

国土政策関連データ(過去50年間の推移等)

平成25年11月27日(水)

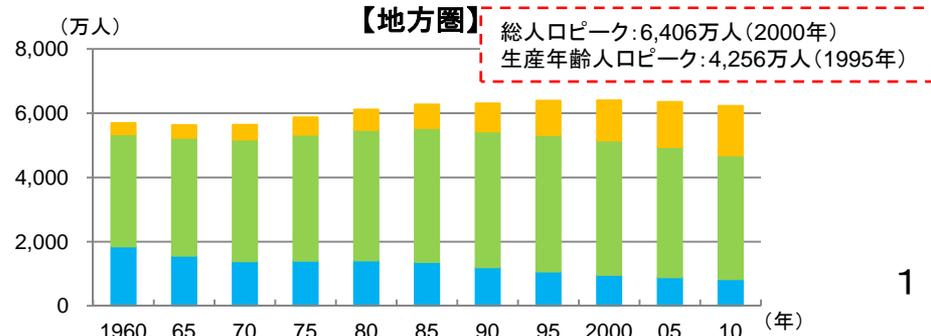
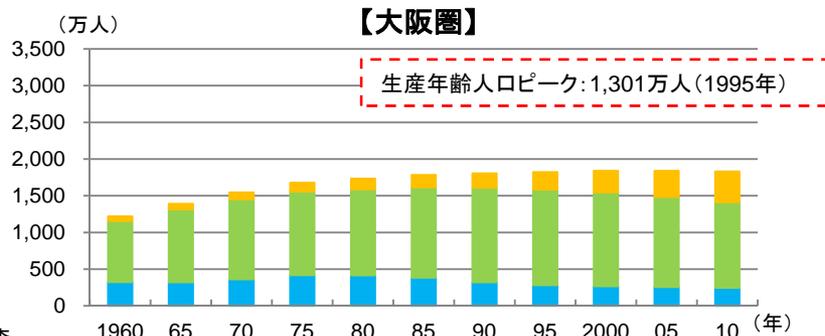
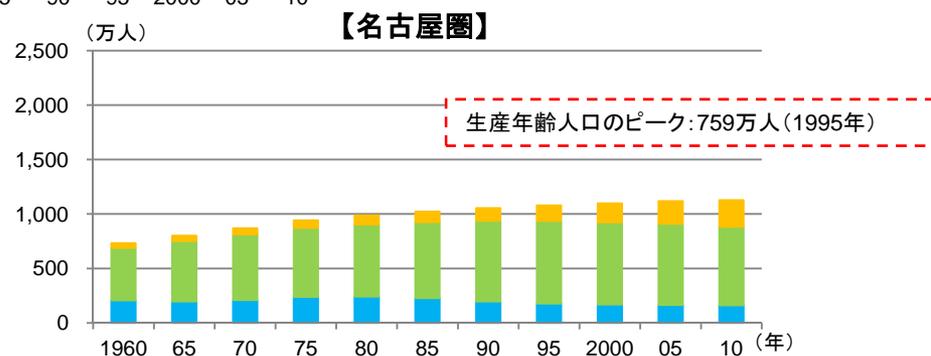
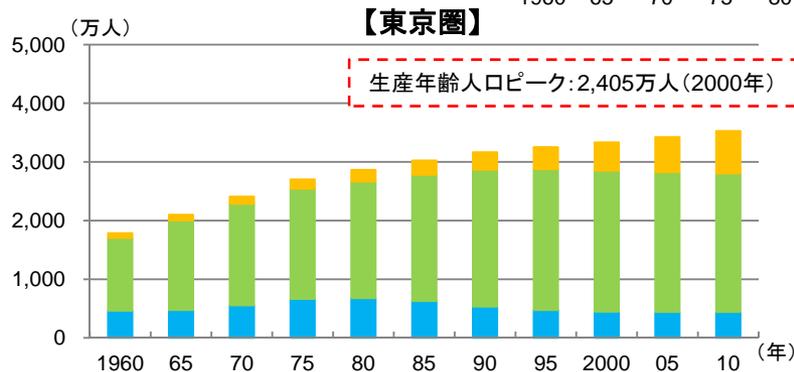
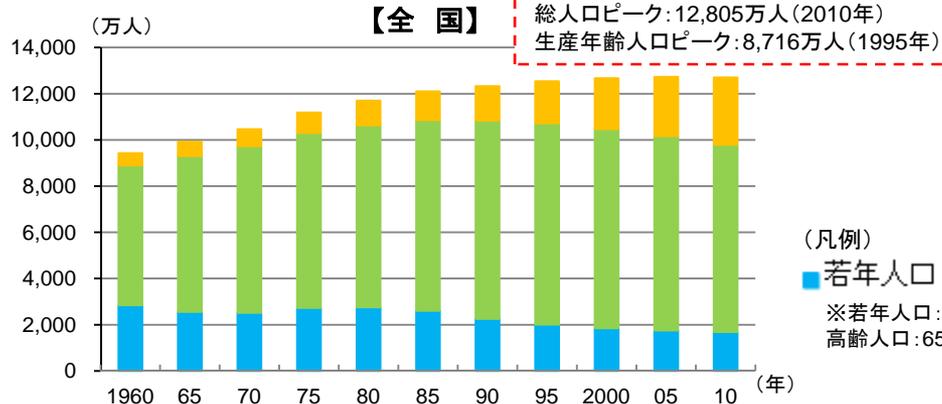
国土交通省国土政策局

目次

1. 地域別人口の推移 p1
2. 都市化の状況(DID面積とDID人口密度の推移) p2
3. 人口移動 p3
4. 工業出荷額・従業者数のシェアの推移 p4
5. 工場立地動向 p5
(参考)新産業都市・工業整備特別地域 p6
6. サービス産業の地域別構成比の推移 p7
7. 経済活動等における東京圏の占める割合 p8
8. 三大都市圏の最混雑区間における平均混雑率 p9
9. 大学・学生数のシェア p10
10. 一人当たり県民所得のジニ係数 p11
11. OECD諸国・主要新興国の地域格差(ジニ係数) p12
(参考)当初所得・再分配所得のジニ係数 p13
(参考)OECD諸国・主要新興国の所得格差(ジニ係数) p14
12. 名目GDP(総額、1人あたり)の推移 p15
13. アジア諸国の名目GDPの推移 p16
(参考)海外現地生産比率の動向 p17
(参考)貿易収支・経常収支の推移 p18
14. 国内総生産の産業別構成比の推移 p19
15. 県内総生産の産業別構成比の推移(圏域別) p20
16. 就業者の産業別構成比の推移 p21
17. 就業者の産業別構成比の推移(圏域別) p22
(参考)医療・福祉産業就業者の性年齢階級別の構成比 p24
18. 交通関係社会資本施設整備の変遷 p25
19. 全国一日交通圏 p32
(参考)東京都卸売市場の野菜入荷高(金額)における東京からの距離別シェアの推移 p33
20. 人流の推移 p34
21. 国内物流の推移 p35
22. 国際物流の推移 p36
23. シンガポール・デンマークについて p37
24. シンガポールの政策の概要 p38
(参考1)シンガポールの港湾・空港 p39
(参考2)シンガポールの陸上交通 p40
(参考3)シンガポールの観光 p41
(参考4)シンガポールの人口政策 p42
25. 付加価値ベースでみた日本の輸出額 p43
26. デンマークの政策の概要 p44
(参考1)デンマークの福祉 p45
(参考2)デンマークのICT p46
(参考3)デンマークの農業 p47
27. 構造改革特区について p48
28. 総合特区について p49
29. 総合特区(国際戦略総合特区)について p50
30. 国家戦略特区について p51

1. 地域別人口の推移

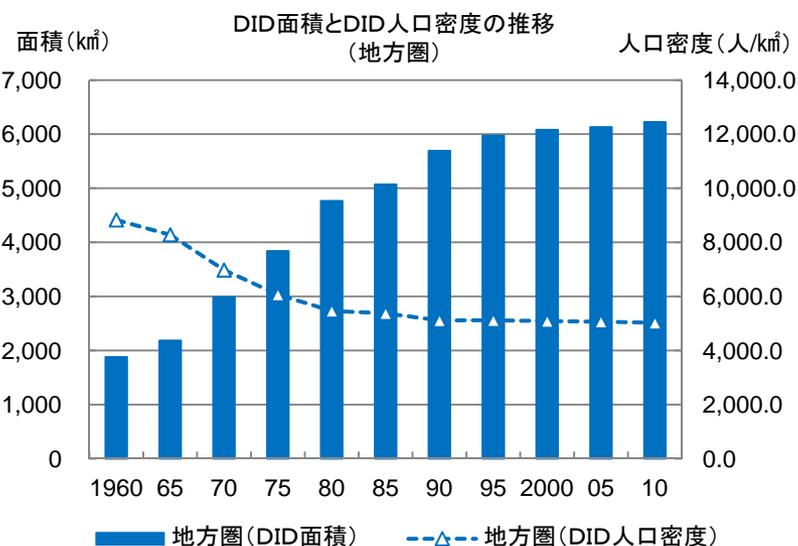
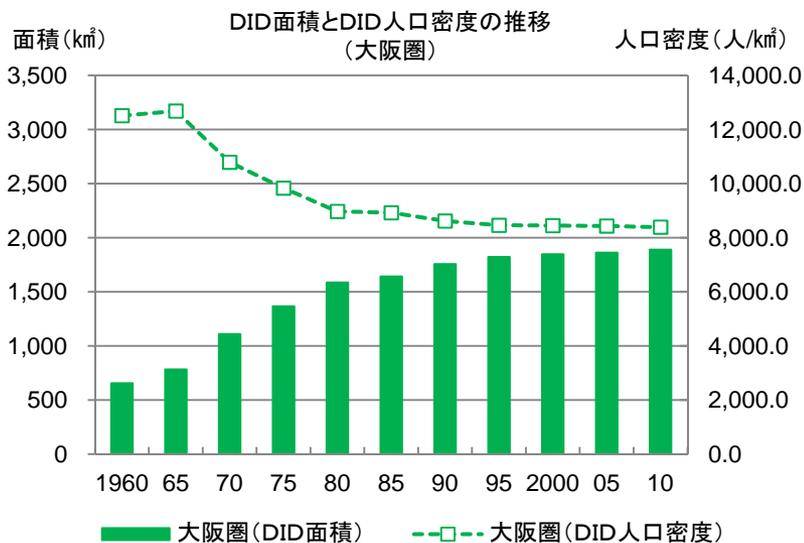
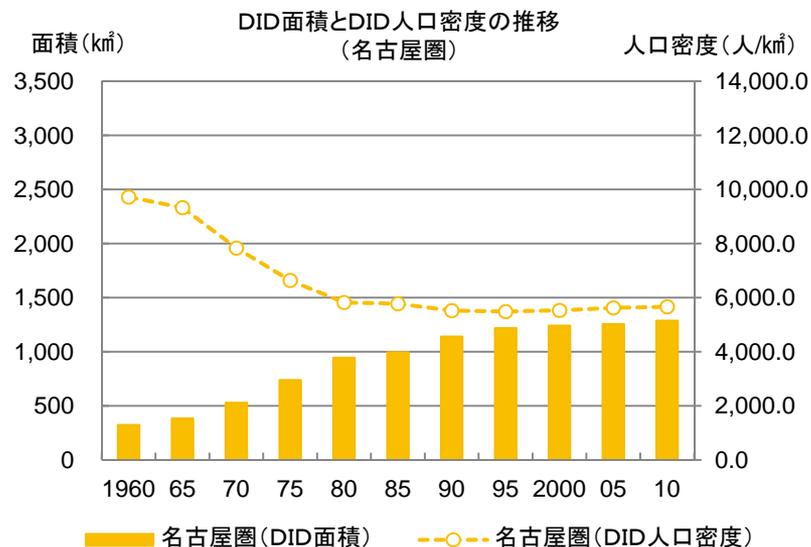
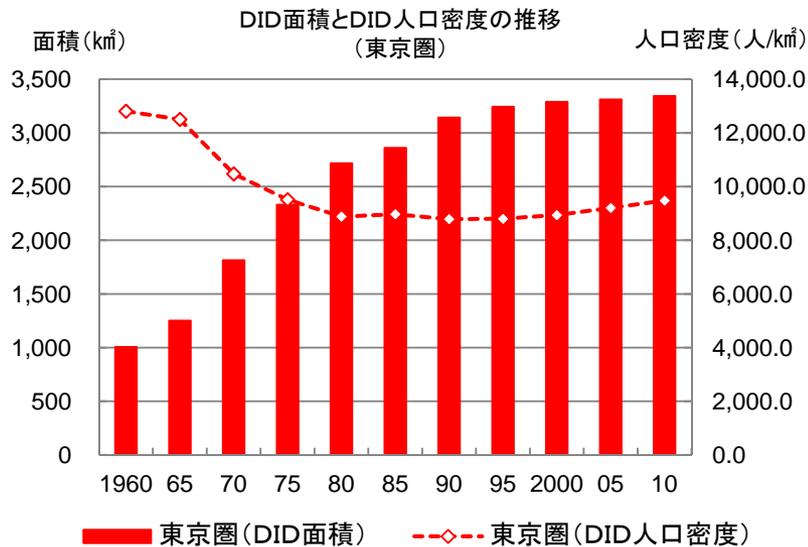
- 総人口は、1960年から2010年までの50年間で約3,400万人増加した。地域別にみると、東京圏が約1,800万人、大阪圏と地方圏が約600万人、名古屋圏が約400万人の増加。
- 年齢別にみると、近年は各地域とも若年・生産年齢人口が減少し、高齢人口は増加している。



(出典)国勢調査
 ※各年の人口のピークは国勢調査による。なお、「推計人口」では全国総人口のピークは2008年(12,808万人)。

2. 都市化の状況(DID面積とDID人口密度の推移)

○各地域で、90年代にかけてDID面積が拡大し、都市化が進展したが、90年以降は拡大が収束。
 ○都市の郊外化を背景に、DID人口密度は低下した(東京圏は近年やや上昇)。



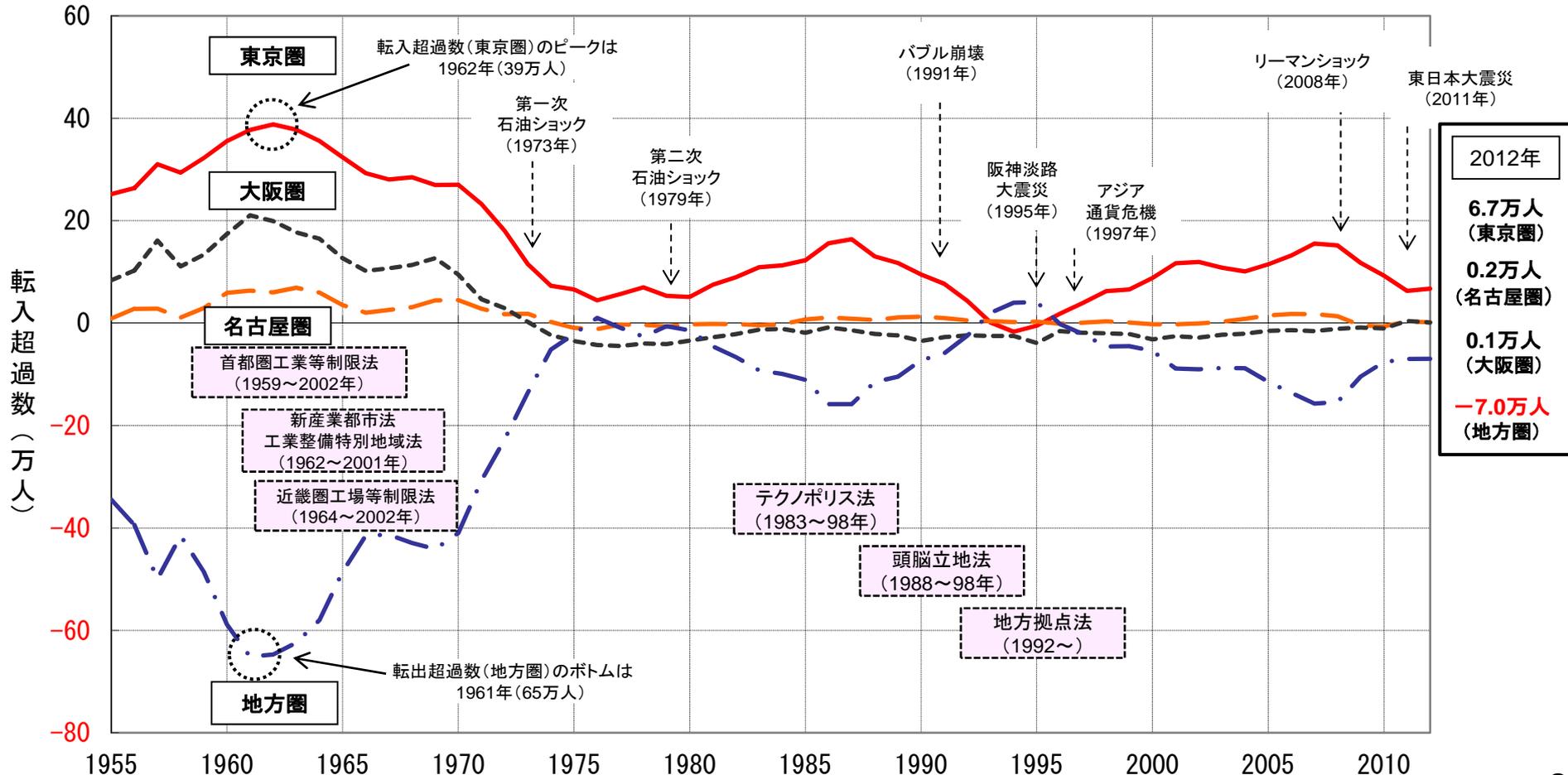
(出典)総務省「日本の長期統計系列」、同「平成22年国勢調査」

注)DID(人口集中地区)とは、国勢調査における地域の分類で、人口密度の高い地域(4,000人/km²以上)が互いに隣接し、その隣接した地域全体の人口が5,000人以上である地域。

3. 人口移動

高度経済成長期には三大都市圏に人口が流入。1980年頃にかけて人口流入は沈静化した。その後、バブル期にかけて東京圏に人口が流入。バブル崩壊後、東京圏が一時的に転出超過となったが、その後、2000年代には再び流入が増加した。

62 全総 69 新全総 77 三全総 87 四全総 98 21GD 08 国土形成計画



(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土政策局作成。

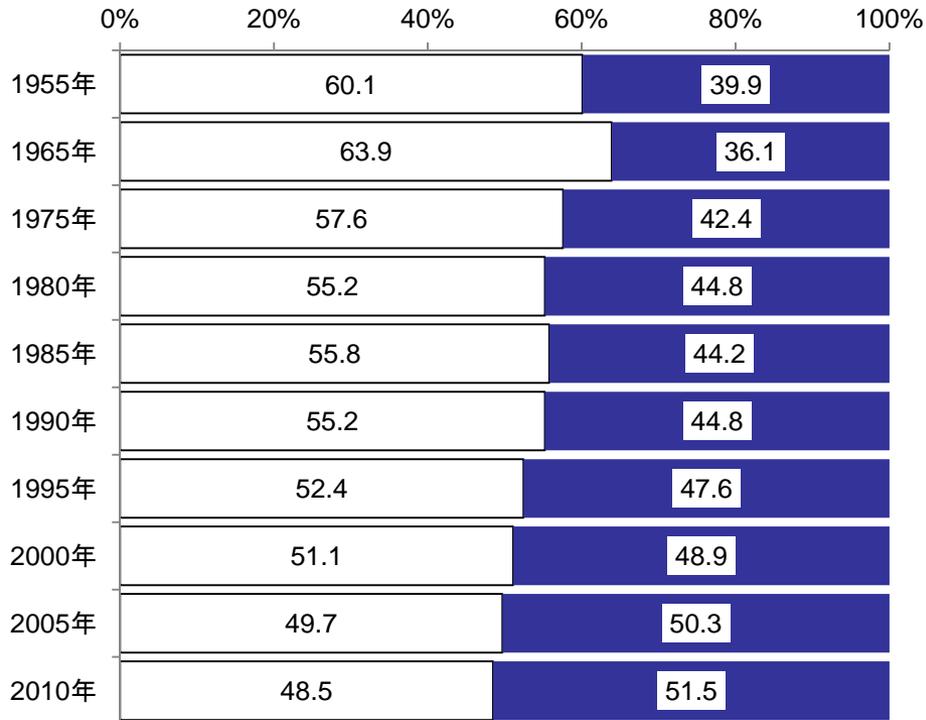
(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

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

4. 工業出荷額・従業者数のシェアの推移

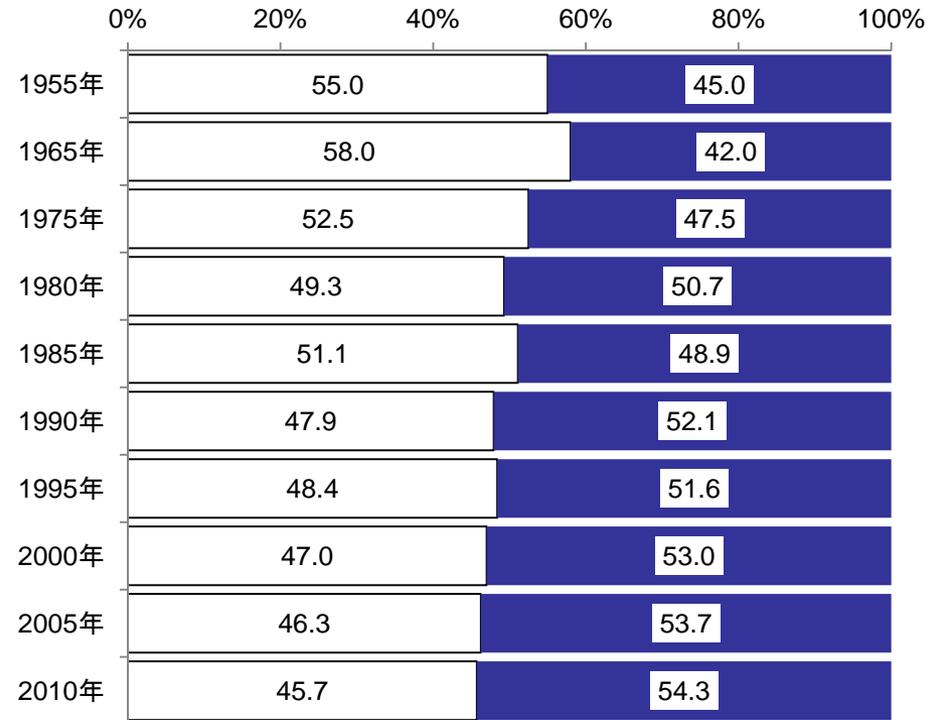
○ 地方圏への製造業の立地が拡大してきた結果、出荷額や従業者数は漸増傾向。

工業出荷額のシェアの推移



□三大都市圏 ■その他地方圏

従業者数のシェアの推移



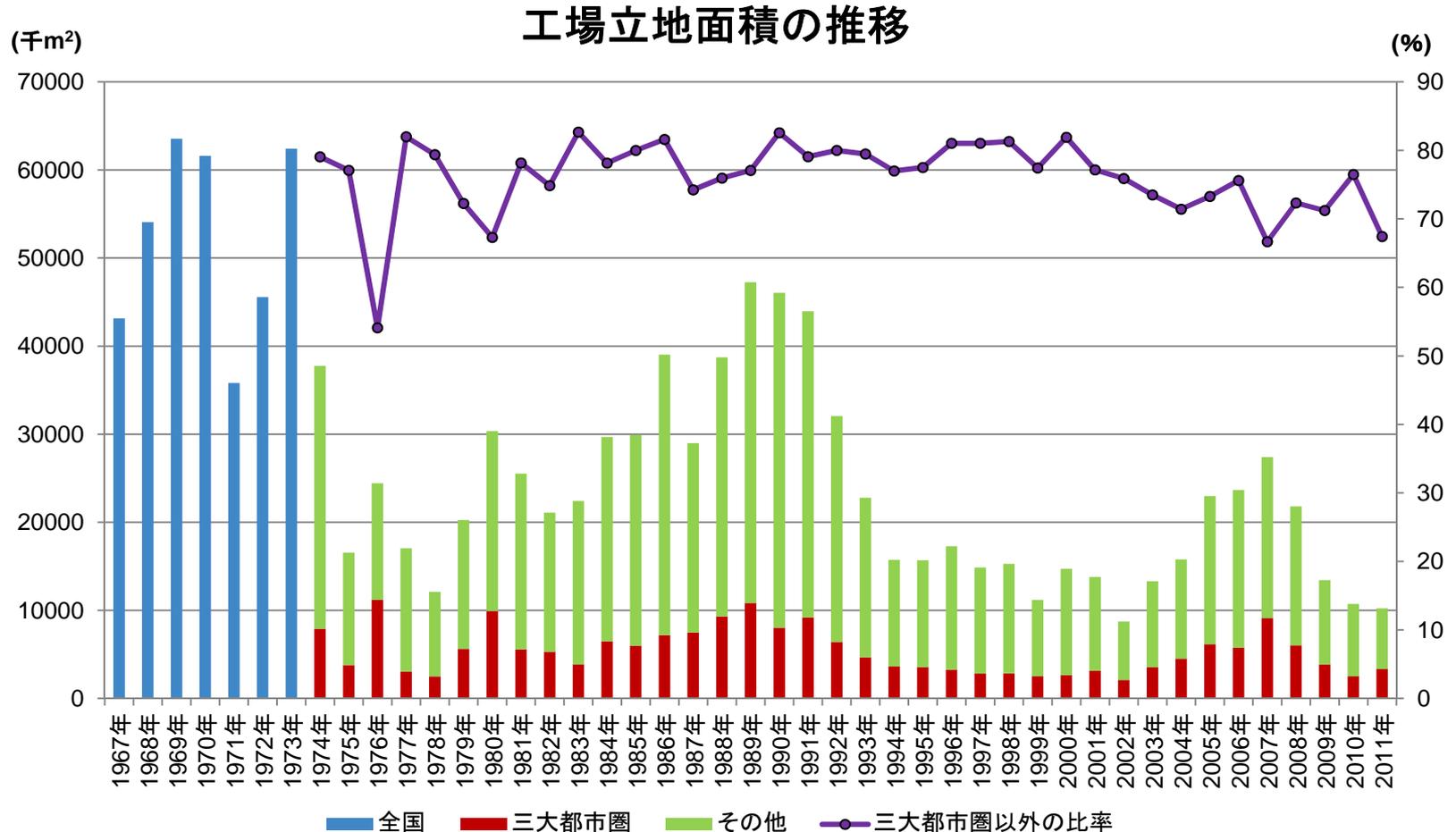
□三大都市圏 ■その他地方圏

(出典)「工業統計」(経済産業省)より国土交通省国土政策局作成

※三大都市圏:東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

5. 工場立地動向

- 国内の工場立地は高度成長期、90年前後、リーマンショック前にそれぞれピークを示したが、長期的に減少傾向にある。
- 2000年代に入り三大都市圏の比率が高まっている。

