別添3

国土のグランドデザイン2050 参考資料

平成26年7月4日

国土政策局

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次(1/2)

国土交通省

【時代の潮流と課題】

- 将来推計人口の動向(出生率回復の場合の試算) p4
- 地域毎の将来推計人口の動向 p5
- 国土全体での人口の低密度化と地域的偏在が同時に進行(2010年→2050年) p6
- 集落中心(役場・支所等)からの距離による人口増減の見通し p13
- 集落中心(役場・支所等)からの距離による人口及び推計人口 p14
- 山間地域の人口1000人集落の趨勢将来推計人口と移住を見込んだ推計人口 p16
- 出生率の違いによる2050年推計人口の差と小中学生人口の差 p17
- 首都圏への人口集中の国際比較 p18
- 三大都市圏・地方圏の人口移動の推移 p19
- 全国人口に占めるブロック別の人口シェアの推移 p20
- 年齢別転入超過数の状況(2013年) p21
- 圏域別の合計特殊出生率の推移 p22
- 都道府県別の出生率と女性の労働力率 p23
- 経済活動等における東京圏の占める割合 p24
- 工業出荷額・従業者数のシェアの推移 p25
- 大学・学生数のシェア p26
- 東京圏への人口移動と所得格差・有効求人倍率格差の推移 p27
- 東京圏への転入・転出の推移 p28
- 東京圏居住者に占める東京圏出生者の割合 p29
- 地方中枢都市が存在する県・ブロックにおける人口移動 p30
- 地方中枢都市に集積する機能 p31
- 就業者の産業別構成比の推移 p32
- サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模 p35
- 1kmメッシュによる60分都市圏 p37
- ネットワーク(高速道路)による都市圏の変化のイメージ p40
- 我が国の高速交通ネットワークの整備の進展 p41
- 諸外国における高齢人口及び高齢化率 p42
- 高齢人口は2040年まで増加。特に東京圏で増加が顕著 p43
- 大都市圏における介護保険施設定員数と施設利用者数との関係 p44
- 高齢者人口と要介護認定率、高齢者の就業を取り巻く状況 p45
- 高齢化と技術の承継 p46
- 貿易収支・経常収支の推移 p47
- 海外現地生産比率の動向 p48
- 国内製造業の事業環境 p49
- 北極海航路の可能性 p50
- パナマ運河拡張計画(コンテナ船の大型化)と通行貨物の状況 p51
- 外国人旅行者受入数の国際比較 p52
- 拡大する北東アジア・東南アジア地域の国際観光市場 p53
- 都道府県別外国人延べ宿泊数(平成25年暫定値) p54
- 訪日外国人の空港利用状況 p55
- 首都直下地震、南海トラフ巨大地震の切迫 p56
- 世界の大都市の自然災害リスク指数 p57
- 東日本大震災の産業への影響 p58
- 社会資本ストックの現状 p59
- 日本は人口減少でも世界は人口爆発 p60
- 省エネと再生可能エネルギーの活用、新たなエネルギー供給の可能性 p61
- 我が国の渇水の状況 p62
- 日本の気候変動とその影響 p63
- 気温上昇と短時間強雨増加、降水日数減少の傾向 p64
- 海洋～447km2のフル活用 p65
- シェールガス革命の次はメタンハイドレート革命 p66
- 「オープンデータ」が生むイノベーション(ロンドン市交通局の場合) p67

目次(2/2)

国土交通省

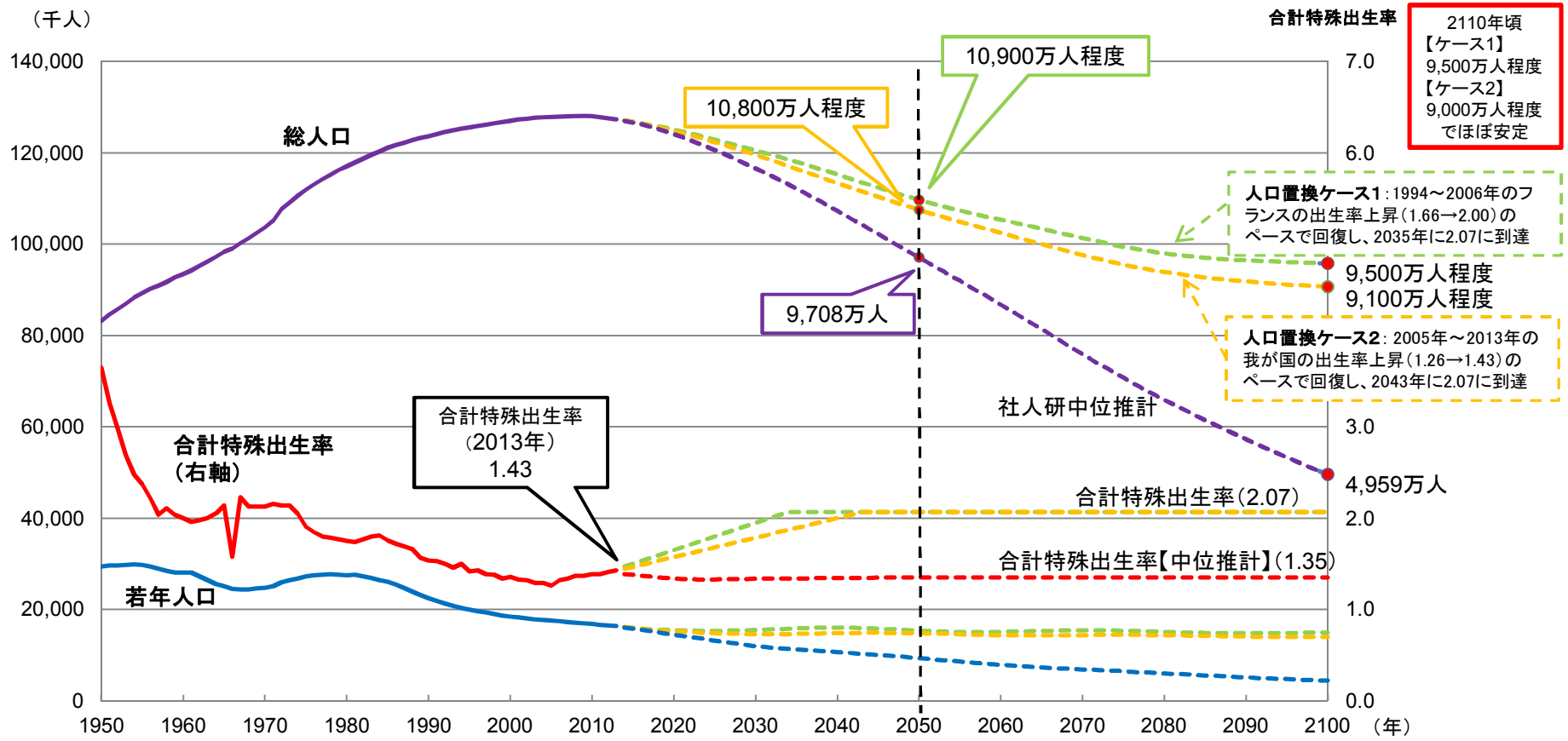
【基本戦略】
(国土の細胞としての小さな拠点と、高次地方都市連合等の構築)
➢ 小さな拠点 p69
➢ 高次地方都市連合の形成 p74
(攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり)
➢ 攻めのコンパクト p79
(スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成)
➢ スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成 p82
(日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進)
➢ 日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進 p88
(国の光を観せる観光立国の実現)
➢ 国の光を観せる観光立国の実現 p93
(田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出)
➢ 田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出 p103
(子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築)
➢ スマートウェルネス住宅・シティの新たな展開 p105
➢ 新生活支援サービス p106
(美しく、災害に強い国土)
➢ 所有者不明土地の活用 p109
➢ 防災先進社会の実現 p110
(インフラを賢く使う)
➢ インフラを賢く使う p111
(民間活力や技術革新を取り込む社会)
➢ 高精度測位社会の実現 p123
(国土・地域の担い手づくり)
➢ 新たな「公」の第二弾ロケット p132
(戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応)
➢ 地域におけるサブシステムの構築 p135
【グランドデザイン実現のための国民運動】
➢ 国土の「見える化」の推進 p137
【海外調査・事例】
➢ シンガポールの観光・経済社会について p139
➢ デンマークの経済社会について p152
➢ ドイツの地域分散の状況について p168
【新たな「国土のグランドデザイン」構築に関する有識者懇談会】
➢ 新たな「国土のグランドデザイン」構築に関する有識者懇談会 p176
【地方からの御意見】
➢ 新たな「国土のグランドデザイン」骨子に関する地方からの御意見 p179

時代の潮流と課題

将来推計人口の動向（出生率回復の場合の試算）

国土交通省

○社人研の中位推計（出生率1.35程度で推移）では、総人口は、2050年では1億人、2100年には5千万人を割り込むまで減少。
○今後20年程度で人口置換水準（2.07）まで出生率が回復した場合には、人口減少のペースは緩やかになり、総人口は2110年頃から9千5百万人程度で安定的に推移する。

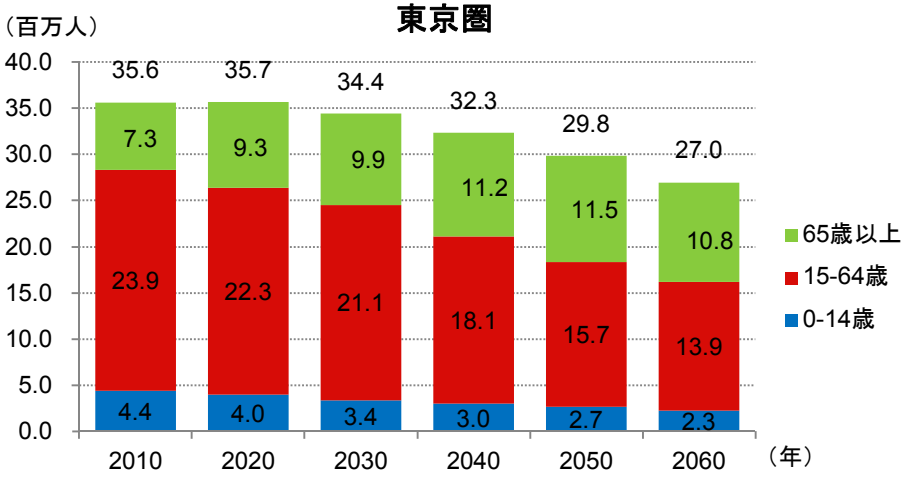


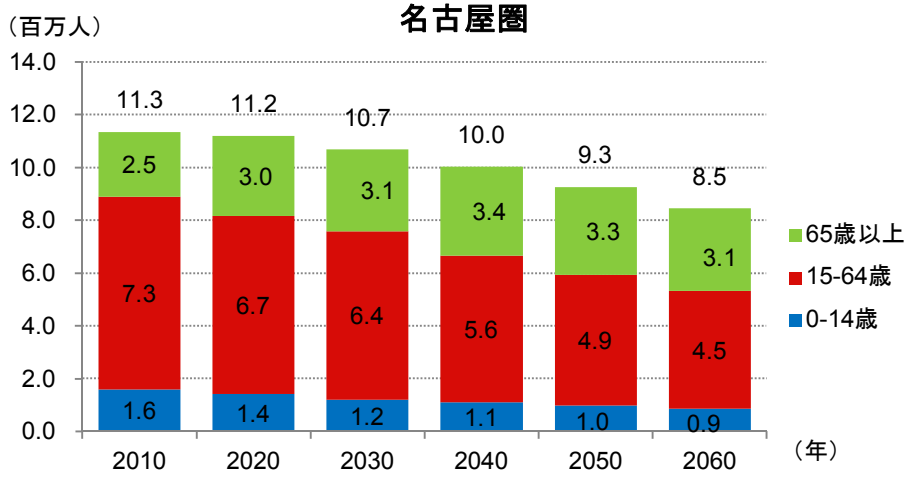
（出典）1950年から2013年までの実績値は総務省「国勢調査報告」「人口推計」、厚生労働省「人口動態統計」。推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」、厚生労働省「人口動態統計」をもとに国土交通省国土政策局作成。
（注1）「中位推計」は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」の中位推計（出生中位、死亡中位）。その他は同推計の年齢別出生率の仮定値と2012年の生命表による生残率を用いた簡易推計による。（「中位推計」と簡易推計の乖離率を乗じて調整）。各ケースの値はそれぞれの合計特殊出生率の想定にあうよう出生率仮定値を水準調整して試算。
（注2）「人口置換ケース1（フランスの回復ペース）」：2013年男女年齢（各歳）別人口（総人口）を基準人口とし（合計特殊出生率1.43）、1994～2006年におけるフランスの出生率の変化（1.66から2.00に上昇）の平均年率（0.03）ずつ出生率が年々上昇し、2035年に人口置換水準（2.07）に達し、その後同じ水準が維持されると仮定した推計。
「人口置換ケース2（日本の回復ペース）」：2013年男女年齢（各歳）別人口（総人口）を基準人口とし（合計特殊出生率1.43）、2005年～2013年における我が国の出生率の変化（1.26から1.43に上昇）の平均年率（0.02）ずつ出生率が年々上昇し、2043年に人口置換水準（2.07）に達し、その後同じ水準が維持されると仮定した推計。

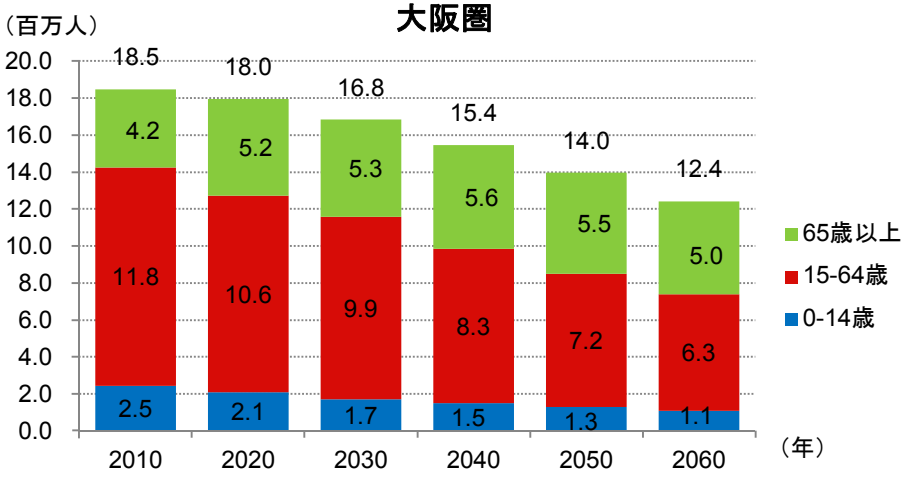
地域毎の将来推計人口の動向

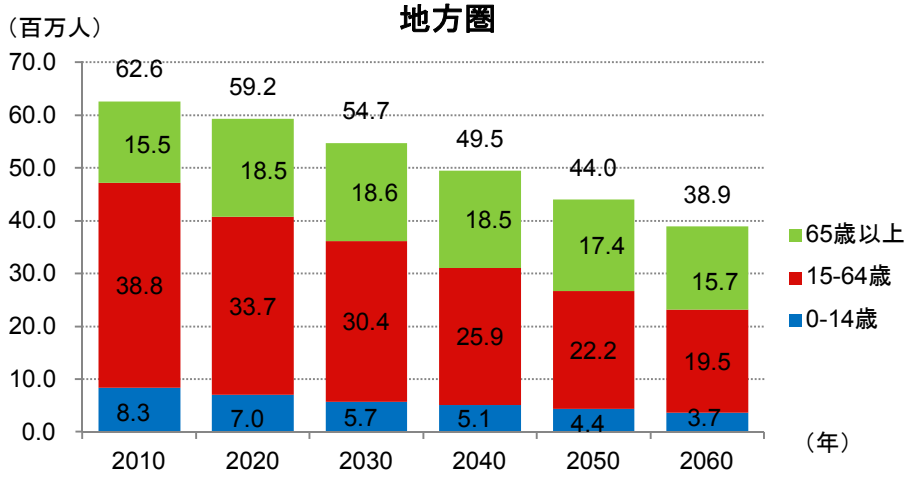
国土交通省

○大都市圏・地方圏別の将来推計人口（中位推計）の動向を年齢別にみると、全ての地域で若年・生産年齢人口の減少や高齢者の増加が進むが、①東京圏での高齢者の大幅増、②地方圏での生産年齢人口の大幅減など、地域差がみられる。









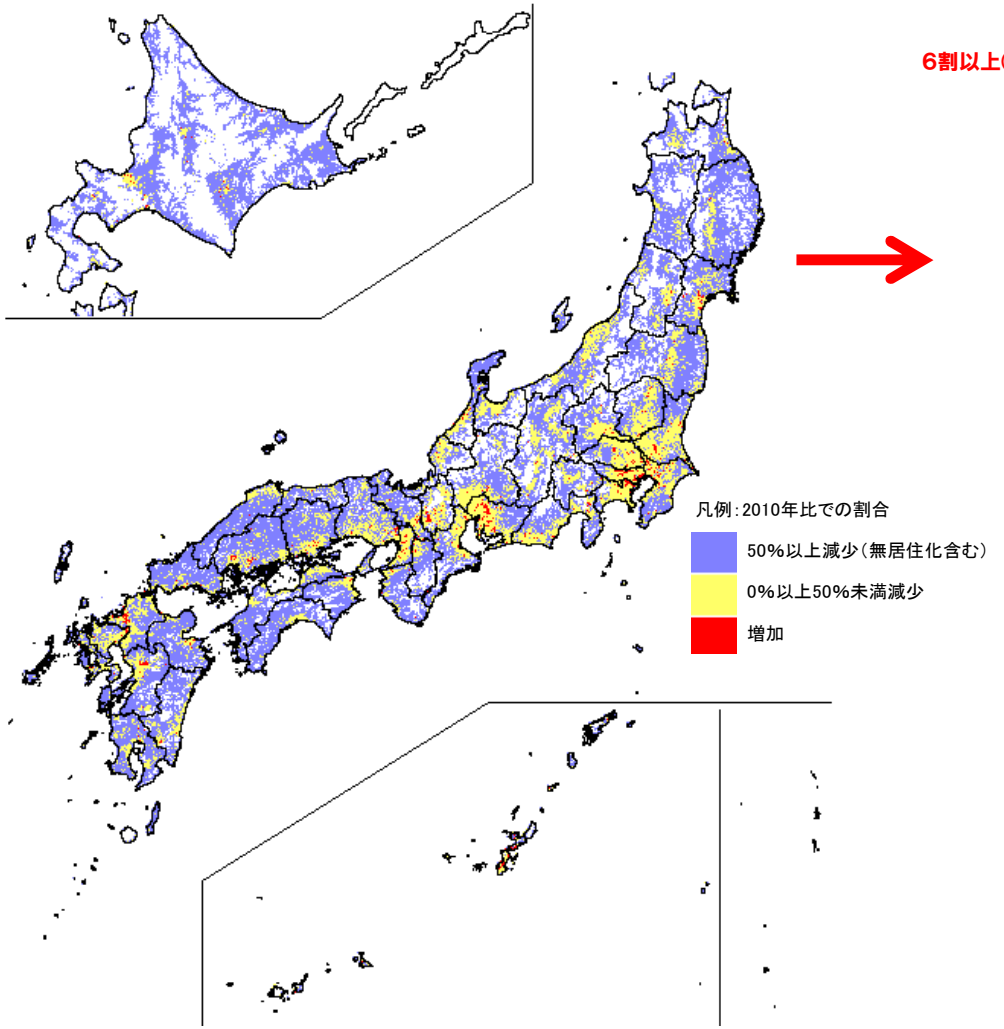
（出典） 2040年までは国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成25年3月推計）の中位推計。2050年以降は国土交通省国土政策局による試算値。

国土全体での人口の低密度化と地域的偏在が同時に進行（2010年→2050年）

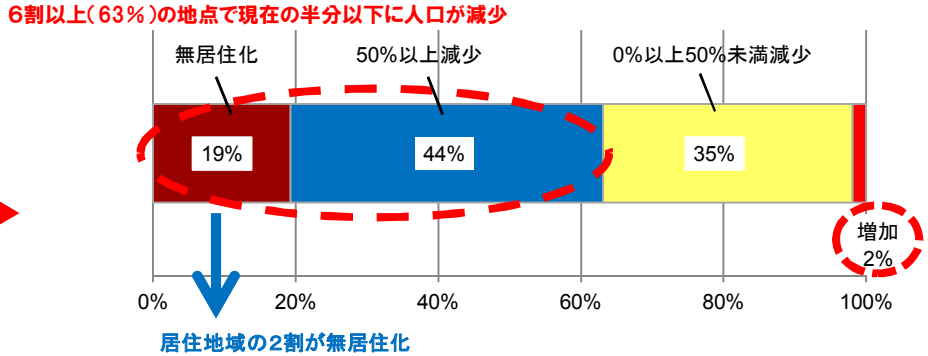
国土交通省

○全国を≪1km²毎の地点≫でみると、**人口が半分以下になる地点が現在の居住地域の6割以上**を占める（※現在の居住地域は国土の約5割）。
○**人口が増加する地点の割合は約2%であり、主に大都市圏に分布している**。
○≪市区町村の人口規模別≫にみると、**人口規模が小さくなるにつれて人口減少率が高くなる傾向**が見られる。特に、現在人口1万人未満の市区町村ではおよそ半分に減少する。

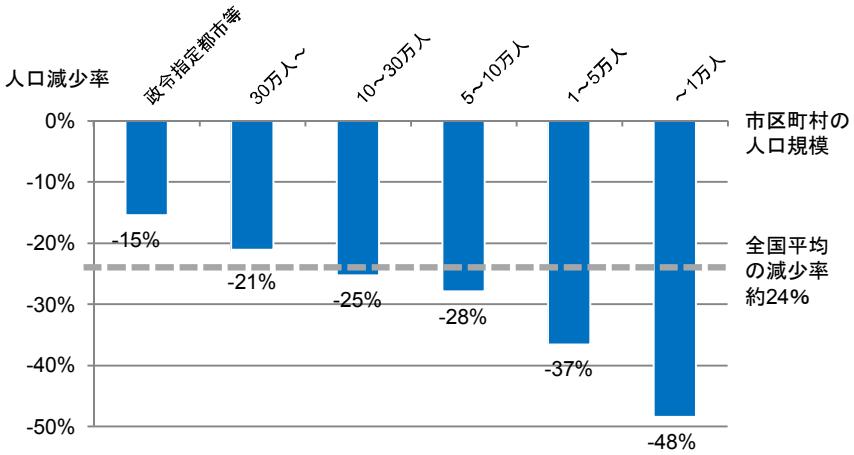
【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



