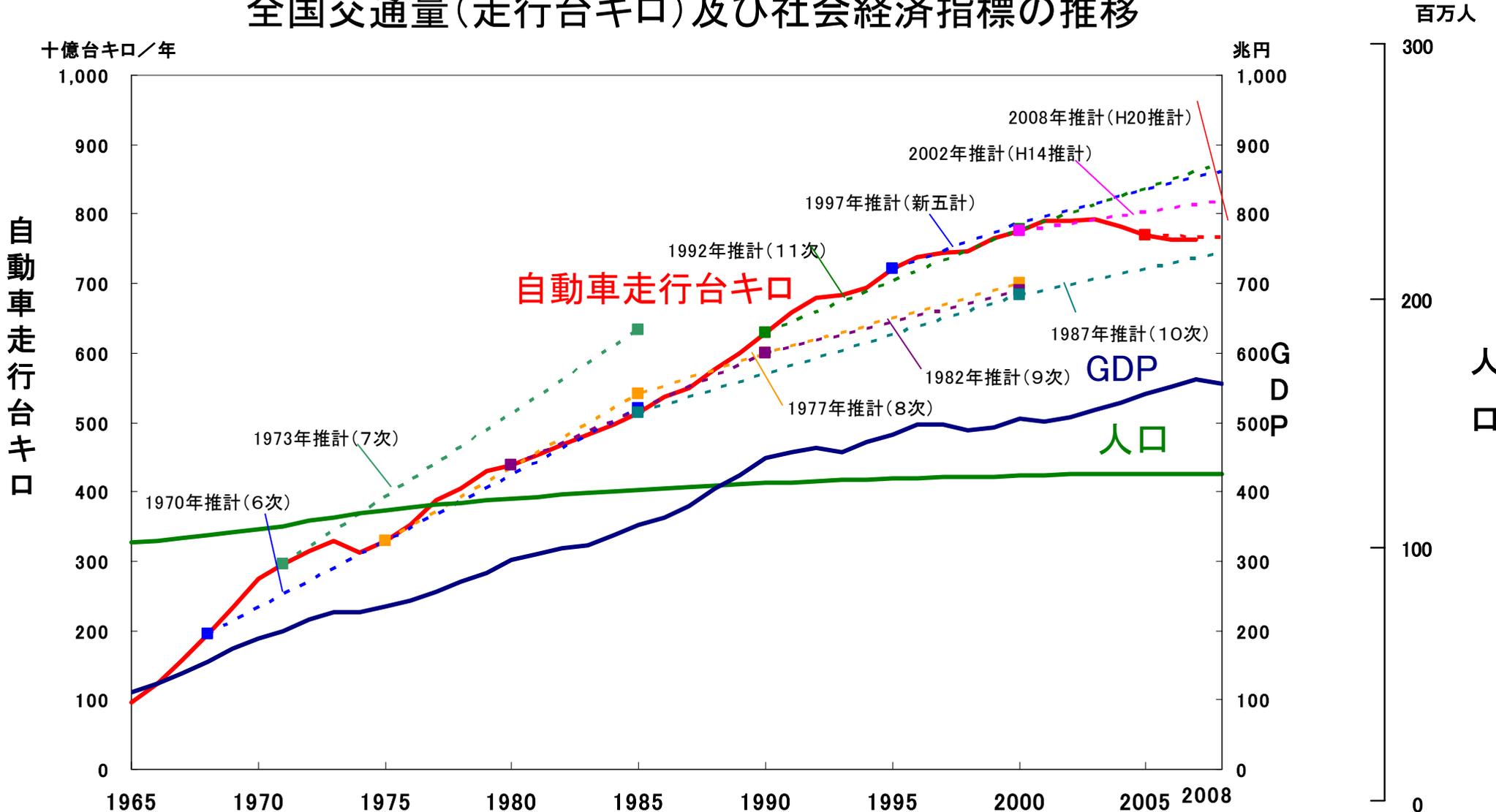


参考データ集

急激なモータリゼーションの拡大に対し、ストックを供給して貢献

○戦後の経済成長に伴い、我が国のGDPは増加してきた。
 ○自動車の走行台キロも、GDPの増加と同じく、近年まで伸びてきた。

全国交通量(走行台キロ)及び社会経済指標の推移

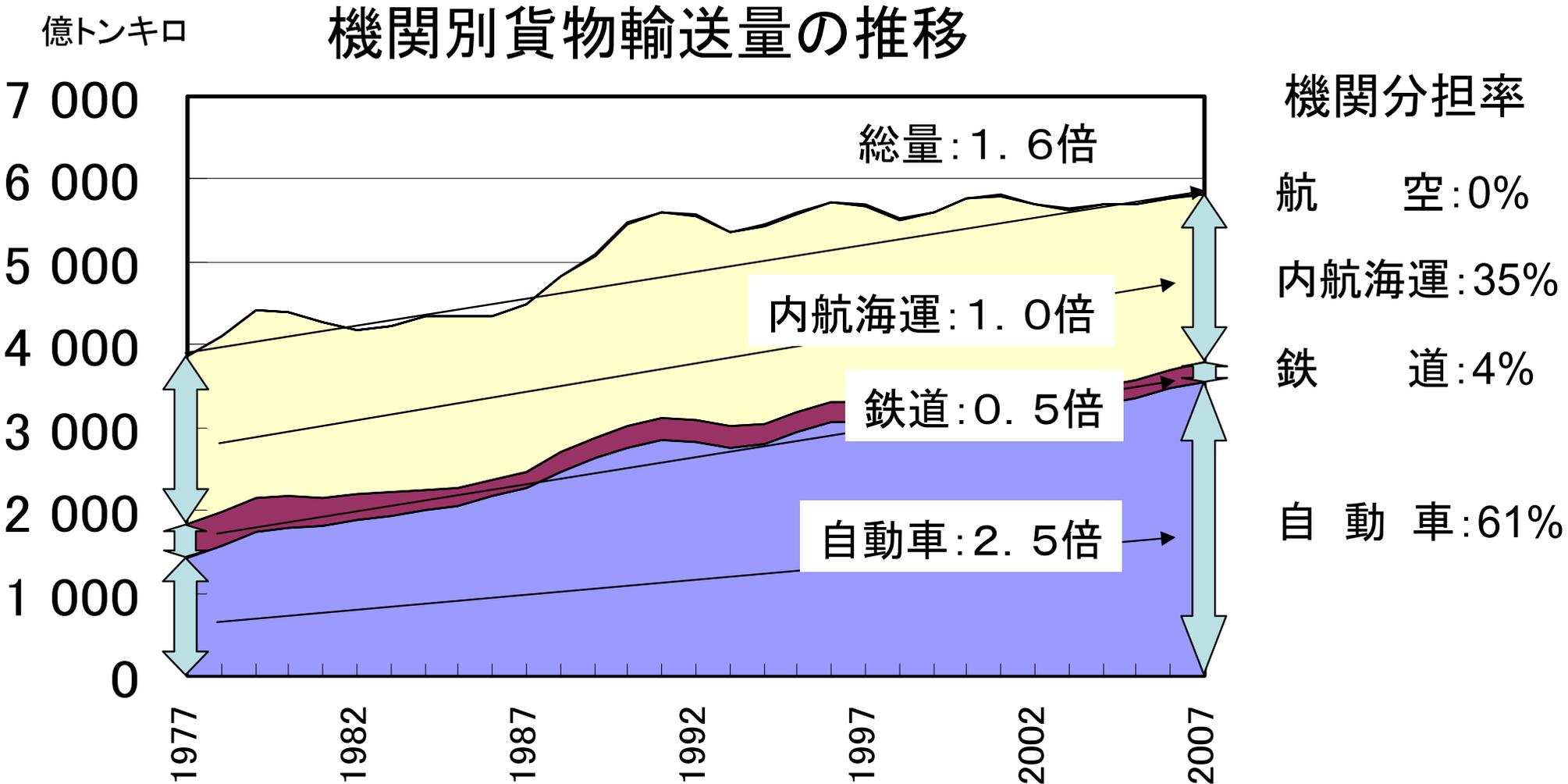


自動車走行台キロ(実績値): 自動車輸送統計調査(国土交通省) ※軽自動車を含む

人口: 国勢調査・人口推計(総務省)
 GDP: 実質値。国民経済計算年報(内閣府) ※平成12年価格

急激なモータリゼーションの拡大に対し、ストックを供給して貢献

- 総貨物輸送量は30年前から約1.6倍に増加した。
- 貨物輸送量の増加分は自動車による増加分とほぼ等しく、貨物輸送量の増加分を自動車が分担してきたかたちとなっている。



