

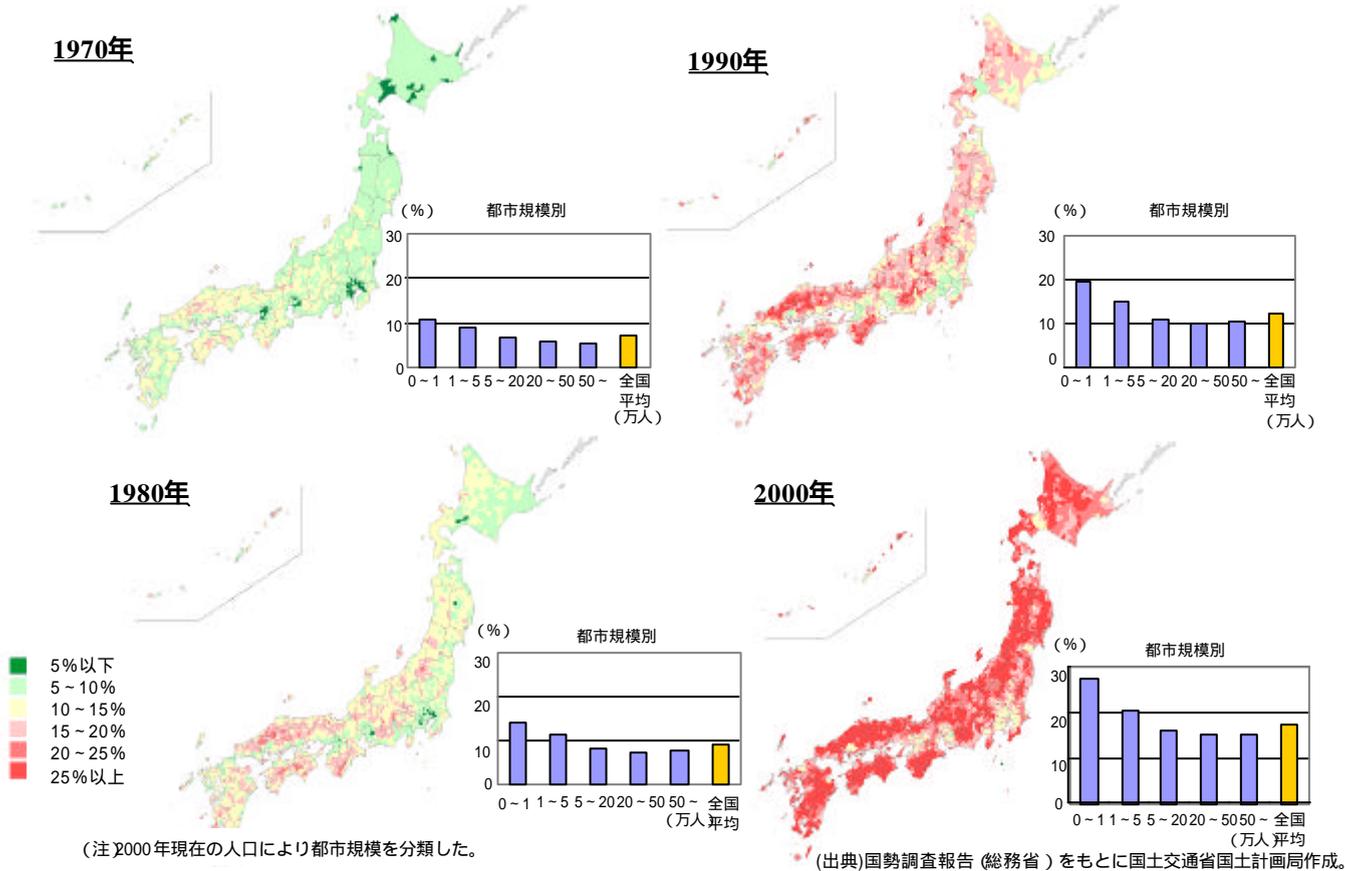
国土基盤形成の動向等 (基礎的モニタリングより)

