

# 広島県における公共交通の目指す姿について

【第3回 広島県地域公共交通協議会】

2022年12月1日



広島県地域政策局交通対策担当

## 前回協議会の振り返り

### 1 目指す姿の設定にあたって

- (1) 目指す姿の位置づけ
- (2) 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）
- (3) 上位計画（安心 ▶ 誇り ▶ 挑戦 ひろしまビジョン）
- (4) 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」）
- (5) 移動の意義（ワーキンググループでの議論）
- (6) ここまでのまとめ

### 2 目指す姿（案）

- (1) 目指す姿（県全体）
- (2) 目指す姿（地域類型別）
- (3) 地域類型（全域概況）
- (4) 地域類型のイメージ
- (5) 類型別の特徴，移動の実態
- (6) 類型別の目指す姿
  - ア 都市拠点型
  - イ 都市住居型
  - ウ 目的地特化型
  - エ 地域拠点型
  - オ 地域住居型
  - カ 移動需要分散型
- (7) 目指す姿～課題～施策の方向性

## 前回協議会の振り返り

前回協議会（テーマ：現状と課題，地域の類型化）で指摘のあった主な意見とその対応について，次のとおり整理。

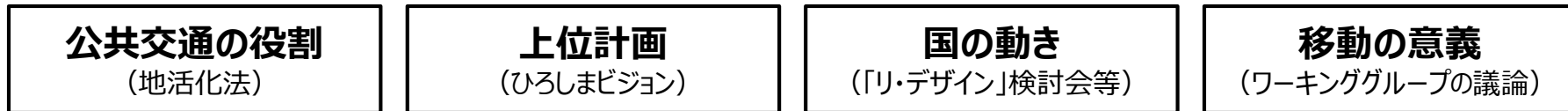
	主なご意見	前回協議会での回答	対応
現状と課題	現状と目指す姿とのギャップからの課題整理が必要ではないか	現状分析から課題を整理するだけではなく，目指す姿を検討する中で，改めて課題整理を行う	目指す姿～課題～施策の方向性といった全体プロセスを体系図として提示（今回資料）
	どこからどこへどれくらいの規模で人が移動しているのかデータで見ることができれば，今後の施策につながるのではないか	今後，ODデータ（出発地-目的地）を活用しながら，人の移動に着目した地域別の施策を検討していく	ODデータを基にしたデータ連携基盤を構築中。第4回協議会までにデータを整備し，施策検討時のエビデンスとして提示予定
地域類型	課題把握の最小単位として地域類型別に分析しているが，それぞれの類型別の関係性を考慮しなければ，適切な解決策は検討できない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・類型別の目指す姿に加え，県全体の目指す姿を設定</li> <li>・データを基に類型別のつながりを分析し，施策に反映させる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県全体の目指す姿と，類型別の目指す姿を提示（今回資料）</li> <li>・ODデータ等を基に，類型間の関係性を踏まえた施策を検討（第4回協議会）</li> </ul>

# 1 目指す姿の設定にあたって

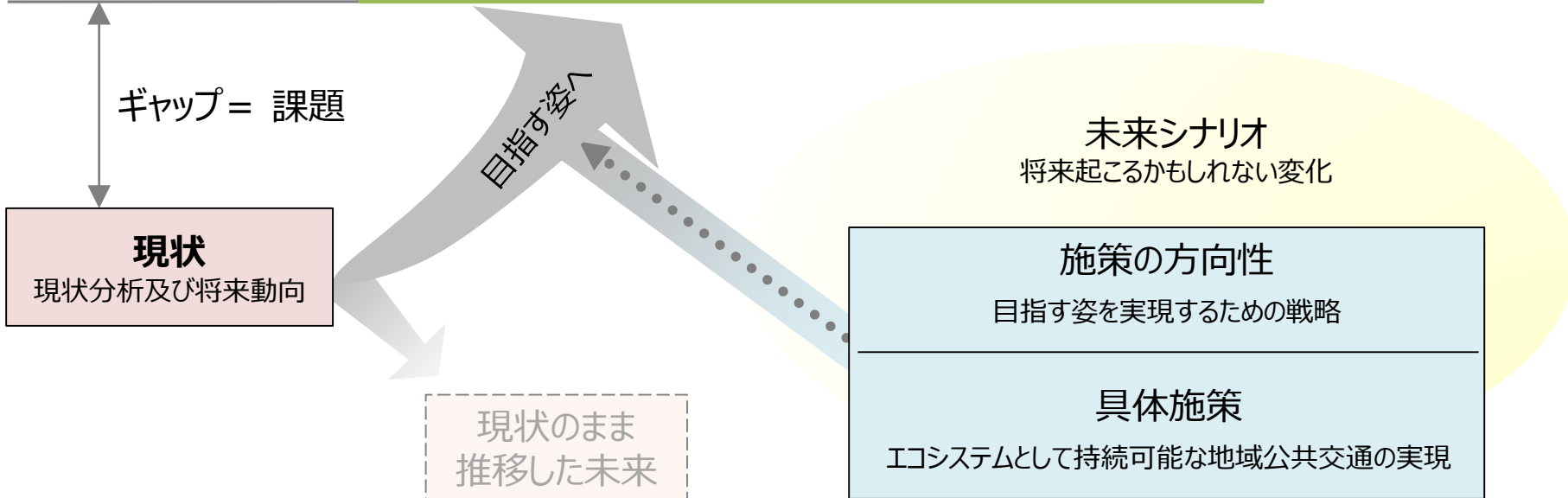
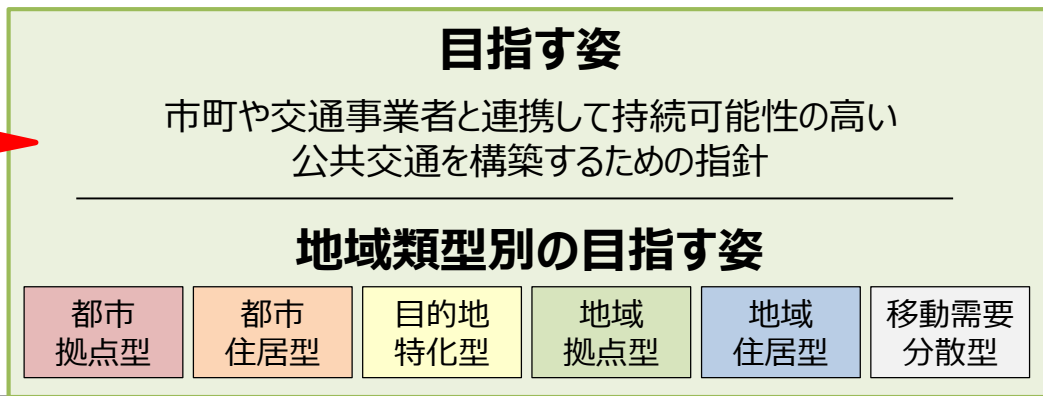
---

