

2-2 広域連携に向けた取組

人口減少社会の中、行政サービス水準を維持し、また新たな価値創造により地域が持続的に発展していくため、単独の自治体でなく、より効果的・効率的な対応を図るため、他の自治体との広域連携が模索され、「連携中枢都市圏」等の連携強化の取組が進められています。

県内の連携中枢都市圏は、「広島広域都市圏」「広島中央地域連携中枢都市圏」「備後圏域」があり、連携中枢都市圏内の自動車の交通流動は、それぞれの中核都市である「広島市」「呉市」「福山市」を中心とした交通流動が活発です。

図表 中国地方の連携中枢都市圏（令和3年3月1日時点）

| | |
|---------------|---|
| 備後圏域 | 【広島県】4市2町（三原市・福山市・尾道市・府中市・世羅町・神石高原町）【岡山県】2市（笠岡市・井原市） |
| 高梁川流域連携中枢都市圏 | 【岡山県】7市3町（倉敷市・笠岡市・井原市・総社市・高梁市・新見市・浅口市・早島町・里庄町・矢掛町） |
| 広島広域都市圏 | 【広島県】9市8町（広島市・呉市・竹原市・三原市・大竹市・東広島市・廿日市市・安芸高田市・江田島市・府中町・海田町・熊野町・坂町・安芸太田町・北広島町・大崎上島町・世羅町）【山口県】2市5町（岩国市・柳井市・周防大島町・和木町・上関町・田布施町・平生町） |
| 岡山連携中枢都市圏 | 【岡山県】8市5町（岡山市・津山市・玉野市・総社市・備前市・瀬戸内市・赤磐市・真庭市・和気町・早島町・久米南町・美咲町・吉備中央町） |
| 山口県央連携都市圏 | 【山口県】6市（宇部市・山口市・萩市・防府市・美祢市・山陽小野田市）【島根県】1町（津和野町） |
| 広島中央地域連携中枢都市圏 | 【広島県】4市4町（呉市・竹原市・東広島市・江田島市・海田町・熊野町・坂町・大崎上島町） |



2-3 観光の状況

(1) 観光立国へ向けた国や県の動向

特色ある魅力を生かした観光を国や県の経済を支える基盤の一つにするため、国においては、観光立国推進基本法（平成 18 年法律第 117 号）の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、平成 29 年 3 月に新たな「観光立国推進基本計画」が閣議決定されました。

また、県においては観光立国推進基本法（平成 18 年法律第 117 号）の制定を受け、広島県議会平成 18 年 12 月定例会において、議員提案による政策条例として、ひろしま観光立県推進基本条例（平成 18 年広島県条例第 73 号）が制定され、平成 19 年 1 月 1 日から施行されました。この条例に基づき、これまで平成 20～平成 24 年度、平成 25～平成 29 年度、平成 30～令和 4 年度の各 5 力年について、それぞれ「ひろしま観光立県推進基本計画」が策定され、観光立国を目指した取組を進めています。