基礎的モニタリング

視点 各地域の人口や生活の状況に関する現状や過去の変遷はどうなっているか。

指標 65歳以上人口の比率

大都市部に比べ、地方部ほど大きい。市町村の人口規模別で見ると、1万人以下の市町村の高齢化率が、1970年の約10%から2000年の約28%となっている。

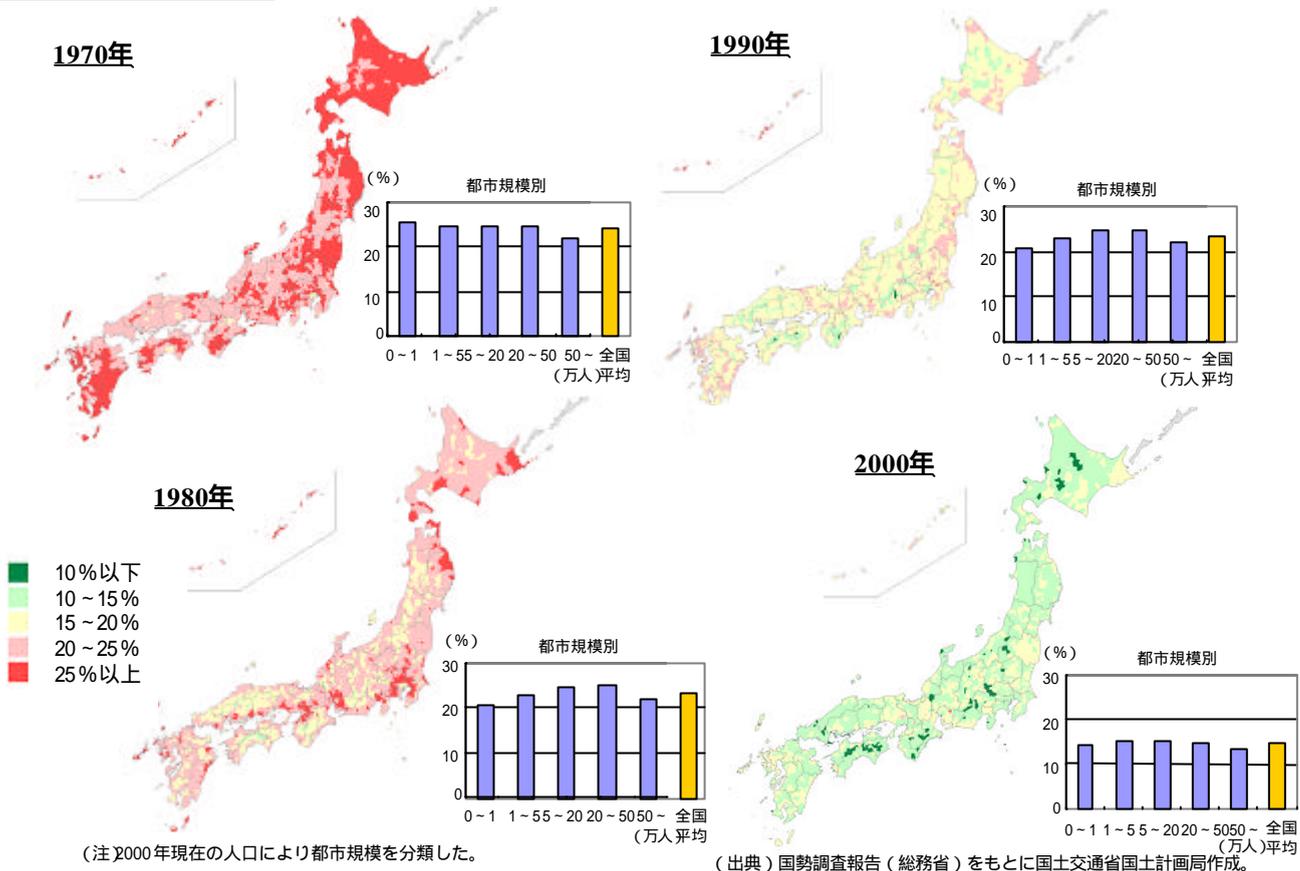


基礎的モニタリング

視点 各地域の人口や生活の状況に関する現状や過去の変遷はどうなっているか。

指標 15歳未満人口の比率

日本全国で少子化が進行し、15歳未満人口比率が減少している。各年代における地域間格差は、高齢化と比べると小さい。

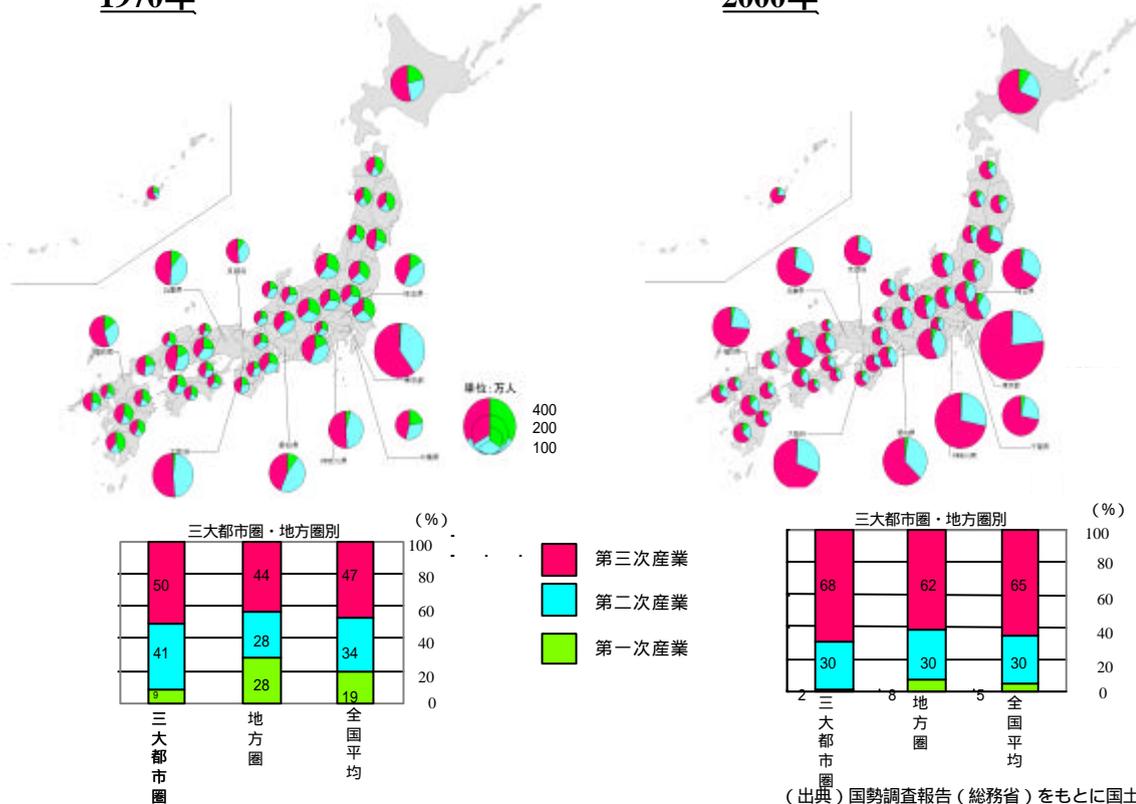


指標 産業就業者数比率

人口規模の大きい都道府県ほど三次産業の割合が大きく、一次産業の割合が小さい。30年間で比べると、一次産業の割合が減少し、三次産業の割合が増加している。二次産業は、三大都市圏では、41 30%と減少、地方圏では、28 30%と増加している。

1970年

2000年



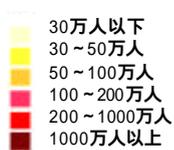
指標 :1時間圏(2000年)人口、診療科目数、社会教育施設数、大学数

広域的にみれば、より多様なサービスの享受が可能。

1時間圏人口

(2000年)

注) 1時間圏人口とは、当該市町村から1時間圏内にある市町村の人口のこと。



(出典) 「国勢調査報告」(総務省)

1時間圏診療科目数

(2000年)

注) 1時間圏診療科目数とは、市町村内あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。



(最大32種類)

(出典) 「医療施設調査」(厚生労働省)

1時間圏社会教育施設種類数

(2000年)

注) ここでいう社会教育施設とは、公民館、図書館、博物館、博物館類似施設、青少年教育施設、婦人教育施設、社会体育施設、民間体育施設、文化会館、カルチャーセンターの8種類の施設をいう。

1時間圏社会教育施設数とは、市町村あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。



(出典) 「社会教育調査報告(2000)」(文部科学省)

1時間圏大学数

(2000年)

