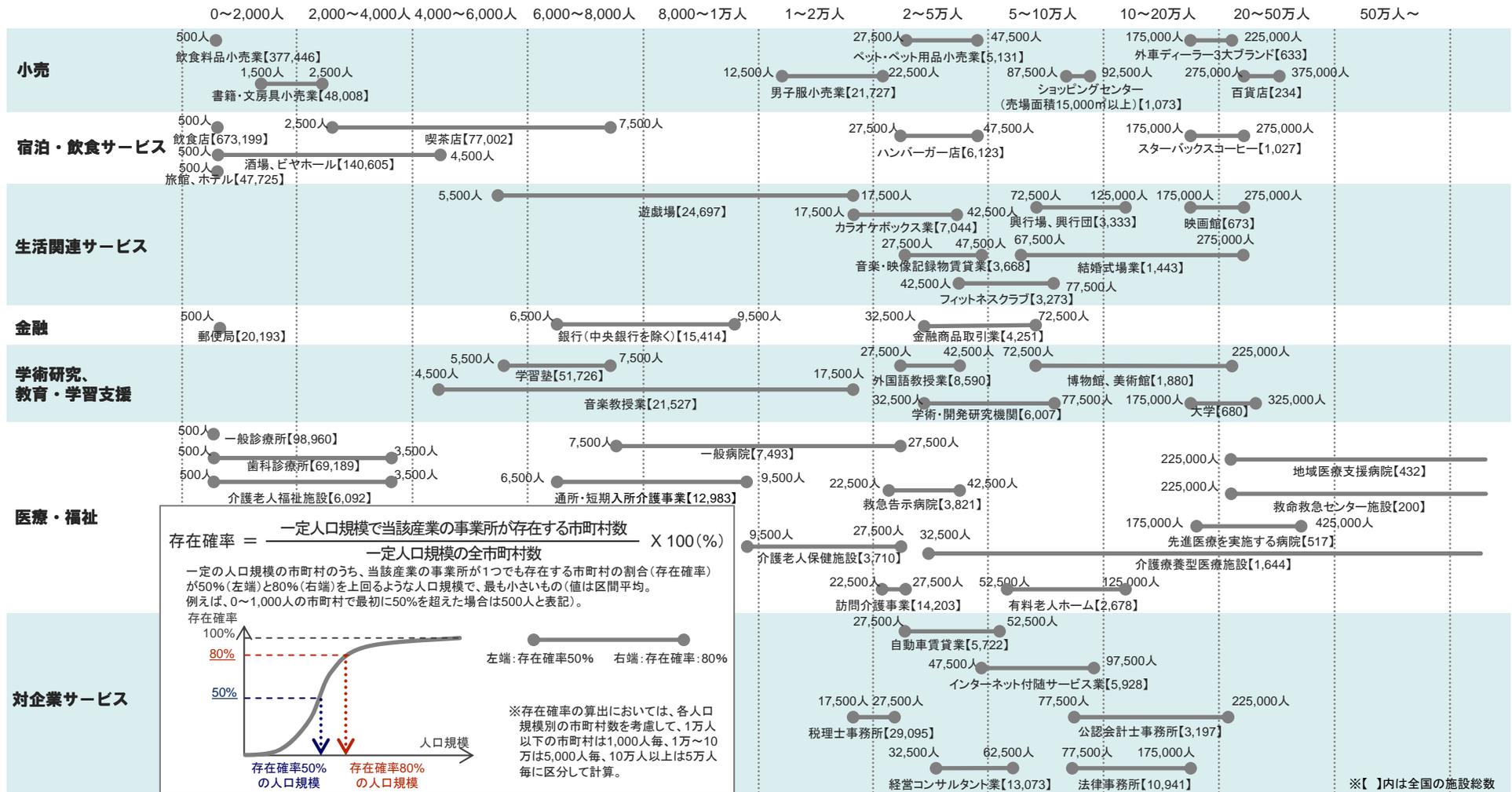
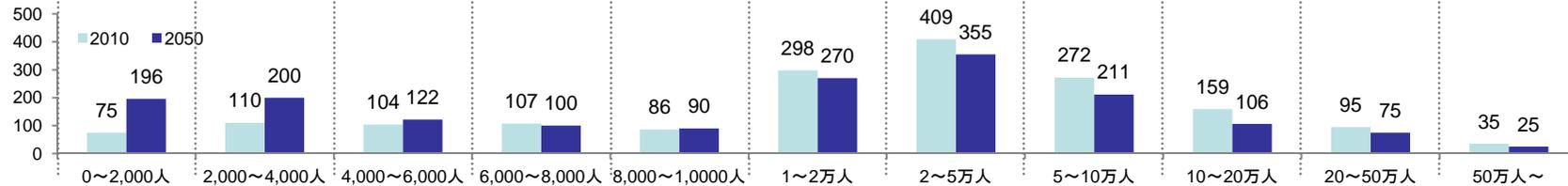


