

東広島市都市交通マスタープラン 改定版

～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～

令和〇年〇月
東広島市

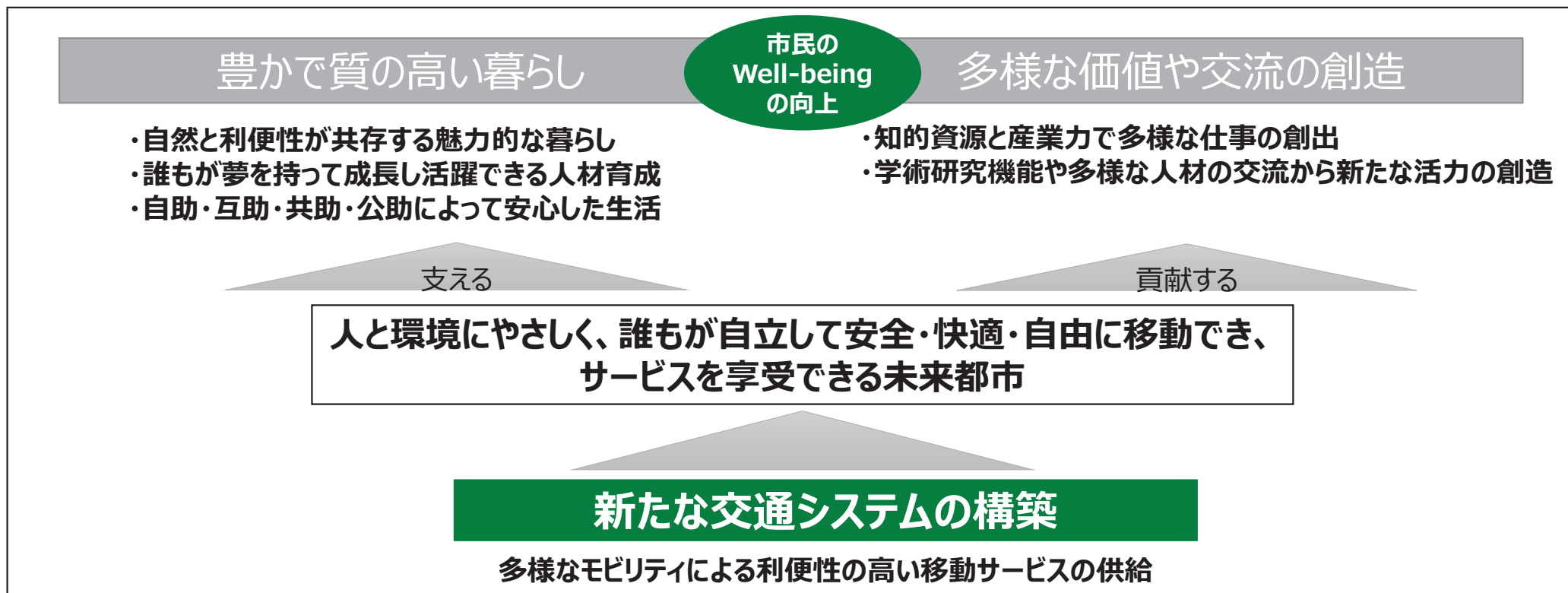
目次

1. 東広島市の目指す都市交通の姿
2. 都市交通マスタープラン改定の必要性
3. 将来交通計画の基本理念と基本方針
4. 将来交通計画
5. 都市交通マスタープランの実現に向けた取組

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

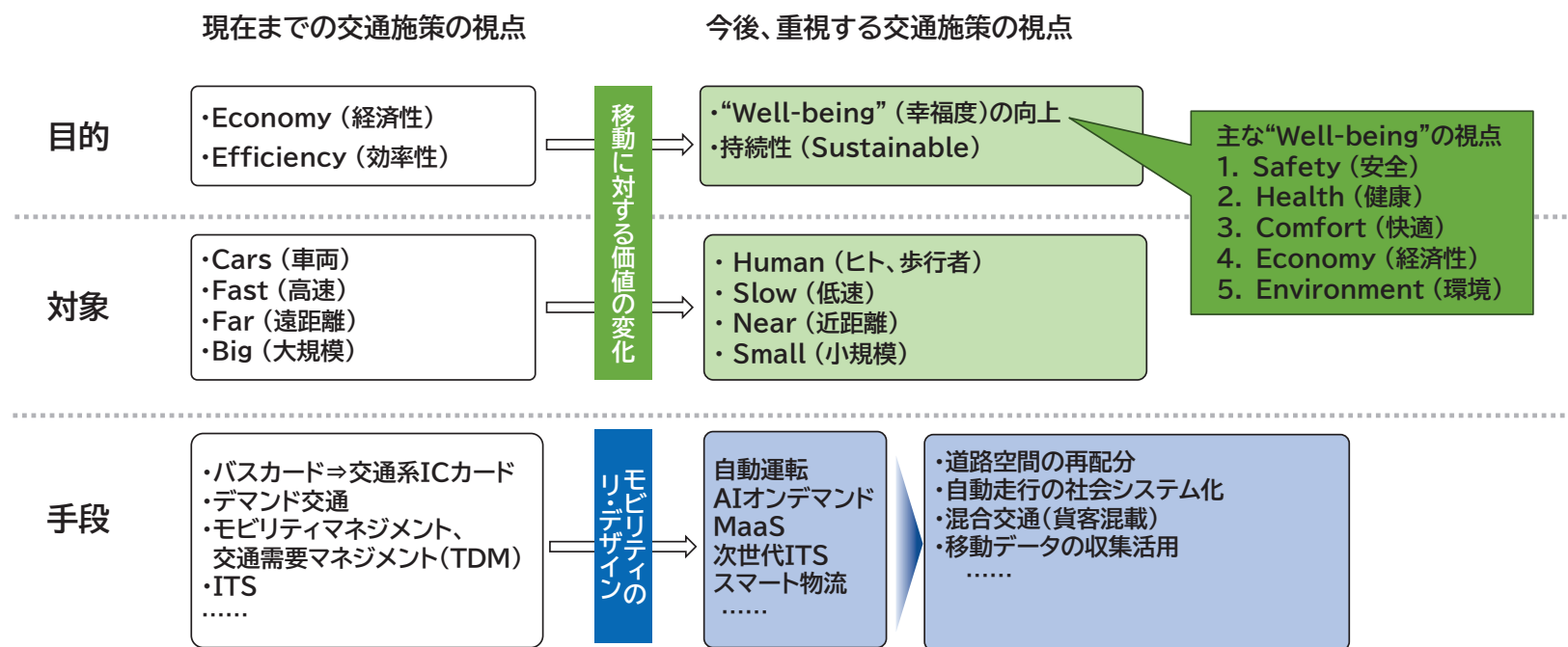
人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、
サービスを楽しむ未来都市



