

東広島市都市交通計画（案）

～人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、
サービスを楽しむ未来都市～

令和 6 年 4 月現在

東広島市

目次

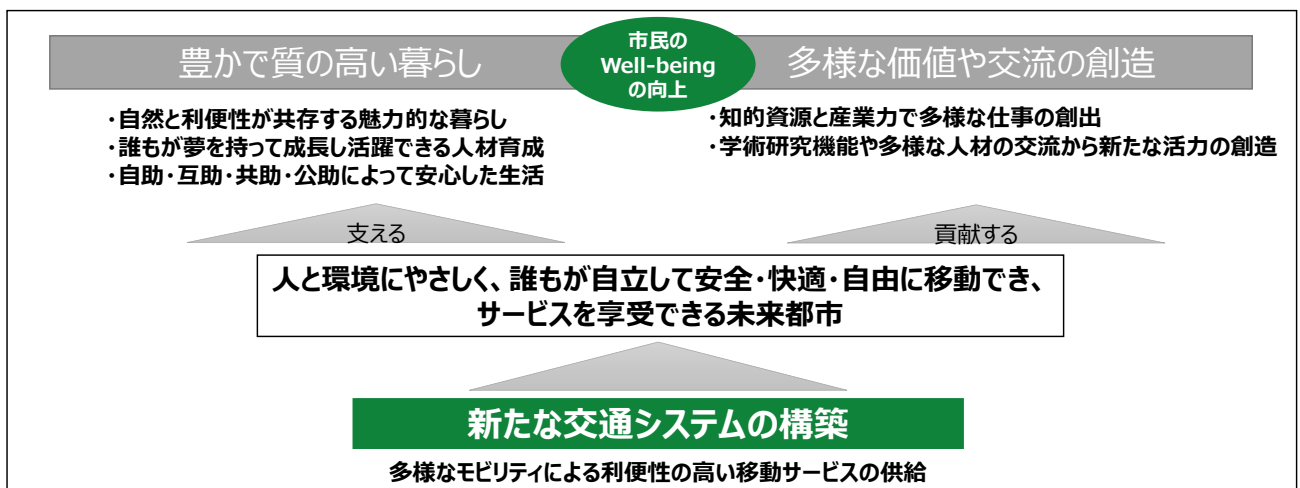
1. 東広島市の目指す都市交通の姿	2
1.1 目指す都市交通の姿	2
1.2 これからの交通システム	3
2. 都市交通計画の必要性	3
2.1 都市交通計画とは	3
2.2 都市交通への社会的要請	4
2.3 上位・関連計画の改定	6
2.4 新たなまちづくりの展開	10
2.5 都市交通の現状と課題	12
2.6 都市交通のギャップ・社会的要請	33
2.7 都市交通におけるこれまでの取組	35
3. 将来交通計画の基本理念と基本方針	39
3.1 基本理念	39
3.2 基本方針	41
4. 将来交通計画	43
4.1 基本理念 日常生活を支える交通に係る検討	43
4.2 基本理念 都市の活力を促す交通に係る検討	47
4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討	51
4.4 基本理念を支えるモビリティ・マネジメントの取組	59
4.5 基本方針を実現するための取組・施策メニューの一覧	60
4.6 将来交通計画の方針図	61
4.7 地域別戦略	64
4.8 目標値の設定	99
5. 都市交通計画の実現に向けた取組	102
5.1 効率的・効果的な施策推進のための仕組みや体制	102
5.2 都市交通計画の見直し	104

1. 東広島市の目指す都市交通の姿

1.1 目指す都市交通の姿

本市では、豊かで質の高い暮らしを支え多様な価値や交流の創造に貢献することで、市民の“**Well-being**”の向上を目指すため、「**人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、サービスを享受できる未来都市**」を『目指す都市交通の姿』として設定します。多様なモビリティによる利便性の高い移動サービスを供給する新たな交通システムを構築していく必要があります。

人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、 サービスを享受できる未来都市

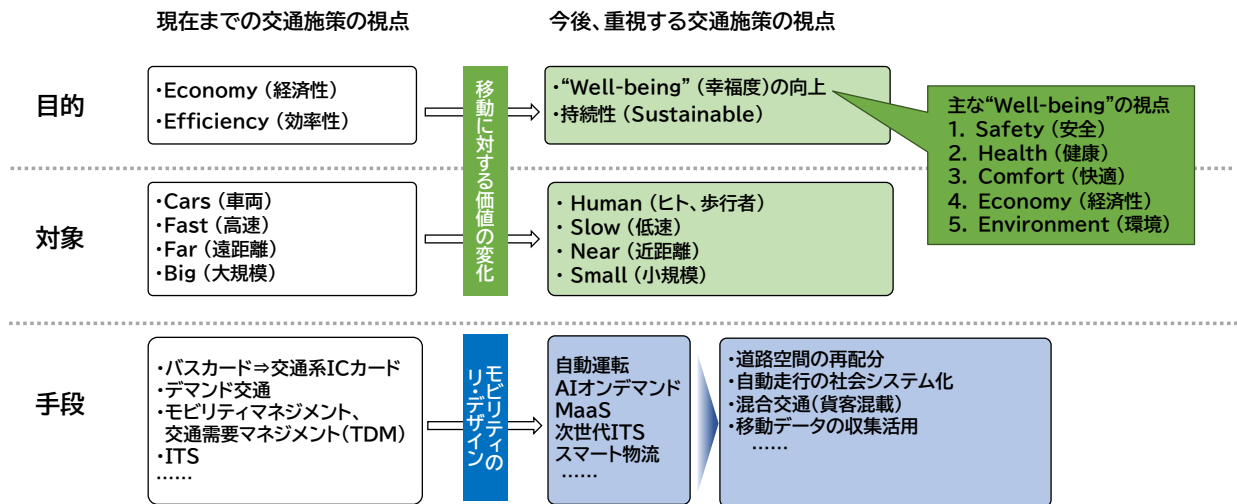


▲目指す都市交通の姿

1.2 これからの交通システム

豊かで質の高い暮らしを支え、多様な価値や交流の創造に貢献する交通システムは、市民の“Well-being”の向上につながります。

そのため、「経済性」「効率性」を追求した「広域」「高速」「大量」といった従来の交通システムの構築に加えて、「人を中心」とした交通・移動の選択肢を増やすなかで、「近距離」「低速」「小規模」といった視点を加えた重層的な交通システムの構築が求められています。

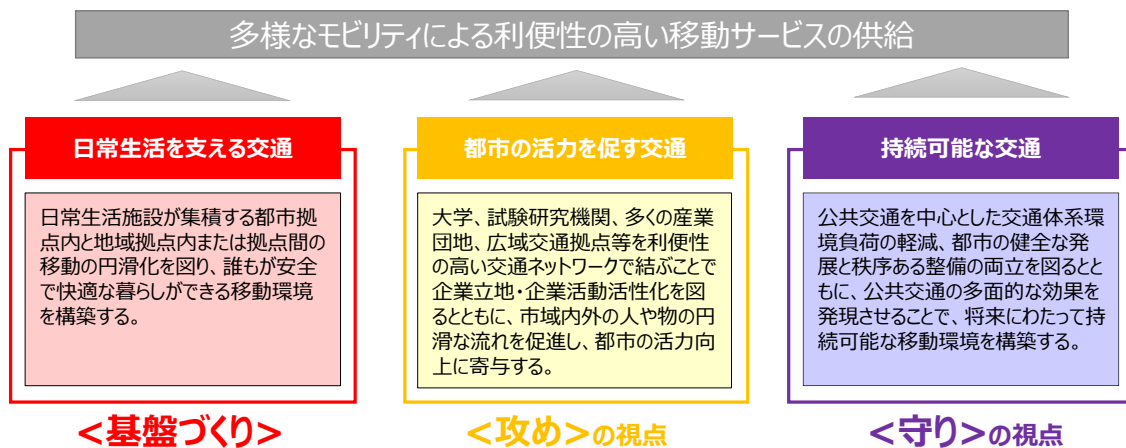


資料：内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）スマートモビリティプラットフォームの構築資料を基に一部加工

▲今後重視する交通施策の視点

本市では、「豊かで質の高い暮らしを支え、多様な価値や交流の創造に貢献する交通システムの構築～多様なモビリティによる利便性の高い移動サービスの供給～」を目指します。

豊かで質の高い暮らしを支え、 多様な価値や交流の創造に貢献する交通システム



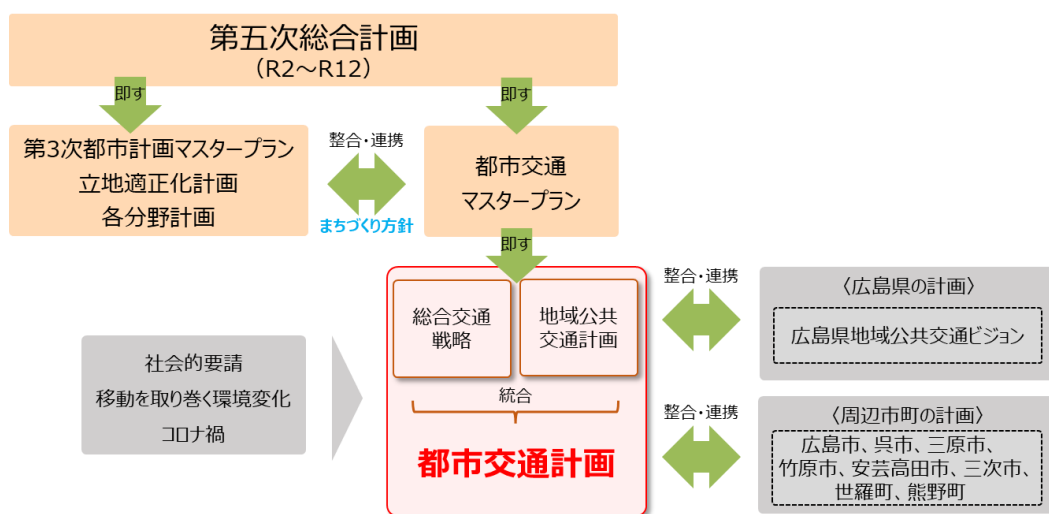
▲これからの交通システム

2. 都市交通計画の必要性

2.1 都市交通計画とは

2.1.1 計画の位置づけ

都市づくりと交通施策等を一体的な取組とし、総合的にバランスのとれた交通施策について、将来を見据えるとともに市民及び関係機関等の合意を得ながら体系的に実施していくための計画です。本市における総合的な交通施策の基本方針を定めた「東広島市都市交通マスタープラン」を踏まえ、将来都市交通に関する強化策等の施策展開の方向性を示した総合交通戦略と、公共交通に関する計画を示した地域公共交通計画を統合した計画とします。



▲都市交通計画の位置づけ

2.1.2 目標年次

本計画の目標年次は令和 12 (2030) 年、さらにその先の長期を見据えるものとします。

2.1.3 計画区域

本計画の対象区域は東広島市全域とします。なお、市域を跨った日常的な交通行動が見られるため、周辺市町も考慮した内容とします。

2.2 都市交通への社会的要請

「東広島市総合交通戦略」及び「東広島市地域公共交通網形成計画」の策定から約10年が経過し、少子高齢化に伴う人口減少、地球規模の環境問題の深刻化、デジタル技術の進展、新型感染症の世界的な流行など、本市を取り巻く状況は大きく変化しています。

世界共通目標への参画

- ・SDGsへの対応

地球環境問題の深刻化

- ・東広島市ゼロカーボンシティ宣言の実現

新しい生活様式への対応

- ・デジタル技術の進展
- ・ウィズコロナ、アフターコロナ
(テレワークの普及、地方移住ニーズの高まり)

災害への対応と構造物の長寿命化

- ・交通ネットワークの機能強化
- ・予防保全型の管理への転換

▲都市交通への社会的要請

(1) 世界共通目標への参画

地球規模で生じている様々な課題の解決を目指し、「持続可能な開発目標」である「SDGs」が平成27(2015)年の国連サミットで採択されています。

わが国においても、その達成に向けて、創業や雇用の創出により、少子高齢化やグローバル化の中で実現することができる「豊かで活力ある未来像」を世界に先駆けて示していくこととしており、世界共通の目標として、また、地域社会においてもこのような概念が浸透していくものと考えられます。

そこで、これらを本市の都市交通へ反映させていくことが求められています。

(2) 地球環境問題の深刻化

本市においても令和4(2022)年3月に「東広島市ゼロカーボンシティ宣言」を表明し、ゼロカーボンシティの実現に向けて、「第2次東広島市環境基本計画」等に基づいた様々な施策に取り組んでいます。

特に、本市は、自動車に依存した交通体系であるため、低炭素・カーボンニュートラルに向けた交通体系の再構築が求められています。

(3) 新しい生活様式への対応

コロナ禍においては、出社や顧客先への訪問などの外出行動から、テレワークや WEB 会議への移行を求められました。さらに、ウィズコロナ、アフターコロナの状況においても働き方改革と合わせて、勤務先や顧客先に出向かなくても業務を遂行する方法が普及してきています。

外出制限・自粛により、ネットショッピングやフードデリバリーも普及し、今後も新しい生活様式の中に組み込まれていくものと想定されます。この結果、利用者の外出が減少する一方で、配送用の自動車が二輪車・自転車へ転換すると想定されます。

外出自粛、三密回避によりバスや鉄道など公共交通利用も回避された結果、利用者数は大幅に減少し、行動制限が緩和された後も、コロナ禍前の水準に回復するには至っていません。

一方、テレワークの普及は、必ずしも勤務先でなくても勤務が続けられることから、地方移住のニーズも高まっており、その受入れ先に選ばれるため、生活基盤とともに受入れ環境の充実が求められています。

(4) 災害への対応と構造物の長寿命化

本市を襲った平成 30(2018)年 7 月豪雨のように、異常気象による土砂災害、風水害等の激甚化、頻発化しています。このため、緊急輸送道路や市内の被災箇所あるいは避難施設、防災拠点等を連絡する道路ネットワークの機能強化が一層求められています。

さらに、道路や公共交通機関の早期復旧とともに、相互が連携した復旧期の交通体制構築にも備えておくことが必要となります。

道路施設（橋梁・トンネル・舗装・道路附属物等）を長期かつ安全に利用することができるよう機能を維持していくためには、従来の対処療法的な事後保全型の管理から、損傷や劣化が進行する前に適切な対策を行う予防保全型の管理へ転換し、更新時期の平準化や維持管理等に係るトータルコストの縮減を進めることが求められています。

2.3 上位・関連計画の改定

前回策定時から、総合計画をはじめ各種上位計画・関連計画が改定されており、新たな視点に基づくまちづくりを進めています。

さらに、まちづくりと連動した都市交通に対する新たな期待と要請から、これらに対応できる取組が必要です。

(1) 地域公共交通の「リ・デザイン」

国土交通省では、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通が、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、「官民の共創」「交通事業者間の共創」「他分野を含めた共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）する提言を取りまとめています。



資料：国土交通省「地域公共交通の「リ・デザイン」～「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」最終とりまとめ～」

▲地域公共交通の「リ・デザイン」（令和4年8月）

(2) 広島県地域公共交通ビジョン

広島県では、今後の持続可能な地域公共交通の実現に向け、県、市町、交通事業者、利用者といった全ての関係者が中長期的な視点をもって「目指す姿」と取組の方向性を広く共有するため、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」を策定しています。

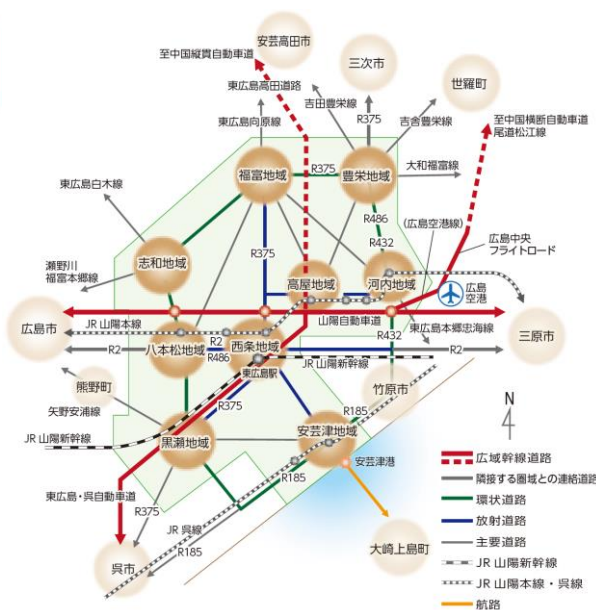
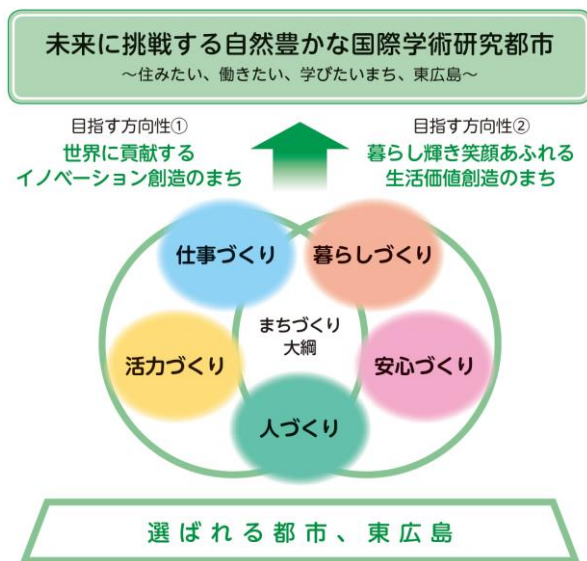


資料：広島県地域公共交通ビジョン R6.3

▲施策の方向性と地域類型の対応（令和6年3月）

(3) 第五次東広島市総合計画

本市では、長期的視点から計画的なまちづくりを進めるため、令和 12(2030)年に向けた新たな将来ビジョンと発展の方向として「未来に挑戦する自然豊かな国際学術研究都市～住みたい、働きたい、学びたいまち、東広島～」を将来都市像、「これまでの発展を基盤に「新たな価値」の創出」を理念とした、まちづくりの基本指針となる計画を策定しています。



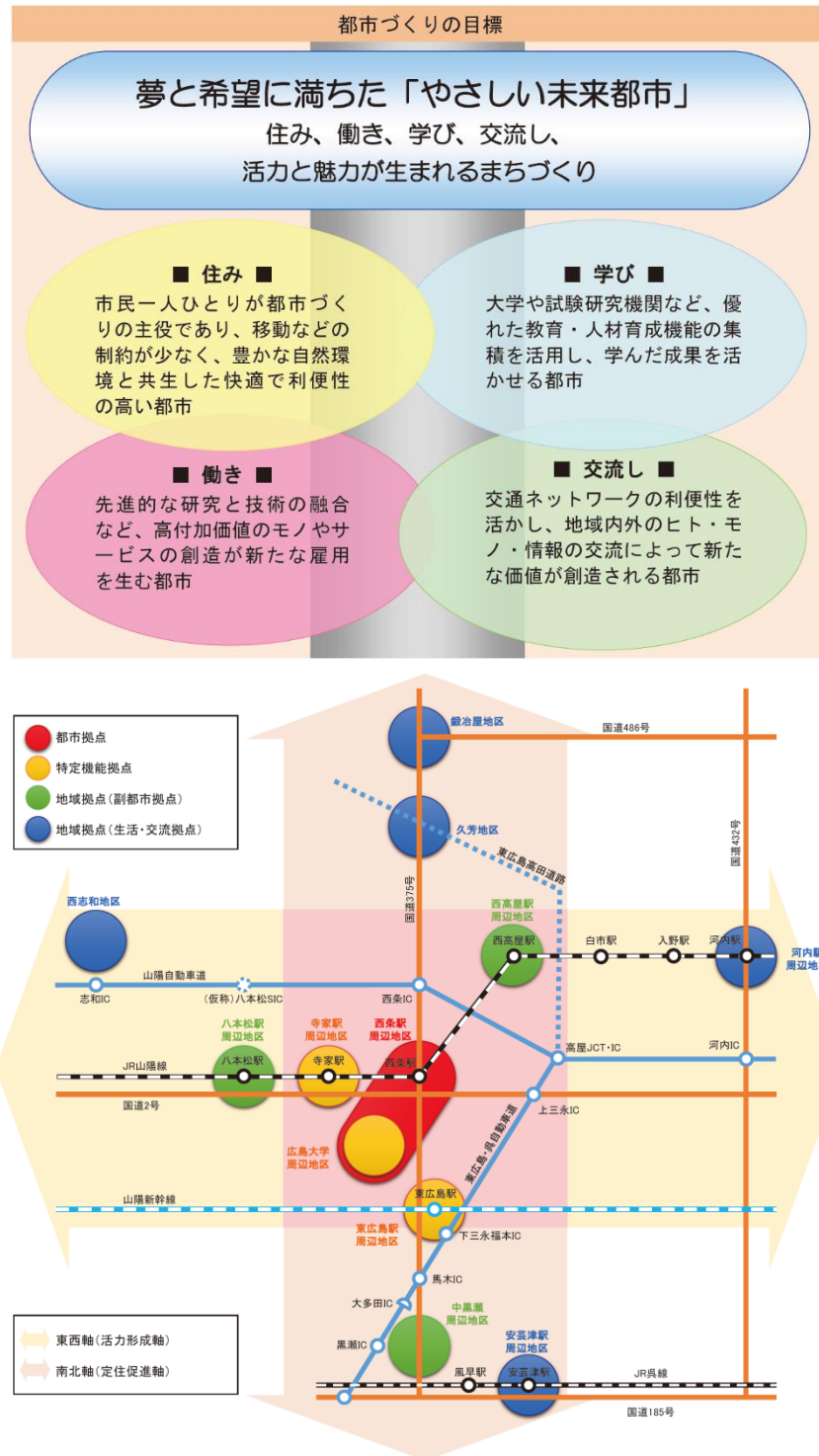
- ① **仕事づくり**：知的資源と産業力で多様な仕事生まれるまち
- ② **暮らしづくり**：自然と利便性が共存する魅力的な暮らしのあるまち
- ③ **人づくり**：誰もが夢を持って成長し活躍できるまち
- ④ **活力づくり**：学術研究機能や多様な人材の交流から新たな活力が湧き出すまち
- ⑤ **安心づくり**：自助・互助・共助・公助によって安心した生活を送れるまち

資料：第五次東広島市総合計画

▲第五次東広島市総合計画(令和 2 年 3 月策定)

(4) 第3次東広島市都市計画マスタープラン

第3次東広島市都市計画マスタープランは、令和12(2030)年を目標とする、本市における都市づくりの基本的な方針となるものです。都市づくりの目標として掲げる「夢と希望に満ちた『やさしい未来都市』 住み、働き、学び、交流し、活力と魅力が生まれるまちづくり」の実現に向けて、各種施策の推進に取り組んでいく計画を策定しています。



資料：第3次東広島市都市計画マスタープラン

▲第3次東広島市都市計画マスタープラン(令和4年3月改定)

2.4 新たなまちづくりの展開

(1) 東広島市次世代学園都市構想

東広島市《タウン（まち）》と広島大学《ガウン（学生・教授）》が一体となったまちづくりを推進することで、持続可能な地方都市として、「適散・適集社会」の新たな都市モデルを構築し、最先端の技術を取り入れながら、イノベーションを創出し、世界から起業家や研究者が集まるまちづくりを実現させるため、東広島市次世代学園都市構想を策定しています。

本市の中核を担う都市拠点内に位置する広島大学及び広島大学に隣接した地区を先行的に実証・実装を行うモデル地区とし、新たな仕掛けとして「Town&Gown」の推進、企業を呼び込む仕組みとして「スマートシティ共創コンソーシアム」の形成、大学と都市がセットで選ばれるための「基盤形成」を行いながら、「多様性と調和のあるまちづくり～高度人材・地域住民に快適で刺激的なまち～」を目指した取組を進めています。

交通分野においては、モビリティのり・デザインにより、徒歩・自転車・公共交通機関の15分圏内で居住者が必要なすべてのサービスにアクセスできる15分都市の実現により、学園都市東広島のイノベーション創出を支援する取組が進められています。

また、都市拠点の後背地に立地する半導体企業の大型投資計画など、新たなまちづくりの基盤整備を踏まえた都市交通の施策を展開する必要があります。

大学・研究機関・企業／「Town & Gown」の仕組み

【東広島市が持つポテンシャル】

【期待する将来】

- Well-being
- SDGs
- ポジティブヒース

【新たな都市機能の案】

既存のエリアを活かしつつ、必要な機能が周辺に広がっていくイメージ



【新たな仕掛け】

- ・「Town & Gown」(※)の推進
- ・スマートシティ共創コンソーシアムの形成
(企業を呼び込む仕組み)
- ・大学と都市がセットで選ばれるための基盤形成

【3つの取組】

- ・イノベーションが起きる仕組みづくり
～快適性や利便性を含めた新たな価値の創出～
- ・グローバルスタンダードな生活環境づくり
～国際色豊かな魅力ある都市拠点の形成～
- ・人づくり（学びと実践）
～地域全体のグローバルな頭脳循環への参加～

資料：東広島市次世代学園都市構想（令和4年3月）

期待する将来像 ▶

(※) 持続可能な未来のビジョンを共有する市と大学が地方創生を実現し、持続的な地域の発展と大学の進化をともに目指すもの

資料：自動運転・隊列走行 BRT 検討分科会資料より作成

イノベーション創出を支援する交通分野の取組 ▶

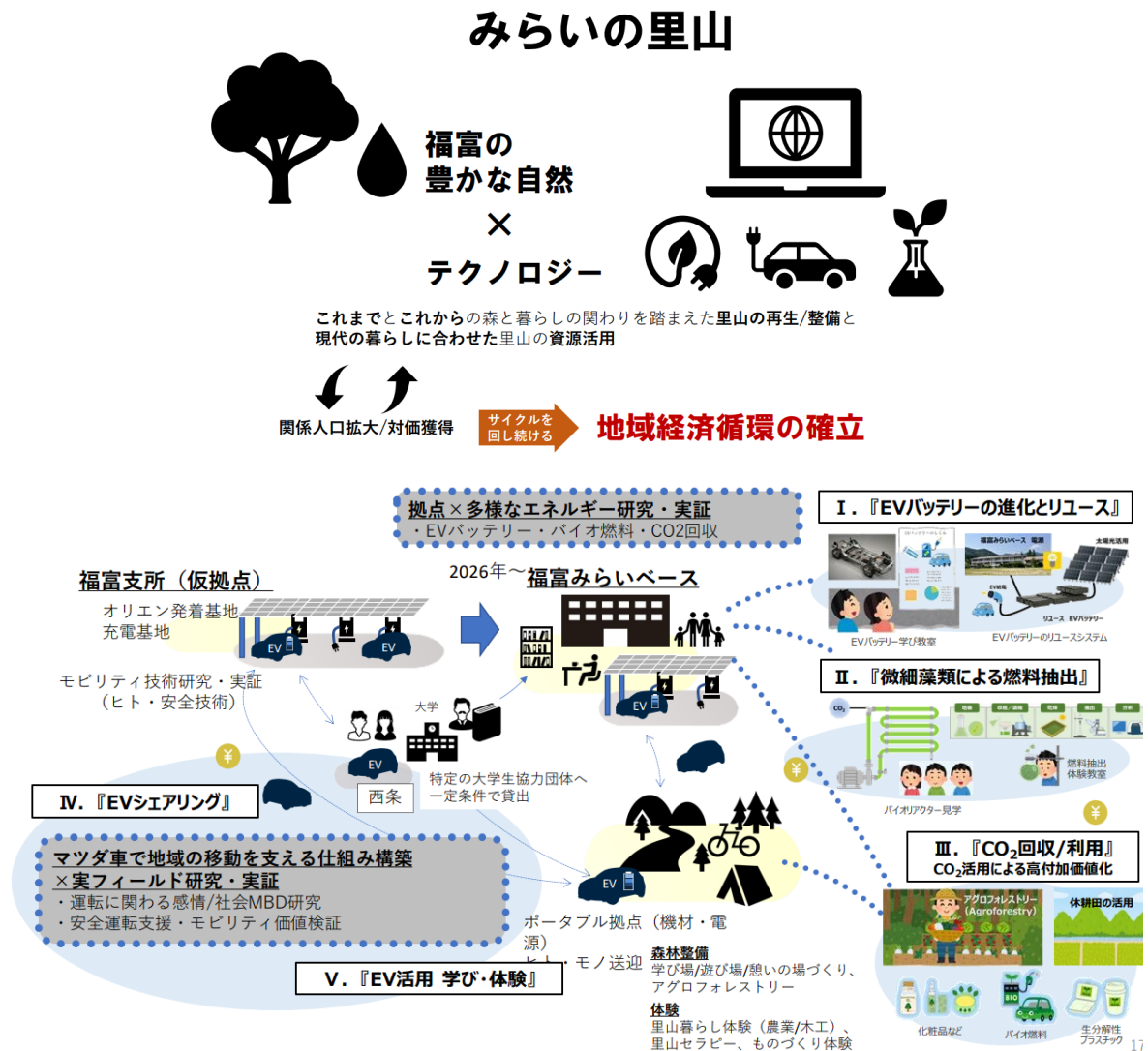
**豊かで質の高い暮らしを支え、多様な価値や交流の創造に
貢献する交通システムの構築
～モビリティのり・デザインによる15分都市の実現～
交通の円滑化と安定的な移動の保障**



(2) 中山間部での取組（みらいの里山プロジェクト）

福富地域、豊栄地域、河内地域は、山村振興法の指定地域になっているなど、郊外部では、人口減少の継続と高齢化の進行により、地域の担い手層が減少しています。このため、地域の持続的な発展に向けて受入体制を整備しつつ、若年層や子育て世代等の定住促進に向けた環境整備を推進するとともに、UIJ ターンの促進に向けて本市の魅力を効果的に PR することが必要となっています。

福富地域では、「みらいの里山プロジェクト」として、地域の自然の力を取り戻し、それを活用しながらモノ・コト・エネルギーを生み出していく地域循環型のサーキュラーエコノミー実現に向けた取り組みを進めています。その中で、EV を活用したシェアリングによる地域の移動サービスの実証などの検討を進めています。



資料：生活デザイン・工学研究所

▲みらいの里山プロジェクトにおけるモビリティの取組イメージ（案）

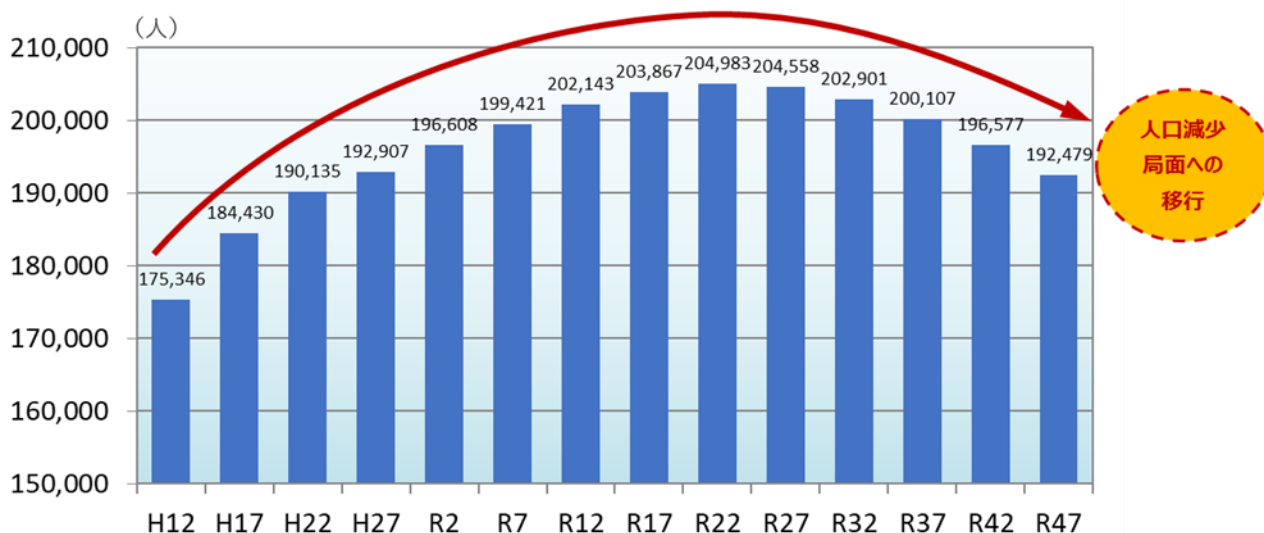
2.5 都市交通の現状と課題

2.5.1 人口減少と過疎化進行への対応

(1) 将来人口の推移

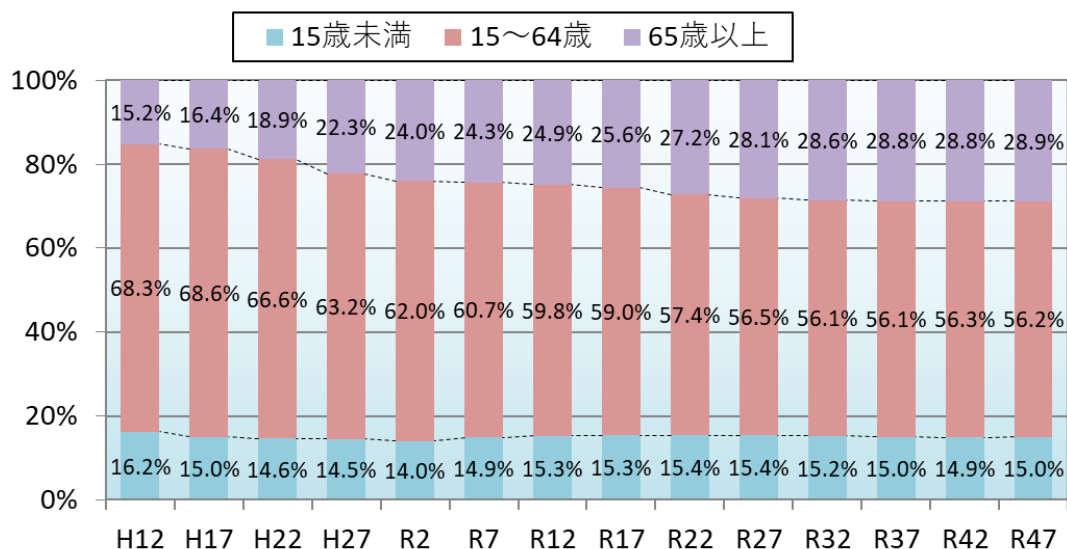
本市の人口は、年々増加傾向にあります。前回の計画策定時は、令和 2(2020) 年をピークに減少に転じることが想定されていましたが、最新の予測では、令和 22(2040) 年まで増加を続けることが想定されています。

高齢化率においても、前回の計画策定時では、令和 2(2020) 年では 24.0% とほぼ同水準ですが、令和 12(2030) 年では 24.9% と高くなっています。



