

航空を取り巻く社会情勢等について

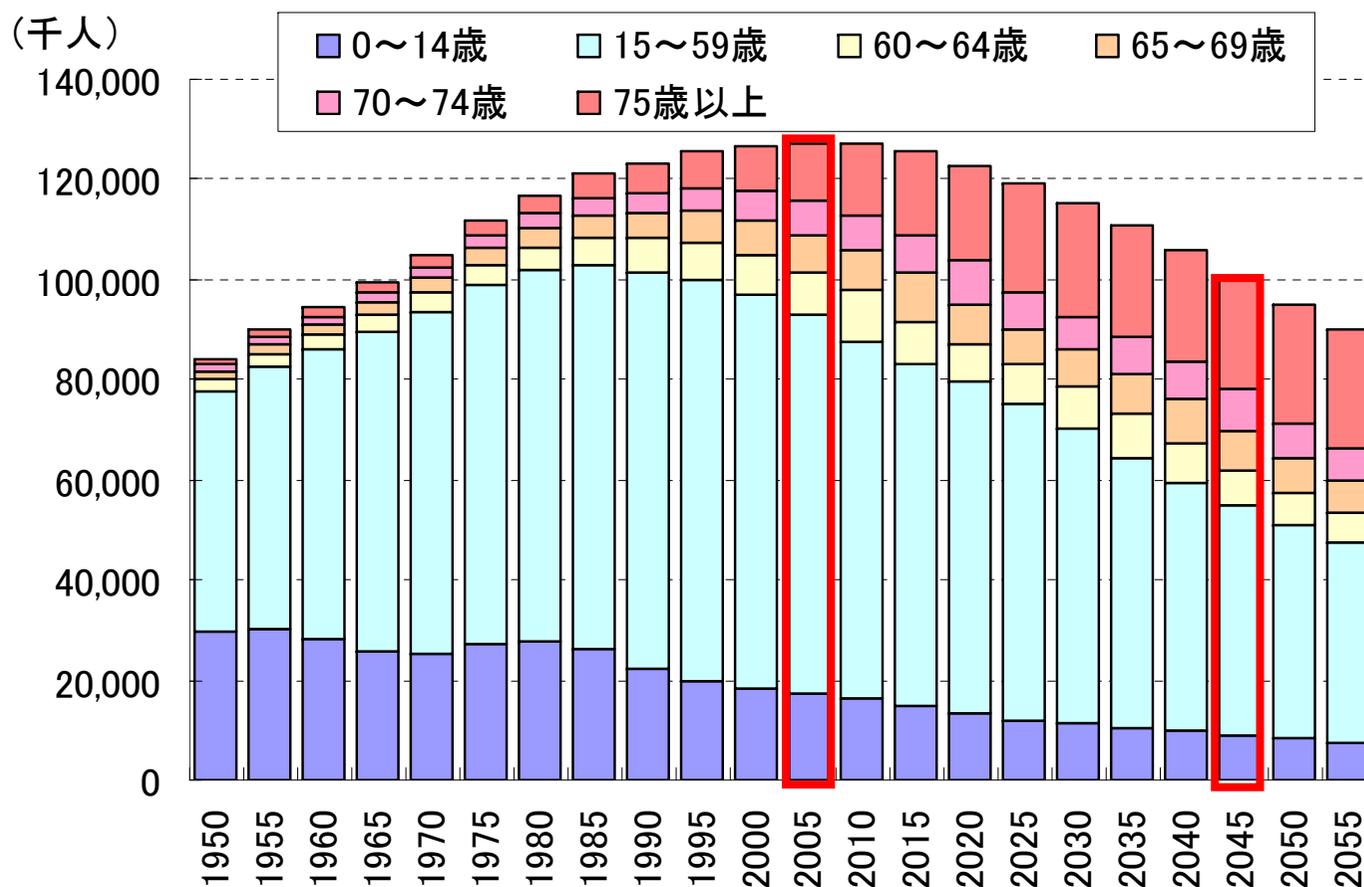
国土交通省 航空局

平成24年10月

1. 航空を取り巻く社会情勢の変化について

1. 人口減少の推移・予測

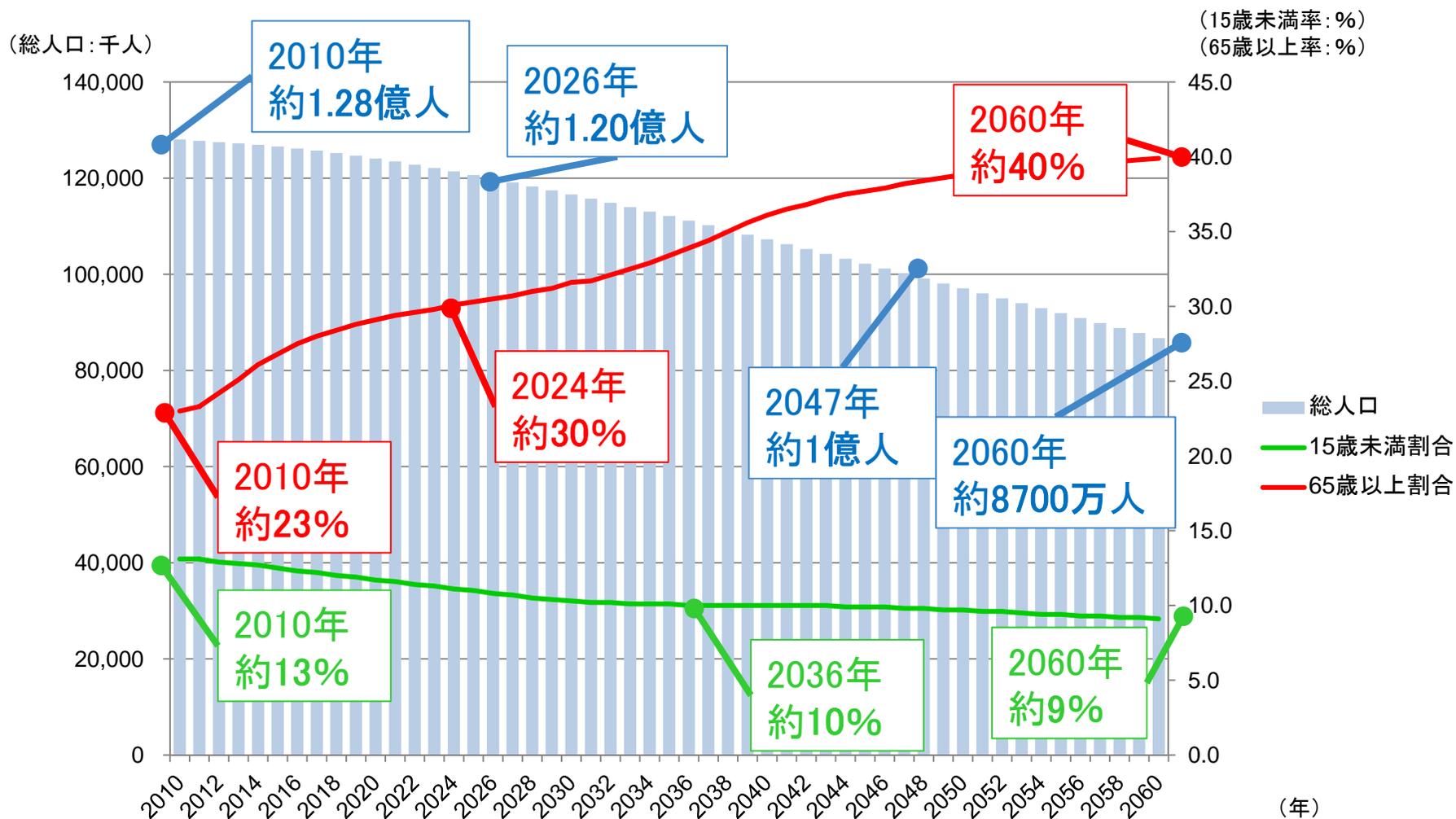
- 日本の総人口は、これまで増加してきたが、2005年を境に減少局面に。
- 今後、さらに人口減少が進み、2045年には1億人程度となる見通し。



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

1. 人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。

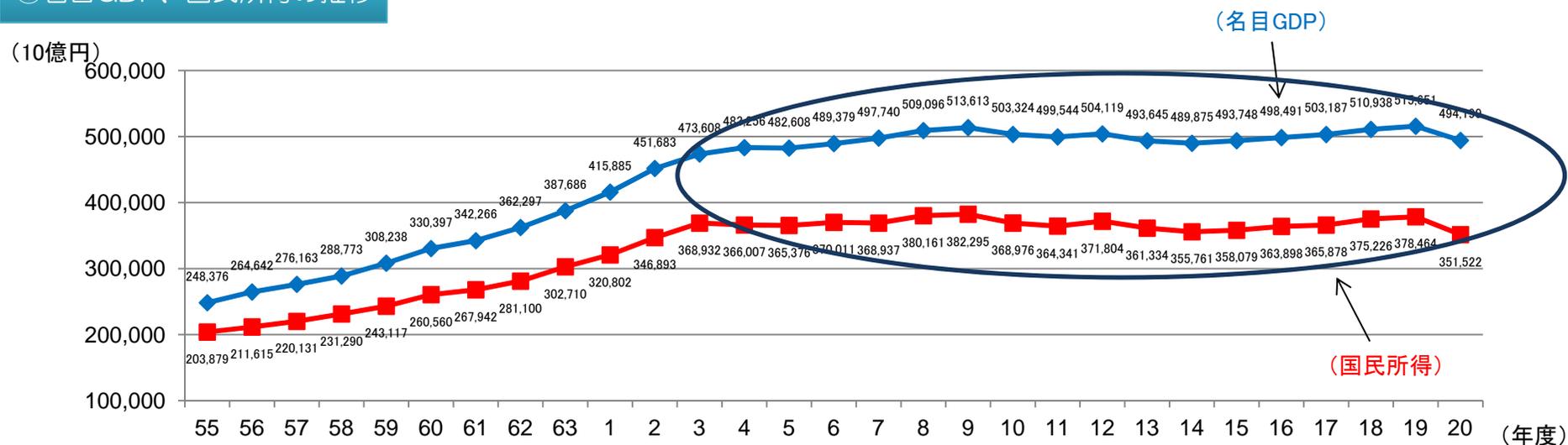


(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計))

