

「地域交通の活性化と北陸新幹線・上越妙高駅」

国土交通省総合政策局公共交通政策部長

藤井 直樹氏



【略歴】

1983 年運輸省入省（鉄道監督局）、2004 年国土交通省総合政策局国際観光推進課長、2006 年国土交通省自動車交通局保障課長、2009 年内閣官房内閣参事官（内閣総務官室・政治主導確立法案担当）、2011 年国土交通省総合政策局政策課長、2012 年国土交通省大臣官房審議官（鉄道局担当）、2013 年より現職。

●はじめに～

皆さん、こんにちは。只今ご紹介いただきました国土交通省の藤井と申します。本日は日本海事センターご主催の海事・観光立国フォーラムにお招きいただきまして誠にありがとうございます。小幡会長からここで話をするようにというご指示を数カ月前にいただきました。私は役人ですから話すことと言えば仕事の話です。「公共交通政策部の仕事の中身は海ばかりではありませんが、それでもよろしゅうございますか」ということを申し上げました。それは構わんが面白い話をしろというお返事でしたので、「それは益々苦手でございます」ということを申し上げたんですけれども、折角の機会でありますので、お引き受けをさせていただきました。

新潟県の上越市にお伺いしておりますので、なるべく地元になんだこととして、ひとつは地域の交通の活性化の話、そしてあと数カ月ということになりましたけれど、新幹線がいよいよこの地にやってまいりますので、そのことについてのお話を申し上げたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

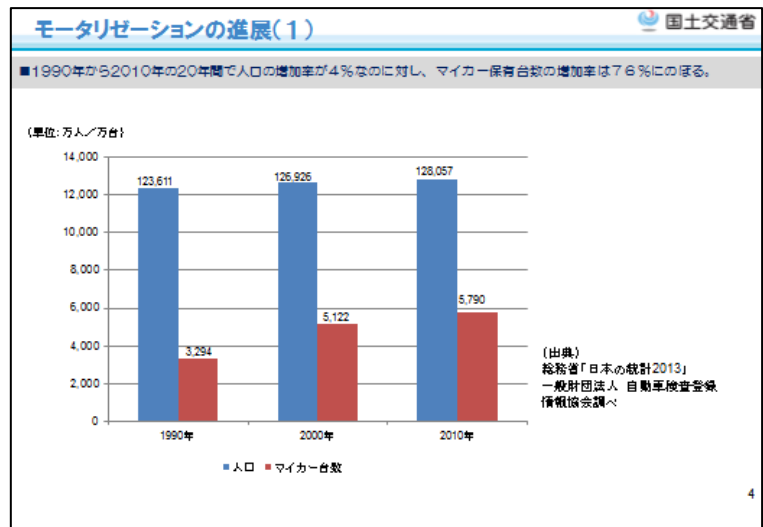
最近よく話題になる人口減少、あるいは高齢化の中で、地域に住まわれている人々がどうやって健やかに快適に生きていくか。そのときに、きちんと人々が動けるということが非常に重要だということを、交通分野の専門でない方々も含めて、多くの方が気づきはじめているような感じがいたします。「地方創生」という国全体の政策の方向性の中でも地域交通のことはかなり意識されつつありますので、そのお話をしたいということが1点ございます。

それから2つ目は、平成10年に工事を始めてから15年、新幹線がいよいよやってくるわけですが、これをどうやってこの地域の活性化に結び付けるかということです。これまでの新幹線がどう活用されてきたかということをご紹介しつつ、お話をしたいと思います。そして、このフォーラムのメインテーマである海に関わる話も、最後に少し申し上げたいと思っています。

●地域の交通の現状

～地方部ではモータリゼーションが進展～

地域の交通の問題を考えるときに、特に地方部であればあるほど、モータリゼーションの進展を抜きには語れないと思います。今日、到着後に上越市の市役所の幹部の方とお話し、まちの中も少し巡らせていただきましたけども、やはりロードサイドにお店が集結し、車で皆さんが動いていることを実感しました。



これをマクロの数字で見ると、我が国の人口は2010年位でピークですが、過去20年間ほとんど増えていない。それに対して車の数というのはどんどん2倍弱というところまで増えている。1世帯当たりの車の保有率でいうと、新潟県が全国で10位だそうです。1.5台をちょっと超えている位ですね。ですから、普通に暮らしている大人の方々は車で動くということが、地方部においては一般的であるということだと思います。東京とか大阪とか、車の保有率が非常に低いところはみな大都市です。東京で車を全部動かすとすべての道が車で埋まってしまうということをよく言われます。東京で私が出勤するときには車で行きようがない。だから地下鉄やバスがあるわけですけども、そこは地方部と状況が違います。

～地域公共交通の衰退～

地方部がそういう状況にあることの裏腹として、地域の交通は今非常に厳しい現状にあります。資料にある通り、輸送人員はバスだとこの20年間で3分の2位になってしまっています。そして路線の廃止が進んでいて、乗合バスだとこの5年間で8千キロ、全国の2%位ですけど、やはり末端から切られていきますので、地方部、しかも周辺部であるほどその影響が大きいのは間違いないと思います。交通事業を運営する企業の経営状況を見ますと、国も色々ご支援をし、地方自治体、こちらでは上越市さんに

も非常に多くのお金を出していただいていますけれども、そういった補助をする前の段階で、バスでいうと7割が赤字です。補助した後はどうかというと、半分位がやはり赤字です。ですから地元のバス会社は、皆さんもご存じの通り非常に歴史もあるわけですが、保有資産を少しずつ売却したり、あるいはもう少し儲かる他の事業をやったりして、何とかもっているという状況です。

～人口減少・高齢化が進み～

もし車に頼って皆さんが動けるならそれも仕方がないということだと思うんですけど、やはり車では動けない人がいる。後で申し上げますけれど、そういう人がどちらかというとこれから益々増えてくるということが、1つの今の問題だろうと思います。高齢になって車に乗れなくなる、そういった年齢層の方が非常に増えてくるということは、これからの政策立案に当たって考えざるを得ないポイントだと思います。

人口の推計の図をご覧くださいと思います。赤いところが75歳以上の人口の推移です。黄色が65歳から75歳、紫のところが20歳から65歳という一番元気で働いている方ですね。あと20歳以下ということですが、見ていただいても分かる通り、2050年、40年後には75歳以上の方が4分の1になるということです。車の免許は年齢制限がありませんけれども、やはり車をいつまで運転できるのかというときに、その位の年齢に1つの分水嶺があるわけで、それ以上のお歳の方々は車を運転しなくてもいいような社会にしていけないと、正に危ない。これを今警察庁さんが非常に心配しておられる問題です。さらに、高齢者の方に加えて、18歳未満の方は車の運転ができないので、そういった方々の足も確保しなければいけない。

その一方で、人口減少に伴って通勤通学の需要が減ってしまうんですね。20歳から65歳の層は、7600万人が4600万人になってしまいます。車で動かない人でバスに乗って通勤で定期を使っているような人が減ってしまうということなので、公共交通を担う企業は非常に苦しい。一方で、車を使うべきでない、あるいは使えない方々の足は確保しなきゃいけない。そういった状況だと思います。

これを地域別に見ると、まず人口減少の今後のカーブなんですが、一番下が地方圏です。地方部で人

口減少の程度が大きい。2040 年を見ると、10%と 20%の差がある。三大都市圏の中でも東京圏とそれ以外に多少の差がありますが、さらに地方部の落ち込みが激しいのが見ていただいてお分かりだと思います。

一方で高齢化率についてみますと、こちらは 40 年、50 年経つと割と揃ってきます。現在は、高齢化は主に地方部で問題になっていますが、それが日本全国一般的になってくる、そんなイメージだと思います。今日の話とは少し外れますけれど、都市部で高齢者の割合が増えることは、都市部の人口が大きいだけに、介護者の確保等に深刻な問題をもたらすことが危惧されています。

高齢者にとって交通はどういう問題なのかということを、次に申し上げたいと思います。住宅生活調査という交通だけを対象としているわけではない調査において、高齢者の方に「何がお困りですか」ということを聞きますと、買い物に行くのが不便だとか、病院へ行くのが不便だとか、あとは交通機関が使いにくい、バリアフリーになっていないとか、そういったことが上位にあがっています。生活の中で交通がネックだなと思っている高齢者の方が多い、特に地方部で多いということがこの結果から見てとれます。

～乗らざるを得ない車、しかし～

その一方で、65 歳以上の方々の交通の分担率を見ますと、年を追うごとに、自動車に乗っている方がどんどんどんどん増えているんですね。今、若者の車離れということもよく言われますけれど、免許の保有者を見ていただくと、若者は減っているけど高齢者は増えている、そういった現状にあります。病院や買い物に行かなきゃいけない、でも公共交通が不便だから車に乗らざるを得ないという状況なのだろうと思います。

～高齢者の事故の増加～

そうするとやはり事故の問題が出てきます。高齢者の事故率はどんどん高まってきています。そうい

うことがあるので、警察庁さんも、高齢者の方に対し、強制ではないですけど、なるべく免許を返納して下さいということをご指導されています。返納された方に対して色々とメリットも付けていることもあり、返納件数は目に見えて増えています。一方、「返納できない」という方々の理由の2番目として、代わりの交通機関がない、つまり返したら動けなくなっちゃうじゃないのという話ができていますので、公共交通をきちんと確保しないと、この問題の解決ができないということだと思っています。

～地域交通の多面的な役割～

公共交通について、少なくとも高齢者の方々の移動に必要でしょうということを中心に申し上げてきたわけですが、様々な地域での取組みの中で、「公共交通って他にも色々意味があるんじゃないの」ということが言われはじめています。

