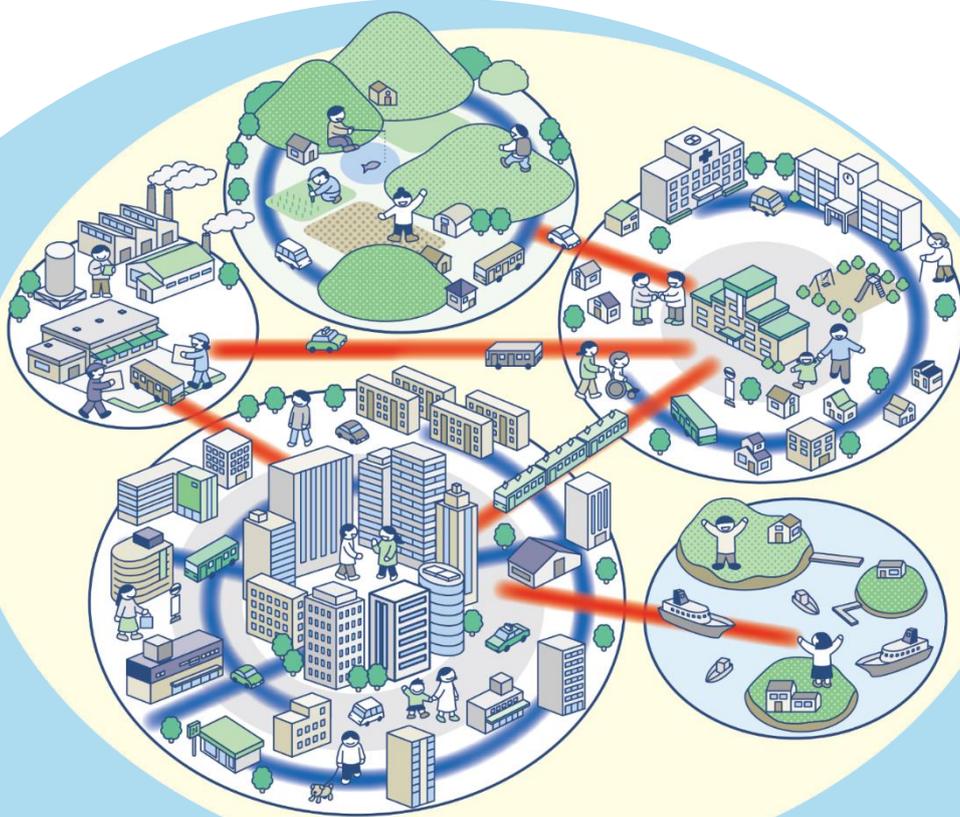


広島県地域公共交通ビジョン

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6年3月

 広島県

(目次)

序 章	1
1 策定の背景	2
2 策定の趣旨	3
(1) 目的	3
(2) 計画期間等	3
ア 計画期間	3
イ 対象地域	3
ウ 対象となる交通	3
(3) ビジョンの位置づけ	3
ア 関連計画との関係	3
イ 市町地域公共交通計画との関係	4
第1章 総論	5
1 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	7
ア 地域特性に合わせた類型化	7
イ 地域類型の全域概況	8
ウ 類型別の移動特性	10
2 目指す姿の設定に当たって	13
(1) 目指す姿の位置づけ	13
(2) 上位計画等のレビュー	13
(3) ここまでのまとめ	16
3 目指す姿	17
(1) 目指す姿(県全体)	17
(2) 目指す姿(地域類型別)	18
4 現状と課題	21
(1) 現状について	21
ア 社会構造の変化	21
イ 移動困難者の増加	22
ウ 苦境に立たされる交通関係者	23
エ 地域公共交通が置かれている環境の変化	24
(2) 県内交通の課題	25
(3) 地域類型別の課題	26
5 将来の不確実性への対応	28
(1) 外部環境要因	28
(2) 価値観や生活様式の変化	29
(3) 新技術の進展・普及	29
(4) 課題解決の視点	29

第2章 施策	31
1 基本方針と施策の方向性	32
(1) 施策の基本的な考え方.....	32
(2) 施策を貫く視点.....	33
(3) 基本方針.....	34
(4) 施策の方向性.....	37
2 施策展開	38
(1) 基本方針に基づく施策.....	38
ア 基本方針1:拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実.....	38
イ 基本方針2:暮らしを支える生活交通の確保.....	43
ウ 基本方針3:交通事業者等の経営力強化.....	47
エ 基本方針4:地域公共交通を通じた社会課題の解決.....	51
(2) 地域類型別の施策.....	54
ア 都市拠点型、都市住居型.....	54
イ 生産拠点型.....	57
ウ 地域拠点型.....	59
エ 地域住居型.....	62
オ 移動需要分散型.....	65
(3) 地域公共交通特定事業.....	69
3 評価指標	70
(1) 基本方針1:拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実.....	71
(2) 基本方針2:暮らしを支える生活交通の確保.....	73
(3) 基本方針3:交通事業者等の経営力強化.....	75
(4) 基本方針4:地域公共交通を通じた社会課題の解決.....	77
4 ビジョンの体系図	79
第3章 ビジョンの推進	81
1 それぞれの役割	82
2 ビジョンの推進体制	83
(1) マネジメント体制.....	84
ア 広島県地域公共交通協議会.....	84
イ エリア分科会.....	85
ウ 各地域のマネジメント支援(部会である市町交通会議との連携).....	87
(2) 推進スケジュール.....	88
(参考資料).....	89
1 広島県地域公共交通協議会.....	90
2 広島県地域公共交通協議会エリア分科会.....	95
3 ビジョン策定の経過の概要.....	98
4 ビジョン策定ワーキンググループの検討経緯の概要.....	99
5 用語集.....	104
6 ビジョンに込めた思い(ワーキンググループより).....	106

序章

1 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ます。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ります。

その一方で、地域公共交通には新たな動きも生まれています。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地域公共交通の位置づけを見直す契機となり得ます。

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において、基本的方針として「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地域公共交通」、「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つの方向性を掲げています。また令和4年度にとりまとめられた、「リ・デザイン」有識者検討会での提言を踏まえ、令和5年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」が改正されるとともに、「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会が開催されるなど、地域公共交通に関する議論が活発化してきています。

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、県民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。）」を策定しました。

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、エリア分科会、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ました。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します。

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、取り組んでいきます。

2 策定の趣旨

(1) 目的

交通事業者、県民、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しました。

(2) 計画期間等

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ります。

イ 対象地域

広島県全域

ウ 対象となる交通

県内を主な発着地とし、既存の公共交通（バス、鉄道、旅客船、タクシー）に限らず、県民の日常生活における移動及び観光客等が本県を移動するための新たな交通サービスも対象とします。

(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、「地域交通法」に基づく県の地域公共交通計画です。

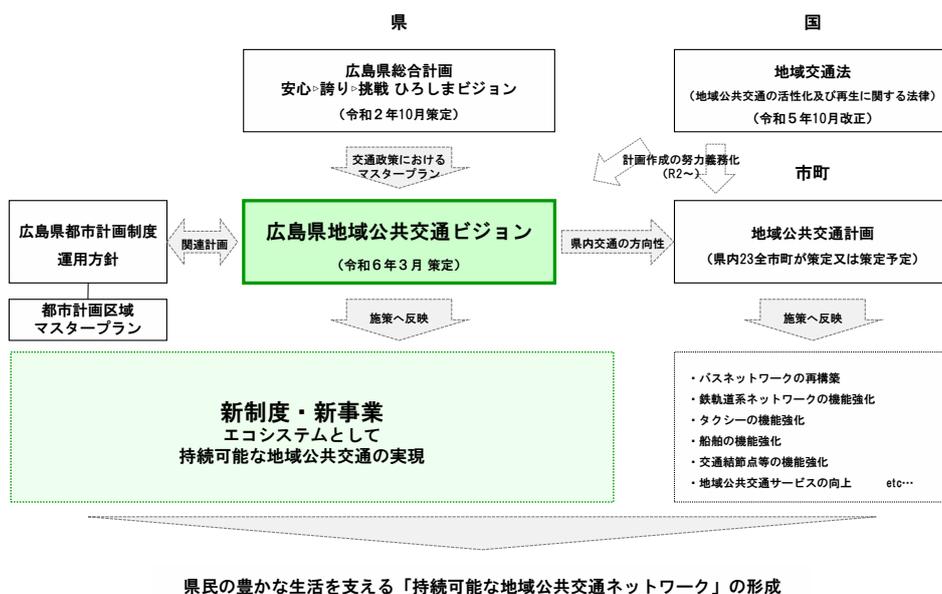


図 関連計画との関係

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します。

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いました。

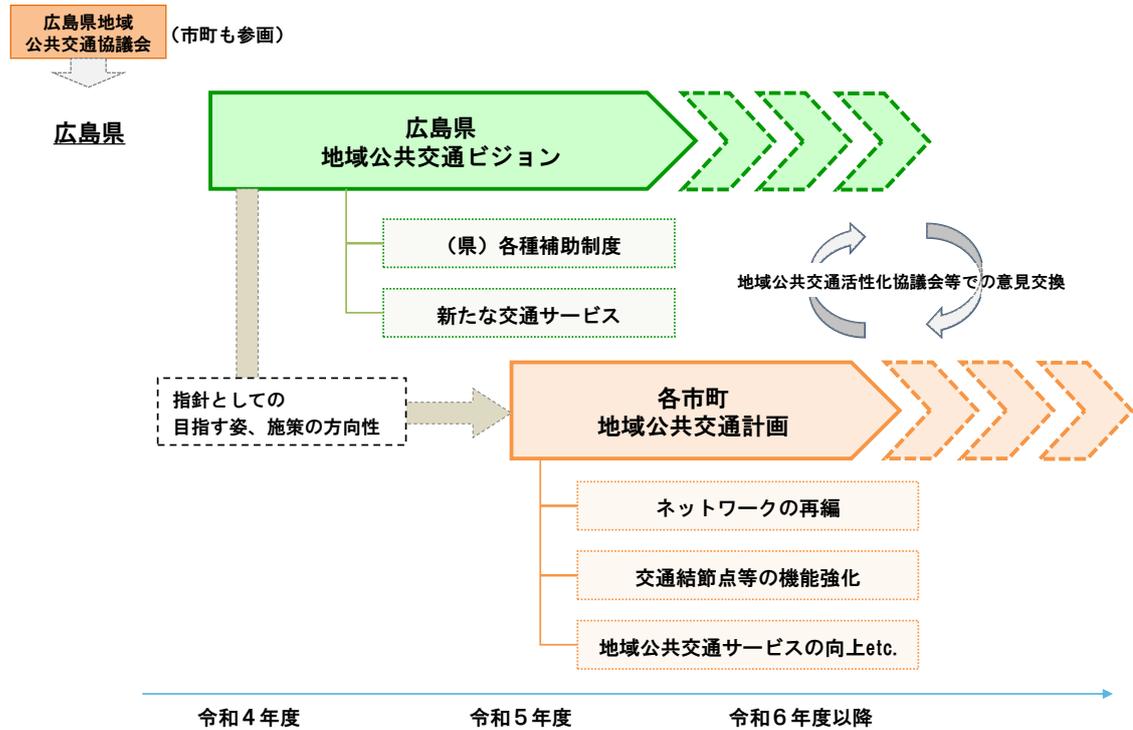


図 市町地域公共交通計画との関係

第1章 総論

1 基本的な考え方

県民の皆様の豊かな暮らしに必要な日常生活の移動を守っていくことはもとより、様々な分野の垣根を越えて連携しながら地域公共交通に新たな価値を創造することで、持続可能な地域公共交通が実現されると考えています。

そのためには、移動の実態を的確に把握した上で、需要や供給に応じ、各地域が最適なネットワークで結ばれ、ひいては県全体が最適なネットワークで結ばれるよう、全ての関係者がそれぞれの役割を果たすとともに相互に連携し、一体的に取り組んでいく必要があります。

こうした基本的な考え方に基づき、次のとおりビジョンの策定を進めました。

(1) 人の移動に着目

人口減少や高齢化が加速度的に進み、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ります。

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、検討を進めました。

(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ります。

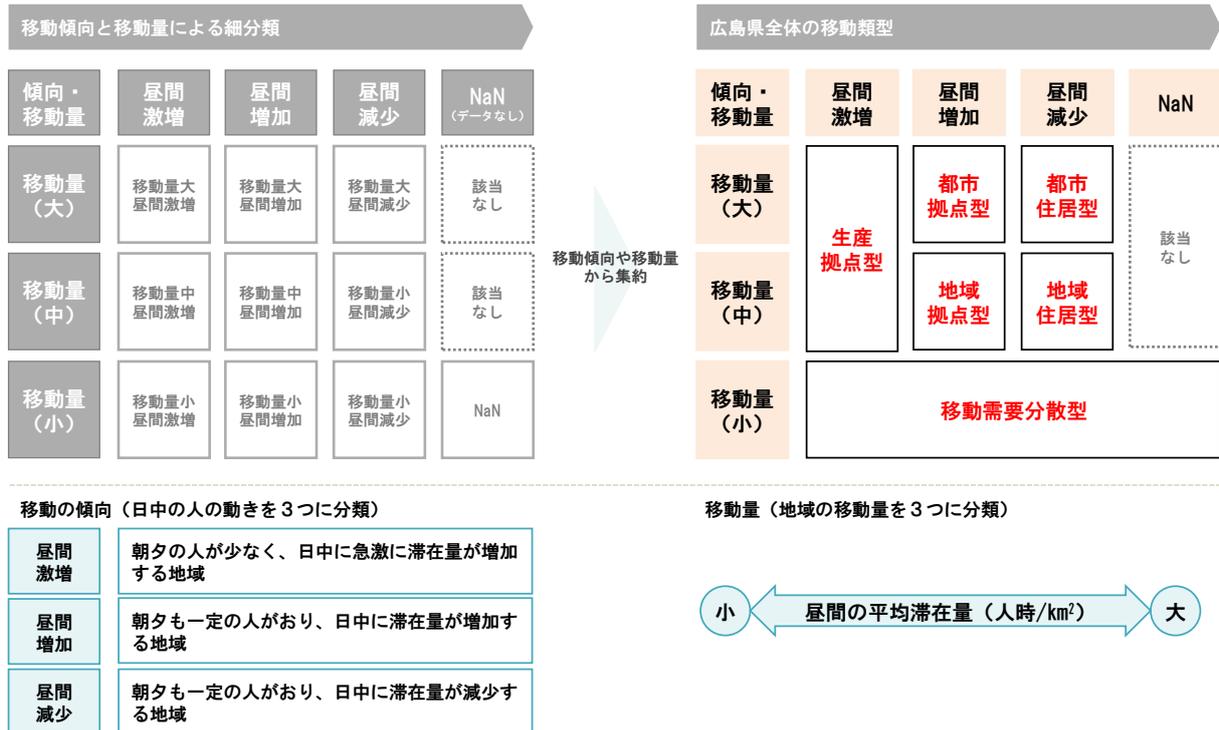
このため、前者については交通データ、人流データ等に基づいたデータ分析を行い、後者についてはスキニング等の手法も用いた、将来の不確実性も踏まえた未来からの視点で需要を捕捉しました。

(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、6つのパターンに類型化しました。

具体的には人流のビッグデータ※¹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、6つのパターンに集約しました。



※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ドコモが総体的且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)等の一部のアプリケーション。

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」が広がっています。

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」が広がっています。

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」となっています。

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ます。

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ます。

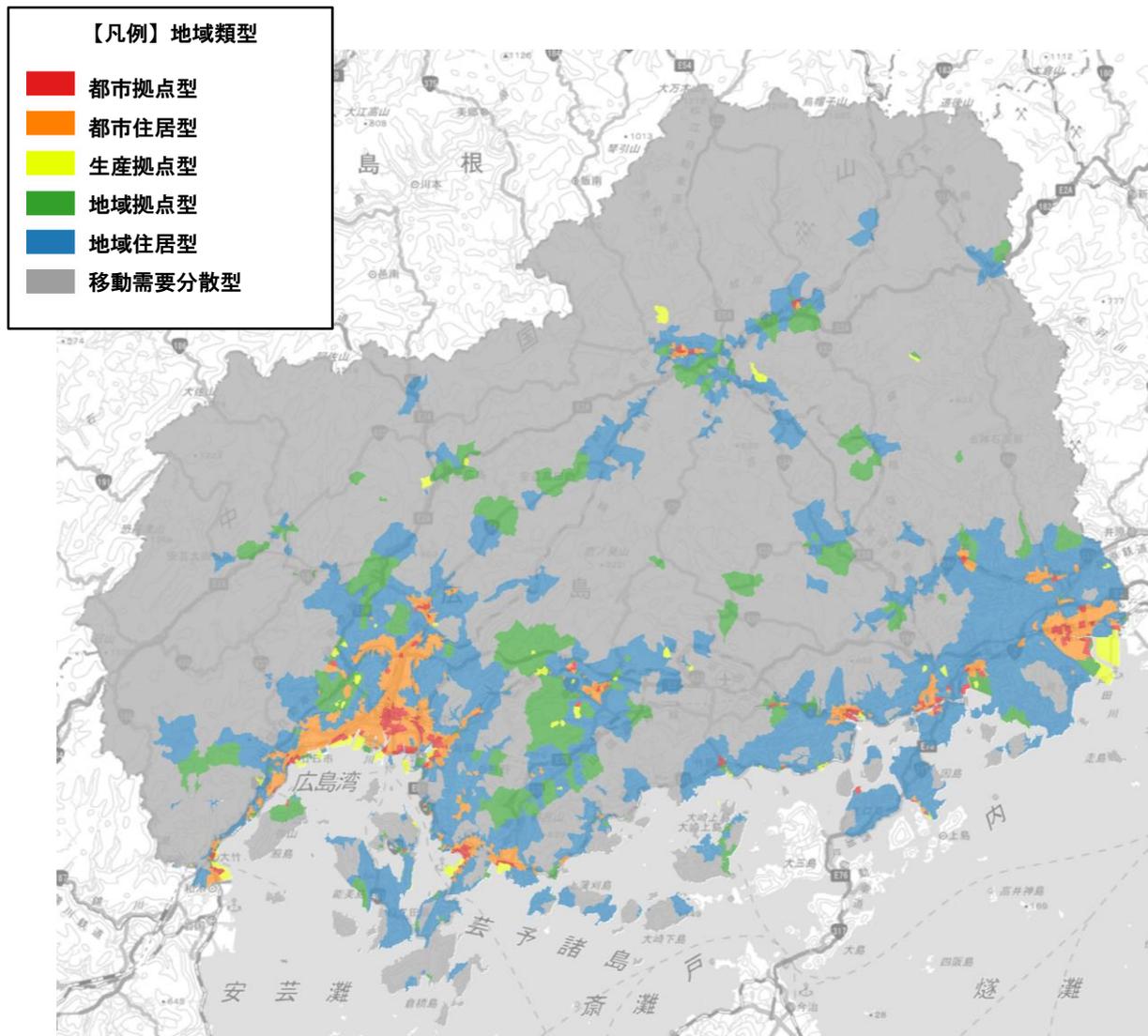


図 広島県の地域類型

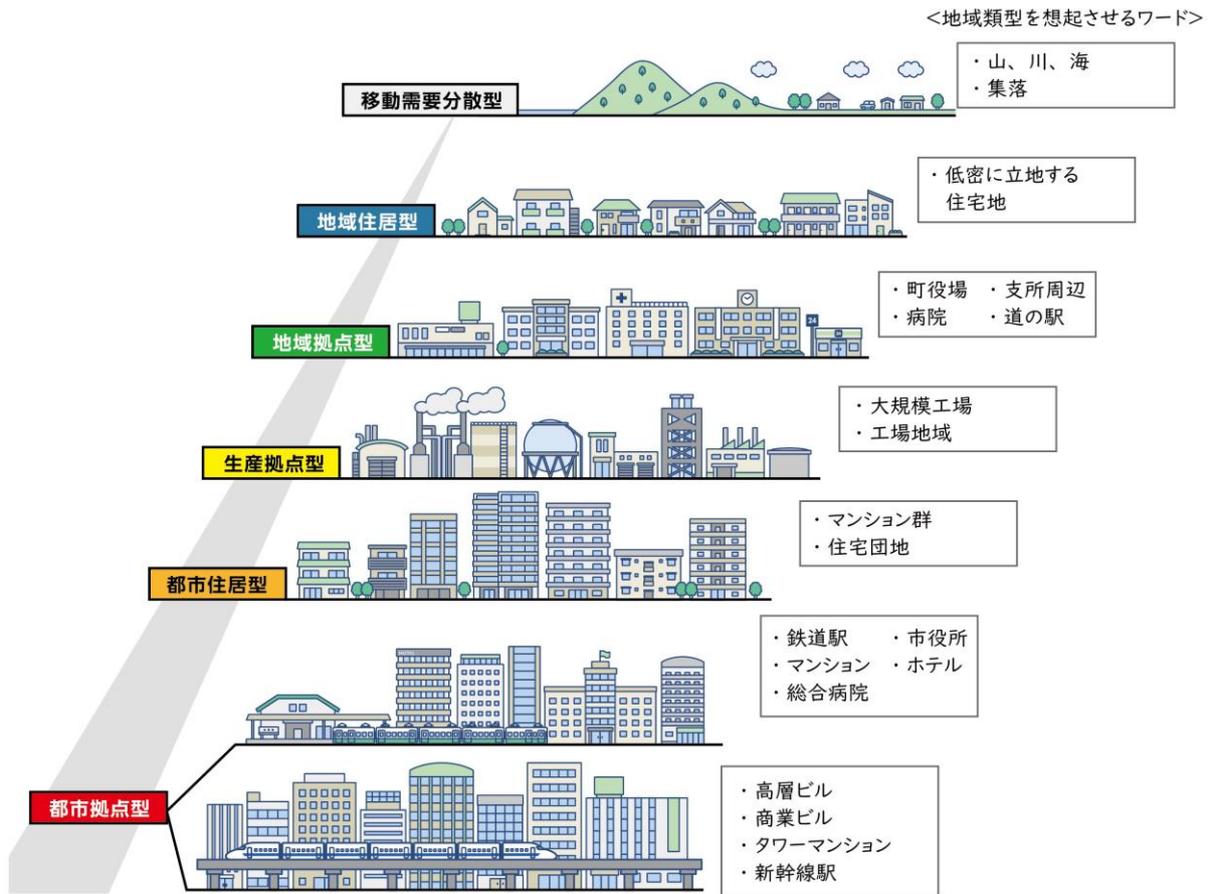
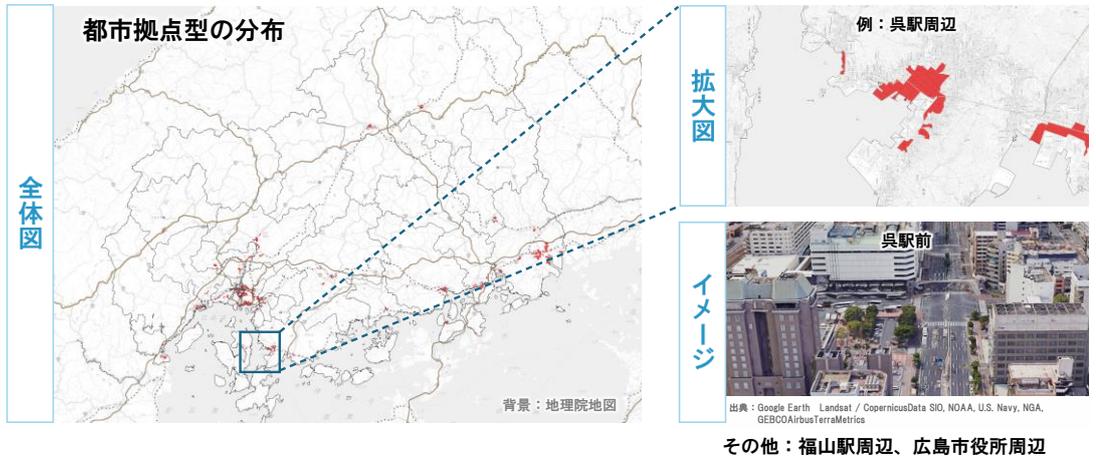


図 地域類型のイメージ

ウ 類型別の移動特性

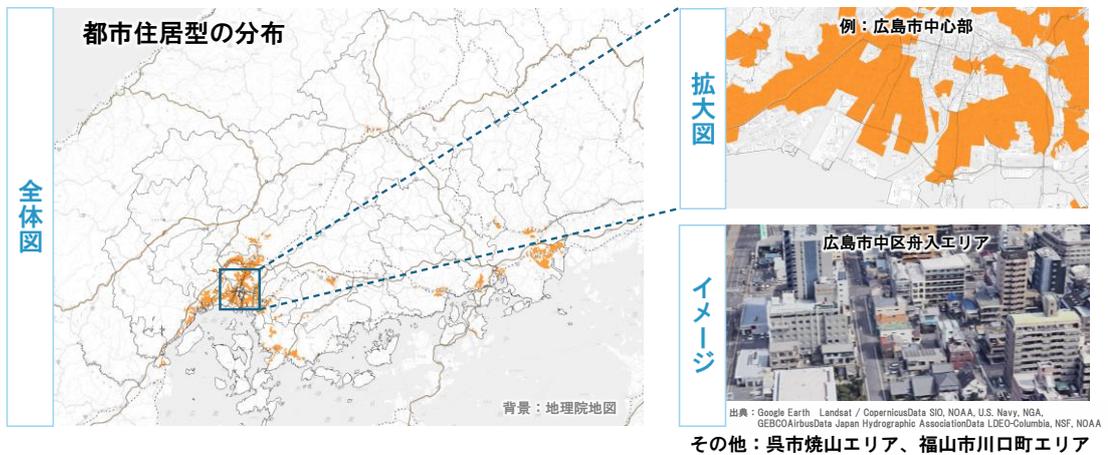
(7) 都市拠点型



特徴

- ▷ 通勤・通学の目的地になっており、日中の滞在量が多い。
- ▷ 移動量が多く、将来的な移動需要も見込まれる。
- ▷ 移動が集中することで、渋滞や混雑が起きやすい。