注) 1時間圏大学数とは、市町村内あるいは1時間圏内に何種類が存在しているかを捉えたもの。

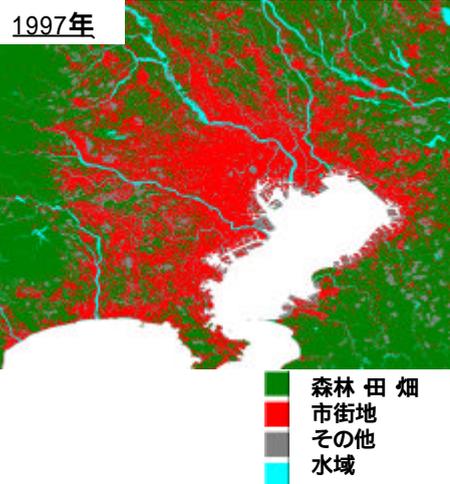
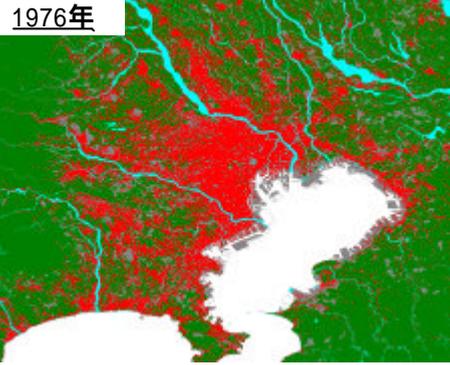


(出典) 「全国大学総覧」

国土交通省総合交通体系データシステム(NAVINET)により算出

指標 土地利用状況

関東地方中心部において、てのひら状に市街地は拡大している。また、森林・田・畑は減少傾向にある。



森林・田・畑の面積の減少



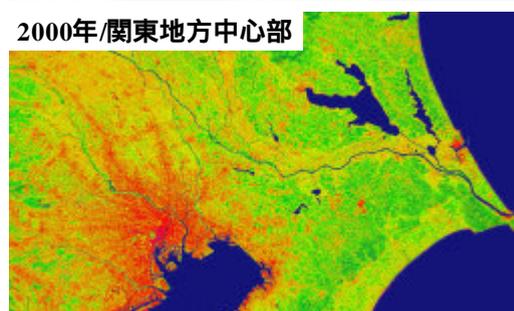
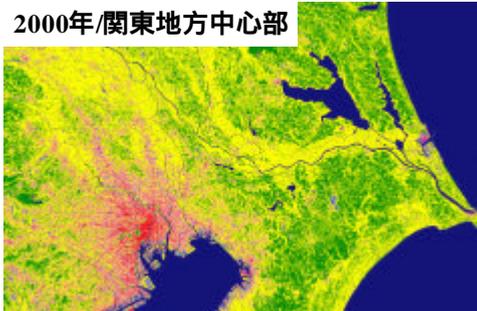
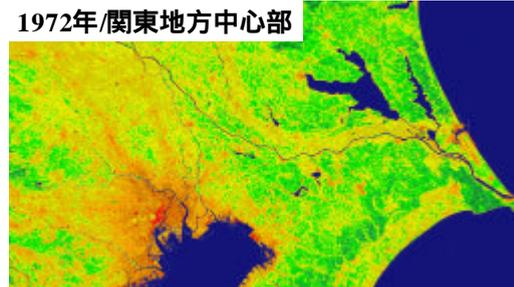
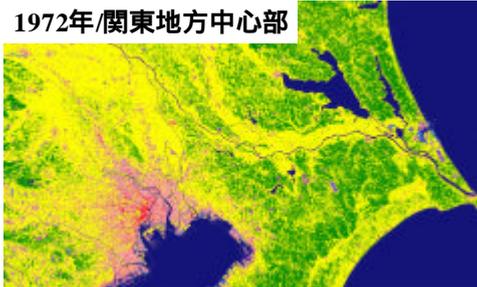
■ 森林・田・畑
■ 市街地
■ その他
■ 水域

■ 森林・田・畑
■ 減少した森林・田・畑

(出典) 国土数値情報(国土交通省)

指標 土地被覆分類図・植生活性度

関東地方中心部において、2000年は1972年に比べ、商業・業務用地や高層・低層住宅地などの面積が拡大している。また、植生活性度は全体的に低下しており、特に都心の西部において顕著である。



土地利用区分

■ 森林
■ 田畑・草地
■ 工業用地
■ 倉庫・空港・港湾
■ 商業・業務用地
■ 高層住宅地
■ 低層住宅地
■ 河川・湖沼等
■ その他

植生活性度

高

活性度

低

注) 土地被覆分類図とは、人工衛星に搭載されたセンサによって観測された衛星データを用いて、地表面の土地利用の様子を色分けして表示した画像である。土地利用の判別にあたっては、あらかじめ住宅地や森林といった分類項目毎にデータの特徴(反射特性)を求めておき、これを基準として画像全体の土地利用の様子を統計手法によって自動分類している。

