

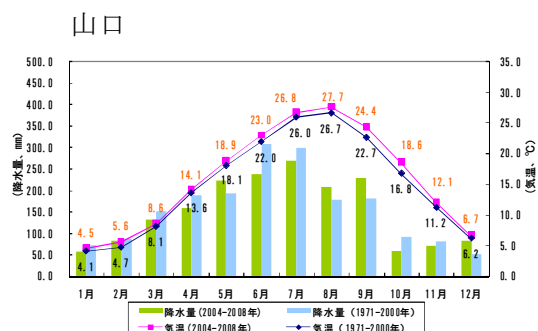
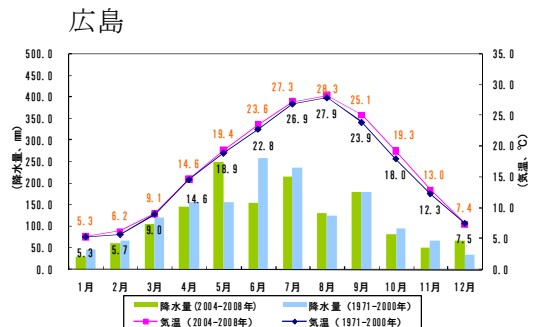
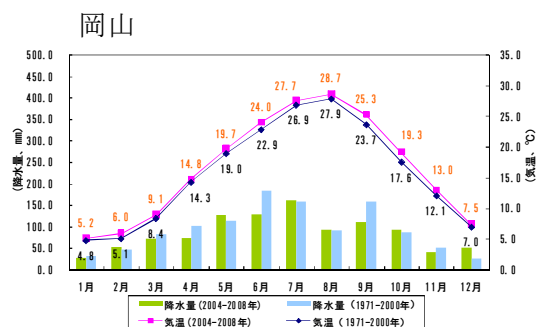
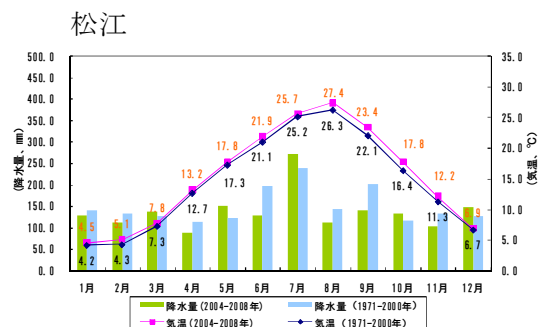
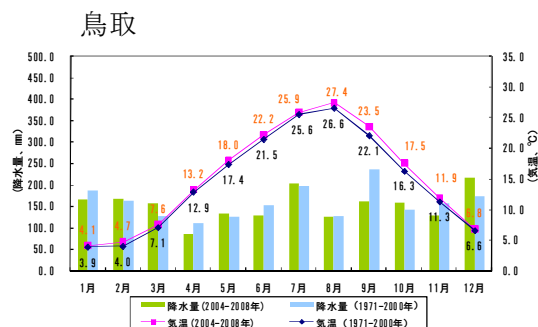
第1章 中国地方の現状と課題

第1節 中国地方の特徴

(1) 自然・地理の特徴

中国地方は、大きくは山陰の日本海岸式気候と山陽の瀬戸内式気候に分かれ、気温は、山陽が年平均で1～2℃程度高く、降水量は山陰が多くなっています。また、2000年以前の30年間の平均と直近5年間の平均を比較すると、気温はどの都市においても上昇しています。

■中国地方県庁所在地及び主要都市の月別平均気温・平均降水量



※出典：気象庁HP（平成20年時点）
 ※降水量は、各年の月合計の平均値
 気温は、各年月の日平均の平均値

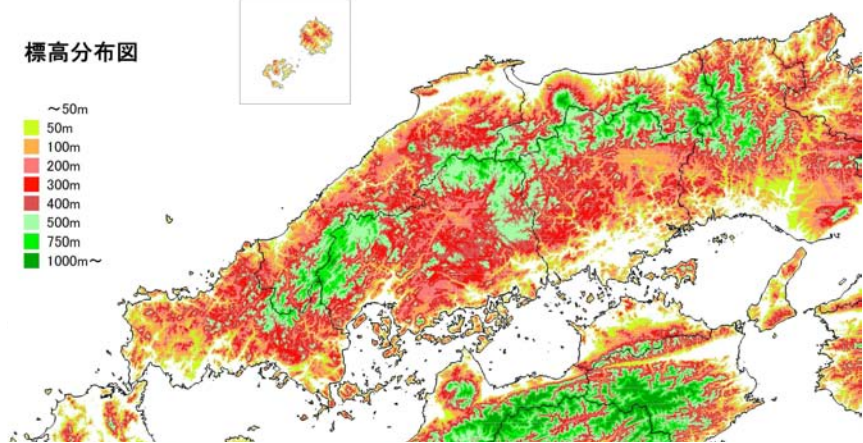
地理的には、近畿と九州の間に位置し、東西約 350km、南北約 140km の横長の地形で中央部には山陰と山陽を二つに分断する中国山地が東西に貫通し、日本海と瀬戸内海に面しています。

また、面積の約 74%を山地部が占めるものの、比較的なだらかな地形であることから、離島・半島、中山間地域(以下「中山間地域等」という)に多くの集落が分布しています。

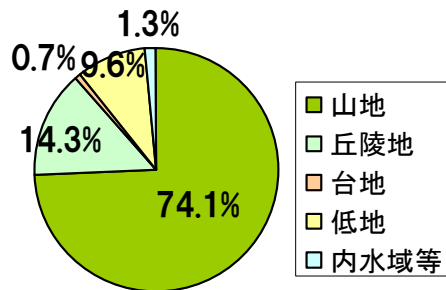
一方、総面積の約6%程度の河川の氾濫区域に人口の約 66%が集中し、洪水や高潮による水害リスクの高い地域で生活や経済活動が営まれています。土砂災害危険箇所数は、約9万5千箇所存在し、全国の土砂災害危険箇所数の約 18%を占めています。

■中国地方の概要

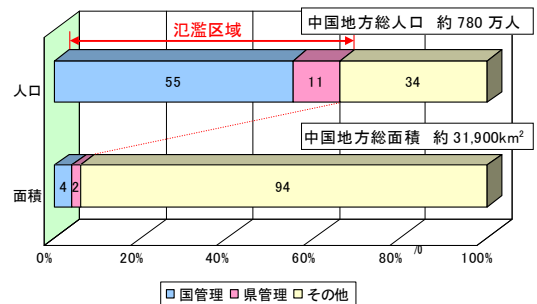
標高分布図



■中国地方の地形別面積比



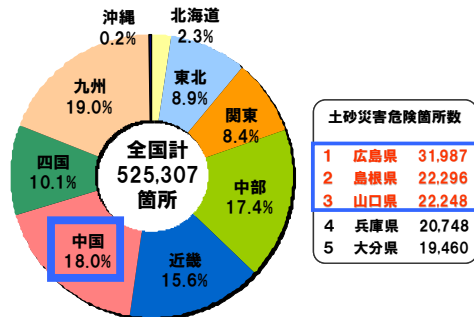
■面積・人口における氾濫区域の占める割合



※「河川氾濫区域」：想定氾濫区域とも呼ばれる、河川の氾濫水位よりも低い河川周辺の地域。
※総務省国勢調査（平成7年）に基づき中国地方整備局で試算

※出典：「昭和 57 年国土統計要覧」（国土庁長官官房総務課）

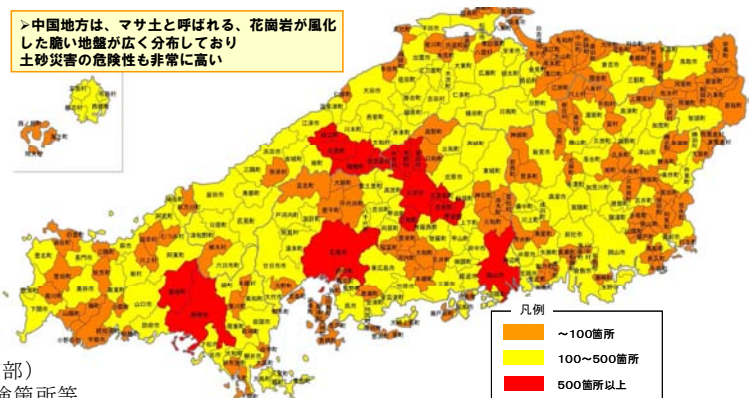
■土砂災害危険箇所の全国比較



土砂災害危険箇所数

1 広島県	31,987
2 鳥根県	22,296
3 山口県	22,248
4 兵庫県	20,748
5 大分県	19,460

■土砂災害危険箇所



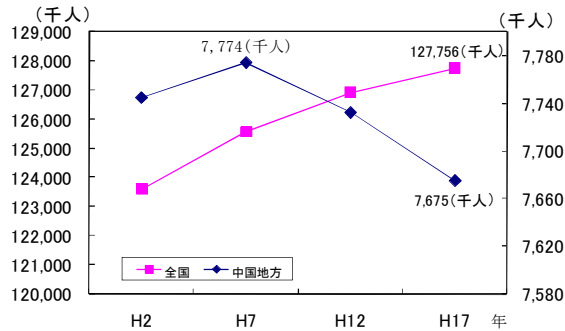
※市区町村境界はH12年時点

※出典：「都道府県別土砂災害危険箇所」（国土交通省 砂防部）
 ※土砂災害危険箇所とは、土石流危険渓流等、急傾斜地崩壊危険箇所等、地すべり危険箇所の合計値
 ※土石流危険渓流等、急傾斜地崩壊危険箇所等は、H14公表値
 ※地すべり危険箇所は、H10公表値

(2) 社会・産業の特徴

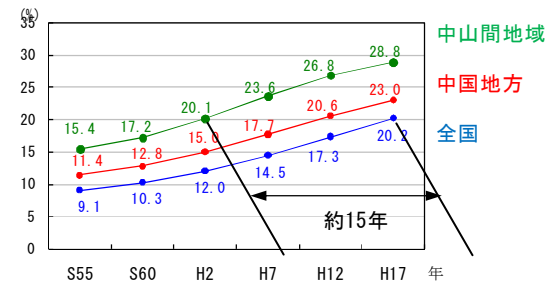
中国地方は、1995年の777万人をピークに人口減少に転じ、2005年には768万人となっています。また、全国に先行して高齢化が進展しており、島根県の高齢化率約27%をはじめ各県で全国平均を上回っています。今後、高齢者人口は引き続き増加する一方で、特に生産年齢人口が大きく減少すると見込まれます。