資料：平成 12 年度～令和 2 年度は国勢調査の結果。令和 7 年度以降は東広島市人口推計業務による。

▲将来人口推計



資料：平成 12 年度～令和 2 年度は国勢調査の結果。令和 7 年度以降は東広島市人口推計業務による。

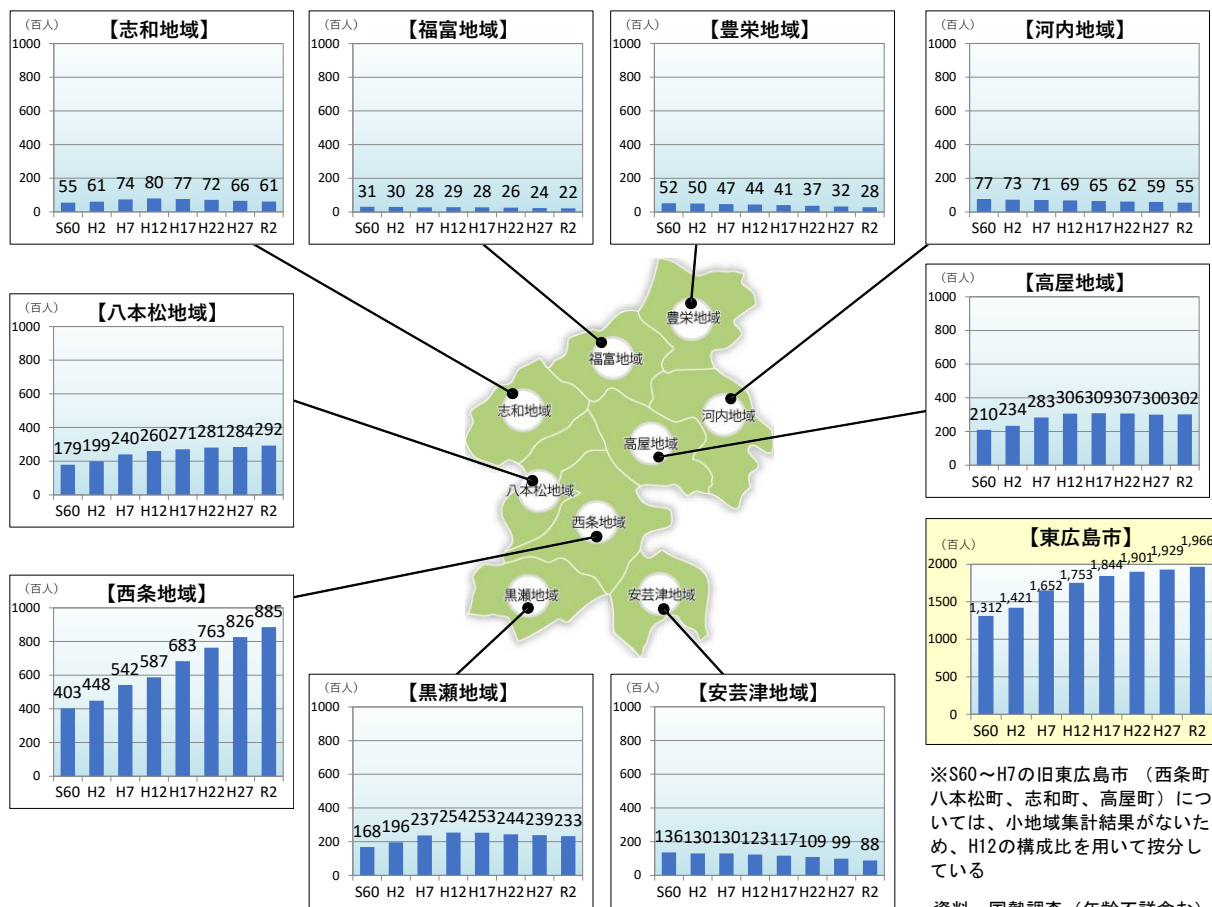
▲年齢3区分人口

(2) 周辺部での人口減少と過疎化への対応

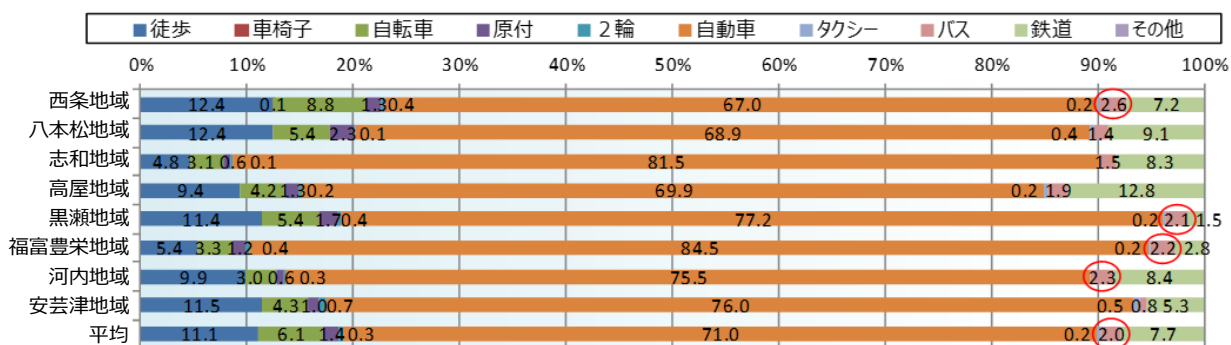
市街地を形成する西条地域や八本松地域では、引き続き人口が増加していますが、福富地域、豊栄地域、河内地域、安芸津地域では減少傾向が続いており、志和地域、黒瀬地域では平成 12(2000) 年をピークに減少、高屋地域でも平成 17(2005) 年をピークに減少に転じています。

地区別交通手段分担率をみると、公共交通（特にバス）の利用率は平均 2.0%です。平均を上回る地区は、西条地域、黒瀬地域、福富地域、豊栄地域、河内地域となっています。

これにより、人口減少地区の公共交通サービスの維持方策の検討が必要となります。



▲地区別人口推移

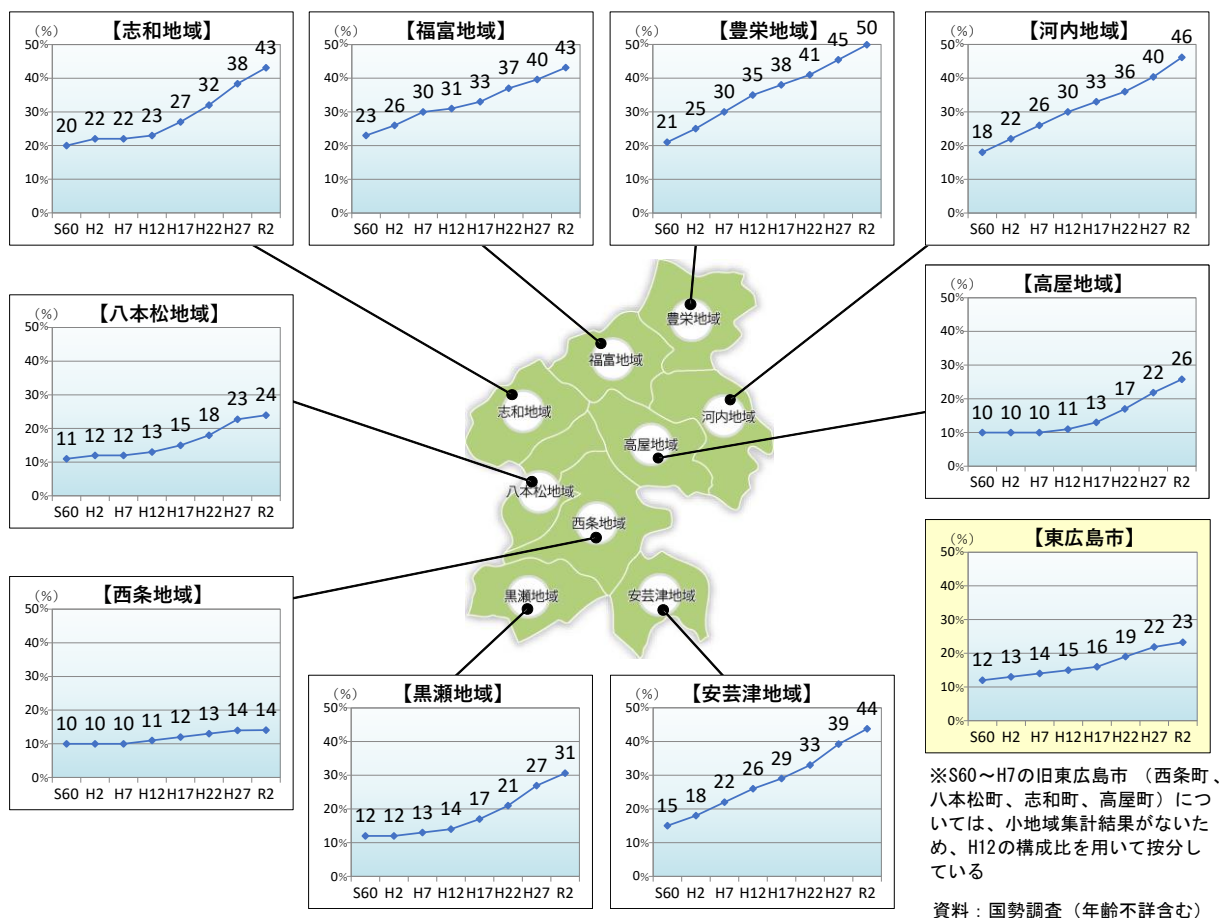


▲地区別交通手段分担率（全目的）

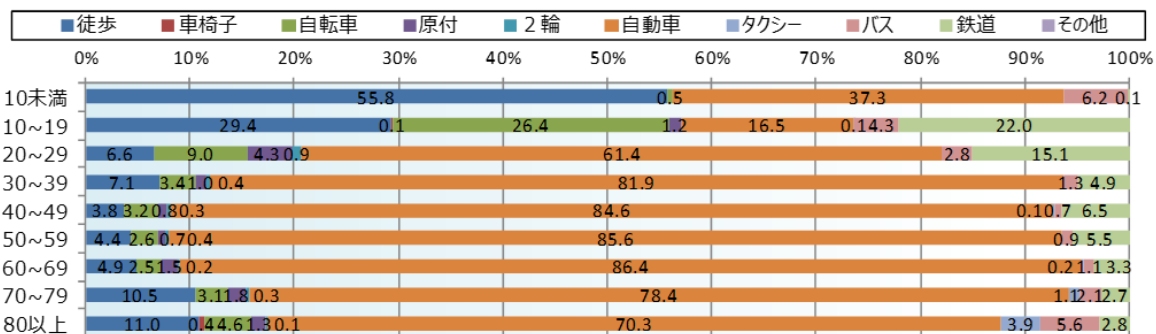
(3) 高齢化への対応

全市的に高齢化が進展し、西条地域を除く地区では高齢化率が21%を超える超高齢社会に入っており、特に志和地域、高屋地域では、平成17(2005)年以降高齢化が急に進展しています。西条地域、八本松地域、黒瀬地域でも同様の傾向はありましたが、平成27(2015)年から令和2(2020)年では高齢化率の伸びは鈍化しています。

年齢別交通手段分担率をみると、公共交通（特にバス）は、若年層と高齢層において利用率が高くなっています。



▲地区別高齢化推移



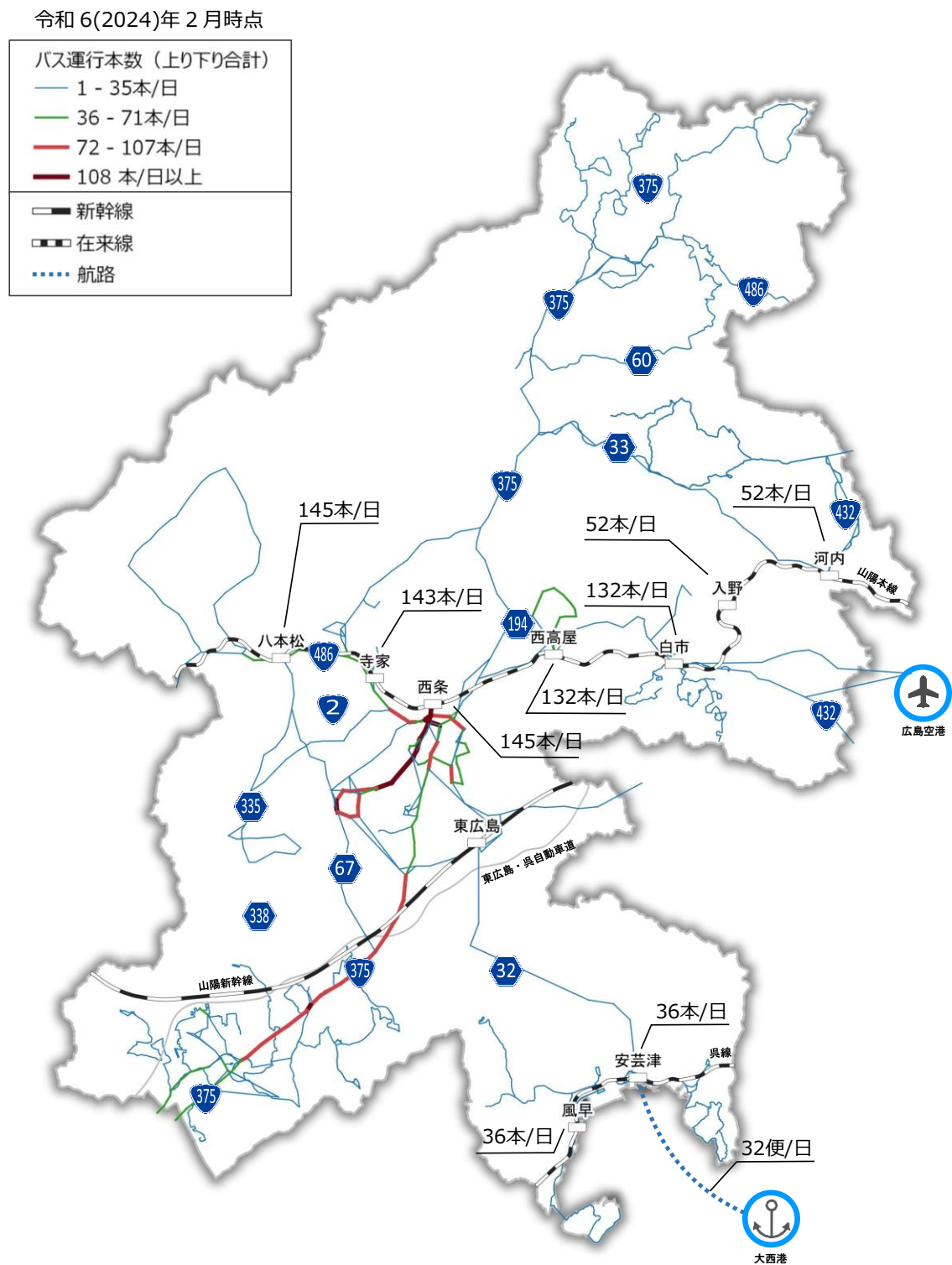
資料：H23 都市交通現況調査

▲年齢別交通手段分担率（全目的、全市）

2.5.2 公共交通への対応

(1) 公共交通の現状

本市の公共交通は、鉄道、バス、航路、近接する広島空港など、多様な交通機関を利用することが可能となっています。



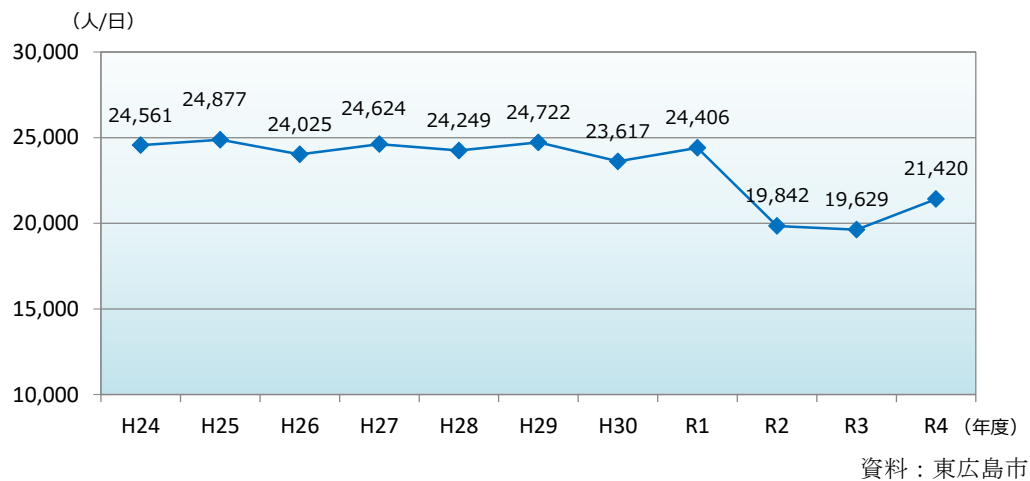
▲公共交通網図

1) 鉄道

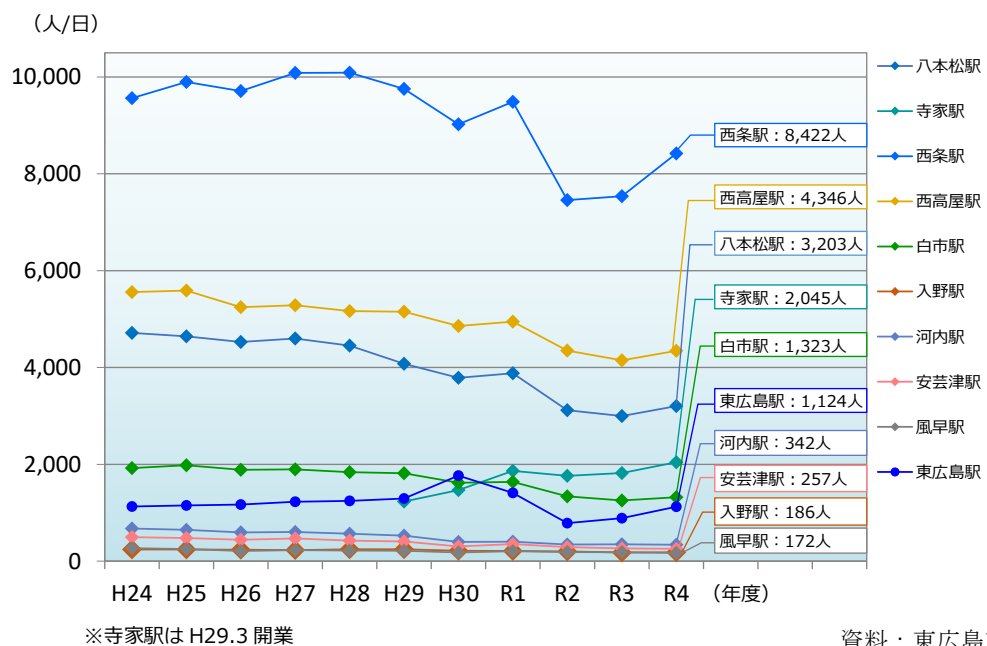
山陽新幹線は、主に京阪神方面及び九州方面への広域的移動手段として利用されています。平成30(2018)年度は、災害による山陽本線の代替運行により増加しましたが、令和2(2020)年度は、コロナ禍もあり大きく減少しています。

山陽本線及び呉線は、主に広島圏域への移動手段として重要な役割を果たしています。令和元(2019)年度までは、利用者の増減があるものの概ね平成24(2012)年度の水準を維持していましたが、山陽新幹線と同様に令和2(2020)年度は大幅に減少しています。

一方、寺家駅の利用者数は、平成29(2017)年の開業以降増加傾向にあり、令和4(2022)年度はコロナ禍以前を上回る利用が見られます。



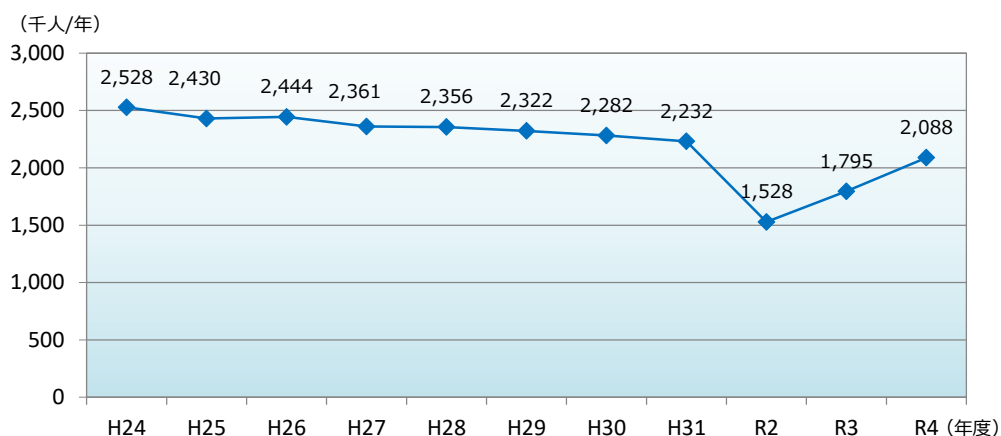
▲鉄道利用者数の推移



▲駅別の鉄道利用者数の推移

2) バス

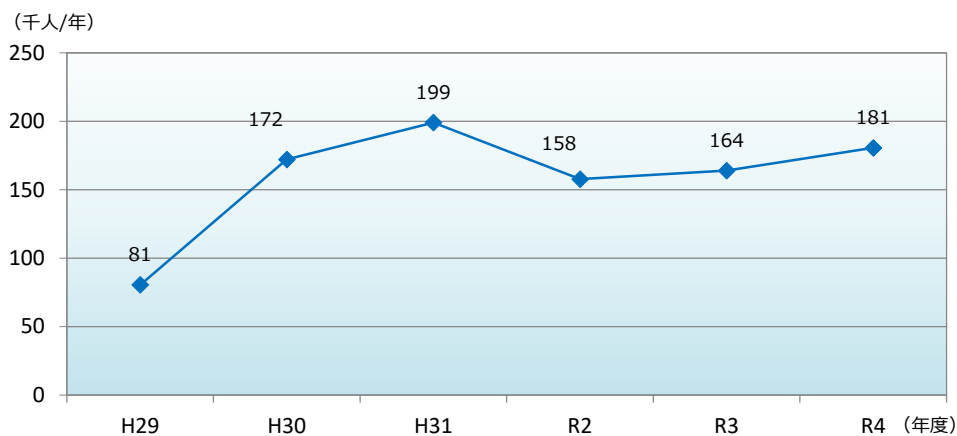
バスによる路線網は地域間をつなぐ路線と、地域内を面的にカバーする路線とで形成されています。主に市内の拠点間を結ぶ路線バスは、生活に欠かせない移動手段としての役割を担っていますが、車社会の浸透などによって全体的に利用者数が減少しつつあり、一部の路線は維持が困難となっています。



資料：東広島市

▲路線バス利用者数の推移

中心市街地を循環する「のんバス」は、コロナ禍により利用者数が減少しましたが、その後は増加傾向にあり、コロナ禍前の平成 30 (2018) 年度の水準にまで回復しつつあります。

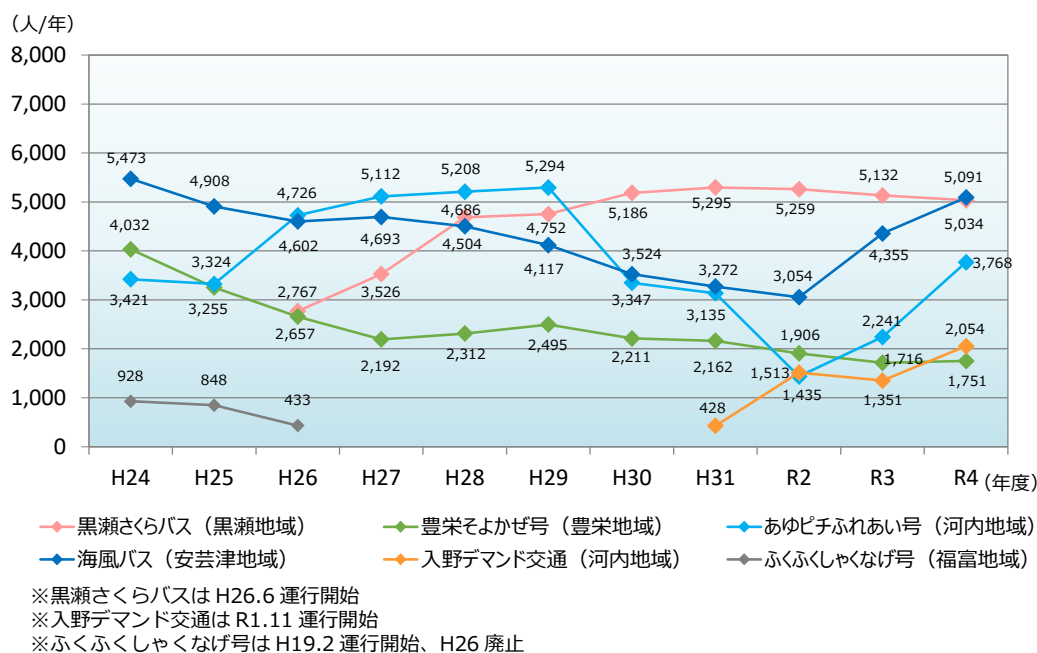


※のんバスは H29.10 運行開始

資料：東広島市

▲路線バス利用者数の推移（のんバス）

郊外部において地域内の移動を担うコミュニティバスは、コロナ禍前の平成 31 (2019) 年度を上回る路線がある一方で、全体の利用者数は減少傾向にあります。

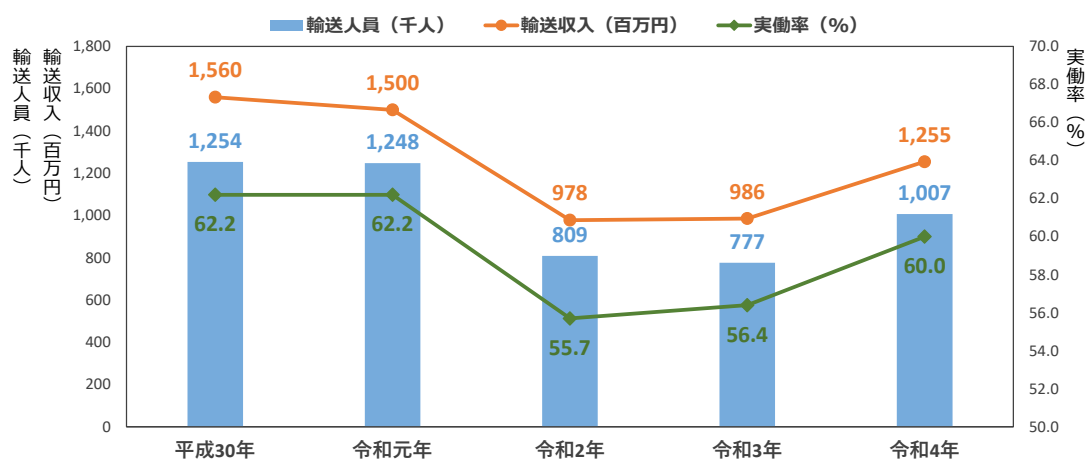


資料：東広島市

▲地域公共交通（コミュニティバス）利用者数の推移

3) タクシー

タクシーは、ドアツードアの細かな移動ニーズに対応する役割を担っています。コロナ禍による利用者数の減少から増加傾向にありますが、コロナ禍前の水準には回復していません。



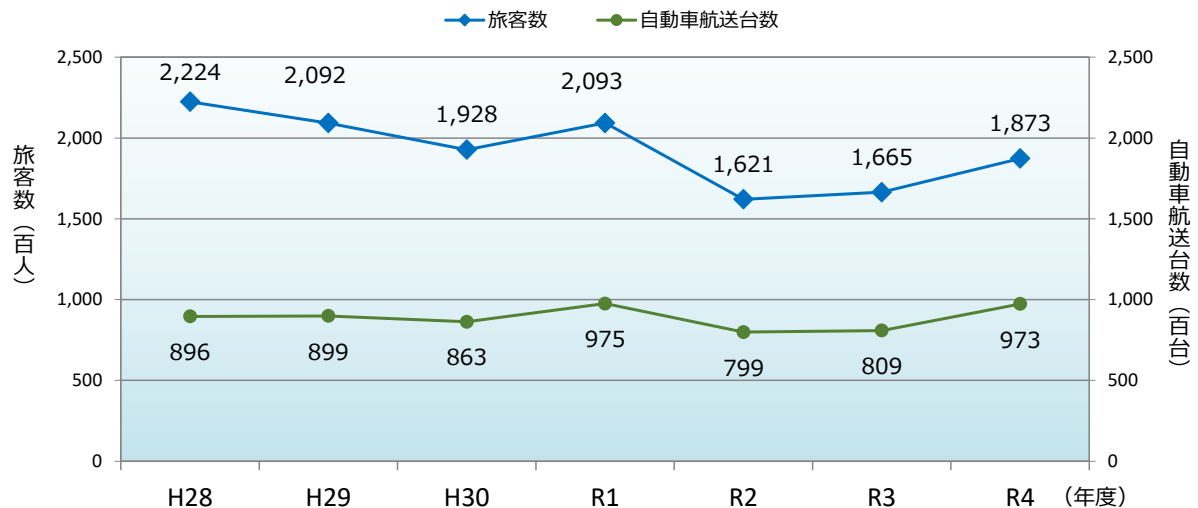
輸送人員：東広島市内で実車輸送した総人数
 輸送収入：東広島市内のタクシーによる総運送収入
 実働率：年間で車両が稼働した割合

資料：広島県タクシー協会中部支部

▲東広島市内タクシー利用の推移

4) 航路

安芸津港から大西港（大崎上島町）へフェリーが運航されており、通勤・通学などの日常生活及び交流を支える公共交通として利用されています。コロナ禍により利用者数は一時的に減少し、その後は増加傾向となりましたが、コロナ禍前の平成 30(2018)年度の水準にまでは回復していません。



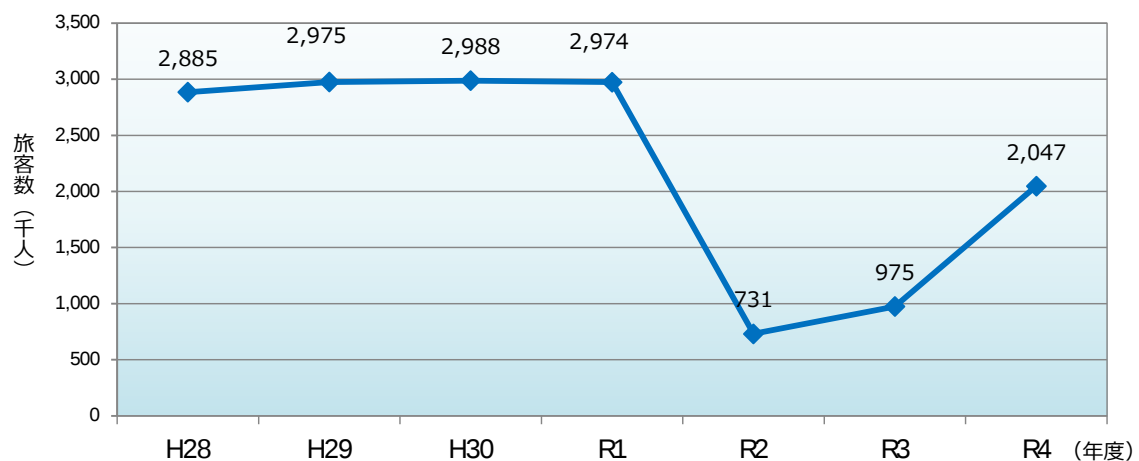
資料：東広島市

▲安芸津～大西航路利用の推移

5) 空港

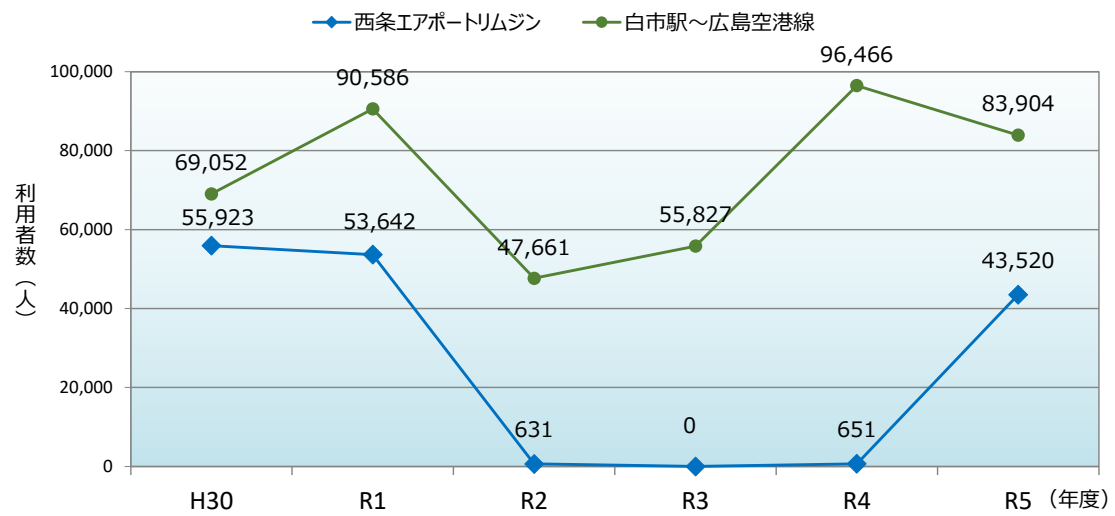
本市に近接する広島空港は、国内各地を結ぶ主要空港として、かつ、中四国におけるグローバルゲートとしての役割が期待されています。

空港までの交通手段は自動車が主でしたが、平成 30(2018)年 10 月に西条駅からの西条エアポートリムジンが運行開始するなど、白市駅～広島空港線も含め、空港アクセスの定時性、利便性は向上しています。



