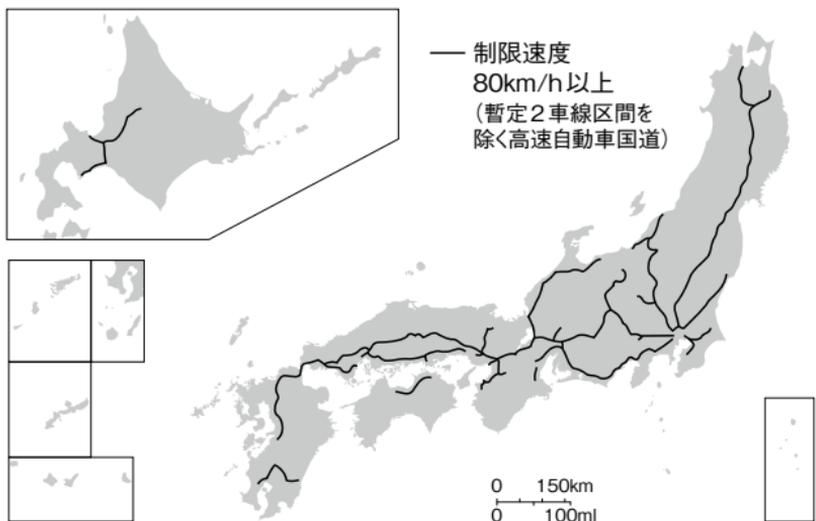


高速で走行可能な道路路線図（日本）



出典：日本道路公団：高速道路地図，1997

1998年現在

図2-1 高速道路（時速80キロ以上）のネットワーク（日本）

高速で走行可能な
道路路線図（イギリス）

— 制限速度80km/h以上
(高速道路、市街地を除く国道)



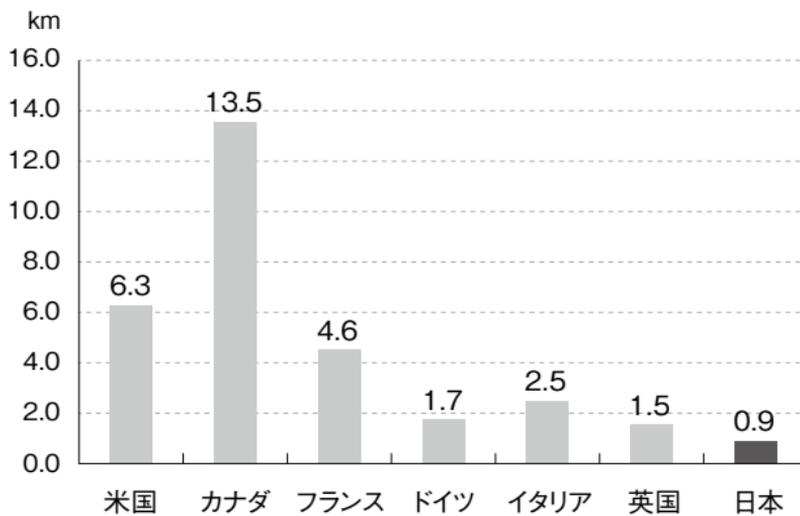
出典：(社)交通工学研究会：写真で見る欧州の道路交通事例集，1994.



1996年現在

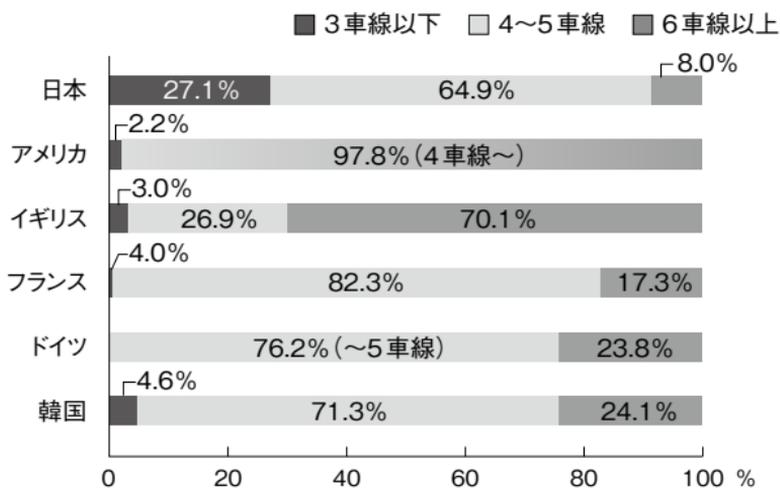
図2-2 高速道路（時速80キロ以上）のネットワーク（イギリス）

(高速道路)



