

第 1 章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

第 1 節 地域活力の向上とモビリティ

第 2 節 地域の課題への対応手段としてのモビリティ

第1章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

人口減少下にあっても安全・安心な生活を確保し、地域の活力を維持・向上させるためには、アクティビティ（活動量）の拡大が不可欠であり、その実現のためには、「人々の移動の容易性（移動のし易さ）の確保（モビリティの確保）」が重要な要素となる。

本章では、これらの概念と基本的考え方を整理する。

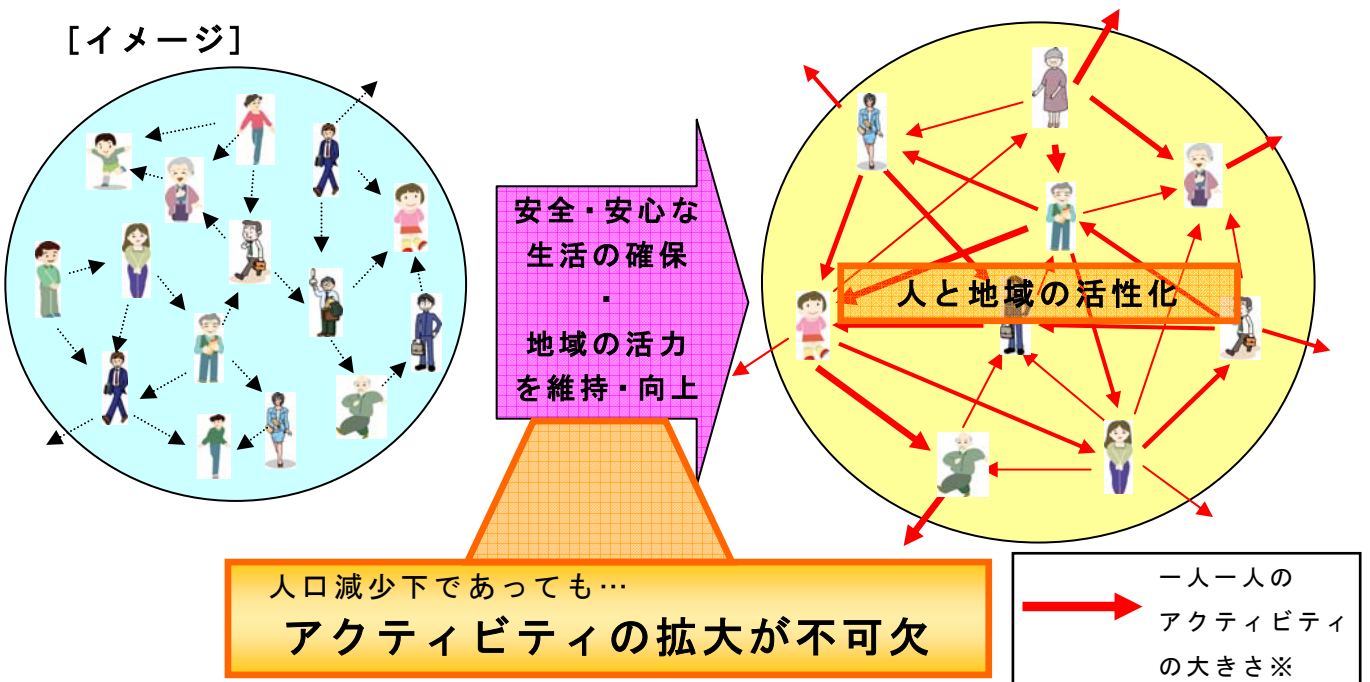
第1節 地域活力の向上とモビリティ

(1) 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

① 安全・安心な生活の確保や地域の活力の維持・向上に不可欠なアクティビティの拡大

- ・ 人口減少下にあっても、安全・安心な生活を確保し、地域の活力を維持・向上させるためには、アクティビティの拡大が不可欠。

[イメージ]



■ アクティビティを拡大するためには…

※頻度・長さ

- ・ 生活の安全・安心の維持・向上に不可欠なサービスを、境界を超えて広域的に確保するための、人と人、地域間相互の連携の拡大。
- ・ 地域の個性・資源・魅力（文化、歴史、環境、景観など）を引き出し、内外との交流の活性化の取組を通じた、「誇りの持てる地域づくり」。

が重要。

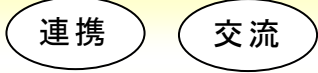
具体的な取組（事例参照 12～17 ページ）

- ・ 地域生活の安全・安心の維持・向上を支える人と人、地域間相互の連携の拡大
- ・ 地域の個性・資源・魅力を引き出し、交流の活性化を促進

②アクティビティの拡大を支えるモビリティの確保

・ 安全・安心な生活の確保、地域活力の維持・向上に不可欠なアクティビティの拡大は、モビリティが確保されることによって実現する。

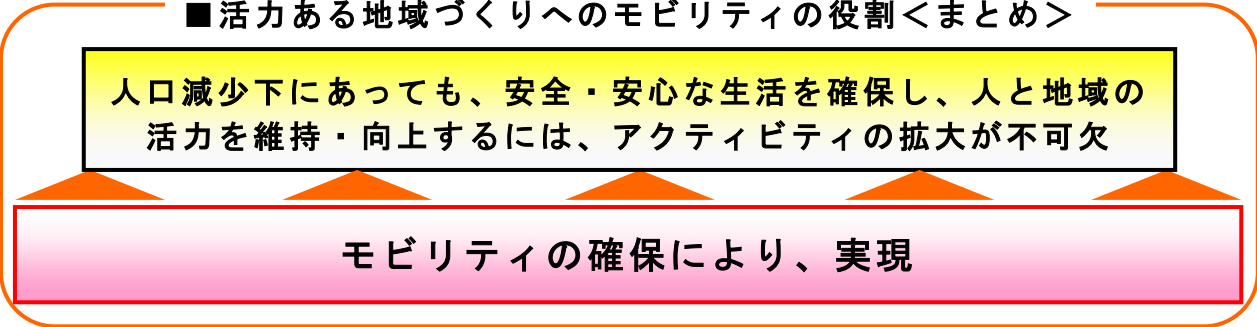
アクティビティの拡大には、
・ 人と人、地域間相互の連携の拡大
・ 内外との交流の活性化の取組を通じた「誇りの持てる地域づくり」が重要。



人々の「移動」が容易になることで実現
人々が社会の一員として、安全・安心で快適な生活を営むためには、「移動」の容易性（移動し易さ）の確保が不可欠



モビリティの確保



■モビリティの確保による効用

・ モビリティの確保は、この他にも地域に様々な効用をもたらす。

モビリティ確保による効用	
人々が、生きがいや心の豊かさを得られるよう、地域の活動に参加できる機会を拡大（特に移動制約者）	安全・安心な生活の維持・向上
人々が集まる適切な都市・地域の形成を誘導（コンパクトシティ、中心市街地活性化等）	地域の活性化・再生につながる
行動の選択肢の拡大（自家用車から公共交通機関へ転換等）	効率的な移動が可能に 環境負荷の軽減

(2) アクティビティの傾向

アクティビティの大きさ（頻度、長さ）についてのこれまでの傾向を、京阪神都市圏及び仙台都市圏を例にとり整理した。

①1人当たりトリップ数は減少傾向にあるものの自由目的は増加

- ・都市圏の人の流動を調査したパーソントリップ調査によると、近年、全体の1人当たりのトリップ数は両都市圏とも減少傾向にあるものの、女性や高齢者については逆に増加している。
- ・また、目的別には「通学」や「業務」で減少傾向にある一方、「自由」または「私事」目的は増加傾向にある。

■1人当たりのトリップ

1日当たりの平均トリップ数は、直近の10年間で、京阪神都市圏、仙台都市圏ともに減少しているが、女性、高齢者は増加している。

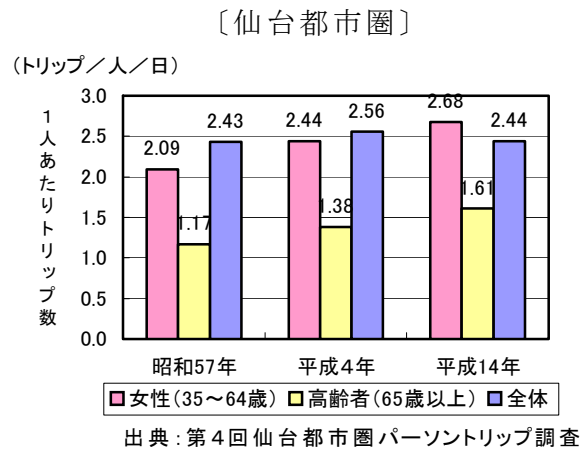
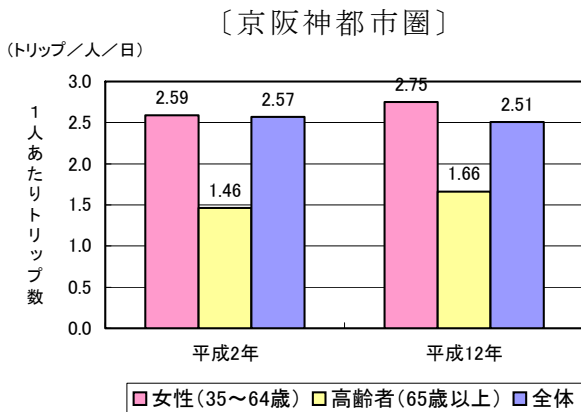


図 1人当たりトリップ数の推移

※トリップ：人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動すること
 ※1人当たりトリップ数=総トリップ数/5才以上人口

■目的別の人の動き

目的別のトリップ数の推移をみると、直近の10年間で、京阪神都市圏では「自由」が1.21倍に、仙台都市圏でも「私事」が1.23倍に増加している。

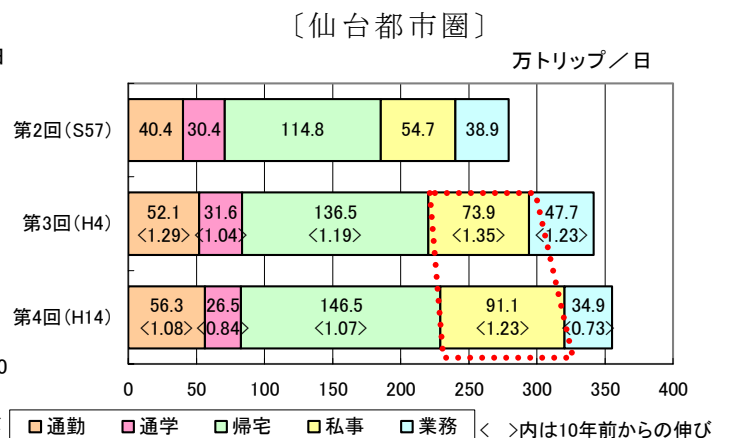
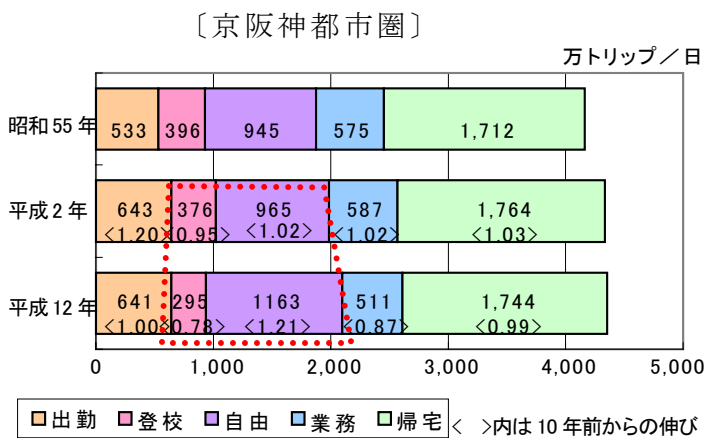


