

新たな国土構造を支える道路交通のあり方

2014年9月19日

一般社団法人 日本経済団体連合会

常務理事 根本 勝則

1-1. 企業活動と新たな国土構造

(1) 企業活動と経済・社会とのかかわり

一般に企業は、主に製品・サービスの提供を通じて、

- ① 住民の生活と直接的、間接的にかかわり、地域経済・社会、
- ② 国際的な競争力を発揮し、地域経済・社会のみならず、広く日本
経済・社会全体
を支えているところ

1－2. 企業活動と新たな国土構造

(2) 企業活動と新たな国土構造との関係

国土構造を前項で掲げた関係の集合体としてみるならば、

(需要面)

- ① 生活圏の需要構造への変化の対応
- ② 市場のグローバル化への対応 など

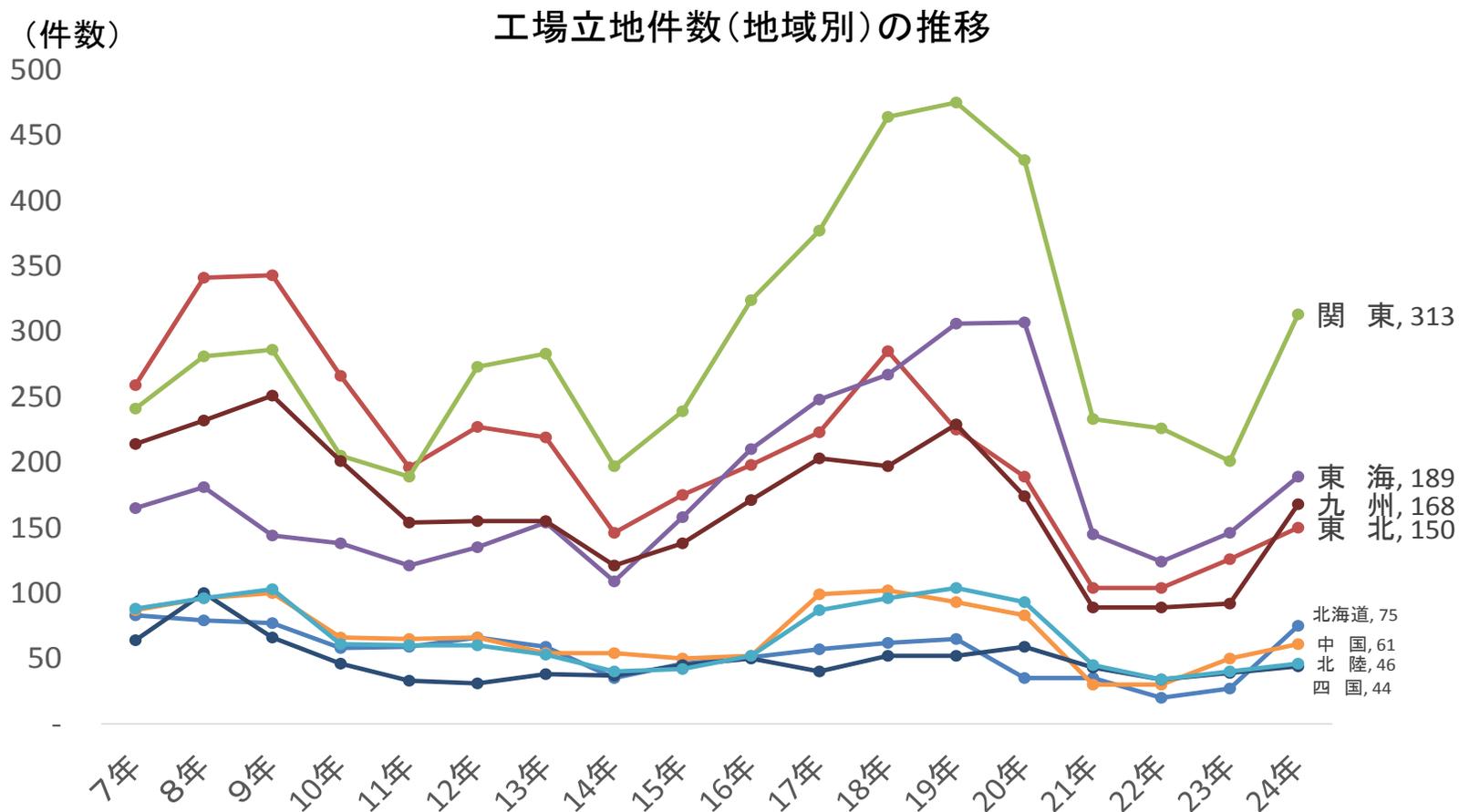
(供給面)

