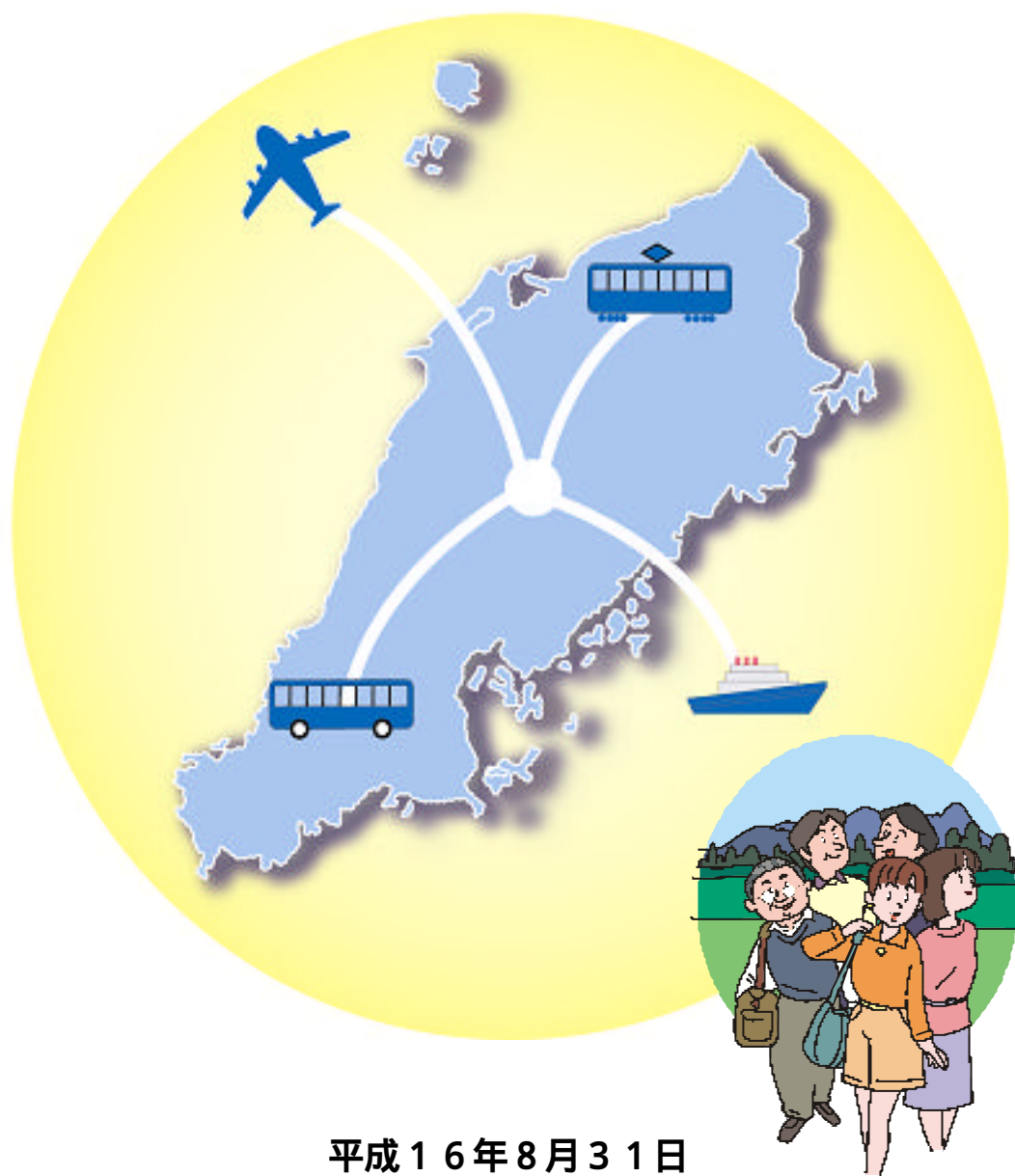


# 21世紀初頭における中国地方の 公共交通サービスと観光振興のあり方について

( 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

( 事 例 集 )

事例 -4-1-1 スクールバス・福祉バス・路線バス(町営バス)の統合

- 【場 所】 山口県美和町
- 【主 体】 山口県美和町
- 【目 的】 域内生活交通の確保
- 【内 容】

町営バス 6 路線 (町保有の 6 台 : 54 人乗りタイプ 1 台・29 人乗りタイプ 2 台・10 人乗りタイプ 3 台) と大竹市との共同運行バス (鮎谷 ~ 大竹駅間 : 1 台) で町内及び町外への路線を確保。

賀見畑線は、朝・晩はスクールバスで、一般利用者が混乗利用する形態をとっている。ただし、大三郎線は町営バスとスクールバスの運行経路が異なる。

運賃は、町内一律 200 円、町外 400 円 (児童・生徒は無料) である。

|            |        |              |
|------------|--------|--------------|
| 平成 15 年度予算 | 町営バス   | 2,632 万 3 千円 |
|            | スクールバス | 1,706 万 4 千円 |

美和町 ←→ 美和タクシー → 運行 (80 条)

受委託契約

| 【運行系統】 |        | 利用者      | 運賃      | 収入(千円) | 支出(千円) |       |
|--------|--------|----------|---------|--------|--------|-------|
| 秋中線    | 18.0km | 6,730 人  | 200 円   | 1,093  | 5,475  | 29 人型 |
| 賀見畑線   | 15.9   | 531      | "       | 134    | 2,508  | 10 人型 |
| 大三郎線   | 14.9   | 3,122    | "       | 41     | 4,561  | "     |
| 小郷線    | 9.3    | 2,938    | "       | 264    | 2,814  | 29 人型 |
| 本郷線    | 13.2   | 311      | "       | 1,068  | 2,004  | 10 人型 |
| 松尾線    | 23.4   | 7,517    | 200・400 | 7,517  | 3,515  | 54 人型 |
|        |        | (14.7.1) |         |        |        |       |

