

交通(人流・物流)を取り巻く 社会経済情勢の変化

国土交通省
平成23年9月

目次

1 人口減少・少子高齢化の進展

- ・人口減少の推移・予測 - 1
- ・少子高齢化の推移・予測 - 2

2 国際競争の激化

- ・我が国の経済状況の推移 - 3
- ・海外諸国の経済状況の推移 - 4
- ・我が国の経済的地位の低下 - 5
- ・アジアの拠点としての魅力 - 6
- ・我が国の都市の地位の低下 - 7
- ・世界各国・地域からの入国者数の国際比較 - 8

3 地方の衰退

- ・三大都市圏及び地方圏における人口移動 - 9
- ・三大都市圏及び地方圏における人口予測 -10
- ・都道府県ごとの人口の推移 -11
- ・市町村ごとの人口の推移 -12
- ・地方における高齢化の進展 -13
- ・地方経済の疲弊 -14
- ・都市の拡散と中心市街地の空洞化 -15

目次

4 大都市における課題

- ・ 都心における昼夜間人口比率 -16
- ・ 大都市における高齢化 -17

5 地球温暖化の防止に関する取組の必要性の増大

- ・ 地球温暖化問題の概要 -18
- ・ 我が国における温室効果ガス排出量の現況（2009年確定値） -19
- ・ 二酸化炭素排出量の部門的内訳 -20
- ・ 日本における輸送機関別のCO2排出量 -21
- ・ 温室効果ガスの削減目標 -22

6 災害時の対応の重要性

- ・ 広域連携・多様なモードによる輸送（物流）【東日本大震災の事例】 -23
- ・ 複数のモード横断・連携による代替性確保（人流）【東日本大震災の事例】 -24
- ・ 日本海側の幹線道路網が物資の輸送ルートとして機能【東日本大震災の事例】 -25

7 観光立国の推進

- ・ 観光立国の実現に向けた最近の動き -26
- ・ 観光立国推進基本計画の改定について -27

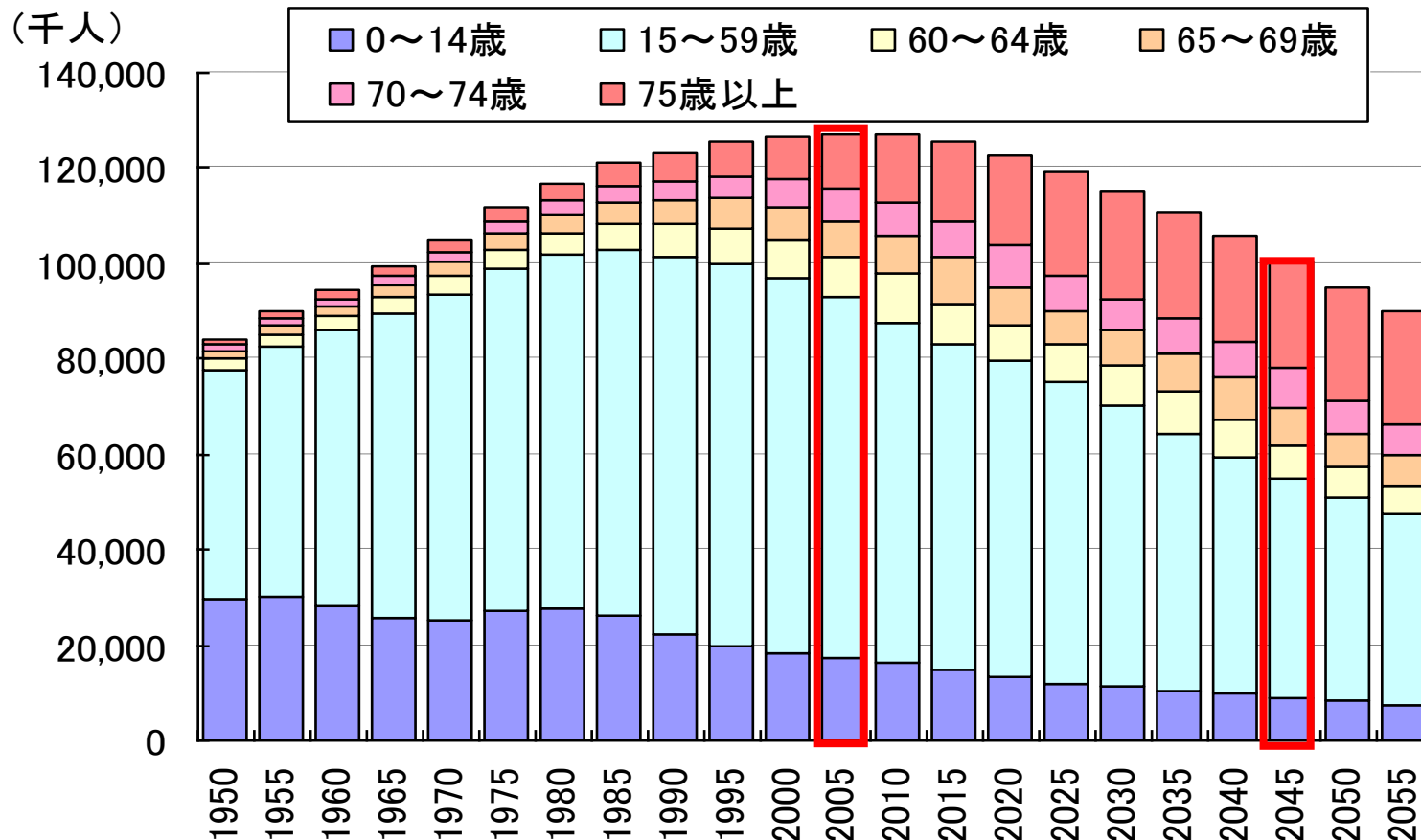
8 ICTの進展

- ・ ICTの進展 -28
- ・ 新たな情報通信技術戦略① -29
- ・ 新たな情報通信技術戦略② -30

1 人口減少・少子高齢化の進展

人口減少の推移・予測

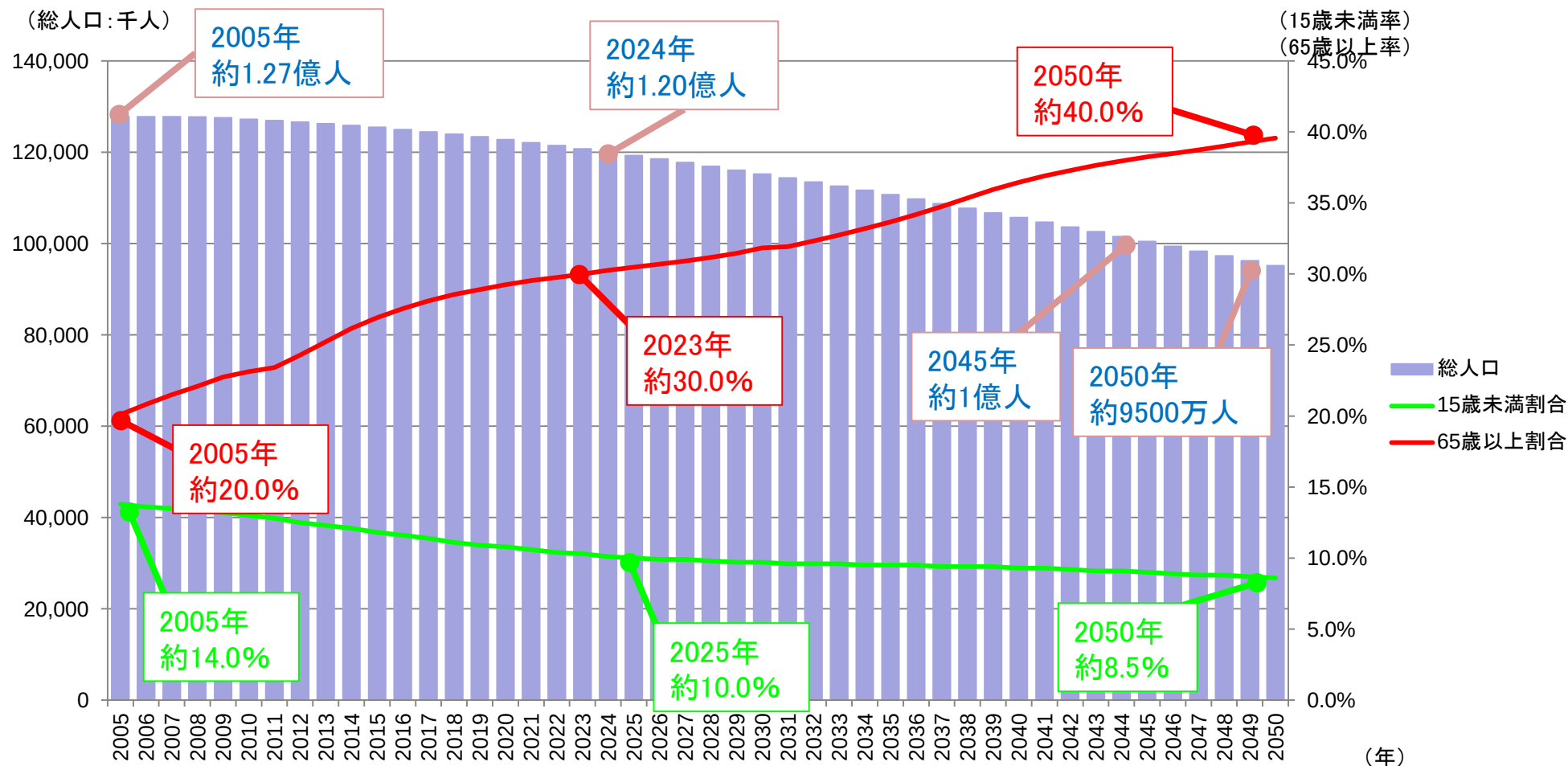
- 日本の総人口は、これまで増加してきたが、2005年を境に減少局面に。
- 今後、さらに人口減少が進み、2045年には1億人程度となる見通し。



出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(H18.12) 中位推計

少子高齢化の推移・予測

- 少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。



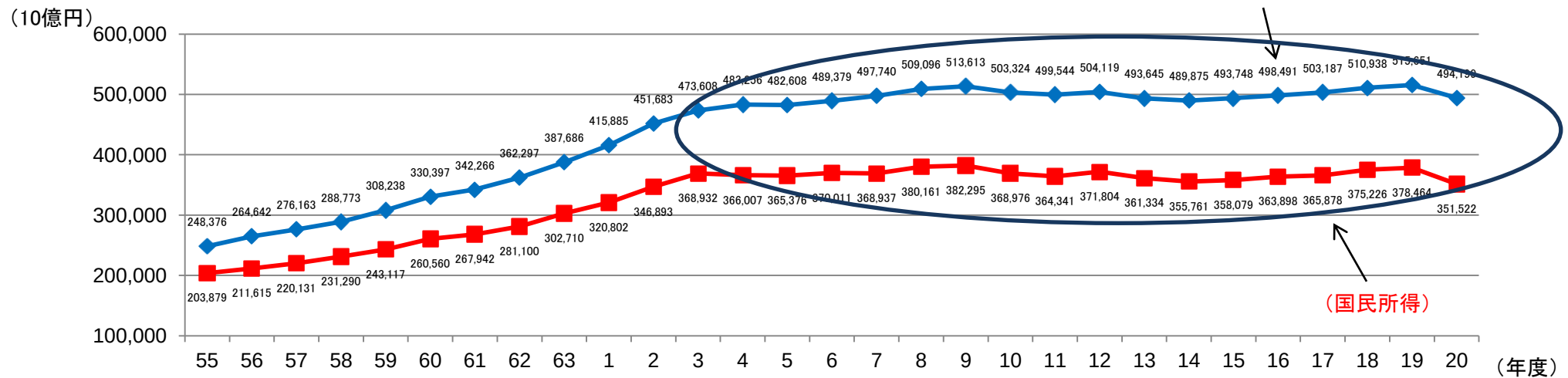
(2005～2009年：総務省「人口推計」、2010～2050年：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計))

