

目指す姿の実現に向けた施策について

第5回 広島県地域公共交通協議会

2023年8月9日



広島県地域政策局交通対策担当

目次

1 はじめに

令和4年度の検討経緯

目指す姿

基本方針・施策の方向性

基本方針のイメージ

令和5年度のスケジュール

2 エリア分科会

施策検討に当たっての進め方

エリア分科会

エリア分科会での意見

3 施策について

施策検討に当たっての考え方①（施策を貫く視点）

施策検討に当たっての考え方②（それぞれの役割）

施策検討

施策（案）

4 参考資料

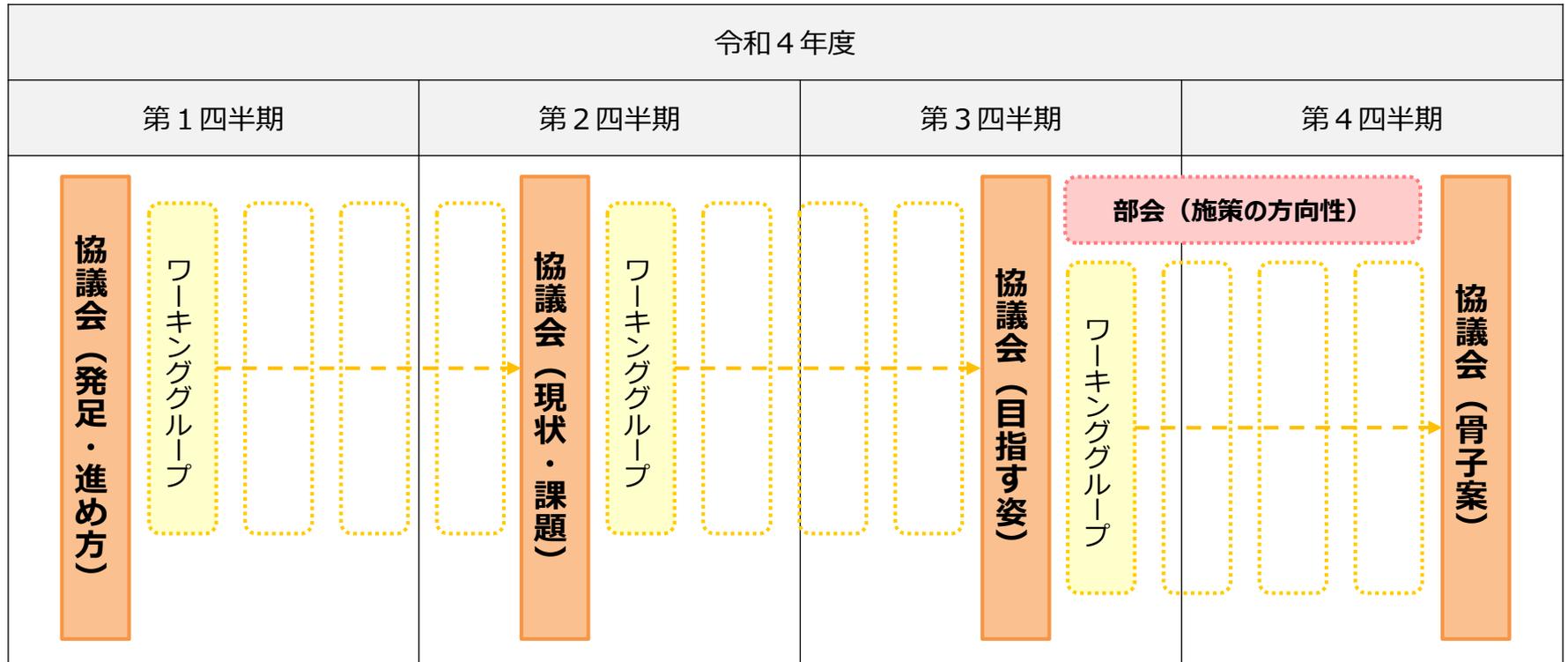
国の動き

アウトプット～アウトカム

1 はじめに

令和4年度の検討経緯

昨年度、計4回の協議会でご議論頂き、目指す姿、基本方針、施策の方向性までを記載した「広島県地域公共交通ビジョン 骨子」を策定。



※ ワーキンググループ 渡邊委員、伊藤委員、神田委員、力石委員の4名

※ 部会 23市町に設置してある地域公共交通会議（本協議会の部会として位置づけ）

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

➡ 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」が掲げる**適散・適集社会**にも寄与する

基本方針・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、目指す方の実現に向けて、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：○

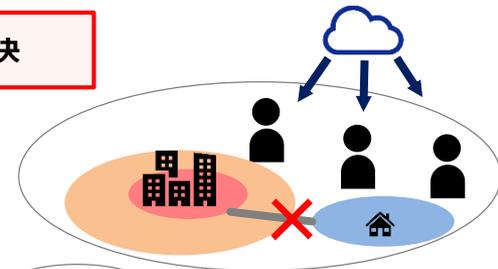
基本方針	施策の方向性		都	都	生	地	地	分
			都	都	生	地	地	分
			拠	住	産	拠	住	散
<p>減少する移動需要を束ねるとともに、県内外の交流を生み出す仕組みづくり</p> <p>拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実</p>	広域ネットワークの強化	広域ネットワークとしての幹線交通を強化します	●	●	●	●	●	
	集約型拠点形成によるまちづくり	結節点の拠点性を高め、多方面への移動を促進します	●	●	●	●		
	新たな需要の獲得	観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込みます	●	●	●	●		○
	生活様式に応じた利用促進	アフターコロナにおけるモビリティ・マネジメントを促進します	●	●	●	●	●	●
<p>地域で支え合い、誰もが移動を諦めることのない地域づくり</p> <p>暮らしを支える生活交通の確保</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		○		○	●	●
	交通と生活サービスの一体化	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確保します		○		●	●	●
	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>交通事業者等の経営力強化</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促進します	●	●	●	●	●	●
	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(グリーン転換)をはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進</p> <p>公共交通を通じた社会課題の解決</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	●	●	●	●	●	●