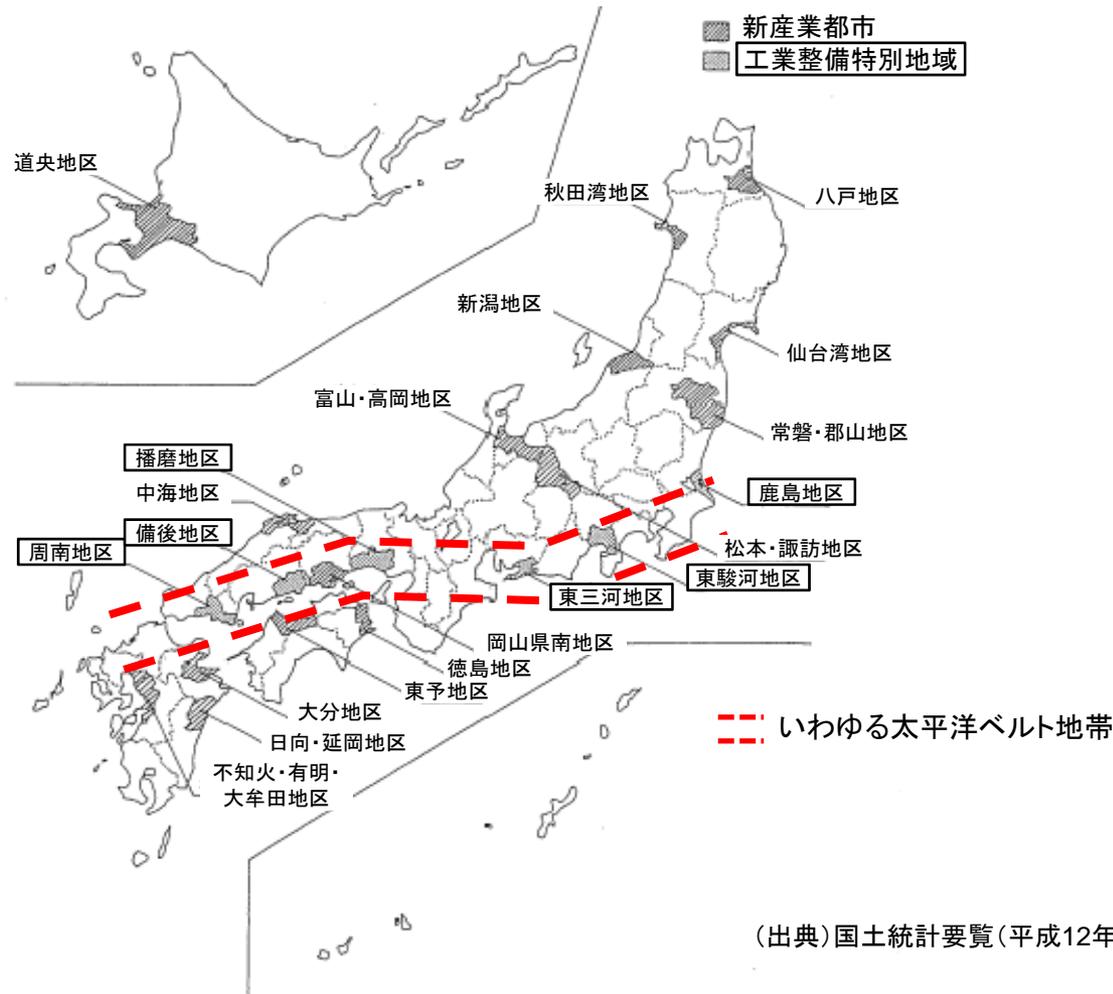


(出典)「工場立地動向調査」(経済産業省)より国土交通省国土政策局作成

※三大都市圏:東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

(参考)新産業都市・工業整備特別地域

- 「全国総合開発計画」では、地域間の均衡ある発展を図ることを目的とし、その手段として拠点開発方式を採用。大規模工業開発拠点のコンビナート型の新工業地帯を地方に育成することを目的に「新産業都市建設促進法」が昭和37年、「工業整備特別地域整備促進法」が昭和39年に制定(いずれも平成13年3月廃止)。
- 新産業都市(15地区)は、太平洋ベルト地帯以外の地域を中心に指定され、工業整備特別地域(6地区)は太平洋ベルト地帯内を中心に指定された。

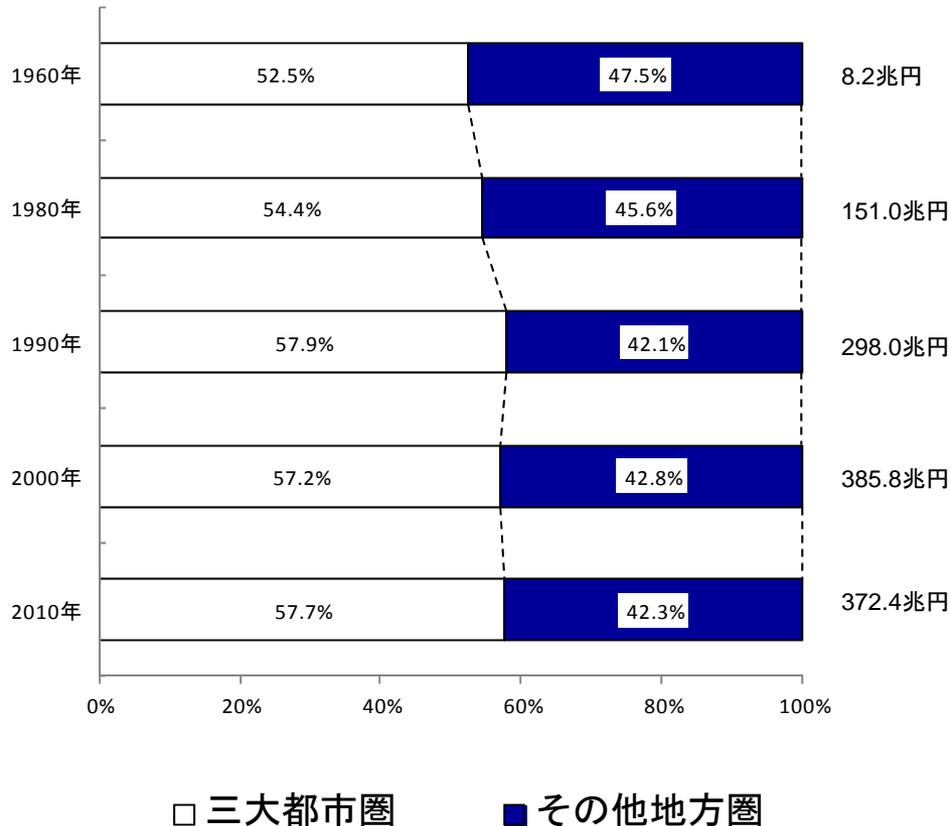


(出典)国土統計要覧(平成12年度版)より

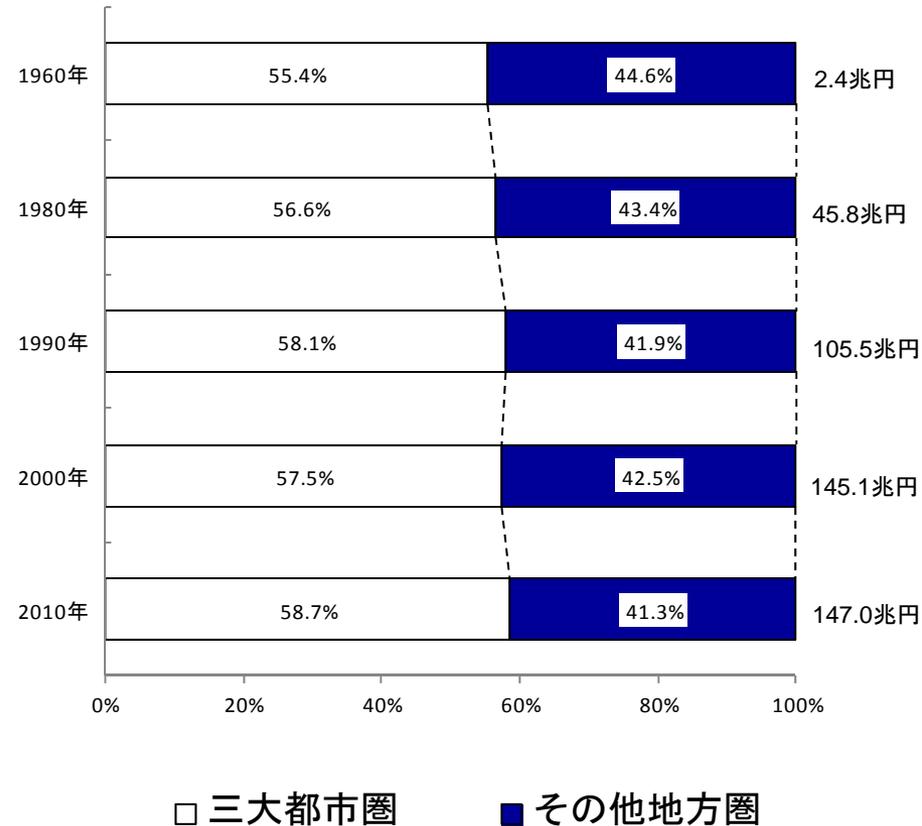
6. サービス産業の地域別構成比の推移

○ 第3次産業、運輸・通信・サービス業に占める地方圏の割合は、1990年まで縮小傾向にあったが、その後は概ね横ばいで推移。

第3次産業の地域別構成比の推移



「運輸・通信業」及び「サービス業」の地域別構成比の推移



(出典)内閣府「県民経済計算」より作成。

(注) 1. 1960年は68SNA(昭和55年基準)、1980年は68SNA(平成2年基準)、1990年は93SNA(平成7年基準)、2000年は93SNA(平成12年基準)、2010年は93SNA(平成17年基準)による暦年値。

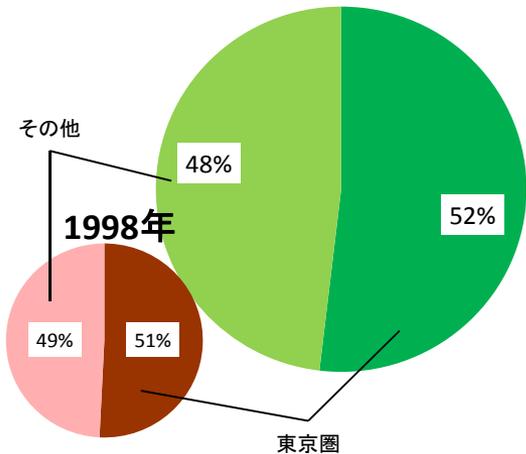
2. 産業分類の変更に伴い、2010年は従来「製造業」(第2次産業)に分類されていた「出版業」が含まれている。右グラフにおいて、2010年は、「運輸業」、「情報通信業」、「サービス業」の合計。

7. 経済活動等における東京圏の占める割合

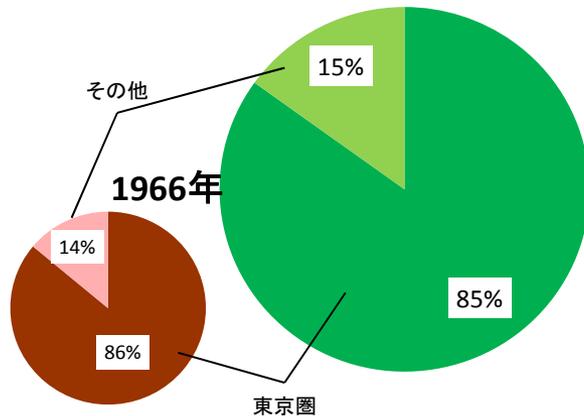
(国内銀行貸出残高、外国法人数、資本金10億円以上の本社数、従業者数(情報サービス・広告業、対事業所サービス))

○ いずれの指標においても東京圏のシェアは高い水準。

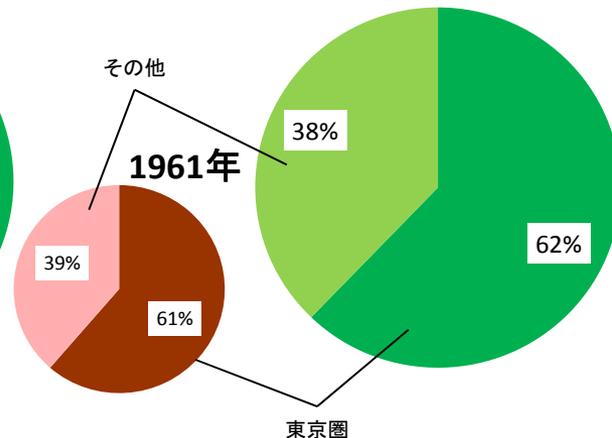
国内銀行貸出残高
2013年



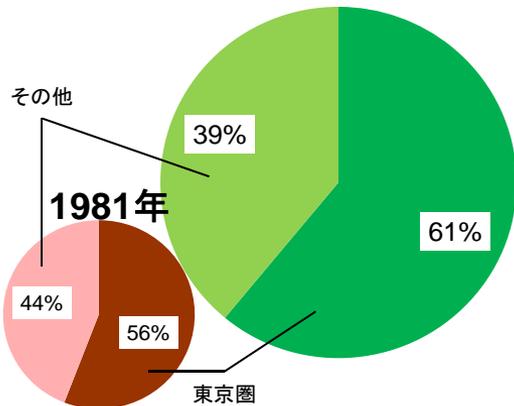
外国法人数
2011年



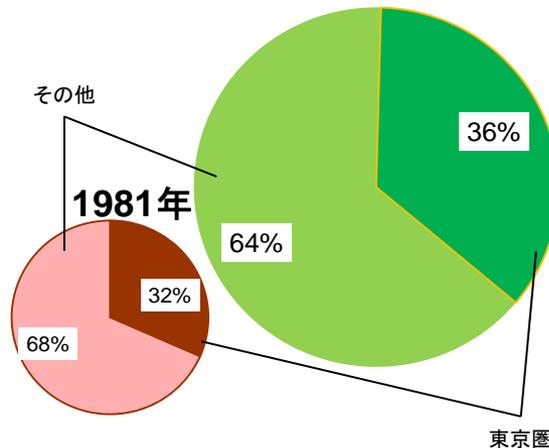
資本金10億円以上の本社数
2011年



情報サービス、広告業従業者数
2009年



対事業所サービス従業者数
2009年



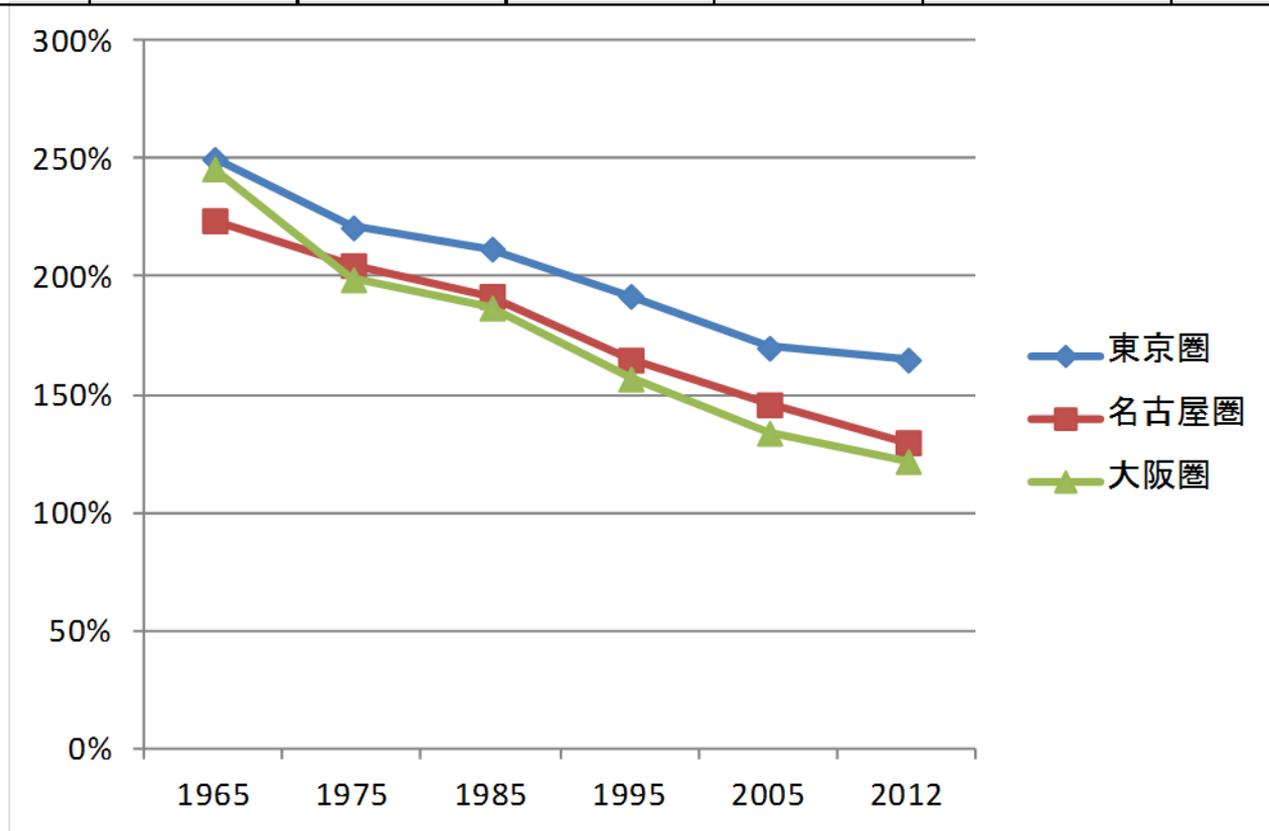
※東京圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 ※対事業所サービス: 専門サービス業、自動車整備業、機械等修理業、物品賃貸業、その他の事業サービスの合計(2006年まで)2009年については、2007年に分類が改訂されたため、上記と整合するよう調整している。

(出典) 日本銀行「都道府県別預金・現金・貸出金」、国税庁「国税庁統計年報書」、総務省「経済センサス」より国土交通省国土政策局作成

8. 三大都市圏の最混雑区間における平均混雑率

○三大都市圏の最混雑区間における平均混雑率は、減少傾向にある。

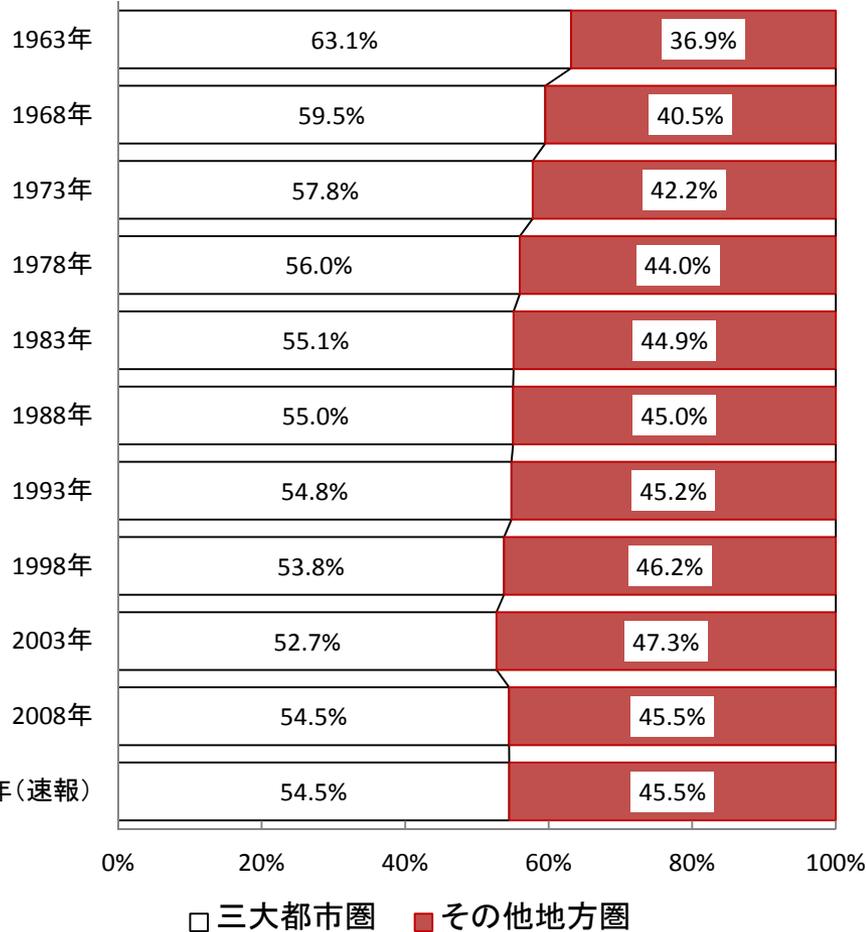
	1965	1975	1985	1995	2005	2012
東京圏	250%	221%	212%	192%	170%	165%
名古屋圏	224%	205%	192%	165%	146%	130%
大阪圏	246%	199%	187%	157%	134%	122%



