

四 交 審 第 3 号

平成17年2月21日

四 国 運 輸 局 長

佐久間 優 殿

四国地方交通審議会

会長 近藤 耕三

四国の運輸のあり方について（答申）

平成15年3月26日付け四運企企第47号及び四運交環第27号による
諮問「四国の運輸のあり方について」に対し、別紙のとおり答申する。

四国の運輸のあり方

四国地方交通審議会答申

平成17年2月21日

四国地方交通審議会

目 次

はじめに	1
1．四国の置かれている状況	1
2．四国の活性化・地域づくりにおける運輸の基本的な考え方	1
交通	3
1．四国の交通の課題	3
1 - 1．域外及び都市間の交通	3
1 - 2．都市地域の交通	3
1 - 3．過疎・人口分散地域の交通	4
1 - 4．交通の質的向上	4
1 - 5．環境にやさしい交通の実現	4
1 - 6．各モードの特性を踏まえた分担・連携	5
1 - 7．まちにおける交通の役割	5
2．四国の交通のあり方	6
2 - 1．域外及び都市間の交通	6
2 - 1 - (1) 首都圏等との域外交通の充実	6
2 - 1 - (2) 近隣地域との域外交通の充実	6
2 - 1 - (3) 四国内の都市間交通による交流促進	7
2 - 1 - (4) 交通ターミナルとのアクセス向上	7
2 - 2．都市地域の交通	7
2 - 2 - (1) 公共交通の利便性向上	8
2 - 2 - (2) 交通ターミナルを中心とする拠点機能の改善	8
2 - 2 - (3) 公共交通の利用促進	9
2 - 3．過疎・人口分散地域の交通	9
2 - 3 - (1) 地域交通の維持	9
2 - 3 - (2) 需要の集約と交流拡大による利用促進	10
2 - 3 - (3) 福祉サービスとしての交通の確保	10
2 - 4．交通の質的向上	10
2 - 4 - (1) 高齢社会に対応した利用者にやさしい交通の実現	11
2 - 4 - (2) 質の高い輸送サービスの実現	11
2 - 4 - (3) 交通の情報化の推進	11
2 - 4 - (4) 安全・安心の確保	12
2 - 4 - (5) 災害時における対応	12
2 - 5．環境にやさしい交通の実現	13
2 - 5 - (1) 自動車の環境負荷軽減	13
2 - 5 - (2) 旅客交通の環境負荷軽減	13
2 - 5 - (3) 交通流対策の推進	14

2 - 5 - (4) 物流部門の環境負荷軽減	14
2 - 5 - (5) 交通環境対策の総合的な推進	14
2 - 6 . まちにおける交通の役割	15
2 - 6 - (1) 人々の足となり、まちを活性化させる	15
2 - 6 - (2) まちのアイデンティティとなる	16
2 - 6 - (3) 最初から交通を組み入れたまちづくり	17
. 観光	18
1 . 四国の観光振興の課題	18
1 - 1 . 観光まちづくりの推進	18
1 - 2 . 観光ヒトづくりと受け入れ体制の整備	18
1 - 3 . 豊富な地域資源を個性と魅力のある観光資源に育成・活用	19
1 - 4 . 外部からの情報の収集と四国に来たくなるような外部への情報の発信	19
1 - 5 . 観光振興における各関係者の連携	19
2 . 観光振興のあり方	20
2 - 1 . 観光まちづくりの推進	20
2 - 1 - (1) 個性ある「観光まちづくり」理念の確立と推進	20
2 - 1 - (2) 地域の魅力の再認識と地域ぐるみ型観光の取り組み	21
2 - 2 . 観光ヒトづくりと受け入れ体制の整備	21
2 - 2 - (1) 観光振興の核となる人材の育成	21
2 - 2 - (2) 来訪者の快適さの向上	22
2 - 2 - (3) 高齢者等の受け入れ体制の整備	22
2 - 2 - (4) 外国人客の誘致と来訪促進	22
2 - 2 - (5) 観光アクセスの整備	23
2 - 2 - (6) 観光コンベンションの誘致	23
2 - 3 . 豊富な地域資源を個性と魅力のある観光資源に育成・活用	23
2 - 3 - (1) 観光資源の保全、育成	24
2 - 3 - (2) 地域の食材を活かした「もてなし」	24
2 - 3 - (3) テーマ性を持たせた観光ルートの設定	25
2 - 4 . 外部からの情報の収集と四国に来たくなるような外部への情報の発信	25
2 - 4 - (1) 外部の人の四国の観光に対するニーズの把握	25
2 - 4 - (2) 四国に関するイメージの形成・情報の発信・誘客	26
2 - 5 . 観光振興における各関係者の連携	26
2 - 5 - (1) 広域的かつ一体的な連携の促進	26
2 - 5 - (2) 地域ぐるみの観光振興	27
2 - 5 - (3) 地域の生活交通との連携の模索	27
2 - 6 . 観光統計の整備	27

・はじめに

1. 四国の置かれている状況

価値観・ライフスタイルの多様化、投資余力の減少・低成長等の大きな潮流変化の中、全国に先駆けて約10年早く少子・高齢化の進む四国の地域及び運輸（交通と観光）をとりまく状況は、非常に厳しいものである。また、本四架橋やエクスハイウェイの完成等により四国内外の交流は拡大したものの、他地域との競争が激化しており、ストロー現象により、人・モノ・金の域外流出、企業の撤退を招き、人材不足と地域活力の低下が深刻化している。元来第一次産業が主体の四国は、総合的な産業基盤が脆弱であり、厳しい地域間競争への対応が懸念される。

このような状況のもと、四国は人口の減少による地域活力の低下や魅力の衰退等、将来に不安を抱かせる要素がある一方で、誇るべき固有の歴史・文化や多様な自然の存在等の高いポテンシャルを有する。

これらのポテンシャル及び四周を海に囲まれた地勢を活かして地域発展を図ることが課題であるが、4県間の連携が充分とはいえず、何事に対しても四国全体で取り組む動きがみられにくい状況である。このため、観光振興による交流拡大、空洞化が進む都市部の活性化や中山間地域・離島との地域内連携による四国4県の一体的な地域づくりが急務となっている。

同時に、今後四国が持続可能な発展をするためには、環境との共生を図りつつ、四国の良いところ（個性・魅力）を伸ばし、将来に不安を残す部分については改善するための対策が必要である。四国独自の競争力ある強みを再認識し、積極的に活用するため、運輸（交通と観光）を含めて地域が何をすべきかが問われている。（図表-1）

本答申は、このような観点を踏まえ、四国運輸局長からの諮問（平成15年3月26日）に対して、四国地方交通審議会で、概ね10年後を想定した中長期的な展望に立った四国全体における総合的な運輸政策の基本的な方向性を確立するための「四国の運輸のあり方」を四国ブロックとして初めて取りまとめ答申するものであり、国の機関、地方公共団体、経済界、そして一般市民に向けての提言であり、四国の発展を期待するとともに各位に対して具体的な行動を要請するものである。

2. 四国の活性化・地域づくりにおける運輸の基本的な考え方

運輸は、急速な少子高齢化の進行、地球的規模での環境問題の顕在化、情報関連技術の進展等社会情勢が変化中、これまで経済社会の発展や国民生活の質的向上に大きな役割を果たしてきた。運輸が発展することは四国の活性化に結びついているといえる。

現在、四国の交通のあり様を見ると、自家用車の分担率が増加している。このようなクルマ社会は移動の柔軟性は向上するものの、交通事故の増加や環境に関する指標の悪化につながっている面もあることから、自家用車の使用と公共交通機関の利用を適切に組み合わせることにより自家用車に片寄らない交通体系の整備が必要である。

一方、四国の地域活力が低下し、企業・工場の移転等の人・モノの流出が進みつつある。産業を活性化し、構造的に疲弊する地域を浮揚させるためには、人の行き来をよくして流動を活発化させなければならない。

その意味で行き来の目的となる観光からの取り組みは重要であり、同時に手段としての交通も密接に係わってくる。

また、地球温暖化、廃棄物問題、騒音・排ガス問題など環境問題が深刻化する中、これからの地域社会にとって本当に必要なこと、将来に継承すべきことは何かを真剣に考えなければならない。

しかし、環境に関する議論はなされているものの、経済的負担や環境問題に対する意識の不足から、なかなか具体的な行動や取り組みに結びついていない。

そして、地域の活性化には、地域が個性的で魅力あるものであり、暮らしやすく、安全、安心、快適、便利、環境的にも優れていることが不可欠である。

交通は単に移動手段としてだけでなく、地域機能の重要な要素であり、観光は交流連携・拡大を促す目的の一つとして、それぞれ多面的な役割を担う。つまり、交通と観光は密接な関係をもっており、四国の活性化・地域づくりには、交通整備と観光振興が相互に及ぼし合う影響を十分踏まえて、諸施策を講じていく必要がある。(図表 - 2)

・交通

1．四国の交通の課題

四国の広域流動は本四架橋、エクスハイウェイ等の広域交通基盤の整備に伴い、その移動距離が伸長し、对本州地域など地方圏相互の交流拡大が進んでおり、同時に、四国外への人・モノ・金の流出、鉄道・船舶等の既存モードの落ち込みなどの問題がおきている。

また、四国は9（自家用車）：1（公共交通）と自家用車の分担率が極めて高い地域である。このため、公共交通需要の減少が進み、過疎・人口分散地域では、自家用車を利用できない高齢者・学生等にとっての最低限の交通を確保する事が難しくなっている。

