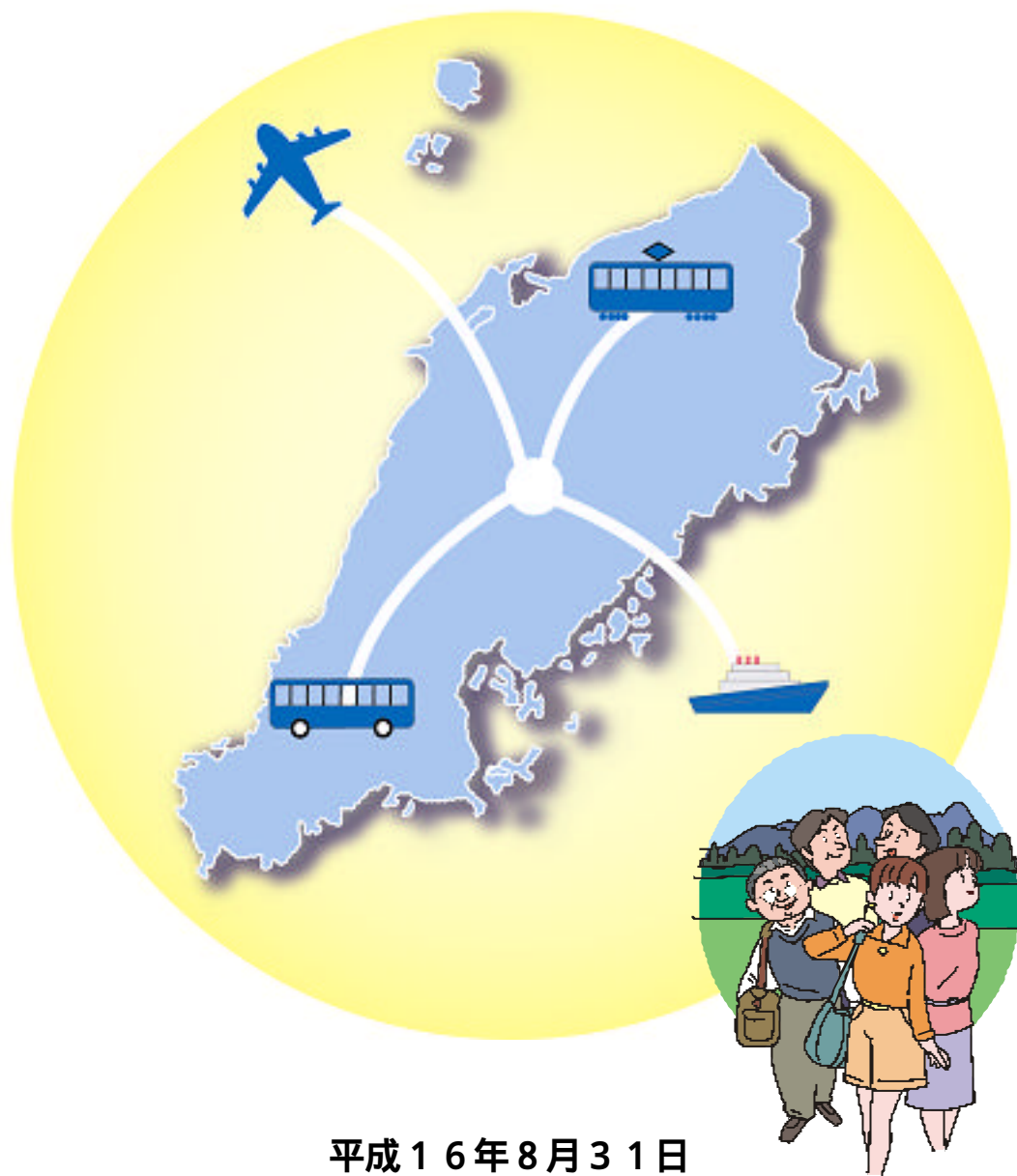


21世紀初頭における中国地方の 公共交通サービスと観光振興のあり方について

(答 申)



平成16年8月31日
中国地方交通審議会

**21世紀初頭における中国地方の
公共交通サービスと観光振興のあり方について**

(答 申)

**平成16年8月31日
中国地方交通審議会**

はじめに

(1) 今回の答申の背景と経緯

中国地方全体で、少子高齢化・人口減少社会の到来、地球環境問題の顕在化、IT化等の技術革新による新たな交通サービスの登場など地域を取りまく環境は急速に変化している。また、観光を核とした地域振興が政府全体の大きな政策課題になる中で、中国地方における実効的な観光振興策の具体的なあり方が求められている。

このような新たな状況の下で、各種運輸事業法の改正により需給調整の手法を持たない地方運輸行政として、各地の公共交通サービスが地域の利用者の期待に応えつつ社会的な使命を発揮できるよう支援していくためには、地域のニーズをきめ細かく把握し、それへの最適な改善手法や支援措置を提供し、関係者のコンセンサス形成を支援する新たな運輸行政モデルの構築が急務になっている。

中国運輸局は平成14年7月1日にこうした問題意識を念頭に企画機能の強化等を柱とした組織再編を行っており、その具体的な運輸行政モデルの構築を求めて、中国運輸局長から平成15年3月28日、「21世紀初頭の公共交通サービスと観光振興のあり方について」の諮問を受けたところである。当審議会は、中国地方全体の今後10年間の変化を視野に入れ、国、地方自治体、公共交通事業者等のコンセンサスを得つつ、中国地方における課題を把握・整理した上で、中国地方全体の公共交通政策及び観光振興政策の中長期的な施策指針を策定し、答申することとしたものである。

(2) 答申の諸前提

目標年次

概ね10年後の平成27年(2015年)を目標とする。

なお、答申後は、概ね年に1回の頻度で計画に盛り込まれた内容について、フォローアップを行うこととする。

対象地域

中国地方5県全域とする。

公共交通政策施策指針の取りまとめにあたって

(対象地域について)

公共交通政策の施策指針を取りまとめるにあたっては、地域のニーズをきめ細かく把握するため、以下の4つの地域に分けて課題を把握・整理し、施策体系を取りまとめることとした。

1) 中山間地域

過疎化やマイカーの普及により、従来の路線バスについては、採算が悪化して撤退が相次ぎ、路線バス撤退後の生活交通の確保が大きな課題となっている中山間地域等。

2) 島しょ部

急速な人口の減少等により航路収支が悪化し、生活航路の維持等が大きな課題となっている島しょ部地域。

3) 地方都市

中山間地域等を後背地に抱え、広域的な生活圏の中核的な機能を有し、広域的な交通システムの中では、中山間地域等と中枢・拠点都市とを結ぶ重要な機能を有する地方都市。

4) 中枢・拠点都市

都市内の路面電車など鉄軌道系の交通機関を軸に多様な交通機関によって都市圏の交通ネットワークが形成されているブロック中枢・拠点都市。

(対象交通機関について)

鉄軌道、バス、タクシー、旅客船、航空を対象とした。なお、地域交通環境に係る部分については、これらに加え、自動車、貨物鉄道及び貨物船を対象とした。

第 編 公共交通

1 . 中国地方の公共交通を取り巻く経済・社会環境の変化

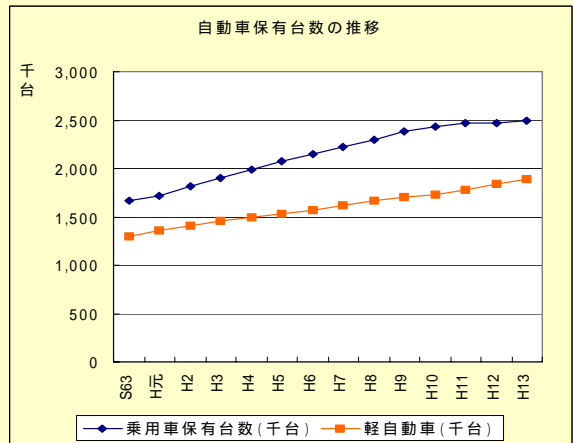
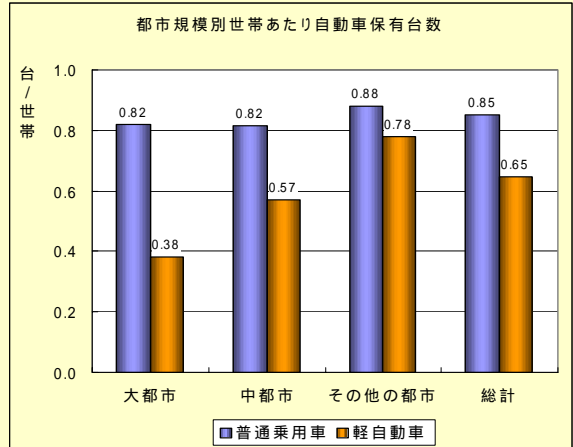
高度経済成長期以降、国民の所得水準の向上によりモータリゼーションは急速に進み、中国地方においても多くの世帯がマイカーを保有するマイカー社会になった(図表 - 1 - 1)。

また、所得水準の向上による時間価値の上昇は、公共交通サービスに対する利便性、快適性の要求水準を向上させ、それに応えられない公共交通サービスから利用者離れが続き、中国地方においても公共交通サービスは急速に縮減していった(図表 - 1 - 2)。

さらに、マイカー社会の進展に伴い、郊外の幹線道路沿いに大規模な商業集積が形成され、駅等を中心とする既存の中心市街地の空洞化が進んでいる(図表 - 1 - 3)。

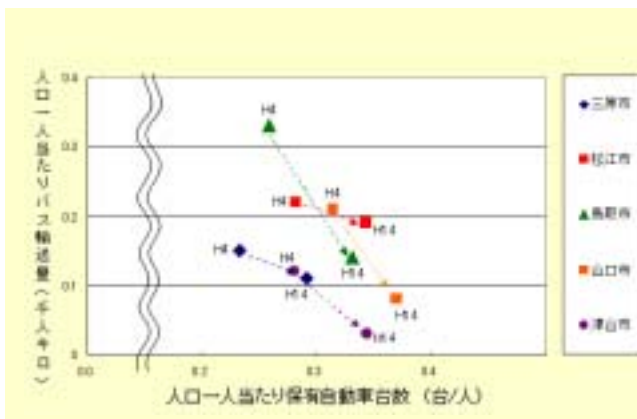
こうした中、中国地方においては、全国の他地域に比べ早期に人口減少時代に入り、これに加えて、中山間地域や島しょ部では、大都市部への人口集中によ

図表 1 - 1 - 1 モータリゼーションの現況

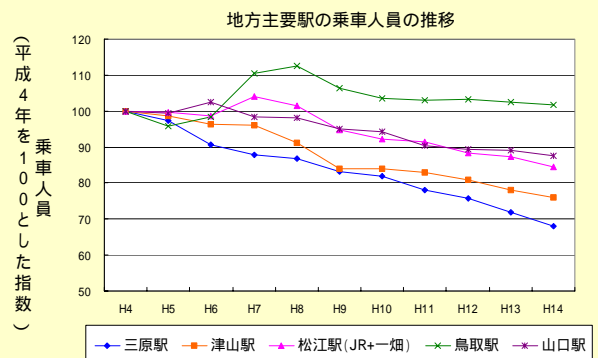


資料：・普通乗用車：「自動車保有車両数(国土交通省自動車交通局)」
 ・軽自動車：「軽自動車車両数((社)全国軽自動車協会連合会)」
 ・世帯数：「住民基本台帳人口要覧(総務省自治行政局)」

図表 - 1 - 2 : モータリゼーションの進展等による公共交通の衰退



図表 - 1 - 3 : 駅の求心力の低下



り過疎化や高齢化が進み、公共交通サービスが消失する地域も現れている。

他方で、広範な分野で急激に進展しているIT化は、公共交通の活性化にも大きく貢献すると考えられる。

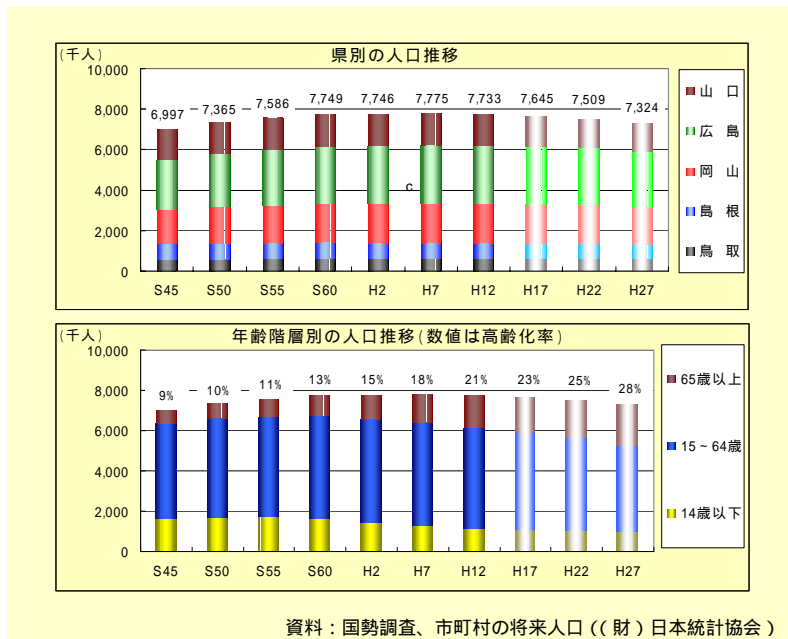
こうした中国地方の公共交通を取り巻く新たな経済・社会環境の変化要因を概観すると次のとおりである。

(1) 「右肩上がり」時代の終焉

人口減少と高齢化の進展～深刻な中山間地域等における対応が急務

中国5県においては、2000年(平成12年)度に5県揃って人口が減少に転じるなど、全国の他地域に比べ早期に人口減少時代に入っている。また、高齢化の進展も全国水準以上に進んでおり、2010年(平成22年)度には、高齢化率が25%を超え、4人に1人が65歳以上となる超高齢社会に突入すると見込まれている。(図表 - 1 - 4)

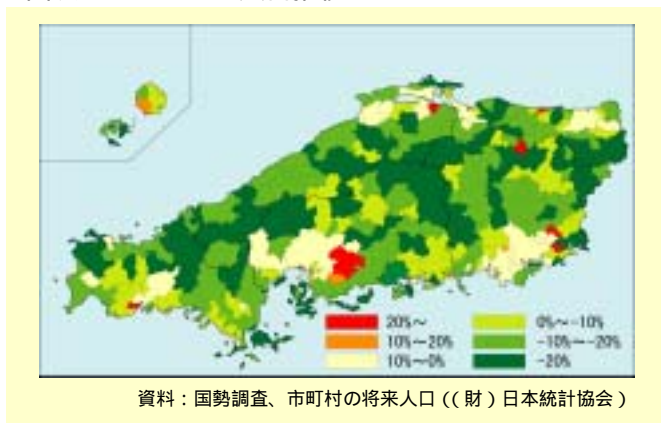
図表 - 1 - 4 : 人口推移と見通し



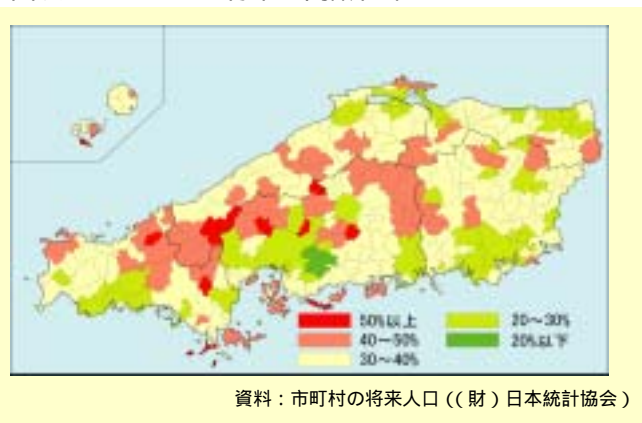
なお、人口減少と高齢化は、中国地方で一様に進展するのではなく、人口規模が小さい地域ほど急速に進むと見込まれている。つまり、中山間地域と島しょ部における人口減少と高齢化は特に深刻であり、これらの地域の多くでは、2000年(平成12年)から2015年(平成27年)までの15年間で20%以上の人口減少が見込まれるほか、2015年(平成27年)には、これらの地域を中心に高齢化率が40%以上(地域によっては50%以上)の超高齢社会が出現すると見込まれている(図表 - 1 - 5、図表 - 1 - 6)。

こうした中、中山間地域等における高齢者等の生活交通の確保や、施設整備等ハードと案内誘導等ソフトの両面にわたる交通のバリアフリー化については、今後ますます大きな課題となってくると思われる。

図表 - 1 - 5 : 人口推移

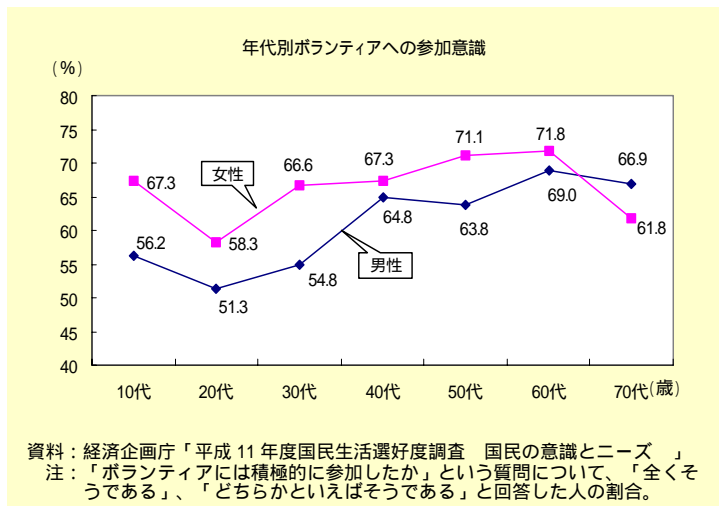


図表 - 1 - 6 : 将来の高齢化率

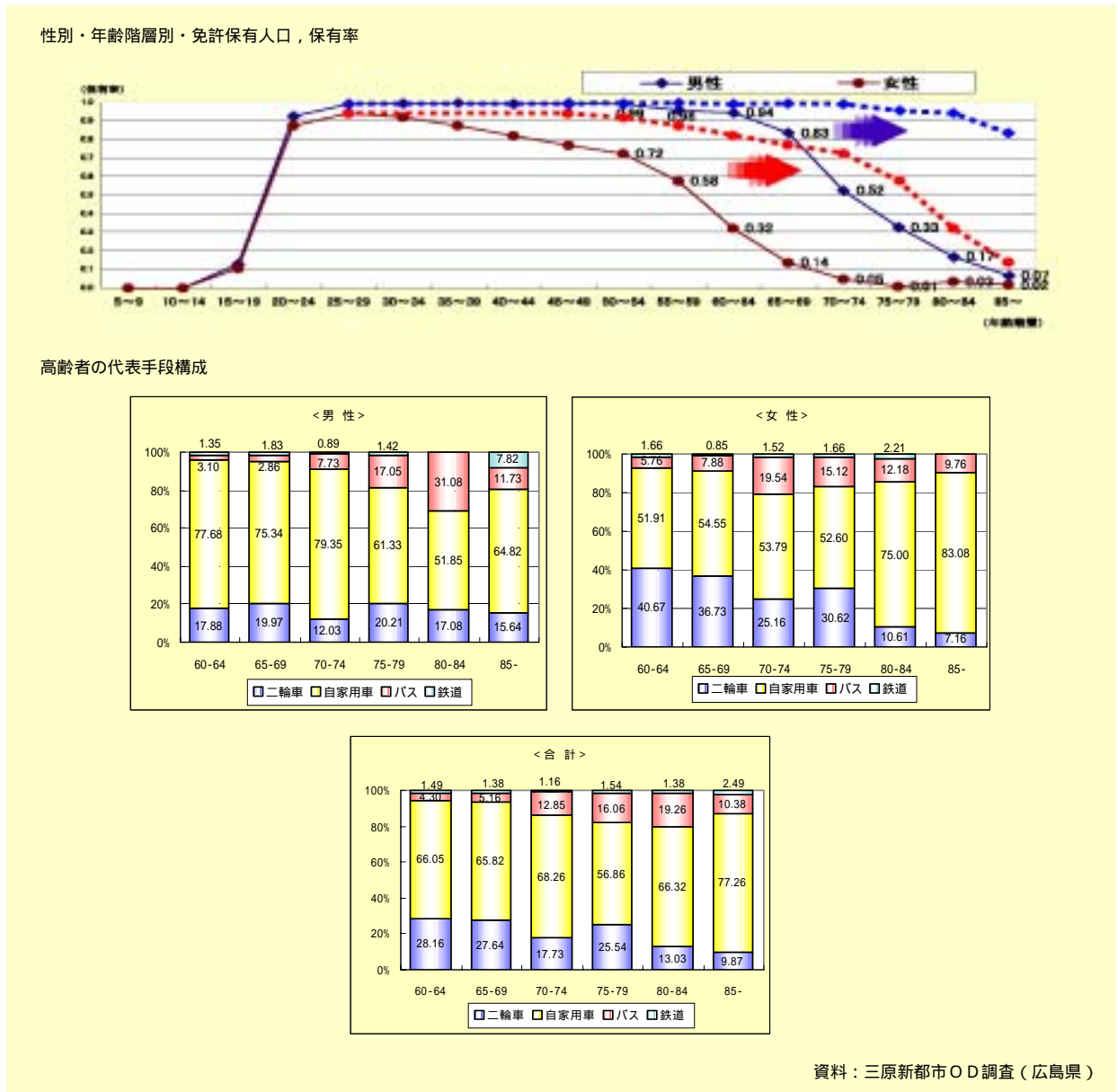


一方で、「元気な高齢者」の割合も増えていくと見込まれることから、こうした「元気な高齢者」等にも対応した交通システムの構築や、「元気な高齢者」等の交通ボランティア等への参加機会の創出等についても検討する必要がある(図表 - 1 - 7、図表 - 1 - 8)。

図表 - 1 - 7 : 年代別ボランティアへの参加意識



図表 - 1 - 8 : 高齢者のマイカー運転状況等

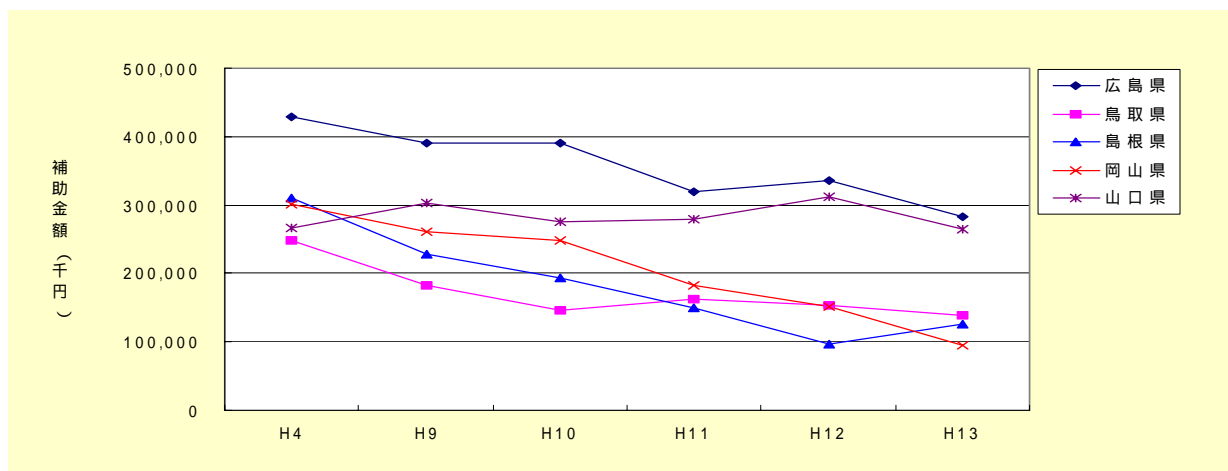


自治体財政の悪化と市町村合併の進展 ～シビル・ミニマムと広域交通体系の見直し

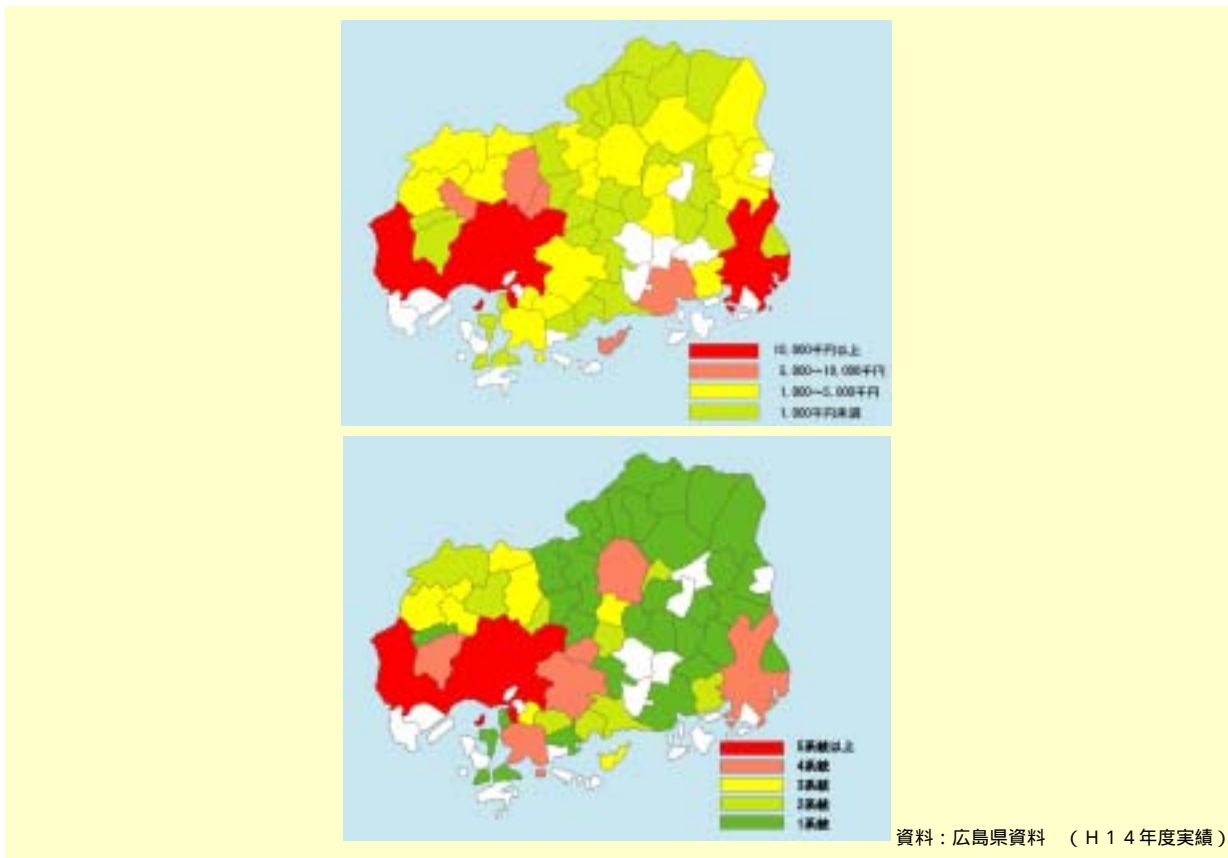
経営採算性が困難な地域の生活交通の確保や、大規模な投資を伴う都市部の公共交通サービスの改善は、国と自治体との協調補助で行われてきている。

また、地方バスに対する国庫補助金交付額が減少傾向にある中で、国の補助制度によるナショナル・ミニマム¹では満足できない自治体は、より高いレベルのシビル・ミニマム²を確保するため、地方単独の財政的な支援措置を講じてきた（図表 - 1 - 9、図表 - 1 - 10）。

図表 - 1 - 9：地方バス国庫補助金交付状況推移



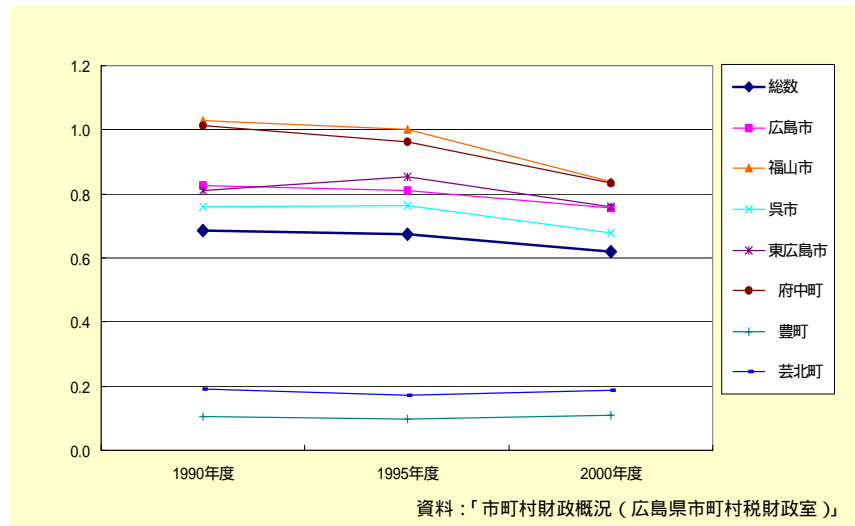
図表 - 1 - 10：第二種生活路線バスの現状



しかし、中国地方の自治体は、大都市も含めそのほとんどで財政の状況が厳しくなっており、大きな負担を伴う従来のシビル・ミニマムは維持することが難しくなりつつある（図表 - 1 - 11）。

こうした自治体側の財政的な制約面からも、地域交通体系のより一層の効率化が求められている。

図表 - 1 - 11：市町村の財政力指数の推移



他方、中国地方のほとんどの自治体は、合併に向けた法定協議会に参加しており、現在の法定協議会の枠組みに沿って合併が進む場合には、中国地方の市町村数は現在の半数以下になると見込まれる（図表 - 1 - 12）。

広域合併後の新市町では、その中心部に向けた新たな生活交通流が形成されると予想され、また、合併前の各市町村が確保していたシビル・ミニマムのレベルの差異の調整も必要となることから、広域的な交通体系の見直しが求められると予想される。

図表 - 1 - 12：市町村合併の動向



都市の活力の低下～求められる中心市街地・都心部の再活性化

中国地方の多くの都市では、中心市街地の空洞化が深刻な問題となっており、拠点となる駅の乗降客は軒並み減少してきているほか、大都市の中心商業エリアの集客力にも陰りが出ている（再掲：図表 - 1 - 3）。

このため、中国地方の各都市においては、都市政策や商業振興政策を一体的に進めて中心市街地や都心部の商店街に人の流れを呼び戻そうとしているところであり、公共交通の利用促進策においても、こうした一連の中心市街地活性化施策等と連携を強化することが求められている。

(2)急速な社会の変化

IT化の進展～公共交通サービス活性化への新たな起爆剤

インターネットや携帯電話の普及に伴い、中国地方においてもこれらの手段を通じた各種情報提供サービスも充実してきている。交通分野においても、携帯電話等を活用した時刻表情報の提供やチケット予約などの動きが拡大してきている。

また、ICカード³の導入は、交通ニーズにきめ細かく対応した運賃制度の導入、乗降時間の短縮によるスピードアップ等を通じた増収、磁気式カードに比べたカードリーダー（読み取り機）のメンテナンスコストの低減など公共交通サービスの活性化に大きく貢献すると考えられる。

さらに、GPS⁴による車両や船舶の位置情報の把握とITを活用したシステムによる運行（航）管理を通じて、運行（航）効率の改善、緊急時の適切な対応、管理コストの低減が可能となる。

また、GIS⁵を活用した交通計画策定支援シミュレーション・ソフト等の開発・導入により、客観的な分析による自治体の交通計画の策定等が可能となることにも期待が高まっている。

NPO等の活動の拡大～新たな公益の担い手として大きな役割

平成10年12月に特定非営利活動促進法（NPO法）⁶が施行されて以降、高い公益意識を持った市民組織がNPO法人として既に全国で1万を超える認証を受けており、中国地方の各都市でもこれらNPO法人や市民団体を中心に様々な活動が行われている。市町村の厳しい財政状況の中、地域の社会問題の解決などにあたって、新たな公益の担い手としてのNPO等への期待が高まっている。

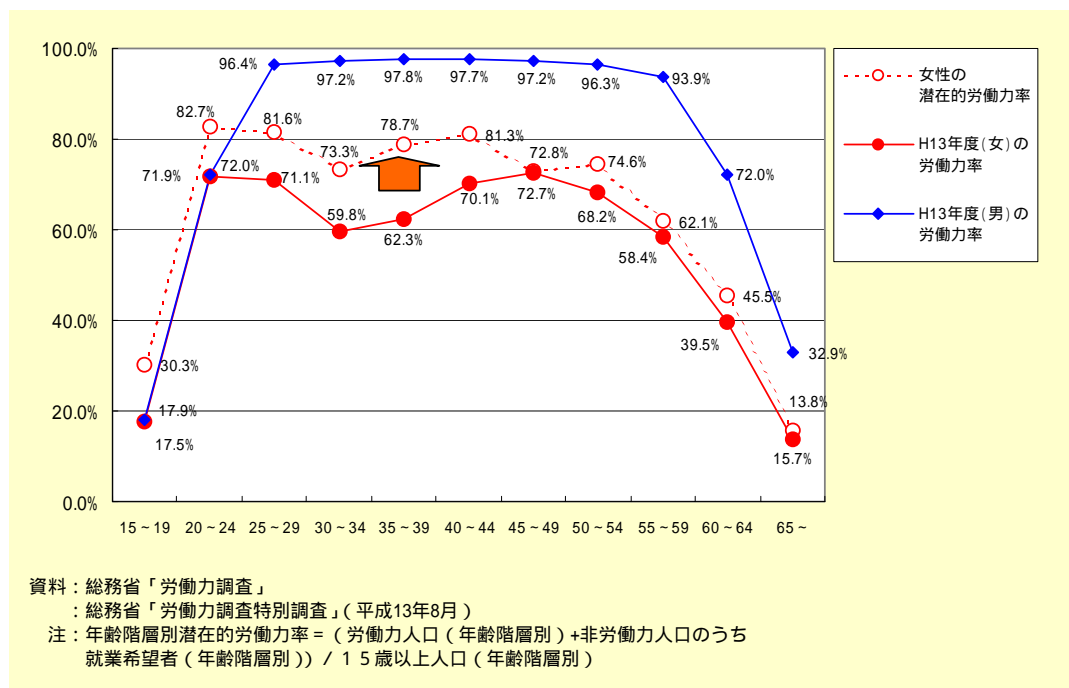
中国地方の交通やまちづくり分野においても、既にNPO等から利用者の視点で現状が評価され、改善策が提案されているが、公共交通のあり方に関しての地域の合意形成等を図っていく上で、行政とNPO等との連携は今後ますます重要性を増していくものと考えられる。

男女共同参画社会の進展～代行サービスなどへの新たなニーズの発生

現在の年齢階層別労働力率は30代を中心に女性の労働力率の凹みが見られるが、今後、男女共同参画社会の進展に伴い、潜在的労働力率⁷へ近づいていくことが見込まれている(図表 - 1 - 13)。

男女共同参画型社会においては、買物、子供の通園通学、親の通院等の送迎の代行など交通を伴うサービスへのニーズも高まると予想される。

図表 - 1 - 13 : 性・年齢階級別労働力率と女性の潜在的労働力率



すべての人にとっての移動円滑化～ユニバーサルデザイン思想の浸透

(1) で見たように、他に例を見ない急速な高齢化が進んでいることに加え、障害のある人も障害のない人もともに生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」や誰もが使いやすい施設等のデザインを目指す「ユニバーサルデザイン」の考え方も広がっている。

