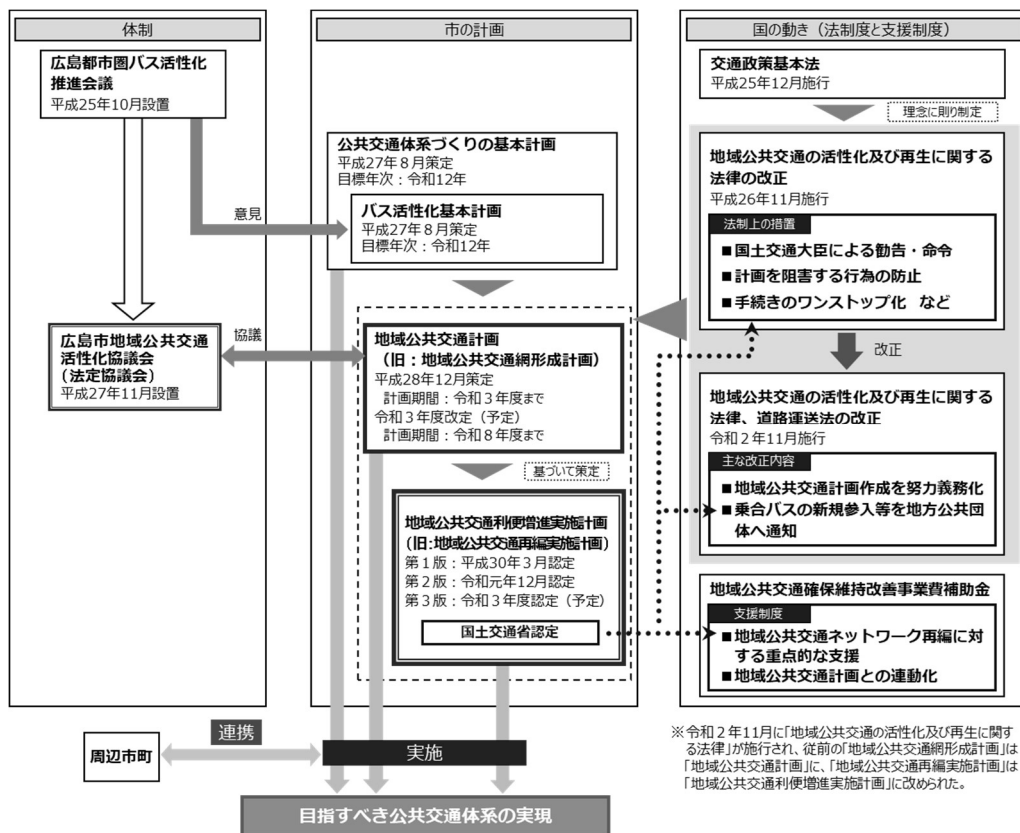


公共交通ネットワークの再構築に向けた取組

1 これまでの経緯

交通政策の基本理念や、国・自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」に則り、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことにより、地方公共団体が中心となって、まちづくりと一体的に持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープランとなる「地域公共交通計画」（以下「公共交通計画」という。）を策定することが可能となりました。

こうした国の法的枠組みを活用しながら、平成 27 年 8 月に都市づくりの長期的展望に立った「公共交通体系づくりの基本計画」を策定の上、これに掲げた目指すべき公共交通体系の実現を図っていくこととし、平成 28 年 12 月に公共交通の機能強化策や利用促進策を盛り込んだ公共交通計画を策定しました（令和 3 年 2 月に令和 2 年度までの計画期間を令和 3 年度まで延期）。



2 取組状況

公共交通計画に基づき、公共交通ネットワークの再構築に取り組んでいます。このうち、バス路線については、都心部における競合・過密化の解消を図るとともに、郊外部等では、路線のフィーダー化や、地域の実情・ニーズに応じた運行形態の見直しなどの再編に取り組むことにしています。

こうした考えの下、「地域公共交通利便増進実施計画」の最初の取組として、多くの路線が集中し、過密化している都心部を対象とした利便増進実施計画（第 1 版）について、平成 30 年 3 月に国土交通省の認定を受け、同年 5 月から都心循環線「エキまちループ」の運行を開始しました。

これに続き、デルタ内の主要な施設を循環する「まちのわループ」と、広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」について、利便増進実施計画（第 2 版）として取りまとめ、令和元年 12 月に国土交通省の認定を受け、令和 2 年 1 月から運行を開始したところです。（令和 3 年 2 月に令和 2 年度までの計画期間を令和 3 年度まで延期する内容で変更認定）

このほか、目指すべき公共交通体系の実現に向け、交通結節点の整備や利用環境の向上など、様々な機能強化策に取り組んでいます。

3 今後の進め方

公共交通計画の改定に向け、これまで、デルタ市街地及びデルタ周辺部における年齢別や時間帯別の移動需要を分析するとともに、協議会での議論を踏まえ、本年 7 月から 8 月にかけて、市民や企業等に対し、新型コロナウイルス感染症の影響による交通行動や勤務形態の変化の状況や終息後の意向などについて、アンケート調査を実施しました。

また、令和 2 年 1 1 月、持続可能な輸送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「改正地域公共交通活性化再生法」と「独占禁止法特例法」が施行されたことを踏まえて、路線バス等の維持が困難と認められる場合のサービス継続のための取組や、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃などが見直し可能となる運賃プール制の導入、複数の移動手段を最適に組み合わせ一つのサービスとして提供する MaaS の推進など、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる施策について検討を進め、本年度中に公共交通計画の改定を行います。

