

海外における交通動向について

- 1. 人口・GDPについて 2
- 2. 交通需要の動向について 5
- 3. 人の活動の動向について 14
- 4. 地方部における自動車利用状況について 22

平成20年9月8日（月）

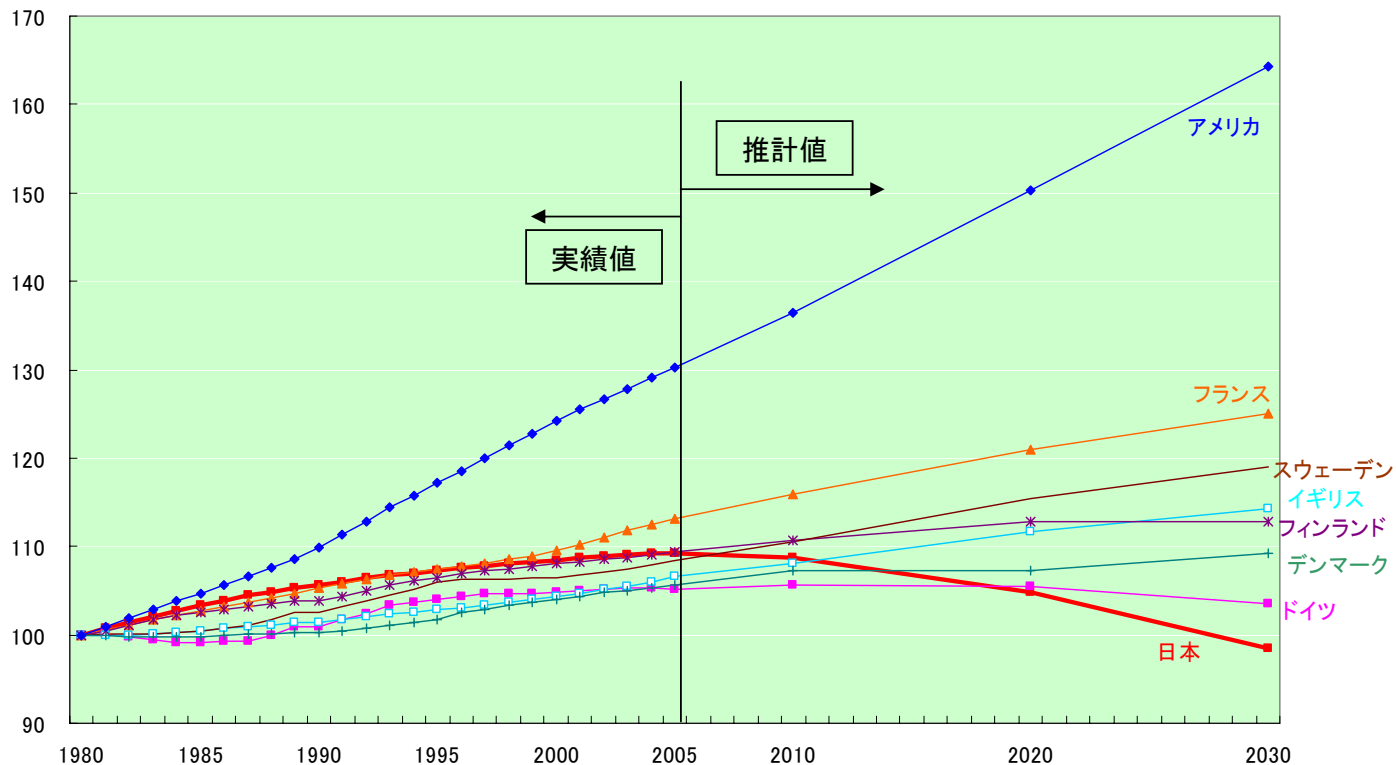
1. 人口・GDPについて

1. 人口・GDPについて

(1)人口の推移

- ・ドイツ、フィンランドにおいては、今後人口の減少が始まると推計。
- ・その他の欧州諸国の多くでは人口は横ばいもしくは微増すると推計。

人口の推移



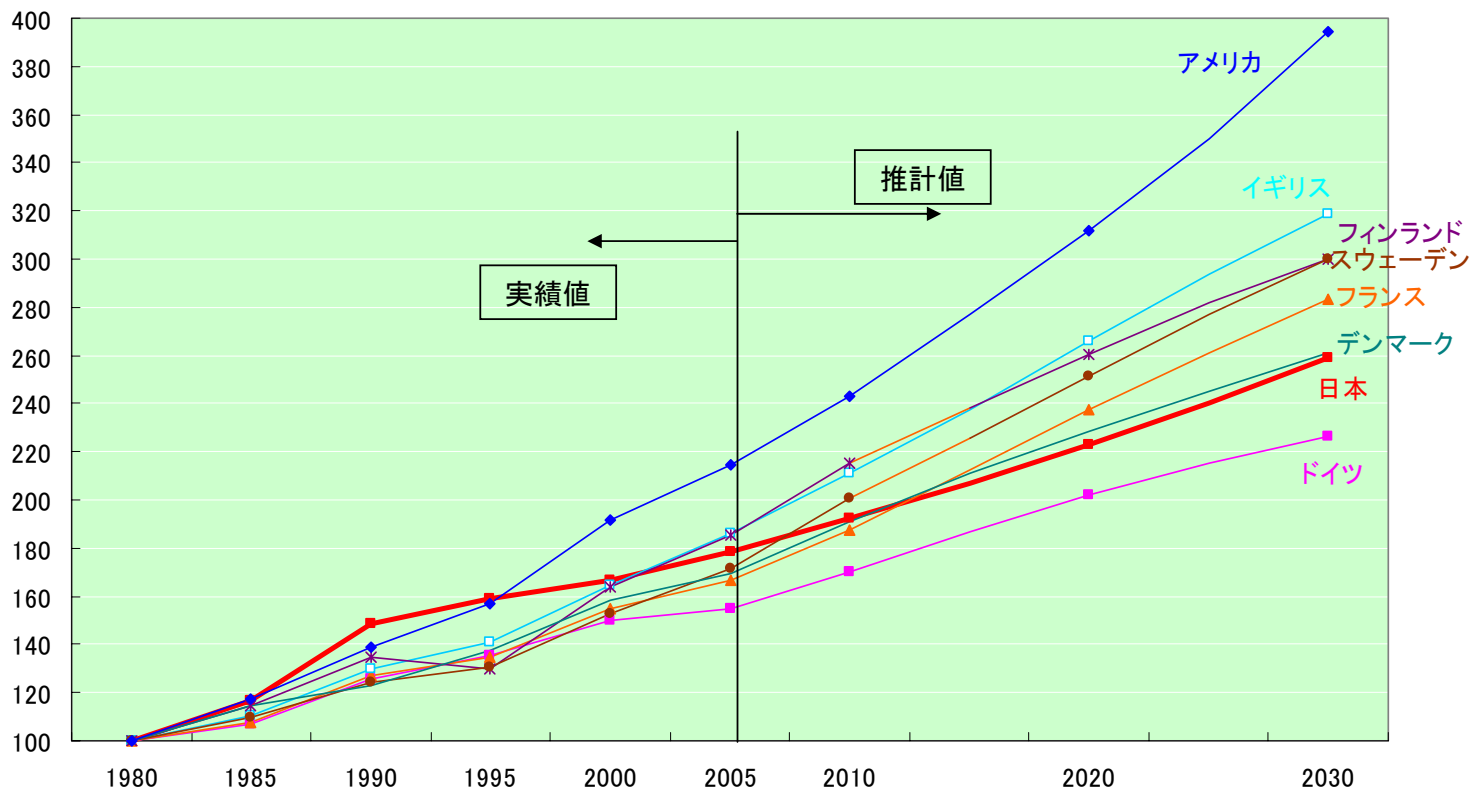
出典：日本：実績値は国勢調査および人口推計年報（総務省）、推計値は日本の将来推計人口（平成18年12月推計）中位推計（国立社会保障・人口問題研究所）、アメリカ：US Census Bureau、フランス：INSEE、その他：Eurostat

1. 人口・GDPについて

(2) GDPの推移

・欧米諸国では、今後とも、GDPは増加し続けると推計。

GDPの推移



出典：日本：実績値は国民経済計算年報（1980～1990年の値は1994年の平成12年基準・連鎖方式GDPと平成7年基準・固定方式GDPの比率を平成7年基準・固定方式GDPに乗じて補正。1995～2005年：平成12年基準・連鎖方式）
推計値は、内閣府試算値（H20.01）及び日本21世紀ビジョン（H17.04）の予測に基づき国土交通省道路局で作成
アメリカ：International Energy Outlook 2008、その他：OECD、Energy and Transport

2. 交通需要の動向について

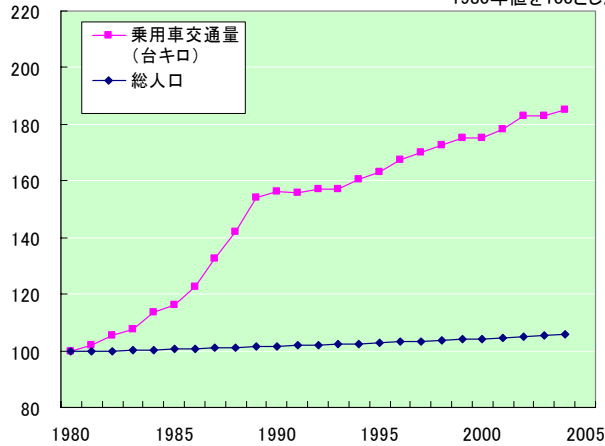
2. 交通需要の動向について

(1) 乗用車交通量(台キロ)と総人口(1)