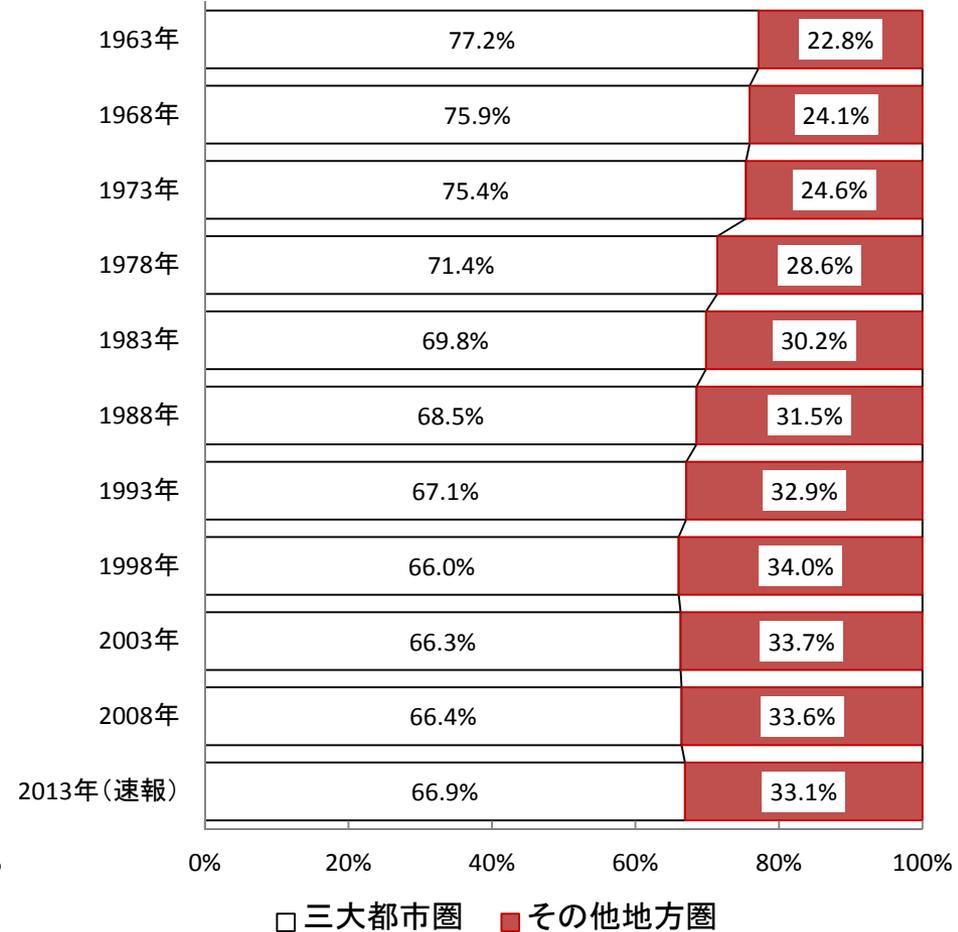
9. 大学・学生数のシェア

○ 2000年頃までは地方圏のシェアが拡大。近年は、学生数は三大都市圏へ回帰の動きも見られる。

大学学校数のシェアの推移(短大含む)



大学学生数のシェアの推移(大学院、短大含む)

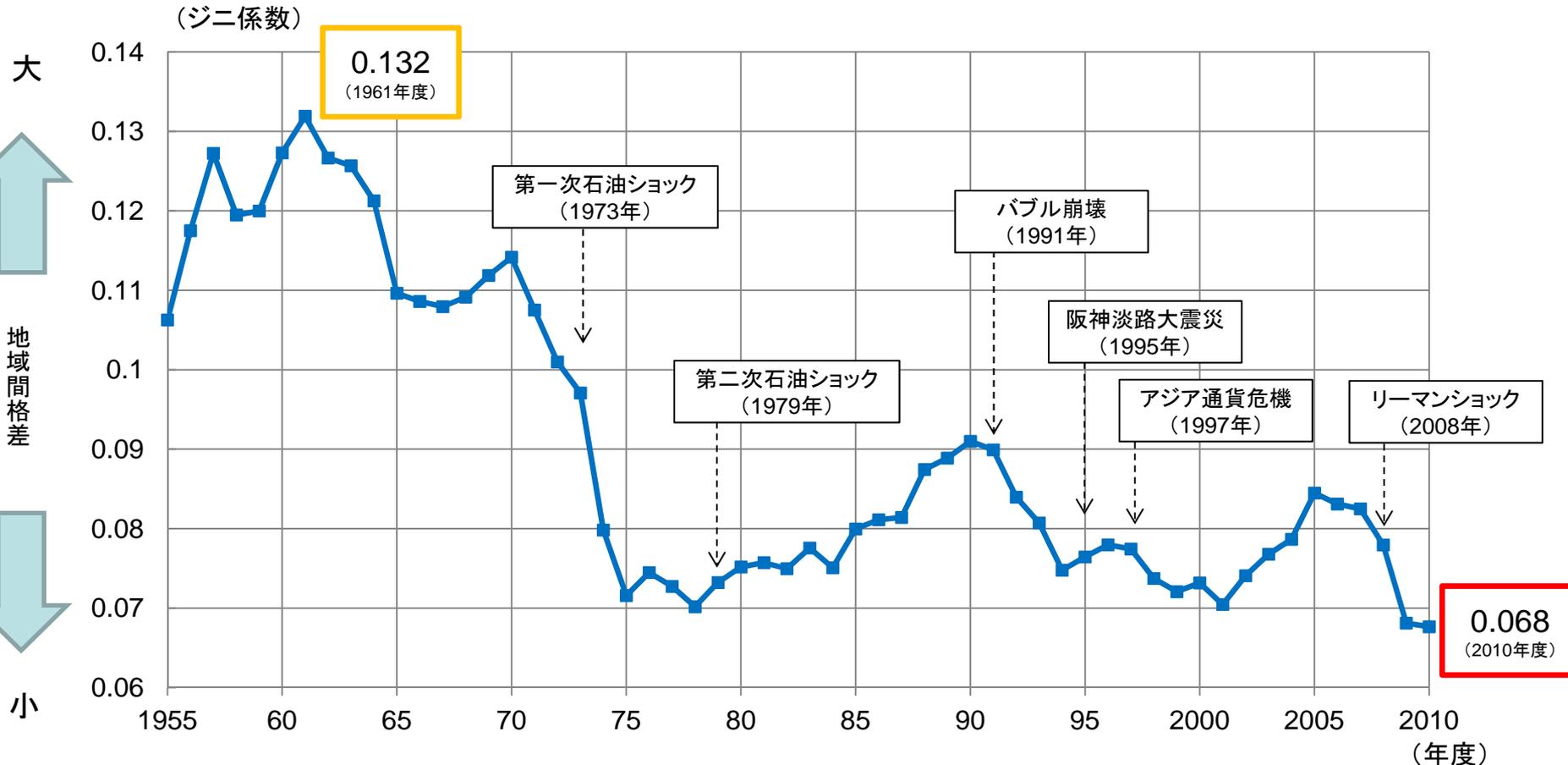


(出典)文部科学省「学校基本調査」より国土交通省国土政策局作成

※三大都市圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

10. 一人当たり県民所得のジニ係数

- ジニ係数でみた一人当たり県民所得の地域間格差は、高度経済成長期には、1960年頃から1970年代にかけて縮小した。
- バブル期にかけて格差は拡大したが、バブル崩壊とともに縮小した。
- 2000年代半ば頃までに再び拡大したが、リーマンショックによる景気悪化等があった2000年代後半には縮小した。



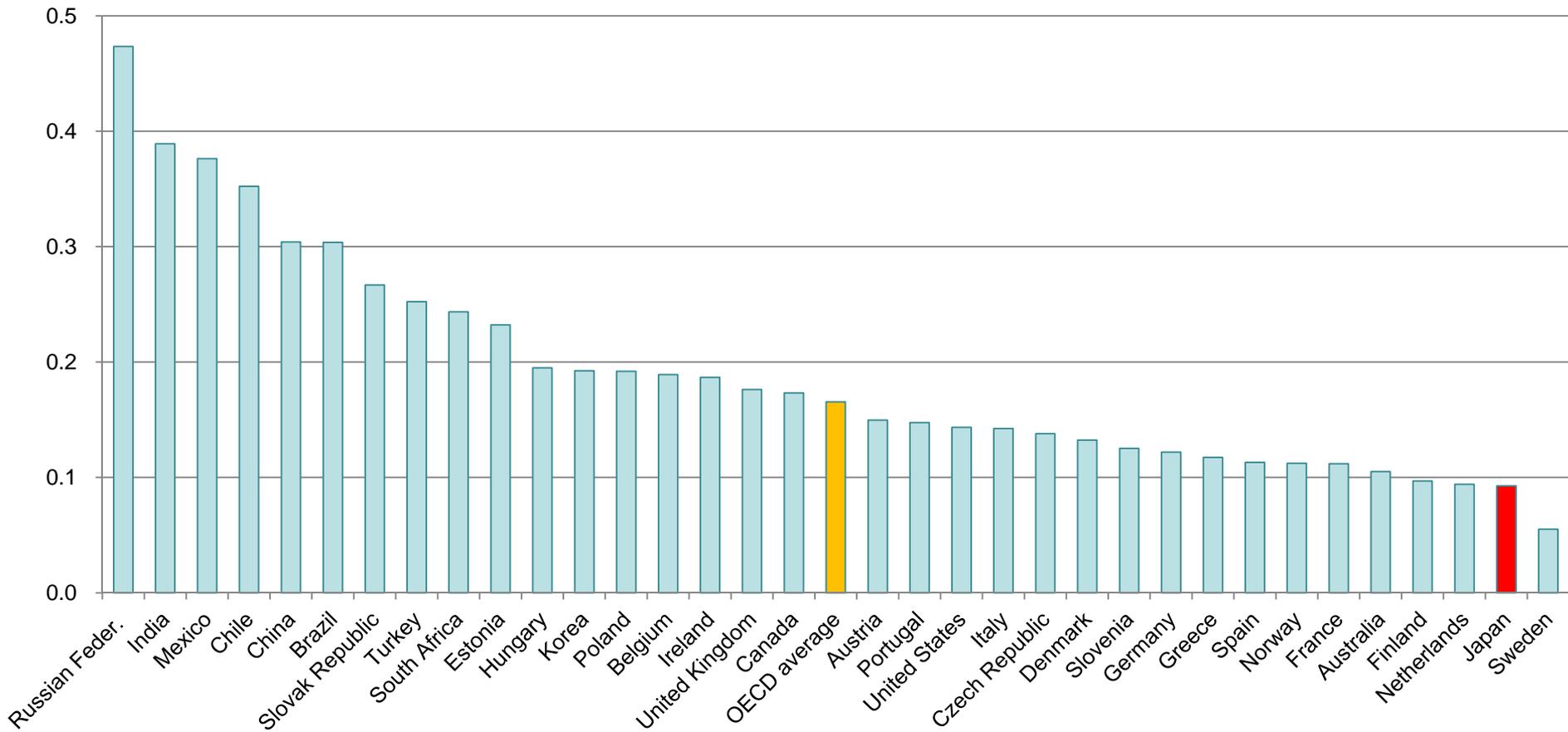
(出典) 内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査報告」及び「人口推計年報」をもとに国土交通省国土政策局作成。

(注) 1. ジニ係数とは、分布の偏りを表す指標であり、0から1までの値をとり、1に近いほど地域間の格差が大きいことを示している。
 2. 県民所得は1955年度から1989年までが68SNA、1990年度以降が93SNAに基づく数値である。

11. OECD諸国・主要新興国の地域格差(ジニ係数)

○ 日本の地域格差は、他のOECD諸国や主要新興国と比較して低い水準。

OECD諸国・主要新興国の地域別一人当たりGDPのジニ係数(2007年)



(出典)OECD(2011), "Regional economic disparities", in *OECD Regions at a glance 2011*, OECD Publishing から作成。

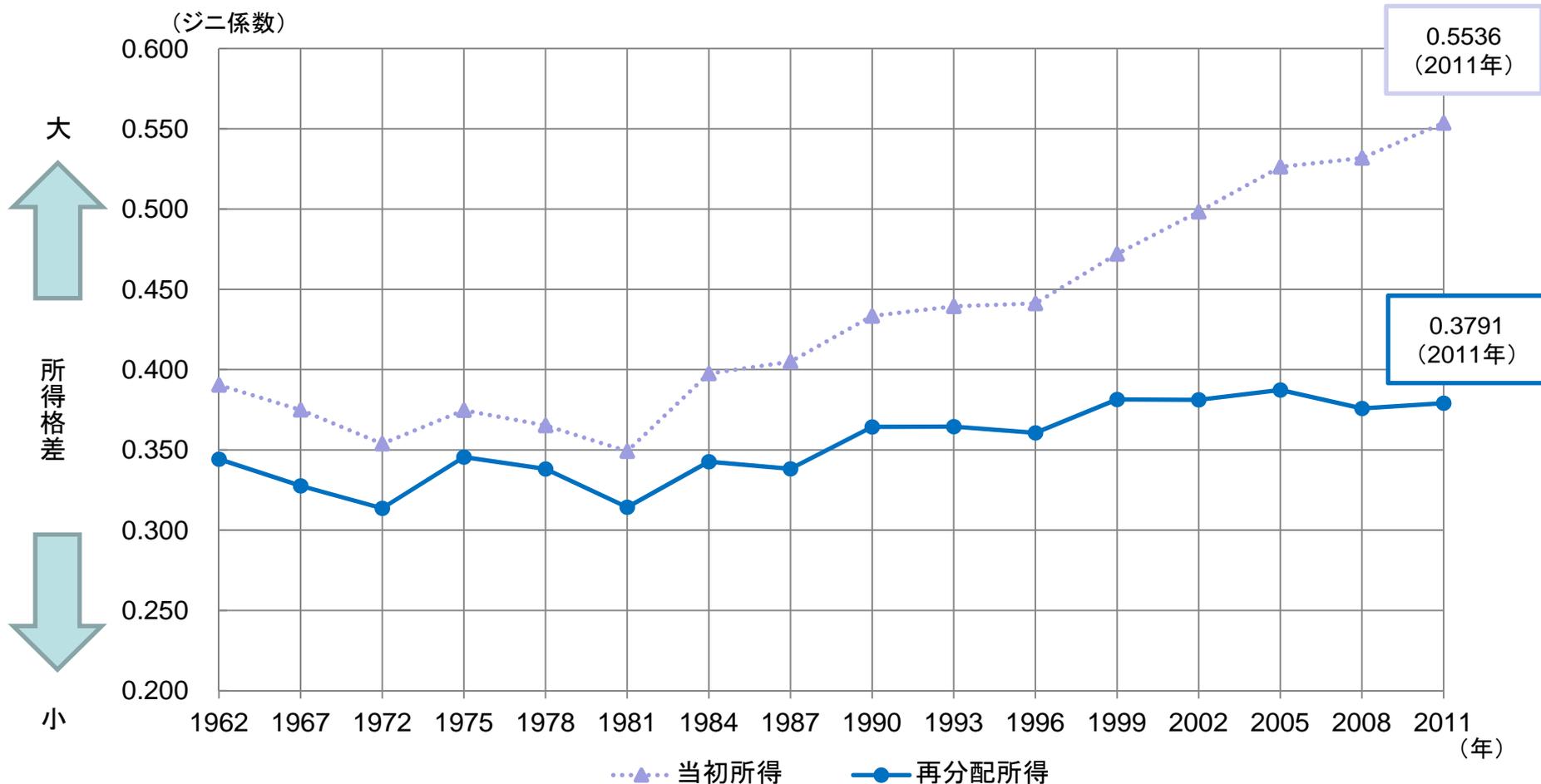
(備考)

1. ジニ係数はOECDによる地域分類TL(Territorial Level)2または3に基づき算出。TL2または3は行政区域に基づく地域分類で、OECD全体でTL2は362地域、TL3はより小規模な794地域で構成される(日本の場合TL3は47都道府県、TL2は10ブロックで構成)。

2. ロシア、インド、メキシコ、チリ、中国、ブラジル、トルコ、カナダ、米国、オーストラリアはTL2、その他はTL3。中国は2008年、トルコは2006年の値。

(参考)当初所得・再分配所得のジニ係数

○日本全体の世帯間の当初所得の格差は拡大しているが、再分配政策によって相当程度是正されている。



(出典)厚生労働省「所得再分配調査」をもとに国土交通省国土政策局作成。

(注1)ジニ係数とは、分布の偏りを表す指標であり、0から1までの値をとり、1に近いほど所得格差が大きいことを示している。

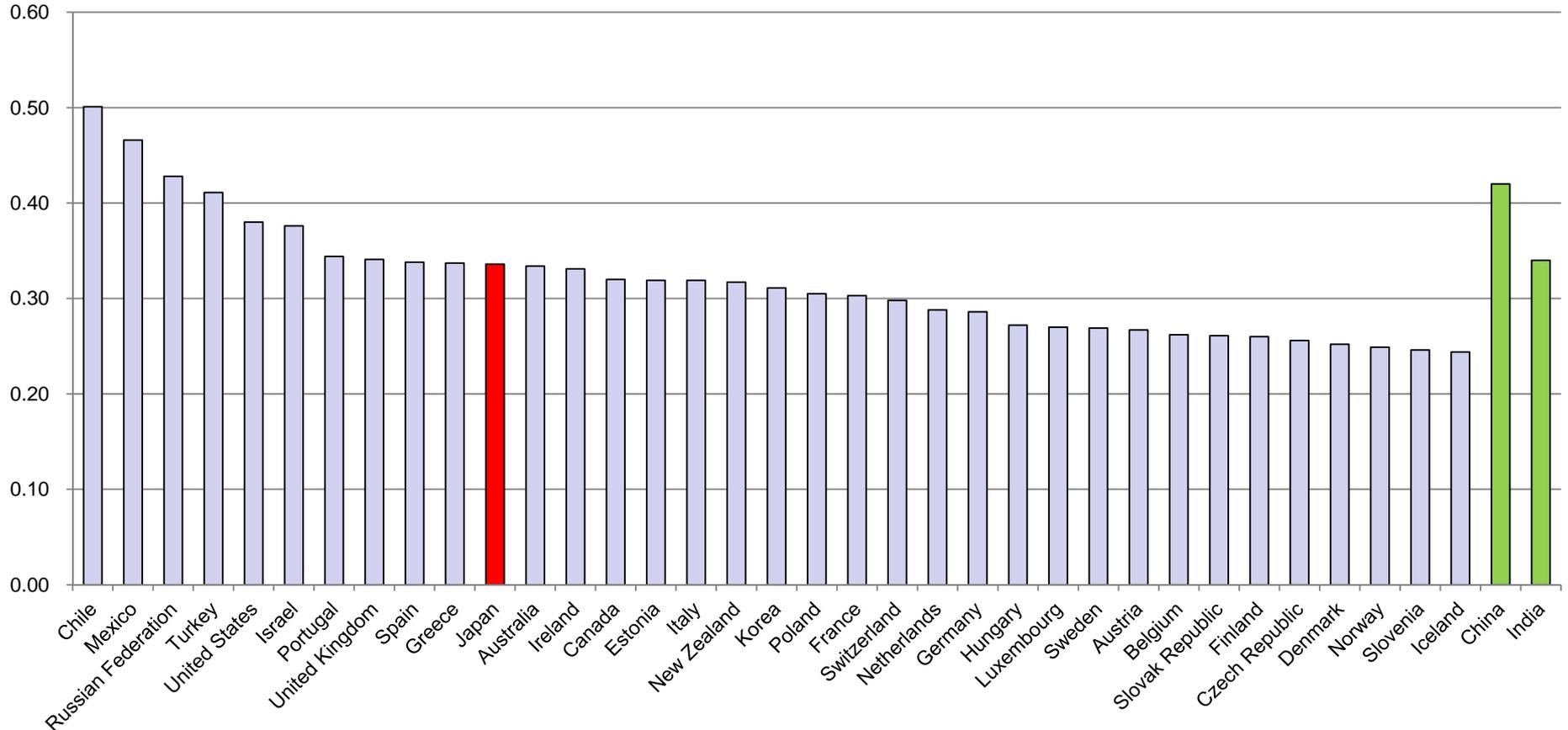
(注2)当初所得:雇用者所得、事業所得、農耕・畜産所得、財産所得、家内労働所得及び雑収入並びに私的給付(仕送り、企業年金、生命保険金等の合計額)の合計額。

再分配所得:当初所得から税金、社会保険料を控除し、社会保障給付(現金、現物)を加えたもの。

(参考)OECD諸国・主要新興国の所得格差(ジニ係数)

○日本の所得格差は、他のOECD諸国と比較してやや高い水準にある。

OECD諸国と主要新興国における所得のジニ係数



(出典)OECD Statistics “income distribution”, World Bank “World Development Indicators: Distribution of income or consumption” から作成。

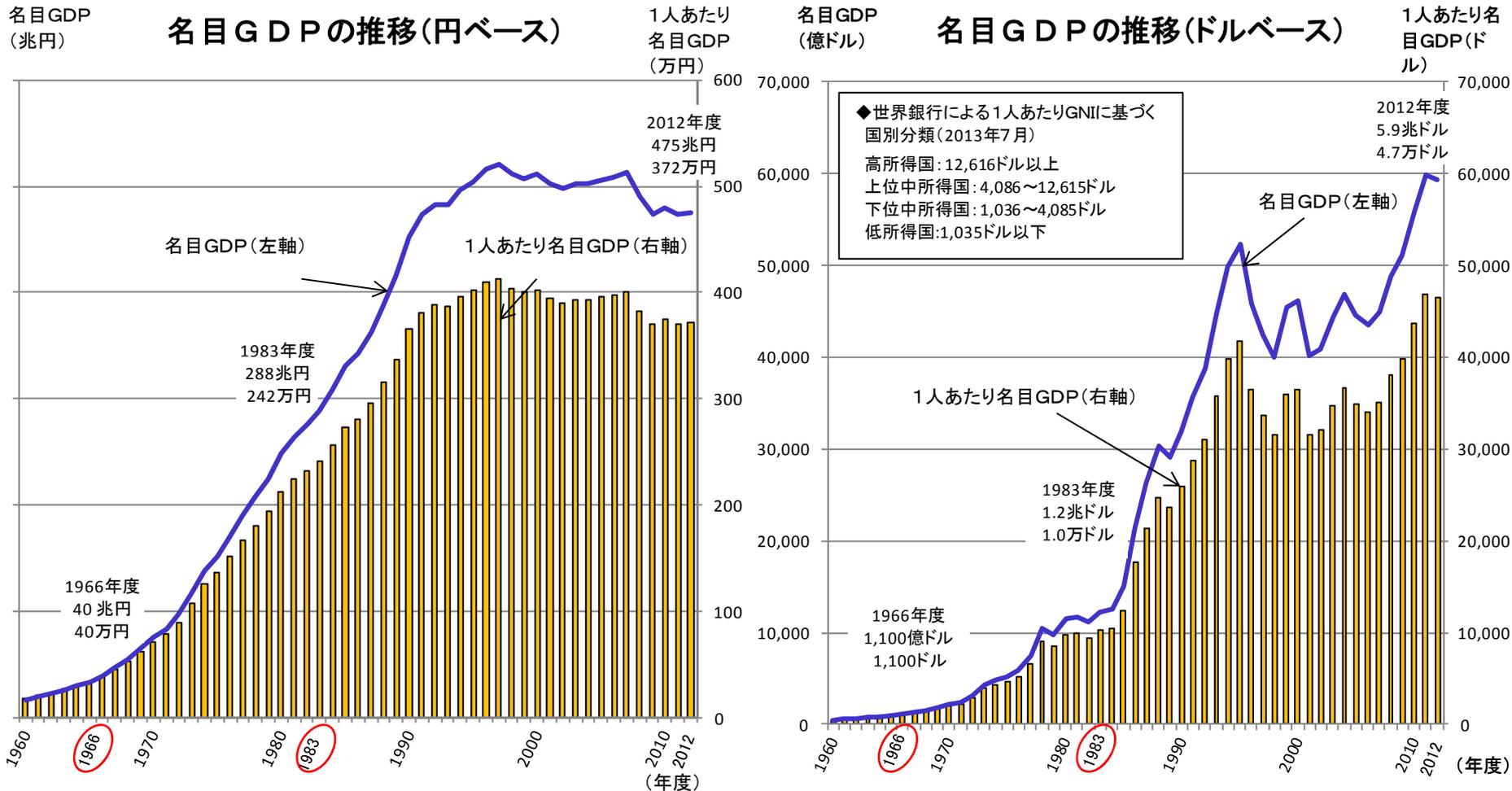
(備考)

1. チリからアイスランドまではOECDによる。
2. ロシアは2008年の数値、ハンガリー、アイルランド、日本、ニュージーランド、スイス、トルコ、中国は2009年の数値、チリ、韓国は2011年の数値、その他は2010年の数値。
3. OECDは等価可処分所得(1世帯当たりの世帯人員を勘案した年間可処分所得)による。

※等価可処分所得＝世帯の年間可処分所得／世帯人員の平方根

12. 名目GDP(総額、1人あたり)の推移

○50年間で名目GDPは約30倍、1人あたり名目GDPは約20倍(円ベース)。名目GDPは近年停滞している。



(出典)内閣府「国民経済計算」、日本銀行調査統計局「日本銀行統計」、総務省「人口推計」より作成。

(注) 1. 名目GDPは、1960~1979年は68SNA(昭和55年基準)、1980~1993年は93SNA(平成12年基準)、1994~2011年は93SNA(平成17年基準)による年度値。

