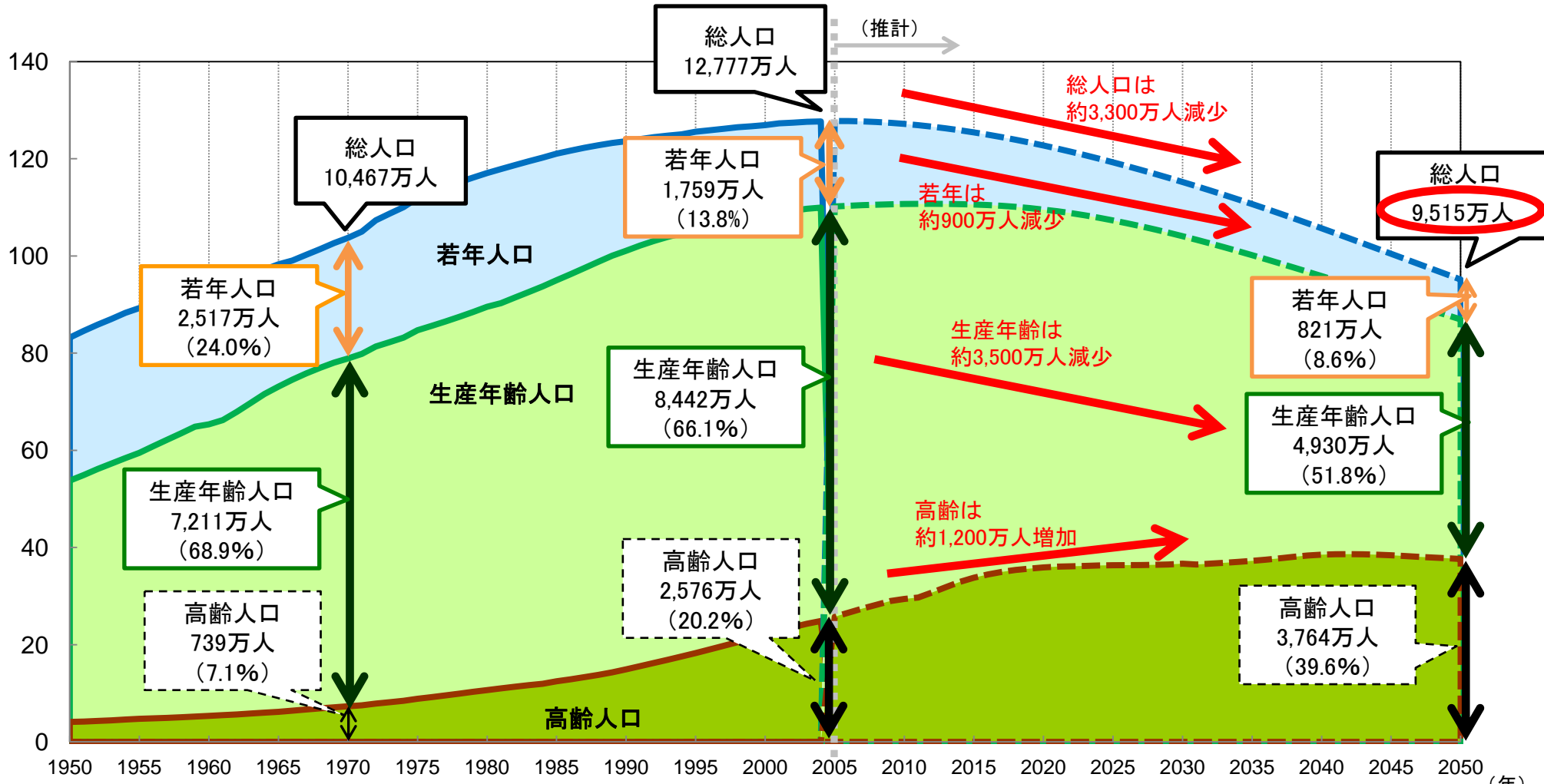


今後の社会・地域・交通の変化

2050年には日本の総人口は3,300万人減少

- 日本の総人口は、2050年には、9,515万人と約3,300万人減少(約25.5%減少)。
- 65歳以上人口は約1,200万人増加するのに対し、生産年齢人口(15-64歳)は約3,500万人、若年人口(0-14歳)は約900万人減少する。その結果、高齢化率で見ればおよそ20%から40%へと高まる。



(出典)総務省「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」における出生中位(死亡中位)推計をもとに、国土交通省国土計画局作成