- ① 様々な市場での競争における企業の新陳代謝
- ② サプライチェーンのグローバル化による事業拠点の移転 など

こうした企業活動の結果として、いかなる方向で国土形成が進むのかという視点も、道路交通のあり方を考える上で重要ではないか。

1-3. 企業活動と新たな国土構造

【参考：近年の工場立地動向の推移】



※80年代後半から90年代前半は2000件を超えていた

(出所)経済産業省「工場立地動向調査」

2-1. 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

- ▶ 道路交通は、1.(1)で述べた企業活動を結びつけ、国土構造を形成していく主たる役割を持つ。
- ▶ 他方、道路交通と企業、そして経済成長を考えるにあたっては、安心・安全の確保のための直接的な投資を除くと、以下のような利活用、誘発効果の側面が考えられる。
- ▶ 今後は、各々の立場からの意見を踏まえつつ、さらなる効率性の向上を探ることが重要ではないか。

2-2. 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

(1) 消費

前提：可処分所得の拡大、観光の対象となる施設等の魅力向上

① 日常的な消費活動への関与

小売・卸売、直販（通販）など

② 一時的な消費を促すための手段

観光など

⇒ (道路交通への期待)

交通渋滞箇所の改善、荷捌き等のための駐車場の確保、
観光施設までのアクセス改善 など

2-3. 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

【参考：通信販売売上高の推移】

前年比8.3%の高い伸び（10年間平均で7.7%）。ネット通販が牽引。



(出所)日本通信販売協会「2013年度通販市場売上高調査」

2-4. 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

(2) 生産・投資

前提：期待成長率の向上

① 「迅速」「正確」「経済性のある価格」による輸送の実現

トラック、海運、航空、鉄道など

② ネットワーク構築に伴う新規投資（新規物流施設、生産施設、ICT投資）の誘発、PPP/PFIの活用

製造業、物流、倉庫、商社、不動産、建設、金融、情報通信など

⇒（道路交通への期待）

主要施設と高速道路とのアクセス改善、渋滞箇所の改善、リーズナブルな料金体系、民間企業の知恵を活用した道路そのものの価値向上 など

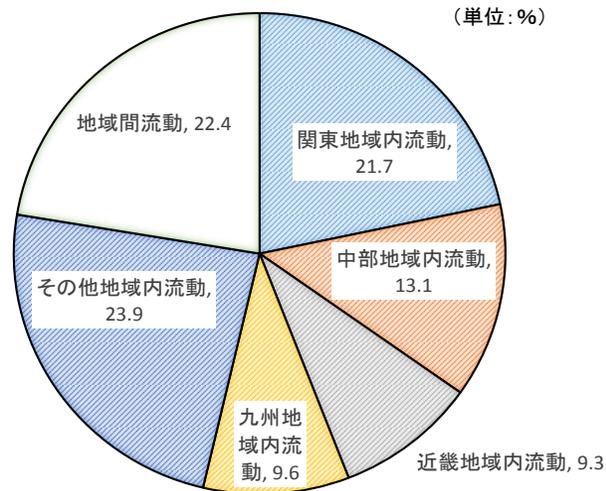
2-5. 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