2 国際競争の激化

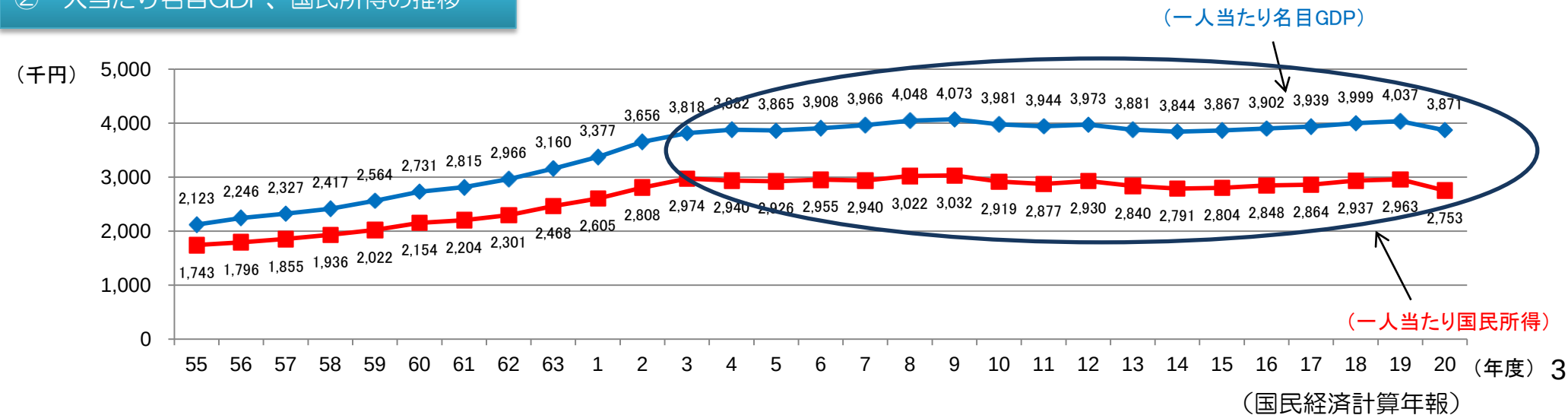
我が国の経済状況の推移

■ 我が国の経済は、ここ20年近く伸び悩んでいる状況。

①名目GDP、国民所得の推移

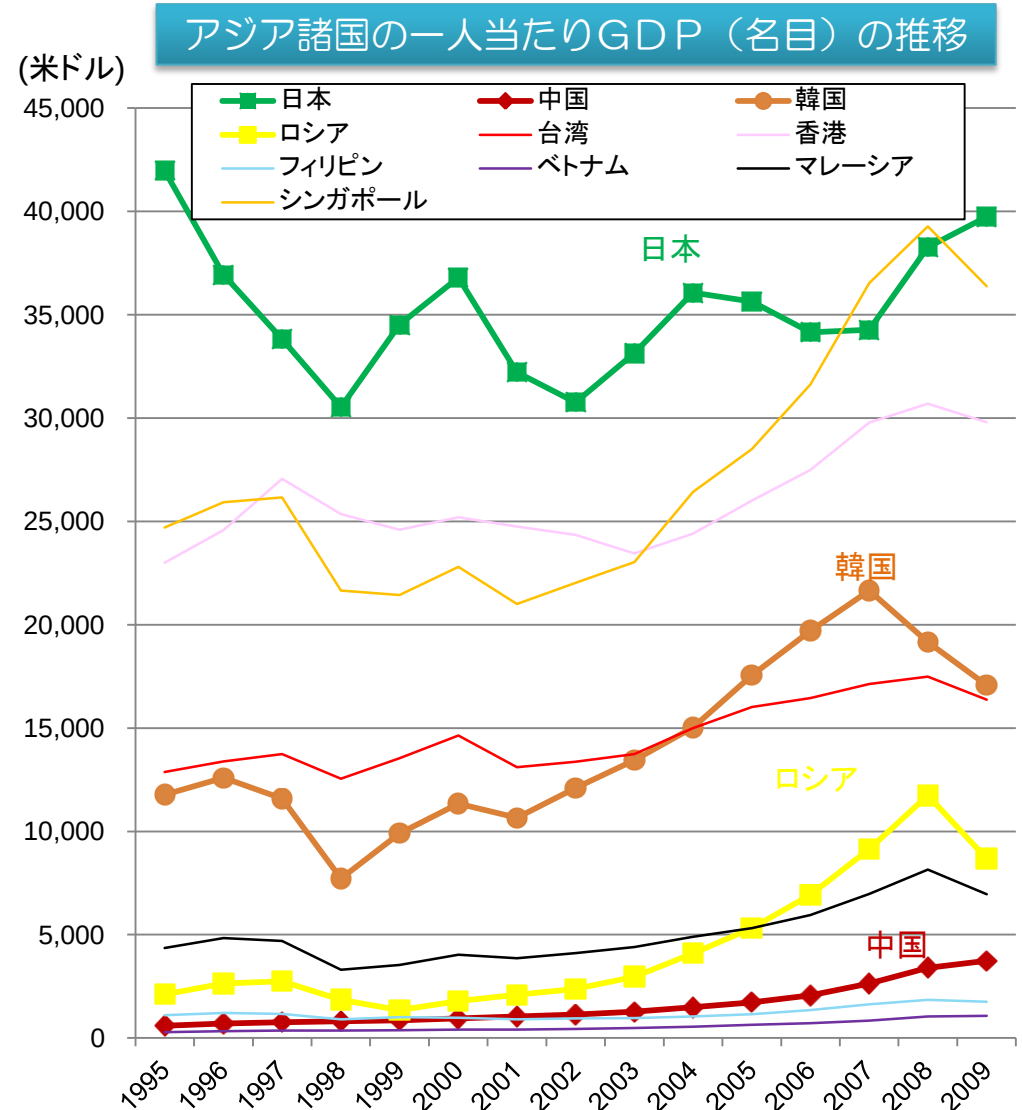
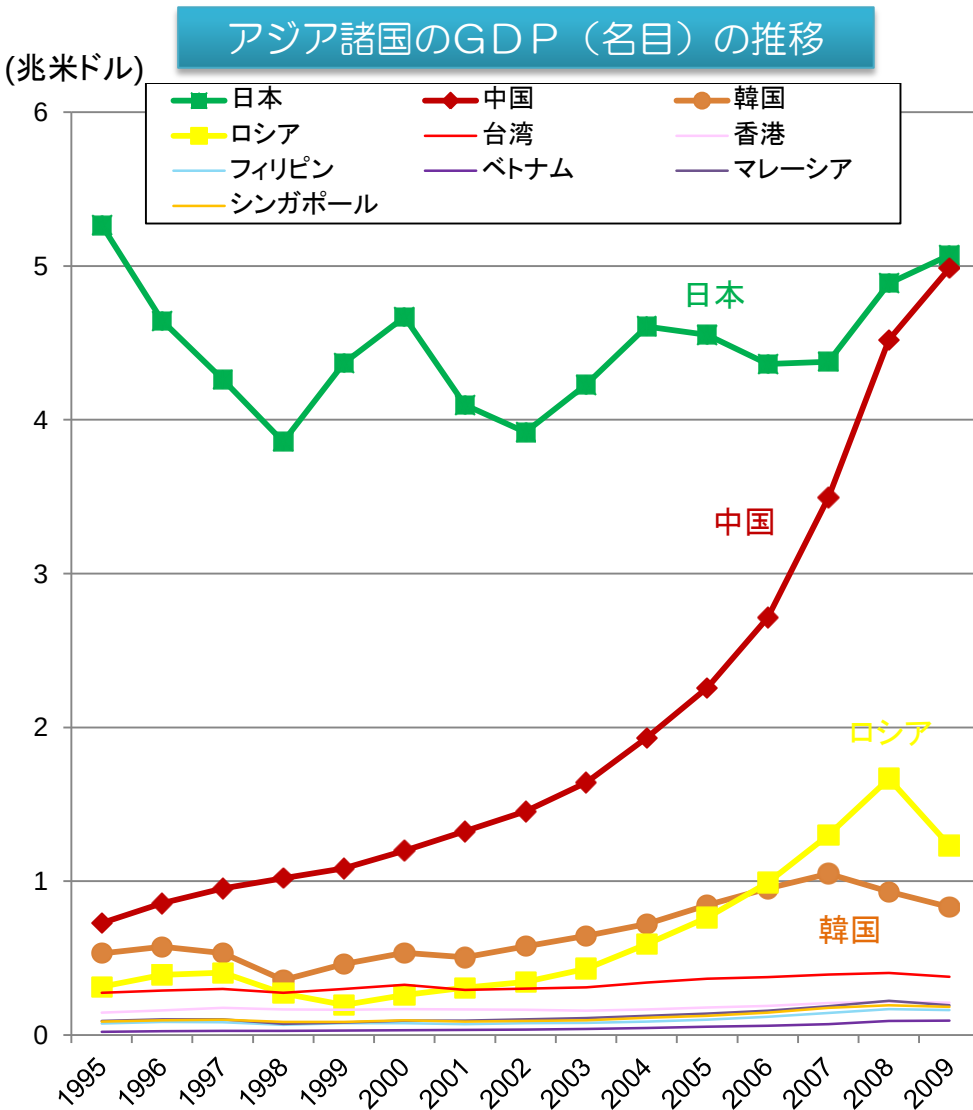


②一人当たり名目GDP、国民所得の推移



海外諸国の経済状況の推移

■ 一方、他のアジア諸国は急激に経済成長。



出典：IMF 「World Economic Outlook Database October 2010」より国土交通省港湾局作成

※以下のデータはIMFによる推計
 日本：2006～2009、韓国：2009
 フィリピン：2008、2009、ベトナム：2008、2009

我が国の経済的地位の低下

- その結果、世界における我が国の経済的地位は低下。

一人当たりGDPの世界ランキング推移

2000年	2008年
3位	23位

【出所】IMF World Economic Outlook Database

世界GDPに占めるシェアの推移

1990年	2008年
14.3%	8.9%

【出所】IMF World Economic Outlook Database

IMD国際競争力順位の変遷

1990年	2008年
1位	22位

【出所】World Competitiveness Yearbook

アジアの拠点としての魅力

■ アジアにおいて拠点としての魅力が低下。

〈各拠点機能ごとに、アジア地域で最も魅力を感じる国・地域を選択〉
 (主要6カ国の数値のみ抽出、各拠点機能の1位、2位に各々マーカを付している)

2007年度実施調査



2009年度実施調査

	日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール
アジア地域統括拠点	①23%	18%	8%	4%	②20%	16%
製造拠点	3%	①62%	②12%	5%	5%	2%
R&D拠点	①30%	②25%	16%	4%	6%	9%
バックオフィス	②15%	①24%	②15%	5%	②15%	12%
物流拠点	11%	①41%	8%	7%	②13%	9%
金融拠点	—	—	—	—	—	—
販売拠点	—	—	—	—	—	—

	日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール
アジア地域統括拠点	8%	①35%	8%	2%	11%	②14%
製造拠点	1%	①53%	②11%	1%	1%	1%
R&D拠点	②15%	①24%	14%	3%	1%	6%
バックオフィス	6%	①32%	②15%	1%	8%	12%
物流拠点	2%	①48%	6%	1%	4%	②9%
金融拠点	8%	①24%	7%	3%	②18%	17%
販売拠点	6%	①42%	6%	3%	②11%	9%

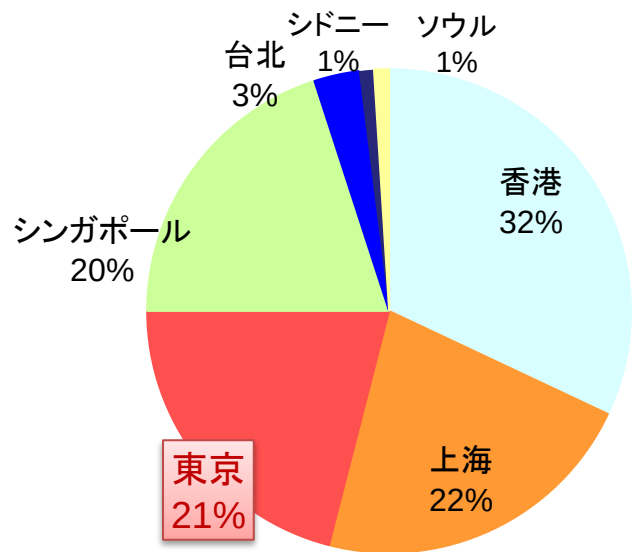
※各拠点ごとに国・地域を一つ選択
 ※回答企業209社(日本進出済51社含む)から無回答企業を除く百分率

