



KEIZAI DOYUKAI

島根経済同友会

Shimane Association of Corporate Executives

「山陰の持続可能な地域公共交通に向けて」
～地域一丸となった魅力的な街づくりを～

2024年5月28日

島根経済同友会

島根・鳥取合同委員会

提言概要

・地域が目指すビジョンを地域の関係主体に対して共有し、必要とされる地域公共交通に向けて、地域がそれぞれの立場で行動することで、地域一丸となった魅力的な街づくりを目指す

- 地域公共交通を残すことが目的ではなく、どのような地域を作り上げるかを考えることが先にあるべき
- そのビジョンを明確にした上で、地方自治体、地元企業、地域住民など関係主体が、それぞれの立場で出来ることを行動に移すことで、地域一丸となった魅力的な街づくりを目指す

本提言のポイント

(1) 地域ビジョンの理念

- 地域自身がめざすビジョン策定にあたっては、以下の点が重要と考える

- 1) 地域「公共」交通の視点から、地域の関係者がそれぞれの立場で関与すること
- 2) 地域の人々の幸せ(健康・満足感・安心安全等)を前提とすること
- 3) 地域自身がめざす形で残ること(次世代につなげる視点)

(2) それぞれの関係主体に対する主な提言は下記の通り

提言先	主な提言内容
国	■社会資本整備交付金の拡充 ■脱炭素の取り組み推進 等
広域自治体	■地域公共交通計画の策定 ■横断的な部署の設置 等
基礎自治体	■車と公共交通のバランスある政策 ■新技術の社会実装 等
経済同友会	■公共交通の積極的な活用 ■地域交通機関との相互連携 等
地域住民	■健康を考えた移動手段 ■地域の魅力や特徴の共有 等

目次

I. はじめに	1
(1) 本提言の背景.....	1
(2) 山陰を取り巻く地域課題	2
II. 持続可能な地域公共交通に向けた視点	4
(1) 地域公共交通が関係する分野	4
(2) 地域ビジョンの必要性	5
III. 提言:地域ビジョンを共有し、地域一体で考え自分事として行動を	6
(1) 地域の関係主体に応じた提言内容	6
(2) 提言内容における重要項目	7
IV. おわりに	9

I. はじめに

(1) 本提言の背景

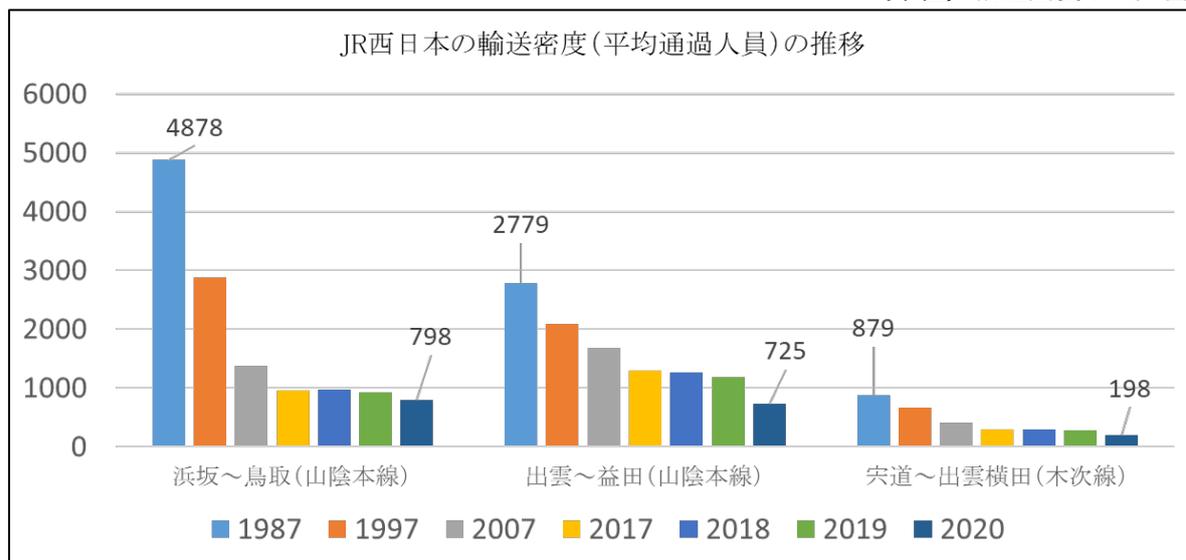
山陰地域においては、人口減少・高齢化といった人口動態に加え、マイカー普及や地域特性を背景に地域公共交通(鉄道・バス等)の移動総量が大きく減少しており、国においても地域公共交通の在り方について議論されている。