【参考：地域内・地域間流動量】

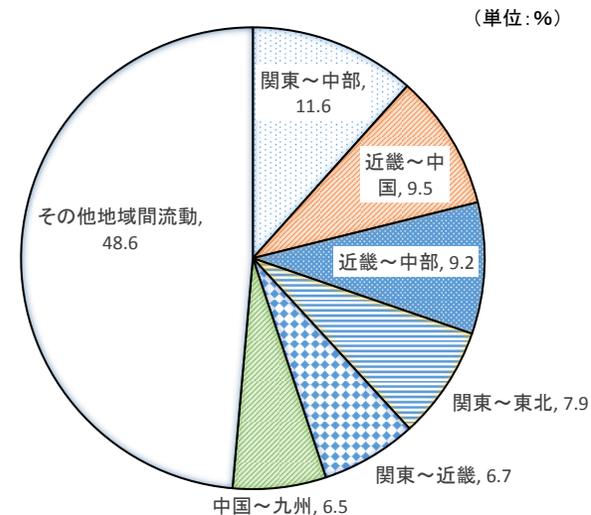
全国を10地域に分け、地域内・地域間の構成をみると、77.6%が地域内流動、22.4%が地域間流動。

地域間流動では、関東～中部間の流動が全地域間流動量の11.6%を占めている。

地域内・地域間流動の構成

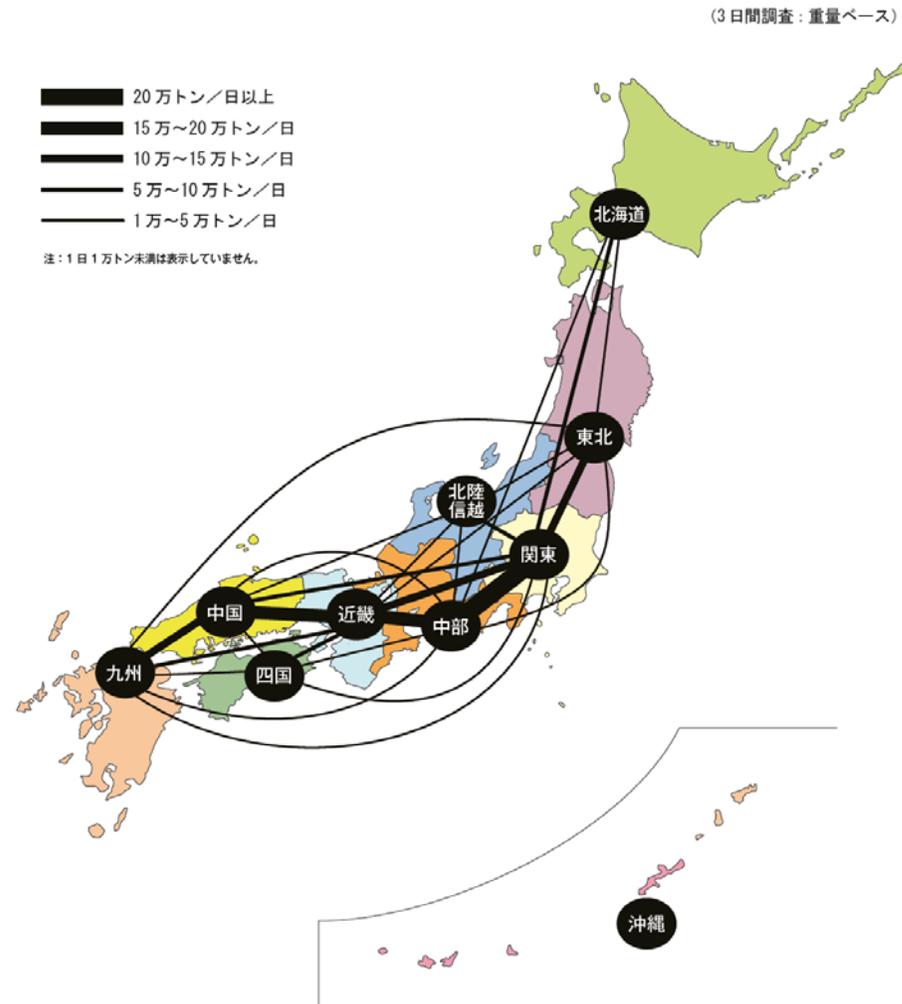


地域間流動の構成