一方、公共交通においては、移動の連続性（つなぎ）については今まであまり考慮されてこなかった面もあり、利用に際して時間的損失が大きく不便を感じる場合が多い。

さらに、交通に対するニーズはますます多様化しており、輸送力の確保等の量的問題に加え、移動の快適性・円滑化、輸送の効率性、環境との調和や安全・安心の確保等交通の質的向上が求められている。

1 - 1．域外及び都市間の交通

四国では流動が地形条件により広域流動が制約されてきたが、近年のインフラの整備により広域・高速の移動が可能となった。しかし、域外との流動はストロー現象とよばれるように流出超過であり、四国内都市間の流動が弱いなどバランスを欠いている。また、高速バスの急速な進展とJRの落ち込み等モード分担に大きな変化が起きていることから、各モードの強化と連携を適切に行っていくことにより、四国を活性、発展させていくための対応が必要である。

このため、異種交通機関相互の近接化や交通ターミナルとのアクセス向上などによって、交通円滑化を促進する必要がある。

1 - 2．都市地域の交通

モータリゼーションの高まりが全国的に進む中で、公共交通におけるサービス水準が利用者ニーズに応えきれず、特に四国においては全国と比較しても輸送改善が立ち遅れたこと等により、四国の都市交通における自家用車の分担率は全国的にも極めて高い水準にある。このため、高齢者・学生等にとってのモビリティ（移動可能性）の低下、交通渋滞による環境の悪化等の弊害も見られる。

また、交通は自家用車と公共交通のどちらか一方だけでは、すべてのニーズに対応できない。そこで、利便性に優れた自家用車と、モビリティを確保でき、高密度

な輸送が可能な公共交通の双方の特性を生かして補完しあい、両方の果たすべき機能と役割をそれぞれ発揮させる必要がある。

このため、交通ターミナルを中心とする拠点機能の改善などにより、公共交通の利便性を向上させ、公共交通の利用を促進する必要がある。

1 - 3 . 過疎・人口分散地域の交通

四国は全国に比べて高齢化が約10年先行しており、その面積の62%が過疎地域の指定を受けている。そして、過疎・人口分散地域は少人数の集落が点在し、需要が薄く分散しているためバス等の公共交通には不向きであり、公共交通の利便の低下により公共交通の利用者がマイカーへ移転し、この結果バス路線の廃止が進み公共交通の利便がさらに低下して、高齢者・学生等にとっての生活の足がなくなるという悪循環により、地域の活力が低下して過疎化がさらに進行している地域もみられる。

また、島しょ部においても高齢化、人口減少が進んでおり、航路の維持が困難になってきている。さらに、島しょ部では、航路が唯一の交通手段であり、その維持は死活問題となる。

これに対応するため、交流拡大等により需要を増やすこと、採算面等の地域交通事情により維持できなくなるような危機的状況になる前に、地域として支え活用する体制をつくっていくことが重要であり、場合によっては、公共交通サービスは交通事業者が提供するものという考え方を改め、地域の責任と判断において地域交通を行政が提供していくことも考えられる。

このため、交通需要の集約と交流拡大による利用促進、福祉サービスとしての交通の確保の観点に立って関係者が連携して地域交通の維持に努める必要がある。

1 - 4 . 交通の質的向上

公共交通サービスは量的な面ではニーズを満たしてきたと考えられるが、生活様式の変化等による多様なニーズや、高齢社会への対応ができていない。また、より高いサービス水準による利便性、快適性等の提供、バリアフリー化の推進等の交通弱者への配慮が求められている。

このため、移動の円滑化を促進するとともに、交通の情報化を一層推進するなどにより、質の高い輸送サービスを実現する必要がある。

1 - 5 . 環境にやさしい交通の実現

工業化による生活環境の悪化は、多くの人の努力と技術革新により一定の改善をみた。しかし、交通部門は全産業部門中唯一、CO₂の排出量が増加しており、大都市ではディーゼル車による大気汚染が大きな問題となるなど懸念材料が多い。

その中で、四国は一般に環境が良いと認識されているが、自家用車の利用割合が高いため、一人あたりの環境負荷は大きい。また、一部で騒音や振動が問題となっており、より良い地域環境、地球環境をつくるための努力が求められている。

このため、自動車の環境負荷軽減、旅客交通の環境負荷軽減、交通流対策の推進、物流部門の環境負荷軽減などにより、環境負荷の少ない交通システムの構築を推進する必要がある。

1 - 6 . 各モードの特性を踏まえた分担・連携

公共交通機関は単独で利用されることは少なく、乗り換えや二次交通とのつなぎを伴う場合が多い。そして、交通を担う各モードは、それぞれの特性・特長を持ちながら機能している。

しかし、各モードの連携不足から、その長所が十分生かされず、利用者の多様なニーズに対応しきれていない面がみられる。例えば圧倒的な高速性が特長である航空機においては、空港とのアクセスが十分整備されていないことにより、その高速性が生かされていない場合がある。

また、需要密度の低い地域での交通確保を効率的に進めていくためには、乗合バスのみでなく、必要に応じ、乗合タクシー、タクシー等の活用を図っていくことも求められている。(図表 - 3)

そのため、基本的には互いの特性を生かして補完し合うこと、具体的には、域外及び都市間交通におけるモード間の連携の強化、生活交通の確保に当たってバスとタクシーの役割分担・連携等を推進していくことが必要である。このことにより、公共交通の利便性のさらなる向上が可能になる。

また、貨物輸送における環境対策を進める観点から、自動車(トラック)から海運・鉄道へのモーダルシフトについて、鉄道や海運の利用に適した輸送形態を見極めて戦略的に推進していくことも必要である。

1 - 7 . まちにおける交通の役割

交通は人やモノを運び、まちの血流となるとともに、まちの個性を演出する。また、交通の行き届いたまちでは高齢者や障害者を含む誰もがまちの中に出てくることができ、活気あるまちづくりをすることができるなど、交通は地域活力と密接な関係がある。

このため、まちにおける交通の機能を認識し、人々の足となることによるまちを活性化、まちのアイデンティティとなること、最初から交通を組み入れたまちづくりを推進する必要がある。

2．四国の交通のあり方

2 - 1．域外及び都市間の交通

高速道路により4県都が結ばれ、瀬戸大橋、明石海峡大橋、しまなみ海道の本四架橋が完成したことにより、四国の域外及び都市間交通は大きく変化し、社会や経済活動に大きな影響を与えた。例えば、自家用車や高速バスによる広域流動が大幅に増え、また、人々の住居や企業の工場の立地において高速道路ICが重視されるようになった。

一方で、他地域から四国への流入に比べて、四国から関西や関東等の大都市への流出が圧倒的に多く、人・金が四国外に流出するストロー現象が起きており、四国経済の大きな懸念材料となっている。また、四国は4県間の流動よりも関西・関東等他の地方への流動（域外流動）が多く、四国は1つの地域となれていないという課題がある。

このため、四国の魅力を高めるとともに、来訪者が利用しやすい交通にすること、四国内交通を活発化させ、四国の人々が四国のことを良く知ることが重要である。

2 - 1 - (1) 首都圏等との域外交通の充実

海外や東京等、遠距離の域外交通においては、圧倒的な高速性を有する航空機が重要な交通手段である。航空機は利用コストが高く一定以上の需要がないと路線を維持できないため、需要の集約や利用促進が課題である。特に四国は東京以外との直行便が少ないことが広域的な交流を図る上で障害となっており、四国は日本で一番遠い所と認識されている。

このため、域外交通の広域化への対応による交流拡大、四国内4空港間の連携と関西空港等の接続連携による新たな需要の掘り起こし、空港の地域振興の賑わい拠点としての活用を推進する。

2 - 1 - (2) 近隣地域との域外交通の充実

関西や中国・九州の近隣地域との域外交通には、主に鉄道、高速バス、旅客船、自家用車が需要を分担している。その中で、本四架橋の完成、高速道路の延伸により、高速バスの利便性が高まり、平成14年度には関西との流動において利用者数が鉄道を越えるなどモード分担が変化している。

近隣地域との域外交通においては、既存のインフラを生かす意味でも、それぞれの交通機関の特長を伸ばし共存共栄することが重要である。

このため、各モードの特性を踏まえた旅客サービスの提供、域外交通の広域化と高速化への対応、特に鉄道においては、それぞれの路線の状況も勘案しつつ、フリーゲージトレインの導入を推進する。

2 - 1 - (3) 四国内の都市間交通による交流促進

四国外に四国ブランドを売り込むためには、四国が一つとなり、共通のアイデンティティを持つことが必要であり、四国の人々が四国のことを良く知ることが重要である。

四国は急峻な地形で4県が分断されており、現在でも4県間の流動よりも、域外との流動の方が多いなど、伝統的に四国内の交流が少ない。このため、独自性の強い県民性をはぐくまれ、「四国」としてのまとまりに欠けていた。

しかし、高速道路で4県都が結ばれたことは、大きなインパクトをもたらし、交流が促進されつつある。一方で、既存の鉄道とのモード間競争が起きており、各モードの特長や役割、既存インフラ活用の観点から、鉄道・高速バス等、公共交通機関の利便性向上により利用の拡大を図り、四国内交流を促進する必要がある。

このため、四国が一つとなるための交流連携の促進、都市間交通における公共交通の利用促進を進める。

2 - 1 - (4) 交通ターミナルとのアクセス向上

域外及び都市間交通においては、主となる長距離交通機関とともに都市交通とのつながりが全体の利便性を左右する。

現在のターミナルアクセスは、利便性やわかりやすさ、手荷物の運搬等の必要とされているサービスが不十分であり、公共交通機関よりも、自家用車や送迎等が多くなっている。また、四国外へ外出する人が多いこともあり、地域住民の利便がもたらば重視され、来訪者への配慮が不十分であり、域外からの来訪者の利便を確保できず、域外からの流入を促進する上で障害となっている。

