

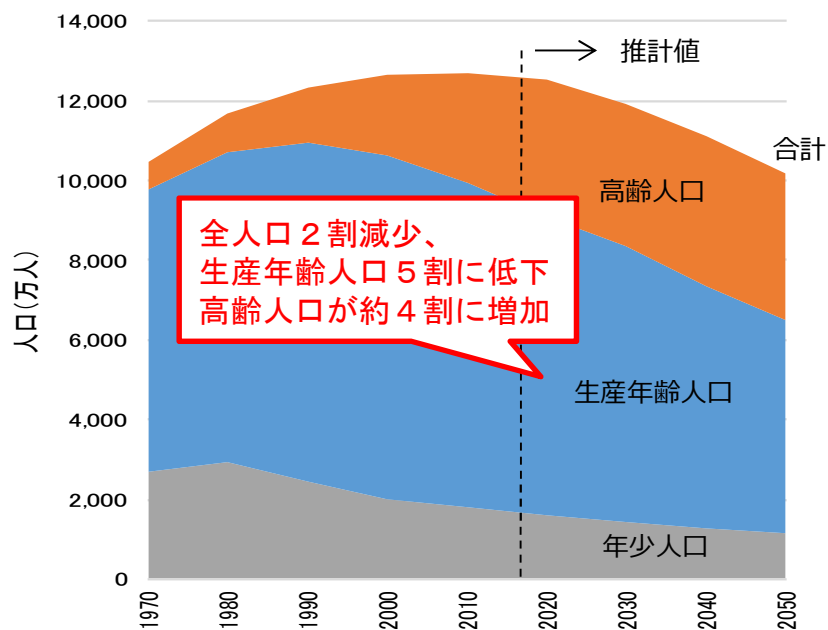
# 我が国を取り巻く社会・経済情勢 (道路交通分野を中心に)

---

# (1)人口減少と少子高齢化社会

○2010年から2050年までに日本の人口は約2,500万人減少するとともに、生産年齢人口の割合は減少し、高齢人口の割合は増加。また人口減少に伴う消滅可能性都市は全国の自治体の半数に上り、特に東北各県、島根、徳島、和歌山、鹿児島などでその割合が高い。(2014年推計)

## ■年代別人口予測



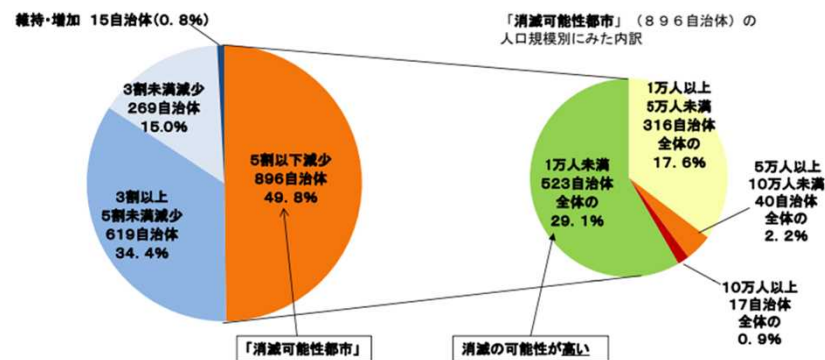
＜人口構成、総人口の変化＞

	生産年齢人口割合	高齢者人口割合	総人口(万人)
2010	64%	22%	12,708
2050	52%	36%	10,192
増減	-12%	+14%	-2,516

出典) 国勢調査、日本の将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

## ■人口減少が進む自治体

＜消滅可能性都市の比率＞



※消滅可能性都市とは、2010年から2040年にかけて、20～39歳の若年女性人口が5割以下に減少する市区町村

＜都道府県別・消滅可能性都市の比率＞

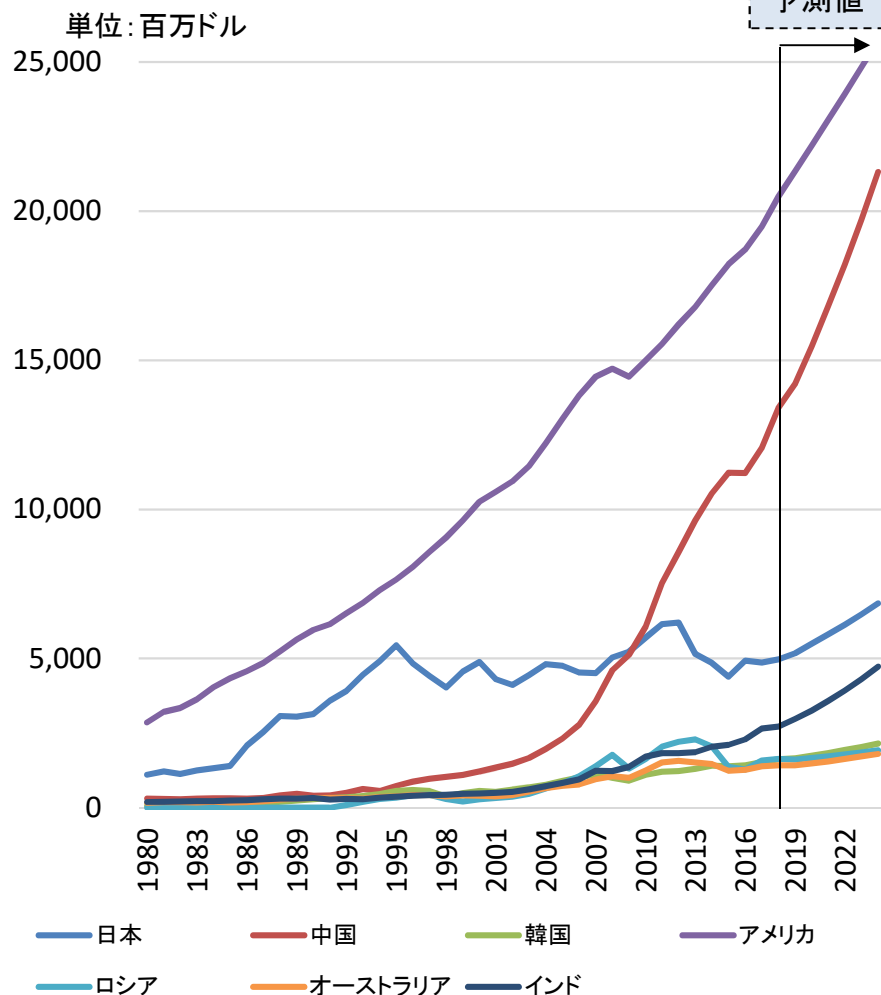


出典) 「地域消滅時代」を見据えた今後の国土交通戦略の在り方について(増田寛也)平成26年(福島県は調査対象外)

## (2) 経済成長の見通し（日本のGDP, GRP）

- 日本のGDPの伸び率は諸外国と比較して小さく、世界における地位は相対的に低下している。
- 一方、地域ブロック別のGRPをみると、諸外国に匹敵する規模の地域もある。

### ■ 主要国におけるGDPの推移と将来見通し



出典：IMF "World Economic Outlook Database October 2019 Edition"より作成

### ■ 日本のGRPと主要国のGDP(2015年)

単位：10億USDドル

順位	国名	GDP/GRP
1	アメリカ	18,219
2	中国	11,226
3	日本	4,389
8	イタリア	1,833
—	日本(関東)	1,830
18	オランダ	766
—	日本(中部)	698
—	日本(近畿)	682
22	台湾	526
—	日本(北海道・東北)	506
26	ベルギー	456
—	日本(九州)	402
43	パキスタン	271
—	日本(中国)	245
59	アンゴラ	116
—	日本(四国)	116

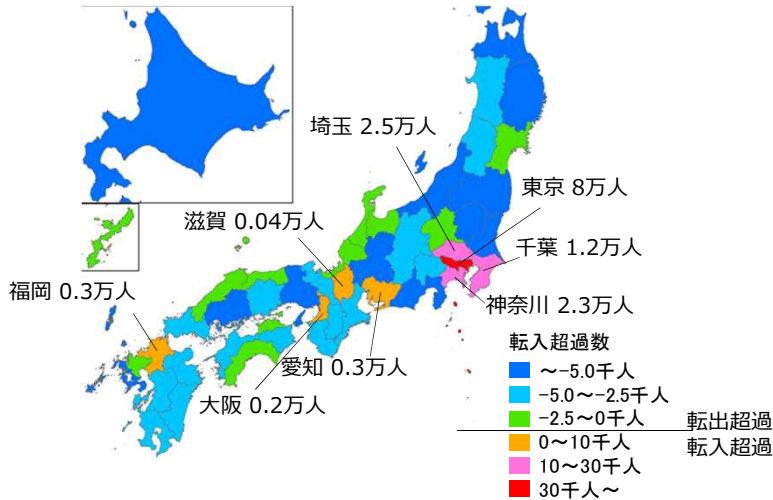
出典：IMF "World Economic Outlook Database October 2019 Edition"及び県民経済生産(内閣府、平成27年度)より作成 ※日本の地域区分は県民経済生産(内閣府)による、日本のGRPは2015年平均為替相場(1USDドル=122.05円)でUSDドルに換算

