

交通空白の解消に向けた取り組みの推進について

1. 取り組みの背景と必要性

近年、本町における地域公共交通は、住民の生活環境の変化に伴う利用者の減少、深刻な運転手不足やコスト高により運行収支が著しく悪化しています。その結果、事業者の廃業や路線バスの減便・廃止が相次ぎ、移動手段の維持が極めて困難な状況に直面しています。

公共交通の衰退は、買い物や通院といった外出控えによる「住民の生活の質の低下（機会損失）」や、家族等による「送迎負担の増加」を招いており、これらの蓄積は、個人や地域の活力を阻害する深刻な要因となっています。

本町としても、これ以上の状況悪化を防ぎ、住民が将来にわたって安心・安全に暮らせる生活環境を維持するため、交通空白の解消に向けた取り組みに着手します。

2. 国の動向

現在、国（国土交通省）は全国で深刻化する交通空白の解消に向け、これまでにないスピードや規模感で法改正による規制緩和や財政支援を進めています。

○「交通空白解消・集中対策期間」の設定

R 7～R 9 年度までの 3 年間で集中期間に指定し、地方自治体への支援策を大幅に拡充

○新たな移動手段の解禁・規制緩和

「日本版ライドシェア」の導入加速や自治体・NPOが主体となる「公共ライドシェア」の要件緩和など、従来のバス・タクシーの枠組みに捉われない柔軟な制度設計を推進

※日本版ライドシェア…タクシー会社が運行管理を行い、一般ドライバーが自家用車で有料送迎する仕組み

※公共ライドシェア…自治体やNPOが運行主体となり、タクシー不足の過疎地や夜間・早朝の「住民の足」を一般の自家用車で確保する仕組み

【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（R 8 年 6 月改正）】

改正概要	改正内容
①スクールバスや送迎バスの一般開放	学校・病院・企業の送迎バスを日中などに住民も乗れる「公共ライドシェア」等として使えるように規制を緩和
②地域企業の協力（努力義務化）	地元企業や団体が運転手派遣や車両貸出により、自治体に協力することを法律上の努力義務に指定
③交通データの開示義務化	自治体が効率的な運行ルート（ダイヤ）を作るため、交通事業者に移動データの提供を義務化

3. 本町における現在の状況

本町が本取り組みをスタートするにあたり、既に運行事業者を中心として、交通空白解消に向けた取り組みが始まっています。

○ホープバス協同組合による先行的な取り組み

ホープバス協同組合が国の支援事業「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトの「モビリティ人材・組織育成タイプ」に先行して応募

※応募・実施内容は別紙のとおり（7月に採択結果の判明予定）

○応募事業における本町の役割

事業者と連携し交通空白解消の具体的な仕組みづくり（利用ニーズの調査や実証実験の検討など）を一体となって推進

4. 今後の具体的な進め方（本日までご審議いただきたい事項）

本町の交通事情、国の集中対策期間、事業者による先行的な取り組みの実施に合わせて、交通空白解消に向けた事業を具体化・推進するため、以下の2点について提案いたします。

① 地域公共交通計画の改定（追加記載に向けた手続きの着手）

現行の「北広島町地域公共交通計画（R5～R9年）」には、交通空白解消に関する施策や事業が未記載となっています。

先行して取り組んでいる事業者の動きを町としてもバックアップし、かつ国支援の有効活用を図るため、当該計画に「交通空白の解消に関する記述および事業」を追加で記載・位置付ける予定です。

なお、具体的な改定内容（対象エリアや運行手法など）については現時点では未定です。

今後、設置予定の分科会等において具体的な検討を進め、計画改定の素案を作成した上で、改めて公共交通会議に諮り、ご審議をいただく予定です。

② 「交通空白解消分科会（仮称）」の設置

具体的な対象エリアや運行手法、スケジュール等の詳細については現時点では未定です。

そのため、公共交通会議の下部組織として、機動的で実務的な協議・検討を行うための「分科会」の設置を予定しています。

分科会のメンバーは現時点では未定ですが、今後、分科会において具体的な施策案を練り上げ、まとまった計画改定案や事業計画については、随時、公共交通会議に諮り、ご審議をいただく予定です。

事業主体

北広島町「交通空白」対策
共創基盤・分野横断検討会議

事業費

事業全体費用：770.3万円
補助対象経費：715.5万円
(収入分除く)

事業実施地域

広島県山県郡北広島町(主に千代田～大朝エリア)

事業背景・目的

北広島町では、AI活用デマンド交通システムを導入し、運転手不足の中で交通事業者を中心に住民向けサービス充実に取り組んできた。一方で、町外からの通勤・通学や観光及び夜間時間帯等の交通需要対策が求められるものの、分野横断的な協議体制は十分とは言えず、政策連携を担う人材と共創体制基盤の育成構築が課題となっている。

実施手順

ワークショップ(以下、WSとする)

- 持続可能な地域交通共創基盤・組織等の設計(8月～9月)
- ニーズ調査、育成カリキュラム・WS(教材)の設計(8月～9月)

共創基盤・需要対策等の検討

- 交通需要調査等の実施 9月～
- 分野横断検討会議開催 10月～2月(3回程度)
- 需要分析・対策等の検討 11月～
- WS実施(テーマ①) 共創仮説検討/11月～

人材育成(ワークショップ・OJT)

- WS実施(テーマ②) 導入等検討/12月～
- 需要分析結果・対策計画等に基づくOJTの実施 12月～
例)通勤・通学需要の対策
- WS実施(テーマ①) OJT評価・改善/1月～

事業概要

事業対象者	北広島町(交通政策担当)、交通事業者、商工(飲食・工業団地企業)・教育及び観光事業者等
習得するスキル	<ul style="list-style-type: none"> ● データに基づく戦略や施策の立案能力 ● 課題解決(PDCAサイクル)に向けた実践能力 ● 分野横断型(交通×商工教育観光事業者※)共創マネジメント能力 ※以下商工教観という
人材・組織育成の内容および手法	<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な地域交通共創基盤・組織等の検討分野横断(交通×商工教観)検討会議の開催 ● データに基づく戦略・施策等の検討・計画策定交通需要調査等の実施、対策・計画等の策定 ● WS ①交通需要対応・共創による対策の検討 ②運転手不足対策・ライドシェア導入検討 ● 実地研修会-参加費徴収研修会を開催(予定) ● 需要分析・対策検討等、計画に基づくOJT実施交通×商工教観共創による需要対策の展開

事業効果

【人材・組織育成(直接効果)】

- 分野横断検討会議を開催し、令和9年度設立を目指す分野横断連絡会の組成基盤を育成
- データに基づく戦略や施策の立案能力、課題解決に向けた実践能力分野横断型共創マネジメント能力の向上

【地域への効果(共創体制効果)】

- 交流人口増加等による現地消費額拡大への貢献(定量効果)
- 魅力的なまちづくり(定性効果) 余暇・若者の魅力向上へ貢献

【運転手不足対策(機運醸成)】

- 運転手不足に対する対策検討ライドシェア関連知識の習得
- 令和9年度以降の取組検討ライドシェア導入に向け機運醸成

事業実施体制

