

平成 29 年度国土交通白書の概要

国土交通省 総合政策局 政策課 政策調査室

本年 6 月 26 日に公表された平成 29 年度国土交通白書の第 I 部では、「大きく変化する暮らしに寄り添う国土交通行政 ～すべての人が輝く社会を目指して～」をテーマとしており、第 II 部では、平成 29 年度の国土交通行政の各分野の動向を政策課題ごとに報告している。ここでは第 I 部の概要について説明していく。

第 I 部のテーマについて、政府は、すべての人が輝く「一億総活躍社会」の実現に向けて、「働き方改革」等の取組みを進めており、国土交通省においても、生産性の向上を図るため、「生産性革命」等を推進していることなどを踏まえ、今回のものとした。その上で、ライフスタイルを構成する「働き方」、「楽しみ方」、「住まい方」、「動き方」の 4 つの観点から、我が国の現状・課題及び国民意識調査の結果を分析し、それらに 대응する国土交通分野の取組みを紹介している。



1 変化する我が国の現状

(1) 社会のすがたの変化

少子高齢化の進行により、我が国の生産年齢人口（15～64 歳人口）は減少しており、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、2065 年には約 4,529 万人にまで減少すると見込まれている。また、労働力人口についても、今後、ゼロ成長に近い経済成長で、労働市場への参加が進ま

ない場合、2030 年には約 787 万人減少するとされている。一方、現在、就業を希望する非労働力人口は女性や高齢者など約 300 万人存在する。

日本の労働の質は、一般的に高いと言われている一方、労働生産性については、OECD 加盟諸国における時間当たり¹⁾の比較によると、主要先進 7 カ国の中では最下位の状況が続いているなど、国際的に低い状況にあると考えられる。生産性の向上には、第 4 次産業革命²⁾によるイノベーションが重要である一方で、我が国企業における IoT の導入の取組み等は他国に比べると遅れている。

以下では、上記を踏まえつつ、① 60 代以上、② 30 代から 50 代、③ 18 歳以上 30 歳未満を中心とした世代をそれぞれ①「高齢者」、②「現役世代」、③「若者」とし、それぞれのライフスタイルの特徴を分析する。

① 高齢者のライフスタイル

我が国の平均寿命は、戦後、生活環境の改善や医学の進歩により急速に伸び、また「健康寿命³⁾」についても伸びており、身体機能の「若返り」現象が見られる。このような中、高齢者のグループ活動への参加は大きく増加するなど、高齢者の社会貢献活動等への参加意欲は高まっている。その一方で、退職後における自宅以外の居場所について、首都圏在住高齢者を対象に実施された調査⁴⁾では、「見つからない／特にない」または「図書館」

との回答が約半数を占めるという結果となっており、高齢者の意欲を十分に活かしきれていない現状があることがうかがえる。

② 現役世代のライフスタイル

我が国において、仕事を持つ20～54歳の既婚男性が家事・育児に費やす時間の平均は平日で1時間以内と少ない⁵⁾。依然として長時間労働は存在しており、有給休暇取得の消化率は世界最下位となっているなど、家庭に貢献する時間は短いと考えられる。このような状況の下、我が国の既婚女性の労働力率は、依然として未婚女性と比べて低い状況が続いている。

③ 若者のライフスタイル

若者は、インターネットを含め「居場所」が多いほど、生活の充実度が高く⁶⁾、インターネット以外の居場所も求めているのではないかと考えられる。さらに、消費者庁「消費者意識基本調査」(2016年度)によると、「スポーツ観戦・映画・コンサート鑑賞」について、お金を掛けていると回答した人の割合は、24歳までの層で高いという結果もあり、若者は「コト消費」に関心が強く、人とのつながりを重視していると考えられる。

(2) 国土のすがたの変化

人口は、戦後ほぼ一貫して、三大都市圏を中心とした都市部へ集中し続けており、この傾向を踏まえた2050年における人口推計は、2010年を基準とすると、増加するのは全居住地域の2%のみであり、6割以上の地域において人口が半分以下になるとされている。

国土のすがたが変化していく過程において、都市と地方それぞれにおいて、そのすがたが変化してきている。以下では、都市と地方のすがたの変化を概観する。

① 都市のすがたの変化

各都市の総人口は、一部の大都市を除いて年々減少していくと考えられている。しかし、65歳以上の高齢者について言えば、三大都市圏を構成する東京都区部、中核市・特例市をはじめとした多くの都市において、2040年まで増加していく

と考えられている。今後、三大都市圏において75歳以上の高齢者の単身又は夫婦のみの世帯、さらには要介護認定者の大幅な増加も予想されるため、都市におけるバリアフリーの整備や安心して暮らせる住まいの確保等を進めていく必要がある。

また、大都市における人口集中は、日常的な混雑・渋滞の一因となっており、こうした混雑・渋滞は、経済的な損失をもたらすとともに人々のライフスタイルに大きな影響を及ぼすものと考えられる。最も人口の集中する首都圏においては、この問題が顕著となっている。

② 地方のすがたの変化

内閣府の世論調査によると、地方では、日常生活において鉄道やバスといった公共交通機関を利用する人は少なく、7割近くが日常の交通手段として自動車を利用している。また、2005年から2015年にかけての、世帯当たり人員の増加率と、自家用乗用車の世帯当たり普及台数の増加率を比較すると、この10年間で車依存の傾向が弱まっているのは、三大都市圏を構成する都府県の一部のみであり、その他の道県においては、車依存の傾向が強まっている(図-1)。さらに、その中でも特に強くなっているのは、人口の少ない市町村を多く抱える地方の県が多い。

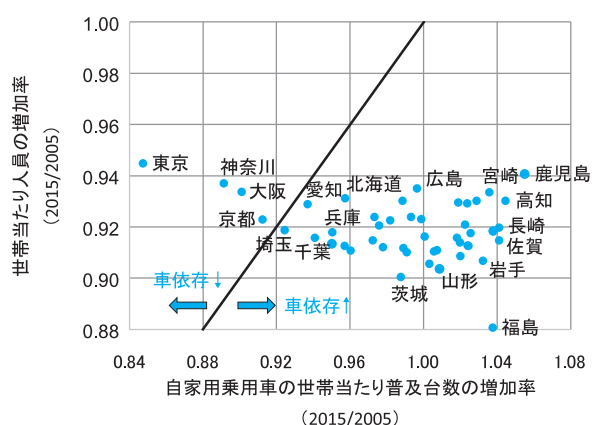


図-1 世帯当たり人員の増加率と自家用乗用車の世帯当たり普及台数の増加率との関係

資料) 世帯当たり人員：総務省「国勢調査」、自家用乗用車の世帯当たり普及台数：(一財)自動車検査登録情報協会「自家用乗用車(登録者と軽自動車)の世帯当たり普及状況」より国土交通省作成

(3) 我が国における新たな兆し

我が国は、様々な課題に直面している一方で、これらの課題解決に貢献することが期待される「新たな兆し」が現れてきている。そこで以下では、そのような我が国の「新たな兆し」について、ライフスタイルを構成する4つの要素である「働き方」、「楽しみ方」、「住まい方」、「動き方」の観点から紹介する。