### (3)東京への一極集中

- 都道府県別の人口出入を見た場合、首都圏は特に高い転入超過であり、外資系企業の多くも東京に本社を構えている。
- 人口、地域総生産(GRP)の集中をG7各国と比較しても、東京への一極集中が進んでいる。

#### ■首都圏への人口の集中

地方部から主に首都圏への人口移動が生じている



出典) 平成30年住民基本台帳人口移動報告(総務省)より作成

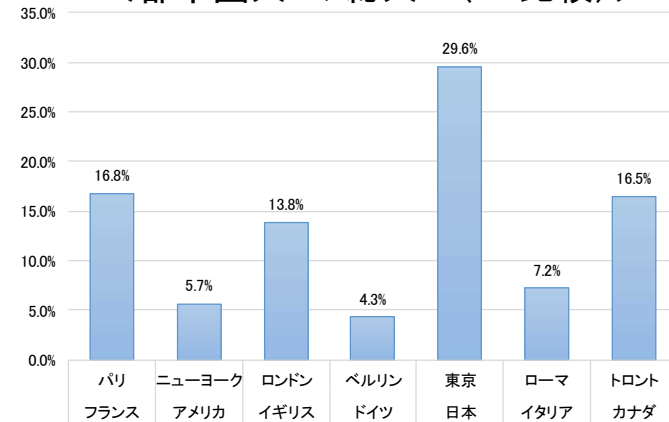
#### <外資系企業本社の設置地域>

順位	都道府県	構成比	順位	都道府県	構成比
1	東京都	67.4%	7	千葉県	2.0%
2	神奈川県	10.0%	8	静岡県	0.8%
3	大阪府	5.3%	9	福岡県	0.7%
4	兵庫県	2.5%	10	茨城県	0.6%
5	愛知県	2.2%		その他	6.4%
6	埼玉県	2.1%		合計	100.0%

出典) ジェトロ対日投資報告書2018(JETRO)より作成

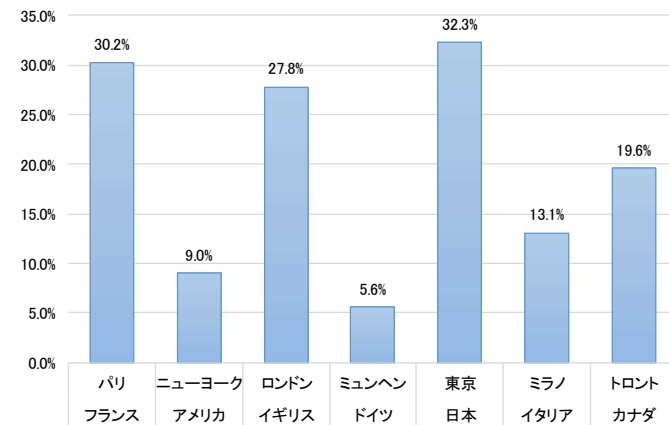
#### ■諸外国(G7)との比較

##### <都市圏人口/総人口(G7比較)>



注) G7各国で人口が最大の都市圏、出典) OECD統計より作成

##### <GRP/GDP(G7比較)>



注) G7各国でGRPが最大の都市圏、出典) OECD統計より作成

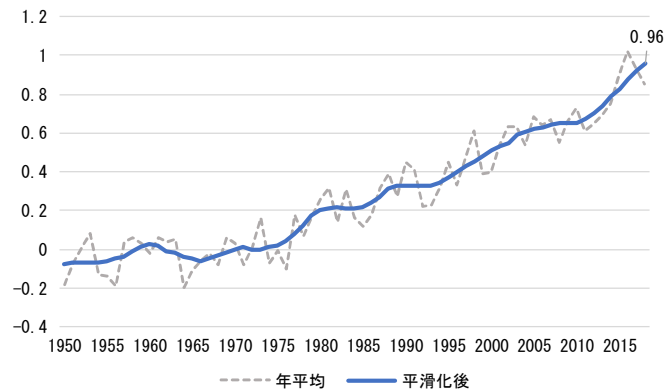
## (4) 激甚化する災害（国土強靱化）

○世界の気温は上昇傾向にあり、気候変動が問題となっている。自然災害（極端な天候、洪水等）も増加しており、日本でも集中豪雨の回数の増加や、巨大地震の発生も懸念されている。

### ■世界における気候変動と自然災害の発生状況

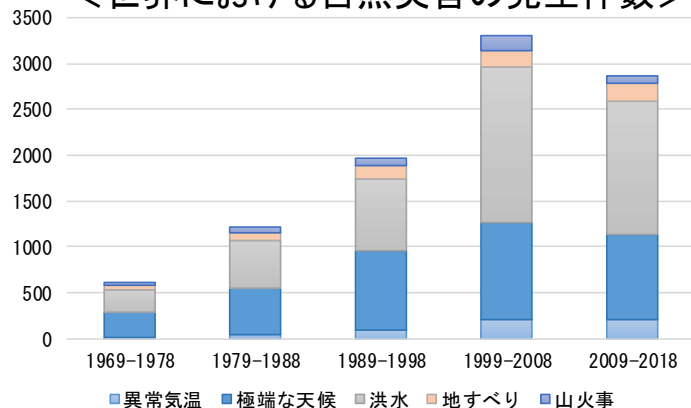
#### ＜世界の気温の変化＞

世界の気温は上昇傾向にあり、気候変動が問題となっている  
(1951-1980年平均を0とした場合の指数)



出典) Global Land-Ocean Index (NASA)