基本方針のイメージ

基本方針4 公共交通を通じた社会課題の解決

【凡例】

- : 都市拠点
- : 都市住居
- : 生産拠点
- : 地域拠点
- : 地域住居
- : 移動需要分散



基本方針1 拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実

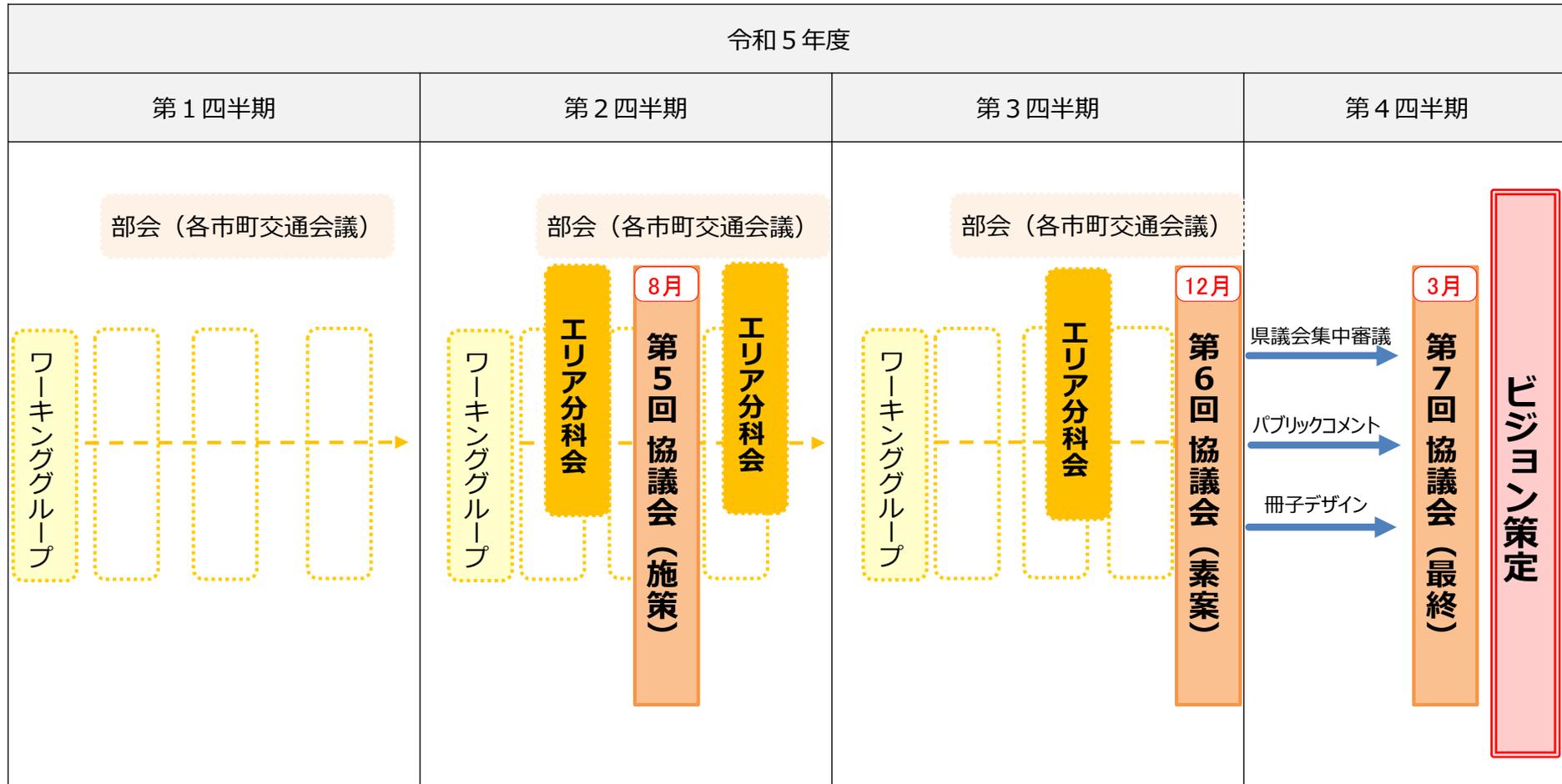
基本方針2 暮らしを支える生活交通の確保

基本方針3 : 交通事業者等の経営力強化



令和5年度のスケジュール

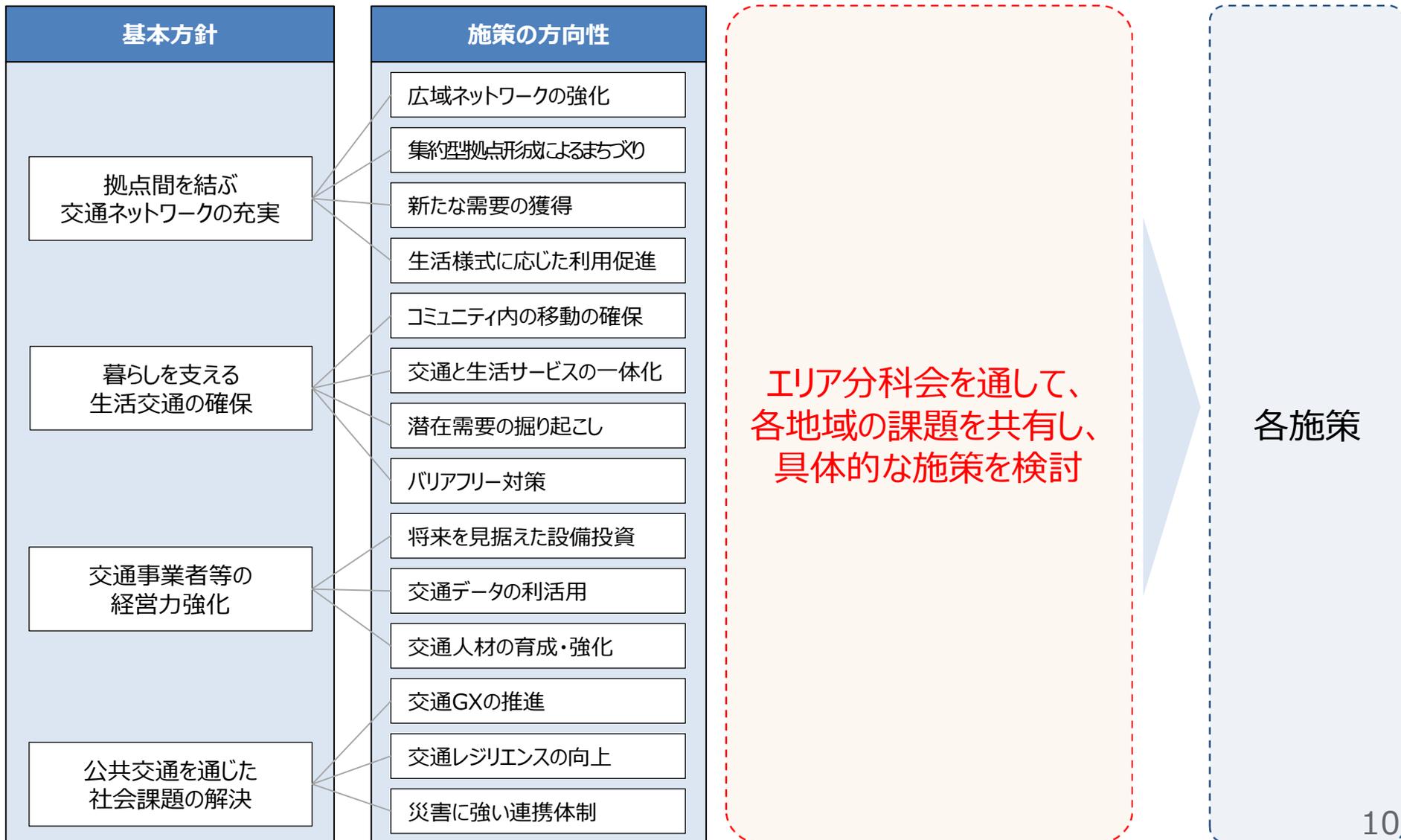
今年度は協議会に加え、県内を3圏域に分類した「エリア分科会」で議論し、
 具体の施策や評価指標をとりまとめ、年度末のビジョン策定を目指す。