人口増減割合別の地点数

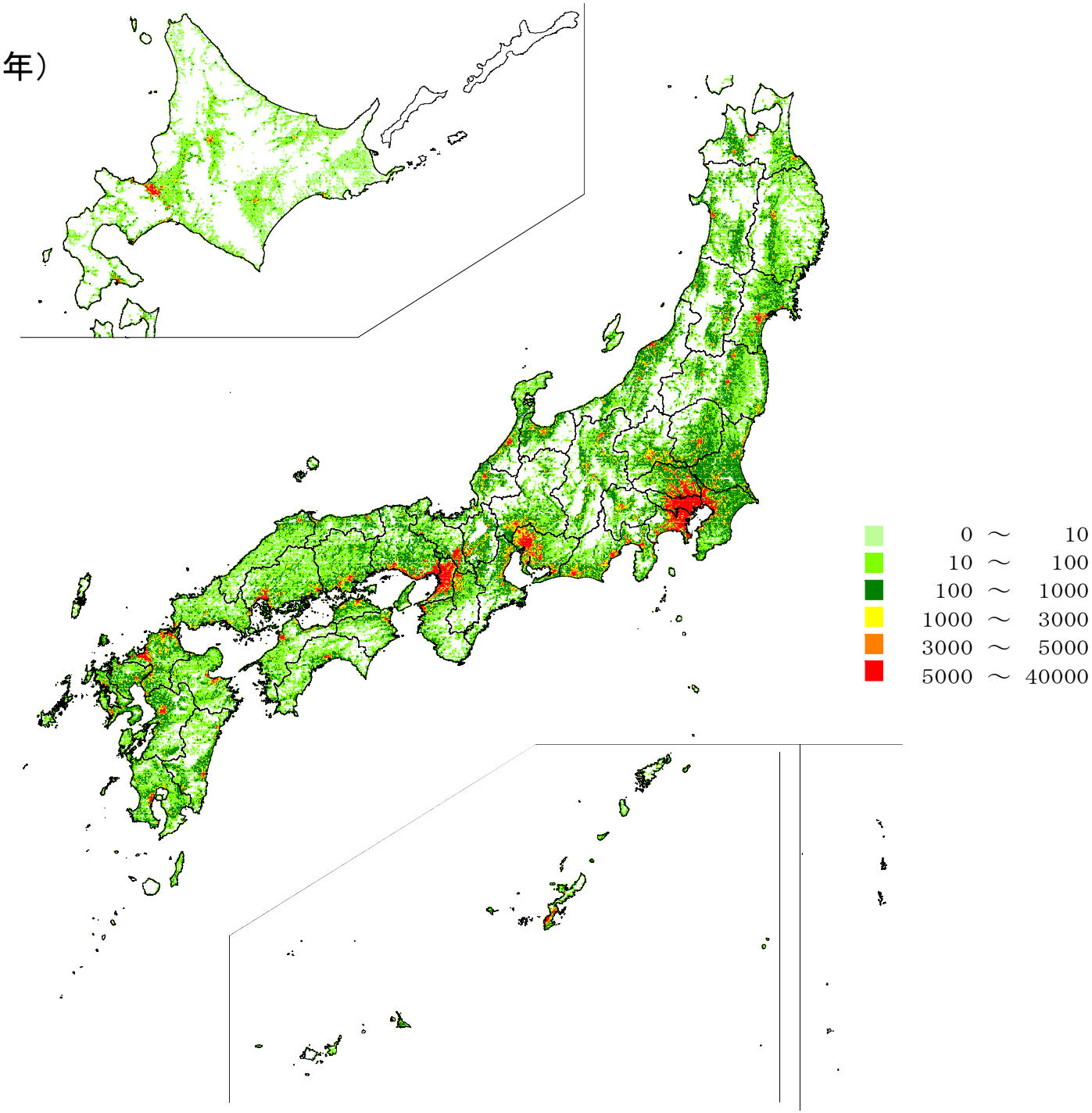


市区町村の人口規模別の人口減少率

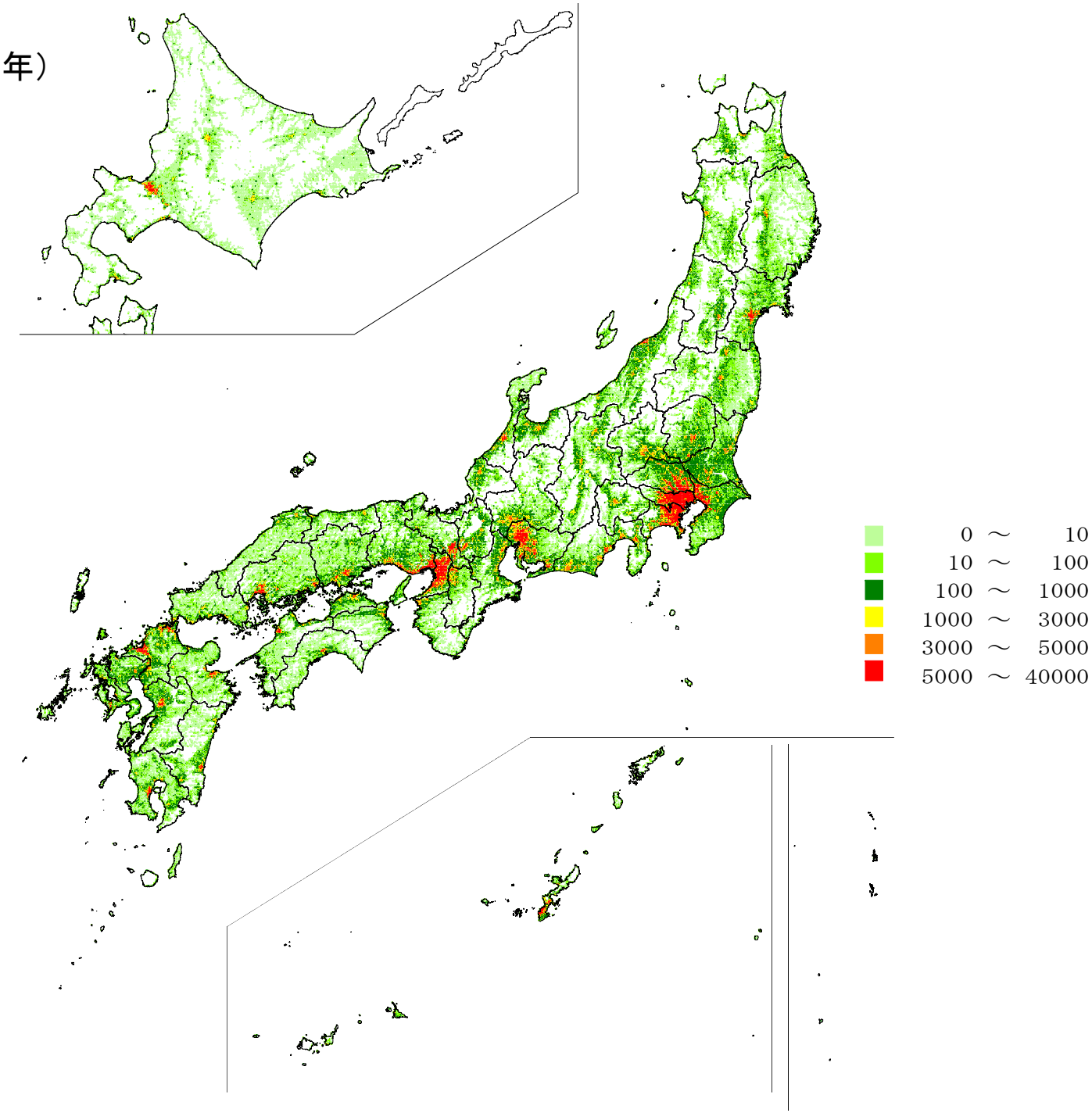


（出典）総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土政策局推計値により作成。

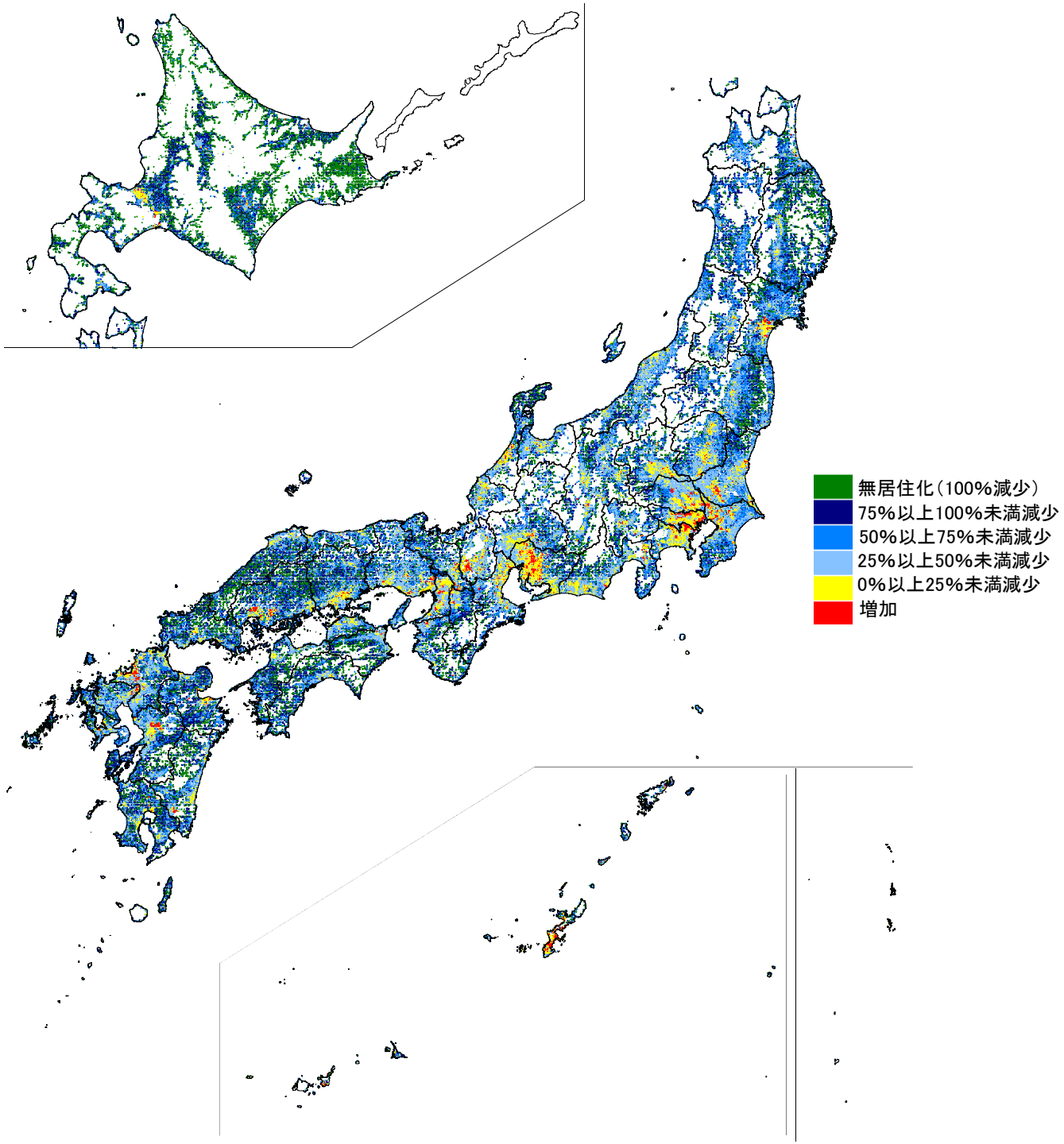
メッシュ総人口（2010年）



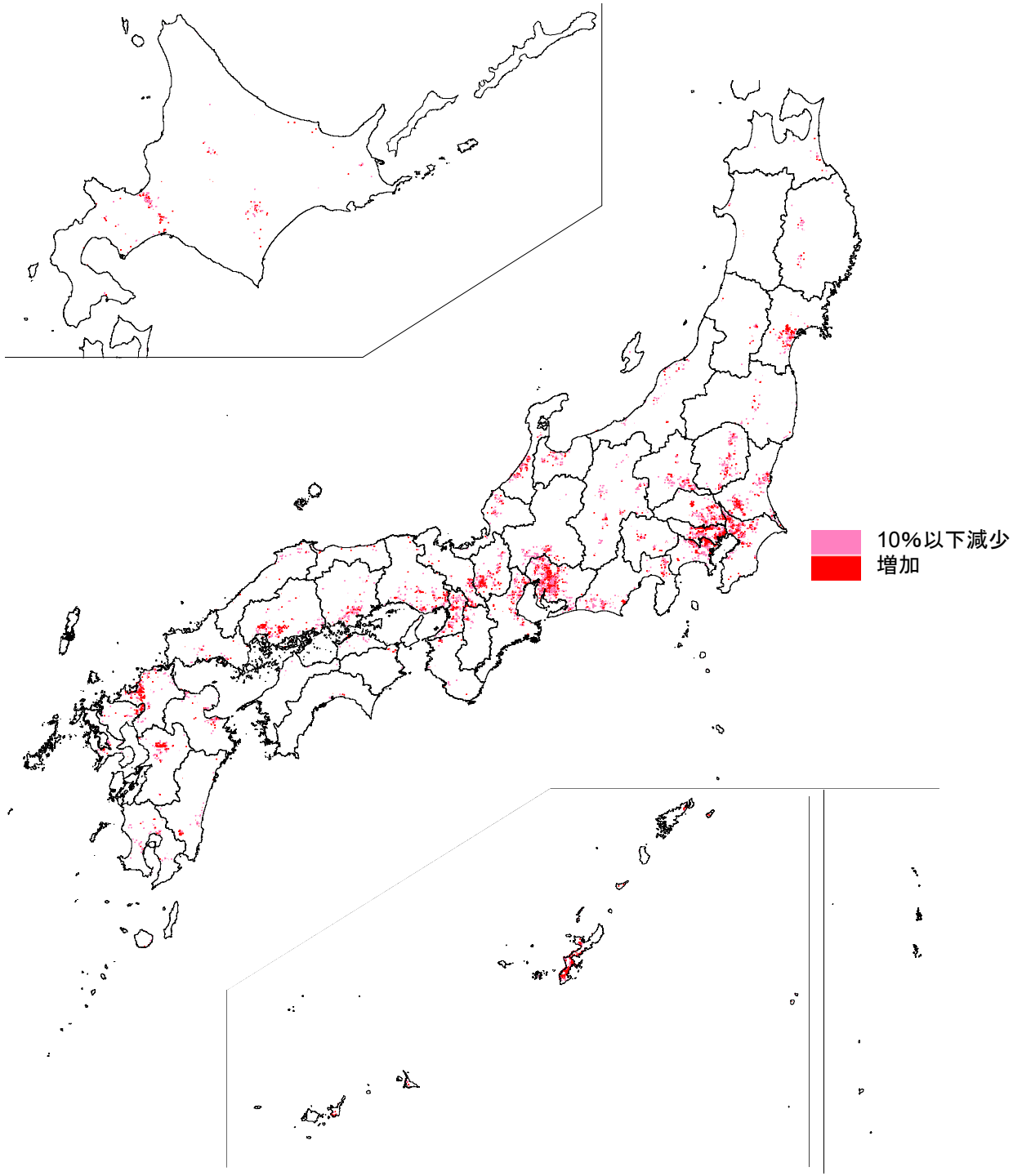
メッシュ総人口（2050年）



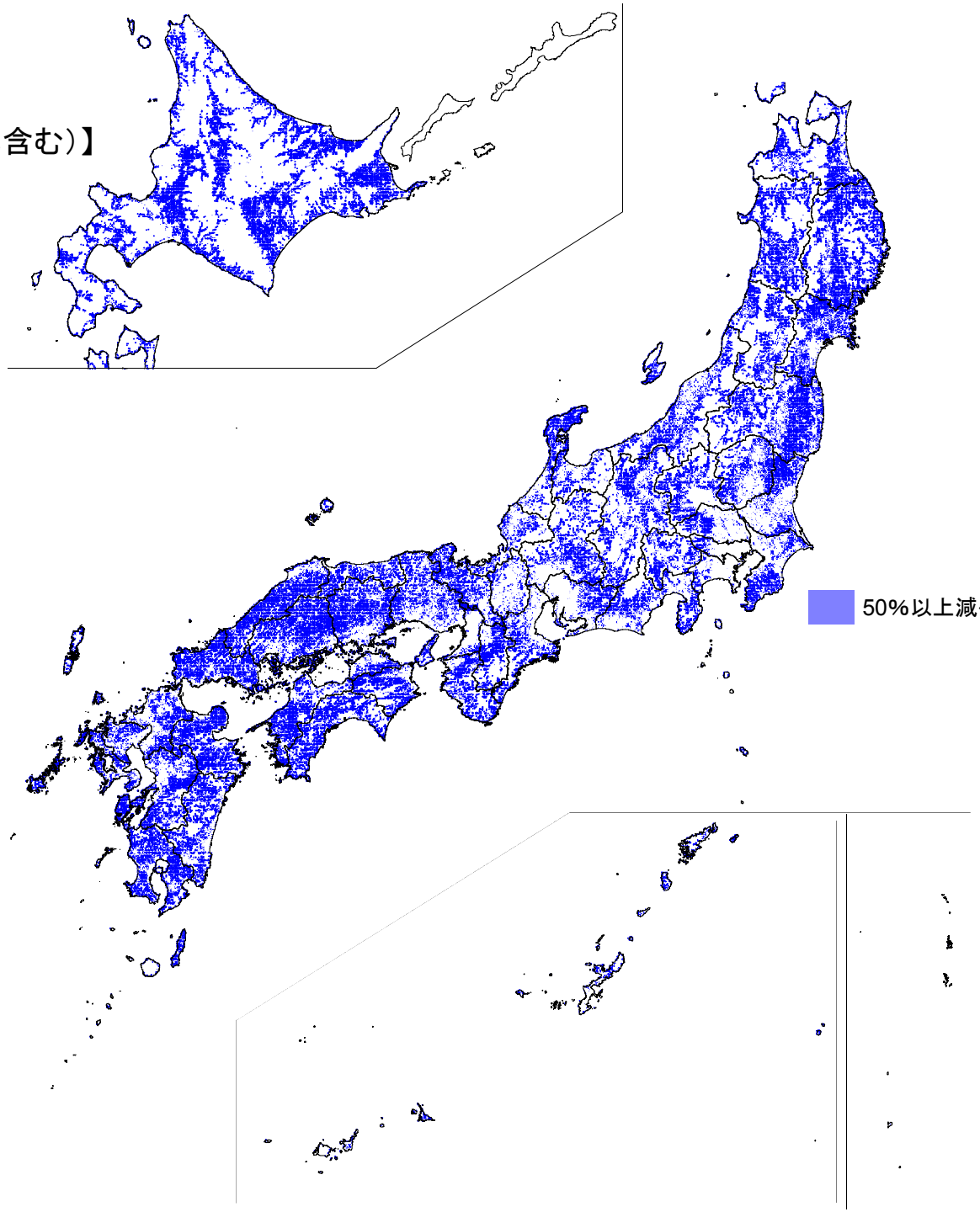
2050年の人口増減状況
（2010年＝100）



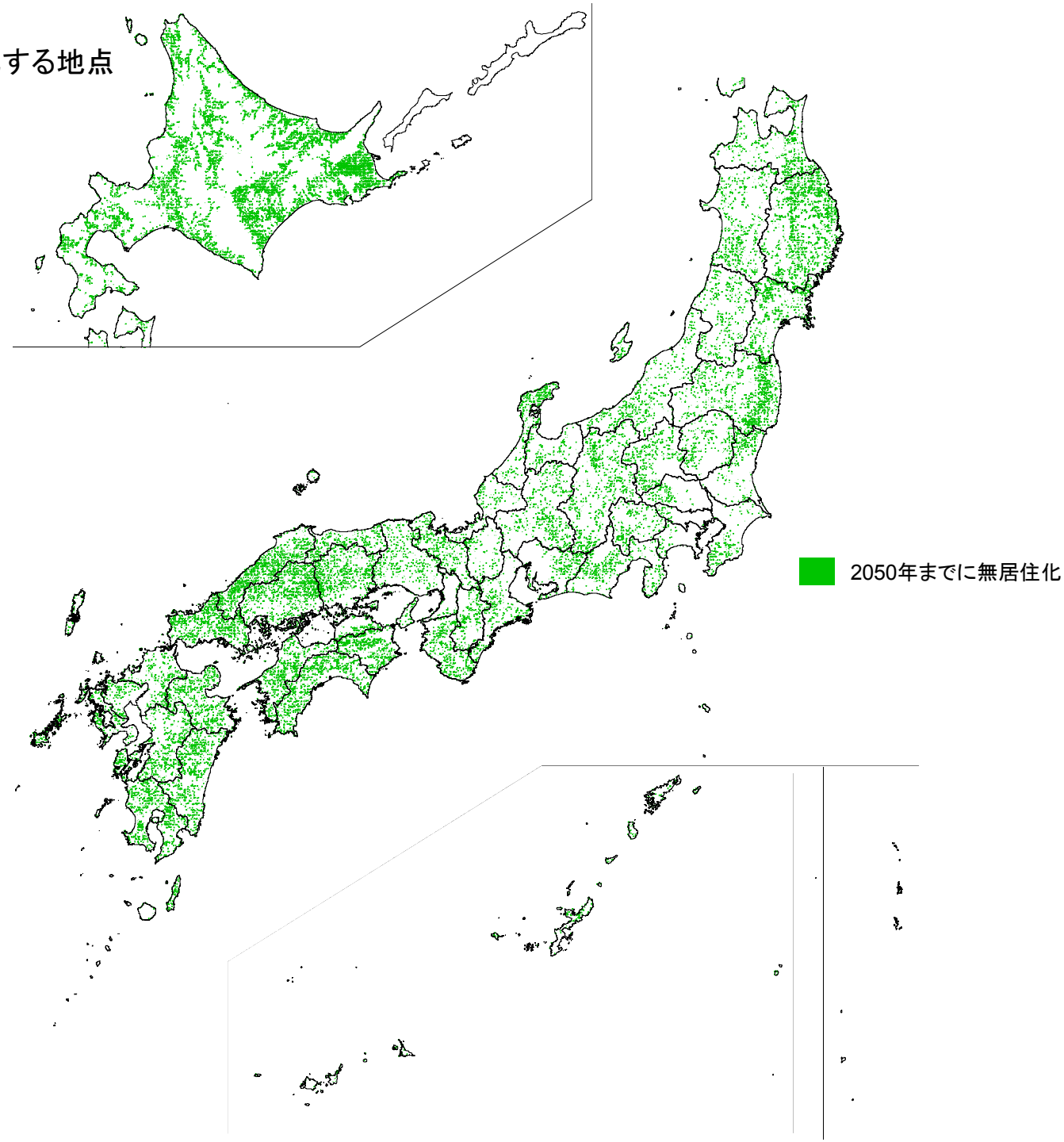
2050年の人口増減状況
（2010年＝100）
【10%減少・増加】



2050年の人口増減状況
（2010年＝100）
【50%以上減少（無居住化含む）】



2050年までに無居住化する地点

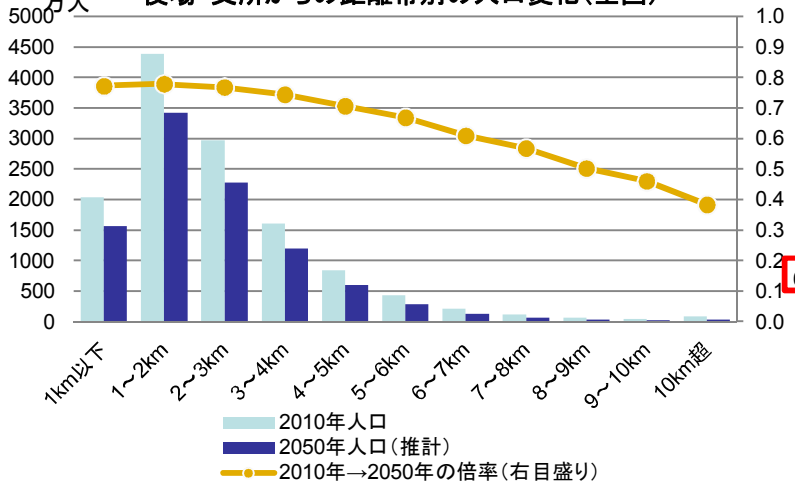


集落中心（役場・支所等）からの距離による人口増減の見通し

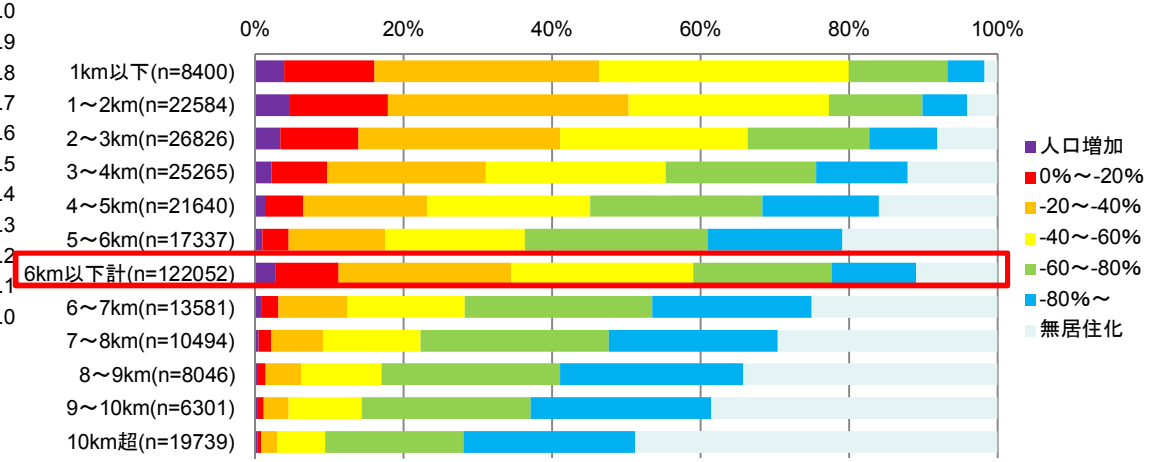
国土交通省

〇集落中心（役場・支所等＝全国5822か所）から遠い地域ほど大きな人口減少が見込まれる。（全国180,220メッシュの集計）
〇集落中心から近い地域では人口減少の程度は相対的に小さく、非都市であっても総人口は現状の5割～6割の存在が見込まれる。

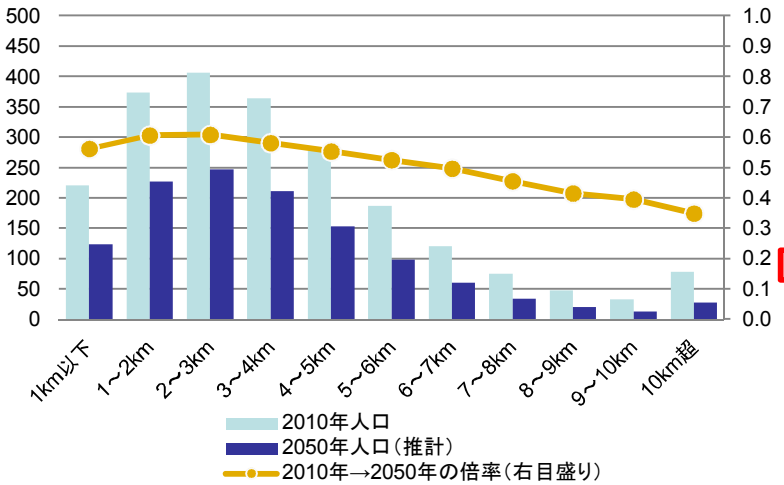
役場・支所からの距離帯別の人口変化（全国）



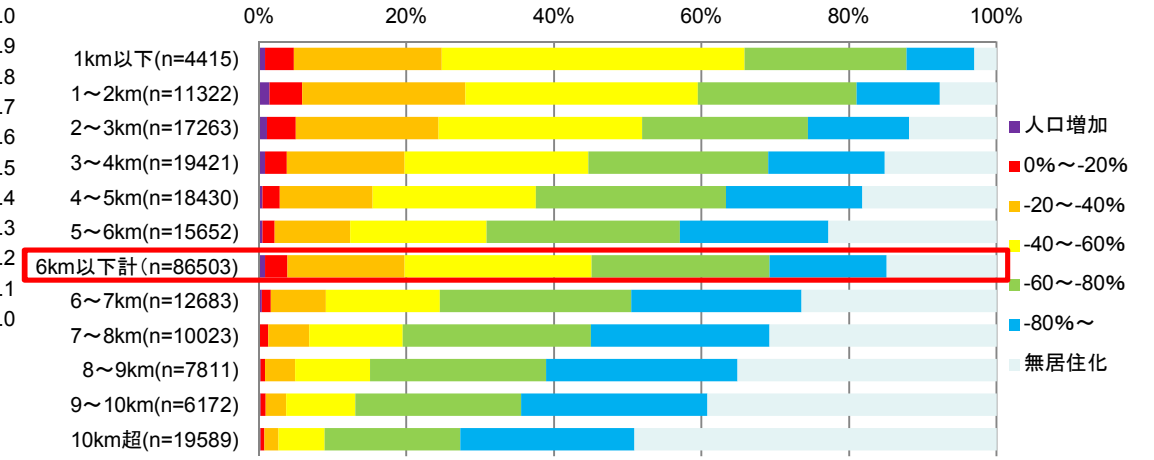
役場・支所からの距離帯別、人口増減別メッシュ数（全国）



役場・支所からの距離帯別の人口変化（非都市）



役場・支所からの距離帯別、人口増減別メッシュ数（非都市）

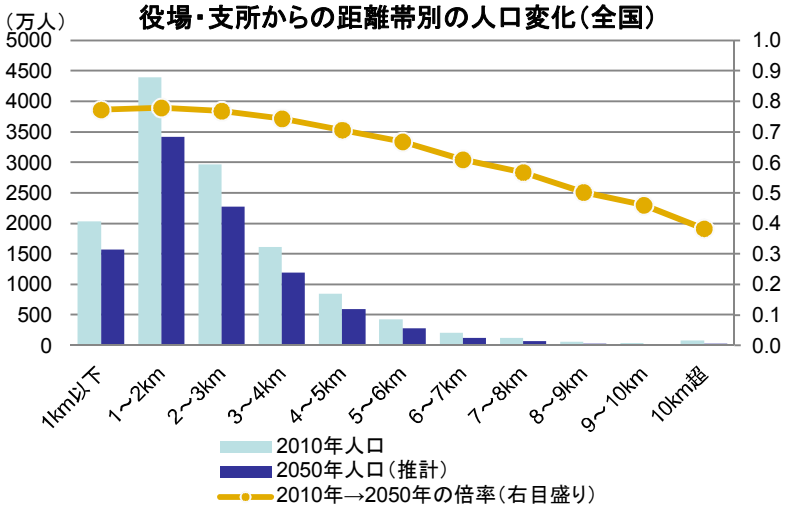


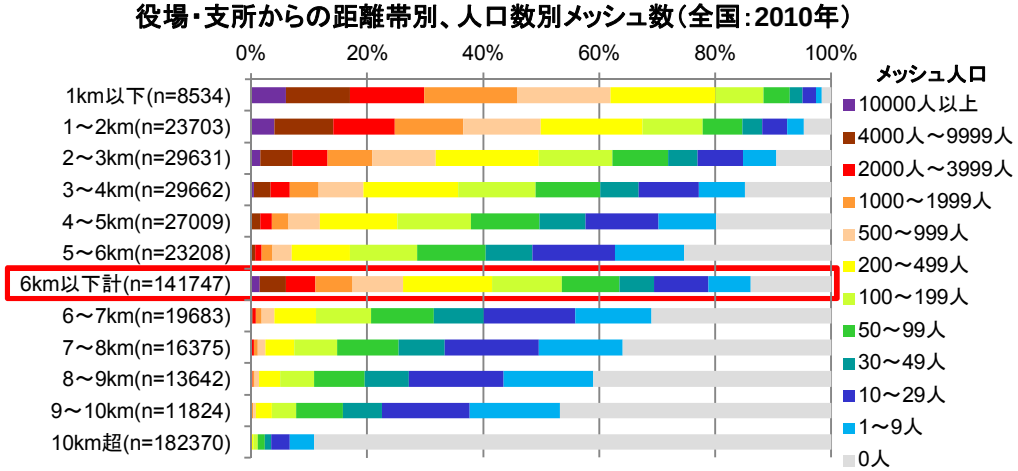
注　：非都市は用途地域を含まない1kmメッシュの集計である。
資料：人口は、2010年国勢調査メッシュ人口と国土交通省国土政策局推計値「メッシュ別将来人口」による。
役場・支所は国土交通省国土政策局「国土数値情報　市町村役場等及び公的集会施設データ」による。（市区役所・町村役場＝1920か所、支所・出張所等＝3902か所）。
役場・支所から各1kmメッシュまでの距離は（財）デジタル道路地図協会「デジタル道路地図」を用いて算出した。

