

広島県地域公共交通ビジョン策定について

広島県地域政策局交通対策担当	非会員	○柴田 益良
広島県地域政策局交通対策担当	非会員	藤井 剛
福山市立大学大学院都市経営学研究科	正会員	渡邊 一成
広島工業大学工学部工学部環境土木工学科	正会員	伊藤 雅
呉工業高等専門学校	正会員	神田 佑亮
広島大学大学院先進理工系科学研究科	正会員	力石 真
復建調査設計株式会社	正会員	平井 健二

1. 概要

現在、広島県では、令和4年度～令和5年度の2ヵ年に亘って、県全域の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）の策定を進めている（図1）。本ビジョンは、地域公共交通を取り巻く環境が一層厳しさを増す中、様々な財源による支援策によって、路線を維持・確保し続ける対策のみでは、限界があるとの問題意識に立ち、広島県が主体的な役割を果たしながら、持続可能な地域公共交通の実現、更には、広島県が総合計画で示す、“適散・適集社会”に向けて、行政や交通事業者、利用者である県民といった全ての関係者が中長期的な視点をもって、広島県の地域公共交通の目指す姿とその実現に向けた取組みの方向性、制度・事業を共有する指針となるものである。

本稿では、県が主体的に、県内の市町、交通事業者、市民代表者、学識者等と共に作り上げていく計画策定の取組みについて紹介する。

2. 地域公共交通を取り巻く状況

地域公共交通の現状は、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、行政負担の増加、バスやタクシーの運転士不足をはじめとする供給面の課題の顕在化など、厳しい状況が続いており、更には、新型コロナウイルス感染症の拡大により、一層厳しさを増す状況に直面している。今後、アフターコロナにおける「新しい生活様式」の定着や人々の価値観や生活様式の多様化によって、地域公共交通を取り巻く環境は、コロナ前の水準まで回復しないことも懸念されている。

こうした背景から、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（令和3年度～令和7年度）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つの方向性を掲げた。また令和4年度には、「リ・デザイン」有識者検討会の提言を踏まえ、「地域公共交通活性化再生法」の改正が進められるなど、公共交通に関する議論が活発化している。

また、県内では、新たな動きも生まれており、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っている。

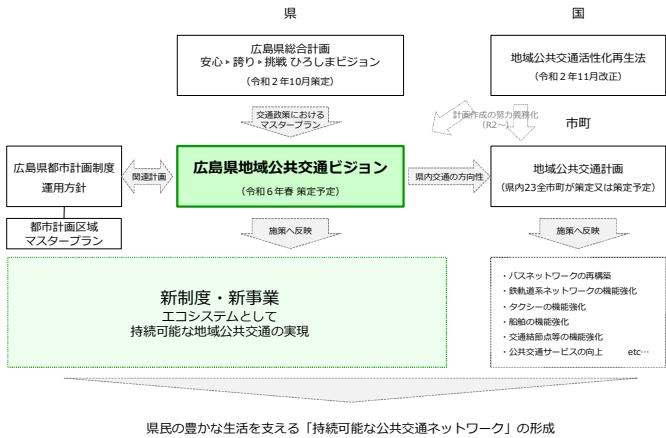


図1 ビジョンの策定について

キーワード 地域公共交通計画，ビジョン，地域・経済の共創，ベーシックインフラ，適散・適集社会
連絡先 〒732-0826 広島市東区光町 2-10-11
復建調査設計株式会社 TEL050-9002-1750

3. 策定の体制と議論ベースでの検討プロセス

ここからは、ビジョンの計画にあたっての体制と特に重視した“議論ベース”での計画検討プロセスについて紹介する。

まず、策定体制として、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）に基づき、法定協議会としての「広島県地域公共交通協議会」（以下、協議会）を設置するとともに、県内23市町が設置する既存の地域公共交通活性化協議会等を部会に位置づけ、密な連携や地域の実情に応じた議論が行える体制を構築した。更に、実務的な検討作業は、協議会の学識者委員4名と事務局である広島県交通対策担当及びコンサルで構成するワーキンググループを設け、月2回の頻度で議論を重ね、協議会や部会に諮るといったガバナンスでの工夫を行っている。また、令和5年度からは、具体的な施策の検討や市町間の広域的な移動について関係者との議論を活発に行うため、県内を3つの圏域に分け、それぞれの市町の担当者及び交通事業者が参画するエリア分科会にて議論の場を展開していくこととしている。

令和4年度は、ビジョンの骨格となる地域公共交通の「目指す姿」、「施策の基本方針・方向性」について、広島県の地域公共交通は、何が課題で、どういうことを実現したいか、そのためにどうするべきかという議論、更には、そもそも人が移動する意義とは？といった哲学的な思想にまで議論を立ち返らせるなど、“議論”することに大半の時間を割いた。他方、従来、多くの公共交通計画で用いられている実態調査や統計データによる分析作業は、議論の中から派生する仮説を検証するアプローチで、WEBアンケートや人流データ等を効率的・効果的に活用している。

また、昨今のVUCAと呼ばれる不確実な未来への対応という観点から、現状分析や過去からのトレンドに基づく将来予測のフォアキャストに加え、10～20年後の不確実な将来の視点から施策の方向性を考えるバックキャストによって、将来の地域公共交通に影響を与える外部環境要因を様々な文献から拾い出すスキニングといったアプローチも用いつつ、人々の価値観や生活様式の変化、新技術の進展や普及等を前提に、今後取り組むべき施策の方向性を導き出した。

4. おわりに

多くの議論を重ねて作り上げた「目指す姿」は図4に示す通りである。このフレーズにおいても1つ1つの言葉に対して意味や思いを込めながら、つまり、理念やメッセージ性をもって計画策定に取り組んでいることは本ビジョンの特長であると考ええる。

引き続き、令和5年度末のビジョン策定に向けて、地域との議論を通じながら、新たな制度や事業を構築し、従来型の路線の維持・確保等への県の支援策のみではなく、県や市町、事業者、利用者の全ての関係者がそれぞれの役割のもと、広島県の持続可能な地域公共交通の実現に向けて取り組んでいくことができる実践的な議論に基づく計画策定に取り組む。

WG STEP1 現状認識・課題把握	4月	WG①4/5 策定の進め方
		WG②4/25 ビジョンの論点の洗い出し
	5月	協議会#1 R4.5.1
	6月	WG③5/30 調査・分析・仮説検証論
	7月	WG④6/10 国の動向（外部有識者）
		WG⑤6/24 課題設定について
		WG⑥7/8 広島県の現状・将来動向
WG STEP2 未来シナリオ・目指す姿	8月	WG⑦8/9 あるべき論と課題（4時間集中討議）
		WG⑧8/22 未来シナリオ/類型化
	9月	協議会#2 R4.9.5
	10月	WG⑨9/8 未来シナリオ
		WG⑩9/27 目指す姿（県全体）
		WG⑪10/20 目指す姿（地域類型別）
	11月	WG⑫11/17 目指す姿の最終案
WG STEP3 施策の方向性・骨子	12月	協議会#3 R4.12.1
		WG⑬12/12 基本方針・施策の方向性
	1月	WG⑭12/26 基本方針・施策の方向性
		WG⑮1/20 施策の方向性・新制度
	2月	WG⑯2/17：骨子（案）・新制度
	3月	WG⑰3/7：新制度・新事業
		協議会#4 R5.3.20

図2 ワーキング(WG)実施結果



図3 現状と未来からのアプローチ

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 ベースックインフラ 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」に掲げる**適敷・適集社会**を目指す。

図4 広島県の地域公共交通が目指す姿