このような状況からも、高齢者・障害者等を含むすべての人が安全に、そして、安心して生活し、社会参加が図られるよう、自宅から交通機関、まちなかまで、ハード・ソフト両面から連携したバリアフリー環境を整備することは、喫緊の課題となっている。

(3)地球の将来に関わる環境問題のカギを握る交通運輸

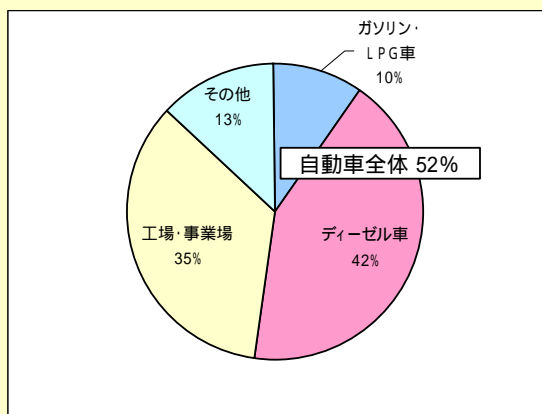
地球温暖化を始めとする地球環境問題の顕在化により、21世紀は「環境の世紀」と言われている。地球温暖化問題等は、わが国が将来に向かって持続可能な社会を構築するためには、中国地方の関係者もわが国の一員として着実に成果を上げていくべき課題である。

大気汚染問題の未解決～NO_xやPM削減のための取組みが必要

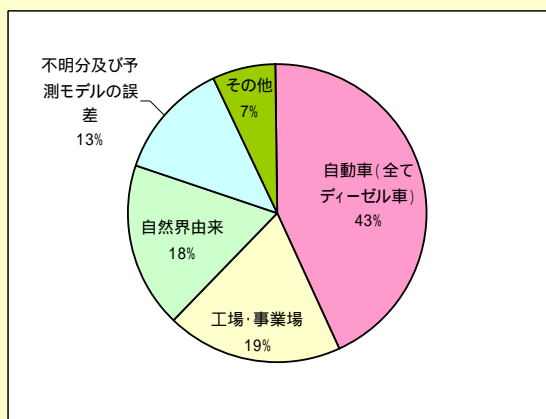
まず、自動車から排出される窒素酸化物（NO_x⁸）や粒子状物質（PM⁹）等によって生じる大気汚染が深刻な問題であるが、大都市圏において排出されるNO_xの約5割、PMの約4割が自動車部門から排出されており、このうち、NO_xにおいては約8割、PMにおいてはすべてがディーゼル車からの排出となっている（図表 - 1 - 14）。

図表 - 1 - 14：窒素酸化物の発生源別排出量等

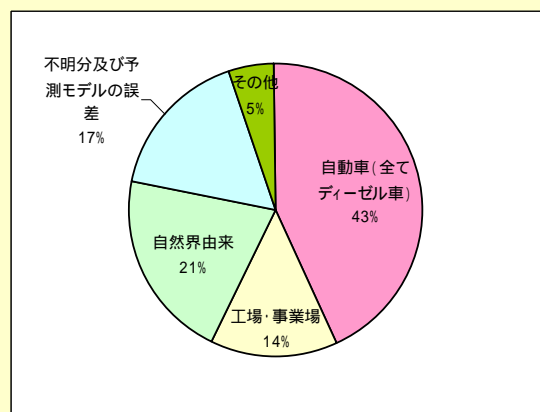
自動車NO_x法特定地域における
窒素酸化物の発生源別排出量（1997年度）



関東及び関西における粒子状物質の発生源別寄与濃度割合（1994年度）



関東自動車排出ガス測定局平均



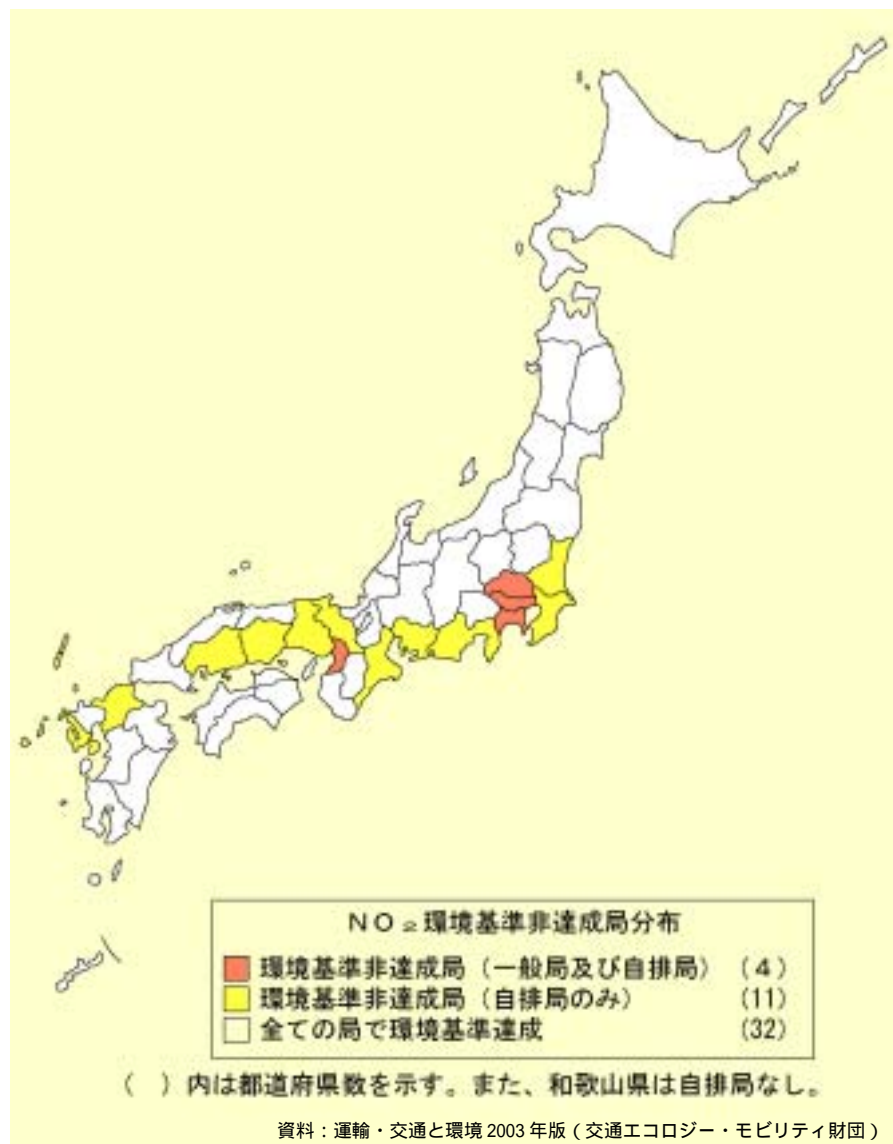
関西自動車排出ガス測定局平均

資料：運輸・交通と環境 2003年版（交通エコロジー・モビリティ財団）

このような状況から、首都圏等においては、一定の自動車しか登録・通行を認めない規制が行われているところ（又は行われる予定）である。

中国地方について見れば、大気汚染防止法¹⁰に基づく大気汚染状況の測定の結果、2001年度には広島、岡山で環境基準未達成となる測定局が存在するなど、これら都市地域の幹線道路周辺地域等において大気汚染が見られるところであり、NO_xやPM削減のための取組みが必要である（図表 - 1 - 15）。

図表 - 1 - 15：中国地方の二酸化窒素の環境基準達成状況



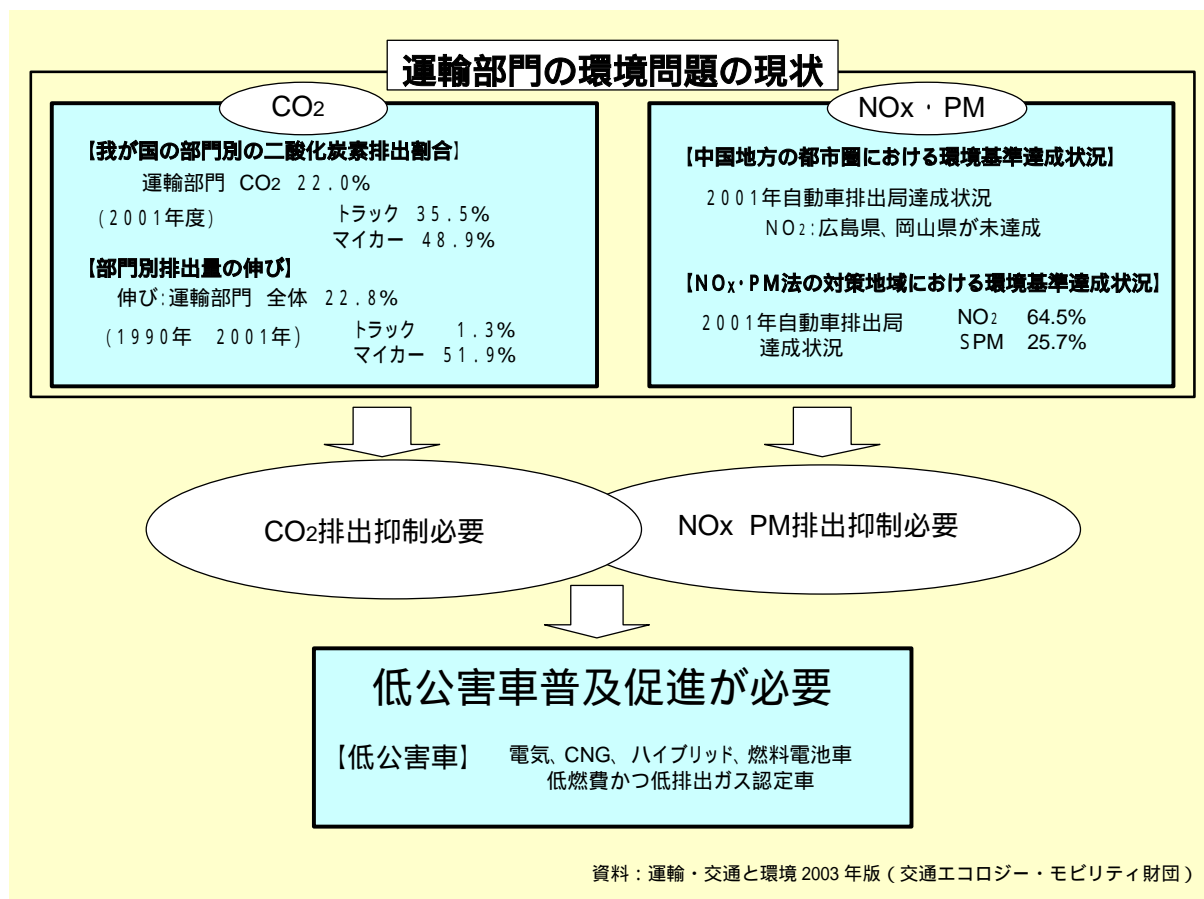
地球温暖化問題への対応～運輸部門のCO₂排出抑制が課題

先進国の温室効果ガスの排出削減目標を定めた京都議定書（1997年12月採択）により、我が国はCO₂排出量を2008年から2012年までの期間に1990年比6%削減することが定められている。わが国政府は、この目標の達成を目指して、地球温暖化対策推進大綱（2002年3月地球温暖化対策推進本部決定）を定めて政府全体での取組みを進めているところである。

それにもかかわらず、わが国全体のCO₂排出量については、1990年に比べ、2000年時点で8%増加しており、温室効果ガス排出量を2012年までの期間に1990年比で6%削減するという京都議定書の約束は容易に達成できるものではない状況にある（平成15年8月中央環境審議会総合政策・地球環境合同部会地球温暖化対策税制専門委員会報告「温暖化対策税制の具体的な制度の案」より）。

特に、わが国全体のCO₂排出量の22%を占める運輸部門は、2001年度は1990年度比約23%増と他の部門に比べて排出量の伸びが顕著に高くなっており、運輸部門におけるCO₂排出量の抑制如何が政府の削減目標達成の成否の鍵を握っていると言っても過言ではない（図表 - 1 - 16）。

図表 - 1 - 16 : 運輸部門の環境問題の現状

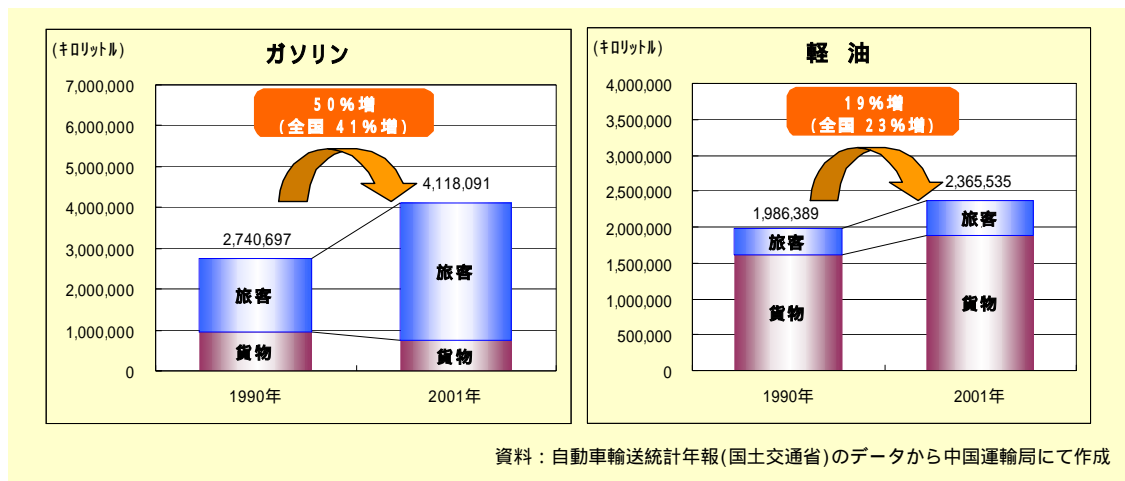


自家用乗用車からのCO₂排出抑制が課題～排出量が最も大きく、増加率も高い

運輸部門から排出されるCO₂の輸送機関別シェアを見ると、自家用乗用車と貨物自動車の割合が高いが、特に増加率が高い自家用乗用車からのCO₂排出の抑制が大きな課題となっている。

中国地方において自動車から排出されるCO₂排出量の動向を燃料消費量からみると、2001年度は対1990年度比でガソリンが約50%増（全国平均では約41%増）で、軽油の約19%増（全国平均では約23%増）に比べても顕著に増加している。この点からも、ガソリン消費量増大の主因である自家用乗用車からのCO₂排出の抑制が大きな課題である（図表 - 1 - 17）。

図表 - 1 - 17：中国運輸局管内の燃料消費量比較



また、モータリゼーションの進展等に伴い公共交通の利用者数は減少傾向を辿ってきたが、2. 3)に後述するとおり、中国地方の域内旅客流動の将来予測は、全輸送機関では流動量が増加する中で鉄道、バスといったCO₂排出量原単位の小高い公共交通機関の需要は減少する見通しである。

以上より、中国地方において実効性のあるCO₂排出量抑制策が講じられなければ、中国地方の交通が全体として環境負荷が大きくなる方向に進んでいくことが避けられない。

中国地方における物流の動向～モーダルシフト化率の大幅な低下

自家用乗用車に次いで CO₂ 排出量が多い貨物自動車に対する CO₂ 排出量削減方策として、中長距離の雑貨貨物輸送において輸送手段をトラックから CO₂ 排出量原単位が小さい鉄道・海運に転換するモーダルシフトに期待がかかっている。

しかし、中国地方のモーダルシフト化率¹¹は、平成2年度(55.6%)から平成13年度(40.7%)にかけて約15ポイントも低下しており、同期間における全国のモーダルシフト化率が約2ポイント上昇した(2年度:36.5% 13年度:38.6%)ことと比較しても大きく立ち遅れている。中国地方でモーダルシフト化率が低下したのは、長距離トラックによる雑貨輸送の約6割の増加(分母増)と中国地方発の長距離雑貨輸送の約4割を占めていた海運による機械輸送の約2割の減少(分子減)の結果である。長距離トラックによる雑貨輸送の増加は、山陽自動車道の全線開通等道路整備の進捗が一因と考えられる。他方、海運による機械輸送の減少は、機械のほとんどを占める完成自動車の生産台数の約4割減少という交通政策の土俵の外の要因が大きな影響を与えた。

環境負荷の小さな交通手段への転換を基軸にした環境にやさしい交通体系の構築～モビリティ向上と環境負荷低減の両立を求めて

将来的に交通流動量の増加が予測される中で、モビリティを低下させることなく NO_x、CO₂ 等の環境負荷の排出が抑制された環境にやさしい交通を実現するためには、輸送手段を環境負荷のより小さなものに転換させていくことが必要である。

このため、中央において自動車の燃費基準や排ガス規制の強化、低公害車の開発、モーダルシフト等が進められているが、中国地方においても低公害車の普及、モーダルシフトの推進、公共交通機関の利用促進等を地球温暖化対策と大気汚染対策の主要課題に位置づけて、実効性ある対策を講じていく必要がある。

2. 中国地方の公共交通の現況

1. において記述したとおり、中国地方は、全国の他地域に比べ早期に人口減少時代に突入し、また、中山間地域や島しょ部を中心に過疎化や高齢化が深刻化しており、公共交通機関の利用者についても概ね減少傾向にある。

このような中、公共交通分野においては、経済の成熟化などを背景に需給調整規制の撤廃を柱とした規制緩和が、平成12年2月の貸切バス分野等での施行を皮切りに、平成14年2月の乗合バス、タクシー分野での施行に至るまで、各モードで順次行われたところである（図表 - 2 - 1）。

図表 - 2 - 1：各分野の規制緩和の状況

	乗合バス事業	貸切バス事業	タクシー事業	旅客鉄道事業	国内旅客船事業
関係法律	道路運送法	道路運送法	道路運送法	鉄道事業法	海上運送法
参入	路線毎の免許制 事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 事業毎の許可制	路線毎の免許制 路線毎の許可制	航路毎の免許制 航路毎の許可制
退出	許可制 事前届出制	許可制 事後届出制	許可制 事後届出制	許可制 事前届出制	許可制 事前届出制
運賃料金	認可制 上限認可制の下 での事前届出制	認可制 事前届出制	引き続き認可制 (認可基準を上限)	認可制 上限認可制の下 での事前届出制	認可制 事前届出制
施行	平成14年2月1日	平成12年2月1日	平成14年2月1日	平成12年3月1日	平成12年10月1日

これら一連の規制緩和により、中国地方においても、中山間地域を中心に乗合バス等の不採算路線からの撤退が相次ぐこととなった。多くの場合は、地元自治体等により代替手段が講じられてはいるが、自治体の厳しい財政状況の中で限界もあり、これらの地域における生活交通の確保は大きな課題となってきている。

一方、高速バス¹²やタクシー分野における参入ラッシュや、運賃面での規制緩和による運賃の低減と多様化が進むなど、サービスの向上・多様化による利用者利便の向上といった規制緩和によるメリットも生じている。

また、地域のニーズに応じきめ細やかなサービスを提供するコミュニティバス¹³や乗合タクシー¹⁴など新たな交通システムの導入も拡大している。

このように、規制緩和によりプラス面とマイナス面の双方が生じているが、マイナス面については、今後、新たな交通システムの導入等の工夫や地域における関係者間の連携を深めることで解決を図っていく必要がある。その具体的施策の方向については、3.及び4.で記述することとし、以下では、中国地方の公共交通の現況について記述することとする。

交通インフラの整備状況

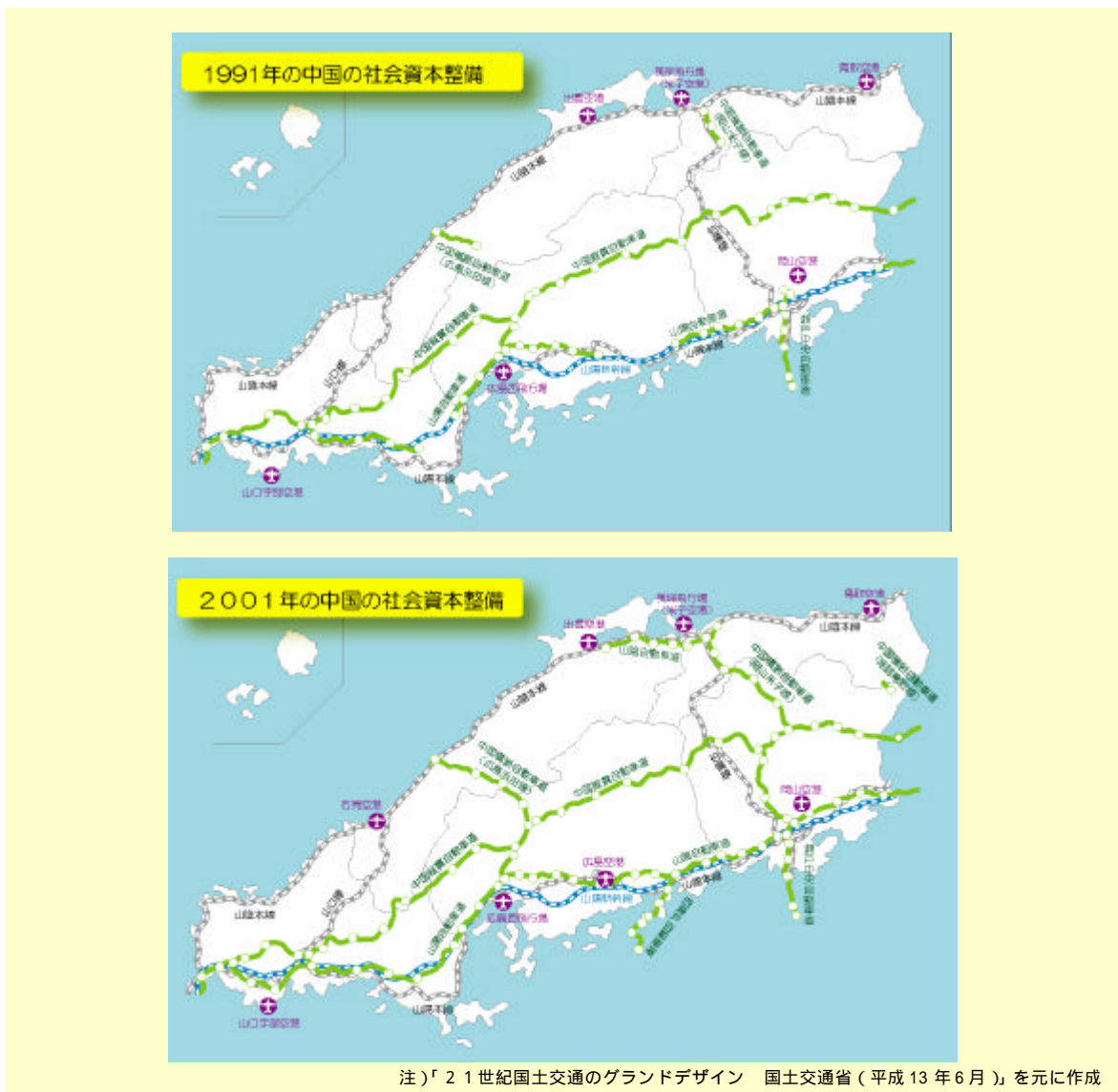
～陰陽間の格差是正や陰陽間アクセス整備の遅れ

中国地方の交通インフラについては、まず、山陽側に新幹線が整備されるとともに、中山間地域を縦断する形で中国自動車道が整備されたが、山陰側の高速交通体系の整備は遅れている。

また、陰陽間についても、広島市から山陰側への直通の鉄道アクセスがないほか、松江市や鳥取市への高速道路アクセスの整備も遅れている。さらに、陰陽間や四国側への鉄道アクセスの拠点は岡山市となっているが、高速化が遅れている（図表 - 2 - 2）。

概ね最近10年間の中国地方の交通インフラの整備の進捗について概観すると以下のとおり。

図表 - 2 - 2：鉄道、高速道路及び空港



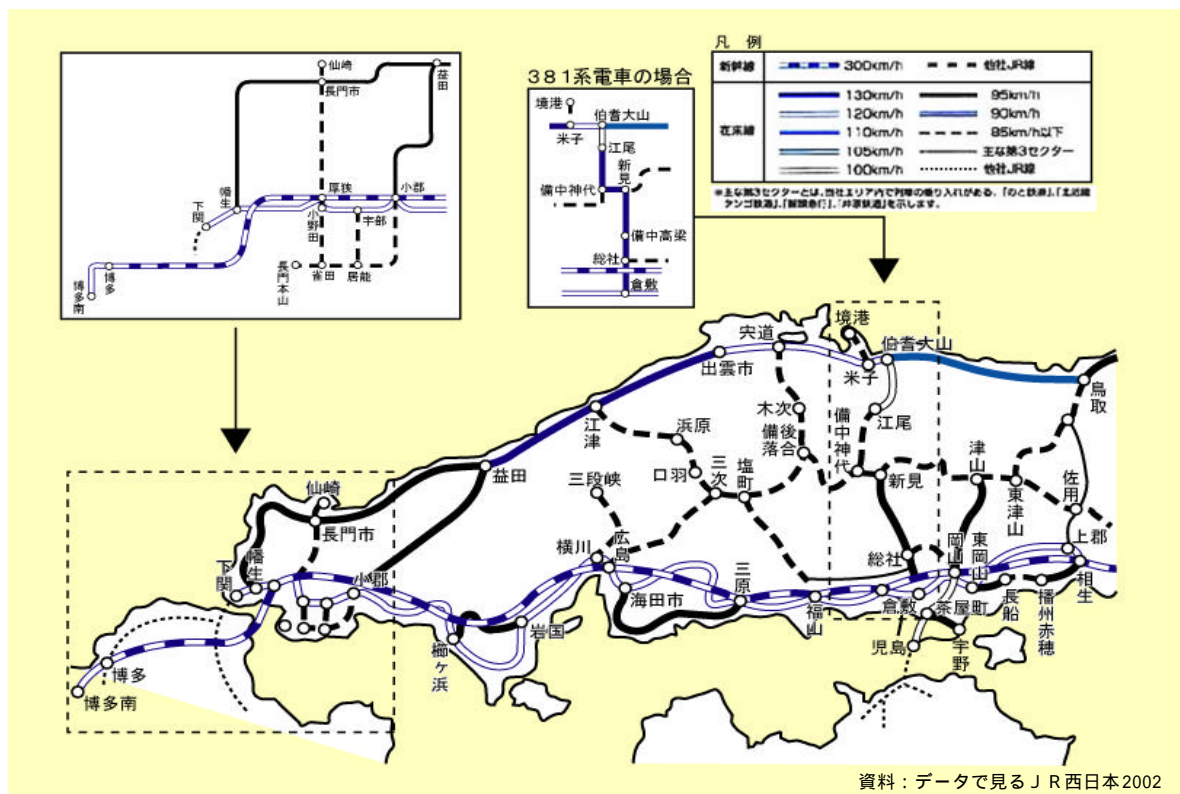
1) 高速道路～山陽側、陰陽間の整備が進む

高速道路については、10年前と比較し、山陽道や浜田道などの整備が進んだ結果、人流・物流の大動脈が中国道から山陽道にシフトするとともに、山陽間や陰陽間を結ぶ高速バスなどが発達する契機となった。

2) 鉄道～山陰間の高速化が進展

鉄道については、近年、山陰側において、島根県内に続き、鳥取県内の高速化事業が行われ、所要時間の短縮に伴う利用者増などの効果が現れたが、なお山陰側の一部や陰陽間の高速化などの課題が残されている（図表 - 2 - 3）。

図表 - 2 - 3 都市間公共交通のサービスの現状 鉄道路線別最高速度

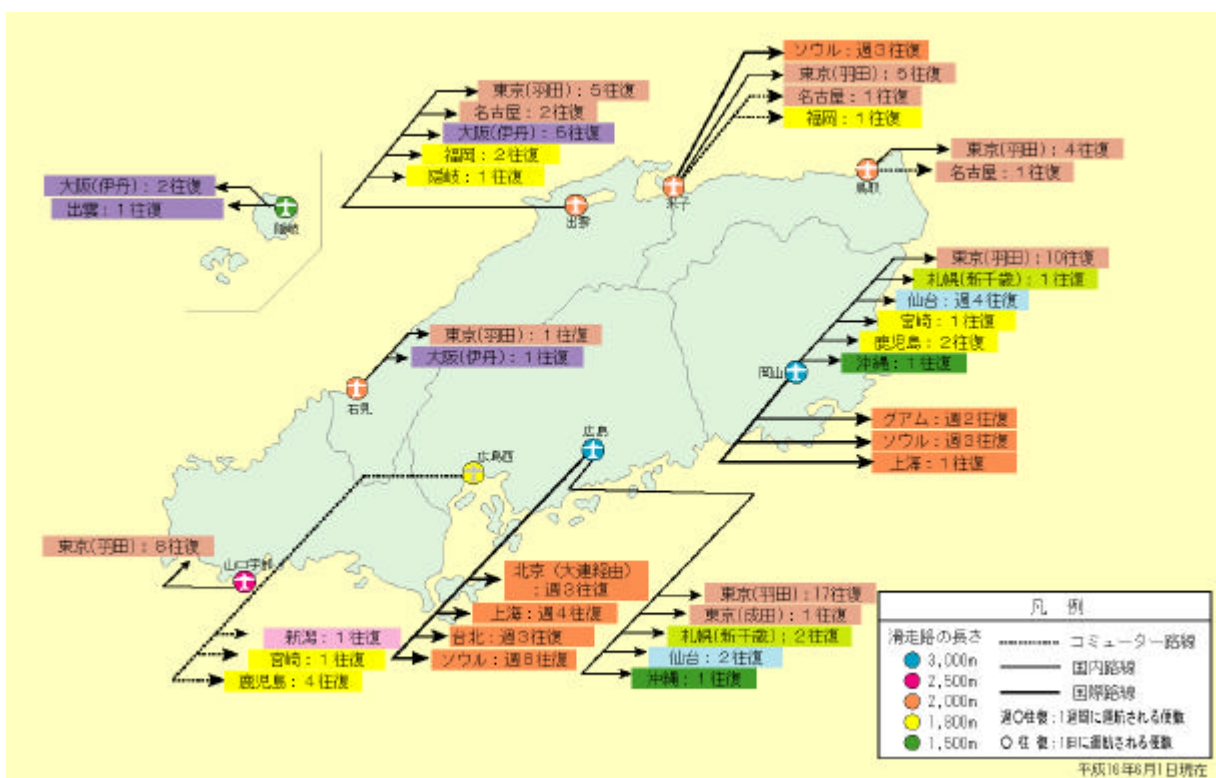


3) 空港～新広島空港の開港や滑走路延長等の整備が進む

空港については、平成5年に新しい広島空港と石見空港が開港し、平成13年には、広島空港、山口宇部空港、岡山空港で滑走路の延長が実現するなど整備が進んだ。このため、各空港においては、東京便をはじめとする国内便のほか、国際便の開設なども相次いでいる（図表 - 2 - 4）。

現在、隠岐空港や美保飛行場（米子空港）の滑走路の延長などの整備が進められている。

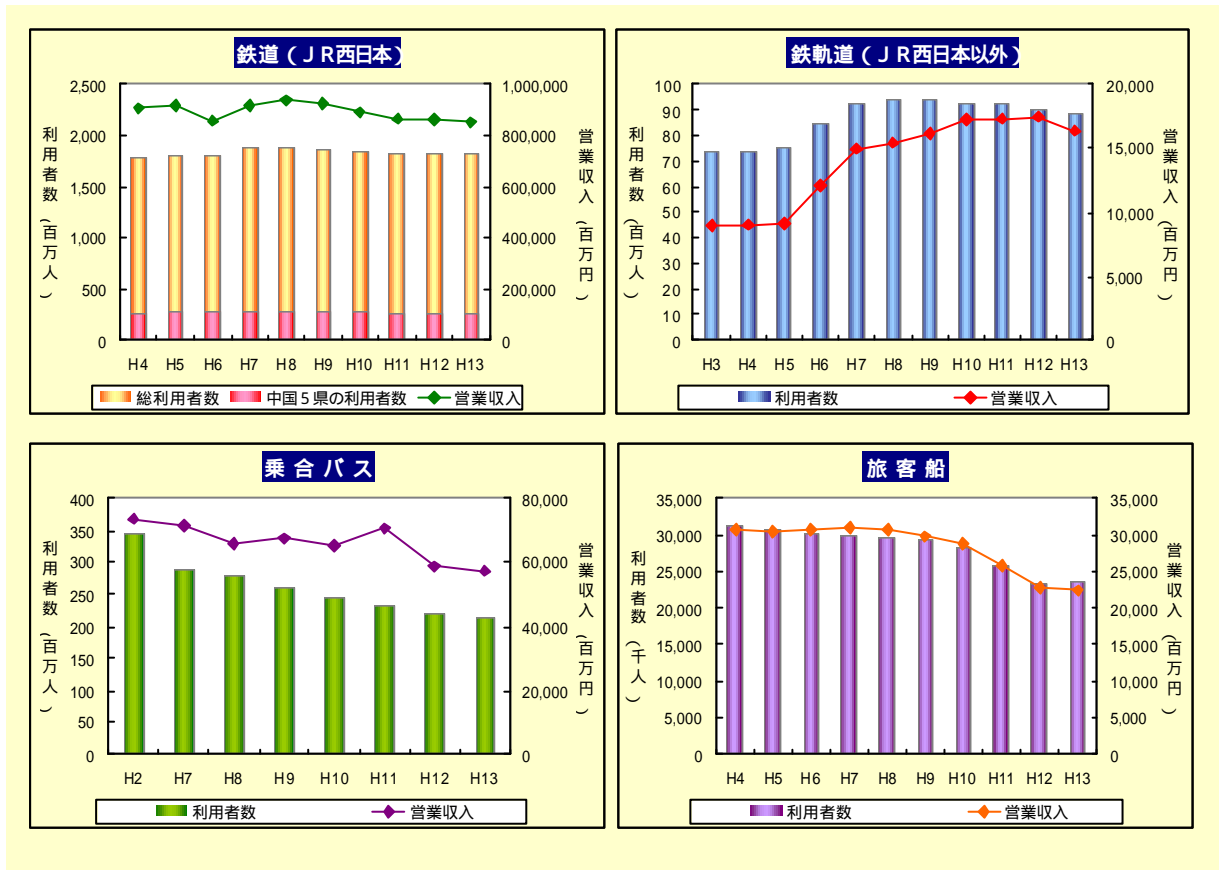
図表 - 2 - 4 拡大する航空ネットワーク 中国5県発着の航空路線図



公共交通機関の利用状況等

人口減少やモータリゼーションの普及に伴い、乗合バスを中心に、中国地方の公共交通の利用者数と営業収入は概ね減少傾向にある（図表 - 2 - 5）。

図表 - 2 - 5：公共交通の利用者数・営業収入



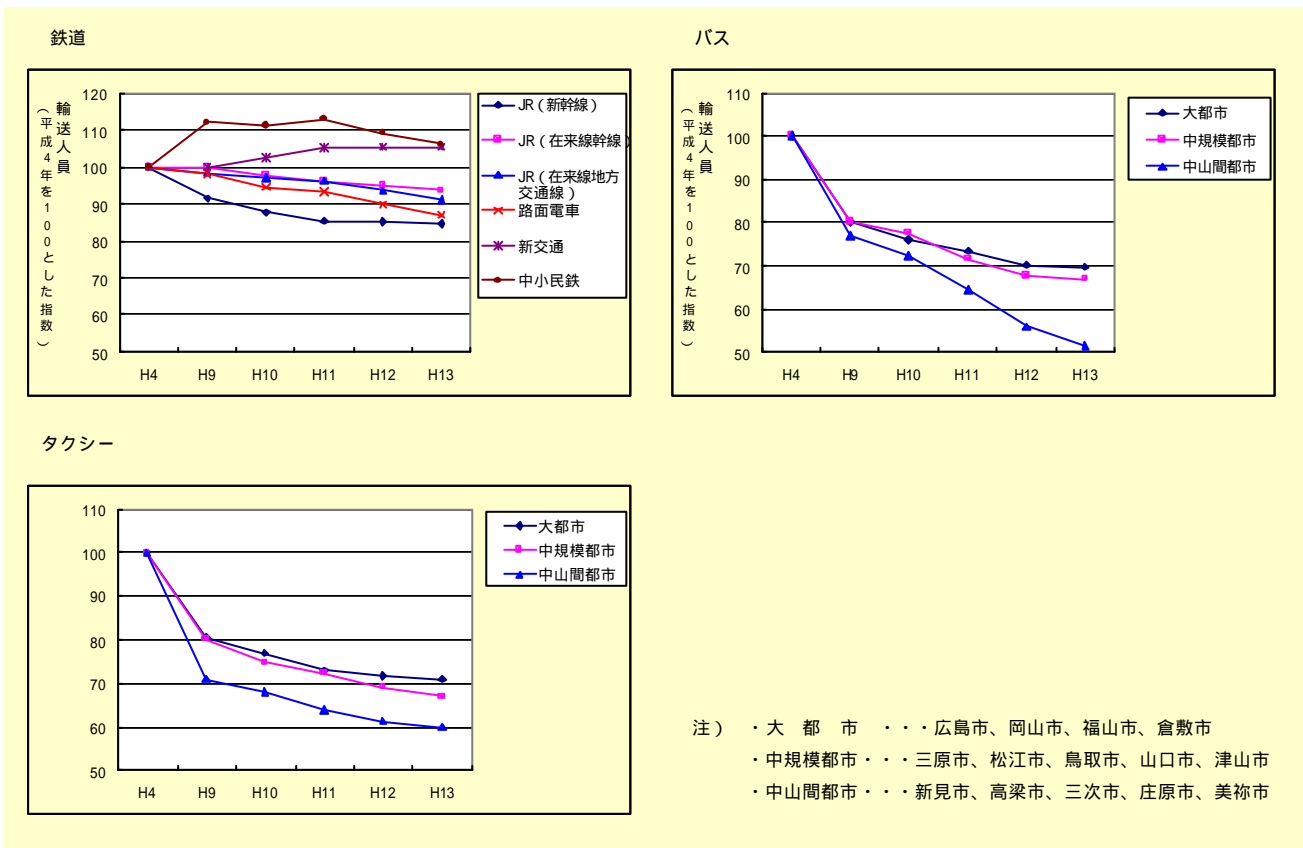
1) バス・タクシー～不採算路線からの撤退と高速バスの利用者増

バス・タクシーについては、中山間地域の都市において利用者の落ち込みが著しいのが特徴であり、このため、中山間地域等を中心に乗合バス路線の撤退が相次いでいるほか、タクシーについても、車両数が5台未満の市町村が多くなってきていることから、これらの地域における生活交通の確保が大きな課題となってきた（図表 - 2 - 6、図表 - 2 - 7）。

