

広島県地域公共交通ビジョン 骨 子

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

令和5年4月
広島県

目次

序章	3
策定の背景	3
1 策定の趣旨	4
(1) 目的	4
(2) 計画期間と対象地域	4
ア 計画期間	4
イ 対象地域	4
(3) ビジョンの位置づけ	4
ア 関連計画との関係	4
イ 市町地域公共交通計画との関係	5
2 基本的な考え方	6
(1) 人の移動に着目	6
(2) データ活用と未来からの視点	6
(3) 地域類型	6
ア 地域特性に合わせた類型化	6
イ 地域類型の全域概況	7
第1章 総論	9
1 目指す姿の設定に当たって	9
(1) 目指す姿の位置づけ	9
(2) 上位計画等のレビュー	9
(3) ここまでのまとめ	12
2 目指す姿	13
(1) 目指す姿（県全体）	13
(2) 目指す姿（地域類型別）	14
3 現状と課題	17
(1) 現状について	17
ア 社会構造の変化	17
イ 移動困難者の増加	18
ウ 苦境に立たされる交通関係者	19
エ 地域公共交通が置かれている環境の変化	20
(2) 県内交通の課題	21
4 将来の不確実性への対応	22
(1) 外部環境要因	22
(2) 価値観や生活様式の変化	23
(3) 新技術の進展・普及	23
(4) 課題解決の視点	23
5 基本方針と施策の方向性	24
(1) 基本方針	24
(2) 施策の方向性	25

序 章

策定の背景

本県の地域公共交通を取り巻く状況は、人口減少による需要の縮小やそれに伴う交通事業者の収支悪化、運転士不足をはじめとする供給面の課題など、厳しさを増しており、新型コロナウイルス感染症の影響によって、より一層深刻さを増している。今後、アフターコロナにおける「新しい生活様式」の定着や、価値観・生活様式の多様化が進めば、地域公共交通はますます縮小する恐れがある。

その一方で、地域公共交通には新たな動きも生まれている。これまで競争状態にあった地域の交通事業者が、逆境をバネに相互に連携・協働しながら、交通に新たな価値を創出する動き、いわゆる「共創」の取組が本県でも拡がりつつあり、こうした動きは行政や利用者にとっても従来の公共交通の位置づけを見直す契機となり得る。

このような中、国においては、令和3年度からの第2次交通政策基本計画（令和3年度～令和7年度）において、基本の方針として「地域が自らデザインする地域の交通」、「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」、「事業者による競争だけでなく、事業者間の連携の促進」といった3つの方向性を掲げた。また令和4年度は、「リ・デザイン」有識者検討会での提言を踏まえ、「地域公共交通活性化再生法」の改正が進められるなど、公共交通に関する議論が活発化してきている。

こうした背景を踏まえ、本県においても、今後の持続可能な地域公共交通の実現に向け、県、市町、交通事業者、利用者といった全ての関係者が中長期的な視点をもって「目指す姿」と取組の方向性を広く共有するため、地域公共交通政策のマスタープランとなる「広島県地域公共交通ビジョン（以下「ビジョン」という。）」を策定することとした。

策定に当たっては、学識者、交通事業者、社会福祉協議会やPTAなど利用される立場の方々、市町などが参画する協議会やワーキンググループにおいて、現状分析に加え、将来予測にも基づき、丁寧に議論を行うとともに、各市町の地域公共交通会議での意見も取り入れながら、実効的な方策を検討していく。また、今後の施策の実施に当たっては、市町や交通事業者が地域の実情に応じた取組を行えるよう、特に交通関連データの基盤整備・活用や人材育成といったマネジメント面で県が主体的な役割を果たしながら、県・市町が一体となった交通体系の構築を目指す。

ビジョンの策定とそれに基づく施策の実施を通して、将来にわたって、日常生活に必要な移動手段が確保され、安心して暮らすことができるよう、取り組んでいく。

1 策定の趣旨

(1) 目的

交通事業者、利用者、行政といった関係者が中長期的な視点をもって、地域公共交通の目指す姿とその実現に向けた方向性を広く共有し、一体的に取り組むためのマスタープランとして、県全域を対象に策定する。