(イ) 都市住居型



特徴

- ▷ 通勤・通学の出発地になっていることが多く、朝・夕の移動が多い。
- ▷ 都心部に近く、駅やバス停、目的地までのアクセス性が重視される。
- ▷ 朝夕（通勤・通学）と昼間（買い物等）で移動ターゲットが異なる。

(ウ) 生産拠点型



特徴

- ▷ 大規模工場や工業団地等、日中に滞在量が集中する地域。
- ▷ 通勤渋滞時のCo2対策等、環境問題との関係性は強い。
- ▷ 事業活動の継続性を高めるため、災害時のレジリエンスが重視される。

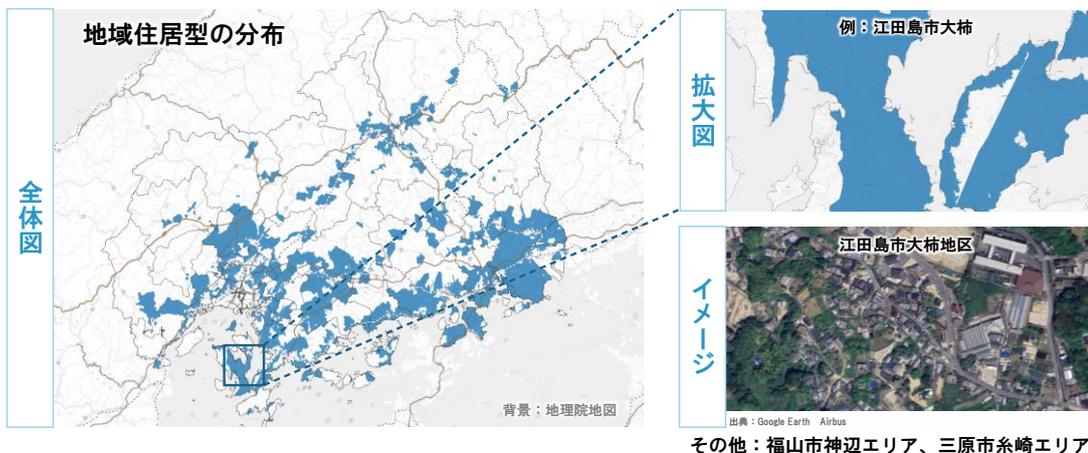
(エ) 地域拠点型



特徴

- ▷ 各地域における生活の拠点となっており、日中の滞在量が多い。
- ▷ 今後は移動量の減少が見込まれており、まちづくり（目的地としての魅力向上）とセットになった交通対策が求められる。

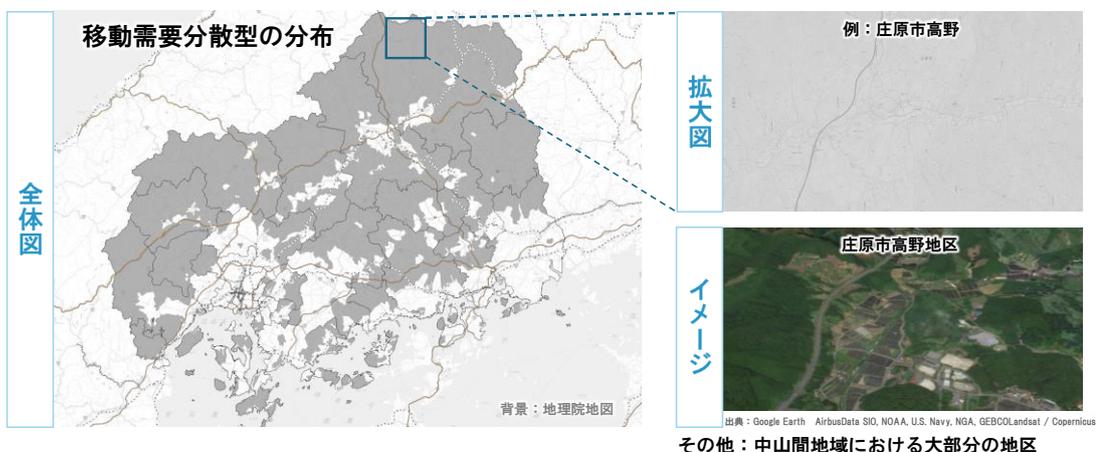
(オ) 地域住居型



特徴

- ▷ 通勤・通学の出発地になっていることが多く、朝・夕の移動が多い。
- ▷ 日中の移動が少なく、乗客のいない便を運行しているバスもある。
- ▷ 大きな買い物をする場合、他地域まで足を延ばす必要がある。

(カ) 移動需要分散型



特徴

- ▷ 小規模の移動需要が分散的に存在。
- ▷ 将来的な移動需要の減少が、他地域に比べ最も大きい地域。
- ▷ 特に高齢者は免許返納後の移動手段の確保が求められる。

2 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、県民、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す。

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します。

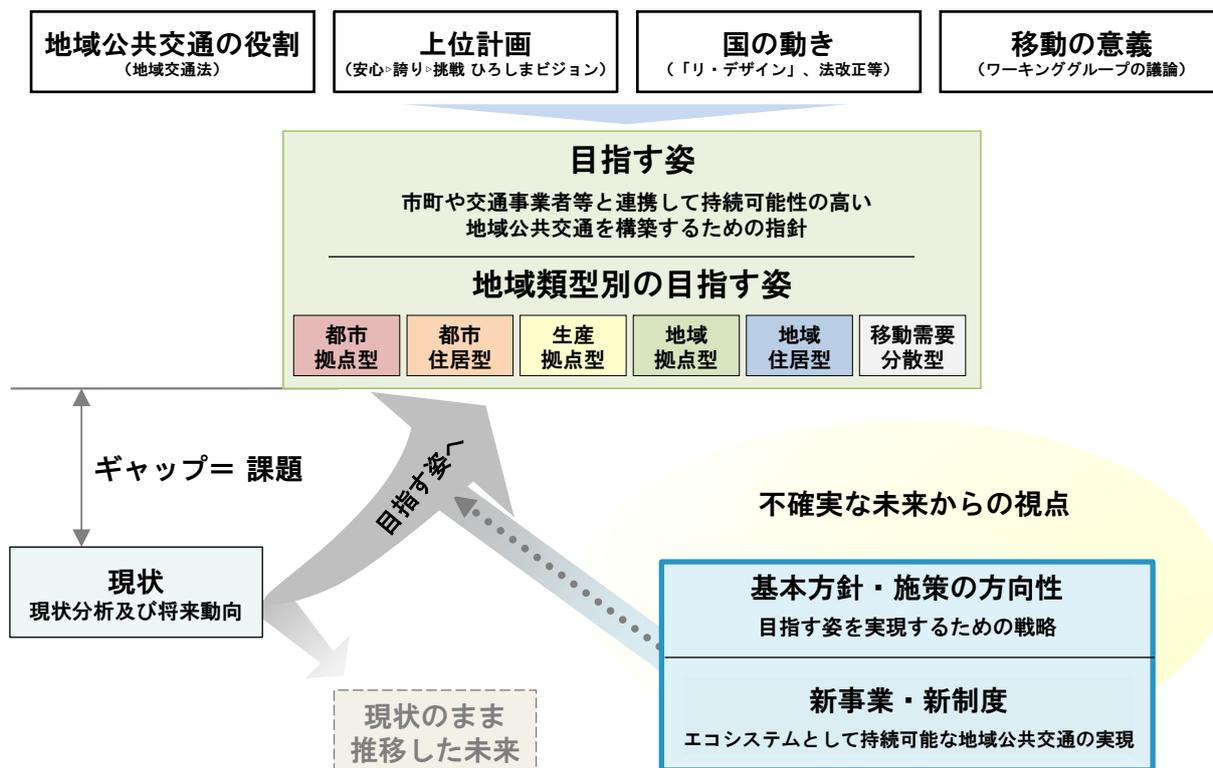


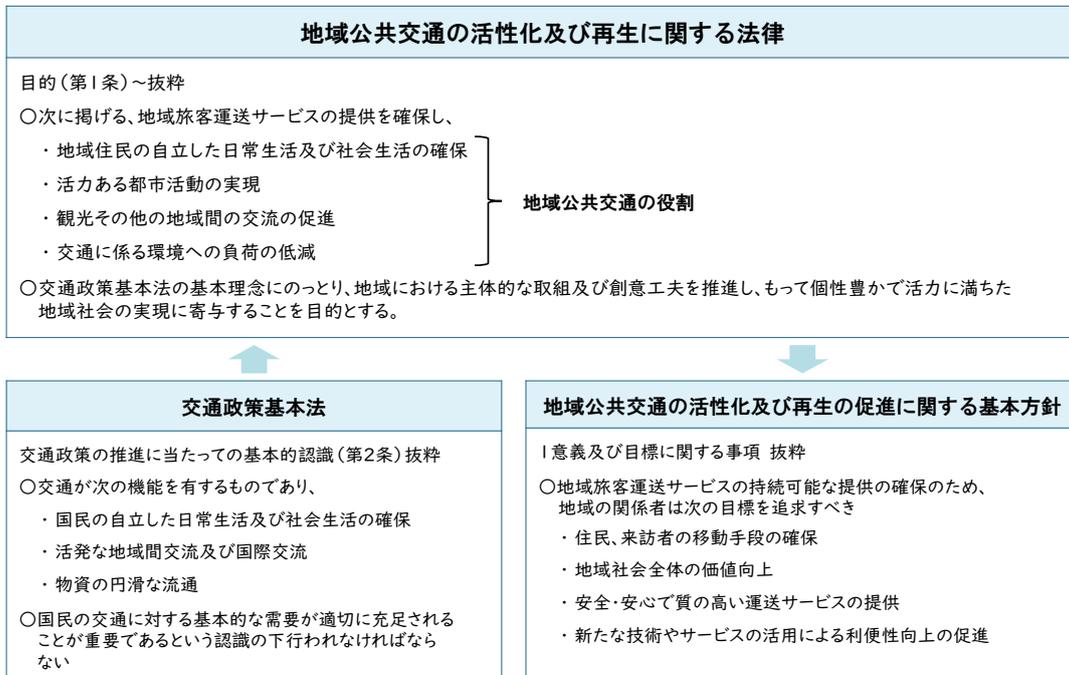
図 目指す姿の考え方

(2) 上位計画等のレビュー

目指す姿の設定にあたっては、本県の実情のみにとどまらず、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しました。

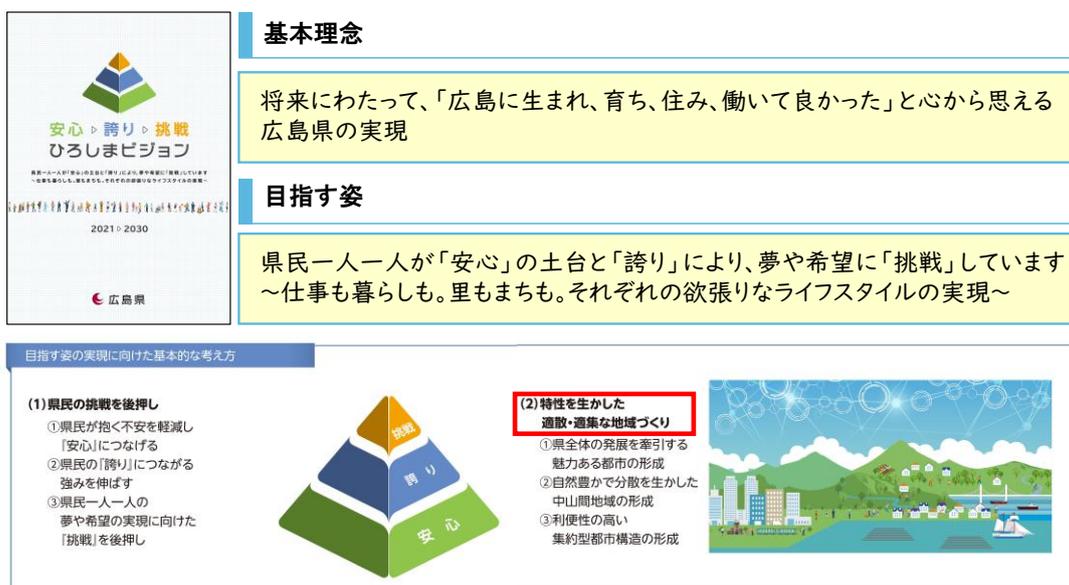
■ 地域公共交通の役割 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)

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ます。



■ 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」を掲げています。



■ 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地域交通法の改正など、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ます。

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（令和4年3月31日設置）	地域交通法の改正等
<p>提言（令和4年8月26日） 具体的な検討の方向性</p> <p>（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</p> <p>（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</p> <p>（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</p> <p>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に地域交通を「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。</p>	<p>改正地域交通法の全面施行（令和5年10月1日）に合わせ、以下の項目が創設・拡充</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域の関係者の連携と協働の促進 2. 「エリア一括協定運行事業」の創設 3. ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 4. 「道路運送高度化事業」の拡充 5. 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 6. 社会資本整備総合交付金の拡充、新たな基幹事業の追加 <p>新たな枠組みにより、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」が加速化</p>

■ 移動の意義（ワーキンググループでの議論）

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、議論を重ねてきました。

移動の意義	<ul style="list-style-type: none"> ○日常生活をしっかりと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、対面で会う価値の再認識 ○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・保障する移動の確保（通学・エッセンシャルワーカー） ・地域公共交通をベーシ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	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 20%;">都市部</td> <td> <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 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">中山間</td> <td> <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、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） </td> </tr> </table>	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、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）
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、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ました。

地域公共交通の役割（地域交通法）

- 地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保
- 活力ある都市活動の実現
- 観光その他の地域間の交流の促進
- 環境への負荷の低減

国の動き（地域交通の「リ・デザイン」）

- 交通DX
- 交通GX
- 官と民の共創
- 交通事業者間の共創
- 他分野を含めた共創

上位計画（安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン）

基本理念

- ・将来にわたって、「広島に生まれ、育ち、住み、働いて良かった」と心から思える広島県の実現

基本的な考えかた

- ・都市と自然の近接性を生かした適軟・適集な地域づくり

移動の意義（WGIにおける議論）

- 日常生活に加え、生産性向上など、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、対面で会う価値の再認識
- 顕在化した需要だけでなく、抑圧された需要の捕捉

エッセンスを抜き出すと…

移動が支える日常生活、社会生活

どこにいても繋がれる社会

分野の垣根をこえた関係者間の共創

維持するだけでなく、新たな価値を創出

3 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、県民、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、県民の皆様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します。

目指す姿の実現に向けては、県が主体となって、事業者、県民、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・適集社会にも寄与します。

(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します。

▶ 「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ます。

設定の視点	<p>【拠点間の移動】</p> <p>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ます。</p>
	<p>【まちなかのコミュニケーション】</p> <p>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ます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <ul style="list-style-type: none"> ・高層ビル ・商業ビル ・タワーマンション ・新幹線駅 </div> <div style="text-align: center;">  <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅 ・マンション ・総合病院 ・市役所 ・ホテル </div> </div>

▶ 「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ます。

設定の視点	<p>【アクセス性の向上】</p> <p>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ます。</p>
	<p>【多様なライフスタイル】</p> <p>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經由し、豊かな自然にアクセスすることができています。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <ul style="list-style-type: none"> ・マンション群 ・住宅団地 </div> </div>

▶ 「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ます。

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ます。

【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ます。



- ・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ます。

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ます。

【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ます。



- ・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ます。

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ます。

【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ます。

・低密に立地する住宅地



▶ 「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ます。

設定の視点

【交通と生活サービスとの連携】

交通事業者、県民、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ます。

【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ます。

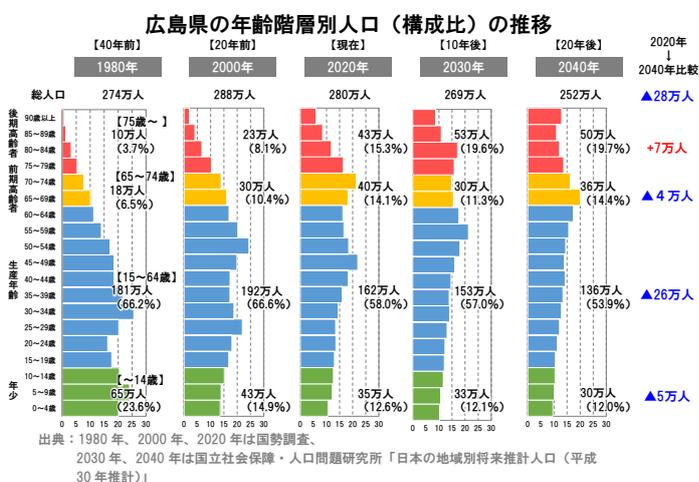
・山、川、海
・集落

4 現状と課題

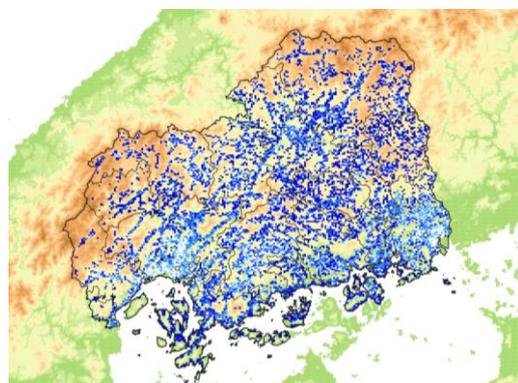
(1) 現状について

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しています。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します。
- 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ます。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ます。

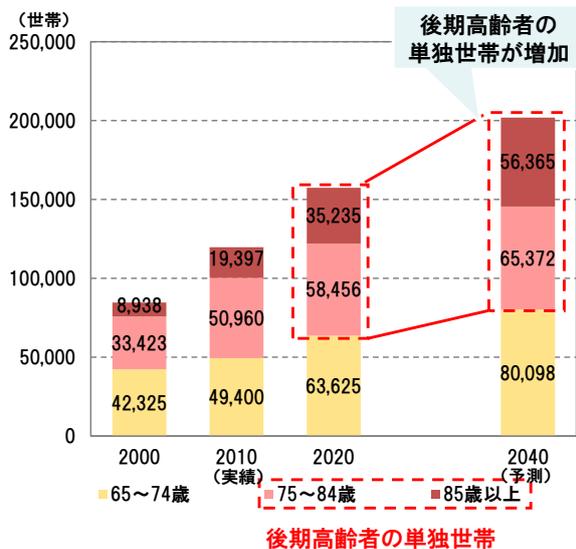


今後20年間で人口減少率（2040年/2020年比）

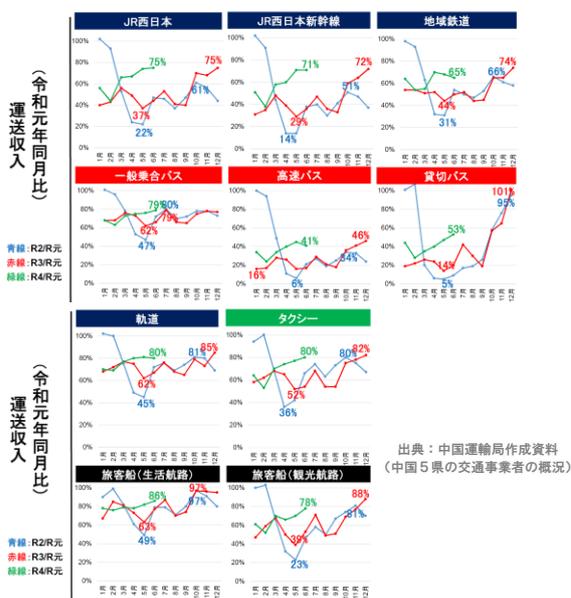


- 高齢者世帯は単独世帯のみが今後も増加傾向です。特に、後期高齢者の単独世帯が大幅に増加することで、ますます移動が困難となる可能性があります。
- アフターコロナにおいては、「新しい生活様式」や移動手段の多様化等により、コロナ前の水準まで利用者が回復しない恐れがあります。

高齢者単独世帯の年齢別世帯数（広島県）



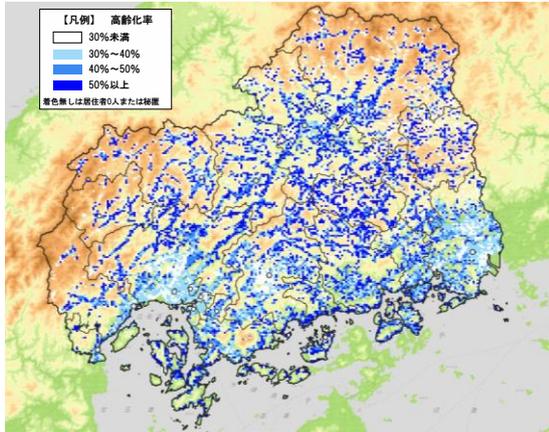
コロナ前と比較した交通事業者の運送収入（中国5県）



イ 移動困難者の増加

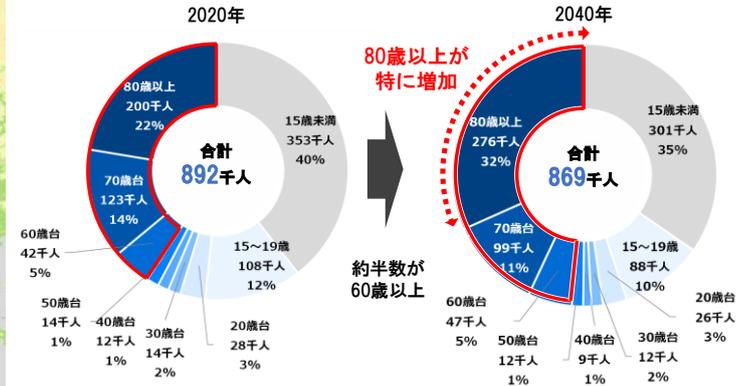
- 20年後には、県内ほとんどの地域で高齢化率が30%を超え、中には2人に1人が高齢者（高齢化率50%以上）という地域も生じる見込みです。
- 20年後には運転免許を持たない県民の約半数が60歳以上となり、特に80歳以上が大幅に増加することから、高齢者の移動がますます制約されます。

20年後の高齢化率



出典：国土数値情報
 背景図：国土数値情報（標高・傾斜度5次メッシュデータ）

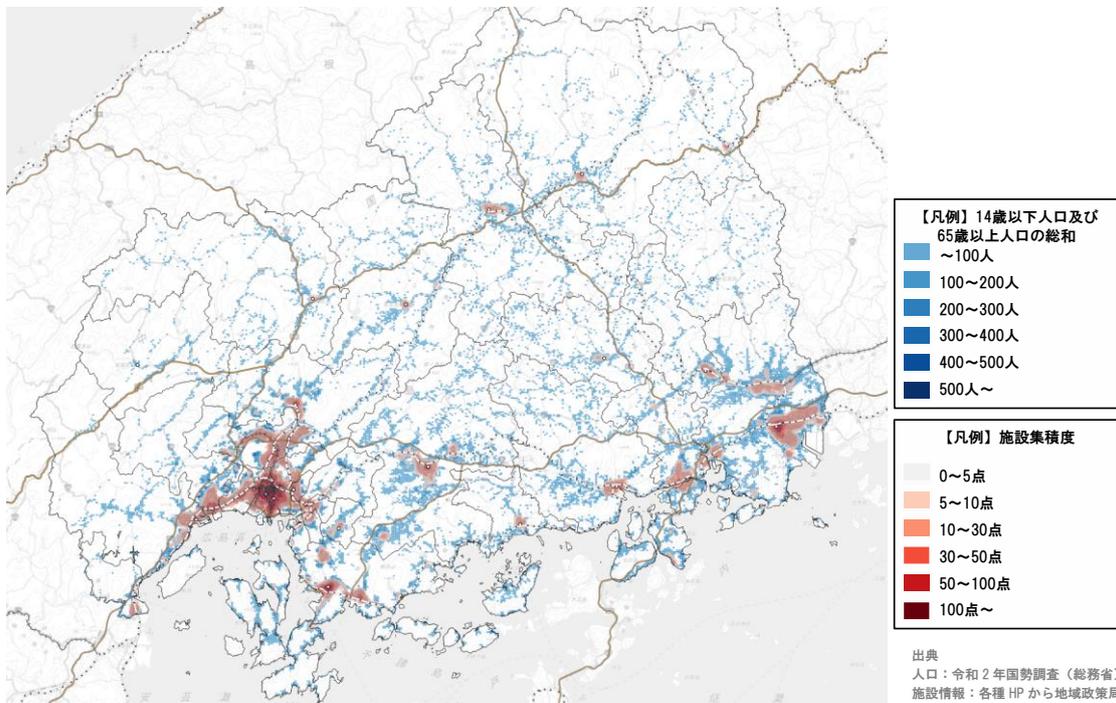
運転免許を持たない人の年齢別内訳



出典：警察庁「運転免許統計 補足資料2」、総務省「国勢調査」、
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計」
 ※2040年の免許保有率は2020年と同じとして算出。端数処理で、合計と内訳の計とが一致しない場合がある。