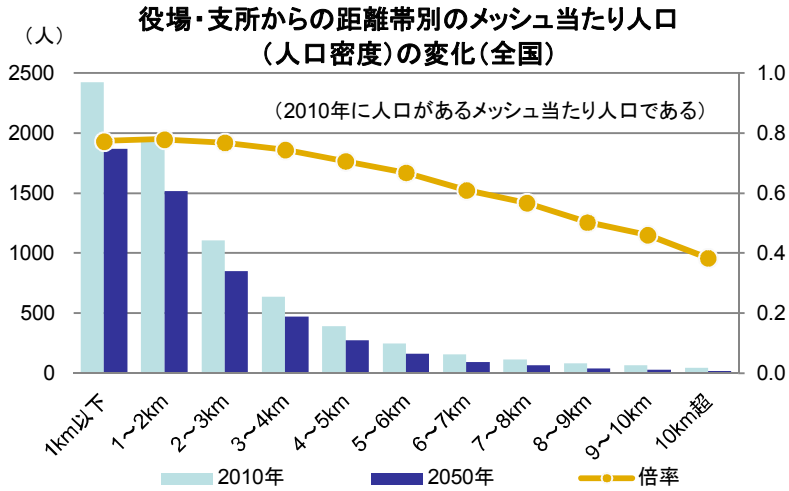
集落中心（役場・支所等）からの距離による人口及び推計人口①

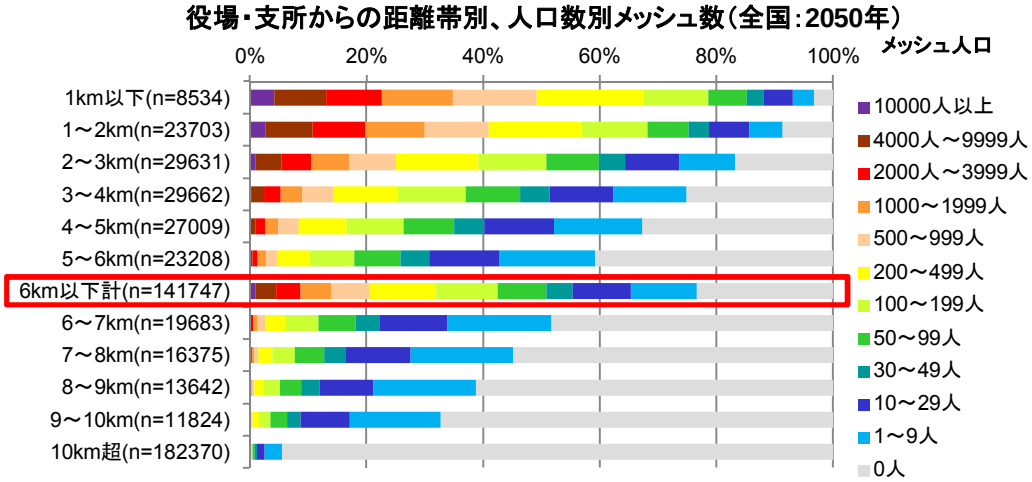
国土交通省

〇集落中心（役場・支所等）から遠い地域ほど人口密度は小さく、人口の減少率も大きい。
〇平均の人口密度は、1km圏内で約2400人／km2が約1900人／km2に減少する。







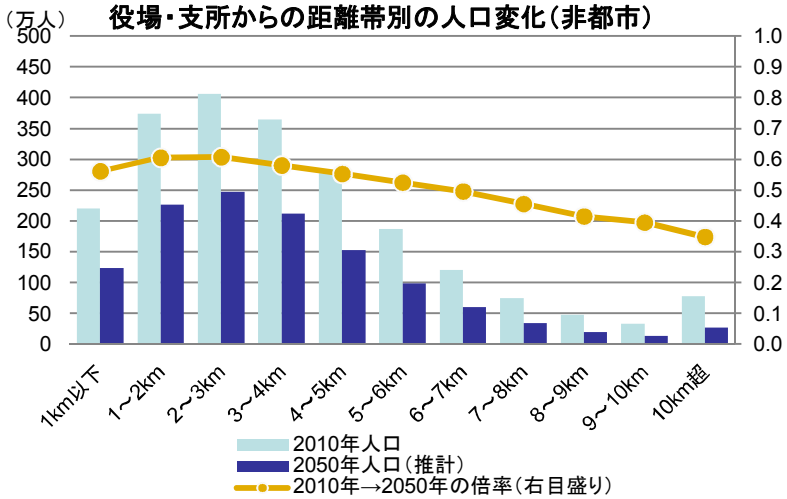


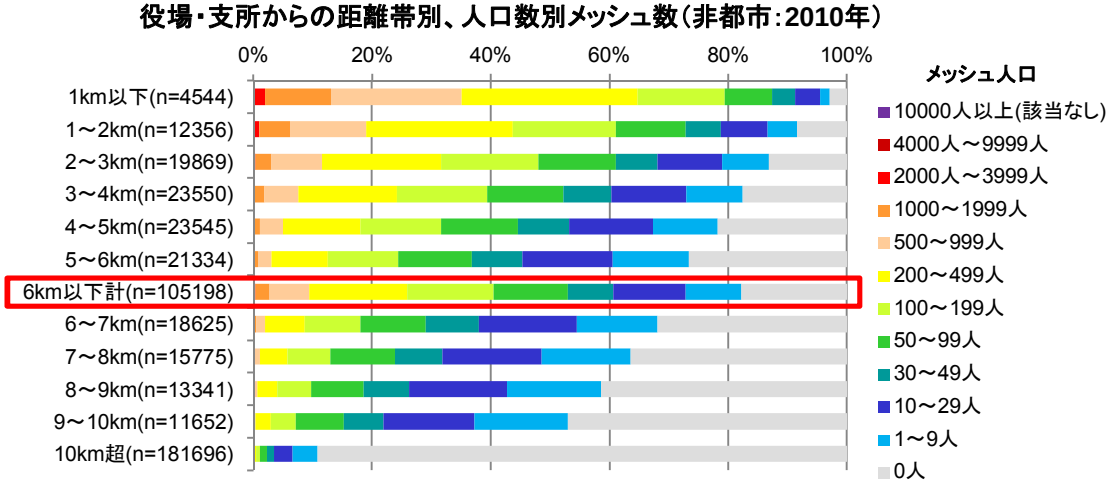
資料：人口は、2010年国勢調査メッシュ人口と国土交通省国土政策局推計値「メッシュ別将来人口」による。
役場・支所は国土交通省国土政策局「国土数値情報　市町村役場等及び公的集会施設データ」による。（市区役所・町村役場＝1920か所、支所・出張所等＝3902か所）。
役場・支所から各1kmメッシュまでの距離は（財）デジタル道路地図協会「デジタル道路地図」を用いて算出した。

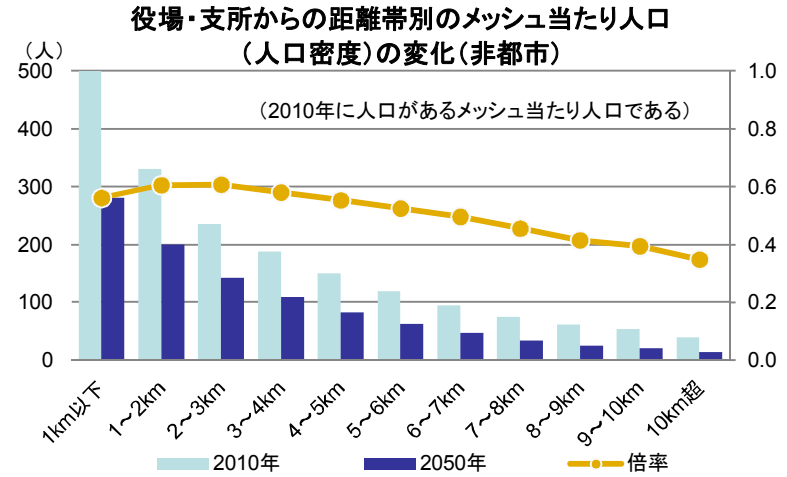
集落中心（役場・支所等）からの距離による人口及び推計人口②

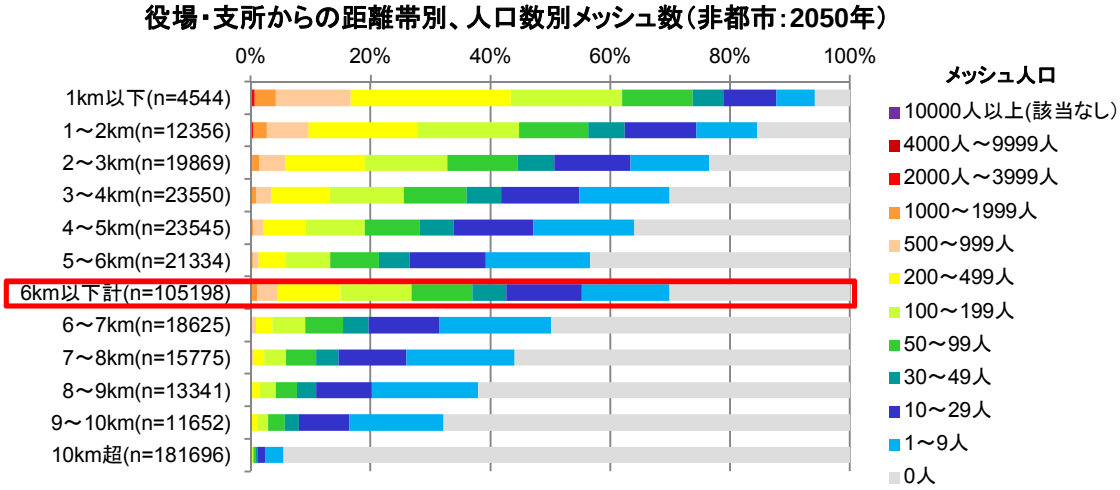
国土交通省

○非都市（用途地域外）でも集落中心（役場・支所等）から遠い地域ほど人口密度は小さい。
○集落中心から6km圏内では人口減少の程度は相対的に小さく、非都市であっても総人口は現状の5割～6割の存在が見込まれる。









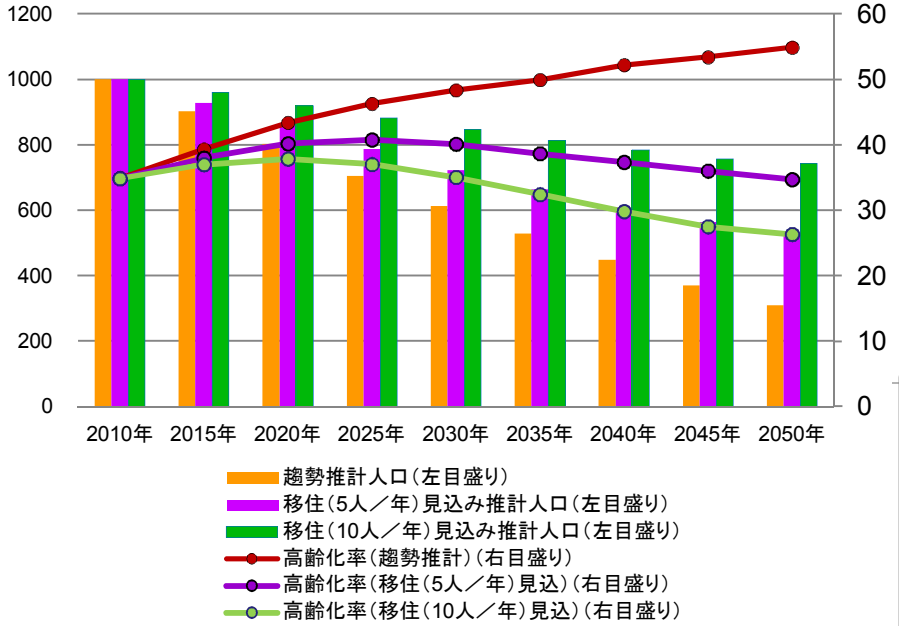
注　：非都市は都市計画の用途地域を含まない1kmメッシュの集計である。
資料：人口は、2010年国勢調査メッシュ人口と国土交通省国土政策局推計値「メッシュ別将来人口」による。
役場・支所は国土交通省国土政策局「国土数値情報　市町村役場等及び公的集会施設データ」による。（市区役所・町村役場＝1920か所、支所・出張所等＝3902か所）。
役場・支所から各1kmメッシュまでの距離は（財）デジタル道路地図協会「デジタル道路地図」を用いて算出した。
用途地域は国土交通省国土政策局「国土数値情報 都市地域データ」による。

山間地域の人口1000人集落の趨勢将来推計人口と移住を見込んだ推計人口

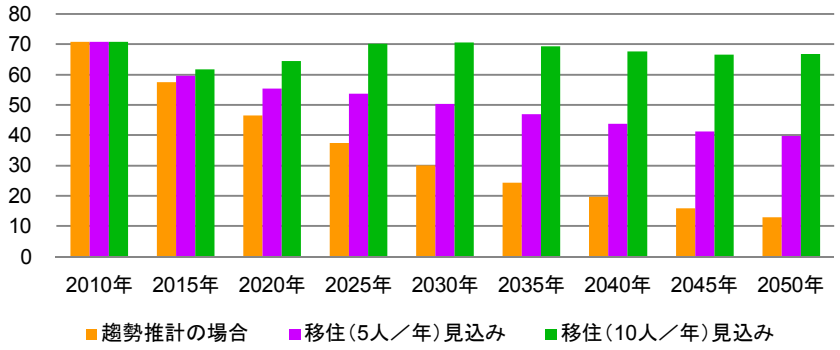
国土交通省

○山間地域のモデル集落（人口1000人）における趨勢による2050年推計人口は、総数は309人にまで減少（△69%）、高齢化率55%となる。
○仮に、移住（10人／年）を見込んだ場合、人口は減少するものの緩やかな減少にとどまるとともに、小中学生の人口（現状71人）は一定数を維持できる。

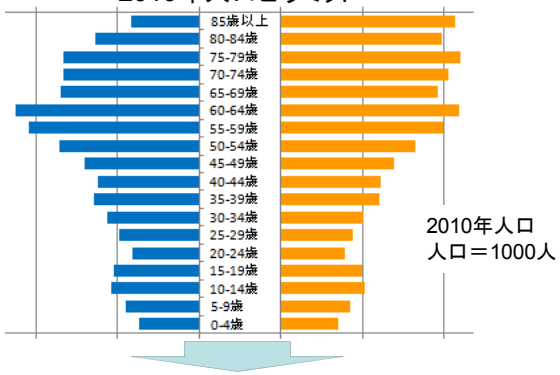
山間地域のモデル集落（人口1000人）の将来推計人口
（趨勢推計人口と移住人口を見込んだ推計人口）



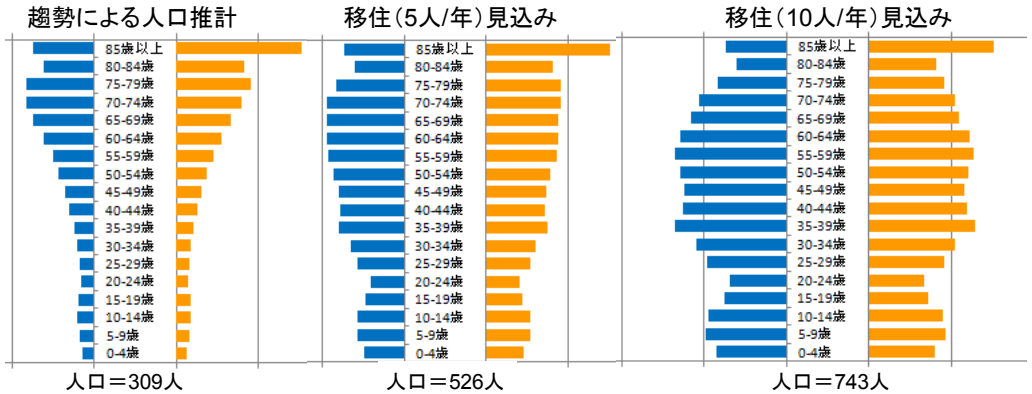
小中学生人口の推計



2010年人口ピラミッド



2050年推計人口ピラミッド

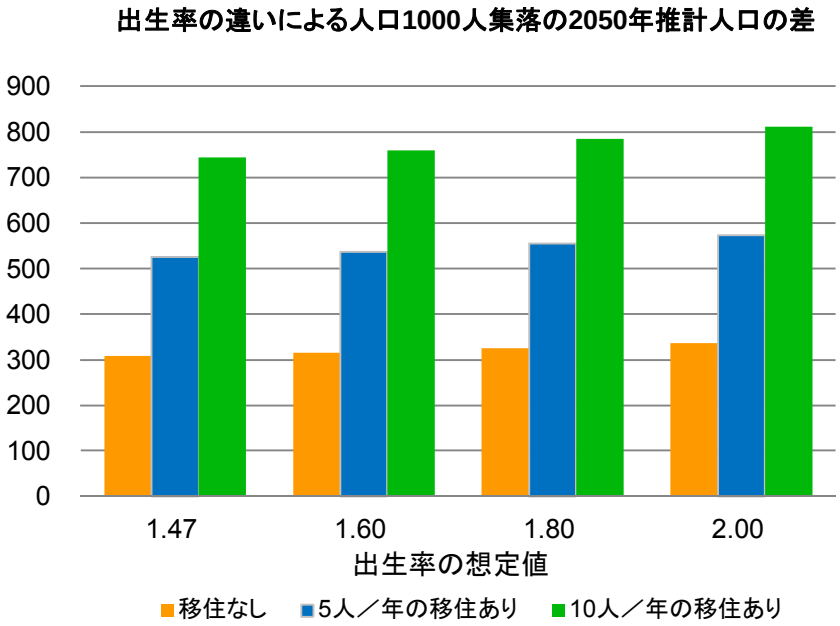


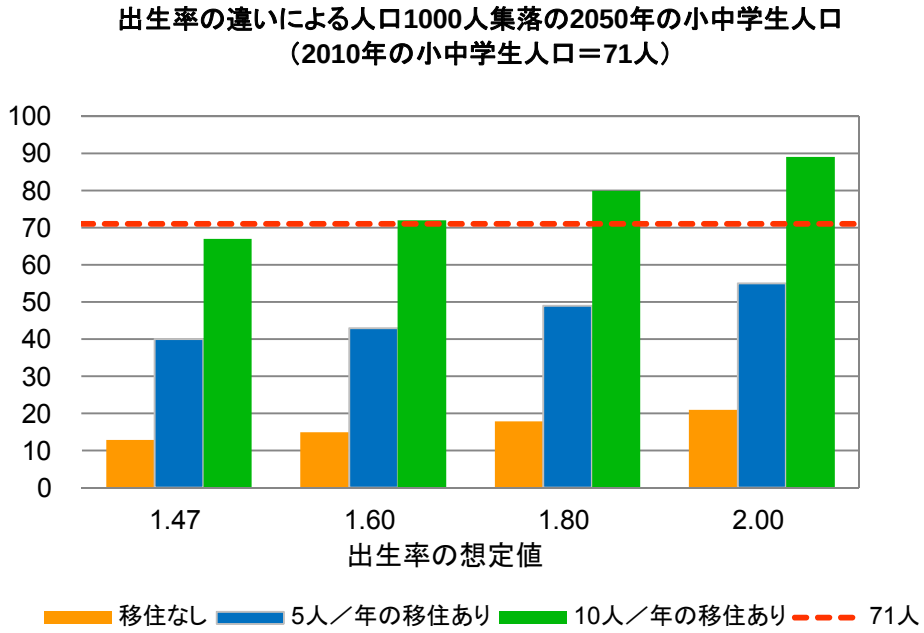
（推計方法）
○山間地域は、農林統計に用いる農業地域類型のうち山間農業地域とした。（2010年の山間地域の人口は約383万人）
○山間地域の年齢別人口を集計し、人口1000人の集落を仮定して、男女・年齢別人口を設定した。
○2005年及び2010年国勢調査人口から、山間地域のコーホート変化率を算出し、コーホート変化率法により、2010年人口を基準として2050年までの5年ごとの人口を推計した。
○0～4歳人口の推計には、2010年のこども女性比を用いた。出生率に換算すると概ね1.47人である。
○また、1年に10人（5人）の移住があるものと仮定して、移住を見込んだ人口推計を行った。移住は、30歳代前半の夫婦と0～4歳代のこども1人からなる世帯が2(1)世帯、20歳代前半の男女が各2(1)名の計10(5)名を仮定した。移住の仮定については、小田切徳美、藤山浩編著「地域再生のフロンティア」p306～p309を参考として設定した。
○小中学生人口は、該当する年齢階級の人口を案分・合計して推計した。

出生率の違いによる2050年推計人口の差と小中学生人口の差

国土交通省

○仮に、現在の出生率（1.47人）より高い出生率を想定した場合、移住（10人／年）を前提とすると、人口減少はさらに小さくなり、小中学生の数（現状71人）は増加する。
○移住を前提としなければ、出生率が高くなっても人口減少に大きな改善はみられず、小中学生人口は激減する。



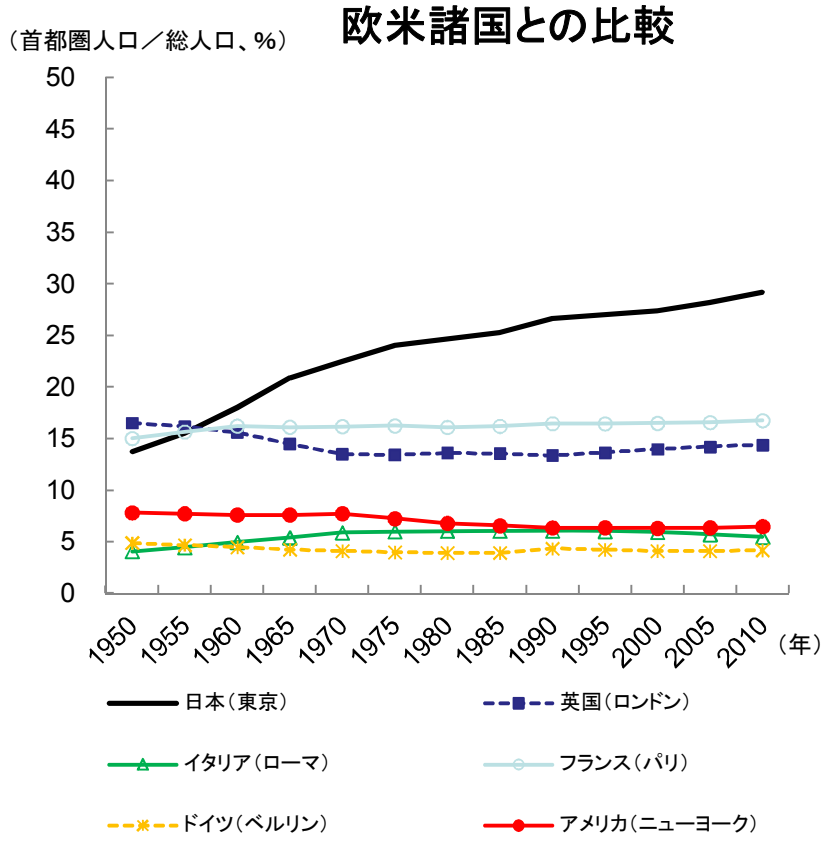


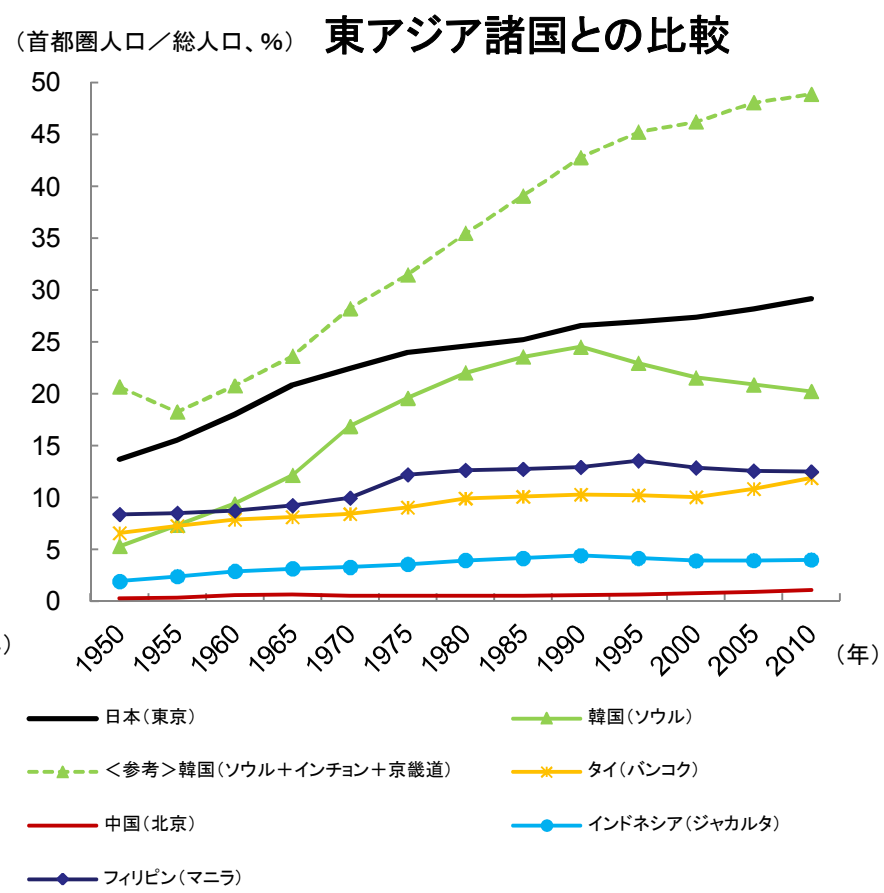
注 1）農業統計に用いる農業地域類型のうち山間農業地域の2010年の男女別・年齢別人口から、人口1000人の集落を仮定し、コーホート変化率法を用いて2050年人口を計算したものである。0～4歳人口（出生数）の推計には、こども女性比（＝0～4歳人口／20～39歳女性人口）を用いた。
2）ここで出生率は、人口推計に用いたこども女性比の4倍の値である。出生率＝1.47は平成22年におけるこども女性比による値である。
3）移住10人は、毎年、30歳代前半の夫婦と0～4歳のこども1人からなる世帯が2と、20歳代前半の男女2組（計10名）の移住があるものと仮定した。
移住5人は世帯が1と、男女1組の移住があるものと仮定した。
移住の仮定については、小田切徳美、藤山浩編著「地域再生のフロンティア」p306～p309を参考として設定した。

