

～「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」～
(概要版)



中国運輸局

目 次

．「地方ブロック公共交通・地域交通環境計画」策定の経緯	．．．． 1 頁
．答申の内容	
1．対象地域及び構成	．．．． 2 頁
2．今後の施策の前提となる中国地方の経済社会環境	
公共交通サービス	．．．． 2 頁
観光振興	．．．． 5 頁
3．答申の要点と今後中国地方で進められるべき施策との関係の例示	
公共交通サービス	
＜各地域に共通な横断的事項＞	．．．． 7 頁
＜各地域における個別的事項＞	．．． 12 頁
観光振興	．．． 16 頁
4．「地方ブロック公共交通・地域交通環境計画」の位置付け	．．． 19 頁
．答申を受けての中国運輸局のあり方やフォローアップについて	
1．答申を受けての中国運輸局のあり方	．．． 20 頁
2．計画のフォローアップ	．．． 20 頁

・「地方ブロック公共交通・地域交通環境計画」策定の経緯

「地方ブロック公共交通・地域交通環境計画」は、各種運輸事業法の規制緩和後、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、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であるという問題意識の下、その具体的な運輸行政モデルの構築を求めて、従来、地方交通審議会で策定していた都道府県毎の地域交通計画に替わり、策定することにしたもの。

平成15年3月、中国運輸局長より、中国地方交通審議会に対し「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」の諮問を行い、その後、同審議会に、公共交通・バリアフリー・観光・環境と4つの専門委員会を設置、審議がなされてきており、今般、同審議会から答申をいただく運びとなった。



・ 答申の内容

1 . 対象地域及び構成

中国地方 5 県全域とする。

構成は公共交通と観光振興の 2 編から成る。

なお、公共交通政策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、1) 中山間地域、2) 島しょ部、3) 地方都市、4) 中枢・拠点都市の 4 つの地域に分けて課題を把握・整理し、施策体系をまとめている。

4 つの地域は具体的な地域や自治体を念頭に設定しているわけではなく、公共交通に係る諸問題を考える際、そうした問題を整理するのにあたって適切な分類方法として設定しているもの。そのため、例えば大都市の近郊における交通施策例であっても、当該施策例が地方都市や中山間地域に係る施策としても整理される等の場合がある。

2 . 今後の施策の前提となる中国地方の経済社会環境

公共交通サービス

高度経済成長期以降のモータリゼーションの進展、それに伴う駅等を中心とする既存の中心市街地の空洞化に加えて、中国地方は以下の課題に直面。

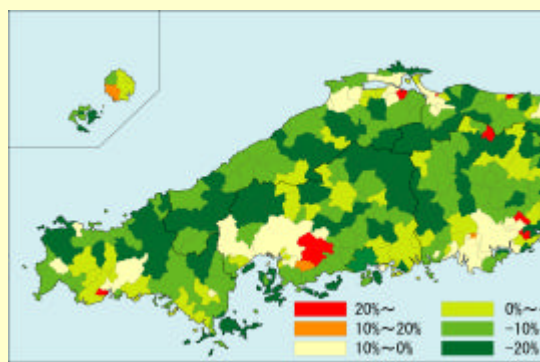
人口減少と高齢化の進展～深刻な中山間地域等における対応が急務

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% を越え、4 人に 1 人が 65 歳以上となる超高齢社会に突入。

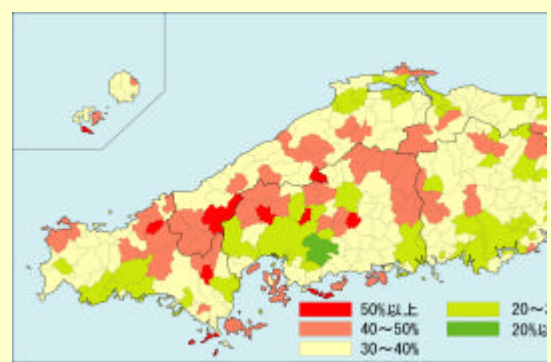
特に、中山間地域と島しょ部における人口減少と高齢化は深刻で、2000 年（平成 12 年）から 2015 年（平成 27 年）までの 15 年間で 20% 以上の人口減少が見込まれるほか、2015 年（平成 27 年）には、これらの地域を中心に高齢化率が 40% 以上（地域によっては 50% 以上）の超高齢化社会が出現する見込み。

人口推移



資料：国勢調査、市町村の将来人口（（財）日本統計協会）

将来の高齢化率



資料：市町村の将来人口（（財）日本統計協会）

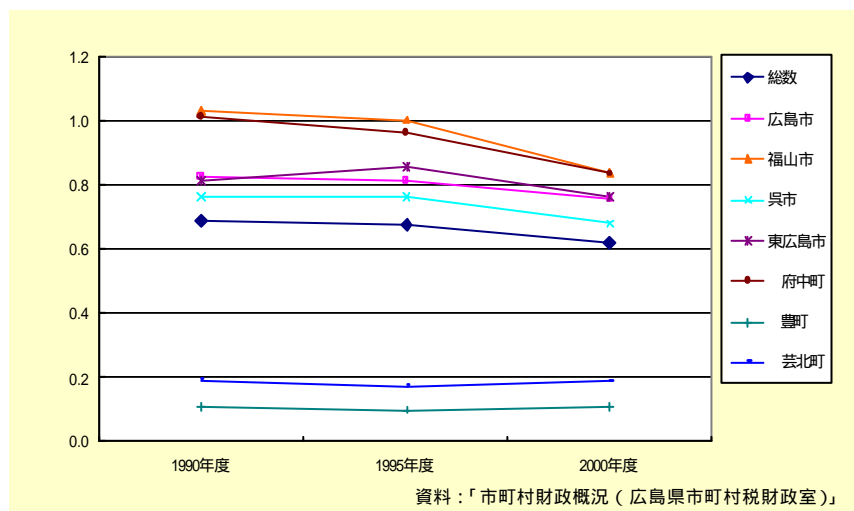
自治体財政の悪化と市町村合併の進展

～シビル・ミニマムと広域交通体系の見直し

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。

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・ミニマムを維持することは困難。

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見込み。

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、広域的な交通体系の見直しが求められると予想。

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。

中国地方の各都市において、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が、こうした中、一連の中心市街地活性化施策等と公共交通の利用促進策との連携を強化することの要請。

