

令和6年4月
概要版

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

1. 東広島市都市交通計画の構成案
2. 東広島市の目指す都市交通の姿及び将来交通計画の基本理念と基本方針
3. 都市交通計画の必要性
 - (1) 都市交通計画とは
 - (2) 上位・関連計画の改定
 - (3) 新たなまちづくりの展開
 - (4) 都市交通の現状と課題
4. 将来交通計画
5. 都市交通計画の実現に向けた取組

1. 東広島市都市交通計画の構成案

1. 東広島市の目指す都市交通の姿

(1)目指す都市交通の姿 (2)これからの交通システム

2. 都市交通計画の必要性

(1)都市交通計画とは (2)都市交通への社会的要請 (3)上位・関連計画の改定 (4)新たなまちづくりの展開
(5)都市交通の現状と課題 (6)都市交通のギャップ・社会的要請 (7)都市交通におけるこれまでの取組

3. 将来交通計画の基本理念と基本方針

(1)基本理念 (2)基本方針

4. 将来交通計画

(1)日常生活を支える交通に係る検討 (2)都市の活力を促す交通に係る検討 (3)持続可能な交通に係る検討
(4)基本理念を支えるモビリティ・マネジメントの取組 (5)基本方針を実現するための取組・施策メニューの一覧
(6)将来交通計画の方針図 (7)地域別戦略 (8)目標値の設定

5. 都市交通計画の実現に向けた取組

(1)効率的・効果的な施策推進のための仕組みや体制 (2)都市交通計画の見直し

3. 都市交通計画の必要性

3.1 都市交通計画とは〔2.1〕

(1) 計画の位置づけ

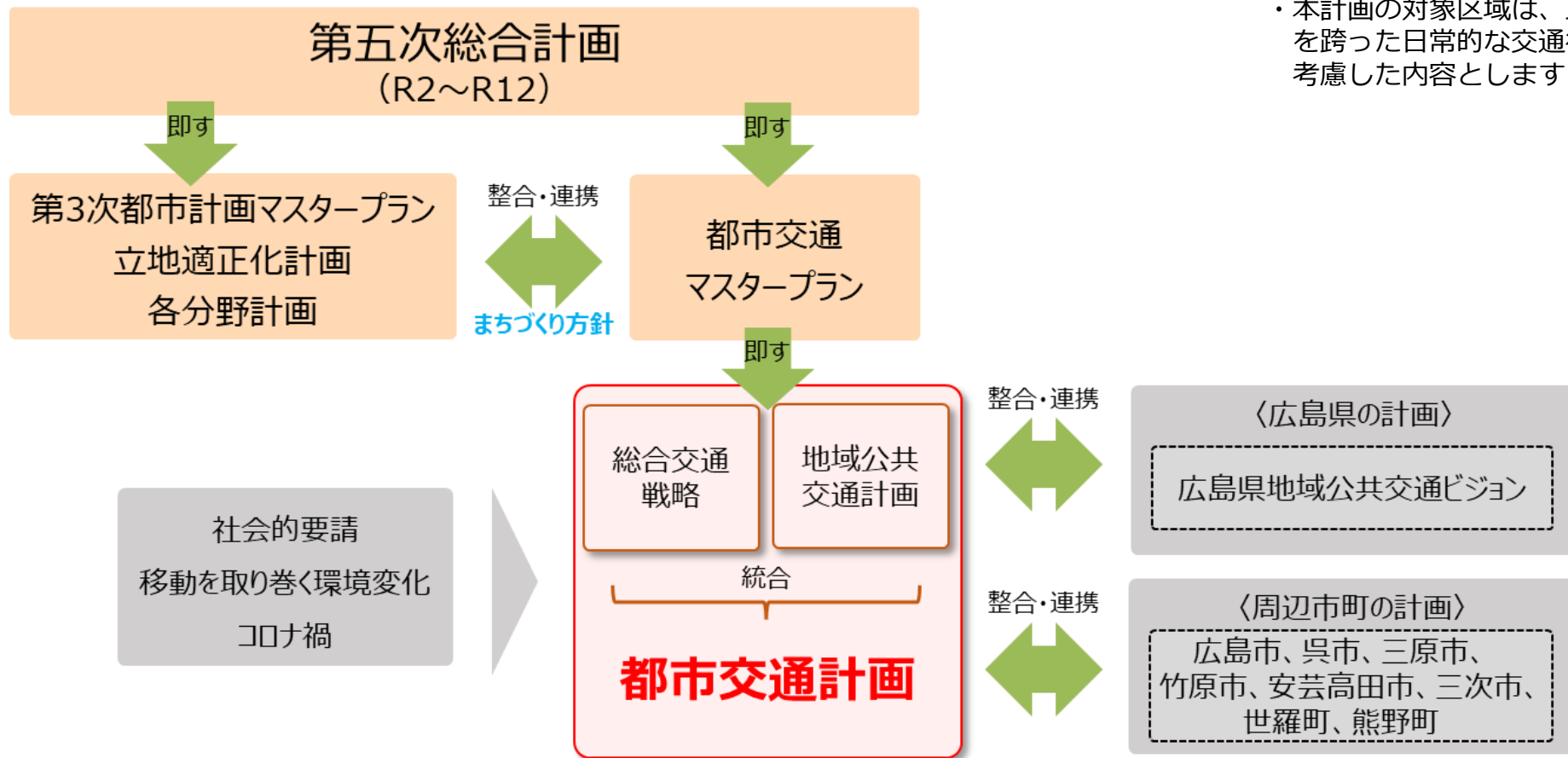
- 本市における総合的な交通施策の基本方針を定めた「東広島市都市交通マスタープラン」を踏まえ、将来都市交通に関する強化策等の施策展開の方向性を示した総合交通戦略と、公共交通に関する計画を示した地域公共交通計画を統合して策定します。

(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。

(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

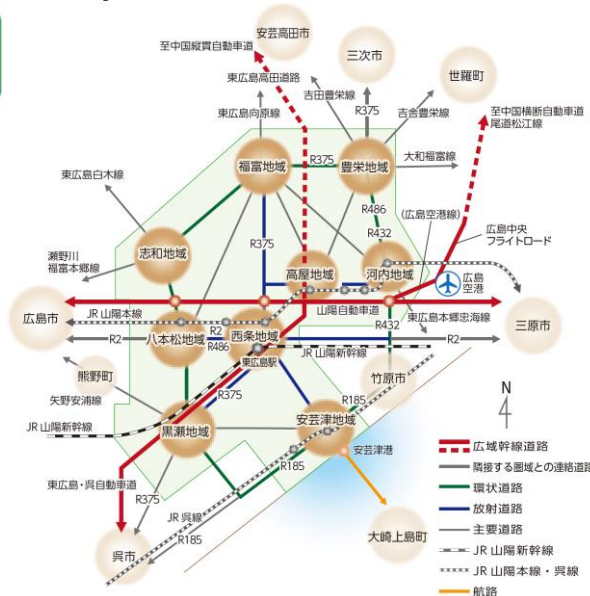
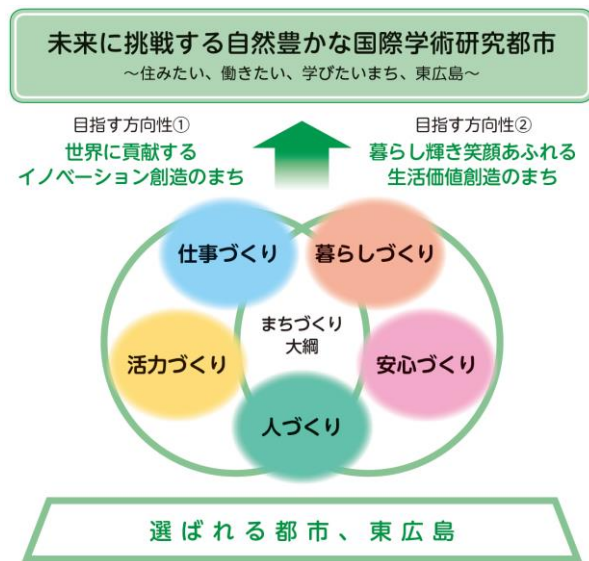


3. 都市交通計画の必要性

3.2 上位・関連計画の改定〔2.3〕

（1）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～」を将来都市像とし、「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。

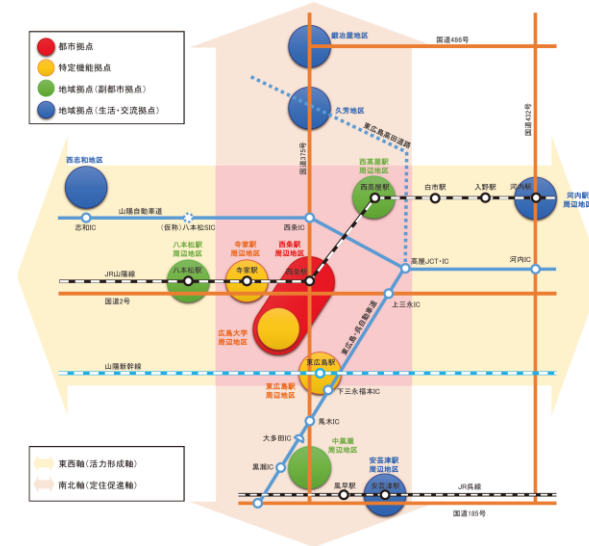
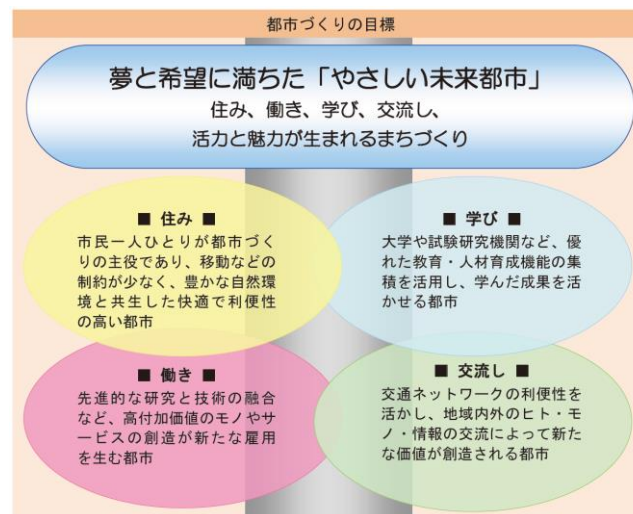


- ① **仕事づくり**：知的資源と産業力で多様な仕事生まれるまち
- ② **暮らしづくり**：自然と利便性が共存する魅力的な暮らしのあるまち
- ③ **人づくり**：誰もが夢を持って成長し活躍できるまち
- ④ **活力づくり**：学術研究機能や多様な人材の交流から新たな活力が湧き出すまち
- ⑤ **安心づくり**：自助・互助・共助・公助によって安心した生活を送れるまち

▲第五次東広島市総合計画(R2.3策定)

（2）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年を目標とする、東広島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。



▲第3次東広島市都市計画マスタープラン(R4.3改定)

3. 都市交通計画の必要性

3.3 新たなまちづくりの展開〔2.4〕

〔本編(素案)の章項目番号〕

(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。
- ・モビリティのリ・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全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規模投資計画など、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

ポジティブピース

- 世界から起業家や研究者が集まるまち
- 新技術の社会実装と経済の好循環の実現
- ゆとりと魅力ある居住空間の実現
- 「適散・適集社会」の新たな都市モデルの構築

【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～

(※) 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

▲東広島市次世代学園都市構想 (令和4年3月)

目的 (施策の方向性)

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
～モビリティのリ・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