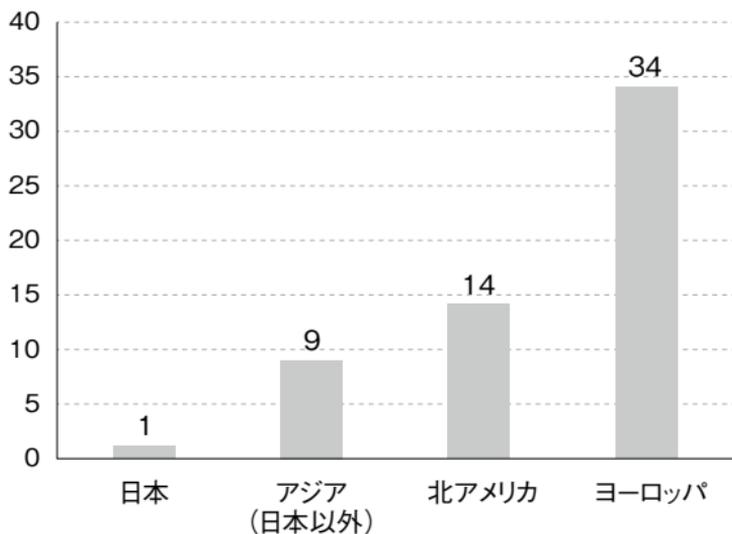
出典：『公共事業が日本を救う』（藤井聡著・文春新書）

図2-5 保有台数1万台あたりの高速道路延長



- ・ 出典：日本…道路交通センサス アメリカ…Highway Statistics
イギリス…Transports Statistics Great Britain, Dft フランス…Fact and Figures, SARATLAS
ドイツ…BMVBS (連邦交通建築都市省) 韓国…韓国国土交通海事省統計「2008道路」
- ・ 規格の高い道路の定義：日本…高規格幹線道路、都市高速道路 アメリカ…Interstate
イギリス…Motorway フランス…Autoroute ドイツ…Bundesautobahn 韓国…Expressway

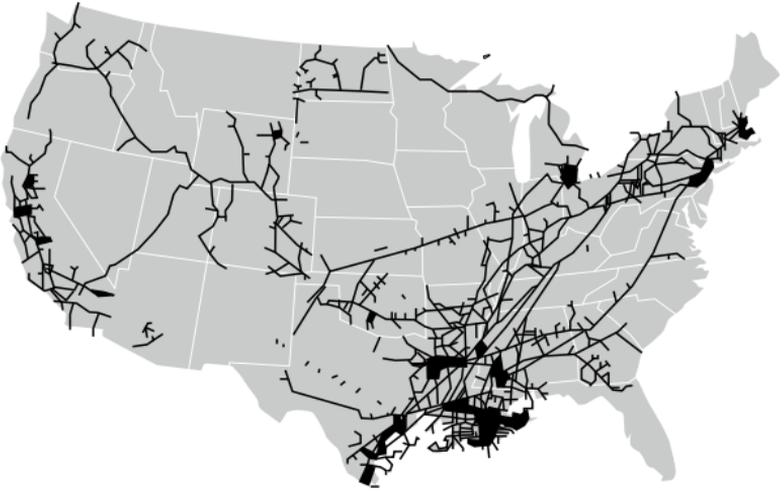
図2-6 高速道路（規格の高い道路）の車線別延長の構成比



出典：「土居靖範：路面電車復活の国際的動向と日本の課題、立命館国際研究18-1，June 2005」の報告データに2006開業の富山ライトレールのデータを付与

図2-10 世界のLRT・路面電車開業数（1978～2006）

— Liquid natural gas pipelines



SOURCE : National Pipeline Mapping System

図2-12 アメリカのガス・パイプライン網



図2-13 ヨーロッパのガス・パイプライン網

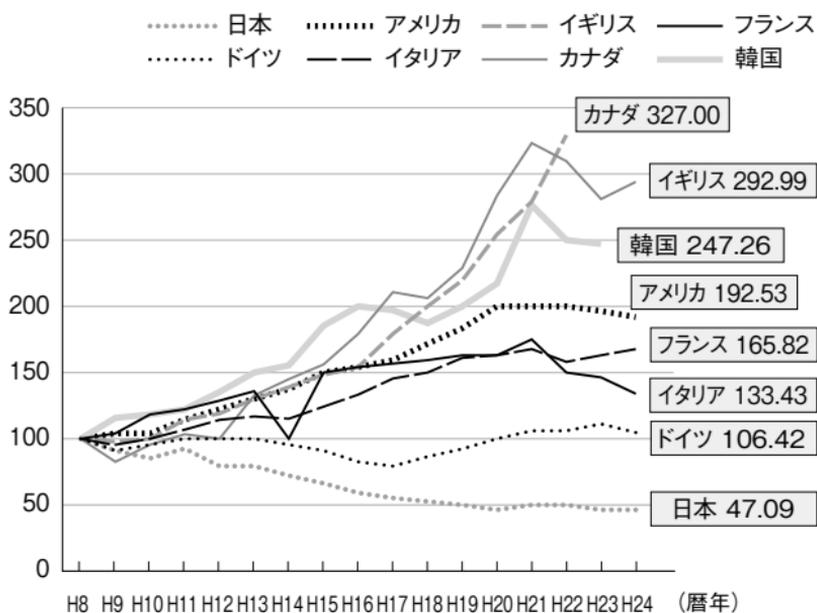
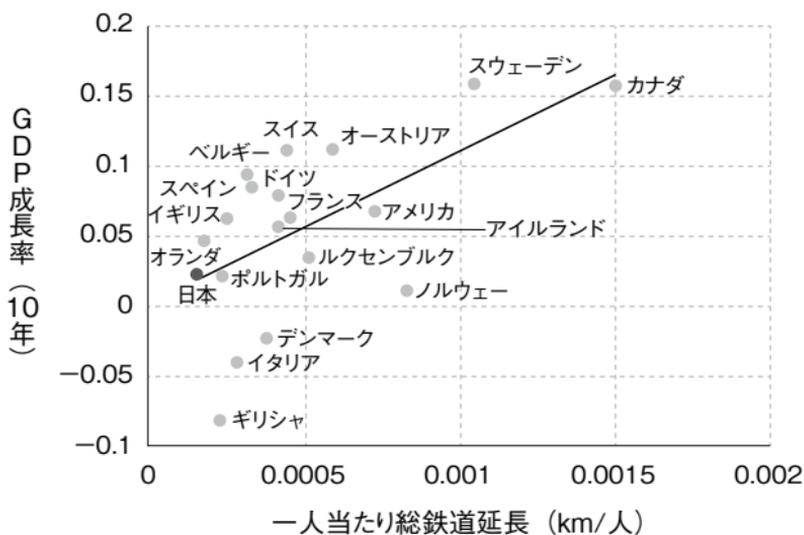