# 目指す姿の位置づけ

上位計画等を踏まえつつ、本県の地域公共交通における目指す姿（県全体）に加え、それぞれの地域特性に応じた目指す姿（地域類型別）を今回設定。



**本日の論点**



# 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、公共交通の役割が次のとおり定められている。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	
目的（第1条）～抜粋	
○ 次に掲げる、地域旅客運送サービスの提供を確保し、	
・ <b>地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保</b>	} <b>公共交通の役割</b>
・ <b>活力ある都市活動の実現</b>	
・ <b>観光その他の地域間の交流の促進</b>	
・ <b>交通に係る環境への負荷の低減</b>	
○ 交通政策基本法の基本理念にのっとり、地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。	

交通政策基本法
交通施策の推進に当たっての基本的認識（第2条）抜粋
○ 交通が次の機能を有するものであり、
・ 国民の自立した日常生活及び社会生活の確保
・ 活発な地域間交流及び国際交流
・ 物資の円滑な流通
○ 国民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下行われなければならない

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針
1 意義及び目標に関する事項 抜粋
○ 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保のため、地域の関係者は次の目標を追求すべき
・ 住民、来訪者の移動手段の確保
・ 地域社会全体の価値向上
・ 安全・安心で質の高い運送サービスの提供
・ 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

# 上位計画（安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン）

本県の総合計画「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ている。



## 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

## 目指す姿

県民一人一人が「安心」の土台と「誇り」により、夢や希望に「挑戦」しています ~仕事も暮らしも。里もまちも。それぞれの欲張りなライフスタイルの実現~

### 目指す姿の実現に向けた基本的な考え方

#### (1) 県民の挑戦を後押し

- ① 県民が抱く不安を軽減し『安心』につなげる
- ② 県民の『誇り』につながる強みを伸ばす
- ③ 県民一人一人の夢や希望の実現に向けた『挑戦』を後押し



#### (2) 特性を生かした 適散・適集な地域づくり

- ① 県全体の発展を牽引する魅力ある都市の形成
- ② 自然豊かで分散を生かした中山間地域の形成
- ③ 利便性の高い集約型都市構造の形成

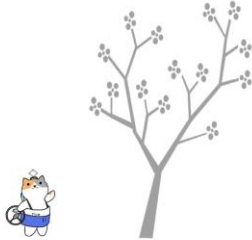


# 国の動き（アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」）

国（国土交通省）においても、有識者検討会での提言を踏まえた予算措置など、地域交通を持続可能な形で再構築していく動きが加速していく見通し。

アフターコロナに向けた  
地域交通の「リ・デザイン」に関する提言

— 官と民、交通事業者間、他分野との共創による  
くらしのための交通の実現へ —



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8月26日

## アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」 有識者検討会（R4.3.31設置）

### 提言（R4.8.26）

#### 具体的な検討の方向性

##### （1）官と民の共創

意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設

##### （2）交通事業者間の共創

事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備  
に対する支援

##### （3）他分野を含めた共創

地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

#### まとめ

自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「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。

2023年度の法改正も視野に制度設計



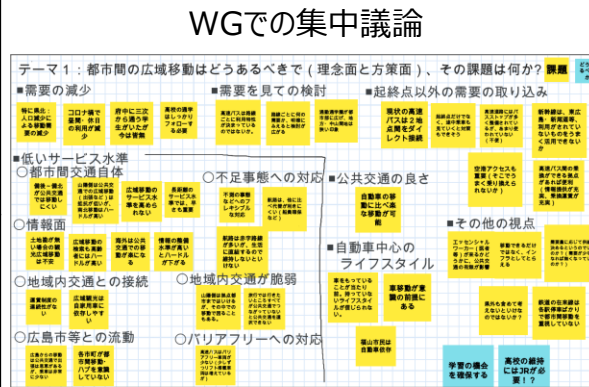
# 移動の意義（ワーキンググループでの議論）

学識者（協議会委員）を中心とするワーキンググループにおいて、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、数回に分けて議論。

<b>移動の意義</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>日常生活</b>をしっかり支えていくことに加え、<b>生産性向上</b>、<b>価値向上</b>など、その先の価値も創出</li> <li>○ 出発地側だけでなく、目的地側の<b>経済・イノベーションの観点</b></li> <li>○ コロナ禍を経て、<b>対面で合う価値</b>の再認識</li> <li>○ 顕在化した需要だけでなく、<b>抑圧された需要の捕捉</b> etc.</li> </ul>
--------------	---