#### ＜世界における自然災害の発生件数＞

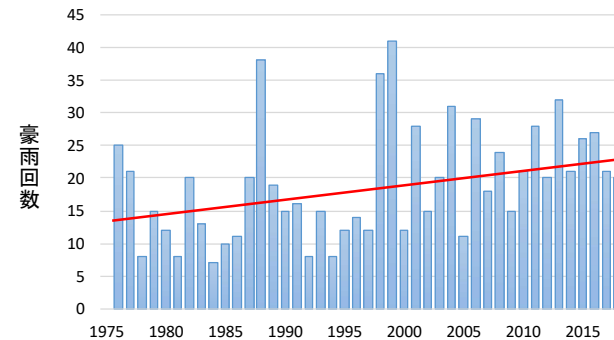


出典) EMDAT International Disaster Database (OFDA/CRED) より作成

### ■日本の災害発生リスク

#### ＜集中豪雨の増加＞

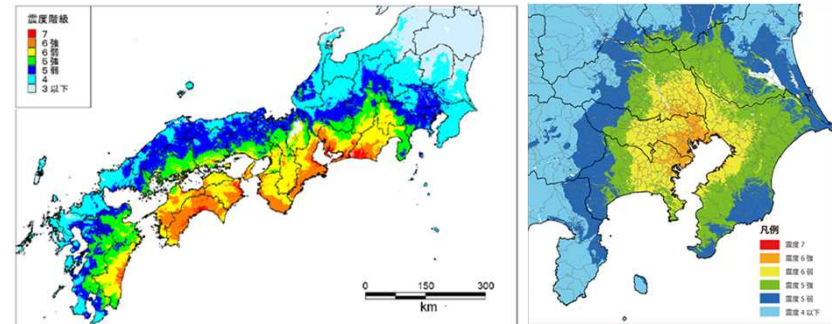
日本でも、降水量80mm/時以上の豪雨回数が増加傾向



出典) 気象庁データより作成

#### ＜予測される震源域＞

南海トラフ地震、首都直下地震の発生が懸念されている。



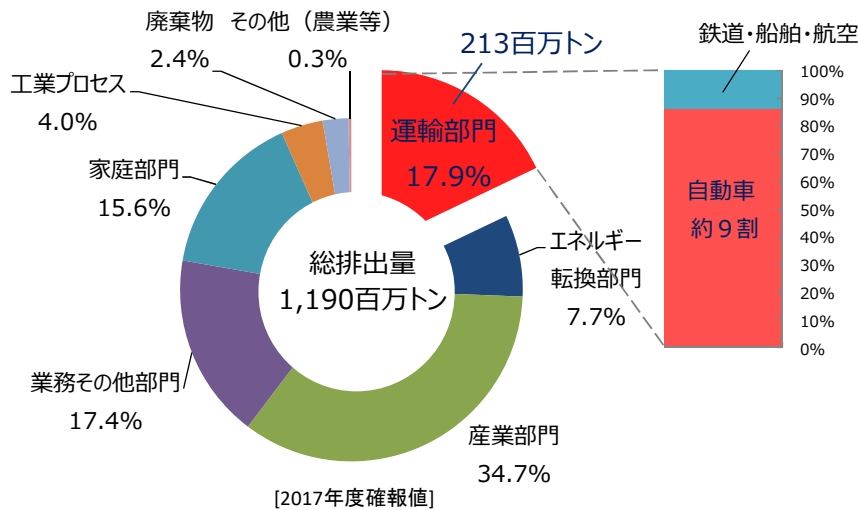
	南海トラフ地震	首都直下地震
全焼・消失棟数	最大238万6千棟	最大61万棟
死者	最大約32万3千人	最大約2万3千人
経済的被害	約214兆円	約95兆円

出典) 国土強靱化とは（内閣府）

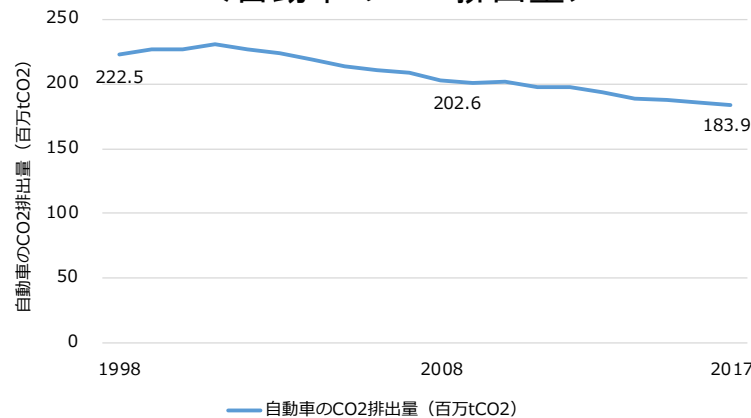
## (5)自然環境（地球温暖化）

CO2排出量は、運輸部門が全体の2割弱を占め、そのうち約9割が自動車からの排出となっているが、EV車の普及や燃費の改善等により、徐々に減少しており、今後さらに抑制していく必要がある。

### CO2排出量

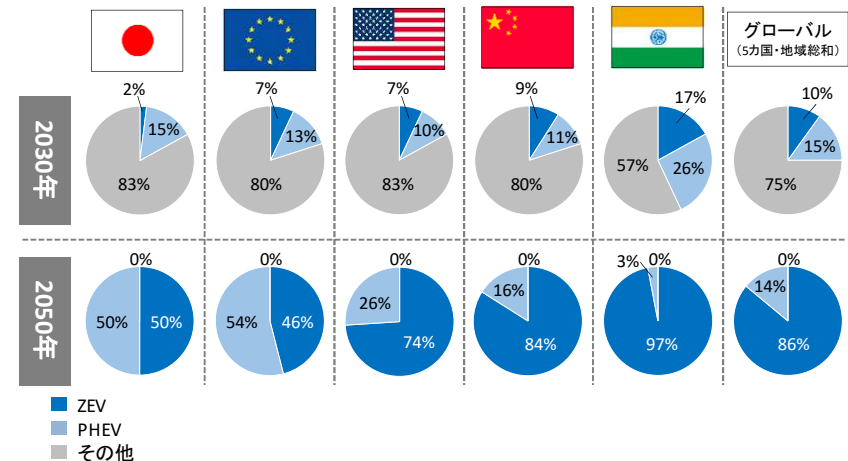
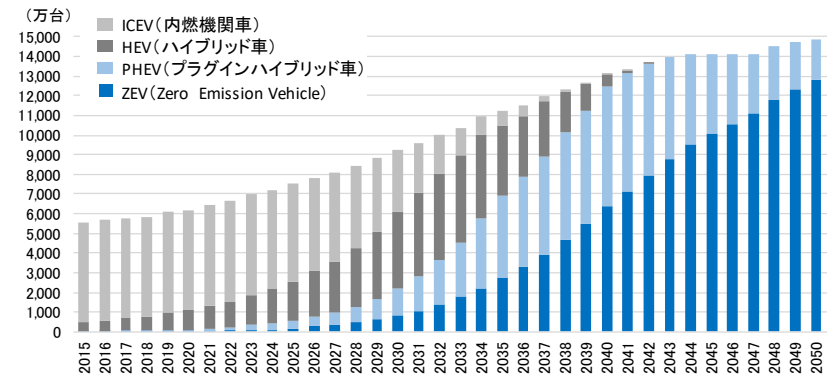


### <自動車のCO2排出量>



出典：国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィス (GIO) 「日本の温室効果ガス排出量データ」 (2019年公開版確報値)

### 2050年までにCO2排出削減目標を達成するために必要な新車販売における次世代自動車の割合

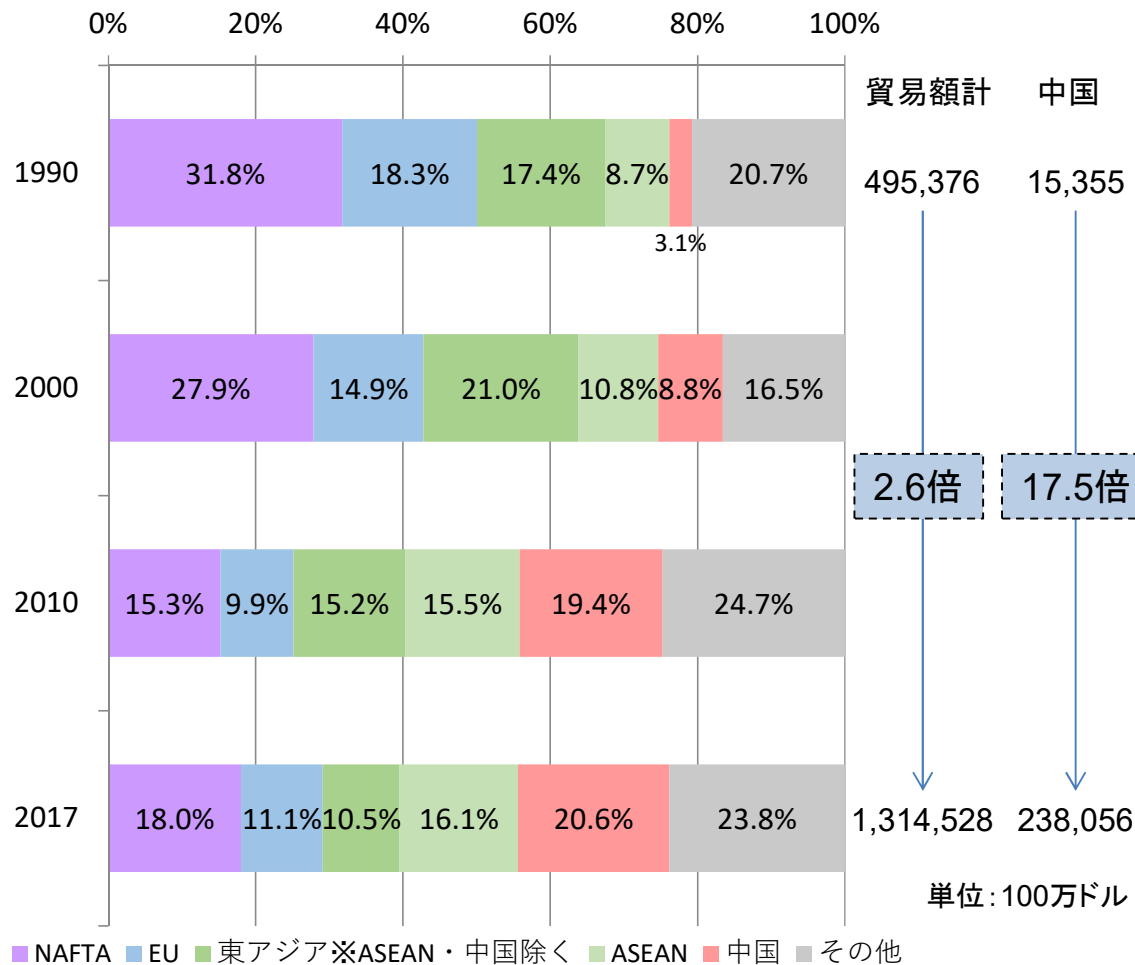


出典：デロイトトーマツコンサルティング「モビリティ革命2030」

## (6) グローバル化（東アジアの台頭）

- 日本と世界各地域の貿易額は、特に中国やASEAN諸国の割合が高く、伸び率も大きい。
- 世界のコンテナ取扱個数ランキングをみると、日本の順位は大きく低下している。