まずは、まちの外から来られる方々の足としての役割です。観光されるときに

地域公共交通の多面的な役割	国土交通省
• 日常生活における移動手段(高齢層、若年層、障害者、移動困難者…) • 来訪者、観光客の移動手段／観光資源 • にぎわいの創出 • 高齢者の健康維持、見守り • 環境にやさしい	
16	

マイカーがあるわけではないので、やはり足は確保しなくちゃいけない。後で申し上げますが、新幹線で来られたとしても、さあ、上越妙高駅で降りたら後はどうするのという問題はどうしても起こるわけですね。

さらに「中心市街地活性化」と言っておりますが、「まちなかのにぎわいをどう創るか」を考えると、やっぱり人に歩いてもらわないと駄目だと。車でぱっと行って、ぱっと帰るんじゃ、なかなかにぎわいは生まれないよね、ということも多くの街で実感されているところだと思います。

そして、まちなかに高齢者の方々が出てきて歩くということが、健康維持に役に立つ。地方部だと車で動くことが多いので、一日の歩数は都市部の人の方が多いということもよく言われますけども、多くの地方都市でそういったことを意識した取り組みが始まっているように思います。もちろん環境によい

というメリットもあります。

このように、公共交通を多面的な意味で見直して、しっかり機能を果たしてもらいましょうという取り組みを、国がはじめているということでございます。

●地域公共交通を守り育てるための国土交通省の取り組み

～交通政策基本法の推進～

それでは、国がどんなことをしているかを簡単に申し上げたいと思います。交通政策基本法という法律が 2013 年の 12 月にできました。「なんとか基本法」というのが世の中に 30 から 40 からありますけど、交通分野でもそういう体系的な法律を作ってみましょうということになりました。交通分野全体を見渡すと、国際関係であったり、防災であったり、様々な取り組みがありますが、やはり地域公共交通の確保が一番大変だし、また大事だよねということが、基本法案の国会における審議の中でも議論されたところでございます。この基本法に基づいて交通政策基本計画を作り、政策を計画的に進めましょうということを今やりかけているところです。

交通政策基本計画案の概要は、豊かな国民生活、成長と繁栄、安心と安全という 3 本柱の下に、施策の目標を立て、できるものについては数字の目標を入れてというものです。地域公共交通関係では、「自治体を中心として、まちづくり施策と連携して地域交通ネットワークを再構築する」ということが施策の目標になっています。

～「まちづくりと連携」地域交通ネットワークの再構築に向けて～

地域公共交通については、「地域公共交通活性化再生法」という法律が平成 19 年にできていまして、その改正を先程の基本法の制定に引き続いて行いました。改正法は 5 月に公布され、この 11 月（20 日）に施行することになっており、先ほど申し上げた交通政策基本計画と同様に、地方自治体を中心となって、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを作り直しましょうということをスローガンに

しています。

自治体が中心というのは地域の話だから当たり前じゃないかと皆さんお思いになる方も多いかもかもしれません。ローカルな交通は、今まではバス会社が自分で路線を考えて、その安全運行については国の機関である地方運輸局とか運輸支局とかがチェックをするということになっていました。ですから、市役所には「交通」と名のついた部局はあまりありません。上越市には交通政策課というのがあって有難いと思いますが、このような例は少ない。まちづくりとか福祉と違って、交通はあまり市役所の仕事として意識されてこなかったということだと思います。それを変えて、まちづくりとか、福祉とかと絡めて地方自治体に交通をどうしたらいいかということを考えてもらう。「まちづくりと連携」というのはそういう意味です。まちの中に交通ネットワークをどのように張り巡らすのかということ、他の行政施策との関係も考えながら面的に考えてもらいたいというのが、この改正法の趣旨です。地域公共交通網、法律ですから漢字で「網」としていますが、ネットワークのことですね。地域公共交通ネットワークの計画を地方自治体に作ってもらって、それに基づく交通の再編を国が後押しをしようというのがこの法律の中身です。

私の部局は来年度 363 億円の予算要求をしています。現状 306 億円に対して少しでも増やしたいと思っていますが、これで様々な地域交通の支援をしています。今後は、先ほど申し上げたような計画を作って地域公共交通の再編を進めるところに対する支援を、なるべく充実させていきたいと思っています。

～上越市の公共交通ネットワークと課題～

先程上越市の川上企画政策部長とお話をさせていただきました。上越市は今回の改正法の趣旨を非常に前向きに受け止めて下さっています。じゃあ先程の公共交通網の形成計画というのを作ってみよう。ちょうど新幹線も来られるということもありますけれど、非常に意欲的に考えていただいております、大変ありがたいと思っています。

上越市の状況を見てみます。ここに北陸新幹線の上越妙高駅があります。エリア自体は非常に広い。14 市町村が合併されたということですが、ここに昔の旧町村の中心があります。こういうところからさ

●新幹線と地域交通の活性化

～北陸新幹線の概要～

次は北陸新幹線の話です。これはもうご存じのところも多いと思うんですけど、おさらい的に整理をしてまいりました。まず上越市を中心とした時間距離の短縮の効果を見てみます。非常に特徴的なのは、東京との間はあまり短くならないんですね。これは今でも越後湯沢経由のほくほく線があつて、速達性がかなりあるということだと思います。その一方で大阪との間が3時間台になります。これは後で出てきますので、ちょっと記憶に留めといていただければと思います。あとは金沢、富山、長野、こういった周辺の都市との間です。特に長野との間の短縮効果が大きい。所要時間が5分の1に、1時間半が20分になっちゃう。これをどう活用するかということが重要なことだと思います。この点はまた後で申し上げます。

次は、新幹線の便数についてです。今のところ「はくたか」が14、15往復位ということですが、「かがやき」という早いタイプの列車がどこに停まるのかということが非常に関心を呼んでいると聞いております。列車のダイヤはどれだけ使われるかという需要との関係で変わっていくものなので、どうやって新幹線を使う人を増やすかという地元

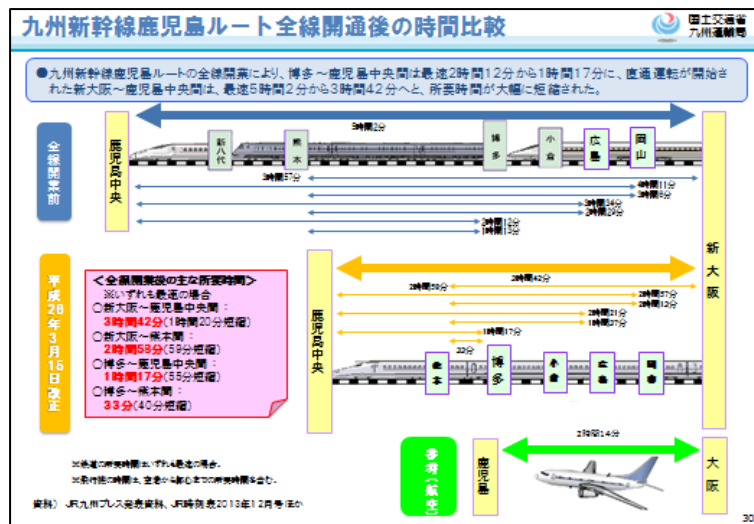


の取組みがやっぱり大事だと思いますし、先程申し上げたとおり、近隣都市との交流拡大という効果にもスポットを当てて、新幹線を考えていただければありがたいと思います。

～九州新幹線の集客成功例～

ここで申し上げたいのは、九州新幹線の例です。九州新幹線は、当時「攻め上がり方式」とってお

りましたが、鹿児島ー熊本間がまず完成し、それを博多まで伸ばして、東京から鹿児島まで平成23年に新幹線がつながりました。それから3年位経っている中で、どういう効果があったかということ、国土交通省のブロック機関である九州運輸局が詳細に分析をしていますので、その抜粋を持ってまいりました。



まず時間短縮効果の比較です。九州新幹線の開通により、大阪から鹿児島までは3時間42分、熊本までは2時間58分となりました。北陸新幹線開通後の大阪ー上越妙高間（3時間22分）はちょうどその中間ぐらいですね。これまでの新幹線と航空の競争の中で、所要時間3時間台であれば鉄道に比較優位性があるということは実証されてきていることもあり、上越市にとって、大阪からどう人を呼ぶのかということは北陸新幹線の開通に当たって大変重要なファクターになってくると考えていただいてよいのではないかと思います。

また、博多ー熊本間が40分短縮して33分になっています。東京や大阪からだけでなく、地域同士のつながりという意味でも新幹線による時間短縮効果が非常に大きい。この点も頭に留めておいていただければと思います。

次に列車ダイヤです。詳細は申し上げませんが、見ていただければお分かりのとおり、ダイヤはどんどん変わっていきます。便数も変わっていきます。ダイヤについて様々なご意見があるということをお伺いしておりますが、まずはしっかり使っていただいて、「これだけ乗っているのだから増便してほしい」といった方向にうまく持っていければいいのかなと思います。

なお、九州新幹線は6両編成、北陸新幹線は12両編成なので、それも反映して両新幹線の便数が違います。いずれにしても、ダイヤというのはポンポン変わるものということと、ダイヤ改正のチャンスをしっかりとらえましょうということを申し上げておきたいと思います。

新幹線ができて、輸送人員はどう変わったか。福岡から鹿児島までの九州新幹線は、3倍に旅客数が増え、それがほぼキープされています。そして、他の交通機関も合わせた旅客流動全体もかなり増えて

