

VI 参考資料集

第1章 わが国の社会経済をめぐる環境の変化

今後の経済成長の推移	1
わが国の財政状況の逼迫	2
公共投資ポテンシャルの減少	3
低成長時代のライフスタイルの変化	4
高齢者人口の現状と将来	5
日本と欧米諸国の高齢化の比較	6
出生率の低下	7
日本人海外旅行者数、訪日外国人数の推移	8
訪日外国人旅行者数の動向	9
国際航空需要の伸び	10
地球温暖化の現状と対応	11
情報通信メディアの普及予測	12
防災・危機管理の必要性	13

第2章 国土づくりと交通

1 国土づくりの変遷

全国総合開発計画/経済計画の整理	14
大都市圏に偏った社会資本整備の実態	20

2 国土づくりにおける交通の役割

全国総合開発計画と交通施設整備	21
交通の先行整備により開発が成功した事例	22
組合区画整理事業による道路整備	24
国土・都市政策と交通政策/道路政策	26

3 交通の変遷と現状

交通機関別分担率の推移	27
分担率の推移(旅客)	32
分担率の推移(貨物)	33
機関分担率まとめ(旅客)	34
競合関係のイメージ(旅客)	42
機関分担率まとめ(貨物)	43
競合関係のイメージ(貨物)	45
単一輸送、複合輸送の現状	46
品目別機関分担率の推移	51
特定県間の輸送の現状①	62
特定県間の輸送の現状②	63
鉄道コンテナの輸送容量①	64
鉄道コンテナの輸送容量②	65
トラックと鉄道の運賃比較	66
横浜港における内航フィーダー輸送	67
外貿コンテナ貨物の内航船接続、内航船発着の概要	68
運輸事業における連携の欠如	69

4 交通の直面する課題と新たなニーズ

首都圏の交通渋滞の現状	73
-------------------	----

環境基準達成の推移	74
成田空港に関わる物流施設の整備状況について	75
中心市街地の空洞化	77
空港・港湾へのアクセス	78
高齢者・障害者の為の公共交通機関施設整備	79
純流動輸送における運輸部門のCO ₂ 排出原単位	80
CO ₂ 排出量の都市間、都市内割合	82
道路沿道の環境対策:川崎判決	84
高齢者の免許保有者数	87
健全高齢者の推計	88
高齢者の生きがい、外出目的	89
高齢者、障害者の外出時の交通手段	90
高齢者の就業状況	91
高齢者の就業意欲と社会参加	92
運輸部門のエネルギー消費	93
地球温暖化対策への取組み	94
道路整備と運輸部門のCO ₂ 排出量の関係	97
高速バスに求められる規制緩和	98
規制緩和による効率化への要請	99
PI の実施状況	101

第3章 求められる交通政策

1 交通政策に求められる視点

「交通」の概念	102
交通政策と他分野との連携	103

2 連携からみたこれまでの交通政策

総合交通の歴史	104
総合交通の考え方の変遷	111
建設省46方針と閣僚会議レポートの比較	113
国鉄の経営破綻	114
鉄道貨物の減少	115
鉄道貨物の減少2	116
国鉄改革の効果	117
大手民鉄の経営努力	118
ドイツ運輸連合による政策介入	120
ドイツ運輸連合の副作用について	122
海外の交通計画	123
モーダルシフト施策と貨物輸送機関分担率の推移	128
困難な分担率調整	132
今後の交通需要の予測	133

3 連携重視のネットワーク型交通体系

交通政策と他分野との連携	134
連携の視点	136
連携重視の交通体系	137
物流政策の基本認識	138

4	道路交通が果たすべき役割	
	道路の機能と役割.....	139
	補完関係のイメージ(旅客)	141
	補完関係のイメージ(貨物)	143
	交通面における道路の柔軟な対応性	147
	道路交通の優位性.....	148
	道路整備の効果事例	149

第4章 ネットワーク型交通体系のための戦略

1	施策展開の基本的な考え方	
	広域交通基盤との連携強化	150
	地域高規格道路による広域交通拠点との連結.....	151
	航空貨物取扱施設の有機的連携.....	152
	TOD (Transit Oriented Development) について	153
	都市規模と交通手段の適応範囲.....	154
	3大都市圏の道路整備.....	155
	拠点空港、港湾へのアクセス向上.....	158
	地方中核都市への対応	159
	過疎地域のナショナルミニマムの公共交通の確保.....	160
2	施策の具体的内容	
	道路公共交通の充実による都市交通の利便性向上	163
	世界各国の自動車走行台キロの動向	165
	旅客利用交通機関と距離帯の関係	166
	短距離トリップと利用交通手段.....	167
	PA におけるフライトインフォメーション提供.....	169
	結節点における空間の高度利用と結節機能強化	170
	交通結節点改善事業の創設	172
	小倉駅のモノレール乗り入れ.....	173
	わが国の自転車道の整備状況	174
	自転車利用空間確保の方策	175
	自転駐車空間の整備	179
	レンタサイクル利用による他交通機関との連携.....	180
	米国カリフォルニア州 Palo Alto の自転車大通り	181
	自転車利用環境総合整備事業の創設	183
	歩行者支援施設による効率的な鉄道ネットワークの整備	184
	ガイドウェイバスシステム.....	186
	歩行者支援システム.....	187
	歩行者支援施設による効率的な交通ネットワークの整備	188
	歩行空間ネットワーク総合整備事業の創設.....	189
	複数大手スーパー駐車場を利用したパーク&ライド実験	190
	自動車の共同利用実験について	191
	利用しやすい交通のしくみの事例(各地域の独自の取組み)	194
	共同集配の考え方事例.....	196
	路上駐車対策について.....	197
	都内の共同配送実施状況.....	198
	都内における物流効率化実験	199

