

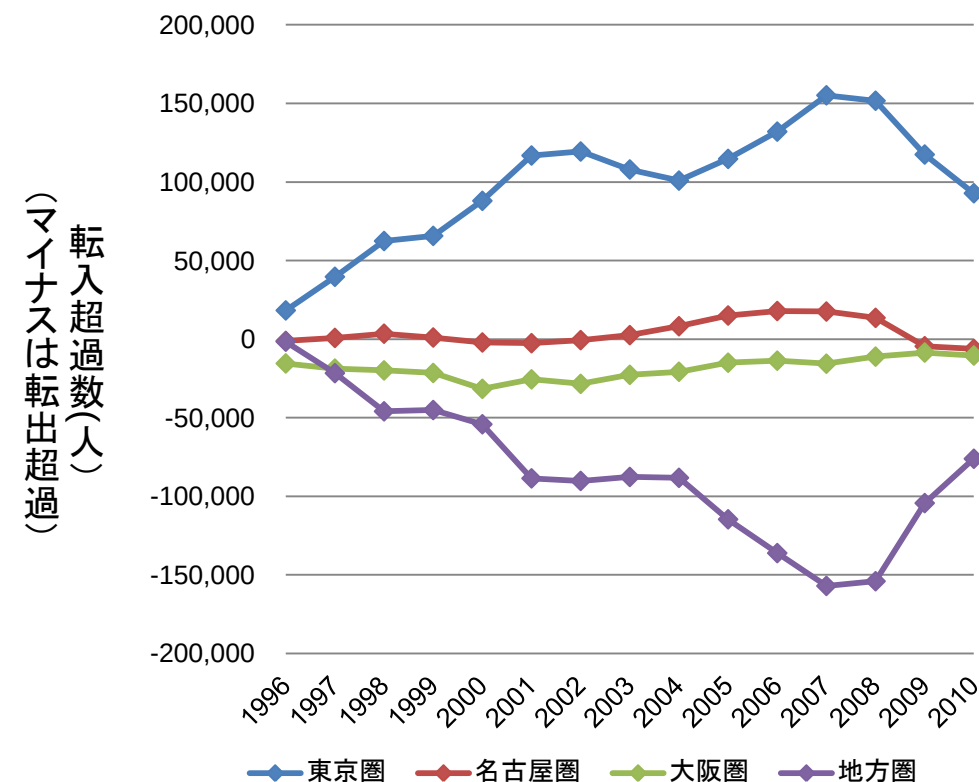
2 地域の活力の向上

2-1 地域の活力の向上と交通

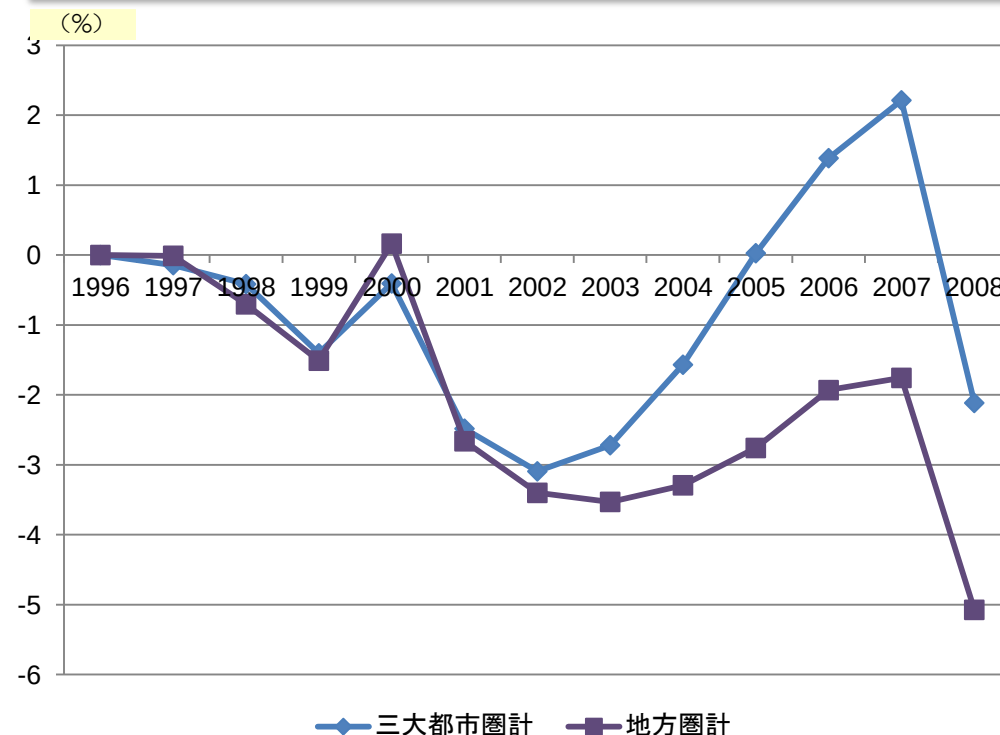
地方の衰退

- 人口は、東京圏への一極集中が続いている状況。
- 経済面においても、三大都市圏以外の地方圏で特に衰退。

転入超過数の推移



地域別GDPの推移



(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」、内閣府「国民経済計算」をもとに国土交通省公共交通政策部作成。

(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

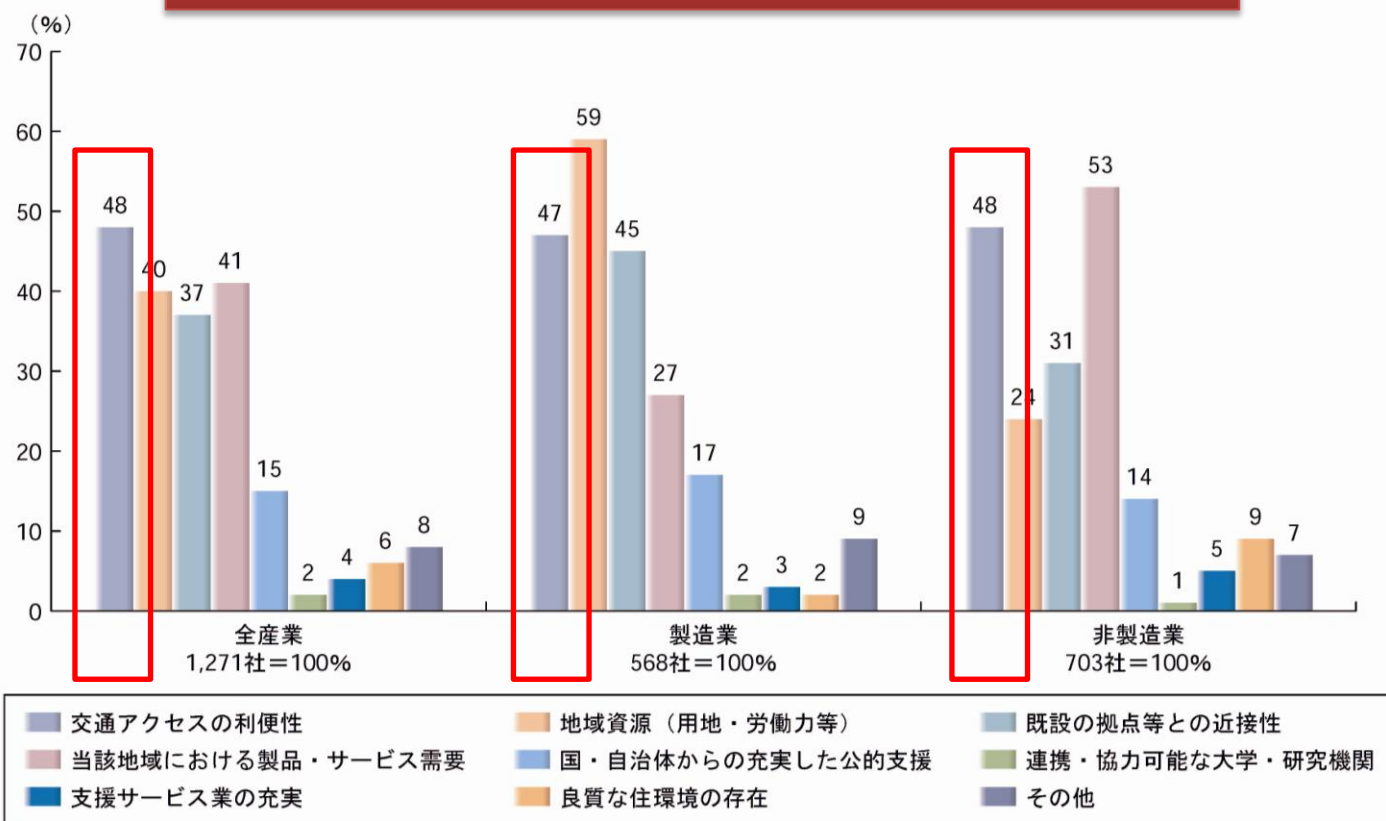
大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏 地方圏：三大都市圏以外の地域