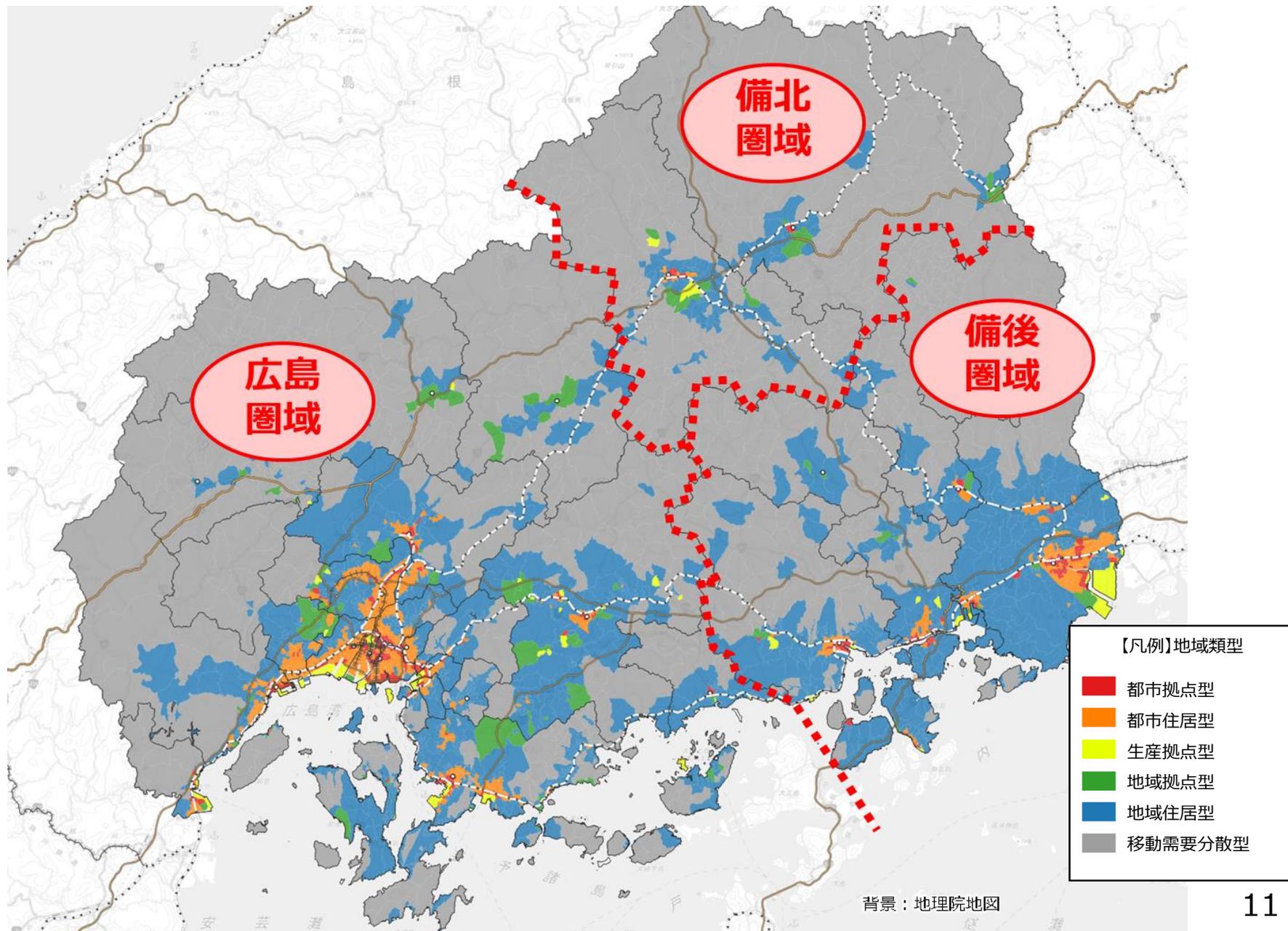
2 エリア分科会

施策検討に当たっての進め方

施策検討に当たっては、県内3つのエリア分科会において、市町や交通事業者と課題を共有しながら、地域の実情に応じた具体的な施策について検討を進める。



エリア分科会（圏域）



エリア分科会（構成員）

備北圏域

【市町】2市町
三次市 庄原市

【交通事業者】
備北交通
県タク協(北部支部)
JR西日本広島支社

【学識者】
呉高専 神田教授

備後圏域

【市町】6市町
三原市 尾道市 福山市 府中市 世羅町 神石高原町

【交通事業者】
県バス協 芸陽バス 中国バス 鞆鉄道
県タク協(東部支部) JR西日本広島支社
県旅客船協会 尾道地区旅客船協会

【学識者】
福山市立大 渡邊教授

広島圏域

【市町】15市町
広島市 呉市 竹原市 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

【交通事業者】
県バス協会 広島電鉄 広島交通 芸陽バス 中国JRバス 備北交通
県タク協(本部) JR西日本広島支社 県旅客船協 広島・呉地区旅客協

【学識者】
広工大 伊藤教授

※上記構成員に加え、県、コンサルタント（復建調査設計株式会社）が各エリア分科会に参加

※乗合バス事業者の選定基準：県内に本店所在地を置く市町をまたぐ路線を有する保有車両数30両以上の事業者

エリア分科会での意見（広島圏域：R5.7.7開催）

主な意見	キーワード
広域を運行する路線に関しては、市町だけでは調整が難しい。県には、調整役の立場を期待したい。【市町】	広域の移動に不可欠な交通手段の確保
特に生活航路については経営が厳しくなった段階で施策を検討しても対応できない可能性がある。早めに 施策の検討を開始するための指針を示すことが重要 。【協会】	広域の移動に不可欠な交通手段の確保
江田島では航路の船を市が購入している。船舶は高額なため、行政が補助をしないと厳しい。【協会】	広域の移動に不可欠な交通手段の確保
まちづくりや都市計画と交通計画の部署が異なる自治体が多く、連携しづらい体制となっている。【市町】	公共交通とまちづくりの一体化
拠点を整備するだけでは公共交通利用者の増加に直結しなかったため、 車で移動している住民を公共交通にどのように転換していくかが課題 。【市町】	自家用車から公共交通への転換 公共交通とまちづくりの一体化
庄原市はMaaS協議会を立ち上げ公共交通だけでなく多様な関係者が集まって、試しながら進めている。【事業者】	公共交通とまちづくりの一体化 多様な関係者間の連携強化
車を運転している人を、公共交通にどのように転換していくかが課題。【市町】	自家用車から公共交通への転換
免許返納を促すことで公共交通の利用促進が期待できるが、単一自治体だけで進めては効果が薄い。【市町】	自家用車から公共交通への転換 多様な関係者間の連携強化
移動は派生需要なので、データを活用し人の移動を把握することが重要。【事業者】	多様なデータの収集・分析
運行管理の対応が多岐に渡っており、デジタル技術による業務効率化が必要 。【事業者】	デジタル技術を活用した業務効率化
BRTの取組、交通結節点整備の検討、中山間地のコミュニティバスの運行路線の増便等、各種の取り組みを進めているが、 交通をマネジメントできる人材が不在でうまくいかないことが多い 。【市町】	地域交通をマネジメントできる人材の確保
公共交通は乗務員不足が深刻。解消には労働条件を改善することが必須。【協会】	運転手確保に向けた就業環境改善
路面電車は古い車両を 新型の省エネ対応車両 にすることで、 GXに貢献できる 。【事業者】	脱炭素化への対応
鉄道は 災害時の連絡体制の構築など、防災強度の向上が課題 。【事業者】	災害時における情報提供体制の構築

エリア分科会での意見（備後圏域：R5.7.6開催）

主な意見	キーワード
市や町でそれぞれ交通会議を開催しているが、市町を跨ぐ路線の取り扱いが課題であり、県の地域公共交通協議会が担う役割なのかもしれない。【協会】	広域の移動に不可欠な交通手段の確保
イベントに合わせたバス無料化やワンコインバスなど、利用者・事業者ともにメリットのある利用促進策について、行政からの支援策と一緒に考えていきたい。【市町】	自家用車から公共交通への転換 多様な関係者間の連携強化