観光振興

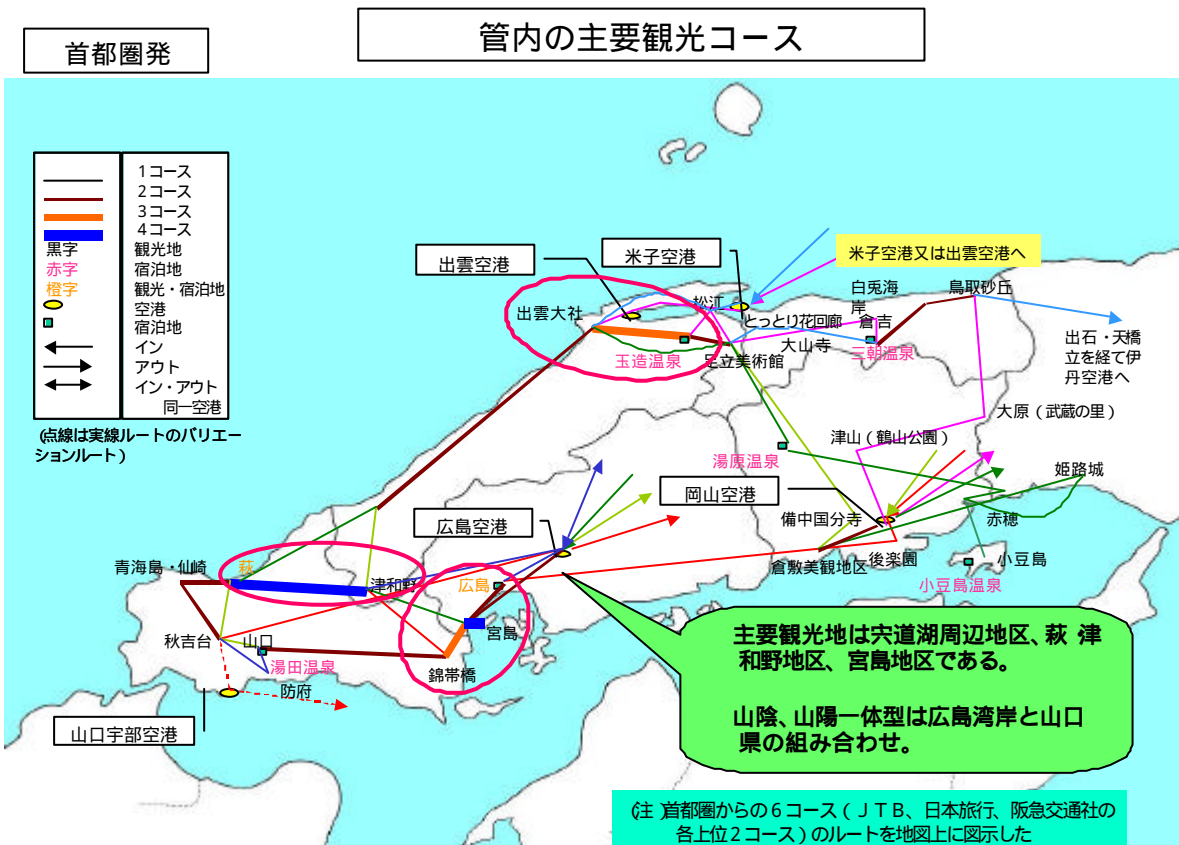
政府は、2010年に訪日外国人旅行者数を1000万人に倍増させることを目標にする等「観光立国」を目指して観光振興策を強化。

こうした中、中国地方では以下の課題に直面。

中国山地は観光イメージの希薄地帯

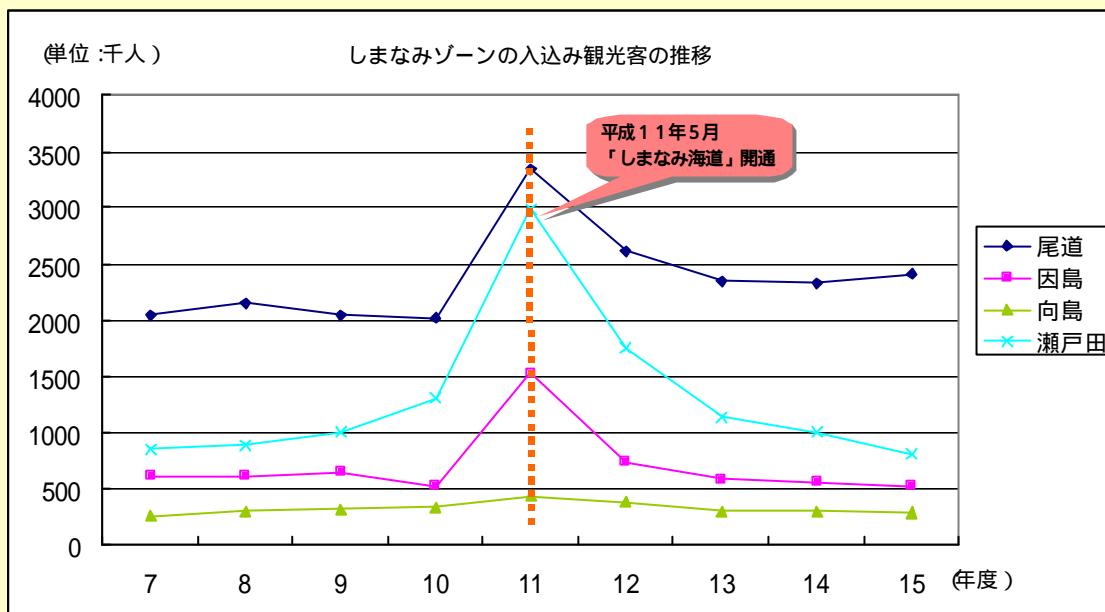
主要観光地のほとんどが沿岸部に偏在しており、中国地方の大部分を占める「中国山地」は、ランドマークとなる山、湖沼や大規模な温泉群がないことも影響し、観光イメージの希薄地帯。