図2-14 主要各国の公的固定資本形成(政府のインフラ政策のための費用)の推移

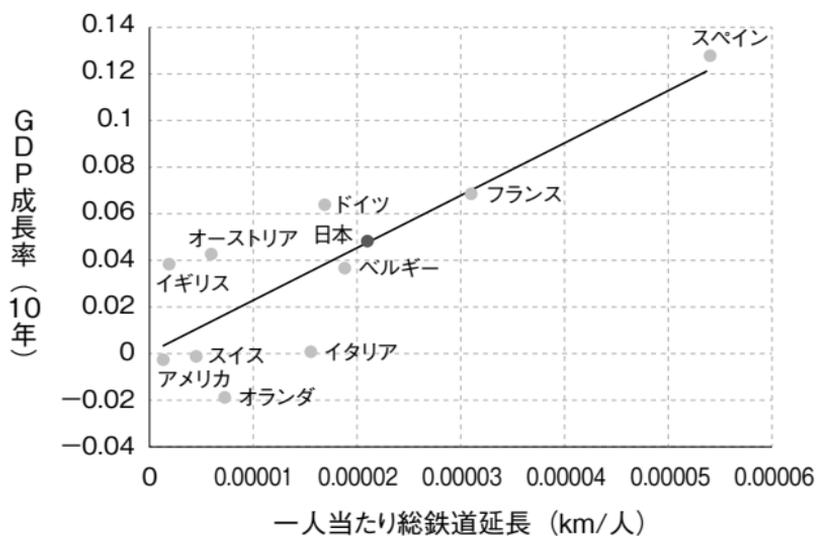


図3-1 平成22年時点の政令指定都市と新幹線ネットワーク



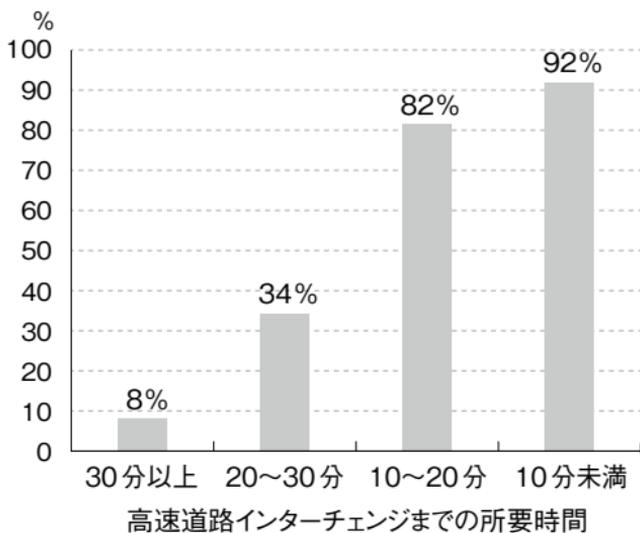
※本散布図の縦軸は、重回帰分析で制御変数（人口、GDP、一人当たりGDP）による効果を測定し、その効果を除去した上で求めたもの。対象国は、日米欧の「西側先進諸国」。t値は2.54。