図 目的種類別トリップ数の推移

② 行動の広域化が進展

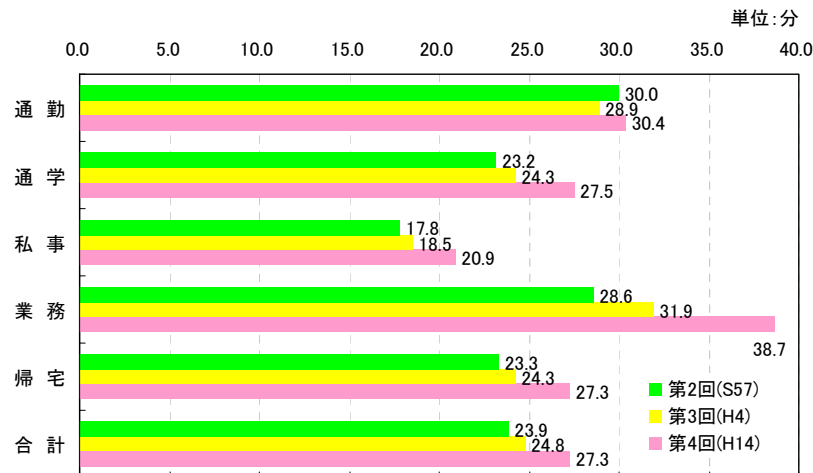
- 京阪神都市圏、仙台都市圏ともに、1トリップ当たりの平均所要時間は長くなる傾向。また、市町村内外のトリップの割合をみると、増加傾向にある。
- すなわち、行動が広域化する様相を呈している。

〔京阪神都市圏〕



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

〔仙台都市圏〕



出典：仙台都市圏パーソントリップ調査
(第4回仙台都市圏パーソントリップ調査概要版)

図 目的別平均トリップ所要時間の推移

〔京阪神都市圏〕

	昭和55年	平成2年	平成12年
出発地・到着地が異なる 市町村であるトリップの割合	24.0	27.8	30.3

〔仙台都市圏〕

	昭和57年	平成4年	平成14年
出発地・到着地が異なる 市町村であるトリップの割合	15.2	19.1	22.1

注:ある市町村に出発地(又は到着地)があり、その市町村以外に到着地(又は出発地)を持つトリップを総トリップ数で割った値。

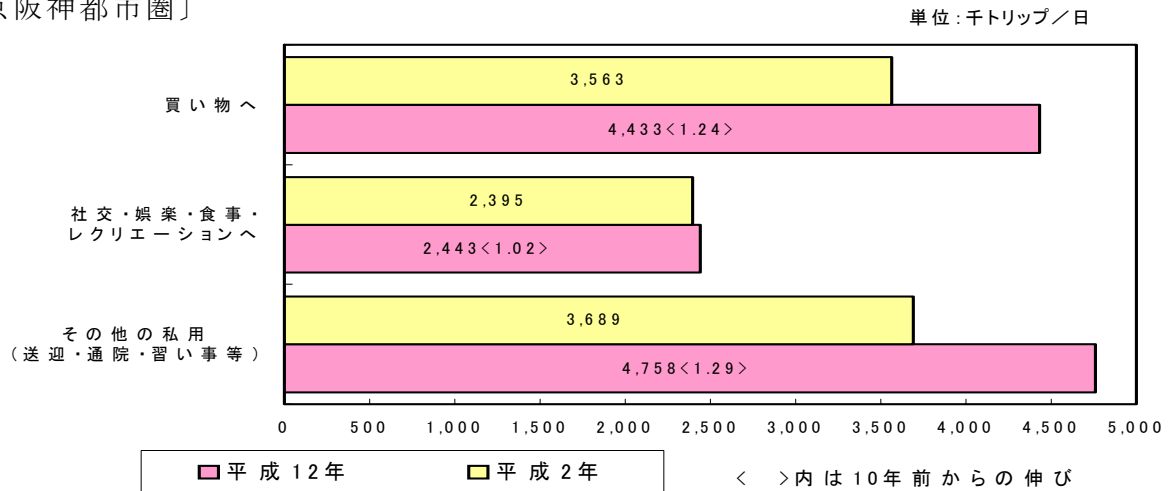
出典:京阪神都市圏パーソントリップ調査
(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)
仙台都市圏パーソントリップ調査
(第4回パーソントリップ調査圏域内の集計)

表 市町村内外トリップの割合の推移

③自由目的の交通の内訳では買い物、送迎・通院・習い事が増加

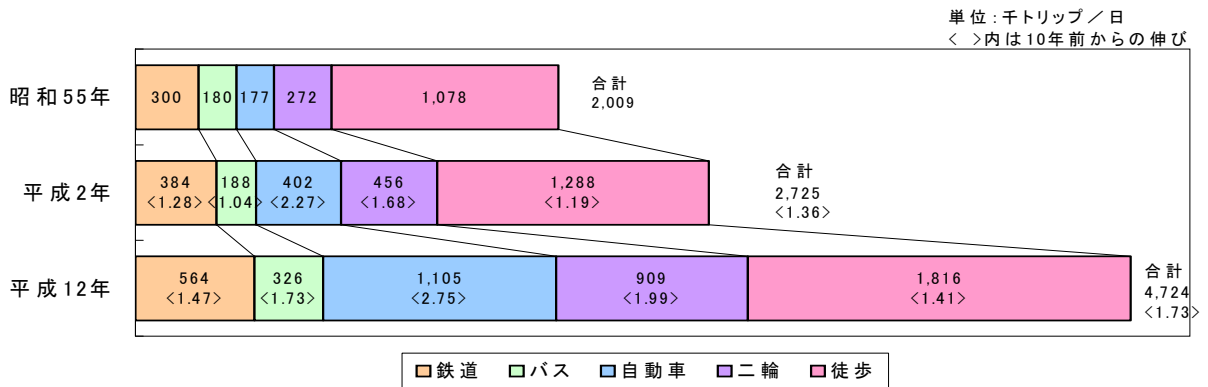
- ・ 京阪神都市圏について、自由目的を細分化して、平成2～12年の10年間におけるトリップの伸びをみると、「買い物」や「送迎・通院・習い事等」のトリップが、それぞれ1.2倍以上に増加している。
- ・ 高齢者のトリップ数は、平成2～12年の10年で約1.7倍に伸びている。交通手段別には自動車約2.7倍となるほか、鉄道やバス、二輪の利用も大きく伸びている。

[京阪神都市圏]



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

図 細目的別にみた自由目的トリップの推移（平成2年、平成12年）



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏内の集計)

注：代表交通手段のうち「その他」は、合計に含まれるが表記していない。

図 高齢者（65歳以上）の代表交通別トリップ数の推移（生成量：昭和55年～平成12年）

1人当たりトリップ回数では高齢層で増加

- ・ 仙台都市圏における1人当たりのトリップ数を年齢層別にみると、男性の高齢層や女性の中年層以降のトリップ数が増加傾向にある。
- ・ また、同じ年齢層で、私事の占める割合が増加する傾向が見られる。

〔仙台都市圏〕

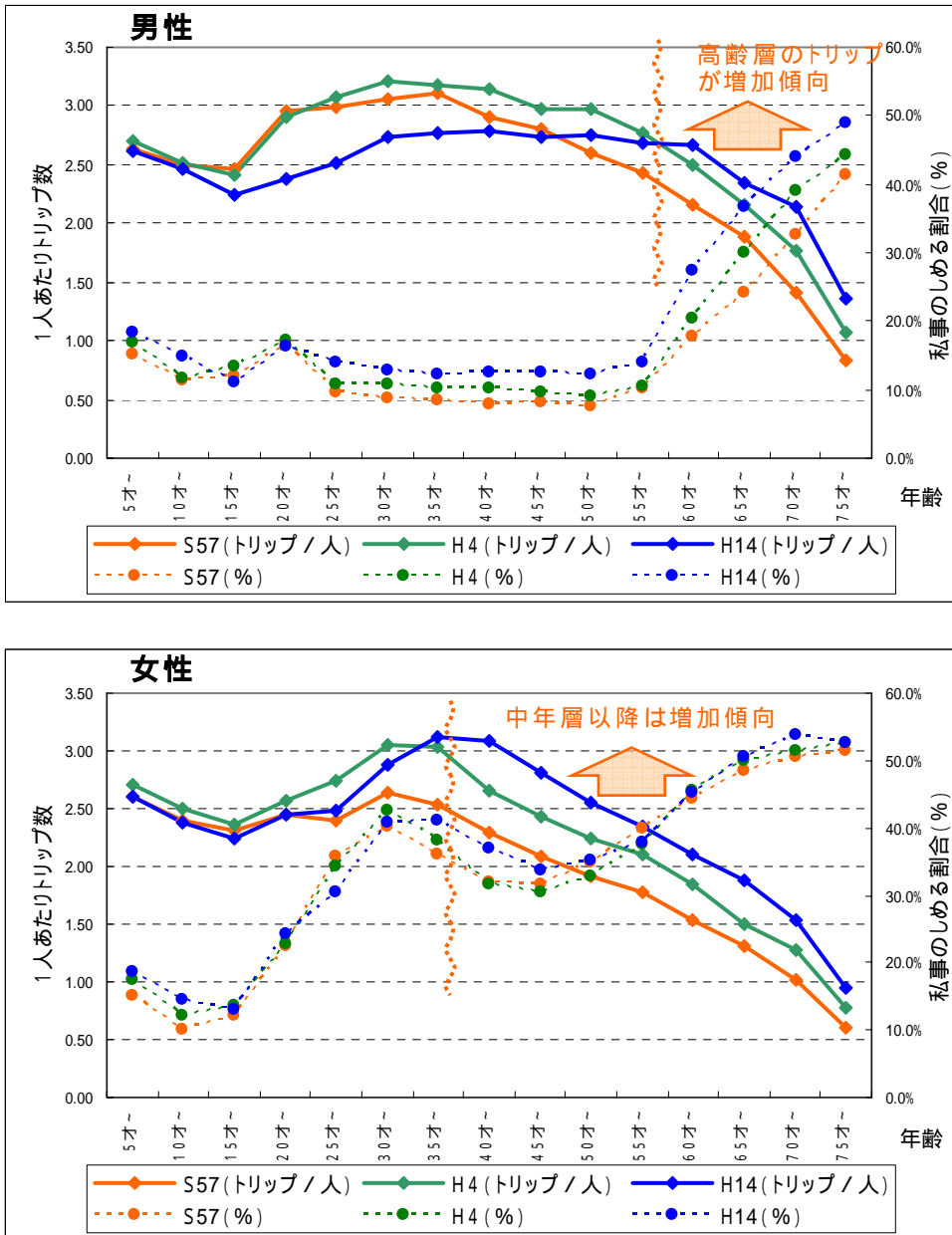


図 年代別1人当たりトリップ数及び「私事」の占める割合の推移

年代別1人当たりトリップ数 = 年代別トリップ数の合計 / 年代別人口

出典: 仙台都市圏パーソントリップ調査(第4回パーソントリップ調査圏域内の集計)