このため、来訪者にもわかりやすく、使いやすいターミナルアクセスの実現、手荷物運搬サービス等のターミナルアクセスにおける質の高いサービスの提供を推進する。

2 - 2 . 都市地域の交通

都市地域では、通勤・通学等の定型需要があり、本来公共交通の特性を活かした移動が可能である。しかし、郊外展開型のまちづくりが進められたこともあり、公共交通の特性を十分に発揮できず、利用が大きく減少している。

また、このような都市は、個々の移動が分散した都市構造となり、地域の交流が生まれにくく、活性化しにくくなる可能性もあるほか、高齢者・学生等のモビリティ（移動可能性）の確保が難しいなどの問題がある。

これらの課題を克服するためには、自家用車との連携も視野に入れつつ、公共交通の利便性の向上を通じて利用促進を図ること、交通拠点を地域の交流拠点として活用することが重要である。

また、自家用車と公共交通を二者択一的に捉えるのではなく、地域及び流動特性に応じて役割分担・共存していく必要がある。

2 - 2 - (1) 公共交通の利便性向上

公共交通は、自家用車と比較して利便性向上について十分努力してきたといえない。いま、自家用車を利用している人に公共交通を選んでもらうためには、公共交通が自家用車にはない利便性、価値を提供する必要がある。

公共交通の利便性向上は、公共交通側だけから見のではなく、地域全般の交通のあり方から見ていく必要があり、現在の需要と供給のバランスだけで判断するのではなく、利便性の向上によって潜在的な需要を掘り起こすための先行投資という考え方も時には必要である。

このため、移動全体での時間短縮、乗り場の近接等つなぎの改善により、鉄道・バス等によるフィーダーサービス機能の充実を図り、多様な輸送サービスの提供を推進する。

2 - 2 - (2) 交通ターミナルを中心とする拠点機能の改善

本来、人・モノ・情報が集まるところに交通ターミナルができた。そのため、交通ターミナルにはまちのシンボルとなる駅舎等が建てられ、その周りに公共施設や文化施設、商店が集まる市街地が形成され、交通を使わない人も集まる交流空間だった。

その後、交通ターミナルを中心とする既存の市街地の外側に都市機能が分散したまちづくりがなされ、交通ターミナル、公共交通は市街地の地盤沈下とともにその機能、地位が低下した。

このようなまちづくりは市街地や、住宅地が広い範囲に分散し、地域の核ができにくいなどの問題がある。

そのため、交通ターミナルを中心に文化・娯楽・スポーツ・行政施設等を機能的に配置した市街地を形成する、人が集まるしかけをつくることも必要である。

また、自家用車が人々の生活の足になったことを踏まえ、ターミナルへのアクセス道路や駅前広場等の整備により、バスや自家用車とのつなぎを良くして自動車との共存を図ることが重要である。

このため、交通拠点の高機能化・複合機能化による活性化、拠点施設（公的・集客施設）の立地にあたってのアクセス考慮、まちの新しい拠点の交通拠点化等による公共交通と一体化したコンパクトなまちづくりを推進する。

2 - 2 - (3) 公共交通の利用促進

自家用車の分担率が高くなり公共交通機関をそもそも利用しない住民が多くなったため、公共交通を利用できる環境にあっても存在を知らない、また乗り方を知らない、不便であるという先入観から乗らない人々がいる。

公共交通がまちの活性化に役立つこと、高齢者等を含めたモビリティの確保ができることなど、公共交通の役割と認識を広めることが重要である。

このためには、利用者を満足させるサービスを提供することが必要であり、キャンペーン等による公共交通のメリットと役割のアピール、NPO等を含めた多様な主体の連携による交通の改善、運賃制度の改善、公共交通従事者のヒトづくり等公共交通のサービス向上を推進する。

2 - 3 . 過疎・人口分散地域の交通

四国では、県都市等への人口・機能の集中がみられる反面、中山間地域では少人数の集落が点在し、そのほとんどが過疎地域に指定されている。

そして、高齢化・人口の減少傾向が全国に先行していること、自家用車の分担率の高まり等から、公共交通の需要が減少し、バス路線の廃止等がみられ、公共交通サービスの存続自体が困難となっているケースもある。

しかし、過疎・人口分散地域においても高齢者・学生等の自家用車を利用できない層が確実に存在しており、それらの人々のモビリティの確保が課題である。

また、瀬戸内海に代表される島しょ部においても、高齢化・人口減少が進んでおり、唯一の生活の足である旅客船の輸送需要が減少し、その維持が困難となっている。

2 - 3 - (1) 地域交通の維持

高齢化・人口の減少傾向が全国に先行していること、自家用車保有が生活手段として欠かせないことが、公共交通需要の分散・減少につながっている。公共交通に関する市町村アンケートでは、78.5%の市町村が「地域住民の足の確保」を重点政策と位置づけており、地域の足を確保する対策を行っていないと答えた市町村はわずか2.9%である。

需給調整の撤廃された現状を踏まえつつ、地域住民や行政、交通事業者が膝をつき合わせ、地域にあった解決策をつくっていくことが重要である。

このため、地域の特性に応じたモビリティの確保をする必要があり、地域交通の維持に係わる住民を含めた関係者の連携強化、生活バス路線の維持・確保・支援、離島航路の維持・確保・支援・活性化を推進する。

2 - 3 - (2) 需要の集約と交流拡大による利用促進

過疎・人口分散地域においても、通院バスやスクールバス等の車両がある。スイスではポストバスとよばれる郵便物輸送と旅客輸送を同時に行う車両が運行されており、このように別々の需要を合わせることで地域交通を維持できる可能性がある。

また、バスの空いている車両を利用して地域の特産品の販売やエコツーリズムとの連携等、創意工夫で新しい使い方や需要をつくりだす、そして、それらを合わせることにより地域の足が確保できると考えられる。

このため、地域でバラバラに運行されている各種車両の需要を集約する必要があり、バス車両を活用した地域の特産品の販売など輸送以外の機能との複合化によるバスの活用、観光・エコツーリズムとの連携などによる需要の確保を推進する。

2 - 3 - (3) 福祉サービスとしての交通の確保

公共交通の維持が難しい過疎・人口分散地域においても、高齢者・学生等の自家用車を利用できない層が確実に存在する。また、島しょ部では離島航路が唯一の生活交通である。

このような状況のなかで、NPOによるボランティア輸送等の地域内の相互扶助の考え方に基づく取り組みも始まっており、地域の関係者が協働して独自の地域交通をつくる必要がある。

そして、移動することは住民の権利であり、最終的には地域の判断と責任において、必要最小限の福祉としての地域交通を維持していく必要がある。

このため、地域の責任と判断による公共交通の維持・整備が必要であり、福祉交通に係わる地域の合意形成に基づく福祉輸送の充実を推進する。

2 - 4 . 交通の質的向上

四国では、平成32年には高齢化率(65歳以上人口比)が30%を越えると見込まれるなど、今後は高齢者があたり前の社会になっていく。しかし、現在の交通や交通をとりまく環境は、高齢者が容易に移動できるようにはなっておらず、さらに、視覚・聴覚等に障害をもつ人、子供連れの人、外国人等の多様な人々の利用の対応も課題である。

また、交通に対するニーズは多様化しており、交通の量的改善をはじめ、バリアフリー化、移動の快適性向上、安全・安心の確保、災害時の対応といった交通の質的向上を図ることが重視されている。

そこで、高齢者等の実状を踏まえて、多様な利用者ニーズに対応したきめ細かな対応が必要と考えられる。

また、IT（情報技術）を交通にうまく生かすことによって質の高いサービスを提供できる可能性があり、利用者全てに対する移動支援が行える情報提供システムの構築が重要である。

2 - 4 - (1) 高齢社会に対応した利用者にやさしい交通の実現

高齢者があたり前の社会で、わかりやすく、誰もが使いやすい交通サービスを提供することが求められている。そのためには、旅客施設・車両・船舶等の整備はもとより、目的地まで円滑な移動をするために、バリアフリーの連続性を確保した、シームレスな交通環境を整備することが重要であり、バリアフリー化された交通サービスを有効に利用するための情報提供も大切である。

また、高齢者等の多様なニーズに応えるには、人の手によるきめ細かい対応が不可欠であり、バリアフリーを社会の問題と捉え理解を求め、学校・家庭・地域で積極的に取り上げる必要があり、交通事業者にとってはサービスを直接担う従業員が心のこもったサービスを提供するよう、従業員教育によるサービス向上等の対応が求められる。

このため、ユニバーサルデザインの採用等きめ細やかな対策を含めた「交通関連施設のバリアフリー」及び「心のバリアフリー」を推進するとともに、地域関係者との連携強化を図る。

2 - 4 - (2) 質の高い輸送サービスの実現

公共交通を利用するにあたっては、交通機関の乗り継ぎがスムーズではない、バス停で風雨の中を待たされる、路線図が分かりにくい等、多くの心理的、物理的な利用抵抗があり、公共交通を敬遠させる原因となっている。

さらに、公共交通を利用するためには運行時刻やターミナル所在地等の多くの情報が必要であり、これらの情報を観光情報等の地域の情報と併せて提供し、公共交通の付加価値を高めることが重要である。