交通と産業立地

- 企業が国内で新規立地を行う際に、立地地域選定要因として重視するものを尋ねたアンケートにおいて、交通アクセスの利便性は高い項目。

国内設備投資(新規立地・進出)の立地選定要因



備考：複数回答のため、各項目の合計は全体と一致しない。

資料：日本政策投資銀行「設備投資行動等に関する意識調査結果」

出典：2005年版ものづくり白書(製造基盤白書)

(ものづくり基盤技術振興基本法第8条に基づく年次報告)

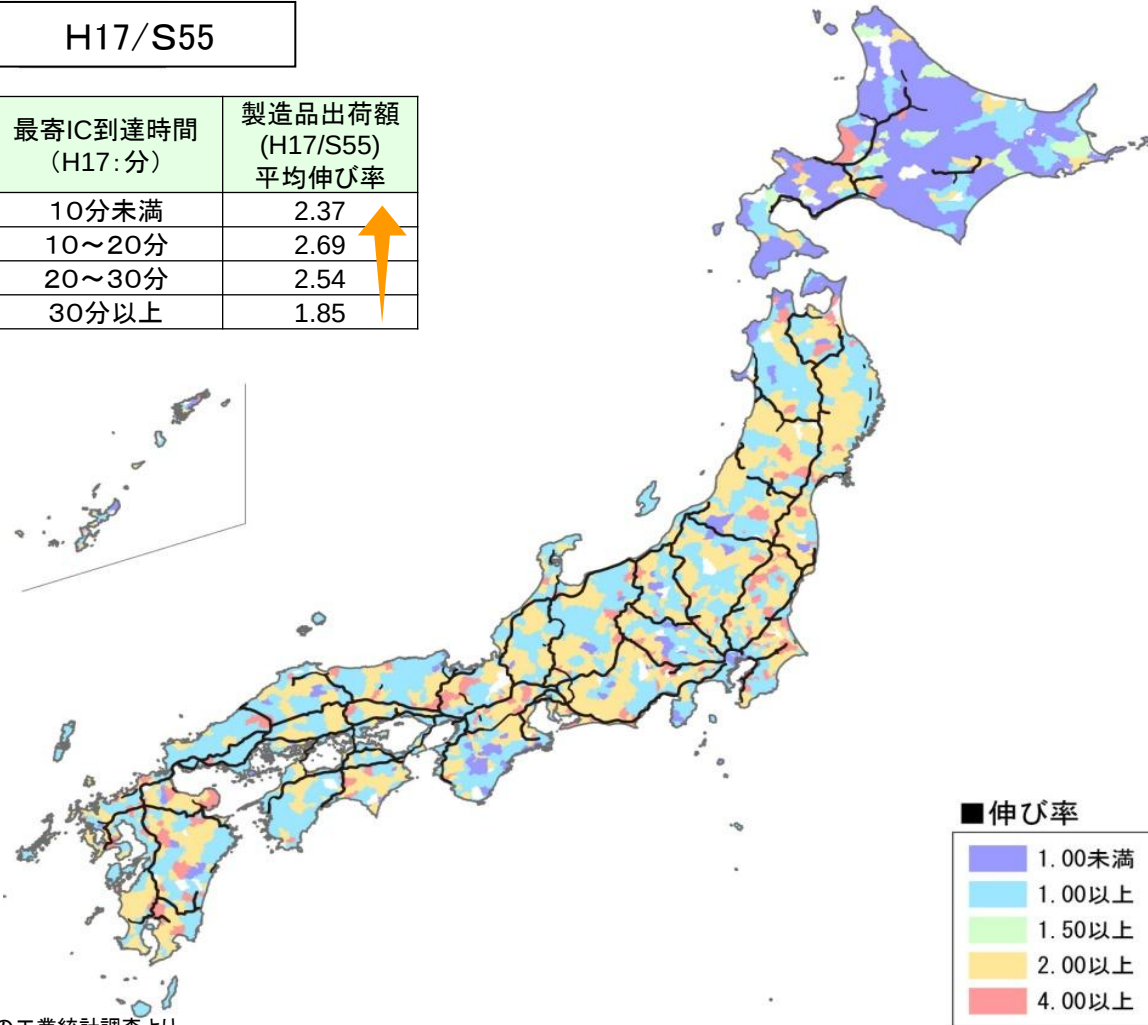
交通と産業立地

- 全国の物流を支える高速道路の整備により、地域の経済・産業が発展してきた。

○製造品出荷額の推移(H17/S55)と幹線道路網の整備状況

H17/S55

最寄IC到達時間 (H17:分)	製造品出荷額 (H17/S55) 平均伸び率
10分未満	2.37
10～20分	2.69
20～30分	2.54
30分以上	1.85



資料: 製造品出荷額は全国各県の工業統計調査より
 商業年間販売額は商業統計調査より
 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

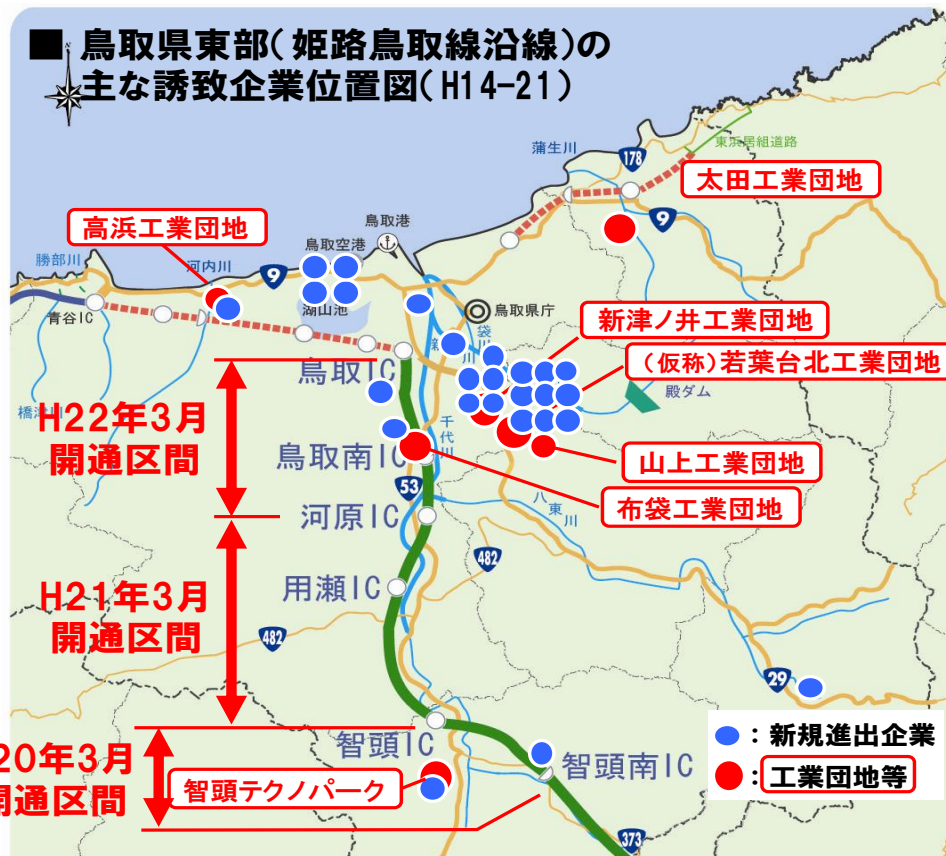
2-2 交通の充実と地域の努力により 地域の活力の向上がみられた事例

高速道路整備による企業の進出の事例

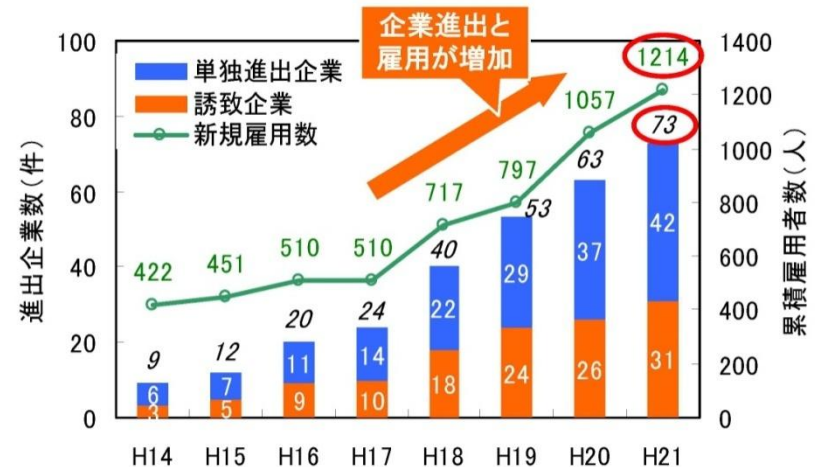
- 中国横断自動車道姫路鳥取線の整備により、鳥取県東部への企業進出が増加。

＜中国横断道姫路鳥取線の整備効果＞

■ 鳥取県東部(姫路鳥取線沿線)の
主な誘致企業位置図(H14-21)



鳥取県東部の企業進出状況(H14以降累積)