いるということが見て取れます。例えば福岡から鹿児島への流動は、新幹線ができる前は対前年比で 3.1%の伸びだったのに対し、新幹線開業後は 41.9%伸びています。

九州の中で、福岡県、佐賀県、熊本県、鹿児島県に新幹線が通っています。新幹線のない長崎県、大分県、宮崎県と比較すると、県間流動の伸びの差は一目瞭然だと思えます。新幹線には明らかに流動自体を増やす効果がある。そして、熊本と佐賀の間の流動は 53%増えたとか、近隣との交流拡大にも非常に大きな効果があったということが言えると思えます。

九州地方と近畿地方の間の流動拡大についても、特に九州南部について、新幹線の通っている県とそうでない県の間に明らかな差があることがお分かりいただけると思えます。

～波及効果の宿泊・観光産業～

次は、関連産業への波及効果です。宿泊施設や観光施設の中で「一割以上業績がアップしました」と回答した割合の推移を見ますと、やはり新幹線の通っている県とそうでない県の間に差が出ています。

「来訪客が増えました」という回答について、どこから来た人が増えているのかをみると、注目すべきは海外ですね。日本の各地域と負けないくらいに目立ってきている。今、我が国は海外からの来訪客を年間 2 千万人に増やそうという取組みを進めていますが、どのくらい海外の人を呼び込めるかということは、北陸新幹線にとっても大変大きなテーマだろうと思えます。

●まとめ

～「小さな拠点」をつなぐデマンド交通～

以上のお話を、最後に簡単にまとめてみたいと思えます。ちょっと堅い話になりますが、国土交通省は、「国土のグランドデザイン」という 2050 年に向けた計画の中で、「コンパクト＋ネットワーク」という標語を掲げています。これは、各地域の生活、経済などに関わる様々な機能をできる限り集約した上で、それらをしっかりネットワークでつないでいくということです。これは現政権が打ち出して

る「地方創生」にも直結する、新たな施策の方向性です。

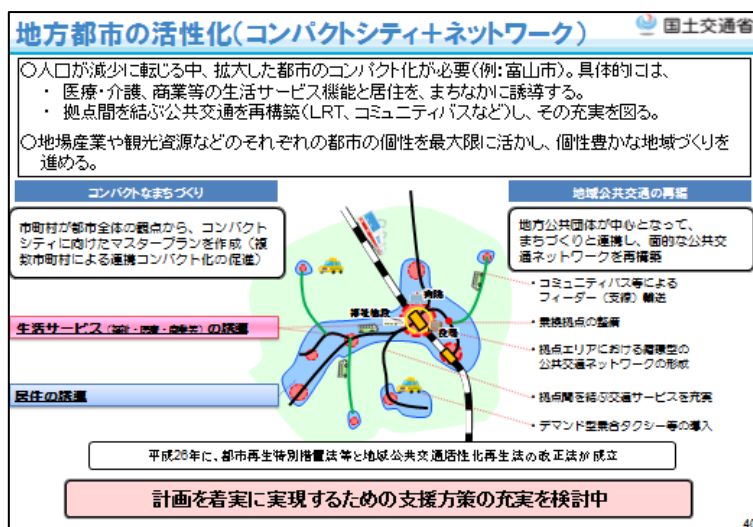
もう少し具体的に申し上げたいと思います。中山間地、これは先程の上越市の地図で見ていただいた小さな拠点やその先の集落といったエリアのことですけれど、その活性化のために、小さな拠点に諸機能をなるべく集めていこうとしてい

ます。大きいものではなくても、診療所はある、郵便局や買い物できる場所もある。そのような小さな拠点と集落を交通ネットワークでしっかりとつなぎましょうということです。

コンパクト化と言いますが、人が住んでいるところをそう簡単に動かすわけにはいきません。一方で、人口も減ってきて、バス路線もなかなか維持できないというときに、例えばオンデマンドの交通というものがあります。上越市も一生懸命取り組んでおられますけども、バスよりももう少し小さいクルマが、連絡をしたら来てくれる。年配の方も頼みやすい仕組みづくりなど課題はたくさんあるんですが、このオンデマンド交通は、人口減少の下での今後の我が国の地域交通の1つのトレンドになると思っています。先程申し上げた交通政策基本計画の中では、このオンデマンドの交通を導入する市町村の数を2020年までに倍増しようという目標を掲げています。

上越市全体について言えば、鉄道、バス路線などの交通機関を活用して、中心部と周辺部をどうつなぐかが問題となります。さらに、拠点をしっかり作ることが重要です。今は道路の効果が大きいですが、上越市も含めて、インターチェンジの周りに様々な施設が集まっています。そこをどのように活用するのか、商業施設ばかりではなくて生活関連施設も集約できないか、そういったことを考えていくべきだろうと思います。

～市や町の連携～



次は、市や町の連携についてです。川村先生の先程のお話にありました京都府の天橋立の辺りの例をご覧ください。人口を見ると、福知山市が一番大きく、京都府北部の市町を合わせて 30 万ぐらいです。私どもは、国土政策の中で、30 万人ぐらいの圏域を確保することが大事ではないかということを考えています。複数の市町が機能を分担して、ここには医療の中核を置き、そちらには教育の中核を置き、それらをしっかり交通ネットワークでつないでいく。北近畿タンゴ鉄道や、最近このエリアまで伸びてきた高速道路を活用して、複数の機能を連携させる。このような連携の動きは、例えば松江市と米子市の間のように、県を越えた形でも見られます。

これは私が作った全くの非公式資料ですが、新たにできる北陸新幹線が、飯山、上越妙高、糸魚川をつないでいきます。これのまちの人口を全部合わせると 30 万人です。そして、それぞれの間がわずか 10 分という感じになるわけですね。この時間短縮効果をどう活かせるのか。新幹線の開通に伴う東京へのストロー効果が心配だとよく言われますが、ストローで吸い上げられるのではなくて、むしろこのエリアに人を呼びこむ。あるいはこのエリアの中でしっかりつながる。こういったことをぜひ北陸新幹線の開通に当たって考えていただきたい。

既に、「越五の国」という上越、妙高、柏崎、十日町、佐渡を連携させる取組みも進めておられると聞いていますので、こういった地域の連携に新幹線がどう使えるかを是非考えていただきたいと思います。

交通政策基本法に基づく交通政策基本計画の案でも、この点について触れています。関係者が一丸となった広域連携の下で、国内外の方々をしっかりと呼び込む。北陸新幹線については交流人口の増加について今後 3 年間で 20% 増という具体的な数値目標も掲げているところです。九州新幹線の実績は 10 数% だったと思いますが、もう一段踏み込んだ目標設定をしていますので、地域の皆様とともに、目標達成に向けて頑張りたいと思っています。

～佐渡島を巡る回遊ルートの提案～

「海事」フォーラムで全く潮の香りがしないのはよくないので、次のお題は海です。ただ、これは無理やりのテーマということではありません。このエリアで新幹線の活用について考えるときに、佐渡の

ことはどうしても忘れるわけにはいかないだろうと思います。

これまで新潟には上越新幹線が通っており、そして新潟港から佐渡の両津港までの航路がありました。一方、佐渡の小木港から直江津港までの航路があり、今回北陸新幹線の上越妙高駅ができるわけです。これらを使えば、東京から新幹線を使って佐渡を回遊するルートができます。

あくまでも個人的なイメージですけども、これまで佐渡は、新潟まで行ってそこから船に乗って行ってまた帰ってくるところだという感じではなかったかと思います。観光の世界では回遊ルートというのは大変大事なファクターなので、北陸新幹線の開通は大変大きなインパクトをもたらすのではないのでしょうか。

さきほど直江津港にお伺いしてお話を伺ってまいりましたが、直江津—小木間、今は2時間40分かかるところ、新造船を新幹線の開通と同時期に導入して、1時間40分に短縮するということです。新潟—両津間はジェットフォイルで1時間ちょっとということなので、新幹線も組み合わせると、移動にかかる所要時間は大幅に短縮される。その分、佐渡の様々な魅力をぐるっと回ってたっぷり満喫できる。そして、帰りには上越市を素通りしないで、高田のお城の跡などちゃんと見て下さい・・・そういうツアーをJRさんなどと相談してしっかり作って行くこと、これが大変大事なことだと思います。

最近、佐渡の観光客の入れ込み数は下がっているようです。これは大変残念なことなので、新幹線を活かさない手はない。新幹線を多面的に活用するというひとつの側面として、是非佐渡を組み込んで考えていただきたいと思います。

～離島（鹿児島）の例：海上交通ネットワークの再構築～

海に関する事例をもうひとつお話しします。佐渡と比較するには小さすぎる島ですが、新幹線との関わりがありましたのでちょっと持ってまいりました。甑島（こしきじま）という島が鹿児島県薩摩川内（さつませんだい）市の西側にございます。従来、このまちの南隣の串木野というところから船が出ていたのですが、九州新幹線の駅が川内にできたことを契機として、港を川内港に変えました。また、島の中の道路整備が次第に進んできましたので、島の中の寄港場所を減らして、島内はバスで動いて下さい

という形に変えました。平成 30 年には上島と下島が橋でつながるそうなのでさらに変わると思います。

このように、新幹線とのアクセスを良くするとともに、島内を回遊しやすくする取組みが進んでいます。

そして、この航路には新しい高速船を導入しました。JR 九州という会社は車両のデザインに強いこだわりを持っている会社ですが、そのデザイナーの水戸岡さんという方が甑島の交通再編の取組みを意気に感じられ、この船の内装も手掛けて下さいました。九州新幹線や有名な寝台列車の「ななつ星」と同じく、木目を使った素敵なデザインです。実は川内駅から川内港までのバスも水戸岡さんのデザインなので、博多から甑島まで同じコンセプトの交通機関で行けるということで売り出しています。