## 事例 -4-1-2 デマンドタクシー「あなたく」

【場 所】 広島県山県郡加計町

【主 体】 中国運輸局

【目 的】 高齢者のニーズに対応した公共交通サービスの提供

【内 容】

高齢化が進む中山間地域や都市郊外において、高齢者のニーズに対応した公共交通サービスの提供により自家用車から公共交通機関への転換を促進し、高齢ドライバーによる交通事故の減少も想定し、山県郡加計町において、デマンドタクシーによる実証実験が行われた。

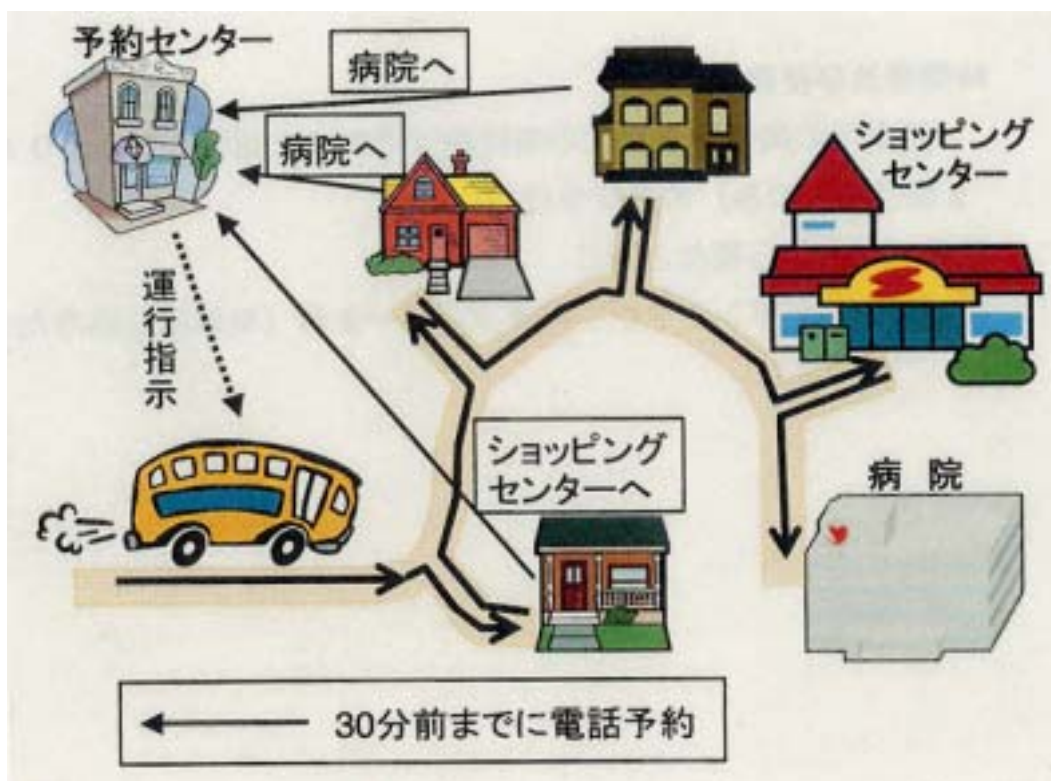
実験期間：H16年2月21日～3月20日

対象範囲：山県郡加計町安野・修道地区

(人口780人、320世帯、高齢化率46.7%)

使用車両：ジャンボタクシー1台、一般タクシー2台

運行形態：予約センター受注による、ドア・トゥ・ドア型のデマンド運行。



## 事例 -4-1-3 福祉公用車レンタル制度

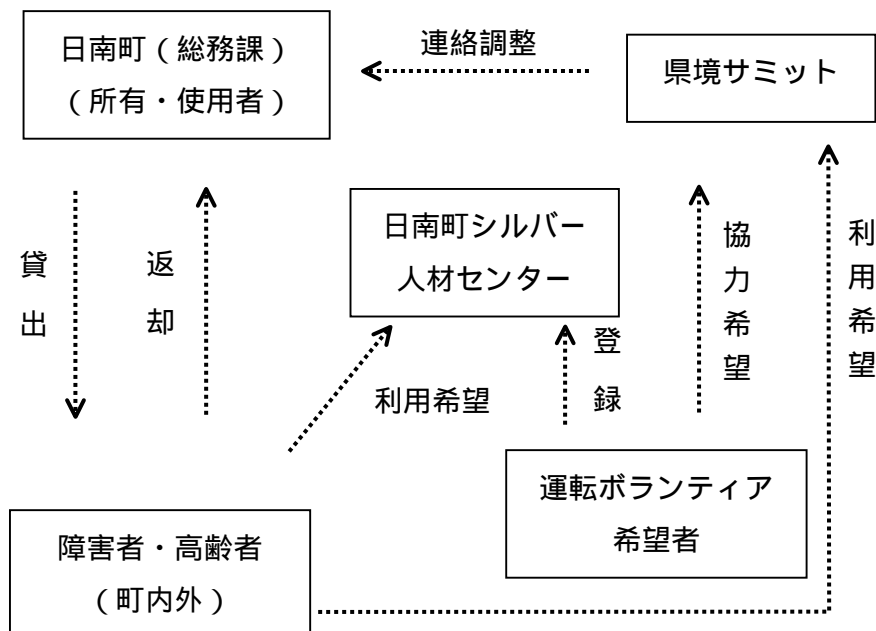
- 【場 所】 鳥取県日南町  
【主 体】 鳥取県日南町  
【目 的】 域内生活交通の確保  
【内 容】

