

第1章

これまでの我が国を取り巻く環境変化とこれに対する国土交通省の取組み

2001年（平成13年）1月、それまでの1府22省庁を1府12省庁に再編成する中央省庁等改革が実行された。国土交通省は、この中央省庁等改革において、国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の総合的な整備、交通政策の推進、気象業務の発展並びに海上の安全及び治安の確保を図ることを任務とする官庁として、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の旧4省庁を統合して誕生した。2020年は、国土交通省の誕生から20年目にあたる。

第1章では、国土交通省が誕生した2001年前後からこれまでの環境変化と、これに対する国土交通省の取組みを概観する。

第1節

我が国を取り巻く環境変化

第1節では、人口減少・高齢化や東京一極集中、自然災害の頻発・激甚化、観光振興の発展、グローバル化等「我が国を取り巻く環境変化」について整理する。

1 人口減少・高齢化と経済動向

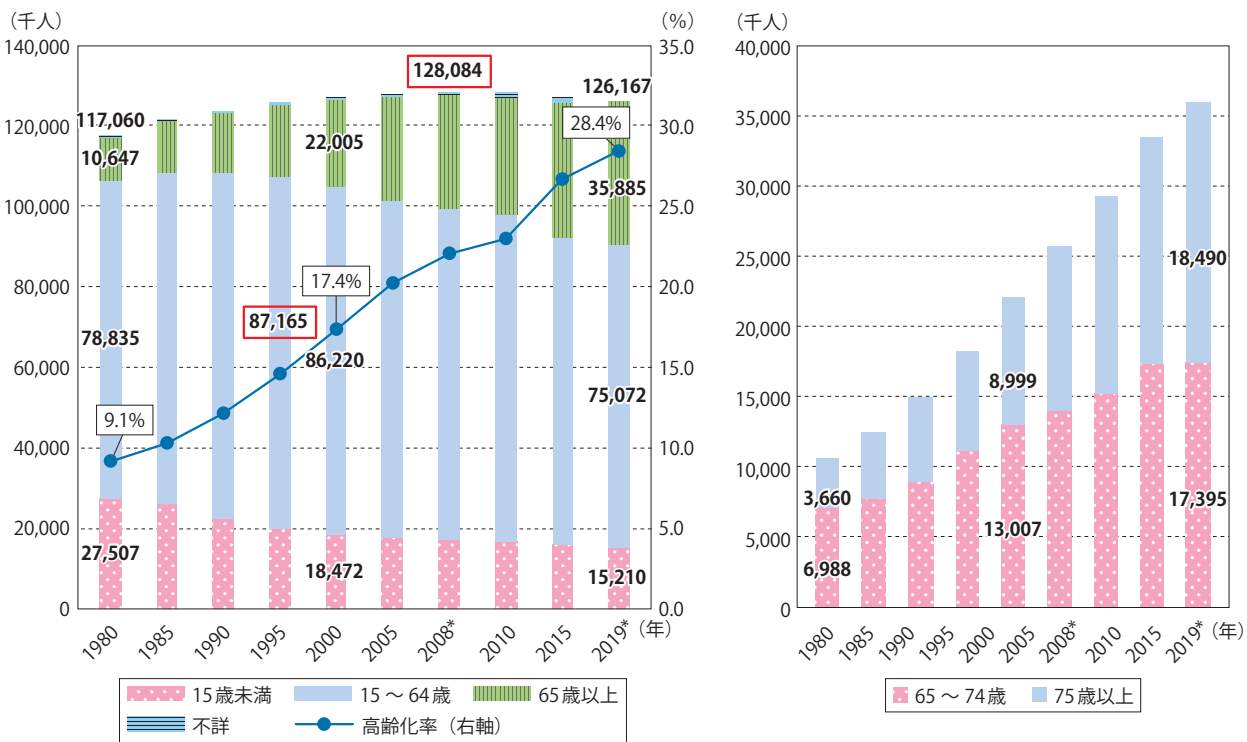
（1）人口減少と高齢化の加速

（我が国の人口と高齢化率の推移）

我が国の総人口は、戦後から増加が続いていたが、2008年（平成20年）の1億2,808万人をピークに減少に転じ、2019年10月現在では1億2,617万人となっている。

年齢構成別では、15～64歳人口（生産年齢人口）が1995年の8,716万人をピークに減少に転じ、2019年には7,507万人まで減少している。一方、65歳以上人口は増加が続いており、2019年には3,589万人となっている。これは、2000年の2,201万人と比較すると63.1%の増加である。これに比例して、65歳以上人口が総人口に占める割合（高齢化率）も2000年の17.4%から2019年には28.4%まで上昇している。また、特に75歳以上人口の増加が著しく、2000年に900万人であった人口は2019年には105.5%増の1,849万人、総人口に占める割合は14.7%となっている（図表I-1-1）。

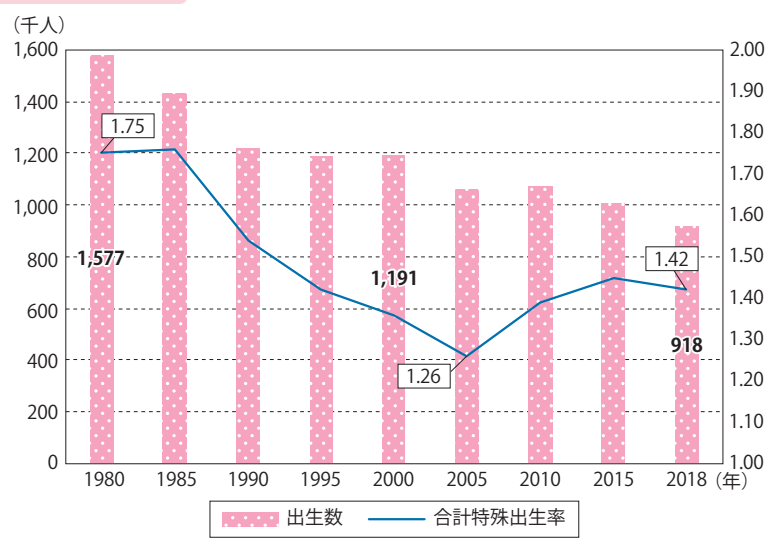
図表 I -1-1-1 我が国の人口の推移と65歳以上人口の内訳



（我が国の出生数の推移）

我が国の合計特殊出生率^{注1}は2005年（平成17年）に戦後最低の1.26を記録した後、上昇傾向となり2015年には1.45となったが、2018年は1.42となっている。一方で出生数は減少傾向にあり、2000年の119万人から2018年には92万人まで減少している^{注2}（図表 I -1-1-2）。

図表 I -1-1-2 出生数と合計特殊出生率の推移

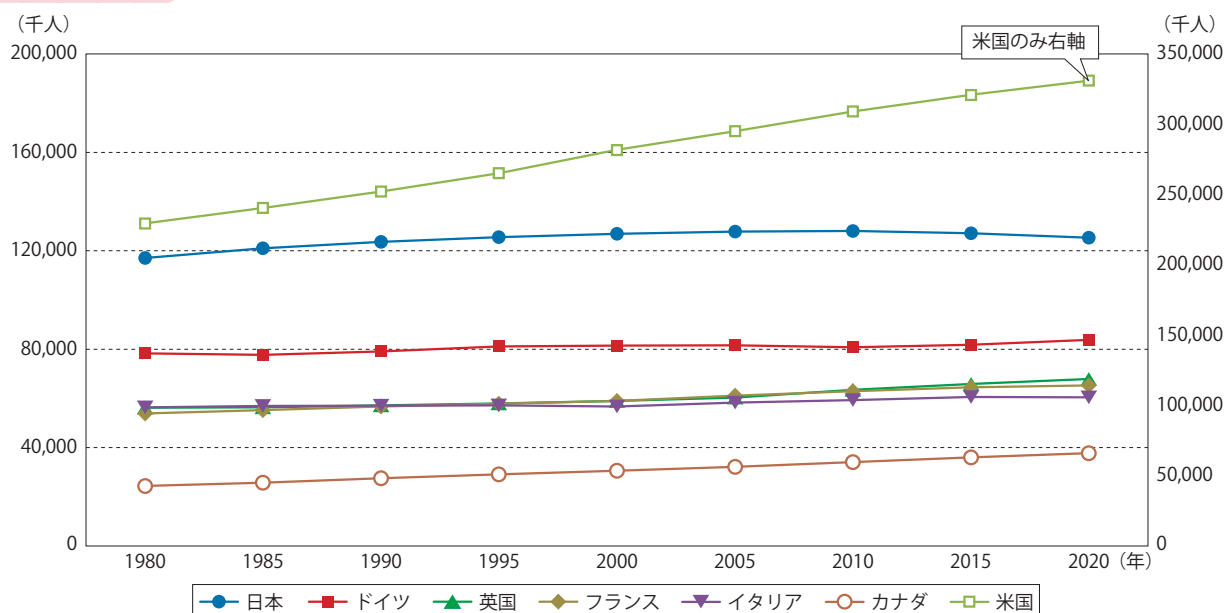


注1 15歳から49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、1人の女性が一生の間に生む子どもの数に相当する。
注2 厚生労働省「令和元年（2019）人口動態統計の年間推計」によると、2019年の出生数は86万人と推計されている。

(人口と高齢化率の国際比較)

主要先進国（G7）の人口推移を見ると、米国、カナダ、英国、フランスは年率0.5%～1.0%程度の水準で増加が続いている。ドイツとイタリアは近年横ばいで推移しており、日本は他国に先駆けて人口減少に転じていることがわかる（図表 I -1-1-3）。

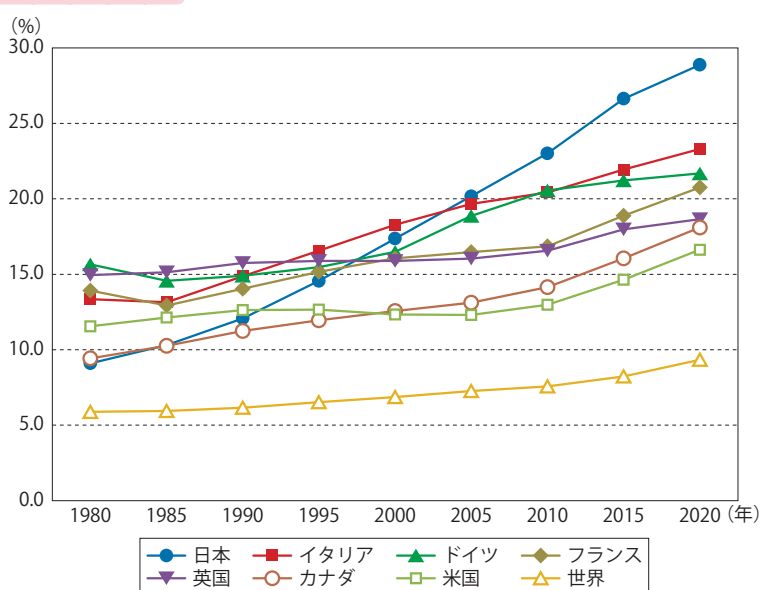
図表 I -1-1-3 主要先進国の人口推移



資料) UN, World Population Prospects : The 2019 Revision より国土交通省作成
 ただし日本は、総務省統計局「国勢調査」（2020年のみ国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（2017年推計）の出生中位（死亡中位）推計）による

G7の高齢化率についても、2000年（平成12年）頃は日本と欧州諸国が同程度の水準であったが、日本は他国に比べて急速に高齢化が進展し、2005年以降は世界で最も高い水準となっている（図表 I -1-1-4）。

図表 I -1-1-4 主要先進国の高齢化率推移



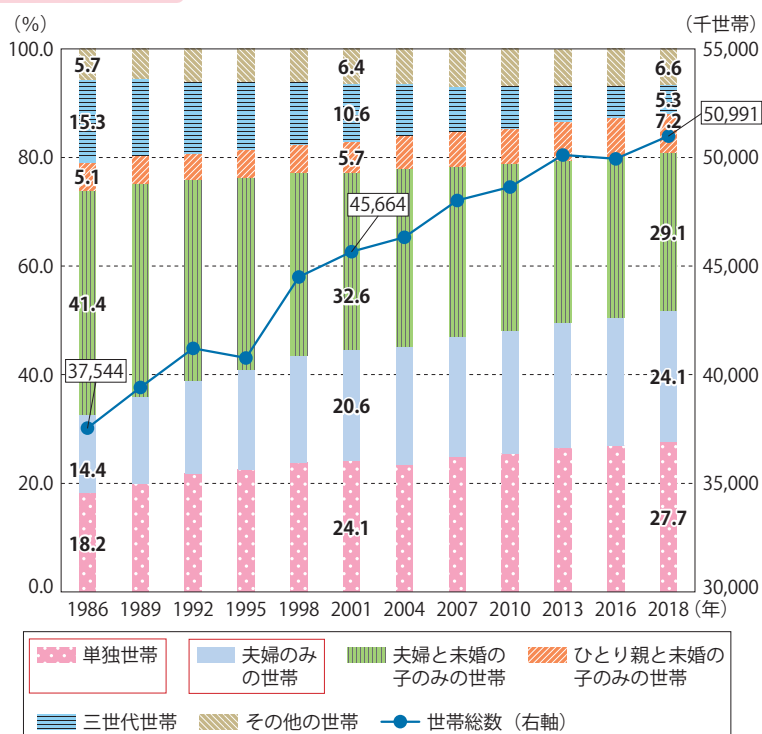
資料) UN, World Population Prospects : The 2019 Revision より国土交通省作成
 ただし日本は、総務省統計局「国勢調査」（2020年のみ国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（2017年推計）の出生中位（死亡中位）推計）による

(2) 世帯構造の変化

(世帯数の推移)

2008年（平成20年）に我が国の人口は減少に転じた一方で、世帯総数は増加が続いている。2018年では5,099万世帯となり、2001年の4,566万世帯から11.7%増えている。これは、「単独世帯」や「夫婦のみの世帯」など小規模な世帯の割合の増加が要因となっている（図表 I -1-1-5）。

図表 I -1-1-5 世帯構造と世帯数の推移

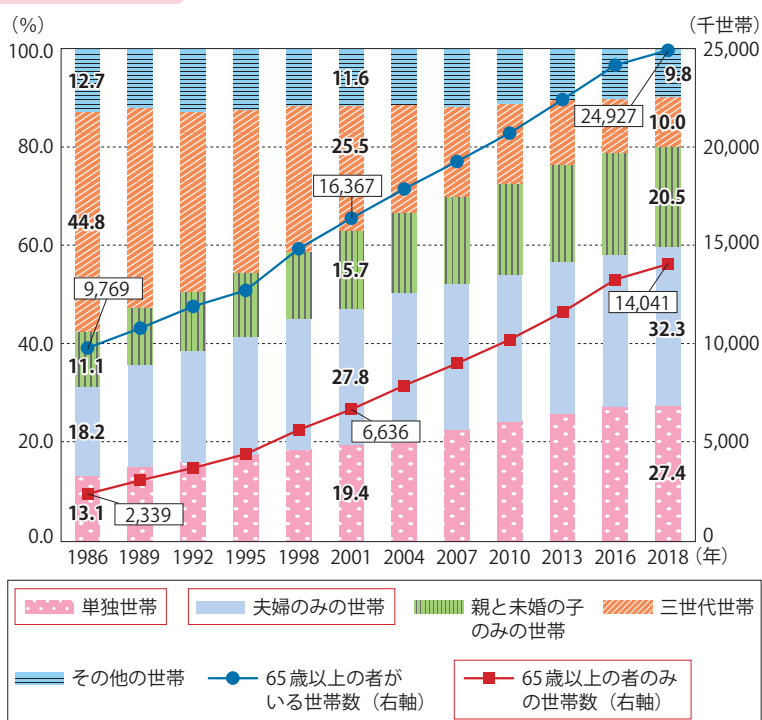


(注) 1995年の数値は兵庫県を、2016年の数値は熊本県を除いたものである。
資料) 厚生労働省「国民生活基礎調査」より国土交通省作成

(65歳以上の者がいる世帯の推移)

特に65歳以上の者がいる世帯において、「単独世帯」や「夫婦のみの世帯」の割合が高まっている。このうち、65歳以上の者のみの世帯数は2001年（平成13年）の664万世帯から2018年には1,404万世帯と111.6%増えている（図表 I -1-1-6）。

図表 I -1-1-6 65歳以上の者がいる世帯の世帯構造と世帯数の推移



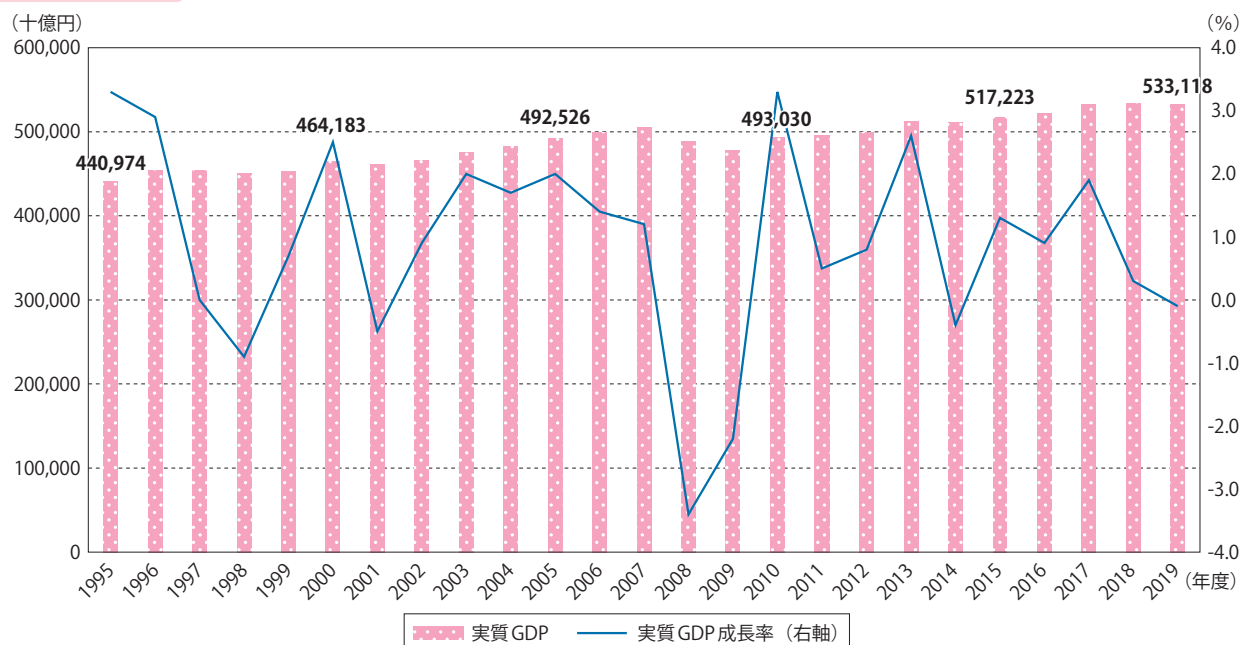
(注) 1995年の数値は兵庫県を、2016年の数値は熊本県を除いたものである。
資料) 厚生労働省「国民生活基礎調査」より国土交通省作成

(3) 国内経済の動向

(GDPの推移)

我が国の国内総生産（GDP）は2002年度（平成14年度）以降、緩やかに上昇を続けた後、リーマンショック^{注3}の影響により2008年度と2009年度にマイナス成長となった。しかし、その後は緩やかな上昇傾向にあり、2019年度には実質GDPは533兆円となった（図表 I -1-1-7）。

図表 I -1-1-7 我が国の実質 GDP と成長率の推移



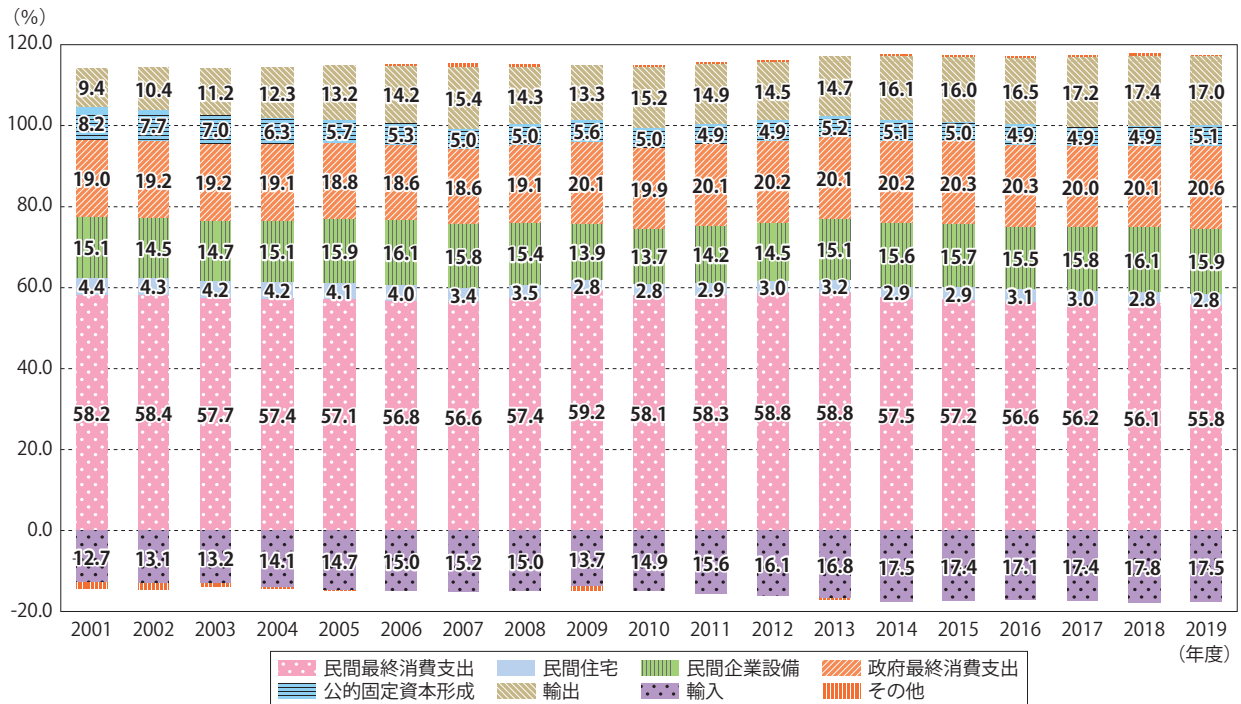
資料) 内閣府「2020年1-3月期四半期別GDP速報（1次速報値）」より国土交通省作成

注3 米国大手投資銀行リーマン・ブラザーズの破綻を契機として一気に深刻化した世界的な金融危機

(GDP構成の変化)

GDPは民間最終消費支出や民間企業設備、政府最終消費支出といった需要項目ごとに構成されており、民間最終消費支出が全体の約6割を占めている。2001年度（平成13年度）から2018年度にかけては、輸出や輸入の割合が高まる一方、公的固定資本形成の割合が低下するなどの変化が見られる（図表 I -1-1-8）。