ラストマイル自動運転シャトル



モビリティ・ハブの整備



自転車ネットワーク構築



ウォークアブルの推進



資料：国土交通省「GOOD CYCLE JAPAN」
資料：国土交通省「2040年道路の景色が変わる」

3. 都市交通計画の必要性

3.3 新たなまちづくりの展開〔2.4〕

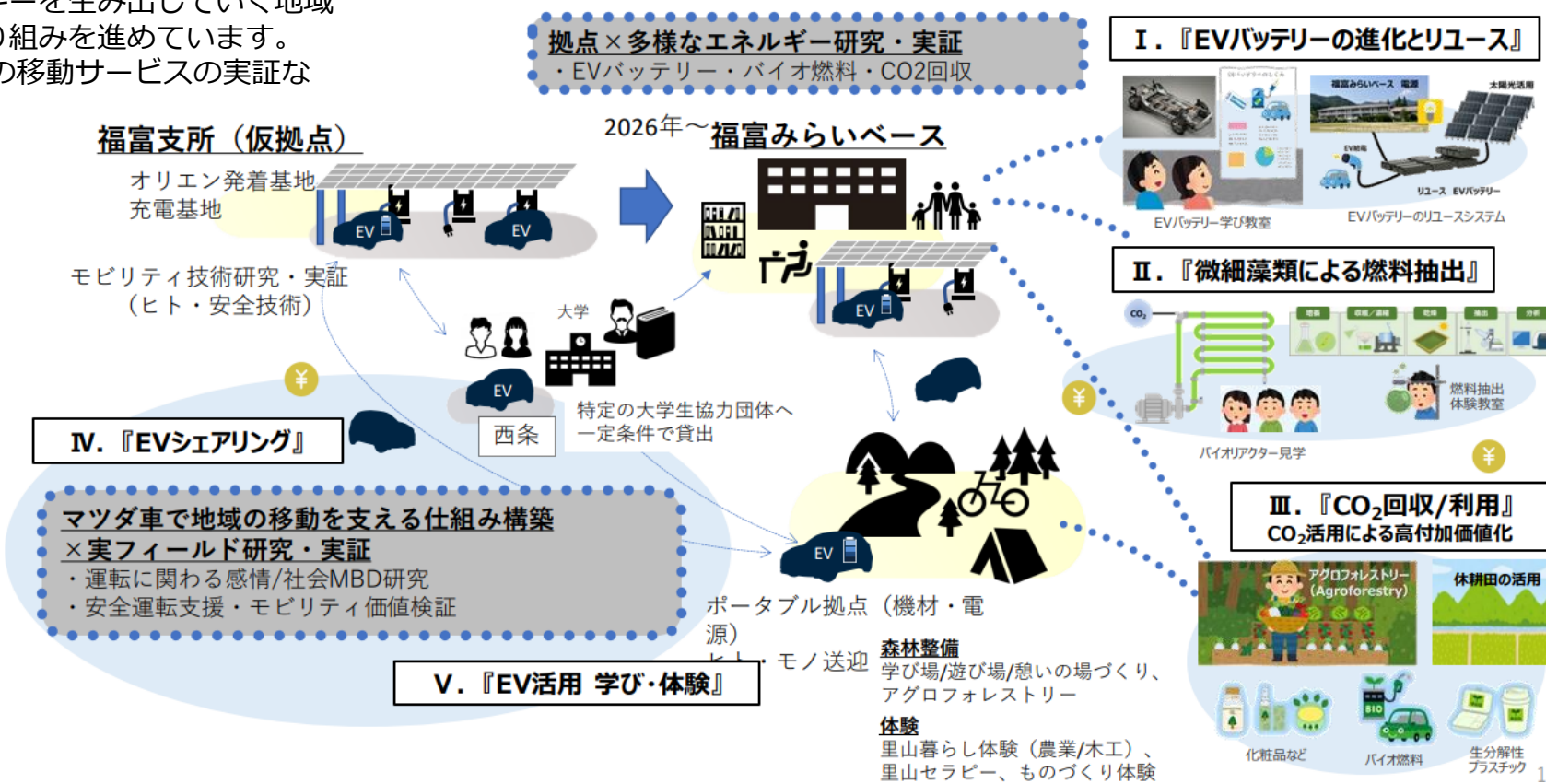
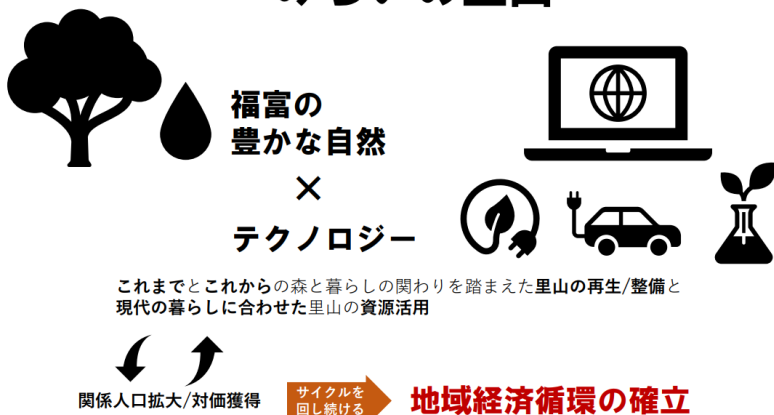
〔本編(素案)の章項目番号〕

(2) 中山間部での取組

■ 미래の里山プロジェクト

- ・福富地域では、「未来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について検討を進めています。

未来の里山



▲未来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

3. 都市交通計画の必要性

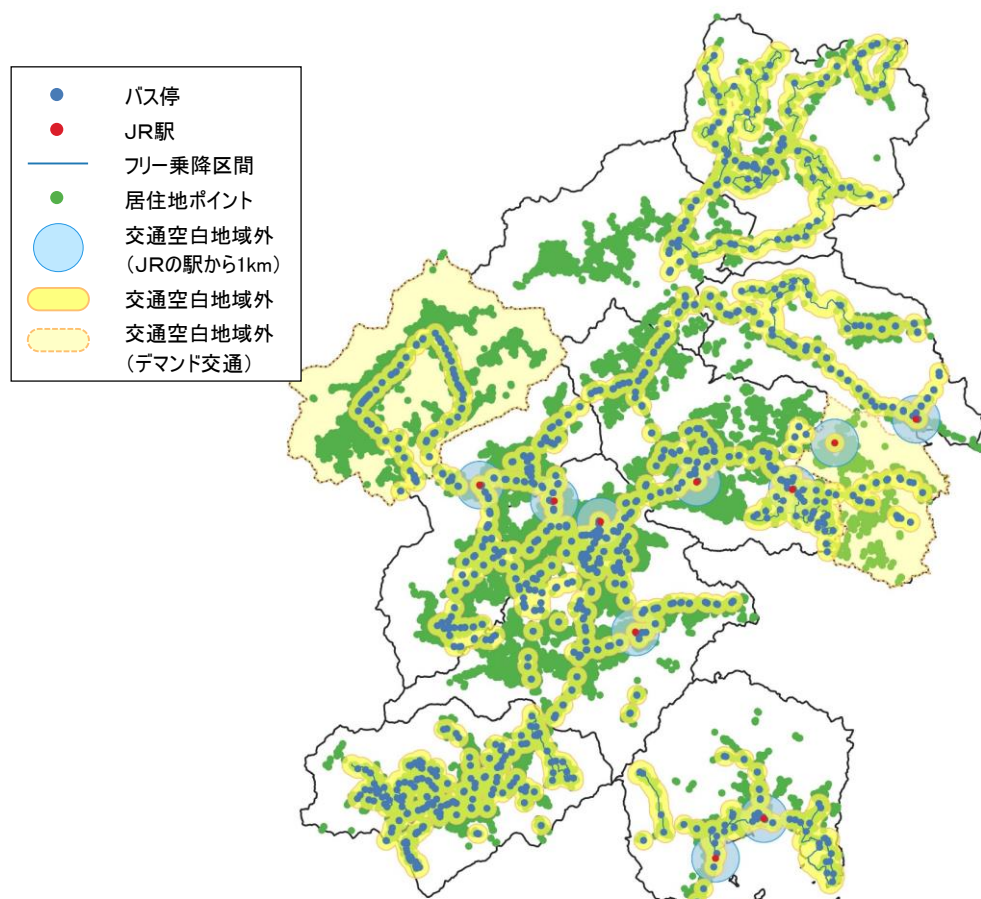
3.4 都市交通の現状と課題〔2.5〕

〔本編(素案)の章項目番号〕

3.4.1 公共交通への対応〔2.5.2〕

(1) 公共交通空白地域

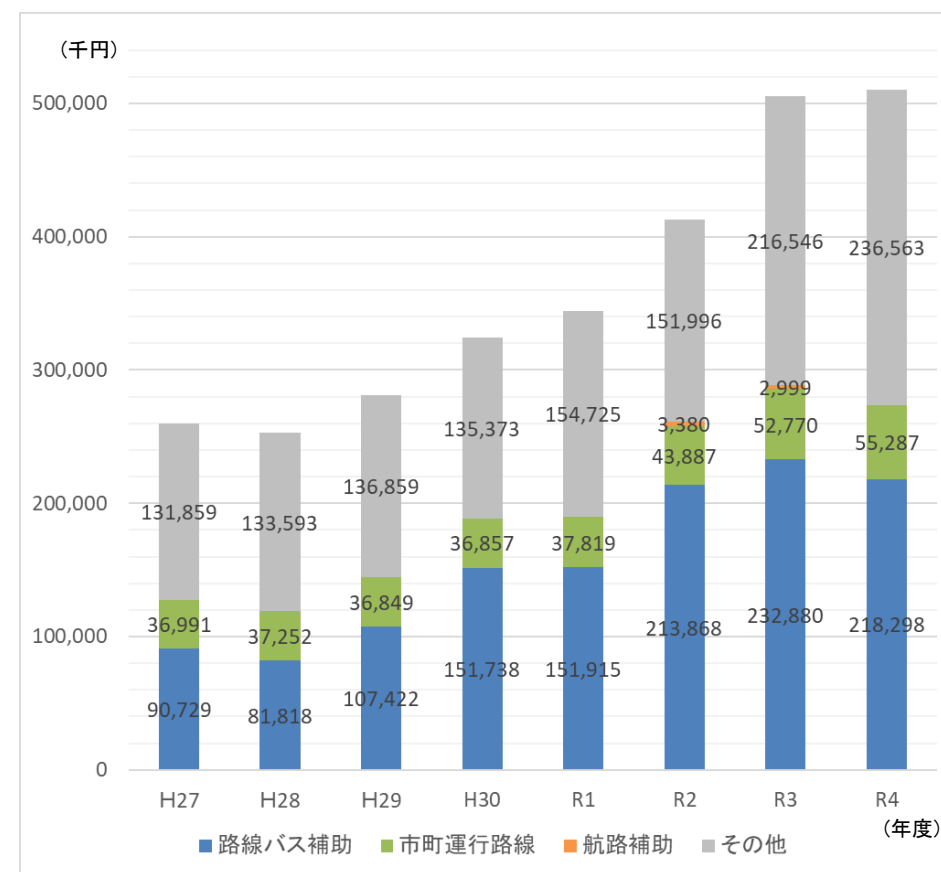
- 公共交通空白地域外人口の割合を町別にみると、八本松地域、高屋地域、福富地域は全市平均を下回っています。前回の計画策定時と比べると、志和地域、高屋地域、河内地域で公共交通を利用可能な方が増えています。



▲公共交通空白地域 (令和5年度現在)

(2) 行政負担の状況

- 本市の路線バスに対する補助金や地域公共交通の運行経費を含め、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。



[その他の内訳] スクールバス、重度障がい者移動支援、高齢者割引乗車券等

▲東広島市の移動に係る行政負担額 (決算額) の推移

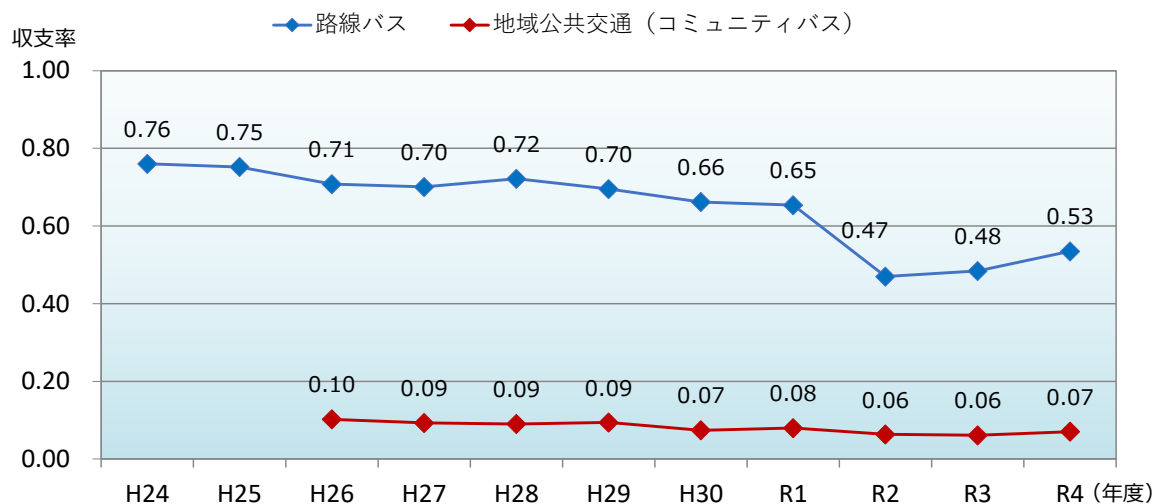
3. 都市交通計画の必要性

[本編(素案)の章項目番号]

3.4.1 公共交通への対応〔2.5.2〕

(3) 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、近年の人件費や燃料の高騰といった支出の増加も重なり、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