資料：広島県

▲広島空港旅客数の推移



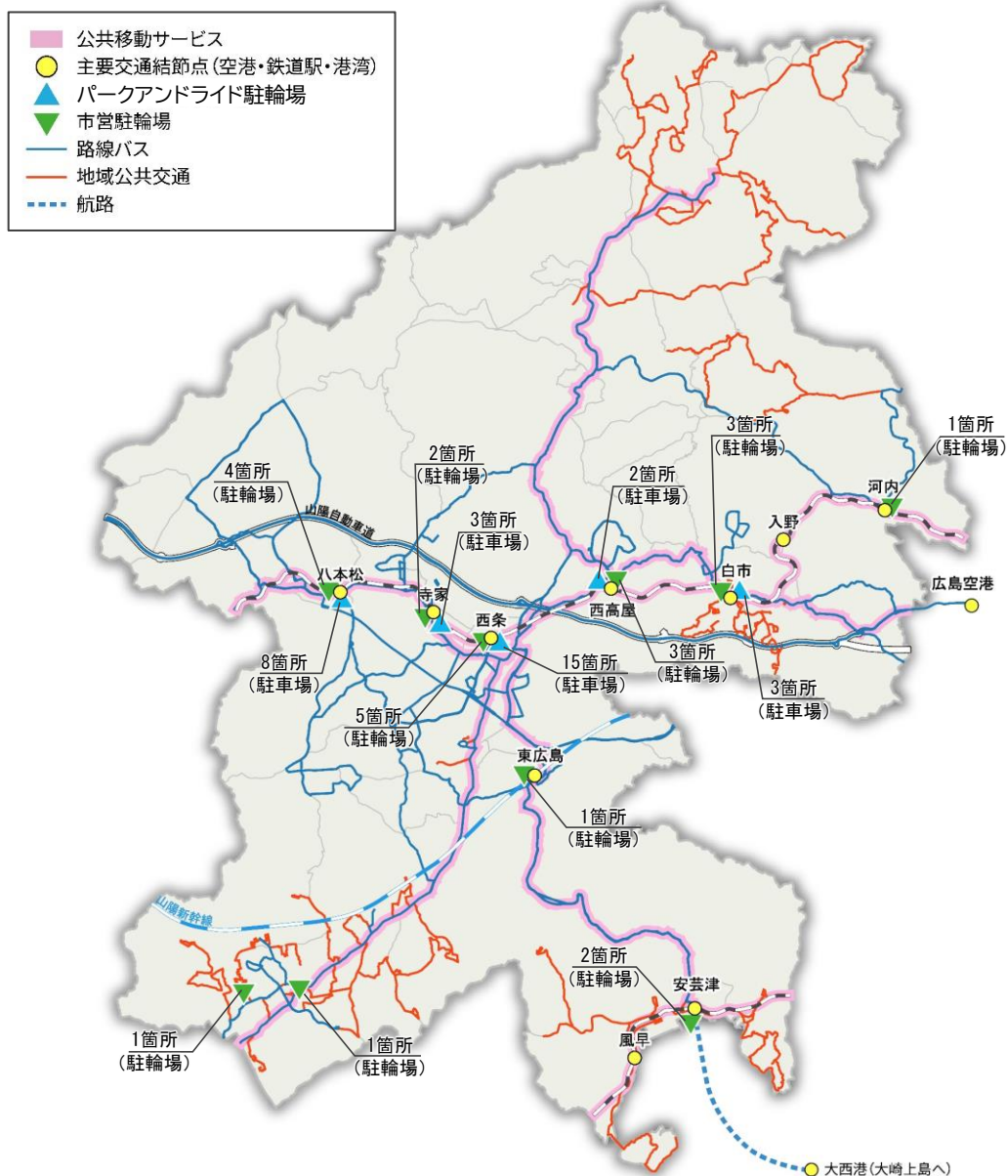
※R5 年度は R5. 4～R6. 1 までの実績

資料：東広島市

▲西条エアポートリムジン・白市～広島空港線利用者数の推移

6) 駐輪場、パークアンドライド駐車場

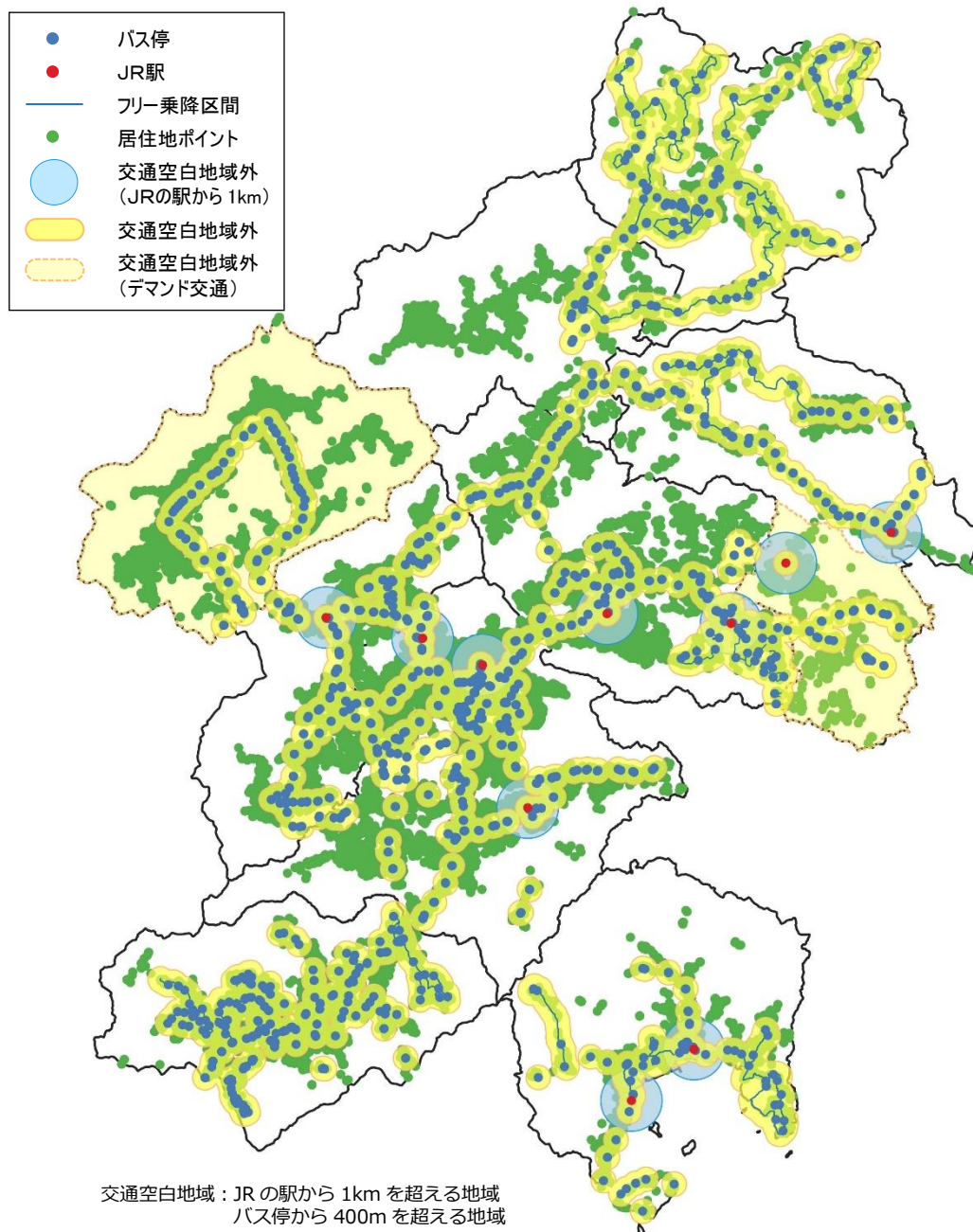
市営駐輪場は、鉄道駅や主要バス停の周辺に設置されており、西条駅と寺家駅のみ有料駐輪場（屋根付き駐輪場）があります。また、パークアンドライド駐車場は、JR 広島駅を中心に形成する広島シティネットワーク内の鉄道駅に整備されています。



▲公共交通網と主要交通結節点の位置図

(2) 公共交通空白地域

公共交通空白地域外人口の割合を町別にみると、八本松地域、高屋地域、福富地域は全市平均を下回っています。前回の計画策定時と比べると、志和地域、高屋地域、河内地域で公共交通を利用可能な方が増えています。



▲公共交通空白地域（令和 5 年度末現在）

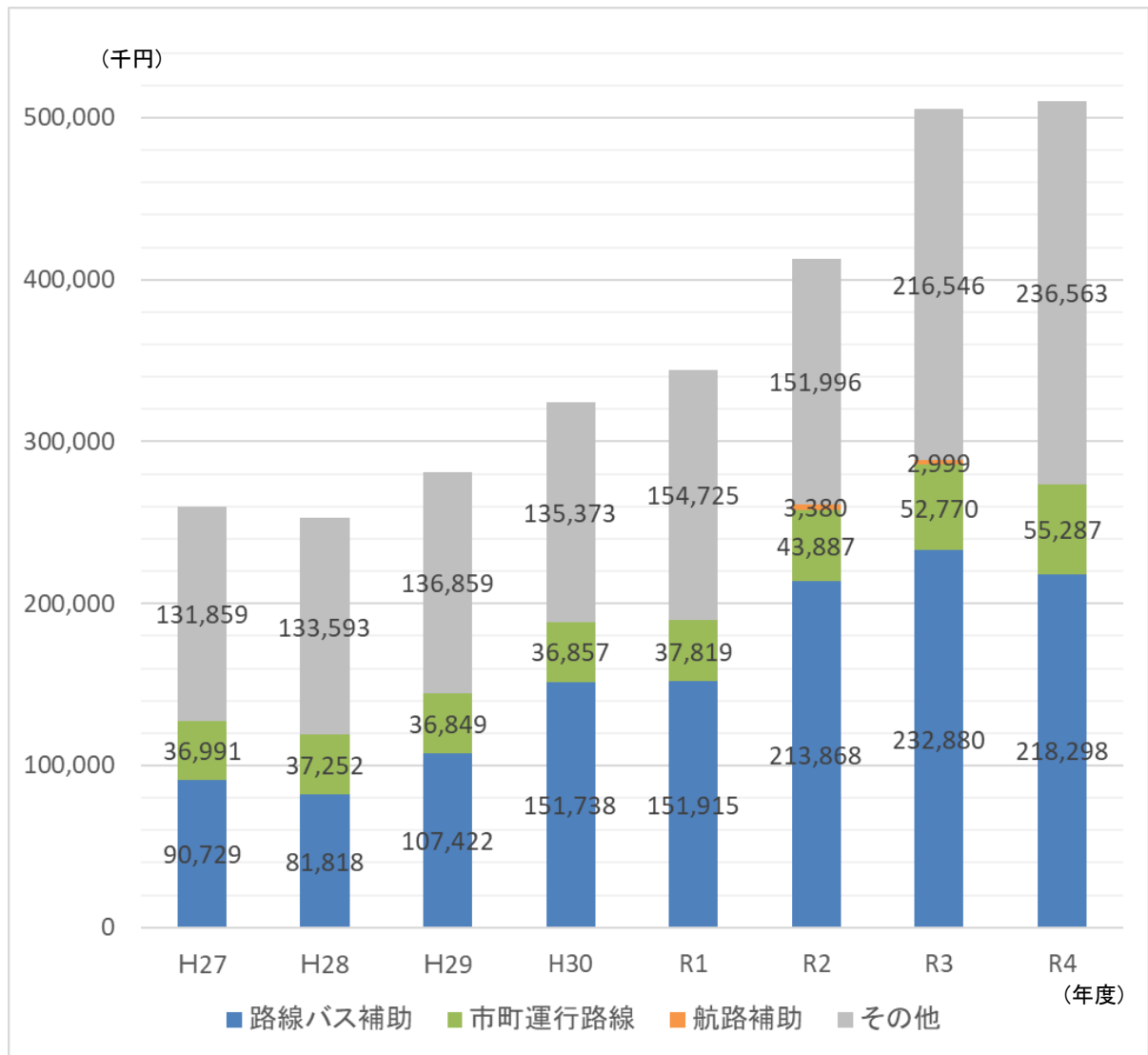
区分	西条町	八本松町	志和町	高屋町	黒瀬町	福富町	豊栄町	河内町	安芸津町	総計
交通空白地域外人口	69,058	20,697	6,612	25,456	21,633	872	2,981	5,384	9,015	161,708
人口(H31.3.31住基)	78,606	29,147	6,612	30,023	22,419	2,377	3,224	5,759	9,507	187,674
交通空白地域外人口の割合	87.9%	71.0%	100.0%	84.8%	96.5%	36.7%	92.5%	93.5%	94.8%	86.2%

▲地域別の公共交通空白地域（令和 5 年度末現在）

(3) 行政負担の状況

本市の路線バスに対する補助金やコミュニティバス等の運行経費を含め、移動に係る行政負担額は増加傾向となっています。

特に、周辺部の人口減少により公共交通利用者は減少傾向にあり、利用促進に向けた取組が必要となります。

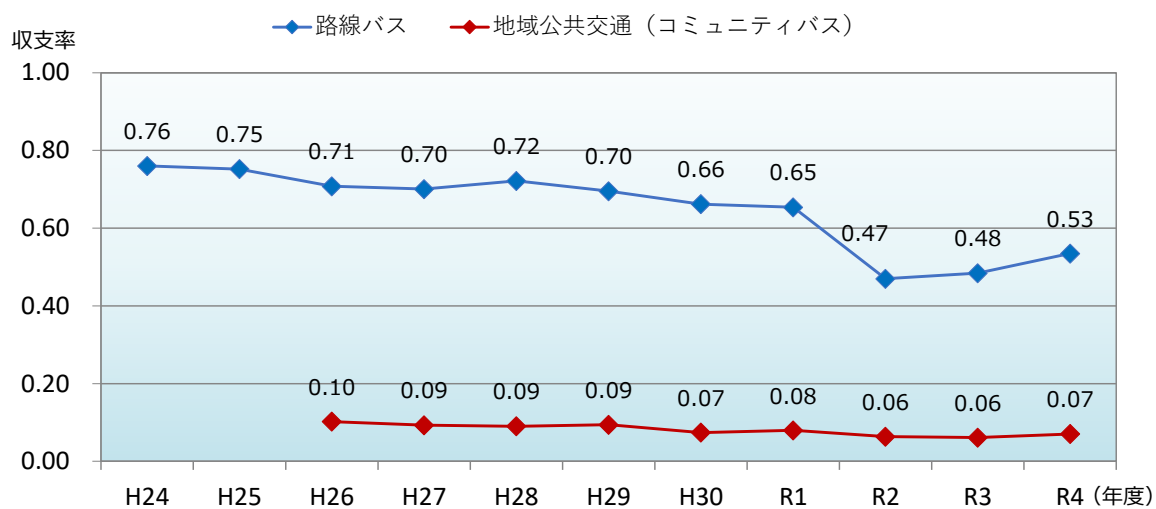


資料：東広島市

▲東広島市の移動に係る行政負担額(決算額)の推移

(4) 公共交通事業収支率の状況

本市の公共交通事業の収支率は、利用者数の減少に伴い悪化傾向にあります。特に、路線バスでは、令和 2(2020)年度以降のコロナ禍の影響による利用者の減少に加え、近年の燃料の高騰といった費用の増加も重なり、収支率が大きく減少しています。



資料：東広島市

▲公共交通事業の収支率の推移

(5) バリアフリーの状況

1) 鉄道

市内に立地する鉄道駅のバリアフリー化が進められており、令和 6(2024)年度までに、乗車人員 1,000 人以上の全ての駅でバリアフリー化が実施される予定です。

バリアフリー化の実施状況

区分	駅名	R2 年度末 時点	【参考】 R4 乗車人数	備考
山陽本線	八本松	○	3,203	
	寺家	○	2,045	
	西条	○	8,422	
	西高屋	×	4,346	R6 年度完了予定
	白市	○	1,323	
	入野	×	186	
	河内	×	342	
呉線	安芸津	×	257	
	風早	×	172	
山陽新幹線	東広島	○	1,124	

資料：東広島市

※バリアフリー化：駅の入り口からプラットフォームへの通路について、エレベータやスロープにより高低差を解消することや、車いすが通るための幅の確保、点状ブロックによる視覚障がい者の転落防止設備を設けることなどの移動円滑化を図ること。

2) バス

市内を運行する路線バス車両のうち、令和 5(2023)年 9 月時点で、8 割以上が低床車両（ワンステップバス・ノンステップバス）となっています。

	総数	ワンステップ	ノンステップ	低床化率
R5.9 時点	90 台	26 台	53 台	87.8%

資料：東広島市

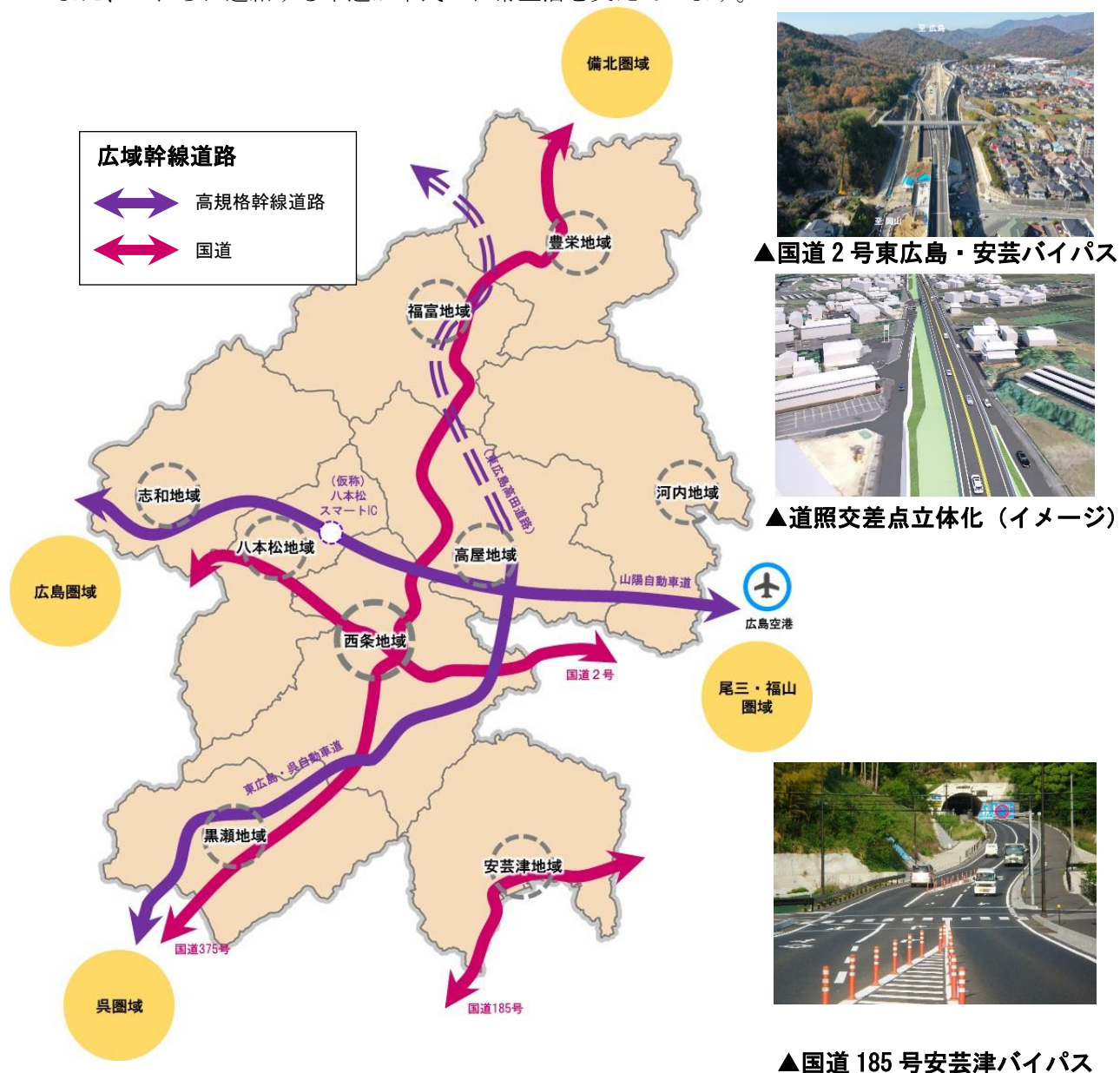
2.5.3 自動車交通への対応

(1) 道路網の現状

本市における広域的な高規格道路網として、山陽自動車道及び東広島・呉自動車道のほか、国道 2 号で構成され、安芸高田市に至る東広島高田道路が計画されています。

地域間の幹線道路網としては、東西方向では国道 2 号及び国道 486 号と沿岸部の国道 185 号が、南北方向では国道 375 号及び国道 432 号が幹線としての役割を果たしているほか、主要地方道、一般県道が国道を補完してネットワークを形成しています。

また、これらに連絡する市道が市民の日常生活を支えています。



資料：「第3次東広島都市計画マスタープラン」をもとに図版編集

▲広域幹線道路体系

▼都市計画道路整備率

年度	路線数	延長 (m)				整備率 (%)
		計画	整備済	事業中	未着手	
R3年度	51	158,850	97,880	13,380	47,590	61.6%

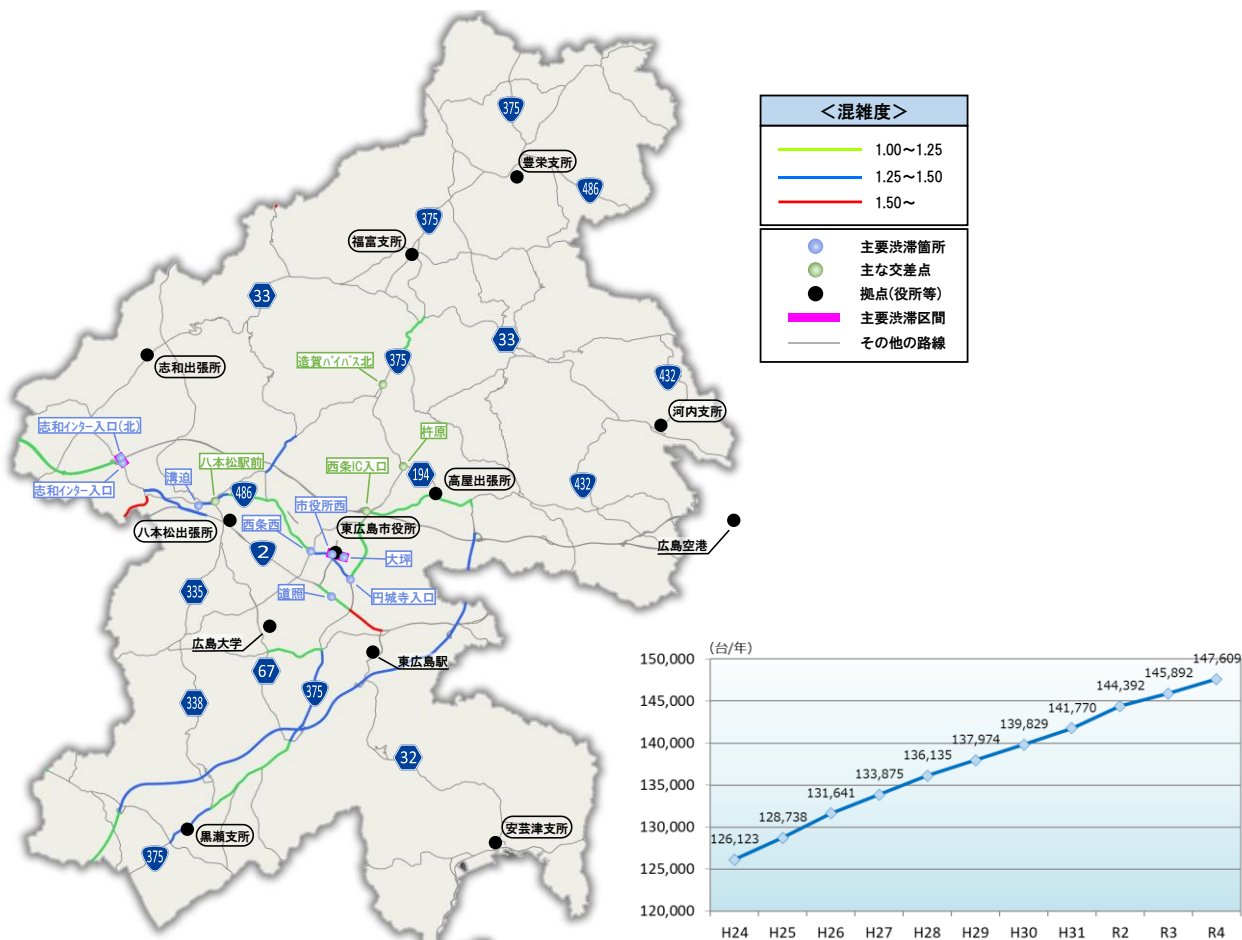
資料：東広島市

(2) 自動車交通への対応

市内中心部や国道 2 号、国道 375 号、主要地方道東広島本郷忠海線等において、混雑区間が発生していますが、東広島・呉自動車道、国道 375 号御薗宇バイパス等の整備による混雑緩和が伺えます。さらに、国道 2 号安芸バイパスが開通し、道照交差点立体化などの整備が進んでいます。

一方で、幹線を補完する道路網の構築が過渡期であるため、一部区間や交差点にこれまで以上に負荷がかかることも想定されます。また、自動車保有台数、自動車交通量はともに依然として増加しており、道路混雑の悪化や、これに伴う CO₂ 排出量増加が懸念されます。

これらにより、本市中心部や国道 2 号、国道 375 号、主要地方道東広島本郷忠海線等の中心部～郊外部を連絡する路線において、引き続き混雑緩和に向けた対策が必要です。

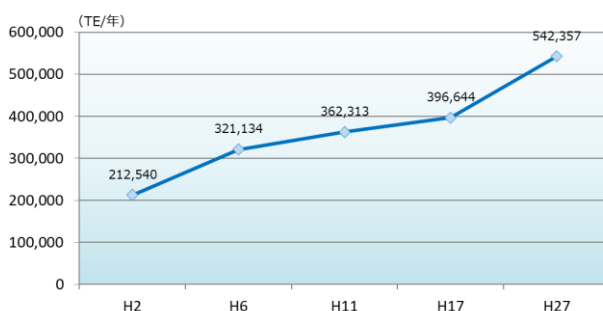


資料：各年の市区町村別軽自動車車両数
各年の市区町村別自動車保有車両数

▲東広島市の自動車保有台数の推移

資料：令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査、
国土交通省中国地方整備局 HP

▲道路混雑度図



資料：道路交通センサス、道路・街路交通情勢調査

▲東広島市の自動車発生集中量の推移

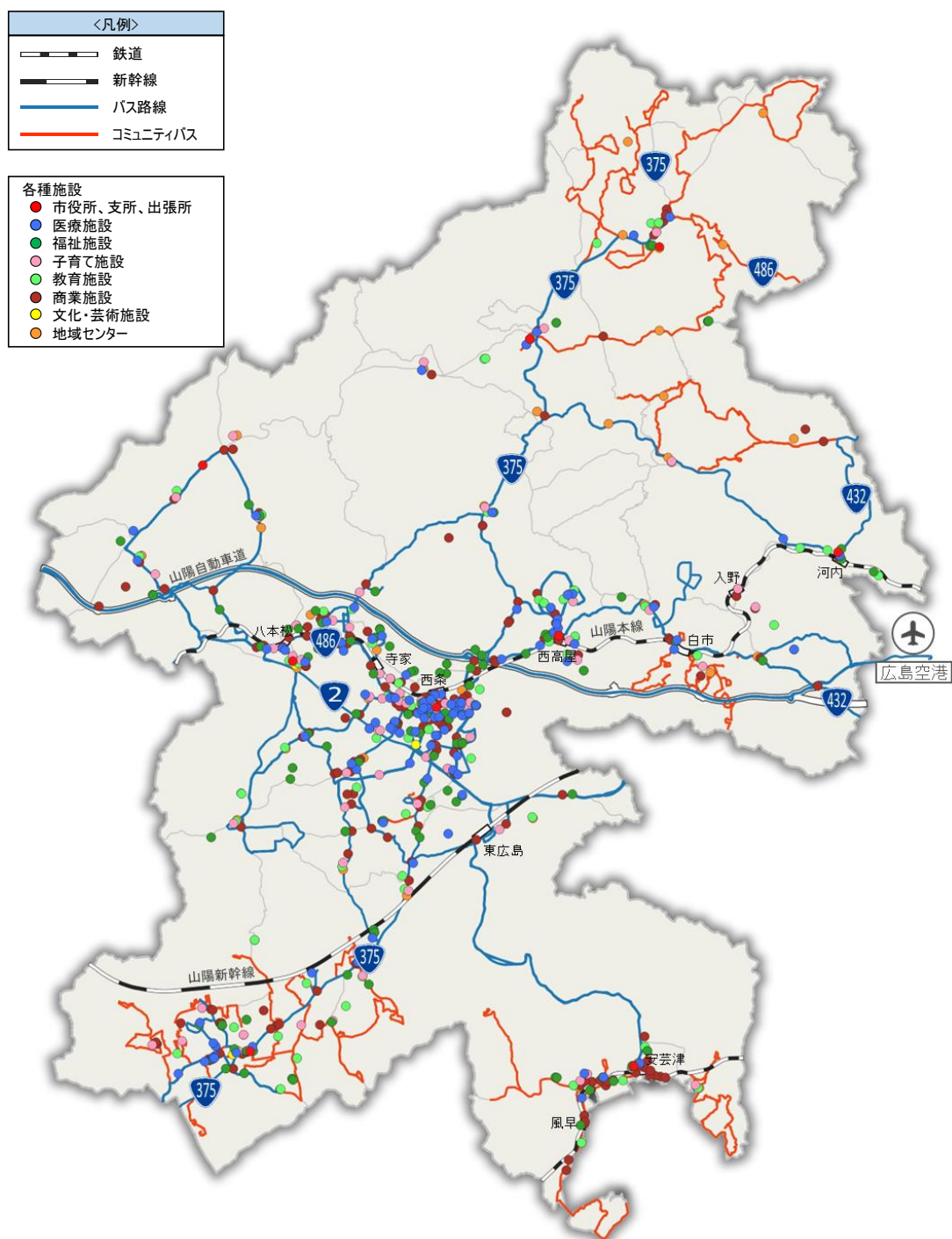
2.5.4 都市機能強化・産業振興への対応

(1) 各種施設の集積状況

市の中心部である西条地域をはじめ、立地する各種施設は広範囲に点在しています。

人口の集中する西条地域では各種施設がある程度集積する一方で、地域内に分散し、施設を利用するために移動を伴う地域があります。

そのため、点在している各種施設を結ぶ交通網の構築が必要となります。



資料：東広島市立地適正化計画から改編

▲各種施設の集積状況

(2) 大学、主な産業団地の立地状況

本市に位置する大学、産業団地の多くは、西条駅、八本松駅まで路線バスで接続されており、通勤、通学、訪問者等の移動で利用されています。しかしながら、一部の産業団地では公共交通が整備されていないところも存在します。

そのため、通勤、通学、訪問者等の移動を確保する交通網の構築が必要です。



資料：東広島市

▲大学、主な産業団地の立地状況

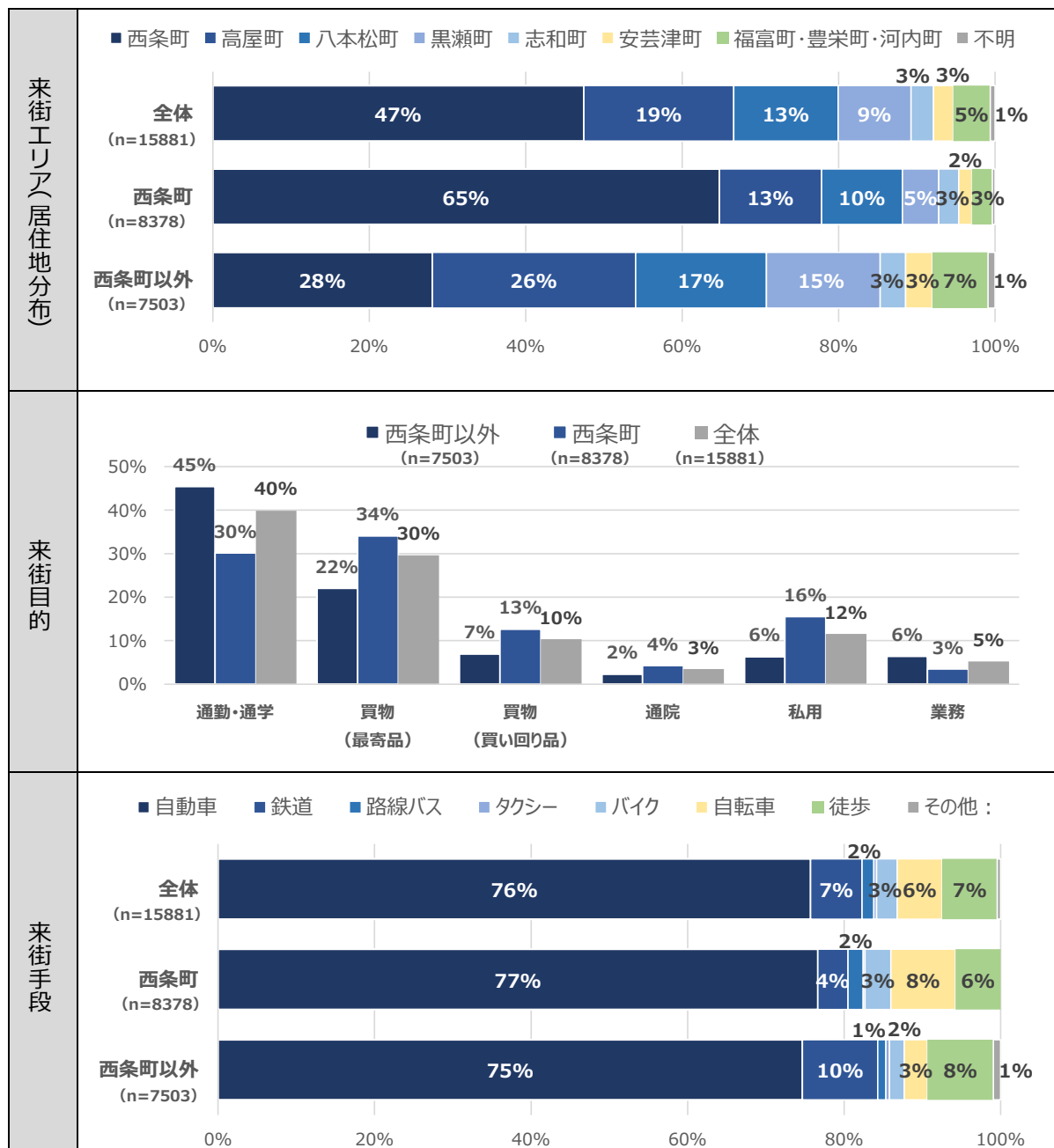
(3) 中心市街地への来街状況

本市の中心市街地がある西条地域には、市内各地の居住者が来街していますが、特に西条地域の居住者が多くを占めています。

来街目的は、「買物（最寄品）」が最も多く、次いで「通勤・通学」「私用」となっています。

来街者の交通手段としては、自動車が7割を超えており、バスや電車といった公共交通機関を利用する割合は低くなっています。

中心市街地のにぎわいを創出するために、中心市街地への来訪を確保することができる交通網を構築する必要があります。



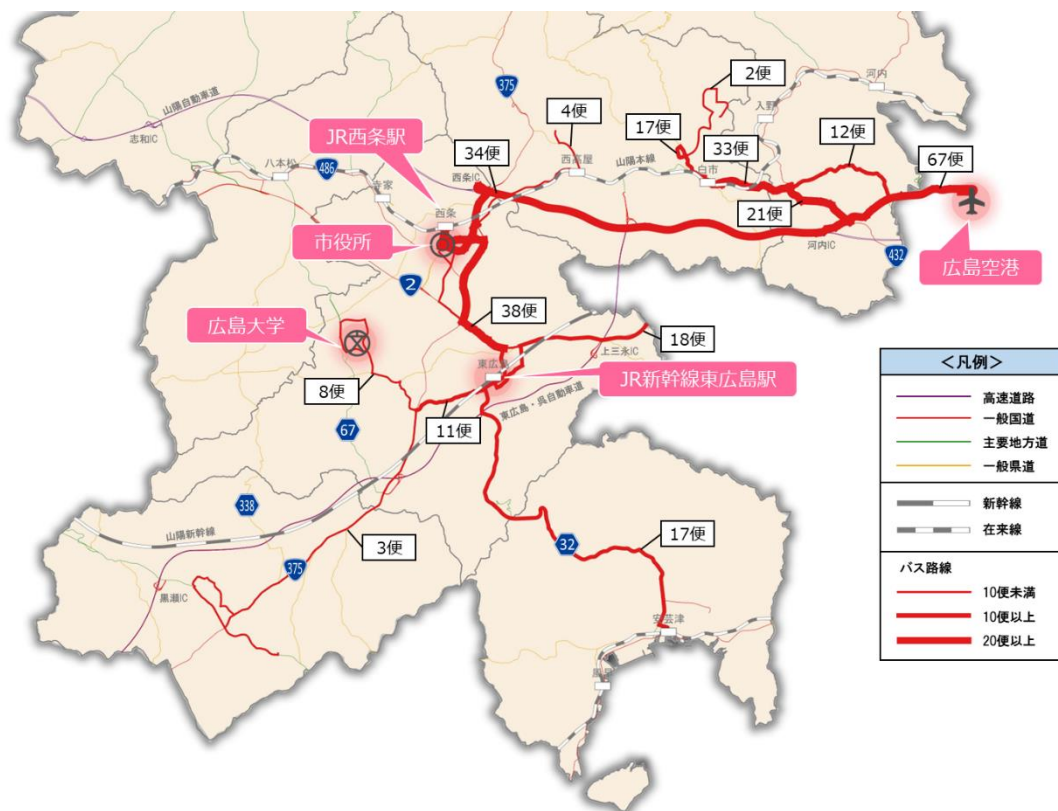
〔備考〕・目的別の移動頻度より月別移動トリップを算出。
 ・「全体」はアンケート回答者（n=400）の全目的のトリップ総数。
 ・「西条地域」は、うち目的地を西条地域とするもの。
 ・移動頻度の回数換算は以下のとおり。
 1. ほぼ毎日 24 回/月、2. 週 4～5 回 20 回/月、3. 週 2～3 回 12 回/月、4. 週 1 回 4 回/月、
 5. 月 2～3 回 2 回/月、6. 月 1 回 1 回/月