① 働き方

仕事と子育ての両立状況について見ると、第1子出産前後に育児休業を利用して就業を継続する妻の割合は、約10年の間（第1子出生年が2000～2004年と2010～2014年との比較）に約2倍（15.3%→28.3%）に上昇しており、仕事と子育ての両立が進展している⁷⁾。

② 楽しみ方

楽しみとして行う活動を通じて、人のつながりを生む場が創出され、それが社会貢献活動につながるなど、楽しみ方が多様化・深化している。

具体的事例として、大阪府営泉佐野丘陵緑地は、従来の行政中心のスタイルではなく、開園前から府民と行政が協働してつくり続ける公園として計画され、開園後も協働による公園づくりを継続している。開園にあたり、高齢者を中心とする公園ボランティアを講座等により育成し、コミュニティ化することにより、その方々を中心に現在約100名が公園内で活動するまでになっている。

③ 住まい方

地方移住（I・J・Uターン）を支援する相談窓口「特定非営利活動法人100万人のふるさと回帰・循環運動推進・支援センター（ふるさと回帰支援センター⁸⁾）」の調査結果を見ると、来訪者・問い合わせ件数が増加しており、地方移住への関心は高まっている（図-2）。

④ 動き方

大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は、新線整備、複々線化、車両の長編成化等の取り組みの結果、大きく改善している（ただし、一部の路線では依然として混雑率が180%を超える）。例えば、小田急電鉄（株）では、朝のラッ

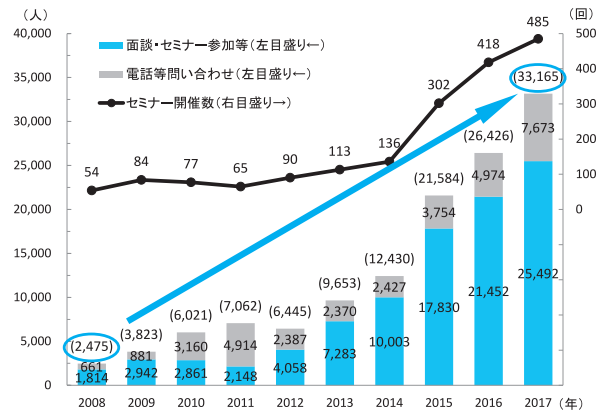


図-2 ふるさと回帰支援センター来訪者・問い合わせの推移（東京：2008～2017，暦年）

資料）認定NPO法人ふるさと回帰支援センター資料より国土交通省作成

シュピーク時間帯における混雑率緩和や快適な輸送サービスを実現するため、2018年3月に、上下線を各2本ずつに増やす複々線が代々木上原～登戸間で完成。混雑率は「新聞を広げて楽に読める」とされる平均150%を下回った⁹⁾（図-3）。

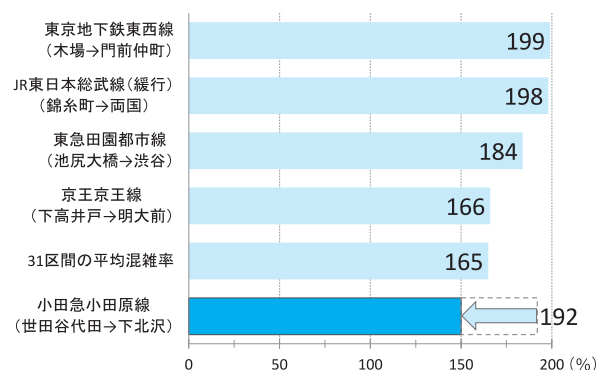


図-3 東京圏における主要区間の混雑率

備考）小田急小田原線の150%は小田急電鉄（株）調べ。その他は国土交通省「混雑率データ」

資料）国土交通省

2 ライフスタイルに対する国民の意識と求められるすがた

以下では、これまで見てきた労働や余暇、世代や居住地ごとのライフスタイルの現状を踏まえ、国土交通省が一般国民を対象に実施した意識調査（国民意識調査¹⁰⁾）から、各世代、各居住地によって異なるライフスタイルの現状と求められるすがたについて考察する。

(1) 働き方に対する意識と求められるすがた

働く上で最も重視することは、ライフステージにより異なる傾向がある。20～40代は「給与・賃金」を、50～70代は「仕事のやりがい」を最も重視している（図－4）。

20代では、30.2%が「給与・賃金」、続いて20.1%が「仕事のやりがい」となっており、待遇面を重視しながらも、仕事にやりがいをもちたい傾向にある。

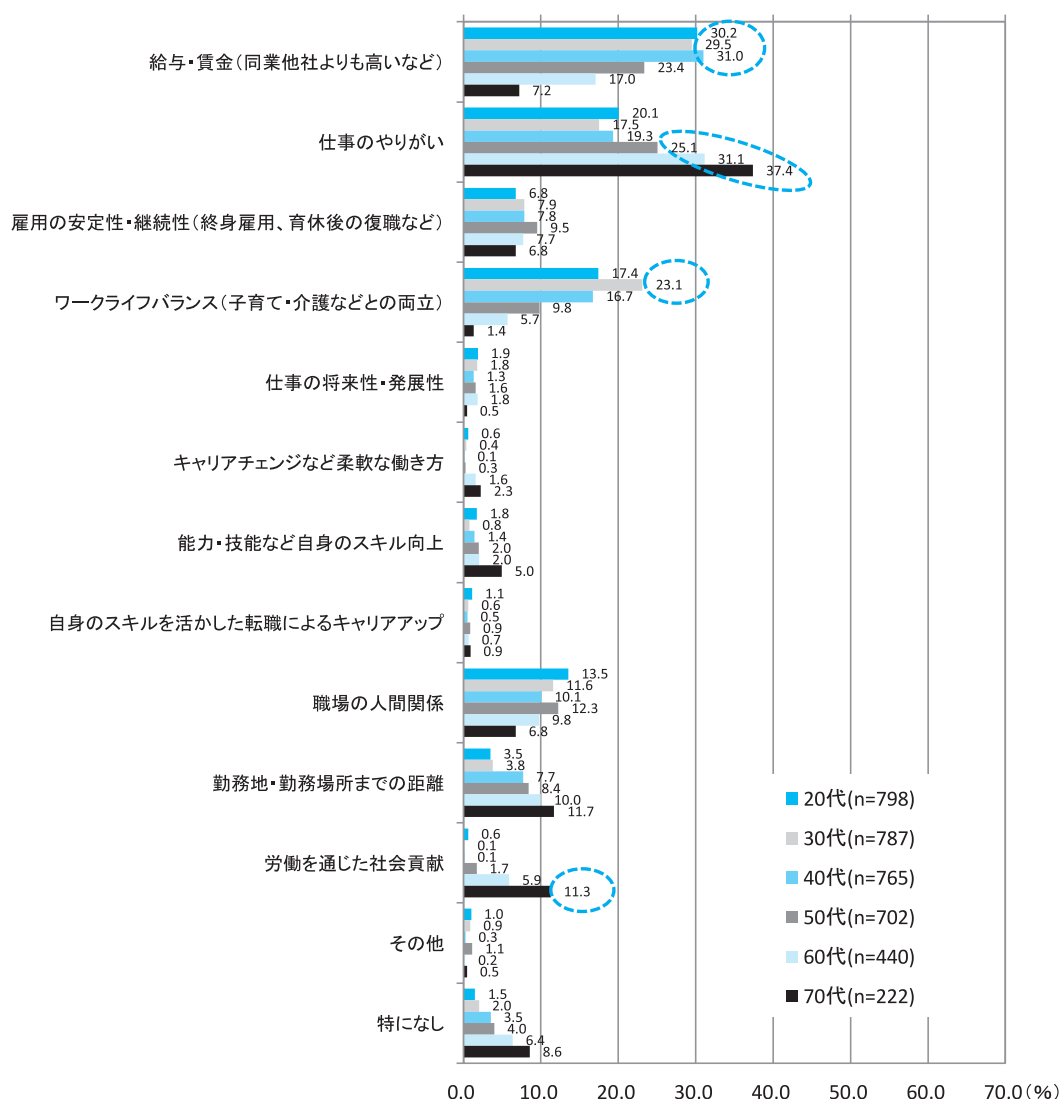
30代では、「ワークライフバランス」を重視するとの回答が他の年代よりも多い。子育てや介護に直面している人が多い年代であり、働く上でのやりがいよりも、仕事と家庭生活との両立を重視していることが推察される。