(4) 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

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。

▼バリアフリー実施状況

	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

3. 都市交通計画の必要性

3.4.2 自動車交通への対応〔2.5.3〕

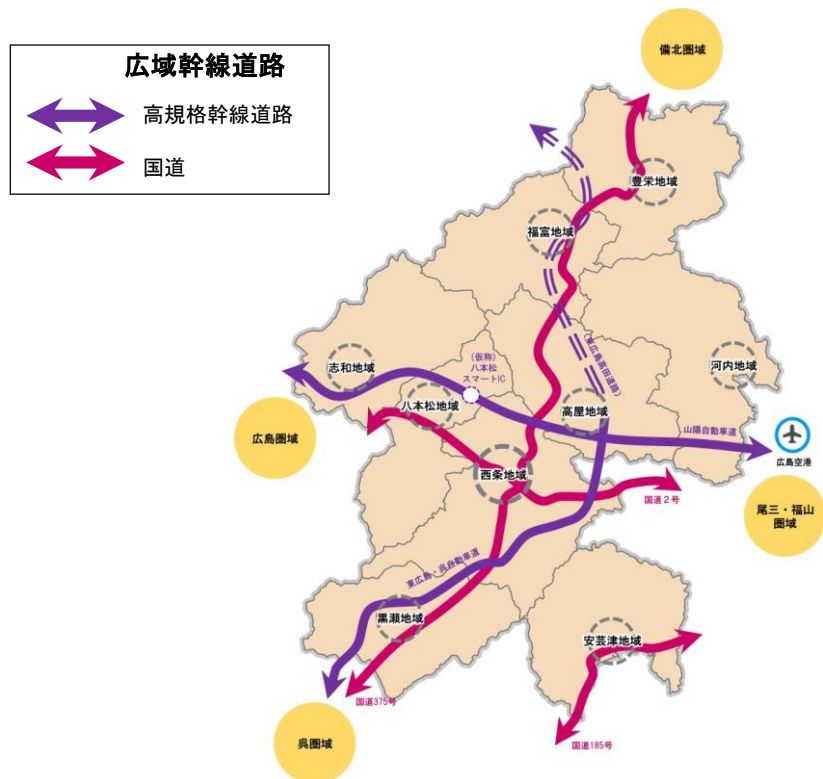
〔本編(素案)の章項目番号〕

(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。

(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号御園宇バイパス等の整備・供用もあって、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、道交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。



▲広域幹線道路体系



▲道路混雑度図

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

3. 都市交通計画の必要性

3.4.3 都市機能強化・産業振興への対応〔2.5.4〕

〔本編(素案)の章項目番号〕

点在している各種施設を結ぶ 交通網の構築

- ・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。

通勤、通学、訪問者等の移動を確保する 交通網の構築

- ・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。
- ・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。

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

- ・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。

広域交通拠点への アクセス性向上を図るための方策

- ・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。
- ・これらにより、広域交通拠点（広島空港、東広島駅）へのアクセス性向上を図るための方策が必要となります。
- ・現況では、西条駅から広島大学一帯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。

3.4.4 環境への対応〔2.5.5〕

公共交通機関への転換や渋滞緩和のために円滑な道路環境の整備

- ・自動車への依存度が高まることで道路混雑が悪化、二酸化炭素（CO₂）排出量の増加を招く等の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、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。
- ・自動車の平均走行速度は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CO₂の排出量が40%も減少するため円滑な道路環境が必要となります。

4. 将来交通計画

4.1 基本理念 日常生活を支える交通に係る検討〔4.1〕

【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

〔本編(素案)の章項目番号〕

<p>道路交通ネットワークの強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・【拡】長寿命化修繕計画に基づく適切な道路維持管理
<p>徒歩、自転車ネットワークの強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【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
<p>バリアフリーの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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

【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

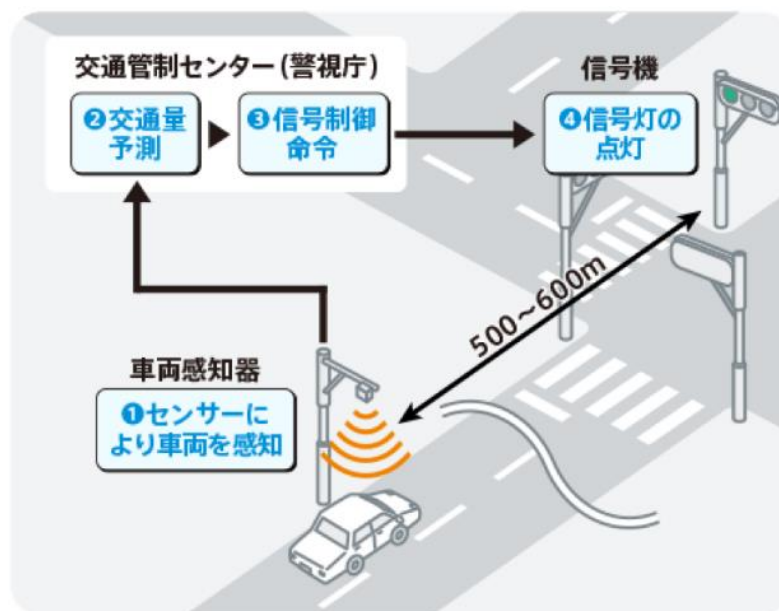
・歩行者・自転車・自動車と共存し、誰もが安全・快適に利用できる自転車通行空間の整備や道路空間の再編、路面標示等の設置、走行ルートの誘導案内などを行い、公共交通や多様な都市施設を連絡する自転車ネットワークの形成を図るとともに、市営駐輪場の施設の更新や適正配置・統廃合、駐輪場の利便性を向上させるための利用者ニーズに応じたサービスの展開などに取り組みます。

【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。

【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、老朽化が進んできているため、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：渋滞対策事業「ハイパスムーズ東京」報告書

▲ICT・AIを用いた信号制御のイメージ



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

4. 将来交通計画

4.2 基本理念 都市の活力を促す交通に係る検討〔4.2〕

【**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

〔本編(素案)の章項目番号〕

<p>公共交通ネットワークの強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・【拡】バス高速輸送システムによる基軸化 ・【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）
<p>公共交通の利便性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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

【**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シビリティを確保するため、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。

【**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バールにおいて、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。**



資料：つくば市
 ▲パーソナルモビリティのシェアリングサービス「つくもび」



資料：東広島市
 ▲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）

4. 将来交通計画

4.2 基本理念 都市の活力を促す交通に係る検討〔4.2〕

【**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

〔本編(素案)の章項目番号〕

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

【**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。



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」

▲様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティハブ）

【**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

4. 将来交通計画

4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討〔4.3〕

【**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

〔本編(素案)の章項目番号〕

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)
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

【**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。

【**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）

4. 将来交通計画

4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討〔4.3〕

【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

〔本編(素案)の章項目番号〕

交通DX・交通GXの推進

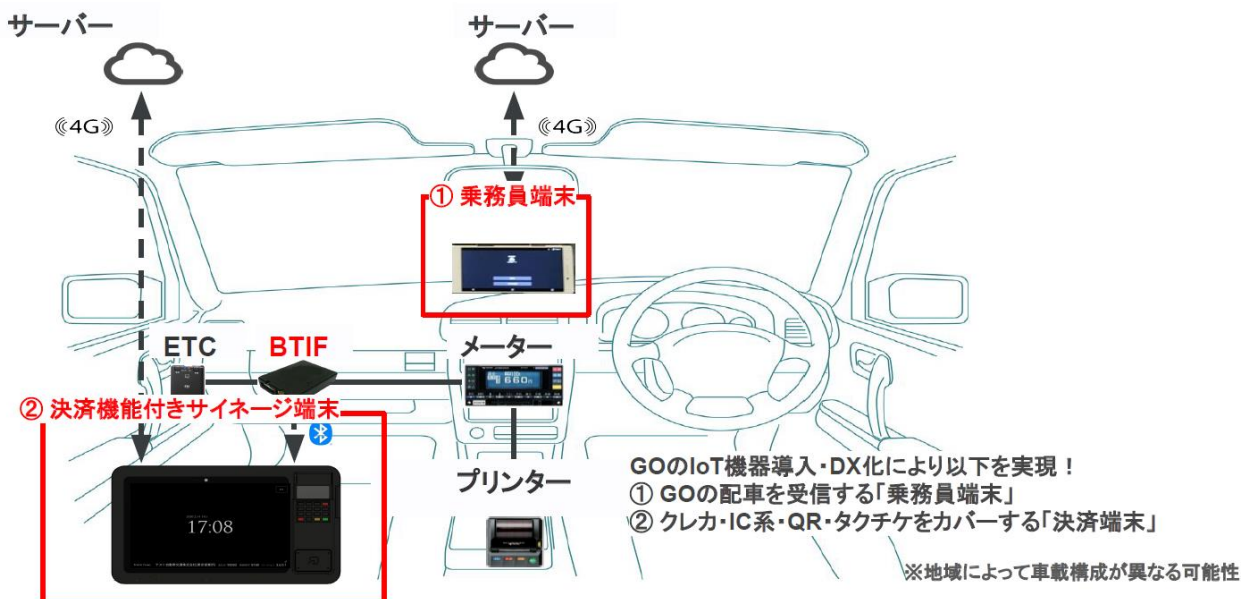
- ・【新】運行管理・業務効率化(高度化等)
- ・【新】自動運転・隊列走行の導入検討
- ・【新】MaaSプラットフォームの構築
- ・【新】AIオンデマンド交通の導入
- ・【新】環境配慮型車両・設備等の導入
- ・交通のコスト削減・地域のCN化

【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（配車、決済、遠隔点呼等）の導入を促進します。

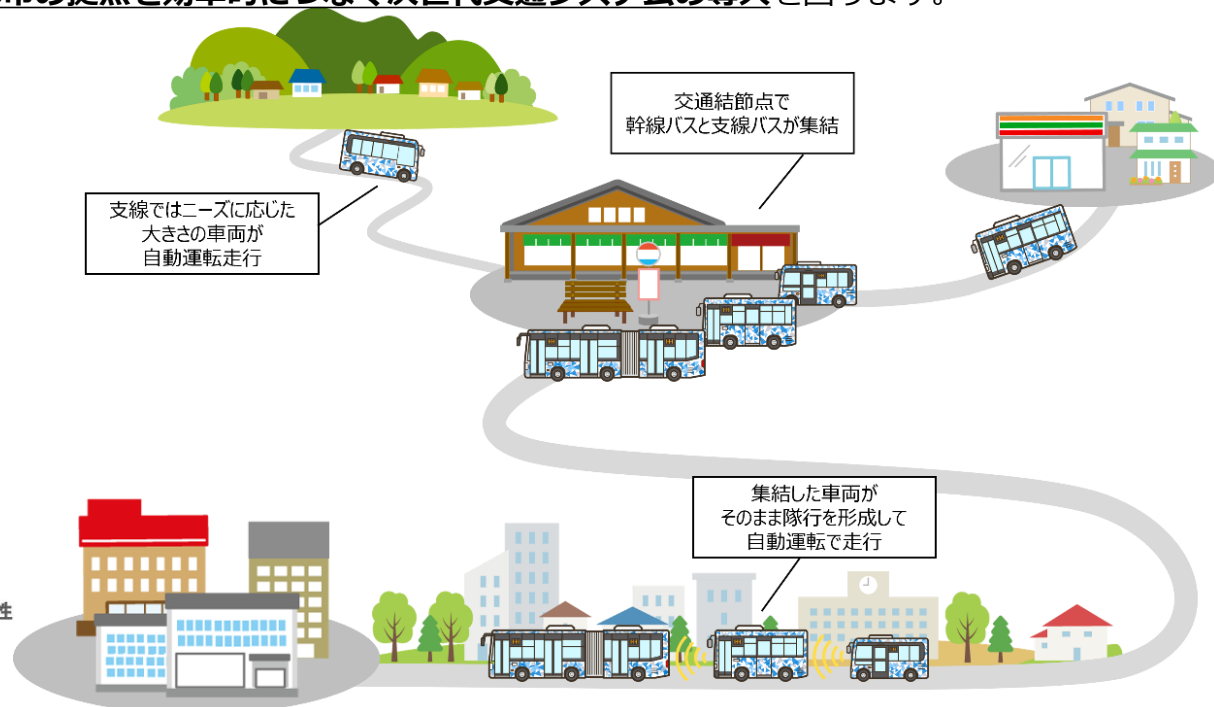
【新】自動運転・隊列走行の導入検討

- ・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、**本市の拠点を効率的につなぐ次世代交通システムの導入**を図ります。



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



▲自動運転・隊列走行の運用イメージ

4. 将来交通計画

4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討〔4.3〕

【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

〔本編(素案)の章項目番号〕

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

【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、観光などの生活サービスを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。