■全国及び中国地方の人口の推移



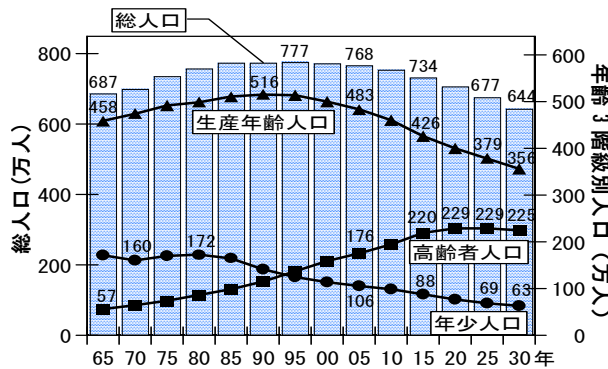
※出典：総務省国勢調査（平成17年）

■高齢化率の推移



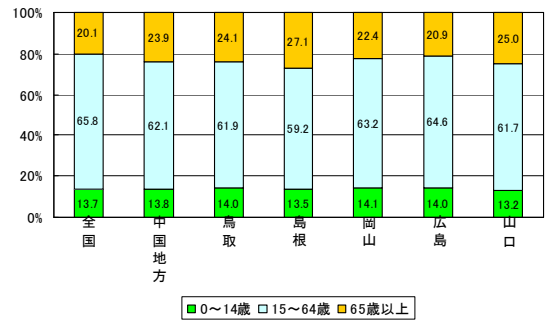
※出典：総務省国勢調査（平成17年）
※高齢化率：65歳以上の割合

■中国地方の人口の推移と予測



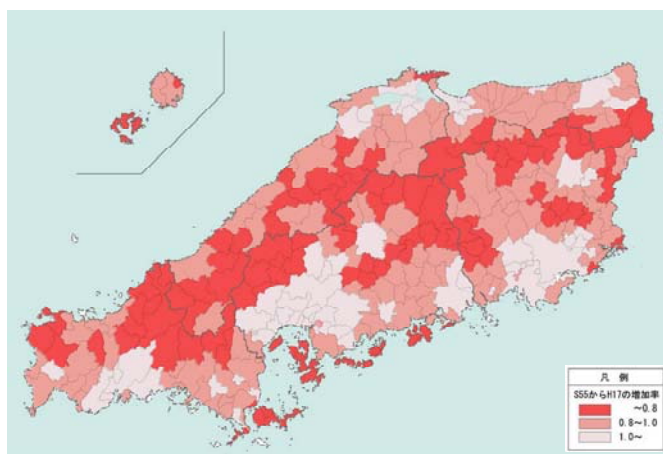
※出典：総務省国勢調査（平成17年）（将来値は中国総研推計）

■全国および中国5県の3区分人口割合



※出典：総務省国勢調査（平成17年）

■市町村別人口増減率



※出典：総務省国勢調査（平成12年、平成17年）
※市区町村境界はH12年時点

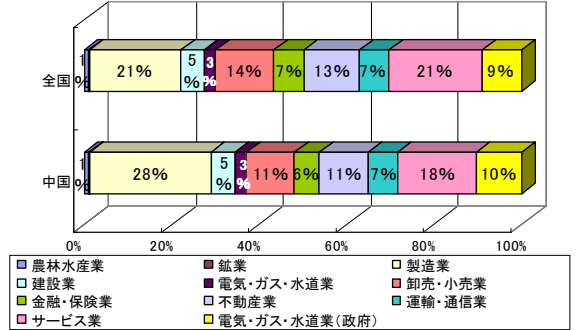
産業の特徴として、化学や鉄鋼などの基礎素材型産業や輸送用機械などの組立型産業が瀬戸内海沿岸に集積するなど、ものづくり産業に強みをもっています。域際収支

を産業別にみると、商業、サービス業では約 2.5 兆円の赤字ですが、ものづくり産業では約 2.5 兆円の黒字で、全体ではほぼ均衡している状況であり、中国地方全体で見ると経済的自立が可能なポテンシャルを有しています。

■産業集積状況

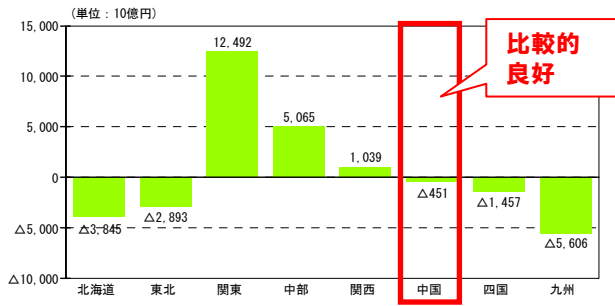


■全国と中国地方の総生産額における主産業の構成比率

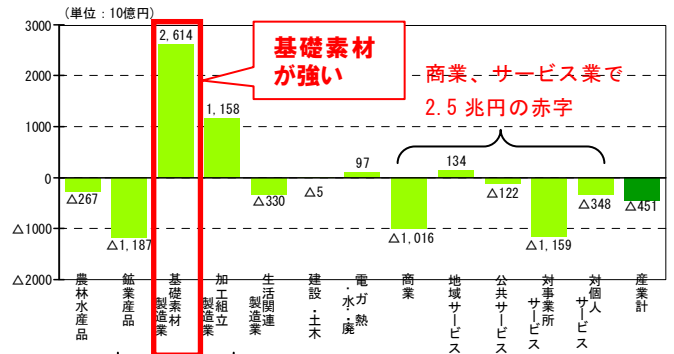


※出典：県民経済計算年報 平成 18 年版

■各地方ブロックの域際収支額(H12年)



■中国地方の産業別域際収支



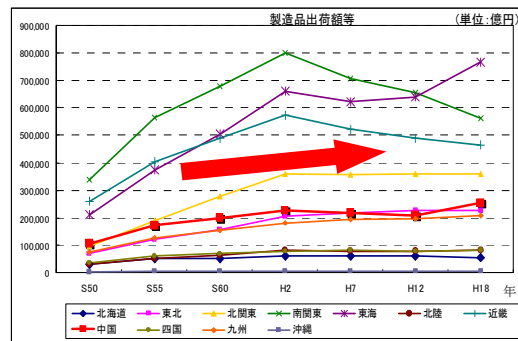
※出典：中国地方の経済圏・生活圏調査（財）ちゅうごく産業創造センター

※域際収支：各地域内の域内生産額（域内向け生産、移出・輸出向け生産）から域内支出額（民間消費、民間投資、政府支出）を控除して算出したもの。

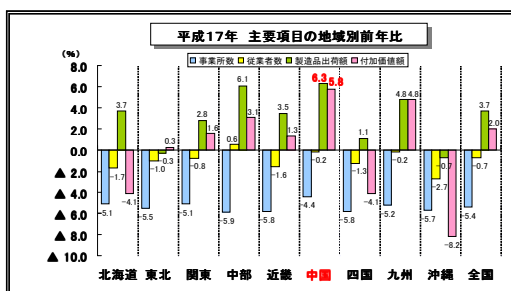
ものづくり産業で 2.5 兆円の黒字

中国地方の製造品出荷額等は、三大都市圏を除くと比較的高い地域となっています。中国地方の各県別では、山陰側に比べて山陽側の県で大きく増加しています。有効求人倍率は全国と比較して高い水準ですが、県別で見ると山陽側が高い水準であるのに対して、山陰側の有効求人倍率は低く、山陰側と山陽側の格差が拡大しています。

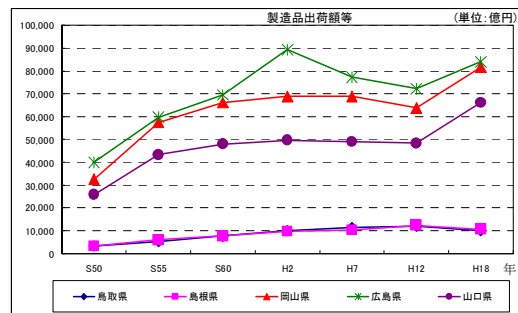
■製造品出荷額等の推移



■主要項目の地域別前年度比

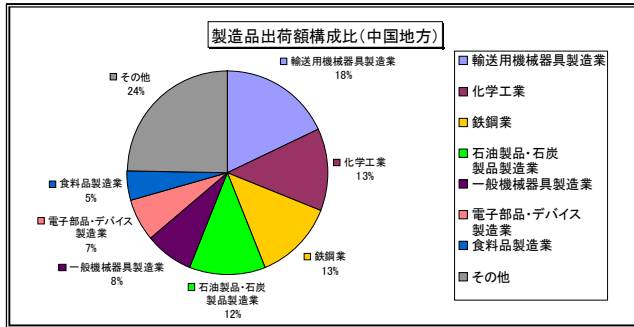


※出典：中国経済産業局「平成17年工業統計調査（速報）」



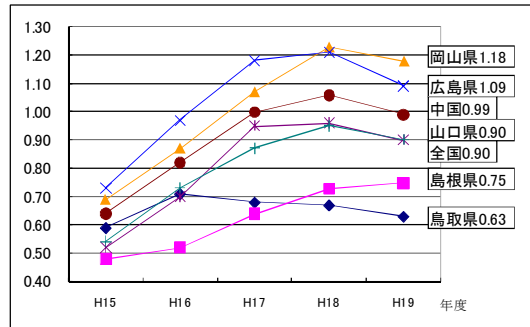
※出典：「工業統計調査」／経済産業省
 ※平成18年度については工業統計速報値

■ 製造品出荷額構成比(中国地方)



