

人流で創る関西経済の未来
～潜在需要を掘り起こせ!～

2010年3月

財団法人 関西社会経済研究所
マクロ経済分析プロジェクト

関西社会経済研究所は、主査の指導の下、会員企業、関連団体の若手スタッフ、当研究所員をメンバーとする「マクロ経済分析プロジェクト研究会」を組織し、経済予測を行うとともに、関西経済の活性化に資するテーマを取り上げて特別研究を実施している。2009年度は「人の交流」をテーマとした。

わが国で急速な高齢化・少子化が進展するなかで、関西の人口も2006年には減少に転じた。一般論として、人口減少は消費市場の縮小など地域経済成長に対してマイナス要因になると考えられる。地域経済の将来を展望するとき、この人口減少を所与のものとして持続的成長を確保していく方策は何か。その方策の一つは、国内外・地域内からの「交流人口」の拡大である、というのが本テーマ設定の原点である。

「交流人口」拡大の視点からここ数年の関西を見てみると、様々な動きを見出すことができる。例えば、阪神電鉄「なんば線」や京阪電鉄「中之島線」の開業による人の流れの変化。豊富な観光資源や多彩な誘客イベントに魅かれて関西を訪れる観光客の増加。さらに、阪神淡路大震災をきっかけとした都市再開発や新産業立地による新たな人の動きもある。

以上のような観点から、当研究所マクロ経済分析プロジェクトチームは、このほど活動の成果を取りまとめた。

本報告書を作成するに当たっては、自治体や企業等の多くの方々に直接の聞き取り調査に応じていただき貴重な示唆や多くの情報提供をいただくなど、多大なるご協力を頂いた。ここに、改めて感謝の意を表したい。

なお、これまでに特別研究が取り組んだテーマは、「阪神タイガース優勝の経済効果」(2003年度)、「デジタル景気の現状と展望—市場の動向と企業戦略」(2004年度)、「交流深まる関西と東アジア—関西経済へのインパクト」(同)、「関西地区と東海地区の経済・産業構造—東海経済の『元気の源』と関西経済の『飛躍の鍵』」(2005年度)、「関西経済復活の軌跡と今後の課題」(2006年度)、「人口変動が関西の消費に与える影響」(2007年度)、「にぎわう関西に向けた地域観光戦略」(2008年度)である。

本報告書の執筆分担は、以下のとおりである(所属は2010年3月現在)

第1章 高林喜久生

入江 啓彰 関西社会経済研究所 分析チーム

武者 加苗 関西社会経済研究所 分析チーム

第2章 小川 雄介 竹中工務店 企画室

佐々井 学 日本生命保険 企画総務部

武者 加苗 関西社会経済研究所 分析チーム

第3章 松本 幹宏 住友電気工業 経営企画部

市原 隆雄 ダイキン工業 経営企画室

第4章 石塚郁美子 エイチ・ツー・オー リテイリング 経営企画室

坪倉 大輔 日本政策投資銀行 関西支店企画調査課

長友 一平 日本政策金融公庫国際協力銀行 西日本国際営業部 総務課

第5章	戸泉 巧	関西社会経済研究所	政策グループ
	武者 加苗	関西社会経済研究所	分析チーム
	入江 啓彰	関西社会経済研究所	分析チーム
第6章	武者 加苗	関西社会経済研究所	分析チーム
	田村 洋子	関西経済連合会	経済調査部
第7章	信定 浩輔	関西電力	秘書室

2010年3月

関西社会経済研究所 マクロ経済分析プロジェクト
(主査：高林喜久生 関西学院大学経済学部教授)

目次

1 総論	1
高林 喜久生、入江 啓彰、武者 加苗	
1. 定住人口と交流人口（第2章、第3章）	1
2. 人の流れを作る仕掛け（第4章、第5章）	4
3. ショックの影響（第6章）	6
4. 中期的な課題と展望：IT化の進展（第7章）	7
5. まとめ：人流拡大のカギは『連携』にあり	8
2 関西の人口減少・高齢化の影響	9
小川 雄介、佐々井 学、武者 加苗	
1. はじめに	9
2. 関西の人口構成の変遷と今後の予測	9
3. 人口減少の影響	13
4. まとめ	16
3 関西の人流・物流の現状	17
松本 幹宏、市原 隆雄	
3-1 道路・鉄道輸送データからみる関西の人・モノの流れの現状	17
1. はじめに	17
2. 統計データからみた人の流れ	17
3. 統計データからみたモノの流れ	22
4. 他地域との交流について	26
5. 直近の統計データ	28
3-2 観光動向からみた関西への流入人口の現状	32
1. はじめに	32
2. 宿泊者数全体からみた関西への流れ	32
3. 外国人宿泊者数からみた関西への流れ	35
4. まとめ	37
4 人の流れをつくる仕掛け	38
石塚郁美子、坪倉 大輔、長友 一平	
1. はじめに	38
2. 【事例1】域外からの人の流れ「高野山」	38
3. 【事例2】域内での人の流れ「阪急西宮ガーデンズ」	44
4. 【事例3】企業誘致による人の流れ	49

5	インフラのボトルネック	55
	戸泉 巧、武者 加苗、入江 啓彰	
5-1	ボトルネックを解消した阪神なんば線	55
1.	はじめに	55
2.	関西の鉄道網のボトルネック	55
3.	阪神なんば線開通による効果	57
4.	京阪中之島線の課題	59
5.	各駅の乗車人員数でみる人の流れの変化	60
6.	周辺の不動産市況でみる波及効果	65
7.	ボトルネック解消の効果：新たな需要の創出	66
5-2	阪神なんば線開通による周辺地価への数量的影響	67
5-3	高速道路料金割引の政策の影響	71
1.	関西における自動車観光の現況	71
2.	高速道路の料金割引政策	72
3.	関西経済予測モデルによるシミュレーション分析	74
5-4	残る関西の交通ボトルネック	78
1.	鉄道のミッシングリンク	78
2.	高速道路のミッシングリンク	79
6	ショックの影響	82
	武者 加苗、田村 洋子	
6-1	新型インフルエンザが関西経済に与えた影響	82
1.	はじめに	82
2.	データでみる新型インフルエンザの影響	82
3.	新型インフルエンザによる損失額推計	84
4.	まとめ	88
6-2	大規模災害の影響	89
1.	はじめに	89
2.	大規模災害の影響	89
3.	流れを生み出す新たな取り組み：成功の要因は危機感の共有とリーダーの存在	93
4.	まとめ	96

7 交流人口に与える I T 化の影響	97
	信定 浩輔
1. はじめに	97
2. 近年の I T 化の進展状況	97
3. 交流人口に影響しうる項目（電子商取引、在宅勤務）の進展状況	99
4. I T の利活用による交流人口増に向けた動き	104
5. まとめ	107

注：本文中に特記なき限り、地域区分は以下のとおりである。

関西＝福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

関東＝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

中部＝長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

1 総 論

高林 喜久生、入江 啓彰、武者 加苗

交通網が発達した昨今では、県境のみならず、関西圏域、あるいは海外といった広域的な経済取引や人の行き交いが日常的に行われている。また、県内（あるいは圏内）の人の行き交い、あるいは経済取引の機会の増加は、県内（圏内）経済の活性化をもたらすことになる。極言すれば、ヒトやモノの流量は経済活動のバロメータと言えよう。

では、地域経済を活性化させるカギとなる交流人口を増加させるにはどうすればよいのだろうか。定住人口が減少に向かう中で、交流人口の拡大に影響を及ぼす要因、また逆に障害となる要因は何が考えられるのか。交流人口に与える影響にはプラスの影響とマイナスの影響の両方が考えられる。交流人口にプラスの影響を与える要因としては、人の流れを作り出す「仕掛け」に着目する。ひとくちに「仕掛け」と言っても様々な形態が考えられる。前年度の特別研究でテーマとした観光産業は「仕掛け」の代表例である。一方マイナスの影響を与える要因、すなわち交流人口拡大の阻害要因としては、外的ショックによる影響がある。具体的には、1995年に発生した阪神大震災や、2009年に広範囲で感染が拡大したインフルエンザ等がその例として挙げられる。

本研究では、こういった交流人口に影響を与える要因をいくつか取り上げ、事例研究を行っている。事例研究を通じて、交流人口増加のための方策や課題を明らかにし、関西経済活性化に向けた課題を提示する。

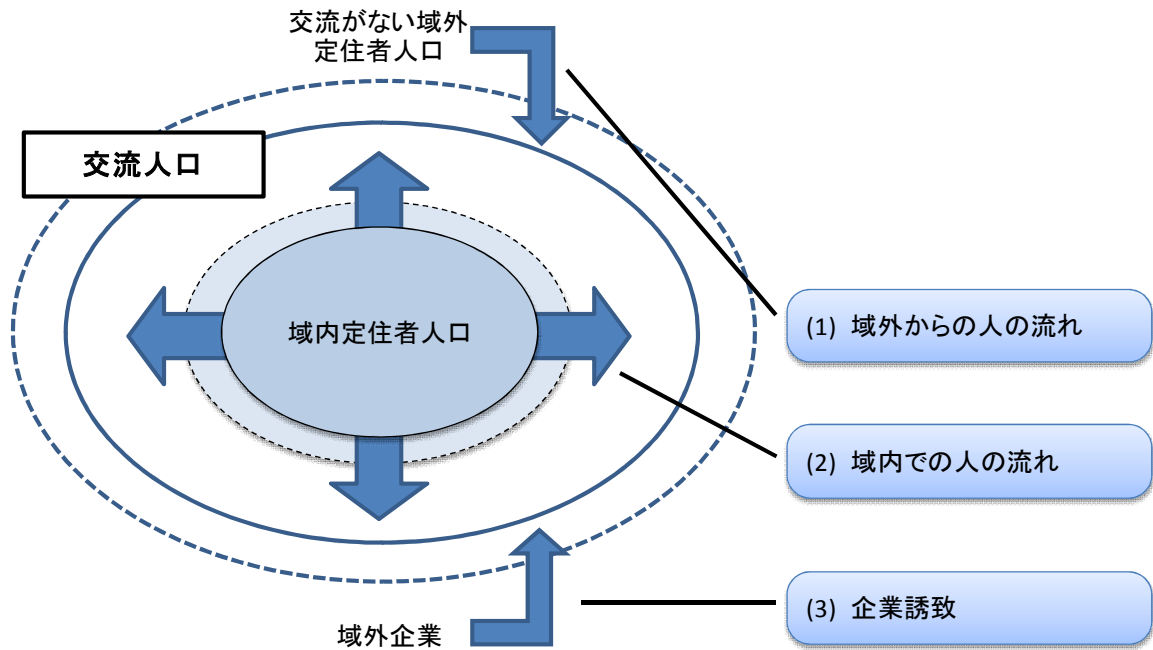
1. 定住人口と交流人口（第2章、第3章）

まず、交流人口を考察するにあたって、定住人口との違いを明らかにしておこう。併せて、交流人口に関する現状データについても確認しておく。なお報告書では、2章で定住人口について、3章で人流ならびに物流についてのデータを整理している。

一般的に「人口」と言うときには、その地域に居住している人口が想起される。これはいわゆる「定住人口」であり、本報告で取り扱う「交流人口」とは意味合いが異なる。本報告では、関西地域を通じて経済活動を行う者を交流人口として捉える。したがって交流人口には、域内定住者だけでなく、当該地域で経済活動を行う域外定住者もこれに含まれる。図表1-1は定住人口と交流人口に関する概念を図示したものである。

また本研究では、交流人口の増加要因として、本報告では3つのポイントから考察していく。一点目は域外からの人の流れを呼び込むこと、二点目は域内における人の流れを喚起すること、三点目は企業誘致を通じて人を呼び込むこと、である。図表1-1では、この3つのポイントについて、矢印で示している。

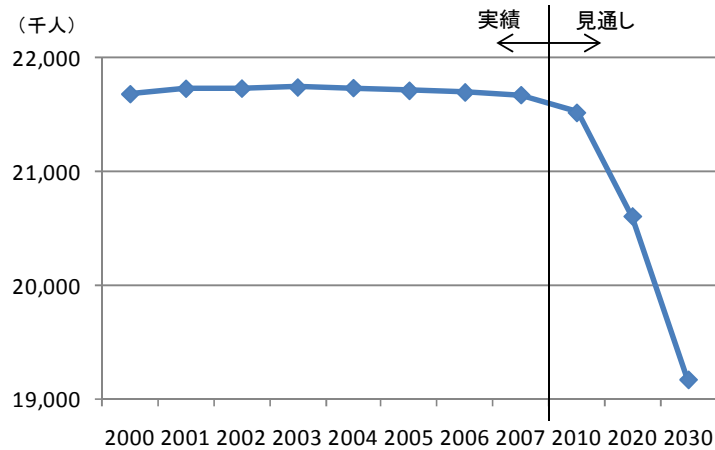
図表 1 - 1 定住人口と交流人口



次に、定住人口と交流人口の現状について、データに基づいて現状を概観しておく。

まず定住人口であるが、過年度の特別研究でも繰り返し述べているように、関西では今後減少していくことが見込まれる。関西の定住人口は、2004年以降、減少傾向が続いている。また今後も低下傾向が続くと見られている。図表 1 - 2 は、2007年までの関西の人口の推移と、2010年、2020年、2030年の関西の人口予測を示した図である。

図表 1 - 2 関西の人口の推移と見通し



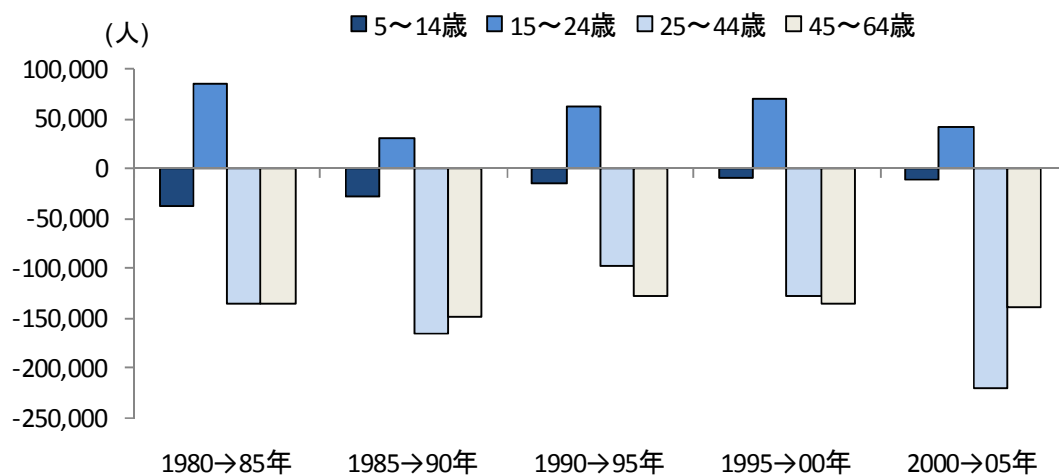
資料：国立社会保障人口問題研究所ホームページ。

「2007年版関西経済白書」では、年齢階級別の人口変化に着目している。図表 1 - 3 は、各時期における人口変化を年齢階級別に示したグラフである。これをみると、いずれの時期でも一貫して 15～24 歳の人口は増加しているものの、他の年齢層は軒並み減少傾向にあ

る。特に、25～45 歳のいわゆる働き盛りの年代層の減少が顕著で、また、次代を担う 15 歳未満の人口もマイナスである。この背景として、企業の東京への流出の影響が大きいと指摘している。一方、15～24 歳の人口が増加しているのは、関西に大学等の学校が多く存在するためである。

なお高齢化率は 2005 年時点では 20%前後であるが、2050 年には 35～45%にまで上昇すると見込まれる。府県別にみると、人口減少が激しい和歌山県の高齢化率が最も高く、人口減少が緩やかな滋賀県の高齢化率が最も低い。

図表 1－3 関西における年齢階級別の人口変化



資料：「2007 年版関西経済白書」より作成。

一方、交流人口については、データの捕捉が難しいことから、網羅的な資料が存在しない。ここでは、昼夜間人口の比較ならびに交通・観光関連のデータによって人口流動の現状を把握しておこう。

昼夜間人口は、国勢調査に掲載されている通勤・通学に関する人口流動を考慮した統計である。夜間人口は本報告の定住人口に該当する。昼間人口は、夜間人口に他地域から当該地域に通勤・通学する人口を加え、当該地域から他地域に通勤・通学する人口を減じた人口である。ただし、観光などの非日常的な経済活動については考慮されておらず、注意が必要である。図表 1－4 は関西 2 府 5 県の昼夜間人口のデータを示したものである。また、図表 1－5 は昼夜間人口比率を府県別に図示したものである。

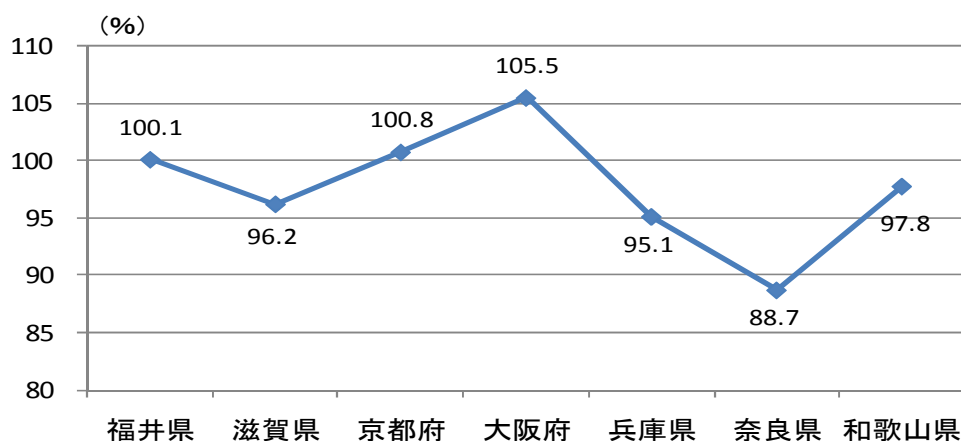
関西 2 府 5 県のうち、昼夜間人口比率が 100 を超えているのは福井県、京都府、大阪府の 1 府 2 県である。一方、関西 2 府 5 県で昼夜間人口比率が最も低いのは奈良県である。時系列で比較すると、大阪府では徐々に比率が下落している一方、奈良県では徐々に比率が上昇している。なお関西全体では、昼間人口と夜間人口はほぼ等しい。これは、通勤・通学といった定常的な経済活動については、ほぼ関西域内で完結していることを示している。

図表 1 - 4 府県別昼夜間人口の推移（1995 年度-2005 年度）

	昼間人口(千人)			夜間人口(千人)			昼夜間人口比率(%)		
	1995年	2000年	2005年	1995年	2000年	2005年	1995年	2000年	2005年
福井県	828	831	821	827	829	820	100.1	100.2	100.1
滋賀県	1,223	1,290	1,327	1,287	1,342	1,379	95.0	96.1	96.2
京都府	2,637	2,643	2,651	2,620	2,630	2,631	100.6	100.5	100.8
大阪府	9,318	9,308	9,241	8,781	8,789	8,759	106.1	105.9	105.5
兵庫県	5,150	5,276	5,299	5,399	5,547	5,570	95.4	95.1	95.1
奈良県	1,230	1,262	1,259	1,430	1,441	1,419	86.0	87.6	88.7
和歌山県	1,052	1,046	1,012	1,080	1,070	1,035	97.4	97.8	97.8
関西合計	21,438	21,656	21,610	21,424	21,648	21,613	100.1	100.0	100.0

資料：総務省「国勢調査」

図表 1 - 5 府県別昼夜間人口比率（2005 年度）



資料：総務省「国勢調査」。

また交通・観光関連のデータとして、道路・鉄道輸送データや観光に関するデータを確認する。年次推移をみると、旅客輸送や貨物輸送は近年ほぼ横ばいで推移している。対前年比で月次推移をみると、新型インフルエンザの流行が現れた5月は大幅に減少したが、シルバーウィークのあった9月に大幅に増加している（インフルエンザの影響については第6章で検討している）。このように交流人口は、景気変動以外にも様々な外的要因の影響を大きく受ける。

2. 人の流れを作る仕掛け（第4章、第5章）

本節では、人の流れを生み出し、交流人口の増加に貢献している「仕掛け」の事例をいくつか取り上げる。関係各所に対してヒアリングを実施し、これによって得られた知見やデータによって事例検証を行っている。

なお「仕掛け」事例は(1)域外からの人の流れ、(2)域内での人の流れ、(3)企業誘致による人の流れ、の3つに区分して考察している。検証を通じて、人の流れを生み出すこと

に成功したポイントや、共通の課題を探る。いずれの成功事例も、これまでボトルネックの存在によって埋没していた需要を掘り起こすことに成功しているという点がポイントである。

(1) 域外からの人の流れ

域外からの人の流れの呼び込みに成功している事例については、「大阪・京都」、「高野山」、「高速道路料金割引」を取り上げる。

大阪・京都は言うまでもなく関西における二大観光都市である。ここでは、大阪府・大阪市・京都市といった行政に対してヒアリングを実施した。この2都市は、従前から優れた観光資源を有していることから集客力の高い地域であるが、さらに既存の観光資源の中で認知度の低い観光地や歴史などにスポットを当てるといった潜在需要を掘り起こす取り組みがなされている。

高野山は、真言宗総本山である金剛峯寺を中心とした宗教都市であり、そうした既存資源をもとに欧州からの観光需要を獲得している地域である。ここでは、主に南海電鉄に対してヒアリングを実施した。高野町としては、大阪府や京都府のように行政が積極的に観光政策を打ち出し、高野山の観光を牽引しているわけではない。高野町では古くから金剛峯寺ありきの生活・経済活動が営まれてきており、そうした中で蓄積された地域色を重視している。その一方で民間の南海電鉄にとっては、高野山は沿線の有力なソフトの一つであり、これを活用した取り組みが行われている。例えばハイキングコースの開発や、観光列車「天空」の導入、外国語対応の充実などである。

観光需要の掘り起こしについては、高速道路の料金割引も一定の効果をあげている例として指摘できる。2009年には景気対策の一環として休日1,000円といった割引制度が導入された。家計側からみるとこの割引制度は、観光サービスの価格の下落にあたる。これによって潜在的な「お出かけ需要」が掘り起こされ、結果として各地の集客施設ににぎわいをもたらしている。例えば後でも述べる阪急西宮ガーデンズでは、休日に四国からマイカーで訪れる利用客も見受けられている。

(2) 域内での人の流れ

域内での人の流れを生み出している事例としては「阪急西宮ガーデンズ」と「阪神なんば線」を取り上げる。ここでは、当該企業（阪急電鉄、阪神電鉄）についてヒアリングを行った。また阪急西宮ガーデンズの周辺施設である兵庫県立芸術文化センターに対してもヒアリングを行った。

前者は、集客力の高い商業施設を核とし、教育（甲南大学）・文化（兵庫県立芸術文化センター）といった諸施設を誘致することで、都市間競争に負けないエリアを構築することに成功している。

後者は、これまで関西地域のボトルネックの一つであった交通の利便性の悪さを解消し、人の流れを生み出すことに成功している事例である。2009年4月～8月の輸送収入をみると、私鉄大手5社のうち、阪神電鉄のみが前年同期比でプラスとなっている。阪神なんば線開通後4月～8月の阪神三宮駅の乗降客は前年同期比6%増、近鉄奈良駅の降車人員数

は同 4.2%増と、インフルエンザの影響があったにもかかわらず大きく伸びている。

阪神電鉄に対するヒアリングからは、阪神三宮駅での奈良方面からの観光客の問い合わせが急増しているなど、新線開通の影響が随所に散見されることがわかった。新線開通によるアクセス時間の短縮は 10 分程度であるが、三宮ーなんばー奈良間がシームレスで繋がることにより、時間以上に両地域間の心理的な距離が縮まっている。これも、兵庫県と奈良県を繋ぐことにより新しい需要を生み出すことに成功したのである。

(3) 企業誘致による人の流れ

(1)と(2)はどちらかと言うと、観光産業など家計の経済活動に着目した取り組みであるが、企業活動もまた、雇用によって人の流れを呼び込む要因の一つとして位置付けることができる。企業誘致については、大阪府企業誘致課に対してヒアリングを実施し、企業誘致による雇用の創出について検討する。

大阪府では、2006 年から企業誘致を積極的に行ってきた。その一例として、企業誘致のワンストップ窓口となる企業誘致推進センターの設置が挙げられる。これ以外に、2002 年にいわゆる工場三法に基づく規制が撤廃・緩和されたことや、景気が緩やかに回復傾向にあったこともあり、工場立地件数は急増した。最も顕著な例は、パネルベイ、あるいは最近ではバッテリーベイと呼ばれる大阪湾岸地域の大型設備投資である。武者・高林(2010)では、これらのプロジェクトによって、大阪府では 7,669 億円、関西 2 府 5 県では 1 兆 5,251 億円の経済効果があると試算している¹。また大阪府の試算では、大阪府に 3.8 兆円の経済効果をもたらし、これによって新たに 5,000 人分に相当する雇用創出効果があるとされている²。

3. ショックの影響（第 6 章）

2 節では交流人口の増加にプラスの影響を与える要因として、人の流れを生み出す「仕掛け」の成功事例を見てきた。本節では逆に、交流人口の増加にマイナスの影響となる人の流れを阻害する要因について検討する。取り上げる事例は、2009 年に流行した「新型インフルエンザ」と 1995 年に発生した「阪神大震災」である。新型インフルエンザについては、関西地域間産業連関表を用いた経済波及効果の試算結果を引用し、産業別に影響の大きさを確認する。また阪神大震災については、災害の人流に対する影響やその後の立ち直りについて、復興の過程で取り組まれた個別事例をとりあげて言及する。

(1) 新型インフルエンザの人流への影響

新型インフルエンザは国内初の感染者が 2009 年 5 月に神戸市で確認されて以降、感染者は大阪・兵庫を中心に全国で拡大した。その後一旦は下火となったものの、再び流行の兆しを見せている。8 月 10 日には、沖縄で新型インフルエンザ患者の初の死者が確認され

¹ パネルベイ、バッテリーベイの工場建設にかかる初期投資のみによる波及効果である。試算の詳細は当該論文を参照されたい。

² シャープ堺コンビナートの工場建設にかかる初期投資ならびに製品出荷額による波及効果である。

た。国内初の新型インフルエンザ感染者が5月に神戸市で確認された際には、関西地域を中心にイベント中止や旅行のキャンセル等、サービス産業を中心に需要面へ広範なマイナスの影響が見られた。

当研究所では、関係業界へのヒアリング、関西および全国の消費自粛行動に関する独自アンケートを行った。そのうえで当研究所が開発した関西地域間産業連関表をもとに、新型インフルエンザが関西経済に与えた影響を推計した。この結果、生産額ベースで2,383億円、域内総生産ベース（名目）で1,312億円の経済的損失があると推計された。これは関西の名目域内総生産の0.15%に相当する。また、15,000人以上に相当する規模の就業喪失をもたらしたと推計された。

この感染拡大が関西経済全体を押し下げたとまでは言えないが、観光関連など特定産業では経済損失が集中した。例えば、旅館業では生産額の1.3%が失われた。今後、同様の事態が生じた場合、必要に応じて適切迅速な支援策を講じることが望まれる。

(2) 大規模災害の影響（阪神大震災）

もう一つのショック要因として災害が挙げられる。ここでは阪神大震災を事例として、兵庫県の人口や経済構造に対する影響を長期的な観点から見ていく。なお、ここでの事例研究では、復興の過程で推進された取り組みとして①神戸医療産業都市構想、②兵庫県立芸術文化センター、③酒ぐらフェスタの3件を取り上げている。

阪神大震災は、交流人口のみならず定住人口に対して、短期的には大きなマイナスの影響をもたらした。しかし、震災から15年近く経過した現在に立って中長期的にみると、ほぼ回復ないし震災前の水準を上回っている。ただしその回復の状況は、地域や産業によって差異がある。最近の人口動向を見ると、神戸市全体・兵庫県全体では震災前の95年1月と比較して微増であり、全国と変わらない伸び率である。また、観光入込客数も神戸市街や有馬を中心に増加している。また神戸医療産業都市構想の誘致企業数も順調に目標数に近づいている。この背景には、産業構造の転換が、震災を契機として早められたことが要因として考えられる。先に述べた3件の取り組みにおいては、強力なリーダーのもと、自治体・民間・住民等の関係者が一丸となった取り組みが行われている。ここでも、当該地域にまつわる潜在需要（地域にとっては潜在供給能力になる）を見極め、その掘り起こしに成功しているのである。

4. 中長期的な課題と展望：IT化の進展（第7章）

将来の関西の経済成長については、人口問題にかかる中長期的な課題についても検討しておく必要がある。中長期的にはIT化の進展への対応が課題として挙げられる。

IT化によりライフスタイルも変化している。IT化の進展は、Eコマースやテレワークの浸透により“face to face”の経済活動の機会を減少させ、人を移動させなくなる可能性がある。しかしその一方で、グローバルに地域の魅力が情報として発信されることにより、（ITによる情報提供がなければ考えられなかったような）遠隔地からも人が集まってくるといった需要の掘り起こし効果もある。このようにIT化の進展は、実際の人の流

れも期待できるため、関西でIT化によってもたらされる新たな需要を逃さないよう、柔軟な対応が可能な体制を整えておく必要がある。

5. まとめ：人流拡大のカギは『連携』にあり

最後に、本報告書で取り上げている事例を整理しておく（図表1-6）。これまで述べてきたように、関西で活力ある取り組みを行っている事例では、いずれも潜在需要の掘り起こしが効果的に行われている。また関連主体が連携することによって大きな成果をあげていることも特徴として指摘できる。

定住人口の減少を食い止めることは、長期的な観点から日本全体で取り組む必要があり、なかなか困難であると考えられる。しかし、交流人口に関しては、潜在需要を掘り起こすことによって、域内外問わず増加させることが期待できる。そのためには、地域住民だけでなく、自治体間、あるいは自治体と民間といった形での「連携」が成功のカギとなるだろう。

図表1-6 本報告書で取り上げている事例

事例	関連主体	掘り起こした「潜在需要」	掲載章
大阪府・大阪市・京都市	自治体、民間企業	認知度の低い観光資源の魅力	4章
阪急西宮ガーデンズ	自治体、民間企業、地域住民	生活利便性の向上	
企業誘致（大阪府）	自治体、民間企業	新たな雇用の創造	
阪神なんば線	国、自治体、民間企業	ボトルネックの解消	5章
高速道路料金割引	国	観光需要	
神戸医療産業都市構想	自治体、民間企業、学界	新産業の拠点としての需要	6章
兵庫県立芸術文化センター	自治体、民間企業、地域住民	文化拠点としての需要	
酒ぐらフェスタ	地場産業、自治体（西宮市）	地場産業による観光振興	

参考資料

武者加苗・高林喜久生（2010）「パネルベイからバッテリーベイへー大阪湾岸大型設備投資の経済波及効果ー」『都市問題研究』第62巻、第2号、pp. 54-73

2 関西の人口減少・高齢化の影響

小川 雄介、佐々井 学、武者 加苗

1. はじめに

本章では、定住人口を中心に関西の人口動向を三大都市圏と全国の動向を比較しながら確認する。2節で関西の過去から現在までの人口推移、および将来推計を地域別に比較する。3節では関西の年齢別人口について同様に比較を行う。

2. 関西の人口構成の変遷と今後の予測

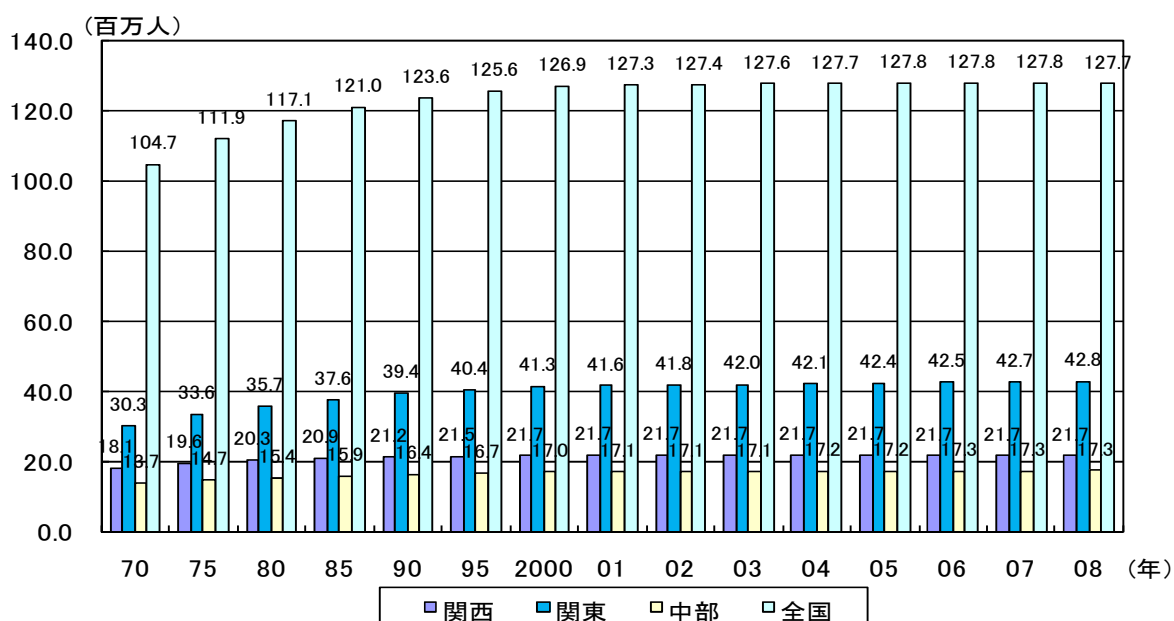
(1) 減少が見込まれる日本・関西の人口

① 総人口のこれまでの推移

日本の総人口は2007年以降減少に転じた。08年は1億2,769万人と前年より790万人減少している(図表2-1)。人口の増加率は、この約30年間は全国的に低下傾向にある。

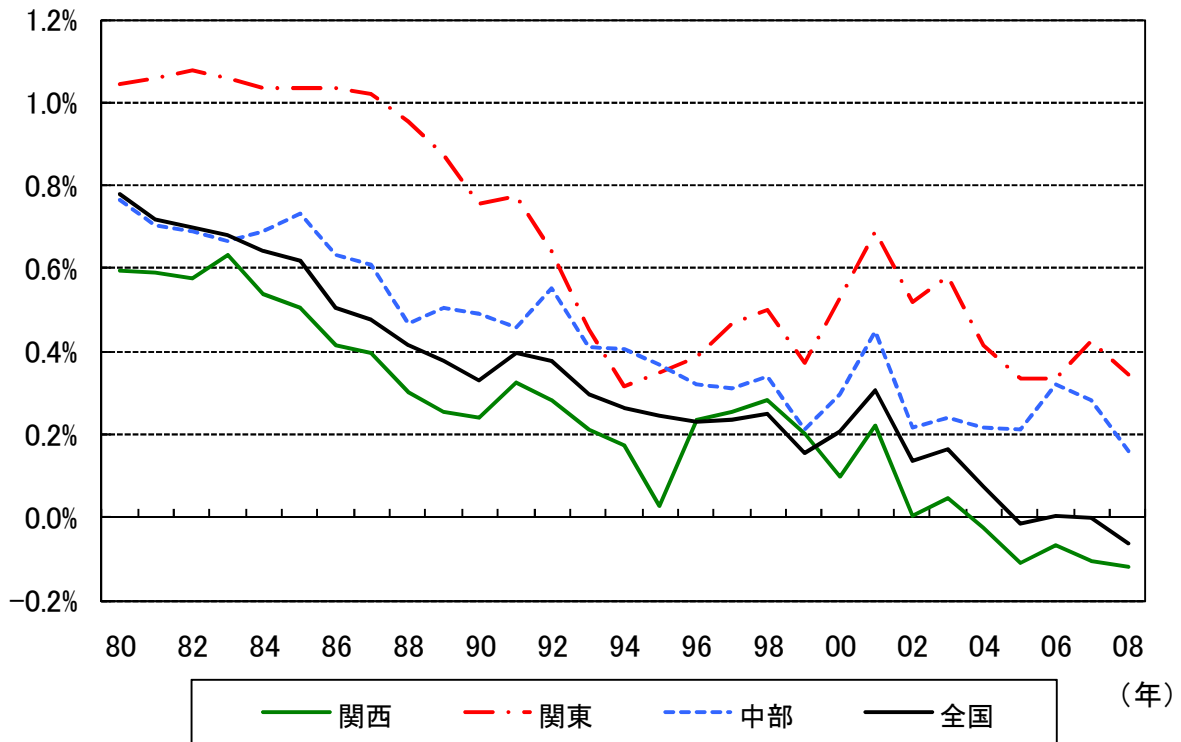
関西の人口は全国よりも早く04年から減少している。総人口が2000年からほぼ横ばいであり、04年から微減で推移している関西においては、全国に比べ増加率の低下度合いが大きくなっている。(図表2-2)。

図表2-1 人口の推移



資料：総務省統計局「国勢調査報告」、「推計人口」

図表 2 - 2 人口の増加率の推移



資料：総務省統計局「国勢調査報告」、「推計人口」

関西の各府県別の人口を見てみると、過去 30 年間で大きく人口が増加しているのは滋賀県、奈良県となっている。近年 10 年間を見ると、京都府、大阪府、兵庫県は横ばいで人口が推移し、福井県、奈良県、和歌山県は減少傾向にある。一方、滋賀県は増加傾向を維持している（図表 2 - 3）。

図表 2 - 3 関西の府県別人口

	75		85		95		05		08	
	人口	1975年=1	人口	1975年=1	人口	1975年=1	人口	1975年=1	人口	1975年=1
福井県	774	1.04	818	1.10	827	1.11	822	1.10	812	1.09
滋賀県	986	1.11	1,156	1.30	1,287	1.45	1,380	1.55	1,402	1.58
京都府	2,425	1.08	2,587	1.15	2,630	1.17	2,648	1.18	2,629	1.17
大阪府	8,279	1.09	8,668	1.14	8,797	1.15	8,817	1.16	8,806	1.16
兵庫県	4,992	1.07	5,278	1.13	5,402	1.16	5,591	1.20	5,586	1.20
奈良県	1,077	1.16	1,305	1.40	1,431	1.54	1,421	1.53	1,404	1.51
和歌山県	1,072	1.03	1,087	1.04	1,080	1.04	1,036	0.99	1,012	0.97
関西	19,605	1.08	20,898	1.15	21,454	1.18	21,715	1.20	21,651	1.19

注：右列は 1975 年を 1 としたときの数値

資料：総務省統計局「国勢調査報告」、「推計人口」

②総人口の今後の推計

将来の日本の総人口は、2035年に05年対比で17,089千人減(13.4%減)と推計されている。三大都市圏では、関東で当面人口が増加するもののその後減少に転じるものと推計されているが、関西、中部では今後増加に転ずることはないと思込まれている。中でも関西は、関東、中部と比較して人口減少の進展が最も早いと推計されている(図表2-4)。

図表2-4 総人口の推計

(千人、%)

	2005年	2015年	2025年	2035年
関西	21,715	21,146 (97.4)	19,934 (91.8)	18,310 (84.3)
関東	42,380	42,864 (101.1)	41,790 (98.6)	39,610 (93.5)
中部	17,217	17,063 (99.1)	16,370 (95.1)	15,364 (89.2)
全国	127,768	125,430 (98.2)	119,270 (93.3)	110,679 (86.6)

注：カッコ内は2005年を100としたときの人口の将来見通し

資料：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(2007年5月推計)」

(2)急速に生産年齢人口の減少が続く関西

①年代別人口のこれまでの推移

i) 高齢者人口

全国の65歳以上人口比率は、2008年で22.1% (01年対比4.1ポイント上昇)となるなど、高齢化が進行している。関西の同比率は、08年で21.9% (01年対比4.8ポイント上昇)と全国と比べ高齢化の進展が早いペースとなっている。

ii) 生産年齢人口

ここでは、15歳から64歳まで人口を生産年齢人口とみなす。全国が生産年齢人口は減少傾向を示しており(2008年の同比率は64.5%と01年対比3.2ポイント低下)、後述の年少人口の減少と比べるとより急速な減少ペースとなっている。

関西における生産年齢人口も全国と同様に低下しているが(08年の同比率は64.3%と01年対比4.1ポイント低下)、そのペースは全国と比較して急速な減少である。

三大都市圏で見た場合も同様の傾向を示しているが、関東は他地域と比べかなり減少ペースが緩やか(08年の同比率は66.8%と01年対比3.9ポイント低下)となっている。

iii) 年少人口

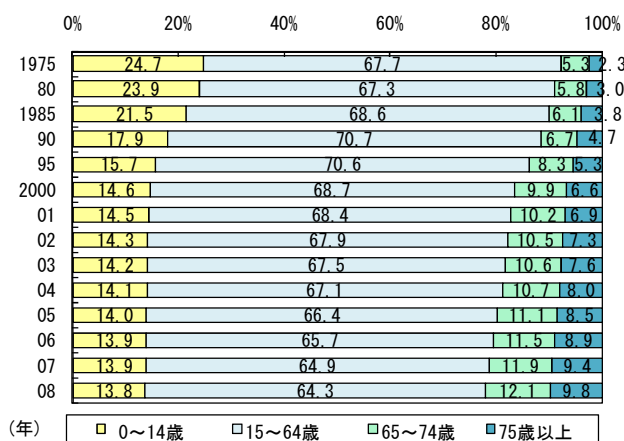
ここでは、14歳以下人口を年少人口とみなす。全国の年少人口比率は低下が続いている(2008年の同比率は13.5%と01年対比0.9ポイント低下)。関西における14歳以下人口比率も、全国と同様に低下しているが(08年の同比率は、13.8%と01年対比0.7ポイント低下)、そのペースは全国と比較して若干緩やかである。