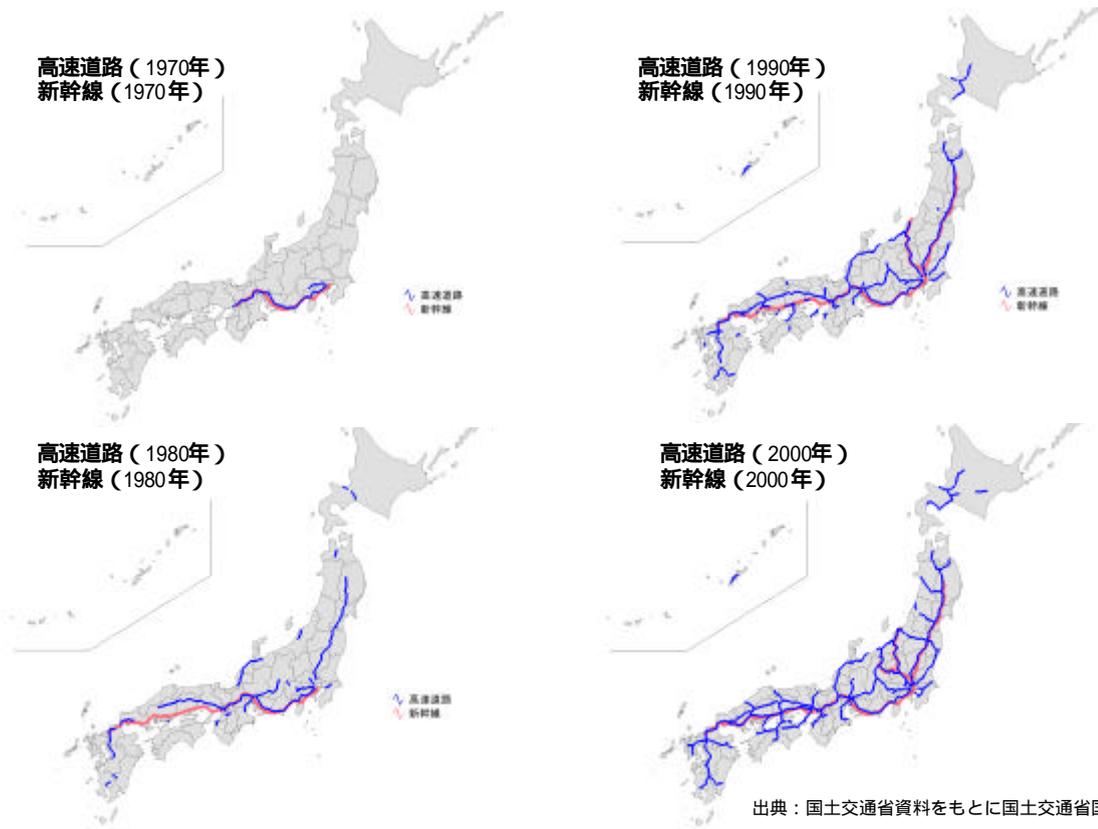
(注) 植生活性度とは、人工衛星に搭載されたセンサによって観測された衛星データを用いて、植物の有無や多少について色分けして表示した画像である。植物の生物・化学的な特性(例えば、植物中のクロロフィルの存在、葉の細胞構造、反射率の高低など)に裏付けされた指標であり、植物の可視域の赤色光域と近赤外域での反射特性をもとに計算している。

1972年と2000年の画像は、比較を可能とするため11月下旬に観測した衛星データを選択している。

(出典) 衛星リモートセンシングデータ(72:Landsat-1(MSS),001:Landsat-7(ETM+))をもとに国土交通省国土計画局作成。

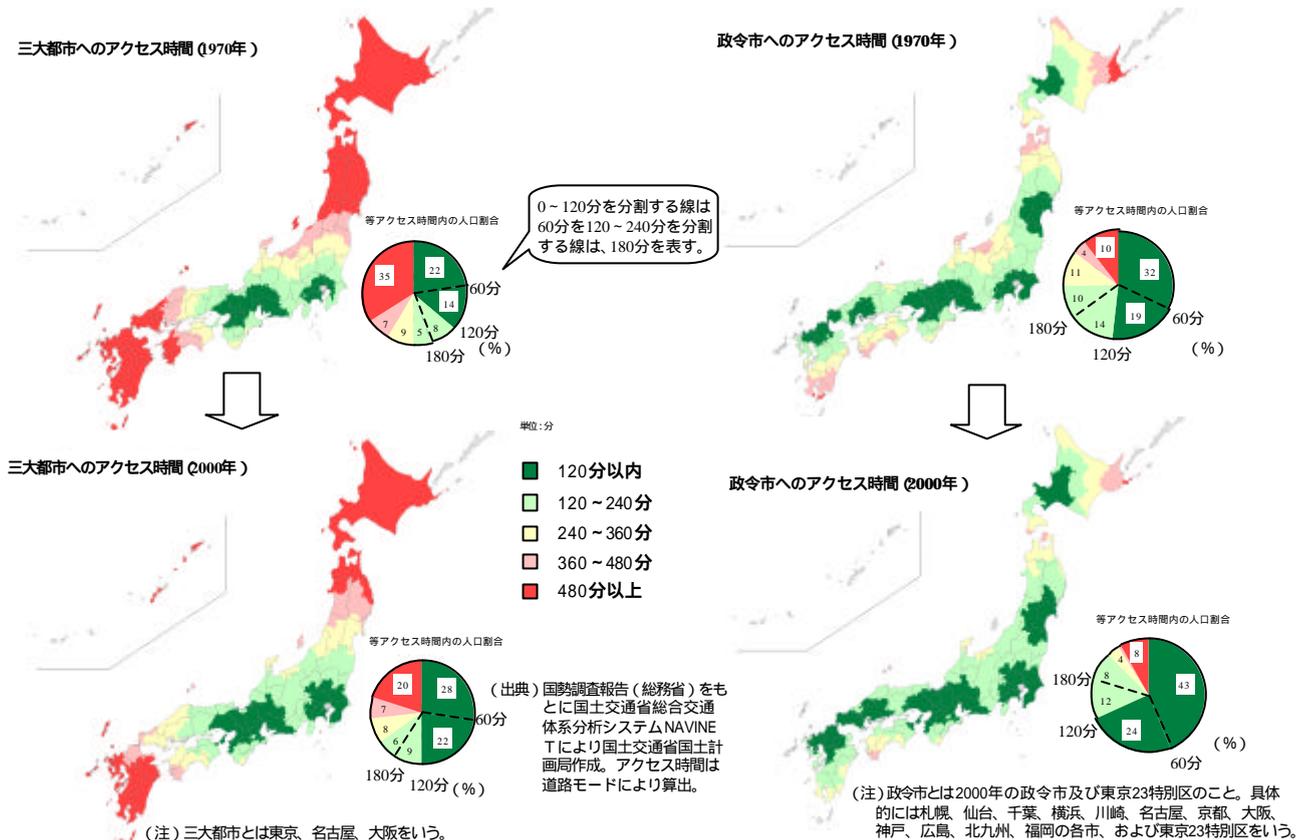
指標 広域交通基盤
(高速道路・新幹線)

