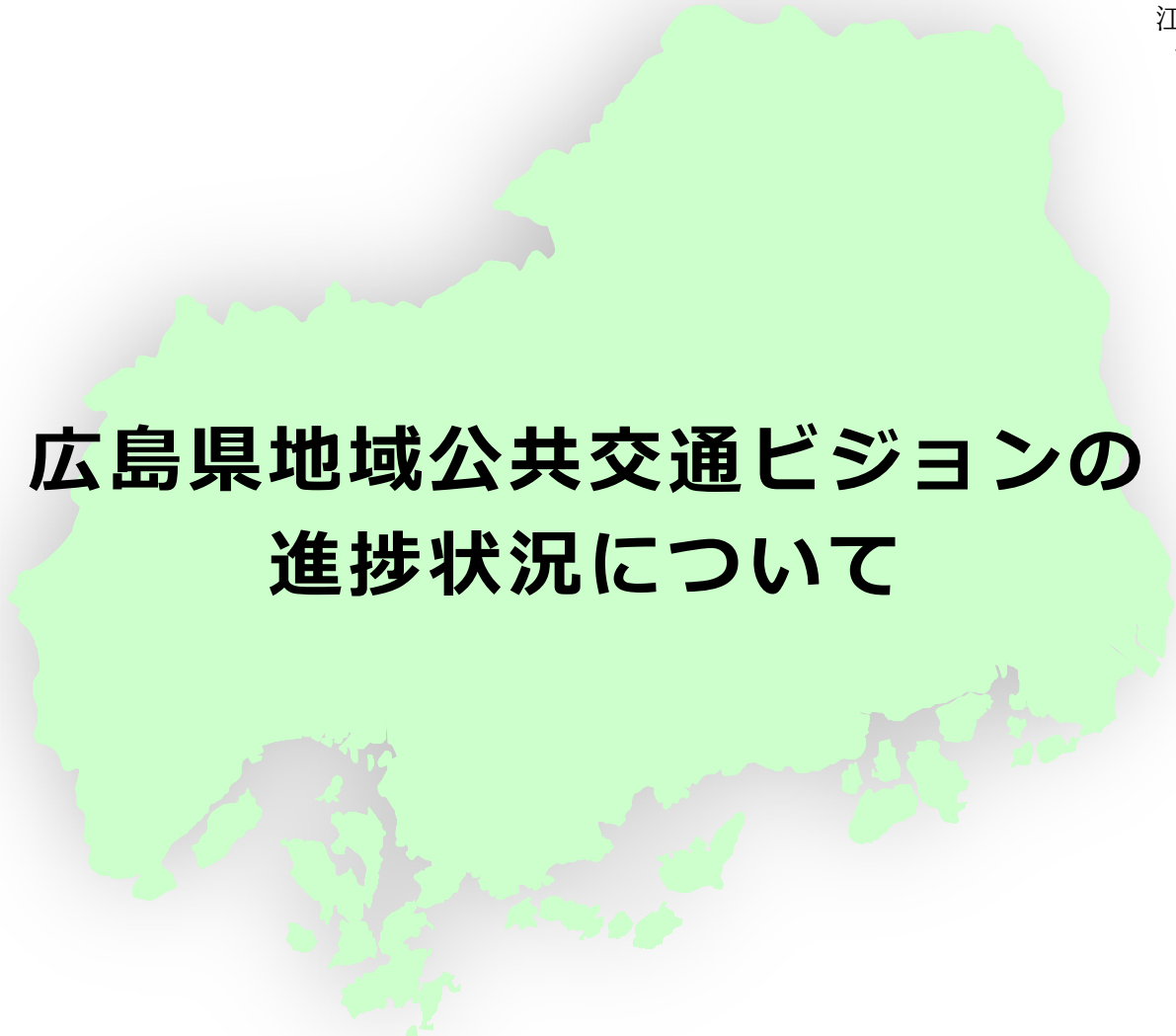


資料No.. 1

江田島市公共交通協議会
令和5年11月29日



広島県地域公共交通ビジョンの 進捗状況について

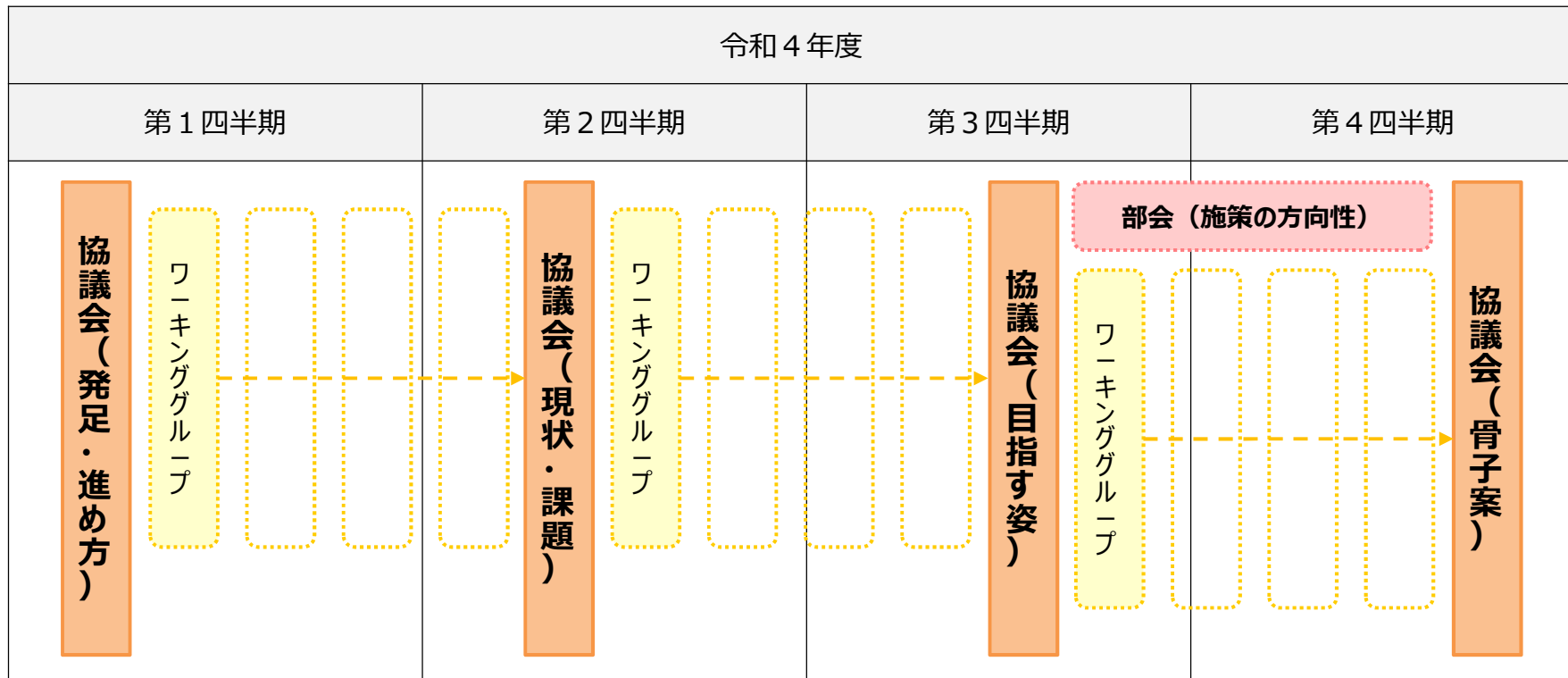
2023年11月29日



広島県地域政策局交通対策担当

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

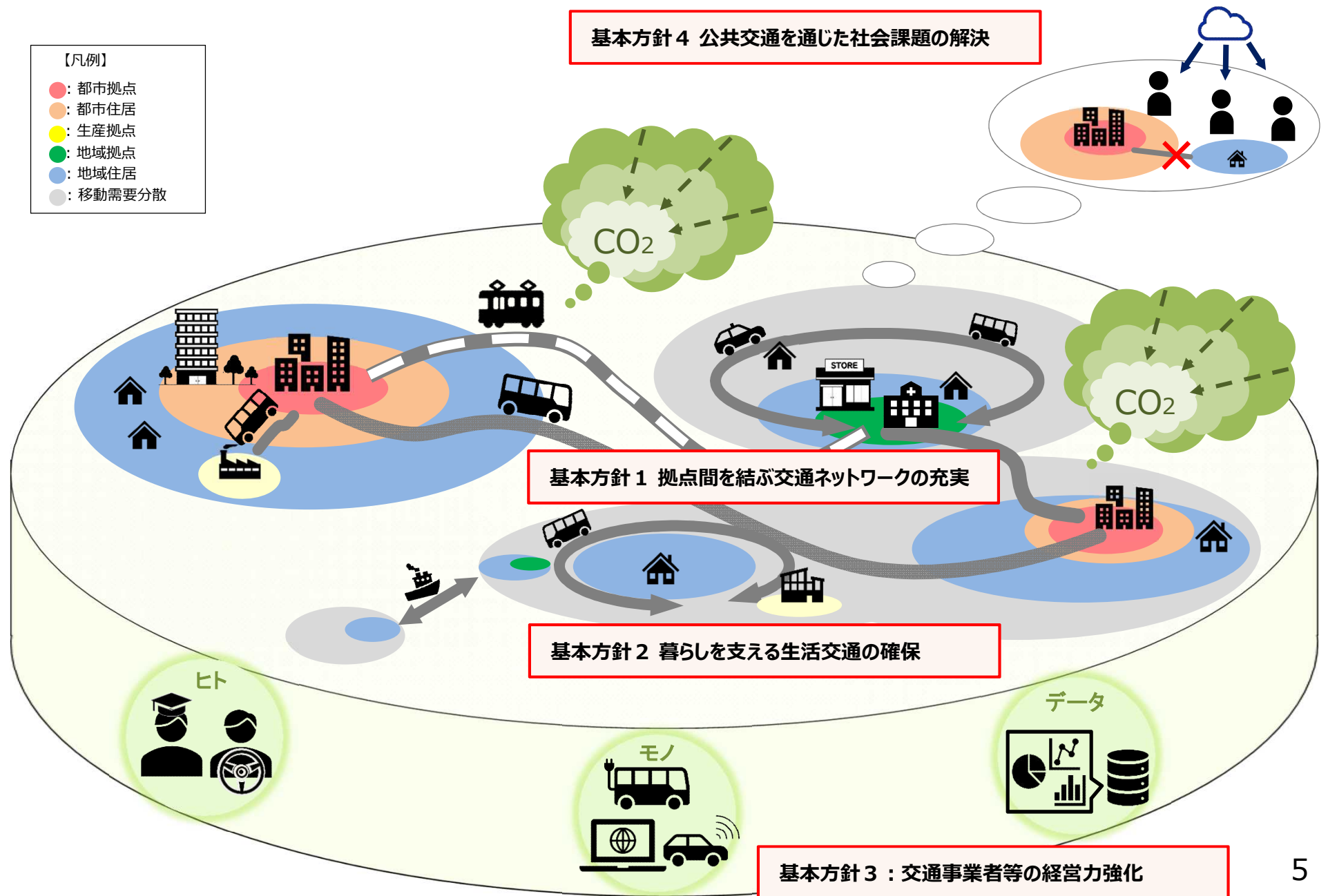
基本方針・施策の方向性

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：○