・諸外国の多くでは、乗用車の走行台キロは増加傾向で推移。

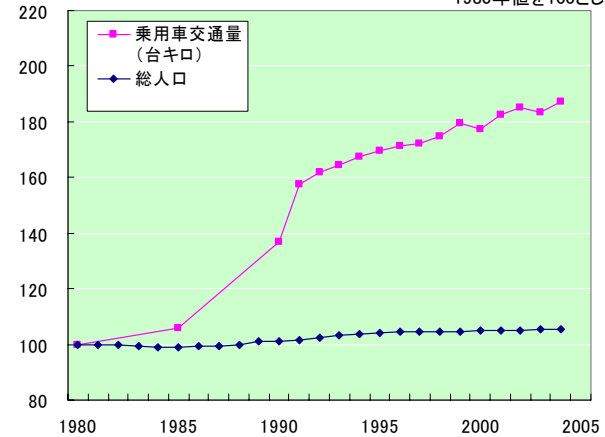
イギリス

1980年値を100とした場合



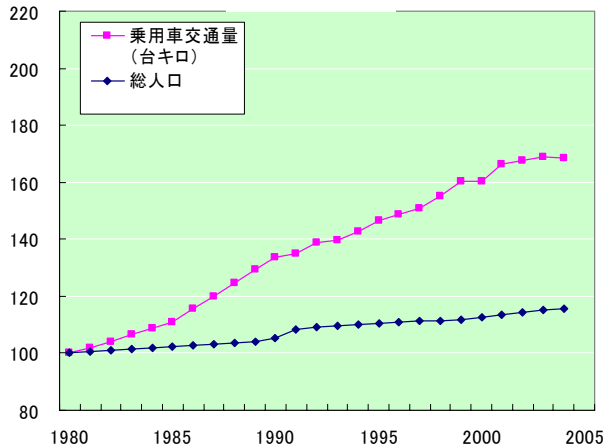
ドイツ

1980年値を100とした場合



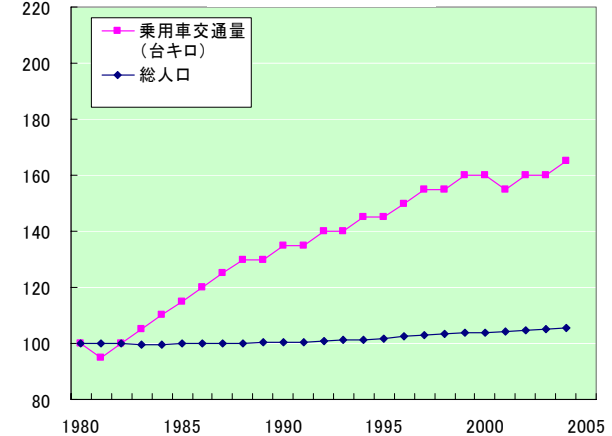
フランス

1980年値を100とした場合



デンマーク

1980年値を100とした場合

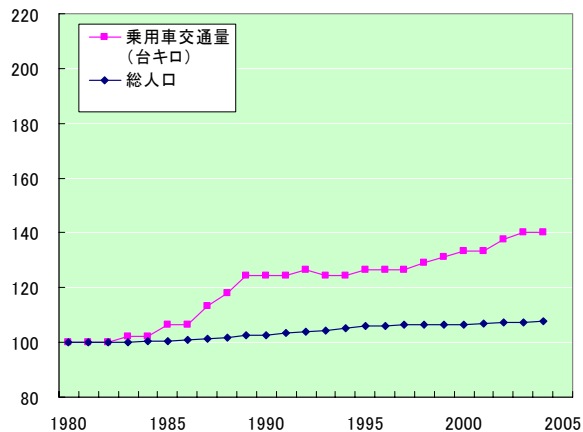


出典:「乗用車交通量(台キロ)」ドイツ:Verkehr in Zahlen(1990年までは旧西ドイツの値)、その他:Environmental Data(OECD) 「総人口」:Eurostat

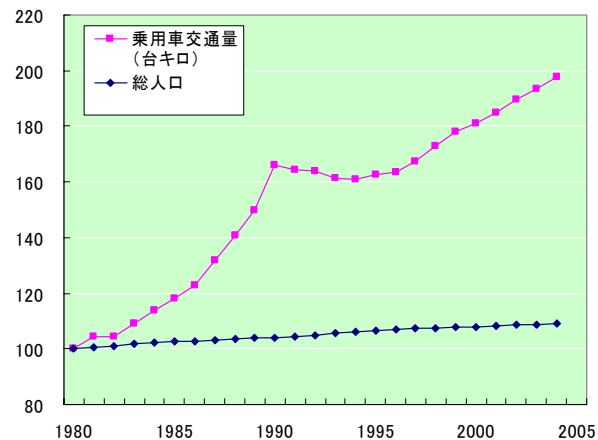
2. 交通需要の動向について

(1) 乗用車交通量(台キロ)と総人口(2)

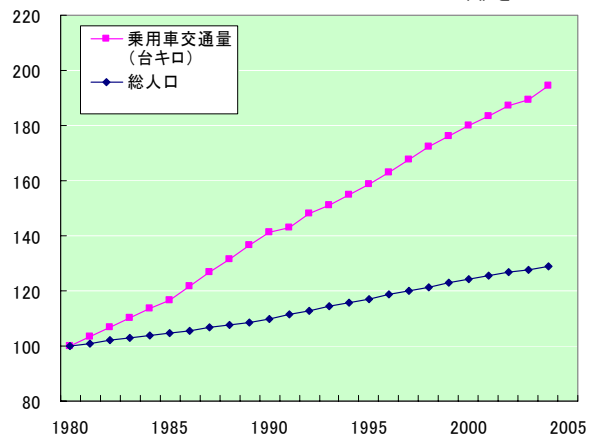
スウェーデン 1980年値を100とした場合



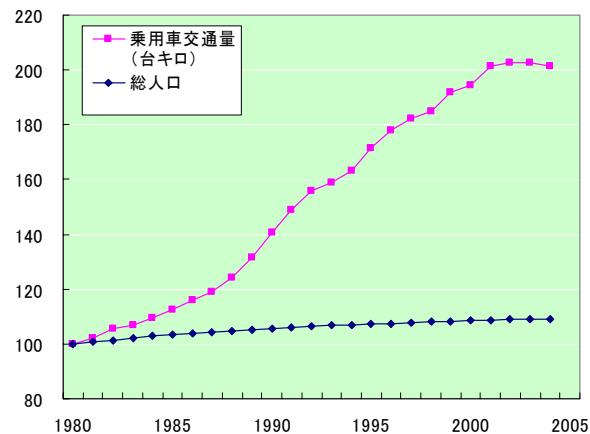
フィンランド 1980年値を100とした場合



アメリカ 1980年値を100とした場合



日本 1980年値を100とした場合



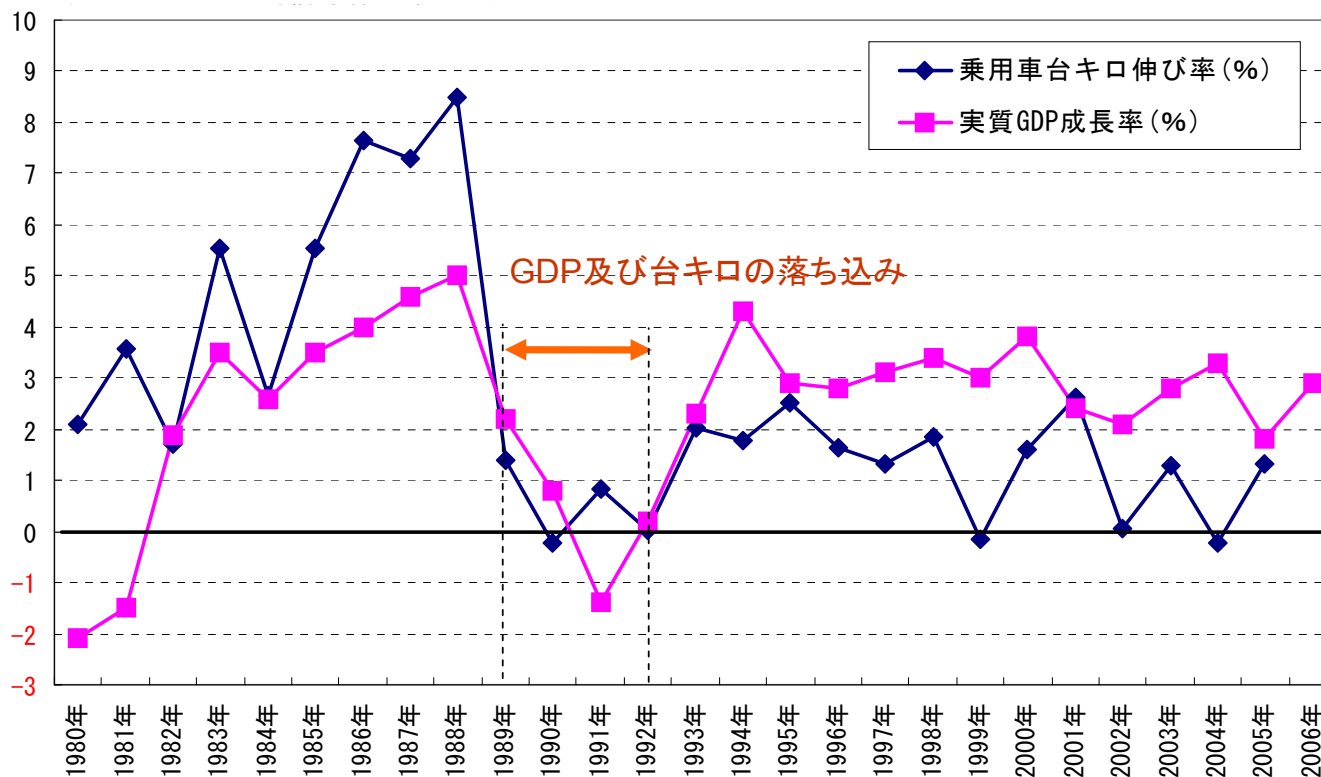
出典:「乗用車交通量(台キロ)」: 日本:陸運統計要覧、スウェーデン:Environmental Data(OECD)、フィンランド:Finnish Road Administration、アメリカ:National transport statistics
 「総人口」: 日本:国勢調査(総務省)および人口推計年報、スウェーデン、フィンランド:Eurostat、アメリカ:US Census Bureau