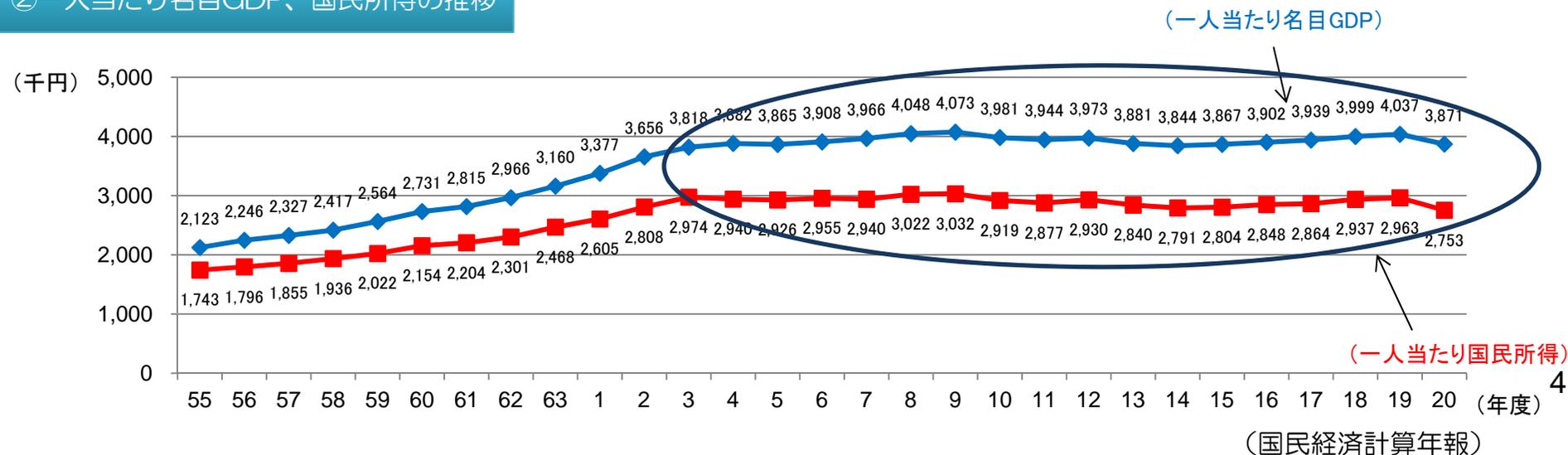
1. 我が国の経済状況の推移

■ 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



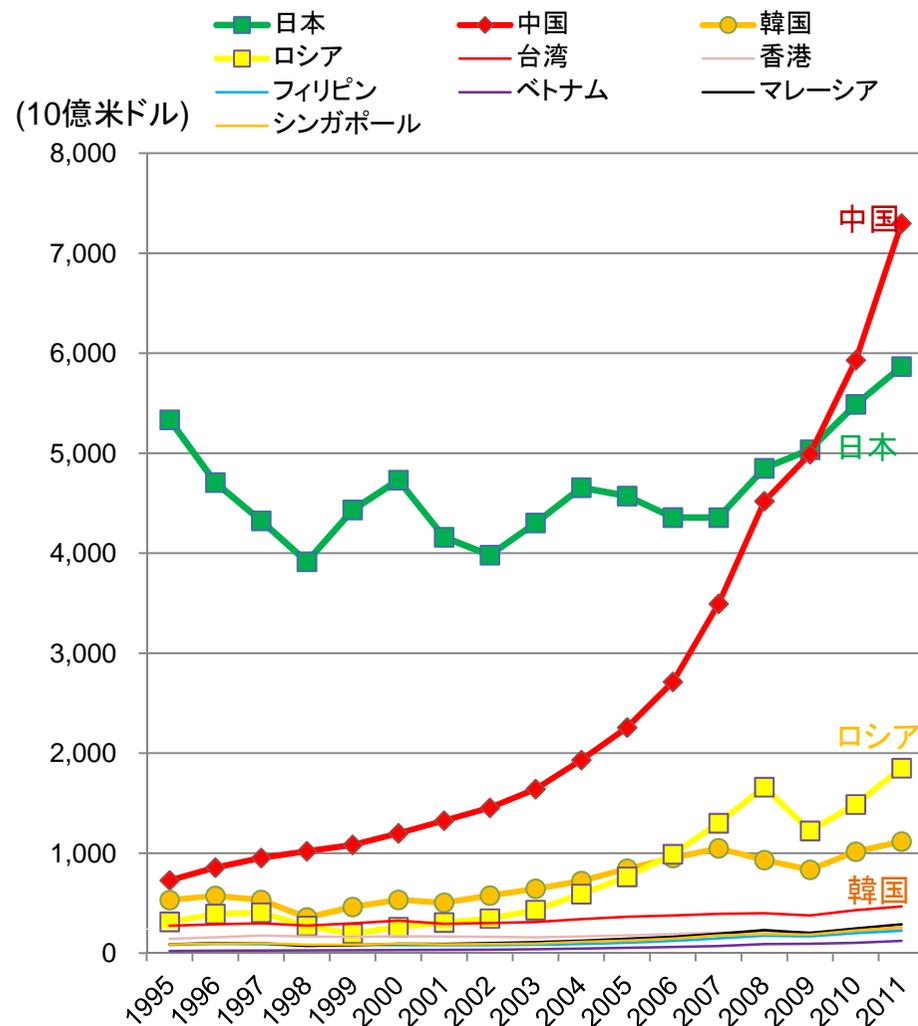
②一人当たり名目GDP、国民所得の推移



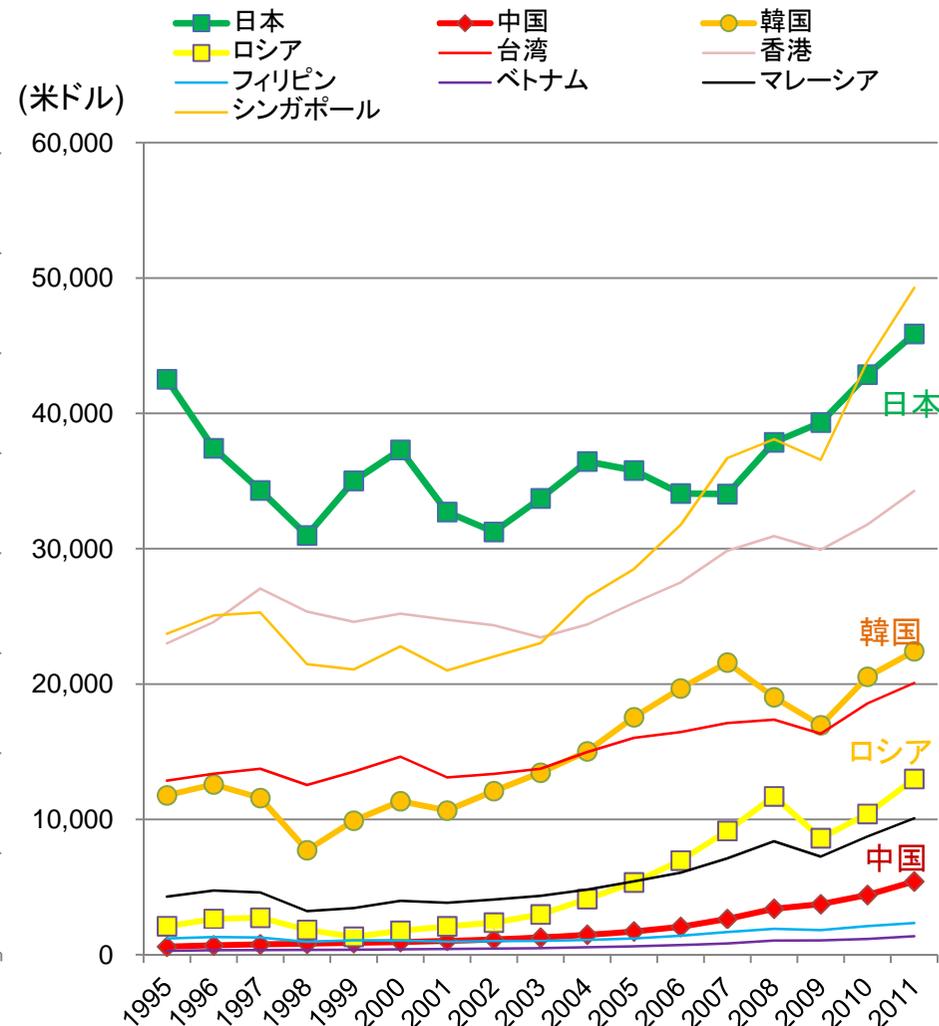
1. 海外諸国の経済状況の推移

■ 一方、他のアジア諸国は急激に経済成長。

アジア諸国のGDP（名目）の推移



アジア諸国の一人当たりGDP（名目）の推移



出典：IMF 「World Economic Outlook Database October 2012」より国土交通省作成

※以下のデータはIMFによる推計
 日本、中国、韓国、ロシア、台湾、香港 : 2011年
 フィリピン、ベトナム、マレーシア、シンガポール : 2010年、2011年

1. 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	2011年
3位	17位

【出所】IMF World Economic Outlook Database

世界GDPに占めるシェアの推移

1990年	2011年
14.0%	8.4%

【出所】IMF World Economic Outlook Database

IMD国際競争力順位の変遷

1990年	2012年
1位	27位

【出所】World Competitiveness Yearbook

1. 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したが、2011年には盛り返している面もあり、一定のポテンシャルを有していることがうかがえる。

〈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7カ国の数値のみ抽出、各拠点機能の1位、2位、3位に各々マーカ-を付している)

2009年度実施調査



2011年度実施調査

	日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール	タイ		日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール	タイ
アジア地域統括拠点	12%	① 41%	9%	2%	② 15%	② 15%	0%	アジア地域統括拠点	16%	① 33%	5%	0%	③ 17%	② 17%	2%
製造拠点	1%	① 64%	② 13%	2%	2%	2%	2%	製造拠点	③ 6%	① 67%	3%	0%	0%	4%	② 8%
R&D拠点	② 23%	① 33%	③ 18%	4%	2%	7%	0%	R&D拠点	② 27%	① 48%	6%	0%	0%	③ 15%	0%
バックオフィス	9%	① 36%	② 20%	1%	9%	③ 14%	1%	バックオフィス	10%	① 35%	9%	0%	② 13%	③ 11%	2%
物流拠点	3%	① 61%	③ 8%	1%	7%	② 12%	1%	物流拠点	③ 5%	① 64%	1%	0%	3%	② 6%	③ 5%
金融拠点	12%	① 33%	7%	3%	② 24%	③ 16%	0%	金融拠点	③ 14%	① 34%	5%	1%	③ 14%	② 16%	2%
販売拠点	8%	① 47%	6%	3%	② 14%	③ 12%	0%	販売拠点	② 17%	① 34%	5%	0%	③ 16%	14%	2%

