

交通インフラの効果的・効率的な整備と運営

1. 交通インフラ整備の制度改革

○港湾・空港の民営化に適した施設整備の仕組みの構築（上下分離方式の導入）

(例) 高速道路…整備・運営（高速道路会社）と保有・償還（高速道路機構）を分離  
 鉄道…整備（鉄道・運輸機構）と運営（鉄道事業者）を分離

※地域公共交通活性化・再生法（2007年）により、自治体がインフラの保有・更新を担う公有民営型の上下分離も可能に

2. 交通インフラ運営の改革

①民営化と上下分離

1) 分野ごと、事業者ごとに最適な民営化手法の検討

(手法例) 業務委託、指定管理者制度、マネジメント（管理・運営権の付与）、リース、PFI、コンセッション（経営委託）、第三セクター、完全民営化など（表8.1.4参照）

2) 民営化の課題を認識した、過疎地域等へのセーフティーネットまでを整えた制度設計  
 …「官から民へ」の民営化が進むほど、地方においては逆に「民から公へ」の公営化の必要性が高まる

1. 移動権の保障をナショナルミニマムと捉え、国の支援制度のあり方を見直す

2. 地域主導の取り組みを促進する、公設民営等による上下分離方式の導入

(形態例) 上下分離の内容（運営⇄維持管理⇄建設⇄保有・償還）／償還方式・原資（営業収入⇄公的負担）／対象インフラ（土地・建物⇄交通機関）（図8.1.2参照）

②地域化・広域化

1) 交通インフラ利用の成果・効果が及ぶ地域が主体的に整備・運営改革を検討・判断

2) スケールメリットによる効率的な運営に向けた広域化（内部補助が機能する地域範囲）

③一体化・複合化…スケールメリットと同様の安定的な運営基盤、利便性の高い総合的交通体系の確立

1) 分野が異なる複数の交通インフラの一体化

2) 多様な類似事業を展開し全体として効果的・効率的な運営を実現する複合化

(具体例) 両備ホールディングス等の交通運輸企業における交通事業と関連事業等の一体的・複合的かつ広域的な経営／岡山駅や広島駅での結節機能等の高度化など交通機関相互の連携強化

(モデル) ポートオーソリティ（港湾・空港等の広域的・一体的な運営主体）…ニューヨーク・ニュージャージー・ポートオーソリティは港湾・空港・鉄道・工業団地開発等の複合的な経営体／京浜三港（東京・川崎・横浜）は日本版ポートオーソリティの仕組み構築を検討

交通インフラの有効活用に向けた取り組みの強化

1. 地域における関係主体の合意形成

○地域の関係主体が共有する指針の明確化…地域における個別の交通インフラ改善計画や総合交通戦略の策定／広域的な総合交通ビジョンの策定と国が財政面等から支援する仕組みの構築

(参考) 国は交通基本法の制定と同法に基づく交通計画の作成について検討中

2. 利用促進の取り組みの強化

①交通インフラの組織的な利用促進

・交通インフラ沿線・周辺地域における官民の多様な主体が連携した組織的な取り組み  
 …市町村単位での組織の設置・強化／広域連携による活動を組織的に展開する体制の整備  
 (取組内容) 地域内外の旅客需要の発掘／交通事業者への公的支援の実施／施設機能の高度化

②交通インフラの有効活用を促進する制度・仕組みの改革

1) 国による制度改革の促進

1. 民営化と上下分離を推進する制度設計の具体化…移動権の保障をナショナルミニマムと捉え、過疎地域等へのセーフティーネットまでを整えた制度設計とすることが不可欠

(例) 大都市圏での「整備」に重点化されている特別会計の財源等を過疎地域等における交通インフラの「運営」への支援に振り替える仕組みに改革

2. 交通インフラの整備・運営に係る権限と財源等の地方移管の推進（地域主権化）

2) 地域における仕組みの変革

1. 交通インフラ整備・運営の地域化・広域化、一体化・複合化の推進

2. 自治体の説明責任と情報開示の徹底…交通インフラの意義・必要性と成果・効果および収支

◆ 定 価 2,940円（消費税込み）

◆ 発売時期 平成22年9月末から官報販売所および主要書店等で販売予定

◆ 問合せ先 (社)中国地方総合研究センター（TEL:082-245-7900、E-mail:crrc@crrc.or.jp）

# 交通インフラの有効活用

—「中国地域経済白書2010」の概要—

社団法人中国地方総合研究センター  
 中国電力株式会社エネルギー総合研究所

社団法人中国地方総合研究センター（広島市、会長：福田昌則）と中国電力株式会社エネルギー総合研究所（広島市、所長：越智潔）は、このたび、書籍「交通インフラの有効活用—中国地域経済白書2010—」を出版。