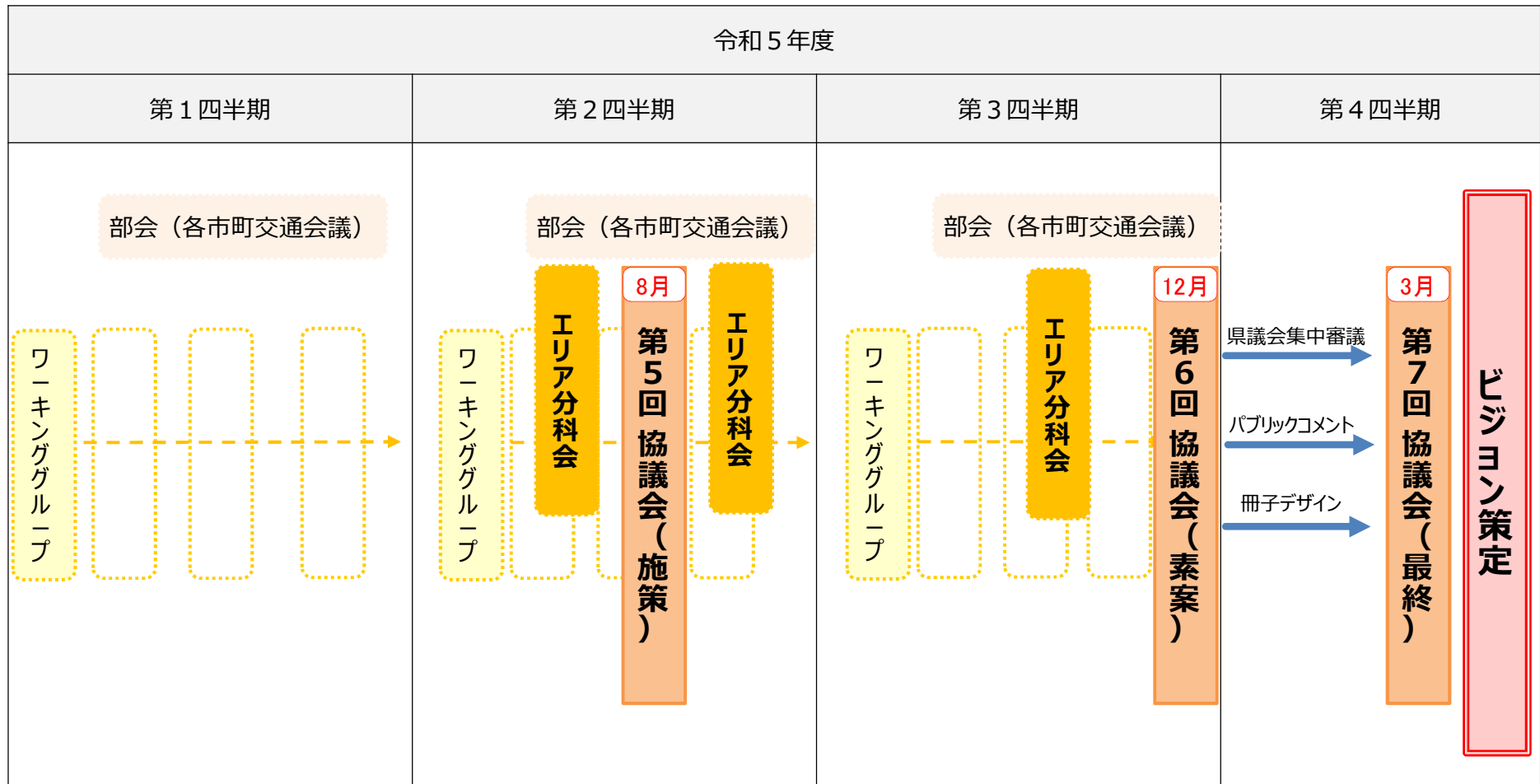
基本方針	施策の方向性		都	都	生	地	地	分
			抛	住	産	抛	住	散
<p>減少する移動需要を束ねるとともに、県内外の交流を生み出す仕組みづくり</p> <p>拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実</p>	広域ネットワークの強化	広域ネットワークとしての幹線交通を強化します	●	●	●	●	●	
	集約型拠点形成によるまちづくり	結節点の拠点性を高め、多方面への移動を促進します	●	●	●	●	●	
	新たな需要の獲得	観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込みます	●	●	●	●	●	○
	生活様式に応じた利用促進	アフターコロナにおけるモビリティ・マネジメントを促進します	●	●	●	●	●	●
<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TRANSフォーメーション)をはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進</p> <p>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