このため、異種交通機関相互のアクセス向上、共通カード・ICカード等による乗り継ぎの円滑化を推進するなど、乗り継ぎのシームレス化を図る必要がある。

さらに、安全、安心、利便を追求した駅・バス停の高質化・高機能化、屋根付きバス停やバスベイ等の整備、分かりやすく使いやすいターミナルの配置や表示、一元的な分かりやすい情報提供、公共交通を馴染みのあるものとする、快適な旅客サービスを提供する人づくりを推進する。

2 - 4 - (3) 交通の情報化の推進

IT（情報技術）は交通機関の情報提供や運行管理において、大きな成果を上げ、今後さらに高品質のサービスが行える可能性があり、交通事業者の自主性や

創意工夫を基本に、ITを共通の基盤として有効活用し、既存の技術や施設等を含めて使いこなすことが重要である。

ITの導入は、利用者の誰もが簡単に利用できるシステムであることが必要であり、利用者間の格差があってはならない。

また、ITは、サービス向上や運行管理・運行の効率化に恩恵をもたらしており、今後それをさらに進めるとともに、ITは個々にシステムをつくるより、連携して一元的なシステムを作ることにより、大きな効果を発揮するため、関係者の連携が重要である。

このため、交通機関、観光情報等を含めた誰にも利用しやすく、わかりやすい一元的な情報提供を行う、総合情報提供システムの構築を推進する。

2 - 4 - (4) 安全・安心の確保

公共交通機関にとって、移動における安全確保は社会的使命であり、規制緩和が進められている中であっても、公共交通機関に対する利用者の信頼を維持するため、安全確保等の社会的規制については確実に実施していく必要がある。この安全の確保のためには交通事業者の取り組みが重要であるとともに、関係者が連携することにより事故防止対策を積極的に推進する必要がある。

一方、道路交通においては高齢者の交通事故が増加しており、対策が急務である。

このため、安全な交通施設の整備を促進するとともに、車両・船舶の安全対策、利用者への安全意識の啓蒙等を推進する。

さらに、公共交通機関に対する信頼性・安心性確保の観点から利用者に必要な運休・遅延情報等の提供を促進する必要がある。

2 - 4 - (5) 災害時における対応

国民の生命、財産、社会生活に大きな影響を及ぼす災害時の対応は重要な問題であり、災害が発生した場合における被害の軽減対策が必要である。また、今後30年間に50%の確率で発生が予想されている「東南海・南海地震」に備えた対策も重要である。

さらに、災害等が発生した際にも高齢者等を含めたすべての人が安全に移動できることが重要であり、多様な交通モード確保の検討や、利用者に対する運行状況等の交通機関に関する情報の提供が必要である。

このため、災害時の適切な体制づくりが重要であり、広域連携、行政と事業者等の協定締結、災害時を想定したマニュアルの作成、代替交通機関の情報収集・提供体制の構築など、災害に強い交通の実現が重要である。

2 - 5 . 環境にやさしい交通の実現

粒子状物質が原因と考えられる喘息や気管支炎等疾患や地球温暖化等、生活環境、地球環境の問題が関心を集めている。運輸部門は都市部のPM（粒子状物質）の4割、日本全体のCO₂排出量の約2割を占めており、その対応が必要である。

しかし、運輸は生活や経済活動の基礎をなすものであり、環境保全のために直接的に交通量やエネルギー消費量の規制を行うことは、交通の利便性や経済に大きな影響を及ぼす。そこで、環境にやさしい交通と豊かな生活を実現するためには交通のあり方そのものを見直す必要がある。

このため、自動車の低公害化、公共交通への転換、交通流対策、物流の低公害化、効率化をするなど、環境負荷の少ない交通システムの構築を推進するとともに、これらの実現のため、行政や交通事業者の努力と共に、住民や利用者の日常の取り組みなどを総合的に推進する。

2 - 5 - (1) 自動車の環境負荷軽減

運輸部門全体のCO₂排出量のうち自動車の割合は自家用車の約6割を含めて約9割に上っており、自動車の環境負荷軽減対策は、CO₂削減において重要である。また、運輸部門の排出するPM（粒子状物質）のすべてがディーゼル車に由来しているため、首都圏や兵庫県においてディーゼル車の走行規制が開始されており、四国からこれらの地域に入る車両も規制の対象となるため対応が必要である。一方、自動車は急加速、アイドリング等により排出ガスの量が大きく増加するため、ドライバーの日頃の心がけが重要である。

このため、低公害車の開発・普及促進を図る必要があり、税制の優遇等による低公害車の普及促進、天然ガス自動車の普及とエコステーション（天然ガススタンド）の設置拡大を推進する。また、不必要な排出ガスの低減、ドライバーの環境に対する意識の向上を図るため、エコドライブ・アイドリングストップを推進する。

2 - 5 - (2) 旅客交通の環境負荷軽減

1人を1km運ぶのに排出するCO₂はモード（交通機関）により大きく違い、自家用車は鉄道の10倍、営業用乗合バスの2倍と大きく、その乗車密度が高くなればなるほどその値は公共交通が優位となり、さらに利用転換が進めば、交通流の円滑化に寄与し、個々の車両の排出ガスを低減するほか、渋滞による時間損失を緩和することが可能であり、自家用車から鉄道・バスの公共交通への転換が環境負荷の軽減にとって重要である。

このため、環境負荷の小さい鉄道やバス利用促進を図るとともに、環境負荷軽減のPR、宣伝を行う必要がある。

また、環境負荷の優等生である端末交通としての自転車活用のための環境整備も必要である。

2 - 5 - (3) 交通流対策の推進

自動車は走行速度が下がると1 km走行するにあたっての排出ガスが増え、走行速度が60 kmから20 kmに下がるとCO₂、NO_x、PM排出量は、約2倍になるため、交通流の円滑化、走行速度の向上は排出ガスの削減に効果的である。

このため、地域の特性を十分検討し、適切な自動車利用等の交通需要マネジメント施策を推進する。

特に、バス走行環境の改善によるバスの利便性の向上が重要であり、それぞれの状況に応じた、バス専用・優先レーンの設置、PTPSの導入が有効となる。

また、踏切が渋滞の原因となっている場合が多いことから、安全性を踏まえた踏切での渋滞対策を推進する必要がある。

さらに、利用者の交通行動の変更による環境負荷軽減を推進する。

2 - 5 - (4) 物流部門の環境負荷軽減

トラック輸送は、顧客の速達性や小口化のニーズに対応し飛躍的に増加し、現在の物流を支えているが、長距離輸送における運転手の過重労働や有害な排気ガスの増加、騒音等の大きな問題が起きている。

そして、日本全体では物流の9割はトラック輸送が占めるが、四国は四周を海で囲まれ海運が発達したこともあって四国のトラック輸送は8割で残り2割を内航海運が占めていることから、物流の環境負荷軽減について、四国は進んだ地域であるといえるが、今後も引き続き各種の環境負荷軽減対策をさらに進める必要がある。

このため、貨物鉄道、内航海運の輸送力強化によるモーダルシフトを推進する。

さらに、輸送サービスの向上、コスト削減を図るため物流を効率化する必要がある。物流ターミナル・共同荷捌き施設の整備や共同輸配送、物流へのIT導入、静脈物流ネットワークシステムにおける鉄道・海運の活用等を検討する必要がある。

2 - 5 - (5) 交通環境対策の総合的な推進

環境にやさしい交通の実現には、行政や交通事業者の努力と共に、住民や利用者の日常の取り組みが大切であるが、漠然としたイメージとして環境問題が共有されているものの、具体的な取り組みにはあまり結びついていない。このため、

交通事業者、利用者等の取り組みの支援や、まちづくりとの連携、関係者の連携が必要であり、それら进行评估、フォローすることも重要である。

このため、交通事業者の具体的な取り組みを促す必要があり、交通事業者のグリーン経営、荷主の環境経営を支援する必要がある。

また、利用者が交通行動を見直すきっかけをつくる必要があり、トラベルプランディング、環境家計簿の導入等利用者一人一人の環境負荷軽減の取り組みを推進する。

さらに、未来を担う子供達の環境意識を高めるため、子供達への環境教育、公共交通のPRを推進する。

一方、まち全体で、環境負荷の低減に取り組むことが重要であり、まちづくりとの連携による交通と人に配慮したまちづくり、行政、事業者、利用者、NPO等が一体となった取り組みを推進する。

2 - 6 . まちにおける交通の役割

多くの人は普段、交通を意識していないが、交通はまちの血流であり交通がなければまちは成り立たない。阪神・淡路大震災では交通、物流が分断され生活が完全に成り立たなくなった。また、地方の公共交通機関でも破綻すれば、一日に数千・数万の人の足が危ぶまれることになる。

これまで、日本は、可住地が少なく人口が集中していること、技術革新が進み高度な交通システムが発展したことにより歴史的に企業体が交通を担っており、それがあたり前とされてきた。しかし、四国では鉄道事業者6社中4社、バス事業者30社中26社が赤字(15年度営業損益)であり、企業体による公共交通が成り立ちにくくなっている。また、画一的なまちづくりが進められた結果、それぞれのまちの個性が薄れ、地域独自のアイデンティティをもつことが難しくなっている。

一方、海外においては、一般に企業体が地域の交通を担えなかったため、交通をまちの重要な機能と位置づけ、行政サービスとして運営している例が多い。その先進的な事例として、ドイツのフライブルクでは、すべての公共交通に乗れる格安なパスが発行されており、利用率が非常に高く、まちの活性化に大きく寄与している。