1. 東広島市の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”の向上につながる。
- ・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が求められている。



出典：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

1. 東広島市の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

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

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。

<基盤づくり>

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。

<攻め>の視点

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。

<守り>の視点

2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.1 都市交通への社会的要請

- ・「東広島市の都市交通マスタープラン」の策定から10年が経過。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

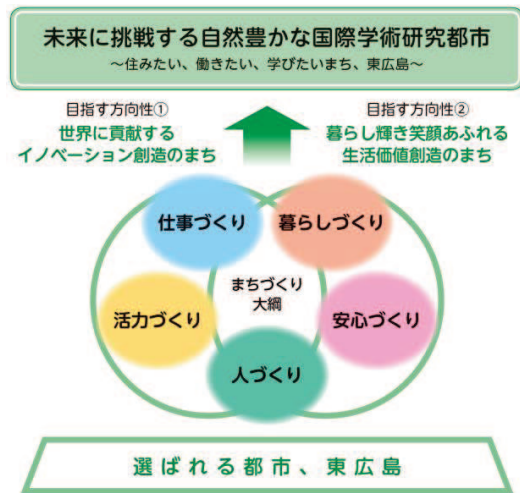
- ・交通ネットワークの機能強化
- ・予防保全型の管理への転換

2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.2 上位・関連計画の改定

(3) 第五次東広島市総合計画

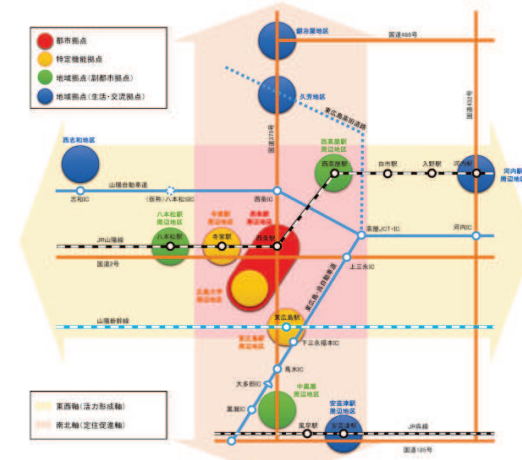
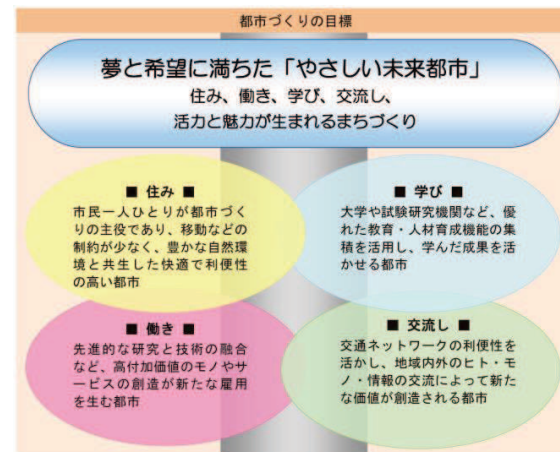
・本市では、長期的視点から計画的なまちづくりを推進するため、2030年に向けた本市の新たな将来ビジョンと発展の方向として示し、「未来に挑戦する自然豊かな国際学術研究都市～住みたい、働きたい、学びたいまち、東広島～」を将来都市像、「これまでの発展を基盤に「新たな価値」の創出」することを理念とした、まちづくりの基本指針となる計画を策定しています。(R2.3策定)



- 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

(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。(R4.3改定)



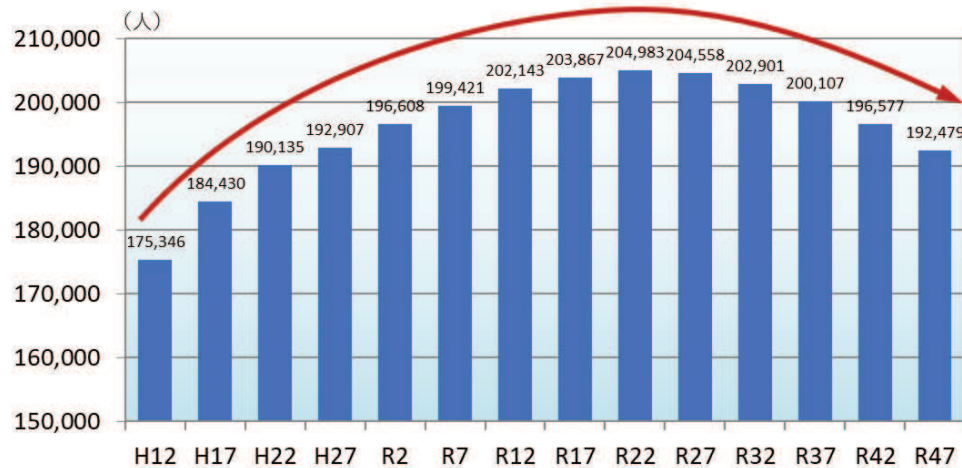
2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.3 都市交通の現状と課題

2.3.1 人口減少と過疎化進行への対応

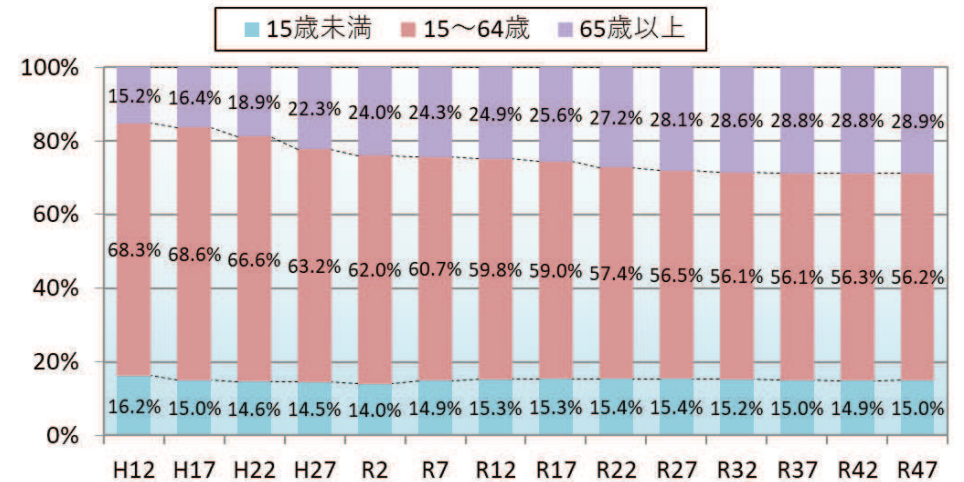
(1) 将来人口の推移

- ・人口は年々増加傾向だったが、R22をピークに減少する見込みであり、人口減少局面へ移行していくと予測しています。
- ・高齢化はR22で27.2%と推計され、以降は横ばいとなる見込みです。