中国山地に見所を求めない観光客が山陰と山陽の魅力を同時に味わおうとすると、距離の割には時間を要する中国山地越えが観光の効率を下げるため、大手旅行会社の主催旅行のコースを見ても、陰陽にまたがるものは少ない。



生かし切れていない瀬戸内海の観光魅力

瀬戸内海離島は滞在型の観光地としての潜在能力を持っているが、環瀬戸内海周遊コースのほとんどは、本四架橋を経由してマイカー、レンタカー、観光バスで幾つかの観光地に立ち寄る「通過型」で、現状において瀬戸内海離島は景色又は通過地点の位置付けに過ぎない。



面積、経済規模に比べて低い中国地方の観光入込み

観光入込み客数において中国地方の全国シェアは約4%程度と推測。

これは当地方の国土面積シェア(約8%)、人口シェア(約6%)、生産額シェア(約6%)に比べて低く、観光資源が有効に活用されていないことを示している。

3. 答申の要点と今後中国地方で進められるべき施策との関係の例示

公共交通サービス

< 各地域に共通な横断的事項 >

シームレスな交通ネットワークを目指して

(答申の要点)

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り、交通ネットワークにおける乗継ぎのスムーズ化、フリーパスの導入等による料金面での乗り継ぎ利便性の向上等が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、今後、JR山陽本線とアストラムラインの結節新駅の設置の検討や、広島都市圏・岡山都市圏における鉄軌道・バス等複数交通機関共通のICカードについての、広域的な相互利用化も念頭に置いた検討が考えられる。

人にやさしい交通サービスを目指して

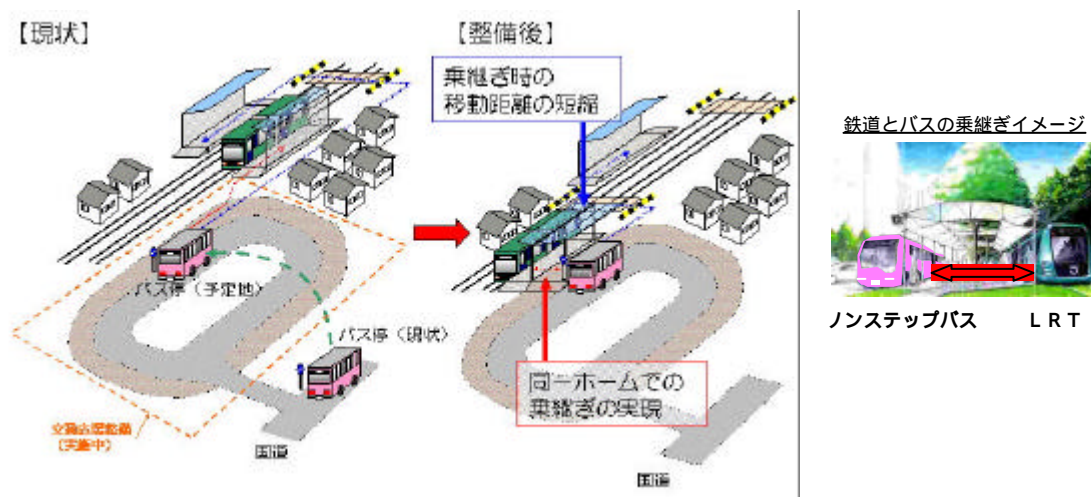
(答申の要点)

ユニバーサルデザインの考え方に根ざしたハード面の旅客施設等整備や心のバリアフリー等ソフト面でのバリアフリー化の充実、STS(スペシャル・トランスポート・サービス)の効率化、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等が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

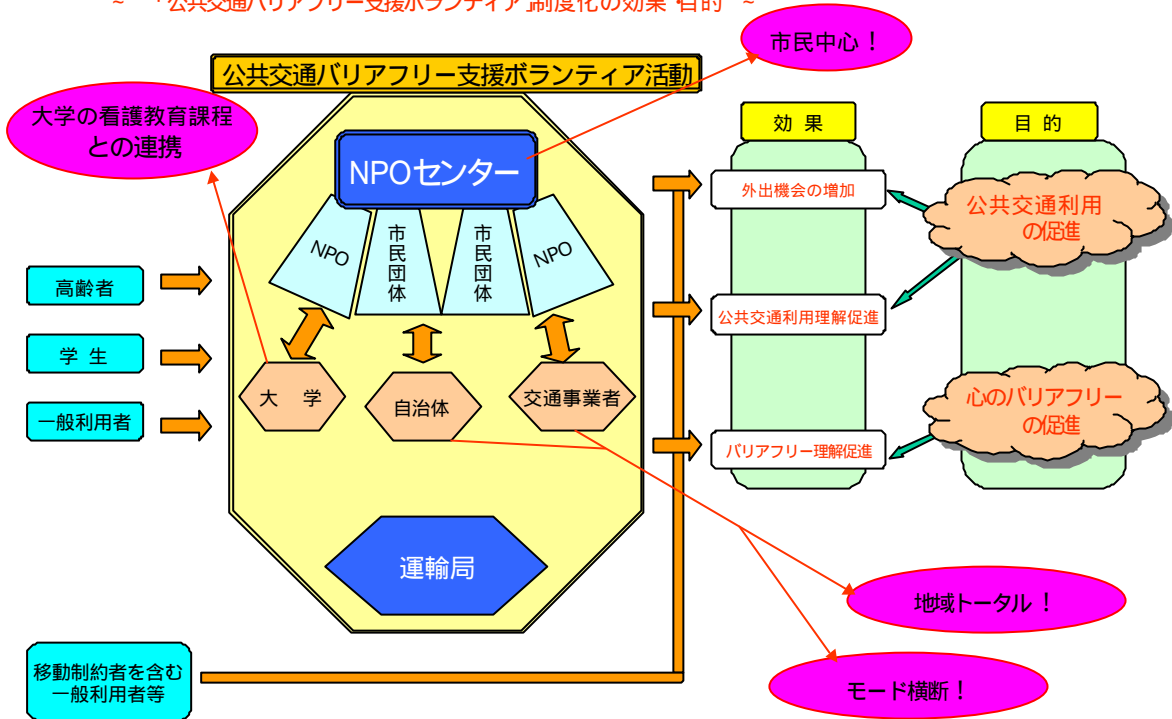
例えば、広島電鉄平良駅における鉄道とバスの発着ホーム一元化の推進や、公共交通バリアフリー支援ボランティアの制度化に向けた取り組みが考えられる。