### ■日本と世界各地域の貿易額の推移



出典：JETRO(世界貿易マトリクス)より作成  
 ※輸出と輸入の合計値東アジアには、1990年、2000年は香港・シンガポールが含まれる。  
 2010年は香港のみ含まれる。2017年はいずれも含まれない。

### ■世界の港湾別コンテナ取扱個数

1980年のランキング

単位：千TEU

順位	港湾名	取扱量
1	ニューヨーク	1,947
2	ロッテルダム	1,900
3	香港	1,464
4	神戸	1,456
5	高雄	979
...	...	...
13	横浜	722
18	東京	631
39	大阪	253

2018年のランキング(速報値)

単位：千TEU

順位	港湾名	取扱量
1	上海	42,010
2	シンガポール	36,599
3	寧波-舟山	26,350
4	深圳	25,735
5	釜山	21,662
...	...	...
27	東京	5,107
58	横浜	3,035
64	神戸	2,944

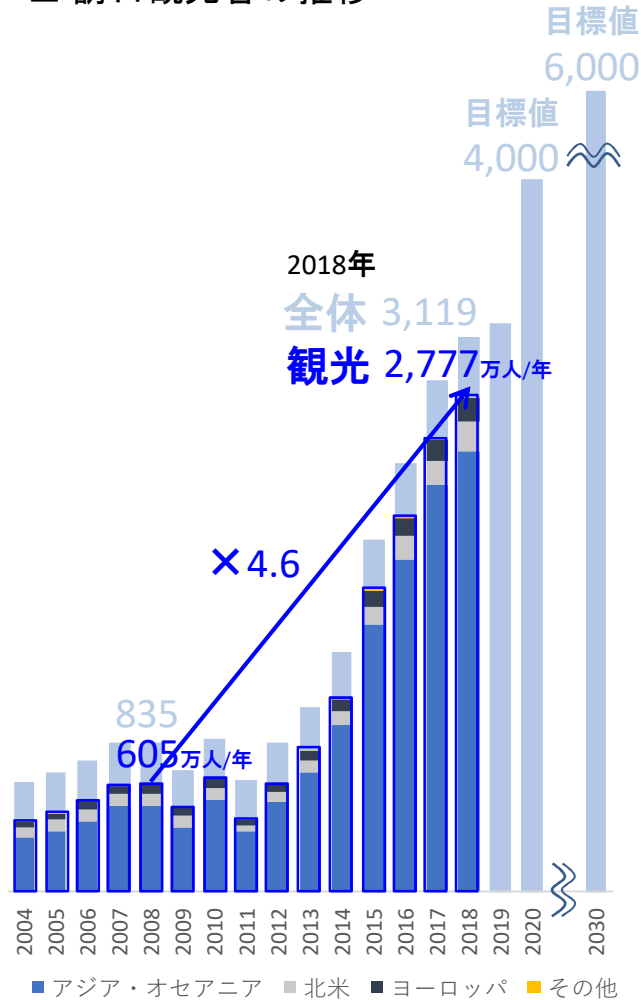
出典：国土交通省港湾局資料より作成  
 ※CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982及び  
 Alphaliner Monthly Monitor May 2019より国土交通省港湾局が作成

## (7)観光立国（交通拠点の重要性）

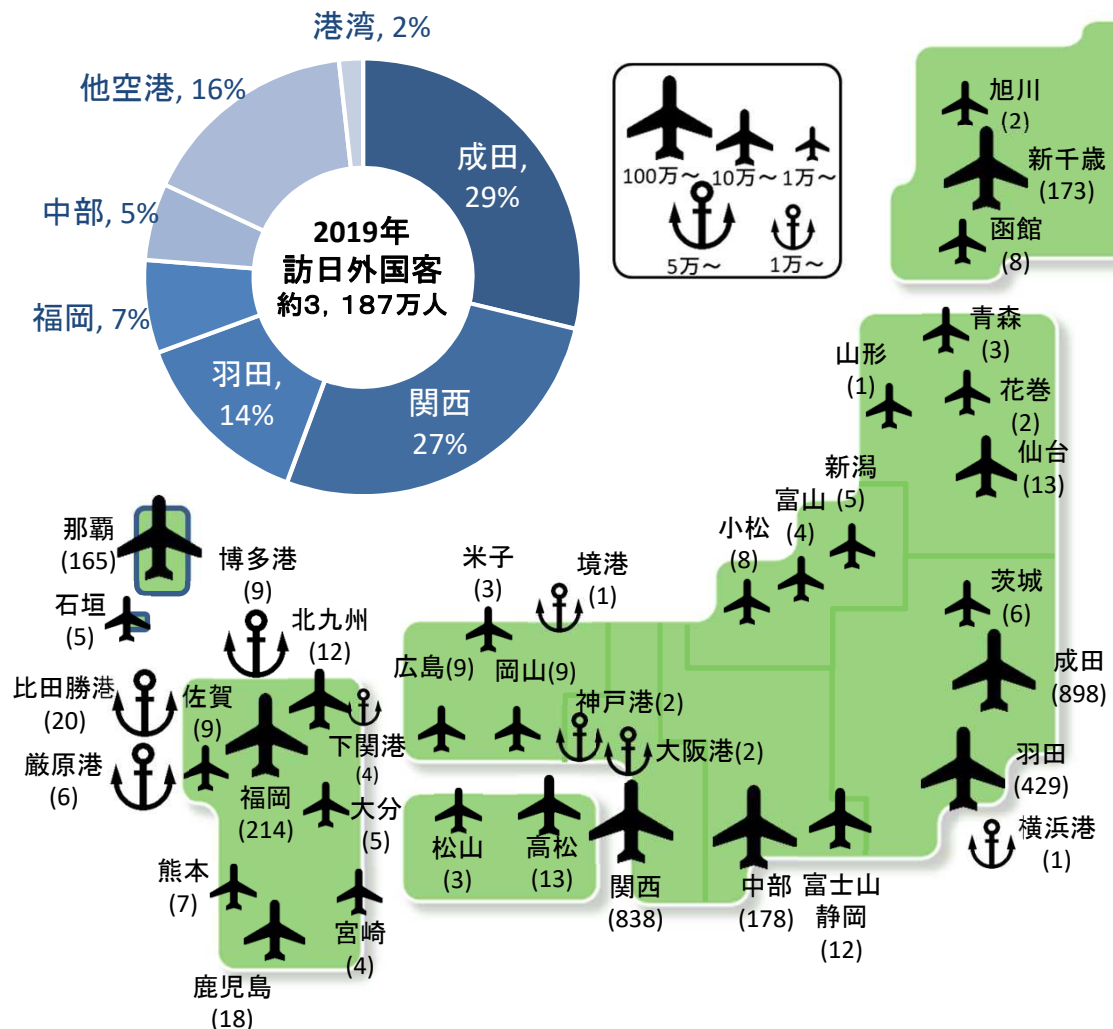
○訪日外国人は3,000万人を超え、そのうち観光客は2,800万人に達する(10年で4.6倍)。

○成田・羽田・関西、中部のほか、多くの地方空港やクルーズ港から日本に入国。

### ■ 訪日観光客の推移



### ■ 訪日外国客の入国港(年間1万人以上を図示)



出典：訪日観光客の推移：JNTOホームページ  
：訪日外国人旅行客数政府目標：「明日の日本を支える観光ビジョン」2016.3  
（『明日の日本を支える観光ビジョン構想会議』（議長：内閣総理大臣）