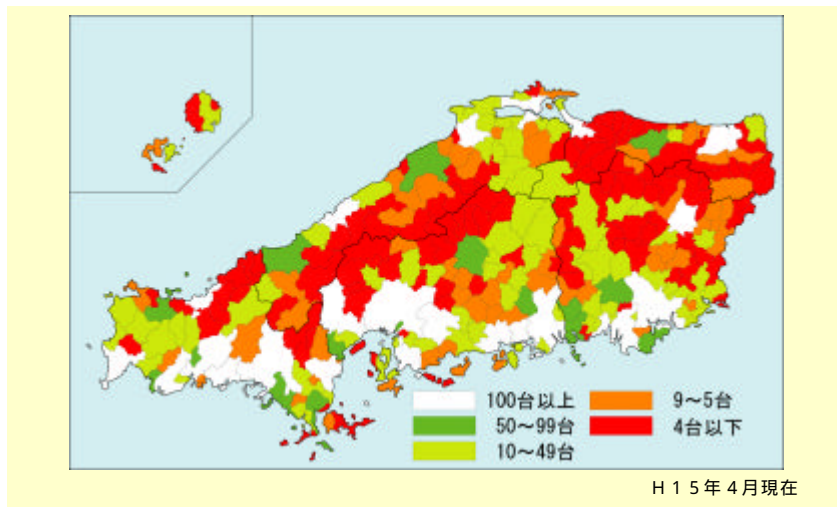
こうした中、コミュニティバスの導入や廃止代替バス¹⁵の運行など、多くの地域で自治体が公共的な交通サービスを支えるようになってきている（図表 - 2 - 8）。

一方で、高速バスについては、系統数、利用者数ともに年々増加傾向にあり、特に規制緩和後1年間で、中国運輸局管内では、13路線、27件の新規申請がなされるなど申請ラッシュとなっているほか、タクシーについても、同じく規制緩和後1年間で、福祉タクシー¹⁶57両を含む539両の増車ラッシュとなっている（図表 - 2 - 9）。

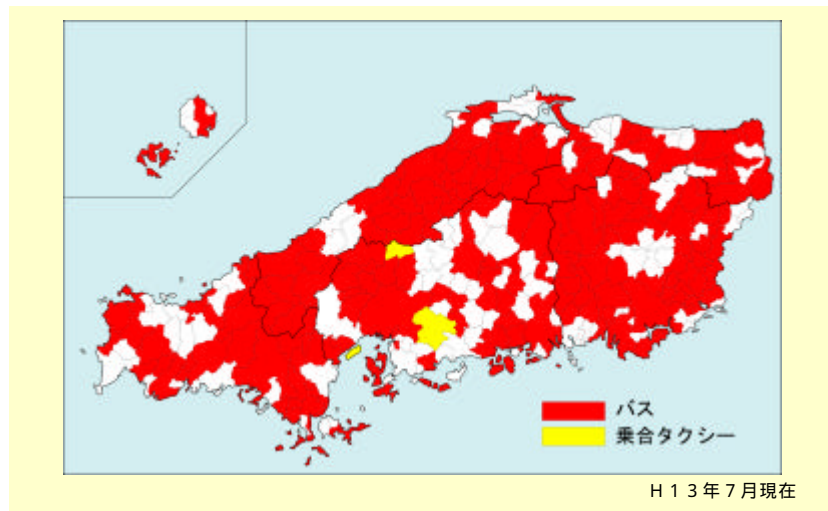
図表 - 2 - 6 : 各モードの輸送指標の推移



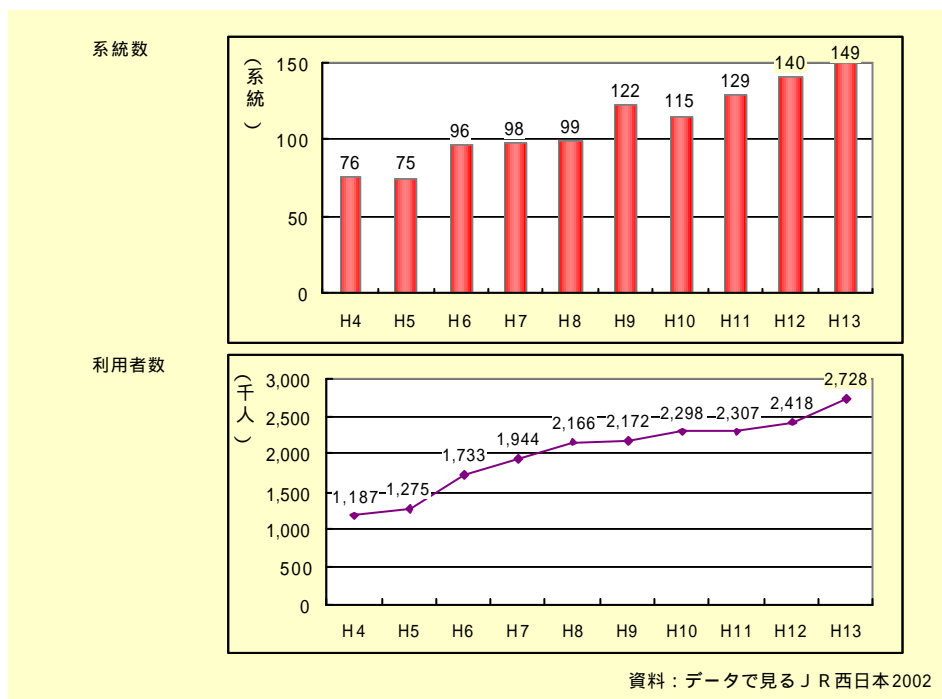
図表 - 2 - 7 : 市町村別タクシー車両台数



図表 - 2 - 8 : 自治体によるバス及び乗合タクシーの導入状況



図表 - 2 - 9 : 高速バスの運行状況



2) 鉄道～横ばいないし減少傾向

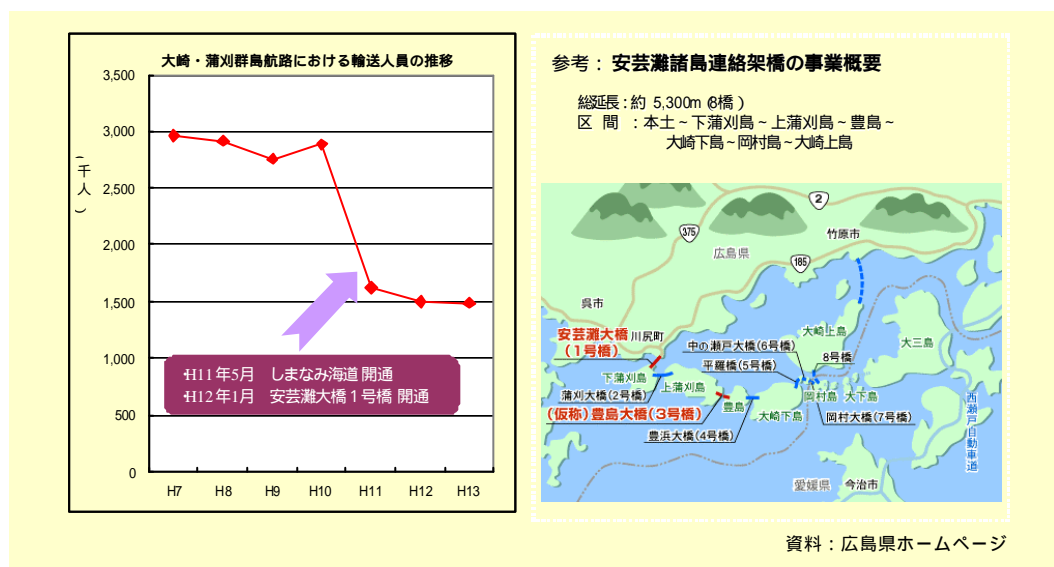
鉄道については、JRは、利用者数は横ばいであるものの営業収入は減少傾向にあり、JRを除く鉄軌道についても、近年では利用者数、営業収入とも減少傾向になっている。

3) 旅客船～輸送人員の落ち込みと補助の増大

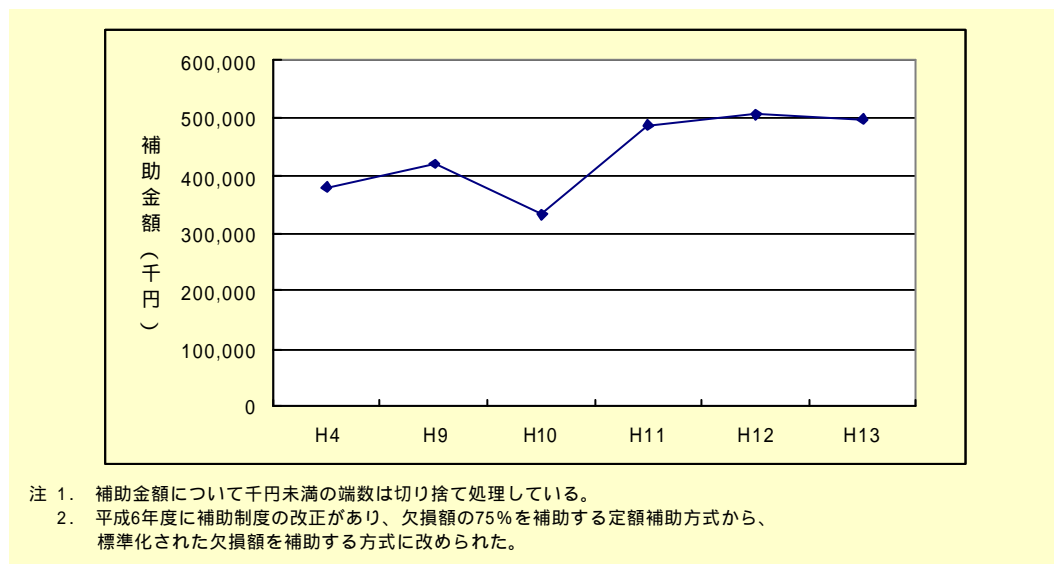
旅客船については、架橋等の整備が進む群島型の離島への航路を中心に輸送人員等の落ち込みが著しいのが特徴である。

中国運輸局管内では、平成14年度において22航路が国庫補助対象となっており、国庫補助金の交付額は全国比で13%を占めるに至っている。このため、離島航路における持続可能な航路運営の確保に向けた効率化・活性化方策の検討等が喫緊の課題となっている（図表 - 2 - 10、図表 - 2 - 11）。

図表 - 2 - 10：架橋整備等に伴う航路の廃止・縮小



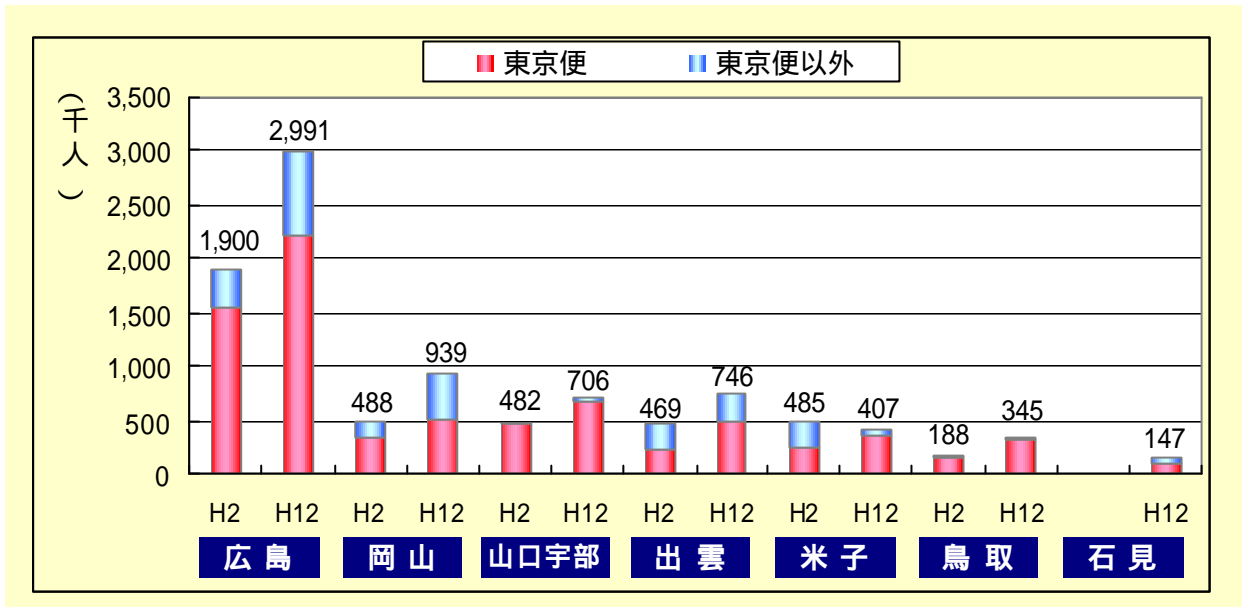
図表 - 2 - 11：国庫補助金航路交付状況推移



4)航空～東京便を中心に利用者増

航空については、広島空港や岡山空港の利用者数の増加が東京便をはじめとして顕著である（図表 - 2 - 1 2 ）。

図表 - 2 - 1 2 : 航空機の利用状況

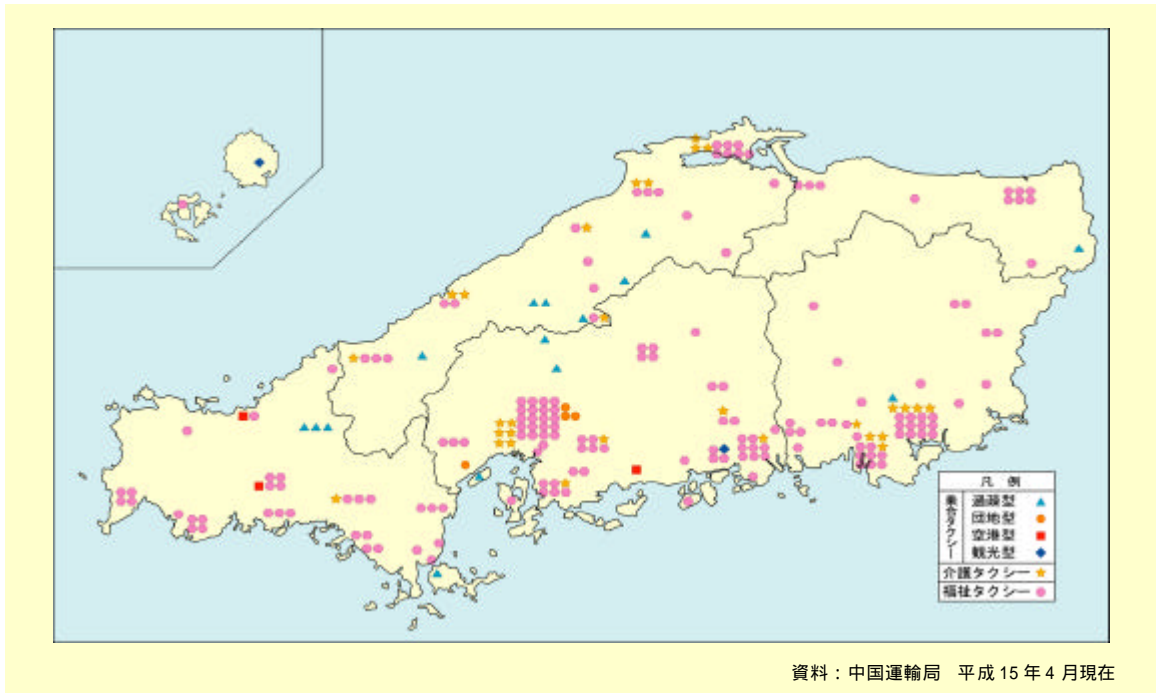


新たな交通サービスの提供の動きの拡大

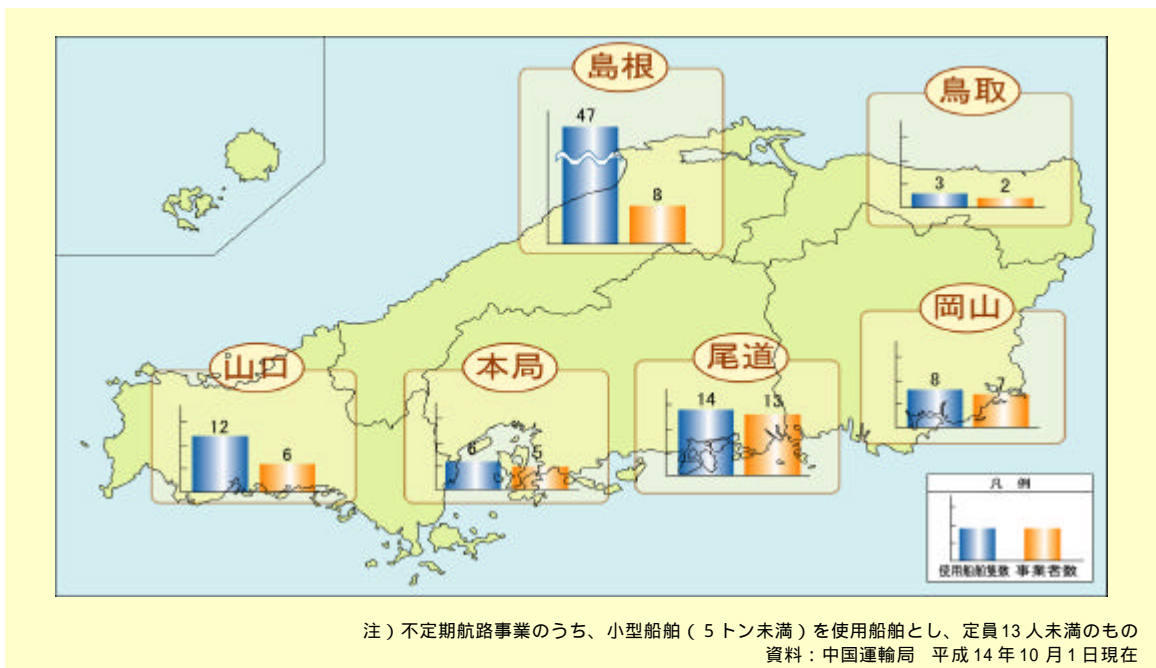
従来型の交通サービスの低迷が続く一方で、中国運輸局管内においても、乗合タクシーや福祉タクシーなど新たな交通サービスの提供の動きが拡大している。特に、乗合タクシーについては、過疎型や観光周遊型など様々なタイプのものが出現してきている（図表 - 2 - 13）。

また、海上交通においても、いわゆる海上タクシー¹⁷を含む不定期航路事業の届出が増加している（図表 - 2 - 14）。

図表 - 2 - 13：乗合タクシー・福祉タクシー・介護タクシーを実施している主な箇所状況



図表 - 2 - 14：人を運送する不定期航路事業の届出状況



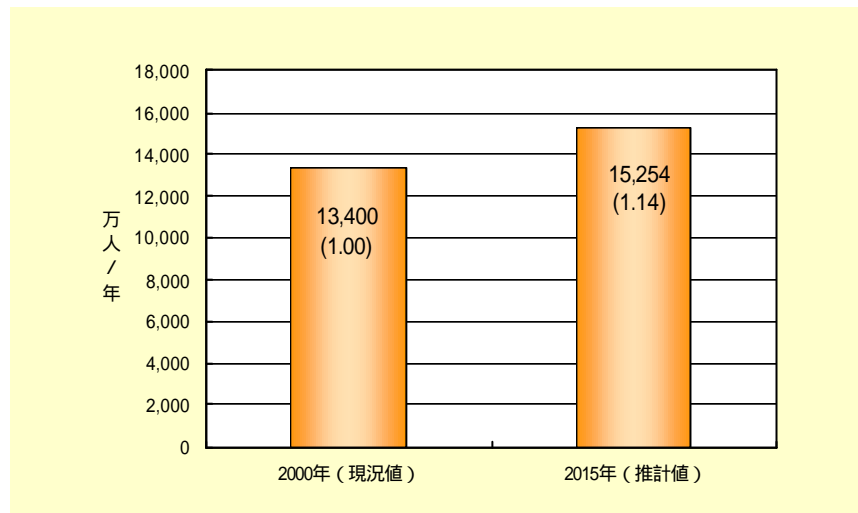
旅客流動の現況（2000（平成12）年）及び将来予測（2015（平成27）年）の推計）

1)中国ブロックの旅客流動量～旅客流動量は約14%増加

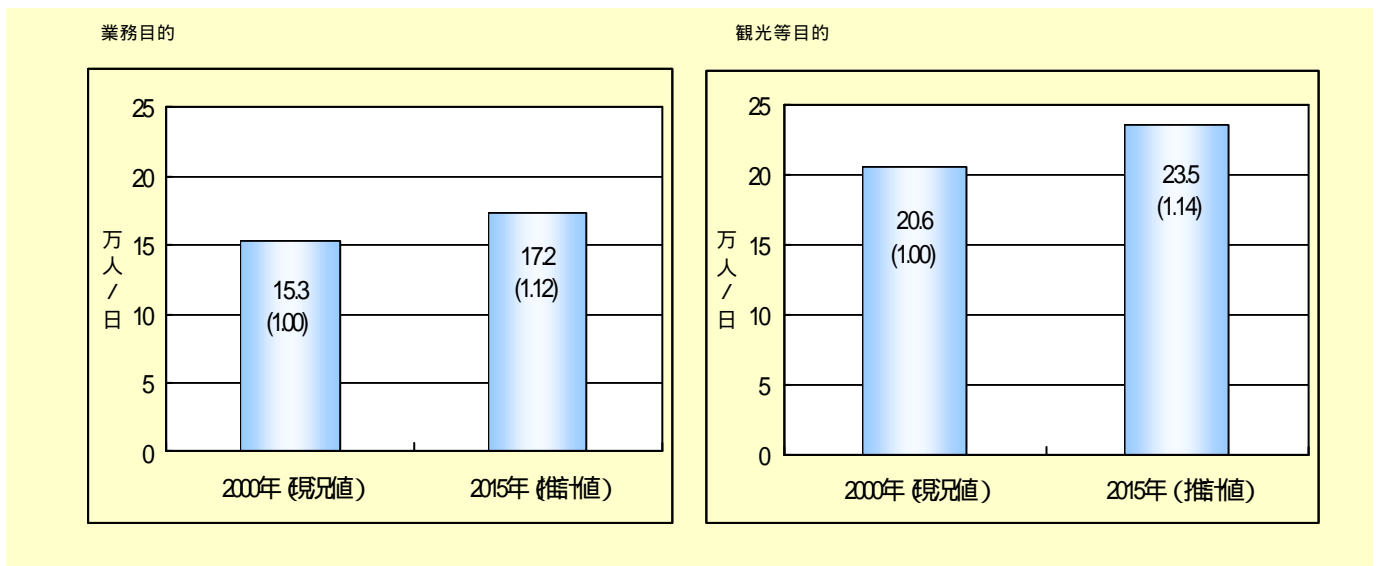
国土交通省中国運輸局が平成15年3月にまとめた試算によると、まず、中国ブロックにおけるブロック間とブロック内地域間を加えた地域間旅客純流動量¹⁸は地域間の交通サービス条件の改善等により、15年間で約14%の増加となると見込まれている（図表 - 2 - 15）。

これを目的別で見ると、業務目的では、約12%増となるのに対し、観光等の目的では、約14%の増加となり、業務目的を上回る増加率となることが見込まれている（図表 - 2 - 16）。

図表 - 2 - 15：中国ブロックにおける地域間旅客純流動量

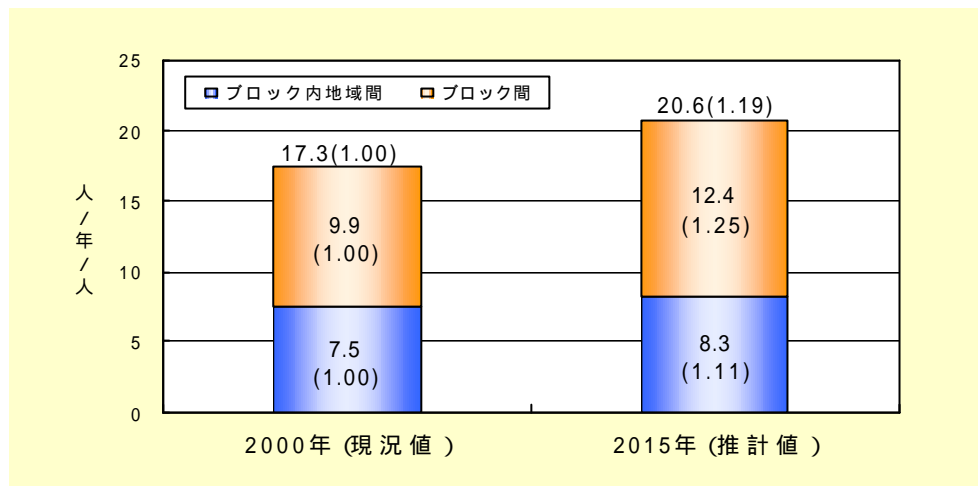


図表 - 2 - 16：中国ブロックにおける目的別地域間旅客純流動量



また、これを人口1人あたり地域間旅客純流動量でみると、15年間で約19%の増加となる。さらに、ブロック間旅客純流動量とブロック内地域間旅客純流動量の増加率を比較すると、ブロック内地域間旅客純流動量は15年間で約11%の増加であるのに対し、ブロック間旅客純流動量の方が約25%の増加と、より大きな伸びを示している(図表 - 2 - 17)。

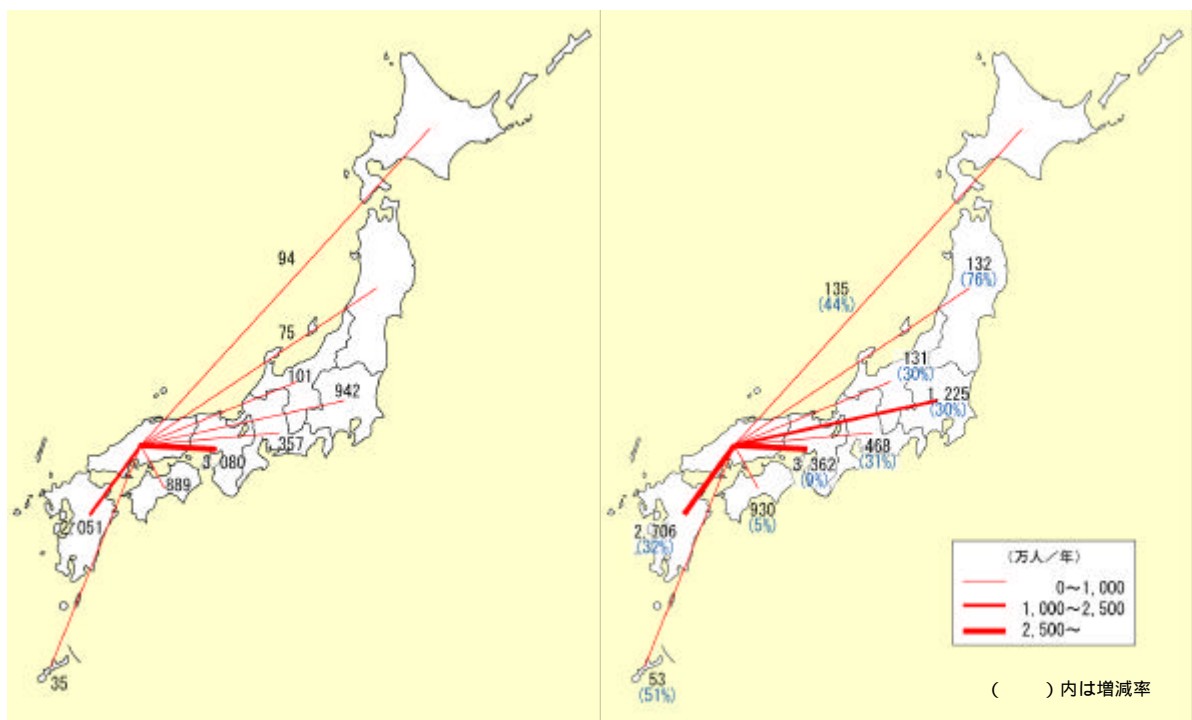
図表 - 2 - 17 : 中国ブロックにおける人口1人あたり地域間旅客純流動量



2) 地方ブロック間の流動分布 ~ 九州ブロックとの流動が増加

他の地方ブロック間との旅客純流動量についてみると、現況では、近畿ブロックとの間の流動が多いが、将来的には、九州ブロックとの間の流動の増加が見込まれる。(図表 - 2 - 18)。

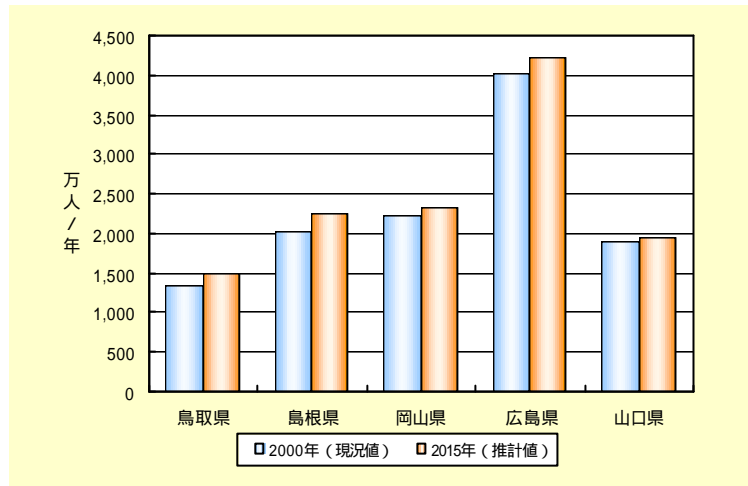
図表 - 2 - 18 : ブロック間旅客純流動量



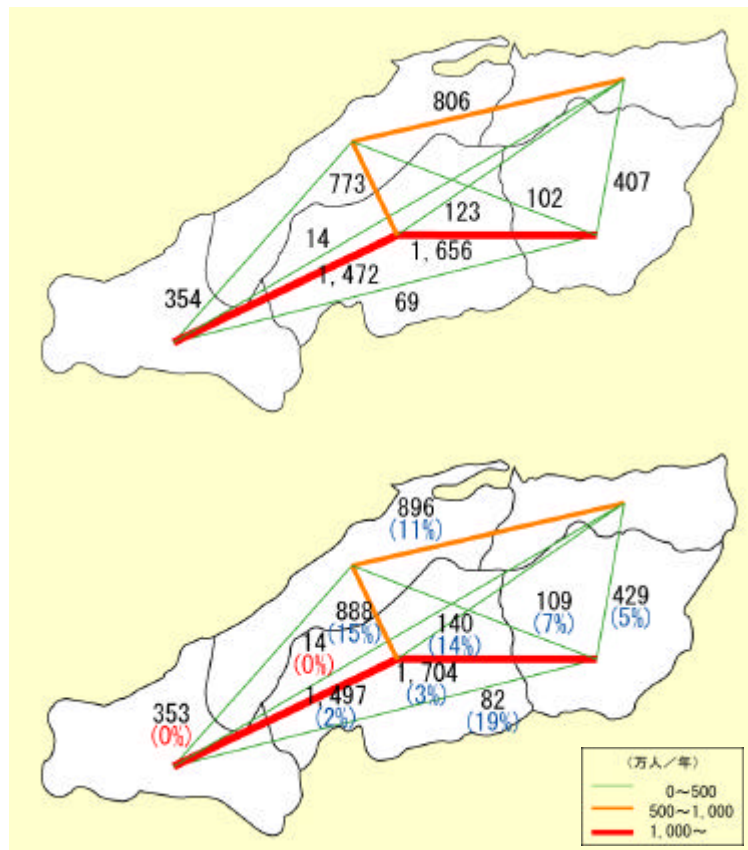
3)中国ブロック内の流動分布～山陽間同士の流動が多い

中国ブロック内地域間（県間）の旅客純流動をみると、現況、将来ともに広島県発着の流動が他地域の2～3倍と最も高くなっており、県間では、現況、将来とも広島県 - 山口県等の山陽同士の流動が多くなっているのが特徴である（図表 - 2 - 19、図表 - 2 - 20）。