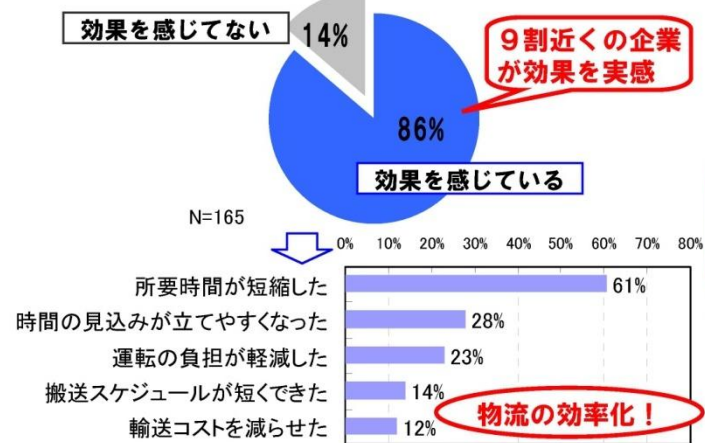
単独進出企業: 誘致企業以外の新規企業進出及び工場増設を行った企業数

誘致企業: 行政が誘致した企業数

資料/鳥取県商工労働部、鳥取市経済観光部からの聞き取りにより鳥取河川国道事務所まとめ

鳥取自動車道開通で企業が感じている効果

[鳥取県東部企業+県内物流業者+県外物流業者]



資料/H22企業アンケート

高速道路整備による物流の効率化の事例

■ 鳥取自動車道の開通をきっかけに、工場の集約、物流の効率化が図られた企業の例。

- 大手ペット用品製造企業は、鳥取自動車道の開通をきっかけに、中国地方にある4箇所の工場と配送センターを鳥取自動車道のIC付近に集約することになりました。
- 鳥取自動車道を活用して物流コストを10%削減するなど、様々な生産コストの削減による競争力の強化につながっています。

鳥取への工場集約状況



鳥取への工場集約によるコスト削減の内容

仕入先(原料)関西圏から出荷元を鳥取に集約	物流関連経費の削減
共有設備が増え無駄(重複設備)の減少	生産ライン(ランニングコスト)の削減
管理職の減少 パート比率の拡大	労働力(労働賃金)の削減
大阪⇒鳥取の日帰り出張が可能に	出張経費の削減

工場集約による物流の効率化



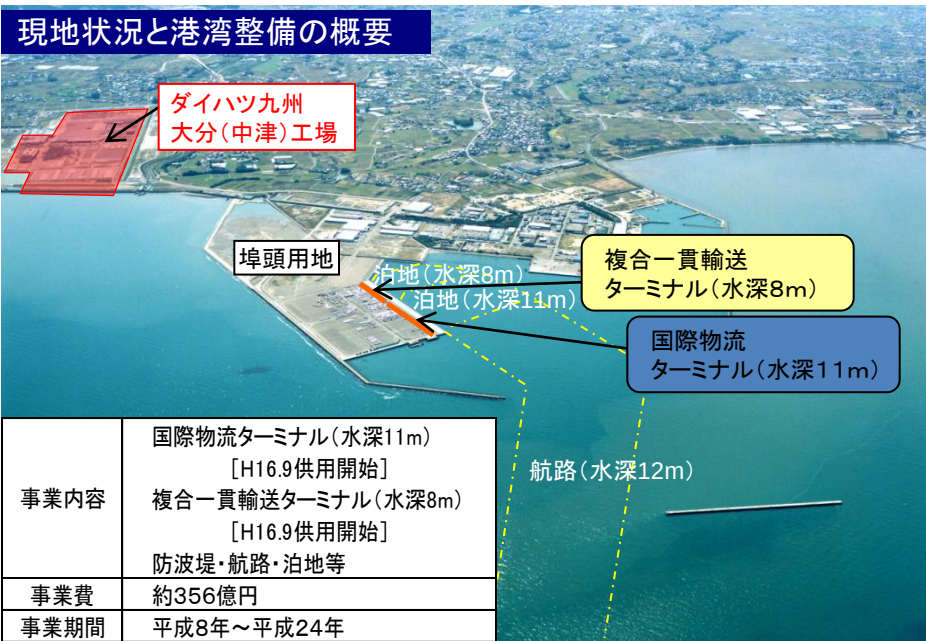
大手ペット用品
製造企業

鳥取自動車道開通が工場集約のきっかけに！
仕入先(原料)は関西圏からがほとんど。関西と3時間弱でつながることは大きなメリットです。
鳥取自動車道の開通で関西圏に早く行けること、優秀な労働力を確保できることから、鳥取自動車道IC近くに工場を集約することを選びました。

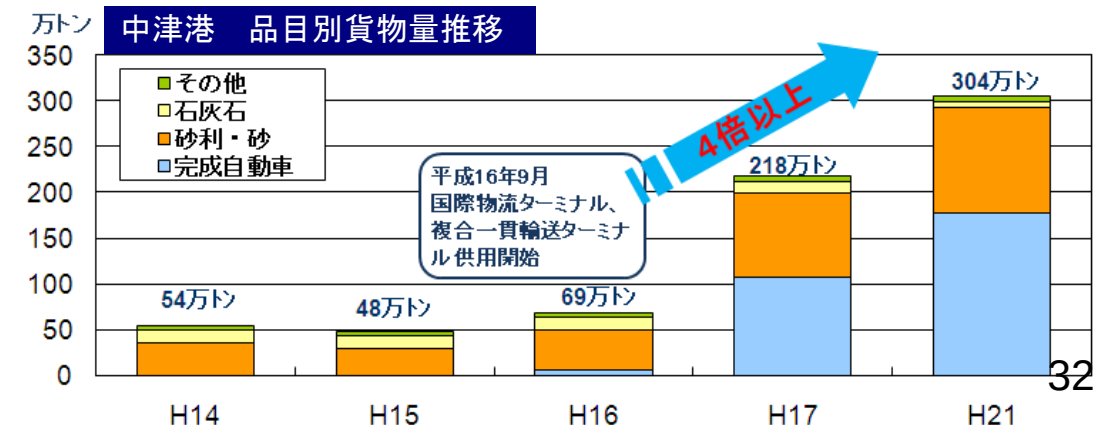
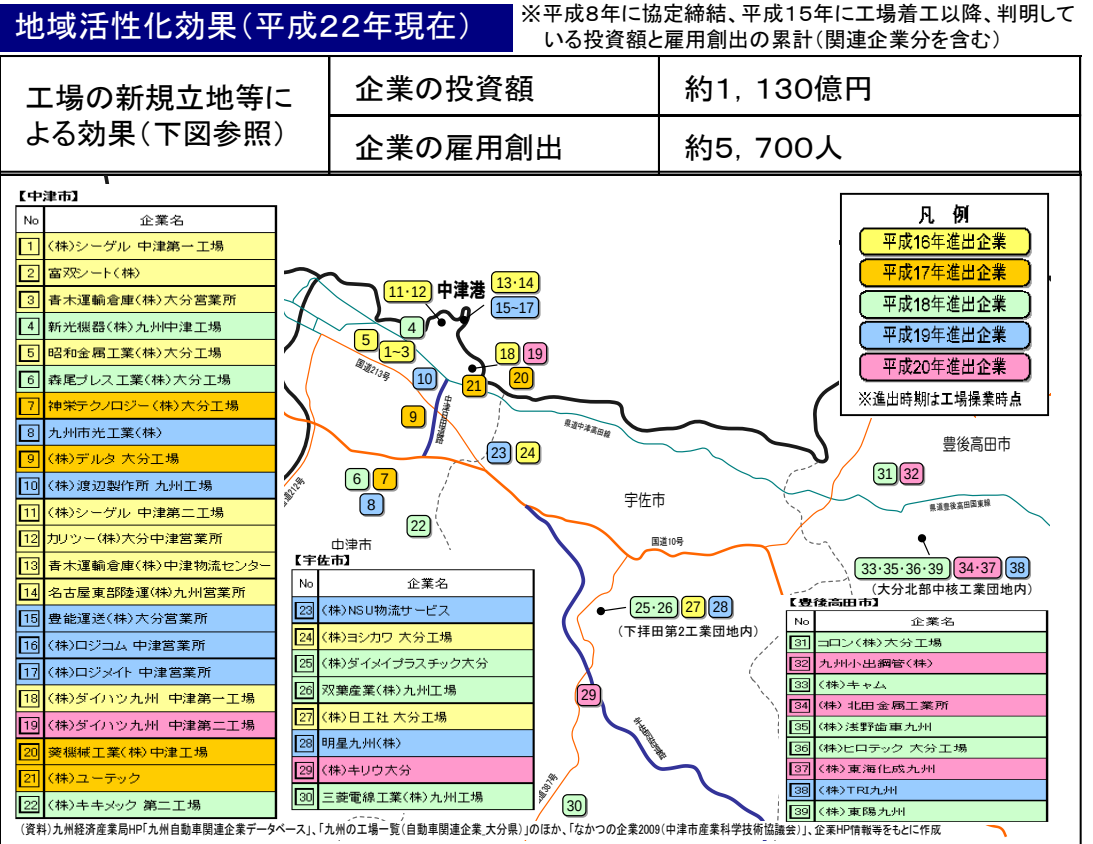
—H22ヒアリング

港湾整備による地域の活性化の事例

- 企業の物流コスト削減に資する港湾の整備により、臨海部へ企業が立地し、地域が活性化した例。
- 大分県中津港では平成16年の供用にあわせ自動車工場と関連企業が進出し、**約1,130億円の投資と約5,700人の雇用が創出。**