甑島は川内市の一部であることもあり、川内市が甑島への海上交通を地域の交通の一部としっかり位置づけてこのような取組みを進めています。こちらでは複数の自治体の連携が必要になるかと思いますが、先程の「越五の国」といったコンセプトの中で、佐渡もしっかり取り込んで、北陸新幹線を 120%使って内外の人々を呼び込み、かつ域内の交流を盛んにしていただければと思います。新たにできる新幹線が少しでもこの地域の発展に役立てば、と心から思う次第です。

●おわりに～

最後になりますが、国土交通省もゆるキャラを作っておりまして、公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」と申します。バスの中での案内などに少しずつ使っていただいておりますので、上越市もよろしければぜひお願いしたいと思います。ご当地の「けんけんず」としっかりタイアップして頑張っていきたいと思います。どうもありがとうございました。

地域交通の活性化と 北陸新幹線・上越妙高駅

平成26年10月21日

国土交通省総合政策局公共交通政策部長

藤井 直樹

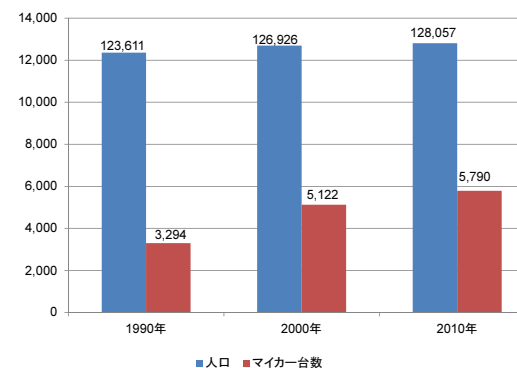
(1) 人口減少・高齢化社会において、地域のモビリティをどう確保するか？

(2) 北陸新幹線を地域の活性化にどう結びつけるか？

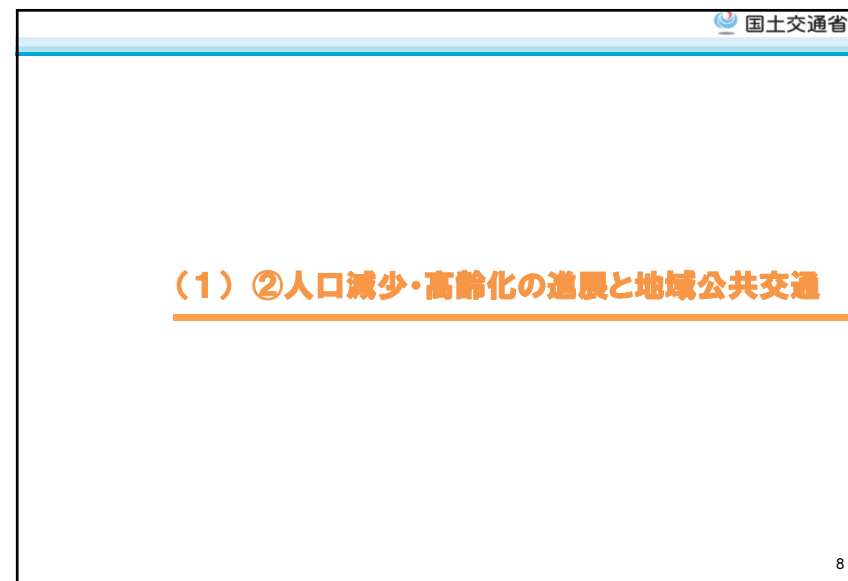
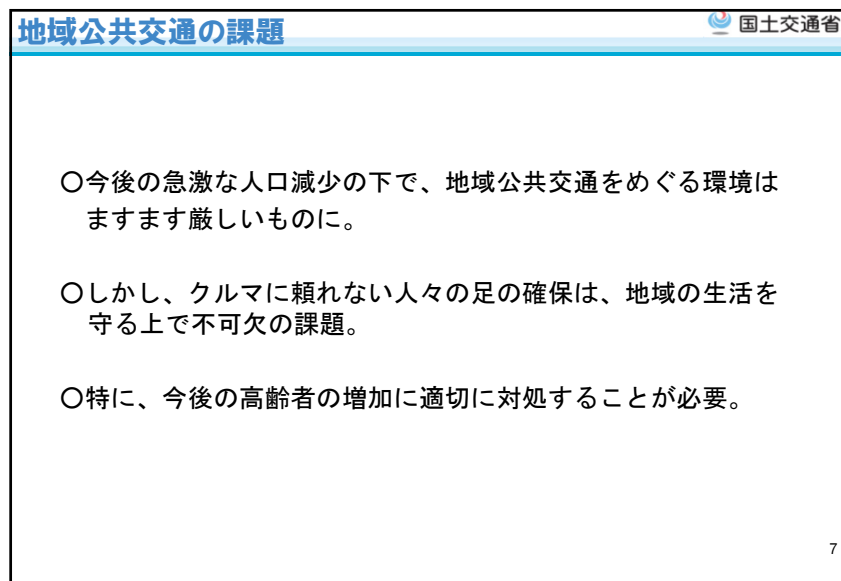
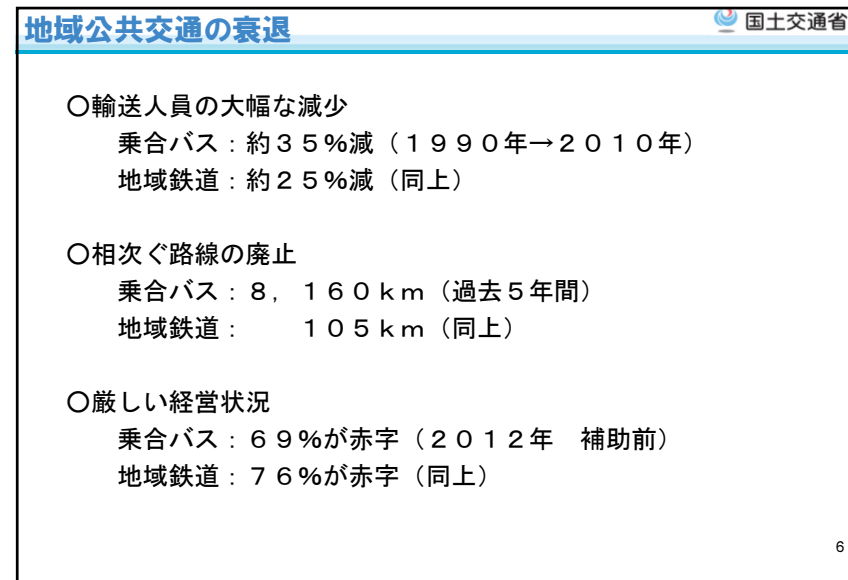
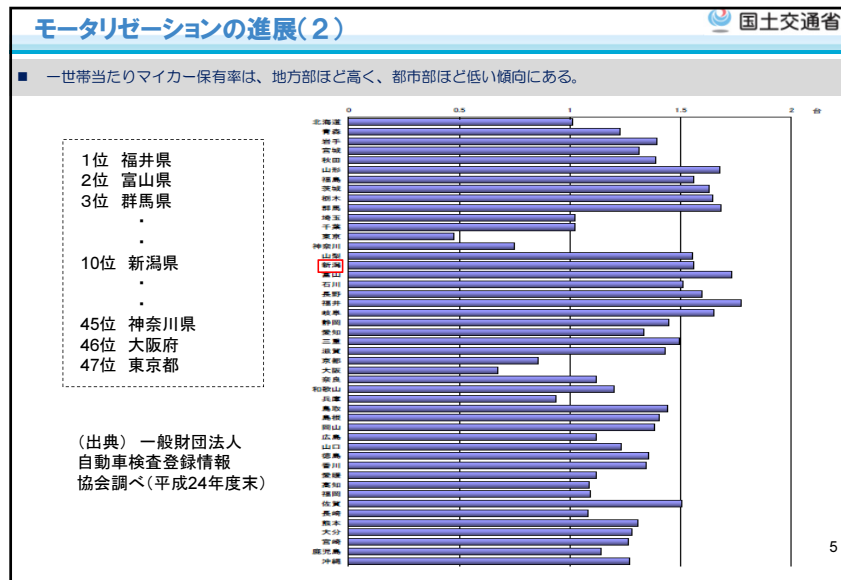
(1) ① 地域の交通の現状