2. 交通需要の動向について

(2) イギリスの1990年代前半における乗用車交通量の状況について

- ・ イギリスでは、1990年代前半の景気後退時に交通量の伸びが横ばい。
- ・ しかし、経済の回復と共に増加に転じ、現在も増加傾向。

イギリスの実質GDP成長率と乗用車走行台キロの伸び率



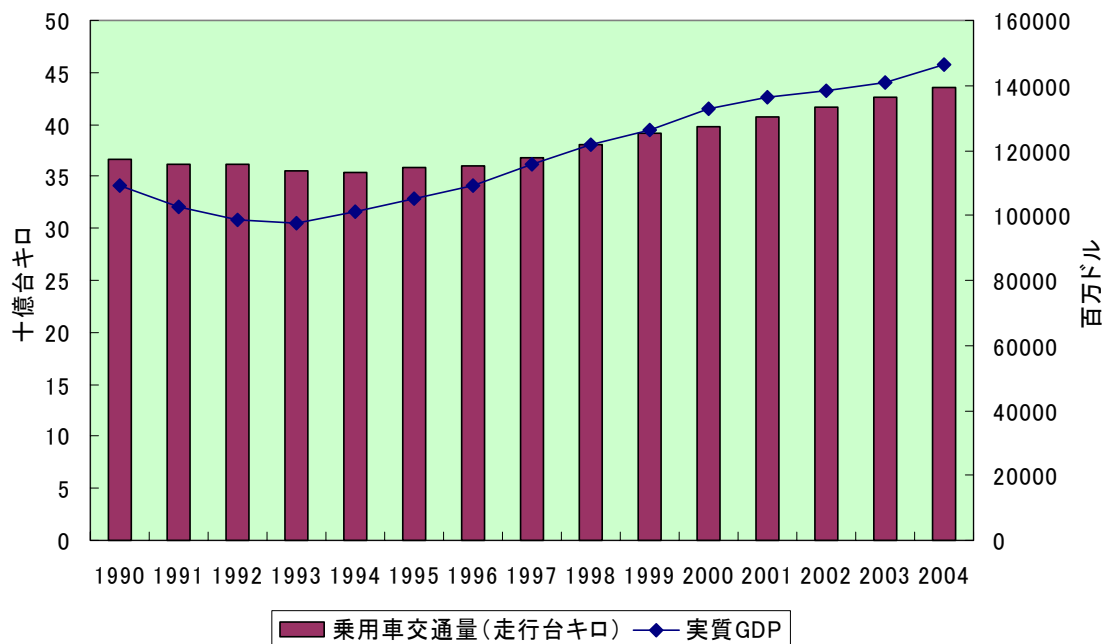
出典：交通量：Transport Statistics for Great Britain
GDP：イギリス統計局 (National Statistics)

2. 交通需要の動向について

(3) フィンランドにおける乗用車交通量の状況について

- ・ 1990年代前半、フィンランドは深刻な景気後退を経験し、交通量も減少。
- ・ 景気後退の原因は、
 - ① 1991年のソ連崩壊によるソ連向け輸出の激減
 - ② ソ連からの原材料・エネルギー供給の不安定化
 - ③ 1980年代の金融自由化に伴う不動産ブームとその結果としてのバブル崩壊等
- ・ 1995年以降、IT産業への集中投資等によりフィンランド経済は回復しており、交通量も増加傾向。

フィンランドの乗用車の走行台キロの推移(1990～)と実質GDP



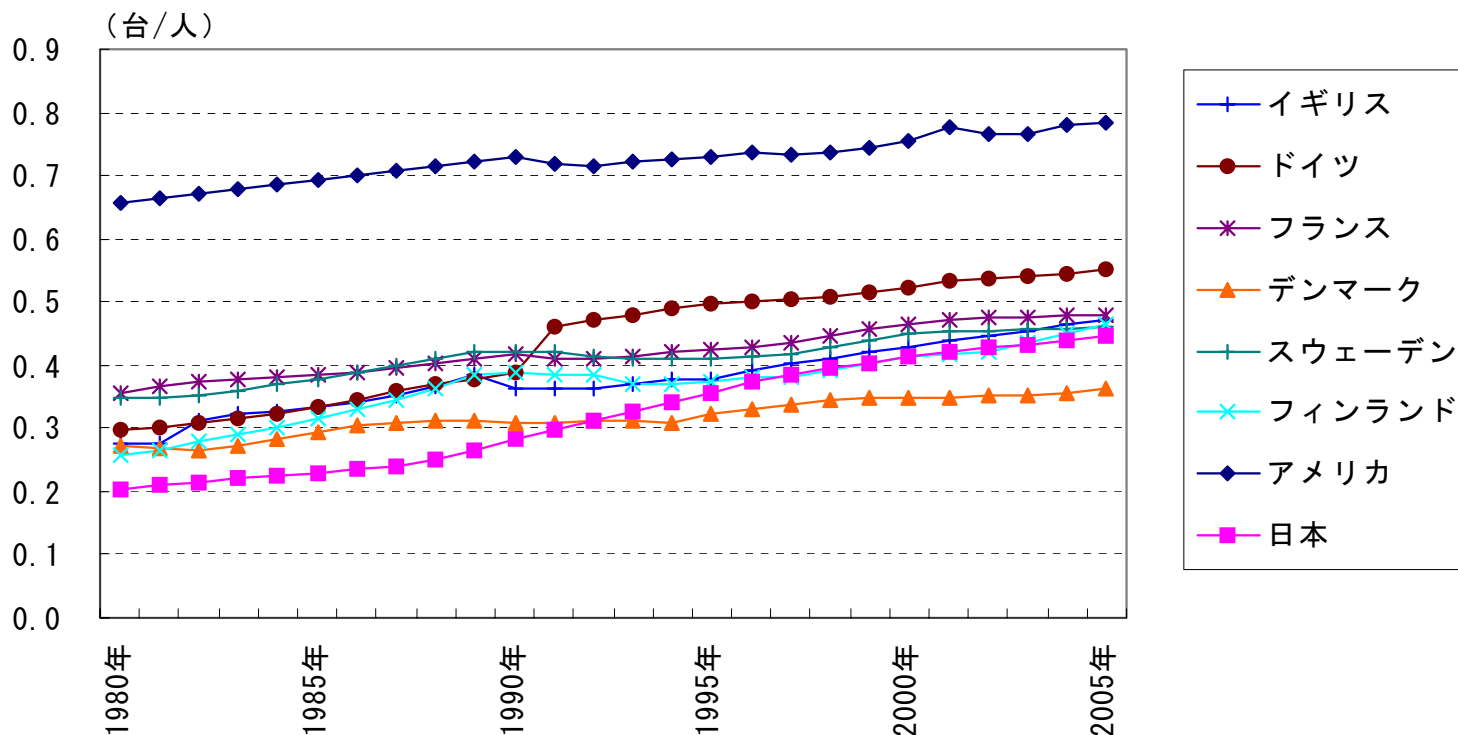
出典:OECD

2. 交通需要の動向について

(4) 乗用車保有台数の推移(1人当たりの保有台数)

- ・欧米諸国においては、1人当たりの保有台数は増加傾向。
- ・アメリカの1人当たりの保有台数は、約0.8台/人であり、欧州諸国では0.35~0.55台/人。

諸外国と日本の1人当たり乗用車保有台数の推移



出典：日本：自動車検査登録情報協会、諸外国：OECD Environmental Data

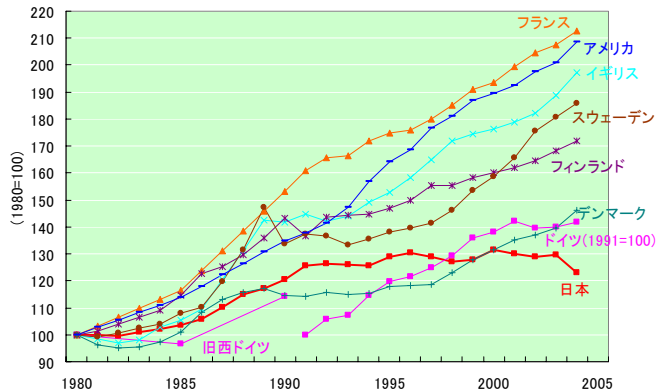
注：ドイツの1980~1990年は西ドイツの値。

2. 交通需要の動向について

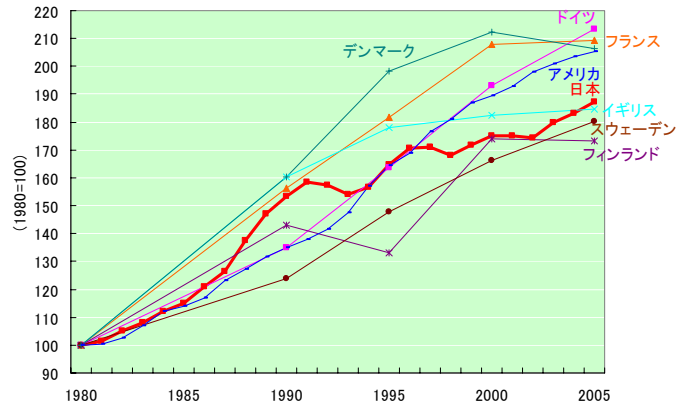
(5) 貨物車交通量

- ・欧米諸国においては、走行台キロ、トンキロともに概ね増加傾向。
- ・貨物輸送における機関別分担は、アメリカを除いてトラックのシェアが50%超。

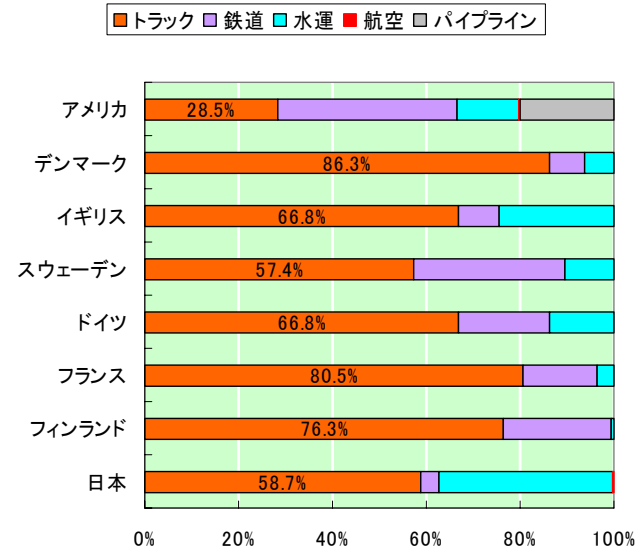
台キロの推移(1980~2004)



トンキロの推移(1980~2005)



貨物輸送機関分担率(2005)



出典:

「台キロ」: 日本: 陸運統計要覧、フィンランド: Finnsh Road Adaministration、ドイツ: Verkehr in Zahlen (1990年までは旧西ドイツのデータのみ)、アメリカ: National transport statiistics、その他: Environmental Data (OECD)

「トンキロ」: 日本: 陸運統計要覧、アメリカ: National transport statistics、その他: 1980年の値は、Transport in figures、1990~2005年はEuropean energy and transport

「貨物輸送機関分担率」: 日本: 陸運統計要覧、鉄道輸送統計調査、航空輸送統計調査、内航船舶輸送統計年報、アメリカ: National transport statiistics、その他: European energy and transport