【参考】京阪神都市圏調査結果概要: http://www.keihanshin-pt.com/pt_h12/index.html

仙台都市圏調査結果概要: <http://www.pref.miyagi.jp/tosikei/PT/index.html>

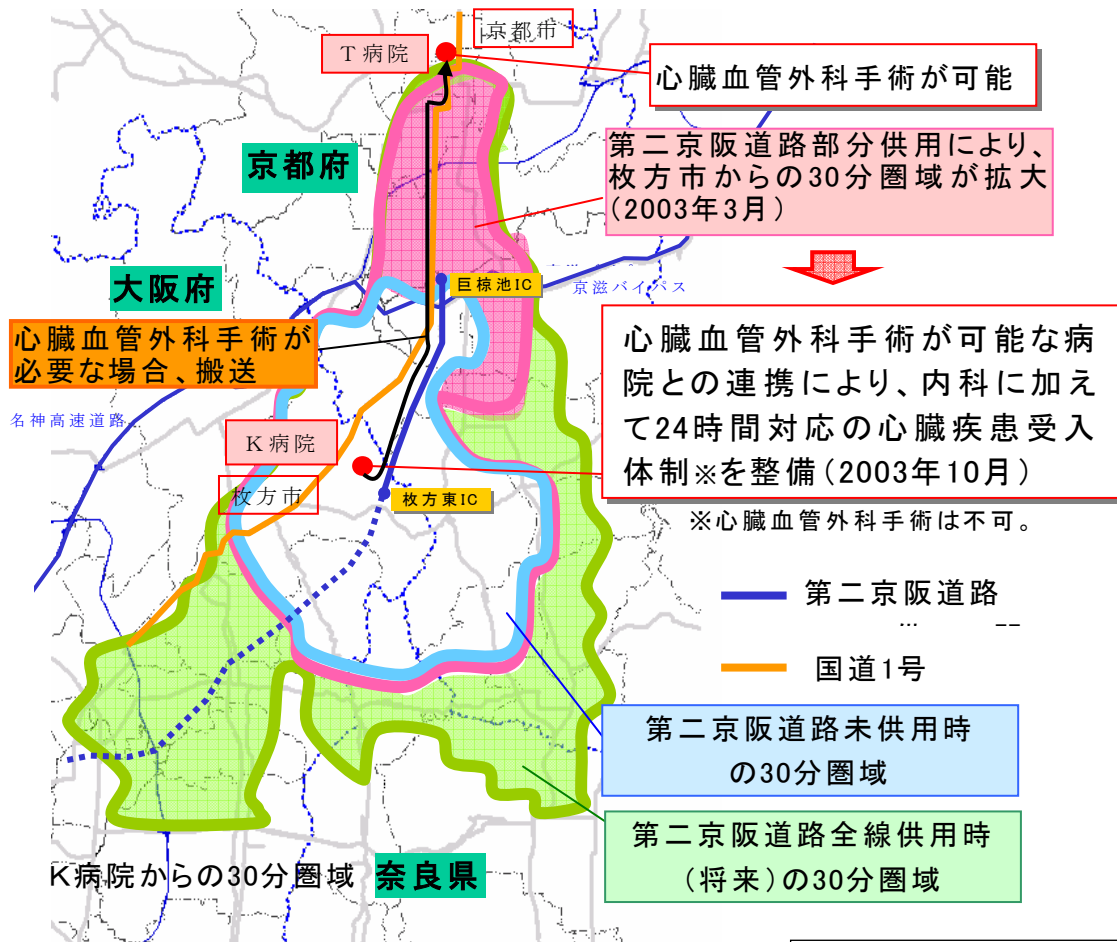
【参考】アクティビティ拡大の取組事例（6ページ参照）

- ・ 地域生活の安全・安心の維持・向上を支える人と人、地域間相互の連携の拡大（事例1～6）
- ・ 地域の個性・資源・魅力を引き出し、交流の活性化を促進（事例7～10）

事例1 救急救命にかかわる搬送圏域の拡大（京阪奈地域）

- ・ 京阪奈地域の淀川左岸地区にある国道1号は慢性的な渋滞状況にあり、救命救急に関わる搬送地域が狭い状況にあったが、2003年の第二京阪道路巨椋池IC～枚方東IC間の供用により、K病院へ30分で搬送できる圏域が北部に拡大した。これにより、血管破裂など心臓血管外科手術が必要な場合は、京都駅前にあるT病院と連携を取り、患者を搬送することが可能となっている。その際には、K病院に近い枚方東ICから第二京阪道路を活用し、30分程度で搬送している。
- ・ また、第二京阪道路の全線供用時には、未供用時に対してK病院からの30分圏域カバー人口が3.47倍、カバー面積が2.46倍に飛躍的に増加する。

京阪奈病院からの30分圏域（第二京阪道路の供用効果）



	京阪奈病院からの30分圏	
	人口	面積
第二京阪未供用時（2002年3月）	62万人（1.00）	183 km ² （1.00）
巨椋池IC～枚方東IC供用時（2003年3月）	94万人（1.50）	235 km ² （1.28）
第二京阪道路全線供用時	217万人（3.47）	450 km ² （2.46）

注：①（ ）はいずれも第二京阪道路未供用時（2002年）を1.00とした伸び率
 ②第二京阪道路未供用時、巨椋池IC～枚方東IC供用時は、混雑時旅行速度を利用

出典：二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会 最終報告（平成17年5月）

事例2 日常生活における快適な移動手段の提供(東京都足立区)

- ・ 足立区の南北方向には鉄道路線が整備されている一方で、東西方向には鉄道やバスの整備が不十分であったため、交通網を補完する形で、民間が運営主体のコミュニティバスを導入。
- ・ 行政は、路線計画や走行環境(バス停等)の整備のみ実施。サービス内容の計画、運営、運行は運行事業者に委ね、独立採算制をとる。(PFI方式)

■足立区コミュニティバス「はるかぜ」

- ・ 2000年4月に1路線開業後、2007年4月までに合計10路線が導入(5事業者)。鉄道路線整備に伴い柔軟に路線変更。
- ・ 東西方向の「幹線バス」、南北方向の鉄道路線補完の「支線バス」、狭小道路の地区や地域拠点周辺地区を対象とする「循環系路線」の3種類にバス機能を分類。
- ・ アンケート調査によると、主な利用目的は余暇時間外出や病院・役所等の公共施設への移動。「お年寄りが外出しやすくなった」「雨の日の移動が助かる」等の声が寄せられており、区民のアクティビティ向上に寄与している。



事例3 市民活動と交流の場を既存施設の再活用で整備[もんぜんぷら座](長野市)

- ・ オープン後約4年間(平成19年8月末迄)の来館者は公益的部分で約1,055千人、1階の食品スーパーにおいては、約3,382千人。
- ・ 毎年商業団体が行う調査において、「もんぜんぷら座」がある地区の歩行者数が、15年度には6年ぶりに増加に転じるなど、確実に地域の賑わい創出につながっている。

■「もんぜんぷら座」の概要

- ・ 中心市街地に不足している公共公益的なスペース(NPO共同オフィス、多目的ホール、市民ギャラリー等)を中心に建物内に設置し、使用料については出来る限り低廉な価格に設定するとともに、市民が気軽に集える場の提供を目指す。
- ・ 運営をNPO法人に委託できる施設については、積極的に行う。
- ・ 地元住民が要望した食品スーパーを1階に導入し、TMO*が経営する。



※TMO: Town Management Organization の略。中心市街地における商業まちづくりを運営・管理する機関。

地域活性化センターHP: <http://www.chiki-dukuri-hyakka.or.jp/>

事例4 商店街の空き店舗を利用したお年寄りのコミュニティ事業(静岡県富士市)

- ・ 公共交通の機能低下や空き店舗の増加等により衰退していた吉原商店街を活性化させるため、商店街の空き店舗を活用し、高齢者の憩いの場となる「よしわら食彩サービス」事業を実施。
- ・ 平成14年8月から平成18年までに、延べ2,500名以上が利用。常連客同士のなじみもでき、高齢者のコミュニティが自然と生まれてきている。

■よしわら食彩サービスの概要

- ・ 毎月2回「吉原小宿」^{よしわらこじゅく}に集い、高齢者本人が商店街の飲食店から出前で調達した昼食を皆と一緒に楽しむ事業。商店街女性部が配膳のおもてなしをしている。
- ・ 食事前には、商店街の店主・店員または外部講師によるお化粧品教室、和紙工芸教室等、高齢者の生きがいにつながる「ミカルチャー教室」を展開している。
- ・ 事業実施に当たり、多くの商店から賛同を得ることができ、地域が一体となった協力体制が実現された。



経済産業省 街元気プロジェクト HP : <https://www.machigenki.jp/pdf/fuji.pdf>

事例5 地元参画の第三セクター化による鉄道運営(富山市)

- ・ 開業から1年が経過した富山ライトレールは、高齢者の外出機会の増加や観光客の増加、また、住宅着工が増えるなど、まちづくりにも開業効果とみられる兆しが現れている。
- ・ 沿線住民へのアンケートでは、60及び70代の年齢層の15%以上が富山ライトレールの開業後に外出機会が増加したと回答した。
- ・ 沿線エリアの建築確認申請件数は、平成16年が90件、平成17年が95件と横ばいであったが、開業後の平成18年には125件に増加した。また、下奥井電停の周辺では、新たに約30区画の宅地が造成され、1年間で完売した。
- ・ 岩瀬地区では、国指定重要文化財である森家前の休日の歩行者数が、開業前の146人から開業後は846人に増加した。また、入館者数は、平成17年の13,229人が平成18年には39,790人に増加した。

■富山市の取り組み概要

- ・ JR西日本富山港線は、モータリゼーションや沿線企業移転により利用者が減少していたが、沿線に住宅や企業があったため、利便性を向上すれば再生できるとして、第3セクターを設立しLRT化した。



北日本新聞 HP : <http://www.kitanippon.co.jp/contents/KNPnews/20070425/4391.html>

国土交通省 HP : <http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/kouryuuhiroba/toyamashi.pdf>

富山ライトレール HP : <http://www.t-lr.co.jp/>

事例 6 スポーツを通じた高齢者のアクティビティ活性化（鳥取県湯梨浜町）

- ・ グラウンドゴルフ発祥の地である湯梨浜町（旧泊村）では、グラウンドゴルフを通じて高齢者の活動が活発化し、その結果、高齢者だけでなく地域全体にも大きな活力をもたらす結果が現れている。