図表 - 2 - 19：ブロック内地域間の旅客純流動量

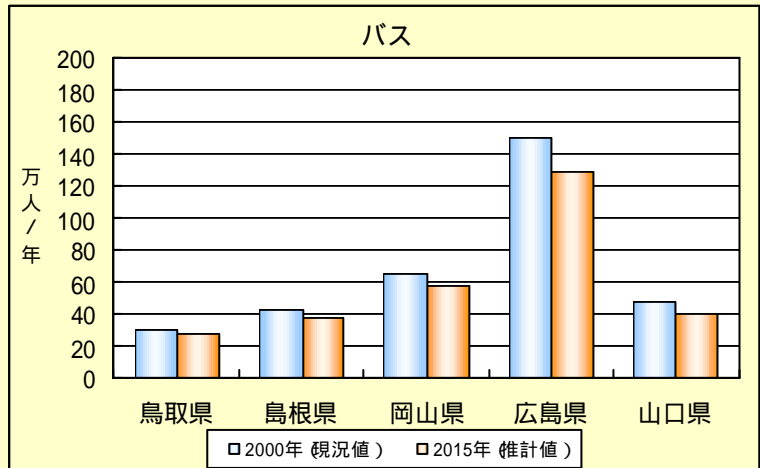
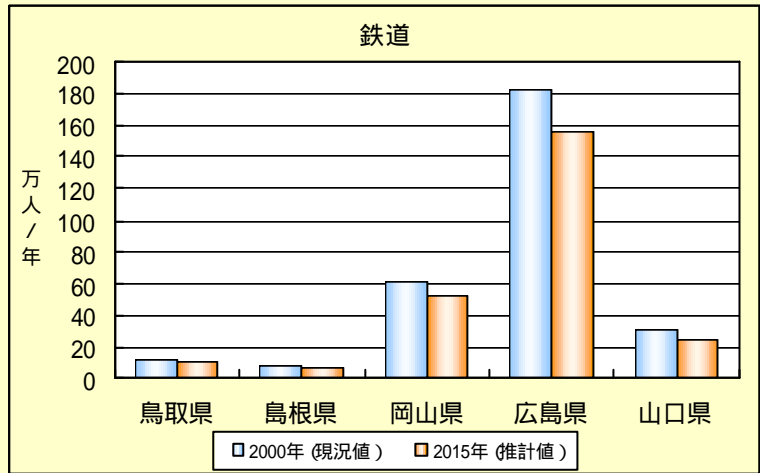
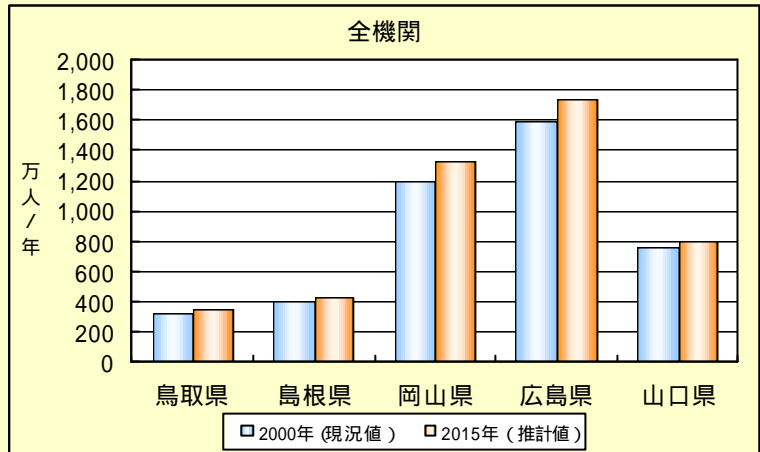


図表 - 2 - 20：ブロック内地域間旅客純流動量



地域内々の交通機関別旅客総流動量¹⁹についてみると、自家用車も含めた全機関の総流動量が増加するにもかかわらず、公共交通機関の流動量はいずれの地域においても減少傾向が見込まれている（図表 - 2 - 21）。

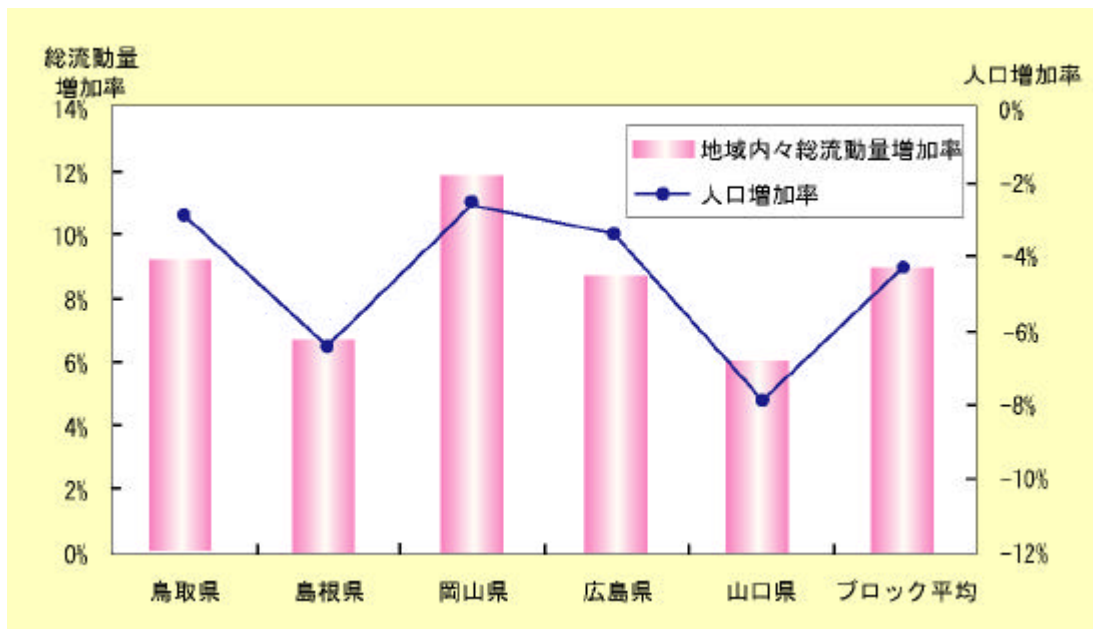
図表 - 2 - 21：地域内々の交通機関別旅客総流動量



なお、地域内々旅客総流動量の増加率と人口の増加率との関係を見ると、両者には相関関係が見られ、人口が流動量を決める大きな要因となっていると考えられる（図表 - 2 - 22）。

このように、今後の中国ブロックにおける旅客流動については、交通インフラの一層の整備等により九州圏をはじめとした広域的なブロック間流動が増加し、中国ブロック内の旅客流動も地域内々を含めて増加すると見込まれる一方で、自動車保有台数の増加等に伴い、地域内々の公共交通機関の交通需要については減少が見込まれる。こうした将来需要予測も参考にして、交通サービスの整備・改善を計画していくことが求められる。

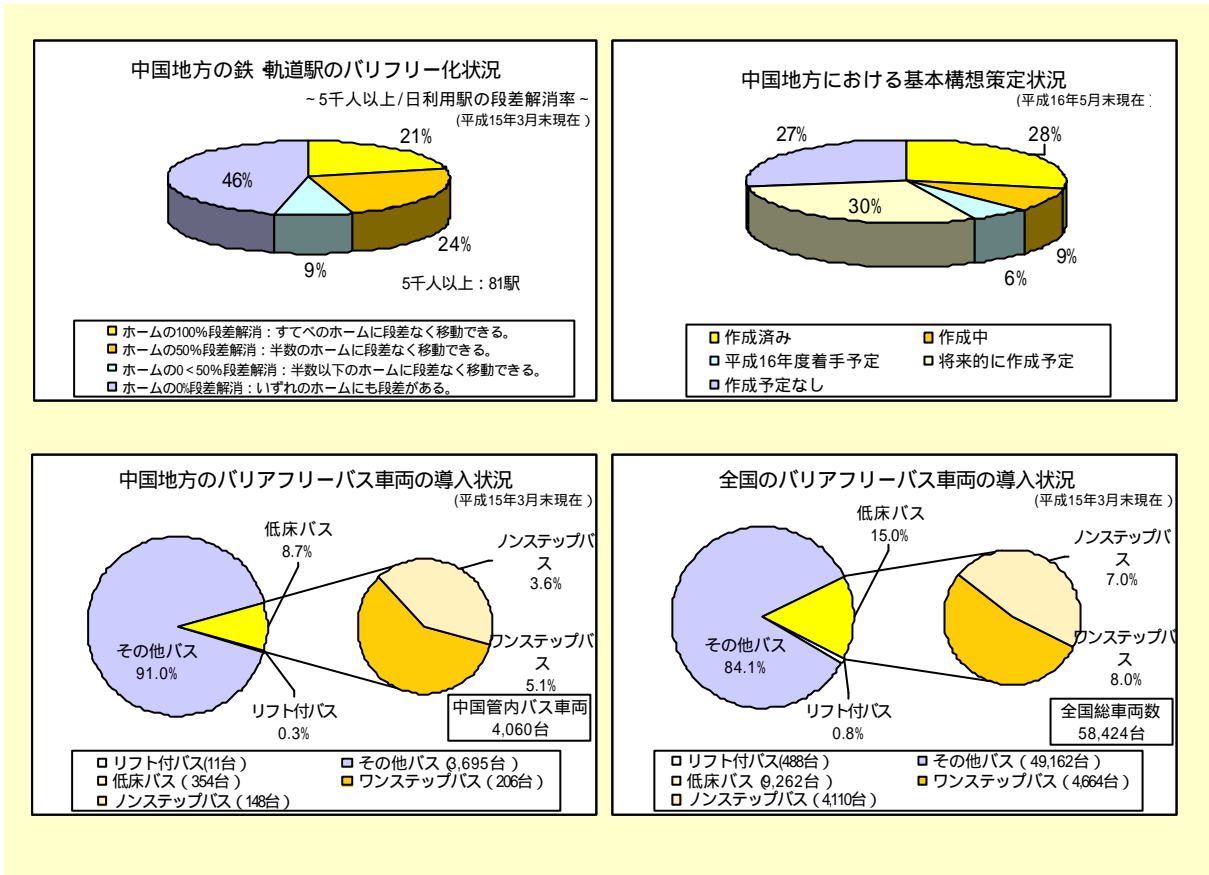
図表 - 2 - 22：地域内々旅客総流動量の増加率と人口増加率



交通バリアフリー化の状況～ハード・ソフト両面のバリアフリー化の遅れ

高齢化が顕著である中国地方においては、交通のバリアフリー化への要請が特に高まってきているが、鉄軌道駅へのエレベーター・エスカレーターの整備率や低床バス車両の導入率などにおいて、全国と比較して、進捗の遅れがある（図表 - 2 - 2 3、事例 - 3 - 2 - 1）。

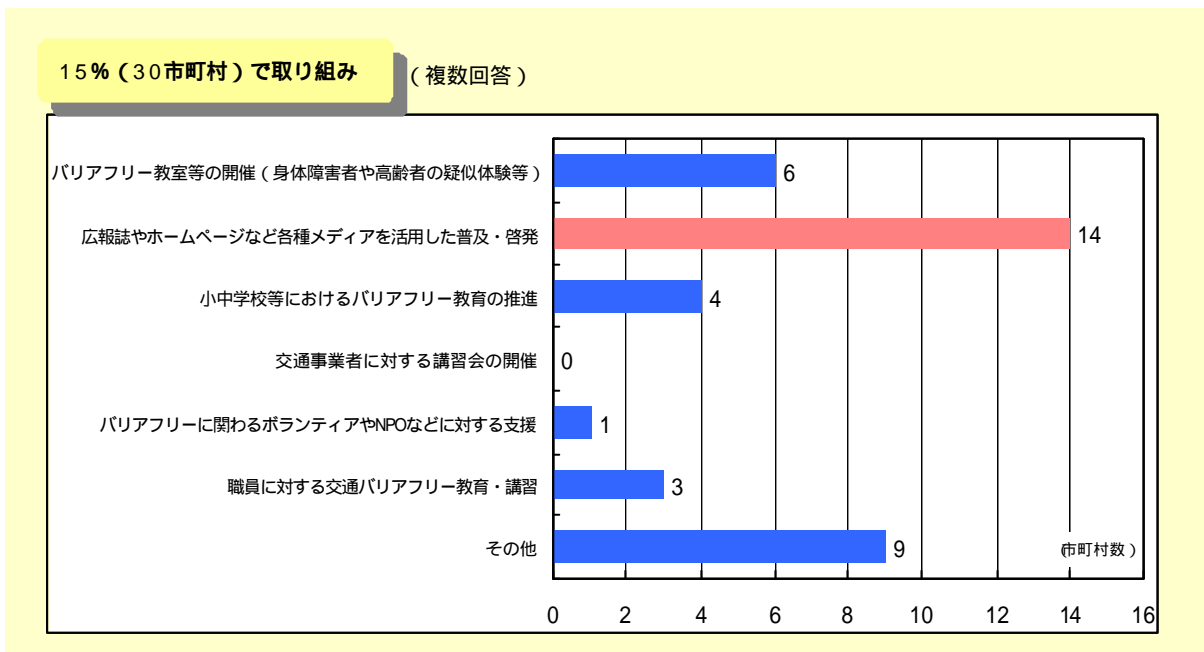
図表 - 2 - 2 3：なかなか進まないハードの現状



また、ハード面のバリアフリー化のほか、移動制約者を含むあらゆる利用者に対する適切な案内・誘導等や交通バリアフリーに関する啓発活動などのソフト面でのバリアフリー化施策の展開については、中国運輸局が管内の全市町村を対象にして平成15年12月から平成16年1月にかけて行ったアンケート調査の結果（以下「アンケート結果」）で、交通バリアフリーに関する広報活動について取り組んでいる市町村が15%に過ぎないなど、取り組みが始まったばかりの状況にある（図表 - 2 - 24）。

一方で、NPO等市民団体の提案、自治体との協力又は主体的な活動によって、中国地方の一定の地域で、「てくてくマップ松江」などのバリアフリーマップを作成する取り組みも始まっている（事例 - 2 - 1）。

図表 - 2 - 24：交通バリアフリーに関する広報活動



3. 検討の視点と具体的施策の方向（その1） ～各地域に共通な横断的事項

1. シームレスな交通ネットワークを目指して

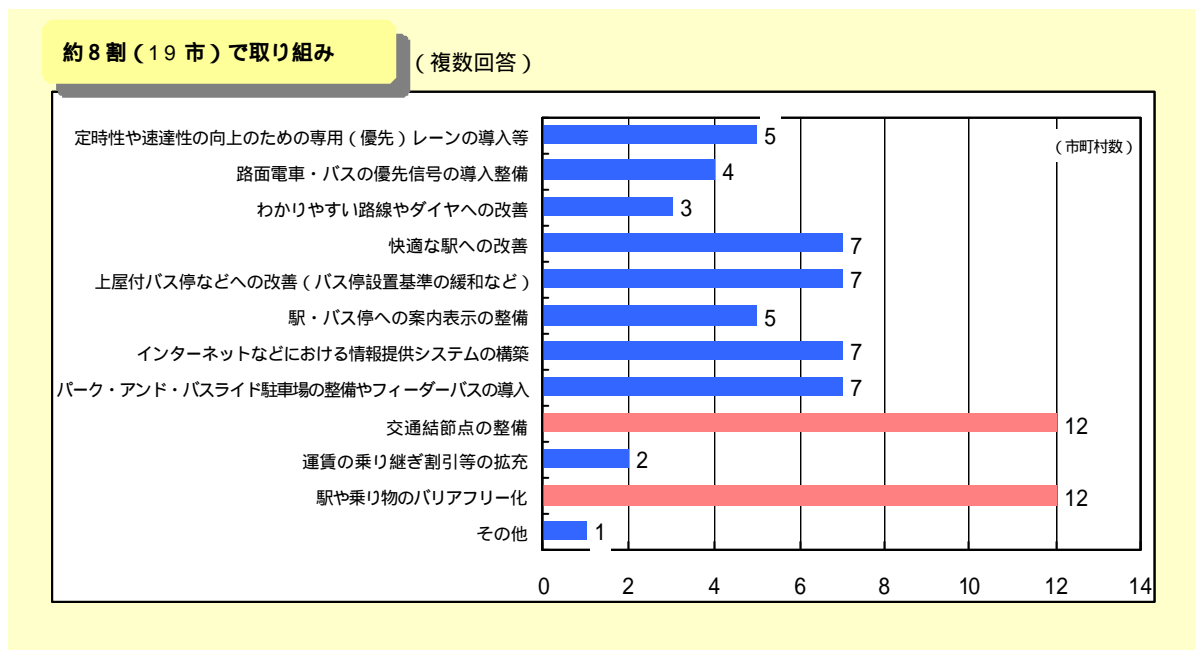
(1) 現状と課題～乗継ぎに伴う負担や案内表示のわかりにくさ等

公共交通全体の利便性の向上といった観点から、各交通機関相互のソフト・ハード両面にわたる連携の強化等によるシームレス²⁰なネットワークの実現や乗継ぎに伴う運賃の割高感の緩和が求められている。

また、都市部においては、バス路線の複雑化、ターミナルにおける乗降場の輻輳、中心街におけるバス停の分散といった状況が生じているにもかかわらず、路線や乗降場の位置等に関する案内表示等の不備やわかりにくさ、交通機関相互の乗継ぎ情報の不足等により、円滑な乗継ぎ等が出来ないといったことが大きな問題となっている。

なお、アンケート結果によれば、中国地方の人口5万人以上の都市のうち、8割の市が交通ネットワークの構築等の取組みを行っており、その内容としては、駅や乗り物のバリアフリー化と並んで交通結節点の整備が最も多く挙げられている（図表 - 3 - 1 - 1）。

図表 - 3 - 1 - 1：交通ネットワークの構築、公共交通の利便性向上策



(2)検討の視点と具体的施策の方向

乗継ぎをスムーズに

都市部を中心に交通機関相互の乗継ぎを少しでもスムーズにするため、駅、電停、バス停、旅客船ターミナルの近接化や一体化、鉄軌道同士が交差する地点等における新たな結節点（乗換え点）の整備等について実現に向けた検討を進める必要がある。

また、鉄道駅等の旅客施設については、新たな改札口の設置や自由通路の整備等による改札口までのアクセスの改善等を行う必要がある。

さらに、高速バスの多方面化等により飽和状態にあるバスターミナルについては、その改良のほか、複雑化したバス路線の見直し等と併せて、他の交通結節点への新設等について早急に検討を行う必要がある。

シームレスネットワーク化に向けた結節点の改善・整備等の具体的施策の方向は以下のとおり。

1)鉄道駅や旅客船ターミナルへの路面電車等の直接乗入れ

J R横川駅の結節改善整備事業においては、路面電車を駅前広場に直接乗入れる電停の移設が行われ、合わせて広島市都心部へ直通する路線の新設が行われた結果、利用者の利便性が向上し、J R線から横川駅で乗換えて都心部へ向かう利用者の増につながった。なお、これについては、国（運輸局）においても結節改善等による需要予測調査を行うなど支援を行った（事例 - 3 - 1 - 1）。

また、広島港の新旅客ターミナルにおいては、ターミナル施設のバリアフリー化のほか、ターミナル前広場への路面電車及びバスの直接乗入れにより、シームレス化が図られた（事例 - 3 - 1 - 2）。

他の拠点ターミナルにおいても、このような取組み等により、一層のシームレス化が図られるべきであり、国においても必要な需要予測調査等を行うべきである。

2)鉄軌道同士が交差する地点等における新たな結節点の整備

大都市圏における新駅の設置等新たな結節点の整備について、国、地元自治体、交通事業者等の協力により、その有効性等の調査・検討を行うべきである。

なお、新たな結節点の整備にあたっては、結節改善の効果を最大限に発揮できるよう、駅前広場等の整備と合わせたバス路線の整備・再編や各交通機関間の乗継ぎ運賃の設定等の利用者の利便性向上策について、必要に応じ関係者間で検討

の場を設けるなどにより、調査・検討を行うべきである。

3) 道路と線路とを直通走行可能な車両によるバスと鉄道との新たな直通方策

JR北海道では、道路と線路とを自在に行き来できる「デュアル・モード・ビークル(DMV)」の開発に成功し、平成19年を目途に実用化を目指した運行システムの開発等を行うこととしている(事例 - 3 - 1 - 3)。

これらの開発・実用化の動向も踏まえ、中国地方における導入の可能性や有効性等について検討を行うべきである。

4) フェリーへのバスの乗入れ等による海陸一貫輸送の導入検討

平成11年5月2日より、「しまなみ海道」の開通に合わせ、三原～今治線(忠海～大三島間はフェリーに乗入れ)のバスが運行されたが、その後、競争環境の変化等もあり当初見込んでいたほどの利用がなく、同年11月1日をもってこの路線は廃止された(事例 - 3 - 1 - 4)。

このような過去の例も踏まえ、通勤通学客などの利用が十分見込め、バス路線においては定時性が十分確保でき、海上交通も比較的便数が多い等乗入れ条件が整っている地域において、海陸一貫輸送の導入可能性について検討を行う。

5) 既存の旅客施設の改良、交通結節点への新たなバスターミナルの設置等によるバスと鉄道の連携の強化等

JR岡山駅の西口広場整備事業においては、東西自由通路の開設のほか、バスとタクシーの乗降場を二層とするとともに、現在2ヶ所のバス乗降場を9ヶ所に増やすことを予定している(事例 - 3 - 1 - 5)。

このように、旅客施設においては、改札口の新設や、駅前広場を連絡する通路の整備等により、旅客施設へのアクセスの改善を進めるとともに、旅客施設の改良に合わせ、バス乗降場の方面別の整理や案内表示の整備等が行われるべきである。

なお、乗降場が輻輳し飽和状態にある既存のバスターミナルについては、改良のほか、他の交通結節点等への新たなバスターミナルの設置や高速バスターミナルの設置などについて関係者間で調査・検討を行うべきである。

料金のシームレス化(フリーパスの導入等で乗継ぎを便利に)

都市部を中心に、事業者間の連携による一定エリア内のフリーパスなどの多様な運賃体系の導入等や、物販や観光施設等他業種も含めた広範な連携による相乗

的な利用者増を図るため、共通ICカード乗車券の導入を進めていく必要がある。

また、円滑な乗継ぎを可能とするため、複数交通機関間の運行情報や乗継ぎ情報等を総合的に利用者に提供するシステムを拡充していく必要がある。

料金のシームレス化に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)多様な運賃体系の導入

関西の鉄道・バス事業者48社局で構成されるスルッとKANSAI協議会においては、「2dayチケット」や「3dayチケット」に代表される加盟各社局の電車とバスが乗り放題になるチケットを販売している。これらには、各種観光・商業施設の割引特典等もついており、いずれも全国の旅行代理店並びに海外で販売されている。なお、乗り放題チケットの販売額のうち75%は新規需要といわれている（事例 - 3 - 1 - 6）。

このように、人口減少等により通勤・通学等の利用者が低迷する中で、「料金のシームレス化」に向けた事業者間の連携による多様な運賃体系の導入等により、新規需要の開拓を行うことが必要である。

なお、広島都市圏においても、同一事業者が都心エリアの市内バスと路面電車を対象としたエリアフリー定期券等を発行している（事例 - 3 - 1 - 7）が、このような取組みが同一エリアで運行する複数事業者間で共同して行われることが必要である。

2)共通ICカード乗車券の早期導入（3 - 5(2) 参照）

わかりやすい案内表示や乗継ぎ情報の提供

バスの行き先表示や、バス停の案内表示については、観光客を含めて誰からも利用しやすく、乗継ぎがしやすいものに改善する必要がある。

具体的には、方面別にわかりやすい系統設定やバス停の位置の統一化を図るほか、バスターミナルやバス停における案内表示を明瞭にし、わかりやすいものとする必要がある。

また、複数交通機関でネットワークを構成する都市部においては、交通機関相互の運行情報や乗継ぎ情報の提供が必要である。

わかりやすい交通サービスの実現に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)バスの路線番号やカラー等の統一

（路線番号を方面別にわかりやすくしたり、現在各社により経由地等の別に行

われているカラー表示を統一したものにするなど、地域のNPO等も交え、関係者間で検討。)

2)中心街のバス停等への案内マップの掲示等による改善

広島市中心部の八丁堀、紙屋町、本通り地区においては、路線別に複数の乗降場が存在し、輻輳しているため、バス事業者間で共同して、中心街のすべての乗降場のポールに乗降場番号を設置するとともに、各路線に応じた乗降場の位置等を乗降場番号とともに表示したマップの掲示を進めている(事例 - 3 - 1 - 8)。

このように、都市部の案内板等については、各事業者間の連携と共同により、わかりやすく統一したものを設置する必要がある。また、乗降場のほか、歩行者交通量の多い歩道上や地下街などにも設置できるよう、事業者及び関係行政機関間において、検討を行うべきである。

3)複数交通機関間の運行情報や乗継ぎ情報等の提供の拡大

(Moving-iの活用による情報提供の拡大)

(3-5(2) 参照)

2. 人にやさしい交通サービスを目指して

(1) 現状と課題

旅客施設のバリアフリー化等ハード面の整備の遅れ

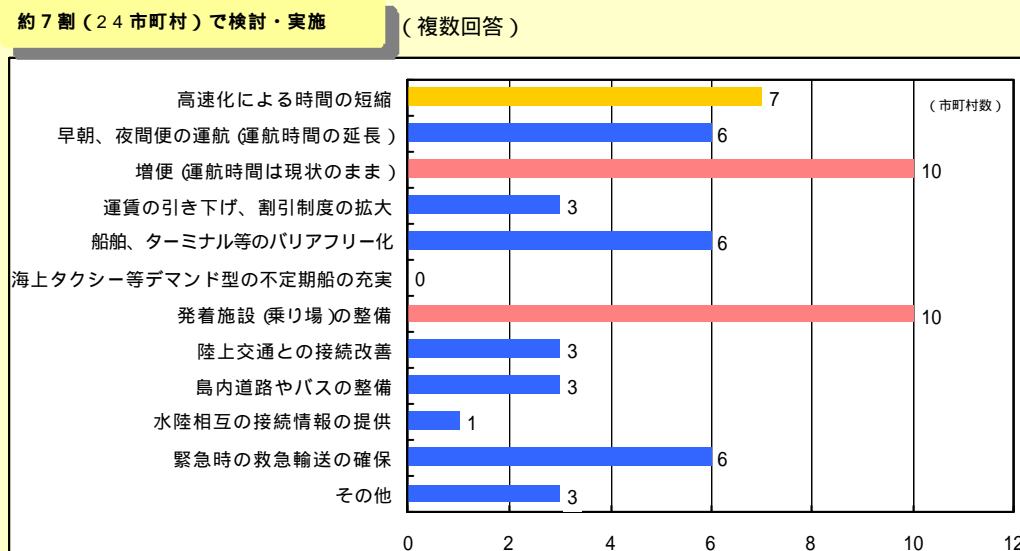
中国地方において、1日5千人規模以上の利用がある旅客施設を有する市町村は現在31自治体であるが、交通バリアフリー法²¹に基づく基本構想²²については、そのうち、7自治体により策定され（平成16年5月20日現在）、他に3自治体で策定中、12自治体で策定予定である等、旅客施設のバリアフリー化の整備や低床式車両の導入等、ハード面の整備は徐々に図られているが、未だ十分ではない。

一方、1日5千人規模未満の利用がある旅客施設のみを有する市町村においては、山口県菊川町及び島根県多伎町が基本構想を策定済みであり、その他4自治体で策定予定（平成15年12月に中国運輸局が実施したアンケート結果による）という状況である。

アンケート調査結果によれば、島しょ部における航路の利便性向上のための施策として検討・実施している内容として、増便と並んで発着施設（乗り場）の整備が最も多く挙がっており、利用者の高齢化等に対応した発着施設のバリアフリー化等、旅客施設におけるハード面の整備が急がれている（図表 - 3 - 2 - 1）。

また、バス停における汚さ、雨よけやベンチ等の設備の不備のほか、運行情報等の提供がなされていないこと等によるバス待ち等の苦痛の緩和や解消が課題となっている。

図表 - 3 - 2 - 1：航路の維持・活性化や利便性の向上のための施策



ソフト面のバリアフリー化の充実・強化の必要

に記述したとおり、ハード面のバリアフリー化については、着実に進める必要があるが、交通バリアフリー法上の移動円滑化基本構想策定基準（1日5千人以上利用）に該当する旅客施設等は中国地方では限られており、さらに、昨今の経営状況等から、ハード面のバリアフリー化のスピードには限界がある。

一方で、ハード面の整備がなされても、案内、誘導等適切なソフト面での運用がなされない場合には、利用者が適切に利用できない等の実態がある。

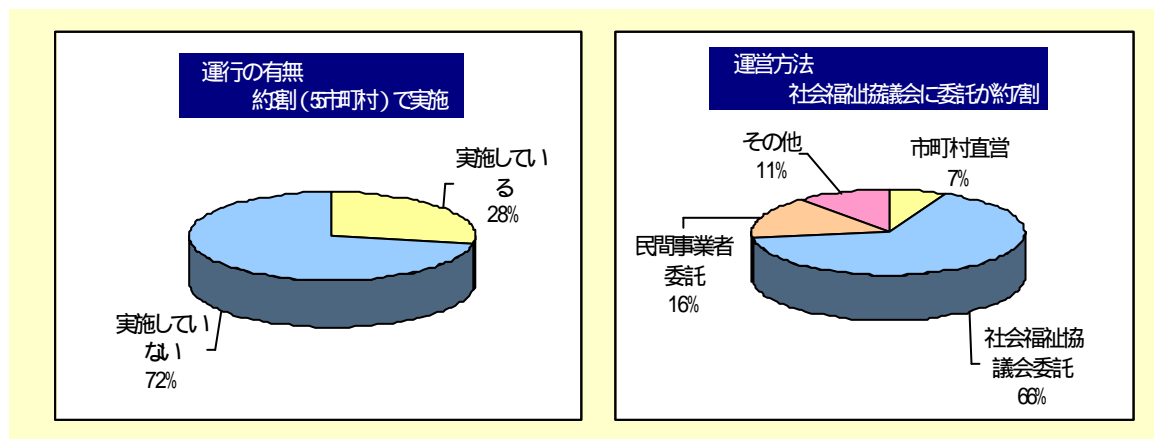
このため、所要のハード面のバリアフリー化の整備を今後とも促進していくことは当然のこととして、ハード面のバリアフリー化の限界を補うとともに、その効果を有効なものとするためにも、ソフト面のバリアフリー化の充実・強化が求められている。

スペシャル・トランスポート・サービス等への要請の高まり

中国地方の約3割の市町村でスペシャル・トランスポート・サービス²³を行っている（図表 - 3 - 2 - 2）。

移動制約者の増加に伴い、今後ますますスペシャル・トランスポート・サービス等に対する要請は高まると予想され、組織的な体制の整備や管理責任者、運転者等の人材育成を図ることが求められている。

図表 - 3 - 2 - 2：スペシャル・トランスポート・サービスの現状



生活支援サービス等のニューサービス提供に対する需要の増大

男女共同参画の進展等に伴う買物代行等の生活支援のためのニューサービスへの需要の増大は、タクシー事業者等の交通事業者にとって新たなビジネスチャンスであり、従来のサービスの枠にとらわれない事業展開が求められている。

(2)検討の視点と具体的施策の方向

ユニバーサルデザイン～誰にでも利用しやすい旅客施設等を目指して

浸透しつつあるユニバーサルデザインの考え方について、交通施設等を整備するに際しても可能な限り配慮することが求められている。中でも、急速な高齢化の進展、身体障害者の社会参加の機会確保の要請等から、高齢者、身体障害者等を直接の対象としたバリアフリー化を交通施設等において進めることの緊急性が高い。また、これを進めることが、健常者も含めた公共交通機関利用者全体の移動の利便性及び安全性の向上にも繋がることになる。

また、バス停や駅については、「お客様」である利用者が公共交通機関を利用する際の出入口にふさわしい快適性の向上が求められている。

特に、強い日差しや風雨にさらされベンチもないバス停でのバス待ちは高齢者はもとより若者にとっても苦痛であり、必要性の高い箇所から改善措置を重点的に講じていく必要がある。さらに、バス停へのアクセスを短くし、利用しやすくするため、バス停留所の新設や乗降フリー区間の導入を図ることが有効である。

1)鉄道駅等へのエスカレーター、エレベーターの設置等の促進

1日5千人規模以上の利用のある鉄道駅の段差解消については、15年度に広島駅、新倉敷駅等8駅において、エスカレーター、エレベーター、階段昇降機等が設置されている。

今後も、交通施設バリアフリー化設備整備費補助制度をはじめ各種支援措置の活用等により、鉄道駅等のバリアフリー化設備の整備を促進していく必要がある(事例 - 3 - 2 - 1)。

2)路面電車、バス等への低床車両等の導入の促進

新しい交通システムであるLRT²⁴(ライト・レール・トランジット)用の超低床車両として、広島電鉄「グリーンムーバー」、岡山電気軌道「MOMO」の導入をはじめとして、鉄軌道においては移動円滑化基準適合車両の導入が図られている。

今後も、公共交通移動円滑化設備整備費補助等の活用により、移動円滑化基準適合車両等の導入が遅れているバス車両のノンステップ化をはじめとする公共交通機関の車両等のバリアフリー化を推進していく必要がある(事例 - 3 - 2 - 2)。

3)乗降場の同一ホーム化や駅舎側への発着ホーム一元化

広島電鉄平良駅においては、駅前広場整備とあわせ、鉄道とバスとの乗り換えをバリアフリーの観点から同一ホームで行えるよう、国においても幹線鉄道等活性化事業費補助により支援を行っている（事例 - 3 - 2 - 3）。

このような取組みのほか、ローカル鉄道における駅舎側への発着ホームの一元化などにより、利用者の移動の円滑化を図る必要がある。

4)バス停への雨よけ上屋やベンチの設置

大阪市交通局では、快適にバスが待てるように、夜間においても時刻表等が見やすいような電照式標識等へ改善するとともに、バス停がコミュニティ機能を持つ憩いの場所とするために、停留所と小公園が一体となったバス停留所プラザの整備を行っている（事例 - 3 - 2 - 4）。また、地元企業等との連携により、ハイグレードバス停（事例 - 3 - 2 - 5）の設置を進めるなど、快適なバス停への改善に向けた取組みを拡大すべきである。

5)郵便局等でバス待ちやチケット販売を可能に

広島県安芸高田市の生桑郵便局では、局舎内をバスの待合室として開放し、局前のバス停にランプを設置してバスに乗客を知らせるサービスを行っている（事例 - 3 - 2 - 6）。

岡山市の両備バスでは、バスの乗車定期券をファックスや電子メールで申込み、コンビニエンスストアで料金の支払いができ、指定する便に乗れば車内で定期券が受け取れるサービスを行っている（事例 - 3 - 2 - 7）。

このように、利用者の利便性向上のため、郵便局、コンビニエンスストア、道の駅等をバス待ち等で活用するなど連携の拡大に向けたて、環境整備を行う必要がある。

6)バスロケーションシステムによるバス接近表示の設置

松江市においては、GPSを活用して市内の主要バス停49ヶ所に表示器を設置し路線バスの運行状況を提供する「ぐるっとバスなび」サービスなどの情報提供を行っている（事例 - 3 - 2 - 8）。

このように、バス停等において、バスの運行状況をわかりやすく情報提供するバスロケーションシステムの導入拡大について、行政と事業者が協力して取り組んでいく必要がある。

7)各社のバス停のデザインの統一化、路線図、時刻表等の改善

広島市では、交通エコロジー・モビリティ財団の支援により地元のNPOが主導して「標準時刻表」を実際に掲示する社会実験が行われた（事例 - 3 - 2 - 9）。

今後も、行政と事業者、地元NPO等が連携し、各事業者のバス停のデザインの改善・統一化等に取り組んでいく必要がある。

その際には、公共交通データ標準を活用して、各交通事業者の運行情報等がインターネットや携帯電話でも容易に総合的に一覧できるような情報提供事業を促進する必要がある（5.(2)2)参照）