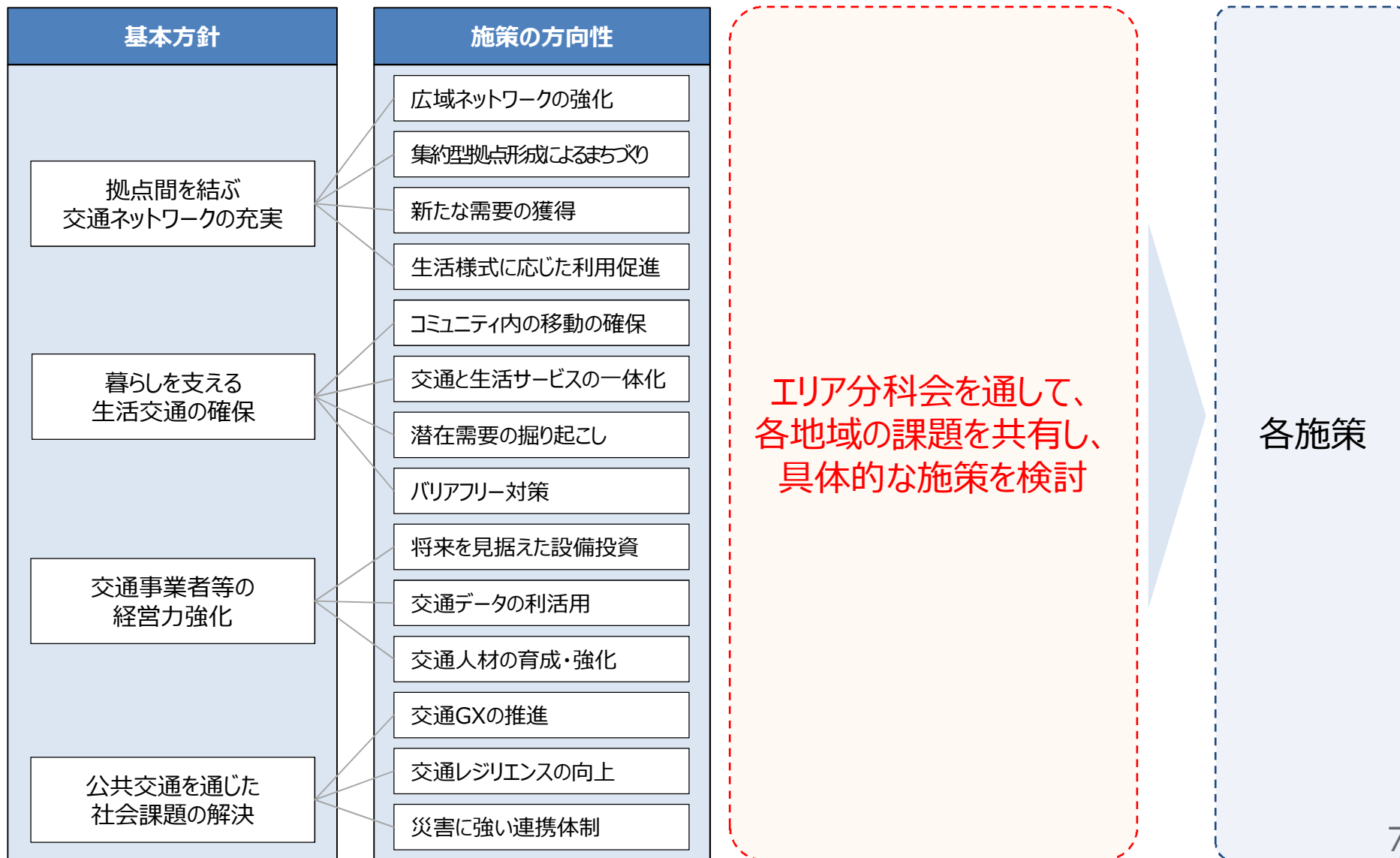
令和5年度のスケジュール

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。

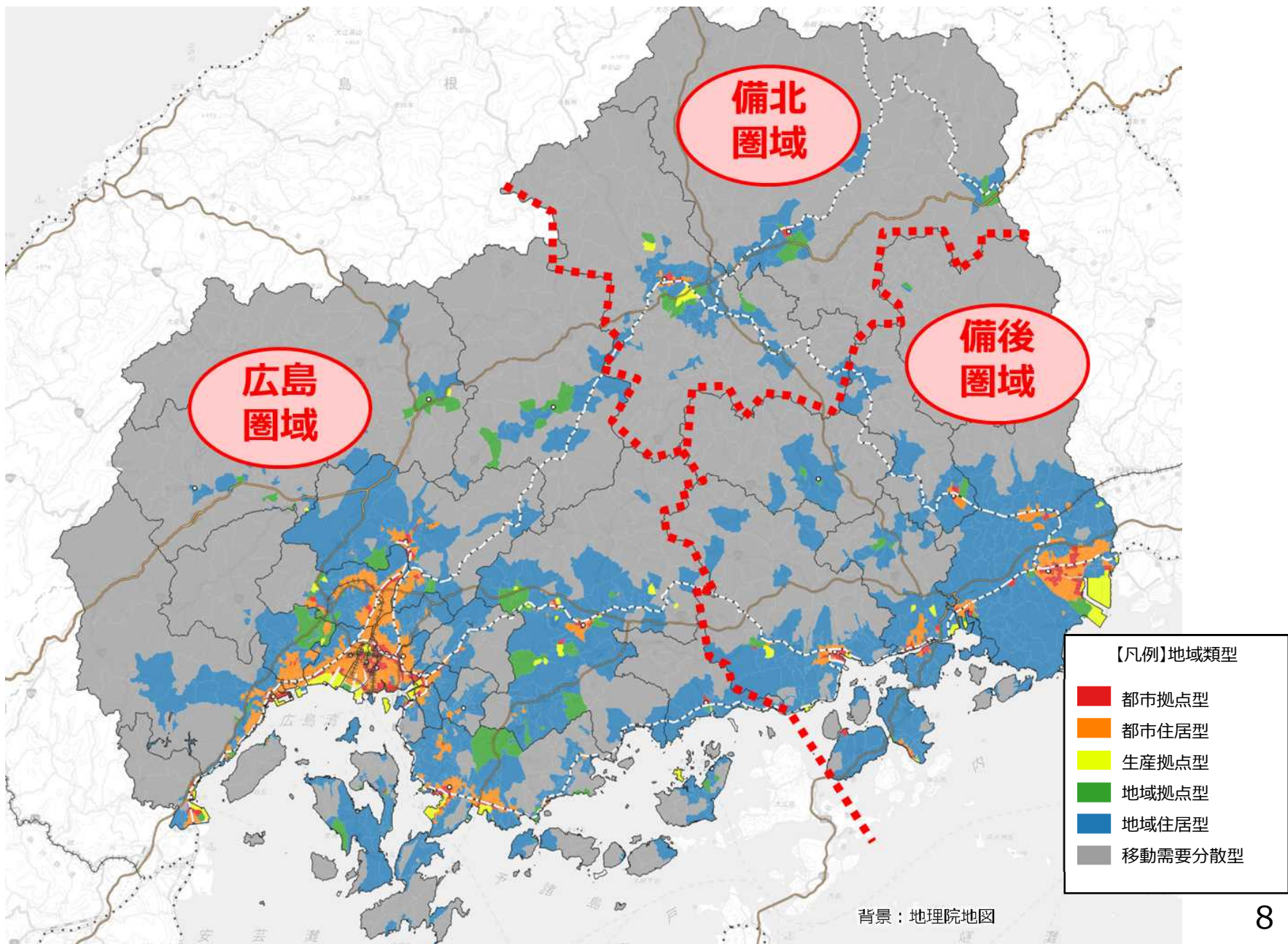


施策検討に当たっての進め方

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

エリア分科会の様子

備北圏域



広島圏域



備後圏域



エリア分科会での意見（広島圏域）

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）

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、行政からの支援策を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）

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く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ってもらうか、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

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るためには、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て、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。