町が公務に支障のない時間、曜日に町内外の障害者や高齢者等に車いすが積載可能な福祉公用車(4人乗り4輪駆動の軽自動車で、後部座席が電動で回転・上下する)を貸出す制度。「福祉公用車(役場の公用車)は住民との共有財産である」という考え方に基づいている。

希望者は前日までに申込をし、当日に貸出契約書に署名。基本的には無料だが、事故補償のため、保険料の一部(一日250円)を負担して借り、運転者は利用者が自ら確保する。利用後はガソリンを満タンにして返却する。

利用目的は制限されていない。

### 【鳥取県日南町における貸出システム】



「中山間地域における新たな交通システム」シンポジウム 報告資料集 平15.9より

## 事例 -4-1-4 住民による福祉移送サービス

【場 所】 岡山県備中町

【主 体】 岡山県備中町・社会福祉協議会 / 各地区福祉のむら

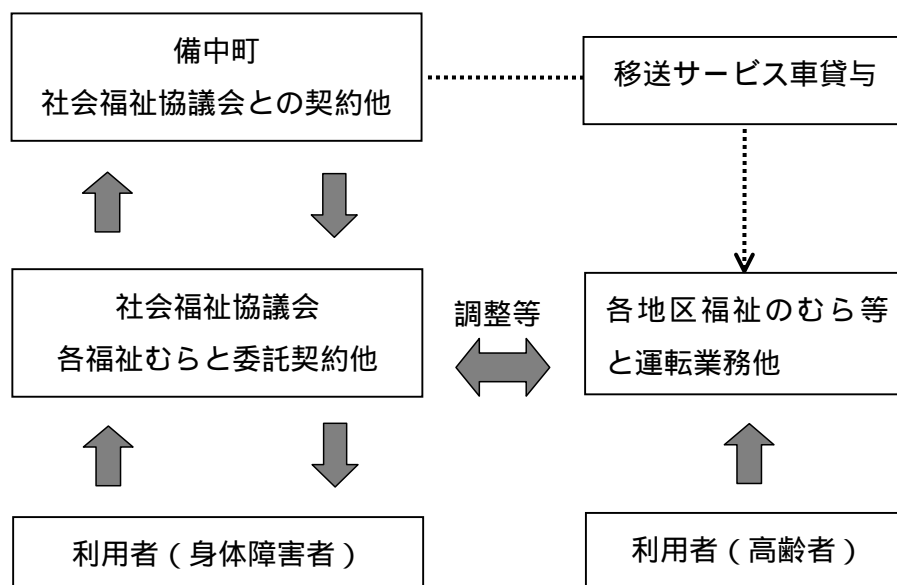
【目 的】 域内生活交通の確保

【内 容】

備中町周辺地区で、路線バスの停留所までの距離が長いなど不便なことから、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移送サービス（無償）を行い始めたことを端緒とする。

事業実施は備中町から備中町社会福祉協議会に委託、運転業務及び運行調整等は各地区「福祉のむら」に委託。車両は備中町が所有する軽ワゴン車を使用し（各地区毎に一台配置）、運転業務受託者と契約。

### 【備中町福祉移送サービス事業の事業体制概要】



15年5月段階で会員登録約160人、利用者数約140人/月登録者、利用者ともに大幅に増加。公共交通機関が不便というのが発端であり、通院などに大変便利になったと好評。

「中山間地域における新たな交通システム」シンポジウム 報告資料集 平15.9より

## 事例 -4-1-5 郵便集配と住民輸送の同時提供「ポストバス」

【場 所】 イギリス

【主 体】 「ロイヤルメール」郵便事業を行う公営企業

【目 的】 需要の集約化とサービスの一元化（物流システムとの複合化）

【内 容】

イギリスでは、バス事業の規制緩和が実施され、路線の参入・撤退が自由化された。事業の採算性が採れない過疎地域では、赤字路線から民間バス事業者が撤退し、交通サービスが提供されなかった。

こうした地域のバス路線を維持するために「補助金入札制」が導入された。

補助金入札の応募は、民間企業だけでなく郵便事業を行う公営企業である「ロイヤルメール」にも認められている。

「ロイヤルメール」は、イギリス各地で郵便集配車を運行しているため、他の事業者に比べて低コストで輸送サービスを提供することが可能である。

郵便集配車が旅客輸送を行うことは、現在我が国では認められていないが、1台2役という形態についての考え方は参考となる。





## 事例 -4-1-6 「冗長路線の支線化」

- 【場 所】 奈良県十津川村  
【主 体】 奈良県十津川村  
【目 的】 域内交通と幹線交通との連携  
【内 容】

当初は、村の職員が運行していたが、住民や学校からの要望が大きくなる一方、村独自で運行を続けるには職員の数が足りなく対応できない等、数多くの問題が発生した。

そのような中、奈良交通㈱と村で2年間にわたり協議を重ねた結果、国道の幹線は奈良交通バス、支線は一元化して村営バスを運行するよう調整を図り、昭和55年10月より奈良交通に委託した。