(2) 計画期間と対象地域

ア 計画期間

令和6年度～令和10年度（5年間）

※ 計画期間中はPDCAの仕組みを構築・マネジメントし、遅滞なく事業の見直しや改善を行うなど、目標達成に向けた取組の軌道修正や加速化を図る

イ 対象地域

広島県全域

（県内を主な発着地とする交通を対象とする）

(3) ビジョンの位置づけ

ア 関連計画との関係

市町や交通事業者と連携して持続可能性の高い地域公共交通を構築するための指針及び、「地域公共交通活性化再生法」に基づく県の地域公共交通計画として策定する。

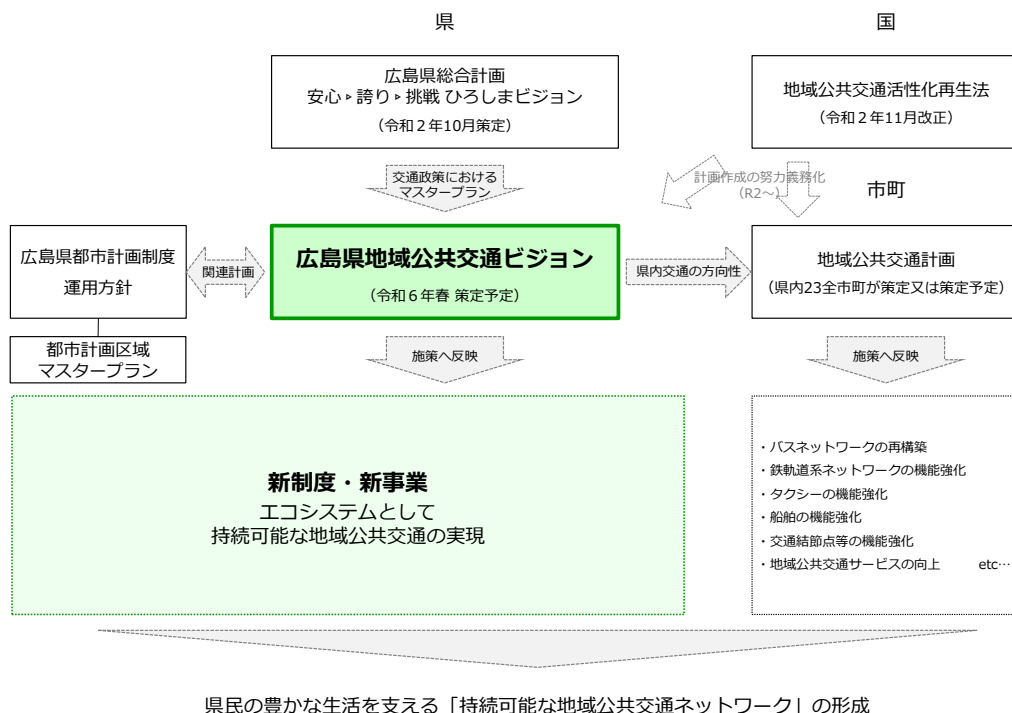


図 関連計画との関係

イ 市町地域公共交通計画との関係

市町の地域公共交通計画の指針として、県全域での地域公共交通の目指す姿を示し、施策の大きな方向性を打ち出すことで、県・市町が一体となった交通体系の構築を目指す。

ビジョンの策定に当たっては、各市町の地域公共交通活性化協議会等を広島県地域公共交通協議会の部会として位置づけ、地域の実情に応じた議論を行う。

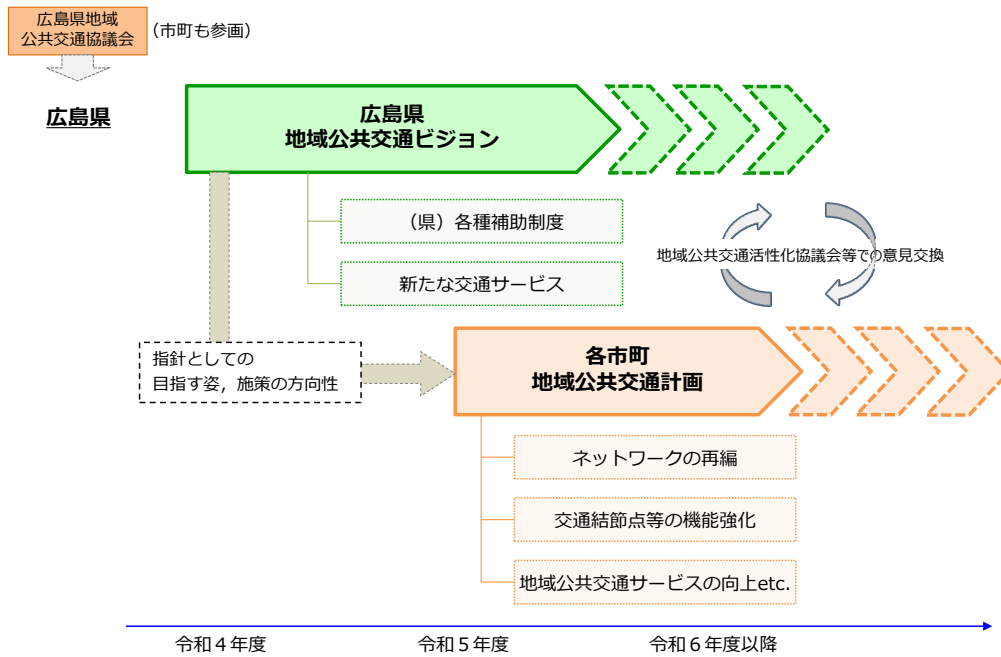


図 市町地域公共交通計画との関係

2 基本的な考え方

(1) 人の移動に着目

人口減少や高齢化が加速的に進み、地域公共交通の持続性がこれまで以上に困難な社会において、日常生活に必要な移動を確保していくためには、地域にある多様な輸送資源を有効に活用していく必要がある。

このため、ビジョンの策定に当たっては、交通手段別の議論から始めるのではなく、まずは人の移動に着目し、県民の生活に必要な移動をどのように満たしていくのかという観点から、検討を進める。

(2) データ活用と未来からの視点

移動を考える際には、顕在化している需要を捉え、その将来動向（人口減少、高齢化等）を詳細に分析するとともに、「転換需要」や「潜在需要」といった現時点では顕在化していない需要についても可能な限り捕捉していく必要がある。

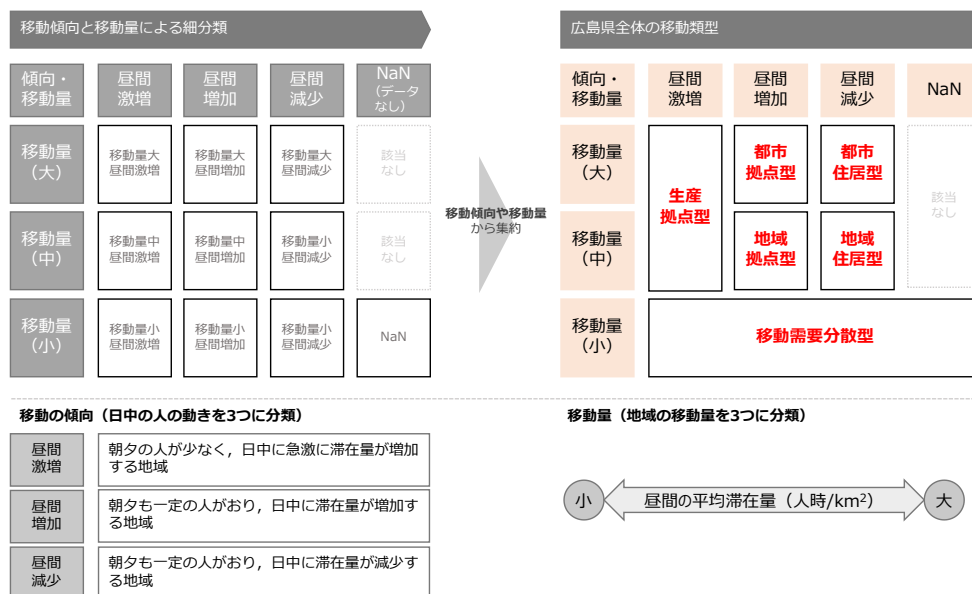
このため、前者については交通データ、人流データ等に基づいたデータ分析を行い、後者についてはスキミング等の手法も用いた、将来の不確実性も踏まえた未来からの視点で需要を捕捉する。

(3) 地域類型

ア 地域特性に合わせた類型化

地域の実情に応じた検討を進めるため、県内地域を移動特性に合わせて、6つのパターンに類型化した。

具体的には人流のビッグデータを活用し、「移動の傾向（日中の人の動き）」と「移動量（昼間の平均滞在量）」をそれぞれ3つに分類し、それぞれのマトリクスが持つ特性に合わせて、6つのパターンに集約した。



※1：「混雑統計[®]」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーション^{※2}の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

※2：ドコモ地図ナビサービス(地図アプリ・ご当地ガイド)等の一部のアプリ。

イ 地域類型の全域概況

広島県内を類型化した結果、広島市、福山市、呉市といった都市の中心部に「都市拠点型」が見られ、それを囲むように「都市住居型」が広がっている。

役場や駅、主要道路等の周辺には「地域拠点型」が点在し、その周辺部に「地域住居型」が広がっている。

大規模工業地帯や、郊外に立地する工業団地は「生産拠点型」に分類され、人口密度が低い中山間地域等では、そのほとんどが「移動需要分散型」となっている。

このように県内地域を移動特性に応じて捉えることで、拠点型と居住型の分布状況が客観的に把握でき、類型間の移動・類型内の移動それぞれについて、行政区域に捉われない議論を行うことができる。