- ### 中津港への進出理由
- 以下の理由から**国内外の候補地を比較**し選定。
- 輸送コストの削減効果が高く、環境負荷が少ない海上輸送を可能とする**中津港の整備**が大きな要因。
 - 中津港に近い箇所で**広大で安価な土地**が確保可能。
 - **地元による市道等周辺インフラ整備**や**人材育成**への支援。
 - 周辺に優秀な自動車関連産業がすでに立地。
 - 良質な人材が確保でき、地価・物価が安く生活が容易。



北陸新幹線（高崎～長野間）の開業効果

- 平成9年10月の開業により、大きく所要時間が短縮し、利用者が大幅に増加。地域開発へも大きなインパクト。

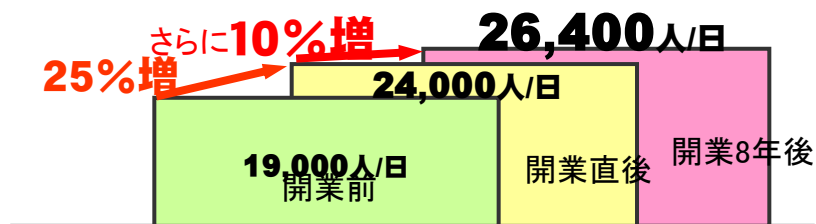
■ 大きな時間短縮効果

- ・ 東京～長野の所要時間



■ 利用者が大幅に増加

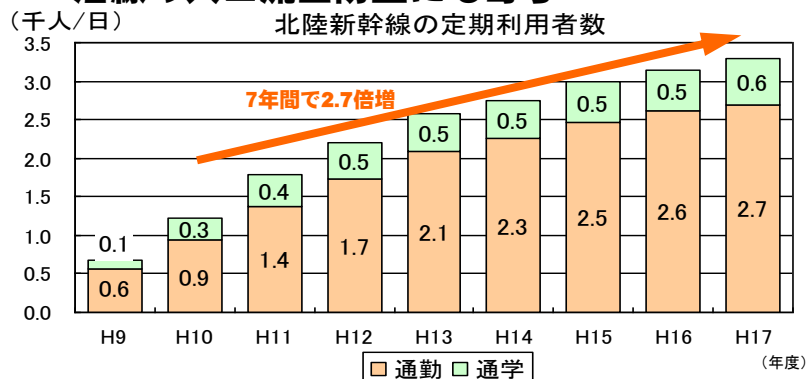
- ・ 利用者増が持続



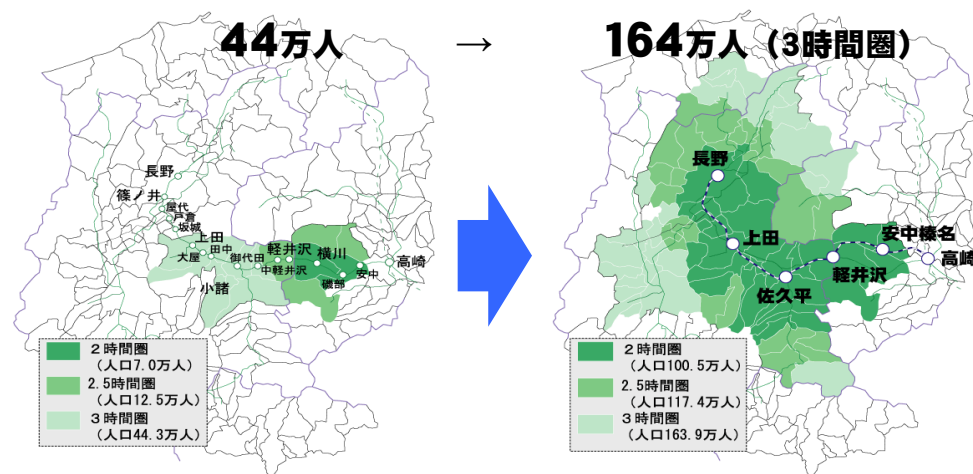
□開業前 : 平成9年4月～9月の半年間の在来線特急1日平均利用者数
□開業直後 : 平成10年4月～9月の半年間の新幹線1日平均利用者数
□開業8年後 : 平成17年度1年間の新幹線1日平均利用者数

■ 特に定期利用者の増加が顕著

- ・ 沿線の人口流出防止にも寄与



■ 東京からの時間距離圏の広がり



■ 地域開発へのインパクト (佐久平駅の例)

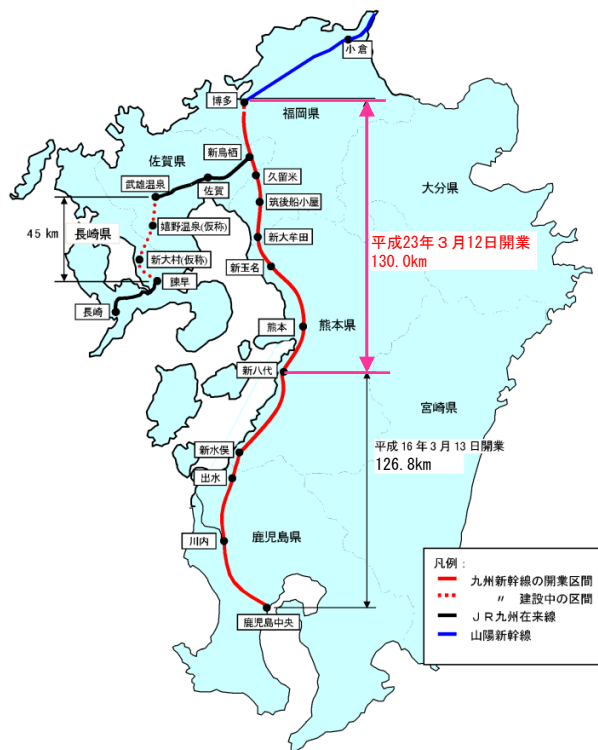


- ・ 新幹線開業にあわせて土地区画整理事業を実施
- ・ 商業施設等の新規立地が約100件 (～H19)
- ・ 固定資産税収の増加 435万円 (H6) → 3.66億円 (H18)

九州新幹線鹿児島ルート全線開業の効果

- 平成23年3月12日に九州新幹線鹿児島ルート全線の全線が開業し、所要時間が短縮。これにより九州新幹線の利用者や鹿児島県内における宿泊客が増加。

九州新幹線概要図



○主な区間の所要時間・運賃・輸送人員、シェア

交通機関		熊本～大阪	輸送人員 (シェア)	鹿児島～大阪	輸送人員 (シェア)	福岡～鹿児島	輸送人員 (シェア)
JR	所要時間	3時間57分 ↓ 2時間59分	15万人 (18%)	5時間2分 ↓ 3時間45分	7万人 (5%)	2時間12分 ↓ 1時間19分	144万人 (47%)
	運賃	16,540円 ↓ 18,020円		21,000円 ↓ 213,00円		9,420円 ↓ 10,170円	
航空機	所要時間	2時間6分	66万人 (79%)	2時間14分	119万人 (89%)	1時間28分	18万人 (6%)
	運賃	23,500円		26,800円		18,600円	
バス	所要時間	9時間16分	1万人 (1%)	11時間40分	4万人 (3%)	4時間6分	40万人 (13%)
	運賃	10,300円		12,000円		5,300円	

注)・航空機の所要時間は、空港から都心部までの移動時間を含む(乗換え時間は含まず)
・輸送人員、シェアは08年度国土交通省旅客地域流動調査から集計
・運賃は通常期の大人片道分(JRは新幹線指定席)
・赤字部分は博多・新八代開業後

○発地別鹿児島県内における宿泊客数の動向

(平成23年6月)

(単位: 人、%)

	平成23年6月 (構成比)	前年同月	対前年 増減率
合 計	166,662 (100.0)	137,940	20.8
北海道	939 (0.6)	1,149	▲ 18.3
東北	1,066 (0.6)	1,763	▲ 39.5
関東	29,328 (17.6)	30,789	▲ 4.7
北陸	1,136 (0.7)	1,475	▲ 23.0
中部	6,527 (3.9)	9,255	▲ 29.5
関西	24,738 (14.8)	16,178	52.9
中国	10,533 (6.3)	3,944	167.1
四国	2,131 (1.3)	1,278	66.7
九州	85,153 (51.1)	66,125	28.8
沖縄	1,540 (0.9)	1,245	23.7
海外	3,571 (2.1)	4,739	▲ 24.6

中国及び関西
からの宿泊客
が大幅に増加

○九州新幹線の利用実績(開業6ヶ月)

※JR九州HP

(単位: 千人)

	博多～熊本間			熊本～鹿児島中央間		
	本年	前年	対比	本年	前年	対比
累計	4,500	3,265	138%	2,603	1,583	164%
一日平均	24.5	17.7	—	14.1	8.6	—