図3-3 「国民一人当たり総鉄道延長」とGDP成長率（10年）



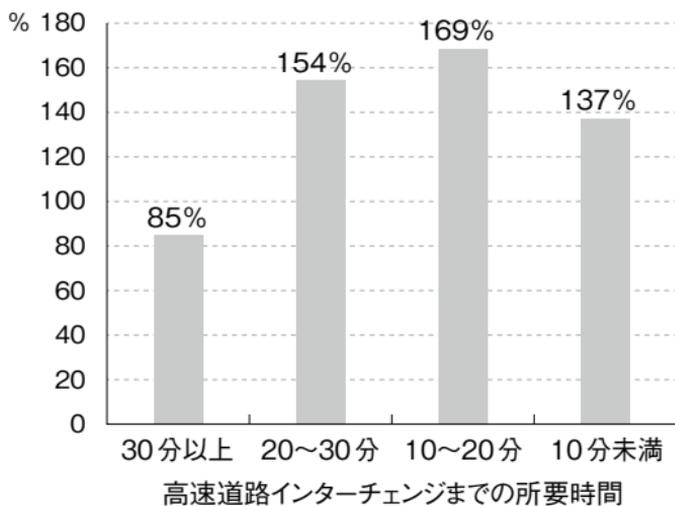
※本散布図の縦軸は、重回帰分析で制御変数（人口、GDP、一人当たりGDP）による効果を測定し、その効果を除去した上で求めたもの。対象国は、日米欧の「西側先進諸国」。t値は2.43。

図3-4 「国民一人当たり新幹線(高速鉄道)総延長」とGDP成長率(10年)



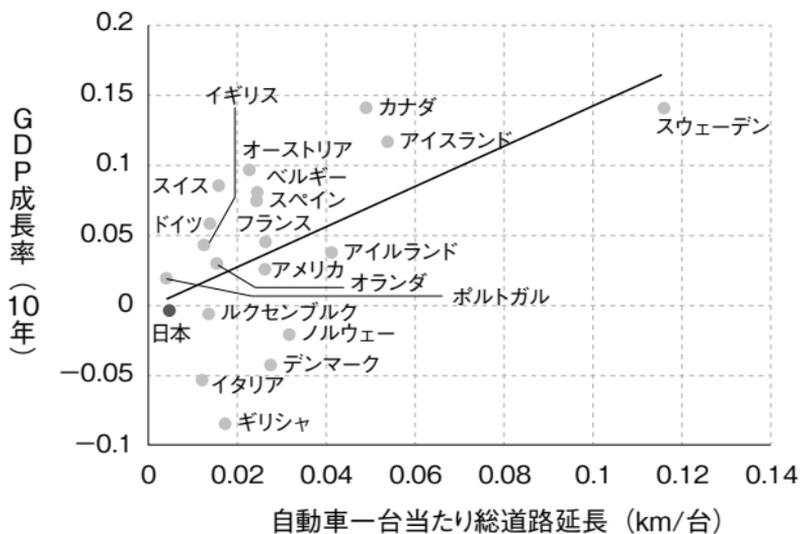
資料：商業年間販売額は商業統計調査より、最寄IC到達時間は「NITAS」より算出

図3-6 「商業年間販売額」の過去15年間の増加率(1980→2005)の、高速道路までの所要時間別の平均値



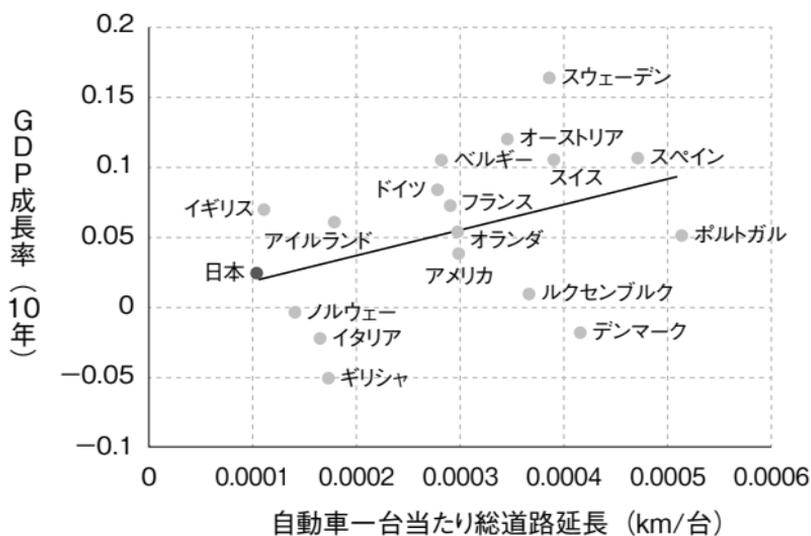
資料：製造品出荷額は全国各県の工業統計調査より。市区町村データは、平成21年3月31日時点の市区町村で整備、最寄IC到達時間は「NITAS」より算出