三大都市圏で比較した場合、いずれの都市圏においても少子化のスピードは、全国平

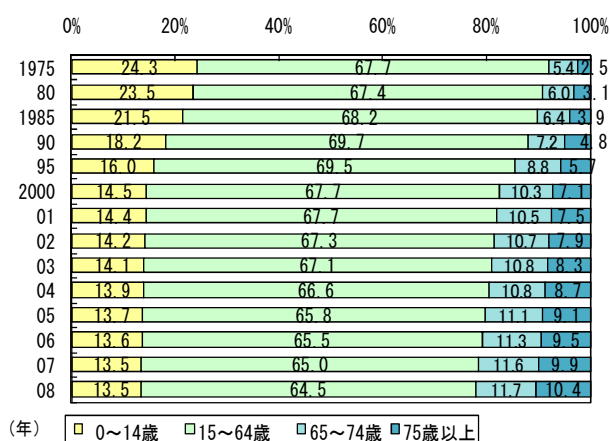
均より遅い（01年対比で関西：0.7ポイント低下、関東：0.6ポイント低下、中部：1.0ポイント低下）。

図表2-5 年齢階層別人口比の推移（全国、関西、関東、中部）

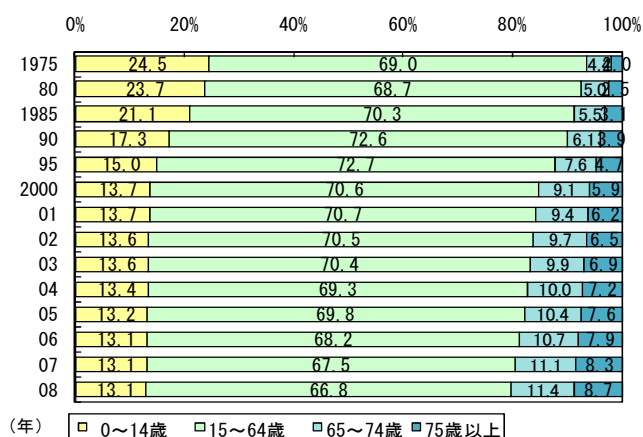
< 関西 >



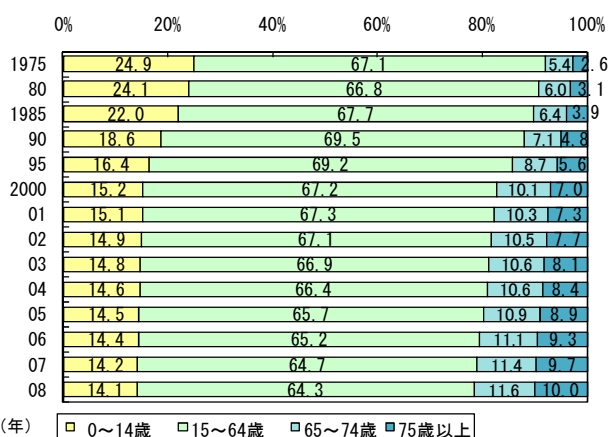
< 全国 >



< 関東 >



< 中部 >



資料：総務省統計局「国勢調査報告」、「推計人口」

②年代別人口の今後の推計

i) 高齢者人口

将来の人口推計を年代別に見た場合、2035年の65歳以上人口比率は、全国で33.7%（2005年と比べ13.5ポイント上昇）、関西で33.6%（05年と比べ14.0ポイント上昇）と推計されている。さらに、高齢者のうち75歳以上人口比率をみると、05年時点では関西は全国より下回っているが、今後全国を上回る速度で高齢化が進み、35年時点では全国並みになると予測されている。

ii) 生産年齢人口

生産年齢人口の将来の推計について、2035年の人口比率は、全国で56.8%（05年と比べ9.3ポイント低下）、関西で56.7%（05年と比べ9.7ポイント低下）と推計されている。i) と逆に、生産年齢人口の減少は全国よりも速いスピードで進むことが予測さ

れている。

iii) 年少人口

年少人口の将来の推計について、2035年の人口比率は、全国で9.5%（05年と比べ4.3ポイント低下）、関西で9.7%（05年と比べ4.3ポイント低下）と推計されている。

図表2-6 年代別人口の推計（全国、関西、関東、中部）



資料：総務省統計局「国勢調査報告」、「推計人口」

3. 人口減少の影響

(1) 人口構成の変化による影響

① 生産年齢人口と年少人口の減少

これまで見てきたように、関西における生産年齢人口ならびに年少人口は将来的に大きく減少することが見込まれる。20年後には生産年齢人口では404万人、年少人口では126万人が減少する³。

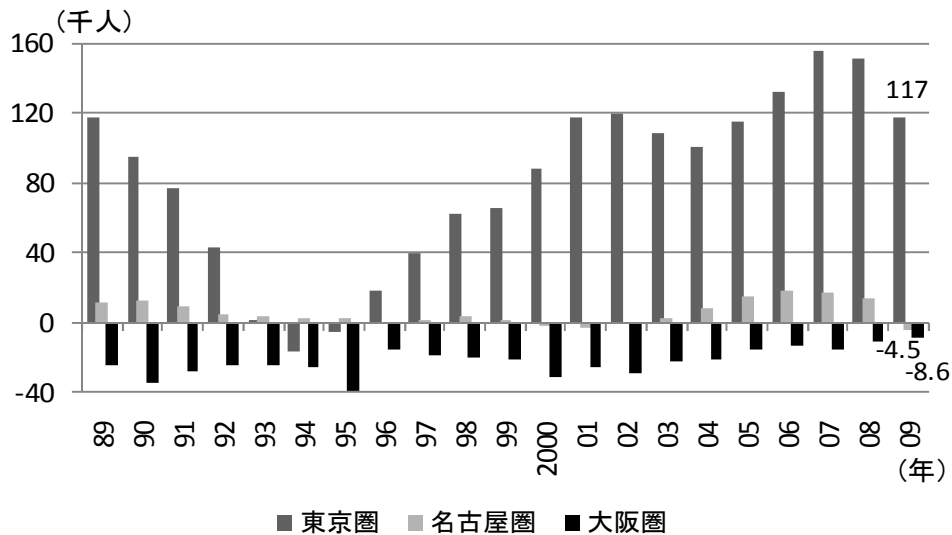
関西の人口減少は少子高齢化による自然増減だけではなく、社会的増減の影響も受けている。ここで三大都市圏の社会的増減をみると、関西（大阪圏）の人口は1974年以来、転出が転入を上回る状況が続いている⁴。2003年以降は転出人口が減少しつつある

³ 2009年の大阪市の就業人口が171万人、年少人口が31万人であるから、就業人口では大阪市2.4個分、年少人口では4.1個分に相当する。

⁴ 各都市圏内の移動は計上されていない。

ものの、直近の09年では8,600人と、依然として転出超過の状態にある。(図表2-7)これは企業本社機能の東京流出などが影響していると考えられる。一方、東京圏は09年でも11.7万人の転入超過である。

図表2-7 三大都市圏の転入超過数(転出-転入)



注：東京圏は東京都，神奈川県，埼玉県，千葉県、名古屋圏は愛知県，岐阜県，三重県、大阪圏は大阪府，兵庫県，京都府，奈良県
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

②生産年齢人口と年少人口の減少による影響

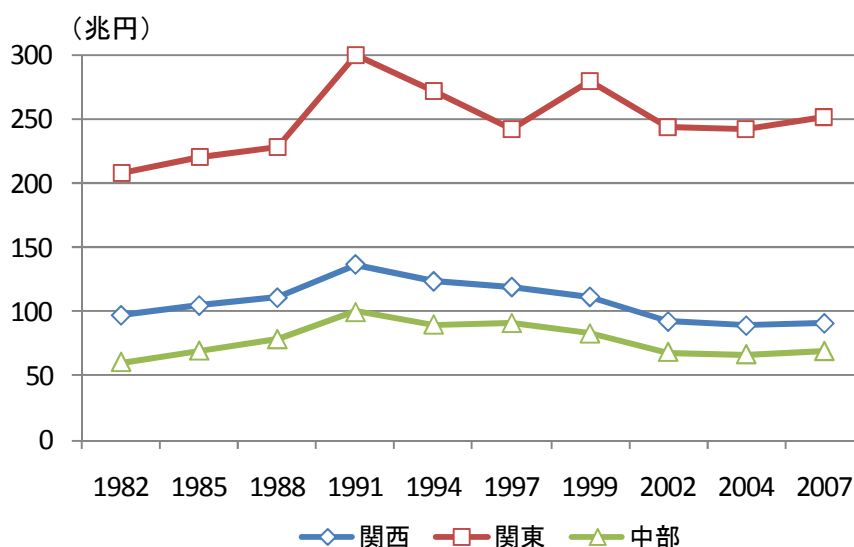
i) 経済に及ぼす影響

生産年齢人口は一般的に他世代よりも活発な消費活動を行う。この世代の人口が減少すると、消費の減少につながり、企業経営をはじめとする経済にマイナスの影響を与える。図表2-8は小売業販売額を三大都市圏でみたものであるが、関西は、1990年ごろから生産年齢人口減少の影響を受けて低下傾向にある⁵。

また、中期的には生産年齢人口は域内総生産(GRP)に影響を与える。就業人口の多くを占める生産年齢人口をみると、関西では、1997年から2003年までは就業者人口がマイナス1%近傍を推移していたが、04年頃から減少幅が縮小している。これは、02年頃からの景気回復に伴い、関西地域に就業者が戻り始めたこととも関連がある(図表2-9)。

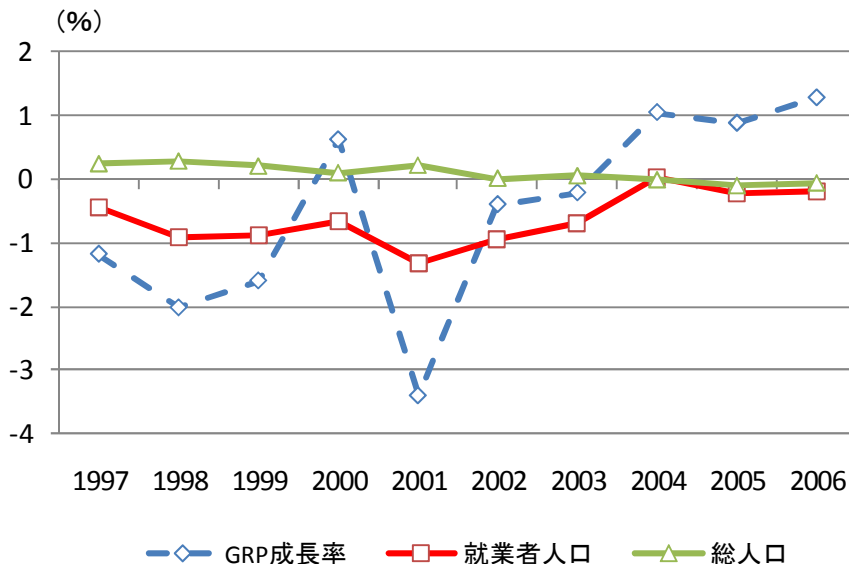
⁵ 短期的には、2004年から2007年にかけて、景気回復の影響を受けて消費が回復している。

図表 2 - 8 三大都市圏の小売業販売額の推移



注：関東は茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、埼玉県、山梨県、中部は長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県。
資料：経済産業省「商業販売統計」

図表 2 - 9 GRP成長率（名目）と人口増加率の関係



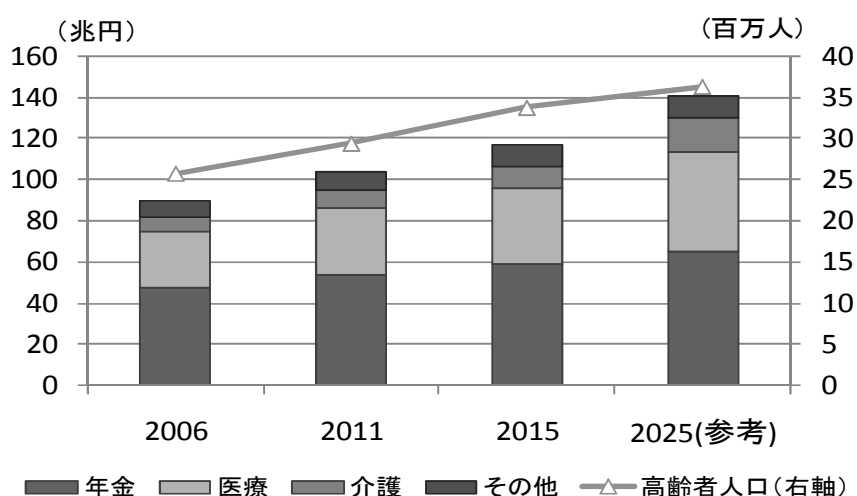
資料：内閣府「県民経済計算」

ii) 社会保障制度維持への影響

関西に限ることではないが、生産年齢人口が減少すると、現在でも負担が重いとされている社会保障に対する現役世代の負担が増加することになり、健康保険や年金等の社会保障制度の維持が難しくなる。図表 2 - 10 は日本全国でみた社会保障の給付額と高齢者人口の推計である。高齢者人口の増加に伴い、社会保障給付額が増加していき、2025

年には計 141 兆円と 06 年の 90 兆円の 1.57 倍の給付額が必要となる。

図表 2-10 社会保障経費と高齢者人口の関係



注：高齢者人口の 2011 年は 2010 年の値を利用している。

資料：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)」
厚生労働省「社会保障の給付と負担の見通し (平成 18 年 5 月推計)」

4. まとめ

関西は、全国より早く 2004 年から人口減少時代に突入している。15-64 歳の働き盛り世代である生産年齢人口の減少は生産面の減少に大きな影響を与える。加えて、人口減少は消費市場、住宅市場などの需要面の縮小と密接にリンクしている。特に、関西は全国と比較して人口減少のスピードが速いだけに、急激な社会経済の環境変化に直面することになり、混乱も生じることが予想される。

ただ、人口減少に対する方策がないわけではない。額賀 (2007) によると、「生産年齢人口の減少は女性や高齢者の活用や生産性の上昇などで対応に工夫の余地がある」という。一方、消費者の減少による国内消費市場の縮小においては、域内人口のみに依存した解決策には限界がある。したがって、域外から需要を呼び込むという方策が考えられる。例えば、域外や海外から観光客を招致し、域外との交流人口を拡大させることは域内市場活性化の有用な方策となろう。

実際、関西でも交流人口拡大の試みはさまざまなかたちで始まっている。次章以降で、その具体的取り組みを紹介することとする。

参考資料

額賀信 (2008) 「観光統計からみえてきた地域観光戦略」 日本工業新聞社

3 関西の人流・物流の現状

3-1 道路・鉄道輸送データからみる関西の人・モノの流れの現状

松本 幹宏

1. はじめに

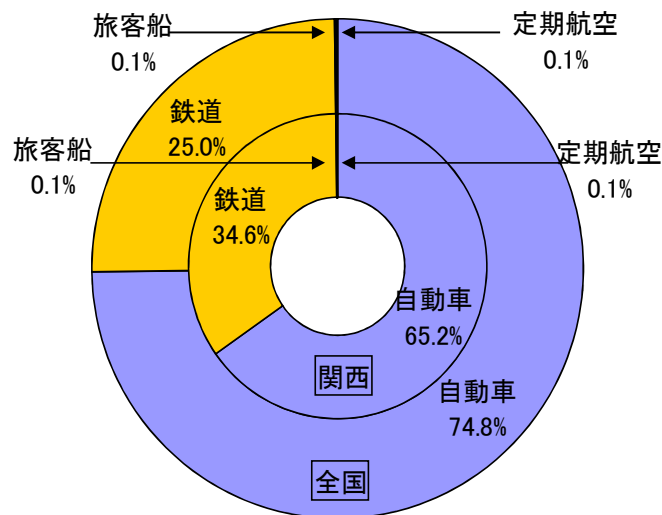
本章においては、道路、鉄道等の輸送統計データから、中長期的な関西の人、モノの流れの推移、他地域との交流状況を確認した後、地方高速道路の無料化や阪神なんば線の開通など最近のトピックスがどのような影響を統計に与えているかを確認する。

2. 統計データからみた人の流れ

(1) 輸送機関別の旅客輸送人員

「近畿運輸局業務要覧」によると、関西の輸送機関別の旅客輸送（2006年度）は、自動車が65%、鉄道が35%と両者で大半を占めており、残りわずかの輸送を船舶、航空が担っている。全国（自動車75%、鉄道25%）と比較すると、関西は鉄道が分担している割合が高いことがわかる（図表3-1-1）。

図表3-1-1 輸送機関別旅客輸送分担率(2006年度)



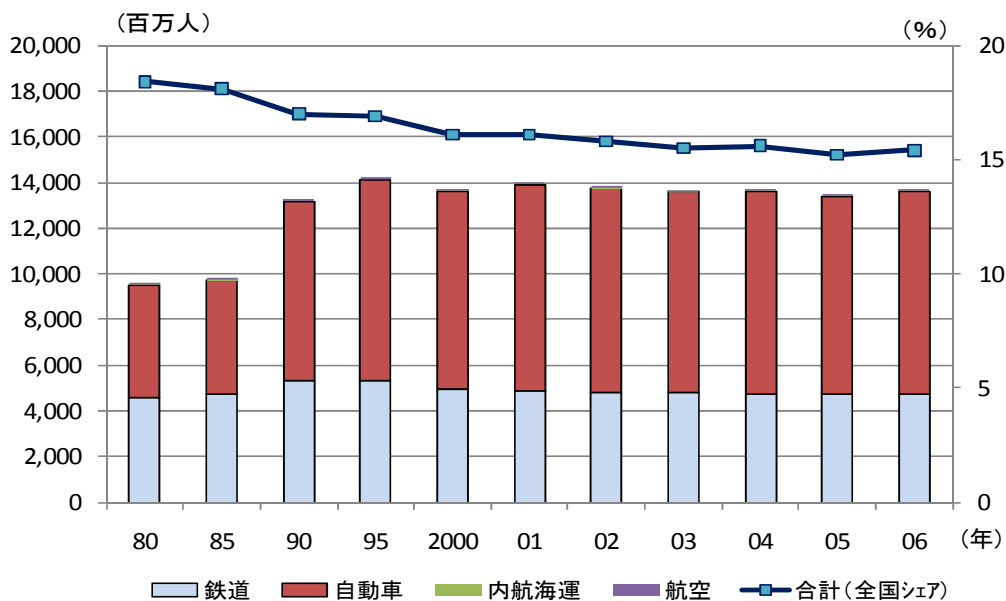
注：「関西」は近畿運輸局所管の数値。

資料：近畿運輸局「近畿運輸局業務要覧」、国土交通省「旅客地域流動調査」

過去からの推移をみると、自動車が増加する一方で鉄道が伸び悩んだことにより、1980年代には自動車による輸送が鉄道を逆転した。全体合計では、90年代半ばまで増加し最大となったあと緩やかに減少に転じたが、最近では横ばいとなっている。関西の生産年齢（15歳～64歳）人口が1990年代半ばにピークを打っており、その影響が出ているものと考えられる（図表3-1-2、図表3-1-3。2章参照）。

なお、関西が全国に占める割合については、80年代の18%台から15%台に緩やかに減少してきたが、2000年代に入り下げ止まった感がある。

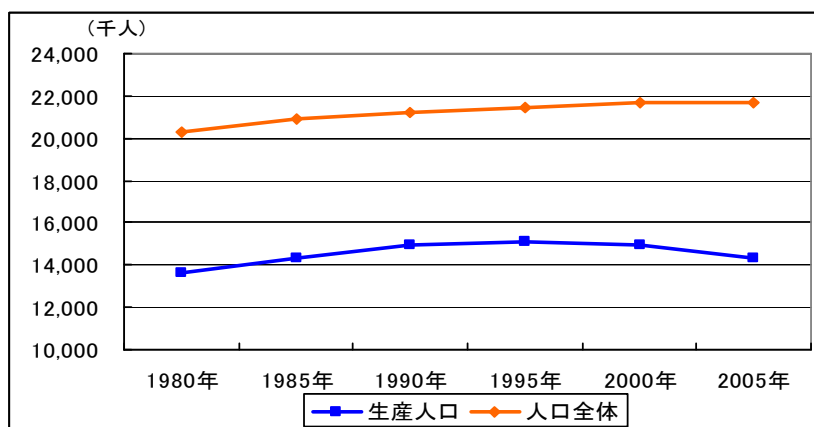
図表3-1-2 輸送機関別旅客輸送人員の推移、全国シェア



注：「関西」は近畿運輸局所管の数値。

資料：近畿運輸局「近畿運輸局業務要覧」、国土交通省「旅客地域流動調査」

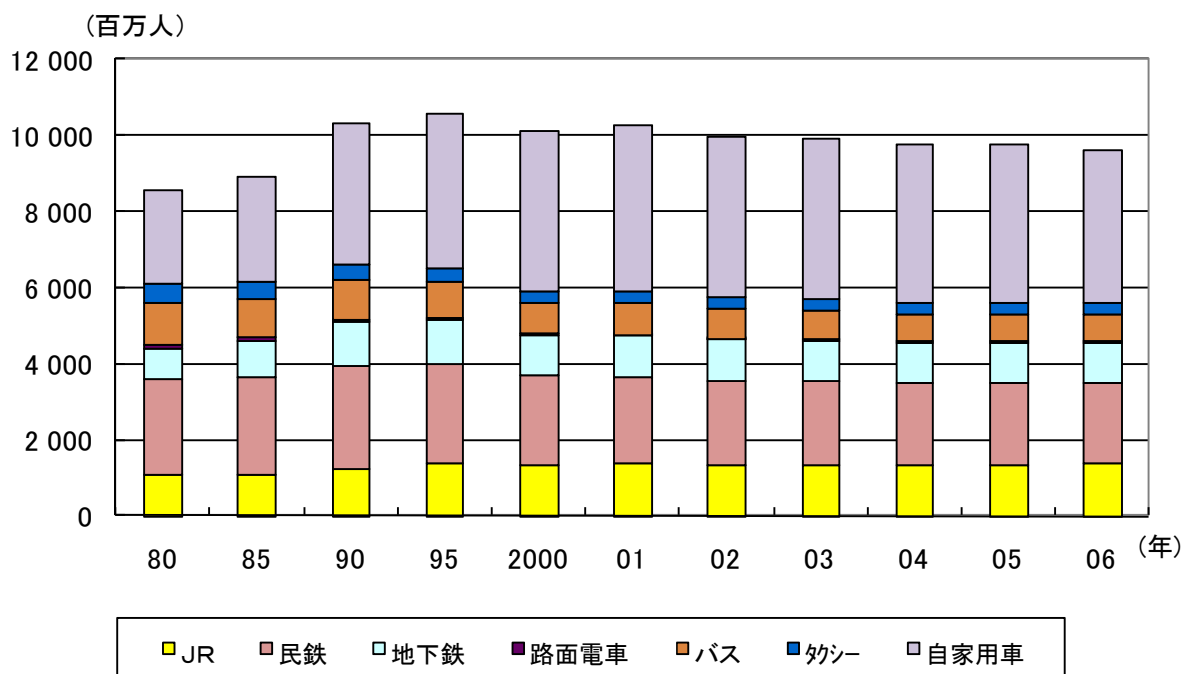
図表3-1-3 関西の生産年齢人口の推移



資料：国立社会保障人口問題研究所ホームページ

都市部である京阪神圏の旅客輸送人員についても 90 年代半ばにピークとなったあと緩やかに減少している。輸送機関別には、90 年代にかけて自家用車の占める割合が増加したが、2000 年以降は 4 割強でほぼ一定の比率となっている（図表 3-1-4）。

図表 3-1-4 京阪神圏内の輸送機関別旅客輸送人員の推移



資料：運輸政策研究機構「都市交通年報」

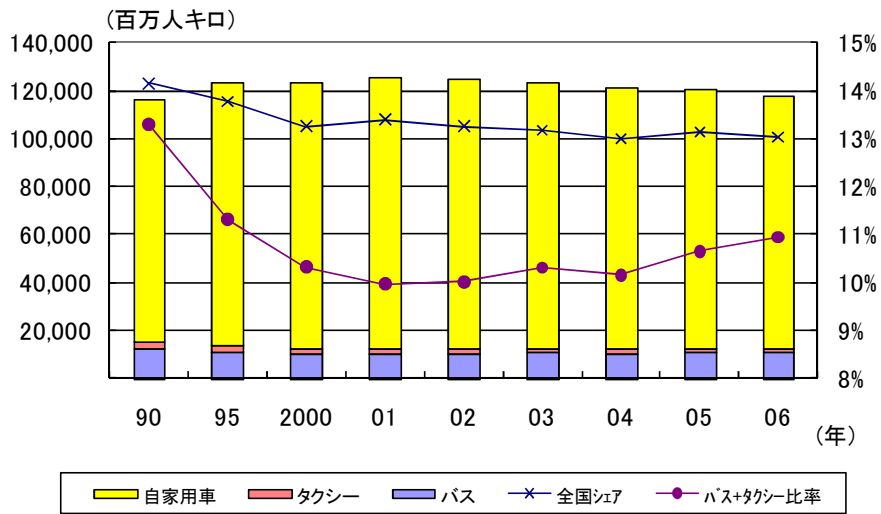
(2) 関西の自動車旅客輸送の状況

次に輸送機関別に関西の旅客輸送について確認していく。

「自動車輸送統計年報」によると、関西の自動車旅客輸送は 2000 年代初めにピークとなったあと、緩やかに減少し、2006 年は、1,200 億人キロ弱となっている。関西の対全国シェアは、2000 年代は約 13% とほぼ一定であった。

自動車の業態別には、バス、タクシーの営業用自動車の比率が 10% 強、残り 90% 弱が自家用車となっている。1990 年から 2000 年代初めにかけては、営業用自動車の比率が減少し、自家用車の比率が増加する傾向にあったが、近年は、自家用車が減少し、営業用自動車の比率が増加する傾向がみられる。俗にいわれる「若者の自動車ばなれ」や国内自動車販売の減少が影響している可能性がある。

図表 3-1-5 関西の業態別自動車旅客輸送（輸送人キロ）、対全国シェア推移

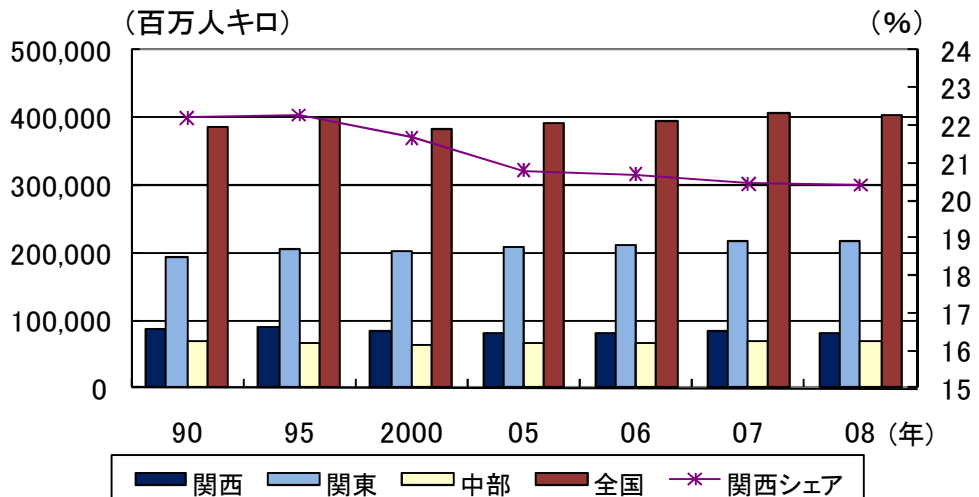


資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」

(3) 関西の鉄道旅客輸送の状況

鉄道旅客輸送量は、自動車よりも早く 1990 年代半ばにピークを迎え、減少に転じたが、近年は下げ止まっている。関西の対全国シェアは、自動車に比べ高く、2000 年代に入り低下しているものの、08 年でも 20% 強となっている。

図表 3-1-6 関西の鉄道旅客輸送量



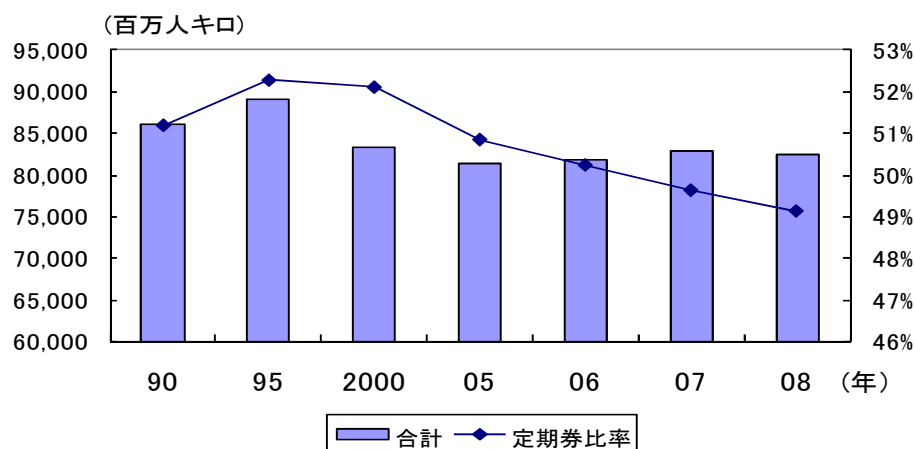
注：「関西」「関東」「中部」はそれぞれ各地方運輸局別の数値。「関西」は近畿運輸局の数値。各運輸局の数値は運輸局間重複分を含んでいる。

資料：国土交通省「鉄道輸送統計年報」

定期券利用の旅客割合についても、90 年代にピークを迎えた後、緩やかに減少し、直近では 50% 以下になっている。定期を利用する比率の高い勤労者や学生のほとんどが所属す

る生産年齢人口の減少が影響していると思われる。

図表 3-1-7 関西の鉄道旅客輸送量と定期券比率



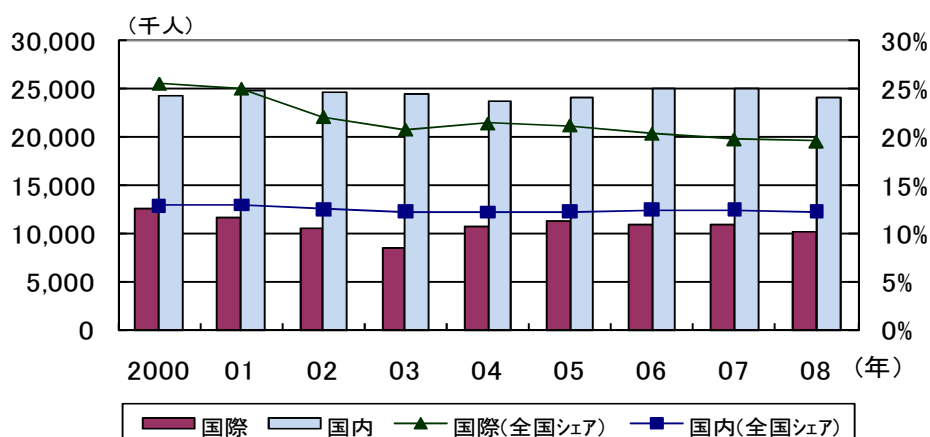
資料：国土交通省「鉄道輸送統計年報」

(4) 関西の航空旅客輸送の状況

関西には、商用に使われている空港として、関西国際（関空）、大阪国際（伊丹）、神戸、南紀白浜、但馬の5つの空港がある。国際線はほぼ100%が関空で年間約1,000万人、国内線は伊丹、関空、神戸を中心に5空港合計で約2,500万人、国際線、国内線合計で約3,500万人の利用がある。

国際線では、関西の全国に占める割合は、成田空港の発着回数増等により、2000年の約25%から、08年には約20%に低下している。国内線は、近年12%台前半でほぼ一定である（図表3-1-8）。

図表 3-1-8 関西の空港利用者数



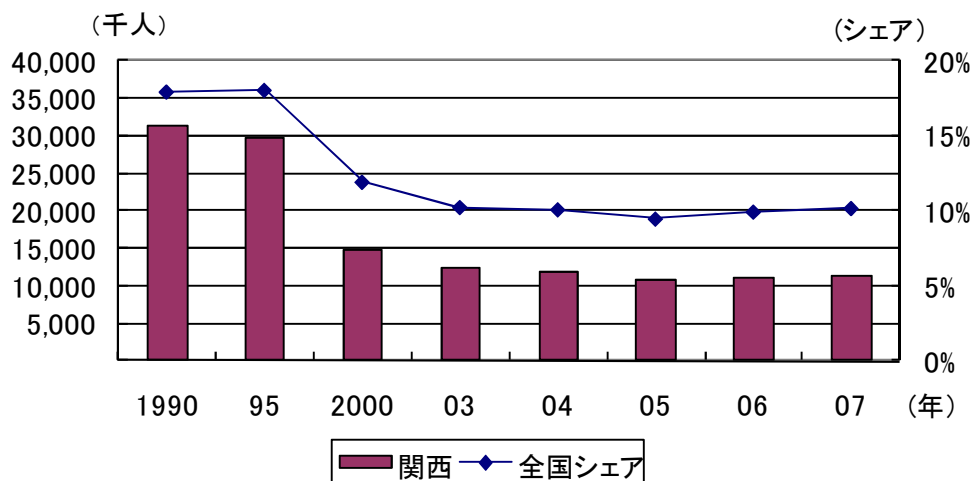
注：関西国際、大阪国際、神戸、南紀白浜、但馬の乗降客、通過客の合計。

資料：国土交通省「空港管理状況調書」

(5) 関西の海上旅客輸送の状況

関西の海上交通は、1990年代には年間3,000万人前後の利用があったものの、98年の本州四国連絡橋の開通によって、定期便が大きく減少し、2000年代に入ってから1,000万人台前半の利用となっている（図表3-1-9）。

図表3-1-9 関西の海上交通利用者数



注：乗込人員と上陸人員の合計。

資料：国土交通省「港湾調査年報」

3. 統計データからみたモノの流れ

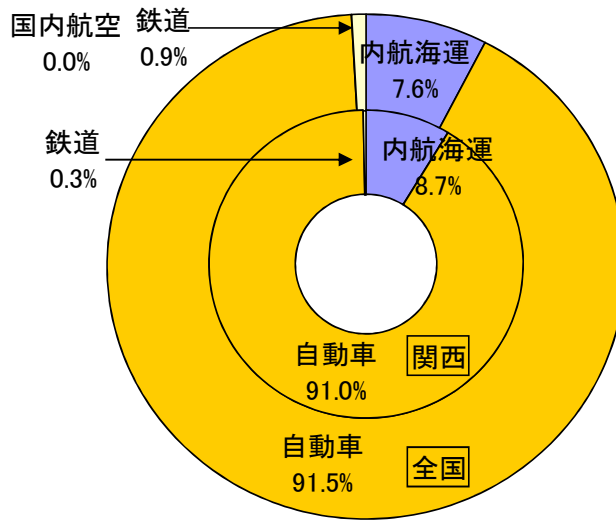
(1) 輸送機関別の貨物輸送

関西の輸送機関別貨物輸送分担率（国内）は、自動車が圧倒的に多く9割を超えており、残り1割弱を船舶が分担し、鉄道、航空が負担している数量はわずかである（図表3-1-10）。

貨物輸送量の推移についても、旅客同様に1990年代にピークを迎えた後、なだらかに減少傾向を経て下げ止まっている（図表3-1-11）。

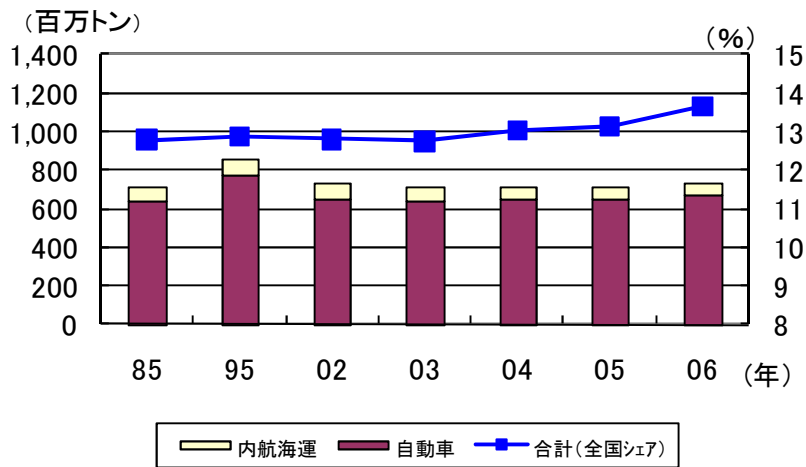
関西の対全国シェアは旅客輸送とは異なり、近年は緩やかに増加する傾向がみられる。

図表 3-1-10 輸送機関別貨物輸送分担率



資料：近畿運輸局「近畿運輸局業務要覧」、国土交通省「貨物地域流動調査」

図表 3-1-11 関西の輸送機関別貨物輸送量および推移・対全国シェア



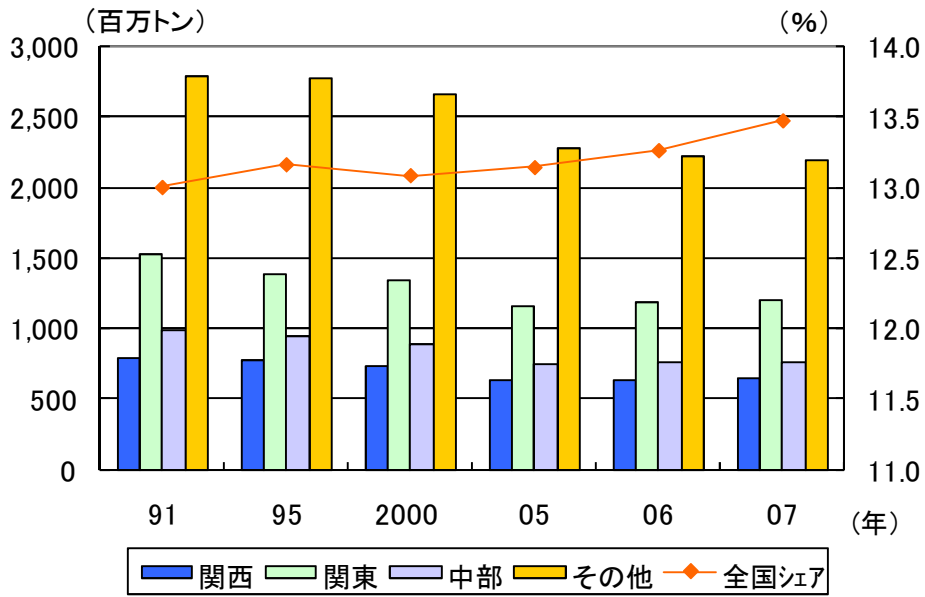
資料：近畿運輸局「近畿運輸局業務要覧」、国土交通省「貨物地域流動調査」

(2) 関西の自動車貨物輸送の状況

関西の自動車貨物輸送については、1990年代に比べると減少しているが、足元では横ばい傾向となっている。全国計が減少しているために、わずかではあるが、関西の対全国に占めるシェアは増加している（図表 3-1-12）。

都道府県別では、大阪府、兵庫県、福井県が現在、90年代に比べ減少している一方で、滋賀県、奈良県等は増加しており、地域によって傾向が異なる（図表 3-1-13）。

図表 3-1-12 地域別自動車貨物輸送量及び関西の全国シェア



資料：国土交通省「交通関連統計資料集」

図表 3-1-13 関西府県別 自動車貨物輸送量 (百万トン)

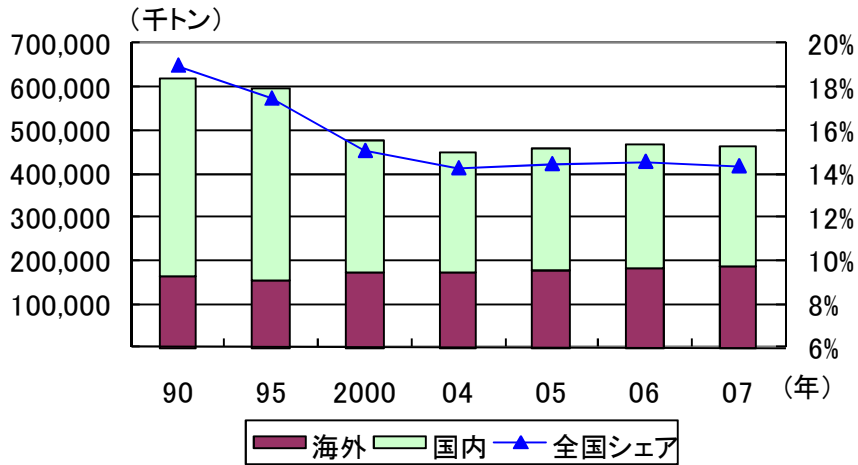
年度	91	95	2000	05	06	07
福井県	51	48	45	38	38	37
滋賀県	48	53	56	51	54	55
京都府	80	86	87	76	79	80
大阪府	308	269	244	211	205	208
兵庫県	224	226	217	176	176	166
奈良県	41	46	47	45	48	49
和歌山県	42	43	42	36	38	51
関西	794	772	737	634	639	646

資料：国土交通省「交通関連統計資料集」

(3) 関西の海上貨物輸送の状況

海外との輸出入数量は90年代と比較し増加しているが、国内との移出入数量が大きく減少し、90年の約6億トンから近年では4億トン台半ばにまで減少したが、2000年代に入り減少にストップがかかっている(図表3-1-14)。