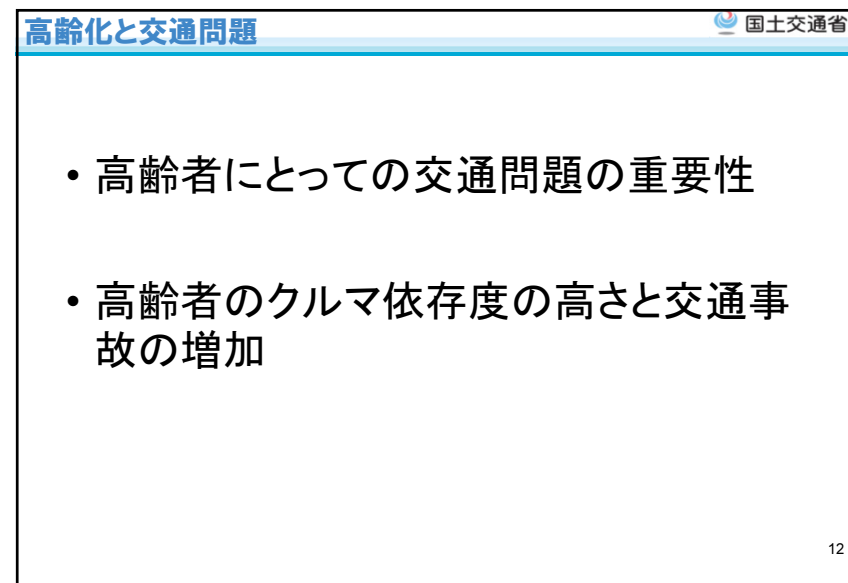
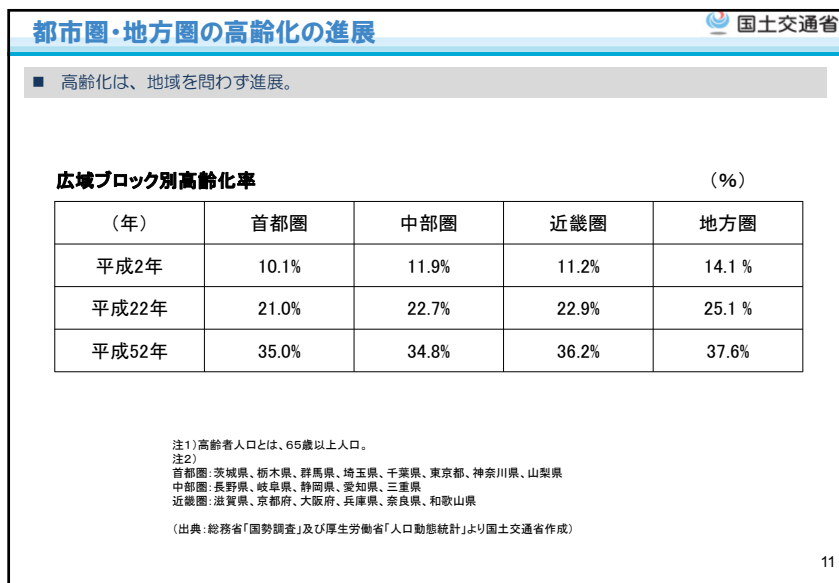
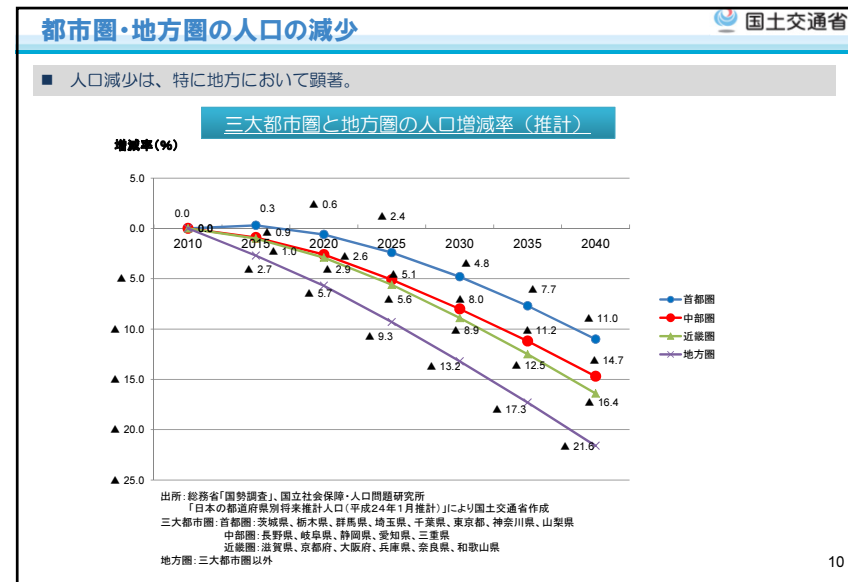
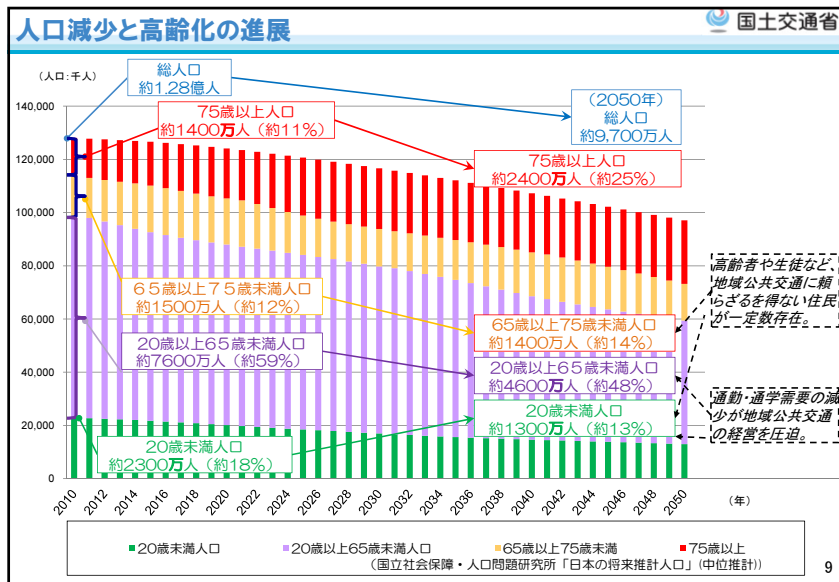
■ 1990年から2010年の20年間で人口の増加率が4%なのに対し、マイカー保有台数の増加率は76%にのぼる。

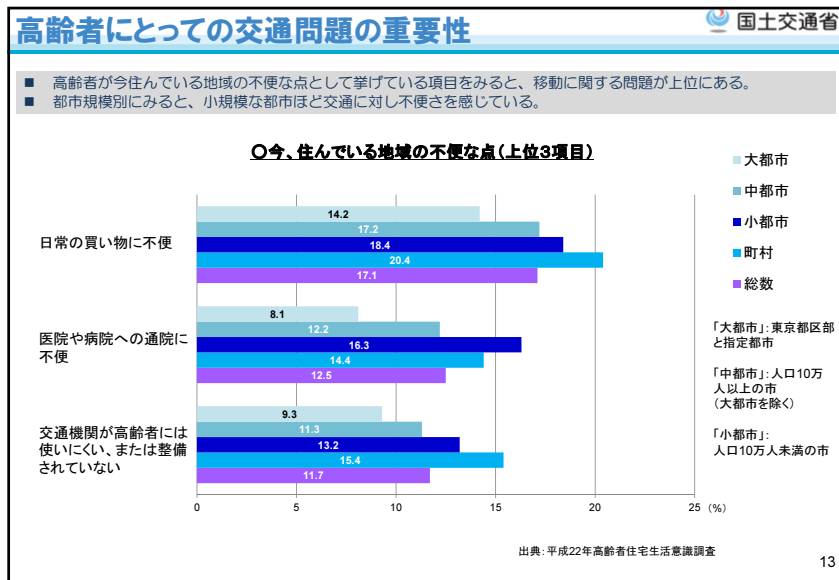
(単位: 万人/万台)



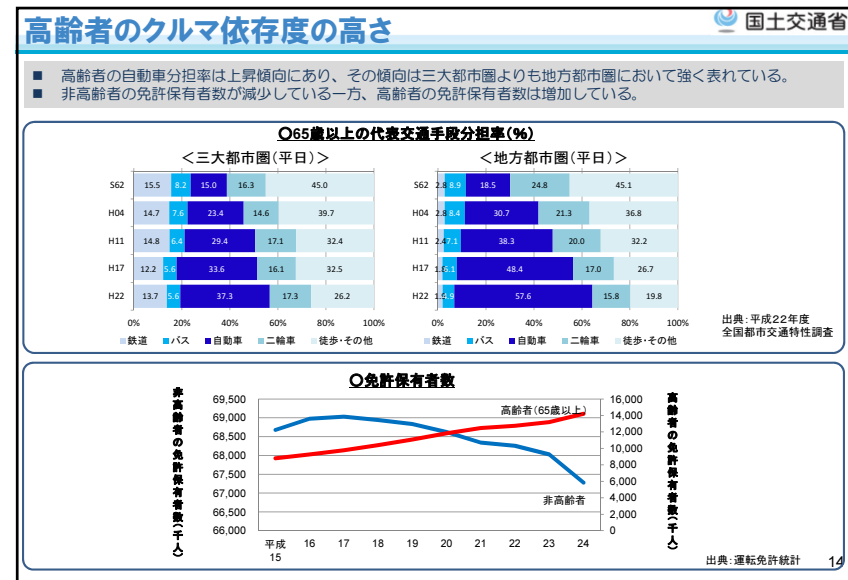
(出典)
総務省「日本の統計2013」
一般財団法人自動車検査登録
情報協会調べ