出典: 交通関連統計資料集、陸運統計年報

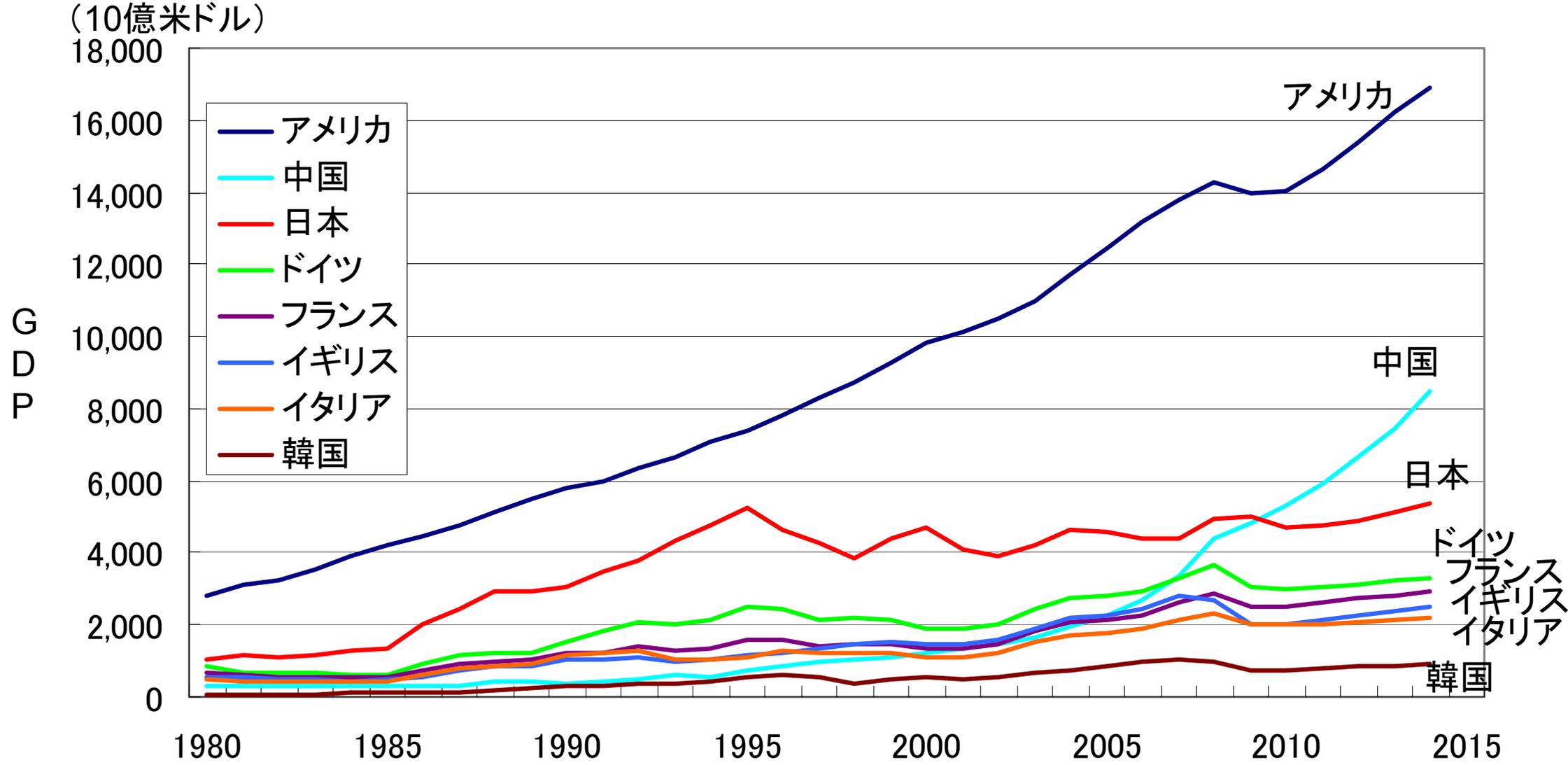
社会の課題への対応状況

<経済>

<経済> 中国などの台頭の中で、国際競争力をどのように確保するのか

○国内総生産（GDP）は2010年には、中国が日本を追い越すと予想されている。

GDP推移・予測の国際比較



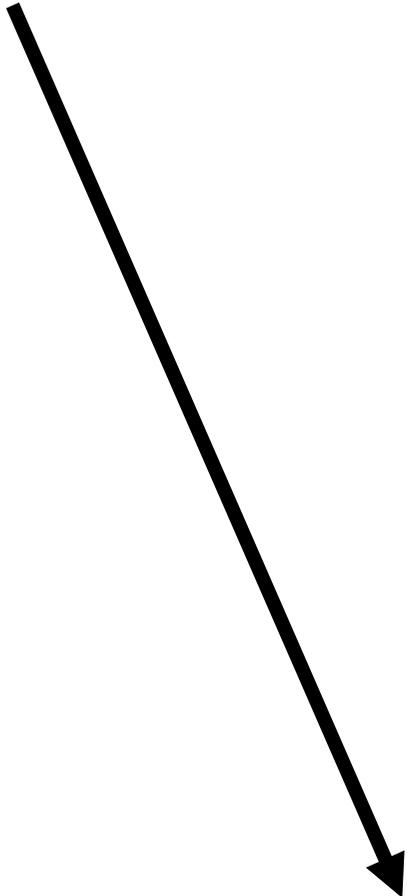
出典：International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2009より作成

<経済> 中国などの台頭の中で、国際競争力をどのように確保するのか

○一人当たりの国内総生産では、世界3位から既に19位に順位を落としている。

OECD諸国の一人当たり国内総生産(名目GDP、米ドル表示)

順位	2000年	
1	ルクセンブルグ	46,225
2	ノルウェー	37,472
3	日本	36,790
4	スイス	34,882
5	アメリカ	34,574
6	アイスランド	30,934
7	デンマーク	29,989
8	スウェーデン	27,679
9	アイルランド	25,421
10	イギリス	25,091
11	オランダ	24,185
12	オーストリア	23,866
13	カナダ	23,621
14	フィンランド	23,544
15	ドイツ	23,120
16	ベルギー	22,637
17	フランス	21,859
18	オーストラリア	20,737
19	イタリア	19,271
20	スペイン	14,422



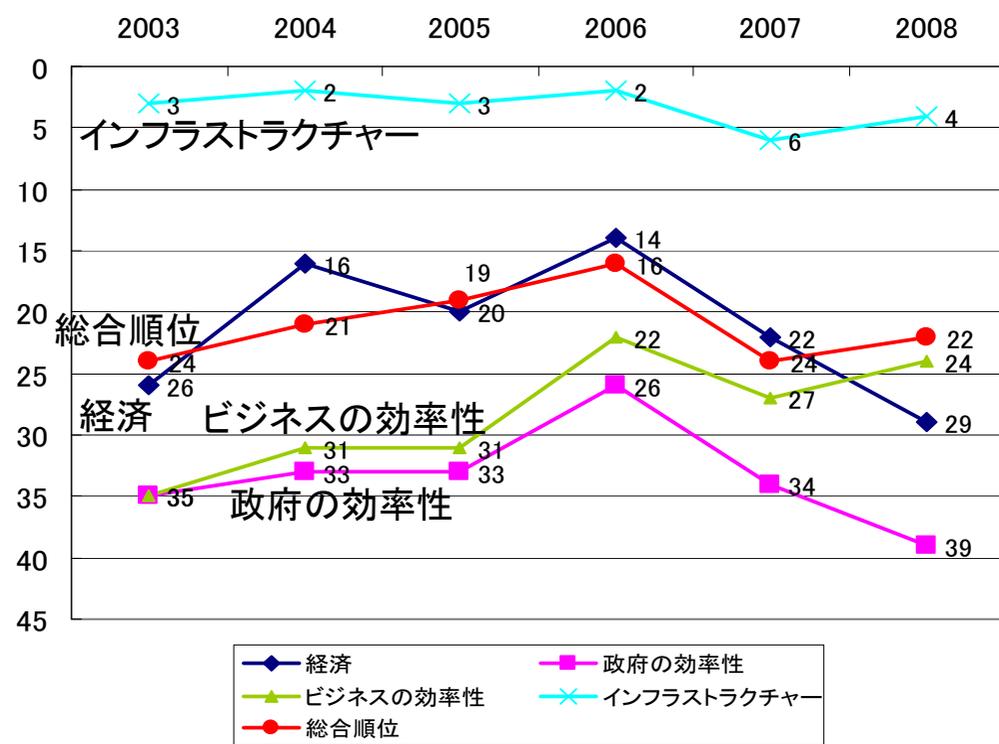
順位	2007年	
1	ルクセンブルグ	103,442
2	ノルウェー	82,549
3	アイスランド	64,141
4	アイルランド	59,874
5	スイス	56,821
6	デンマーク	56,788
7	スウェーデン	49,515
8	オランダ	47,391
9	フィンランド	46,518
10	イギリス	46,121
11	アメリカ	45,489
12	オーストラリア	44,801
13	オーストリア	44,578
14	カナダ	43,356
15	ベルギー	43,155
16	フランス	40,738
17	ドイツ	40,311
18	イタリア	35,430
19	日本	34,326
20	スペイン	32,044

出典：内閣府「平成19年度国民経済計算確報」公表資料(平成20年12月25日)
 (日本以外の国はOECD Annual National Accounts Database。日本は経済社会総合研究所推計値)

<経済> 中国などの台頭の中で、国際競争力をどのように確保するのか

○ 2008年の日本のIMD国際競争力は22位である。

日本の分野別競争力順位の推移



競争力順位の内訳(2008年)

総合順位	22位
(1)経済状況	29位
(2)政府の効率性	39位
(3)ビジネスの効率性	24位
(4)インフラ	4位
基礎インフラ	18位
技術インフラ	16位
科学インフラ	2位
健康と環境	9位
教育	22位

注1) 制度的枠組: 公定歩合、通貨の安定性、政策の方向性や政府の透明性等

注2) 社会的枠組: 所有権を不安定にする社会的要因の多寡(政治的不安定性リスクなど)、および様々な差別(差別一般、女性の地位など)