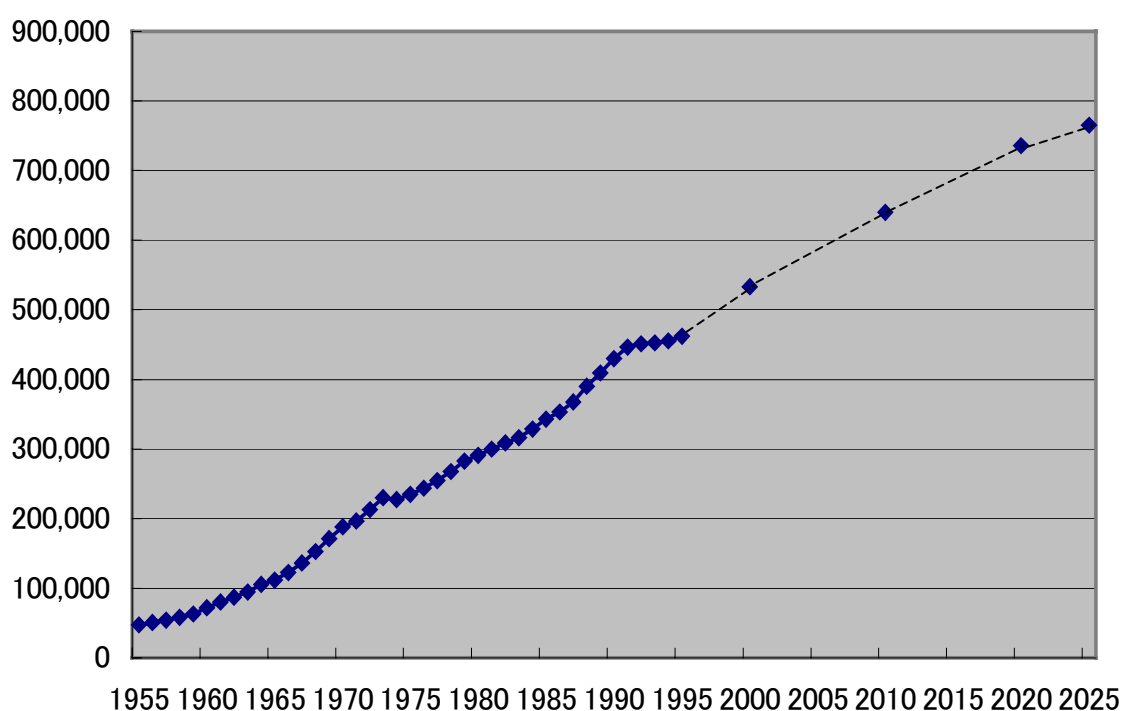
新宿高層ビル街における共同配送	200
物流 TDM の施策体系	201
英国 Worcester 市における物流 TDM	202
鉄道による海上コンテナの陸上輸送	203
仙台(SACT)～成田間のロードフィーダーサービス	204
普通貨物車の積載重量別台数分布	205
高規格道路をベースとした地域連帯・地域活性化	206
ワシントン・ダレス空港(Washington Dulles International Airport)への アクセス道路	208
既存ストックの有効利用	209
踏切道等総合対策事業の創設	210
連続立体交差事業の対象拡充	211
地域活性化 IC 制度の創設	212
ITS 関連施設整備事業の創設	213
具体的施策の整理(連携による分類)	214
3 施策を実施するにあたっての留意事項	
TDM の取組み事例	219
コミュニケーション型行政	220
スマートウェイのイメージ	221
低公害車の普及状況	222

第1章 わが国の社会経済をめぐる環境の変化

今後の経済成長の推移

- ・わが国の実質 GDP は、1960 年代の高度成長期に年率 10%を超える伸びを示したが、1974 年のオイルショックを境に成長が鈍化した。バブル経済崩壊後の 1990 年代は 1996 年を除いて年率 1%前後の伸びとなり、1998 年には、1974 年以来のマイナス成長（▼2.8%）を記録した。
- ・今後 2025 年迄の実質 GDP の伸び率は平均 1%～2%と予想されている。

図 実質GDPの推移（単位：10億円）



（資料）経済企画庁「国民経済年報」（2005年、2015年、2025年は日本経済研究センター予測）より作成

GDP年平均伸び率

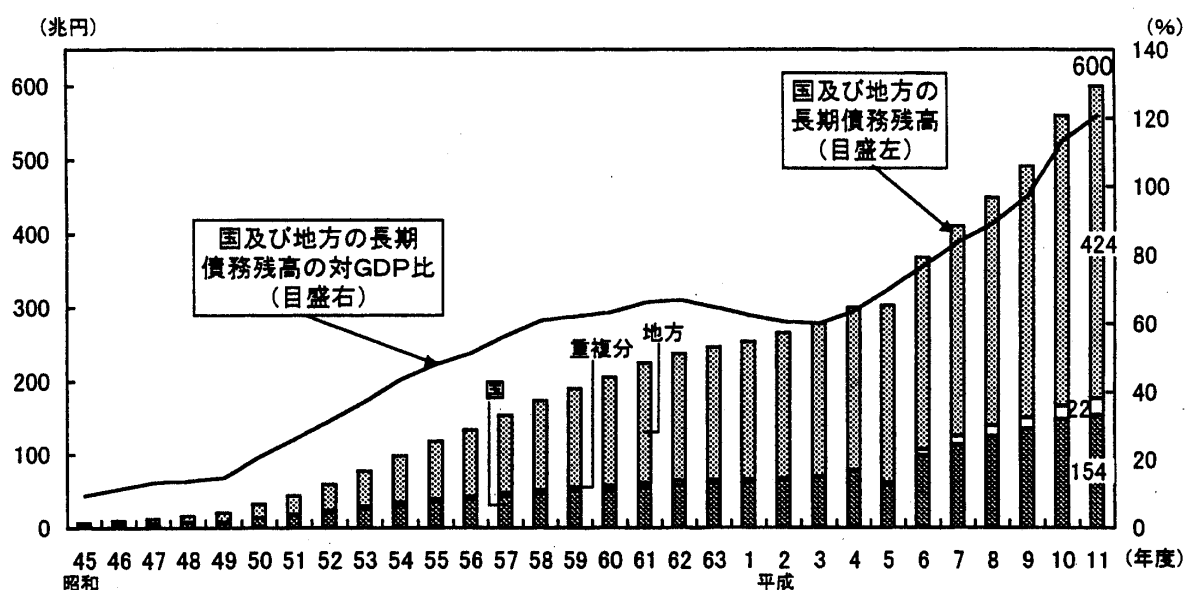
実績				経済企画庁推計			
1955-1965	1965-1975	1975-1985	1985-1995	1995-2000	2000-2010	2010-2020	2020-2025
9.0%	7.8%	3.9%	3.0%	2.9%	1.9%	1.4%	0.8%

（出典）『「構造改革のための社会経済計画、活力ある経済・安心できる暮らし」の進捗状況と今後の課題』（1996年12月 閣議報告参考資料）

わが国の財政状況の逼迫

- ・ 国と地方の長期債務残高は平成 5 年度以降急増しており、平成 11 年度には約 600 兆円に達する。
- ・ 対 GDP 比で見ると、平成 9 年度に 100% を超え、平成 11 年度には 120% 強に達する。
- ・ 今後は、高齢化社会の進行に伴い社会補償費の増大が見込まれ、財政構造改革の要請も強まるものと予想される。