資料：東広島市の都市交通に関する意識調査（令和 5 年 11 月）

(4) 広域移動環境

広域交通拠点（都市の玄関口：広島空港、東広島駅）からバスでアクセスしやすい地域は限定的となっています。

また、現況では、西条駅から広島大学一带の都市拠点から広島空港や東広島駅へ連絡するバスの便数も十分とは言えないため、ネットワークの信頼性が乏しい状況にあります。



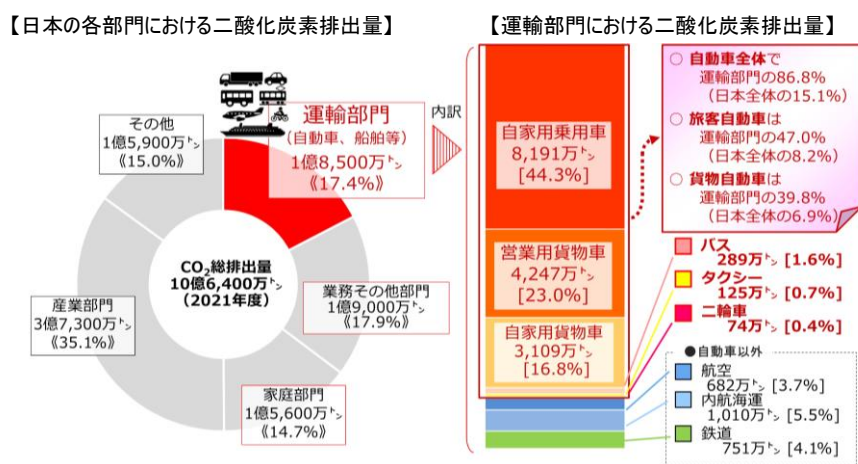
※乗換なしで到達可能な経路を表示

▲広域交通拠点（広島空港、東広島駅）からのアクセス性

2.5.5 環境への対応

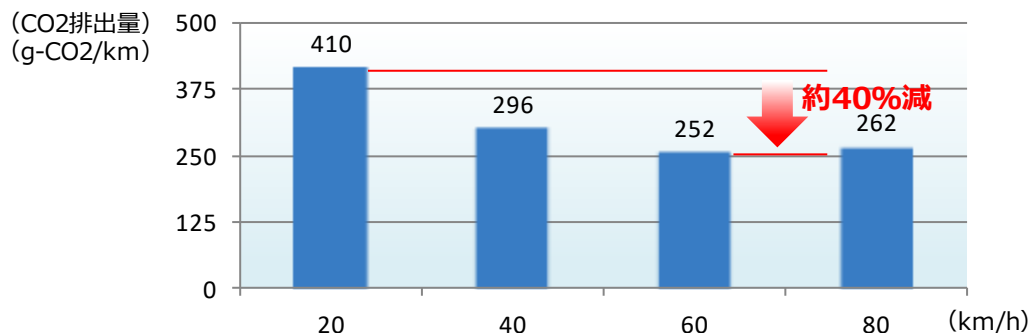
自動車保有台数、自動車交通量の増加からも分かるように、近年、自動車への依存度が高まっています。この結果として、道路混雑の悪化や、これに伴う二酸化炭素 (CO₂) 排出量の増加を招く等、地球温暖化を引き起こす要因となっています。

わが国全体の二酸化炭素排出量は自動車全体で 15.1% を占めているため、地球温暖化対策としては、自動車よりも効率的な移動手段である公共交通機関への転換が必要となります。また、自動車の平均走行速度においては 60 km/h で走行した場合、20km/h で走行した場合と比較すると二酸化炭素の排出量が 40% も減少することから、渋滞緩和のために円滑な道路環境の整備が必要となります。

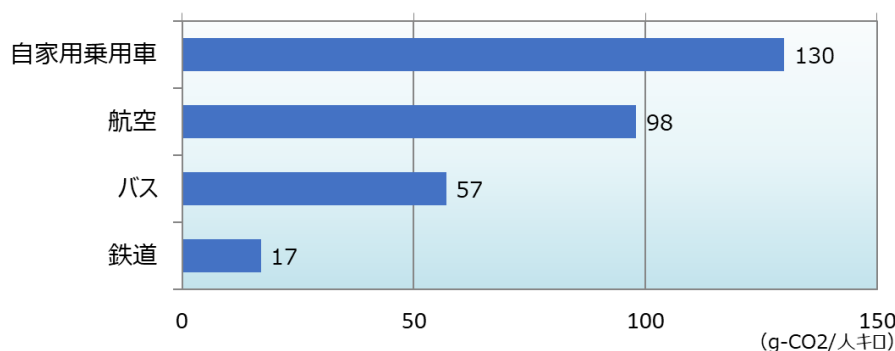


資料：国土交通省 HP

▲運輸部門における二酸化炭素排出量（内訳）（2021 年度値）



▲自動車の走行速度と CO₂ 排出量



資料：国土交通白書

※1 人を 1km 運ぶときに排出する二酸化炭素排出量を交通機関別に表示

※2021 年度値は COVID-19 に伴う各輸送機用の地容赦数の減少により、例年に比べて極端に高くなっているため 2019 年度値を使用

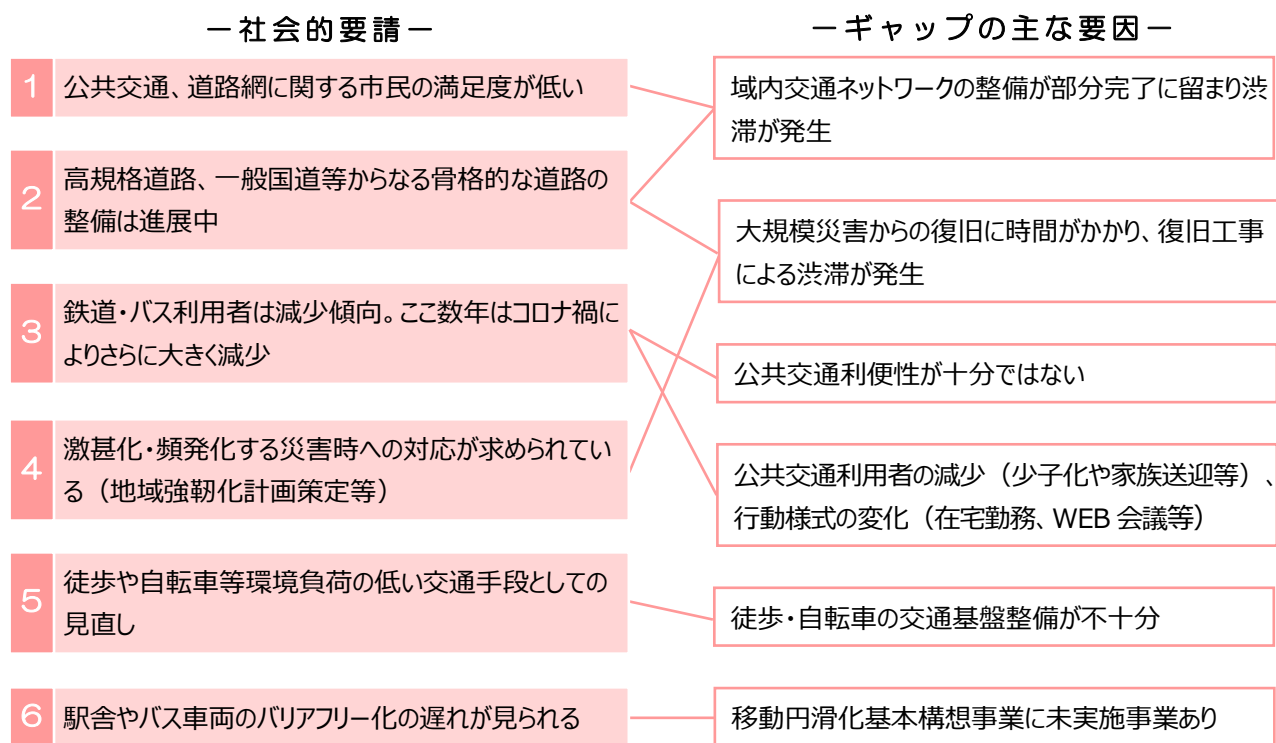
資料：国土交通省 HP

▲輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）（2019 年度値）

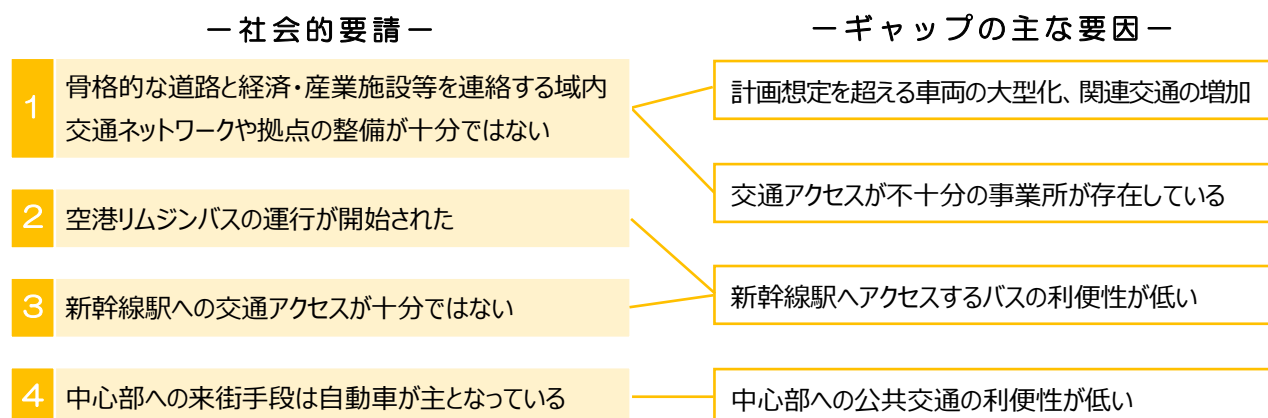
2.6 都市交通のギャップ・社会的要請

都市交通における社会的要請と本市におけるギャップの主な要因について、「日常生活を支える交通の視点」、「都市の活力を促す交通の視点」、「持続可能な交通の視点」から整理しました。

(1) 日常生活を支える交通の視点



(2) 都市の活力を促す交通の視点



(3) 持続可能な交通の視点

－社会的要請－

- 1 低炭素・カーボンニュートラルへの対応が求められている（カーボンニュートラル宣言）
- 2 コンパクト+ネットワークの集約型都市構造の構築、都市経営の効率化が求められている（立地適正化計画を策定）
- 3 施策効率化や効果拡大・波及を目指した交通 DX 推進が求められている（スマートシティ構想）
- 4 大学や研究機関、企業等との連携による交通の深化、商業施設、住民団体等との連携による交通の維持活性化が求められている（大学との連携協定等を締結）
- 5 運転者等の担い手不足によって公共交通の持続ができなくなる懸念
- 6 4 の連携のうち、企業等による各種実証プロジェクトが立ち上がるも、取組が部分的かつ短期に終わり、初期プロジェクトに留まり、取組が深化せず実証に至っていない

－ギャップの主な要因－

- 地球温暖化の進行、環境意識の高まり
- 都市のスポンジ化の進行による都市経営の非効率化が顕在化
- 高齢化による福祉関連予算の増加に伴う投資的予算（維持管理費用含む）の縮減懸念
- 先端技術の社会実装化進展
- 行政効率化、過度な負担軽減の要請
- 少子高齢化、2024 年問題（運転者の労働時間の規制強化等）
- 各種プロジェクトの運営をマネジメント・コーディネートする人材が不足している

2.7 都市交通におけるこれまでの取組

(1) 道路

前回の計画に示されている施策の取組状況は、道路では、東広島・呉自動車道大多田 IC が平成 29(2017)年に供用、さらに国道 2 号安芸バイパスも全線開通しています。



資料：広島国道事務所

▲東広島・呉自動車道における大多田 IC の整備
(平成 29 年 4 月：開通)



資料：広島県

▲国道 375 号御茵宇バイパスの 4 車線化
(平成 26 年：藤田沖(南)～御茵宇 4 車線拡幅)



資料：広島国道事務所

▲国道 2 号安芸バイパスの整備
(令和 5 年 3 月：全線開通 (暫定 2 車線))

〔その他の施策〕

- ・国道 375 号御茵宇バイパスの 4 車線化：国道 2 号以南を事業中
- ・山陽自動車道における(仮称)八本松 SIC：事業中
- ・国道 185 号安芸津バイパス：事業中
- ・国道 2 号西条バイパスの 4 車線化：R5 新規事業化
- ・東広島高田道路の整備：調査中

等

(2) 公共交通

公共交通では、地域運営主体の公共交通「黒瀬さくらバス」が平成 26(2014)年に運行、寺家駅が平成 29(2017)年に開業、西条市街地を循環する「のんバス」、西条駅～広島空港を連絡する「西条エアポートリムジン」も同年に運行開始しています。



資料：東広島市

▲JR 寺家駅開業（平成 29 年 3 月）



資料：芸陽バス HP

▲市街地循環バス「のんバス」運行開始
（平成 29 年 10 月）



資料：東広島市

▲西条エアポートリムジン運行開始
（平成 29 年 10 月）



資料：黒瀬さくらバス運行協議会

▲地域運営主体の公共交通「黒瀬さくらバス」
運行開始（平成 26 年 6 月）

〔その他の施策〕

- ・西条駅橋上化・南北自由通路整備：平成 27 年 1 月
- ・白市駅エレベータ付き跨線橋整備（バリアフリー化）：平成 28 年 1 月
- ・バスの乗り換え拠点（交通結節点）の整備
 - ：下見・鏡山地区（令和 5 年開業）／黒瀬地区（整備中）
- ・路線バスの再編：地域公共交通利便増進実施計画
- ・地域公共交通の導入：入野デマンド交通（令和 2 年 4 月）
 - 小谷おまるめ山バス（令和 5 年 10 月）
 - 志和ホテル交通（令和 6 年 3 月）
 - 等

(3) 徒歩・自転車、その他

JR 寺家駅駐輪場整備や県道西条停車場線（ブルーパール）空間再構築、さらには、自動運転などデジタル社会の展開を踏まえ、新技術を活用した小型車両による自動運転（ラストワンマイル）や MaaS の実証実験に取り組み、また、広島大学及び西日本旅客鉄道㈱と協定を締結し、自動運転・隊列走行 BRT の導入検討などにも取り組んでいます。



資料：東広島市

▲JR 寺家駅駐輪場整備（平成 29 年 3 月）



資料：東広島市

▲ブルーパール空間再構築
（自転車道・歩道分離）（令和 5 年 3 月）



資料：東広島市

▲小型車両による自動運転実証実験



資料：東広島市

▲自動運転・隊列走行 BRT の検討（令和 5 年 11 月公道での実証実験開始）

〔その他の施策〕

- ・ 歩道の新設・拡張
- ・ スクールバス
- ・ 高齢者割引乗車券
- ・ 重度障がい者移動支援サービス等

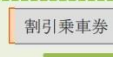
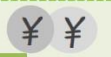
割引乗車券の使い方

<タクシーで使用する場合>

1回の乗車における使用枚数（金額）の制限はありません。

〔利用方法〕 タクシーに乗車するときに、乗務員に割引乗車券が使用できるか確認してください。

割引乗車券はタクシーから降りるときに乗務員に渡し、残りの運賃をお支払いください。

降りるとき

◆ 割引乗車券使用例 ◆

タクシー料金	割引乗車券使用枚数	自己負担額
580円の時	5枚（500円分）	80円
2,100円の時	21枚（2,100円分）	0円

<バスで使用する場合>

1回の乗車における使用枚数（金額）の制限はありません。

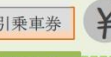
・本券にお名前が記載された方のみ使用できます。介護者の方の乗車料金については別途ご負担ください。

・P A S P YやI C O C A等のI Cカードとの併用はできません。

・予約制の高速バスは利用できません。

〔利用方法〕 バスから降りるときに、乗務員に割引乗車券を利用する旨を伝えてから割引乗車券を運賃箱に入れ、残りの運賃をお支払いください。





降りるとき

◆ 割引乗車券使用例 ◆

バス料金	割引乗車券使用枚数	自己負担額
200円の時	2枚（200円分）	0円
360円の時	3枚（300円分）	60円

(RS. 10.1改訂)

資料：東広島市

▲高齢者割引乗車券

3. 将来交通計画の基本理念と基本方針

3.1 基本理念

上位計画である「第五次東広島市総合計画のまちづくり大綱」、「第3次東広島市都市計画マスタープランの都市づくりの目標」及び現況交通課題を包括的に整理し、「豊かで質の高い暮らしを支え、多様な価値や交流の創造に貢献する都市交通システム」を目指すため、都市交通マスタープランの基本理念として、①日常生活を支える交通、②都市の活力を促す交通、③持続可能な交通の3つを定めています。

モビリティ・マネジメント（思想・理念の普及・啓発） リ・デザイン	1 日常生活を支える交通		日常生活施設が集積する都市拠点内と地域拠点内または拠点間の移動の円滑化を図り、誰もが安全で快適な暮らしができる移動環境を構築する
	① 生活インフラとしての交通網の構築	② 徒歩・自転車環境の整備促進	③ バリアフリー化の促進
	通勤、通学、買物、通院等の生活に欠かせない移動を円滑にする交通網を構築する	近距離移動の主要な手段となる徒歩、自転車移動を円滑にする安全な環境を促進する	駅、主要バス停等の交通結節点やその周辺のバリアフリー化を促進する
	2 都市の活力を促す交通		大学、試験研究機関、多くの産業団地、広域交通拠点等を利便性の高い交通ネットワークで結ぶことで企業立地・企業活動活性化を図るとともに、市域内外の人や物の円滑な流れを促進し、都市の活力向上に寄与する
	④ 社会・経済活動を支える交通網の構築	⑤ 広域移動環境の整備	⑥ 中心市街地のにぎわい創出への貢献
	大学、試験研究機関、産業団地等への円滑な人と物の流れを促進する交通網を構築する	広島空港、新幹線駅や高速道路等へのアクセスを向上させる	西条駅周辺部分の移動環境の整備により、にぎわいの創出に貢献する
	3 持続可能な交通		公共交通を中心とした交通体系環境負荷の軽減、都市の健全な発展と秩序ある整備の両立を図るとともに、公共交通の多面的な効果を発現させることで、将来にわたって持続可能な移動環境を構築する
	⑦ 環境負荷の軽減		⑧ 都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築
	公共交通の利用促進、道路混雑の緩和など、環境にやさしい交通網を構築し環境負荷の軽減を図る		コンパクトで集約型の都市構造を形成するための交通網を構築する
	⑨ MaaS・交通DX・交通GXの積極的推進		⑩ 共創型交通への転換による交通の維持・活性化
	MaaSの積極的推進により、都市での活動総量の向上を図る 自動運転、隊列走行等の最新技術の社会実装など、交通DX・GX推進により省人化・施策効果の波及・拡大を図る		観光施設、医療・福祉、教育機関、企業等の新たな公共交通利用者の掘り起こしを行う 分野別輸送サービスの利便性向上を図る 公共交通のクロスセクター効果を見える化し、交通事業者の経営安定化等を多様な関係者との共創により展開する 共創型交通への展開に向けたプロジェクトの深化と運営マネジメント力の向上を図る

(1) 日常生活を支える交通

日常生活施設が集積する都市拠点内と地域拠点内または拠点間の移動の円滑化を図り、誰もが安全で快適な暮らしができる移動環境を構築します。

(2) 都市の活力を促す交通

大学、試験研究機関、多くの産業団地、広域交通拠点等を利便性の高い交通ネットワークで結ぶことで企業立地・企業活動活性化を図るとともに、市域内外の人や物の円滑な流れを促進し、都市の活力向上に寄与します。

(3) 持続可能な交通

公共交通を中心とした交通体系環境負荷の軽減と、都市の健全な発展と秩序ある整備の両立を図るとともに、行政負担の適正化を図るために、将来にわたって持続可能な移動環境を構築します。

3.2 基本方針

基本理念に応じた基本方針として、以下のとおり定めます。

(1) 日常生活を支える交通

1	生活インフラとしての交通網の構築 通勤、通学、買物、通院等の生活に欠かせない移動を円滑にする交通網を構築する。
2	徒歩・自転車環境の整備促進 近距離移動の主要な手段となる徒歩、自転車移動を円滑にする安全な環境を促進する。
3	バリアフリー化の促進 駅、主要バス停等の交通結節点やその周辺のバリアフリー化を促進する。

(2) 都市の活力を促す交通

4	社会・経済活動を支える交通網の構築 大学、試験研究機関、産業団地等への円滑な人と物の流れを促進する交通網を構築する。
5	広域移動環境の整備 広島空港、新幹線駅や高速道路等へのアクセスを向上させる。
6	中心市街地のにぎわい創出への貢献 西条駅周辺部分の移動環境の整備により、にぎわいの創出に貢献する。

(3) 持続可能な交通

リ ン ザ イ ン ザ イ ン	7	環境負荷の軽減 公共交通の利用促進、道路混雑の緩和など、環境にやさしい交通網を構築し環境負荷の軽減を図る。
	8	都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築 コンパクトで集約型の都市構造を形成するための交通網を構築する。
	9	MaaS・交通 DX・交通 GX の積極的推進 ● MaaS の積極的推進により、都市での活動総量の向上を図る。 ● 自動運転、隊列走行等の最新技術の社会実装など、交通 DX・GX 推進により省人化・施策効果の波及・拡大を図る。
	10	共創型交通への転換による交通の維持・活性化 ● 観光施設、医療・福祉、教育機関、企業等の新たな公共交通利用者の掘り起こしを行う。 ● 分野別輸送サービスの利便性向上を図る。 ● 公共交通のクロスセクター効果を見える化し、交通事業者の経営安定化等を多様な関係者との共創により展開する。 ● 共創型交通への展開に向けたプロジェクトの深化と運営マネジメント力の向上を図る。

4. 将来交通計画

本章では、基本理念・基本方針に基づいた将来交通計画を示します。

将来交通計画については、3つの基本理念とそれぞれの基本方針を実現するための交通戦略と具体施策、達成度合いを計る目標値を示します。

4.1 基本理念 日常生活を支える交通に係る検討

道路交通ネットワークの強化

- 骨格的幹線道路の整備
- 域内交通ネットワークとしての街路の整備
- 渋滞解消に向けた施策の展開（交差点改良、信号制御等）
- 長寿命化修繕計画に基づく適切な道路維持管理

● 骨格的幹線道路の整備

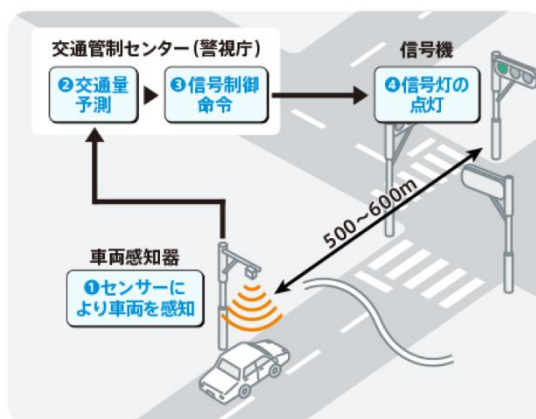
山陽自動車道と東広島・呉自動車道、東広島高田道路の自動車専用道路及び国道2号や国道375号などの広域幹線道路の整備や（仮称）八本松スマートインターチェンジの整備等により人や物の円滑な移動を促進し、本市と県外・県内各地域の連携を支える基幹となる幹線道路網の充実を図ります。

● 域内交通ネットワークとしての街路の整備

市内の主な拠点を連絡する交通を支える道路ネットワークとしては、主要地方道馬木八本松線、東広島本郷忠海線、安芸津下三永線などから構成される幹線道路や幹線市道の整備を促進し、生活道路として地域の生活を支える市道については、地域の状況を把握し、幹線道路へのアクセス機能の向上や、良好な街区の形成、通学路をはじめとする地区内交通の安全性の確保などに配慮しつつ、適切な規模や構造となるよう整備を進めます。

● 【拡】 渋滞解消に向けた施策の展開（交差点改良、信号制御等）

渋滞が多い交差点では、交通を円滑に処理するため、交差点の改良や信号現示の見直し、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、渋滞緩和を図ります。



資料：渋滞対策事業「ハイパースムーズ東京」報告書

▲ ICT・AIを用いた信号制御のイメージ

●【**拡**】長寿命化修繕計画に基づく適切な道路維持管理

高度経済成長期からバブル期にかけて橋梁やトンネル等の道路構造物が建設され、老朽化が進んでいるため、各種長寿命化修繕計画に基づいて適切な維持・管理を行い、道路ネットワークの安全性・信頼性を確保します。



資料：東広島市道路トンネル長寿命化修繕計画

▲道路トンネルの定期点検

徒歩、自転車ネットワークの強化

- 駐輪場施設の適切配置と安全・快適な自転車ネットワークの整備
- 歩道の新設・拡幅
- 歩道の段差の解消
- 交通安全の推進

●【新】駐輪場施設の適切配置と安全・快適な自転車ネットワークの整備

歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安全・快適に利用できる自転車通行空間の整備や道路空間の再編、路面標示等の設置、走行ルートの誘導案内などを行い、公共交通や多様な都市施設を連絡する自転車ネットワークの形成を図るとともに、市営駐輪場の施設の更新や適正配置・統廃合、駐輪場の利便性を向上させるための利用者ニーズに応じたサービスの展開などに取り組みます。



資料：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

▲自転車通行帯の事例（左）、矢羽根型路面標示の事例（右）

●歩道の新設・拡幅

歩行者の安全・安心な歩行空間を確保するために、歩道未整備道路への歩道整備や、街路灯の整備、狭隘道路の拡幅などに取り組みます。

●歩道の段差の解消

市街地や地域拠点などの生活道路における歩行者及び自転車での快適な移動に適した空間を確保するために歩道の段差解消を進めます。

●交通安全の推進

通学路や生活道路等がある区域内での取り組みとしては、車の速度規制や各種交通規制、物理的デバイスの設置などによる車の速度抑制対策等の交通安全を推進します。



公園のような道路



安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路

資料：国土交通省道路局「2040年 道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路」

バリアフリーの推進

- 駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化
- バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良
- 車両のバリアフリー化

● 駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化

高齢者や障がいのある方にも安全で、かつ安心して移動できる環境を整備するために、「東広島市移動円滑化基本構想」等に基づき、鉄道駅やその周辺におけるバリアフリー化を進めます。

● バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良

移動円滑化重点整備地区及び主要鉄道駅、主要バス停等の周辺においては、各種サインの設置（バス乗降口まで誘導するための視覚障がい者誘導用ブロックの設置、情報内容・表現様式・掲出位置に配慮したサインの設置）やバス停環境の改善（ベンチ及び上屋の設置、防護柵の設置、バリアレス縁石による乗降時のバリアフリー化など）を検討し、適宜実施します。

● 車両のバリアフリー化

高齢者、障がい者等がバスを円滑に利用できるようにするため、ノンステップバス・ワンステップバス等の低床車両の導入を、車両更新に合わせて適宜実施します。

4.2 基本理念 都市の活力を促す交通に係る検討

公共交通ネットワークの強化

- 需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保
- 公共交通空白地域の早期解消
- 西条市街地での循環交通等の整備・充実
- バス高速輸送システムによる基軸化
- ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等）

● 需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保

通勤、通学、買物、通院等の生活に欠かせない移動環境を構築するために、拠点間においては幹線バス路線の維持・強化、周辺部では需要と利用者ニーズにマッチした支線バスの維持・充実を図ります。

● 公共交通空白地域の早期解消

郊外部では、市中心部への幹線バス路線や駅などの地域内の拠点施設と地域を結ぶ地域公共交通について、維持・充実を図るとともに、地域が主体となり、地域の実状に即した自主的な交通手段の確保に向けた検討や支援を行い、公共交通空白地域の解消を図ります。

● 西条市街地での循環交通等の整備・充実

本市の中心市街地である西条市街地では、「のんバス」のバス停の新設や、JR西条駅に接続する通勤・通学ダイヤの拡充など、「のんバス」全体の利便性向上に資する運行改善を行い、寺家地区の市街化の進展を見ながら、都市型循環バスの運行可能性を検討します。

● 【拡】 バス高速輸送システムによる基軸化

JR西条駅から広島大学までの学園都市軸ブルーパールにおいて、バス専用レーン、PTPS（公共車両優先システム）等の導入により、定時性・速達性にすぐれた交通システムとして、かつ、本市のシンボルである都市拠点の基幹交通として、バス高速輸送システム（Bus Rapid Transit:BRT）の事業化に向けた検討を進めます。



▲中央走行レーン方式によるバス高速輸送システム（イメージ）

●【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等）

通勤・通学・買い物等の日常的な移動や余暇、観光、レジャー等の多様な場面における細かな移動ニーズに対応した移動手段によりバス停や鉄道駅等へのラストワンマイルのアクセス性を確保するため、シェアリングやレンタル等による移動手段の導入を検討します。

つくばのまちなかを
座って、立って巡る実験。

歩くはやさで感じる、あなたの意見をお聞かせください

実施期間
2.10 (土) 3.24 (日)
9:30-17:30

貸し出しポートをつくば駅周辺7か所に設置。
1人乗りモビリティを無償利用できます。
ご利用には登録・予約が必要です。本実験実験の注意事項「利用条件」を守っていただきます。

年齢制限なし！
運転免許証も不要！
身長140～185cmの方なら
誰でも乗ることができます。
（18歳未満の方は保護者の同意が必要です）

立ち乗りタイプ
C+walk T

座り乗りタイプ
C+walk S

この実験実験は、つくばスマートシティ協議会、関彰商事株式会社、つくばまちなかデザイン株式会社が共同で実施するものです。
案内の携帯型電話のご利用マナーにご協力ください。

つくばモビ

つくばまちなかデザイン株式会社

資料：つくば市HP

▲パーソナルモビリティのシェアリングサービス「つくモビ」

公共交通の利便性向上

- 東広島駅へ停車する新幹線の増便
- 空港・新幹線駅への連絡強化

●東広島駅へ停車する新幹線の増便

ビジネス等での来訪者や広島市方面への通勤等の利便性向上を図るため、JR東広島駅に停車する新幹線の増便に向けて取り組みます。

●空港・新幹線駅への連絡強化

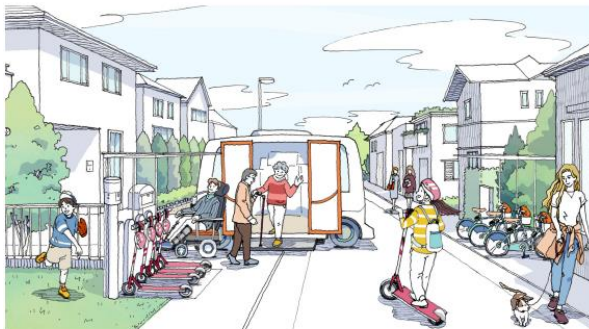
JR西条駅～広島大学～JR新幹線東広島駅におけるバス路線のBRT化などによる利便性の向上に取り組めます。

交通結節点の強化、乗継利便性向上

- 小さな拠点のモビリティハブ化
- バス停における駐輪場の整備
- 交通結節点の整備・機能強化
- 鉄道・各バス路線の接続性の向上

●【新】小さな拠点のモビリティハブ化

地域内に分散する生活サービス機能をラストワンマイルの移動を担う移動手段で繋ぐため、生活利便施設や地域センター等が集積し、拠点維持に向けた地域住民等によるコミュニティ形成が図られている小さな拠点において、生活利便施設等が有する機能や滞在空間を活かし、多様な移動手段と地域とが繋がるモビリティハブ化の取組を進めます。



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

資料：国土交通省道路局「2040年 道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路」

●【拡】バス停における駐輪場の整備

自宅などからバス停まで自転車で行き、バス停に隣接する駐輪場に自転車を停めてバスに乗り換えやすくするための駐輪場の整備を進めます。



資料：国土交通省：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

▲サイクルアンドバスライド用の駐輪場の事例

●交通結節点の整備・機能強化

鉄道駅周辺における交通結節点としての機能及び利便性の向上につながる施設の充実（駅前広場の整備、上屋やベンチ設置、駐輪場の整備等）を図ります。

乗継に配慮したダイヤを設定することで利用者の物理的な乗換抵抗を低減し、乗り換えの定着に寄与する乗り換え施設として、支線バス路線と幹線バス路線をつなぐ新たな交通結節点の整備や、地域内の拠点施設やモビリティハブを活かした機能の充実を図ります。

●鉄道・各バス路線の接続性の向上

鉄道駅や交通結節点におけるバス路線等の接続性を向上させるため、運行ダイヤを調整し、利便性の向上を図ります。

▼本計画における乗り換え施設の区分

交通結節点	路線バス（幹線、支線）、自転車、自家用車などの多様な移動手段が相互に利用可能な乗り換え拠点としての施設。複数のバスのりばや駐車スペースなどの交通環境が整備されるとともに、上屋やベンチなどの快適な待合環境が整備され、車両も人もゆとりのある空間が確保された乗り換え施設。鉄道駅は、これらの機能が確保され、鉄道との乗り換えが可能な拠点施設。
小さな拠点におけるモビリティハブ	路線バス（幹線、支線）、自転車、自家用車などの移動手段について、地域の特性に応じて相互に利用可能な乗り換え拠点としての施設。 地域の特性やニーズに応じた移動手段の乗り換えが可能な交通環境が整備されるとともに、既存施設等の機能や空間を活かした滞在・待合環境が確保された交通と地域生活とを繋ぐ拠点施設。
パークアンドライド施設	交通結節点周辺または交通結節点の一部における自動車から鉄道や路線バスへの乗り換えを目的とした駐車場。
駐輪場併設バス停	自転車から路線バスへの乗り換えを目的として交通結節点やモビリティハブ以外のバス停に併設された駐輪場。都市拠点・都市機能拠点・地域拠点内で周辺に生活機能（商業、医療等）が集積する利用者の多いバス停や多方面への利用が可能なバス停といった主要なバス停。