移動総量の現状について一例をあげれば、JR 西日本は輸送密度¹(2000 人/日未満)の線区別経営状況に関する情報を開示しているが、山陰線の「浜坂～鳥取」、「出雲～益田」、木次線の「宍道～出雲横田」においては、約 30 年前と比較して平均通過人員は2割～4割まで減少している。

このような状況を踏まえて、地域の関係主体や有識者へのヒアリング等の活動を通して、特に島根における持続可能な地域公共交通に向けて、島根・鳥取合同委員会として本提言を取り纏めた。なお、山陰新幹線については 2018 年度に調査提言されており、本件活動の対象外とする。

(図表 1) JR 西日本の輸送密度 (平均通過人員) の推移

(単位) 輸送密度 : 人/日



(出所) 西日本旅客鉄道株式会社

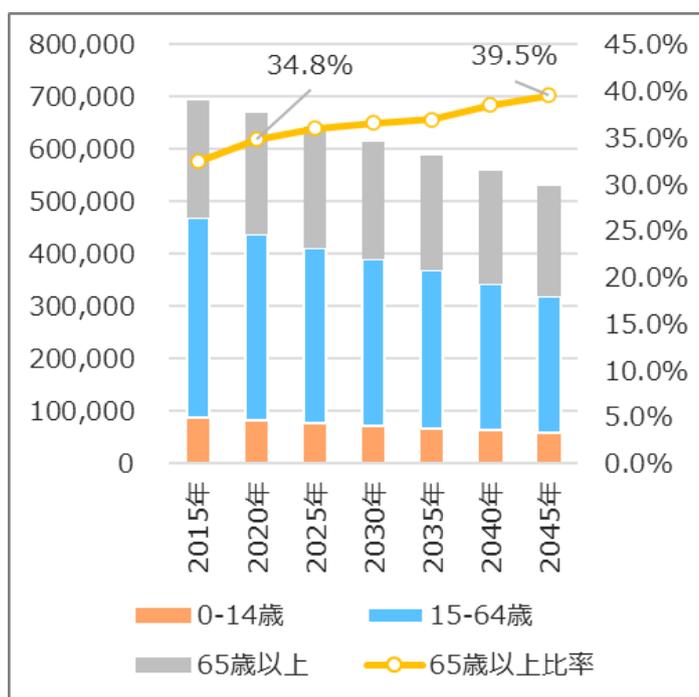
¹ 交通機関の 1 kmあたりの 1 日平均旅客輸送人員

(2) 山陰をとりまく地域課題

山陰においては、全国と比較して人口減少や高齢化が進んでおり、地域経済においては生産年齢人口減少に伴う人手不足が課題となっている。既にバスの減便やタクシー台数の減少、地方鉄道の廃線検討など、日常生活やビジネス環境にも影響がでている。

なお山陰の人口動態は、2020年において122万人、1985年から13.2%減少しており、将来人口推計においては2045年には98万人に減少することが見込まれている。また2021年の山陰における高齢化率は全国比で高い水準であるが、2045年における高齢化率の上昇率は他道府県と比較すると低いことが見込まれており、都道府県別でみると山陰の高齢化が先行している地域とされており、全国に比較して山陰は高齢化等の地域課題が先行していることが伺える。

(図表2) 島根県の人口動態 [(単位) 左軸:人、右軸: %]



(出所) 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口 (2018年推計)」

産業面では、全国と比較すると県内総生産において製造業の構成比率が低く、1人あたりの県民所得は全国平均の約8割程度の水準にとどまっている。

また経済活動別の構成比をみると、「製造業」や「卸売・小売業」が全国比で低い一方、「建設業」「農林水産」「宿泊・飲食」の比率が高い。

持続可能な地域経済を考える上では、地域住民の生活基盤としての交通インフラの在り方に加え、地域が得意とする産業や稼ぐ力をどう高めるかという視点も重要と考える。

(図表 3) 県内総生産、1人当たり県民所得 (2018年度)