※各拠点ごとに国・地域を一つ選択
 ※回答企業180社(日本進出済30社含む)から無回答企業を除く百分率

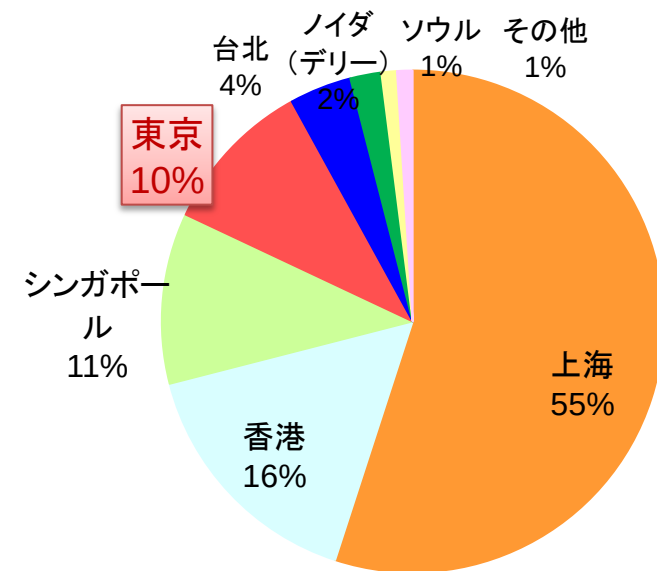
我が国の都市の地位の低下

- 都市レベルでも、東京の地位は相対的に低下。

【2006年】



【5～10年後】

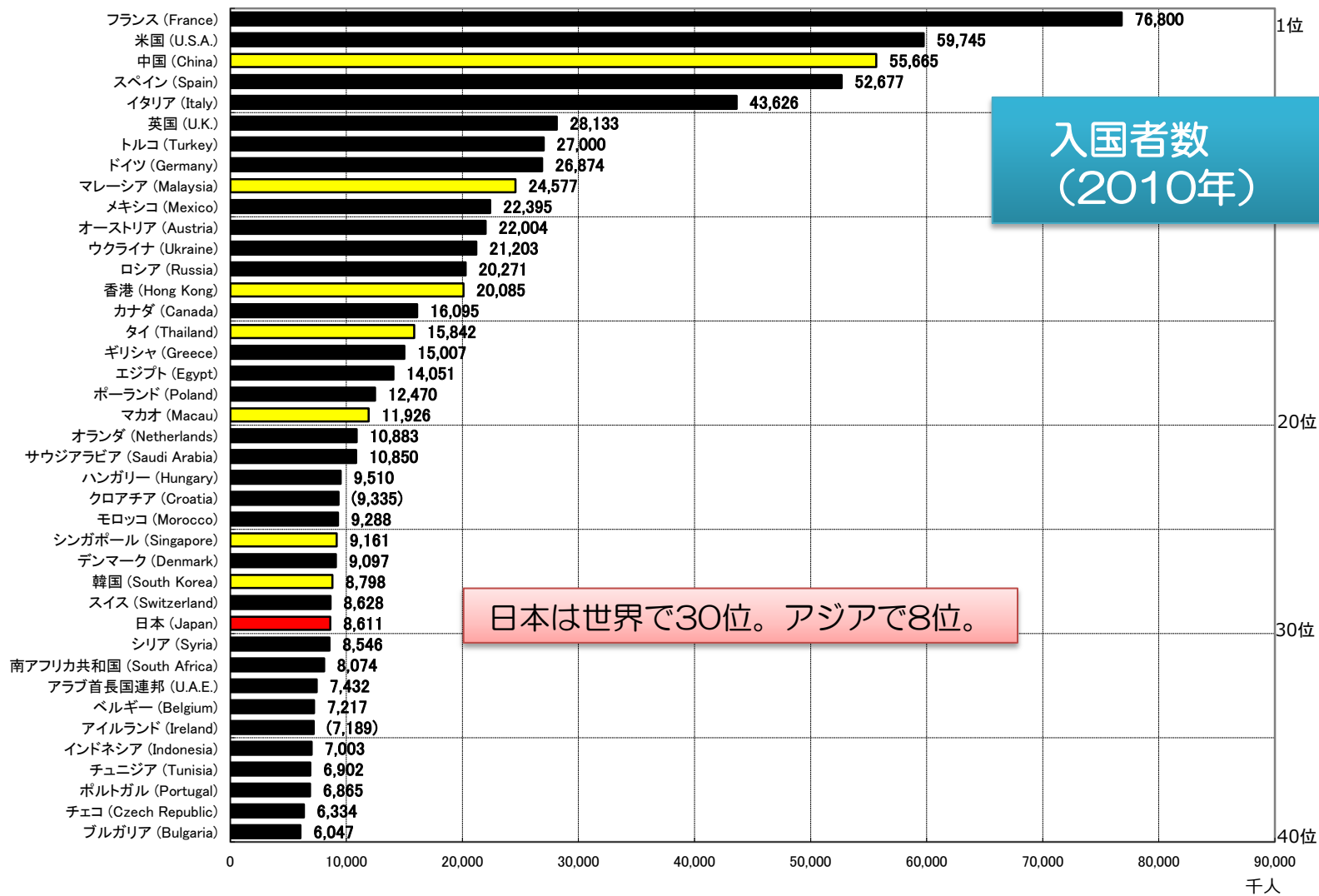


【出典】「2006年アジアビジネスパーソン意識調査」森ビル

アジアのビジネスパーソンへの意識調査では、アジア・パシフィック地域のビジネスセンターとしての東京の評価は、5年後には大きく下がると予想。

世界各国・地域からの入国者数の国際比較

■ 観光面においても、特に外国人旅行者の受け入れにおいて、他のアジアの主要国に比べ、遅れをとっている状況。

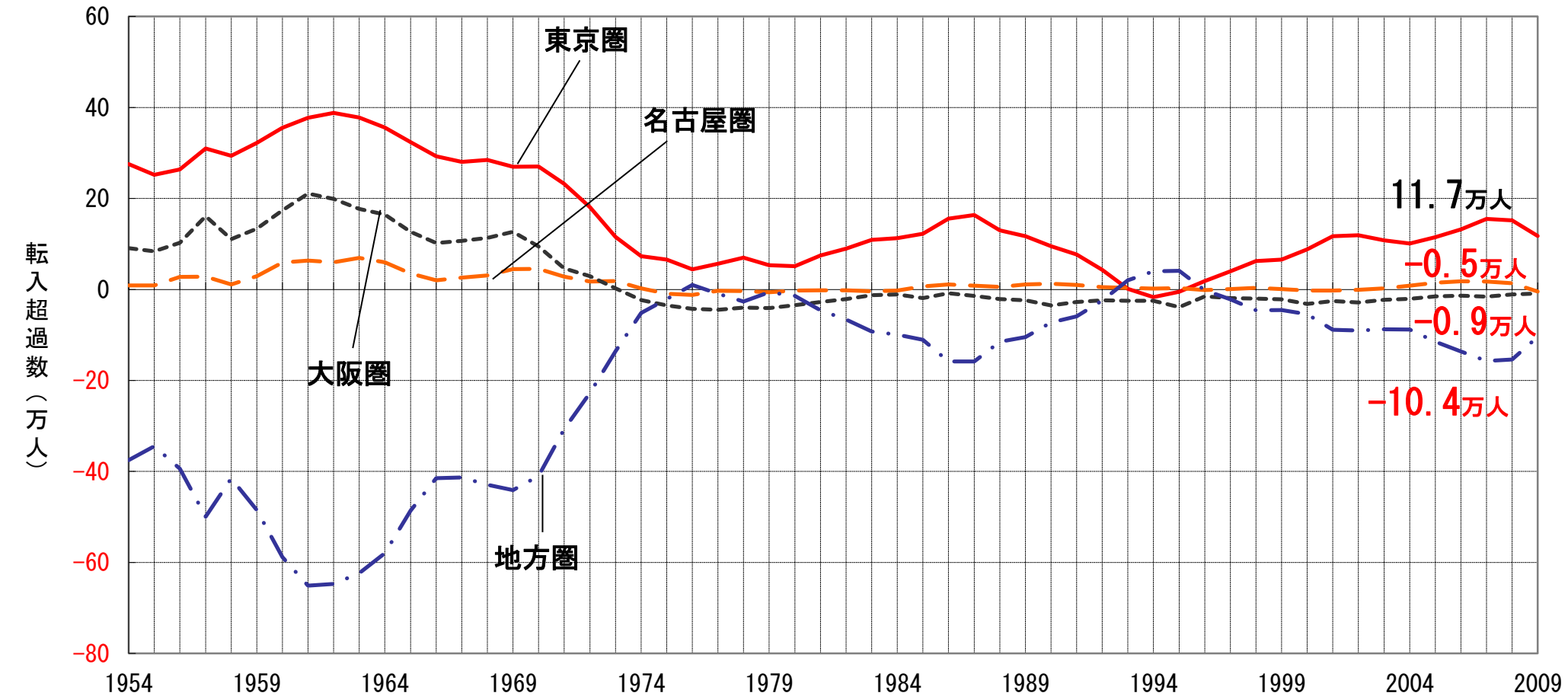


(独)国際観光振興機構(JNTO)資料による

3 地方の衰退

三大都市圏及び地方圏における人口移動

■ 地方圏から三大都市圏への人口流出が断続的に続いており、近年も止まらない状況。



（出典）総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土計画局作成。

（注）上記の地域区分は以下のとおり。

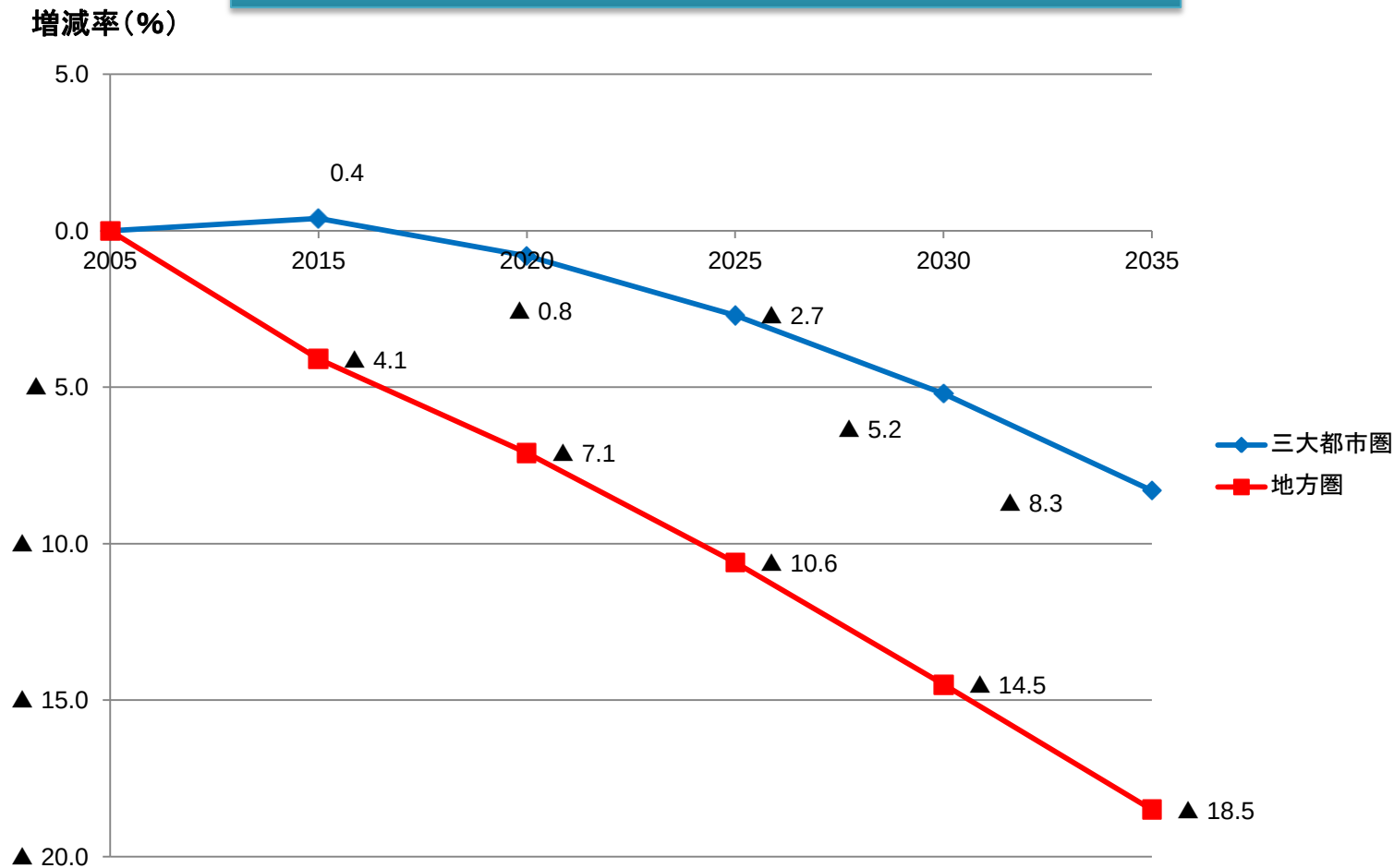
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県 大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏 地方圏：三大都市圏以外の地域

三大都市圏及び地方圏における人口予測

- 人口減少は、特に地方において顕著。

三大都市圏と地方圏の人口増減率（推計）



出所：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」により国土交通省作成

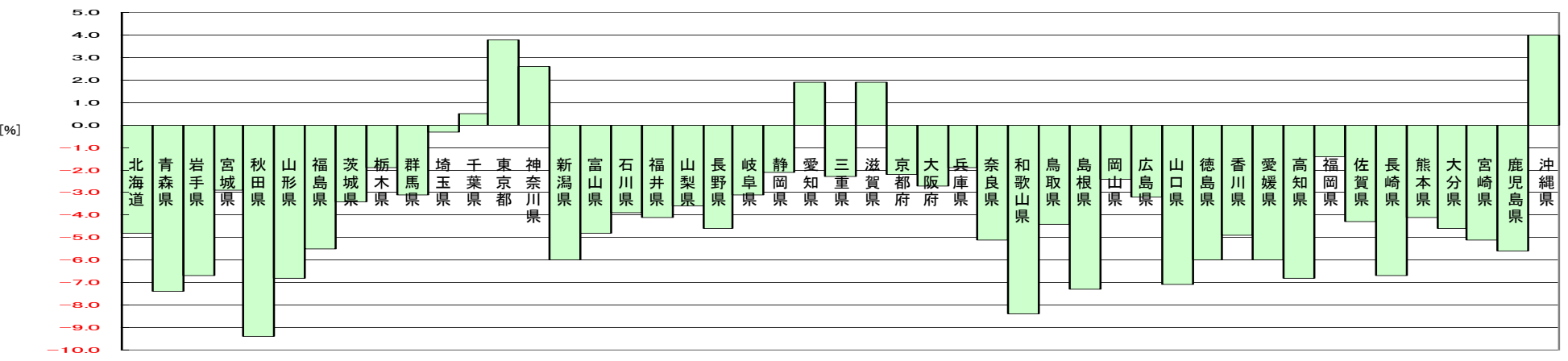
三大都市圏：東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏：三大都市圏以外

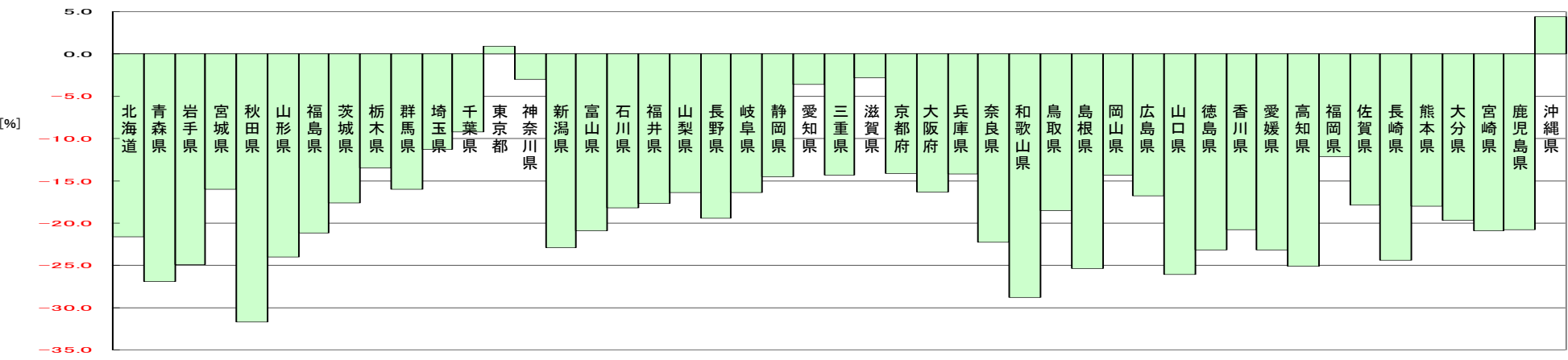
都道府県ごとの人口の推移

■ 30年後には東京と沖縄しか現在の人口を維持することができない見通し。

10年後の都道府県別人口増減（対H17）



30年後の都道府県別人口増減（対H17）



※国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口（H19.5月推計）」より作成

市町村ごとの人口の推移

- ブロック中枢都市や県庁所在都市では人口が増加する一方、小規模の市町村における人口減少は深刻。

分 類	人口増減率 ($(b-a)/a\%$)	1995年人口 (a)	2005年人口 (b)	市町村数 (c)	うち人口が減少 した市町村数 (d)	割合 ($d/c\%$)
地方圏の合計（36道県）	-0.5%	63,921,913	63,583,461	1334市町村	985市町村	73.8%
市の合計	0.0%	53,589,082	53,576,668	499市	328市	65.7%
ブロック中枢都市 （札幌・仙台・広島・福岡）	6.5%	5,130,234	5,461,631	4市	0市	0.0%
県庁所在都市 （ブロック中枢都市を除く）	1.1%	12,219,285	12,358,130	32市	9市	28.1%
人口10万人以上都市 （県庁所在都市を除く）	-0.3%	17,591,270	17,533,747	97市	54市	55.7%
人口10万人未満都市	-2.3%	18,648,293	18,223,160	366市	264市	72.4%
町村の合計	-3.2%	10,332,831	10,006,793	835町村	657町村	78.7%