出典：法務省 出入国管理統計(2019)、算出方法によりJNTO(左)の値と異なる。7

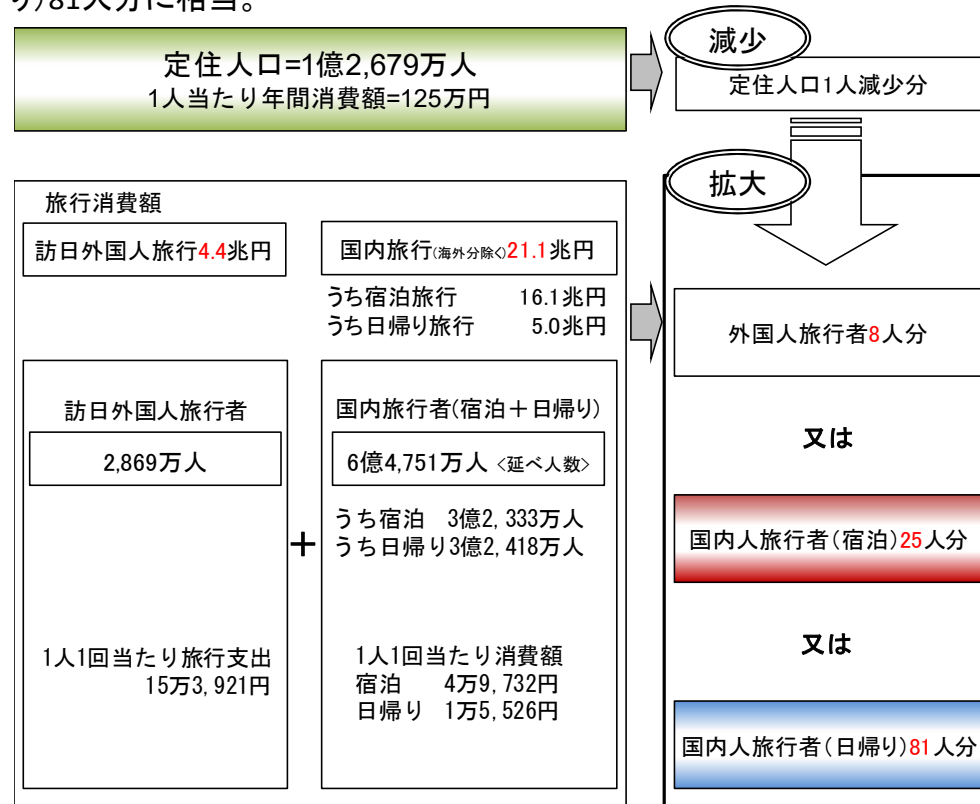


## (7)観光立国（観光交流人口増大による経済効果）

- 観光交流人口増大により、定住人口による年間消費額に加え、旅行者による消費の増加が期待。
- 観光地を有する都市は、旅行者(日帰り、宿泊)により、定住人口を大きく超える経済効果が期待。

### ■観光交流人口増大による経済効果(2017年)

定住人口1人当たりの年間消費額(125万円)は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者8人分、国内旅行者(宿泊)25人分、国内旅行者(日帰り)81人分に相当。

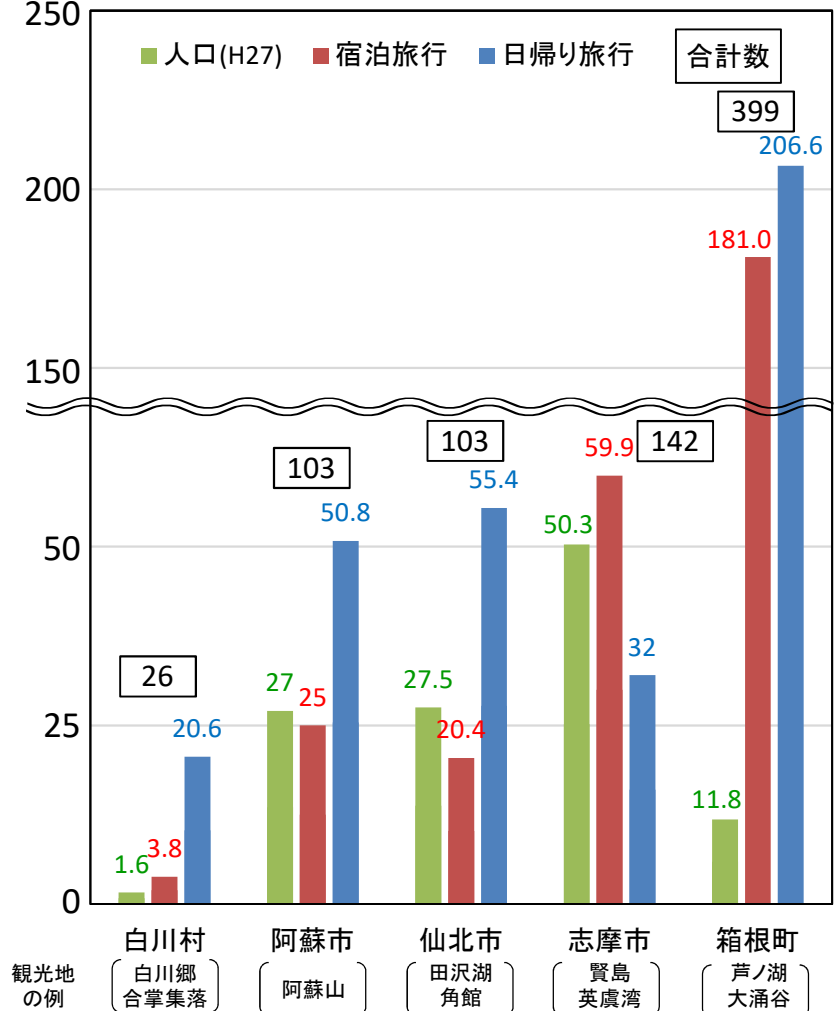


【出典】内閣官房 まち・ひと・しごと創生本部事務局、人材・組織の育成及び関係人口に関する検討会(第1回)「参考資料2 人材・組織の育成及び関係人口の検討に関する参考資料」をもとに作成

【注記】定住人口は2017年7月1日現在人口推計(総務省)、定住人口1人当たり年間消費額は2017年家計調査(総務省)による。旅行消費額の訪日外国人旅行は訪日外国人消費動向調査(2017年)より算出、国内旅行は旅行・観光消費動向調査(2016年)より算出。訪日外国人旅行者はJNTO(2017年)発表数値、国内旅行者は旅行・観光消費動向調査(2017年)より算出。訪日外国人旅行者1人1回当たり消費額は訪日外国人消費動向調査(2017年)、国内旅行者(宿泊/日帰り)1人1回当たり消費額は旅行・観光消費動向調査(2017年)より算出。定住人口1人減少分に相当する旅行者人数は、定住人口1人当たり年間消費額を訪日外国人旅行者又は国内旅行者1人1回当たり消費額で除したもの。(※観光庁資料)

### ■観光交流人口と定住人口の比較(試算)

(千人)

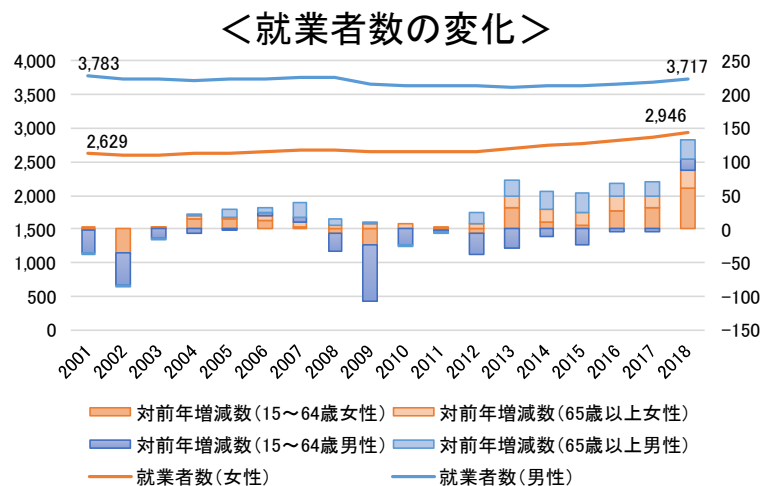


試算方法:「観光客入り込み数」より定住人口1人当たりの年間消費額に換算した国内旅行者(宿泊、日帰り)数から人口相当の人数に換算して算出

## (8) ライフスタイルの変化 (女性の社会進出・元気な高齢者)

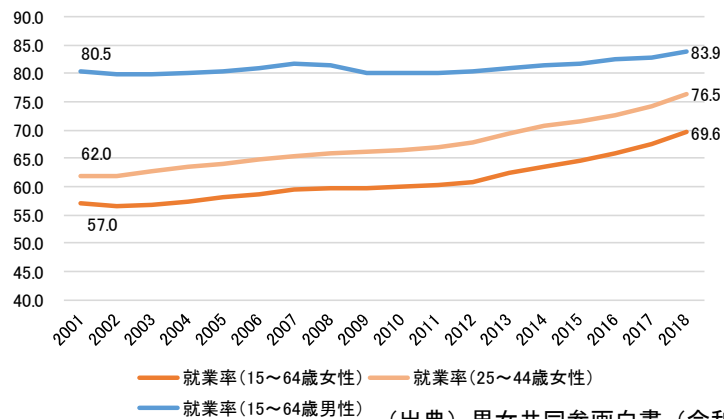
- 男性就業者数が横ばいであるのに対して、女性就業者数は増加しており、女性の就業者割合は男性のそれより増加している。
- 高齢者の労働人口に占める割合も増加しており、60～69歳は、男性では75%、女性では70%が就業または社会活動を行っている。