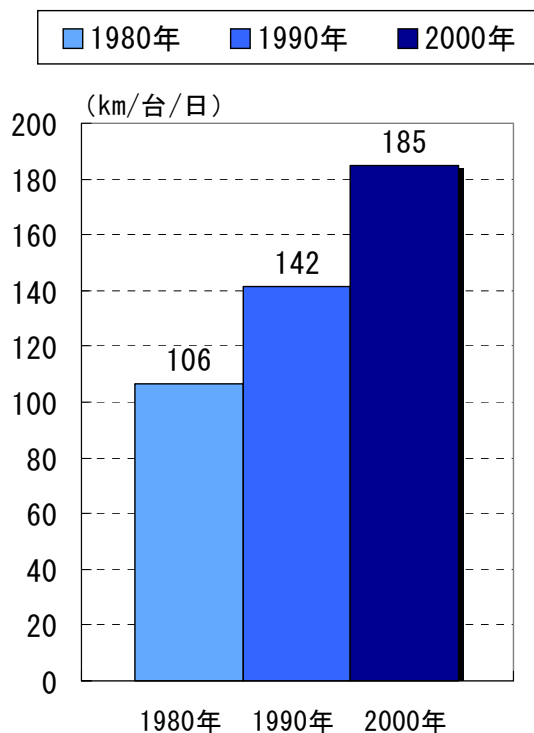
2. 交通需要の動向について

(6) 貨物車の走行距離の推移

・イギリスの貨物車1台・日当たりの走行距離は増加傾向。

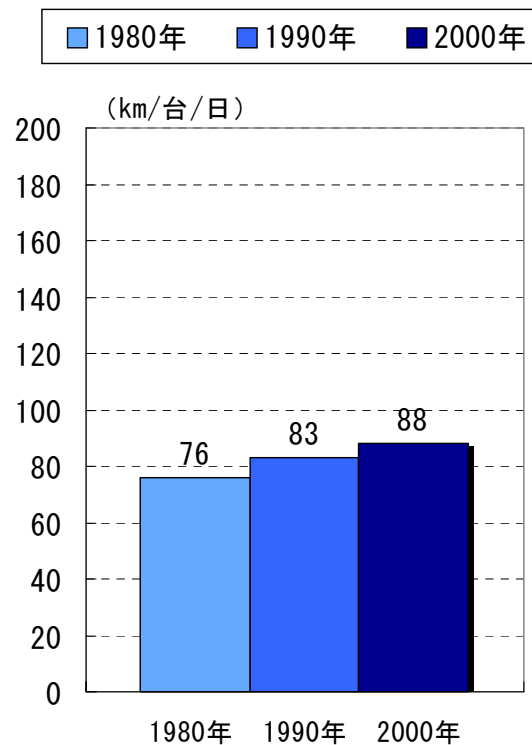
貨物車の1台・日当たりの走行距離の推移

イギリス



出典) Transport Statistics for Great Britain
注) 貨物車(3.5t以上の総走行台キロを保有台数で除して求めた)

日本



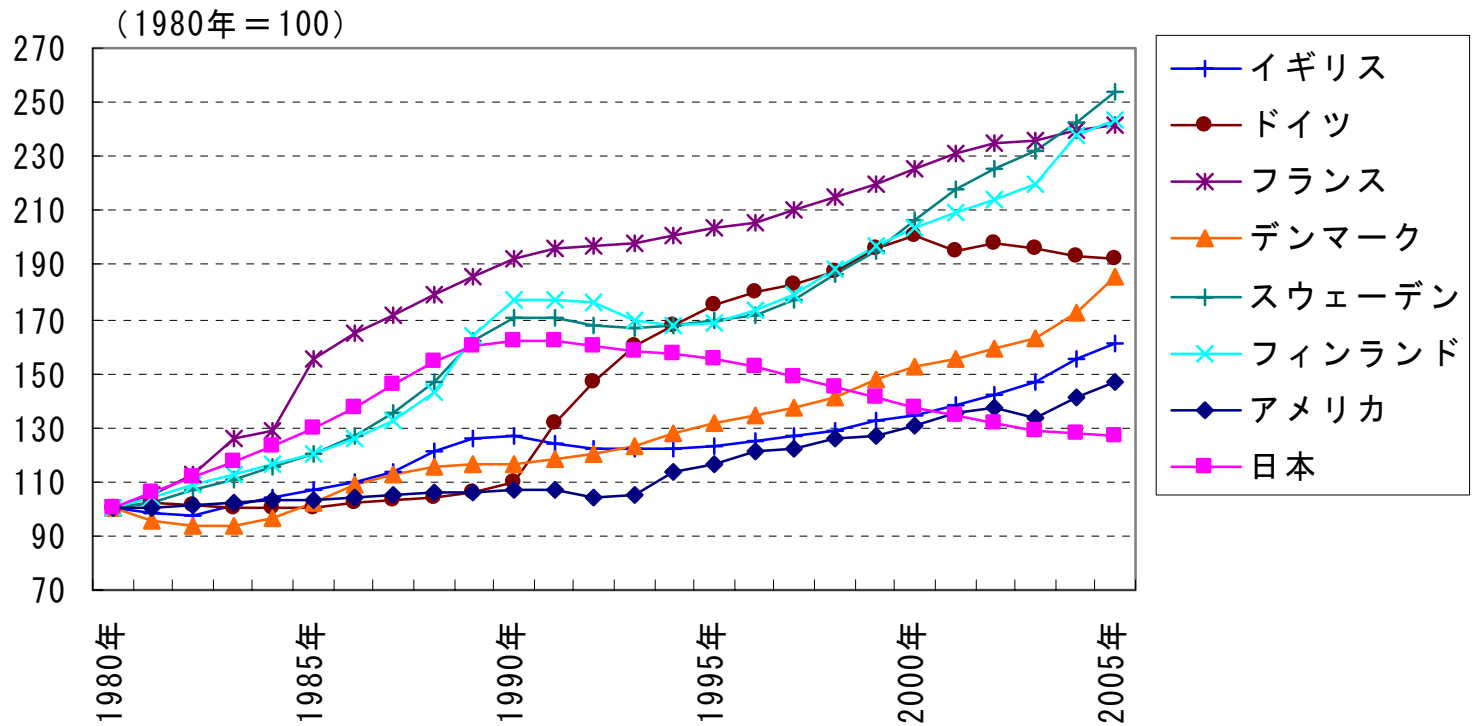
出典) 陸運統計要覧
注) 普通車貨物車(営業用・自家用)

2. 交通需要の動向について

(7) 貨物車保有台数の推移

・諸外国ではドイツを除き、貨物車の保有台数は増加傾向。

諸外国の貨物車保有台数の推移



出典：日本：数字でみる自動車、イギリス：Transport Statistics、その他：OECD Environmental Data
注：ドイツの1980～1990年は西ドイツの値。

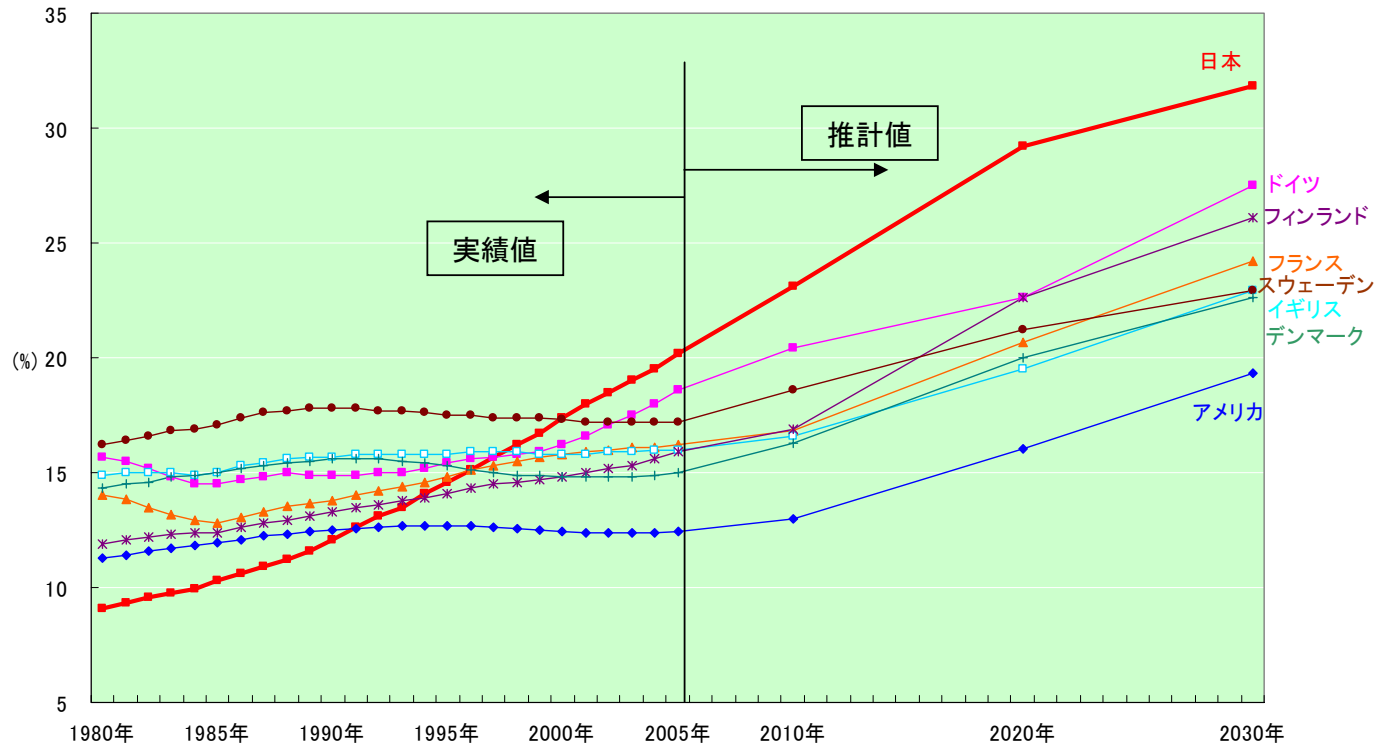
3. 人の活動の動向について

3. 人の活動の動向について

(1) 高齢化率(65歳以上)の推移

・欧米諸国では、今後、高齢化が進展すると推計。

高齢化率の推移(%)



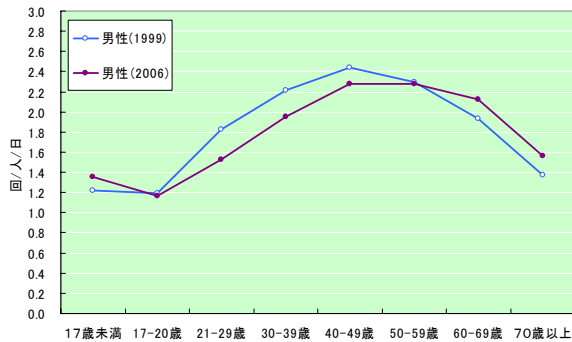
出典：日本：実績値は国勢調査および人口推計年報(総務省)、推計値は日本の将来推計人口(平成18年12月推計)中位推計(国立社会保障・人口問題研究所)、アメリカ：US Census Bureau、フランス：INSEE、その他：Eurostat