このため、まちづくりにおいて交通の視点を取り入れ、特に新たなまちづくり計画を策定する場合は、当初の段階から誰もが快適に移動、交流できるまちを構想することが重要である。

2 - 6 - (1) 人々の足となり、まちを活性化させる

我々の生活は通勤・通学に始まり、買い物、勤務先での業務活動、そして帰宅に至るまで、多くの「移動」により成り立っている。交通は衣食住と並んで生活

を支える重要な要素であり、まちの血流として人やモノが地域の末端まで円滑に流動できることが必要である。

自家用車による移動はプライベートな空間であり、目的地に直接到達できる利便がある。一方、公共交通では直接的に目的地に到達はできないが、その分いくつかの拠点を經由するため、それに伴う購買行動等の地域への波及効果がある。また、郊外の1戸建てに住み、自家用車で生活することを基本としたまちづくりは、特に自家用車を利用できない高齢者・学生等にとって不便であり、近年は、利便性の高い都心に大型マンションが建設される等都心回帰の動きがある。

したがって、地域社会が直面する諸問題（交通混雑、交通安全、環境保全、交通弱者への対応、地域交流の活発化等）に対して、公共交通の有する多様な社会的意義を最大限に発揮し、豊かで暮らしやすいまちづくりをすることが重要である。

特に、外出しづらい高齢者等がまちに出てこられるように交通手段を確保し、少ない移動で多くのことをこなせるよう、まちの機能の集積を図ることが重要である。

そして、今あるものを創意・工夫により有効活用することが重要であり、道路スペースを利用したオープンカフェ等新たな取り組みを通して、まちの賑わいを取り戻していくことが重要である。

また、合併により各地に大きな自治体が誕生しており、地域を一体化させる交通体系をつくることが重要である。

このため、公共交通を利用しやすいまちづくり、地域を一体化させる公共交通の運行を推進する。

2 - 6 - (2) まちのアイデンティティとなる

交通ターミナルは、外からの来訪者の玄関口であり、来訪者に地域の情報を発信する情報拠点である。また、交通ターミナルやまちをゆきかう路面電車やバスは、多くのまちで、まちを特徴づけ、まちの顔となってきた。

そして、地域の人が、アイデンティティを持つためには、その地域独自の外の人に誇れるものが必要であり、工夫を凝らした公共交通はその一つとなりうる。そこで、その地域の特性、風土を踏まえ、地域の誇りとなり、来訪者をたのませる公共交通にすることが大切である。

このため、豊富な地域資源を活かした地域独自の公共交通の育成、外部への情報の発信によるまちのアピールを推進する。

2 - 6 - (3) 最初から交通を組み入れたまちづくり

まちづくりにおいては都市計画・設計の立場から、機能・施設の配置や土地利用について、公共交通や歩行者等生活者、自家用車によるモビリティに十分配慮する必要があるが、これまでのまちには、結果として必ずしもこの点が十分でないものがあり、人・モノの流動がスムーズではなく、使い勝手の悪いまちとなっている。

そして、一度形成されたまち（都市）を後からハード的に改善することは、多大なコストがかかり困難な面が多く、後から公共交通を普及させることは現実として難しい地域が多い。

しかし、再開発などによりこれから開発が行われる地域であれば、計画段階から交通事業者が協働参画し、交通の視点を入れて、利用者ニーズに合わせたきめ細かい交通ターミナルの設置・配置やアクセスにすることにより、使い勝手のいい交通機能を備えた快適に暮らせるまちをつくることができる。

このため、交通やアクセスを考えたまちづくり・都市設計、まちづくりへの交通事業者の協働参画を推進する。

・観光

1．四国の観光振興の課題

四国の観光入込客は漸減傾向にあり、観光戦略や対外イメージについて、再検討の必要がある。一方、架橋ブームの際見られたように、せっかく来た観光客に満足を感じてもらおう努力を怠り、かえって評判を落としてその後落ち込んだ観光地もある。訪れた観光客を満足させ、再び来てもらえるようにすることが持続する観光のためには重要である。

1 - 1．観光まちづくりの推進

観光は、地域の経済活性化に大きく寄与するのみならず、四国の文化の発見、創造を通じてよりよい地域づくりに貢献する。

四国においても、ハードとソフトが相まったまちづくり計画が求められている。そのソフトの中でも「観光」は人々にとって、ゆとりと潤いのある生活をもたらし、交流人口を増加させ、地域の活性化に大きく寄与し、産業や雇用の創出に大きな役割を果たすテーマである。

また、観光客が訪れてみたい「まち」は、地域の住民が住んでみたい「まち」であるとの認識のもと、従来は必ずしも観光地としては捉えられてこなかった地域も含め、“観光”をキーワードにまちづくりについて再検討が必要である。

このため、住民が地域の魅力を再認識し地域ぐるみ型観光への取組を推進する必要がある。

1 2．観光ヒトづくりと受け入れ体制の整備

地域の活性化を図り、観光を振興するには地域に根ざして全力を注ぐいわゆる「観光カリスマ」および「地域の達人」等のまちづくりの核となるリーダーが絶対的に必要である。また、観光振興は観光に関連する人々のものという認識が主流であったが、最近の観光ニーズは多様化しており、旅行業、宿泊業等の観光従事者だけでなく、幅広い人材の育成が必要であると共に、観光は人と人とのふれあいが基本であるので地域の住民を巻き込み、地域全体が一体的になった受け入れ体制が必要である。

四国の観光の大半は自家用車・観光バスを利用したものとなっているが、これは公共交通およびその結節が不便であるのが要因として考えられるので、来訪者の快適性の向上と共に利便性の向上を図ることが求められている。また、高齢者、外国人等に対する配慮も十分ではないことも課題となっている。

1 - 3 . 豊富な地域資源を個性と魅力のある観光資源に育成・活用

四国の観光地は一部を除き小規模な観光地が多く、既存の観光資源の魅力も薄れつつある状況である。しかし、例えば瀬戸内海地域は美しい海に多数の島々が点在する独特の自然景観を有しており魅力あふれる観光エリアであるように、四国には各地域に個性ある、魅力的な、他の地域の人にも十分受け入れられる地域資源が豊富なことから、地域が保有する観光資源を活かした新しい発想による資源の育成・活用が課題となる。

1 - 4 . 外部からの情報の収集と四国に来たくなるような外部への情報の発信

四国の知名度は必ずしも高くなく、イメージについても確立されていない。他の地域の人が四国をどう見ているのか、外部の人の評価を把握し、四国のイメージは何なのかを真剣に考え、四国に来たくなるように四国のイメージアップと情報発信が課題である。

1 - 5 . 観光振興における各関係者の連携

四国の観光資源は、小規模なものが多く誘客を考えると弱さを感じるころがあり、地域及び四国としての連携が重要となるが、決して充分といえない状況にあり、四国全体が一体となって観光テーマ、観光ニーズ毎に四国の観光の魅力を高める必要がある。

また、観光は旅行業、宿泊業等の観光従事者のみが携わるものという認識が主流であるが、今後の観光は、地域全体で取り組むことが重要になってきている。官民協力のもと観光客誘致に全力をあげ、地域住民も参加した推進体制の確立の為の取り組みが課題である。

2. 観光振興のあり方

今後の観光振興については、地域振興の観点に立ち、地域ぐるみ型の観光を目指して、地域が保有しているさまざまな文化、歴史、産業等の資源を住民が参画し「知恵と汗」を出して継続的に取り組む必要がある。

また、観光振興を地域の活性化の大きな柱としていくにはリーダーの存在が不可欠であり、リーダーなくしてまちの活性化はないと考えられる。

一方、域外から四国への交通は自家用車が主となっているが、幹線鉄道、航空の分担率の高い遠方からの観光客を誘致したり、観光客の自家用車の運転にわずらわされず観光をしたいといったニーズなどにも対応した多様な選択肢を提供する観点から、公共交通による観光の振興を図る必要がある。しかし、現在の空港アクセスや地域の鉄道・路線バスは、観光客にとって、使いやすく、快適であるとは言い難い状況にあり、利便性、快適性の向上を図る必要がある。

これからの国内観光需要は、中高年齢層の割合が多くなり、特にこの層の女性に受け入れられる観光商品の創造が必要であると考えられる。また、高齢者等の受け入れのために観光地におけるバリアフリー化が重要である。

また、他国との相互理解を深めるため、四国への外国人の来訪を促進する必要がある。外国人観光客の受け入れ体制の整備、外国への観光情報の発信が必要である。

2 - 1 . 観光まちづくりの推進

四国の活性化には観光が不可欠であり、地域にとっても観光振興のために地域固有の文化や伝統の保持・発展を図り、魅力ある地域づくりを行うことは、アイデンティティ（個性の基盤）を確保し、地域の連帯を強め、地域住民が誇りと生きがいをもって生活していくための基盤になる。

そこで、観光をキーワードにした「観光まちづくり」の考え方が重要であり、その推進のためには、住民と共に、住民と一体になった理念を確立し、そこに住む人の住み方、一人ひとりのより良い環境の中で暮らしたいという思い、生活の質、自らの生活舞台を高めようとする行動を確立する必要がある。

また、観光を観光従事者だけに頼るのではなく、地域・住民が一体になった地域ぐるみ型の観光の取り組みが重要である。

2 - 1 - (1) 個性ある「観光まちづくり」理念の確立と推進

まちづくりの目標は、生活をはぐくむ「空間」をどう形成し、その中で豊かな生活をどう創るかが求められているが、観光を中心としたまちづくりの推進のためには、地域の合意形成や人材育成、組織づくり、計画的な事業の推進等さまざまな組織の総合調整や連携が必要である。また、その場その場の対応や一過性の