### （事業概要）

- ・車両数 18台
- ・乗務員 16名
- ・路線数 16路線
- ・路線キロ 197km

### （十津川方式の過疎路線維持方式）

- ・奈良交通は、運行業務とコストダウンに努力する。
- ・住民の交通機関を維持するために財源確保に努める。
- ・奈良交通は幹線を運行する。
- ・村営バスは、国道以外の路線で自由乗降制度を導入する。
- ・競合区間については、双方どちらの乗車券でも利用可能。
- ・乗務員については、村内出身者で村内定住者を雇用し、奈良交通の社員としての身分を与える。

## 事例 -4-1-7 「道の駅『クロスロードみつぎ』」

- 【場 所】 広島県御調郡御調町  
【主 体】 有限会社みつぎ交流館  
【目 的】 域内交通と幹線交通との連携  
【内 容】

道の駅『クロスロードみつぎ』は、広島県御調町役場北側に町の中山間モデル事業の一環としてつくられた、町民との交流を目的とした道の駅である。

特に地域の拠点として、バスターミナルや子供図書館などが設備されている。

\*バスターミナルには、高速バスの神辺～広島線、三原～東京線をはじめ、町内を運行するバス全線が乗り入れる。

### 施設概要

売店

地域特産品の販売

レストラン

情報コーナー

ルート案内の地図やチラシを配備。大画面のプラズマディスプレイで御調町内の観光施設の案内提供。情報端末にて、気象情報や県内のHPにアクセス可能。情報案内人による有人サービスや広島に向かうバス（リードライナー）の乗車券の販売を実施。

図書館

隣接する図書館は子供向けの冊子を中心に1万7千冊所蔵し、誰でも気軽に利用することが可能。



## 事例 -4-1-8 高速バスと地域交通等の接続 「舞ロードIC千代田」

【場 所】 広島県千代田町

【主 体】 自治体、道路管理者等

【目 的】 利用者利便の向上

【内 容】

「舞ロードIC千代田」は、中国自動車道と浜田自動車道のジャンクションに近い千代田ICに隣接する箇所に位置している。

千代田IC周辺においては、既に行政施設（町役場、病院等）が立地しており、高速バスと一般バスの交通結節となるバスターミナルを備えた道の駅として整備されている。

「舞ロードIC千代田」は平成16年4月のオープン

「舞ロードIC千代田」の施設概要

- ・ 駐車場133台（大型12台、普通116台、身障者用5台）
- ・ 情報休憩コーナー
- ・ 特産品展示販売コーナー

（広島国道事務所HP等より）



## 事例 -4-2-1 業務委託による救急患者の迅速な輸送

【場 所】 広島県豊浜町・豊町

【主 体】 地方公共団体

【目 的】 総合病院への救急患者の迅速な輸送体制の確保

【内 容】

広島県豊浜町では、平成11年から（豊浜町、豊町両町）住民に救急患者が出た場合に、設備の整った本土の総合病院に輸送するため、輸送用の船舶を建造し、輸送業務については、対岸の呉市消防局と業務委託契約を結び、急患の住民に対し迅速な対応を確保している。

〔業務内容〕

豊浜町は呉市消防局に業務委託費を支払うと共に、船舶の運航費（燃料費・メンテナンス費等）を豊浜町・豊町で負担。

呉市消防局は、職員を豊浜町に常駐させ、急患が出た場合直ちに船舶を運航し本土側に輸送、輸送先には救急車を待機させており、市内の病院に直行する。

使用船舶 「とよはま2」 13トﾝ 豊浜町所有

平成14年度利用実績 266件

（豊浜町より情報入手）



（豊浜町ホームページより）

## 事例 -4-2-2 自治体による離島に住む高齢者に対する福祉サービス

【場 所】 岡山県笠岡市

【主 体】 地方公共団体

【目 的】 島民に対するデイサービスの提供

【内 容】

笠岡市では、福祉船「夢ウエル丸」を運航し、島に住む高齢者に対するデイサービスの提供に取り組んでいる。船は99トン、定員80人。平成5年に、市が1億9千万円をかけて建造した。利用料は無料で、食事代のみ実費負担となっている。

福祉船は月曜から金曜までの毎日、午前9時に笠岡港を出港し、笠岡諸島の各港に停泊して活動する。毎日ひとつの港を順番に回るため、同じ場所には、月2、3回寄港することになる。

二階建ての船の一階にはリハビリルームと浴室、二階に親睦交流室と人工芝を張ったデッキを備える。浴室は通常のものと同様、寝たきりの人でも入れる特殊浴槽の2種類を設置している。

利用者は大半が要介護認定を申請していない高齢者である。

介護保険制度スタート当時、事業をデイサービスとして介護保険のメニューにすれば、介護認定で「要介護」、「要支援」と判定された65歳以上の人が対象にならず、保険の対象者は1割の自己負担を求められることから、サービスの存続が危ぶまれた。しかし、市では一般施策として事業を継続し、現在も変わらずサービスを行っている。

(「中国新聞 平成11年6月22日・平成12年4月11日」)



(福祉船「夢ウエル丸」)



(「夢ウエル丸」の船内)

(笠岡諸島ホームページより)



## 事例 -4-2-3 陸上交通との乗り継ぎに配慮したダイヤ設定

【場 所】 広島県能美町・沖美町

【主 体】 第三セクター

【目 的】 バスから船へ乗り継ぎをスムーズにする

【内 容】

呉市交通局の廃止代替として江田島4町の出資による能美バス(株)が昭和63年4月から運行開始。

広島への通勤・通学者等の利便を図るため、主要港である「三高港」「中町港」における船便(芸備商船(株)(三高～宇品航路)及び能美町(中町～宇品航路))との乗り継ぎに配慮したダイヤを設定。



(レインボーのうみ)



(スーパー千島)