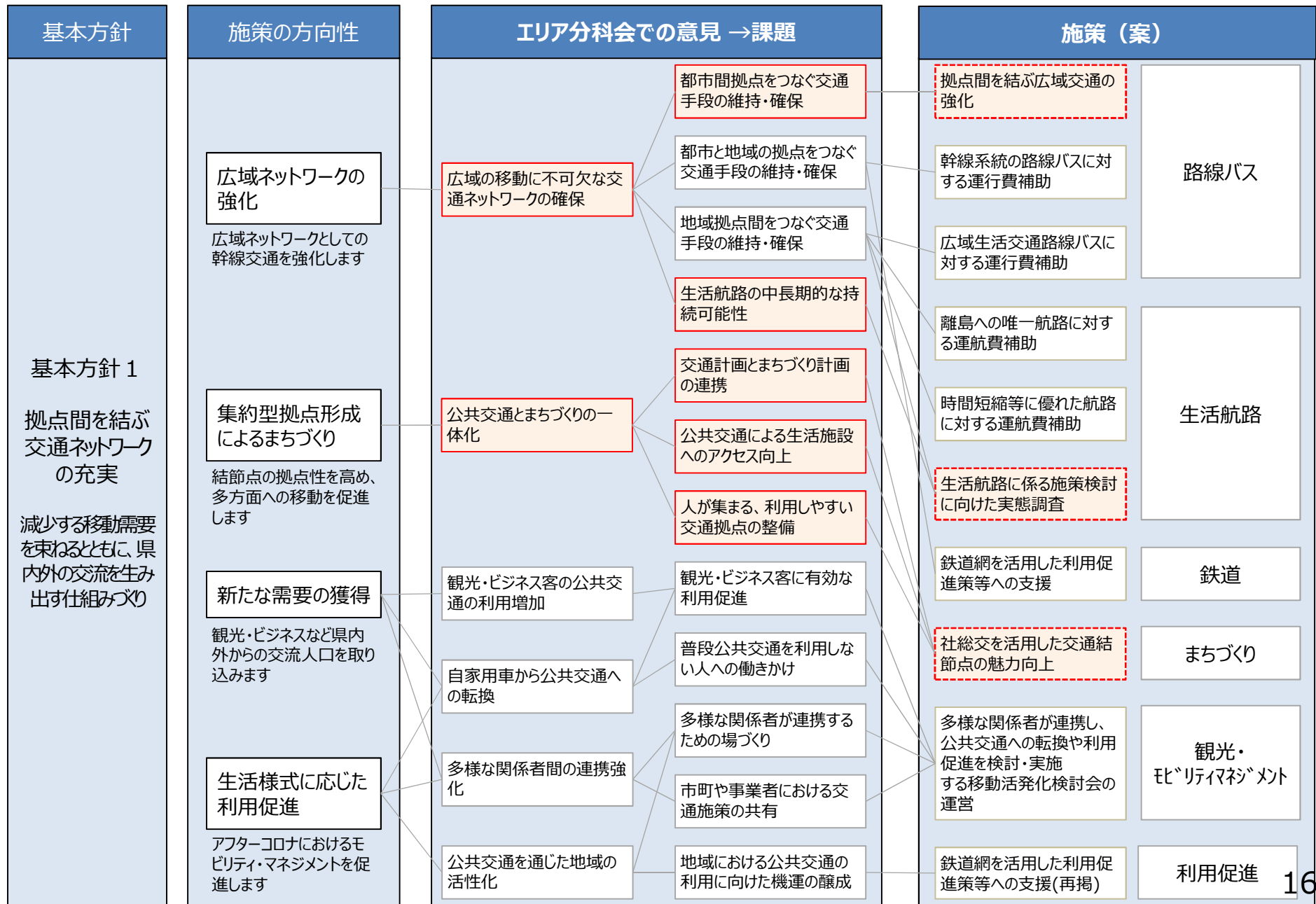
③ 交通DXの推進

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。

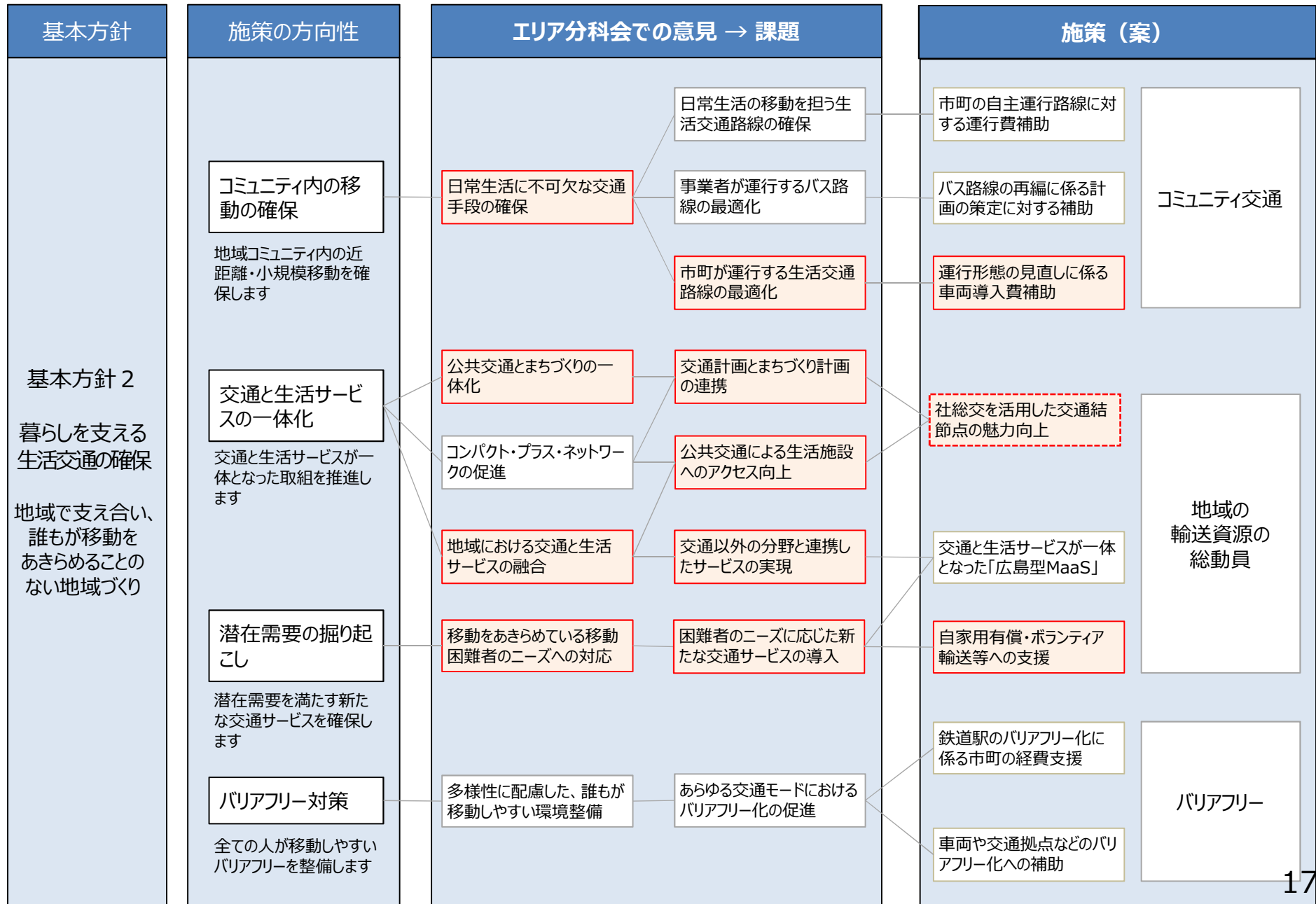
施策検討に当たっての考え方②（それぞれの役割）

- 「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・確保に取り組む、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む、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