図表 3-1-14 関西の海上貨物輸送量の推移

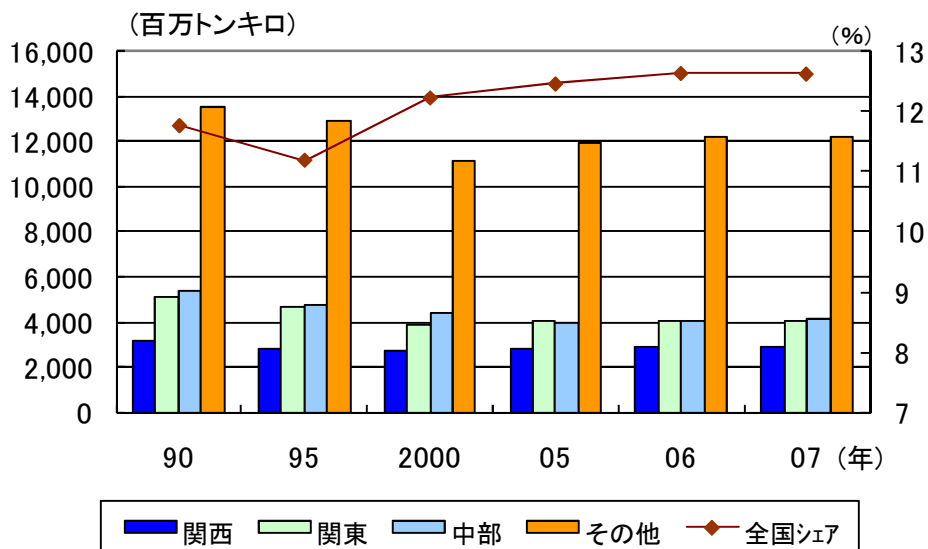


注：「海外」は輸出、輸入の合計、「国内」は移出、移入の合計。
 資料：国土交通省「港湾調査年報」海上出入貨物トン数総数表

(4) 関西の鉄道輸送の状況

鉄道貨物についても 90 年代に比べると減少しているが、2000 年代に入ってから増加傾向がみられる。地球温暖化問題への意識の高まり等の動きを受けて、モーダルシフトがようやく進みはじめた可能性が考えられる（図表 3-1-15）。

図表 3-1-15 鉄道貨物輸送量（貨物トンキロ）、対全国シェア



注：地方運輸局別の数値。関西は近畿運輸局のもの。各運輸局の数値は、運輸局間重複分を含んでいる。

資料：国土交通省「鉄道輸送統計年報」

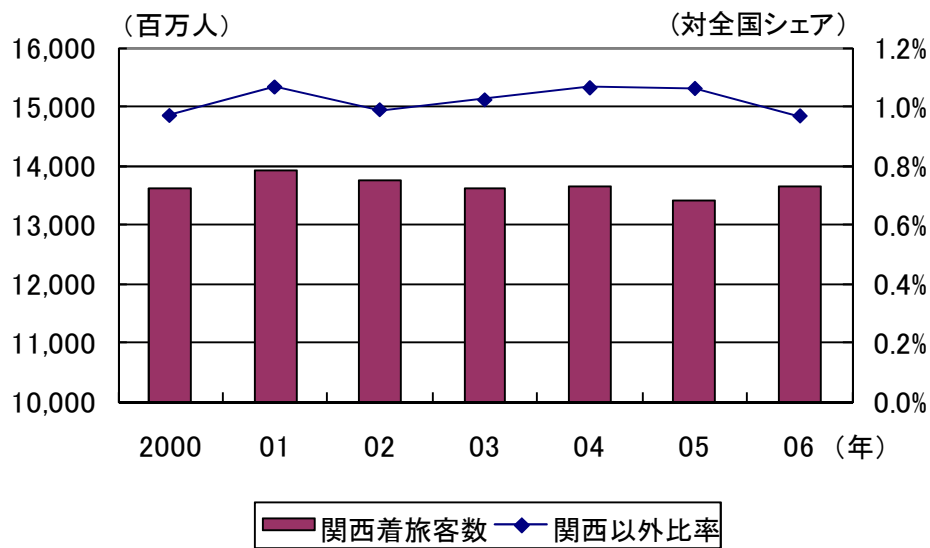
4. 他地域との交流について

本節では、国土交通省の「旅客地域流動調査」、「貨物地域流動調査」を使って、他地域との交流が輸送データのどの程度を占めているのか確認する。

旅客数であるが、全体では130億人台で安定しており、ほとんどが域内での移動である。関西以外からの旅客比率は1%前後にしかない（図表3-1-16）。

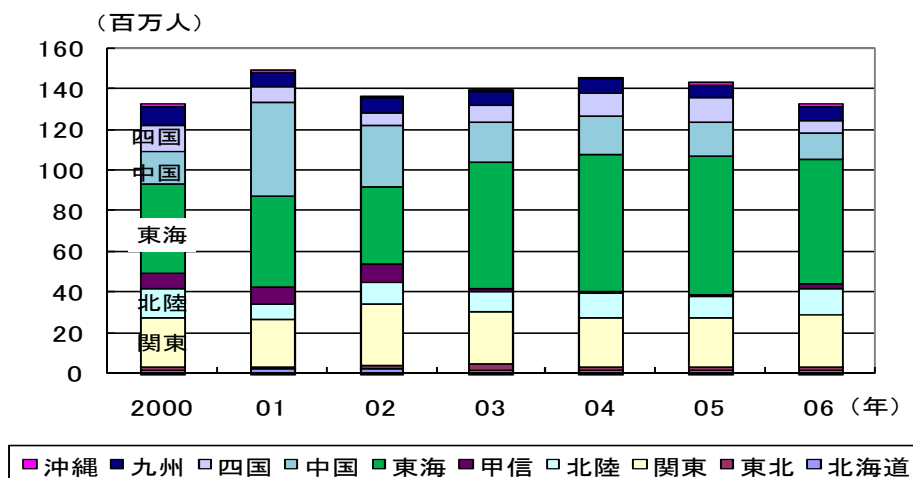
関西以外からの旅客で最も大きい値を占めているのは東海地域であるが、伊賀上野など三重県の一部が関西への通勤圏であることが要因と考えられる（図表3-1-17）。

図表3-1-16 関西着の旅客数推移、関西以外の地域の占める比率



資料：国土交通省「旅客地域流動調査」

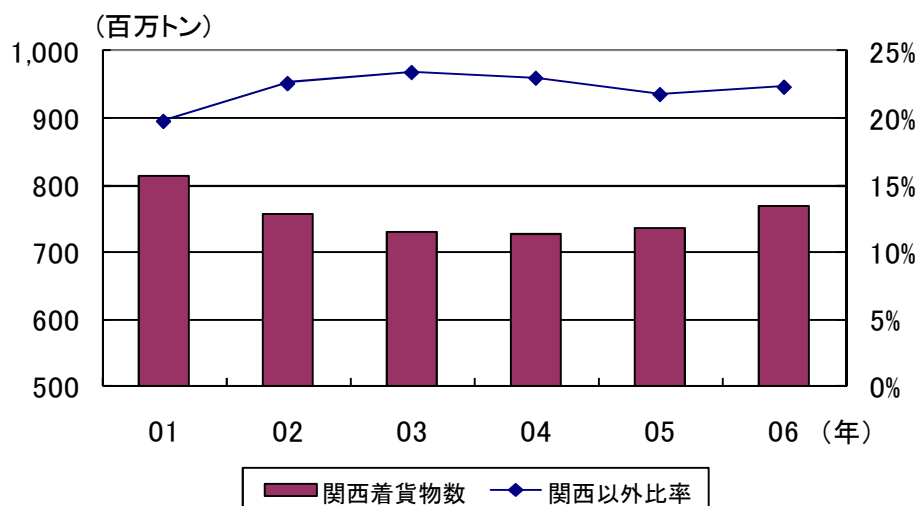
図表3-1-17 関西以外からの旅客者の地域別推移



資料：国土交通省「旅客地域流動調査」

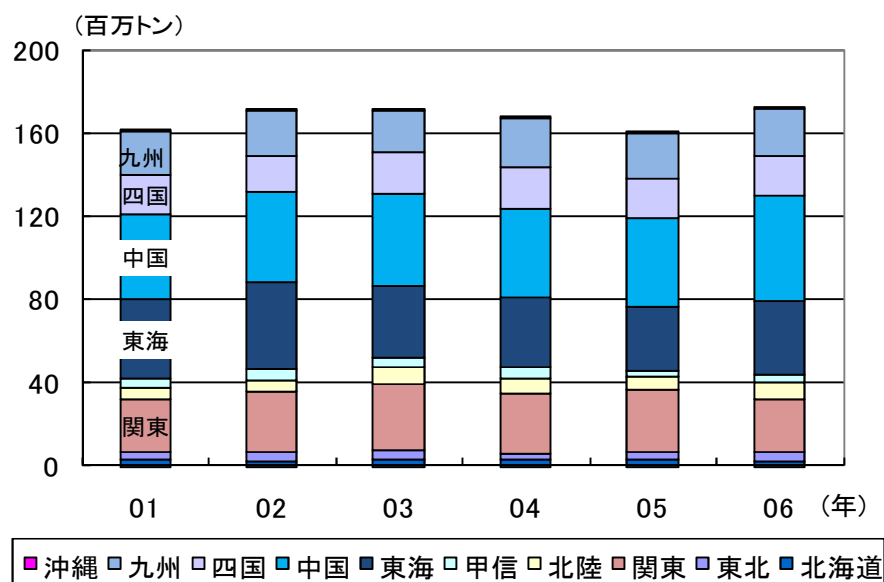
一方で、貨物の流動については、2割を超える貨物量が関西以外からのものとなっており、旅客よりも他地域との交流は多い。地域別では、隣接する中国、東海地方からの流入が多く、それに次いで関東が多くなっている（図表3-1-18、図表3-1-19）。

図表3-1-18 関西着の貨物量推移、関西以外の地域の占める比率



資料：国土交通省「貨物地域流動調査」

図表3-1-19 関西以外からの貨物の地域別推移



資料：国土交通省「貨物地域流動調査」

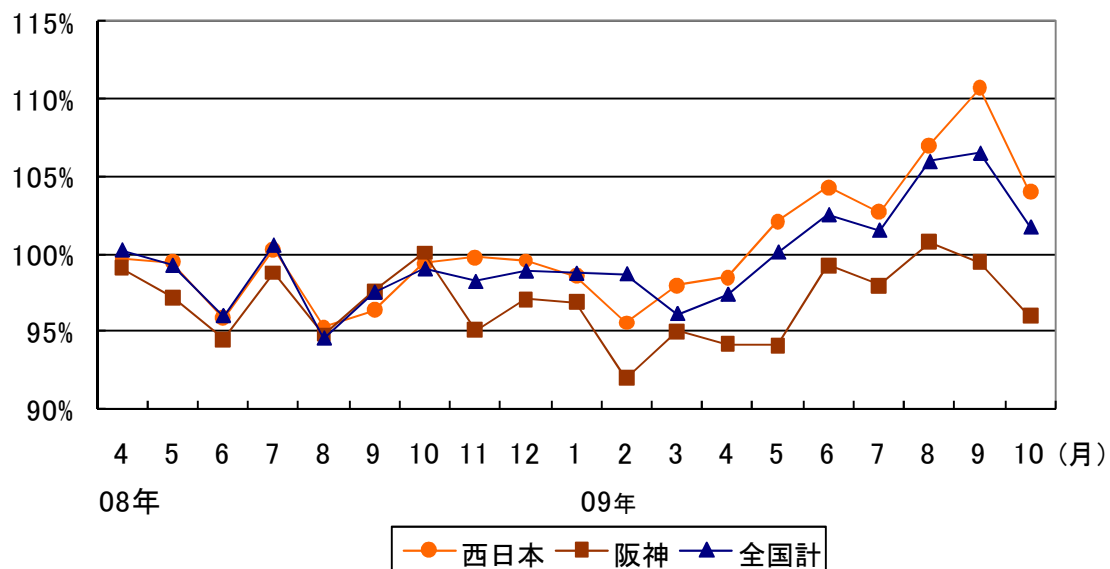
5. 直近の統計データ

最後に、リーマンショックに始まった世界同時不況、高速道路の特別割引の導入、阪神なんば線の開通等の直近のトピックスが統計に与えた影響を確認する。

(1) 高速道路交通量の推移

高速道路交通量は、ガソリン価格の高騰や景気悪化により 2008 年 4 月以降は前年同月を下回ってきたが、09 年 3 月の ETC 休日特別割引（地方高速 1,000 円化）の導入により、09 年 5 月以降、西日本高速道路(株)の交通量は前年を上回って推移している。特に盆休み、シルバーウィークのあった 8、9 月については、前年同月の値を大きく上回った。しかし阪神高速道路の交通量は、前述の特別割引の対象となっておらず、若干の持ち直しはあるものの回復は限られている（図表 3-1-20）。

図表 3-1-20 関西の高速道路交通量（前年比推移）



注：西日本は西日本高速道路(株)、阪神は阪神高速道路(株)、全国計は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、阪神高速道路(株)、本四高速道路(株)の合計値。

資料：独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構資料

(2) 鉄道旅客の推移

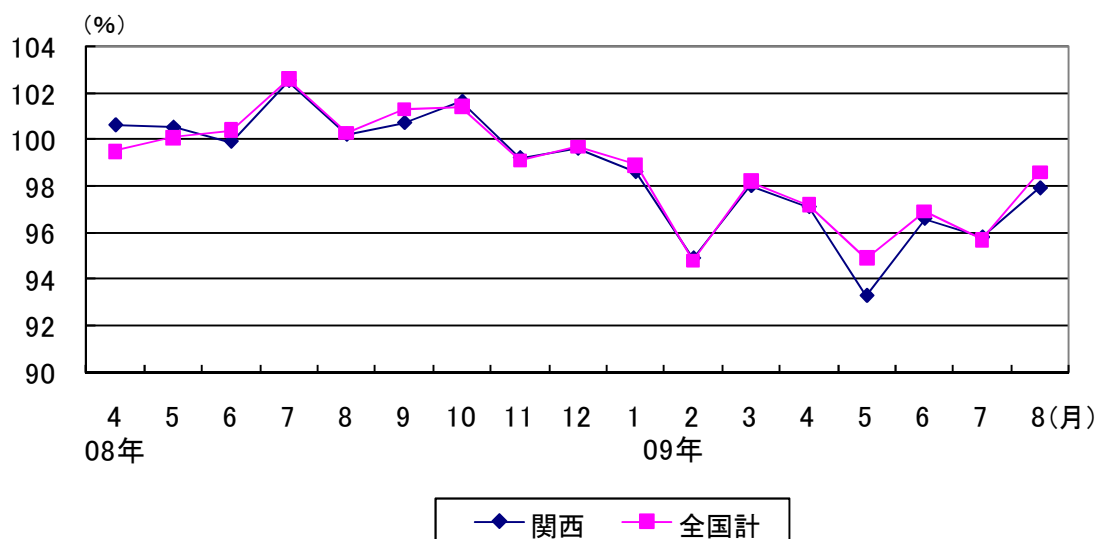
鉄道旅客については、2008 年 11 月以降前年同月比マイナスに転じていたが、高速道路特別割引の影響を受けて減少幅はさらに大きくなった。そのうえ、09 年 5 月には、新型インフルエンザが発生し、外出・旅行の自粛や企業の出張自粛、さらには、修学旅行のキャンセル等の動きがあり、落ち込み幅は大きくなった（図表 3-1-21）。

その中で、J R 西日本のデータをみると 09 年 9 月の新幹線旅客数は前年レベルまで戻しており、シルバーウィークによる利用者増の効果があったものと推察する（図表 3-1-

22)。

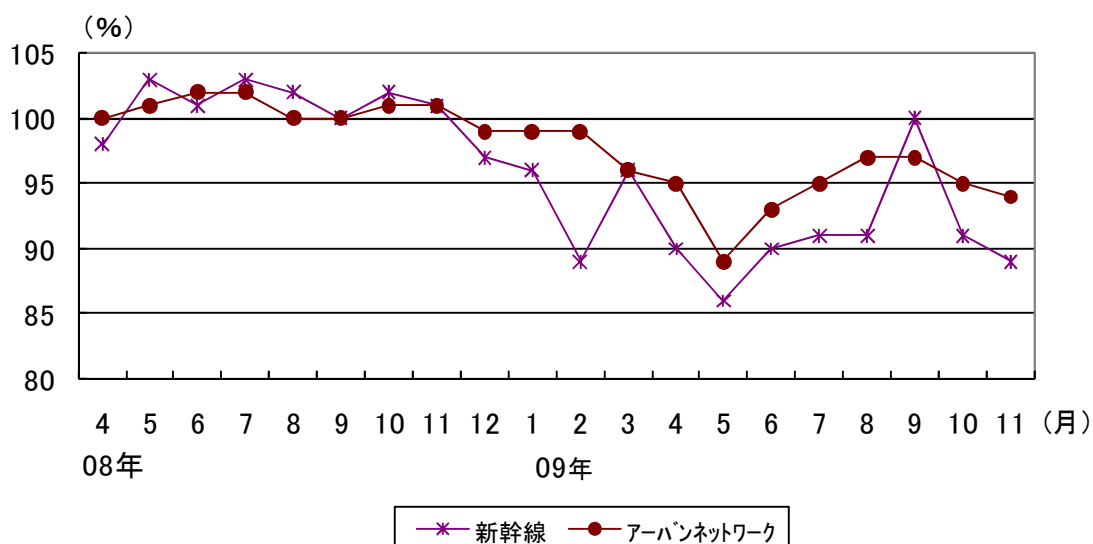
一方で、08年10月に京阪中之島線、09年3月に阪神なんば線がそれぞれ開通しているが、関西全体での鉄道旅客輸送量推移は、全国の傾向と大きな違いはみられない。また大阪市内の地下鉄と私鉄を合計した鉄道乗員数も前年を上回っていないことから、関西全体の交流人口の増加につながるほどの影響は、統計データに表れていない。

図表3-1-21 関西の鉄道旅客輸送量（前年同月比推移）



資料：国土交通省「鉄道輸送統計月報」

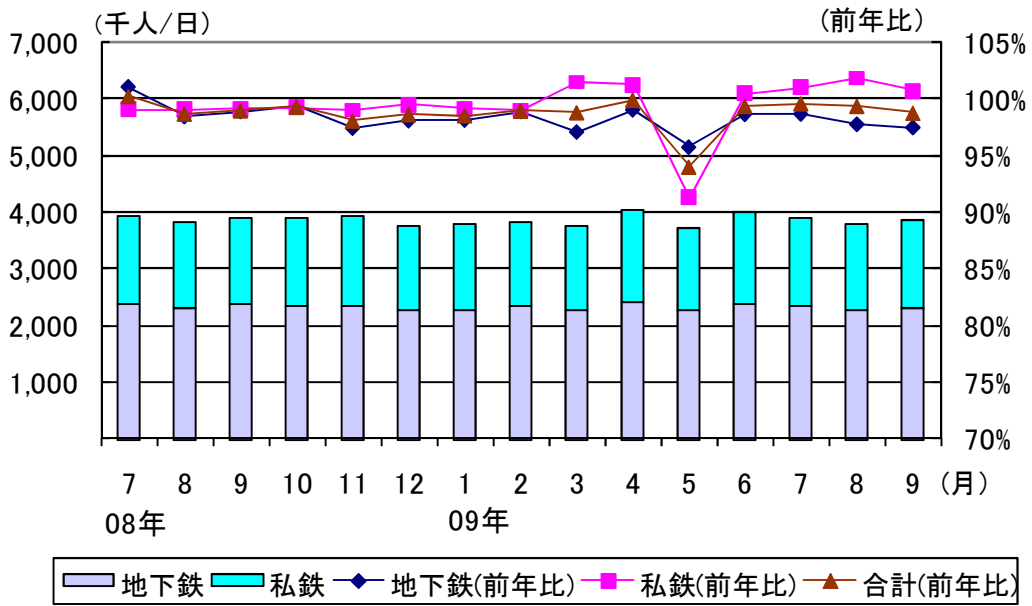
図表3-1-22 JR西日本旅客実績（前年比推移）



注：新幹線は、新大阪～西明石間の断面輸送量の対前年比、アーバンネットワークは、近距離券発売枚数の対前年比

資料：西日本旅客鉄道(株)ホームページより

図表 3-1-23 大阪市内鉄道乗員統計推移（人/日）

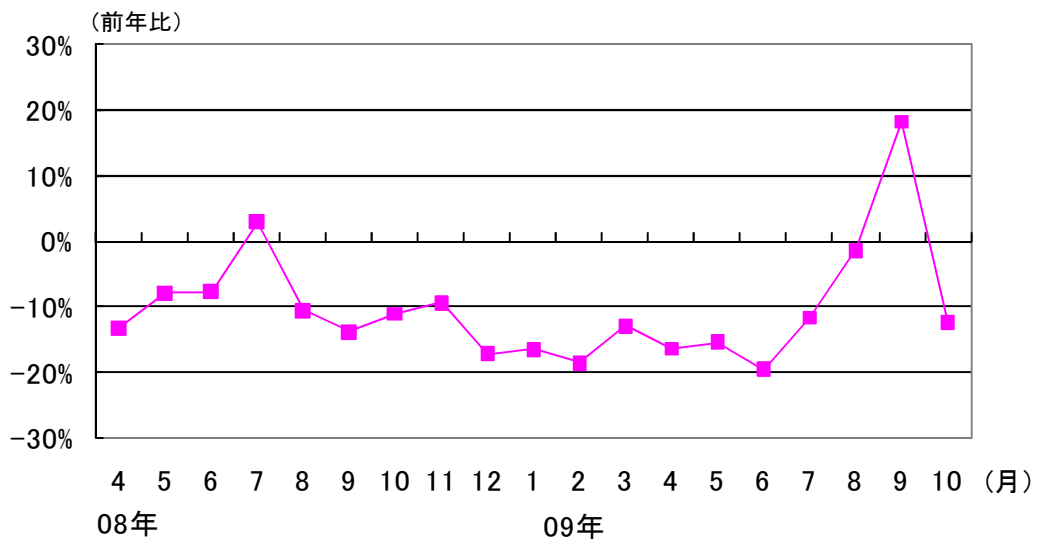


資料：大阪市交通局ホームページ「統計時報」

(3) フェリー利用者の推移

海上輸送については、リーマンショック、高速道路特別割引の導入以前から前年比を下回っており、2009 年前半は前年比 10% を超えるマイナスが継続した（図表 3-1-24）。

図表 3-1-24 関西のフェリー利用実績（前年比推移）



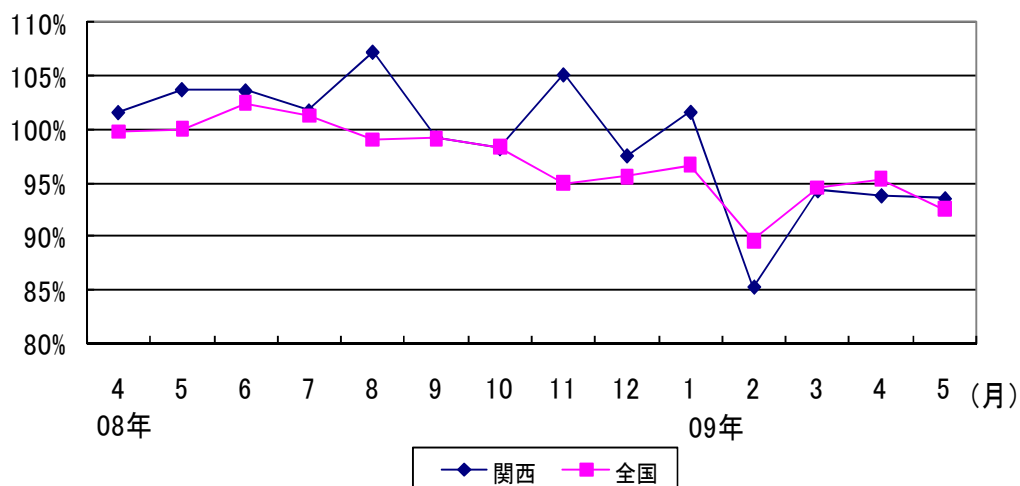
注：近畿運輸局管内フェリー船社 5 社の速報値

資料：近畿運輸局ホームページ「近畿のちから」

(4) 貨物の推移

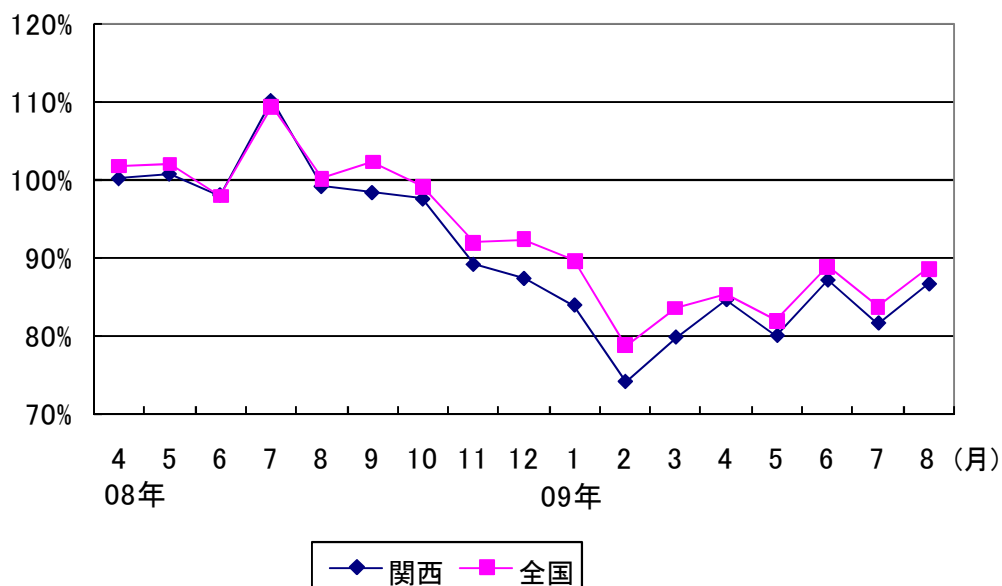
貨物については、リーマンショックを受けて前年を大きく下回って推移しているが、自動車、鉄道ともに、2009年2月に底を打った後、緩やかに回復しつつある（図表3-1-25、図表3-1-26）。

図表3-1-25 自動車貨物輸送量（前年同月比推移）



資料：国土交通省「自動車輸送統計月報」

図表3-1-26 鉄道貨物輸送量（前年同月比推移）



資料：国土交通省「鉄道輸送統計月報」

1. はじめに

本章では、観光の観点からみた『関西への人・モノの流れ』について、各種データを分析しながら考察していきたい。

2. 宿泊者数全体からみた関西への流れ

(1) 延べ宿泊者数

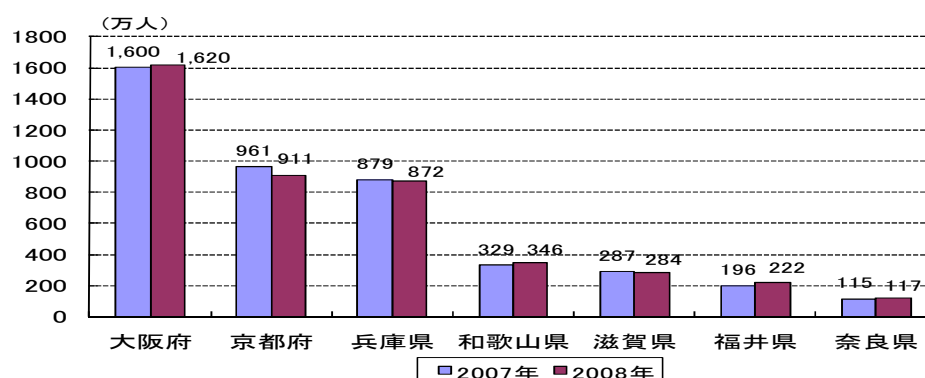
全国各都道府県別に 2008 年延べ宿泊者数をみると、福井県がワースト 8 位、奈良県がワースト 1 位と、現状では全国ワースト 10 に関西から 2 つもランクインしている。

ただし図表 3-2-1 にあるように、08 年関西圏へ宿泊した延べ客数は 07 年に比べほぼ横ばい（+2 万人）であるが、内訳増減を府県ごとに細かく見てみると、兵庫県が前年比でマイナス 7 万人、京都府にいたっては同マイナス 50 万人と大きく減少する一方で、（規模の大きい大阪府の伸び+20 万人はさておき）福井県や和歌山県ではそれぞれ+26 万人、+17 万人と増加し、健闘が目立っている。特に福井県での伸び率+13.4%は、全国ベスト 3 に輝くものである。

なお「平城遷都 1300 年祭」が開幕した奈良県は、ホテルや旅館の施設数・客室数が全国でワーストグループに入るほど宿泊施設が致命的に不足しているといわれており、このことが上記の不名誉なポジションに大きく影響しているのは間違いなさそうである。

関西におけるこれらのデータは、いったいどのような現象を表しているのであろうか。これらについては次節以降、主に観光を目的とした宿泊者数を集約したデータを分析した上で、改めて述べていくことにしたい。

図表 3-2-1 延べ宿泊者数：2007 年、08 年



資料：国土交通省「宿泊旅行調査（2007、08）」

(2) 延べ宿泊者数（主に観光目的）

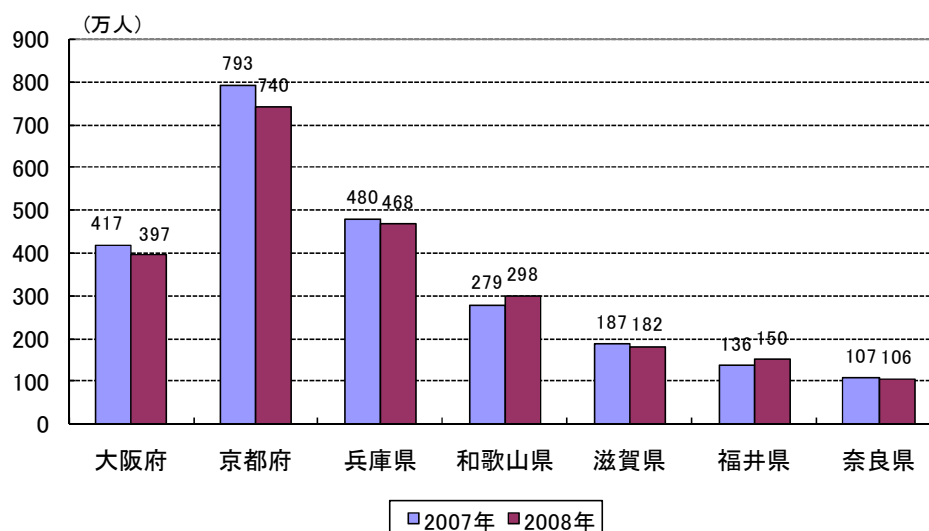
図表 3-2-1 同様、主に観光目的での延べ宿泊者数も、関西では福井、和歌山両県が

増加傾向だった（図表 3-2-2）。なお福井県では、延べ宿泊者数の大半は観光目的であり（2007年 69.4%、08年 67.6%）、蛇足ながら 08 年全国 3 位だった福井県での延べ宿泊者数の伸びは、例えば小浜市でのオバマフィーバーが、少なからず影響を与えた観光客増分だった可能性も否めない。

一方、延べ宿泊者数全体では増加していた大阪府は、観光目的宿泊者数でみると減少しており、さらに注目すべきは、観光目的での宿泊者数の割合が非常に低いことである（07年 26.1%、08年 24.5%）。やはり大阪府は、観光以外のビジネス目的等での宿泊が多いということを裏付けるデータといえるかもしれない。

また、延べ宿泊者数全体で 50 万人減少した京都府は、観光目的宿泊者数でもちょうど 50 万人強減っており、観光客がそのまま減少した現象だったことがよくわかる。

図表 3-2-2 延べ宿泊者数（観光目的宿泊者が 50%以上）：2007、08 年



資料：国土交通省「宿泊旅行統計調査（2007、08）」

(3) 延べ宿泊者数（主に観光目的）：最新データ

なお 09 年判明分（08 年同期の数字）は、図表 3-2-3 の通りとなっている。

図表 3-2-3 延べ宿泊者数（観光目的宿泊者が 50%以上）：2008、09 年

		(万人、下二段は増減率%)								
		大阪府	京都府	兵庫県	和歌山県	滋賀県	福井県	奈良県	関西計	全国計
08 年	1-6月	194	370	214	130	82	68	52	1,111	7,888
	7-9月	107	174	133	92	49	38	25	617	4,786
	1-9月	301	544	347	222	131	106	76	1,728	12,674
09 年	1-6月	155	305	202	134	73	60	44	974	7,359
	7-9月	96	185	131	94	52	37	29	623	4,781
	1-9月	251	490	333	229	125	97	72	1,596	12,140
09年1-9月の08年 1-9月比増減率		-16.8	-10.0	-4.0	2.9	-4.7	-8.6	-5.1	-7.6	-4.2
09年1-6月の08年 1-6月比増減率		-20.2	-17.6	-5.7	3.4	-11.1	-11.5	-15.3	-12.3	-6.7

資料：国土交通省「宿泊旅行統計調査（2008、09）」

以上 2 つのデータを比較すると、09 年 1 - 9 月の関西における観光目的の延べ宿泊者数は、（和歌山県を除き）ほぼすべての府県において前年比で軒並み減少している。これは、新型インフルエンザの影響によるものと考えられるが、全国レベルで見るとマイナス 4.2%である一方、とりわけ関西においてはマイナス 7.6%と大きく減少している。（参考までに上期だけのデータで比較すると、全国マイナス 6.7%、関西マイナス 12.3%と減少幅はさらに顕著である。）

このように上期と 1 - 9 月のデータを詳細比較すると、おそらく 09 年 9 月のシルバーウィーク 5 連休効果も手伝って、7 - 9 月に反動的に旅行需要が 08 年並みに回復したことがよくわかるデータといえる。

なお、法務省入国管理局速報によると、09 年の日本人出国者数は、前年比マイナス 3.4%の約 1,545 万人である。世界的不況による外国渡航手控えといった面からみれば、代替的に国内旅行のインセンティブが働くものと想像できるが、この関西宿泊者データをみる限りでは、パンデミック騒動の影響は想像以上に大きかった。

(4) 関西圏外からの観光目的延べ宿泊者数：最新データ

図表 3-2-4 は大規模な宿泊施設（従業員 100 人以上）に限った調査データではあるが、観光目的での関西延べ合計に対する関西圏外からの延べ宿泊者数割合は、2008 年 1-9 月期が 63.3%、09 年 1-9 月期が 61.5%であり、あまり大きくは変動していない。

ただし、単純に関西圏外からの延べ宿泊者数を 08 年と 09 年で同期（1-9 月期）比較すると、517 万人から 456 万人へと大きく減っている（マイナス 11.8%）。これらも、パンデミック騒動の影響を裏付けるデータであるといえそうである。

図表 3-2-4 居住地別延べ宿泊者数（観光目的宿泊者が 50%以上、従業員 100 人以上施設）：2008、09 年

	大阪府	京都府	兵庫県	和歌山県	滋賀県	福井県	奈良県	関西圏外計・ 圏外割合	関西延 べ計
08年1-9月	134	193	66	46	50	12	17	517 63.3%	818
09年1-9月	100	177	68	48	37	9	17	456 61.5%	742

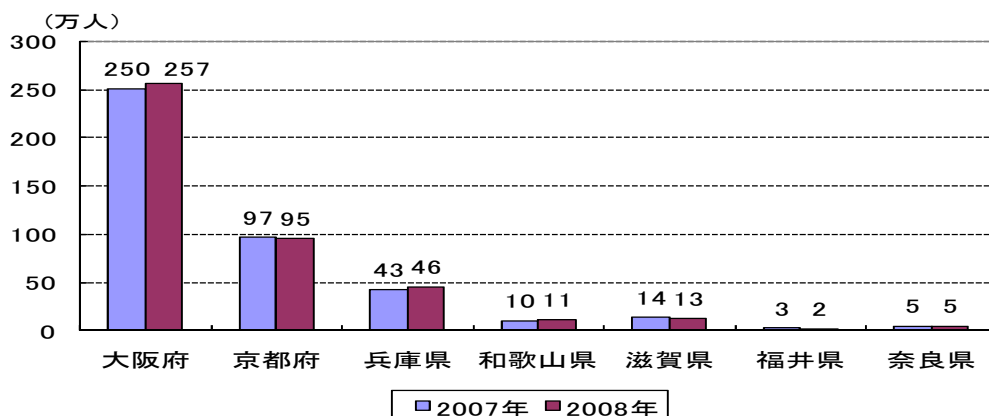
資料：国土交通省「宿泊旅行統計調査（2008、09）」

3. 外国人宿泊者数からみた関西への流れ

(1) 外国人延べ宿泊者数

2007 年から 08 年にかけて、各府県において外国人宿泊者数に目立った変動はなかった（図表 3-2-5）。一方で 07 年及び 08 年での、延べ宿泊者数全体に対する外国人宿泊者数比率は、大阪府（07 年 15.6%、08 年 15.9%）、京都府（07 年 10.1%、08 年 10.4%）がかりうじて二桁台であるのに対し、その他は軒並み一桁でしかないことがわかる。この各府県における低水準な外国人比率は、外国人誘致に対する各自治体による仕掛けづくりの余地が、まだまだあることを示唆するデータではないだろうか（参考：東京都は 07 年 21.1%、08 年 20.4%）。

図表 3-2-5 外国人延べ宿泊者数：2007、08 年



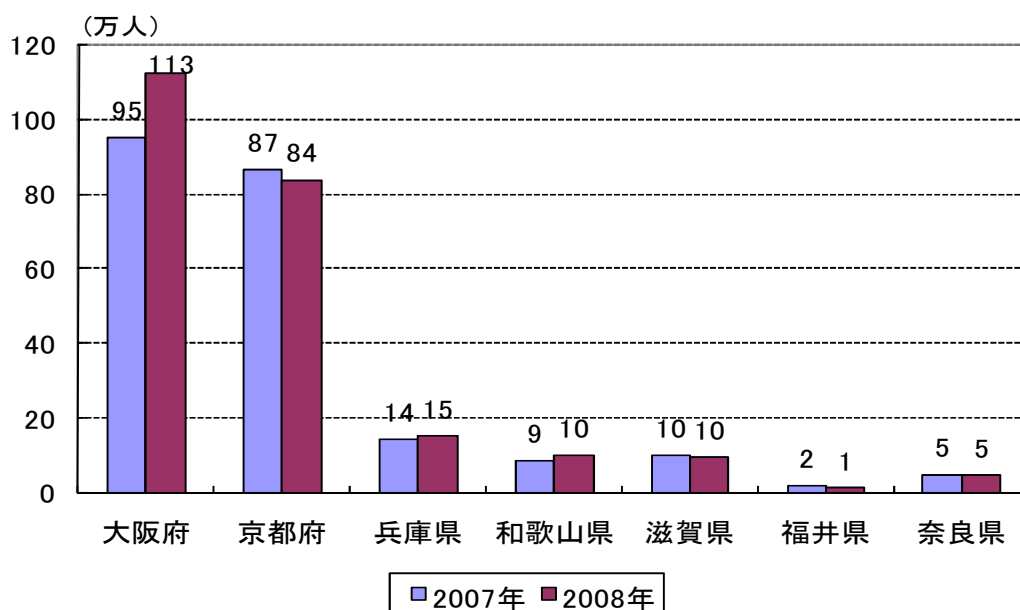
資料：国土交通省「宿泊旅行統計調査（2007、08）」

(2) 外国人延べ宿泊者数（主に観光目的）

外国人延べ宿泊者数（主に観光目的）（図表3-2-6）を延べ宿泊者数（図表3-2-2）と比較すると、観光目的での延べ宿泊者数に対する外国人宿泊者数の比率は、大阪府（2007年22.8%、08年28.5%）においては高いが、その他の府県においては軒並み低水準である（関西全体では07年9.3%、08年10.1%）。

このデータから、観光目的での関西宿泊者の特徴としては、主に国内からの宿泊者が依然大半を占めているということがよくわかる。

図表3-2-6 外国人延べ宿泊者数（観光目的宿泊者が50%以上）：2007、08年



資料：国土交通省「宿泊旅行統計調査（2007、08）」

(3) 国籍別宿泊者数

図表3-2-7は、関西各府県において、2008年にどの国や地域からの宿泊者（観光目的以外も含む）が多かったかを国籍別にみたものであるが、各府県ではっきりとした傾向がでている。

兵庫、和歌山、滋賀、福井、奈良各県では、いずれも台湾からの宿泊者が一番多く、次いで香港、中国、韓国など近隣アジア地域からが多いのに対し、京都府においては、欧米（40%）からの宿泊者が多い。また大阪府においては、韓国からの宿泊客が24%と最も多かった。

図表 3-2-7 都道府県別、国籍別外国人延べ宿泊者数構成比：2008 年

	1位	2位	3位	4位	5位	その他
大阪府	韓国 24%	中国 17%	台湾 14%	香港 9%	米国 7%	29%
京都府	米国 23%	欧州 17%	台湾 9%	中国 7%	オーストラリア 7%	38%
兵庫県	台湾 20%	韓国 15%	米国 13%	中国 12%	香港 9%	31%
和歌山県	台湾 38%	香港 36%	韓国 10%	中国 8%	欧州 2%	6%
滋賀県	台湾 41%	中国 16%	韓国 15%	米国 7%	欧州 5%	16%
福井県	台湾 38%	中国 18%	香港 10%	シンガポール 9%	韓国 6%	18%
奈良県	台湾 20%	韓国 19%	欧州 13%	米国 12%	中国 10%	25%