アクティビティの源泉

- 鳥取県中部に位置する湯梨浜町（旧泊村）は、グラウンドゴルフ（GG）発祥の地。
- GGの愛好者の多くは高齢者。



アクティビティ拡大の一次的効果

- 町民が GG を楽しむようになってからお年寄が目に見えて元気になり、町全体に活力が感じられるようになってきた。

モビリティの確保

- 車を持たないメンバーが GG 場に行くために、相乗りが組織的に行われるようになった。
- そのうち、GG 以外でも相乗り仲間に乗せてもらい、外出する姿が見られるようになった。

アクティビティ拡大の二次的効果

- 全国から GG の愛好者が訪れて大会が開催される。
- それを機に、沿道に花を植えるグループなどがいくつもでき、折に触れてメンバーが集まる。
- 人の輪が広がっていく。
- それまで、半ばサロン化していた病院の待合室から人の姿が減り始めた。

アクティビティ拡大が生む地域活性化の帰結

- 人々が楽しみなら協力し合い、外部の人に喜んでもらうことが、本人のみならず地域にも大きな活力をもたらしている。

出典：喜多秀行「地域公共交通の再生・活性化で目指すもの」、国土交通・寄稿、2007.6

事例7 伝統的町並みとガラス工芸を組み合わせた「黒壁スクエア」の整備(滋賀県長浜市)

- ・ 明治時代に建築された「黒壁銀行」の保存運動が発展し、北国街道の伝統的町並みとガラス工芸とを組み合わせた「黒壁スクエア」の整備で中心市街地を再生。
- ・ 観光客の殆ど見られなかった中心市街地が、現在では、年間約200万人が訪れる観光地となっている。

■「黒壁スクエア」の概要

- ・ 黒壁は、リピーターづくりのために一度に全てを整備せず、町屋を利用した直営店、共同経営、テナント店といった多様な店舗展開により、10年余りをかけて約30店舗から成る「黒壁スクエア」を形成。
- ・ 夜のイベント「ベッラ・ストラダ」を開催するなど、観光客の滞在時間の延長、宿泊客の増加を図っている。



地域いきいき観光まちづくり-100-HP :

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/kanko100/index.html>

事例8 港町の特性を活かした「さかた海鮮市場」の整備(山形県酒田市)

- ・ 一般消費者が気軽に立ち寄れる魚河岸をイメージし、離島飛島と酒田を結ぶ定期航路事業所に鮮魚の販売や飲食店を併設した「さかた海鮮市場」を整備した。
- ・ 2003年のオープン以来、年間70万人の来客数となった。また、隣接する山形県酒田海洋センターの入館者数も従前の約7倍(4.3万人)に増加した。

■さかた海鮮市場の概要

- ・ 2003年に港町としての特性を活かせる新鮮な魚介類の供給拠点として、公設方式により整備。
- ・ 鮮魚をテーマにしながらも、買い物だけではなく、飲食店や海を臨みながらゆっくりできる交流スペースの設置等、時間消費を促すための工夫もしている。



さかた海鮮市場 HP : <http://www2.ocn.ne.jp/~sugasen/>

事例 9 町と住民が連携した潤いのあるまちづくりを推進(長野県小布施町)

- ・ 「北斎館」の建設を契機に、町と地権者が協働し施設周辺の修景事業(1982～86)を実施。
- ・ 歴史的建造物と調和する美しい町並みの形成により、年間約120万人の観光客が訪問。

■小布施町まちづくりの概要

- ・ 特産品である栗を素材にした「栗おこわ」や「栗羊かん」、「小布施ワイン」を活用した観光振興を推進。
- ・ 住民が自発的に花の植栽・管理を実施するなど、町と住民が連携した「花のまちづくり」を展開。
- ・ 小布施ハイウェイオアシスを発着地とする周遊シャトルバス「おぶせ浪漫号」を運行。



地域いきいき観光まちづくり-100-HP :

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/kanko100/index.html>

事例 10 道頓堀川の水辺整備(大阪市)

- ・ 道頓堀川は、大阪を代表する河川であり、都心南部に残された貴重な水辺空間でもある。しかし、治水対策のために護岸が嵩上げされたことや、水質の汚濁などによって、まちと隔てられた存在となっていた。
- ・ 道頓堀川水辺整備事業は、大阪市が掲げるまちづくりの目標「水の都・大阪」再生に向け、この道頓堀川の水辺に親水性の高い遊歩道を整備し、その潤いある新鮮な空間によって都市の魅力向上に寄与することを目指している。

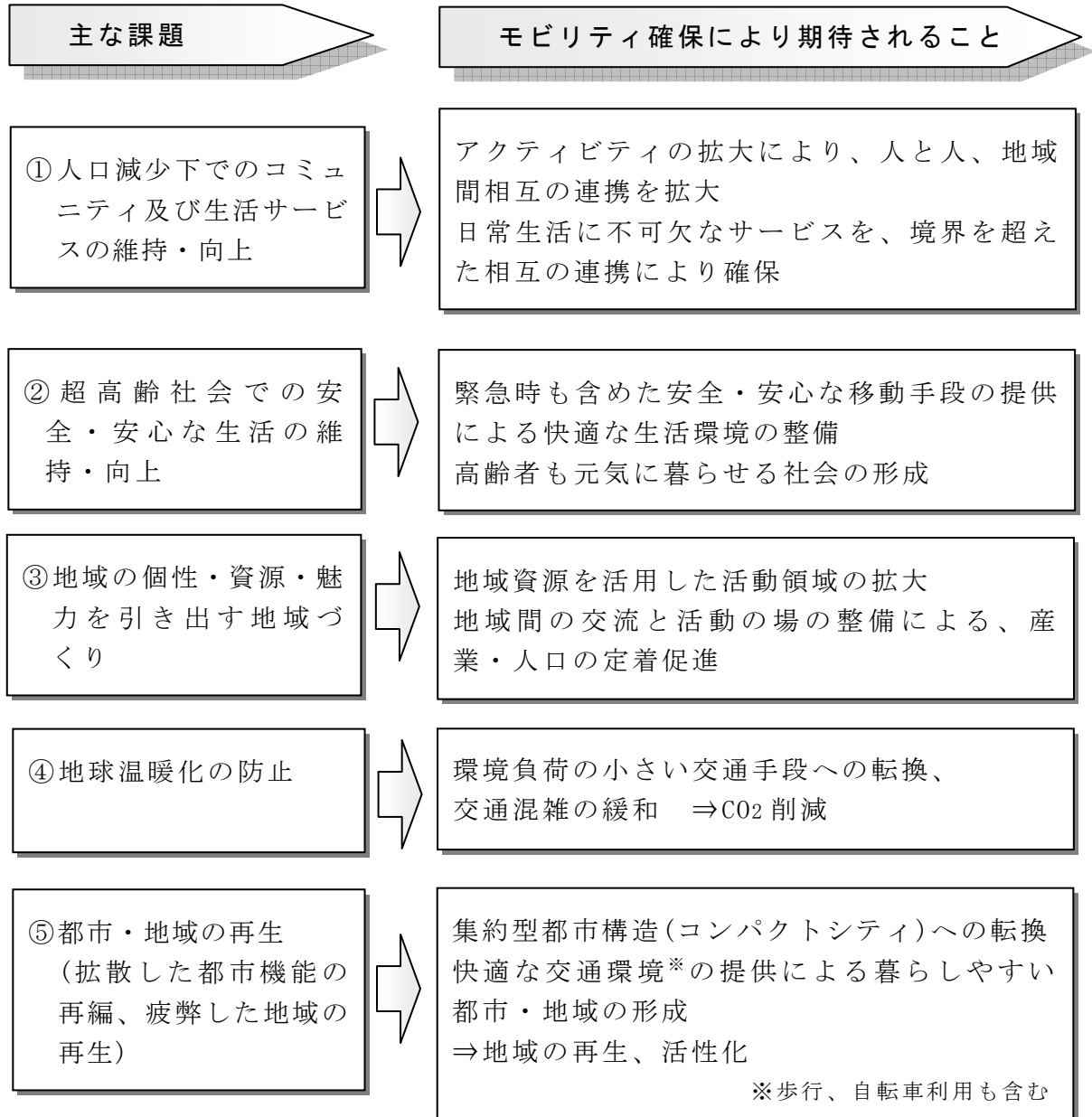
■親水性の高い遊歩道整備

- ・ 平成16年12月に戎橋から太左衛門橋間に完成した遊歩道(愛称名:とんぼりリバーウォーク)は、片側8m程度の幅で上下2段構造となっている。太左衛門橋付近には船着き場を設け、遊歩道からの乗船が可能となっている。
- ・ このような親水性の高い遊歩道や船上からは、これまでとは違った川の風景、まちの風景が楽しめ、沿川の建物から遊歩道へ直接の出入り口を設けることもできるため、将来は水辺に沿った新しいまちなみの形成が期待される。



第2節 地域の課題への対応手段としてのモビリティ

近年地域が抱える諸課題への対応策として、「モビリティの確保」は重要性が高く、かつ有効な施策のひとつである。

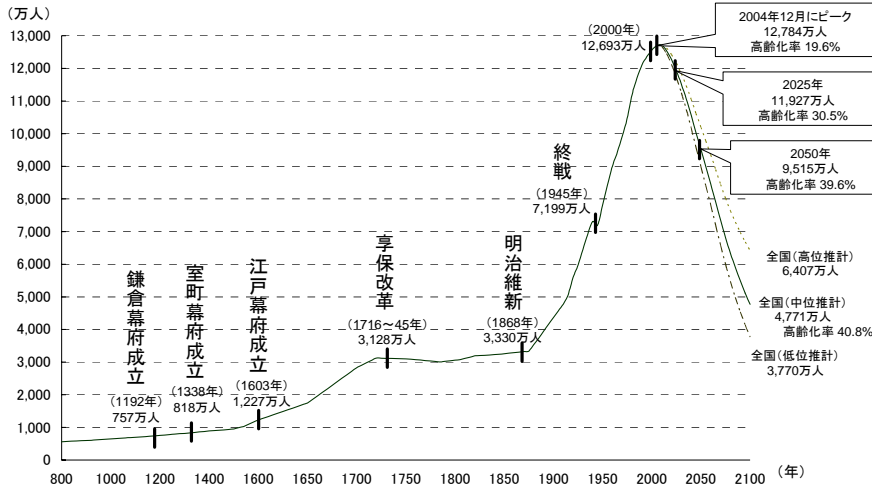


上記の主な課題について、データを示しながら概観する。

①-1 人口減少社会の到来

- ・ 日本の総人口は、2004年をピークに減少に転じた。
- ・ 地域別に見ると、2005年から2020年にかけて東北圏や四国圏では全国平均の2.5倍の人口減少率が見込まれている。
- ・ 高齢化率は、2020年には30%弱になると見込まれている。

