

# 広島県における地域公共交通の 基本方針・施策の方向性

## 第4回 広島県地域公共交通協議会

2023年3月20日



広島県地域政策局交通対策担当

## 1 はじめに

前回協議会の振り返り

各市町での意見交換

国の動き

目指す姿（県全体）

## 2 基本方針～施策の方向性

（1）施策の方向性の位置づけ

（2）不確実な未来からの視点

（3）問題の構造化（ロジックツリー）

（4）問題の構造化（まとめ）

（5）基本方針（案）

（6）施策の方向性（案）

## 前回協議会の振り返り

前回協議会（テーマ：広島県における地域公共交通の目指す姿）で指摘のあった主な意見とその対応結果は、下表のとおり。

分類	意見内容	対応
県全体	「交通に関わる全ての関係者による持続可能な再構築」には公共交通という言葉が抜けている。	記載を修正。 「 <b>地域公共交通の再構築</b> 」
	利便性、持続可能性、生産性に加えてバリアフリーの観点から「快適性」を加えてはどうか。	記載を修正。 「 <b>県が主体となって、事業者・利用者・市町等と連携しながら、地域公共交通を利便性、快適性、生産性が向上する形にリデザインし、「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる適散・適集社会を目指す。</b> 」
	目指す姿の主語は誰か、「責任」と「権限」について記載すべきではないか。	
地域類型	「目的地特化型」という表現が馴染めない。生産機能集積型など、適切な表現への再考が必要。	協議会後のWGで議論し、名称を「 <b>生産拠点型</b> 」に修正。

# 各市町での意見交換

昨年未から各市町の交通会議にて意見交換を開始し、第3回協議会までの議論の内容（目指す姿等）に対して、意見を聴取。

## 参加した会議

開催日	市町
12/2（金）	北広島町
12/2（金）	安芸高田市
12/9（金）	呉市
12/20（火）	三原市
12/21（水）	三次市
12/22（木）	江田島市
12/23（金）	府中市
12/27（火）	熊野町
1/12（木）	安芸太田町
1/12（木）	竹原市
1/27（金）	海田町
1/27（金）	福山市
1/30（月）	東広島市
2/16（木）	庄原市
2/20（月）	世羅町

計15市町（3/20時点）

## 主な意見

ビジョン全体への意見	目指す姿への意見	地域類型への意見
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行の地域公共交通網形成計画の見直しでは、県のビジョンの動向にも即して検討していきたい。</li> <li>● 地域の交通を検討する上では、民業を圧迫しないということも重視して欲しい。</li> <li>● 航路についての議論もしっかりとお願いしたい。</li> <li>● 広域路線への支援や市町のリソース不足改善に向けた、県の役割を期待する。</li> <li>● 県の役割として、分野間の壁を越えた取り組みや市町を跨いだ取り組みへの支援を期待する。</li> <li>● 災害発生時における、交通事業者や道路管理者との連携強化を期待する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民同士による互助輸送に関しては、法規制の問題や、互助輸送でさえも成り立たない地域が存在することも考慮が必要。</li> <li>● 自家用車依存地域では、今後日常の移動に困らない対策の検討が必要だと思われる。</li> <li>● 人流データ等の分析だけで完結しないように気を付ける必要がある。</li> <li>● 人流データではオープンデータ等としてリアルタイムや将来シミュレーションができることを期待。</li> <li>● 移動需要分散型は、リソースの総動員でも難しい地域もあり、引き続き、補助金等の支援も含め移動困難者への対応が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要に対して、資源・リソースをどれくらい活用しているのかという観点での評価や、資源・リソースと需要とのギャップをみるのが重要。</li> <li>● 拠点型と分散型をどう繋いでいくのか、施策が縦割りにならないよう、市町の議論と連携して欲しい。</li> <li>● 市内でコミュニティ交通を運行しているが、隣接地域からの利用希望もあり、地域を跨ぐ交通のあり方を検討できていない課題がある。</li> <li>● 当市には、都市拠点、都市住居などの類型が属しているが、都市マスの地区エリアとも整合している印象を受けた。</li> <li>● 生産拠点型の工場は、自動車での通勤がほとんどであり、行政からも企業へ公共交通利用を呼びかけてもらいたい。</li> </ul>

# 国の動き（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

地域の関係者の連携・協働を通じ、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるための地活法改正案が、2月10日付で閣議決定。



Press Release

令和5年2月10日  
総合政策局地域交通課  
鉄道局鉄道事業課  
自動車局旅客課

## 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を閣議決定

～ 地域公共交通「リ・デザイン」(再構築)に向けて ～

地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

### I. 背景

地域公共交通は、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルスによるライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれています。特に一部のローカル鉄道については、利用者の大幅な減少により、鉄道が有する大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況にあります。

こうした状況を踏まえ、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進める必要があります。

### II. 法律案の概要

#### (1) 地域の関係者の連携と協働の促進

- 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

#### (2) ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- 地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
- 再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充

#### (3) バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

- 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充
- AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため「道路運送高度化事業」を拡充

#### (4) 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

## 法律案の概要

- (1) 地域の関係者の連携と協働の促進
- (2) ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
- (3) バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充
- (4) 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