イベントだけでなく、次の世代へ誇りを持って受け継がれるものにしなければならない。

このため、観光まちづくりの具体的な手法、地域資源の活用方法等個性ある観光まちづくりの理念の確立と推進を図る。

2 - 1 - (2) 地域の魅力の再認識と地域ぐるみ型観光の取り組み

他の地域の人に地元の良さを知らされることがあり、地元の人が地元のことを知らない場合が多いが、地域が主体になって、自然、文化、歴史、産業など地域にどのような資源があるかを知り、それらの資源の素晴らしさを再認識する必要がある。

また、多様化する観光ニーズに対応するためには、地域の総合的な魅力向上が必要である。それには、地域の活性化を図るために、地域の産業振興、地域住民の生き甲斐づくり、生活環境整備等地域の日常性と結びつきながら、行政、事業者、住民等が参画した地域ぐるみ型観光の取り組みを推進する。

2 - 2 . 観光ヒトづくりと受け入れ体制の整備

観光を中心とした地域の活性化のためには、地元のことを熟知し、地元をどうにかしなければならないという強い意志と情熱を持った強力なリーダーが必要である。強いリーダーシップを発揮する地域のリーダーには、先頭に立って取り組む積極性、過去に固執することなく新たな取り組みを行い、あるいは創造的な取り組みを受け入れる革新性が求められている

また、近年の観光ニーズは多様化しており、サービスのあり方も変化してきているので、従来型の接客サービスだけでなく、それぞれの地域の特色を生かしたサービスが求められており、併せて、来訪者の快適性、受け入れ体制の整備等が重要である。

2 - 2 - (1) 観光振興の核となる人材の育成

観光は四国の地域振興、経済活性化において重要な役割を期待されている。このような期待に応えるためには良質なサービスの提供をはじめ、観光振興への総合的な取り組みが重要である。そして、良質なサービスが提供されるためには、優れた人材が不可欠であり、四国の観光の質が向上し、高い社会的評価を得るためには、観光に関する教育及び研究を深める必要がある。

しかし、四国には、観光に関する教育研究のための体制が整備されていないというのが現状である。このため、観光におけるリーダーとして、高度な感性と適切な能力を有する人材を育成し、併せて観光に関する総合的な研究を行う教育研究機関の設置を推進する。

また、四国外の観光関係の人材を育成している教育機関とのネットワーク化を促進し、四国の観光に必要な人材の育成を図る。

2 - 2 - (2) 来訪者の快適さの向上

観光振興のポイントは、いかに四国へ「繰り返し」来てもらえるか、「楽しく」観光して、「楽しく」移動した、快適な旅行であったということである。四国には「もてなし」の風土があり、観光客と直に接する観光従事者のみならず地域としての「もてなし」の意識が大事であり、四国の風土を楽しんでもらうことが大切である。

また、訪れた人に、驚きと感動を提供することにより「四国のファン」となり、四国に再訪してもらう、そのため「しかけ」も必要であり、四国内外のアクセスも重要である。

このため、公共交通の案内など初めて訪れた人にもわかりやすい環境の整備、観光客の立場にたった情報の提供、観光客が快適に過ごせる「しかけ」づくり及び地域の「もてなし」意識の向上を図る。

2 - 2 - (3) 高齢者等の受け入れ体制の整備

日常生活で行動範囲が限られている高齢者等にとって、観光はきわめて貴重なものであり、高齢化が急速に進んでいく中で、高齢者等が安心して「気軽」に旅行できる環境の整備が求められている。観光地におけるバリアフリー対策は進んでいない面も多く、高齢者等が安心して観光できる、人にやさしい環境をつくる必要がある。

このため、高齢者等も安心して利用できるバリアフリー化の促進、観光施設等についてのバリアフリー情報の提供、高齢者等にとって魅力的な観光プランの設定、観光案内・介護等におけるボランティア組織・仕組みづくりを推進する。

2 - 2 - (4) 外国人客の誘致と来訪促進

国際観光交流は、メディアを通じて外国の社会を断片的に見聞きするのとは異なり、実際の人間像と生活をよりよく理解できる機会を提供し、相互理解を深める。これからの地域振興には成熟した国際感覚が重要であり、四国を訪れる外国人を飛躍的に増大させ、素顔の四国を見聞してもらうことが必要になっている。

また、外国人は、風呂、手洗いなど根本的な生活習慣の違いがあるため、文化交流、相互理解を前提としたきめの細かい対応が重要である。

四国への外国人客の対応は不十分な地域が多いが、四国には、自然・歴史・文化及び近代技術力などの観光資源が豊富で、外国人客にも大いに受け入れられるものであり、外国人客の多様な関心に応じられる旅行商品造成や受け入れ体制等

の整備、外国人客向けのパンフレットの作成、外国語表記の推進、ホームページの構築が必要である。

このため、四国における国際観光を推進し、統一的な受け入れ体制の整備を図るための官民による協議機関の設立が必要である。また、国際定期便を活用した誘客事業や四国内の各空港で連携しながら国際チャーター便の運行を増加させることで外国とのアクセスの強化を図る。

2 - 2 - (5) 観光アクセスの整備

四国に来た人に楽しく観光してもらい、繰り返し来てもらうには、まず四国へのアクセスの利便性を向上させるとともに、時間を有効に活用しながらスムーズに地域内を移動できる環境が必要である。いわゆる広域交通アクセスの改善と共に域内アクセスの向上が求められている。

このため、空港等交通拠点からのアクセス利便性の向上、域内のアクセスの向上および的確なアクセス情報の提供を図る。

2 - 2 - (6) 観光コンベンションの誘致

現在、世界各国そして都市間でのコンベンション誘致競争が激化している。国内においても各都市にコンベンションビューローが設立され積極的に誘致活動を展開している。四国の各都市が都市間競争時代に生き残るためには、各都市のコンベンションビューローが国際及び国内コンベンションの誘致のメカニズムを把握し、きめ細かなマーケティング調査に基づいた地道なセールス活動を展開する必要がある。

このため、コンベンション誘致のための情報収集と蓄積に取り組むべきである。

2 - 3 . 豊富な地域資源を個性と魅力のある観光資源に育成・活用

四国には、日本の原風景というべき多様な自然、歴史、文化、産業資源があるが、それらの豊富な地域資源を、十分に活かしてない状況にある。また、身近な地域資源の良さに、日常見慣れている地元の人が気づかず埋没している場合がある。それぞれの身近な資源を見つめ直し、それぞれの地域資源をいい意味で差別化してアピールすることが必要である。観光資源の魅力を輝かせるには、そのイメージと周囲が調和していることが重要であり、観光資源を活かしたまちづくり、空間づくりが必要となる。また、トータルとしての観光資源の魅力を高めるため、テーマ性を持たせた「観る」「遊ぶ」「食べる」ことのできる観光ルート設定等が有効である。

2 - 3 - (1) 観光資源の保全、育成

今までのまちづくりはハード中心に行われており、周りの景観に対する配慮は比較的欠けている。四国には、全国に誇れる古くからの建物群、近代的な架橋、多島美に優れた瀬戸内海、雄大な太平洋、清流四万十川を代表とする河川等々観光に結びつく資源が多数残されているが、それらを有効に活用するには、景観の保全と周りの風景との調和を配慮すると共に、地域の住民や生活と調和した魅力ある空間づくりが必要であると考えられる。

さらに、四国地域には、自然、歴史、文化、産業等観光資源になりうる財産が豊富に存在しているので、従来の画一的な観光開発ではなく、地域の創意工夫により、地域の特徴・資源等を活かした観光の提供が必要であり、そのためには、地域の今まで十分に活用されていない地域の固有の資源を再評価・再発見する必要がある。

このような自然や文化といった観光資源の保全は、四国の観光が将来に向けて持続的な発展を遂げて行くために不可欠なものである。

このため、訪れた人が観光資源の保全や観光地の美化に協力できるようなシステムを創るとともに、地域においても、観光資源保全、景観保持、廃棄物・汚水処理等についての取り組みを推進する必要がある。

さらに、このような自然や文化等の保全を効果的に推進するため、地域ごとの保全計画の策定、保全実施組織の整備、環境NPO活動の支援、環境保全に協力する旅行者の登録・組織化等を推進する。

2 - 3 - (2) 地域の食材を活かした「もてなし」

四国は、四方を海に囲まれ、厳しい地勢にある一方で、海・山・里に豊かな食材資源を持っている。

観たり遊んだりするほか、食事は旅の大きな楽しみであり、地域資源である新鮮な食材、地域独自の伝統料理を楽しんでもらうことが重要である。ただ「美味しかった」というのでなく、四国各地の食文化にふれたという感覚を持たせることが大切であり、料理体験なども有効である。

このため、「食」を絡めた観光ルートを設定し、四国の「食」をアピールがすることが必要である。

また、「みやげ」も四国を旅した人々が思い出として、あるいは土産を買った人が四国をイメージ出来るようなものが有効であり、そのための創意と工夫が必要である。

2 - 3 - (3) テーマ性を持たせた観光ルートの設定

観光に対するニーズは多様化しており、今までの観光地以外の新しいニーズに対応した、テーマ性を持たせた観光ルートの設定が必要である。

四国八十八ヶ所は先人が残してくれたすばらしい遺産であり、巡礼をテーマに4県を巡ることができるコースを提供している。また、四国各地には伝統芸能や個性豊かな祭りが多く、これらを巡るコースの設定も可能である。このように四国には多種多様な資源があるので、四国の特色である自然・歴史・文化・産業資源等をもとに物語性を持った観光テーマを設定し、テーマ毎の広域観光ルートや魅力ある滞在型観光交流空間の整備、新しいツーリズムに対応した観光地を複数市町村の連携により創造する必要がある。