70代では、「労働を通じた社会貢献」が他の年

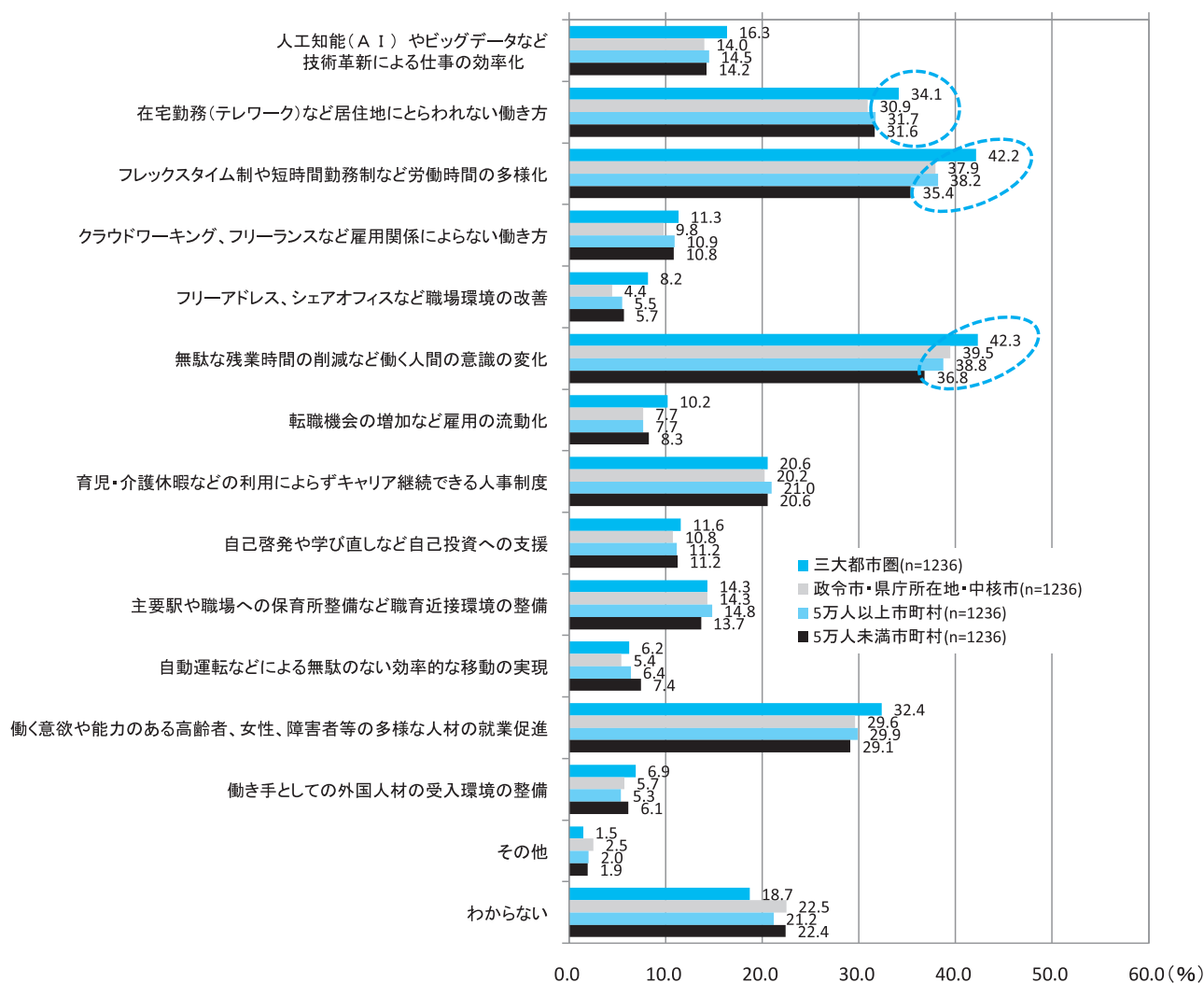
代よりも多く、労働を通じて収入を得るだけではなく、社会貢献をしたいと考える意識が高いことが推察される。

次に、働き方を変えるために必要なことは、どの居住地においても最も多いのは、「無駄な残業時間の削減など働く人間の意識の変化」であり、長時間労働の習慣からの意識改革を進めることが求められている（図－5）。

この他、具体的な取組みとしては、「フレックスタイム制や短時間勤務制など労働時間の多様化」、「在宅勤務（テレワーク）など居住地にとられない働き方」が多く、こうした時間や場所の制約の少ない働き方は、他の居住地と比較すると、三大都市圏で多く求められている。