都市圏参考資料

サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模



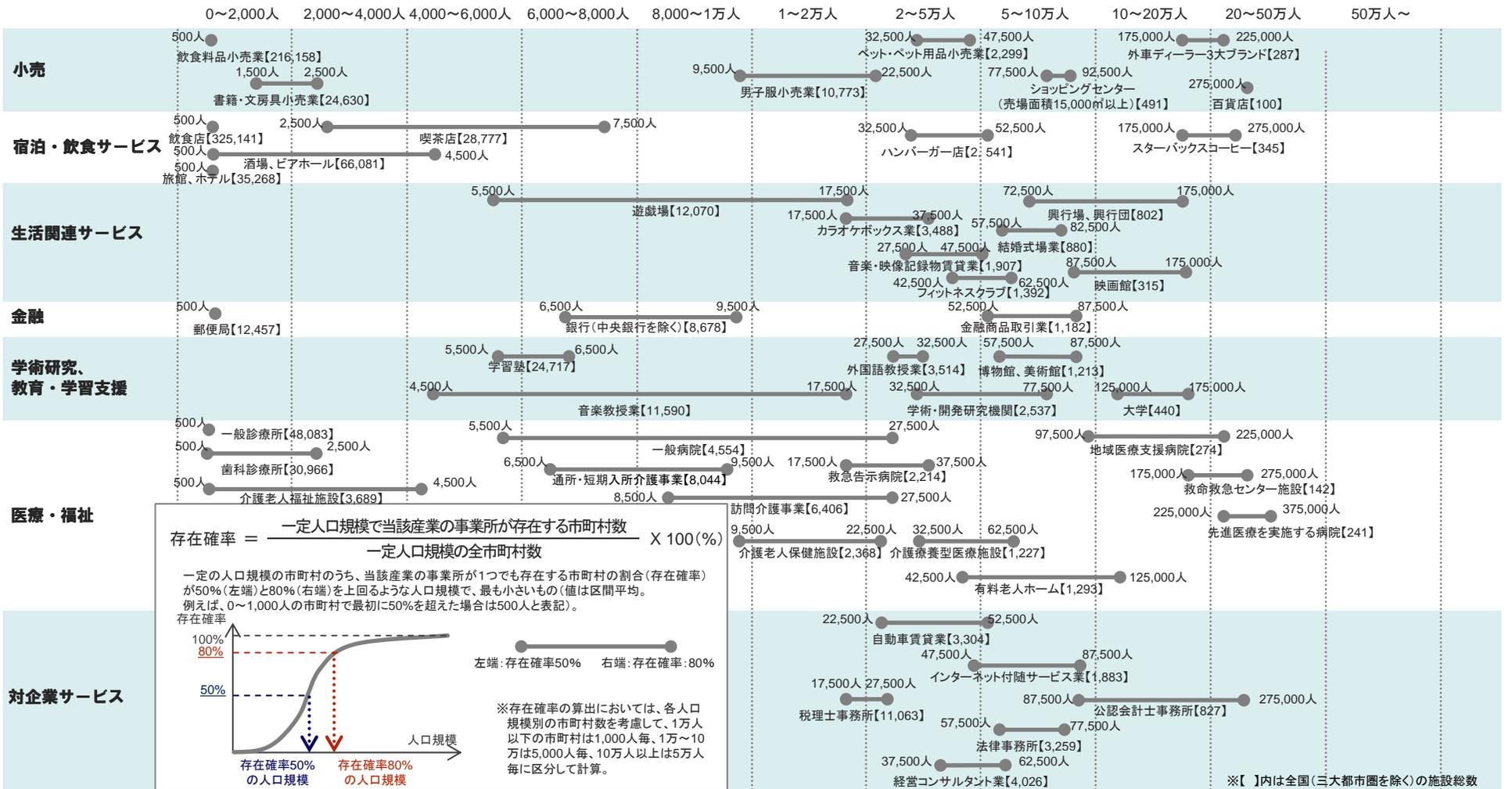
(参考) 2010年と2050年における人口規模別の市町村数



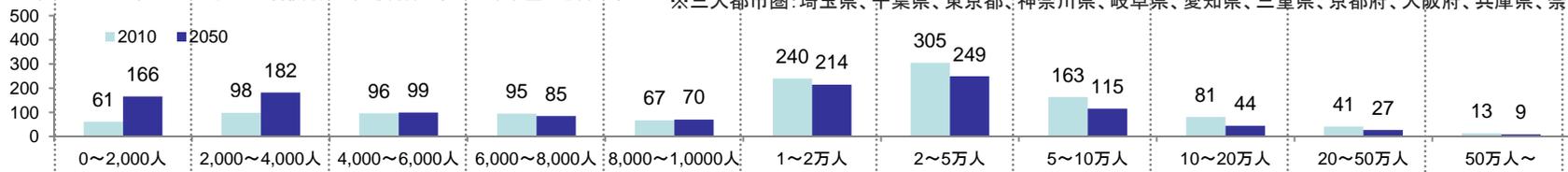
(注1) 2050年の市町村別人口は、国土交通省国土政策局推計値
 (注2) 2010年、2050年ともに、人口規模別の市町村数は、平成22(2010)年12月1日現在の1,750市区町村を基準に分類

(出典) 総務省「平成21年度経済センサス」、厚生労働省「医療施設調査 病院報告(平成24年10月)」、同「介護サービス施設・事業所調査(平成24年10月)」日本救急医学会HP、wellnes HP、日本ショッピングセンター協会資料、日本百貨店協会HP、メルセデスベンツ・フォルクスワーゲン・BMW各HP、スターバックスコーヒージャパン資料をもとに、国土交通省国土政策局作成

サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模 (三大都市圏※を除く) 国土交通省



(参考) 2010年と2050年における人口規模別の市町村数 (三大都市圏※を除く)



(注1) 2050年の市町村別人口は、国土交通省国土政策局推計値
(注2) 2010年、2050年ともに、人口規模別の市町村数は、平成22(2010)年12月1日現在の三大都市圏を除く1,260市区町村を基準に分類

(出典) 総務省「平成21年度経済センサス」、厚生労働省「医療施設調査 病院報告(平成24年10月)」、同「介護サービス施設・事業所調査(平成24年10月)」日本救急医学会HP、wellnes HP、日本ショッピングセンター協会資料、日本百貨店協会HP、メルセデスベンツ・フォルクスワーゲン・BMW各HP、スターバックスコーヒージャパン資料をもとに、国土交通省国土政策局作成