首都圏への人口集中の国際比較

国土交通省

○首都圏への人口集中を諸外国と比較すると、日本のように首都圏の人口比率が高くかつ上昇を続けている国は韓国の他にはみられない。



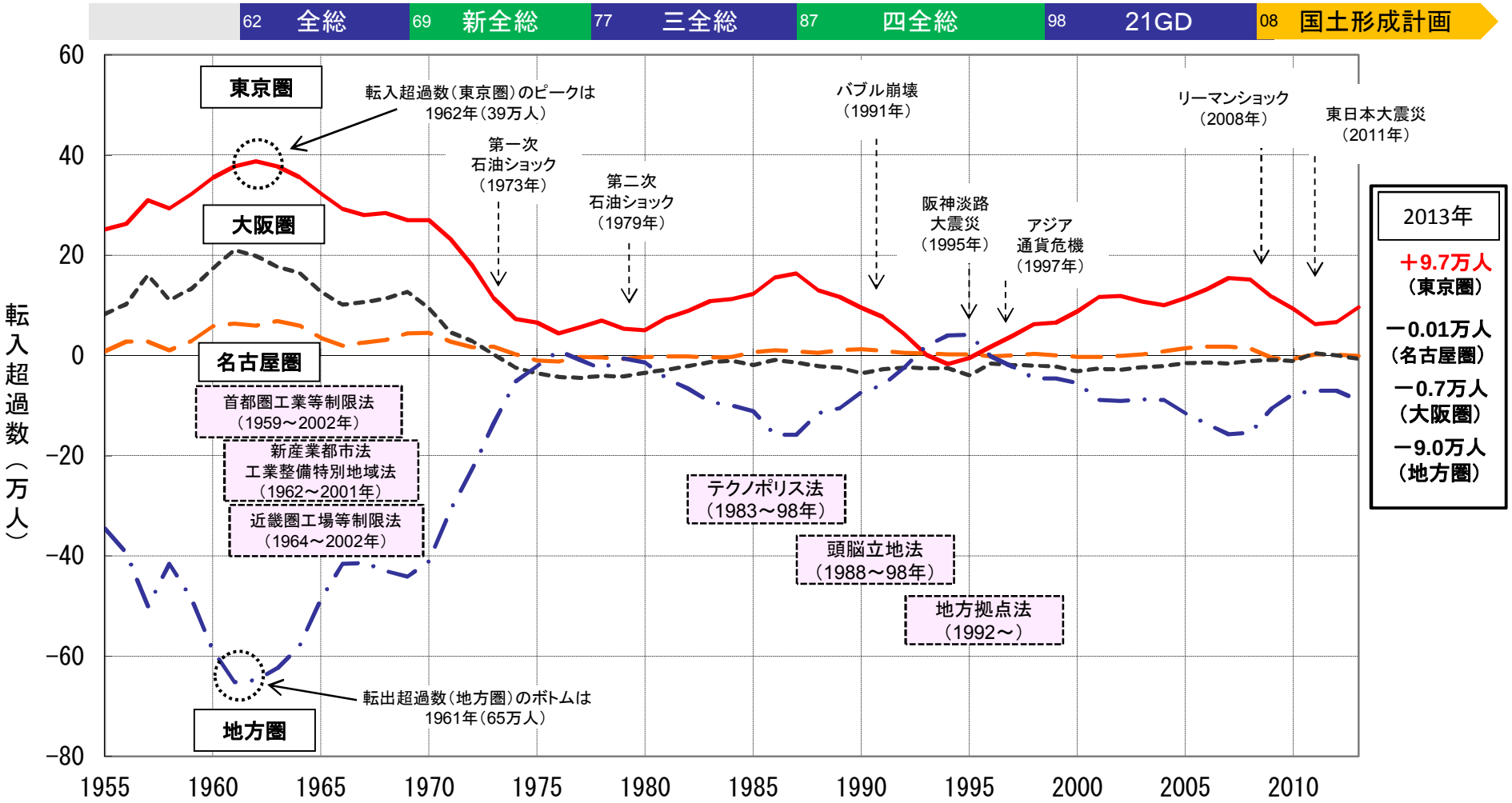


（備考）UN World Urbanization Prospects The 2011 Revisionより作成。
（注） 各都市の人口は都市圏人口。ドイツ（ベルリン）、韓国（ソウル）は都市人口。
日本（東京）の値は2005年国勢調査「関東大都市圏」の値。中心地（さいたま市、千葉市、特別区部、横浜市、川崎市）とそれに隣接する周辺都市が含まれている。
＜参考＞韓国はKOSIS（韓国統計情報サービス）のソウル、インチョン、京畿道の合算値。

三大都市圏・地方圏の人口移動の推移

国土交通省

○高度経済成長期には三大都市圏に人口が流入した。
○1980年頃にかけて人口流入は沈静化したが、その後、バブル期にかけて東京圏に人口が流入。
○バブル崩壊後は東京圏が一時的に転出超過となったが、2000年代には再び流入が増加した。



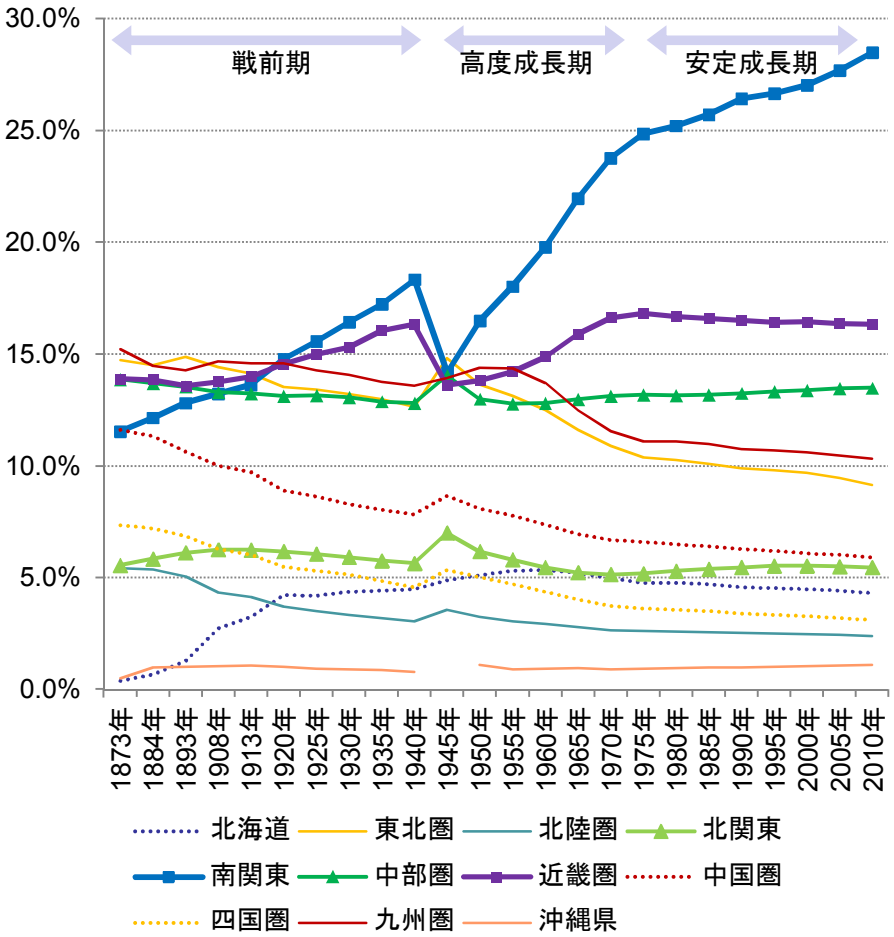
（出典）総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。
（注）上記の地域区分は以下のとおり。
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県　名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県　大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏　地方圏：三大都市圏以外の地域

全国人口に占めるブロック別人口のシェアの推移

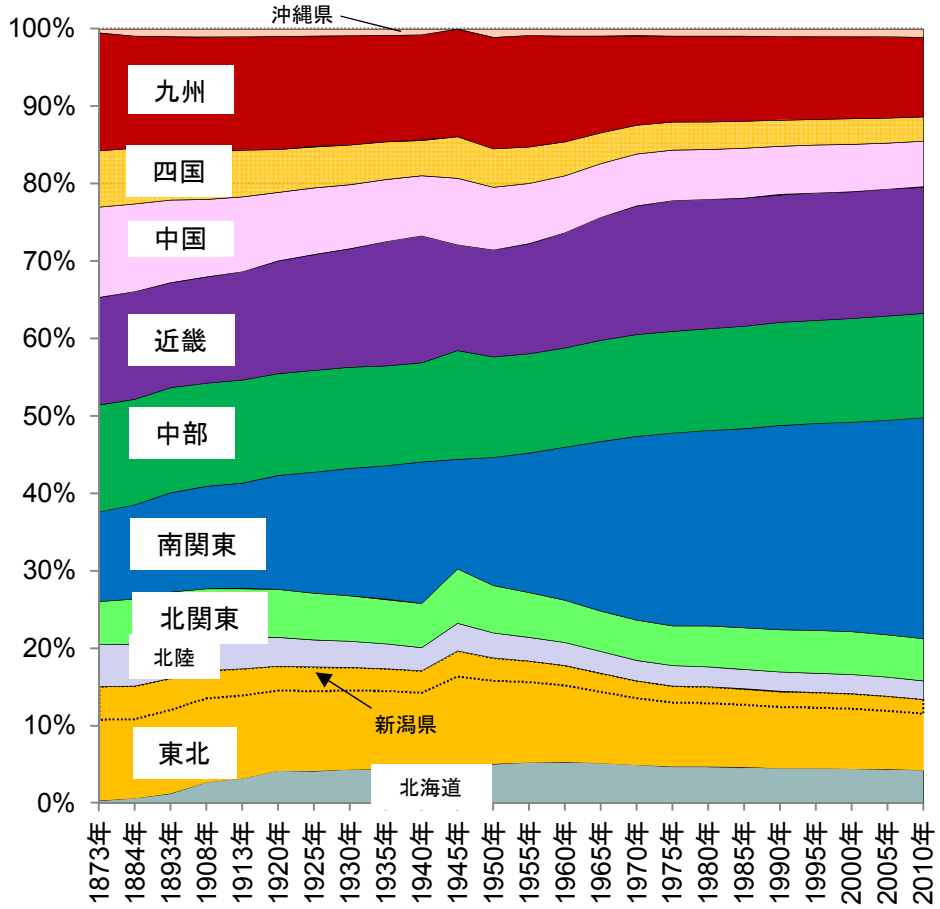
国土交通省

○ 南関東へは、明治以降ほぼ一貫して人口集中が続いている。戦前期はシェアが高まった後戦争の影響で低下。戦後は1970年代半ば頃まで急上昇し、それ以降は上昇のペースは緩やかになっている。
○ 近畿圏は、1970年代半ば頃までは南関東と並んでシェアを高めたが、その後はほぼ横ばいで推移。
○ 北関東と中部圏のシェアは概ね横ばいで推移しているが、その他の地域は総じて低下。

ブロック別人口のシェアの推移（1873年－2010年）



ブロック別人口のシェアの推移（1873年－2010年）

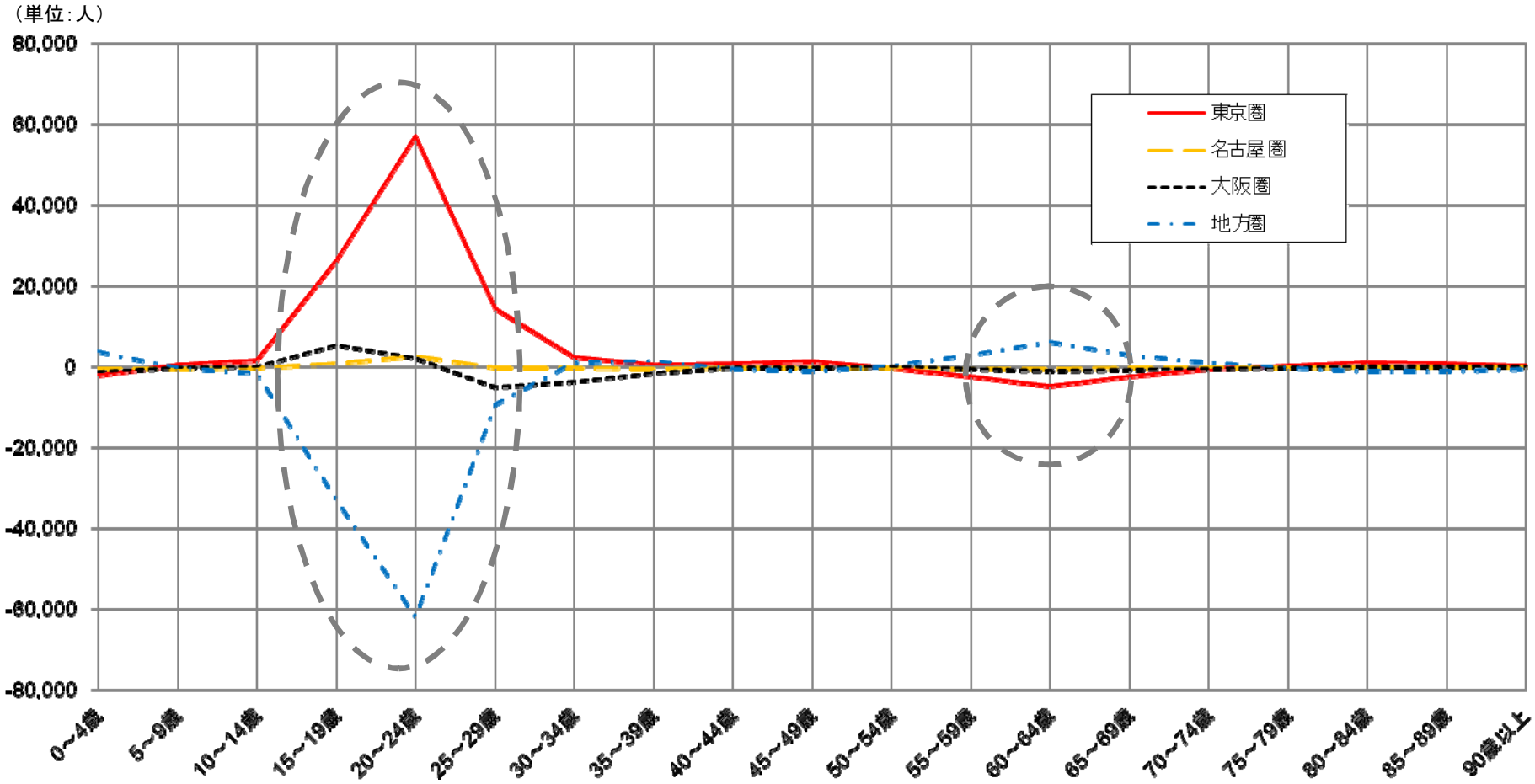


（出典）　総務省「国勢調査」、社会工学研究所「日本列島における人口分布の長期時系列分析」より作成。
（備考）　1945年は、沖縄県は調査されなかったため，含まれていない。

年齢別転入超過数の状況（2013年）

国土交通省

○ 2013年の転入超過数の状況を見ると、若年層を中心に東京圏は転入超過、地方圏の転出超過となっている。
○ 60歳代前後では、東京圏が転出超過、地方圏が転入超過となっている。

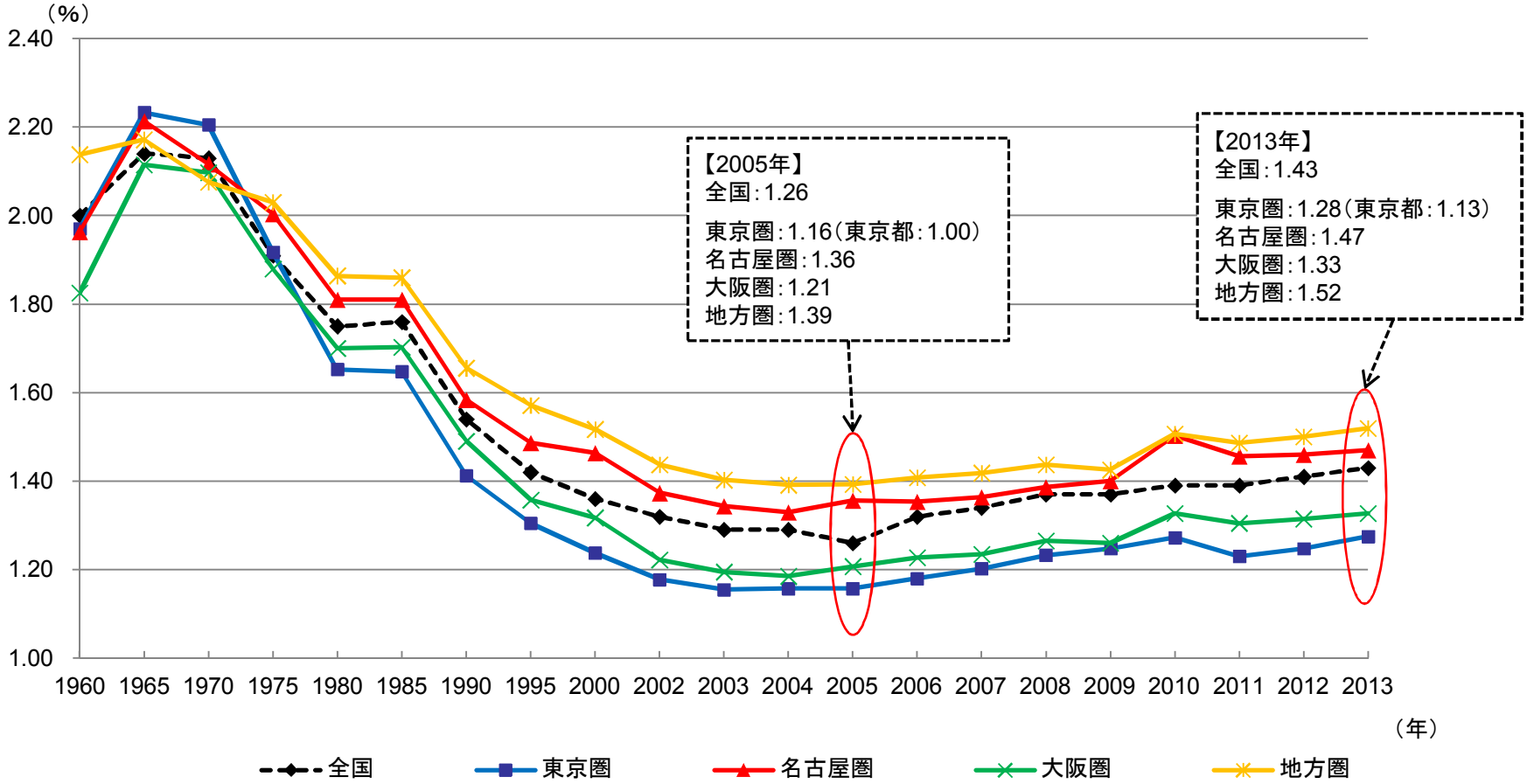


（出典）総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。
（注）上記の地域区分は以下のとおり。
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県　　名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県　　大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
地方圏：三大都市圏（東京圏、名古屋圏、大阪圏）以外の地域

圏域別の合計特殊出生率の推移

国土交通省

○合計特殊出生率の推移を圏域別にみると、1965年（昭和40年）以降、全ての地域で前年を下回る傾向が続いていたが、2005年（平成17年）以降は上昇傾向にある。
○近年では、東京圏と大阪圏は全国平均を下回る状況にあり、名古屋圏と地方圏は全国平均を上回る状況にある。



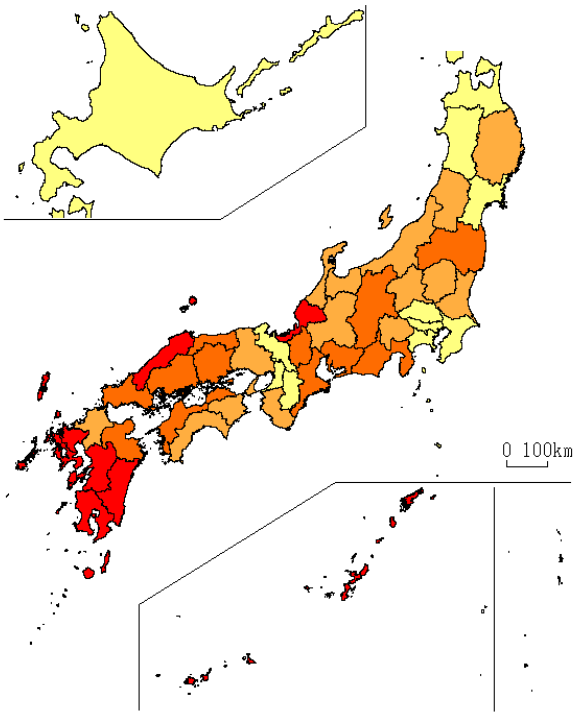
（出典）厚生労働省「人口動態統計」をもとに国土交通省国土政策局作成。2013年は「平成25年人口動態統計月報年計」による概数。
（注）各圏域の合計特殊出生率は、都道府県ごとの合計特殊出生率を単純平均したもの。

都道府県別の出生率と女性の労働力率

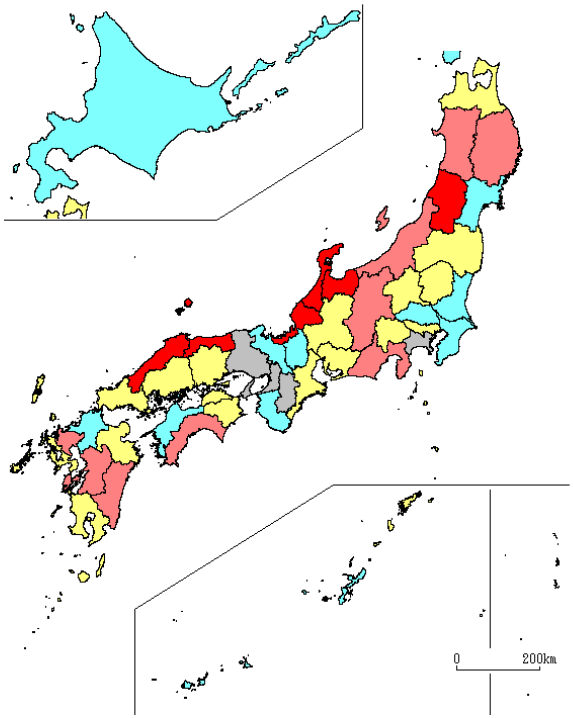
国土交通省

○ 女性の出生率は大都市圏が低く、地方が高い。15～64歳女性の労働力率も同様の傾向。
○ 地方の方が働きやすく子育てしやすい環境にある。

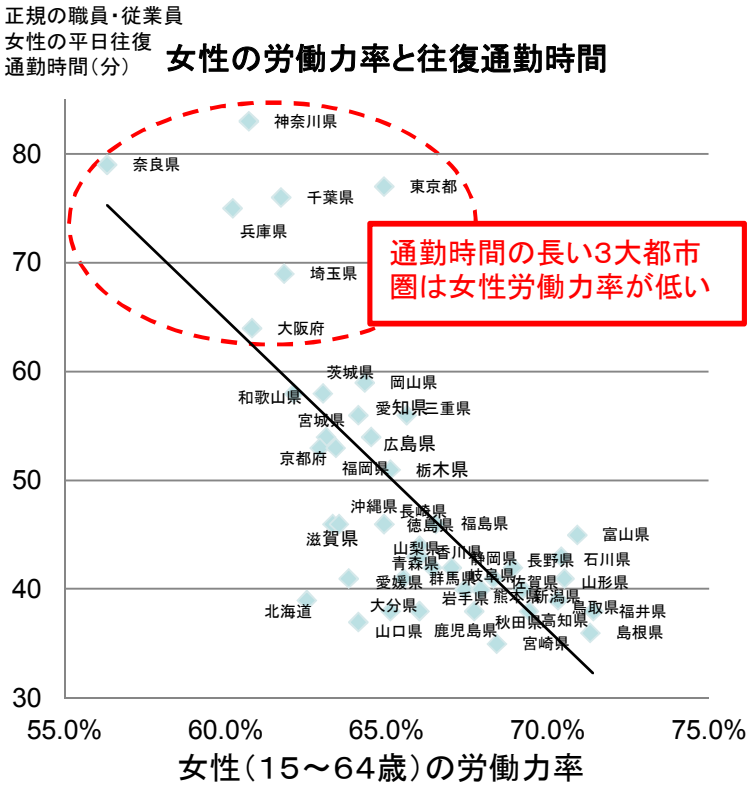
出生率



15～64歳女性の労働力率（都道府県別）



女性の労働力率と往復通勤時間



合計特殊出生率（2010）
人口動態統計

- 1.4 未満
- 1.4 以上　1.5 未満
- 1.5 以上　1.6 未満
- 1.6 以上

女性の労働力率

- 70%以上
- 67%以上70%未満
- 64%以上67%未満
- 61%以上64%未満
- 61%未満

総務省「平成22年国勢調査」より作成
労働力率＝人口（労働力状態「不詳」を除く。）に占める労働力人口の割合。
労働力人口＝就業者（収入のある人）と完全失業者（求職中の人）を合わせた人口