(注1)「生産年齢人口」は15~64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口

(注3)2005年は、年齢不詳の人口を各歳別に按分して含めている

(注2) ()内は若年人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合

(注4)1950~1969、1971年は沖縄を含まない

我が国と諸外国の人口推計の比較

■ 出生率が低い我が国は、欧米先進諸国と異なり、急激に人口が減少する見込み

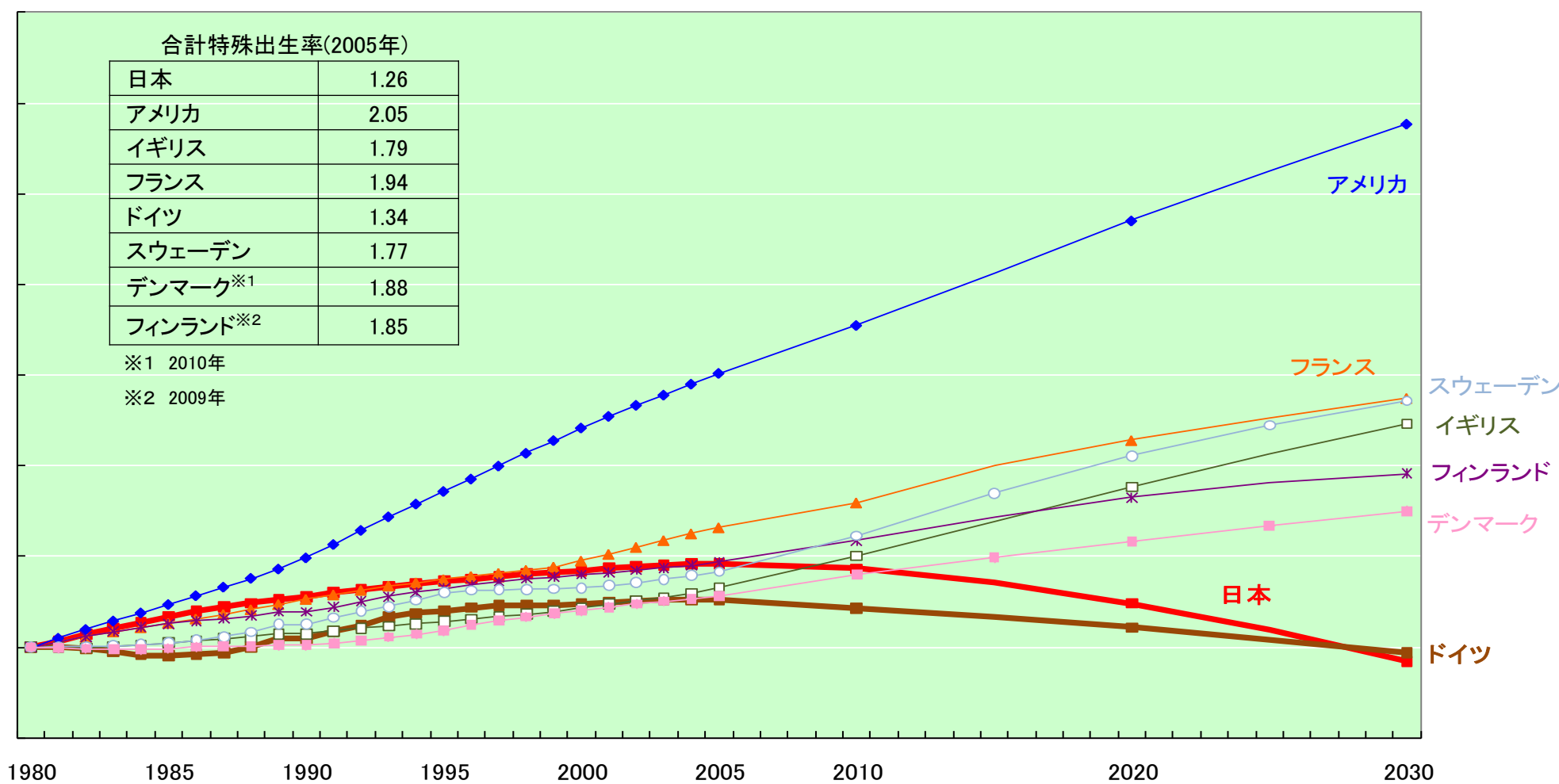
(1980年=1とした場合)

合計特殊出生率(2005年)

日本	1.26
アメリカ	2.05
イギリス	1.79
フランス	1.94
ドイツ	1.34
スウェーデン	1.77
デンマーク※ ¹	1.88
フィンランド※ ²	1.85

※¹ 2010年

※² 2009年



出典 (日本)実績値は国勢調査および人口推計年報(総務省)、推計値は日本の将来推計人口(平成18年12月推計)中位推計(国立社会保障・人口問題研究所)、(アメリカ)US Census Bureau HP,2009、フランス:INSEE(統計局) HP,2011、その他: Eurostat HP,2011