2-6. 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

【図表：主な地域間流動】（出所：国土交通省「物流センサス」）

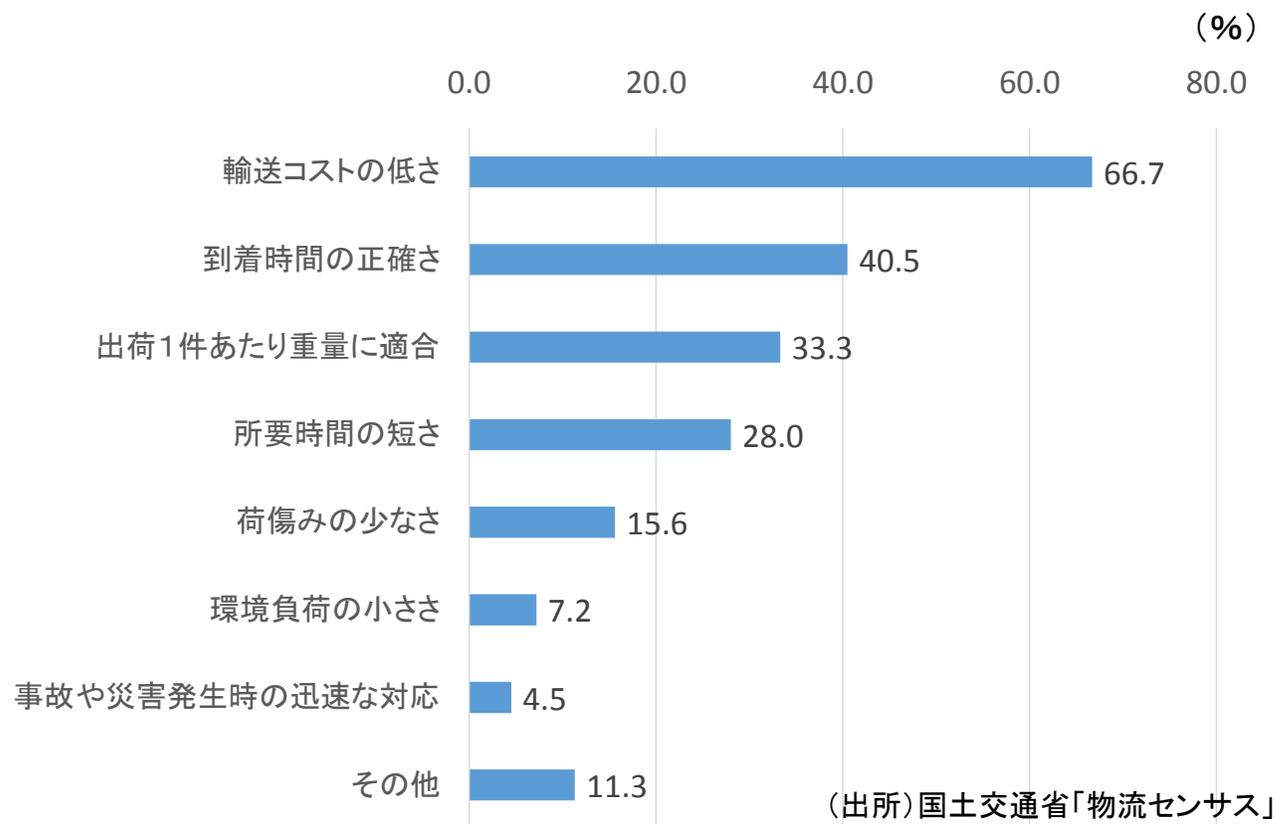


2-7. 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

【参考：代表輸送機関の選択理由】

2010年調査では、輸送機関の選択理由はコスト重視の傾向

代表輸送機関別にみた輸送機関の選択理由(複数回答)