人口減少局面への移行

▲将来人口推計



▲年齢3区分人口

2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.3 都市交通の現状と課題

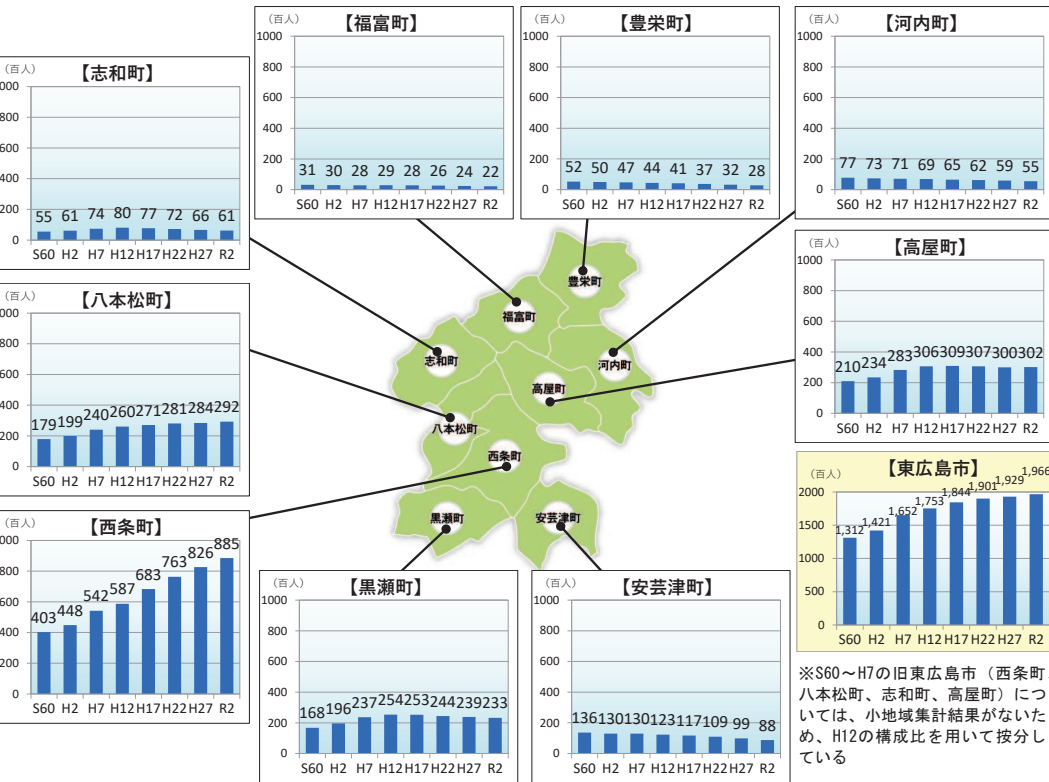
2.3.1 人口減少と過疎化進行への対応

(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町、八本松町では人口増加しています。
- ・周辺部にあたる福富町、豊栄町、河内町、安芸津町では減少傾向が続いており、志和町、黒瀬町ではH12をピーク、高屋町でもH17をピークに減少に転じています。

(3) 高齢化への対応

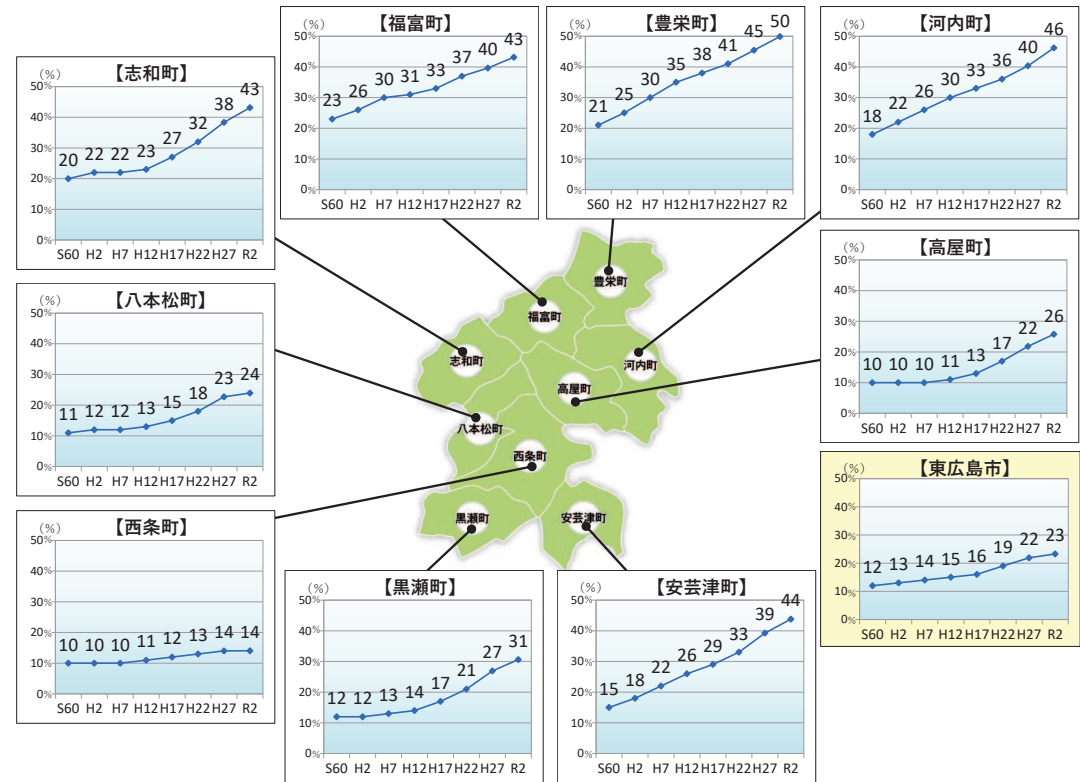
- ・西条町を除く地区では、高齢化率が21%を超える超高齢社会に入っています。
- ・特に志和町、高屋町では、H17以降高齢化が急に進展しています。