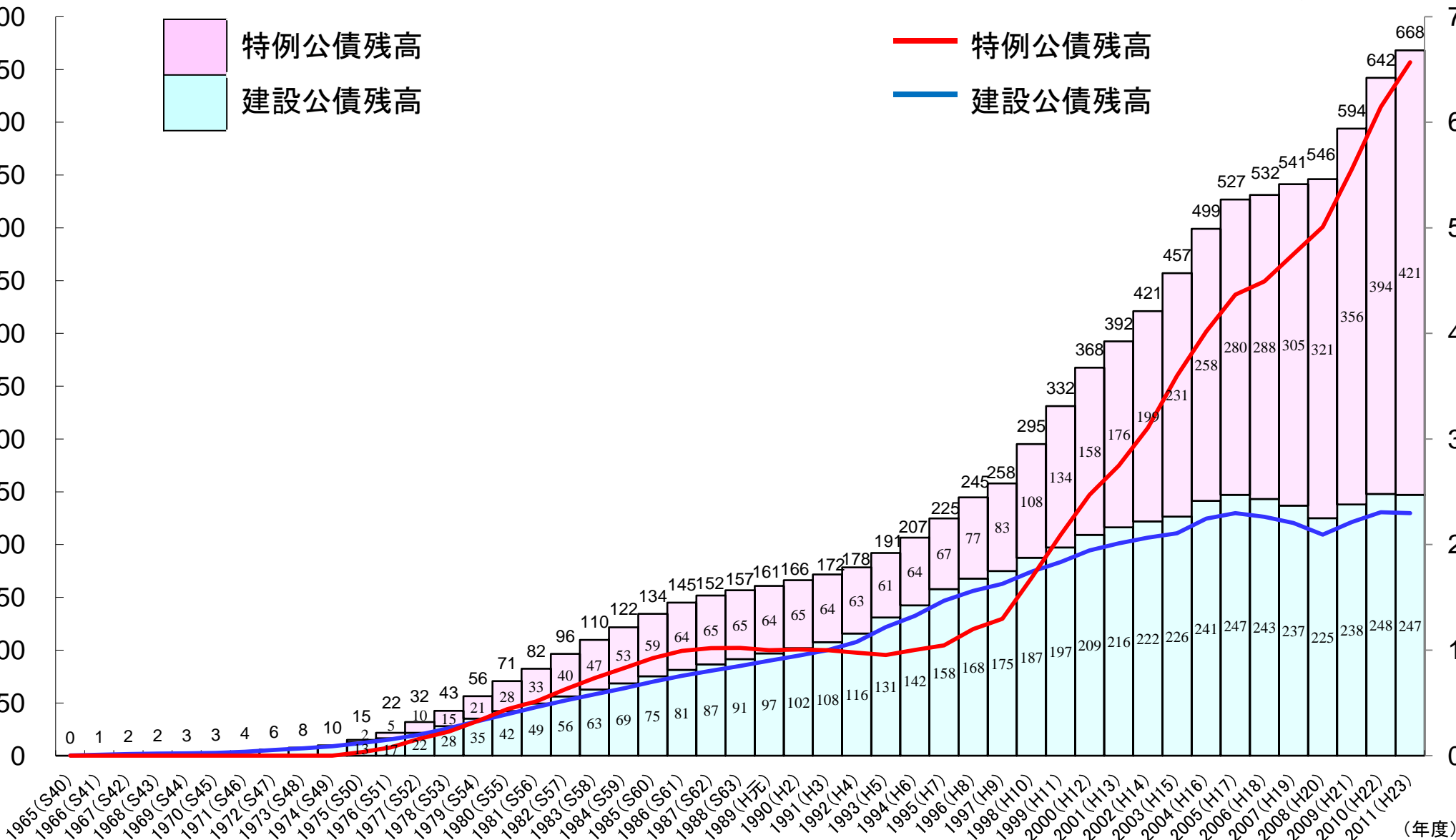
公債発行残高の推移

(発行残高(兆円):棒グラフ)

(20年前(1991年)を1とした指数:折れ線)

特例公債残高
 建設公債残高

特例公債残高
 建設公債残高