【広島電鉄平良駅整備計画イメージ】



『公共交通バリアフリー支援ボランティア』による交通バリアフリーの促進について

～ 「公共交通バリアフリー支援ボランティア」制度化の効果・目的 ～



まちづくりと連携して地域の交通を活性化

(答申の要点)

中心市街地活性化策との連携、市町村合併等を契機とした交通体系の見直し等が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、備前市での市町村合併等に伴い廃止されるバス路線の代替路線計画作りにおける交通計画策定支援システム (ComPASS) の活用、サンデン交通と下関大丸が協力して行っている割引バスカード「むさし」のような公共交通機関への利用転換を促進する取り組みが考えられる。

地域やNPO等と連携して地域の目を公共交通に

(答申の要点)

地域住民・NPO等と連携した調査や事業等の実施、住民のニーズに応じた地域交通計画の策定に向けた取り組み、交通事業者と地域と行政が一体となった生活交通の確保方策の検討の枠組みの構築、沿線地域と一体となった地方鉄道の利用促進策、地元自治体等と企業等との連携によるマイカー抑制策の実施等が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、広島市安佐北区の交通空白団地における、住民参加型の乗合タクシーの運行の取組み、JR山口線の利用者利便を向上させるための地域が一体となった取組みが考えられる。

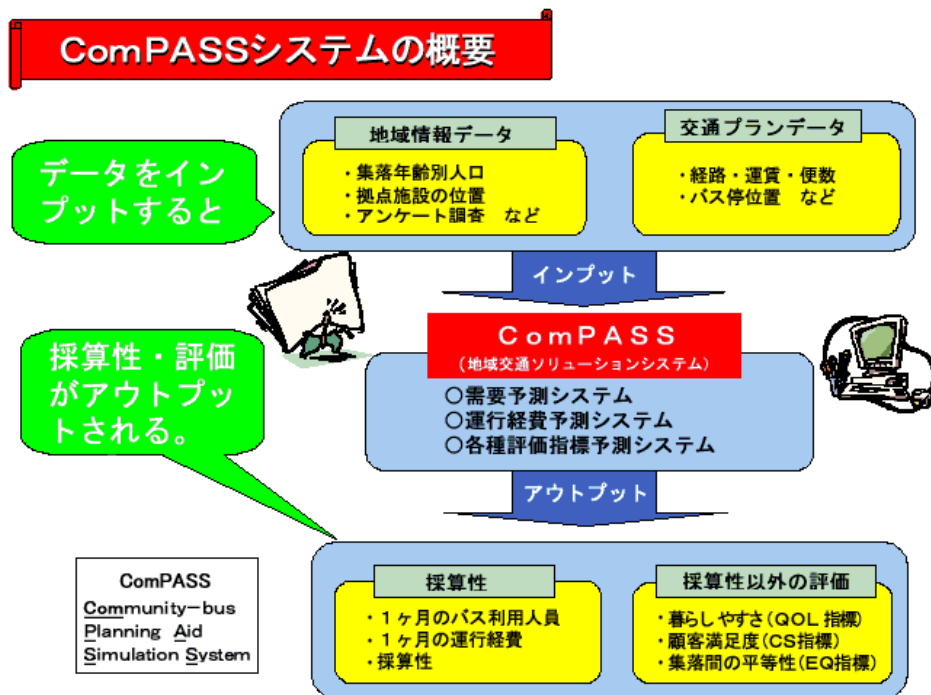
交通のIT化で効率的で使いやすいサービスに

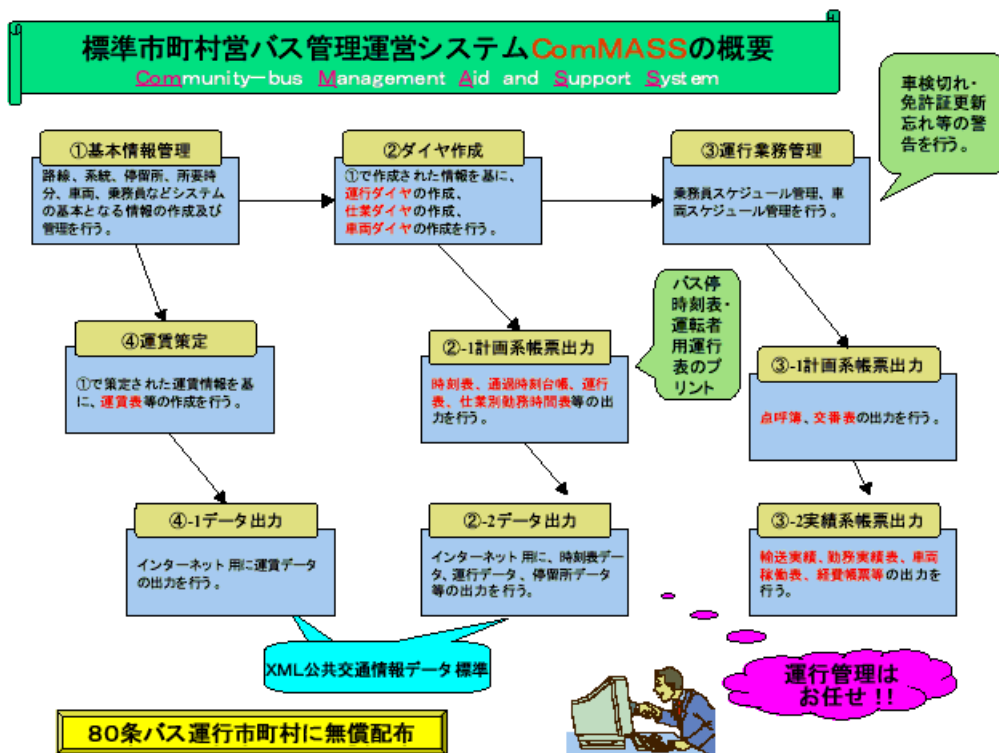
(答申の要点)