図－4 働く上で重視すること（年代別） 資料）国土交通省「国民意識調査」



図－5 働き方を変えるために必要なこと（居住地別） 資料）国土交通省「国民意識調査」

(2) 楽しみ方に対する意識と求められるすがた

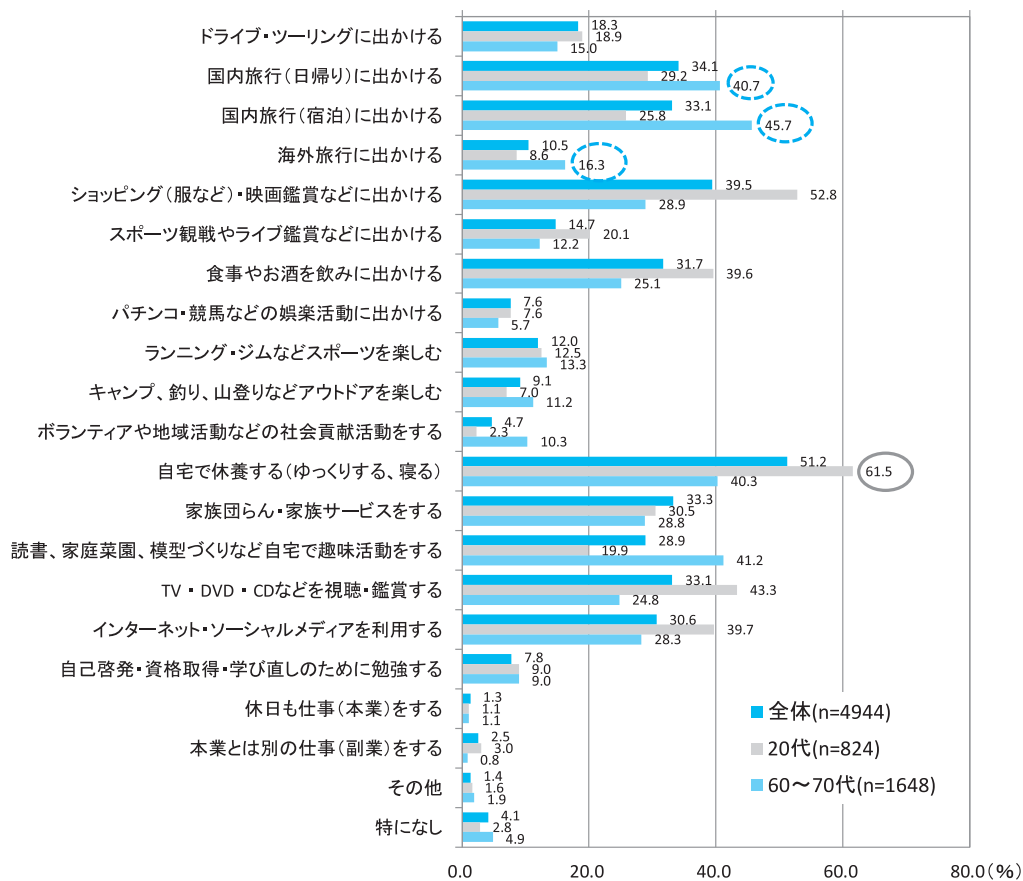
余暇の過ごし方は、年代によって多種多様となっている。特に20代と60～70代では、その過ごし方に大きな差があり、行動範囲にも違いがある。

20代は、「自宅で休養する（ゆっくりする、寝る）」が61.5%と最も多い。一方、60～70代は、「国内旅行（宿泊）に出かける」、「国内旅行（日帰り）に出かける」、「海外旅行に出かける」が、全体と比べて高く、行動範囲が20代よりも広いといえる（図－6）。

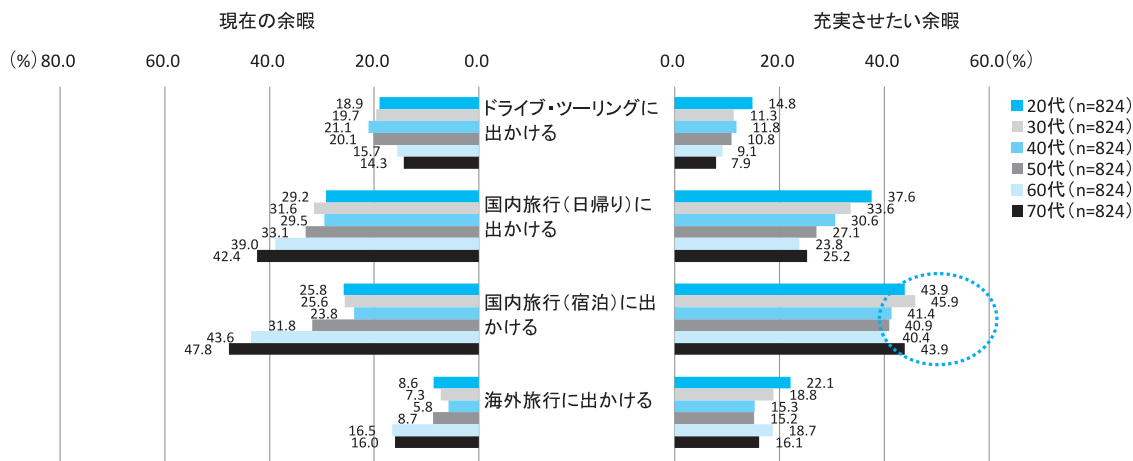
さらに長時間労働の是正やワークライフバランスの実現等により、働き方が変わった場合、どのような余暇を充実させたいかについて調査したところ、旅行に出かけるなど、現在よりも行動範囲を広げたいという潜在的な希望（図－7）や、自

己啓発や学び直し等、自分自身の成長のための時間を充実させたいという希望があることがわかった。

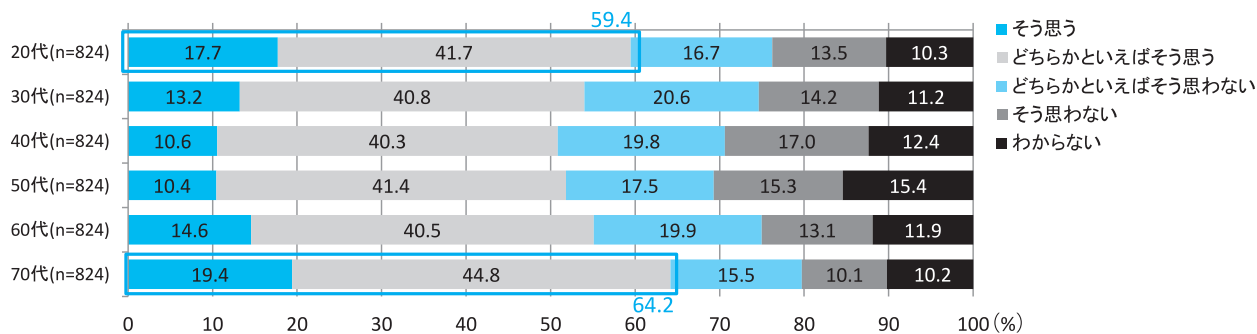
次に余暇の時間を使って社会貢献活動に参加することを、人生の楽しみにつながると回答する人は、総じて多い（図－8）。その中でも20代、70代では、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答が他の年代と比べて多く、社会貢献活動に対する意識の高さがうかがえる。また、社会貢献活動を、まちづくり等に活用することに肯定的な回答も、20代、70代を中心に多いことがわかった。我が国は、厳しい財政状況にあり、これまでのような行政サービスが困難となっていくと考えられることから、こうした国民の意欲を、いかに活かしていくかが重要である。