	全国	山陰		鳥取県		島根県	
		全国シェア (%)		全国シェア (%)		全国シェア (%)	
県内総生産(名目) <億円>	5,655,865	44,398	0.8	19,080	0.3	25,318	0.4
1人当たり県民所得 <千円>	3,317	2,599	78.3※	2,515	75.8※	2,667	80.4※

※ 全国を 100 とした場合の水準 (出所) 内閣府「県民経済計算」

(図表 4) 経済活動別県内総生産 (名目、2018年度)

(単位)億円	全国		山陰			鳥取県		島根県	
		構成比 ①	構成比 ②	全国差 ②-①		構成比		構成比	
県内総生産	5,655,865	100	44,398	100	—	19,080	100	25,318	100
<全国シェア>	—	—	<0.8>	—	—	<0.3>	—	<0.4>	—
農林水産業	59,659	1.1	1,045	2.4	1.3	542	2.8	503	2
鉱業	4,004	0.1	23	0.1	▲ 0.0	4	0	19	0.1
製造業	1,238,644	21.9	7,159	16.1	▲ 5.8	2,636	13.8	4,523	17.9
電気・ガス・水道・廃棄物処	166,892	3	1,886	4.2	1.3	691	3.6	1,195	4.7
建設業	320,801	5.7	3,294	7.4	1.7	1,476	7.7	1,818	7.2
卸売・小売業	704,338	12.5	4,414	9.9	▲ 2.5	1,976	10.4	2,438	9.6
運輸・郵便業	294,348	5.2	1,950	4.4	▲ 0.8	837	4.4	1,113	4.4
宿泊・飲食サービス業	141,107	2.5	1,268	2.9	0.4	559	2.9	709	2.8
情報通信業	265,608	4.7	1,436	3.2	▲ 1.5	613	3.2	823	3.2
金融・保険業	243,035	4.3	1,728	3.9	▲ 0.4	873	4.6	855	3.4
不動産業	635,033	11.2	4,829	10.9	▲ 0.4	2,142	11.2	2,688	10.6
専門・科学技術・業務支援	426,930	7.5	2,582	5.8	▲ 1.7	946	5	1,635	6.5
公務	249,200	4.4	3,150	7.1	2.7	1,539	8.1	1,610	6.4
教育	210,302	3.7	2,576	5.8	2.1	1,120	5.9	1,456	5.7
保健衛生・社会事業	423,578	7.5	4,964	11.2	3.7	2,147	11.3	2,817	11.1
その他のサービス	242,413	4.3	1,802	4.1	▲ 0.2	829	4.3	973	3.8
小計	5,625,892	99.5	44,106	99.3	▲ 0.1	18,931	99.2	25,175	99.4
輸入品に課される税等	29,973	0.5	292	0.7	0.1	149	0.8	143	0.6
参考									
第1次産業	59,659	1.1	1,045	2.4	1.3	542	2.8	503	2
第2次産業	1,563,450	27.6	10,477	23.6	▲ 4.0	4,116	21.6	6,360	25.1
第3次産業	4,002,783	70.8	32,584	73.4	2.6	14,273	74.8	18,311	72.3