図 国と地方の長期債務残高の推移



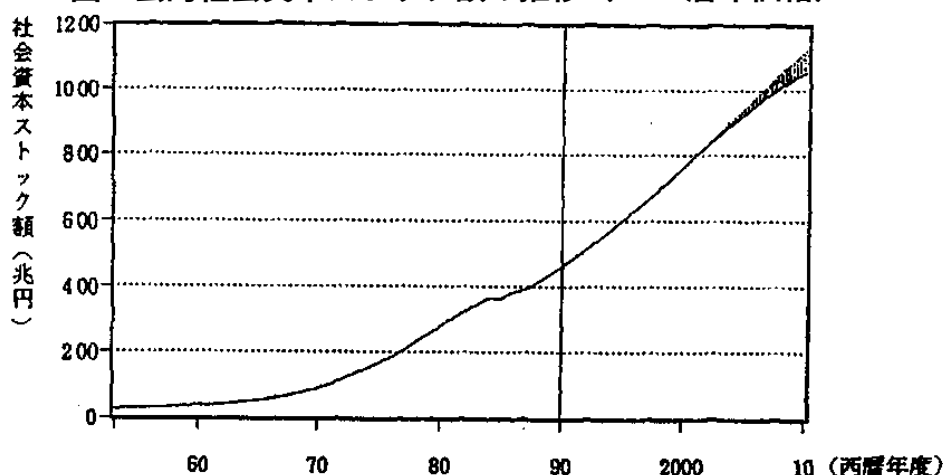
注) 重複分は、交付税及び贈与税配布金特別会計借入金残高(地方負担分)

(出典) 「21世紀の国土・地域・社会と道路政策のあり方について」参考資料(道路審議会参考資料)

公共投資ポテンシャルの減少

- ・社会資本ストック額は、1990 年度末で約 460 兆円（1985 年暦年価格）に達したと見込まれており、2000 年には 700 兆円半ば、2010 年頃までには実質投資額を横這いとした場合でも 1100 兆円程度にまで増加すると見込まれている。
- ・社会資本正義の整備水準は、一定の整備水準を 100%とした場合、部門毎にばらつきはあるものの、現在おおまかに半分程度と考えられ、今後 20 年間に安定的な投資水準が確保されることとして試算すると、2010 年頃には 8～9 割の水準に達するものと考えられている。

図 公的社会資本ストック額の推移（1985 暦年価格）

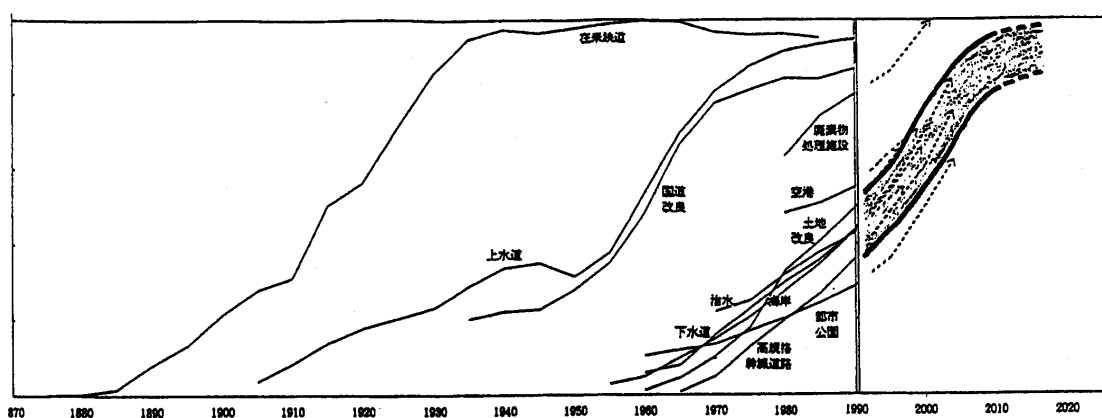


- (備考) 1. 経済企画庁総合計画局推定(試算)
 2. 1988～1990 年度は見込みで、1991 年度以降は下表の条件による。
 3. 公的社会資本ストック額の試算(1985 暦年価格)

1990年度末 見込み	2000年度末 (公共投資基本計画 をよりどころにした場合 の単純試算)	2010年度末 (2001年度以降の1g の伸びを横ばいとした 場合の単純試算)
約460兆円	700兆円台半ば [1.7]	1,100兆円弱 [2.3] (1,100兆円強) [2.5]

- 注) 1: ()は、2001 年度以降の伸び率を 3%と仮置きした場合の単純な試算値である。
 2: []は、1990 年度末のストック額に対する倍率。

図 部門別社会資本整備水準の長期イメージ



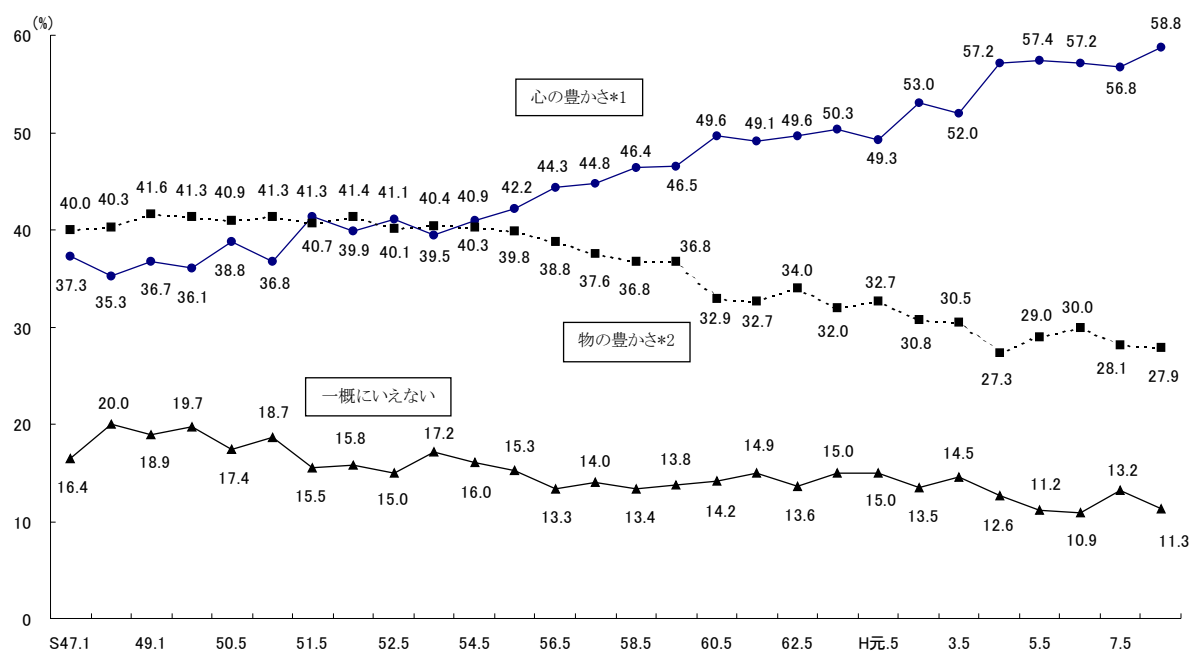
- (備考) 1. 各部門の整備水準は、例えば、上水道、下水道についてはその普及人口を、高規格道路、国道改良、在来鉄道、海岸についてはその延長を、都市公園、治水、土地改良についてはその整備面積などを指標とし、部門ごとの一定のレベルに対する達成率を示したものである。
 2. 2010 年ごろまでの社会資本整備の進展のイメージを極めておおまかに描いたものであり、将来における目標値や達成されるべき水準を示したものではない。
 3. 経済企画庁総合計画局において作成。