(2) 主要観光地

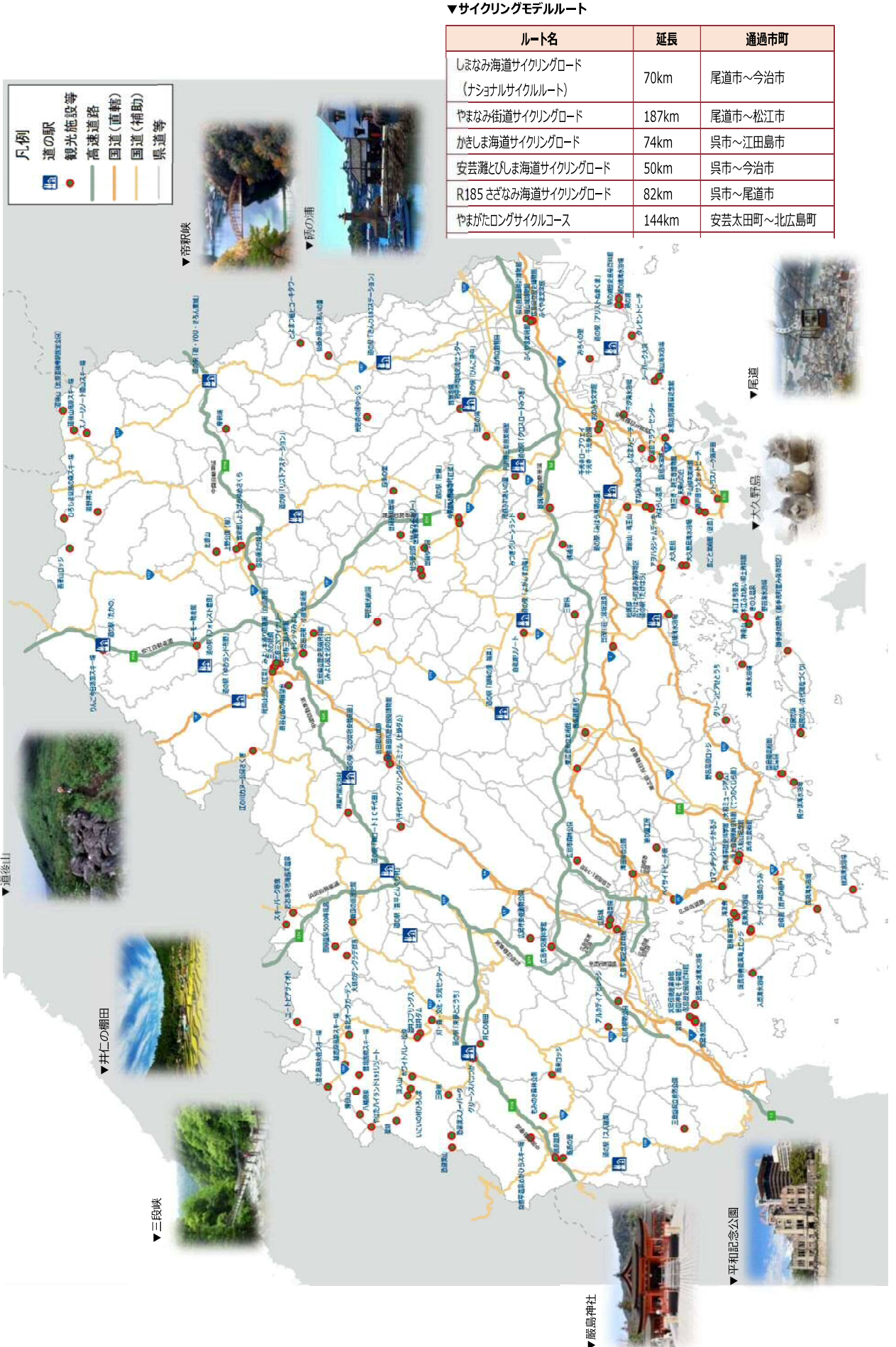
中国地方及び県内には、世界遺産や日本遺産などをはじめとした魅力的な観光資源が広域なエリアに幅広く分布しており、各地域ではそれぞれの観光資源のブラッシュアップや連携による魅力創出の取組が行われています。

また、近年盛り上がりを見せるサイクリングを活用した観光振興では、中国知事会において、各県にまたがるサイクリングルートや各県の推奨するサイクリングルートの一体的なプロモーションなどの、広域観光の促進に向けた取組も進められています。