4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討

公共交通の利用促進策の実施

- 公共交通の利用促進条例の制定
- パークアンドライド等の駐車場の整備
- 外国人を含む市民や来訪者にとってわかりやすい公共交通機関の情報提供
- 利便性強化(運行情報、決済等)

●【新】公共交通の利用促進条例の制定

公共交通の利用促進と意識醸成を図るために、市民・事業者・行政の責務を明確化した公共交通の利用促進に関する条例の制定を検討します。

●パークアンドライド等の駐車場の整備

鉄道駅周辺の既存駐車場（民間を含む）を活用し、パークアンドライドの利用を促進します。

●外国人を含む市民や来訪者にとってわかりやすい公共交通機関の情報提供

バス系統番号やラウンドダイヤ等の採用、キャッシュレス決済環境の整備など、利用者にとって覚えやすく利用しやすい環境の整備に取り組みます。

●利便性強化(運行情報、決済等)

交通結節点での乗り継ぎに伴う運賃の割引や特定エリア内での均一運賃などについて、デジタル技術を活用して利用者にわかりやすく、利便性の高い運賃体系・決済システムの導入を検討します。

また、バスの待ち時間の不安を低減させるバスロケーションシステムによる運行情報の提供を行います。

防災・減災対策の推進

- 様々な支障に対する BCP 策定と災害時に貢献する緊急体制への備え
- 緊急輸送道路の機能維持強化

● 【新】 様々な支障に対するBCP策定と災害時に貢献する緊急体制への備え

道路や公共交通は、市民の日常生活を支える重要な役割を果たしていることから、災害時の様々な支障が生じて、早急に地域の社会・経済活動の継続あるいは早期復旧を可能とすることが肝要です。このため、平常時から行うべき活動や災害時における道路管理者、交通管理者、交通事業者と連携した対応方法・手段などについて、広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会において、国・県・市・大学等の関係者と協力して、地域防災計画等との連動も踏まえて検討するなど、災害時にも迅速・確実な移動を可能とする交通マネジメントを推進し、緊急時に備えます。



資料：国土交通省

<平成30年7月豪雨災害時>

▲災害時のバス専用レーンの運用（左）、臨時運行情報の提供（右）

● 緊急輸送道路の機能維持強化

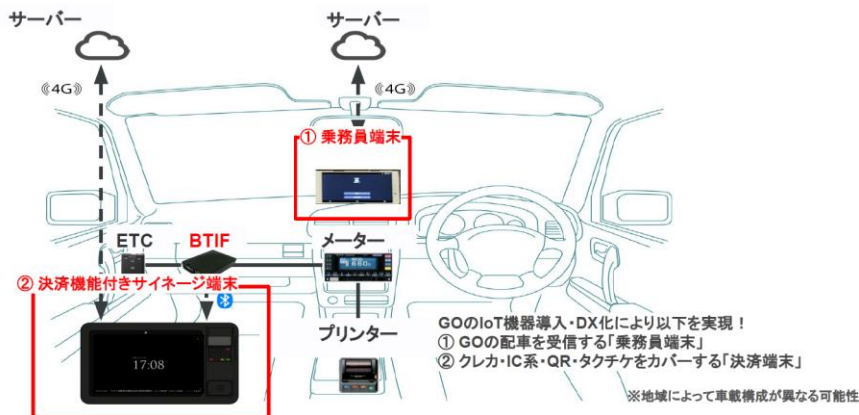
山陽自動車道や国が整備する国道、県が整備する幹線道路、市が整備する街路、市道等の整備を進めることで、災害に強い道路ネットワーク形成を推進し、重要物流道路と代替補完路の強化や災害時の物資の輸送を行う緊急輸送路の強化及び消防・救急・救命活動並びに避難場所へ向かう道路網の形成を図ります。

交通 DX・交通 GX の推進

- 運行管理・業務効率化(高度化等)
- 自動運転・隊列走行の導入検討
- MaaS プラットフォームの構築
- AI オンデマンド交通の導入
- 環境配慮型車両・設備等の導入
- 交通のコスト削減・地域の CN 化

●【新】運行管理・業務効率化(高度化等)

配車や決済・点呼等の運行管理・業務効率化・高度化のためのシステムの導入を促進します。



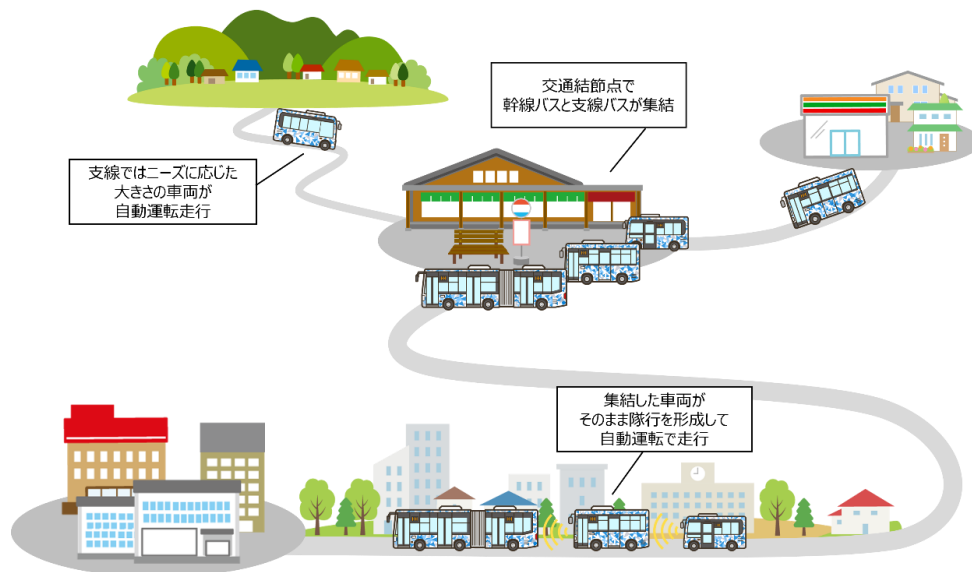
資料：GO株式会社

▲タクシー配車アプリを用いた業務効率化のイメージ

●【新】自動運転・隊列走行の導入検討

幹線系統と支線系統を乗り換えることなく利用できる運行方法と合わせて運転士不足の解消を図るため、JR西条駅から広島大学の学園都市軸ブルーバールに自動運転・隊列走行技術を導入します。

異なるサイズの車両での隊列形成や走行区間が異なる車両の隊列形成・解除等が可能な自動運転技術を活用し、本市の拠点をつなぐ次世代交通システムの導入を図ります。



▲自動運転・隊列走行の運用イメージ

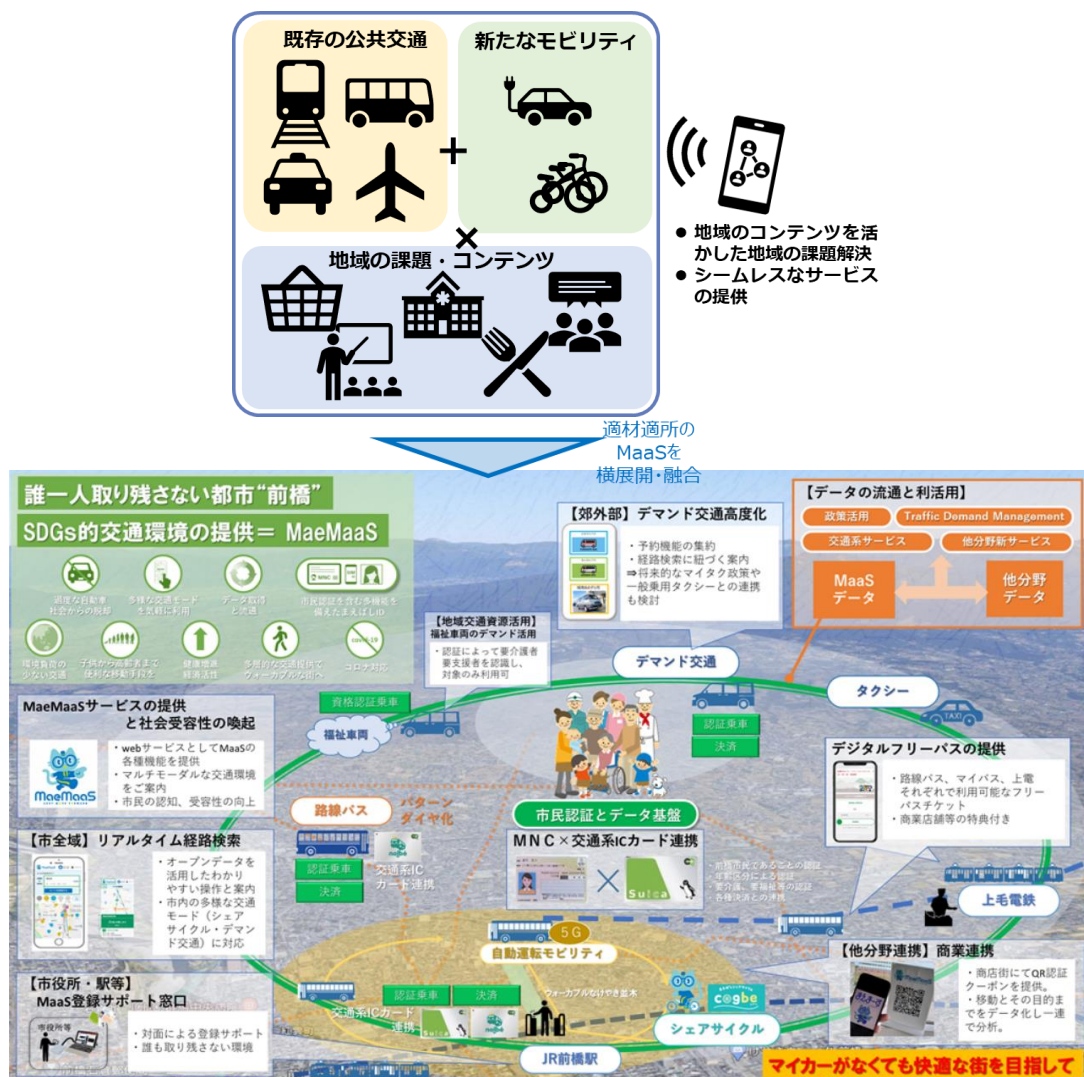


資料：東広島市

▲自動運転・隊列走行 BRT の検討（令和 5 年 11 月公道での実証実験開始）

●【新】MaaSプラットフォームの構築

路線バスやタクシー、目的別輸送、ラストワンマイルといった様々な移動手段と目的地における小売や医療・福祉、教育、観光など交通以外のサービスと連携し、シームレスなサービスとして提供するMaaSプラットフォームの構築に向け、地域・地区の特性や課題に応じた実証を通じ、取組の深化や他地域への展開を検討します。

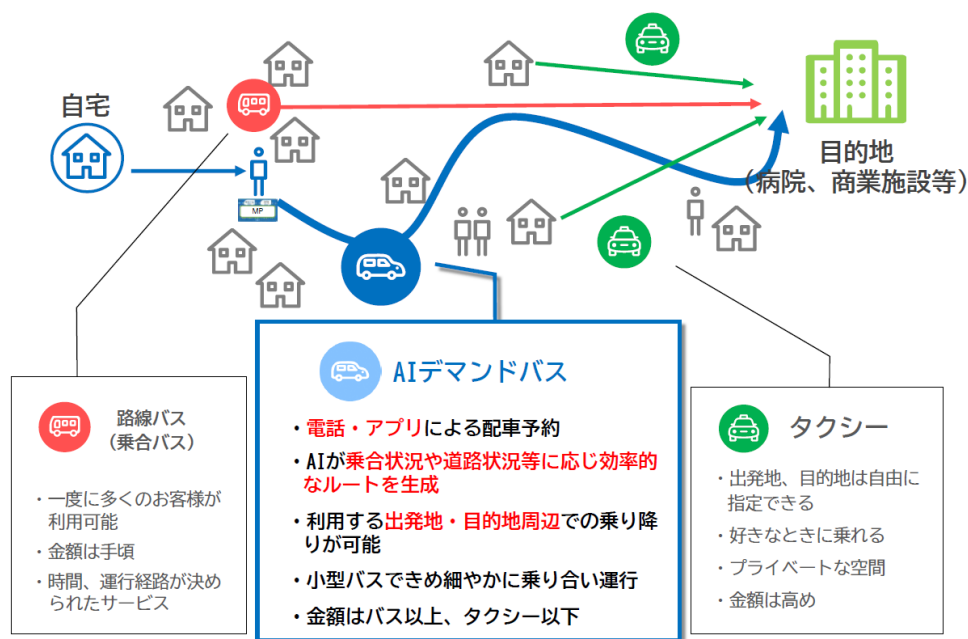


資料：前橋市

▲ MaaSプラットフォームの構築に向けた取組イメージ

●【新】地域特性や利用ニーズを踏まえたAIオンデマンド交通の導入

交通弱者の移動手段の確保とドライバーの担い手不足に対応するため、利用者の予約に応じてAIが効率的で最適なルートを生成するオンデマンド交通について、地域の特性やコミュニティバスなどの利用ニーズを踏まえて導入を検討します。



資料：総務省

▲AIデマンド交通のイメージ

●【新】環境配慮型車両・設備等の導入

運輸部門におけるCO2排出量の削減を図るため、市内公共交通のEV化（低炭素型車両への移行）やEV充電器等の促進を図ります。



資料：いすゞ自動車株式会社HP

▲EVバスの例



資料：JR 東日本 HP

電気バスとディーゼルバスの比較
《CO2 削減効果》

- CO2 排出量の比較 ⇒ CO2 排出量約24%削減
- 電気代・燃料代の比較 ⇒ 電気代・燃料代約51%削減
(岩手県北自動車株の1km当たり電気代と同じと仮定)

資料：電動バス導入ガイドライン（国土交通省）

▲気仙沼BRTのEVバス導入効果

●交通のコスト削減・地域のCN（カーボンニュートラル）化

自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する交通DXや車両電動化などのエネルギーマネジメントによる交通GX、多様な主体の共創による交通の取組を進め、事故減少や環境保全、各分野での代替費用の削減などの社会的費用の見える化に取り組めます。

目的別輸送の確保

- 観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応
- 交通事業の維持、運転士不足の解消支援
- 共創型経営システム（上下分離方式等）の検討
- 交通×ビジネスのデータ共有、マネジメント・コーディネート人材の育成
- タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保

●【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応

【福祉】

高齢者や障がい者をはじめとする誰もが地域との接点を持ち安心して生活できるよう、タクシーを含む公共交通を利用する際の費用助成（高齢者割引乗車券、タクシー乗車助成券）やNPO法人等が主体で取り組む福祉有償運送に引き続き取り組みます。また、移動困難者等の移動を支援するため、住民主体による互助活動による移動支援の促進を行うなど、支援の充実を図ります。

【教育】

小・中学校への就学支援を行うため、スクールバスや遠距離通学にかかる経費の補助等に取り組みます。また、路線バスやコミュニティバス等の活用を図りながら効率的な運行による市全体の交通ネットワークの最適化に向けた取組を進めます。

【観光】

「日本酒文化・歴史」「西条酒蔵通り」や、「豊かな自然や食」等の地域資源の魅力を向上させるため、西条地域をはじめとした集客力や資源を活かしたシェアモビリティ等の導入に向けた周遊促進に取り組みます。また、市域全体や周辺市町を含む広域のドライブマップ等による情報提供や、観光資源の魅力と周遊交通（シェアモビリティや公共交通等）に関する一体的な情報提供やサービス提供に取り組みます。

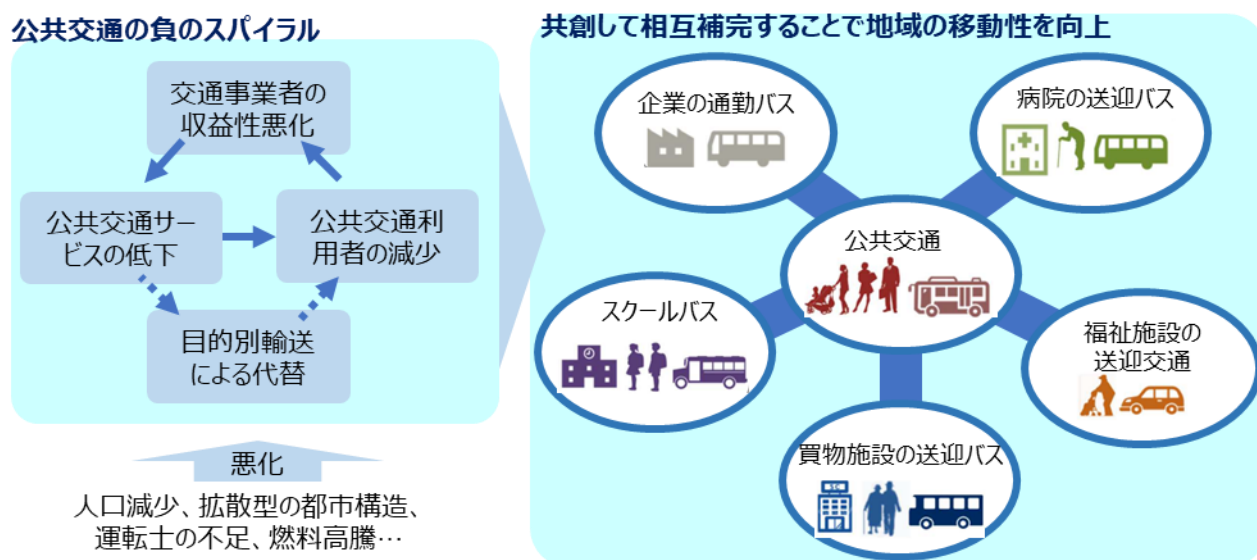
●【拡】交通事業の維持、運転士不足の解消支援

公共交通の利用促進策の実施による外出・利用機会の創出や、自動運転・隊列走行BRTの導入による輸送事業の効率化などにより、交通事業の維持、運転士不足の解消に取り組みます。

また、市の移動を支える担い手確保の検討や支援制度の周知に取り組みます。

●【新】共創型経営システム（上下分離方式等）の検討

路線の共同経営等の事業者間の共創や大学・企業等との共創により、経営の安定化と利用者目線で質の高い交通サービスを提供し、公共交通の持続性の向上を図ります。また、それを後押しする官民の共創について、事業者が保有する交通データ（乗降者数）や行政等が保有する都市データ（沿線状況）等の融合により路線の最適化やサービスの改善を支援するとともに、上下分離方式やエリア一括協定運行方式等の新たな運行方式を検討するなど、地域公共交通の共創型経営システムの検討を進めます。



▲共創型経営システムのイメージ

●【新】交通×ビジネスのデータ共有、マネジメント・コーディネート人材の育成

地域交通をまちづくりと一体となってマネジメント・コーディネートする人材を育成するため、交通データ（乗降者数等）と都市データ（沿線状況等）を一体的に分析し、地域の特性や課題に応じた対応・改善について、研修などを通じて、関係者間で議論・共有することで地域交通に対するマネジメント・コーディネート人材の育成を図ります。

●タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保

利便性が高く、地域住民に最も身近で質の高い公共交通サービスであるタクシー等との連携を進めます。また、利用者の利便性や事業者の効率性向上のための配車・決済アプリ等の導入促進を図ります。

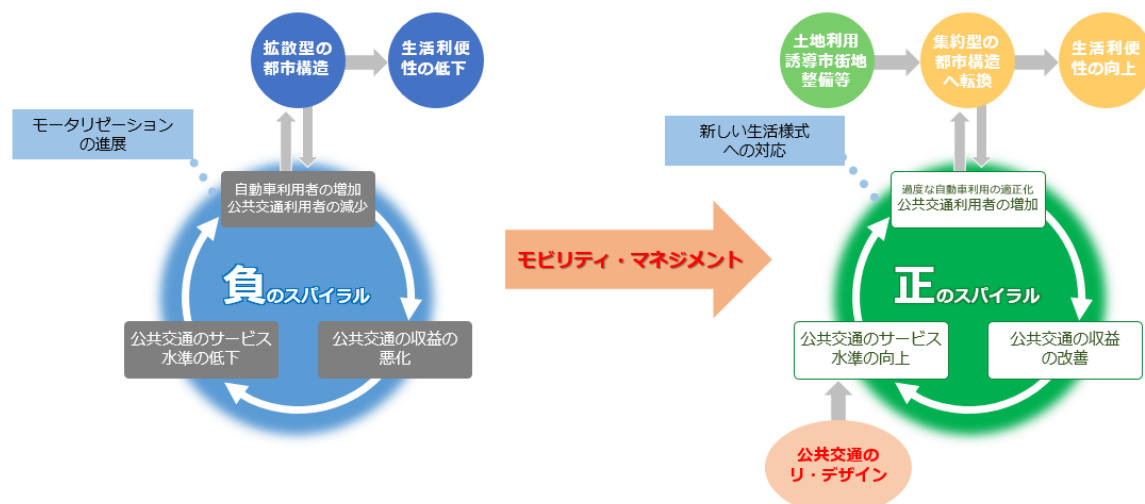
航路については、生活交通の確保及び観光振興など地域活性化の観点から維持・確保を進めます。

4.4 基本理念を支えるモビリティ・マネジメントの取組

一人一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策が「モビリティ・マネジメント」です。望ましい方向とは、例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向であり、交通渋滞や環境問題、公共交通の衰退等を引き起こす「過度」な自動車利用を適正化することを目指します。

本市においては、豊かで質の高い暮らしを支え、多様な価値や交流の創造に貢献する交通システムは、市民の“Well-being”の向上につながるものとして、これまでの「経済性」「効率性」を追求した「広域」「高速」「大量」といった従来の交通システムの構築に加えて、「人を中心」とした交通・移動の選択肢を増やすなかで、「近距離」「低速」「小規模」といった視点を加えた重層的な交通システムの構築を目指しています。

そこで、この「モビリティ・マネジメント」を1つの交通施策よりも更に広義に捉え、基本理念を支える取組として、公共交通等の利用促進と併せて、個別の取組・施策と一緒に展開していきます。



▲基本理念を支えるモビリティ・マネジメント

4.5 基本方針を実現するための取組・施策メニューの一覧

各基本方針とその基本方針を実現するための主な施策メニューの関係を整理すると下表のとおりとなります。

基本理念		日常生活を支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			
基本方針		①生活インフラとしての交通網の構築 ・通勤、通学、買物、通院等の生活に欠かせない移動を円滑にする交通網を構築する	②徒歩・自転車環境の整備促進 ・近距離移動の主要な手段となる徒歩、自転車移動を円滑にする安全な環境を促進する	③バリアフリー化の促進 ・駅、主要バス停等の交通結節点やその周辺のバリアフリー化を促進する	④社会・経済活動を支える交通網の構築 ・大学、試験研究機関、産業団地等への円滑な人と物の流れを促進する交通網を構築する	⑤広域移動環境の整備 ・広島空港、新幹線駅や高速道路等へのアクセスを向上させる	⑥中心市街地のにぎわい創出への貢献 ・西条駅周辺部分の移動環境の整備により、にぎわいの創出に貢献する	リ・デザイン			
		⑦環境負荷の軽減 ・公共交通の利用促進、道路混雑の緩和など、環境にやさしい交通網を構築し環境負荷の軽減を図る	⑧都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築 ・コンパクトで集約型の都市構造を形成するための交通網を構築する	⑨MaaS・交通DX・交通GXの積極的推進 ・MaaSの積極的推進により、都市での活動総量の向上を図る ・自動運転、隊列走行等の最新技術の社会実装など、交通DX・GX推進により省人化・施策効果の波及・拡大を図る	⑩共創型交通への転換による交通の維持・活性化 ・観光施設、医療・福祉、教育機関、企業等の新たな公共交通利用者の掘り起こし ・分野別輸送サービスの利便性向上を図る ・公共交通のクロスセクター効果を見える化し、交通事業者の経営安定化等を多様な関係者との共創により展開する ・共創型交通への展開に向けたプロジェクトの深化と運営マネジメント力の向上						
取組	施策メニュー										
道路交通ネットワークの強化	・【拡】長寿命化修繕計画に基づく適切な道路維持管理 ・骨格的幹線道路の整備 ・域内交通ネットワークとしての街路の整備 ・【拡】渋滞解消に向けた施策の展開（交差点改良、信号制御等）	●			●				●		
徒歩、自転車ネットワークの強化	・【新】駐輪場施設の適切配置と安全・快適な自転車ネットワークの整備 ・歩道の新設・拡幅 ・歩道の段差の解消 ・交通安全の推進	●	●						●		
バリアフリーの推進	・駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化 ・車両のバリアフリー化 ・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	●	●	●					●		
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等） ・【拡】バス高速輸送システムによる基軸化 ・公共交通空白地域の早期解消 ・西条市街地での循環交通等の整備・充実 ・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保	●			●				●		
公共交通の利便性向上	・東広島駅へ停車する新幹線の増便 ・空港・新幹線駅への連絡強化					●	●			●	
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・【新】小さな拠点のモビリティハブ化 ・【拡】バス停における駐輪場の整備 ・交通結節点の整備・機能強化 ・鉄道・各バス路線の接続性の向上	●	●	●		●	●		●	●	
公共交通の利用促進策の実施	・【新】公共交通の利用促進条例の制定 ・パーク＆ライド等の駐車場の整備 ・外国人を含む市民や来訪者にとってわかりやすい公共交通機関の情報提供 ・利便性強化(運行情報、決済等)				●			●			●
防災・減災対策の推進	・【新】様々な支障に対するBCP策定と災害時に貢献する緊急体制への備え ・緊急輸送道路の機能維持強化	●			●			●			
交通DX・交通GXの推進	・【新】運行管理・業務効率化(高度化等) ・【新】自動運転・隊列走行の導入検討 ・【新】MaaSプラットフォームの構築 ・【新】AIオンデマンド交通の導入 ・【新】環境配慮型車両・設備等の導入 ・交通のコスト削減・地域のCN化	●			●				●		●
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応 ・【拡】交通事業の維持、運転士不足の解消支援 ・【新】共創型経営システム（上下分離方式等）の検討 ・【新】交通×ビジネスのデータ共有、マネジメント・コーディネート人材の育成 ・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	●			●				●		●

【**拡**】：改定前計画から事業拡大する施策メニュー
【**新**】：改定前計画から新規追加した施策メニュー

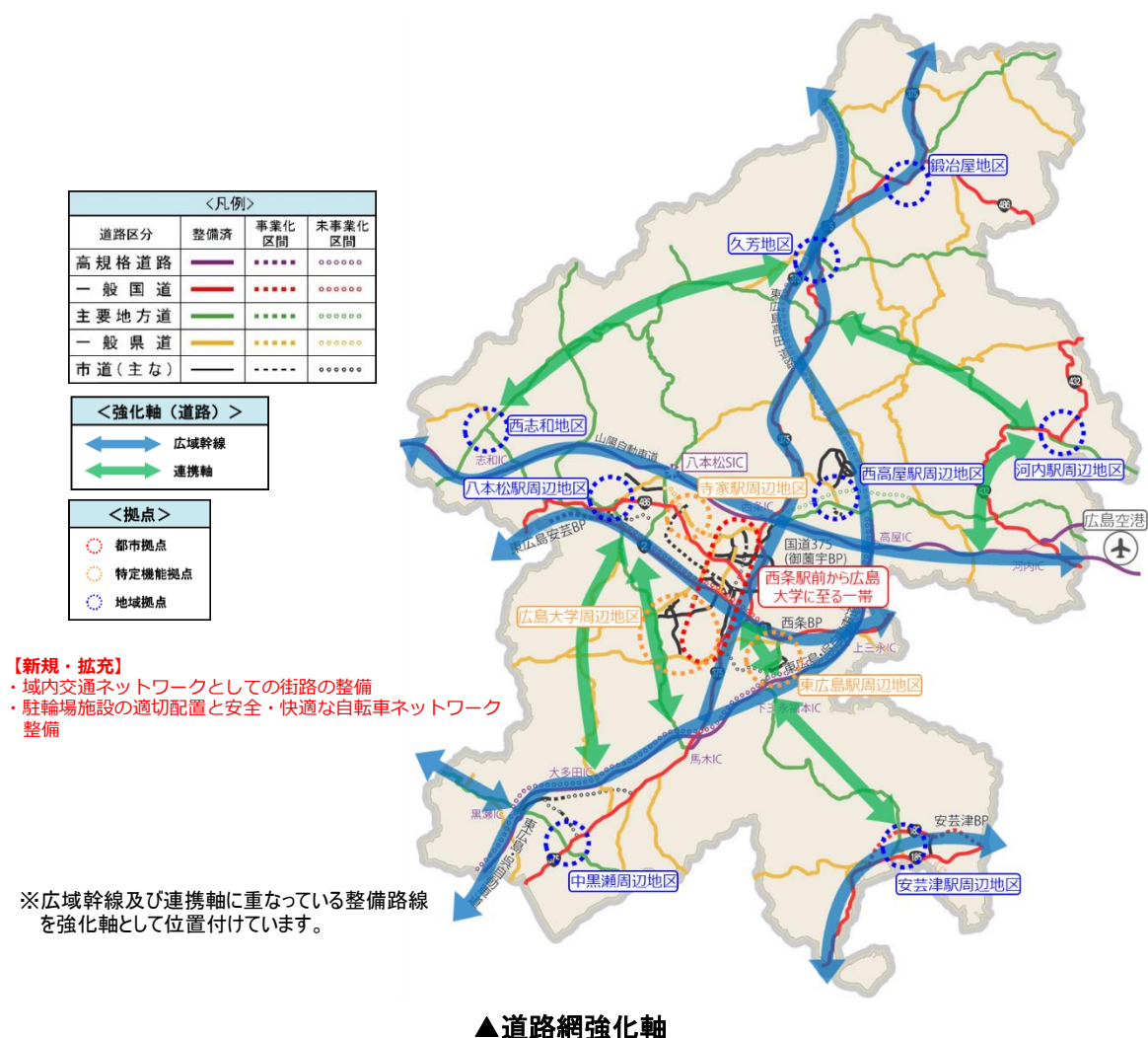
4.6 将来交通計画の方針図

本市は、広島広域都市圏の中心都市である広島市や広島空港への近接性、都市圏内随一の学園都市である強みを活かすため、広域幹線道路や鉄道、市域を跨ぐ幹線バス路線の強化・充実を図ります。また、本市の地域間交流促進・都市機能強化・産業振興に資するネットワークとして、都市拠点における質の高い交通サービスを提供するとともに、各地域の生活の核となる地域拠点に向けた幹線的な機能を担う道路・公共交通ネットワークの形成を図ります。各地域内では、日常的な生活を支えるため地域の特性に応じた移動環境の実現を目指します。

(1) 道路網強化軸

市内外の連携を支える基盤として、東西・南北の広域2軸の強化を図ります。東西の広域軸としては、既存の山陽自動車道を活用しつつ、国道2号では東広島・安芸バイパス、西条バイパスの整備を進めます。南北の広域軸は、東広島・呉自動車道や東広島高田道路の整備を進めます。

各拠点間の交通を育む道路網の強化として、都市計画道路や幹線道路までのアクセス機能の充実を図ります。

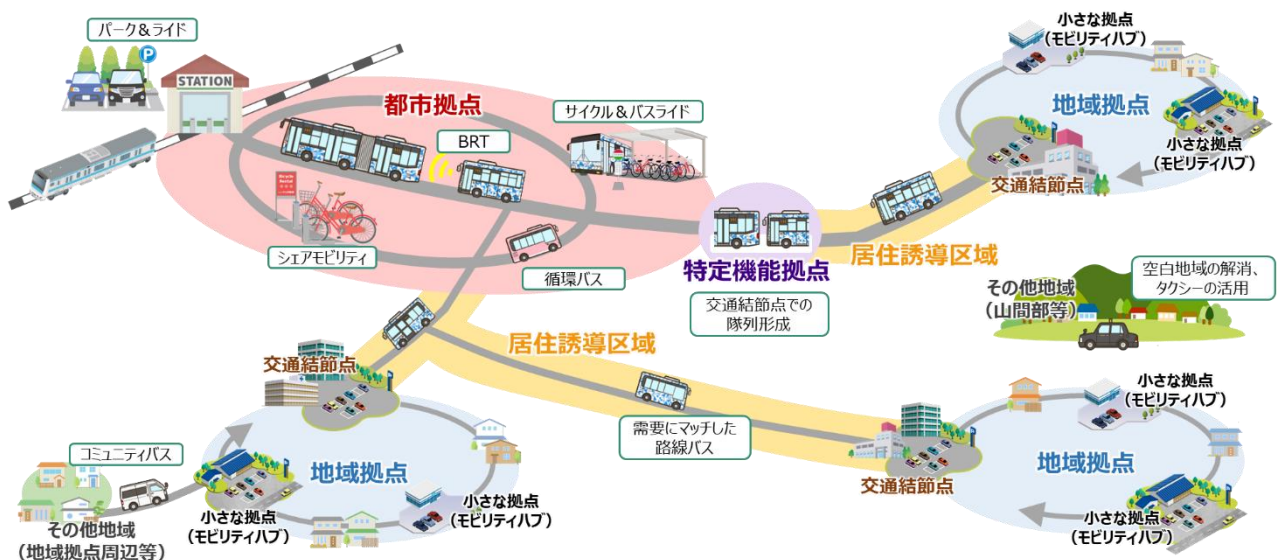


(2) 公共交通網強化軸

1) 目指す姿

本計画が目指す公共交通網は、「都市拠点」「特定機能拠点」「地域拠点」及びその周辺の「居住誘導区域」「その他地域」といった本市の都市構造を考慮したネットワークを目指します。

都市拠点	東広島市の中核を担う広域的な都市の核として、行政・医療・福祉・商業・業務・文化・芸術等の高度な都市機能の集積を活かし、多様な移動手段の選択が可能な質の高いサービスを提供します。
特定機能拠点	広域交通、高度医療、産業・学術・技術等の専門的機能を支える特定地域として、それぞれ地域が有する専門的機能の振興を図る交通サービスの強化を図ります。
地域拠点	各生活圏の居住者の生活を支える地域の核として、周辺の居住者に対して日常生活に必要な機能を提供する交通サービスの充実を図ります。
居住誘導区域	徒歩や自転車等を活かし、公共交通により容易に生活利便施設等へアクセスできる快適な生活環境を形成するため、身近な地域で日常生活に必要な機能を享受できる交通サービスの充実を図ります。
その他地域	生活機能を確保するため、地域の特性に応じた交通サービスを提供します。