ICカード共通乗車券の早期導入に向けた具体的検討、ITを活用した新たな交通システムの導入の拡大、ITを活用した交通計画策定支援、ITを通じた公共交通機関の運行情報等の提供等が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、交通計画策定支援システム(ComPASS)や市町村営バスの標準管理システム(ComMASS)の活用による市町村等の地域交通計画の策定や効率的な市町村営バス運行の支援、乗継情報や運行情報等を誰でも車両やターミナルで見られるように提供するMoving-iシステムの充実や普及拡大が考えられる。





観光振興策と連携して地域の交通を活性化

(答申の要点)

生活需要と観光需要をともに取り込んだ生活路線の維持・活性化、公共交通を利用した観光ルートの情報提供、移動手段そのものの観光資源化による観光客の公共交通機関への呼び込み、公共交通機関の観光イベントとの連携等が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、中瀬戸内海地域における生活交通である鉄道、航路、島内バスに係る周遊券等の導入による観光ルート形成、中国ブロック観光サイトによる二次交通情報の提供が考えられる。

環境にやさしい交通を目指して

(答申の要点)

低公害車の普及促進、モーダルシフトの推進、地域の手でマイカーから公共交通機関への利用転換等が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、中国地方低公害車導入促進協議会の活用などによる啓発・情報提供活動の充実や CNG スタンド等の整備促進による導入環境の整備等を通じ

た低公害車の普及促進、宇部地域において交通事業者と大型商業施設等が協力して計画している、パーク・アンド・バスライドと買物バスサービス等を組み合わせて、公共交通への利用転換を通じた環境負荷の軽減を目指した取り組みが考えられる。

【試乗展示車】

燃料電池車（１台） 天然ガス自動車（１０台） ハイブリッド自動車（２台） 電気自動車（２台）



<各地域における個別的事項>

中山間地域の交通

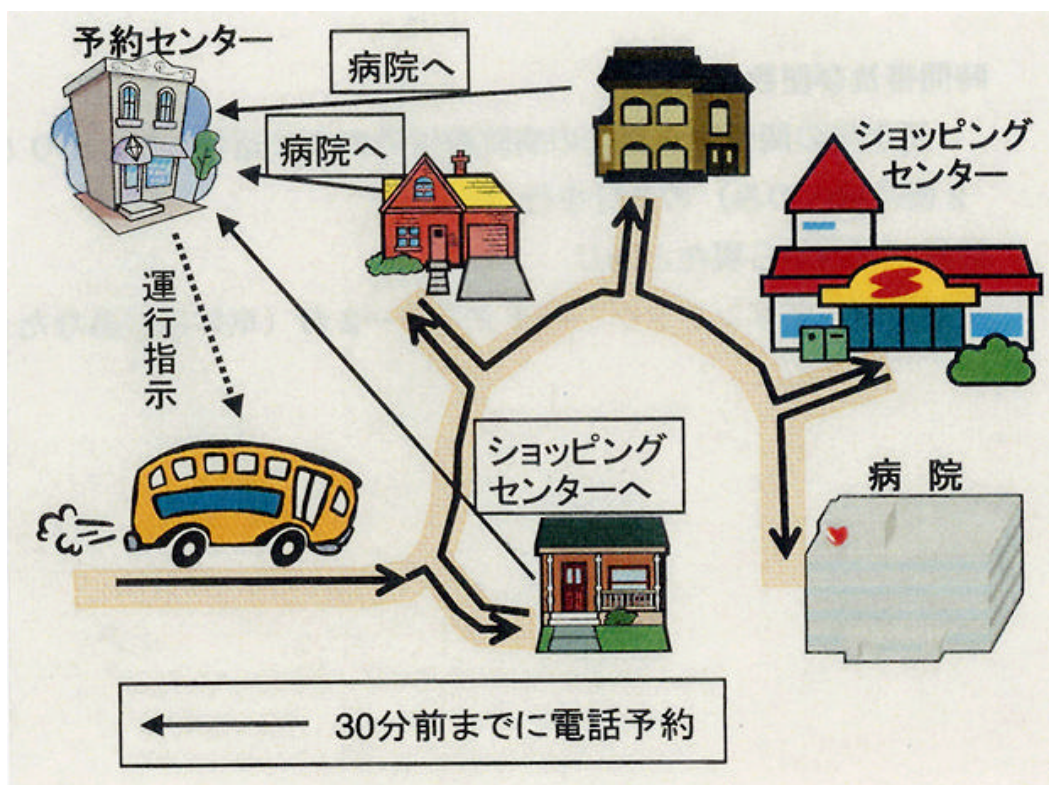
(答申の要点)

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の有効活用、幹線交通と域内交通の連携による効率的な交通体系の確立等が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、高齢化が進む広島県加計町における、高齢者の移動手段を確保するためのデマンドタクシー運行の取り組みが考えられる。