2－8． 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

(3) 人流（雇用）

前提：就業・就学機会、魅力ある観光施設等

- ① 通勤、通学等の日常的な移動
- ② 観光等の一時的な移動

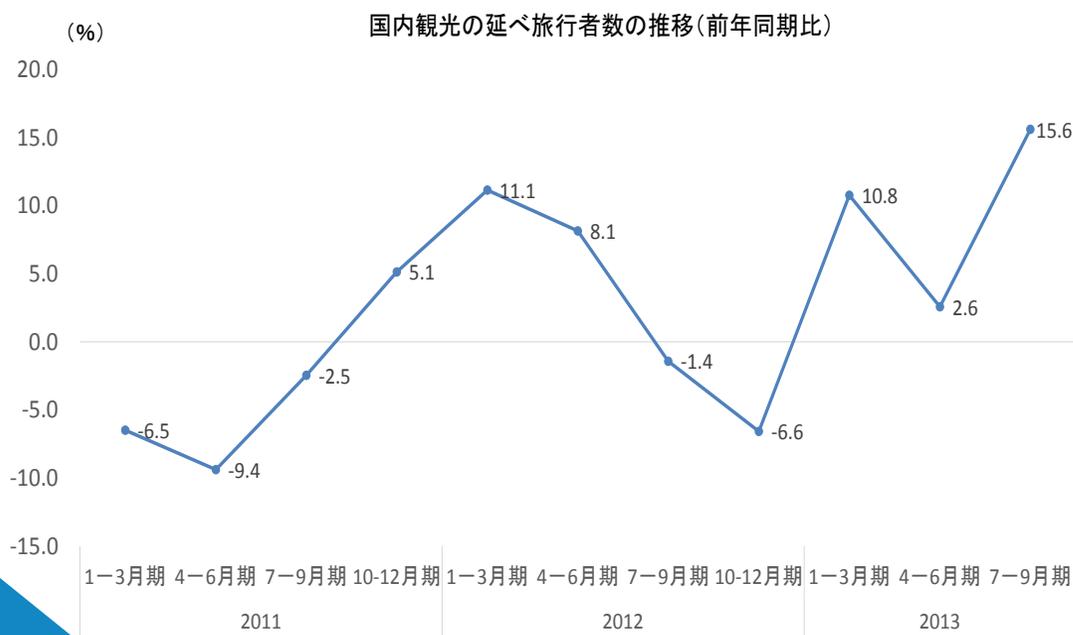
⇒（道路交通への期待）

生活道路における安心・安全、利便性・快適性、定時性等の確保、SA・PA・道の駅等を活用した着地型観光の促進 など

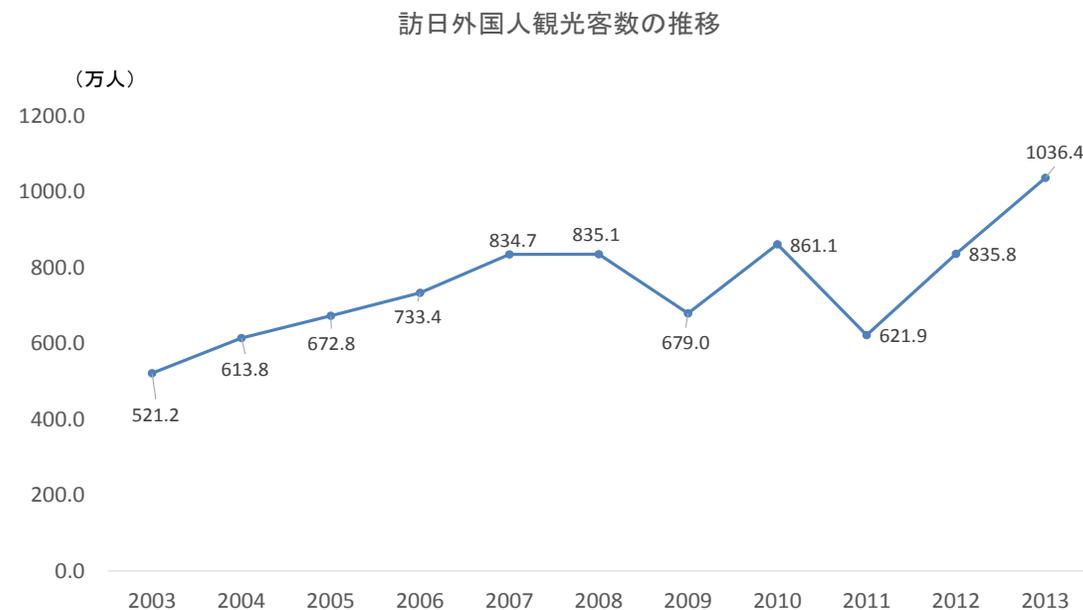
2-9. 道路交通と企業の発展、日本経済の成長

【参考：わが国における国内外の観光客の動向】

- 国内の延べ旅行者数は、年間3.5～3.7億人で推移。
- 他方、訪日外国人観光客数は、トレンドとしては上昇基調。



(出所)観光庁「旅行・観光消費動向調査」



(出所)日本政府観光局

3-1. 道路交通に期待される役割

(1) 基本的な考え方（『国土のグランドデザイン2050』より抜粋）

『2050年までには、首都圏の3環状やリニア中央新幹線、整備新幹線等が着実に整備されるほか、基幹的な交通インフラの整備が大きく進展することが見込まれる。インフラの整備に加え、今後はネットワーク機能を高めることなどを通じて、国全体の生産性を上げるよう、インフラを賢く使うことが重要となる。コンパクト+ネットワークによる国土づくりの基盤を支えるのはインフラ、特に交通インフラである。』



このような観点の下、現在検討が進められている「賢く使う」ために目指すべき方向、克服すべき課題、課題に対応する取り組みについては、これまで産業界が求めてきたことが網羅されていると認識。

3-2. 道路交通に期待される役割

(1) 検討を深めていただきたい点

- ① ハード整備にかかる時間と企業競争力の関係