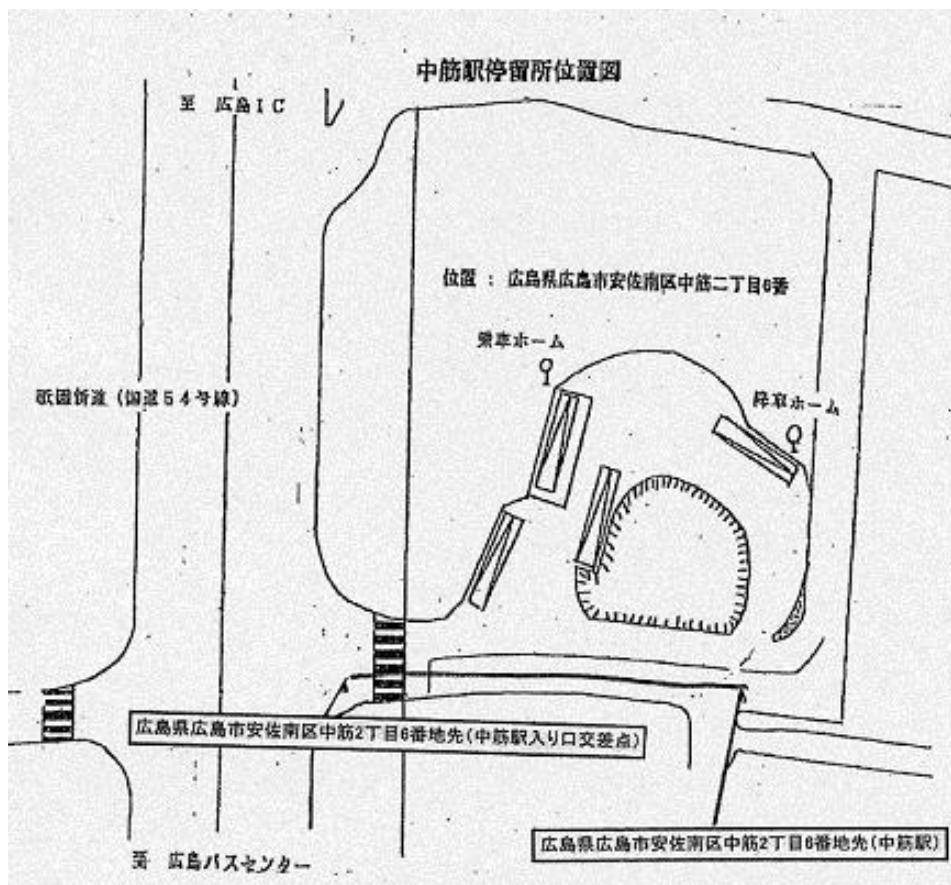
(能美町HPより)

## 事例 -4-3-1 中筋バスターミナル

【目的】 新交通とバスとの乗り継ぎ改善

【内容】

広島市街地と市北西部を結ぶ、新交通アストラムライン中筋駅前の中筋バスターミナルには、市内バスの外、山陽自動車道等を走行するほとんどの高速バスが乗り入れており、市北部地域における中継結節点としての役割を果たしている。



事例 -4-3-2 都心周辺部におけるパーク・アンド・ライド

【場 所】 岡山市

【主 体】 岡山市パーク・アンド・バスライド実行委員会

【目 的】 マイカーから「バス」に乗り換え

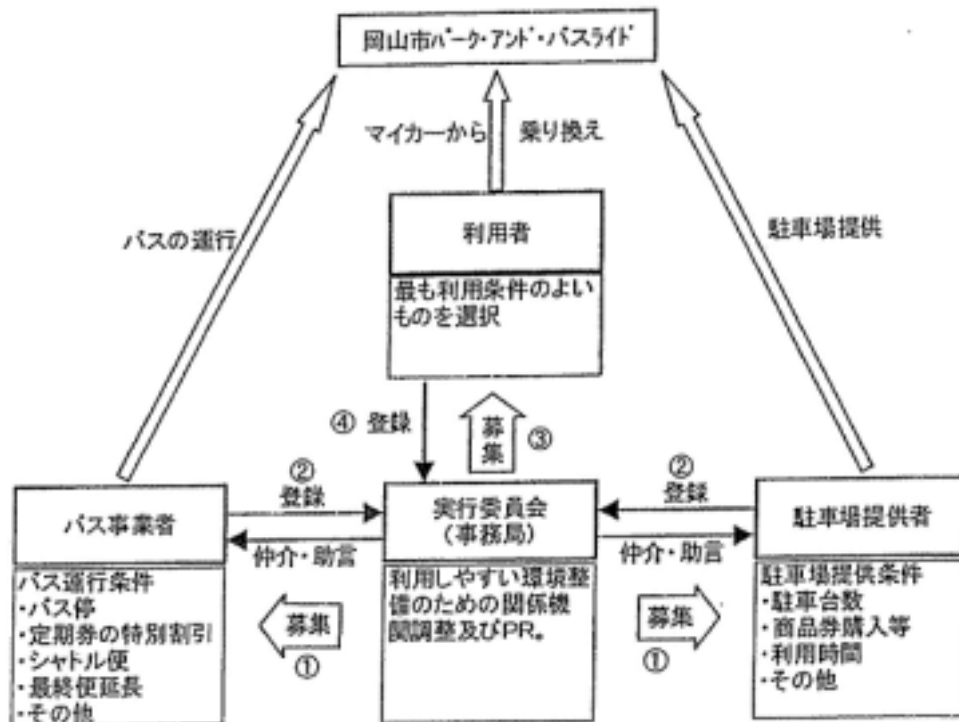
【内 容】

平成12年3月から実施。開設当初68台であった駐車容量は平成14年8月末には231台まで拡大し、利用台数も43台から100台程度に増加している。

駐車場 9ヶ所(231台)岡山市街地周辺

利用条件 専用割引バス定期の購入

商品券の購入(1ヶ月3,000円 駐車場によっては商品券不要)