図表 I -1-1-8 実質 GDP の構成（支出側項目）の推移



（注） 輸入はGDPの控除項目（輸入が増加するとGDPは減少する）のため、マイナスの符号となる。

資料）内閣府「2020年1－3月期四半期別GDP速報（1次速報値）」より国土交通省作成

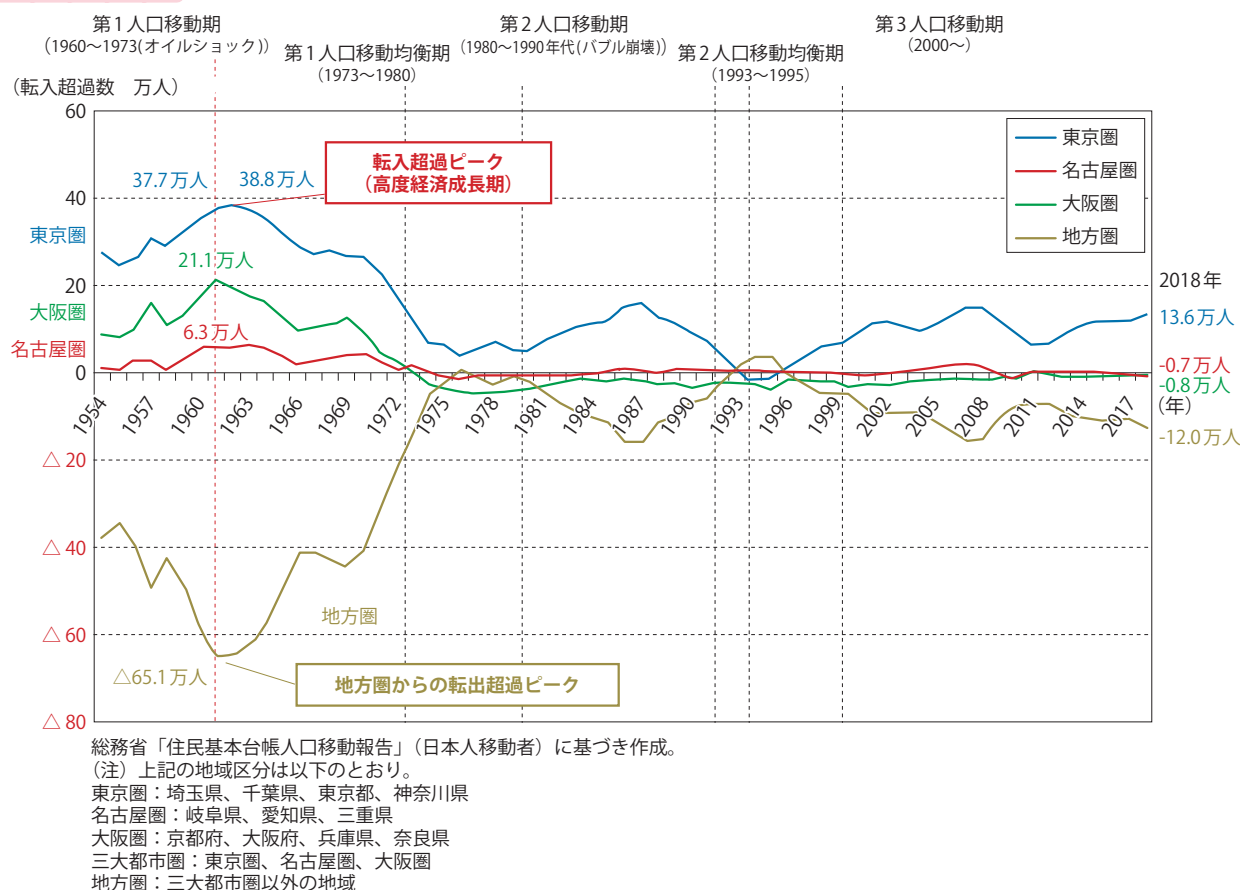
2 東京一極集中と地方への影響

(1) 人口移動の状況

(都市圏別の人口移動の状況)

1950年代以降の人口移動の動向を見ると、高度経済成長期には三大都市圏に流入していたが、1970年代に入ると、大都市圏への人口流入は沈静化した。大阪圏や名古屋圏では、1970年代半ばに転出超過^{注4}に転じ、それ以降おおむね横ばいで推移している。東京圏については、バブル経済崩壊後の一時期を除いて、転入超過^{注5}が続いている。2018年（平成30年）には転入超過が13.6万人となり、東京圏には日本の人口の29%を占める約3,700万人が住むなど^{注6}、東京圏に人口が一極集中している（図表 I -1-1-9）。2018年の東京都の出生率は1.20と全国最小であり、東京一極集中の結果、更に人口減少を加速させるおそれがある。

図表 I -1-1-9 三大都市圏及び地方圏における人口移動（転入超過数）の推移



資料) 内閣府「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（令和元年改訂版）」

注4 転入者数より転出者数が多い状態。

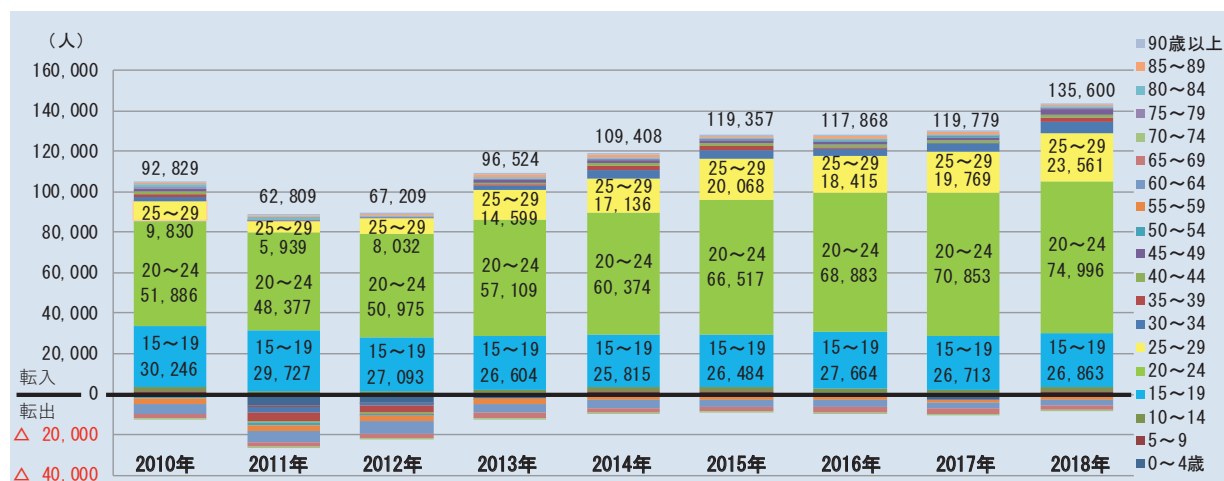
注5 転出者数より転入者数が多い状態。

注6 総務省「人口推計（2018年10月1日現在）」より

(東京圏への転入超過数)

東京圏の年齢階層別転入超過数を見ると、20代（20～24歳・25～29歳の合計）の占める割合が最も大きい。2010年（平成22年）には、その割合は66%であったが、2018年には73%と拡大しており、20代の移動が東京圏の転入超過に大きな影響を与えていることがわかる（図表 I -1-1-10）。

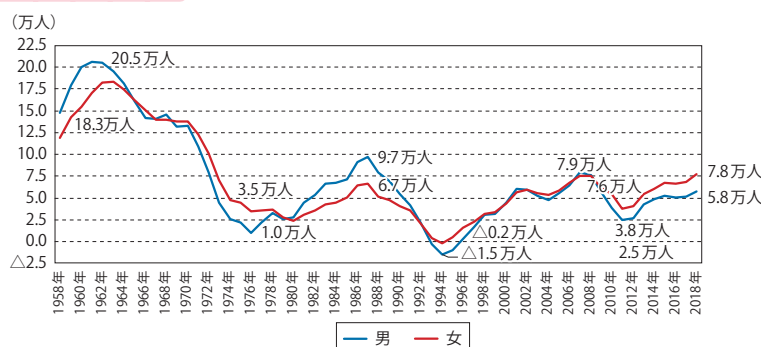
図表 I -1-1-10 東京圏への年齢階層別転入超過数の推移



(注) 出典は総務省「住民基本台帳人口移動報告（2010年-2018年/日本人移動者）」
資料) 内閣府「第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」」

また、東京圏への転入超過数を男女別に比較すると、2018年時点で男性が約5万8,000人、女性が約7万8,000人となっており、2009年以降は、女性の転入超過数が男性を上回る傾向にある（図表 I -1-1-11）。さらに、女性の大学等への進学状況を見ると、1994年を境に、短大への進学率は減少し、4年制大学への進学率が上昇している。また、大学院への進学率も上昇しており、女性の高学歴化が進んでいる（図表 I -1-1-12）。

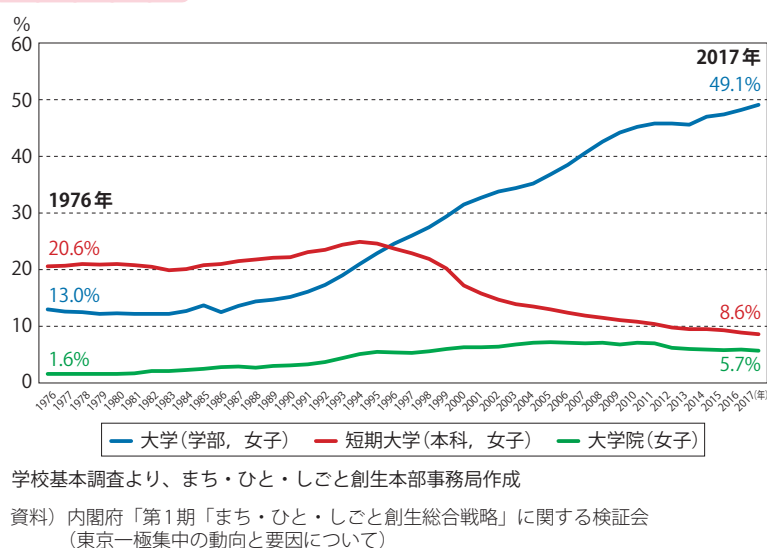
図表 I -1-1-11 東京圏への男女別転入超過数の推移



出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告（日本人移動者）」
資料) 内閣府「第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」」

中小企業庁による調査である「中小企業の企業数・事業所数」（2016年6月時点）によると、大企業の50.8%が東京圏に所在している。また、第1期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に関する検証会（内閣府）において、学歴が高いほど大企業に就職する傾向があると言われており、東京圏には大企業が多く集まっていることも20代が東京に集まる要因の一つとなっているものと考えられる。

図表 I -1-1-12 女性の大学等への進学状況

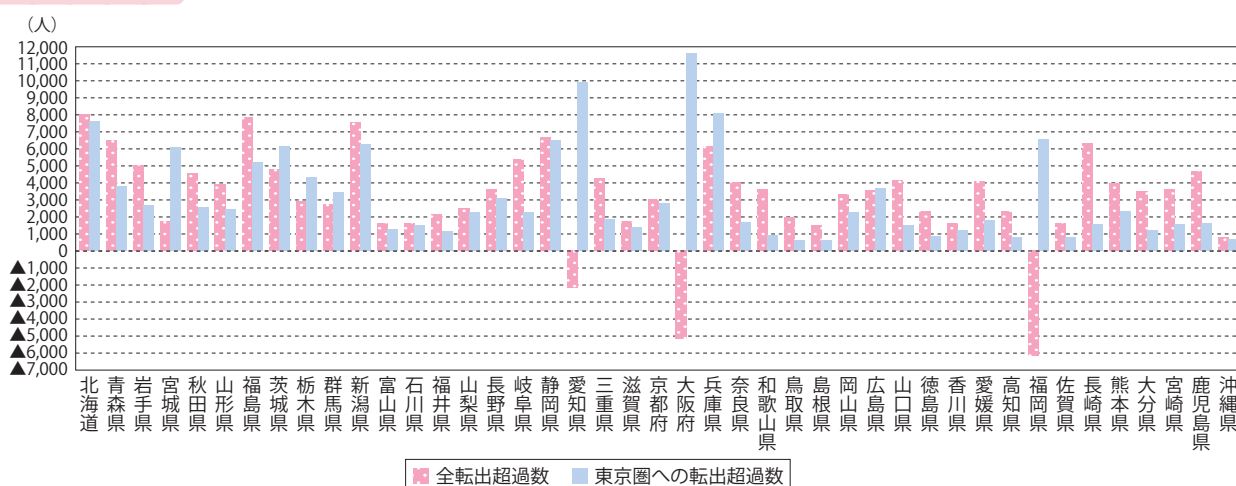


(東京圏とそれ以外の道府県別人口移動の動向)

東京圏とそれ以外の道府県別人口移動に着目すると、2014年（平成26年）より全道府県で東京圏への転出超過が続いている。

2018年の人口移動の動向を見ると、東京圏に加えて、愛知県、大阪府、福岡県では転入超過の状態であったが、その他の道府県では転出超過となっていた。また、道府県別に東京圏への転出超過数を見ると、北海道、石川県、山梨県、静岡県、京都府、沖縄県では、全転出超過数に占める東京圏への割合が90%を超えていることから、東京圏への転出が転出超過の主な要因であったことがわかる。他方、宮城県、茨城県、栃木県、群馬県、滋賀県、兵庫県、広島県では、全転出超過数より東京圏への転出超過数の方が多いことから、東京圏以外から人口の流入が発生していたことがわかる。また、転入超過であった愛知県、大阪府、福岡県の動向を具体に見ると、東京圏へ転出超過となっているものの、それ以上に近隣県を中心とした転入が多かった。このことから、東京圏への一極集中は続いてはいるものの、愛知県、大阪府、福岡県といった地域を核とする流れもある（図表 I -1-1-13）。

図表 I -1-1-13 道府県別転出超過数

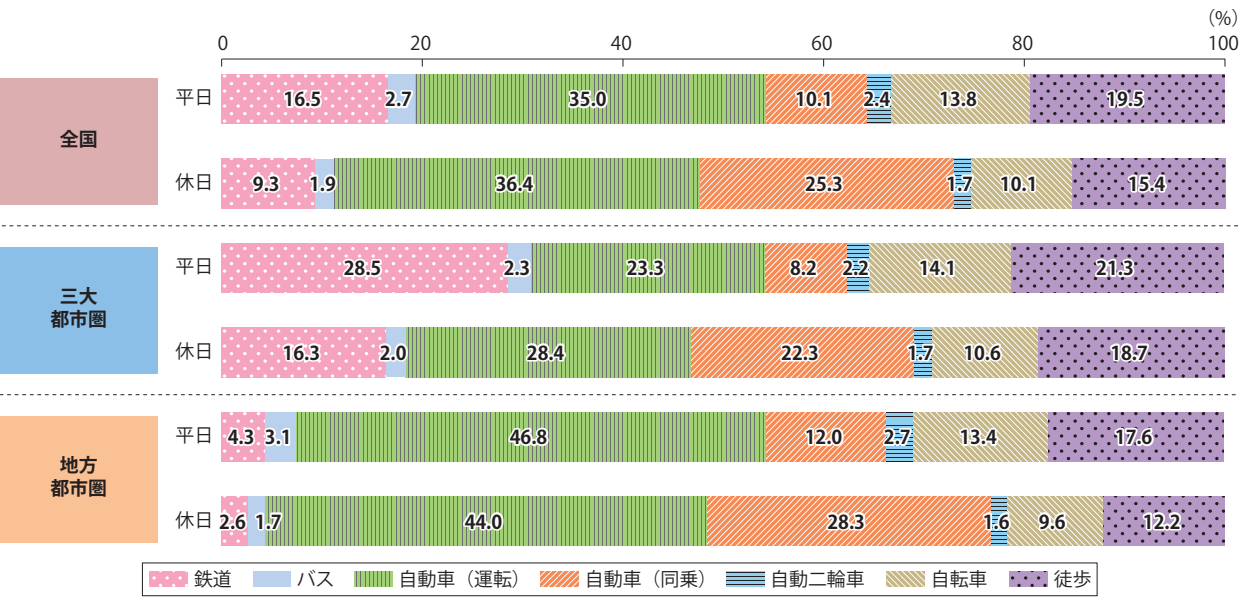


(2) 地域交通の状況

(交通手段分担率の違い)

地域ごとの交通手段分担率を見ると、三大都市圏では2015年（平成27年）に鉄道の利用割合が平日で28.5%、休日で16.3%と全国平均に比べ高く、自動車の割合は少ない。逆に、地方圏では鉄道の利用割合は平日で4.3%、休日では2.6%と低く、自動車の割合（運転・同乗を含む）は平日で約6割、休日では7割を超えるなど、非常に高い。地方圏では人口減少とモータリゼーションの進展によって、地域公共交通の衰退が問題となっている（図表 I -1-1-14）。

図表 I -1-1-14 地域別交通手段分担率



都市類型			調査対象都市
a	三大都市圏	中心都市	さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市
b		周辺都市※1	取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、豊中市、奈良市
c		周辺都市※2	青梅市、小田原市、岐阜市、豊橋市、春日井市、津島市、東海市、四日市市、亀山市、近江八幡市、宇治市、泉佐野市、明石市
d	地方中枢都市圏	中心都市	札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市
e		周辺都市	小樽市、千歳市、塩竈市、呉市、大竹市、太宰府市
f	地方中核都市圏 (中心都市40万人以上)	中心都市	宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市
g		周辺都市	小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市
h	地方中核都市圏 (中心都市40万人未満)	中心都市	弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市
i		周辺都市	高崎市、山梨市、海安市、安来市、南国市、浦添市
j	地方中心都市圏 その他の都市	—	湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市

注) 三大都市圏の周辺都市は、以下の定義で都市類型bと都市類型cに分けています。

三大都市圏	中心からの距離		
	東京	京阪神	中京
※1 都市類型b	40km未満	30km未満	—
※2 都市類型c	40km以上	30km以上	全域

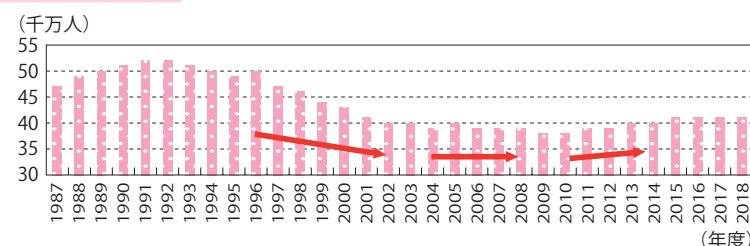
(注) 調査時期は2015年9月～11月
資料) 国土交通省「平成27年全国都市交通特性調査集計結果」

(地域鉄道の現状)

鉄道における輸送人員の推移を見ると、1990年代後半は減少が著しく、ピーク時に比べて約2割減少したが、その後2000年代は横ばいとなり2010年代では微増となっている（図表 I -1-1-15）。1990年代は、全国において地域鉄道の廃止が一気に進み、そのため輸送人員が減少したものと考え

られる。大都市近郊の地域鉄道は輸送密度が高く経常収益性も高い事業者が多いが、地域鉄道全体の7割以上は赤字を計上している。今後の人口減少も考慮すると、更なる地域鉄道路線の廃止や運行回数の減少等の厳しい状態が続くものと予想される。

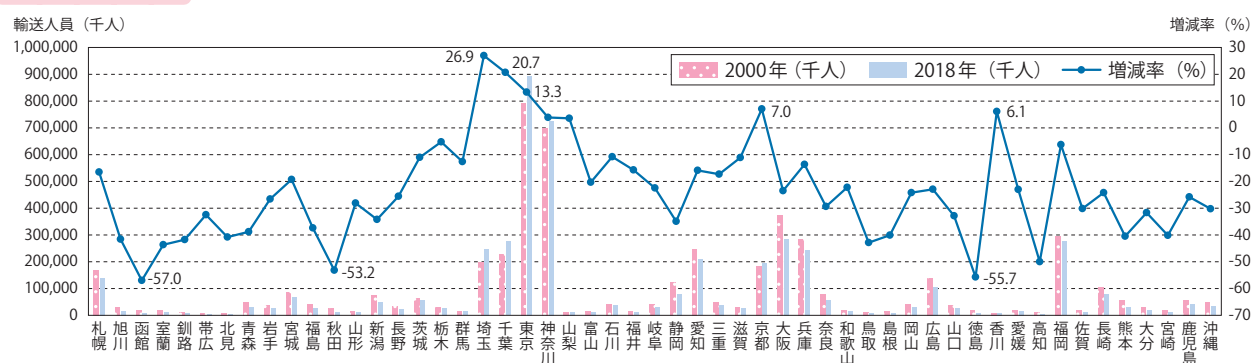
図表 I -1-1-15 地域鉄道の輸送人員の推移



(営業用バス輸送量の推移)

営業用バス（乗合・貸切）の都道府県別輸送量について、2000年（平成12年）と2018年を比較すると、全国では8.1%減少している。詳細に見ると、北海道の函館市を中心とするエリア、秋田県、徳島県では減少率が50%を超えている一方、首都圏では埼玉県が26.9%、千葉県が20.7%、東京都が13.3%の増加となり、京都府では7.0%、香川県では6.1%の増加となった（図表 I -1-1-16）。地方部での営業バス輸送量の減少は、人口減少による利用者数そのものの減少と見られるが、都市部を中心とした増加は、近年のインバウンドの増加に伴う外国人旅行者の利用増加によるものと考えられる。地方においては今後、路線維持のための取組みを、事業者と自治体が一体となって進めることが必要となる。

図表 I -1-1-16 営業用バス輸送量の推移

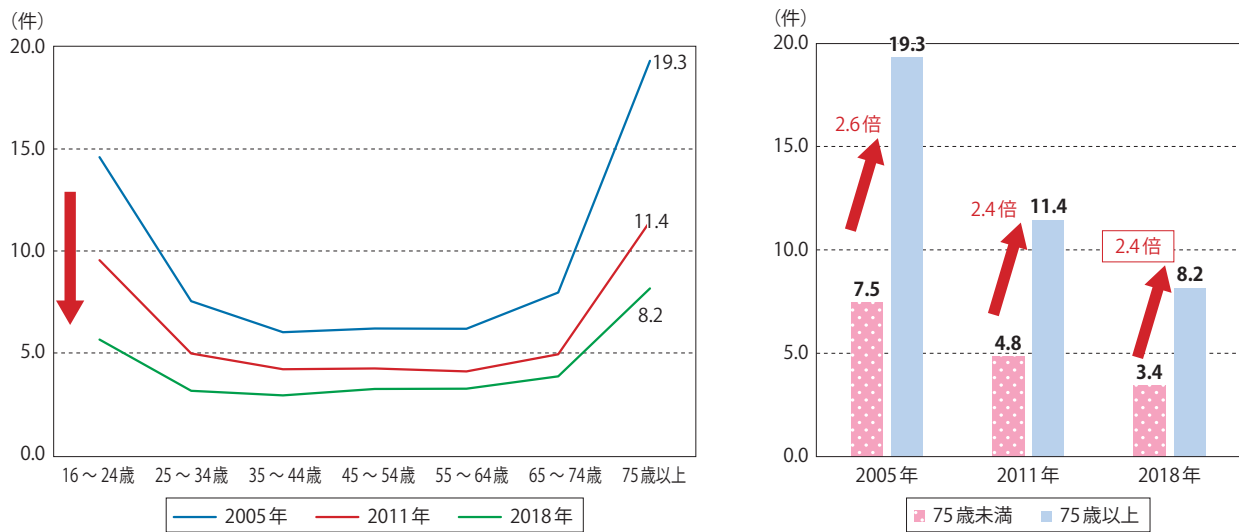


(3) 高齢者による交通事故

(年齢層別の交通死亡事故件数)