(出典) 経済企画庁編「2010 年への選択」

低成長時代のライフスタイルの変化

- ・ 国民生活に対する世論調査(平成 8 年)の結果によると、今後の生活の仕方として、「心の豊かさ」に重点を置きたいと答えた者(58.8%)が「物の豊かさ」に重点を置きたいと答えた者(27.9%)を大きく上回った。
- ・ 昭和 47 年の調査以降、「心の豊かさ」と答える者の割合は漸増しており、平成 8 年には過去最高を示した。

図 心の豊かさか、物の豊かさか



*1 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のある生活をするに重きをおきたい

*2 まだまだ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) 総理府「国民生活に関する世論調査」(平成8年7月)

高齢者人口の現状と将来

- ・ 1998 年 9 月 15 日現在における我が国の 65 歳以上人口（推計）は 2,049 万人
- ・ 総人口に占める 65 歳以上人口の割合の推移をみると、第 1 回国勢調査が行われた 1920 年には 5%程度で推移していたが、その後は年を追って上昇し、1985 年には総人口の 10%、1996 年には 15%、1998 年には 16.2%に達した。
- ・ 65 歳以上人口は今後も増加を続け 2,000 年には 2,187 万人、2,015 年には 3,188 万人、2,020 年には 3,334 万人に達する見込みである。

図 総人口と高齢者人口の推移

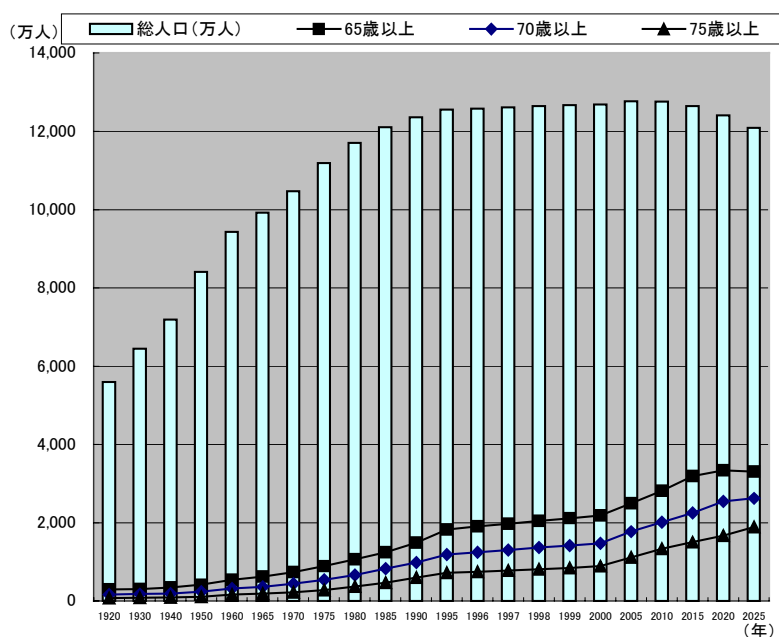
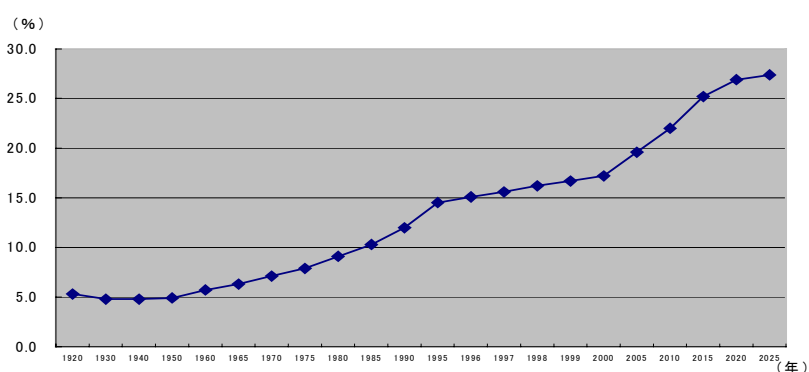


図 総人口に占める 65 歳以上人口の割合の推移



注) 1:1997 年及び 1998 年は 9 月 15 日現在、他は 10 月 1 日現在

2:1995 年までは「国勢調査」

1996～1998 年は「推計人口保障・人口問題研究所日本の将来推計人口ー1997 年1月推計」

日本と欧米諸国の高齢化の比較

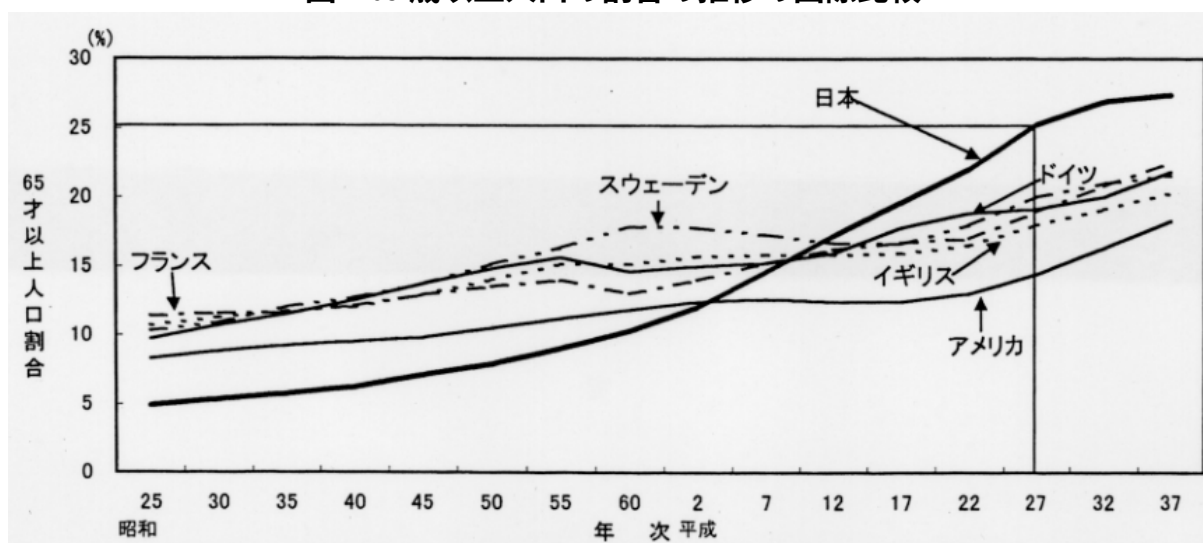
- ・ 諸外国の総人口に占める 65 歳以上人口の割合を見ると、調査年次に相違はあるものの、スウェーデン、イタリアが 17.1%、イギリスが 15.7%、ドイツが 15.7%、フランスが 15.4%などとなっており、我が国の人口の割合（16.2%）は、スウェーデン、イタリアに次いで高い水準となっている。
- ・ 65 歳以上人口の割合が 7 % 注）から倍の 14% に達した所要年数（倍化年数）をみると、スウェーデンでは 85 年、イギリスでは 46 年、フランスでは 116 年を要しているのに対し、我が国の場合、昭和 45 年の 7.1% から平成 6 年（1994 年）には 14.1% となり、所要年数はわずか 24 年となっている。
- ・ 我が国の 65 歳以上人口の割合は、今後も上昇を続け、極めて急速な高齢化が予測されている。
- ・ 注）国連は、65 歳以上人口（老年人口）の割合が 7 % を越える国を高齢化人口国とする基準を示している。