## 事例 -4-3-3 岡山駅でのレンタサイクル

【場 所】 岡山駅東口地下自転車等駐車場

【主 体】 岡山市

【目 的】 より快適で、マイカー等と連携した公共交通システムの構築

【内 容】

通勤・通学のために電車やバス等で岡山駅を利用する方に対して、岡山駅東口地下駐車場でレンタサイクルを借り、職場や学校へ。退社、授業終了後レンタサイクルで岡山駅東口地下駐車場でレンタサイクルを返還し、電車・バス等で帰宅する。

\* 岡山市内の自宅と岡山駅の往復のためのレンタサイクル利用は出来ないこととなっている。

【利用期間】

6 ヶ月（6 ヶ月単位での貸出のみ。更新可能）

【利用料金】

一般 13,500 円 学生 9,000 円

【対象者】

中学生以上で、岡山駅から自転車を利用される方

【使用自転車】

大きさ 24 インチ及び 26 インチ

台数 100 台

装備 前かご ライト ベル 鍵

\* 使用する自転車は、岡山市が撤去した放置自転車で、持ち主が引き取りに来なかったものを有効利用しています。新品ではないが、自転車安全整備士による整備点検を受検済。

【利用時間】

午前 5 時 ~ 翌午前 0 時 40 分

事例 -4-4-1

バス走行環境の改善(公共車両優先システム(PTPS)整備)

【場 所】 広島市安佐北区深川～中区基町間

【主 体】 広島県警察本部

【目 的】 公共交通の定時性・速達性の向上

【内 容】

広島市安佐北区深川～中区基町間11.9キロに導入。(平成15年3月5日運用開始)路線バスの進行方向の青信号を延長し所要時間が平均5分43秒短縮された。

事前調査平均走行時間 38分36秒

事後調査平均走行時間 32分53秒

5分43秒短縮(14.8%)の短縮

(広島県警本部交通規制課調べ)



(広島県警察交通規制課資料)

## 事例 -4-4-2 JR線と路面電車の直通化計画(富山港線・吉備線)

【場 所】 富山県富山市、岡山市

【主 体】 JR西日本、富山市

【目 的】 都心のにぎわい創出

【内 容】

### 朝日新聞(平成15年6月16日)

JR西日本がLRT化の方針を明らかにしたのは、富山港線と吉備線。富山、岡山両市には路面電車が現存し、路面電車がある街ならLRTへの理解も得やすく沿線に住宅が多く、駅や運転本数を増やせば一定の利用ができると両線が候補に浮上した。

富山市長は5月末、06年めどにLRT化を目指す方針を明らかにした。岡山側は目立った動きはない。岡山市の市民団体は、吉備線と路面電車がつながれば、地域交通の可能性が広がると歓迎する。岡山県交通対策課はJRの正式提案を待つしかないとしている。

経営主体もJR西日本では地元自治体と協議して決める問題とし、現状では白紙。

### 日経流通新聞(平成16年4月29日)

「富山ライトレール」(三セク:県、市、民間企業)がJR西日本から富山港線を譲り受け、路面電車に切り替えて2006年度初めに運行を始める。将来は富山地方鉄道と接続し、市内を南北に貫く路線網を完成。中心市街地の活性化や沿線の観光振興に結びつける。

JR線の路面電車化は全国で初めて。高齢者も気軽に利用できるようにLRT(ライト・レール・トランジット)と呼ばれる低床式の新型車両を導入し、駅も増やす。

富山市では自動車の普及とともに郊外への消費流出が進んでいる。中心商店街の総局地区は衰退が目立つが、路面電車網が整えば消費者の回帰が期待できる。

## 事例 -4-4-3 福岡都心100円循環バス

- 【場 所】 福岡市
- 【主 体】 西日本鉄道（株）
- 【目 的】 利用者利便の向上
- 【内 容】

福岡市天神とJR博多駅の間1.5キロ四方エリアのバス運賃を180円から100円に値下げと同時に街に不案内な外来者が安心して乗れるよう100円循環バスの運行を開始した。

平成11年7月1日から試行

平成12年4月1日から本格運行

エリア内には、ソラリアステージビル、博多リバレイン、キャナルシティ等の市内外を問わず来訪者が多い施設が点在しており、この区間の回遊性を高めるうえで、100円循環バスの運行は効果があった。

また、1キロ以内を徒歩または他の交通手段を利用していた人がバスを一つの交通手段として気軽に利用できるようになった。

利用人員の推移（1日平均（ ）内は前年比）

|          |         |          |
|----------|---------|----------|
| 平成11年 7月 | 51,535人 | (164.0%) |
| 平成11年12月 | 51,564人 | (183.7%) |
| 平成12年 6月 | 53,405人 | (153.7%) |



（九州運輸局・西鉄HPより）



## 事例 -4-4-5 ロードプライシング

【場 所】 イギリス・ロンドン  
【主 体】 ロンドン市  
【目 的】 マイカーの都心流入規制  
【内 容】

課 金 区 域：官庁街、金融街、バッキンガム宮殿等があるロンドンの中心部（半径約4～5キロの区域）

課 金 方 式：課金区域内に進入するドライバーは、前日または当日に通行料を支払い、車両ナンバーをロンドン市交通局のデータベースに登録

課 金 額：全車種一律1日5ポンド（約970円）1週25ポンド（約4800円）1月110ポンド（約21,000円）1年1,250ポンド（約24万円）

課 金 時 間：月～金曜日の午前7時～午後6時30分（祝祭日除く）

違反者への対応：各所に設置された固定式及び移動式デジタルカメラがナンバープレートを読みとり、違反者を取り締まり。違反者は80ポンド（約15,000円）の罰金を科せられる