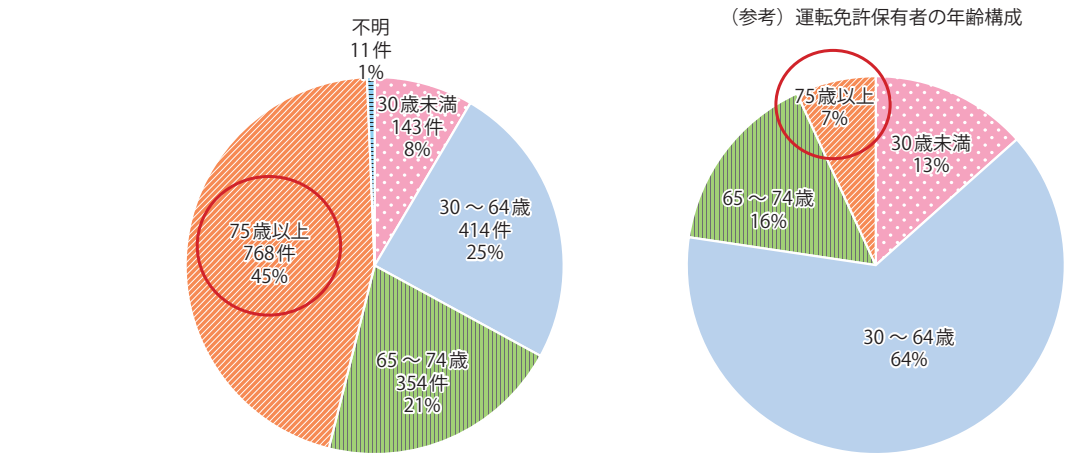
運転免許人口10万人当たりの交通死亡事故件数を見ると、2005年（平成17年）以降、すべての年齢層において減少傾向にあり、75歳以上の運転者においても、2005年の19.3件から2018年には8.2件に減少している。しかし、2018年の75歳以上の運転免許人口当たりの死亡事故件数は、75歳未満の運転者より約2.4倍多くなっている（図表 I -1-1-17）。

図表 I -1-1-17 年齢層別の交通死亡事故件数（運転免許人口10万人当たり）



高速道路における逆走事案を見ると、2011年から2018年に発生した1,690件のうち、66%が65歳以上の高齢運転者によるものとなっている。特に、75歳以上の逆走事案は全体の45%を占めており、免許保有者数は全体の7%であるにもかかわらず、その発生率は極めて高い（図表 I -1-1-18）。

図表 I -1-1-18 年齢層別的高速道路逆走事案件数



(注) 2011年～2018年の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における事故または確保に至った逆走事案。n=1,690
資料) 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社作成。運転免許保有者は警察庁「運転免許統計」より国土交通省作成

（免許返納の増加）

高齢者の運転免許証の自主返納件数は年々増加傾向にある。75歳以上の高齢運転者の自主返納を見ると、2009年（平成21年）に約28,000件であった件数は、2018年には10倍以上となる約292,000件に増加している（図表 I -1-1-19）。

地方において鉄道やバス等の公共交通が衰退しつつある一方で、自動車の運転免許証を返納する高齢者は増加しており、その移動手段の確保の必要性が高まっている。

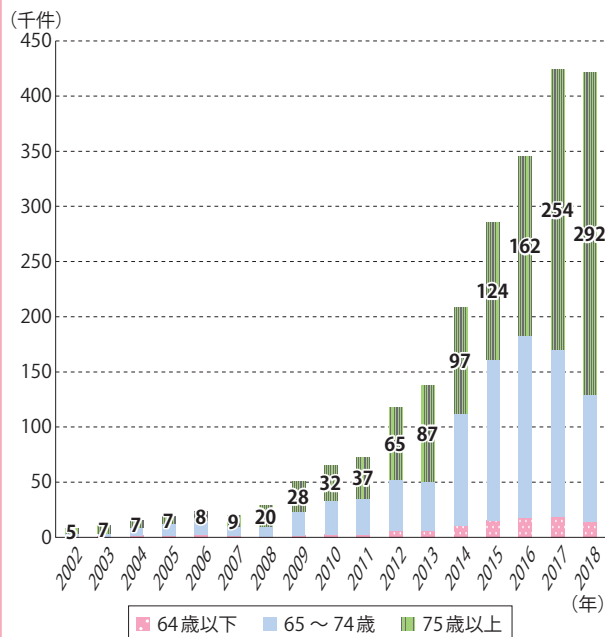
（4）空き家、空き地の状況

（全国の空き家数及び空き家率の推移）

空き家のうち、「二次的住宅」や「賃貸用住宅」等の空き家^{注7}について統計を始めた1978年（昭和53年）以降、空き家数・空き家率は共に増加を続けている。1998年には空き家率が10%を超え、10戸に1戸以上が空き家という状態が続いている。また、この空き家のうち「賃貸用又は売却用の住宅」は近年増加率が減少しているが、長期不在等により活用が見込まれない「その他の住宅」は増加傾向が続いている（図表 I -1-1-20）。なお、空き家も含めた総住宅数と総世帯数は共に上昇傾向にあるが、総住宅数が総世帯数を上回っている状態が継続している。

図表 I -1-1-19

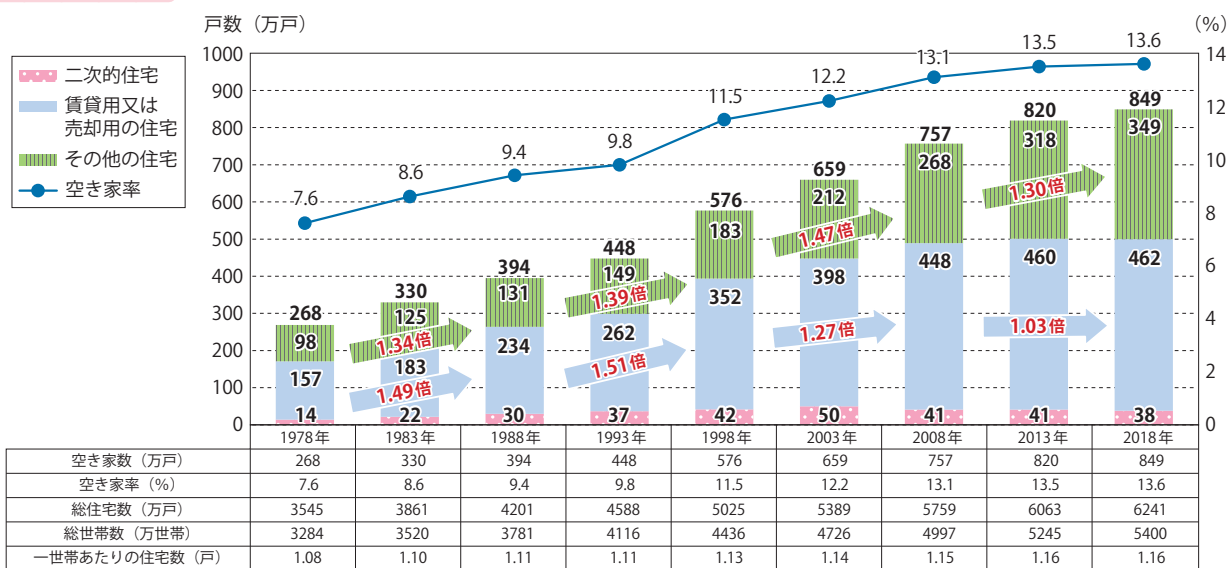
免許返納件数（申請による運転免許の取消件数）の推移



資料）警察庁「運転免許統計」より国土交通省作成

図表 I -1-1-20

全国の空き家数、空き家率の推移

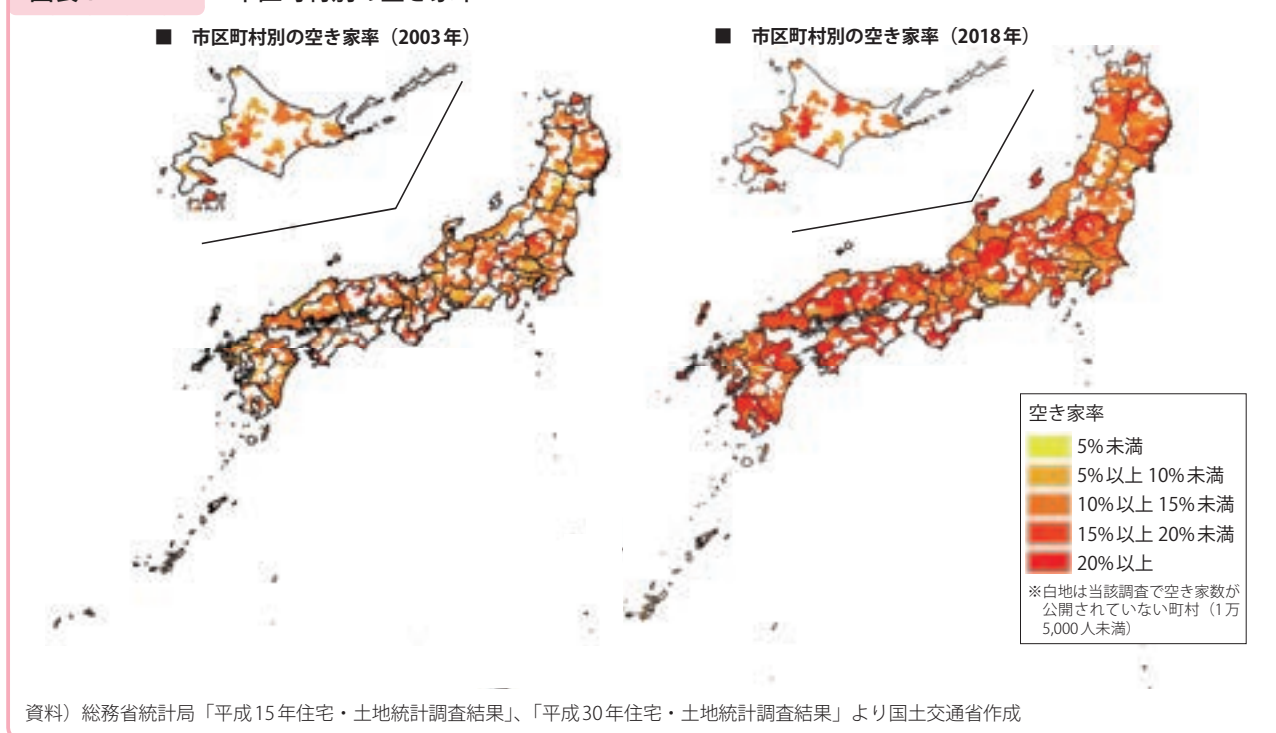


資料）総務省「住宅・土地統計」より国土交通省作成

注7 空き家の種類は次の通り。二次的住宅（別荘や、残業で遅くなったときに寝泊まりするなど、たまに寝泊まりしている人がある住宅）、賃貸用、売却用、その他（総空き家戸数から、二次的住宅・賃貸用住宅・売却用住宅戸数を除いたもので、長期不在の住宅などを示す）

また、市区町村別に空き家率を見ると、2018年は2003年に比べて全国的に空き家率が上昇している。また、東京23区や名古屋市等の都市部では空き家率が10%未満の市区町村が多い一方、地方では10%以上の市区町村が多く、都市部と比較して空き家率が高い傾向にある（図表 I -1-1-21）。

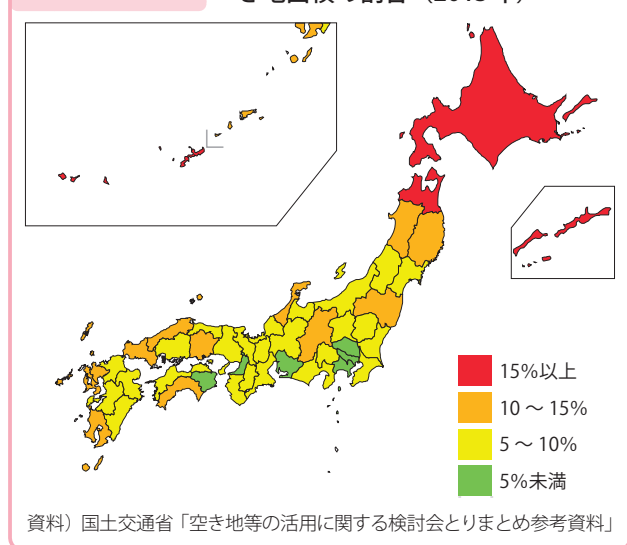
図表 I -1-1-21 市区町村別の空き家率



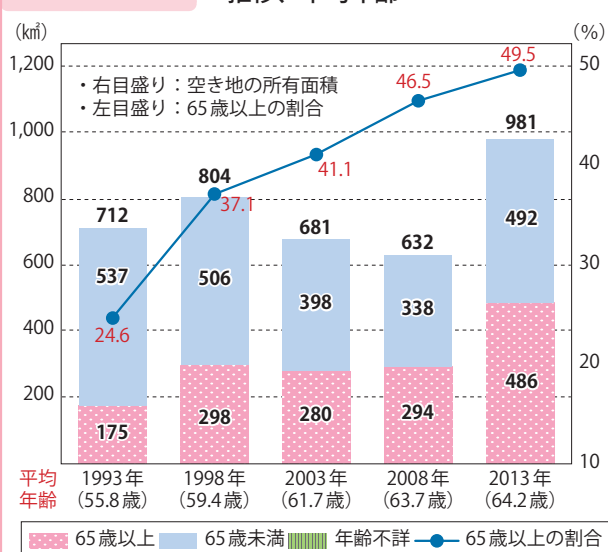
（空き地の状況）

地方圏は大都市圏に比べ空き地率が高くなっている（図表 I -1-1-22）。また、空き地を所有する世帯の高齢化が進展している（図表 I -1-1-23）。所有者の高齢化と人口減少による担い手不足により、今後、利用・管理されない土地が増えていく懸念がある。

図表 I -1-1-22 世帯の所有する宅地等に占める空き地面積の割合（2013年）



図表 I -1-1-23 世帯の年齢別空き地の所有面積の推移、平均年齢



（注） 1 年齢は、家計を主に支える者の年齢

2 平均年齢は、所有面積当たりの年齢

資料）国土交通省「空き地等の活用に関する検討会とりまとめ参考資料」

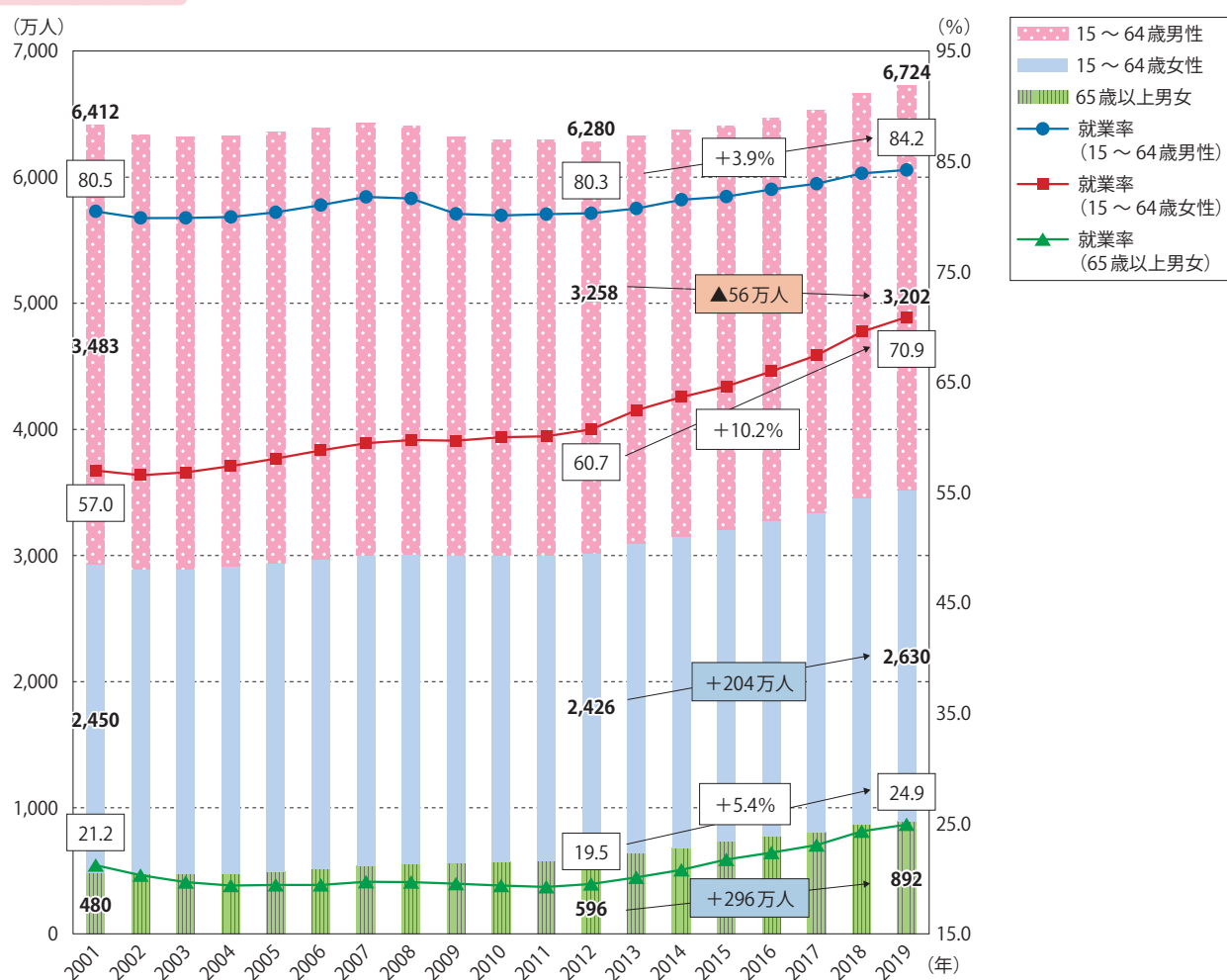
3 就業状況の変化

(1) 就業者数の推移

我が国の就業者数は、2001年（平成13年）の6,412万人から2012年には6,280万人まで減少したものの、近年は増加傾向にあり、2019年には6,724万人となっている。

15～64歳人口（生産年齢人口）が減少する中、近年の就業者数が増加しているのは、女性や高齢者（65歳以上）の就業率の上昇等に起因している。2012年からの変化を見ると、15～64歳男性の就業率は3.9%の上昇にとどまり就業者数が56万人減少している一方、15～64歳女性の就業率は10.2%上昇の70.9%、就業者数は204万人の増加となっている。また、高齢者は、2012年から5.4%上昇し24.9%の就業率となり、就業者数は296万人増加している（図表 I -1-1-24）。

図表 I -1-1-24 就業者数と就業率の推移

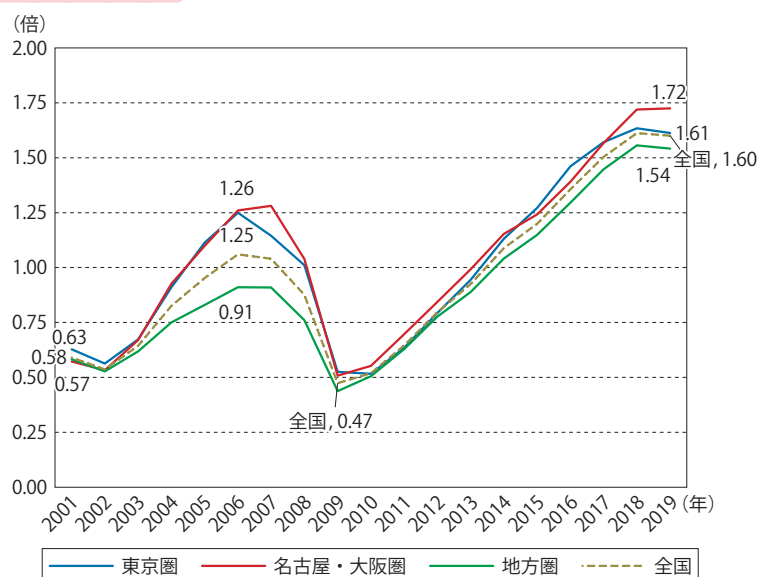


(2) 地域別の就業の推移

2001年（平成13年）以降の全国の有効求人倍率を見ると、2006年まで緩やかに上昇した後、リーマンショック等の影響を受けて2009年には0.47倍まで低下した。その後は上昇傾向にあり、2019年には1.60倍となっている。

地域区分別の有効求人倍率の推移を見ると、2006年には東京圏で1.25倍、名古屋圏・大阪圏で1.26倍となる一方、地方圏では0.91倍であり、三大都市圏と地方圏では開きがあった。その後、2009年の落ち込みとともにその差は縮まり、2019年では三大都市圏、地方圏ともに1.50倍を超える水準まで上昇している（図表 I -1-1-25）。

図表 I -1-1-25 地域区分別の有効求人倍率の推移



（注）パートタイムを含み、新規学卒者及び新規学卒者求人を除く数字。
資料）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

(3) 産業別の就業の推移

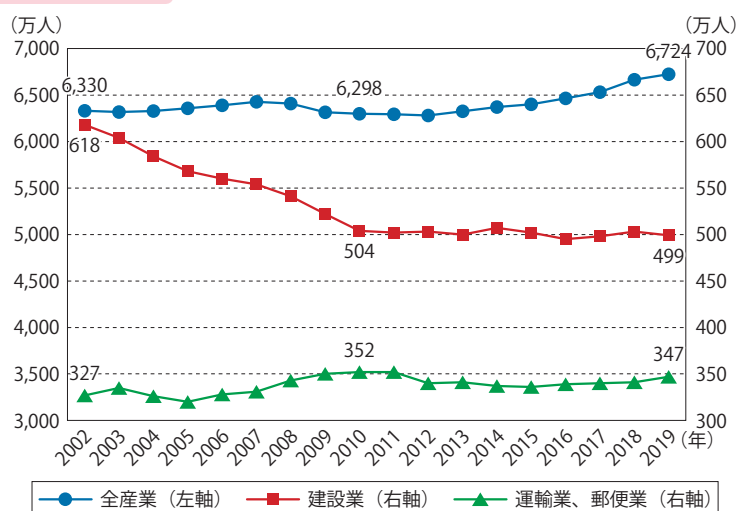
（建設業や運輸・郵便業の就業者数）

産業別の就業者数の推移を見ると、全体では2012年（平成24年）以降増加傾向となっている一方、建設業では2002年の618万人から2010年に504万人まで減少し、近年は横ばいで推移している（2019年499万人）。また、運輸・郵便業では2002年以降緩やかな増加傾向にあったが、2010年に352万人となった後、近年は横ばいで推移している（2019年347万人）（図表 I -1-1-26）。

また、就業者に占める女性の割合は、全体では2002年の41.0%から毎年徐々に上昇し、2019年

では44.5%となっている。それに対して、建設業では近年上昇傾向にあるものの、2019年で16.8%と全体に比べ低い水準にある。同様に運輸・郵便業でも近年上昇傾向にあるものの、2019年で