※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

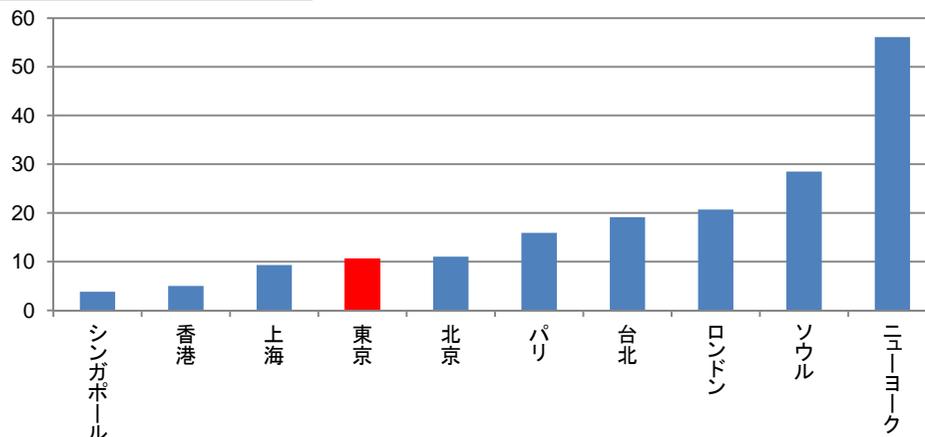
※各拠点ごとに国・地域を一つ選択
 ※回答企業207社(日本進出済46社含む)から無回答企業を除く百分率

1. 東京の国際競争力

○ アジア経済の成長を牽引するアジア諸都市が台頭してきているが、東京も安全・安心、効率性・正確性、文化的活力といった面で一定のポテンシャルは有している。

安全・安心

人口当たり殺人件数(件/100万人)



【出典】森記念財団「Global Power City Index-2011」

効率性・正確性

交通・インフラ(航空輸送量、登録タクシー数、交通事情等に基づく指標)

東京	6位
香港	7位
ソウル	9位
北京	12位
上海	15位
シンガポール	17位

【出典】Pricewaterhouse Coopers Cities of Opportunity 2011

文化的活力

文化的活力(エンタテインメント、食ビジネス、芸術の充実度)

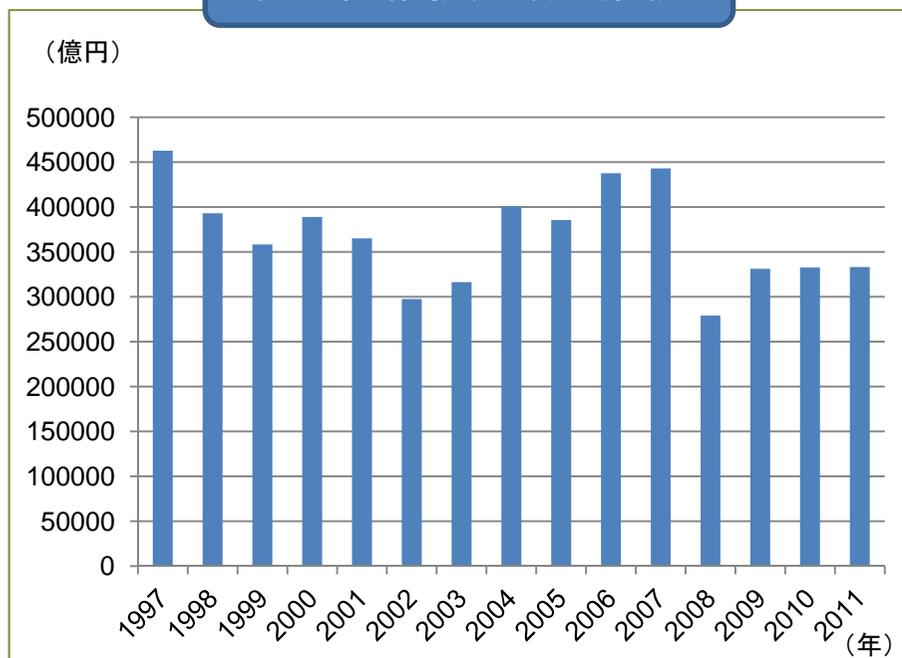
東京	6位
香港	13位
シンガポール	17位
ソウル	19位
上海	21位
北京	24位

【出典】Pricewaterhouse Coopers Cities of Opportunity 2011

1. 国内設備投資と対外直接投資の推移

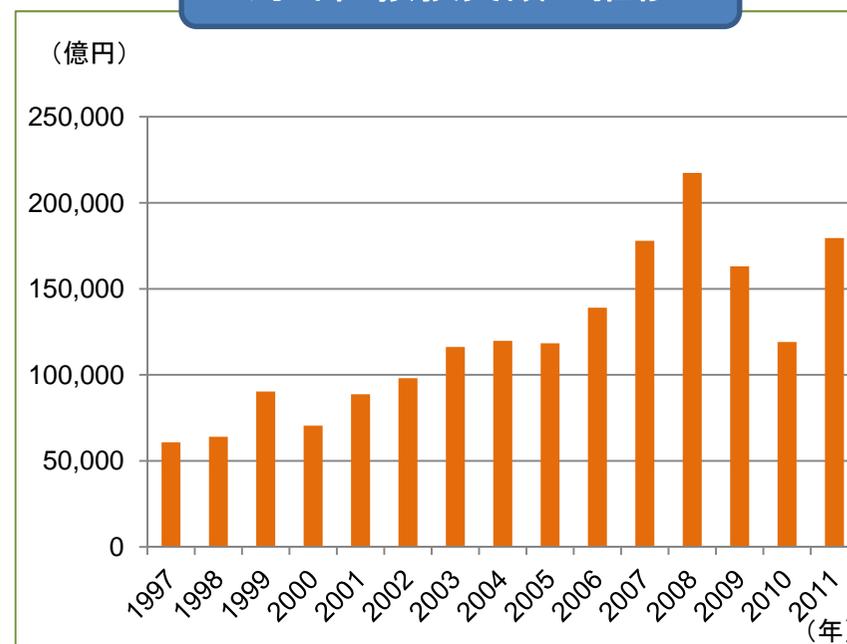
- 我が国の国内設備投資額は停滞ぎみであるが、対外直接投資額は増加傾向にある。

国内設備投資額の推移



【出所】財務省「法人企業統計季報」より作成

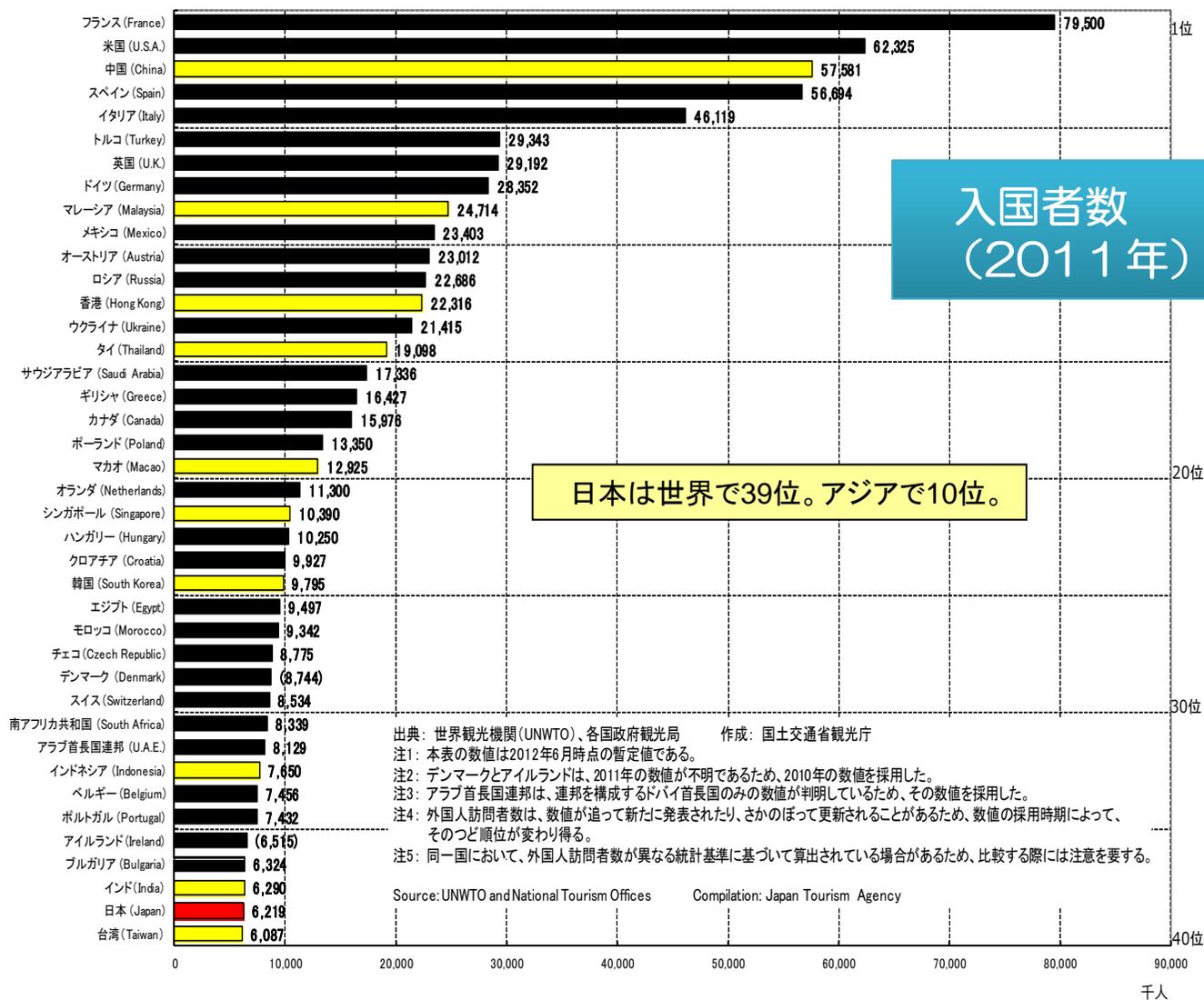
対外直接投資額の推移



【出所】財務省「国際収支統計」より作成

1. 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。



1. 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	4月	ビジット・ジャパン・キャンペーン開始
平成18年	12月	観光立国推進基本法が成立（全会一致）
平成19年	6月	観光立国推進基本計画を閣議決定
平成20年	10月	観光庁設置
平成21年	7月	中国個人観光ビザ発給開始
	10月	「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）
	12月	第1回「観光立国推進本部」を開催
平成22年	5月	国土交通省成長戦略会議 取りまとめ
	6月	新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～ を閣議決定
平成23年	3月	東日本大震災 発生
	5月	日中韓サミット首脳宣言（2015年までに三箇国間の人的交流規模を2,600万人に拡大）
	8月	「日本再生のための戦略に向けて」を閣議決定
	12月	「日本再生の基本戦略 ～危機の克服とフロンティアへの挑戦～」を閣議決定
平成24年	3月	観光立国推進基本計画を閣議決定
	7月	「日本再生戦略」を閣議決定