1970年から1990年までは背骨方向を結ぶ交通機関が発達し、1990年から2000年まではろっ骨方向に発達した。



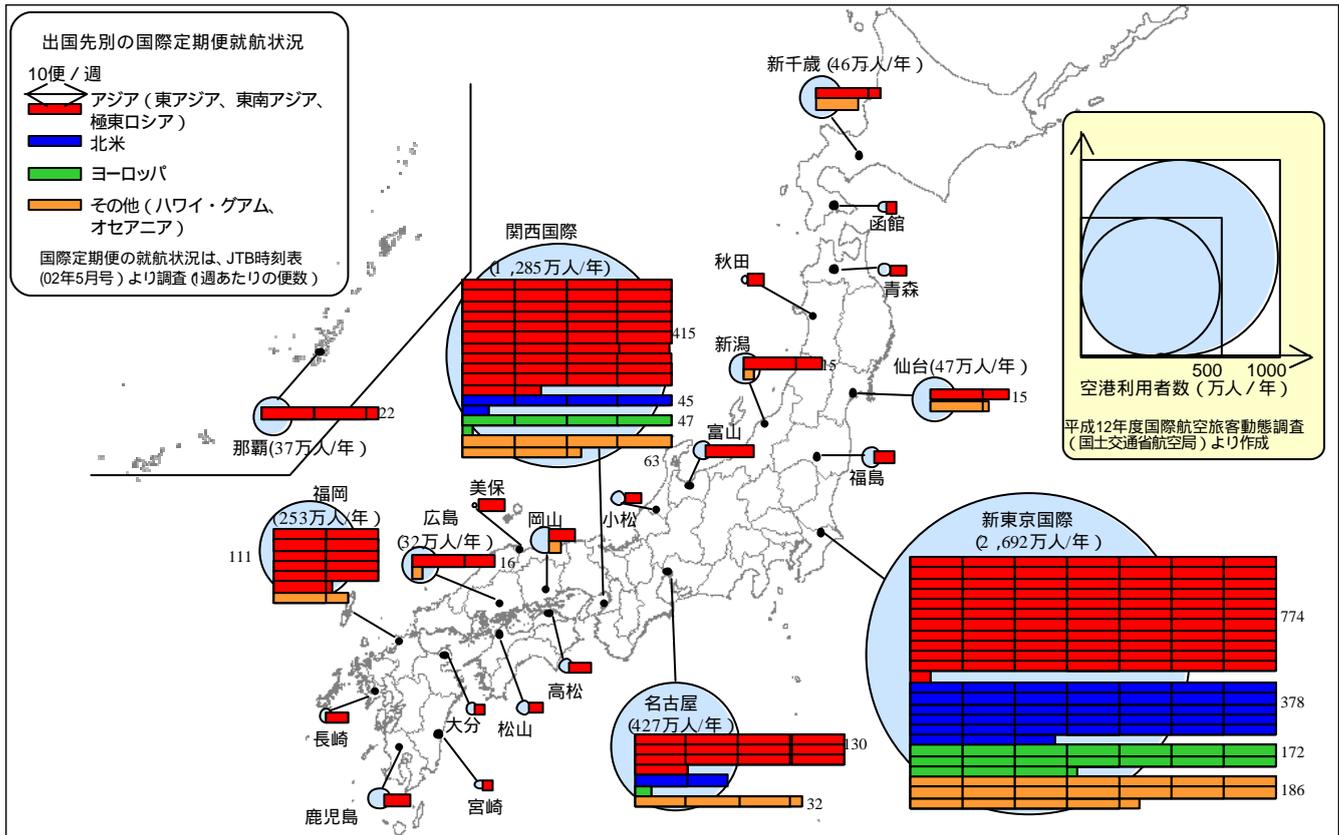
指標 三大都市 政令市
へのアクセシビリティ

1970年以降、三大都市及び政令市へのアクセス時間が減少し、全国における等アクセス時間内の人口割合が着実に増加している。



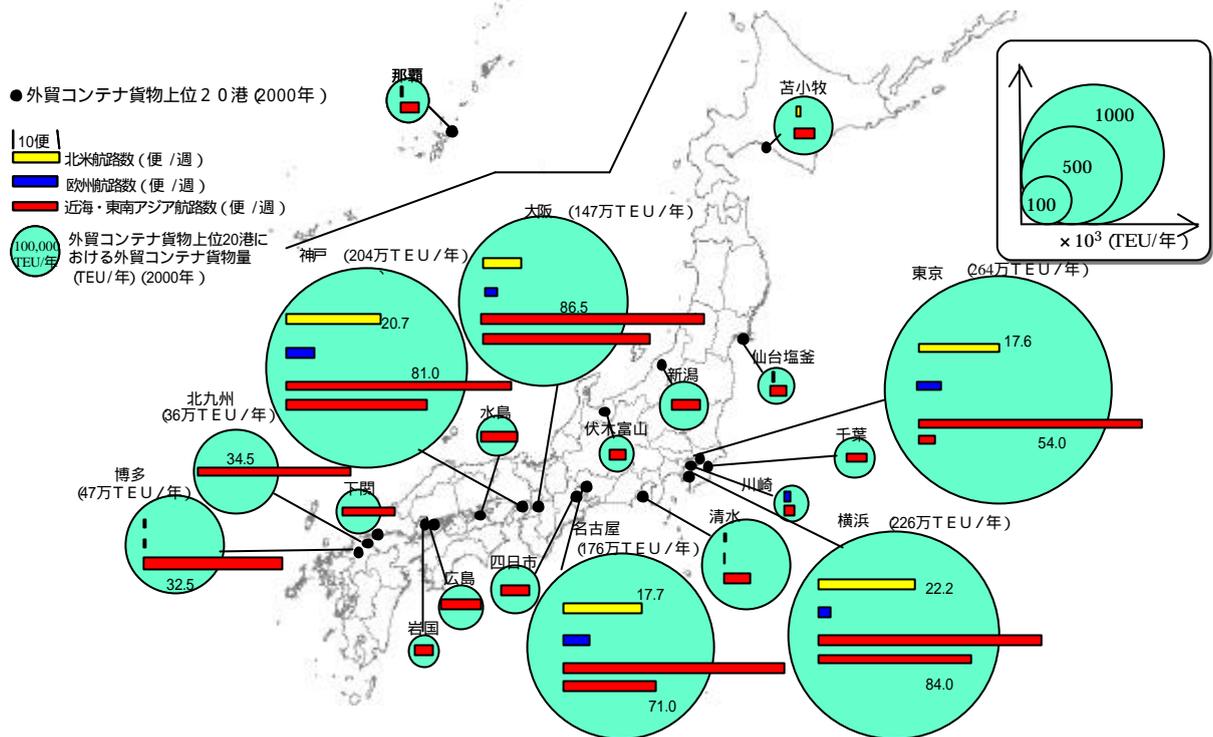
指標 国際交流に関する国土基盤の利用 (空港)