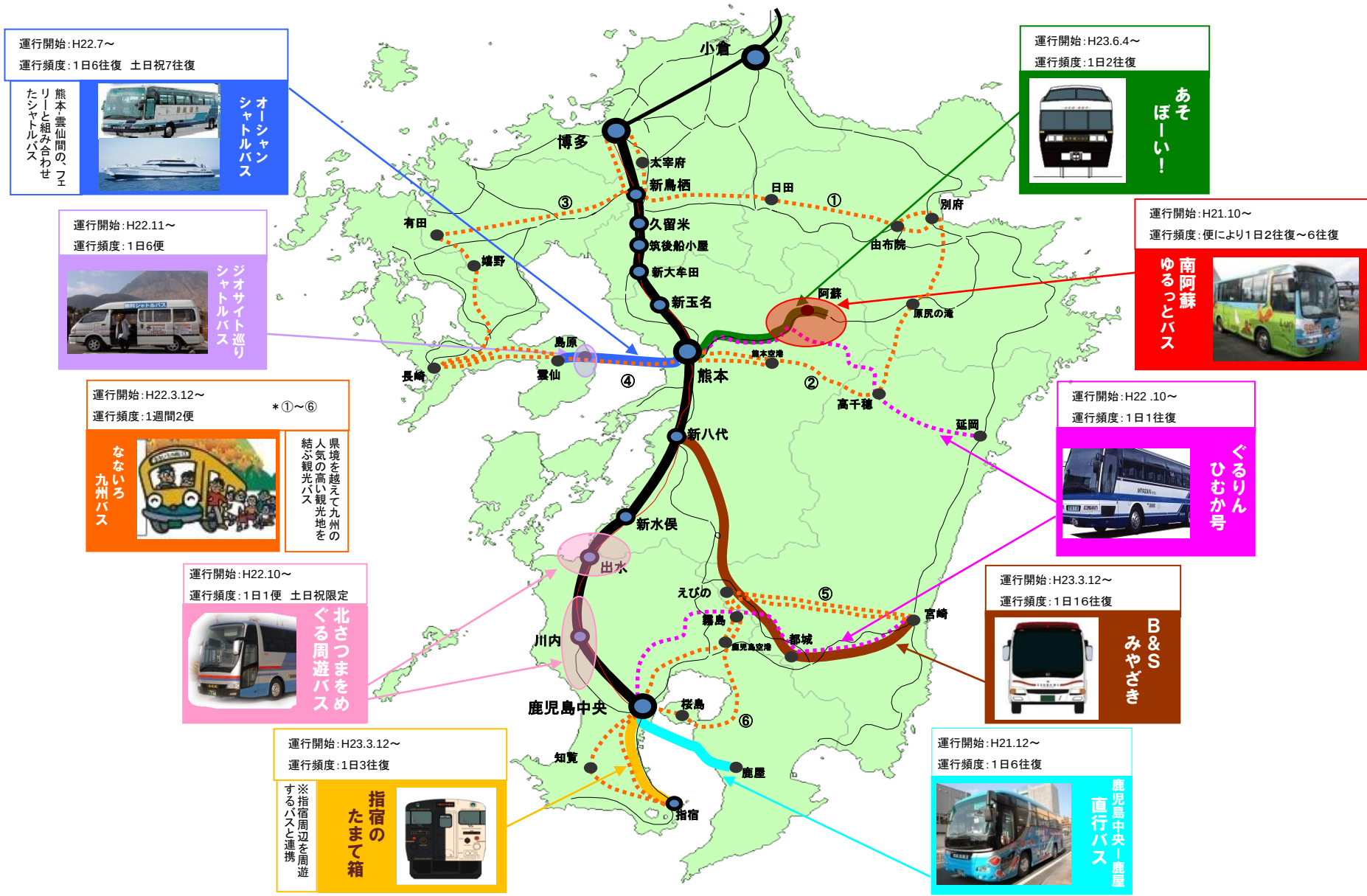
利用者が増加

注)・博多～熊本間の前年は、博多～鳥栖間の「リレーつばめ」「有明」の利用実績
・熊本～鹿児島中央間の前年は、新八代～鹿児島中央間の「つばめ」の利用実績

※鹿児島県観光動向調査

九州新幹線各駅から九州各地への交通アクセスの強化

■ 新幹線各駅からの交通アクセスの強化（鹿児島ルート全線開業効果の九州全体への波及）



バスの運行による地域活性化の取組事例（鹿屋市）

- 鹿児島中央駅～鹿屋間の直行バスの実証運行を実施。
- 直行バスの利用者数は順調に増加。

鹿屋市地域公共交通活性化協議会

平成20年9月9日設置
平成21年3月24日連携計画策定

○鹿児島中央駅～鹿屋間直行バスの運行

これまでは・・・

フェリーとバスを3～4回乗り継ぎを要するなど、不便・複雑で、特に市外の人にはわかりづらく利用しづらい状況。

直行バスの導入（平成21年）

九州新幹線の開業効果を鹿屋市・大隅半島に波及させるため、フェリーにバスを載せて鹿児島中央駅と鹿屋市を直結させる直行バスの実証運行を開始。

鹿屋直行バス輸送人員（人）

平成22年3月～5月	14,836
平成23年3月～5月	18,186

九州新幹線全線開業後、輸送人員は大幅に増加

本格運行に向けた取り組みを実施。

○市街地巡回バスの再編

○コミュニティバスの再編

○バス待合施設の整備



乗り合いタクシーの運行による地域活性化の取組事例（日立市）

- 地域住民が設立したNPO法人が、乗り合いタクシーを運行することにより、地域活性化につながった例。



（NPOを設立）



（オペレーター）



（利用状況）

●背景

日立市中里地区：人口1,439人、640世帯、高齢化率 41.1%

過疎・高齢化が進む山間地域。

公共交通空白地帯で、タクシーの営業所も無い。

- ・自家用車が利用できない人は集落からバス停までの移動手段が無い
- ・日常生活における買い物などの足の確保が必要

→ **市と地域が協働して住民の生活の足の確保を検討**

●取組内容

《平成20年度》

10月～12月 日立市社会福祉協議会によるデマンド型乗合タクシー実証運行
（地域の要望により3月まで延長）

2月 シンポジウム開催 「責任と費用の分担」に対する議論を深める

《平成21年度》

4月 引き続き実証運行実施

5月 NPO法人助け合いなかさと 設立認証

7月 当該NPO法人が引継ぎ運行開始

・**全世帯から会費(1,500円/世帯)を徴収して運営**

・**オペレーターと運転員も地域住民**

12月 運行時間の拡大 地域の行事開催時に対応

《平成22年度》

5月 NPO法人総会にて全世帯からの会費徴収の継続を決定

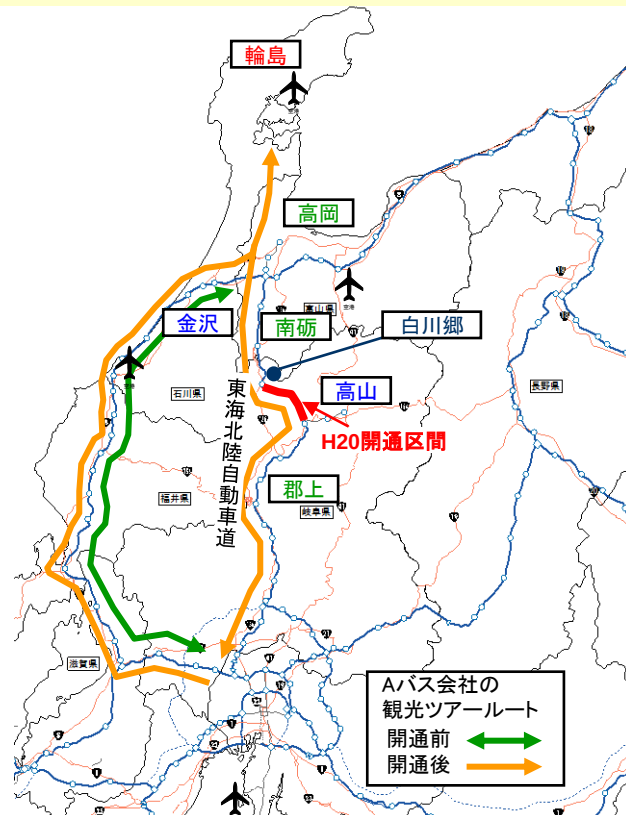
9月 回数券制度導入 手作りの再利用可能な回数券による利用促進

●結果

- ・地域の問題を地域自ら解決し、地域公共交通は「地域の財産」とであるという意識が醸成された
（平成22年度のアンケートでは、「住民の負担は妥当」「住民負担により公共交通の意識が高まる」「地域のために住民負担により維持すべき」と86%の方が回答）
- ・地域住民の外出機会の増加／交流センターでの地域行事の参加人数の増加 → **「地域の活性化」**につながった。

高速道路整備による観光ルートの特域化の事例

- 東海北陸自動車道の全線開通（H20.7）により、観光客の集客エリアが全国に拡大し、ツアー客が約2倍に増加するなど、観光ルートが周遊・広域化。



【周遊ルートを広域化】

名古屋圏から北陸地方への観光ツアールートを周遊化

- ◆Aバス会社では、**輪島**への観光ルートを北陸道ー東海北陸道に周遊化。
- ◆利用客にも好評で、H19→H20でツアー客数は約2倍に増加。

【観光広報を広域的に実施】

高岡市・南砺市・郡上市

岐阜、富山の3市が連携し、台湾誘客をPR！

- ◆東海北陸道全通をにらみ、**高岡市・南砺市と郡上市**の観光協会・連盟が、「台湾観光博覧会(台北市)」に出展。
- ◆ツアー商品を中心に、踊り、祭り、古い町並みなど地方都市の良さをPR。