- 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ます。

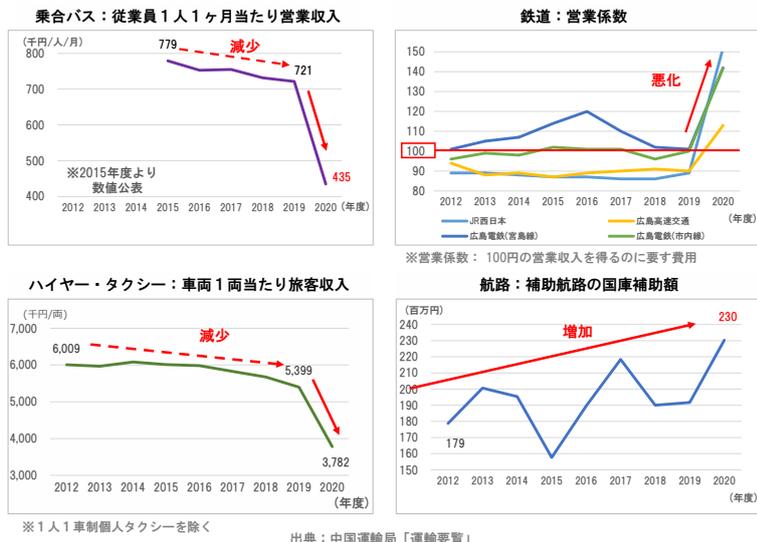
14歳以下人口及び65歳以上人口の分布と主要施設の集積度



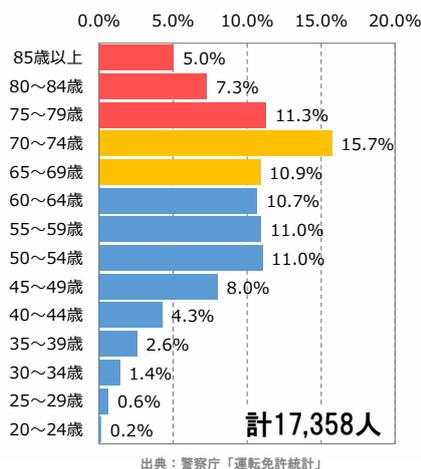
ウ 苦境に立たされる交通関係者

- 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ましたが、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ます。
- 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ます。

交通モード別 県内地域公共交通指標の推移

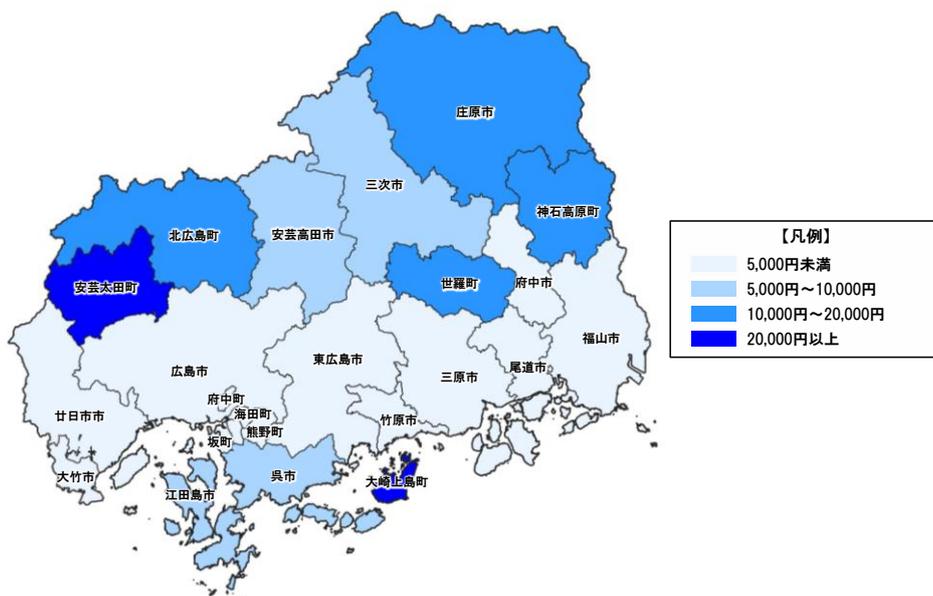


広島県内の大型二種免許保有者数（2022年）
（年齢階層別の構成比）



- 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人あたりの行政コストが増大化しており、市町の財政を圧迫しています。

地域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）



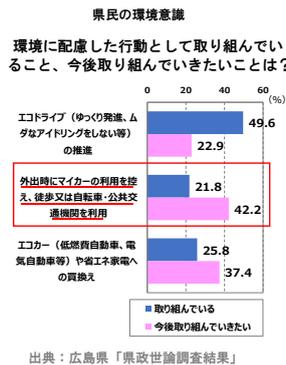
エ 地域公共交通が置かれている環境の変化

- 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利用者の環境意識も高まっています。
- 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且つ機動的な対応がこれまで以上に求められています。

世界共通の目標
パリ協定（平成27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（令和3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（令和3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）



平成30年7月豪雨時に実施した災害時BRT（バス専用輸送）



豪雨災害直後、広島から呉方面へ向かう国道31号線において、朝の通勤通学時にバス専用レーンを設定し、県民の移動を確保。

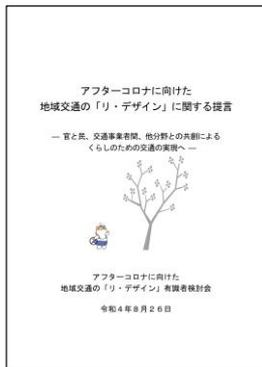
コロナ禍における安全な地域公共交通の乗り方の周知



ウイルスの専門家協力のもと、「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ます。
- 令和5年10月には、改正地域交通法が施行されるとともに、地域交通の再構築に向けた枠組みが創設・拡充されました。

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（令和4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（令和4年7月25日）



社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）
創設（令和5年10月1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しています。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します。
- 県内ほとんどの地域で人口が減少しています。特に中山間地域では50%以上減少する地域もあるなど、公共交通利用者の減少に直結します。
- 高齢者世帯は単独世帯のみが今後も増加傾向です。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なります。
- 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があります。

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です。
- 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ます。
- 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ります。

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します。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です。
- 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ます。
- 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人あたりの行政コストが増大化しており、市町財政を圧迫しています。

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ます。
- 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且つ機動的な対応がこれまで以上に求められます。
- 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、官民の垣根を越えた地域共創型の交通が提示されています。

(3) 地域類型別の課題

課題：都市拠点型、都市住居型

- 人口減少や都市のスポンジ化が進む中、都市の魅力を向上させるためには、主要駅や主要港といった交通結節点をはじめとする拠点の強化を図るなど、まちづくりと交通施策の連携強化が一層重要です。
- 複数のバス会社で高収益路線を奪いあうなど、都市の一部で路線が過剰となっているため、事業者共同での取組による効率化など、ネットワーク全体で最適化を進めていく必要があります。
- 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いません。

課題：生産拠点型

- 世界的に重要性を増す地球温暖化対策の流れに乗り遅れないよう、県内企業においても脱炭素化への取組を加速させていく必要があります。
- 平成30年7月豪雨から5年が経過した現在、アフターコロナ等の状況変化も踏まえながら、災害時の連絡体制を再構築する必要があります。
- 公共交通の利便性やアクセス性が充分でないため、通勤手段は自家用車に偏りがちです。

課題：地域拠点型

- 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ます。
- 県や市町において交通とまちづくりの担当部署が（部局を跨いで）異なるところもあるなど、地域公共交通計画と都市計画マスタープラン等に基づく施策のすり合わせが十分できていないところもあります。
- 公共交通の利用者が減少している中、自家用車から公共交通への転換を進めていく必要がありますが、普段公共交通を利用しない人への働きかけが進んでいません。

課題：地域住居型

- 利用者数の減少に伴って、車両の大きさが実態に見合っていないコミュニティバスも増えてきていますが、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ません。
- 航路の赤字が増加していることや、今後の行政負担の増加に向けた抜本的な対策を行う際のベースとなる、将来的な利用状況や外部環境等の実態把握が進んでいません。
- 交通事業者が運行管理の対応に時間と労力を要しており、デジタル技術による業務効率化が必要となっています。
- 定時・定路線型の公共交通が運行していたエリアにおいても、利用者の減少により、これまでどおりの移動手段が確保できなくなる可能性があります。

課題：移動需要分散型

- 既存の公共交通（バス、タクシー）でカバーできないエリアが多いため、住民がドライバーを担うなど、地域の輸送資源を総動員していく必要があります。
- 市町の交通課題が複雑化しており、課題整理に時間がかかっている現状があります。交通分野へのリソースも限られるため、市町の地域公共交通計画を基に、課題やその解決手法等を実証していく必要があります。
- 各地域で交通に対する需要がどのくらいあって、それに対するコストがどのくらいかかり、それを誰がどう負担していくのかという、採算性等も考慮した持続可能な公共交通の確立に向けたモデルづくりが必要です。

5 将来の不確実性への対応

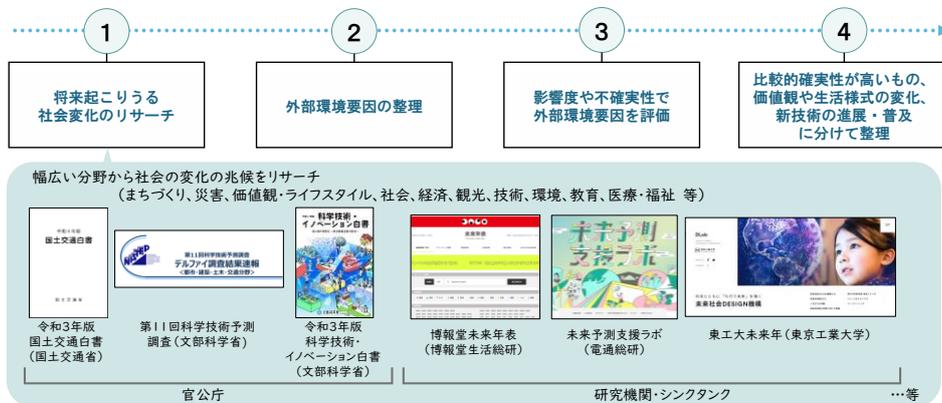
「VUCA」と言われる、先行きが不透明で、将来の予測が困難な時代においては、過去推移・現状分析を踏まえたフォアキャストでのアプローチに加え、将来、起こりうる不確実な未来を見据えたバックキャストでのアプローチも重要です。

そこで、様々な文献等をスキヤ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しました。

スキヤニング法

- 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ヤニングのプロセス



(1) 外部環境要因

スキヤ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です。

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		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		遠隔化	31		遠隔操作ロボットの普及	49		災害予測技術の進歩
11	価値観 ライフスタイル	デジタルとの親和性	32	MoaaSの普及	50	災害	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					確実性が高いもの
20			健康寿命の延伸					価値観や生活様式の変化
21	医療ニーズの増加						新技術の進展・普及	

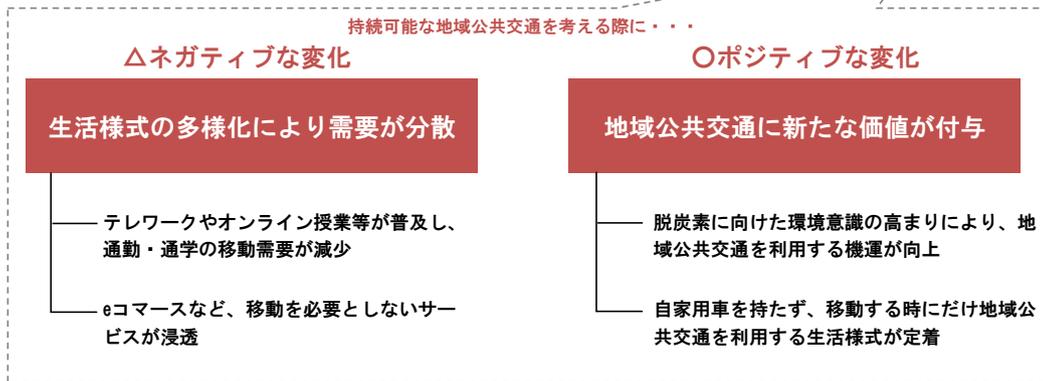
この外部環境要因を分類し、移動に影響すると考えられる要因を抜き出すと、

- 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
- に大別されます。

(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ます。

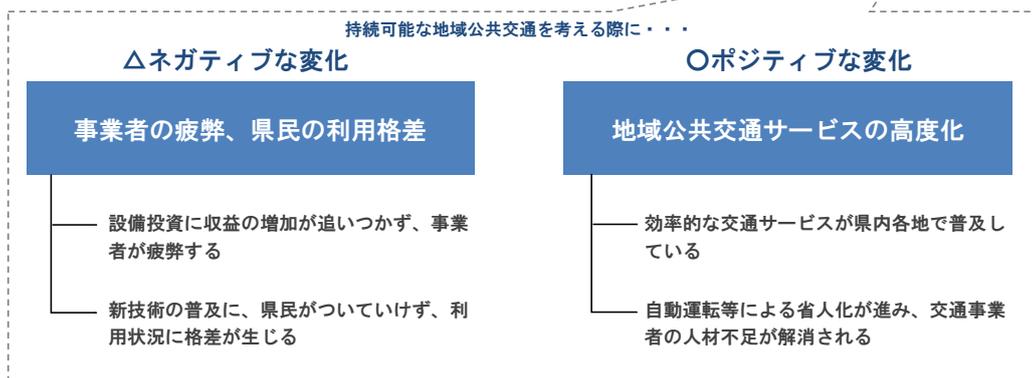
現状から変化なし 10～20年後、県民の価値観や生活様式はどのように変化しているか？ 現状から大きく変化



(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ります。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ます。

現状から変化なし 10～20年後、県内で新技術はどのように進展・普及しているか？ 現状から大きく変化



(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しました。

序章

第1章
総論

第2章
施策

第3章
ビジョンの推進

第2章 施策

1 基本方針と施策の方向性

(1) 施策の基本的な考え方

「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」という目指す姿の実現に向けては、各地域が最適なネットワークで結ばれ、ひいては県全体が最適なネットワークで結ばれるよう、データに基づいた移動実態を踏まえ、市町や交通事業者等と一体となって県民の皆様の豊かな暮らしに必要な移動を守っていく必要があります。

また、従来の発想や手法にとらわれることなく、まちづくりや観光といった様々な視点を持って、関係者と連携しながら、新たな価値を創造していくこともこれまで以上に求められます。

このため、次の基本的な考え方に基づき、施策を展開します。

県の役割

県は、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^(基本方針1)、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^(基本方針3)、交通GXや災害対応については、その仕組みや体制を整え^(基本方針4)、関係者がそれぞれの役割を果たすために必要なマネジメントを行います。

また、各地域における公共交通を将来にわたって持続可能なものとするため、地域類型別に目指す姿と課題、対応する施策のメニューを提示し、それを基に市町や交通事業者と議論を行いながら協調して取り組むとともに、地域ごとに最適化された交通ネットワークの構築に向け、必要な支援を行います。

こうした施策の展開に当たっては、新たに様々な交通データを取得・分析するための調査事業を行うとともに、その結果等を踏まえた既存制度の見直しや、新たな交通サービスに向けた実証事業などを、PDCA サイクルを回しながらアジャイル^{*}に実施することにより、中長期的な地域公共交通の持続可能性を高めます。

※ 英語で「俊敏な」「すばい」を意味し、ビジネスシーンでは「状況の変化に対して素早く対応すること」を表す言葉として使われる

関係者に求めるもの

市町は、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、交通事業者等とその活性化・維持・確保に取り組むとともに、新たな交通サービスの導入についても積極的に取り組みます^(基本方針2)。

取組に当たっては、住民や交通事業者と一体となって、県の交通データ基盤等も活用しながら、地域類型に応じた移動需要を継続的に満たす上での便数や車両規模などのマッチングや必要となる経費などの様々な課題について、まちづくり計画等との整合や、将来的な財政負担も考慮しながら検証を行い、最適な交通ネットワークを整理します。また、その実現に向けて、県の施策等の活用も含め解決策の検討を行い、各地域公共交通計画に反映させることで、地域の生活交通の持続可能性を高めます。

交通事業者は、自らが担う地域公共交通の維持・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ます。

なお、データ活用に際し、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 の改善に協力します^(基本方針3、4)。

県民の皆様には、地域公共交通を自らの現在の生活のためだけでなく、現在地域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孫の世代の移動手段としての意識をもって利用して頂きたいと考えています。地域公共交通に関わる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します。

(2) 施策を貫く視点

全ての施策を貫く視点として以下の3つを掲げて施策を検討するとともに、様々な施策を相互に関連させ相乗効果を創出します。

- 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

① 多様な関係者による共創

地域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、県民、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、地域公共交通を再構築していくことが重要です。このため、多様な関係者による共創を促す施策を検討します。

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ます。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します。

③ 交通 DX の推進

地域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ます。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します。

(3) 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、ワーキンググループの議論で導き出された課題解決の視点から、ビジョンにおける基本方針を次のとおり定めます。

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

人口減少や世帯構成の変化、アフターコロナにおける新しい生活様式の定着といった社会構造の変化により移動需要が減少しています。

こうした移動需要の減少に対応するため、広域ネットワークとしての幹線交通の強化や公共交通の利用促進など、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を行います。

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、誰もが移動をあきらめることのない地域づくり

高齢化の進展や免許返納に伴う移動の制限に加え、高齢者の単独世帯の増加、市町中心部への生活関連施設の集約化による交通アクセスの格差の拡大等により、顕在的・潜在的な移動困難者が増加しています。

こうした移動困難者を解消するため、地域コミュニティ内での日常生活に必要な移動の確保や、多様性に配慮した交通施設の整備など、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に向けた取組を推進します。

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

交通事業者の経営状況の悪化や担い手不足に加え、市町の交通人材不足や行政コストの増大により、地域公共交通の持続可能性が低下しています。

こうした課題に対応するため、交通データの利活用や、交通をマネジメントできる専門人材の育成・強化など、ヒト・モノ・データといったリソースを有効活用することで、交通サービスの供給面を強化します。

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

脱炭素化へ向けた動きが世界的に重要性を増し、県民の環境意識も高まる中、公共交通に關しても輸送効率の向上が求められています。また、近年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且つ機動的な対応がこれまで以上に求められます。

こうした課題に対応するため、事業者が行う交通GXをはじめとした、環境に優しい設備投資への支援や災害時における連携体制の構築などといった地球にも人にも優しい取組を推進します。

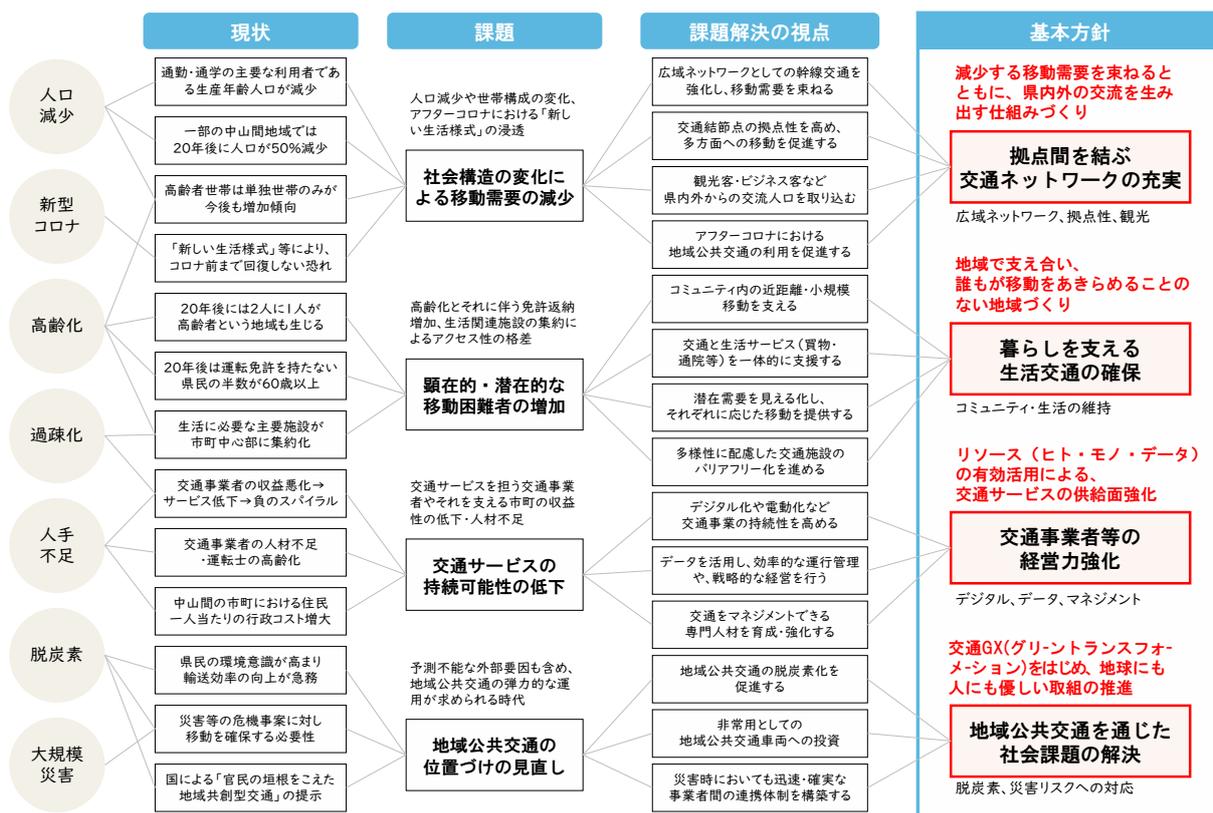


図 現状～課題～基本方針

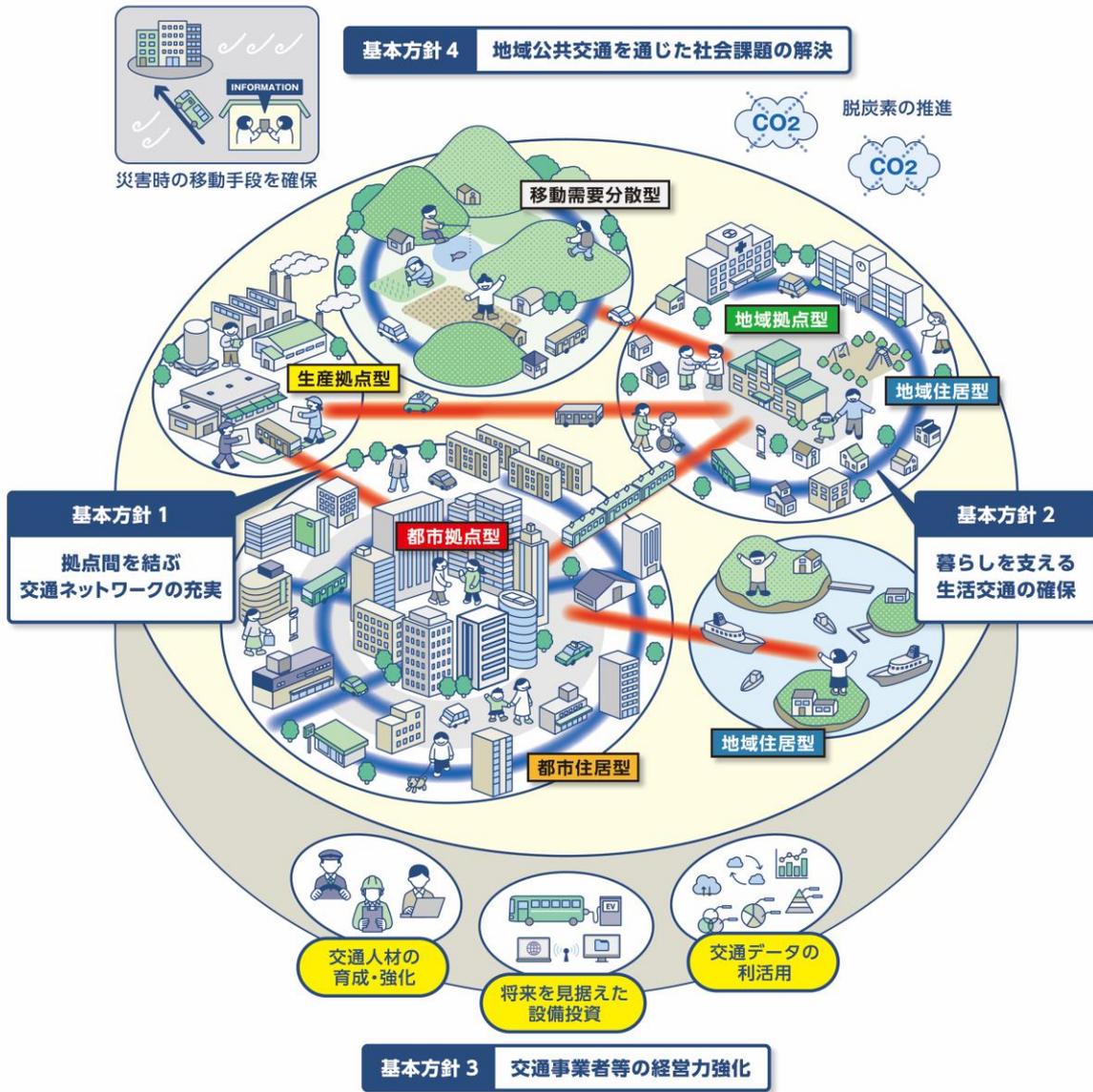


図 基本方針のイメージ

(4) 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きます。



図 施策の方向性と地域タイプの対応

2 施策展開

(1) 基本方針に基づく施策

ア 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1：拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実

人口減少や世帯構成の変化、アフターコロナにおける新しい生活様式の定着といった社会構造の変化により移動需要が減少しています。

こうした移動需要の減少に対応するため、広域ネットワークとしての幹線交通の強化や公共交通の利用促進など、様々な交通データを活用しながら、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を行います。

課題

- 拠点間を結ぶ各交通ネットワークについて、経済情勢の変化やアフターコロナの状況等も踏まえた制度の見直しが必要です。
- 都市のスポンジ化が進む中で、持続可能なまちづくりに向けて、国では交通とまちづくりが融合した政策が進んでいますが、県や市町では、まだ十分に活用できていません。
- 減少する移動需要に対して、観光需要や自家用車からの公共交通転換など、新たな需要を取り込んでいく必要があります。