▲地区別人口推移

※S60～H7の旧東広島市（西条町、八本松町、志和町、高屋町）については、小地域集計結果がないため、H12の構成比を用いて按分している

資料：国勢調査（年齢不詳含む）



▲地区別高齢化推移

資料：国勢調査（年齢不詳含む）

2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

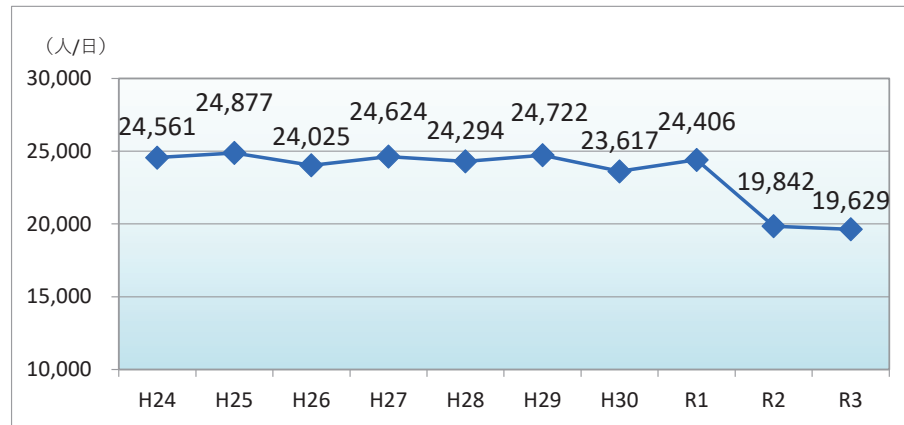
2.3.2 公共交通への対応

(1) 公共交通の現状

東広島市の公共交通は、鉄道、バス路線、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。

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おり、H30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、R2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おり、R1までは増減はあるものの概ねH24の水準を維持していましたが、山陽新幹線と同様にR2は大幅に減少しています。

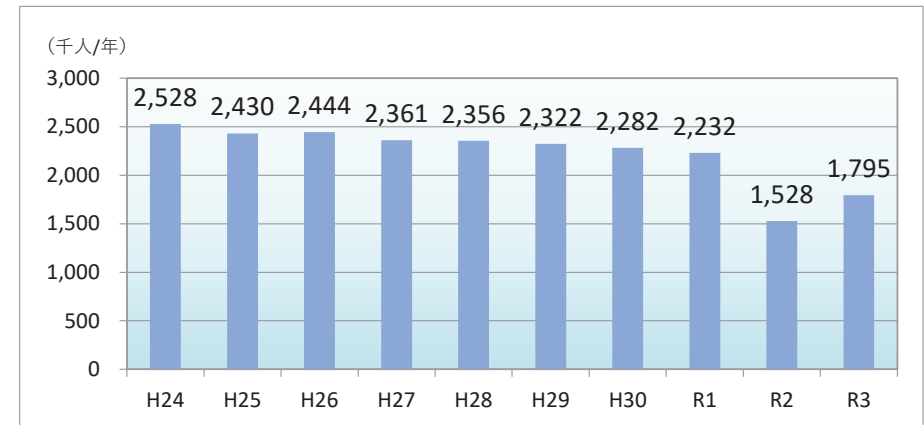


資料：東広島市

▲鉄道利用者数の推移

2) バス

- 生活に必要な交通手段として、バスによる路線網が広く形成されていますが、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、一部の路線では路線の維持が困難となっています。
- 広域路線として、関東圏や関西圏方面のほか、広島市内中心部と広島大学などを高速バスで連絡していますが、コロナ禍によって利用者が減少し、かつ、山陽自動車道の道路状況などによって運休するなど、運行に影響を及ぼす状況が生じています。



資料：東広島市

▲路線バス利用者数の推移

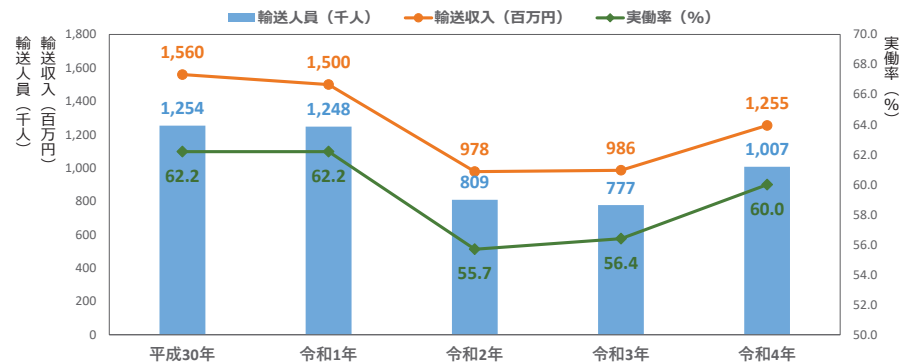
2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.3.2 公共交通への対応

(1) 公共交通の現状

3) タクシー

- 本市内のタクシー事業は、コロナ禍によって、輸送人員、輸送収入は大幅に減少しており回復できていません。また、実働率は6割程度の水準となっており、ドライバー不足等の状況が伺えます。



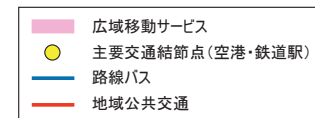
輸送人員：東広島市内で実車輸送した総人数
 輸送収入：東広島市内のタクシーによる総運送収入
 実働率：年間で車両が稼働した割合
 出典：広島県タクシー協会中部支部

4) 航路

- 安芸津港から大崎上島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。

5) 空港

- 本市に近接する広島空港は、国内各地の主要空港とネットワークするだけでなく、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为主でしたが、平成30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、白市ルートにおいても白市駅のバリアフリー化や駅前バス停の整備を進めており、これらによって空港アクセスの定時性、利便性は向上しています。