さらに、和紙づくりや陶芸など体験を通じてその地域の風俗、歴史、文化などを味わえるコース設定が可能である。

2 - 4 . 外部からの情報の収集と四国に来たくなるような外部への情報の発信

四国は他の地方との相互交流や情報発信の蓄積が比較的少ない。そのため、観光振興をするにあたって、四国内にあっては四国の独自性・特徴を意識しづらく、来訪者に対する効果的なアピールができず、四国外にあっては四国に対するイメージが少なから観光への動機がわきにくい。また、四国への行き方（交通機関情報）の情報発信が不十分であるため、四国外の人は先入観から心理的・時間的に実際より遠いところと思いがちである。

そこで、他の地域との相互交流により、四国の独自性・特徴を認識し観光ニーズを把握するとともに、四国外の人に四国の良さを伝える工夫をこらした情報発信や、実際に来訪したときに役立つ観光ルート、交通アクセス等の情報発信をする必要がある。

このため、四国外からの誘客を促進し、四国に来たくなるような観光情報等の発信を促進する。

2 - 4 - (1) 外部の人の四国の観光に対するニーズの把握

近年は、四国八十八ヶ所等の癒しの文化や、映画のロケ地等が全国的にも注目を集めているものの、四国は全般に他の地方との相互交流が不足しており、四国の独自性・特徴が外部に十分認知されておらず、四国内外の認識にギャップがある。そのため、来訪者の求めているものと四国で提供しているものが、かみ合っていない場合が多く、観光振興の課題となっている。

また、観光情報の内容は、提供する側のためでなく利用する側のために役立つよう、宿泊施設、観光施設のサービスの内容、価格等が客観的に分かりやすく表示されていないなければならない。

このため、四国内外の観光に対するニーズや動向について、四国のどのようなところが注目されているかや四国の観光の潜在的ニーズを把握しつつ、四国の地域資源を観光ニーズに合わせて客観的に評価する手法を整える。

2 - 4 - (2) 四国に関するイメージの形成・情報の発信・誘客

四国は全般的に印象が薄く、他の地域への的確な情報発信も少ない。そこで四国のいいイメージを膨らませ、悪いイメージを払拭するような、「蒼い国」「癒しの国」「四国は日本の原風景」等のイメージを「四国ブランド」として確立し、他の地域の人に共感される「四国ブランド」を積極的に外部に対して様々なチャンネルを利用して情報発信する必要がある。特に最近はインターネット、携帯電話等により手軽に情報を入手できる環境ができているが、自治体や旅行業者等の連携が取れておらず、欲しい情報をすばやく得ることができないので、四国全体で情報をデータベース化し発信する必要がある。また、「四国」のサポーターを中心に「口コミ」による情報発信を行う仕組みづくりも必要である。

このため、四国の地域情報、観光情報、交通情報等を整備・発信し、プロモーションを展開する。

2 - 5 . 観光振興における各関係者の連携

海外・国内を問わず地域間競争の時代となっており、個々の資源では誘客力が弱いことから、地域全体のイメージ化、ブランド化が重要になっている。

四国には、4県とJR四国による四国観光立県推進協議会があり、四国4県の観光キャンペーン・PR活動を推進しているが、全国的にはまだまだ知名度が低い状況にある。また、四国の経済団体や銀行等においても四国への観光誘客策に関し各種のフォーラム・提言活動を行ってきている。

四国全体のイメージアップを図るうえで、テーマ性・観光ルート等の設定・情報発信に関して、広域的なかつ一体的な取り組みが必要である。行政・事業者・地域住民が一体になった体制づくりが必要となり、それぞれの立場から、観光振興に当たっての共通合意の形成・協働が求められている。

2 - 5 - (1) 広域的かつ一体的な連携の促進

四国全体の連携としては、四国観光立県推進協議会や経済界の観光委員会などで観光振興について、議論、事業展開しており、近年は、地域にあっても商工会組織等が観光振興に目を向けるなどその重要性が認知されてきているところである。

特に、観光については地域全体の総合力が重要であり、個々の資源では誘客力が弱いことから、広域的かつ一体的な連携が必要である。また、地域間の連携と

共に、地域内でのコミュニケーション・情報不足を解消し強化するため、行政、事業者、NPO等官民一体となった取り組みが必要である。

また、インバウンド（訪日外国人）を見すえたより広域な連携も重要である。このため、広域的な地域連帯・モード間連携・地域内連携の強化を図る。

2 - 5 - (2) 地域ぐるみの観光振興

従来は、観光従事者と観光客との間に観光活動の中心があったが、今後は、観光従事者のみならず、地域住民全体が観光客と互いに交流しあい、共に楽しむことが可能な観光を振興していく必要がある。観光は観光従事者だけのものではなく、地域の活性化にとって今後重要な要素の一つである。そこで、観光を地域振興の大きな柱にするためには、地域住民を巻き込んだ観光振興の考え方が重要である。

長期的な視点に立った地域ぐるみの自主的な「観光まちづくり」理念を確立し、観光まちづくりアドバイザーの活用、観光案内所や地域観光ガイド等へのボランティアやNPOの参加を促進する必要がある。

このため、新しいツーリズムに対応した観光地の創造、地域が一体になった観光を中心とした体制と仕組みづくりを推進する。

2 - 5 - (3) 地域の生活交通との連携の模索

四国は中山間地域や島しょ部に魅力ある観光資源が多く、そのような地域においては、観光振興により交流人口の増加を図ると共に地域の生活交通と観光客の利便性を向上させるための諸方策が必要であると考えられる。また、四国は、公共交通の分担率が低く自家用車・観光バスでの利用が主体になっているが、公共交通の利用を促進するための情報提供・接続改善等の工夫も必要である。

地元の情報が不足している観光客に快適に移動してもらうためには、周辺観光地の情報及びそれらを結ぶアクセスの情報の提供が必要となるが、それぞれ自己に関係する情報提供・発信しかしていない場合が多く、特に公共交通を利用して移動する場合不便が著しいため、一元的な情報発信が必要である。また、地域の足となっている、コミュニティバスなどを観光客が利用できるような工夫も必要である。

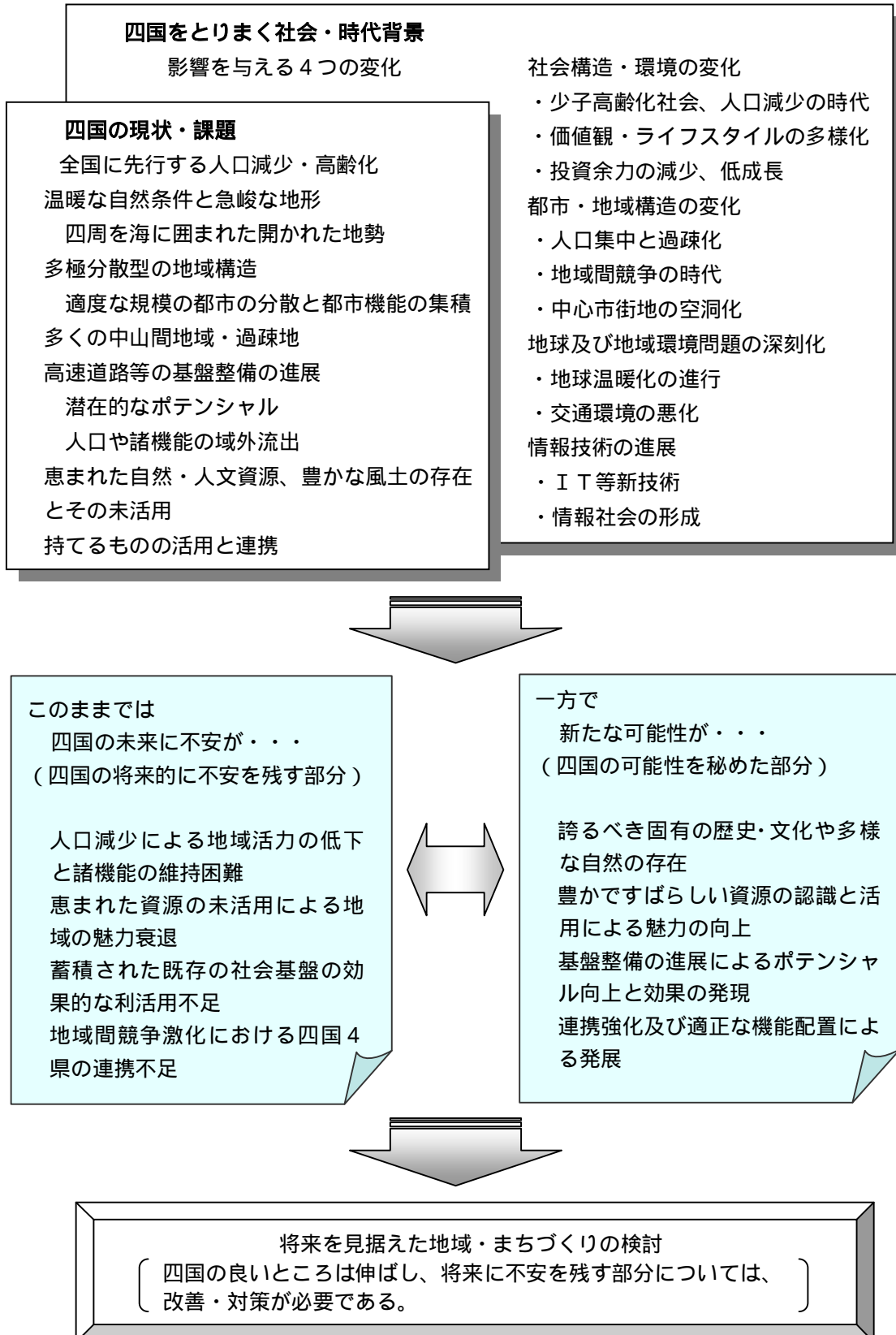
このため、観光まちづくりと一体になった交通サービスの充実、地域交通と観光交通の連携・仕組みづくりを推進する。