また、地域類型別に目指す姿を共有することで、それぞれの類型(=地域の移動特性)に応じた施策の検討にも繋げることができる。

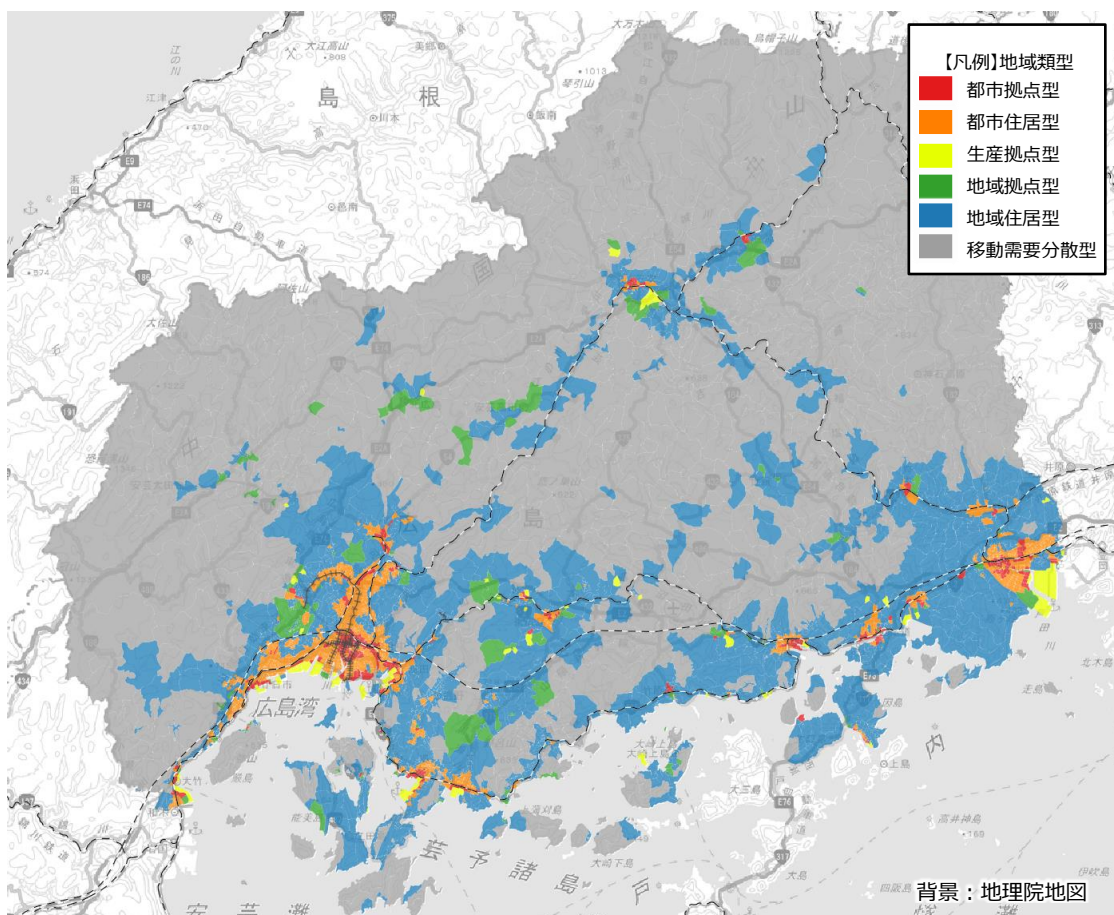


図 広島県の地域類型

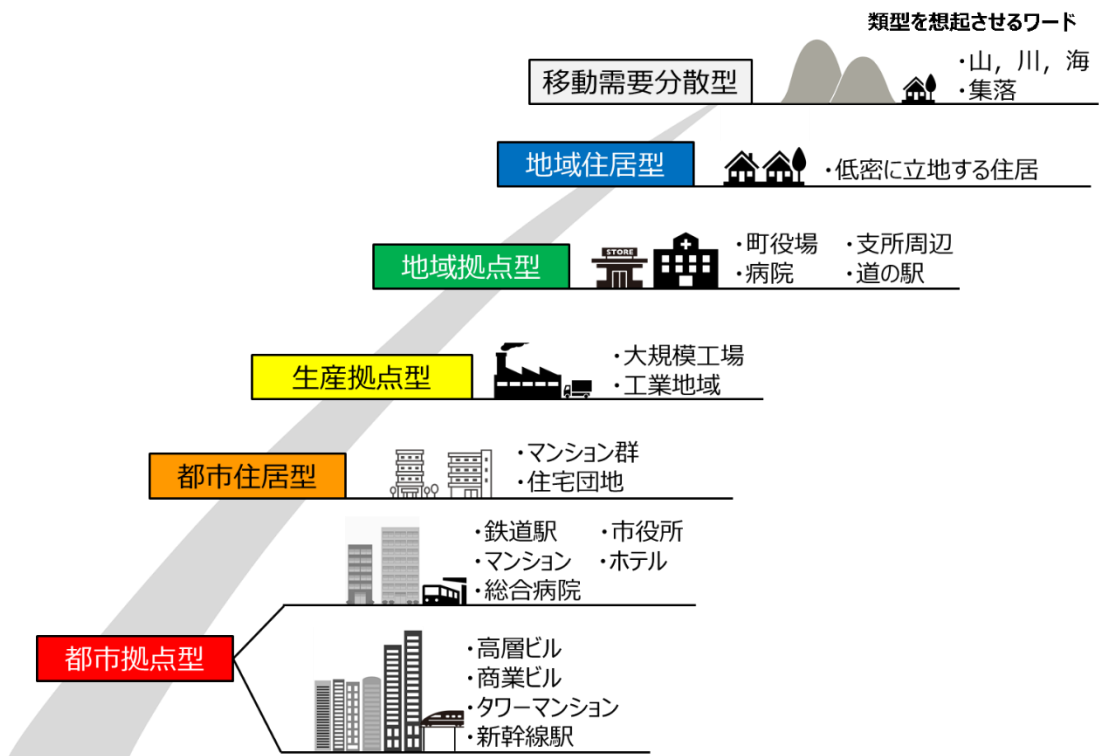


図 地域類型のイメージ

第1章 総論

1 目指す姿の設定に当たって

(1) 目指す姿の位置づけ

本県が抱える地域公共交通の構造的な課題に対応していくために、利用者、交通事業者、行政といった全ての関係者が中長期的な視点を持ちながら、一体となって取り組むことが重要である。

このため、ビジョンでは、本県の総合計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」や国の動き等も踏まえながら、持続可能性の高い地域公共交通を構築するための指針である目指す姿を設定する。

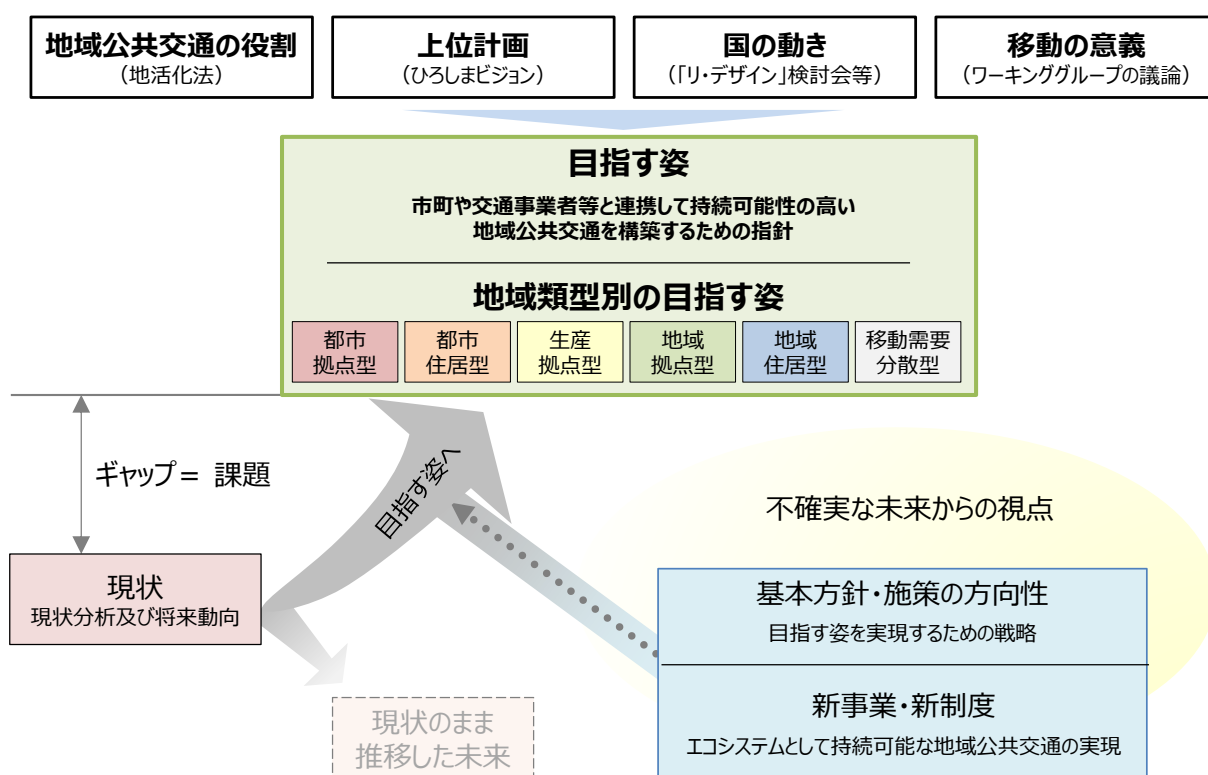


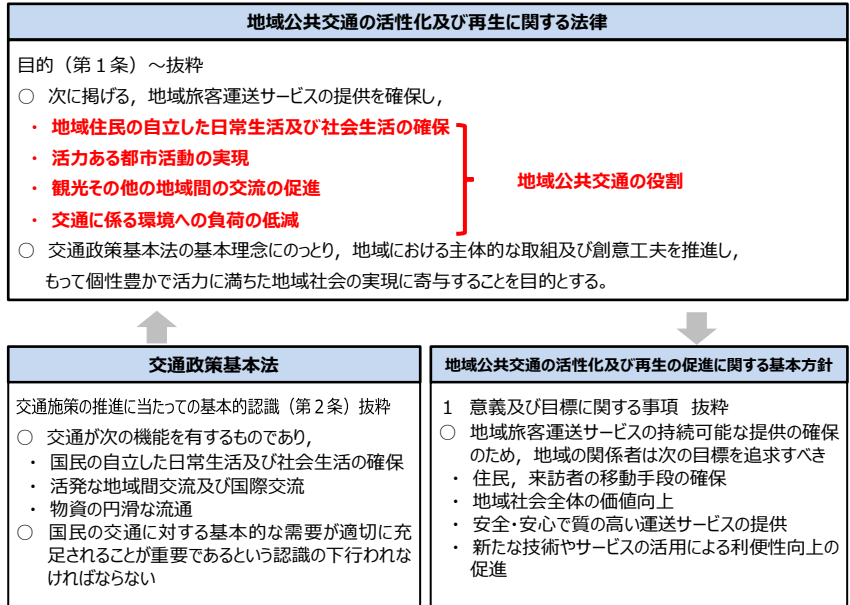
図 目指す姿の考え方

(2) 上位計画等のレビュー

目指す姿の設定にあたっては、本県の実情のみに閉じることなく、根拠法に規定されている役割や、「持続可能な地域公共交通の再構築 (リ・デザイン)」等の国の動向、本県の総合計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」、広島県地域公共交通協議会のワーキンググループにおける「移動の意義」の議論を踏まえながら、総合的な視点で検討する。