### 【これまでの経緯】

1991年：ロンドンにおける混雑課金の検討を開始

1995年：混雑課金の導入に向けた実験を実施

1997年：道路交通削減法の成立

1999年：大ロンドン市法の成立

ロンドン市長に道路利用者課金の導入について決定する権限が与えられる

2000年：ロードプライシング推進派ケン・リビングストン氏、初代公選ロンドン市長に選ばれる

混雑課金に関する市長案の公表と市民、業界関係者からの意見募集（2001年9月まで3回にわたり実施）



## 事例 -4-4-6 トランジットモール

【場 所】 ドイツ・カールスルーエ

【主 体】 ドイツ・カールスルーエ市

【目 的】 マイカーの都市心流入抑制・都心のにぎわい創出

【内 容】

ドイツ・カールスルーエ市の中心部カイゼル通りが長さ約1 kmにわたりトランジットモールとなっており、昼間から非常な賑わいを呈している。

カイゼル通りには多数のデパート、専門店、銀行、レストラン、行政機関が集中しており、LRT総乗客数の60%程度がこの通りに集中する。

カイゼル通りに乗り入れているLRTは、ドイツ鉄道への乗り入れ系統も含め、6系統144本/時にも上っており、時間帯によっては歩行者の通行が困難になるほどのLRTが走行している。

近年は楽しい歩行者空間を創出する本来のトランジットモールとしての機能が失われつつあった。

海外ではすでに40以上の都市でトランジットモールが導入されています。



## 事例 -4-5-1 山陰線・因美線・境線の高速化

【場 所】 鳥取県

【主 体】 鳥取県・JR西日本

【目 的】 利用者利便の向上

【内 容】

事業区間

山陰線（鳥取～米子）・因美線（鳥取～智頭）・境線（米子～境港）

平成15年10月1日開業

地上工事

- ・ 駅構内の一線スルー化
- ・ 曲線の改良、軌道強化
- ・ 踏切改良

運転最高速度の向上

- ・ 特急（最高速度120km/h）
- ・ 快速（最高速度100km/h）

時間短縮

- ・ 鳥取～米子間 特急 1時間10分台 50分台  
                  快速 1時間40分台 1時間20分台
- ・ 鳥取～岡山間 特急 2時間 1時間20分台
- ・ 鳥取～大阪間 特急 2時間30分 2時間20分台

バリアフリー対応の新型車両の導入

- ・ 特急12両、快速19両

（鳥取県HPより）



## 事例 -4-5-2 新幹線駅のパーク・アンド・ライド

【場 所】 山陽新幹線 岡山駅～新下関駅

【主 体】 J R 西日本岡山支社・広島支社

【目 的】 利用者利便の向上

【内 容】

J R が設置したパーク・アンド・ライド駐車場

|      | 駐車区画台数  | 契約台数    |
|------|---------|---------|
| 岡山駅  | 1 5 5 台 | 1 5 5 台 |
| 新倉敷駅 | 2 4 1 台 | 2 2 4 台 |
| 福山駅  | 1 1 8 台 | 1 1 5 台 |
| 新尾道駅 | 2 5 台   | 2 5 台   |
| 三原駅  | 3 3 2 台 | 2 2 6 台 |
| 東広島駅 | 0 台     | 0 台     |
| 広島駅  | 4 7 9 台 | 2 2 6 台 |
| 新岩国駅 | 4 8 台   | 4 5 台   |
| 徳山駅  | 2 3 3 台 | 1 3 4 台 |
| 新山口  | 2 8 2 台 | 1 8 7 台 |
| 厚狭駅  | 8 9 台   | 5 9 台   |
| 新下関駅 | 4 3 3 台 | 3 1 1 台 |

( J R 岡山・広島支社資料 )

## 事例 -4-5-3 萩市内から山口宇部空港まで乗合タクシーの運行

【場 所】 萩市内～山口宇部空港

【主 体】 萩近鉄タクシー(株)

【目 的】 空港への直接乗り入れにより利用者利便を図る

【内 容】

萩市内から山口宇部空港まで行くには、JRでは膨大な時間を要し、乗合バスでは途中乗換を必要とするため不便をかこっていた。

萩市内から山口宇部空港まで直行の乗合タクシーを運行することにより萩市民及び観光客のアクセス改善を図ろうと、平成14年11月から運行を開始した。

**萩市内** ↔ **山口宇部空港**

所要時間 **1時間30分** タクシーだから **DOOR TO DOOR** (ご自宅または宿泊先より) **お1人様より運行します**

お1人様片道 **3,000円** (6才未満を除く)