総務省「平成22年国勢調査」及び「平成23年社会生活基本調査」より作成
労働力率＝人口（労働力状態「不詳」を除く）に占める労働力人口の割合
労働力人口＝就業者（収入のある人）と完全失業者（求職中の人）を合わせた人口
正規の職員・従業員女性＝会社・団体・官公庁・個人商店などに正規の職員又は正規の従業員として雇われている人。会社などの役員は除く。

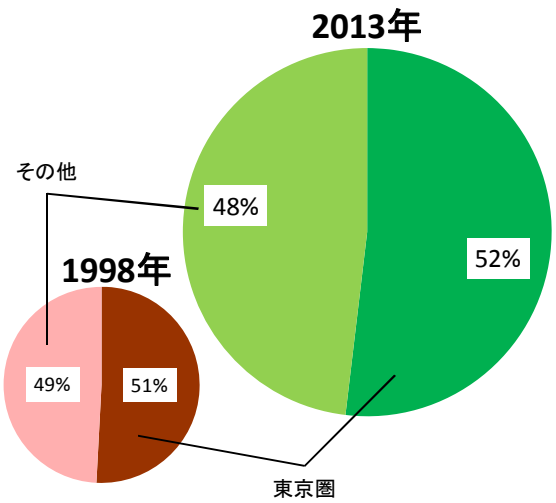
経済活動等における東京圏の占める割合

（国内銀行貸出残高、外国法人数、資本金10億円以上の本社数、従業者数（情報サービス・広告業、対事業所サービス））

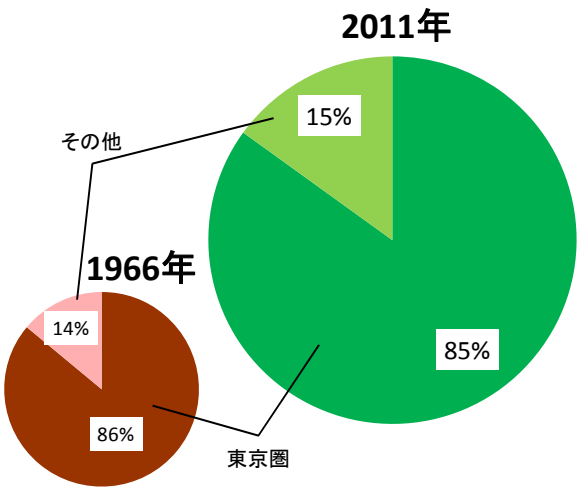
国土交通省

○ いずれの指標においても東京圏のシェアは高い水準。

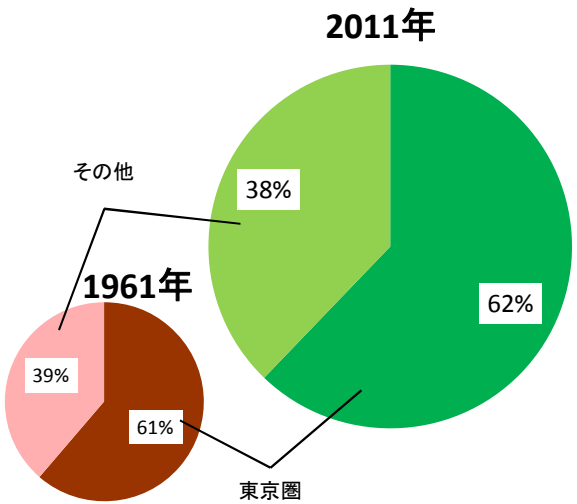
国内銀行貸出残高



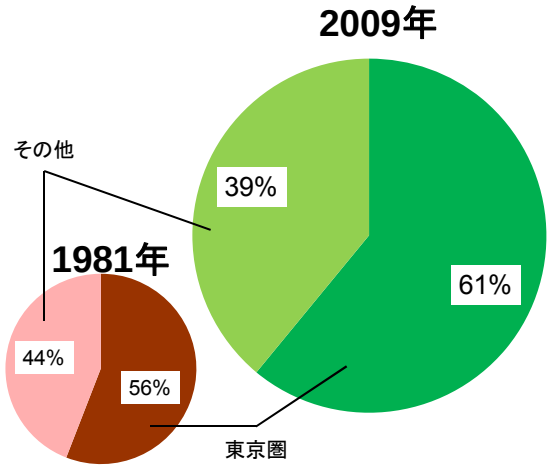
外国法人数



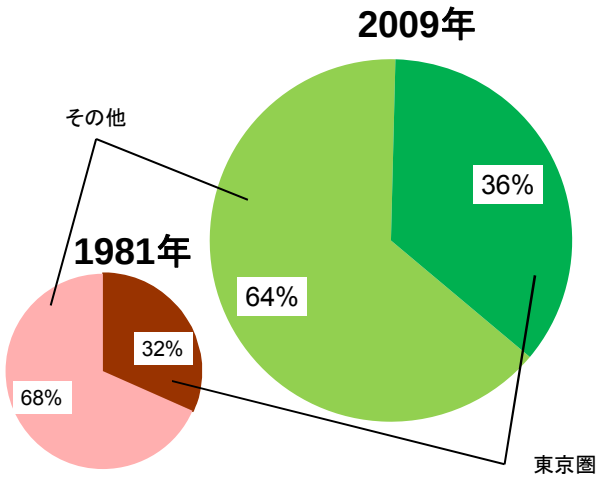
資本金10億円以上の本社数



情報サービス、広告業従業者数



対事業所サービス従業者数



※東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

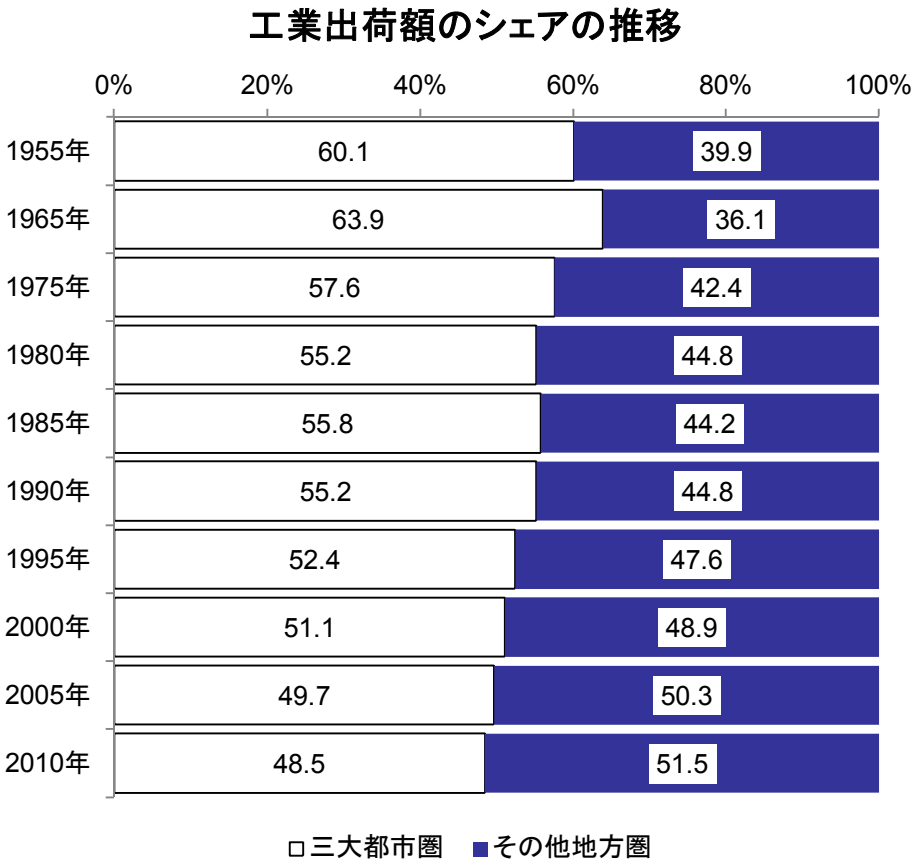
※対事業所サービス：専門サービス業、自動車整備業、機械等修理業、物品賃貸業、その他の事業サービスの合計（2006年まで）。2009年については、2007年に分類が改訂されたため、上記と整合するよう調整している。

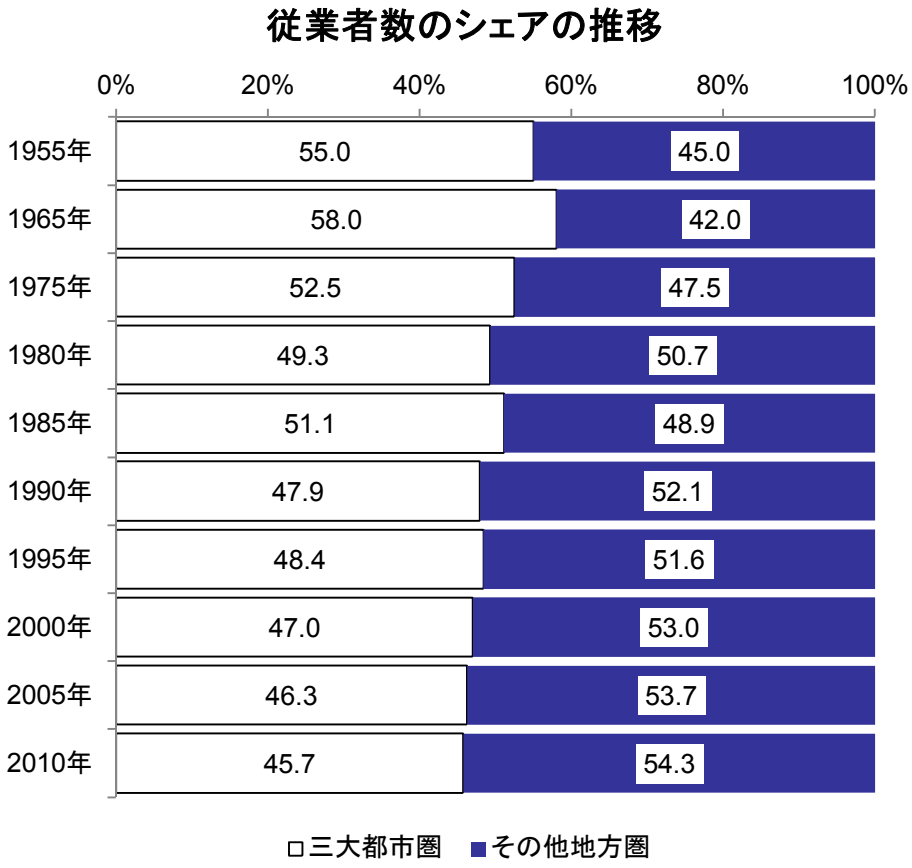
（出典）日本銀行「都道府県別預金・現金・貸出金」、国税庁「国税庁統計年報書」、総務省「経済センサス」より国土交通省国土政策局作成

工業出荷額・従業者数のシェアの推移

国土交通省

○ 地方圏への製造業の立地が拡大してきた結果、出荷額や従業者数は漸増傾向。





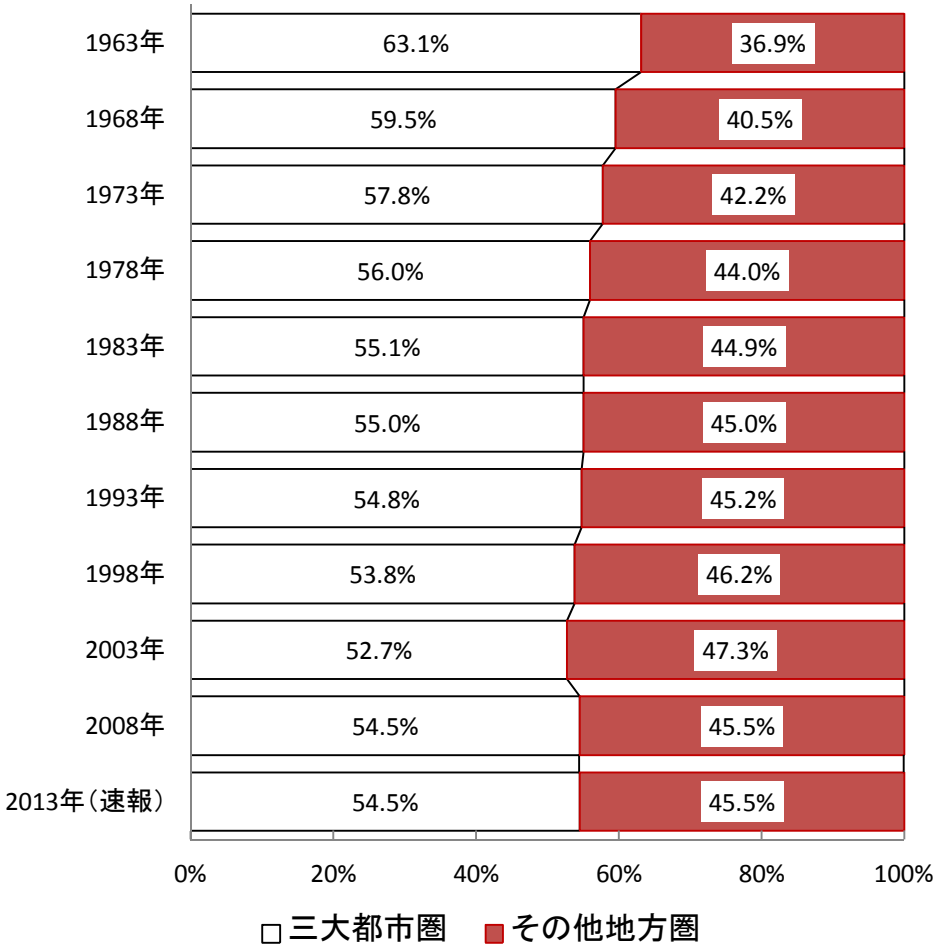
（出典）「工業統計」（経済産業省）より国土交通省国土政策局作成
※三大都市圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

大学・学生数のシェア

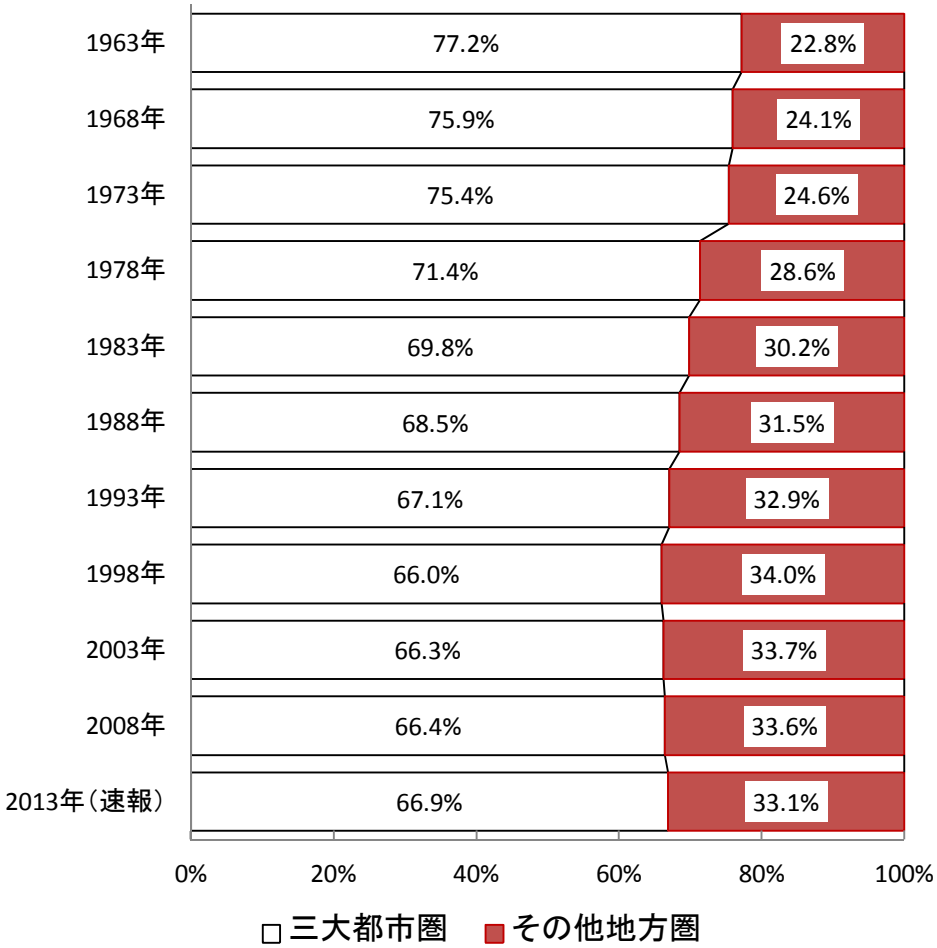
国土交通省

○ 2000年頃までは地方圏のシェアが拡大。近年は、学生数は三大都市圏へ回帰の動きも見られる。

大学学校数のシェアの推移（短大含む）



大学学生数のシェアの推移（大学院、短大含む）

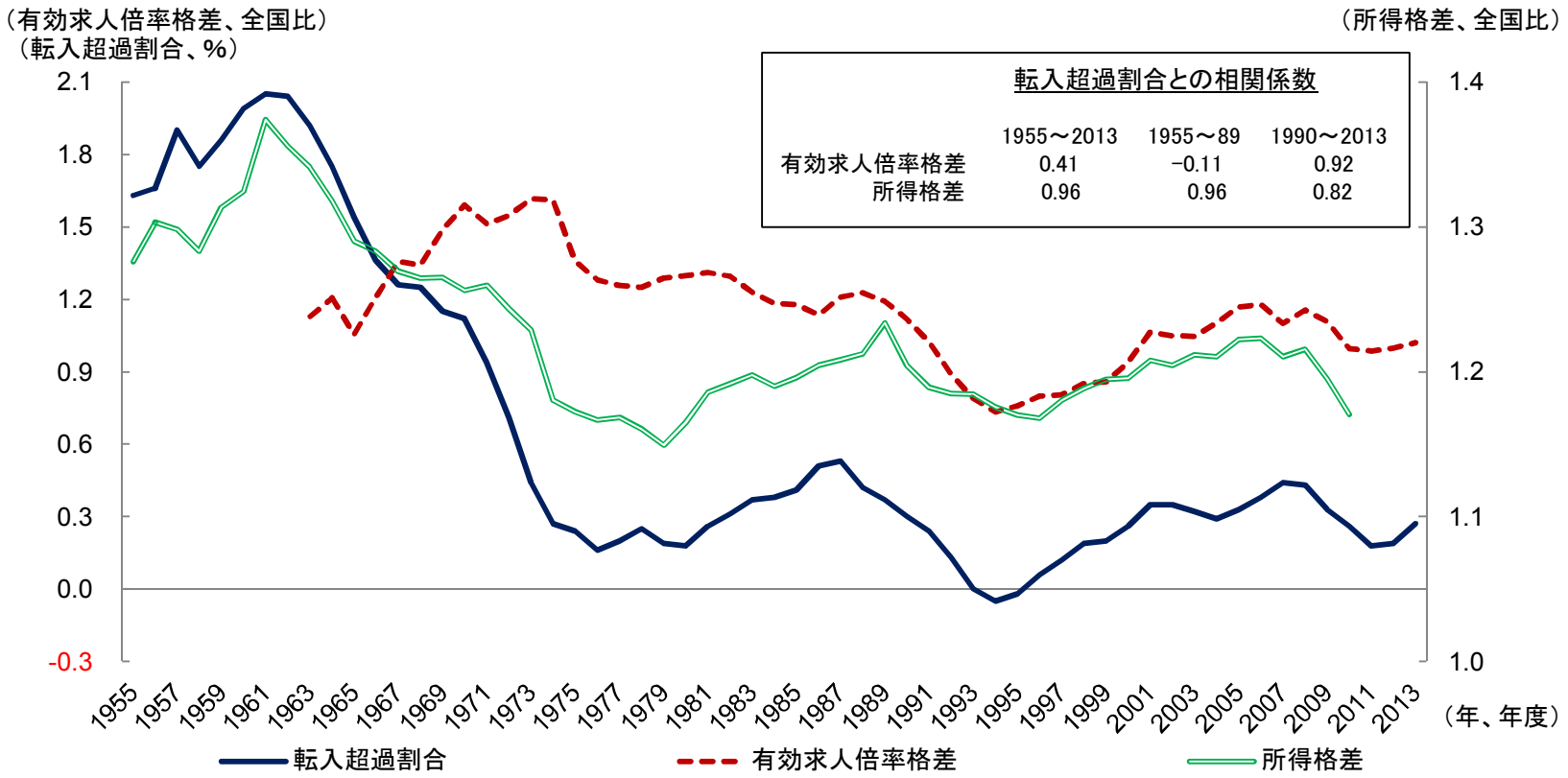


（出典）文部科学省「学校基本調査」より国土交通省国土政策局作成
※三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

東京圏への人口移動と所得格差・有効求人倍率格差の推移

国土交通省

○東京圏について転入超過割合と所得格差、有効求人倍率格差（全国平均に対する比率）の関係をみると、
①1990年以前は所得格差との相関が高く（所得が高まると人口流入が増加）、
②1990年代以降は有効求人倍率格差との相関が高い（有効求人倍率が相対的に高まると人口流入が増加）。



転入超過割合との相関係数

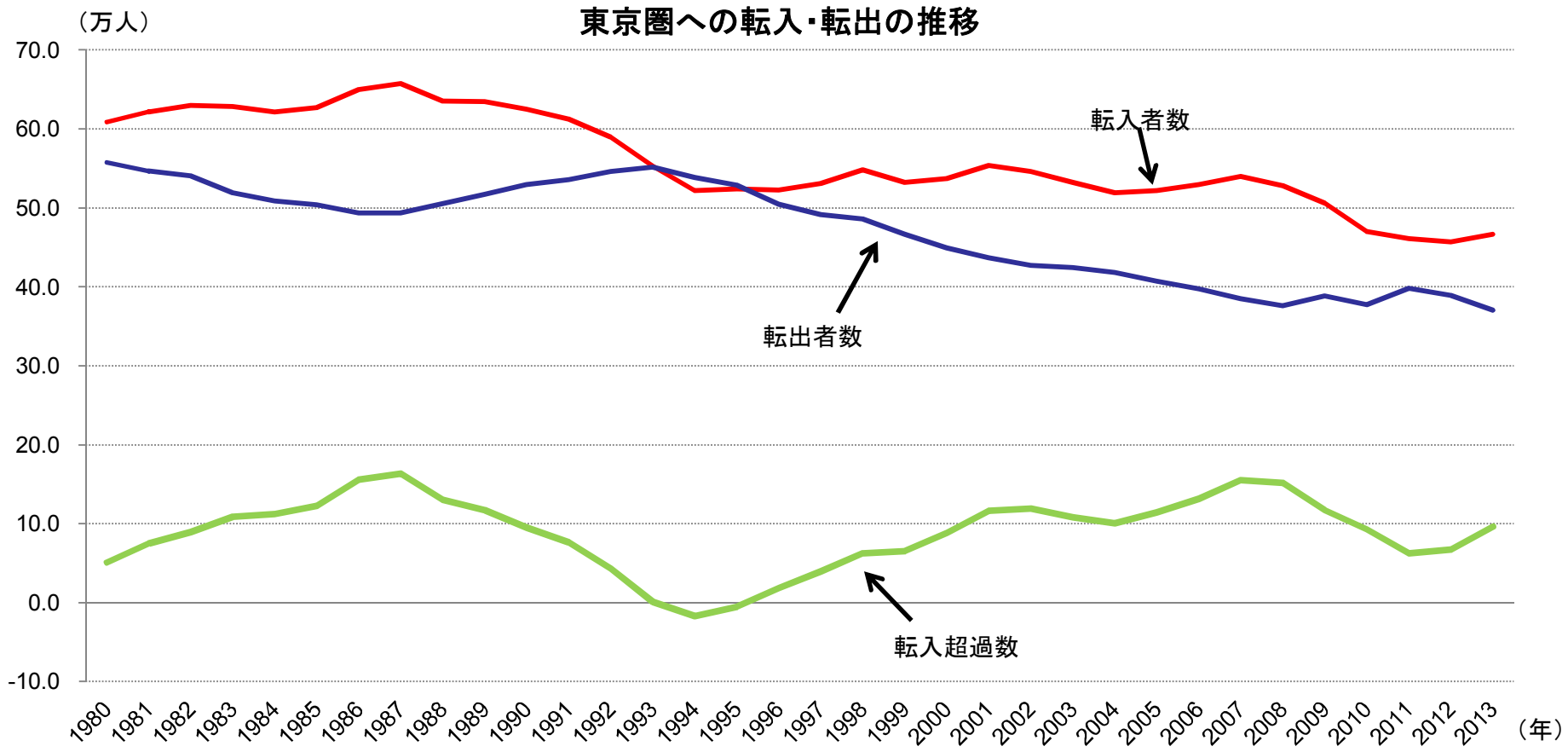
	1955～2013	1955～89	1990～2013
有効求人倍率格差	0.41	−0.11	0.92
所得格差	0.96	0.96	0.82

（出典）総務省「住民基本台帳人口移動報告」、厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定統計）」、内閣府「県民経済計算」より国土交通省国土政策局作成。
（注1）東京圏は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県。
（注2）転入超過割合は「（転入者－転出者）／総人口」、所得格差は「1人あたりの県民所得の東京圏平均／全国値」、
有効求人倍率格差は「有効求人倍率の東京圏平均／全国値」で計算。グラフ内の数字は各期間の転入超過割合と格差指標の相関係数。

東京圏への転入・転出の推移

国土交通省

○ 90年代後半から2008年にかけて転入超過数の増加がみられる。この間、転入者数はほぼ横ばいであるものの、転出者数が一貫して減少しており、東京圏への「滞留」が転入超過の原因となっている。
○ 2008年以降はリーマンショックや2011年の東日本大震災の影響で、東京圏への転入者数は減少し、転出者数が増加したことにより、転入超過数は減少した。
○ 2012年からは、再び転出者数が減少に転じている。