注3) 意識と価値: グローバリゼーションへの態度、国民文化の閉鎖性、経済的・社会的改革の必要性の意識等

注4) 基礎インフラ: 耕地面積、人口(市場)規模、交通(通路、鉄道、航空、水運)、インフラの維持管理、エネルギー供給、電力コスト等

注5) 技術インフラ: 情報通信技術(コンピュータ台数、インターネット利用者数、環境、ITスキル)、技術発展への投資、既成、ハイ・テク輸出等

注6) 科学インフラ: 研究開発(投資、人数)、基礎研究、科学に関する学位・論文数、科学への関心度、ノーベル賞受賞者数、特許数等

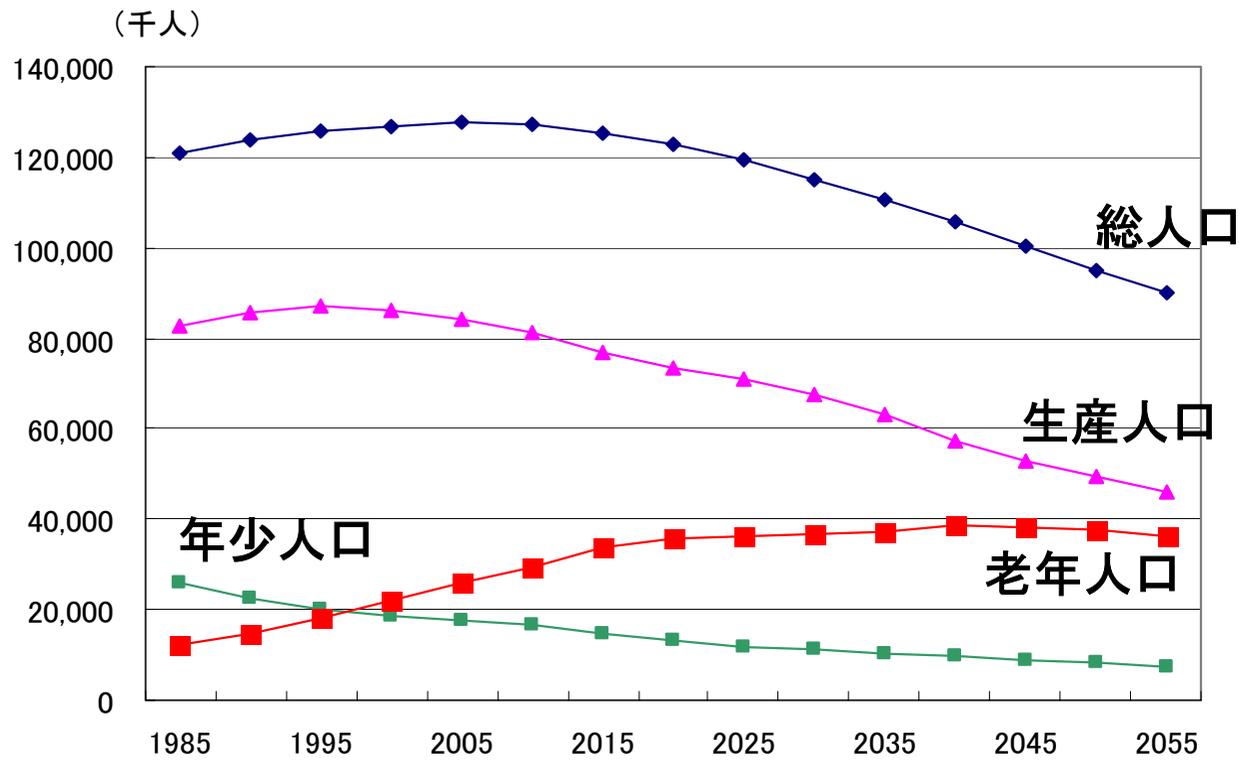
社会の課題への対応状況

<地域>

<地域>人口減少・格差の顕在化の中で、地域の活力をどのように維持するのか

○人口減少は、2020年以降スピードを増すと予測されている。
 ○高齢化も各地で進み、特に地方部で高齢世帯の割合が高い。

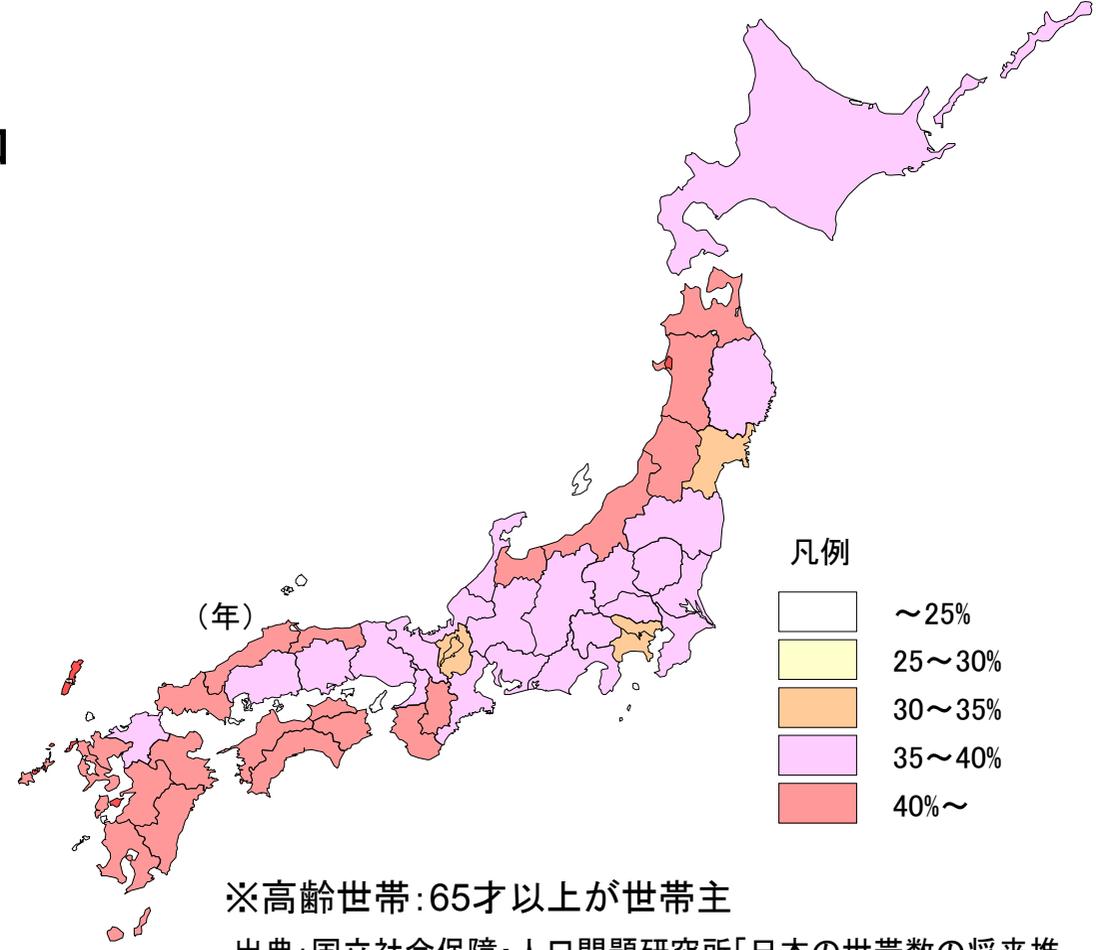
年齢層別の人口推移と将来推計人口予測



(注)年少人口:15歳未満人口、生産年齢人口:15歳から64歳人口、
 老年人口:65歳以上人口
 出典:1955年~2000年:総務省「国勢調査」
 2005年~2050年:国立社会保障・人口問題研究所「日本の
 将来推計人口(中位推計)」
 (平成18年12月推計)

一般世帯総数に占める高齢世帯割合 (2025年)

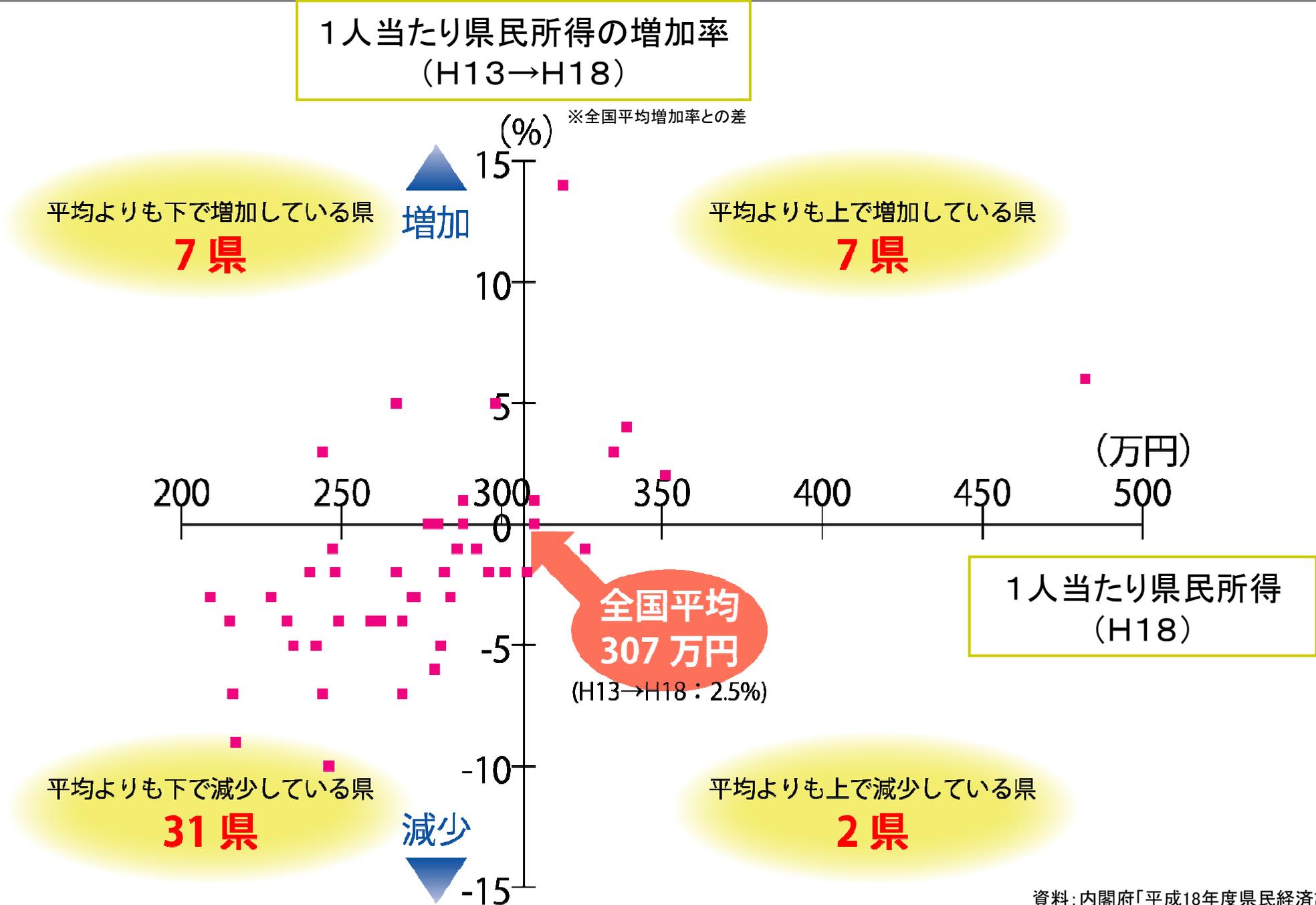
北陸や山陰、四国、九州南部等の地方部で
 高齢世帯の割合が高くなると推計されている。



※高齢世帯:65才以上が世帯主
 出典:国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推
 計(都道府県別推計)」
 (平成17年8月推計)をもとに国土交通省国土計画局作成

<地域>人口減少・格差の顕在化の中で、地域の活力をどのように維持するのか

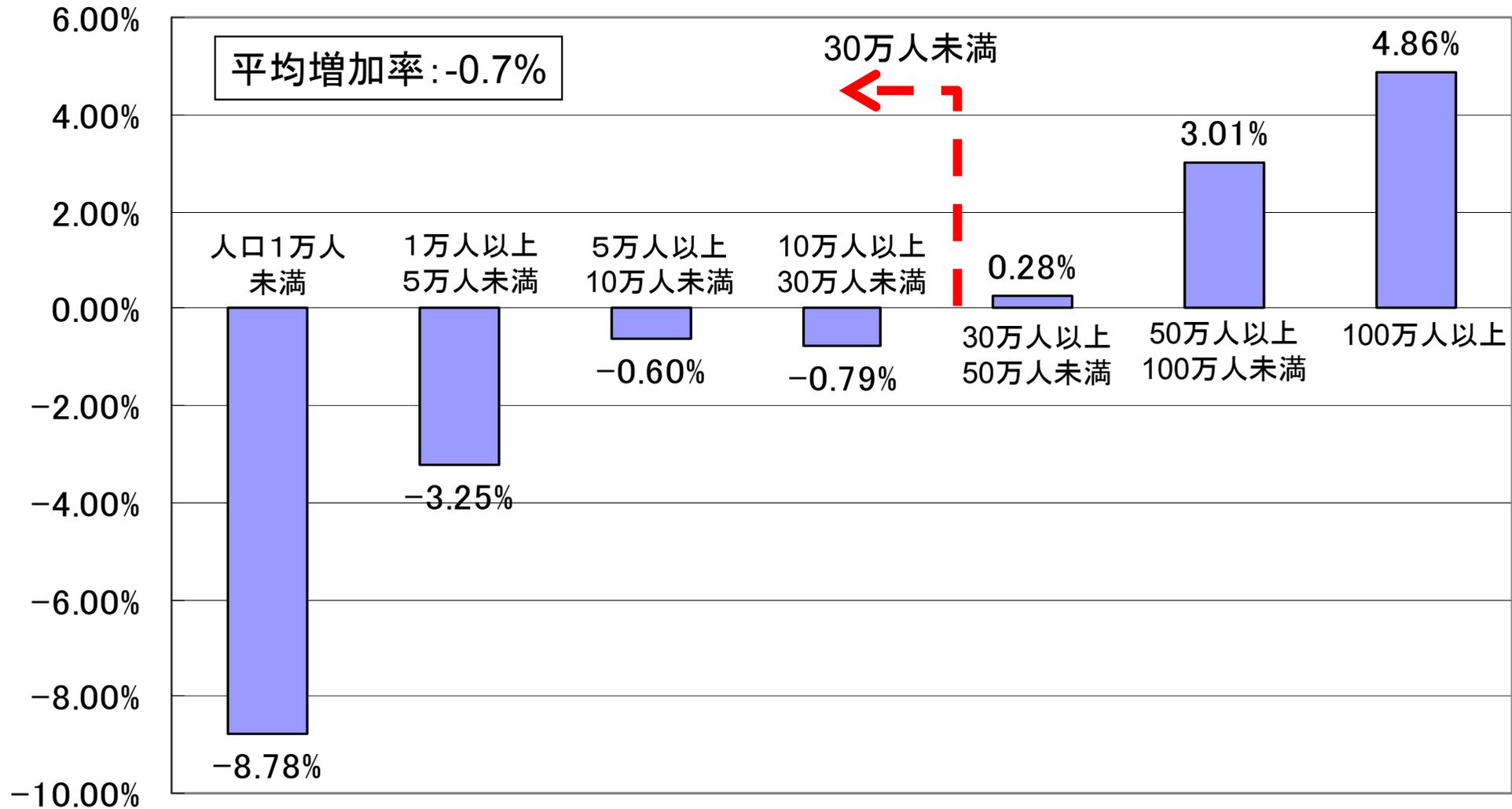
○ 1人当たり県民所得は全国のうち7割以上の県が平均以下で、かつ減少傾向にあり、地域間の格差は拡大している。