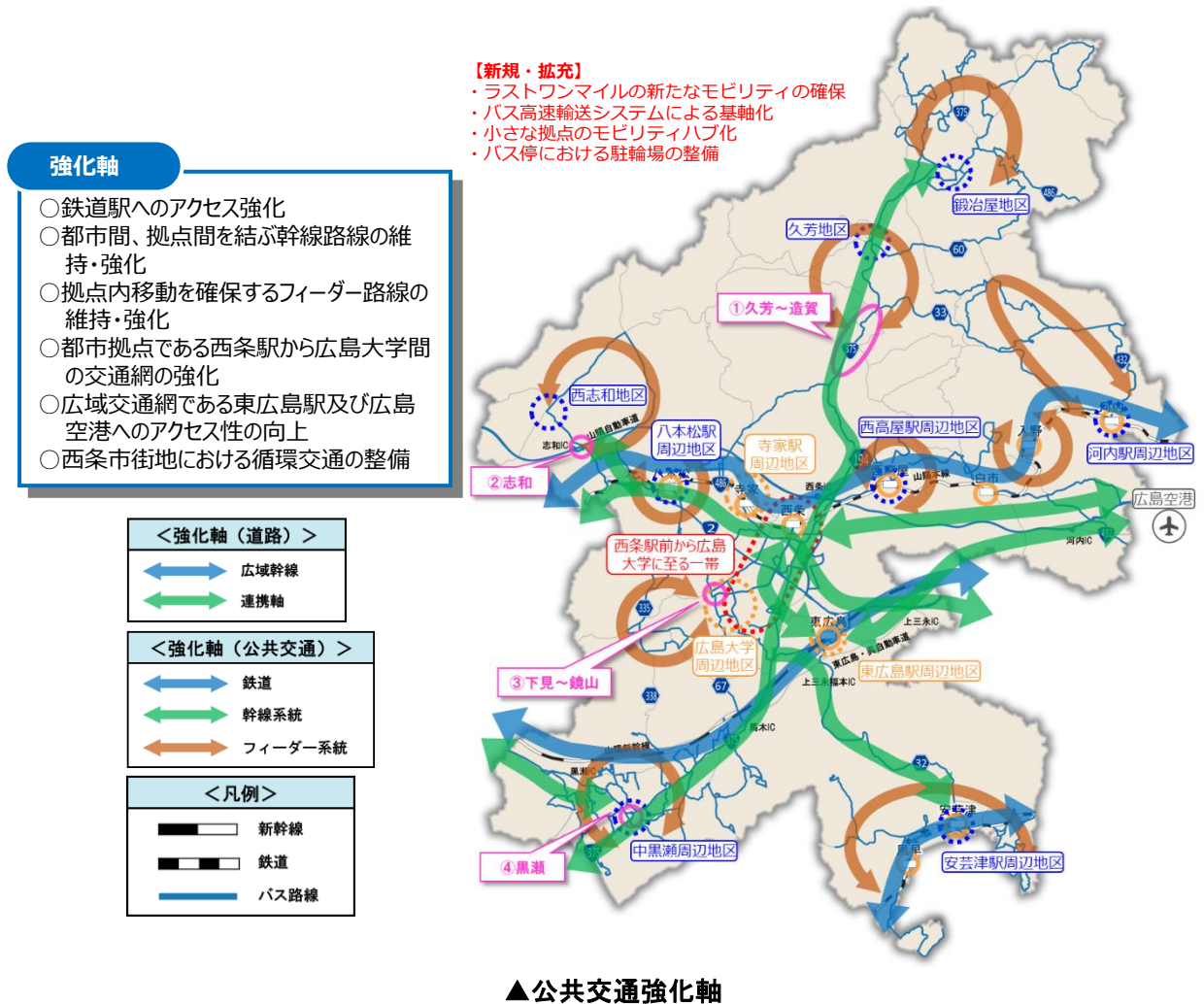


2) 公共交通網強化軸

鉄道の強化としては、広域移動を支える鉄道駅へアクセスの強化を図ります。バスでは、都市間・拠点間を結ぶ幹線路線の維持・強化を図るとともに、郊外部においては、拠点内移動を確保するフィーダー路線の維持・強化を図ります。

また、都市拠点であるJR西条駅から広島大学間の交通網の強化を図るとともに、西条市街地における循環交通の整備を進めます。

さらに、広域交通網である東広島駅及び広島空港へのアクセス性の向上を図ります。



4.7 地域別戦略

4.7.1 西条地域

(1) 西条地域のまちづくり方針

■将来像

新たなテクノロジーによる次代の創造と学術・研究・国際化を先導するまち

■地域整備の基本的な方向

コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市基盤の整備及び活力ある中心市街地の形成や学園都市にふさわしい良好な居住環境を備えた利便性の高い都市空間の形成、市の発展の基礎となる産業・学術・技術及び人材育成機能の集積、農地など自然的土地利用との調和のとれた都市づくりの推進により、「全市的な都市活動を支え、新たなテクノロジーにより、都市の活力を生み出す地域」を目指しています。

(2) 西条地域の交通の現状・課題

西条地域は、本市の中央部に位置しています。中心市街地を中心に各種の公的機関や大規模小売店舗などが集積しており、本市の中心として鉄道やバスによる公共交通ネットワークが広がっています。

また、広島大学及び広島中央サイエンスパークや下見学生街など、本市がこれまで進めてきた学園都市づくりを象徴する地区が形成されており、活力を牽引する地域となっています。市の顔となる拠点としての性質を持っていることから、観光も含む多様な方が移動しやすい交通環境の実現に向けて取り組むことが求められています。

広域交通を担う国道2号や国道375号では、地域内のみならず、地域外の交通が流入することで渋滞が発生しています。また、市街地の道路では、交通集中に伴う交通混雑より日常的な移動に影響を及ぼしており、小学校周辺の通学路などの生活道路では、安全・安心な歩行環境の確保が課題となっています。

路線バスの利用者は減少傾向にあり、それに伴う財政・経営の負担が大きくなっています。このため、路線バスは、鉄道や自転車の移動手段と相互に連携するとともに、効率化を図ることで維持・確保していく必要があります。平成29(2017)年から運行している「のんバス」は、コロナ禍により利用者数が減少しましたが、その後は増加傾向にあり、コロナ禍前の水準まで回復しつつあります。また、JR西条駅から広島空港へのリムジンバスの運行が始められた一方で、JR東広島駅へのアクセス性に課題があります。

JR西条駅から広島大学に至る区間では、自動運転・隊列走行BRTの導入検討が進められています。このような最新技術を活用しつつ、移動に係る関係者との連携を促進し、市の顔としての求心力や回遊性を高めるための取組が必要になっています。

(3) 西条地域（都市拠点）の交通戦略

東広島市の中枢を担う広域的な都市の核として、行政・医療・福祉・商業・業務・文化・芸術等の高度な都市機能の集積を活かし、多様な移動手段の選択が可能な質の高いサービスを提供します。

1) 道路交通戦略

JR西条駅周辺から広島大学周辺に至る都市拠点では、交通集中による交通渋滞が見られるため、国道2号道照交差点の立体化や国道375号御薗宇バイパスの4車線化を推進するとともに、市役所西交差点などの渋滞の多い交差点における右折レーンの整備やAI信号の導入などによる道路交通の円滑化を図ります。

JR西条駅周辺や広島大学周辺では、計画的に自転車走行空間の整備を進めるとともに、西条酒蔵通りでは景観に配慮し観光に寄与する歩行空間の整備を進めるなど、自転車・歩行者にとっても使いやすい道路空間の確保を図ります。

2) 公共交通戦略

都市拠点内のJR西条駅から下見・鏡山地区の交通結節点までの幹線路線では、サイズが異なる車両の隊列形成や走行区間が異なる車両の隊列形成・解除が可能な自動運転技術を活用し、バス専用レーン化や大量輸送化等のバス高速輸送システムによる基軸化を図ります。

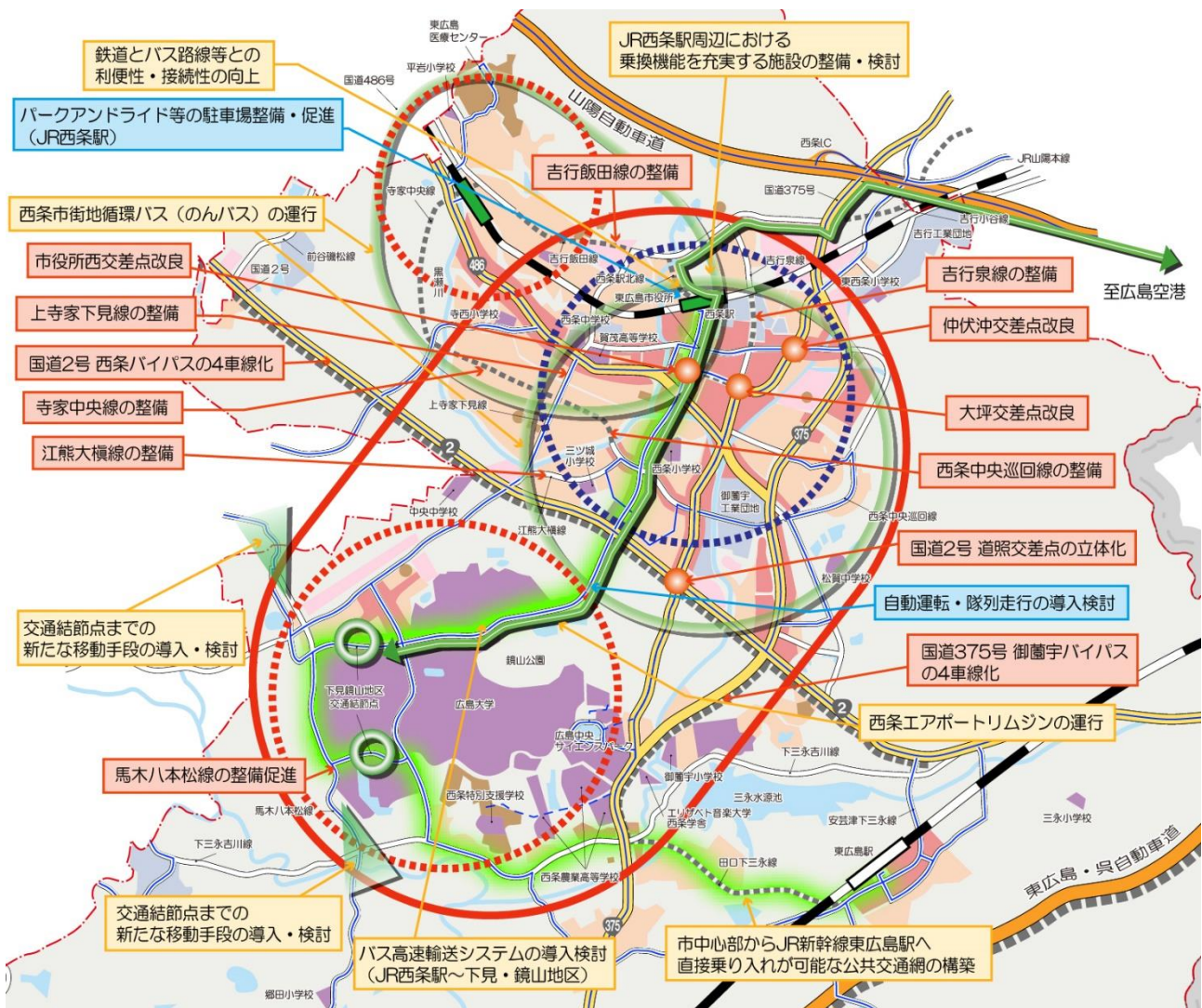
西条市街地を循環する「のんバス」は、バス停の新設や、JR西条駅に接続する通勤・通学ダイヤの拡充、目的地となる施設との連携を深めるなど、生活利便性の向上に資する運行・サービスの改善を行います。

また、西条市街地を中心とするバス路線は、デジタル技術を活用することで利用者にわかりやすく、利便性の高い運賃体系（交通結節点での乗り継ぎに伴う運賃の割引や特定エリア内での均一運賃など）について導入を検討します。

本市の中心駅であるJR西条駅周辺では、駐輪場や観光目的を含めた駐車場の整備など施設の充実やパークアンドライドの推進により、交通結節点としての機能及び利便性の向上に取り組みます。

さらに、通勤・通学・買い物等の日常的な移動や余暇、観光、レジャー等の多様な場面における細かな移動ニーズに対応した移動手段を確保するため、シェアリングやレンタル等によるラストワンマイルの移動手段の導入を検討します。

(4) 西条地域（都市拠点）の将来交通計画



※西条地域の将来交通計画のうち、都市拠点内の計画を記載

主な施策

《道路交通戦略》

- 国道2号道照交差点の立体化
- 交差点改良やAI信号の導入
- 自転車通行空間ネットワークの形成
- ゾーン30、ゾーン30プラスの推進

《公共交通戦略》

- バス高速輸送システムの導入検討
- 西条市街地循環バス（のんバス）の運行
- 西条エアポートリムジンの運行
- 利用しやすい運賃体系・システムの導入
- パークアンドライドの駐車場整備・促進
- ラストワンマイルの移動手段の導入検討（シェアリング等）

凡 例	
(供用済) (未供用)	(道路網)
■	高規格道路
—	一般国道
- - -	その他道路
—+—	鉄道
—	バス路線(R6.1時点)
- - -	コミュニティバス
■	住居系市街地
■	商業用地
■	教育・研究施設等
■	医療・社会福祉施設
■	工業用地
■	計画的市街地誘導地区
※主要道路は国・県道及び都市計画道路等 ※供用済は暫定供用及び既成(仮供用計画と同様の機能で供用済)を含む	
○	都市拠点
○	特定機能拠点
○	地域拠点

(5) 西条地域の交通戦略

バス高速輸送システムを基軸とした高機能・多機能な交通システムを整備することで、学園都市の中心にふさわしい活力のある地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

本市及び西条地域の骨格を担う幹線道路については、国道2号西条バイパスの4車線化や東広島・呉自動車道の4車線化を推進します。

県道・市道については、幹線道路を補完し、地域の生活を支えるネットワークとして、都市計画道路西条中央巡回線、寺家中央線、吉行飯田線、下三永吉川線などの整備を進めます。

また、安芸津下三永線などの歩道未整備道路への歩道整備、狹隘道路の拡幅などによる安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進します。

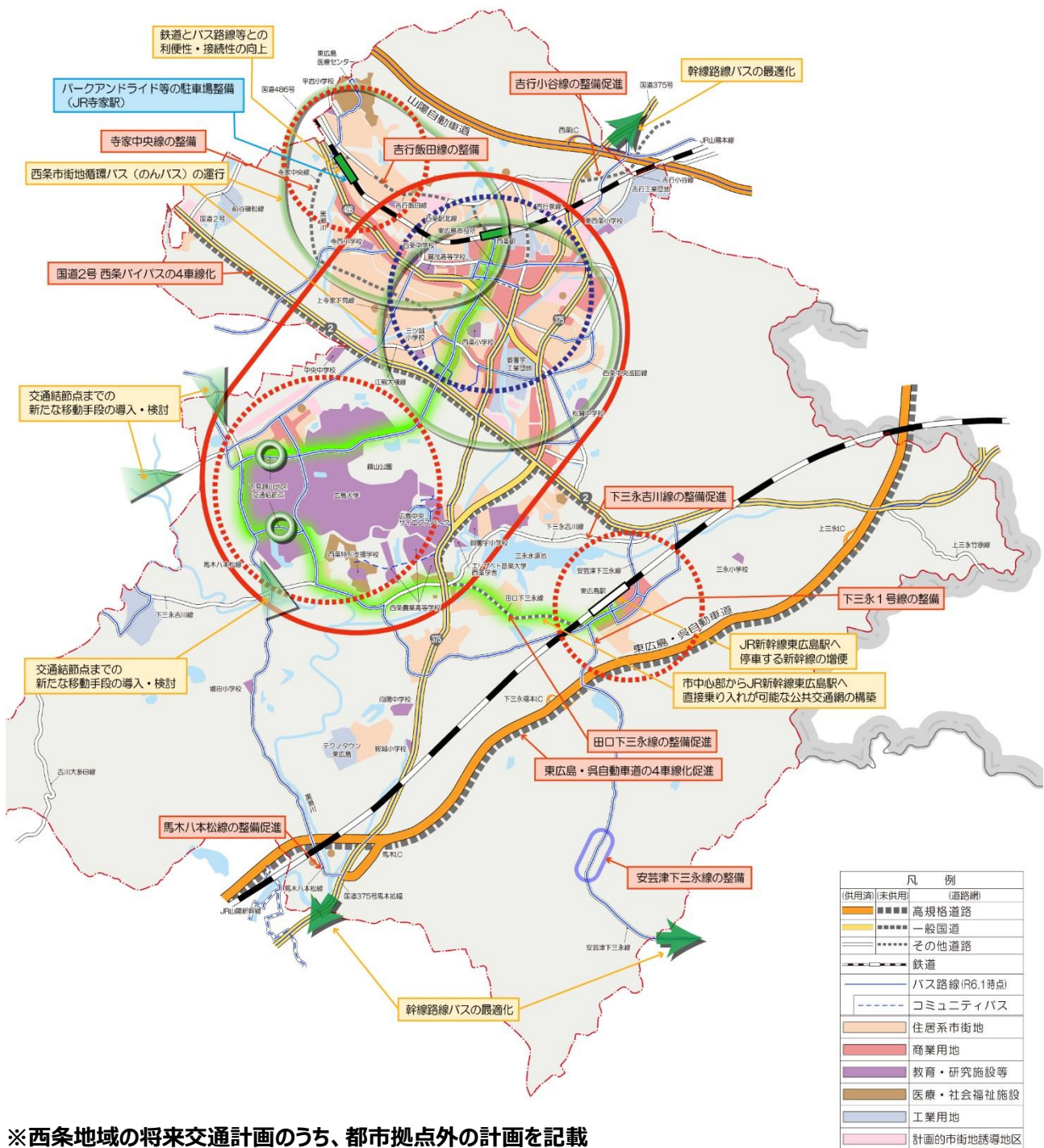
2) 公共交通戦略

西条地域から他の地域や市外を結ぶバス路線については、地域間アクセスを主眼とした維持・充実に図ります。公共交通空白地域が存在するため、地域が主体となる交通手段の検討や支援により、地域の実情に即した地域内の移動環境の改善に取り組みます。

また、広域・高速交通を担うJR東広島駅については、ビジネス等での来訪者や広島市方面への通勤等の利便性向上を図るため、JR東広島駅に停車する新幹線の増便に向けて取り組み、JR西条駅～広島大学～JR東広島駅におけるバス路線のバス高速輸送システム化などによる利便性の向上を図ります。

また、主要なバス停における駐輪場の整備を進め、自転車等のラストワンマイルの移動手段を活かすことで公共交通へのアクセス性を高めます。

(6) 西条地域の将来交通計画



※西条地域の将来交通計画のうち、都市拠点外の計画を記載

主な施策

《道路交通戦略》

- 国道2号西条バイパスの4車線化
- 国道375号御園宇バイパスの4車線化
- 地域交通ネットワークとしての街路の整備(県道・市道)
- 自転車通行空間ネットワークの形成
- 安芸津下三永線の歩道の新設・拡幅

《公共交通戦略》

- 幹線路線バスの最適化
- 交通結節点までの新たな移動手段の導入・検討
- 中心部から東広島駅へ直接乗り入れ可能な公共交通網の構築
- 西条市街地循環バス(のんバス)の運行

取組	地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
			行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期 R6～R12	中長期 R13～R22
道路交通ネットワークの強化	・骨格的幹線道路の整備	西条 東広島・呉自動車道 4車線化	○				調査・検討	調査・検討
		西条 国道2号 西条バイパスの4車線化	○				検討・実施	検討・実施
		西条 国道375号 御衛宇バイパスの4車線化	○				検討・実施	検討・実施
	・域内交通ネットワークとしての街路の整備	西条 各県・市道 (都)吉行飯田線[(一)飯田吉行線]	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (都)吉行泉線	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (都)寺家中央線	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (都)上寺家下見線[(一)吉川西条線]	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (都)西条中央巡回線	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (都)馬木八本松線[(主)馬木八本松線]	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (都)下三永吉川線[(一)下三永吉川線]	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (都)吉行小谷線[(主)東広島本郷忠海線]	○				調査・検討	調査・検討
		西条 各県・市道 (都)江熊大横線	○				整備	－
		西条 各県・市道 (都)下三永1号線[(主)安芸津下三永線]	○				調査・検討	調査・検討
		西条 各県・市道 (都)田口下三永線[(一)下三永吉川線]	○				調査・検討	調査・検討
	・【拡】渋滞解消に向けた施策の展開 (交差点改良、信号制御等)	西条 国道2号照交差点の立体化	○				整備	－
		西条 市役所西交差点改良	○				検討・実施	(完了予定)
		西条 大坪交差点改良	○				検討・実施	(完了予定)
		西条 仲伏冲交差点改良	○				検討・実施	(完了予定)
		西条 AI信号の導入	○				検討・実施	検討・実施
徒歩・自転車ネットワークの強化	・【新】駐輪場施設の適切配置と安全・快適な自転車ネットワークの整備	西条 自転車通行空間ネットワークの形成	○				検討・実施	検討・実施
		西条 利用しやすい駐輪場の確保、駐輪場の利便性向上	○				検討・実施	検討・実施
	・歩道の段差の解消	西条 歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	・交通安全の推進	西条 ゾーン30、ゾーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	西条 点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		西条 バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保(端末シェアモビリティ等)	西条 ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		検討・実施	検討・実施
	・【拡】バス高速輸送システムによる基軸化	西条 バス高速輸送システムの導入検討(JR西条駅～下見・鏡山地区交通結節点)	○	○			検討・実施	検討・実施
	・公共交通空白地域の早期解消(空白地域への新規導入)	西条 交通結節点までの新たな移動手段の導入・検討	○			○	検討・実施	継続・適宜改善
	・西条市街地での循環交通等の整備・充実	西条 西条市街地循環バス(のんバス)の運行	○	○			継続・適宜改善	継続・適宜改善
	・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保(既存路線の改善)	西条 幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利便性向上	・東広島駅へ停車する新幹線の増便	西条 JR新幹線東広島駅へ停車する新幹線の増便	○				検討・実施	検討・実施
	・空港・新幹線駅への連絡強化	西条 西条エアポートリムジンの運行	○	○			継続・適宜改善	継続・適宜改善
		西条 市中心部からJR新幹線東広島駅へ直接乗り入れ可能な公共交通網の構築	○				調査・検討	調査・検討
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・【拡】バス停における駐輪場の整備	西条 サイクルアンドバスライド用駐輪場の整備	○				検討・実施	検討・実施
	・交通結節点の整備・機能強化	西条 JR西条駅周辺における乗換機能を充実する施設の整備・検討	○				検討・実施	検討・実施
	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	西条 鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	・パークアンドライド等の駐車場の整備	西条 パークアンドライドの駐車場整備・促進(JR西条駅、JR寺家駅)	○		○		検討・実施	検討・実施
	・利便性強化(運行情報、決済等)	西条 利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	・緊急輸送道路の機能維持強化	西条 多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		西条 無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	・【新】自動運転・隊列走行の導入検討	西条 自動運転・隊列走行の導入検討	○	○	○		検討・実施	検討・実施
	・【新】MaaSプラットフォームの構築	西条 地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	西条 福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	西条 タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4.7.2 八本松地域

(1) 八本松地域のまちづくり方針

■ 将来像

先端産業と田園風景の調和や都市との近接性を活かした良好な居住環境が整ったまち

■ 地域整備の基本的な方向

良好な居住環境を備えた住宅地の形成や都市間交流・地域間交流を促進するアクセス環境の充実や（仮称）八本松スマートインターチェンジを活用した高度なものづくり産業の集積を促進する都市基盤の整備、農地など自然的土地利用との調和のとれた都市づくりの推進により、「良好な居住環境の中で、交通利便性を活かし、産業の高度化につながる都市機能が集積する地域」を目指しています。

(2) 八本松地域の交通の現状・課題

八本松地域は、本市の西部に位置し、南北に細長い形状をしています。平野部と丘陵部からなる中央部には、広島市への交通利便性が高いJR八本松駅の周辺に住宅地が形成されており、交通利便性や工業団地の集積などを活かした良好な居住環境の形成や商業・サービス機能の充実が課題となっている中で、複合施設の整備や土地区画整理事業の推進により、地域拠点にふさわしい市街地の形成が進められています。

また、飯田地区・磯松地区・吉川地区の工業団地では、高度な技術を持つ企業が集積しており、今後も大型投資が期待されています。

国道486号や東広島向原線（磯松工業団地付近）では混雑が見られ、日常的な移動や企業活動に影響を及ぼしており、工業団地等から山陽自動車道や国道2号へのアクセス性の改善や機能強化による人・モノの円滑な移動環境の確保が課題となっています。また、小学校周辺の通学路などの生活道路では、安全・安心な歩行環境の確保が必要です。

路線バス利用者は減少傾向にあり、それに伴う財政・経営の負担が大きくなっています。このため、路線バスは鉄道等と連携した効率的な運行による維持・確保が課題となっています。また、公共交通空白地域が存在しており、JR八本松駅の交通結節点としての機能強化や新たに設置した下見・鏡山地区の交通結節点も活かして日常生活に必要な移動環境を確保することが課題となっています。

(3) 八本松地域の交通戦略

都市間交流・拠点間交流を促進するアクセス環境を充実させることで、交通利便性を活かした都市機能が集積する活力ある地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

本市及び八本松地域の骨格を担う幹線道路については、(仮称)八本松スマートインターチェンジによる山陽自動車道へのアクセス性向上や国道2号西条バイパスの4車線化の整備、国道2号安芸バイパスの4車線化の推進など、広域交通の円滑性・速達性の向上を図ります。

また、県道・市道については、幹線道路を補完し、工業団地へのアクセスを担う吉川西条線や、地域を支える生活道路などの整備を進めます。

JR八本松駅周辺では、計画的に自転車走行空間の整備を進めます。また、造賀八本松線などの歩道未整備道路への歩道整備、狹隘道路の拡幅などによる、安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進します。

2) 公共交通戦略

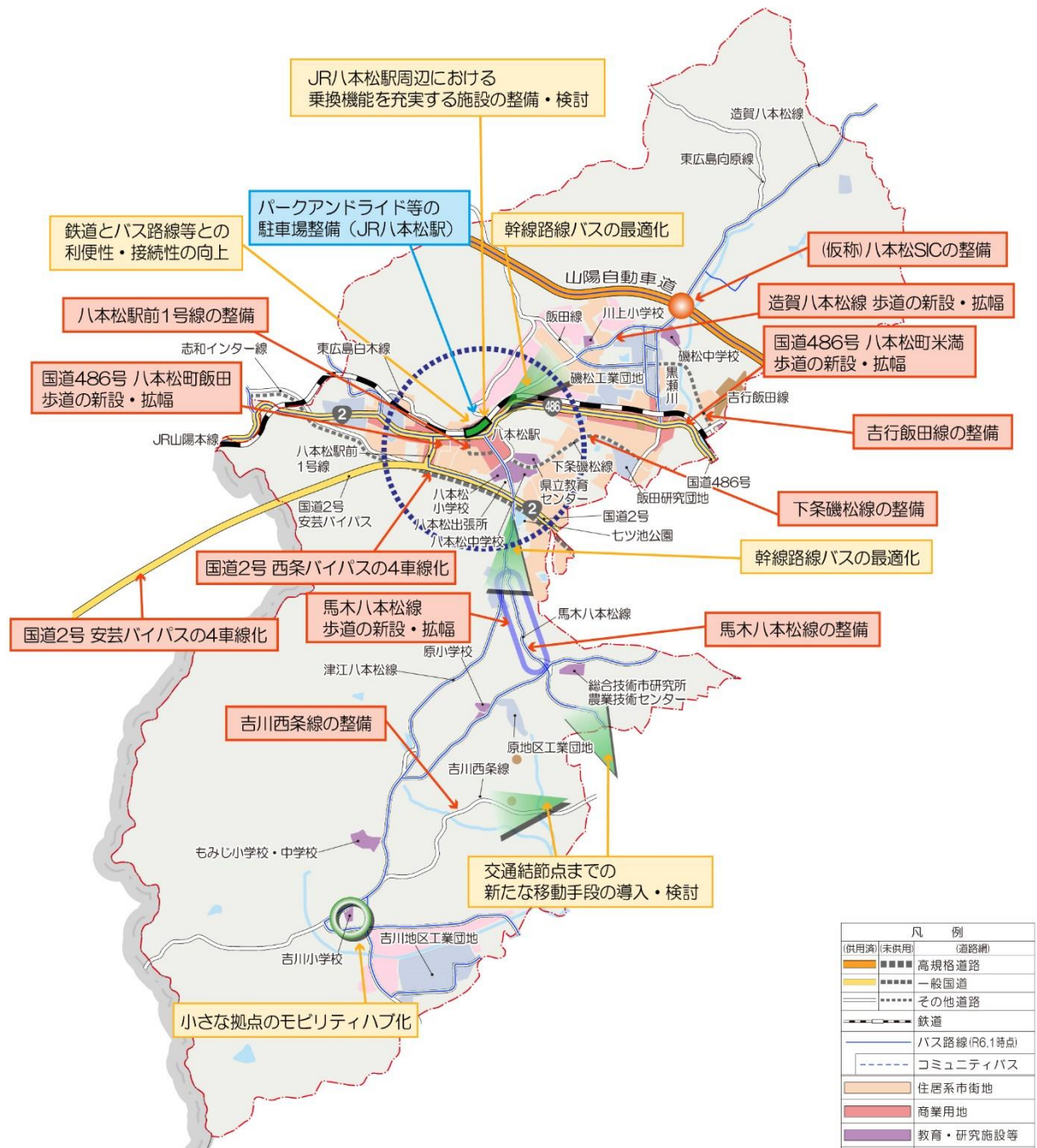
八本松地域から他の地域や市外を結ぶバス路線については、地域間の移動を主眼とした維持・充実を図り、地域内の路線バスについては、JR八本松駅までの路線バスの最適化や鉄道に接続する通勤・通学ダイヤの改善を図ります。

また、公共交通空白地域では、地域の実状に即し、地域が主体となる交通手段の検討や支援を行い、地域内の移動環境の改善に向けた取り組みを進めます。

JR八本松駅周辺では、施設の充実(八本松駅北口周辺整備の検討など)やパークアンドライドの推進により交通結節点としての機能及び利便性の向上に取り組めます。

また、自転車等のラストワンマイルの移動手段を活かし、生活利便施設等の小さな拠点のモビリティハブ化や主要なバス停における駐輪場の整備を進め公共交通へのアクセス性を高めます。

(4) 八本松地域の将来交通計画



主な施策

《道路交通戦略》

- （仮称）八本松スマートインターチェンジの整備
- 国道2号西条バイパスの4車線化
- 地域交通ネットワークとしての街路の整備（県道・市道）
- 自転車通行空間ネットワークの形成
- 国道486号等の歩道の新設・拡幅

《公共交通戦略》

- 幹線路線バスの最適化
- 交通結節点までの新たな移動手段の導入・検討
- パークアンドライドの駐車場整備・促進
- 小さな拠点のモビリティハブ化

凡 例	
(供用済) (未供用)	(道路網)
■ ■ ■ ■	高規格道路
— — — —	一般国道
— — — —	その他道路
— — — —	鉄道
— — — —	バス路線(96.1時点)
— — — —	コミュニティバス
■ ■ ■ ■	住居系市街地
■ ■ ■ ■	商業用地
■ ■ ■ ■	教育・研究施設等
■ ■ ■ ■	医療・社会福祉施設
■ ■ ■ ■	工業用地
■ ■ ■ ■	計画的市街地誘導地区
○	都市拠点
○	特定機能拠点
○	地域拠点

※主要道路は国・県道及び都市計画道路等
※供用済は制定供用及び構成(ほぼ計画
と同様の機能で供用済)を含む

取組	地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
			行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期 R6～R12	中長期 R13～R22
道路交通ネットワークの強化	・骨格的幹線道路の整備	八本松 山陽自動車道 (仮称)八本松S I C	○		○		整備	－
		八本松 国道2号 西条バイパス・安芸バイパスの4車線化	○				検討・実施	検討・実施
	・域内交通ネットワークとしての街路の整備	八本松 各県・市道 (都)吉行飯田線[(-)飯田吉行線]	○				調査・検討	調査・検討
		八本松 各県・市道 (都)下条磯松線	○				検討・実施	検討・実施
		八本松 各県・市道 (都)馬木八本松線[(主)馬木八本松線]	○				検討・実施	検討・実施
		八本松 各県・市道 (都)八本松駅前1号線	○				整備	－
		八本松 各県・市道 (-)吉川西条線	○				検討・実施	検討・実施
徒歩、自転車ネットワークの強化	・【新】駐輪場施設の適切配置と安全・快適な自転車ネットワークの整備	八本松 自転車通行空間ネットワークの形成	○				検討・実施	検討・実施
		八本松 利用しやすい駐輪場の確保、駐輪場の利便性向上	○				検討・実施	検討・実施
	・歩道の新設・拡幅	八本松 歩道の新設・拡幅 (主)馬木八本松線	○				検討・実施	検討・実施
		八本松 歩道の新設・拡幅 国道486号 八本松町米満	○				検討・実施	検討・実施
		八本松 歩道の新設・拡幅 国道486号 八本松町飯田	○				検討・実施	検討・実施
		八本松 歩道の新設・拡幅 (-)造賀八本松線	○				検討・実施	検討・実施
	・歩道の段差の解消	八本松 歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	・交通安全の推進	八本松 ゾーン30、ゾーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	八本松 点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		八本松 バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保(端末シェアモビリティ等)	八本松 ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		調査・検討	調査・検討
	・公共交通空白地域の早期解消(空白地域への新規導入)	八本松 交通結節点までの新たな移動手段の導入・検討	○			○	検討・実施	検討・実施
	・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保(既存路線の改善)	八本松 幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・【新】小さな拠点のモビリティハブ化	八本松 小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
	・交通結節点の整備・機能強化	八本松 JR八本松駅周辺における乗換機能を充実する施設の整備・検討	○				検討・実施	検討・実施
	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	八本松 鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	・パークアンドライド等の駐車場の整備	八本松 パークアンドライドの駐車場整備・促進(JR八本松駅)	○		○		検討・実施	検討・実施
	・利便性強化(運行情報、決済等)	八本松 利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	・緊急輸送道路の機能維持強化	八本松 多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		八本松 無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	・【新】MaaSプラットフォームの構築	八本松 地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	八本松 福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	八本松 タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4.7.3 志和地域

(1) 志和地域のまちづくり方針

■ 将来像

田園環境との調和やインターチェンジ等のアクセス性・職住近接性を活かした仕事とともに新たな交流が生まれるまち

■ 地域整備の基本的な方向

地域拠点における生活支援機能の維持・充実及び定住人口の増加につながる良好な居住環境の形成や、志和インターチェンジの活用及び交流の増進につながる都市部とのアクセス環境の整備・充実、豊かな自然環境を活用した交流及びレクリエーション機能の充実により、「豊かな田園環境の中で、ゆとりある居住環境や交通利便性を活かし、新たな交流・産業が生まれる地域」を目指しています。

(2) 志和地域の交通の現状・課題

志和地域は、本市の北西部に位置し、山陽自動車道の志和インターチェンジ付近には大規模な流通団地が造成されているほか、地域内には工場が分散して立地しています。しかし、山陽自動車道や八本松地域方面への主要アクセス道路となっている志和インター線では交通混雑が見られ、地域間の人・モノの移動に影響を及ぼしています。