高齢者にとって路線バスはバス停までの移動が難しく利用が困難なため、タクシーへの補助を行い利用してもらっているが、財政負担が大きく非常に厳しい。 日常生活において、タクシーが主たる交通手段になっているので、支援の対象としてほしい。【市町】	日常生活に不可欠な交通手段の確保 移動困難者のニーズへの対応
利用促進策の効果検証について、単純に利用者の増加だけでなく、他分野の効果も含めたクロスセクター分析による経済効果を示すことができれば内部での議論に繋がるため、分析のための支援があると良い。【市町】	多様なデータの収集・分析
運転手不足が深刻な問題になっているため、運転手の確保に向けて、全県的な取組を検討してほしい。【市町】	運転手確保に向けた就業環境改善
運転手の確保のため、労働条件の改善や女性運転手も想定した就業環境の改善が必要だが、事業者だけでは限界がある。【協会】	運転手確保に向けた就業環境改善

エリア分科会での意見（備北圏域：R5.7.13開催）

主な意見	キーワード
備北地域では周辺地域に駐車場が広い商業施設ができる等自動車を中心としたまちづくりになっている まちづくりと地域公共交通で上手く連携していかないと維持していけないのではないかと 感じている。【市町】	公共交通とまちづくりの一体化
県北では市の職員でも自家用車通勤がほとんどで夜の飲み会があったとしても、その日だけ公共交通に乗り換えて出勤するという習慣もない。これまでとは違う利用促進策を考えていく必要性があると感じている。【市町】	自家用車から公共交通への転換
計画に利用者の声をどう反映していくかがネックになっていくと感じた。【事業者】	県民が求める交通サービスの実現
シルバー人材センターを対象とした運賃割引の取り組みは、当初学生をターゲットにしていたが上手い かず免許を持った元気な方をターゲットにした取り組み。試行錯誤しながらできることはどんどん取り組んでいく姿勢が重要 だと考えている。【事業者】	普段公共交通を利用しない人への働きかけ
県北エリアでは、子供が鉄道に乗る機会も少なく、経験していない子が多い。 学校教育の中で公共交通を利用する意識を育てることも重要 である。【市町】	地域における公共交通の利用に向けた機運の醸成
備北地域の公共交通は事業のレベルでなく、共助のレベルにまで議論が及んでいることを公共交通会議に出席して実感した。【事業者】	移動困難者のニーズへの対応
県北など過疎化が進んでいる地域においては、この地域には何が必要で、そのためにはどのような政策や施策が必要なのかをしっかりと捉えることが重要で、その上で、地域公共交通を如何に使うか、仕掛けを考える必要がある。特効薬はないので地道な取り組みが必要。【市町】	地域における公共交通の利用に向けた機運の醸成
免許返納を促しているがタクシーを呼ぶにも20～30分かかる地域もあり 免許返納後のバス停までの移動手段に困っている住民もいる 。どこまで行政がカバーする必要があるのか悩んでいる。【市町】	日常生活に不可欠な交通手段の確保 移動困難者のニーズへの対応
公共交通を移動手段の選択肢として提示していくことが重要。選択肢が少ないのに連携できてない地域を庄原MaaSのように行政がサポートする仕組みがあれば良いと思う。【事業者】	多様な関係者間の連携強化
交通業界全般の問題として、乗務員等の人材不足が深刻である。 仕事に就きたいと思えるイメージアップが課題 であるが、長時間労働（13時間勤務が平均的な働き方）など抵抗感が強い。【事業者】	運転手確保に向けた就業環境改善

3 施策について

施策検討に当たっての考え方①（施策を貫く視点）

考え方

目指す姿の実現に向けて施策を検討するに当たり、全ての施策を貫く3つの視点として、

- ① **多様な関係者による共創** ② **移動特性に合わせた地域の類型化** ③ **交通DXの推進**

を掲げて取り組むとともに、様々な施策を相互に関連させ相乗効果を創出する。

施策を貫く3つの視点

① **多様な関係者による共創**

公共交通の持続可能性を高めていくためには、交通事業者、利用者、行政といった多様な関係者がそれぞれの役割を意識しながらも、相互に能動的でイノベティブに連携（=共創）し、地域の公共交通を再構築していくことが重要である。このため、多様な関係者による共創を促す施策を検討する。

② **移動特性に合わせた地域の類型化**

今回のビジョンでは、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、6つのパターンに類型化した。この地域類型を踏まえ、類型間の移動、類型内の移動それぞれについて、行政区域にとらわれることなく、地域の移動特性に応じた施策を検討する。