※出典：経済産業省「H18年工業統計資料」

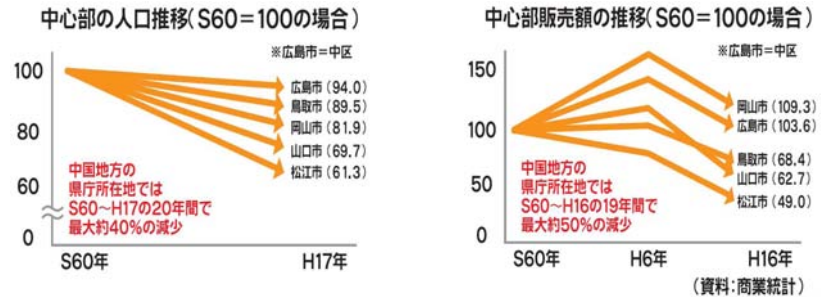
■ 有効求人倍率の推移



※出典：厚生労働省「職業安定業務月報」

また、多くの都市では、中心市街地の空洞化が進んでおり、県庁所在都市の中心部においても人口及び小売業年間商品販売額は減少傾向にあります。

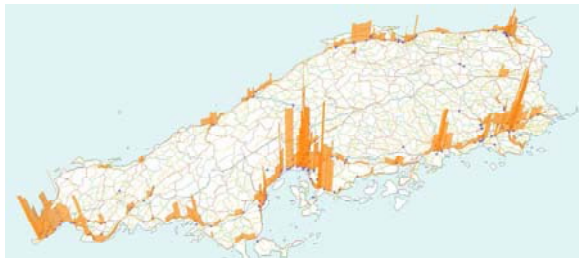
■ 中心部の人口及び販売額の推移



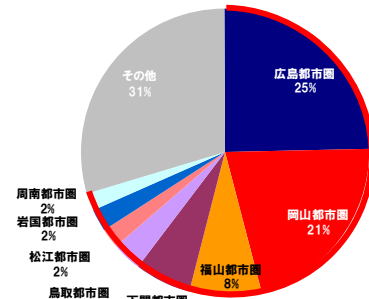
※出典：中国経済産業局「目指そう!!コンパクトでにぎわいあふれるまちづくり」
 ※中心部とは、中心市街地活性化基本計画で策定された中心市街地を示す。(広島市以外)
 ※販売額は、小売業年間商品販売額を示す。

特に山陽側の都市部における渋滞損失が著しい状況です。都市部への交通の集中により、走行性の低下を招いています。

■ kmあたり渋滞損失時間



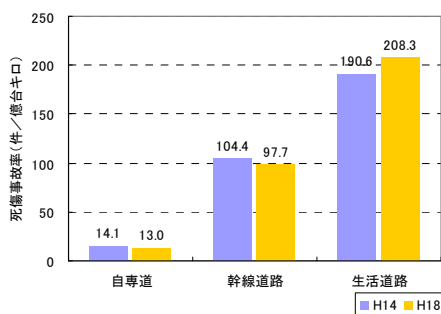
※出典：H17渋滞損失時間確定値(直轄国道のみ)



※出典：H17渋滞損失時間確定値(県道以上)

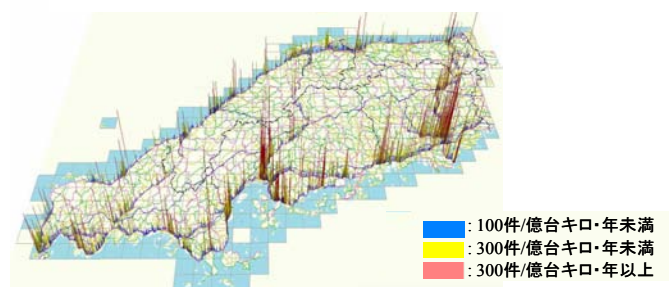
交通死傷事故率は減少傾向にありますが、山陽側の都市部で未だ高い発生率であるといえます。また、道路種別でみると、全国的に生活道路における死傷事故率が高い傾向にあり、身近な生活空間における事故の発生が高いことがうかがえます。

■ 全国の道路種別死傷事故率



※出典：国土交通省 道路局

■ H14年度-H17年度 死傷事故率3Dマップ



※出典：中国地方の直轄国道における4年間(H14-H17)の事故データから作成

(3) 暮らし・文化の特徴

中国地方は、中小規模の都市が分散した地域構造となっており、小都市は大都市や中小都市と比べて人口の減少が大きくなっています。

また、域内需要の大半を占めるのはサービス産業となっており、サービス産業の生産は、人口 30 万人以上の都市圏のウェイトが高くなっています。このことから、人口 30 万人以上の都市圏は、30 万人未満の都市圏と比較して、経済的に自立していると考えられます。

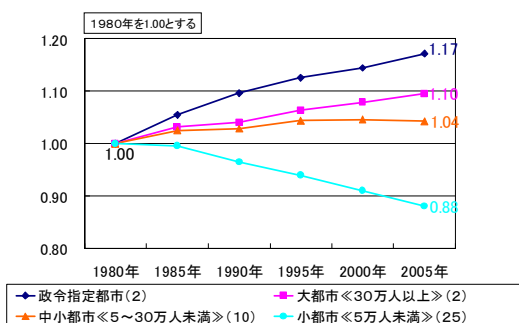
市町村の通勤状況をみると、就業機会の少ない市町村は、行政界を越えて生活圏の中心となる都市に依存している傾向にあります。

■生活圏中心都市と人口



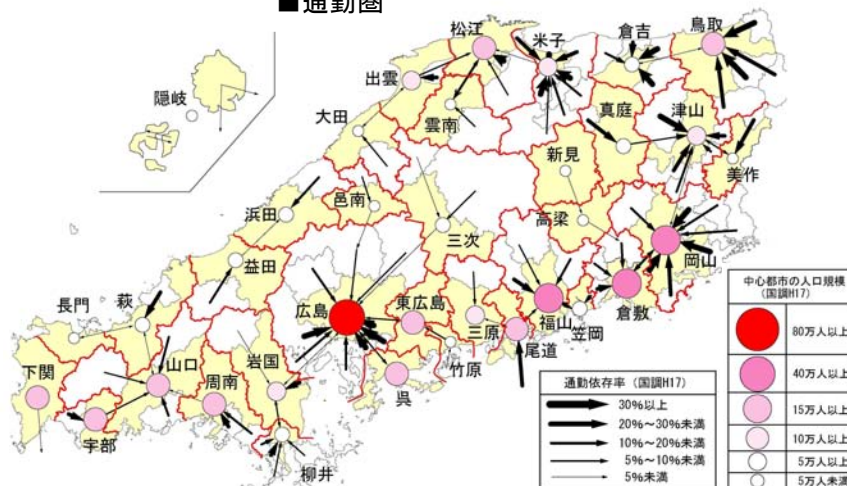
※出典：総務省国勢調査（平成17年）

■中国地方の都市規模別人口動向



※出典：総務省国勢調査（平成17年）
 ※比率は1980年を1.00とする
 ※合併市町村で集計
 ※（ ）内は都市数を示す

■通勤圏



※出典：総務省国勢調査（平成17年）（人口）
 総務省国勢調査（平成17年）（通勤依存率）
 ※市区町村境界はH20年時点

- (注) 合併自治体ベースで通勤圏を分析。通勤圏をベースとして生活圏を設定した。
- ①他から5%以上の通勤依存率がある場合、生活圏を設定した。
 - ②他に対して通勤依存率が5%未満の場合、単独の生活圏とした。但し、人口2万人未満の自治体は最大依存都市の生活圏とした。
 (日南町、飯南町、吉賀町、大崎上島町、世羅町)
 - ③他に対して5%以上の通勤依存率がある場合も、人口15万人以上の都市は単独の生活圏とした。
 (呉市、東広島市)
 - ④美祢市、美東町、秋芳町は平成20年3月合併のため、一体の都市として評価した。

また、三つの世界遺産、原爆ドーム、厳島神社、石見銀山に代表される歴史、文化資源や瀬戸内海、宍道湖などの自然資源を数多く有しています。それらの資源を活かし、年間観光客数150万人を超える、大きな観光地が複数点在しています。

また、平成20年10月1日、滞在型観光を促進することをねらいとして、「広島・宮島・岩国地域観光圏」、「山陰文化観光圏」の観光圏が選定されています。

外国人観光旅客数は、各県とも近年増加傾向を示しています。

■三つの世界遺産



■外国人観光旅客数の推移 (単位:人)

		H14	H15	H16	H17	H18	H19
島根県	宿泊客数			18,202	20,575	29,169	32,710
岡山県	宿泊客数			24,664	33,522	42,464	60,713
広島県	観光客数	374,403	349,183	383,433	416,422	503,695	548,907
山口県	観光客数				65,369	79,307	93,382

※各県ごとに調査手法が異なる (島根県と岡山県は宿泊者数、広島県と山口県は観光客数、鳥取県は公表資料無し)

※出典:
 島根県: 島根県観光動態調査結果
 岡山県: 外国人旅行者宿泊者数調査結果
 広島県: 広島県観光客数の動向
 山口県: 山口県観光客動態調査

■年間観光客数 150 万人以上の主要観光地

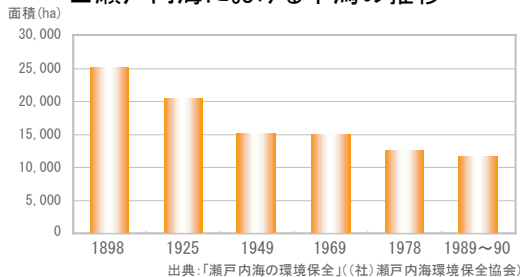


■歴史的・文化的地域資源

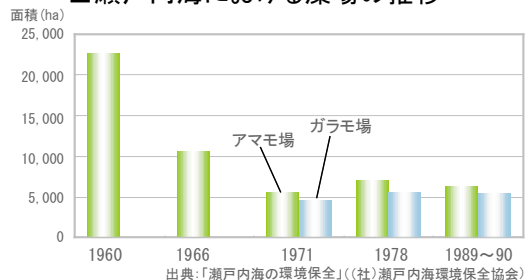


また、環境面では、干拓や埋立等により干潟や藻場の面積が減少しています。特に瀬戸内海において昭和 50 年以降に消失した面積は 1,450ha に及びます。

■瀬戸内海における干潟の推移



■瀬戸内海における藻場の推移

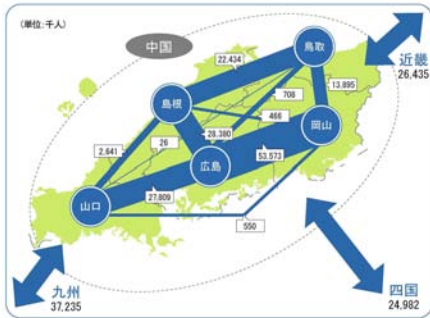


(4) 社会資本整備の特徴

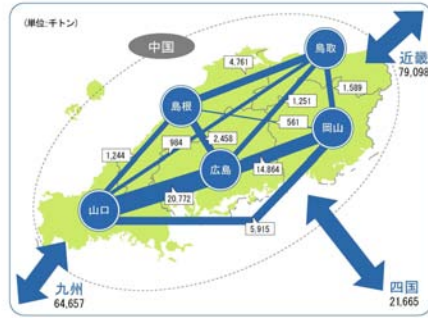
特に、山陰では、高速交通ネットワークの整備が遅れているため、山陰側の県間、山陰と山陽の県間移動に多大な時間を要しており、旅客流動・貨物流動とも、山陽側の東西方向の移動がメインとなっています。長時間を要する山陰側の県間、山陰と山陽の県間移動を短縮することで、中国地方の一体化を図るための事業を推進中です。