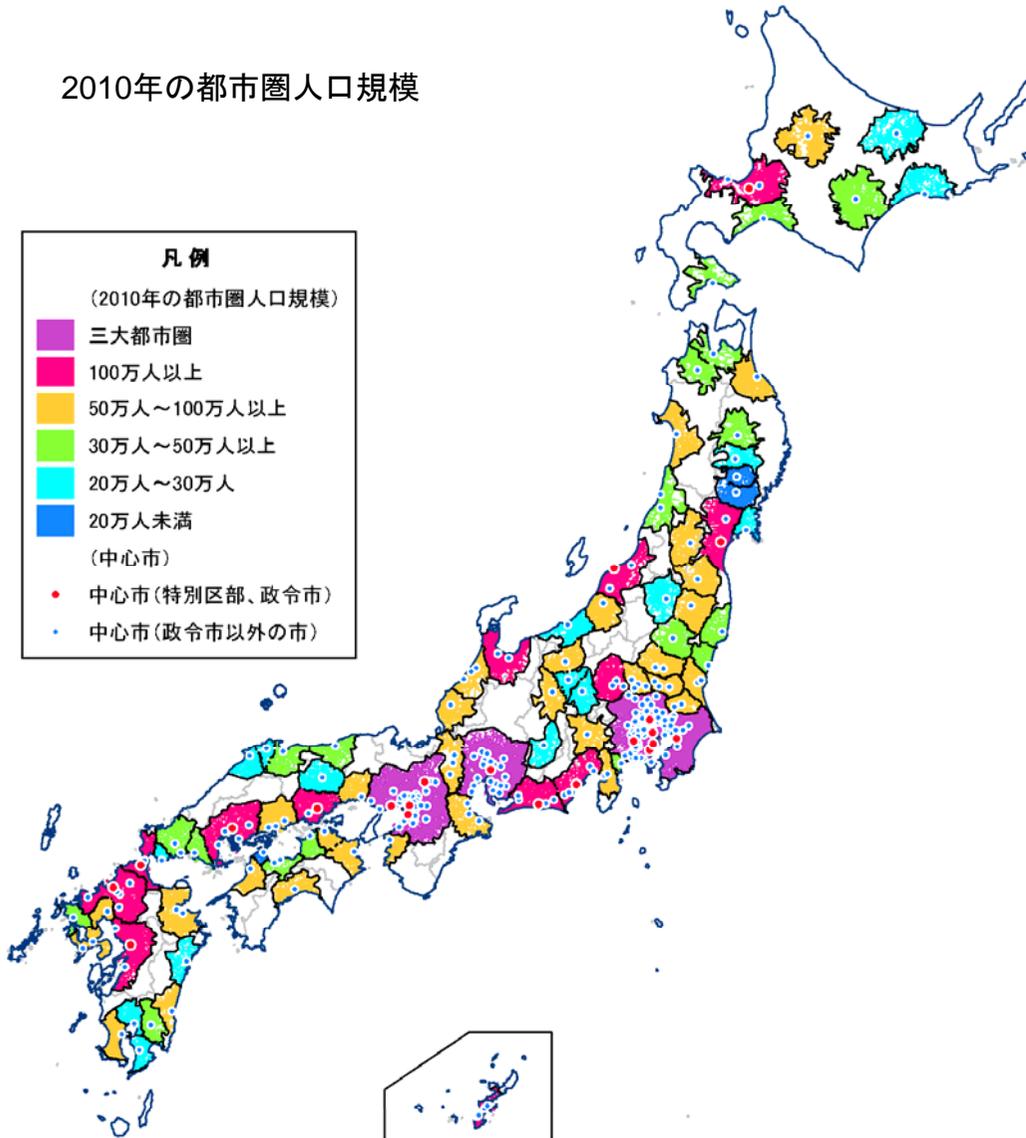
1kmメッシュによる60分都市圏(人口規模別都市圏の変化の予測)

○2050年になると、三大都市圏+人口100万人以上都市圏の人口シェアは上昇するが、30万人以上都市圏の人口シェアは低下。
 ○2050年の30万人以上の都市圏の人口シェアは、高速道路を使用すれば約3ポイント拡大が見込める。