## 県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める 社会基盤としての地域公共交通の実現

ことば	ことばの意味・込めた思い
県民の暮らし	通勤，通学，買い物，通院等， <b>守るべき県民の日常生活</b>
地域・経済	交通×まちづくり，交通×ビジネス，交通×医療など， <b>分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン</b>
共創	事業者・利用者・行政等，交通に関わる <b>全ての関係者による</b> ， <b>地域公共交通の再構築</b>
ひろしまの価値を高める	<b>豊かな暮らし</b> や <b>イノベーション</b> に地域公共交通が貢献することで，広島県の価値を高める
社会基盤	地域公共交通を <b>ベーシックインフラ</b> としてしっかり支えていく

➡ 県が主体となって、事業者・利用者・市町等と連携しながら、地域公共交通を利便性、快適性、生産性が向上する形にリデザインし、「安心▶誇り▶挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる**適散・適集社会**を目指す。

# 施策の方向性の位置づけ

目指す姿を実現するための戦略として、基本方針・施策の方向性を設定。

公共交通の役割  
(地活法)

上位計画  
(ひろしまビジョン)

国の動き  
(「リ・デザイン」検討会等)

移動の意義  
(ワーキンググループの議論)

## 目指す姿

県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める  
社会基盤としての地域公共交通の実現

## 地域類型別の目指す姿

都市  
拠点型

都市  
住居型

生産  
拠点型

地域  
拠点型

地域  
住居型

移動需要  
分散型

ギャップ = 課題

目指す姿へ

本日の論点

不確実な未来からの視点

## 現状

現状分析及び将来動向

## 基本方針・施策の方向性

目指す姿を実現するための戦略

## 新事業・新制度

エコシステムとして持続可能な地域公共交通の実現

現状のまま  
推移した未来



# 不確実な未来からの視点

基本方針・施策の方向性の検討に当たっては、従来の延長線上にはない「不確実な未来からの視点」も押さえながら、打ち手を整理する。

## スキャンニング法

- 未来予測の手法のひとつ。
- 出版物、インターネット、専門家へのインタビューなどの現在利用可能な情報に基づいて、将来大きなインパクトをもたらす可能性のある変化の兆候をいち早く捉え、それがもたらすインパクトを分析する方法。
- 微細な社会の変化に注目し、幅広い影響を取り込んだ予測が可能。

出典) 令和2年版科学技術白書(文部科学省)

## 本ビジョンにおけるスキャンニングのプロセス

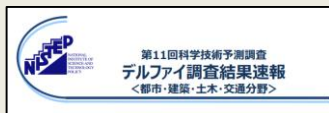


幅広い分野から社会の変化の兆候をサーチ

(まちづくり, 災害, 価値観・ライフスタイル, 社会, 経済, 観光, 技術, 環境, 教育, 医療・福祉 等)



令和3年版  
国土交通白書  
(国土交通省)



第11回科学技術予測  
調査 (文部科学省)



令和3年版  
科学技術・イノベーション  
白書 (文部科学省)



博報堂未来年表  
(博報堂生活総研)



未来予測支援ロボ  
(電通総研)



東工大未来年 (東京工業大学)

官公庁

研究機関・シンクタンク

…等



# 不確実な未来からの視点

スキャンニングで外部環境要因を抽出し、特に確実性が高いと思われる要因について、ロジックツリーを用いて問題を構造化し、打ち手を検討する。

No.	カテゴリー	外部環境要因	No.	カテゴリー	外部環境要因	No.	カテゴリー	外部環境要因
1	社会	労働力の不足	22	技術	自動運転の普及	40	観光	広域交通の進化
2		高齢化	23		鉄道の省人化	41		観光業の復活
3		世帯の変化	24		物流の効率化	42	環境	エコカーの普及
4		人口減少	25		そらとぶクルマの普及	43		原子力発電の利用
5		移民の増加傾向	26		AI技術の進歩	44		水素発電の実現
6		一極集中	27		x-R技術の普及	45		石油需要の低下
7		少子化	28		電子決済の普及	46		再生可能エネルギーの供給量増加
8		ダイバーシティの進展	29		ITインフラの整備	47		低環境負荷な航空機・船舶の普及
9		バリアフリー化	30		メタバースの普及	48		気候変動のリスク増大
10		過疎化	31		遠隔操作ロボットの普及	49		災害
11	価値観 ・ ライフスタイル	デジタルとの親和性	32	MaaSの普及	50	豪雨災害の激甚化・頻発化		
12		リモート社会	33	パーソナルモビリティの普及	51	南海トラフ地震の発生		
13		AIによるモニタリング	34	コネクテッドカーの普及	52	政治	循環型経済への移行	
14		居住地の多様化	35	DXの急激な進展	53		防災・減災に向けた取組の推進	
15		シェアリングエコノミー	36	航空需要の増大	54		i-construction	
16		副業の一般化	37	グリーン産業の発展	55		カーボンニュートラルの推進	
17		コト消費への移行	38	地方への外資系企業の誘致	56		コンパクト+ネットワークの推進	
18		心の豊かさ重視	39	日本経済成長の停滞				
19	医療・福祉	新型コロナウイルスの発生						
20		健康寿命の延伸						
21		医療ニーズの増加						