3. 人の活動の動向について

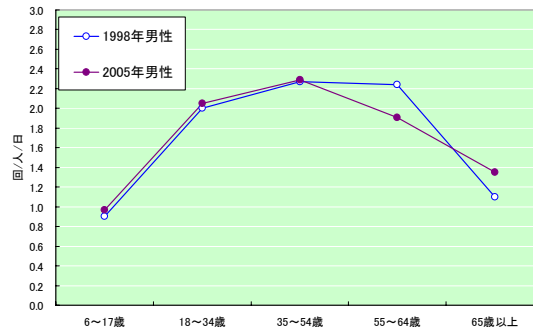
(2) 自動車トリップ数(年齢階層別・男女別の自動車トリップ数)

・イギリス、フィンランドでは、高齢者の自動車トリップ数は近年増加。特に、フィンランドの女性のトリップ数(1.6回/日)の多さが顕著。

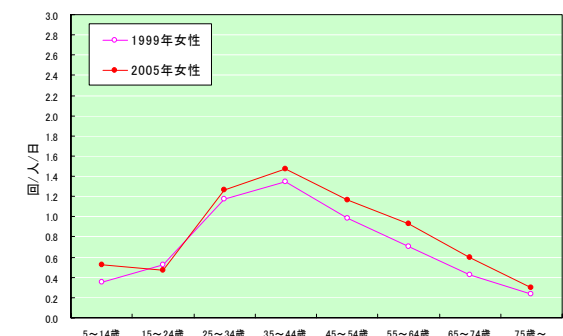
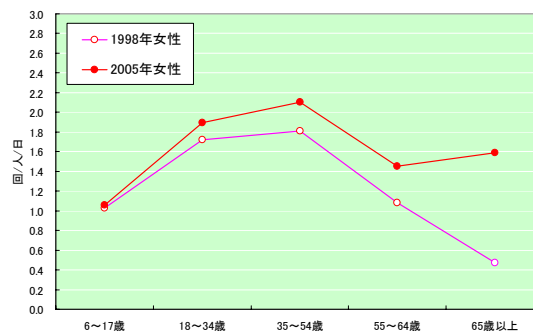
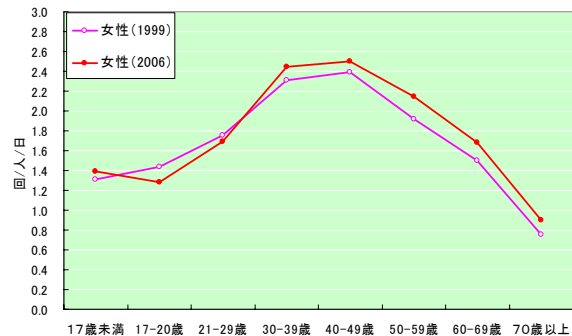
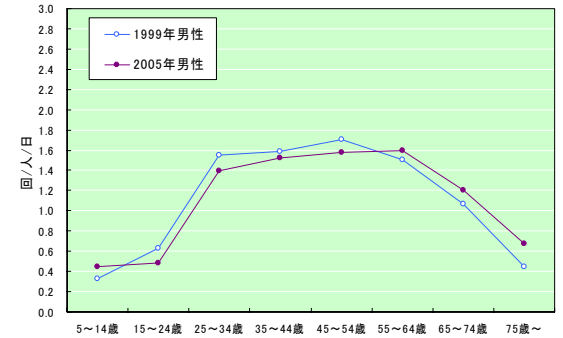
(1) イギリス



(2) フィンランド



(3) 日本



出典: "Focus on Persona Travel"をもとに作成。年間一人当たり自動車トリップ数を365で除して求めた。運転及び同乗を含む値。99年の値は、99~01年にかけて行われた調査

出典: フィンランド" National Travel Survey"をもとに作成。 運転及び同乗を含む値。

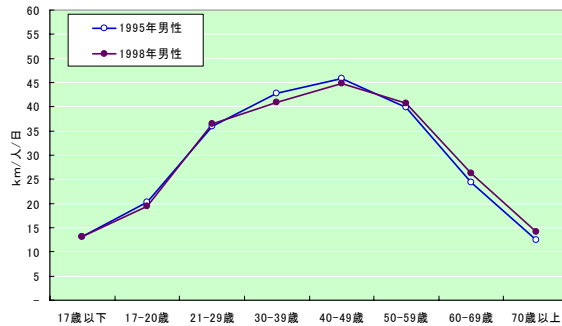
出典: 全国PT調査 運転及び同乗を含む値(平日)。

3. 人の活動の動向について

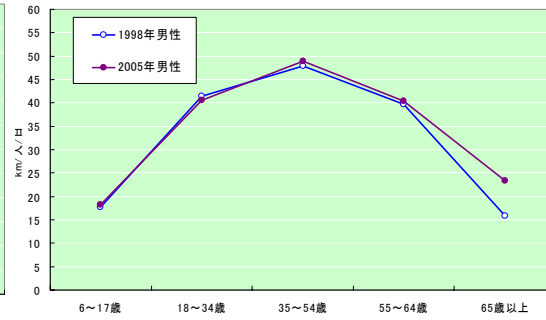
(3) 自動車トリップ長(年齢階層別・男女別の自動車トリップ長)

・イギリス、フィンランドでは、高齢者の自動車トリップ長は近年増加。

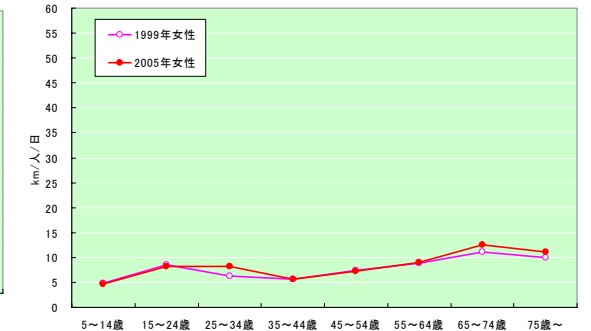
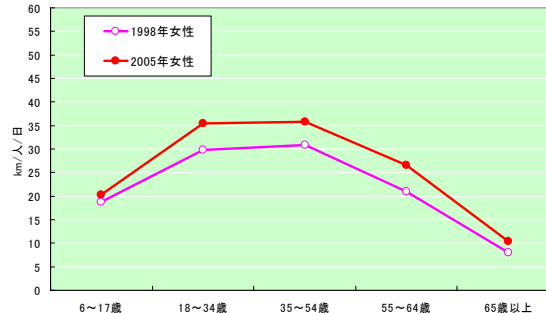
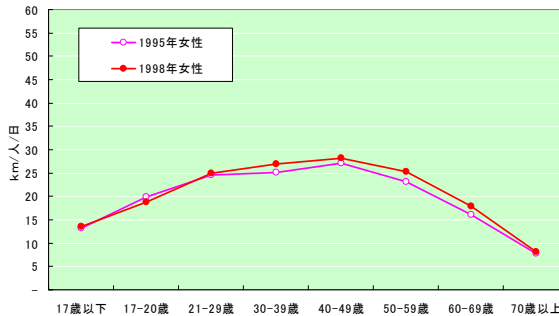
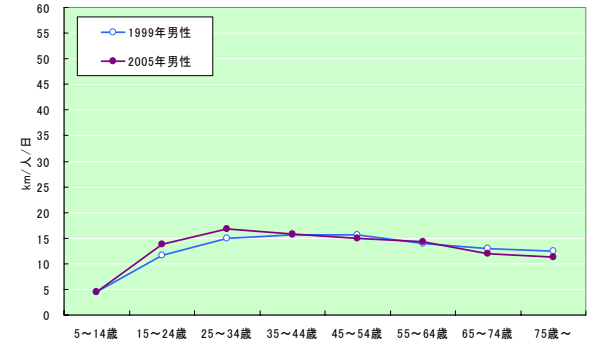
(1) イギリス



(2) フィンランド



(3) 日本



出典: "Focus on Persona Travel" 年間一人当たり自動車トリップ距離を365で 除して求めた。運転及び同乗を含む値。95年の値は、95~97年にかけて行われた調査。98年の値は、98~2000年にかけて行われた調査。

出典: フィンランド "National Travel Survey" 運転及び同乗を含む値。

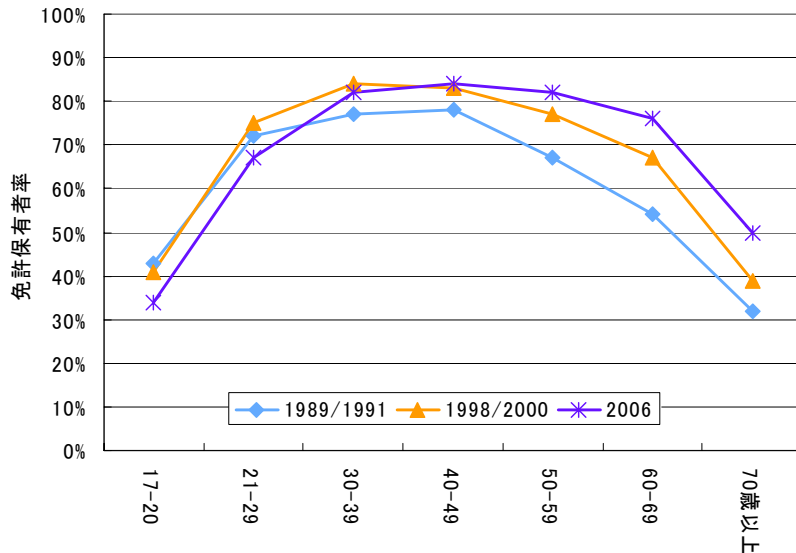
出典: 全国PT調査 運転及び同乗を含む値(平日)。

3. 人の活動の動向について

(4) 免許保有率(イギリス)