現在、国際定期便が就航しているのは23空港あり、うち9空港でアジア以外の便がある。成田、関空の空港利用者数が全国の約8割を占めている。



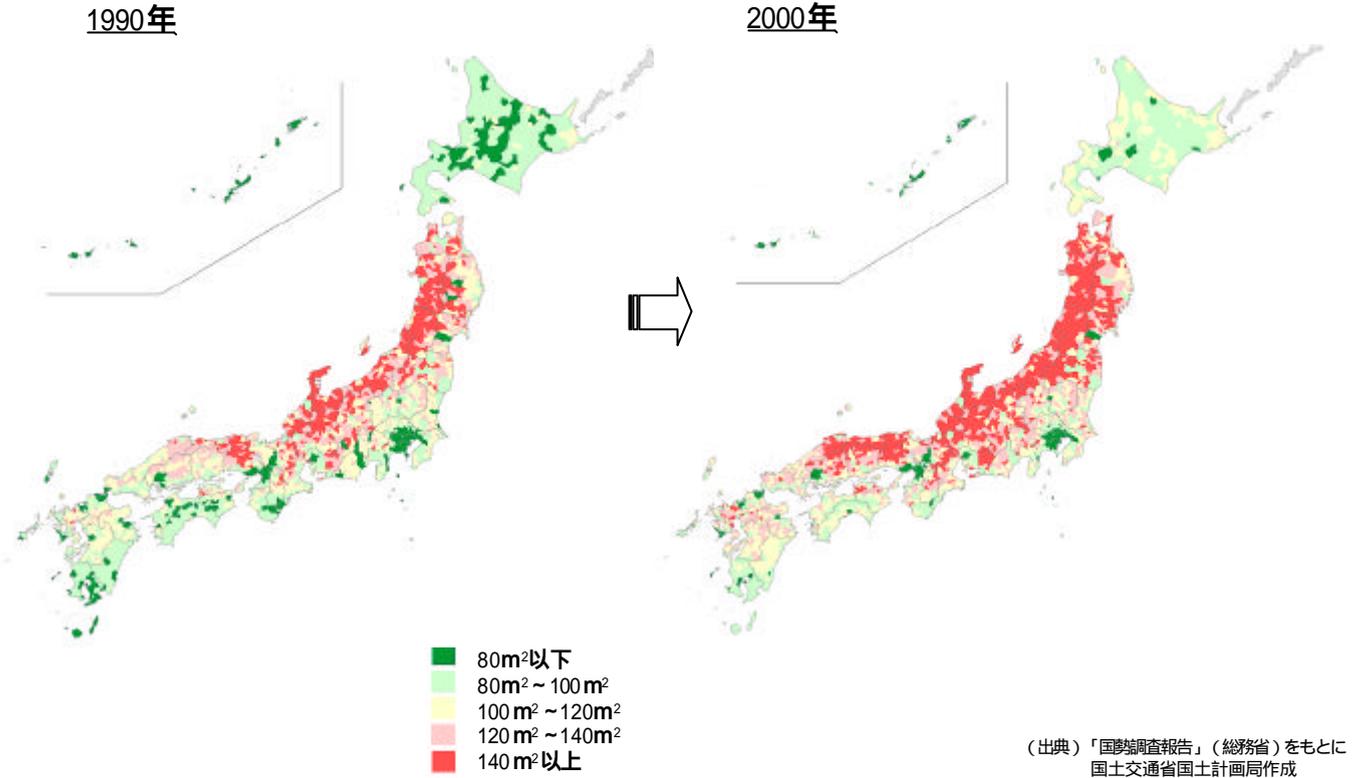
指標 国際交流に関する国土基盤の利用 (港湾)

国際海上コンテナの大部分を三大湾・北部九州の中枢国際港湾で取り扱っている。航路数では近海・東南アジア航路が大宗を占めており、また欧米航路のほとんどが三大湾に集中している。



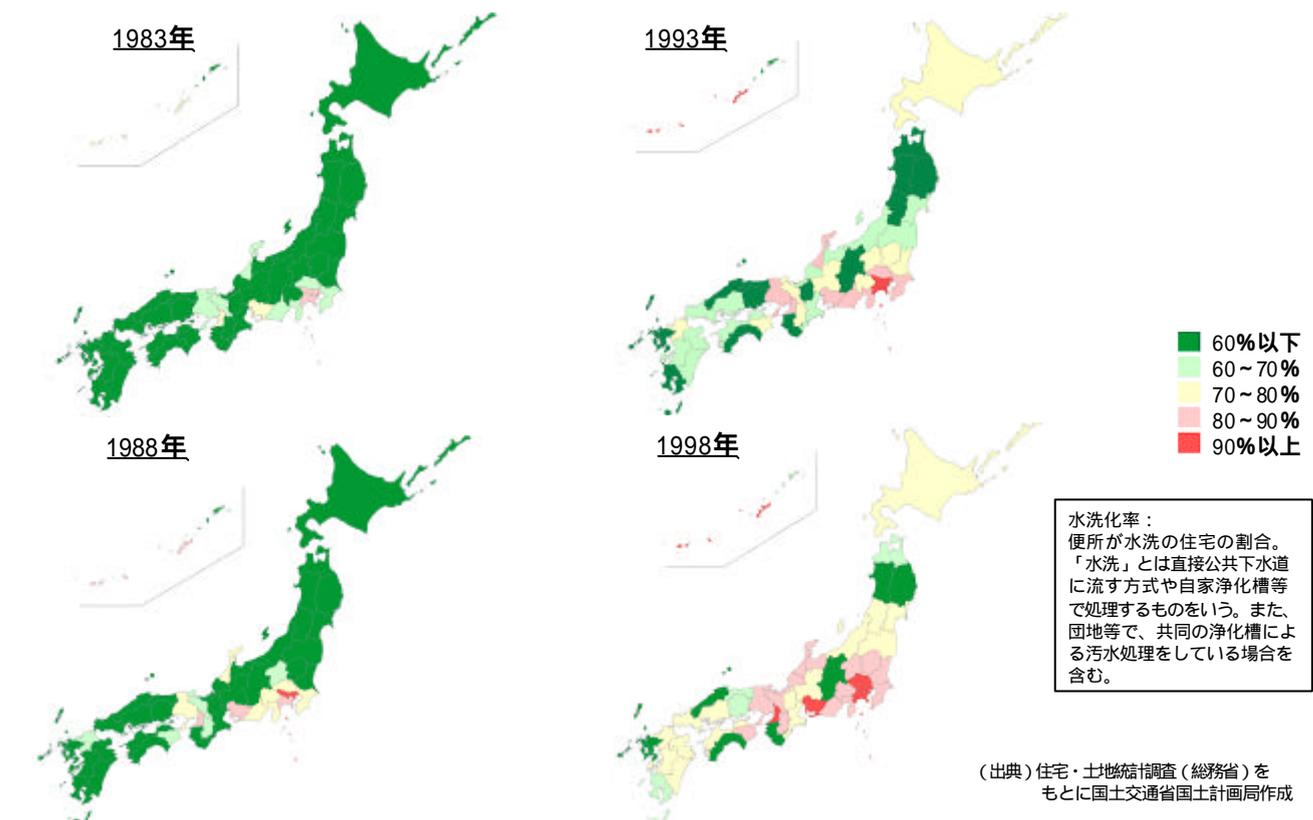
指標 一世帯当たり
延べ床面積

一世帯当たり延べ床面積が大きいエリアは本州の日本海側に広く分布しており、そのエリアは10年間で増大している。一方、三大都市圏および地方中枢・中核都市圏では小さく、10年間でも大きく変化していない。