分類		あるべき姿
都市間の広域移動		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域移動の維持に向けた<b>多様な需要の喚起・取り込み・維持</b></li> <li>● 一定の需要を確保し、サービス水準を好スパイラル化</li> <li>● 都市活動のため最低限維持・保証する移動の確保（通学・エッセンシャルワーカー）</li> <li>● <b>公共交通をベーシックインフラ</b>とする認識の普及</li> <li>● 自家用車中心のライフスタイルからの行動変容</li> </ul>
地域内の移動	都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>交通事業者が協調・連携する仕組み</b>づくり</li> <li>● <b>輸送資源の最適化</b></li> </ul>
	中山間	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 自家用車が無くても移動ができる生活ができる環境の確保</li> <li>● 住民が公共交通を積極的に使うライフスタイルへの変容</li> <li>● 地域の<b>輸送資源の総動員</b></li> <li>● <b>多様な目的へのケア</b>（ex.夜の交流・飲み会、サードプレイス的な活動）</li> </ul>
公共交通のサービスを構成する主体		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政・交通事業者が共創した<b>市場（ビジネス分野）開拓</b></li> <li>● <b>新たな取組（複数年方式・インセンティブ）</b>を支援する制度設計</li> <li>● <b>アジャイル式（実証実験制度）</b>での取組支援</li> <li>● 実証などの結果やノウハウを<b>県全体で共有する枠組み・体制</b>の構築</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>

- ### ワーキンググループメンバー
- ・ 福山市立大学教授 渡邊 一成
  - ・ 広島工業大学教授 伊藤 雅
  - ・ 呉工業高等専門学校教授 神田 佑亮
  - ・ 広島大学大学院准教授 力石 真
  - ・ 復建調査設計株式会社
  - ・ 広島県地域政策局交通対策担当



# 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（県全体）を考える際のエッセンスを抽出。

## 公共交通の役割（地活法）

- 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

## 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

基本的な考え方 都市と自然の近接性を生かした  
適散・適集な地域づくり

## 国の動き（地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会）

- 官と民の共創
- 交通事業者間の共創
- 他分野を含めた共創

## 移動の意義（WG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、対面で合う価値の再認識
- 顕在化した需要だけでなく、抑圧された需要の捕捉

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

## 2 目指す姿（案）

---

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

➡ 公共交通を利便性，持続可能性，生産性が向上する形にリデザインし，**適散・適集社会**を目指す

# 目指す姿（地域類型別）

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

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



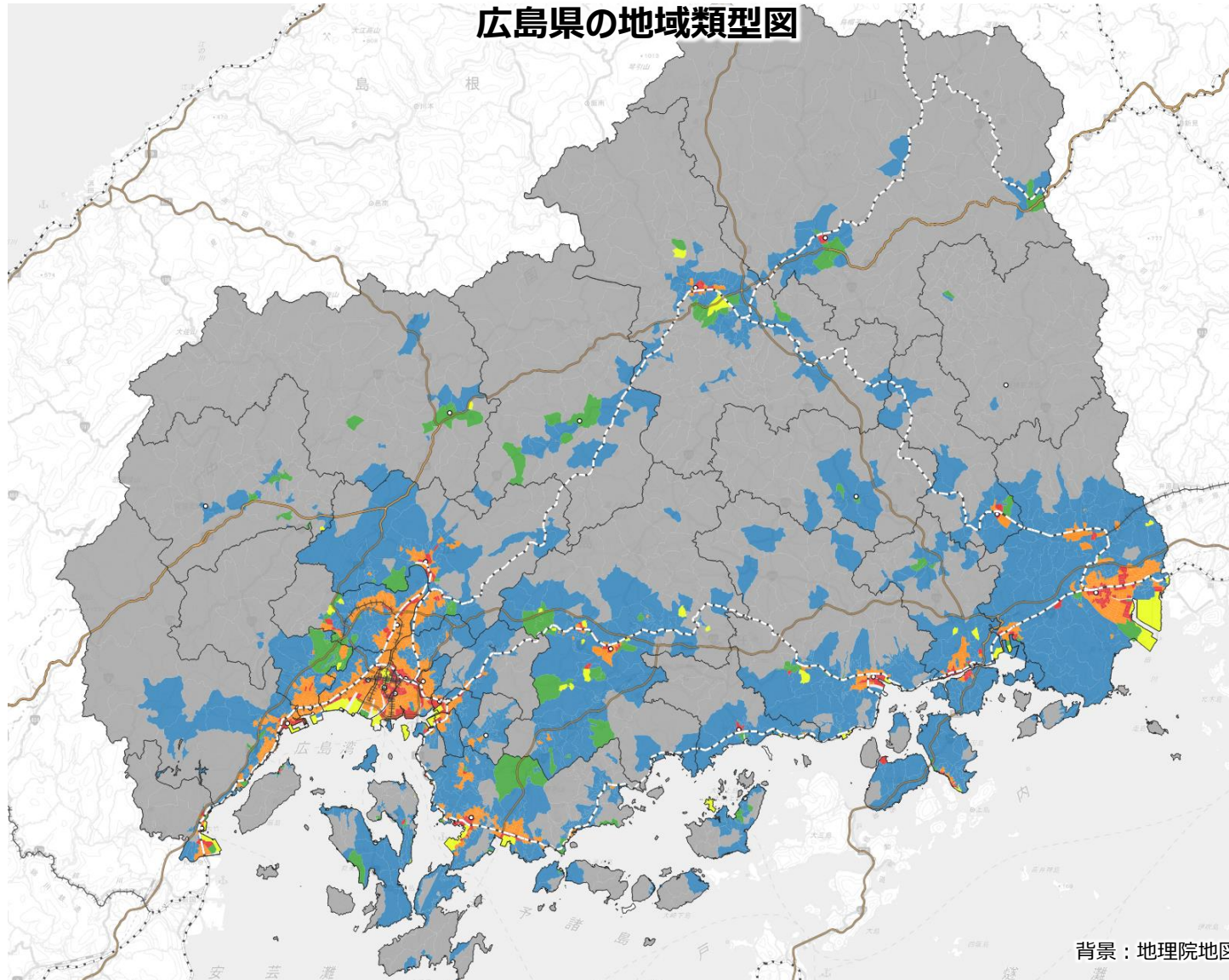
県内交通の現状（第2回）	課題（第2回）		地域類型別の目指す姿
<p><b>社会構造の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□年齢階層別人口の構造的な変化</li> <li>□高齢者単独世帯が今後も増加傾向</li> <li>□移動需要はコロナ前まで回復しない</li> </ul>	<p>社会構造の変化による移動需要の減少</p>	都市拠点型	
<p><b>移動困難者の増加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□20年後には2人に1人が高齢者</li> <li>□運転免許をもたない高齢者が大幅に増加</li> <li>□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加する可能性</li> </ul>	<p>顕在的・潜在的な移動困難者の増加</p>	都市住居型	
<p><b>苦境に立たされる交通関係者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□収益の悪化による負のスパイラル</li> <li>□交通事業者の人材不足が深刻化</li> <li>□住民1人あたりの行政コストが増大</li> </ul>	<p>交通サービスの持続可能性</p>	目的地特化型	<div data-bbox="1286 905 1622 999" data-label="Text"> <p><b>本日の論点</b></p> </div>
<p><b>公共交通が置かれている環境の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□県民の環境意識の高まり</li> <li>□危機事案への柔軟かつ機動的対応</li> <li>□官民の垣根を超えた地域共創型の交通</li> </ul>	<p>公共交通の位置づけの見直し</p>	地域拠点型	
		地域住居型	
		移動需要分散型	