【デマンドタクシー（あなたく）】〔広島県加計町〕



島しょ部の交通

(答申の要点)

海上タクシーや公用船舶の多面的活用等による輸送の確保、効率化・合理化等による持続可能な航路運営の確保、架橋整備等に伴う必要な航路の見直しや陸上交通への円滑な転換、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、利用者視点からのサービス改善等が図られる必要。

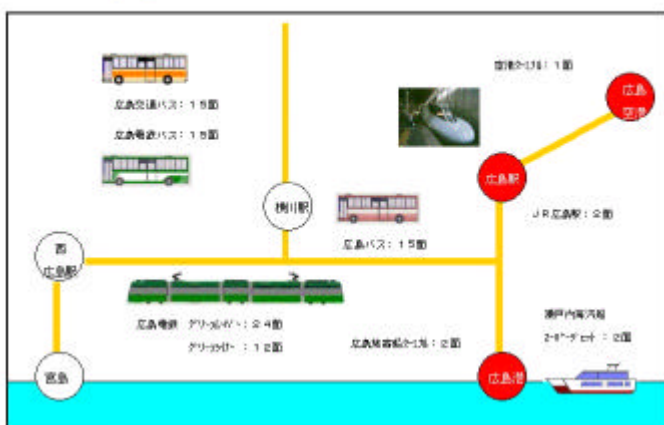
(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、Moving-i の活用による海陸相互の接続情報の提供内容の改善、山

口県東部地域における市町村合併を機にした航路再編等による効率経営の促進と広域離島活性化策への取り組みが考えられる。

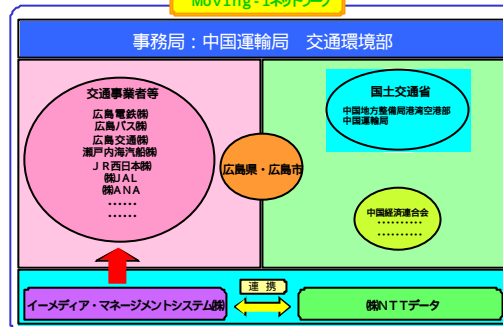
【Moving - i】

Moving-i の画面の設置箇所



Moving-i の画面の状況

Moving-i ネットワーク



地方都市の交通

(答申の要点)

中継結節点としての「えき」の機能強化、地域の交流・にぎわいの拠点としての「えき」の再生、公共交通とマイカーや自転車とのアクセスの向上が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、宇部地域において交通事業者と大型商業施設等が協力して計画しているパーク・アンド・バスライドと買物バスサービスを組み合わせた取り組み、アストラムライン中筋駅への空港アクセスバス情報提供の拡大が考えられる。

中枢・拠点都市の交通

(答申の要点)

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ネットワークの実現等、交通結節点までを行きやすくするための取り組み、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、都心部における回遊性・賑わいを創出する交通の取り組み、都市圏全体における計画的な交通体系の構築が図られる必要。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、広島市中心部でバスを利用する際の行き先案内の改善、路面電車への低床車両導入(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が考えられる。

【広島市中心部におけるバスのりば案内】

紙屋町付近バスのりば案内

方面	行先	のりば番号	方面	行先	のりば番号
東部	広島駅	21 22 23 24 25 26 27 28	南部	① 西飛行場・県立自動車学校	29 31
	② 湯島・府中町 (永田・山田・ニュータウン)	24		② 江波	30
	③ 鏡原・仁保・向洋新町	25		③ 広島港・元宇品	30 31
	④ 出汐・仁保・向洋新町	26 31		④ 大学病院	28
	⑤ 向洋大原・洋光台	22 23 24		⑤ 吉島病院・吉島営業所	30 31
西部	中野東・一貫田・新野/呉・旗山	31	⑥ 国際フェリーボート	29	
	⑥ 庚午・井口・商工センター	28 31 32 34	⑦ 横川駅	29 30	
	広島己斐団地・大迫団地	28	⑧ 牛田旭・牛田早稲田	22 23	
	山田・美鈴が丘・東観音台・薬師が丘・藤の木	31	⑨ 紙屋大橋・三滝	22 23 34	
	影が丘・四季が丘・美見台・下更地		⑩ 戸坂東洋	34	
			文化短大・西山本・春日野・経済大学 安佐大橋・弘徳	38	
			あさひが丘・沼田高校		
			湯木・飯室・榎岡台・大林車庫		

広島電鉄(株) 082-221-0050
 広島バス(株) 082-545-7980
 広島交通(株) 082-238-7755
 豊福バス(株) 0824-24-4701
 J Rバス(株) 082-261-1288

都市間の交通

(答申の要点)

都市間の鉄道について所要時間の短縮、高速バス等による地方都市間のネットワーク化、空港へのアクセス向上、旅客船による中国地方と四国・九州地方の都市間移動、陸海空の交通の総合ネットワーク化が図られる必要があ

る。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、西瀬戸内海において、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係る情報のブロック観光情報サイトへの掲載、JR宇野線、瀬戸大橋線の部分複線化等による高速化事業が考えられる。