図表 中国地方の主要観光資源



図表 県内の主要観光資源



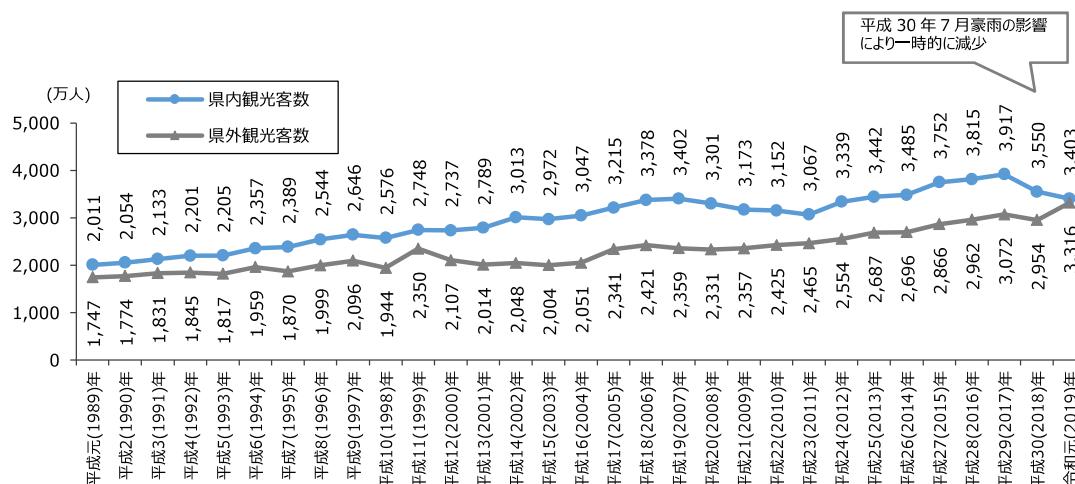
▼サイクリングモデルルート

| ルート名 | 延長 | 通過市町 |
|----------------------------------|-------|------------|
| しまなみ海道サイクリングロード (ナショナルサイクルート) | 70km | 尾道市～今治市 |
| やまなみ街道サイクリングロード | 187km | 尾道市～松江市 |
| かきしま海道サイクリングロード | 74km | 呉市～江田島市 |
| 安芸灘としま海道サイクリングロード | 50km | 呉市～今治市 |
| R185 さざなみ海道サイクリングロード | 82km | 呉市～尾道市 |
| やまがたロングサイクルコース | 144km | 安芸太田町～北広島町 |

(3) 観光客数の推移

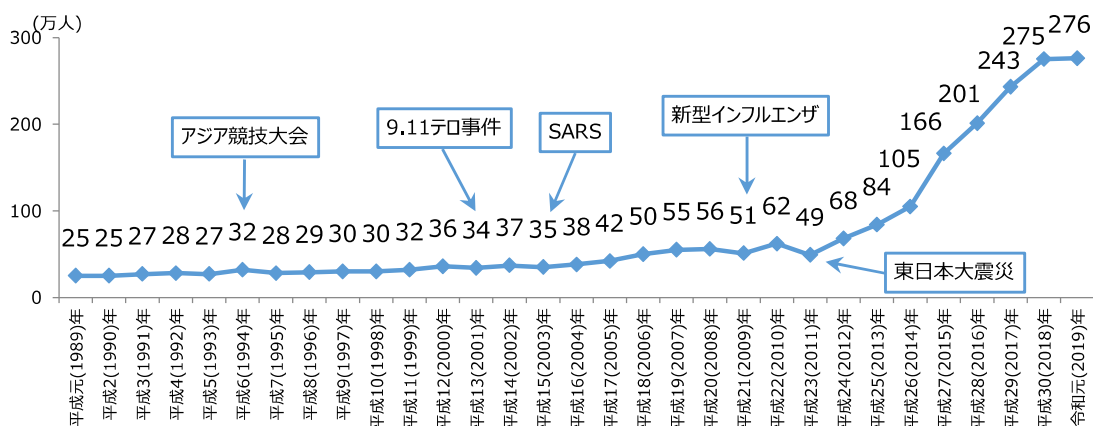
本県の総観光客数は、近年、県内・県外観光客、外国人観光客ともに、平成30年7月豪雨の影響を受けた平成30年を除き増加傾向にあります。特に、外国人観光客の増加が顕著となっています。