施策の方向性・具体施策

# 地域類型（全域概況）

広島，福山，呉市等の一部に「都市」拠点型，役場・駅・主要道路等の周辺に「地域」拠点型，それら拠点の周辺に住居型が展開されている。

広島県の地域類型図



- 【凡例】地域類型
- 都市拠点型
  - 都市住居型
  - 目的地特化型
  - 地域拠点型
  - 地域住居型
  - 移動需要分散型

背景：地理院地図

# 地域類型のイメージ

類型を想起させるワード

移動需要分散型

- ・山, 川, 海
- ・集落

地域拠点型



- ・町役場
- ・支所周辺
- ・病院
- ・道の駅

地域住居型



- ・低密に立地する住居

目的地特化型



- ・大規模工場
- ・工業地域

都市住居型



- ・マンション群
- ・住宅団地

- ・鉄道駅
- ・市役所
- ・マンション
- ・ホテル
- ・総合病院

都市拠点型



- ・高層ビル
- ・商業ビル
- ・タワーマンション
- ・新幹線駅

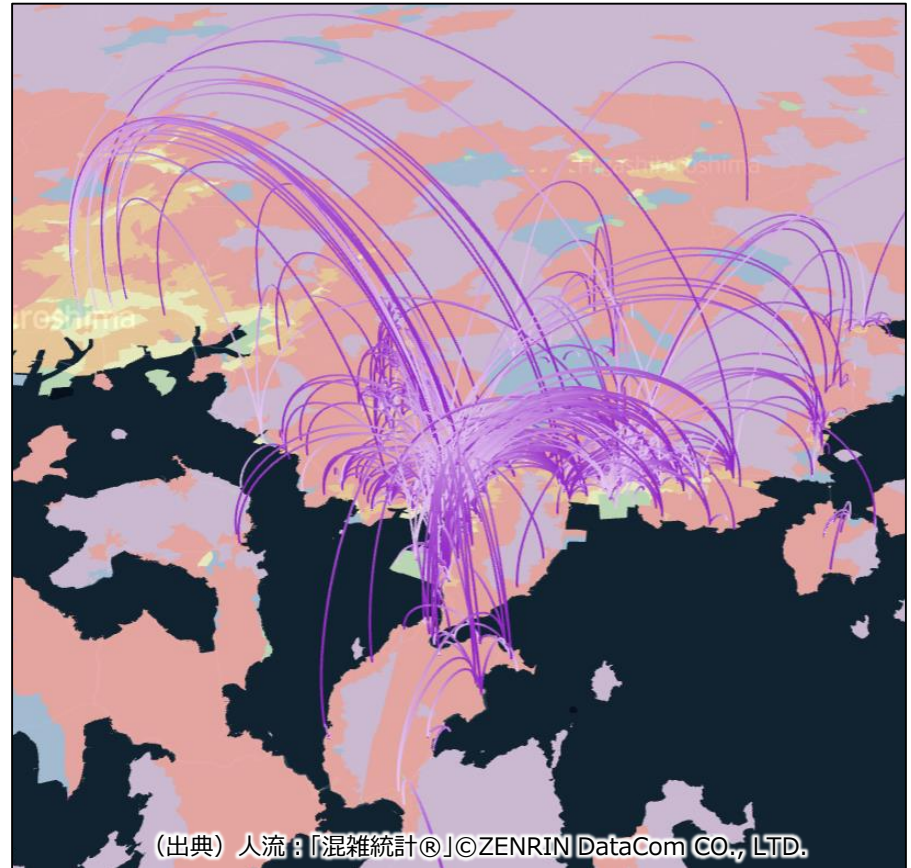
# 類型別の特徴，移動の実態

人流データ等から，類型別の特徴や移動の実態を分析し，それぞれの特性に応じた目指す姿を検討する。

## 類型別の特徴（第2回協議会資料より）

都市 拠点型	<ul style="list-style-type: none"><li>・通勤・通学の目的地で，日中滞在量多い</li><li>・将来的な移動需要も見込まれる</li><li>・渋滞や混雑が起きやすい</li></ul>
都市 住居型	<ul style="list-style-type: none"><li>・通勤・通学の出発地で，朝・夕の移動多い</li><li>・都心部に近く，目的地へのアクセス性重視</li><li>・朝夕と昼間で移動ターゲットが異なる</li></ul>
目的地 特化型	<ul style="list-style-type: none"><li>・工業団地等，日中に滞在量が集中する</li><li>・Co2対策等，環境問題との関係性は強い</li><li>・事業継続のため，災害時のレジリエンス重視</li></ul>
地域 拠点型	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域の生活の拠点。日中の滞在量多い</li><li>・今後は移動量の減少が見込まれ，まちづくりとセットになった交通対策が求められる</li></ul>
地域 住居型	<ul style="list-style-type: none"><li>・通勤・通学の出発地で，朝・夕の移動多い</li><li>・日中の移動少なく，無人客のバスあり</li><li>・大きな買い物は他地域まで足を延ばす必要</li></ul>
移動需要 分散型	<ul style="list-style-type: none"><li>・小規模の移動需要が分散的に存在</li><li>・将来的な移動需要の減少が大きい地域。</li><li>・免許返納後の移動手段の確保が課題</li></ul>

## ODデータによる移動の実態（呉市の例）



（出典）人流：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

「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(\*)の利用者より，許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を，NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり，個人を特定する情報は含まれない。  
※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。

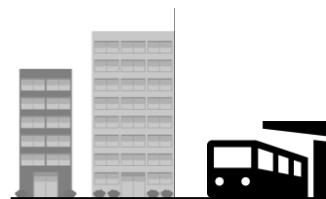


# 目指す姿（都市拠点型）

<p><b>目指す姿</b></p>	<p>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。</p>	
	<p>設定の視点</p>	<p><b>【拠点間の移動】</b>                  圏域全体の発展を牽引するため、バスターミナル、主要港、主要駅等、各圏域の交通結節点を結ぶ最適なネットワークが整備され、拠点間を自由に移動できている。</p> <p><b>【まちなかのコミュニケーション】</b>                  人と人との出会いを通じて、まち全体でのイノベーションを促進するため、効率性の高い移動に加え、まちなかの移動そのものを楽しむ環境が整っている。</p>
<p><b>移動の実態（データ）</b></p>	<p>圏域全体のハブとして、昼夜を問わず人の移動が多い。</p>	
<p><b>今後の施策も含めたキーワード</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 交通事業者の共創</li> <li>• 拠点間交通の強化</li> <li>• 多言語化対応</li> </ul>	