図3-8 「製造品出荷額」の過去15年間の増加率（1980→2005）の、高速道路までの所要時間別の平均値



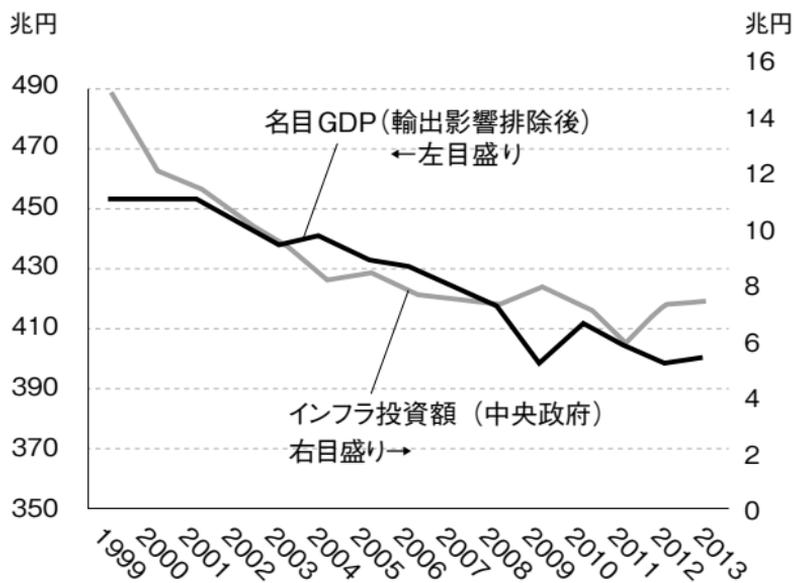
※本散布図の縦軸は、重回帰分析で制御変数（人口、GDP、一人当たりGDP）による効果を測定し、その効果を除去した上で求めたもの。対象国は、日米欧の「西側先進諸国」。t値は2.47。

図3-9 「国民一人当たり道路総延長」とGDP成長率（10年）



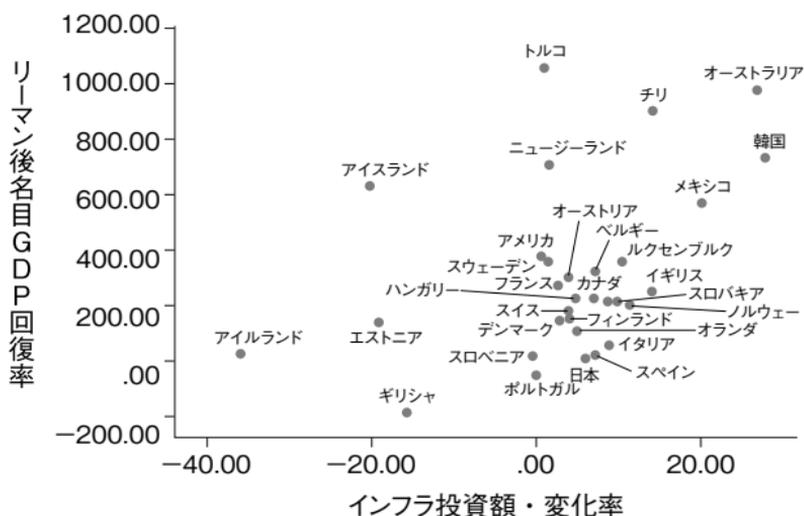
※本散布図の縦軸は、重回帰分析で制御変数（人口、GDP、一人当たりGDP）による効果を測定し、その効果を除去した上で求めたもの。対象国は、日米欧の「西側先進諸国」。t値は1.47。

図3-10 「国民一人当たり高速道路総延長」とGDP成長率（10年）



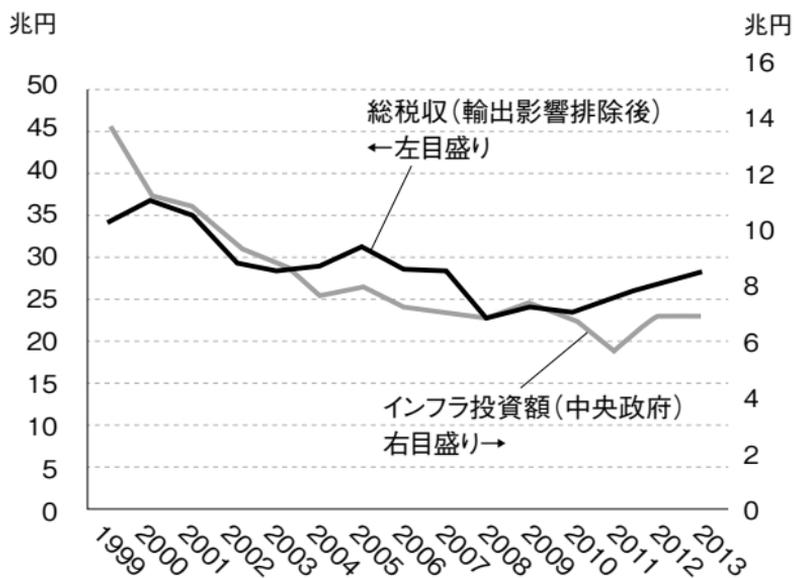
(相関係数=0.80)

図4-1 インフラ投資費(中央政府)と名目GDP(輸出の影響排除後)の関係



出典：前岡健一郎，神田佑亮，藤井聡「国民経済の強靱性と産業，財政金融政策の関連性についての実証研究，土木計画学研究」『土木計画学研究』講演集，Vol.48，2014。

図4-2 各国のリーマンショック後の名目GDPの回復率と、インフラ投資額の変化率との関係。相関係数は0.38



(相関係数=0.82)