図表 I -1-1-26 産業別の就業者数の推移



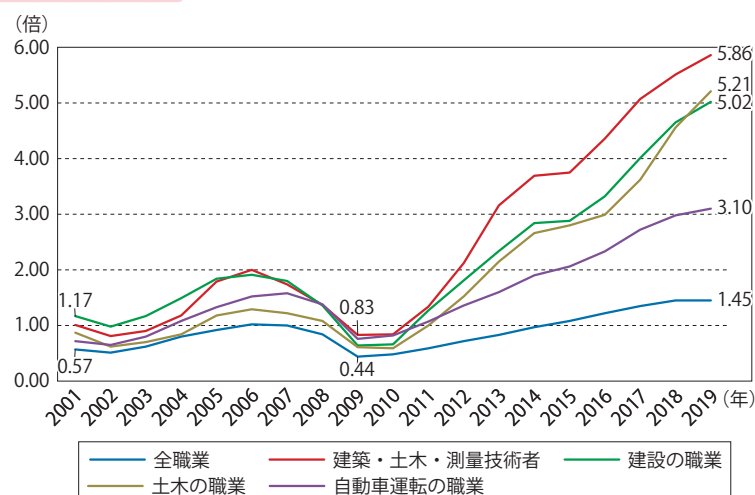
（注）2011年は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完的に推計した値を用いている。
資料）総務省「労働力調査」より国土交通省作成

21.3%と低い水準となっている^{注8}。

(有効求人倍率の上昇)

職業別の有効求人倍率の推移を見ると、全職業の合計では2009年（平成21年）に0.44倍まで低下した後上昇に転じ、2019年には1.45倍となっている。建設関連の職業においても同様に2010年以降の有効求人倍率は上昇傾向にあるが、その上昇幅が大きく、2019年には建設・土木・測量技術者が5.86倍、土木の職業が5.21倍、建設の職業が5.02倍となるなど、高い水準となっている。運輸関連の職業においても同様の傾向にあり、自動車運転の職業では2019年の有効求人倍率は3.10倍となっている（図表 I -1-1-27）。

図表 I -1-1-27 職業別の有効求人倍率の推移



(注) パートタイムを含み、新規学卒者及び新規学卒者求人を除く常用に係る数字。
資料) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

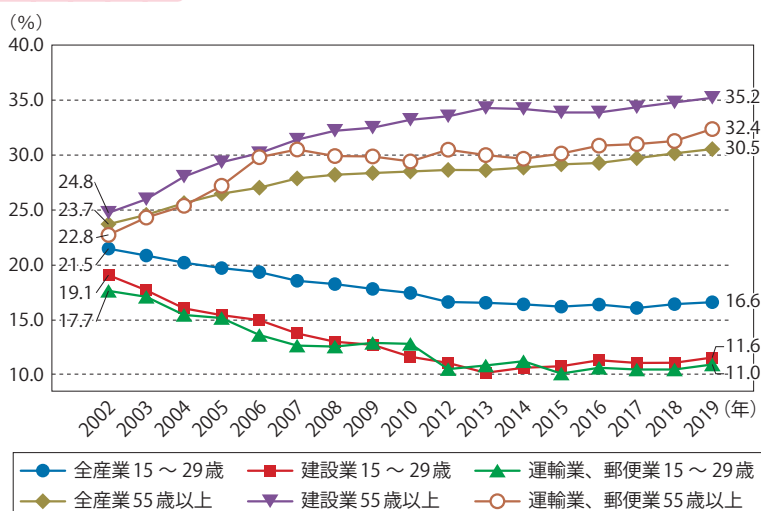
(就業者の高齢化)

就業者の年齢構成の推移を見ると、全産業で29歳以下の就業者の割合が低下する一方、55歳以上の就業者の割合が上昇し2019年（令和元年）には30.5%となるなど、高齢化が進んでいる。

建設業や運輸・郵便業においては全産業平均に比べて高齢化が進んでおり、建設業では55歳以上の就業者の割合が2002年の24.8%より10.4%上昇し、2019年には35.2%となっている。運輸・郵便業でも2002年の22.8%より9.6%上昇し、2019年には32.4%となっている（図表 I -1-1-28）。

また、2019年の運輸・郵便業の55歳以上の就業者を詳細に見ると、道路貨物運送業（トラック運転手等）は28.9%であるが、道路旅客運輸業（バス、タクシー運転手等）については

図表 I -1-1-28 産業別の就業者の年齢構成の推移



(注) 2011年は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しない。
資料) 総務省「労働力調査」より国土交通省作成

注8 総務省「労働力調査」より

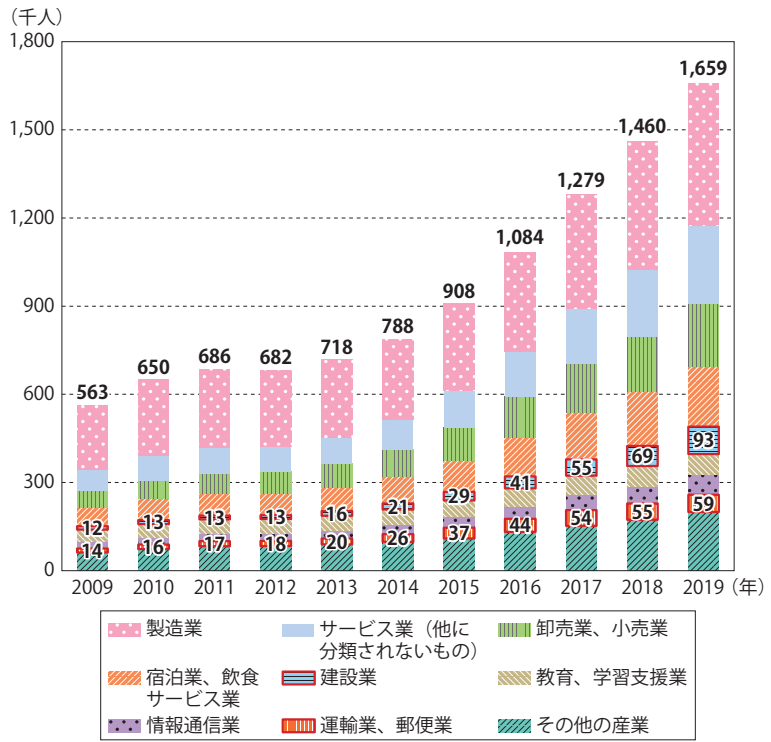
61.2%と著しく高い^{注9}。

(4) 外国人労働者の推移

近年、外国人労働者は増加傾向にあり、2019年（令和元年）10月末現在で166万人に達した。

2019年10月末現在の外国人労働者について産業別構成比を見ると、製造業が29.1%で最も高く、建設業は5.6%、運輸・郵便業は3.5%とその割合は低い。しかしながら、産業別の外国人労働者数を2009年と2019年で比較すると、全体では2.9倍、製造業で2.2倍の増加であるのに対し、建設業では8.1倍、運輸・郵便業で4.3倍と大きく増加している^{注10}（図表 I -1-1-29）。

図表 I -1-1-29 産業別の外国人労働者数の推移



資料）厚生労働省「外国人雇用状況の届出状況について」より国土交通省作成

注9 総務省「労働力調査」より

注10 産業分類（大分類）の全20業種の中では、建設業の増加率は最も高く、運輸・郵便業は5番目に高い。

4 国土基盤整備の進捗

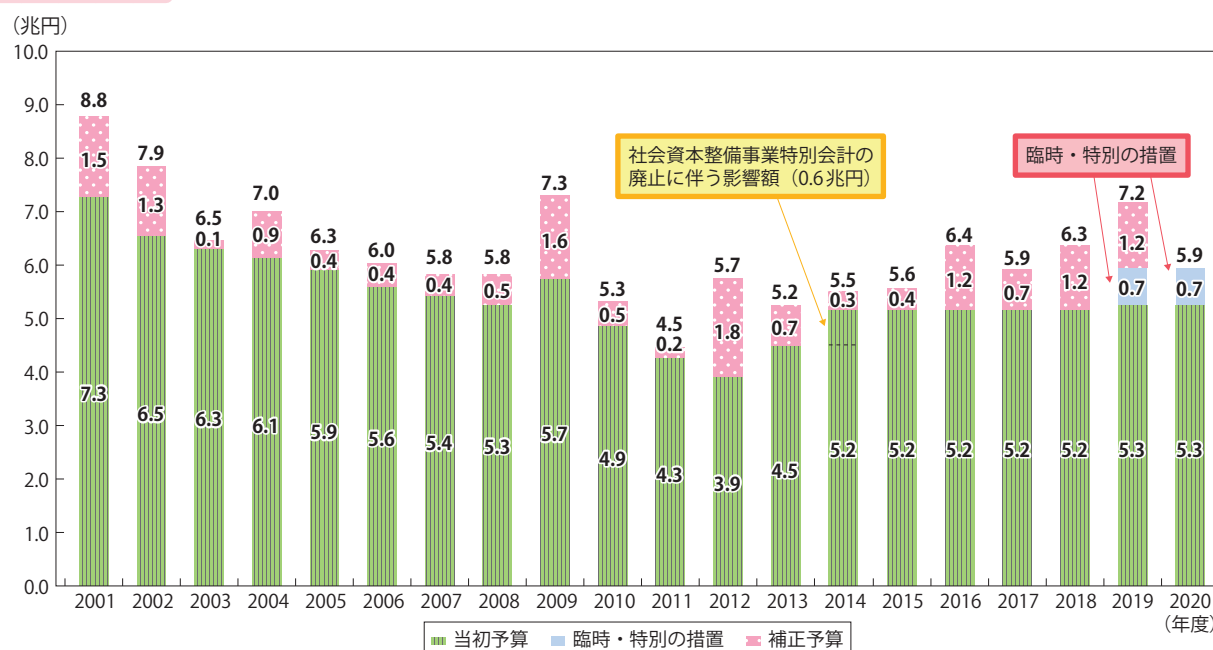
(1) 公共事業関係費の推移

(国土交通省の公共事業関係費)

国土交通省の公共事業関係費は、政府全体の公共事業関係費の約8割を占める。当初予算の公共事業関係費は、2001年度（平成13年度）から2012年度までは減少傾向にあったが、2014年度以降はほぼ横ばいで推移してきた。

こうした中、相次ぐ自然災害を受けて2018年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を集中的に実施するため、2019年度及び2020年度は、「臨時・特別の措置」として当初予算の増額が図られた。近年の自然災害の激甚化・頻発化等を踏まえれば、今後とも、防災・減災、インフラ老朽化対策等の国土強靱化や経済の活性化等に直結する社会資本の戦略的な整備を進めていくことが不可欠であり、そのための必要かつ十分な公共事業予算を確保していくことが重要である。

図表 I-1-1-30 国土交通省の公共事業関係費の推移



- (注) 1 本表は、予算ベースである。
 2 2009年度は、2008年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額（0.7兆円）が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加（+8.7%）しているが、この特殊要因を除けば5.0兆円（▲4.2%）である。
 3 2009年度第1次補正予算については、執行停止分（6,517億円）を除いた額。
 4 2011年度及び2012年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。
 5 2013年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ（324億円）を含む。また、これ及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、ほぼ横ばいの水準である。
 6 2011年度～2020年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額（国交省関係）は以下の通りである。
 2011一次補正：1.0兆円、2011三次補正：0.7兆円、2012当初：0.6兆円、2012一次補正：0.01兆円、2013当初：0.5兆円、2013一次補正：0.1兆円、2014当初：0.6兆円、2015当初：0.7兆円、2016当初：0.7兆円、2016二次補正：0.06兆円、2017当初：0.5兆円、2018当初：0.5兆円、2019当初：0.5兆円、2019補正：0.1兆円、2020当初：0.4兆円（2011年度3次補正までは一般会計ベース、2012年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース。また、このほか東日本大震災復興交付金がある。）
 7 2014年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分（これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上）を除いた額（4.6兆円）と、前年度（東日本大震災復興特別会計繰入れ（324億円）を除く。）を比較すると、前年度比+1,012億円（+2.3%）である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。

資料) 国土交通省

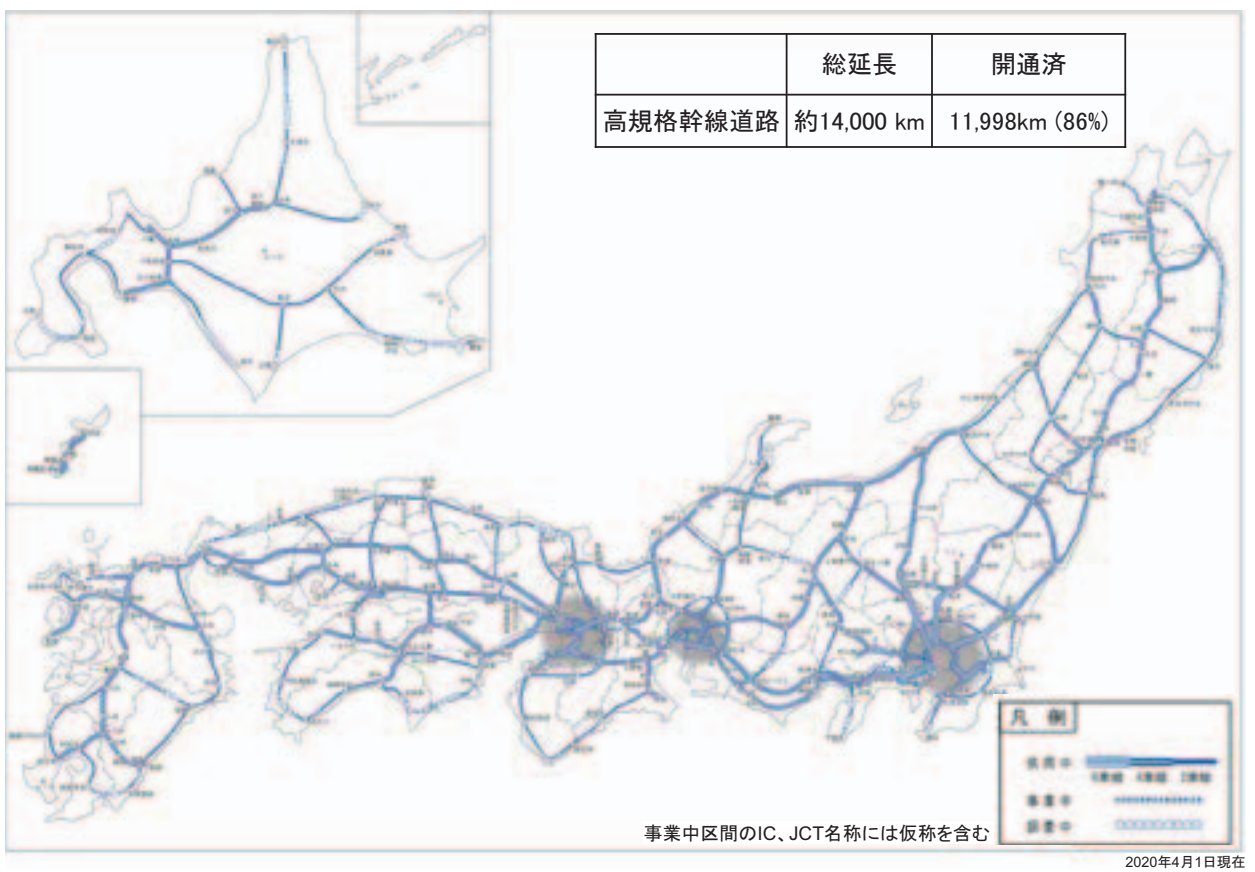
(2) 社会資本整備の状況

(高規格幹線道路の整備)

人々の生活や経済活動を支えるために、道路が果たす役割は大きい。我が国における高規格幹線道路^{注11}の整備は、2000年（平成12年）には7,843kmであったが、2020年3月には11,998kmとなり、1987年に策定された高規格幹線道路網約14,000kmに向けて着実に整備を進めている。現行の整備状況は、国土面積の近いフランスの11,618kmやドイツの13,009kmと同程度となっている。これらが整備されることにより、全国の都市・農村地区からおおむね1時間以内に高規格幹線道路に到達することが可能となるなど、利便性は格段と高まる見込みである（図表 I -1-1-31）。

しかしながら、高規格幹線道路については現行2車線（片側1車線）が約4割を占め、主要都市間の連絡速度は依然として約半数の都市間において60km/h未満であるなど、諸外国と比べて整備が遅れている。今後は、生産性向上や災害時の応急対応の観点から、現在暫定2車線区間の高規格幹線道路を4車線以上にするなどの整備を進める必要がある（図表 I -1-1-32）。

図表 I -1-1-31 高規格幹線道路の整備目標と達成状況



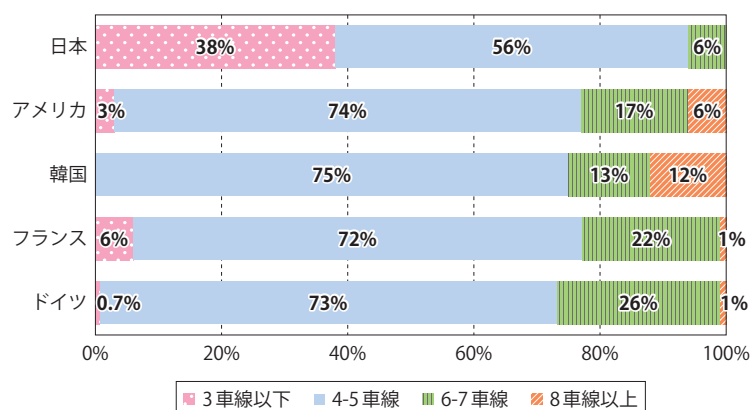
資料) 国土交通省

注11 「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」

図表 I -1-1-32 都市・地域間サービスレベルの課題

○日本の高速道路は車線数が少ない。

[高速道路の車線数別延長の構成比]



高速道路の対象) 日本：高規格幹線道路
 韓国：Expressway
 アメリカ：インターステート (Interstate)
 ドイツ：アウトバーン (Autobahn)
 フランス：オートルート (Autoroute)

出典^{※1}) 日本：国土交通省資料 (2015年)
 韓国^{※2})：国土海洋部統計年報 (2017)
 アメリカ：Highway Performance Monitoring System 2015 (FHWA)
 ドイツ：Straßenverkehrszählungen 2015 (BSsT)
 フランス：Voies par chaussée sur le réseau routier national (2017)
 ※1 各国、最新年度の調査データを使用
 ※2 [参考] 韓国 (3車線以下)：44% (1995年)

○都市間連絡速度は依然として低い。

[都市間連絡速度の国際比較]

	日本	ドイツ	フランス	イギリス
平均 連絡速度	60km/h	95km/h	96km/h	80km/h

都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したものの
 対象都市：拠点都市 (都道府県所在地等) 及び一定の距離離れた
 人口5万人以上の都市、主要港湾
 所要時間：所要時間経路探索システム (Google Maps等) による

資料) 国土交通省

(環状道路の整備)

第1章第1節2に示すとおり、高度経済成長期には東京圏に人口が流入した。それに伴い、産業は高密度化していったが同時に道路の渋滞などの交通課題が生じていた。環状道路の整備は、その解消策として、1963年 (昭和38年) に「首都圏基本問題懇談会中間報告書^{注12}」で発表された「都市間高速道路整備構想」によるものであり、その後、首都圏の道路交通の骨格として3環状9放射の道路交通ネットワークが計画された。9放射の骨格については、1987年に東北道が全面開通したことでおおむね完成した。また、3環状については、1977年に中央環状線の一部 (板橋JCT～熊野町JCT) が開通して以降、外環道、圏央道の整備が進んでいる (図表 I -1-1-33)。首都圏では2018年に外環道

注12 都市間交通体系の整備を議論するため、国と有識者で構成された「首都圏基本問題懇談会」にてとりまとめられたもの。その中で「都市間高速道路整備構想」が発表され、東京環状道路、関東環状線、臨海高速道路の高速道路の建設が望ましい旨が取り込まれた。

の一部（三郷南IC～高谷JCT）が開通後、外環道経由を選択する利用者の増加が見られた。また、首都高速JCTの4車線化（2箇所）の整備効果も相まって、中央環状線内側の渋滞損出時間が約3割減少した。

環状線の整備については、首都圏以外にも名古屋圏、大阪圏で行われており、その効果が現れている。名古屋圏では、名古屋市周辺の10km圏内に位置する名古屋環状2号線^{注14}の整備により、小牧市から飛島ふ頭間の物流の回旋数が、1日2往復から3往復に増加するなど、物流の効率化が図られた^{注15}。大阪圏では、京奈和自動車道の整備に伴い、

名阪国道と連結することで、近畿、中部地方との時間短縮効果が図られ、物流アクセスが向上した。奈良県内の沿線地域で、京奈和自動車道の開通前後10年間の新規工場の立地件数を比べると、開通前（1996年～2005年）は59件であったが、開通後（2006年から2015年）は4倍の247件となるなど、整備によるストック効果が見られた。

（河川・砂防・海岸の整備）

国土交通省では、水害、土砂災害から国民の生命や財産を守るため、堤防やダム・遊水地、砂防設備、海岸保全施設などの災害対策の施設等を整備するなどの取組みを続けてきたところである。

令和元年東日本台風^{注16}においては、後述のコラムに記載している狩野川放水路や利根川上流ダム群における整備効果のほか、各地で整備効果が確認されているところである。一例として、鶴見川では、鶴見川多目的遊水地において、約94万m³を貯留し、遊水地の直近に設置されている亀の子橋水位流量観測所の水位は、6.58mまで上昇したところであるが、多目的遊水地が無かった場合、さらに水位が約0.3m上昇し、氾濫危険水位を超過したと推定される（図表I-1-1-34）。遊水地内にある横浜国際総合競技場において、翌日の2019年（令和元年）10月13日には、ラグビーワールドカップ2019大会の日本対スコットランド戦が、大会運営関係者（大会組織委員会、開催都市（横浜市）、管理スタッフ等）のご尽力によって無事に開催された。

また、天竜川流域では、136名の死者・行方不明者が発生した1961年の梅雨前線集中豪雨災害以

図表 I -1-1-33 首都圏における3環状9放射の道路交通ネットワーク^{注13}



^{注13} 未開通区間は2018年6月時点のものであり、事業中区間及び調査中区間を含む。

^{注14} 自動車専用部（名古屋第二環状自動車道及び伊勢湾岸自動車道）と一般部（国道302号）から構成されている。

^{注15} 2017年度に国土交通省が実施したヒアリングによる。

^{注16} 2020年2月19日、気象庁は令和元年に顕著な災害をもたらした台風について、台風第15号については「令和元年房総半島台風」、台風第19号については「令和元年東日本台風」と名称を定めた。（気象庁では、顕著な災害をもたらした自然現象について、後世に経験や教訓を伝承することなどを目的に名称を定めることとしている。）

降、67基の砂防設備が整備されたことで、令和元年東日本台風においては、1961年当時の1.3倍の降雨量となったにもかかわらず、人的被害ならびに家屋への被害が発生しなかった。

このように、事前の防災対策の効果がみられるものの、諸外国には英国やオランダの主要都市のように、日本よりも高い安全度目標での治水整備が概成しているところもある。例えば、英国では、ロンドンのテムズ川で年超過確率1/1,000の高潮を防ぐことのできる防潮堤であるテムズバリアが既に完成している。また、オランダでも、区間に応じて、年超過確率1/2000～1/10,000（沿岸部）の洪水・高潮を防ぐ堤防が既に整備されている。一方、日本は、東京を流れる荒川では、70.6%、大阪を流れる大和川では50.0%の堤防整備率となっており、近年の自然災害の頻発・激甚化を踏まえると、更なる治水対策が必要である。