（参考）

三大都市圏の合計（11都府県）	4.1%	61,648,333	64,184,533	488市町村	222市町村	45.5%
-----------------	------	------------	------------	--------	--------	-------

※ 地方圏は三大都市圏以外の地域であり、三大都市圏は以下の通りである。

三大都市圏以外東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）、関西圏（大阪府、京都府、奈良県、兵庫県）

※ 人口規模による市の分類は、2005年の国勢調査の結果により行った。また、市町村数は、2006年3月末時点における市町村を基準にして集計した。

（出典）総務省「国勢調査」をもとに作成

地方における高齢化の進展

- 高齢化についても、地方圏においてより進行している状況。

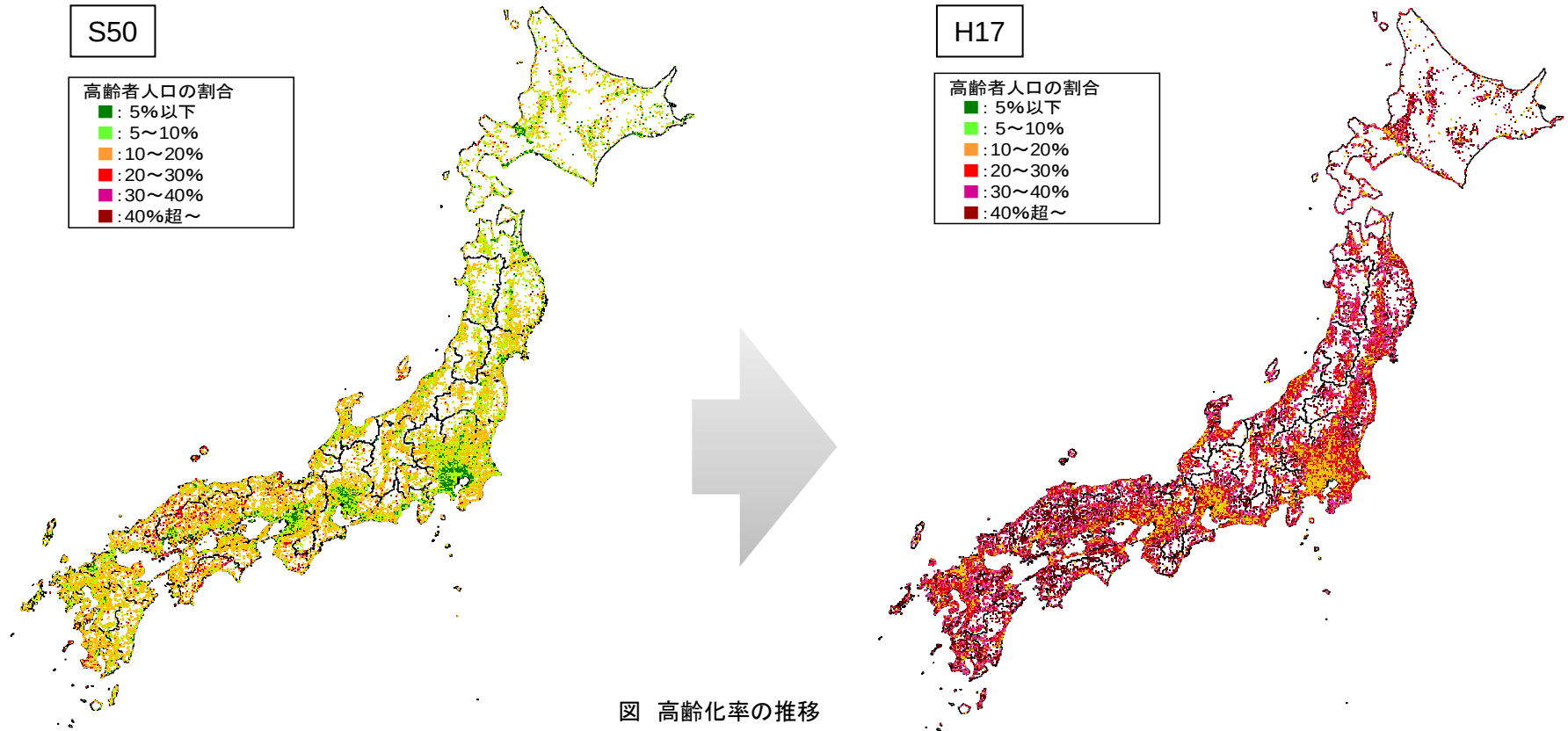


表 圏域別の高齢化率の推移

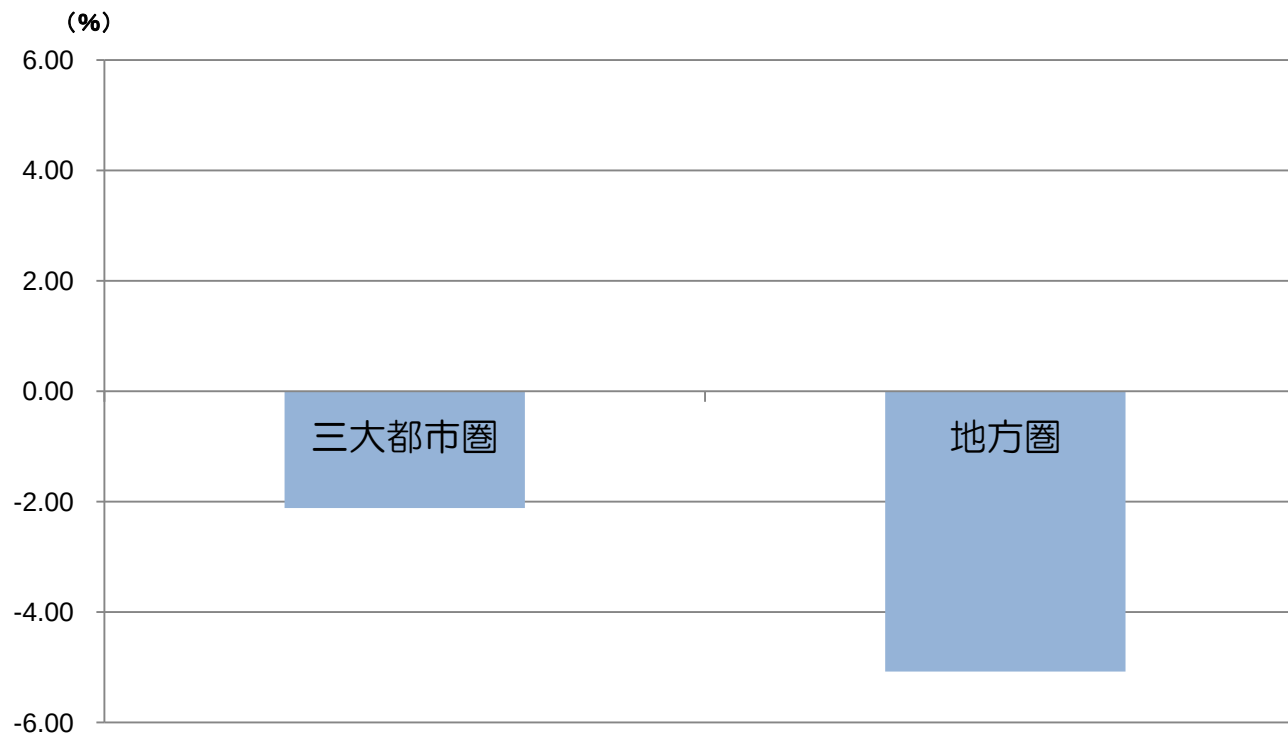
	S50	H17	差(H17-S50)
全国	7.9%	20.1%	12.2%
都市圏内	7.4%	19.2%	11.8%
都市圏外	11.2%	27.7%	16.5%

注) 高齢者人口とは、65歳以上人口。
 注) 都市圏は、「都市・地域レポート2005」により設定された85都市圏を用い、平成18年度末の市町村合併により、既に都市圏に編入された区域を合わせて都市圏と整理した。

地方経済の疲弊

- 経済面においても、三大都市圏以外の地方圏で特に衰退が見られ、地方経済は深刻化。

地域別GDPの推移（96年→08年の成長率）



出所：内閣府HP「国民経済計算」

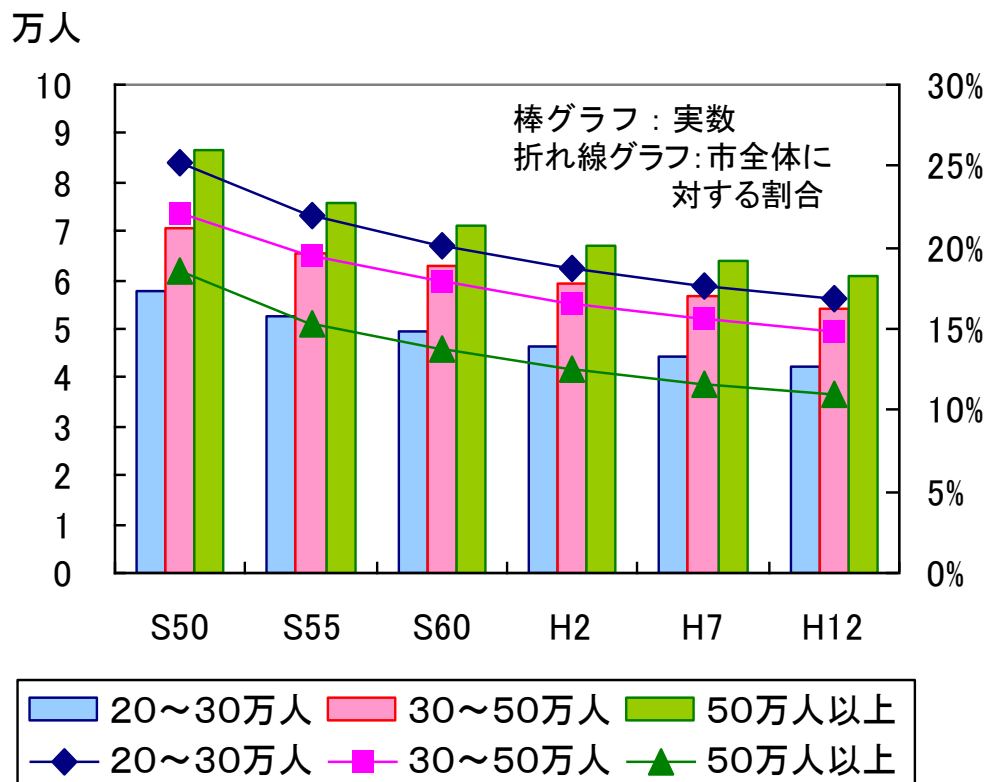
三大都市圏：東京圏（埼玉・千葉・東京・神奈川）名古屋圏（岐阜・愛知・三重）関西圏（京都・大阪・兵庫・奈良）

地方圏：三大都市圏以外

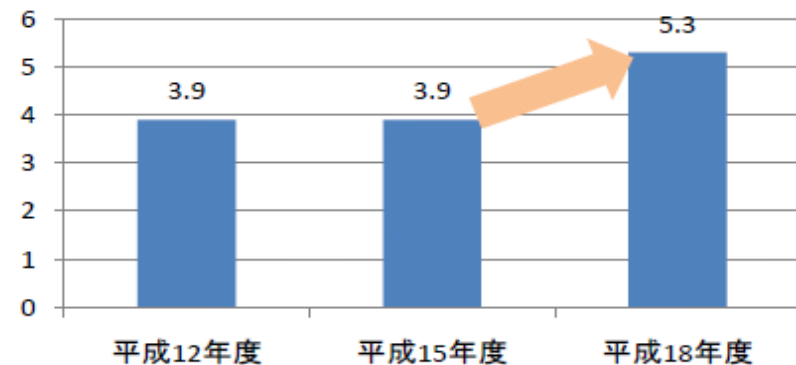
都市の拡散と中心市街地の空洞化

- 地方都市の中心部における人口は実数・シェアともに一貫して減少。
- また、中心市街地においては空き店舗やシャッター街が増加。

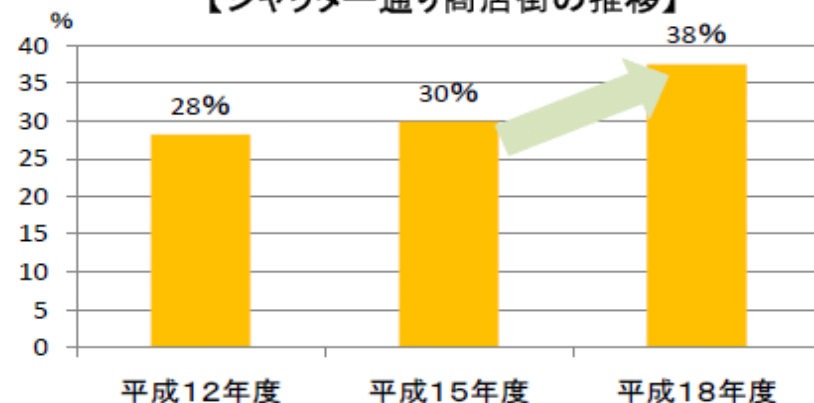
【市中心部(3km×3km)の人口推移】



【平均空き店舗数の推移】



【シャッター通り商店街の推移】



※三大都市圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)以外の地域における人口20万人以上の都市(政令指定都市を除く)を対象として国勢調査を集計。

(注)商店街実態調査報告書で、空き店舗率が10%超のところをシャッター通り商店街と定義した。 出典:商店街実態調査報告書(平成12、15、18年版)