図－6 余暇の過ごし方(年代別) 資料) 国土交通省「国民意識調査」



図－7 充実させたい余暇(遠方への外出/年代別) 資料) 国土交通省「国民意識調査」



図－8 社会貢献活動は人生の楽しみにつながるか(年代別) 資料) 国土交通省「国民意識調査」

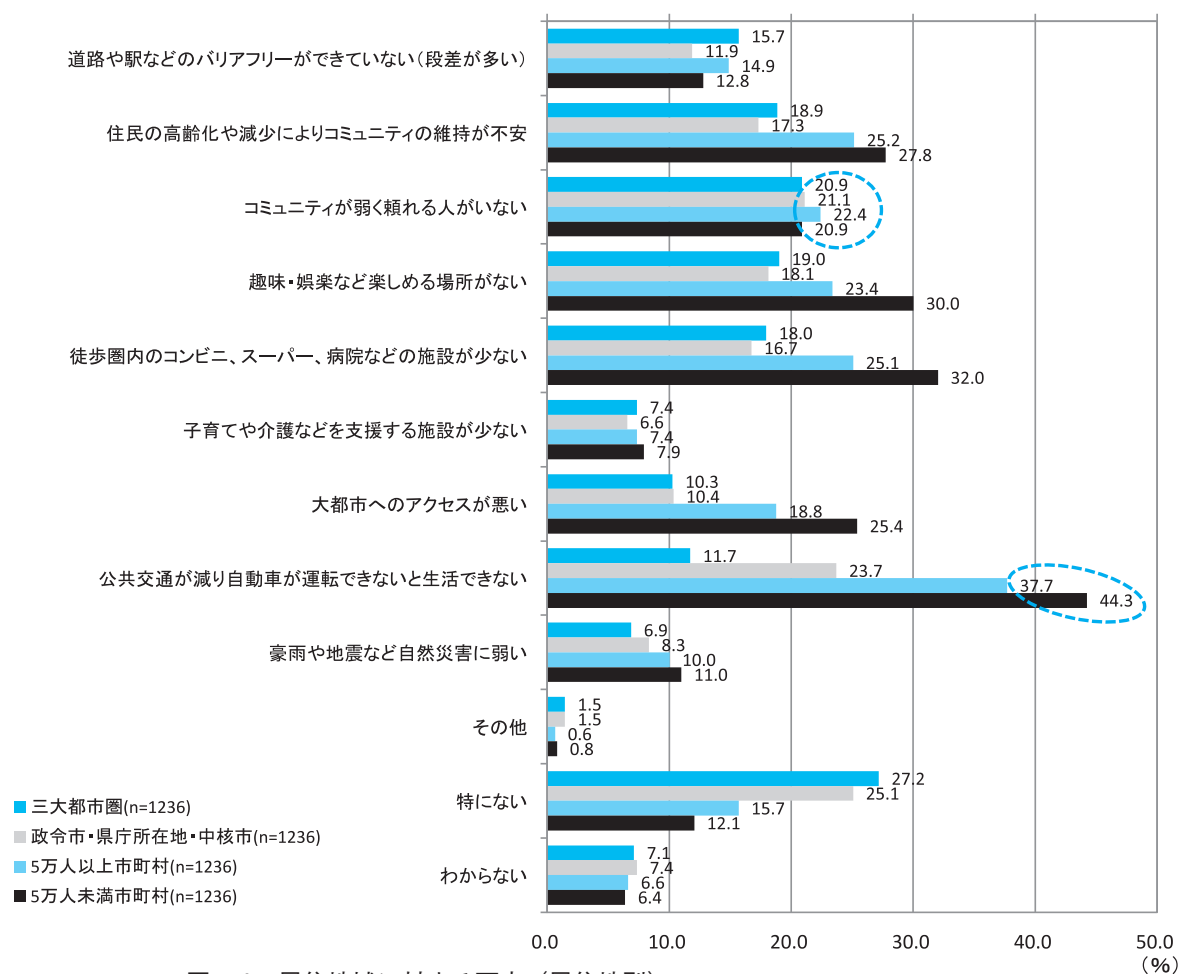
(3) 住まい方に対する意識と求められるすがた

現在の住まい（居住地域・住宅）に対する不安について見ると、すべての地域において共通して、居住地域に関して「コミュニティが弱く頼れる人がいない」との回答が多い（図－9）。また、人口5万人以上市町村、5万人未満市町村においては、「公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない」という回答が最も多く、車依存に対する不安が大きい。

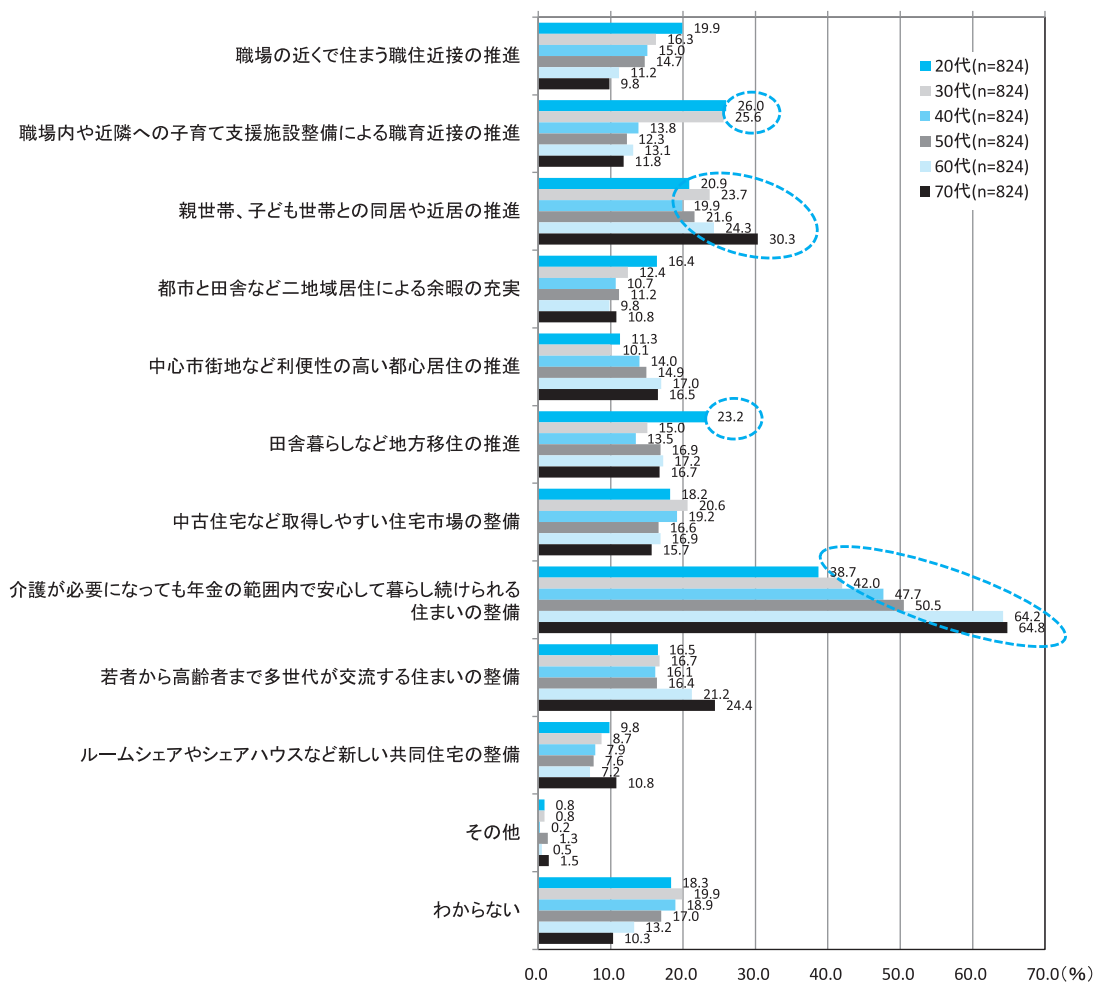
今後、求められる住まい方については、全世代にわたり、少子高齢化社会を見据えた住まい方が求められている（図－10）。次に、「親世帯、子ども世帯との同居や近居の推進」や「職場内や近隣への子育て支援施設整備による職育近接の推進」が子育て世代で多いなど、子育てや介護を家族に求める傾向や、ワークライフバランスを支え