図表 I -1-1-34 令和元年東日本台風における事前防災対策の効果



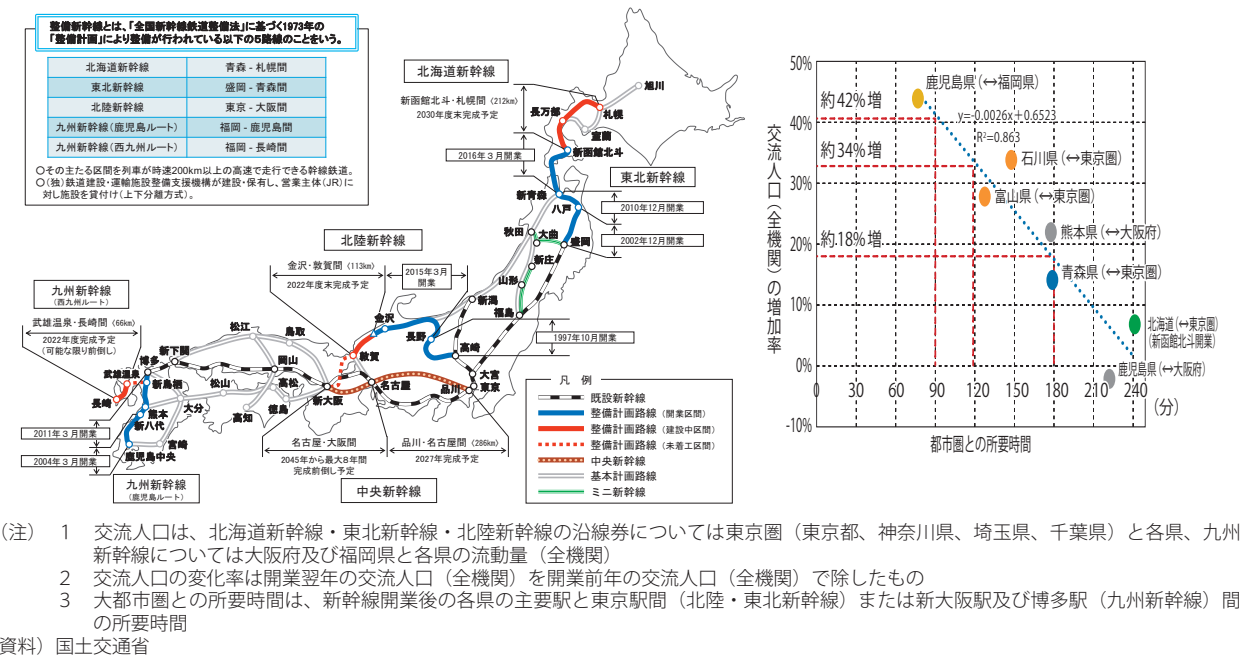
(3) 交通形態の新たな変化

(整備新幹線による都市間移動の短縮)

都市間移動の短縮は、人口交流の拡大による経済活動の活性化に大きく寄与する。2000年（平成12年）から2017年までに、新たに整備された整備新幹線の区間は、東北新幹線は盛岡から新青森、北海道新幹線は新青森から新函館北斗、北陸新幹線は長野から金沢、九州新幹線は博多から鹿児島中央と、全国各地で延伸し、総延長で約870kmとなった。これにより、東京と各都市との移動時間の短縮が図られたばかりではなく、函館と仙台、長野と金沢、福岡と鹿児島といった三大都市圏以外の都市間における交流人口の拡大が図られた。

交流人口の増加率と大都市圏との所要時間の関係に着目すると、福岡県と鹿児島県間の移動時間に近い90分圏内では交流人口が約42%、移動時間が2時間圏内では約34%、3時間圏内では約18%の増加となった（図表 I -1-1-35）。

図表 I -1-1-35 全国の新幹線鉄道網の現状と整備効果

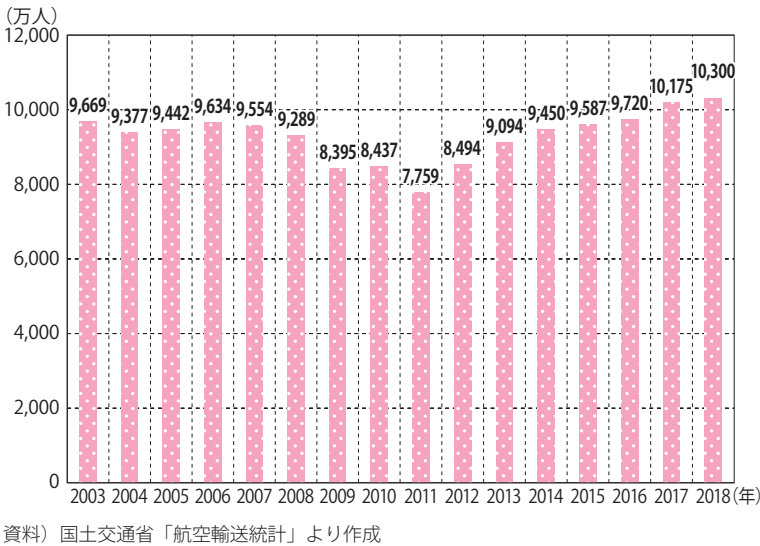


（国内定期航空旅客数の回復）

空路による交流人口の拡大も、インバウンドの呼び込みを含めた地方創生の観点から重要である。LCC（格安航空会社）の参入は、2010年（平成22年）のオープンスカイ^{注17}の推進等にはじまり、現在まで旅客数を順調に伸ばしている。最新の2018年のデータでは、LCCの国内線旅客数は1,022万人、国際線旅客数は2,448万人と堅調に伸びてきている。

国内定期航空旅客数全体^{注18}の推移を見ても、2011年は東日本大震災等の影響もあり7,759万人まで落ち込んでいたが、それ以降はLCC旅客数の増加等もあり、2018年には1億300万人と過去最高となっている（図表 I -1-1-36）。

図表 I -1-1-36 国内定期航空旅客数の推移



注17 企業数、路線数及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。
注18 特定本邦航空運送事業者（客席数が100又は最大離陸重量が5万kgを超える航空機を使用して行う航空運送事業を営営する事業者）に限らず国内定期航空運送事業を行う者

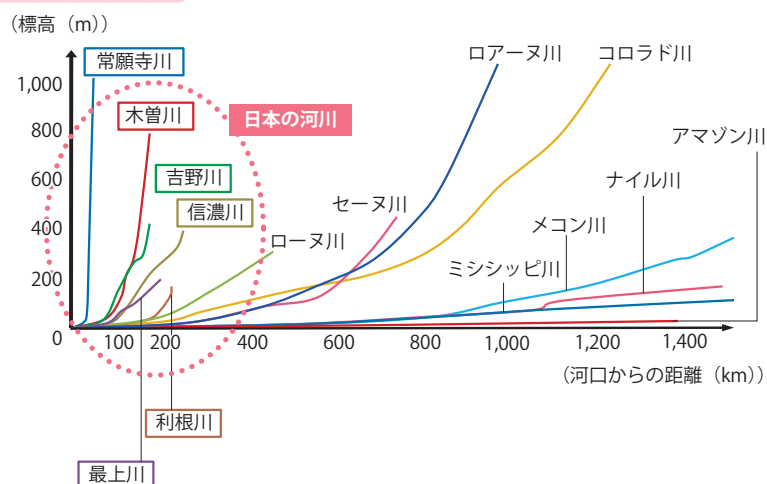
5 自然災害の頻発・激甚化

(1) 災害を受けやすい国土

(洪水・土砂災害が発生しやすい国土)

我が国の国土は、地形、地質、気象等の面で極めて厳しい条件下にある。全国土の約7割を山地・丘陵地が占めており、世界の主要河川と比べ、標高に対し河口からの距離が短く、急勾配であり、降った雨は山から海へと一気に流下する(図表 I -1-1-37)。このような国土条件において、梅雨や台風により大雨が降ることで、洪水や土砂災害がたびたび発生している。

図表 I -1-1-37 各国と日本の河川縦断勾配の比較

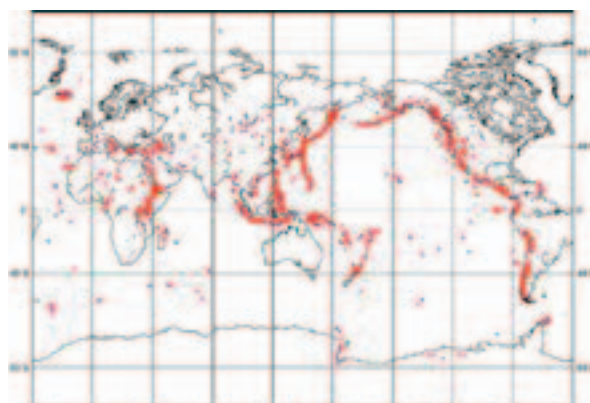
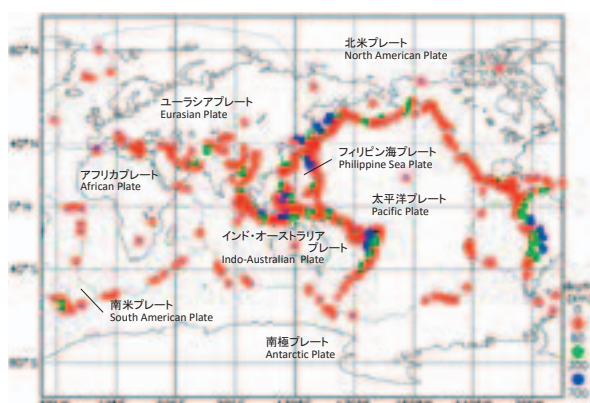


資料) 国土交通省「2019 河川データブック」

(地震・火山活動が多い国土)

我が国は、地震、火山活動が活発な環太平洋変動帯に位置している。国土面積は世界の0.25%という大きさながら、地震の発生回数は、世界の18.5%^{注19}と極めて高い割合を占めている(図表 I -1-1-38左図)。また、世界には約1,500の活火山があると言われているが、我が国にはその約1割が集まり、日本は世界有数の火山国となっている(図表 I -1-1-38右図)。

図表 I -1-1-38 マグニチュード6以上の震源分布とプレート境界(左図)及び世界の火山の分布状況(右図)



(注) 2009年～2018年
出典) アメリカ地質調査所の震源データより気象庁作成

出典) 気象庁資料

資料) 内閣府「令和元年版防災白書」

注19 2004年～2013年の世界のマグニチュード6以上の地震の発生回数1,629回のうち、日本は302回(18.5%)。出典) 内閣府「令和元年版防災白書」より

(2) 地球温暖化
(地球温暖化の現状)

2015年（平成27年）12月、国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）^{注20}の第5次評価報告書^{注21}が公表された。同報告書によると、気候システムの温暖化には疑う余地がないことが記載されている。また、IPCCの過去5度の評価報告書における評価の変遷を見ると、温暖化は我々人間の活動による影響に起因していることが、次第に明確になっている（図表 I -1-1-39）。

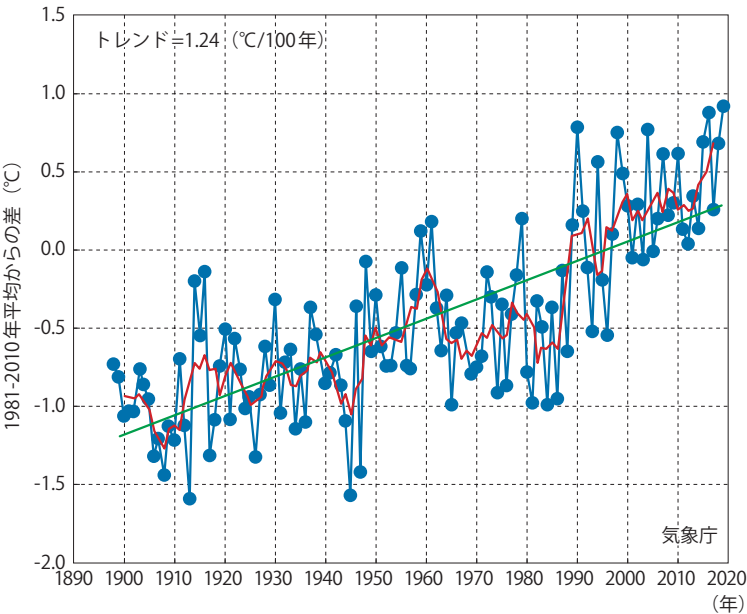
図表 I -1-1-39 IPCC 報告書における「温暖化」に対する記載内容の変遷

第1次報告 公表 1990年	「気温上昇を生じさせるだろう」 人為起源の温室効果ガスは気候変化を生じさせる恐れがある。
第2次報告 公表 1995年	「影響が全地球の気候に表れている」 識別可能な人為的影響が全球の気候に表れている。
第3次報告 公表 2001年	「可能性が高い」（66%以上） 過去50年に観測された温暖化の大部分は、温室効果ガスの濃度の増加によるものだった可能性が高い。
第4次報告 公表 2007年	「可能性が非常に高い」（90%以上） 温暖化には疑う余地がない。20世紀半ば以降の温暖化のほとんどは、人為起源の温室効果ガス濃度の増加による可能性が非常に高い。
第5次報告 公表 2013～ 2014年	「可能性が極めて高い」（95%以上） 温暖化には疑う余地がない。20世紀半ば以降の温暖化の主な要因は、人間の影響の可能性が極めて高い。

資料）環境省「IPCC第5次評価報告書の概要-第1次作業部会自然科学根拠-」より国土交通省作成

さらに、気象庁によると、世界の年平均気温は19世紀後半以降100年当たり0.74℃の割合で上昇^{注22}しているのに対し、日本の年平均気温については100年当たり1.24℃と、世界平均を上回るペースで気温が上昇^{注23}している（図表 I -1-1-40）。

図表 I -1-1-40 観測された日本の平均地上気温の変化



資料）気象庁

注20 人為起源による気候変化、影響、適応及び緩和方策に関し、科学的、技術的、社会経済学的な見地から包括的な評価を行うことを目的として、1988年に国連環境計画（UNEP）と世界気象機関（WMO）により設立された組織

注21 第5次報告書：IPCC第5次評価報告書第1作業部会報告書。気候システムや気候変化について評価を行ったもの。2013年に公表され、IPCC正誤表更新分も含め2015年12月に日本語訳の最終版が公表された。

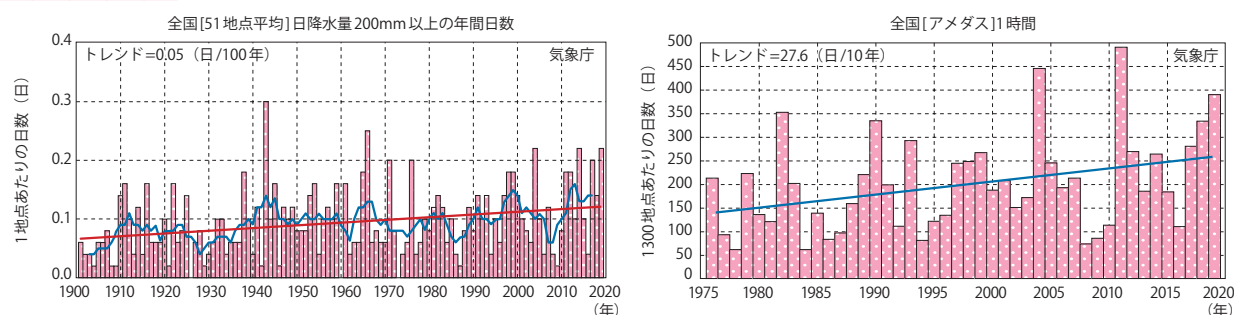
注22 世界の年平均気温偏差の経年変化（1891～2019年）（https://www.data.jma.go.jp/cpdinfo/temp/an_wld.html）

注23 日本の年平均気温偏差の経年変化（1898～2019年）（https://www.data.jma.go.jp/cpdinfo/temp/an_jpn.html）

(大雨や短時間強雨の発生推移)

我が国では、洪水や土砂災害を引き起こす大雨や短時間強雨の回数が増加している。大雨について、日降水量が200mm以上となる年間の日数を「1901年から1930年」と「1990年から2019年」で比較すると、直近の30年間は約1.7倍の日数となっており、長期的に増加している（図表 I -1-1-41 左図）。また短時間強雨^{注24}について、1時間降水量が50mm以上となる年間の回数を「1976年から1985年」と「2010年から2019年」で比較すると、直近の10年間は約1.4倍の発生回数となっており、同様に長期的に増加している（図表 I -1-1-41 右図）。

図表 I -1-1-41 日降水量200mm以上の年間日数及び1時間降水量50mm以上の年間発生回数の推移

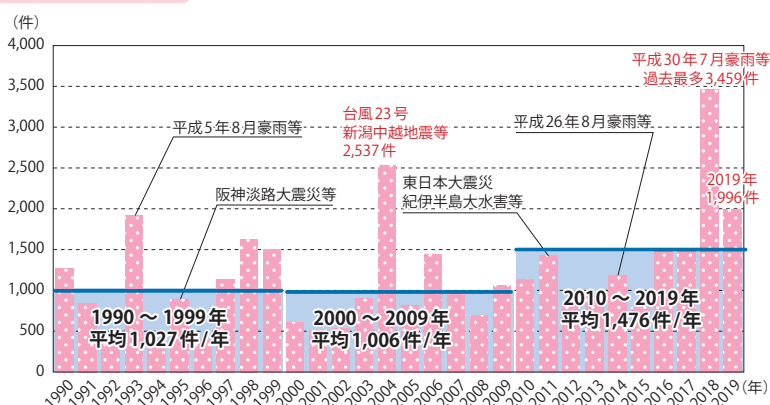


資料) 気象庁

(土砂災害の発生状況)

雨の降り方に関連して、土砂災害の発生回数も近年増加傾向にある。2018年（平成30年）は過去最多の3,459件、2019年も1,996件と非常に多くの土砂災害が発生している（図表 I -1-1-42）。

図表 I -1-1-42 土砂災害の発生件数の推移



資料) 国土交通省

(3) 毎年発生する自然災害

(自然災害の発生状況)

2000年（平成12年）以降の自然災害を見ると、2004年の台風被害^{注25}や、東日本大震災等の地震災害、令和元年房総半島台風や令和元年東日本台風に伴う洪水・土砂災害等、毎年、多くの自然災害が発生してきた（図表 I -1-1-43）。自然災害による死亡者数・行方不明者数についても、東日本大震災をはじめとして、甚大な被害をもたらしている（図表 I -1-1-44）。

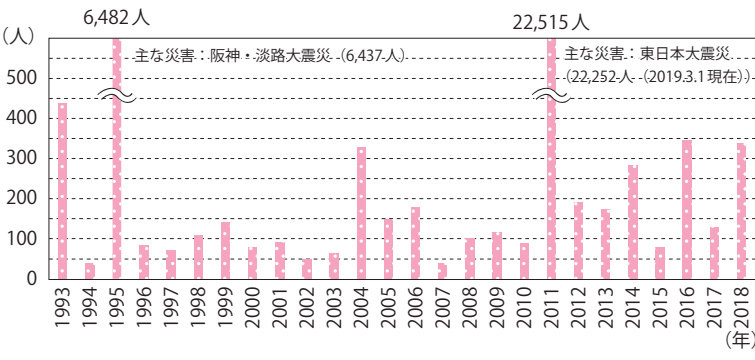
注24 気象庁の予報用語では1時間降雨量（mm）について、5段階に分けて雨の強さを表している。80mm以上は、「猛烈な雨」、50～80mmは「非常に激しい雨」、30～50mmは「激しい雨」、20～30mmは「強い雨」、10～20mmは「やや強い雨」となっており、「非常に激しい雨」では、「滝のようにゴーゴー降り続く」、「傘が全く役に立たない」「水しぶきで一面が白っぽくなり、視界が悪くなる」、「車の運転は危険」としている。

注25 2004年にはこれまで最多の10個の台風が上陸し、日本各地で多くの洪水・土砂災害を引き起こした。

図表 I -1-1-43 災害の一例



図表 I -1-1-44 自然災害による死亡者数・行方不明者数の推移



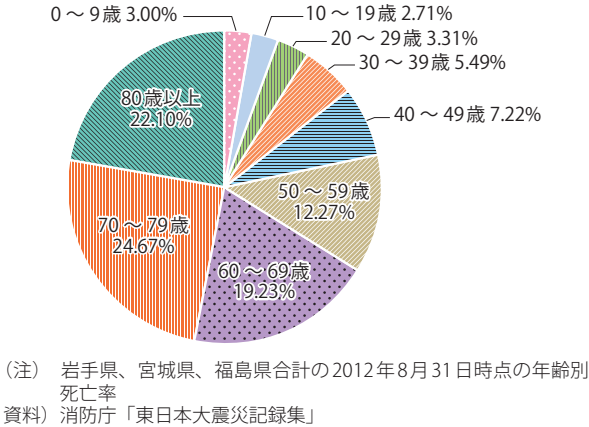
(注) 東日本大震災の死亡者数・行方不明者数は2020年3月10日時点で22,288人となっている。

資料) 内閣府「令和元年版防災白書」より国土交通省作成

(高齢者の被災)

自然災害では高齢者の被災が多い。東日本大震災では、多くの高齢者が津波から逃げ遅れ、岩手県、宮城県、福島県での死亡者数(2012年8月31日時点)は60歳以上が66%を占めた(図表 I -1-1-45)。平成30年7月豪雨においても、被害が大きかった愛媛県、岡山県、広島県の死亡者数は60代以上が約7割を占め、特に、岡山県倉敷市真備地区での死亡者数は、70代以上が約8割を占めた^{注26}。

図表 I -1-1-45 東日本大震災による死亡者の年齢別の分布



注26 内閣府「平成30年7月豪雨を踏まえた水害・土砂災害からの避難の在り方について」

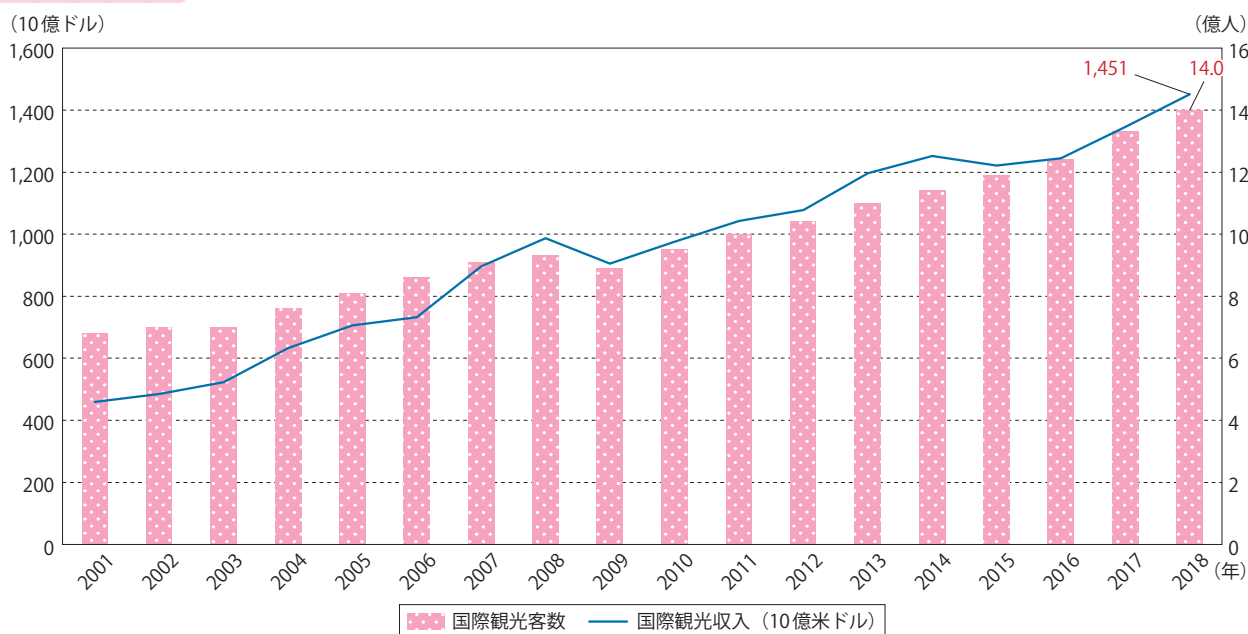
6 観光振興の発展

(1) 世界の観光動向

国連世界観光機関（UNWTO）の発表による国際観光客数の推移を見ると、過去20年の国際観光客数は、2009年（平成21年）はリーマンショック・ドバイショックの影響から減少したものの、おおむね増加傾向で推移し、2018年は14億人となった。UNWTOは国際観光市場の拡大要因について、世界経済が総じて成長傾向にあることをはじめ、新興国・地域での中間層の拡大、ビザ手続きの円滑化（電子ビザ^{注27}、到着ビザ^{注28}）等によるものと分析している。