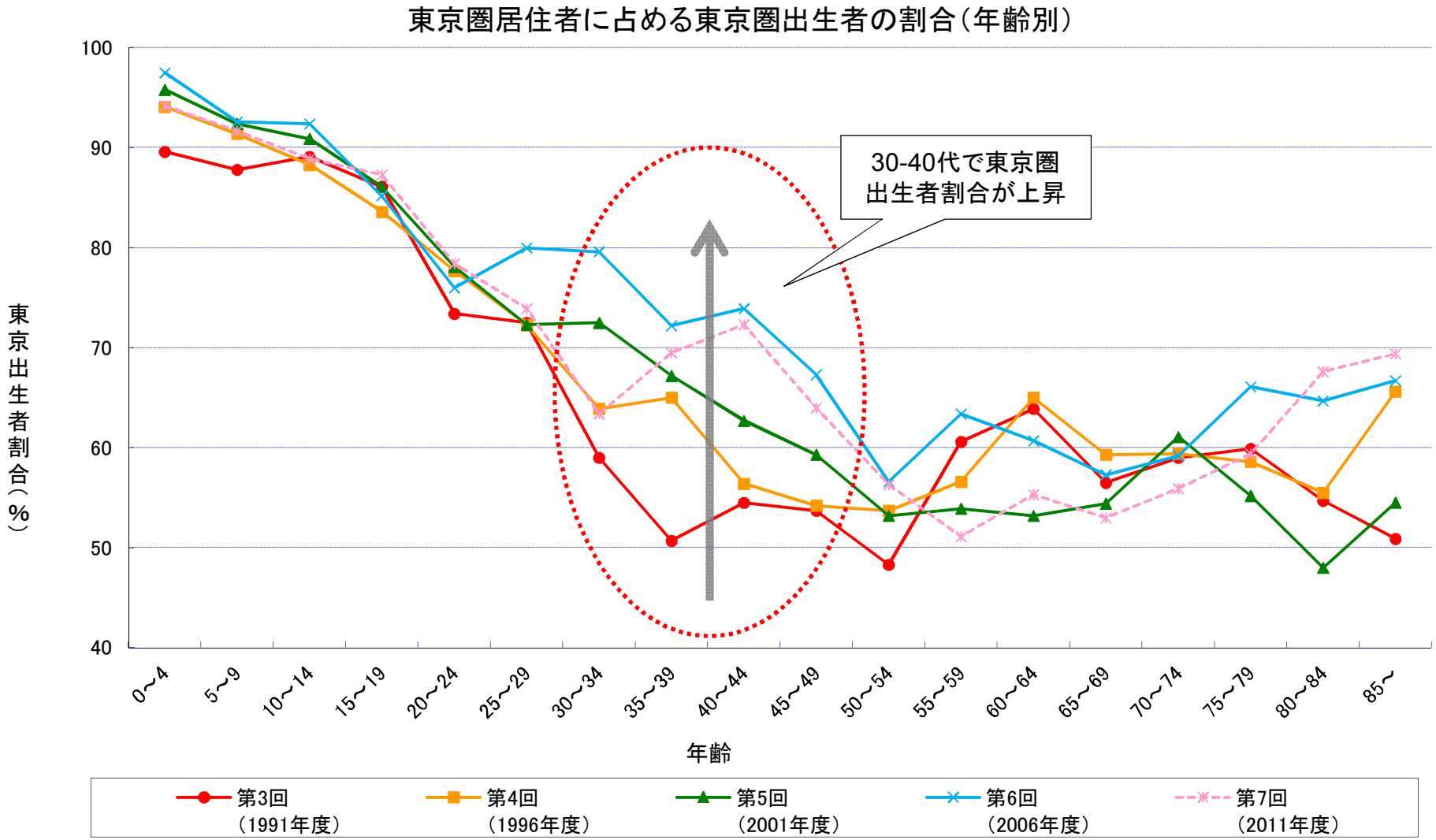


（出典）総務省「住民基本台帳人口移動報告」より作成。

東京圏居住者に占める東京圏出生者の割合

国土交通省

○ 年齢別でみると、1991年度調査から2006年度調査まで30－40代で東京圏出生者割合の上昇が見られる。

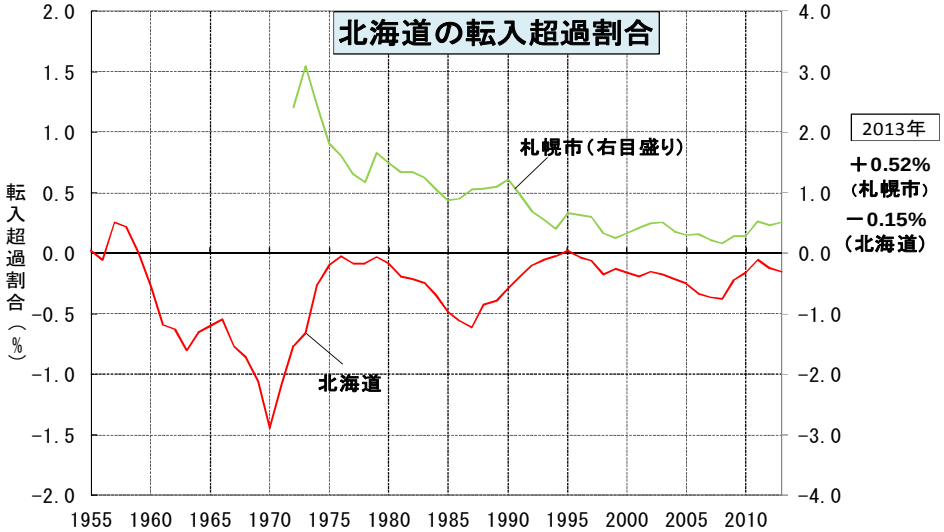


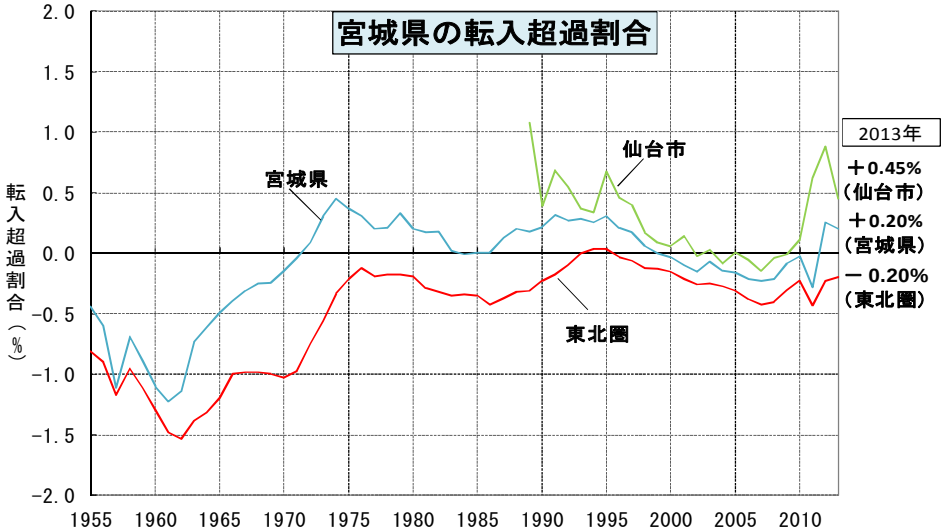
（出典）国立社会保障・人口問題研究所「人口移動調査」をもとに、国土交通省国土政策局作成。
（注１）東京圏とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県をいう。
（注２）出生県不詳を除く。

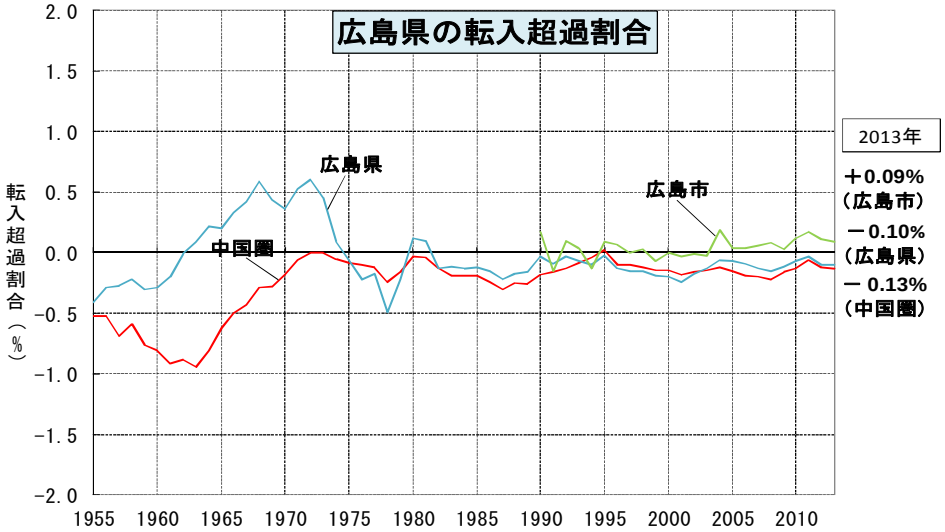
地方中枢都市が存在する県・ブロックにおける人口移動

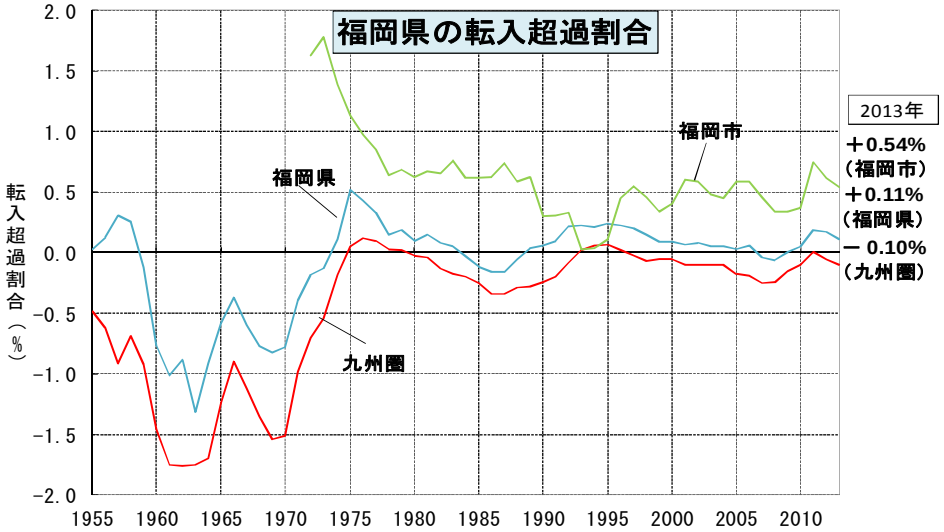
国土交通省

○　中枢都市は総じて転入超過となっているが、ブロック全体では転出超過が続いている。









（出典）総務省「住民基本台帳人口移動報告」「人口推計」をもとに国土交通省国土政策局作成。

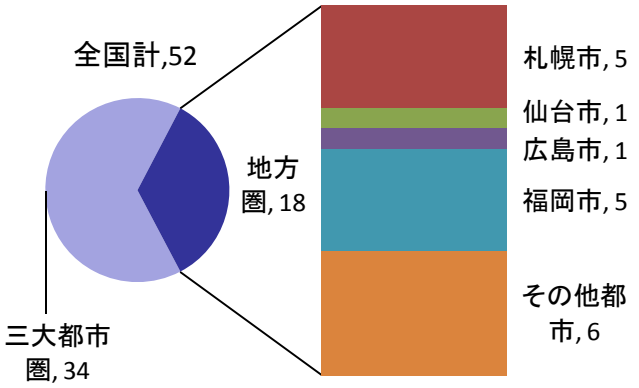
（注）上記の地域区分は以下のとおり。
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県　　名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県　　大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県　　三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏
地方圏：三大都市圏以外の地域　　東北圏：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県　　中国圏：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
九州圏：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

地方中枢都市に集積する機能

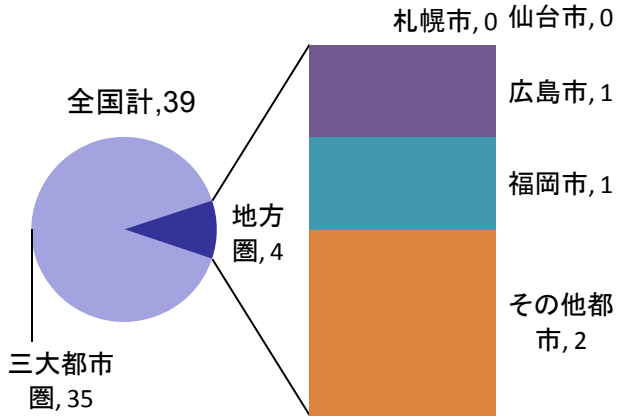
国土交通省

○　地方中枢都市では、その他の都市と比べ、国際ゲートウェイ機能や娯楽・芸術機能が充実しており、圏域での国際的な都市機能の向上に寄与している。

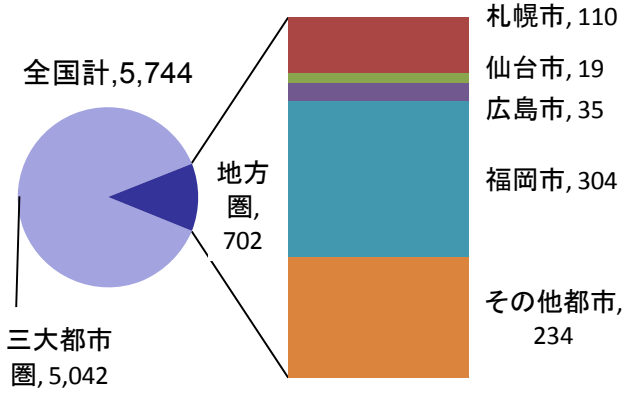
駐日総領事館・領事館（名誉領事館を除く）



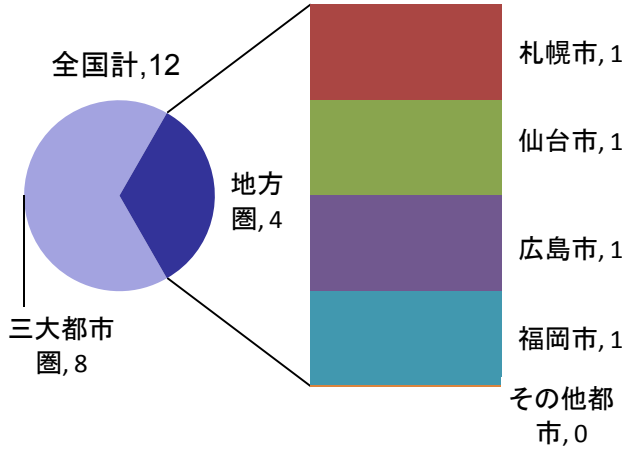
駐日国際機関



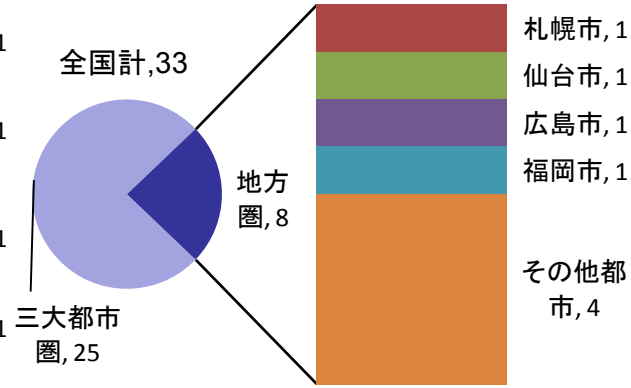
国際線の平成24年度空港別乗降客数（万人）



プロ野球チーム



オーケストラ



※三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、奈良県、兵庫県

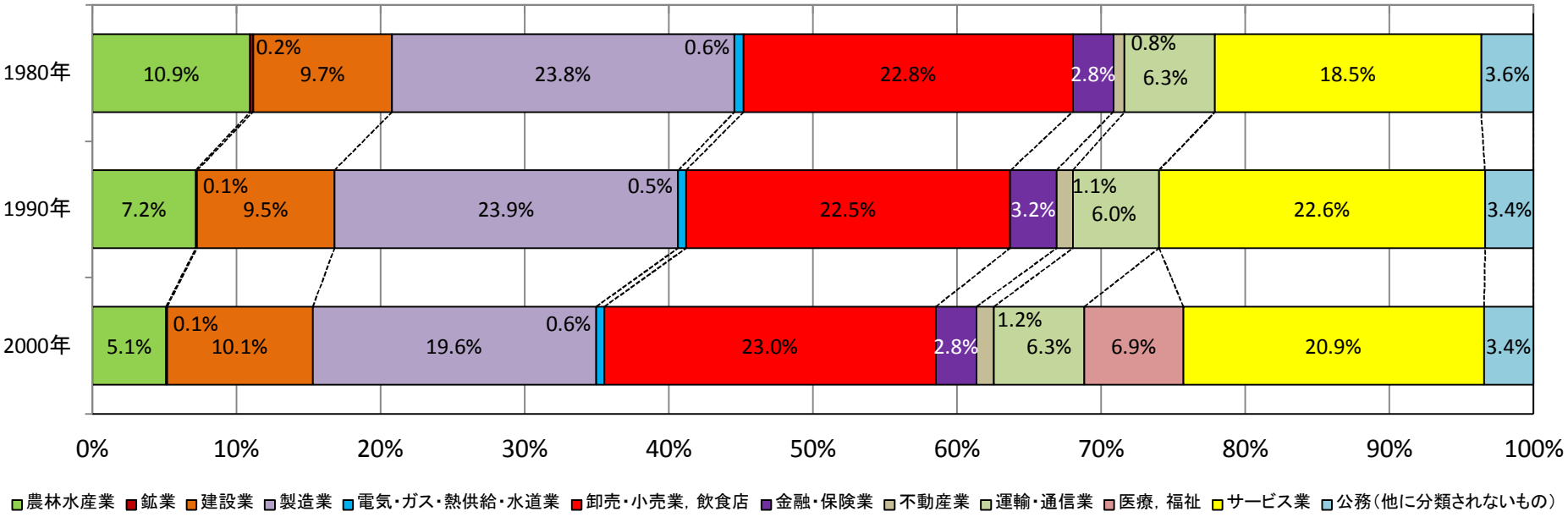
（出典）外務省HP、国土交通省航空局HP、（公社）日本オーケストラ連盟HPより国土交通省国土政策局作成

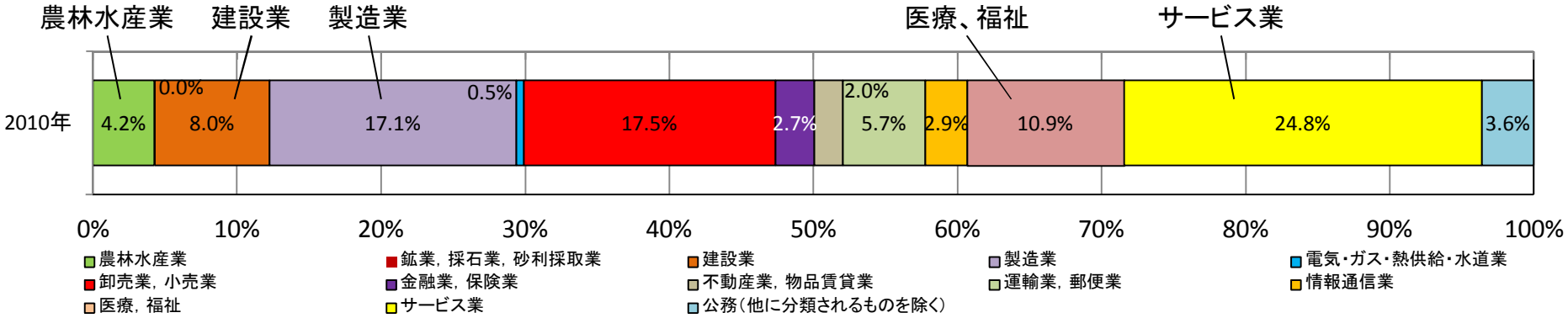
就業者の産業別構成比の推移

国土交通省

○ サービス産業化が進展するなど産業構造が変化。近年、医療・福祉の割合が拡大している。

産業別構成比の推移（全国）



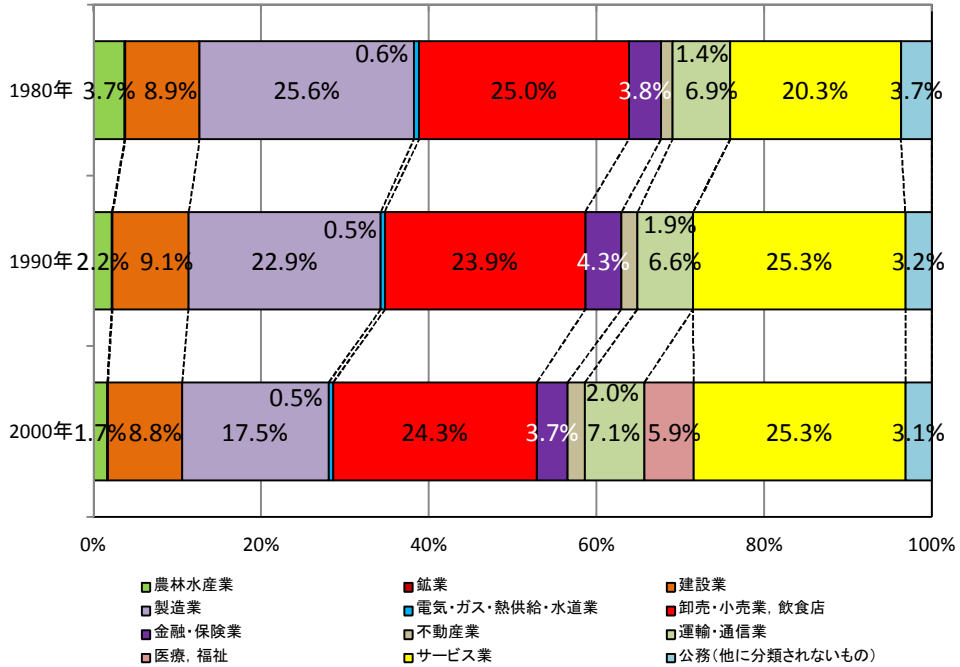


（出典）総務省「国勢調査報告」より作成。
（注）1980年～1990年、2000年、2010年を比較する場合には、産業分類が異なる点に留意。また、2010年において、便宜上、「サービス業」と分類している産業は、「学術研究、専門・技術サービス業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「生活関連サービス業、娯楽業」、「教育、学習支援業」、「複合サービス事業」、「サービス業（他に分類されないもの）」を合算したものである。1990年以前は、医療・福祉はサービス業に含まれている。

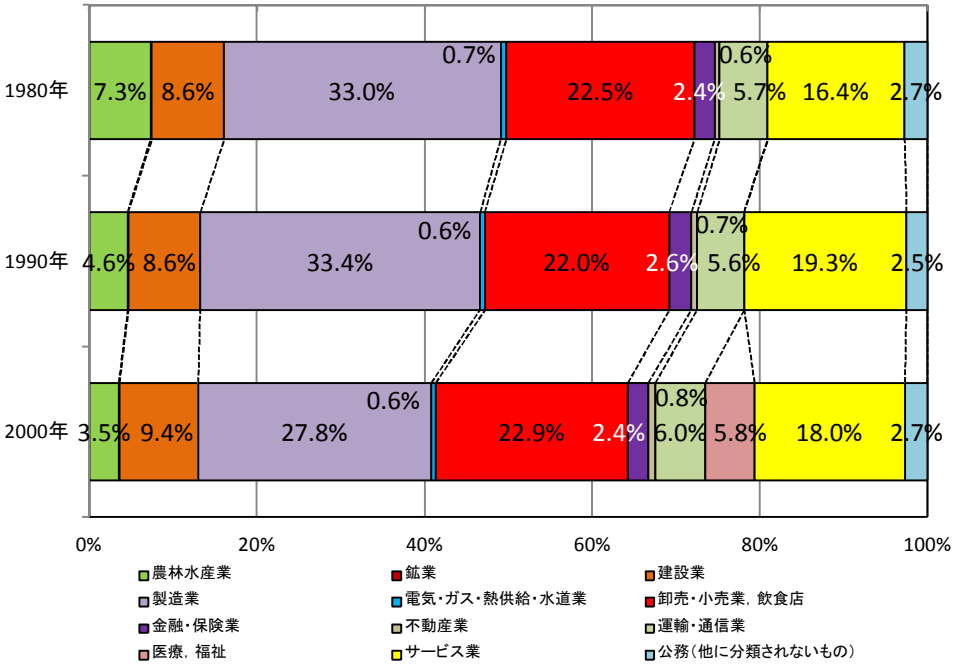
就業者の産業別構成比の推移（圏域別①）

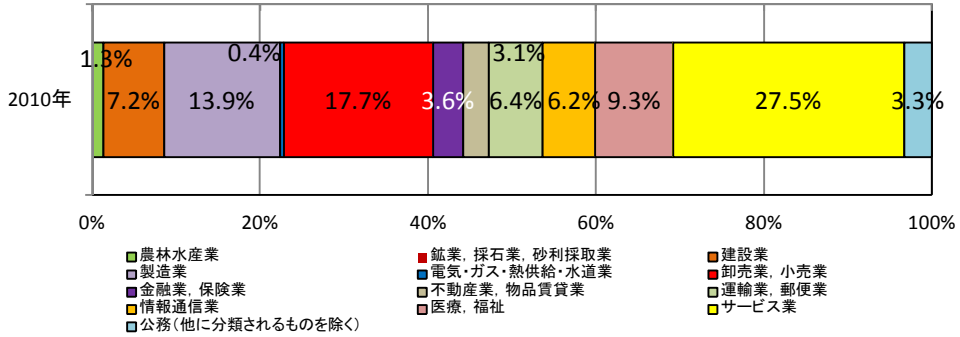
国土交通省

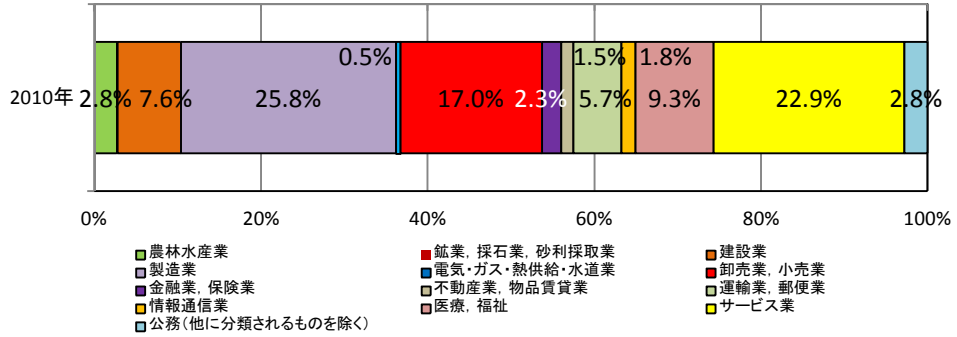
産業別構成比の推移（東京圏）



産業別構成比の推移（名古屋圏）







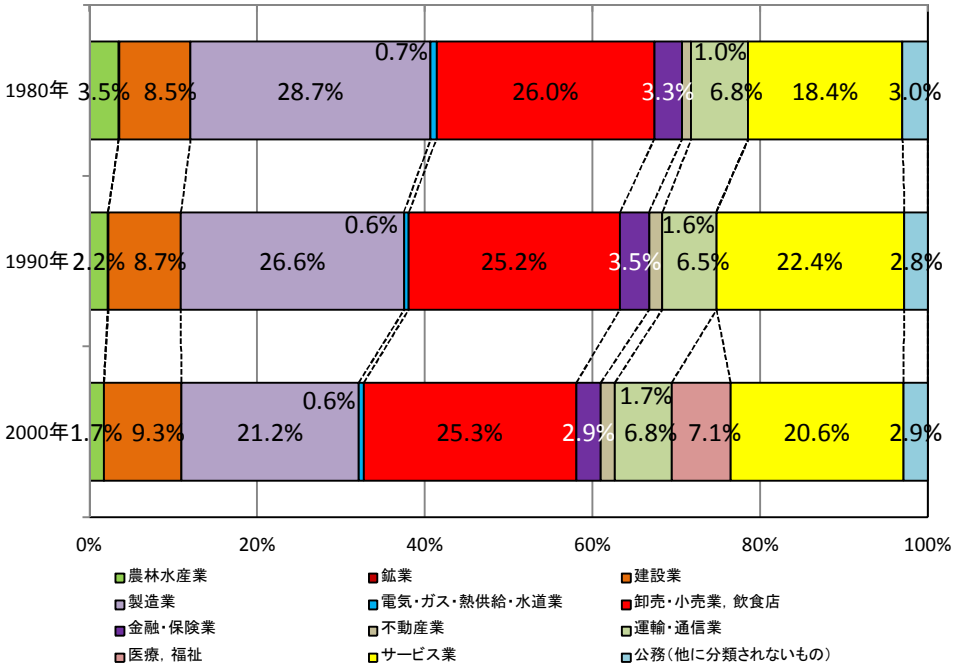
（出典）総務省「国勢調査報告」より作成。

（注）1980年～1990年、2000年、2010年を比較する場合には、産業分類が異なる点に留意。また、2010年において、便宜上、「サービス業」と分類している産業は、「学術研究、専門・技術サービス業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「生活関連サービス業、娯楽業」、「教育、学習支援業」、「複合サービス事業」、「サービス業（他に分類されないもの）」を合算したものである。1990年以前は、医療・福祉はサービス業に含まれている。