また、東アジア等との貿易が拡大する中で港湾の機能強化を図り競争力を高めるとともに、近年の災害を踏まえて高潮対策事業や床上浸水対策特別緊急事業を推進中です。

■ 県間及び地域間旅客流動

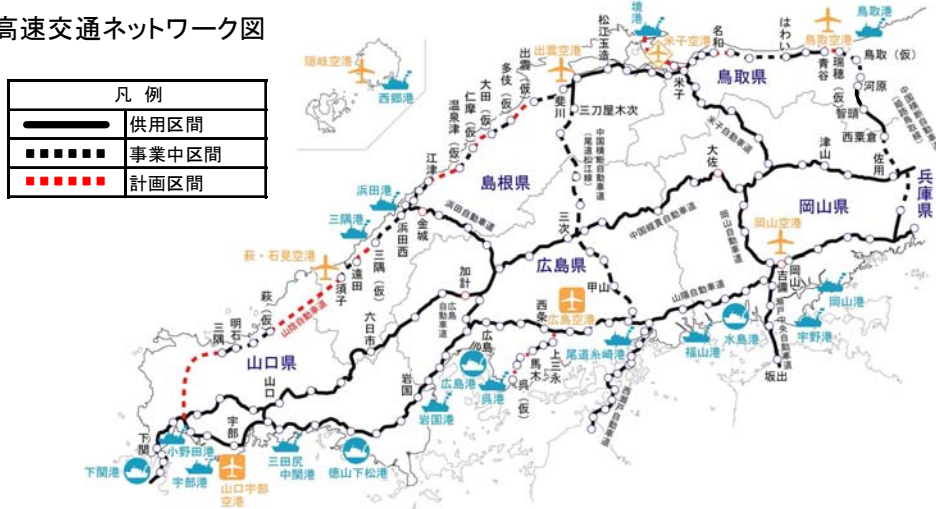


■ 県間及び地域間貨物流動



※出典:国土交通省総合政策局:貨物・旅客地域流動調査(H18)

■ 高速交通ネットワーク図



■ 尾道松江線(尾道-三次間)



■ 福山港耐震強化岸壁

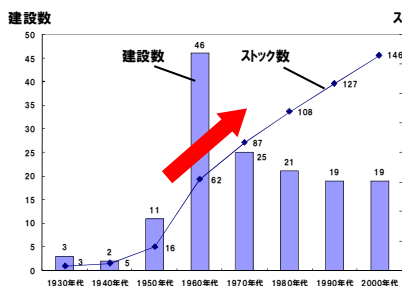


■ 太田川床上浸水対策特別緊急事業

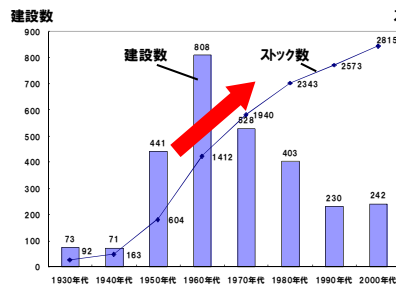


一方、高度経済成長期に建設された社会資本の高齢化が進み、今後、疲労や劣化等による損傷、それに伴う更新コストの増加が懸念されます。このため、社会資本の計画的な維持管理を行うアセットマネジメントの導入や維持管理コスト縮減に向けた様々な取組が行われています。

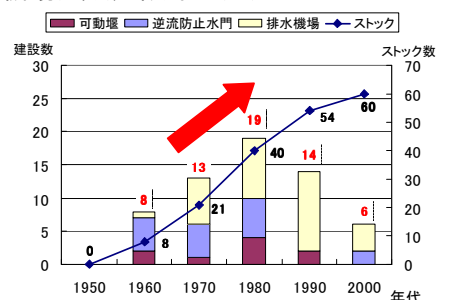
■ 中国地方におけるトンネル数 (建設年代別)



■ 中国地方における橋梁数 (建設年代別)



■ 中国地方における河川管理施設(うち大規模施設:可動堰、逆流防止水門、排水機場)数(建設年代別)



第2節 中国地方における近年の状況変化

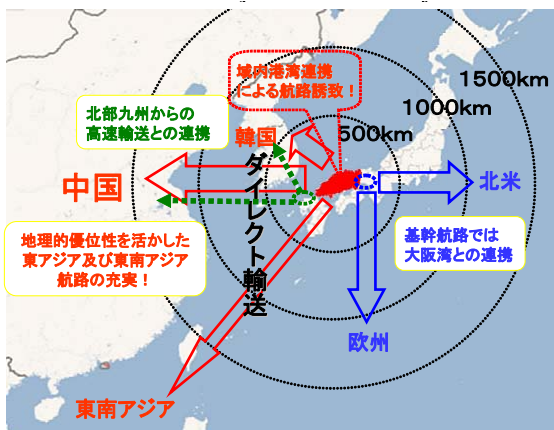
(1) 急成長中の東アジア等との貿易額の増加

東アジア等との生産連携が拡大する中で、近年、中国地方の貿易額は飛躍的に増加しています。特に鉄鋼、化学等の基礎素材型産業や輸送用機械、電気機械等、中国地方の基幹産業はグローバルな生産連携により成長力を高めています。

コンテナ貨物取扱量は、全国と同様に増加傾向にあり、特に、ものづくり産業が集積する瀬戸内側の港湾で取扱量が多く、2008年秋以降の世界的な景気後退の影響を受けているとはいえ、今後も東アジア等の急成長によりさらなる増加が期待されます。

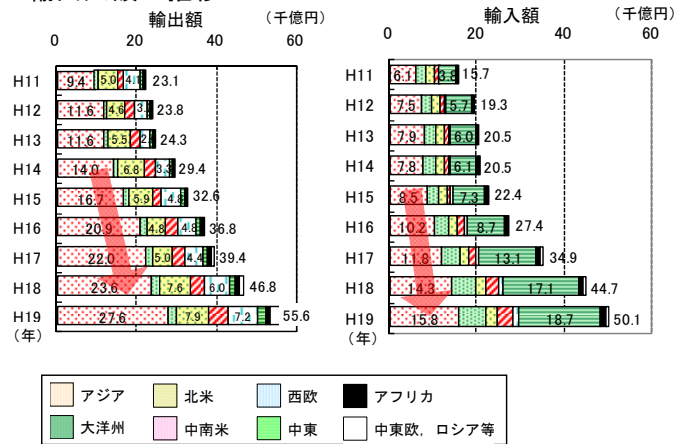
また、山陰側においては、経済発展めざましい北東アジアとの地理的近接性を活かし、ロシア沿海地方、韓国、中国東北部などとの連携強化の動きが活発化しています。

■ 東アジア等とのシームレスな輸送ネットワークの確立



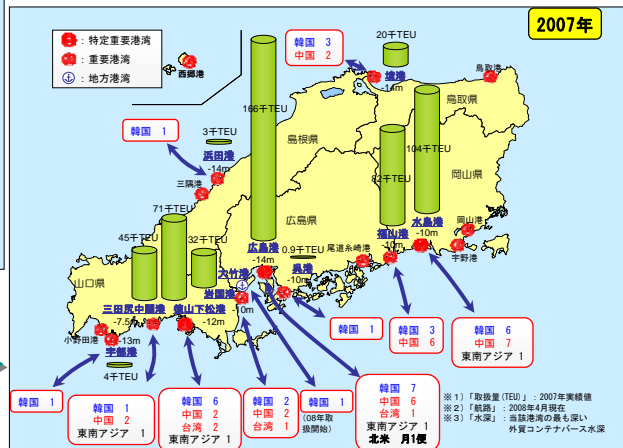
※出典：中国地方国際戦略物流チーム
「中国地方の産業の国際競争力強化に向けた緊急提言」(H19.6.2)

■ 輸出入額の推移



※出典：神戸税関「中国圏・県別貿易統計」等

■ 国際コンテナ定期航路及び港湾別取扱貨物量



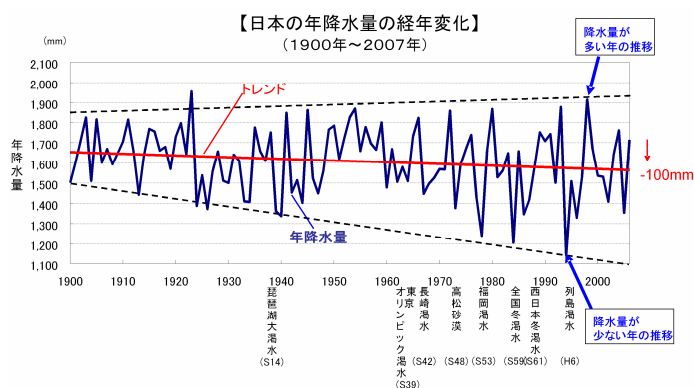
※赤枠内の数値は各港湾と各国の便数/週を示す

(2) 異常気象による災害の頻発化

近年、全国的に異常気象による深刻な災害被害が発生しています。年降水量の多い年と少ない年の差が年々開くとともに、集中豪雨の回数が増加するなど、異常気象による想定外の集中豪雨が各地で発生しています。中国地方においても、平成16年9月の高潮、平成17年9月の台風14号、平成18年7月の豪雨などによる被害が発生しています。さらに、地球温暖化に伴う気候変化により、海面水位の上昇や大雨の頻度増加、台風の激化等が生じ、その結果治水安全度が低下することが懸念されています。

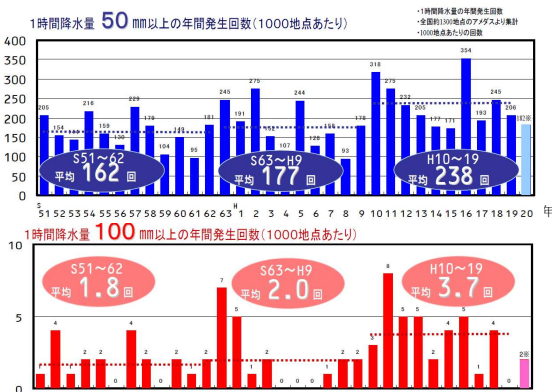
また、ここ100年の日本の年降水量の変化を見てみると、降水量の多い年がある一方で、深刻な渇水被害が度々発生しています。