① 八本松駅



① 河内駅



① 東広島駅



① 白市駅

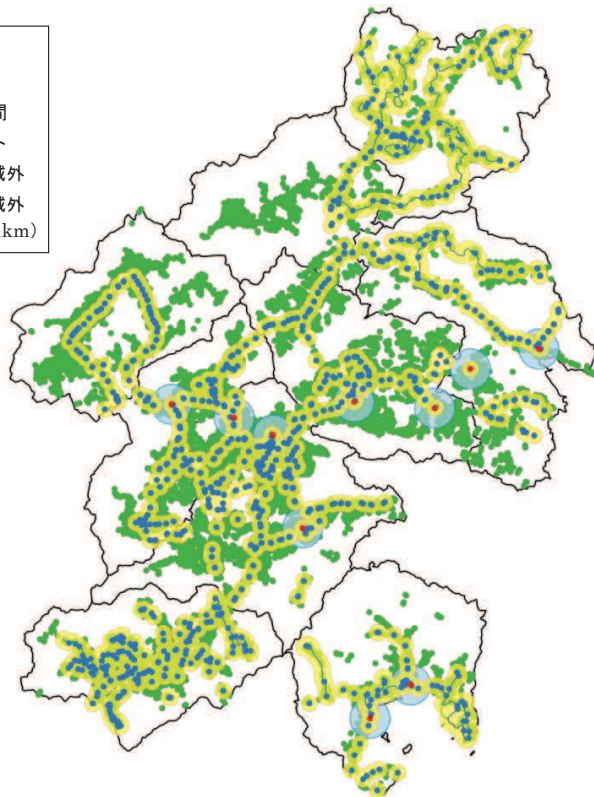
2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.3.2 公共交通への対応

(1) 公共交通の現状

5) 公共交通空白地域

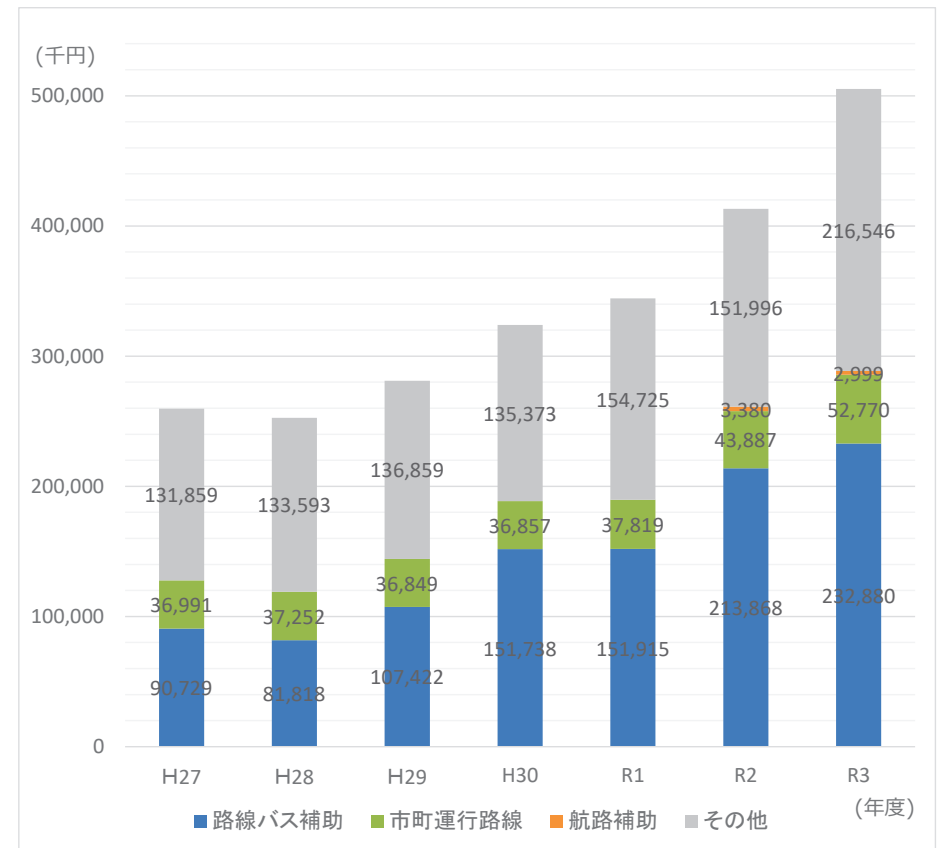
- 公共交通空白地域外人口の割合を町別にみると、八本松町、志和町、福富町は全市平均を下回っています。現計画策定時と比べると、西条町、黒瀬町で公共交通が利用可能な方が増えたのに対し、福富町では公共交通空白地域人口が大きく増加しています。



▲公共交通空白地域（令和4年度現在）

6) 行政負担の状況

- 東広島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る公共交通利用者の減少は避けがたい状況にあり、利用促進に向けた取組が必要となります。



▲東広島市の移動に係る行政負担額（決算額）の推移 単位：千円 12

2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.3.4 都市機能強化・産業振興への対応

点在している各種施設を結ぶ 交通網の構築

- ・ 中心部である西条町をはじめ、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町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、工業団地の多くは、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。
- ・ 一部の工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できる 交通網を構築

- ・ 中心市街地に比較的近い居住者が多く来街しています。
- ・ 来街目的は、「通勤・通学」が最も多く、次いで「食品等の買い物」となっています。
- ・ 来街者の交通手段は、徒歩が最も多く、徒歩と自転車で来る人達で約半数をしめています。
- ・ 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（乗換なし）地域は限定的。東広島市内の企業では、アンケート結果によると、広域交通拠点へのアクセス性に関する課題意識をもっています。
- ・ 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。

2.3.5 環境への対応

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16.3%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。

2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.4 都市交通のギャップ・社会的要請

(1) 日常生活を支える交通の視点

- ① 公共交通、道路網に関する市民の満足度が低い
- ② 高規格道路、一般国道等からなる骨格的な道路の整備は進展中
- ③ 鉄道・バス利用者は減少傾向。ここ数年はコロナ禍によりさらに大きく減少
- ④ 激甚化・頻発化する災害時への対応が求められている（地域強靱化計画策定等）
- ⑤ 徒歩や自転車等環境負荷の低い交通手段としての見直し
- ⑥ 駅舎やバス車両のバリアフリー化の遅れが見られる