る住まいへの関心が高いことがうかがえる。

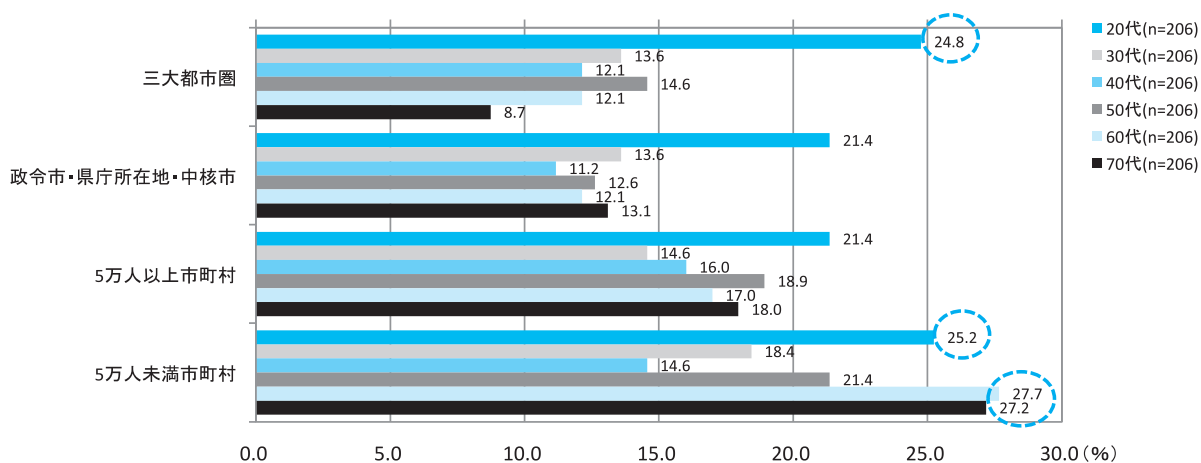
さらに「田舎暮らしなど地方移住の推進」への関心について、居住地別に分析を行った結果、三大都市圏及び5万人未満市町村の20代において高い割合を示している他、それ以上に5万人未満市町村の60～70代の関心が高いことがわかった（図－11）。これは地方への移住に関心のある都市部の20代が多いことに加え、移住を受け入れる側として、地方の20代も関心があること、また、移住者を受け入れることで、地域のコミュニティが維持され、地域の活性化につながることを希望する地方の高年層が多いためであると推察される。これらのことから、地方移住や二地域居住等、人の交流が広がる住まい方に対する支援が求められていると考えられる。