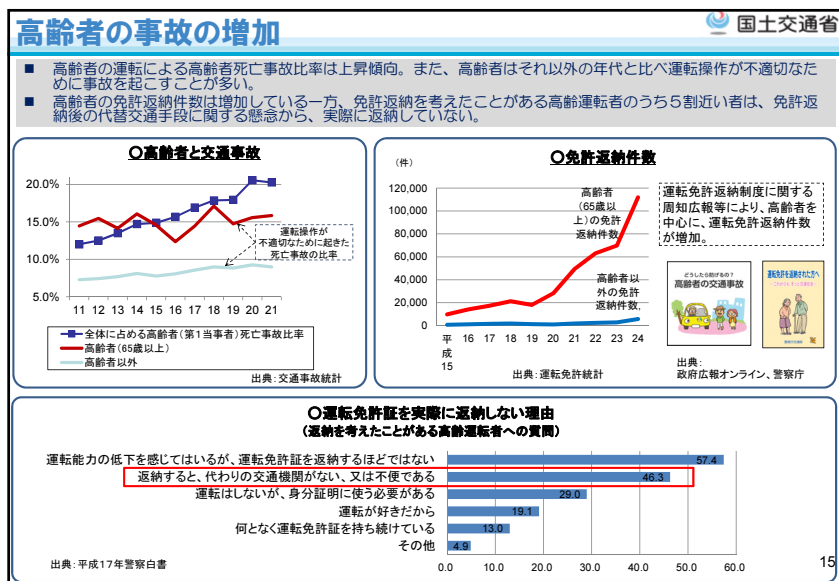




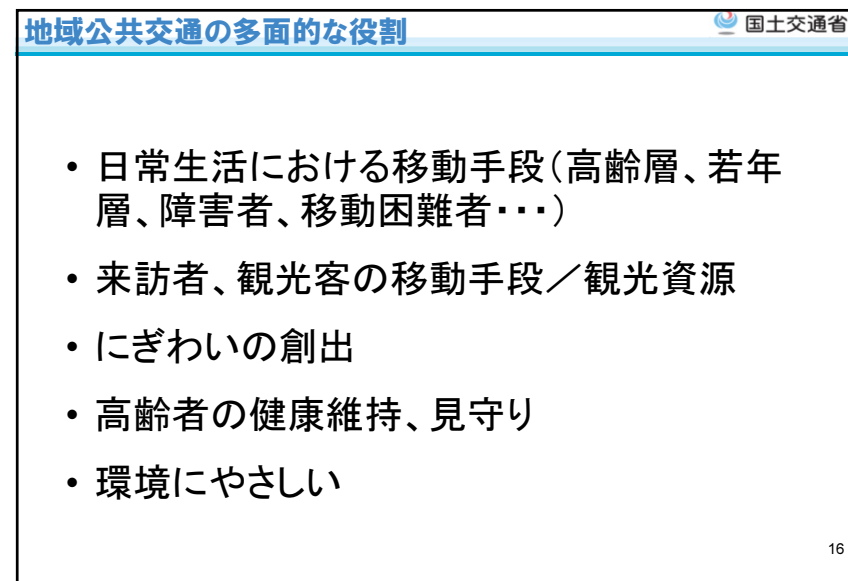
13



14



15



16

(1) ③ 地域公共交通を守り育てるための国土交通省の取組み

17

交通政策基本法の概要 (平成25年12月公布・施行)



18

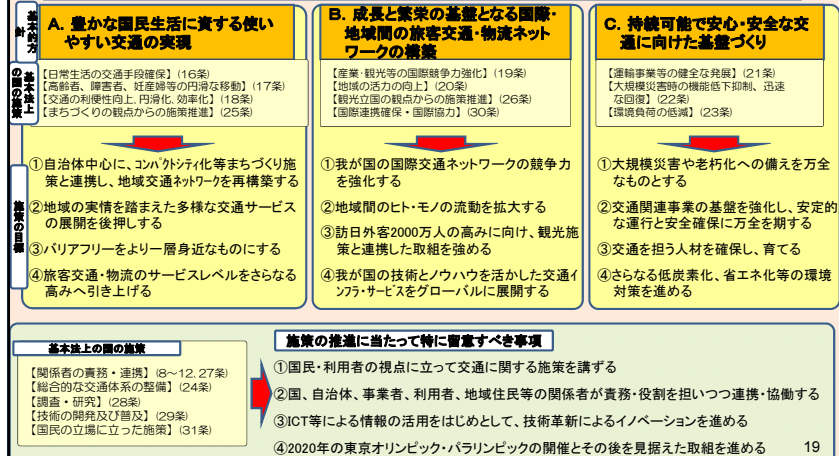
交通政策基本計画(原案)の概要

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

(1)急激な人口減少・少子化、高齢化 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化

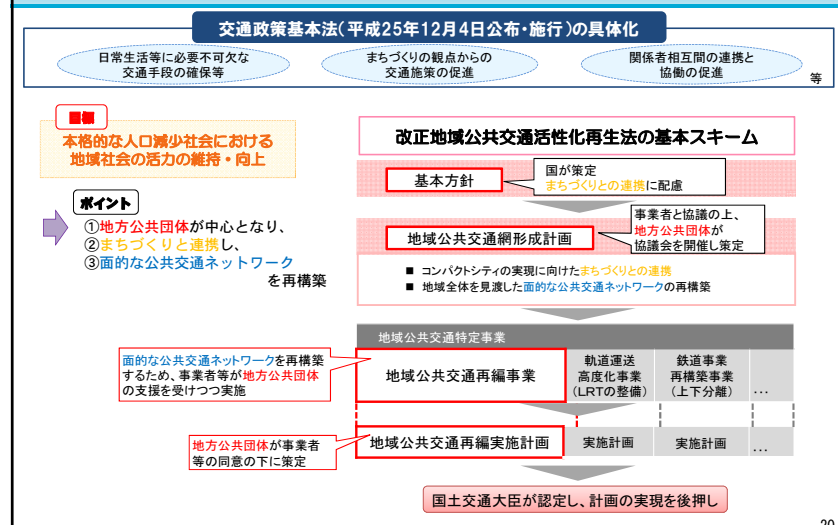
(4)食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

(6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催



19

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月公布)の概要



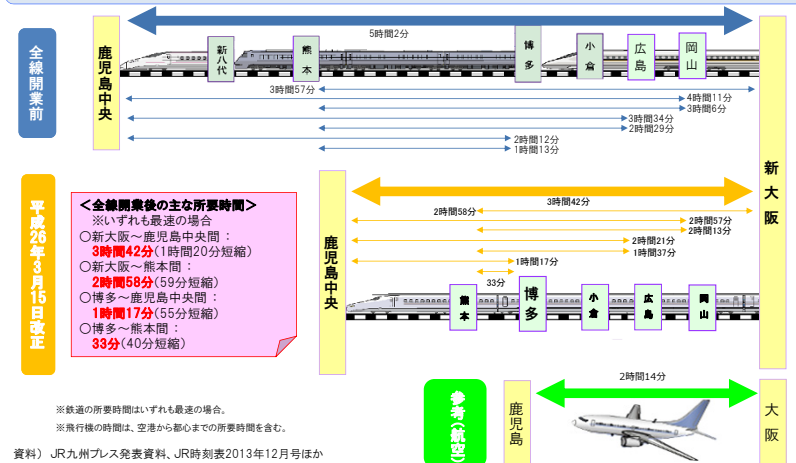
20

(2) ② 九州新幹線(博多～鹿児島中央)の概要

29

九州新幹線鹿児島ルート全線開通後の時間比較

●九州新幹線鹿児島ルートの全線開業により、博多～鹿児島中央間は最速2時間12分から1時間17分に、直通運転が開始された新大阪～鹿児島中央間は、最速5時間2分から3時間42分へと、所要時間が大幅に短縮された。



30

主要区間列車本数の変遷

- 九州新幹線鹿児島ルートの全線開業後、博多～熊本間では列車本数が大幅に増加。
- 今年3月のダイヤ改正では、山陽直通の速達型「みずほ」を増便。あわせて「さくら」のダイヤを見直す予定。

	博多⇄ 鹿児島中央	博多⇄ 熊本	山陽直通 列車	記 事	各年に行われた 主なサービス改善
(全線開業前)	31往復	45往復	—		・「つばめ」と「リレーつばめ」の一体的 運行(同一ホーム乗換えなど)
平成23年春 ダイヤ改正	35.5往復	65往復	15往復 (みずほ4 さくら11)		・インターネット予約のリニューアル ・ビックリつばめきっぷ発売 ・九州新幹線日帰り2枚きっぷ発売
平成24年春 ダイヤ改正	36.5往復	67往復	23往復 (みずほ5 さくら18)		・ガチきっぷ(18・24歳限定)発売 ・車両1編成(N700系8000番台)増備
平成25年春 ダイヤ改正	36.5往復	65往復	24往復 (みずほ5 さくら19)	○広島発着の「さくら」を設定 ○博多～熊本間の区間運転の「さくら」の運 転本数見直し ○週末等に「みずほ」1往復を設定	・スーパー早得きっぷ発売 ・ネット早得7発売 ・早得往復きっぷ発売
平成26年春 ダイヤ改正	36.5往復	61.5往復	24往復 (みずほ6 さくら18)	○全ての「さくら」が新島橋、久留米に停車 ○筑後船小屋、新大牟田、新玉名に停車 する「さくら」の時間帯を見直し ○博多～熊本間の区間運転の「さくら」の本 数を見直し ○週末に臨時「さくら」「つばめ」を設定	

注) ※ 運転本数は、定期列車のみ。
※ 上記のほか、早朝深夜に博多～筑後船小屋、川内～鹿児島中央の区間列車がある。
※ 博多～鹿児島中央は、同区間の直通列車のみカウント。山陽直通列車には、広島発着の「さくら」を含む。
※ 全線開業前の博多～鹿児島中央は、新幹線「つばめ」在来線特急「リレーつばめ」の合計。博多～熊本は、在来線
特急「リレーつばめ」「有明」の合計。
※ 全線開業後も、博多～熊本は特急「有明」3.5往復(平成26年春改正で2.5往復に変更)が運転されている。