<ギャップの主な要因>

- ①② 域内交通ネットワークの整備が部分完了に留まり渋滞が発生
- ②④ 大規模災害からの復旧に時間がかかり、復旧工事による渋滞が発生
- ③ 公共交通利便性が十分ではない。
- ③ 公共交通利用者の減少（少子化や家族送迎等）、行動様式の変化（在宅勤務、WEB会議等）
- ⑤ 徒歩・自転車の交通基盤整備が不十分
- ⑥ 移動円滑化基本構想事業に未実施事業あり。

(2) 都市の活力を促す交通の視点

- ① 骨格的な道路と経済・産業施設等を連絡する域内交通ネットワークや拠点の整備が十分ではない
- ② 空港リムジンバスの運行が開始された。
- ③ 新幹線駅への交通アクセスが十分ではない
- ④ 中心部への来街手段は自動車为主となっている

<ギャップの主な要因>

- ① 計画想定を超える車両の大型化、関連交通の増加
- ① 交通アクセスが不十分の事業所が存在している
- ②③ 新幹線駅へアクセスするバスの利便性が低い
- ④ 中心部への公共交通の利便性が低い

(3) 持続可能な交通の視点

- 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>

- ① 地球温暖化の進行、環境意識の高まり
- ② 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
- ③ 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
- ③④ 先端技術の社会実装化進展
- ④ 行政効率化、過度な負担軽減の要請
- ⑤ 少子高齢化、2024年問題（運転者の労働時間の規制強化等）
- ⑥ 行政や地域の多様な関係者間でのデータ共有や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. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.5 都市交通マスタープランのこれまでの取組

(1) 道路



▲東広島・呉自動車道における大多田ICの整備
(H29.4)

資料：広島国道事務所



▲国道375号御園宇バイパスの4車線化
(H26：藤田沖(南)～御園宇4車線拡幅)

資料：広島県



▲国道2号安芸バイパスの整備
(R5.3：全線開通（暫定2車線）)

資料：広島国道事務所

〔その他の施策〕

- ・国道375号御園宇バイパスの4車線化：御園宇以南を事業中
- ・山陽自動車道における八本松SIC：整備中
- ・国道185号安芸津バイパスの整備：事業中
- ・国道2号西条バイパスの4車線化：新規事業化
- ・東広島高田道路の整備：調査中

等

2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.5 都市交通マスタープランのこれまでの取組 (2) 公共交通



▲JR寺家駅開業 (H29.3)

資料：東広島市資料



▲市街地循環バス「のんバス」運行開始 (H29.10)

資料：芸陽バスHP



▲「西条エアポートリムジン」運行開始 (H29.10)

資料：東広島市資料



▲地域運営主体の公共交通「黒瀬さくらバス」運行開始 (H26.6)

資料：黒瀬さくらバス運行協議会

〔その他の施策〕

- ・西条駅橋上化・南北自由通路整備：H27.1
- ・白市駅エレベータ付き跨線橋整備（バリアフリー化）：H28.1
- ・バスの乗り換え拠点（交通結節点）の整備：
下見・鏡山地区（R5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（R2.4）
小谷おまるめ山バス（R5.10）
志和地区地域公共交通（準備中）

2. 都市交通マスタープラン改定の必要性

2.5 都市交通マスタープランのこれまでの取組

(3) 徒歩・自転車、その他



▲JR寺家駅駐輪場整備 (H29.3)
資料：東広島市



▲ブルバール空間再構築
(自転車道・歩道分離)
資料：東広島市

【その他の施策】

- ・歩道の新設・拡幅
- ・スクールバス
- ・高齢者割引乗車券
- ・重度障害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。

割引乗車券 ¥ ¥
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。
 ・PASPYやICOCA等のIC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。

割引乗車券 ¥ ¥
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

(R5.10.1改訂)

▲高齢者割引乗車券

資料：東広島市

3. 将来交通計画の基本理念と基本方針

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。

3.3 目標年次

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

モビリティ・マネジメント（思想理念の普及・啓発）	(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	
	・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	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	
	・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	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	
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		新たな視点
・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		新たな視点
・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		

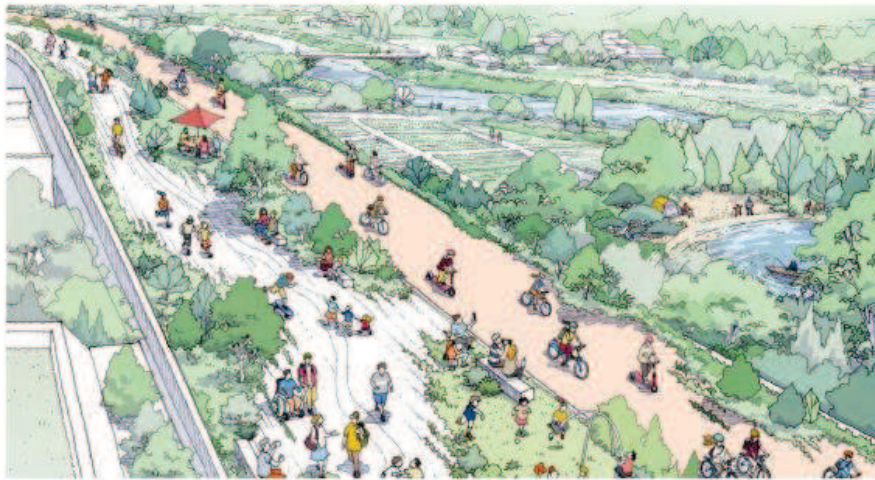
4. 将来交通計画

4.1 基本理念 日常生活を支える交通に係る検討

【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

<p>道路交通ネットワークの強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【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）
<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 ・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