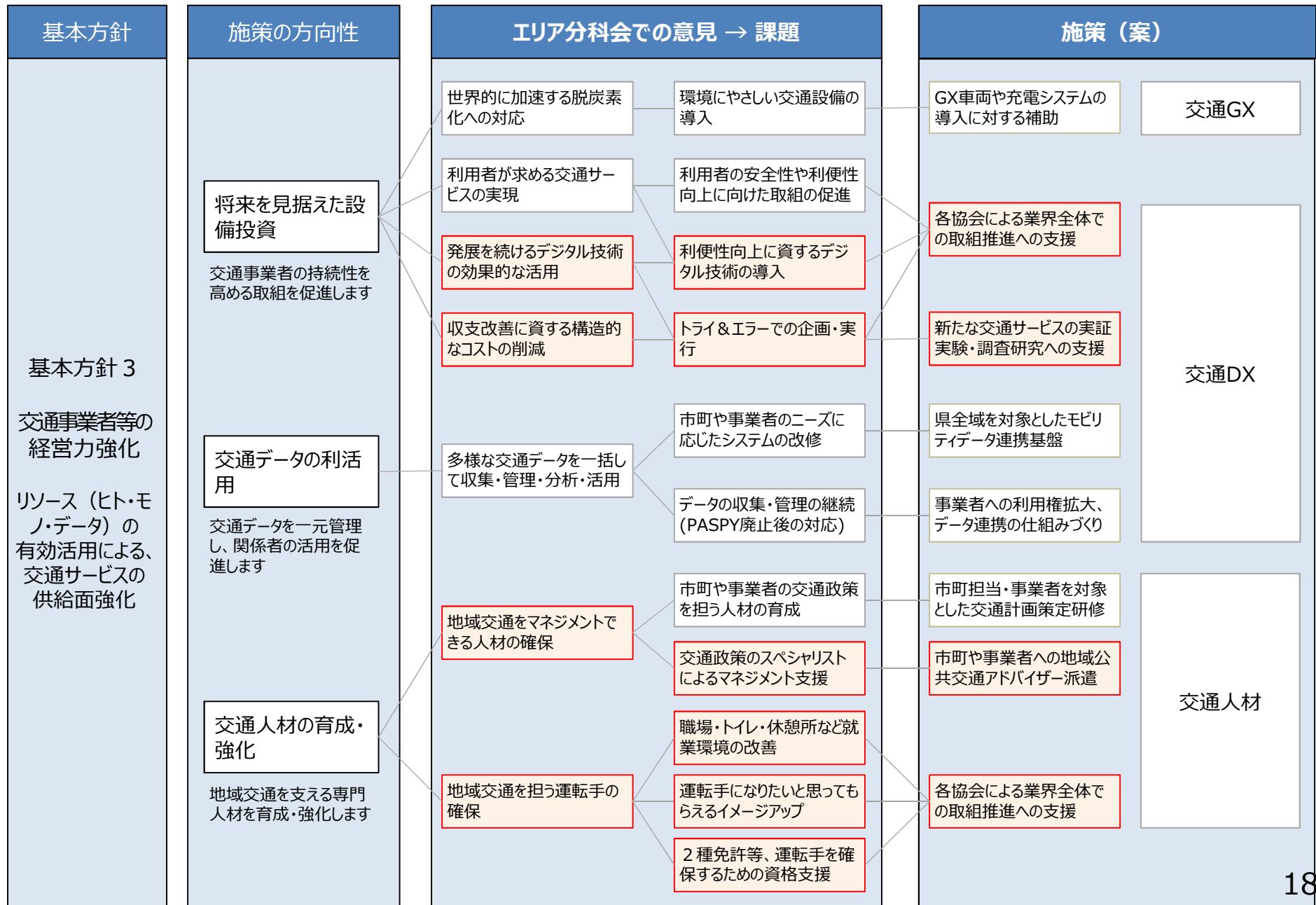
施策案 (基本方針 1)



施策案 (基本方針 2)



施策案 (基本方針 3)



施策案 (基本方針 4)