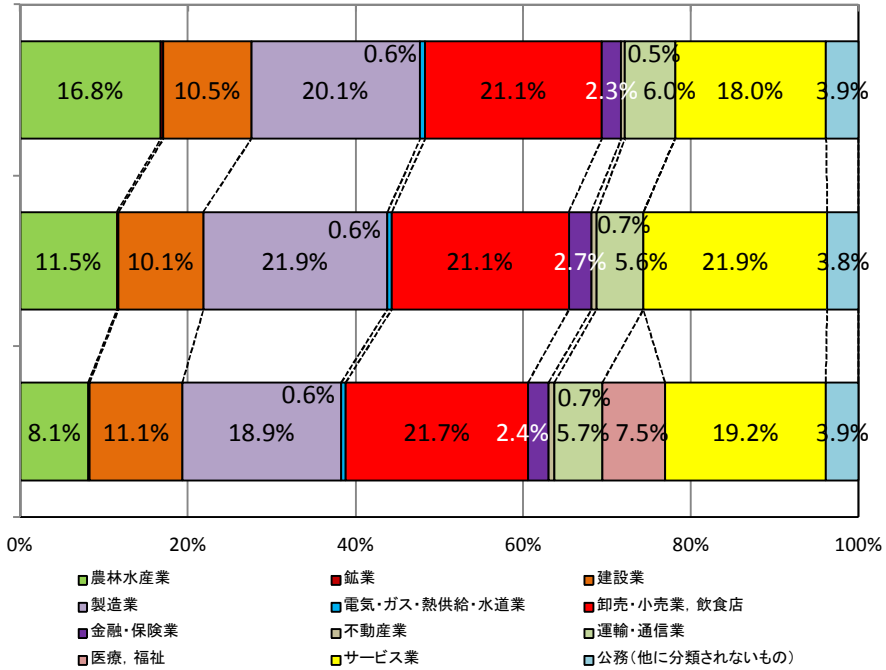
就業者の産業別構成比の推移（圏域別②）

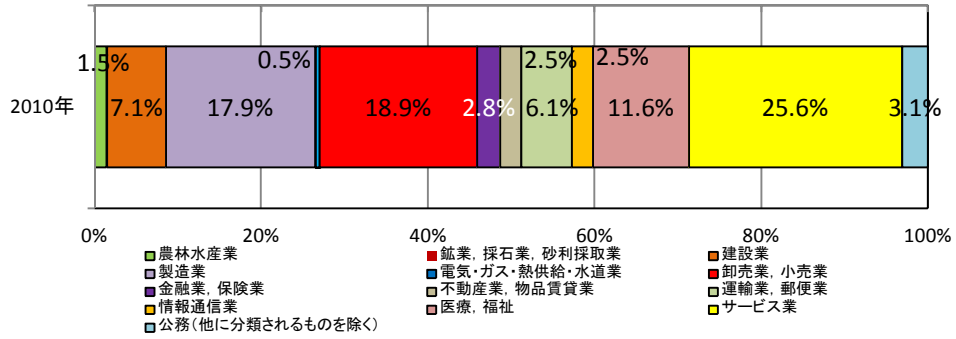
国土交通省

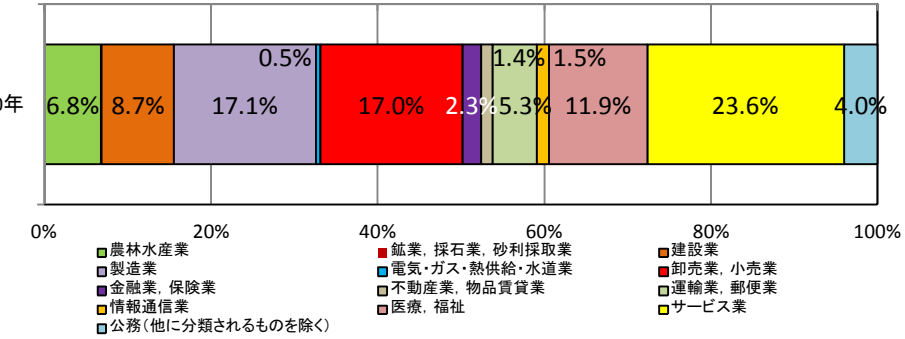
産業別構成比の推移（大阪圏）



産業別構成比の推移（地方圏）



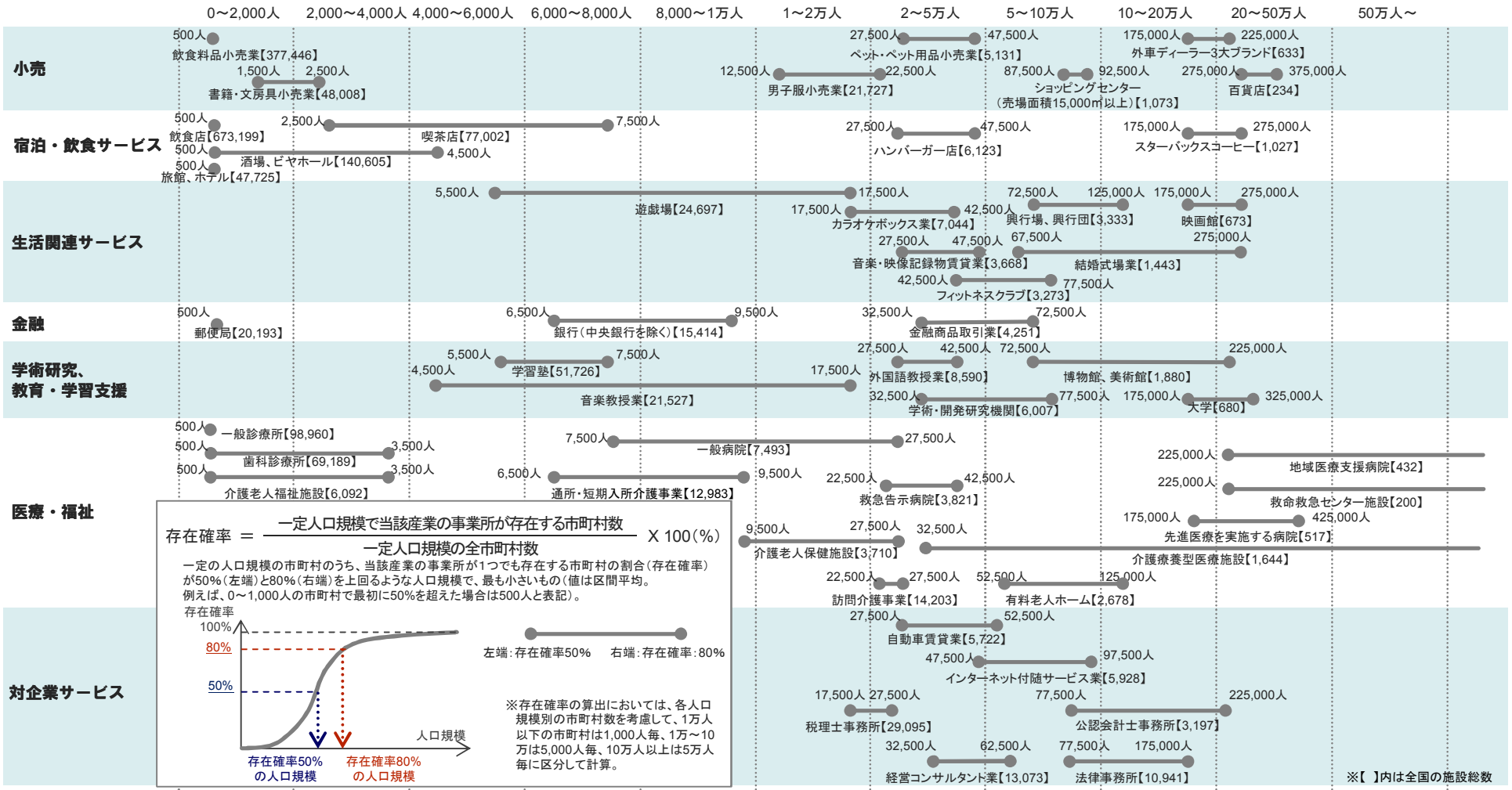




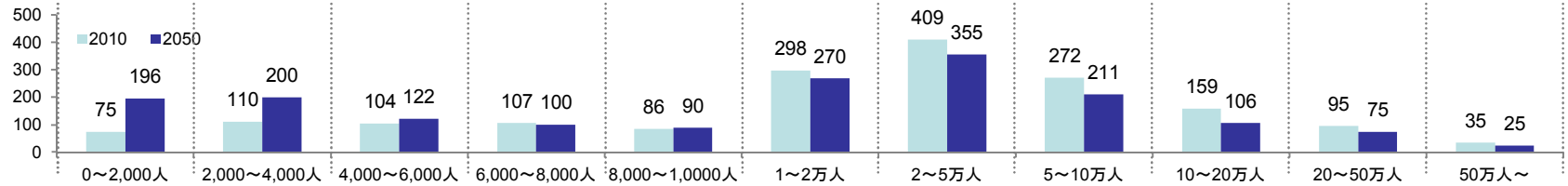
（出典）総務省「国勢調査報告」より作成。
（注）1980年～1990年、2000年、2010年を比較する場合には、産業分類が異なる点に留意。また、2010年において、便宜上、「サービス業」と分類している産業は、「学術研究、専門・技術サービス業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「生活関連サービス業、娯楽業」、「教育、学習支援業」、「複合サービス事業」、「サービス業（他に分類されないもの）」を合算したものである。1990年以前は、医療・福祉はサービス業に含まれている。

サービス施設の立地する確率が50％及び80％となる自治体の人口規模

国土交通省



（参考）２０１０年と2050年における人口規模別の市町村数

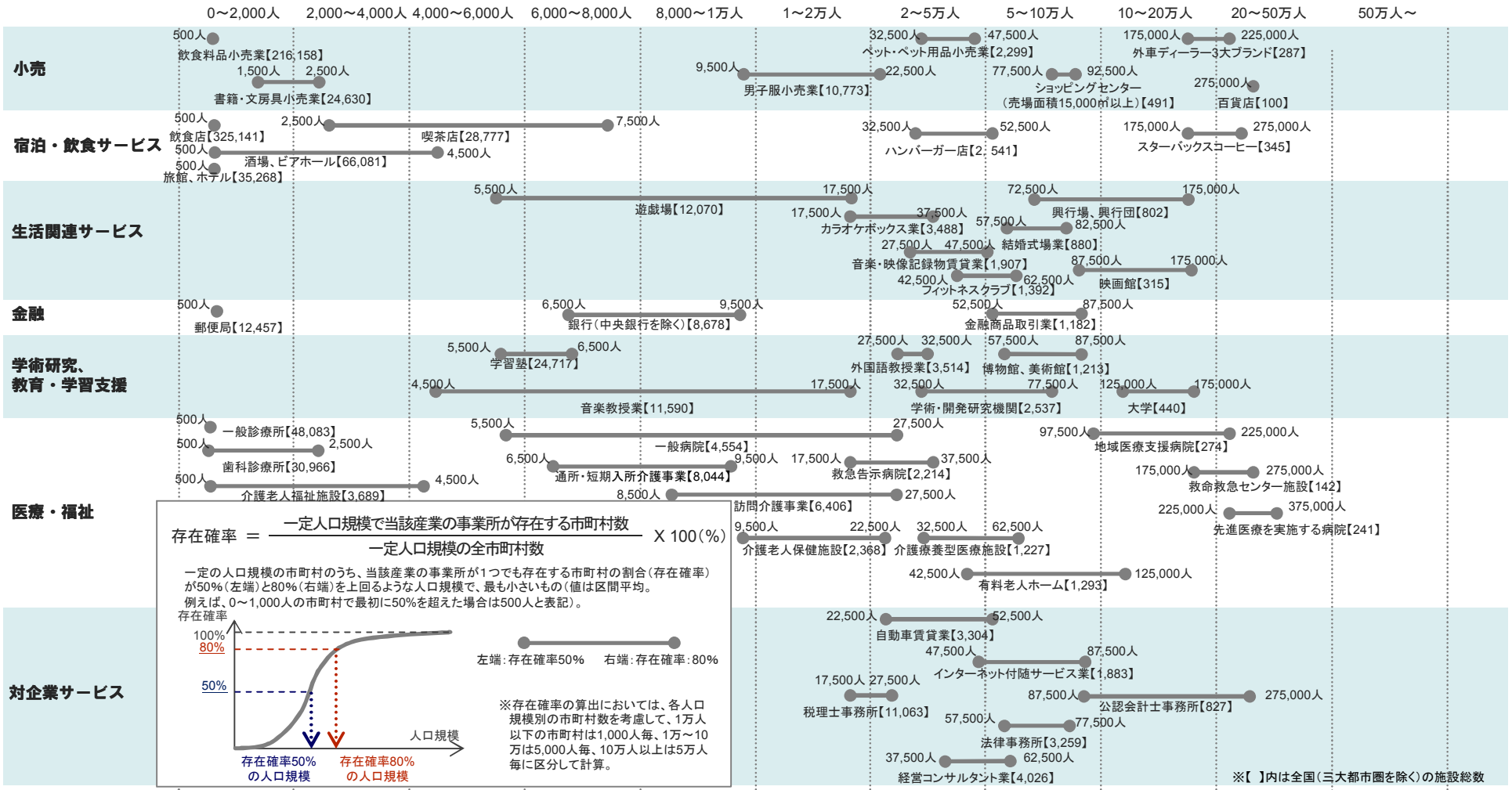


（注1）2050年の市町村別人口は、国土交通省国土政策局推計値
（注2）2010年、2050年ともに、人口規模別の市町村数は、平成22（2010）年12月1日現在の1,750市区町村を基準に分類

（出典）総務省「平成21年度経済センサス」、厚生労働省「医療施設調査　病院報告（平成24年10月）」、同「介護サービス施設・事業所調査（平成24年10月）」日本救急医学会HP、wellnes HP、日本ショッピングセンター協会資料、日本百貨店協会HP、メルセデスベンツ・フォルクスワーゲン・BMW各HP、スターバックスコーヒージャパン資料をもとに、国土交通省国土政策局作成

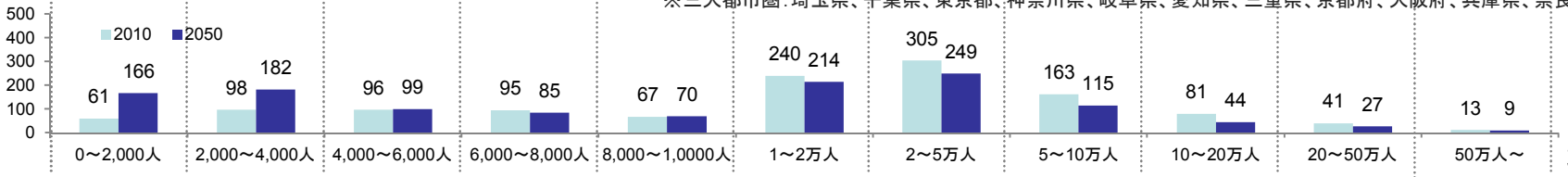
サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模（三大都市圏※を除く）

国土交通省



（参考）２０１０年と2050年における人口規模別の市町村数（三大都市圏※を除く）

※三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県



（注1）2050年の市町村別人口は、国土交通省国土政策局推計値
（注2）2010年、2050年ともに、人口規模別の市町村数は、平成22（2010）年12月1日現在の三大都市圏を除く1,260市区町村を基準に分類

（出典）総務省「平成21年度経済センサス」、厚生労働省「医療施設調査　病院報告（平成24年10月）」、同「介護サービス施設・事業所調査（平成24年10月）」日本救急医学会HP、wellnes HP、日本ショッピングセンター協会資料、日本百貨店協会HP、メルセデスベンツ・フォルクスワーゲン・BMW各HP、スターバックスコーヒージャパン資料をもとに、国土交通省国土政策局作成

1kmメッシュによる60分都市圏（人口規模別都市圏の変化の予測）［三大都市圏を除く］

国土交通省

○2050年になると、30万人以上の都市圏人口のシェアが縮小。（40.8%→34.7%）
30万人未満の都市圏人口のシェアが拡大。（3.4%→7.2%）
○高速道路を活用すれば、2050年の30万人以上の都市圏人口のシェアは約1ポイント拡大、
2050年の30万人以下の都市圏人口のシェアは約2ポイント低下が見込める。

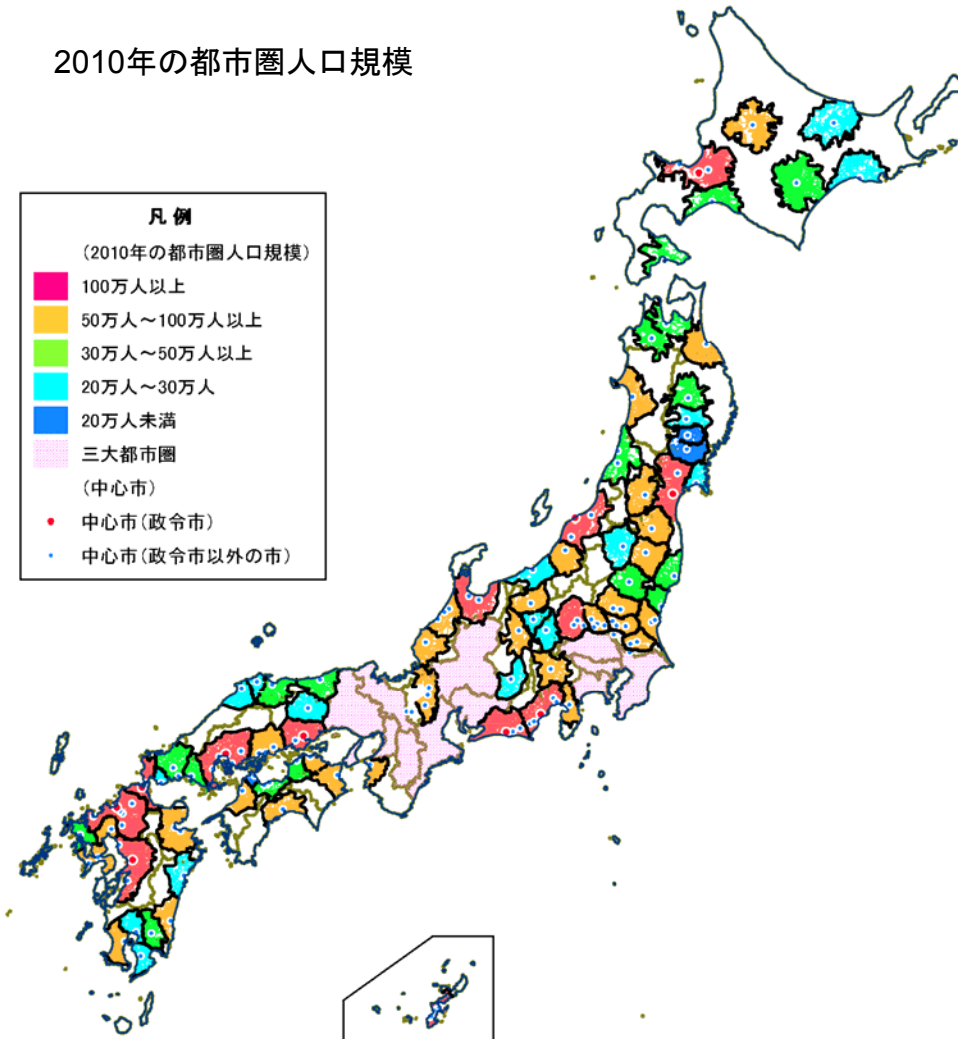
	高速道路を使用しない場合の都市圏								高速道路を使用する場合の都市圏							
	2010年人口				2050年推計人口				2010年人口				2050年推計人口			
人口規模	都市圏数	人口	人口比率		都市圏数	人口	人口比率		都市圏数	人口	人口比率		都市圏数	人口	人口比率	
100万人以上	13	2,431万人	19.0%		11 (-2)	1,694万人	17.4%		13	2,754万人	21.5%		11(-2)	1,929万人	19.9%	
50～100万人	30	2,126万人	16.6%	40.8%	16 (-14)	1,033万人	10.6%	34.7%	27	1,935万人	15.1%	40.6%	14 (-13)	896万人	9.2%	35.6%
30～50万人	18	665万人	5.2%		16 (-2)	640万人	6.6%		14	517万人	4.0%		16 (+2)	628万人	6.5%	
20～30万人	16	386万人	3.0%		15 (-1)	368万人	3.8%		12	294万人	2.3%		10 (-2)	241万人	2.5%	
10～20万人	3	49万人	0.4%	3.4%	19 (+16)	301万人	3.1%	7.2%	1	17万人	0.1%	2.4%	15 (+14)	241万人	2.5%	5.1%
10万人未満	0				3 (+3)	28万人	0.3%		0				1 (+1)	10万人	0.1%	
(都市圏計)	80				80				67				67			
総人口		12,806万人	100%			9,707万人	100%			12,806万人	100%			9,707万人	100%	

注）・2010年の人口10万人以上の市を中心市として、60分圏内の1kmメッシュの範囲を都市圏とした。概ね、中心市間が30分以下（一方が政令市の場合は60分）の中心市は一つの都市圏とした。
・中心市から1kmまでの所要時間はデジタル道路地図データ（（財）日本デジタル道路地図協会）を用い、同データ内の規制速度で算出した。高速道路を使わないケースでは、規制速度が70km／時以上の道路を使用しないで計算した。2以上の中心市から60分以内にある1kmメッシュは最短時間の中心市の都市圏とした。
・人口は2010年国勢調査（総務省）及び国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。

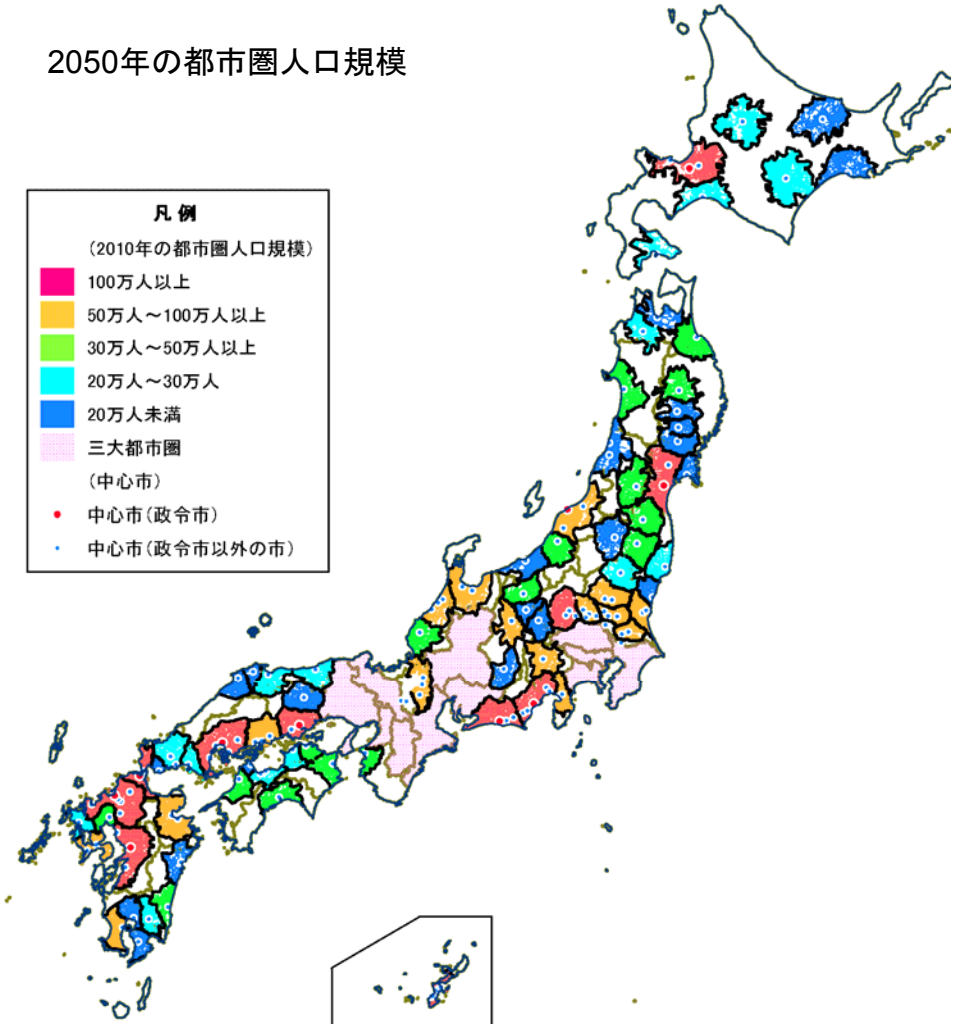
1kmメッシュによる60分都市圏（高速道路を使わないケース）[三大都市圏を除く]