▲地域の特性・課題に応じたMaaSのイメージ



▲地域の特性に応じた交通環境の一体的な提供の取組事例

4. 将来交通計画

4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討〔4.3〕

【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

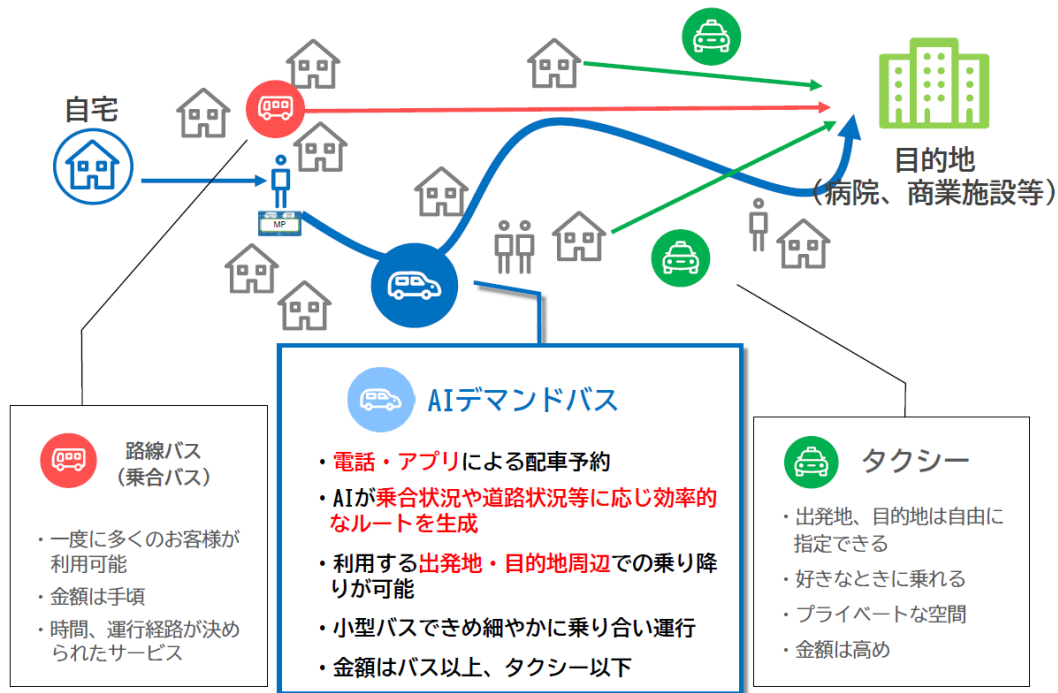
〔本編(素案)の章項目番号〕

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

【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。



▲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。

ERGA EV



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

＜経済効果＞

- 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

4. 将来交通計画

4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討〔4.3〕

【**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

〔本編(素案)の章項目番号〕

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**】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

- ・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）
- ・NPO法人等が主体で取り組む福祉有償運送の導入支援
- ・住民主体による互助活動による移動支援の促進

■教育

- ・スクールバスや遠距離通学費にかかる経費の補助等

■観光

- ・シェアモビリティ等の導入に向けた周遊促進
- ・デジタルを活用した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）の一体的な情報提供やサービス提供

【**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、本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。

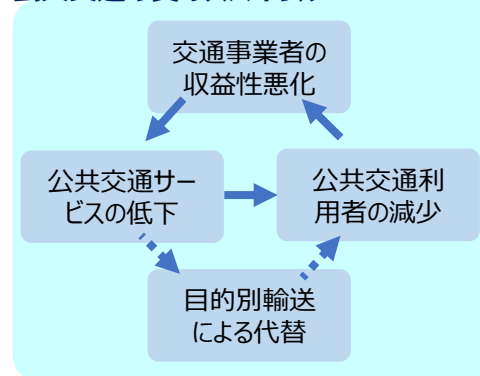
【**新**】交通×ビジネスのデータ共有、マネジメント・コーディネート人材の育成

- ・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。

【**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の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。

公共交通の負のスパイラル



悪化

人口減少、拡散型の都市構造、
運転士の不足、燃料高騰…

共創して相互補完することで地域の移動性を向上

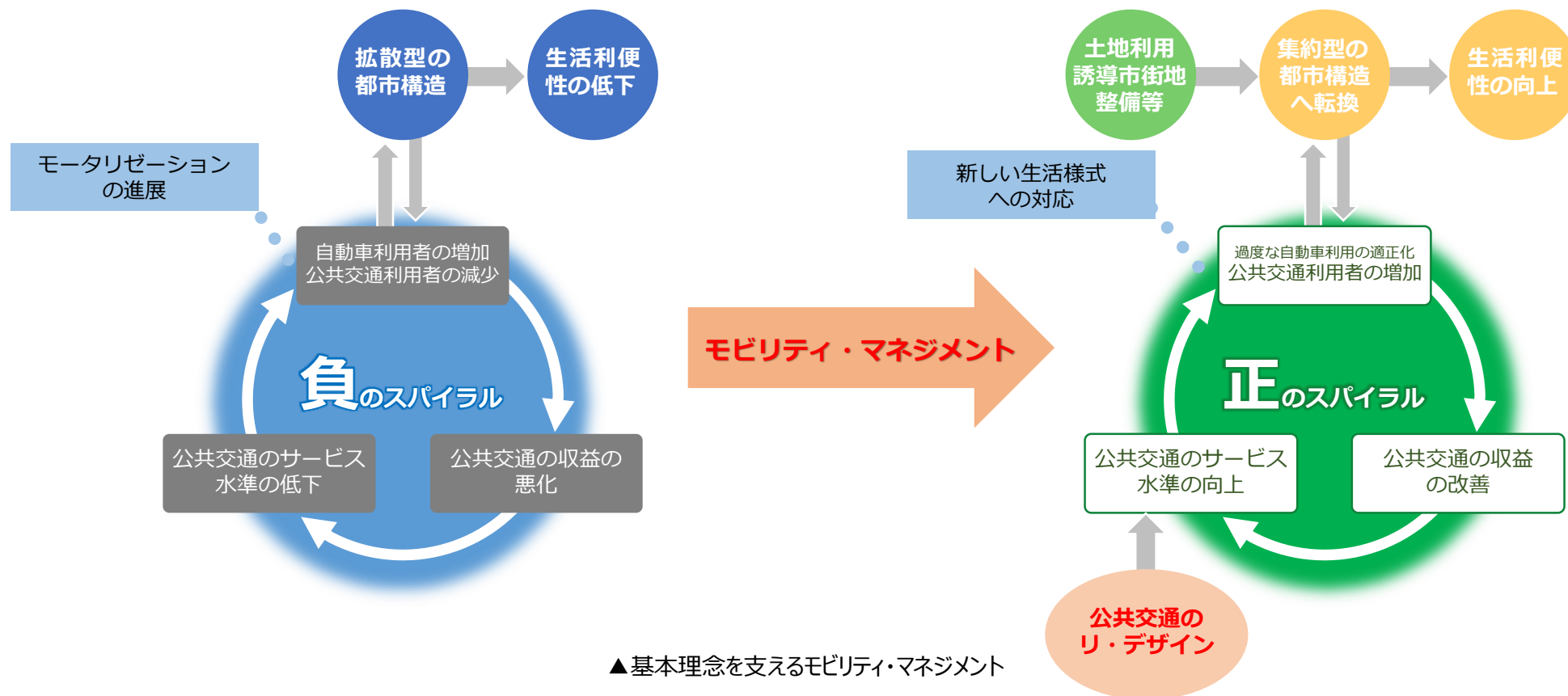


4. 将来交通計画

4.4 基本理念を支えるモビリティ・マネジメントの取組〔4.4〕

〔本編(素案)の章項目番号〕

- ・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。



4. 将来交通計画

4.6 将来交通計画の方針図

(1) 道路網強化軸

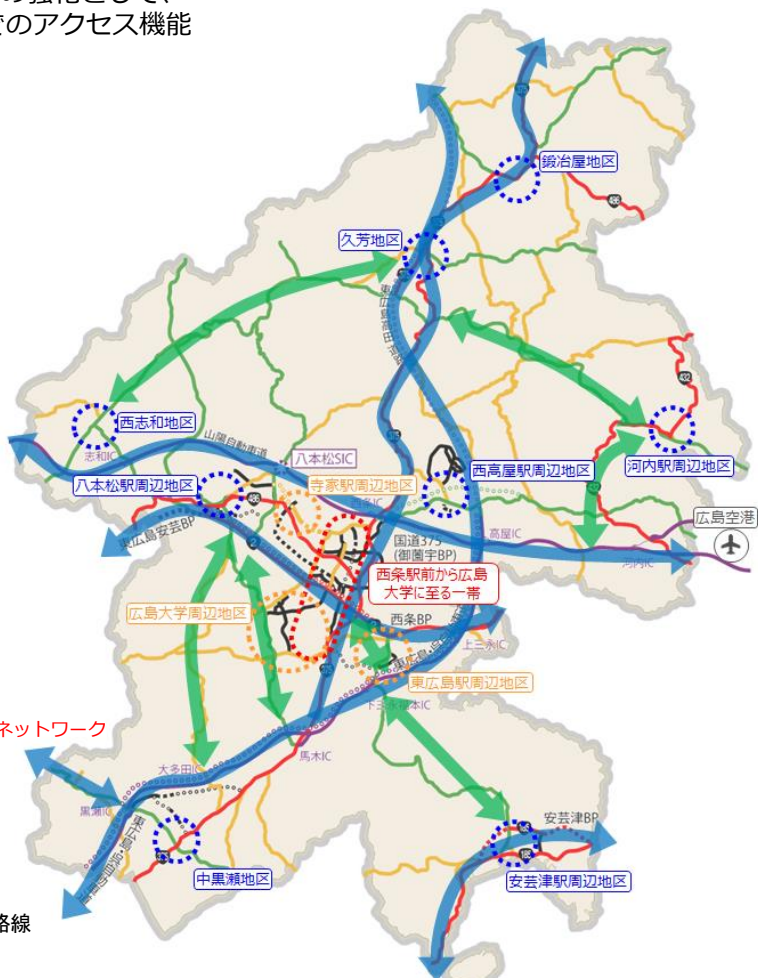
- ・市内外の連携を支える基盤として、東西・南北の広域2軸の強化を図ります。東西の広域軸としては、既存の山陽自動車道を活用しつつ、国道2号では東広島・安芸バイパス、西条バイパスの整備を進めます。南北の広域軸は、東広島・呉自動車道や東広島高田道路の整備を進めます。
- ・各拠点間の交通を育む道路網の強化として、都市計画道路や幹線道路までのアクセス機能の充実を図ります。

＜凡例＞			
道路区分	整備済	事業化区間	未事業化区間
高規格道路	——	---
一般国道	——	---
主要地方道	——	---
一般県道	——	---
市道(主な)	——	---

＜強化軸(道路)＞	
←→	広域幹線
↔	連携軸

＜拠点＞	
●	都市拠点
○	特定機能拠点
○	地域拠点

- 【新規・拡充】
- ・域内交通ネットワークとしての街路の整備
 - ・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整備



▲道路網強化軸

※広域幹線及び連携軸に重なっている整備路線を強化軸として位置付けています。

(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るとともに定時性の確保を図ります。

強化軸

- 鉄道駅へのアクセス強化
- 都市間、拠点間を結ぶ幹線路線の維持・強化
- 拠点内移動を確保するフィーダー路線の維持・強化
- 都市拠点である西条駅から広島大学間の交通網の強化
- 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
- 西条市街地における循環交通の整備

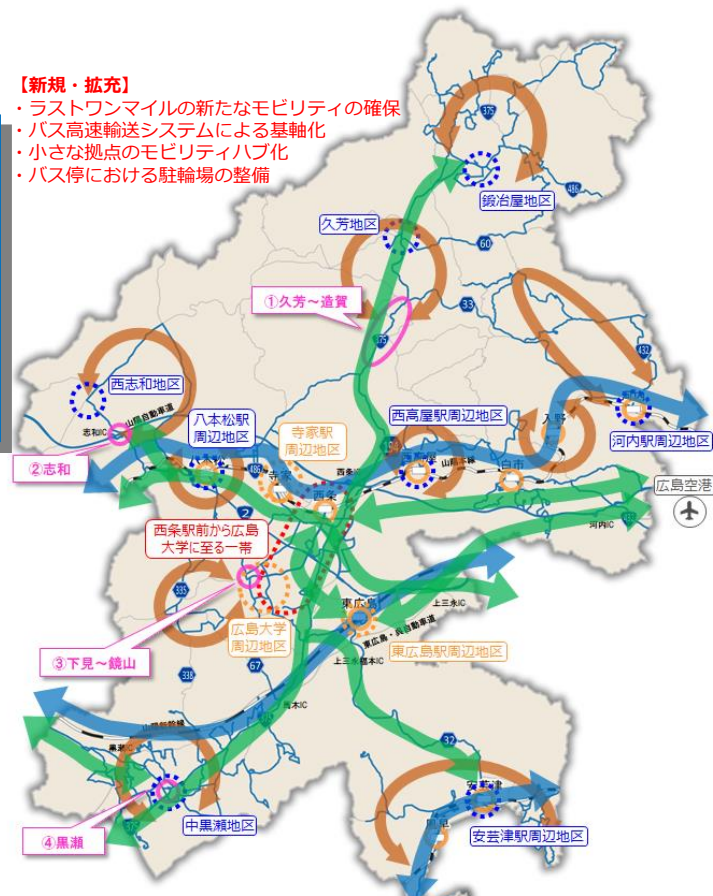
【新規・拡充】

- ・ラストワンマイルの新たなモビリティの確保
- ・バス高速輸送システムによる基軸化
- ・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