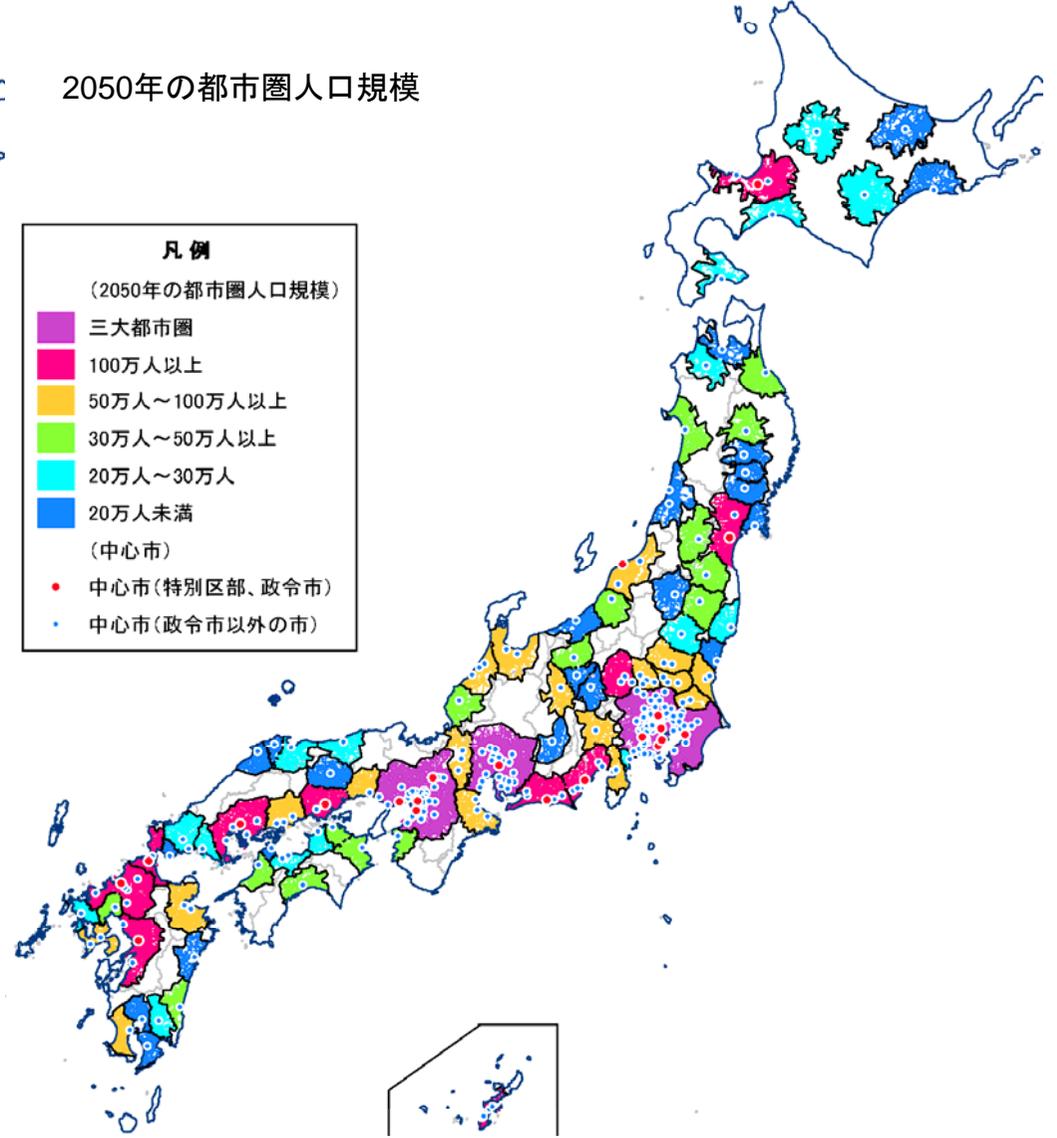
人口規模	高速道路を使用しない場合の都市圏							高速道路を使用する場合の都市圏						
	2010年人口							2010年人口			2050年推計人口			
	都市圏数	累積人口	累積人口比率	都市圏数	累積人口	累積人口比率	都市圏数	累積人口	累積人口比率	都市圏数	累積人口	累積人口比率		
三大都市圏	3	6,296万人	49.2%	3(±0)	5,163万人	53.2%	3	6,687万人	52.2%	3(±0)	5,444万人	56.1%		
100万人以上	13	8,729万人	68.2%	11(-2)	6,857万人	70.6%	13	9,441万人	73.7%	11(-2)	7,373万人	75.9%		
50~100万人	32	11,017万人	86.0%	18(-14)	8,003万人	82.4%	28	11,459万人	89.5%	15(-13)	8,325万人	85.8%		
30~50万人	19	11,714万人	91.5%	16(-3)	8,643万人	89.0%	14	11,976万人	93.5%	16(+2)	8,953万人	92.2%		
20~30万人	16	12,100万人	94.5%	16(±0)	9,033万人	93.1%	12	12,270万人	95.8%	10(-2)	9,195万人	94.7%		
10~20万人	3	12,148万人	94.9%	19(+16)	9,334万人	96.2%	1	12,286万人	95.9%	15(+14)	9,436万人	97.2%		
10万人未満	0			3(+3)	9,362万人	96.4%	0			1(+1)	9,445万人	97.3%		
(都市圏計)	86			86			71			71				
総人口		12,806万人	100%		9,707万人	100%		12,806万人	100%		9,707万人	100%		