図4-3 インフラ投資費(中央政府)と総税収(輸出の影響排除後)の関係

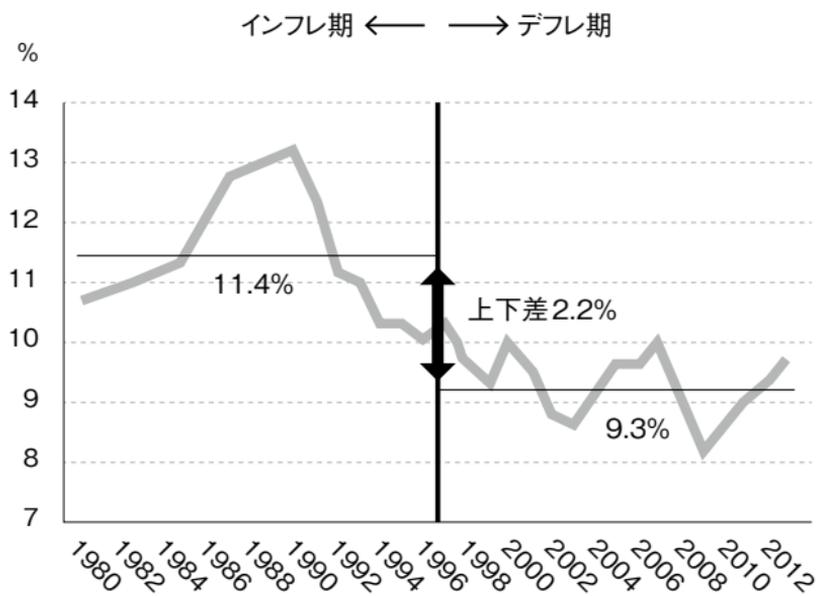
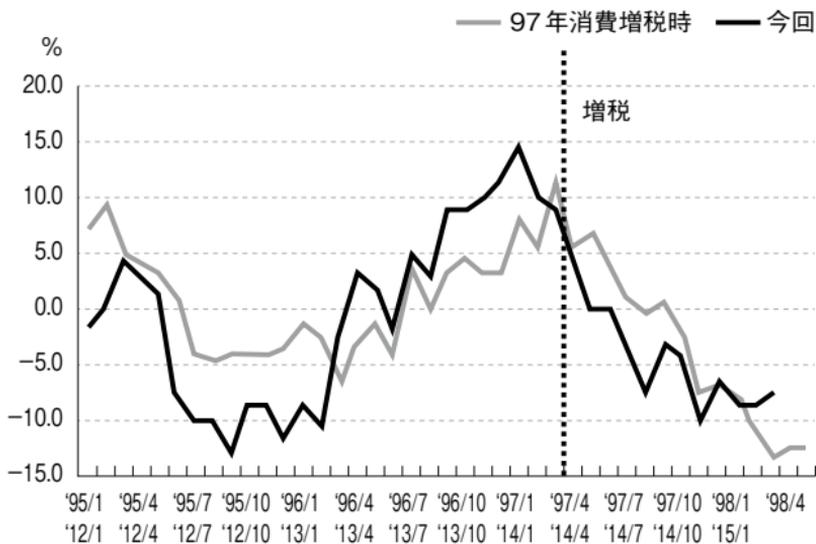


図4-4 GDPに対する税収の割合の変遷



注：鋳工業生産指数のモメンタムとは、生産の前年比から在庫の前年比を引いたもの。
 出所：経済産業省公表資料を基にドイツ証券作成

図4-5 鋳工業生産指数のモメンタムの推移(現在と1997年増税時前後)