日本の人口の長期的推移



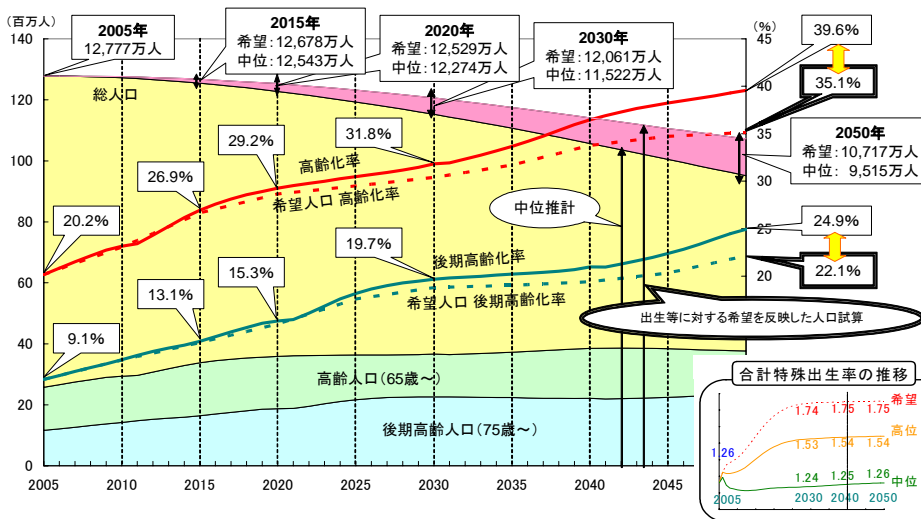
広域ブロック別将来推計人口

		北海道	東北圏	首都圏	中部圏	北陸圏	近畿圏	中国圏	四国圏	九州圏	沖縄県	全国
実績	2000年	人口 568	1,229	4,132	1,699	313	2,086	773	415	1,345	132	12,693
	2005年	人口 563	1,207	4,238	1,722	311	2,089	768	409	1,335	136	12,777
社人研標準ケース	2010年	人口 551	1,174	4,287	1,723	305	2,071	754	398	1,315	139	12,718
	2020年	人口 517	1,089	4,249	1,677	288	1,984	711	369	1,248	143	12,273
社人研参考推計(封鎖人口)	2010年	人口 556	1,190	4,237	1,719	308	2,083	759	402	1,324	139	12,718
	2020年	人口 530	1,133	4,109	1,669	295	2,015	725	380	1,276	143	12,273

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口（平成19年5月推計）」をもとに、国土交通省国土計画局作成。

- 注：
1. 「社人研標準ケース」とは、2000～2005年の純移動率が今後縮小を続けると仮定して行われた推計であり、具体的には、2010～2015年の純移動率が2000～2005年の純移動率の0.7倍となり（この間の純移動率は直線的に変化）、2015～2020年以降は2010～2015年の純移動率が一定であると仮定して行われた推計。
 2. 「社人研参考推計（封鎖人口）」とは、都道府県間の移動がないと仮定して行われた推計。
 3. 圏域は、国土形成計画法に基づく広域地方計画区域による。（内訳は次ページ注参照）

将来の総人口・高齢化率の推移



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」及び厚生労働省社会保障審議会人口構造の変化に関する特別部会「出生等に対する希望を反映した人口資産」をもとに国土交通省国土計画局作成。

- 注：総人口における「希望」とは、上記特別部会において公表された「出生等に対する希望を反映した人口試算」をいい、2040年（1990年生まれの女性が50歳になる年）までに結婚、出産に関する希望が実現し、合計特殊出生率が1.75（生涯未婚率10%未満、夫婦完結出生児数2.0人以上）まで回復すると仮定して試算された人口である。なお、公表された数値は2005年以降5年毎の数値であるため、その間の4年間については線形補間を行った。

第1章 活力ある地域づくりへのモビリティの役割

①-2 地域コミュニティの維持

- ・ 過疎地域等の集落の人口は減少傾向。(平成11年度と18年度との比較)
- ・ 地域コミュニティの崩壊を懸念する自治体が多数存在する。
- ・ 過疎化の進展により、公共交通や生活サービスが地域から撤退するケースも発生しつつある。

人口規模別集落数の比較(平成11年度、平成18年度)

	%	集落の人口規模 (人)									計
		1~9	10~24	25~49	50~99	100~199	200~499	500~999	1000~	不明	
北海道	H18	2.8%	8.2%	16.8%	22.1%	20.1%	16.7%	6.1%	4.3%	2.8%	100.0%
	H11	2.3%	6.7%	16.1%	25.8%	20.8%	16.7%	6.8%	4.6%	0.2%	100.0%
東北圏	H18	1.5%	4.2%	9.9%	24.1%	31.2%	24.0%	4.2%	1.1%	0.0%	100.0%
	H11	1.0%	3.1%	7.9%	21.7%	32.0%	27.6%	5.1%	1.3%	0.2%	100.0%
首都圏	H18	1.4%	6.2%	15.3%	24.6%	22.8%	16.2%	3.5%	0.7%	9.2%	100.0%
	H11	1.6%	5.9%	15.9%	30.0%	24.4%	17.0%	4.0%	0.9%	0.3%	100.0%
北陸圏	H18	5.1%	9.7%	16.0%	29.5%	27.2%	9.9%	1.8%	0.3%	0.5%	100.0%
	H11	4.4%	8.2%	12.8%	28.2%	30.7%	13.2%	2.2%	0.4%	0.0%	100.0%
中部圏	H18	3.8%	7.9%	17.9%	25.6%	22.8%	15.3%	2.9%	0.9%	2.9%	100.0%
	H11	3.0%	6.7%	17.1%	27.1%	25.3%	16.5%	3.0%	1.2%	0.2%	100.0%
近畿圏	H18	2.5%	6.8%	12.9%	24.7%	29.9%	19.6%	3.0%	0.5%	0.0%	100.0%
	H11	2.0%	5.1%	11.2%	23.7%	30.8%	22.8%	3.4%	0.7%	0.4%	100.0%
中国圏	H18	3.9%	13.3%	29.1%	30.4%	15.2%	6.2%	1.3%	0.5%	0.1%	100.0%
	H11	2.4%	10.0%	26.6%	33.9%	17.8%	7.1%	1.4%	0.7%	0.3%	100.0%
四国圏	H18	5.4%	11.9%	22.8%	27.8%	19.1%	9.6%	1.6%	0.5%	1.2%	100.0%
	H11	3.8%	9.1%	20.4%	30.2%	22.4%	11.3%	2.2%	0.5%	0.1%	100.0%
九州圏	H18	1.7%	6.5%	14.0%	25.8%	26.8%	20.0%	4.0%	1.1%	0.0%	100.0%
	H11	1.2%	5.2%	12.7%	25.5%	28.5%	21.1%	4.3%	1.3%	0.2%	100.0%
沖縄県	H18	1.3%	0.9%	2.1%	7.2%	22.6%	42.6%	19.1%	3.8%	0.4%	100.0%
	H11	1.7%	1.3%	0.9%	8.7%	19.5%	42.0%	21.2%	3.9%	0.9%	100.0%
全国	H18	2.8%	8.3%	17.7%	26.2%	23.6%	15.9%	3.3%	1.0%	1.1%	100.0%
	H11	2.0%	6.5%	16.1%	27.3%	25.4%	17.5%	3.7%	1.3%	0.2%	100.0%

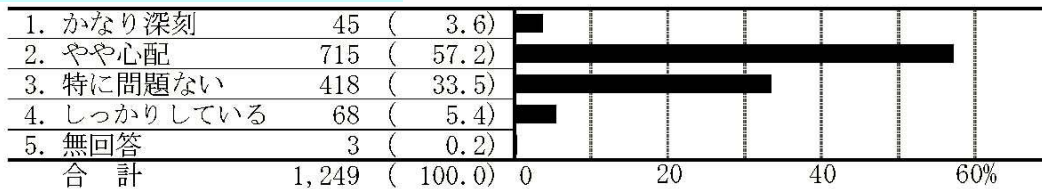
注：圏域は、国土形成計画法に基づく広域地方計画区域による

- 東北圏：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
- 首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
- 北陸圏：富山県、石川県、福井県
- 中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
- 近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
- 中国圏：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
- 四国圏：徳島県、香川県、愛媛県、高知県
- 九州圏：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、

平成18年度調査の割合が、平成11年度調査より高い集落の人口規模

出典：国土計画局作成資料
(市町村へのアンケート調査)

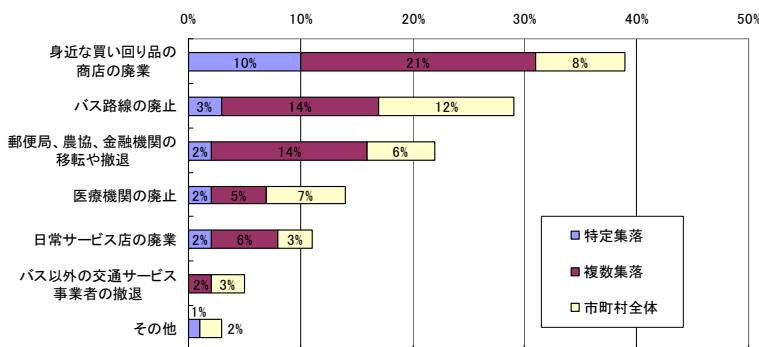
地域の現状評価(平成16年)



※人口20万人未満の市町村(2,996)を対象。(回答数1,249)

出典：「生活者の視点による地域活力・活性化に関するアンケート調査結果(速報)」
(内閣府経済社会総合研究所)

地域コミュニティからの生活サービスの撤退状況



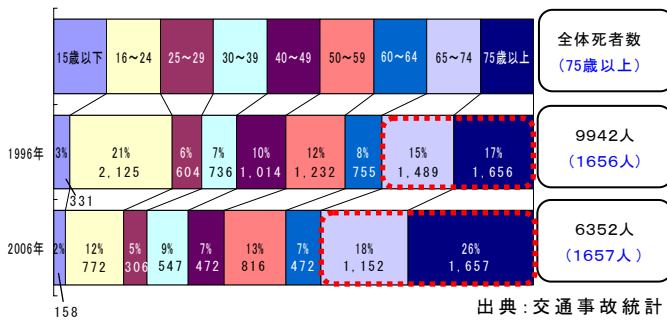
注：特定集落 …市町村内の特定の集落で問題化
複数集落 …市町村内の複数の集落で問題化
市町村全体 …市町村全域で問題化

出典：二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会 最終報告(平成17年5月)

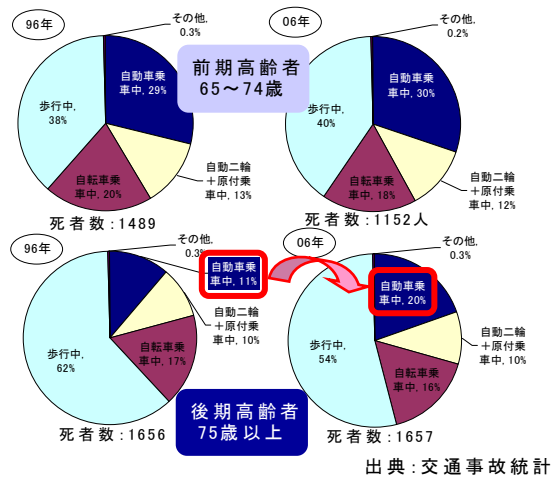
②-1 高齢者の交通事故の増加

- ・ 近年の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、高齢者の死者数の減少幅は小さく、全死者数に占める高齢者（特に75歳以上の「後期高齢者」）のシェアは拡大している。
- ・ 後期高齢者の死亡事故のうち「自動車乗車中」の割合がこの10年間で約2倍に急増。
- ・ 今後とも高齢者の免許保有者の急増が見込まれることを勘案すると、高齢ドライバーの安全確保は喫緊に対応すべき重要な課題であると言える。