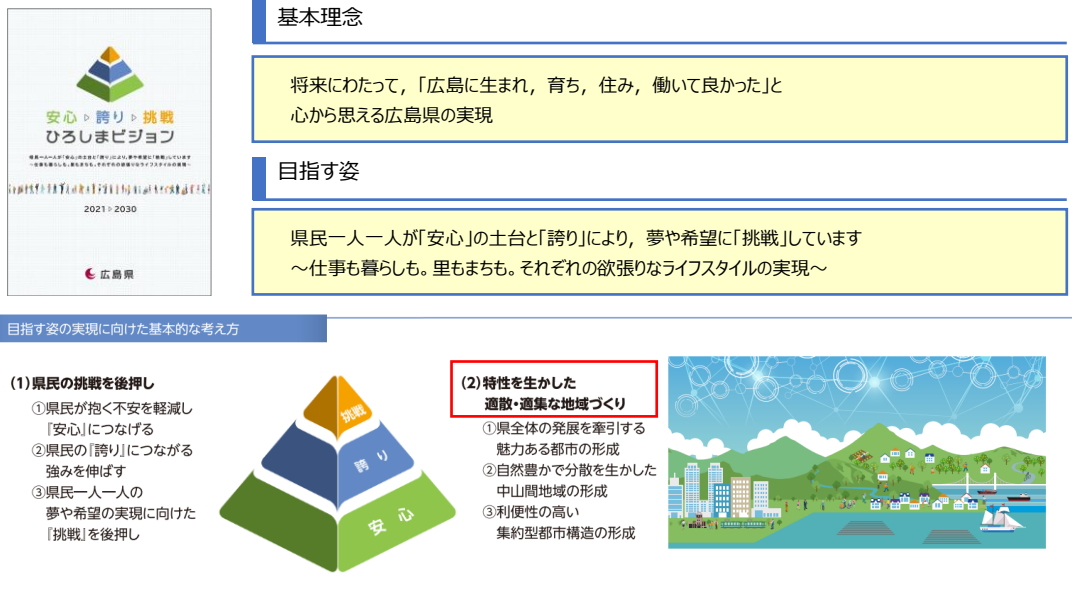
地域公共交通の役割（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

根拠法の一つである「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、地域公共交通の役割が次のとおり定められている。



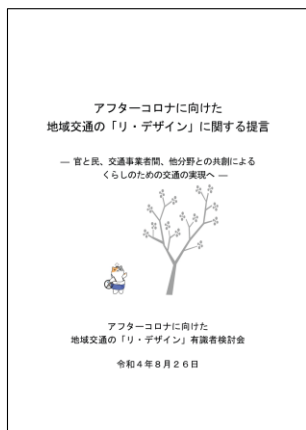
上位計画（安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン）

広島県総合計画「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」において、基本理念と目指す姿を次のとおり定め、その実現に向けた基本的な考え方に「(2) 特性を生かした適散・適集な地域づくり」を掲げている。



国の動き（アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」）

国土交通省では、有識者検討会での提言を踏まえた予算措置など、地域交通を持続可能な形で再構築していく動きが加速している。



アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」 有識者検討会（R4.3.31 設置）	
提言（R4.8.26）	具体的な検討の方向性
	<ul style="list-style-type: none"> (1) 官と民の共創 意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設 (2) 交通事業者間の共創 事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援 (3) 他分野を含めた共創 地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化
まとめ	自動運転や MaaS などの「交通 DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通 GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形で地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

2023 年度の法改正も視野に制度設計

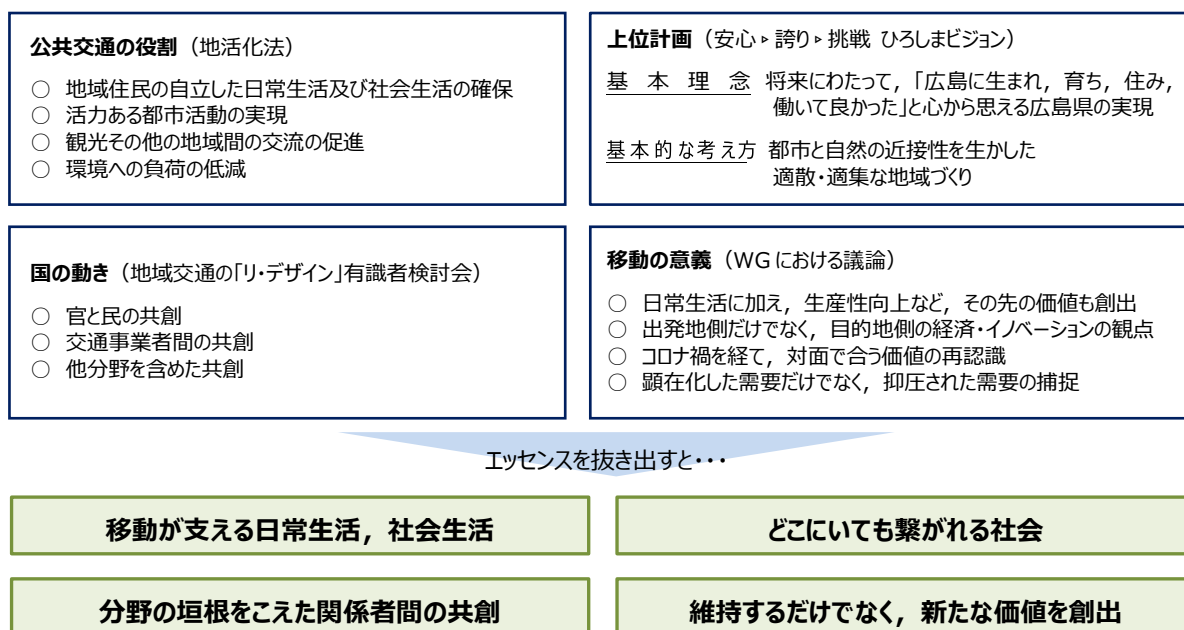
移動の意義（ワーキンググループでの議論）

本ビジョンの策定にあたって、学識者（協議会委員）を中心とするワーキンググループを設置し、人々の暮らしにとっての移動の意義やあるべき姿について、議論を重ねてきた。

移動の意義	<ul style="list-style-type: none"> ○ 日常生活をしっかり支えていくことに加え、生産性向上、価値向上など、その先の価値も創出 ○ 出発地側だけでなく、目的地側の経済・イノベーションの観点 ○ コロナ禍を経て、対面で合う価値の再認識 ○ 顕在化した需要だけでなく、抑圧された需要の捕捉 etc. 	
	分類	あるべき姿
都市間の広域移動		<ul style="list-style-type: none"> ● 広域移動の維持に向けた多様な需要の喚起・取り込み・維持 ● 一定の需要を確保し、サービス水準を好スパイラル化 ● 都市活動のため最低限維持・保証する移動の確保（通学・エッセンシャルカー） ● 地域公共交通をベースックインフラとする認識の普及 ● 自家用車中心のライフスタイルからの行動変容
地域内の移動	都市部	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者が協調・連携する仕組みづくり ● 輸送資源の最適化
	中山間	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市基盤整備・まちづくりと連携した交通のあり方の再検討 ● 自家用車が無くても移動ができる生活ができる環境の確保 ● 住民が地域公共交通を積極的に使うライフスタイルへの変容 ● 地域の輸送資源の総動員 ● 多様な目的へのケア（ex.夜の交流・飲み会、サードプレイス的な活動）
地域公共交通のサービスを構成する主体		<ul style="list-style-type: none"> ● 行政・交通事業者が共創した市場（ビジネス分野）開拓 ● 新たな取組（複数年方式・インセンティブ）を支援する制度設計 ● アジャイル式（実証実験制度）での取組支援 ● 実証などの結果やノウハウを県全体で共有する枠組み・体制の構築 ● 災害等のコントロールできない有事に交通をマネジメントする人材・組織づくり ● 技術革新や環境意識に対応した移動手段が選択できる社会

(3) ここまでのまとめ

ここまでの上位計画等のレビューを踏まえ、本県の地域公共交通における目指す姿を考
える際のエッセンスを抽出した。



2 目指す姿

(1) 目指す姿（県全体）

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， 守るべき県民の日常生活
地域・経済	交通×まちづくり，交通×ビジネス，交通×医療など， 分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン
共創	事業者・利用者・行政等，交通に関わる 全ての関係者による，地域公共交通の再構築
ひろしまの価値を高める	豊かな暮らしやイノベーション 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 ベーシックインフラ としてしっかり支えていく