- 高層ビル
- 商業ビル
- タワーマンション
- 新幹線駅



- 鉄道駅
- マンション
- 総合病院
- 市役所
- ホテル

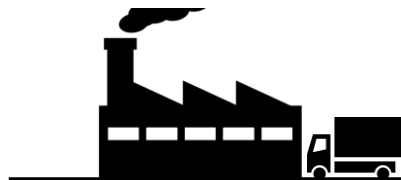
# 目指す姿（都市住居型）

	<p>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。</p>	
<p>目指す姿</p>	<p>設定の視点</p>	<p><b>【アクセス性の向上】</b> 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公共交通を利用しており、交通モード相互の連携によって目的地へのアクセス性が高まっている。</p> <p><b>【多様なライフスタイル】</b> 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る。</p>
<p>移動の実態 (データ)</p>	<p>朝・夕にかけて、都市拠点型に向けた (to,from) 移動が集中している。</p>	
<p>今後の 施策も含めた キーワード</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• データ連携基盤</li><li>• 多様化する価値観を満たす交通</li><li>• 環境にやさしい交通GX（グリーントランスフォーメーション）</li></ul>	



# 目指す姿（目的地特化型）

	<p>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公共交通の利用が促進されている。</p>	
<b>目指す姿</b>	設定の視点	<p><b>【脱炭素による環境負荷の軽減】</b> 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公共交通が浸透している。</p> <p><b>【災害時のレジリエンス】</b> 災害発生時等おける企業活動の継続性を高めるため、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。</p>
<b>移動の実態 (データ)</b>	<p>近隣の住居型（都市・地域）から、朝・夕の移動が集中している。</p>	
<b>今後の 施策も含めた キーワード</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 環境にやさしい交通GX（グリーントランスフォーメーション）</li><li>・ レジリエンス向上に向けた設備投資</li></ul>	



- ・大規模工場
- ・工業地域

# 目指す姿（地域拠点型）

<p><b>目指す姿</b></p>	<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る。</p>	
	<p>設定の視点</p>	<p><b>【地域内外への移動】</b> 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自由なく実現し、住民の生活利便性が高まっている。</p> <p><b>【まちづくり拠点】</b> 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。</p>
<p><b>移動の実態（データ）</b></p>	<p>地域住居型からの目的地であるとともに都市拠点型への出発地となっている。</p>	
<p><b>今後の施策も含めたキーワード</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地域と交通事業者の共創</li> <li>• 新技術の導入（自動運転、MaaS）</li> <li>• データに基づく政策立案（EBPM）</li> </ul>	



- 町役場
- 支所周辺
- 病院
- 道の駅

# 目指す姿（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る	
	設定の視点	<p><b>【交通マネジメント】</b> まちづくりの視点も持ちながら、地域の実態に応じて公共交通をデザインする人材が各地で活躍し、新たな交通サービスに向けた先進的な取組が迅速に進んでいる。</p> <p><b>【需要と供給に基づくマッチング】</b> デジタル技術を活用することで、抑圧されている移動も含む移動需要に基づいたマッチングが行われ、住民のライフスタイルに合わせた交通再編が進んでいる。</p>
移動の実態 (データ)	地域拠点型への移動が主だが、都市拠点型ほど移動の時間帯が決まっていない。	
今後の 施策も含めた キーワード	<ul style="list-style-type: none"><li>• 新技術の導入（自動運転、MaaS）</li><li>• 交通人材の育成</li><li>• データに基づくマッチング</li></ul>	