国際観光収入も国際観光者数に比例して増加し、2018年の国際観光収入は対前年比4.4%増となる1兆4,510億米ドルであった（図表 I -1-1-46）。これは、2018年の世界経済（GDP）の対前年比3.6%を上回る高い伸び率であった。国際観光市場は2010年以降、GDPの輸出区分でエネルギーや化学に次ぐ第3位の輸出産業であるなど経済効果の高い重要な産業として発展してきた。

図表 I -1-1-46 国際観光客数と国際観光収入の推移



(注) 1 国際観光収入：国際旅客運賃は除く。

2 国際観光客数：到着ベース、1泊以上の海外旅行者

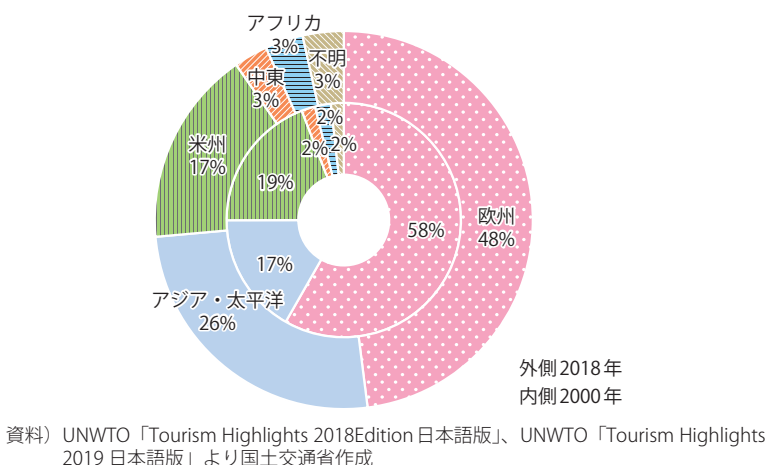
資料) 「International Tourism Highlights 2019 日本語版」 UNWTO 及び観光白書参考資料より国土交通省作成

^{注27} インターネットで申請しスマートフォンなどに保存できるビザ（オーストラリア、ロシア等）

^{注28} 現地到着時に空港で取得可能なビザ（インド、カンボジア、スリランカ等）

出発地域別国際観光客数の割合を見ると、世界最大の送客市場である欧州は2000年58%であったが、2018年には48%へと縮小した。一方で、アジア・太平洋の割合は2000年17%から2018年26%と拡大しており、特に中国やインドの急速な経済成長がアジア・太平洋における国際観光客数の増加に寄与している（図表 I -1-1-47）。

図表 I -1-1-47 出発地域別国際観光客数の割合



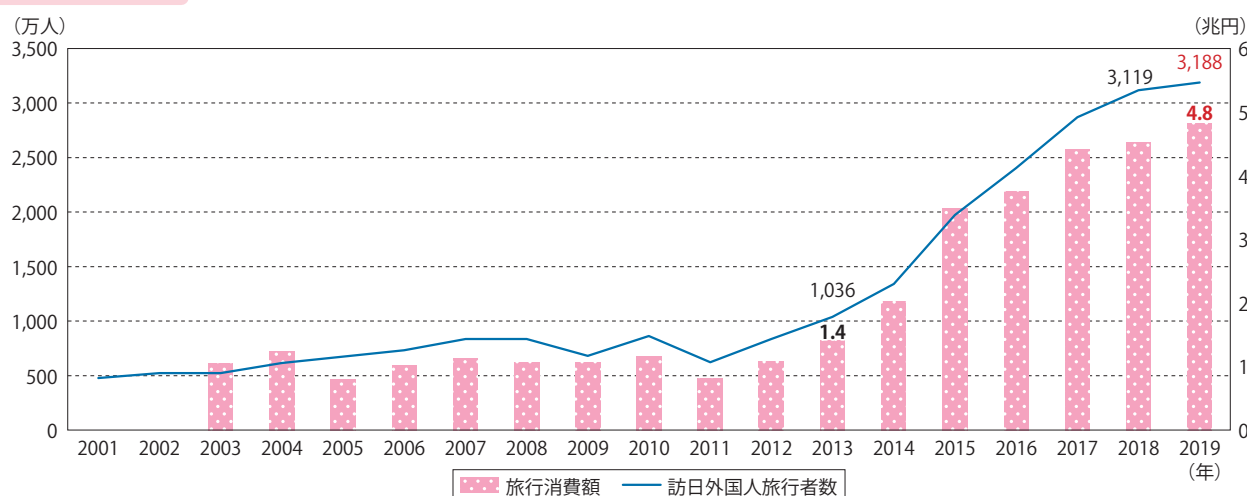
（2）国際観光の振興

（訪日外国人旅行者の増加）

訪日外国人旅行者は、2001年（平成13年）477万人から緩やかに増加しつつも世界的不況や東日本大震災の影響等により落ち込んだ。しかしながら、2013年に1,000万人を達成したことを皮切りに、2016年には2,000万人、2018年には3,000万人を超え、2019年には過去最高の3,188万人となるなど18年間で6.7倍にまで急速に拡大してきた。ただし、2020年に入り、新型コロナウイルスの影響により日本向けに限らず世界中で旅行控えが発生していること等により、3月の訪日外国人旅行者数が前年比93%減少となるなどの状況も見られる。

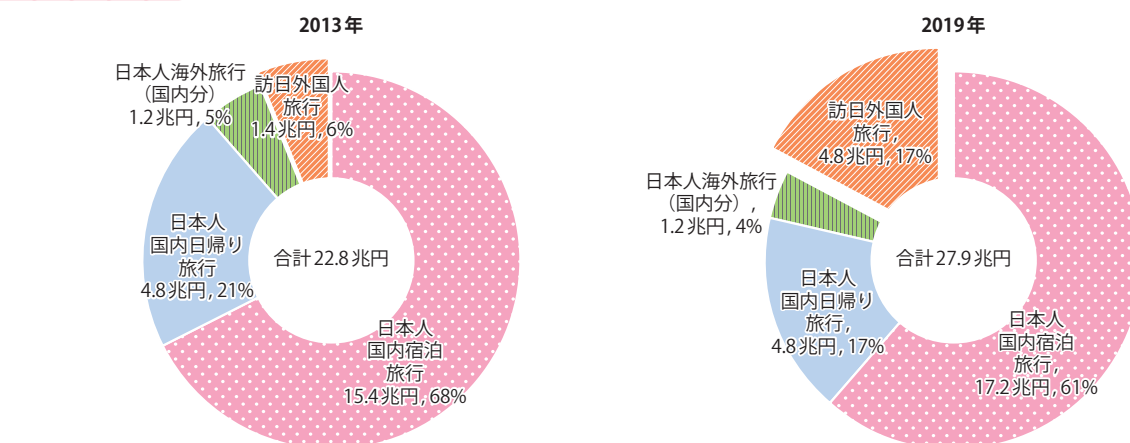
訪日外国人旅行者数の増加に比例してその旅行消費額も増加しており、1,000万人を達成した2013年に1.4兆円だった訪日外国人旅行消費額は、2019年には3.4倍の過去最高となる4.8兆円となった（図表 I -1-1-48）。

図表 I -1-1-48 訪日外国人旅行者数と旅行消費額の推移



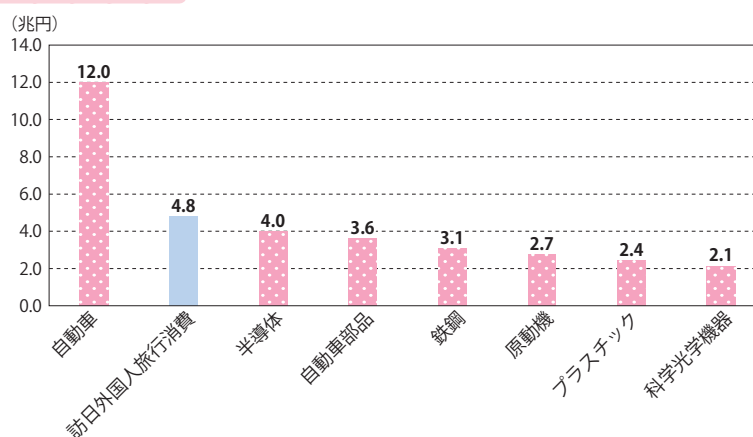
訪日外国人旅行消費額が我が国経済に与える影響も大きくなっている。国内の旅行消費額を見れば、訪日外国人旅行者消費額の割合は、2013年には全体の6%であったが2019年には17%まで拡大している（図表 I -1-1-49）。日本の旅行収支^{注29}は2015年から黒字に転じ、その後も黒字幅を拡大させ2019年には2.7兆円と過去最大となった。また、物の輸出額と訪日外国人旅行消費額の規模を比較すると、2016年以降、日本の輸出区分^{注30}において訪日外国人旅行消費額は、半導体等電子部品を上回って自動車に次ぐ第2位の輸出産業となっているなど、日本の輸出主要産業の一つとなっている（図表 I -1-1-50）。

図表 I -1-1-49 日本国内における旅行観光消費額の比較



資料) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」・「訪日外国人消費動向調査」より国土交通省作成

図表 I -1-1-50 観光収入が及ぼす経済効果（訪日外国人旅行消費額と主な製品別輸出額との比較（2019年））



資料) 財務省「貿易統計」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」より国土交通省作成

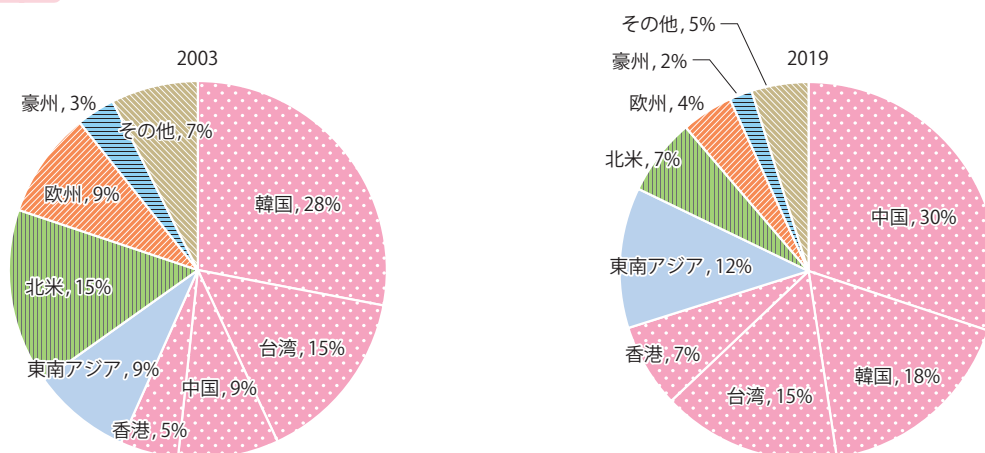
^{注29} 日本人旅行者の海外での消費を「支出」、訪日外国人の日本での消費を「収入」とし、収入から支出を引いたもの。

^{注30} 輸出入には、自動車、家電製品など目に見える製品以外に金融、通信、運送等各国サービス産業によるサービスの貿易が行われており、観光もサービス貿易の一つである。

(訪日外国人旅行者の国・地域や求めるものの変化)

国・地域別訪日外国人旅行者の変化を、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」^{注31}を開始した2003年と2019年で比較すると、中国からの旅行者の大幅な拡大に加え、東南アジア、香港が拡大した(図表 I -1-1-51)^{注32}。

図表 I -1-1-51 国・地域別訪日外国人旅行者の比較 (2003年、2019年)



(注) 東南アジア：タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、インド
資料) 日本政府観光局 (JNTO) のデータより国土交通省作成

訪日外国人旅行者が「訪日前に最も期待していたこと」は、2014年で、「日本食を食べること」と「ショッピング」を合わせて48.5%であったが、2019年には38.9%へ減少している。一方、自然・景勝地観光、花見・紅葉等の四季の体感、美術館・博物館・動植物園・水族館、スキー・スノーボード等の項目の回答率が上がっており、関心の対象が多様化していると考えられる(図表 I -1-1-52)。また、娯楽サービス費の購入率は、2011年23.8%から年々増加し、2019年には42.0%となった。いわゆる「コト消費」への関心が高まっていると考えられる(図表 I -1-1-53)。

注31 国、地方公共団体及び民間事業者が共同して行う戦略的な訪日促進の取組み(訪日旅行商品の造成支援や海外への情報発信等)。2010年より「ビジット・ジャパン事業」に継承。

注32 2019年の韓国からの旅行者数については、二国間関係の影響等により7月から航空便の減数等で大幅減となった。

図表 I-1-1-52 訪日前に最も期待していたことランキング

2014年

調査項目	(%)
訪日前に最も期待していたこと(単一回答)	
日本食を食べること	34.4
ショッピング	14.1
自然・景勝地観光	13.1
温泉入浴	7.1
テーマパーク	5.2
日本の歴史・伝統文化体験	4.8
繁華街の街歩き	3.4
上記には当てはまるものがない	3.2
四季の体感(花見・紅葉・雪など)	2.4
日本の現代文化体験(ファッション・アニメなど)	2.2
日本の酒を飲むこと(日本酒・焼酎など)	2.0
スキー・スノーボード	1.8
旅館に宿泊	1.7
美術館・博物館	1.3
舞台鑑賞(歌舞伎・演劇・音楽など)	0.9
スポーツ観戦(相撲・サッカーなど)	0.8
映画・アニメ縁の地を訪問	0.7
自然体験ツアー・農漁村体験	0.6
ゴルフ	0.3
治療・健診	0.3
回答者数および選択率延べ合計	100.0

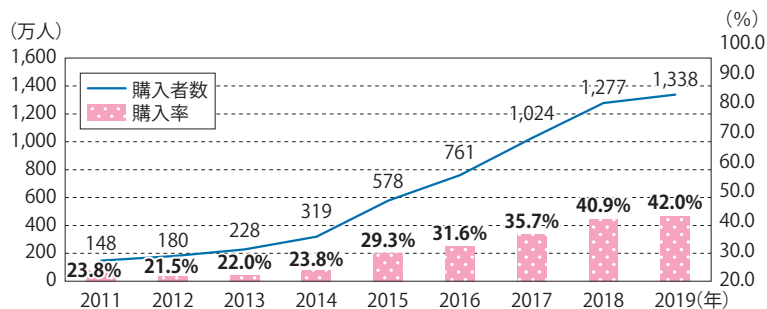
2019年

調査項目	(%)
訪日前に最も期待していたこと(単一回答)	
日本食を食べること	27.6
日本の酒を飲むこと(日本酒・焼酎等)	1.7
旅館に宿泊	1.5
温泉入浴	6.9
自然・景勝地観光	14.2
繁華街の街歩き	3.3
ショッピング	11.3
美術館・博物館・動植物園・水族館	3.3
テーマパーク	7.3
スキー・スノーボード	2.1
その他スポーツ(ゴルフ等)	0.8
舞台・音楽鑑賞	1.4
スポーツ観戦(相撲・サッカー等)	1.3
自然体験ツアー・農漁村体験	1.1
四季の体感(花見・紅葉・雪等)	4.4
映画・アニメ縁の地を訪問	0.8
日本の歴史・伝統文化体験	4.8
日本の日常生活体験	3.0
日本のポップカルチャーを楽しむ	1.6
治療・健診	0.3
上記には当てはまるものがない	1.2
回答者数および選択率延べ合計	100.0

資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査2014年、2018年」

図表 I-1-1-53

訪日外国人娯楽サービス費購入率と購入者数の推移



(注) 娯楽サービス費：現地ツアー・観光ガイド、ゴルフ場・テーマパーク、芸能鑑賞・スポーツ観戦、美術館・博物館・動物園・水族館、レンタル料、その他の娯楽サービス費。2018年よりサービス費をより詳細に把握するため「娯楽サービス費」に「温泉・入浴施設・エステ・リラクゼーション」「マッサージ・医療費」等の費目を追加し、「娯楽等サービス費」としたため、数値の比較には留意が必要である。

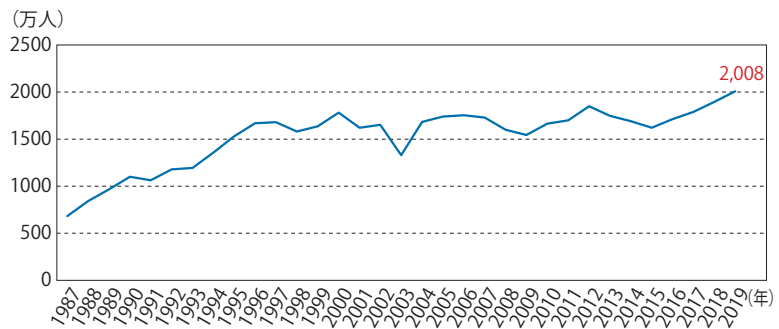
資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より国土交通省作成

娯楽サービス費：現地ツアー・観光ガイド、ゴルフ場・テーマパーク、芸能鑑賞・スポーツ観戦、美術館・博物館・動物園・水族館、レンタル料、その他の娯楽サービス費。2018年より「温泉・入浴施設・エステ・リラクゼーション」「マッサージ・医療費」等追加

(3) アウトバウンドの増加

日本人の海外旅行者数については、1991年（平成3年）までに1,000万人にすることをめざす「海外旅行倍增計画（テン・ミリオン計画）」が1987年より展開された。急激な円高も追い風となり出国日本人数は右肩上がりに上昇し、この目標は1990年に達成される。1993年から2002年は平均3.7%の伸び率で推移し、2012年に初めて1,800万人を超え、2019年に過去最高の2,008万人に達した（図表 I -1-1-54）。

図表 I -1-1-54 出国日本人数



資料）日本政府観光局（JNTO）のデータより国土交通省作成

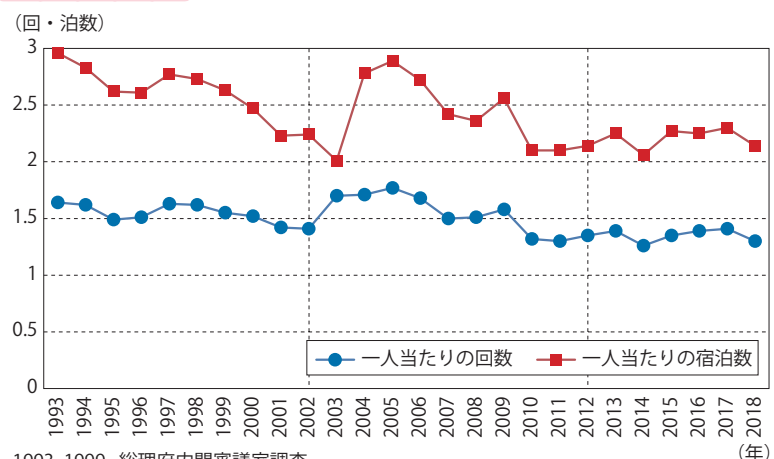
(4) 国内観光

国内の観光旅行の動向を10年程度のスパンで見ると、平成の前半（1993年-2002年）は一人当たり国内観光の回数や宿泊数は、減少傾向であった。これは航空路線の拡大による旅行日数の短縮等で、海外旅行の環境が整ってきたことや割安な海外旅行商品の販売等が要因と考えられる。

平成の中盤（2003年-2012年）は、世界的な金融危機による景気低迷の影響や趣味・レジャーの多様化による旅行の魅力の相対的な低下、年次有給休暇取得率も微増にとどまるなど引き続き減少傾向であった。

平成の後半（2013年-2018年）は景気の回復基調を背景に増加も見られたが、天候不順、災害等の影響により足踏み状態であった。また、この20年間では、団体旅行等の大人数の旅行よりも一人旅など少人数の旅行が増えるなど旅行スタイルの変化が見られた（図表 I -1-1-55）。

図表 I -1-1-55 国内宿泊観光旅行の回数及び宿泊数の推移



1993～1999 総理府内閣審議室調査
2000～ 総合政策局観光部調査
2003～ TSAに則り承認統計「旅行・観光消費動向調査」開始
2010～ 旅行・観光消費動向調査調査拡充（暦年集計）

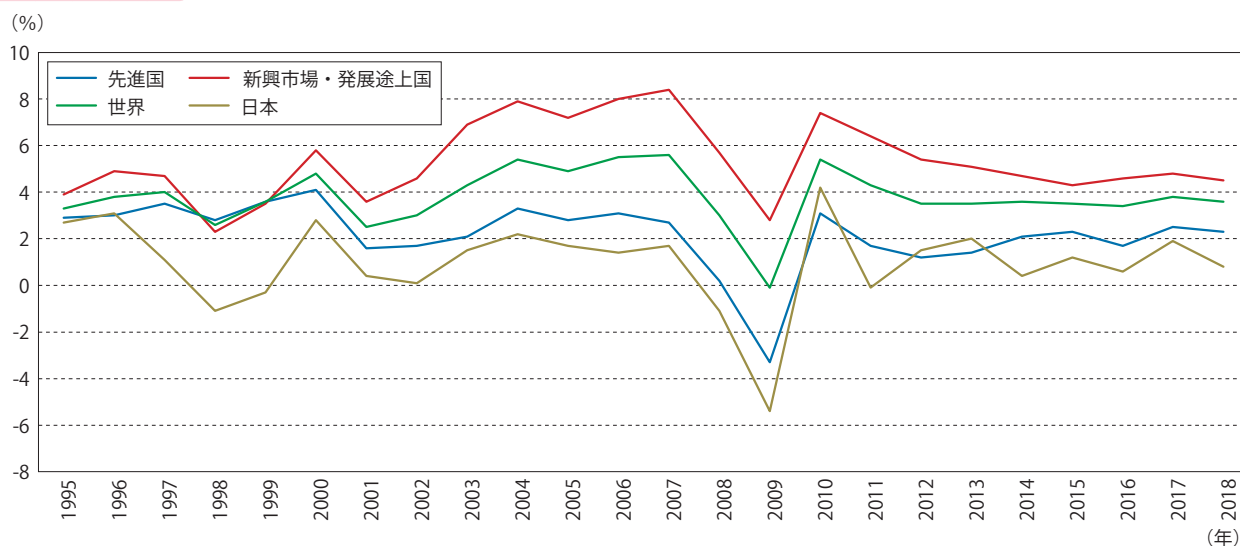
7 グローバル化の進展

(1) 世界と日本の経済成長

(世界経済の動向)