4 大都市における課題

都心における昼夜間人口比率

■ 東京、大阪、名古屋の都心における昼夜間人口比率は依然として高い水準。

東京、大阪、名古屋における昼夜間人口比率の推移

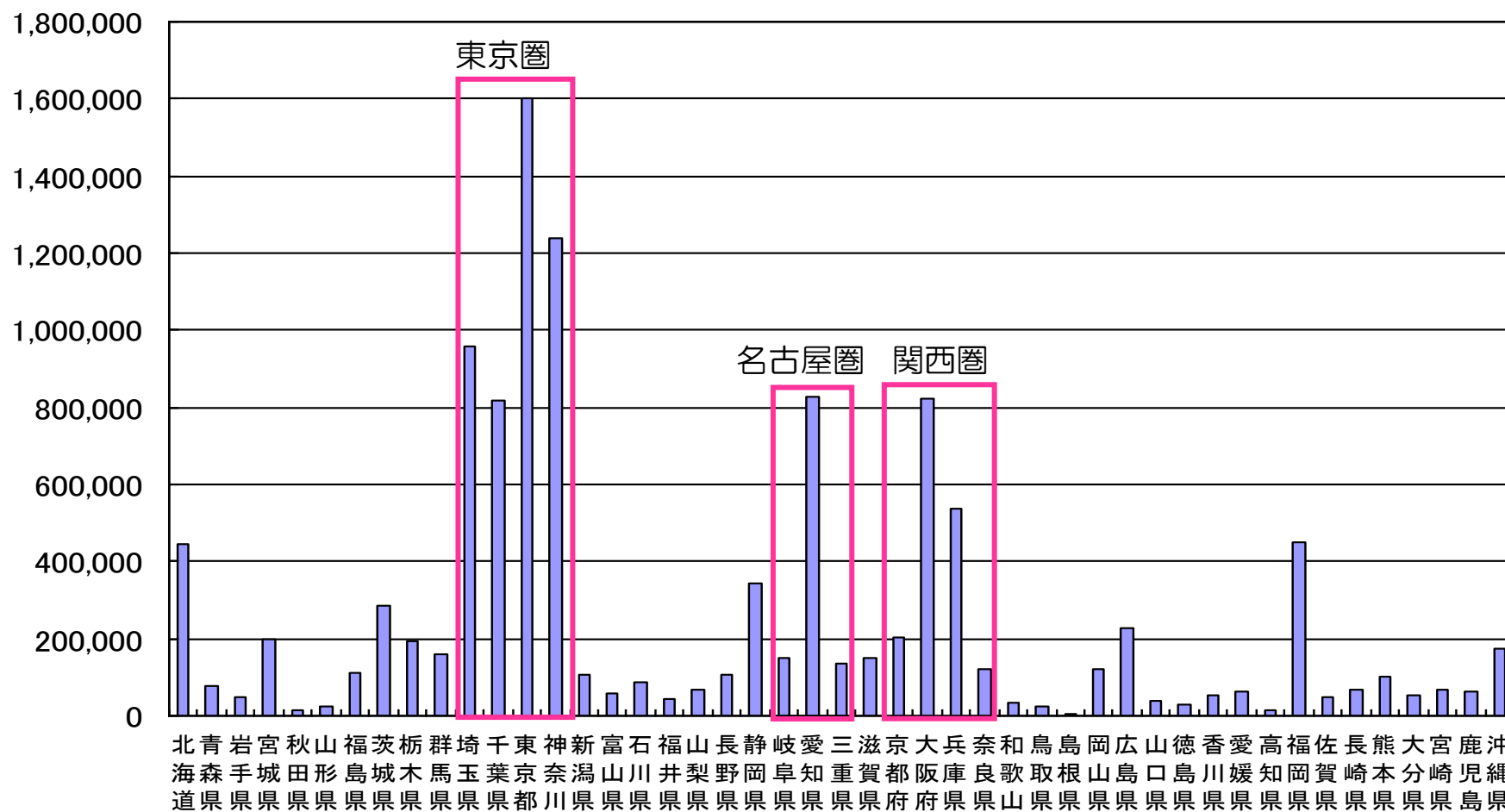
区	昼間人口（千人）		常住人口（千人）		昼夜間人口比率	
	平成17年	平成12年	平成17年	平成12年	平成17年	平成12年
東京特別区全体	11285	11125	8352	8092	135.1	137.5
千代田区	853	855	42	36	2047.3	2374.4
中央区	648	648	98	72	659.5	897.6
港区	909	838	186	159	489.4	525.7
渋谷区	543	550	199	196	272.4	280.0
新宿区	770	799	304	286	253.5	279.1
大阪市全体	3582	3664	2595	2595	138.0	141.2
中央区	508	524	67	55	761.8	947.3
北区	418	434	97	92	430.4	473.5
西区	170	178	62	63	273.3	281.2
名古屋市全体	2516	2515	2194	2149	114.7	117.0
中区	325	331	66	59	494.6	557.5

大都市における高齢化

- 今後、大都市圏においても高齢化が急速に進行する見込み。

都道府県別の高齢者（65歳以上）人口の増加数の推計（2005年→2035年）

増加数(2005年→2035年)



出典) 2005年の実績値:総務省「国勢調査」

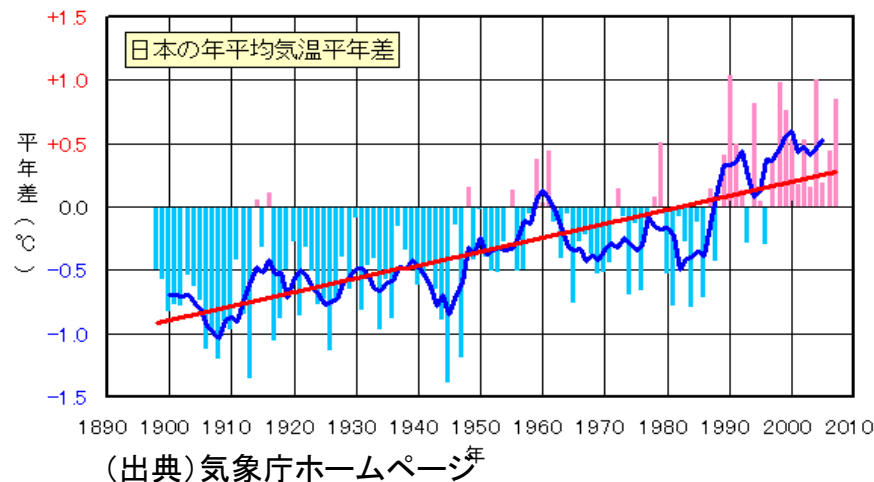
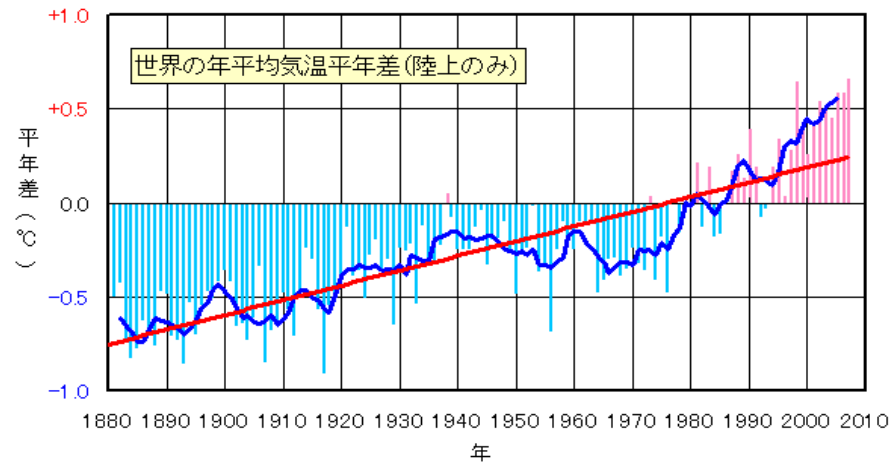
2035年の推計値:国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」(平成19年5月推計)

5 地球温暖化の防止に関する取組の必要性の増大

地球温暖化問題の概要

- 世界の年平均地上気温は、100年あたり 0.78°C の割合で上昇しており、日本は、100年あたり 1.10°C の割合で上昇。特に1990年代以降、高温となる年が頻出。

世界・日本の気温の長期変化



(出典) 気象庁ホームページ

ハリケーン「カトリナ」(2005年)

1200人以上が死亡



(出典)
NOAA,
U.S.
Department
of
Commerce

ツバル浸水被害

海面上昇による浸水地域の拡大



(浸水前)

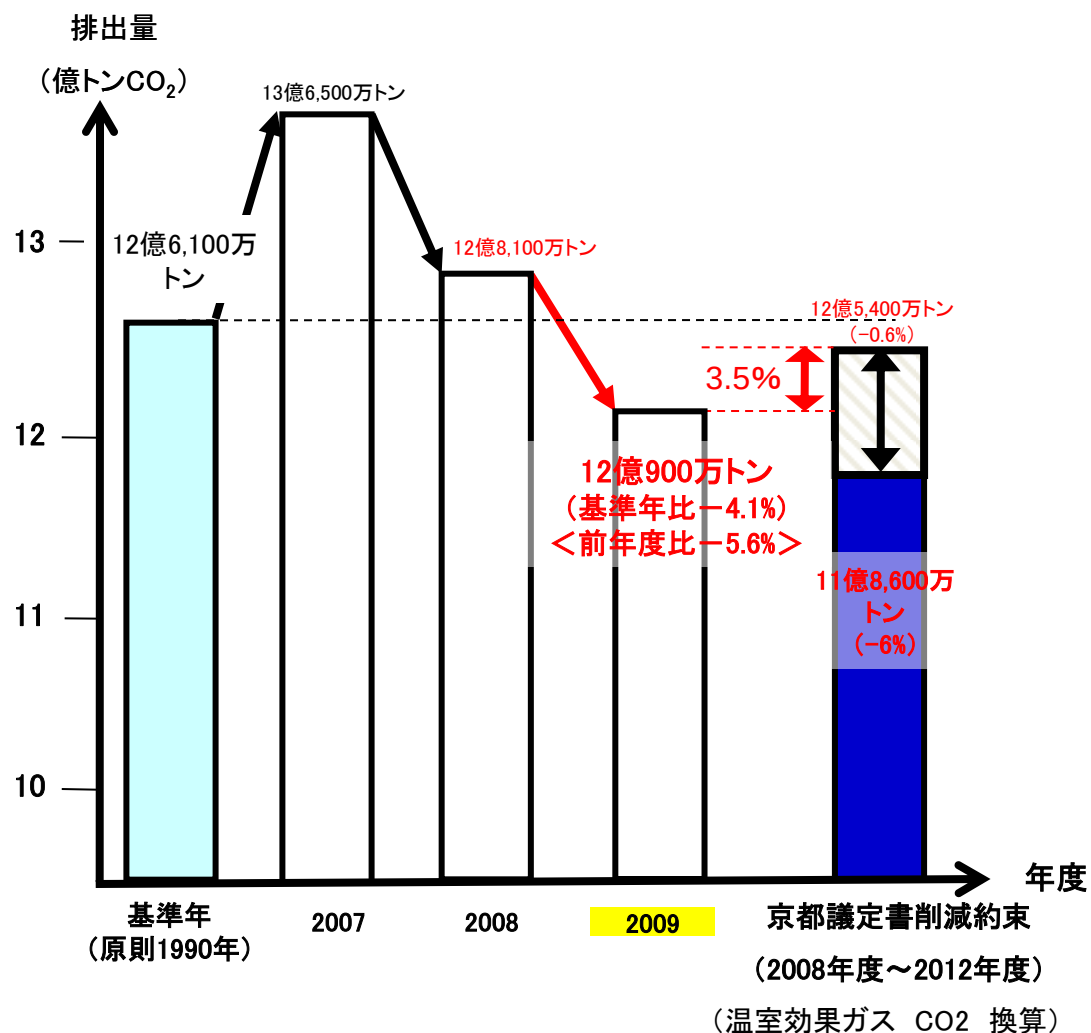


(浸水後)

(出典) 国土交通省「近年の豪雨災害の発生状況について(H20.2)」

我が国における温室効果ガス排出量の現況（2009年確定値）

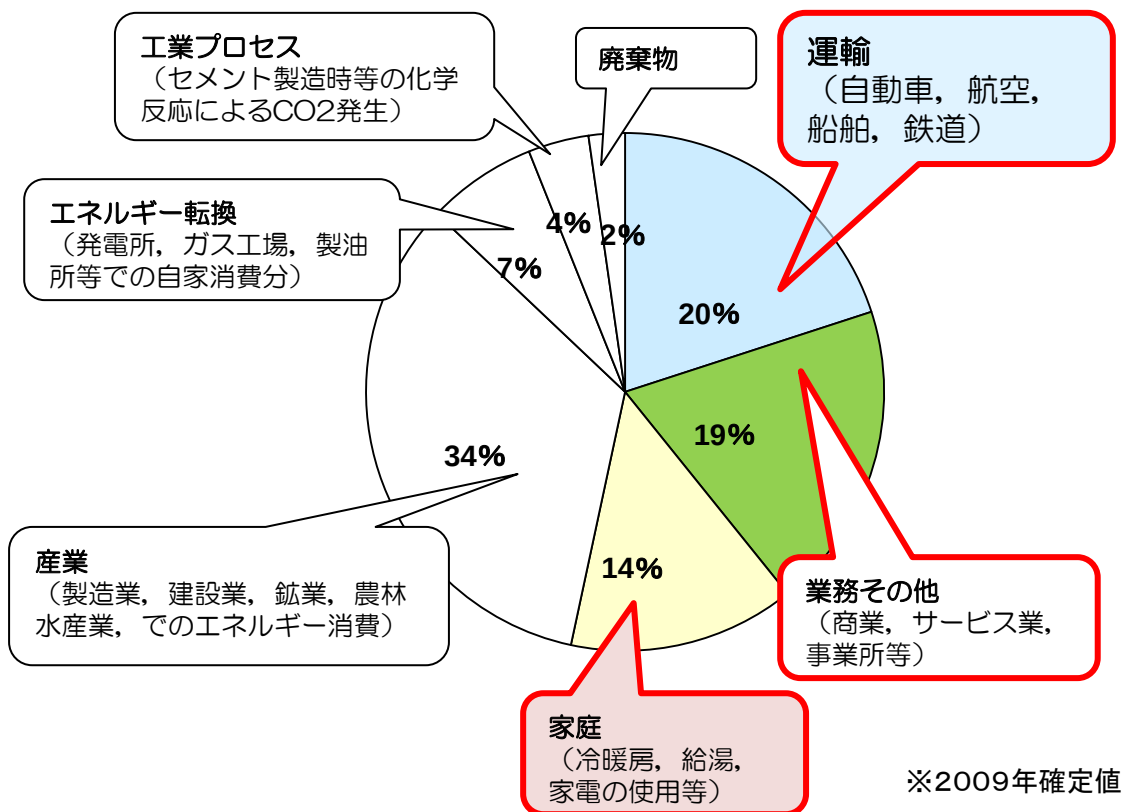
- 我が国における温室効果ガス排出量は、減少傾向。
（京都議定書約束（1990年比6%減）から3.5%下回っている。）



