

⑤ 建築物・土木構造物の廃棄量

建設資材の廃棄量の増加から、再生砕石の需給バランスが今後問題となること示唆される。

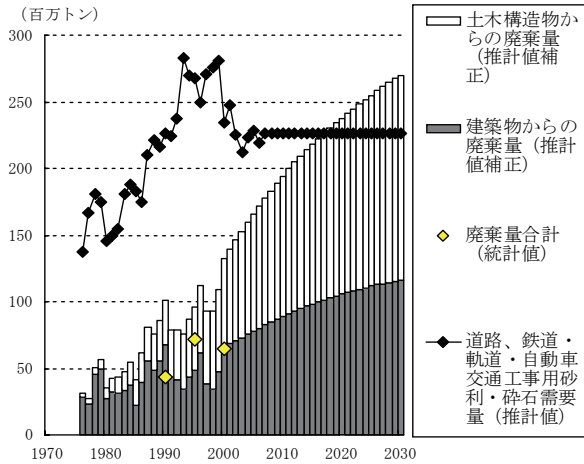


図. 建築物・土木構造物の廃棄量の将来予測

出典:橋本征二 廃棄物処理等科学研究費「耐久財」研究成果

⑥-1 建築物ストック

耐久年数をすぎていると考えられる建設年数30年以下のストックが全体の多数を占める。資材別に見てみると、砂利石材が全体の67%を占めており、増加傾向にある。RCやSRC構造物の着工割合が増えていることもその一因である。

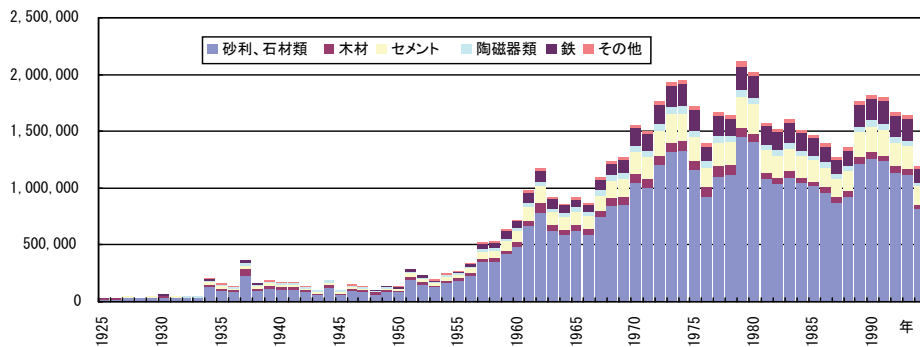


図. 北九州市における建築物ストックの資材別分布

出典:谷川寛樹 廃棄物処理等科学研究費「耐久財」研究成果

⑥-2 建築物ストック

塩化ビニル樹脂: 使用量が増えていることもあり、今後も廃棄量は大きく増加
 CCA処理木材: ここ数年が排出量のピークと推計されたが、今後もしばらくは排出が続く
 アスベスト: 今後もしばらく排出量が微増(無対策の場合)

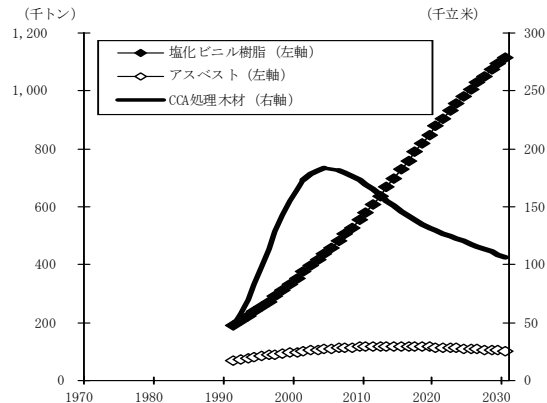


図. 建設廃棄物に含まれる有害物等の発生量の将来推計

出典: 橋本征二 廃棄物処理等科学研究費「耐久財」研究成果

43

⑦ 粗鋼・セメント ~日本の粗鋼・セメント生産量

日本の粗鋼・セメント生産量は1970年以降、それぞれ1億トン、8千万トンでほぼ横ばいに推移している。将来、1人当たり生産量が欧米並に0.4トン/人になるとしたら、2050年の生産量は4000万トン程度になる。

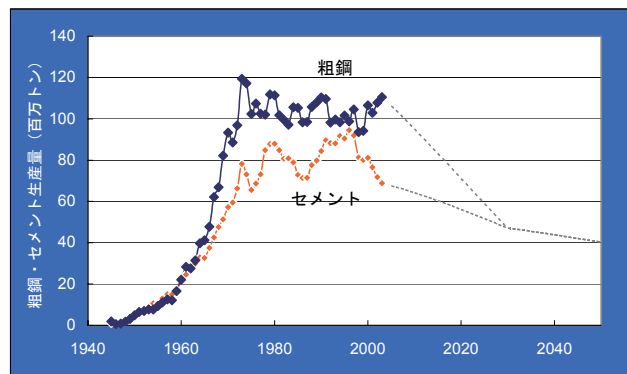


図. 粗鋼・セメント生産量の推移と将来値

実績: エネルギー経済統計要覧(EDMC)