図表 県内・県外観光客数の推移



資料：広島県観光連盟「広島県観光客数の動向」（平成31・令和元年）

図表 外国人観光客の推移



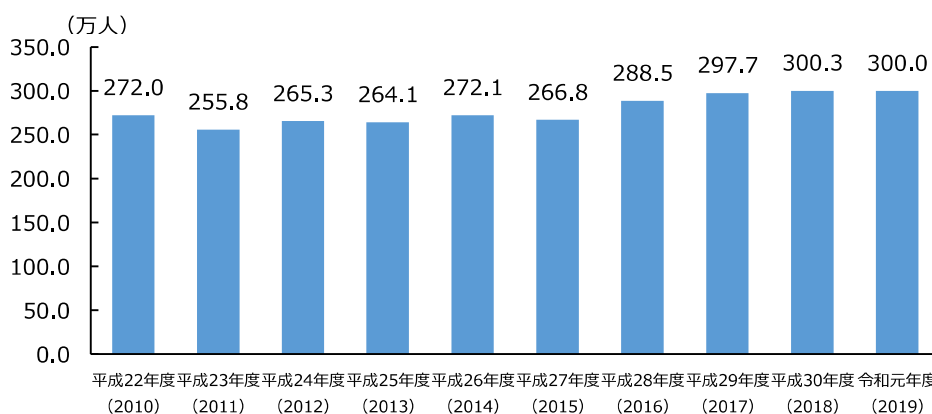
資料：広島県観光連盟「広島県観光客数の動向」（平成31・令和元年）

2-4 交通結節点の状況

(1) 広島空港

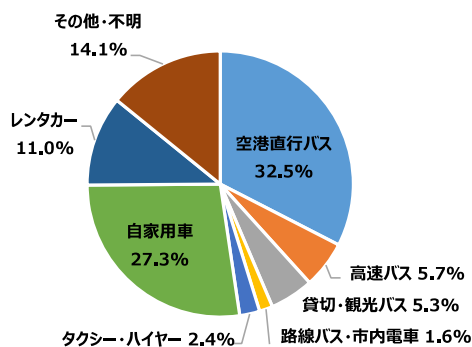
広島空港の利用者数は、平成23年度以降増加傾向にあり、令和元年度は300万人となっています。また、広島空港へのアクセスは、道路系のアクセスが約9割となっており、広島市を出発・目的とする利用が約半数を占めています。

図表 広島空港の利用者数



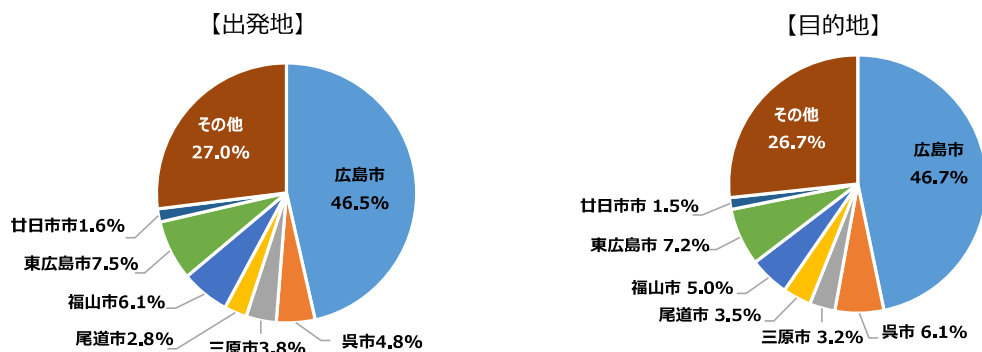
資料：令和元年空港管理状況調査

図表 広島空港の代表アクセス手段割合



資料：令和元年度航空旅客動向調査

図表 広島空港利用者の出発地・目的地 (国内旅行・県内利用者)