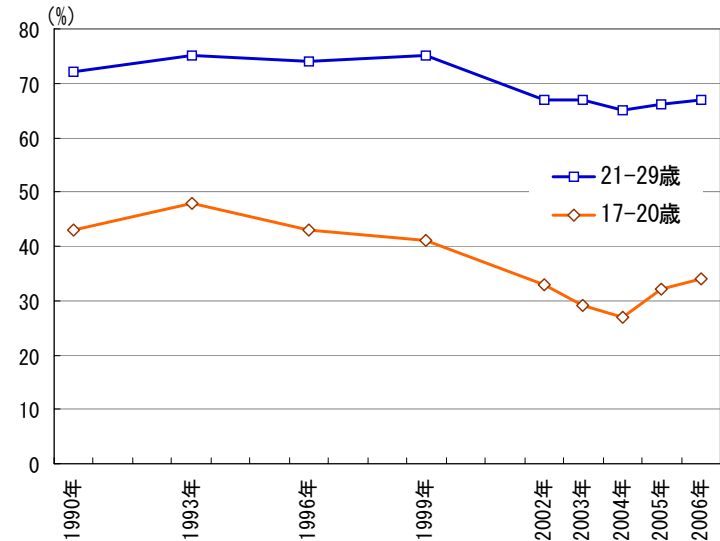
- ・高齢者の免許保有率は増加傾向。
- ・若年者の免許保有率は低下傾向にあったものの、2004年を境として上昇傾向に転換。

年齢層別免許保有率の年次比較



出典: "Transport Statistics for Great Britain"

若年層の免許保有率の推移

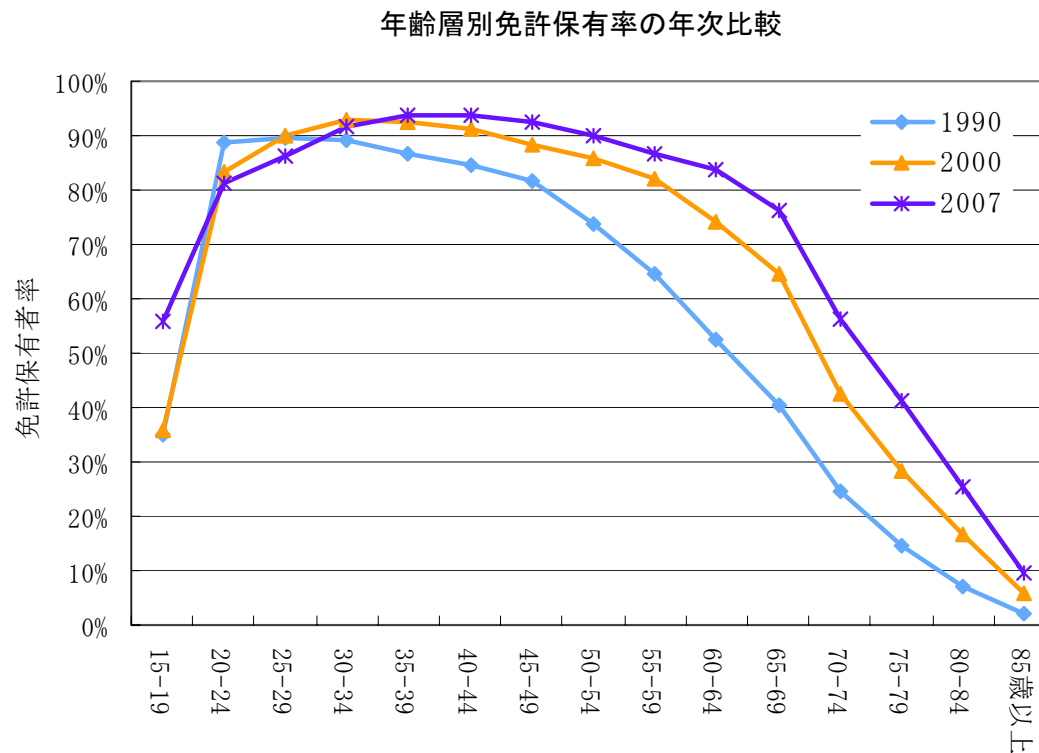


出典) Transport Statistics for Great Britain

3. 人の活動の動向について

(5) 免許保有率(フィンランド)

・フィンランドでは、高齢者の免許保有率は、増加傾向。



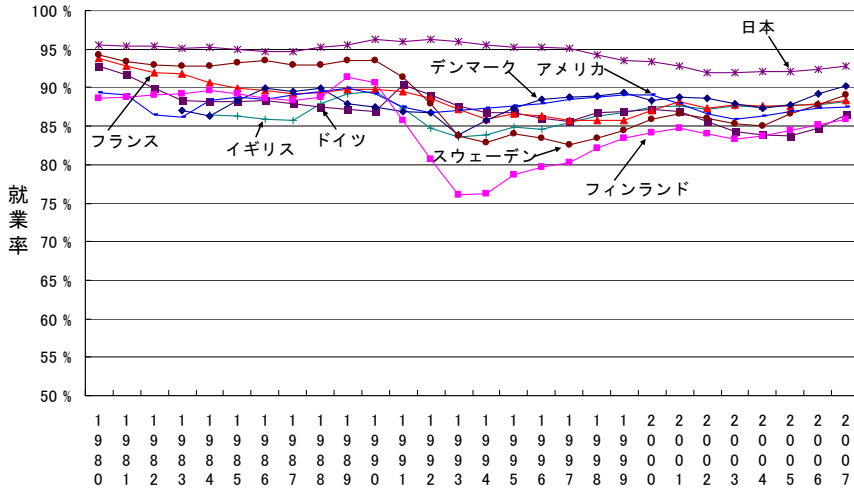
出典：AKE

3. 人の活動の動向について

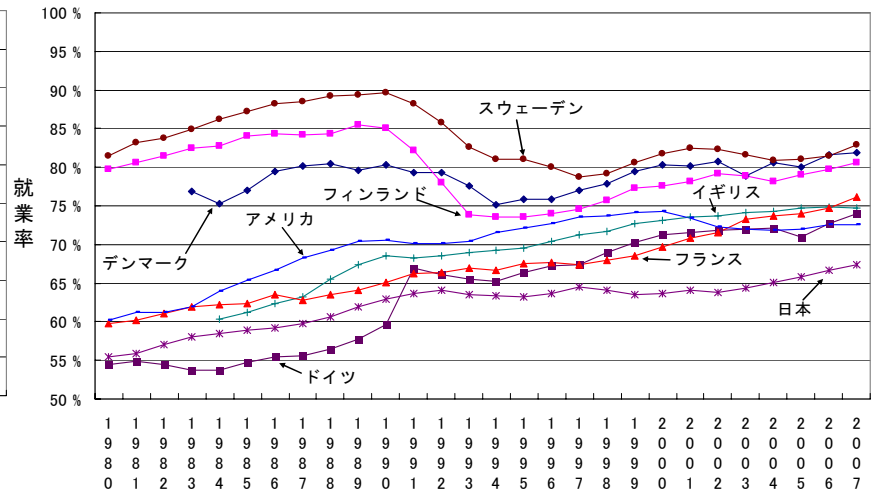
(6) 25～54歳人口の男女別就業率

- ・男性の就業率(25-54歳)は、欧米諸国では85～90%。
- ・女性の就業率(25-54歳)は、スウェーデン、フィンランド、デンマークの北欧諸国が高い。

プライムエイジ (25～54歳) 男性の就業率推移



プライムエイジ (25～54歳) 女性の就業率推移



出典：OECD

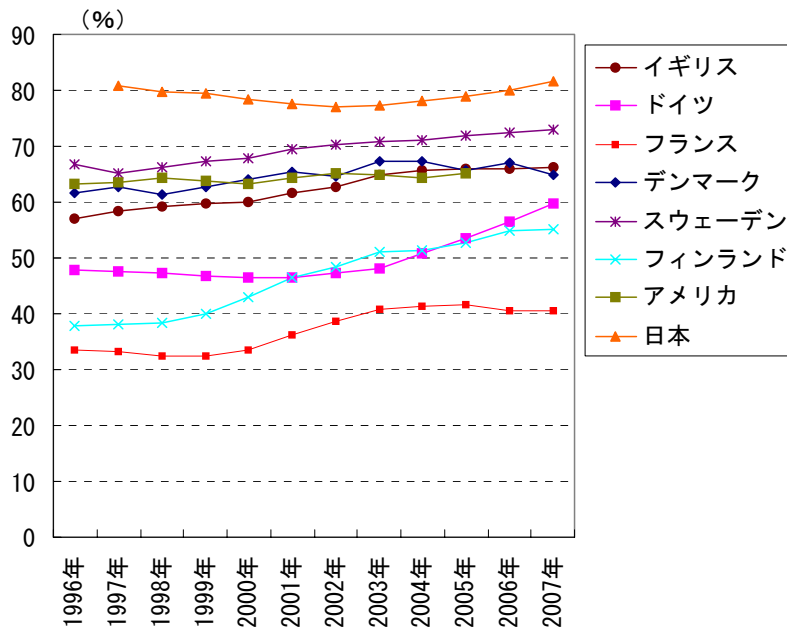
3. 人の活動の動向について

(7) 55～64歳人口の男女別就業率

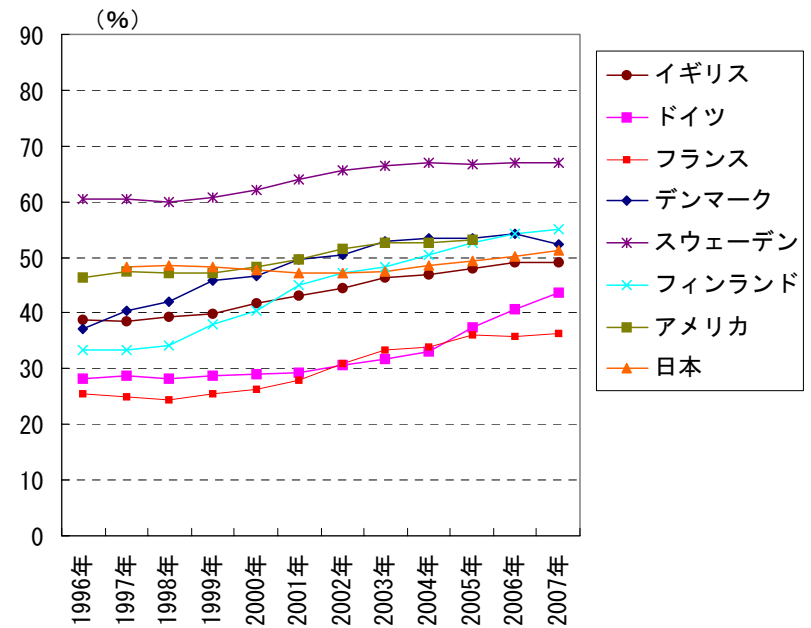
- ・55～64歳の男性については、スウェーデン、イギリス、デンマークで就業率が高い。
- ・55～64歳の女性については、スウェーデン、フィンランド、デンマークの北欧諸国で就業率が高い。