地域公共交通がベーシックインフラとして、県民の豊かな暮らしに必要な日常生活の移動を守るとともに従来の発想や手法にとらわれることなく、様々な分野の垣根を越えて連携しながら新たな価値を創造することで広島県の価値を高めている状態を目指す。

目指す姿の実現に向けては、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、ひいては「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」が掲げる適散・適集社会にも寄与する。

(2) 目指す姿（地域類型別）

県全体の地域公共交通の目指す姿を踏まえ、地域類型別の目指す姿をそれぞれの移動特性に合わせて設定する。

「都市拠点型」の目指す姿

圏域全体の豊かな生活環境の創出に向けて、拠点内及び拠点間が相互に連携しながら最適な交通ネットワークで結ばれている。

設定の視点

【拠点間の移動】

圏域全体の発展を牽引するため、バスターミナル、主要港、主要駅等、各圏域の交通結節点を結ぶ最適なネットワークが整備され、拠点間を自由に移動できている。

【まちなかのコミュニケーション】

人と人との出会いを通じて、まち全体でのイノベーションを促進するため、効率性の高い移動に加え、まちなかの移動そのものを楽しむ環境が整っている。



「都市住居型」の目指す姿

多様な価値観やニーズを持つ様々な世代の人々が、大都市圏では得られないゆとりと安心を実感できるよう、都市と自然を自由に行き来できている。

設定の視点

【アクセス性の向上】

都市に近い立地条件を背景に、多くの人々が日々の生活に地域公共交通を利用しており、交通モード相互の連携によって目的地へのアクセス性が高まっている。

【多様なライフスタイル】

東京や大阪といった大都市圏では得られない多様なライフスタイルを後押しするため、人々が交通結節点を経由し、豊かな自然にアクセスすることができている。



「生産拠点型」の目指す姿

環境と経済・生活のどちらかではなく、どちらも追求する社会となるよう、地域や企業において地域公共交通の利用が促進されている。

設定の視点

【脱炭素による環境負荷の軽減】

地域課題の解決と交通の脱炭素化の同時実現を目指した地域や企業が増え、地球環境にも利用者の利便性にも配慮したモビリティとしての地域公共交通が浸透している。

【災害時のレジリエンス】

災害発生時等における企業活動の継続性を高めるため、地域公共交通の各モードが相互の不足を補いながら運行を続けている。



- ・大規模工場
- ・工業地域

「地域拠点型」の目指す姿

広域ネットワークと地域内の生活交通が整備され、生活の拠点としてだけでなく都市部へのアクセス性も向上している。

設定の視点

【地域内外への移動】

デジタルをはじめとする新たな技術の活用により、地域内及び地域外への移動が不自由なく実現し、住民の生活利便性が高まっている。

【まちづくり拠点】

地域公共交通と基盤整備がセットとなった取組が進んでおり、地域の移動を支える交通結節点としての魅力が向上している。



- ・町役場
- ・支所周辺
- ・病院
- ・道の駅

「地域住居型」の目指す姿

将来にわたって暮らし続けることができる生活環境を守るため、デジタル技術を活用した様々な交通サービスが効率的に提供される仕組みづくりが進んでいる。

設定の視点

【交通マネジメント】

まちづくりの視点も持ちながら、地域の実態に応じて地域公共交通をデザインする人材が各地で活躍し、新たな交通サービスに向けた先進的な取組が迅速に進んでいる。

【需要と供給に基づくマッチング】

デジタル技術を活用することで、抑圧されている移動も含む移動需要に基づいたマッチングが行われ、住民のライフスタイルに合わせた交通再編が進んでいる。



・低密に立地する住居

「移動需要分散型」の目指す姿

新たな交通サービスの普及と地域の実情に応じた交通再編が進み、買物や通院等の日常生活の移動が確保されている。

設定の視点

【交通と生活サービスとの連携】

交通事業者、利用者、目的地、行政等が主体的に連携し、交通と生活サービスの相乗効果が生まれることにより、生活交通の持続可能性が高まっている。

【輸送資源の総動員】

地域の輸送資源が総動員されることで、免許返納後等においても、地域住民の買い物や通院等、日常生活に必要な移動が確保されている。



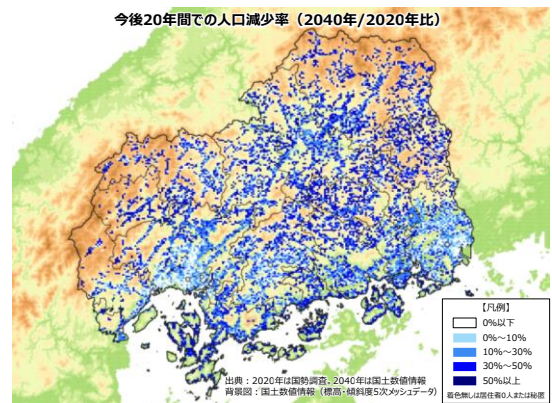
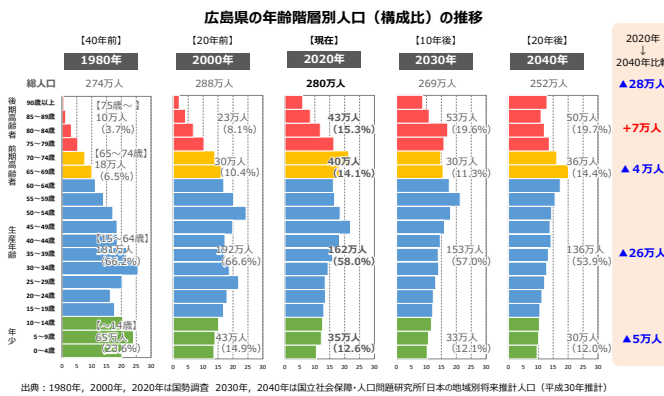
・山, 川, 海
・集落

3 現状と課題

(1) 現状について

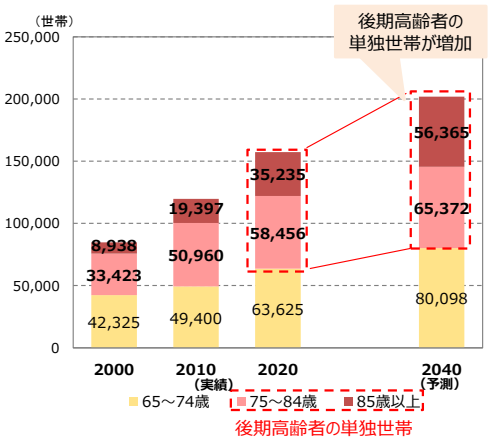
ア 社会構造の変化

- 20年前に比べ、通勤・通学の主要な利用者層である生産年齢人口が減少。今後は総人口が減少する中、後期高齢者人口は増加し、広島県の人口は構造的に変化する。
- 広島市周辺、東広島市、福山市など一部を除き、県内ほとんどの地域で人口は減少している。特に中山間地域では50%以上減少するところもあり、地域公共交通利用者の減少に直結している。

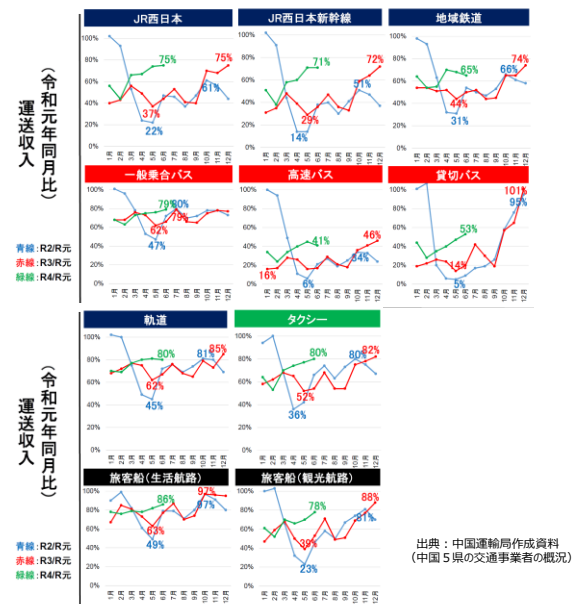


- 高齢者世帯は単独世帯のみが今後も増加傾向。特に、後期高齢者の単独世帯が大幅に増加することで、ますます移動が困難となる可能性がある。
- アフターコロナにおいては、「新しい生活様式」や移動手段の多様化等により、コロナ前の水準まで利用者が回復しない恐れがある。