二酸化炭素排出量の部門的内訳

- 我が国における二酸化炭素排出量の約2割が運輸部門によるもの。
- 日本の運輸部門の二酸化炭素排出割合はG8各国の中で低い方。

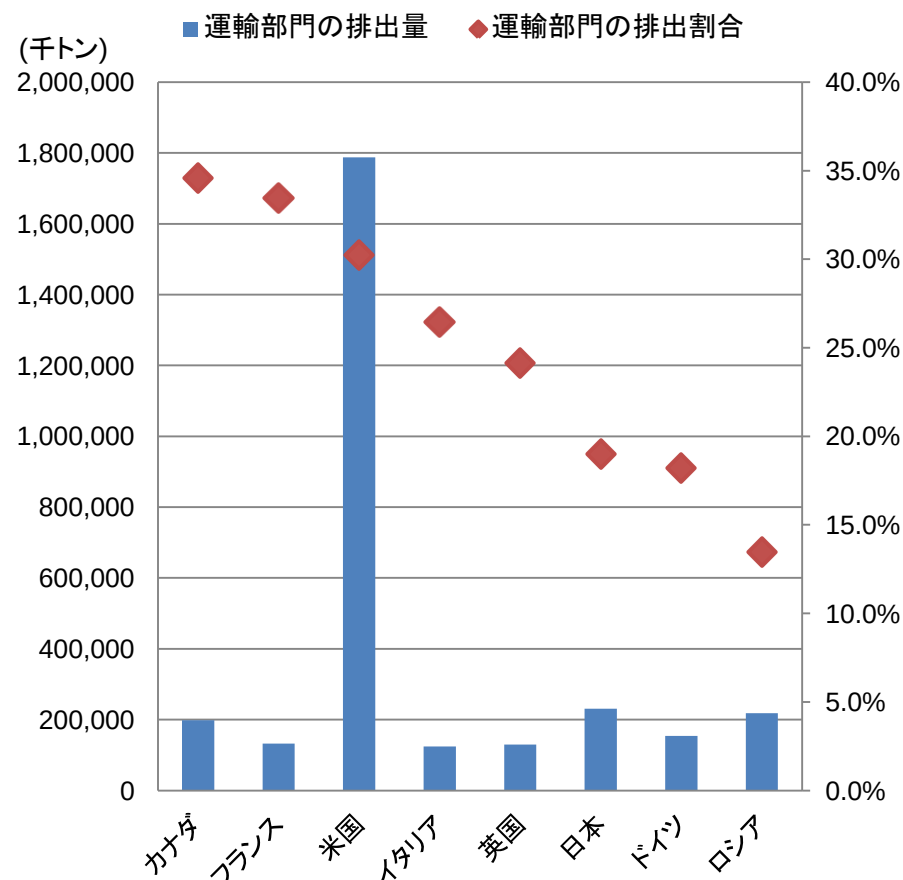
二酸化炭素排出量の部門別内訳



総量11億万4,500トン (CO2)
(二酸化炭素排出量：エネルギー・非エネルギー含む)

出典) 温室効果ガスインベントリオフィス
「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2009年度)確定値」

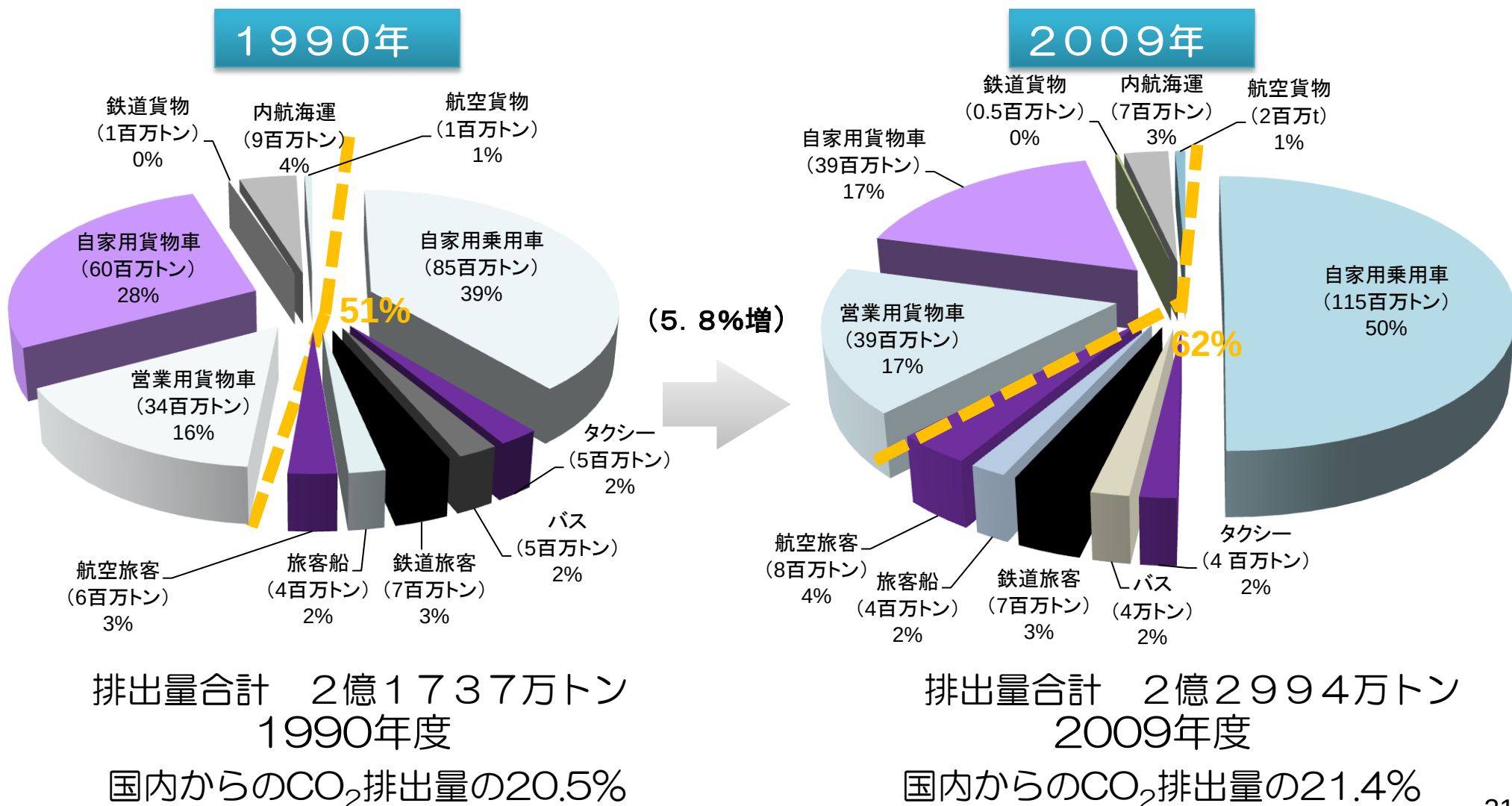
G8各国の運輸部門の排出量と排出割合



出典) 温室効果ガスインベントリオフィス「附属書I国の温室効果ガス排出量データ」より国土交通省作成

日本における輸送機関別のCO2排出量

- 輸送機関別にみると、およそ半分が自家用乗用車からの排出。



温室効果ガスの削減目標

- 2020年までに25%の温室効果ガスの削減目標。温室効果ガスの削減は急務。

地球温暖化対策基本法案の概要

《中長期目標》

- ◆温室効果ガス削減目標：公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提として、**2020年までに25%を削減**。また、2050年までに80%を削減（いずれも1990年比）。
- ◆一次エネルギー供給に占める再生可能エネルギーの割合を10%（2020年）とする。

《基本計画》

- ◆地球温暖化対策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画を策定

《基本的施策》

《地球温暖化対策のうち特に重要な具体的施策》

- ◆国内排出量取引制度の創設（法制上の措置について、施行後1年以内を目途に成案を得る）
- ◆地球温暖化対策のための税の平成23年度からの実施に向けた検討その他の税制全体のグリーン化
- ◆再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度の創設その他の再生可能エネルギーの利用の促進

《日々の暮らし》

- ◆自動車等輸送部門、建築物等の省エネの促進
- ◆自発的な活動の促進 ◆教育及び学習の振興
- ◆排出量情報等の公表

《国際協調等》

- ◆国際的連携の確保、国際協力の推進

《地域づくり》

- ◆都市機能の集積等による地域社会の形成に係る施策
- ◆エコドライブ等による交通に係る排出抑制
- ◆森林の整備、緑化の推進等温室効果ガスの吸収作用の保全及び強化
- ◆地方公共団体に対する必要な措置

《ものづくり》

- ◆革新的な技術開発の促進 ◆機械器具・建築物等の省エネの促進
- ◆温室効果ガスの排出の量がより少ないエネルギーへの転換、化石燃料の有効利用の促進
- ◆地球温暖化の防止等に資する新たな事業の創出

◆原子力に係る施策

- ◆地球温暖化への適応

等

一 法案に盛り込まれた交通関係の施策一

- （第17条） 省エネ機器（自動車等輸送部門、建築機械）の普及促進
- （第18条） エコドライブ、道路交通円滑化、モーダルシフト等物流の効率化、公共交通の利用促進
- （第26条） 都市機能の集積（コンパクトシティ）

資料）国土交通省調べ

6 災害時の対応の重要性

物流については、広域連携・複数のモードによる代替性の確保が重要。

○物資輸送では、広域的な連携、多様なモード（鉄道輸送、トラック輸送、船舶輸送）により代替性が確保された。
○しかし、一部の物資については、輸送手段の確保に時間を要したことなどにより、被災後しばらくの期間混乱が生じる等、円滑な物資輸送について課題がみられた。