・低密に立地する住居

# 目指す姿（移動需要分散型）

	<p>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。</p>	
<p>目指す姿</p>	<p>設定の視点</p>	<p><b>【交通と生活サービスとの連携】</b> 交通事業者，利用者，目的地，行政等が主体的に連携し，交通と生活サービスの相乗効果が生まれることにより，生活交通の持続可能性が高まっている。</p> <p><b>【輸送資源の総動員】</b> 地域の輸送資源が総動員されることで，免許返納後等においても，地域住民の買い物や通院等，日常生活に必要な移動が確保されている。</p>
<p>移動の実態 (データ)</p>	<p>公共交通の利用（≒提供）が少なく，主な移動手段は自家用車。</p>	
<p>今後の 施策も含めた キーワード</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 地域のリソース（ヒト・カネ・データ）の総動員</li><li>• 住民同士による互助輸送</li></ul>	



# 目指す姿～課題～施策の方向性

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

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



県内交通の現状

## 地域類型別の目指す姿

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る。
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る。
目的地 特化型	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公共交通の利用が促進されている。
地域 拠点型	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。
地域 住居型	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。
移動需要 分散型	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。

## 公共交通の課題

社会構造の変化による移動需要の減少

顕在的・潜在的な移動困難者の増加

交通サービスの持続可能性

公共交通の位置づけの見直し

## 施策の方向性（仮）⇒第4回

拠点内及び拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化

減少する移動需要を束ね、県内移動を活発化する仕組みづくり

共創可能な生活交通体系の構築

地域が主体となり、誰もが移動を諦めることのない地域づくり

地域の実態に即した交通マネジメントの展開

限りあるリソース（ヒト・カネ・データ）をフル活用した、効果的な政策立案

交通レジリエンスの向上

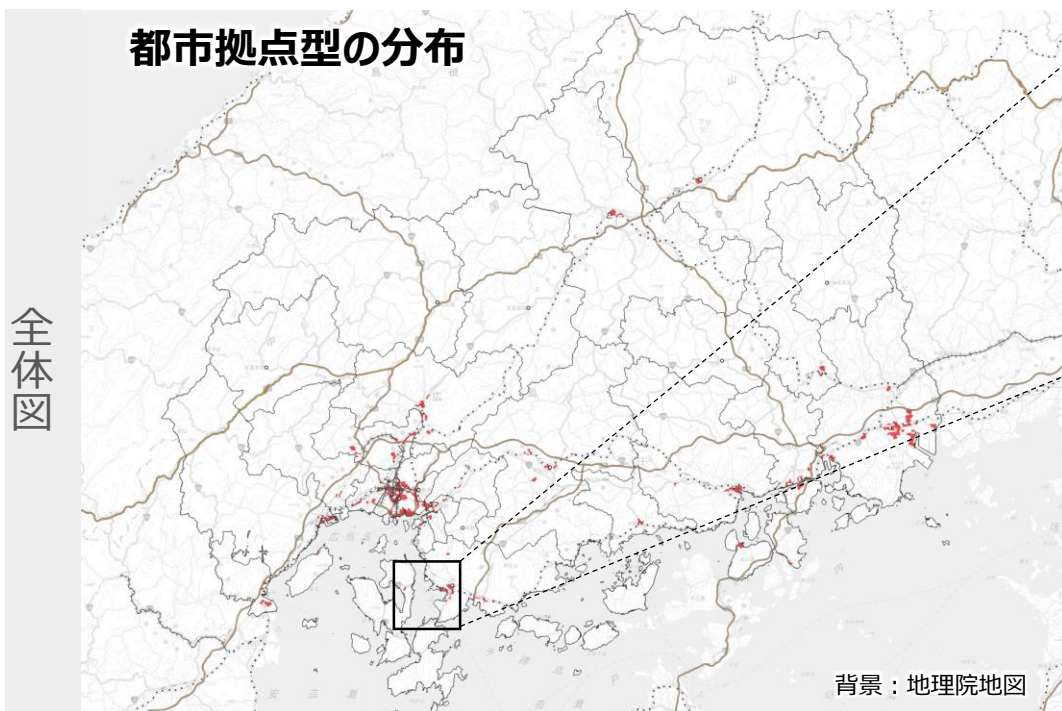
地球にも人にも優しい交通GX（グリーントランスフォーメーション）を推進

## 參考資料

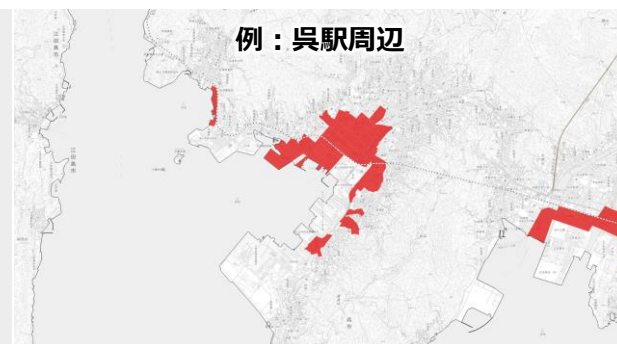
---



# (参考) 都市拠点型



拡大図



イメージ

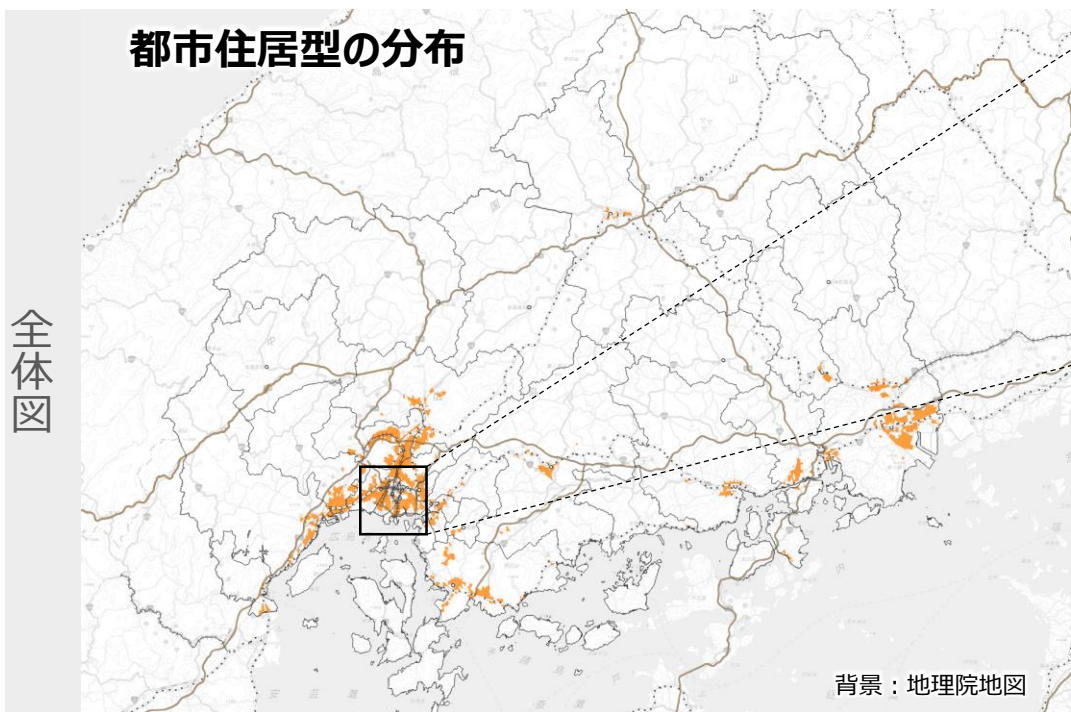


その他：福山駅周辺，広島市役所周辺

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。

# (参考) 都市住居型

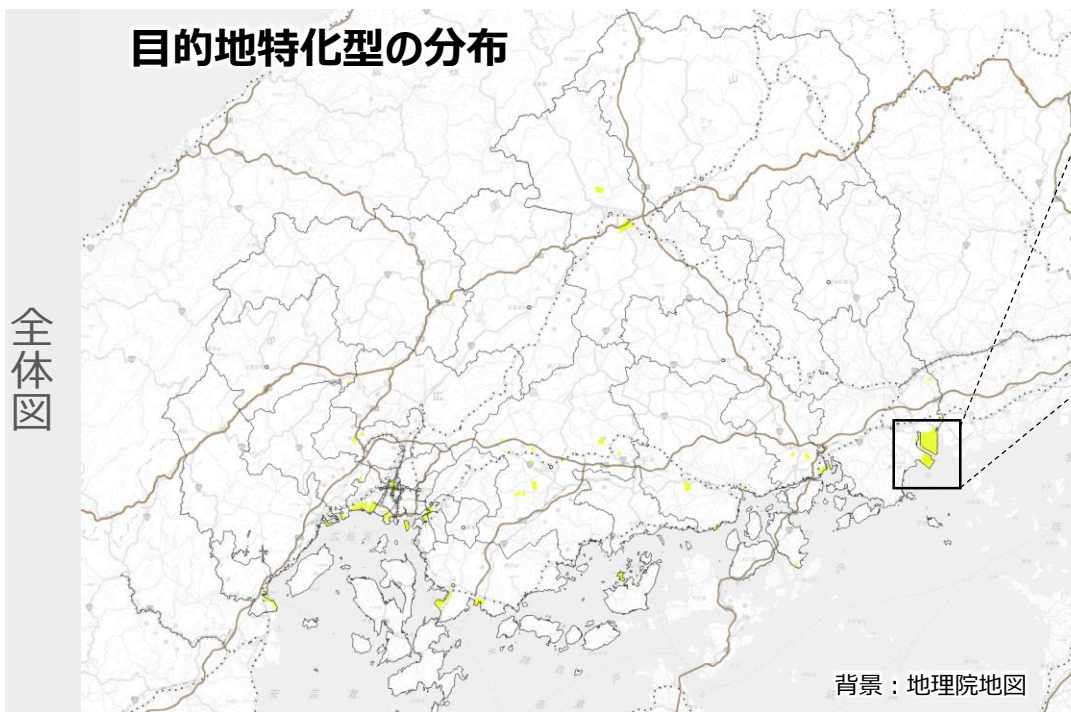


その他：呉市焼山エリア，福山市川口町エリア

## 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。

# (参考) 目的地特化型

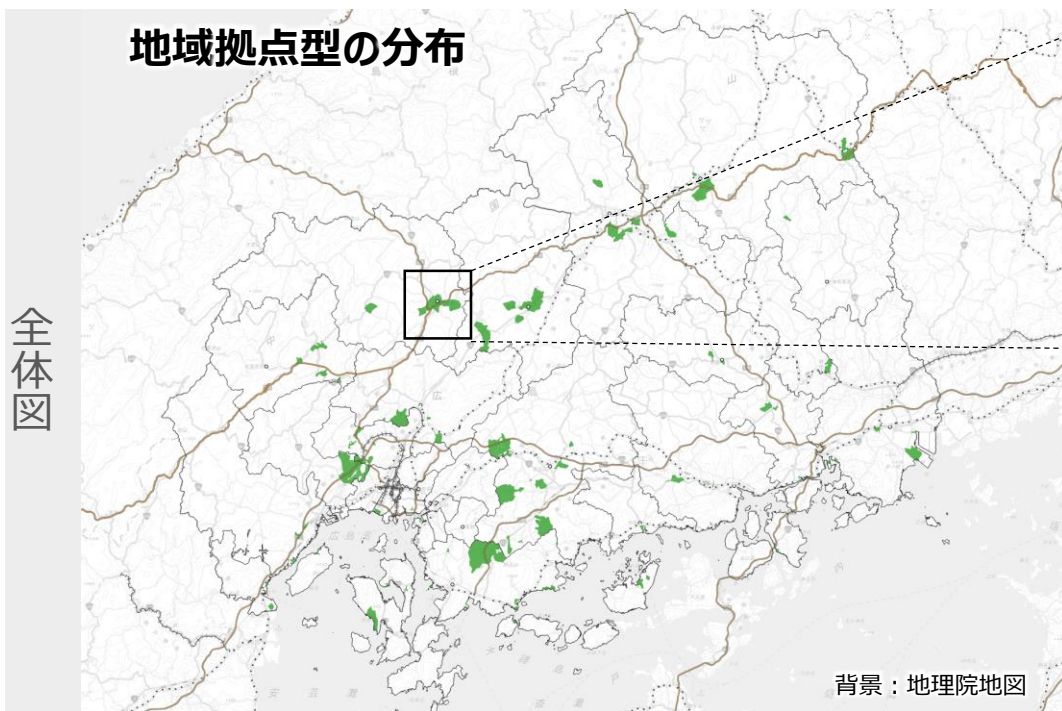


その他：広島市商工センター，県内各工業団地

## 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。

# (参考) 地域拠点型

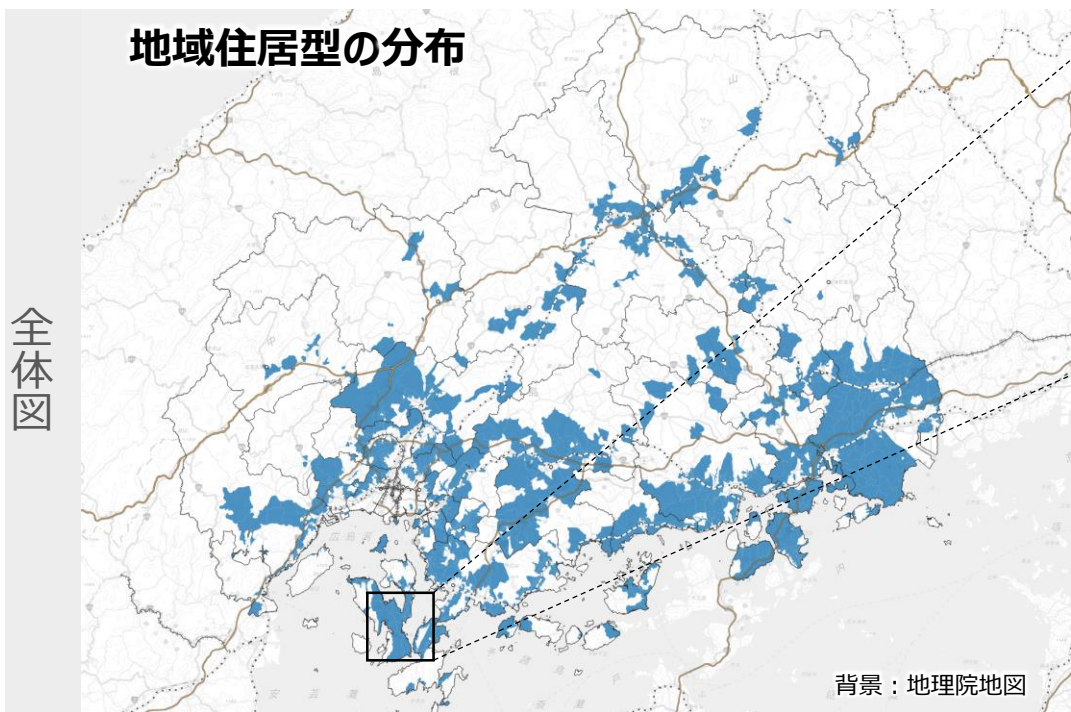