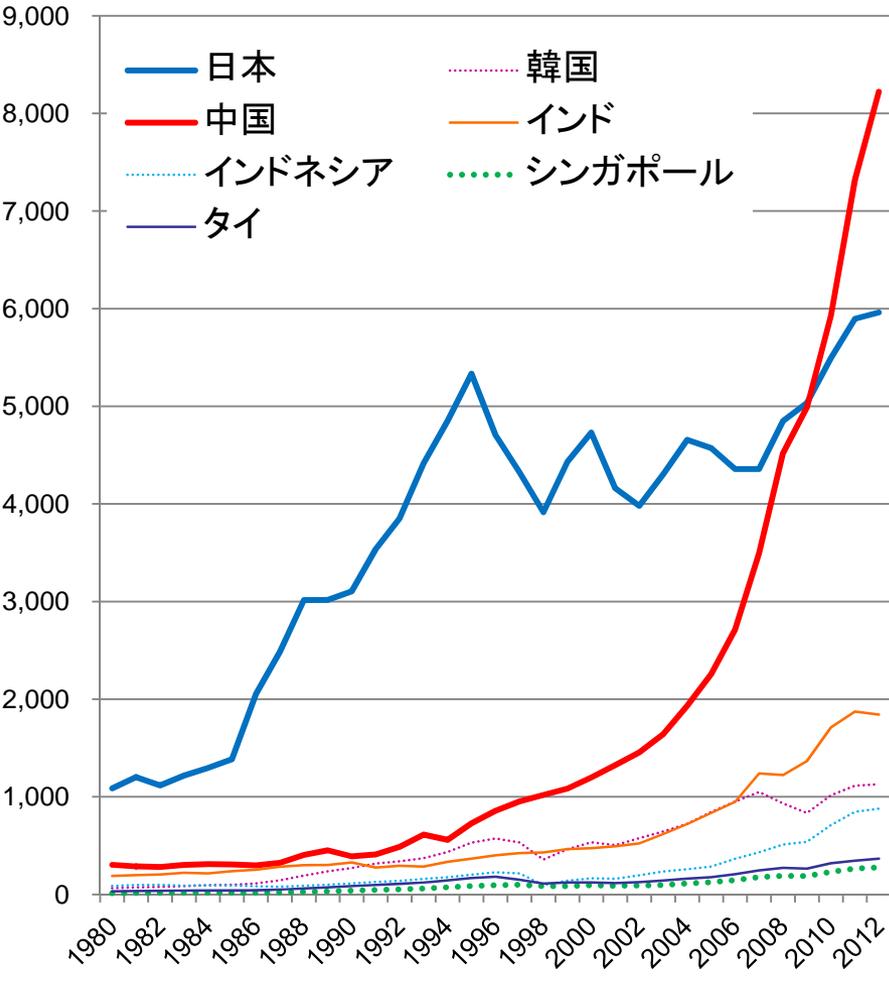
2. 1973~2012年の円の対ドルレートは、東京市場インターバンク直物相場(17時現在)の月中平均値の単純平均。1960~1972年度は、基準相場。

3. GDPは国内で一定期間内に生産されたモノやサービスの付加価値の合計額。“国内”のため、日本企業が海外支店等で生産したモノやサービスの付加価値は含まない。一方GNIは“国民”のため、国内に限らず、日本企業の海外支店等の所得も含んでいる。

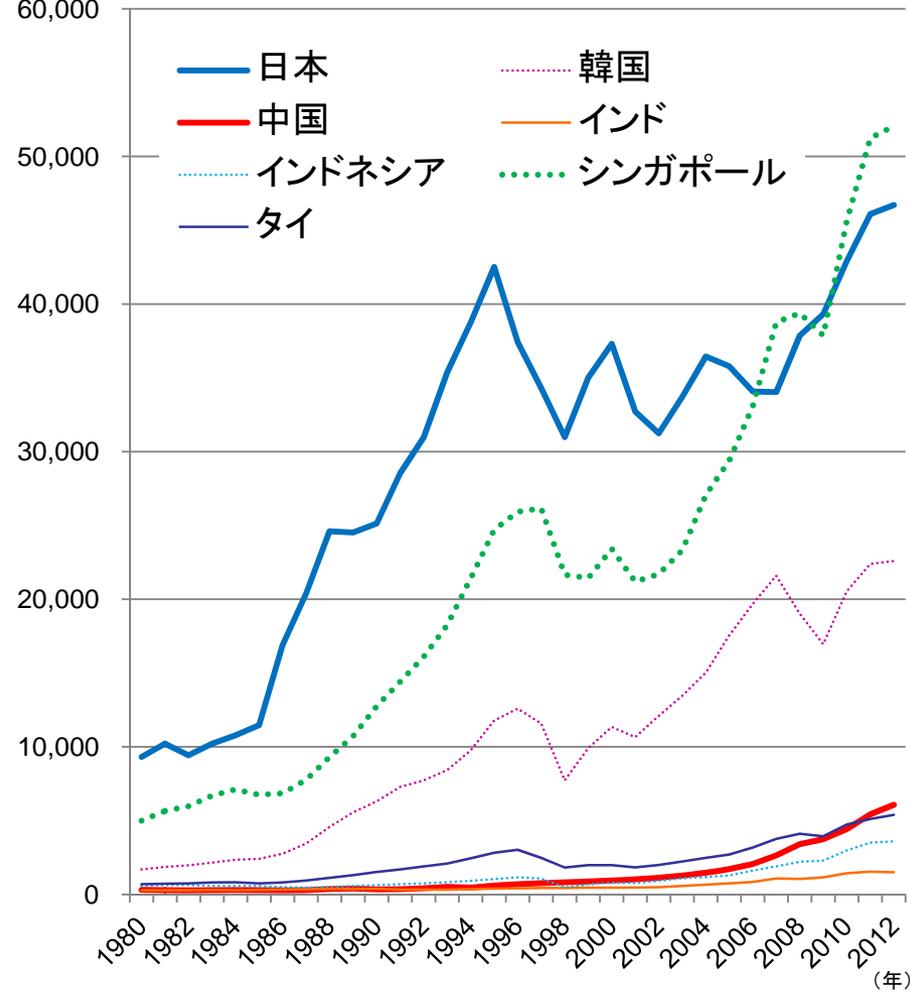
13. アジア諸国の名目GDPの推移

- ドルベースの名目GDPは近年、中国の伸びが顕著。
- ドルベースの1人あたり名目GDPでみると、シンガポールは最近では日本を上回っている。

名目GDP (10億ドル) **アジア諸国の名目GDPの推移**



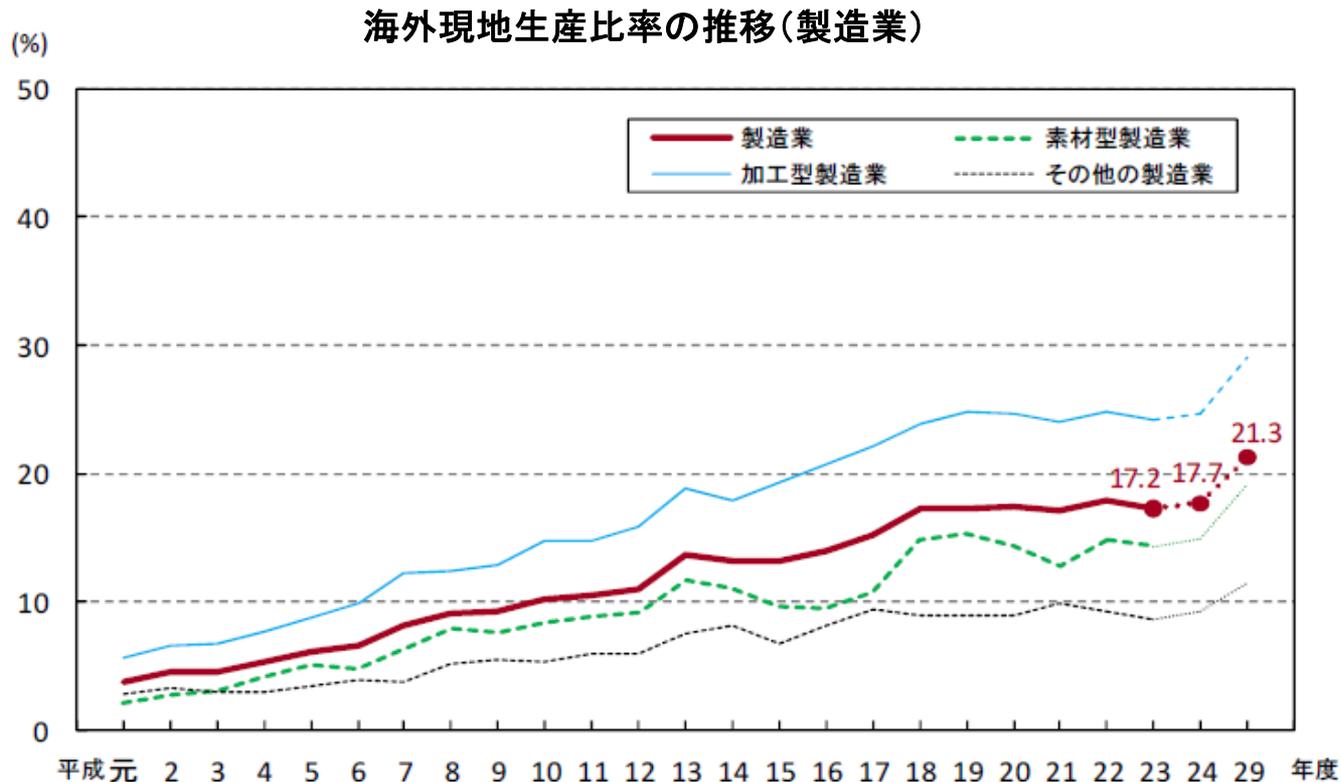
1人あたり名目GDP (ドル) **アジア諸国の1人あたり名目GDPの推移**



(出典)IMF"World Economic Outlook Database ,October 2013"より作成。

(参考)海外現地生産比率の動向

- 我が国企業(製造業)の海外現地生産比率は拡大傾向。
- 特に加工型製造業の現地比率が高い。



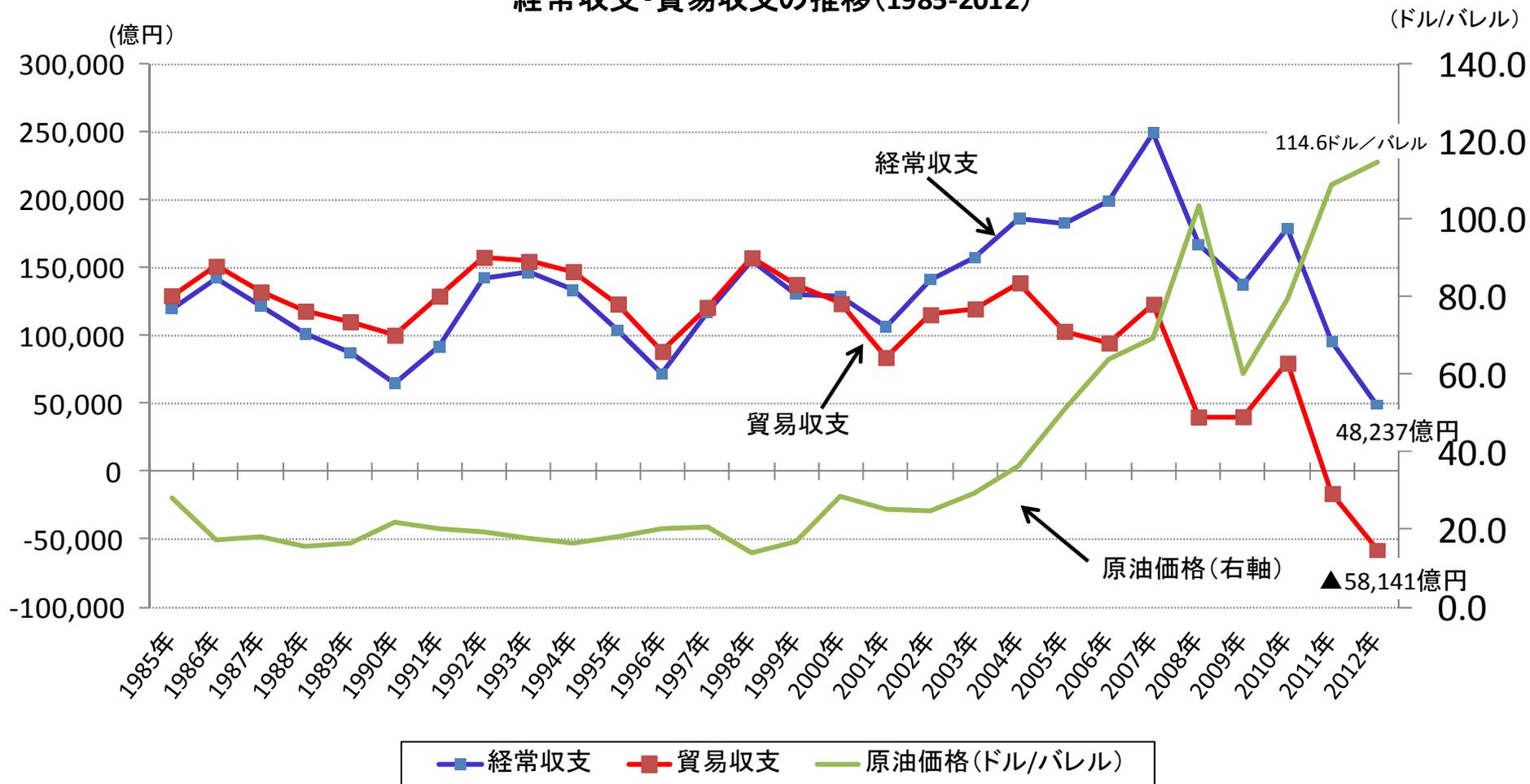
注1) 平成 24 年度は実績見込み、29 年度は見通しを表し、それ以外の年度は、翌年度調査における前年度の実績を表す（例えば、平成 23 年度の値は、平成 24 年度調査における「平成 23 年度実績」の値）。

注2) 海外現地生産比率を 0.0%と回答した企業を含めた単純平均である。

(参考)貿易収支・経常収支の推移

- 所得収支の拡大等を反映して、2000年から経常収支が貿易収支を上回っている。
- 2008年はリーマンショックにより黒字幅が大幅に減少。
- 2011年の東日本大震災後は、LNGの輸入増などにより貿易収支が赤字化。

経常収支・貿易収支の推移(1985-2012)



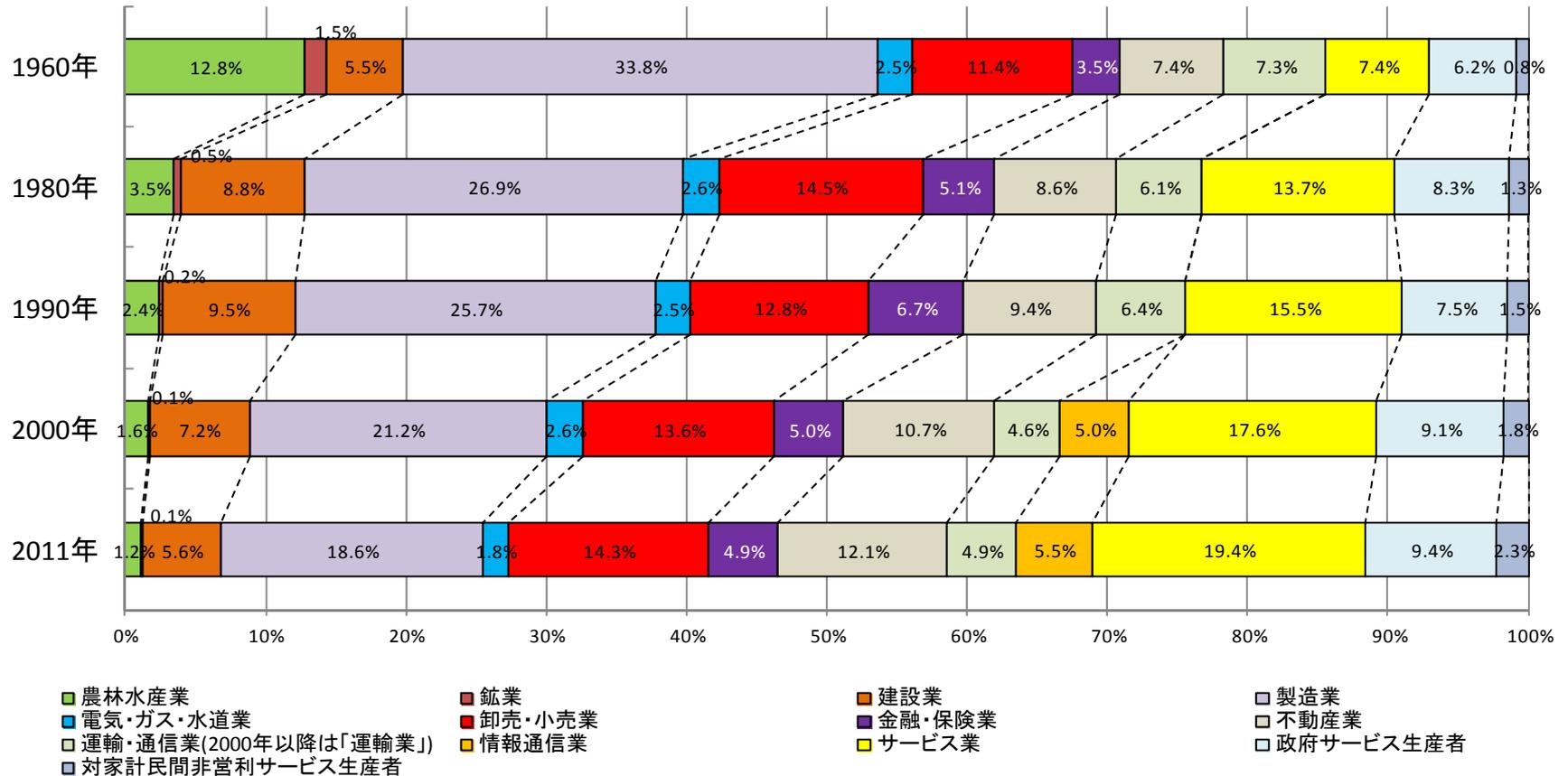
(出典) 財務省「国際収支状況」「貿易統計」、総務省「日本の長期統計」より作成

(注) 原油価格は、各年の通関ベースの原油輸入価格(輸入数量/輸入金額)を東京市場インターバンク直物相場(17時現在)の月中平均値の単純平均により、換算したものの。

14. 国内総生産の産業別構成比の推移

○ サービス産業化が進展するなど産業構造が変化。

産業別構成比の推移(全国)



(出典)内閣府「国民経済計算」より作成。

(注)1. 1960年は68SNA(昭和55年基準)、1980、1990年は93SNA(平成12年基準)、2000、2011年は93SNA(平成17年基準)による暦年値。

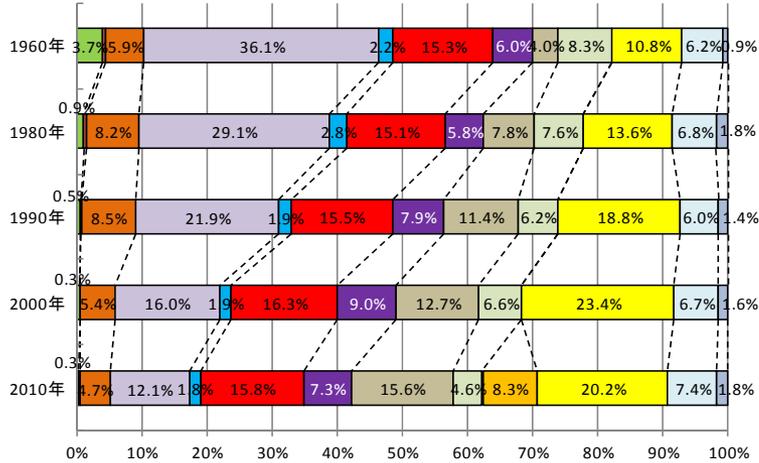
2. 2000、2011年については、「運輸・通信業」を「運輸業」、「情報通信業」に分割している。「情報通信業」には、従来の分類における「通信業」に加え、「製造業」に分類されていた「出版業」、「サービス業」に含まれていた「情報サービス業」、「放送業」等が含まれる。

3. 「不動産業」には、持ち家の帰属家賃が含まれている。

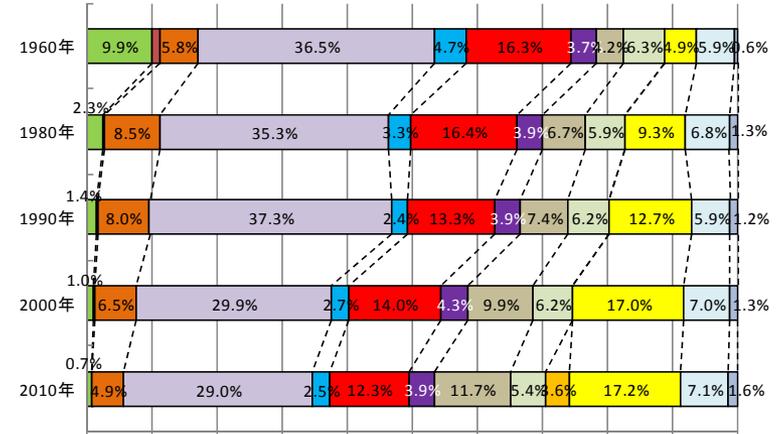
15. 県内総生産の産業別構成比の推移(圏域別)

○ 名古屋圏、地方圏では製造業のウェイトが高くなっている。

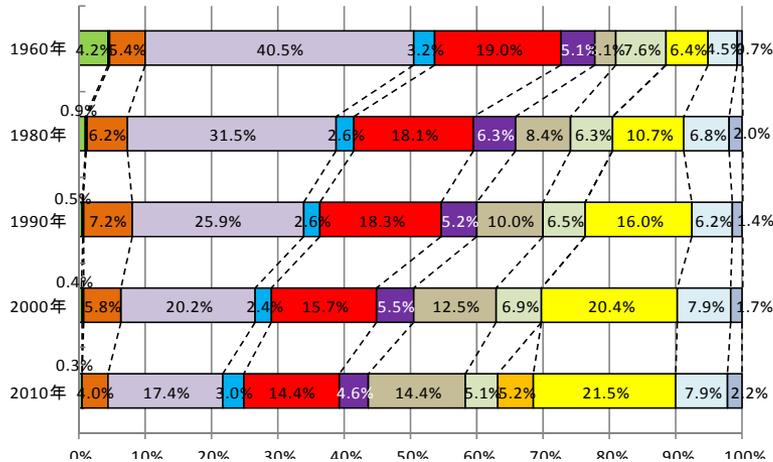
(1) 東京圏



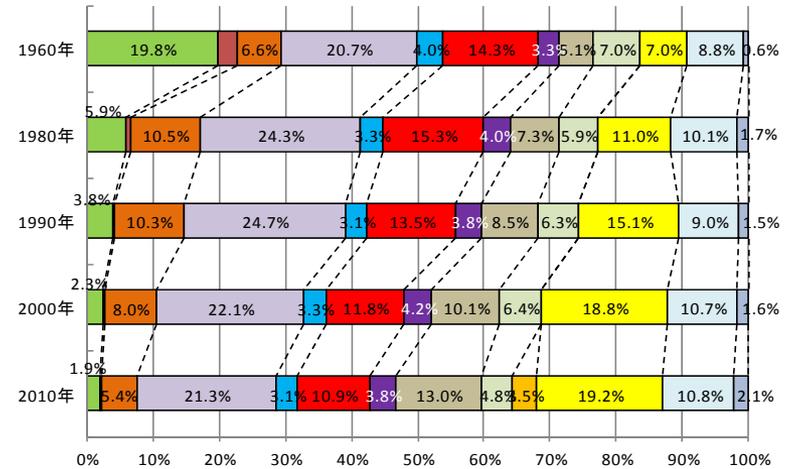
(2) 名古屋圏



(3) 大阪圏



(4) 地方圏



■ 農林水産業 ■ 鉱業 ■ 建設業 ■ 製造業 ■ 電気・ガス・水道業 ■ 卸売・小売業 ■ 金融・保険業 ■ 不動産業 ■ 運輸・通信業 ■ 情報通信業 ■ サービス業 ■ 政府サービス生産者 ■ 対家計民間非営利サービス生産者

(出典) 内閣府「県民経済計算」

(注) 1. 1960年は68SNA(昭和55年基準)、1980年は68SNA(平成2年基準)、1990年は93SNA(平成7年基準)、2000年は93SNA(平成12年基準)、2010年は93SNA(平成17年基準)による暦年値。