資料：国土交通省「宿泊旅行統計調査（2008）」

4. まとめ

以上様々な視点から、観光目的での関西への流入人口を検証してきた。その結果、関西各府県への流入外国人比率（対流入人口全体）が想像していたよりも低水準であることがわかった。

観光庁は本年 2010 年を「Visit Japan Year」と位置づけ、訪日外国人旅行者数 1,000 万人達成を目標に、官民一体となった取組みを推進中である。また民主党政権になり、2020 年の目標であった訪日外国人旅行者数 2,000 万人達成が、2016 年へと前倒しされた。

観光庁の試算によると、本年に上記 1,000 万人達成できた場合、訪日外国人旅行者の消費市場規模は 2.5 兆円（波及効果 5.8 兆円）、それによる雇用創出効果は 21 万人（同 47 万人）、それぞれ期待できるとしている。この観光立国構想を現実的なものにするためにも、鍵となるのはやはり関西における観光資源ではないだろうか。

関西では地域主権型の道州制実現に向けた第一歩として、関西広域連合（仮称）の早期設立を模索中である。様々な側面がある中、観光は経済活性化の起爆剤になり得るテーマであり、自治体間で観光振興の議論を大いに進めていくということも大変有意義ではないだろうか。

いずれにせよ、各府県にて内外問わず誘致ターゲットをしっかりと絞り、その上で各自治体が連携した PR 活動（自国文化の発信）を推進していくことが大切であろう。その意味では、各自治体間連携にて、観光コンテンツのパッケージ化の充実をさらに図っていくことも有効な手段であろう。

4 人の流れをつくる仕掛け

石塚 郁美子、坪倉 大輔、長友 一平

1. はじめに

本章では、ここ数年、関西で新たに人の流れを生み出し、交流人口の増加を呼び起こした「仕掛け」の事例を取り上げる。事例検証をするにあたり、関係各所に対してヒアリングを実施し、これによって得られた知見やデータを元に分析を行っている。

なお「仕掛け」事例は【1】域外からの人の流れ、【2】域内での人の流れ、【3】企業誘致による人の流れ、の3つに視点から考察している。

2. 【事例1】域外からの人の流れ「高野山」

(1) 関西での観光施策の現状

域外からの人の流れを見る際には観光産業が重要なポイントとなる。元々、関西は大阪、京都をはじめとして、国内外を問わずネームバリューが高い観光都市が存在し、観光資源が豊富な地域と言える。まず、これら地域の自治体は人の流れを取り込むために、どのような施策をおこなっているのだろうか。大阪府、大阪市、京都市の各観光担当者からヒアリングを実施した。

関西で観光地として圧倒的な集客力を持つのが京都である。京都市では2008年に計画目標である観光客数が5,000万人を突破し、順調に交流人口が増加していると言える。また寺社仏閣をはじめ観光資源が豊富なことから、新客だけでなくリピーターが多いのが京都の特徴と言える。このリピーター客をさらに取り込んでいくために、京都市では「質（満足度）」の向上に取り組んでおり、「まちなか観光案内所」を京都市内のコンビニエンスストア（124店舗）やコーヒーショップ（16店舗）内に設置するなど、民間企業との共同取り組みにも力を入れている。

一方、大阪府・大阪市では海外旅行需要が高伸している中国をメインとしたアジアマーケットに対するプロモーションに注力している。大阪府は中国、そして大阪市は中国のみならず韓国や台湾、東南アジアにも観光プロモーションを積極的におこない、大阪市では過去5年間で訪日外国人が約86%増加している。そして、大阪の特徴でもあるのが、関西のハブ的な要素を持ち合わせているという点である。大阪は他府県の観光地からの交通の利便性が高く、宿泊施設も豊富である。また、アジアからの観光客の主要な旅行目的である消費に対しても、十分に対応できる商業エリアを保有し、短期間で観光地をまわるアジアからの観光客ニーズに対応可能なエリアであると言える。

今回ヒアリングしたこれらの自治体は既に多くの観光客を誘致している地域ではあるが、国内外からの人の流れをさらに促進すべく新たな施策にも取り組んでいる。共通して見受けられたのが、既存の観光資源の中でまだ認知度の低い観光地や歴史にスポットをあ

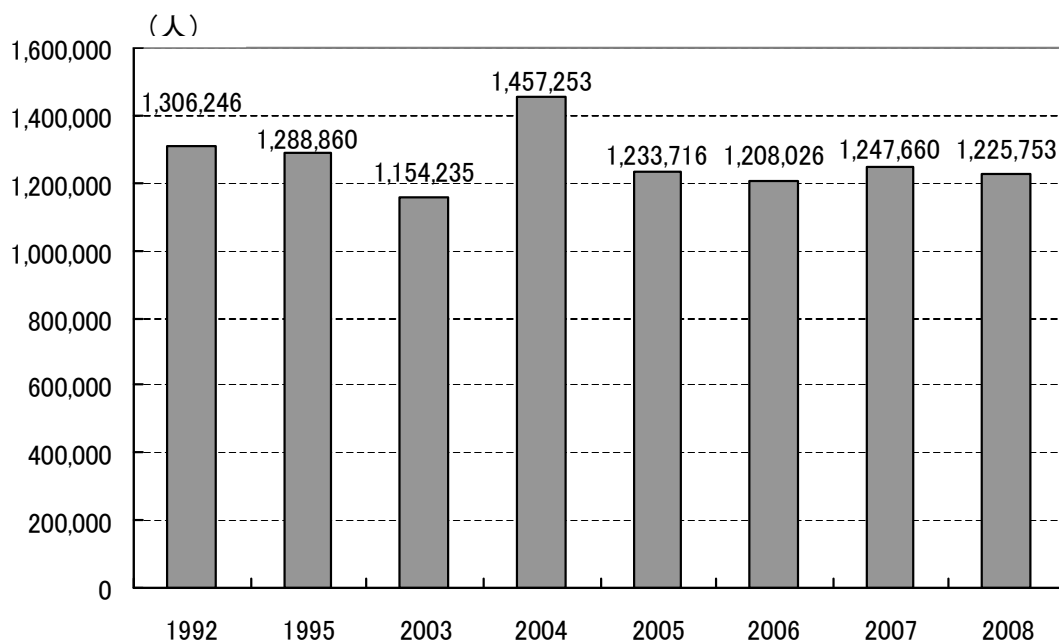
てているという点である。京都では他の季節に比べて観光客が少ない「冬」にスポットをあて、冬の京都の魅力を個人客中心に発信するとともに、座禅など体験型のコンテンツの発掘や発信に努めている。また大阪市では観光客だけでなく、地元住民に対しても大阪の魅力を再認識してもらう取り組みとして、「大阪あそ歩（大阪の『まち歩き』・『まち遊び』）」を市民共同参加で企画し、とくに『まち歩き』は、100%を超える成約率という高い支持を獲得している。これらのように既存観光資源を掘り起こし、新たな需要を創出していくことは、今後、交流人口を増やしていくために重要なことである。

そして、今回、事例として取り上げる高野山も、世界遺産登録を契機に、今までの参拝地としての需要から、観光地としての需要を新たに創造し、既存資源を掘り起こした一例と言える。

(2) 高野山・観光客数推移

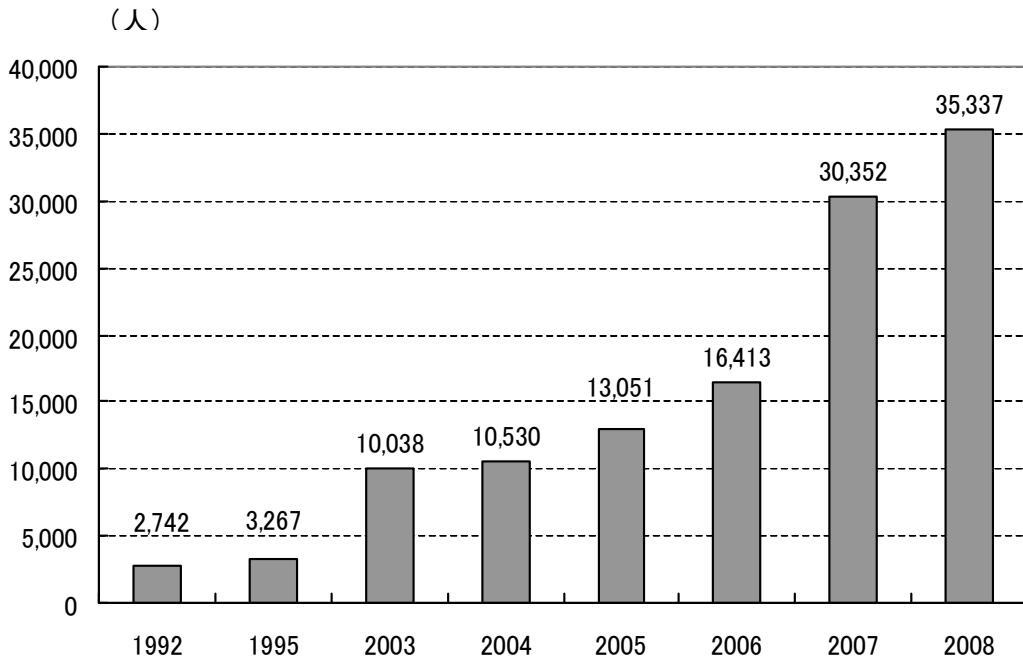
高野山は 2004 年に「紀伊山地の霊場と参詣道」として世界遺産に認定された。高野町の年間入込客数推移を見ると、世界遺産登録時は約 145 万人と高い伸びを見せるが、05 年以降は約 120 万人での推移が続いており、世界遺産登録効果は一時的なものであることがわかる（図表 4-1）。しかしながら、規模は小さいながら、外国人観光客は増加傾向が続いており、特に 07 年以降の増加が著しい（図表 4-2）。

図表 4-1 高野町年間入込客数推移



資料：高野町資料（年間入込客数）

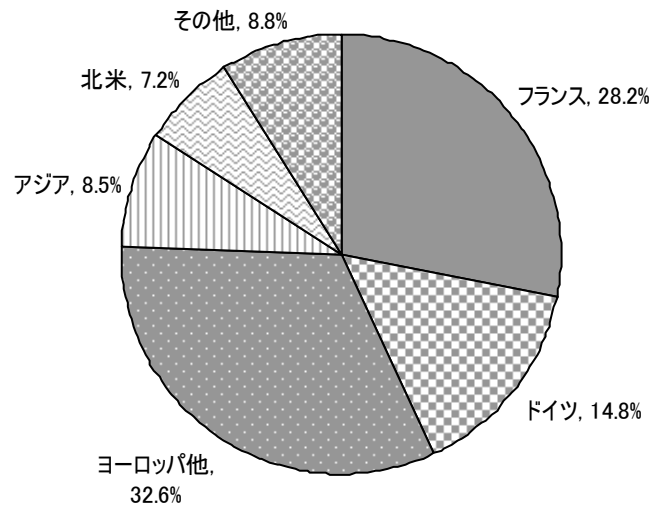
図表 4－2 高野町外国人観光客数推移



資料：高野町資料（年間入込客数）

高野山を訪れる外国人観光客の国別内訳を見ると、特徴的な現象が見て取れる。約 76% が欧州からの観光客であり、高野山では中国をはじめとするアジアからの観光客は 1 割に満たない。これは中国からの観光客が増加している日本全体の傾向とは違った動きであるが、インターネットのブログなどを通じて「宗教都市」としての高野山の魅力が外国人に知られるようになったことも影響していると思われる。そして、この欧州からの観光客の国別内訳を見ると、フランスからが 28%、ドイツからが 15% とシェアが高い。欧州ではなじみの深い「宗教都市」としての認知度が高いことに加え、09 年にはミシュランの「ギド・ベール（緑のガイド※優れた観光地を紹介し、星の数で格付けを表す）」で三つ星を獲得したこともあり、関西の既存観光資源の中でも、今後、外国人観光客を呼び込むポテンシャルの高い地域であると考えられる（図表 4－3）。

図表 4 - 3 2008 年外国人観光客国別宿泊客数

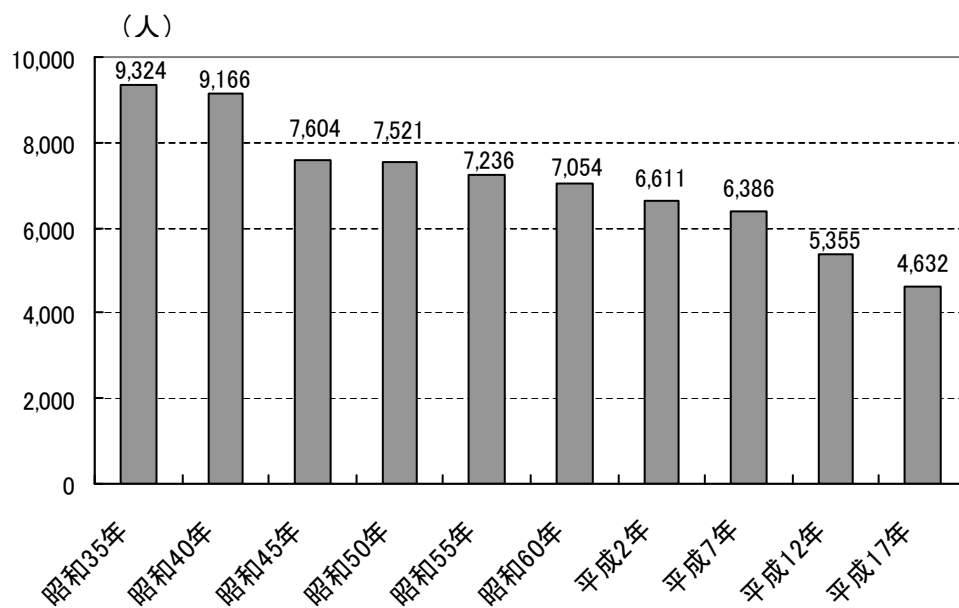


資料：高野町資料（外国人宿泊客数）

(3) 高野山を取り巻く環境

2005 年国勢調査によると、高野町の人口は 4,632 人であり、2000 年と比較すると 14% 減少しており、人口の減少が著しいとともに、少子高齢化も進展している（図表 4 - 4）。また、就業者数 2,270 人のうち、寺院関連の業務従事者を含む「サービス業（他に分類されないもの）」のシェアが 32.6% と最も高くなっている（図表 4 - 5）。

図表 4 - 4 高野町人口推移



資料：高野町ホームページ

図表 4 - 5 高野町職業別就業者シェア

農業	4.1%
林業	1.6%
建設業	6.9%
製造業	7.1%
電気・ガス・熱供給・水道業	0.7%
情報通信業	0.5%
運輸業	2.9%
卸売・小売業	18.7%
金融・保険業	0.6%
不動産業	0.1%
飲食店、宿泊業	7.4%
医療、福祉	5.9%
教育、学習支援業	4.3%
複合サービス業	1.6%
サービス業（他に分類されないもの）	32.6%
公務（他に分類されないもの）	4.4%
分類不能の産業	0.5%

資料：2005年国勢調査

観光を産業活動と同様に看做し、経済活性化に繋げようとする考え方そのものが、観光の魅力を減じているという意見もあるが、このような状況においては、地域の活性化を図るために、高野山という既存資源を有効利用し、観光を経済活性のひとつの糸口とすることが必要と思われる。しかしながら、高野山では宗教都市として現在まで培ってきた静寂な環境や文化の維持が求められているため、ハード面での環境改善は新規開発の観光地に比べると、より時間がかかり、慎重にならざるを得ない。また11月から3月までの長期間にわたって、寒さによりオフシーズンとなるとともに、高齢化も進んでいる地域では観光に対する投資意欲が他地域に比べ抑制されているようにも思われる。そのため、新たな観光需要が経済の活性化につながっていないのが現状である。

このような課題を抱える中でも、行政では景観計画の策定やトイレの美化など公共施設の整備を進め、寺院側も昨今、需要が見られる宿坊の個室対応を進めるなど、徐々にではあるが観光ニーズに対する投資も見受けられる。しかしながら、参拝を主目的として、あるがままの環境を受け入れ、体験してもらうという従来までの宗教都市としての考え方と、観光を主体にして観光ニーズに合ったホスピタリティを提供するという新しい観光需要に対する考え方が、まだ十分にリンクできていないことが経済活性化のボトルネックのひとつになっているとも言える。

このような中、積極的に観光施策を打ち出し、宗教以外の面で高野山の魅力を発信し続けているのが南海電気鉄道株式会社（以下、南海電鉄）である。

(4) 民間企業の取り組み「南海電鉄」

元々、南海電鉄は難波を起点に高野山駅まで路線を敷いており、世界遺産登録を機に、観光という側面から高野山の魅力発信をおこなっている。しかしながら図表4-1からわかるように世界遺産という切り口だけでは集客効果は限定的である。また難波から高野山までは特急で約90分かかるため、関西圏内の住民にとっても気軽に訪問できる場所ではない。温泉やグルメといった、観光地としては必須の条件がそろっておらず、関西圏外での認知度も低い。しかしながら、南海電鉄では下記のような取り組みをおこない、集客促進と認知度の向上を図っている。

- ・「ハイキングコース」の開発
参拝目的以外での高野山の滞在目的を提案
- ・観光列車「天空」の導入（2009年7月）
長旅を逆に活用し、急峻な地形を活かし山岳鉄道としての景観を楽しんでもらいながら、輸送手段としてだけでなく、高野山までの行程を楽しむ、景観列車としての新しい旅を提案
- ・旅行プランの提案
独自で宿坊宿泊の旅行プランやパンフレットを作成し、首都圏での販促活動を強化
- ・企画乗車券「高野山1dayチケット」の発売
関西の私鉄間での連携により、他社沿線でのPRを促進
- ・「外国語対応」
英語、フランス語でのホームページ対応や車内放送を実施。案内パンフレットは英語、フランス語に加え、ハングル語、中国語（簡体文字）を用意し、主要駅に配置。

これらの他にも金剛峯寺と連携した首都圏でのPRをはじめ、宿坊へのメニュー提案といったソフト面の施策まで、積極的に高野山への集客施策をおこなっている。

(5) 今後の課題

今後、少子高齢化や人口減少が進展していく中では、交流人口の増加は経済の活性化を生み出す糸口となってくる。観光に偏在せずに地域を活性化させることは大切ではあるが、高野山は世界遺産登録という契機を得て、観光地としての需要が再生した。これをまちの再生の入り口として捉え、今後、伝統ある宗教都市と新たな観光地としてのグッドバランスを見出していくことが必要であると考えられる。ここまで見てきたように、高野町や南海電鉄ではそれぞれに観光施策を進めており、両者ともに高野山を活性化させることに対して、前向きな意見が多く聞かれた。それぞれの思いを実現するためにも、まずは行政、民間企業、寺院、住民がそれぞれの価値観や考え方をすり合わせ、共通の価値観の元で施策に取り組んでいくことが重要であり、そのためにも互いに一層の連携を取ることが必要と考えられる。

2015年には高野山で100年に一度の「高野山開創1200年記念大法会」が行われる。今まで以上の客数を迎え入れることになるそのときまでに、高野山としての今後の観光に対

する方向性をまとめ、交流人口の増加を経済活性化につなげていくことを期待したい。

3. 【事例2】域内での人の流れ「阪急西宮ガーデンズ」

(1) 施設概要

阪急西宮ガーデンズは、阪急西宮球場跡地を利用して2008年11月に開業したショッピングセンター（以下、SC）である。阪急西宮北口駅から徒歩3分の距離に位置し、SCとしては全国有数の敷地面積（約70,000㎡）を誇る。球場跡地を活かした円形のサーキットモール内に、阪急百貨店やイズミヤを初めとして約270店舗の専門店が軒を連ね、ファミリー層を中心に賑わいを見せている。

開業して1年数ヶ月が経過したが、業績は堅調であり、当初の開業1年目売上目標600億円に対し、実績としては売上659億円を達成した。本項においては、消費不況と言われたこの1年間において、年間売上600億円規模のSC立ち上げに成功した要因、並びにその背景にある「人の流れ」について考察したい。

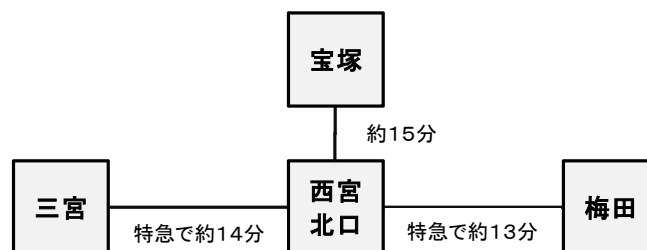
(2) 成功要因の整理

① 交通の要所

最寄りの西宮北口駅は、大阪市・神戸市の中心地である梅田駅・三宮駅を結ぶ阪急神戸線（両駅までともに電車で15分以内）、宝塚と西宮市南部を結ぶ阪急今津線が乗り入れ（図表4-6）、阪急電鉄の駅としては、梅田駅、三宮駅に次いで三番目の乗降客数を誇る（図表4-7）。

郊外型の商業施設とは異なり、通勤・通学の導線上に位置しており、西宮北口駅を通過して大阪圏・神戸圏へ通勤する会社員や、当エリア周辺の大学に通学する学生を顧客として獲得できており、平日も活況している。担当者ヒアリングにおいても、「当初想定よりも平日売上・学生向け売上の占める割合が高い」とのコメントがあり、交通の要所であるメリットを活かしていると言える。

図表4-6 路線図表（阪急電鉄）



資料：阪急電鉄ホームページ

図表 4-7 阪急電鉄 1日平均乗降客数ランキング (2008年)

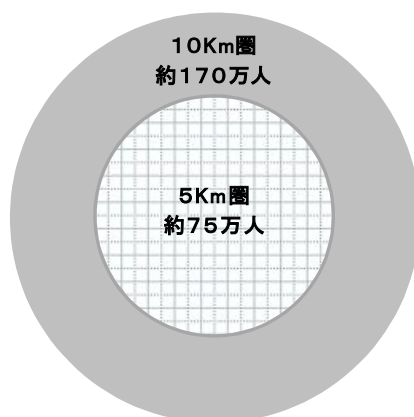
駅名	乗車人員数	降車人員数	乗降人員数	順位
梅田	280,148	276,823	556,971	1
三宮	54,867	55,552	110,419	2
西宮北口	40,600	40,744	81,344	3
烏丸	37,782	40,038	77,820	4
十三	37,958	38,095	76,053	5
茨木市	33,456	33,238	66,694	6
河原町	34,737	31,787	66,524	7
高槻市	31,698	31,807	63,505	8
塚口	28,511	27,995	56,506	9
桂	27,279	26,967	54,246	10

資料：阪急電鉄ホームページ

②周辺人口

西宮ガーデンズ周辺は住宅密集地域であり、想定商圈である半径 10km 圏（西は御影、北は宝塚、東は大阪府との県境）の人口は約 170 万人である。これは奈良県や滋賀県の総人口を上回る規模であり、半径 5 km 圏で見ても約 75 万人と小規模都道府県レベルの人口が密集している（図表 4-8）。

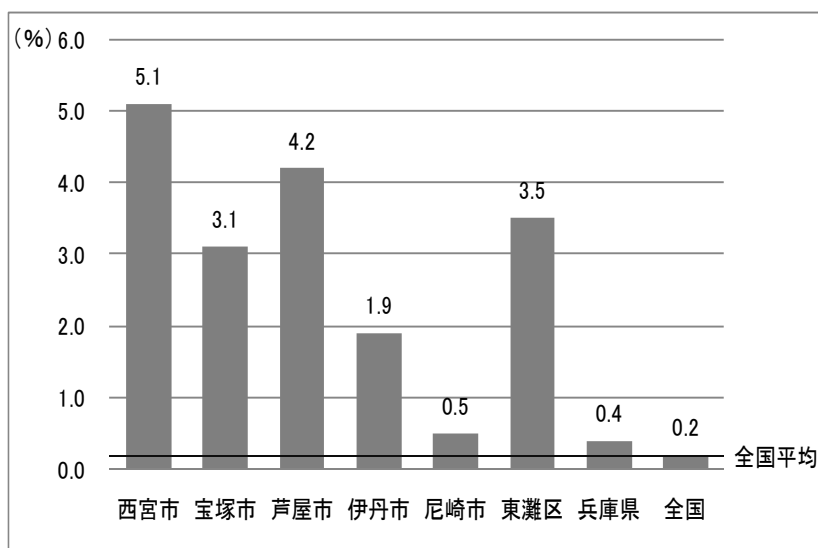
図表 4-8 商圈人口



資料：西宮ガーデンズ事業計画資料等より作成

また、全国的に見ても当地域の人口増加は著しく、周辺市の直近 5 年間（2004～09 年）の人口伸び率は全国平均・兵庫県平均を大きく上回る（図表 4-9）。阪神大震災からの復興期（1995 年～2000 年頃）を経た後も、周辺のマンション開発等により増加基調が継続しており（図表 4-10）、西宮市の推計では 2020 年頃まで人口増が続くものと見られている。当施設周辺の住宅地としての人気は非常に高く、希望居住地アンケート調査においても上位を独占している（図表 4-11）。

図表 4 - 9 直近 5 年間の人口伸び率 (2004 年/2009 年)



資料：『地域経済総覧 2010』（東洋経済新報社）

図表 4 - 10 西宮市の推計人口 (国勢調査ベース)



資料：西宮市の将来人口推計報告書 (西宮市作成)

図表 4-1-1 住んでみたい街ランキング (2009 年)

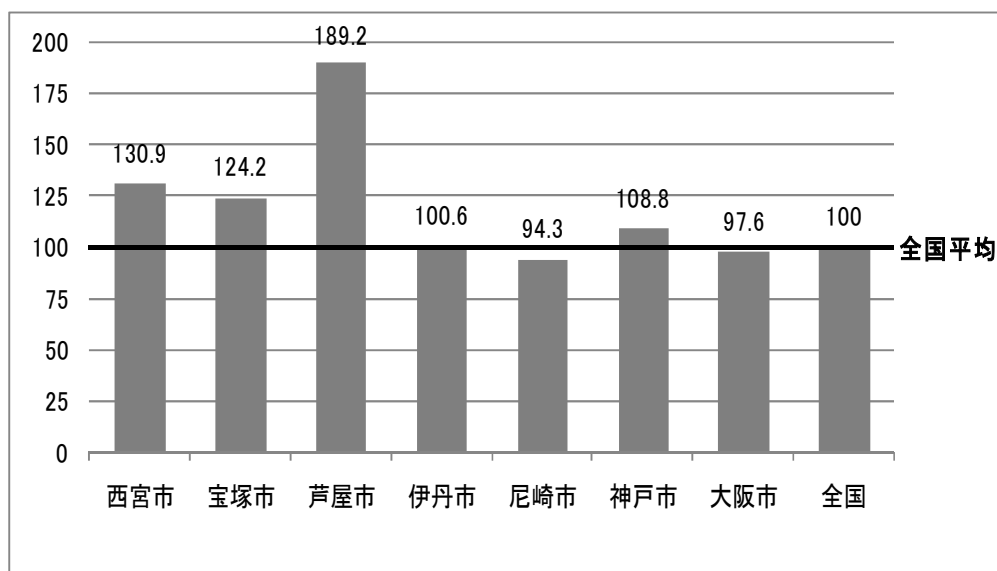
順位	地名
1	芦屋
2	西宮
3	夙川
4	神戸
5	岡本
6	京都
7	梅田
8	御影
9	三宮
10	千里中央

資料：「MAJOR 7」(大手不動産会社 8 社が共同運営する WEB サイト)

③ 周辺住民の所得水準

西宮ガーデンズ周辺は、全国的に見ても高額所得者層が居住しているエリアであり、総じて消費意欲が旺盛である(図表 4-1-2)。ヒアリングによると、開業 1 年目は目標客数に届かなかったものの、想定以上に購入単価が高かったことにより売上目標を達成出来たとのことである。モール内に椅子を多く配置する等、ゆったりと買い物を出来る空間作りが結果として顧客単価の高さに繋がっている部分もあると思われるが、不況下においても消費余力が減退しない高所得者層が周辺に居住しているメリットは大きい。

図表 4-1-2 周辺地域の所得水準 (全国平均=100)



資料：『地域経済総覧 2010』(東洋経済新報社)

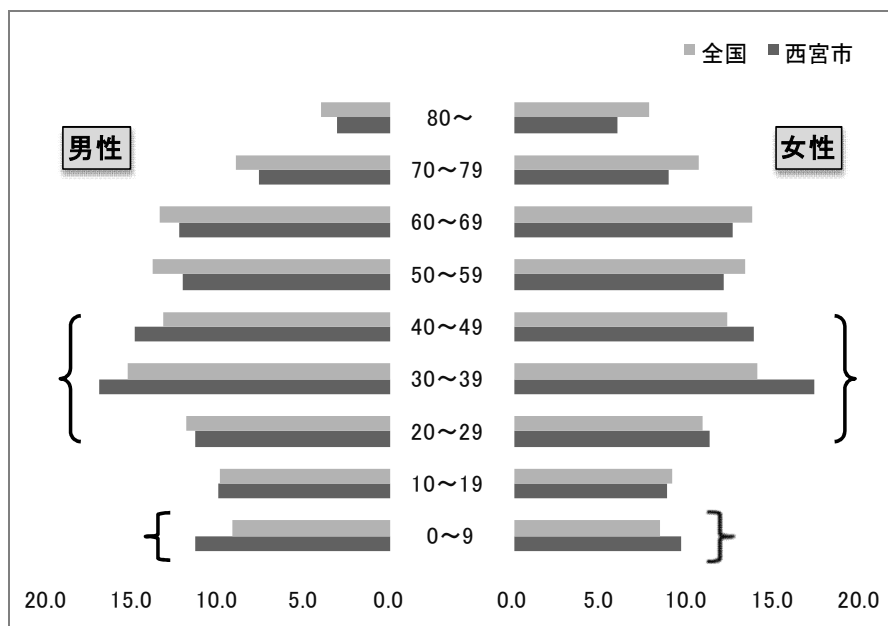
④ テナント戦略

テナントの差別化戦略も奏功している。「関西初」「兵庫県初」「西宮市初」の出店となるテナントを優先的に誘致し、大阪や神戸等にある周辺商業施設との差別化を行うことにより支持を受けているようである。西宮市の性別年齢別人口を見てみると、若いファミリー層

の割合が高く、流行に敏感なこの世代からの好評を得ている結果と言えよう（図表 4－13）。

また、当施設の当初想定商圈は半径 10km 程度であるが、担当者ヒアリングによると、施設内駐車場にある車のうち神戸ナンバー（兵庫県東部・淡路島）以外の車が平日で 2 割、休日で 3～4 割にのぼるといふ。“高速道路 1,000 円効果”も相応に寄与しているものと推測されるが、近隣にはないテナントを優先的に誘致することで、遠方からの顧客獲得に成功していると思われる。

図表 4－13 西宮市の性別年齢別人口（2009 年 3 月現在）



資料：『地域経済総覧 2010』（東洋経済新報社）

⑤総合アミューズメント施設

テナント戦略と同じく、他施設との差別化要因であるが、「買う」という行為に止まらないところも当施設の強みと言えよう。他の商業施設においても飲食店があるのは一般的であるが、その他にも映画館、芸能人によるイベント等に加え、隣接する兵庫県立芸術文化センターやスポーツクラブ等も含めれば、コンパクトかつシンプルでありながら、総合的アミューズメントエリアとなっており、多様な顧客層の獲得に成功しているものと思料される。

(3)人の流れ

個別論点に関しては前述の通りであるが、「人の流れ」という観点から当施設の位置づけを総括したい。

駅別の乗降者数を開業前後で比較すると、阪急西宮北口駅の 1 日平均乗降客数は開業後に急増しており、阪急三宮駅に迫るポテンシャルがあることを示している(図表 4－14)。

図表 4 - 1 4 1 日平均乗降客数（阪急電鉄）

（単位：千人）

	2007年通年	2008年12月	2009年1月
三宮	108	125	112
西宮北口	75	114	101

資料：各自治体作成の統計書、新聞記事等より作成

従前は「買い物と言えば三宮或いは梅田」という認識を持っていた阪神間エリアの人々に対して、当施設は西宮北口という新たな選択肢を与え、周辺の人々の流れに変化を起している。加えて、当施設を中心とした西宮北口周辺の都市整備が当エリアの生活利便性向上・イメージアップに繋がり、更なる人口増をもたらすという好循環をもたらしているとも捉えられる。要すれば、短期的には、周辺消費者による「域内の人の流れの変化」がメインとなるが、長期的に見ると、域外からの移住者も含めた、より大きなエリアにおいて人の流れに変化を生む可能性を十分に秘めているということである。- 現時点において、当エリア周辺に限らず、遠方の顧客獲得にも成功していることを踏まえると、既にある程度広域な商圈において人の流れに変化をもたらしているとも言える。

足元の周辺他施設の動向としては、尼崎ココエの開業、郊外型アウトレットモールの増設等があり、また今後は梅田における百貨店増床なども控えている。阪神間エリアの小売動向は絶え間なく変化することが予想され、今後も当エリアの「人の流れ」を注視したい。

4. 【事例 3】企業誘致による人の流れ

阪急西宮ガーデンズ及び高野山の事例は、観光産業など家計の経済活動に着目した取り組みであるが、企業活動もまた、雇用によって人の流れを呼び込む要因の一つとして位置付けることができる。企業誘致については、大阪府企業誘致推進課へのヒアリングの実施⁶等をもとに、企業誘致による人の流れについて検討する。

(1) 大阪府の企業誘致施策

これまで大阪府では以下のような企業誘致施策を実施してきている。

(イ) 補助制度の創設、拡充

- 事業展開補助金の創設（1997年、限度額 2,500万円）
- 先端産業補助金の創設（2003、限度額 10億円）
- 先端産業立地特認補助金の創設（2005年、限度額 30億円）
- 先端研究所補助金の創設（2006年、限度額 1億円）

(ロ) 産業集積促進税制の創設

- 不動産取得税を 1/2 に軽減（2001年）

(ハ) 大阪ハイテクベイ・プランの策定

⁶ 2009年11月25日（水）大阪府商工労働部企業誘致推進課誘致推進グループを訪問して面談を実施。

- ▶ 大規模用地（民間用地を含む）を確保し、大阪ベイエリアへの先端産業の誘致促進

(ニ) ワンストップセンターとしての企業誘致推進センターの設置（2005年4月）

(ホ) 大阪府企業立地促進条例の施行（2007年4月）

企業誘致に関して大阪府ではこれまで2005年度に企業誘致のワンストップ窓口となる「企業誘致推進センター」の設置を決めた。

02年に工場三法⁷に基づく規制が撤廃・緩和されたこと、好調な景気が持続していたこと、さらに、高付加価値の製造業の国内回帰の趨勢があったことなどにより、工場立地が促進された。大阪府は、06年に大阪ハイテク・ベイプランを策定、大規模先端産業集積の動きが始まり、07年には大阪府の企業立地促進条例を制定している。07年に誘致を実現したシャープに対しては総額150億円を限度とする大型補助金を出すなど、大阪湾岸の先端産業の誘致を進めてきている。

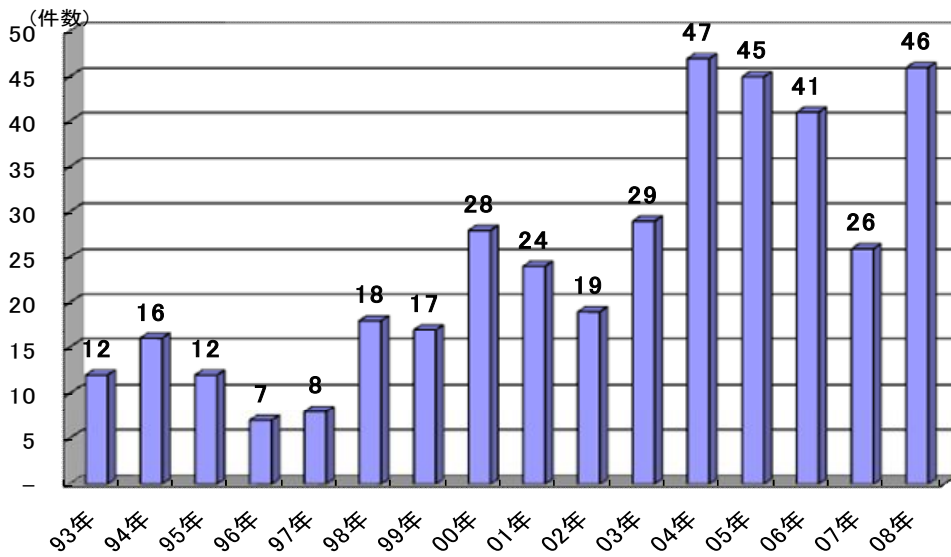
また、外資系企業誘致については、01年に大阪府・大阪市・大阪商工会議所で「大阪外国企業誘致センター」（O-BIC）を設置している。外資系企業は進出当初から工場を建設するケースは少なく、まず駐在員事務所などを開設して情報収集にあたるケースが多い。外国企業については大阪府への誘致そのものに加えて、進出企業の大阪でのビジネスを定着させるような支援施策にも力を入れている。そのため、「大阪ビジネス交流クラブ」を立ち上げて企業マッチング、セミナーの開催などを実施している。

(2) 大阪府の工場立地状況

大阪府内の工場立地件数は、10年前の約5倍に増加している。経済産業省が毎年実施する工場立地動向調査によると、2008年の大阪府の工場立地件数は46件で、前年と比べて20件の大幅な増加となった（図表4-15）。これは、07年に堺市堺浜地区に立地を決定した『シャープ21世紀型コンビナート』関連企業の立地が進んだことや、07年度に公募を実施した府内産業拠点への新規立地が行われたことが主な要因である。

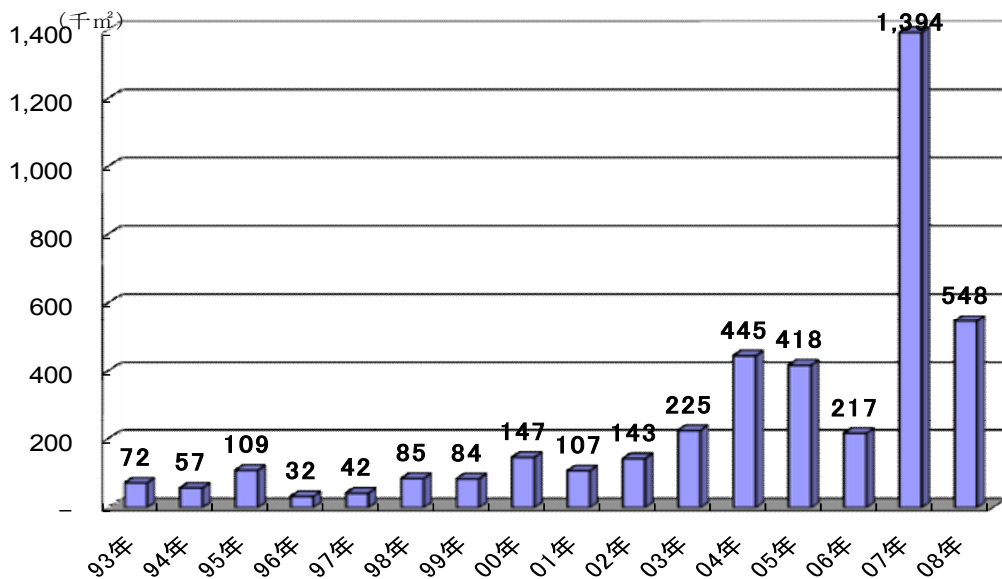
⁷ 工業等制限法（1964年制定、2002年7月廃止）、再配置促進法（1972年制定、2006年4月廃止）、工場立地法（1973年制定、2008年5月に生産施設面積規制の見直しなど工場増設に係る規制緩和措置を導入）

図表 4 - 1 5 工場立地件数の推移



資料：経済産業省 平成 20 年「工場立地動向調査」より作成

図表 4 - 1 6 工場敷地面積の推移



資料：経済産業省 平成 20 年「工場立地動向調査」より作成

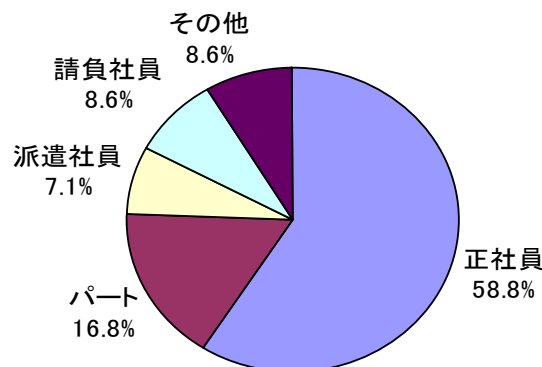
工場立地面積は合計 55ha となり、07 年の『シャープ 21 世紀型コンビナート』の立地が大規模であったことから前年比 60%減少したものの、パナソニック(株)エナジー社のリチウムイオン電池工場の立地など大型の新規投資もあり、『シャープ 21 世紀型コンビナート』とともに、大阪ベイエリアでの情報家電、新エネルギー産業集積が進み始めている。また、堺泉北コンビナート(堺市)においては、コスモ石油(株)が重質油の分解装置群(プラント)を稼働させるなど臨海部において素材供給の投資が続き、躍動するベイエリアが形成されつつある。