③ **交通DXの推進**

公共交通の利便性や快適性を高めるとともに、交通事業者の業務の効率化や生産性の向上にもつなげていくためには、交通のデジタル化=交通DXの視点は欠かせないものとなっている。交通・人流データ活用をはじめ、自動運転やMaaS等、新たな交通サービス等を活用した施策を検討する。

施策検討に当たっての考え方②（それぞれの役割）

- 「広島県地域公共交通ビジョン」では、地域公共交通の目指す姿を広く共有しながら、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持って、一体的に取り組むこととしており、目指す姿の実現に向けては、関係者同士が連携し、それぞれの**役割を果たしながら**、施策を推進することが重要である
- このため、まず**県**は、ビジョンの目指す姿とその実現に向けた方向性を、市町の地域公共交通会議、エリア分科会等、様々な機会を創出しながら関係者としてしっかりと共有するとともに、
 - ・ 市町をまたぐ広域ネットワークの維持・確保に向けて、主体的な役割を果たし、
 - ・ 新たな交通サービスの導入・普及と地域の実情に応じた交通再編が進むよう、交通人材の育成・強化、持続性を高める設備投資、交通データ基盤の整備といった取組を推進し、
 - ・ 交通GXや災害対応については、その仕組みや体制を整える
- **市町**は、県の目指す姿とその実現に向けた方向性を踏まえ、それぞれの地域公共交通計画に反映させながら、
 - ・ 市町内を運行する各交通ネットワークや交通拠点等について、交通事業者等とともに、その活性化・維持・確保に取り組み、県はこれらの取組に対し必要な支援を行う
- **交通事業者**は、自らが担う公共交通の維持・確保に取り組むとともに、サービス水準の向上に向け、人材育成、持続性を高める設備投資、交通データの活用に取り組み、県はこれらの取組に対し必要な支援を行う。なお、上記データ活用の際し、利用・運行状況に関する各種データの提供・共有を県にも積極的に行い、県全体でのPDCAの改善に協力する
- **利用者**は、公共交通を自らの現在の生活のためだけでなく、現在公共交通に乗らない方も含め、将来的な自らの移動手段や、自分の子や孫の世代の移動手段としての意識をもって利用し、県をはじめ関係者はそのために利便性を高め、より利用しやすい環境を整備する

基本方針 1 拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実

基本方針の考え方

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をつくる

エリア分科会での意見

- まちづくりと公共交通が連携していかなければ、地域の移動手段は維持できない
- 生活航路については経営が厳しくなった段階で施策を検討しても対応できない可能性があるため、状況を把握するとともに、対応策について検討を開始するための指針を示すことが重要
- 市町をまたぐバス路線の取扱が課題であり、県の地域公共交通協議会が担う役割なのかもしれない

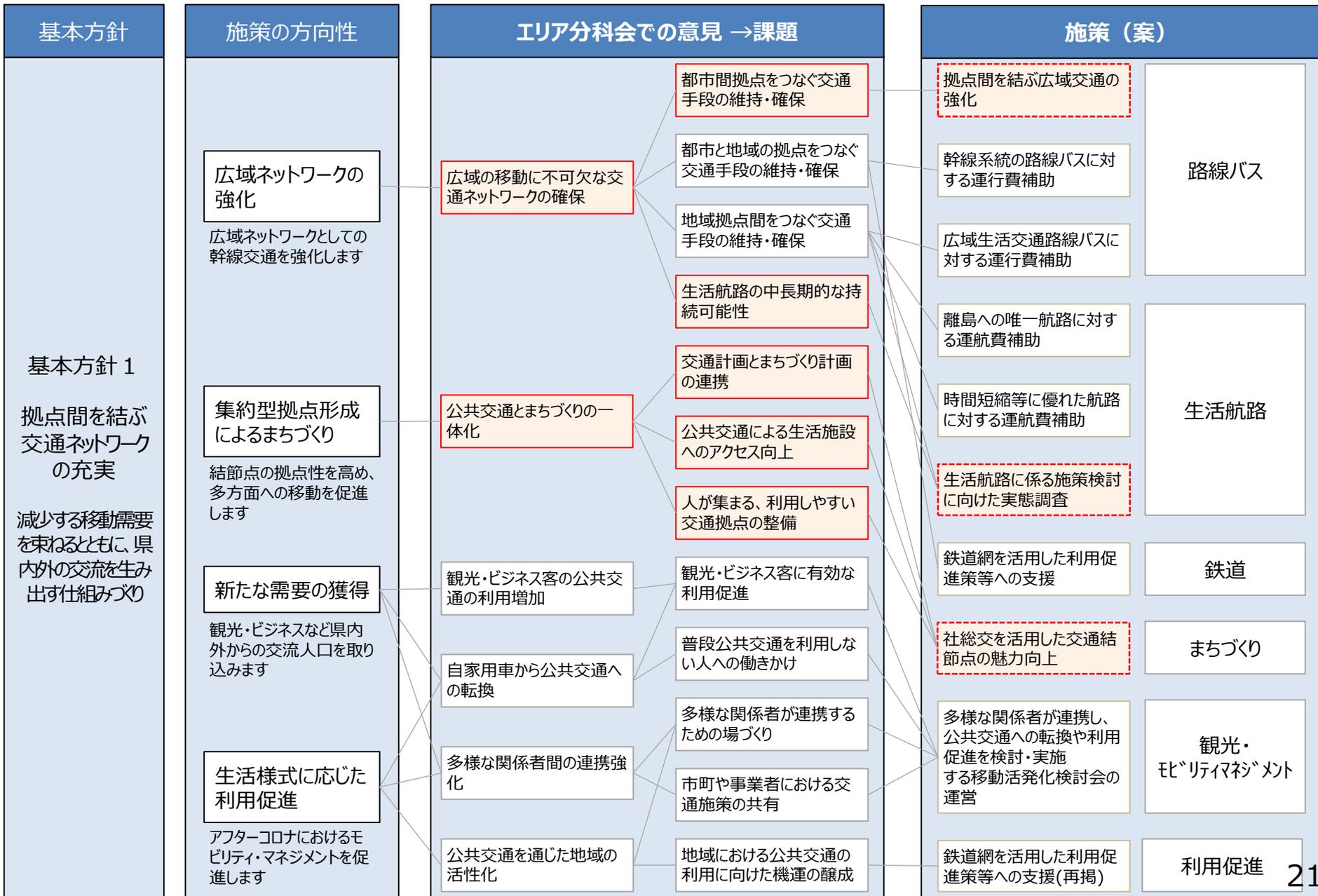
課題

- 国でも社会資本整備総合交付金（社総交）の拡大等、交通とまちづくりが融合した政策が進んでいるが、県や市町では、十分に進んでいるとは言い難い
- 生活航路の持続可能性を高める施策を検討するベースとなる、将来的な利用状況や今後の外部環境の変化についての実態を把握できていない
- 生活交通の一部を担っている高速バス路線について、他の交通モード（一般路線バス、旅客船、鉄道等）に比べ、コロナ後の利用者が戻ってない（直近でコロナ前の54%）