・「観光立国戦略」が11の戦略分野の一つに選定される。

（重点施策：訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上）

・オールジャパンの訪日プロモーションの推進

・外客受入環境の整備

・外国人の出入国審査の迅速化に資する方策の検討・促進 等

（重点施策：観光需要の喚起）

・ニューツーリズムの振興

・MICEの誘致・開催の推進

・戦略的な観光地域づくりの推進

・休暇改革の推進 等

1. 観光立国の実現に関する目標

○ 国際観光の拡大・充実

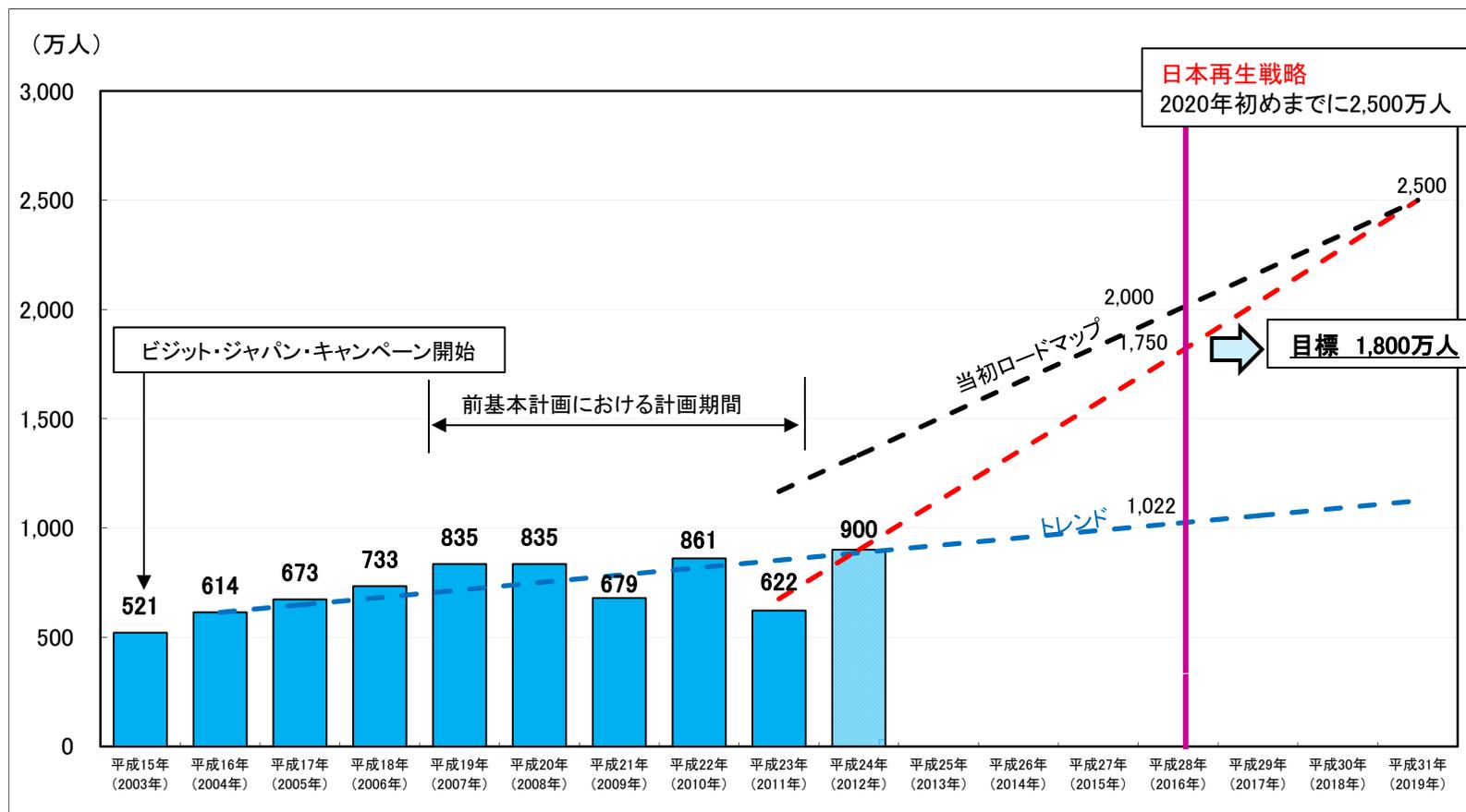
訪日外国人旅行者数

平成28年(2016年)までに**1,800万人**にする。

[平成22年(2010年)実績:861万人]、平成23年(2011年)推計:622万人]