注)・2010年の人口10万人以上の市を中心市として、60分圏内の1kmメッシュの範囲を都市圏とした。概ね、中心市間が30分以下(一方が政令市の場合は60分)の中心市は一つの都市圏とした。
 ・東京大都市圏は東京都区部・さいたま市・千葉市・川崎市・横浜市・相模原市とその60分圏内の10万人以上の市を中心市とした。名古屋大都市圏は名古屋市とその60分圏内の10万人以上の市を中心市とした。大阪大都市圏は大阪市・京都市・堺市・神戸市とその60分圏内の10万人以上の市を中心市とした。
 ・中心市から1kmまでの所要時間はデジタル道路地図データ((財)日本デジタル道路地図協会)を用い、同データ内の規制速度で算出した。高速道路を使わないケースでは、規制速度が70km/時以上の道路を使用しないで計算した。2以上の中心市から60分以内にある1kmメッシュは最短時間の中心市の都市圏とした。
 ・人口は2010年国勢調査(総務省)及び国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。

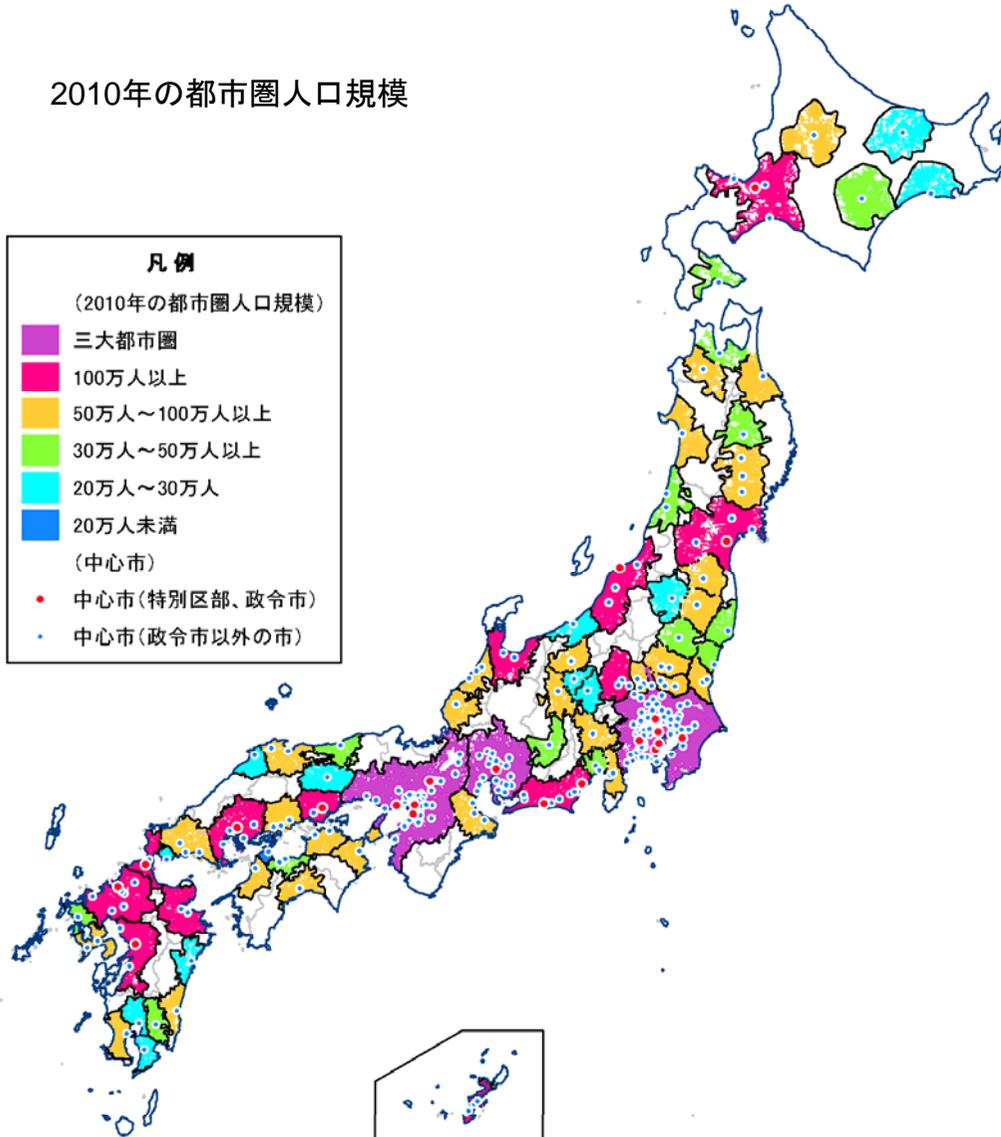
2010年の都市圏人口規模



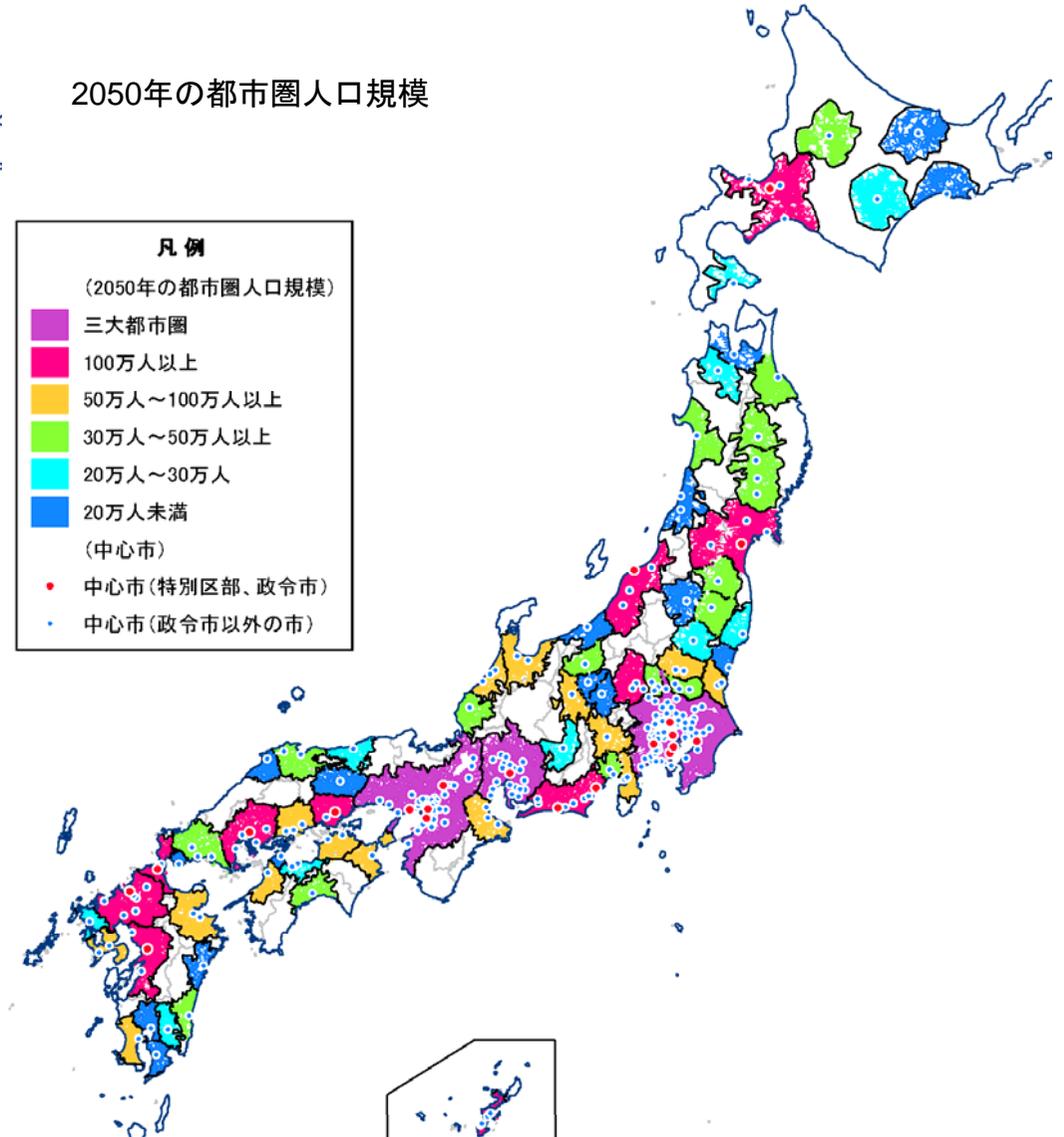
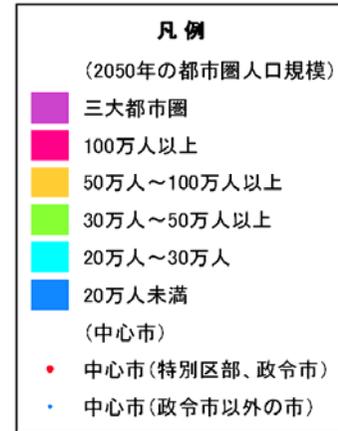
2050年の都市圏人口規模