＜拠点＞	
●	都市拠点
○	特定機能拠点
○	地域拠点

＜強化軸(公共交通)＞	
←→	鉄道
←→	幹線系統
←→	フィーダー系統

＜凡例＞	
——	新幹線
——	鉄道
——	バス路線



▲公共交通強化軸

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略

4.7.1 西条地域（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。

主な施策

《道路交通戦略》

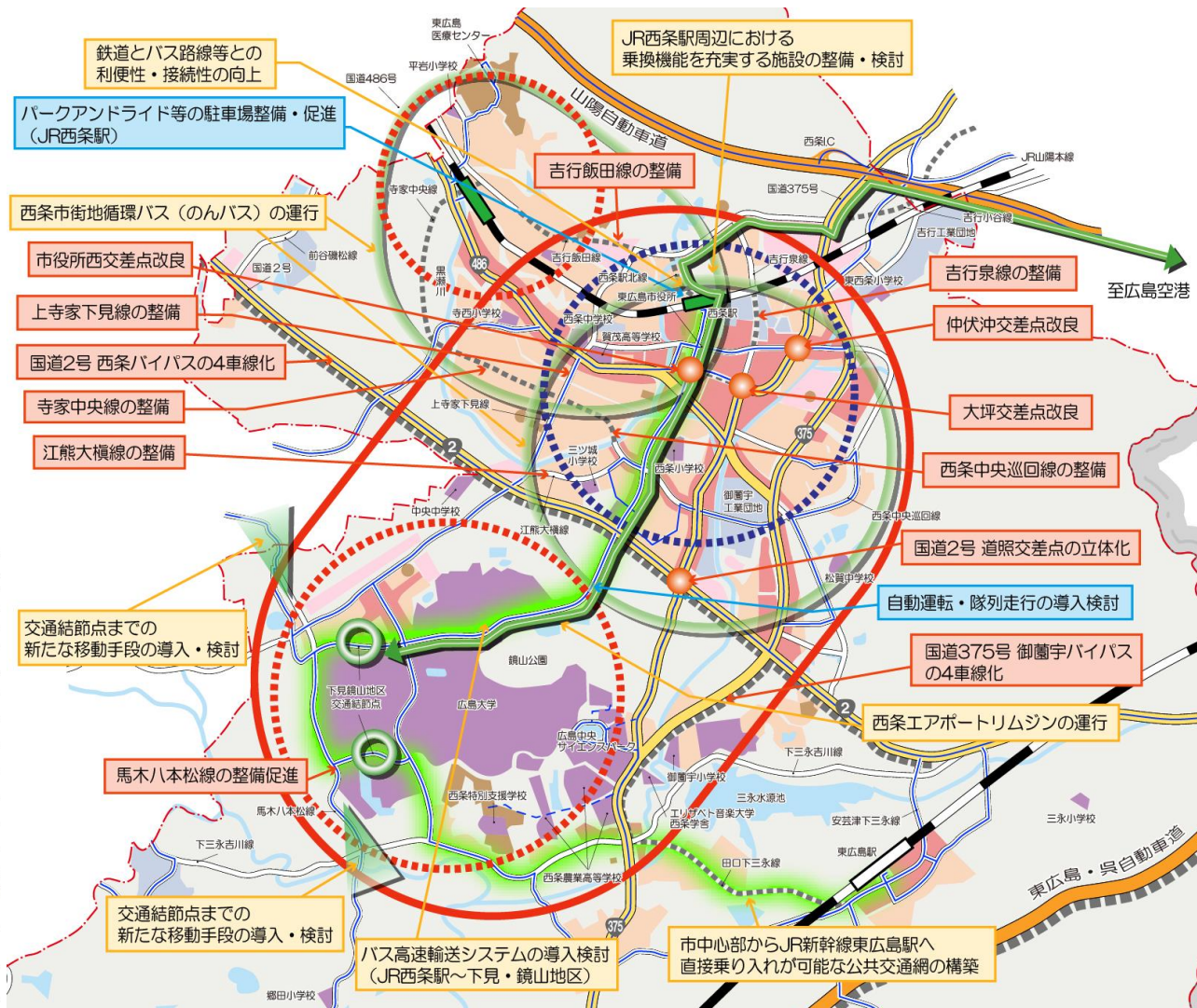
- 国道2号道交交差点の立体化
- 交差点改良やAI信号の導入
- 自転車通行空間ネットワークの形成
- ゾーン30、ゾーン30プラスの推進

《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)	(道路種別)
■	高規格道路
■	一般国道
■	その他道路
—	鉄道
—	バス路線(R6.1特急)
—	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
※供用済は認定供用及び概成(ほぼ計画と同様の機能で供用済)を含む

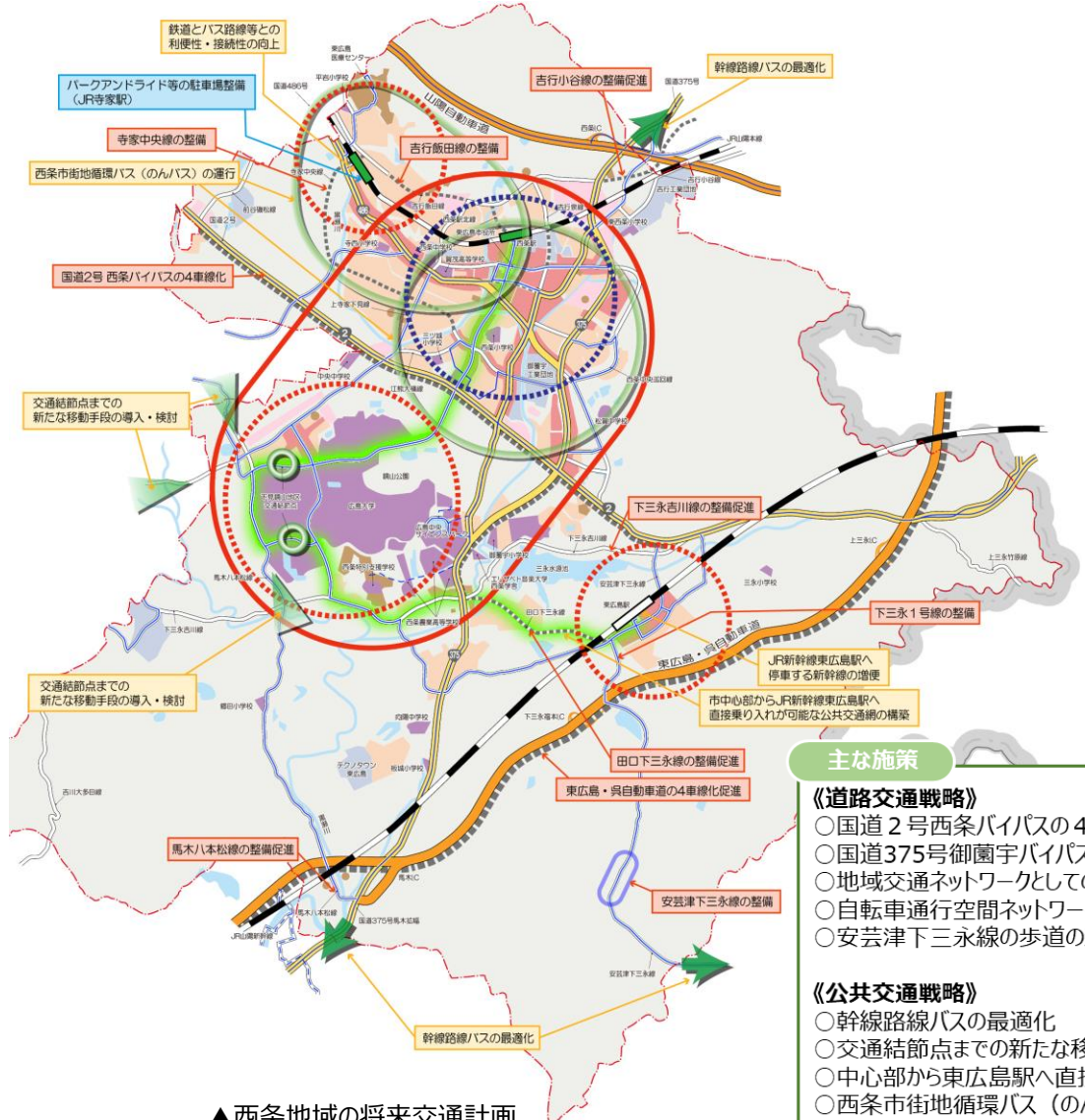


▲西条地域（都市拠点）の将来交通計画

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略 4.7.1 西条地域

・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。



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特号)
—	—	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

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

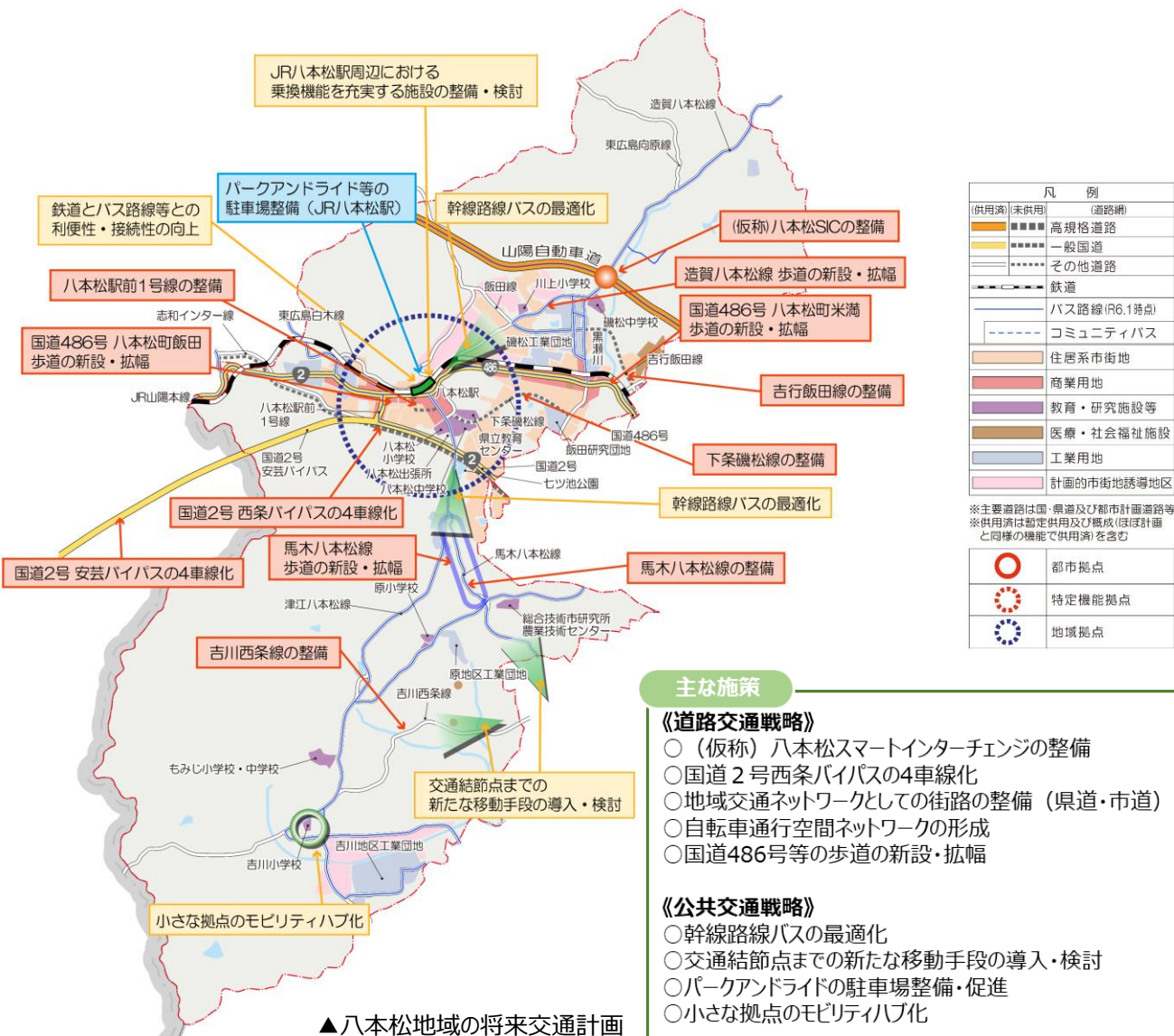
▲西条地域の将来交通計画

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	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 御園宇バイパスの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 (郡)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 (郡)吉行線	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (郡)寺家中央線	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (郡)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 (郡)西条中央道回線	○				検討・実施	検討・実施
		西条 各県・市道 (郡)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 (郡)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 (郡)吉行小谷線(主)東広島木部忠海線	○				調査・検討	調査・検討
		西条 各県・市道 (郡)江原大橋線	○				整備	-
		西条 各県・市道 (郡)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 (郡)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号道交差点の立体化	○				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 仲伏交差点改良	○					検討・実施	(完了予定)	
西条 AI番号の導入	○					検討・実施	検討・実施	
西条 歩道の段階解消	○					検討・実施	検討・実施	
徒歩、自転車ネットワークの強化	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	
	西条 歩道の段階解消	○				検討・実施	検討・実施	
バリアフリーの推進	西条 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	
	西条 バス待機場所の向上	○				検討・実施	検討・実施	
公共交通ネットワークの強化	西条 ラストワンマイルの新たなモビリティの確保(應対シモビリティ等)	○	○			検討・実施	検討・実施	
	西条 【拡】バス高速輸送システムによる基軸化	○	○			検討・実施	検討・実施	
	西条 公共交通空白地域の早期解消(空白地域への新規導入)	○				検討・実施	継続・適宜改善	
	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	
公共交通の利便性向上	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	
	西条 空港・新幹線駅への接続強化	○	○			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	西条 サクアンドライドの駐輪場の整備	○				検討・実施	検討・実施	
	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	
	西条 鉄道・各バス路線の接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施	
公共交通の利用促進策の実施	西条 パークアンドライド等の駐車場の整備	○	○			検討・実施	検討・実施	
	西条 利便性強化(運行情報、決済等)	○				検討・実施	検討・実施	
防災・減災対策の推進	西条 緊急輸送道路の機能維持強化	○				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	西条 自動運転・隊列走行の導入検討	○	○			検討・実施	検討・実施	
	西条 地域・地区の特性や課題に応じた実施に向けた取組	○	○			検討・実施	検討・実施	
目的別輸送の確保	西条 【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	○	○	○		検討・実施	検討・実施	
	西条 タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	○	○			検討・実施	検討・実施	