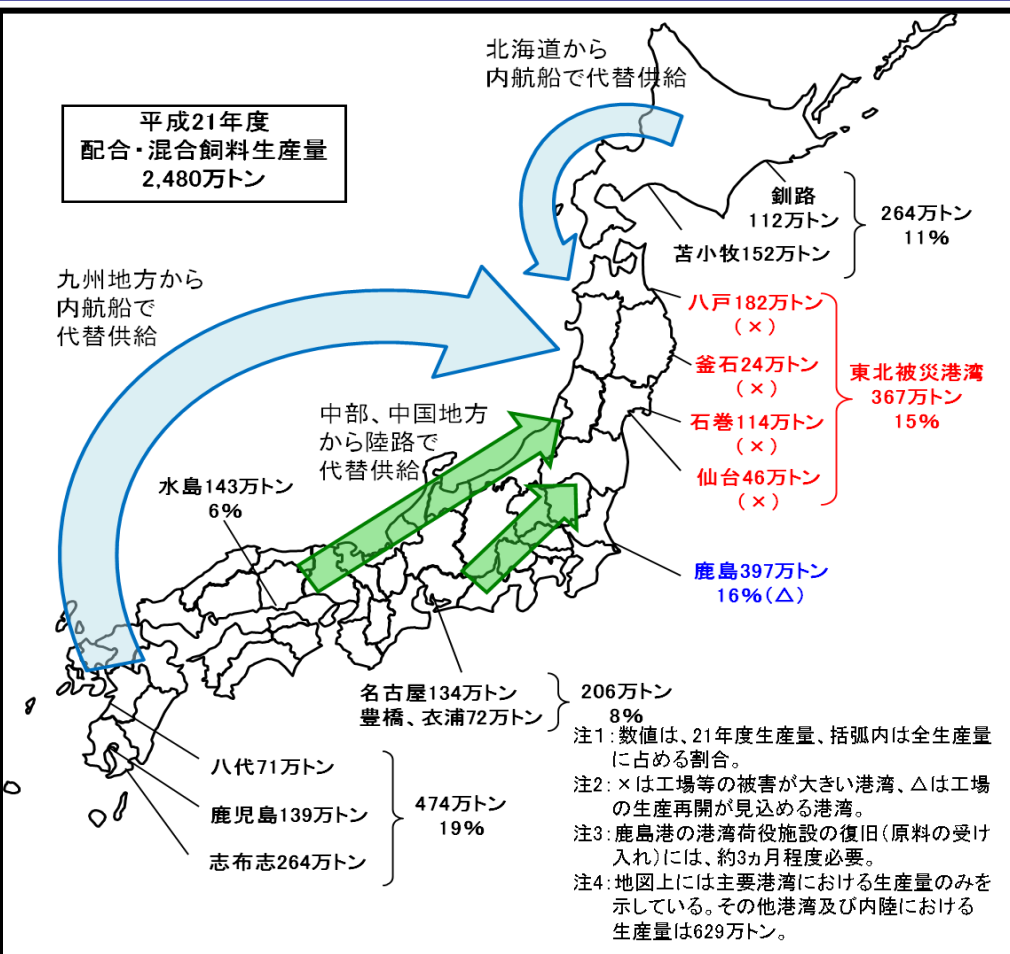


図 被災後のガソリン・軽油の輸送状況

図 東日本大震災による飼料の供給への影響

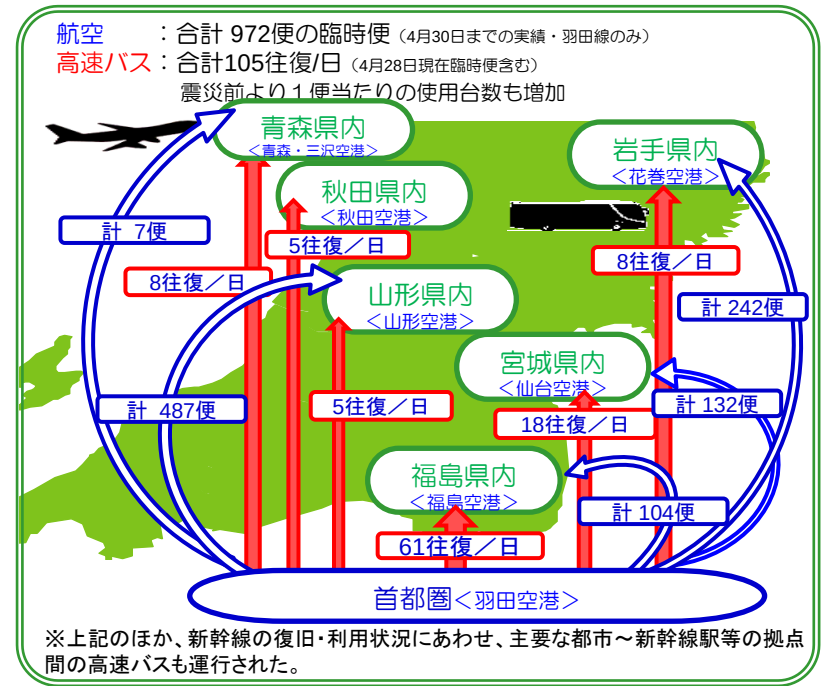
複数のモード 横断・連携による代替性確保（人流）【東日本大震災の事例】

■ 人流においても、鉄道・バス・航空機等、複数のモード横断による代替性の確保が重要。

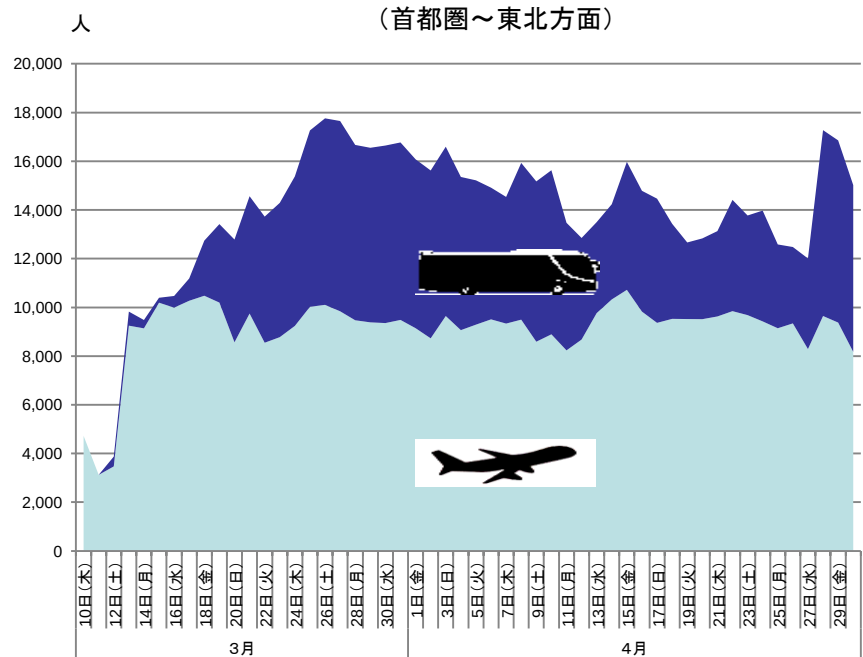
- 東北新幹線は発災後49日で全線復旧（阪神・淡路大震災時の山陽新幹線：81日、新潟県中越地震時の上越新幹線：66日）
- 東北新幹線が復旧に至る間、航空及び高速バスが代替交通機能を発揮、総合的な交通体系が有効に機能
- 仙台空港は発災後33日で民航機就航再開（4月13日時点：羽田－仙台 8便／日、伊丹－仙台 4便／日）※片道ベース／1日
- 発災害後直ちに花巻、山形、福島、の3空港の24時間運用開始 → 救援機の活動、代替輸送拠点として機能
- 3月12日～4月30日の50日間で約71万人が航空・高速バスを利用（発災前より約32万人増加）※航空：3／10、高速バス：3月上旬と比較



航空・高速バスによる代替輸送の状況



航空・高速バスの輸送実績（3月10日～4月30日）



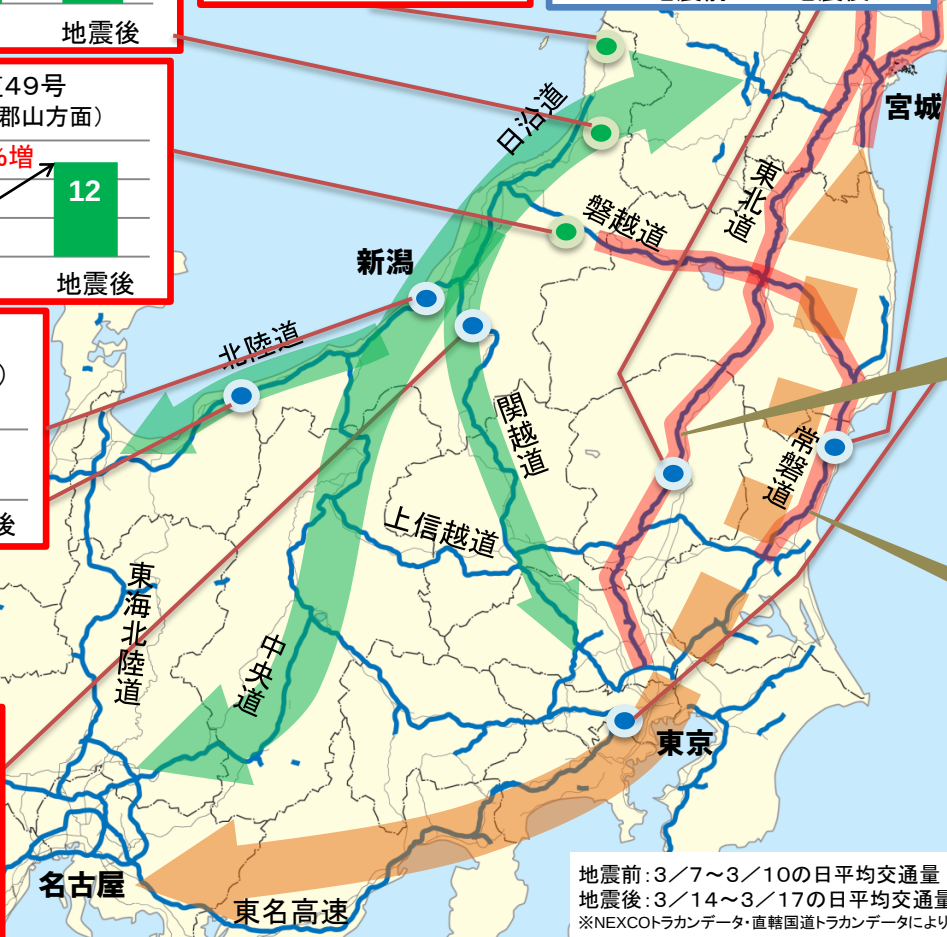
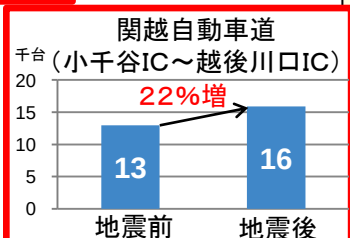
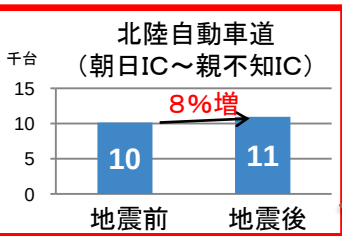
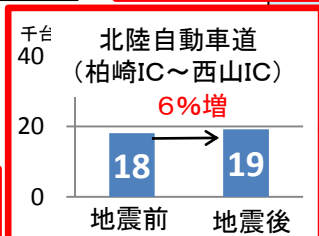
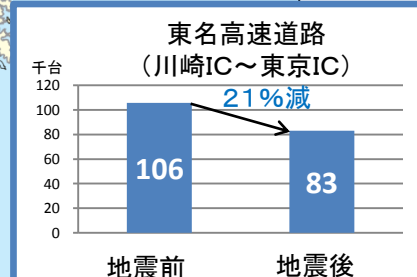
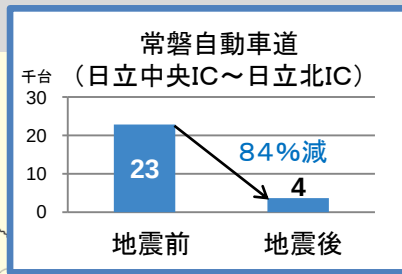
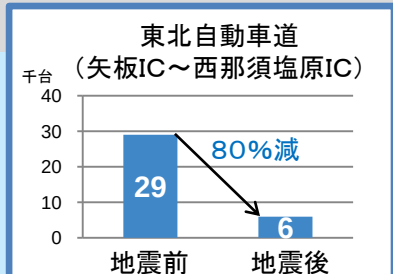
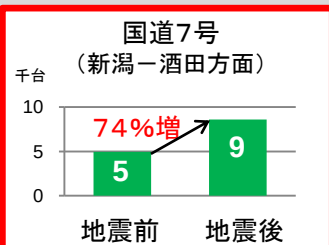
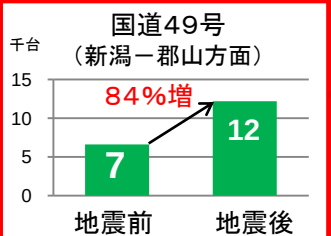
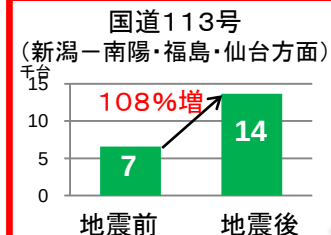
- ## < 凡 例 >

● 高速道路上の
交通量計測箇所

● 一般国道上の
交通量計測箇所

→ 震災後にリダンダンシー
機能を発揮したルート

緊急交通路
(一般車両通行止め)
に指定された区間
(3/17時点)



緊急交通路に指定された東北道
(福島飯坂～国見)



地震により被災した常磐道



地震前:3/7~3/10の日平均交通量
地震後:3/14~3/17の日平均交通量
※NEXCOトラカンデータ・直轄国道トラカンデータにより作成

7 観光立国の推進

観光立国の実現に向けた最近の動き

■ 近年、観光立国の実現に向けた動きが加速。

平成15年	1月31日	小泉総理が施政方針演説で「2010年に訪日外国人旅行者を倍増の1,000万人に」と発言
	4月1日	ビジット・ジャパン・キャンペーン開始
平成18年	12月13日	観光立国推進基本法が成立（全会一致）
平成19年	6月29日	観光立国推進基本計画を閣議決定
平成20年	10月1日	観光庁設置
平成21年	3月13日	観光立国推進戦略会議が「訪日外国人2,000万人時代の実現へ」をとりまとめ
	6月23日	経済財政の基本方針2009を閣議決定。「世界に誇る観光大国実現（2020年までに訪日外国人旅行者数を2000万人へ）」並びに「休暇の取得・分散化の促進」について記載
	7月1日	中国個人観光ビザ発給開始
	10月15日	「訪日外国人3,000万人プログラム」を打ち出し（平成22年度予算概算要求）
	10月26日	第1回「国土交通省成長戦略会議」を開催
	12月9日	第1回「観光立国推進本部」を開催
平成22年	5月17日	国土交通省成長戦略会議 取りまとめ
	6月18日	新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～を閣議決定。「観光立国・地域活性化戦略」が7つの戦略分野の一つに選定される。さらに「訪日外国人3,000万人プログラム」と「休暇取得の分散化」が国家戦略プロジェクトに選定される。
	7月1日	中国個人観光ビザ発給要件緩和
	11月22日	第2回「観光立国推進本部」を開催
平成23年	3月11日	東日本大震災 発生
	5月22日	日中韓サミット首脳宣言において、2015年までに三箇国間の人的交流規模を2600万人に拡大するという目標を支持
	7月1日	中国人個人観光ビザ（沖縄数次ビザ）の発給開始
	9月1日	中国人個人観光ビザの発給要件追加緩和



観光立国推進基本計画の改定について

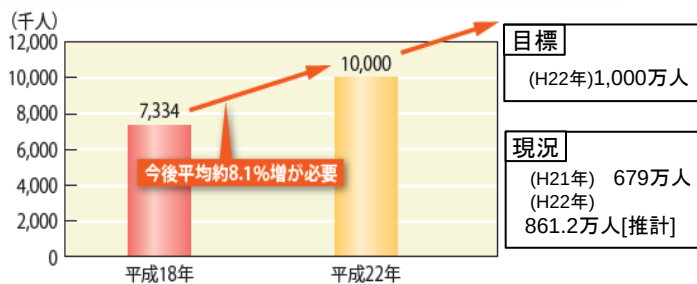
- 政府を挙げて観光立国を実現するための道筋を明らかにするものとして、現在の観光立国推進基本計画の改定を予定。

- 平成18年12月に制定された観光立国推進基本法では、政府は、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、観光立国推進基本計画を策定する旨規定（閣議決定・国会報告が必要）。
- 現在の観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）は、5年間を見通したものであるが、観光をめぐる情勢の変化等を踏まえ、おおむね3年後（平成22年6月）を目途に見直しを行うものと明記。
- 国土交通省成長戦略等も踏まえ、政府を挙げて観光立国を実現するための道筋を明らかにするものとして、観光立国推進基本計画を改定し、年度末の閣議決定を目指す。