8)利用者の声を反映した駅施設の改善

JR山口線では、国（運輸支局）が中心となり、地元学校、自治体、鉄道事業者が参加して、駅や駅周辺の点検活動を実施し、この結果等を参考に、照明等の駅施設の改善の検討を行っている（事例 - 3 - 2 - 10）。

今後もこうした利用者の声を反映した駅施設等の改善に地域と事業者が一体となって取り組んでいく必要がある。

9)旅客船待合施設へのバスの直接乗入れ、バス停までの屋根の設置

10)バス停の新設、乗降フリー区間の導入

心のバリアフリー（交通バリアフリーのソフト施策の積極的展開）

交通バリアフリー法に基づき、基本構想の策定、ハード面の整備を引続き推進する必要があるが、前述のとおり、ハード面の整備は現状では限界もあり、ソフト面の対応を充実強化する必要がある。交通事業者による職員教育訓練がより効果的となるよう充実させていく必要がある。

一般市民が高齢者、身体障害者の介助体験、疑似体験等を行うことにより、交通バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を高め、「心のバリアフリー」社会の実現を目指す観点から、中国地方において、平成13年度より中国運輸局主催の交通バリアフリー教室が開催されており（平成15年度末までの3年間で合計10箇所で開催、314人参加）、将来世代の意識を高める観点から学校教育の一環としての体験学習に併せて実施されている例も出ている。今後は、このような活動が学校教育における総合学習の一環とし

て各地域で幅広く展開されていくことが望ましい。

また、ボランティア活動への意欲を持った個々の市民が、交通施設、車両等に即した適切な介助方法を体得するとともに、このようなボランティア市民の善意を利用者等が安心して受け入れることができるよう、市民等のボランティアの自発的なサポートが可能な限り効果的に発揮できる体制づくりが必要である。

さらに、中国地方の各地域で作成されているバリアフリーマップを含め、関係行政機関、交通事業者、NPO等が個別に提供する交通バリアフリーの施策やサービスが、有効に活用されるよう効果的・効率的に情報を収集するシステムが必要である。

1)交通バリアフリーボランティア活動への支援システムの確立

中国運輸局では、広島県内において、高齢者の社会参加促進による公共交通利用・社会生活に対する行動変化等の検証を行うために公共交通バリアフリー支援ボランティアの制度化の実証実験を行うこととしている（事例 - 3 - 2 - 1）。

このような実証実験等を通じて、交通ボランティア活動への支援システムの確立を図る必要がある。

2)交通事業者による効果的な職員教育訓練の充実

3)一般利用者への介助・疑似体験の機会提供等啓発活動

4)Moving - iの活用による情報提供の拡大（3 - 5(2) 参照）

5)ホームページ活用等、効果的・効率的な情報の収集・共有化・提供

関係行政機関、交通事業者、NPO等が個別に提供する交通バリアフリーのサービス・施策が有効に活用されるよう、情報の効果的、効率的な収集・共有・提供を可能とする環境整備等を行い、ホームページ等を活用した情報提供の促進を図る。

スペシャル・トランスポート・サービスの効率化等

スペシャル・トランスポート・サービスの導入拡大に向けて、タクシー事業者等とボランティア等との役割分担を図りつつ、予約の共通化等により、効率的かつ利便性の高い安全なサービスの提供を図っていく必要がある。

スペシャル・トランスポート・サービスの導入拡大に向けた具体的施策の方向

は以下のとおり。

1)共同予約センターの設立等による運営組織の一元化等

岡山県津山市では、福祉車両の効率的・効果的運用を行うため、お出かけ相談窓口を設置し、複数のタクシー事業者等の福祉車両を窓口一括型の予約方法で運行するなどの実証実験を行った（事例 - 3 - 2 - 12）。

このような取組みにより、サービス運営の効率化を図る必要がある。

2)管理責任者、運転者等の人材育成のためのシステムづくり

3)タクシー会社と福祉輸送ボランティアとの連携による配車システムの確立

生活支援サービス等のニューサービス提供に向けた連携の拡大等

生活支援サービスなどのニューサービスの提供拡大のため、安全の確保方策の確立や、異業種との連携、定常的利用の拡大策などを検討していく必要がある。

生活支援サービス等の提供拡大のための具体的施策の方向は以下のとおり。

1)事業者の新たな事業の展開にあたってのノウハウ提供等の支援

2)子供送迎の場合の特別の安全規制や損害賠償制度の確立等、安全で安心なサービスの提供に向けた環境整備

3)運営体制の共同化等タクシー会社相互の連携、異業種間の連携

4)会員制の導入等による定常的利用の拡大

広島市のつばめ交通(株)では、登録制により、レスキューサービスやコンビニサービス（買物代行等）等のさまざまな生活支援を行うサービスを展開している（事例 - 3 - 2 - 13）。

このように、定常的な利用を拡大していくような取組みが必要である。

3. まちづくりと連携して地域の交通を活性化

(1)現状と課題～コンパクト・シティにおける都市機能としての公共交通

自家用車での移動に依存した郊外拡散型の都市化が進展し、都市の求心力が低下したことから、今、再び、公共交通を軸とした環境にやさしいコンパクト・シティへの志向がなされてきている。

こうした潮流の中で、都市における公共交通は、都市の活動及び都市生活を支え、都市の魅力づくり、さらには、都市経営の効率化に貢献する都市の機能又は装置としての役割が求められている。

このため、今後は、まちづくりと密接に連携し、都市の公共交通の活性化を図っていく必要がある。

(2)検討の視点と具体的施策の方向

中心市街地活性化策と連携して

中心市街地や都心部における歩行空間の創出等、中心市街地等の活性化策と連動した都心循環バスの導入や商業施設と連携した公共交通サービスの提供等を検討する必要がある。

中心市街地や都心部の活性化策との連携に向けての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)商業施設等と連携した買い物客への割引等サービスの拡大

デイトタイム買物バスカード「むさし」(3-7(2) 参照：事例 - 3-7-11)

2)コミュニティバスの商店街等への乗入れ

米子市のコミュニティバス「だんだんバス」では、大規模商業施設への直接乗入れにより利用者利便が向上した結果、利用者が大幅に増加した(事例 - 3-3-1)。

このように、商店街等への乗入れなどにより、コミュニティバス等の利用者増を図る必要がある。

3)快適な歩行空間の整備等の施策とあわせた都心循環バスの導入

福岡都心循環バス(4-4(2) 参照)

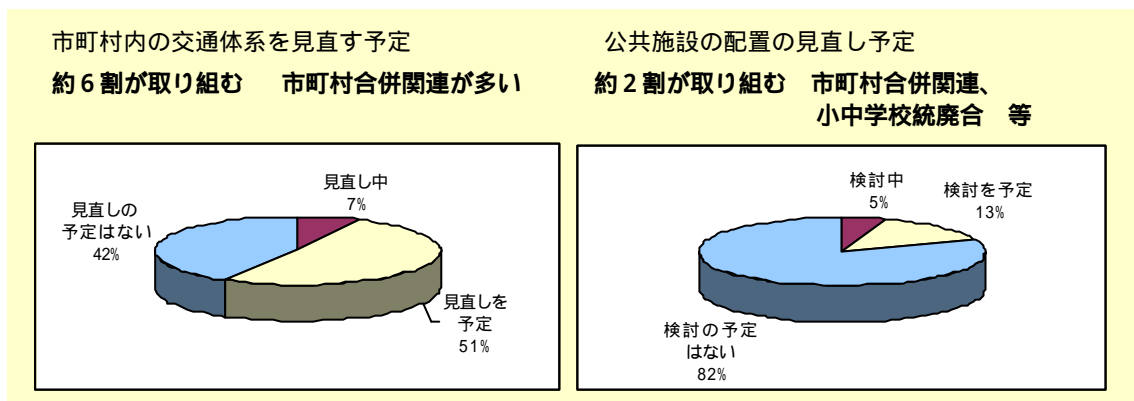
市町村合併等を契機とした交通体系の見直し

市町村合併等に伴い、地域の医療、福祉、行政施設の配置の見直し（集中的配置）等の新たなまちづくりが行われる際には、これらの動きと連動し、交通需要を新たな地域拠点に集約するなど効率的な地域交通体系への再構築を図っていくことが有効である。

実際、中国地方の約6割の市町村が今後、合併等によって交通体系の見直しを行う予定があると回答しており、また、公共施設の配置等の見直しについても、約2割が取り組むと回答している（図表 - 3 - 3 - 1）。

市町村合併等に伴う「新たなまちづくり」との連携に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

図表 - 3 - 3 - 1：市町村内の交通体系を見直す予定、公共施設の配置を見直す予定



1) 広域行政組合による広域バスの運行等

島根県安来地域においては、生活圏を形成する広域行政組合（安来能義広域行政組合）が廃止代替バスの事業主体となり、一律200円の広域生活バス「イエローバス」を運行している（事例 - 3 - 3 - 2）。

このように、生活圏域の拡大等によって、広域的な市町村の連携による広域的なコミュニティ交通の設定が必要である。

2) 道の駅等への地域拠点等の集中的配置と地域交通需要の集約

岡山県哲西町では、道の駅「きらめき広場哲西」に町の庁舎のほか、生涯学習センター、保健福祉センター、診療所などの生活・福祉拠点施設を集中的に配置した（事例 - 3 - 3 - 3）。

このように、地域拠点等の集中的配置と連動し、地域交通需要を集約することによって、まちづくりと連動した効率的な交通体系を構築していく必要がある。

3) 地域交通計画策定支援ソフト等の活用による交通計画策定支援

ComPASS、ComMASSの活用（3 - 5(2) 参照）

4 . 地域やNPO等と連携して地域の目を公共交通に

(1)現状と課題～地域住民、NPO等の参加と連携の拡大

NPO等による公共交通機関利用促進等に向けた活動

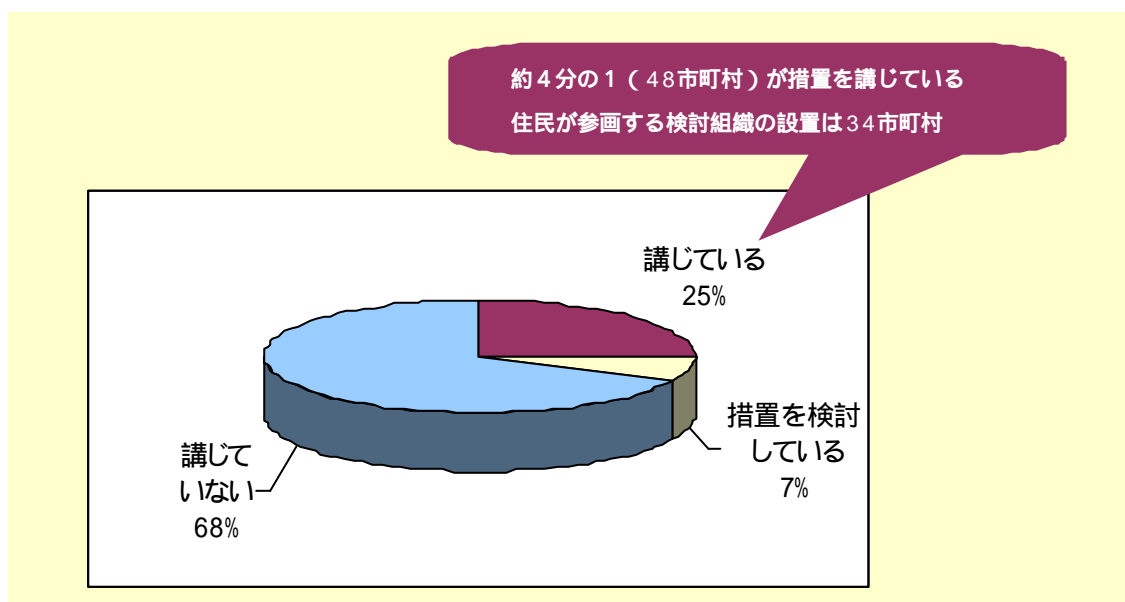
行政又は事業者が主体となった従来型の交通施策の行き詰まりが指摘される中、中国地方の主要都市を中心に、地域のNPO等により、バスマップの作成やバス停のチェック等の活動が活発に行われてきている。

地域交通計画等への住民参加の拡大

中国地方の約4分の1の市町村が、地域住民等の意見反映のための措置を講じており、このうちの多くは、住民が参画する検討組織の設置を行っている（図表 - 3 - 4 - 1）。

このように、中国地方においても、地域の計画に住民の意思を反映させる動きが広がってきている。

図表 - 3 - 4 - 1 : 地域住民等の意見反映のための措置



コミュニティバスの拡大、町内会等によるコミュニティ交通の確保

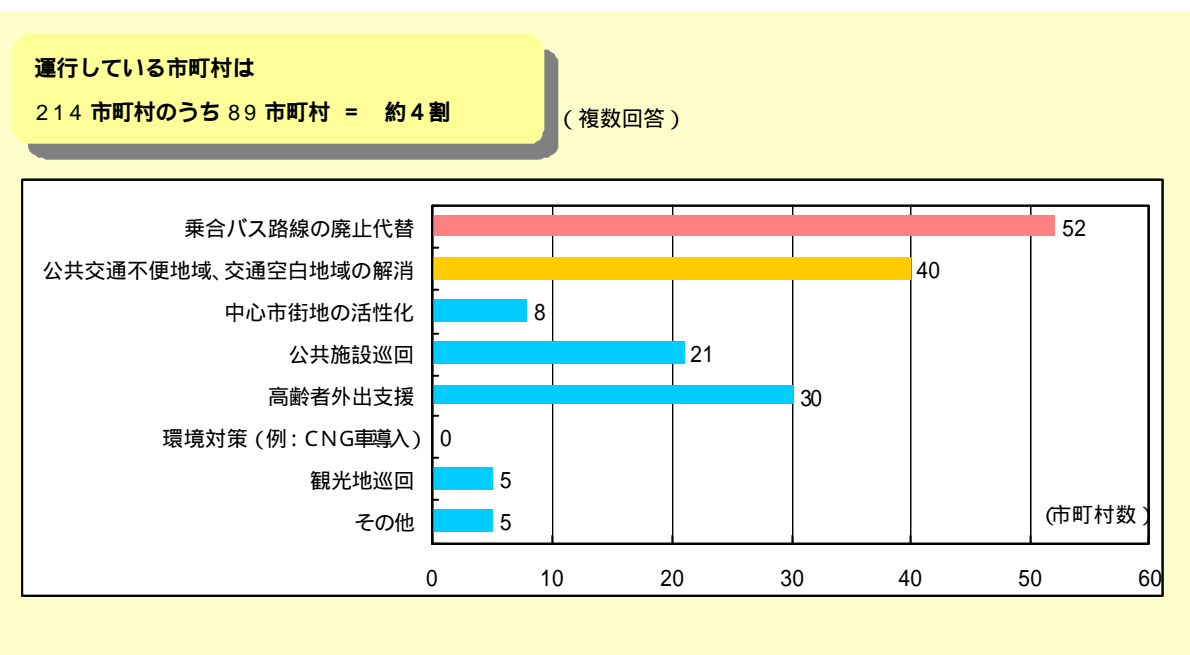
中国地方の約4割の市町村でコミュニティバスが運行されており、その目的は、乗合バス路線の廃止代替が最も多く、次いで公共交通不便・交通空白地域の解消、高齢者の外出支援となっている。

コミュニティバスについては、低料金の設定、低床バスの導入、公共施設や病院等の巡回等の利便性の確保を行うことによって、定着しつつあるが、サービスレベルの維持と運行の効率化の両立など課題も多く抱えている（図表 - 3 - 4 - 2）。

コミュニティバスの導入拡大に代表されるように、地域の生活交通の確保等については、地元市町村が中心となって行われている。

このほか、郊外の交通空白あるいは不便な丘陵団地等において、町内会等が運行計画等へ主体的に関わることによりコミュニティ交通を確保しようとする試みも行われている。

図表 - 3 - 4 - 2 : コミュニティバスの現状



地方鉄道の活性化に向けた機運

存続の危機に立たされている地方鉄道について、沿線協議会等を通じ、地域により支えていこうとする試みがなされている。

地元自治体等と企業等との連携によるマイカー抑制策等の実施

自治体による「ノーマイカーデー」の実施等、地元自治体等が、地域の企業等

に対し、マイカー使用の抑制等を要請する試みなどが行われている。

(2)検討の視点と具体的施策の方向

住民・NPO等と連携して

地域住民・NPO等、学校、企業等と連携した調査や事業、啓発活動の実施を図ることにより、公共交通に対するニーズの発掘や利用者意識の醸成・向上を図る必要がある。

その具体的施策の方向は以下のとおり。

1)乗継ぎやバス停の実態調査等へのNPO等の参加

岡山運輸支局やRACDA（路面電車と都市の未来を考える会）でつくる「まちかどバス停探偵団」では、岡山市内の小学児童と共同で、バス停などの安全性をチェックし、改善を提案した（事例 - 3 - 4 - 1）。

このような活動により、利用者の視点からの改善や、利用者意識の醸成・向上にもつながっていくものと考えられることから、今後も、行政とNPO等地域との連携による取組みを行っていく必要がある。

JR山口線における取組み（再掲：事例 - 3 - 2 - 10）

住民の意思を地域の交通計画へ

地域の交通計画の策定にあたっては、住民のニーズに応じた利便性の向上や住民の当事者意識の醸成が図られるよう、地域住民やNPO等が策定段階から参加する枠組みが必要である。

住民のニーズに応じた地域交通計画の策定に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)広域市町村の連携による地域交通計画の策定

島根県隠岐島前の町村組合においては、県の離島振興計画策定に合わせ、住民シンポジウムの開催を行うなど利用者の視点に立った海上交通網の整備計画を策定した。計画の策定・実行により、新たな区間へのフェリーの就航などが実現し、通学の便の改善など利用者利便の向上が図られた（事例 - 3 - 4 - 2）。

このように、広域的な自治体の連携と住民参加の取組みにより、利用者の利便性の向上を図っていく必要がある。

2)住民参加による離島振興計画の策定

岡山県笠岡市では、「離島振興計画」の策定にあたり、「島おこし討論会」を開催するなど、島の住民と行政とが協働した島づくりに取り組んでいる（事例 - 3 - 4 - 3）。

このような住民の発想による計画づくりを進めていく必要がある。

地域の交通は地域の手で

地域住民の生活交通確保への意識を醸成していくためにも、交通事業者と地域と行政が一体となって地域交通の確保方策を検討していく枠組みの構築等が必要である。

地域の生活交通の確保への地域の主体的な関与についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)地元町内会等による生活交通の確保

広島県三次市上田町では、町内会が市内のタクシー会社と集落ハイヤーの配車契約を結んだ（赤字は町内会の積立金から補填）。このような取組みに対し、三次市も、集落ハイヤーに対する助成制度を創設し、配車代金の半額を助成することとした。中山間地域等における高齢者の生活交通の確保のため、このような自治体（行政）、地域、事業者が一体となった取組みの推進が必要である（事例 - 3 - 4 - 4）。

2)地元の協議会等が事業主体となったバスの運行等

愛知県豊田市では、地域住民（利用者）が会員となる運営協議会がバスの運行を事業者に委託している（事例 - 3 - 4 - 5）。このように、いわゆる交通空白地帯においては、地域の協議会等が自ら事業主体として生活交通を確保していくような枠組みの構築も検討されるべきである。

地方鉄道の活路は沿線との一体化で

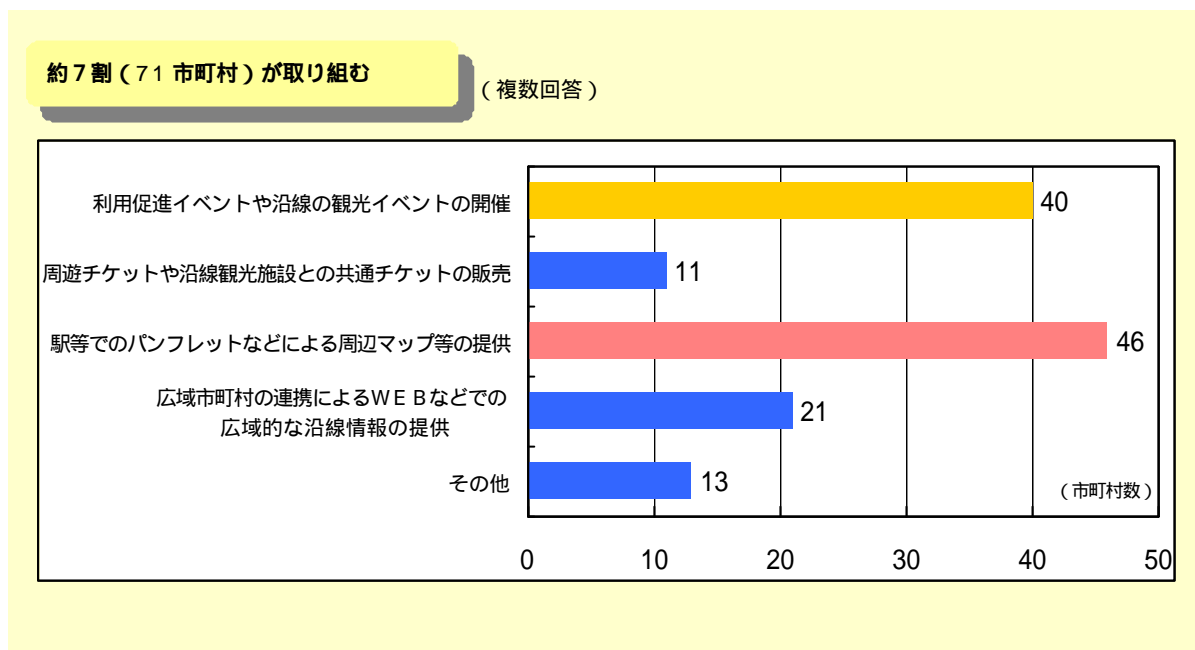
地方鉄道についても、沿線案内の充実等、沿線の利用促進協議会等を通じた沿線地域と一体となった総合的な利用促進策を推進することにより、地域住民のマイレール意識を醸成していく必要がある。

沿線地域と一体となった地方鉄道の利用促進策についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)沿線案内マップ等による沿線情報の提供等

アンケート結果では、地方鉄道に観光客等を呼び込むための施策として、駅等でのパンフレットなどによる周辺マップ等の提供を最も多く挙げており、こうした駅における沿線情報の提供が必要である（図表 - 3 - 4 - 3）。

図表 - 3 - 4 - 3：地方鉄道に観光客等を呼び込むための施策



2)沿線の周遊が可能なレンタサイクル制度の導入

J R 福塩線沿線自治体で構成する福塩線対策協議会では、沿線の各駅で自転車の無料貸出を実施している（事例 - 3 - 4 - 6）。

このように沿線の周遊が可能となるような取組みにより、地方鉄道への観光客の呼び込みを図っていく必要がある。

3)沿線の観光施設等との共同割引切符の販売

松山市の伊予鉄道(株)では、広域的な公共交通利用転換に関する実証実験²⁵として、市内の路面電車、循環バス等の利用のほか、観光施設についても割引サービスが受けられるICカードを発行している（事例 - 3 - 4 - 7）。

このように、沿線の観光施設と連携した取組みを進めていく必要がある。

地域の企業や学校とも連携して

マイカーから公共交通への利用転換を図るためには、地元自治体等と地域の企

業等との連携が不可欠であり、地域の企業等も含めた地域との幅広い連携の枠組みを構築する必要がある。

地元自治体等と企業等との連携による、公共交通の利用促進策についての具体的施策の方向は以下のとおり。

- 1) **地元自治体等と企業等との連携によるマイカー通勤の自粛や通勤費支給の厳格化**
- 2) **遠足等学校行事での公共交通の利用や公共交通に関する体験学習の実施**

5 . 交通の I T 化で効率的で使いやすいサービスに

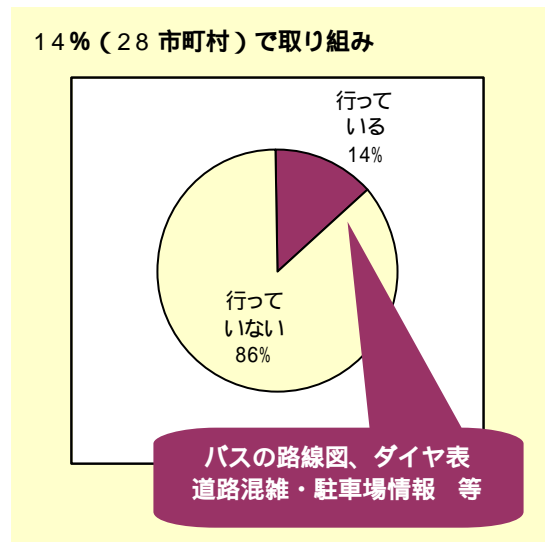
(1)現状と課題～中国地方は交通の I T 化に遅れ

社会の I T 化に対応して、交通分野においてもインターネットや携帯端末等を活用した公共交通情報の提供や、G I S 技術を活用した利用者利便性の向上などのほか、公共交通と他業種との連携等の幅広い可能性を有する I C カード乗車券の導入拡大に対する期待が高まっている。

こうした中、東京・大阪の大都市圏をはじめ、全国で I C カード乗車券の導入が拡大してきているが、中国地方においては、I C カード乗車券の導入に遅れを取っているなど、交通の I T 化が十分に進んでいない状況にある。

アンケート結果においても、中国地方で交通の情報化について取り組んでいる自治体は、14% (28 市町村)にとどまり、内容としては、バスの路線図やダイヤ、道路混雑・駐車場情報等の提供が主なものとなっている (図表 - 3 - 5 - 1)。

図表 - 3 - 5 - 1 : 交通の情報化



(2)検討の視点と具体的施策の方向

I C カード共通乗車券の早期導入

複数交通機関間のスムーズな移動の確保、交通ニーズにきめ細かく対応した弾力的な運賃設定、乗降時間の短縮によるスピードアップ等による相乗的な利用者増、読み取り機のメンテナンスコストの低減に向け、現在の磁気カードに代替する非接触方式の I C カード共通乗車券の導入が待たれている。これについては、外客誘致を含めた広域的な観光促進への活用や観光施設、物販等他分野も含めた連携も可能である。

このため、公共交通機関の利用者数の低迷が続く中国地方の中核・拠点都市圏において、I C カード共通乗車券の早期導入に向けた具体的検討を、国 (運輸局)、関係地方公共団体、関係事業者等が連携して進める必要がある。また、その他の地方都市等においても、導入を検討する必要がある。その際には、技術的汎用性

の確保による都市圏を超えた広域的な利用やセンターシステム構築のコスト縮減等の観点から、中国地方の広域レベルや先行して導入される関西地区等との連携を視野に入れる必要がある。

関西の鉄道・バス事業者48社局で構成されるスルッとKANSAI協議会は、クレジット会社に決済業務を一括委託し、2004年度以降加盟社局が順次ICカード乗車券を発行することとしている。発行されるICカードは、公共交通機関の乗車券機能に加え、物販店、観光施設等での決済を可能とするものであり、これにより、利用者の利便性向上に加え、交通事業者と地域の異業種事業者等との相乗的な集客力のアップを目指している（事例 - 3 - 5 - 1）。

ITの活用で中山間地域の生活交通を確保

中山間地域等においても、生活交通確保のための新たな効率的な交通システムとして、ITを活用したデマンド型交通等の導入を拡大していく必要がある。

ITを活用した新たな交通システムの導入の拡大についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1) ITを活用したデマンド型交通等の導入拡大

島根県掛合町では、予約センターのパソコン画面上のGIS上に予約者の所在地が表示され、タクシーに掲載のナビゲーションシステムへ配車情報を送信することにより、デマンド運行を可能とした「だんだんタクシー」が運行されている（事例 - 3 - 5 - 2）。

このようなITを活用したデマンド型乗合タクシー等の導入拡大に向け、国においても、配車システムのリース料等導入に係るコストの低減方策等の環境整備を検討する必要がある。

2) 病院等施設との連携による幹線バスと接続するデマンドバスのリアルタイムな配車予約システム等の導入

交通計画の策定等、市町村等の地域交通への取組みへのトータル支援

ITを活用した交通計画策定支援システム（ComPASS）の活用（申請に基づく無償配布）による市町村等の地域交通計画（デマンド型のものを含む。）の策定の支援や、市町村営バスの標準管理システム（ComMASS）の活用（申請に基づく無償配布）による効率的な市町村営バス運行の支援を積極的に促進し、

市町村の交通への取組みを計画段階から運行までをトータルでサポートしていく必要がある。

1)交通計画策定支援システム（ComPASS）の活用による支援

中国運輸局では、産学官の連携により、地域情報データ（集落人口等）や交通計画データ（路線、運賃、運行便数等）を入力することにより、高齢者等の移動手段を確保するための一定の種類計画路線の採算性、地域住民から見た公平性、利便性等の評価がシミュレーションできるソフトプログラム＝「ComPASS」を開発した（事例 - 3 - 5 - 3）。

今後、国において、このソフトを市町村等の申請に基づき無償配布する等により、市町村等の地域交通計画の策定を支援していく必要がある。

2)市町村営バス標準管理システム（ComMASS）による支援

中国運輸局では、市町村等がバス事業を運営する際に必要となる、ダイヤの作成や車両の管理、運転者の勤務時間管理や輸送実績の集計などの管理業務の効率的かつ適切な実施と安全運行を支援するソフトプログラム「ComMASS」を開発した（事例 - 3 - 5 - 4）。

今後、国において、このソフトを申請に基づき無償配布することにより、市町村営バスの運行を支援していく必要がある。

いつでもどこでも公共交通情報を

各交通事業者等が個別に提供している交通機関の運行情報や交通バリアフリーに関するサービス内容・施策が有効に活用されるよう、国においては、ITを活用した情報の効果的・効率的な収集・共有・提供を可能とする環境整備等による情報提供の促進が必要である。また、事業者においても、ITを通じた情報提供やチケット販売を行うことにより、新たな潜在的利用者の獲得を図ることが有効である。

ITを活用した公共交通機関の運行情報等の提供等についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)電車やバスでも簡単に公共交通情報を

広島都市圏においては、旅行者等地域の交通機関に不慣れな利用者や身体障害者等移動制約者が円滑に公共交通機関を利用できることを目的に、乗継ぎ情報や運行（航）情報等を旅客船、バス、軌道の車両や交通ターミナル等において提

供する「Moving-i」システムを、国による主導の下、関係事業者、関係地方公共団体等の協力により、平成16年度より本格運用している(事例 - 3 - 5 - 5)。

今後は、このような取組みを他の都市圏等においても拡大していく必要がある。

2)インターネットや携帯でも総合的な公共交通情報を

利用者から見たバス等公共交通の複数の事業者による運行情報の提供について、その内容や方式が統一されていない現状であるが、国土交通省の策定した公共交通情報データ標準を活用して、都市圏全体のこれら運行情報を一括してインターネット、携帯電話等で入手可能とするための仕組みづくりが国の支援により、広島都市圏で試行されている(事例 - 3 - 5 - 6)。

また、フェリーや旅客船の運航状況や時刻表・運賃等に関する情報やみなとの情報を、携帯電話やインターネットで利用者の方にリアルタイムで提供するシステム「みなとナビ Hiroshima」「みなとナビ三原・尾道」の運用を開始している(事例 - 3 - 5 - 7)。

今後は、このような仕組みを自立定着させるとともに、他の都市圏の運行情報についても同様に入手できるよう、各地域での取組みが必要である。

岡山県の旭町では、民間事業者の廃止代替バスの時刻表を携帯電話のホームページでも見られるサービスを始めた(事例 - 3 - 5 - 8)。

このような取組みや、インターネットや携帯端末を通じたチケット予約等により、利用者が手軽に運行時刻を知ったり、チケットを入手することができ、利便性が向上するとともに、事業者の増収にもつながると考えられることから、各事業者等においても、同様の取組みを行う必要がある。

3)WEBによる公共交通利用促進等に向けた取組み事例等の情報提供

国において、生活交通の確保、公共交通利用促進等に向けた取組みの事例、その収支状況、効果等の詳細情報について、誰からも容易にアクセスできる形でデータベース化して、国土交通省のWEB²⁶ホームページで提供することが望ましい。

6 . 観光振興等との連携による公共交通の活性化

(1)現状と課題～交流人口の拡大による公共交通の活性化の必要

中国地方の各地域においては、人口減少の影響等により、公共交通機関の利用者が概ね減少してきている。

こうした中、瀬戸内海等の観光資源を活用した交流人口の拡大による公共交通の活性化は大きな課題である。

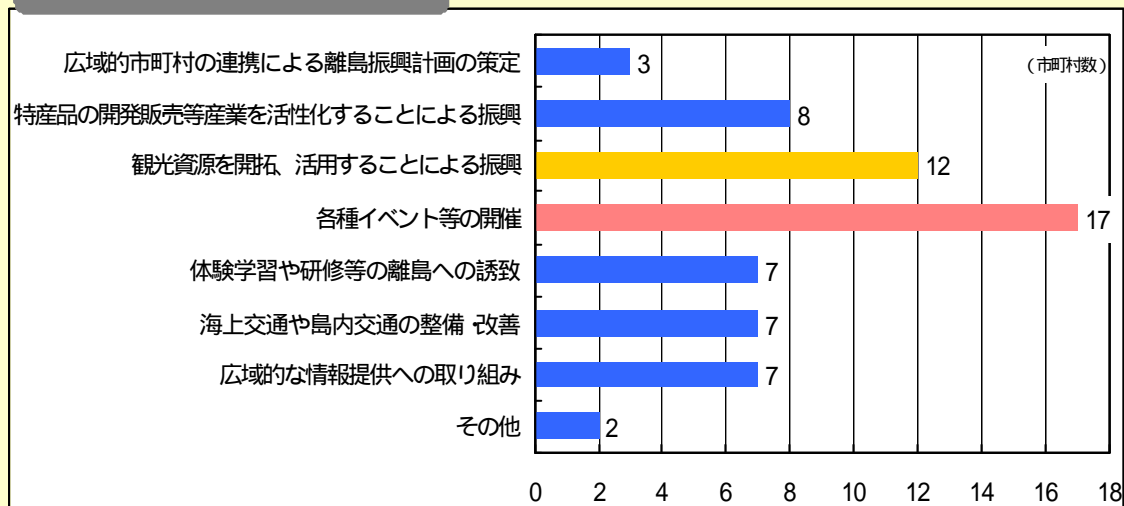
アンケート結果においても、離島の地理的及び自然的特性を活かした取組みとして、各種イベント等の開催のほか、観光資源を開拓、活用することによる振興等を挙げている（図表 - 3 - 6 - 1）。

しかし、中山間地域や島しょ部の場合、公共交通のサービス水準そのものが低いこともあり、公共交通への観光客の呼び込みにあたっては、公共交通を活用した観光周遊ルートの周知（情報提供）などの工夫が必要である。

図表 - 3 - 6 - 1 : 離島の地理的及び自然的特性を活かした取組み

約8割(27市町村)で検討・実施

(複数回答)



(2) 検討の視点と具体的施策の方向

地域の交通を観光客にも使いやすいものに

中山間地域や島しょ部を中心に公共交通のサービス水準が低いことから、公共交通を利用して観光周遊を行うことが困難となっている。

このため、既存のバス、定期航路等の接続の改善を図り、ネットワーク化し観光ルート化することや、観光需要のある新たなルートの開拓を行うなど観光二次交通の整備と併せた公共交通の活性化を図っていく必要がある。

その具体的施策の方向は以下のとおり。

1) 生活需要と観光需要をともに取り込んだ循環バスの導入

萩市においては、市内の公共施設や観光スポットを巡回するコミュニティバス「まあーるバス」を運行し、生活需要とともに観光需要を取り込むことで利用者の確保を図っている（事例 - 3 - 6 - 1）。