施策（案）

- 県・市町において、交通とまちづくり（地域公共交通計画と都市計画マスタープラン等）がより一体となった政策を進めていくための仕組みや働きかけを進めていく（県都市計画課と連携）
- 航路だけでなく、島内の陸上交通との接続も含めた地域全体の移動実態を把握するための調査の実施とそれに基づく航路再編に対する支援策を検討する
- 拠点間を結ぶ広域交通を強化する

施策案 (基本方針 1)



基本方針 2 暮らしを支える生活交通の確保

基本方針の考え方

地域で支え合い、誰もが移動をあきらめることのない地域づくり

エリア分科会での意見

- 車で移動している住民を、公共交通にどのように転換していくかが課題
- 免許返納後など、最寄のバス停まで歩いていくのが困難なため、移動をあきらめる人々に対し、何らかの対応をとる必要がある
- 市町が運行しているコミュニティバス等について、利用の実態に応じた運行形態の変化（ex. デマンドバス化）は今後検討していかなければならない

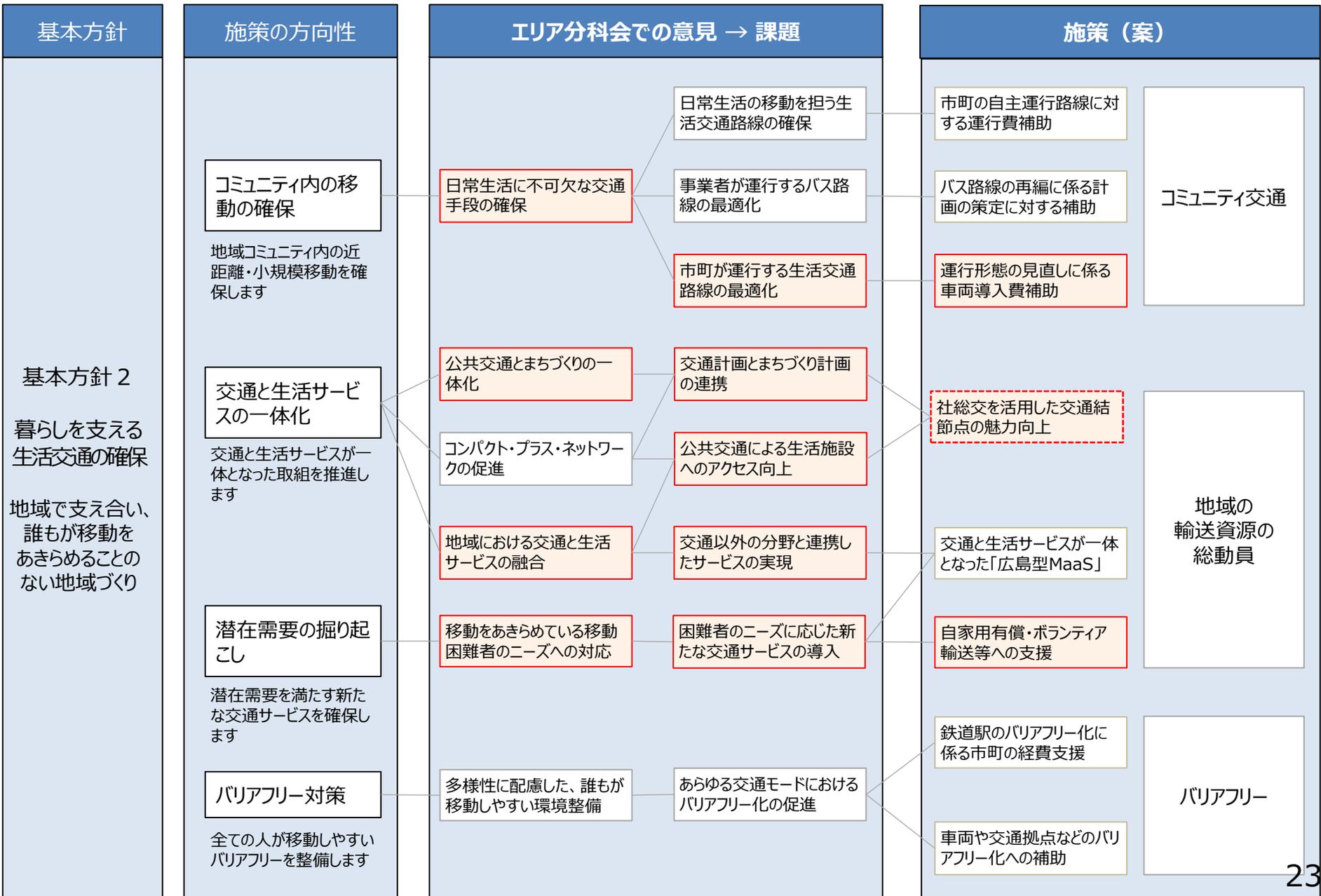
課題

- 生活関連施設が公共交通でアクセスしにくいなど、車中心のまちづくりになっているエリアもあり、主要駅、主要港などの交通結節点の存在感が薄れている
- 特に中山間地域など、既存の公共交通（バス、タクシー）でカバーできないエリアについては、地域の輸送資源を総動員していかなければならない
- ダウンサイジング化に伴う車両費の負担がネックとなり、運行形態の見直しが進んでいない

施策（案）

- 交通ネットワークの再構築に必要な生活インフラ施設を交通結節点の周辺に集めるなど、社総交等も活用した取組の情報共有、機運醸成を図る（県都市計画課と連携）
- 地域が主体となって運営する自家用有償運送やボランティア輸送等への導入を支援する
- 現在実施中の「広島型MaaS推進事業」を地域内の最低限の移動を確保する交通と生活サービスの一体化に特化した事業として再編する
- コミュニティバスの運行形態の見直しに当たって、交通計画等で費用対効果を示しながら中長期的に取り組む市町に対し、車両導入費を支援する

施策案 (基本方針 2)



基本方針 3 交通事業者等の経営力強化

基本方針の考え方

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

エリア分科会での意見

- 運転手不足が深刻な問題になっているため、運転手の確保に向けて、全県的な取組を検討してほしい
- 運行管理の対応が多岐に渡っており、デジタル技術による業務効率化が必要
- 新たな交通政策を進めているが、全体を俯瞰しながら、政策をマネジメントできる人材が不在で、うまくいかないことが多い
- 公共交通を使ってもらうためには、トライ&エラーでどんどん手を打っていく姿勢が重要