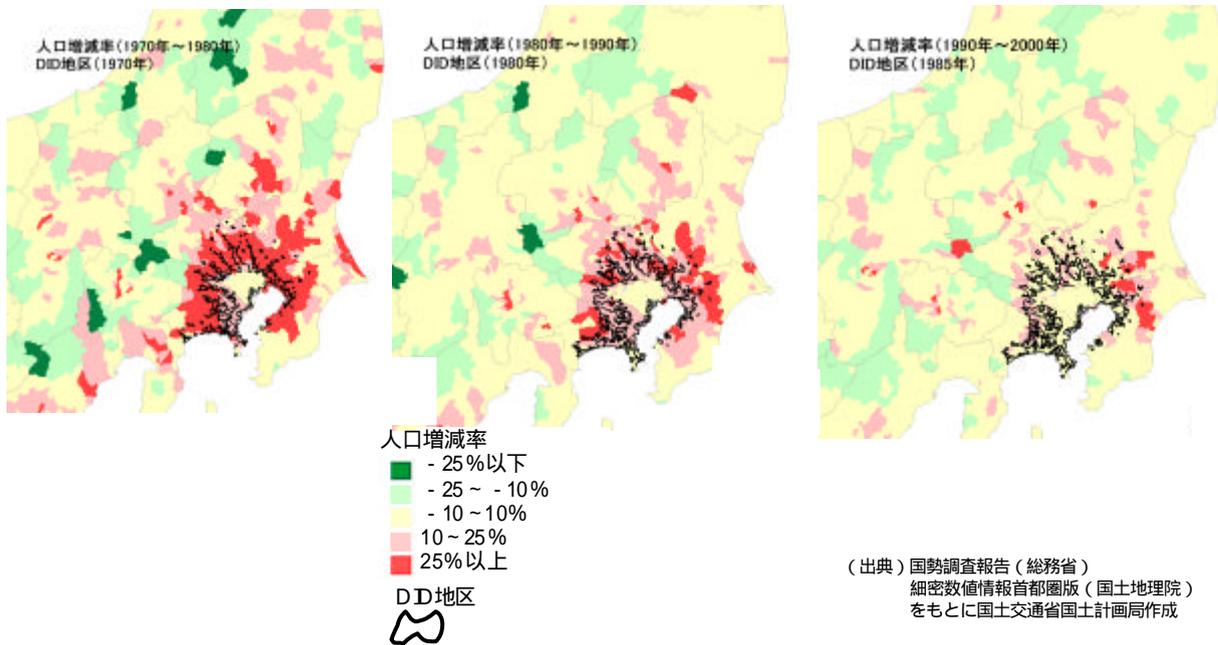
指標 水洗化率

1983年には80%以上である地方自治体は東京都と神奈川県のみであったのが、年の経過とともに、大都市部で先行して上昇し、徐々に地方部へと水洗化率の高いエリアが拡大している。



指標 人口増減率と DID地区

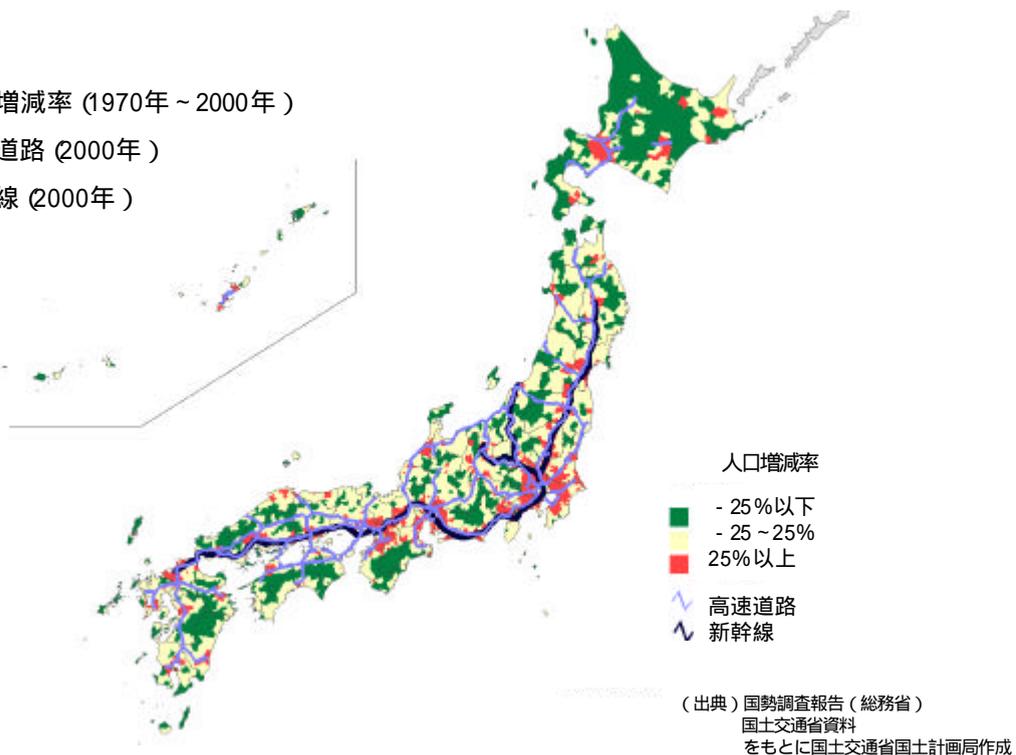
人口増加率の大きい地区は、DID地区のすぐ外側のエリアであり、DID地区内は人口がほぼ横這いである。1980年代以降、人口の増加が著しいエリアは小さくなっている。