施策の方向性

広域ネットワークの強化

拠点間が最適な広域ネットワークで結ばれるために必要不可欠な幹線交通の維持・確保やサービス向上に対する支援を行うとともに、中長期的な移動手段を確保していくための取組を推進します。

集約型拠点形成によるまちづくり

減少する移動需要を束ねるために、交通結節点の整備による乗り換え等の利便性や待合環境を向上させ多方面の移動を促進するとともに、交通拠点に生活施設を集約するなど、市町が行うまちづくりと一体となった取組を推進します。

新たな需要の獲得

減少する移動需要への対策として、通勤・通学・通院などの日常的な移動需要だけでなく、観光・ビジネスといった広域的な利用促進など、新たな移動需要を獲得するための取組を推進します。

生活様式に応じた利用促進

アフターコロナにおいて新たな生活様式の定着や、価値観等の多様化といった公共交通を取り巻く環境の変化に対応できるよう、多様な関係者と連携しながら、モビリティマネジメントを促進します。

施策の方向性：広域ネットワークの強化

拠点間が最適な広域ネットワークで結ばれるために必要不可欠な幹線交通の維持・確保やサービス向上に対する支援を行うとともに、中長期的な移動手段を確保していくための取組を推進します。

バス
施策
<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域間幹線系統のバス（高速バス含む）の運行に対し、国と協調した支援を行い、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保するとともに、運行に使用するバス車両の更新等についての支援を行い、乗合バス事業者の負担軽減や、運行上の安全を確保します。 ○ 市町が必要と認める経路を運行するバス路線に対して、市町と協調して支援を行い、地域住民にとって必要不可欠な広域ネットワークを維持・確保します。
旅客船
施策
<ul style="list-style-type: none"> ○ 本土への唯一航路の運航に対し、国と協調して支援を行い、離島住民の暮らしに必要不可欠な航路を維持・確保します。 ○ 上記航路以外について、離島の暮らしや、車両等で移動するよりも時間短縮効果に優れた航路の運航については市町と協調して支援を行います。 ○ 市町や航路事業者等が実施する実態調査及び実証実験について支援を行い、生活航路の持続可能性や地域全体の移動のあり方を検討します。 ○ 持続可能性の検証を行った航路について、運航コストの低減を図るための取組を検討します。
鉄道
施策
<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道網を地域資源として活用した利用促進策や実態調査及び実証実験等の取組について支援等を行い、沿線地域の魅力を向上させます。 ○ 低床式路面電車導入の支援を検討し、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保します。

施策の方向性：集約型拠点形成によるまちづくり

減少する移動需要を束ねるために、交通結節点の整備による乗り換え等の利便性や待合環境を向上させ、多方面の移動を促進するとともに、交通拠点に生活施設を集約するなど、市町が行うまちづくりと一体となった取組を推進します。

交通とまちづくり**施策**

- 交通とまちづくりが融合した政策が各地域で進むよう、それぞれの計画（地域公共交通計画、都市計画マスタープラン等）に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。
- 市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。

施策の方向性：新たな需要の獲得

減少する移動需要への対策として、通勤・通学・通院などの日常的な移動需要だけではなく、観光・ビジネスといった広域的な利用促進など、新たな移動需要を獲得するための取組を推進します。

観光・利用促進**施策**

- 観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込んだ利用促進策等について、様々な交通データを活用しながら、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、新たな需要を獲得します。
- 鉄道網を地域資源として活用した利用促進策や実態調査及び実証実験等の取組について支援等を行い、沿線地域の魅力を向上させます。【再掲】
- 交通と観光が融合した政策が進むよう、それぞれの計画（地域公共交通計画、観光計画等）に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。
- 集約型拠点形成によるまちづくりを推進する施設整備を国と一体となって促進することで、県内外の観光・ビジネス客の周遊を促進します。

施策の方向性：生活様式に応じた利用促進

アフターコロナにおける新たな生活様式の定着や、価値観等の多様化といった公共交通を取り巻く環境の変化に対応できるよう、多様な関係者と連携しながら、モビリティマネジメントを促進します。

モビリティマネジメント**施策**

- 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。

関係者間の調整、機運醸成
具体的な取組(調査、実証、支援)

施策の方向性		施策	開始時期			
			R5	R6以降		
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	バス	地域間幹線系統のバス(高速バス含む)の運行に対し、国と協調した支援を行い、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保するとともに、運行に使用するバス車両の更新等についての支援を行い、乗合バス事業者の負担軽減や、運行上の安全を確保します。	○事業継続		○事業改正
			市町が必要と認める経路を運行するバス路線に対して、市町と協調して支援を行い、地域住民にとって必要不可欠な広域ネットワークを維持・確保します。	○事業継続		
		旅客船	本土への唯一航路の運航に対し、国と協調して支援を行い、離島住民の暮らしに必要な不可欠な航路を維持・確保します。	○事業継続		
			上記航路以外について、離島の暮らしや、車両等で移動するよりも時間短縮効果に優れた航路の運航については市町と協調して支援を行います。	○事業継続		○事業改正
			市町や航路事業者等が実施する実態調査及び実証実験について支援を行い、生活航路の持続可能性や地域全体の移動のあり方を検討します。			○事業開始
			持続可能性の検証を行った航路について、運航コストの低減を図るための取組を検討します。			○事業開始
		鉄道	鉄道網を地域資源として活用した利用促進策や実態調査及び実証実験等の取組について支援等を行い、沿線地域の魅力を向上させます。	○事業継続		
			低床式路面電車導入の支援を検討し、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保します。	○事業継続		
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	交通とまちづくり	交通とまちづくりが融合した政策が各地域で進むよう、それぞれの計画(地域公共交通計画、都市計画マスタープラン等)に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。【再掲】			○事業開始
			市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。【再掲】	○事業開始		
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	観光・利用促進	観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込んだ利用促進策等について、様々な交通データを活用しながら、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、新たな需要を獲得します。	○事業継続		○事業改正
			鉄道網を地域資源として活用した利用促進策や実態調査及び実証実験等の取組について支援等を行い、沿線地域の魅力を向上させます。【再掲】	○事業継続		
			交通と観光が融合した政策が進むよう、それぞれの計画(地域公共交通計画、観光計画等)に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。			○事業開始
			集約型拠点形成によるまちづくりを推進する施設整備を国と一体となって促進することで、県内外の観光・ビジネス客の周遊を促進します。	○事業開始		
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	モビリティマネジメント	地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。	○事業継続		○事業改正

イ 基本方針2：暮らしを支える生活交通の確保

基本方針2：暮らしを支える生活交通の確保

高齢化の進展や免許返納に伴う移動の制限に加え、高齢者の単独世帯の増加、市町中心部への生活関連施設の集約化による交通アクセスの格差の拡大等により、顕在的・潜在的な移動困難者が増加しています。

こうした移動困難者を解消するため、様々な交通データや地域の実情を踏まえ、移動の需要と供給の最適化を図った上で、地域コミュニティ内での日常生活に必要な移動手段の確保や、多様性に配慮した交通施設の整備など、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に向けた取組を推進します。

課題

- コミュニティ内の移動については、その利用や必要となる経費の実態に応じて、大型車両から小型車両へのダウンサイジング化等、運行形態の転換を進めていく必要があります。
- 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ます。
- 特に中山間地域など、既存の公共交通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た新たな移動サービスにも取り組んでいく必要があります。

施策の方向性

コミュニティ内の移動の確保

移動困難者の解消に向けて、市町や交通事業者と協働し、地域コミュニティ内における日常生活に必要な移動の需要と供給を把握するとともに、地域の実情に応じた最適な路線の維持・改善に取り組みます。

交通と生活サービスの一体化

生活関連施設への公共交通のアクセス性向上に向けて、交通とまちづくりの一体化や、交通事業者・利用者・受益者等の地域の関係者が連携し交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を推進します。

潜在需要の掘り起こし

鉄道やバス、タクシー等の既存の公共交通の提供が困難な地域において、地域の輸送資源を総動員することで、潜在需要を満たす新たな交通サービスの調査や実証事業を行い、導入を促進します。

バリアフリー対策

生活に必要な移動手段の確保に向けて、高齢者や障がい者等も含め、全ての人が円滑に移動できるよう、利便性や安全性に配慮した地域公共交通の環境整備を推進します。

施策の方向性：コミュニティ内の移動の確保

移動困難者の解消に向けて、市町や交通事業者と協働し、地域コミュニティ内における日常生活に必要な移動の需要と供給を把握するとともに、地域の実情に応じた最適な路線の維持・改善に取り組めます。

バス

施策

- 中長期的な移動手段の維持・改善を図るため、地域の実情を把握するための路線再編調査を支援するとともに、調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。
- 市町や NPO 法人が主体となって運行するバス路線に対して支援を行い、コミュニティ内を移動する生活交通ネットワークを維持・確保します。

共創の取組

施策

- 交通事業者間や官民の連携による共同経営の取組を促進し、利用者の利便性を向上させるとともに、利便性向上に伴う利用者の増加等により事業者の経営基盤の強化を図ります。

施策の方向性：交通と生活サービスの一体化

生活関連施設への公共交通のアクセス性向上に向けて、交通とまちづくりの一体化や、交通事業者・利用者・受益者等の地域の関係者が連携し交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を推進します。

交通とまちづくり

施策

- 交通とまちづくりが融合した政策が各地域で進むよう、それぞれの計画（地域公共交通計画、都市計画マスタープラン等）に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。【再掲】
- 市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。【再掲】

交通と生活サービスの連携（広島型 MaaS）

施策

- 交通事業者、利用者、受益者が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を支援し、地域公共交通の利便性と持続可能性の向上を図ります。

施策の方向性：潜在需要の掘り起こし

鉄道やバス、タクシー等の既存の公共交通の提供が困難な地域において、地域の輸送資源を総動員することで、潜在需要を満たす新たな交通サービスの調査や実証事業を行い、導入を促進します。

新たな移動サービスの調査

施策

- 鉄道やバス、タクシー等の地域公共交通サービスの提供が困難な交通空白地域において、利便性と持続可能性が高い新たな移動サービスについて調査を行い、将来的な社会実装に向けた検討を行うことで、住民の移動手段を確保します。

モビリティマネジメント

施策

- 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。【再掲】

施策の方向性：バリアフリー対策

生活に必要な移動手段の確保に向けて、高齢者や障がい者等も含め、全ての人が円滑に移動できるように、利便性や安全性に配慮した地域公共交通の環境整備を推進します。

バリアフリー

施策

- 市町が実施する鉄道駅のバリアフリー化設備の整備や低床式路面電車導入の支援を検討し、地域公共交通における移動の円滑化を推進します。

関係者間の調整、機運醸成
具体的な取組（調査、実証、支援）

施策の方向性		施策		開始時期		
				R5	R6以降	
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	バス	市町やNPO法人が主体となって運行するバス路線に対して支援を行い、コミュニティ内を移動する生活交通ネットワークを維持・確保します。	○事業継続		
			地域の実情を把握するための路線再編調査を支援し、中長期的な移動手段の維持・改善を図ります。	○事業継続		○事業改正
			上記調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。			○事業開始
		共創の取組	交通事業者間や官民の連携による共同経営の取組を促進し、利用者の利便性を向上させるとともに、利便性向上に伴う利用者の増加等により事業者の経営基盤の強化を図ります。			○事業開始
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	交通とまちづくり	交通とまちづくりが融合した政策が各地域で進むよう、それぞれの計画（地域公共交通計画、都市計画マスタープラン等）に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。【再掲】			○事業開始
			市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。【再掲】	○事業開始		
		広島型MaaS	交通事業者、利用者、受益者が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を支援し、地域公共交通の利便性と持続可能性の向上を図ります。	○事業継続		○事業改正
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	新たな移動サービスの調査	鉄道やバス、タクシー等の地域公共交通サービスの提供が困難な交通空白地域において、利便性と持続可能性が高い新たな移動サービスについて調査を行い、将来的な社会実装に向けた検討を行うことで、住民の移動手段を確保します。			○事業開始
		モビリティマネジメント	地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。【再掲】	○事業継続		○事業改正
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	バリアフリー	市町が実施する鉄道駅のバリアフリー化設備の整備や低床式路面電車導入の支援を検討し、地域公共交通における移動の円滑化を推進します。	○事業継続		

ウ 基本方針3：交通事業者等の経営力強化

基本方針3：交通事業者等の経営力強化

交通事業者の経営状況の悪化や担い手不足に加え、市町の交通人材不足や行政コストの増大により、地域公共交通の持続可能性が低下しています。

こうした課題に対応するため、交通データの利活用や、交通をマネジメントできる専門人材の育成・強化など、ヒト・モノ・データといったリソースを有効活用することで、交通サービスの供給面を強化します。

課題

- 交通事業者によってデジタル化の進展に差があり、県全体で見た場合、業務効率化における改善の余地があります。
- 交通データをはじめとするビッグデータが各者それぞれで管理されているため、全体最適化につながる運用につながっていません。
- 運転士や整備士といった、地域公共交通の現場を支える人材に加え、交通政策を企画・立案するマネジメント人材など交通人材全体が不足しています。

施策の方向性

将来を見据えた設備投資

将来にわたって地域公共交通を維持・確保するため、世界的に重要性を増す脱炭素化への対応や、デジタル技術を活用した利用者サービスの向上、交通事業者の構造的なコスト削減など、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・人流・行政データ等のデータ分析に基づき、効果的な交通施策が展開されるよう、市町や交通事業者における交通データの利活用を促進します。

交通人材の育成・強化

市町や交通事業者の課題となっている交通人材不足の解消に向けて、各地域の実情に応じた効果的な交通施策が促進されるよう、交通をマネジメントできる人材など、地域公共交通を支える専門人材を育成・強化します。

施策の方向性：将来を見据えた設備投資

将来にわたって地域公共交通を維持・確保するため、世界的に重要性を増す脱炭素化への対応や、デジタル技術を活用した利用者サービスの向上、交通事業者の構造的なコスト削減など、交通事業者の持続性を高める取組を促進します。

交通 DX・GX

施策

- バス、旅客船、タクシーなどの各業界における設備投資を支援し、事業者のデジタル化をさらに促進します。
- 県内全域の交通・人流・行政データを一括して収集・分析するモビリティデータ連携基盤を運用し、市町や事業者におけるデータの利活用を促進します。
- EVバスや省エネ船舶など、環境にやさしい次世代モビリティの導入への支援策の検討を行い、世界的に重要性を増す脱炭素化に対応します。

施策の方向性：交通データの利活用

交通・人流・行政データ等のデータ分析に基づき、効果的な交通施策が展開されるよう、市町や交通事業者における交通データの利活用を促進します。

モビリティデータ

施策

- 県内全域の交通・人流・行政データを一括して収集・分析するモビリティデータ連携基盤を運用し、市町や事業者におけるデータの利活用を促進します。【再掲】
- 時刻表や地理的情報に関するデータのオープン化を促進し、誰もが公共交通を利用しやすい環境整備を推進します。

施策の方向性：交通人材の育成・強化

市町や交通事業者の課題となっている交通人材不足の解消に向けて、各地域の実情に応じた効果的な交通施策が促進されるよう、交通をマネジメントできる人材など、地域公共交通を支える専門人材を育成・強化します。

交通人材**施策**

- 事業者における労働環境面の整備を支援することで、運転士や整備士といった、地域公共交通の現場を支える人材不足の解消を図ります。
- 仮説検証型の交通マネジメント研修を行い、地域公共交通を支えるマネジメント人材を育成・強化します。

共創の取組**施策**

- 交通事業者間や官民の連携による共同経営の取組を促進し、利用者の利便性を向上させるとともに、利便性向上に伴う利用者の増加等により事業者の経営基盤の強化を図ります。【再掲】

関係者間の調整、機運醸成

具体的な取組(調査、実証、支援)

施策の方向性		施策		開始時期	
				R5	R6以降
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DX・GX	バス、旅客船、タクシーなどの各業界における設備投資を支援し、事業者のデジタル化をさらに促進します。	○先行実施(R5.12月補正)	
			県内全域の交通・人流・行政データを一括して収集・分析するモビリティデータ連携基盤を運用し、市町や事業者におけるデータの利活用を促進します。	○事業継続	
			EVバスや省エネ船舶など、環境にやさしい次世代モビリティの導入への支援策の検討を行い、世界的に重要性を増す脱炭素化に対応します。	○事業開始	
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	モビリティデータ	県内全域の交通・人流・行政データを一括して収集・分析するモビリティデータ連携基盤を運用し、市町や事業者におけるデータの利活用を促進します。【再掲】	○事業継続	
			時刻表や地理的情報に関するデータのオープン化を促進し、誰もが公共交通を利用しやすい環境整備を推進します。	○事業継続	○事業改正
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	交通人材	事業者における労働環境面の整備を支援することで、運転士や整備士といった、地域公共交通の現場を支える人材不足の解消を図ります。	○先行実施(R5.12月補正)	
			仮説検証型の交通マネジメント研修を行い、地域公共交通を支えるマネジメント人材を育成・強化します。	○事業継続	○事業改正
		共創の取組	交通事業者間や官民の連携による共同経営の取組を促進し、利用者の利便性を向上させるとともに、利便性向上に伴う利用者の増加等により事業者の経営基盤の強化を図ります。【再掲】		○事業開始

エ 基本方針 4：地域公共交通を通じた社会課題の解決

基本方針 4：地域公共交通を通じた社会課題の解決

脱炭素化へ向けた動きが世界的に重要性を増し、県民の環境意識も高まる中、公共交通に関しても輸送効率の向上が求められています。また、近年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且つ機動的な対応がこれまで以上に求められます。

こうした課題に対応するため、事業者が行う交通 GX をはじめとした、環境に優しい設備投資への支援や災害時における連携体制の構築などといった地球にも人にも優しい取組を推進します。

課題

- 世界的に加速する地球温暖化対策の動きに呼応し、公共交通の価値や競争力の向上につなげていく必要があります。
- 平成 30 年 7 月豪雨災害から 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、その仕組みを再構築していく必要があります。

施策の方向性

交通 GX の推進

世界的に重要性を増す脱炭素化に向けて、EV バスなど環境に配慮した設備投資に対する支援を行うなど、環境に優しい交通 GX を推進します。

交通レジリエンスの向上

近年頻発する大規模災害時においても県民の移動を確保していくため、非常時の災害用電源としても活用できる EV バスをはじめとする次世代車両への投資を促進します。

災害に強い連携体制

災害時においても利用者に対し迅速・確実な情報提供を行うため、交通データの整備や平時からの災害時交通マネジメント能力の強化を図ります。

施策の方向性：交通 GX の推進

世界的に重要性を増す脱炭素化に向けて、EV バスなど環境に配慮した設備投資に対する支援を行うなど、環境に優しい交通 GX を推進します。

交通 DX・GX

施策

- バス、旅客船、タクシーなどの各業界における設備投資を支援することで、事業者の環境対策を促進します。
- 低床式路面電車導入の支援を検討し、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保するとともに、環境面にも貢献します。【再掲】
- EV バスや省エネ船舶など、環境にやさしい次世代モビリティの導入への支援策の検討を行い、世界的に重要性を増す脱炭素化に対応します。【再掲】

施策の方向性：交通レジリエンスの向上

近年頻発する大規模災害時においても県民の移動を確保していくため、非常時の災害用電源としても活用できる EV バスをはじめとする次世代車両への投資を促進します。

交通レジリエンス

施策

- 非常用電源としても活用できる EV バス等の次世代車両の導入を促進し、災害時の交通レジリエンスを向上させます。【再掲】

施策の方向性：災害に強い連携体制

災害時においても利用者に対し迅速・確実な情報提供を行うため、交通データの整備や平時からの災害時交通マネジメント能力の強化を図ります。

災害時交通マネジメント

施策

- 県、市町、交通事業者等の関係者が連携した検討会の仕組みを整え、発災時において、県民に必要な交通が速やかに確保され、円滑な移動を可能にしていきます。
- GTFS の導入が進んでいない市町や事業者に対し、研修等を行い、発災時においても利用者の利便性を確保します。

施策の方向性		施策		開始時期	
				R5	R6以降
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	交通DX・GX	バス、旅客船、タクシーなどの各業界における設備投資を支援することで、事業者の環境対策を促進します。	○先行実施(R5.12月補正)	
			低床式路面電車導入の支援を検討し、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保するとともに、環境面にも貢献します。【再掲】	○事業継続	
			EVバスや省エネ船舶など、環境にやさしい次世代モビリティの導入への支援策の検討を行い、世界的に重要性を増す脱炭素化に対応します。【再掲】	○事業開始	
				○先行実施(R5.6月補正)	
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	交通レジリエンス	非常用電源としても活用できるEVバス等の次世代車両の導入を促進し、災害時の交通レジリエンスを向上させます。【再掲】	○先行実施(R5.6月補正)	
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	災害時交通マネジメント	県、市町、交通事業者等の関係者が連携した検討会の仕組みを整え、発災時において、県民に必要な交通が速やかに確保され、円滑な移動を可能にしていきます。	○事業継続	○事業改正
			GTFSの導入が進んでいない市町や事業者に対し、研修等を行い、発災時においても利用者の利便性を確保します。	○事業継続	○事業改正

関係者間の調整、機運醸成
具体的な取組(調査、実証、支援)

(2) 地域類型別の施策

基本方針に示した施策について、移動の実態に応じた展開を行うとともに、地域ごとに最適化された交通ネットワークの構築につなげるため、地域類型別に目指す姿、課題、それに応じた施策をまとめ直します。

ア 都市拠点型、都市住居型

地域類型：都市拠点型、都市住居型

目指す姿

■ 都市拠点型

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ます。

■ 都市住居型

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ます。

データから見た移動の特性

■ 都市拠点型

- 通勤・通学の目的地になっており、日中の滞在量が多い
- 移動量が多く、将来的な移動需要も見込まれる
- 移動が集中することで、渋滞や混雑が起きやすい

■ 都市住居型

- 通勤・通学の出発地になっていることが多く、朝・夕の移動が多い
- 都心部に近く、駅やバス停、目的地までのアクセス性が重視される
- 朝夕（通勤・通学）と昼間（買い物等）で移動ターゲットが異なる

課題

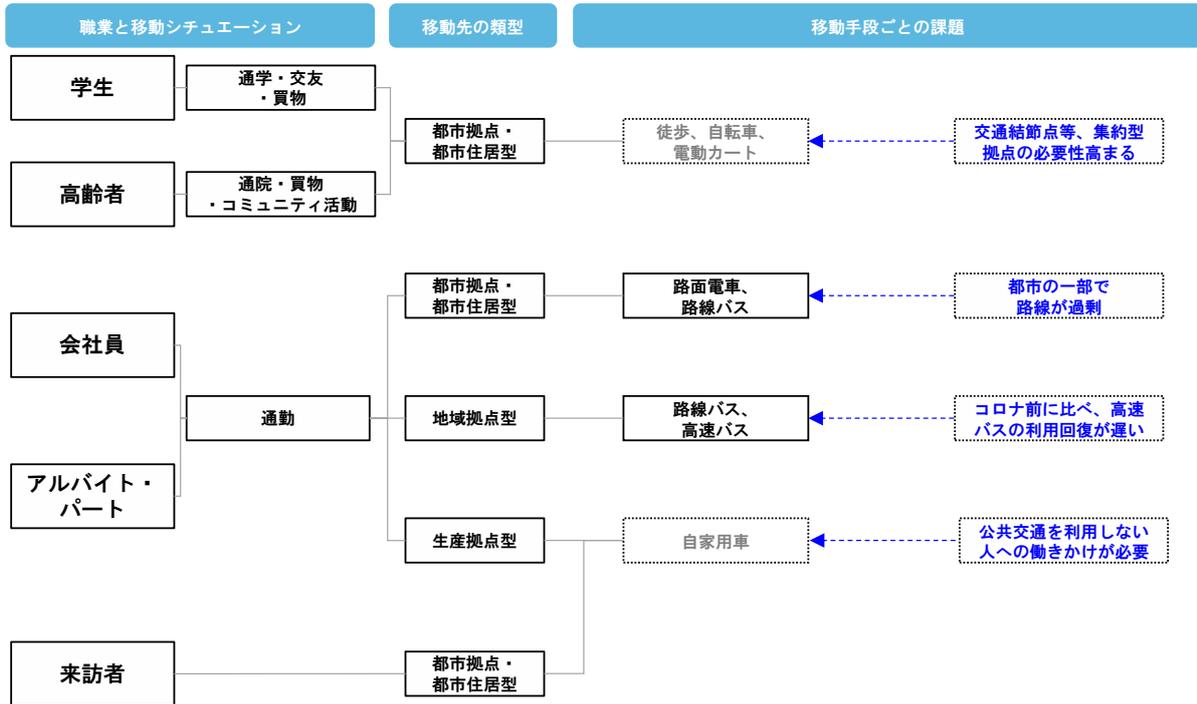
- 人口減少や都市のスポンジ化が進む中、都市の魅力を向上させるためには、主要駅や主要港といった交通結節点をはじめとする拠点の強化を図るなど、まちづくりと交通施策の連携強化が一層重要です。
- 複数のバス会社で高収益路線を奪いあうなど、都市の一部で路線が過剰となっているため、事業者共同での取組による効率化など、ネットワーク全体で最適化を進めていく必要があります。
- 生活交通の一部を担っている高速バス路線について、他の交通モード（一般路線バス、旅客船、鉄道等）に比べ、コロナ後の利用者が戻っていません。

主な施策

- 交通とまちづくりが融合した政策が各地域で進むよう、それぞれの計画（地域公共交通計画、都市計画マスタープラン等）に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。
- 市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。
- 交通事業者間や官民の連携による共同経営の取組を促進し、利用者の利便性を向上させるとともに、利便性向上に伴う利用者の増加等により事業者の経営基盤の強化を図ります。
- 地域間幹線系統のバス（高速バス含む）の運行に対し、国と協調した支援を行い、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保するとともに、運行に使用するバス車両の更新等についての支援を行い、乗合バス事業者の負担軽減や、運行上の安全を確保します。
- 交通データ等を用いながら、需要と供給のマッチングに向けた調査や実証を行い、都市部の移動需要を束ねることで、路線の効率化を促進します。
- 観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込んだ利用促進策等について、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、新たな需要を獲得します。
- 鉄道網を地域資源として活用した利用促進策や実態調査及び実証実験等の取組について支援等を行い、沿線地域の魅力を向上させます。
- 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。