観光立国の実現のための基本的な目標（現在）

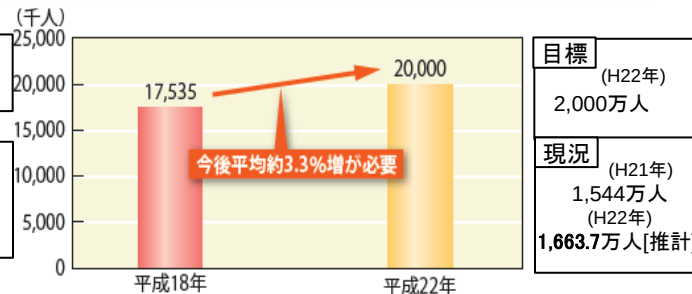
○訪日外国人旅行者数

平成22年までに1,000万人にし、将来的には、日本人の海外旅行者数と同程度にする



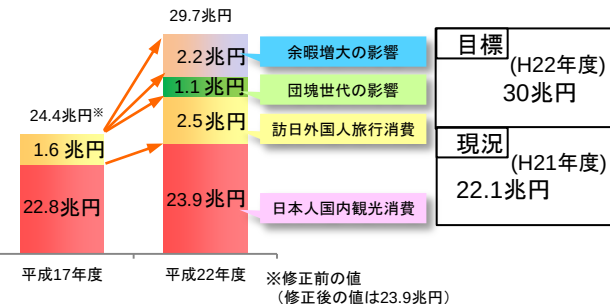
○日本人の海外旅行者数

平成22年までに2,000万人にする



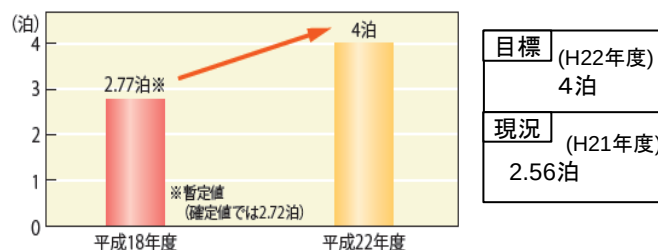
○国内における観光旅行消費額

平成22年度までに30兆円にする



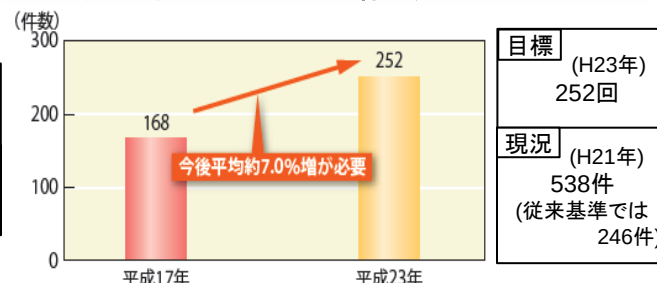
○日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数

平成22年度までに年間4泊にする



○我が国における国際会議の開催件数

平成23年までに5割以上増やす

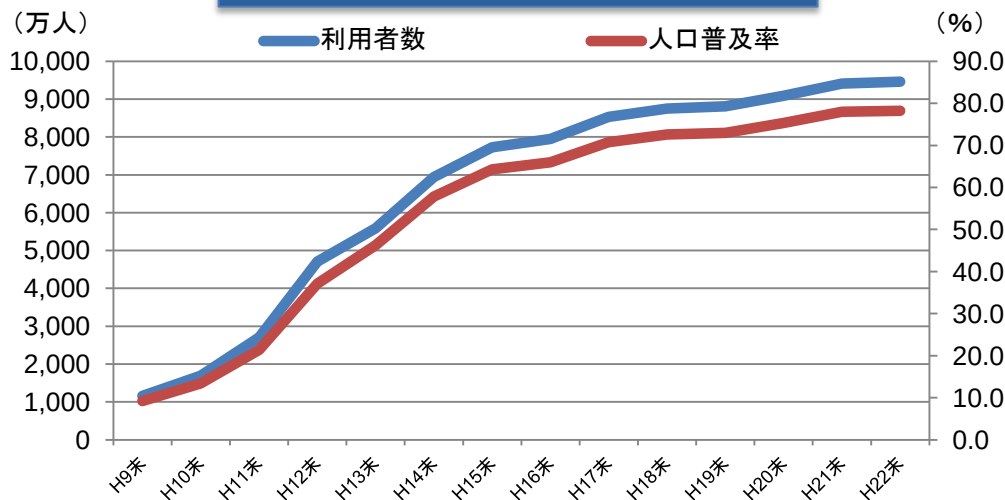


8 ICTの進展

ICTの進展

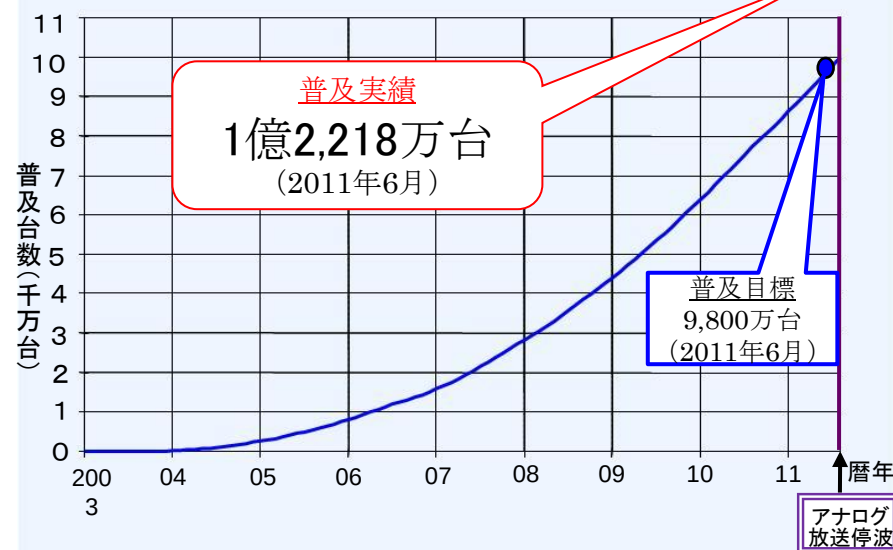
- この十数年で、インターネットや携帯電話が急速に普及する等、ICTが急速に進展。
- 地上デジタルテレビへの移行により、新たな電波利用サービスの実現が可能に。

インターネットの急速な普及



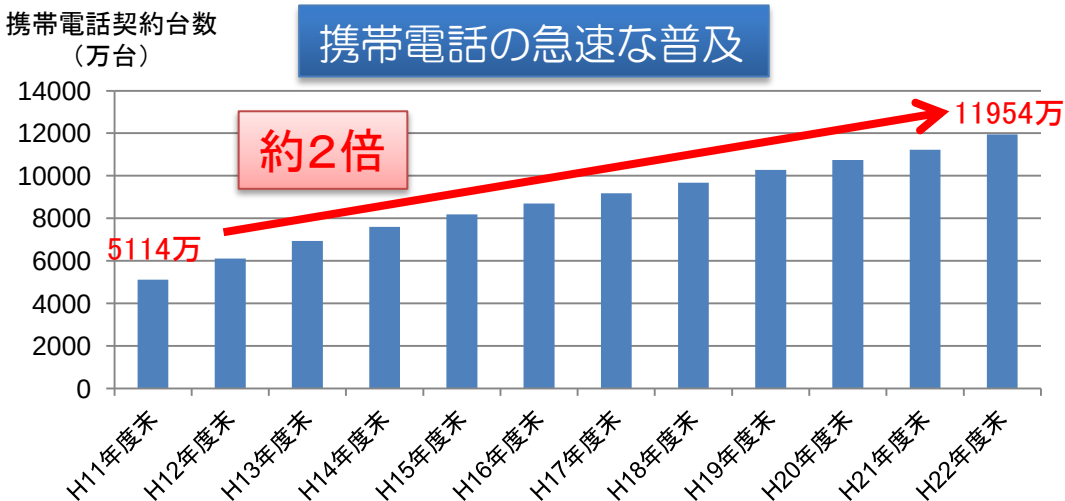
地上デジタルテレビへの移行

【台数の目標と実績】



(出典) 2011年6月末、JEITA、日本ケーブルラボ調べ

携帯電話の急速な普及



新たな電波利用サービスの実現

- ・ 携帯電話サービスの充実
- ・ より安全な道路交通社会の実現 (ITS)
- ・ 防災などでの活用
- ・ 新たな放送の展開

新たな情報通信技術戦略①

- ICT戦略本部により、新たな国民主権の社会を確立するための、非連続な飛躍を支える重点戦略（3本柱）に絞り込んだ、新たな情報通信技術戦略を決定。（平成22年5月）

～国民主権の社会を確立するための新たな情報通信技術戦略～

◆基本認識

- 政府・提供者が主導する社会から国民が主導する社会への転換には、徹底的な情報公開による透明性の向上が必要であり、情報通信技術が果たす役割は大
- 国民が主導する社会では、市民レベルでの知識・情報の共有が行われ、新たな「知識情報社会」への転換が実現し、国民の暮らしの質を飛躍的に向上
- 今回の戦略は、過去の戦略の延長線上にはなく、新たな国民主権の社会を確立するための、非連続な飛躍を支える重点戦略（3本柱）に絞り込んだ、我が国の持続的成長を支えるもの
- 戦略の実施に当たっては、これまで効果を上げていない原因を徹底的に追究し、関係府省間、自治体等との連携等を進め、国を挙げて強力に推進

◆重点戦略（3本柱）

- ① 「国民主権」の観点から、政府内で情報通信技術革命を徹底し、国民本位の電子行政を実現
- ② 情報通信技術の徹底的な利活用により地域の絆を再生
- ③ **新市場の創出と国際展開 →次頁**

新たな情報通信技術戦略②

- スマートグリッドの一般化やITSを活用した渋滞の解消等が目標とされているところ。

～新市場の創出と国際展開～

◆目標

- ・クラウドコンピューティング等の新技術の導入や規制の撤廃等により、2020年までに約70兆円の関連新市場を創出する
- ・2020年までに、スマートグリッドを一般化させ、情報通信技術を用いたゼロエネルギー住宅を標準的な新築住宅で普及させるなど、家庭等で率先してCO₂削減を可能とし、また、ITS等を用いて全国主要道の交通渋滞を半減させることを目指す
- ・2013年までに、戦略分野における産学官連携での集中的な研究開発を進め、我が国の情報通信技術企業が主要海外市場における知的財産権及び国際標準の戦略的な獲得、国際展開を可能とする

◆重点施策

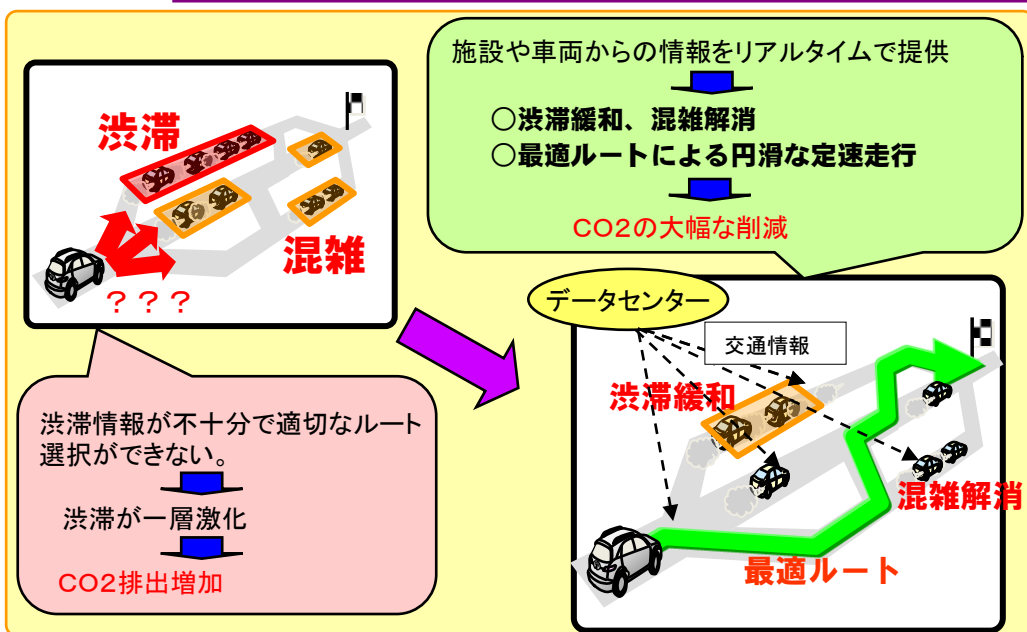
情報通信技術関連の研究開発を重点的に推進し、早期に市場へ投入

デジタルネイティブの能力を活かし、コンテンツ等の新事業を創出

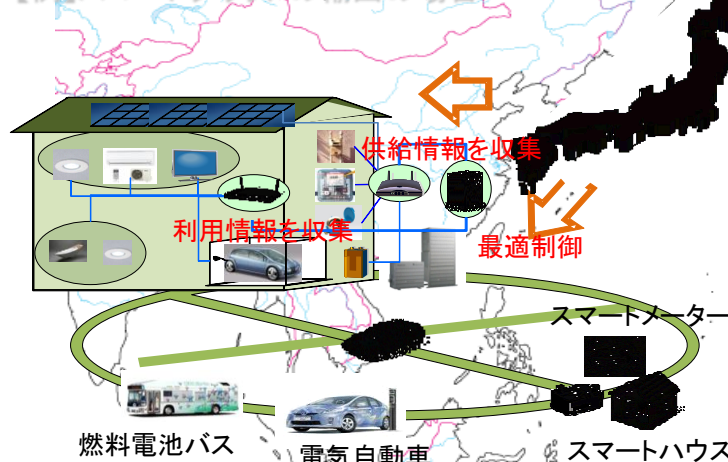
データ利活用による新産業創出等により、クラウドコンピューティングサービスを推進

国内外でのスマートグリッドの推進や住宅等の省エネ化、人やモノの移動のグリーン化、環境負荷低減を実現する新技術の開発等を推進

戦略分野について、官民・府省・産業横断のオールジャパン体制を整備し、海外市場での国際標準等の獲得、輸出・投資を促進



【例】スマートグリッドの輸出の場合



これまで、各府省がバラバラに対応

官民・府省・産業横断のオールジャパンで海外展開

結果として海外市場を獲得し、成長に貢献

出典：高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部資料より