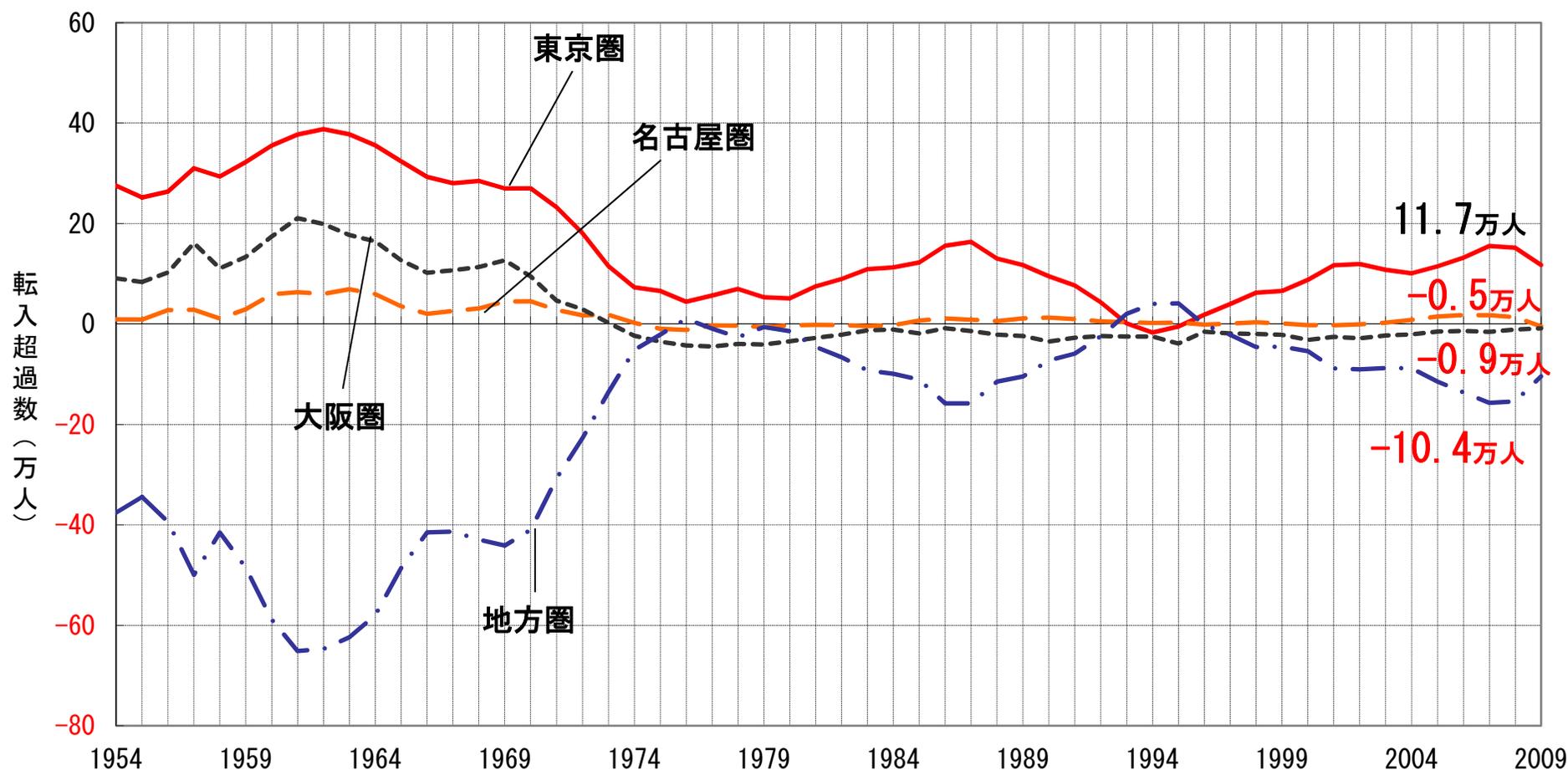
【考え方】

平成32年(2020年)初めまでに2,500万人とすることを念頭に、平成28年(2016年)までに1,800万人にする。



1. 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。

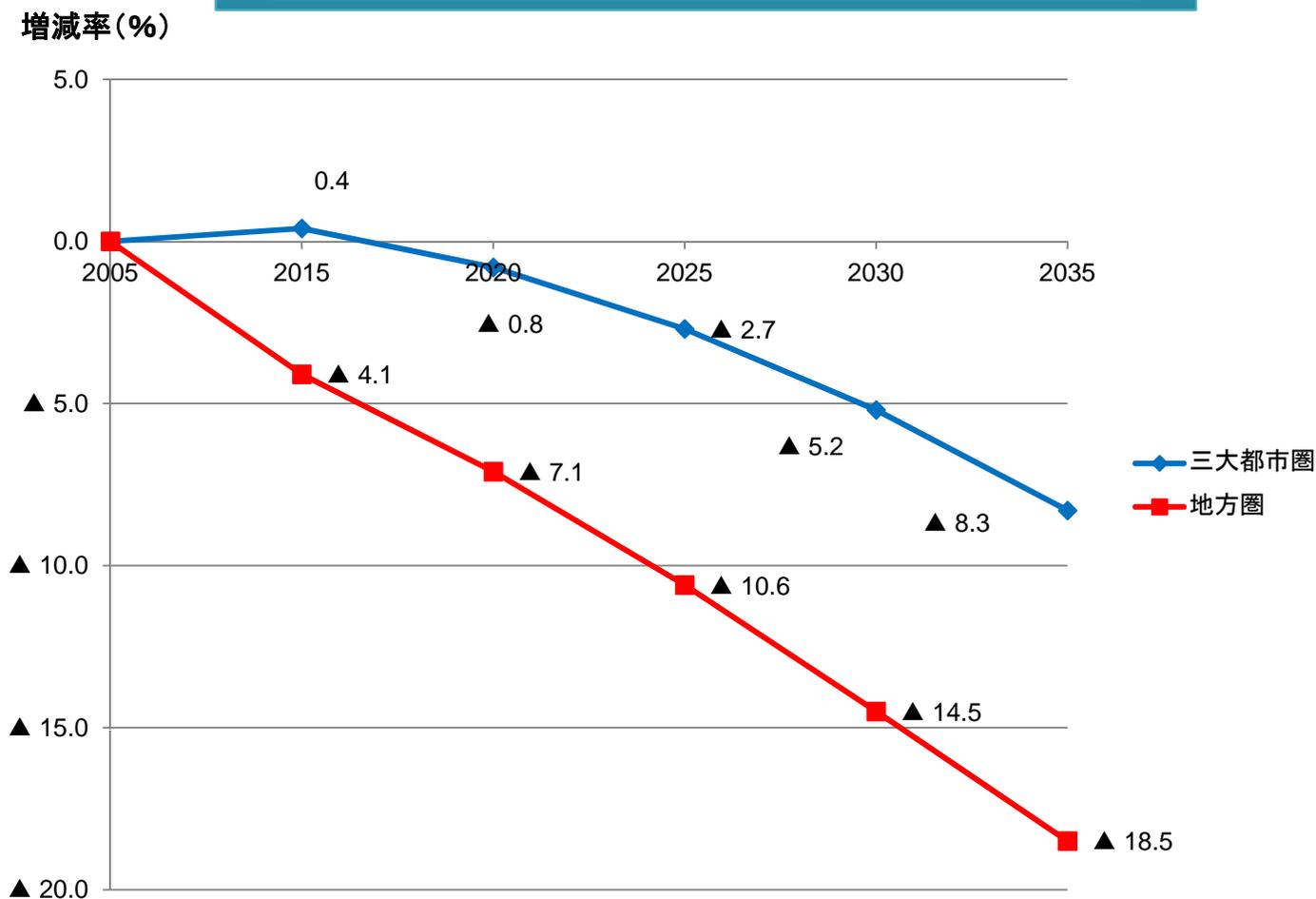
(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