都市拠点型、都市住居型

青字は課題



赤字は新規施策

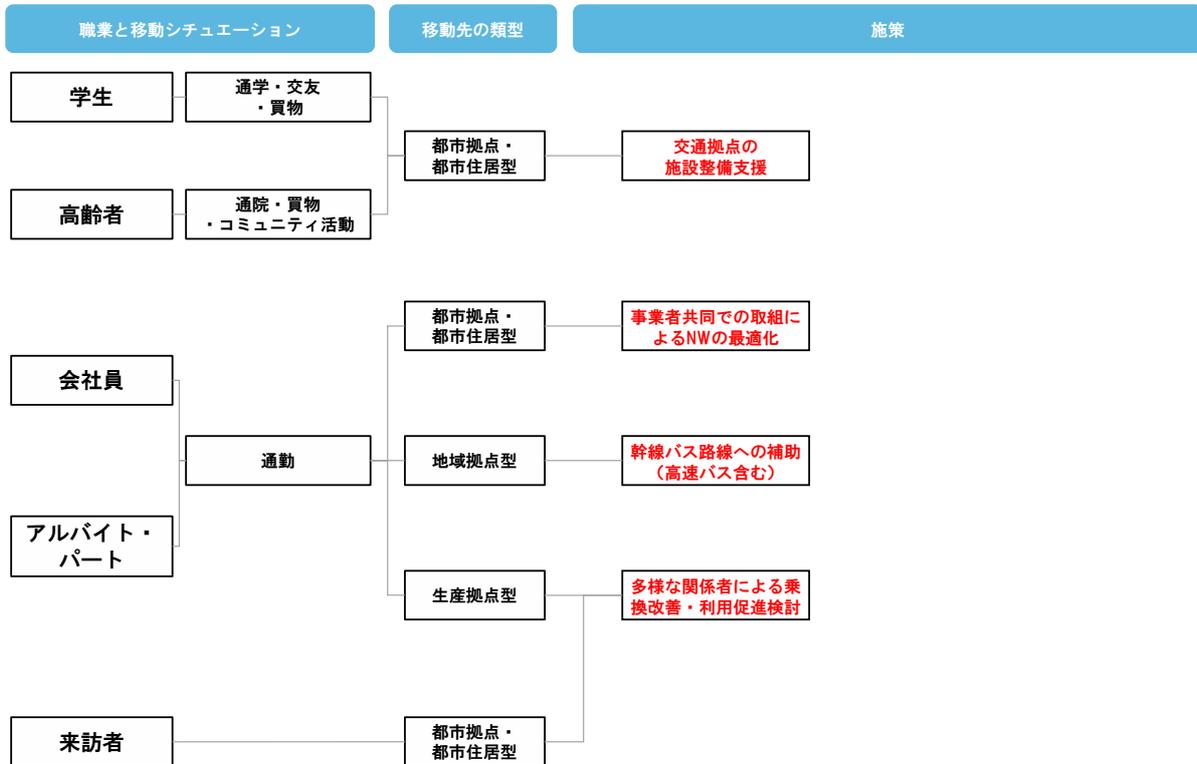


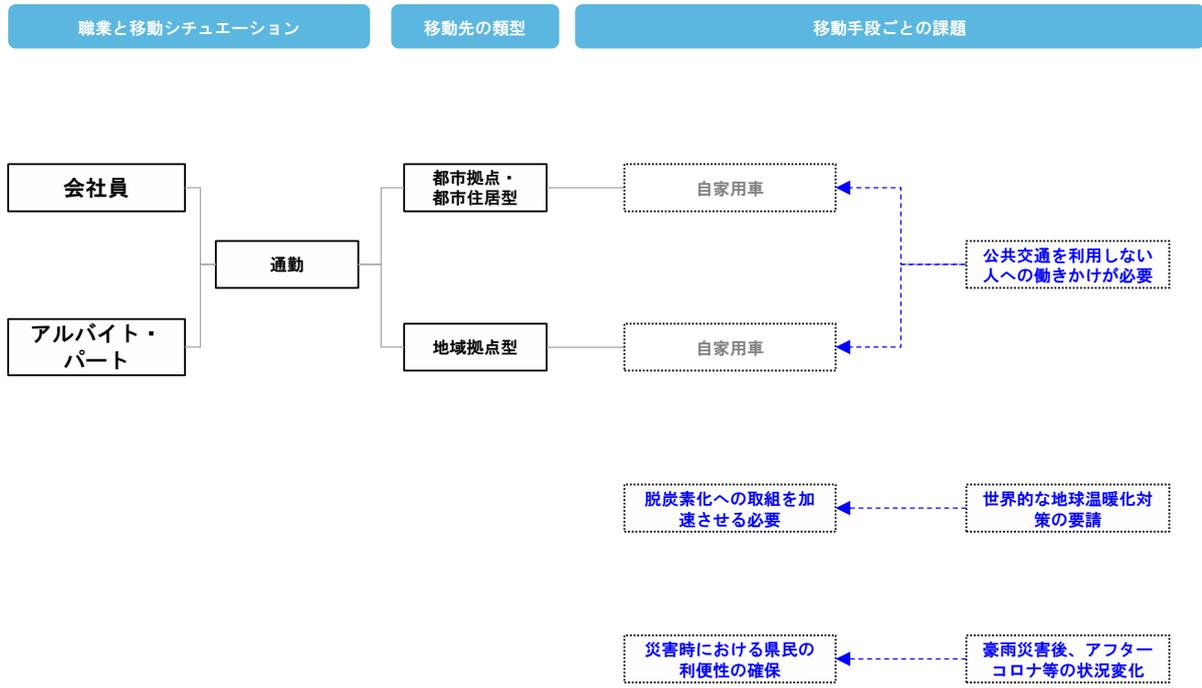
図 移動シチュエーションに応じた課題とそれに対応する施策（代表的な事例）

イ 生産拠点型

地域類型：生産拠点型	
目指す姿	環境と経済・生活のどちらかではなく、どちらも追及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ます。
データから見た移動の特性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大規模工場や工業団地等、日中に滞在量が集中する地域 ○ 通勤渋滞時の Co2 対策等、環境問題との関係性が強い ○ 事業活動の継続性を高めるため、災害時のレジリエンスが重視される
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 世界的に重要性を増す地球温暖化対策の流れに乗り遅れないよう、県内企業においても脱炭素化への取組を加速させていく必要があります。 ○ 平成 30 年7月豪雨から5年が経過した現在、アフターコロナ等の状況変化も踏まえながら、災害時の連絡体制を再構築する必要があります。 ○ 公共交通の利便性やアクセス性が十分でないため、通勤手段は自家用車に偏りがちです。
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 世界的に重要性を増す脱炭素化に対応するため、EV バスや省エネ船舶など、環境にやさしい次世代モビリティの導入への支援策を検討します。 ○ 災害時の交通レジリエンスを向上させるため、非常用電源としても活用できる EV バス等の次世代車両の導入を促進します。 ○ 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。 ○ 県内全域の交通・人流・行政データを一括して収集・分析するモビリティデータ連携基盤を運用し、市町や事業者におけるデータの利活用を促進します。

生産拠点型

青字は課題



赤字は新規施策

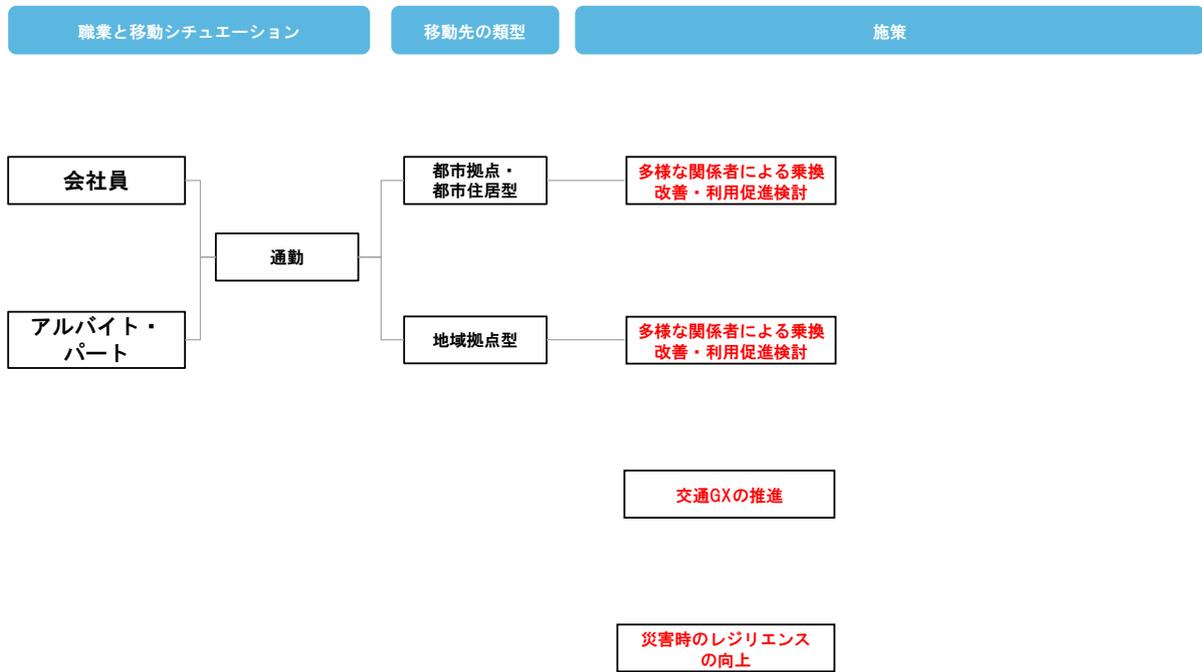


図 移動シチュエーションに応じた課題とそれに対応する施策（代表的な事例）

ウ 地域拠点型

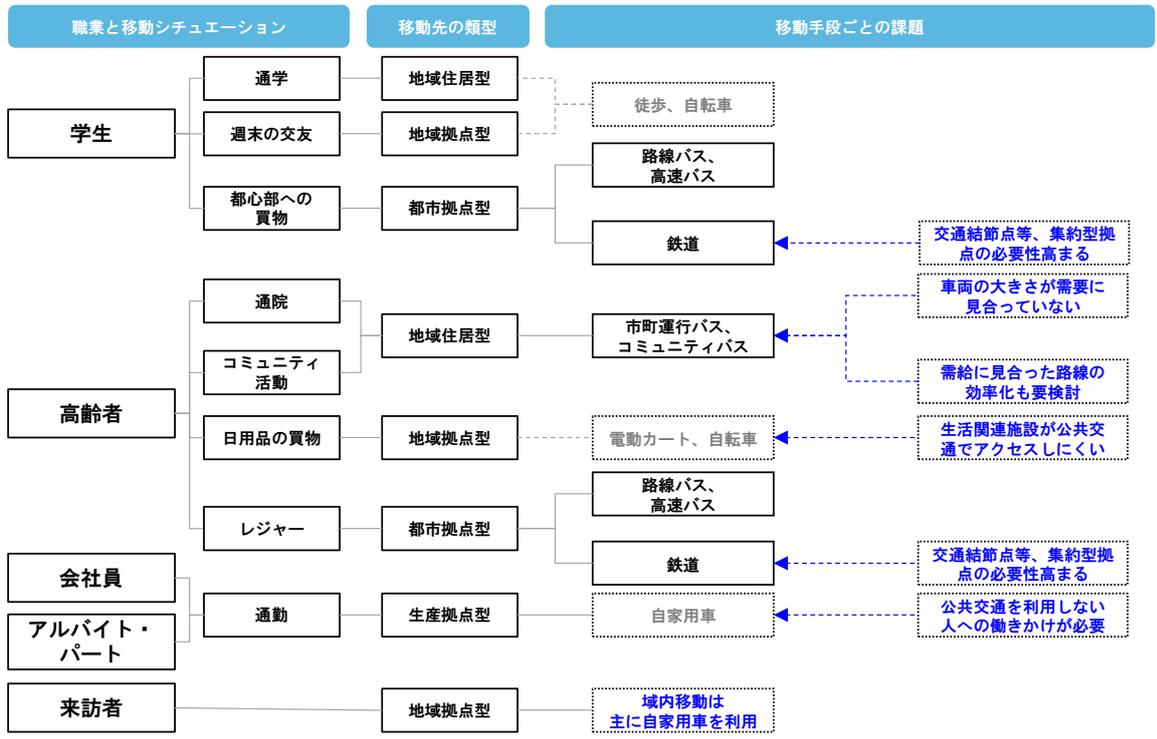
地域類型：地域拠点型	
目指す姿	<p>広域ネットワークと地域内の生活交通が整備され、生活の拠点としてだけでなく都市部へのアクセス性も向上しています。</p>
データから見た移動の特性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各地域における生活の拠点となっており、日中の滞在量が多い ○ 今後は移動量の減少が見込まれており、まちづくり(目的地としての魅力向上)とセットになった交通対策が求められる
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 生活関連施設が公共交通でアクセスしにくいなど、車中心のまちづくりになっているエリアもあり、主要駅、主要港などの交通結節点の存在感が薄れています。 ○ 県や市町において交通とまちづくりの担当部署が(部局を跨いで)異なるところもあるなど、地域公共交通計画と都市計画マスタープラン等に基づく施策のすり合わせが十分できていないところもあります。 ○ コミュニティ内の移動については、その利用や必要となる経費の実態に応じて、大型車両から小型車両へのダウンサイジング化等、運行形態の転換を進めていく必要があります。 ○ 公共交通の利用者が減少している中、自家用車から公共交通への転換を進めていく必要がありますが、普段公共交通を利用しない人への働きかけが進んでいません。 ○ 減少する移動需要に対して、観光需要や自家用車からの公共交通転換など、新たな需要を取り込んでいく必要があります。

主な施策

- 交通とまちづくりが融合した政策が各地域で進むよう、それぞれの計画（地域公共交通計画、都市計画マスタープラン等）に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。
- 市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。
- 中長期的な移動手段の維持・改善を図るため、地域の実情を把握するための路線再編調査を支援するとともに、調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。
- 市町や NPO 法人が主体となって運行するバス路線に対して支援を行い、コミュニティ内を移動する生活交通ネットワークを維持・確保します。
- 交通事業者間や官民の連携による共同経営の取組を促進し、利用者の利便性を向上させるとともに、利便性向上に伴う利用者の増加等により事業者の経営基盤の強化を図ります。
- 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。
- 観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込んだ利用促進策等について、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、新たな需要を獲得します。
- 鉄道網を地域資源として活用した利用促進策や実態調査及び実証実験等の取組について支援等を行い、沿線地域の魅力を向上させます。
- 県内全域の交通・人流・行政データを一括して収集・分析するモビリティデータ連携基盤を運用し、市町や事業者におけるデータの利活用を促進します。

地域拠点型

青字は課題



赤字は新規施策

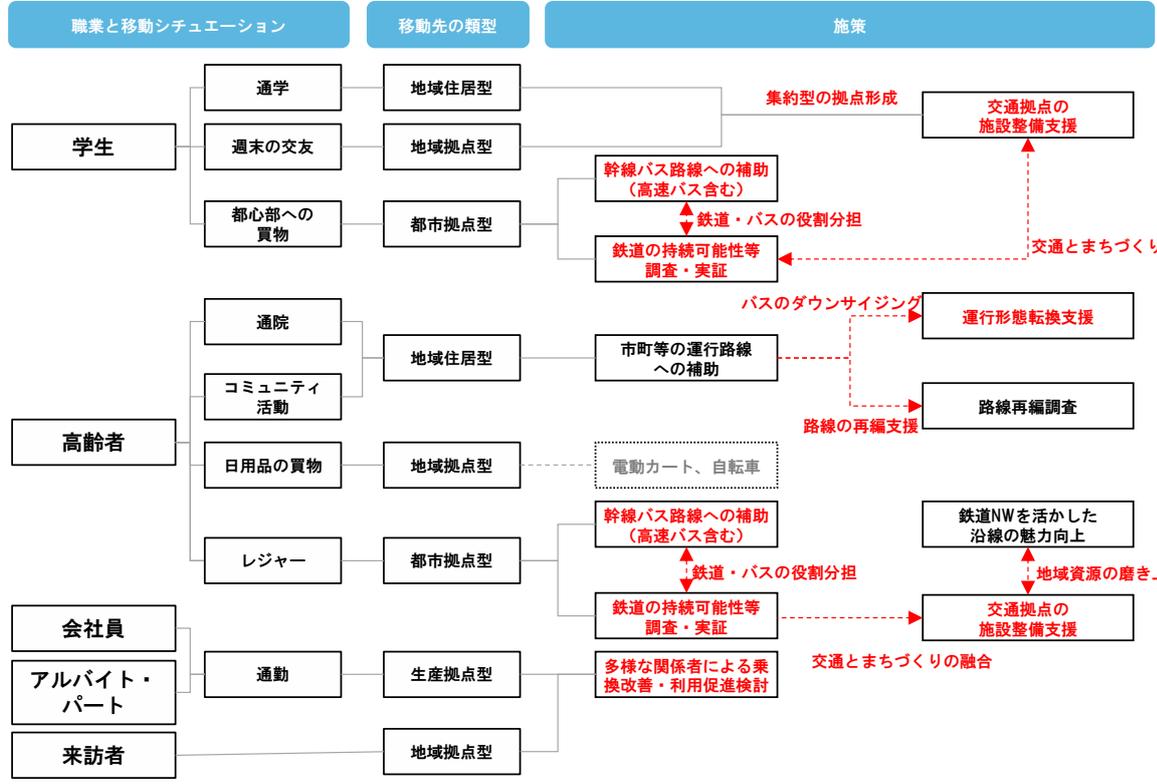


図 移動シチュエーションに応じた課題とそれに対応する施策 (代表的な事例)

エ 地域住居型

地域類型：地域住居型

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ます。

データから見た移動の特性

- 通勤・通学の出発地になっていることが多く、朝・夕の移動が多い
- 日中の移動が少なく、乗客のいない便を運行しているバスもある
- 大きな買い物をする場合、他地域まで足を延ばす必要がある

課題

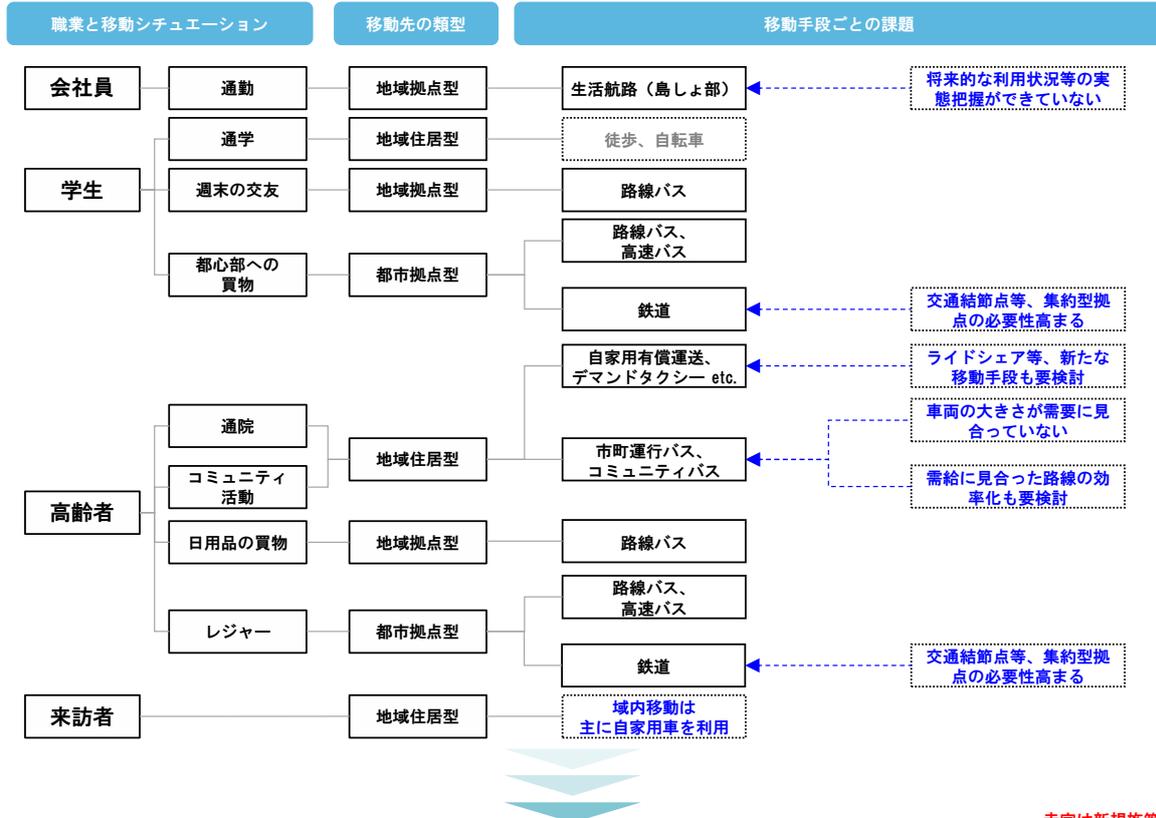
- 定時・定路線型の公共交通が運行していたエリアにおいても、利用者の減少により、これまでどおりの移動手段が確保できなくなる可能性があります。
- 利用者数の減少に伴って、車両の大きさが実態に見合っていないコミュニティバスも増えてきていますが、ダウンサイジング化に伴う車両費の負担がネックとなり、運行形態の見直しが進んでいません。
- 航路の赤字が増加していることや、今後の行政負担の増加に向けた抜本的な対策を行う際のベースとなる、将来的な利用状況や外部環境等の実態把握が進んでいません。
- 利用者の減少に伴い、今後予想される交通空白地の増加を見据え、住民がドライバーを担うなど、地域の輸送資源を総動員した新たな移動サービスも検討していく必要があります。
- 交通事業者が運行管理の対応に時間と労力を要しており、デジタル技術による業務効率化が必要となっています。

主な施策

- 中長期的な移動手段の維持・改善を図るため、地域の実情を把握するための路線再編調査を支援するとともに、調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。
- 市町やNPO法人が主体となって運行するバス路線に対して支援を行い、コミュニティ内を移動する生活交通ネットワークを維持・確保します。
- 市町や航路事業者等が実施する実態調査及び実証実験について支援を行い、生活航路の持続可能性や地域全体の移動のあり方を検討します。
- 持続可能性の検証を行った航路について、運航コストの低減を図るための取組を検討します。
- 鉄道やバス、タクシー等の地域公共交通サービスの提供が困難な交通空白地域において、住民がドライバーを担うなど地域の輸送資源を総動員した新たな移動サービスについて調査を行い、将来的な社会実装に向け必要となるコストや市町の財政負担を含めた検討を行うことで、住民の移動手段を確保します。
- 交通事業者、利用者、受益者が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を支援し、地域公共交通の利便性と持続可能性の向上を図ります。
- 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。