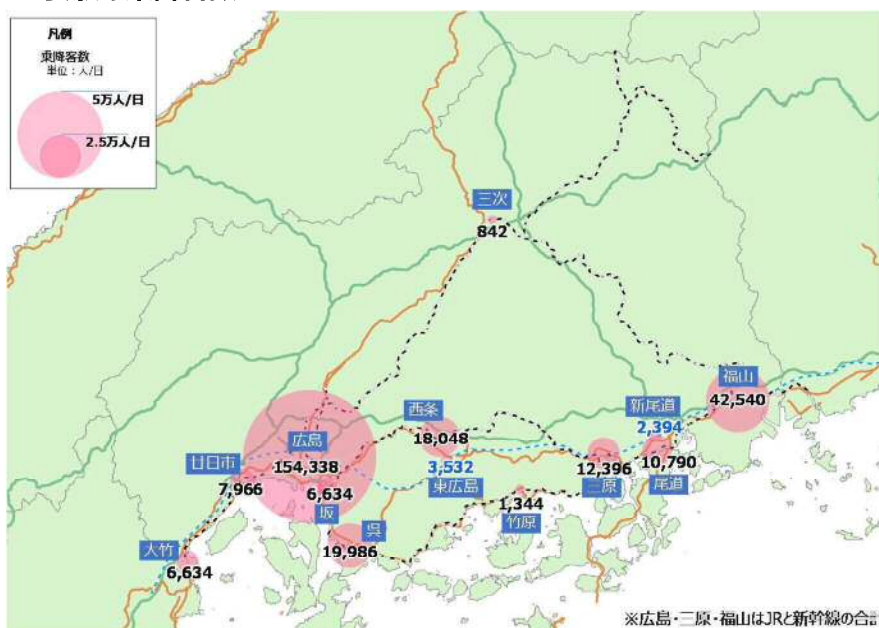


資料：令和元年度航空旅客動向調査

(2) JR 駅、フェリーターミナル、バスターミナル等

JR 駅別乗降客数は、山陽側の中心都市の駅で乗降が多くなっています。中でも、広島駅の乗降客数は他の駅に比べ突出しています。フェリーターミナル等の船舶乗降客数は、日本三景・世界文化遺産の島である宮島と、本土側の宮島口を結ぶ「厳島港」が全国1位となっており、県内では「広島港」「小用港」「土生港」が続きます。都市間高速バスを運行する主要なバスターミナルとしては、「広島バスセンター」「広島駅」「福山駅」等があります。「三次駅」はJR利用者の乗降や都市間高速バス便数も多く、県北エリアの交通結節点となっています。