(データ:「日本の財政関係資料」2011年3月 財務省)

公共投資水準の国際比較

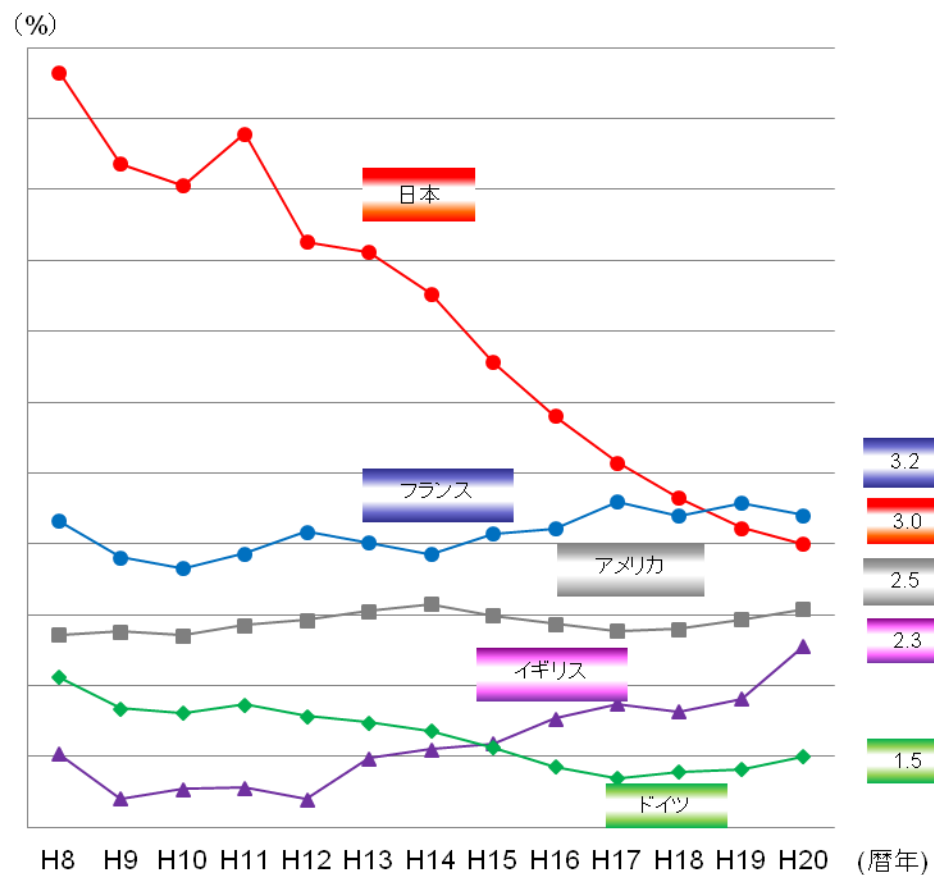
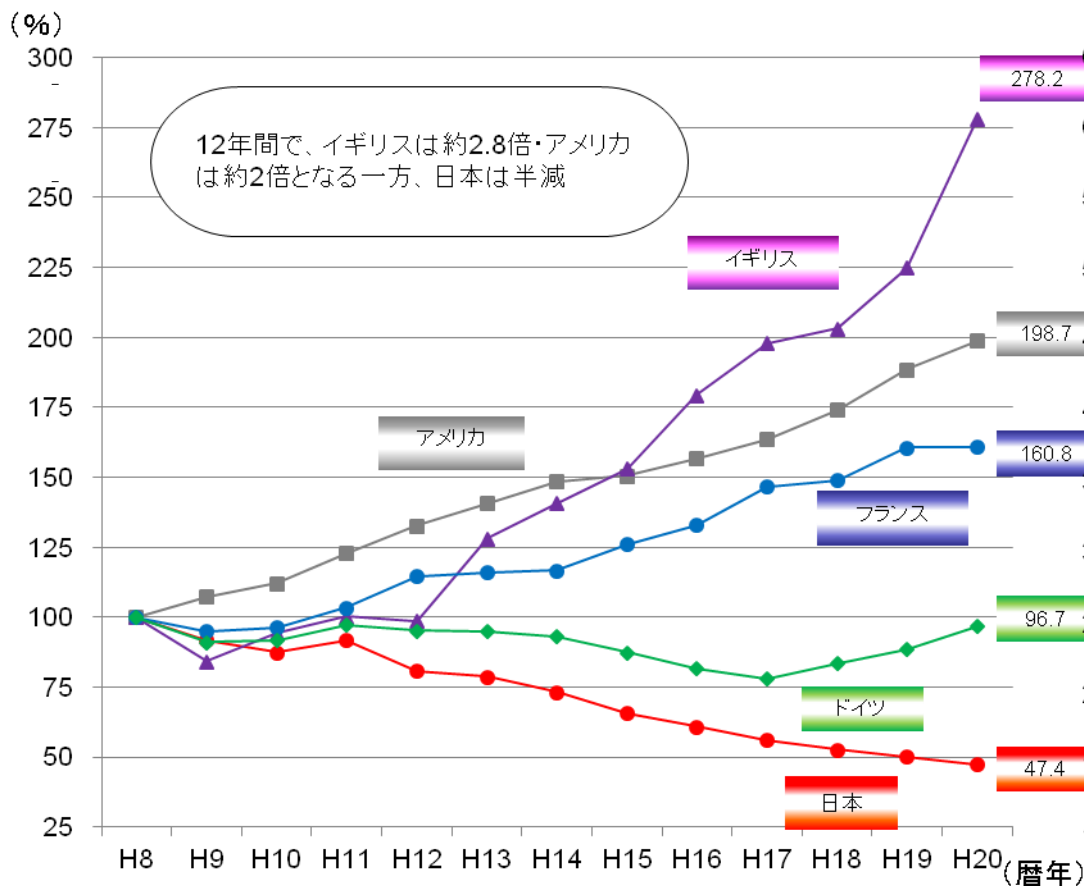
○日本の公共投資が減り続ける中、欧米は公共投資を増加