【西瀬戸内海周遊きっぷ】



観光振興

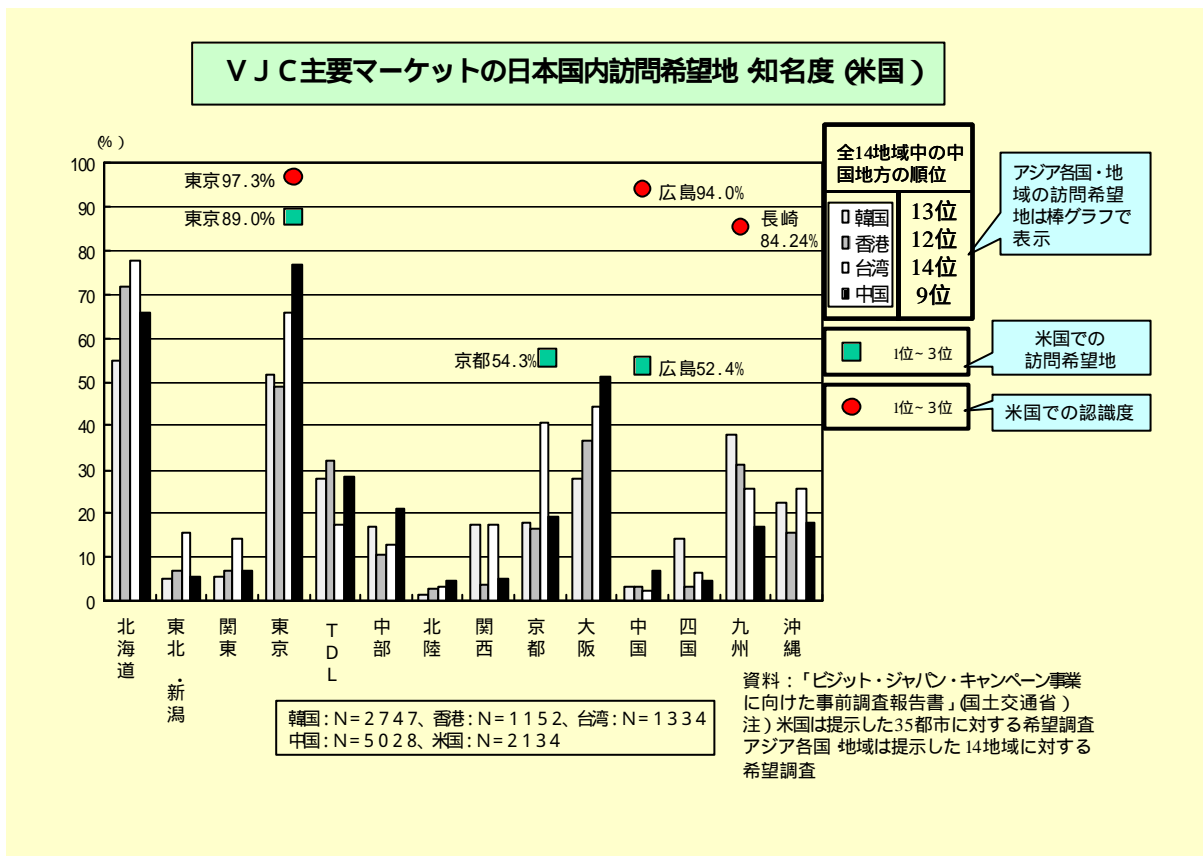
< 中国地方の観光資源と観光入込み >

(答申の要点)

瀬戸内海エリアと中山間地において新たな観光イメージと観光コースの形成を図る必要がある。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、日本海沿岸、瀬戸内海沿岸において都市景観、観光施設等の改善、訪日観光における「HIROSHIMA」の知名度を活用した周遊型の観光コースの形成が考えられる。



< 中国地方の誘客対策 >

(答申の要点)

海外主要市場ごとのブロック全体の戦略、ITを活用した遠隔地市場への情報発信、域内観光客への誘致対策を実施する必要がある。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、訪日観光における中国ブロックの観光戦略の策定、二次交通情報、観光モデルコース情報等のコンテンツが入った内外観光市場に向けたブロック全体の観光情報サイトの創設が考えられる。

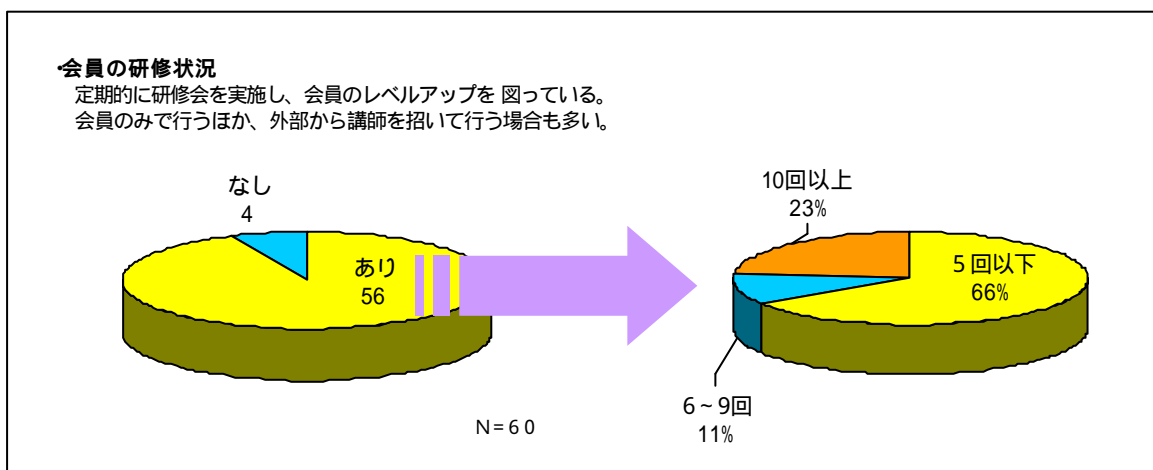
< 受入地における観光円滑化対策 >

(答申の要点)

受入サービス水準情報の周知、ホスピタリティの向上支援、外国人旅行者に対するトラブル支援情報の提供、ボランティアガイド等の活性化、宿泊サービスの外国人対応支援、市町村の外客受入努力への支援、二次交通サービスの改善を図る必要がある。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、外客向け宿泊施設等の推奨基準の設定およびブロック観光情報サイトでの推奨施設等の情報発信、外客向け宿泊施設の職員等のためのブロック研修会の開催が考えられる。



< 統計手法の改善 >

(答申の要点)

観光政策を実施する上で必要不可欠な観光統計において、各都道府県の観光統計基準を統一し、より実効性のある施策展開につなげる必要がある。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、宿泊者数の月次データを基礎とした管内観光入り込み推移の把握