資料：内閣府「県民経済計算」

II. 持続可能な地域公共交通に向けた視点

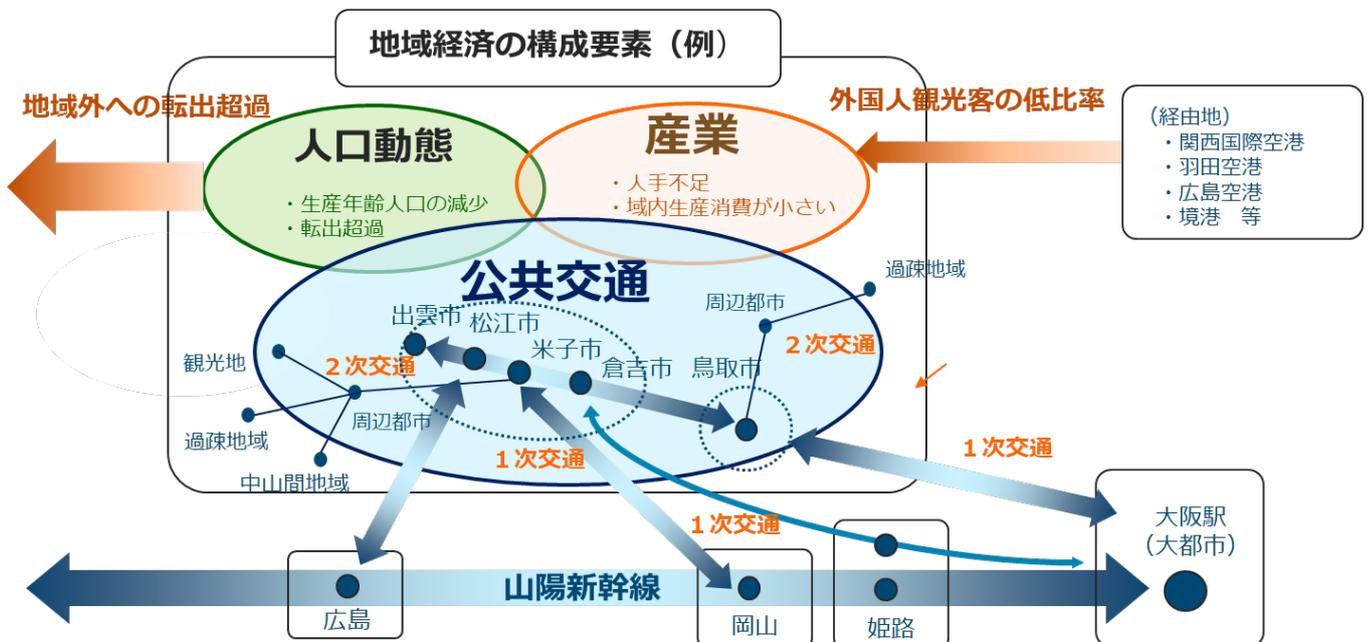
(1) 地域公共交通が関連する分野

地域公共交通は、地域における活動を支えるインフラであることから、1)住民の社会生活(健康、子育て、安全、防災など)、2)地域の経済活動(雇用促進、産業誘致、消費流入など)、3)環境対策(脱炭素、自然との調和など)、4)レジリエントな国土形成(人口・産業の地域分散)といった幅広い視点との関りが深い。

一例をあげれば、地域住民が地域公共交通を活用して外出することは、地域に対する経済的な効果に加えて、健康や幸福度など副次的な効果も期待されることから、各種の社会福祉政策にも大きなインパクトを与え得る。

従って、地元企業や地域住民など地域の関係主体の意見やニーズを考慮すると共に、社会福祉政策、都市政策、観光政策なども踏まえて、地方自治体の関係部署が横断的に取り組む視点が不可欠と考える。

(図表 5) 地域経済の構成要素のイメージ



(作成) (株)日本政策投資銀行

(2) 地域の共通ビジョンの必要性

上述の通り地域公共交通は、企業の経済活動や住民の社会生活など幅広い分野に影響を与えることから、持続可能な地域公共交通を考える上では、地域²自身が目指す将来ビジョン(ゴール)が不可欠であり、地域ビジョンに基づき、地域が一丸となって取り組むことが重要と考える。

その地域ビジョンの根底には、地域住民の幸せ(健康や満足感)を如何に実現するかという視点と共に、地域自身がめざすかたちを残し次世代に繋げることが重要と考える。そして、そのビジョン実現のために、必要とされる地域公共交通の在り方を考えるべきであろう。

また、将来における高齢者比率の上昇に伴う交通弱者の増加、インバウンドの個人旅行者(FIT³)の潜在的なニーズ、脱炭素に向けた社会変容を踏まえれば、自家用車と公共交通機関(鉄道・バス)のバランスの取れた交通政策が必要と考える。