企業立地施策において、立地がもたらす効果はさまざまなものがあるが、07年度に立地決定したシャープ堺コンビナート立地による経済波及効果について、大阪府商工労働部企業誘致推進課によると、立地決定当時、「平成12年大阪府産業連関表」を用い、一定の仮定（投資額を1兆円、出荷額を投資額の2倍の2兆円）のもとで試算したところ、建設投資による効果と生産活動による効果を合わせて約3.9兆円の最終波及効果が見込まれ、これを粗付加価値額で見ると約2.1兆円で大阪府内総生産の約5%に相当する。

(3)大阪府の企業誘致と雇用状況

2009年9月大阪府商工労働部企業誘致推進課発表の「大阪府企業立地促進補助金平成20年度アンケート調査の結果について」によると、07年度末までに補助金を交付し、かつ操業しているすべての事業者（148社）にアンケートを郵送し、08年11月末までに回答のあった事業者（138社）における、08年9月末現在の事業従事者は、正社員7,068人、パート等4,943人の合計12,011人であった（図表4-17）。そのうち、新規に最近1年間に採用された新規採用者数は正社員498人、パート等435人、合計933人となっている。

図表4-17 2008年9月末における事業従業者数（138社、計12,011人）

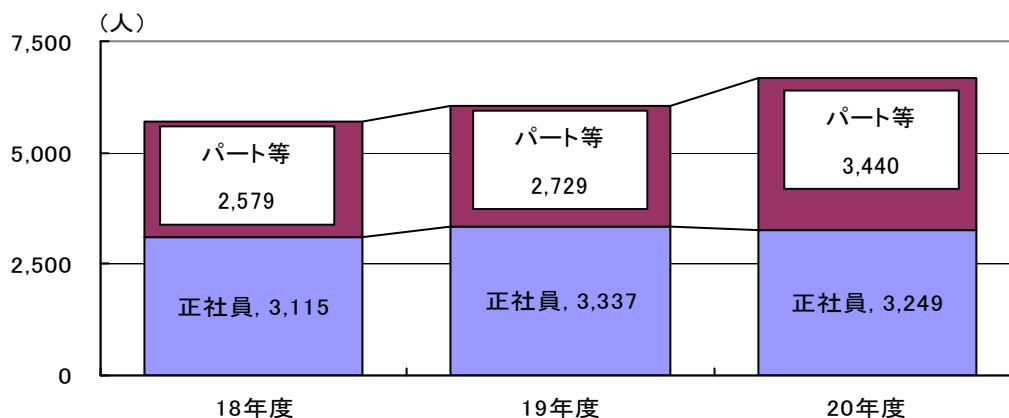


資料：大阪府商工労働部企業誘致推進課「大阪府企業立地促進補助金 平成20年度アンケート調査の結果について」

また、同アンケートによると、事業従事者数について、前年度との比較できる事業所123社で比較したところ、07年9月末現在では正社員3,770人、パート等3,306人、合計7,076人に対して、08年9月末現在では正社員3,882人、パート等4,104人、合計7,986人となっており、進出した企業は、順調に雇用を増加させており、地域の雇用に貢献している。

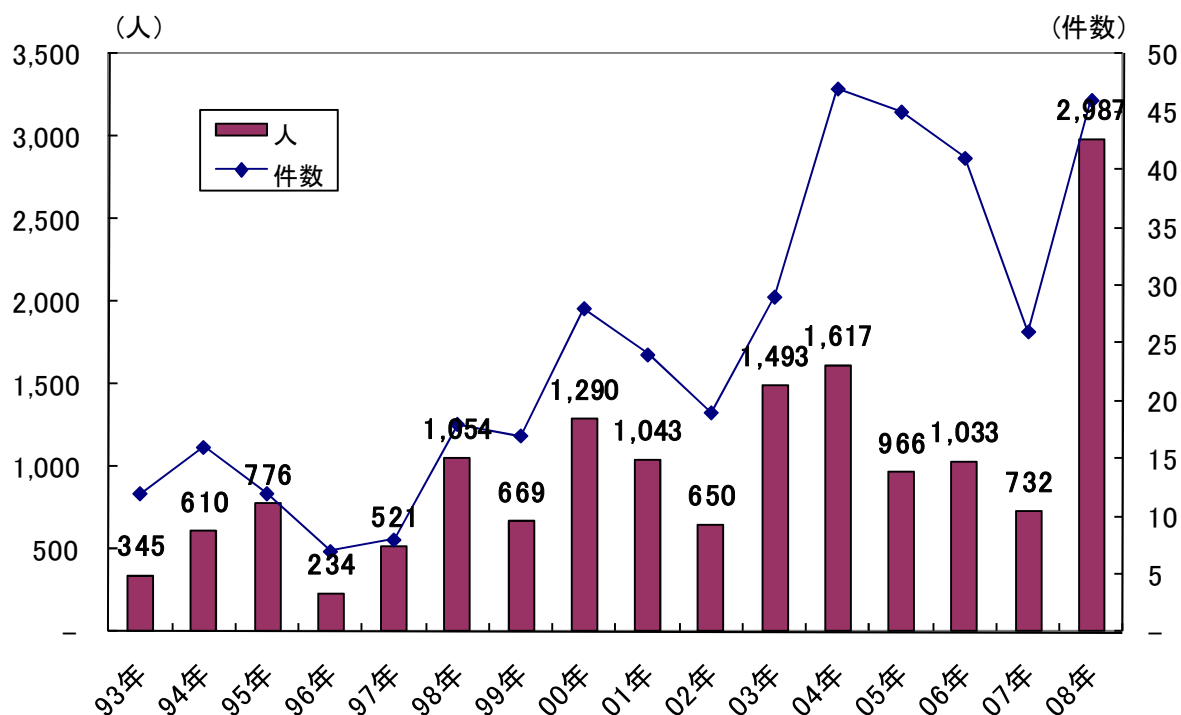
同様に、同アンケートによれば、3年間の事業従事者数の比較が可能な事業所100社で比較したところ、全体の人数は順調に増加していることがわかる（図表4-18）。

図表 4-18 3年間の事業従業者数の推移（3年間でデータがとれる100社のみ）



資料：大阪府商工労働部企業誘致推進課「大阪府企業立地促進補助金 平成20年度アンケート調査の結果について」

図表 4-19 工場立地件数と雇用予定従業者数の推移



資料：経済産業省 平成20年「工場立地動向調査」

企業誘致は建設効果・生産効果による経済波及効果だけではなく、4節(2)で取り上げたシャープ堺コンビナートでは、フル稼働時には約5,000人の雇用が見込まれるなど、図表4-19のとおり工場立地件数と雇用予定従業者数には相関が見られる。

(4) 今後の企業誘致における課題

上記取り組みの中、府内産業拠点の面積契約率が9割程度に達し、新たに進出したい企業のリクエストに対応しきれなくなっている現状がある。工場用地不足問題については、咲洲・夢洲地区は今後の有望地域であり、この地域への企業誘致を推進することで、新エネルギー・環境分野産業を集積していくことも考えられる。彩都は現在の西地区、ライフ・サイエンス・パークに加えて、中部地区の開発も予定されており、バイオ、ライフサイエンスの研究所や研究開発型の集積が進んできている。

一方、補助金の支給で企業を誘致するという考え方だけでなく、新エネルギー関連の大企業が集積している点や大学の集積もあり高いレベルの人材も確保しやすいという他地域と比較した大阪府の企業立地のメリットを有効に活用することも今後の課題といえよう。また、市町村のまちづくりという観点からは、住工混在問題も指摘できる。町工場を拡張しようとしても立地の観点から難しく、これをいかに両立していくかも今後の検討課題になろう。

(5) 人の流れ

大阪府では、大都市圏の総合的な魅力に基づく企業立地の促進を図り、もって中小企業の振興をはじめとする地域経済の振興と府民生活の向上に資することも目的に、企業誘致を促進している。

企業の成長は経済を牽引する大きな一要因であり、工場立地や企業誘致は、経済波及・物流・産学連携・ビジネスマッチング・税収増大など多面的な波及効果が見込まれるのみならず、雇用の維持や新たな雇用創造なども期待できる。企業誘致や工業立地推進の取組みによって、域内・域外の「人の流れ」が活発化され、関西経済の活性化や雇用促進など関西地域振興を促進する強力な追い風となることを期待したい。

5 インフラのボトルネック

5-1 ボトルネックを解消した阪神なんば線

戸泉 巧

1. はじめに

関西の人の交流のインフラの一つとして重要なのが鉄道網である。とりわけ関西は京都、神戸、大阪、奈良など、魅力的な都市が点在しており、それらをつなぎ、回遊性を確保することで関西全体としての相乗的な経済効果をもたらすという意味で、鉄道網は重要な役割を担う。しかし、関西の鉄道は大阪を起点として放射状に配置され、各拠点間のアクセスが途切れていることがボトルネックとして問題視されてきた。

そのような中、2009年3月に開業した阪神電鉄なんば線は、奈良と神戸を鉄道により乗り換えなしで結ぶことになり、一つのボトルネックの解消事例として注目されている。

本章では、阪神電鉄なんば線の効果を整理し、あわせて同時期に開通した京阪中之島線と比較しながら、ボトルネックの解消による人の流れや経済に対する効果を検証する。

2. 関西の鉄道網のボトルネック

関西の鉄道網は、大阪のキタ（梅田）及びミナミ（難波）を中心として、滋賀・京都、神戸、奈良、堺・泉州・和歌山の各拠点地域へと放射状に延びる導線が基本となっており、各拠点地域相互間の直通のアクセスが少なく、時間と乗り換えの手間がかかるという問題がある。しかもそれらは別々の鉄道会社によって運営されており、相互乗り入れなども進んでおらず、複数の事業会社経由のアクセスとなることから料金も割高になっている。

特に域外や海外との交流の窓口となる新大阪や関西国際空港、伊丹空港のつながりという面では、これらが結节点的な位置にないことから、さらに時間と料金、乗り換えの手間でロスが大きい構造になっている。

一方、首都圏では、多数の鉄道会社が東京都心部を中心に展開しているが、それぞれ相互乗り入れが進んでおり、都心を貫いて乗り換えなしで拠点地域を直通でつなぐ路線が多い。関西では都心を貫いて複数路線を経由する相互乗り入れ路線は実質的に2009年に実現した阪神なんば線のみである（図表5-1-1）。

このように首都圏と比較して、各拠点地域間のアクセスが途切れていることは、関西の鉄道の構造的な問題であり、これがボトルネックとして、関西全体の活性化を阻む要因の一つとなっていると考えられる。

図表5-1-1 複数鉄道会社の相互乗り入れ路線

関東圏	
①	京浜急行空港線・九里浜線⇔都営地下鉄浅草線⇔京成電鉄⇔北総鉄道 ↳ 芝山鉄道
②	JR川越線・埼京線⇔東京臨海高速鉄道りんかい線
③	JR中央線⇔メトロ東西線⇔JR総武線
④	↳ 東葉高速線
⑤	小田急線⇔メトロ千代田線⇔JR常磐線 ↳ 有楽町線（小田急特急の休日運転）
⑥	京王電鉄⇔都営地下鉄新宿線
⑦	東武東上線⇔メトロ有楽町線
⑧	西武池袋線↔
⑨	東武東上線⇔メトロ副都心線（工事中 ⇔東急東横線）
⑩	西武池袋線↔
⑪	東武伊勢崎線⇔メトロ日比谷線⇔東急東横線⇔横浜高速（地下鉄）みなとみらい線
⑫	東武伊勢崎線⇔メトロ半蔵門線⇔東急田園都市線
⑬	東急目黒線⇔メトロ南北線⇔埼玉高速鉄道
⑭	↳ 都営地下鉄三田線
⑮	JR埼京線・東北本線⇔東武日光線（特急のみ）
⑯	JR東海道線・伊東線⇔伊豆急行線（特急のみ）
⑰	小田急小田原線⇔JR御殿場線（特急のみ）
⑱	小田急小田原線⇔箱根登山鉄道
⑲	JR中央線⇔富士急行線
⑳	JR上越本線⇔北越急行線⇔JR信越本線（特急のみ）
関西圏	
①	阪神線⇔神戸高速鉄道⇔山陽電鉄（1968年4月）
②	阪急神戸線⇔神戸高速鉄道（1968年4月）
③	北神急行電鉄⇔神戸市営地下鉄西神山手線（1988年4月）
④	阪急宝塚線⇔能勢電鉄（1997年11月）
⑤	阪神⇔近鉄奈良線（阪神なんば線）（2009年3月）
⑥	南海高野線⇔泉北高速鉄道（1971年4月）
⑦	大阪市営地下鉄堺筋線⇔阪急千里線・京都線（1969年12月）
⑧	大阪市営地下鉄御堂筋線⇔北大阪急行（1970年2月）
⑨	大阪市営地下鉄中央線⇔近鉄けいはんな線（2006年3月）
⑩	京都市営地下鉄烏丸線⇔近鉄京都線（1988年8月）
⑪	京都市営地下鉄東西線⇔京阪京津線（1997年10月）

注：下線があるものは、都心部を貫いて拠点地域を直接結ぶ路線

関西圏の（ ）は開業または相互乗り入れ開始年月

資料：(財)関西社会経済研究所作成

そこで、関西ではこれまでも、それを解消するべく、第三セクターによる新線開発や在来線の延伸などの措置が採られてきた。

例えば、1990年に千里中央－南茨木間において開業した大阪高速鉄道大阪モノレール線は、開業当初は、主要な既存のターミナルと接続していないというボトルネックにより、需要が低迷していた。しかし、97年に大阪空港－柴原間と南茨木－門真市間が開業したことにより、鉄道路線が初めて伊丹空港へ接続、北摂を横断して京阪と阪急が結ばれること

になり、空港の利用客や、家電メーカーが集積する京阪沿線の企業立地利便性を高めることになった。このように、インフラのボトルネックを解消することにより、人の流れを変え、需要を誘発することに成功する例も見られるようになった。

近年の関西における主な新線開業をまとめると図表 5-1-2 になる。

図表 5-1-2 近年開業された鉄道新線

1997年 3月	JR 東西線	京橋駅と大阪市街地の地下を東西に横断し、京橋と尼崎を結ぶ。東は片町線、西は JR 神戸線・福知山線に接続しているため、三田から尼崎経由、学研都市までのアクセスが大きく改善された。
1997年 8月	大阪モノレール線	大阪国際空港と京阪門真市駅が結ばれ、北摂地域の横断的なアクセスが可能となる。
2006年 3月	近鉄けいはんな線	長田駅と学研奈良登美ヶ丘駅を結び、大阪市営地下鉄中央線と相互直通運転が実現、奈良や生駒から東大阪を経由し、大阪市内中央部を横断して大阪ベイエリアが直結した。奈良から大阪ビジネス街への通勤客の利便性が向上した。
2008年 3月	JR おおさか東線	JR 城東貨物線を改良し、新大阪駅から八尾市の久宝寺駅の間で計画されている JR の新線のうち、放出駅から久宝寺駅までが部分開業した。東西の複数路線が並走していた東大阪市内における南北のアクセスが可能となった。将来的には新大阪駅を経由して梅田北ヤードまで達する計画となっている。
2008年 10月	京阪中之島線	京阪天満橋駅から中之島駅までの新線。中之島の地下を横断し、京都から中之島のビジネス街が直結した。また大阪国際会議場などの文化施設へのアクセスが容易になった。将来的には、中之島駅から北港テクノポート線新桜島駅へ延伸し、大阪西部の縦断ネットワークを形成する予定。
2009年 3月	阪神なんば線	阪神西九条駅から近鉄難波駅を結ぶ新線。神戸三宮から難波や奈良への直通アクセスが可能になる。

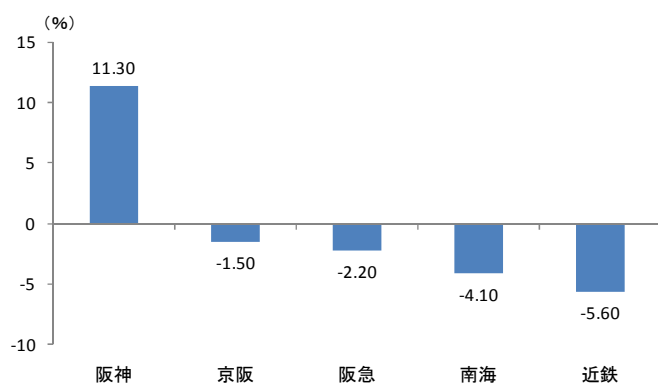
次節では、これらのうち、阪神なんば線と京阪中之島線の開通による効果を検証する。

3. 阪神なんば線開通による効果

(1) 鉄道会社の増収効果

阪神なんば線開通では、阪神電気鉄道に大きな増収効果をもたらすことになった。新聞発表によれば、関西の私鉄大手の 2009 年 4 月～8 月の輸送収入実績が、景気後退や新型インフルエンザの影響で、軒並み前年同期比減少する中で、阪神電鉄だけが 11.3% の増加となっている(図表 5-1-3)。なんば線の 4 月～8 月の 1 日あたり輸送人員は目標としていた 67,000 人を下回る 59,000 人であったが、客単価の大きい定期券外の長距離の顧客が増えたことで、輸送収入は計画を上回り 15 億円に達したということである。

図表 5 - 1 - 3 関西の私鉄大手の 2009 年 4 月～ 8 月の輸送収入



資料：日本経済新聞 2009 年 9 月 19 日付より加工

(2) 神戸—奈良間の新たな観光需要の誘発

阪神なんば線の開通により、神戸と奈良が直通で結ばれることになった。以前まで奈良から三宮へは、通常 2 回の乗り換え、所要時間は 90 分、運賃が 1,160 円必要であったが、乗り換えなしで、80 分、940 円で行けるようになり、両地域間アクセスの時間、手間、料金が改善された。このことから神戸から奈良への新たな観光需要が誘発されたと言われている。

2009 年 4 月～ 8 月の阪神三宮駅の乗降客が前年同月比 6 % 増、近鉄奈良駅の降車人員数が同 4.2% 増加するなど、神戸と奈良の双方で、乗降客が大きく増加するという効果が見られた。また京阪神から奈良・斑鳩方面への私鉄、バスなどが 1 日乗り放題となる「奈良・斑鳩 1 day チケット」で、阪神電気鉄道沿線から利用する購入数量が 09 年 4 月～ 6 月で前年同期比 11.5 倍となったとの報道もある。

ヒアリングによると、阪神三宮駅の駅長室での奈良方面からの観光客の問い合わせで、道案内の仕事が急増したということである。阪神なんば線の開通によりアクセス時間としては 10 分の短縮にすぎないと言うものの、乗り換えの手間が軽減されたこと、及び奈良駅に三宮行きの電車が止まっていることで、両地域間の心理的な距離が縮まったことが、新しい観光需要を生み出したのではないかとしている。

(3) 周辺商業施設等への効果

阪神なんば線は、新しい人の流れを生み出したことで、神戸から難波を經由し奈良へ至る沿線周辺の商業施設や宿泊施設への効果も生み出した。その主なものを整理すると図表 5 - 1 - 4 になる。

図表 5-1-4 周辺施設への効果

商業施設	高島屋大阪店	改装中で売り場面積が2割減にも関わらず、09年3月は売り上げが2～3%増加。
	なんばパークス	なんばCITY、なんばパークスで使えるポイントカードで、芦屋市や西宮市などからの新規入会者が13%増加。
球場	京セラドーム	オリックス主催ゲームの集客好調、帰りの時間を気にすることなく試合終了まで楽しむファンが増加。
	阪神甲子園球場	開幕5試合の観客数が前年同期を約1万人上回る。
ホテル	ホテル日航奈良	兵庫県民の室料半額プランが3～4月に800人が利用、宿泊客全体に占める兵庫県民の割合が前年の1.5%から4.4%に増加。
	奈良ホテル	3～4月の兵庫県民の宿泊が30%増加。
	レストラン遊覧船「ルミナス神戸」	4月の奈良県民の利用が前年比1.6倍になる。
教育機関	武庫川女子大学	奈良市内の志願者が前年に比べ282人増加。
	近畿大学	兵庫県内からの志願者が約1割増加。
	東大寺学園中・高校	兵庫県内からの受験者が2年前の2倍になる。

資料：2009年3月～9月 日本経済新聞、産経新聞、神戸新聞より収集

これらのことから、阪神なんば線は、奈良と神戸を直結することで、その沿線上の集客効果を高めると共に、大学等の志願者の構成を変えるなど長期的な人の流動に大きな変化をもたらしたことがうかがえる。

4. 京阪中之島線の課題

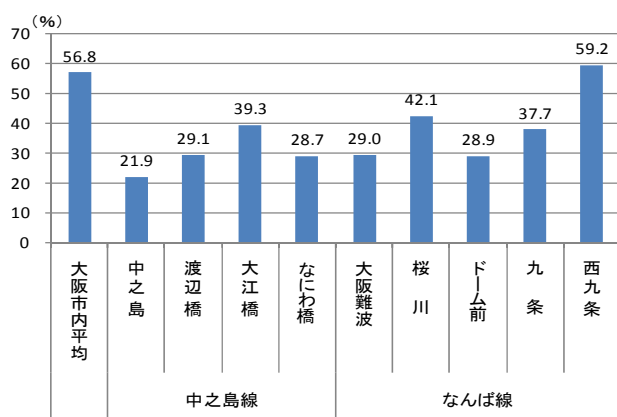
(1) 京阪中之島線の乗降客の状況

阪神なんば線の約5ヵ月前に開業した京阪中之島線の効果はどうであろうか、新聞記事で追ってみると、阪神なんば線と比較して、その効果が乏しかったとする記事が目立つ。2008年11月17日の産経新聞では、平日の乗降客数が1日平均3万人で、当初見込み8万人の4割程度にとどまることを報じている。また先述のように、09年4月～8月の運輸収入実績でも、マイナス1.5%と他の私鉄よりは健闘しているものの、阪神との差は大きい。

(2) 京阪中之島線不振の要因

阪神なんば線と比較して京阪中之島線が振るわない理由としてはいくつか挙げられる。沿線上には国際会議場やホテル、美術館などの施設はあるが、大きなオフィス街や住宅地がなく、定期券を使用する安定的な固定客が少ないことや、大阪の中心地である梅田や難波とのアクセスが悪いこと、さらに淀屋橋から天満橋まで、京阪本線が近距離で並走していることなどが指摘されている。しかし、最大の要因は、拠点地域と接続していないというボトルネックにあると考えられる。

図表 5-1-5 各駅別乗車人員の定期券利用率



注：京阪中之島線は 09 年 1 月、大阪市内平均と阪神なんば線は 09 年 6 月の数値

資料：大阪市「統計時報」より加工

中之島線は、なにわ橋で地下鉄堺筋線へ、大江橋駅で地下鉄御堂筋線へ、渡辺橋駅で地下鉄四つ橋線へそれぞれ接続しているが、中之島の地形上、土佐堀川で分断されるというハンディがあり、接続距離がそれぞれ以下のように長くなっている。しかもなにわ橋－北浜と大江橋－淀屋橋は地下でつながっていない。

なにわ橋－北浜	260m
大江橋－淀屋橋	350m
渡辺橋－肥後橋	430m

これは阪神なんば線のドーム前駅及び桜川駅がそれぞれ地下鉄長堀鶴見緑地線、南海汐見橋線と短距離で接続している点と比べて利便性が大きく劣っている。さらに終着の中之島は、特に拠点地域というわけではなく、そこでネットワークが途切れていることが、京阪中之島線の乗降客数の伸びに影を落としている。

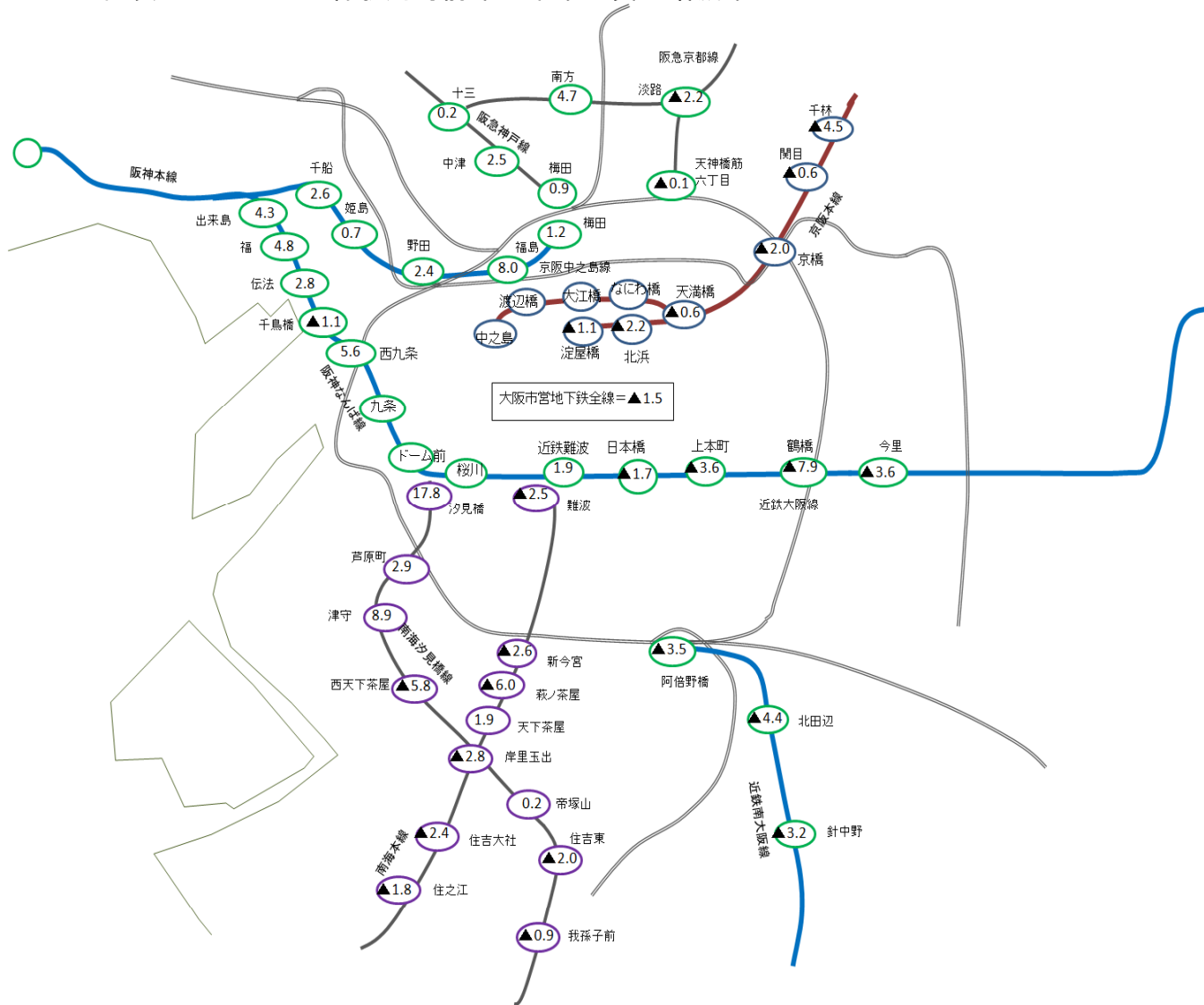
もっとも、04 年に発表された近畿地方交通審議会「近畿圏における望ましい交通のあり方」において、中之島線を中之島駅から北港テクノポート線新桜島駅へ延伸する検討の必要性が説かれており、それが実現されれば、西九条駅で阪神なんば線、JR 環状線と接続し、さらにユニバーサルスタジオジャパンへ至る新しいネットワーク軸が形成されることになる。これにより京阪沿線からユニバーサルスタジオジャパンへのアクセスの利便性が飛躍的に向上するだろうと予想される。しかし、その延伸が完成しても JR 環状線、桜島線、阪神なんば線が近くを並走していることで、西九条駅で JR や阪神と直通相互乗り入れがされない限りでは、その効果は限定的であろう。

5. 各駅の乗車人員数でみる人の流れの変化

阪神なんば線は、それまで途切れていた路線の接続というボトルネックの解消により、人の流れを変え、終着点や周辺地域に大きな効果をもたらした。この状況は実際の鉄道乗車人員の変化にも表れている。

図表5-1-6は、大阪市内各駅の09年1月～8月の期間のうち、新型インフルエンザの特殊事情が絡む5月を除いた7ヵ月間の対前年同期比乗車人員の増減率を表したものである。これを見ると、この期間に人の流れが明確に変化したことがわかる。

図表5-1-6 各駅別対前年比乗車人員の増減率



注：09年5月はインフルエンザの影響で、各駅とも大きく落ち込んだため、除いている。
 09年1月～8月の一日平均乗車人員の対前年同期比増減率。ただし大阪市営地下鉄は1月～6月（5月除く）。
 定期券利用者と定期券外を合計した総数。
 資料：大阪市「統計時報」より加工

阪神なんば線開通により、結節点となった西九条駅は増加が著しい。また反対側の結節点となった近鉄難波駅も増加している。さらに注目すべきは、阪神西大阪線として以前か

ら存在していた出来島や福、伝法といった駅も大きく乗車人員が増加していることである。また、同じようになんば線に接続することになった南海汐見橋線の各駅についても大きく乗車人員を増加させている。これらの線は以前は拠点地域と接続しておらず利用客が極端に少なかった線であり、阪神なんば線によってその接続が実現した。これらの結果から、拠点地域間を直結するボトルネックの解消が、新たな人の流れの誘発に貢献していることがうかがえる。

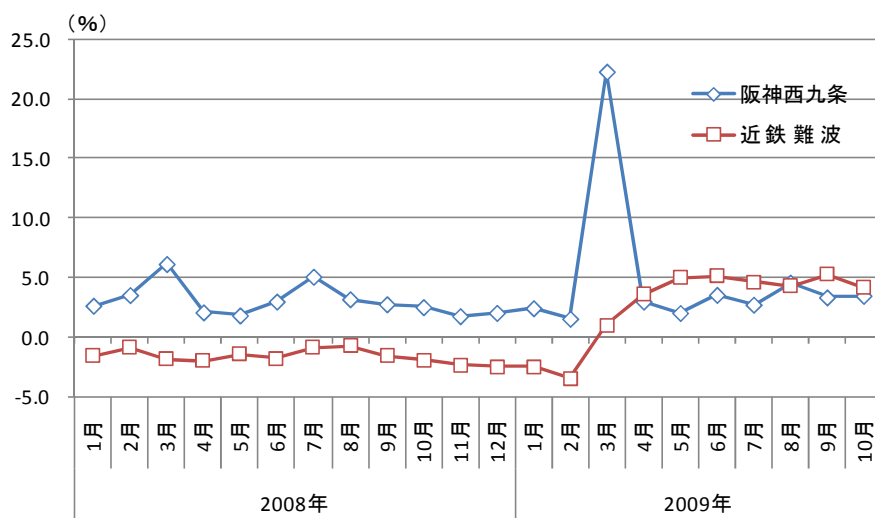
次に、人の流れの傾向を見るために08年1月から09年10月までの大阪市内私鉄各駅の乗車人員を月ごとに把握し、その対前年同月比増減率の推移を示したものが図表5-1-7である。

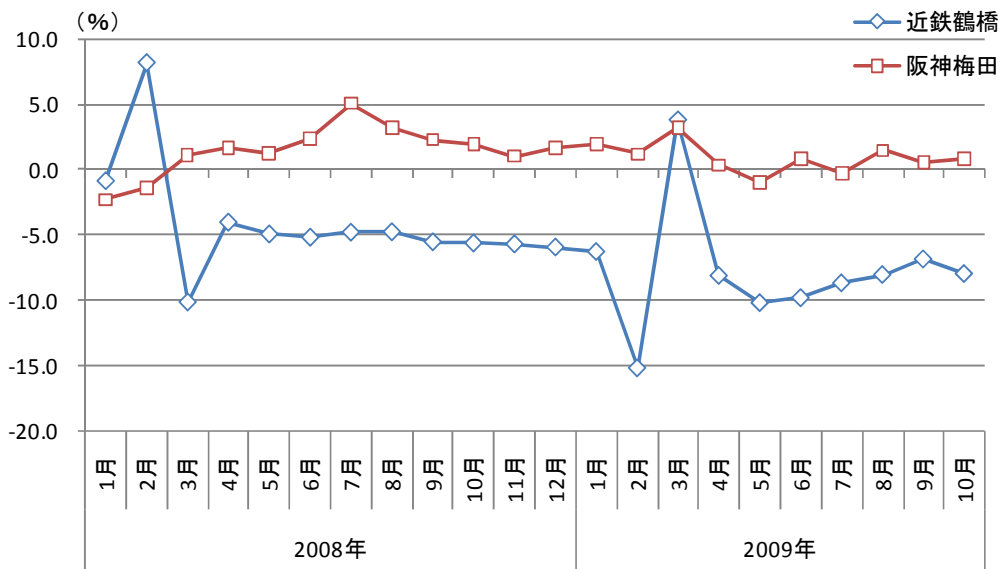
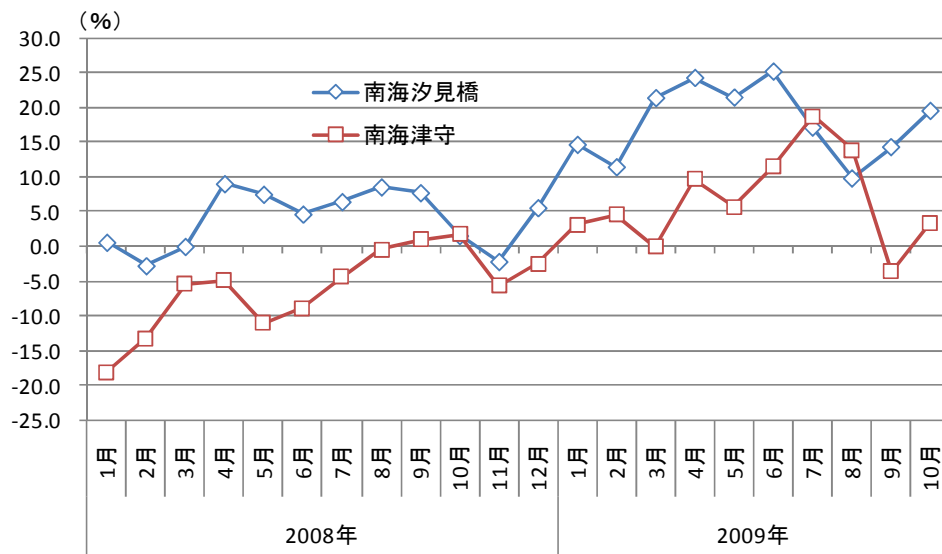
09年5月は新型インフルエンザの影響で各駅とも乗車人員が落ち込んでいるが、それ以外の動向をみると、阪神なんば線の結節点に位置する阪神西九条駅と近鉄難波駅は、明らかに新線が開業した09年3月に乗車人員を増加させている。特に近鉄難波駅は、それまで前年比減少してきた流れが変わり、5月のインフルエンザの影響をほぼねのけるほどの増加となっている。

さらに、桜川駅でなんば線に接続する南海汐見橋線の汐見橋駅や津守駅の利用客も増加傾向にある。

一方で、それまで奈良から大阪キタを經由して神戸方面への結節点として機能していた近鉄鶴橋駅は乗車人員が明らかに減少し、阪神梅田駅では、伸びが鈍化している。これらの駅では、阪神なんば線により需要が奪われていると考えられる。また、各駅の状態まではわからないが、阪神なんば線ができる以前に難波から梅田への乗り換えルートであった御堂筋線や千日前線がある大阪市営地下鉄は前年同月比で減少している。このように、阪神なんば線は大阪市内の各駅の乗客状況をみても人の流れを大きく変えたことが見て取れる。

図表5-1-7 主要駅別対前年比乗車人員増減率の推移（その1）

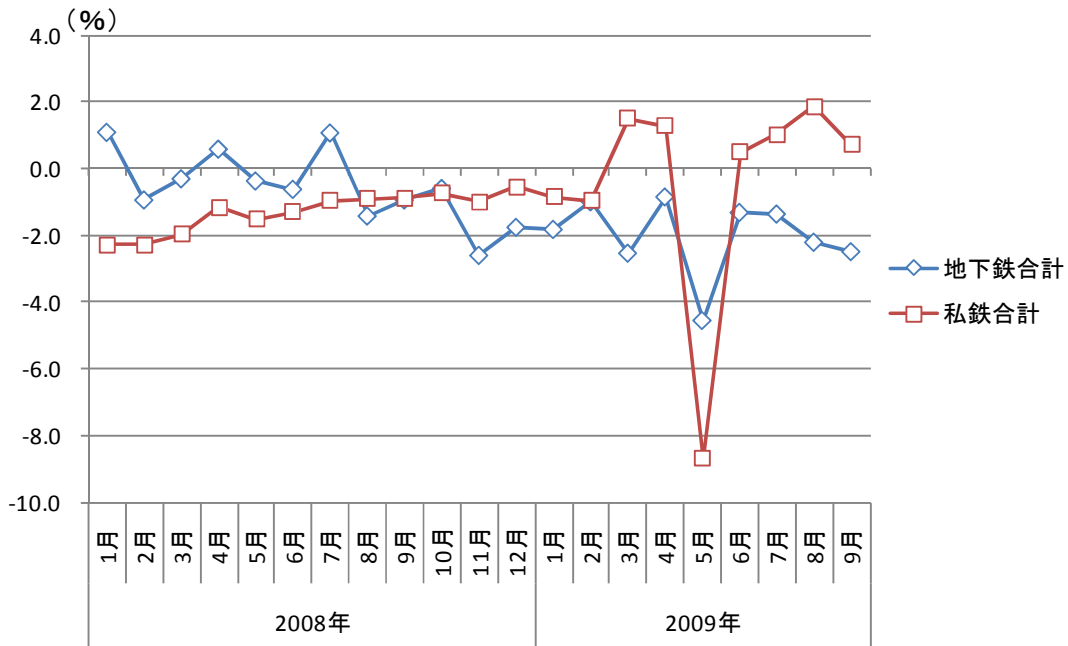




注：定期利用者と定期外を合計した総数。

資料：大阪市「統計時報」より加工

図表 5-1-8 大阪市営地下鉄と大阪市内私鉄の合計乗車人員の前年同月比推移



注：定期券利用者と定期券外を合計した総数。

資料：大阪市「統計時報」より加工

次に、京阪中之島線から影響を受けそうな駅の状況を見ると、中之島線への結節点となる天満橋駅は、中之島線が開業した08年10月ごろは一時的に乗客が増加したことがわかるが、以降は明確な安定性は見られない(図表5-1-9)。

図表 5-1-9 主要駅別対前年比乗車人員増減率の推移(その2)



注：定期利用者と定期外を合計した総数。

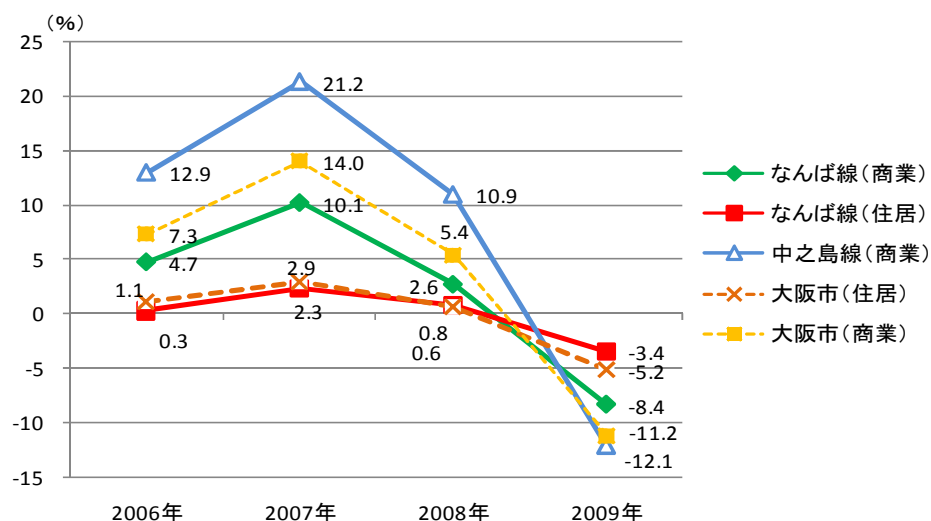
資料：大阪市「統計時報」より加工

6. 周辺の不動産市況でみる波及効果

ヒアリングや新聞報道から、鉄道の新線の開業は、人の流れを変え、鉄道の乗客数の増加という効果以外に、周辺経済への波及効果も大きいことがわかった。しかし、まだ新線が開業して日が浅いこともあり、この効果を判定する直接的なデータはない。そこで新線の効果という意味では限定的に考える必要があるが、周辺地域の地価動向を見る。阪神なんば線と京阪中之島線の各駅周辺の地価の対前年比増減率の推移を表したものが図表5-1-10である。

2009年の数値をみると、どの地域も下落しているが、なんば線の周辺地域の下落率は、住居、商業地域ともに、大阪市平均よりも軽微となっている。一方、中之島線周辺は大阪市平均よりも下落率が高い。中之島線周辺については、07年に地価が全国的に持ち直した際、特に都心部の値上がりが大きかったという流れで、この地域も21.2%も上昇しており、その反動で下がったと言えるであろう。しかし、中之島線開発の先行期待が少なからず影響したことは否定できない。また、なんば線の地価下落が軽微なのは、開発する余地がなく、07年の地価上昇時にも、あまり上昇しなかった影響もあると考えられるが、住居地域については大阪市平均とほぼ同様の上昇に対して、09年は明らかに大阪市平均よりも下落率が小さくなっており、新線開通による地域魅力のアップが、少なからず地価の下落に歯止めをかけたと想像できる。