図表 JR 主要駅の乗降客数



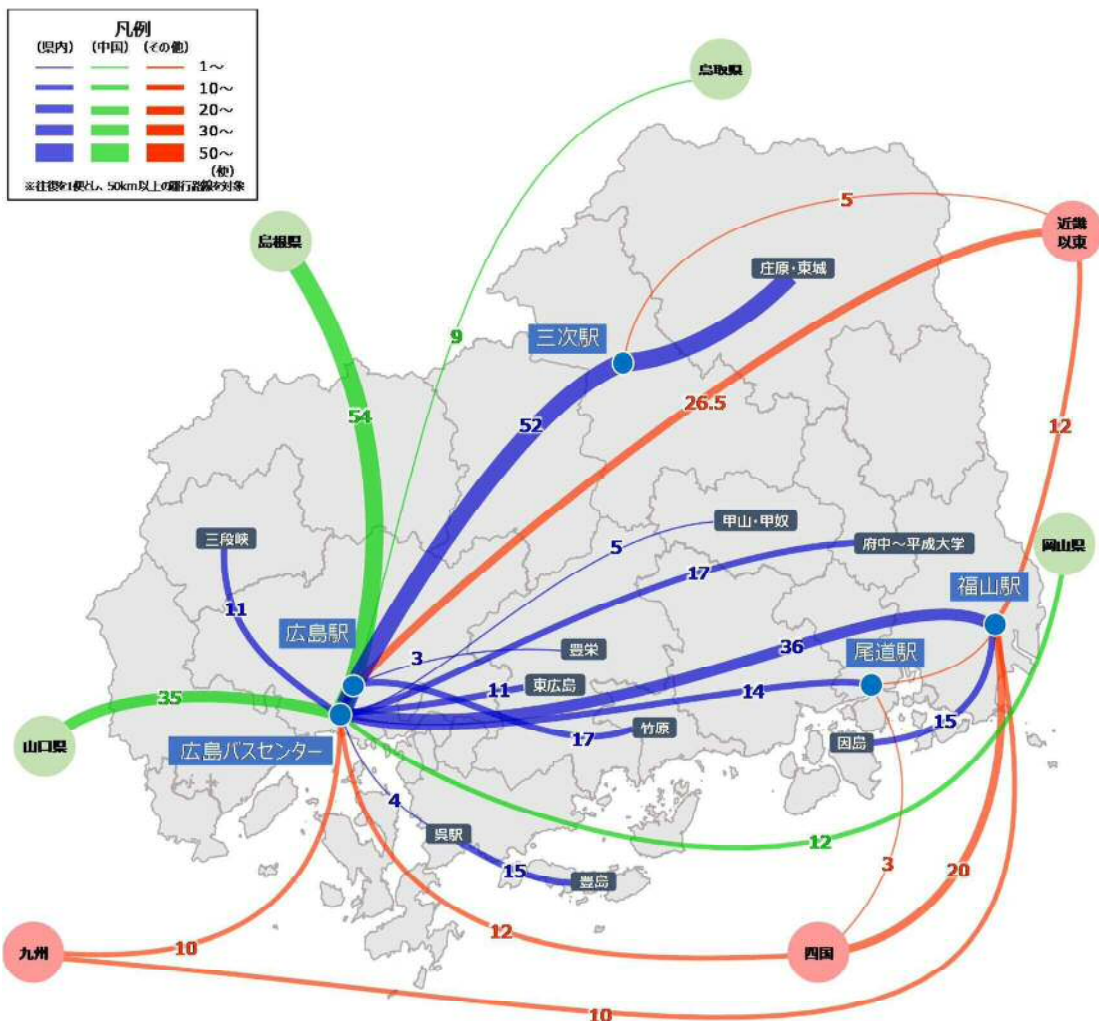
資料：国土数値情報 駅別乗降客数（平成30年度）

図表 港の乗降客数



資料：港湾統計年報（令和元（2019）年度）

図表 都市間高速バスの運行状況（便数上位5拠点）



資料：運輸要覧 中国運輸局（平成30年度）
 ※往復を1便とし、50km以上の運行路線を対象

| 行き先 | バスターミナル | 広島バスセンター | 広島駅 | 西条駅 | 三原駅 | 尾道駅 | 新尾道駅 | 福山駅 | 東福山駅 | 三次駅 | 呉駅 |
|------|------------|----------|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|----|
| 県内 | 広島～福山 | 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 36 | 0 | 0 | 0 |
| | 広島～府中・平成大 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 広島～尾道・因島 | 14 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 広島～甲山・甲奴 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 福山～因島 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 |
| | 広島～三次・庄原・東 | 52 | 52 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52 | 0 |
| | 広島～三段峡 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 広島～東広島 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 広島～竹原 | 17 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 広島～豊栄 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 呉～豊島 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| | 広島～豊島 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 計 | 170 | 76 | 0 | 0 | 14 | 0 | 51 | 0 | 52 | 15 | |
| 島根 | 53 | 54 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 鳥取 | 9 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 岡山 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 山口 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 近畿以東 | 14.5 | 26.5 | 2 | 1 | 6 | 0 | 12 | 2 | 5 | 1 | |
| 四国方面 | 12 | 12 | 0 | 0 | 3 | 7 | 20 | 0 | 0 | 0 | |
| 九州方面 | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | |

2-5 中山間地域における公共交通機関の状況

県内の23市町の内、全域が中山間地域となる市町は10市町、一部が中山間地域となる市町は9市町あり、その面積は県土の約7割を占めています。

中山間地域では、鉄道、路線バスの廃止・減便などを背景に、特に移動手段の選択肢が限られた高齢者などの生活交通の確保が大きな課題となっています。

このような中、重要な生活交通を維持するため、県内全23市町において、県の運行経費補助を受け維持されている路線バス、デマンド交通、コミュニティバスなどの地域交通が運行されています。