○我が国の一般政府公的固定資本形成(注)の対GDP比は欧米諸国と同等の水準

(注: 国と地方公共団体の行う社会資本の新設、改良等。公営企業が行うものは含まれない。また、用地費、補償費は含まれない。)

一般政府公的固定資本形成の推移(平成8年を100とした割合)

一般政府公的固定資本形成のGDPに占める割合



出典: OECD・National Accounts、日本の値は内閣府平成20年度国民経済計算(確報)

・平成17年の英国のIgについては、英国原子燃料会社(BNFL)の資産・債務の中央政府への承継(約145億ポンド)の影響を除いている。

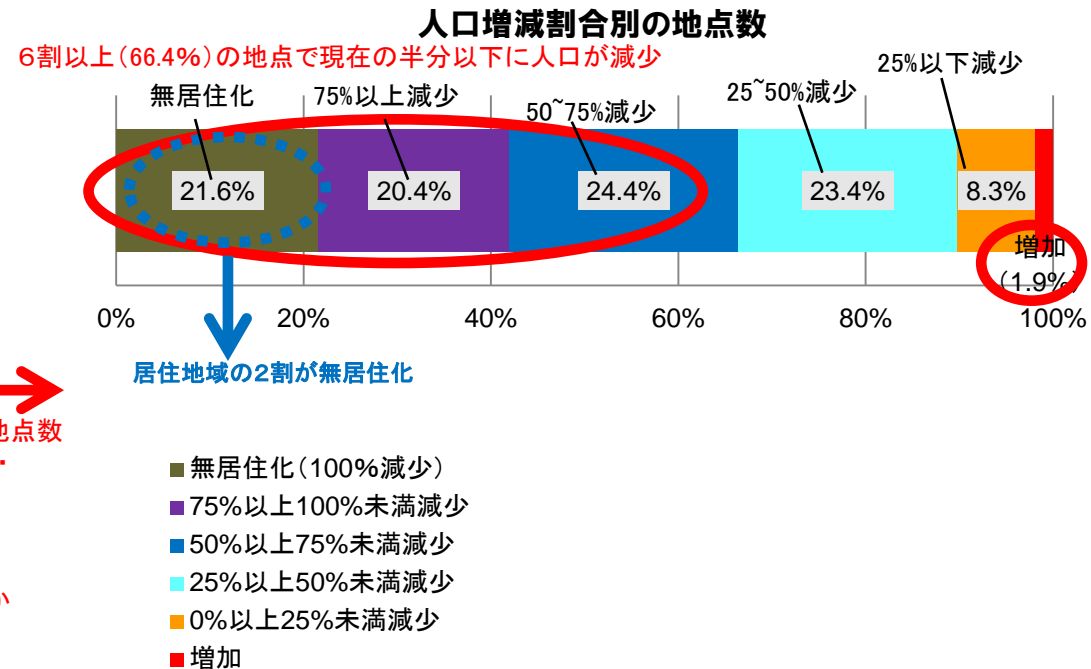
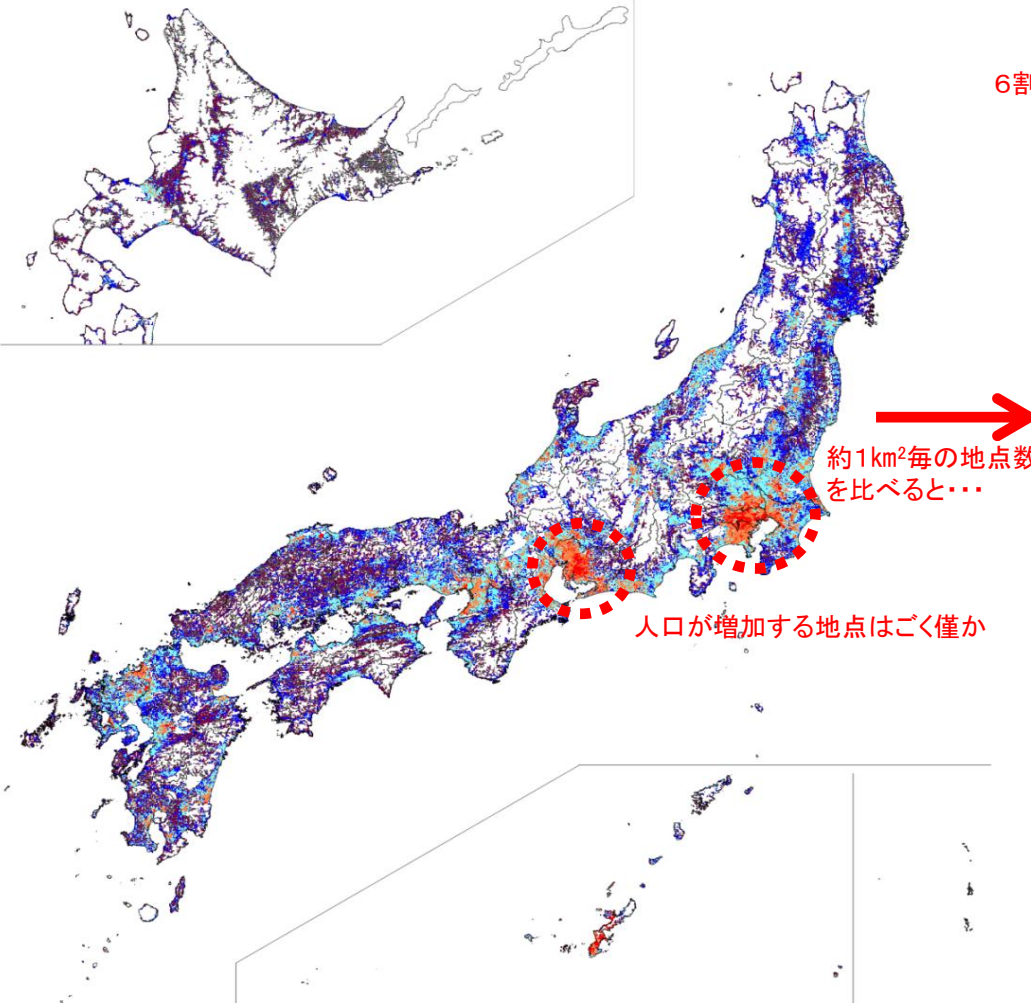
出典: OECD・National Accounts、日本の値は内閣府平成20年度国民経済計算(確報)