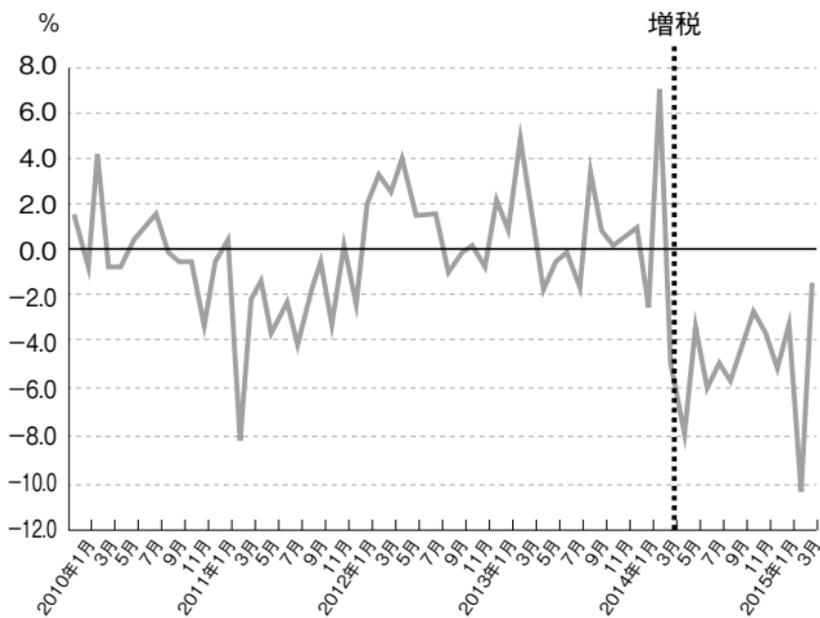
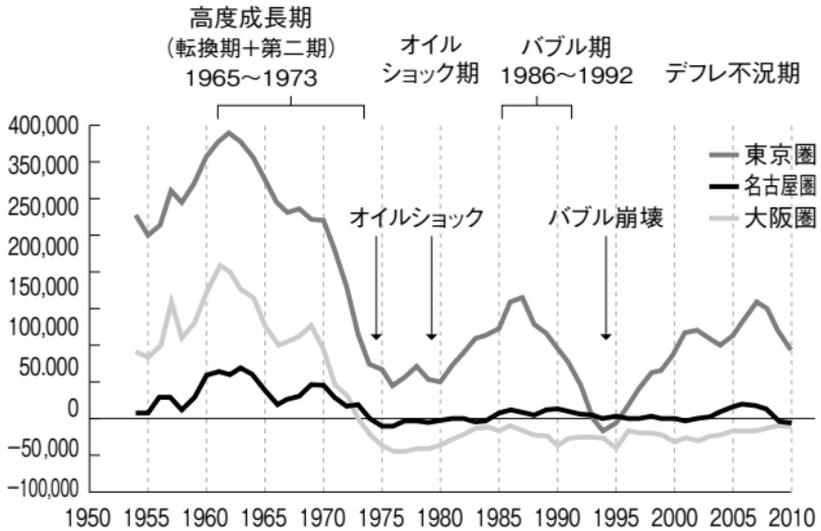
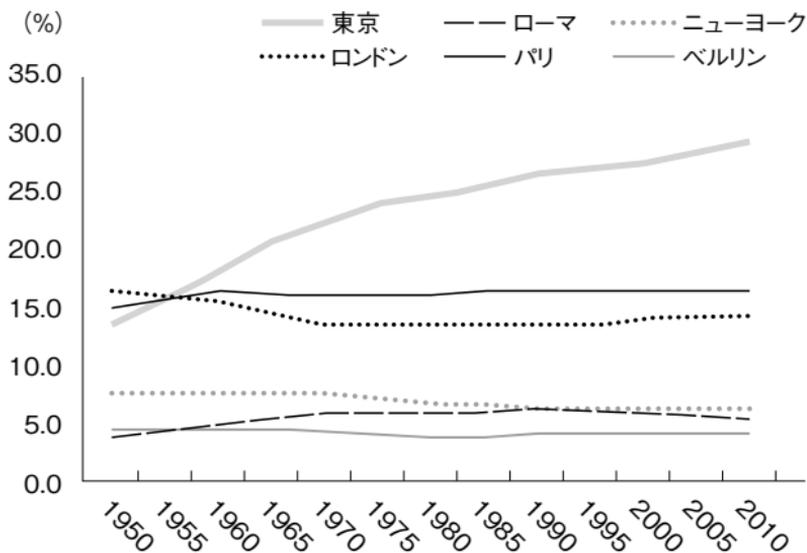


図4-6 実質消費（対前年比%）の推移



注：各圏に含まれる地域は次のとおりである。○東京圏…東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県
○名古屋圏…愛知県、岐阜県、三重県 ○大阪圏…大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告年報」