<地域>人口減少・格差の顕在化の中で、地域の活力をどのように維持するのか

○人口減少の局面においても、30万人以上の規模であれば、人口は増加している。

【地方圏における人口規模別・市町村の人口増加率】



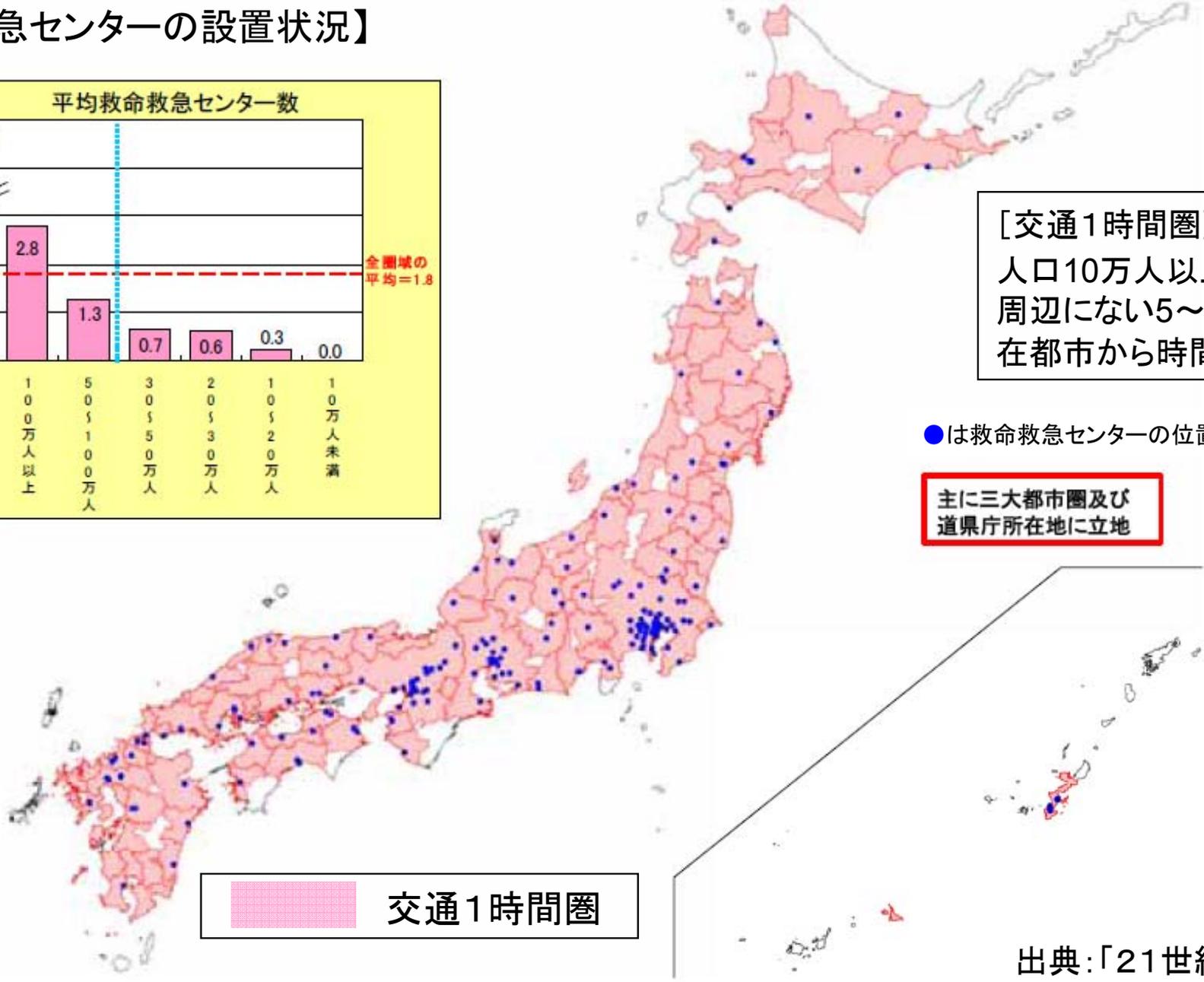
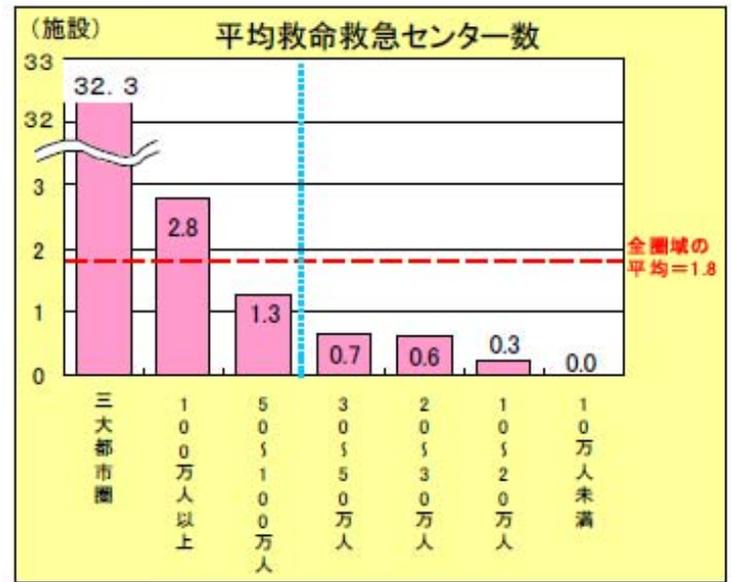
1995-2005年(人口1995年ベース)

注: 1. 沖縄県を除く
 注: 2. 行政区域は2005年現在。ただし、1955年から2005年の間に合併した市町村は2005年現在。
 注: 3. 地方圏とは3大都市圏を除いたもの。当該データでの3大都市圏は、首都圏(埼玉、千葉、東京、神奈川)中部圏(岐阜、愛知、三重)関西圏(京都、大阪、兵庫、奈良)としている。