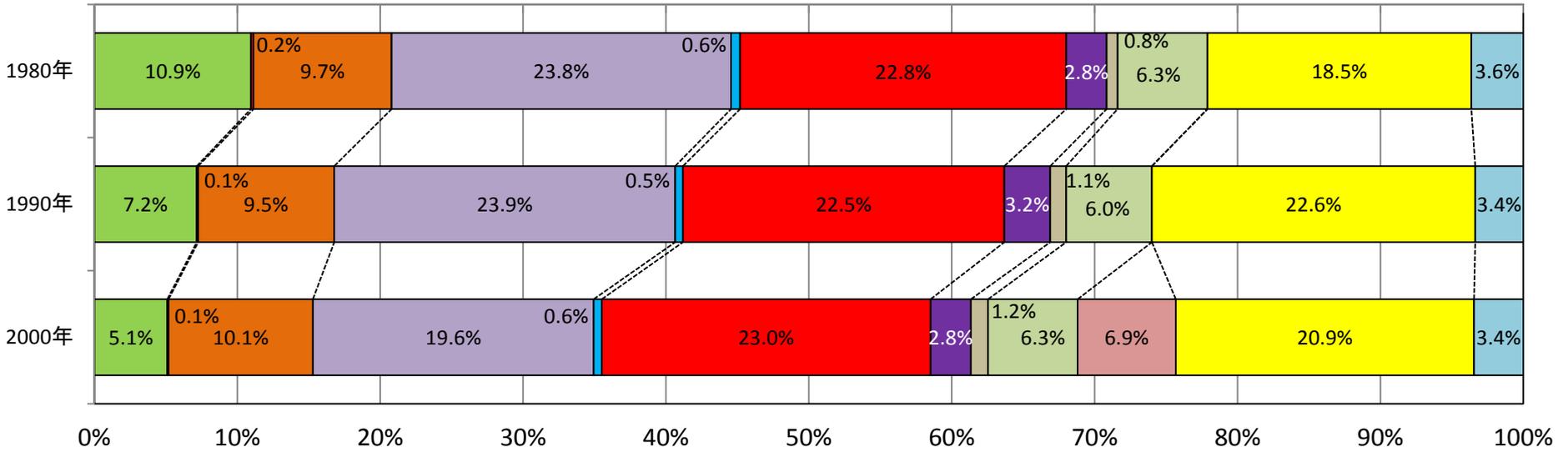
2. 2010年については、「運輸・通信業」を「運輸業」、「情報通信業」に分割している。「情報通信業」には、従来の分類における「通信業」に加え、「製造業」に分類されていた「出版業」、「サービス業」に含まれていた「情報サービス業」、「放送業」等が含まれる。

3. 「不動産業」には、持ち家の帰属家賃が含まれている。

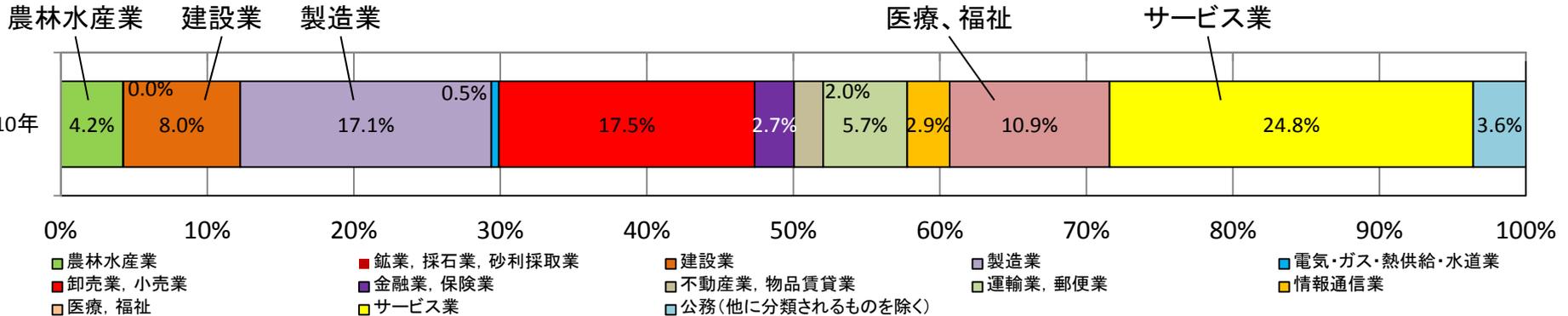
16. 就業者の産業別構成比の推移

○ サービス産業化が進展するなど産業構造が変化。近年、医療・福祉の割合が拡大している。

産業別構成比の推移(全国)



■ 農林水産業 ■ 建設業 ■ 製造業 ■ 電気・ガス・熱供給・水道業 ■ 卸売・小売業、飲食店 ■ 金融・保険業 ■ 不動産業 ■ 運輸・通信業 ■ 医療、福祉 ■ サービス業 ■ 公務(他に分類されないもの)

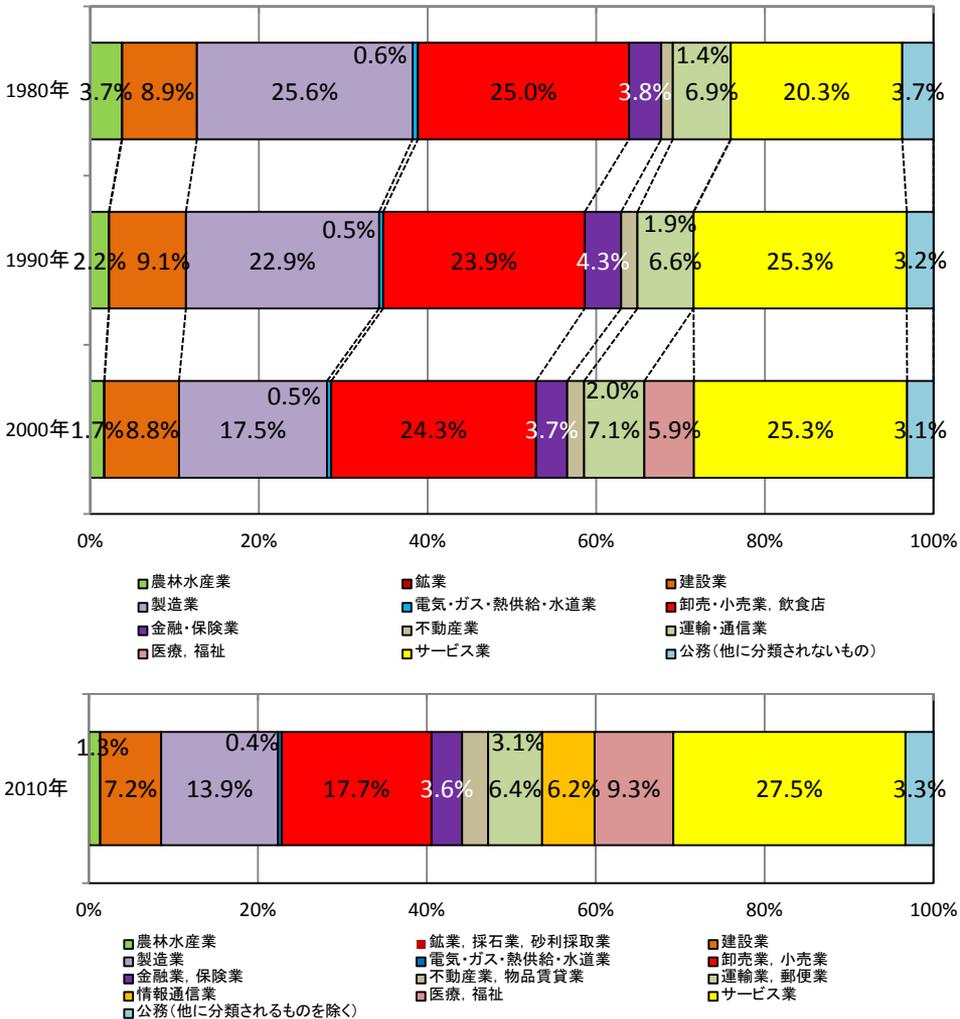


(出典) 総務省「国勢調査報告」より作成。

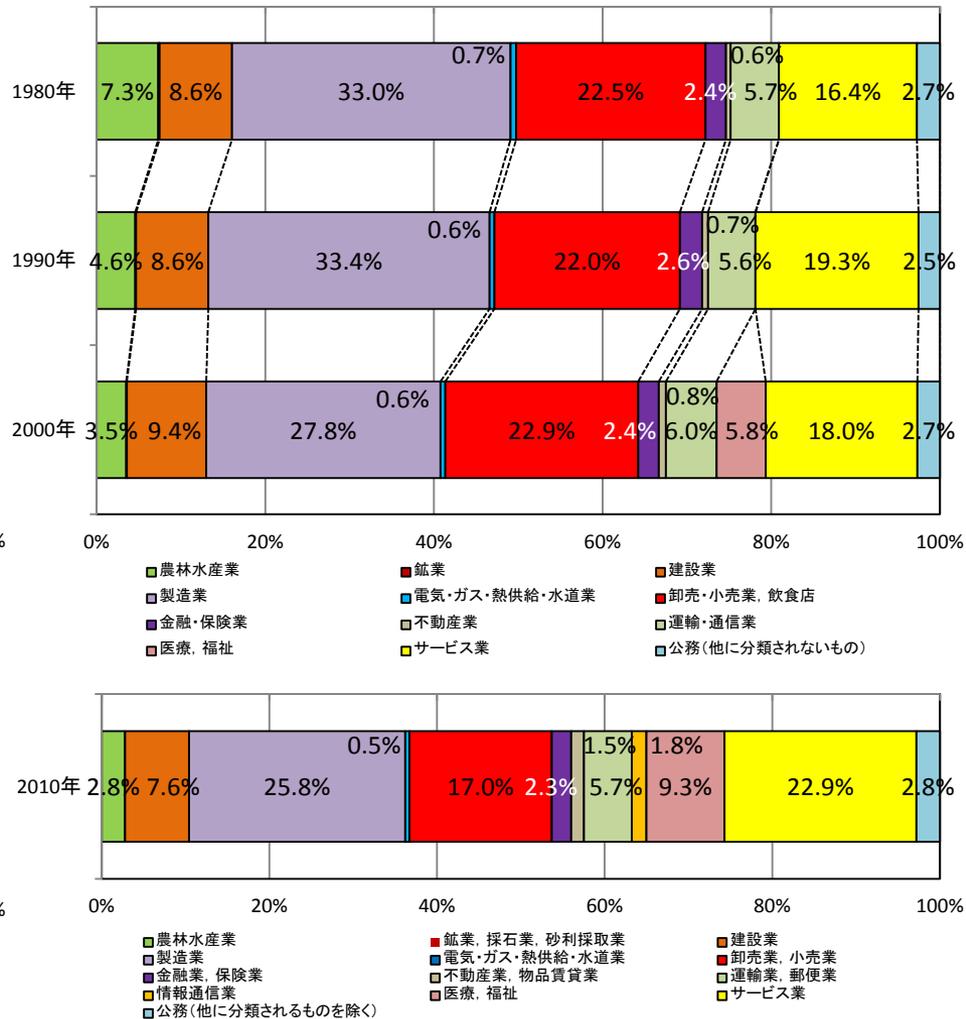
(注) 1980年～1990年、2000年、2010年を比較する場合には、産業分類が異なる点に留意。また、2010年において、便宜上、「サービス業」と分類している産業は、「学術研究、専門・技術サービス業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「生活関連サービス業、娯楽業」、「教育、学習支援業」、「複合サービス事業」、「サービス業(他に分類されないもの)」を合算したものである。1990年以前は、医療・福祉はサービス業に含まれている。

17. 就業者の産業別構成比の推移(圏域別①)

産業別構成比の推移(東京圏)



産業別構成比の推移(名古屋圏)

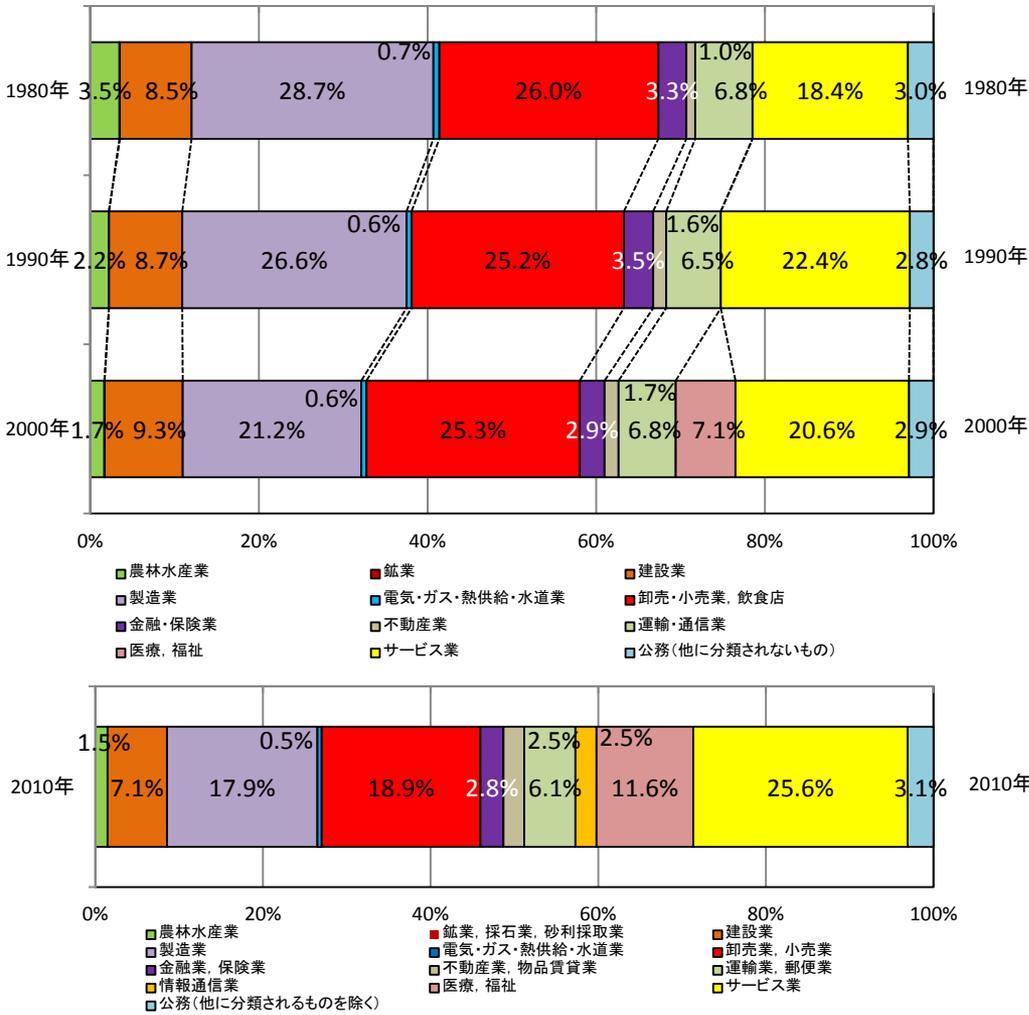


(出典) 総務省「国勢調査報告」より作成。

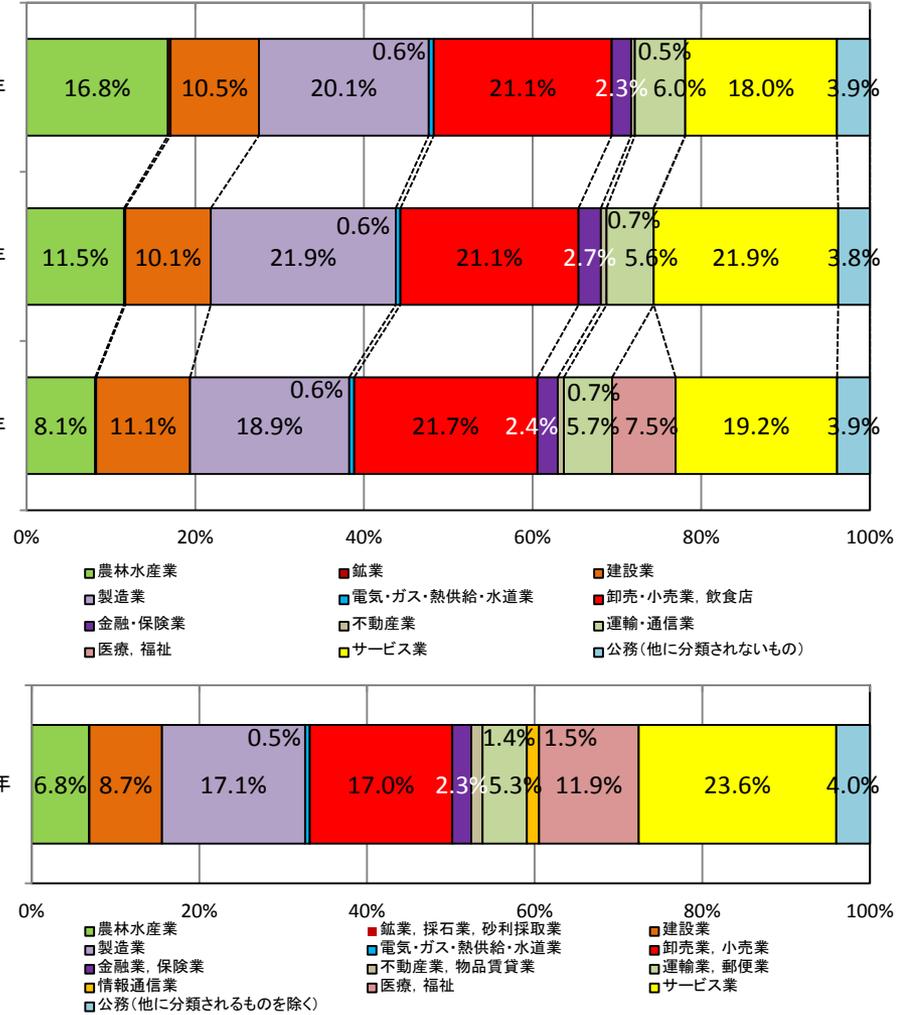
(注) 1980年～1990年、2000年、2010年を比較する場合には、産業分類が異なる点に留意。また、2010年において、便宜上、「サービス業」と分類している産業は、「学術研究、専門・技術サービス業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「生活関連サービス業、娯楽業」、「教育、学習支援業」、「複合サービス事業」、「サービス業(他に分類されないもの)」を合算したものである。1990年以前は、医療・福祉はサービス業に含まれている。

17. 就業者の産業別構成比の推移(圏域別②)

産業別構成比の推移(大阪圏)



産業別構成比の推移(地方圏)



(出典) 総務省「国勢調査報告」より作成。

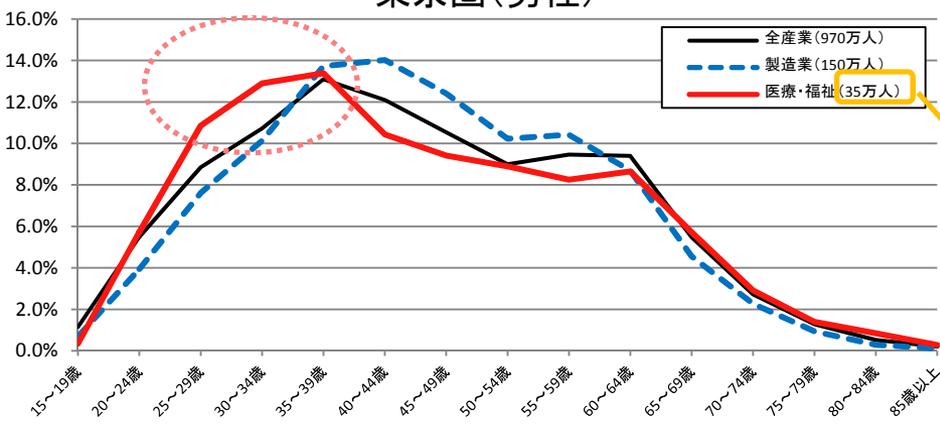
(注) 1980年～1990年、2000年、2010年を比較する場合には、産業分類が異なる点に留意。また、2010年において、便宜上、「サービス業」と分類している産業は、「学術研究、専門・技術サービス業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「生活関連サービス業、娯楽業」、「教育、学習支援業」、「複合サービス事業」、「サービス業(他に分類されないもの)」を合算したものである。1990年以前は、医療・福祉はサービス業に含まれている。

(参考)医療・福祉産業就業者の性年齢階級別の構成比

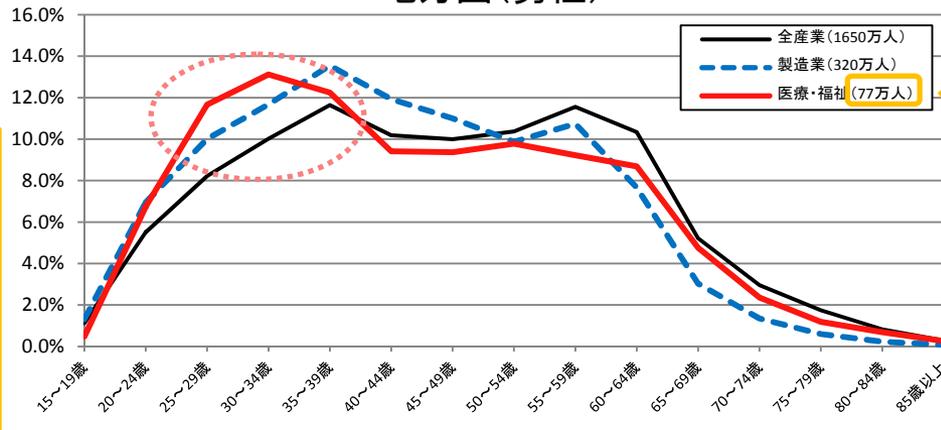
○ 医療・福祉産業就業者をみると、女性の就業者数は東京圏、地方圏ともに男性の約3倍。また、性年齢階級別構成比をみると、

- ・ 男性は、若い世代(20代後半～30代)の比率が特に高い。
- ・ 女性は、各年齢層が比較的均等に就業している。
- ・ 東京圏、地方圏とも同様の傾向で、地域差は小さいとみられる。

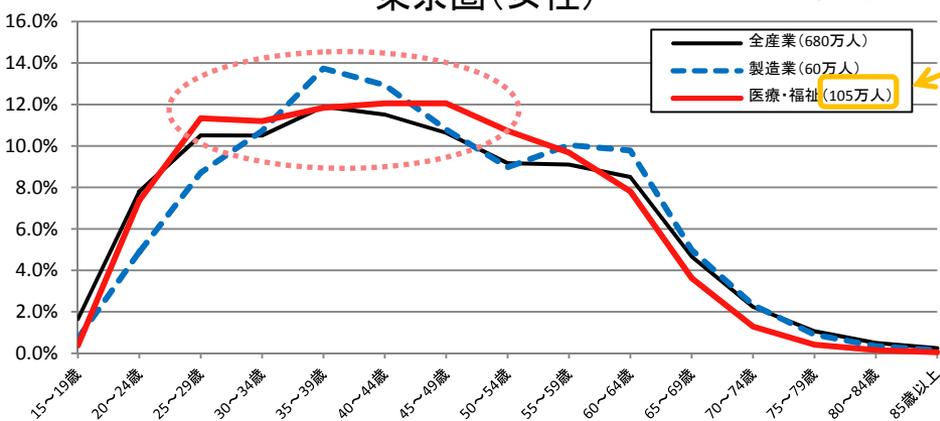
東京圏(男性)



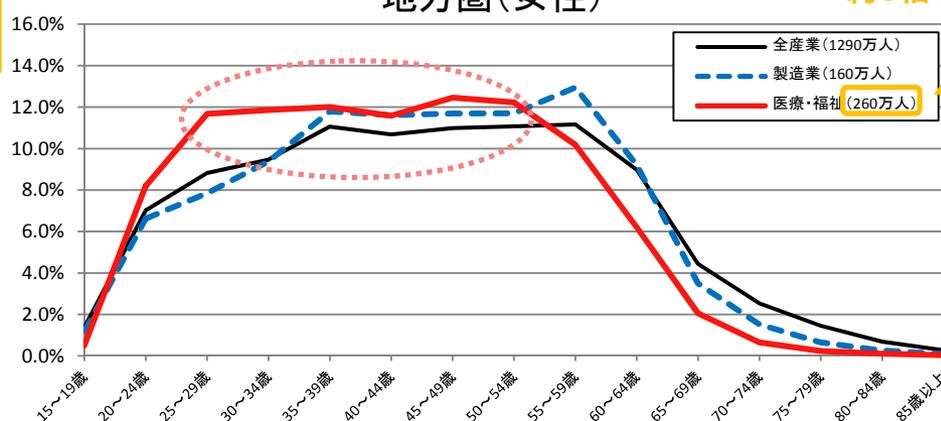
地方圏(男性)



東京圏(女性)



地方圏(女性)



(出典)総務省「国勢調査報告」より作成。

(注)凡例の()内は、総数。

18. 交通関係社会資本施設整備の変遷(1965年:昭和40年)

	総延長・箇所
高 速 道 路	189.7(km)
新 幹 線	515.4(km)
空港(滑走路長2,000m以上)	5(箇所)



18. 交通関係社会資本施設整備の変遷(1970年:昭和45年)