2 - 6 . 観光統計の整備

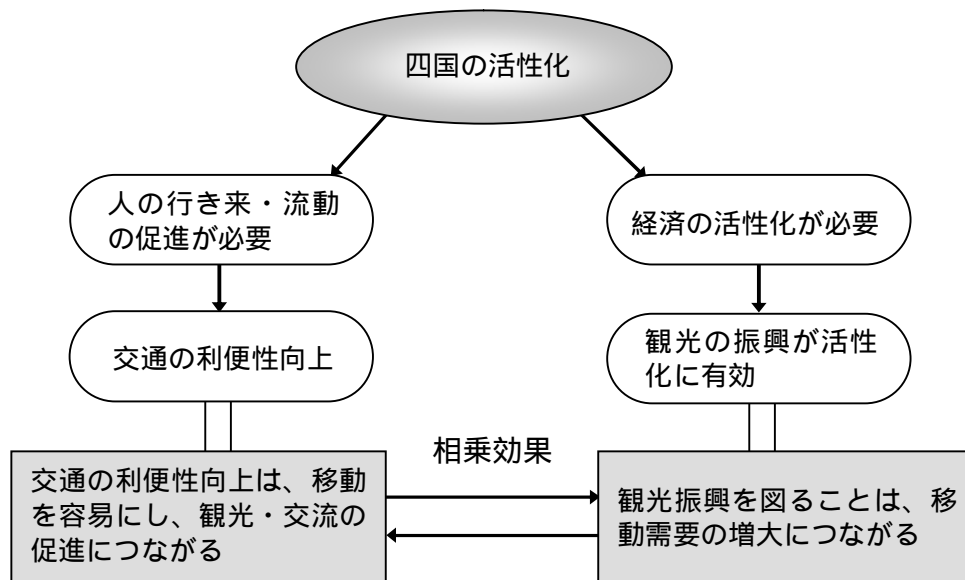
観光はすそ野の広い産業であり、観光消費がもたらす他産業への生産波及効果や雇用創出効果等の経済効果が大きい。このような地域の観光振興のための政策遂行

及び成果の検証や観光振興におけるマーケティングに役立ち、地域間の比較や観光需要動向の把握ができる有用性の高い観光統計の整備及び分析手法の普及を図る。

図表 - 1 四国の置かれている状況



図表 - 2 交通と観光の関係性



交通

- ・交通（人、モノの移動）は、地域の血流として、地域機能の重要な要素である。
- ・交通は、地域社会と生活を支える基盤として、地域・まちづくりと密接に関係している。
- ・地域内外の交流が活発にならないとまちは活性化しない。
- ・交通の利便性を高めることは、観光・交流の促進につながる。
- ・交通は観光における移動手段のほか、観光地の魅力向上の仕掛けとしての役割を持つ。

観光

- ・観光は、地域に対する経済波及効果や雇用効果が大きく、地域振興や地域経済の活性化を促す。
- ・観光による交流拡大は、地域の活性化にとって非常に重要である。
- ・魅力ある観光資源は、地域内外の住民にとって有益であり、また地域のイメージアップにより、地域の活性化・底上げにつながる。
- ・他地域との交流・連携を通じて地域のアイデンティティが確立され、相互理解による地域発展の可能性を秘める。
- ・観光の振興は、交通需要の増大につながり、交通に対するサービス水準が確保され、交通の利便性の向上が図られる。

図表 - 3 各交通機関（モード）の特性・現状と課題

交通機関	特性・現状	課題
鉄・軌道	<ul style="list-style-type: none"> ・都市内における通勤・通学や、中長距離の地域間輸送に適しており、定時性に優れ、大量輸送が可能である。建設費等の初期投資が大きく、一定以上の輸送需要が必要である。 ・輸送実績（乗客数）の伸び悩みと維持更新コストの拡大。 ・高速道路の整備進捗により都市間高速バスとの競合関係が生まれ、鉄道利用者の減少傾向が続いている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一層の経営コストの削減、需要の察知や創出に向けた努力が必要である。 ・高速交通モード間の適正な競争によるサービス向上。 ・地域に定着した鉄・軌道として、利用者利便の向上と輸送サービスの改善を図る必要がある。 ・京阪神等への乗換抵抗の軽減。
乗合バス	<ul style="list-style-type: none"> ・短距離、中量輸送の交通機関であり、通勤・通学や生活の足として重要な役割を担っている。初期投資が他の交通機関に比べて割安である。 ・利用者の減少傾向（ピーク時の15.4%）が続いており、路線の維持自体が困難となっているケースも多くみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者の事業基盤が脆弱で零細であるため、事業の効率化が必要。 ・地域の基幹的交通手段として、維持・確保が必要。（バス輸送を公共交通機関の最後の砦として守っていく。） ・交通結節点における他のモードとのつながが悪い。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路を利用した都市間の交通機関であり、近年の高速道路の伸長に伴ってネットワークと輸送シェアを拡大してきた。初期投資が他の交通機関に比べて割安で、路線の新設や変更が行いやすく、価格競争力、路線設定の自由度の点で優れている。 ・四国と首都圏等を結ぶ長距離高速バスが22系統、近隣地域を結ぶ都市間高速バスが46系等運行されている。（H16.10現在） ・京阪神（特に徳島から）との都市間輸送においては、鉄道を上回るシェアを示す場合もみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線系統の状況から、鉄道あるいは旅客船等との競合が考えられるが、それぞれの特性を活かした共存共栄が必要である。 ・鉄道に比べて京阪神等の行き来においても乗り換えがない等利点があるが、高速バスを降りてからの乗り継ぎ等が必ずしもスムーズではない。 ・高速バスストップの配置等において、域内利用者だけでなく域外からの利用者に対する配慮が必要である。
旅客船 フェリー	<ul style="list-style-type: none"> ・海上交通機関であり、一般に低速だが、中・大量輸送が可能である。 ・四国は地理的条件により古くから島外との旅客、貨物輸送の大部分を海上輸送に依存してきた。そのため、四国では内貿・外貿港として重要な役割を果たす港湾が数多く存在する。 ・四国では以前から域外との主要な交通手段であり、本四架橋開通により利用は減ったものの、他地域に比べて分担率（近隣地域との域外旅客流動で約14%）は非常に高い。 ・島しょ部においては唯一の交通手段となっている。 ・災害等により陸上輸送が遮断された場合の緊急輸送手段として活用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本四3架橋の開通により輸送量は減少したが、分担率は高く、モーダルシフトの観点から重要度を増している。 ・島しょ部での住民の足として重要な役割を担っているため、航路の維持・存続が必要である。（特に四国の場合、離島航路の維持は重要。）

交通機関	特性・現状	課題
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ドア・ツー・ドアの機動的・個別的公共交通機関であり、個別ニーズに応える。 ・近年、タクシー事業者の創意工夫による事業展開がみられ、スロープ等特別な設備を備えた福祉タクシーや買い物代行等の救援事業サービス、バス輸送を補完する乗合タクシー等の新しいサービスも登場している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会構造の変化や個々の利用者ニーズの多様化と高度化等に対応したきめ細かで多様なサービス提供が求められている。 ・新しい制度の下で、IT革命や少子高齢化社会におけるタクシーの新たな役割が注目されており、その対応が必要である。
ボランティア輸送等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年3月の道路運送法第80条に係る通達により、地方公共団体からの協力依頼を受け一定の条件を満たすことを条件に、NPO等によるボランティア輸送として有償輸送が行えることとなった。 ・自家用車に公共交通の機能を持たせたものと位置づけることが出来る。 ・交通空白地域における生活の足の確保や福祉輸送等の新たな手段として期待されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史の浅い交通手段であり、実績を作り、社会に認知されることが課題である。 ・輸送における安全性の確保や責任の明確化が重要である。
航空機	<ul style="list-style-type: none"> ・圧倒的な高速性を有する長距離交通機関であるが、利用前後の時間的損失が大きい。利用コストが高く、一定以上の需要がないと路線を維持できない。 ・各空港とも東京便以外の路線は苦戦しており、四国全体の輸送人員はピークの728万人（平成9年度）から、8%減の671万人（平成14年度）となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・更なる広域化・高速化に対する利用者ニーズへの対応。 ・各空港とのアクセス面等について、域外の利用者にとって効率的で使いやすいものとなっていない。 ・域内外の利用者にとって、トータルで利便性の高いものとする必要がある。
自家用車	<ul style="list-style-type: none"> ・自分の意図したタイミングでドア・ツー・ドアの移動が可能であり、利便性・機動性に富んでいる。一方で、単位あたりの事故率、CO₂排出量が多いなどの問題もあるほか、自家用車を利用できない層が確実に存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車の効用を認めつつ、左記のような問題への対応も必要である。