

現状と課題を踏まえ、県全体の目指す姿を設定するとともに、県内を6つの地域類型に分類し、それぞれの移動特性に応じた目指す姿も設定。

**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（第3回）
<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>	<p><b>都市拠点型</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><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>	<p><b>都市住居型</b></p> <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><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>	<p><b>生産拠点型</b></p> <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>
<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>	<p><b>地域拠点型</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><b>地域住居型</b></p> <p>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。</p>
		<p><b>移動需要分散型</b></p> <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>

施策の方向性・具体施策

## 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

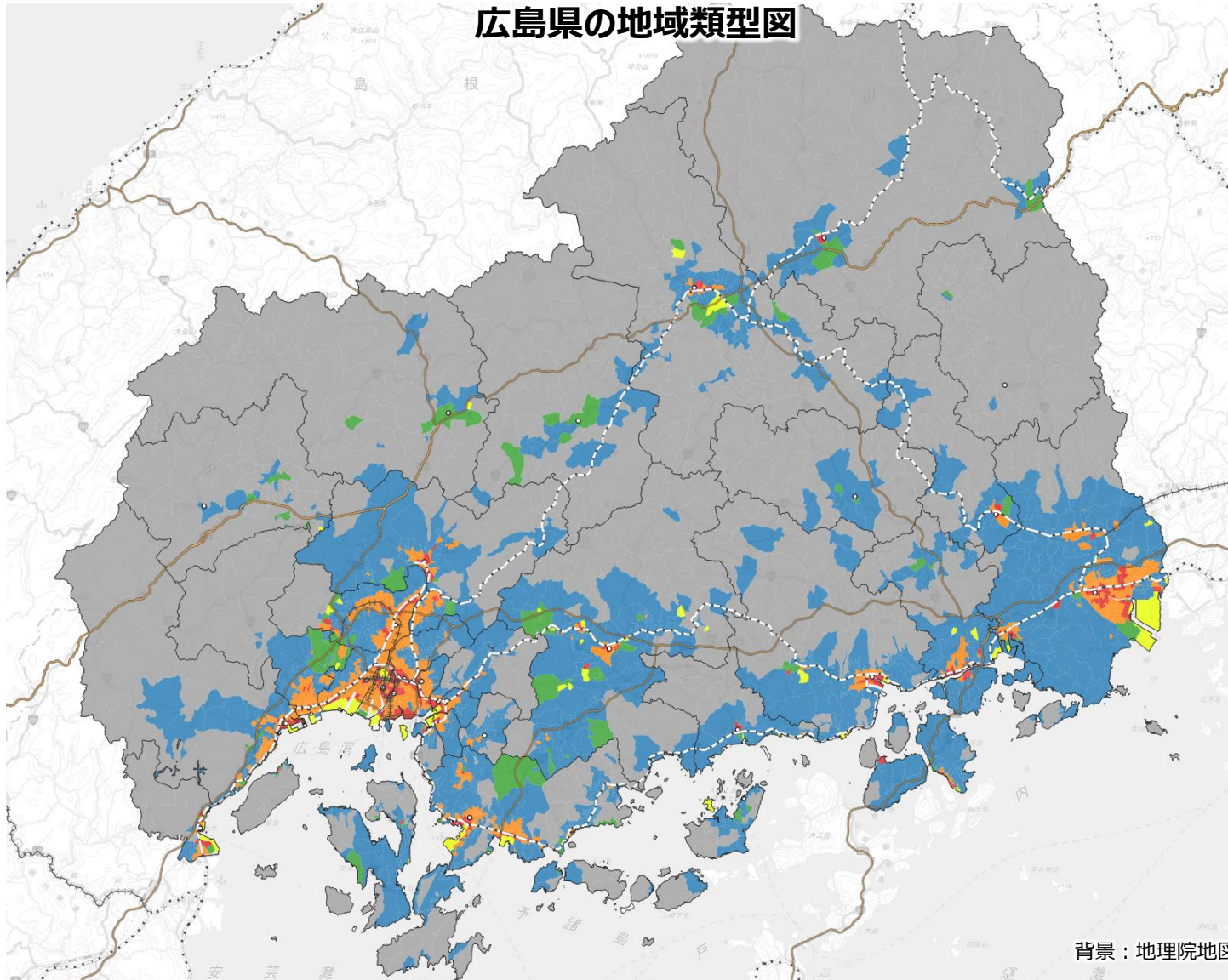
ことば	ことばの意味・込めた思い
県民の暮らし	通勤，通学，買い物，通院等， <b>守るべき県民の日常生活</b>
地域・経済	交通×まちづくり，交通×ビジネス，交通×医療など， <b>分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン</b>
共創	事業者・利用者・行政等，交通に関わる全ての関係者による， <b>地域公共交通の持続可能な再構築</b>
ひろしまの価値を高める	<b>豊かな暮らし</b> や <b>イノベーション</b> に公共交通が貢献することで，広島県の価値を高める
社会基盤	公共交通を <b>ベーシックインフラ</b> としてしっかり支えていく