事例 -4-5-4 空港連絡バスと高速バスとの接続

【場 所】 山陽自動車道高坂パーキングエリア

【目 的】 中国地方等各都市から広島空港へのアクセスを確保

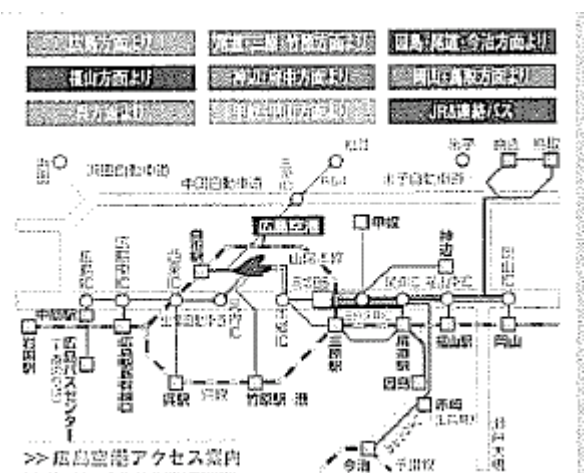
【内 容】

山陽自動車道高坂パーキングエリアにおいて、広島空港へ直接乗り入れるリムジンバスと広島都市間高速バス6系統が接続しており、空港への乗り継ぎの利便性の向上が図られている。

**ラクラクアクセス！  
広島空港**

|            |      |       |         |        |
|------------|------|-------|---------|--------|
| 広島/広島ターミナル | 298席 | JR山陽線 | 157分(1) | 1,530円 |
| 広島/広島ターミナル | 298席 | JR三原線 | 135分    | 620円   |
| JR広島駅      | 512席 | JR尾道線 | 140分    | 1,100円 |
| 広島/広島ターミナル | 298席 | 神 戸   | 142分    | 1,800円 |
| JR呉駅       | 602席 | JR甲斐線 | 142分    | 1,800円 |
| 広島/広島ターミナル | 298席 | 岡山    | 142分    | 3,000円 |
| JR竹田駅      | 602席 | 岡山    | 142分    | 2,100円 |
| JR白鳥駅      | 602席 | 岡山    | 142分    | 2,100円 |
| 広島/広島ターミナル | 298席 | 岡山    | 142分    | 4,250円 |

※広島空港到着が約45分です。



## 事例 -4-5-5 西瀬戸内海周遊きっぷ

【主 体】 ソレイユエクスプレス(株)外 3 社

【目 的】 複数航路の割引運賃による観光振興

【内 容】

広島～別府～松山をトライアングルに結ぶクルーズルートについては、高速船の就航により西瀬戸内海トライアングル周遊ルートととして形成されたが、この航路を運航する 4 社が割引共通周遊切符を発売した。

この周遊切符は、小冊子形式で周辺地図、港へのアクセス案内、お土産品店の割引クーポンも付加されており、全国の主要旅行代理店で販売されている。

発売金額：12,000円(最大44%引き)

有効期間：7日間

利用航路：広島・柳井～別府航路

柳井～松山航路

別府～松山航路

広島・呉～松山航路



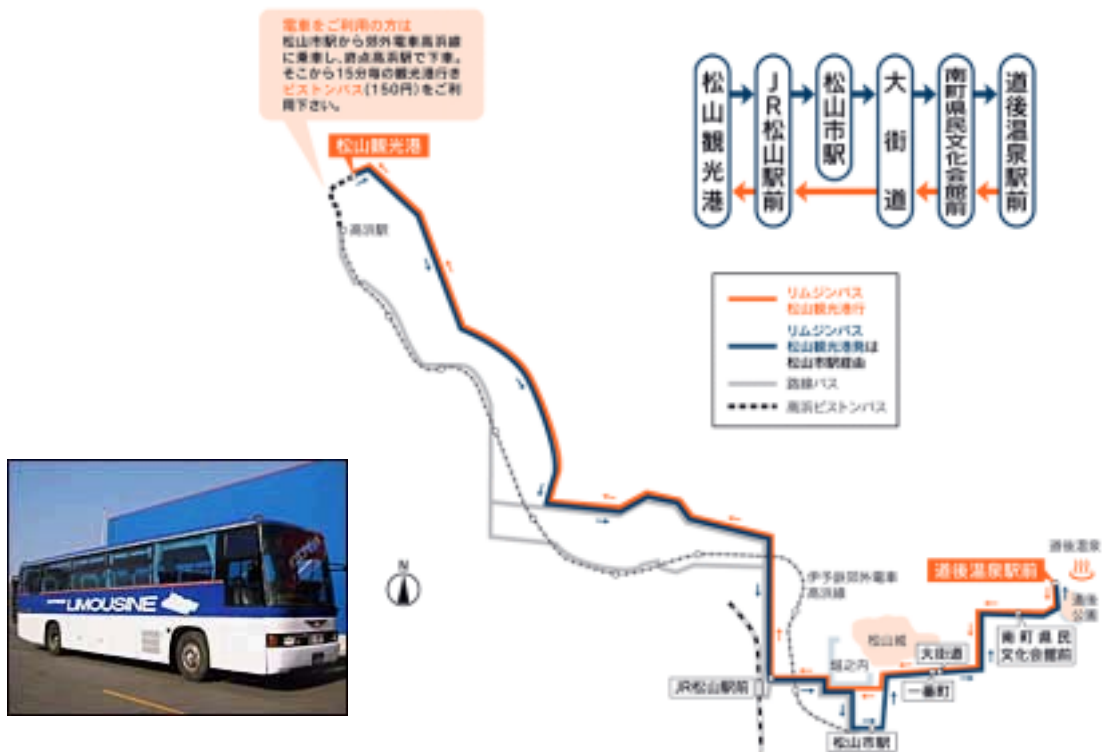
事例 -4-5-6 松山観光港～JR松山駅前等、直通リムジンバスの運行

【場 所】 松山観光港～JR松山駅前・道後温泉駅前間

【主 体】 伊予鉄道株

【内 容】

平成16年1月10日から松山観光港に発着するスーパージェット等、利用客の多い船便に合わせ直通リムジンバスを運行し、松山市内への乗り継ぎの利便性とアクセスの強化を図った。



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