資料) JR九州プレス発表資料、JR時刻表

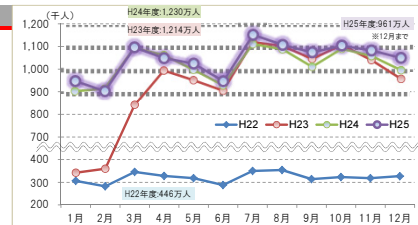
31

九州新幹線の輸送人員

- 九州新幹線の輸送人員は、全線開業後約3倍に増加。開業後も堅調に推移している。

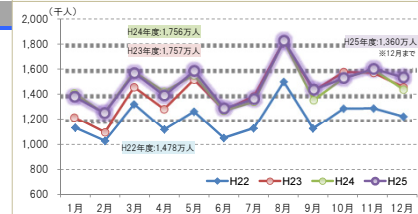
九州新幹線(博多～鹿児島中央間)

- ・九州新幹線の輸送人員は、平成23年3月の全線開業を境にして、約3倍に増加。
- ・各月の輸送人員は概ね毎月約100～110万人であり、全線開業後現在に至るまで、大きな反動減もなく、堅調に推移している。
- ・平成25年4月～平成25年12月までの輸送人員は、対前年同期間比で102.8%。5月から12月まで8ヶ月連続で対前年同月の実績を上回っている。



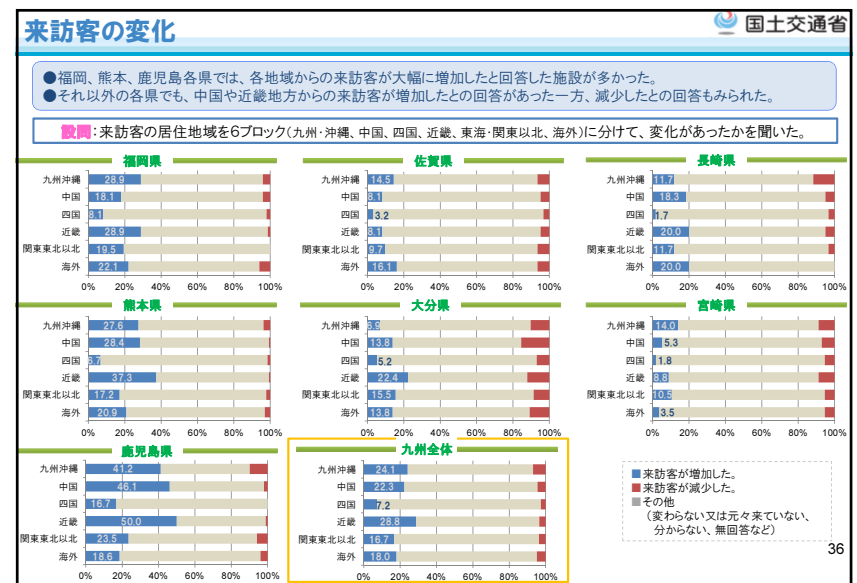
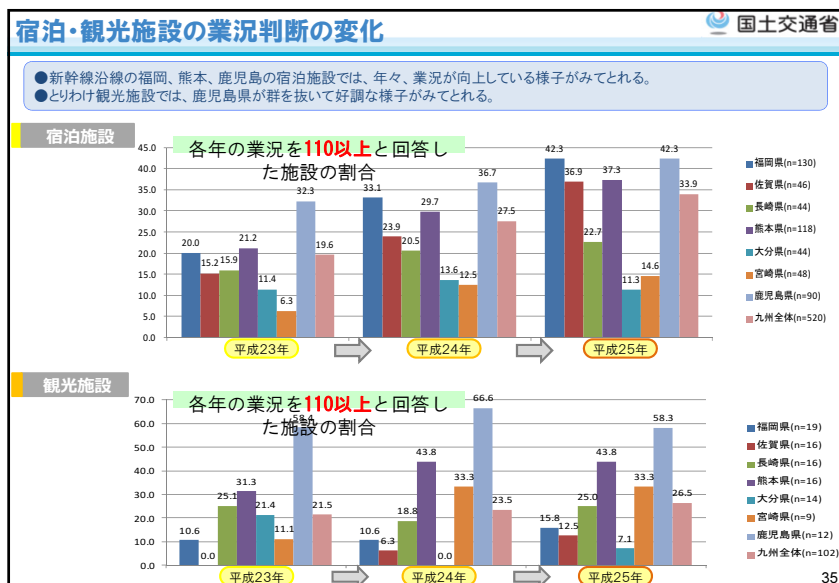
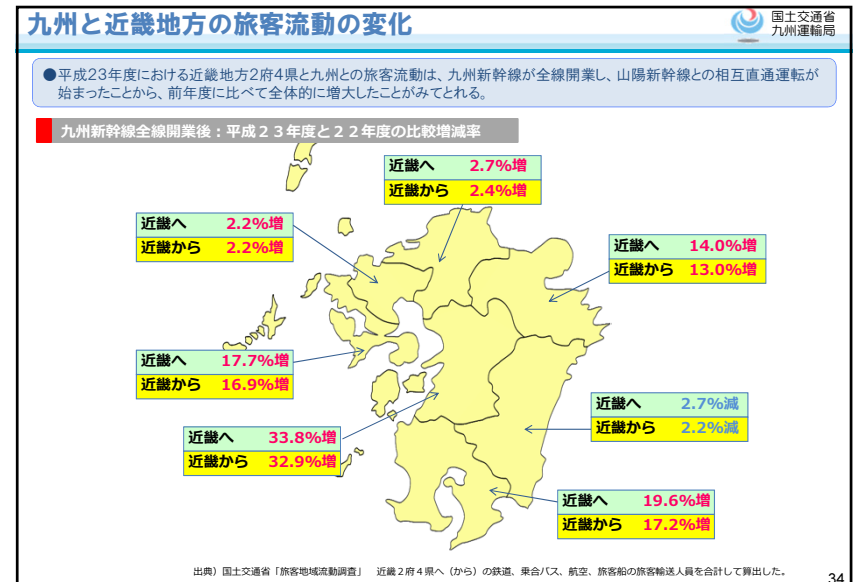
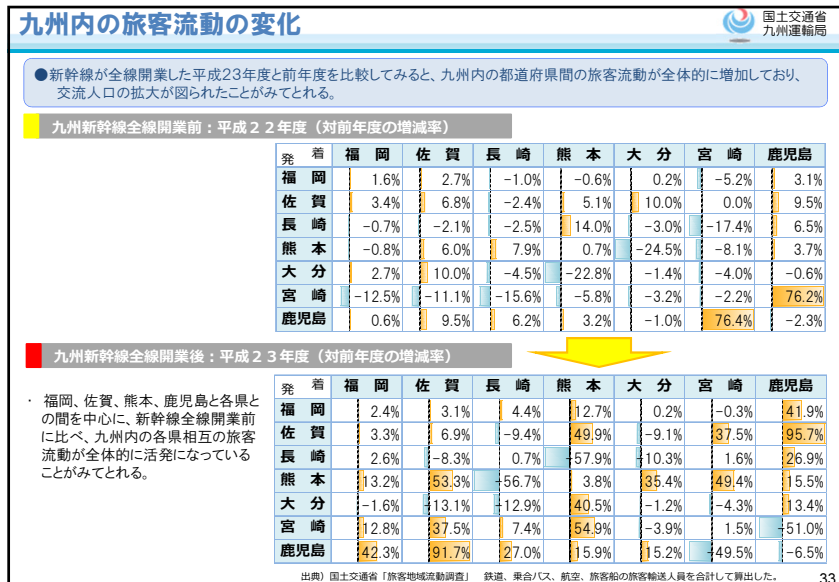
山陽新幹線(博多～小倉間)

- ・山陽新幹線(博多～小倉発着)の輸送人員についても、平成23年3月の九州新幹線直通を機に、約20%増加。
- ・平成25年4月～平成25年12月までの輸送人員は、対前年同期間比で101.9%。



資料)九州運輸局「九州のうんち」

32



(3) まとめ

37

政府全体の取組み

⇒「国土のグランドデザイン2050」

「コンパクト＋ネットワーク」により、国全体の生産性を高める国土構造

⇒「地方創生」

“個性あふれる地方の創生により、各地域で若者が元気で働き、子供を育て、次世代へ豊かな暮らしをつないでいく”

(平成26年7月18日 総理発言)

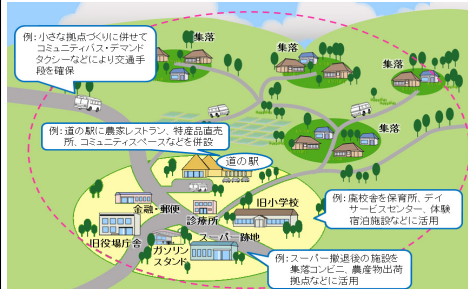
38

中山間地の活性化

- 中山間地は国土管理上も重要な地域。そこに人が住み続けることが大切。
- このため、商店、診療所などを歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を形成し、周辺集落との交通ネットワーク(デマンドバス)を構築。
- また、6次産業機能を充実。「小さな拠点」を日常生活の「守りの砦」とするだけでなく、雇用を生み出す「攻めの砦」に。

■「小さな拠点」を核としたふるさと集落生活圏の形成促進

…複数の集落が散在する地域において、持続可能な地域づくりを推進



・小さな拠点…商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設や、地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集めた地域の拠点
 ・ふるさと集落生活圏…「小さな拠点」と周辺の集落とコミュニティバス等で結んだ圏域

■暮らしに必要な機能を「道の駅」に設置



【例：道の駅に農産物直売所、特産品直売所、コミュニティバスなどを併設】
 【例：道の駅に診療所、集会所、養老施設などを併設】
 【例：道の駅に診療所、集会所、養老施設などを併設】