### ■ 女性就業者数の増加



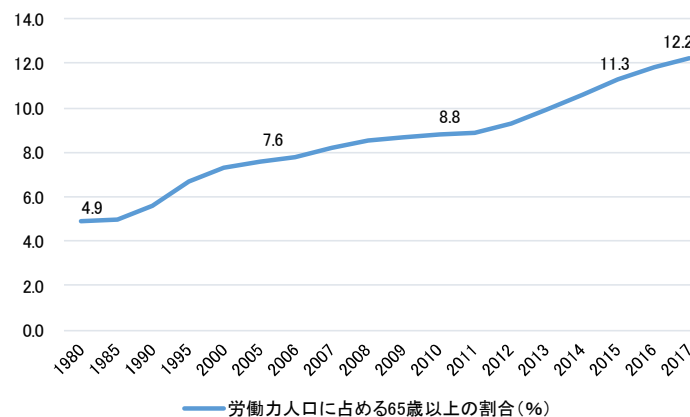
(出典) 男女共同参画白書 (令和元年)

### ＜生産年齢人口に占める就業率の変化＞



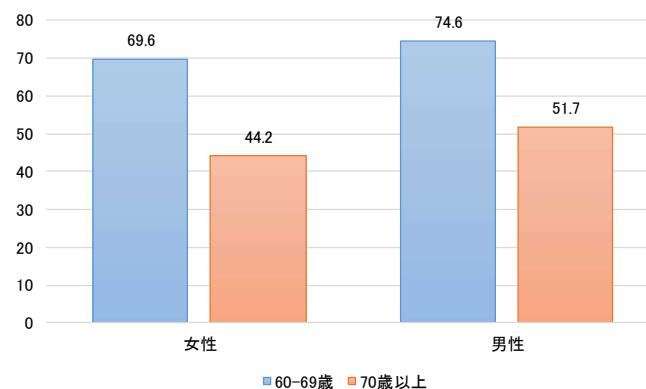
(出典) 男女共同参画白書 (令和元年)

### ■ 労働人口に占める高齢者の割合の増加



(出典) 高齢社会白書 (平成30年)

### ■ 就業または社会活動を行っている高齢者の割合

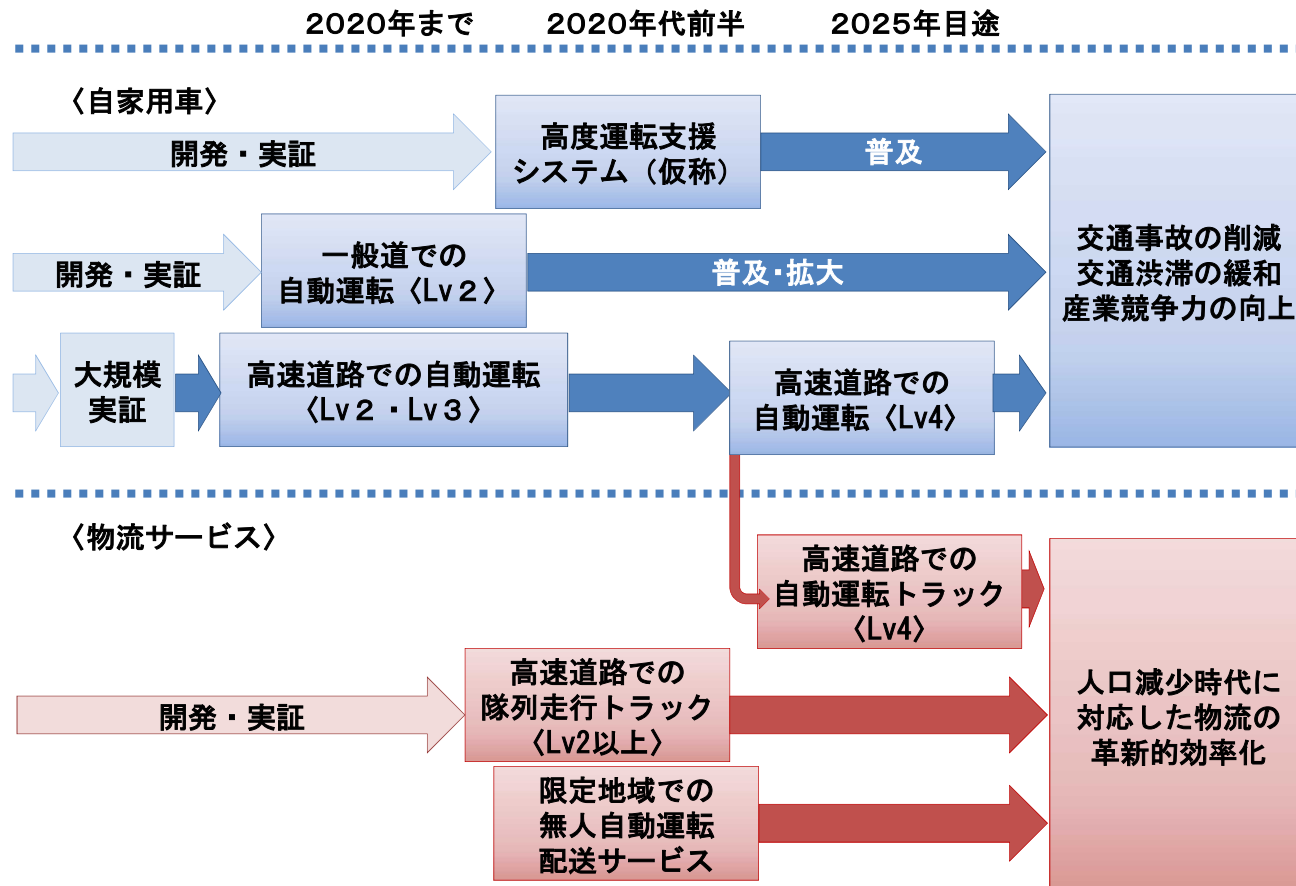


※社会活動とは、ボランティア、地域社会活動、趣味、おけいこ事など  
(出典) 高齢社会白書 (平成30年)

## (9) 新たな技術革新（自動運転社会の普及）

- 自動運転システムを含む ITS を巡る技術・産業は急速に進展。今後、高速道路や幹線道路での自動運転の普及・拡大や、実証実験の枠組を利用した自動運転移動サービスの展開。
- また、高速道路におけるトラック隊列走行など、人の移動のみならず物流も含めて発展。

### ■ 2025年完全自動運転を見据えた市場化・サービス実現のシナリオ



### ■ 自動運転の実証実験例



乗用車【車両自立型】



バス【路車連携型】

出典：中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験(国土交通省)



トラック【隊列走行】

出典：高速道路におけるトラック隊列走行の公道実証を実施します(国土交通省)

# (10)新たな国土形成計画(全国計画)

※計画期間:2015年~2025年

○新たな国土形成計画では、対流促進型国土の形成を図るため、重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」の国土づくりを推進し、対流を起こすことによって、東京一極集中の是正を目指している。  
 ○また、アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込むゲートウェイ機能の強化や日本海・太平洋2面活用型国土の形成を目指している。

## 国土の基本構想「対流促進型国土」

- 対流とは、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き
- 「対流」それ自体が地域に活力をもたらすとともに、イノベーションを創出
- 地域の多様な個性が対流の原動力であり、個性を磨くことが重要