図 総人口に占める 65 歳以上人口の国際比較

国名	調査時点 (推計時点)	総人口に占める割合 (%)				
		65 歳以上	70 歳以上	75 歳以上	80 歳以上	85 歳以上
日本 1)	1998.9.15	16.2	10.8	6.4	3.5	1.6
スウェーデン 2)	1996.12.31	17.4	13.0	8.6	4.8	2.1
イタリア 2)	1997.1.1	17.1	—	—	—	—
イギリス 2)	1996.6.30	15.7	11.2	7.1	4.0	1.8
ドイツ 2)	1996.12.31	15.7	—	—	—	—
フランス 2)	1997.1.1	15.4	10.7	6.6	3.9	2.0
アメリカ 2)	1996.7.1	12.8	9.0	5.7	3.1	1.4
中国 2)	1996.10.1	6.9	—	—	—	—
韓国 2)	1997.7.1	6.3	3.8	2.0	0.9	—
インド 3)	1993.7.1	4.2	2.4	—	—	—

(出典) 1) 「推計人口」
 2) 各国の統計年鑑、イギリス、韓国は統計月報
 3) 国連人口統計年鑑 1995 年版

図 65 歳以上人口の割合の推移の国際比較

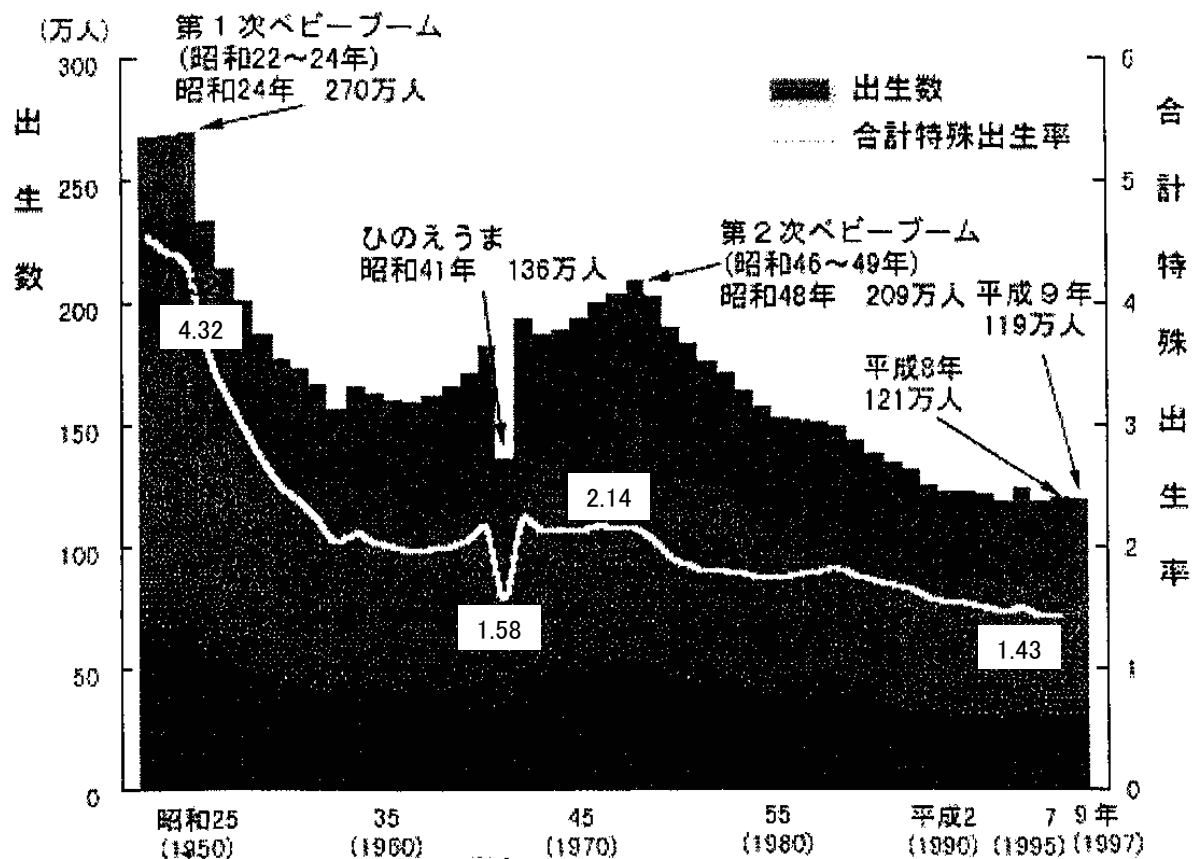


(出典) 建設省資料

出生率の低下

- ・平成8年の出生率は120万6,555人で7年と比べて1万9,491人増加し、出生率（人口千人当たりの出生数）は、8年は9.7で、7年の9.6をわずかに上回った（9年推計値119万人、9.5）。
- ・合計特殊出生率は、平成8年は1.43で、過去最低であった7年の1.42とほぼ同じとなっている。

図 出生数と合計特殊出生率の推移



注) 1:「合計特殊出生率」とは、15歳から49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、1人の女性が仮に合計特殊出生率の算出年次の年齢別出生率で一生の間に生むとした時の子供数に相当する。