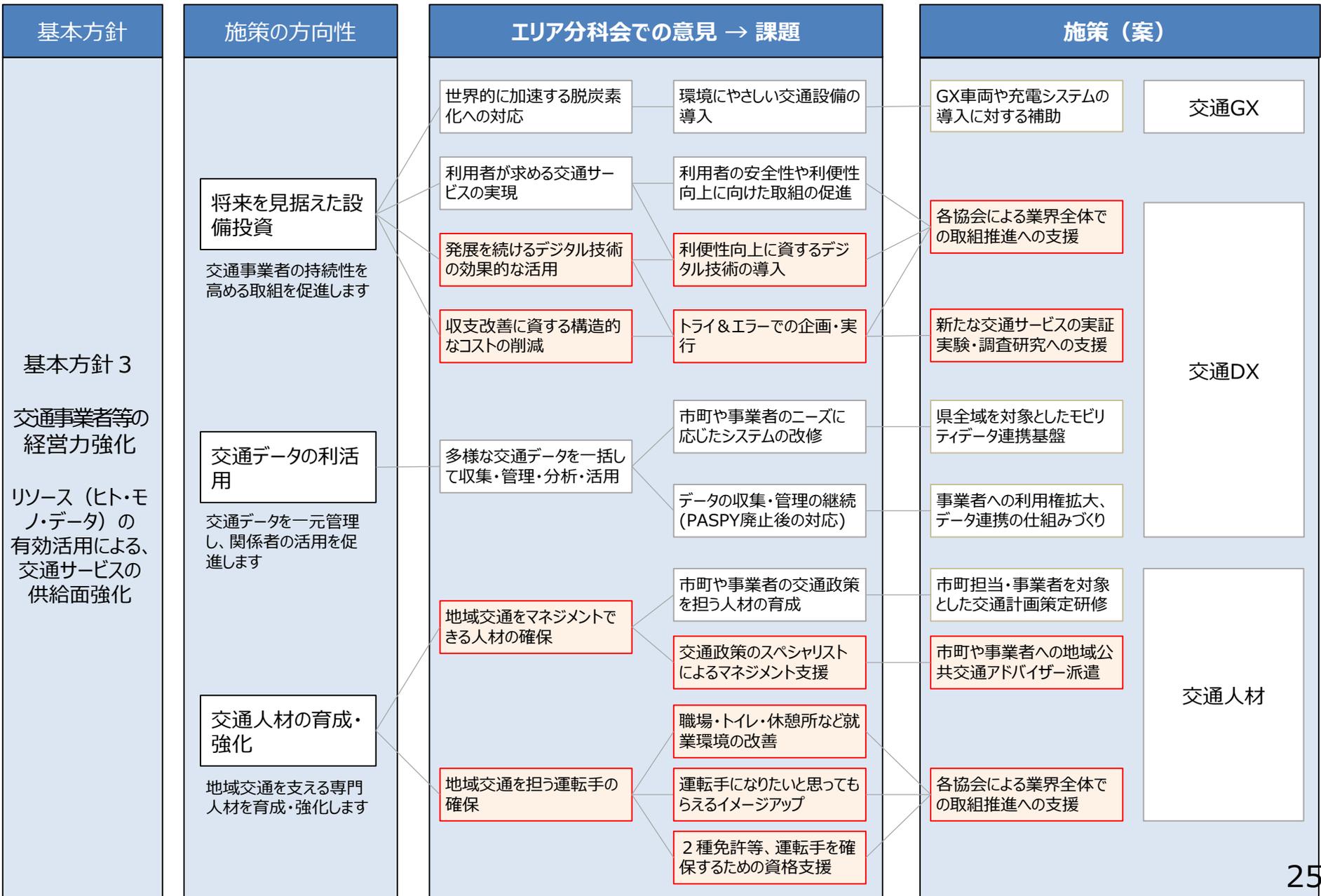
課題

- 運転手不足については、就業環境の改善、運転手のイメージアップ、免許取得支援など、業界全体での総合的な取組が進んでいない
- 事業者によってデジタル化の進展に差があり、県全体での業務効率化につながっていない
- 市町の交通担当者向けの人材育成（研修）は、県で進めてきたが、政策立案・マネジメント分野については、より高度な知見や経験が求められる
- 利用者が減少している現状において、事業者だけでは思い切った企画が打てない

施策（案）

- 例えばバス、旅客船、タクシーの各協会において、運転手不足やデジタル化に対する業界全体での推進策とロードマップを提示頂き、必要に応じて取組推進の交付金を措置する
- 交通政策のスペシャリスト（県交通ビジョンのWG学識者など）を「地域公共交通アドバイザー」として任命し、市町や事業者へ派遣する
- 交通事業者が試みる新たな交通サービスの導入に向けた支援を強化し、交通の実験フィールド化を促進する

施策案 (基本方針 3)



基本方針 4 公共交通を通じた社会課題の解決

基本方針の考え方

交通GXをはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進

エリア分科会での意見

- 新型の省エネ対応車両にすることで、GXに貢献できる
- 災害時の連絡体制の構築など、防災強度の向上が課題

課題

- 世界的に加速する脱炭素化への対応が遅れている
- 平成30年7月豪雨から5年が経過した現在、災害時の連絡体制について、アフターコロナ等の状況変化も踏まえながら、再構築する必要がある

施策（案）

- 脱炭素化に向けた取組に関する実態調査を行うとともに、それを効果的に交通事業者へ発信し、県内の交通GXを加速させる ※R5.6補正でEVバス導入実証補助事業と連動
- 多様な関係者が連携し、災害時における公共交通の有効な情報発信について検討・実施する「災害時情報提供検討会」を再構築する

施策案 (基本方針 4)



4 參考資料

国の動き（地域公共交通再構築事業）

リ・デザインの提言を踏まえた「地域交通法」の改正に合わせ、新たに「社会資本整備総合交付金」の基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設。

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目的）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

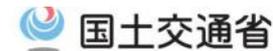
(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