地域住居型

青字は課題



赤字は新規施策

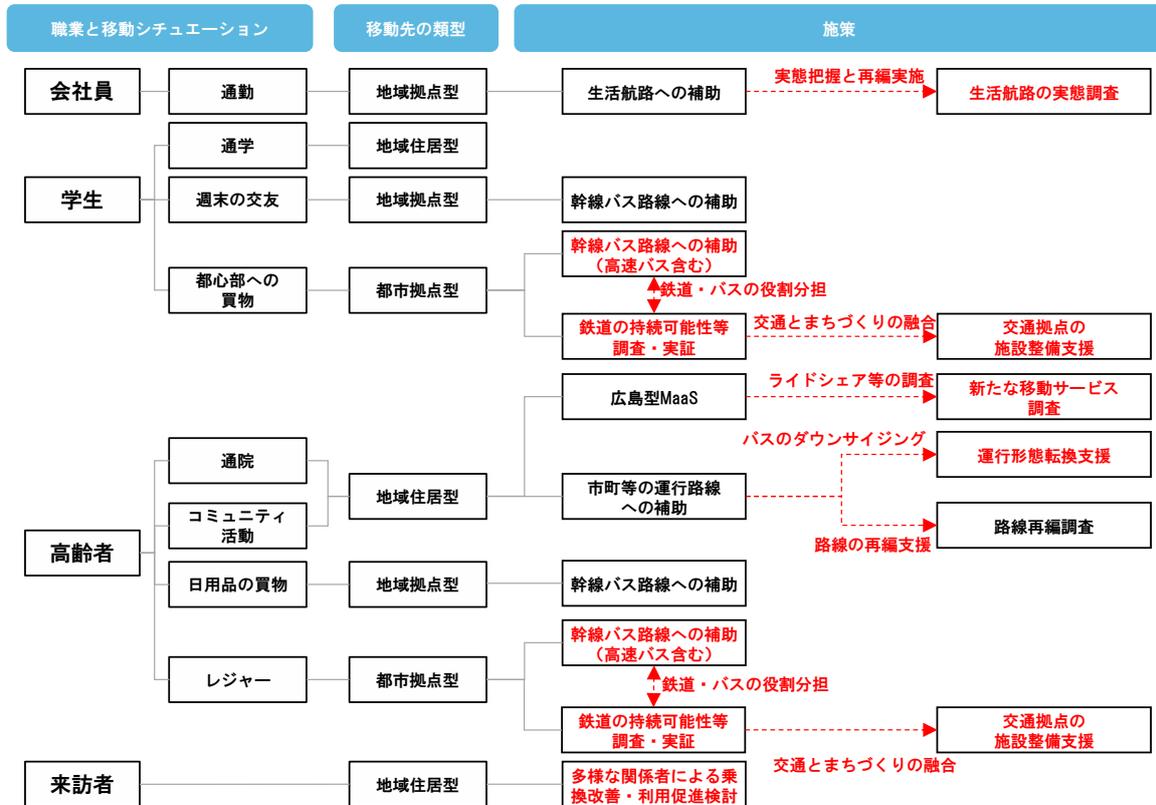


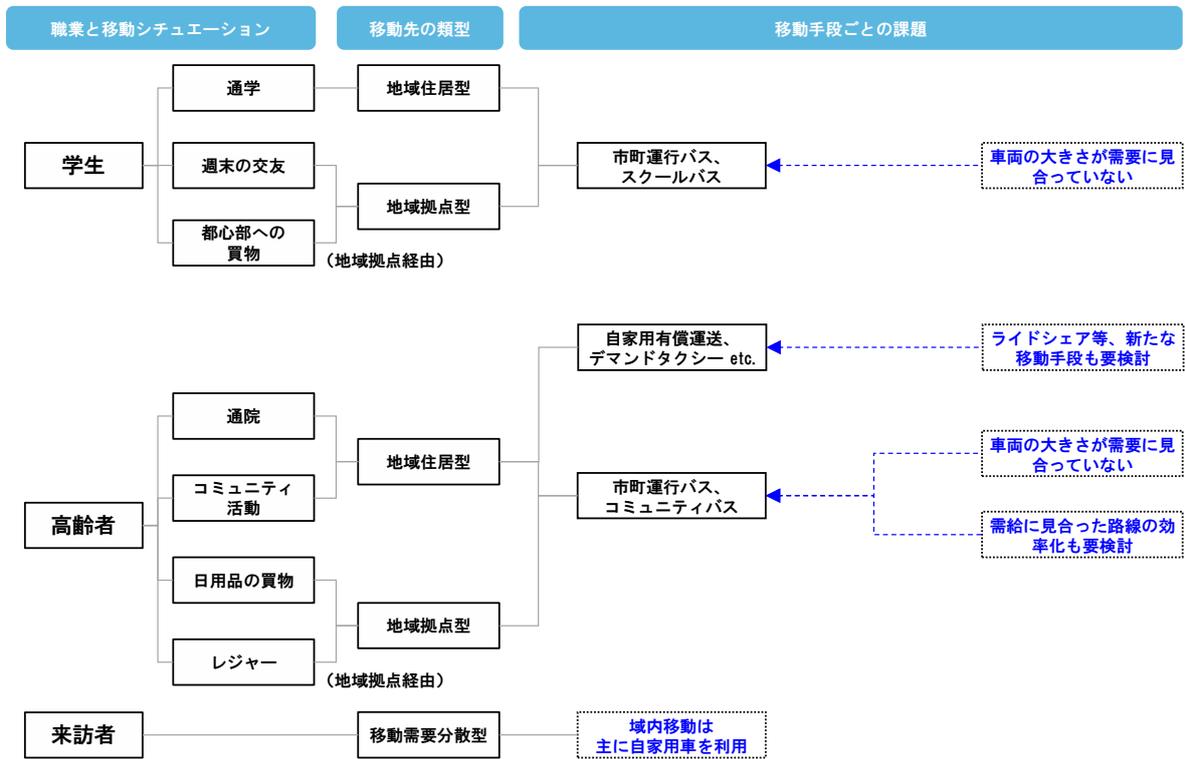
図 移動シチュエーションに応じた課題とそれに対応する施策（代表的な事例）

オ 移動需要分散型

地域類型：移動需要分散型	
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、買い物や通院等の日常生活の移動が確保されています。
データから見た移動の特性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 小規模の移動需要が分散的に存在 ○ 将来的な移動需要の減少が、他地域に比べ最も大きな地域 ○ 特に高齢者は免許返納後の移動手手段の確保が求められる
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 既存の公共交通（バス、タクシー）でカバーできないエリアが多く、市町の交通課題が複雑化しており、課題整理に時間がかかっている現状があります。交通分野へのリソースも限られるため、課題やその解決手法等を実証し、市町の地域公共交通計画に位置付けていく必要があります。 ○ 各地域で交通に対する需要がどのくらいあって、それに対するコストがどのくらいかかると、それを誰がどう負担していくのかという、採算性等も考慮した持続可能な公共交通の確立に向けたモデルづくりが必要です。 ○ 利用人数の減少に伴って、車両の大きさが実態に見合っていないコミュニティバスも増えてきていますが、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ません。
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事業者、利用者、受益者が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を支援し、地域公共交通の利便性と持続可能性の向上を図ります。 ○ 鉄道やバス、タクシー等の地域公共交通サービスの提供が困難な交通空白地域において、住民がドライバーを担うなど地域の輸送資源を総動員した新たな移動サービスについて調査を行い、将来的な社会実装に向け必要となるコストや市町の財政負担を含めた検討を行うことで、住民の移動手手段を確保します。 ○ 中長期的な移動手手段の維持・改善を図るため、地域の実情を把握するための路線再編調査を支援するとともに、調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。 ○ 市町や NPO 法人が主体となって運行するバス路線に対して支援を行い、コミュニティ内を移動する生活交通ネットワークを維持・確保します。 ○ 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。

移動需要分散型

青字は課題



赤字は新規施策

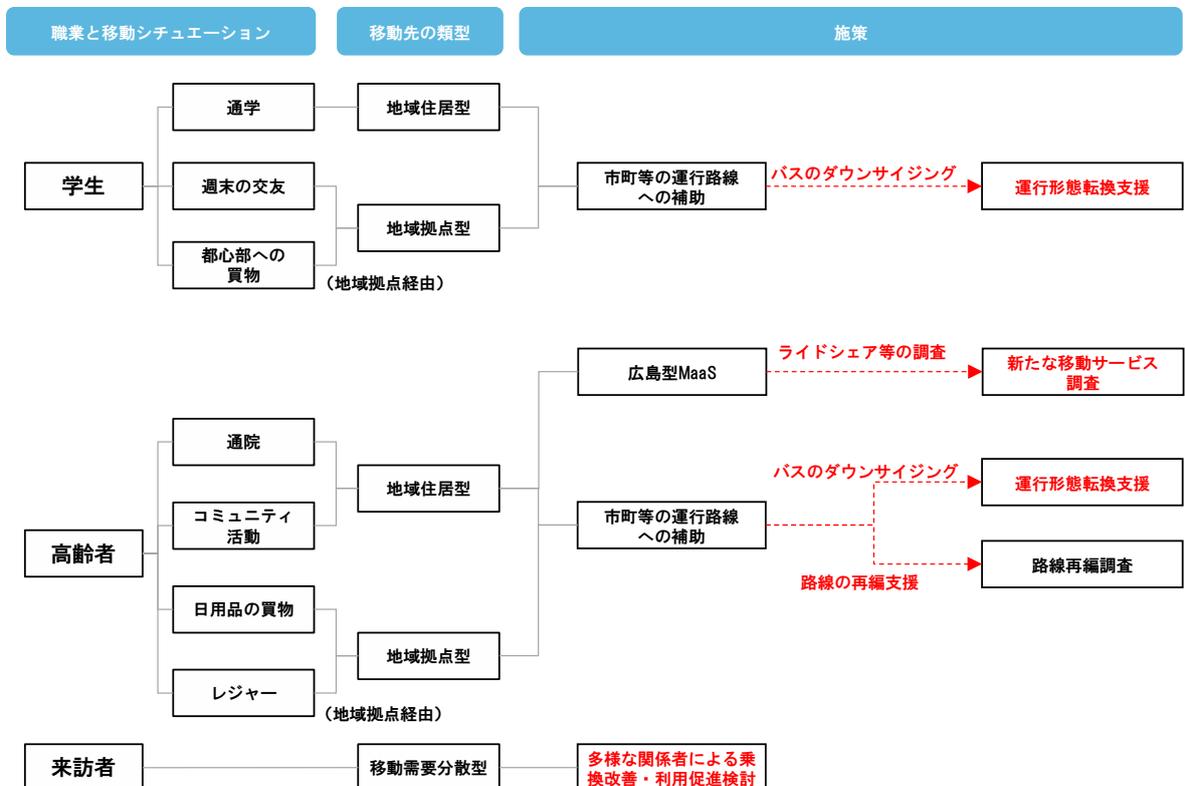


図 移動シチュエーションに応じた課題とそれに対応する施策（代表的な事例）

(3) 地域公共交通特定事業

ビジョンの目指す姿の実現に向けて、交通事業者も国の支援を活用しながら施策を推進します。

地域公共交通特定事業の名称	道路運送高度化事業、軌道運送高度化事業
対象施策	P67～68 施策一覧参照
計画策定主体	交通事業者
事業実施主体	交通事業者
事業内容	<ul style="list-style-type: none">・ AI オンデマンド交通の導入・ キャッシュレス決済システムの導入・ EV バス、省エネ船舶等の導入 など
エリア	広島県内
期待される効果	<ul style="list-style-type: none">・ AI オンデマンド交通導入による利便性向上、効率的な運行・ キャッシュレス決済による乗降時間の短縮、運行の効率化・ 定期券等の Web での購入による利便性向上・ EV バス等導入による県内交通 GX の推進

3 評価指標

施策の効果や達成状況を定量的・客観的に評価するため、全体を総括する総括評価と基本方針毎に評価する指標を設定します。

各評価指標については、それぞれの指標設定のねらいに基づき、継続して評価を行います。

評価指標・目標値の意義

- 目指す姿の実現に向けて、多角的な視点で現状を共有し、数値をもって見直しや改善に向けた継続的な議論を行います。
- 県・市町・事業者・県民がそれぞれの役割を認識し、広島県の地域公共交通の目指す姿の実現に向けたモチベーションの向上につなげます。
- 基本方針とその施策に紐づけた評価指標の現状を分析し、達成状況に寄与する施策だけでなく、施策の問題点・改善点についても検証し、アジャイル[※]に施策を改善するアクションに繋がります。

※ 英語で「俊敏な」「すばやい」を意味し、ビジネスシーンでは「状況の変化に対して素早く対応すること」を表す言葉として使われる

表 総括指標

総括指標：自然と都市の魅力を享受し、質の高い暮らしができると感じる県民の割合			
指標設定のねらい	県、市町、交通事業者、県民といった全ての関係者が、持続可能なまちづくりを進めていく上で、地域公共交通は重要な要素であるという認識を共有します。 (「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」の「持続可能なまちづくり」の評価指標)		
指標値	現状値(令和5年度)	目標値 [※]	
		令和7年度	令和12年度
	53%	66%以上	70%以上

※ 総括指標は、公共交通だけでなく、都市計画、福祉、教育といった分野が幅広く影響する指標のため、目標値は「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」で定める年度とする

(1) 基本方針1：拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実

表 基本方針1に基づく評価指標と目標値

基本方針1：拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実			
指標：各拠点のアクセシビリティ			
指標設定のねらい	圏域全体の豊かな生活環境の創出に向けて、拠点間を結ぶ広域の地域公共交通ネットワークを強化し、県民が不自由なく移動できるよう県全体の地域公共交通をマネジメントしていきます。		
考え方	令和5年度時点のアクセシビリティ(単位:時間)の算定値を100と基準化し、今後、比率で評価します。		
指標値	現状値(令和5年度)	⇒	目標値(令和10年度)
	100		100以上
指標：生活拠点のアクセシビリティ			
指標設定のねらい	生活拠点としてだけでなく、都市部へのアクセス性を向上させるために、県・市町・事業者といった関係者が連携しながら、広域交通と生活交通を確保していきます。		
考え方	令和5年度時点のアクセシビリティ(単位:時間)の算定値を100と基準化し、今後、比率で評価します。		
指標値	現状値(令和5年度)	⇒	目標値(令和10年度)
	100		100以上
指標：自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合			
指標設定のねらい	地域公共交通の維持・確保のために、県・市町・事業者といった関係者で地域公共交通の利用促進を行い、県民の地域公共交通利用への意識変容を促していきます。		
考え方	県民アンケートにより、「自家用車ばかりを利用する生活スタイルを変えたい」と思っている県民の割合を把握します。		
指標値	現状値(令和4年度)	⇒	目標値(令和10年度)
	56%		60%

アクセシビリティ指標について

令和5年度時点のアクセシビリティ(単位:時間)の算定値を100と基準化し、今後、比率で評価します。

例えば、基本方針1の各拠点のアクセシビリティが改善した場合

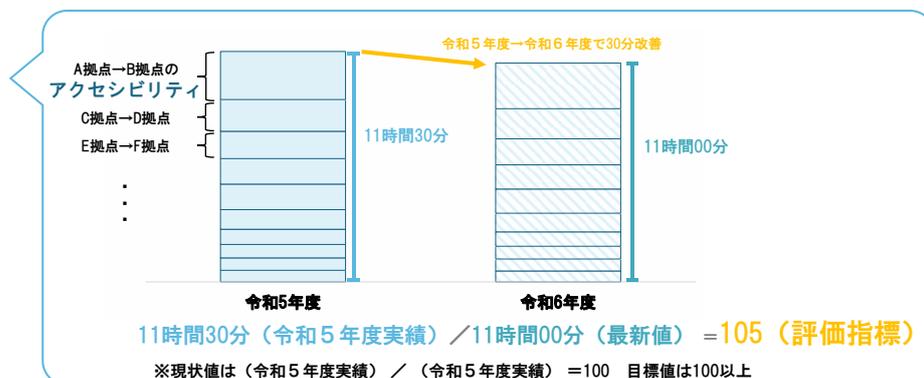
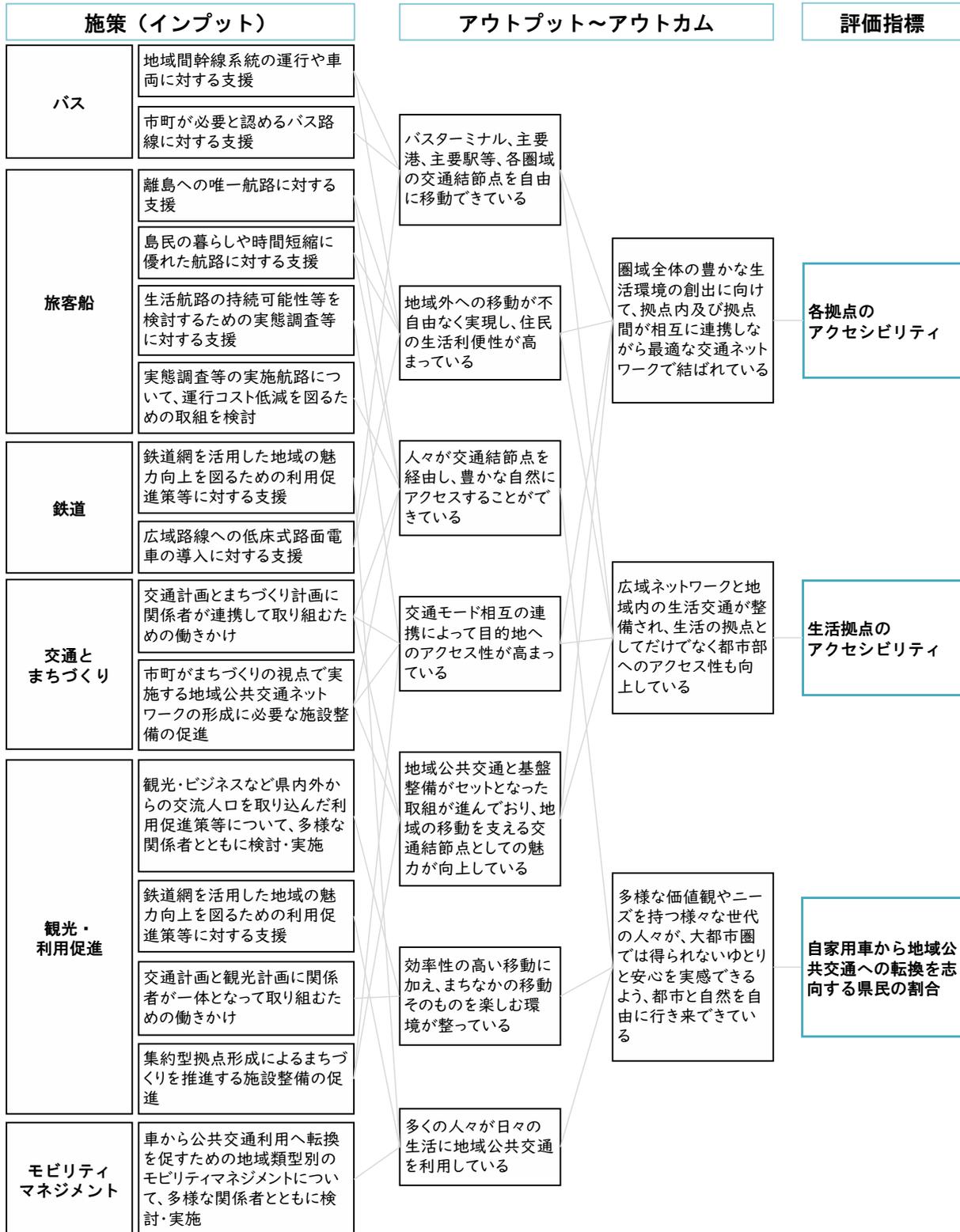


図 アクセシビリティの考え方

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



序章

第1章 総論

第2章 施策

第3章 ビジョンの推進

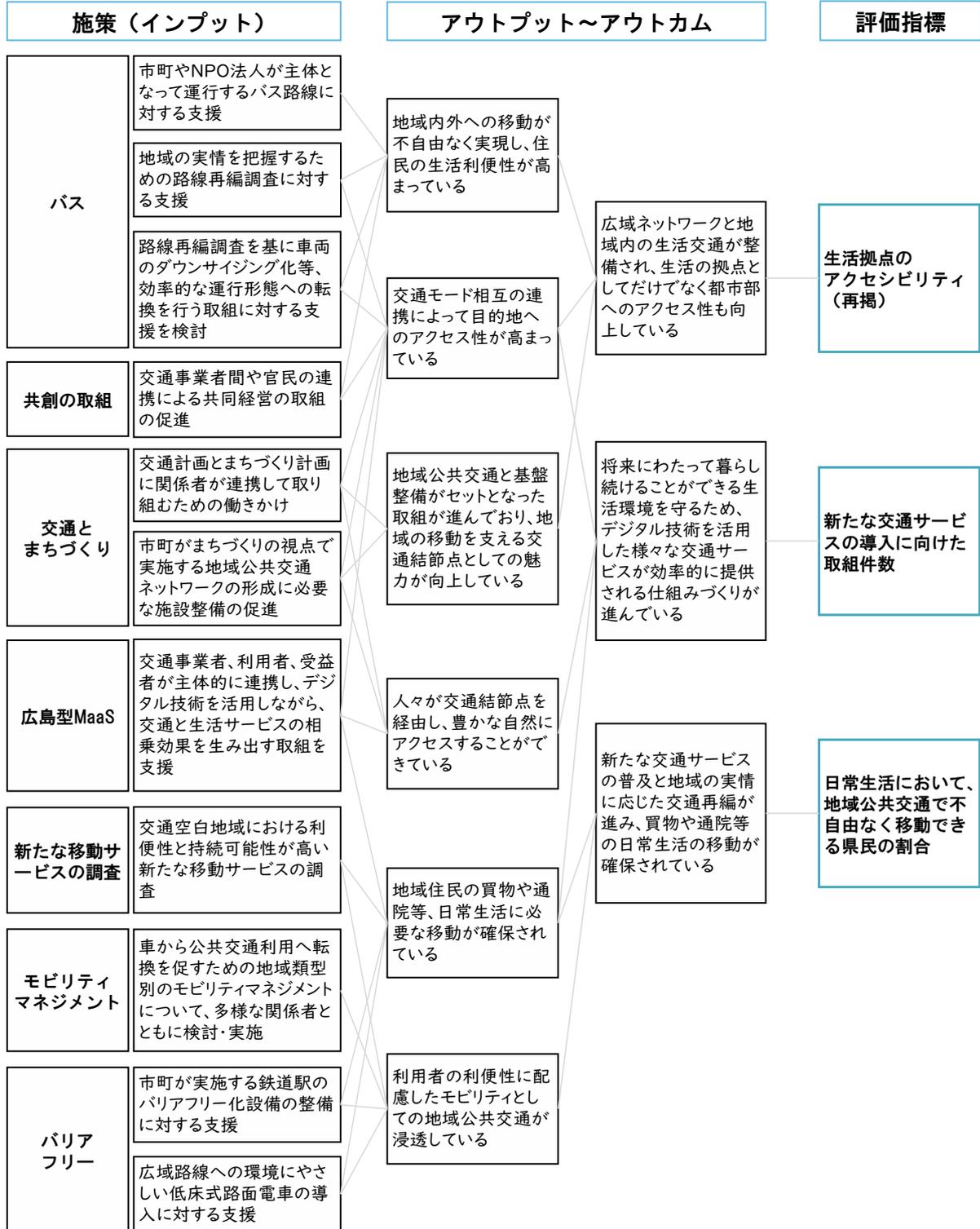
(2) 基本方針2：暮らしを支える生活交通の確保

表 基本方針2に基づく評価指標と目標値

基本方針2：暮らしを支える生活交通の確保			
指標：生活拠点のアクセシビリティ			
指標設定のねらい	生活拠点としてだけでなく、都市部へのアクセス性を向上させるために、県・市町・事業者といった関係者が連携しながら、広域交通と生活交通を確保していきます。		
考え方	令和5年度時点のアクセシビリティ(単位：時間)の算定値を100と基準化し、今後、比率で評価します。		
指標値	現状値(令和5年度)	⇒	目標値(令和10年度)
	100		100以上
指標：新たな交通サービスの導入に向けた取組件数			
指標設定のねらい	将来にわたって移動手段を確保するため、現状の交通サービスを維持するための取組に留まらず、市町や事業者が中心となって、デジタル技術を活用した新たな交通サービスの導入を進めていきます。		
考え方	広島型MaaS推進事業等の採択件数をモニタリングします。		
指標値	現状値(令和4年度)	⇒	目標値(令和10年度)
	11件		23件
指標：日常生活において、地域公共交通で不自由なく移動できる県民の割合			
指標設定のねらい	日常生活に必要な移動手段を確保するため、県・市町、事業者が連携し、地域の実情に応じた交通サービスの導入やバリアフリー化を推進します。		
考え方	県民アンケートを活用し、地域拠点型、地域住居型、移動需要分散型に住んでいる方を対象に、地域公共交通が不便であるために移動を減らす・諦めている割合を把握します。 その上で、地域公共交通で不自由なく移動できる割合を推計し、指標としてモニタリングします。 地域公共交通をベーシックインフラと位置づけることから、目標値を100%とします。		
指標値	現状値(令和4年度)	⇒	目標値(令和10年度)
	84%		100%

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、誰もが移動をあきらめることのない地域づくり



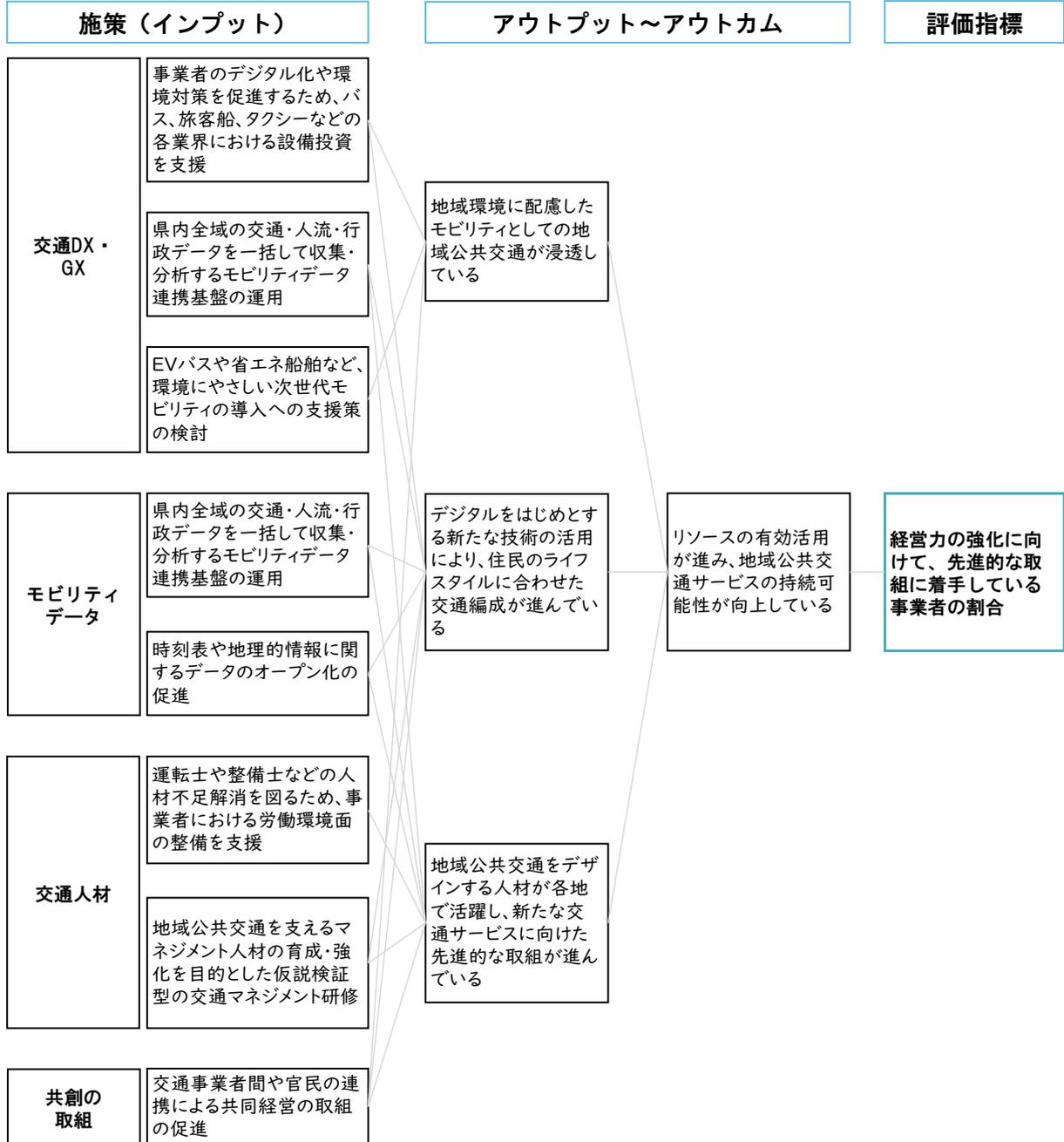
(3) 基本方針3：交通事業者等の経営力強化

表 基本方針3に基づく評価指標と目標値

基本方針3：交通事業者等の経営力強化			
指標：経営力の強化に向けて、先進的な取組に着手している事業者の割合			
指標設定のねらい	県民のライフスタイルに合わせた交通編成や人材育成といった取組を進めていくため、市町や事業者におけるヒト・モノ・データといったリソースの有効活用を促していきます。		
考え方	広島県内の交通事業者（鉄道、乗合バス、旅客船、タクシー）へアンケートを実施し、先進的な取組（データのオープン化、事業者間・官民連携）に着手している事業者の割合を把握します。		
指標値	現状値	⇒	目標値（令和10年度）
	—		— （現状値を取得した後、設定）