² ここでいう地域とは、地方自治体に加えて、地域企業、地域住民、地域金融機関、大学等など地域活性化に取り組む地域の関係主体

³ FITとはForeign Independent Tourの略。団体旅行ではなく個人で海外旅行に行くこと

Ⅲ. 提言：地域ビジョンを共有し、地域一体で考え自分事として行動

(1) 地域の関係主体に応じた提言内容

以上を踏まえた上で、地域の関係主体のそれぞれの立場に応じて、下記内容について提言する。

	提言先
I.交通アクセス環境の向上	
・基幹交通のアクセス環境の向上（例：スーパーはくと停車駅、空港・JRの結節）	②、⑤
・地域交通における共有課題への対応（例：運転手不足、燃料費高騰）	②、③、⑤
・新しいイノベーションの社会実装に向けた実験場の提供 （例：MaaS、空飛ぶクルマ、自動運転、自走式ロープウェイ）	①～③、⑤
II.地域関係主体の積極的な関与（共創の視点）	
・地域公共交通計画の策定	②、③
・地域公共交通法改正を踏まえ、関係自治体も含めて主体的に関与	①～⑤
・交通機関と民間事業者のコミュニケーション（例：学校、病院前の時刻表）	④、⑤
・社会資本整備交付金の拡充（事業比率、対象範囲の拡大）	①
・地域公共交通の積極的な利用促進（例：地域への周知徹底、啓蒙期間）	②～④
・中・高校生の授業における地域課題や地域の魅力の共有（例：地理総合）	②、③
・自治体において横断的・広域での担当部署の設置（例：地域ブランディング課）	②、③
III. 地域住民が外出するための「魅力的な場所」や「仕組み作り」	
・交通の結節点における機能集約（例：教育施設、病院、文化施設）	②、③
・パブリックスペースの拡充（例：芝生の整備、ウォークアブルな街づくり）	②、③
・地域住民の外出や健康を促進する仕組み作り（例：健康と街づくりを促進する取組）	②～⑤
IV.脱炭素の視点	
・燃料電池車両や電気自動車（バス・タクシー）の導入促進	①～⑤
・自家用車と公共交通機関（鉄道・バス）のバランスの取れた交通政策の実現	①～③

※提言先⇒①国、②広域自治体、③基礎自治体、④経済同友会、⑤地域交通事業者

(2) 提言内容における重要項目

前述の提言内容のなかでも、下記1)～3)が特に重要な項目と考える。

1) 地域公共交通活性化再生法の改正趣旨を踏まえた自治体の積極的関与

2023年4月に地域公共交通活性化再生法が改正され、今後は自治体等の要請に応じて、国が主体的に関与するスキームが構築されるなど国・自治体・民間企業等の共創が期待されている。

かかる中、基礎自治体においては、将来の人口構成や厳しい財政状況を踏まえて、各地域の公共交通のビジョンや地域交通の在り方を主体的に検討するとともに、広域自治体においても、法定協議会⁴の設置や地域公共交通計画⁵の策定など、島根全体に即した地域公共交通のビジョン共有や地域交通の在り方検討への主体的な関与を要望する。

また島根全体の地域公共交通の利便性向上の視点から、中核都市を結ぶ基幹交通のアクセス環境の向上、地域の共有課題の解決に資する新しい技術の社会実装に向けた実験場の提供などに対して、広域自治体においても積極的な関与を要望する。

2) 地域交通における「結節点の機能強化」及び「魅力的な場所」の提供

持続的な地域公共交通に向けては、地域住民が主体的に外出する目的としての「場所」や「仕組み」作りが不可欠である。

人口減少や国・自治体の厳しい財政状況を踏まえれば、地域住民に対して効率的にサービスや場所を提供する必要がある。特に駅前、バスターミナル、空港ビルなど交通結節点における機能強化や魅力的な場所の提供が重要であることから、関係主体が連携⁶しながら下記に対する積極的な関与を要望する。

⁴ バス、鉄道、旅客船といった個別の輸送形態ごとの輸送サービスの活性化等の観点にとどまらず、ドア・ツー・ドアのシームレスな輸送サービスを実現するための複数の輸送形態間の連携・横断的な観点から、関係者が集まり、協議する仕組みである。

⁵ 地域の移動手段を確保するために地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域関係者と協議しながら作成するマスタープラン

⁶ 地域に関係主体がすり合わせしながら、共通ビジョンの見える化と共有化を図ることが重要

- ① 地域公共交通の結節点における機能向上(例:教育施設、病院、文化施設、パブリックスペース拡充)
- ② 地域住民の外出や健康を促進する仕組み作り
(例:高齢者の外出や健康促進に繋がる民間事業に対する公的支援)
- ③ 魅力的な公共交通や街づくり(例:JR 観光列車⁷や富山市東岩瀬町の取組)