出典：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」

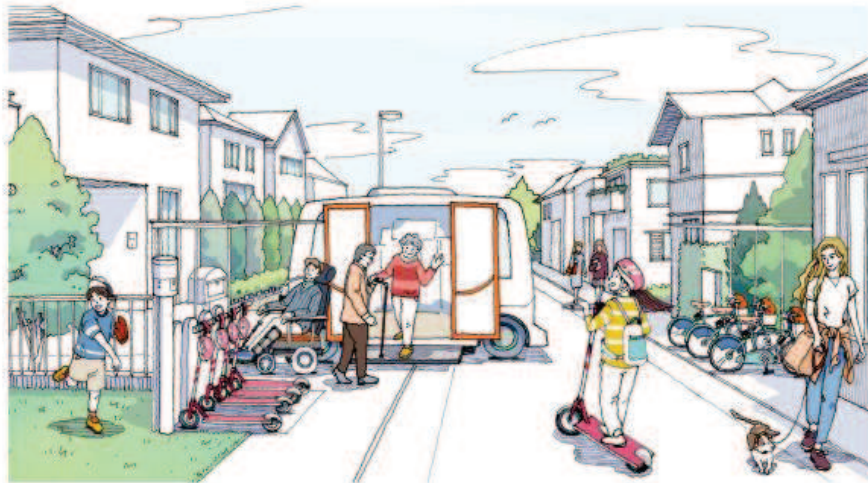
4. 将来交通計画

4.2 基本理念 都市の活力を促す交通に係る検討

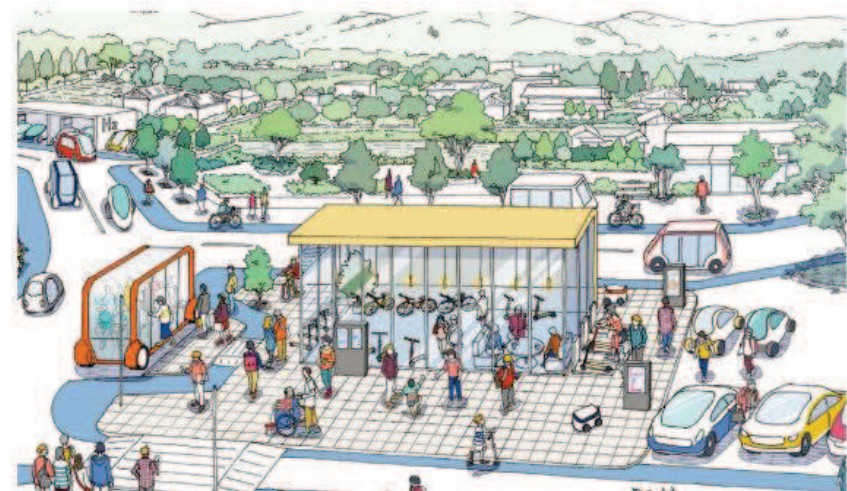
【**拡**】：改定前計画から事業拡大する施策メニュー

【**新**】：改定前計画から新規追加した施策メニュー

<p>公共交通ネットワークの強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【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
<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
<p>交通結節点の強化、乗継利便性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【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



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）

出典：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」

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

【**拡**】：改定前計画から事業拡大する施策メニュー

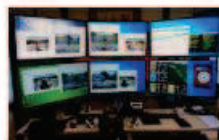
【**新**】：改定前計画から新規追加した施策メニュー

<p>公共交通の利用促進策の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【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)
<p>防災・減災対策の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【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
<p>交通DX・交通GXの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【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
<p>目的別輸送の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・【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