・平成17年の英国のIgについては、英国原子燃料会社(BNFL)の資産・債務の中央政府への承継(約145億ポンド)の影響を除いている。

国土の大部分で人口が疎になる一方、東京圏等に集中

- 全国を《約1km²毎の地点》で見ると、全国的な人口減少率(約25.5%)を上回って人口が減少する(人口が疎になる)地点が多数となっている。特に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。
- 人口が増加する地点の割合は2%以下であり、東京圏と名古屋圏に多い。

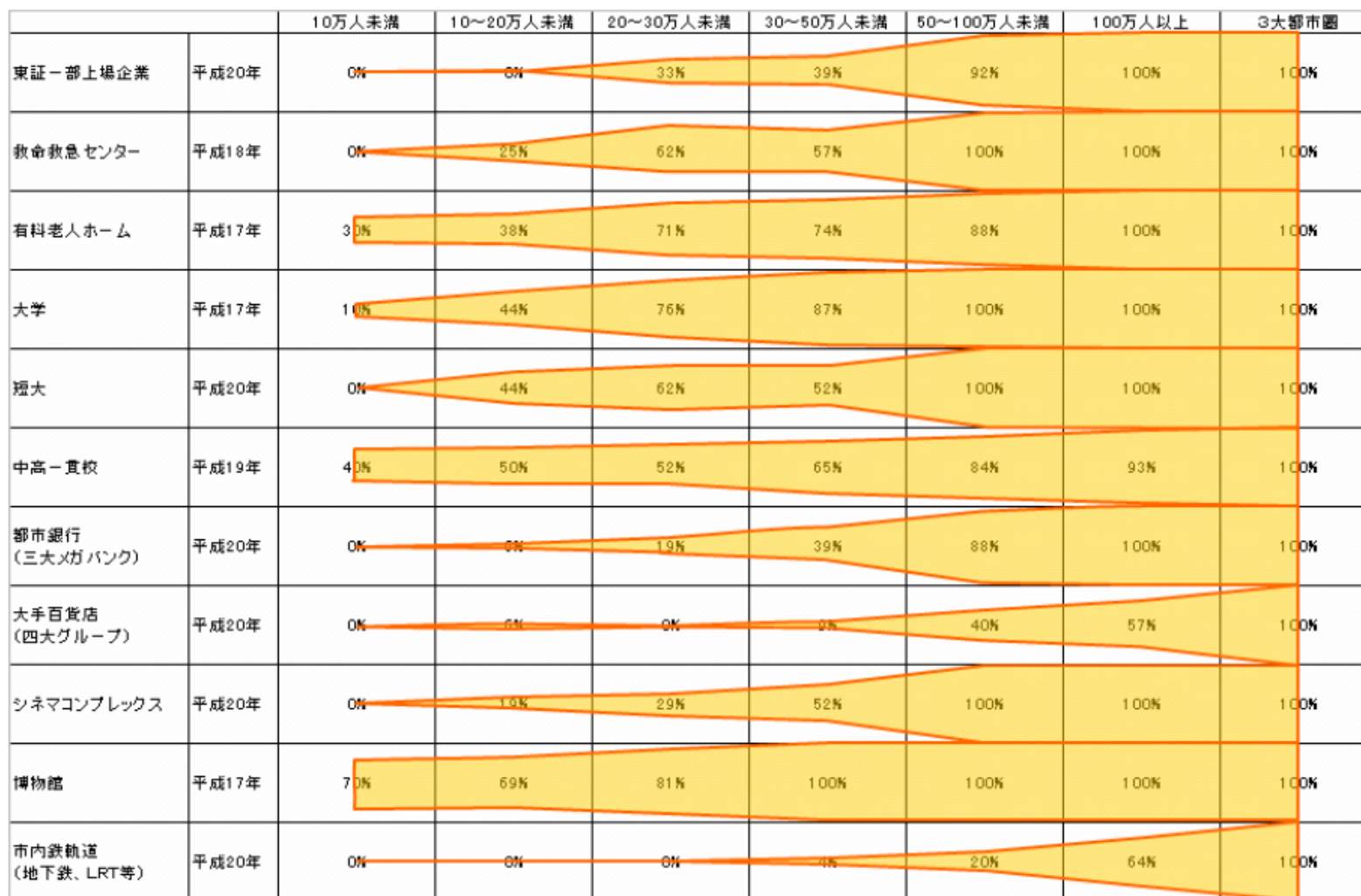
2005年を100とした場合の2050年の人口増減状況



(出典)総務省「国勢調査報告」、国土交通省国土計画局推計値(メッシュ別将来人口)をもとに、同局作成

■ 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。

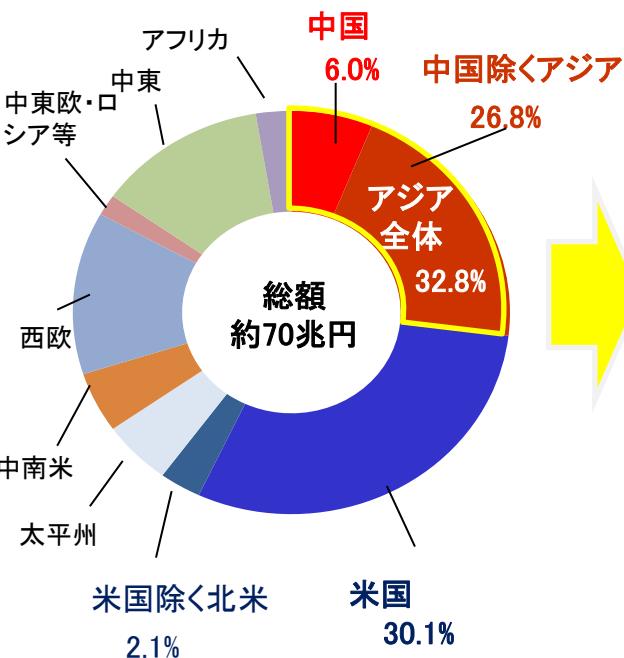
○人口規模別の交通1時間圏における機能の有無の状況



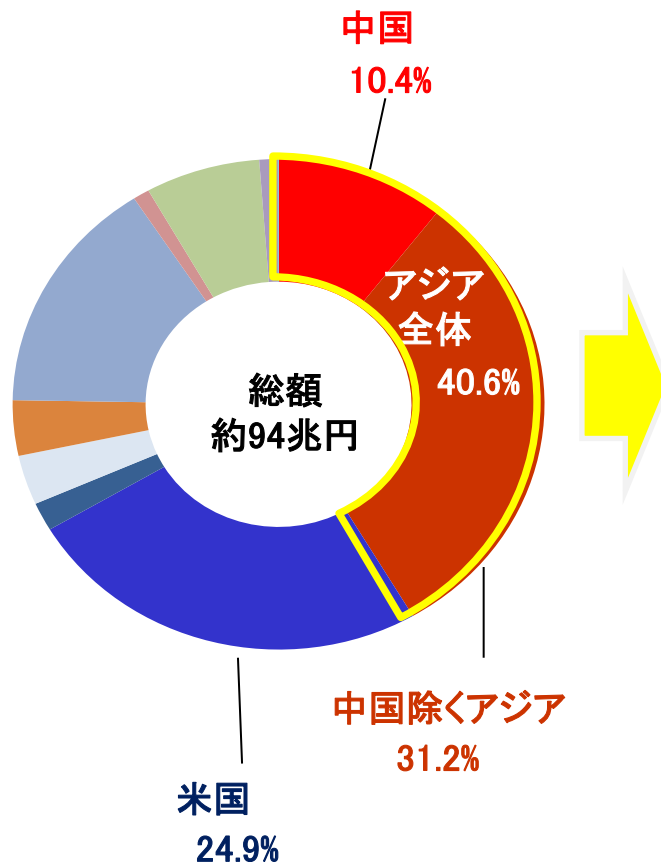
日本の貿易額における対米・対アジア構成比の推移

■ 対米国の貿易額のシェアは年々減少している一方、対アジアの貿易額のシェアは年々増加しており、全体の約5割を占めている。