高齢者単独世帯の年齢別世帯数（広島県）

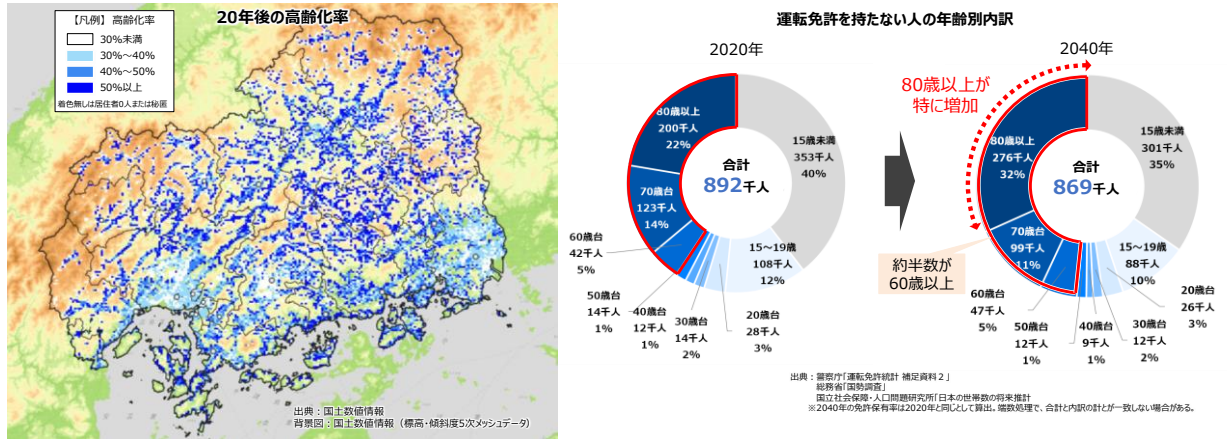


出典：2000年～2020年は国勢調査、
 2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計」

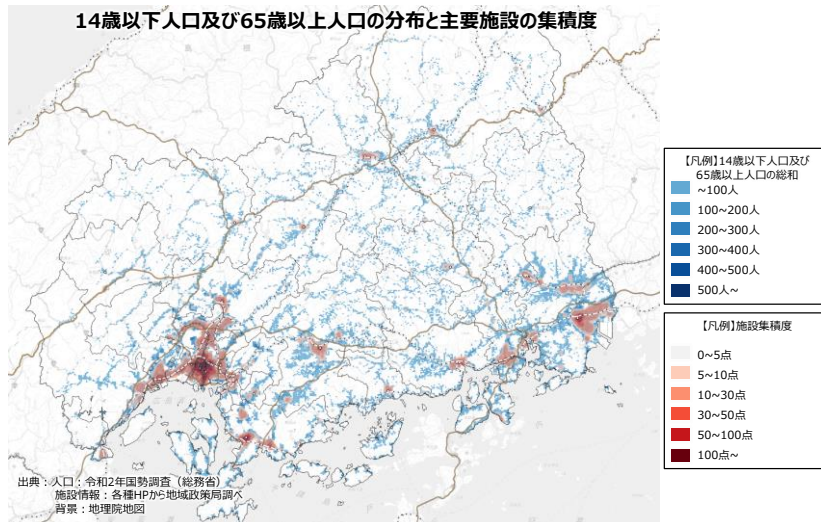


イ 移動困難者の増加

- 20年後には、県内ほとんどの地域で高齢化率が30%を超え、中には2人に1人が高齢者（高齢化率50%以上）という地域も生じる見込み。
- 20年後には運転免許を持たない県民の約半数が60歳以上となり、特に80歳以上が大幅に増加することから、高齢者の移動がますます制約される。

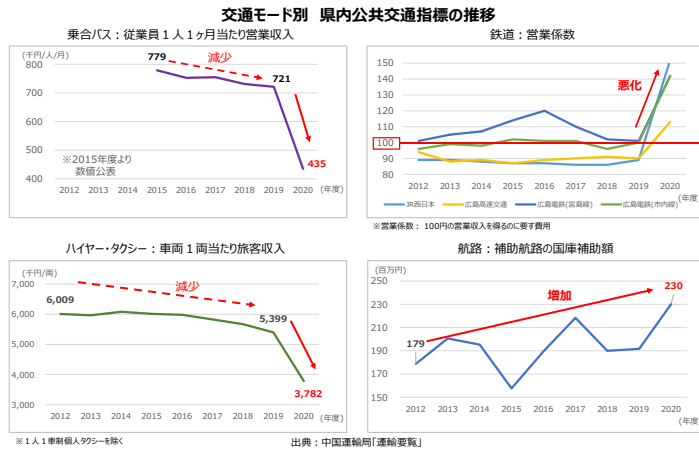


- 生活に必要な主要施設（スーパー、病院、学校等）が市町中心部に集積している一方で、施設の徒歩圏外にも多くの子供や高齢者が生活している。

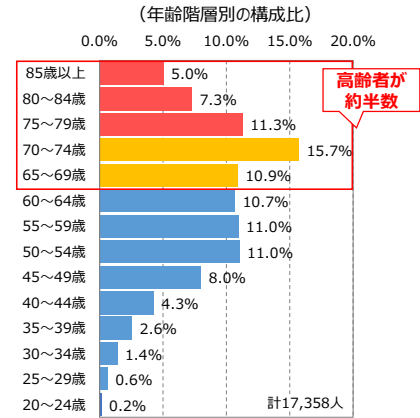


ウ 苦境に立たされる交通関係者

- 交通事業者は、これまでも人口減少等の影響により輸送需要が縮小してきたが、新型コロナウイルスの影響により、ここ数年特に厳しい経営状況が続いている。
- 他業界にも増して、交通事業者の人材不足は深刻化している上、運転士の高齢化も進んでおり、弾力的な運用が困難となっている。

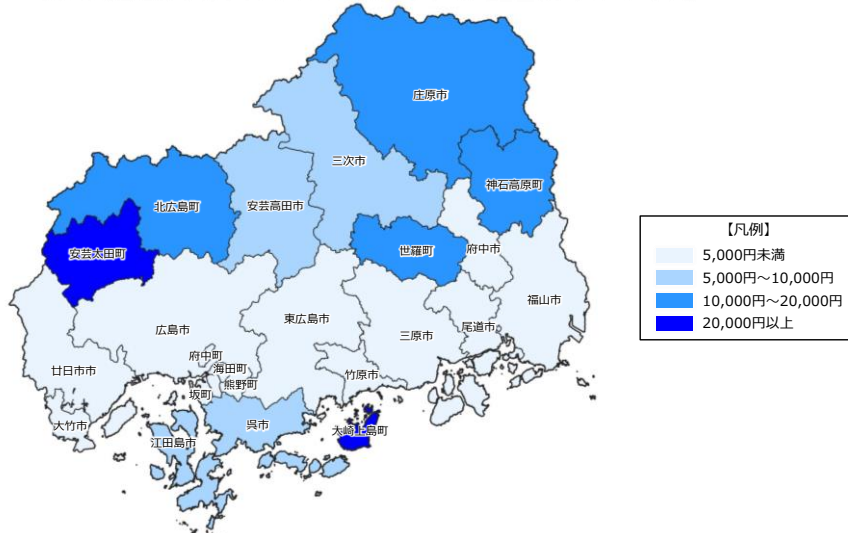


広島県内の大型二種免許保有者数（2021年）



- 面積が比較的広く、人口規模が小さい中山間地域において、住民1人あたり行政コストが増大化しており、市町財政を圧迫している。

公共交通運行のための人口1人あたりの市町負担金額（2021年度）



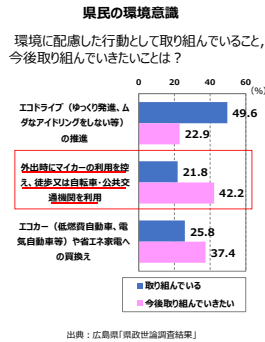
エ 地域公共交通が置かれている環境の変化

- パリ協定をはじめとする地球温暖化対策が世界的に重要性を増す中、本県でも環境に配慮した行動変容が見られるなど、地域公共交通に対する県民の環境意識も高まっている。
- 頻発する大規模災害や新興感染症の発生などの危機事案に対し、県民の移動を確保していくためには、地域公共交通の柔軟かつ機動的な対応がこれまで以上に求められている。

世界共通の目標
パリ協定（2015年12月合意）
平均気温上昇を産業革命以前より2℃低く保つとともに、1.5℃未満に抑える努力を追求すること

日本の目標
地球温暖化対策計画（2021年10月閣議決定）
2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減、さらに50%の高みに向けて挑戦を続ける