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略 4.7.2 八本松地域

・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。



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	八本松	山陽自動車道 (仮称)八本松S I C	○		○		整備	-
		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
	八本松	域内交通ネットワークとしての街路の整備 (都)吉行飯田線[(-)飯田吉行線]	○				調査・検討	調査・検討
		各県・市道 (都)下条磯松線	○				検討・実施	検討・実施
		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
		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	八本松	【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	○				検討・実施	検討・実施
		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
	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
		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
		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
	八本松	歩道の段差の解消	○				検討・実施	検討・実施
	八本松	交通安全の推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
	バリアフリーの推進	八本松	バス待ち環境改善、バス停の歩道改良	○				検討・実施
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
公共交通ネットワークの強化	八本松	【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)	○		○		調査・検討	調査・検討
	八本松	公共交通空白地域の早期解消(空白地域への新規導入)	○			○	検討・実施	検討・実施
	八本松	・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)	○		○		検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	八本松	【新】小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
	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
公共交通の利用促進策の実施	八本松	パークアンドライドの駐車場の整備	○		○		検討・実施	検討・実施
	八本松	利便性強化(運行情報、決済等)	○		○		検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	八本松	緊急輸送道路の機能維持強化	○				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	八本松	【新】MaaSプラットフォームの構築	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	八本松	【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	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	八本松	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	○	○			検討・実施	検討・実施

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略 4.7.4 高屋地域

・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。

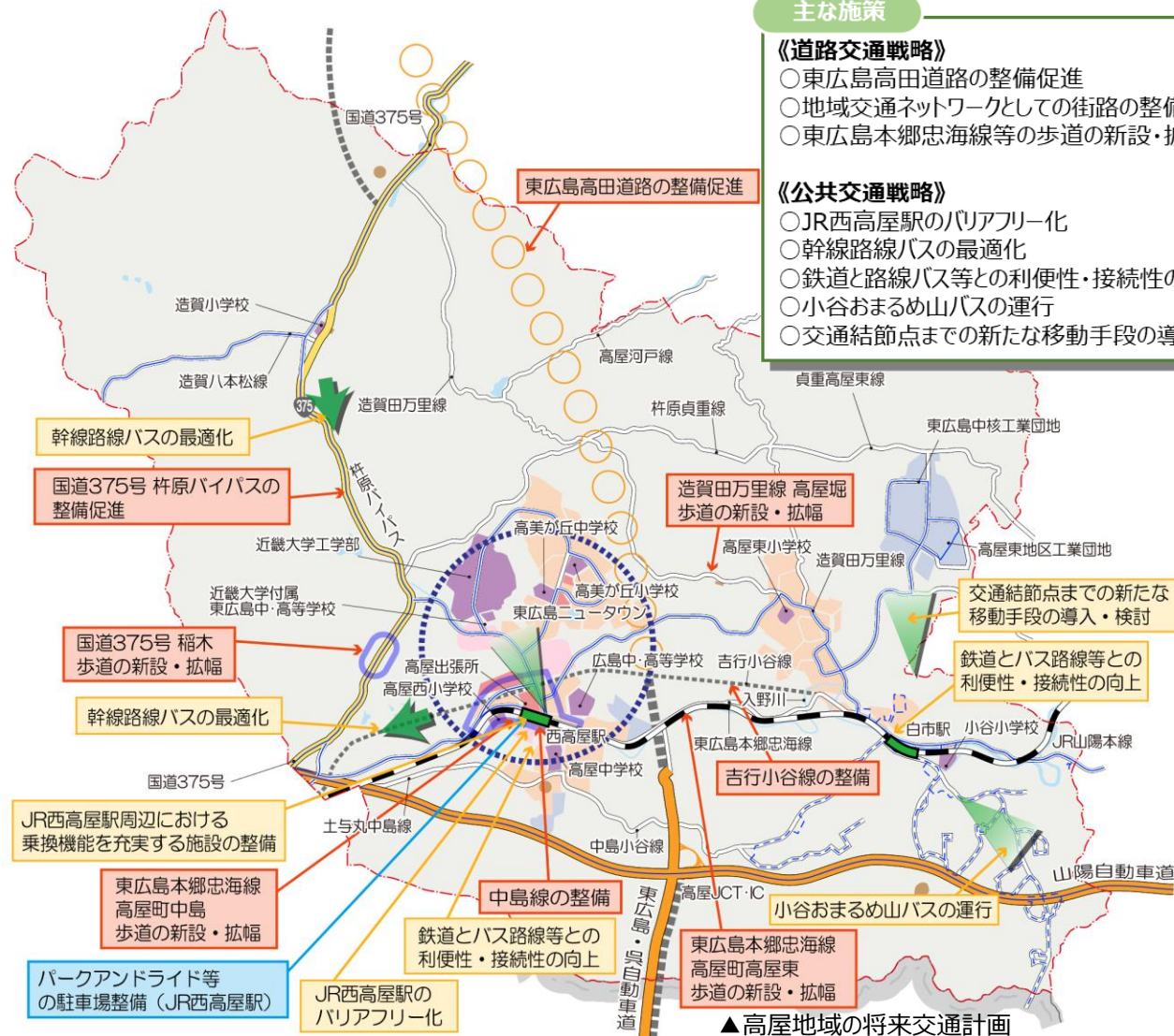
主な施策

《道路交通戦略》

- 東広島高田道路の整備促進
- 地域交通ネットワークとしての街路の整備（県道・市道）
- 東広島本郷忠海線等の歩道の新設・拡幅

《公共交通戦略》

- JR西高屋駅のバリアフリー化
- 幹線路線バスの最適化
- 鉄道と路線バス等との利便性・接続性の向上
- 小谷おまるめ山バスの運行
- 交通結節点までの新たな移動手段の導入・検討



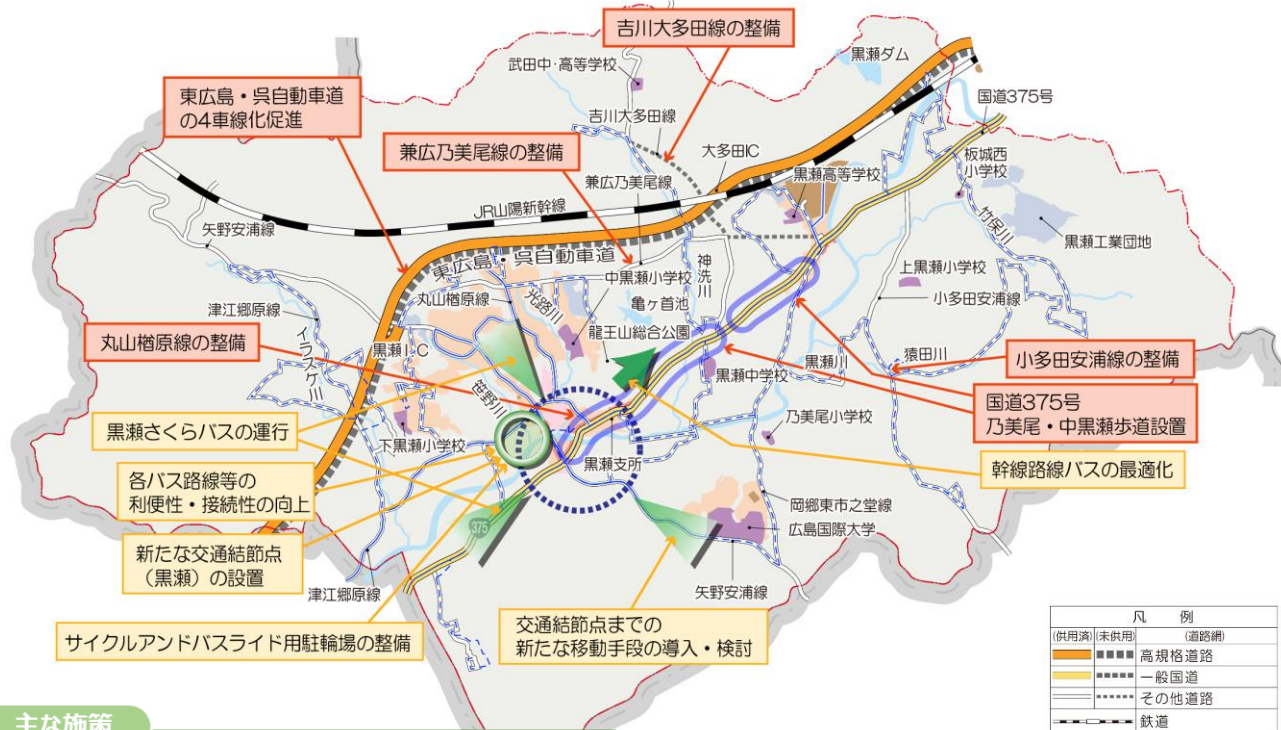
▲高屋地域の将来交通計画

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	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
	高屋	・城内交通ネットワークとしての街路の整備	○				調査・検討	調査・検討
	高屋	各県・市道 (都)吉行小谷線[(主)東広島本郷忠海線]	○				整備	-
徒歩、自転車ネットワークの強化	高屋	・【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	○				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
	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
高屋	歩道の段差の解消	○				検討・実施	検討・実施	
高屋	交通安全の推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善	
バリアフリーの推進	高屋	駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化	○	○			実施	-
	高屋	バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	○				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	高屋	・【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保 (週末シェアモビリティ等)	○		○		調査・検討	調査・検討
	高屋	・公共交通空白地域の早期解消 (空白地域への新規導入)	○			○	検討・実施	検討・実施
	高屋	・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)	○			○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
	高屋	・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)	○			○	検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性の向上	高屋	・【拡】バス停における駐輪場の整備	○				検討・実施	検討・実施
	高屋	・交通結節点の整備、機能強化	○	○			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
公共交通の利用促進策の実施	高屋	・パークアンドライド等の駐車場の整備	○		○		検討・実施	検討・実施
	高屋	・利便性強化(運行情報、決済等)	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	高屋	・緊急輸送道路の機能維持強化	○				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	高屋	・【新】MaaSプラットフォームの構築	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	高屋	・【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	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	高屋	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	○	○			検討・実施	検討・実施

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略 4.7.5 黒瀬地域

・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。



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

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

主な施策

- 《道路交通戦略》**
- 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
- 《公共交通戦略》**
- 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

取組	地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
			行政	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	黒瀬	東広島・呉自動車道 4車線化	○				調査・検討	調査・検討
	黒瀬	域内交通ネットワークとしての街路の整備	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
	黒瀬	各県・市道 (都)丸山楢原線	○				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	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
	黒瀬	歩道の段差の解消	○				検討・実施	検討・実施
	黒瀬	交通安全の推進 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	黒瀬	バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良	○				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	黒瀬	【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保 (艦末シェアモビリティ等)	○		○		調査・検討	調査・検討
	黒瀬	公共交通空白地域の早期解消 (空白地域への新規導入)	○			○	検討・実施	検討・実施
	黒瀬	黒瀬さくらバスの運行	○	○		○	継続・適宜改善	継続・適宜改善
交通結節点の強化、乗継利便性向上	黒瀬	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)	○	○			検討・実施	検討・実施
	黒瀬	【拡】バス停における駐輪場の整備	○				検討・実施	検討・実施
	黒瀬	交通結節点の整備・機能強化	○				実施	-
	黒瀬	鉄道・各バス路線の接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	黒瀬	利便性強化(運行情報、決済等)	○	○			検討・実施	検討・実施
	黒瀬	緊急輸送道路の機能維持強化	○				検討・実施	検討・実施
交通DX・交通GXの推進	黒瀬	【新】MaaSプラットフォームの構築	○	○	○	○	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
目的別輸送の確保	黒瀬	【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	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	黒瀬	タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	○	○			検討・実施	検討・実施