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

1. 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

1. 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。

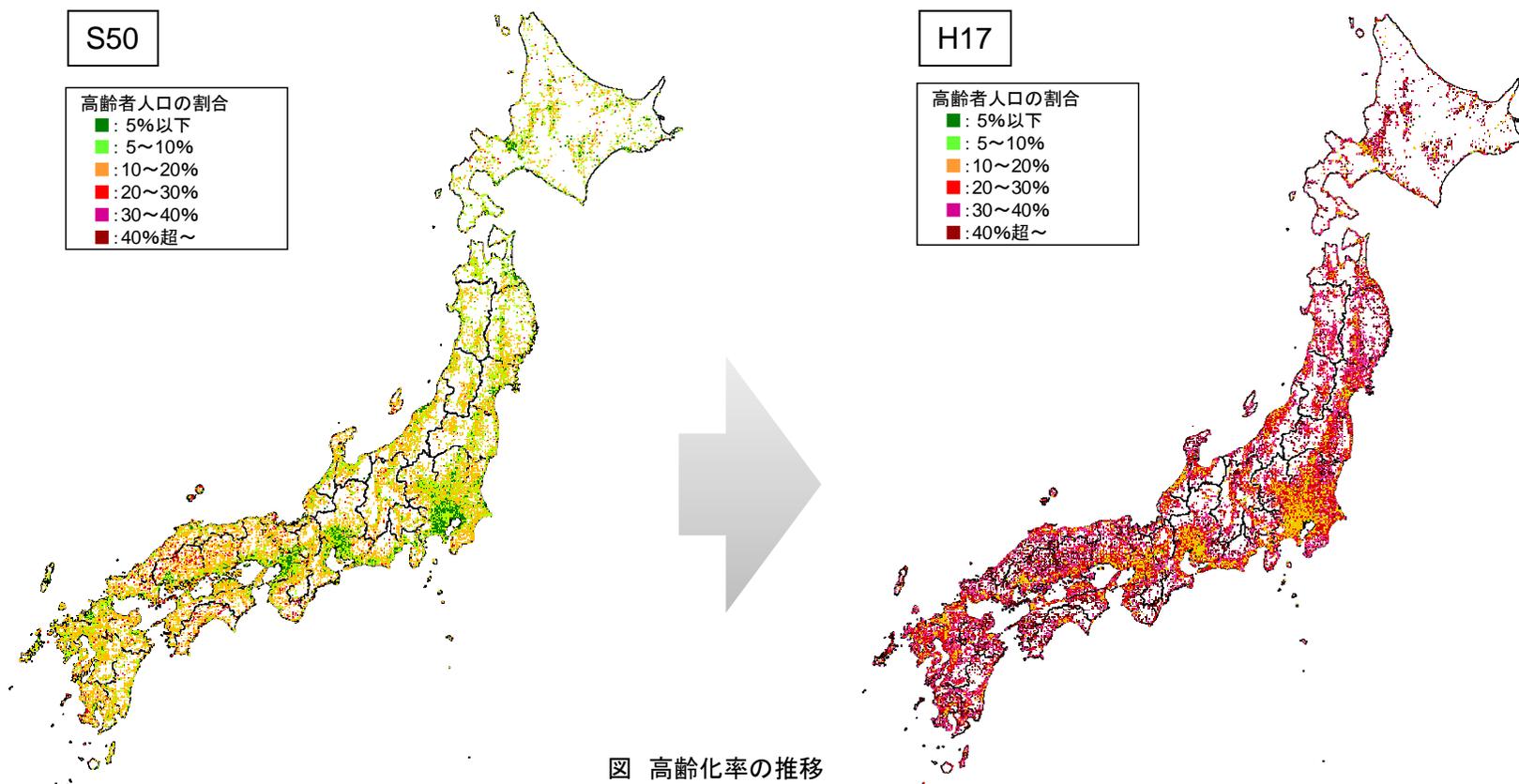


表 圏域別の高齢化率の推移

	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%

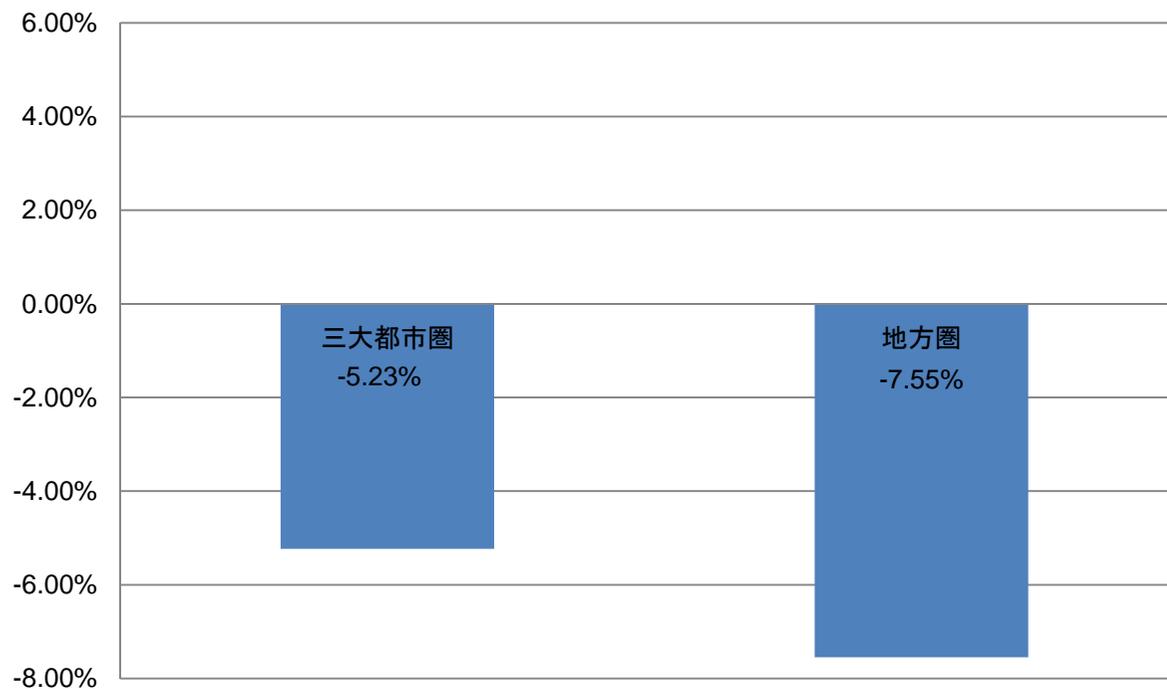
注) 高齢者人口とは、65歳以上人口。

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。

1. 地方経済の推移

- 経済面においても、三大都市圏以外の地方圏で特に地域別GDPの減少が見られ、地方経済は深刻化。

地域別GDPの推移（99年→09年の成長率）



データ : 内閣府HP「県民経済計算」

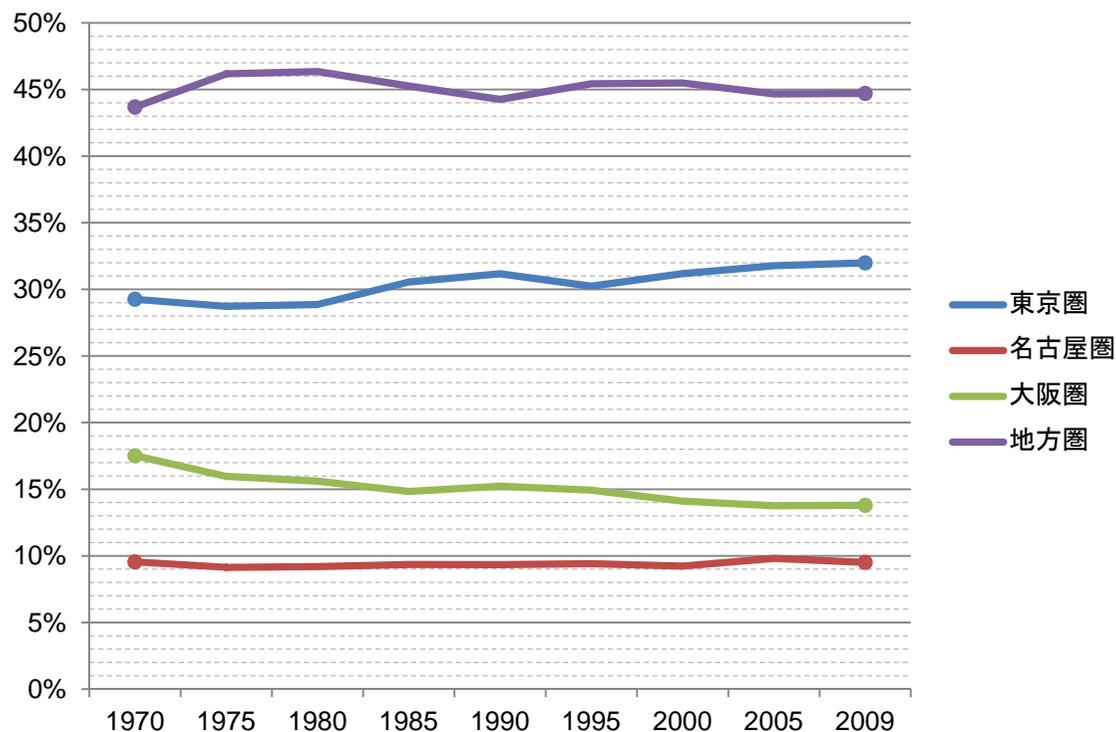
三大都市圏 : 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏 : 三大都市圏以外

1. 地方経済の推移(地域別GDPのシェア)

- また、地域別GDPのシェアについては、長期の傾向を見ると、東京圏へのなだらかな集中傾向がある中、他都市圏及び地方圏のシェアが低下あるいは横ばいとなっている。

地域別GDPシェアの推移 (1970年→09年)



データ : 内閣府HP「県民経済計算」

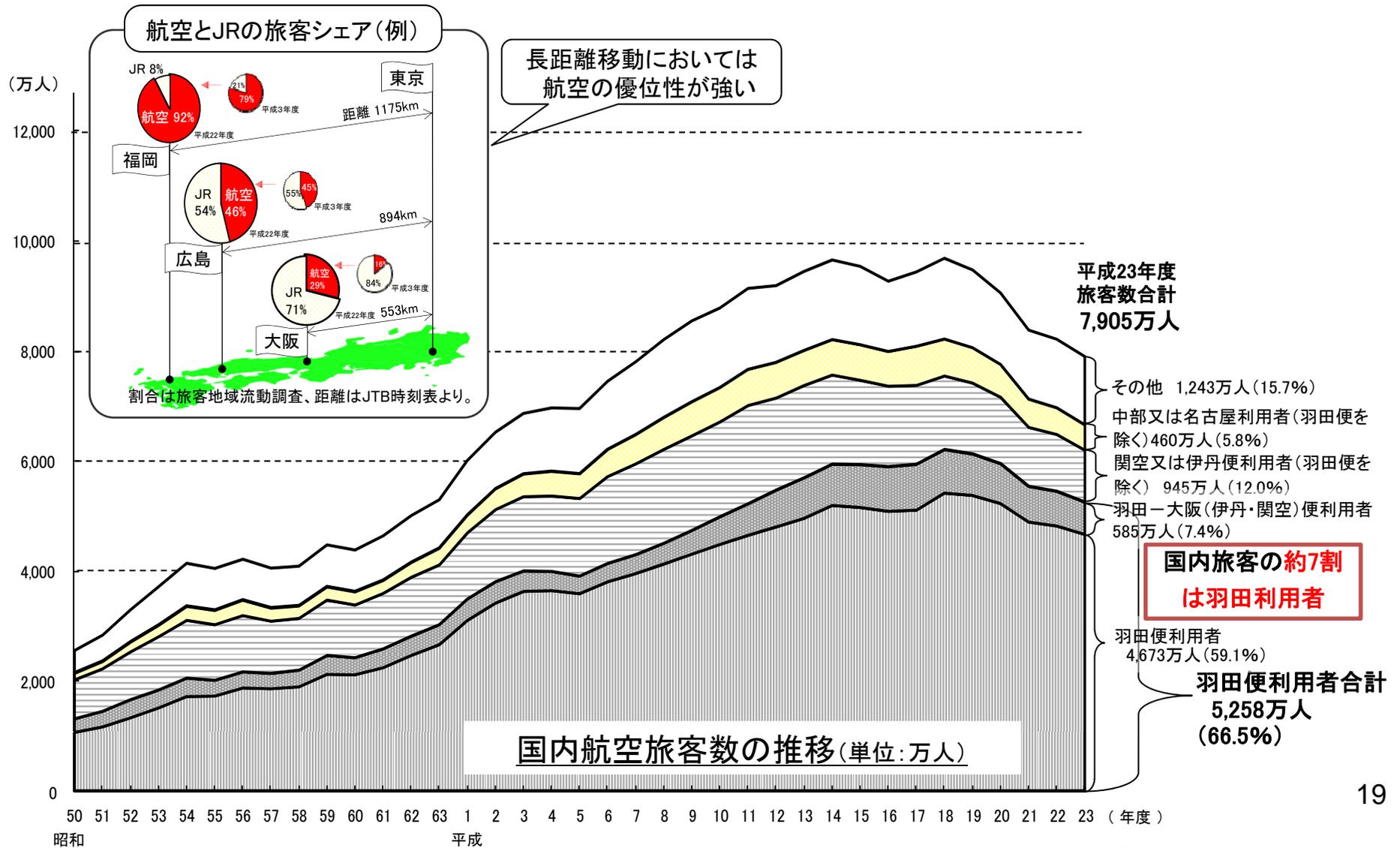
三大都市圏 : 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川) 名古屋圏(岐阜・愛知・三重) 関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏 : 三大都市圏以外

2. 近年の航空分野における状況について

2. 国内航空旅客輸送の動向

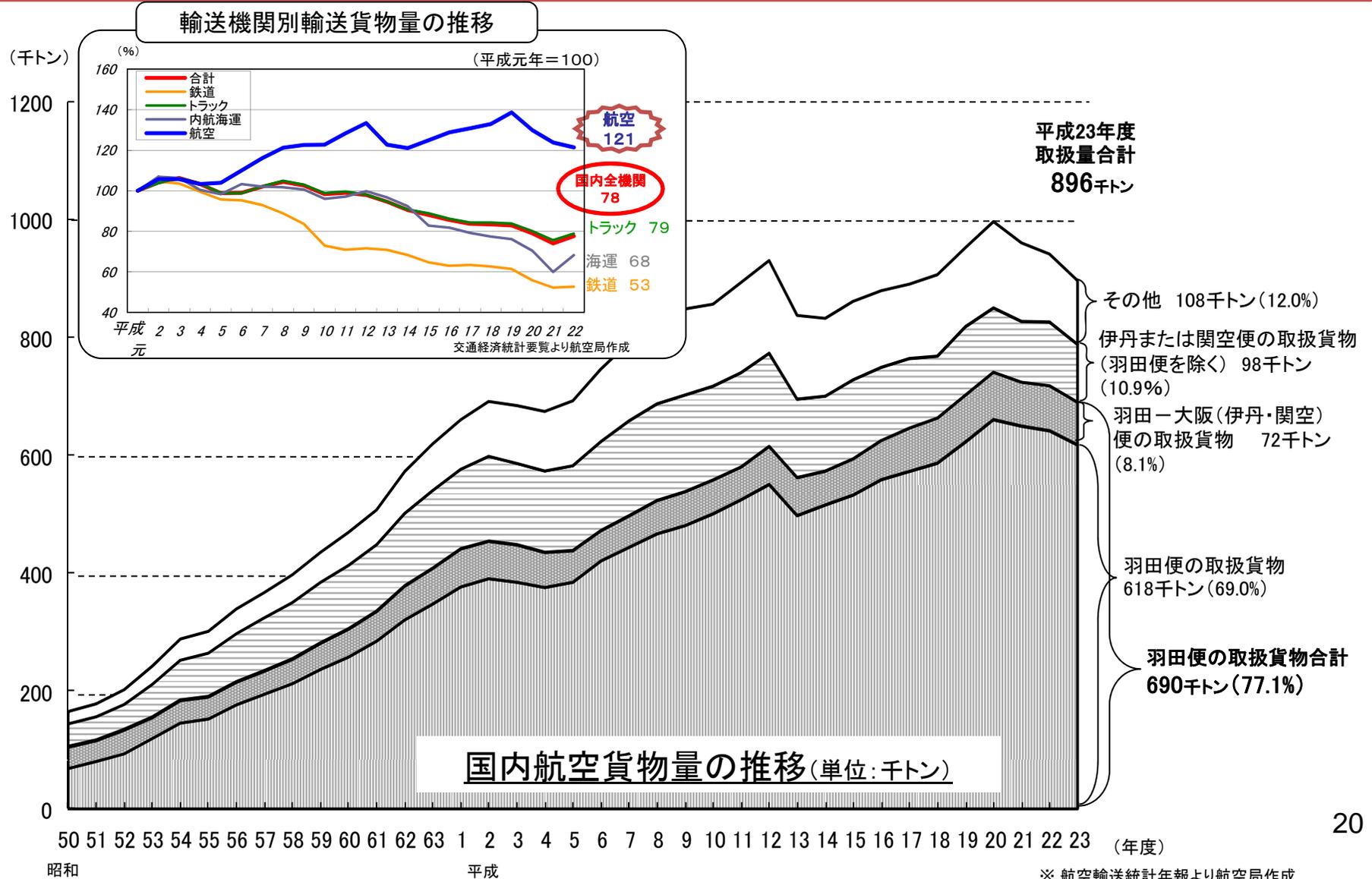
国内航空旅客数は増加傾向にあったが、燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、平成20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退、平成23年3月の東日本大震災の影響を受けさらに減少している。また、国内全体の利用者の約7割は羽田空港の利用者である。