なお、中国地域経済白書は、1998年から毎年刊行しており、今年が13回目となる。

## 「中国地域経済白書2010」の構成と特集テーマ

### 「中国地域経済白書2010」の構成

◇ 「中国地域の経済情勢と景気動向」を概観する第1部（第1章～第2章）、特集テーマを「交通インフラの有効活用」とした第2部（第3章～第8章）からなる。

### 特集テーマ「交通インフラの有効活用」の意図

◇ わが国の交通インフラがほぼ完成に近づきつつある中で、交通インフラに関する課題が「整備」から「運営」への転換期を迎えているとの認識のもとに、特集テーマを『交通インフラの有効活用』とした。

◇ わが国の交通インフラの整備は、分野ごとの社会資本整備長期計画と特定財源・特別会計などの高度経済成長期に構築された仕組みによって着実に進展してきた。しかし、わが国の経済が成熟化し、右肩上がりの成長を終えて財政制約も強まる中、民営化・規制緩和の動きを含めて交通インフラの整備と運営に関わる制度改革が進められ、「選択と集中」による投資の重点化も鮮明になってきた。

◇ このような情勢のもと、中国地域においては、基本的に必要な交通インフラ整備の遅滞が懸念される一方、路線の廃止・休止などにより地域公共交通の存続が危ぶまれる地域が広がり、地域の疲弊が加速するおそれがある。さらに、交通インフラの整備に期待された地域活性化の効果も、十分に発現していないと考えられる。

◇ 本白書は、このような問題意識のもとに、高速道路、鉄道、港湾・航路、空港・航空に焦点を当て、交通インフラの有効活用に取り組む中国地域内外の事例を調査・分析し、地域活性化に向けた交通インフラの整備・運営と有効活用のための課題と方策を検討した。

## 「中国地域経済白書2010」のポイント

### 第1部 中国地域の経済情勢と景気動向

#### 第1章 最近の中国地域経済の動向 [p1～p24]

##### 《第1節 経済成長率 [p1～p10]》

○ 2002年以降の景気回復期間は戦後最長のいざなぎ景気を上回ったが、2007年後半をピークに悪化傾向をたどった。2008年にはリーマンショックによる世界的な金融危機もあって実質経済成長率は2008年にマイナスに転じ、2009年には全国▲5.2%、中国地域▲5.4%と戦後最悪を記録した。（図1.1.4）

## 《第2節. 景気動向 [p11～p24]》

- 景気の動きを示す景気動向指数や日銀短観による業況判断によれば、リーマンショック後は大きく落ち込んだが、2009年3月を底に回復基調に転じている。ただ、リーマンショック後に急落した反動上昇という側面もあり、景気回復は今後も不安定な要素を抱えたものになるとみられる。(図1.2.1、2)

## 第2章. 主要項目別にみた中国地域経済 [p25～p74]

### 《第1節. 個人消費 [p25～p42]》

- 個人消費は世界的な金融危機の影響で雇用不安などが増大したことを背景に、伸び悩みをみせてきた。2009年にはエコカー減税やエコポイント制度の導入など景気対策の効果もあったが、需要の先食いによる反動減が懸念される。リーマンショックの影響は弱まりつつあるが依然として消費に大幅な改善はみられず、今後も不安定な状況が続くと考えられる。(図2.1.1)

### 《第2節. 住宅投資 [p43～p52]》

- 2009年の新設住宅着工戸数は、厳しい雇用・所得環境を背景に政府の様々な住宅取得支援策による効果も限定的であり、大幅に落ち込んだ。過剰な住宅ストックの存在や世帯数の頭打ちを背景に、今後も新設住宅市場の伸び悩みが想定される一方、より質の高い住生活に資するリフォーム需要が高まっていくとみられる。(図2.2.1、6)。

### 《第3節. 民間設備投資 [p53～p58]》

- 2009年度の設備投資は、世界同時不況を背景に設備過剰感が急速に高まり、投資マインドが冷え込んだ結果、製造業を中心に大幅な前年割れとなった。2010年度も本格的な回復は見込みにくいものの、「環境対策」「省エネルギー」といった分野が国内の設備投資を下支えするものと期待される。(図2.3.1、4)

### 《第4節. 生産活動 [p59～p66]》

- 生産活動は2008年後半から2009年にかけて急速に減退し、主要業種ではいずれも厳しい減産が進められた。こうした中で、エコポイント制度やエコカー減税といった政策は、対象となる薄型テレビやエコカー減税対象車等の需要を喚起し、生産活動の押し上げに寄与した。(図2.4.1、2)

### 《第5節. 雇用・労働 [p67～p74]》

- 雇用情勢は、2008年後半以降かなり速いテンポで悪化し、完全失業率や有効求人倍率といった各種指標が過去最悪の値を記録するほど厳しい状況となった。雇用調整の対象となりやすい非正規雇用の拡大を中心とした雇用形態の構造変化も、かなり影響しているとみられる。(図2.5.1、3)