▲黒瀬地域の将来交通計画

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略 4.7.6 福富地域

・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。

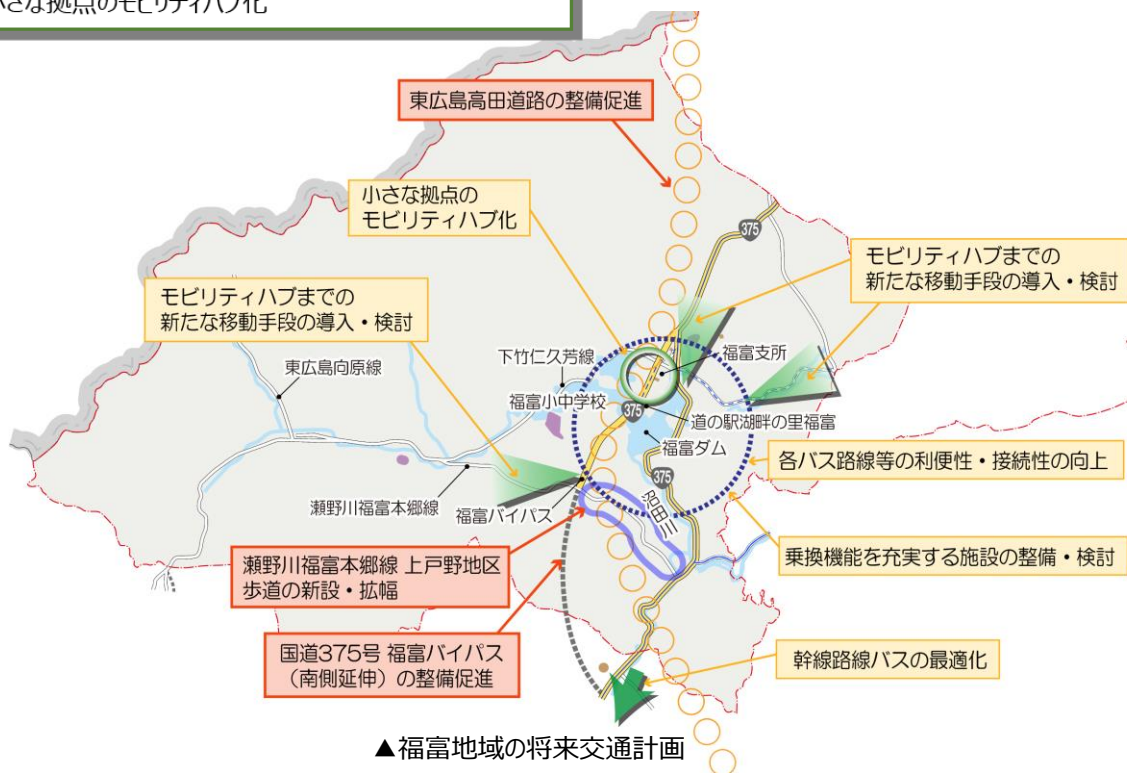
主な施策

《道路交通戦略》

- 東広島高田道路の整備促進
- 国道375号福富バイパスの整備促進
- 地域交通ネットワークとしての街路の整備（県道・市道）
- 瀬野川福富本郷線等歩道の新設・拡幅

《公共交通戦略》

- 幹線路線バスの最適化
- モビリティハブまでの新たな移動手段の導入・検討
- 利用しやすい運賃体系・システムの導入
- 小さな拠点のモビリティハブ化



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	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
	福富	・城内交通ネットワークとしての街路の整備 (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	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
	福富	・歩道の段差の解消	○				検討・実施	検討・実施
	福富	・交通安全の推進 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	福富	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良 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	福富	・【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)	○		○		調査・検討	調査・検討
	福富	・公共交通空白地域の早期解消 (空白地域への新規導入)	○			○	検討・実施	検討・実施
	福富	・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)	○	○			検討・実施	検討・実施
交通結節点の強化、乗継利便性向上	福富	・【新】小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
	福富	・【拡】バス停における駐車場の整備 サイクルアンドバスライド用駐車場の整備	○				検討・実施	検討・実施
	福富	・交通結節点の整備・機能強化 新たな交通結節点(久芳～造賀)の設置	○				検討・実施	検討・実施
	福富	・鉄道・各バス路線の接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	福富	・利便性強化(運行情報、決済等) 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	福富	・緊急輸送道路の機能維持強化 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	福富	・【新】MaaSプラットフォームの構築 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	福富	・【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・教育分野での施策	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	福富	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保 タクシー等の民間事業の活用	○	○			検討・実施	検討・実施

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略 4.7.7 豊栄地域

・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。



取組	地域	施策メニュー	実施主体				スケジュール	
			行政	事業者	その他	市民	短期	中長期
							R6~R12	R13~R22
道路交通ネットワークの強化	豊栄	・骨格的幹線道路の整備 東広島高田道路	○				調査・検討	調査・検討
	豊栄	・【拡】渋滞解消に向けた施策の展開(交差点改良、信号制御等) 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	豊栄	・歩道の新設・拡幅 歩道の新設・拡幅 国道375号 豊栄町清武	○				検討・実施	検討・実施
	豊栄	・歩道の段差の解消 歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	豊栄	・交通安全の推進 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
	豊栄	・バス待ち環境改善、バス停部の歩道改良 点字ブロックや各種サインの設置	○				検討・実施	検討・実施
バリアフリーの推進	豊栄	バス待ち環境の向上	○				検討・実施	検討・実施
	豊栄	ラストワンマイルの新たなモビリティの確保(端未シエアモビリティ等) 公共交通空白地域の早期解消(空白地域への新規導入)	○		○		調査・検討	調査・検討
公共交通ネットワークの強化	豊栄	豊栄そよかぜ号の運行	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
	豊栄	・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) 幹線路線バスの最適化	○				検討・実施	検討・実施
	豊栄	・【新】小さな拠点のモビリティハブ化 小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
交通結節点の強化、乗継利便性向上	豊栄	・鉄道・各バス路線の接続性の向上 各バス路線等の利便性・接続性の向上	○				検討・実施	検討・実施
	豊栄	・利便性強化(運行情報、決済等) 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
公共交通の利用促進策の実施	豊栄	緊急輸送道路の機能維持強化 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
防災・減災対策の推進	豊栄	・【新】MaaSプラットフォームの構築 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
交通DX・交通GXの推進	豊栄	・【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・教育分野での施策	○		○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	豊栄	・タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保 タクシー等の民間事業の活用	○				検討・実施	検討・実施

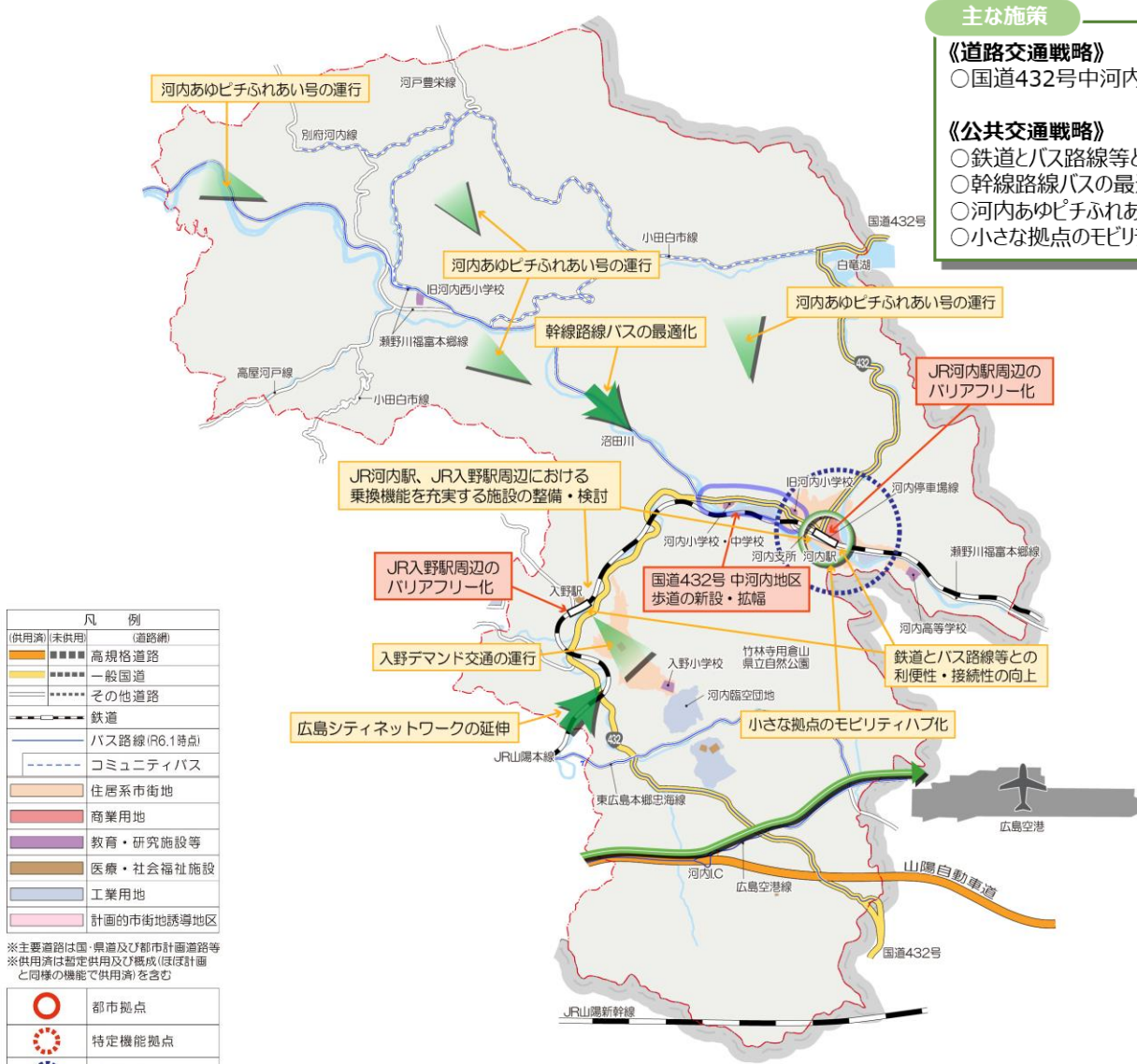
- 主な施策**
- 《道路交通戦略》**
- 東広島高田道路の整備促進
 - 国道375号豊栄町清武の歩道の新設・交差点改良
- 《公共交通戦略》**
- 幹線路線バスの最適化
 - 豊栄そよかぜ号の運行
 - 利用しやすい運賃体系・システムの導入
 - 小さな拠点のモビリティハブ化

▲豊栄地域の将来交通計画

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略 4.7.8 河内地域

・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。



▲河内地域の将来交通計画

主な施策

《道路交通戦略》
 ○国道432号中河内地区の歩道の新設・拡幅

《公共交通戦略》
 ○鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上
 ○幹線路線バスの最適化
 ○河内あゆびチふれあい号の運行
 ○小さな拠点のモビリティハブ化

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
徒歩、自転車ネットワークの強化	河内	歩道の新設・拡幅	○				検討・実施	検討・実施
	河内	歩道の段差の解消	○				検討・実施	検討・実施
	河内	交通安全の推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	河内	駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化	○				調査・検討	調査・検討
	河内	バス待ち環境改善、バス停の歩道改良	○				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	河内	【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（週末シェアモビリティ等）	○	○			調査・検討	調査・検討
	河内	公共交通空白地域の早期解消（空白地域への新規導入）	○				検討・実施	検討・実施
	河内	河内あゆびチふれあい号の運行	○	○			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
公共交通の利便性向上	河内	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）	○	○			検討・実施	検討・実施
	河内	鉄道在来線の強化	○				調査・検討	調査・検討
交通結節点の強化、乗継利便性向上	河内	【新】小さな拠点のモビリティハブ化	○			○	調査・検討	調査・検討
	河内	交通結節点の整備・機能強化	○	○			検討・実施	検討・実施
	河内	鉄道・各バス路線の接続性の向上	○	○			検討・実施	検討・実施
公共交通の利用促進策の実施	河内	利便性強化（運行情報、決済等）	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	河内	緊急輸送道路の機能維持強化	○				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	河内	【新】MaaSプラットフォームの構築	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	河内	【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	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	河内	タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保	○	○			検討・実施	検討・実施

4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略

4.7.9 安芸津地域

・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。



▲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 R6~R12	中長期 R13~R22
道路交通ネットワークの強化	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	安芸津	歩道の段差解消	○				検討・実施	検討・実施
	安芸津	交通安全の推進	○				継続・適宜改善	継続・適宜改善
バリアフリーの推進	安芸津	駅へのエレベータの設置等のバリアフリー化	○				調査・検討	調査・検討
	安芸津	バス待ち環境改善、バス停の歩道改良	○				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	安芸津	【新】ラストワンマイルの新たなモビリティの確保(離れシェアモビリティ等)	○	○			調査・検討	調査・検討
	安芸津	公共交通空白地域の早期解消(空白地域への新規導入)	○	○			継続・適宜改善	継続・適宜改善
交通結節点の強化、乗換利便性向上	安芸津	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)	○	○			検討・実施	検討・実施
	安芸津	交通結節点の整備・機能強化	○	○			検討・実施	検討・実施
	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
公共交通の利用促進策の実施	安芸津	安芸津駅と安芸津港周辺の一體的な整備の検討	○				検討・実施	検討・実施
	安芸津	利便性強化(運行情報、決済等)	○	○			検討・実施	検討・実施
防災・減災対策の推進	安芸津	緊急輸送道路の機能維持強化	○				検討・実施	検討・実施
	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
交通DX・交通GXの推進	安芸津	無電柱化等の推進	○				検討・実施	検討・実施
	安芸津	【新】MaaSプラットフォームの構築	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
目的別輸送の確保	安芸津	【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	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	安芸津	【タクシ】等の民間事業の活用、航路の維持・確保	○	○			検討・実施	検討・実施
	安芸津	タクシ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