図表5-1-10 新線の周辺地域の地価動向（前年比増減率）



注：各年7月1日時点の地価

各線の地価増減率は、以下の地点の前年比増減率の単純平均値を計算している。

なんば線：浪速区幸町2（商業）、西区九条1（商業）、此花区西九条1（2住居）、此花区高見3（1住居）、西淀川区出来島1（1住居）

中之島線：北区中之島5（商業）、西区土佐堀1（商業）、福島区福島2（商業）、福島区福島3（商業）

資料：国土交通省「都道府県地価調査」

さらに新線は、周辺の居住利便性を高め、定住人口を増加させると考えられる。実際に

周辺の新築マンション発売状況をみると、阪神なんば線の新駅周辺は開発余地が少なく、あまり新規物件は見られないが、なんば線でつながった旧西大阪線の西九条駅や千鳥橋駅、伝法駅などの周辺には大規模なマンション開発がすすむなど、新線による効果が出始めている（図表5-1-11）。

図表5-1-11 新線の周辺地域の新築マンション発売状況

駅名	マンション名	住所	価格帯	戸数
西九条	西九条アーバンコンフォート	大阪府大阪市此花区西九条	2,290万円～4,210万円	155
	グランドメゾン西九条BIO	大阪府大阪市此花区西九条6丁目	2,820万円～5,600万円	365
千鳥橋	グランアッシュ此花 ザ・ガーデンスプリングス	大阪府大阪市此花区四貫島1	2,390万円～3,990万円	164
伝法	グラン・コート伝法	大阪府大阪市此花区伝法6	2,592万円～3,467万円	29

資料：価格.COM「マンションDB」より検索

7. ボトルネック解消の効果：新たな需要の創出

阪神なんば線は、奈良と神戸が乗り換えなしで結ばれ、人の流れを大きく変えることで沿線の経済に少なからず経済効果をもたらした。

一方で、京阪中之島線に目立った効果が見られない。これは中之島線の終着点が拠点地域となっていないというボトルネックが大きく作用していたことが推定された。それを証拠に、それまで終着点が拠点地域となっていなかった南海汐見橋線や旧阪神西大阪線が、なんば線開通によって、間接的にはあるが神戸や難波・奈良とつながることになり、大幅な利用客増が実現したのである。

さらになんば線開通によるボトルネック解消効果として最も影響を与えたものは、本調査では「乗り換えなしの直通」でつながったという魅力であることが分かった。つまり心理的に神戸と奈良の距離を縮めたのである。

この心理的距離の短縮により、奈良と兵庫県の間で観光客や学生の移動など、まったく新しい需要が開拓された。

このように関西の拠点地域間の移動のボトルネックを解消することは、少子化、人口減少、という厳しい需要環境の中で、新たな観光やショッピングにとどまらず、新しいライフスタイルの選択肢が広がり、関西全体として新たな需要創出につながると言えるであろう。

5-2 阪神なんば線開通による周辺地価への数量的影響

武者 加苗、入江 啓彰

5-1章では、阪神なんば線沿線の地価の下落率が中之島線や大阪市内平均と比較して軽微であったことが示された。それを受けて、本章では、新線開通によって、なんば線沿線の地価がどの程度影響を受けたかを、数量的に提示する。

阪神なんば線は、旧阪神西大阪線として存在した駅と、近鉄との相互乗り入れ決定以降に新規着工された駅とに二分される。両者の相違点は、地価の上昇が新駅建設による引き上げ効果を含むかどうかである（図表5-2-1）。新規着工された駅沿線の地価は、新駅建設によって最寄り駅までの距離が縮小した影響と、近鉄大阪線沿線に乗換えなしで到着できる（シームレス効果）の影響を受ける。これに対し、旧西大阪線沿線の地価はシームレス効果の影響のみを受ける。本章では、鉄道会社間の乗り入れによる効果のみに着目し、阪神と近鉄の相互乗り入れによるシームレス効果の推計を行うこととする。ただし、今回新設された駅（B）は、いずれも既存路線の駅近辺に設置されているため、最寄り駅までの距離短縮による影響は考慮しない。

効果の有無を比較するために、旧西大阪沿線と、新駅の地価の両方を対象に分析を行う（図表5-2-1）。さらに、比較のために阪神なんば線と同じく大阪難波駅を始発とする南海本線・高野線、近鉄大阪線のそれぞれの沿線地価を分析対象として加える（図表5-2-2）。データはすべて国土交通省「地価公示」から取得しており、対象期間は1983年から2009年のパネルデータとして整備した。

図表5-2-1 阪神なんば線の駅分類

分類	駅名	地価上昇の内訳
旧西大阪線の駅 (A)	尼崎、出来島、福、 伝法、千鳥橋、西九条	シームレス効果による地価引き上げのみ
新設された駅 (B)	九条、ドーム前、桜川	シームレス効果および最寄り駅への 距離短縮による地価引き上げ

図表5-2-2 使用した地価データのサンプル数

阪神なんば線	此花区、西淀川区	594 (22 地点)
南海高野線・本線	住之江区、住吉区	270 (10 地点)
近鉄大阪線	東成区、生野区、東大阪市	351 (13 地点)

資料：国土交通省「地価公示」より作成。

地価は一般に、様々な環境要因によって決定される。なんば線の効果については、大阪難波駅までの鉄道乗車時間と大阪難波駅までの乗換回数が減少したときの、地価への影響

として考える。例えば九条駅では、なんば線開通前は大阪難波駅までの乗車時間は8分、乗換回数は1回であったがなんば線開通によって、大阪難波駅までの乗車時間は6分となり、乗換えの必要がなくなった。本分析では、こうしたアクセシビリティの改善による地価の上昇分をなんば線の効果として捉えるのである。そこで、阪神なんば線開通におけるシームレス効果による地価引き上げを見るために、公示地価を被説明変数とする推定式を想定し、パネル分析を行った。

推計結果は図表5-2-3のようになった。すべての係数は5%水準で有意である。パネル分析にあたってはハウスマン検定の結果から、時間固定効果モデルを採用している。商業地ダミーは正、工業地ダミーは負の係数となった。また最寄り駅までの時間、大阪難波駅までの時間、大阪難波駅までの乗換回数の係数はいずれも負である。すなわち、時間や乗換回数が減少してアクセシビリティが良くなればなるほど、地価が高くなるという結果であり、期待される符号条件を満たす。

この結果をなんば線沿線の駅ごとの地価に適用すると図表5-2-4のとおりとなる。なお地価引き上げの効果は、阪神なんば線開通が決定した2003年から複数年にわたって効果が表れると考えられる。図表5-2-4に示した結果は1年あたりの地価引き上げ率に換算した結果である。

図表5-2-3 推計結果⁸

	係数	t 値
最寄り駅までの時間 (分)	-0.171	-9.33
大阪難波駅までの鉄道乗車時間 (分)	-0.154	-5.74
大阪難波駅までの乗換回数 (回) ⁹	-0.346	-7.39
商業地の場合に1を取るダミー変数	0.300	10.38
工業地の場合に1を取るダミー変数	-0.088	-2.46
南海沿線の場合に1を取るダミー変数	0.061	2.17
阪神沿線の場合に1を取るダミー変数	0.242	6.23
定数項	13.365	192.81
Adj.R ² =0.768		

⁸ ハウスマン検定量は、chi2(7)=72.13 Prob>chi2=0.000

⁹ 乗換回数0回の場合に対数をとれないため、推定式ではすべての変数に1を加えている。

図表5-2-4 各駅のアクセシビリティの改善とそれによる地価引き上げ率

駅名	路線	難波までの時間		難波までの乗換回数		1m ² あたり 引き上げ率
		開通前	開通後	開通前	開通後	
桜川	新設	2分	2分	0回	0回	0.0%
九条	新設	8分	6分	1回	0回	4.7%
西九条	既設(西大阪線)	12分	8分	1回	0回	5.1%
千鳥橋	既設(西大阪線)	14分	10分	2回	0回	7.3%
伝法	既設(西大阪線)	16分	12分	2回	0回	7.1%
福	既設(西大阪線)	18分	14分	2回	0回	7.0%
出来島	既設(西大阪線)	20分	16分	2回	0回	6.9%
大物	既設(西大阪線)	18分	18分	1回	0回	3.9%

注：阪神なんば線の新設駅には「ドーム前」駅もあるが、地価公示地点において最寄駅がドーム前駅となる駅は存在しなかった。また大阪難波までの時間や乗換回数はYahoo路線情報をもとに作成した。

新たに建設された駅のうち、桜川駅周辺の地価には影響がなく、九条駅周辺の地価は4.7%引き上げられる。桜川は従来より、大阪市営地下鉄千日前線が運行されているのでアクセシビリティはなんば線開通前後で変わらず、なんば線の効果は表れない。

既設の旧西大阪線沿線各駅については、大阪難波駅から離れた駅ほど、なんば線開通の恩恵をより多く受けるため、地価の引き上げ率が高いという結果が得られた。千鳥橋、伝法、福といった駅では7%を超える効果となっている。これらの地域では、阪神なんば線の開通で鉄道移動時間や乗換回数が減少し、アクセシビリティが大幅に改善しているため、地価引き上げの効果も大きい。一方、既にJRの駅が存在した西九条駅や、尼崎駅に近い大物駅では地価引き上げの効果は比較的小さい。

以上の結果をまとめると、阪神なんば線の開通によって、旧西大阪線沿線周辺を中心に地価は引き上げられたことが明らかになった。特に、大阪難波駅への移動時間が短くなる駅ほどその傾向は強かった。これは、移動時間の短縮や乗換回数の減少を、沿線住民が魅力と感じ、それが地価に反映されていることを示唆するものである。しかし、大阪難波駅に近くても、新設された駅では地価の引き上げ傾向は旧西大阪線沿線ほどではなかった。これは今回新設された駅は、千日前線など既存の鉄道と競合している地域に設置されており、シームレス効果の影響を受けにくいことが背景にある。実際の地価は2008年以降、全国的に下落している。その状況で、なんば線開通による地価の下支え効果は、沿線価値の向上に寄与したと考えられる。

すなわち、鉄道新線開通にあたっては、鉄道会社間の相互乗り入れを図るなど既存の駅のシームレス化を図り、各地へのアクセスを改善していくことも重要であると言えるだろう。

参考資料

岡崎ゆう子・松浦克己（2000）「社会資本投資、環境要因と地価関数のヘドニックアプローチ：横浜市におけるパネル分析」『会計検査研究』N0.22

北村行伸（2005）「パネルデータ分析」岩波書店

日本政策投資銀行関西支店（2006）「大阪都市圏における沿線地価の動向」DBJ Kansai Topics.

松浦克己・コリン=マッ

5-3 高速道路料金割引の政策の影響¹⁰

入江 啓彰

5-1章では人の交流に資するインフラの一つとして鉄道を取り上げたが、道路輸送もまた、重要な交通インフラのひとつである。特に高速道路については、2010年度より無料化の社会実験が行われ、地域経済への効果、渋滞や環境への影響を把握した上で、今後も段階的に無料化が実施される予定となっている。交流人口という観点からみると、高速道路の料金割引によって、旅行関連消費が拡大し、各地の観光地は賑わいを見せている。例えば第4章で述べたように、休日の阪急西宮ガーデンズには近隣地域だけでなく、明石など遠方からの利用客も訪れている。これは、高速道路料金割引の効果も影響しているであろう。

このように、高速道路の割引制度は、移動コストの低下に伴い、様々な影響をもたらしている。また2010年度以降に実施が予定されている段階的な無料化の実施についても、導入が段階的であることからその影響の程度に地域差があるとはいえ、一定の効果をもたらすことが期待される。

本章では、関西経済予測モデルを用いて、高速道路無料化の関西経済に対する影響を計測する。特に、高速道路料金割引の主なターゲットである自家用車の利用動向に着目し、国内観光旅行の消費需要に対する影響をみる。

1. 関西における自動車観光の現況

まず日本観光協会「観光の実態と志向」のデータをもとに、国内観光旅行の利用交通機関の内訳を確認する¹¹。図表5-3-1は、その内訳の推移をみたものである。1964年の国内宿泊観光旅行の利用交通機関は、鉄道の72.8%に対し、自家用車はわずか8.0%であった。わが国初の高速道路である名神高速道路（栗東－尼崎間）が開通したのは63年であるが、その後の高速道路の延長や自動車保有台数の増加に伴い、観光旅行における自家用車利用率は上昇してきた。86年にはその比率は40.6%となり、鉄道を上回った。90年代後半以降、同比率は50%前後で推移している。ただし直近では、若年層の「車離れ」もあり、比率は若干低下傾向にある。

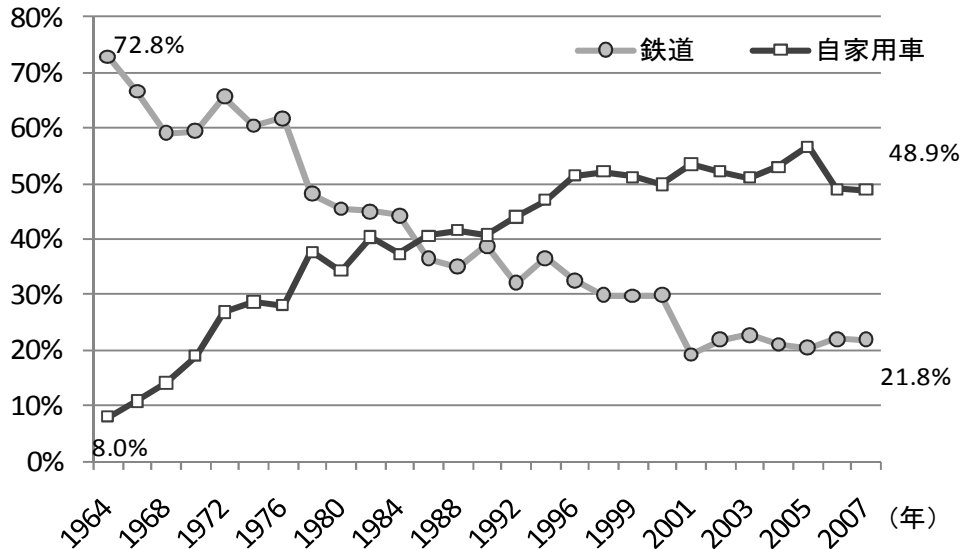
次に、関西を目的地とした観光に絞って自家用車の利用動向を見てみよう（図表5-3-2）。宿泊旅行は1980年以降緩やかに上昇傾向にある。ただし全国の同比率より常に下回って推移している。これは、前述したように関西は鉄道網が発達しており、他地域と比

¹⁰ 本章は、拙稿「関西経済は高速道路料金割引の恩恵を受けるのか」（『運輸と経済』第69巻、第11号）を一部加筆修正したものである。

¹¹ 「観光の実態と志向」は、日本観光協会が実施したアンケート調査結果をまとめた統計資料である。第19回調査（2000年度）以前は隔年実施であること、アンケート調査内容は各回で若干異なっていることから、一部データの欠損が存在する。本稿における図表や分析では、このような欠損値については線形補完によってデータを補っている。

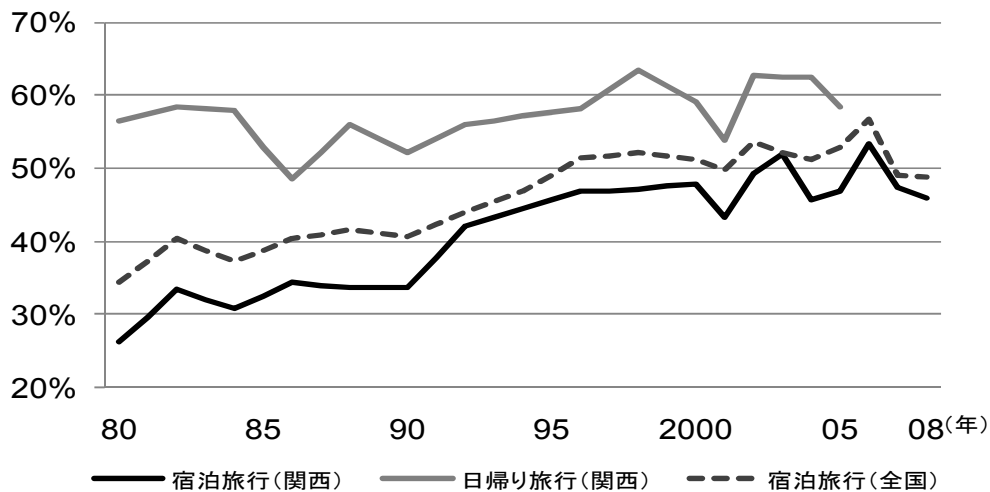
較して自家用車の優位性が高くないことが要因の一つとして考えられる。一方、日帰り旅行については以前から50~60%前後で推移している。

図表5-3-1 国内旅行における利用交通機関（複数回答）



資料：日本観光協会「観光の実態と志向」より作成

図表5-3-2 自家用車を主な利用交通機関とする旅行の割合



注：() 内は目的地

資料：日本観光協会「観光の実態と志向」より作成

2. 高速道路の料金割引政策

次に、政府によって実施、あるいは実施が予定されている割引政策の概要を示した上で、その影響についてこれまでの実績を中心にまとめる。

(1) 料金割引政策のこれまでの経緯

高速道路料金の割引は、これまでも地域や時間を限定した社会実験の形でしばしば行われていた。2004年以降では主にETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）搭載車を対象として様々な料金割引制度が実施されている。ETC搭載車に対する料金割引制度に関して、古川(2009)はその趣旨について道路関係四公団の民営化に伴う弾力的な料金設定、道路特定財源制度の見直し策、経済対策の3点を指摘している。08年以降に導入・実施された料金割引政策は、このうち3点目の経済対策に主眼が置かれている。08年8月には、原油価格の急激な上昇を受け、国民生活や地域経済を支援することを目的として「安心実現のための緊急総合対策」に高速道路料金の割引が盛り込まれた。さらに同年10月には「生活対策」として、国民生活や地域経済の支援や地球温暖化防止の観点から、さらなる高速道路料金の割引が同年度第2次補正予算に盛り込まれることが示された。経済対策を主な目的として08年に導入されたこれらの割引制度は、期間限定（2年間）の割引である。また09年9月に成立した民主党政権は、高速道路料金の無料化（段階的实施）を政権公約として掲げている（詳細は(3)で述べる）。

「生活対策」として2009年3月に導入された料金割引制度のうち、主なものは次の通りである。①祝日を除く月曜日から金曜日の午前4時～午前6時の間または午後8時～午前0時の間に入口または出口の料金所を通過すると、最大30%割引となる「平日夜間割引」、②祝日を除く月曜日から金曜日の午前6時から午後8時の間に入口または出口の料金所を通過すると、最大30%割引となる「平日昼間割引」、③軽自動車普通車に限り、土曜日祝日の終日、最大50%割引または上限1,000円となる「休日特別割引」などである。これらの制度は、上記補正予算の成立後、2009年3月から2年間の期間限定割引として実施されている。

(2) 料金割引政策の効果

(1)で述べた割引政策がどの程度の効果をもたらしたのか、交通量の変化を見てみよう。NEXCO西日本によると、2009年8月6日から16日までの期間について、全国の高速道路の1日あたり平均交通量は前年比で1.14倍となったという。この期間のうち、休日特別割引が適用された8月6日～9日、13日～16日は前年比プラスであったが、休日特別割引が適用されなかった8月10日～12日は前年比マイナスであった。関西の主要区間では、名神高速の彦根～八日市間で前年比+16.8%（+12,400台/日）、名神高速の大山崎～茨木間で同+4.3%（+6,600台/日）、阪和道のみなべ～南紀田辺間で同+12.4%（+2,100台/日）となった。交通量の増加に伴い混雑度は悪化し、10km以上の渋滞の発生件数は前年同時期と比べ64%増（09年498回、08年303回）、30km以上の渋滞の発生件数は同135%増（09年54回、08年23回）と大幅に増加した。

(3) 高速道路料金無料化の社会実験計画

前述したように、民主党は2009年の衆議院選挙にかかるマニフェストにおいて高速道路料金の無料化を政策のひとつとして掲げた。10年度には、これの足がかりとして社会実験の実施が予定されている。ただし予算が限られていることもあり、地方部の限られた路線のみの実施である。路線距離では1,626kmで、これは首都高や阪神高速を除く高速道路の

全体供用延長のうち 18%を占めるが、交通量は決して多いとは言えない路線が大半である。

関西では、舞鶴若狭自動車道の小浜西～吉川 JCT 間(112km)と京都丹波道路の丹波～沓掛間(31km)の 2 区間が対象となっている。図表 5-3-3 は 2009 年 4～6 月における舞鶴若狭自動車道のインターチェンジにおける出入交通量と対前年比を示したものである。ほとんどのインターチェンジで前年よりも交通量が増加している。しかしながら、当該路線は交通量が本来少ない路線であるため、料金割引による交通量の増加が地域経済に与えるインパクトも大きくないと考えられる。

図表 5-3-3 舞鶴若狭自動車道のインターチェンジの出入交通量 (2009 年 4～6 月)

インターチェンジ	出入交通量(千台)	対前年比(%)
三田西	15	101.5%
丹南篠山口	19	104.9%
春日	25	102.6%
福知山	19	101.2%
綾部	5	86.7%
舞鶴西	8	123.8%
舞鶴東	8	116.7%
大飯高浜	2	130.2%
小浜西	7	112.9%

資料：日経グローバル No. 131 より作成

3. 関西経済予測モデルによるシミュレーション分析

以下、関西社会経済研究所の「関西経済予測モデル」を用いて、高速道路料金の割引政策が関西地域の観光消費ならびに経済にどのような影響をもたらすか、シミュレーション分析を行う。

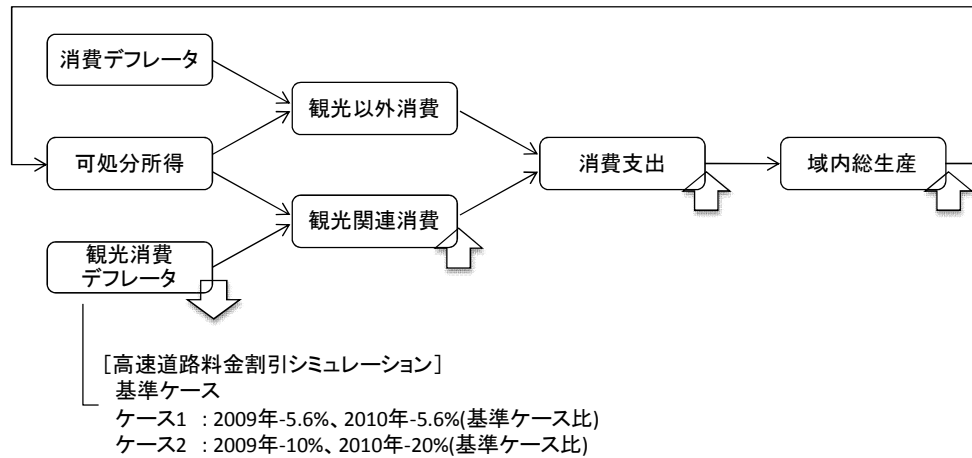
(1) 分析手法

分析にあたり、入江(2009)で開発した「関西経済予測モデル」を、新たに観光消費分析に特化したモデルとして改めて構築し直した。これにより、高速道路料金割引の経済への影響として、観光関連消費がどの程度増加するか推計することができるようになっている。

なお観光関連の消費データは、統計資料が十分整備されていないため、「観光白書」「観光の実態と志向」「家計調査年報」等のデータを利用して独自に新規作成した。

図表 5-3-4 は、今回構築したモデルの分析に関わる部分の概要を示したものである。図中の太い矢印は、高速道路料金割引による影響を示している。細い矢印はモデル上での波及経路である。

図表 5 - 3 - 4 モデルの概要



注：「観光関連消費」は、自家用車による観光での消費のみが含まれる。

今回の分析では観光消費への影響をみるため、民間消費を観光関連消費とその他の消費支出の2つに切り分けている。そして、観光関連消費とその他の消費支出は、それぞれ異なる価格（デフレーター）の下で支出が決まると考える。高速道路料金割引政策が実施されると、モデル上では、観光消費デフレーターが下落することになる。観光消費デフレーターが下落すると、実質的な可処分所得の増加に伴い、観光関連消費が増加する。観光関連消費が増えると域内総生産が増加し、乗数効果によってさらに経済が拡大していくことになる。

分析では、前提条件の異なる試算を3通り行う。料金割引がない状態に戻したケース（以下ではこれを基準ケースとする）、2009年3月以降の料金割引が今後も継続するケース（以下ではこれをケース1とする）、09年度後半以降に段階的に無料化が進むケース（以下ではこれをケース2とする）の3通りである。

具体的なシミュレーションの手法であるが、まず観光消費デフレーターを変化させない形での試算を行う。これが基準ケースとなる。次にケース1は、「生活対策」として09年3月から順次導入されている料金割引政策の継続を前提としたシミュレーションである。ここでは、前掲の消費者物価指数の下落率を用い、観光消費デフレーターを09年・10年ともに基準ケース比で5.6%ずつ下落させて試算を行う。またケース2は、現在民主党が政権公約としている高速道路無料化が段階的に実施されることを前提としたシミュレーションである。ただし09年9月時点では具体的にどのように無料化が進められるかまだ不明であるため、一定の仮定を置いて試算を行った。本稿での分析では、観光消費デフレーターを基準ケース比で09年はマイナス10%、10年はマイナス20%となるとし、シミュレーションを行う。

(2) 分析結果

シミュレーションの結果は以下の通りである(図表5-3-5)。

まずケース1では、観光消費は2009年に375億円、10年に368億円増加する。これを

基準ケースの観光消費額と比較すると、09年は2.2%、10年は2.3%増加する見込みである。また関西の実質域内総生産は、09年は355億円、10年は337億円増加する。経済成長率に置きなおすと、09年、10年ともに成長率を+0.04%ポイントずつ押し上げる効果となる。なお、観光消費の増加幅より域内総生産の増加幅の方が小さくなっている。これは、シミュレーションケースでは移輸入（域内総生産では控除される）が拡大する一方で、移輸出は変化しないためである。消費で押し上げられた金額が域内総生産として域内に留まらず、漏出していることになる。

またケース2では、観光消費が09年は686億円、10年は1,397億円増加する。ケース1と同様に基準ケースの観光消費額と比較すると、09年は+4.1%、10年は+8.5%の増加となる。また関西の実質域内総生産は、09年は649億円、10年は1,302億円増加する。これを経済成長率に置きなおすと、09年は+0.07%ポイント、10年は+0.15%ポイント押し上げる効果となる。

09年、10年の2年間合計した効果でみると、観光消費はケース1では743億円、ケース2では2,083億円増加する。これは、前述した国土交通省の試算と比較しても妥当な結果であるといえる。

図表5-3-5 高速道路料金割引のシミュレーション結果のまとめ

		経済拡大効果(100万円)		変化率	
		ケース1	ケース2	ケース1	ケース2
観光消費額	2009年	37,554	68,606	2.24%	4.10%
	2010年	36,783	139,706	2.25%	8.53%
	2年間合計	74,337	208,312	-	-
域内総生産	2009年	35,540	64,940	0.04%	0.07%
	2010年	33,680	130,240	0.04%	0.15%
	2年間合計	69,220	195,180	-	-

(3) 結果の考察

今回の試算結果から、高速道路料金割引は、観光消費に対して少なからずプラスの効果があることが定量的に確認された。本稿では関西への影響しか試算していないが、他地域では、関西よりも自家用車を利用した旅行のシェアが高いことから、より大きな結果が得られると考えられる。さらに実際には、高速道路料金が定額あるいは無料となった場合、走行距離が長ければ長いほど価格の下落率は大きくなる。大都市圏から近い観光地ほど恩恵が薄く、集客に苦戦しているとも言われており、関西での効果は他地域よりも小さくなる可能性がある。また関西は阪神高速が割引対象外となっているが、他地域は首都高速を除き全ての高速道路が割引対象となる点にも注意が必要である。

ただし、今回の分析では観光消費が喚起されるという、直接的な需要浮揚効果しか検討していない点に注意が必要である。流通コストが減少し、これが価格に転嫁されれば物価が下落すると考えられるが、この経路は考慮していない。また、電車やフェリーなど、自

家用車以外の交通機関における需要の減少などは考慮していない。渋滞の発生や環境への影響も懸念される問題である。

高速道路料金割引政策は、家計の観光消費を喚起し、内需を底上げするという面では、一定の効果が期待できよう。しかし前述したような「副作用」と言うべき影響が、様々な産業・分野にもたらされる可能性があることに留意する必要がある。またその影響の程度は地域特性の違いによって大きく異なってくるだろう。したがって、今後民主党が政権公約として掲げている料金無料化の段階的な推進にあたっては、その影響を慎重に検討していくことが望まれる。

参考資料

- 入江啓彰(2009a)「関西経済予測モデルの開発と応用」関西社会経済研究所ディスカッションペーパーNo. 15
- 入江啓彰(2009b)「関西経済は高速道路料金割引の恩恵を受けるのか」『運輸と経済』第69巻、第11号
- 入江啓彰(2009c)「関西経済予測モデルによる高速道路料金割引の影響分析」『関西学院経済学研究』第40号
- 高速道路料金引き下げに関する研究会事務局(2009)「高速道路料金引き下げに関する研究会報告」『運輸と経済』第69巻、第11号
- 国土交通省(2010)「平成22年度高速道路無料化社会実験計画(案)」
- 日経グローバル(2009)「「1000円高速道路」特需の明暗」No. 131
- 日本観光協会「観光の実態と志向」各年版
- 日本交通公社(2009)「旅行者動向2009－国内・海外旅行者の意識と行動－」
- NEXCO西日本ホームページ(2009/11/4参照)
- 古川浩太郎(2009)「高速道路の通行料金制度－歴史と現状－」『レファレンス』No. 705
- 民主党ホームページ「民主党の政権政策 Manifesto2009」(2009/11/4参照)

5-4 残る関西の交通ボトルネック

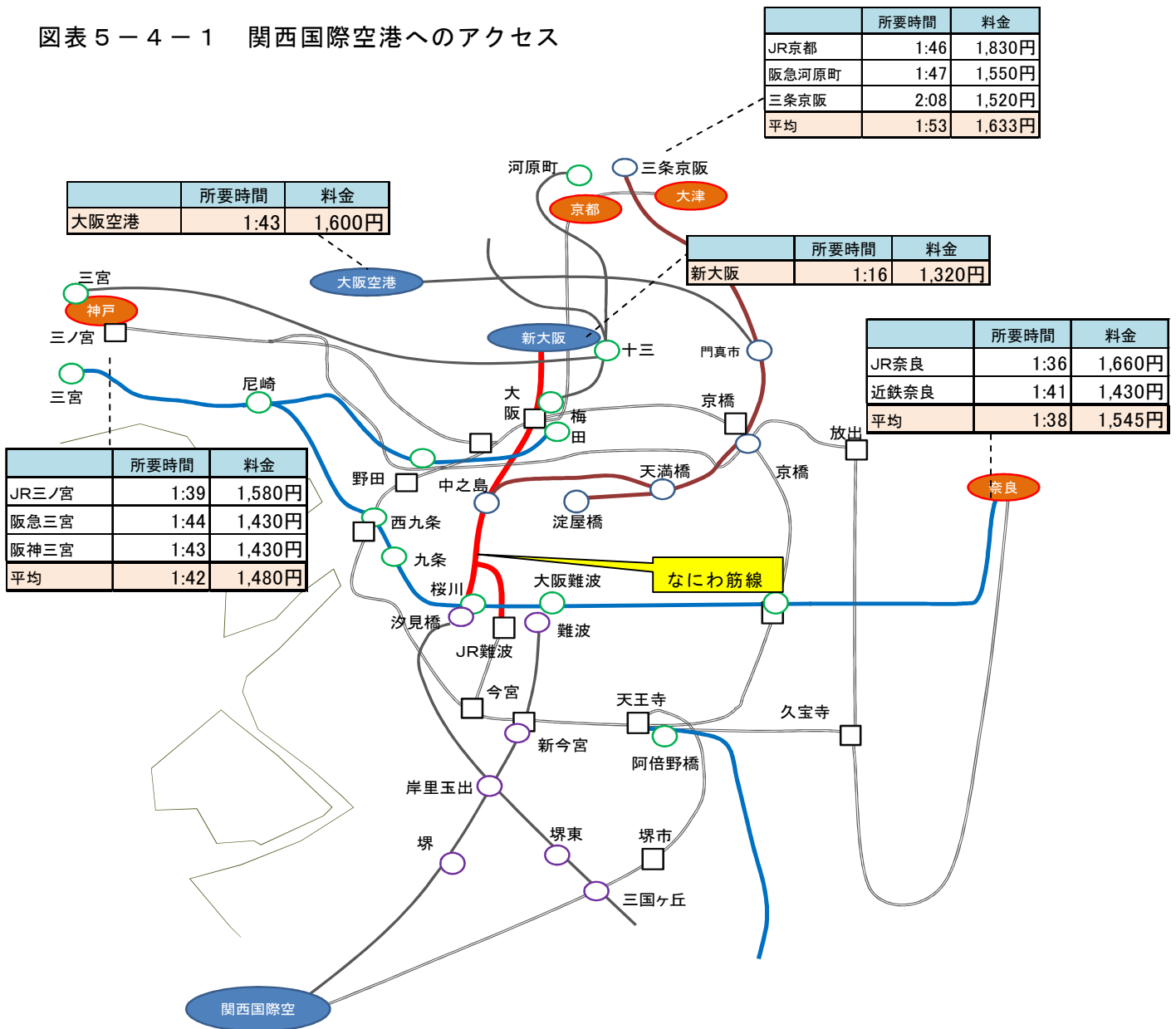
戸泉 巧

1. 鉄道のミッシングリンク

5-1章では、関西の鉄道網が拠点地域間で途切れているという構造的な問題を挙げ、阪神なんば線のように、ボトルネックを解消することで、新しい需要を創造し、周辺経済に大きな波及効果をもたらすことを示した。このような「途切れ」の問題は「ミッシング・リンク」と呼ばれており、関西にはまだ残された鉄道網のミッシングリンクが存在する。

例えば、関西空港へのアクセスの問題もその一つである。現状、京都や神戸、大阪空港などからの関空へのアクセスは、大阪市内を迂回したり、複数路線を経由することが多く、非常に手間、時間、コストがかかっている。

図表 5-4-1 関西国際空港へのアクセス



これを解消する手段として期待されているのが、2004年に近畿地方交通審議会の答申でも示された「なにわ筋線」である。この開通により、京都や新大阪、神戸といった拠点地域から関西国際空港へのアクセスが、それぞれ30分から40分の短縮となり、飛躍的に向上が期待されている。

「なにわ筋線」はJR新大阪駅から梅田北ヤードを經由してJR難波や南海難波、汐見橋などの駅を結ぶことが検討されている。京阪中之島駅とも接続し、同線の利便性の向上にもつながることが期待されている。09年4月には、JR西日本や私鉄大手5社、大阪府、大阪市、関西経済界のトップが集まる初の鉄道サミットが大阪市内で開催され、関西が団結して、大阪都心部の鉄道網整備について協議、その中で「なにわ筋線」の重要性の認識を共有、年度中にも事業開始の前提となる国の調査を目指し、国への働きかけを強化することになった。

「なにわ筋線」は、関西の鉄道の大きなボトルネックの解消につながり、関空の競争力の向上とともに、人の流れを変え、関西に大きな経済効果をもたらすと考えられる。

2. 高速道路のミッシングリンク

ミッシングリンクの問題は鉄道にとどまらず、高速道路網にも同様に存在する。高速道路のミッシングリンクは人の流れだけでなく、物流面で企業活動にも大きな悪影響を与え、渋滞の発生や事故の発生など生命をも脅かす問題にもなる。さらに5-3章で示したように、高速道路の無料化がすすむと、関西域外からの集客利用が見込まれることは望ましいことであるが、一方で、ミッシングリンクが存在したままであると、渋滞の発生による物流機能の不全を招く恐れがある。

国土交通省近畿地方整備局の資料によれば道路のミッシングリンクは以下のようになっている。

道路ミッシングリンク



- ①淀川左岸線延伸部 ②大阪湾岸道路西伸部 ③京奈和自動車道（大和北道路）④名神湾岸連絡線 ⑤新名神高速道路（大津 JCT～城陽 JCT 間、八幡 JCT～高槻 JCT 間）

これら途切れた高速道路網は、大阪市内に慢性的な交通渋滞をもたらしているだけでなく、大阪湾岸に集積しはじめた薄型テレビ用パネルや太陽電池工場の産業活動にも支障をきたす懸念がある。これらのミッシングリンクの早期解消を強力に行うため、関西の自治体と経済界が一丸となって「京阪神高速道路整備促進協議会」を結成し、09年3月に設立総会が開催された。ここでは、協議会メンバーをはじめ、さらに連携の輪を広げ、関西一丸となって、道路ネットワーク整備の必要性を訴えるアピール活動や国への要望活動などを行っている。

建設促進の対象は淀川左岸線延伸部（延長約 10 キロ）のほか、新名神の未着工部分（同約 35 キロ）▽大阪湾岸道路西伸部（同約 21 キロ）▽名神湾岸連絡線（同約 4 キロ）の計 4 カ所。総延長は約 70 キロに及ぶ。

しかしこれらの未着工区間の建設は、国や自治体の財政難により計画や調査段階であるものが多く、進捗していない。例えば図の⑤新名神高速道路は、総事業費が 6,800 億円と見込まれているが、現在は凍結されている。

さらに、民主党政権になり、全国的に公共工事の見直しが相次ぐ中、これら関西の高速道路も例外ではなく、計画がさらに遅れる兆しがある。

ミッシングリンクは、関西の交通の大きなボトルネックになっているのは間違いないが、それを解消するには巨額の財政投入が必要である。むやみに路線や高速道路をつなげるだけでは、ただの税金の無駄遣いに終わってしまう。

国も地方も財政事情が厳しく、さらに今後少子化で人口の増加が見込めない中、大規模な開発のリスクは大きくなるばかりである。

従って、ボトルネックとなっている路線・道路については、その効果について、綿密な事前調査が必要である。

阪神なんば線を一つのボトルネック解消の成功要因として効いたのが、「乗り換えなしの直通」による心理的距離の短縮であることを考えれば、大規模な事業で新たに長大な路線を開発するばかりではなく、既存路線の相互乗り入れを実現しても効果が大きいことが明らかである。つまり、量を追求するより、既存インフラの質の改善だけでもボトルネックの解消効果は大きいと考えられる。

6 ショックの影響

6-1 新型インフルエンザが関西経済に与えた影響

武者 加苗

1. はじめに

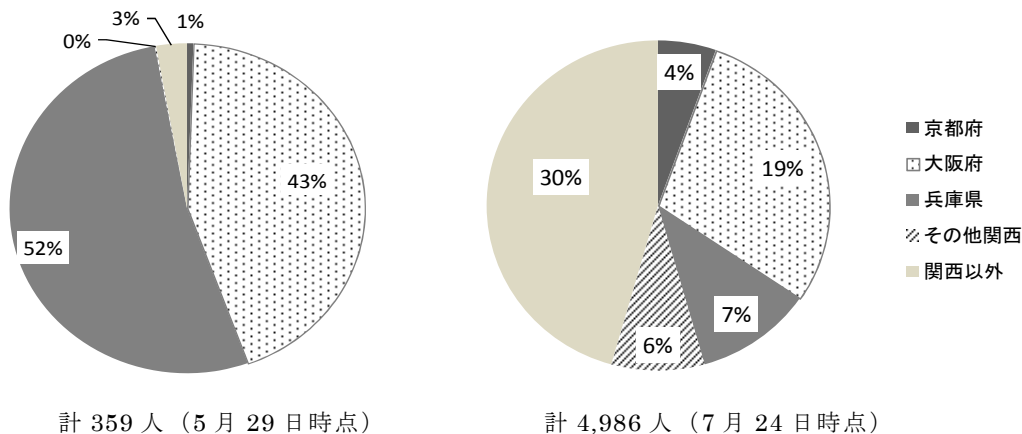
交流人口が増加し、財サービスの移動が活発化することは、地域経済の活性化には欠かせない。反面、ヒト・モノの交流には、経済にマイナスの影響を与えるリスクが存在することも事実である。特に、急速に交流の頻度や範囲が増大した場合には、予期せぬ影響が現れることもある。本章では、2009年に世界的に流行し、関西でも感染が拡大した新型インフルエンザを、交流を妨げるリスクの例として取り上げ、関西経済・産業にどの程度の影響を与えたのかを定量的に示す¹²。

2. データでみる新型インフルエンザの影響

日本国内での新型インフルエンザの症例は、5月9日に成田空港で確認された4名が最初である。その後、5月16日に神戸で国内初の二次感染が発生し、都心部を中心に症例報告が拡大した。

図表6-1-1は、京都府、大阪府、兵庫県とその他の府県での新型インフルエンザの症例数を示したものである。感染初期の5月29日時点では、大阪府内の症例が43%、兵庫県の症例が52%と、全国の症例のほとんどをしめていた。7月24日以降は疑い例の全数検査は中止となったが、その時点でも関西2府5県で全国の半分以上の症例を占めている。