確実性が高いもの
価値観や生活様式の変化
新技術の進展・普及

# 問題の構造化（ロジックツリー）

テーマ：都市部

厳しさを増す地域公共交通の現状

人口減少

自然減

生産年齢人口が減少

都市部の活力が低下

通勤・通学での利用が低迷

定期収入の減少

利用者の利便性の低下

社会減

若者世代の転出超過

個人主義の加速

移動電費を束ねる  
減便の実施

交通事業者の売上減少

新型  
コロナ

「新しい生活様式」の浸透

テレワーク等で移動が減少

観光、レジャーといった  
非日常活動が少なくなる

路線の廃止

街中への流入が減少

オンラインショッピングの増加

外出する機会が減少

消費市場の縮小

都市としての拠点性の低下

他都市とのネットワークの断絶

緊急事態宣言等の外出制限

公共交通の一時的な利用減

ビジネスでの出張が減少

観光路線の縮小

観光・ビジネス  
客の取り込み

人手不足

交通事業者の人材不足

運転士の不足

ビジネスでの出張が減少

県外流入の減少

魅力  
を伝える

運行管理者の不足

物流の増加

公共交通を使う機会が減少

将来世代の利用減

企画部門の不足

減便の実施

道路状況の改善

整備士の不足

路線の廃止

道路渋滞の発生

行政(交通分野)の人材不足  
他業務との兼務が増える

効果的な施策実施が困難

利用者の利便性の低下

効果的な点検・修理が困難

交通事業者の売上減少

先端技術へのノウハウが不足

技術進展が起こりづらい

交通事業者の経営悪化

デジタルで  
効率化

データを  
活用する

専門人材  
の強化



# 問題の構造化（ロジックツリー）

## テーマ：外部環境

厳しさを増す地域公共交通の現状

脱炭素

世界的な脱炭素化の加速

県民の環境意識が向上

社会的要請への対応

環境規制の強化

規制を満たす車両等が必要

公共交通の脱炭素化

設備投資の負担増加

交通事業者のコスト増加

大規模災害

大規模災害の頻発

道路の遮断

輸送手段が失われる

緊急車両が通れない

電気・ガス等ライフライン喪失

暑さ・寒さがしのげない

非常用としての公共交通利用

重機や機材が使えない

生死に関わる危機

通信手段の断絶

情報が錯綜する

事業者間の緊急連携体制構築

事業者間の連絡が取れない

復旧が遅れる

# 問題の構造化 (まとめ)



# 基本方針（案）





# 施策の方向性（案）

基本方針に対応した施策の方向性と、関連性が強い地域類型を併せて次のとおり設定し、目指す姿の実現に向けて、県が主体となってマネジメントしていく。

基本方針（案）	施策の方向性（案）		都 拠	都 住	生 産	地 拠	地 住	分 散
	施策の方向性（案）							
<p>減少する移動需要を束ねるとともに、県内外の交流を生み出す仕組みづくり</p> <p><b>拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実</b></p>	広域ネットワークの強化	広域ネットワークとしての幹線交通を強化します	●	●	●	●	●	
	交通結節点の拠点性の強化	結節点の拠点性を高め、多方面への移動を促進します	●	●	●	●	●	
	新たな需要の獲得	観光・ビジネスなど県外からの交流人口を取り込みます	●	●	●	●	●	
	生活様式に応じた利用促進	アフターコロナにおけるモビリティ・マネジメントを促進します	●	●	●	●	●	●
<p>地域が主体となり、誰もが移動を諦めることのない地域づくり</p> <p><b>暮らしを支える生活交通の確保</b></p>	コミュニティ内の移動の確保	地域コミュニティ内の近距離・小規模移動を確保します					●	●
	交通とまちづくりの一体化	交通と生活サービスが一体となった取組を推進します				●	●	●
	潜在需要の掘り起こし	潜在需要を満たす新たな交通サービスを提供します				●	●	●
	バリアフリー対策	全ての人が移動しやすいバリアフリーを整備します	●	●	●	●	●	●
<p>リソース（ヒト・モノ・データ）の有効活用による、交通サービスの供給面強化</p> <p><b>交通事業者等の経営力強化</b></p>	将来を見据えた設備投資	交通事業者の持続性を高める取組を支援します	●	●	●	●	●	●
	交通データの利活用	交通データを一元管理し、関係者の活用を促進します	●	●	●	●	●	●
	交通人材の育成・強化	地域交通を支える専門人材を育成・強化します	●	●	●	●	●	●
	交通GXの推進	脱炭素をはじめとした交通に係るGXを推進します	●	●	●	●	●	●
<p>交通GX(グリーンTRANSフォーメーション)をはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進</p> <p><b>公共交通を通じた社会課題の解決</b></p>	交通レジリエンスの向上	非常時に活用できる公共交通への投資を促進します	●	●	●	●	●	●
	災害に強い連携体制	災害時においても迅速・確実な連携体制を構築します	●	●	●	●	●	●