沿線に住宅と農地が混在する集落が形成されている瀬野川福富本郷線等の幹線道路では、歩道が不連続になっているなど、安全・安心な歩行環境の確保が必要です。

路線バス利用者は減少傾向にあり、それに伴う財政・経営の負担が大きくなっています。このため、地域外への移動手段となっている路線バスについて、効率的な運行による維持・確保が課題となっています。

また、小学校の統廃合による通学地域の拡大や高齢化の進展など、若者や高齢者等の交通弱者に対する移動支援が課題となっており、移動目的に応じた移動手段の確保や、生活支援機能の確保と連携して取り組んでいく必要があります。

一方、高齢者等の移動手段の確保や公共交通空白地域の解消が課題となっている中で、令和6(2024)年3月に地域が主体となった志和ホテル交通の運行が開始されています。

(3) 志和地域の交通戦略

交流機能の向上や定住人口の増加等につながる都市部とのアクセス環境の整備・充実や地域拠点の拠点性の向上につながる地域内の移動環境を整えることで、交通利便性とゆとりある居住環境を活かした交流が盛んで活力ある地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

山陽自動車道志和インターチェンジへのアクセス道となる志和インター線の整備を推進するとともに、地域の生活を支えるネットワークとして地域間の移動を担う東広島向原線等の県道・市道の整備・促進に取り組みます。

また、歩道未整備道路への歩道整備、狹隘道路の拡幅などによる安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進します。

2) 公共交通戦略

地域内の生活利便施設や幹線バス路線のバス停等まで移動手段として、地域が主体となった志和ホタル交通の継続的な運行・改善に取り組みます

また、日常生活でつながりの強い西条地域・八本松地域への路線バスについては、ニーズに応じた維持・充実を図ります。

西志和地区周辺において、地域間を結ぶ路線バスと志和ホタル交通とをつなぐ新たな交通結節点の整備を検討し、運行ダイヤの調整等による公共交通相互の乗換利便性の向上を図ります。また、生活利便施設や地域センター等の小さな拠点のモビリティハブ化や主要なバス停における駐輪場の整備など、ラストワンマイルの移動手段を利用しやすい環境を整えることで、公共交通へのアクセス性や施設間の移動利便性の向上を図るとともに、デマンド交通の運行等とも連携することで地域内の移動環境の充実を図ります。

凡 例	
(供用済)	(未供用) (道路網)
	高規格道路
	一般国道
	その他道路
	鉄道
	バス路線 (R6.1時点)
	コミュニティバス
	住居系市街地
	商業用地
	教育・研究施設等
	医療・社会福祉施設
	工業用地
	計画的市街地誘導地区

	都市拠点
	特定機能拠点
	地域拠点

凡例

(供用済) (未供用)	(道路種別)
■	高規格道路
■	一般国道
■	その他道路
■	鉄道
■	バス路線 (R6.1時点)
■	コミュニティバス
■	住居系市街地
■	商業用地
■	教育・研究施設等
■	医療・社会福祉施設
■	工業用地
■	計画的市街地誘導地区

※主要道路は国・県道及び都市計画道路等
 ※供用済は想定供用及び構成 (ほぼ計画と同様の機能で供用済) を含む

都市拠点
 特定機能拠点
 地域拠点

東広島白木線
 志和ホテル交通の運行
 瀬野川福富本郷線
 歩道の新設・拡幅
 関川
 志和出張所
 志和小学・中学校
 瀬野川福富本郷線
 志和流通団地
 志和C
 志和インター線
 国道2号
 志和ホテル交通の運行
 幹線路線バスの最適化
 志和インター線の4車線化促進
 志和ホテル交通の運行
 東広島白木線
 歩道の新設・拡幅
 東広島向原線の整備
 東広島向原線
 並滝寺池
 旧志和小学校
 旧東志和小学校
 小野池
 旧志和小学校
 山陽自動車道
 園芸センター
 小河原志和線の整備促進

- 志和ホテル交通の運行
- 幹線路線バスの最適化
- 利用しやすい運賃体系・システムの導入
- 新たな交通結節点の設置
- 小さな拠点のモビリティ化
- サイクルアンドバスライド用の駐輪場の整備

取組		地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
				行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期	中長期
								R6～R12	R13～R22
道路交通ネットワークの強化	・域内交通ネットワークとしての街路の整備	志和	各県・市道 (都)志和インター線の4車線化[(主)志和インター線]	○				調査・検討	調査・検討
		志和	各県・市道 (主)東広島島原線	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
		志和	各県・市道 (一)小河原志和線	○				調査・検討	調査・検討
徒歩、自転車ネットワークの強化	・歩道の新設・拡幅	志和	歩道の新設・拡幅 (主)瀬野川福富本郷線	○				検討・実施	検討・実施
		志和	歩道の新設・拡幅 (主)東広島島白木線	○				検討・実施	検討・実施
	・歩道の段差の解消	志和	歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	・交通安全の推進	志和	ゾーン30、ゾーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	志和	点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		志和	バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保(端末シェアモビリティ等)	志和	ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		調査・検討	調査・検討
	・公共交通空白地域の早期解消(空白地域への新規導入)	志和	志和ホタル交通の運行	○	○		○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
	・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保(既存路線の改善)	志和	幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・【新】小さな拠点のモビリティハブ化	志和	小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
	・【拡】バス停における駐輪場の整備	志和	サイクルアンドバスライド用駐輪場の整備	○				検討・実施	検討・実施
	・交通結節点の整備・機能強化	志和	新たな交通結節点(志和)の設置	○				検討・実施	—
	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	志和	各バス路線等の利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	・利便性強化(運行情報、決済等)	志和	利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	・緊急輸送道路の機能維持強化	志和	多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		志和	無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	・【新】MaaSプラットフォームの構築	志和	地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	志和	福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	志和	タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4.7.4 高屋地域

(1) 高屋地域のまちづくり方針

■将来像

広域交通や様々な教育機関が整う豊かな田園と良好な居住環境を備えたまち

■地域整備の基本的な方向

教育機能の集積する文教地区にふさわしい健全な市街地の形成や地域拠点における商業・業務・サービスなどの機能の集積による拠点性の向上や広域・高速交通へのアクセス環境を活かした産業基盤の充実、豊かな自然環境と調和した良好な居住環境の形成により、「豊かな自然環境と市街地が調和し、教育機能や交通ネットワークが整った活力のある地域」を目指しています。

(2) 高屋地域の交通の現状・課題

高屋地域は、本市の中央よりもやや東寄りに位置し、地域の中心となるJR西高屋駅やJR白市駅の周囲には、計画的に整備された東広島ニュータウンなどの住宅団地や、歴史的なまちなみを今に伝える白市地区などの居住空間が分散的に形成されています。

JR西高屋駅を中心とする地域拠点では、近畿大学工学部や県立広島中学校・広島高等学校、近畿大学附属高等学校・中学校など、教育機能の集積が進んでおり、文教地区としての性格が強い一方で、生活支援機能を有する複合施設の整備も進んでおり、拠点性が強まりを見せ始めています。

山陽自動車道に直接乗り入れが可能な東広島・呉自動車道や東広島高田道路の整備により広域・高速交通の利便性が向上しています。一方で、西条地域方面への主要アクセス道路となっている国道375号や東広島本郷忠海線では交通混雑が見られ、市内の拠点間などの日常的な移動に影響を及ぼしています。

JR西高屋駅、JR白市駅は、JR西条駅・JR広島駅方面への鉄道利便性が高い一方で、JR西高屋駅では乗換環境や駅周辺における安全・安心な歩行環境の確保が必要です。

路線バス利用者は減少傾向にあり、それに伴う財政・経営の負担が大きくなっています。このため、地域外への移動手段となる路線バスについて、鉄道と連携した効率的な運行による維持・確保が課題となっています。

また、郊外住宅地の高齢化や集落地域の過疎化など高齢者に対する移動支援が必要で、地域拠点と周辺地区を接続する交通サービスの充実が課題となっています。

一方、高齢者等の移動手段の確保や公共交通空白地域の解消が課題となっている中で、地域が主体となり小谷おまるめ山バスが運行されています。

(3) 高屋地域の交通戦略

道路・鉄道による広域交通の利便性を活かした都市部へのアクセス環境を整備・充実させるとともに、若者が集まる文教地区、郊外住宅団地の高齢化、集落地域の過疎化に対応した地域内の移動環境を整えることで、文教地区にふさわしい活力のある地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

地域間の移動を担う東広島高田道路や国道375号杵原バイパスの調査・検討を進めるとともに、幹線道路を補完し、地域の生活を支えるネットワークとして、市道中島小谷線、中島白市線などの県道・市道の整備に取り組みます。

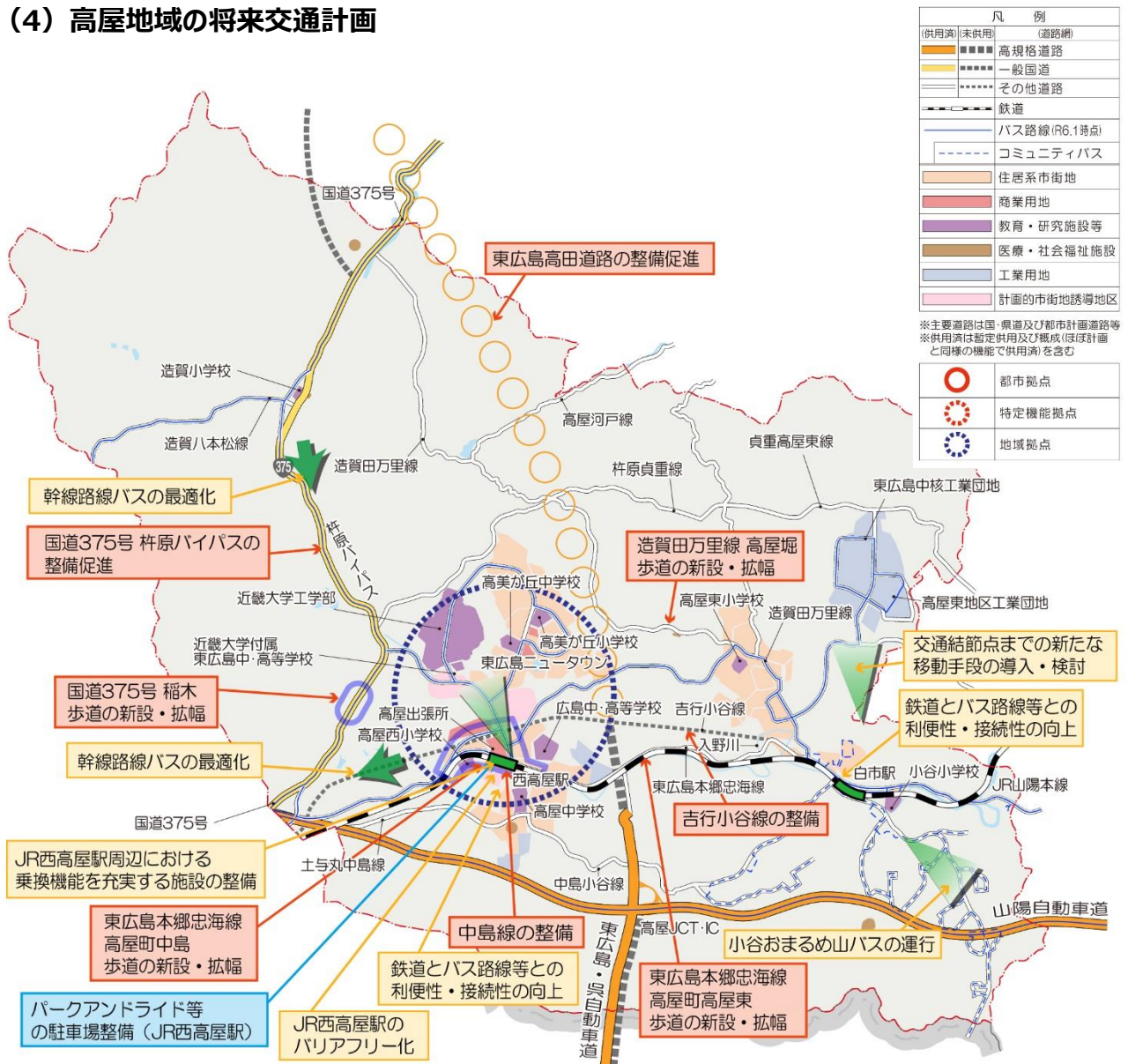
また、歩道未整備道路への歩道整備、狹隘道路の拡幅などによる、安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進します。JR西高屋駅周辺では、自転車ネットワークを設定し、計画的に自転車走行空間の整備を進めるとともに、市営駐輪場の施設の更新や適正配置・統廃合、民間駐輪場の整備促進や利用者のニーズに応じたサービスの展開などに取り組みます。

2) 公共交通戦略

JR西条駅やJR広島駅方面への高い鉄道利便性と、JR西高屋駅、JR白市駅周辺の住宅団地、文教地区の特性を活かし、鉄道と路線バス等との接続性の向上や路線バスの最適化により、地域外への通勤や地域外からの通学などの利便性向上を図ります。また、JR西高屋駅ではバリアフリー化や乗換機能を充実する施設整備、パークアンドライドの推進、ラストワンマイルの移動手段を利用しやすい環境を整えることで、公共交通へのアクセス性や施設間の移動利便性の向上を図ります。

さらに、小谷おまるめ山バスの継続的な運行・改善や公共交通空白地域の解消に向けた移動手段の検討・支援などにより、地域内の移動環境の改善に向けた取り組みを進めます。

(4) 高屋地域の将来交通計画



取組	地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
			行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期	中長期
							R6～R12	R13～R22
道路交通ネットワークの強化	骨格的幹線道路の整備	高屋 東広島高田道路	○				調査・検討	調査・検討
		高屋 国道375号 杵原バイパス	○				調査・検討	調査・検討
	域内交通ネットワークとしての街路の整備	高屋 各県・市道 (都)吉行小谷線[(主)東広島本郷忠海線]	○				調査・検討	調査・検討
		高屋 各県・市道 (都)中島線	○				整備	—
徒歩、自転車ネットワークの強化	【新】駐輪場施設の適切配置と安全・快適な自転車ネットワークの整備	高屋 自転車通行空間ネットワークの形成	○				検討・実施	検討・実施
		高屋 利用しやすい駐輪場の確保、駐輪場の利便性向上	○				検討・実施	検討・実施
	歩道の新設・拡幅	高屋 歩道の新設・拡幅 国道375号稲木	○				検討・実施	検討・実施
		高屋 歩道の新設・拡幅 (主)東広島本郷忠海線 高屋町中島	○				検討・実施	検討・実施
		高屋 歩道の新設・拡幅 (主)東広島本郷忠海線 高屋町高屋東	○				検討・実施	検討・実施
		高屋 歩道の新設・拡幅 (一)造賀田万里線 高屋堀	○				検討・実施	検討・実施
	歩道の段差の解消	高屋 歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	交通安全の推進	高屋 ゾーン30、ゾーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化	高屋 JR西高屋駅のバリアフリー化	○	○			実施	—
	バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	高屋 点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		高屋 バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保(端末シェアモビリティ等)	高屋 ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		調査・検討	調査・検討
		高屋 交通結節点までの新たな移動手段の導入・検討	○			○	検討・実施	検討・実施
		高屋 小谷おまるめ山バスの運行	○	○		○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
	需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保(既存路線の改善)	高屋 幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	【拡】バス停における駐輪場の整備	高屋 サイクルアンドバスライド用駐輪場の整備	○				検討・実施	検討・実施
	交通結節点の整備・機能強化	高屋 JR西高屋駅周辺における乗換機能を充実する施設の整備	○	○			実施	—
		高屋 新たな交通結節点(久芳～造賀)の設置	○				検討・実施	検討・実施
	鉄道・各バス路線の接続性の向上	高屋 鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	パークアンドライド等の駐車場の整備	高屋 パークアンドライドの駐車場整備・促進(JR西高屋駅)	○		○		検討・実施	検討・実施
	利便性強化(運行情報、決済等)	高屋 利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	緊急輸送道路の機能維持強化	高屋 多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		高屋 無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	【新】MaaSプラットフォームの構築	高屋 地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	高屋 福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	高屋 タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4.7.5 黒瀬地域

(1) 黒瀬地域のまちづくり方針

■ 将来像

交通利便性や地域資源である大学の機能を活かした健康・福祉と交流のまち

■ 地域整備の基本的な方向

東広島・呉自動車道の活用及び交流機能の向上につながるアクセス環境の充実や地域拠点における商業・業務・サービスなどの機能の集積による拠点性の向上、豊かな自然環境と調和した良好な居住環境の形成、農地など自然的土地利用との調和のとれた都市づくりの推進及びレクリエーション機能の充実により、「交通利便性や地域資源である教育機関の健康福祉機能を活かし、多世代が交流する地域」を目指しています。

(2) 黒瀬地域の交通の現状・課題

黒瀬地域は、賀茂台地の一部を構成する本市の南部に位置し、国道375号や県道矢野安浦線などの沿道に市街地が形成されており、丘陵部の住宅団地と、平野部に広がる集落や田園風景が特徴的な地域となっています。

産業団地の整備や広島国際大学の開学により、基盤整備の進展に伴い人口が増加し、都市としての成長や発展に必要な機能が集積してきました。少子高齢化が進展する中で、健康・福祉と交流のまちの実現に向けた取り組みとして、大学や地域等との協働によるまちづくりが進められています。

近年は、東広島・呉自動車道の全線開通や大多田インターチェンジの整備により広域交通の利便性が向上しています。一方で、地域内の地区間の移動を担い、幹線道路を補完する道路のネットワークの確保や安全・安心な歩行環境の確保が課題となっています。

郊外住宅地の高齢化や住宅地が広範囲に分布するなど高齢者等の移動手段として、平成26(2014)年から黒瀬さくらバスが運行されており、地域の拠点への移動手段や路線バスのフィーダーとして重要な役割を担っています。

路線バス利用者は減少傾向にあり、それに伴う財政・経営の負担が大きくなっています。このため、地域外への移動手段となる路線バスについては、黒瀬さくらバスとの機能分担や移動目的に応じた効率的な運行による維持・確保が課題となっています。

(3) 黒瀬地域の交通戦略

地域外とのネットワーク性を活かした幹線交通機能を整備・充実させるとともに、郊外住宅団地の高齢化や広範囲に分布する住宅地に対応した地域内の移動環境を整えることで、交流機能を向上し、都市機能が集積する活力のある地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

広域交通を担う東広島・呉自動車道の4車線化を推進するとともに、幹線道路を補完し、地域の生活を支えるネットワークとして、兼広乃美尾線、丸山檜原線やその他県道・市道の整備に取り組みます。

また、国道375号などの歩道未整備道路への歩道整備、狹隘道路の拡幅などによる安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進します。

2) 公共交通戦略

市南部における移動の拠点として、地域拠点（中黒瀬地区）に新たな交通結節点を整備するとともに、西条地域方面や呉市方面への幹線バス路線の維持・確保と、地域内を運行する黒瀬さくらバスの改善・充実、それらの乗換の利便性・接続性の向上を図ります。その際、生活利便施設や教育機関、住民などの地域との共創により、地域内外への通勤・通学、買物・通院などに必要な公共交通の充実を図ります。

また、主要なバス停における駐輪場の整備を進め、自転車等のラストワンマイルの移動手段を活かして路線バスへのアクセス性を高めることで、公共交通の維持・充実を図ります。これにより、広範囲に分布する住宅団地や集落から生活利便施設等への移動利便性の向上を図ります。

(4) 黒瀬地域の将来交通計画



主な施策

《道路交通戰略》

- 東広島・呉自動車道の4車線化の促進
- 地域交通ネットワークとしての街路の整備（県道・市道）
- 国道375号の歩道の新設・拡幅

《公共交通戰略》

- 新たな交通結節点の設置
- 幹線路線バスの最適化
- 黒瀬さくらバスの運行
- 利用しやすい運賃体系・システムの導入
- サイクルアンドバスライド用の駐輪場の整備

凡 例		(道路網)
(供用済)	(未供用)	
		高規格道路
		一般国道
		その他道路
		鉄道
		バス路線(R6.1時点)
		コミュニティバス
		住居系市街地
		商業用地
		教育・研究施設等
		医療・社会福祉施設
		工業用地
		計画的市街地誘導地区

※主要道路は国・県道及び都市計画道路
 ※供用済は特定供用及び概成(ほぼ計画)と同様の機能で供用済)を含む

	都市拠点
	特定機能拠点
	地域拠点

取組		地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
				行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期	中長期
								R6～R12	R13～R22
道路交通ネットワークの強化	・骨格的幹線道路の整備	黒瀬	東広島・呉自動車道 4車線化	○				調査・検討	調査・検討
	・域内交通ネットワークとしての街路の整備	黒瀬	各県・市道 (都)兼広乃美尾線	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
		黒瀬	各県・市道 (都)丸山橋原線	○				検討・実施	検討・実施
		黒瀬	各県・市道 (一)小多田安浦線	○				検討・実施	検討・実施
		黒瀬	各県・市道 (一)吉川大多田線	○				調査・検討	調査・検討
徒歩、自転車ネットワークの強化	・歩道の新設・拡幅	黒瀬	歩道の新設・拡幅 国道375号 乃美尾・中黒瀬歩道設置	○				検討・実施	検討・実施
	・歩道の段差の解消	黒瀬	歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	・交通安全の推進	黒瀬	ゾーン30、ゾーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	黒瀬	点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		黒瀬	バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等）	黒瀬	ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		調査・検討	調査・検討
	・公共交通空白地域の早期解消（空白地域への新規導入）	黒瀬	交通結節点までの新たな移動手段の導入・検討	○			○	検討・実施	検討・実施
		黒瀬	黒瀬くらバスの運行	○	○		○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
	・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保（既存路線の改善）	黒瀬	幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・【拡】バス停における駐輪場の整備	黒瀬	サイクルアンドバスライド用駐輪場の整備	○				検討・実施	検討・実施
	・交通結節点の整備・機能強化	黒瀬	新たな交通結節点(黒瀬)の設置	○				実施	－
	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	黒瀬	各バス路線等の利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	・利便性強化(運行情報、決済等)	黒瀬	利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	・緊急輸送道路の機能維持強化	黒瀬	多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		黒瀬	無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	・【新】MaaSプラットフォームの構築	黒瀬	地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	黒瀬	福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	黒瀬	タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4.7.6 福富地域

(1) 福富地域のまちづくり方針

■将来像

自然と人が共生する新たなライフスタイルに出会える交流のまち

■地域整備の基本的な方向

豊かな自然環境を活かした地域づくりを推進しつつ、必要に応じて、農林業との調和とともに、住宅地・商業地・工業地などの土地利用の整序を図り、地域拠点における生活支援機能の維持・充実及び定住人口の増加につながる良好な居住環境の形成や交流機能の向上につながるアクセス環境の整備、豊かな自然環境を活用した交流及びレクリエーション機能の充実により、「緑豊かな自然の中で、ゆとりある居住環境を備え、体験・観光などの地域資源を活かし、新たな交流が生まれる地域」を目指しています。

(2) 福富地域の交通の現状・課題

福富地域は、本市の北部に位置する市内では最も人口が少ない地域であり、多くの集落が分散し、公共交通空白地域が多く存在しています。また、ダム建設に伴う整備や道の駅の整備により形成された地域拠点では、生活支援機能の充実と幹線バス路線へのアクセス性が課題となっています。

西条地域方面や山陽自動車道につながる道路は、国道375号のみとなっており、日常生活での移動のみならず防災の観点からもネットワークの強化が必要になっています。

移住・定住・交流・関係人口の拡大や地域産業の振興が求められている中で、地域循環型経済の確立による地域活性化の取組が進められており、移動・交通の観点からこれらの取組を支援することが重要となっています。

(3) 福富地域の交通戦略

道路ネットワークの整備による地域間や地域内の円滑かつ安全・安心な交通環境を整えるとともに、高齢化や公共交通空白地域に対応した地域内の移動環境を整えることで、地域拠点を中心とした生活機能の充実と交流が盛んな活力ある地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

東広島高田道路や国道375号福富バイパス、瀬野川福富本郷線の整備を推進し、地域間相互の移動における速達性・円滑性の向上や防災機能の向上を図ります。

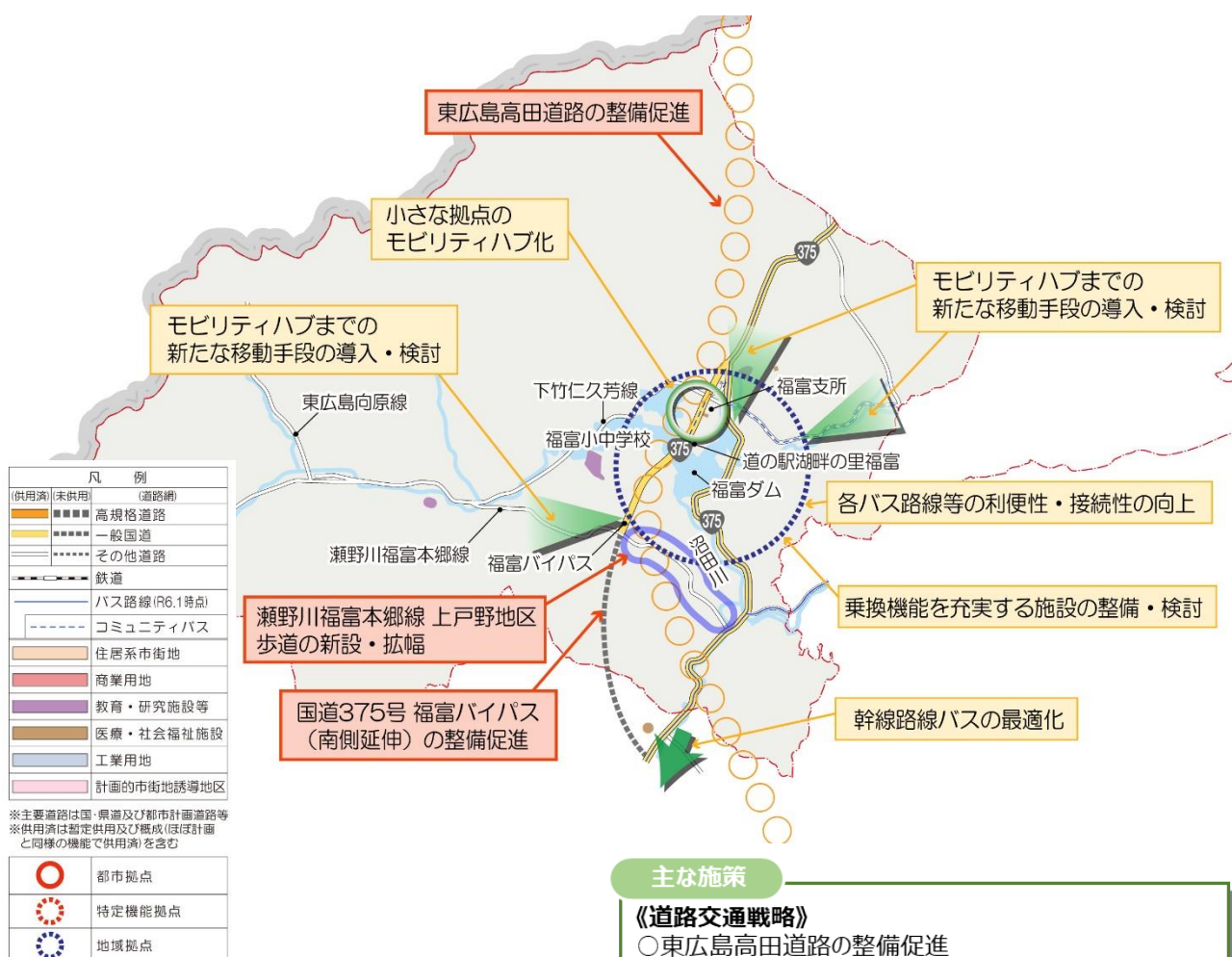
また、幹線道路を補完し、地域の生活を支えるネットワークとして、上竹仁久芳線などの整備や、歩道未整備道路への歩道整備、狹隘道路の拡幅などによる、安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進します。

2) 公共交通戦略

市北部の豊栄地域から福富地域を経由し、西条地域に至るバス路線の維持・確保を図ります。また、公共交通空白地域が多く存在しているため、集落が分散している等の地域の実状に即し、地域が主体となった交通手段の確保に向けた検討や支援を行います。

これに加え、道の駅や生活利便施設、地域センター等の小さな拠点のモビリティハブ化、主要なバス停における駐輪場の整備、みらいの里山プロジェクトにおけるモビリティ技術研究など、地域内での移動環境を整え、公共交通へのアクセス性や施設間の移動利便性の向上を図ることで、地域振興・観光振興等を支援します。移動目的ごとのニーズに応じた移動手段について、タクシー等も活用しながら効率的に組み合わせることで、市民生活を支える移動手段の確保・活性化を図ります。

(4) 福富地域の将来交通計画



取組		地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
				行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期	中長期
								R6～R12	R13～R22
道路交通ネットワークの強化	・骨格的幹線道路の整備	福富	東広島高田道路	○				調査・検討	調査・検討
		福富	国道375号 福富バイパス(南側延伸)	○				調査・検討	調査・検討
	・域内交通ネットワークとしての街路の整備	福富	各県・市道 (主)瀬野川福富本郷線	○				検討・実施	検討・実施
徒歩、自転車ネットワークの強化	・歩道の新設・拡幅	福富	歩道の新設・拡幅 (主)瀬野川福富本郷線 上戸野地区	○				検討・実施	検討・実施
	・歩道の段差の解消	福富	歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	・交通安全の推進	福富	ゾーン30、ゾーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	福富	点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		福富	バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等）	福富	ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		調査・検討	調査・検討
	・公共交通空白地域の早期解消（空白地域への新規導入）	福富	モビリティハブまでの新たな移動手段の導入・検討	○			○	検討・実施	検討・実施
	・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保（既存路線の改善）	福富	幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・【新】小さな拠点のモビリティハブ化	福富	小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
	・【拡】バス停における駐輪場の整備	福富	サイクルアンドバスライド用駐輪場の整備	○				検討・実施	検討・実施
	・交通結節点の整備・機能強化	福富	新たな交通結節点(久芳～造賀)の設置	○				検討・実施	検討・実施
	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	福富	各バス路線等の利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	・利便性強化(運行情報、決済等)	福富	利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	・緊急輸送道路の機能維持強化	福富	多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		福富	無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	・【新】MaaSプラットフォームの構築	福富	地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	福富	福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	福富	タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4.7.7 豊栄地域

(1) 豊栄地域のまちづくり方針

■ 将来像

豊かな自然の中でゆとりある暮らしが楽しめる体験・交流・定住のまち

■ 地域整備の基本的な方向

豊かな自然環境を活かした地域づくりを推進しつつ、必要に応じて、農林業との調和とともに、住宅地・商業地・工業地などの土地利用の整序を図り、地域拠点における生活支援機能の維持・充実及び定住人口の増加につながる良好な居住環境の形成や交流機能の向上につながるアクセス環境の整備、豊かな自然環境を活用した交流及びレクリエーション機能の充実により、「緑豊かな自然の中で、ゆとりある居住環境を備え、体験・観光などの地域資源を活かし、新たな交流が生まれる地域」を目指しています。

(2) 豊栄地域の交通の現状・課題

豊栄地域は、本市の北部に位置しています。地域を南北に縦断する国道375号の沿道に古くから地域の中心となってきた市街地や集落が形成され、鍛冶屋地区周辺には商業施設などが集積しており、地域の拠点になっています。また、市内で最も高齢化が進展しており、集落が分散しています。

平成20(2008)年から豊栄そよかぜ号が運行されていますが、高齢化が進展する中で利用者は減少しており、生活支援機能の充実と連携した移動手段の維持が課題となっています。

また、賀茂北高校は西条地域などからの通学者もいることや、西条地域から最も離れている地域であることから、地域間相互における交流機能の維持も必要です。

一方で、生活利便施設や学校等がある鍛冶屋地区の国道375号は、人・自動車が集中し、家屋などが近接して立地していることから、地域拠点内の安全・安心な交通環境の確保が必要です。

(3) 豊栄地域の交通戦略

道路整備や幹線路線バスの維持による地域間のネットワークの維持・強化を図るとともに、地域内の円滑かつ安全・安心な交通環境を整えることで、地域拠点を中心とした生活機能の充実と交流が盛んな活力ある地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

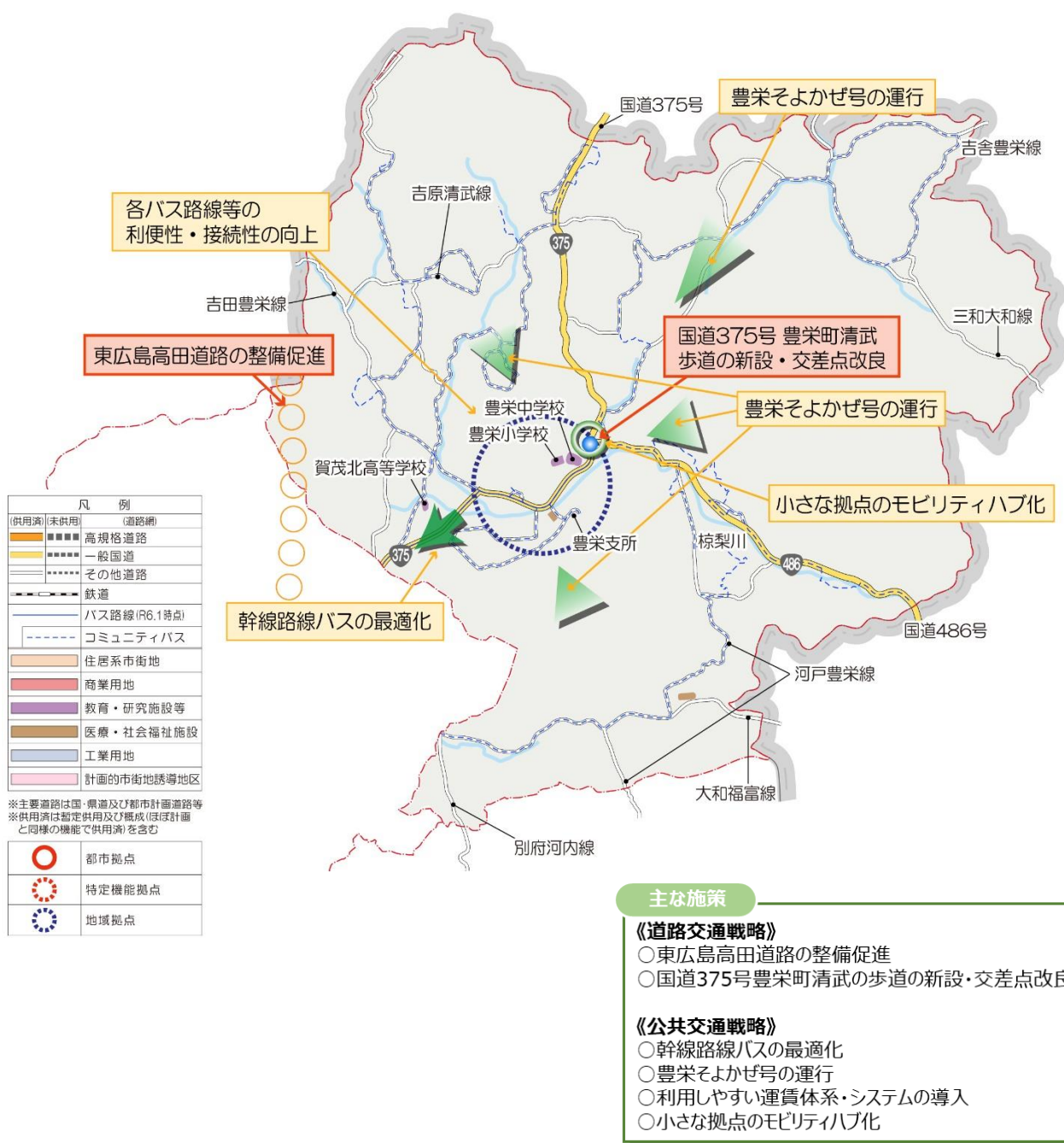
広域交通を担う東広島高田道路の整備を推進し、地域間相互の移動における速達性の向上を図ることで観光・交流の促進を支援します。また、国道375号清武交差点など交通が集中する交差点における歩道整備などによる交通環境の改善を図るとともに、狹隘道路の拡幅などによる安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進します。