出典：H20.5.19 中日新聞

金沢市・高山市

商工会が連携し、広域観光ルートを検討

- ◆東海北陸道全線開通に向けて**金沢商工会議所、高山商工会議所**が連携を強化。

出典：H20.6.4 北陸中日新聞

その他

富山県

外国語対応パンフ作成、国際観光施設の助成金制度設置

出典：H20.5.17 観光経済新聞

高山市

街中にQRコード表示し、英語版観光情報案内を開始！

出典：H20.5.20 岐阜新聞



空港との連携による地域活性化の事例（能登空港）

- 地元と航空会社がリスクとリターンを共有し、共に利用促進を図る仕組みを導入。
- 地元住民の利用促進だけでなく、二次交通の確保などにより、地域外から観光客を呼び込むための取り組みに注力。

① 搭乗率保証制度 羽田＝能登路線について1日2便を実現するために実施。

目標搭乗率(62%)を定め、

○目標搭乗率を4ポイント以上下回った場合 → 地元が航空会社に保証金を支払う

○目標搭乗率を4ポイント以上上回った場合 → 航空会社が地元へ販売促進協力金を支払う

② アクセス向上のため、空港からの乗合タクシーを運行

能登空港の二次交通の不足を補い、観光地へのアクセスの向上を図るため、地元の運輸事業者により空港と各地をバス並みの低料金で結ぶ相乗りジャンボタクシー「能登空港ふるさとタクシー」を運行。赤字については県、能登空港利用促進同盟会、能登半島広域観光協会が1/3ずつ負担。

③ 「ぶらり能登ガイドブック」の発行

『能登のやさしさあなたのココロに 逢わせたい』というコンセプトのもとに自主的に参集した事業者を紹介する、能登地域限定地元発信型のガイドブック。利便性を高めるため、地図や二次交通の案内、モデルコースの紹介も盛り込み、旅の魅力を発信。

④ 観光拠点としての空港の魅力を高めるため、旅行者向けの情報センターを設置

「能登の旅 情報センター」を能登空港ターミナルビル1F到着ロビー前に設置、県内の自然・歴史・文化・人といった魅力を総合的に情報提供する。

⑤ 首都圏需要の掘起こしや、能登のファン・リピーターづくりを目指したキャンペーン等を実施

⑥ 能登空港発着便利用に係る市町村運賃助成制度(地元住民等を対象)

⑦ 全日空が能登空港への送客促進のための乗り継ぎ運賃設定等を実施

※乗継運賃: 大人普通運賃より 30～64%割引



空港を利用するための交通手段として、能登空港と各地とをバス並みの低料金で結ぶ乗合タクシー「能登空港ふるさとタクシー」を運行。



9人乗りのジャンボタクシー車両を使用

例えば・従来のタクシーとの比較
 ○和倉温泉まで
 約 15,000 円 → 1,300 円 (1人あたり)
 ○輪島市街まで
 約 6,500 円 → 700 円 (1人あたり)

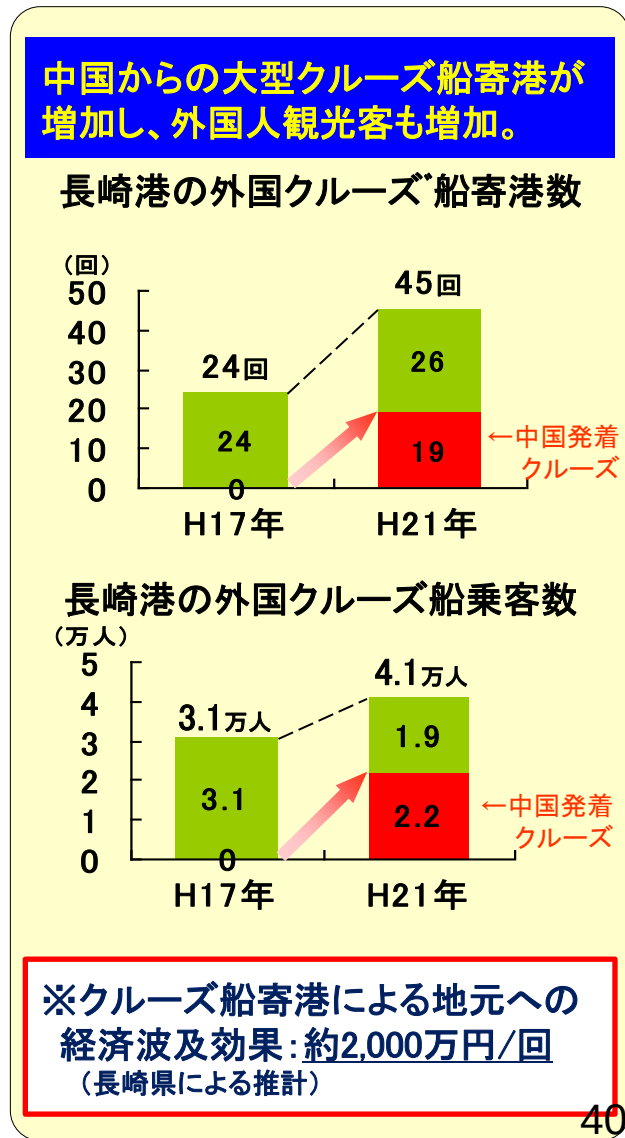
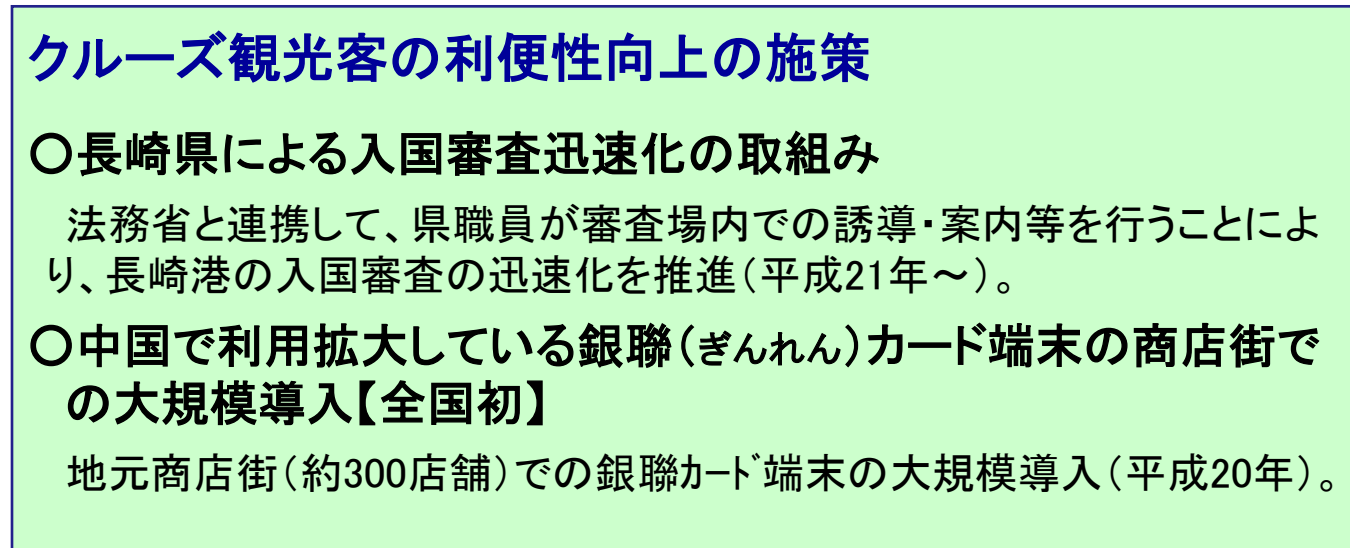
ANAの利用促進例