※ 航空輸送統計年報より航空局作成

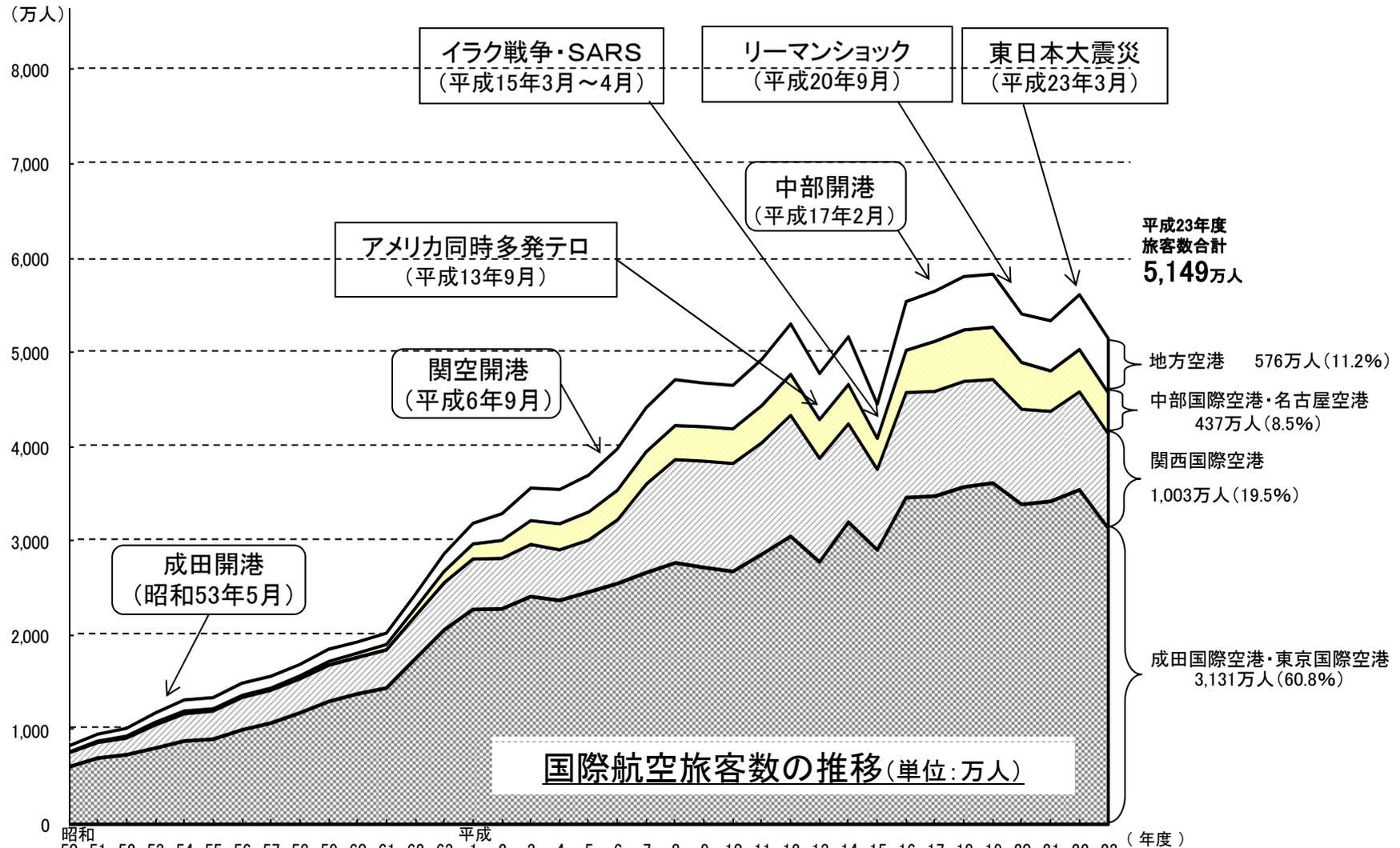
2. 国内航空貨物輸送の動向

国内貨物輸送に占める航空の割合は0.02%と極めて少ない(トンベース)が、全体の貨物輸送量が減少傾向にある中で堅調に増加してきた。しかしながら、近年は、機材の小型化や路線撤退等に伴い、平成20年度をピークに減少傾向にある。路線別では、羽田便関係が全体の77%を占めている。



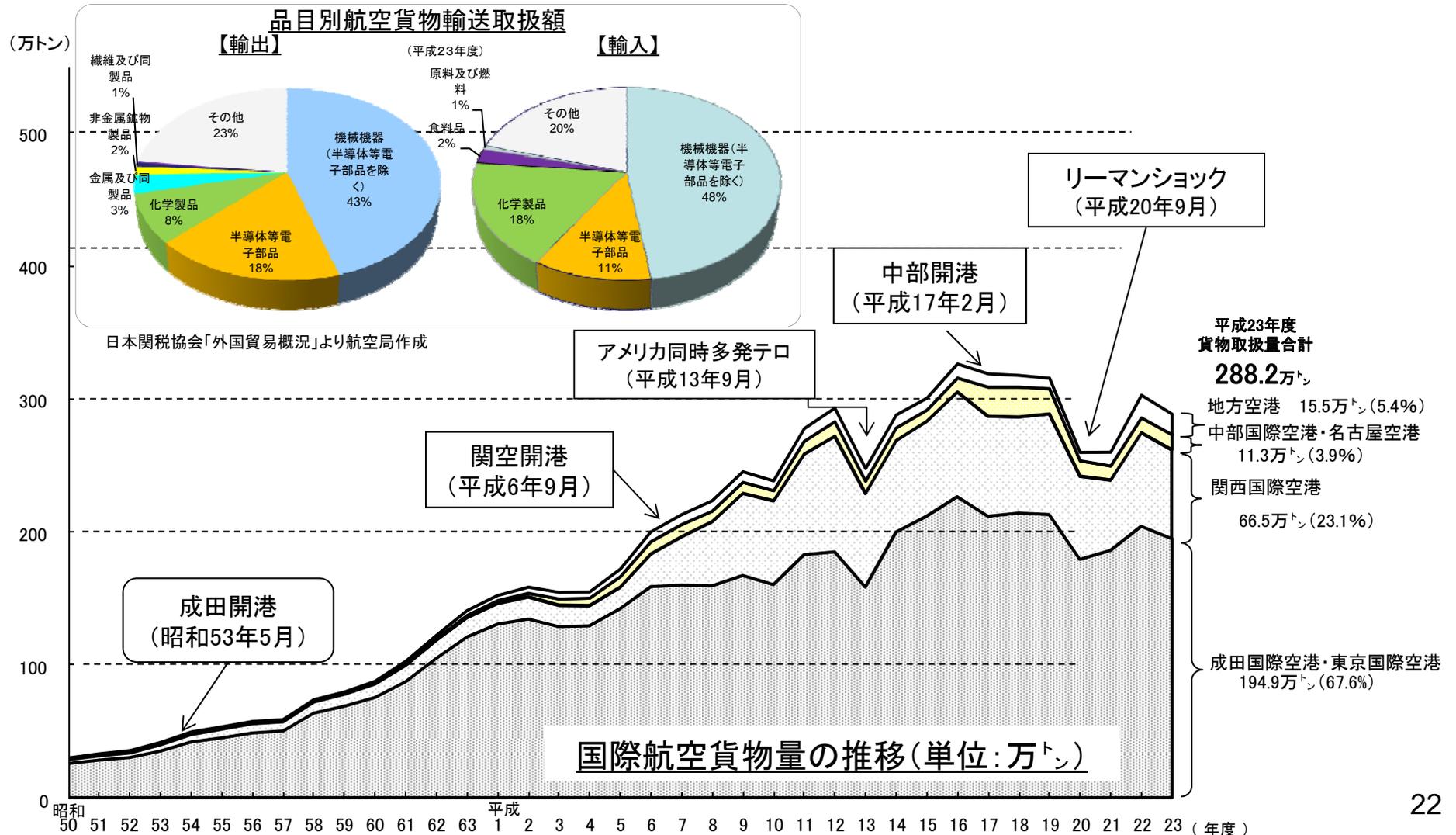
2. 我が国の国際航空旅客輸送の動向

我が国の国際航空旅客需要はこれまで右肩上がり増加傾向にあったが、平成13年以降のテロ、紛争、景気後退の発生毎に一時的な落ち込みが見られたほか、平成23年度では、平成23年3月の東日本大震災を受け減少している。



2. 我が国の国際航空貨物輸送の動向

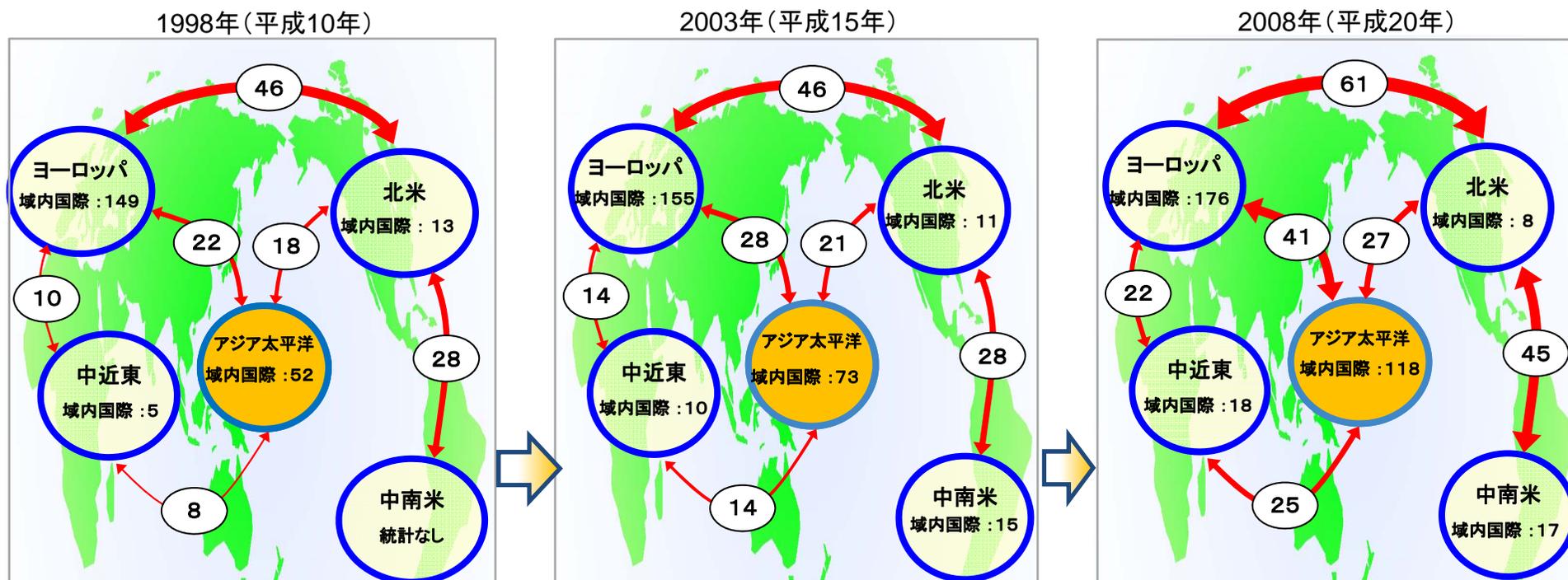
我が国の国際航空貨物輸送は、経済のグローバル化に伴い、機械機器・半導体等電子部品の輸送を中心に増加してきた。平成20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けて大きく減少した。その後は回復傾向にあったが、欧州債務危機や円高等の影響により伸び悩んでいる状況である。