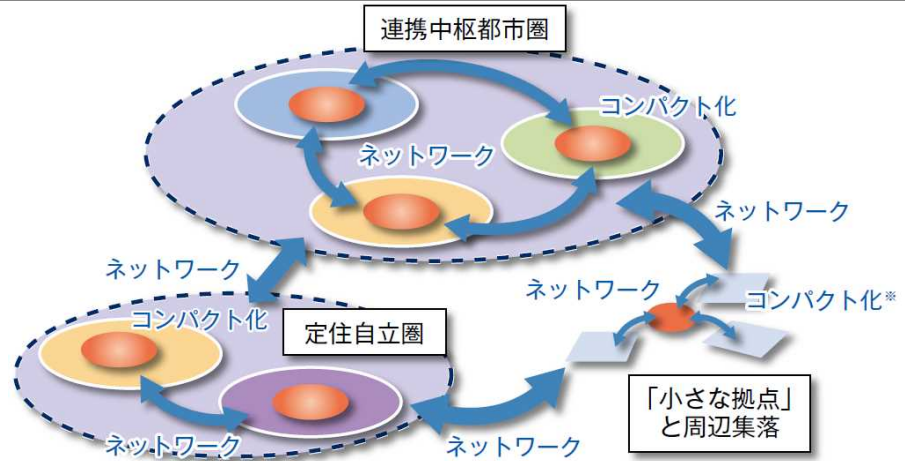
## 重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

- 生活に必要な各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ
    - ▶ 必要な機能や圏域人口を維持
  - 様々な「コンパクト+ネットワーク」の国土全体への重層的かつ強靱な広がり
    - ▶ 災害に対しても強くしなやかな国土構造を実現
- ⇒ 各地域の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展

## 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

- 東京一極滞留を解消し、ヒトの流れを変える必要
- 魅力ある地方の創生と東京の国際競争力向上が必要

## 都市と農山漁村の相互貢献による共生



※集落地域においては居住機能の集約までを本来的な目的とはしない

日本海・太平洋2面活用型国土の形成



スーパー・メガリージョンの形成

## (11)スーパーメガリージョンの形成

○リニア中央新幹線の開通によって、旅客については、東京-大阪間の時間距離が大幅に短縮され、全国の50%以上の地域(人口・製造品出荷額)がリニア各駅から1時間で移動可能となるなど、三大都市圏の成長力が全国に波及。

○一方、貨物については、スーパーメガリージョンの圏域における距離帯(~1000km未満)では、トラック輸送が大部分を占めており、今後、時間距離の短縮が必要となる。

### ■リニア中央新幹線の開通による一日交通圏の広がり



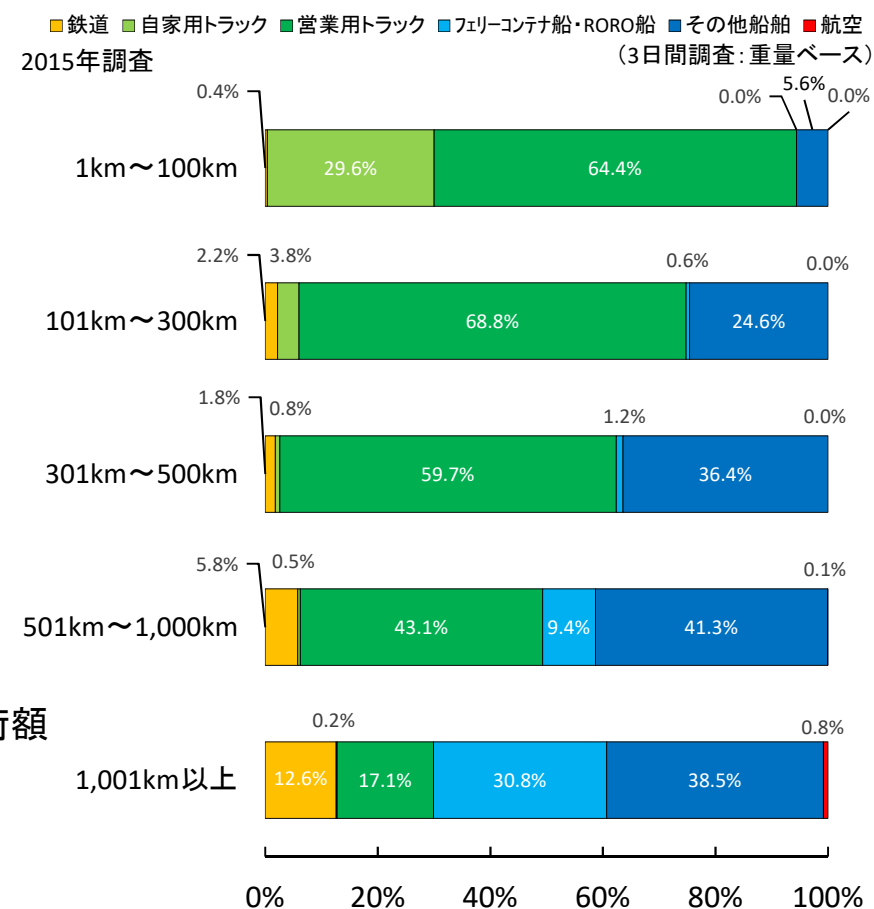
### ■リニア各駅から1時間※で移動可能な範囲の人口と製造品出荷額

※自動車・鉄道利用

	1時間圏	全国
人口(万人)	7,445(59%)	12,709(100%)
製造品出荷額(兆円)	188(62%)	305(100%)

出典:人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて(国土交通省)

### ■貨物の距離帯別交通機関分担



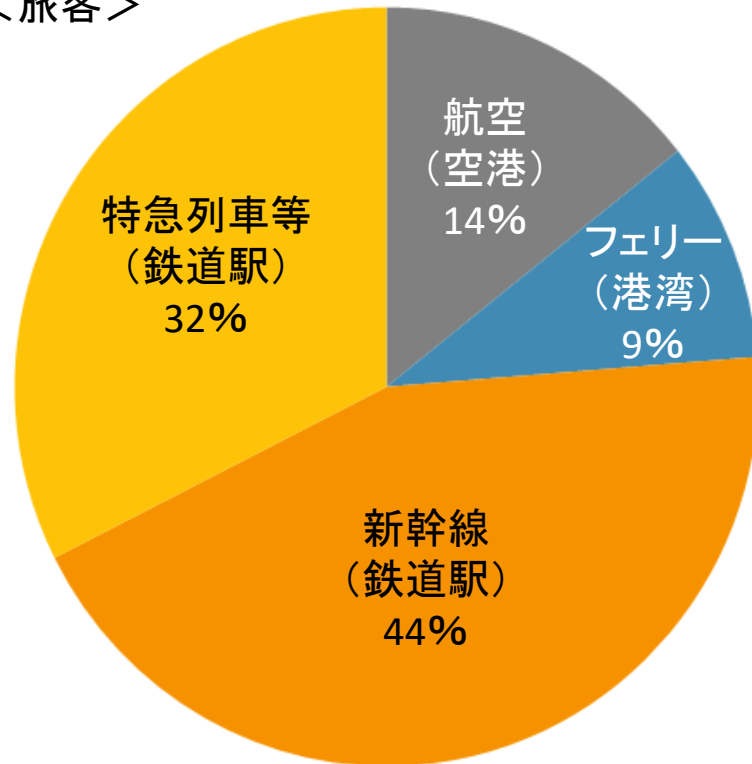
出典:物流センサス(全国貨物純流動調査 2015年)(国土交通省)をもとに作成

## (12) 総合交通体系の形成(他モードとの乗り換え)

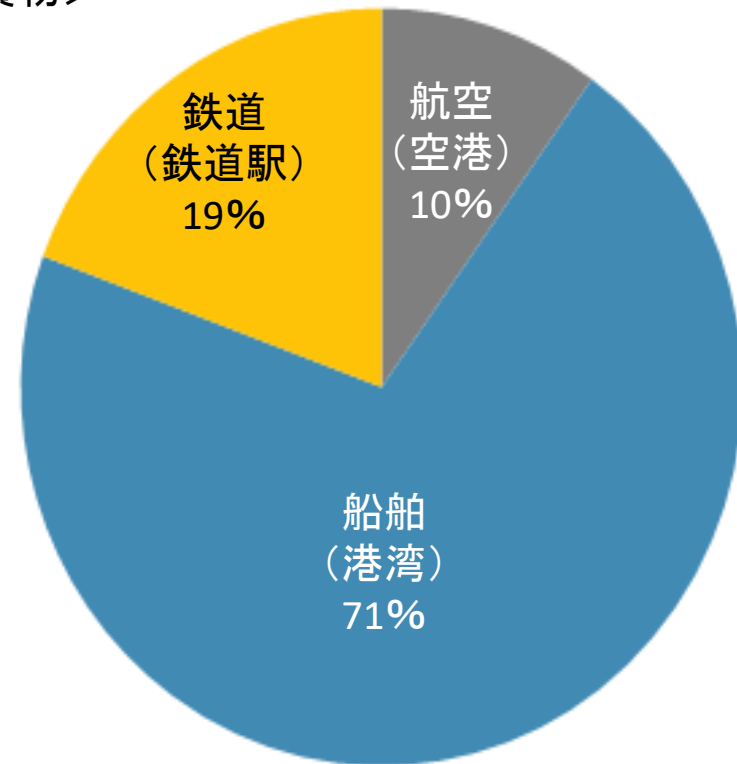
○道路は、空港・港湾・鉄道駅等の主要な交通拠点を結び、総合交通体系の基盤となっているが、自動車から他の交通機関へ乗り換えが発生する広域的な交通のうち、旅客の場合は鉄道へ、貨物の場合は船舶へ乗り換えるトリップが最も多くなっている。