## 第2部. 交通インフラの有効活用

### 第3章. 社会資本としての交通インフラの整備 [p75～p84]

- 地域の交通インフラの整備が、財源の不足、更新費の増大、大都市圏への重点的投資という三つの制約に直面し大きな転換期を迎えつつある中、交通インフラに期待された地域活性化効果は必ずしも発現されているとはいえない。(図3.1.4、図3.2.1、4)
- 今後、地域での課題認識は、各交通インフラの特性や地域特性を踏まえた施設運営の改革を含め、その利用促進・有効活用に重点を移す必要がある。

### 第4章. 高速道路の整備と有効活用 [p85～p106]

- 中国地域の高速道路は、道路関係四公団の民営化と整備手法の転換、道路特定財源の一般財源化、料金の低廉化・無料化など制度改革が進展する中、ハード・ソフト両面からの有効活用が図られている。(表4.3.1)
- ハード対策としては、追加インターチェンジの整備や、ウェルカムゲートの設置などによるSA・PAの活用、地域の「駅」としての役割を果たす高速道路バス停等の整備が行われてい

る。また、ソフト対策として、高速道路会社のほかバス会社や旅行会社が、沿線地域の観光施設等と連携し利用促進に取り組んでいる。

- 中国地域では、有効活用を前提に高速道路の整備促進を図るとともに、取組事例を参考に、無料化や民営化を踏まえ広域的視点にも立った有効活用策の実施が求められる。

### 第5章. 鉄道の整備と有効活用 [p107～p132]

- 中国地域の鉄道は、赤字路線の廃止等の懸念が強まる中、高規格化等のインフラ整備、新たに制度化された公有民営の上下分離方式の導入など経営の公共関与、企画列車の運行などの集客事業により活性化が図られている。(表5.3.1)
- 例えば、智頭急行や山陰本線の高規格化工事は、安定した経営の実現や、県土の一体化・広域通勤圏化に寄与しており、岡山・広島都市圏等での駅機能の高度化は都市の拠点形成に大きな役割を果たしている。また、若桜鉄道は公有民営の上下分離方式の導入により存続することとなり、木次線のトロッコ列車、境線の鬼太郎列車、山陰本線のみすゞ潮彩など企画列車の運行により活性化している事例がある。
- 今後、広域的な幹線鉄道は「広域交流の装置」、その他の地方鉄道は生活交通や観光振興への役割を踏まえた「地域資産」として位置付け、これに応じた有効活用に取り組む必要がある。

### 第6章. 港湾の整備と有効活用 [p133～p156]

- 中国地域の港湾は、物流機能が高まる一方、離島航路を始めとする旅客機能が低下している。航路維持に向けては、全国的に公営、民営、公設民営の多様な形態で再編・合理化や官民連携の強化が図られており、新規航路開設等のサービス向上や観光振興との連携により航路を有効活用する取り組みも進んでいる。(表6.3.1、2)
- 航路維持については、公営により合理化を図った細島・西浜航路(尾道市)、民営化により黒字経営に転換した松山・中島航路(松山市)、公設民営方式の導入により新規航路を開設した津・松阪・中部国際空港航路(津市)の事例が注目される。
- 今後は特に、民間ノウハウの活用や、公設民営方式の導入等による行政関与を図るほか、利用者との協働により航路を維持・活用することが求められる。

### 第7章. 空港の整備と有効活用 [p157～p194]

- わが国における空港の整備・運営は、空港整備勘定の見直し、空港運営の民営化などの制度改革が進みつつある。こうした中、全国の先進的な小規模地方空港等は、旅客需要の発掘、航空会社への支援、地域航空会社の設立・支援などによる利用促進が図られている。(図7.3.1)
- 特に、空港・航空の利用促進の先進事例として、能登空港(石川県)、但馬空港(兵庫県)、南紀白浜空港(和歌山県)や、オリエンタルエアブリッジと長崎空港、天草エアラインと天草空港における取り組みが注目される。
- 中国地域の空港では、先進事例を参考に組織的な利用促進を図るとともに、基本施設とターミナルビル等の一体的経営や空港収支の開示など空港経営等の仕組みを改革することが求められる。

### 第8章. 交通インフラの有効活用に向けて [p195～p210]

- 中国地域の交通インフラの有効活用に向けて、その効果的・効率的な整備と運営を図るため、「民営化と上下分離」「地域化・広域化」「一体化・複合化」の三つの方向性のもとで、過疎地域等のセーフティーネットまでを整えた制度改革を促進する必要がある。
- 各地域においては、関係主体の合意形成と、利用促進への組織的な取り組みの強化が求められる。そのためにも、民営化や地域主権化に向けた国の制度改革を促進するとともに、地域においては、自治体の説明責任と情報開示を前提に、広域的な視点から交通インフラの一体的かつ複合的な整備・運営を図る必要がある。