広島県の目標
第3次広島県地球温暖化防止地域計画（2021年3月策定）
2030年度において、温室効果ガスを2013年度から22%削減（※今年度、国の46%削減目標に対応した目標及び計画を改定予定）

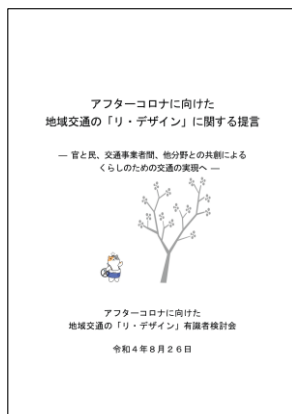


コロナ禍における安全な公共交通の乗り方の周知

ウイルスの専門家協力ののもと、「感染リスクをほぼゼロにする電車やバス、タクシーの乗り方」についての情報を、動画やポスターを作成して周知。（日本モビリティ・マネジメント会議）

- 国（国土交通省）においても、地域交通を持続可能な形で再構築していくため、有識者を中心とする検討会を立ち上げるなど、活発な議論を行っている。

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会
提言とりまとめ（2022年8月26日）



鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会
提言とりまとめ（2022年7月25日）



(2) 県内交通の課題

課題①：社会構造の変化による移動需要の減少

- 過去・現在・未来にわたって、**年齢階層別人口が構造的に変化**。今後は生産年齢人口が減少し後期高齢者人口が増加するなど、**通勤・通学の主要な利用者層が減少**。
- **県内ほとんどの地域で人口が減少**。特に中山間地域では 50%以上減少する地域もあるなど、**地域公共交通利用者の減少に直結**。
- **高齢者世帯は単独世帯のみが今後も増加傾向**。特に、後期高齢者の単独世帯が大幅に増加することで、ますます移動が困難に。
- アフターコロナにおける「新しい生活様式」や移動手段の多様化等により、**移動需要はコロナ前まで回復しない恐れ**。

課題②：顕在的・潜在的な移動困難者の増加

- 20 年後には、県内ほとんどの地域で高齢化率が 30%を超え、中には**2 人に 1 人が高齢者**（高齢化率 50%以上）という地域も生じる見込み。
- 20 年後には**運転免許をもたない県民の半数が 60 歳以上**となり、特に 80 歳以上の非保有者が大幅に増加することから、高齢者の移動がますます制約される。
- 日常生活を送る上で必要不可欠な買い物や病院、学校等への主要施設へのアクセスが制限され、**移動をあきらめる・抑制されるといった潜在的な移動困難者が増える可能性**がある。

課題③：交通サービスの持続可能性の低下

- 交通事業者の経営状況はますます悪化。収益の悪化によるサービス水準の低下、利用者離れなど**負のスパイラルに歯止めがかからない状況**。
- 他業界にも増して、**交通事業者の人材不足は深刻化**している上、**運転士の高齢化**も進んでおり、弾力的な運用が困難となっている。
- 面積が比較的広く、人口規模が小さい中山間地域において、**住民 1 人あたり行政コストが増大化**しており、市町財政を圧迫している。

課題④：地域公共交通の位置づけの見直し

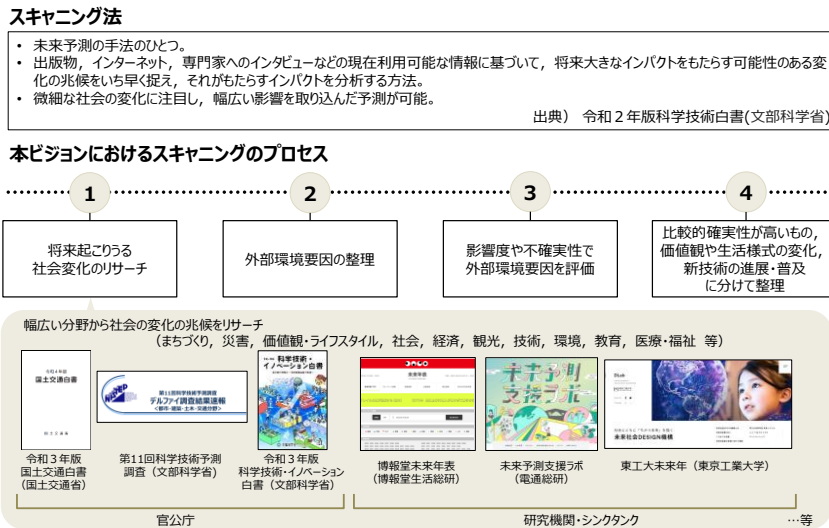
- パリ協定をはじめとする地球温暖化対策が世界的に重要性を増す中、本県でも環境に配慮した行動変容が見られるなど、地域公共交通に対する**県民の環境意識も高まる**中、人口減少や過疎化などに対応した輸送効率の向上が求められる。
- 頻発する大規模災害や新興感染症の発生などの危機事案に対し、県民の移動を確保していくためには、地域公共交通の**柔軟かつ機動的な対応**がこれまで以上に求められる。
- 国の各検討会においても、今後の地域公共交通の在り方についての議論が行われており、まちづくりと一体となった移動ニーズの掘り起こしなど、**官民の垣根を超えた地域共創型の交通**が提示されている。

4 将来の不確実性への対応

「VUCA^{※3}」と言われる、先行きが不透明で、将来の予測が困難な時代においては、過去推移・現状分析を踏まえたフォアキャストでのアプローチに加え、将来、起こりうる不確実な未来に見据えたバックキャストでのアプローチも重要である。

そこで、様々な文献等をスキャンニングする手法を用いて、将来動向を予想しながら、課題解決の視点を検討する。

※3：Volatility（変動性）、Uncertainty（不確実性）、Complexity（複雑性）、Ambiguity（曖昧性）の頭文字



(1) 外部環境要因

スキャンニングで様々なキーワードを抽出した結果、主な外部環境要因は次のとおり。

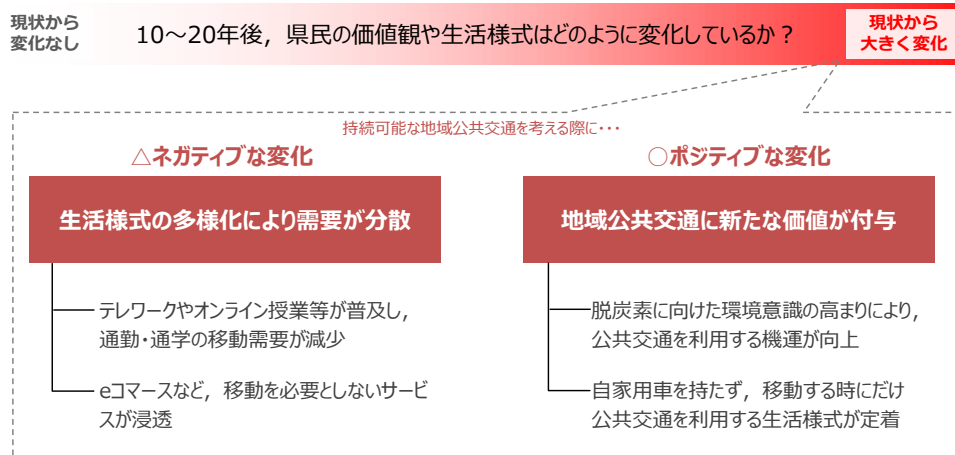
No.	カテゴリー	外部環境要因	No.	カテゴリー	外部環境要因	No.	カテゴリー	外部環境要因
1	社会	労働力の不足	22	技術	自動運転の普及	40	観光	広域交通の進化
2		高齢化	23		鉄道の省人化	41		観光業の復活
3		世帯の変化	24		物流の効率化	42	環境	エコカーの普及
4		人口減少	25		そらとぶクルマの普及	43		原子力発電の利用
5		移民の増加傾向	26		AI技術の進歩	44		水素発電の実現
6		一極集中	27		x-R技術の普及	45		石油需要の低下
7		少子化	28		電子決済の普及	46		再生可能エネルギーの供給量増加
8		タイパシティの進展	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	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	政治	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		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		t-construction		
16	価値観・ライフスタイル	副業の一般化	37	経済	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	新型感染症の発生					
20	健康寿命の延伸							
21	医療ニーズの増加							