■地元農産物を「道の駅」で加工し、18種類の新商品を開発、販売



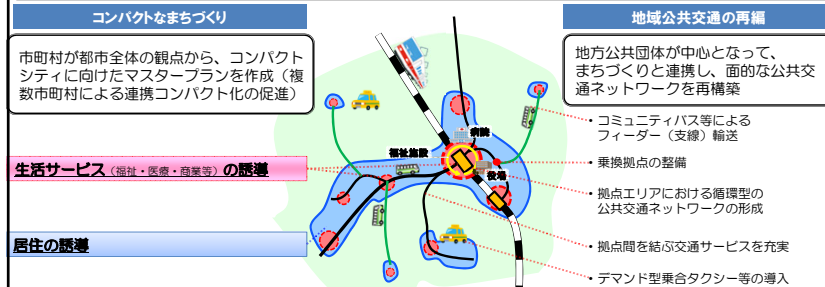
【例：「もてぎ」(栃木県茂木町)】

39

地方都市の活性化(コンパクトシティ＋ネットワーク)

- 人口が減少に転じる中、拡大した都市のコンパクト化が必要(例：富山市)。具体的には、
 - ・医療・介護、商業等の生活サービス機能と居住を、まちなかに誘導する。
 - ・拠点間を結ぶ公共交通を再構築(LRT、コミュニティバスなど)し、その充実を図る。

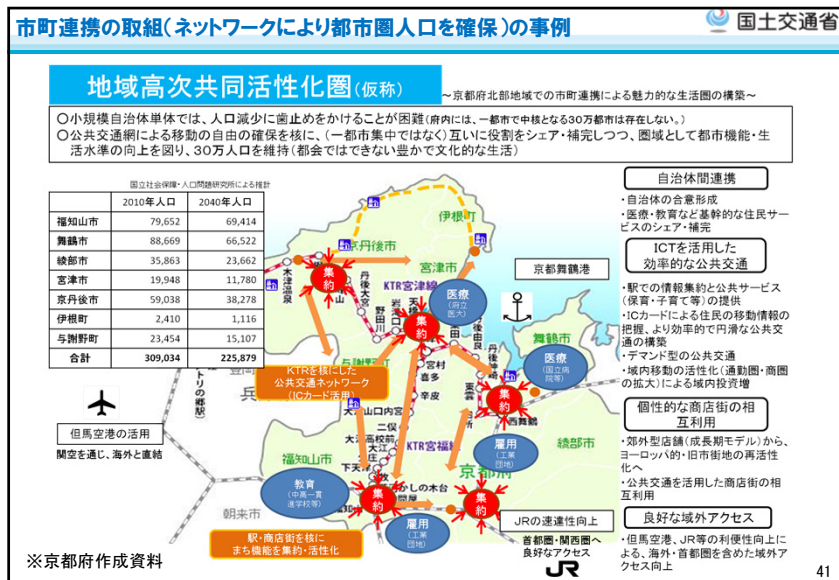
- 地場産業や観光資源などのそれぞれの都市の個性を最大限に活かし、個性豊かな地域づくりを進める。



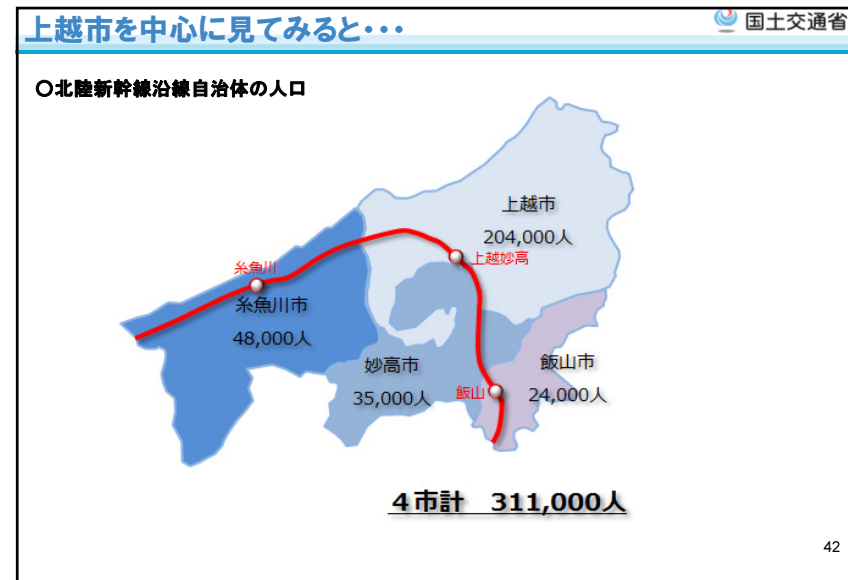
平成26年に、都市再生特別措置法等と地域公共交通活性化再生法の改正法が成立

計画を着実に実現するための支援方策の充実を検討中

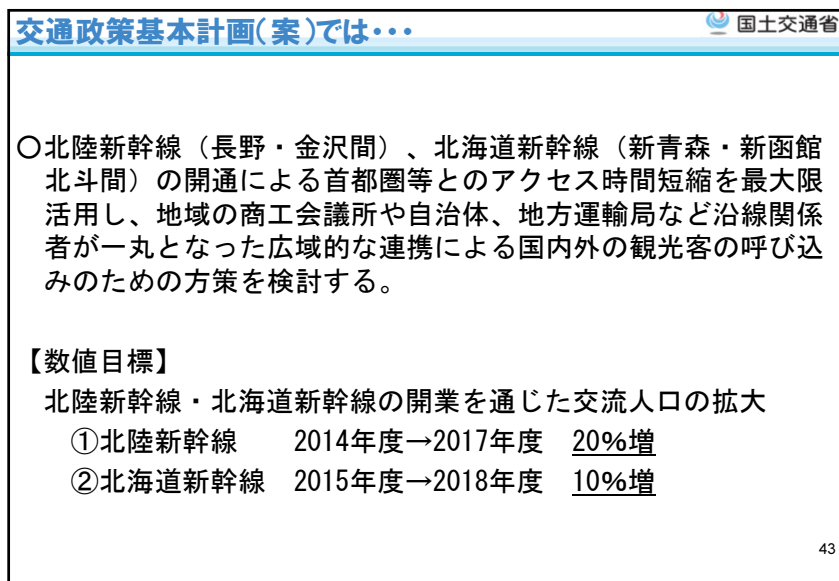
40



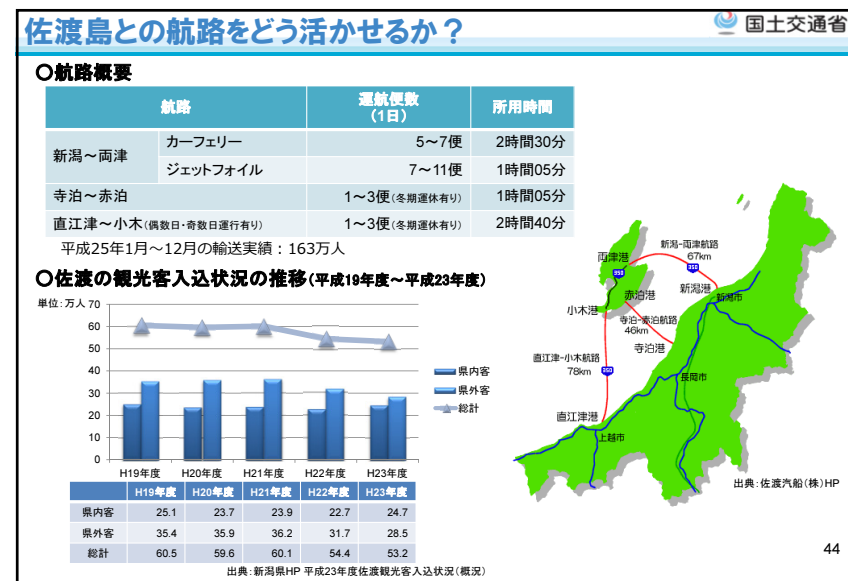
41



42



43



44

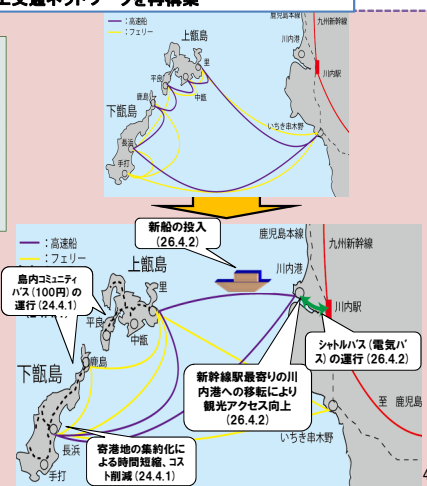
老朽化した高速船を公有民営方式で新船に更新するとともに、航路や接続バス路線を再編し、地域の要となる海上交通ネットワークを再構築

- 薩摩川内市が新船(高速船「艦島」)を保有し、運行主体である艦島商船(第3セクター)に貸付
- 船舶の小型化・高性能化による運航コスト(船員費・燃料費)の軽減、乗り心地の向上
- 水戸岡鋭治氏のデザインによる船自体の観光資源化
- 新船の導入に合わせて、高速船の航路やバス路線を再編し、新幹線とのアクセスや島内交通の利便性を向上



効果

地域の足及び観光振興の要として
航路の安定した経営を維持



ご清聴ありがとうございました



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう



上越市PRマスコット
上越忠義隊けんけんず