■日本の年降水量の経年変化



※出典：国土交通省 土地・水資源局
「平成20年度版 日本の水資源」

■集中豪雨の頻度

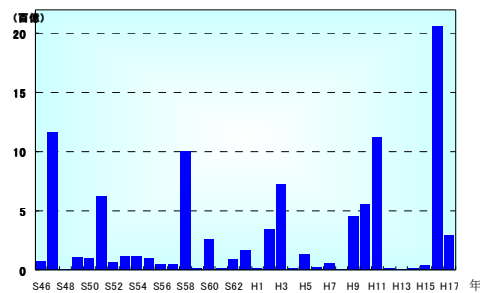


※出典：国土交通省河川局「水害レポート2008」

■中国地方の主な災害年表

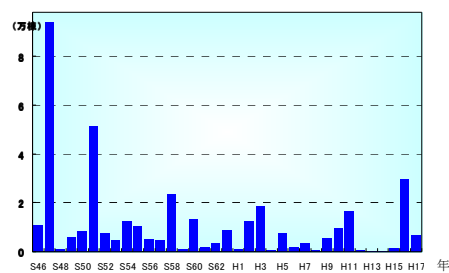
	豪雨・高潮災害	地震災害	豪雪災害
1945年 (S20年)	枕崎台風(豪雨、強風)		
1946年 (S21年)		南海地震	
1951年 (S26年)	ルース台風(豪雨、強風、土砂災害)		
1963年 (S38年)			昭和38年1月豪雪
1967年 (S42年)	昭和42年7月豪雨		
1972年 (S47年)	昭和47年7月豪雨		
1977年 (S52年)			昭和52年豪雪
1981年 (S56年)			昭和56年豪雪
1983年 (S58年)	昭和58年7月豪雨		
1984年 (S59年)			昭和59年豪雪
1988年 (S63年)	昭和63年7月豪雨		
1991年 (H3年)	台風19号(強風、高潮)		
1993年 (H5年)	台風5号(豪雨、土砂災害)		
1999年 (H11年)	梅雨前線、低気圧(豪雨、土砂災害)		
2000年 (H12年)		鳥取県西部地震	
2001年 (H13年)		広島県安芸灘地震	
2004年 (H16年)	台風16号(強風、高潮)		
2005年 (H17年)	台風14号(豪雨、強風、高潮)		
2006年 (H18年)	平成18年7月豪雨 台風13号(豪雨、強風)		平成18年豪雪

■中国地方の水害被害額の推移



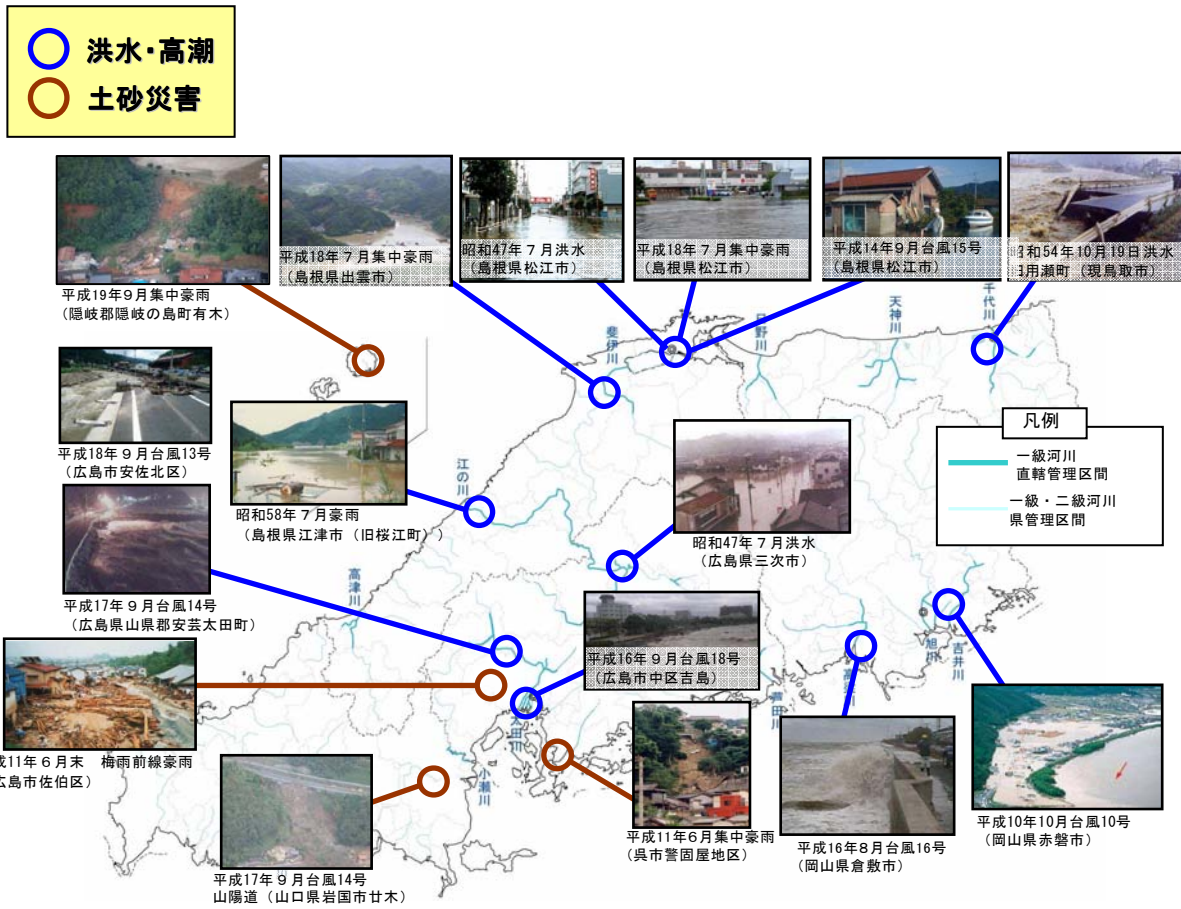
※出典：国土交通省河川局「水害統計」

■中国地方の水害被害棟数の推移



※出典：国土交通省河川局「水害統計」

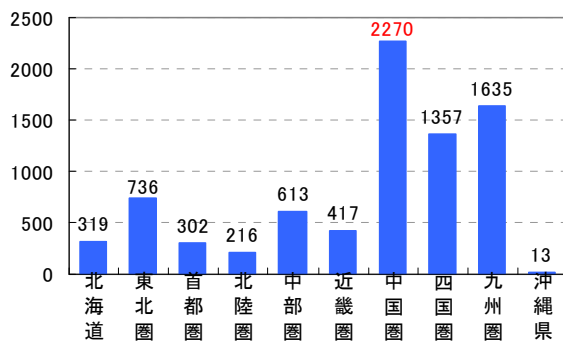
■中国地方各地で起きた水害被害・土砂災害



(3) 中山間地域等の全国に先行した高齢化の進展

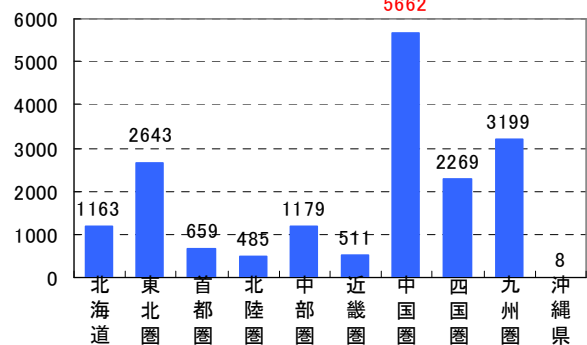
中国地方では全国に先行して高齢化が進展しており、住民の過半数が65歳以上の高齢化集落及び世帯数20世帯未満の小規模集落の数は全国で最も多くなっています。人口規模が小さく基幹産業に乏しい中山間地域等では、一貫して生産年齢人口が減少しており、高齢化の進展や人口の減少と合わせて、地域経済の活力が低下しています。

■住民の過半数が65歳以上の高齢化集落数 (全国比較)



※出典：国土交通省「国土形成計画策定のための集落の状況に関する現況把握調査（2006年時点）」

■世帯数20世帯未満の小規模集落数 (全国比較)

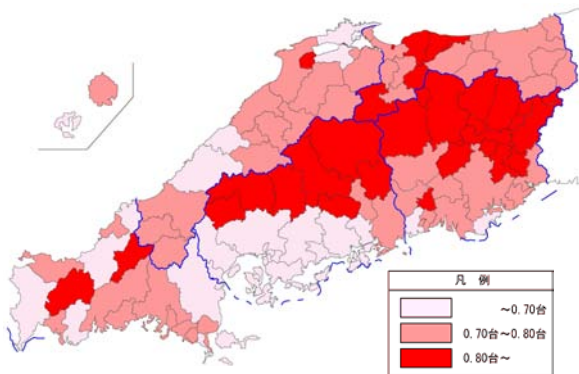


※出典：国土交通省「国土形成計画策定のための集落の状況に関する現況把握調査（2006年時点）」

(4) 都市と中山間地域等の生活基盤の格差の存在

中山間地域等では、公共交通サービスの水準が低く、自動車交通への依存率が高い傾向にあります。しかし、中山間地域等の道路改良率は都市的地域あるいは中国地方全体と比べて低く、さらに事前通行規制による孤立地域が各地に分散している状況です。また、医師不足が深刻であり、第三次医療施設までの到達時間が1時間を超える地域が多いことや、下水道普及率が都市的地域と比較して低く、また情報通信基盤の整備が都市的地域より遅れているなど、都市的地域と生活基盤の格差が大きい状況にあります。

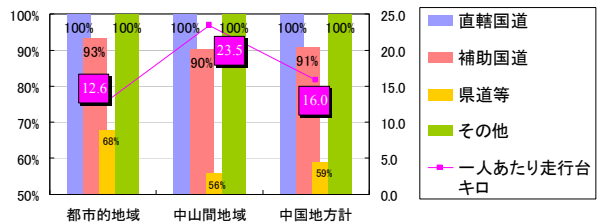
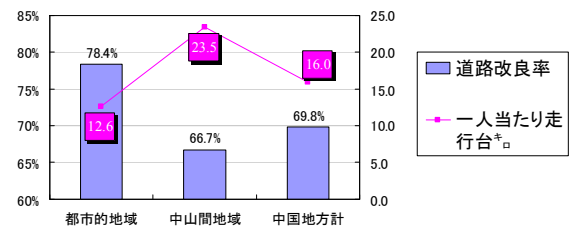
■市町村別一人当たりの自動車保有台数