	総延長・箇所
高 速 道 路	649.3(km)
新 幹 線	515.4(km)
空港(滑走路長2,000m以上)	13(箇所)



凡 例

- 高規格幹線道路(開通区間)
- ⋯ 高規格幹線道路(事業中区間)
- - - 高規格幹線道路(未事業区間)
- 新幹線(開通区間)
- ⋯ 新幹線(事業中区間)
- - - 新幹線(未事業区間)
- ⊕ 空港
(滑走路長2,000m以上)

昭和46年3月31日時点

18. 交通関係社会資本施設整備の変遷(1980年:昭和55年)

	総延長・箇所
高 速 道 路	2859.8(km)
新 幹 線	1069.1(km)
空港(滑走路長2,000m以上)	30(箇所)



18. 交通関係社会資本施設整備の変遷(1990年:平成2年)

	総延長・箇所
高 速 道 路	5061.0(km)
新 幹 線	1831.5(km)
空港(滑走路長2,000m以上)	48(箇所)



18. 交通関係社会資本施設整備の変遷(2000年:平成12年)

	総延長・箇所
高 速 道 路	7825.9(km)
新 幹 線	2188.3(km)
空港(滑走路長2,000m以上)	58(箇所)



18. 交通関係社会資本施設整備の変遷(2010年:平成22年)

	総延長・箇所
高 速 道 路	9861.6(km)
新 幹 線	2623.5(km)
空港(滑走路長2,000m以上)	65(箇所)



凡 例

- 高規格幹線道路(開通区間)
- ⋯ 高規格幹線道路(事業中区間)
- - - 高規格幹線道路(未事業区間)
- 新幹線(開通区間)
- ⋯ 新幹線(事業中区間)
- ⊕ 空港(滑走路長2,000m以上)

平成23年3月31日時点

18. 交通関係社会資本施設整備の変遷(2012年:平成24年)

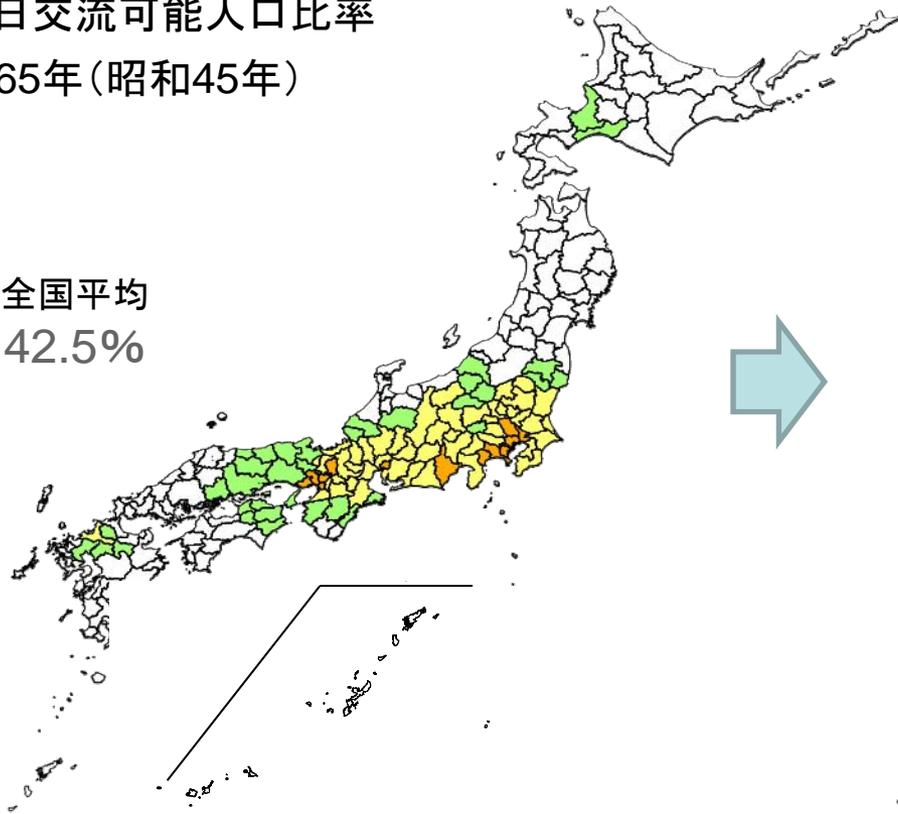
	総延長・箇所
高 速 道 路	10491.6(km)
新 幹 線	2623.5(km)
空港(滑走路長2,000m以上)	66(箇所)



19. 全国一日交通圏

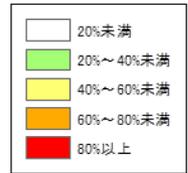
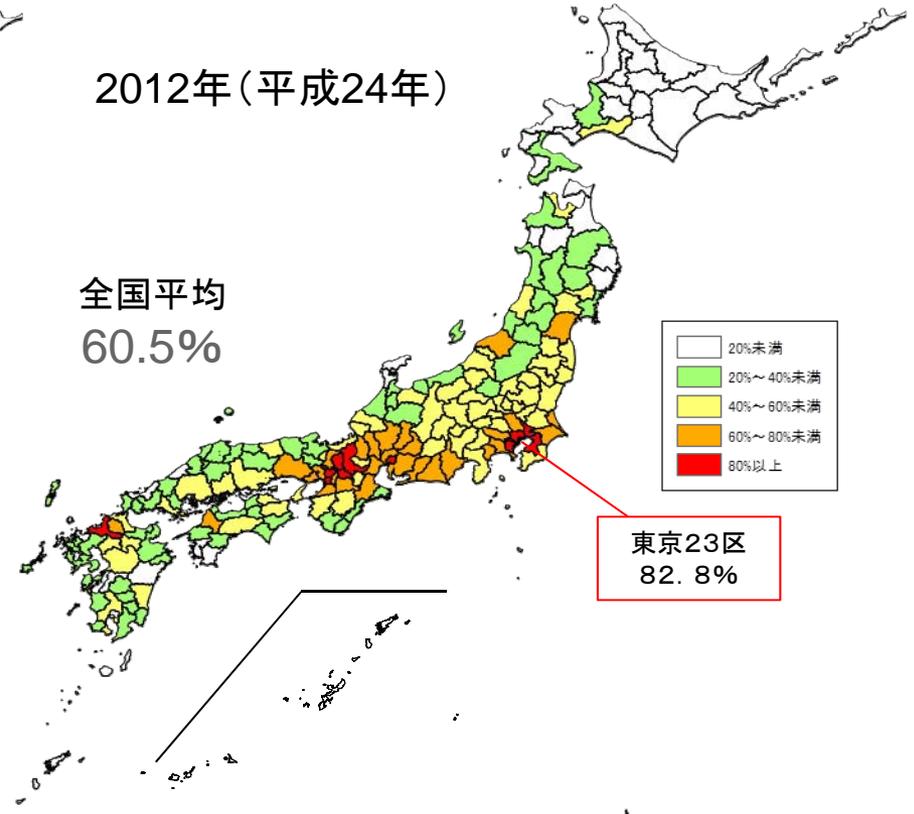
一日交流可能人口比率
1965年(昭和45年)

全国平均
42.5%



2012年(平成24年)

全国平均
60.5%



東京23区
82.8%

1日交流可能人口比率	1965年 (昭和45年)	2012年 (平成24年)	増分
20%未満	106	38	-68
20%~40%	40	66	+26
40%~60%	47	63	+16
60%~80%	14	28	+14
80%以上	0	12	+12
(全国平均)	(42.5%)	(60.5%)	(+18.0%)

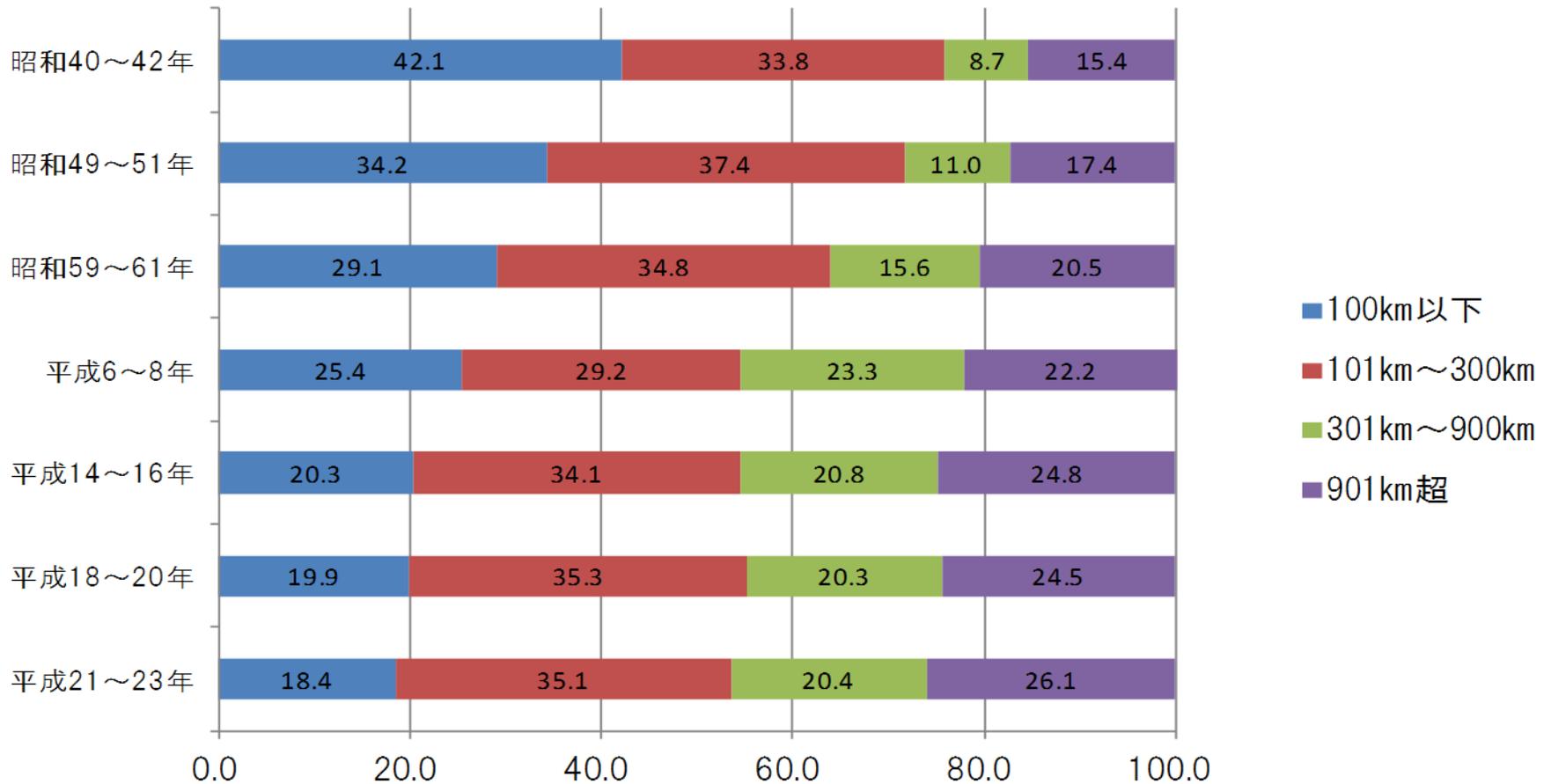
出典:国土交通省 総合政策局資料

※ 全国一日交通圏とは、全国主要都市間で日帰り可能な交通圏である。具体的には、全国の主要都市間の移動に要する時間が、概ね4時間以内の交通圏である。

※ 1日交流可能人口比率は、交流人口(中心都市間を4時間以内で移動可能な他の生活圏の人口)が全国の総人口に占める割合である。

※ 全国平均値は、各圏域の1日交流可能人口比率に人口を乗じて加重平均した値である。

○東京都近郊で消費される野菜の産地は、高速道路の整備に伴い、地方からのシェアが高まっている。



注1 : 100km以下
101km~300km
901km超
301km~900km

千葉、埼玉、東京、神奈川
福島、茨城、栃木、群馬、山梨、静岡、長野
北海道、山口、愛媛、高知、九州7県
その他の府県

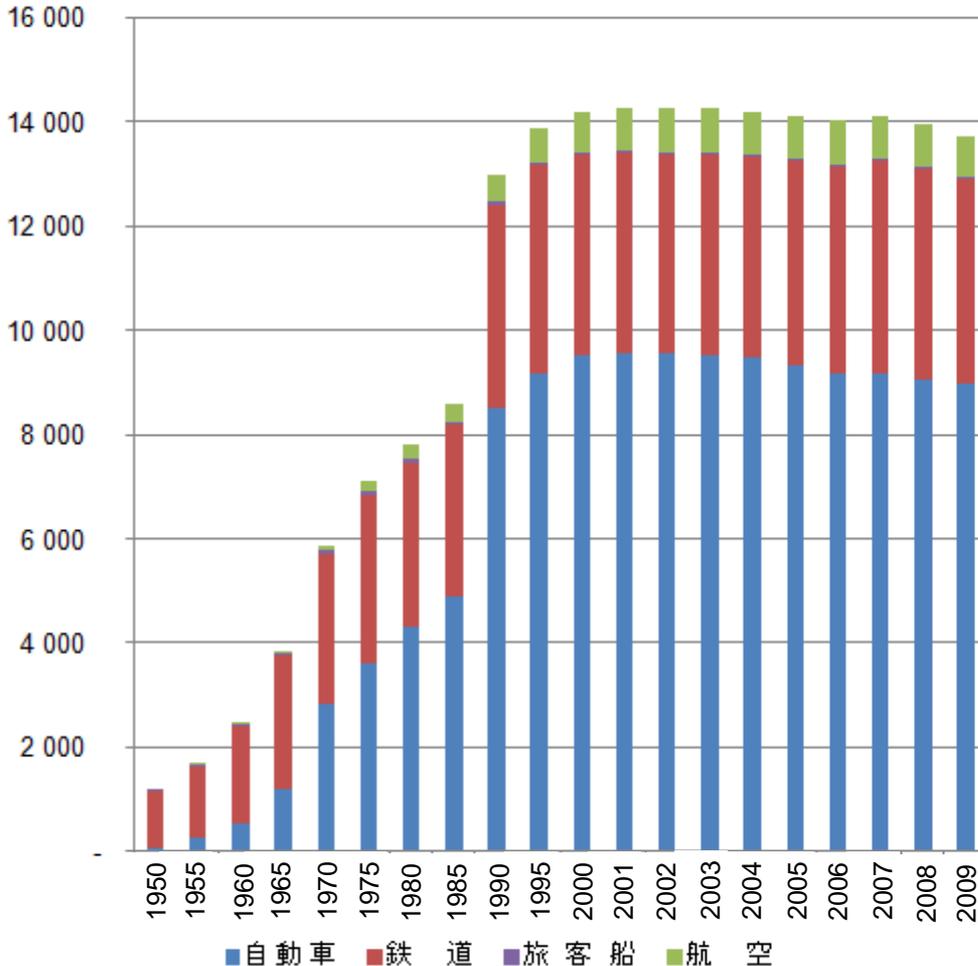
注2 : 沖縄県及び外国からの入荷高を除く
注3 : 金額は沖縄県含む
資料) 東京都中央卸売市場年報

20. 人流の推移

- 人・キロベースの旅客輸送量は戦後急速に伸びたが、平成12年頃から大きな変動がなくなった。
- 平成15年をピークにその後は総量が減少に転じている。
- 近年は乗用車の月間走行距離が短距離化する傾向にある。

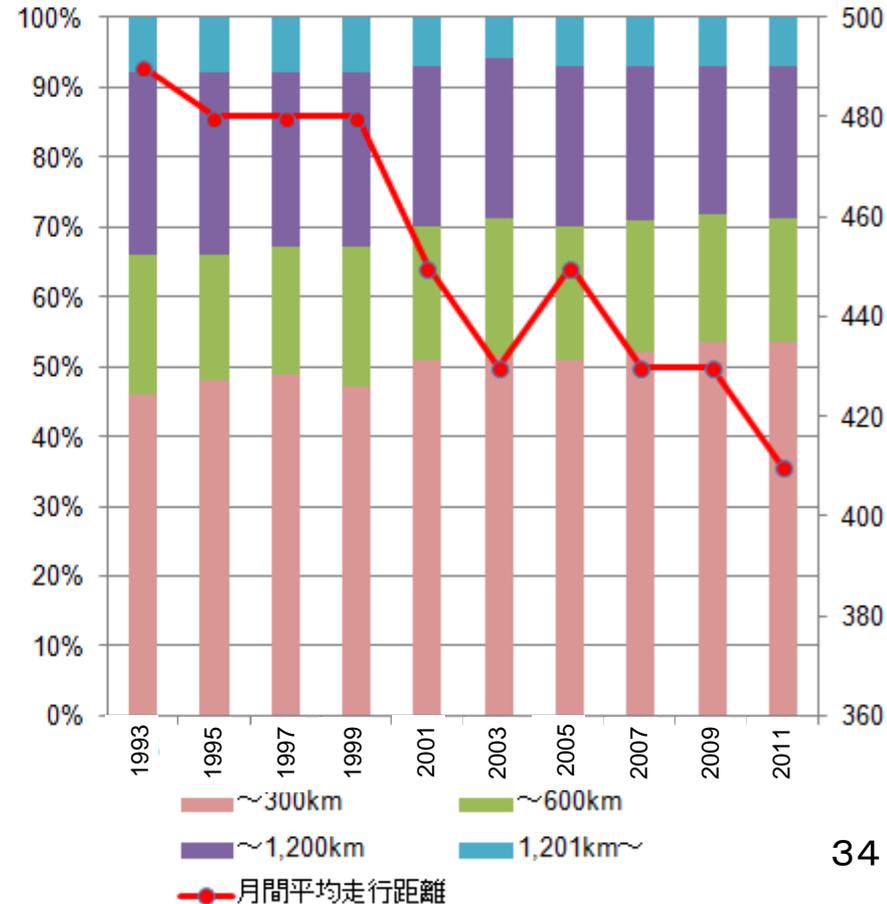
旅客輸送量の推移(自家用車を含む)

単位:億人・キロ



乗用車の月間走行距離の距離別シェア、月間平均走行距離の推移

単位:キロ

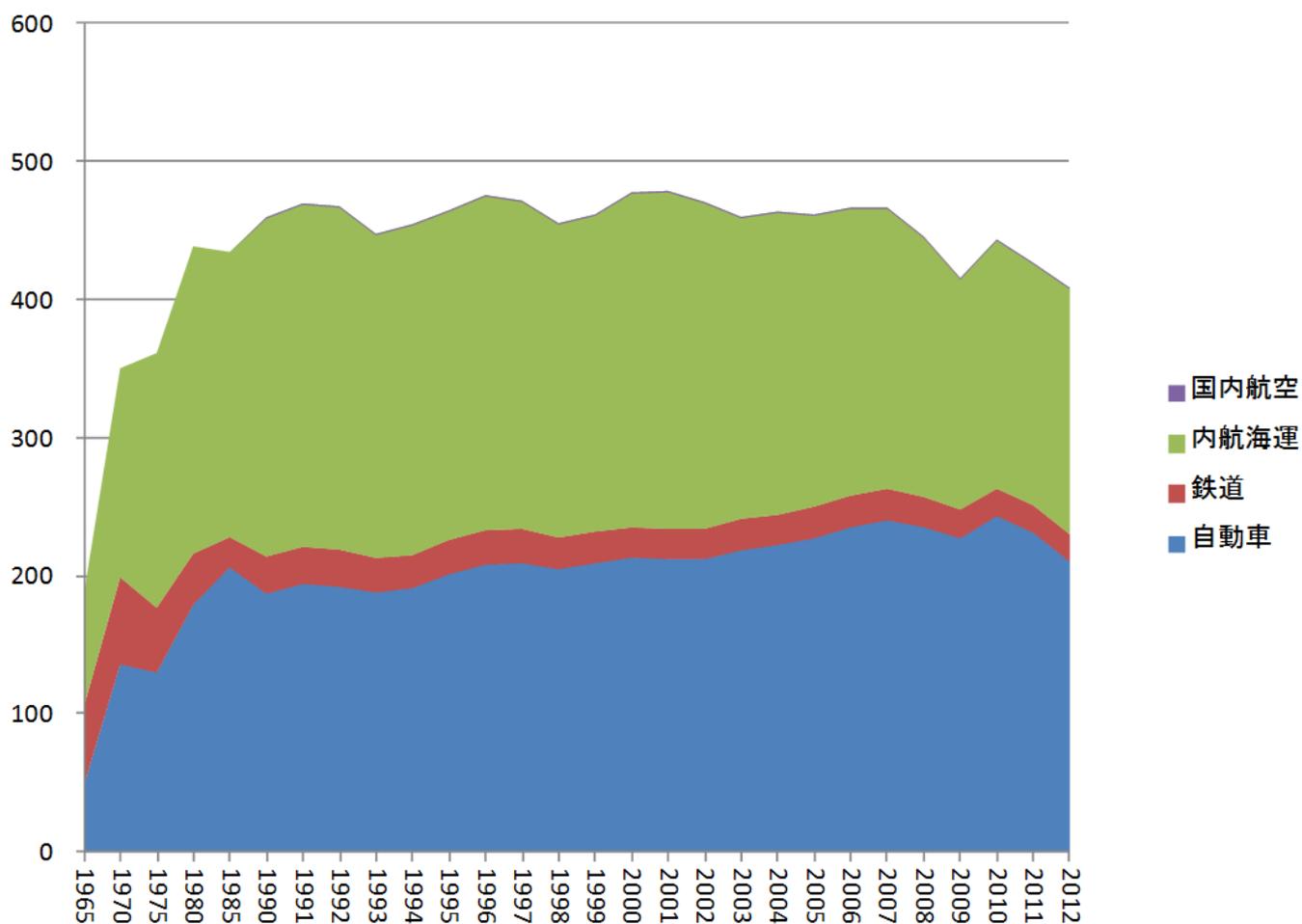


資料: 日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

21. 国内物流の推移

○ トン・キロベースの貨物輸送量は戦後急速に伸びたが、1990年代以降頭打ちとなっている。

輸送トンキロ(10億トンキロ)



(注) 1 昭和62年度より、自動車には軽自動車を加えたので、昭和61年度以前と連続しない。

2 平成6年度の自動車の数値には、平成7年1月～3月の兵庫県の数値を含まない。

3 鉄道は、有賃のみである。

4 国内航空(定期のみ)の輸送量には、超過手荷物・郵便物を含む。

5 自動車に関しては、「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。なお、平成22年10月の調査方法の変更に伴い、平成22年9月以前の統計数値について、時系列上の連続性の担保の観点から、自動車輸送統計年報で定める接続係数を用いて再計算したものを使用している。

6 平成23年3月および4月の数値には、東日本大震災に伴い、北海道運輸局、東北運輸局の数値を含まない。

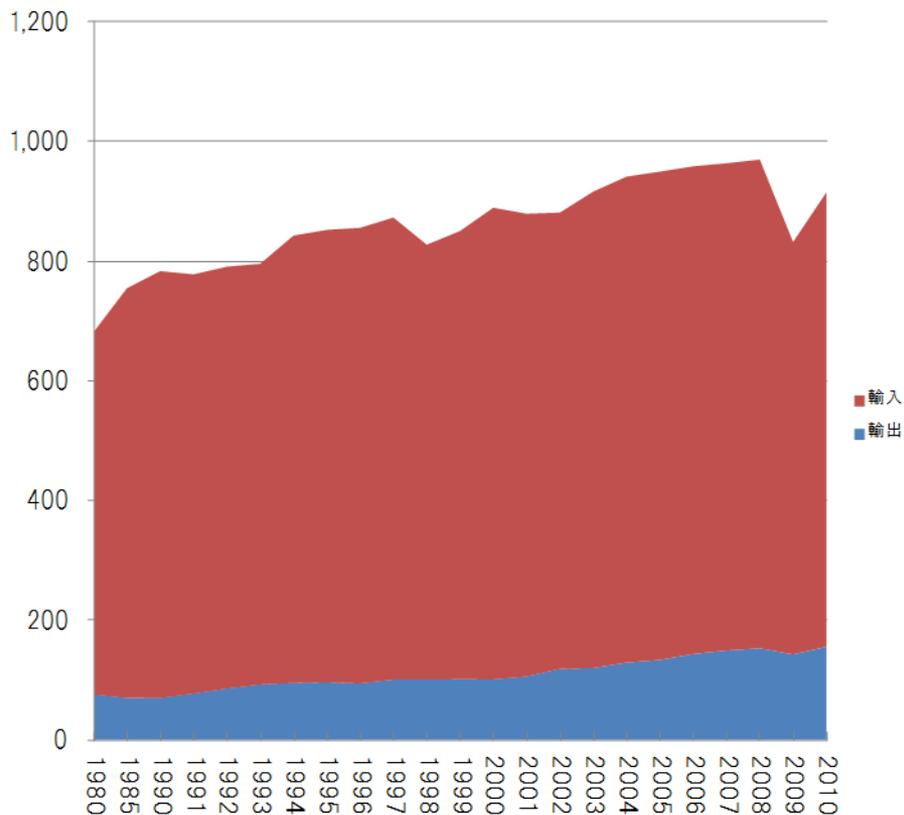
資料：総合政策局情報政策本部

22. 国際物流の推移

- 海運のトンベースの貨物輸送量は増加傾向にあったが、リーマン・ショックにより減少した。リーマン・ショック以降は増加に転じている。
- 航空のトンベースの貨物輸送量は増加傾向にあったが、2004年以降は減少に転じている。さらにリーマン・ショックの影響もあり減少量が増加。2009年以降は増加に転じている。