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



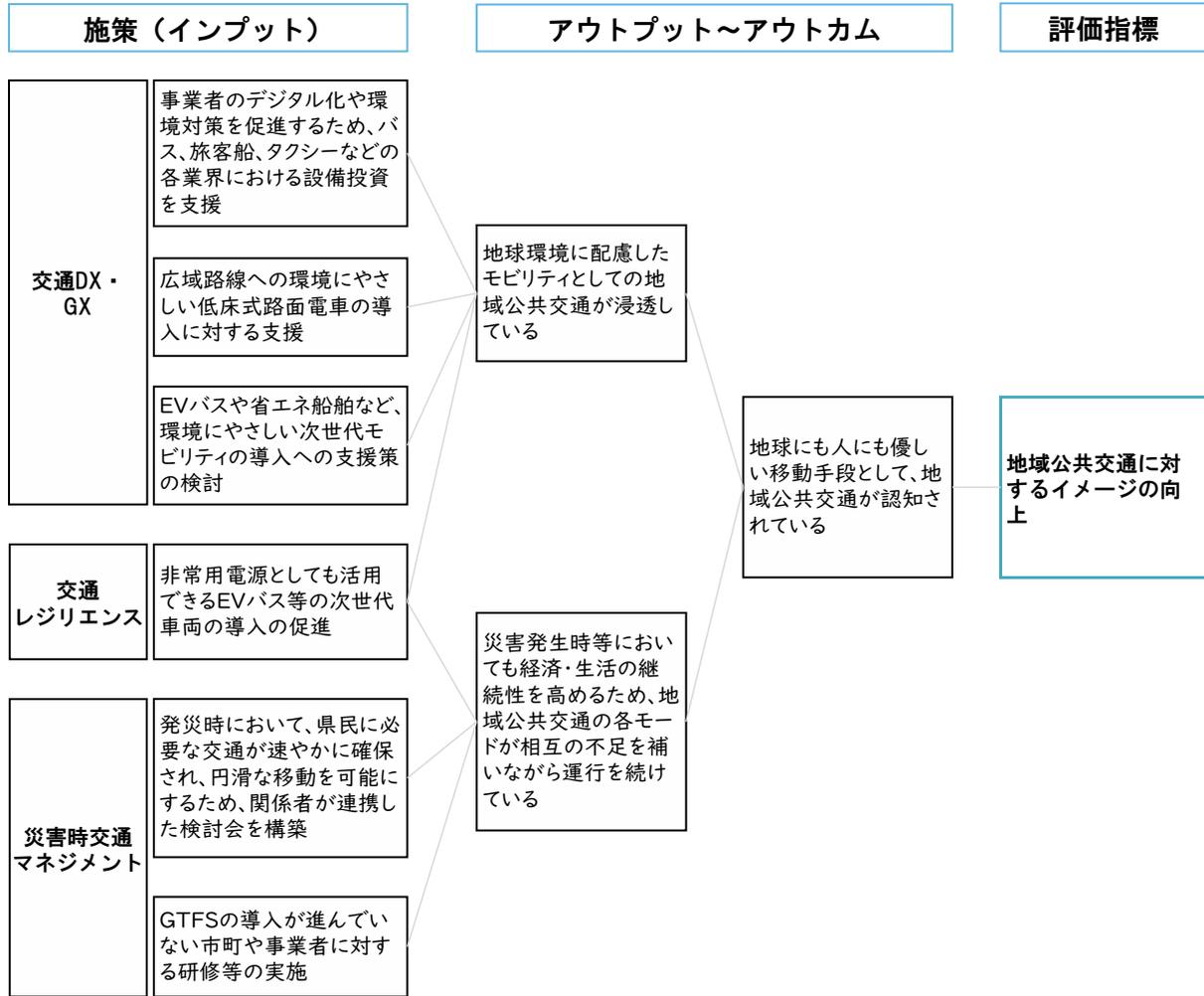
(4) 基本方針4：地域公共交通を通じた社会課題の解決

表 基本方針4に基づく評価指標と目標値

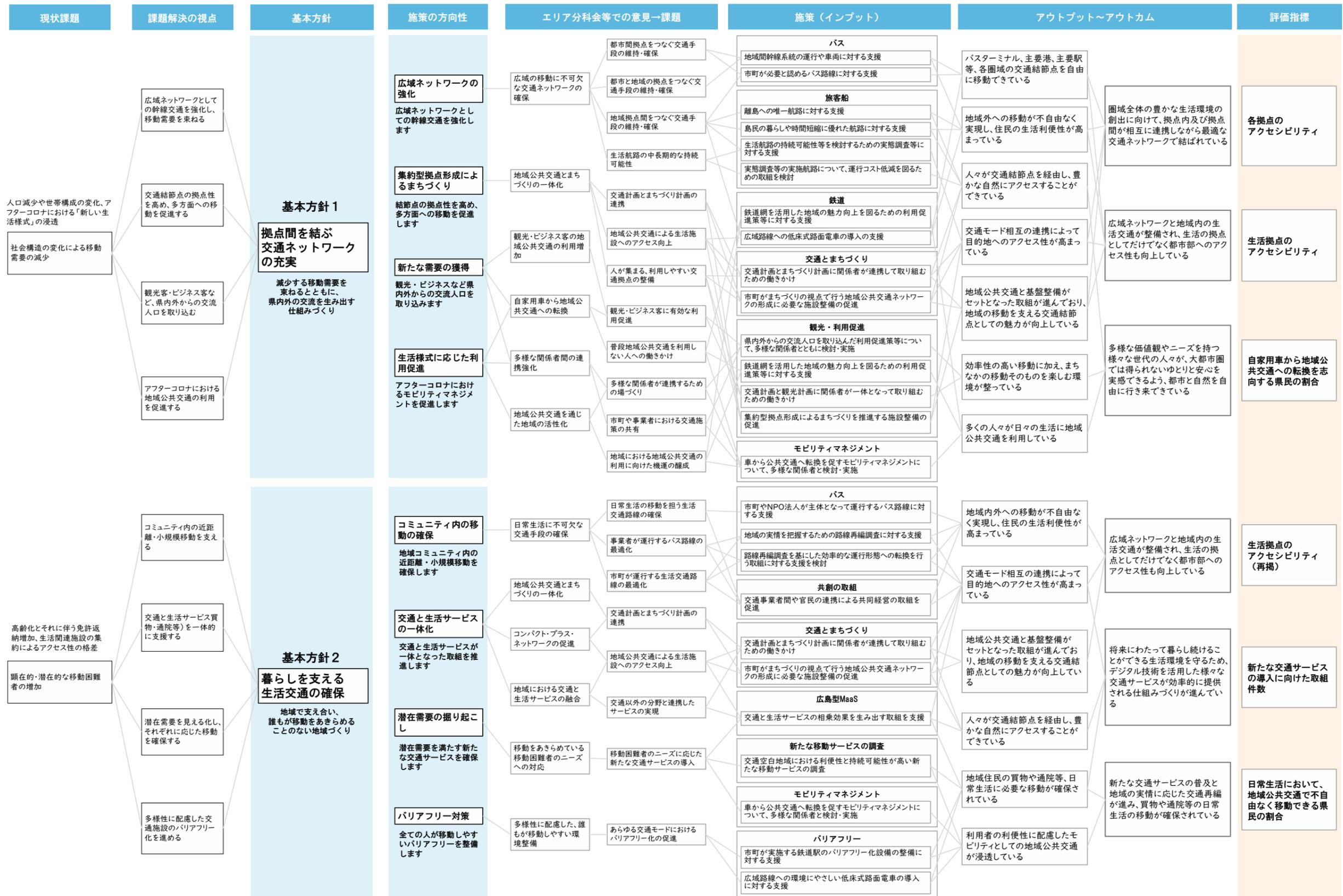
基本方針4：地域公共交通を通じた社会課題の解決			
指標：地域公共交通に対するイメージの向上（脱炭素、災害時の移動手段）			
指標設定のねらい	災害発生時の関係者の連携を高めるとともに、地球環境に配慮したモビリティ導入を通して県民が環境にも人にも優しい地域公共交通へ利用転換するよう促していきます。		
考え方	県民アンケートにより、県民が地域公共交通に対して想起するイメージを把握し、地域公共交通に対して「環境に優しい」「災害時における有効な移動手段」と回答した割合をモニタリングします。		
指標値	現状値	⇒	目標値（令和10年度）
	— （参考値：44%（令和4年度））		75%

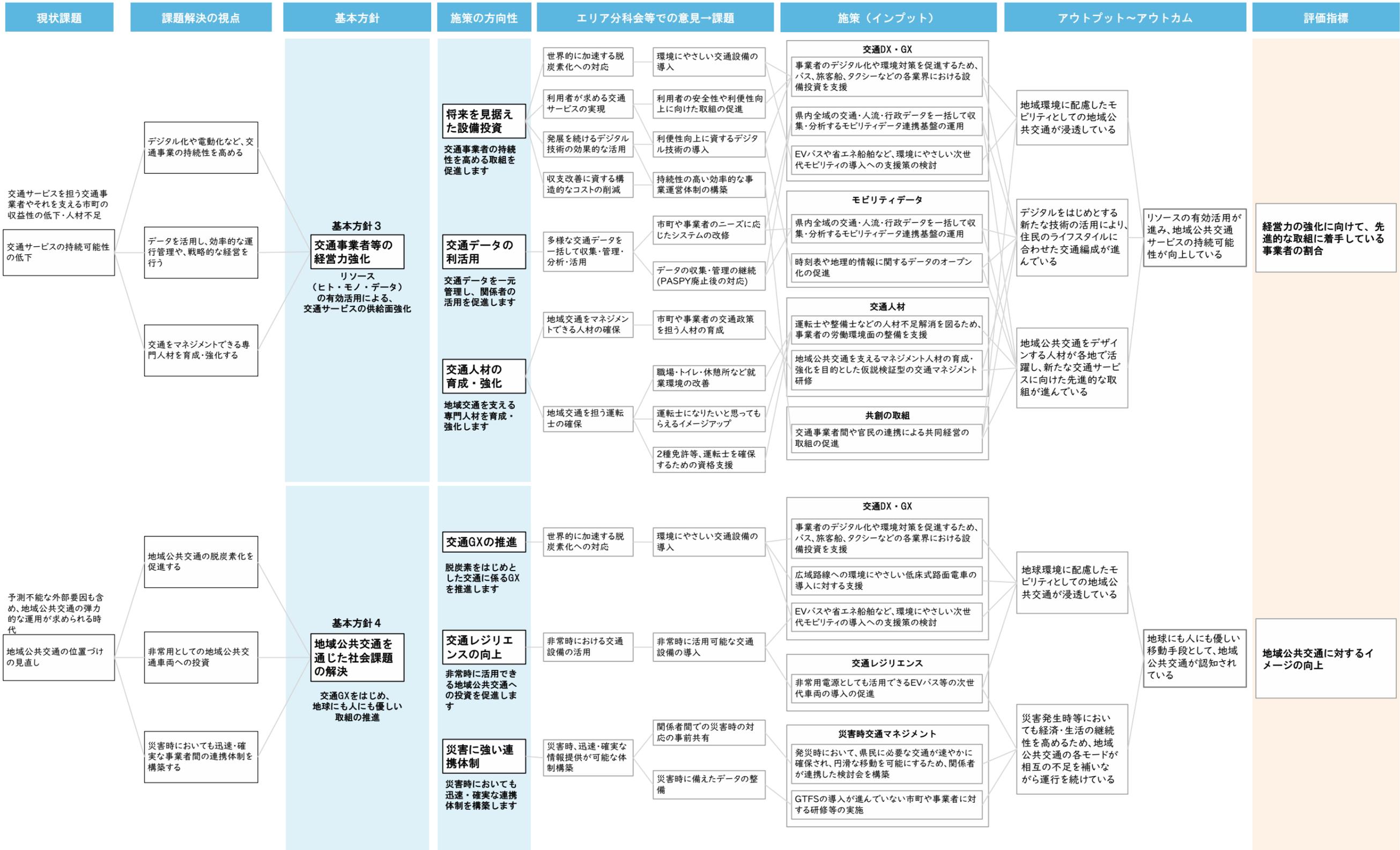
基本方針4：地域公共交通を通じた社会課題の解決

交通GXをはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進



4 ビジョンの体系図





第3章 ビジョンの推進

1 それぞれの役割

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、県民、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す。

県の役割

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っかり共有するとともに、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、関係者がそれぞれの役割を果たすために必要な支援を行います。

市町の役割

市町は、県の目指す姿とその実現に向けた方向性を、各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、交通事業者等とその活性化・維持・確保に取り組むとともに、新たな交通サービスの導入についても積極的に取り組み、地域の生活交通の持続性を高めます。

交通事業者の役割

交通事業者は、自らが担う地域公共交通の維持・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めます。なお、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の改善に協力します。

県民の役割

県民の皆様には、地域公共交通を自らの現在の生活のためだけでなく、現在地域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孫の世代の移動手段としての意識をもって利用して頂きたいと考えています。地域公共交通に関わる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します。

2 ビジョンの推進体制

目指す姿の実現に向けては、地域の実情に応じた移動の実態を踏まえながら、施策の評価・見直しを適宜行い、市町、交通事業者、県民といった関係者が一体となって地域公共交通を利便性、快適性、生産性が向上する形にリ・デザインしていく必要があります。このため、①県全域での視点、②生活圏域をまたいだ広域的な視点、③各地域での視点といった観点から県が主体となって3つのマネジメントに取り組めます。

① 県内全域のマネジメント

行政、交通事業者、利用者、学識者等で構成される「広島県地域公共交通協議会」において、目指す姿の実現に向けた、各施策の実施状況や効果発現状況、評価指標の目標達成状況等をモニタリングし、評価・見直しを行うことで「県内全域のマネジメント」に取り組めます。

② 関係者が一体となったマネジメント

広島県地域公共交通協議会の下に設置した「エリア分科会」を活用しながら、県内を3つに分類した圏域ごとに、市町、交通事業者、県、学識者等が集まって具体の議論を行うとともに「人の移動に着目」「データ活用と未来からの視点」「地域類型」といったビジョンの基本的な考え方を市町や事業者と共有し、それぞれの実情に応じた地域公共交通への利用転換策やモビリティマネジメントについて検討し、「関係者が一体となったマネジメント」に取り組めます。

③ 各地域のマネジメント支援

ビジョンの目指す姿を基に、それぞれの市町の実態に応じた取組を展開するため、各地域をマネジメントできる交通人材の育成や各地域の交通政策へ活用できるようデータの拡充を行うとともに、各市町の交通計画の支援を行います。

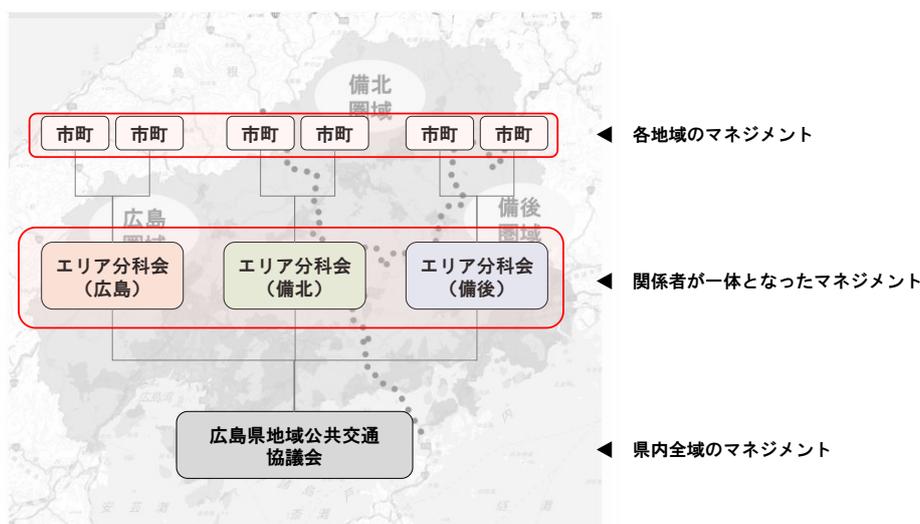


図 マネジメント体制

(1) マネジメント体制

ア 広島県地域公共交通協議会

(7) 構成員

国、県、市町、交通事業者、利用者、学識者

(イ) 目的

交通事業者、県民、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策定した広島県地域公共交通ビジョンが効果的なものとなるよう協議を行います。

(ウ) 役割

- ・ 各施策の実施状況や評価指標の目標達成状況等をモニタリングすることで、ビジョンの進捗管理を行います。
- ・ ビジョンのモニタリング状況や、県全体における地域公共交通の現況や課題を関係者で共有することで、県全体を見渡した幅広い視点から施策の見直しを検討します。
- ・ 協議会での議論を通じて、県全体における交通関係者間での連携や、様々な分野の垣根を越えた連携を推進します。
- ・ 国の地域公共交通確保維持改善事業の活用など、県民の豊かな暮らしに必要な日常生活の移動を維持・確保するための取組について協議を行います。

(I) 実施事項

① 評価指標のモニタリング

- ・ 施策の実施効果や達成状況を定量的・客観的に評価するため、評価指標における数値目標の達成状況を把握・評価します。
- ・ 総括指標は整合する「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に合わせて把握・評価を行い、その他の評価指標は、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握・評価します。

② 施策見直しの検討

- ・ 各施策の実施状況を把握し、エリア分科会での意見を踏まえ提示された施策見直し案を基に必要に応じて施策の見直しを行います。

③ 地域公共交通確保維持改善事業に係る協議

- ・ 国の地域公共交通確保維持改善事業を活用するため、県内の地域間幹線系統に関する目標や評価手法等に関する国への提出資料について協議を行うとともに、毎年度、事業評価を行います。

イ エリア分科会

(7) 構成員

県、市町、交通事業者、学識者（広島、備後、備北の3圏域で実施）

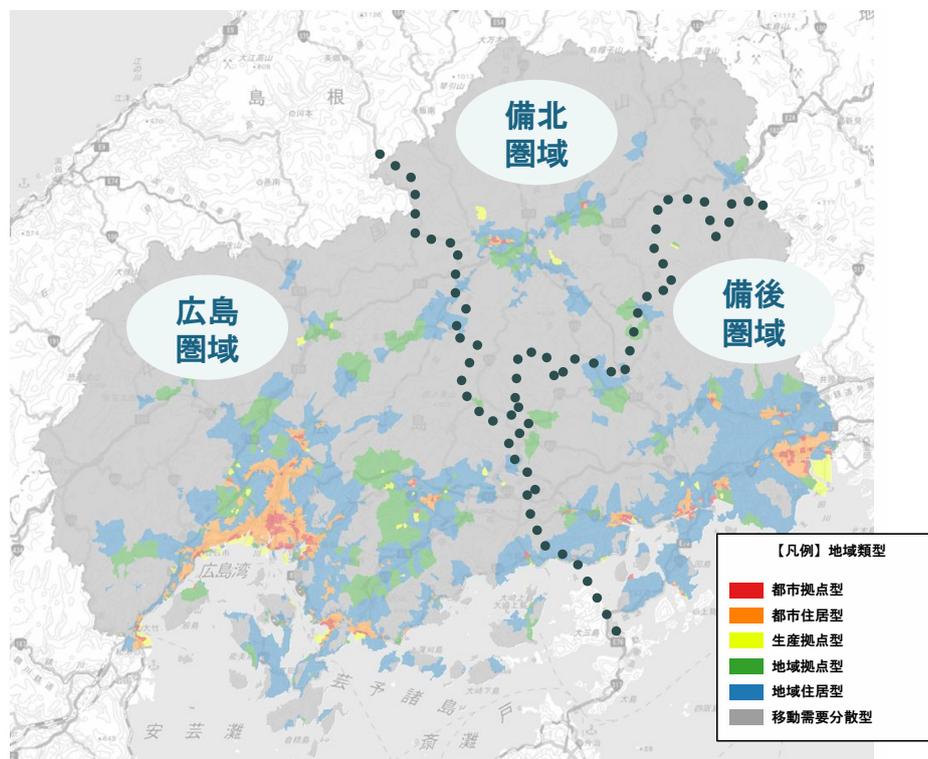


図 エリア分科会の3圏域

(イ) 目的

県・市町が一体となった交通体系の構築を目指すため、ビジョンの基本的な考え方や施策の方向性を市町や事業者と共有し、市町の交通計画に反映するとともに、3つの圏域ごとにビジョンの評価指標のモニタリングや、関係者が連携した利用促進策を検討するなど、地域の実態に応じたマネジメントを行います。

(ウ) 役割

- ・ 圏域ごとに施策の効果発現状況をモニタリングし、必要に応じて施策の見直しの検討を行います。
- ・ 圏域ごとに市町や地域類型をまたぐ広域ネットワークについて議論を行い、結果を各市町の交通会議にも反映します。
- ・ 国や県内の好事例を他市町や交通事業者に共有します。
- ・ 地域類型別の地域公共交通の利用転換策やモビリティマネジメントの検討・実験を行います。

(イ) 実施事項

① 施策の効果発現状況等の評価及び見直し

- ・ 県全域の指標や圏域ごとの数字を提示しながらモニタリングすることで、施策実施状況と効果発現状況の検証・評価を行います。
- ・ モニタリングの結果、圏域ごとに施策が効果的に発現していないと思われる場合は、必要に応じて施策見直しを検討します。

② 広域ネットワークの検討

- ・ ビジョンで設定した目指す姿の実現に向け、各市町や交通事業者が抱えている課題を共有しながら、高速バス等の市町間・地域類型をまたぐ移動や関係市町で交通計画を作成するといった、従来の行政区域に捉われない議論を行うとともに、議論の結果を各市町の交通会議に共有し、各市町の交通計画に落とし込んでもらうことで県内広域ネットワークの最適化を図ります。

③ 情報の共有

- ・ 国の動きや県内外の好事例に加え、各市町や交通事業者が取り組んでいる独自施策等を共有し、そこから得られるデータや知見等を県内の関係者に共有するとともに、関係者の取組に反映することで、県内関係者が一体となった持続可能な交通体系の構築を目指します。

④ 地域公共交通への利用転換策やモビリティマネジメントの検討

- ・ エリア分科会において、住民アンケート等のデータ等を活用しながら観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込んだ利用転換策や地域類型別のモビリティマネジメントについて議論を行います。

⑤ 実証実験の実施

- ・ エリア分科会での検討内容を踏まえ、必要に応じて圏域ごとに実証実験を実施します。
(例:企業や学校の送迎バス等の地域公共交通転換、パーク&ライドなど)
- ・ 実証実験によって得られた成果や課題を県内に展開することで、新たな取組の実施や他分野との連携を促進していきます。

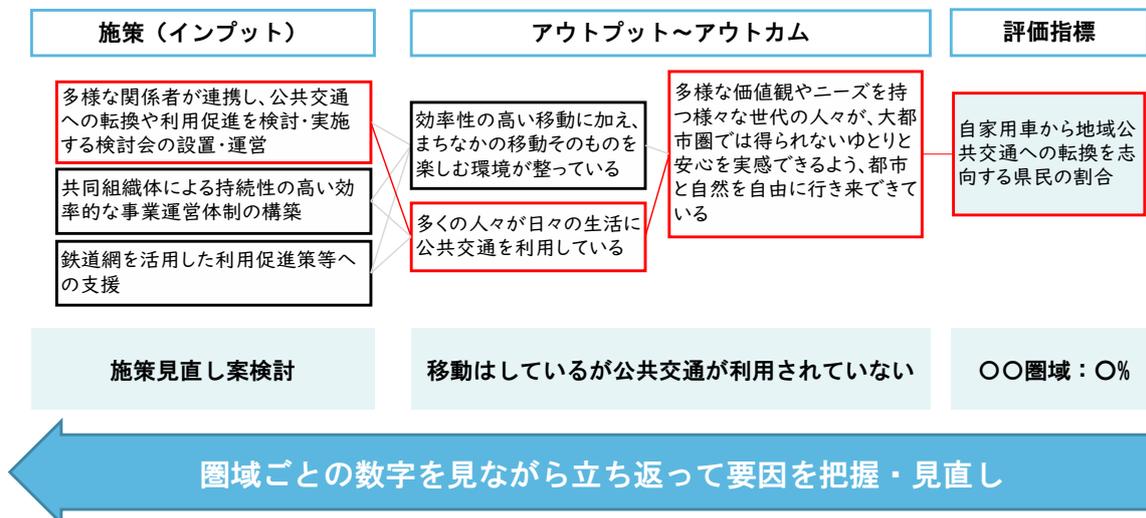


図 施策効果発現状況検討例

ウ 各地域のマネジメント支援（部会である市町交通会議との連携）

（ア）目的

各市町の地域公共交通計画の策定とそれを通じて地域交通のマネジメントを実施していくことのできる人材の育成や、県内交通データの整備・拡充を行うことで、各地域の交通マネジメント力を強化します。