※出典：「平成19年市町村別自動車保有車輛数」「平成19年市区町村別軽自動車車両数」総務省国勢調査（平成17年）（人口）

※市区町村境界はH20年時点

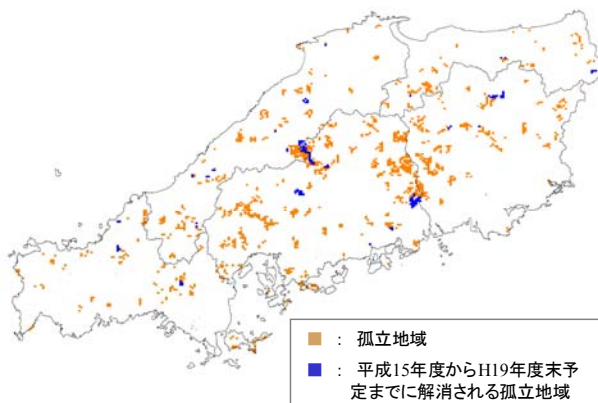
■改良済延長と走行台キロ



※出典：国土交通省、H17道路交通センサス

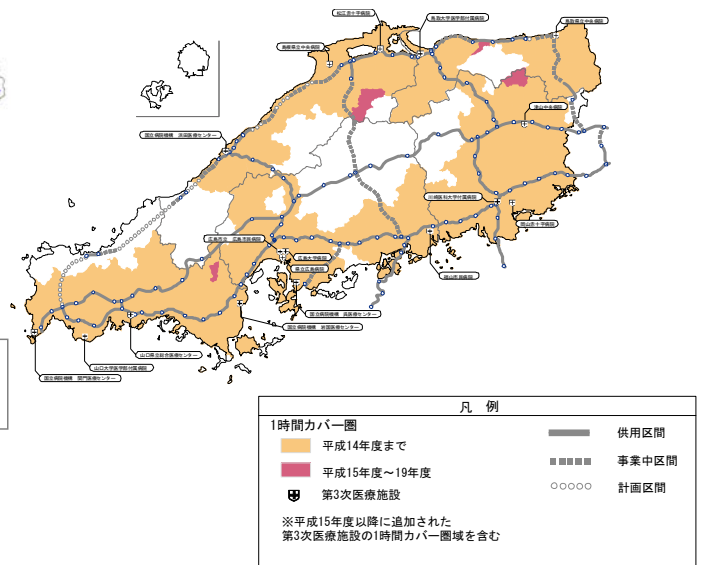
※道路改良率は、区間総延長を改良済み延長（車道幅員5.5m以上）で除したもの

■事前通行規制による孤立地域の分布状況



※出典：国土交通省 中国地方整備局

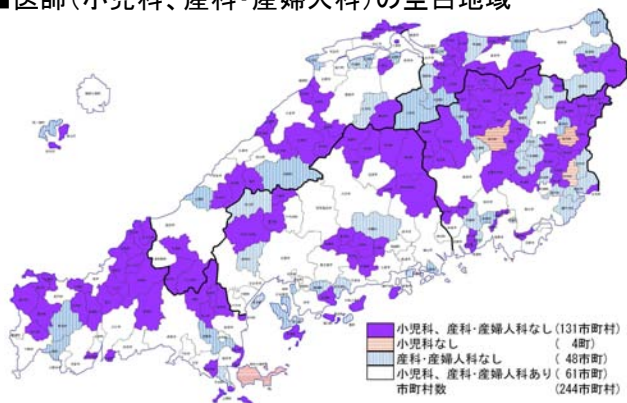
■第3次医療施設に1時間で到達可能な圏域



※平成15年度以降に追加された第3次医療施設の1時間カバー圏域を含む

※出典：国土交通省 中国地方整備局

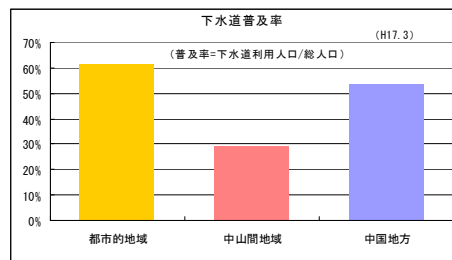
■医師(小児科、産科・産婦人科)の空白地域



※出典：厚生労働省「平成16年 医師・歯科医師・薬剤師調査」

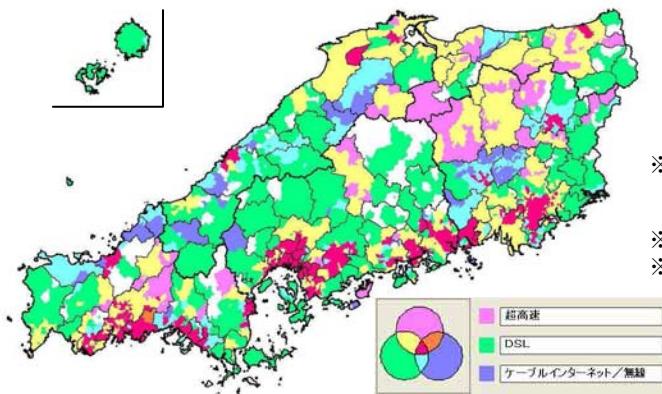
※市区町村境界はH16年時点

■下水道普及率



※出典：日本下水道協会ホームページ

■ブロードバンドサービス提供市町村



※出典：総務省ホームページ

「全国ブロードバンド・マップ(中国地方)」

- ※1 市町村の行政区界は平成20年4月1日現在。
- ※2 ブロードバンド・マップは、ブロードバンド・サービス(FTH、ADSL、ケーブルインターネット等)について、事業者情報等から、原則町丁目単位で利用可能の有無を区分し地図上に色塗りしており、色塗りした地域の全域でサービス提供されているとは限らない。

第3節 中国地方におけるこれまでの取組

みらいビジョン中国21“2004”では、「競争力のある地域経済社会の再構築」、「安全で、誰もが安心して暮らせる地域づくり」、「中国地方の美しく豊かな自然・歴史・文化などを活かした地域づくり」、「周辺地域との交流・連携と国際交流拠点の機能強化」の4つの地域整備の目標のもと23の重点目標を掲げ、中国地方の社会資本整備に取り組んできました。

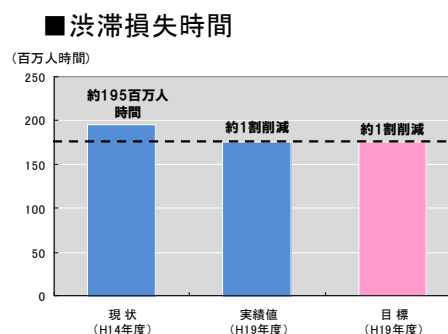
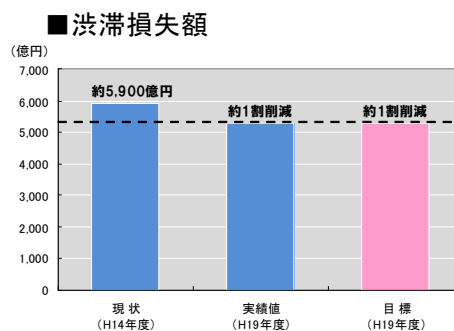
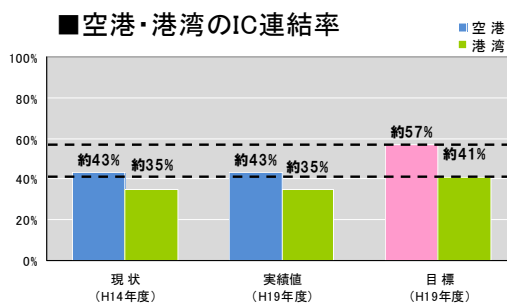
(1) 競争力のある地域経済社会の再構築に係る取組

中国地方の国際競争力強化と地域経済の再生、活性化に資する港湾・空港などの整備と山陰と山陽の格差是正につながる高規格幹線道路等の整備を積極的に推進しています。また、物流・業務等の経済活動を支援するため、交通容量拡大策やTDM(交通需要マネジメント)施策、マルチモーダル施策を組み合わせ、地域の特性に合った渋滞対策を総合的に実施し、都市内における交通円滑化を図り、物流の効率化を目指しています。

しかし、高規格幹線道路等のインターチェンジから10分以内のアクセスが可能な拠点的な空港、港湾の割合である空港・港湾のIC連結率は、中国横断自動車道姫路鳥取線(鳥取空港・鳥取港アクセス)が供用できなかった等により、目標を達成できていない状況です。

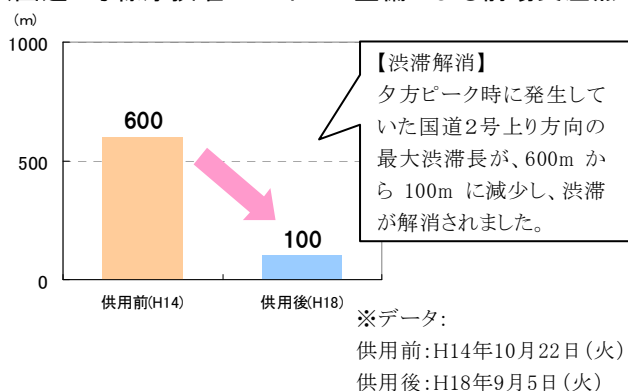
バイパス、環状道路の整備や、ボトルネック交差点の改良、立体化などのハード対策を進めるとともに、ノーマイカーデーによる公共交通機関の利用促進などモビリティマネジメント等の渋滞削減に向けたソフト対策も併せて進めています。これらの施策により渋滞損失額と渋滞損失時間は、ともに約1割削減(H14年度に対するH19年度の削減率)されました。

また、併せてCO₂削減など、地球温暖化への対応も取り組んでいます。



■ 渋滞解消事例

(国道2号線厚狭植生バイパス整備による前場交差点での渋滞解消)



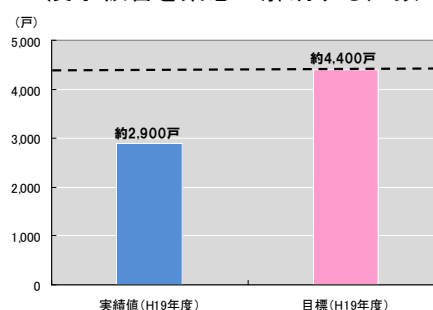
(2) 安全で、誰もが安心して暮らせる地域づくりに係る取組

近年、台風や集中豪雨による甚大な水害、土砂災害、高潮災害や地震による災害等が発生しています。また地球温暖化に伴う気候変化により、海面水位の上昇や大雨の頻度増加、台風の激化等により、水害、土砂災害、高潮災害等が頻発・激甚化することが懸念されています。一方、特に中山間地域等においては少子高齢化や地域コミュニティの機能低下に伴い、防災力の低下が地域の存続に関わる重大な課題となっています。こうした状況の中、浸水対策やハザードマップの作成支援など、防災基盤の強化、地域防災力の向上に向けた、様々な取組を推進してきました。