➡ 県が主体となって、事業者・利用者・市町等と連携しながら、公共交通を利便性，持続可能性，生産性，快適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」に掲げる**適散・適集社会**を目指す

# 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
- 生産拠点型
- 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

地域住居型



- ・低密に立地する住居

地域拠点型



- ・町役場
- ・支所周辺
- ・病院
- ・道の駅

生産拠点型



- ・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

## 広島県地域公共交通協議会における主な意見

分野	委員名	意見
学識者	藤原会長	○現状の移動だけでなく、「移動したいけど我慢している移動」など、潜在的な移動需要についても捕捉する必要がある。(第2回) ○類型ごとに課題を整理するだけでなく、類型同士の相関関係も踏まえながら、ネットワークとして整理してほしい。(第2回)
	神田委員	○人口が減少する中で、移動量を増やすことは簡単ではない。移動量ではなく、一人一人の活動量を増やしていかないといけない。(第2回)
	力石委員	○県が主体的に取り組むことと、誰かに任せつつも県が支援すべきことを整理しながら、今後の施策を検討していく必要がある。(第3回)
事業者	赤木委員	○今後施策を検討する際は、利便性や実効性だけでなく、安全性も重要。関係する法規制を押さえた上で制度設計すべき。(第3回)
	迫田委員	○陸上交通だけでなく海上交通についての施策も今後検討してほしい。(第2回)
	富田委員	○タクシーの利用状況について、中山間地域の一部では対 2019 年比で 100%を超えているところもある。利用実態について分析していく必要がある。(第2回)
利用者	岡崎委員	○中山間地域の住民からは、官民が協力して、病院やスーパーが開く時間や、通学時間にダイヤを合わせることで利用が増えるのではないかという意見があった。(第2回)
	小池委員	○高齢者にとって「通院」も重要な日常生活の一部であるため、目指す姿に込めた思いの中に反映してほしい。(第3回)
	岡村委員	○ビジョンを実効的なものにするためには、施策面での市町連携や、財源確保等の視点も持ちながら進めていかなければならない。(第2回)
行政	(市長会・町村会代理) 金光委員	○施策の方向性を検討するに当たり、都市周辺や中山間地域など、地域ごとの現状・課題についても分析が必要。(第2回)
	岡田委員	○交通はエリア間の移動がメインなので、各類型がどのような交通でつながっているかという意識を持つことが必要。(第2回)

## 広島県地域公共交通協議会委員 (R4.12.1時点)

	職名	氏名
学識者	広島大学大学院先進理工系科学研究科教授	藤原 章正
	福山市立大学大学院都市経営学研究科教授	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准教授	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	富田 直也
	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	山本 直人
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	岡田 幸大
	広島県地域政策局長	杉山 亮一