が考えられる。

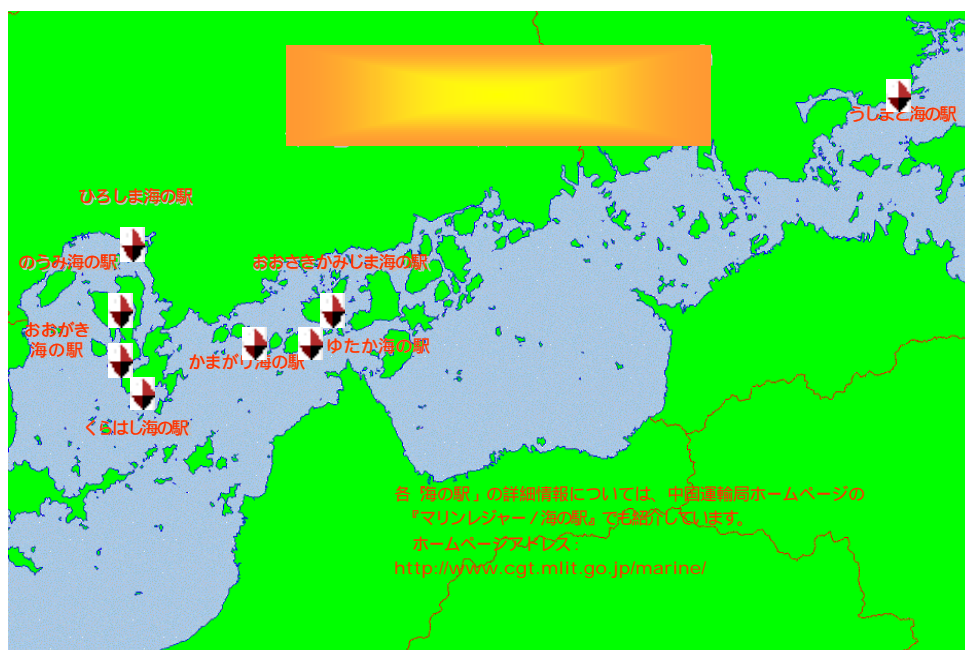
< 中山間地及び瀬戸内海離島の観光活性化策 >

(答申の要点)

中山間地、離島地域における個性の宣伝とホスピタリティのアピール、離島と船旅の活用の必要がある。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、観光カリスマ等観光有識者のアドバイザーとしての派遣、「海の駅」のネットワークの拡大が考えられる。



< 推進体制の強化 >

(答申の要点)

ブロック全体の観光振興を図るために設立された組織の機能強化、幅広い人材の登用と人材の育成の必要がある。

(今後中国地方で進められるべき施策)

例えば、官民で構成する「中国地域観光戦略会議（仮称）」の設置、外航客船誘致等のための「中国地方クルーズ振興協議会」の活動強化、「中国地方観光白書」の作成、中国地方の観光カリスマ等の発掘と活用が考えられる。

「今後中国地方で進められていくべき施策」については、答申に記載している内容ではなく、答申の指し示す具体的施策の方向に沿ったプロジェクト等として、現段階で中国運輸局が想定しているものである。

4. 「地方ブロック公共交通・地域交通環境計画」の位置付け

本計画は、国の関係行政機関、地方自治体、交通事業者に加え、地域の住民等が一体的、積極的に、21世紀初頭の地域の公共交通サービスや観光振興のあり方を模索して、実現していくための契機となることを願って示した一つの施策指針というべきもの。

構成として、中国地方における公共交通と観光をめぐる「現状と課題」をできる限り細かく把握・整理した上で、これに対する施策については、中国地方内を中心とする具体的な先進事例等を参考に、「具体的な施策の方向」として示すことで関係者の合意形成の第一段階となるよう配慮している。

地域の個々の課題への具体的な改善方策については、本計画で示した施策指針を参考として、地方公共団体等が中心となり、住民のコンセンサスづくりを経て選択・実現していかなければならないものであるが、その際には、改善方策の実現に向けて、本計画において示された共通の問題認識のもとに、国の関係行政機関、地方自治体、交通関係事業者、さらに利用者である地域住民・企業等による密接な連携が図られることが期待される。

・ 答申を受けての中国運輸局のあり方やフォローアップについて

1． 答申を受けての中国運輸局のあり方

中国運輸局としては、今後、本計画の内容を十分に踏まえて、運輸施策を講じていく。そのため、例えば、各種補助や公共交通活性化総合プログラム等の施策を実施するにあたって、当該施策が本計画のどの部分に該当するのか等、本計画との関係を明らかにしながら、施策を講じていくこととする。

また、従来から、毎年度末に次年度の運輸局の主要施策を発表しているところだが、その際も、本計画との関係を明らかにすることとする。

なお、今回の答申で対象としているのは、公共交通サービスと観光振興であり、安全確保、防災、テロ等危機管理といったこれら施策の前提となる部分に係る施策については、答申の記述対象とはせず、これらの施策に万全を期すことを前提にした上での「公共交通サービスと観光振興のあり方」について記載している。そのため、上述の答申と運輸局の施策の関係についても、運輸局の全施策について、答申との関係を明らかにするわけではなく、あくまで、「公共交通サービスと観光振興のあり方」に係る施策をその対象とする。

2． 計画のフォローアップ

「地方ブロック公共交通・地域交通環境計画」の目標年次については、概ね策定から10年後とし、策定後は毎年1回、計画に盛り込まれた内容について、運輸局においてフォローアップを行う。

フォローアップの結果については、計画策定に参加した事業者、都道府県と自由闊達な意見交換を行うとともに、当該ブロックにおける交通関連施策の現状と課題、国土交通省への要望活動等についてヒアリングを行った上でとりまとめ、その結果を地方交通審議会に報告するとともに、HPにアップする等により公表する。

なお、経済・社会状況や交通需要の動向に応じて適宜、施策内容についても再検討を加えていく。