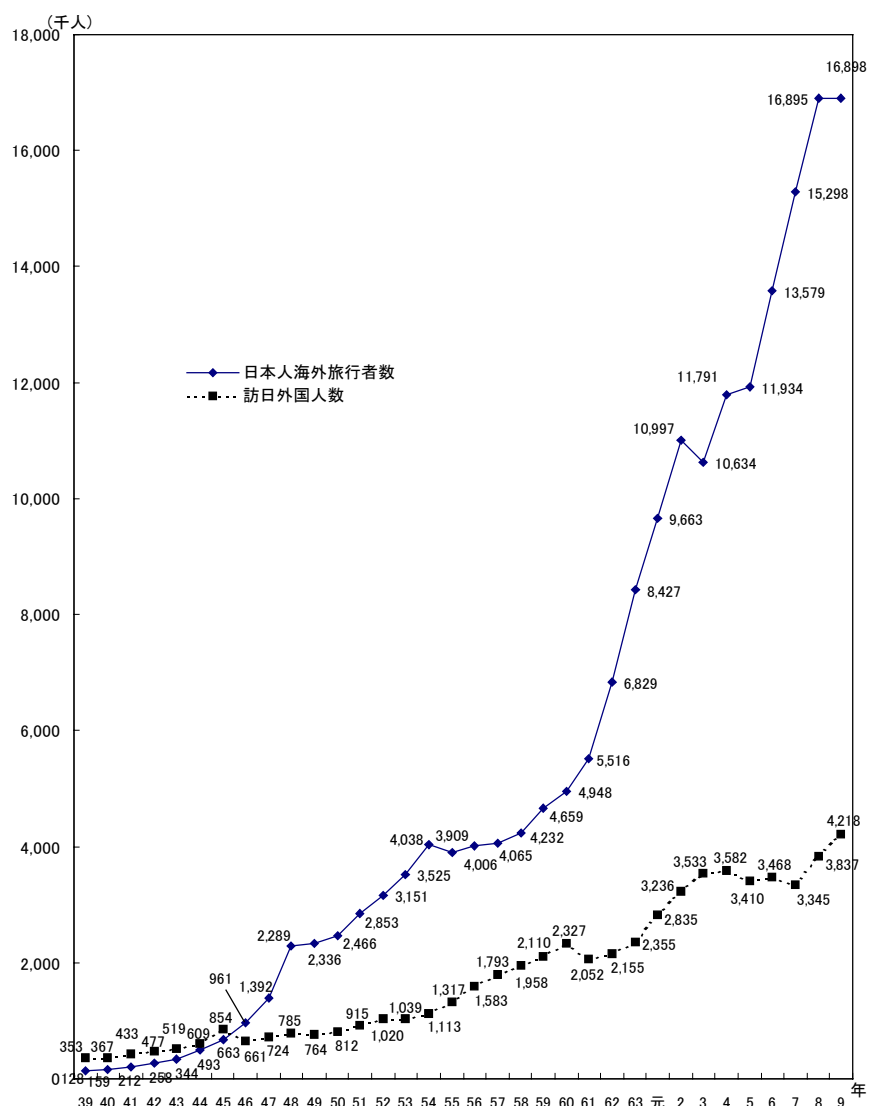
2:平成9年の出生数は推計値

(出典) 厚生省大臣官房統計情報部「人口動態統計」
厚生省国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集」

日本人海外旅行者数、訪日外国人数の推移

- ・平成9年の日本人海外旅行者数は、対前年11万人（0.6%）増の1,680万人と伸び率は低迷したものの、史上最高を記録した。
- ・訪日外国人旅行者数は、対前年38万人（9.9%）増の422万人となった。
- ・我が国と諸外国との間の国際旅客輸送は、大半が航空輸送により行われており、9年の日本人海外旅行者、入国外国人の98.7%が航空機を利用している。
- ・航空機を利用して我が国から出国した日本人海外旅行者及び入国外国人の77.4%が成田空港及び関西国際空港からの発着である

図 日本人海外旅行者数、訪日外国人数の推移



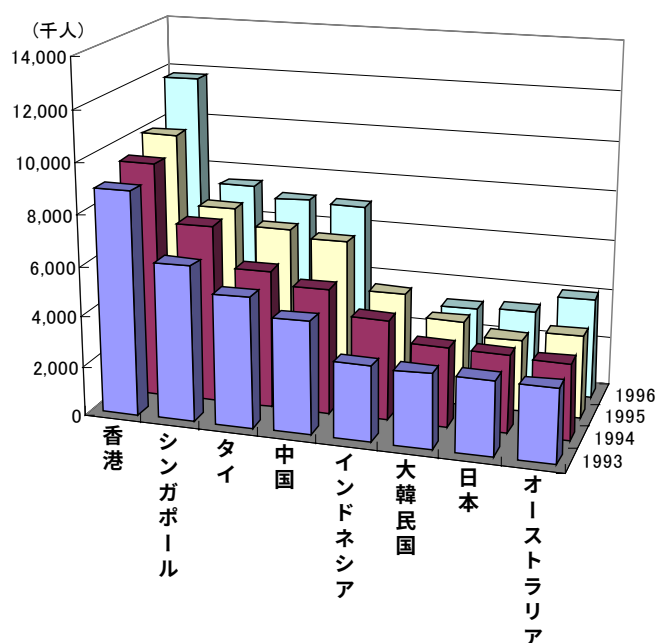
注) 1：法務省資料に基づく運輸省運輸政策局観光部集計による。

2：「訪日外国人数」とは、法務省編集の「出入国管理統計年報」の入国外国人数から日本に居住する外国人を除き、これに外国一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者数の事である。

訪日外国人旅行者数の動向

- ・ 外国人旅行者受入数について、我が国は依然国際的に見て著しく低水準にとどまっている。
- ・ 訪日外国人旅行者数は、9年に初めて 400 万人を突破するなど増加傾向にあるが、日本人海外旅行者とのアンバランスは非常に大きなものとなっている。
- ・ 地理的条件を同じくする他のアジア諸国と比べても香港、マレーシア、シンガポール等を下回っており、アジア地域への外国旅行市場においても国際競争力に乏しいことが明らかとなっている。
- ・ 近年、アジアの近隣諸国における外国旅行者の急増の影響もあり訪日外客数は増加傾向にあるものの、近隣諸国の外国旅行者の訪問国として日本のシェアは縮小してきている。