- ② 蓋然性が高い課題（老朽化、利用頻度による優先付け）への対応
- ③ 道路交通政策とその他の産業関連政策との相互連携の深化

（次ページの具体例参照）

- ④ 賢く使うための手段（時間、料金）のインセンティブ効果の検証

(2) 留意すべきと考えられる点

- 財政制約上、全ての要求を最高水準で整備することは不可能。
- したがって、「一定の制約の下で、利用者が満足できる水準とは何か」という点も合わせて検証していくことが重要ではないか。

3-3. 政策間の相互連携の深化（例）

【具体例】

①産業政策

企業集積機能の強化、地域のブランド化、生活サービスの充実等

②物流政策

国内・国際海陸一貫輸送の推進、モーダルシフトの促進、物流施設の更新と機能強化

③港湾政策

「創貨」エリアの広域的視点の確保

④都市・住宅政策

「コンパクトシティ」間の連携、職住近接の実現

⑤医療・福祉政策

現状の利用者の流れと将来のニーズの確認

⑥防災対策

「国土強靱化」「老朽化したインフラの整備」と優先順位付け

⑦教育政策

イノベーションの拠点としての大学・研究機関等と企業との連携の利便性の向上

3-4. 政策間の相互連携の深化（例）

【参考：産業政策】

高速道路 I.Cからの距離別立地件数をみると、業種に関わらず、高速道路からの近接性を重視（件数が20件以上のものを抜粋）

(%)

		0~10 ^{km} 以内
全業種合計		73.2
09	食料品	73.6
12	木材・木製品	71.4
16	化学	78.6
18	プラスチック製品	79.5
22	鉄鋼	71.4
24	金属製品	83.7
25	はん用機械	84.0
26	生産用機械	72.1
28	電子部品・デバイス	76.0
29	電気機械	85.0
31	輸送用機械	74.2
32	その他の製造業	58.3
33	電気業	62.1

※= (10^{km}以内の立地件数) / 総件数

注) 有効回答分による集計結果.