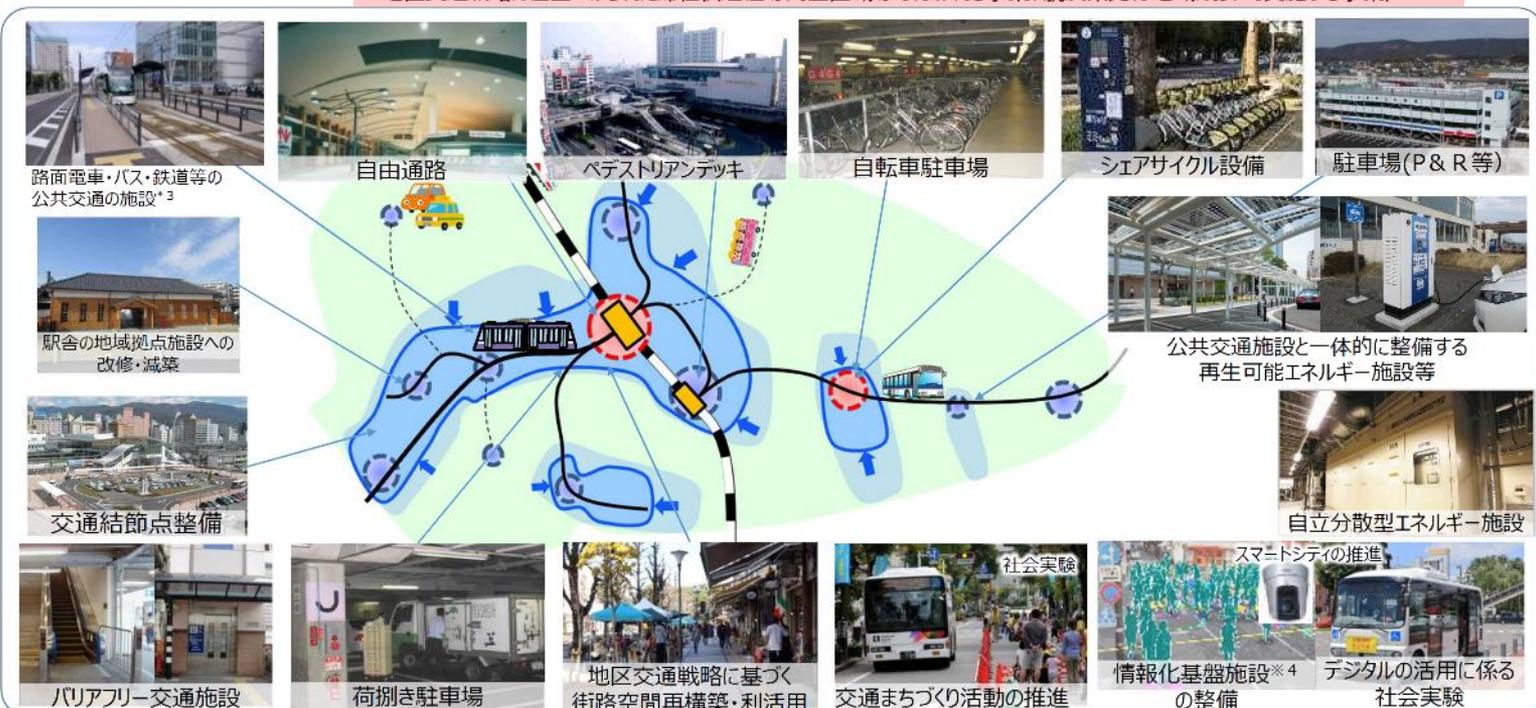
また、立適と地域公共交通計画との連動を強化し、まちづくりの将来像の実現に必要な公共交通軸を形成していく「都市・地域交通戦略推進事業」も推進。

都市・地域交通戦略推進事業



徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

- 補助対象者※1：地方公共団体、法定協議会※2、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
 - ※1 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
 - ※2 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）



※3 インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援可能

※4 情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設、サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等

アウトプット～アウトカム（基本方針1）

インプット 施策（案）

アウトプット (施策の実施に伴う結果)

アウトカム (結果によりもたらされる成果・効果)

路線バス

- 拠点間を結ぶ広域交通の強化
- 幹線系統の路線バスに対する運行費補助
- 広域生活交通路線バスに対する運行費補助

生活航路

- 離島への唯一航路に対する運航費補助
- 時間短縮等に優れた航路に対する運航費補助
- 生活航路に係る施策検討に向けた実態調査

鉄道

- 鉄道網を活用した利用促進策等への支援

まちづくり

- 社総交を活用した交通拠点施設整備

観光・
レクリエーション

- 多様な関係者が連携し、公共交通への転換や利用促進を検討・実施する移動活発化検討会の運営

利用促進

- 鉄道網を活用した利用促進策等への支援(再掲)

バスターミナル、主要港、主要駅等、各圏域の交通結節点を自由に移動できている

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

人々が交通結節点を經由し、豊かな自然にアクセスすることができる

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

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

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

多くの人々が日々の生活に公共交通を利用している

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

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

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

都 拠	都 住	生 産	地 拠	地 住	分 散
●					
●			●		
●			●	●	
			●	●	●
			●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●		●	●	
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●

アウトプット～アウトカム（基本方針2）

インプット 施策（案）

アウトプット (施策の実施に伴う結果)

アウトカム (結果によりもたらされる成果・効果)

コミュニティ交通

市町の自主運行路線に対する運行費補助

バス路線の再編に係る計画の策定に対する補助

運行形態の見直しに係る車両導入費補助

地域の
輸送資源の
総動員

社総交を活用した交通結節点の魅力向上

交通と生活サービスが一体となった「広島型MaaS」

自家用有償・ボランティア輸送等への支援

バリアフリー

鉄道駅のバリアフリー化に係る市町の経費支援

車両や交通拠点などのバリアフリー化への補助

地域内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

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

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

人々が交通結節点を經由し、豊かな自然にアクセスすることができている

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

利用者の利便性に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

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

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

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

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

都 抛	都 住	生 産	地 抛	地 住	分 散
			●	●	●
			●	●	●
			●	●	●
●	●		●	●	
			●	●	●
			●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●

アウトプット～アウトカム（基本方針3）

インプット 施策（案）

アウトプット (施策の実施に伴う結果)

アウトカム (結果によりもたらされる成果・効果)

交通GX

GX車両や充電システムの導入に対する補助

地球環境に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

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

交通DX

各協会による業界全体での取組推進への支援

新たな交通サービスの実証実験・調査研究への支援

県全域を対象としたモビリティデータ連携基盤

事業者への利用権拡大、データ連携の仕組みづくり

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。

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

交通人材

市町担当・事業者を対象とした交通計画策定研修

市町や事業者への地域公共交通アドバイザー派遣

各協会による業界全体での取組推進への支援

デジタル技術を活用することで、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

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進んでいる

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

都 抛	都 住	生 産	地 抛	地 住	分 散
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●

アウトプット～アウトカム（基本方針4）

インプット
施策（案）

アウトプット
（施策の実施に伴う結果）

アウトカム
（結果によりもたらされる成果・効果）

交通GX

GX車両や充電システムの導入に対する補助

地球環境に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

災害対応

関係者による「災害時情報提供検討会」の実施

事業者や市町のGTFSデータ化促進

災害発生時等においても経済・生活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。

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

都 拠	都 住	生 産	地 拠	地 住	分 散
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●