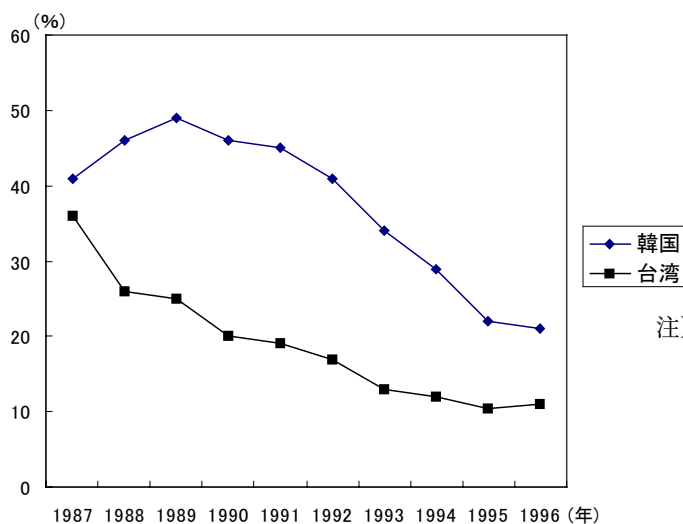
図 アジア・太平洋諸国の来訪外国人旅行者数の推移



注) 1996 年のインドネシアはデータなし。

(出典) 国際観光協会(JNTO)資料

図 韓国及び台湾の出国旅行者に対する訪日旅行者の比率

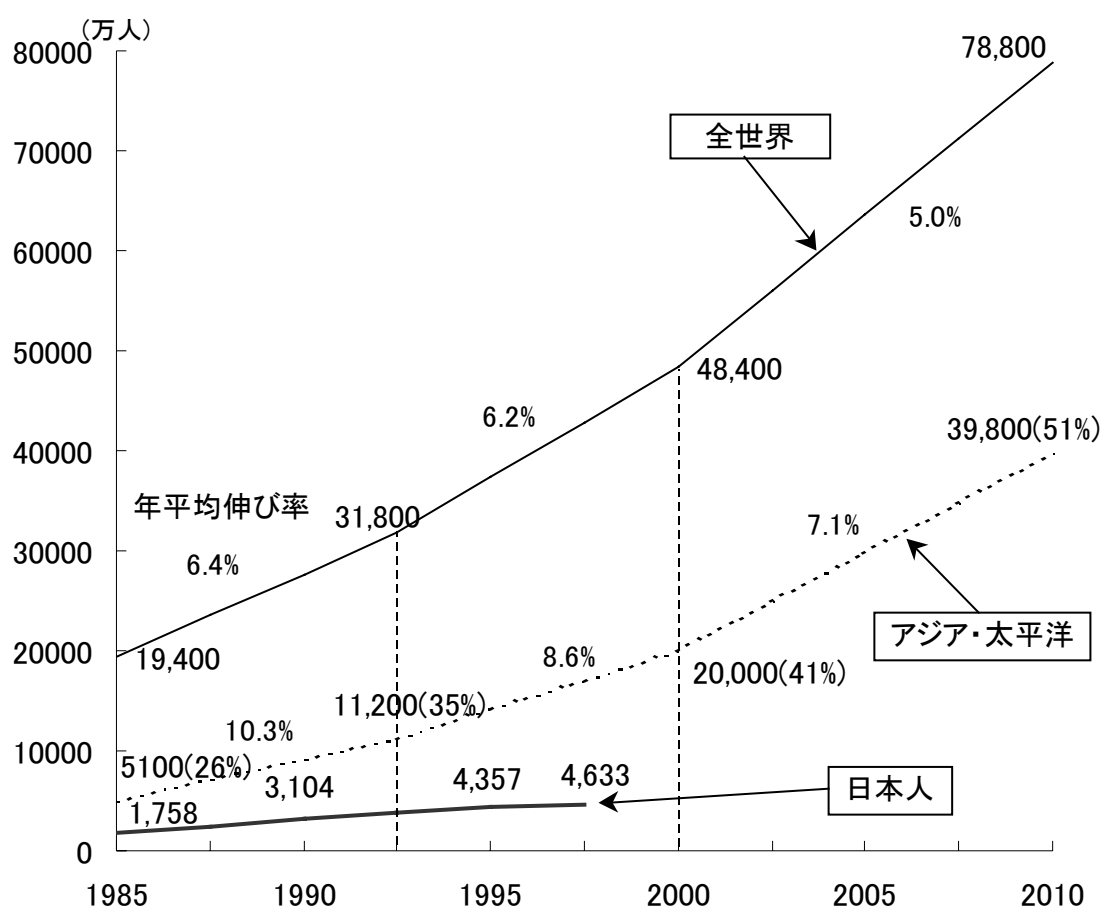


注) 韓国観光公社(KNTO)及び台湾交通部観光局の出国統計及び国際観光振興会(JNTO)の訪日旅行者統計に基づき、運輸省運輸政策局緩行部が集計した。

国際航空需要の伸び

- ・年平均伸び率は低下するものの、国際航空需要は今後も引き続き伸びると予測されている。
- ・特にアジア・太平洋地域においては、他地域以上に需要が伸びると予測されている。

図 世界の国際旅客航空需要の伸び

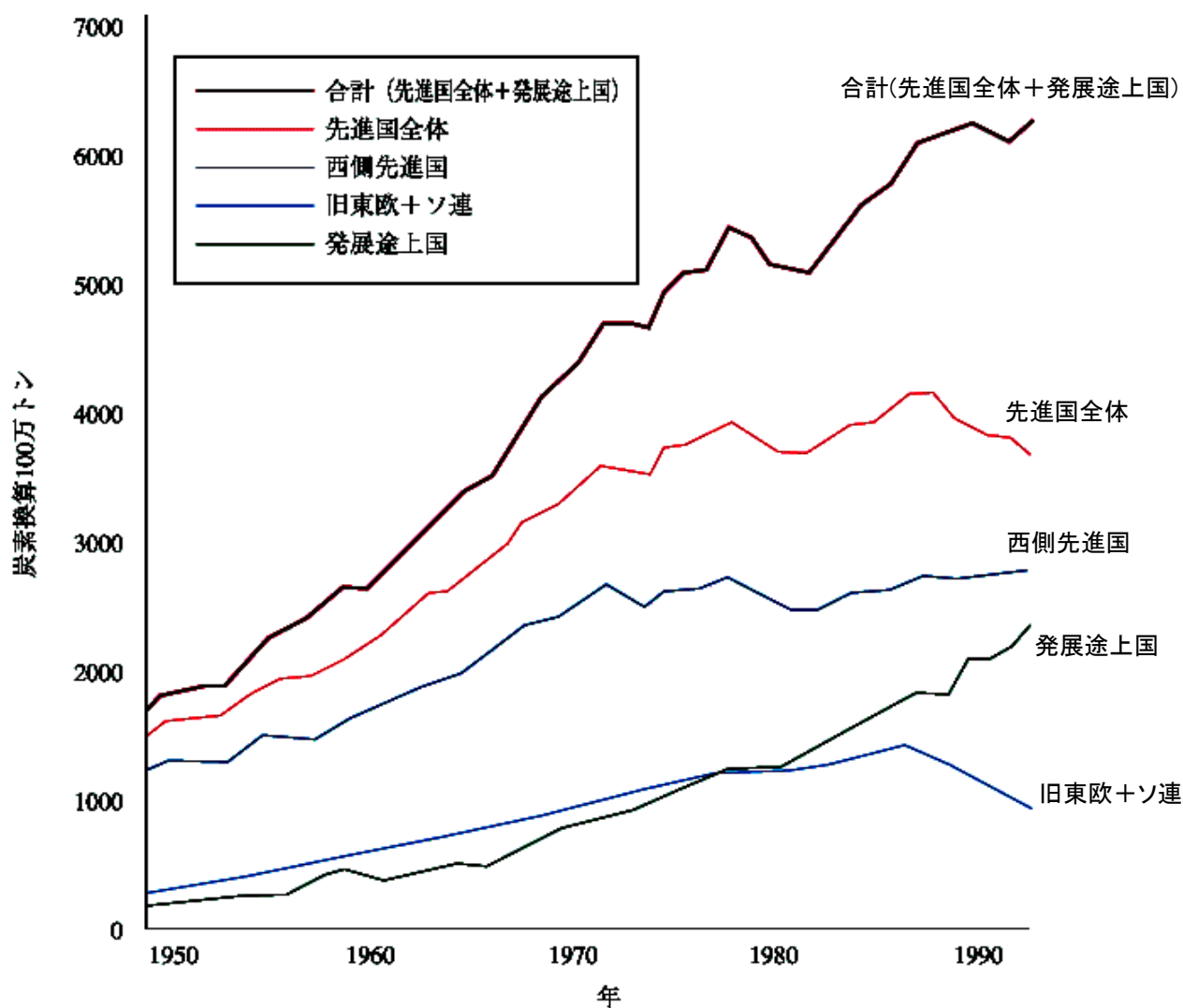


(資料) 「第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方 中間とりまとめ」(航空審議会参考資料)
IATA「ASIA-PACIFIC AIR TRANSPORT FORECAST」(1995)の数字をもとに作成。