2010年の都市圏人口規模



2050年の都市圏人口規模



ネットワーク(高速道路)による都市圏の変化のイメージ

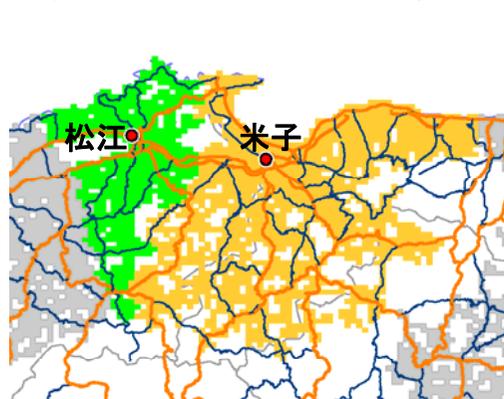
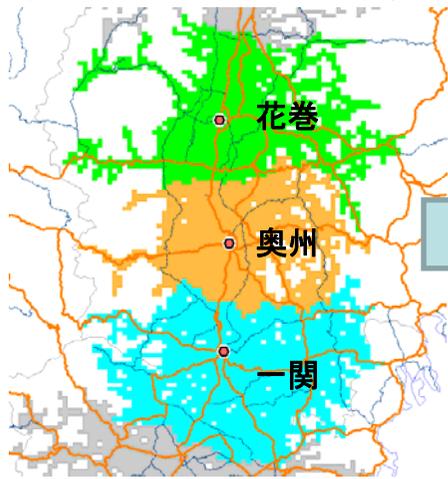
○地方都市を中心とする都市圏※1の2050年人口※2は大幅に減少するおそれがある。
 ○しかし、高速道路ネットワークの活用により近接する都市圏が連携すると、人口減少下でも一定の人口規模を確保することが可能。

高速道路を活用しない場合

高速道路を活用する場合

高速道路を活用しない場合

高速道路を活用する場合



都市圏 中心市	2010年 人口 (万人)	2050年 人口 (万人)
花巻市	22.4	14.6
奥州市	15.3	9.4
一関市	18.6	9.7

都市圏 中心市	2010年 人口 (万人)	2050年 人口 (万人)
花巻市・ 奥州市・ 一関市	57.4	34.3

都市圏 中心市	2010年 人口 (万人)	2050年 人口 (万人)
松江市	22.0	15.6
米子市	32.6	20.9

都市圏 中心市	2010年 人口 (万人)	2050年 人口 (万人)
松江市・ 米子市	54.0	36.1

(※1)2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車で60分以内の1kmメッシュを都市圏として設定。中心市間が30分以内であれば一つの都市圏とした。花巻市～奥州市、奥州市～一関市は高速道路を活用した場合、30分以内となるため、3市を一体の都市圏の中心市とした場合の人口を集計した。

(※2)2010年人口は総務省「国勢調査」、2050年の推計人口は国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。

我が国的高速交通ネットワークの整備の進展

- 我が国的高速交通ネットワークの整備は、この50年間で相当程度進展。
- 個別事業ごとに、事業効果、ライフサイクルコスト等を吟味した上で、必要なインフラ整備を推進するとともに、今後は、できあがったインフラを「賢く使う」ことにも力を入れていく。
- 50年単位の交通革命と新情報革命を踏まえた、新たな進化が求められる。

出典：国土交通省 総合政策局資料