※中山間地域とは

離島振興法、山村振興法、半島振興法及び過疎地自立促進特別措置法のいずれかに指定された地域。

図表 平成30年3月に廃止されたJR三江線



資料：広報みよし（2016年2月号）

図表 平成15年12月に廃止されたJR可部線（可部～三段峡間）



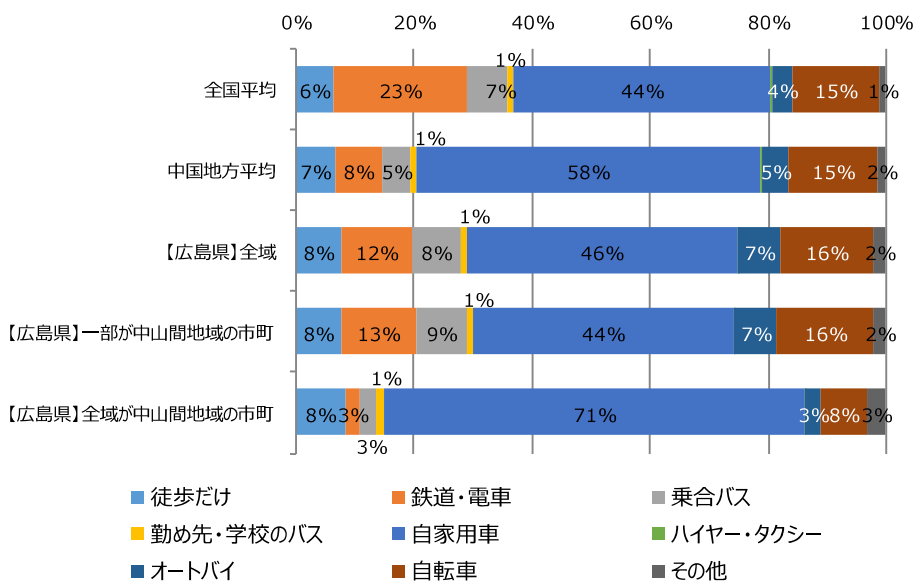
※可部－あき亀山間は平成29年3月に再開

2-6 人流の交通手段割合

本県の人流の交通手段割合は、県全域では「自家用車」の割合が46%と最も大きく全国平均と同程度となっており、次いで「自転車」「鉄道・電車」「乗合バス」「徒歩」が続いており、マイカーによる移動が多くなっています。

また、全域が中山間地域の市町は公共交通の選択肢の少ないことから、「自家用車」が71%を占めており、マイカー依存が顕著となっています。

図表 交通機関分担率（通勤・通学）



資料：平成 22 年国勢調査

図表 中山間地域を有する市町

| 区分 | 該当市町 |
|----------|---|
| 全域が中山間地域 | 10 府中市, 三次市, 庄原市, 安芸高田市, 江田島市, 安芸太田町, 北広島町, 大崎上島町, 世羅町, 神石高原町 |
| 一部が中山間地域 | 9 広島市, 呉市, 竹原市, 三原市, 尾道市, 福山市, 大竹市, 東広島市, 廿日市市 |