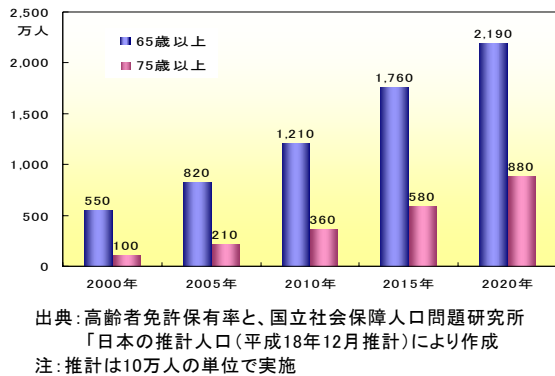
年齢別交通事故死者数構成比と発生率



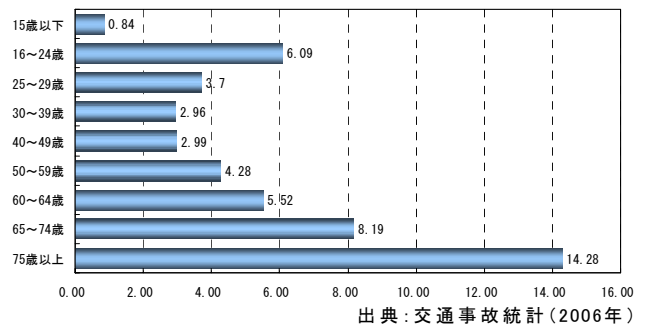
高齢者の状態別死者数



高齢者免許保有者数



人口10万人当たり交通事故死者数



- ・ 自動車乗車中の死者数は、最近10年間で45%減少したが、65~74歳（前期高齢者）では19%減に止まり、75歳以上（後期高齢者）では逆に73%増となっている。

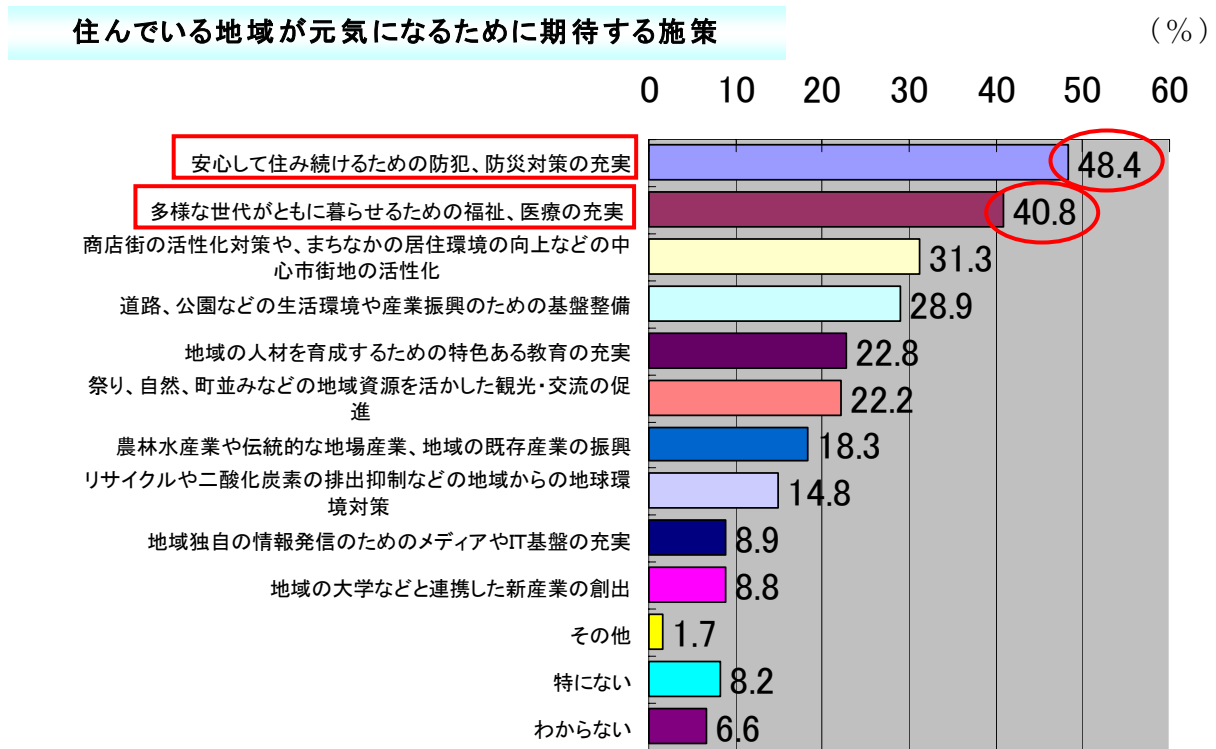
年齢別自動車乗車中の死者数

単位：人	1996年	2006年	2006年/1996年	人口10万人当たりの死者数	1996年	2006年
15歳以上	84	35	-58%	0.39	0.19	
16~24歳	1183	375	-68%	7.02	2.96	
25~29歳	402	176	-56%	4.57	2.13	
30~39歳	489	300	-39%	3.07	1.62	
40~49歳	629	225	-64%	3.21	1.42	
50~59歳	585	387	-34%	3.47	2.03	
60~64歳	300	187	-38%	4.01	2.19	
65~74歳	429	348	-19%	3.87	2.47	
75歳以上	188	326	73%	2.62	2.81	
合計	4289	2359	-45%	3.42	1.85	

出典：交通事故統計

②-2 安全・安心な生活の維持・向上

- ・ 住んでいる地域が元気になるために期待する施策として、安全・安心な生活の確保に関する回答が4割以上。
- ・ 自然災害により孤立可能性のある農業集落及び漁業集落が、それぞれ約17,500及び1,800集落存在するとの調査結果あり。



出典：地域再生に関する特別世論調査（平成17年7月 内閣府）

孤立可能性がある集落数【参考値】

	農業集落	漁業集落
可能性有り	17,451 29.7%	1,787 28.6%
可能性無し	41,348 70.3%	4,459 71.4%
計	58,799	6,246

注)「計」は、農林業センサス、漁業センサスにおける集落から平野に位置するもの等を除き抽出した調査対象集落数。

農業集落と漁業集落とが同じ集落名であってもそれぞれについて孤立可能性を調査しているため、双方を足し合わせることはいずれもできない。

孤立の定義：中山間地域、沿岸地域、沿岸地域、島嶼部などの集落のうち、道路交通または海上交通による外部からのアクセス（四輪自動車で行き来可能かどうかを目安）が、地震、風水害、津波による土砂災害や液状化等による道路構造物の損傷などの要因等により、人の移動・物資の流通が困難となり、住民生活が困難もしくは不可能となる状態

孤立可能性の判断条件：集落への全てのアクセス道路が土砂災害危険箇所及び山地災害危険地区に隣接している、または、地震または津波により船舶の停泊施設が使用不能となるおそれがある。

出典：中山間地等の集落散在地域における孤立集落発生の可能性に関する状況調査（都道府県アンケート調査）調査結果（平成17年8月 内閣府政策統括官（防災担当））から国土交通省政策統括官付参事官室作成

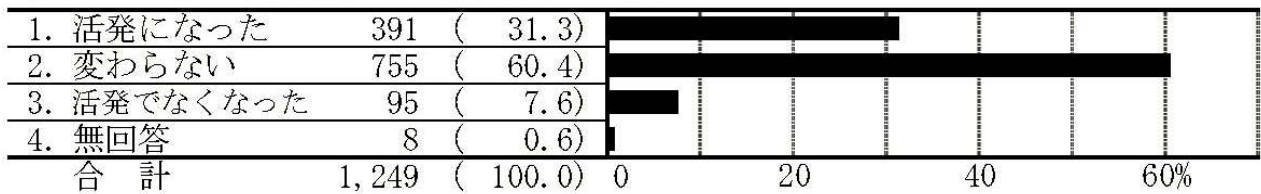
③ 地域の個性・資源・魅力を引き出す地域づくり

- ・各地域で祭りやイベント、住民主体の活動等、地域づくりの取組が行われており、それがまちの活力となっている。
- ・また、自然環境や文化、暮らしやすさ等に誇りを持ち、これらを活かして地域づくりを進めている自治体が多く見られる。