<地域>人口減少・格差の顕在化の中で、地域の活力をどのように維持するのか

○救命救急センターは、人口50万人以上の「交通1時間圏」では、必ず、設置されているが、人口がそれ以下の圏域では、必ずしも全ての圏域に設置されているわけではない。

【救命救急センターの設置状況】



[交通1時間圏]
 人口10万人以上の都市、10万人以上の都市が周辺にない5~10万人都市及び北海道支庁所在都市から時間距離で1時間圏域

●は救命救急センターの位置を示す

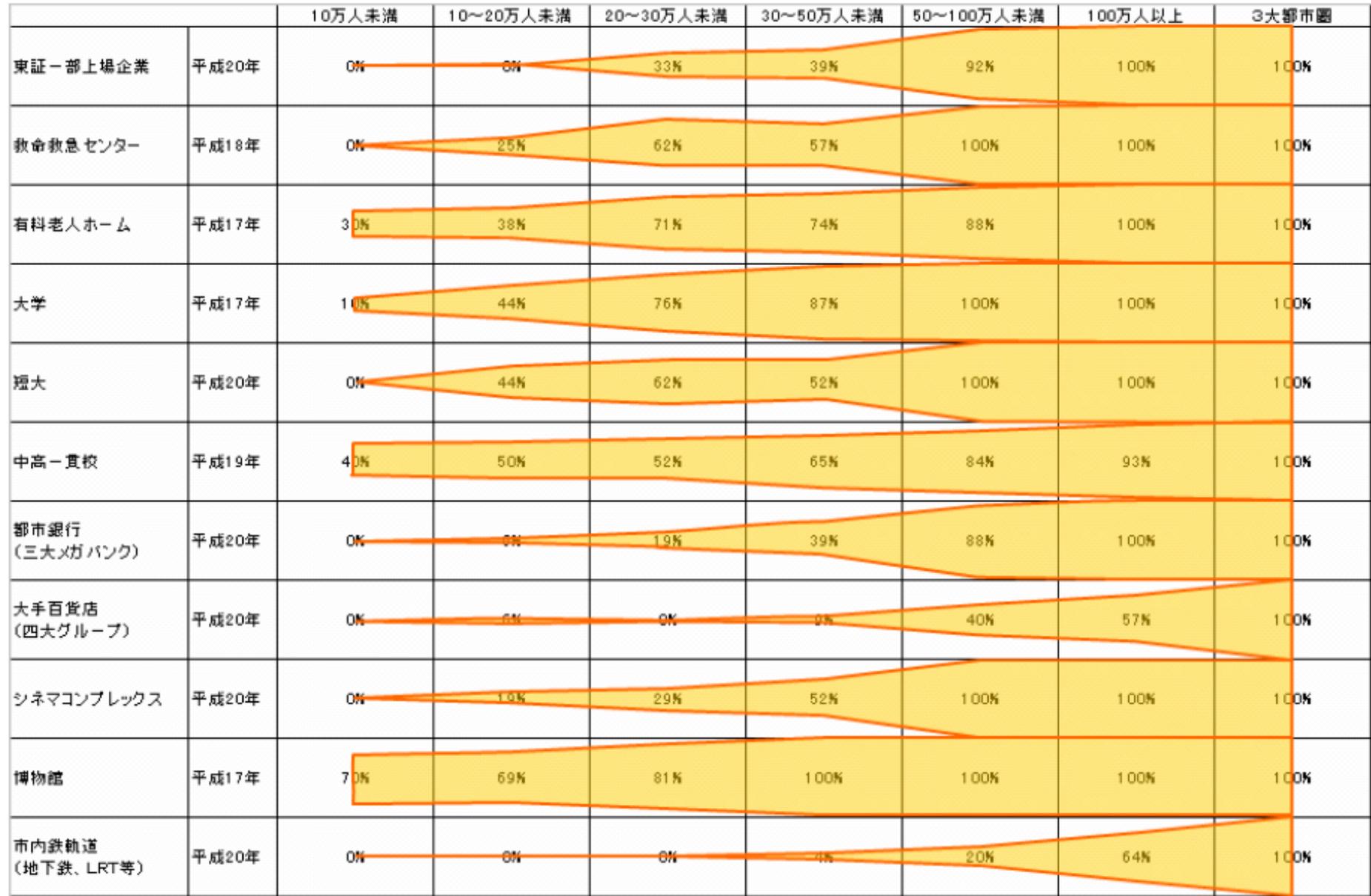
主に三大都市圏及び道県庁所在地に立地

交通1時間圏

<地域>人口減少・格差の顕在化の中で、地域の活力をどのように維持するのか

○圏域の人口が多いほど、圏域内に病院、学校等の生活サービス機能が備わっている。

【人口規模別の交通1時間圏における機能の有無の状況】

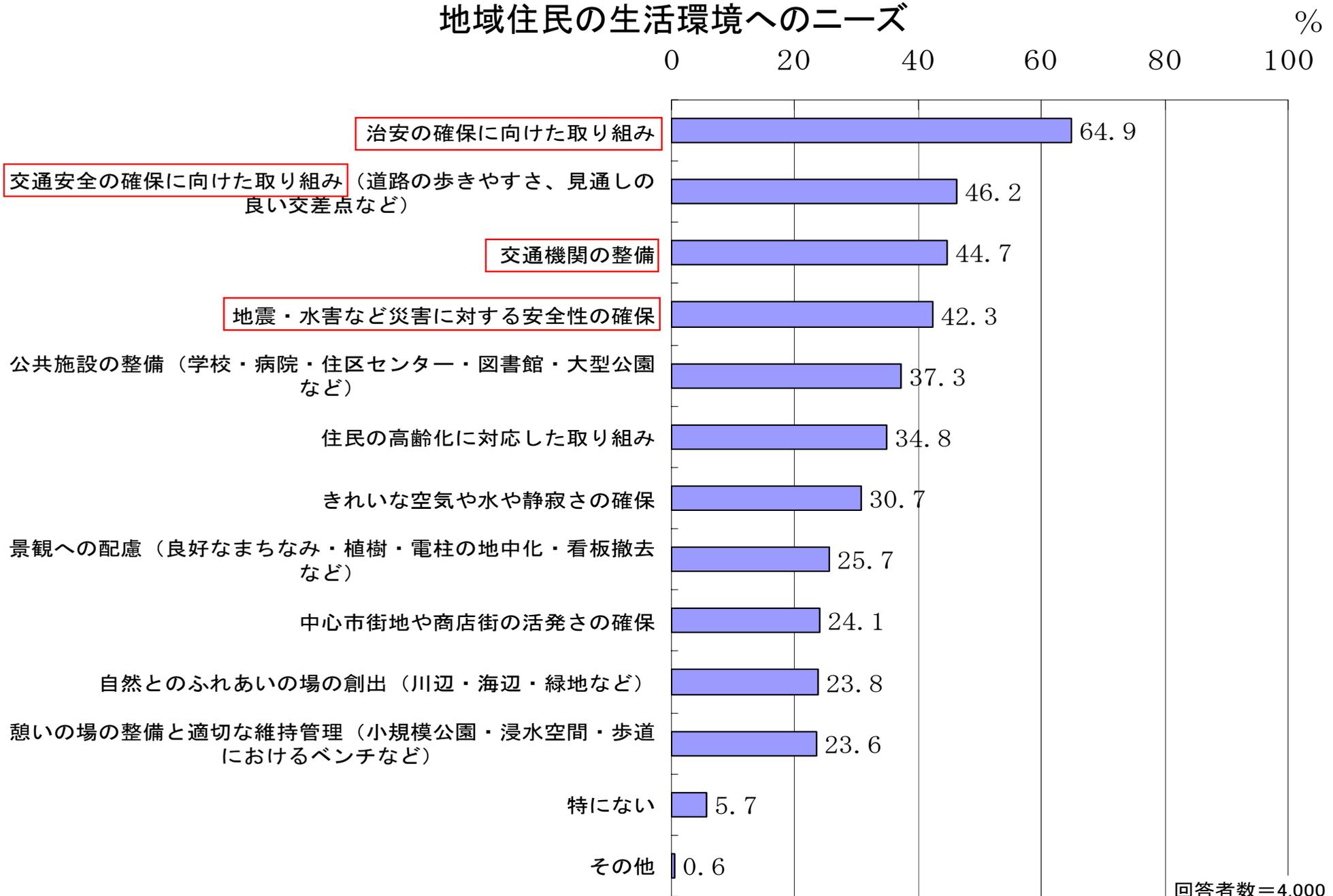


社会の課題への対応状況

<安全・安心>

<安全・安心・> 国民の安全・安心をどのように確保するのか

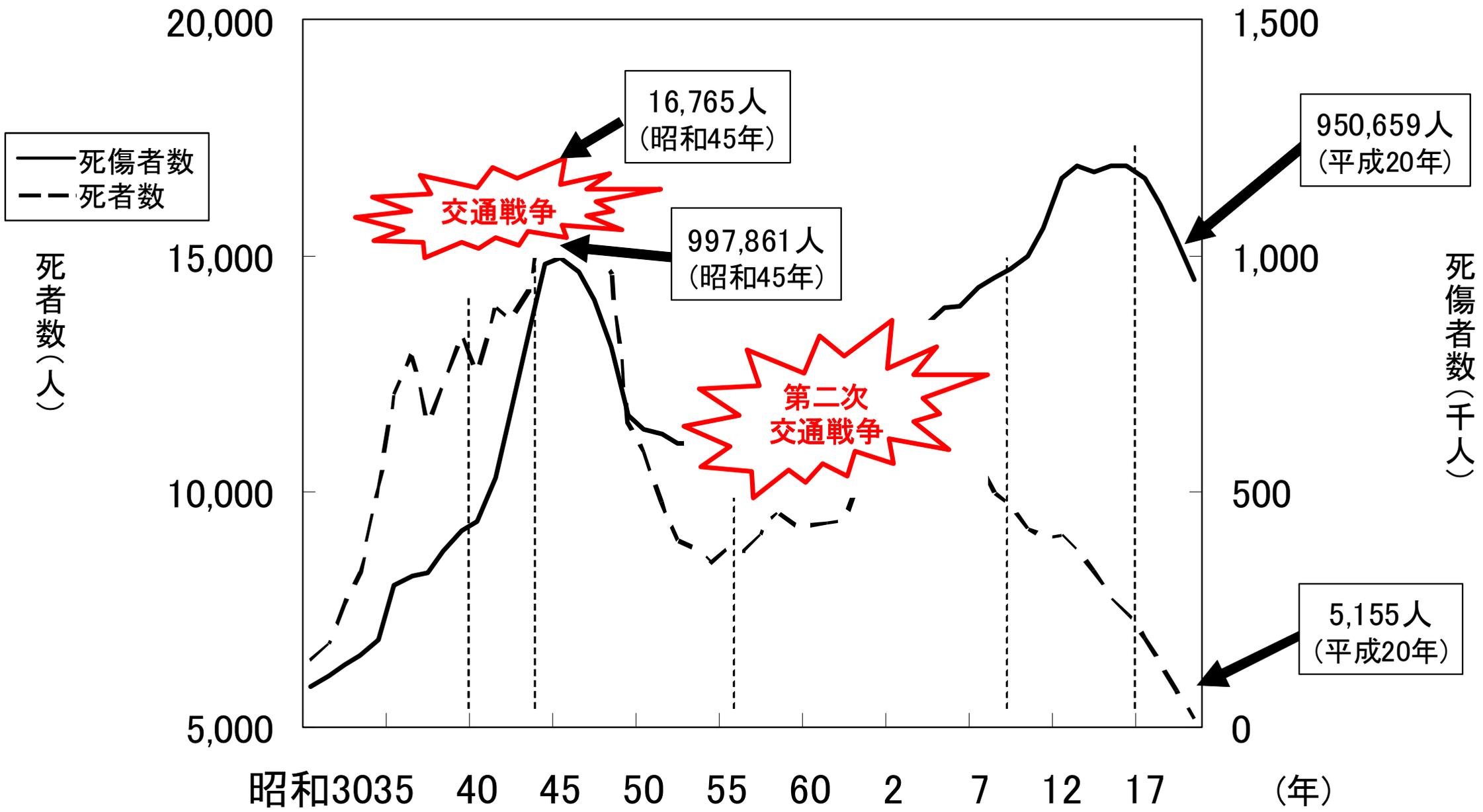
○生活環境へのニーズについて、安全・安心に関連するものが高い。



出典:国土交通省「暮らしと生活環境に関するアンケート」(平成20年)

<安全・安心・> 国民の安全・安心をどのように確保するのか

○交通事故死者数はピーク時約1万7千人から約5千人に改善している。



(注) 1 昭和34年までは軽微な被害(8日未満の負傷、2万円以下の物的損害)事故は、含まれていない。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
 3 昭和46年以前の件数、死者数及び死傷者数には、沖縄県を含まない。
 資料) 警察庁資料より作成

社会の課題への対応状況

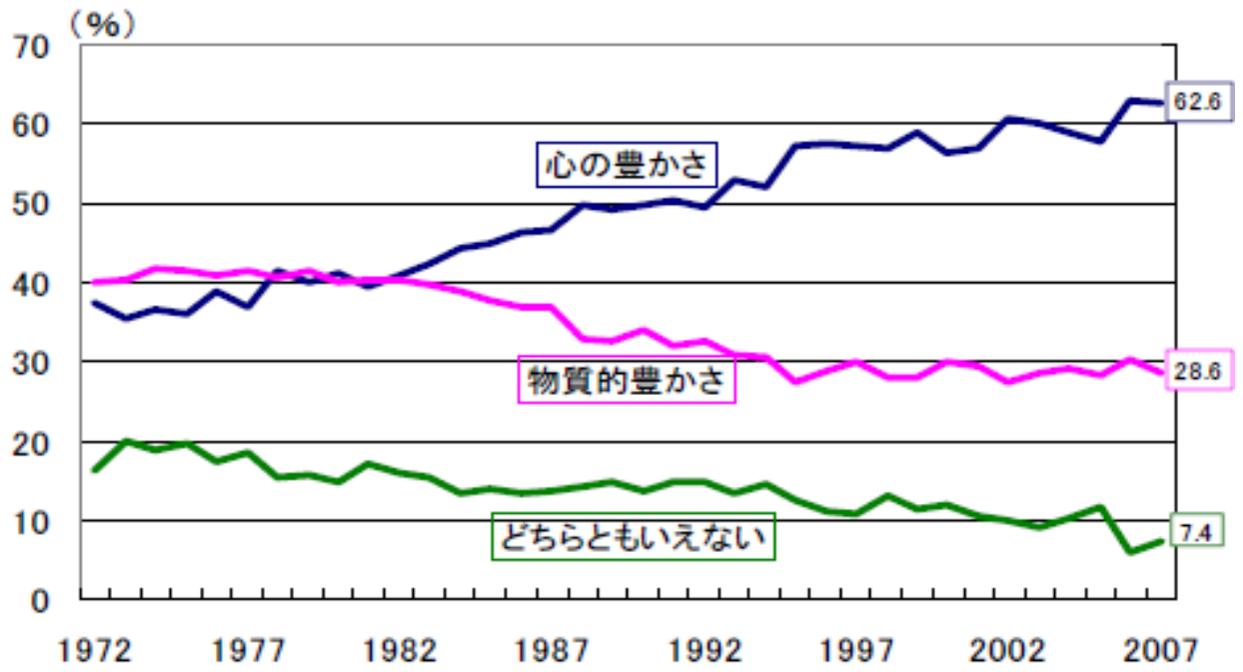
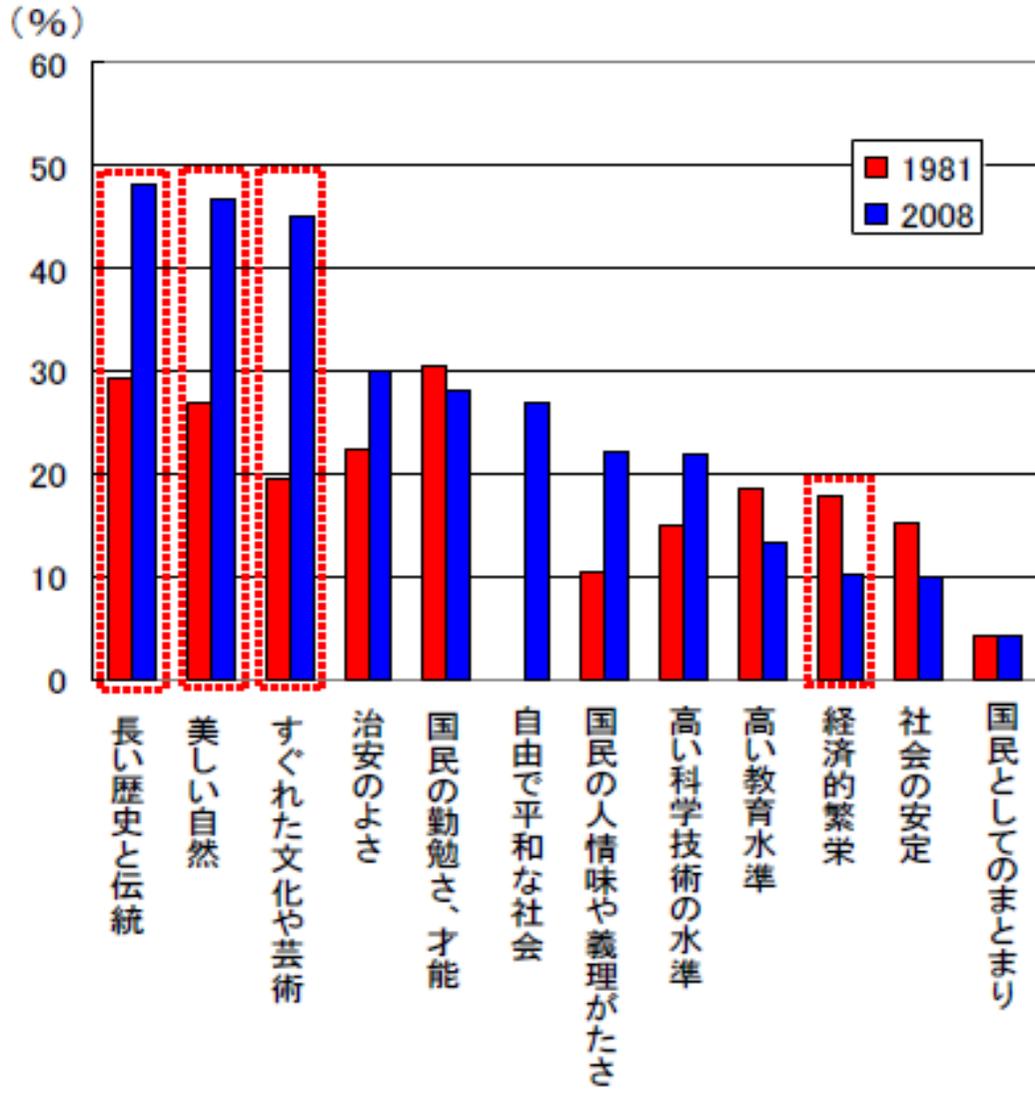
<質の高い暮らし>

