

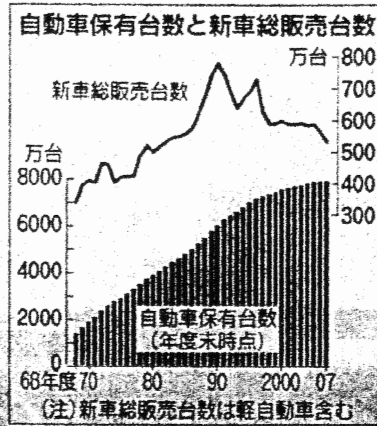
主要先進国で初めて日本の自動車保有台数が減り始めた。少子高齢化、若者のクルマ離れ、ガソリン高、クルマ経済の変容は、自動車業界だけでなく小売業や外食、建設・不動産など日本の様々な産業にモデルの転換を迫っている。

保有台数0.2%減

「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進」。五月末、大手ゼネコン(総合建設会社)で構成する日本建設業団体連合会(日建連)は「脱・クルマ時代」を想定した提言をまとめた。日建連は道路建設の旗振り役の一つ。クルマや道路だけに頼れない苦しさがに

縮むクルマ経済

様変わりする街



多くの車が行き交う都心幹線道路(東京・渋谷の青山通り)

マンション 駐車場減らす

厚生労働省によると八年には約五百万人、マ離れが進む。八、六十九歳の人口(二)となる見通し。運転でき、東京タワー近くに立つ〇〇六年時点推計)は〇る人口は減り続ける。三十階建てマンション。総戸数二百三十戸はほぼ六年に八千人を割り込み、その後も減り続け二

が、駐車場は戸数の四割に公表する予定の「デ強の百分分しかない。開案だ。〇七年には三百四シアンシャルは「クルマを持つ入居者が少ないから駐車場を減らした」。販売台数が二〇年には三百万台を割り込むとの試算が示されている。国土交通省の調べでは、〇八年三月末の全国の自動車保有台数(軽自動車、二輪車を含む)は前年同月末時点比〇・二%減の七千九百万台。地方合わせた道路投資額はマイナスは七兆八千億円だ。新インフラ商機 四カ月連続となる。しも新車や一方、スーパーの年間売上高は約十八兆円、外食約二十五兆円。地方で通。すべてを含めた新しい時代のインフラをどう築くか。そこに新たな商機が生まれる。

だけに、保有台数の減少の影響は大きい。もはや日本ではクルマ社会が膨張を続けるのは難しい。日本全体の二酸化炭素(CO₂)排出量を減らし、世界的なエネルギー資源の需給逼迫(ひっばく)を緩和するためにも、社会全体の効率化は避けられない。自動車は今後も重要な社会基盤であり続ける。だからこそ高齢者人口が一段と増えれば、クルマだけに頼らない生活の基盤づくりも重要になる。