図表6-1-1 新型インフルエンザ症例数（2時点間の累積数）

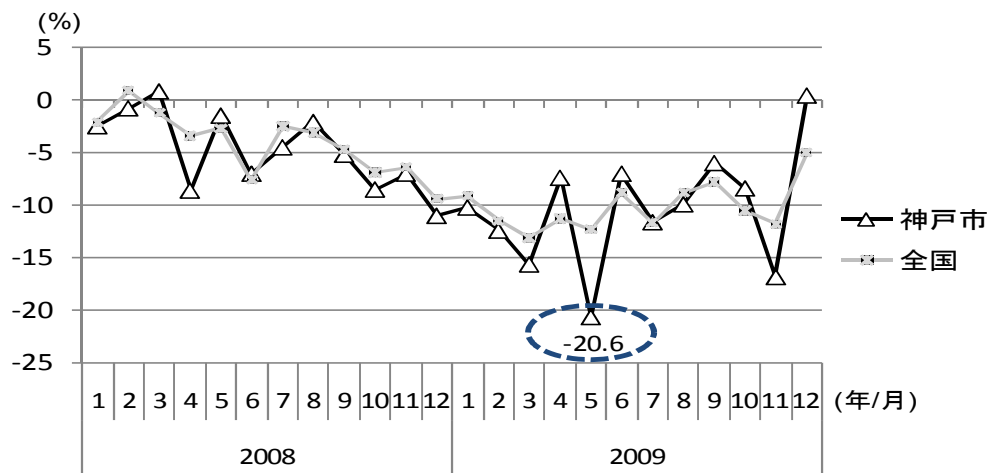


資料：厚生労働省国立感染症研究所

¹² 本稿の詳細は2009年10月に関西社会経済研究所から公表された（社）関西経済連合会の委託による「新型インフルエンザの関西経済への影響調査」を参照されたい。

図表6-1-2は関西で最初に新型インフルエンザの症例が見つかった神戸市の百貨店売上高を、全国のそれと比較したものである。2009年5月の神戸市の百貨店売上高は前年比マイナス20.6%と全国値と比較しても大幅に減少している。これは、新型インフルエンザの感染を恐れた人々が外出を控えたことによる影響である。景気悪化の影響で百貨店売上高は全国的に前年比マイナスが続いているが、新型インフルエンザによって痛手を受けたといえる。

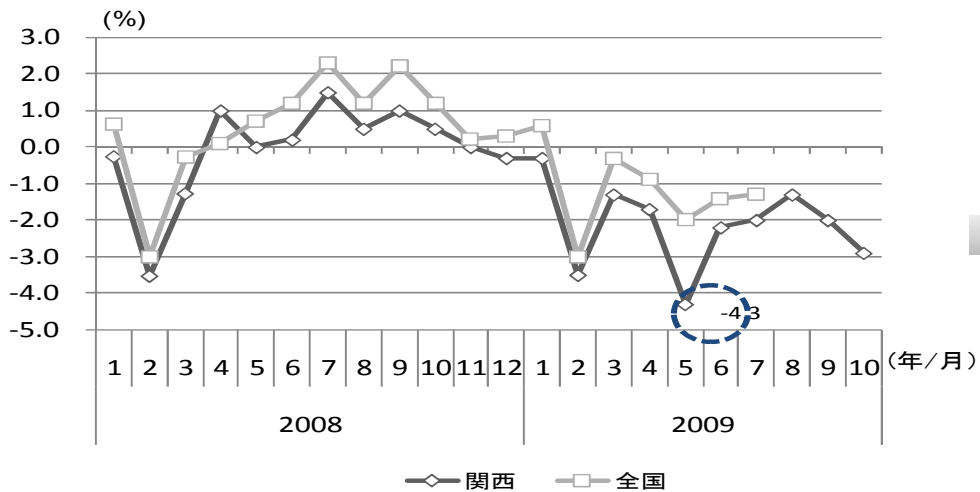
図表6-1-2 神戸市および全国の百貨店売上高推移（前年比、%）



資料：日本百貨店協会「百貨店売上高」

図表6-1-3は、関西と全国の鉄道輸送人員の推移を示した図である。図表6-1-2と同じく、2009年5月に関西の輸送人員のみが前年比マイナス4.3%と、全国のマイナス2%に比べて大きく落ち込んでいることが分かる。関西の高校、大学で休校が相次いだことや、不用の外出を控えた人が多かったためである。

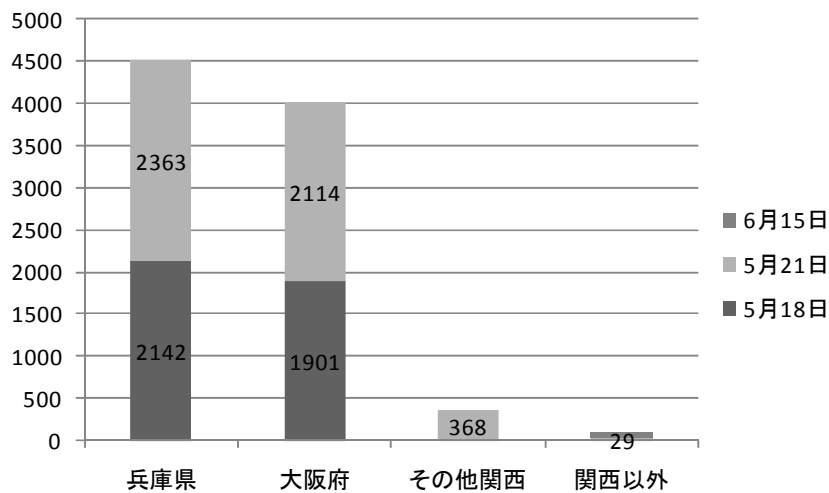
図表 6-1-3 鉄・軌道旅客輸送量の推移



注：全国値は 2009 年 7 月時点までしか公表されていない。

資料：近畿運輸局、国土交通省「運輸統計月報」

図表 6-1-4 臨時休校数の推移



資料：文部科学省資料

3. 新型インフルエンザによる損失額推計

本節では、関西経済連合会が 2009 年 10 月に公表した「新型インフルエンザの関西経済への影響調査」の結果を基に、府県別の雇用への影響を新たに試算した。

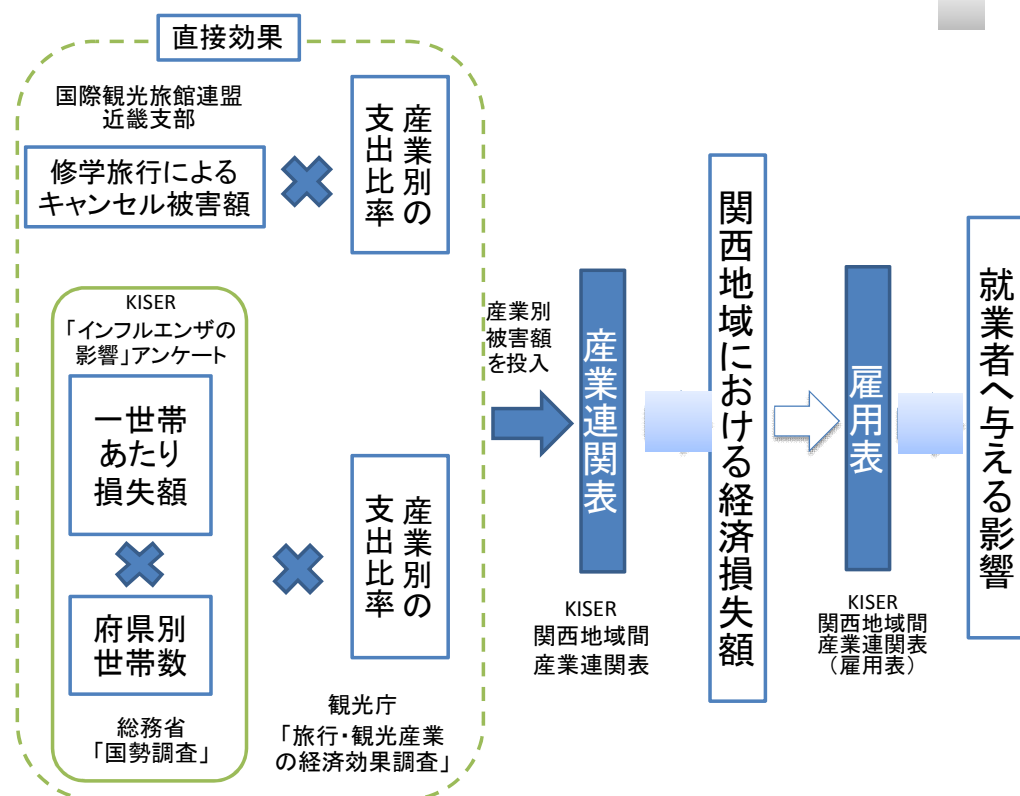
(1) 調査の方法

産業連関分析に必要な前提条件の根拠は、関西社会経済研究所（K I S E R）によるウ

ウェブアンケートの結果を利用した¹³。

また、今回は修学旅行のキャンセルが関西経済に与える影響についても別途試算している¹⁴。ただし、修学旅行のキャンセルの影響はウェブアンケートに含まれないため、国際観光旅館連盟の資料を利用した。分析手法のイメージは図表6-1-5で示している。

図表6-1-5 分析手法のイメージ



資料：関西経済連合会「新型インフルエンザの関西経済への影響調査」より作成

試算は以下の①から④のステップ順に行った。

- ①独自アンケートの結果から、関西一世帯あたりの損失単価を推計し、それに世帯数を乗じて、関西地域の損失額を求める。関西域外からの来訪客については、一世帯あたりの損失単価に乘じる世帯数は、「国勢調査」の世帯数にヒアリング結果による関西発着の旅行者数から算出した調整係数をかけて調整したものを利用した。具体的には、流行期間中の5月は関西在住者の行動自粛による損失額に対して、関西域外在住者の行動自粛による損失額を0.935倍と想定する。流行が一段落した6月は前者に対して後者の比率を2.615倍と想定して、世帯数を調整している。
- ②観光庁「平成19年度 旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」の比率を利用して、産業別の直接需要の比率を推計する。輸送部門については、アンケート結果の比率を利

¹³ ただし、このアンケートは居住地ベースの回答であるため、需要発生地での値ではないことに注意する必要がある。したがって、関西外からの観光客の多い京都、奈良への影響が過少に推計されている可能性がある。

¹⁴ 京都市産業観光局によると、京都への修学旅行のキャンセルは約1150校、約15万人にのぼったということである。ただし、そのうち95%が再度京都への修学旅行実施を決定したという。

用したうえで、道路輸送、鉄道輸送、航空輸送分を推計する。その比率を利用して、府県別の損失額を産業別に推計する。

- ③①②の産業別府県別の直接需要を関西地域間産業連関表に投入し、二次効果まで求める。
- ④就業へ与える効果については、関西地域間産業連関表の雇用表を新たに作成し、そこから得られた雇用者係数を乗じることで、経済損失額を雇用者ベースに換算した場合の影響をみた。
- ⑤アンケートで除いた修学旅行のキャンセル被害分については、国際観光旅館連盟の公表資料より、県別の被害額を利用する。以下、②③④と同様に行う。
雇用へ与える影響については、2000年の関西地域間産業連関表から新たに雇用表を推計し、その雇用係数を利用して算出した。

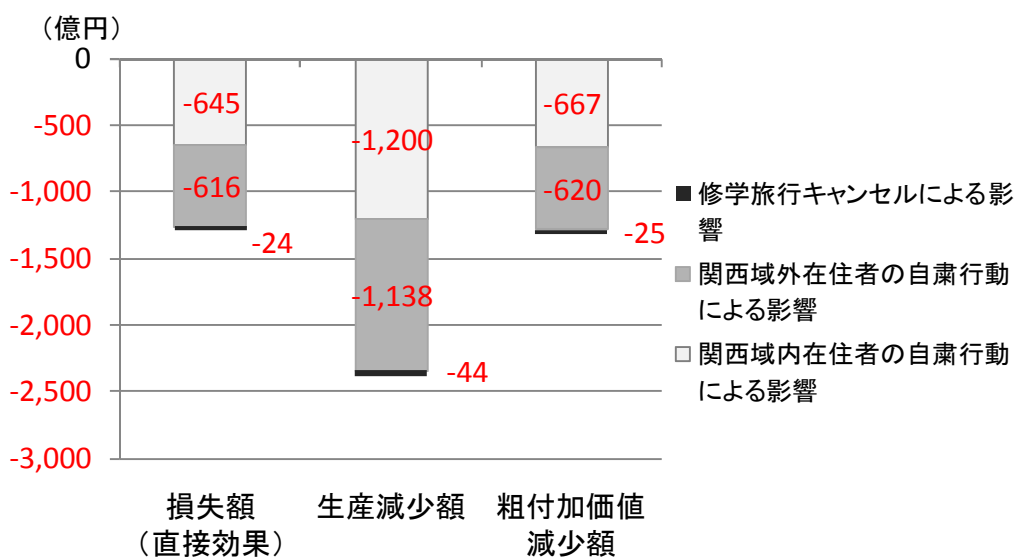
(2) 産業連関分析による経済損失額

関西地域間産業連関表での試算によると、新型インフルエンザによって関西在住者が経済活動を自粛したことによる損失額は生産額ベースで1,200億円、中間投入を除いた粗付加価値ベースで667億円となった(図表6-1-6)。関西域外在住者が経済活動を自粛したことによる損失額は、生産額ベースで1,138億円、粗付加価値ベースで620億円となった。また、修学旅行キャンセルによる損失額は生産額ベースで44億円、粗付加価値ベースで25億円となった。また、関西のGRP(85兆円)と粗付加価値ベースの合計である1,312億円を比較すると、損失額はGRPの0.15%に相当することが明らかになった。

関西経済に与える影響はマクロでは小さいと言えるが、産業別にみると必ずしもそうではない。図表6-1-7によると、旅館・その他宿泊施設の被害額は275億円であり、生産額にしめる割合は2.43%と関西経済全体が受けた影響よりも相当大きい。以下、観光関連産業と思われる産業はいずれも関西経済全体の影響よりも損失額割合が大きいことが分かる。

また、雇用表を利用した試算によると、関西における雇用喪失分は18,097人、うち大阪府における雇用喪失分は10,824人、京都府における雇用喪失分は1,701人、兵庫県における雇用喪失分は3,870人などの結果となった(図表6-1-8)。ただし、これらの雇用喪失とされる数字が即、失業者数となるわけではない。企業は経済情勢の急変に対して、まずは賃金や雇用時間を減少させることで雇用調整を行う。つまり、インフルエンザ流行のような短期的なショック期間中は、自宅待機や残業時間の調整などで対応した企業が多かったと思われる。

図表 6 - 1 - 6 関西経済における損失額



資料：関西経済連合会「新型インフルエンザの関西経済への影響調査」より作成。

図表 6 - 1 - 7 産業別にみた影響

(単位:百万円)

	生産額	被害額	生産額減少割合
1 旅館・その他の宿泊所	1,130,810	-27,482	2.430%
2 鉄道輸送	1,363,380	-28,057	2.058%
3 衣服・その他の繊維既製品	815,724	-10,686	1.310%
4 道路輸送	3,289,412	-26,106	0.794%
5 航空輸送	533,430	-3,600	0.675%
6 娯楽サービス	2,158,908	-10,636	0.493%
7 食料品	3,604,395	-15,054	0.418%
8 飲食店	4,220,192	-17,507	0.415%
9 運輸付帯サービス	1,341,245	-4,178	0.311%
10 その他の対個人サービス	2,247,698	-5,553	0.247%

資料：関西経済連合会「新型インフルエンザの関西経済への影響調査」より作成。

図表 6-1-8 雇用に与える影響

	就業喪失分(人)
大阪	-10,824
京都	-1,701
兵庫	-3,870
奈良	-635
和歌山	-465
滋賀	-598
福井	-4
計	-18,097

4. まとめ

本章では交流人口の増加にマイナスの影響となる、人の流れを阻害する要因について検討した。取り上げた事例は、2009年に流行した「新型インフルエンザ」である。

当初、新型インフルエンザは関西中心に流行が始まったため、関西地域に与える影響は大きいと見られた。しかし、本稿の結果からは瞬間風速的なショックであったため、関西経済全体に与える影響は軽微であるとの結論が得られる。ただし、産業別に結果を観察すると、観光関連産業への影響は相当大きいことがわかった。これらの産業へは、なんらかの支援が必要であろう。

次章ではもうひとつのリスクである阪神・淡路大震災の人流に対する影響とその後の立ち直りについて言及する。

参考資料

- 関西経済連合会（2009）「新型インフルエンザの関西経済への影響調査」
- 関西社会経済研究所(2007) 2000年版 関西地域間産業連関表
- 関西社会経済研究所(2009) 「新型インフルエンザの影響アンケート」
- 観光庁（2009）「平成19年度 旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」
- 国際観光旅館連盟近畿支部「新型インフルエンザに伴うキャンセル被害状況」
- 総務省統計局統計調査部国勢統計課「国勢調査報告」
- 内閣府（2006）「平成18年台風第13号の被害状況等について（第4報）」
- 日本損害保険協会ホームページ
- 宮本勝浩（2009）「新型インフルエンザの経済効果」

6-2 大規模災害の影響

田村 洋子

1. はじめに

大規模災害は交流人口に大きな影響を与えるが、その回復の過程や水準は、地域や分野でばらつきが見られる。これは、大規模災害が、結果的に徐々に進みつつあった構造変化等、従来からの流れを加速させる一因として働いたためではないか。そう考えると、交流人口復興の取り組みは、大規模災害前の状態に戻すことに加え、新しい流れを生み出すことが重要ではないかと推測される。

そこで、本章では、1995年1月17日に発生した阪神・淡路大震災を取り上げ、交流人口の推移を確認する。そして、新たに交流人口を生み出している3つの事業に注目し、大規模ショックを乗り越え発展する方法を探るための一助としたい。

2. 大規模災害の影響

本節では、阪神・淡路大震災前後の交流人口の推移を確認する。(1)定住人口、(2)域内総生産(産業面の変化)、(3)神戸港のコンテナ取扱個数、(4)観光客入込数(外部からの人の流れの変化)のデータを用い、交流人口の足下の回復状況が、地域や業種によりばらつきが見られることを確認したい。

(1)人口への影響

図表6-2-1は1990年1月1日を1.00とした、神戸市及び西宮市の人口の推移である。神戸市全体では、震災直後(95年10月1日)、0.96まで減少するものの、その後回復。2010年には1.04と、全国の人口が減少する中、増加と推計されている。ただし、市内の地域ごとにその状況は異なる。

神戸市東灘区や西宮市では、震災で大きく減少するものの、回復とともに再び増加しており、2010年の推計値では東灘区1.14、西宮市1.13と震災前を大きく上回る。これは、震災後、都市の再開発が進んだことも影響している。

一方、長田区は、減少傾向が続き、2010年は0.74と震災前を下回ると推計されている。これは、震災の影響と、震災前から続く少子高齢化の影響が大きい。

一方、神戸市の須磨区や垂水区では、震災前後に増加から減少へと基調が変化している。これは、震災だけでなく、その後顕著になってくる神戸市内における郊外から市街地へと進む定住人口移動の影響も大きいのではないかと推測される。

図表 6-2-1 人口の年次推移(1990年10月1日=1.00、各年10月1日)

区分	国勢調査	国勢調査	推計人口 ・震災前	国勢調査	国勢調査	国勢調査	将来 推計人口
	80年	90年	(95.1.1)	95年	2000年	05年	10年
全国	0.95	1.00	1.01	1.02	1.03	1.03	1.03
兵庫県	0.95	1.00	1.02	1.00	1.03	1.03	1.03
神戸市	0.93	1.00	1.03	0.96	1.01	1.03	1.04
東灘区	0.96	1.00	1.01	0.83	1.01	1.08	1.14
灘区	1.10	1.00	0.96	0.75	0.93	0.99	1.03
中央区	0.99	1.00	0.96	0.89	0.93	1.00	1.05
兵庫区	1.15	1.00	0.95	0.80	0.86	0.86	0.85
北区	0.83	1.00	1.09	1.16	1.13	1.14	1.13
長田区	1.20	1.00	0.95	0.71	0.77	0.76	0.74
須磨区	0.83	1.00	1.00	0.94	0.93	0.91	0.89
垂水区	0.90	1.00	1.01	1.02	0.96	0.95	0.93
西区	0.55	1.00	1.27	1.40	1.49	1.54	1.56
西宮市	0.96	1.00	0.99	0.91	1.03	1.09	1.13

資料：兵庫県・総務省人口統計、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口から作成

図表6-2-2は兵庫県及び全国の1990年度を1.00とした大学在籍者数の推移である。兵庫県の大学の在籍者数は増加傾向にあり、近年鈍化しているものの、2009年度は123,383人と過去最高を記録している。また、兵庫県と全国の人口の伸びが、ほぼ同じであることから大学在籍者数の伸びを検討すると、2009年度の兵庫県の大学在籍者数は1.41で、近年の伸びは全国より大きいと考えられる。

図表 6-2-2 大学在籍者数の推移

	80年度	85年度	90年度	95年度	2000年度	05年度	09年度
兵庫県	0.78	0.81	1.00	1.23	1.33	1.40	1.41
全国	0.86	0.87	1.00	1.19	1.28	1.34	1.33

資料：兵庫県、文部科学省 学校基本調査から作成

(2) 産業への影響～域内総生産の推移～

図表6-2-3は1990年度を1.00とした、兵庫県、神戸市及び西宮市の総生産の推移である。神戸市、西宮市は、震災直後の95年度は復興の効果もあり、震災前の水準を上回る。しかし、震災復興の効果が剥落してくると、全国的な景気後退の影響を大きく受け低迷した。

ただし、これも産業別に違いがある。神戸市では、製造業は下落傾向が続き、06年度は0.79。一方、サービス業は一貫して増加傾向にあり、06年度は1.41であった。これは、製造業に大きな影響を与えた震災の影響だけでなく、震災前から全国的に起こっている製造業からサービス業へとといった、構造変化の進展も大きいと考えられる。

西宮市は、製造業に関しては震災前までは比較的堅調であったものの、震災後減少が続
き、07年度0.67であった。サービス業は1.21で、全国（07暦年1.60）や、兵庫県（同
年度1.43）、神戸市（06年度1.41）同様、増加傾向が続いている。

図表 6-2-3-1 域内総生産の推移(主な経済活動別、1990年度=1.00)

	90年度	95年度	2000年度	05年度	06年度	07年度
兵庫県内総生産	1.00	1.15	1.10	1.03	1.05	1.03
製造業	1.00	1.01	0.91	0.82	0.86	0.81
卸売・小売業	1.00	1.18	1.08	0.98	0.97	1.00
不動産業	1.00	1.26	1.37	1.37	1.37	1.38
サービス業	1.00	1.18	1.32	1.37	1.41	1.43
西宮市内総生産	1.00	1.16	1.00	0.96	0.96	0.97
製造業	1.00	1.07	0.95	0.68	0.73	0.67
卸売・小売業	1.00	1.00	1.06	1.02	1.03	1.06
不動産業	1.00	0.92	1.11	1.22	1.24	1.27
サービス業	1.00	1.09	1.08	1.16	0.9	1.21

資料：兵庫県 平成19年度市町民経済計算から作成

図表 6-2-3-2 神戸市内総生産の推移(主な経済活動別、1990年度=1.00)

	90年度	95年度	2000年度	05年度	06年度
神戸市内総生産	1.00	1.05	1.03	0.97	0.99
製造業	1.00	0.91	0.84	0.76	0.79
卸売・小売業	1.00	1.00	0.97	0.91	0.90
不動産業	1.00	1.22	1.26	1.23	1.24
サービス業	1.00	1.15	1.37	1.39	1.41

資料：神戸市 平成18年度経済活動別市内総生産から作成

図表 6-2-4 国内総生産の推移(経済活動別、暦年、1990年=1.00)

	90年	95年	2000年	05年	06年	07年	08年
国内総生産	1.00	1.12	1.14	1.13	1.15	1.16	1.14
製造業	1.00	0.98	0.95	0.92	0.92	0.93	0.85
卸売・小売業	1.00	1.30	1.21	1.18	1.17	1.20	1.19
不動産業	1.00	1.25	1.34	1.40	1.40	1.42	1.44
サービス業	1.00	1.24	1.45	1.52	1.56	1.60	1.61

資料：内閣府 平成20年度国民経済計算から作成

*全国は暦年で平成20年、兵庫県平成19年度、神戸市平成18年度のデータをもとにして
おり、単純に比較はできない。

(3) 神戸港への影響

震災により、神戸港は壊滅的な打撃を受けた。震災後、取扱量自体は増加しているが、

中国はじめアジア各国がコンテナ取扱量を急激に伸ばす中、世界におけるランキングでは、順位を下げる結果となった（図表6-2-5）。

図表 6-2-5 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

1985年		1995年		2005年		2008年		
順位	港名	取扱量 (千TEU)	順位	港名	取扱量 (千TEU)	順位	港名	取扱量 (千TEU)
1	ロッテルダム	2,655	1	ホンコン	12,550	1	シンガポール	23,192
2	NY/NJ	2,405	2	シンガポール	11,846	2	ホンコン	22,601
3	ホンコン	2,289	3	高雄	5,232	3	上海	18,084
4	高雄	1,901	4	ロッテルダム	4,787	4	深セン	16,197
5	神戸	1,852	5	釜山	4,503	5	釜山	11,843
6	シンガポール	1,699	6	ハンブルグ	2,890	6	高雄	9,471
7	ロングビーチ	1,444	7	横浜	2,757	7	ロッテルダム	9,251
8	アントワープ	1,350	8	ロサンゼルス	2,555	8	ハンブルグ	8,088
9	横浜	1,327	9	ロングビーチ	2,390	9	ドバイ	7,619
10	ハンブルグ	1,159	10	アントワープ	2,329	10	ロサンゼルス	7,485
14	東京	1,004	12	東京	2,177	20	東京	3,810
—	大阪	356	22	名古屋	1,477	27	横浜	2,800
			23	神戸	1,464	34	名古屋	2,400
			26	大阪	1,159	39	神戸	2,262
						41	大阪	2,094
						25	東京	4,156
						29	横浜	3,482
						43	神戸	2,556

資料：Containerisation International

(4) 外部からの影響～観光客入込数の推移～

図表6-2-6は兵庫県の発表する同県、神戸市、西宮市の観光客入込数(コンベンション等ツーリズム目的も含む)の推移である。震災後、大きく落ち込むものの、復興とともに観光入込客数も増加している。

地区別は、神戸市が神戸市内の地区別の観光入込客数(コンベンション等を含まない)を発表している。これによると、地区により、その回復の水準が異なることがわかる。神戸港等水準を下回る地区がある一方、市街地は新しい施設のオープンやイベントの実施が効を奏し、上回っている。

ただし、観光客入込数は、統計の性質上、すべての施設の動きを把握できているわけではない。また、兵庫県の発表する資料と神戸市の発表する資料では、統計の取る範囲等が異なるため単純な比較はできないことに留意が必要である。

図表 6-2-6-1 観光客入込数(コンベンション等ツーリズム目的も含む)の推移(1990年度=1.00)

	90年度	95年度	2000年度	05年度	06年度	07年度
兵庫県	1.00	0.87	1.22	1.24	1.31	1.30
神戸市	1.00	0.53	1.08	1.24	1.31	1.29
西宮市	1.00	0.92	1.10	1.20	1.22	1.24

資料：兵庫県 観光客動態調査から作成

図表 6-2-6-2 神戸市の観光入込客数(コンベンション等含まない)の推移
(1990年度=1.00)

	90年	95年	2000年	05年	06年	07年	08年
市街地	1.00	0.53	1.82	2.32	2.74	2.51	2.64
うち北野	1.00	0.24	0.94	0.81	0.92	0.94	0.94
神戸港	1.00	0.18	0.49	0.47	0.46	0.56	0.47
六甲摩耶	1.00	0.28	0.59	0.56	0.57	0.61	0.62
有馬	1.00	0.54	0.68	0.85	0.85	0.85	0.84
須磨舞子	1.00	0.33	0.83	0.76	0.79	0.79	0.77
西北神	1.00	1.08	1.16	1.17	1.13	1.30	1.57
小計	1.00	0.38	0.90	0.98	1.07	1.06	1.08
合計(ルミナリエ等含む)	1.00	0.46	1.08	1.17	1.25	1.22	1.23

資料：神戸市 観光入込客数から作成

3. 流れを生み出す新たな取り組み：成功の要因は危機感の共有とリーダーの存在

復興の過程で推進された新たな取り組みとして、①神戸医療産業都市構想、②兵庫県立芸術文化センター、③酒ぐらフェスタ、の3件を取り上げ、その経緯や効果について確認したい。

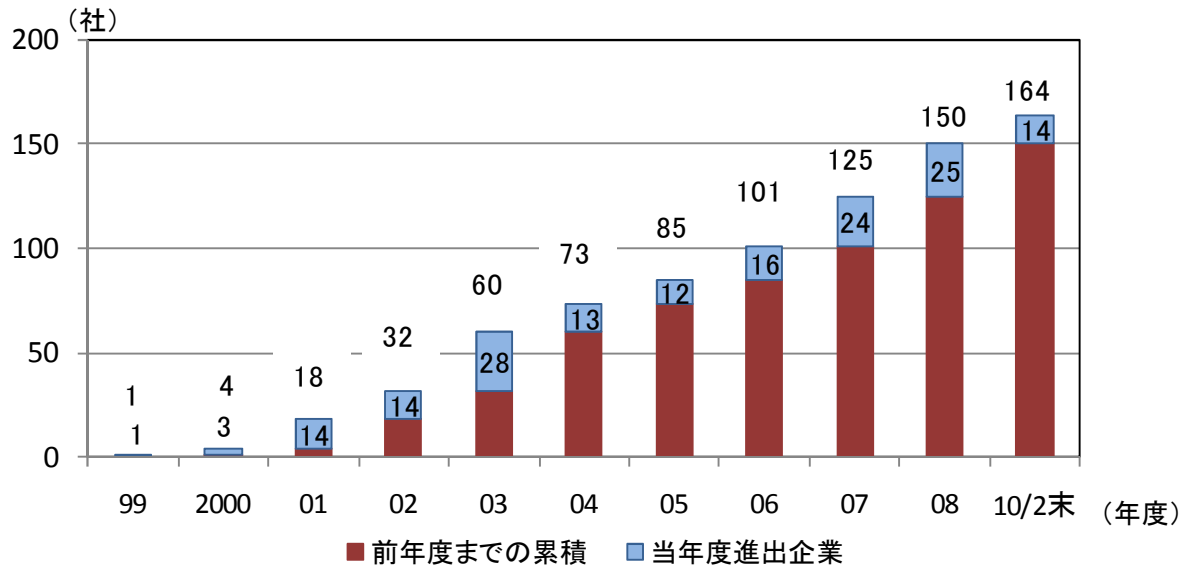
(1) 神戸医療産業都市構想

神戸医療産業都市構想は、1998年10月、構想の検討が開始され約10年間で進出企業数(進出を決定した企業も含む)が164社(目標200社)に達し、3,300人の雇用を生み出している(図表6-2-7)。また、波及効果を含む市内経済効果も05年度時点で409億円と推計されており一定の成果は挙げている。

その要因としては、そもそも医療関連産業の規模の拡大や、元来、関西圏で産官学連携によるライフサイエンス産業の集積があることを背景に、空港等の交通アクセスのよい場所に、先端医療センターや理化学研究所をはじめとする中核施設の誘致が進んだことがあげられる。これは、構想懇談会に座長として井村裕夫氏(当時：神戸市立中央市民病院院長)という強力なリーダーを得て、震災復興の想いを共有する関係者が一体となり、取り組んだことも大きいと考えられる。

神戸医療産業都市では、現在も引き続き、井村氏のリーダーシップの下、医療関連産業の集積が進められている。世界トップクラスの質と規模の研究者、研究インフラの集積等、国際的に優れた研究開発拠点となり、関西発の国際バイオベンチャーが誕生することを期待したい。

図表 6-2-7 進出企業数の推移



資料：神戸市 発表資料

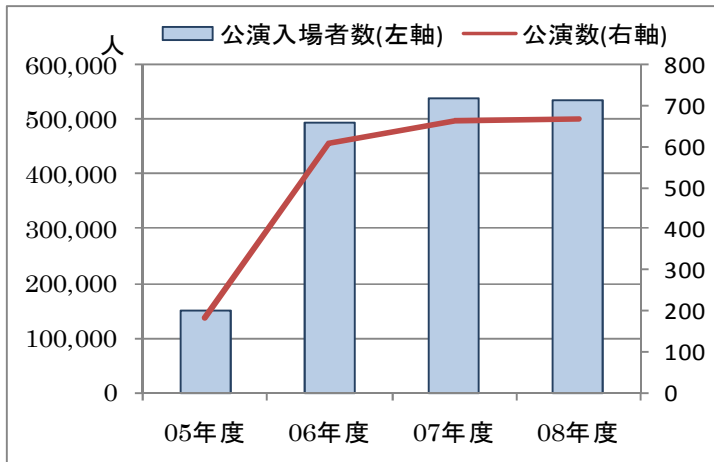
(2) 兵庫県立芸術文化センター

兵庫県立芸術文化センターは、1988年、兵庫県で開催された第3回国民文化祭での提起により検討が開始され、途中、阪神・淡路大震災の経験を踏まえ基本理念を再構築したが、2005年10月22日に開館した。現在の館長は井戸敏三知事、芸術監督は佐渡裕氏である。

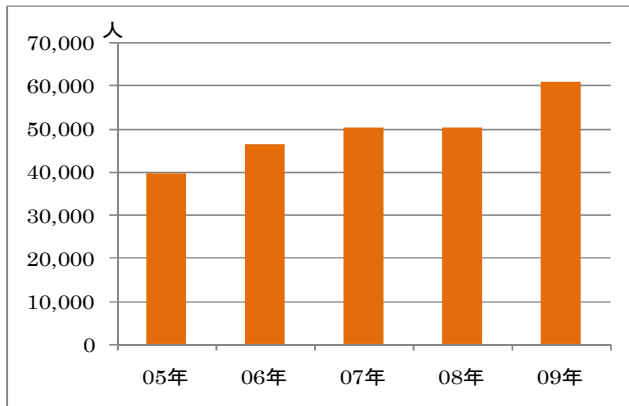
同センターが実現したのは、「阪神・淡路大震災からの心の復興・文化の復興に貢献する」ことを基本理念の1つに掲げ、復興のシンボルとして関係者が一体となって取り組んだことも大きい。また、震災により被害を受けた市街地の再開発と歩調を合わせることで阪急西宮北口駅というアクセスがよく人口密度も高いなど様々な面で潜在力の高い地域への建設が実現し、西宮北口における交流人口の創出にもつながっている。

開館後、公演入場者数は年間50万人前後、ホールも高い利用率を維持している(08年度は3ホールで公演数669公演、ホール利用率約98%、公演入場者数54万人)(図表6-2-8)。また、先行予約のできる芸術文化センター会員数は65,780人(2010年2月9日現在)で、地元の西宮市をはじめ、兵庫県在住者が3分の2を占める(図表6-2-9、図表6-2-10)。バックステージツアーなども実施しており、それらの参加者も含めると来館者数は年間80万人を超える。多彩な自主企画公演をはじめ、広報普及イベント実施などの成果により、同地域が本来持っていた潜在的なファン層の掘り起こしに成功していると考えられる。

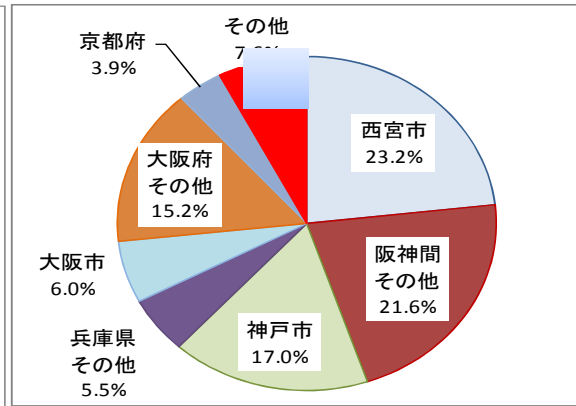
図表 6-2-8 公演入場者数



図表 6-2-9 芸術文化センター会員数
(年1回更新)



図表 6-2-10 会員の分布
(09年8月27日現在)

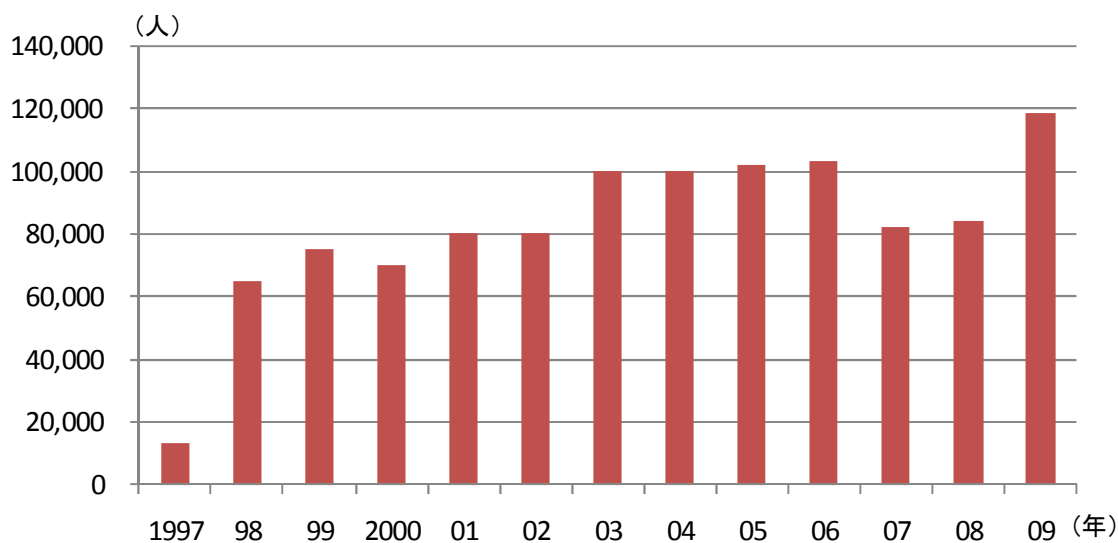


資料：兵庫県立芸術文化センター 発表資料

(3) 西宮酒ぐらルネサンスと食フェア

西宮市の地場産業である酒造業は、震災で大きな被害を受けた。その復興を願って1997年から、『西宮酒ぐらルネサンスと食フェア』が開催されている。2009年は13回目の開催となる。会場では毎年工夫を重ね、試飲コーナーやきき酒大会などを実施。参加者も118,000人まで増加している(図表6-2-11)。さらに、会場と西宮市の酒造メーカーのアンテナショップ、ビール工場をめぐる無料ループバスを走らせて、来場者を回遊させる取り組みを実施しており、日本酒文化の発信に加え、観光振興へと拡げる工夫がなされている。

図表 6-2-11 酒ぐらルネサンス来場者の推移



資料：西宮市 発表資料

4. まとめ

2節で確認した通り、阪神・淡路大震災は、被災地域の定住人口や交流人口を大きく減少させたが、回復の過程と水準は、地域や産業ごとによりばらつきが見られる。だが、長期的には、震災前から続く、わが国全体で進展する産業構造の転換、少子高齢化、郊外から市街地への人口移動の動き等、全国的な流れの影響を受けているケースも多い。また、交流人口の復興には、もとの水準に戻す取り組みに加え、新しい取り組みが重要であることがわかる。

3節で取り上げた3つの事例に共通するのは、実現にあたり、自治体、民間、住民等の関係者が、強力なリーダーの下、一丸となって取り組むことができたこと、さらに、もともとその地域が持つ潜在力を見極め、新たな魅力の掘り起こしに成功していることにある。さらに、『酒ぐらルネサンス』は、当初、清酒産業の復興の目的で始められたものだが、西宮自体の観光復興へと広げることで、清酒産業の復興と観光復興の相乗効果が期待できるイベントとなっている。

現在も、震災の大きな影響を受けた神戸市などでは、神戸港に新たな賑わいを創出することになる都心・ウォーターフロントの活性化、KOBE 鉄人 PROJECT 等、産業復興、観光復興を組み合わせた新たな試みが続けられている。これらが、その地域の潜在力を掘り起こし、また、従来からの取り組みとの相乗効果を生むことで、交流人口の増加につながることを期待したい。

7 交流人口に与える I T 化の影響

信定 浩輔

1. はじめに

I Tの進展は、年々、その度合いを強めており、今や I Tは普通の人々が日常的に使う、便利で身近なツールとなっている。特に関西では、高いブロードバンド利用率など、全国的に見ても I Tを利用するための基盤整備が進んでいる。

交流人口という面から見た場合、I Tの進展は、必ずしも交流人口の増加につながらず、電子商取引の進展による実際の人の移動の減少や商業地域の賑わいの低下、在宅勤務の増加による通勤人口及びオフィス街の人口の減少など、むしろ交流人口を減少させる方向に働くことが考えられ、関西においては I T化が進んでいるが故にその影響が強く出ることもありうる。

しかし、I Tの進展による影響は、このような交流人口へのマイナス面だけではない。これまで知られていなかった地域の魅力を広くアピールするなど、I Tがなければ成し得なかった情報発信も可能であり、域外の人を呼び寄せ、観光や商業など経済を活性化させる側面もあると考えられる。