世界経済の動向を見ると、1990年代は大半の国が景気拡大の局面にあったが、1997年（平成9年）に始まったアジア各国の急激な通貨下落（アジア通貨危機）や2001年のIT関連の企業株価の崩壊（ITバブルの崩壊）により、世界経済は同時に減速した。その後、新興市場・途上国の成長は著しく加速し、特に中国においては2000年前後から高成長していく。2008年にはリーマンショック・ドバイショックにより景気は大きく後退するものの、各国における景気対策により回復していった。その後、2012年にはギリシャの財政問題に端を発した欧州政府債務危機により景気減速の動きが広がりを見せていく。リーマンショック後の世界経済は、先進国が伸び悩む中で中国等の経済にけん引されてきたが、2015年頃からその勢いは減速し、全体として成長のスピードは緩やかに推移している（図表 I -1-1-56）。

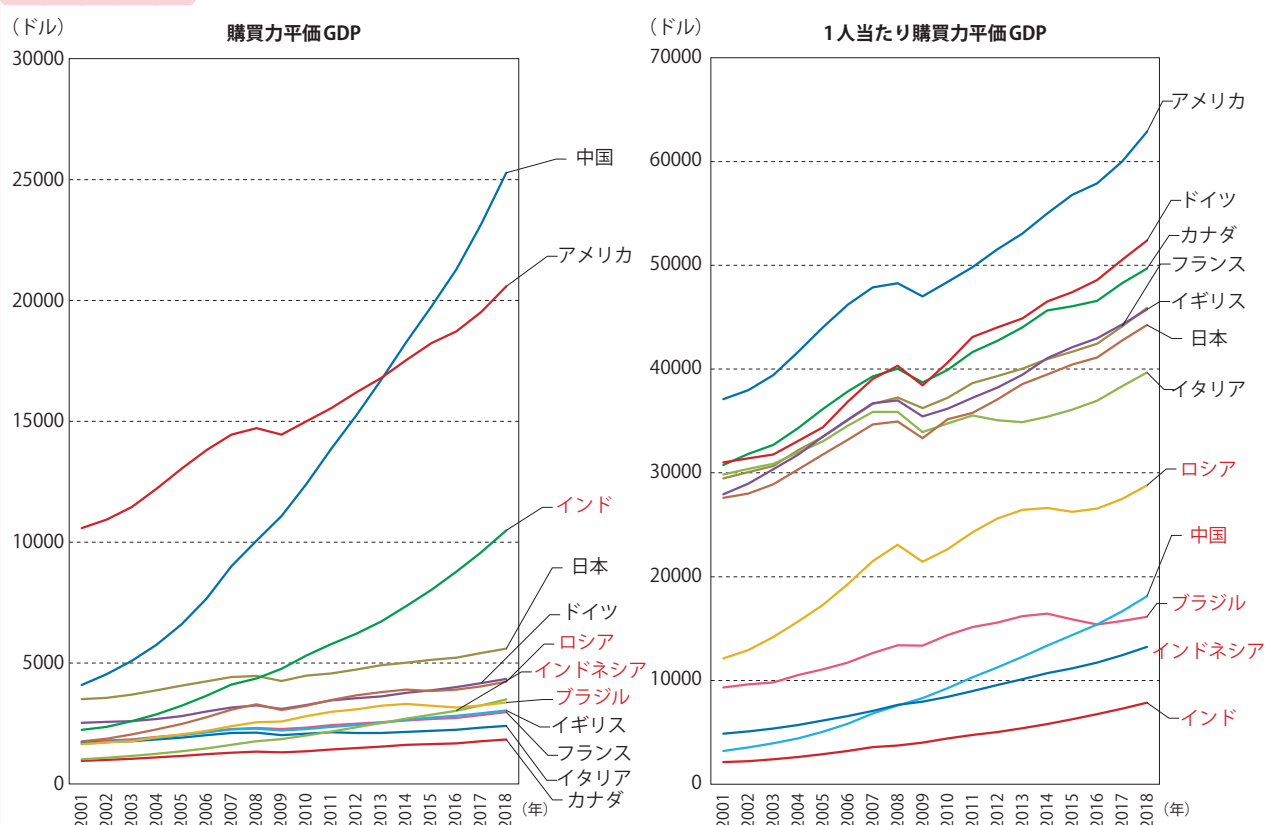
図表 I -1-1-56 世界のGDP成長率推移



資料) IMF「2019年10月資料(実質GDP)」より国土交通省作成

購買力平価GDP^{注33}で世界の経済規模を見ると、2000年前半は全体で上向きに推移し特に中国は2001年から成長を続け2014年には米国を上回り世界1位となる。2016年中盤から上昇傾向が力強くなり、特に、欧州、日本、中国、米国で成長が加速した。しかしながら、我が国はインドに既に抜かれており、近年、英国やフランスよりもロシア、ブラジル、インドネシアの方が経済規模が大きくなっている。一方、実質的な国民の豊かさを表す「一人当たり購買力平価GDP」で見ると、中国は、2018年時点でも米国の半分に満たない（図表 I -1-1-57）。

図表 I -1-1-57 購買力平価GDPと一人当たり購買力平価GDP



(世界における日本経済)

国や地域の生産性の高さの目安となる一人当たりの名目GDPの推移をランキングで見ると、日本は2001年（平成13年）に世界5位であったが、その後、順位を下げ2018年には20位となった。世界の名目GDPに占める日本の割合は2001年13%から2018年6%と低下している（図表 I -1-1-58）。

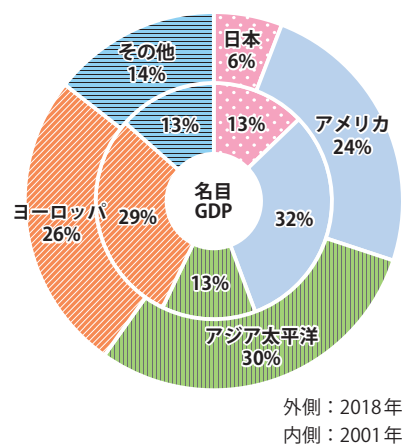
注33 「ある時点における同一の商品・サービスは一つの価格」（一物一価の法則）を前提として自国通貨と他国通貨の購買力の比率から長期的な為替レートを求めたもの。各国の物価水準を感覚的に捉える上で、参考になる指標の一つ。

図表 I -1-1-58 一人当たりの名目 GDP ランキングと世界経済（名目 GDP）に占める国・地域の割合

2001			2010			2018		
1	ルクセンブルク	48,499	1	ルクセンブルク	106,177	1	ルクセンブルク	115,536
2	スイス	38,716	2	ノルウェー	87,356	2	スイス	83,162
3	ノルウェー	38,495	3	スイス	74,885	3	ノルウェー	81,550
4	米国	37,101	4	デンマーク	58,177	4	アイルランド	78,335
5	日本	33,851	5	オーストラリア	56,454	5	アイスランド	74,515
6	デンマーク	30,807	6	スウェーデン	52,607	6	米国	62,869
7	アイスランド	28,957	7	オランダ	51,166	7	デンマーク	60,897
8	アイルランド	28,084	8	アイルランド	48,709	8	オーストラリア	56,420
9	イギリス	27,510	9	米国	48,403	9	スウェーデン	54,356
10	スウェーデン	27,053	10	カナダ	47,627	10	オランダ	53,228
11	オランダ	26,996	11	オーストリア	46,955	11	オーストリア	51,344
12	フィンランド	24,968	12	フィンランド	46,388	12	フィンランド	49,738
13	オーストリア	24,559	13	ベルギー	44,688	13	ドイツ	47,662
14	ドイツ	23,870	14	日本	44,674	14	ベルギー	46,696
15	カナダ	23,860	15	アイスランド	43,081	15	カナダ	46,290
16	フランス	23,245	16	ドイツ	42,380	16	フランス	42,953
17	ベルギー	23,194	17	フランス	42,179	17	イギリス	42,580
18	イタリア	20,423	18	イギリス	39,122	18	イスラエル	41,728
19	イスラエル	20,302	19	イタリア	35,655	19	ニュージーランド	41,205
20	オーストラリア	19,431	20	ニュージーランド	33,222	20	日本	39,304
21	スペイン	15,369	21	スペイン	30,801	21	イタリア	34,321
22	ニュージーランド	13,561	22	イスラエル	30,670	22	韓国	33,320
23	ギリシャ	12,577	23	ギリシャ	26,973	23	スペイン	30,733
24	ポルトガル	11,735	24	スロベニア	23,570	24	スロベニア	26,146
25	韓国	11,561	25	韓国	23,087	25	ポルトガル	23,437
26	スロベニア	10,502	26	ポルトガル	22,539	26	エストニア	23,330
27	メキシコ	7,410	27	チェコ共和国	19,831	27	チェコ共和国	23,113
28	チェコ共和国	6,599	28	スロバキア共和国	16,634	28	ギリシャ	20,317
29	ハンガリー	5,277	29	エストニア	14,818	29	スロバキア共和国	19,579
30	ポーランド	4,978	30	ハンガリー	13,074	30	リトアニア	18,994
31	チリ	4,573	31	チリ	12,794	31	ラトビア	18,033
32	エストニア	4,520	32	ポーランド	12,602	32	ハンガリー	16,484
33	スロバキア共和国	3,976	33	リトアニア	12,006	33	チリ	15,902
34	ラトビア	3,549	34	ラトビア	11,223	34	ポーランド	15,426
35	リトアニア	3,530	35	トルコ	10,476	35	メキシコ	9,797
36	トルコ	3,053	36	メキシコ	9,258	36	中国	9,580
37	中国	1,053	37	中国	4,524	37	トルコ	9,405

(注) 対象国はOECD＋中国

資料) IMF「2019年10月資料」より国土交通省作成

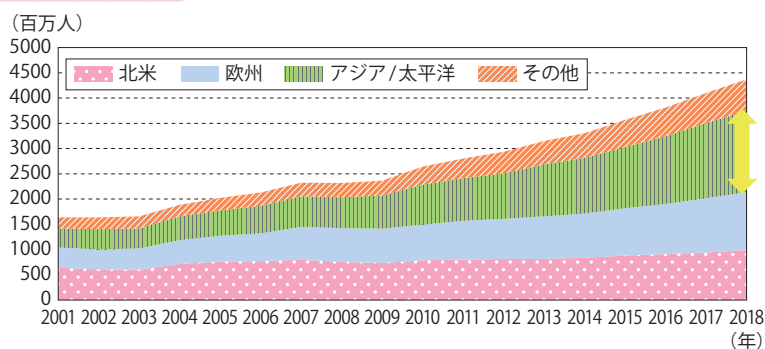
外側：2018年
内側：2001年

(2) 世界の航空旅客の動向

(世界の航空旅客の成長)

世界の航空旅客は2010年（平成22年）以降、世界景気の回復を追い風に利用者が増加し2017年には初めて40億人を突破した。地域別割合で見ると、日本を含めたアジア太平洋の航空旅客が全体に占める割合は、2001年23%から2018年には37%へ拡大し、その間の平均伸び率は8.7%と他の地域と比較して大きく、全体をけん引している（図表 I -1-1-59）。

図表 I -1-1-59 世界の航空旅客の推移



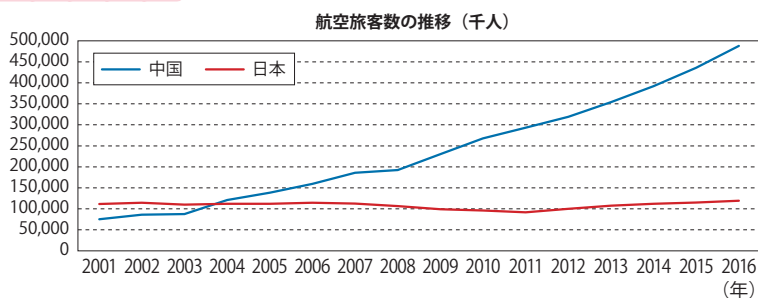
(注) 2014年までは国際民間航空機関（ICAO）より抽出し算出。2015年からは国際航空運送協会（IATA）発表値を引用。

資料) 一般財団法人日本航空機関開発協会「平成30年度版民間航空機関連データ集」より国土交通省作成

(我が国と中国の動向)

航空旅客数（国内線と国際線を含む）の動向を見ると、我が国の航空旅客数は、2001年（平成13年）から2016年にかけて1.1倍に増加しているが、中国は6.5倍と急激な伸びを見せている（図表 I -1-1-60）。

図表 I -1-1-60 航空旅客数（国内線＋国際線）の推移



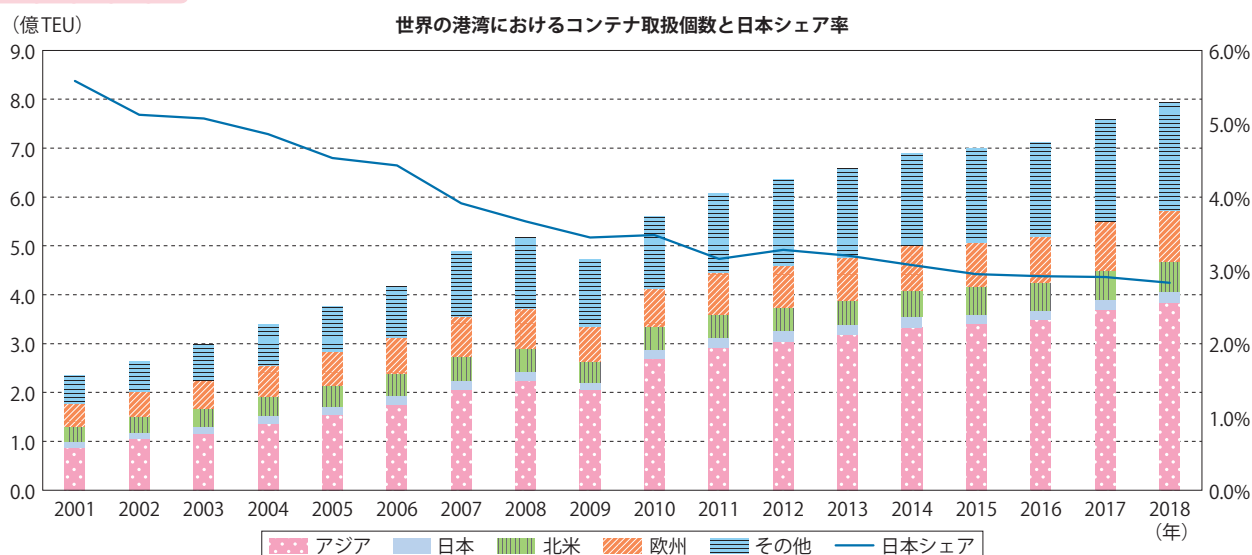
(注) 2014年まではICAOより抽出し算出。2015年からはIATA発表値を引用。
資料) 一般財団法人 日本航空機開発協会「平成30年度版民間航空機関連データ集」より国土交通省作成

(3) 世界の港湾の状況

世界経済の中で、貿易は重要な位置を占めている。そのため、世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は、世界経済の規模の拡大に伴って取扱量も増えていく。

2001年（平成13年）のコンテナ取扱個数は2.4億TEU^{注34}であったが、2009年の落ち込みを除き、2018年には約3倍の7.9億TEUとなるなど、増加を続けている。そのような中、我が国の港湾のコンテナ取扱個数は0.1億TEUから0.2億TEUと伸びてはいるものの、世界のコンテナ取扱個数に占める割合は下降傾向にある（図表 I -1-1-61）。

図表 I -1-1-61 世界の港湾におけるコンテナ取扱個数と日本の占有率の推移



(注) 1 主要港湾の合計値で、すべてを網羅するものではない。
2 TEU：国際標準規格（ISO規格）の20フィート・コンテナを1として、40フィート・コンテナを2として計算する単位
3 地域区分 アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
北米：米国、カナダ
欧州：英国、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
その他：上記以外（日本除く）

資料) HE WORLD Container port traffic API及びContainer port throughput,annualより国土交通省作成

注34 twenty-foot equivalent unit 国際標準規格（ISO規格）の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

国別コンテナ取扱個数について、詳細に2001年と2018年の比較で見ると、取扱量2位・3位の米国とシンガポールは約2倍の伸びに対し、1位の中国は約5倍へ大きな伸びを見せている。そのほか、韓国は約3倍、マレーシアも約4倍に伸び順位を上げているが、日本は増加したものの順位は4位から6位へと下げている（図表 I -1-1-62）。

国別コンテナ取扱個数の動向については、船舶の大型化も影響している。

グローバル化の進展、海上貿易量の増大、新パナマ運河の開通等を背景に、船舶は輸送効率を高めるために大型化が進んできた。2002年に、7,000TEU以上のコンテナ船が初めて就航して以降、大型船は増加し、2019年では8,000TEU以上のコンテナ船が全体の約半数を占めるようになっている。そのため、大型船舶の受入れが可能な諸外国への寄港が増えている。

（4）世界のインフラ需要の拡大 （世界のインフラ市場の推移）

2007年（平成19年）から2017年の10年間の世界のインフラ需要を分野別に見ると、道路が全体の約3割から約4割を占めており、これに鉄道、航空、港湾を合わせると、全体の約4割から約5割となる。（図表 I -1-1-63）

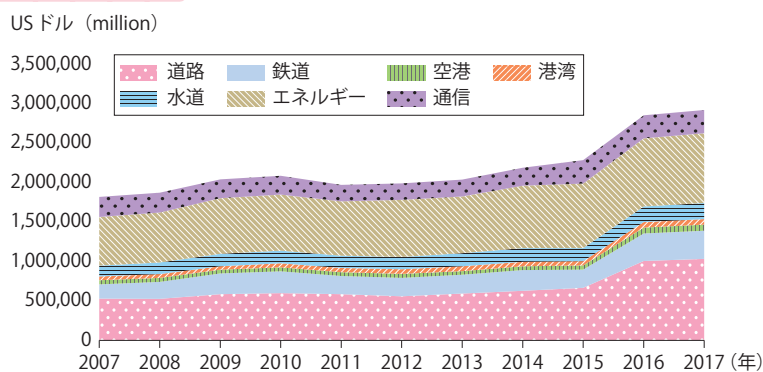
また、2017年のインフラ需要をエリア別に見ると、中国・アジアが全体の約半分を占めている（図表 I -1-1-64）。

図表 I -1-1-62 国別コンテナ取扱個数ランキング

2001			2018		
順位	国名	コンテナ取扱個数 (万 TEU)	順位	国名	コンテナ取扱個数 (万 TEU)
1	中国	4,473	1	中国	22,583
2	米国	2,731	2	米国	5,469
3	シンガポール	1,557	3	シンガポール	3,660
4	日本	1,313	4	韓国	2,895
5	韓国	929	5	マレーシア	2,496
6	ドイツ	843	6	日本	2,243
7	イタリア	707	7	香港	1,964
8	英国	706	8	ドイツ	1,960
9	オランダ	623	9	スペイン	1,719
10	マレーシア	622	10	インド	1,638

資料）HE WORLD Container port traffic API及び Container port throughput,annual より国土交通省作成

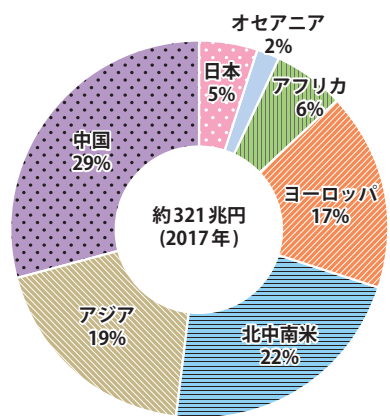
図表 I -1-1-63 世界のインフラ需要（分野別）の推移



（注） 水道：上下水道

資料）Global Infrastructure Hub“Infrastructure Outlook”より国土交通省作成

図表 I -1-1-64 2017年の世界のインフラ需要（エリア別）



資料) 建設経済研究所「建設経済レポート No.71」(Global Infrastructure Hub "Infrastructure Outlook" を元に作成)

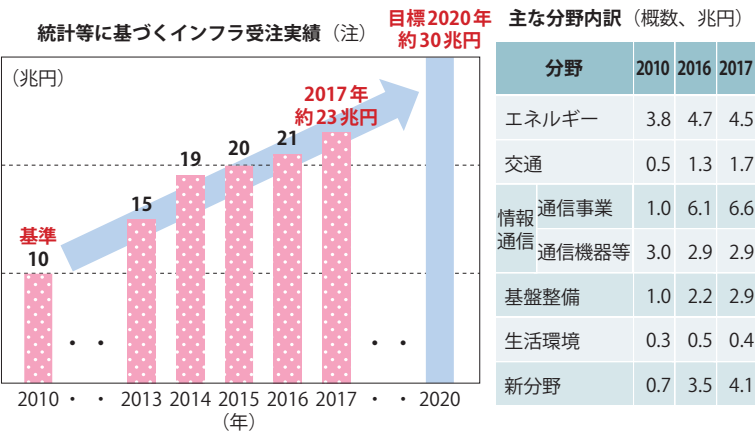
(我が国の海外インフラの受注)

我が国のインフラ受注実績は、2010年（平成22年）の約10兆円から2017年には約23兆円へ受注額を伸ばしている。国土交通省関連分野の交通分野、基盤整備分野は、それぞれ2010年の約0.5兆円、約1.0兆円から、2017年は約1.7兆円、約2.9兆円に増加しており、全体の伸びと比べても高い伸びを示している（図表 I -1-1-65）。