この外部環境要因を分類し、移動に影響すると考えられる要因を抜き出すと、

- ① 確実性が高い（又はすでに起こっている）もの
 - ② 価値観や生活様式の変化
 - ③ 新技術の進展・普及
- に大別される。

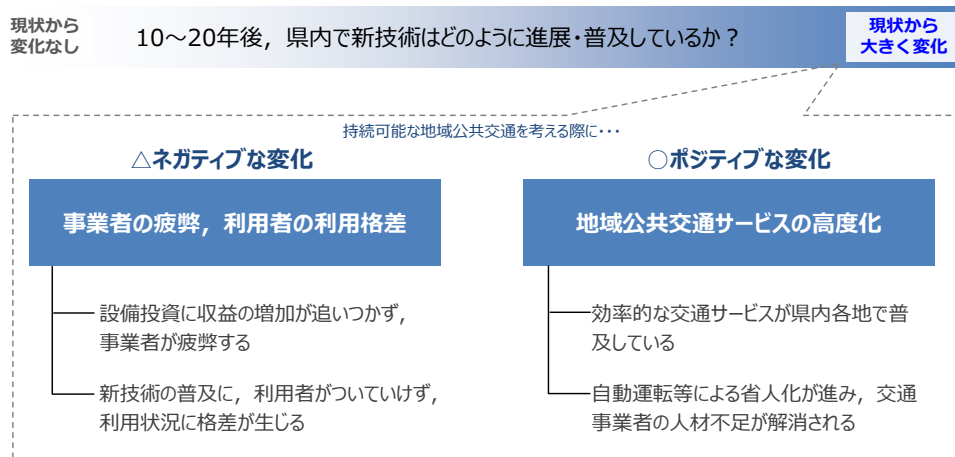
(2) 価値観や生活様式の変化

環境問題を含む SDGs への意識の高まりや、所有よりも利用を重視したサービスの拡がりなど、県民の価値観は多様化しているとともに、テレワーク・e コマースなどが浸透する一方、自家用車を持たないライフスタイルなど、生活様式も複雑化している未来が予想される。



(3) 新技術の進展・普及

新技術を活用した自動運転や MaaS 等、新たな交通サービスの導入が進み、地域公共交通の効率性の向上に向けた取組が県内各地で進んでいる一方で、新技術の普及に伴う大規模設備投資等、交通事業者の疲弊を招く可能性もある。技術だけが進展し、それを使いこなす利用者がついていけなくなる可能性も予想される。



(4) 課題解決の視点

こうした未来も予測しながら、現状・未来それぞれの分析を基に今後の本県の地域公共交通における施策の方向性を検討する。

5 基本方針と施策の方向性

(1) 基本方針

これまでの現状や課題，将来の不確実性の対応を踏まえ，ビジョンにおける基本方針を次のとおり定める。

基本方針①：拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実

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

基本方針②：暮らしを支える生活交通の確保

地域で支え合い，誰もが移動を諦めることのない地域づくり

基本方針③：交通事業者等の経営力強化

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

基本方針④：地域公共交通を通じた社会課題の解決

交通GX(グリーントランスフォーメーション)をはじめ，地球にも人にも優しい取組の推進

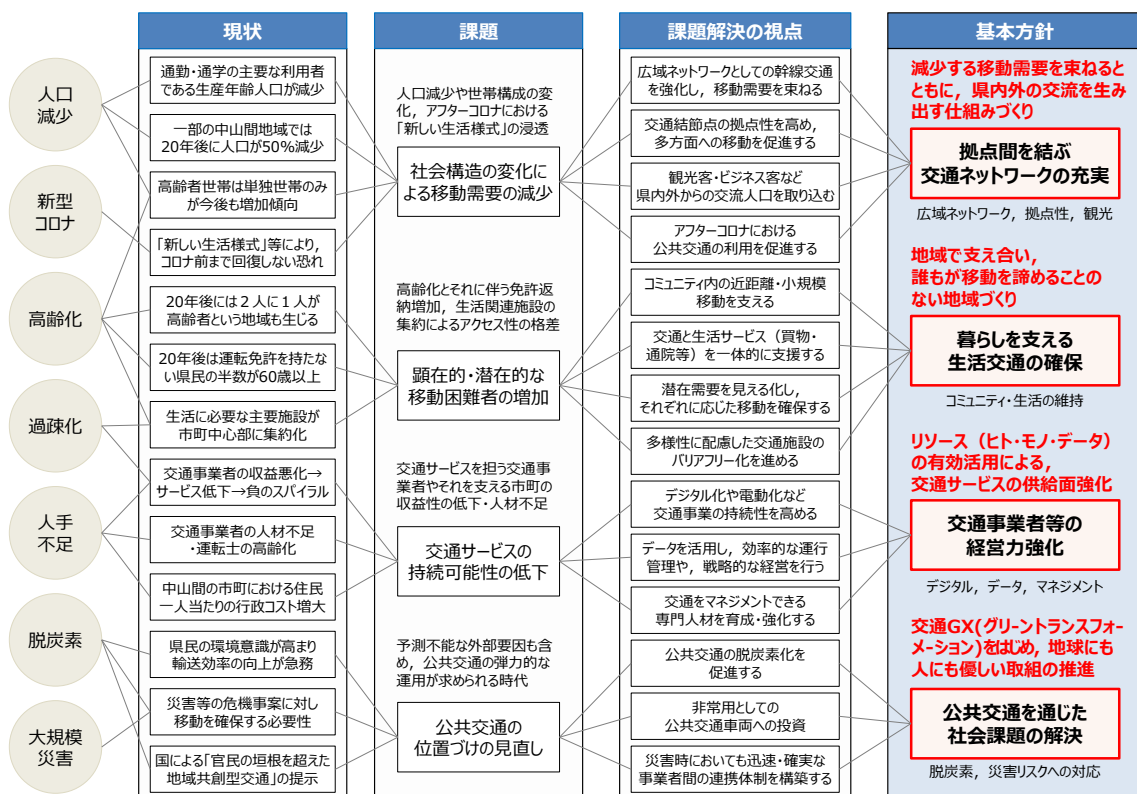


図 現状～課題～基本方針

(2) 施策の方向性

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、県が主体となって産官学の連携をマネジメントしていく。

関連性高い：● 関連性あり：○

基本方針	施策の方向性	地域類型				
		都 抛	都 住	生 産	地 抛	地 住
拠点間を結ぶ 交通ネットワークの充実 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 地域で支え合い、誰もが移動を諦めることのない地域づくり	広域ネットワークの強化	●	●	●	●	○
	集約型拠点形成によるまちづくり	●	●	●	●	○
	新たな需要の獲得	●	●	●	●	○
	生活様式に応じた利用促進	●	●	●	●	●
暮らしを支える 生活交通の確保 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	コミュニティ内の移動の確保	○	○	○	●	●
	交通と生活サービスの一体化	○	○	●	●	●
	潜在需要の掘り起こし	○	○	●	●	●
	バリアフリー対策	●	●	●	●	●
交通事業者等の 経営力強化 交通GX(グリーン転換)をはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進	将来を見据えた設備投資	●	●	●	●	●
	交通データの利活用	●	●	●	●	●
	交通人材の育成・強化	●	●	●	●	●
	交通GXの推進	●	●	●	●	●
公共交通を通じた 社会課題の解決 交通GX(グリーン転換)をはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進	交通レジリエンスの向上	●	●	●	●	●
	災害に強い連携体制	●	●	●	●	●
	災害に強い連携体制	●	●	●	●	●

図 施策の方向性と地域類型の対応

施策の検討に向けて（R5～）

- 今年度は、移動の傾向や移動量などを基に、県内を移動特性に合わせて類型化し、それぞれの目指す姿や課題の設定を行った。
- 来年度の具体施策、成果指標の検討に向けては、こうした地域類型別の目指す姿を実現するため、市町や交通事業者が参画する「エリア分科会」を新たに設置し、移動の実態に関するデータも示しながら、
 - ・ 広域路線の強化を目的とした現行補助要件の見直し
 - ・ 主要な交通結節点へのアクセス向上策
 - ・ データ連携や人材育成といったマネジメント強化
 など、より具体的な取組について、議論を行っていく。
- また、観光・福祉・まちづくり・環境といった交通以外の分野について、関連組織とも連携しながら、一体のプロジェクトとして取り組むことで、関連施策と地域類型がビジョン全体の縦串・横串として相互に作用するよう、検討を進めていく。

(参考) 問題の構造化 (ロジックツリー)



(参考) 問題の構造化 (ロジックツリー)

テーマ：中山間地域



(参考) 問題の構造化 (ロジックツリー)

テーマ：外部環境