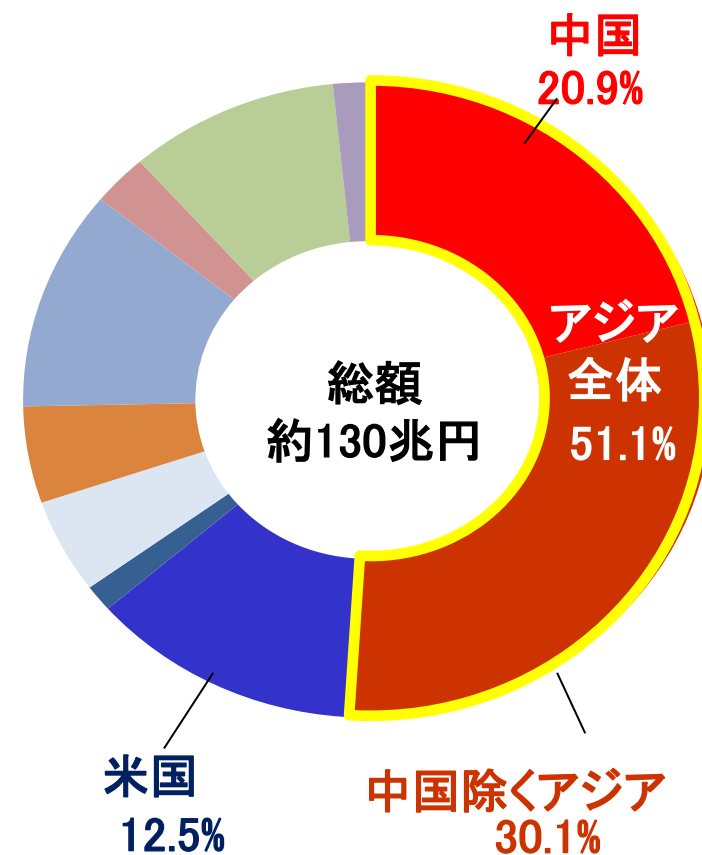
1985年



2000年



2010年

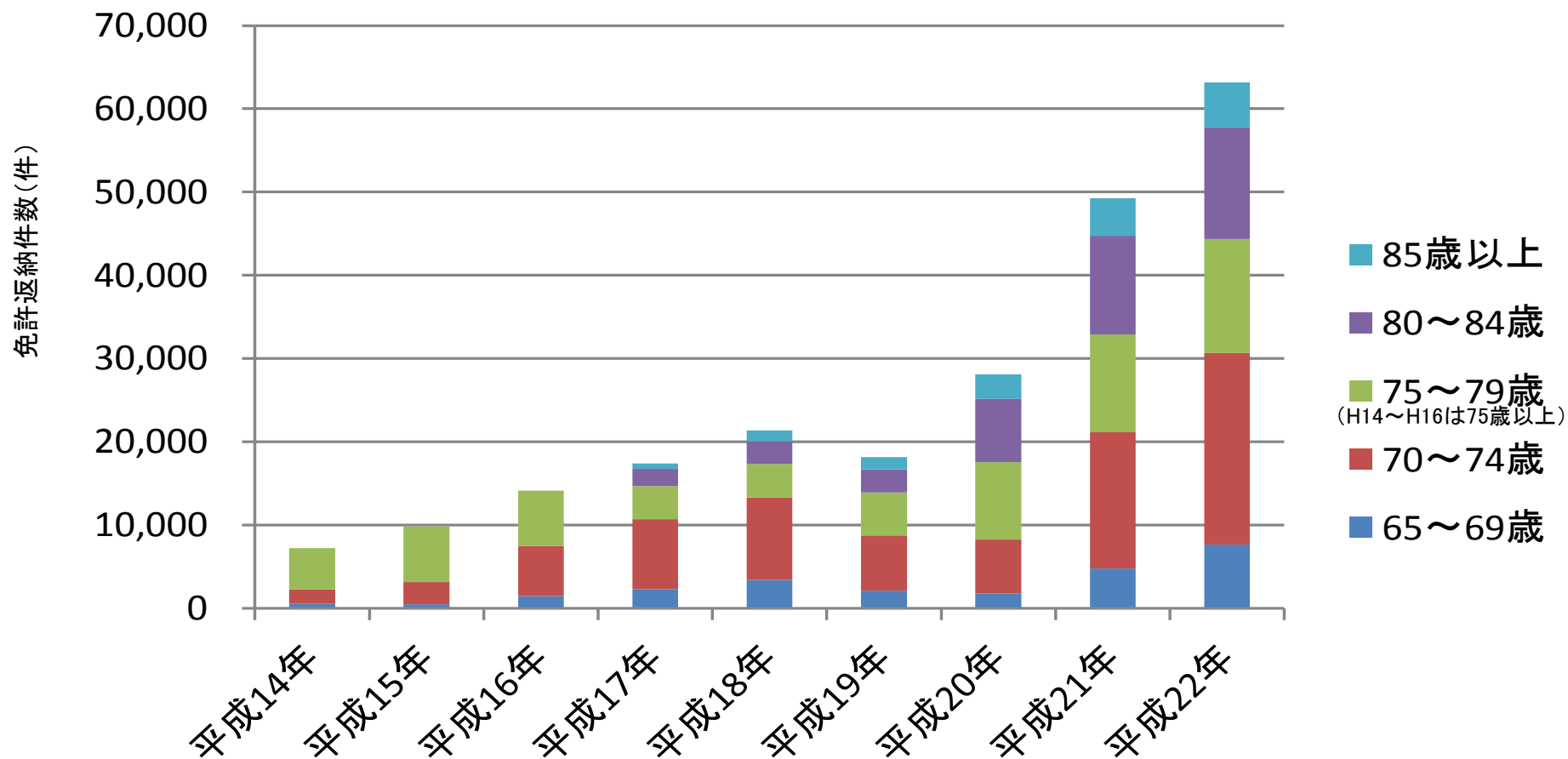


資料: 財務省 貿易統計

%は日本の貿易額全体に対するシェア

■ 免許返納などにより、自動車運転しない高齢者が増加している

○ 65歳以上の申請による運転免許の取消(免許返納)件数の年別推移



【出典:運転免許統計平成22年版 警察庁交通局運転免許課】

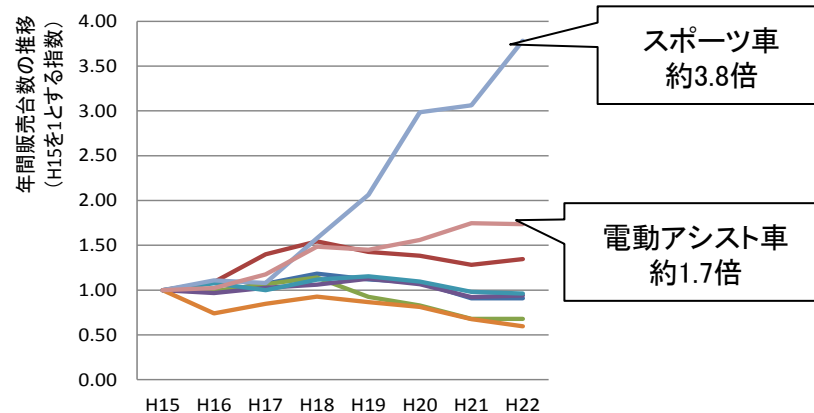
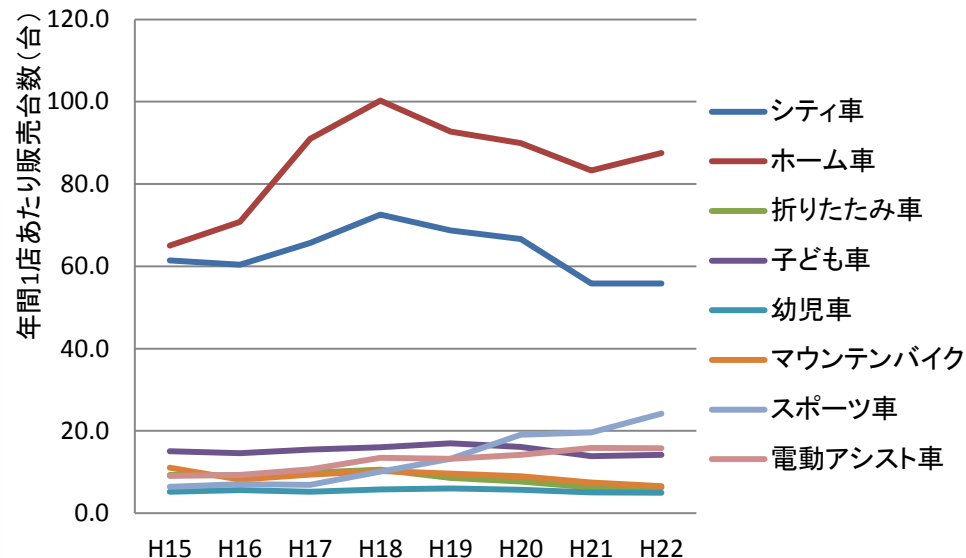
- 自転車利用に関して、「かっこいい、おしゃれ、スマート」といったイメージに変化してきている
- 近年、スポーツ車や電動アシスト車の増加が顕著、自転車利用スタイルの多様化も見られる

○環境に優しい生活様式を若者向けに紹介したパンフレット (京都市、無料配布)



【出典: わたし色のearth、京都市環境政策局地球温暖化対策室】

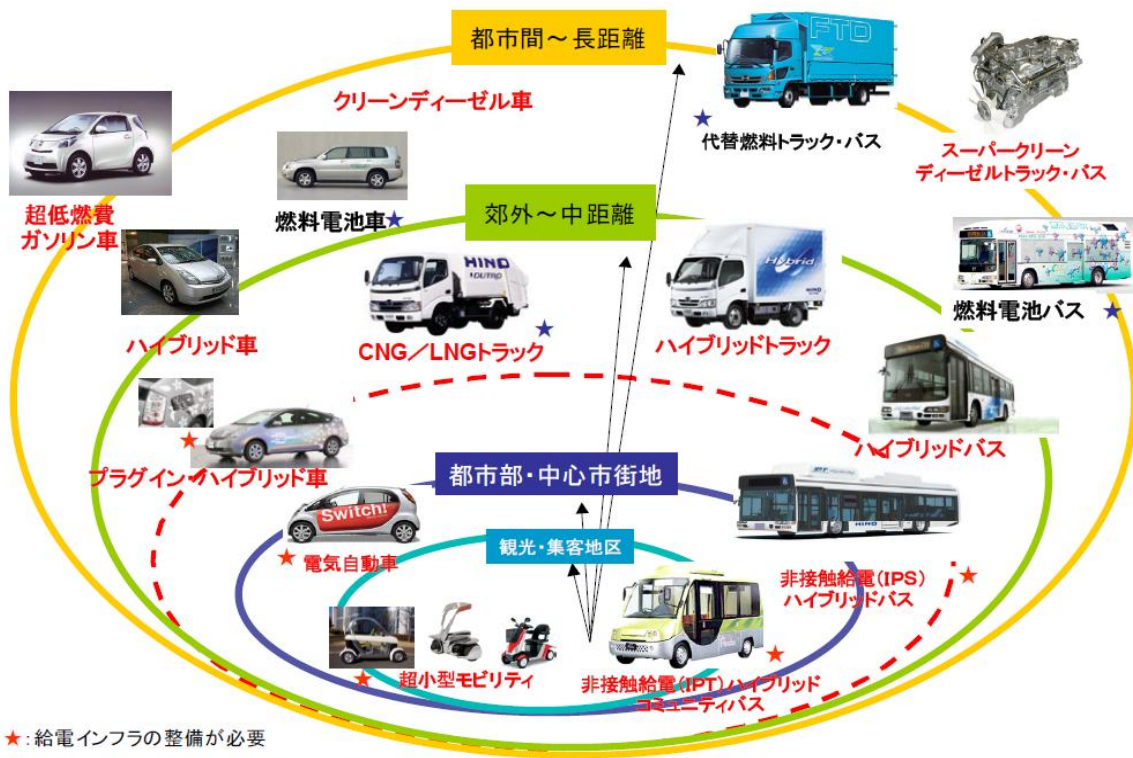
○国内自転車の車種別販売台数(年間1店あたり)



【出典: (財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査】

次世代自動車の普及に向けた今後の動向

- 次世代自動車(電気自動車、ハイブリッド車等)の新車販売台数は46万台であり、乗用車の新車販売台数におけるシェアは約10%。
- 次世代自動車戦略2010やエネルギー基本計画において、2020年までに新車販売台数におけるシェアを最大50%と目標設定しており、今後政府として普及促進を図る方針。



次世代自動車の種類と用途適性

乗用車車種別普及目標(政府目標)

- 次世代自動車の普及加速のため、政府が目指すべき車種別普及目標を設定。
- 2020年の乗用車の新車販売台数に占める割合は最大で50%
- この目標実現のためには、政府による積極的なインセンティブ施策が求められる。

	2020年	2030年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド車	20～30%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド車	15～20%	20～30%
燃料電池車	～1%	～3%
クリーンディーゼル車	～5%	～10%

出典:次世代自動車戦略2010(経済産業省:平成22年3月)

エネルギー基本計画における目標

- 乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることを旨とする。

出典:エネルギー基本計画(平成22年6月閣議決定)