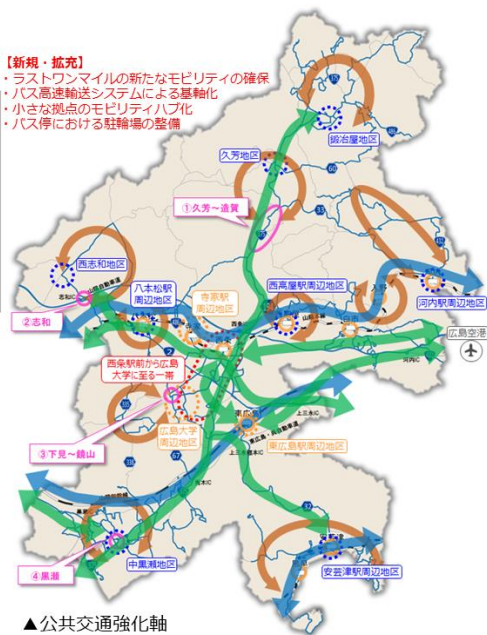
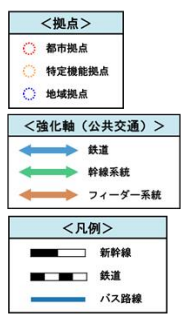
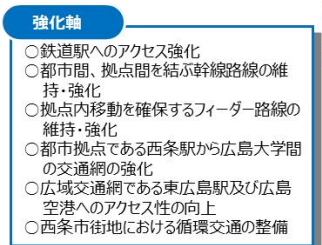
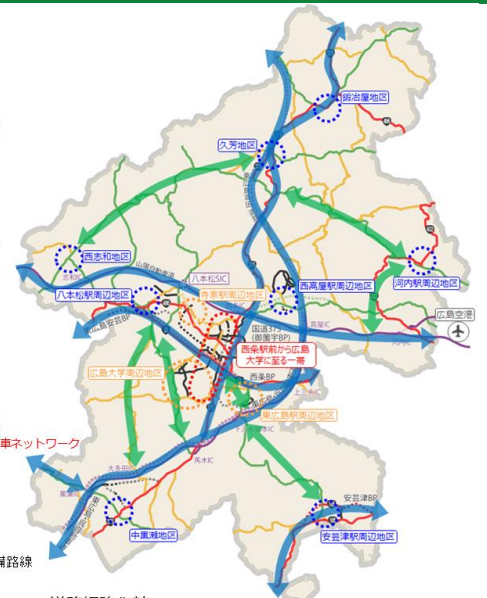
4. 将来交通計画

4.7 地域別戦略

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	中長期
							R6~R12	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	○				実施	実施
		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						
		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
		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
		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	○	○			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	○				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	○	○			検討・実施	検討・実施
	共通	・利便性強化（運行情報、決済等）	○	○			継続・適宜改善	継続・適宜改善
交通DX・交通GX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	○	○			検討・実施	検討・実施
	共通	・【新】運行管理・業務効率化（高度化等）	○	○	○		検討・実施	検討・実施
	共通	・【新】MaaSプラットフォームの構築	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	共通	・【新】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	○	○			検討・実施	検討・実施
	共通	・【新】環境配慮型車両・設備等の導入	○	○			検討・実施	検討・実施
	共通	・【新】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	○				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	○	○	○	○	検討・実施	検討・実施
	共通	・【拡】交通事業の維持、運転士不足の解消支援	○	○	○		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	○	○			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	○	○	○	○	実施	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	○	○	○	○	実施	実施



4. 将来交通計画

4.8 目標値の設定〔4.8〕

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。

〔本編(素案)の章項目番号〕

	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 上記以外の道路混雑度	1.0以上が点在 1.25以上が点在	1.0以下 1.25以下		
		道路	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) 利用者数	2.0% 17.1千人	2.0%(現況維持) 17.1千人(現況維持)	
			公共交通	JR利用者数	20.4千人	23.0千人(13%増加)	
		公共交通	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		
		公共交通	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		
		安全	交通事故件数(人身事故)	880件/年	770件/年(13%削減)		
		公共交通	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	徒歩 自転車	移動円滑化基本構想特定事業の実施 自転車利用者数(西条町)	未実施項目あり 24.6千人	全事業の実施 現況以上
				公共交通	バリアフリー化されたJR駅の数 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)	2駅 31.6%	6駅 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			
持続可能な交通	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)		
	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 西条地区発生量・集中量比率	10.8%(20.5千人) 14.0%(93.0千トリップ)	12.8%(25.9千人) 16.9%(113千トリップ)		
持続可能な交通	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	市の移動対策に係る経費	208百万円	現況維持		
	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

4.8 目標値の設定〔4.8〕

4.8.2 モニタリング指標

・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
①生活インフラとしての交通網の構築	道路		都市計画道路整備率	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
④社会・経済活動を支える交通網の構築	道路		都市計画道路整備率(特に大学、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	
	公共交通		空港リムジンバス利用者数及び東広島駅発着バス利用者	
⑤広域移動環境の整備	公共交通		西条地域における公共交通の利用者数	
⑥中心市街地のにぎわい創出への貢献	公共交通		EV、HV、CNGバス等の環境配慮型車両の導入台数	
⑦環境負荷の軽減	環境		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
	土地利用		MaaS・交通DX・交通GXの積極的推進	
	公共交通		地域公共交通の収支率	
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		公共交通への公的資金投入額	
	公共交通	○		
⑨MaaS・交通DX・交通GXの積極的推進	公共交通			
	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	公共交通			
	公共交通	○		

〔本編(素案)の章項目番号〕



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]

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

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]

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

資料：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〔5.1〕

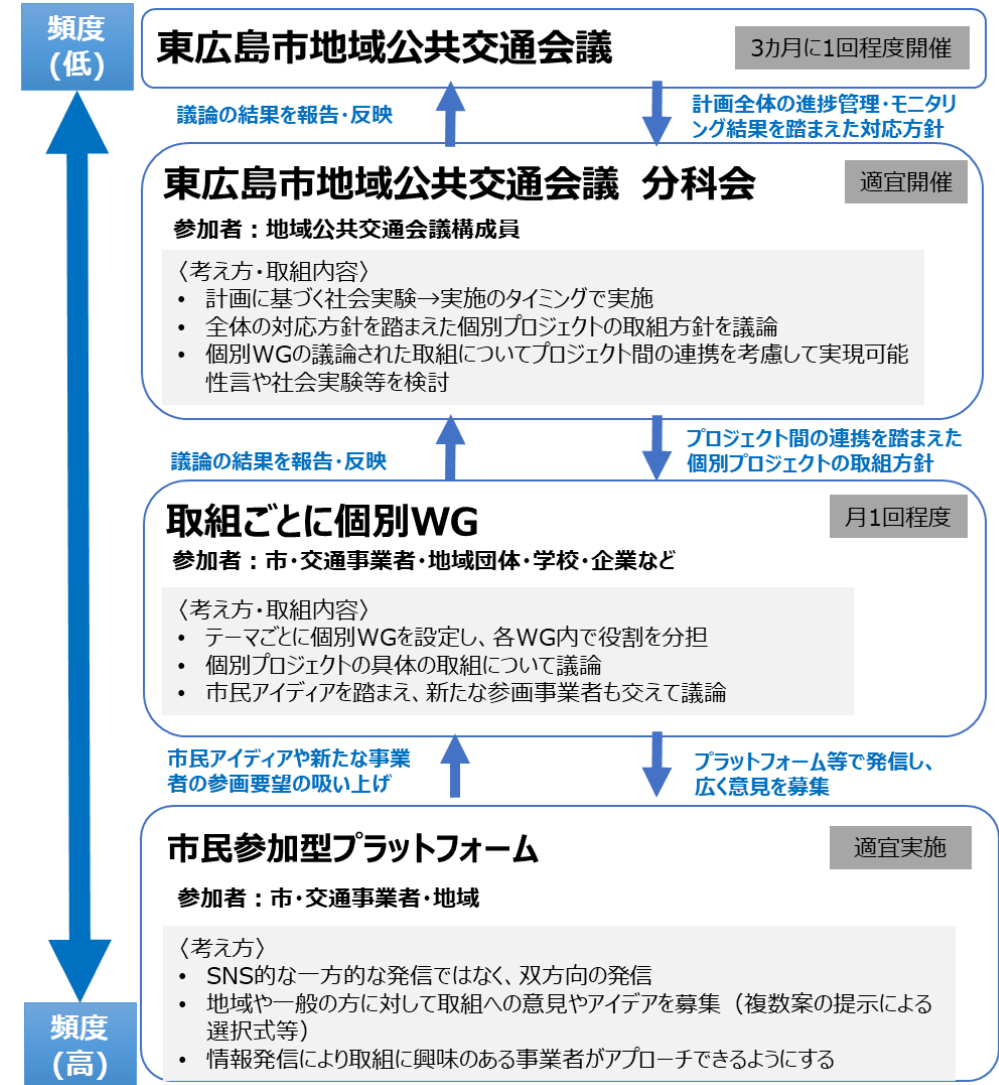
〔本編(素案)の章項目番号〕

(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、双方向型の情報共有による**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チャン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。**



▲ 推進体制

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〔5.1〕

〔本編(素案)の章項目番号〕

(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

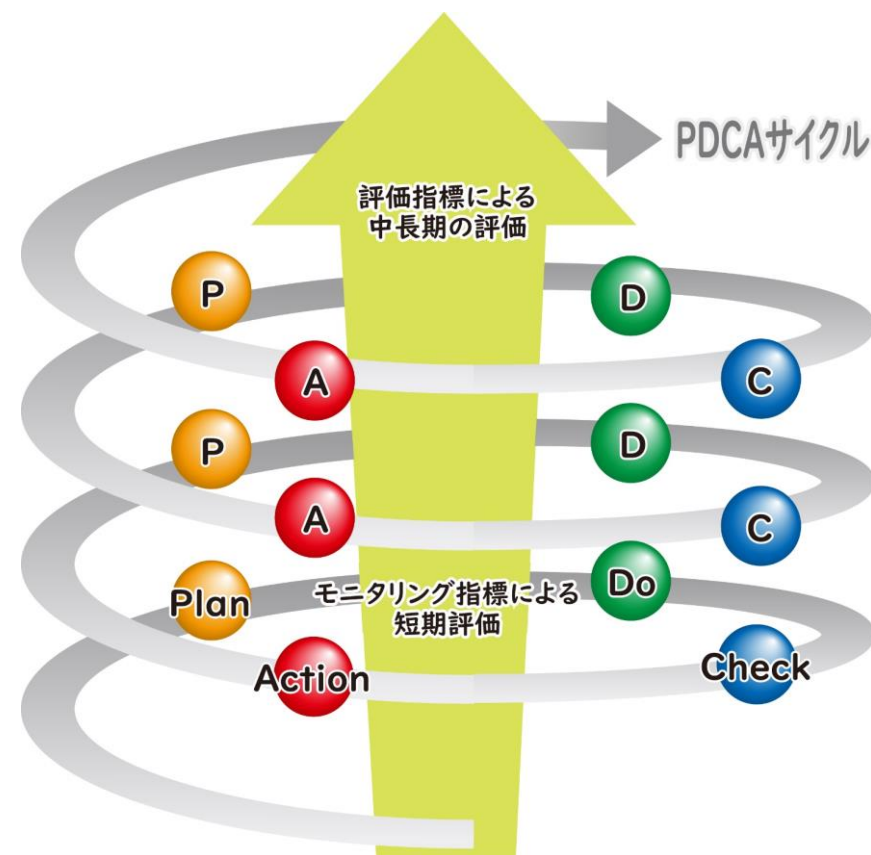
- ・本計画の施策や計画を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCAサイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていくことが重要です。
- ・PDCAサイクルとは、効率的な施策推進のため、①計画を策定（Plan）して、②これを展開、実行（Do）します。その後、③目標達成状況の確認（Check）を行い、④評価と計画の見直し（Action）を行うまでの一連の管理プロセスを実施し、改善（Action）を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続的な施策管理プロセスのことをいいます。PDCAは、このPlan-Do -Check -Actionを略したものです。

5.2 都市交通計画の見直し〔5.2〕

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。



- Plan :** 計画の策定
- Do :** 施策の展開、実行
- Check :** 目標達成状況の確認、評価
- Action :** 計画の改善、見直し