羽田経由の乗継運賃の設定等により、能登へ送客促進



クルーズ船の誘致による地域の活力の向上の事例（長崎港）

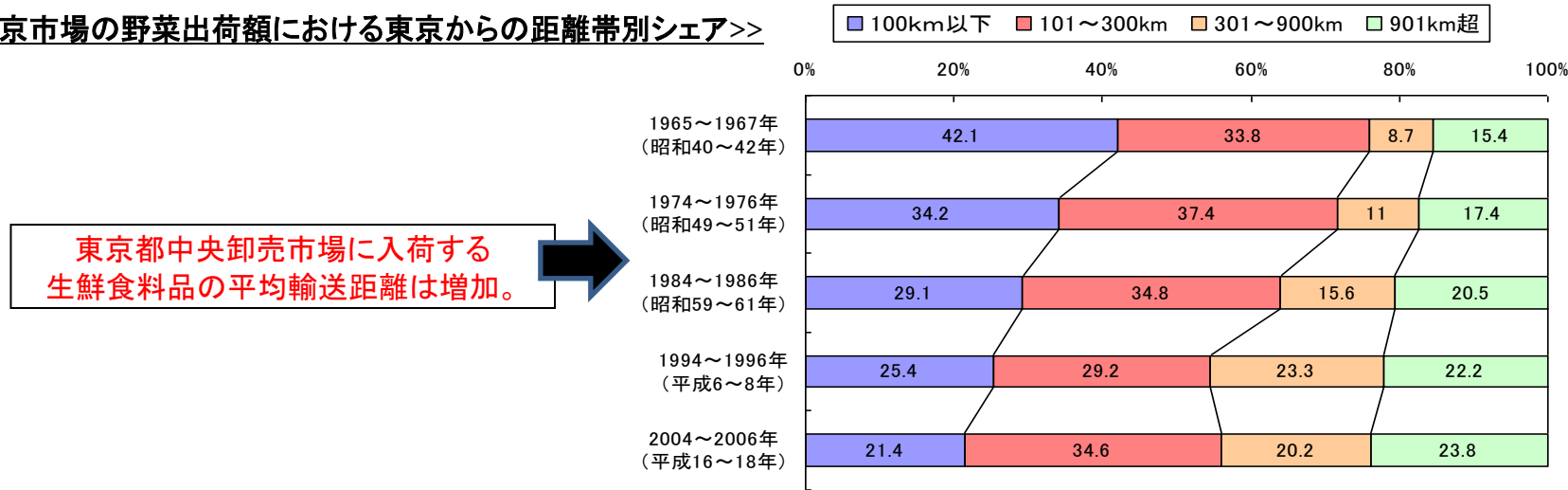
- 大型クルーズ船に対応した施設整備と入国審査の迅速化等に取り組み、外国人観光客の増加に寄与した事例。



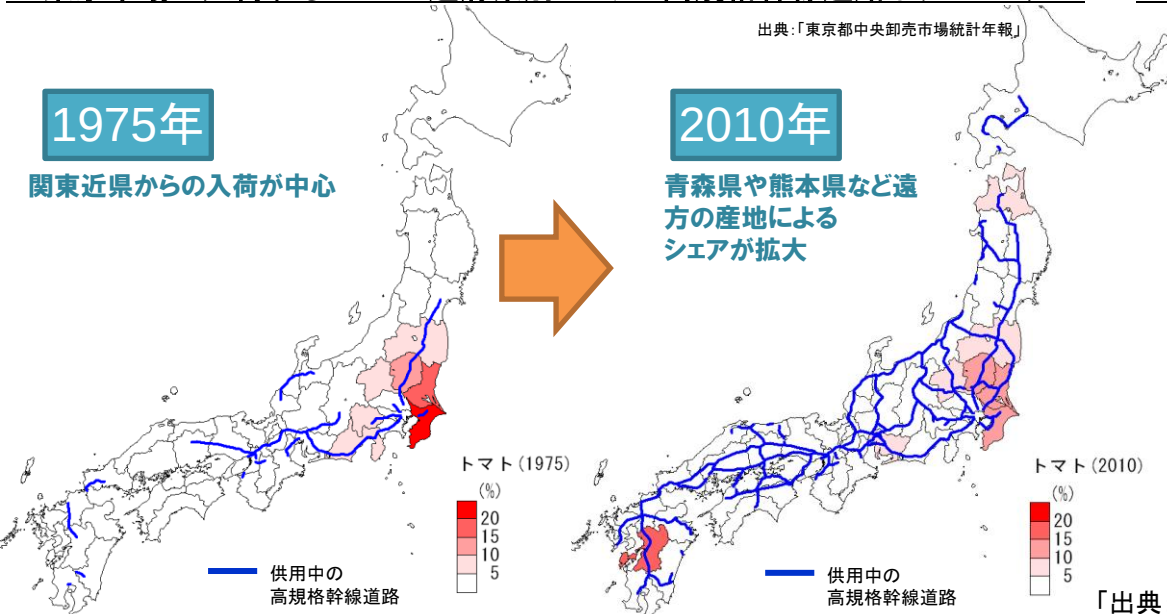
流通の広域化の事例①

■ 高速交通網の発達に伴い、農産物の流通が広域化。

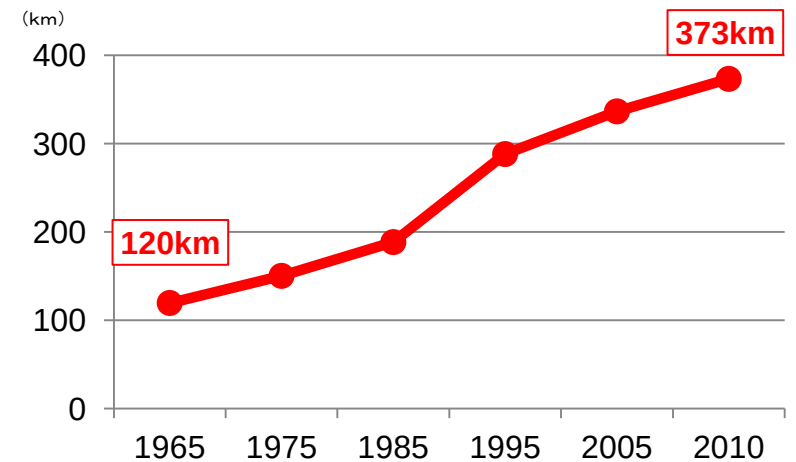
<<東京市場の野菜出荷額における東京からの距離帯別シェア>>



<<東京市場に入荷するトマトの道府県別シェアと高規格幹線道路ネットワーク>>



<<東京市場に入荷するトマトの生産地からの平均輸送距離(年間)>>



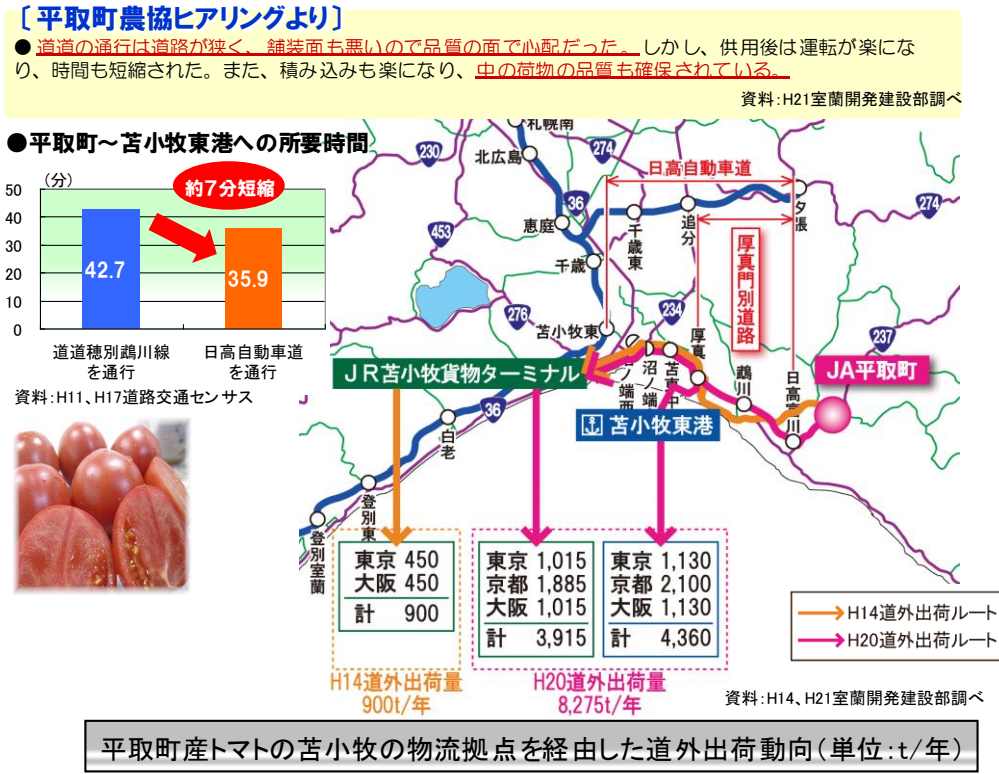
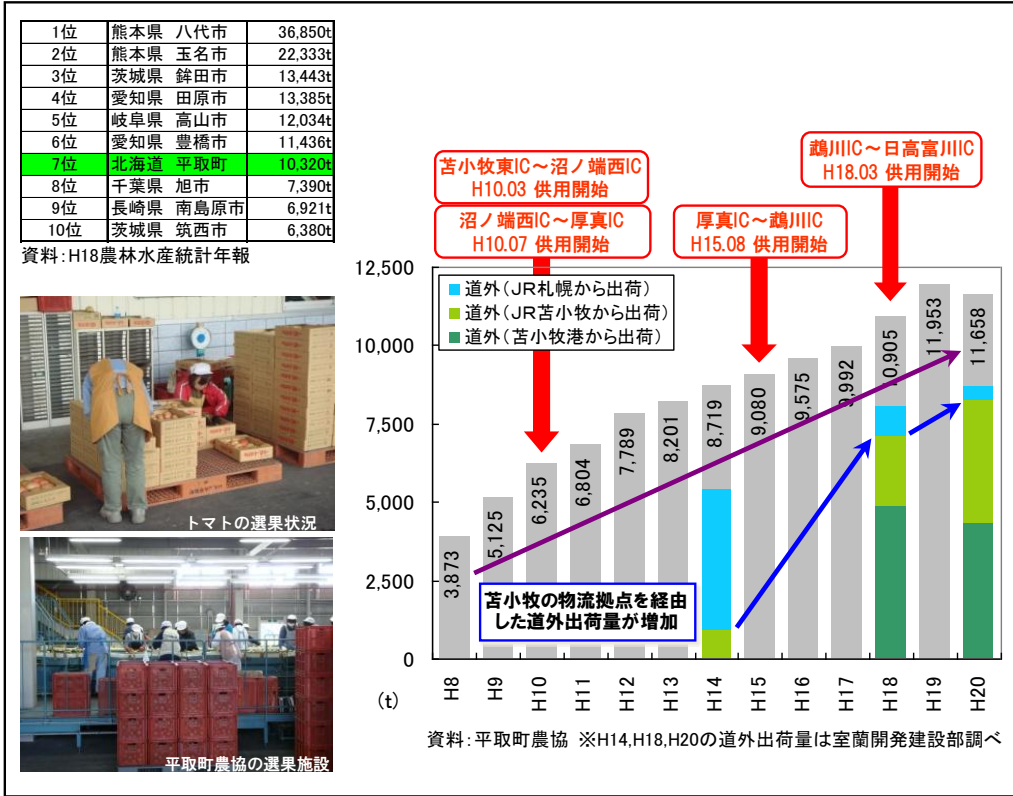
出典:「東京都中央卸売市場統計年報」