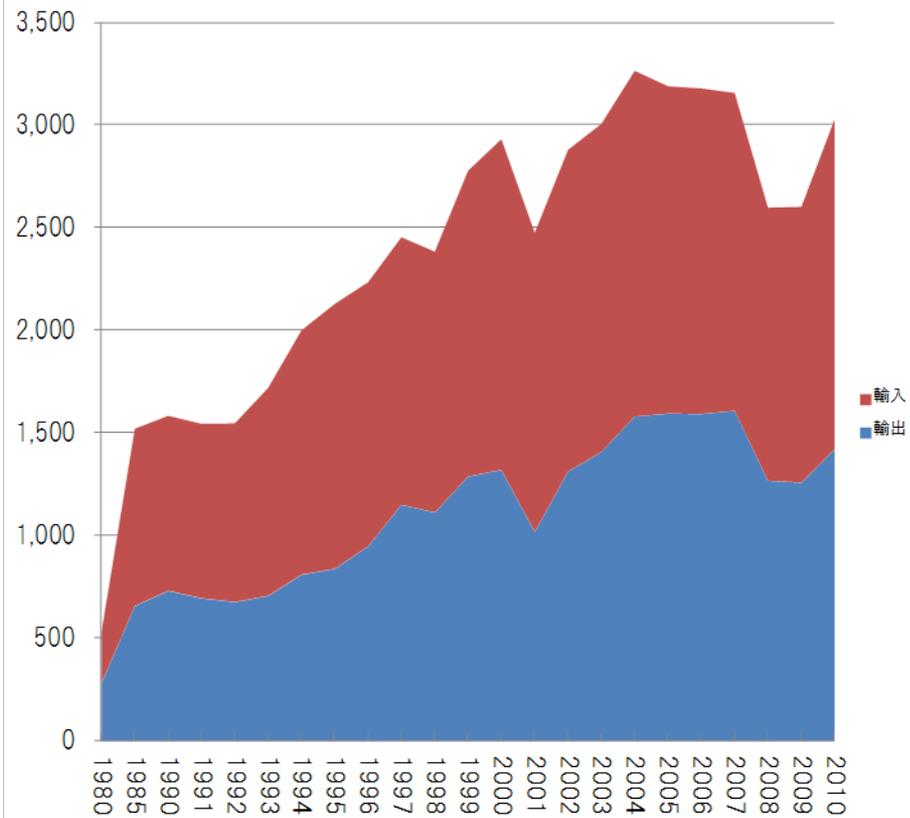
輸送トン(10億トン)

国際貨物輸送量の推移(海運)



輸送トン(千トン)

国際貨物輸送量の推移(航空)



23. シンガポール・デンマークについて

	シンガポール	デンマーク	(参考)日本
人口	約540万人	約560万人(2013年)	1億2752万人(2012年)
面積	716km ²	約4.3万km ²	37.8万km ²
名目GDP	2764億ドル(2012年)	3,316億ドル(2012年)	6.0兆ドル(2012年)
	一人あたり	5.1万ドル(2012年)	5.6万ドル(2012年)
		4.7万ドル(2012年)	
民族・宗教	中華系74% マレー系13% インド系9% その他3%	デンマーク人・福音ルーテル派(国教)	宗教: 神道系(約1億人)、仏教系(約8500万人)、キリスト教系(約200万人)、諸教(約900万人) ^(注1)
言語	国語はマレー語。公用語として英語、中国語、マレー語、タミール語	デンマーク語	日本語
主要産業	製造業(エレクトロニクス、化学関連、バイオメディカル、輸送機械、精密器械)、商業、ビジネスサービス、運輸・通信業、金融サービス業	流通・運輸、製造、不動産、ビジネスサービス	サービス業、製造業、卸売・小売業 ^(注2)
貿易 (2012年)			^(注3)
1. 総貿易額	(1)輸出:5,147億ドル (2)輸入:4,597億ドル	(1)輸出 1,057億ドル (2)輸入 921億ドル	(1)輸出:8,013億ドル (2)輸入:8,886億ドル
2. 主要貿易品額	(1)輸出:機械・輸送機器、鉱物性燃料、化学製品 (2)輸入:機械・輸送機器、鉱物性燃料、原料別製品	(1)輸出:医薬品、原油、肉・水産品 (2)輸入:石油、自動車・関連部品、医薬品	(1)輸出:自動車、鉄鋼、半導体等電子部品 (2)輸入:原油及び粗油、液化天然ガス、衣類
3. 主要貿易相手国	(1)輸出:マレーシア、香港、中国、インドネシア、米国、日本 (2)輸入:マレーシア、米国、中国、台湾、韓国、日本	(1)輸出:ドイツ、スウェーデン、英国 (2)輸入:ドイツ、スウェーデン、オランダ	(1)輸出:中国、アメリカ、韓国 (2)輸入:中国、アメリカ、オーストラリア

1. シンガポールについては、外務省ホームページ、「Yearbook of Statistics Singapore 2013」より作成。デンマークについては、外務省ホームページより作成。

2. 日本については、総務省「人口統計(10月1日現在人口)」、国土地理院「全国都道府県市町村別面積調」、内閣府「国民経済計算」、文化庁「宗教統計年鑑(平成24年度)」、財務省「貿易統計」より作成
(注1)信者の把握の基準は宗教団体により異なる。(注2)内閣府「国民経済計算」の経済活動別分類のうち、GDPシェア上位の3産業を抽出。

(注3)輸出、輸入は金額上位3品目、3カ国を抽出。

24. シンガポールの政策の概要

○ 国土・資源の限られた都市国家として、国際化戦略・都市計画により成長

交通・物流の要衝

- 地理的優位性(アジアの中心)
 - ・シンガポール港
コンテナ取扱い 3,165万TEU(世界2位)
 - ・チャンギ国際空港
110のエアラインが60ヶ国240都市を結ぶ、アジアのハブ空港

渋滞対策

- 車の総量制限
- 車の利用規制(ロードプライシング)
- 公共交通機関(MRT等)整備

外資を呼び込む優遇政策

- 法人税率17%(日本は25.5%)
- 政府機関に認定された企業には、
軽減措置
- 多国とのFTAの発効 等

観光誘致

- 観光入国者数 1,000万人超
- 国際コンベンション年間900件以上(世界1位)
(日本 年間約600件 世界第3位)(2011年)

移民政策

- 外国人労働力の積極的受け入れ
- 人口の約4割が外国人
- 他民族国家であり、英語が公用語の一つ

(参考1)シンガポールの港湾・空港

○ 地の利を活かすとともに、大規模化・効率化を図りハブ化に成功

シンガポール港

○コンテナ取扱数量

シンガポール港 世界ランキング2位
3,165万TEU・2012年

東京港 世界ランキング29位
469万TEU・2012年

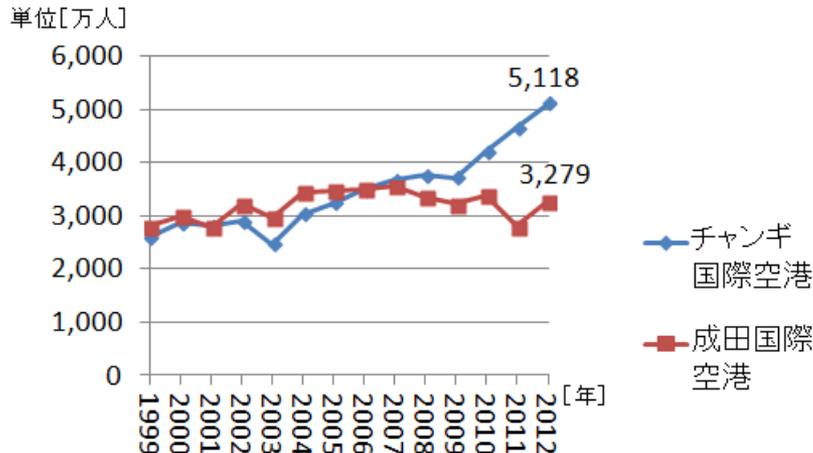
("CONTAINERISATION INTERNATIONAL誌"2012年3月号)



- 太平洋とインド洋を結ぶマラッカ海峡に面する立地
- 123カ国の600の港と結ばれる
- 荷役サービスを365日24時間体制で実施
- ICT技術を駆使し物流にかかるリードタイムの短縮・コスト削減
 - 通関関連手続きの一括管理
 - 海運事業者向け港湾施設利用一括管理
 - GPSを活用したコンテナ取扱作業の管理システム

チャンギ国際空港

図 チャンギ国際空港と成田空港の旅客数



Changi Airport Group、成田国際空港株式会社資料より作成

- アジアとヨーロッパとオーストラリアやニュージーランドを東半球経由で結ぶ航空路線の燃料補給または乗り換え拠点に位置
- シンガポール島の最東端臨海地域に立地(拡張性・騒音対策に有効)
- 1981年に24時間空港として開港
- 乗り継ぎ客を重視し、利用者に快適な空間を提供(多数の賞を受賞)
- 航空関連外収入で得られた収益をもとに、着陸・駐機料や空港資料を低く抑え、LCC等の一層の誘致
- 貨物については、自由貿易地区であるチャンギ航空貨物センター(47ヘクタール)において、通関・物流が一体となったスピーディな対応が可能。また、保税区内には入荷した部品をもとに製品を組み立てる製造工場エリアであるAirport Logistics Park of Singapore (ALPS)があり、主要輸出業者制度(MES: Major Export Scheme)の認定を受ければ、物品サービス税(GST: Goods and Service Tax)7%の納税が免除

- 制度・技術を活用して交通量をコントロールし、快適な陸上交通を実現

シンガポールの陸上交通

公共交通はバス、鉄道、タクシーが存在。国土が狭いために自家用車の台数を減らす必要があり政府が重点を置き開発。



自動車

電子式道路料金徴収システム

- 一般道

商業中心地域への車両の流入を抑制するため、特定地域への立ち入りに際しては許可証の購入を義務付けるロードプライシングを1975年から導入。(エリアライセンススキーム(ALS))

1998年から世界で初めて時間帯ごとに料金変動が可能な電子式道路料金徴収システムであるERP(Electronic Road Pricing System)を導入。自動車にERP車載器を搭載し、ICカード式のキャッシュカードを差し込み、制限区域の入口に設置された架空式ゲートを通過すると、カードから料金が自動的に差し引かれる仕組み。道路交通法(Road Traffic Act)により、シンガポール登録の車にはERP車載器の搭載が義務づけられている。



ERP架空ゲート



ERP架空ゲート裏に設置された監視カメラ



ERP車載機とキャッシュカード

- 高速道路

総距離は148km。料金は基本的には無料であるが一部の都市部を通る区間のみ渋滞を緩和する目的で一般道路(幹線)と同じようにERPより料金を徴収。

総量規制

- 総量規制 COE(COE:Certificate of Entitlement)

国内の道路整備状況により自動車の新規登録可能件数が定められ、新車を購入する際には、車両購入権(COE:Certificate of Entitlement)が必要。その他税金等を含め車両価格の3~4倍の金額が必要。

鉄道

- 現在、シンガポールにはマレーシアから乗り入れるマレー鉄道のシンガポール駅があるほか、高架鉄道・地下鉄としてMRT・LRT、モノレールが存在。

- シンガポール交通局は、2013年6月から1年間、混雑の激しい特定区域の駅において、早朝運賃は無料又は割引料金とする試行の実施。

- シンガポールの陸上交通省は2013年10月に今後10~15年間の交通整備方針を示したマスタープランを発表した。2030年までに鉄道網の総延長を360kmに延伸し、ラッシュ時の公共交通利用率を75%まで高める目標を掲げている。

(参考3)シンガポールの観光

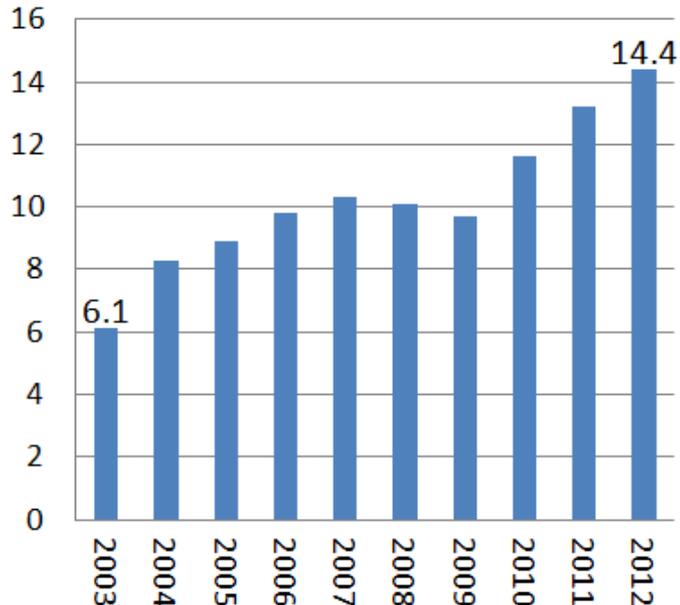
○ エンターテインメント、クルーズ停泊施設等の観光インフラの充実とともに、MICE誘致等の海外アピール戦略の実施

外国人訪問者数

○過去9年間で2倍以上の順調な伸び

図 外国人訪問者数推移

[百万人]



エンターテインメント

- セントーサ島
 - ユニバーサル・スタジオ
 - マリーナ・ベイ
- 年間100万人のクルーズ客

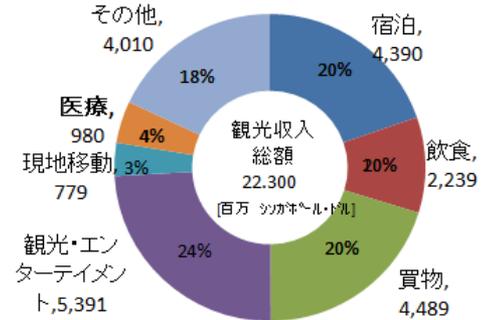


等

医療観光

- シンガポールを「アジアの医療ハブ」とするため、2003年に“Singapore Medicine initiative”を策定
- 医療観光は、観光収入の約5%を占めている。 等

図 観光収入内訳 2011年



MICE

- 国際会議・展示会等の来訪者数 320万人
- MICEによる収入は、56億シンガポールドル(観光収入全体の3割弱)

(参考4)シンガポールの人口政策

○ 外国人労働者を積極的に受け入れ経済成長

少子化・移民政策

○人口推移

人口は、増加傾向。

表 シンガポール人口推移 単位 [千人]

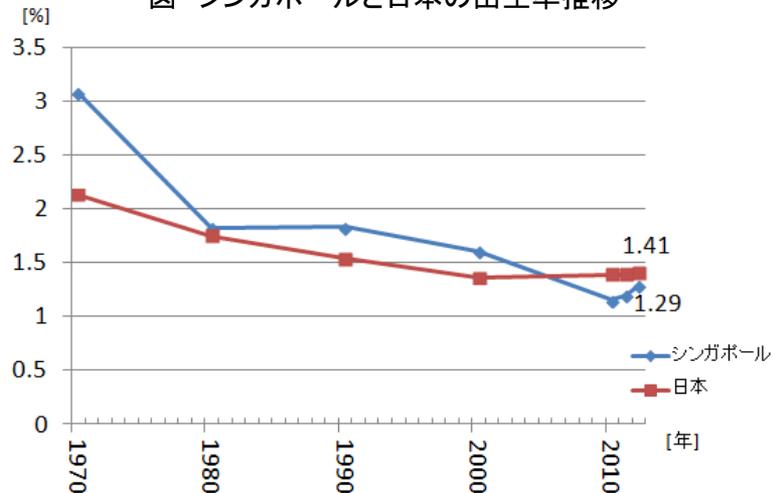
	1970	1980	1990	2000	2010	2012	2013
全人口	2,075	2,414	3,047	4,028	5,077	5,312	5,399
居住者人口	2,014	2,282	2,736	3,273	3,772	3,818	3,845
シンガポール国民	1,875	2,194	2,624	2,986	3,231	3,285	3,314
永住権保持者	139	88	122	288	541	533	531
外国人(外国人一時滞在者(就労・学生等))	61	132	311	755	1,305	1,494	1,554

“Population Trends 2013”Department of Statistics Singaporeより抜粋

○出生率推移

出生率の低下は、日本同様進んでいるものの、近年回復傾向がうかがえる

図 シンガポールと日本の出生率推移



“Population Trends 2013”Department of Statistics Singapore, 厚生労働省資料より作成

○移民政策

国土が狭く資源もないシンガポールは、積極的に外国人労働者を受け入れることにより、1人あたりGDPで世界でもトップクラスに位置するまでに経済成長を果たしてきた。

今後においても、基本的には外国人労働者の受け入れを続けることにより、世界最低水準の出生率にも関わらず、2030年には総人口は最大で690万人へ増加することを見込んでいる。(2013「人口白書」より)

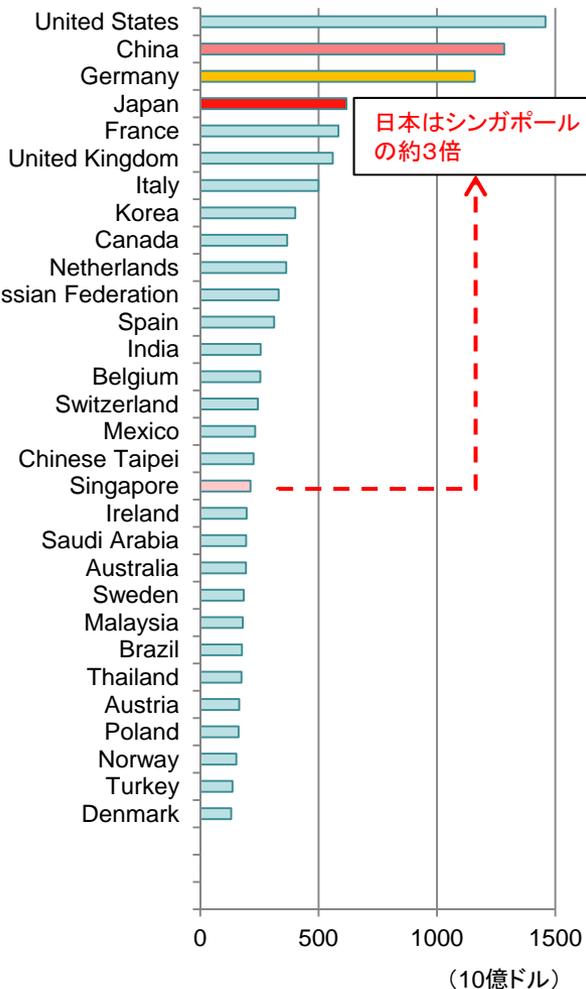


ただし近年においては、外国人の増加がシンガポール国民の雇用機会や住宅取得機会を奪っているなどの批判が高まってきており、就労ビザ発給要件の厳格化や富裕層に対する永住権取得の優遇措置廃止など移民政策の見直しを行っている。

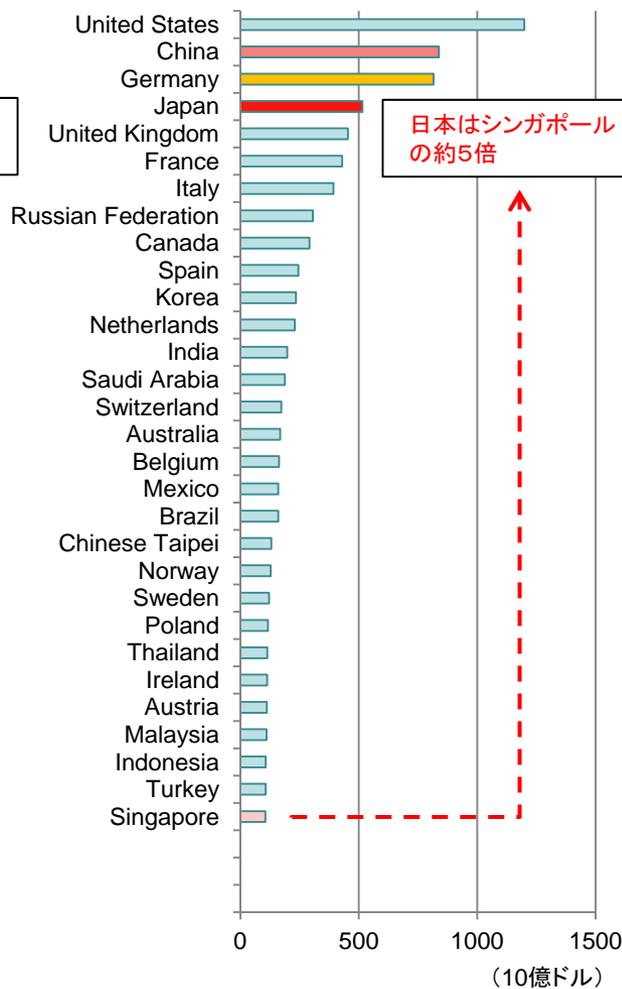
25. 付加価値ベースでみた日本の輸出額

○日本の輸出額は、通常ベース、付加価値ベースとも第4位の大きさ(OECDデータが存在する56カ国中)。
 ○輸出額に占める付加価値の比率は比較的高い水準。

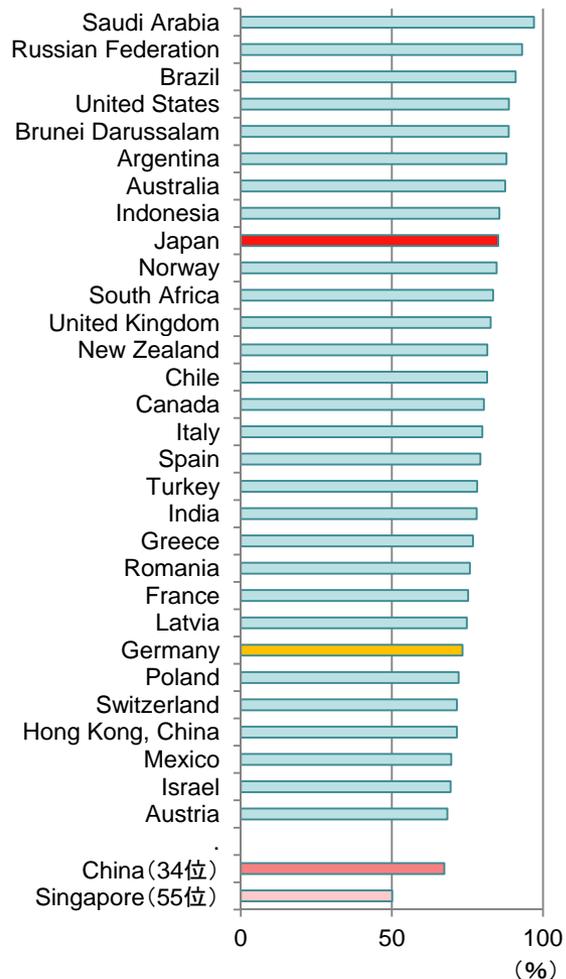
輸出額(上位30か国)



付加価値ベース輸出額(上位30か国)



付加価値/輸出額(上位30か国)