我が国建設企業の海外受注については、2000年代にはアジアを基盤としつつ、北米や中東を中心に

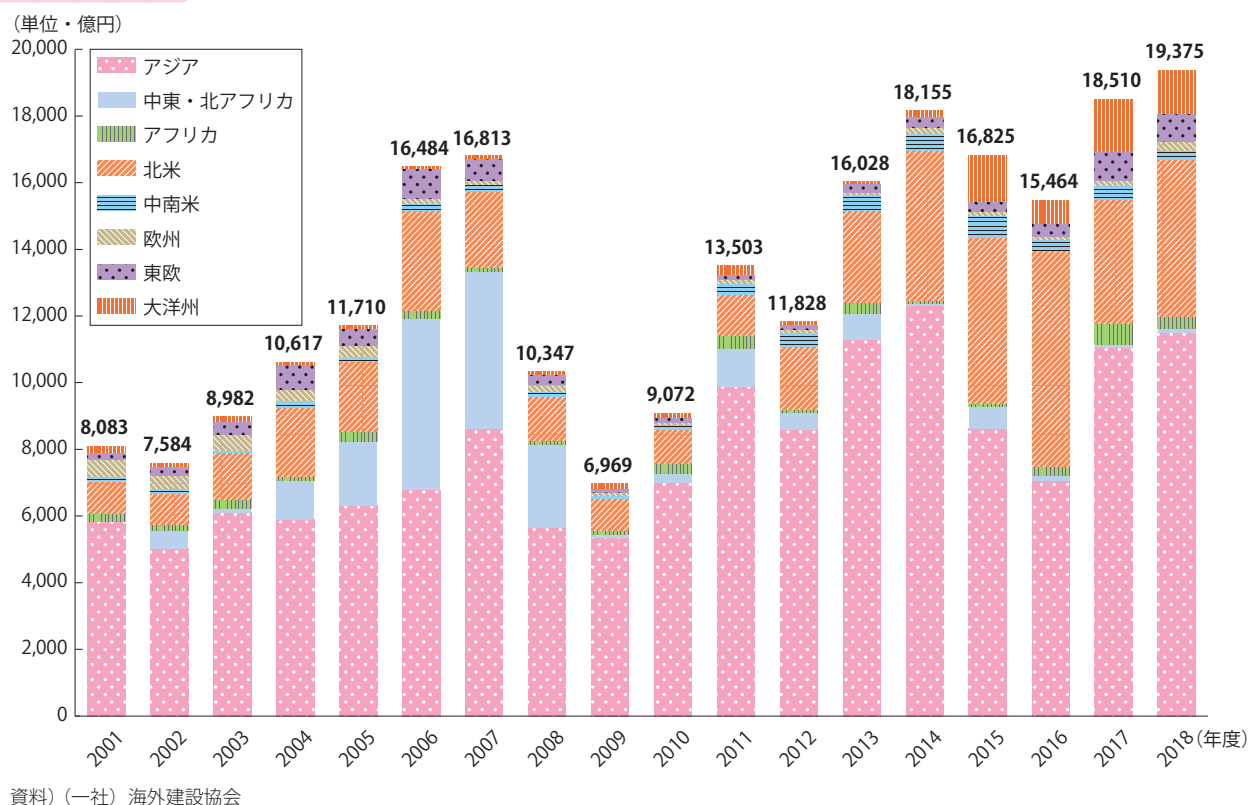
に拡大していたが、2008年から2009年のリーマンショック・ドバイショックの影響等により落ち込んだ。その後、2010年代には、アジアや北米を中心に受注を伸ばし、1.5兆円を超える受注水準となり、2018年度には、過去最高となる1兆9,375億円となった（図表 I -1-1-66）。

図表 I -1-1-65 我が国のインフラ受注実績



（注） 各種統計値や業界団体へのヒアリング等を元に集計した網羅的な集計。「事業投資による収入額等」も含む。
資料) 第43回インフラ経協戦略会議

図表 I-1-1-66 建設企業のインフラ受注実績の推移



8 危機管理の重要性の拡大

(1) 海上保安を巡る動向

我が国は四方を海に囲まれており、海上の治安確保は危機管理の観点からも非常に重要である。

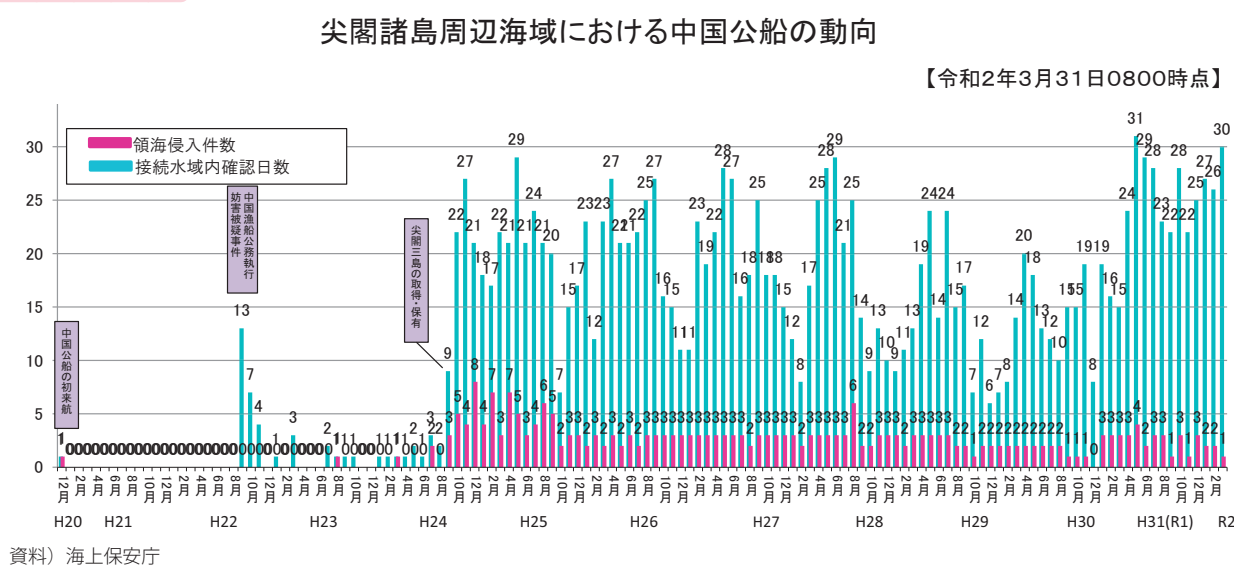
2000年（平成12年）以降の動向を見ても、我が国周辺海域を巡る情勢は一層厳しさを増している。2001年には、九州南西諸島沖における北朝鮮工作船事件が発生した。日中EEZ（排他的経済水域）境界線上をジグザグ航行していた不審船に対して、海上保安庁の巡視船が威嚇等を行ったものの逃走し、攻撃を受けたため、巡視船による正当防衛射撃を実施した。その後同船は自爆用爆発物によるものと思われる爆発を起こして沈没したが、その後の捜査の過程で、同船が北朝鮮の工作船であったこと、過去に、薬物の密輸入に関与していたこと等が判明した^{注35}。

中国公船等による尖閣諸島周辺の接続水域での航行・領海への侵入も予断を許さない状況である。2008年に、中国公船による領海侵入を初めて確認し、2010年には、尖閣諸島周辺の我が国領海で海上保安庁の船舶に中国漁船が衝突する事件が発生した。このような状況を踏まえ、日本政府は2012年に尖閣諸島の長期にわたる平穏かつ安定的な維持・管理を図るため尖閣三島（魚釣島、南小島、北小島）を取得・保有した。しかしながら、取得・保有以後、中国公船の尖閣諸島周辺の接続水域での航行・領海への侵入は増加し、2016年には中国公船が中国漁船に続いて領海侵入を繰り返す事案が発生した。2019年には、尖閣諸島周辺の接続水域における中国公船の確認日数が今までで最

注35 同船は、自爆用爆発物によるものと思われる爆発で沈没した後、海上保安庁により引き揚げられ、海上保安資料館横浜館で現在も公開されている。

も多い282日に上るなど、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増している（図表 I -1-1-67）。

図表 I -1-1-67 尖閣諸島周辺海域における中国公船の動向

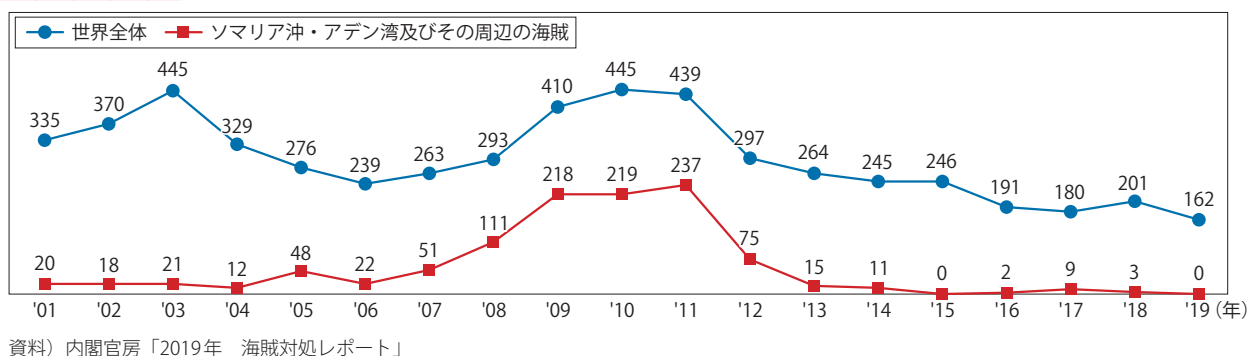


(2) 海賊被害の推移

我が国は、エネルギー資源や農・水産物、その他資源の多くを海外から輸入しており、貿易量（輸出入合計、トン数ベース）の99.6%を海上輸送に依存している。特に、アラビア半島周辺海域は、原油輸入やスエズ運河を通じた欧州への輸出入等、地理的に重要な地域となっている。

この地域において、2005年（平成17年）頃からソマリアの海賊が活動を活発化させており、2008年には、日本企業が保有する大型原油タンカーが海賊の被害に遭っている。こうした状況に対処するため、各国の海軍による海賊対処活動が行われたほか、我が国においても自衛のために武装警備員を乗船させることが認められた。こうした対策が功を奏したこと、2012年にソマリアにおいて連邦共和国が成立したことなどもあり、2012年頃から海賊被害は減少し始め、近年では、ソマリアの地域での海賊被害は年間で10件未満となっている（図表 I -1-1-68）。

図表 I -1-1-68 海賊被害発生状況



9 情報技術の発展

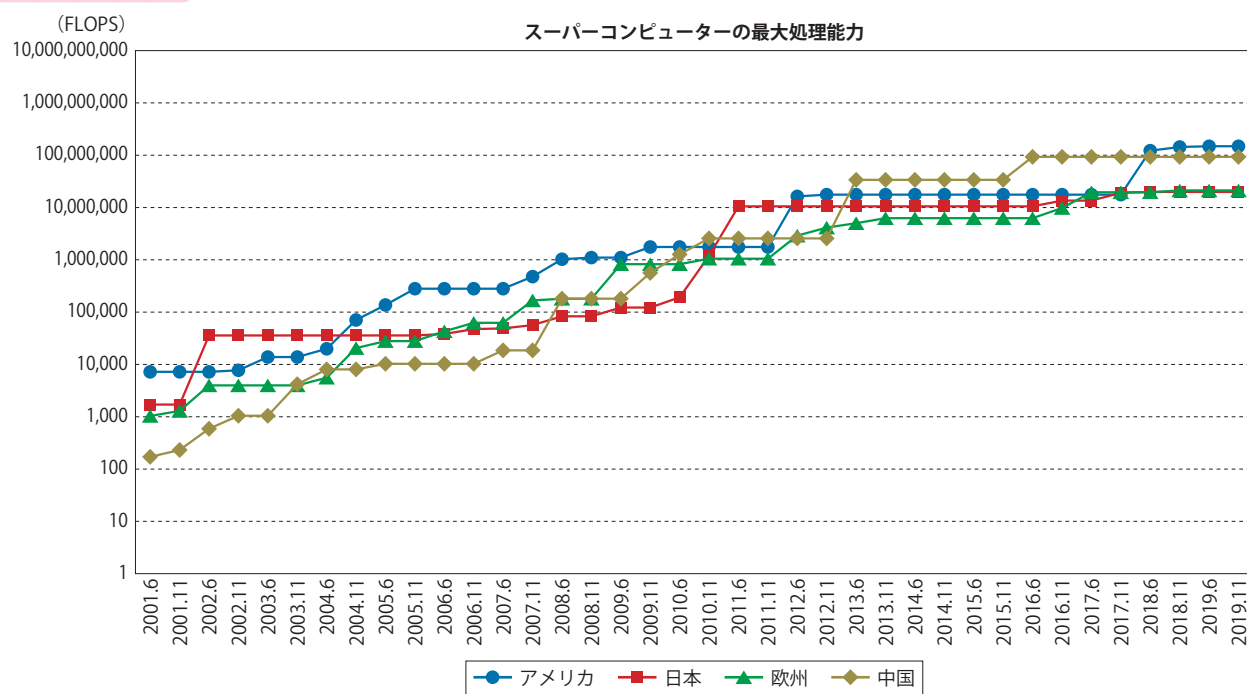
(1) 情報処理技術の発展

(スーパーコンピューターの処理能力の推移)

情報化が進む中で、データを処理する技術は急速に発展してきた。例えば、大量の計算を高速で行うことができるスーパーコンピューターの最大処理能力は、おおよそ20年間で約1万倍向上している。2000年代初頭や2010年代初頭には、日本の技術が世界に輝くこともあったが、近年に目を向けると、日本のスーパーコンピューターの処理能力の成長は鈍化する一方で、中国のプレゼンスが高まっている（図表 I -1-1-69）。

スーパーコンピューターは、気候や交通といった多様な要素からなる複雑な現象の分析に向いているため、天気予報等にも用いられ、私たちの日々の生活にも役立っている。

図表 I -1-1-69 スーパーコンピューターの処理能力の推移^{注36}



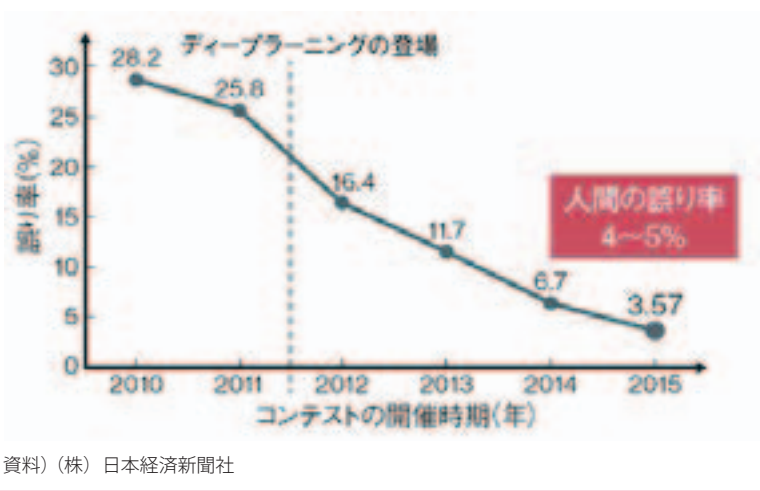
(AIの発展)

近年、情報化の進展とともに社会の中でデータの蓄積が進んだことなどもあり、AIの技術開発や実用化が急速に進められており、我々の生活の至るところに普及してきている。

AIの一分野であるディープラーニングは、対象のビッグデータ内に共通する特徴を見つけることに優れており、画像認識等の分野で活用されている。2015年（平成27年）のILSVRC（画像認識の世界大会）において、画像を見せてその画像を分類させるテストを行ったところ、ディープラーニングを用いた方が人間よりも誤った回答をする可能性は低くなった（図表 I -1-1-70）。ディープラーニングは、画像認識のほかにも、言語処理や音声認識等にも用いられており、例えば、Google 翻訳では、2016年にディープラーニングを採用したことで、翻訳精度が飛躍的に向上した。

注36 FLOPSとは、1秒間にできる浮動小数点演算の回数によってコンピュータの演算性能を表す指標である。

図表 I -1-1-70 画像認識のエラー率推移



(2) 情報通信技術の進展とサービスの普及
(通信速度の向上)

我々を取り巻く情報通信環境は約20年間で大きく進展してきた。2001年（平成13年）に（株）NTTドコモが世界に先駆けてサービスを開始した3Gは、それまでの通信よりも10倍近い速さでの通信が可能となり、モバイル端末での画像等のやりとりが容易になった。その後2006年には、3Gよりも40倍近い速さで通信が可能な3.5Gが導入され、動画等の容量の大きいファイルのやりとりもできるようになった。2015年に導入された4Gでは従来をはるかに上回る高速通信が可能となり、約2時間の映画を30秒でダウンロードすることが可能となった（図表 I -1-1-71）。2020年に導入される5Gでは、30年前の約10万倍もの速さの高速通信が可能となり、こうした技術を利用してVR/ARといった新たなサービスが発展していくことへの期待が高まっている。

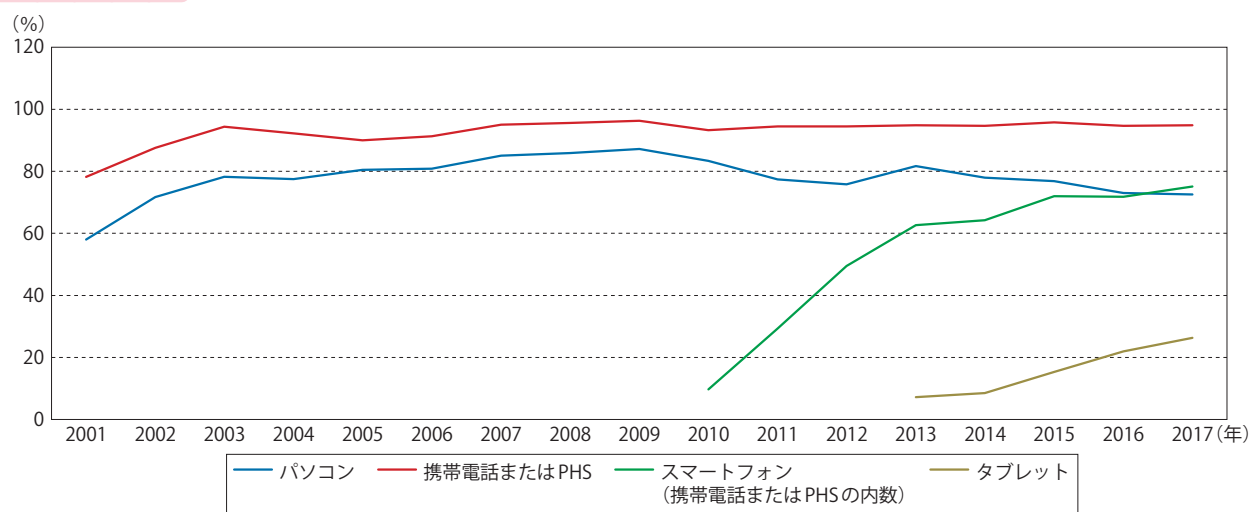
図表 I -1-1-71 通信速度の向上



（情報通信端末の普及）

情報化が進む中で、情報通信端末も急速に普及してきた。携帯電話の世帯普及率は、2001年（平成13年）には78.2%であったが、2017年には94.8%まで増加している。特に、2010年頃からスマートフォンの世帯普及率は顕著な伸びを示しており、2010年には9.7%だった世帯普及率が、2017年には75.1%まで伸びている。一方、スマートフォンやタブレット等の普及に伴い、パソコンの世帯保有率は2009年にピークを迎えた後に減少傾向が続いている（図表 I -1-1-72）。

図表 I -1-1-72 情報通信端末の世帯保有率



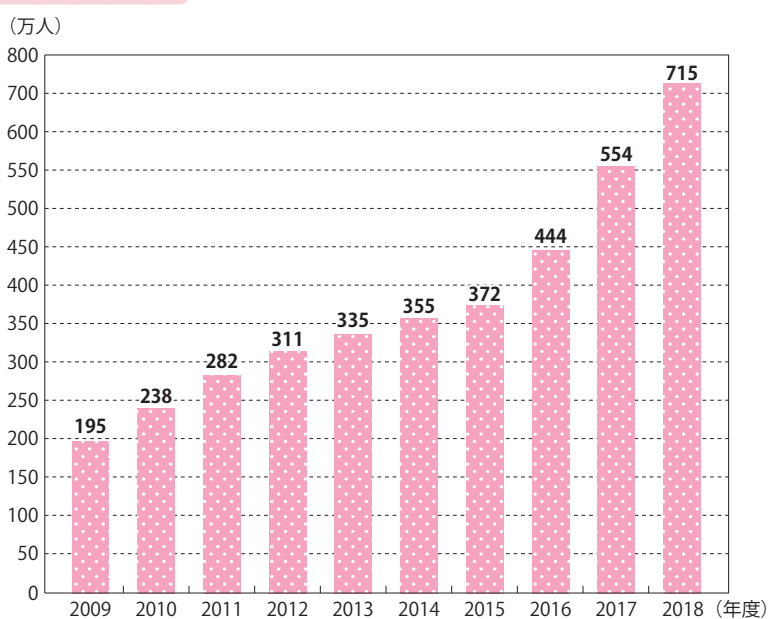
資料) 総務省

（サービスの普及）

スマートフォンでは、今までの携帯電話よりも多くのアプリケーションを使うことができる。そのため、電話やメール、インターネットといった従来同様の用途にとどまらず、道案内や読書、画像編集等の様々な用途に用いることが可能となっている。また、一部の携帯電話は、決済用の非接触ICチップを搭載しており、こうした端末で日常の支払いを行うことが可能となった。

東日本旅客鉄道(株)が提供するモバイルSuicaは、決済用ICチップを搭載する携帯電話によって交通機関等での支払いを行うことができるサービスであり、10年間で利用者数は約4倍にまで成長している（図表 I -1-1-73）。

図表 I -1-1-73 モバイルSuicaの普及



資料) 東日本旅客鉄道(株)

近年、交通事業者をはじめとした民間企業を中心に、「MaaS（マース）^{注37}」（Mobility as a Service）の取り組みが進められている。MaaSとは、ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて一つの移動サービスとして捉えるものであり、乗換え拠点等フィジカル空間の整備と連携しながら、これが実現することで、ワンストップでシームレスな移動が可能となる。MaaSの取り組みは、欧州を中心に海外で先行した取り組みが進められているが、我が国においても、交通事業者のほか、自動車メーカーやIT企業等も参入して各地で取り組みが進められている。

MaaSは、様々な移動手段の価格を統合して、一つのサービスとしてプライシングすることにより、いわば「統合一貫サービス」を新たに生み出すものであり、価格面における利便性の向上により、利用者の移動行動に変化をもたらし、移動需要・交通流のマネジメント、供給の効率化が期待されている。加えて、小売・飲食等の商業、宿泊・観光、物流等あらゆるサービス分野との連携や、医療、福祉、教育、行政等との連携により、移動手段・サービスの高付加価値化、より一層の需要の拡大も期待されている。

コラム

「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」

国土交通省は、2001年1月6日、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の旧4省庁が統合して誕生しました。これに先立ち、旧4省庁共同で、今後の総合的、統一的な政策展開の基礎とすべき国土交通省の使命と、国民の視点に立ってより良い行政サービスを提供していくための基本的な方針の策定作業を進めるとともに、各種PR、シンポジウム等を通じて意見、提案等を募集しました。それらを踏まえ、同年1月30日に、「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」を公表しました。

（詳細については、図 及びhttps://www.mlit.go.jp/annai/annai01/mission_.html 参照。）

まず、国土交通行政の使命は、「人々の生き生きとした暮らしと、これを支える活力ある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性ある地域を実現するためのハード・ソフトの基盤を形成すること」と定められました。

この使命を果たすために向かうべき目標として、①自立した個人の生き生きとした暮らしの実現、②競争力のある経済社会の維持・発展、③安全の確保、④美しく良好な環境の保全と創造、⑤多様性のある地域の形成という5つの目標を設定しました。

また、目標を達成するための仕事の進め方として、①総合性の重視、②国民ニーズの重視、③質の重視という3つの視点と、①効率的・効果的な行政運営、②国民に開かれた行政運営、③政策評価によるマネジメントサイクルの確立、④地方ブロック機関による総合的な地域の支援、⑤職員の意識・能力の向上という5つの方針を定めました。

国土交通省発足時に定めたこれらの使命、目標、仕事の進め方については、国土交通省発足から20年目の今日に至るまで受け継がれてきており、廃れていません。今後、国土交通省は、

注37 出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス。

我が国を取り巻く様々な環境変化や困難な課題に対応していかなければなりません、これからもこの使命を胸に抱きながら、国民の皆様の期待に応えてまいります。