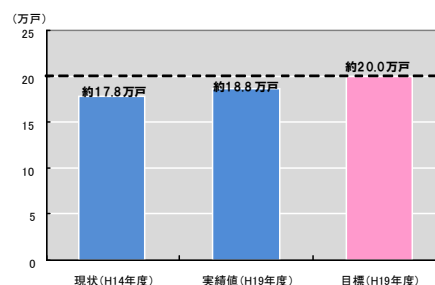
具体的には、水害被害を受けた箇所で浸水被害の解消を図るための浸水対策により、一定の規模の洪水から防御される戸数は、小谷川(島根県)や太田川(広島県)などで重点的な投資を行った結果、5年間で新たに約 2,900 戸(H19 年度)増加しました。

また、中国地方の特徴でもある弱いまさ土地盤に起因する土砂災害に関しては、土砂災害から保全される戸数が、約 17.8 万戸(H14 年度)から約 18.8 万戸(H19 年度)に増加しました。災害時に自力では避難できない病院、高齢者福祉施設、幼稚園等の施設にいる災害時要援護者を守るための砂防施設の整備により、守られる施設数は、約 480 施設(H14 年度)から約 680 施設(H19 年度)へと増加しました。これら防災基盤の整備により着実に地域の安全度が向上しています。

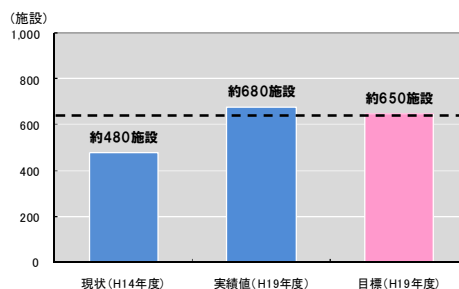
■ 浸水被害を緊急に解消する戸数



■ 土砂災害から保全される戸数



■ 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設の数

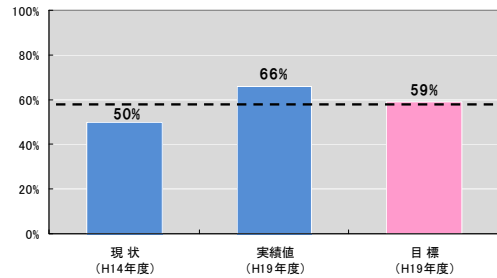


■ 急傾斜地崩壊危険箇所に施設を整備

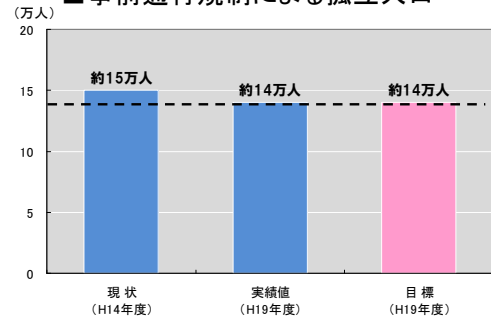


さらに、防災拠点となる官庁施設の耐震性能を確保するため、施設整備や施設改修を行い、耐震化された官庁施設の割合が 50% (H14 年度) から 66% (H19 年度) に増加しました。異常気象時通行規制区間または規制区間に挟まれたエリアにおいて、通行規制により孤立する人口の減少を目指し、災害時における地域の生命線の確保を図るため、山陰や内陸部を主として、幹線道路ネットワーク整備を重点的に進め、H19 年度時点で約 14 万人の目標を達成しました。

■耐震化された官庁施設数割合



■事前通行規制による孤立人口



■事前通行規制による孤立人口解消事例(上野地区・伊賀和志地区)



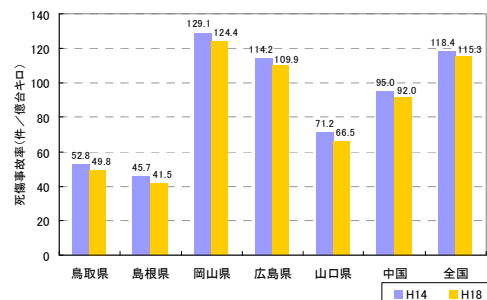
伊賀和志大橋



大津トンネル

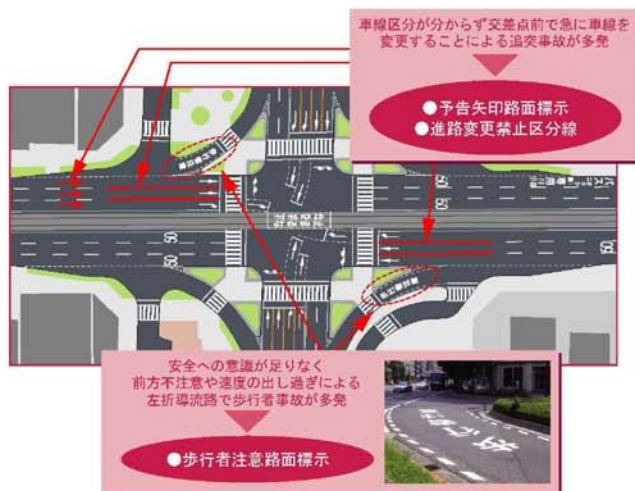
道路利用者や住民の安全・安心な移動を確保するため、交通事故の発生する危険性の高い箇所を「事故危険箇所」、歩行者や自転車利用者の安全を面的に確保すべきエリアを「あんしん歩行エリア」として指定し、関係機関の連携により重点的な対策・整備を実施し、死傷事故率の目標値 92 件/億台キロを達成することができました。

■死傷事故率

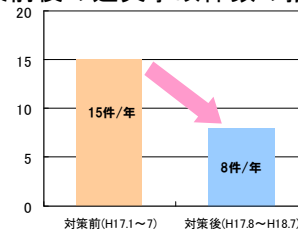


※出典：国土交通省

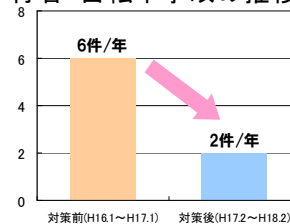
■事故件数の減少の事例(国道 54 号 白神社前交差点における事故危険箇所対策事業)



対策前後の追突事故件数の推移



歩行者・自転車事故の推移



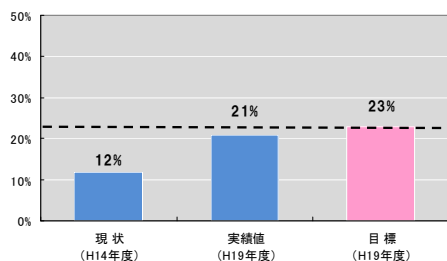
※対策前の期間はH17年1～7月であるため1年換算しており実件数は9件

(3)美しく豊かな自然・歴史・文化を活かした地域づくりに係る取組

瀬戸内海をはじめとする美しく豊かな自然・歴史・文化など、地域の特性を活かした地域づくりを進めるため、河川等の水質浄化、公共用水域の水質保全に向けた生物の多様性の確保、自然とのふれあいの場の確保等、美しく豊かな自然環境の保全と継承を進めてきました。

具体的には、過去の開発や侵食によって失われた水辺のうち、回復可能な干潟の中で再生した水辺の割合は、人工干潟等の整備を推進した結果、12%(H14年度)から21%(H19年度)へ割合が増加しました。また、水環境の改善、自然環境の再生・創出を図るため、冬場以外の工事可能な季節において計画的な工事の実行に努める等、効率的な事業の促進を図り、自然・歴史・文化などを活かした地域づくりを進めています。

■失われた自然の水辺のうち、回復可能な干潟の中で再生した水辺の割合

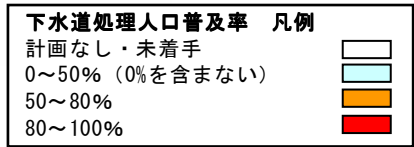
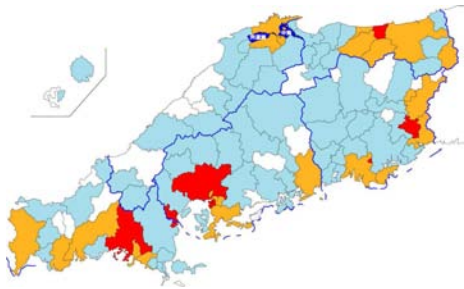


また、下水道処理人口普及率は、污水管渠や下水処理場の整備を推進した結果、50%(H14年度)から58%(H19年度)へと増加しました。水辺環境を快適に保全するなど、魅力ある生活環境の実現に向け、公共下水道事業、排水処理施設整備事業等を推進しています。

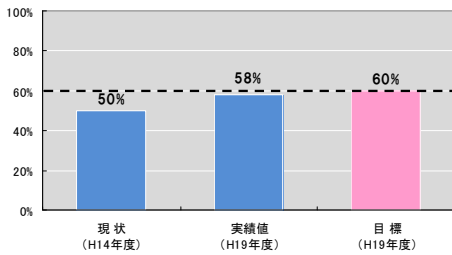
■下水道処理の整備状況

(平成 14 年度末)

(平成 19 年度末)



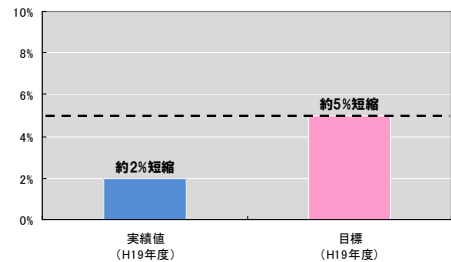
■下水道処理人口普及率



(4) 周辺地域との交流・連携と国際交流拠点の機能強化に係る取組

山陰側における交通基盤をはじめとする社会資本の整備率の低さを踏まえ、山陰と山陽の格差是正や中山間地域等と沿岸部の都市等との相互の交流・連携、および近畿、四国、九州などのブロック間連携に必要な高規格幹線道路等の整備を推進しています。また、空港や港湾などの国際交流拠点と域内ネットワーク整備による高速ICとの連結の強化、国際交流拠点を含めたネットワーク整備を推進しています。