自動運転



自動運転バス



遠隔監視室

GX対応車両への転換



MaaS・AIオンデマンド交通



交通のコスト削減・地域のCN化



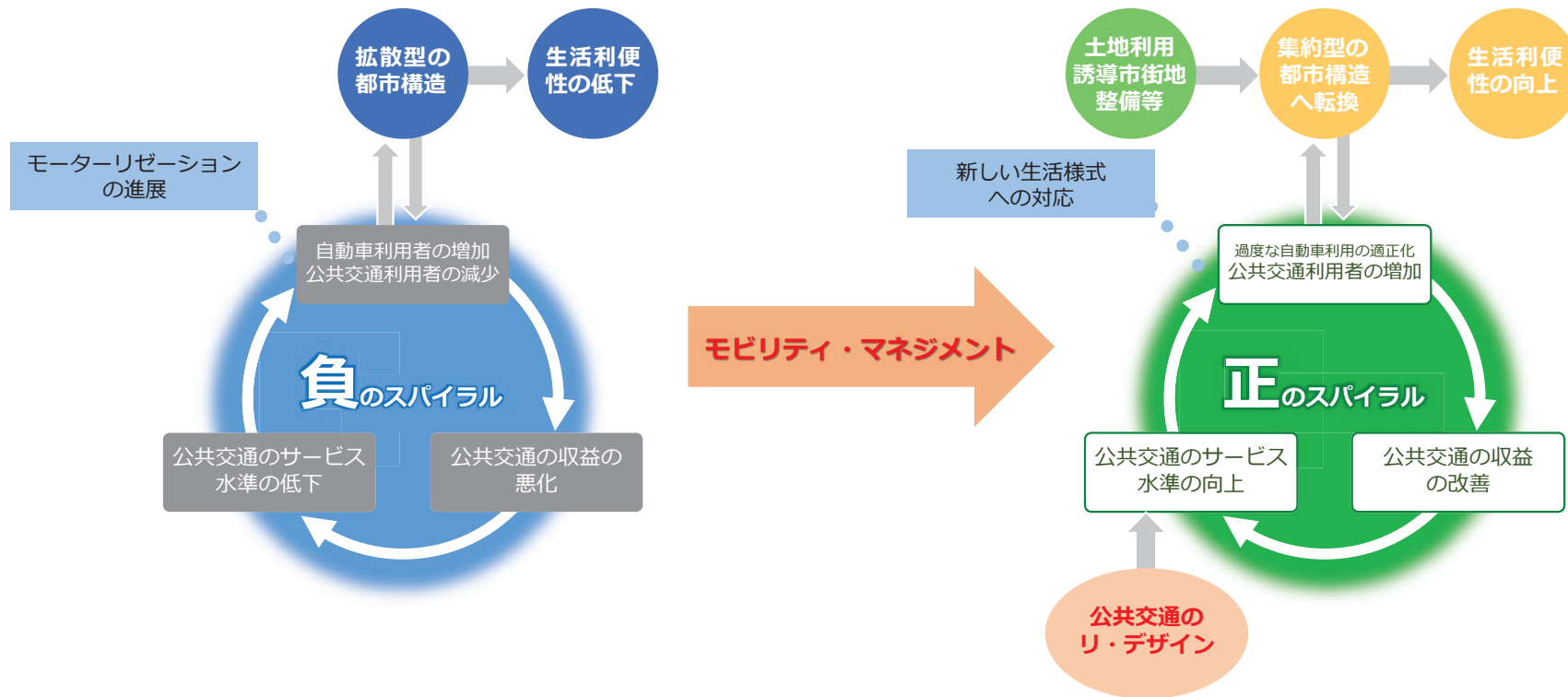
蓄電池・充電施設

出典：公共交通のリ・デザイン（国土交通省）

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

- 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

4.5 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。

基本方針		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	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	リ・デザイン			
		・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	・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	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	⑨MaaS・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
		・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	・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	・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		
基本理念	取組	施策メニュー									
日常生活を支える交通	道路交通ネットワークの強化	●			●						
	徒歩、自転車ネットワークの強化	●	●							●	
	バリアフリーの推進	●	●	●						●	
都市の活力を促す交通	公共交通ネットワークの強化	●			●					●	
	公共交通の利便性向上					●	●			●	
	交通結節点の強化、乗継利便性向上	●	●	●		●	●			●	
持続可能な交通	公共交通の利用促進策の実施				●			●			●
	防災・減災対策の推進	●			●				●		
	交通DX・交通GXの推進	●			●					●	●
	目的別輸送の確保	●			●					●	●

4. 将来交通計画

4.6 目標値

各基本方針の達成度合いを計る目標値を整理すると下表のとおりとなります。

基本方針		評価項目指標		改定前計画策定時 (H23)	目標	
都市圏の生活や働くための交通	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（福富町、豊栄町、河内町、八本松町） で短縮	
	安全	交通事故件数（人身事故）	880件/年	770件/年（13%削減）		
	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	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	
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	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%		
都市の生活や働くための交通	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(*1)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(*2)居住人口比率	10.8%（20.5千人）	12.8%（25.9千人）	
			西条地区(*2)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	市の移動対策に係る経費	208百万円	現況維持	
⑩共創型交通への展開による交通の維持・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						

4. 将来交通計画

4.7 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)	■	■■■■	■■■■■■

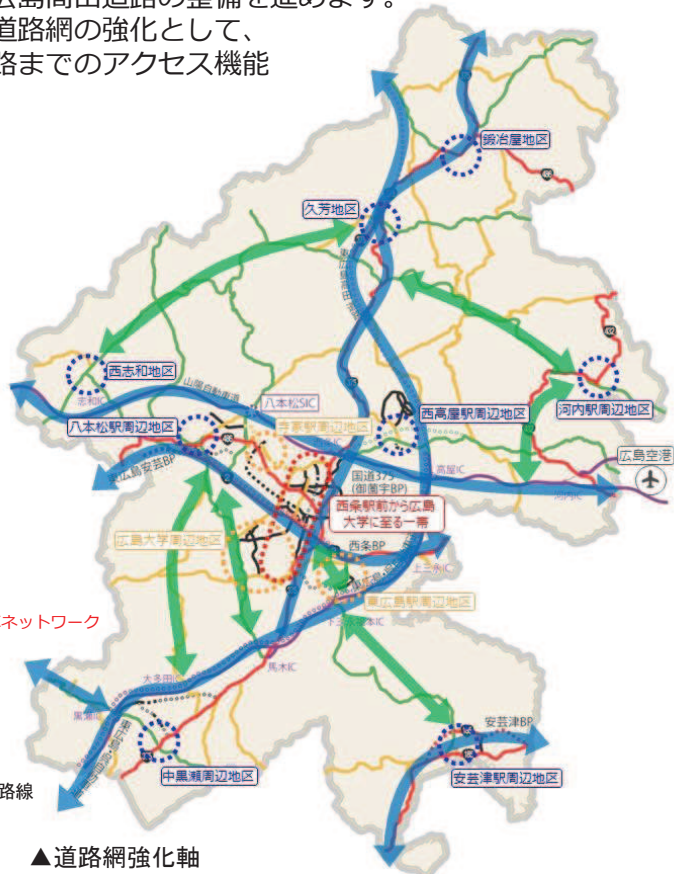
〈強化軸(道路)〉	
⇄	広域幹線
⇄	連携軸

〈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

※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。

▲道路網強化軸



(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

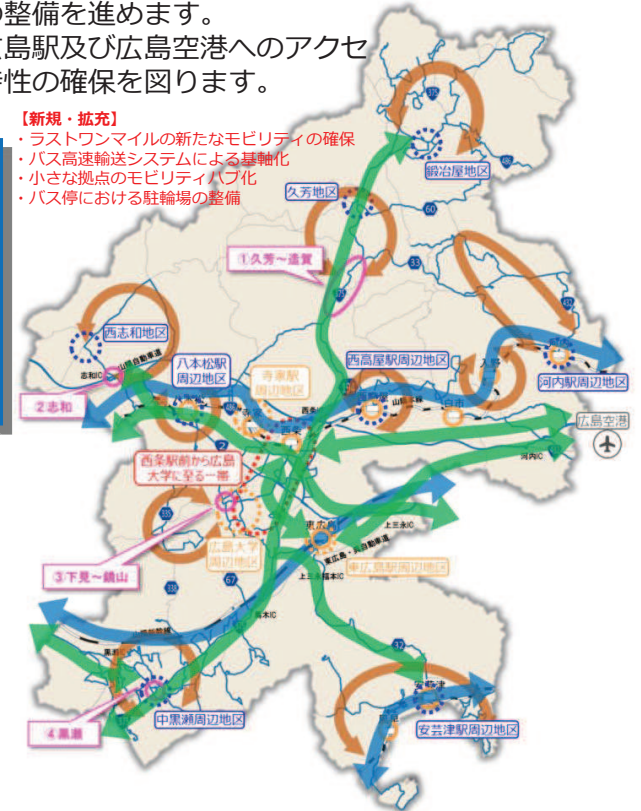
【新規・拡充】

- ・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

5. 都市交通マスタープラン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、交通安全の視点においては警察等の様々な関係機関があり、また、実際に移動を行うのは生活を営む市民であり、経済活動を行う事業者等と多くの関係者が存在します。
- ・例えば、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。
- ・そのため、本マスタープラン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。
- ・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。

(2) 施策の具現化

- ・本マスタープランでは、都市交通に関する基本的な方針を示しています。この方針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、今後策定する総合交通戦略・地域公共交通計画で検討することとします。

(3) PDCAサイクルによる進捗管理と計画推進

- ・本マスタープラン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 都市交通マスタープランの見直し

策定した都市交通マスタープランの見直しについては、マスタープランの前提条件に変化が生じる以下の観点と考えられ、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

- ・本マスタープランは、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、本マスタープラン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。