その他：庄原IC周辺, クロスロードみつぎ周辺

## 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。

# (参考) 地域住居型



その他：福山市神辺エリア，三原市糸崎エリア

## 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。

# (参考) 移動需要分散型



拡大図



イメージ



その他：中山間地域における大部分の地区

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。

## (参考) ワーキンググループでの検討経緯

学識者（協議会委員）を中心とするワーキンググループにおいて、これまで集中的に議論を行い、各テーマごとの検討を実施。

### ワーキンググループの開催状況

開催日		テーマ
第1回	4月5日	・ワーキンググループの進め方
第2回	4月25日	・外出、移動の意義・必要性
第3回	5月30日	・広島県における外出、移動の意義・必要性 ・調査・分析の進め方 ・未来シナリオの手法
第4回	6月10日	・ビジョンに必要な視点や留意すべき事項
第5回	6月24日	・調査・分析（需要面・供給面） ・課題の整理
第6回	7月8日	・課題の打ちだし
第7回	8月9日	・課題の再整理
第8回	8月22日	・第2回協議会資料確認、未来シナリオ検討
第9回	9月8日	・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
第10回	9月27日	・第3回協議会にむけたWGスケジュール ・目指す姿の再定義 ・目指す姿の検討
第11回	10月20日	・神田先生話題提供 ～リデザイン+それ以降の動向～ ・目指す姿（地域類型） ・来年度の進め方
第12回	11月17日	・第3回協議会資料確認

# (参考) 策定スケジュール

今後、部会（市町の交通活性化協議会）やワーキンググループにおいて、施策の方向性について議論を重ね、今年度中に骨子案を取りまとめる。