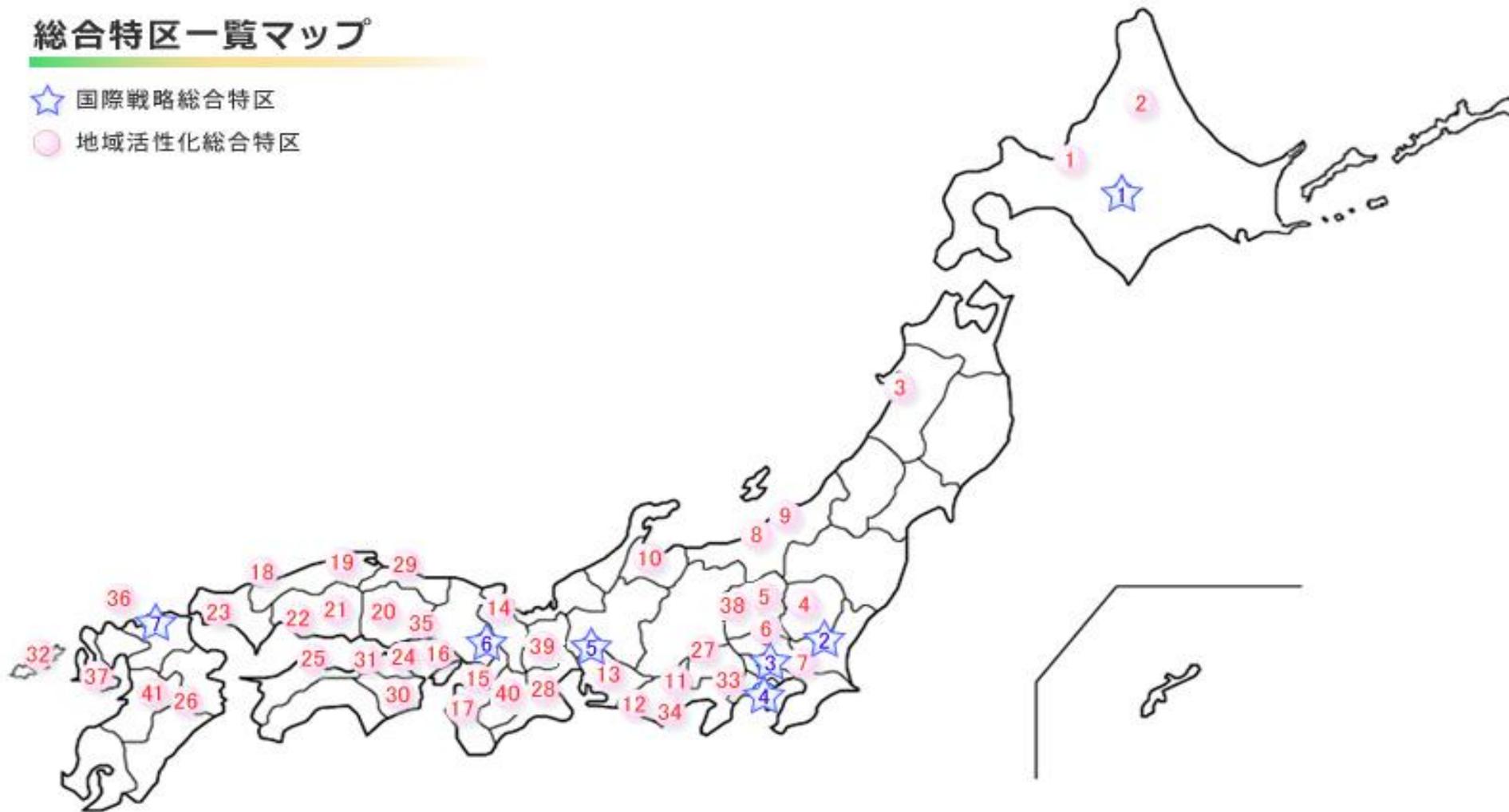
(出所) 経済産業省「工場立地動向調査」

3-5. 政策間の相互連携の深化（例）

【参考：総合特区一覧】（出所）内閣府HP

総合特区一覧マップ

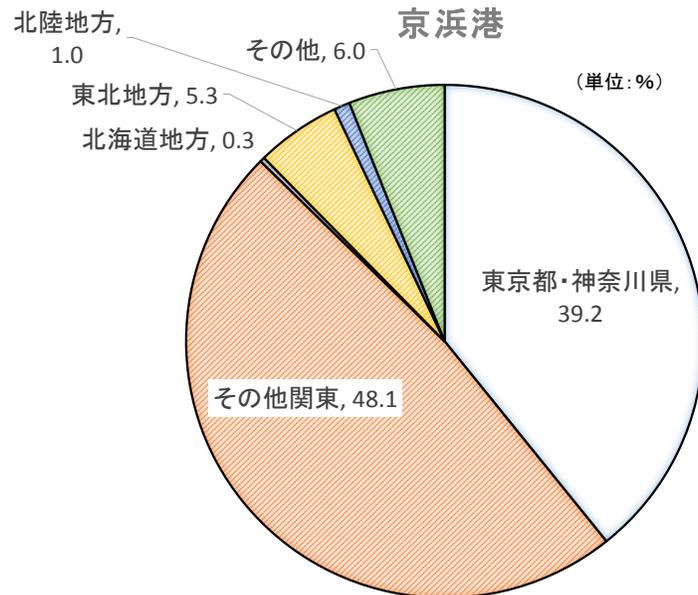
- ☆ 国際戦略総合特区
- 地域活性化総合特区



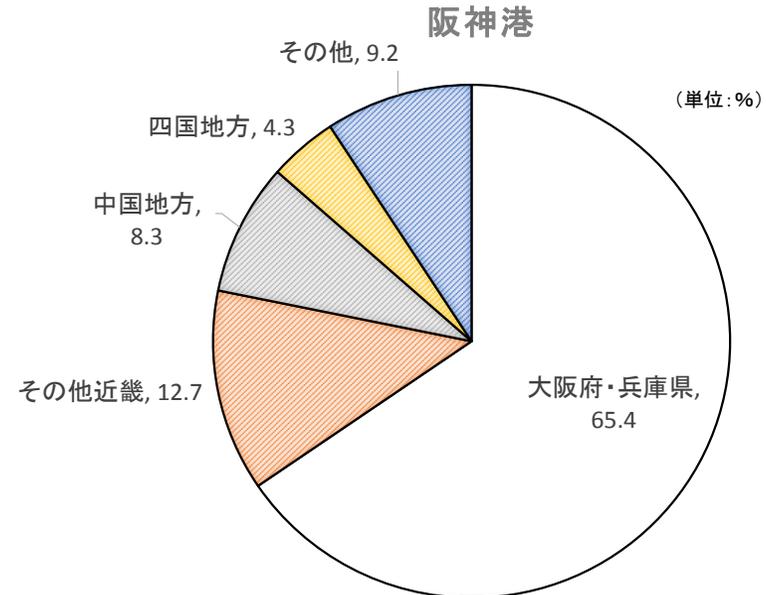
3-6. 政策間の相互連携の深化（例）

【参考：港湾政策との連携】

京浜港、阪神港で輸出入されるコンテナ貨物の多くが、直背後都道府県以外を発着地としている。



(出所)国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(2013年11月時点)



(出所)国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(2013年11月時点)