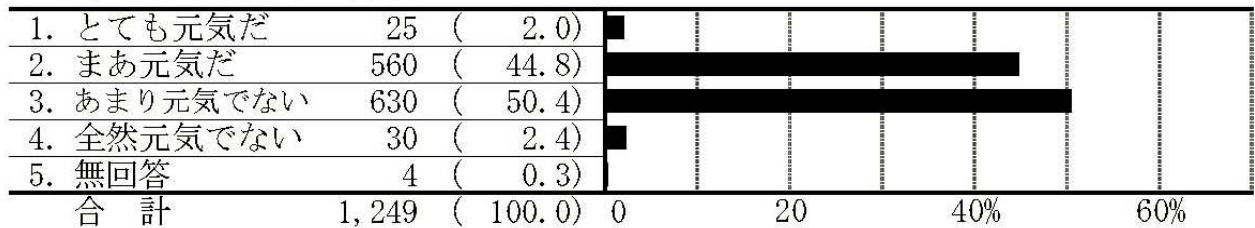
※「生活者の視点による地域活力・活性化に関するアンケート調査結果(速報)」

(内閣府経済社会総合研究所)より

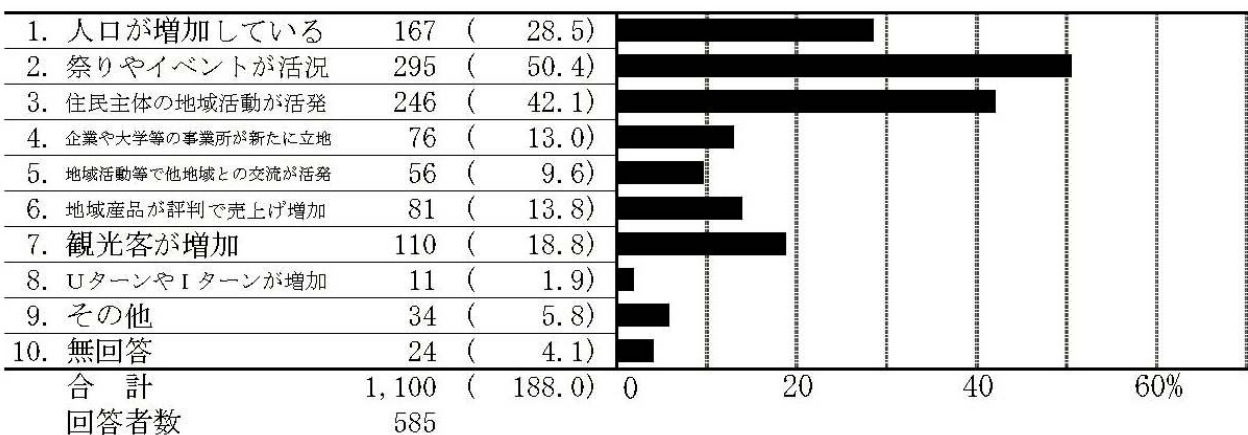
地域づくり活動の4~5年前との比較



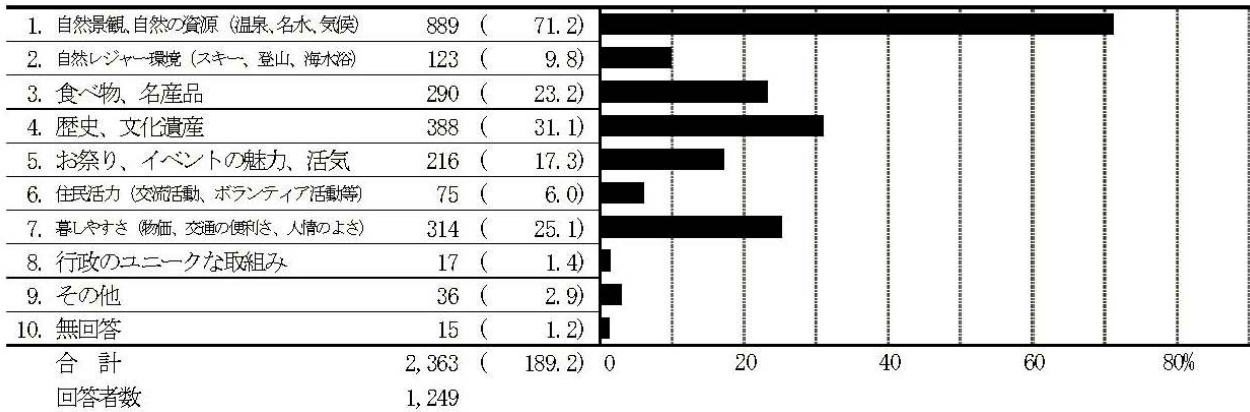
まちの元気度の自己評価



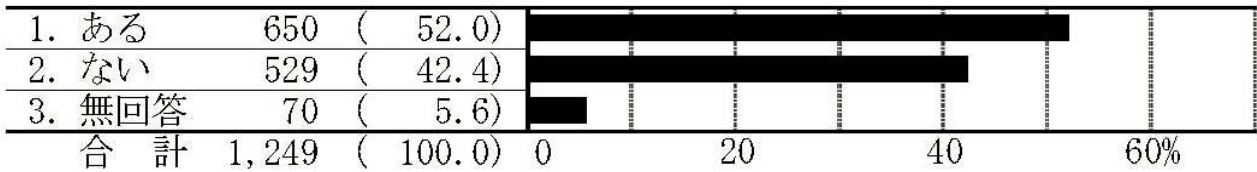
元気と判断した理由 ※元気と回答した自治体による、複数回答



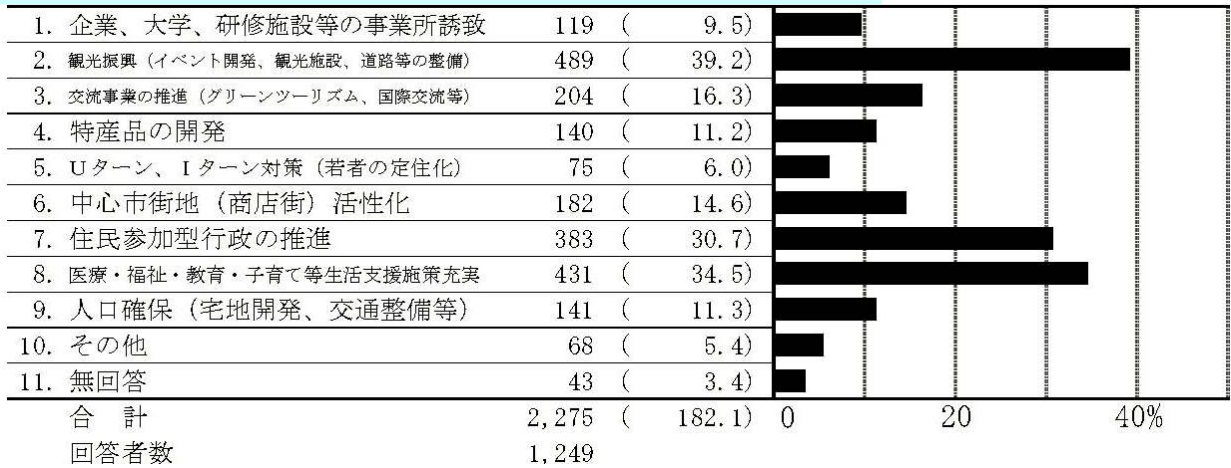
住民が誇りに思っていること ※2つまで選択



地域づくりコンセプトの有無



地域を元気にするために力を入れている施策 ※2つまで選択



出典：内閣府経済社会総合研究所

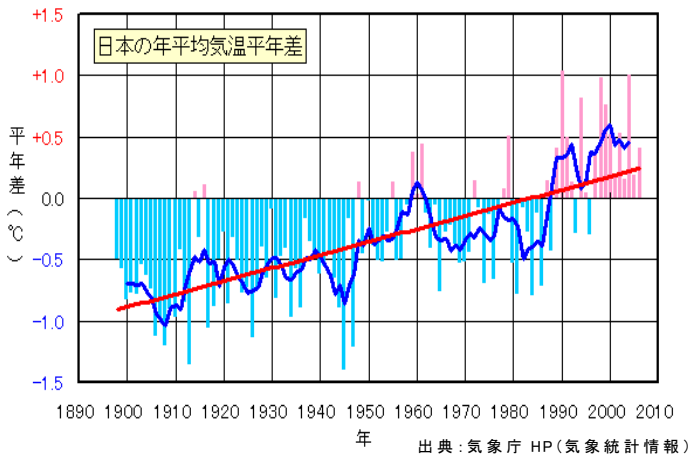
「生活者の視点による地域活力・活性化に関するアンケート調査結果（速報）」

※人口 20 万人未満の市町村(2,996)を対象として、平成 16 年 9 月～11 月上旬の間に実施したアンケート(回答数 1,249)

④ 地球温暖化の防止

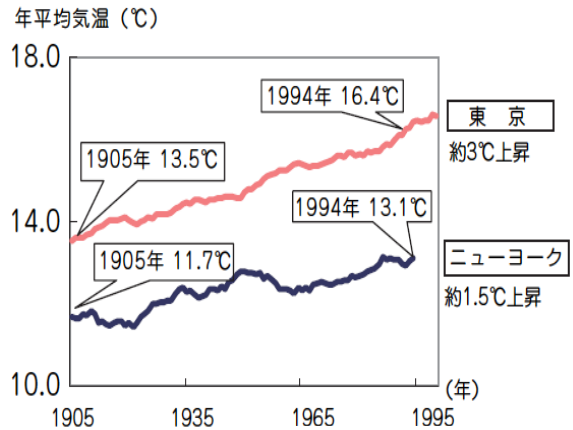
- 2006年の日本の年平均地上気温の平年差は+0.44℃。長期的には100年当たり1.07℃の割合で上昇しており、特に1990年代以降、高温となる年が頻出。
- 加えて、大都市ではヒートアイランド現象による気温の上昇が進んでいる。東京では、90年間で平均気温が約3℃上昇しており、地球全体の平均上昇値0.6℃を大きく上回っている。

日本の年平均気温平年差(1898年~2006年)



・平年値は1971~2000年の30年平均値
 ・棒グラフ:各年の平均気温の平年値との差
 ・太線(青):平年差の5年移動平均、直線(赤):長期的な変化傾向

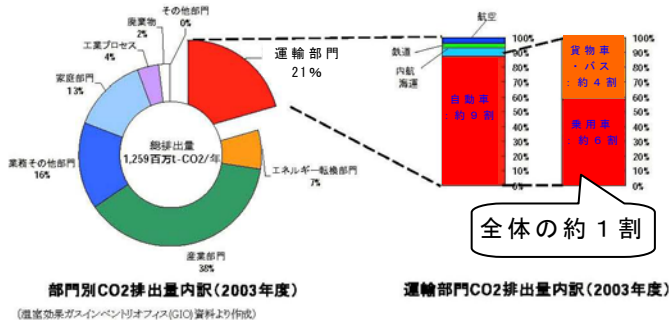
東京とニューヨークの平均気温の推移(11年移動平均)



出典:気象庁HP(気象統計情報)

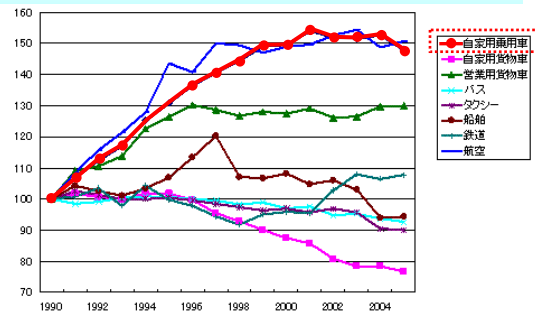
- 部門別CO₂排出量を見ると、我が国のCO₂排出量のうち、約1割が自家用乗用車からの排出であり、その量は1990年以降、増加傾向である。
- 輸送量当たりのCO₂排出量を見ると、自家用自動車からの排出量は鉄道の約9倍、バスの約3倍となっている。したがって、交通渋滞の緩和や自動車による個別移動への対策が重要になる。

部門別のCO₂排出量



部門別CO₂排出量内訳(2003年度)
 (環境効果ガスインベントリオフィス(GIO)資料より作成)