このように、観光需要を取り込むことにより、生活路線の維持・活性化を図ることが必要である。

2) 高速船の導入等による所要時間短縮による旅行ニーズの喚起

3) 地域の航路・バス等が乗降自由の周遊フリーパス等の導入

鳥取県の日ノ丸自動車(株)及び日本交通(株)では、観光客をターゲットに県内2社の路線バスと循環バス全線が3日間1500円で自由に乗降できる共通パスポート「のりあいばす乗放題手形」を発行している（事例 - 3 - 6 - 2）。

このような取組みにより、地域交通への観光客の呼び込みを図っていく必要がある。

観光情報と交通情報とを使いやすいくまとめて提供

公共交通のサービス水準が低い地域においては、公共交通を利用して観光周遊を行えることについて、広域的に情報提供を行っていくことが必要である。

公共交通を利用した観光ルートの情報提供等についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1) 周遊ルートの紹介と利用可能な交通機関の時刻表等の一元的提供

中国運輸局が中心となって立ち上げを進めている中国ブロック観光情報サイ

トでは、公共交通機関を活用した観光周遊ルート情報とともに、事業者のホームページとのリンクによる時刻表の一元的提供を予定している（事例 - 3 - 6 - 3）。

このように、周遊ルートの紹介と利用可能な交通機関の時刻表等の一元的な提供が必要である。

移動手段そのものを魅力的なものに

交通手段そのものを観光資源化することにより、観光客の公共交通への呼び込みを図る必要がある。

交通手段の観光資源化による公共交通の活性化についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)経路変更等による既存の航路・バスへの観光的要素の付加

宮島と本土を結ぶ宮島連絡船では、厳島神社の大鳥居沖を經由して運航するサービスを行っている。このように交通手段そのものに観光的要素を付加する取り組みが必要である（事例 - 3 - 6 - 4）。

2)船上や寄港地での体験学習等の実施等

滋賀県では、学習船「うみのこ」による航海体験学習事業「びわ湖フローティングスクール」を実施している（事例 - 3 - 6 - 5）。

このほか、修学旅行等の誘致等により、交流人口の拡大を図り、将来にわたって子供たちに島、船、海などへの愛着を持たせるような取り組みを行っていく必要がある。

3)地方鉄道列車、路面電車等の観光資源化

JR西日本では、木次線トロッコ列車「奥出雲おろち号」などの観光列車を運行している（事例 - 3 - 6 - 6）。

このように、列車の観光資源化により、地方鉄道への観光客の呼び込みを図っていく必要がある。

また、都市部においても、路面電車そのものを観光資源化していくような取り組みが必要である。

公共交通機関を使って沿線の観光イベントに

沿線地域で開催される各種イベント等と連携し、イベントとの共通割引乗車券

の発売や、イベント専用列車等の運行により、活性化を図る必要がある。

観光イベント等の開催との連携による活性化についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)沿線で行われるイベントとの共通割引乗車券の発売

2)イベント専用列車等の運行

7. 環境にやさしい交通を目指して

1.(3)のとおり、中国地方において、低公害車の普及促進、モーダルシフトの推進及び公共交通機関の利用促進等に重点的に取り組む必要がある。

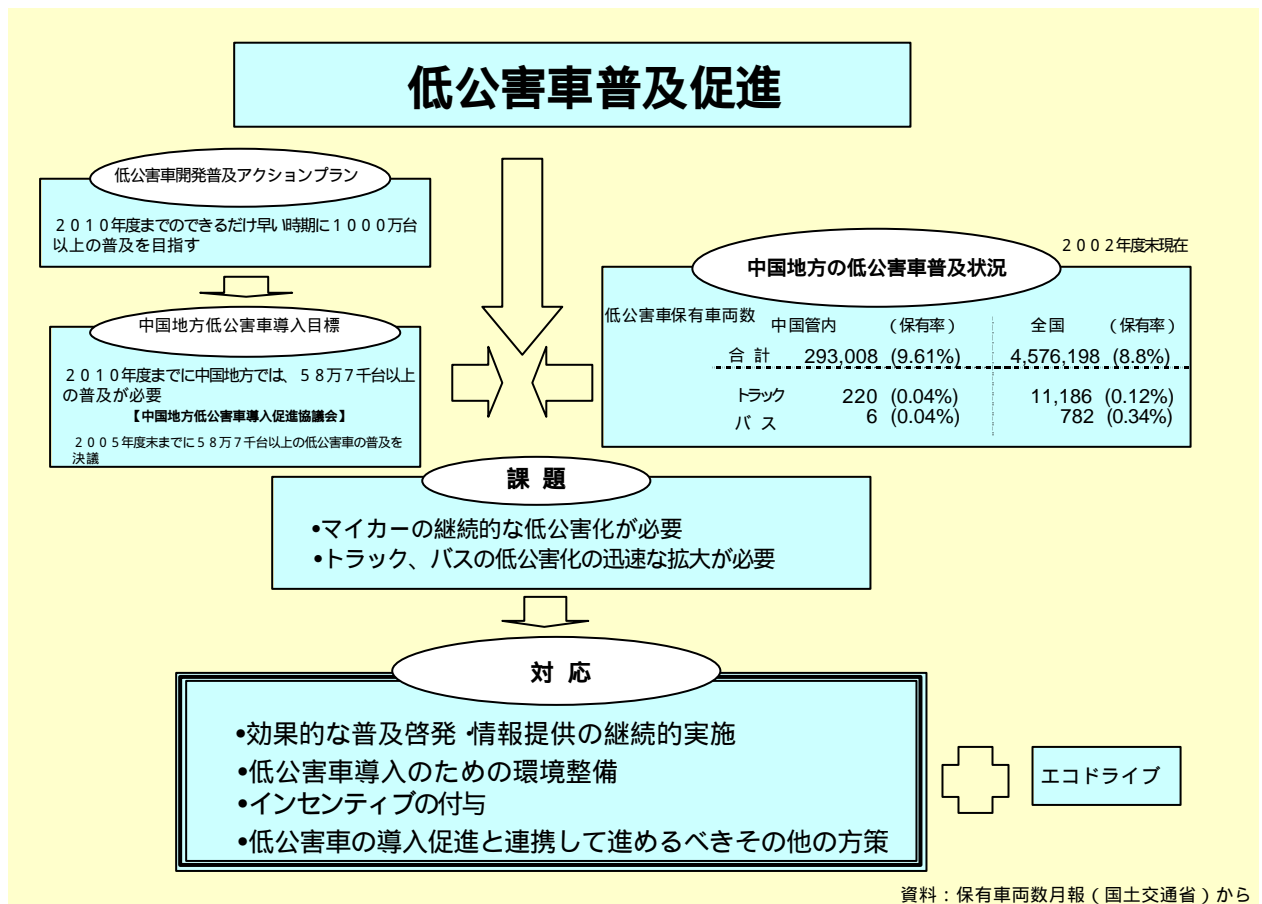
(1) 現状と課題

低公害車の普及状況～バス及びトラックの低公害車の拡大が課題

既に実用段階にある低公害車には、CNG(圧縮天然ガス)自動車、電気自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車²⁷及び低燃費かつ低排出ガス認定車²⁸があり、環境問題への対応としてこれら低公害車の普及促進策が講じられてきたところである。

中国地方における平成15年3月末の低公害車の普及状況については、低公害車保有率(自動車の保有車両数に占める低公害車保有車両数の割合)は9.6%で、全国平均の8.8%を上回っていることなどから普及状況は良好であるが、そのうち、バス及びトラックの低公害車保有率は共に0.04%で、全国平均のそれぞれ0.34%及び0.12%を大きく下回る状況にある(図表-3-7-1)。

図表 - 3 - 7 - 1 : 低公害車普及促進



資料：保有車両数月報(国土交通省)から

このため、特に、バス及びトラックにおいてCNG車をはじめとした低公害車を普及させることが重要な課題となるところであるが、現在、バス及びトラックに関して最も多く導入が進んでおり、今後も低公害車普及の主軸となるであろうCNG車に関しては、運行のためのエネルギー供給の基盤となるCNGスタンド²⁹の中国地方における設置状況が、平成15年12月時点で8ヶ所、平成16年2月現在でも9ヶ所という状況であり、CNG車の導入を支援する上で、基盤整備が十分進展しているとは必ずしも認められない状況にある(図表 - 3 - 7 - 2)。

実際、バス・トラック事業者に対するアンケート調査を実施した結果では、低公害車(CNG車)を導入しない理由として、CNGスタンドが十分に整備されていない点や、割高な車両購入費用を挙げている。普及促進をするためには何が必要であるかについては、購入時の補助・支援制度の充実やCNGスタンドの整備等を、普及促進をするために必要な情報としては、CNG車にかかるコストやCNGスタンドの場所等を挙げている(図表 - 3 - 7 - 3、図表 - 3 - 7 - 4)。

図表 - 3 - 7 - 2 : CNGスタンド等基盤整備等

	電気	天然ガス	メタノール	計
鳥取		2		2
岡山		1		1
広島		4		4
東京	3	25		28
大阪	4	25		29
愛知	10	18	2	30
その他	29	103	7	139
全国計	46	178	9	233

平成15年3月現在

天然ガス

平成15年12月3日 松江市に設置

平成16年2月13日 呉市に設置



電気エコステーション
USJエコ・ステーション【大阪市】



天然ガス エコステーション
エコステーション平和島

資料：(財)エコ・ステーション推進協会

図表 - 3 - 7 - 3 : C N G車の導入状況と今後の意向 (事業者アンケート調査の結果)

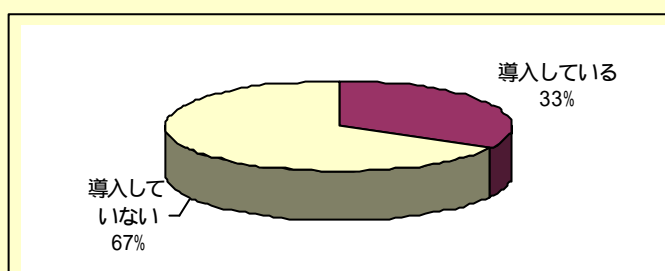
調査概要

- ・調査対象：中国地方で営業する事業者 81 社 (バス 44 事業者・トラック 37 事業者)
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収方式
- ・調査時期：平成 15 年 12 月～平成 16 年 1 月

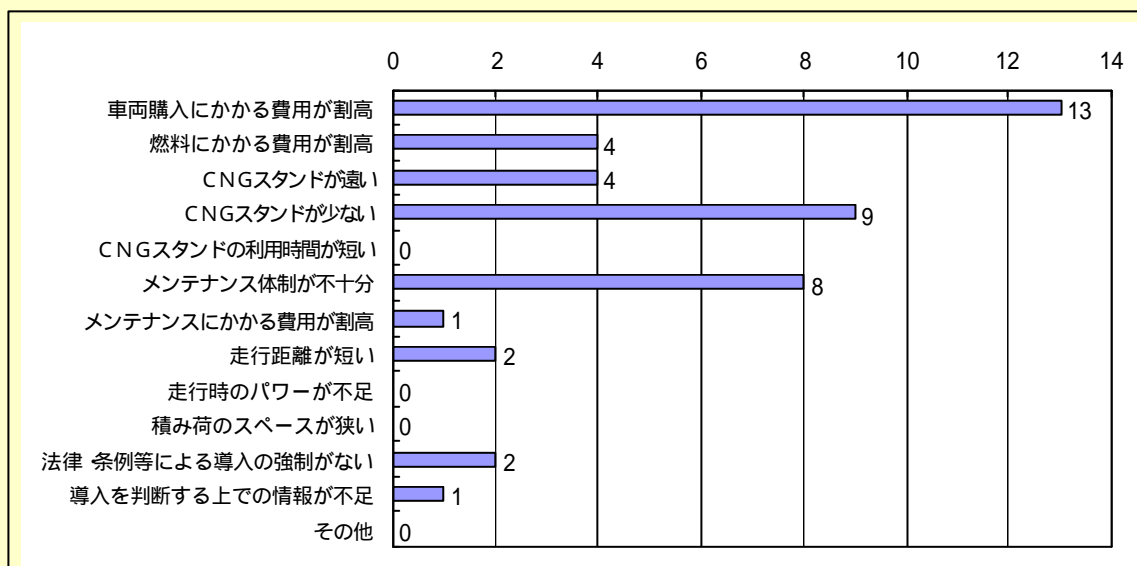
配布回収状況

配 布	回 収	回収率
81	54	66.7%

事業者のC N G車の導入状況 (回答数 54)

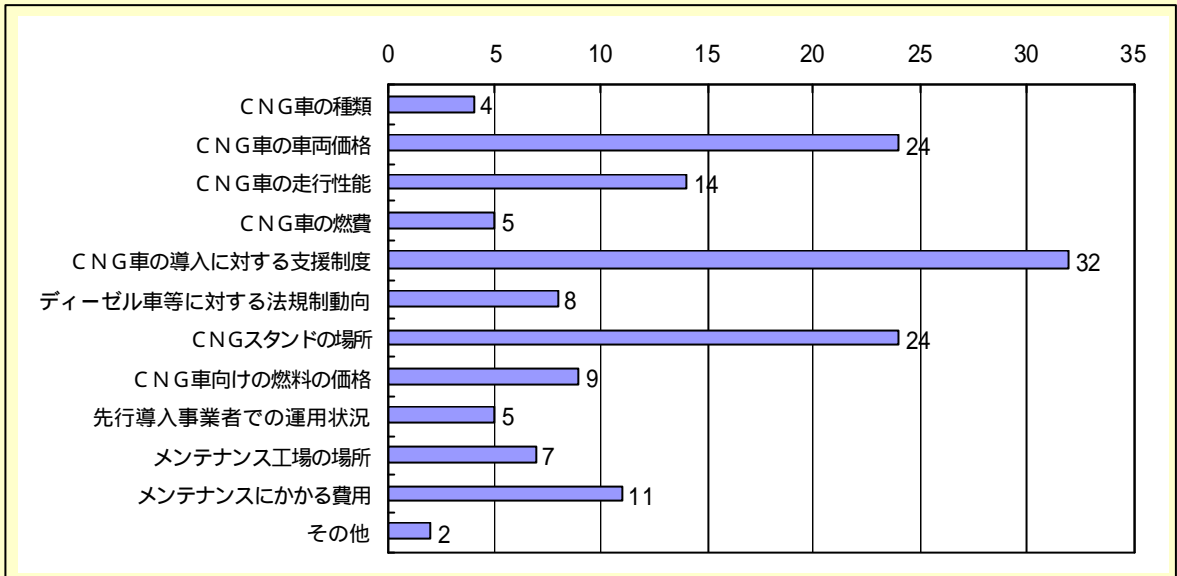


未導入事業者の今後の導入意向 (導入しない理由等) (回答数 15 複数回答)

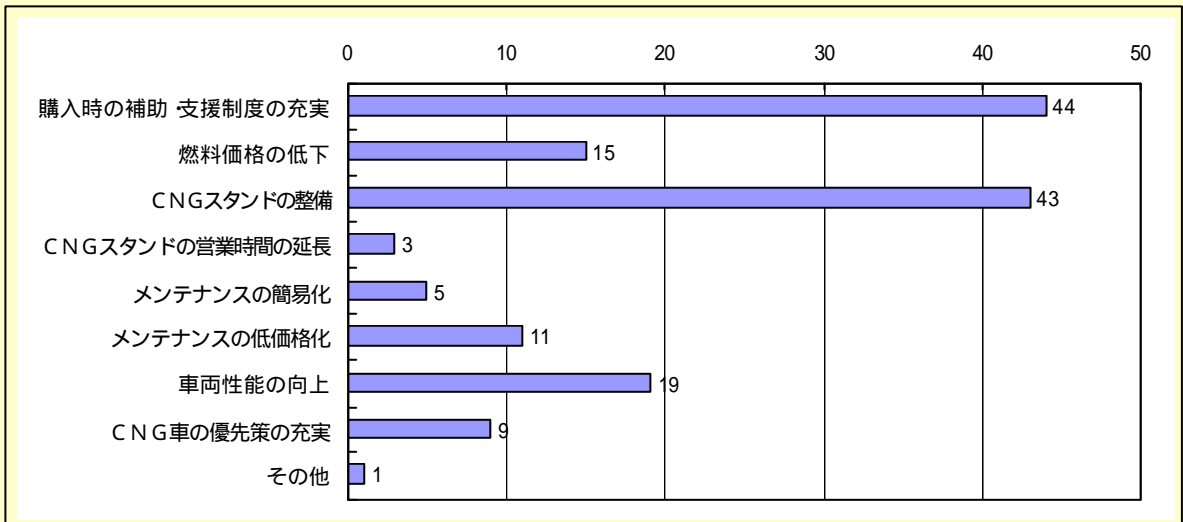


図表 - 3 - 7 - 4 : CNG車の普及促進（事業者アンケート調査の結果）

CNG車の普及促進方策に必要な情報（回答数 50 複数回答）



CNGの普及に必要な事項（回答数 52 複数回答）



なお、市町村に対するアンケート調査では、回答のあった190市町村のうち117市町村（62%）が、主に低公害車の普及啓発及びグリーン購入法³⁰施行等の動機により低公害車を導入しており、約1割に当たる19市町村が「低公害車の導入指針」「年次と導入台数を定めたアクションプラン」などの低公害車の導入に関する具体的な計画を策定している。一方で、財政上の問題、市町村合併などの状況から導入を断念または導入予定がないと回答した自治体については、その具体的な理由として、約7割の市町村がコスト面から車両購入にかかる費用が割高なことを挙げており、次いで、燃料スタンドが少ない又は遠いなど導入のための基盤整備が整っていないことを挙げている（図表 - 3 - 7 - 5、図表 - 3 - 7 - 6）。

図表 - 3 - 7 - 5 : CNG車の導入状況（自治体アンケート調査の結果）

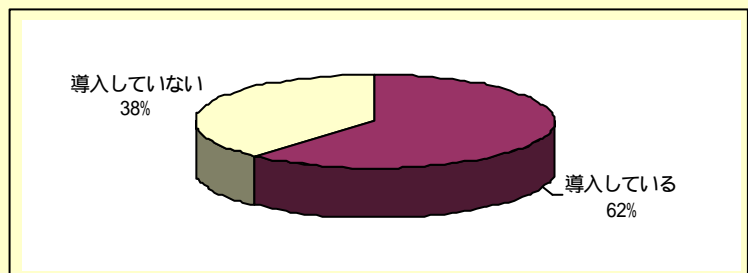
調査概要

- ・調査対象：中国地方管内 308 市町村
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収方式
- ・調査時期：平成 15 年 12 月～平成 16 年 1 月

配布回収状況

配 布	回 収	回収率
308	198	64.3%

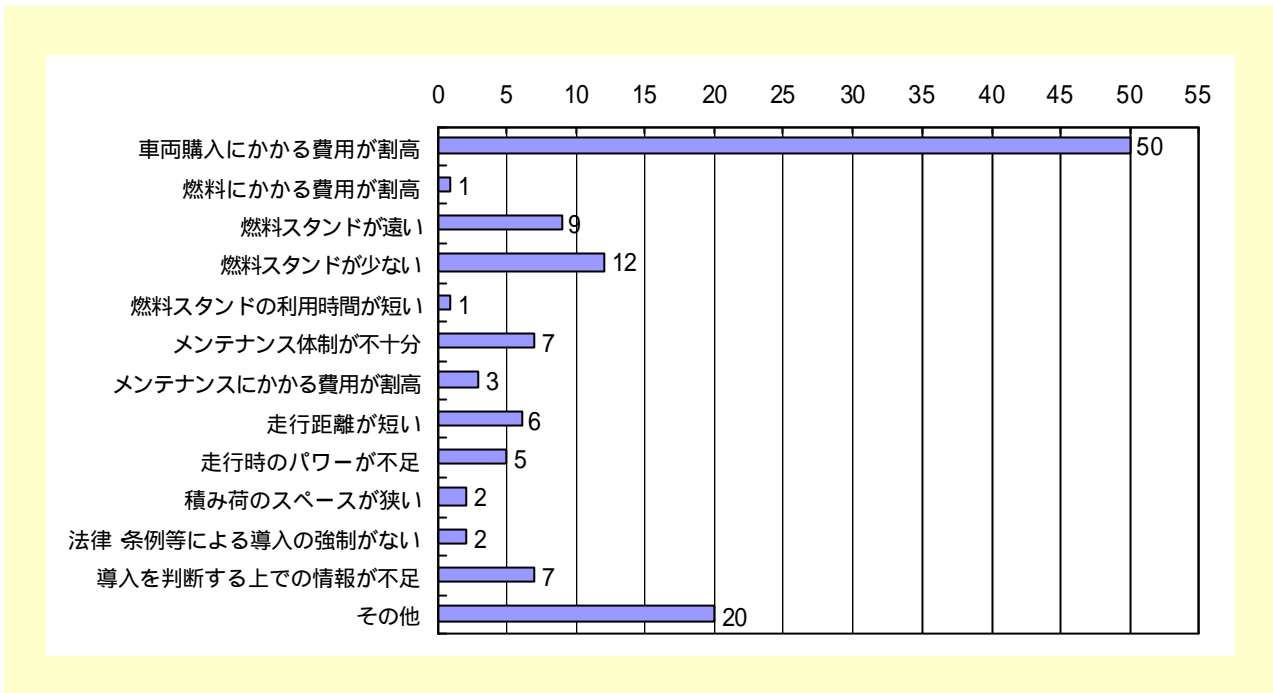
自治体のCNG車の導入状況



（平成 15 年 10 月現在）

車種	台数	うち低公害車の台数					計	低公害車の導入率
		電気	CNG	ハイブリッド	低燃費かつ低排出ガス			
乗用車	4110	3	6	88	206	303	7%	
貨物車	5,135	2	7	0	182	191	4%	
バス	903	0	8	1	8	17	2%	
特種車	4,368	0	1	0	51	52	1%	
計	14,516	5	22	89	447	563	4%	

図表 - 3 - 7 - 6 : 低公害車を導入しない理由 (自治体アンケート調査の結果)(回答数71 複数回答)

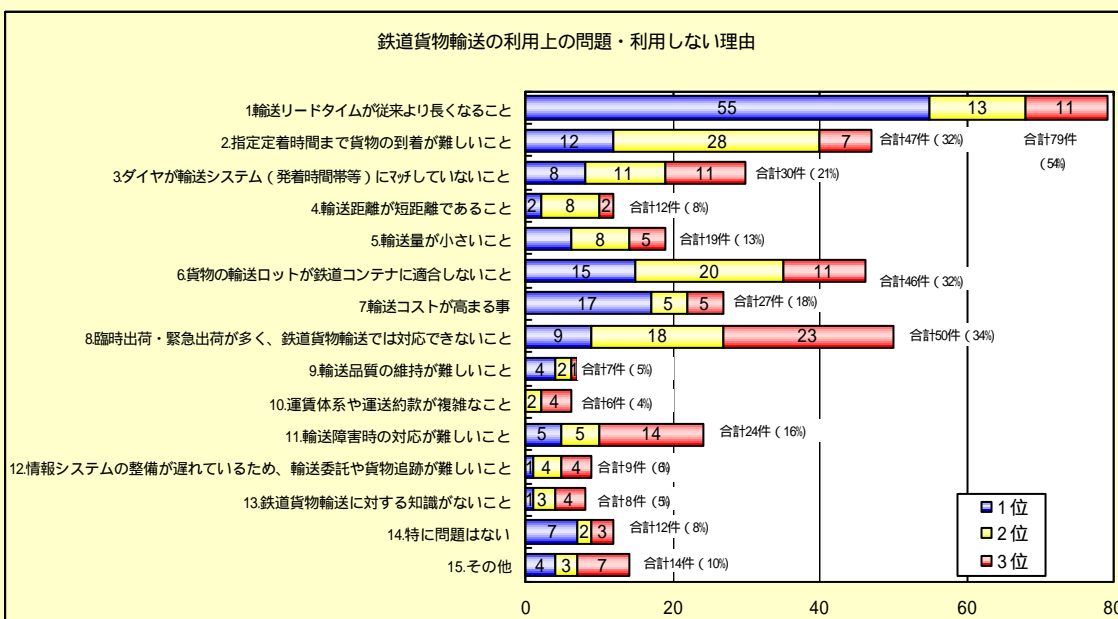
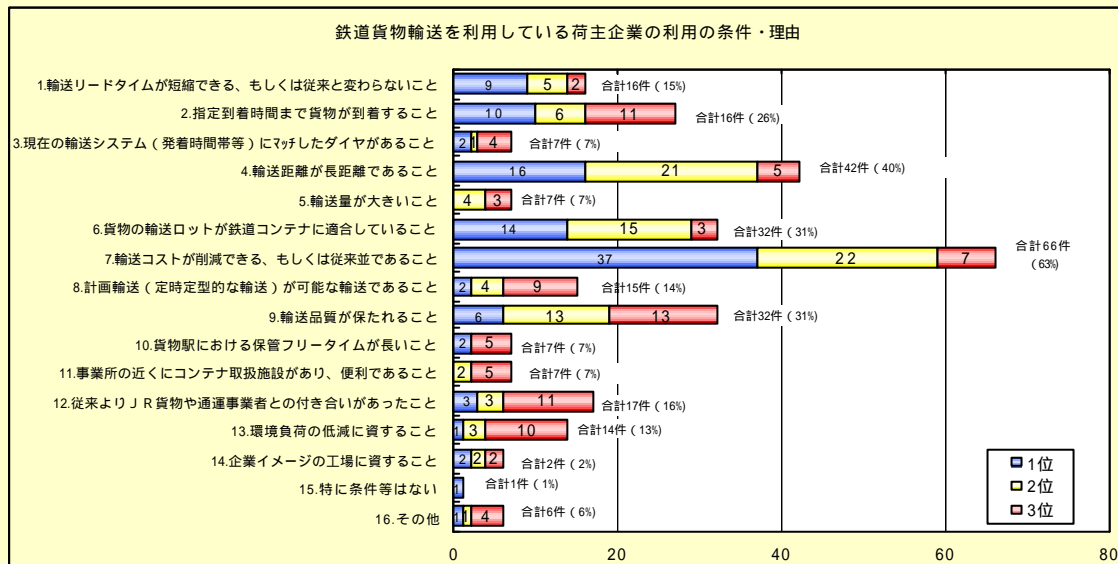


モーダルシフトの状況～中国地方のモーダルシフト化率の長期低下傾向に歯止めをかける環境が近年形成

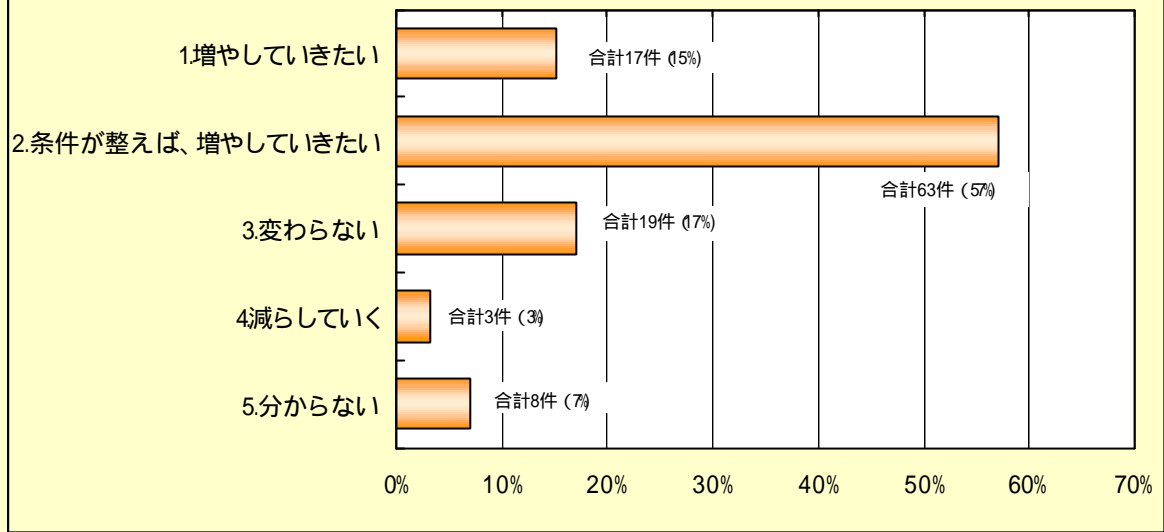
中国地方のモーダルシフト化率は、10年以上にわたって産業構造や出荷構造に影響を受けて低下してきた。

平成15年10月の「山陽本線の貨物輸送力増強計画に対するモーダルシフト推進に関する調査報告書」でも、荷主企業が重視する輸送条件は「トータルコストが安いこと」が最も多く、実際に鉄道を利用している理由に低コストを挙げている。一方、鉄道を利用していない理由として輸送リードタイムが長くなることを第1位に挙げている。荷主の中には鉄道や海運のサービス水準に不満や不安を抱くものもある（図表 - 3 - 7 - 7）。

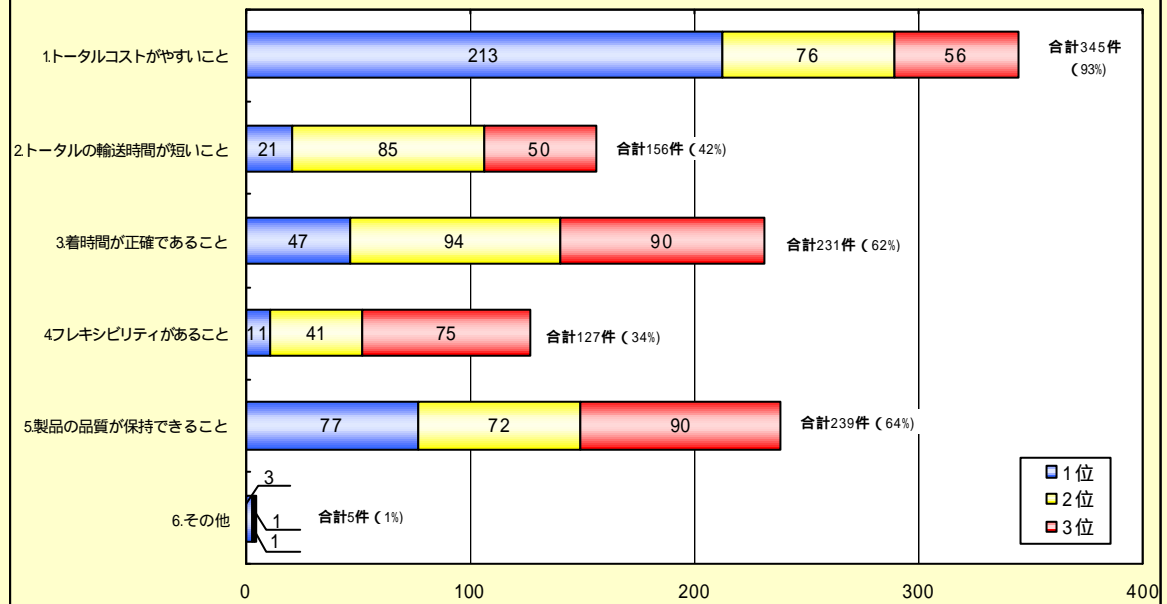
図表 - 3 - 7 - 7：モーダルシフトの状況
 （「山陽本線の貨物輸送力増強計画に対するモーダルシフト推進に関する調査報告書（平成15年10月）」）



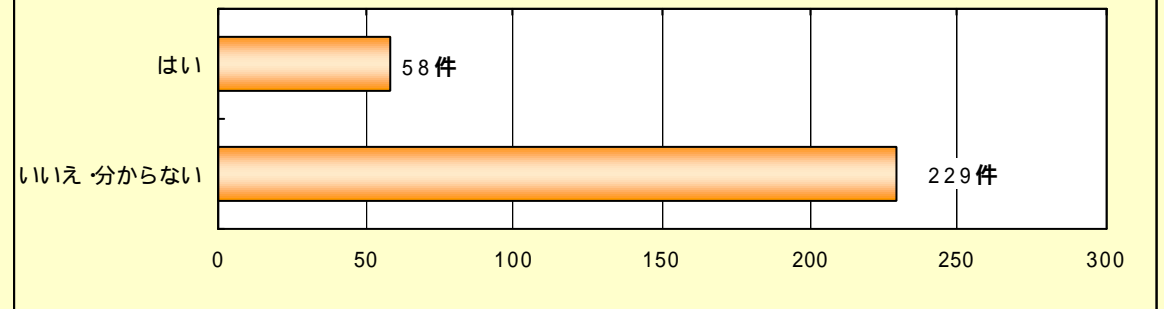
現在鉄道貨物輸送を利用している荷主企業の今後の利用意向



荷主企業が重視する輸送条件



鉄道貨物輸送を利用していない荷主企業の利用検討の有無



このため、モーダルシフトを推進するためには、鉄道・海運事業者のサービス改善は不可欠である。

ただし、近年になってモーダルシフト化率の上昇が期待できる環境が生じている。

1) 着実に進む鉄道・海運の輸送サービスの改善

内航海運においては、「次世代内航海運ビジョン」³¹に盛り込まれたスーパーエコシップ³²の開発、高度船舶安全管理システムの導入、コンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化、船舶管理会社³³形態の導入等の普及や開発が着実に進んでいる。また、平成16年5月に成立した内航海運業法の一部改正法により規制緩和を柱とする事業活動の活性化策が実施されることとなった。

さらに、広島～東京、岩国～東京等の内航定期航路に加えて、平成15年11月から九州～山陽～首都圏で高速RORO船³⁴の運航が開始され、首都圏との高速海上物流ルートが強化された。鉄道においても、着発線荷役駅の整備³⁵、荷役作業管理のIT化³⁶等による輸送時間の短縮化が全国的に進められているほか、平成18年度末の完成を目途にJR山陽線の輸送力増強工事が進められている。

2) トラックに対する新たな安全・環境規制の導入による鉄道・海運の相対的な競争力の向上

平成15年9月から大型トラックにスピードリミッターの装着が義務付けられ、走行速度が時速90キロメートル以下になった。また、平成15年10月から首都圏で条例によるディーゼル車の排ガス規制（走行規制）が開始され、また、平成16年10月から兵庫県内においても同種の規制が開始される。

相次ぐトラックへの社会的規制の強化により、中国地方発着の長距離輸送分野では、スピード、輸送コストの両面で鉄道・海運の競争力は相対的に強まっている。

3) 企業の社会的責任（CSR）が問われる時代に

近年、CSR³⁷の重要な要素として環境への配慮姿勢が位置付けられるようになった。既に製造業を中心に、環境への配慮を企業活動に内在化する手法としてISO14000³⁸シリーズの取得が進んでいる。

また、政府は、企業が任意に取得するISO14000シリーズに加えて、より広い視点から大企業に対して環境配慮に関する説明責任を明確に位置付けようとし

ている。

4) 3PL ビジネスの育成

米国で定着した 3PL³⁹ 事業については、既に各企業が取組みを始めており、今後わが国でも急成長すると予想されている。モーダルシフトにより物流コストの低減が期待される場合は、長いリードタイムが許容される環境の創造や貨物の大ロット化を通じて、低コスト化を図ろうとすることから、3PL 事業がモーダルシフトの新たな推進役になる可能性が高い。

(2) 検討の視点と具体的施策の方向

低公害車の普及促進～自動車単体の改善

自家用乗用車については、運輸部門におけるCO₂排出量増大の主要因であることに鑑み、更なる低公害車の導入促進を図るため、低公害車導入にかかる普及啓発を行ってきたところであるが、今後においても、国としての取組みをはじめ、中国地方低公害車導入促進協議会の活用や地域団体、自治体等との連携による効果的な低公害車の普及促進を継続的に実施していく必要がある。