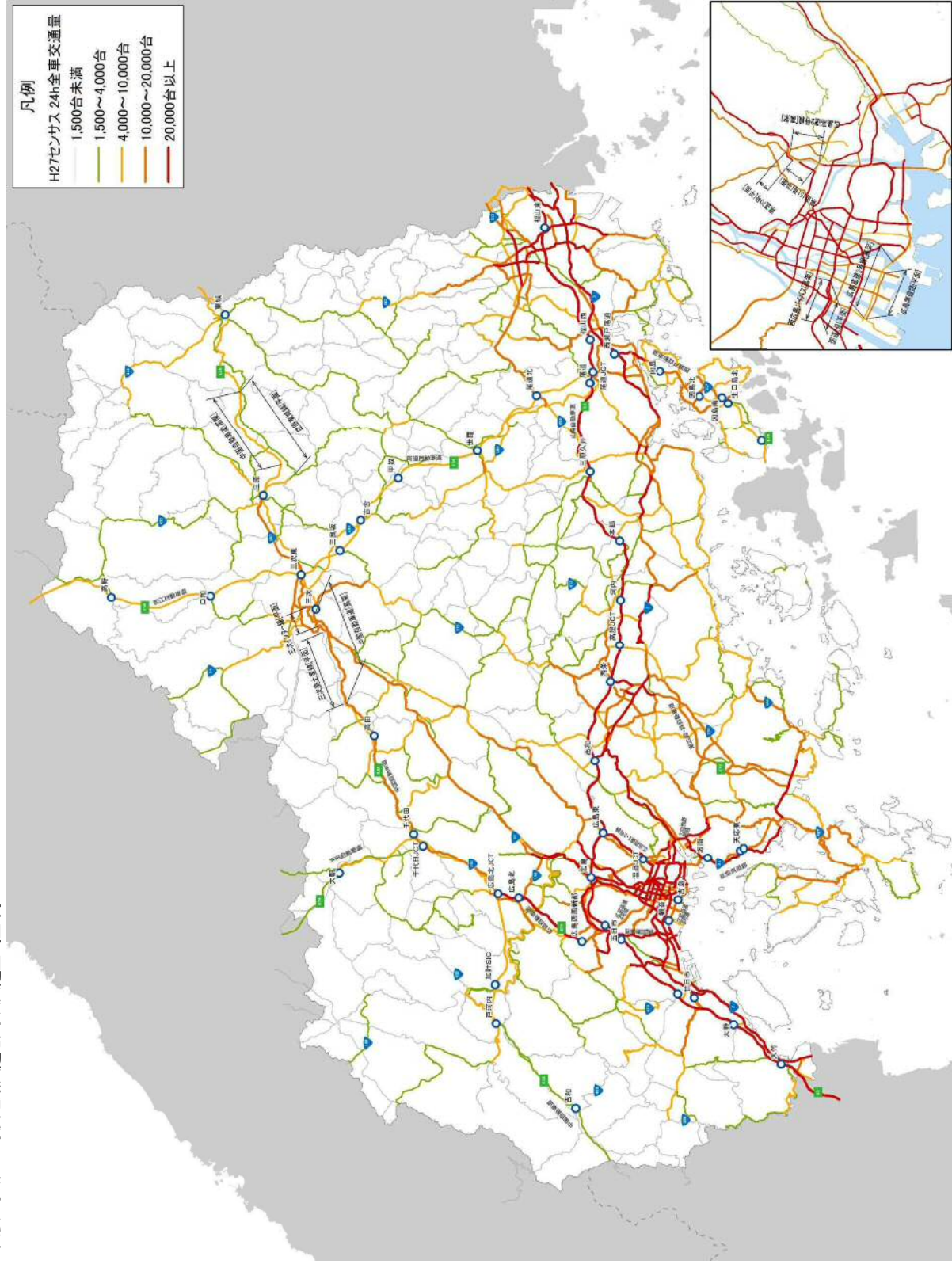
※ 中山間地域とは、離島振興法、山村振興法、半島振興法及び辺陲地域自立促進特別措置法の何れかにより指定された地域。

資料：広島県中山間地域振興計画 平成 26 年

2-7 人流の主な利用路線

自動車交通の主な利用路線を見ると、多くの交通は、山陽側に位置する山陽自動車道や国道2号をはじめとした、人口や都市機能が集積している広島都市圏や福山都市圏周辺の路線に集中しています。また、広島圏域、備後圏域から備北圏域へのアクセスする路線も多く利用されています。

図表 平成27年度道路交通センサス交通量(全車)



資料：平成27年度道路交通センサス