55～64歳人口の男女別就業率

<男性>



<女性>



出典：日本：労働力調査、アメリカ：Bureau of Labor Statistics資料、その他：Eurostat

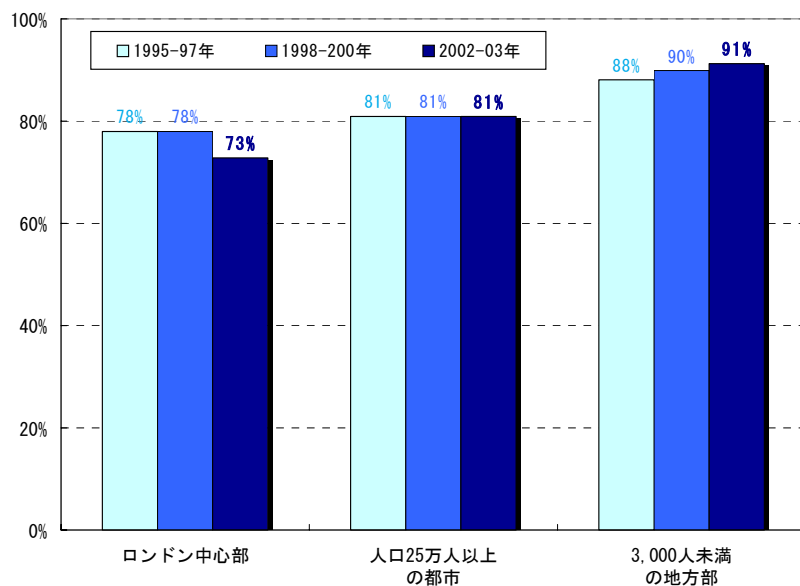
4. 地方部における自動車利用状況について

4. 地方部における自動車利用状況について

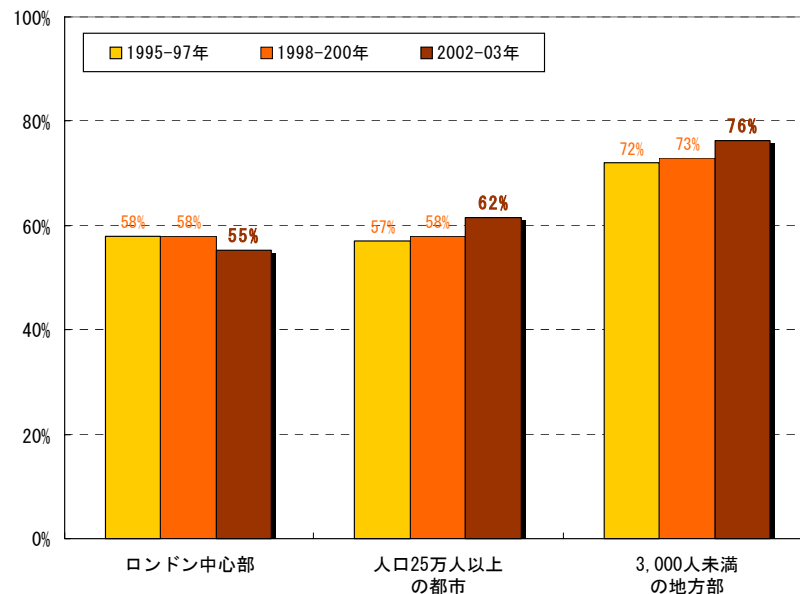
(1) 都市規模別の免許保有率(イギリス)

・イギリスでは、大都市部に比べて地方部の免許保有率が高い。

<男性>



<女性>



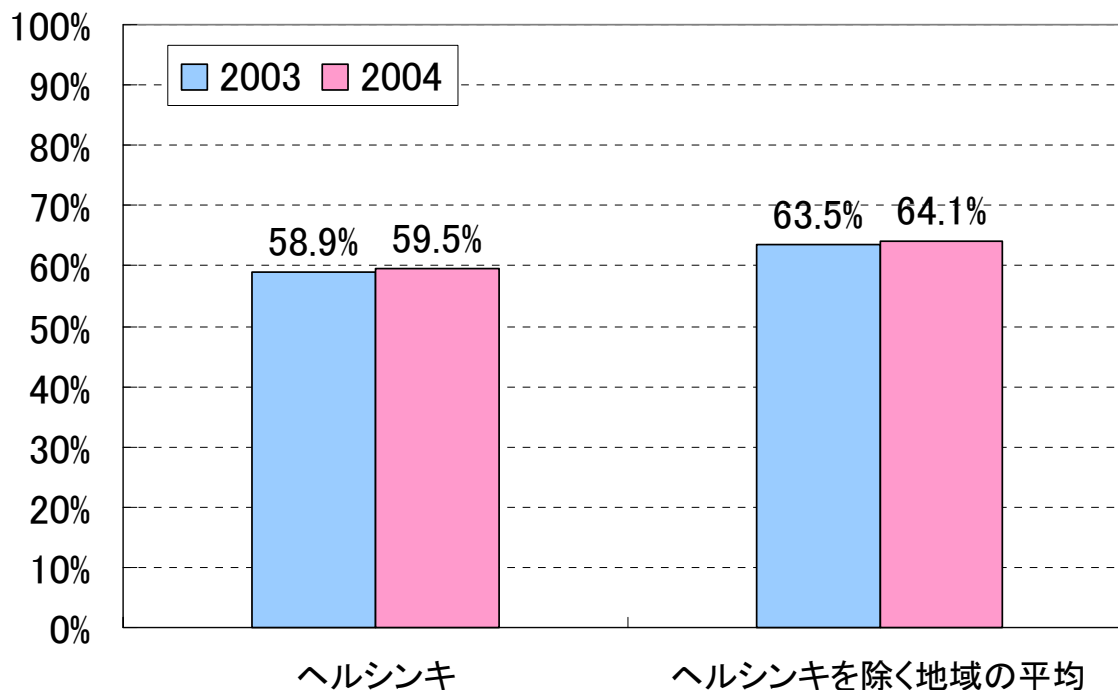
注) "Focus on Personal Travel"は、NATIONAL TRAVEL SERVEY(NTS)のデータを用いて集計している。NTSは限られた予算でサンプル数を確保するために、複数年(2~3年)を通じた調査を実施している。

4. 地方部における自動車利用状況について

(2) 都市規模別の免許保有率(フィンランド)

・フィンランドでは、首都のヘルシンキ(人口約56万人)に比べて地方部の免許保有率が高い。

運転免許保有率

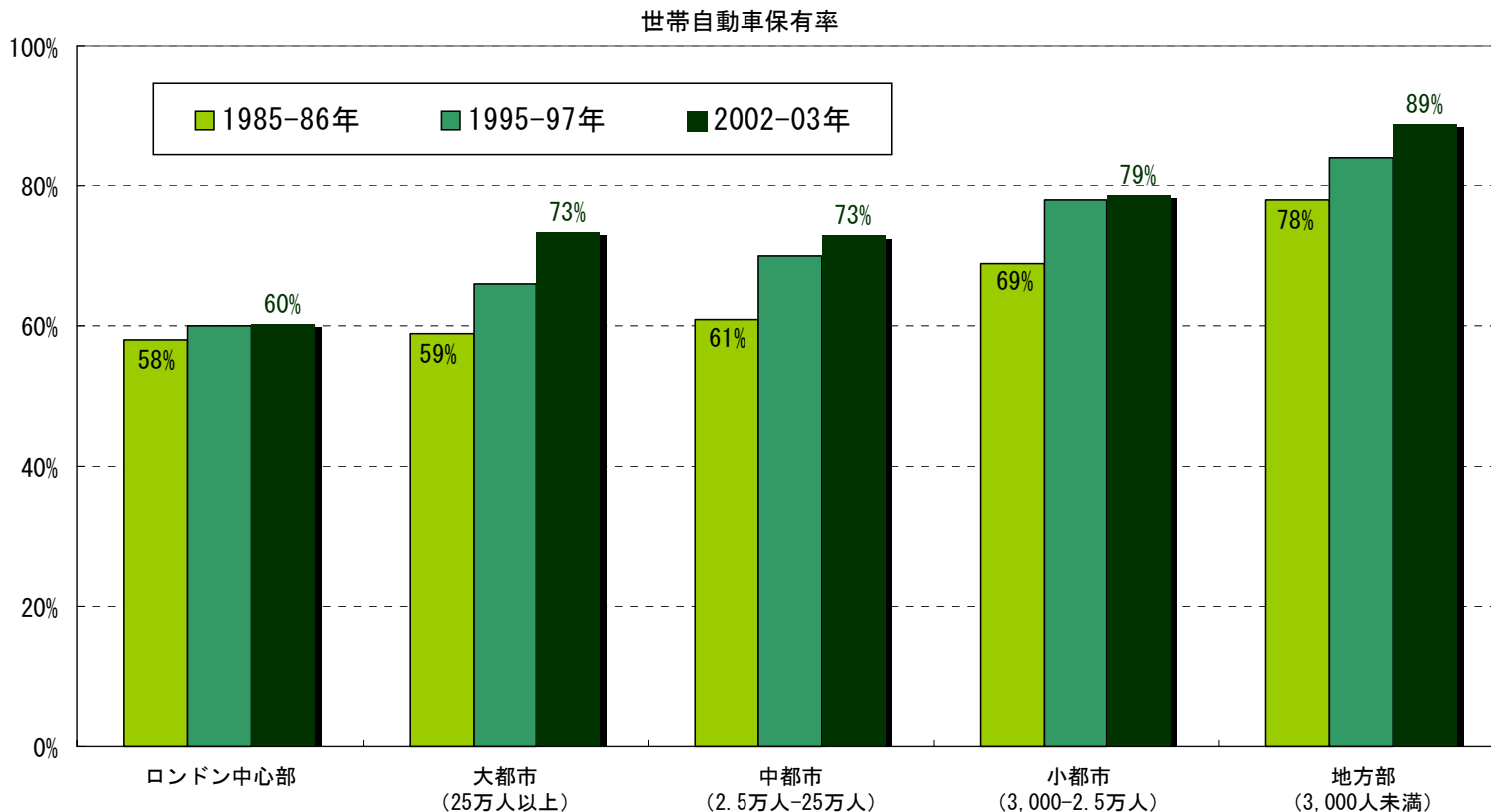


出典: 免許保有者数 全国:(全国)AKE、(ヘルシンキ)ヘルシンキ統計局、
人口:(全国)フィンランド統計局、(ヘルシンキ)ヘルシンキ統計局

4. 地方部における自動車利用状況について

(3) 都市規模別の世帯自動車保有率(イギリス)