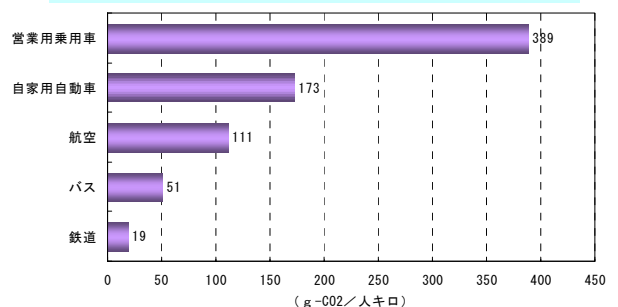
各輸送機関からのCO₂排出量



※1990年度を1とした数値の推移

出典:「道路政策会議報告書」国土交通省

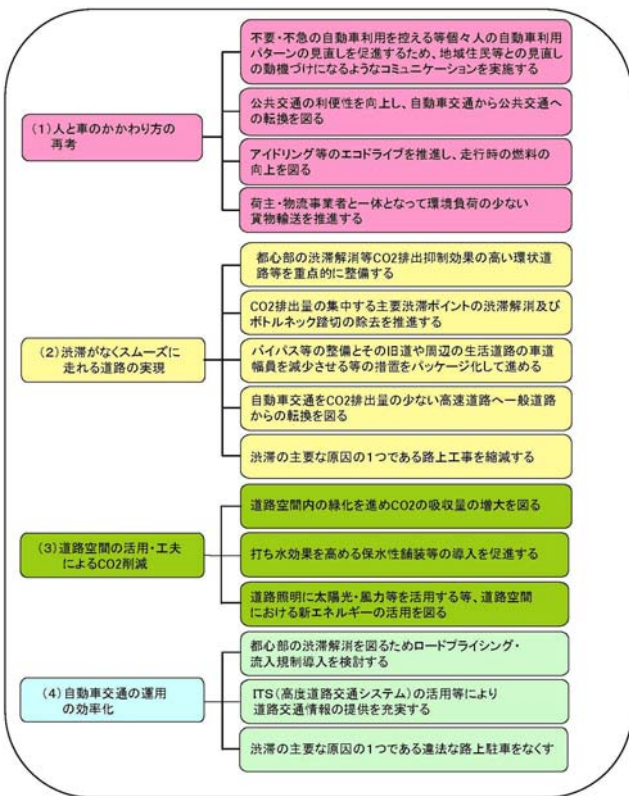
輸送量当たりのCO₂排出量



出典:国土交通省

- ・ 京都議定書の目標値を達成するため、国土交通省は「CO₂削減アクションプログラム」を策定。プログラムには、公共交通の利便性向上と利用の転換などを含む。
- ・ 「チーム・マイナス6%」では、ホームページに特設サイト「めざせ！1人、1日、1kg CO₂削減」を開設。国民から「私のチャレンジ宣言」の受付等を行っている。
- ・ この取組に多くの国民が参加できるように、「1人1日1kgのCO₂削減」応援キャンペーンを開始し、協賛企業を募集。平成19年9月11日現在で協賛企業は100社・団体となっている。

CO₂削減アクションプログラム



「めざせ！1人、1日、1kg CO₂削減」のHP



応援キャンペーン <事例:ある株式会社の取組>

「1人1日1kgのCO₂削減応援キャンペーン」の協賛企業^{※1}のW社では、以下のような取り組みを実施。

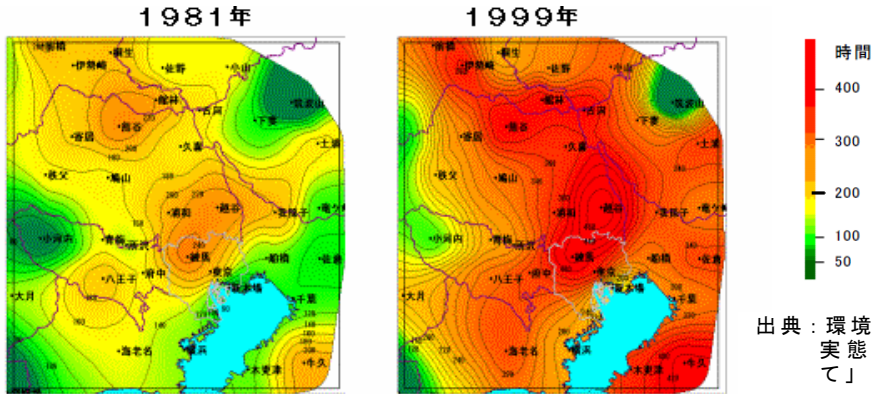
- ◆各店舗において、「チャレンジ宣言カード^{※2}」を持参した方に、ワンドリンクサービスを実施。
- ◆国内の全店舗に「1人、1日、1kg CO₂削減」の啓発ポスターを順次掲示。

※1 「1人1日1kgのCO₂削減」応援キャンペーンの協賛企業 <http://www.team-6.jp/try-1kg/ouen/>

※2 チャレンジ宣言カード:「めざせ！1人、1日、1kg CO₂削減」のHP内で「私のチャレンジ宣言」に必要な事項を入力(身近なところで行える温暖化防止のメニューの中から“実践してみよう!”と思うものを選ぶ)するとダウンロードできるカード。

- ・ヒートアイランド（Heat island）現象とは、都市部の気温が郊外に比べて異常な高温を示す状況のこと。人工排熱の増加、緑地・水面の減少、地表面の人工化等が主な原因と言われている。
- ・こうした状況から、国や自治体において、ヒートアイランド対策のための数々の取組が行われている。

ヒートアイランド現象（東京地域における 30℃超延べ時間の分布）



ヒートアイランド対策

人工排熱の低減・地表面被覆の改善・都市形態の改善・ライフスタイルの改善

出典：ヒートアイランド対策推進大綱（ヒートアイランド対策関係省庁連絡会議）

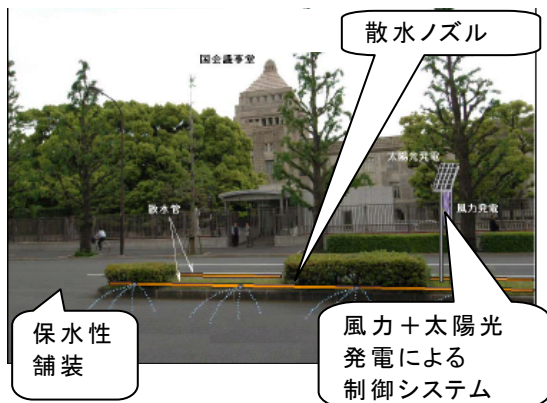
ヒートアイランド対策事例

- ・屋上緑化（合同庁舎3号館屋上庭園）



- ・散水による路面温度低減

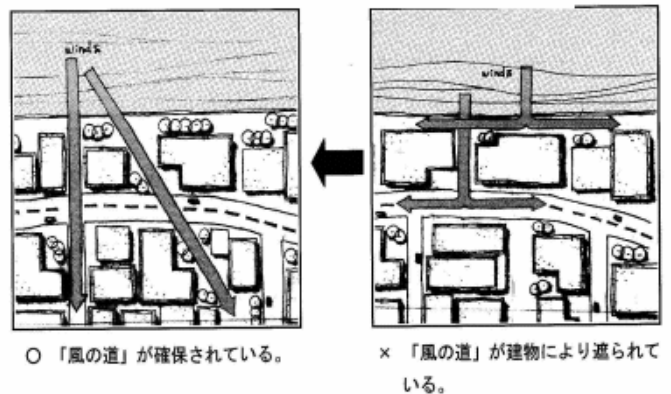
（風力＋太陽光発電を活用した保水性舗装散水システム）



- ・風の道※の配慮

河川や海等の水辺を生かし、良質な水辺空間を創出するとともに、建物や緑等の計画的な配置などを都市づくりの中で配慮し、海からの「風の道」を確保する。

※風の道：市街地への空気の進入経路を意味する。特に流入する気塊が冷涼、清浄な場合、市街地の熱汚染の緩和や大気浄化という機能が十分に発揮される。



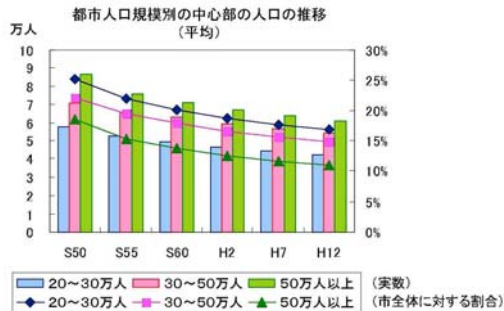
出典：国土交通省ホームページ

「東京都ヒートアイランド対策」～東京都の施策の方向（東京都ホームページ）

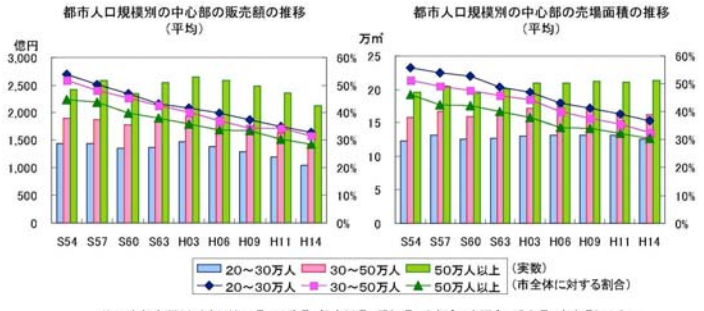
⑤ 都市・地域再生の課題

- ・ 地方の人口 20 万人以上の都市では、中心部（3km×3km の範囲）の人口が減少傾向にあり、市全体人口に対する割合も低下している。
- ・ 中心部の販売額や売場面積も減少傾向が顕著であり、ショッピングセンターの立地状況をみても、買い物の場が中心部から郊外に移行している様子が読み取れる。
- ・ 買い物で自家用車を利用する頻度も増加傾向にあり、特に小都市部においてその傾向が顕著である。

中心部人口の推移

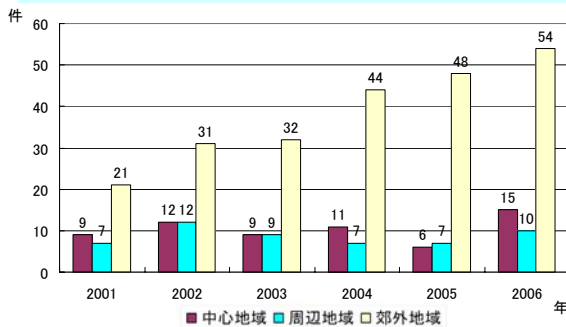


中心部の販売額と売場面積の推移

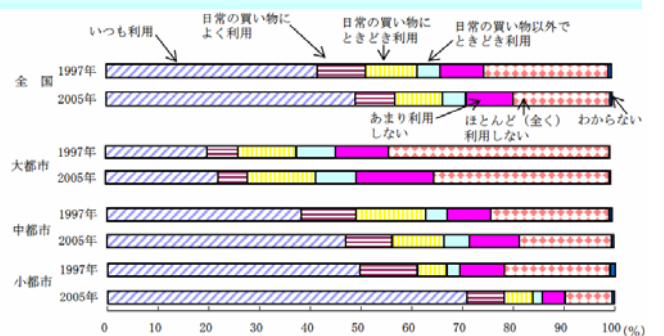


出典：社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会 第1回中心市街地再生小委員会 配付資料(H17.7)

ショッピングセンターの立地状況

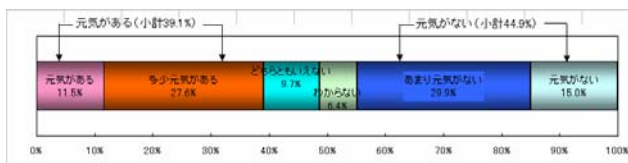


買い物での自家用車の利用状況

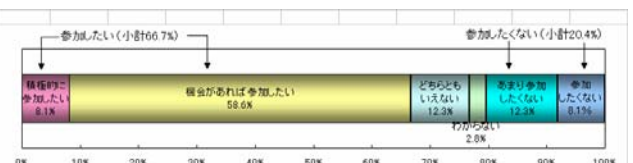


- ・ 内閣府の調査によれば、「少子化」や「中心市街地の衰退」等を理由として、住んでいる地域に元気がないとの回答が多く見られる。また、7割近い人が、地域が元気になるための活動へ参加したいと答えている。

住んでいる地域に元気があるか



地域が元気になるための活動に参加したいと思うか



出典：「地域再生に関する特別世論調査」内閣府 H17年4月