■主要都市間の所要時間短縮率



■主要都市の地理的位置と自動車による移動時間から見た位置 (イメージ)

■高規格幹線道路網と空港・港湾のIC連結

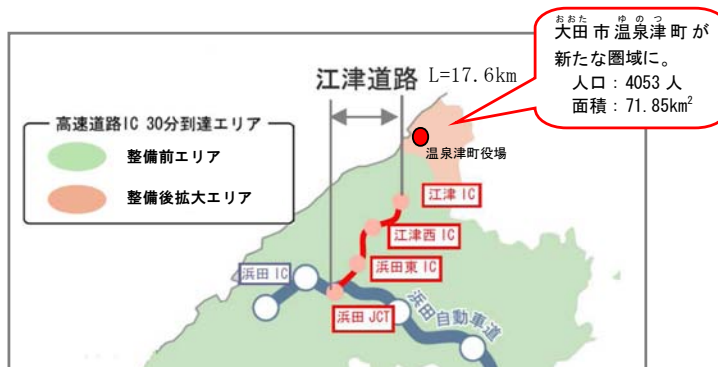


※時間から見た県庁所在地の位置は広島市～岡山市間を基準とした場合のイメージ的なものです。都市間の所要時間と位置関係において、一部に一致しない都市間があります。※図中の数値は、道路時刻表2007～2008及び規制速度等より算出しています。

具体的には、主要都市間の実距離と時間距離を比べると、山陰と山陽の都市間、山陰の都市間では実距離に対して時間距離が大きくなっていますが、バイパス整備等主要都市間の所要時間短縮に向けて取り組んだ結果、約2%短縮(H19年度)となりました。

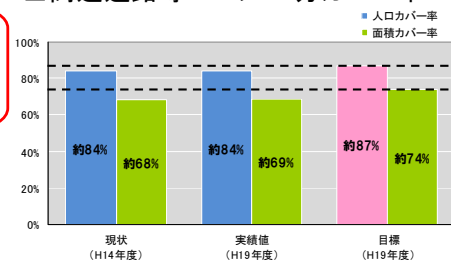
さらに、高規格幹線道路等のインターチェンジに30分以内で到達できる地域の面積・人口の割合である高速道路等ICの30分カバー率は、人口84%(H19年度)、面積69%(H19年度)となっています。

■カバー圏域拡大と所要時間短縮事例(江津道路)



※人口・面積データはH12年度国勢調査
 ※出典：国土交通省 中国地方整備局

■高速道路等ICの30分カバー率



第4節 中国地方で今後取り組むべき課題

第1節「中国地方の特徴」、第2節「中国地方における近年の状況の変化」、第3節「中国地方におけるこれまでの取り組み」で示した中国地方の現状から整理される、中国地方の「特長」と「克服すべき課題」、及び「みらいビジョン中国 21“2004”」策定以降の「経済・社会情勢の変化」を踏まえ、今後取り組むべき課題の方向性を整理すると次のようになります。

特長

- **ものづくりを中心とした高度な産業集積**
山陽側を中心に、基礎素材型産業等、ものづくりを中心とした高度な産業が集積しています。 ⇒競争力強化のための基盤整備
- **急成長中の東アジア等との地理的近接性**
東アジア物流を行っていくうえで、地理的に近接しており優位にあります。 ⇒東アジア等とのゲートウェイ機能の確保
- **多様・多彩で豊富な地域資源**
自然・歴史・文化的資源を多く有しています。 ⇒地域資源の有効活用
- **世界遺産3件を含む豊富な観光資源**
原爆ドーム、厳島神社、石見銀山の3つの世界遺産をはじめとする多くの観光資源があります。 ⇒広域観光資源の有効活用

克服すべき課題

- **小規模集落、高齢化集落の増加**
中山間地域等には多くの小規模で高齢化が進む集落が分布しており、そのうち一部の集落は消滅が危惧されている状況です。 ⇒高齢化に対応した地域づくり
⇒中山間地域等の居住環境向上
- **分散した都市をつなぐ交通基盤整備の遅れ**
中小の都市が分散した地域構造になっており、各都市をつなぐ交通基盤整備が遅れています。 ⇒高速交通基盤の整備
- **急峻な地形、かつ河川の氾濫区域に人口や資産が集中**
河川の氾濫区域や洪水・高潮による水害リスクの高い地域に、人口や資産が集中しています。 ⇒災害等に強い地域づくり
- **中心市街地の空洞化などによる地方都市の活力低下**
中心市街地の商店街は、シャッター通りが多く、地方都市の活力が低下しています。 ⇒地域活力の向上

経済・社会情勢の変化

- **厳しい経済状況に直面**
世界的な金融危機を契機に、厳しい経済状況におかれています。 ⇒国際競争力の強化
- **高齢化した社会資本ストックの増大**
高度経済成長時に建設された社会資本の高齢化が進み、老朽化が懸念されます。 ⇒戦略的な維持管理・更新等の推進
- **地球環境問題の深刻化**
地球温暖化をはじめとする、地球環境問題や閉鎖性水域の環境保全が求められています。 ⇒環境問題への対応
- **「新たな公」を担う住民等の活動の活発化**
幅広い「公」の役割をNPO、企業等の多様な主体が担いつつあります。 ⇒新たな公と行政の連携

以上のことを踏まえ、今後取り組むべき課題を次のとおり整理しました。

①全国に先行する人口減少・高齢化の進展に対応した地域づくり

第1節(2)で示したとおり、中国地方は、全国より10年早く人口減少に転じており、今後も人口減少が続くとともに高齢者人口は引き続き増加することが予測されます。

高齡化等に対応した、誰もが安心して暮らせる地域づくりを進める必要があります。

②拡大する東アジア等との経済交流に対応したゲートウェイ機能の確保

第1節(2)で示したとおり、中国地方は、ものづくり産業が臨海部を中心に集積し、移出を通じた域外からの所得獲得力は地方ブロックの中で抜きん出た強さを持っています。また、2008年秋以降の世界的な景気後退の影響を受けているとはいえ、第2節(1)で示したとおり、東アジア等との生産連携が拡大する中で貿易額が飛躍的に増加しています。山陰側においては、経済発展めざましい北東アジアとの地理的近接性を活かし、ロシア沿海地方、韓国、中国東北部などとの連携強化の動きが活発化しています。しかし、海上国際コンテナ貨物の半分近くが他ブロックの港湾を経由していることや、バルク貨物輸送船の大型化への対応などの課題を抱えています。

国内他圏域及び東アジア各国と競争していく力を強化していくためには、陸・海・空の国際物流・人流基盤を総合的に整備して東アジア等との「ゲートウェイ機能」を確保する必要があります。

③水害や地震等に対する脆弱さを踏まえた安全な地域づくり

第1節(1)で示したとおり、中国地方は、全国の土砂災害危険箇所数の約18%が集中するなど、水害等に対する脆弱さを内包する地域であることに加え、総面積の約6%を占める河川氾濫区域に人口の約66%が集中している地方です。

第2節(2)で示したとおり、近年は、台風や集中豪雨による甚大な水害、土砂災害、高潮災害や地震による災害等が発生しています。一方、深刻な渇水被害が度々発生するなど、少雨にも対応した暮らしや産業活動を支える水の安定供給のための水資源確保対策が課題となっています。今後さらに、地球温暖化に伴う気候変化により、水害、土砂災害、高潮災害等の頻発・激甚化や渇水の頻発・深刻化が懸念されます。

また、第3節(2)で示したとおり、道路交通による死傷事故率は減少傾向にあるものの未だ高い状況にあります。

- 予防的対応、甚大な被害が発生した地域を再び被災させないためのハード対策を実施するとともにソフト施策との連携による防災・減災対策の実施により、災害に強い安全な地域づくりを進める必要があります。
- 国民が日常的に利用する交通に関して、事故の防止や安全性の向上を図り、日々の生活の安心を確保する必要があります。

④ 中心市街地の空洞化、集落の消滅が危惧される中山間地域等における快適で安心して暮らせる地域づくり

人口規模が小さく基幹産業に乏しい中小都市圏や中山間地域等において、人口減少や労働力の域外流出、中心市街地の衰退が続いています。また、第2節(3)で示したとおり、中山間地域等には多くの小規模高齢化集落が分布しており、そのうち一部の集落は消滅が危惧されている状況です。

- 地域を活性化させ、快適で安心して暮らせる地域づくりを進める必要があります。

⑤ 様々な都市が適度に分散した地域構造に対応した交通基盤の整備

中国地方は、様々な都市が適度に分散した地域構造を形成しています。地域的には、山陰と山陽の人口集積の程度や所得などに格差があります。第2節(4)で示したとおり、ブロック内の人流・物流を支える高速交通基盤は、山陰の整備が非常に遅れています。また、山陽においても高速交通基盤へのアクセス道路の整備が遅れており、地域間の日帰り交流圏のエリアが限られるなど、広域観光資源や国際交流基盤の活用に関する課題を残しています。高速交通基盤の整備の遅れは、産業はもとより住民生活の利便性の面でも山陰と山陽の格差を生じさせる一因となっています。

- 地域間を結ぶ高規格幹線道路等を整備するなど、交流・連携の強化を図る必要があります。

⑥ 「新たな公」を担う住民等との連携

広域化する行政や民間によるサービス提供の限界・効率の低下が懸念される一方、社会の成熟化、社会貢献に対する意識の高まり、価値観の多様化等により、従来行政が担ってきた範囲にとどまらず、幅広い「公」の役割をNPO、企業など多様な主体が担いつつあります。

⇒ 地域のニーズにきめ細かく対応するため、「新たな公」と行政の連携が必要となります。

⑦社会資本ストックの高齢化に対応した適切な維持管理・既存ストックの有効活用

第1節(4)で示したとおり、高度経済成長期を通じて社会資本が着実に整備されてきた結果として、今後、高齢化したストックが急速に増加していくという課題が顕在化しています。

⇒ 適切な維持管理の実施とともに、ICTをはじめとするソフト対策との連携による既存ストックの高度・有効利用が必要となります。

⑧地球温暖化、環境保全への対応

中国地方のエネルギー消費量の全国比は人口比レベルよりも高くなっています。

また、瀬戸内海においては、赤潮の発生件数は近年横ばいで推移するなど、閉鎖性水域の環境保全への対応が課題となっており、第3節(3)で示したとおり、水辺環境を保全するための下水道事業や干潟の整備が遅れている状況です。

⇒ ○地球温暖化をはじめとする地球環境問題への対応が必要となります。
○瀬戸内海等の閉鎖性水域の環境保全への対応が必要となります。