- ・世帯自動車保有率は、ロンドンでは6割程度であるが、小都市(人口2.5万人未満)で約8割、地方部(人口3,000人未満)で約9割と、地方において高くなっている。
- ・いずれの都市規模においても世帯自動車保有率は年々上昇傾向。



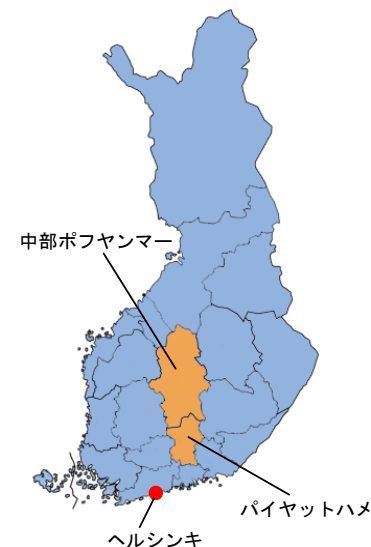
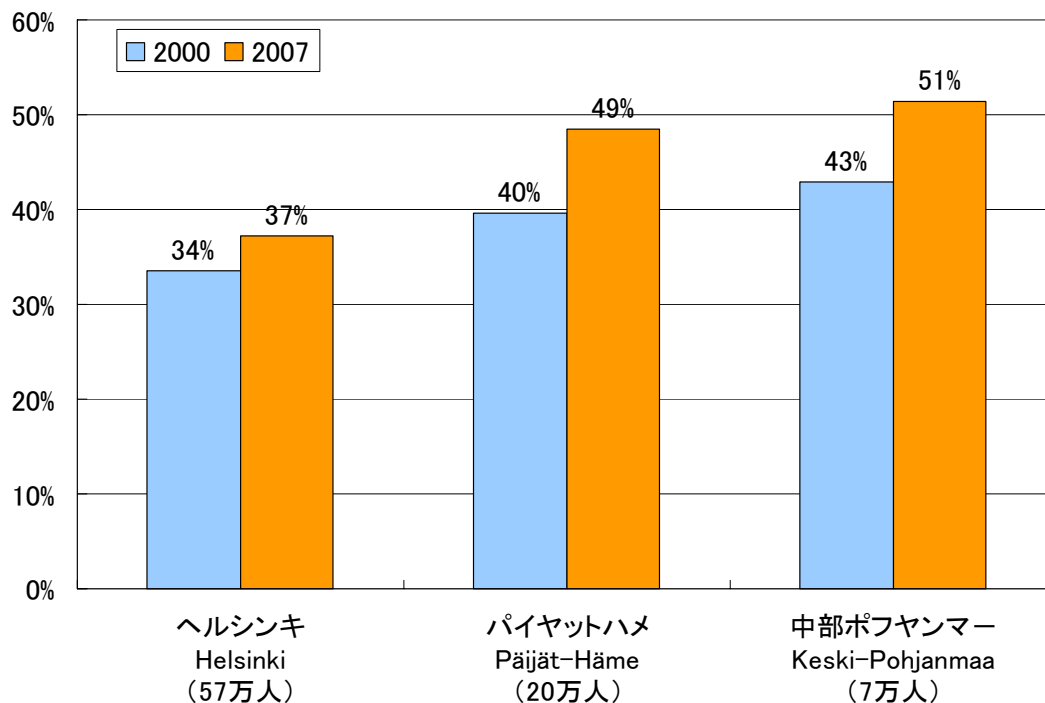
注) "Focus on Personal Travel"は、NATIONAL TRAVEL SURVEY(NTS)のデータを用いて集計している。NTSは限られた予算でサンプル数を確保するために、複数年(2~3年)を通じた調査を実施している。

4. 地方部における自動車利用状況について

(4) 都市規模別の人口当たり自動車保有率(フィンランド)

- ・人口当たり自動車保有率は、ヘルシンキでは4割弱であるが、地方部では5割程度と高くなっている。
- ・いずれの都市規模においても自動車保有率は近年増加。

人口当たり自動車保有率

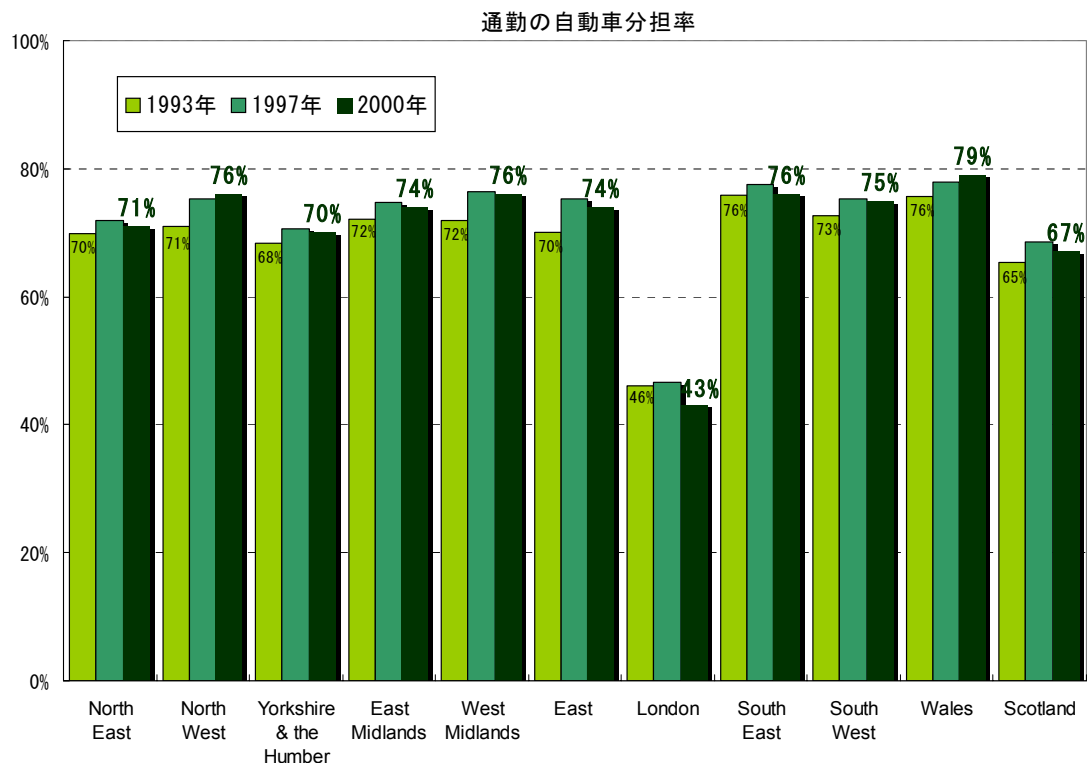


出典:自動車保有台数:AKE、人口:フィンランド統計局

4. 地方部における自動車利用状況について

(5) 通勤の自動車分担率(イギリス)

・通勤時の自動車分担率は、ロンドンで4割程度であるが、その他の地域では概ね7割以上で、過去10年程度において大きな変化はない。



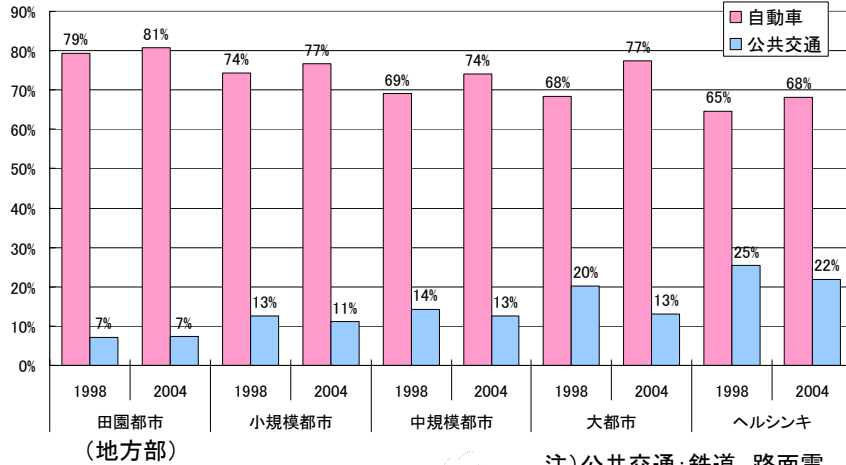
出典: "Focus on Persona Travel"

4. 地方部における自動車利用状況について

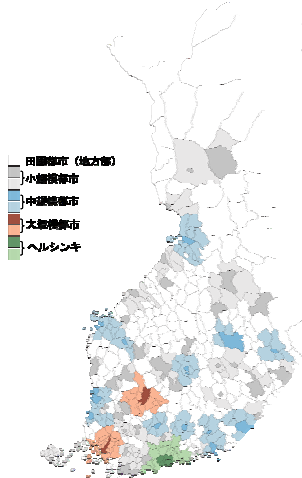
(6) 都市規模別の自動車分担率(フィンランド)

・自動車分担率は全国的に7～8割程度で近年増加。一方、公共交通の分担率は、ヘルシンキで22%、地方部で7%で、近年減少。

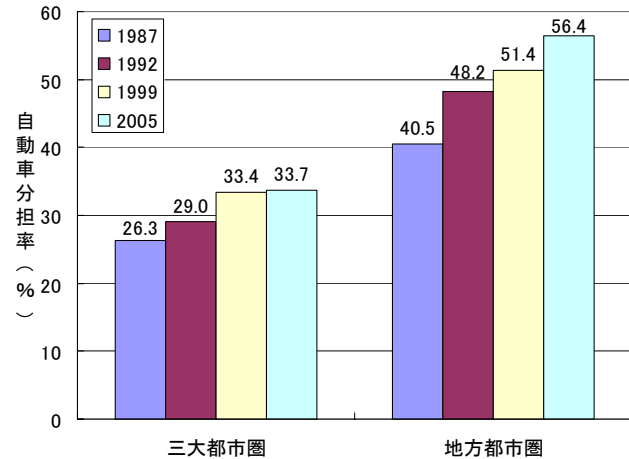
フィンランドの自動車と公共交通機関の分担率の変化(1998年～2004年)



注) 公共交通: 鉄道、路面電車、バス



(参考) 日本の三大都市圏および地方都市圏の自動車分担率の推移



出典: 平成17年全国都市交通特性調査

出典: フィンランド全国交通調査2004-2005をもとに作成