図－9 居住地域に対する不安（居住地別） 資料）国土交通省「国民意識調査」



図－10 今後求められる住まい方（年代別） 資料）国土交通省「国民意識調査」

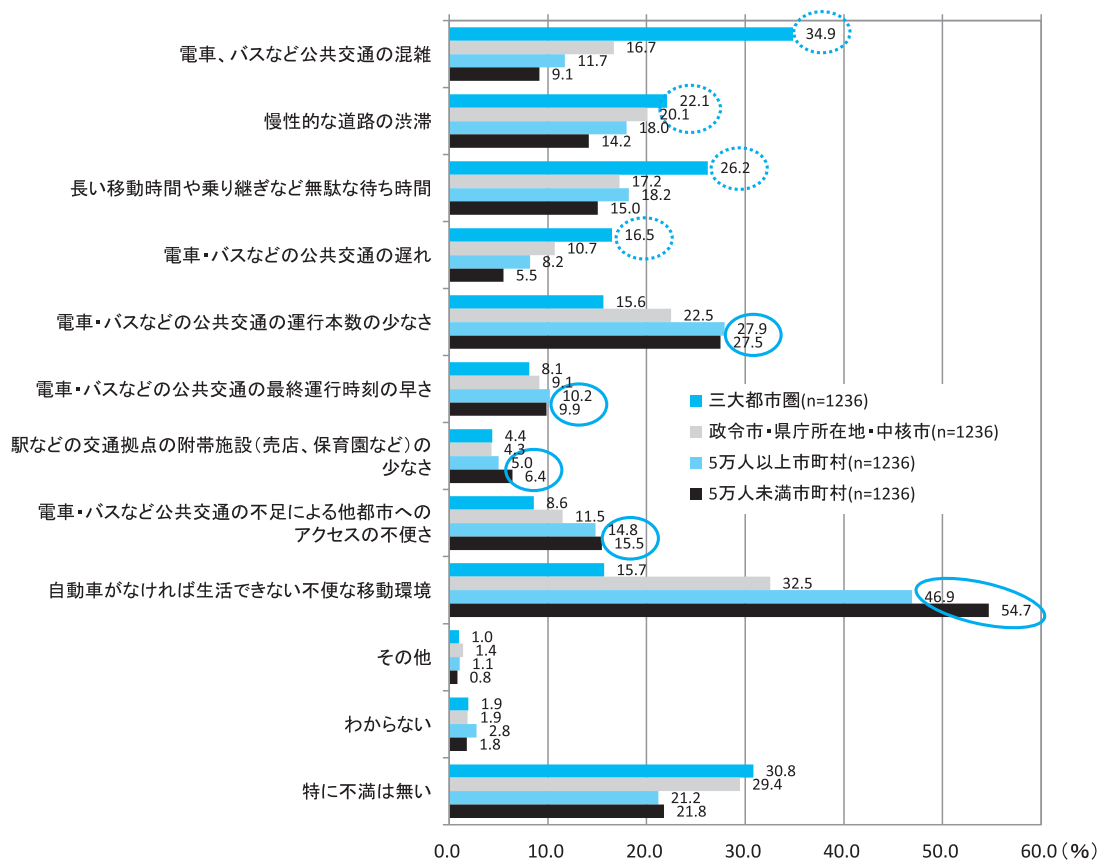


図－11 地方移住推進への希望（居住地別／年代別） 資料）国土交通省「国民意識調査」

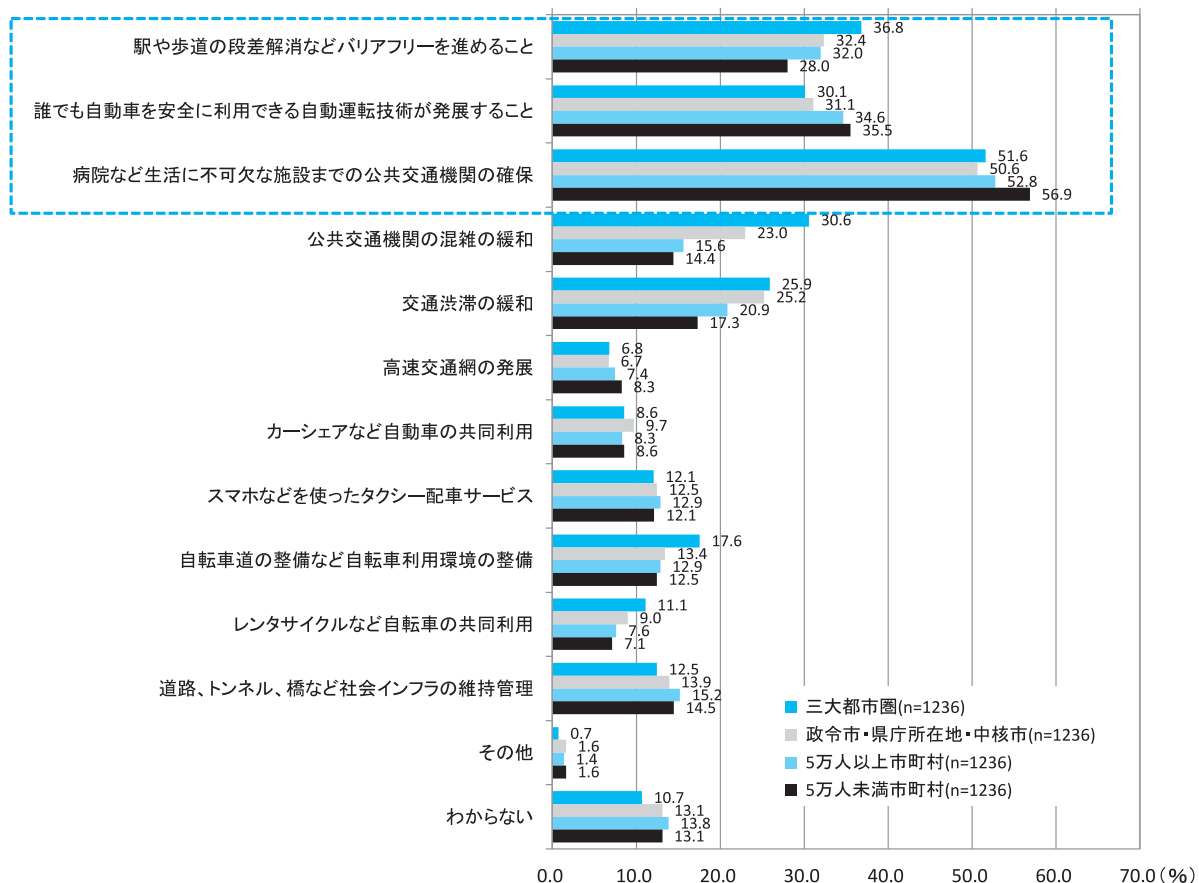
(4) 動き方に対する意識と求められるすがた

日常生活や通勤・通学時における交通手段に対する不便や不満については、居住地によってその内容が異なる。人口規模が大きい地域ほど、「電車、バスなど公共交通の混雑」、「慢性的な道路の

渋滞」等、移動時における快適性への不満があり、人口規模が小さい地域ほど、公共交通の「運行本数の少なさ」、「他都市へのアクセスの不便さ」等、公共交通自体が不足し充実していないことへの不満が多い（図－12）。



図－12 交通手段等の不便・不満（居住地別） 資料）国土交通省「国民意識調査」



図－13 交通に関する今後求められる取組み（居住地別） 資料）国土交通省「国民意識調査」

また、三大都市圏以外の地域では、「自動車がなければ生活できない不便な移動環境」が最も多く、特に5万人以上市町村、5万人未満市町村では、それぞれ46.9%、54.7%と約半数の人が回答しており、生活する上で自動車が不可欠となっている環境に不満を持っていることがわかる。

今後、「動き方」において、どのような取組みが求められるかについて調査したところ、どの居住地においても、「病院など生活に不可欠な施設までの公共交通機関の確保」という回答が最も多く、高齢化等により移動手段が確保できず生活に支障が出ることへの不安があるものと推察される(図-13)。次に、人口規模が大きい地域ほど「駅や歩道の段差解消などバリアフリーを進めること」を、人口規模が小さい地域ほど「誰でも自動車を安全に利用できる自動運転技術が発展すること」を求める傾向にあり、居住地によって求められる取組みが異なることがわかる。

3 国土交通分野における取組み

これまで見てきた我が国の現状、ライフスタイルに対する国民意識調査とその結果から求められるすがたを踏まえつつ、それらに対応する国土交通分野における取組みについて、「働き方」、「楽しみ方」、「住まい方」、「動き方」の4つの観点から紹介する。

(1) 働き方に関する取組み

・建設産業における担い手の確保・育成

建設業を、さらに魅力的な産業にしていき、担い手の確保につなげていくため、国土交通省では、官民連携の下、建設業における女性技術者・技能者の更なる活躍に向けて、女性が働きやすい現場の創出や、現場で働く女性の声を発信するセミナーの開催、女性活躍に取り組む企業に対する相談窓口の設置等の支援を行っている。

また、技能者一人ひとりの保有資格や就業履歴を業界横断的に登録・蓄積する仕組みである「建設キャリアアップシステム」を構築しており、運用されることにより、技能者の客観的かつ大まかなレベル分けを行う能力評価制度の策定と、技能者を雇用する専門工事企業の施工能力等の見える化を通じて、個々の技能者が適正に評価・処遇される環境の整備が期待される。(図-14)。

また人口減少や高齢化が進む中にあることは、担い手の確保のための取組みを行うとともに、建設現場の生産性の向上が求められる。国土交通省では、「i-Construction」等の推進のほか、建設現場における建設業従事者一人ひとりの技能を高めるために、中小・中堅建設企業、地域の教育訓練機関等が連携して行う生産性向上のため必要な技能の効果的・継続的な学び直し・訓練(建設リカレント教育)等に対して、支援を実施している。

- ・システムに蓄積される就業履歴や保有資格を活用し、技能者をレベル分けする能力評価基準を検討(レベルに応じてキャリアアップカードを色分け)
- ・技能者の能力評価と連動した専門工事企業の施工能力等の見える化も進め、良い職人を育て、雇用の専門工事企業が選ばれる環境を整備

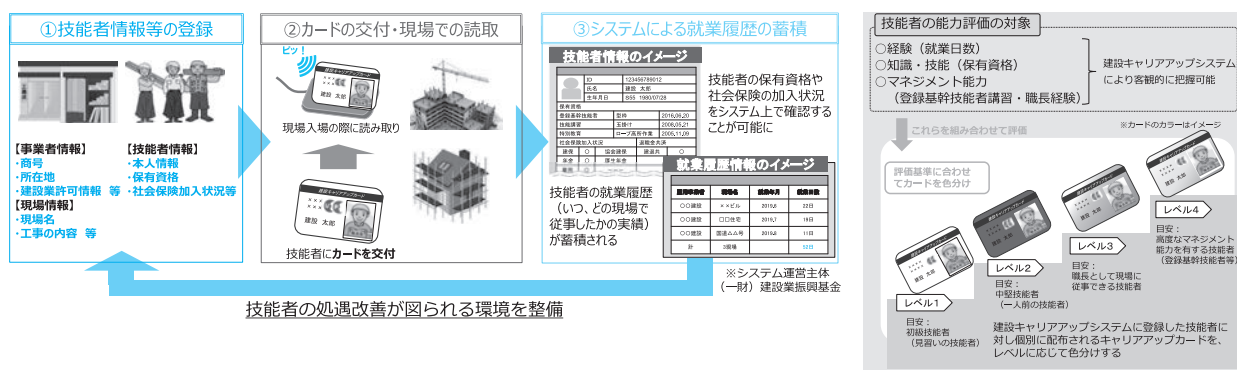


図-14 建設キャリアアップシステム 資料) 国土交通省

(2) 楽しみ方に関する取組み

・エリアマネジメントの推進

社会貢献活動に参加することにより、生きがいを感じ、人生の楽しみと捉える人が多く存在しており、このような意欲を、さらに、まちづくり等に活用することが求められている。そのような中、その活動の一つとして「エリアマネジメント」があり、これは特定のエリアにおいて、民間が主体となって、まちづくりや地域経営（マネジメント）を積極的に行おうという取組みとなっている。