地球温暖化の現状と対応

- ・近年、人間活動に伴う二酸化炭素やメタン等の温室効果ガスが大量に大気中に排出されるようになり、その結果、温室効果が高まり、地球が温暖化するおそれが生じている。
- ・地球温暖化防止対策の国際的な枠組みとして、平成6年（1994年）に発効した気候変動枠組条約について、2000年以降の対策につき、平成9年（1997年）12月の第3回締約国会議（COP3）で、締約国の数値目標、政策措置等を定めた京都議定書が採択された。
- ・会議には155カ国から、政府代表国、報道関係者、NGOなど計9,850人が参加した。

図 世界のCO₂の排出量の推移(1950－1994)



(出典) オークリッジ国立研究所二酸化炭素情報センター(米国)推計値

情報通信メディアの普及予測

- ・インターネットの利用者数は、1997年には1,155万人に達し、利用世帯数は287万世帯（世帯普及率6.4%）となっている。
- ・2005年における利用者数、利用世帯数について見ると、利用者数は4,136万人と、97年の3.6倍に拡大するほか、利用世帯数は1,929万世帯（世帯普及率41.8%）と、現在の携帯・自動車電話並みに、半数近い世帯でインターネットが導入されると予測されている。

情報通信メディアの普及予測

		1997年	2005年	2010年
インターネット普及（注1）	利用者数	1,155万	4,136万	4,459万
	利用世帯数	287万	1,929万	2,755万
	世帯普及率	6.4%	41.8%	54.9%
地上放送（注2）	世帯普及率	100%	—	100%
衛星放送（注2）	世帯普及率	—	—	85%
ケーブルテレビ（注2）	世帯普及率	10.1%	—	41%～60%
携帯・自動車電話（注2）	普及率	46.0%	—	46.9%～51.9%
PHS（注2）	普及率	15.3%	—	21.9%～25.9%

注）1： 1997年における普及率は、97年時点の総人口比、2005年及び2010年における普及率は、「日本の将来推計人口（9年1月推計）」（社会保障・人口問題研究所）による総人口の推計値を用いて算出。

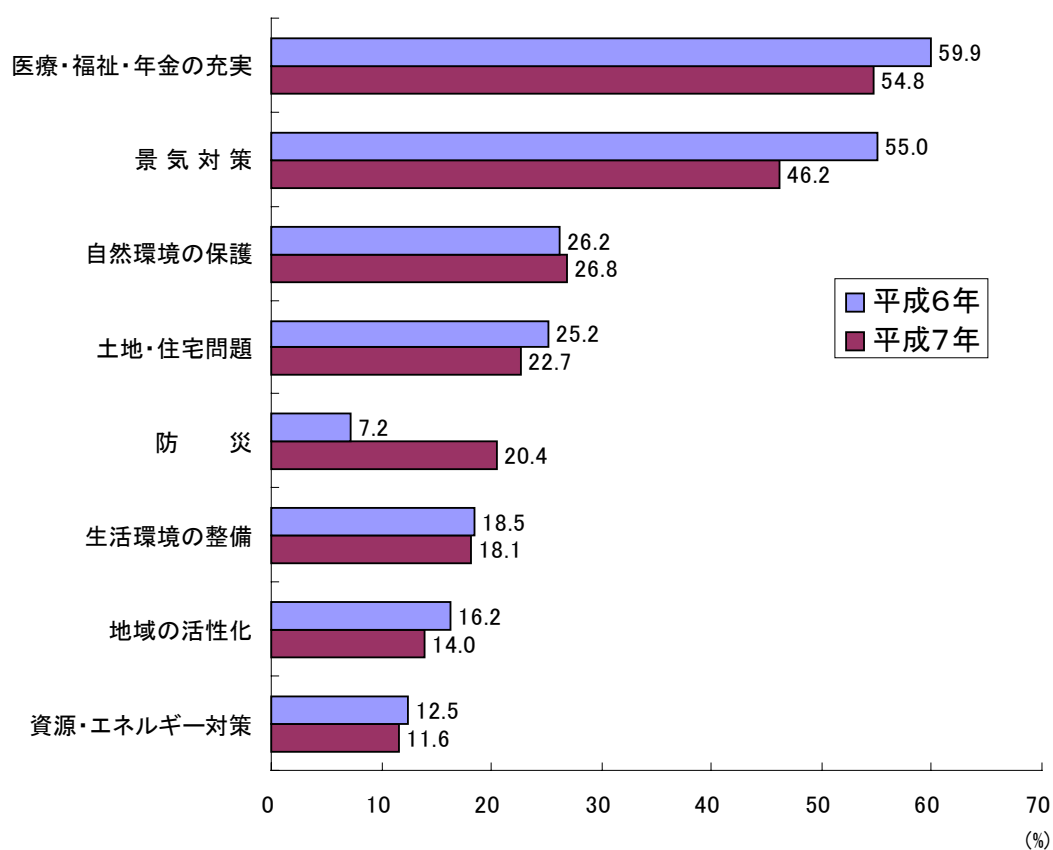
2： 地上放送、衛星放送、ケーブルテレビは、「放送高度化ビジョン2010」（1997年4月）による。なお、2005年における推計は行っていない。衛星放送は、BS、CSの区分を設けず、ケーブル経由60%、直接受信25%と想定。携帯・自動車電話、PHSは、電気通信技術審議会答申「携帯電話等の有効利用方策」（1997年2月）による。

（出典）「平成10年通信白書」

防災・危機管理の必要性

- ・阪神・淡路大震災などを契機に安全・安心に対する関心が高まっている。
- ～阪神・淡路大震災の被害状況：
 - 死者 6,425 人、負傷者 43,772 人 道路被害 3,642 ヲ所
- ～政府に対する要望として「防災」と回答した人の割合：
 - 7.2%（平成 6 年） → 20.4%（平成 7 年）

図 政府に対する要望



注) 選択項目の中から主要な項目を抽出。複数回答。

(出典) 総理府「国民生活に関する世論調査」(平成 6 年、平成 7 年)