2) 公共交通戦略

豊栄地域から福富地域を経由し、西条地域に至るバス路線の維持・確保により、地域を跨いだ通学や買物・通院等における交流機能の向上を図ります。国道375号沿線の商業・サービス機能を活かした生活支援機能の充実を図るために、生活利便施設や地域センター等の小さな拠点のモビリティハブ化など、ラストワンマイルの移動手段を利用しやすい環境を整えることで、公共交通へのアクセス性や施設間の移動利便性の向上を図ります。

地域内では豊栄よそかぜ号の改善・充実を図り、運行ダイヤの調整等によりモビリティハブ等における移動手段相互の乗換の利便性・接続性の向上を図ります。

(4) 豊栄地域の将来交通計画



取組		地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
				行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期	中長期
								R6～R12	R13～R22
道路交通ネットワークの強化	・骨格的幹線道路の整備	豊栄	東広島高田道路	○				調査・検討	調査・検討
	・【拡】渋滞解消に向けた施策の展開（交差点改良、信号制御等）	豊栄	国道375号交差点改良(豊栄町清武)	○				検討・実施	検討・実施
徒歩、自転車ネットワークの強化	・歩道の新設・拡幅	豊栄	歩道の新設・拡幅 国道375号 豊栄町清武	○				検討・実施	検討・実施
	・歩道の段差の解消	豊栄	歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	・交通安全の推進	豊栄	ゾーン30、ゾーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	豊栄	点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		豊栄	バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等）	豊栄	ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		調査・検討	調査・検討
	・公共交通空白地域の早期解消（空白地域への新規導入）	豊栄	豊栄そよかぜ号の運行	○	○		○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
	・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保（既存路線の改善）	豊栄	幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・【新】小さな拠点のモビリティハブ化	豊栄	小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	豊栄	各バス路線等の利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	・利便性強化(運行情報、決済等)	豊栄	利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	・緊急輸送道路の機能維持強化	豊栄	多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		豊栄	無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	・【新】MaaSプラットフォームの構築	豊栄	地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	豊栄	福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	豊栄	タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4.7.8 河内地域

(1) 河内地域のまちづくり方針

■将来像

豊かな自然と空港や鉄道等の交通利便性を活かしたゆとりと活力のあるまち

■地域整備の基本的な方向

広島空港及び河内インターチェンジの広域・高速交通機能を活かした都市づくりを推進し、地域拠点における生活支援機能の維持・充実及び定住人口の増加につながる良好な居住環境の形成や交通利便性を活かした産業の振興、豊かな自然環境を活用した交流及びレクリエーション機能の充実により、「水と緑の豊かな自然の中で、ゆとりのある居住環境や空港・鉄道などの交通利便性を活かし、交流が盛んな活力のある地域」を目指しています。

(2) 河内地域の交通の現状・課題

河内地域は、本市の東部に位置し、広島空港や山陽自動車道など、陸・空の広域・高速交通へのアクセスに恵まれた地域です。また、これらの利便性を活かした住宅団地や産業団地の立地が進められてきました。

広域・高速交通の利便性や住宅団地や産業団地の立地を活かしつつ、地域拠点の生活支援機能の充実等による定住につながる都市づくりが課題となっています。

その中で、地域拠点の生活支援機能の充実等には、鉄道の利便性の強化や鉄道に接続する地域内の移動環境の充実との連携が必要ですが、JR河内駅や地域拠点へのアクセスを担うあゆピチふれあい号の利用者は減少しています。

また、河内地域の北部は地域活動拠点が分散し、高齢化が進展しているため、地域拠点の拠点性を高めつつ、周辺の地域活動拠点とのつながりを強化する交通環境の確保が必要です。

(3) 河内地域の交通戦略

陸・空の広域・高速交通機能を活かした地域内の交通環境を整備することで、定住人口の増加や交流の創出等の活力ある地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

地域拠点から高速道路や空港につながる国道432号や幹線道路を補完する県道河戸豊栄線の整備を進めるとともに、地域の暮らしを支える生活道路の整備を進めます。

また、国道432号などの歩道未整備道路への歩道整備や、狹隘道路の拡幅などによる、安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進します。

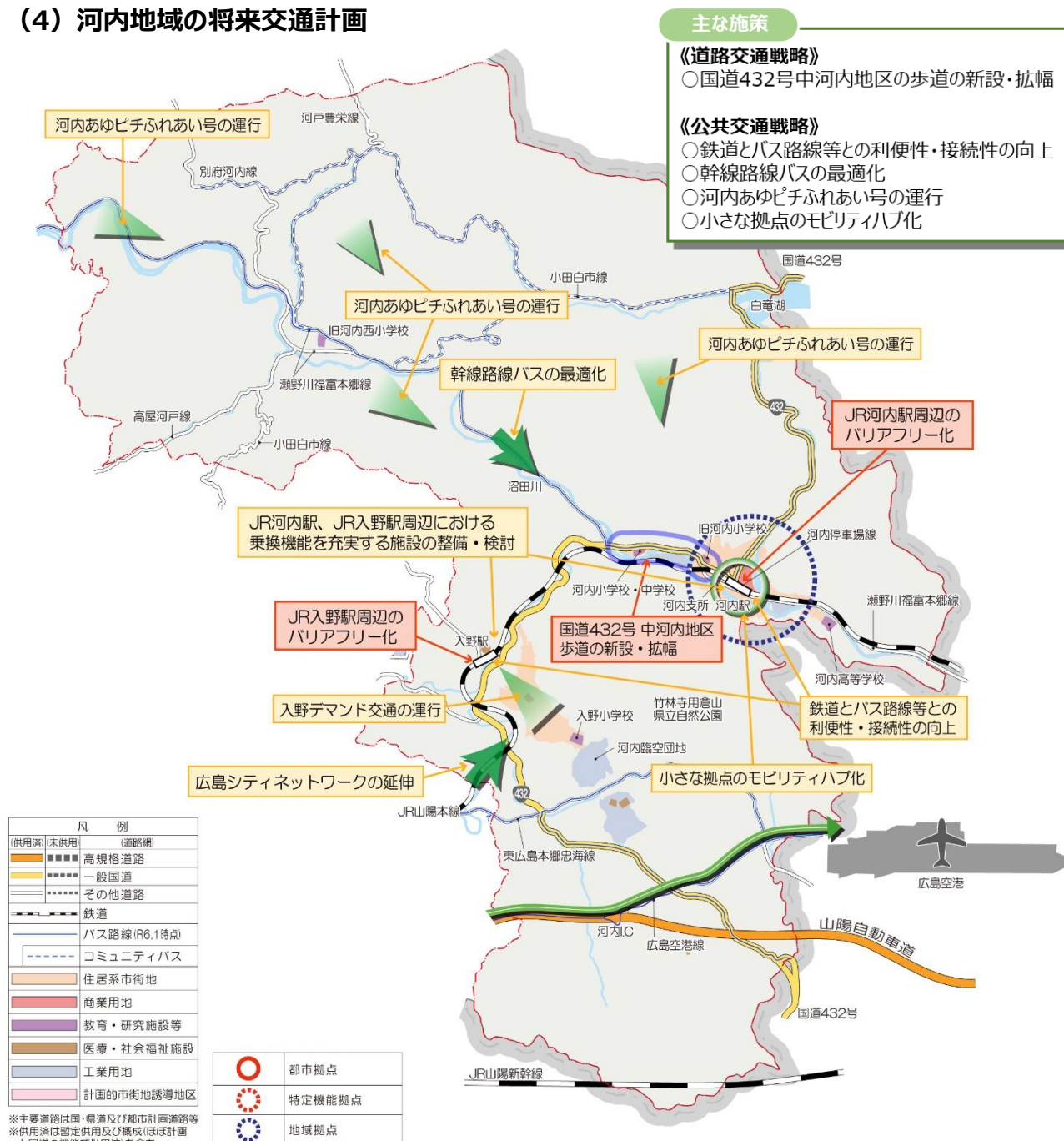
2) 公共交通戦略

JR西条駅・JR広島駅方面への鉄道を活かし、路線バスの最適化や鉄道と路線バス等との接続性を向上させるなど、異なる交通モードの円滑な連携による地域外への通勤・通学等の利便性向上を図ります。また、JR入野駅、JR河内駅では、広島シティネットワークの延伸要望やバリアフリー化の推進、施設整備（上屋やベンチ設置等）により交通結節点としての移動の円滑性・利便性を高めます。

また、生活利便施設や地域センター等の小さな拠点のモビリティハブ化など、ラストワンマイルの移動手段を利用しやすい環境を整えることで、公共交通へのアクセス性や施設間の移動利便性の向上を図ります。

河内あゆピチふれあい号や入野デマンド交通の維持・改善や支援を行い、公共交通へのアクセス性の向上に取り組むことで、地域内の移動環境の充実と生活支援機能の充実を図ります。

(4) 河内地域の将来交通計画



取組		地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
				行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期	中長期
								R6～R12	R13～R22
徒歩、自転車ネットワークの強化	・歩道の新設・拡幅	河内	歩道の新設・拡幅 国道432号 中河内地区	○				検討・実施	検討・実施
	・歩道の段差の解消	河内	歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	・交通安全の推進	河内	ゾーン30、ゾーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	・駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化	河内	JR河内駅、JR入野駅周辺のバリアフリー化	○				調査・検討	調査・検討
	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	河内	点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		河内	バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等）	河内	ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		調査・検討	調査・検討
	・公共交通空白地域の早期解消（空白地域への新規導入）	河内	交通結節点までの新たな移動手段の導入・検討	○			○	検討・実施	検討・実施
		河内	河内あゆびちふれあい号の運行	○	○		○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
		河内	入野デマンド交通の運行	○	○		○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
	・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保（既存路線の改善）	河内	幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利便性向上	・鉄道在来線の強化	河内	広島シテネットワークの延伸	○				調査・検討	調査・検討
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・【新】小さな拠点のモビリティハブ化	河内	小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
	・交通結節点の整備・機能強化	河内	JR河内駅、JR入野駅周辺における乗換機能を充実する施設の整備・検討	○	○			検討・実施	検討・実施
	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	河内	鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	・利便性強化（運行情報、決済等）	河内	利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	・緊急輸送道路の機能維持強化	河内	多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		河内	無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	・【新】MaaSプラットフォームの構築	河内	地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	河内	福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	河内	タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4.7.9 安芸津地域

(1) 安芸津地域のまちづくり方針

■将来像

瀬戸内海に臨む温暖な気候と豊かな自然環境を活かした共に支え合う共生のまち

■地域整備の基本的な方向

外周を海と山に囲まれた地形の特徴を活かしたコンパクトで機能的な市街地の形成や地域拠点における生活支援機能の維持・充実及び定住人口の増加につながる良好な居住環境の形成、港などの沿岸地域における「浜の活力」の創出、水と緑の自然環境を活用した交流及びレクリエーション機能の充実により、「瀬戸内海に臨む豊かな自然環境の中で、農業・水産業・観光などの地域資源を活かし、にぎわいと交流を生み出す地域」を目指しています。

(2) 安芸津地域の交通の現状・課題

市域の南部に位置する安芸津地域は、本市で唯一瀬戸内海に面し、海の玄関口としての交流や物流拠点の役割を担っています。

その中で、本市中心部や高速道路をはじめとする広域的な道路ネットワークへのアクセス性の弱さを補うことが課題となっています。さらに、平成30(2018)年7月豪雨災害で甚大な被害を受け、津波浸水の危険性もあることから災害に強い交通環境の整備も課題となっています。

また、少子高齢化が進展している一方で、平成21(2009)年から運行している安芸津海風バスの利用者は減少しています。市街地のコンパクトさや駅と港が近接する立地、広域的な医療を担う医療施設の立地、商業施設の立地といった強みを活かし、日常生活の利便性向上や観光・交流の振興など地域の活力創出に資する地域内の移動環境の整備が求められています。

(3) 安芸津地域の交通戦略

瀬戸内海を臨む自然の中で、観光などの地域資源やコンパクトな市街地を活かした交通環境を整備することで、地域活力の創出や定住人口の増加等の地域づくりに資する交通体系を構築します。

1) 道路交通戦略

国道185号における異常気象時の高潮や越波（えっぱ）による路面冠水の回避、狭い幅員のため安全で円滑な道路交通環境を確保するため、国道185号安芸津バイパスの整備を推進し、人・モノの円滑な移動促進や交流を目指します。

また、赤崎海岸線、大芝海岸線など地域を支える生活道路の整備や、国道185号などの歩道未整備道路への歩道整備、狭隘道路の拡幅などによる、安全・安心な通学路、歩行空間及び自転車通行空間の整備を推進し、安全・安心な歩行空間の確保を推進します。

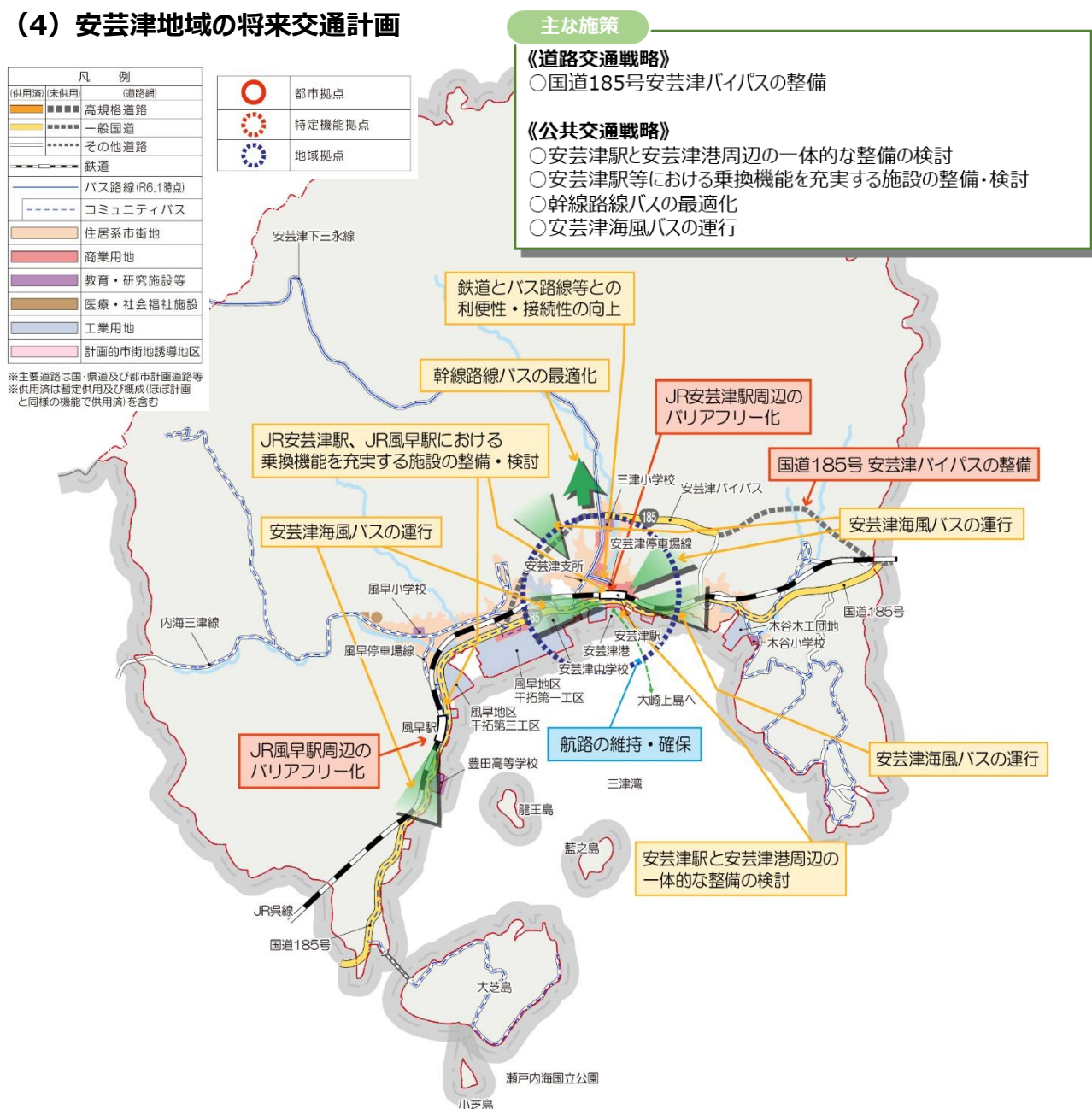
2) 公共交通戦略

西条地域方面の路線バスはニーズに応じた最適化を図りつつ、地域内の生活支援機能を活かしながら、安芸津海風バスの維持・充実を図ることで、通勤・通学、買物・通院などに必要な公共交通の利便性の向上を図ります。

JR安芸津駅と安芸津港が近接している立地を生かし、鉄道と航路による移動を維持・確保とともに、安芸津港待合所周辺・安芸津港ターミナルの改修及び駅前広場の整備等の一体的な整備を検討します。また、JR安芸津駅やJR風早駅は、バリアフリー化の推進や施設の充実（上屋やベンチ設置用、栈橋リニューアル）により交通結節点としての機能及び利便性の向上を図り、バス路線等の運行ダイヤを調整により接続性の向上を図ります。

また、主要なバス停における駐輪場の整備、日常生活や観光といった多様な場面における細かな移動ニーズに対応した移動手段の導入検討など、公共交通へのアクセシビリティや施設間の移動利便性の向上を図ります。

(4) 安芸津地域の将来交通計画



取組	地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
			行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期	中長期
							R6～R12	R13～R22
道路交通ネットワークの強化	・骨格的幹線道路の整備	安芸津 国道185号 安芸津バイパス	○				整備	－
徒歩、自転車ネットワークの強化	・歩道の段差の解消	安芸津 歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	・交通安全の推進	安芸津 ソーン30、ソーン30プラスの推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	・駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化	安芸津 JR安芸津駅、JR風早駅周辺のバリアフリー化	○				調査・検討	調査・検討
	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	安芸津 点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
		安芸津 バス停環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
公共交通ネットワークの強化	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等）	安芸津 ラストワンマイルの移動手段の導入検討	○		○		調査・検討	調査・検討
	・公共交通空白地域の早期解消（空白地域への新規導入）	安芸津 安芸津海風バスの運行	○	○		○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
	・需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保（既存路線の改善）	安芸津 幹線路線バスの最適化	○	○			検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	・交通結節点の整備・機能強化	安芸津 JR安芸津駅、JR風早駅周辺における乗換機能を充実する施設の整備・検討	○	○			検討・実施	検討・実施
		安芸津 安芸津駅と安芸津港周辺の一体的な整備の検討	○				検討・実施	検討・実施
	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	安芸津 鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	・利便性強化（運行情報、決済等）	安芸津 利用しやすい運賃体系・システムの導入	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	・緊急輸送道路の機能維持強化	安芸津 多重型道路ネットワークの整備	○				検討・実施	検討・実施
		安芸津 無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	・【新】MaaSプラットフォームの構築	安芸津 地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	・【拡】観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	安芸津 福祉・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	安芸津 タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施
		安芸津 航路の維持・確保	○	○			実施	実施

4.7.10 市域全体

以下の施策については、地域の区分なく市域全体で取り組みます。

取組	地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール		
			行政	交通事業者	その他事業者	市民	短期 R6～R12	中長期 R13～R22	
道路交通ネットワークの強化	共通	・【拡】長寿命化修繕計画に基づく適切な道路維持管理	共通	橋梁長寿命化修繕計画に基づく点検・診断・補修等工事の実施	○			実施	実施
		共通	道路附属物（横断歩道橋）長寿命化修繕計画に基づく点検・診断・補修等工事の実施	○			実施	実施	
		共通	舗装維持修繕計画に基づく点検・診断・補修等工事の実施	○			実施	実施	
		共通	道路照明灯維持修繕計画に基づく点検・診断・補修等工事の実施	○			実施	実施	
		共通	道路トンネル長寿命化修繕計画に基づく点検・診断・補修等工事の実施	○			実施	実施	
バリアフリーの推進	共通	・車両のバリアフリー化	共通	車両のバリアフリー化	○	○		実施	実施
公共交通の利用促進策の実施	共通	・【新】公共交通の利用促進条例の制定	共通	公共交通の利用促進条例の検討	○			検討・実施	検討・実施
	共通	・外国人を含む市民や来訪者にとってわかりやすい公共交通機関の情報提供	共通	公共交通機関の利用者への各種情報提供の強化	○	○		検討・実施	検討・実施
	共通	・利便性強化（運行情報、決済等）	共通	バスロケーションシステムによる情報提供	○	○		継続・適宜改善	継続・適宜改善
防災・減災対策の推進	共通	・【新】様々な支障に対するBCP策定と災害時に貢献する緊急体制への備え	共通	地域防災計画、業務継続計画にもとづく緊急体制の構築	○	○		検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	共通	・【新】運行管理・業務効率化（高度化等）	共通	運送業務支援システムの導入	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	共通	・【新】MaaSプラットフォームの構築	共通	地域・地区の特性や課題に応じた実証に向けた取組	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	共通	・【新】AIオンデマンド交通の導入	共通	地域特性や利用ニーズを踏まえたAIオンデマンド交通の導入	○	○		検討・実施	検討・実施
	共通	・【新】環境配慮型車両・設備等の導入	共通	低炭素型公共交通の普及促進（燃料電池・CNGバス、タクシー等）	○	○		検討・実施	検討・実施
			共通	EV充電器等の導入支援	○			検討・実施	検討・実施
	共通	・交通のコスト削減・地域のCN化	共通	交通DX・交通GX・共創による社会的費用の見える化	○			検討・実施	検討・実施
	目的別輸送の確保	共通	・【拡】観光・医療・福祉・教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応	共通	福祉・教育分野での施策	○	○	○	検討・実施
共通		・【拡】交通事業の維持、運転士不足の解消支援	共通	交通運営維持・強化のための先端技術の活用	○	○	○	検討・実施	検討・実施
			共通	運転士等確保のための支援制度の周知・検討	○	○		検討・実施	検討・実施
共通		・【新】共創型経営システム（上下分離方式等）の検討	共通	共創型経営システムの検討	○	○		検討・実施	検討・実施
共通		・【新】交通×ビジネスのマネジメント・コーディネート人材の育成	共通	交通を活かしたまちづくりに携わる人材の育成	○	○	○	○	実施

4.8 目標値の設定

4.8.1 評価指標と目標値

本計画では、都市交通マスタープランで示された各基本方針の評価指標と目標値を令和 12 年における各基本方針の実現・達成度合いの把握に活用します。

基本方針		評価項目指標		改定前計画策定時 (H23)	目標	
日常生活を支える交通	①生活インフラとしての交通網の構築 ・通勤、通学、買物、通院等の生活に欠かせない移動を円滑にする交通網を構築する	道路	重要な路線の混雑度		1.0 以上が点在	1.0 以下
			上記以外の道路混雑度		1.25 以上が点在	1.25 以下
			拠点間所要時間 (各支所・出張所～市役所)		郊外部(八本松町、志和町、高屋町除く)においては 30 分を超える	全ての拠点から 30 分程度
		公共交通	バス	分担率 (西条町除く)	2.0%	2.0%(現況維持)
				利用者数	17.1 千人	17.1 千人(現況維持)
			JR 利用者数		20.4 千人	23.0 千人(13%増加)
			生活拠点間所要時間 (各支所・出張所～市役所)		30 分～60 分程度	郊外部(八本松町、福富町、豊栄町、河内町)で 短縮
	安全	満足度調査における「公共交通維持・充実」に関する満足度調査結果		-0.411 (マイナス数値は満足していないことを示している)	現況以上	
		交通事故件数(人身事故)		880 件/年	770 件/年(13%削減)	
		徒歩 自転車	移動円滑化基本構想特定事業の実施		未実施項目あり	全事業の実施
自転車利用人数(西条町)			24.6 千人	現況以上		
公共交通	バリアフリー化された JR 駅の数		2 駅	6 駅		
	市内を運行する路線バスの低床バス車両の導入割合(高速道路を運行する車両を除く)		31.6%	100%		
都市の活力を促す交通	④社会・経済活動を支える交通網の構築 ・大学、試験研究機関、産業団地等への円滑な人と物の流れを促進する交通網を構築する	道路 [再掲]	拠点を結ぶ道路混雑度 (重要な路線の混雑度)		1.0 以上が点在	1.0 以下
	⑤広域移動環境の整備 ・広島空港、新幹線駅や高速道路等へのアクセスを向上させる	道路	最寄りの IC20 分圏域人口カバー率		73.0% (郊外部の豊栄、福富、安芸津を除く地区では 3～10 割がカバーされている)	99.9%
		公共交通	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へのアクセス性の確保		広域交通施設(東広島駅・広島空港)へ直接連絡する公共交通はない	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へ直接連絡する公共交通網の構築
	⑥中心市街地のにぎわい創出への貢献 ・西条駅周辺部分の移動環境の整備により、にぎわいの創出に貢献する	土地利用	中心市街地発生・集中交通量比率		3.5%(22.9 千トリップ)	4.0%(26.9 千トリップ)
持続可能な交通	⑦環境負荷の軽減 ・公共交通の利用促進、道路混雑の緩和など、環境にやさしい交通網を構築し環境負荷の軽減を図る	環境	CO ₂ 排出量		570t/年	560t/年(2%削減)
	⑧都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築 ・コンパクトで集約型の都市構造を形成するための交通網の構築する	土地利用	西条地区居住人口比率		10.8%(20.5 千人)	12.8%(25.9 千人)
			西条地区発生量・集中量比率		14.0%(93.0 千トリップ)	16.9%(113 千トリップ)
	⑨MaaS・交通 DX・交通 GX の積極的推進 ・MaaS の積極的推進により、都市での活動総量の向上を図る ・自動運転、隊列走行等の最新技術の社会実装など、交通 DX・GX 推進により省人化・施策効果の波及・拡大を図る	公共交通				
⑩共創型交通への転換による交通の維持・活性化 ・観光施設、医療・福祉、教育機関、企業等の新たな公共交通利用者の掘り起こしを行う ・分野別輸送サービスの利便性向上を図る ・公共交通のクロスセクター効果を見える化し、交通事業者の経営安定化等を多様な関係者との共創により展開する ・共創型交通への展開に向けたプロジェクトの深化と運営マネジメント力の向上を図る			市の移動対策に係る経費		208 百万円	現況維持

4.8.2 モニタリング指標

(1) モニタリング指標の設定

都市交通マスタープランで示された各基本方針の評価指標の一部には、道路交通センサスやパーソントリップ調査等の大規模調査や算出に向けたデータ分析が必要となるなど、算出までに一定の時間を要するものが存在しています。

そこで、本計画では、目標達成に向けた進捗状況についても確認するため、定期的に収集できるデータの活用を基本としたモニタリング指標を設定します。

基本方針		項目	評価指標	モニタリング指標名	備考
日常生活を支える交通	①生活インフラとしての交通網の構築	道路		道路ネットワーク路線整備率	東広島市道路整備計画と整合
		公共交通	○	地域公共交通の利用者数（鉄道、バス）	
		安全	○	交通事故件数（人身事故）	
	②徒歩・自転車環境の整備促進	徒歩 自転車		自転車ネットワーク路線整備率	東広島市自転車活用推進計画と整合
	③バリアフリー化の促進	公共交通		バリアフリー整備率	東広島市移動円滑化基本構想と整合
都市の活力を促す交通	④社会・経済活動を支える交通網の構築	道路		大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率	東広島市道路整備計画と整合
		公共交通		公共交通カバー地域の人口割合	
	⑤広域移動環境の整備	公共交通		広域交通施設（東広島駅・広島空港）へのアクセスカバー人口	
	⑥中心市街地のにぎわい創出への貢献	公共交通		西条地域における公共交通の利用者数	
持続可能な交通	⑦環境負荷の軽減	環境		EV バス等の環境配慮車両の導入台数	
	⑧都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築	土地利用		都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合	東広島市立地適正化計画と整合
	⑨MaaS・交通 DX・交通 GX の積極的推進	公共交通		MaaS・交通 DX・交通 GX の導入事業数	
	⑩共創型交通への転換による交通の維持・活性化	公共交通	○	地域公共交通の収支率	
			○	公共交通への公的資金投入額	

(2) 地域公共交通が持つ多面的な効果の見える化

地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境等の様々な分野で多面的な効果をもたらします。地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結するものです。そのためには、広く市民、交通利用者等に計画・取組の内容を理解してもらう必要があります。

そこで、利用者目線での地域公共交通の多面的な効果の見える化にも展開できるように、本計画の目標指標やモニタリング指標を活用します。



クロスセクター効果の算定について(例)

通院に利用されているバス路線が廃止

通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービスを検討する必要があります。



通院のためのタクシー券配布 [円/年]

= バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数 [人/日]
 × 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]
 × 2 (1往復) × 日数 [日/年]
 - 現在実施している通院のためのバス利用補助対策費 [円/年]

買物に利用されているバス路線が廃止

同様に、買物に利用されているバス路線が廃止される場合には、商業施設までの運行事業の実施を検討する必要があります。



買物のためのタクシー券配布 [円/年]

= バスを利用して買物しているタクシー券配布対象者数 [人/日]
 × 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]
 × 2 (1往復) × 日数 [日/年]
 - 現在実施している買物でのバス利用補助対策費 [円/年]

出典：クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」国土交通省近畿運輸局

▲地域公共交通が持つ多面的な効果

5. 都市交通計画の実現に向けた取組

5.1 効率的・効果的な施策推進のための仕組みや体制

(1) 市民や関係機関等との共創・データ連携による推進

交通という分野は、国・県・市の道路管理者、鉄道・バス・タクシー等の交通事業者、交通安全に係る警察等の様々な関係機関だけではなく、実際に移動を行い生活を営む市民、経済活動を行う企業等の多くの関係者が存在しています。

また、公共交通の維持・存続のためには、自動車利用から公共交通機関の利用への転換を図る必要があり、公共交通のサービス向上とともに、公共交通の重要性、環境や健康のことを考えて、市民が自ら公共交通を利用するということが不可欠であると考えます。

特に実際に移動する主体となる市民の皆様との連携については、モビリティ・マネジメント等の実施により必要性や効果を十分に共有することが重要です。

そのため、本計画を着実に推進するために、市民の皆様や関係事業者等の協力や参加を得ながら、各主体と一体となって進めていくこととします。

その際、各主体が保有するデータを持ち寄り、施策に応じた客観的なデータにもとづいて認識を共有することで、計画の円滑な推進を図ります。

(2) 推進体制

本計画の推進は、多様な施策について様々な関係者との連携により果たされるため、全体的なマネジメントのもとで個別の施策を効率的・効果的に推進することが重要です。

このため、東広島市地域公共交通会議での横断的な進捗管理と、個別プロジェクトの議論、双方向の情報共有による階層型の推進体制により計画の実効性の向上を図ります。

その中で、多様な主体の共創による取組の相互連携を図る場面においては、個別プロジェクトのワーキンググループによる関係者間の密なコミュニケーションを行うとともに、市民参加型の意見収集やビジネスとして地域課題の解決に取り組む企業等が参画しやすい環境を整えます。



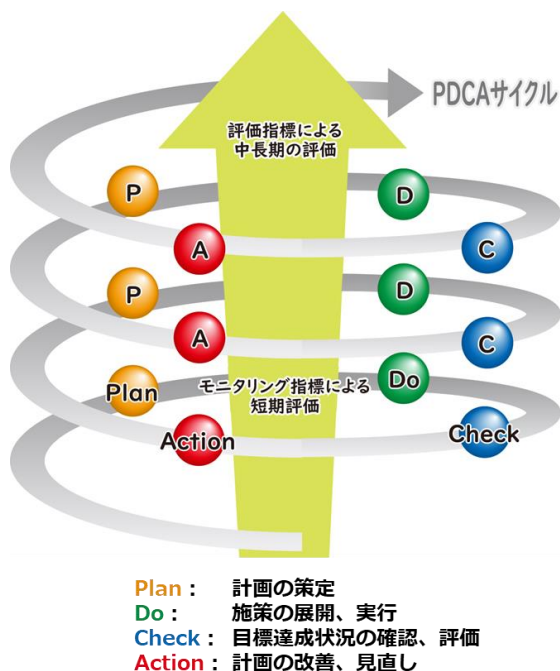
（３）施策の具現化

本計画では、都市交通に関する具体的な方向性を示しています。この方向性を踏まえた個別の施策や事業の実施内容、時期、場所、役割分担については、階層型の推進体制により関係者との協議・調整を図りながら具現化していきます。

（４）PDCA サイクルによる進捗管理と計画推進

本計画の施策や計画を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCA サイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていくことが重要です。

PDCA サイクルとは、効率的な施策推進のため、①計画を策定（Plan）して、②これを展開、実行（Do）します。その後、③目標達成状況の確認（Check）を行い、④評価と計画の見直し（Action）を行うまでの一連の管理プロセスを実施し、改善（Action）を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続的な施策管理プロセスのことをいいます。PDCA は、この Plan-Do -Check -Action を略したものです。



【評価・改善の仕組み】

本計画の推進には、PDCA サイクルによる効率的な進捗管理が有効です。

■ 計画立案

都市交通計画の中で、優先的に実施すべき計画・施策を策定します（Plan）。

■ 施策展開

都市交通計画に位置付けられた計画・施策を受け、各施策の詳細な実施計画を検討し、計画に基づく各施策を実施します（Do）。

■ 評価・改善

施策を実施しながら、進捗管理として、5 年毎に事業の進捗状況と成果指標の動向を確認する（Check）ことで、その結果を踏まえ、施策の改善や見直し等について検討を行います（Action）。

この PDCA サイクルによる効率的な進捗管理は、関係者から構成された東広島市地域公共交通会議へ協議・報告する中で実施していきます。

5.2 都市交通計画の見直し

策定した都市交通計画の見直しについては、計画の前提条件に変化が生じる以下の観点が考えられ、必要に応じて見直しを行う必要があります。

■ 社会経済状況等の変化

本計画は、現時点で想定される将来の社会経済状況の変化を踏まえたものでありますが、中長期的にみると社会経済の構造がさらに大きく変化することも考えられ、その変化に対応できなくなる可能性もあると考えます。

上位計画である第五次東広島市総合計画や第 3 次都市計画マスタープランの計画年次が令和 12(2030)年であることを踏まえ、本計画の前提条件が現実と合わなくなった場合には、必要に応じ適宜見直しを行います。