(出典) OECD-WTO "Trade in Value-Added" から作成(データは2009年)。

26. デンマークの政策の概要

○ 世界最高レベルの高福祉・ICT利用を実現するとともに、輸出できる農業を実現。

高福祉国家

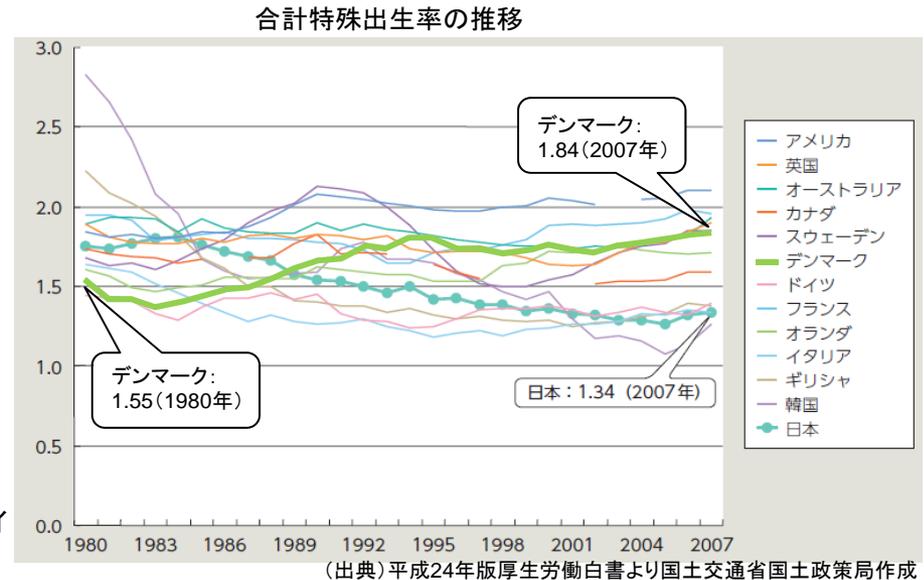
○ 2013年度の世界幸福度レポート(World Happiness Report)※において1位。(日本は43位)

※国連の「持続可能な開発ソリューション・ネットワーク(SDSN)」の支援を受けて行われた調査。2010年から2012年にかけて実施され、世界156カ国に住む人々の幸福度を国別のランキングにまとめたもの

○ OECDの統計データ等に基づく国際比較※によれば、

- 出生率(合計特殊出生率)の1980年から2007年までの期間の増加率が最も高い。
- 15歳以上65歳未満の女性の就業率(2010年)が最も高く、約72%(日本は約66%)。
- フルタイム労働者が一日のうちに「余暇」と「個人的ケア」に費やしている時間が最も長く、15.9時間(日本は14.0時間)。
- 税や社会保障による所得再分配後の相対的貧困率について、1990年代中頃以降の推移が一貫して最も低い(日本はアメリカについて高い)。

※アメリカ、英国、オーストラリア、カナダ、スウェーデン、デンマーク、ドイツ、フランス、オランダ、イタリア、ギリシャ、韓国、日本を対象に実施。



○ 2010年の租税負担率(対国民所得比)は65.1%で、OECD加盟諸国の中で最も高い(日本は22.1%)。

(出典)財務省ホームページ

ICT先進国

○ 世界経済フォーラム(WEF)の「ICT国際競争力ランキング」(2013)において世界8位(日本は21位)。

輸出依存型農業

○ 農業産出額の2/3を輸出(自給率300%)。

○ 主要農産物は、小麦、大麦、てんさい、じゃがいも、肉類、牛乳。特に、豚肉の輸出額は米国に次ぐ世界第2位、ベーコン・ハムもイタリア、オランダ、ドイツに次ぐ第4位(2010年)。

(参考1)デンマークの福祉

○ 高齢者福祉においては、「施設」から「住宅」への転換と、巡回型在宅24時間ケアを実現。

デンマークの高齢者住宅政策

○ 高齢者介護や障害者ケアなどの社会サービスは、コムーネ（市に相当）によって担われている。財源は税金であり、一部利用者負担がある。

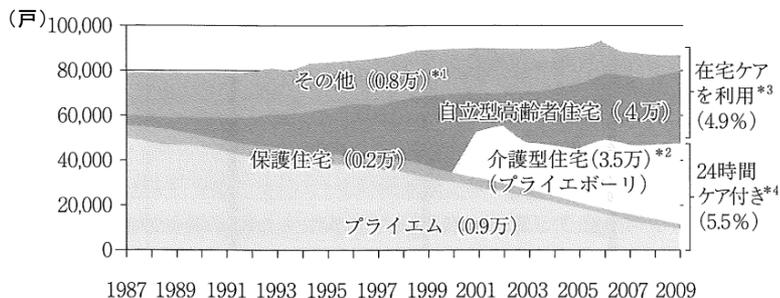
■デンマークの高齢者住宅政策の経緯

- 1960年代、1970年代は大規模なプライエム（施設）が増設。
- 1979年に高齢者政策委員会が招集され、第1回報告（1980年5月）において「高齢者三原則」が提言された。

高齢者三原則

- ・高齢者の自己決定を尊重する。
- ・今ある能力に着目して自立を支援する。
- ・これまでに生活と断絶せず、継続性を持って暮らせるよう支援する。

- 1988年1月1日以降のプライエムの新規建設を禁止する法律が施行。プライエムに代わる住まいの形態として、高齢者住宅（エルダーボーリ）が登場した。
- 1990年代なかばから「（高齢者住宅への）早めの住み替え」というスローガンが宣伝されるようになった。



出所：デンマーク統計局資料より筆者作成

*1「その他」とは1987年以前に建設された年金受給者住宅、高齢者向け集合住宅。

*2「介護型住宅」は1996年から建築が始まったが、統計局資料は2006年のものしかない。1999年～2005年は不明であったが、これまでの調査資料からデータをつなぎ合わせた。

*3「その他」と「自立型高齢者住宅」が「在宅ケアを利用して暮らす住宅（50,000戸）」である。

*4「介護型住宅（ブライエボーリ）」「プライエム」は「24時間ケア付き住宅（45,000戸）」である。

(出典)松岡洋子「エイジング・イン・プレイスと高齢者住宅」より

巡回型在宅24時間ケアの特徴

- 住宅政策を福祉政策の中心に位置づけるとともに、在宅ケアの整備を推進。現在では、全てのコムーネにおいて24時間在宅ケア体制が実現。
- 施設・高齢者住宅・自宅など住宅の類型を問わず、全域で施設と同等のケアを受けることができる体制。
- 市内を人口1～2万人を目安にして地区に分割し、基盤整備。
- 介護（家事援助含む）・看護スタッフがチームで協働。家庭医とも連携。

デンマークにおける地域居住を支える資源（1地区あたり）

人口		15,000人	
高齢者		2,500人（16.7%）	
在宅ケア	日中带	利用者	1日あたり300人 (利用者総数は420人)
		スタッフ	6人/スタッフ
	夜間帯	利用者	90人前後（毎日利用）
		スタッフ	6人+看護師1名 15人/スタッフ
	深夜帯	利用者	5人前後（毎日利用）
		スタッフ	0.7～1名
高齢者住宅	高齢者住宅（自立型）	125戸	
	ブライエボーリ（介護型）	125戸	
アクティビティ・ハウス		1～2ヶ所	
家庭医		8～10人	
OT/P T		4名	

筆者調査より作成

(出典)松岡洋子「エイジング・イン・プレイスと高齢者住宅」より

デンマークの電子政府戦略

○ブロードバンド普及率の高い国の一つ。2012年1月現在39.3%(日本は27.4%(2011年))。

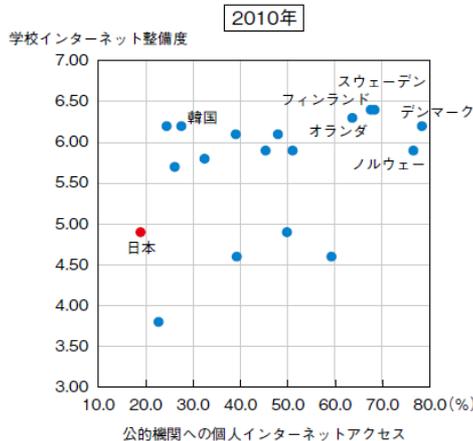
■国家ブロードバンド戦略

- 2010年6月に国家ブロードバンド戦略を公表。同戦略では、公的部門のデジタル化、クラウド・コンピューティング、情報・ICTスキルの向上、ブロードバンド基盤整備などの目標を掲げている。
- 具体的な数値目標として、2020年までに下り100Mbpsのブロードバンドの全国民の接続を掲げている。

■電子政府戦略 2011-2015

- 2015年を目標に、公的セクターの効率化、並びに市民が公的サービスにアクセスする回路のデジタル化を目標としている。
- 具体的な戦略として、ユーザ・フレンドリネスの向上や、教育・健康・環境・職業など福祉分野の充実を掲げている。

公的機関への個人インターネットアクセスと学校インターネット整備度



※ 調査対象 18か国 (日本、韓国、イタリア、カナダ、オーストラリア、オランダ、フィンランド、スイス、フランス、ニュージーランド、ポルトガル、英国、ドイツ、スペイン、ベルギー、デンマーク、スウェーデン、ノルウェー)

(出典) 総務省「情報通信産業・サービスの動向・国際比較に関する調査研究」(平成24年)

(出典) 平成24年版情報通信白書より

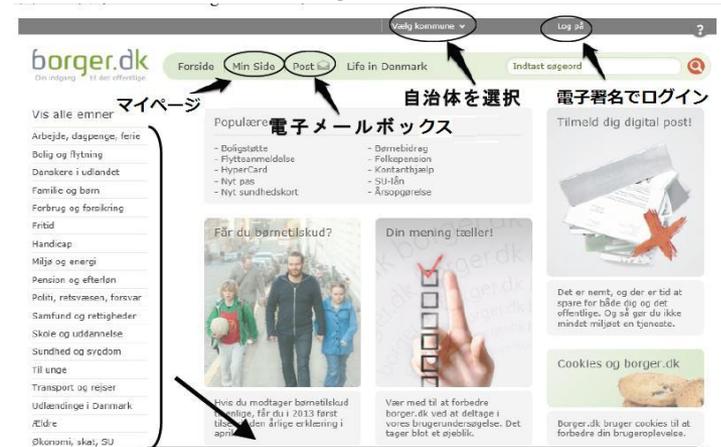
(出典) 総務省ホームページ「世界情報通信事情」より

デンマークの電子政府の特徴

- 紙媒体による書類の受け取りを拒否し、電子フォーマット(電子メール、CD等)によるコミュニケーションを強制する法律を定めた。
- 個人・企業に固有のIDを作り、すべての機関で同一のものを利用。
- ワンストップサービスを実現するために、国民一人ひとりに対応する「マイページ」を開設。マイページにログインすると、本人と家族に関わる行政からの連絡、あるいは医療、教育、税金、年金情報記録などの個人の社会保障情報をひとまとめで管理・閲覧できるようになっている。

(出典)「平成22年度地域活性化ガイドブックICTの活用による地域づくり」(財団法人地域活性化センターより)

市民ポータルBorger.dkのトップページ



18のコンテンツ
 (労働、住まい、海外滞在、家族・子ども、消費・保険、余暇、障害、環境、年金、警察・司法・防衛、社会・権利、教育、医療、若者、外国人、高齢者、税金)

(Borger.dk HP <https://www.borger.dk/>)

(出典) 総務省 情報通信侵害会 情報通信政策部会 新事業創出戦略委員会 ICT利活用戦略ワーキンググループ(第5回) 猪狩構成員資料より

(参考3)デンマークの農業

○ 大規模な農地や、専門農協、農場支援システム、教育制度により、輸出競争力のある農業を実現。

デンマークの農業の特色

○ 平坦な国土で農業に適しており(最高地点は海拔173m)、大規模で高い生産性を有した農業が行われている。

○ 気候は、緯度が北緯55度と高いため、冷涼で日照量が少ない。年間を通じて降雨があり、台風等の季節的な災害は殆ど無い。

■デンマークと日本の比較

農林水産業の地位(2011年)	デンマーク		日本	
	名目額(億USDドル)	GDP比(%)	名目額(億USDドル)	GDP比(%)
国内総生産(GDP)	3,320	—	58,704	—
うち農林水産業	39	1.2	674	1.1
1人当たりGDP(ドル)	59,581		46,407	

注:デンマーク農業理事会ホームページでは、農業のGDP比は5%であるとしている。

農地の状況(2011年)	デンマーク		日本		(北海道)	
	面積(ha)	比率(%)	面積(ha)	比率(%)	面積(ha)	比率(%)
全体	431万	100.0	3,780万	100.0	835万	100.0
農用地	269万	62.4	456万	12.1	116万	13.9
1経営体当たり平均経営面積	62.9	—	2.27	—	24.24	—

資料:国連統計、FAO統計、耕地及び作付け面積統計、農林業センサス、農業構造動態調査
(出典)農林水産省ホームページより国土交通省国土政策局作成

デンマークの農協

○ 品目毎の製造販売に特化した専門農協。

○ 輸出競争力の高さは、製造・販売の専門農協の絶大な力に起因。

(例)アルラ・フーズ社(アルラフーズ社ホームページより)

- ・酪農協同組合を母体とする企業。
- ・デンマークの総ミルク生産量(年間約46億リットル)の約90%を供給。

(出典)中原准一「デンマークの酪農環境対策に学ぶこと(牧草と園芸/平成17年1月号)」より

デンマークの家族農場支援システム

○ 農民組織が出資して農業普及センターを運営。収入は、農業者が支払う賦課金、コンサルティング料金、国の補助金、受託研究収入、農民組織の負担金等。

○ 普及センターのコンサルタントが農家に対し、作目毎の技術指導と経営管理指導を実施。

○ GPSなどの最新情報通信技術も駆使するほか、各農家の生産、経営経済の詳細なデータに基づく助言・指導を実施。

(出典)中原准一「デンマークの酪農環境対策に学ぶこと(牧草と園芸/平成17年1月号)」より

デンマークの農業教育制度

○ 農業法により、30ha以上の農地を取得するためには「グリーン証」保持者である資格が必要であり、農業経営者養成教育を受ける必要がある。

○ 税法上、贈与税が高水準で課されることから、親子間でも有償で農場継承する仕組み(経営者能力を有する者のみが執農する条件を与えられる。)

27. 構造改革特区について

- 地域を限って大胆に規制緩和を行うことにより、民間の自由な経済活動等を促進し、経済の活性化を推進するため、構造改革特区・総合特区・国際戦略特区が推進、提案されているところ。
- 構造改革特区は、平成15年の制度創設以降平成25年8月まで1,207件の計画を認定。産業振興関係の主な構造改革特区は以下のとおり。

木更津港湾物流効率化特区(千葉県、木更津市)

背景

- アジア諸国への鉄鋼輸出を増加させるためには、既存の輸出岸壁のみでは出荷能力が不足。
- 一方、活用可能である公共埠頭が近隣に整備されているものの、周辺道路の重量物の陸上輸送に係る規制により大ロットでの輸送ができない。

規制の特例措置

特殊な大型車両による港湾物流効率化事業

効果・成果

- 平成18年 特区認定
- 特殊な大型車両(最大積載量140トン)を利用した効率的で大ロットでの物流システムが実現。
- 木更津港の国際競争力強化が見込まれるとともに、立地企業の生産活動の拡大に伴う雇用の創出や税収増、企業誘致の促進が見込まれる。

先端医療特区(神戸市)

背景

「神戸先端医療産業都市構想」に基づき、先端医療センターの整備、再生科学総合研究センターの誘致を実施。先端医療施策を集中的に実施する必要。

規制の特例措置

- 外国人の入国、在留申請の優先処理
- 地方公共団体の助成等による外国企業支店等の開設促進
- 国の試験兼旧施設の使用手続きの迅速化、使用の容易化等

効果・成果

- 平成15年 特区認定
- 先端医療振興財団、理化学研究所、神戸大学等への優秀な外国人研究者の受入れ促進。
- 大学発ベンチャー企業の立ち上げ、企業の進出が促進された。

技術集積活用型産業再生特区(三重県、四日市市)

背景

- 施設の老朽化や国内外の地域間競争による地域の活力低下。
- 国際競争力のある産業集積地として再生するため、特区による構造転換を図る。

規制の特例措置

- 石油コンビナート施設のレイアウト規制の緩和
- 税関の執務時間外における通関体制の整備
- 家庭用燃料電池の一般用電気工作物への位置付け等

効果・成果

- 平成15年 特区認定
- 「石油コンビナート等災害防止法」の規制緩和により、施設を更新。
- 四日市港の利便性の向上を図るため、税関の臨時開庁手数料の軽減と税関の24時間365日フルオープン化を実現。申請件数が増加。
- 家庭用燃料電池の実証実験がスタート。燃料電池メーカーと地元企業、公設研究機関との共同研究を実施。

大分臨海コンビナート活性化特区(大分県)

背景

九州唯一の石油精製・石油化学コンビナートである大分臨海コンビナートにおいて、国際競争力の確保、環境リサイクル・新エネルギーなどの新事業展開や周辺企業との連携が必要。

規制の特例措置

特別管理産業廃棄物の運搬に係るパイプライン使用の特例事業

効果・成果

- 平成18年 特区認定
- 規制緩和等による高効率なアジアに開かれたエクセレントコンビナートに発展。
- 企業間連携等による省エネルギーの実現、循環型環境産業への展開。

28. 総合特区について

○総合特区は、平成23年の制度創設以降平成25年2月まで44区域を指定。

<総合特区の種類>

- ・国際戦略総合特区 … 我が国の経済成長のエンジンとなる産業・機能の集積拠点の形成
- ・地域活性化総合特区 … 地域資源を最大限活用した地域活性化の取組による地域力の向上

国際戦略総合特区

【第1次指定(H23.12.22)】

No.	国際戦略総合特区と地方公共団体の名称
国際1	北海道フードコンプレックス国際戦略総合特区(北海道、札幌市、函館市、帯広市及び江別市並びに北海道河東郡青森町、土橋町、上土橋町及び厚田町、上川郡新穂町及び清水町、河西郡寿楽町、中札内村及び更別村、広尾郡大樹町及び広尾町、中川郡高砂町、池田町、豊頃町及び本別町、足寄郡足寄町及び陸奥町並びに十勝郡浦幌町)
国際2	つくば国際戦略総合特区～つくばにおける科学技術の集積を活用したライフイノベーション・グリーンイノベーションの推進～(茨城県及びつくば市)
国際3	アジアヘッドクォーター特区(東京都)
国際4	京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区(神奈川県、横浜府及び川崎市)
国際5	アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区(岐阜県、各務原市、愛知県、名古屋市中区、春日井市、東洋市、小牧市及び弥富市並びに愛知県西春日井郡豊山町及び海部郡南島村並びに名古屋港管理組合)
国際6	関西イノベーション国際戦略総合特区(京都府、京都市、大阪府、大阪市、兵庫県及び神戸市)
国際7	グリーンアジア国際戦略総合特区(福岡県、北九州市及び福岡市)

地域活性化総合特区

【第1次指定(H23.12.22)】

No.	地域活性化総合特区と地方公共団体の名称
1	北越コンヤン特区(北海道札幌市)
2	森林創生推進特区(北海道下川町)
3	レアメタル等リサイクル推進特区(徳島県)
4	観光振興型スマートエネルギービジネスモデル推進特区(徳島県)
5	農業・バイオマスの高効率エネルギー創出、普及・活用による環境調和型産業創出特区(群馬県)
6	次世代自動車・スマートエネルギー特区(埼玉県さいたま市)
7	福の国キャンパス「50年連続」による創出した都市創生特区(千葉県市川市)
8	持続可能な中山間地域を目標とする自立型地域コミュニティ推進特区(新潟県長岡市)
9	標準産業創出を推進するスマートウエルネスシティ創出特区(新潟県見沼市)
10	小中地域共生型防災推進特区(富山県)
11	ふたのくに先端産創出特区(静岡県)
12	食米創産「新ものづくり」特区(静岡県浜松市)
13	次世代エネルギーモデルづくり推進特区(愛知県豊田市)
14	首都圏地域活性化総合特区(東京都府中市、京都市)
15	産学連携推進の推進づくり(岡山県岡山市)地域活性化総合特区(大阪府)
16	あわじ健康未来特区(兵庫県、兵庫県赤松市、南あわじ市、淡路市)
17	初級山岳「高野-熊野」文化・地域創生推進特区(和歌山県)
18	「命産 高野道 高野川流域ふるさと創生」特区(鳥取県東出雲郡大浜町町民体育協会)
19	わたしの富山再生特区(中山間地域における富山を活用した地域による地域再生の挑戦)(鳥取県東郷町)
20	ハイパースペックイノベーション水素エネルギー創出特区(岡山県)
21	環境観光モデル都市づくり推進特区(広島県)
22	観光地連携推進推進特区(広島県)
23	次世代自動車生産推進特区(山口県)
24	かがやき産創出推進特区(愛媛県)
25	西条産業創出推進特区(愛媛県西条市)
26	東九州メカトロニクス推進特区(自治体連携推進型)特区(大分県、宮崎県)



【第3次指定(H25.2.15)】

No.	地域活性化総合特区と地方公共団体の名称
33	かがやき水産特区(静岡県)
34	ふたのくに防衛防災・地域共生モデル推進特区(内閣府)特区(静岡県)
35	岡山型持続可能な社会経済モデル推進特区(AAAシティおかのや)(岡山県)
36	九州アジア観光イランド総合特区(福岡県)
37	かがやき海洋・環境推進推進特区(長崎県)

【第2次指定(H24.7.25)】

No.	地域活性化総合特区と地方公共団体の名称
27	関中九と持続力を併つた交通・次世代モビリティの推進特区(山形県東アルプス市)
28	みらいライフイノベーション特区(三重県)
29	高齢者世代社会モデル推進特区(鳥取県)
30	先進的な地域医療の活性化(ライフイノベーション)推進特区(徳島県)
31	中心市街地と田園地域が連携する高級コンフォートエコシティ特区(愛知県豊田市)
32	海による五島町活性化特区(長崎県五島市)

沖縄の地域制度

29. 総合特区(国際戦略総合特区)について

国際戦略総合特区(第1次指定(平成23年12月22日))

特区の名称	地方公共団体	目標
北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区	北海道、札幌市、函館市、帯広市、江別市等	「北海道」をEU・北米経済圏と同規模の成長が見込まれる東アジアにおいて、オランダのフードバレーに匹敵する食の研究開発・輸出拠点とする。
つくば国際戦略総合特区 ~つくばにおける科学技術の集積を活用したライフイノベーション・グリーンイノベーションの推進~	茨城県及びつくば市	つくばにおける科学技術の集積を活用したライフイノベーション及びグリーンイノベーションの推進を目指す。
アジアヘッドクォーター特区	東京都	<ul style="list-style-type: none"> ○欧米の多国籍企業やアジアの成長企業の事業統括部門や研究開発部門を東京へ誘致。 ○外国企業誘致の前提として、高い防災対応力や自立・分散型エネルギーネットワークの構築。 ○誘致した外国企業と国内企業とが刺激しあって高付加価値を生み出す舞台を整え、新技術・新サービスを創出する魅力的な成長市場を形成。
京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区	神奈川県、横浜市及び川崎市	個別化・予防医療時代に対応した、グローバル企業による革新的医薬品・医療機器の開発・製造と健康関連産業の創出を目標。
アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区	岐阜県、各務原市、愛知県、名古屋市等	アジア最大・最強の航空宇宙産業クラスターを形成し、先端技術集約型産業である「航空宇宙産業」を振興するとともに、自動車に続く次世代産業として育成し、「技術立国・日本」の成長・発展を牽引することを目指す。
関西イノベーション国際戦略総合特区	京都府、京都市、大阪府、大阪市、兵庫県及び神戸市	<p>医薬品、医療機器、先端医療技術(再生医療等)、先端医療、バッテリー及びスマートコミュニティを当面のターゲットに、今後、我が国だけでなく、アジア等で大きな課題になる高齢化やエネルギー問題に対応できる、課題解決型ビジネスの提供、始業展開を後押しする仕組みの構築を目指す。</p> <p>これにより、スピード感をもって、我が国経済の再生と震災からの復興に貢献するとともに、我が国やアジア等の医療問題や環境問題を克服し、持続的な発展に寄与する国際競争拠点を形成していくことを目標とする。</p>
グリーンアジア国際戦略総合特区	福岡県、北九州市及び福岡市	世界の環境課題対応先進国として我が国が培ってきた、都市環境インフラ関連産業や技術をパッケージ化してアジアの諸都市に提供するとともに、グリーンイノベーションの新たな創造を更に推し進め、アジアの活力を取り込み、アジアから世界に向けて展開しアジアとともに成長することを目指す。

30. 国家戦略特区について

○国家戦略特区は、国が戦略を定めて規制改革等の施策を総合的かつ集中的に推進することにより、経済社会の構造改革を重点的に進め、産業の国際競争力を強化するもの。
 (現在、国会において法案審議中)

目的

「国家戦略特区」を「第3の矢」の要として、民間投資の喚起により
日本経済を停滞から再生へ

戦略

「国家戦略特区」を突破口として、大胆な規制改革等を実行



総理主導の下、国を挙げて強力な実行体制を構築

望まれる成果

世界に打って出る

国際競争力の向上

- 日本の強み、魅力を活かし潜在力を最大発揮

世界を取り込む

資本・人材の呼び込み

- アジアのビジネス拠点の形成
- 起業・人材・アイデア交流の場

変わる国日本へ

イノベーションによる
生産性向上

多様と自律の国日本へ

地域等の多様性を活かした
ルール作り

世界で一番ビジネスのしやすい環境をつくる