また、バス及びトラックについては、CO₂排出抑制の対応のみならず、大気汚染問題への対応にも鑑み、遅れているバス及びトラックの低公害化の迅速な拡大を図るため、補助制度の活用やエコ・ステーションの整備促進等を推進する必要がある。

低公害車の普及促進についての具体的施策の方向は次のとおり。

1) 啓発・情報提供の継続・充実

中国地方低公害車導入促進協議会⁴⁰が企画に参加し、会場の提供を行うなどの形で、低公害車普及促進イベントを実施した(事例 - 3 - 7 - 1)。

中国地方各県の地球温暖化対策等に係る県民活動支援機関と行政が一体となった取組みを行った(事例 - 3 - 7 - 2)。

低公害車メールマガジン⁴¹の配信など、ユーザーが自動車購入の際に役立つ情報発信を行ってきた(事例 - 3 - 7 - 3)。

今後は、引き続き、各分野・各関係主体(学識経験者、地方自治体、経済団体、NPO、自動車メーカー、石油販売店、運輸関係団体、ユーザー団体、その他関係団体・事業者等)による中国地方低公害車導入促進協議会への参加を得て、これら参加団体等の積極的な相互の連携の下に、協議会を活用した低公害車普及イベントの実施などを通じ、参加する各団体、事業者等はもとより一般市民に対する一体的かつ効果的な啓発・情報提供活動を行う必要がある。

また、協議会としては、低公害車メールマガジンの登録目標設定による情報提供促進、低公害車率先導入の計画的実施、環境関係イベントにおける情報発信の充実、クリーンエネルギー自動車の更なる導入促進、運輸事業者のグリーン経営の推進に重点的に取り組む必要がある。

2)低公害車導入のための環境整備

低公害車導入促進へ向けた基盤整備面からの取組みとして、CNGスタンド等のエコ・ステーションの整備促進のため、関係事業者等に対し既存の補助金制度の周知等を行う一方で、自治体等関係機関においても、支援制度の充実に努める必要がある。

また、エコ・ステーションの設置が低公害車の普及に弾みをつけるものとなることから、国において、事業者等へのエコ・ステーション設置状況の周知、未設置地域の関係機関等への働きかけを行い、エコ・ステーションの整備地域における低公害車の重点導入を支援する必要がある。

3)インセンティブの付与

国において、交通エコロジー・モビリティ財団⁴²の行うグリーン経営認証制度⁴³の事業者に対する周知を行ってきた(事例 - 3 - 7 - 4)。

今後も、国において、低公害車の導入目標の設定等を認証基準項目に含むグリーン経営認証制度の普及及び表彰制度などによるインセンティブの付与を行うことにより、事業者等における低公害車導入を促進する必要がある。

4)低公害車導入促進と連携して進めるべきその他の方策

エコドライブ普及連絡会⁴⁴(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省)においてステッカー配布等を行ってきた(事例 - 3 - 7 - 5)。

今後も、関係行政機関の連携により、エコドライブ(アイドリングストップの励行等)普及推進施策を推進する必要がある。

モーダルシフト～物流での利用転換

中国地方に係るモーダルシフトは、事業者のサービス改善、国の主導によって全国的に進められる鉄道・海運の競争力強化策、当地方以外の地域で講じられる改善策も相俟って推進されるが、中国運輸局により講じられるべきモーダルシフトの推進策は次のとおりである。

1)モーダルシフト推進のための荷主側の工夫とノウハウや支援措置の荷主等への周知

モーダルシフト優良荷主の実例を見ると、ほとんどの場合、モーダルシフトによりリードタイム⁴⁵の延長と輸送コストの削減が見られるが、リードタイムの延長に対処するため、優良荷主はそれが問題にならない出荷品の選別、鉄道コンテナの出発時間を考慮した生産・流通工程の見直し等を行っている(事例 - 3

- 7 - 6)。

このようにモーダルシフト推進のためには、荷主側においてマイナス面を克服するための工夫を行うとともに、そのノウハウを荷主に広範に周知することが重要である。また、その際には、モーダルシフト実証実験補助制度⁴⁶等の経済的な支援措置のほか、環境配慮型経営促進事業の低利融資制度（日本政策投資銀行）⁴⁷、モーダルシフト優良荷主制度等、環境・経営上の効果、ノウハウ等の周知も重要である。

周知方法も講演会の開催、リーフレット等の作成などにより、荷主へ直接周知するなど多様化を図る必要がある。

国土交通省では、平成16年からモーダルシフト促進キャンペーンを実施し、中国運輸局もこのキャンペーンの一環として、独自に一般消費者を対象に環境にやさしい鉄道コンテナ利用促進キャンペーンを実施した（事例 - 3 - 7 - 7）。

今後は、このような取組みを拡大していく必要がある。

2)ISO 取得荷主やモーダルシフトに意欲ある荷主事業場に対する要請

ISO14000 シリーズの取得済み荷主や環境配慮への説明責任が問われる大企業を中心に、モーダルシフトの意義に理解を求め、具体的な行動を求めていくことが効果的である。

また、公的主体が荷主に対して物流ニーズ・アンケート調査を行う際、JR 貨物等も共同実施主体として参画し、回答票からモーダルシフトへの意欲を把握し、荷主開拓に活用することも効率的である。

3)中国地方における 3PL 育成支援

国土交通省は中小物流業者の 3PL 化を支援するため、平成16年度から中小物流業者を対象に「3PL 人材育成事業」を各地で実施することとしている（事例 - 3 - 7 - 8）。

中国地方においてもこうした事業の活用を通じて 3PL の育成を支援する必要がある。

4)荷主と物流事業者とのパートナーシップ強化への支援

モーダルシフトの推進には、荷主と物流事業者の連携が必要不可欠である。特に、モーダルシフトを地球環境への配慮の視点を含めて推進しようとする場合は、荷主と物流事業者が燃料消費削減量に関する試算方法を共有した上で、相互に協調してモーダルシフト計画を策定し、事後評価できるようにする必要がある。

運輸局等の行政機関は、こうした荷主・物流事業者のパートナーシップを支援するため、モーダルシフト実証実験補助制度で採用されているCO₂削減量の試算方法の周知、優れたパートナーシップの表彰や事例紹介等を行う必要がある。

5)モーダルシフト化の動向分析の深度化

中国地方におけるモーダルシフトを的確に推進するため、当地方のモーダルシフト化率を把握し、変化が見られた輸送区間、輸送モード、輸送品目等を特定し、変化要因を抽出する必要がある。

また、事業者から提供される月次の輸送実績を鉱工業指数等の動向と参照しつつ、足下の長距離輸送動向や中国地方の出荷動向を把握する必要がある。

6)中国モーダルシフト推進協議会の機能の強化

モーダルシフトの推進を目的として平成8年にモーダルシフト推進協議会が設置され、これまで荷主ニーズ調査、モーダルシフト事例集の作成、モーダルシフト優良荷主表彰を行ってきた（事例 - 3 - 7 - 9）。

今後は、荷主への情報提供機能を強化するため、委員構成の拡大や調査・広報活動を強化していく必要がある。また、施策の具体化に当たって、中核的な組織として実務者から成るタスクフォース⁴⁸（「エコ輸送推進プロジェクト・チーム」（仮称））を設けることが有効である。

公共交通機関等の利用促進等～地域の手でマイカーからの利用転換を

これまでマイカーを利用していた旅客を環境負荷のより小さい公共交通機関等へシフトさせることは、自動車の走行量の削減につながることから、地球温暖化対策の面からもその推進が求められる。

このため、ICカードの導入、乗継ぎ改善等のサービス・利便性向上等をはじめ、3. - 1 から6までに記述した施策により、公共交通機関等の利用促進を図ることが重要であり、次のような支援施策や取り組みも必要に応じて活用しつつ、民間や市民の意識改革を通じて、マイカーから公共交通機関等への利用転換を強力的に推進する必要がある。

1)TDM（交通需要マネジメント）実証実験⁴⁹による支援

山口市内の3つのルートにおいて、低運賃でわかりやすく利用しやすい運賃設定（1乗車100円）により小型巡回バスを運行し、さらに、定時運行確保のためにPTPSの導入、交差点の改良や道路拡幅の実施を行う実証実験を行った

(山口市コミュニティバス)。

実験の結果、一便当たりの平均乗車数において目標を上回る増加 (= マイカーから公共交通への利用転換、交通渋滞の解消) が実現し、当該実証実験終了後においても、運行システムの改善を図りつつバスの運行が継続されている (事例 - 3 - 7 - 10)。

2) 広域的な公共交通利用転換に関する実証実験による支援

下関市において、サンデン交通(株)が昼間限定の割引バスカード (デイタイム買物バスカード「むさし」) の発売を行い、このバスカードを利用して(株)下関大丸に来店した客に対し購入額に応じたバスカードを更に提供するシステムについての実証実験を行った。

実験の結果、自家用乗用車からバスへの転換が進むことが実証された。また、中心市街地へ新たな買物客を呼び込む効果があったものと考えられている (事例 - 3 - 7 - 11)。

3) 環境定期券の創設・拡充 (休日の家族割引) 等

広島県等のバス事業者 27 社では、休日等のバス利用について割引運賃を導入し、買物、行楽等のマイカー利用者をバスに誘導する取組みを行っている。(事例 - 3 - 7 - 12)。

4) 環境的に持続可能な交通 (EST) 社会の実現を目指す地域の総合的な取組み

マイカーに過度に依存しない、環境的に持続可能な交通 (Environmental Sustainable Transport) 社会の実現を目指し、公共交通の利用促進、交通流の円滑化対策、低公害車の導入促進等の取組みについて、個々の措置をパッケージで計画的に実施することによって、マイカーから公共交通への転換効果が相乗的に生じるよう、地域が総合的に推進していくことが必要である。

5) 交通に関する環境学習・環境教育

次代を担う子供から大人まで、学校教育や体験プログラムの場を通じて、交通における環境問題や環境負荷の小さい交通体系の実現の必要性についての認識を高め、身近な環境保全活動の達成感を通じて、環境にやさしい交通行動へとねばり強く誘導していくことが必要である (3.-4.(2) 及び 3.-4.(2) 2) 参照)。

4. 検討の視点と具体的施策の方向（その2） ～各地域における個別的事項

1. 中山間地域の交通 ～集約化と一元化で生活交通の確保を

(1) 現状と課題～生活交通の確保と幹線交通・域内交通の整理が課題

公共交通の利用者の減少

中山間地域においては、従来の乗合バス路線の採算が悪化し、不採算となった路線からの撤退が相次いでおり、乗合バス撤退後の生活交通の確保が大きな課題となっている。

こうした中、多くの地域で、市町村等による廃止代替バスの運行等が行われているほか、人口密度が極めて低い地域における交通弱者のための日常の移動手段として、デマンド型の乗合タクシー等の新しい交通サービスの導入の動きも広がってきている。

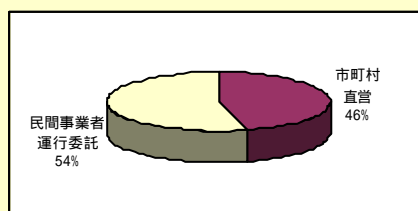
また、スクールバスや自家用車などの既存の車両等の有効活用により、生活交通を確保する例も増えてきている。

アンケート結果においては、スクールバスについては、約5割の市町村で運行されており、約4割の自治体で一般乗合バス（生活バス）との一元化を実施もしくは検討している。この中には、例えば、広島県大朝町のように、車両を小型から中型へ変更するとともに、路線も変更して効率化を図った例もある。一方で、通常バスダイヤとの調整や学校行事等との連動がネックとなり一元化が困難となっている例もある（図表 - 4 - 1 - 1）。

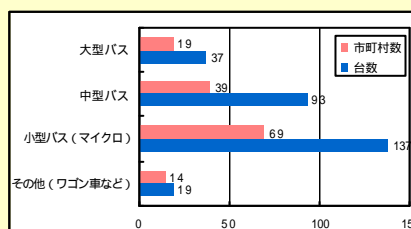
図表 - 4 - 1 - 1 : スクールバスの現状

運行している市町村は、214市町村のうち110市町村 = 約5割

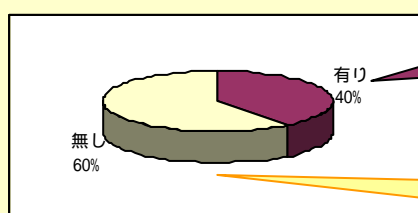
運営方法 民間委託と直営が半々



車両 小型マイクロが多い



一元化 約4割で検討・実施



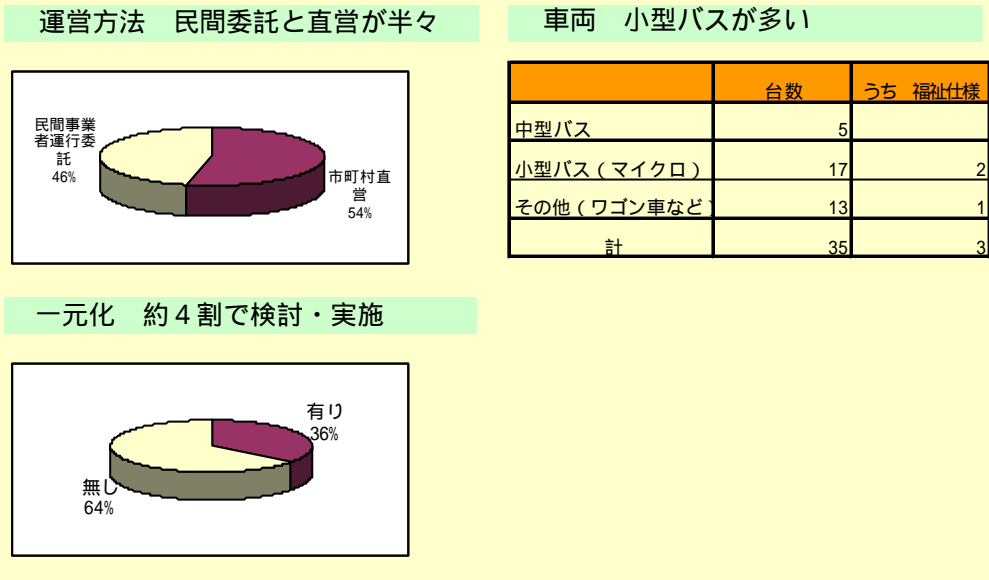
例：車両を小型から中型へ変更、
路線も変更して効率化
(広島県大朝町)

問題点
通常バスダイヤとの調整、
学校行事との連動 等が問題

同様に、福祉バス（患者輸送バス）⁵⁰についても、約4割の自治体で一元化を実施もしくは検討している（図表 - 4 - 1 - 2）。

図表 - 4 - 1 - 2：患者輸送バスの現状

運行している市町村は 214 市町村のうち 29 市町村 = 14%

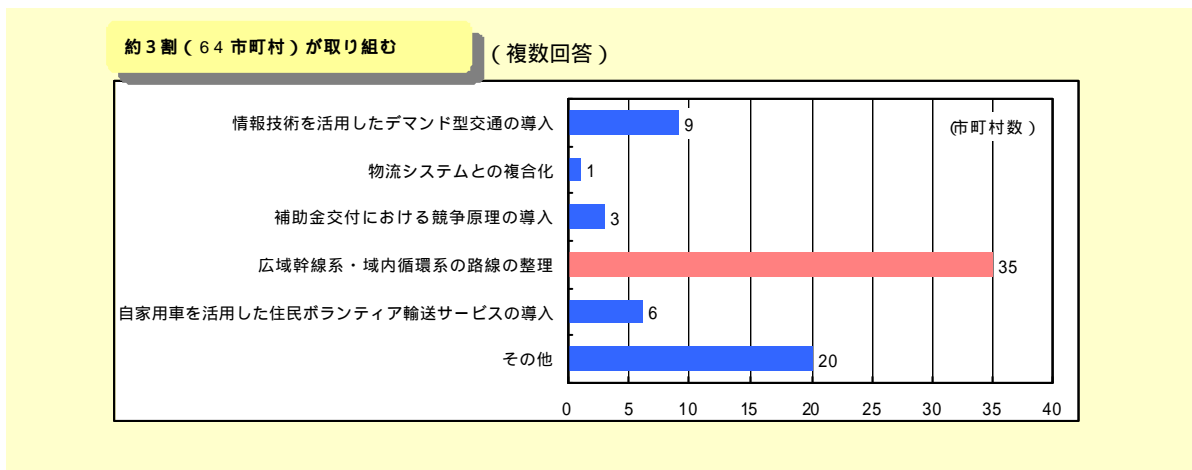


幹線交通と域内交通との接続の不便等

中山間地域における交通においては、地方都市等への幹線交通と域内の交通との間でのダイヤ接続の不便やバス停が分離されているなどの問題がある。

こうした中、アンケート結果においては、中山間地域等の生活交通維持のための施策について約3割の市町村が取り組んでおり、中でも幹線交通と域内交通との路線の整理を挙げる市町村が最も多く、次いで情報技術を活用したデマンド型交通の導入が多い（図表 - 4 - 1 - 3）。

図表 - 4 - 1 - 3：中山間地域等の生活交通維持のための施策



(2) 検討の視点と具体的施策の方向

MyカーからOurカーへ

中山間地域のように公共交通の需要が少なく、乗合バスの運行が困難になっている地域においては、サービスの一元化をはじめ自家用車も含めた既存の車両等を有効活用することにより、生活交通の確保を図っていく必要がある。

なお、住民ボランティア等によるサービスの提供にあたっては、サービスを提供する側も利用する側も安心して提供又は利用することができるよう、サービスの法的な位置づけの明確化をはじめ、安全の担保、損害補償のあり方等について制度的な確立を図るなど、サービスの導入が適正かつ円滑に行われるような環境整備を行っていく必要がある。

生活交通の確保に向けての具体的施策の方向は以下のとおり。

1) スクールバス・福祉バス等の多面的活用

(一般混乗や一元化の一層の促進のための具体的検討)

山口県美和町においては、スクールバスへの一般利用者の混乗等により生活交通の確保を図っている(事例 - 4 - 1 - 1)。

今後は、このようなスクールバス等の多面的活用による生活バスとの一元化を進めていく必要があり、そのための環境整備について、制度面の改善を含めた検討を行うべきである。

2) 乗合タクシーの活用

(町内会による乗合タクシーのチャーター、乗合タクシーの許可基準の弾力化等)

島根県掛合町「だんだんタクシー」(再掲：事例 - 3 - 5 - 2)

平成15年度に、中国運輸局が広島県加計町で実施した、中山間地域型デマンドタクシーの運行実験からは、デマンドタクシーの運行によって、高齢者の外出機会が増える効果やマイカーから公共交通への転換及びそれに伴う高齢者運転事故防止の観点での交通安全の向上を促す効果が評価されている(事例 - 4 - 1 - 2)。

3)福祉公用車等のレンタル制度の導入拡大

鳥取県日南町では、公務に支障のない時間、曜日に住民に福祉公用車を貸し出している（事例 - 4 - 1 - 3）。

中山間地域の高齢者・身体障害者等の移動・外出支援のため、こうした制度の導入拡大に向けた環境整備について、関係行政機関においても検討を行うべきである。

4)住民参加型輸送の促進

（NPO等によるボランティア輸送特区の全国展開等）

岡山県備中町では、地区むらづくり団体が、自家用車でのボランティアによる無償移送サービスを始めたことを端緒として、備中町から社会福祉協議会に委託する形で移送サービスが行われることとなった（事例 - 4 - 1 - 4）。

このように高齢者等の外出支援のための住民参加型・自家用車活用型のボランティア輸送の導入の拡大に向けて、ボランティア輸送特区の全国展開等制度の弾力的運用を含めた検討を行う必要がある。

5)自家用車の相乗りの促進

（相乗り自動車に対する駐車場料金の軽減等の優遇・支援策の検討等）

6)郵便集配車等の活用（ポストバス等の導入）検討

（導入に向けた具体的調査・検討等）

イギリスにおいては、バス事業の規制緩和後、民間バス事業者の撤退後の過疎地域を中心に、公営企業「ロイヤルメール」によるポストバスが運行されている（事例 - 4 - 1 - 5）。

我が国の中山間地域等においても、便間時間における郵便集配車や、民間の共同配送車を利用した旅客輸送について、制度運用面も含めた環境整備を行う必要がある。

7)運転手の共同プール制等の検討

幹線交通と域内交通とをネットワーク化

中山間地域の交通においては、幹線交通と域内交通の連携を強化することにより、効率的な交通体系を確立していく必要がある。

幹線交通と域内交通との連携の強化についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)従来の冗長路線の幹線・域内線（支線）への整理

奈良県十津川村では、民間事業者との協議の結果、幹線は民間事業者が、支線は一元化して村営バスを運行するよう調整し、生活路線の維持を図っている（事例 - 4 - 1 - 6）。

このように、民間事業者と公的セクターとの間で、役割分担を明確にし、かつ、互いの連携を図ることで効率的な交通体系と運営を行っていく必要がある。

2)幹線バスと域内バス等とのバス停の近接化、道の駅等へのバス停の統合や道の駅等におけるパークアンドバスライドの実施等

広島県御調町の道の駅「クロスロードみつぎ」では、高速バス路線をはじめ、町内を運行するバス全線が乗入れ、交通拠点としても機能している（事例 - 4 - 1 - 7）。

また、高速道路のIC近くに設置された広島県千代田町の道の駅「舞ロード千代田」では、高速バスと域内バスの停留所のほか、大型の駐車場も整備されている（事例 - 4 - 1 - 8）。

このように、道の駅等を地域の交流拠点のみならず、地域の交通拠点としても整備するなど交通需要の集約化を進めることにより、効率的な地域交通体系の構築を図るべきである。

2. 島しょ部の交通 ～効率化・合理化で持続可能な航路運営を

(1) 現状と課題～航路収支の悪化への対応と接続の不便等の改善が課題

航路の廃止、縮小や航路収支の悪化

中国地方における島しょ部においては、急速な過疎化と高齢化が進展しているほか、瀬戸大橋、しまなみ海道、安芸灘大橋と相次ぐ架橋の整備に伴い、順次航路の廃止・縮小が行われてきている（再掲：図表 - 2 - 10）。

こうした中、中国地方の離島航路における旅客輸送人員は減少を続けており、旅客船事業者においては厳しい経営が続いている状況であり、赤字航路からの撤退が懸念されている（図表 - 4 - 2 - 1）。

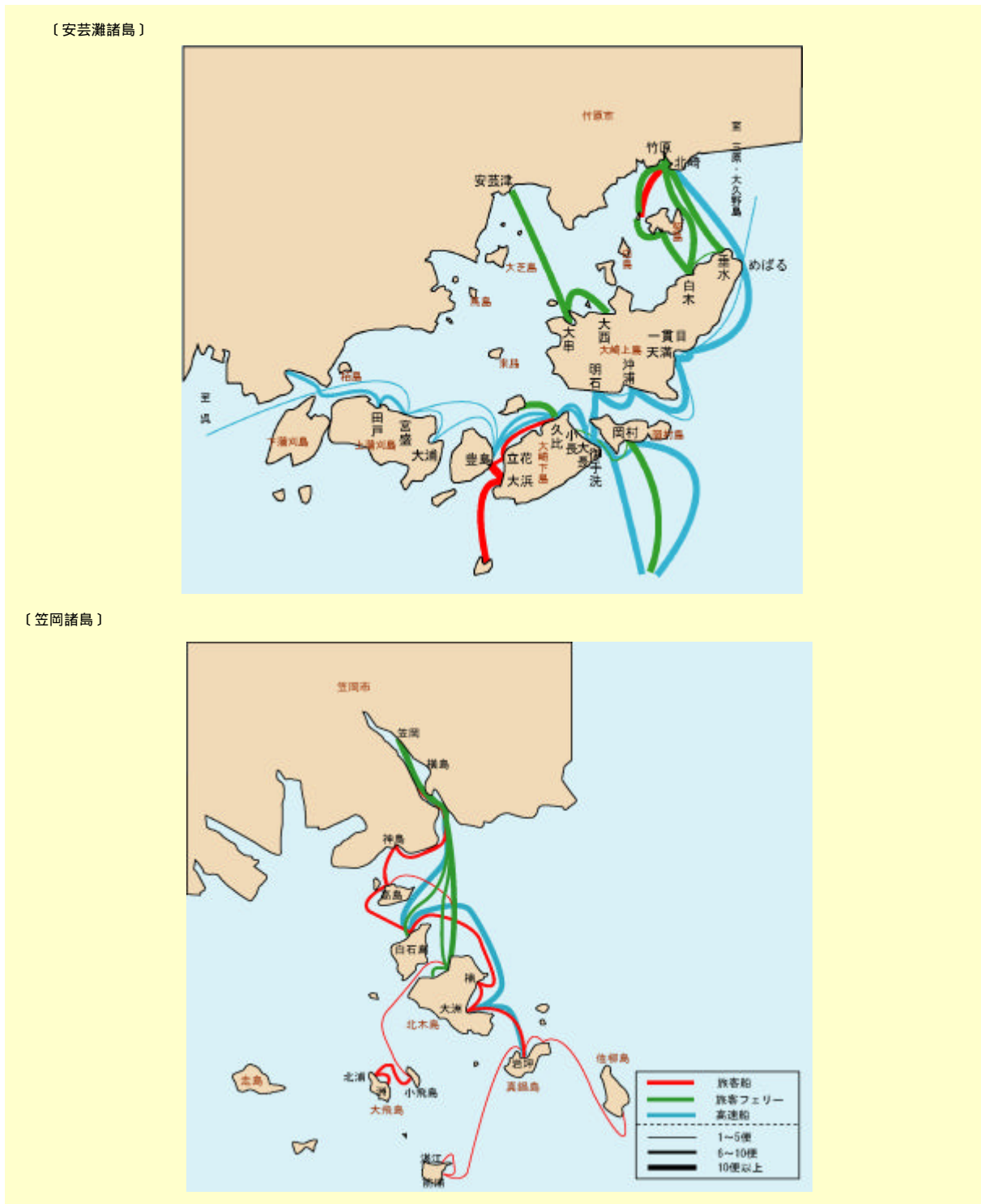
図表 - 4 - 2 - 1：航路の輸送サービス、輸送指標、経営指標等による類型化



本土・島内交通との接続の不便や複雑な航路

中国地方の離島の多くは、離島航路と本土側交通・島内交通の接続が悪い地域が多く、また、地域によっては、航路・ダイヤ等が複雑化し、わかりづらいなどの問題がある（図表 - 4 - 2 - 2）。

図表 - 4 - 2 - 2：離島航路ネットワークの現状



(2) 検討の視点と具体的施策の方向

海上タクシーや公用船の多面的活用等による輸送の確保

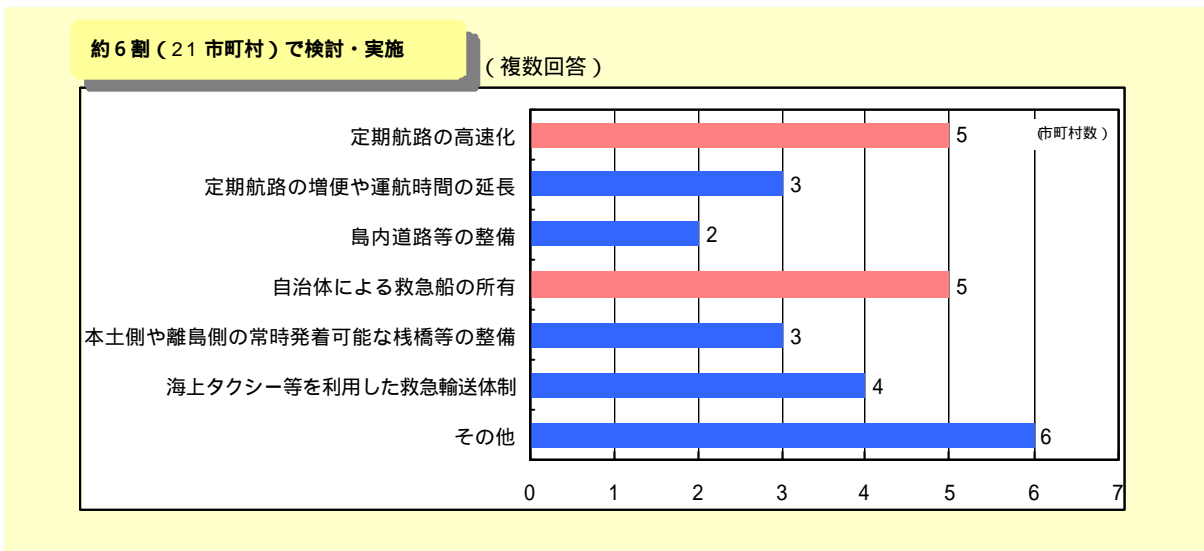
アンケート結果においては、救急輸送を円滑に確保するためのとして、自治体による救急船の所有や海上タクシー等を利用した救急輸送体制の整備が挙げられている（図表 - 4 - 2 - 3）。

このように、海上タクシーや公用船舶を多面的に活用することにより、救急輸送等を確保する必要がある。

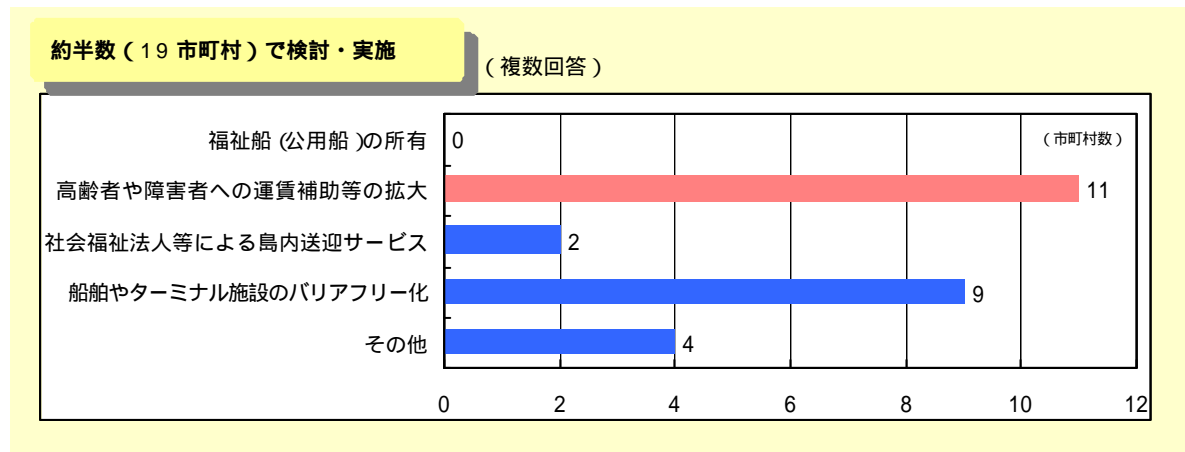
また、アンケート結果においては、高齢者や身体障害者への運賃補助等の拡大等、高齢者や身体障害者等に対する福祉輸送のサービスを実施もしくは検討している市町村が約半数にのぼっており、福祉施策との連携・融合による生活航路と島民の福祉の確保を図る必要がある（図表 - 4 - 2 - 4）。

海上生活輸送の確保に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

図表 - 4 - 2 - 3：救急輸送を円滑に確保するための施策



図表 - 4 - 2 - 4：高齢者や障害者等に対する福祉輸送サービス



1) 救急輸送や定期航路のない時間帯における生活輸送への海上タクシーや公用船（スクールボート等）の多面的活用

広島県豊浜町・豊町では、呉市消防局に救急輸送等の業務委託を行うとともに、船舶の運航費を両町で負担している（事例 - 4 - 2 - 1）。

島しょ部においては、このような工夫により、救急輸送等の確保を図っていく必要がある。

2) 島民に対する運賃補助等における福祉予算の使用、福祉船の運航

岡山県笠岡市では、福祉施策として、福祉船「夢ウエル丸」を運航し、島民の福祉を確保している（事例 - 4 - 2 - 2）。

島しょ部においては、このような工夫により、島民の福祉の確保を図っていく必要がある。

効率化・合理化等による持続可能な航路運営の確保等

供給過多で各事業者の経営状態が悪化している航路については、協業化や航路の再編などを行う必要がある。

また、利用客が極端に少ない区間を中心に、効率化・合理化等により持続可能な航路運営の確保を図る必要がある。

さらに、国や自治体による補助については、地域や事業者の効率化への自助努力を促すような方策を検討していく必要がある。

持続可能な航路運営の確保に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1) 供給過多で経営が悪化している航路等の協業化、航路の再編

2) 一部区間のデマンド型運航の導入、時間帯限定運航等

3) 複数事業者間の連携による共同運航、予備船の共同所有化

架橋整備等に伴う円滑な見直し、転換

今後も島しょ部においては、新たな架橋整備や島内道路の整備が予定されており、効率的で持続可能な地域交通体系の再構築の観点から、必要な航路の見直しや陸上交通への円滑な転換等を行う必要がある。

架橋整備等に伴う対応についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)架橋整備等に伴う国や県による必要な航路の見直し等の調整、指導

2)陸上交通への円滑な転換のための航路事業者への必要な助成等

海陸両モードの接続の改善による島しょ部交通のネットワーク化

島しょ部における交通は、海上交通のほか、本土側交通、島内交通を含めた広域的なネットワークとして成り立っている。

このため、航路と本土側交通、島内交通（島内バス等）とのダイヤ接続の改善や結節点の整備を行っていく必要がある。

また、これらの改善を行っていくため、広域的な自治体・事業者の連携による地域交通計画の策定等が必要である。

島しょ部交通のネットワーク化に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)海陸両モードの事業者間の運輸契約締結等によるダイヤ接続

広島県能美町では、航路事業者と島内バス事業者の運輸契約により、本土とをつなぐ船便と島内バスとの乗継ぎに配慮したダイヤを設定している（事例 - 4 - 2 - 3）。

このような取組みにより、海陸両モードの連携を図り、利用者利便の向上を図っていく必要がある。

2)フェリーへのバスの乗入れによる海陸一貫輸送の導入検討

3)旅客待合施設への島内バス等の直接乗入れ（再掲：3 - 1 - ）

4)Moving - i 等による海陸相互の接続情報の一元的な提供

Moving-i の活用による情報提供の拡大（再掲：事例 - 3 - 5 - 5）

利用者の視点からのサービス改善を

島しょ部の海上交通については、このほか、利用者の利便性に配慮したサービスの改善を図ることにより、利用促進を図る必要がある。

島しょ部の海上交通の利用者利便性の向上策についての具体的施策の方向は以下のとおり。

1)航路発着場の統合等による複雑な航路・ダイヤの見直し

2)通勤通学需要等利用者ニーズを踏まえたダイヤの改善

隠岐島前の事例（再掲：事例 - 3 - 4 - 2）

3)昼間割引切符等の販売等買物需要等を喚起するサービスの提供

3. 地方都市の交通 ～中継機能の強化等で「えき」の賑わいを再び

(1)現状と課題～駅の結節機能の向上等による利便性の確保が課題

マイカーの普及等による公共交通の衰退

地方都市においては、マイカーの普及により、鉄道・バスといった公共交通機関の利用が大きく減少した結果、運行回数の減少等、公共交通のサービス水準が著しく低下している。