<質の高い暮らし> 文化的価値など質の高さを実感できる暮らしをどのように実現するか

- 日本人の価値観を世論調査で見ると、経済的繁栄より歴史・伝統、自然、文化・芸術を重視する方向に変化してきている。
- 「物質的な豊かさ」よりも「心の豊かさ」に重きを置く割合が高くなっている。

日本の国や国民について誇りに思うこと

「物質的な豊かさ」と「心の豊かさ」



注)・誇りに思うこと:複数選択。選択肢「自由で平和な社会」は1991年の調査から加わっている。
 ・心の豊かさ:「物質的にある程度豊かになったので、これからは心の豊かさやゆとりある生活をするに重きをおきたい」
 物質的豊かさ:「まだまさ物質的な面で生活を豊かにすることに重きをおきたい」

出典)国土審議会第14回計画部会資料を参考に、内閣府「国民生活に関する世論調査」、「社会意識に関する世論調査」をもとに作成。

<質の高い暮らし> 文化的価値など質の高さを実感できる暮らしをどのように実現するか

○パリの美しい街並みは都市の魅力を高めている。



出典: Paris Convention and Visitors Bureau (<http://en.parisinfo.com/>)

<質の高い暮らし> 文化的価値など質の高さを実感できる暮らしをどのように実現するか

○海外では道路やその周辺の上下空間を活用して、美しいまち並みが形成されている。

<海外事例>



ガラス屋根のアーケード
ヴィットリオ・エマヌエーレ・2世 ガレリア
(イタリア ミラノ)

出典: イタリア政府観光局
<http://www.enit.jp/city/milano.html>



トランジットモール
(フランス ストラスブール)



幹線道路上の建築物
(フランス大蔵省)



道路をまたいだ市街地整備
(ドイツ ボン)

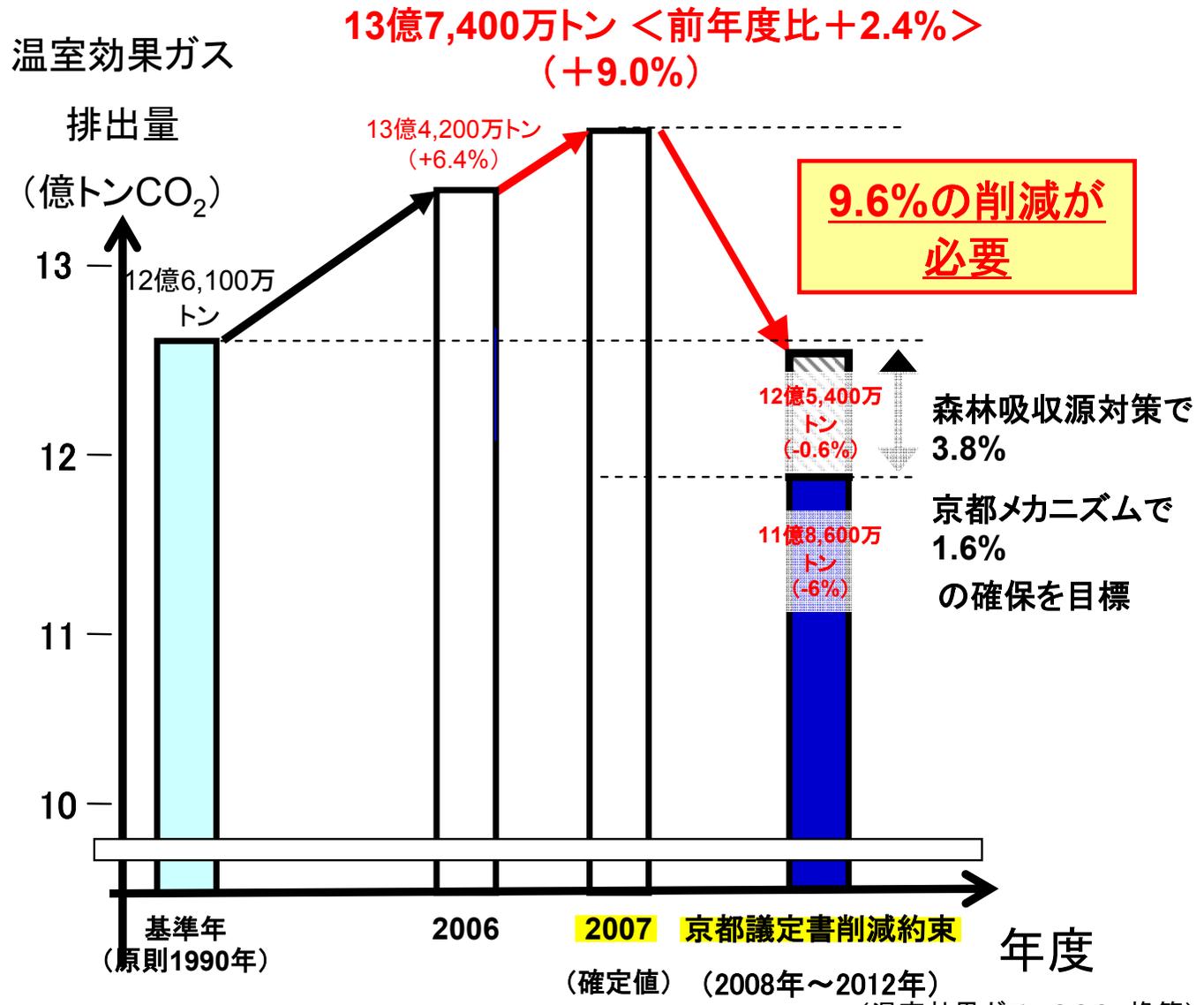
社会の課題への対応状況

<環境>

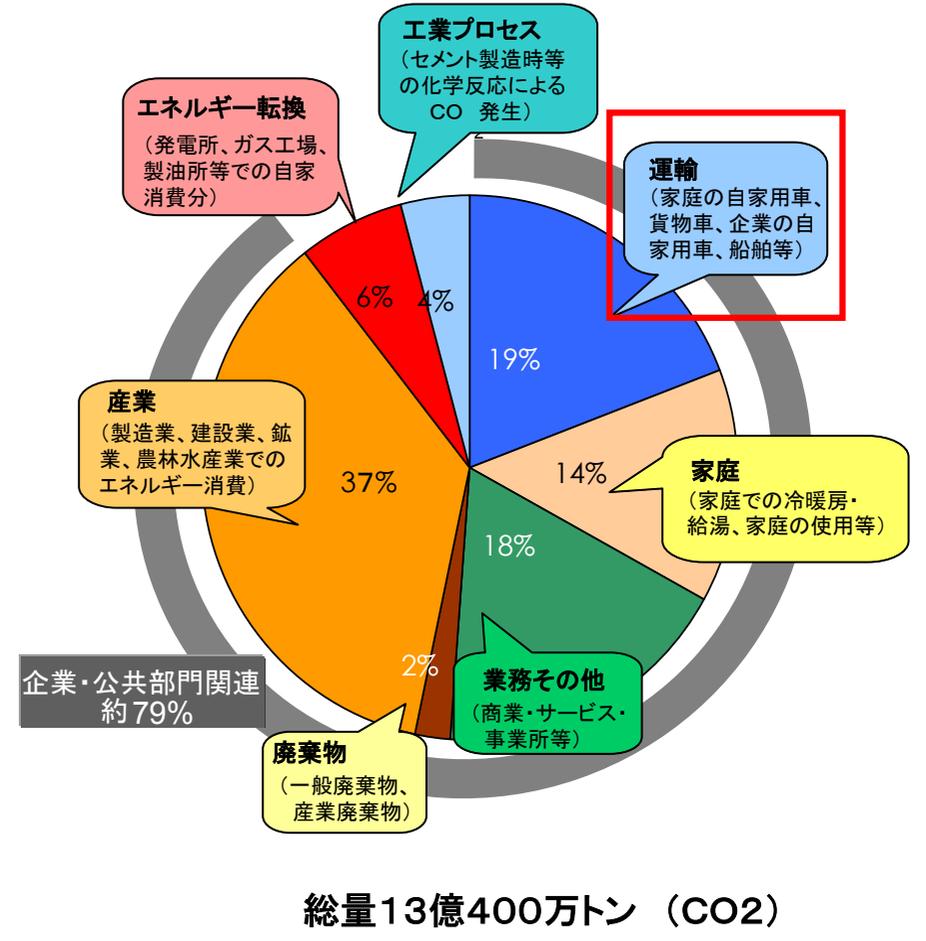
<環境> 環境への負荷が少ない活力ある社会をどのように実現するか

○2007年度における我が国の排出量は約13.7億t-CO₂であり、基準年比で9.0%上回っており、議定書の6%削減約束の達成には、9.6%の排出削減が必要である。
 ○運輸部門は、全体の排出量の約2割を占めている。

温室効果ガス排出量の現況



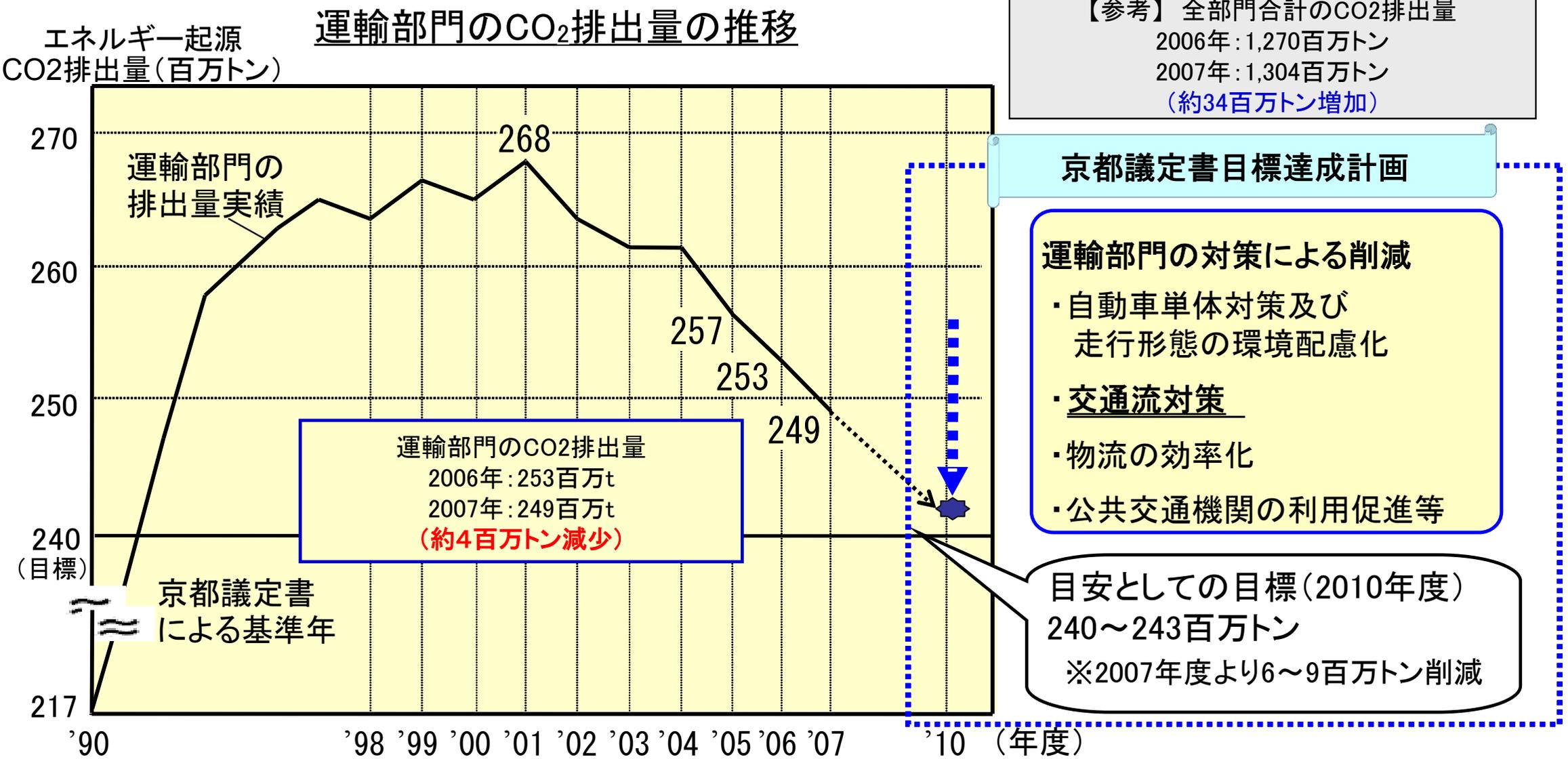
二酸化炭素排出量の部門別内訳(2007年度)