国土交通省では、エリアマネジメントの推進への取組みとして、都市再生特別措置法を改正し、まちづくりを担う法人として活動団体の指定による公的位置づけの付与等の支援をしている。都市再生推進法人の第1号である札幌大通まちづくり（株）は、札幌市の大通地区にある6つの商店街、商業施設等により構成されている。この会社は、まちを「つくってほしい」という思いのもと、「つながり」を重要と考え、歩行者天国の活用、オープンカフェ、市民参加のイベント、美化活動等を実施しており、主催者側のネットワーク化を図るとともに、多数の若者が参加者として集い、楽しめる場所を創出している。

(3) 住まい方に関する取組み

・長期優良住宅化リフォーム推進事業

質の高い既存住宅の形成や子育てしやすい環境の整備を図るためには、既存住宅の長寿命化や三世帯同居等複数世帯の同居の実現に資するリフォームが重要である。

これを受けて、国土交通省では、耐震性等性能の向上に資するリフォーム工事や、三世帯同居に対応する改修工事を行う事業者等に対して支援を行うことにより、「長期優良住宅」へのリフォームを推進している（図-15）。

・全国の空き家・空き地の流通・利活用の促進

空き家・空き地バンクは、空き家等の物件情報を地方公共団体のウェブサイト等で発信する取組みで、移住・二地域居住の支援を通じた地域の活性化にもつながる空き家対策の一つとして取組み

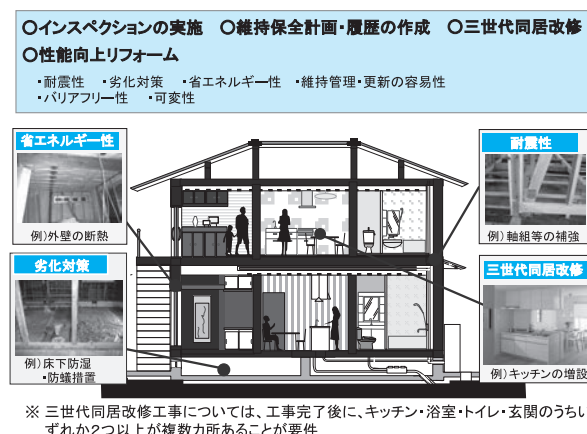


図-15 長期優良住宅化リフォーム推進事業

資料）国土交通省

が進みつつある。

これを受けて、国土交通省は2017年10月から、各自治体の空き家等情報の標準化・集約化を図るとともに、全国どこからでも簡単にアクセス・検索できるよう「全国版空き家・空き地バンク」の試行運用を開始し、2018年4月から、地域の魅力紹介に加え、空き家等の物件を中心としてハザード情報、生活支援情報等を地図上に重ねて表示できるようにするなど、更なる高機能化を図り、本格運用を開始する。

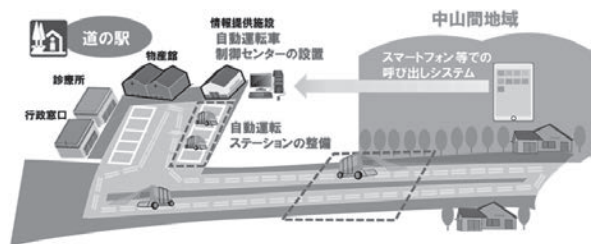
(4) 動き方に関する取組み

・中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

過疎地域を含む中山間地域では、高齢化が進行しており、日常生活における人流・物流の確保が喫緊の課題となっている。一方、「道の駅」については、全国に設置されており、物販をはじめ診療所や行政窓口など、生活に必要なサービスを集積しつつある。

こうした道の駅など地域の拠点を核として、技術が進展している自動運転車両を活用することにより、地域生活を維持し、地方創生を果たしていくための路車連携の移動システムを構築することを目指して、2017年度、全国13カ所において自動運転サービスの実証実験を実施した。同実証実験では、道の駅等を拠点として、地域の特色を踏まえたビジネスモデルを検討するため、貨客混載

による農作物や加工品等の配送や、自動運転車で集荷した農作物を、高速バスと連携して都内に配送するなどの実験にも取り組んだ（図－16）。2018年度は、これらの結果を踏まえつつ、ビジネスモデルの構築のため、長期間の実験を中心に実施する予定である。



図－16 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

資料）国土交通省



未来に向けた国土交通省の役割

国土交通分野は、国民一人ひとりのライフスタイルと大きく関わり、その変化に大きな貢献が期待されている。未来に向けて、国土交通行政は、すべての人が輝く社会を実現するため、「安心な暮らし」を支える、安心で便利なインフラの整備を実施し、「多様な生き方」につながる、働き方改革を生産性革命等により推進していくとともに、「充実した人生」をはぐくむ、楽しみの多様化・深化等の政策についても、しっかり取り組んでいく。

最後に紙面に限りがあるため、本白書の全体は紹介できなかったが、本概要とともに、一人でも多くの方に、白書をご一読いただければと思う（国土交通省ウェブサイト <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h29/index.html>）。

- 1) 労働生産性を国際的に比較するにあたっては、付加価値（国レベルではGDPに相当）をベースとする以下の方式により、労働生産性を計測している。労働生産性＝GDP（購買力平価（PPP）により換算）/（就業者数×労働時間）

また、購買力平価とは、物価水準などを考慮した各国通貨の実質的な購買力を交換レートで表したものである。

- 2) 第4次産業革命とは、次の要素を核とする技術革新を指す。

① IoT及びビッグデータ（工場の機械の稼働状況から、交通、気象、個人の健康状況まで様々な情報がデータ化され、それらをネットワークでつなげてまとめ、これを解析・利用）

② AI（人間がコンピューターに対してあらかじめ分析上注目すべき要素をすべて与えなくとも、コンピューター自らが学習し、一定の判断を行うことが可能となっている。加えて、従来のロボット技術も、さらに複雑な作業が可能となっているほか、3Dプリンターの発展により、省スペースで複雑な工作物の製造も可能となっている）

- 3) 日常生活に制限のない期間の平均（第11回健康日本21（第二次）推進専門委員会資料より）
- 4) 日本経済新聞社・産業地域研究所「超高齢者社会の実像」調査報告書（2014年9月）
- 5) 内閣府「平成29年度年次経済財政報告」
- 6) 内閣府「平成29年版 子供・若者白書」
- 7) 国立社会保障・人口研究所「第15回出生動向基本調査（夫婦調査）」（2015年）
- 8) 地方暮らしやI・J・Uターン、地域との交流を希望する人をサポートするため、全国約850地域と連携して移住情報を提供し、都市と農山漁村の橋渡しによって地方の再生、地域活性化を目指す組織。地方暮らしに関するパンフレットや資料を常設し、各地域の移住相談員が地方暮らしを希望する人に、より具体的な地域情報を提供するとともに、各種相談に応じている。各地域の暮らし・住まい・仕事に関するセミナーも年に485回開催（2017年実績）。
- 9) 小田急電鉄（株）調べ（2018年4月時点）
- 10) 2018年2月に全国の個人を対象としてインターネットを通じて実施（回答数4,944）。

性別（2区分：男、女）、年齢（6区分：20代、30代、40代、50代、60代、70代。なお20代については18歳、19歳を含む）、居住地（4区分：三大都市圏、政令市・県庁所在地・中核市、人口5万人以上の市町村、人口5万人未満の市町村）、の計48区分に対して均等割り付け（各区分約100人）となるように調査を実施。