「出典: 平成23年9月21日高速道路のあり方検討有識者委員会より」

流通の広域化の事例②

■ 苫小牧港へアクセスする幹線道路の整備により、平取町の道外への農産物の出荷を支援。
(日高自動車道・厚真門別道路の例。平成18年3月開通)

●【平取町トマト】生産量ランキング及び出荷量の推移



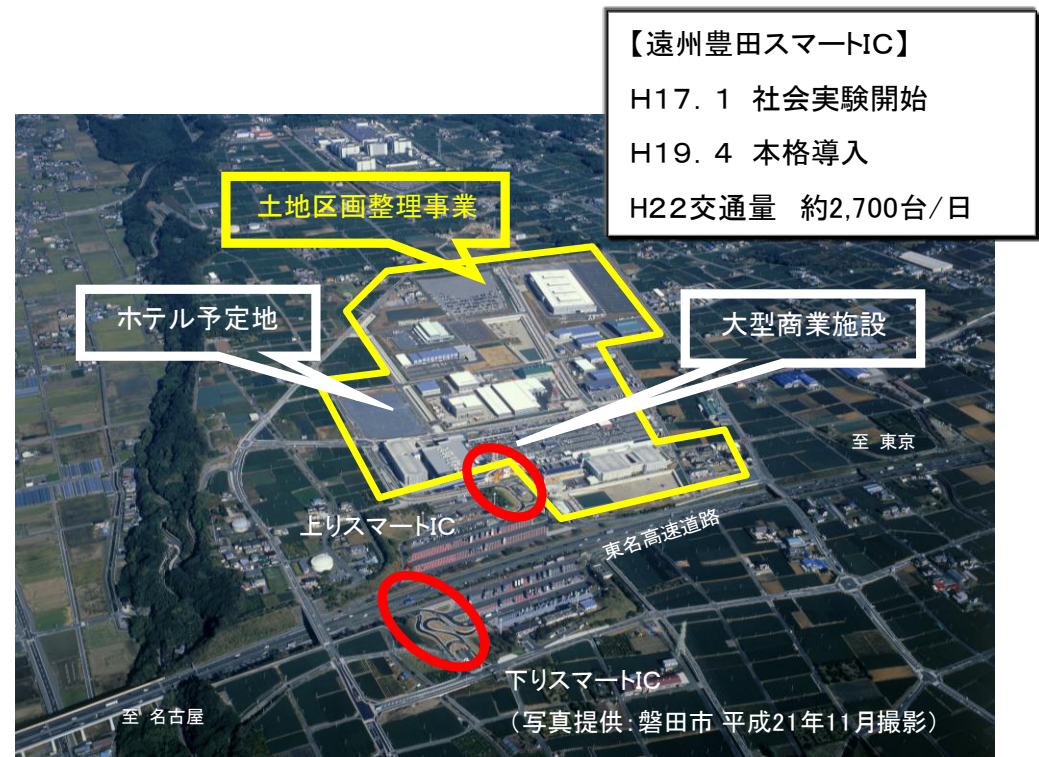
スマートインターチェンジによる地域経済の活性化

- 既存の高速道路ネットワークを有効に活用し、地域経済の活性化や渋滞の軽減等を図るため、スマートインターチェンジを整備

- 我が国の高速道路のIC間隔は約10kmで、欧米諸国の2倍程度
- 一定規模以上の工場の約5割がICの5km圏内に存在
- スマートICは、現在57箇所で供用中、20箇所で事業中(平成23年7月現在)

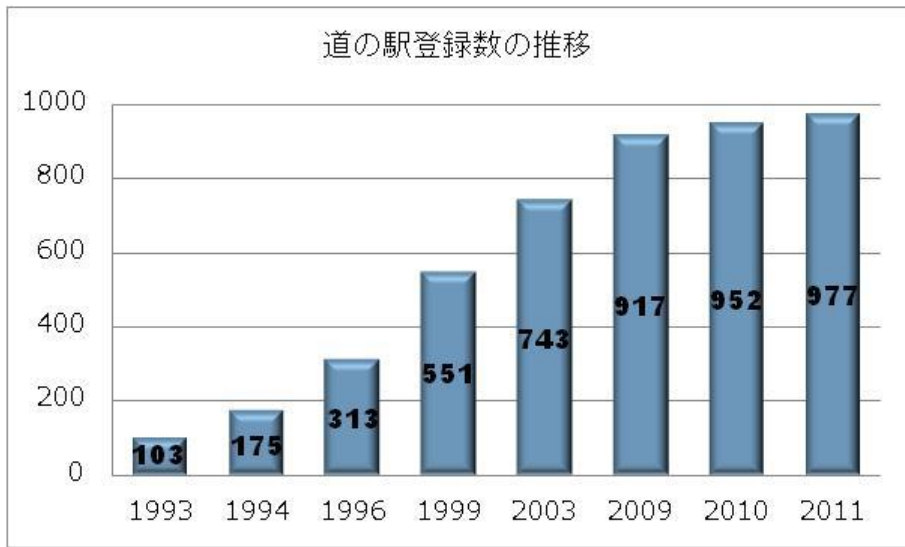
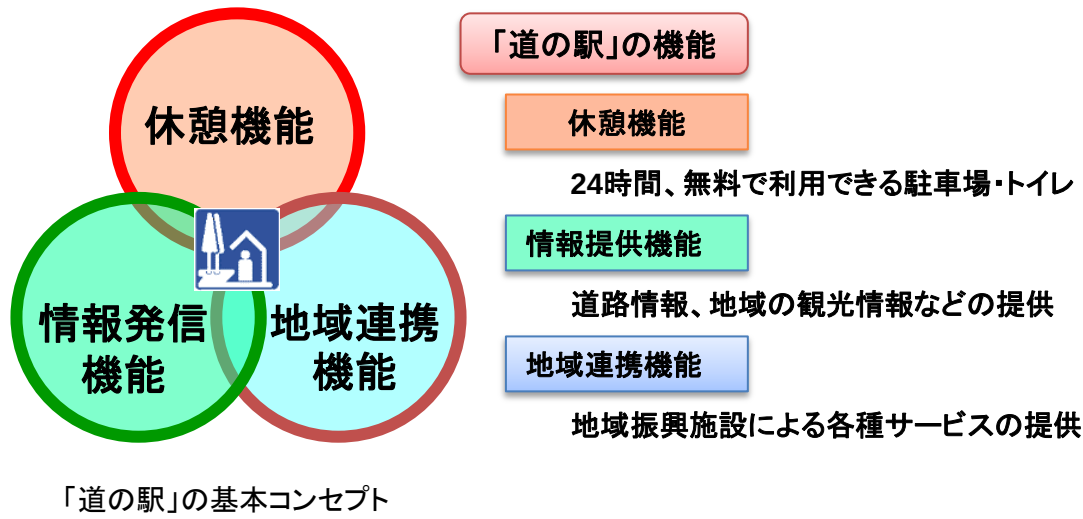
【東名高速 遠州豊田スマートインターチェンジの事例】

- ・スマートICの整備とともに周辺の土地区画整理が進められ、工場等16社が操業し、大型商業施設1社が開業。



道の駅による地域活力の向上

- 道路利用者の休憩・情報収集の場として、地域の個性を発揮する交流拠点として、いざというときの防災拠点として、多面的に機能する「道の駅」を地域と協力して整備



地場産農産物の買い物でにぎわう
(道の駅「むなかた」 福岡県)



ミニコンサートが開かれることも
(道の駅「八王子滝山」 東京都)



情報提供施設がある休憩コーナー
(道の駅「針T.R.S」 奈良県)



搜索拠点としての駐車場の利用
(道の駅「南相馬」 福島県)