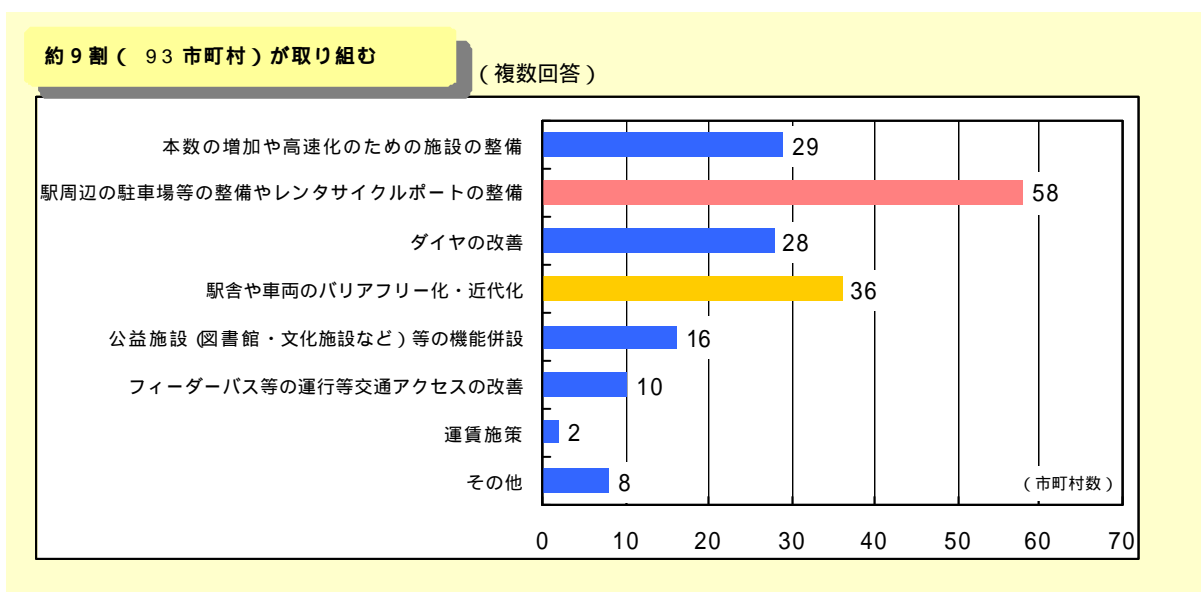
また、地方鉄道は通勤、通学をはじめとする日常生活を支える輸送機関としての役割を担っているが、マイカーに対する優位性（速達性等）を十分発揮できず、その多くが維持存続の危機に立っている。

公共交通機関相互、マイカーとの乗継ぎ等の不便

中山間地域等と中枢拠点都市等を結ぶ重要な中継結節点でもある地方都市のバスターミナルや駅などにおいては、公共交通機関相互やマイカーと公共交通機関との乗継ぎの利便性の確保が課題となっている。

アンケート結果においても、地方鉄道の機能強化等のために実施している施策として、最も多かったのは、駅周辺の駐車場等の整備やレンタサイクルポートの整備となっている（図表 - 4 - 3 - 1）。

図表 - 4 - 3 - 1：地方鉄道の機能強化・競争力強化等のための施策



(2) 検討の視点と具体的施策の方向

中継結節点としての「えき」の機能強化

地方都市においては、中山間地域等と中枢・拠点都市とを結ぶ中継結節点としての機能を強化する観点からも、鉄道駅とバスとの連絡の強化など交通結節点の機能強化を進めていく必要がある。

中継結節点としての機能強化に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1) 鉄道駅等への幹線バス等の乗入れ

(駅前広場への乗入れなどを計画的に改善できる枠組みの検討等)

広島市の新交通アストラムライン中筋駅の駅前広場においては、高速バスや空港リムジンバスが乗入れており、広島市北部地域における中継結節点としての機能を発揮している(事例 - 4 - 3 - 1)。

このように駅前広場等の整備とあわせ、鉄道駅等への幹線・域内バスの乗入れを進める必要がある。

2) 鉄道とバスとのダイヤ接続の改善

3) フィーダーバスの整備

地域の交流・にぎわいの拠点としての「えき」の再生

モータリゼーションの進展と都市の郊外化等により、地方都市における駅やバスターミナル等の交通拠点の求心力が低下しつつあるが、駅舎の地域への無償譲渡等に伴い、駅舎に福祉施設や観光情報施設等を併設し、駅を地域拠点化していくことにより、交通拠点を地域の交流・にぎわいの拠点として再生していく必要がある。

1)自治体による交通拠点への福祉施設等の併設等による地域拠点化

アンケート結果においては、駅がある市町村の約4分の1（27市町村）で、駅舎に駅舎以外の施設を合築しており、合築施設としては、地域交流施設、観光関連施設、観光案内施設、簡易郵便局等多岐にわたっている（図表 - 4 - 3 - 2、図表 - 4 - 3 - 3）。

このように地域が主体となって、駅を地域拠点として再生していく取り組みが必要である。

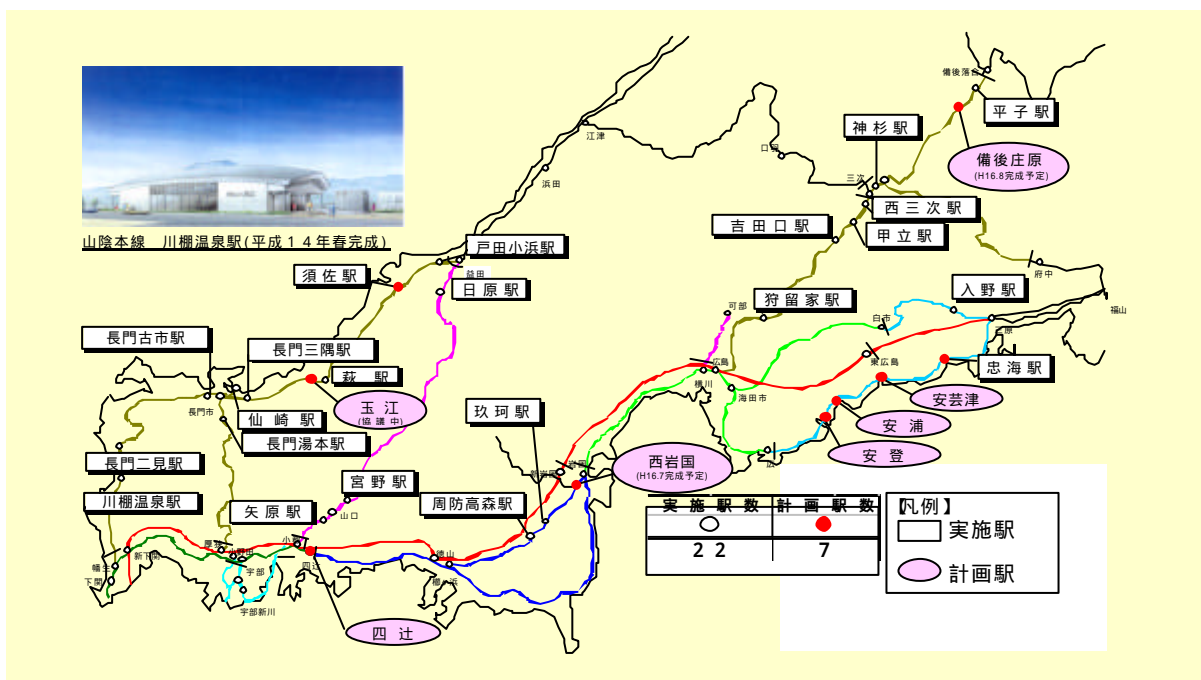
図表 - 4 - 3 - 2：駅舎に、駅舎以外の施設を合築した事例

合築事例は 27 市町村（約 4 分の 1）

県名	市町村名	駅名	合築施設 概要
鳥取県	日南町	J R 生山駅 (建設中)	インターネットカフェ、 住宅参画支援センター
島根県	浜田市	・ J R 浜田駅 ・ J R 下府駅 ・ J R 周府駅	・ 観光協会の設置 ・ 自治会集会施設 ・ デイサービス施設
広島県	庄原市	J R 備後庄原駅	・ 観光情報の提供 ・ 子育て支援施設 ・ 教育交流教室 等
山口県	豊浦町	J R 川棚温泉駅	豊浦コミュニティ情報プラザ

交流施設、福祉関連施設、観光案内施設、簡易郵便局 等

図表 - 4 - 3 - 3：自治体施設との合築駅舎



マイカーで駅まで、駅から自転車で

公共交通とマイカーや自転車とのアクセスの向上を図るため、鉄道駅周辺のほか、郊外の商業施設隣接地やバスの主要停留所などにおいて、パークアンドライド駐車場等の整備を図る必要がある。

マイカー等と公共交通との連携の強化に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)パークアンドライド、パークアンドバスライド駐車場の整備

(自治体による公有地の活用や商業施設駐車場の借り上げ等による支援)

岡山市では、平成12年3月から、専用割引バス定期の購入者などを対象としたパークアンドライドシステムを実施している(事例 - 4 - 3 - 2)。

今後、パークアンドライドシステムの一層の普及拡大のためには、目的地方面のターミナルも含めた重層的な整備等が必要と考えられ、関係行政機関、地元自治体、事業者等において一層の拡大方策について検討を行う必要がある。

なお、岡山市においては、岡山駅でレンタサイクル制度も行われており(事例 - 4 - 3 - 3)、これらレンタサイクル制度等との連携も検討されるべきである。

2)レンタサイクルシステムの導入(サイクルアンドライド)

福塩線のレンタサイクル制度(再掲:事例 - 3 - 4 - 6)

4. 中枢・拠点都市の交通 ～行きやすく回遊性の高い都市のために

(1) 現状と課題～公私の交通間や公共交通機関間の役割分担と連携が課題

拠点都市においても、郊外への人口移動による都市の広域化によって、休日の買物等をはじめ、通勤、通学等の日常的な交通をマイカーに依存する傾向が強まり、公共交通機関の利用者数は全般的に停滞ないし減少傾向にあるとともに、朝夕の通勤・通学時の交通渋滞を招き、都市機能や都市生活に支障をきたしてきている。

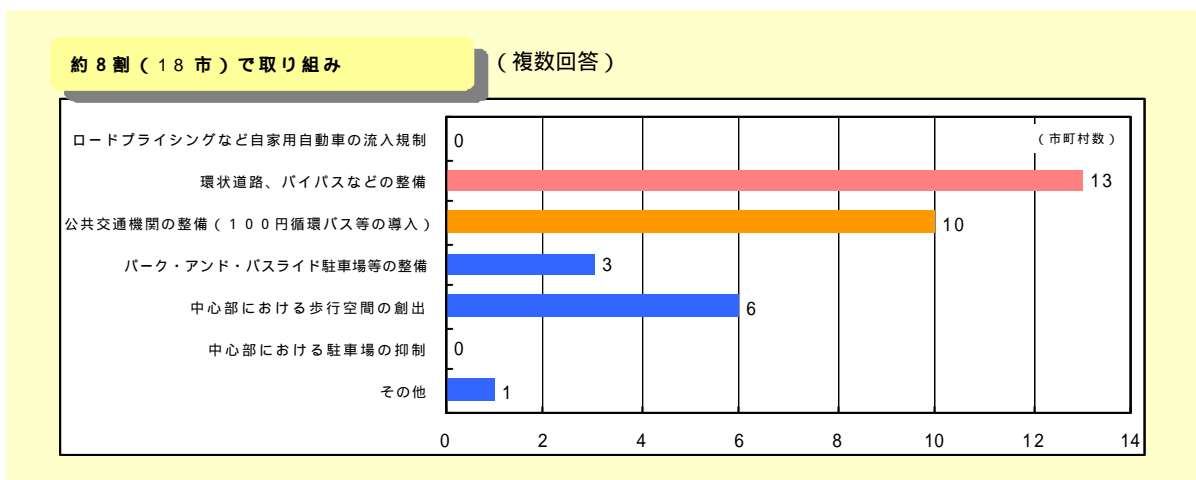
特に、都心への流入口等を中心とした慢性的な交通渋滞や郊外バスの長距離運行、混雑による長い乗降時間等による路面電車やバスの定時性・速達性の低下が大きな課題となっている。

アンケート結果においては、まちの中心部における交通渋滞の解消策は、人口5万人以上の自治体の約8割で取組みがなされており、その内容としては、環状道路、バイパスなどの整備、100円循環バス等の導入等の公共交通機関の整備が多く、これらの施策を併用している場合も多い(図表 - 4 - 4 - 1)。

こうした中、通勤・通学等の日常生活を支える交通については主として公共交通が、物流・業務等の経済活動を支える交通については私的交通(マイカー等)がそれぞれ主要な役割を担うといった公私の交通の役割を有効に発揮しうる総合的な交通体系の実現が求められている。

このため、公私の交通間や各公共交通機関間の役割分担を明確化するとともに、鉄軌道・バスの都市型サービスのレベルアップや関係交通事業者と関係行政機関等との連携強化によるネットワークづくりにより、私的交通(マイカー等)に依存している通勤、通学等の日常を支える交通について、公共交通への転換を促進することが求められている。

図表 - 4 - 4 - 1 : まちの中心部における交通渋滞の解消策



(2) 検討の視点と具体的施策の方向

交通結節点までを行きやすく

中枢・拠点都市においては、都市の広域中枢機能を発揮するため、鉄軌道のない地域への新線の整備や、都市圏在来鉄道において、運行頻度の増加、速達性の向上など都市型サービスのレベルアップを進めるとともに、交通結節点における連携・改善等のシームレス化を進めることにより、通勤・通学時に10分以上待たずに乗れて都心まで1時間以内に到達できる快速で快適な通勤ネットワークの実現を図る必要がある。

また、既存駅の徒歩圏によりカバーされていない地域で、近年、住宅地・商業地の集積が進展し、今後も十分な鉄道需要が見込まれる箇所を中心に新駅の設置を検討していく必要がある。

さらに、パークアンドライドについては、交通結節点及び郊外駅において重層的に整備を進める必要があり、自治体等地域による新たな支援策についても検討すべきである。

郊外から交通結節点までの公共交通サービスの充実・強化に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

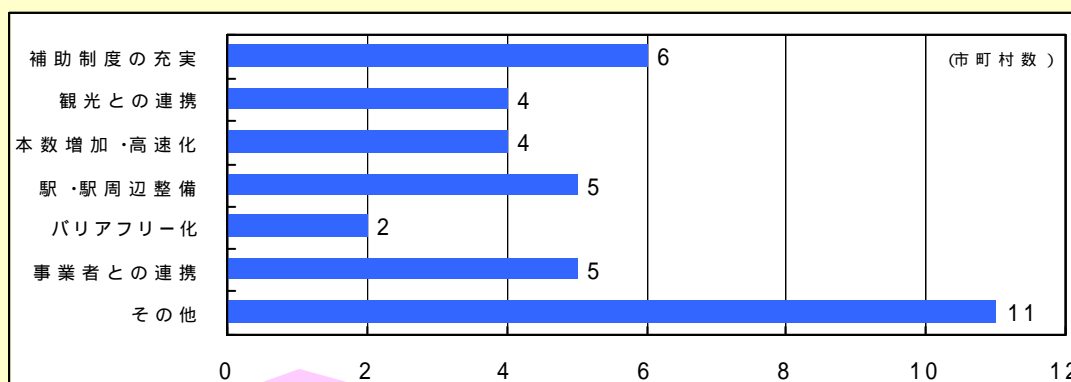
1) 都市圏鉄道の本数増、高速化等の機能強化

(都市圏在来鉄道の機能強化に向けての環境整備の検討)

アンケート結果においては、地方鉄道の活性化に関する課題として、補助制度の充実や駅・駅周辺の整備を挙げる自治体が多く、国や県などの積極的な支援を求める声が強い(図表 - 4 - 4 - 2)。

このため、国においても、地方鉄道の機能強化・活性化に向けての環境整備の検討を行う必要がある。

図表 - 4 - 4 - 2 : 地方鉄道の活性化に関する問題点・課題



欠くことのできない公共交通機関としての位置づけ
沿線の市町村の連携や、国や県などの積極的な支援が必要

2)新駅の設置等に関する調査・検討

3)交通結節点及び郊外駅におけるパークアンドライドの重層的整備

岡山市の事例（再掲：事例 - 4 - 3 - 2）

交通結節点から都心へ行きやすく

都市の拠点性を高めるためには、周辺部から都心部への移動の速達性の向上が不可欠であり、近づきやすく、行きやすい都心を目指して交通結節点から都心への公共交通によるアクセスの速達性・利便性の向上を図る必要がある。

このため、関係行政機関、事業者、地域住民等の協力・連携のもと、バスや路面電車の走行環境の改善を引続き進めるほか、路面電車については、交通結節点から都心への速達性の向上に資する路線の付け替え、直進ルート化や、都心周辺部における回遊性の向上等に資するような路面電車の拡充とこれに伴う路線の再編（循環路線化等）について、自治体の厳しい財政状況の中、既存の交通基盤を最大限に活用する観点から、早急に関係者間でその有効性や実現可能性についての調査・検討を行う必要がある。

また、バスにあっては、現在の一点集中型のバス交通体系を見直し、路線の再編等効率的な運行による速達性・定時性の向上、都市型輸送サービスの構築を図る必要がある。このため、鉄道との交通結節点等における新たなバスターミナルの必要性等について、関係者間で調査・検討を行う必要がある。

交通結節点から都心への公共交通によるアクセスの強化に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)バス専用レーンの整備・徹底、PTPS⁵¹・路面電車優先信号（電車版PTPS）の拡充等、路面電車・バスの走行環境の整備

国道54号線の広島市安佐北区深川～中区基町間11.9kmに平成15年3月から導入された公共交通優先信号システム（PTPS）により、同区間のバスの平均走行時間が5分以上短縮されるなど効果があがっている（事例 - 4 - 4 - 1）。

このように走行環境の改善は、公共交通の利便性向上、ひいては利用者の増加に効果的と考えられ、今後も導入効果や道路交通に与える影響等を踏まえながら、バス専用レーンや路面電車優先信号等の導入拡大に向けて、関係行政機関間で検討を行う必要がある。

2)電停の整理統廃合、路線の付け替え（直進ルート化）、ＩＣカード共通乗車券の導入等運賃收受方法の見直し等による路面電車の速達性の向上（調査・検討）

3)路面電車の延伸・路線再編（循環路線化）やＬＲＴの都市圏鉄道への乗り入れ等に関する調査・検討、路面電車への低床式車両導入（車両の大型化）への支援等によるＬＲＴを軸としたまちづくりの推進

富山市では、第三セクターがＪＲ西日本から富山港線を譲り受け、低床式車両を導入した上で、一部軌道を新設し、平成１８年度に運行開始を予定している。将来は富山地方鉄道の路面電車と接続して、周遊性を高め、中心市街地の活性化や観光振興に結びつける狙いである（事例 - 4 - 4 - 2）。

このように、路面電車という既存の交通資源を有効活用し、それを軸としたまちづくりに向け、関係行政機関、地元自治体、事業者、地元商工関係者、ＮＰＯ等により、具体的な調査・検討を行う必要がある。

4)複雑なバス路線の見直し等によるバスの効率的な運行

（交通結節点におけるバスターミナルの新設等による郊外線・市内線の整理等に関する調査・検討）

都心部における回遊性・賑わいを創出する交通

都市活性化のためには、都心の回遊性・賑わいを創出する交通が求められており、安全で快適な歩行者・自転車空間の整備等とあわせ、循環系の交通の導入や路面電車等公共交通機関の観光資源としての活用についても検討すべきである。

都心部における回遊性・賑わいを創出する交通の実現に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)快適な歩行空間の整備等の施策とあわせた都心循環バスの導入

福岡市においては、ＪＲ博多駅と都心部の商業施設等とを結ぶ１００円バスが運行され、都心部の回遊性を高める上で効果があった（事例 - 4 - 4 - 3）。

また、広島市では、平成１５年度に、期間限定で都心部の美術館等観光施設を回る循環バス（観光ガイド購入者に限定した無料利用）が運行された（事例 - 4 - 4 - 4）。

今後は、都心部の回遊性を高めるために、このような循環系の交通の導入の検討を行うべきである。

2)都心の一定区域への自動車流入抑制策（ロードプライシング⁵²等）の導入検討

アンケート結果においては、中国地方の都市においても、交通渋滞の解消策として、ロードプライシングや1人乗り自家用自動車の流入規制を検討している自治体がある。

こうしたことから、ロンドン等の事例（事例 - 4 - 4 - 5）も参考に、利用する交通機関を自家用車から転移させるための受け皿としての公共交通機関の整備と魅力の増進を進める施策全体の中で、ロードプライシング等の導入についても、国の関係行政機関や地元自治体等において、共同して調査・検討していく必要がある。

3)歩行空間の創出と両立した公共交通アクセスの整備、公共交通機関の観光資源としての活用（トランジットモール⁵³の導入検討等）

アンケート結果においては、中国地方の都市でもトランジットモールの導入を検討している自治体は、人口5万人以上の都市のうち6都市あり（再掲：図表 - 4 - 4 - 1）、ドイツ・カールスルーエの事例（事例 - 4 - 4 - 6）なども参考に、導入に向けて、国の関係行政機関や地元自治体等において、共同して調査・検討していく必要がある。

4)環境定期券の創設・拡充（休日の家族割引き）等、公共交通への利用転換策の実施による都心部への自家用車の流入の抑制

広島市の事例（再掲：事例 - 3 - 7 - 12）

都市圏全体における計画的な交通体系の構築

自治体の厳しい財政状況の中、都市圏全体の交通のシームレス化の実現を効率的に図っていくためには、郊外から交通結節点までの交通、交通結節点から都心までの交通、都心部内交通の各交通毎の整備について、都市圏全体の交通体系におけるそれぞれの位置づけを明確にし、それぞれが整合性を保ちつつ、整備される必要がある、このため、都市圏全体における計画的な交通体系の構築について、総合的に調査・検討を行っていく必要がある。

なお、その際には、既存の計画等についても、財源の確保や、需要や収支などの面から再検証を行い、交通モードの変更や公共交通相互の連携について見直しを行う必要がある。

5. 都市間の交通 ～ネットワーク化で都市から都市へ自由自在に

(1)現状と課題～接続・連絡の改善などによるネットワーク化が課題

陰陽間の鉄道的高速化等の遅れ

山陽側は新幹線による高速化が実現し、山陰側でも一部を残し在来線的高速化がなされているが、陰陽間的高速化・機能強化等が課題である。

地方都市間を結ぶネットワークの弱さ

高速バス網については、拠点都市とその他の都市とを結ぶ路線が、路線数・便数ともに充実し、拠点都市を中心としたネットワークが形成されており、拠点都市のバスターミナルにおいては、高速バス便の乗入れ車両の増加や多方面化により乗降場が輻輳している一方で、地方都市間を結ぶネットワークの弱さが課題となっている。

高速バスと地域内交通との接続の不便

高速バス等幹線交通と地域内交通（二次交通）との接続がなされていない場合が多く、地域内交通をも含めたネットワーク化が求められている。

空港へのアクセス利便性の向上

中国地方の空港へのアクセスについては、核となる都市からのアクセスの充実強化とともに、遠隔地や小規模な都市からのアクセスの確保等が課題となっている。

四国・九州方面への旅客船の割高感等

本州四国間の架橋に合わせた高速道路の整備等により、四国・九州方面の高速バス路線の充実が進むなか、四国・九州方面への航路については、料金面での割高感などサービス面で課題がある。

陸海空の幹線交通相互の連絡の不便等

陸海空の幹線交通相互については、各ターミナルが分散し、連絡も不十分であるなど必ずしもネットワーク化がなされておらず、新たな結節点の整備や各拠点間の連絡の改善が課題となっている。

(2)検討の視点と具体的施策の方向

都市間をスピーディーに

都市間の鉄道については、特に陰陽間の都市間所要時間を短縮するため、それぞれの路線の状況も勘案しつつ、高速化を進める必要がある。その他、在来線の利便性の向上を図る必要がある。

なお、現在技術開発が進められているフリーゲージトレイン⁵⁴については、整備効果等を検証しつつ、鉄道事業者と十分調整し、具体的な事業化方策について検討する。

また、買物需要等にも対応した都市圏間の速達列車の新設等を図る必要がある。

さらに、新幹線駅等におけるパークアンドライド駐車場の整備拡充を図る必要がある。

都市間鉄道の速達性・利便性の向上に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)陰陽間の鉄道的高速化等の機能強化

鳥取県内の山陰線・因美線等の高速化が行われ、山陰及び陰陽間の都市間の平均所要時間の大幅な短縮が図られた結果、特急・快速列車の増客につながり、活性化が図られた(事例 - 4 - 5 - 1)。

このように、鉄道的高速化等の機能強化により、地域間交流の拡大と地方鉄道の活性化を図る必要がある。

2)フリーゲージトレイン(新幹線直通運転)の導入の検討

3)在来線の車両増、ダイヤ接続の改善等

4)都市圏間の快速列車の新設等

5)新幹線駅等におけるパークアンドライド駐車場等の整備

JR西日本においては、各新幹線駅においてパークアンドライド駐車場の整備を行っているが(事例 - 4 - 5 - 2)、駐車容量が不足している駅もあり、地域による支援等の検討を行う必要がある。

高速バス等で地方都市間をネットワーク化

現在の高速バスの都市間ネットワークは、拠点都市を中心としたネットワークとなっているが、高速道路の整備を踏まえ、路線の新設や、既存路線の接続・連

携の強化、乗合タクシーの活用の検討等により、地方都市間の短絡的な移動手段の確保を図る必要がある。

地方都市間のネットワーク化に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1) 高速バスストップにおける高速バス路線相互の接続の改善

2) 高速バス路線の乗継ぎ運賃等の導入検討

高速バスと域内バス等をネットワーク化

高速バスストップに地域バスターミナルやパークアンドバスライド駐車場を併設すること等により、高速バスと地域内交通（二次交通）との接続の改善を図る必要がある。

高速バスと地域内交通との接続の改善に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1) 高速バスストップへの地域バスターミナルやP & R駐車場の併設

舞ロード千代田（再掲：事例 - 4 - 1 - 8）

空港へのアクセスを便利に

中国地方の各空港の利用客数は増加を続けていることから、各空港へのアクセスについて、空港連絡バス等の既存のアクセスの利便性の向上を図るほか、空港と小規模都市等との間のアクセスの確保を図る必要がある。

また、核となる大都市から空港へのアクセスについては、既存のリムジンバスの利便性の向上を図るとともに、定時性、速達性、大量輸送性に優れる鉄道アクセス等の新たな大量交通機関の整備についても、事業の費用対効果等の観点から、調査・検討を進める必要がある。

空港へのアクセス利便性の向上に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1) 既存アクセス（空港連絡バス等）の利便性向上

（車両大型化、本数増、定時性の向上等）

2) 小規模都市からのアクセスの確保

（空港連絡バスと高速バスとの接続拡大、乗合タクシーの導入）

萩市内～山口宇部空港乗合タクシー

山口県の萩近鉄タクシー(株)においては、萩市内・山口宇部空港間の乗合タクシ

ーサービスを行っている。料金は萩市内から一律3000円で、ドア・ツー・ドアのアクセスとして、空港利用者から好評である（事例 - 4 - 5 - 3）。

このように、バス等の大量・中量輸送機関のない都市からのアクセスとして乗合タクシーの導入を図るべきである。

山陽自動車道の高坂BS（バスストップ）においては、広島空港リムジンバスと高速バスとの乗換えが可能となっている（事例 - 4 - 5 - 4）。

このような高速バスとの結節により、多方面へのアクセスを確保するとともに、ダイヤの接続や乗継ぎ運賃等の導入を検討することにより、利便性の向上を図る必要がある。

3)大都市からのアクセスの充実

（鉄道アクセス等の新たな大量交通機関の整備についての検討）

旅客船でも都市から都市へ

中国と四国・九州地方とを結ぶ旅客船航路については、高速化や運賃割引サービスの拡大等による優位性の向上を図る必要がある。

旅客船の利便性の向上に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1)高速船の導入、高速化

2)複数航路の割引サービスの拡大

広島・呉～松山、松山～別府、別府～柳井・広島の3つの高速船航路（西瀬戸トライアングル航路）においては、トライアングルの周遊等が容易となるような周遊割引切符を発売している（事例 - 4 - 5 - 5）。

こうした取組みなどにより、他の交通機関等に対する運賃面等での優位性を向上させることが必要である。

陸海空の交通を総合ネットワーク化

ネットワーク補完関係にある鉄道と高速バス等の結節の改善を図るほか、陸海空の拠点相互の連絡強化や、各モード間の交通結節点の整備等により、陸海空の交通の総合的なネットワーク化を図ることが必要である。

陸海空の交通の総合ネットワーク化に向けた具体的施策の方向は以下のとおり。

1) 鉄道と高速バス等との結節の改善

(鉄道駅等と高速バス乗降場との近接化)

2) 鉄道駅等と拠点港等との連絡アクセスの強化

(鉄道駅等と拠点港との直通アクセスの設定、路面電車等の既存のアクセスの強化)

松山観光港と松山駅等松山市内とのアクセスにおいては、直行のリムジンバスが運行開始されている(事例 - 4 - 5 - 6)。

このように、市内の鉄道駅等と拠点港との間を直結するアクセスの導入を検討するほか、拠点間を繋ぐ路面電車等の既存のアクセスの強化(車両の大型化による輸送力の増強や路線の付け替え、公共交通優先信号の導入等による速達化)により、観光客等の利便性を向上させることが必要である。

3) 鉄道駅が沿岸にある地域等における新たな海陸結節点の整備検討

5. 具体的施策の実現に向けて ~ 広範な連携により公共交通全体の活性化を

(1) 各主体の役割に関する基本的な考え方

以上述べてきた具体的な施策を実現していくために、各主体が担うべき役割に関する基本的な考え方については、以下のとおり。

国（運輸局）～ナショナル・ミニマムの維持と広域地域交通の調整役

国（運輸局）においては、ナショナル・ミニマムを維持する観点から、広域的・幹線的な地方バス交通や離島航路への補助や、安全、環境、バリアフリー等に対する事業者の投資への支援等を引続き行っていくほか、地域の公正な行司役として、地域交通に関する地域の抱える課題について、関係者間の調整や必要な需要調査等を行う等の側面的な支援を行っていくことが必要である。

特に、広域的な自治体や複数の事業者にまたがる課題であり、かつ、IT化、交通バリアフリー、環境対策等の専門的な知見も必要とされる新たな行政課題や全国的な観点からの水準の達成が必要な行政課題については、そのとりまとめ役としての役割が期待される。

さらに、運輸局においては、全国的な先行的取組み事例に関する情報等を蓄積し、それらをノウハウとして地域に発信したり、地域のニーズを国の制度改善に結びつけるなど、国と地域との「つなぎ役」としての役割も期待される。

なお、交通まちづくりや都市部の渋滞問題等の解決のために、今後は、公共交通部門と道路部門、まちづくり部門、警察部門等の関係機関相互のより一層の密接な連携が必要である。

地方自治体～シビル・ミニマムの確保と地域内交通課題への対応の主役

まず、基礎的な自治体である市町村においては、地域住民の生活交通の確保（シビル・ミニマムの確保）のための支援（補助等）や、新たな交通システムの導入などの実施主体としての役割が期待される。また、広域合併等に伴い、シビル・ミニマムの見直しを含む新たな地域内交通体系の再構築を行っていく必要がある。特に、中山間地域や島しょ部における効率的な交通ネットワークの構築は喫緊の課題である。

次に、広域的自治体である県においては、シビル・ミニマムの確保について、広域的なネットワーク維持の観点からの支援を行うとともに、複数の市町村にまたがる広域的な（交通圏全体としての）交通ネットワークの見直しについての調

整を行う必要がある。

交通事業者～新たな連携と共同化による公共交通全体のパイの拡大

交通運輸分野においては、2. の冒頭で記述したとおり、各モードで需給調整規制の撤廃を柱とする規制緩和を行ったところであり、競争によるサービスの多様化や交通運輸事業の活性化が求められている。

しかし、一方において、公共交通機関の利用者は減少を続けており、2. (4)で記述したとおり、人口減少などを背景として地域内々を中心として今後も需要は基本的には減退をしていくものと見込まれている。

こうした中、いかにマイカー等から公共交通への利用転換を促し、また、観光、買物等の新規需要を創出していくかが交通運輸事業全体の課題となっており、今後は、フリーチケットの導入など交通事業者間の新たな連携と共同化による公共交通全体の「パイ」の拡大（ないし下げ止まり）に向けた取組みが求められている。

このため、事業者団体等も有効に活用しながら、同一エリアの交通事業者間において、公共交通全体の活性化に向けた具体的方策についての検討が行われるべきである。

地域住民・NPO等～新たな公益の担い手

これからの公共交通は、地域住民の理解と協力がなければ成り立っていかないとこの観点から、地域住民のニーズを交通事業（交通サービス）に反映させていくこと等が必要である。

このためには、地域住民のニーズ等を把握・集約し、交通事業者へ改善等を提言していく主体が必要であり、この点、NPO等の市民団体・公益団体等が、行政等とも連携しつつ、このような新たな公益の担い手としての役割を担うことが期待される。

また、3. - 4で記述したとおり、公共交通に対する意識の向上・醸成の観点からは、公共交通の利用促進のための取組み等に地域住民が積極的に参加していくことが望ましいが、このような取組みに関し、行政と地域住民との間に立って、取組み全体をコーディネートしていく役割も期待される。

さらに、中山間地域等においては、地域住民自らが、地域の生活交通の確保を主体的に担っていくような必要が生じており、この際には、NPOのほか、地域の町内会、社会福祉団体等が地域のボランティア等を組織化したり、地域の交通事業者への委託等の主体となったりすることが求められる。

学識経験者・大学～地域課題解決の専門的見地からのコーディネーター

学識経験者・大学等については、地域が抱える交通課題の解決のため、行政やNPO等とも連携し、専門的な知見からの地域のコーディネーター役としての役割が期待されるほか、行政や民間企業等とも連携し（産・官・学・民の連携）、地域の交通課題の解決のための調査・研究等を地域とともに進めていくとともに、専門的な知見・ノウハウを提供していくことが求められる。

地域の企業・学校・商業施設等、経済・商工団体等 ～地域振興の担い手として、異業種間連携のコアに

これからの公共交通は、地域により支援され、また、地域の活性化に寄与するものでなければ生き残れない、との観点から、地域経済・文化活動の主体である地域の企業・学校・商業施設等と交通事業者との連携が、今後、不可欠のものとなってくると考えられる。

そうした中、地域の経済・商工団体等においては、行政とも連携しつつ、地域経済の交通事業に対する期待や要望をとりまとめ、反映させることにより、交通事業を地域経済の重要な基盤・装置の一つとして取り込んでいく役割が期待される。

特に、今後、中心市街地の活性化や観光振興等と交通事業との連携を図っていく上で、これら経済・商工団体等が異業種間連携の「つなぎ役」、又は、「連携のコア」として果たしていく役割は高まるものと考えられる。

(2)広範な連携の拡大に向けた体制づくり

～地域で支え、地域を支える公共交通の実現のために

以上述べてきたとおり、公共交通全体の活性化のためには、各主体がそれぞれの役割を最大限発揮しつつ、各主体間の広範な連携の拡大が不可欠であり、公共交通を地域で支え、また、地域を支える公共交通の実現のために、(1)～の広範な関係者で組織される地域における枠組みづくり～地域交通に関する企画・立案・実施・評価までを行う協議会や交通管理組合のような組織体制づくり～が検討されるべきであり、国においても、当該協議会等で計画・策定された具体的な取組みに対して、予算等の重点的な配分を行う等の支援を実施するとともに、既存の法令等制度の適用の特例化や、運用の弾力化を行えるような制度の創設等が検討されるべきである。

21世紀初頭における中国地方の
公共交通サービスと観光振興のあり方について
(答申)

中国地方交通審議会
事務局 :中国運輸局企画振興部企画課

広島県広島市中区上八丁堀 6番 30号
広島合同庁舎 4号館
TEL 082 - 228 - 8701
FAX 082 - 228 - 9412