図5-1 三大都市圏の「過剰転入者数」の推移



「2040年地方消滅。『極点社会』が到来する」（中央公論2013年12月号、増田寛也＋人口減少問題研究会）より

図6-1 主要先進国の首都の人口シェアの推移。東京だけが一極集中が進行している。

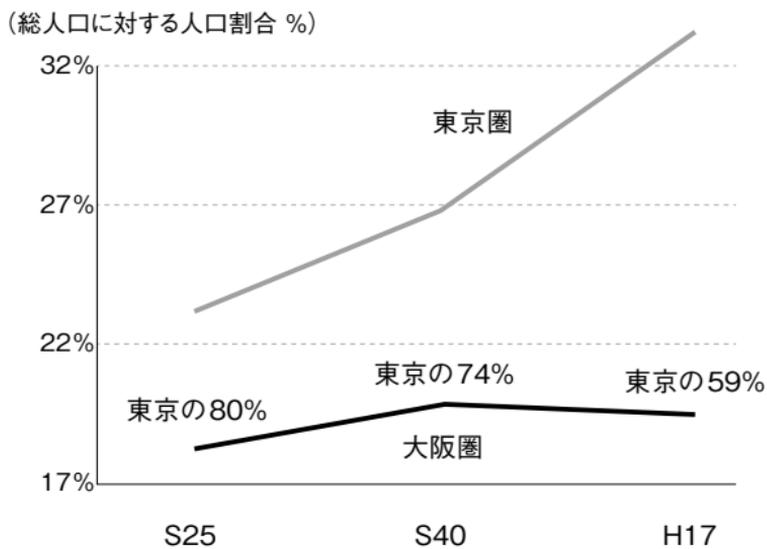


図6-2 東京圏と大阪圏の、全人口に占めるシェアの推移

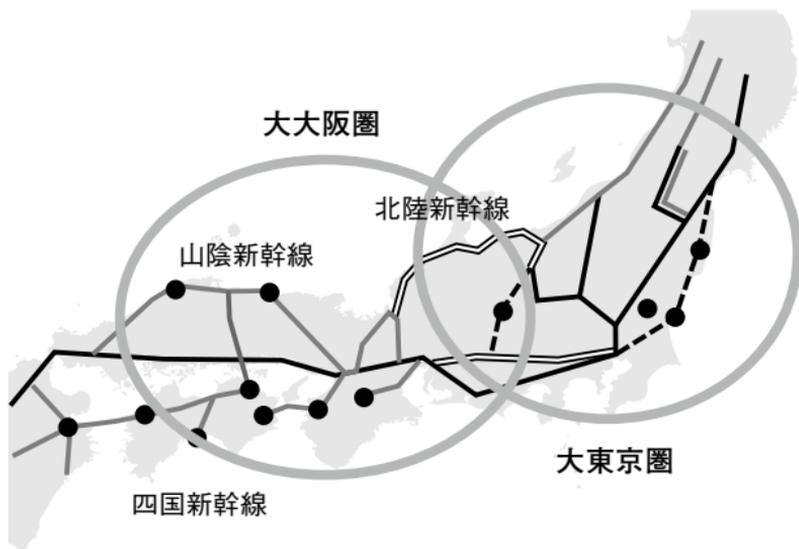


図6-3 放射状の新幹線で作られる
「大東京圏」(形成済み)と「大大阪圏」(未形成)

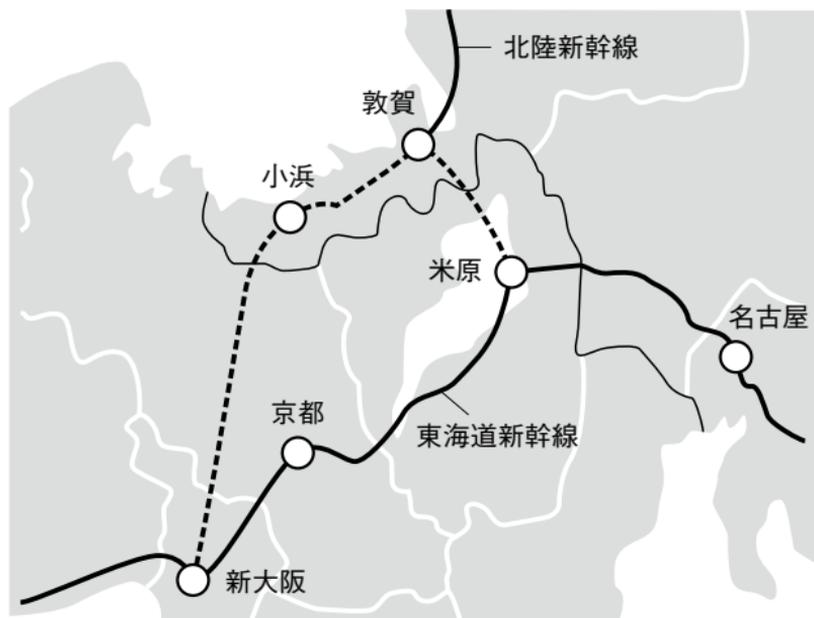


図6-4 北陸新幹線を大阪につなげる二つのルート

●北方・大交流圏

北海道新幹線幹線（まずは、札幌を中心として旭川・函館間を結ぶ）高速道路（ミッシングリンクの解消）等

●北陸羽越・大交流圏

北陸新幹線（新潟・富山・金沢・福井・京都・大阪、ならびに、上越・長岡）、高速道路（ミッシングリンクの解消）、港湾増強（震災メーデー対応）等

●中国四国・大交流圏

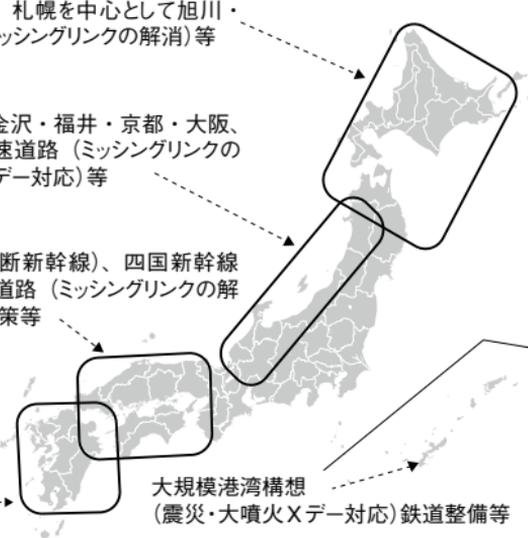
伯備線の新幹線化（中国横断新幹線）、四国新幹線整備、山陰線高速化、高速道路（ミッシングリンクの解消）、徹底的な防災・減災対策等

●九州・大交流圏

長崎新幹線・大分新幹線整備、日豊本線高速化高速道路（ミッシングリンクの解消）、大規模港湾構想（震災メーデー対応）等

大規模港湾構想
（震災・大噴火メーデー対応）鉄道整備等

図 7-1 日本の国土資源を最大限に活用するための、大東京・大大阪圏以外の四大交流圏





図〇 「四国新幹線」 (ならびに、「友ヶ島防波堤」) のイメージ例