2. 世界の航空旅客流動

1998(平成10年)～2008年(平成20年)の10年間における航空旅客流動(域内国際)の推移を見ると、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域:3.6倍)

○世界の航空旅客流動の推移(主な地域の流動を抜粋)



○1998年(平成10年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	フランクフルト(マイン)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)
順位	6	7	8	9	10
国名	ロンドン(ガトウィック)	シンガポール(チャンギ)	成田	ブリュッセル	チューリッヒ

○2003年(平成15年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	フランクフルト(マイン)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)
順位	6	7	8	9	10
国名	ロンドン(ガトウィック)	シンガポール(チャンギ)	成田	バンコク(ドンムアン)	ソウル(仁川)

○2008年(平成20年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)	フランクフルト(マイン)
順位	6	7	8	9	10
国名	ドバイ	シンガポール(チャンギ)	成田	ロンドン(ガトウィック)	バンコク(スワンナプーム)

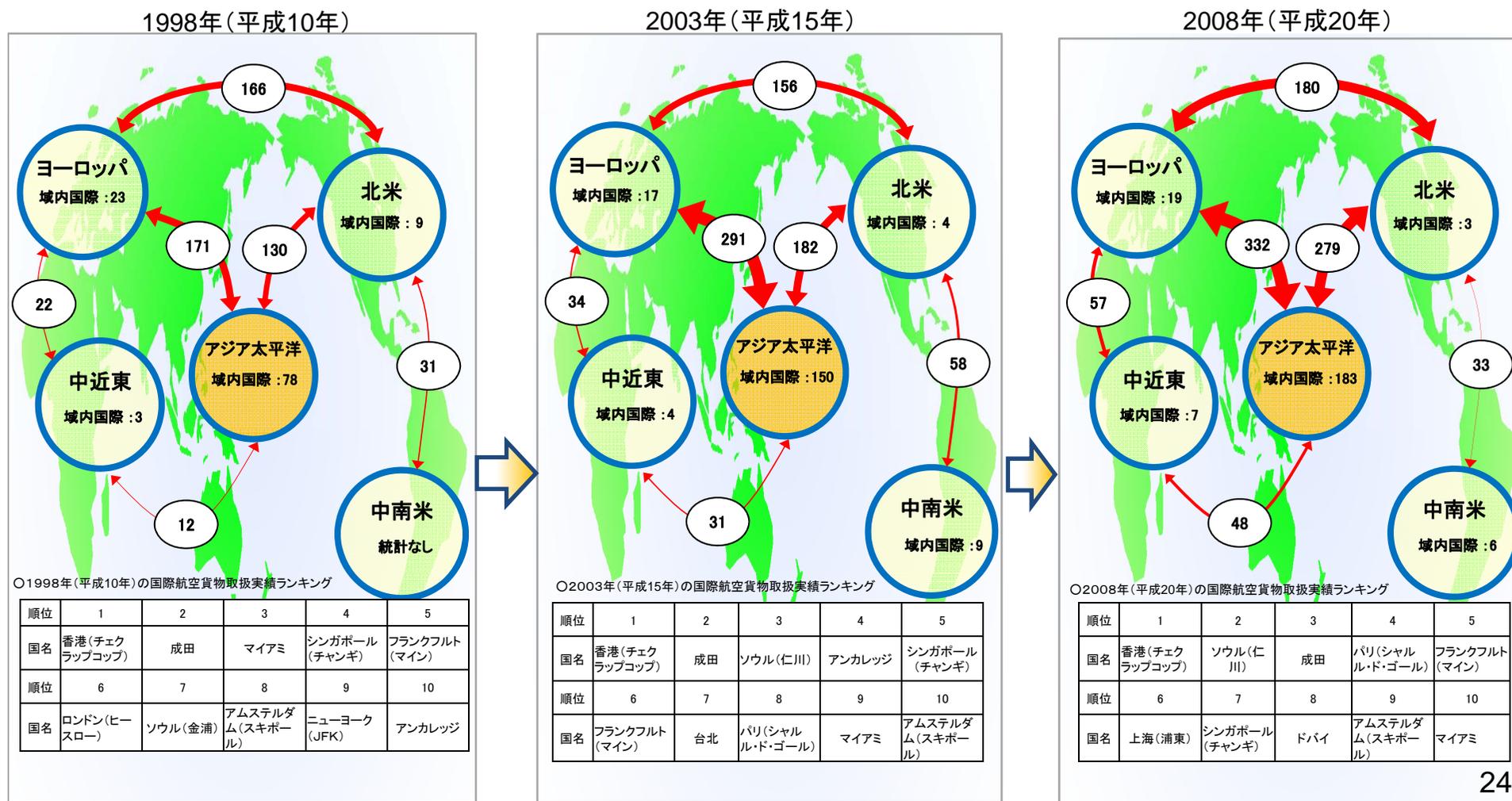
(単位:百万人) 23

※ IATA(国際航空運送協会)「World Air Transport Statistics(2009)」より航空局作成

2. 世界の航空貨物流動

1998(平成10年)～2008年(平成20年)の10年間における航空貨物流動(域内国際)の推移を見ると、他の地域が減少・伸び悩んでいるのに対し、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい。
(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域2.3倍)

○世界の航空貨物流動の推移(主な地域の流動を抜粋)



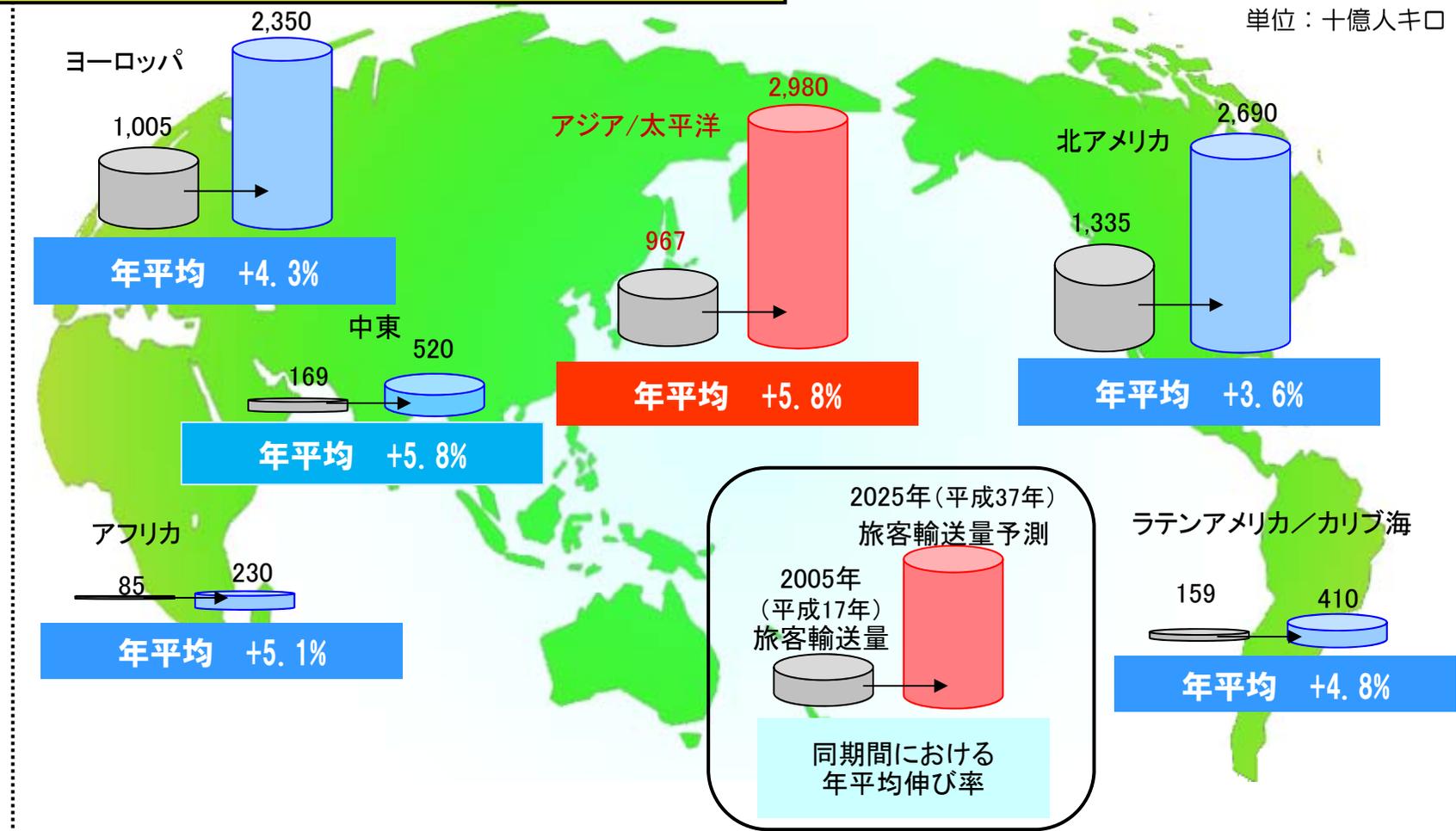
※ IATA (国際航空運送協会)「World Air Transport Statistics(2009)」より航空局作成

(単位:億トンkm)

2. 世界の航空旅客輸送量予測（2005年～2025年）

2025年（平成37年）までの世界の航空旅客輸送において、最も伸びが著しいのはアジア太平洋地域（年平均+5.8%）であり、輸送量も2005年（平成17年）に比べ約3倍に増加し、世界最大の航空市場に成長。

航空輸送量の大幅な増加（国際・国内計）



出典：ICAO（国際民間航空機関）作成「Outlook for Air Transport to the year 2025」より引用