（イ）役割

- ・ 市町や事業者向けに計画作成研修を実施し、地域公共交通の計画作成を通じて各地域の交通マネジメントを実施していくことのできる県内交通人材の育成を行います。
- ・ GTFS の導入を促進することで、県内交通データの拡充を図ります。
- ・ モビリティデータ連携基盤を整備し、マネジメントの基盤として市町の交通政策に活用します。
- ・ 県と市町が一体となって持続可能な地域公共交通体系を構築していくため、市町の交通計画作成を支援します。

（ウ）実施事項

① 交通マネジメント研修

- ・ 市町や事業者の交通担当者がビジョンの目指す姿や施策の考え方などを理解し、各市町の交通計画に反映できるよう、仮説検証型の計画作成研修を行います。
- ・ 研修を通して、地域交通のマネジメントを効果的に実施できる人材を育成するとともに、エリアや職種をまたいだ産官学の連携を強化することで各地域の交通マネジメント力を強化していきます。

② GTFS作成研修・講師派遣

- ・ 中山間地域等では GTFS の導入が進んでいないことを踏まえ、GTFS 作成研修や作成をサポートするため組織に対して講師の派遣を行い、県内の公共交通データを拡充することで、目指す姿の実現に向けてビジョンの評価・施策検討や市町の交通政策に活かしていきます。

③ モビリティデータ連携基盤

- ・ 多様な交通データを一括管理し、市町や事業者の交通政策への活用をしてもらう等、ビジョンの目指す姿の実現に向けたマネジメントの基盤として活用していきます。

④ 市町地域公共交通計画の策定支援

- ・ 県と市町が一体となった持続可能な地域公共交通体系の構築を目指し、各市町の交通計画に方向性や施策の考え方などが反映されるよう、公共交通会議に積極的に参加し、アドバイスやサポートを行うなど、市町公共交通計画作成を支援します。なお、大学や地域団体等が開催する勉強会に積極的に参画し、先進事例を含む新たな取組についても知見を深めて関係者へ共有していきます。

(2) 推進スケジュール

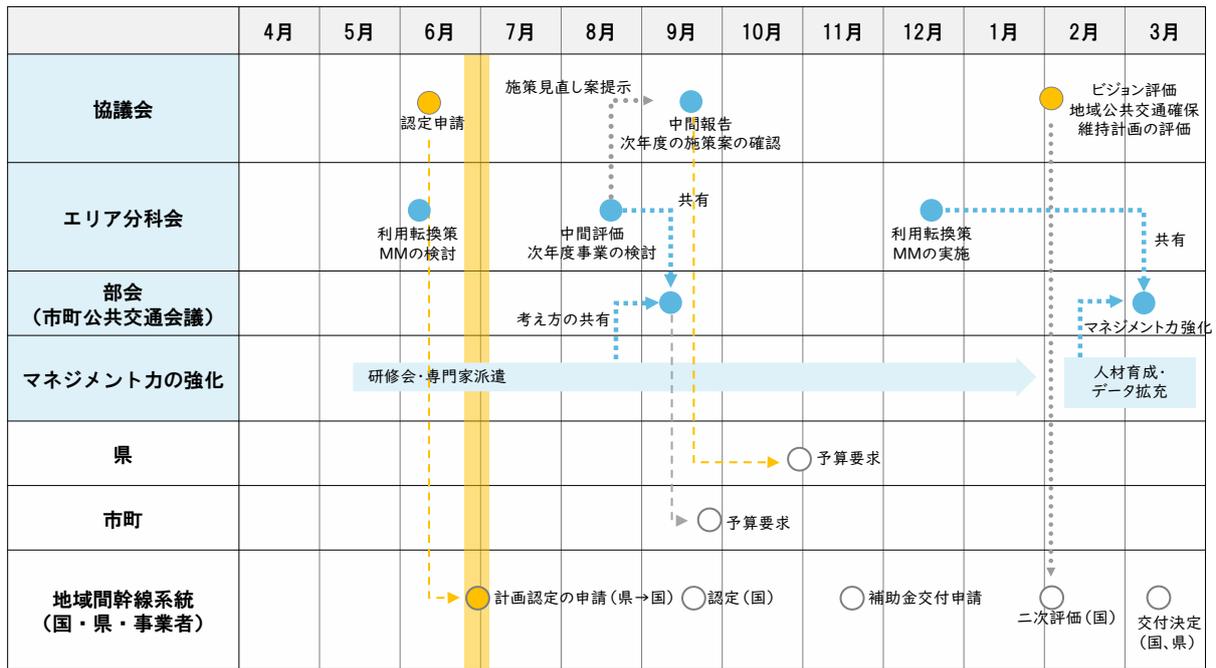


図 計画推進スケジュール

(参考資料)

1 広島県地域公共交通協議会

広島県地域公共交通協議会設置要綱

(目的)

第1条 広島県地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、広島県地域公共交通ビジョン(以下「ビジョン」という。)の作成及び実施に関し必要な協議を行うために設置する。

(事業)

第2条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。

- (1) ビジョンの策定及び変更に関する協議に関すること。
- (2) ビジョンの実施に関する協議に関すること。
- (3) ビジョンに位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(委員)

第3条 協議会の委員は、別表1に掲げるものとする。

2 委員の任期は2年とする。ただし、欠員を生じた場合、補充の委員の任期は前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に、会長及び副会長を1名ずつ置く。

- 2 会長及び副会長は、前条第1項に掲げる委員となるべき者の中から、これを選任する。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席するか書面等により協議に参加できなければ開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができるとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

- 4 議事は、出席した構成員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に際し必要な事項は、会長が別に定める。

(エリア分科会)

第6条 協議会には、第2条の各号に掲げる事項に関して、市町間の広域的な移動について関係者と協議等を行うため、別表2に掲げるエリア分科会を設置する。

(部会)

第7条 協議会には、第2条の各号に掲げる事項に関して、地域の実情に応じた協議等を行うため、別表3に掲げる市町の地域公共交通活性化協議会等を本協議会の部会として位置付ける。

(事務局)

第8条 協議会の業務を行うため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、広島県地域政策局交通対策担当に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第9条 協議会に監査委員を1名置く。

2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、令和4年4月11日から施行する。

附 則

この要綱は、令和4年6月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和4年10月3日から施行する。

附 則

この要綱は、令和5年3月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和5年5月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和5年7月3日から施行する。

附 則

この要綱は、令和5年12月22日から施行する。

別表1 広島県地域公共交通協議会委員名簿

(令和5年度末時点)

所属・役職		氏名
学識者	広島大学大学院先進理工系科学研究科教授 【会長】	藤原 章正
	福山市立大学大学院都市経営学研究科教授 【副会長】	渡邊 一成
	広島工業大学工学部環境土木工学科教授	伊藤 雅
	呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授	神田 佑亮
	広島大学大学院先進理工系科学研究科教授	力石 真
事業者	公益社団法人広島県バス協会専務理事	赤木 康秀
	一般社団法人中国旅客船協会専務理事	迫田 武利
	一般社団法人広島県タクシー協会専務理事	山口 昭博
	中国地方鉄道協会専務理事	田中 茂
	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部広島支社副支社長	奥井 明彦
利用者	広島県高等学校 PTA 連合会会長	岡崎 光治
	社会福祉法人広島県社会福祉協議会常務理事	小池 英樹
	公益社団法人広島消費者協会会長	栗原 理
	一般社団法人広島県観光連盟専務理事	岡村 清
行政	広島県市長会 三次市長	福岡 誠志
	広島県町村会 坂町長	吉田 隆行
	国土交通省中国運輸局交通政策部長	阪場 進一
	広島県地域政策局長	杉山 亮一

別表2 エリア分科会

(令和5年度末時点)

構成員			
広島圏域	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	左記市町内を 運行している 交通事業者	学識者
備後圏域	三原市、福山市、尾道市 府中市、世羅町、神石高原町		
備北圏域	三次市 庄原市		

別表3 部会（市町の地域公共交通活性化協議会等）

(令和5年度末時点)

市町	協議会等
広島市	広島市地域公共交通活性化協議会
呉市	呉市地域公共交通協議会
竹原市	竹原市地域公共交通会議
三原市	三原市地域公共交通活性化協議会
尾道市	尾道市地域公共交通協議会
福山市	福山・笠岡地域公共交通活性化協議会
府中市	府中市地域公共交通活性化協議会
三次市	三次市地域公共交通会議
庄原市	庄原市地域公共交通会議
大竹市	大竹市地域公共交通活性化協議会
東広島市	東広島市地域公共交通会議
廿日市市	廿日市市公共交通協議会
安芸高田市	安芸高田市公共交通協議会
江田島市	江田島市公共交通協議会
府中町	府中町公共交通協議会
海田町	海田町地域公共交通会議
熊野町	熊野町地域公共交通活性化協議会
坂町	坂町地域公共交通会議
安芸太田町	安芸太田町地域公共交通会議
北広島町	北広島町地域公共交通会議
大崎上島町	大崎上島町公共交通連携協議会
世羅町	世羅町地域公共交通活性化協議会
神石高原町	神石高原町地域公共交通協議会

2 広島県地域公共交通協議会エリア分科会

表 広島県地域公共交通協議会エリア分科会構成員（広島圏域）

（令和5年度末時点）

	職名	氏名
学識者	広島工業大学工学部環境土木工学科教授	伊藤 雅
行政	広島市公共交通政策部長	池田 智彦
	呉市交通政策課長	中本 敬順
	竹原市企画政策課長	大川 真功
	大竹市自治振興課長	岡崎 研二
	東広島市地域政策課総合交通対策室長	荒金 英樹
	廿日市市交通政策課長	宮本 幸真
	安芸高田市政策企画課長	佐々木 満朗
	江田島市企画振興課長	飴野 秀樹
	府中町都市整備課長	磯亀 智
	海田町町民生活課長	水川 綾子
	熊野町生活環境課長	熊野 孝則
	坂町都市計画課長	松谷 展裕
	安芸太田町企画課長	二見 重幸
	北広島町まちづくり推進課長	矢部 芳彦
	大崎上島町企画課長	川本 亮之
事業者	公益社団法人広島県バス協会専務理事	赤木 康秀
	広島電鉄株式会社執行役員交通政策本部副本部長	山根 辰夫
	広島交通株式会社常務取締役	手島 忠幸
	芸陽バス株式会社取締役第一営業部長	見崎 真二
	中国 JR バス株式会社常務取締役企画部長兼運輸部長	中安 雅文
	備北交通株式会社取締役総括本部長	實兼 利光
	一般社団法人広島県タクシー協会専務理事	山口 昭博
	広島県旅客船協会専務理事	迫田 武利
	広島地区旅客船協会会長	上村 隆彦
	呉地区旅客船協会会長	内堀 達也
	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部広島支社課長	山口 晃弘

表 広島県地域公共交通協議会エリア分科会構成員（備後圏域）

（令和5年度末時点）

	職名	氏名
学識者	福山市立大学大学院都市経営学研究科教授	渡邊 一成
行政	三原市生活環境課長	鳩野 努
	尾道市政策企画課長	村上 堅
	福山市都市交通課長	栗原 陽介
	府中市都市デザイン課長	日野 雄蔵
	世羅町企画課長	升行 真路
	神石高原町総務課長	瀬尾 浩康
事業者	公益社団法人広島県バス協会専務理事	赤木 康秀
	芸陽バス株式会社取締役第一営業部長	見崎 真二
	中国バス株式会社取締役運輸部長	宇田 雅英
	鞆鉄道株式会社取締役旅客運送事業部長	神原 昌弘
	一般社団法人広島県タクシー協会東部支部長	山田 康文
	広島県旅客船協会専務理事	迫田 武利
	尾道地区旅客船協会会長	弓場 丞
	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部広島支社課長	山口 晃弘

表 広島県地域公共交通協議会エリア分科会構成員（備北圏域）

（令和5年度末時点）

	職 名	氏 名
学識者	呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授	神田 佑亮
行政	三次市定住対策・暮らし支援課長	呑谷 巧
	庄原市地域交通課長	下森 一克
事業者	備北交通株式会社取締役総括本部長	實兼 利光
	一般社団法人広島県タクシー協会北部支部長	石田 光雄
	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部広島支社課長	山口 晃弘

3 ビジョン策定の経過の概要

表 広島県地域公共交通協議会開催概要

協議会	日時	議事
第1回	令和4年5月12日	(1)ビジョンの策定について
第2回	令和4年9月5日	(1)広島県における公共交通の現状と課題
第3回	令和4年12月1日	(1)広島県における公共交通の目指す姿
第4回	令和5年3月20日	(1)広島県における地域公共交通の基本方針・施策の方向性 (2)ビジョン骨子案 (3)令和5年度事業計画案及び収支予算案
第5回	令和5年8月9日	(1)目指す姿の実現に向けた施策について
第6回	令和5年12月25日	(1)ビジョン素案について
第7回	令和6年3月21日	(1)ビジョン最終案について (2)来年度以降のビジョンの推進

表 広島県地域公共交通協議会エリア分科会開催概要

分科会	日時	圏域	議事
第1回	令和5年7月6日	備後	(1)ビジョン骨子について (2)目指す姿を実現するための施策について
	令和5年7月7日	広島	
	令和5年7月13日	備北	
第2回	令和5年8月23日	備北	(1)ビジョンの施策(案)について
	令和5年8月29日	備後	
	令和5年8月30日	広島	
第3回	令和5年10月10日	備北	(1)ビジョンの施策・評価指標(案)について
	令和5年10月12日	備後	
	令和5年10月13日	広島	

4 ビジョン策定ワーキンググループの検討経緯の概要

表 ビジョン策定ワーキンググループ（令和4年度）（1/2）

WG	日時	テーマ
第1回	令和4年4月5日	(1)参加者紹介 (2)執行部体制 (3)協議会委員就任状況 (4)今後の進め方
第2回	令和4年4月25日	(1)第1回WGの振り返り (2)本日の議論テーマ (3)第1回協議会について (4)7月～9月のWGスケジュール調整
第3回	令和4年5月30日	(1)ワーキングの進め方 (2)前回のWGのとりまとめ
第4回	令和4年6月10日	(1)地方自治体が策定するビジョンに必要な視点や留意すべき事項
第5回	令和4年6月24日	(1)第2回協議会に向けたWGスケジュール (2)第5回WGでの議論テーマ～課題の整理に向けて～
第6回	令和4年7月8日	(1)第2回協議会に向けたWGスケジュール (2)前回WGの要点 (3)追加データ分析 (4)課題の打ちだしについて(本日のWG議論テーマ)
第7回	令和4年8月9日	(1)都市間の広域移動はどうあるべきか (2)地域内の生活移動はどうあるべきか (3)地域公共交通サービスを構成する主体はどうあるべきか (4)テーマ1～3の地域公共交通としてのあるべき論以外で、社会外部環境の存在を踏まえ、地域公共交通が配慮すべき視点
第8回	令和4年8月22日	(1)第2回協議会資料の共有 (2)未来シナリオ導出に向けた検討の進め方 (3)Webアンケート(実態調査)について
第9回	令和4年9月8日	(1)シナリオプランニングによる未来シナリオの設定の進捗報告

表 ビジョン策定ワーキンググループ（令和4年度）（2/2）

WG	日時	テーマ
第10回	令和4年9月27日	(1)第3回協議会に向けたWGスケジュール (2)目指す姿の再定義 (3)目指す姿の検討
第11回	令和4年10月20日	(1)WGのスケジュール (2)目指す姿(地域類型)について (3)来年度の進め方
第12回	令和4年11月17日	(1)第3回協議会資料について 目指す姿(県全体・地域類型別)等
第13回	令和4年12月12日	(1)第3回協議会資料の振り返りについて (2)施策の方向性・施策の検討(フェーズ2)について (3)エリア分科会の進め方について
第14回	令和4年12月26日	(1)スケジュールおよび全体構成について (2)施策の方向性(案)について (3)施策事例分析
第15回	令和5年1月20日	(1)スケジュールについて (2)各市町の交通会議への進捗報告 (3)基本方針～施策の方向性について～ (4)個別事業 (5)未来シナリオを活用した施策の方向性
第16回	令和5年2月17日	(1)スケジュールについて (2)骨子案について (3)基本方針～施策の方向性について～ (4)新制度・新事業について
第17回	令和5年3月7日	(1)はじめに (2)基本方針～施策の方向性～

表 ビジョン策定ワーキンググループ概要（令和5年度）（1/2）

WG	日時	テーマ
第1回	令和5年4月11日	(1)第4回協議会の意見概要と対応方針 (2)令和5年度の進め方について
第2回	令和5年4月24日	(1)既存補助事業の概要について (2)個別事業(案) (3)各市町の計画との整合性について
第3回	令和5年5月11日	(1)基本方針・方向性と対策の対応関係 (2)施設集制度と補助額との相関分析について
第4回	令和5年5月18日	(1)スケジュール (2)基本方針・施策の方向性の図解 (3)基本方針・施策の方向性を踏まえた新事業・制度 (素案) (4)エリア分科会の進め方 (5)広島型 MaaS 推進事業
第5回	令和5年5月31日	(1)前回WGの振り返り (2)計画の評価(評価指標・目標値)について (3)データ分析の中間報告
第6回	令和5年6月15日	(1)施策について (2)エリア分科会の進め方
第7回	令和5年7月14日	(1)エリア分科会の結果共有 (2)第5回協議会の資料確認
第8回	令和5年7月21日	(1)協議会資料について (2)評価指標について (3)データ分析(施設集積と補助の関係について)
第9回	令和5年8月1日	(1)協議会資料について (2)指標設定について (3)今後のスケジュール
第10回	令和5年8月22日	(1)協議会の振り返り (2)2回エリア分科会の進め方 (3)評価指標について
第11回	令和5年9月28日	(1)評価指標の検討
第12回	令和5年10月2日	(1)評価指標の検討 (2)第3回エリア分科会の進め方
第13回	令和5年10月24日	(1)第3回エリア分科会の振り返り (2)アクセシビリティ指標について (3)ビジョンの構成について

表 ビジョン策定ワーキンググループ概要（令和5年度）（2/2）

WG	日時	テーマ
第14回	令和5年11月13日	(1)評価指標について (2)ビジョン素案について
第15回	令和5年12月11日	(1)計画の推進について (2)評価指標について (3)ビジョン素案及び協議会(12/25)について
第16回	令和6年2月5日	(1)第6回協議会の対応について (2)来年度以降のビジョンの推進について

5 用語集

(50音順)

用語	内容	頁
アクセシビリティ	人々にとって交通サービスがどれくらい利用しやすいかを測る指標	71、72、73、74
アジャイル	英語で「俊敏な」「すばやい」を意味し、ビジネスシーンでは、「状況の変化に対して素早く対応すること」を表す言葉として使われる	32、70
eコマース	インターネットなどのネットワークを利用して、契約や決済などを行う取引形態	29
EVバス	Electric Vehicle の略 電気で走行するバス	48、51、52、57、69
イノベーション	従来の発想や手法にとらわれることなく、新しいアイデアにより、モノや情報などを融合することによって、新たな価値を創造すること	18
エコシステム	様々な公共交通の利用者や関係者を繋ぎ、相互に依存し補足し合い持続可能にしていく仕組み	3、13
SDGs	持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals の略)	29
交通GX (グリーン・トランスフォーメーション)	地域公共交通において、脱炭素社会に向けた環境に配慮した取組を行うこと	32、35、82
交通DX (デジタルトランスフォーメーション)	最新のデジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る取組を行うこと	33
交通データ	地域公共交通の供給・運行に関する情報や利用者の需要に関するデータ	6、32、33、82、87
コミュニティバス	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町等が主体的に計画し運行するバス	27
GTFS	General Transit Feed Secification の略 公共交通の時刻表や路線などの情報を経路検索サービス等に提供することを目的に作られた、共通のデータフォーマット	87
省エネ船舶	電気や水素といった省エネ設備を搭載し、二酸化炭素排出量を抑えることのできる船舶	48、52、57、69
スキャンニング(法)	出版物等の現在利用可能な情報に基づき、将来大きな影響をもたらす可能性がある変化の兆候を捉え、分析し未来を予測する方法	6、28
潜在需要	交通不便地域等において移動が制約され、外出したくても移動を諦めている可能性がある移動需要	6
ダウンサイジング	運行車両を小型化すること	27

用語	内容	頁
テレワーク	ICT(情報通信)技術を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと	29
転換需要	自家用車等から公共交通利用へ転換する移動需要	6
パーク&ライド	都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通へ乗り換えること	86
バックキャスト	未来のあるべき姿からの逆算で目指す姿を考える方法	28
バリアフリー	障がい者を含む高齢者等が社会生活を営む上で、支障がないように施設等を設計すること	73
PDCA	計画(Plan)を実施(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセス	3, 32、 33, 82
広島型 MaaS	交通事業者・利用者・受益者(商業施設等)が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組	73
VUCA	英語で「Volatility(変動性)」「Uncertainty(不確実性)」「Complexity(複雑性)」「Ambiguity(曖昧性)」の頭文字をとった言葉で、予測が難しく将来の見通しが立ちにくい状況のこと	28
フォアキャスト	現状からの延長で目指す姿を考える方法	28
ベーシックインフラ	地域の社会経済活動を支える社会基盤のこと	17, 73
MaaS	Mobility as a Service の略 出発地から目的地までの移動ニーズに対して円滑な接続等による最適な移動手段を提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。	29, 33
マスタープラン	全体の基本方針となる総合的な計画・設計	2, 3、 26, 84
マネジメント	目指す姿の達成に向けて、ヒト、モノ、カネといった経営資源を効果的に活用し、成果を最大化すること	2, 32, 34、 71, 83 等
マネジメント人材	効果的な交通政策を企画・立案するなど、地域公共交通をマネジメントできる人材	47, 49
モニタリング	対象の状態を継続または定期的に観察・記録すること	73, 77、 83, 85
モビリティデータ 連携基盤	県内全域の交通データや人流データ、行政データ等について、県及び市町の職員等が共通的に可視化・分析できるデータ基盤	87
モビリティマネジメント	過度に自動車に頼る状態から、公共交通を「かしこく」使う方向へ自発的に転換することを促す取組のこと	83, 85, 86
レジリエンス	災害等の危機からの回復力、復元力、強靱性、しなやかさ	19

※頁は主なもの

6 ビジョンに込めた思い（ワーキンググループより）

人口減少・少子高齢社会を迎えた今、広島県を含め、日本全体が、都市・地域づくりの転換期を迎えています。私は、今回策定したビジョンの中で、「基本方針と施策の方向性」の【関係者に求めるもの】に記載されている『県民の皆様には、地域公共交通を自らの現在の生活のためだけでなく、現在地域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孫の世代の移動手段としての意識をもって利用して頂きたい』というフレーズが、とても重要であると認識しております。引き続き、行政・交通事業者・県民が、“子孫の世代”をも見据えた持続可能な都市・地域づくり、地域公共交通づくりに取り組んでいくことを切に願うとともに、私自身も尽力して参りたいと思います。

福山市立大学大学院都市経営学研究所 教授 渡邊一成

広島県が策定した本ビジョンは、これまで市や町の自治体単位で策定されていた地域公共交通計画が、市や町をまたぐ交通にも着目した移動者の目線で計画づくりや施策づくりを可能にした点でこれまでにない計画と言えるでしょう。また、本ビジョンでは利用者の役割として、現在の公共交通利用者のみならず、公共交通を利用しない方も含めて役割を担うメッセージを込めています。将来的な課題として、他国や他地域の事例では、公共財である公共交通を維持・確保していくために交通税という形で金銭的な負担を求める事例もあります。今後は県民や来訪者の方々には財源も含めた意識を持ちつつ、公共交通を支えていく方向へ向かってくれることを期待しています。

広島工業大学工学部環境土木工学科 教授 伊藤 雅

今回の広島県地域公共交通ビジョンの策定の議論でとにかく拘ったのは、公共交通を通じて何を指すのか？という点です。生活や地域経済を支える基盤であり、広島県の発展・成長に貢献したいというビジョンを明確にしました。このビジョンは単に公共交通のためだけではなく、地域交通から魅力的な広島県を共に創るという意思を明確にしています。

今後、ビジョンを実現する実行の段階へと移ります。ただ、今後の社会状況の変化、新技術の登場など、将来を読むことが難しい時代になりました。その分、各地域でも県全体でも、関係の皆様が今まで以上にしっかりとコミュニケーションを取り、実のある連携を弛まずすることが不可欠です。魅力ある広島を交通から実現するため、共に考え、動き続けて参りましょう。

呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授 神田佑亮

我が国の地域公共交通は、行政主導のもと公費により賄うことが一般的な諸外国とは異なり、多くのステークホルダの協働があって初めて成立する複雑なエコシステムのもとで運営されています。この環境下でより良い協働を達成するためには、優れたビジョンとビジョンへのコミットメントが不可欠です。本ビジョンが、組織の壁を超え地域公共交通改善に向けた更なる協働のきっかけになることを切に願っております。ビジョン自体もまた、常に改善を模索すべきものですので、是非とも、地域公共交通改善につながる忌憚のない意見を皆様からいただければ嬉しく思います。課題は山積みですが、日々の生活の中で広く使ってもらえる地域公共交通の実現に向け、引き続き皆様と一緒に課題解決に取り組めればと存じます。

広島大学大学院先進理工系科学研究科 教授 力石 真

令和6年(2024)年3月策定

広島県地域政策局公共交通政策課

〒730-8511 広島県中区基町10-52

TEL 082-513-2583 FAX 082-224-1977