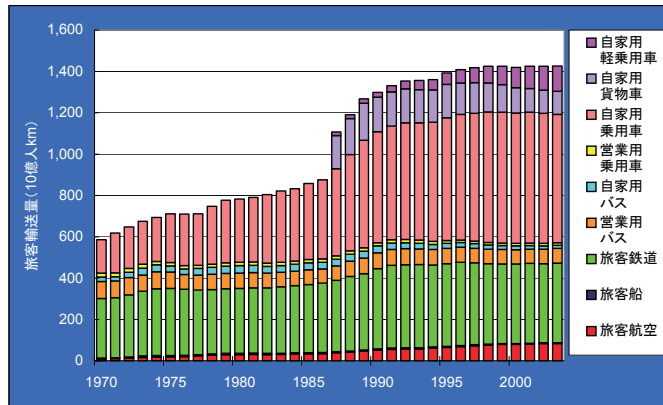
将来値: 1人当たり生産量が2030年に0.4トンになり、その値のまま推移すると仮定した場合の生産量。

44

⑧ 旅客輸送量(実績)

1980年代後半において旅客輸送量は年率5%以上で増加したが、1990年代に入ると伸びは鈍化した。近年ではほぼ横這いで推移している。

輸送手段別の輸送量の変化傾向としては、軽乗用車と旅客航空が増加、自家用乗用車が横這い、旅客鉄道とバスが減少している。



注) 自家用貨物車および自家用軽自動車の旅客輸送量は1988年以降、統計に掲載。

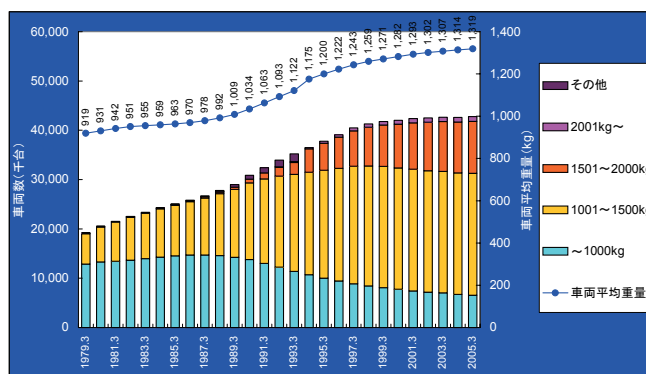
図. 日本の旅客輸送量の推移

出典:国土交通省「交通経済統計要覧」より作成

45

⑨ 乗用車保有台数

1989年に消費税導入に伴い、物品税の廃止・自動車税の改正が行われた。その結果、小型自動車と普通自動車の課税額の格差が大幅に縮小された。以降、1500kgを越える乗用車が大幅に増加する一方、1000kg以下の車の保有台数は減少にある。1991年3月比で車両平均重量は24%増加。



注) 93年以前はその他に計上していたミニバン・ワンボックスなどを93年以降は重量別に分類

図. 車両重量別保有台数の推移

出典:自動車検査登録協会「諸分類別自動車保有車両数」より作成

46

⑩ 貨物輸送量(実績)

1980年代後半において貨物輸送量は年率5%以上で増加したが、1990年代はほぼ横這いで推移している。

輸送手段別の輸送量の変化傾向としては、営業用普通・特殊自動車が増加、航空が横這い、その他の手段は減少している。

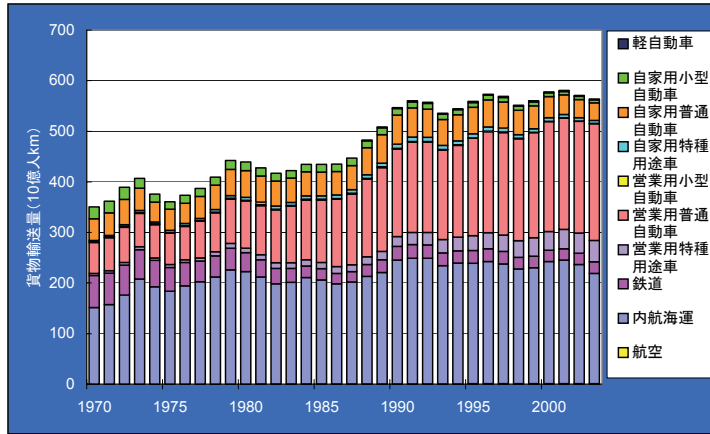


図. 日本の貨物輸送量の推移

出典:国土交通省「交通経済統計要覧」より作成

⑪ 将来旅客・貨物自動車輸送量

国土交通省では自動車による旅客輸送量は今後の伸び続け2030年頃にピークが訪れると予測している。一方、自動車による貨物輸送量は、2020年頃まで横這いに推移し、以降、減少傾向となると予測している。

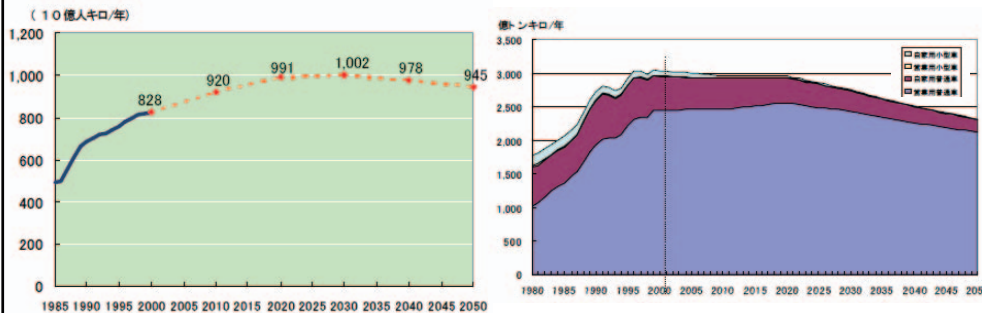


図. 日本の将来旅客自動車輸送量

図. 日本の将来貨物自動車輸送量

出典:国土交通省「交通需要推計検討資料」