注) 温室効果ガスには、二酸化炭素の他、メタン、一酸化窒素、フロンガス等を含む。

<環境> 環境への負荷が少ない活力ある社会をどのように実現するか

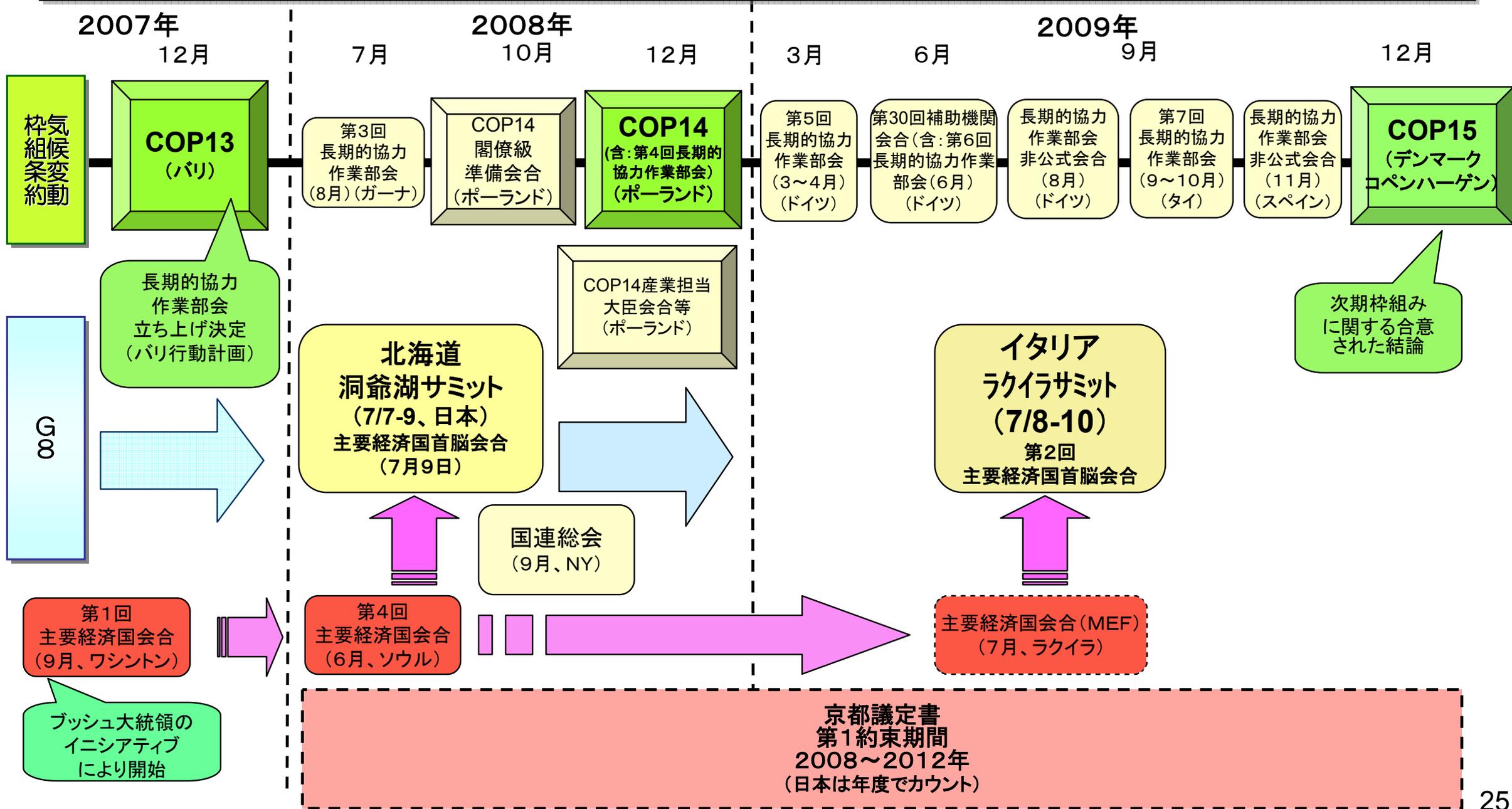
○運輸部門については、2010年度に240～243百万t-CO₂削減することを目標に取り組んできたが、運輸部門からの排出量は2001年度をピークに減少傾向であり、目標達成に向けて順調に推移している。



出典:環境省資料

<環境> 環境への負荷が少ない活力ある社会をどのように実現するか

○次期枠組みについては、ラクイラサミット(H21.7.8)のG8首脳宣言で、「2050年までに世界全体で少なくとも半減」する目標を再確認し、「先進国全体で50年までに80%以上削減する」と表明した。

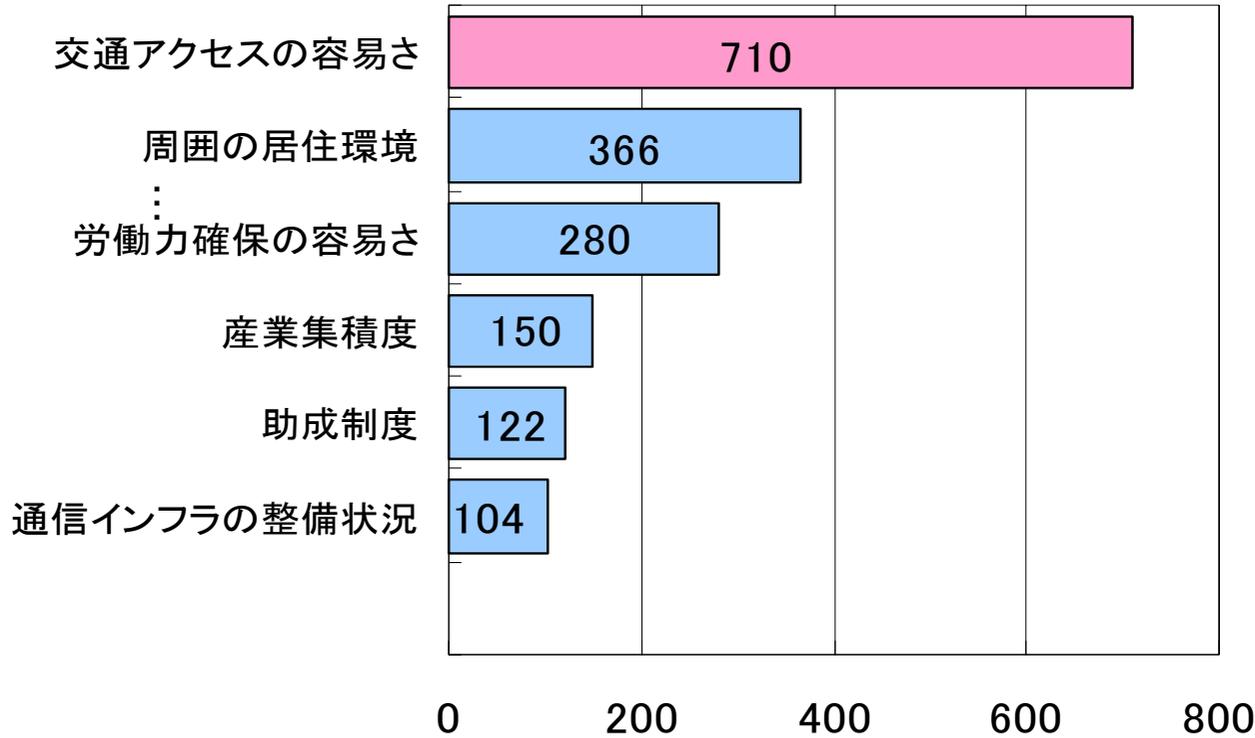


地域の基盤としての課題

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

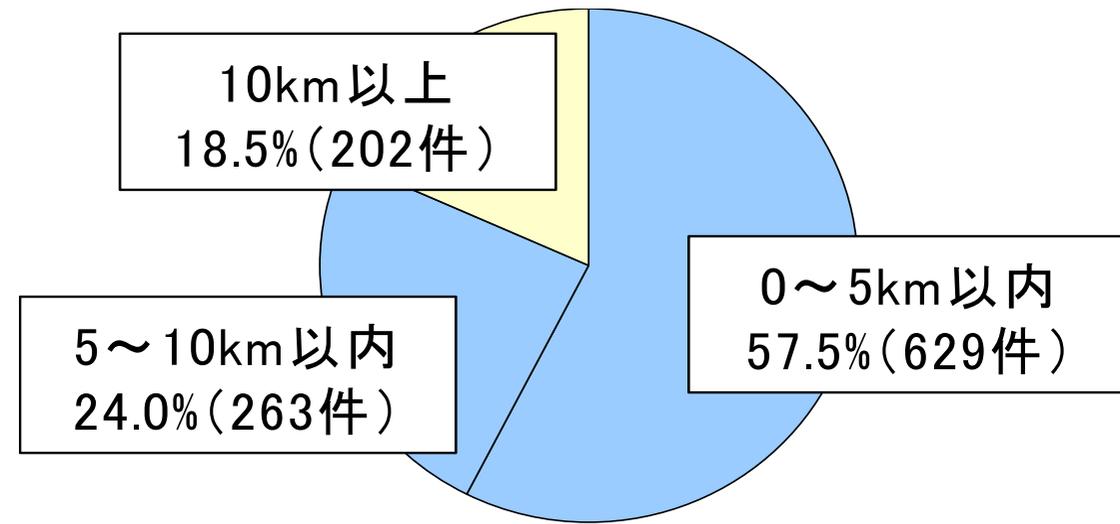
○企業進出の決め手でもっとも多かった回答は「交通アクセスの容易さ」である。
 ○工場立地の約6割が高速道路ICから5km以内に立地している。