国土交通省

2010年の都市圏人口規模



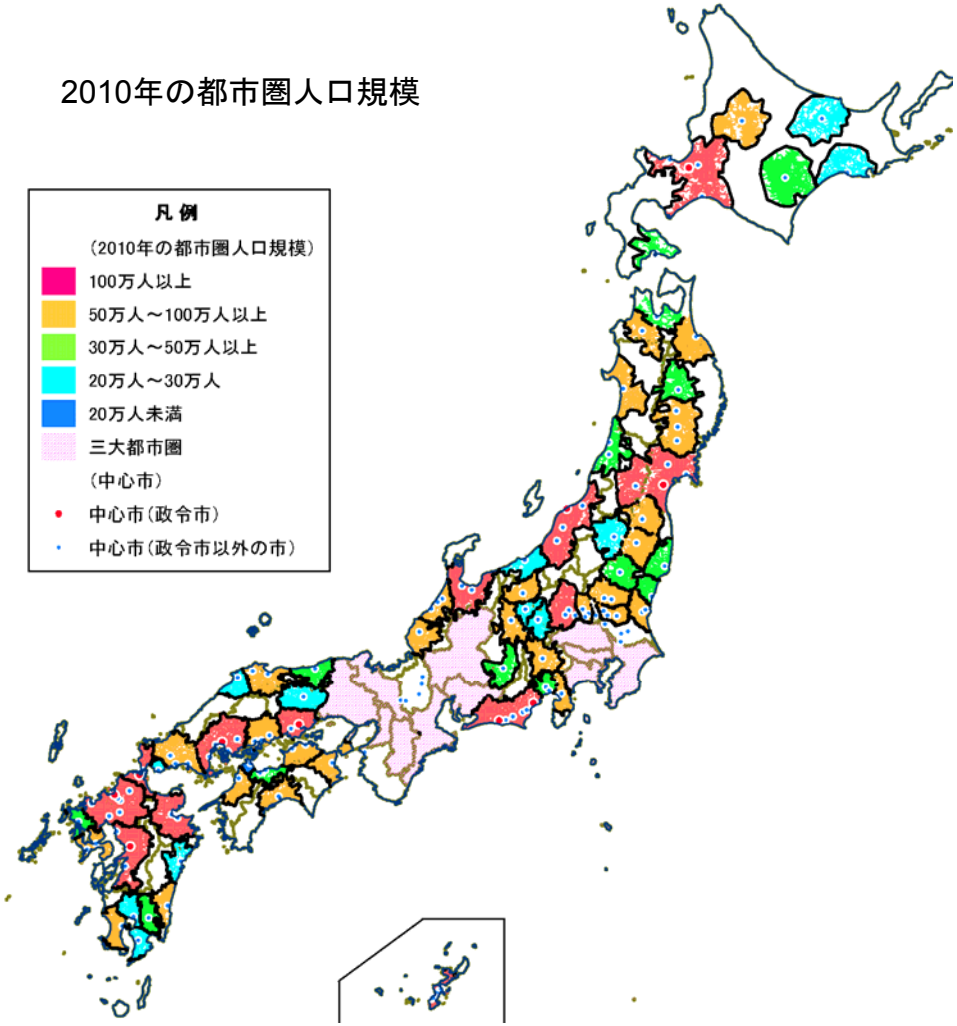
2050年の都市圏人口規模



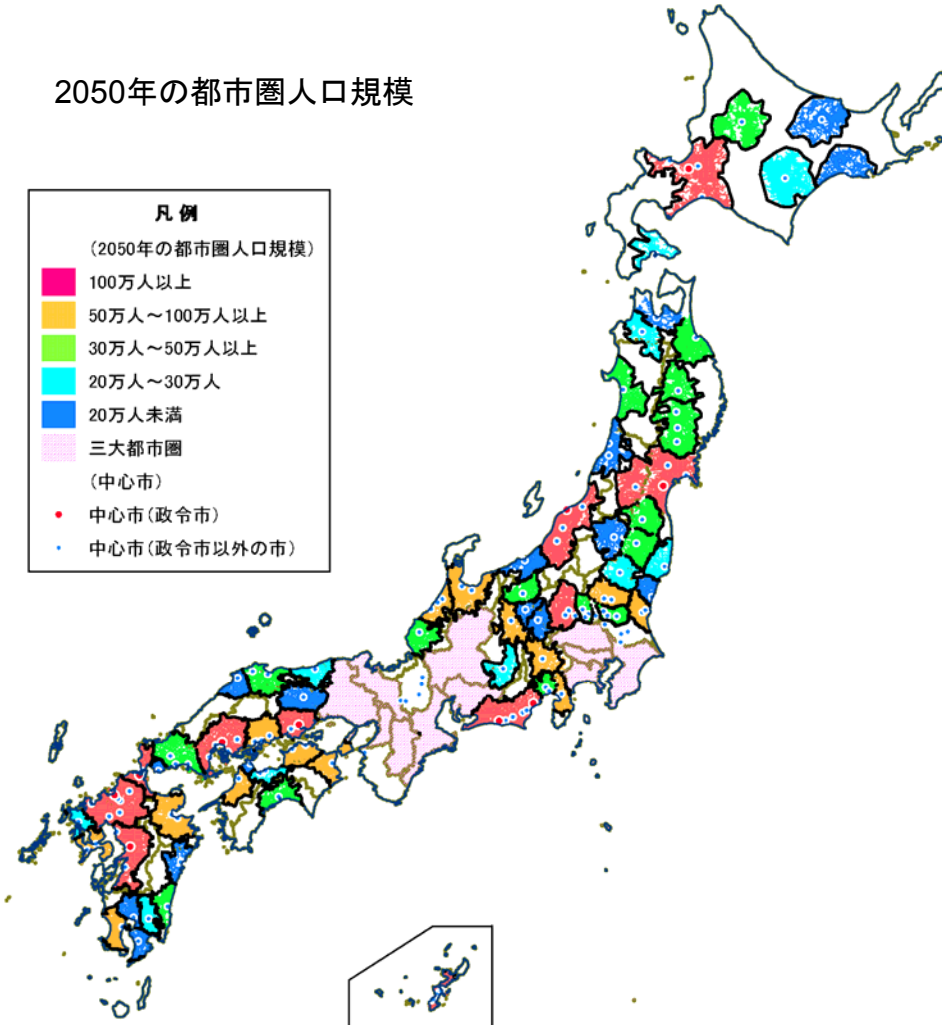
1kmメッシュによる60分都市圏（高速道路を使うケース）[三大都市圏を除く]

国土交通省

2010年の都市圏人口規模



2050年の都市圏人口規模

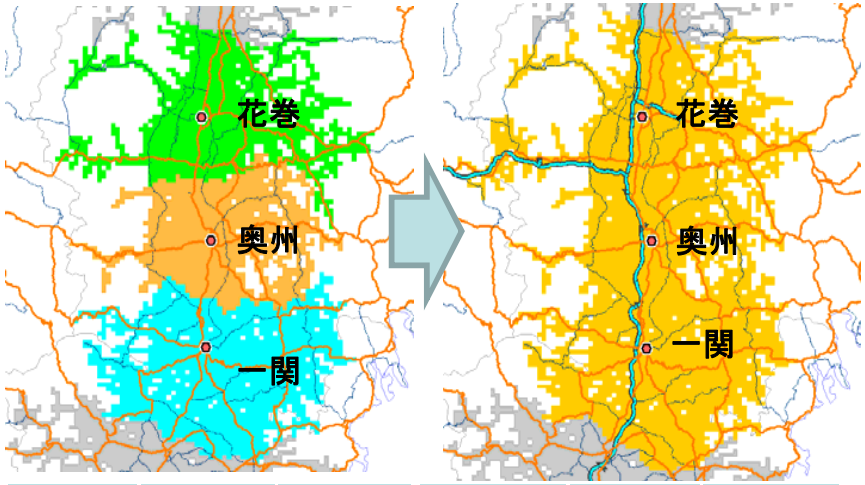


ネットワーク（高速道路）による都市圏の変化のイメージ

国土交通省

○地方都市を中心とする都市圏※1の2050年人口※2は大幅に減少するおそれがある。
○しかし、高速道路ネットワークの活用により近接する都市圏が連携すると、人口減少下でも一定の人口規模を確保することが可能。

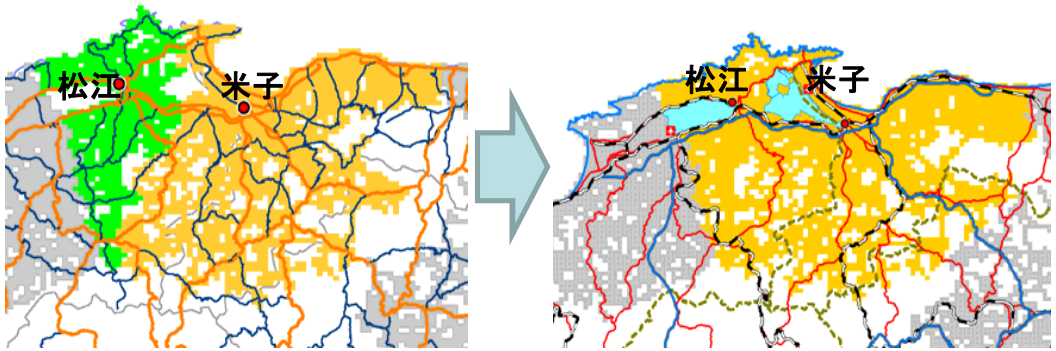
高速道路を活用しない場合　高速道路を活用する場合



都市圏中心市	2010年人口（万人）	2050年人口（万人）
花巻市	22.4	14.6
奥州市	15.3	9.4
一関市	18.6	9.7

都市圏中心市	2010年人口（万人）	2050年人口（万人）
花巻市・奥州市・一関市	57.4	34.3

高速道路を活用しない場合　高速道路を活用する場合



都市圏中心市	2010年人口（万人）	2050年人口（万人）
松江市	22.0	15.6
米子市	32.6	20.9

都市圏中心市	2010年人口（万人）	2050年人口（万人）
松江市・米子市	56.0	37.3

（※1）2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車で60分以内の1kmメッシュを都市圏として設定。中心市間が30分以内であれば一つの都市圏とした。花巻市～奥州市、奥州市～一関市は高速道路を活用した場合、30分以内となるため、3市を一体の都市圏の中心市とした場合の人口を集計した。
（※2）2010年人口は総務省「国勢調査」、2050年の推計人口は国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。

我が国の高速交通ネットワークの整備の進展

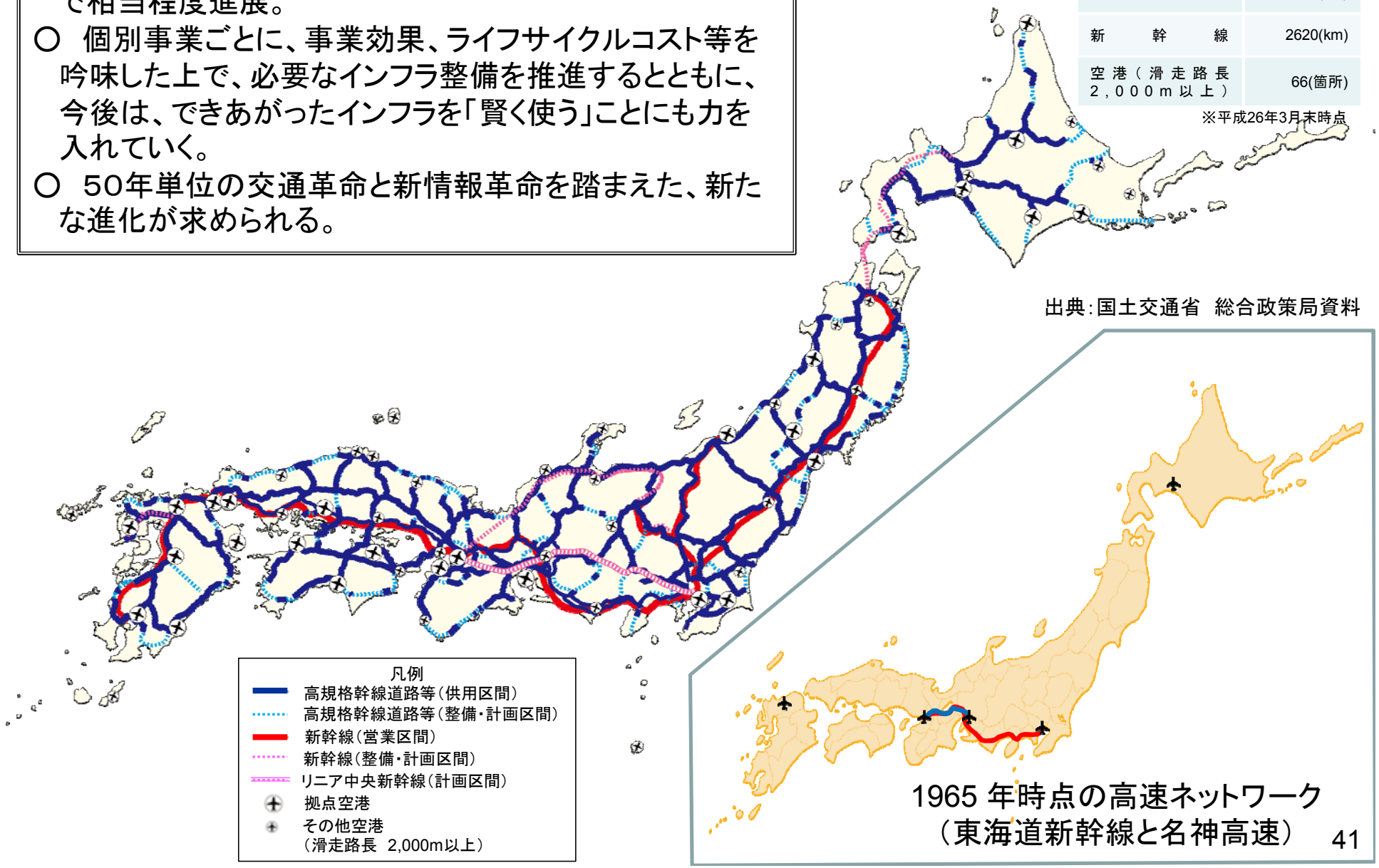
国土交通省

○ 我が国の高速交通ネットワークの整備は、この50年間で相当程度進展。
○ 個別事業ごとに、事業効果、ライフサイクルコスト等を吟味した上で、必要なインフラ整備を推進するとともに、今後は、できあがったインフラを「賢く使う」ことにも力を入れていく。
○ 50年単位の交通革命と新情報革命を踏まえた、新たな進化が求められる。

	総延長・箇所
高規格幹線道路	10685(km)
新幹線	2620(km)
空港（滑走路長2,000m以上）	66(箇所)

※平成26年3月末時点

出典：国土交通省　総合政策局資料

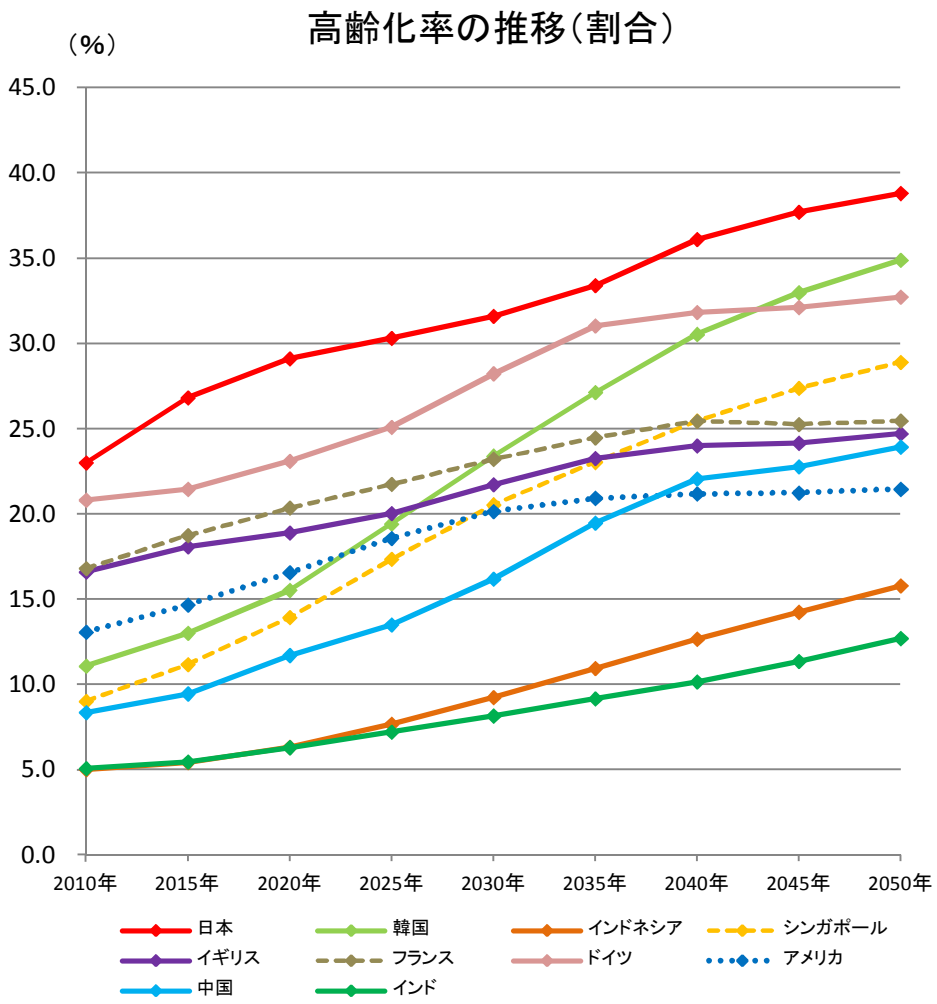


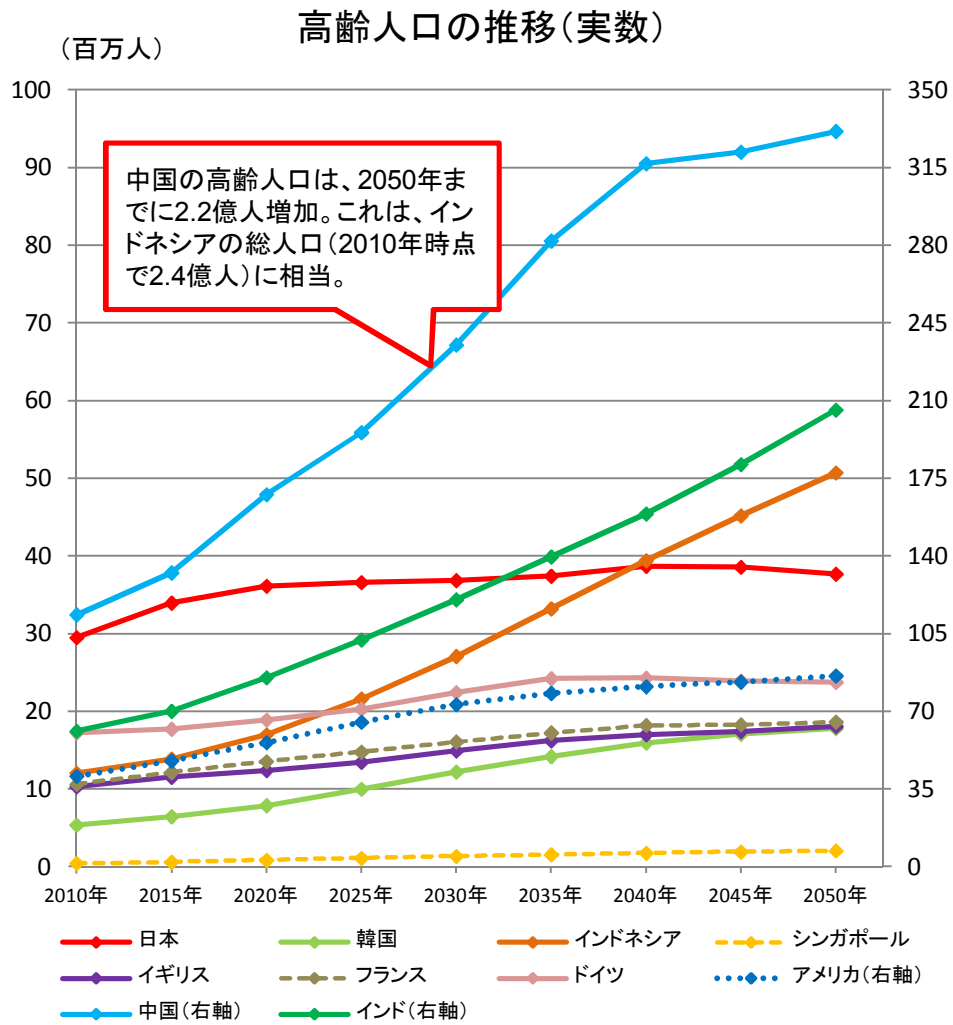
1965 年時点の高速ネットワーク
（東海道新幹線と名神高速）

諸外国における高齢人口及び高齢化率

国土交通省

○今後、諸外国においても、高齢化が急速に進展。
○高齢社会の課題先進国である日本の経験を海外で役立てていく必要。



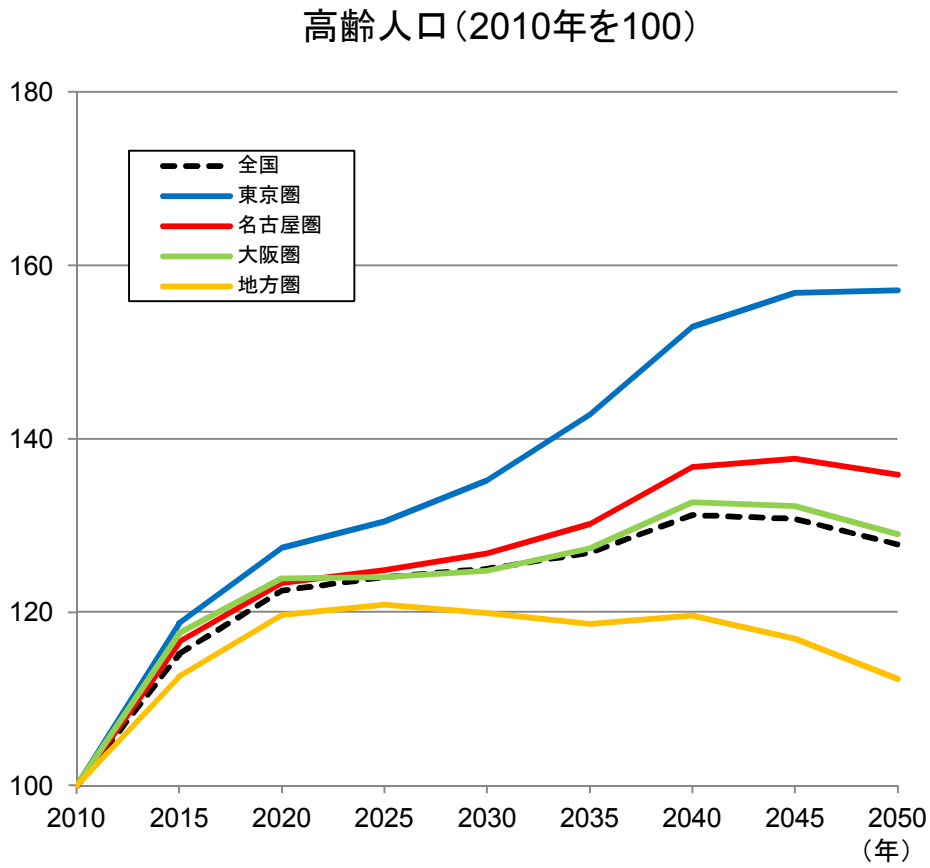


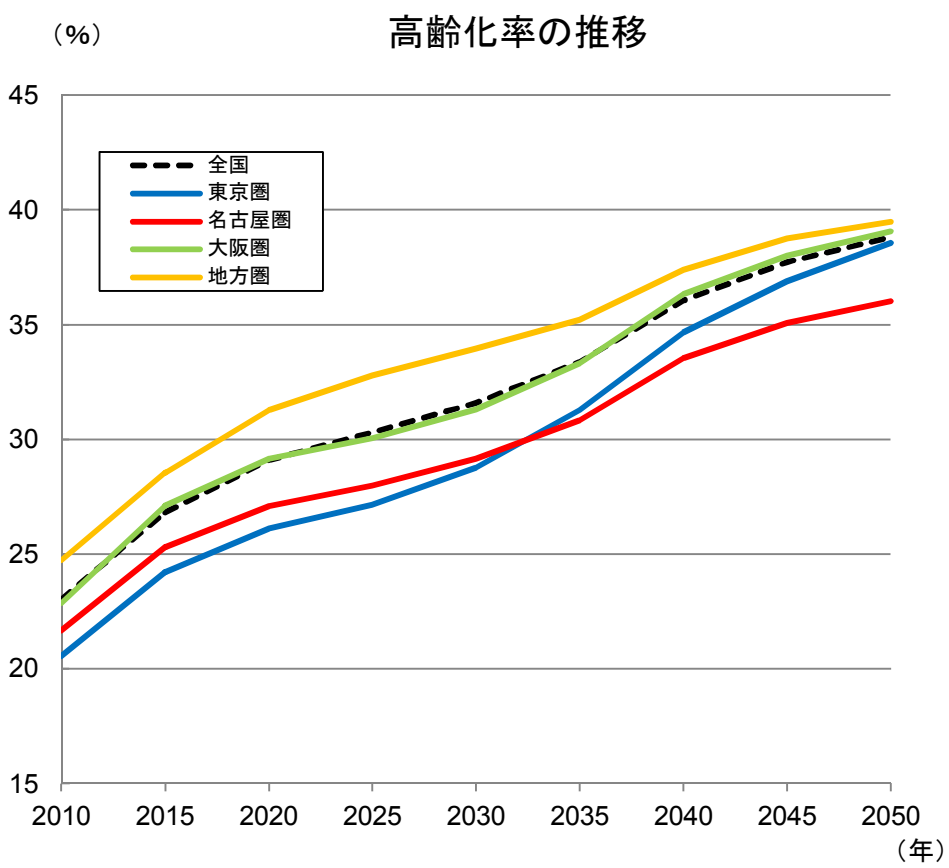
（出典）日本は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」、日本以外はUnited Nations “World Population Prospects: The 2012 Revision”より作成。いずれも2010年は実績値、2010年以降は中位推計の値。

高齢人口は2040年まで増加。特に東京圏で増加が顕著

国土交通省

○高齢人口の指数（2010年＝100）をみると、2050年にかけて東京圏における増加が顕著。
○高齢化率をみると、全ての圏域において上昇し続け、地方圏が三大都市圏を一貫して上回って推移する。





（出典）2040年までは国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成25年3月推計）の中位推計。2045年及び2050年は国土交通省国土政策局による試算値。
（注）「高齢人口」とは65歳以上の人口であり、「高齢化率」とは総人口に占める65歳以上人口の割合である。