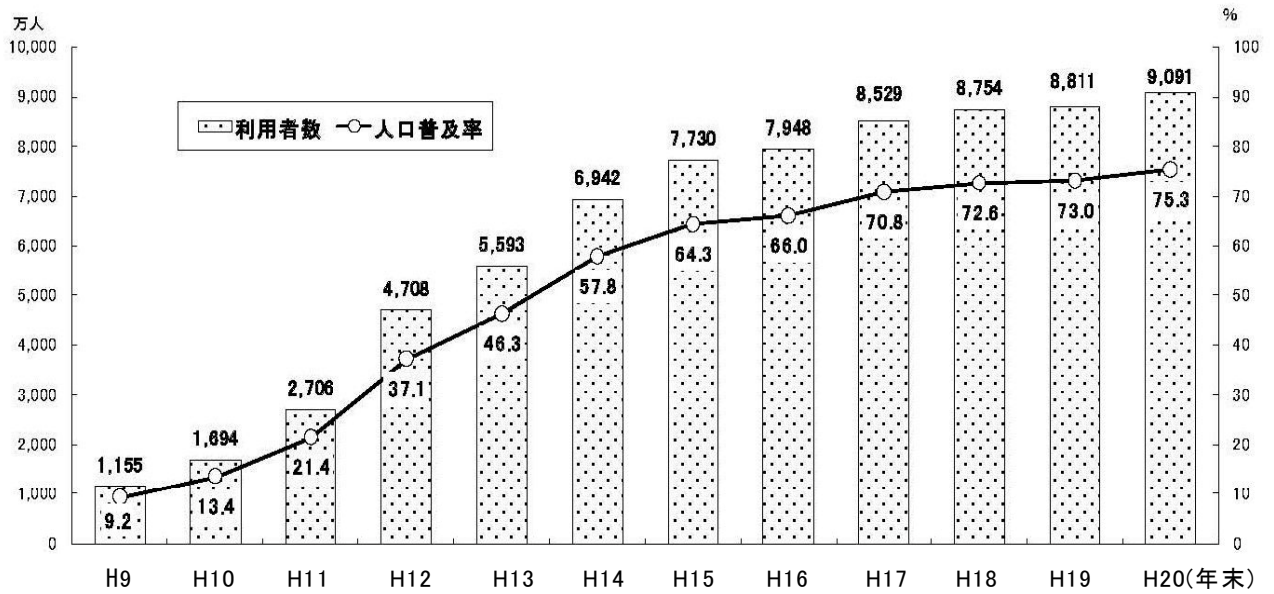
本章では、このような観点から、近年の I Tの進展状況を把握するとともに、それが人々のライフスタイルにどのような影響を与え、行動様式がどのように変化しうるかを確認し、交流人口に与える影響について考察するとともに、I T化の進展が交流人口の増加をもたらす可能性についても検討を行う。

2. 近年の I T 化の進展状況

2008 年末におけるわが国のインターネット利用者数は 9,000 万人を超え、普及率は 75.3%に達するなど、インターネットは身近な情報ツールとして定着している（図表 7-1）。また、関西におけるインターネット利用率は個人ベースで 79.7%と全国的に最も高い水準にあるとともに、他地域の利用率が伸び悩んでいる中であって大きな伸びを示している（図表 7-2）。また、関西は自宅でのインターネット利用者のブロードバンド比率が 91.3%と全国で最も高く、インターネットを利用する環境は整っているといえる（図表 7-3）。

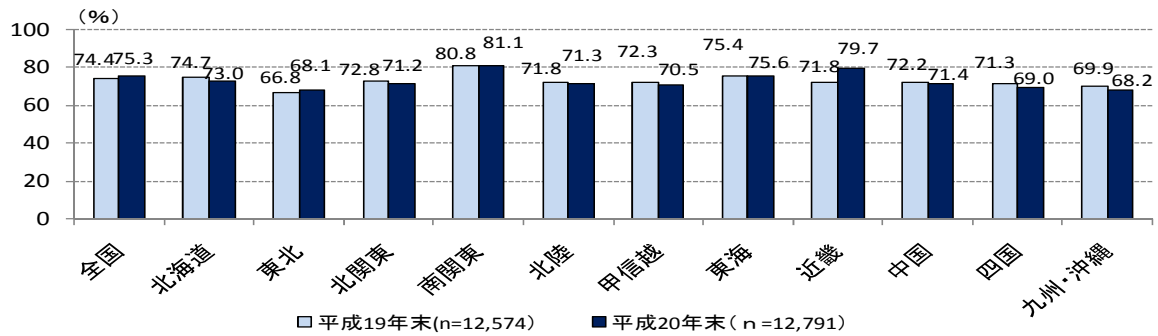
インターネットの利用内容を見ると、人や物の流れに影響を与えうるものとしては、商品・サービスの購入・取引、デジタルコンテンツの入手、金融取引、在宅勤務が考えられる（図表 7-4）。

図表 7-1 インターネット利用者数及び人口普及率



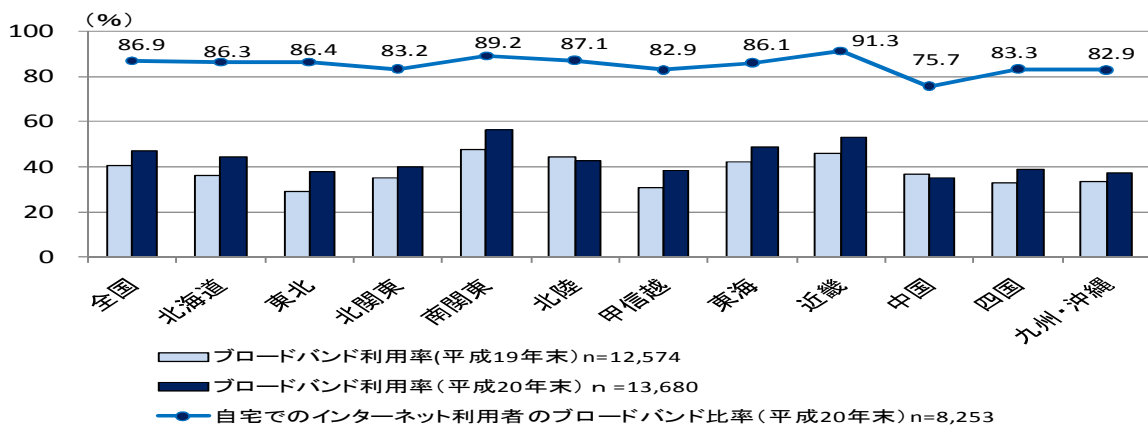
資料：総務省「H20通信利用動向調査」

図表 7-2 関西におけるインターネット利用率（個人ベース）



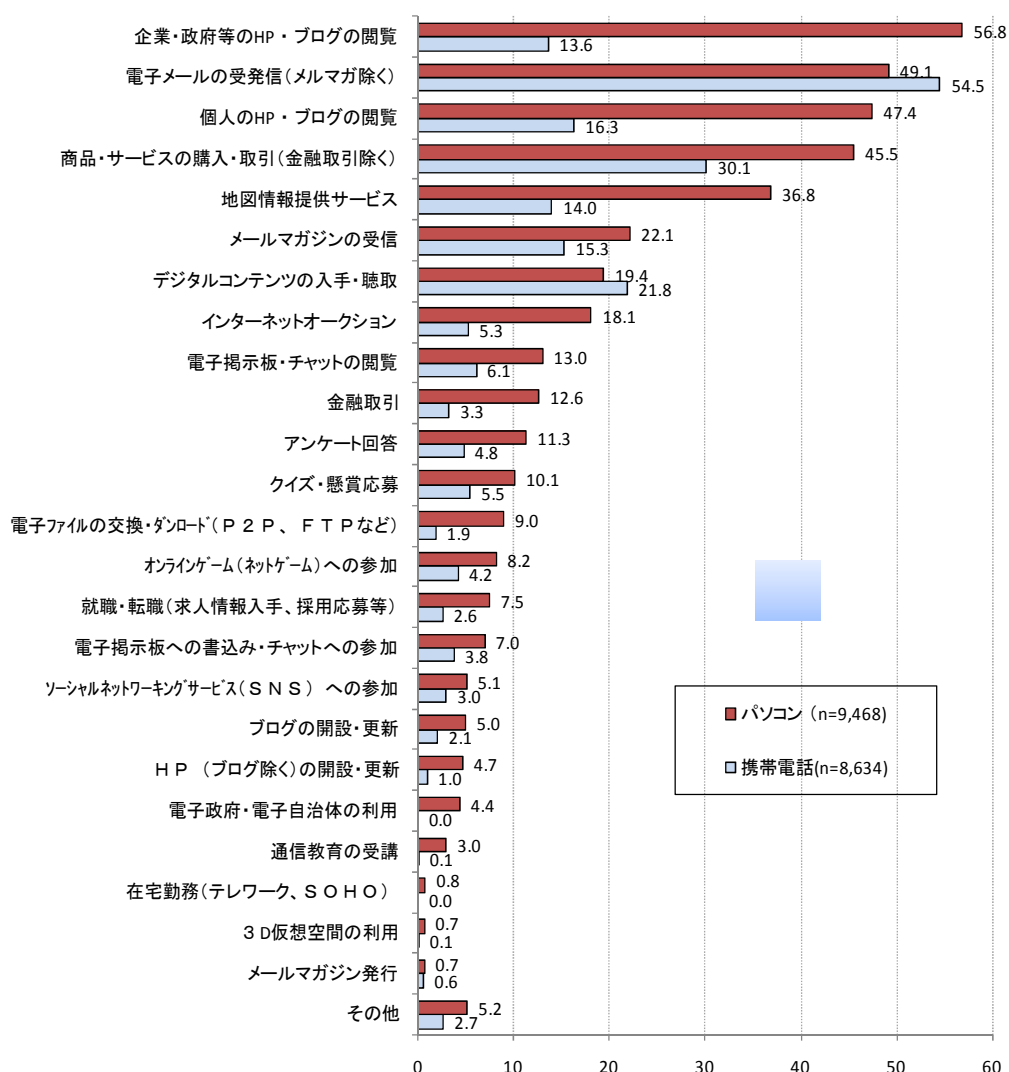
資料：総務省「H20通信利用動向調査」

図表 7-3 関西のブロードバンド利用率



資料：総務省「H20通信利用動向調査」

図表 7-4 インターネットの利用内容



資料：総務省「H20通信利用動向調査」

3. 交流人口に影響しうる項目（電子商取引、在宅勤務）の進展状況

ここでは、上記のインターネット利用内容の内、人や物の動きに影響を与えると考えられる電子商取引及び在宅勤務について、その普及状況を把握してみる。

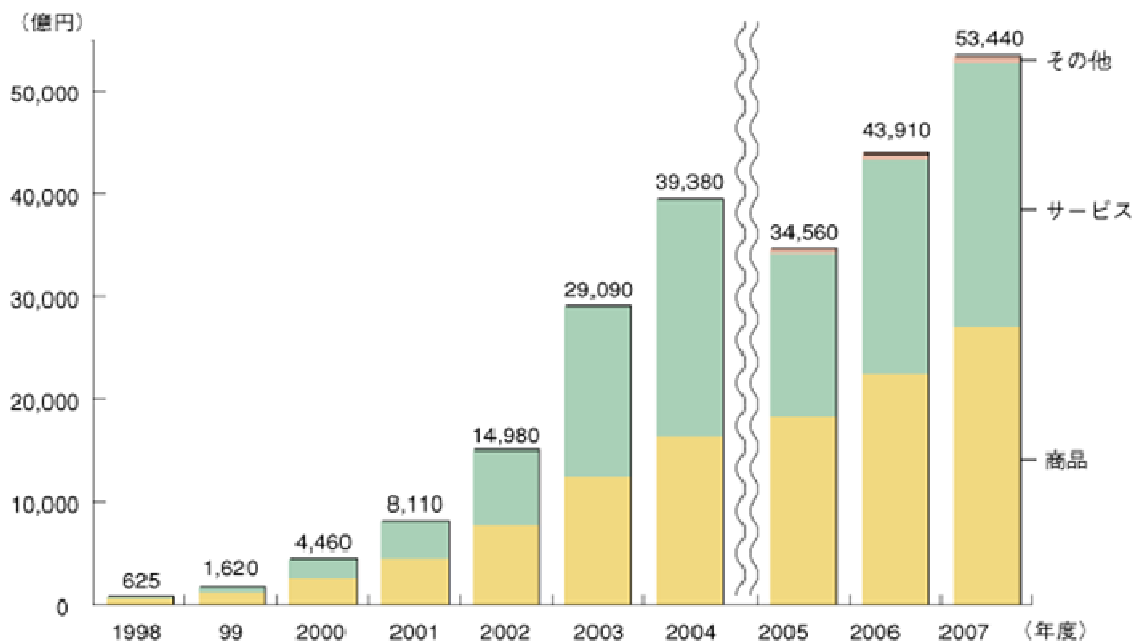
(1) 電子商取引関係

① 市場規模

家計全体に占める割合はまだ小さいものの、市場規模は拡大を続けており、2005年に比べて07年は約1.5倍以上と大きく伸びている。低価格志向のネットスーパーの利用拡大など、これからも提供されるサービスの拡大に伴い利用者の増加が予想され、今後も市場規模は拡大していくと考えられる（図表7-5）。

日本における 08 年の電子商取引の規模は 6.1 兆円となり、前年と比較して 13.9%と大きく伸びた。また、すべての商取引における電子商取引による取引の割合は 1.8%と、まだまだ小さいものの、前年の 1.5%と比較して 0.3 ポイント増と伸びており、今後の市場拡大が予想される（図表 7-6）。

図表 7-5 電子商取引の市場規模の推移



資料：内閣府 平成 20 年版「国民生活白書」

図 7-6 電子商取引の市場規模

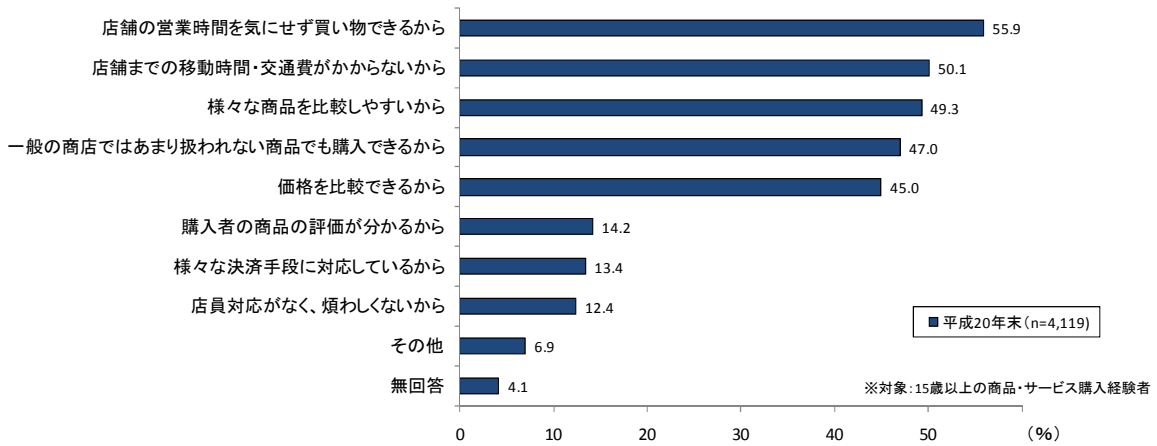
	2006年	2007年	2008年（前年比）
市場規模	4.4兆	5.3兆	6.1兆（+13.9%）
EC化率	1.3%	1.5%	1.8%（+0.3ポイント）

資料：経済産業省：「H20年度の我が国のIT利活用に関する調査研究」

②インターネットで商品を購入する理由

インターネットの特徴のひとつである空間的・時間的制約が無いことを利用の動機としてあげるケースが多い（図表 7-7）。店舗の営業外でも自宅に居ながら商品注文できることに加え、店舗までの移動時間や交通費を節約できることも理由のひとつであり、インターネットの利用により、商品購入に関する実際の人の動きを減少させる影響があると考えられる。

図表 7-7 インターネットで商品を購入する理由

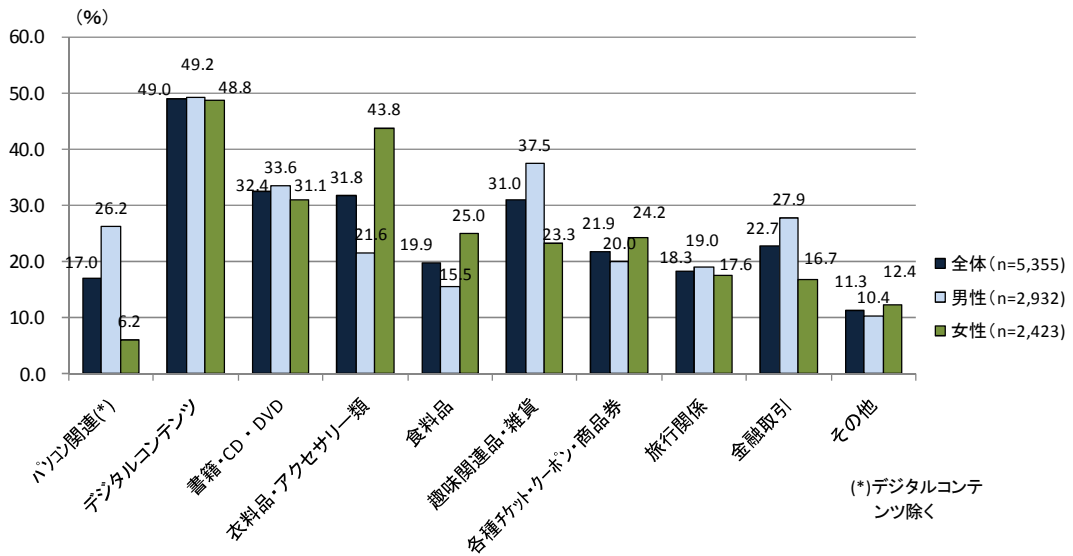


資料：総務省「H20通信利用動向調査」

③インターネットで購入した商品・サービス

インターネットで購入される商品のうち、主なものとしてはデジタルコンテンツが最も多く、次いで書籍・CD・DVD、衣料品・アクセサリと続く。女性では特に衣料品・アクセサリのウエイトが高くなっている（図表7-8）。

図表 7-8 インターネットで購入・取引した商品・サービス（個人ベース）



資料：総務省「H20通信利用動向調査」

(2) 在宅勤務の普及状況

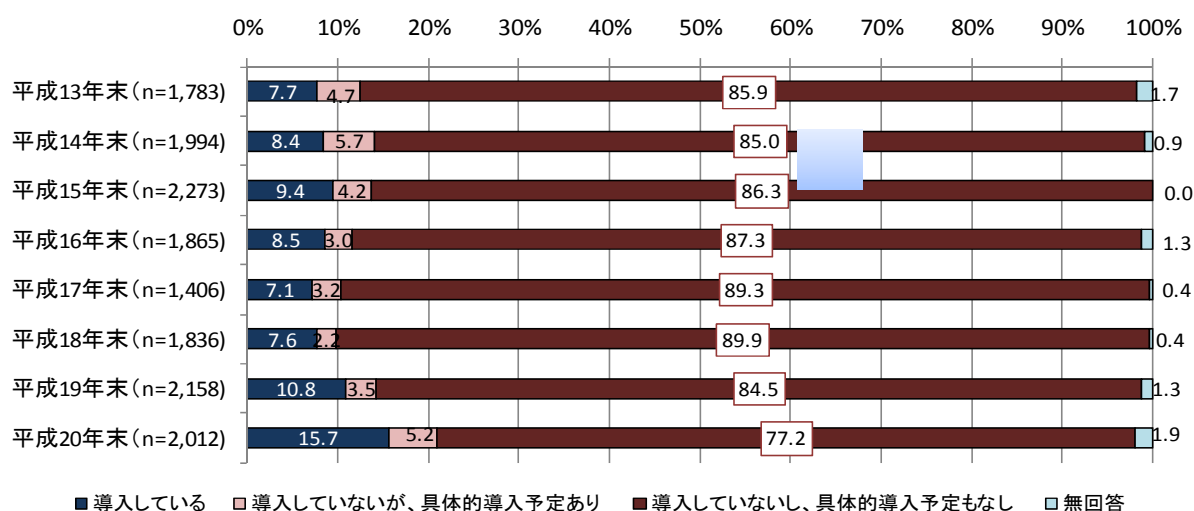
在宅勤務の導入率など普及状況をみると、在宅勤務導入企業は着実に増加しており、2008年末では15.7%の企業が導入済みであり、具体的導入予定を含めると20.9%と5社に1社の割合となる。産業別では、特に製造業において導入率が高い（図表7-9、図表7-10）。

導入理由としては勤務者の移動時間の短縮や生産性の向上があり、仕事と育児との両立など、ワーク・ライフ・バランスの普及に向け、多様な働き方を実現する手段として導入されていると考えられる。導入率は全体としては、まだまだ低いのが、今後の普及に伴い、通勤人口など人の流れに影響を与えうると考えられる（図表7-11）。

また、テレワークの評価についてだが、導入企業の約30%が非常に効果があったと回答しており、効果があったという回答を含めると、90%以上がテレワークの効果を認めている（図表7-12）。

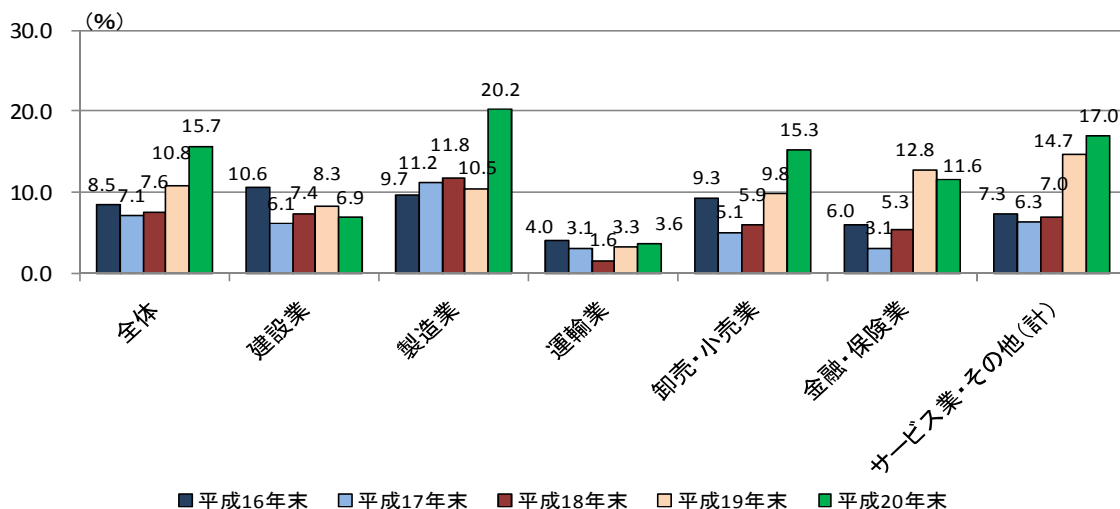
さらに、テレワーク導入状況を地域別に見ると、関西は南関東に次いで導入率が高く、今後普及が進む可能性が高いと考えられる（図表7-13）。

図表7-9 テレワーク導入状況の推移



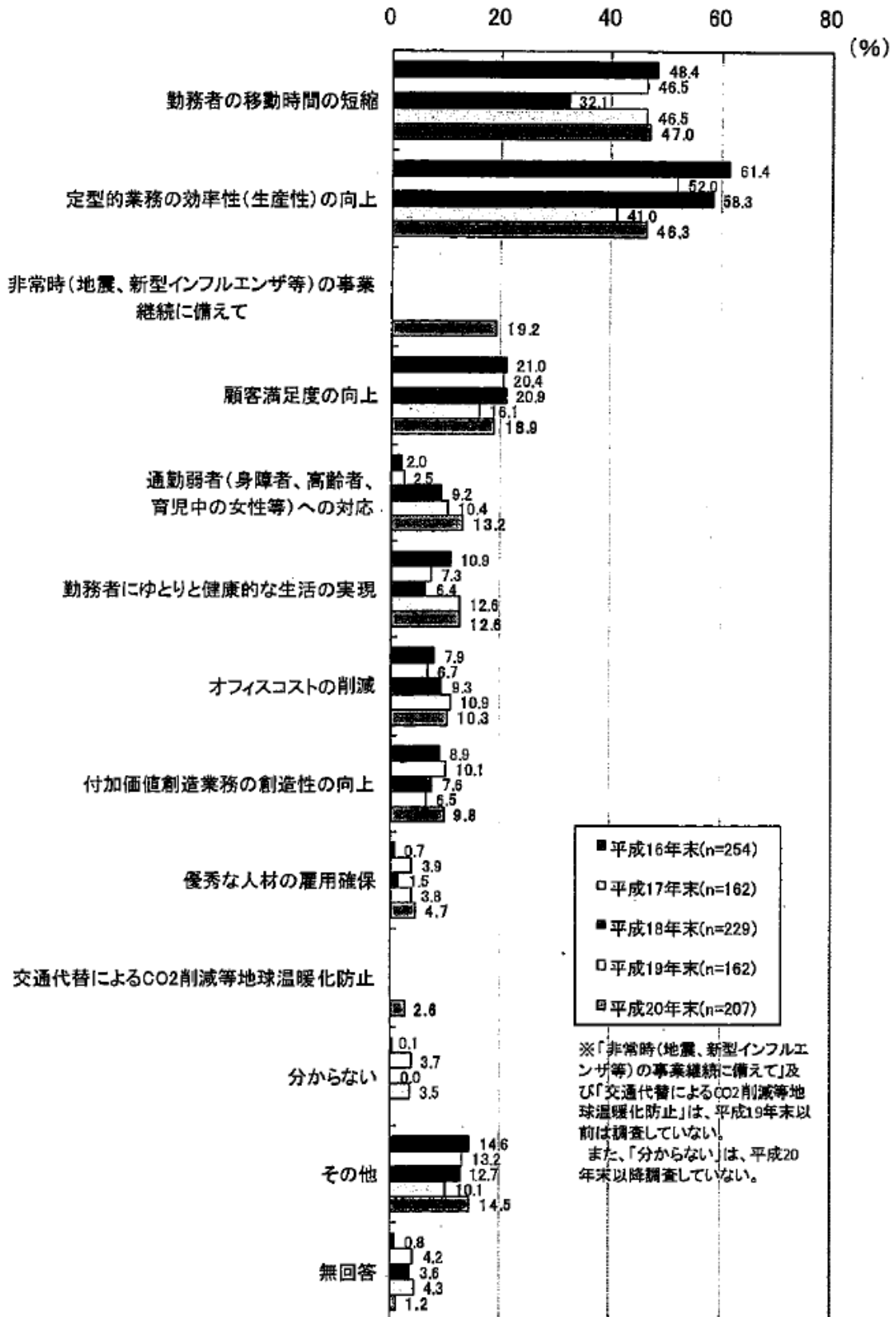
資料：総務省「H20通信利用動向調査」

図表7-10 産業別テレワーク導入率の変化



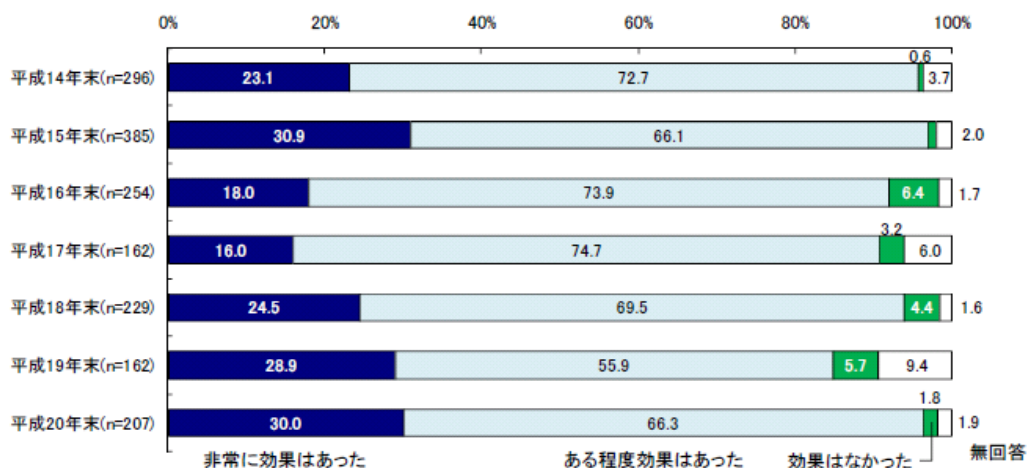
資料：総務省「H20通信利用動向調査」

図表 7-11 テレワークの導入目的



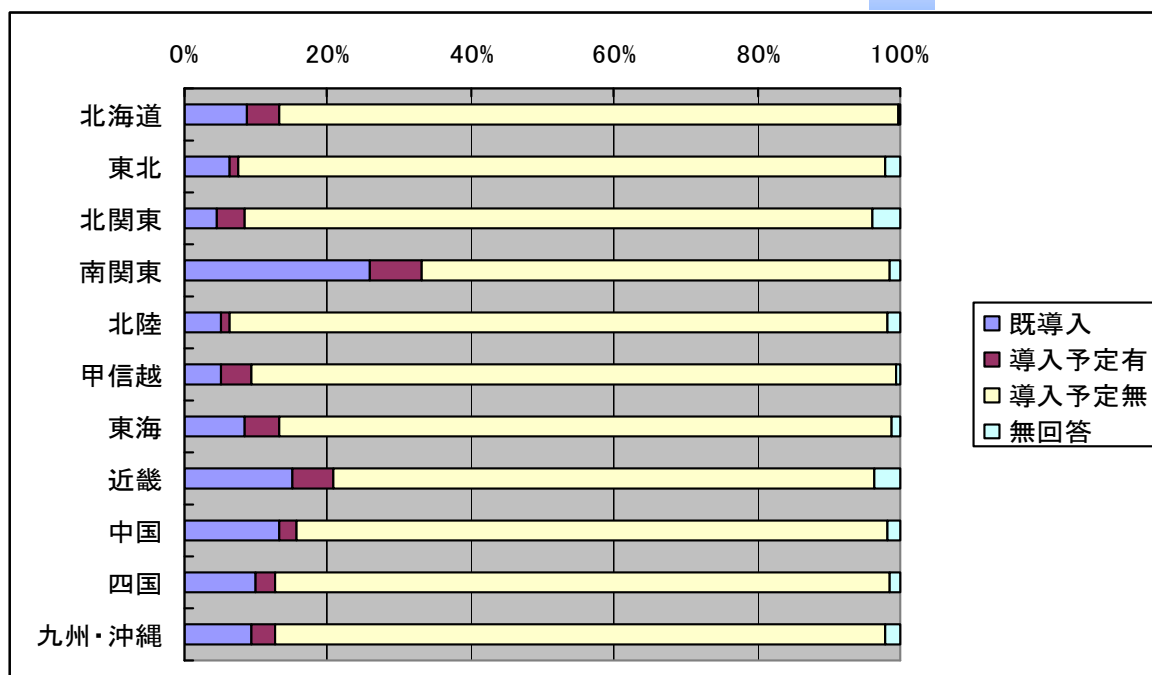
資料：総務省「H20通信利用動向調査」

図表 7-12 テレワークの効果に対する認識



資料：総務省「H20通信利用動向調査」

図表 7-13 地域別テレワーク導入状況



資料：総務省「H20通信利用動向調査」(抽出企業への調査結果)

4. ITの利活用による交流人口増に向けた動き

定住人口が長期的に減少する中、地域経済の活性化の実現には、交流人口を増加させる取り組みが必要である。ここでは、ITを活用した交流人口増加の取り組みとして、地域情報の発信による交流人口増加に向けた地域の取り組みを紹介し、ITの利活用による交流人口増加の可能性について考察する。

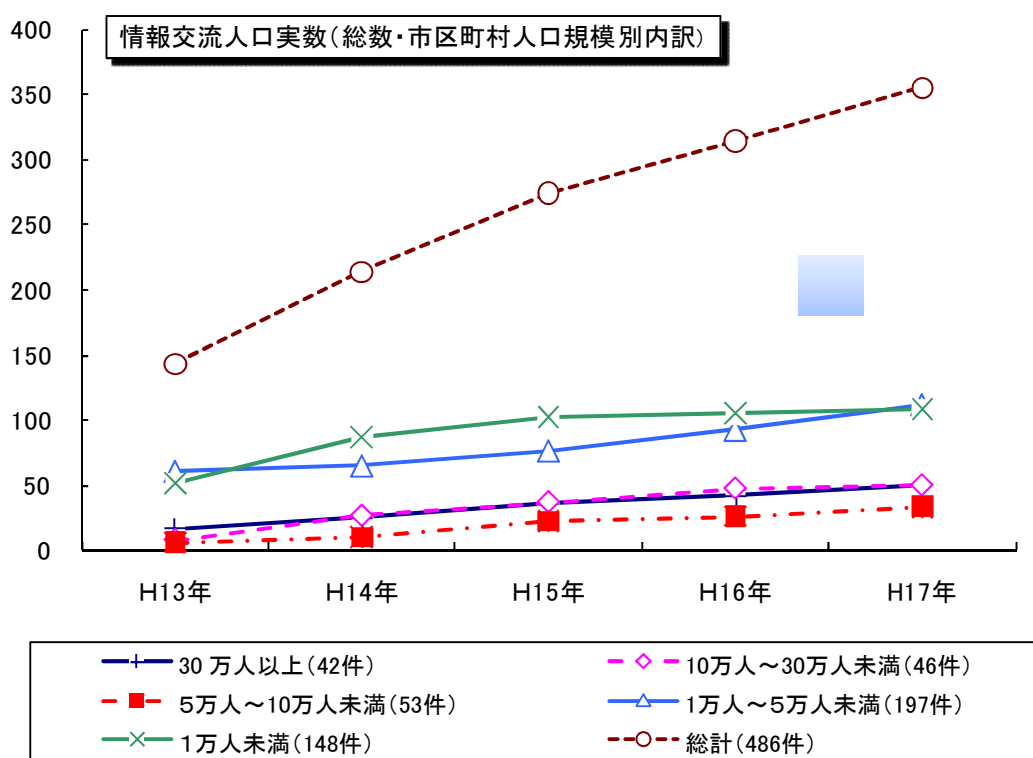
自地域以外へ情報発信を行っている情報交流人口は増加しており、その主な担い手は地

方自治体や観光関連団体などとなっている（図表7-14、図表7-15）。

情報の発信目的は交流促進が7割以上を占め、イベントや名所、特産物に関する情報など、人を呼び寄せることに寄与する情報も多く発信されている（図表7-16、図表7-17）。

情報発信の手段としては、インターネットによるものが37%程度を占めるが、郵便や宅配便が73%と大部分を占めている（図表7-18）。

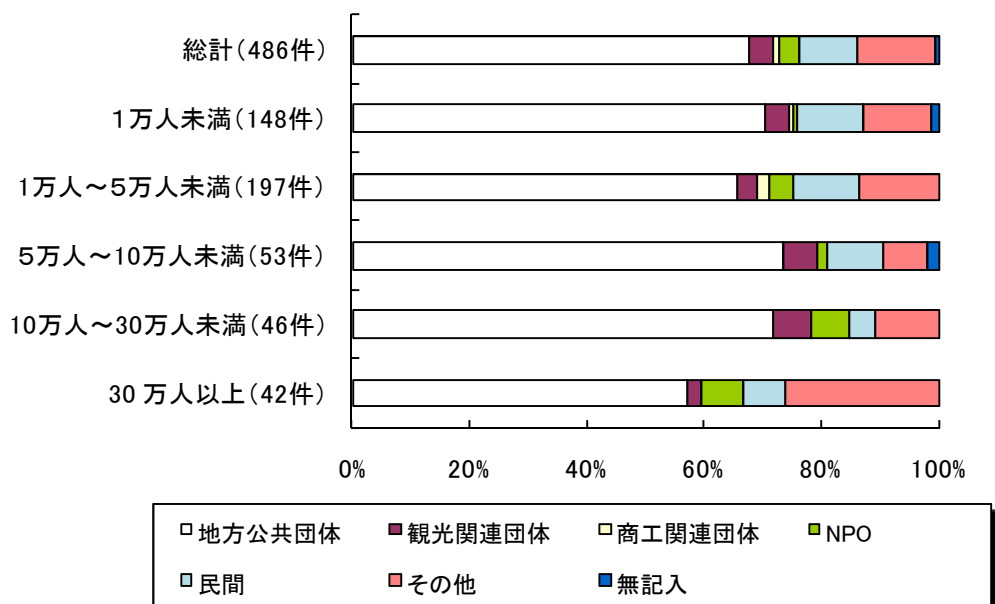
図表7-14 情報交流人口の推移



資料：国土交通省「地方公共団体等に係わるインターネット住民等の『情報交流人口』の実態調査結果」¹⁵

¹⁵ 本調査の概要は次のとおり。アンケート調査時期：平成17年2月18日～3月4日、調査対象：東京特別区を含む全国の市区町村2772団体、回答方法：インターネット上の調査票に市区町村担当者が直接入力、回答数：1897市区町村。回答総数のうち394市区町村で情報交流に関する取組みが実施されており、その取組みの総計が486である。

図表 7-15 情報提供の実施主体(総数・市区町村人口規模別)



資料：国土交通省「地方公共団体等に係わるインターネット住民等の『情報交流人口』の実態調査結果」

図表 7-16 情報交流の活動目的

	交流促進	二地域 居住促進	定住促進	その他
30万人以上(42件)	31 73.8%	0 0.0%	1 2.4%	11 26.2%
10万人～30万人未満(46件)	38 82.6%	1 2.2%	4 8.7%	9 19.6%
5万人～10万人未満(53件)	52 98.1%	3 5.7%	4 7.5%	0 0.0%
1万人～5万人未満(197件)	174 88.3%	3 1.5%	14 7.1%	25 12.7%
1万人未満(148件)	136 91.9%	2 1.4%	9 6.1%	9 6.1%
総計(486件)	431 88.7%	9 1.9%	32 6.6%	54 11.1%

(複数回答)

資料：国土交通省「地方公共団体等に係わるインターネット住民等の『情報交流人口』の実態調査結果」

図表 7-17 情報交流による情報提供

	行政情報	祭事・イベント情報	名所・特産品情報	交流・宿泊施設情報	空き家情報	地域産業・雇用情報	その他
30万人以上(42件)	23 54.8%	30 71.4%	7 16.7%	6 14.3%	0 0.0%	4 9.5%	9 21.4%
10万人～30万人未満(46件)	27 58.7%	34 73.9%	15 32.6%	8 17.4%	1 2.2%	8 17.4%	8 17.4%
5万人～10万人未満(53件)	40 75.5%	39 73.6%	20 37.7%	9 17.0%	0 0.0%	5 9.4%	12 22.6%
1万人～5万人未満(197件)	146 74.1%	153 77.7%	93 47.2%	46 23.4%	3 1.5%	23 11.7%	25 12.7%
1万人未満(148件)	112 75.7%	117 79.1%	64 43.2%	29 19.6%	5 3.4%	12 8.1%	20 13.5%
総計(486件)	348 71.6%	373 76.7%	199 40.9%	98 20.2%	9 1.9%	52 10.7%	74 15.2%

(複数回答)

資料：国土交通省「地方公共団体等に係わるインターネット住民等の『情報交流人口』の実態調査結果」

図表 7-18 情報交流における情報の提供手段

	インターネット	普通郵便・宅配便	ファックス	その他	無記入
30万人以上(42件)	24 57.1%	22 52.4%	2 4.8%	1 2.4%	1 2.4%
10万人～30万人未満(46件)	26 56.5%	25 54.3%	0 0.0%	2 4.3%	0 0.0%
5万人～10万人未満(53件)	22 41.5%	34 64.2%	1 1.9%	1 1.9%	0 0.0%
1万人～5万人未満(197件)	61 31.0%	150 76.1%	7 3.6%	6 3.0%	5 2.5%
1万人未満(148件)	48 32.4%	124 83.8%	5 3.4%	5 3.4%	4 2.7%
総計(486件)	181 37.2%	355 73.0%	15 3.1%	15 3.1%	10 2.1%

(複数回答)

資料：国土交通省「地方公共団体等に係わるインターネット住民等の『情報交流人口』の実態調査結果」

5. まとめ

以上、現在のIT化の進展状況を確認するとともに、電子商取引と在宅勤務について、IT化によるライフスタイルの変化と、その変化がもたらしうる交流人口への影響について考察を行った。また、IT化による情報発信の現状についても確認を行った。

その結果、IT化の進展は交流人口を減少させる方向に働く可能性がある一方、地域情報の発信などにより、ITが無ければなし得なかった交流を生じさせることも考えられる。

地域情報の発信は交流人口の増加に有効と考えられ、すでに多くの地方自治体や観光関連団体により、交流人口の増加に向けてイベントや名産品など地域情報の発信が行われている。しかし、情報発信の7割以上が郵便などの紙媒体で行われており、タイムリーな情

報発信という点やコスト面で改善の余地があると考えられ、一層のIT化が求められる。

ITの活用により、最新の情報を様々な手法で発信することが可能となる。また、必要な情報を瞬時に低コストで発信できるなど、ITは交流人口の増加を目的とした情報発信のツールとして非常の効果の高いものである。

減少が避けられない定住人口を補い、地域の活力を維持していくためにも、自地域の魅力を効果的な手法で的確に発信し、交流を活性化させてゆく必要があるが、IT化はその実現に大きく貢献すると考えられる。

これまでに実際に行われている取り組みを継続するとともに、身近なインターネット端末である携帯電話への情報発信に力を入れるなど、更なるITの利活用を推進し、常に最新の情報発信を行い、他地域の人々の関心を引き続け、実際の人の流れを作り続けることが、関西の活力維持・向上に必要なだと考えられる。

人流で創る関西経済の未来
－潜在需要を掘り起こせ!－

発行日 2010（平成 22）年 3 月
発行所 〒530-6691
大阪市北区中之島 6 丁目 2 番 27 号
中之島センタービルディング 29 階
財団法人 関西社会経済研究所
Kansai Institute for Social and Economic Research (KISER)
TEL (06) 6441-5750(代表)
FAX (06) 6441-5760
電子メール contact@kiser.or.jp
URL <http://www.kiser.or.jp>
発行者 武田 壽夫

ISBN 978-4-87769-640-5