> <p>道では、2018(平成30)年12月、SDGsのゴール等に照らした、本道の直面する課題、独自の価値や強みを踏まえた「めざす姿」などを示した「北海道SDGs推進ビジョン」を策定し、多様な主体と連携・協働しながら、北海道全体でSDGsの推進を図ることとしています。</p> <p>誰もが安心して心豊かに住み続けられるまちづくりを目指す「北の住まいるタウン」の取組を通じて、SDGs推進につなげていくことも目指してまいります。</p>	<p>3. 社会情勢の変化 (追加)</p> <p>○近年の社会情勢の変化及びび道の動きについて追加</p> <p>○近年の社会情勢の変化及びび道の動きについて追加</p>



現 行

改 訂 後

変 更



図 II-2-9 利便性が高くストレスの無い公共交通のイメージ  
(出典：北海道総合政策部「北海道交通政策総合指針」)

**(4) 新型コロナウイルス感染症の影響等による社会の変化**

新型コロナウイルス感染症が拡大した 2020(令和2)年4月以降、全国的に人口移動が減少傾向にあり、同年における本道の社会移動は、約2千人の転出超過と、前年から大きく減少したものの、依然として道外への転出が転入を上回っています。(図 II-2-10 参照)

一方、新型コロナウイルス感染症の影響により、人口集中や過密に伴うリスクが改めて認識されたことにより、首都圏の人々の意識や行動にも変容がみられ、テレワークやワーケーションなど密を避けた新しい働き方が注目され、地方移住への関心や、自然の中で余暇を楽しむキャンプやサイクリング、トレッキングなどへの関心も高まっています。(図 II-2-11、図 II-2-12 参照)

2021年に首都圏外に本社を移転した企業は過去最大となっており、中でも北海道へ移転した企業数はコロナ前の約5倍に急増しています。(図 II-2-13 参照)

本道は、地域おこし協力隊の隊員数、任期満了後の定住率ともに全国と比較して高い水準となっており、コロナ禍で密を避ける意識や行動の変化に伴い、若者の地方回帰への気運が高まっています。(図 II-2-14 参照)

また、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い人流が大きく減少した期間においても、高速道路における大型車の交通量に変化はなく、生活を支える物流の重要性が再認識されたとともに、在宅で過ごす時間が増えたことに伴い物品や食品の宅配サービスなどの需要が高まっています。(図 II-2-15 参照)

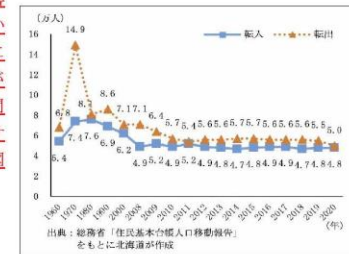


図 II-2-10 転入・転出の推移 (北海道)  
(1960~2020年)

○近年の社会情勢の変化について追加

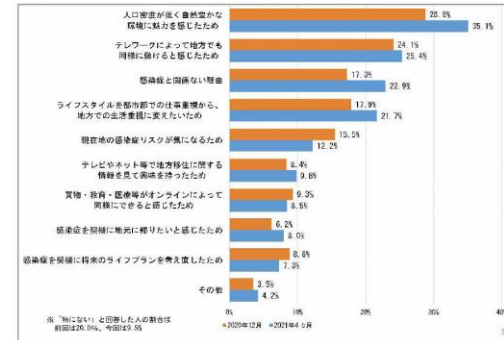
現行

改訂後

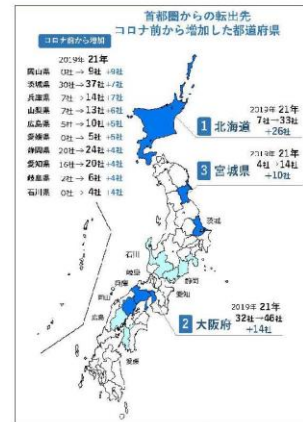
変更



図Ⅱ-2-11 地方移住への関心（東京圏在住者）  
出典：生活意識・行動の変化に関する調査（2021（令和3）年度／内閣府）



図Ⅱ-2-12 地方移住への関心理由（東京圏在住で地方移住に関心がある人）  
出典：生活意識・行動の変化に関する調査（2021（令和3）年度／内閣府）



図Ⅱ-2-13 首都圏から移転した企業数  
出典：（株）帝国データバンク（首都圏・本社移転動向調査（2021年））

○新規追加