指標 人口の増減と 広域交通基盤

人口増加した市町村の連担する地域は、広域交通基盤の位置とほぼ重なっている。
 30年間を比較すると、早い年代に整備された広域交通基盤の路線の周辺ほど、人口増加率が大きい。

人口増減率(1970年～2000年)
 高速道路(2000年)
 新幹線(2000年)

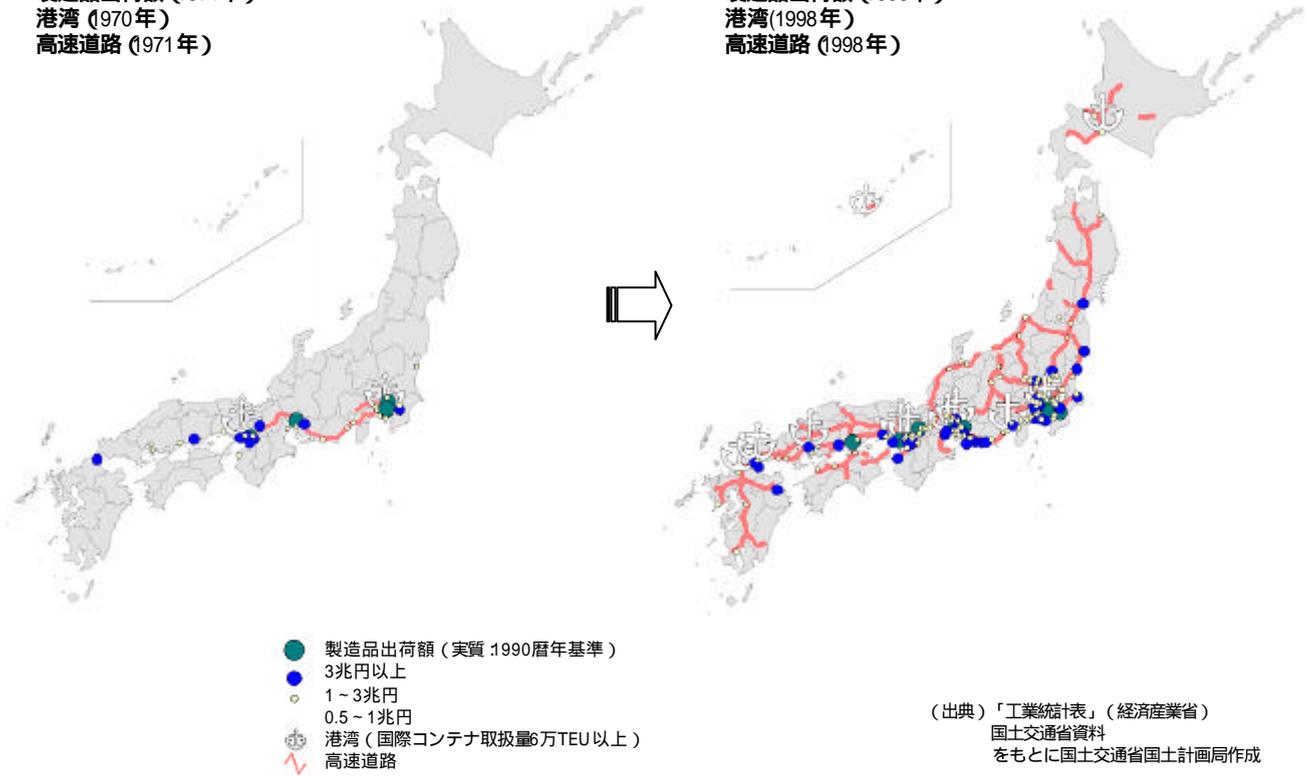


指標 製造品出荷額と高速道路
・取扱量の大きな港湾

製造品出荷額の大きな市町村は、高速道路及び取扱量の大きな港湾の周辺に多く分布している。

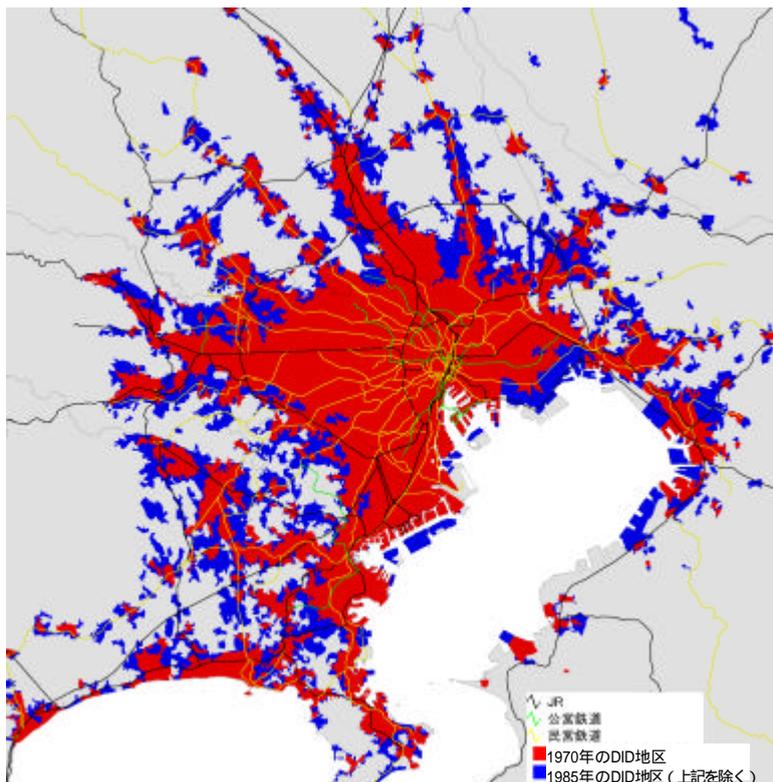
製造品出荷額 (1971年)
港湾 (1970年)
高速道路 (1971年)

製造品出荷額 (1998年)
港湾 (1998年)
高速道路 (1998年)



指標 : DD地区
と鉄道

DD地区は鉄道沿線に広がっており、時期がたつにつれ、さらにその周辺部へと広がっている。東京都心部から離れるに従って、鉄道沿線に近いところのみがDD地区となっている。



出典：細密数値情報（国土地理院）をもとに国土交通省国土計画局作成

指標 観光地別宿泊者数
と交通機関

北海道・九州では交通機関の比較的発達している西部において宿泊客の多い観光地が集中している。