■立地先選定の決め手と考える条件



出典:「企業立地(誘致)に関する意向調査」
 (2005.10)帝国データバンク

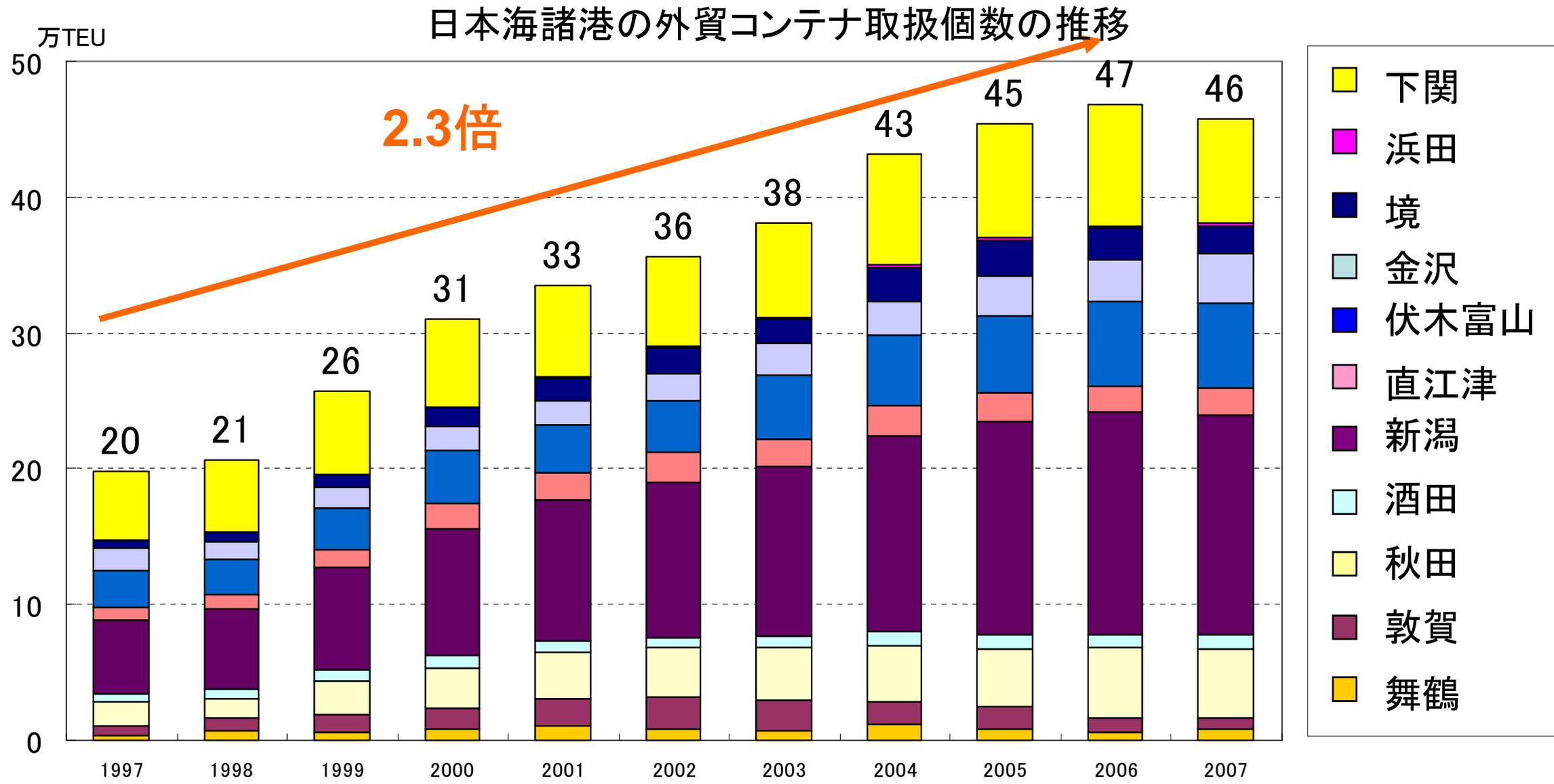
■高速道路ICからの距離別立地件数



資料:「工場立地動向調査」平成18年
 経済産業省 経済産業政策局
 対象:平成18年1月から平成18年12月に
 新規に立地した工場

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○我が国の外貿コンテナ取扱個数の推移をみると、日本海沿岸諸港は過去10年間で2.3倍（年平均伸び率8.7%）となっており、全国値1.8倍（年平均伸び率4.7%）を大きく上回る伸びを示している。

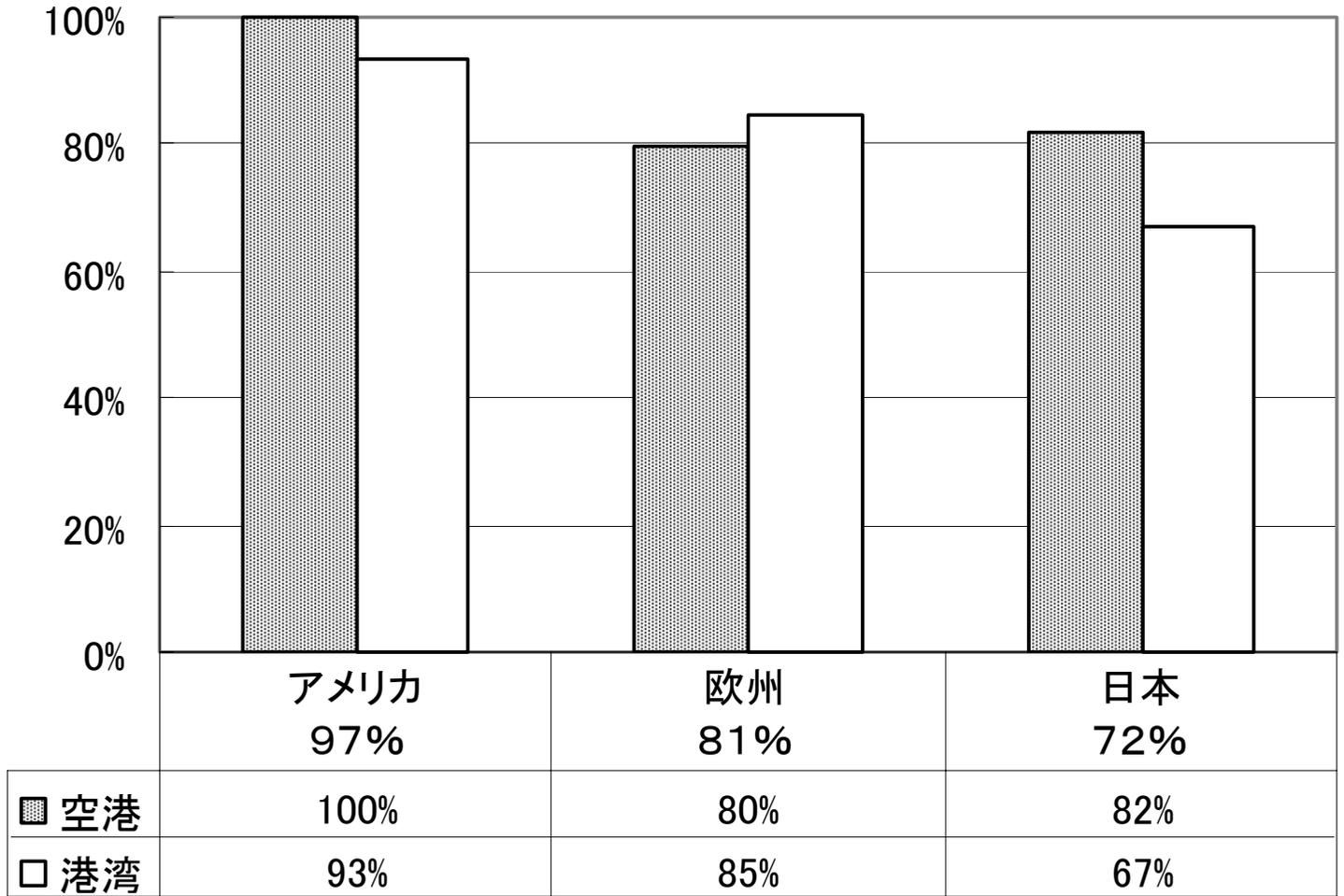


出典：国土交通省港湾局調べ

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○日本における拠点的な空港・港湾への道路アクセス率はおよそ7割で、欧米に比べて低い状況である。

【 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率の国際比較 】



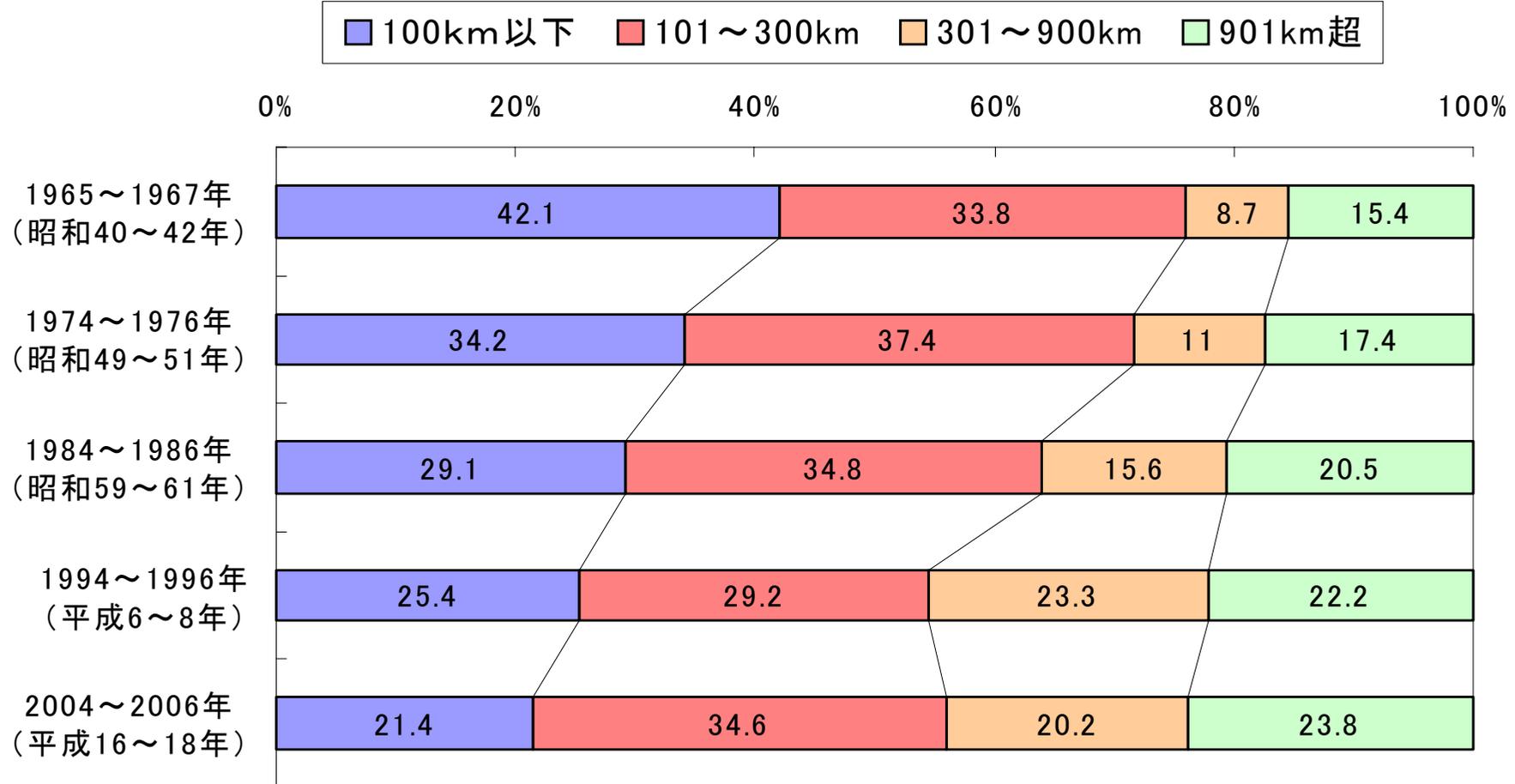
※米国、欧州：平成19年末
日本：平成20年度末

注) 対象空港：日本／国際定期便が就航している又は年間乗降客数1,000万人以上の国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港。
：欧米／国際定期便が就航している空港。
対象港湾：日本／特定重要港湾及び国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路の設定がなされている重要港湾のうち総貨物取扱量が1,000万t以上/年又は国際貨物取扱量が 500万t以上/年の港湾。(貨物取扱量は、1996-2005年の平均)
：欧州／総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾。
：米国／総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の港湾。

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○東京都中央卸売市場における全入荷高に対する遠方の産地の割合は、年々増加の傾向にある。300kmを超える道府県は40年前と比べて約2倍のシェアを占める。

東京都中央卸売市場の野菜出荷額における東京からの距離帯別シェアの推移



注1: 100km以下(千葉、埼玉、東京、神奈川) 101~300km(福島、茨城、栃木、群馬、山梨、静岡、長野)
 900km以上(北海道、山口、愛媛、高知、九州7県) 301~900km(その他の府県)
 注2: 沖縄県および外国からの入荷高を除く