■自動車から他の交通機関へ乗り換え(積み替え)が発生するトリップの割合

<旅客>



<貨物>



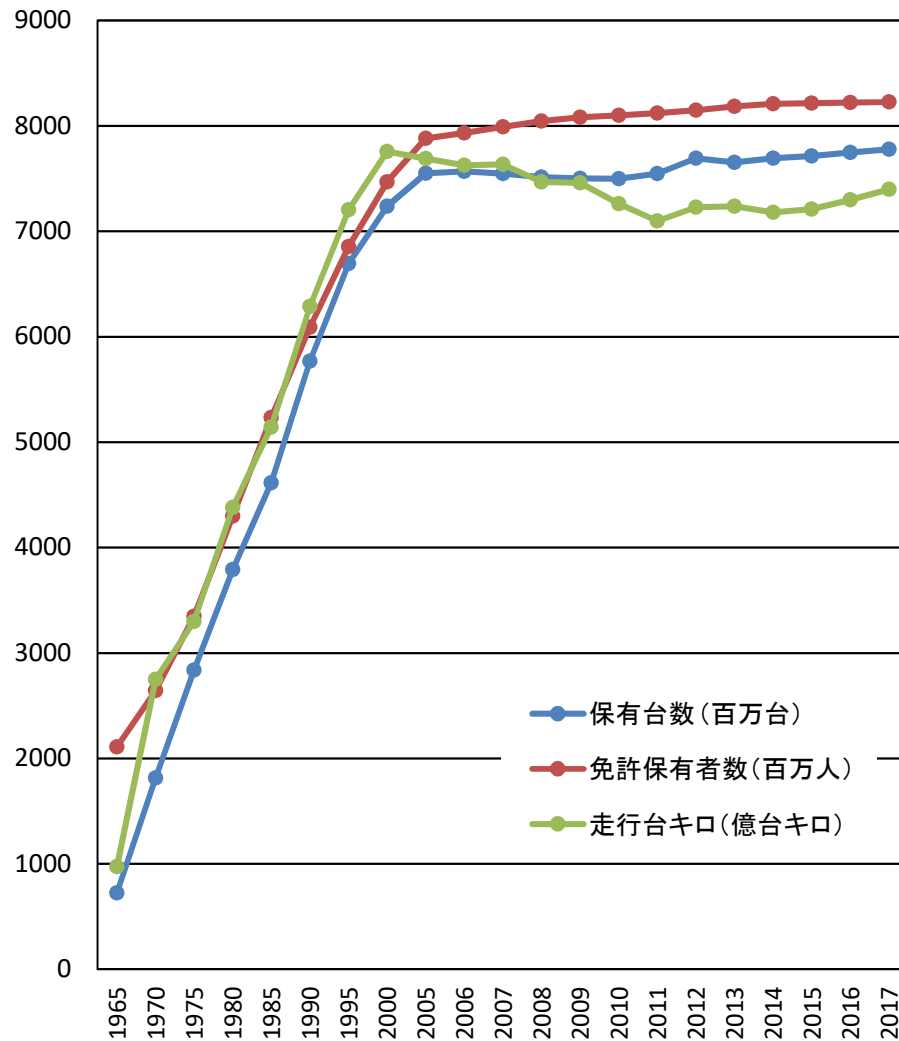
対象の移動(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査自動車起終点調査)  
 ○「自家用乗用車」のうち、乗車人員のうち1名でも他の交通機関へ乗換えた移動を対象  
 ○普通列車、バス、その他交通機関等への乗換えや交通機関不明を除く  
 ※四捨五入の関係で合計が一致しないところがある

対象の移動(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査自動車起終点調査)  
 ○目的地の施設が空港、港湾、鉄道駅である「営業用普通貨物車」の移動を対象  
 ○目的地の施設が 空港の場合は航空、港湾の場合は船舶、鉄道駅の場合は鉄道に積替えたものとして集計

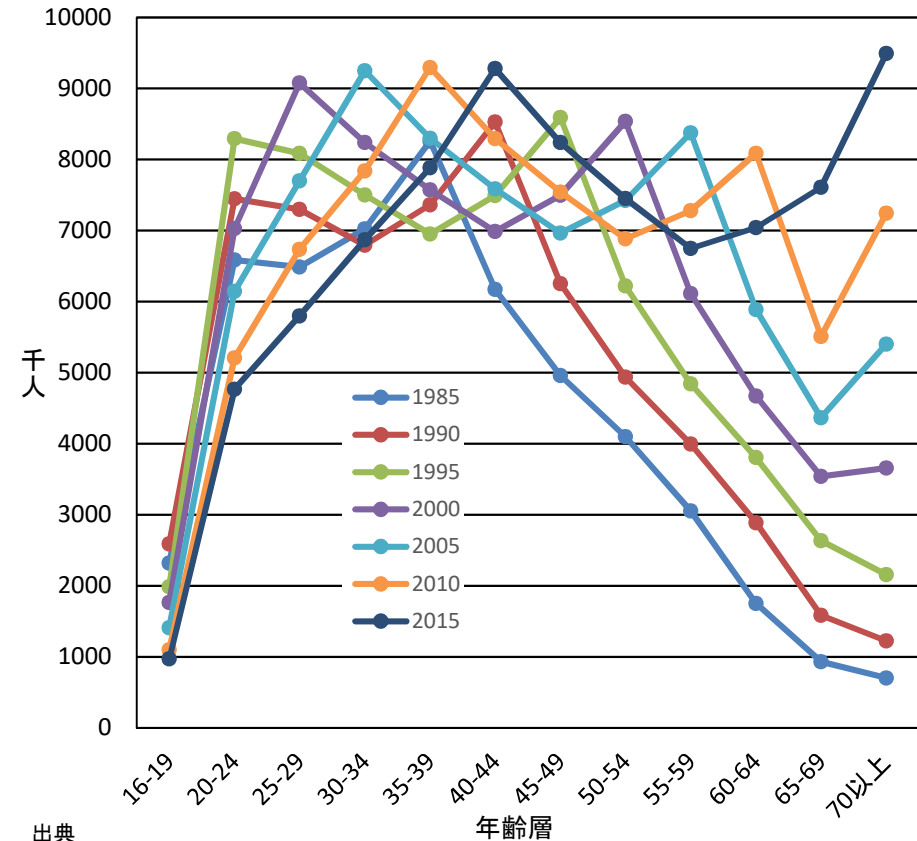
## (13) 自動車の保有・利用状況

- 自動車保有台数や運転免許保有者数、交通量(走行台キロ)は、近年、ほぼ横ばいで推移。
- 年齢層別の免許保有者は、少子高齢化が進展し、高齢のドライバーが大きく増加。

■自動車や運転免許の保有と交通量の推移



■年齢層別の運転免許保有者数の推移



出典  
 (自動車保有台数)  
 国土交通省監修「自動車保有車両数」、国土交通省「陸運統計要覧」(各年版)、  
 (社)日本自動車工業会「自動車統計月報」  
 (免許保有者数)  
 (財)交通事故総合分析センター「交通統計」(各年版)、総務省「国勢調査」(各年版)、  
 警察庁「運転免許統計」  
 (走行台キロ)  
 国土交通省「陸運統計要覧」、「交通関連統計資料集」、「自動車統計月報」