3) 交通弱者の移動手段および脱炭素に向けた取組

・高齢者や若者といった交通弱者に対する移動手段の提供という視点に加えて、カーボンニュートラル推進の観点から、下記の取組への支援検討を要望する。

- ① 自家用車と公共交通機関(鉄道・バス)のバランスの取れた交通政策の実現
- ② 燃料電池鉄道車両⁸や電気自動車(バス・タクシー)の導入推進

(図表6)「沼津駅南口のバス時刻表」



(出所) 写真は 2023 年 11 月 14 日に開催された鳥取・島根合同懇談会講演資料「地域公共交通の政策課題 (東京大学大学院 特任教授 中村文彦氏)」より抜粋

⁷ 旅行をするための移動手段として鉄道を利用するのではなく、鉄道に乗ること自体が旅行の目的となるような、通常の列車とは異なる魅力的な外観や内装をもつ列車のこと

⁸ 鉄道車両の電源に水素燃料を活用した車両

IV. おわりに

本提言では、地域の暮らしや経済活動を支える地域公共交通の在り方について、地域が目指すべきビジョンを共有すると共に、地域の関係主体がそれぞれの立場で地域公共交通の在り方、魅力的な街づくりについて行動することを提言の柱としている。

今回の島根・鳥取合同委員会での議論においては、地域公共交通が関係する山陰の地域課題のなかでも、網羅的に課題を整理できた訳ではない。例えば、山陰の人口減少は中山間地域における減少幅が大きいことから、中山間地域の暮らしに不可欠な地域公共交通サービスの維持も大事な課題と考える。また地域のエリア特性だけでなく、地域住民のライフサイクルに応じたニーズや課題を把握することも重要である。このように今回取り扱ったテーマ以外にも、地域公共交通では大事なテーマは多くあると認識しているが、限られた検討期間であるためテーマを絞っている点をご容赦頂きたい。

島根経済同友会 島根・鳥取合同委員会においては、引き続き、地域公共交通や観光分野など山陰における共有課題をテーマに調査検討を行なうことで、山陰における持続可能な地域形成に向けて提言していきたい。

以 上

【別紙1】

島根・鳥取合同委員会における主な活動内容(令和5年度)

- 令和5年度6月5日:島根経済同友会総会(活動計画の承認)
- 7月28日:第1回島根・鳥取合同委員会
- 10月12日:(財)鉄道総合研究所への視察および講演会
 - ・視察:燃料電池鉄道車両、新型振り子の試験装置等
 - (講演)鉄道の脱炭素化に向けた技術開発
 - (講師)鉄道総合研究所 研究開発推進部次長 長谷川 均
- 11月14日:鳥取・島根合同懇談会
 - ・講演:「山陰における持続可能な地域交通の推進に向けて」
 - (講師)東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授 中村文彦
 - (国土交通省「アフターコロナ地域交通リデザイン」有識者検討会・前座長)
 - ・講演:「山陰の地域特性を踏まえた地域公共交通に向けて」
 - (講師)㈱日本総合研究所 主席研究員 藻谷浩介
- 12月20日:第2回島根・鳥取合同委員会
- 令和6年度3月1日:第3回島根・鳥取合同委員会

【別紙2】

令和6年3月現在

島根・鳥取合同委員会 委員名簿

(敬称略)

(委員長)

白水 照之 (株)日本政策投資銀行松江事務所 所長

(アドバイザー)

松尾 倫男(代表幹事) (株)山陰中央新報社 代表取締役社長

(副委員長)

福島 邦雄 (株)計画設計工房 代表取締役

(委員)

大内 茂 (株)コスモブレイン 代表取締役

佐藤 徹志 (株)島根事務機 代表取締役社長

渋川 あゆみ 医療法人マザリー 理事

杉原 伸治 ごうぎんリース(株) 代表取締役

戸崎 真一 (株)鳥取銀行松江支店 支店長

持田 朝子 (株)システム工房エム 代表取締役

宮下 義重(石央支部) 浜田港運(株) 名誉会長