

## 報告事項 1

# 東広島市都市交通マスタープランの改訂状況について

令和5年3月28日提出

東広島市地域公共交通会議  
会長 塚井 誠人

## 1 要 旨

「東広島市都市交通マスタープラン（以下「都市交通マスタープラン」という。）」の改訂状況について報告するもの。

## 2 検討経過のふりかえり

東広島市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）における検討経過は以下のとおり。

令和4年3月24日

○ 都市交通マスタープランの位置付け・改訂趣旨

（主な意見）

- ・ 交通の問題はあらゆる分野に波及する。需要に関し幅広く本質の議論が必要。

令和4年6月24日

○ 都市交通マスタープラン改訂方針

（主な意見）

- ・ 広島県地域公共交通ビジョンを策定中。市町の交通計画の指針として、各市町の交通会議に提示し、実情に応じた計画としていきたい。

令和4年10月6日

○ 都市交通に関する意識調査

○ 将来人口フレーム及び将来交通需要予測に係るシナリオ設定

（主な意見）

- ・ 運輸業界全体で多く企業が倒産。燃料の高騰を含め現行の状態が進むと耐えきれない事業者が出てくる。人手不足や労働時間、最低賃金の問題も非常に重みが掛かっている。
- ・ 道路インフラの改善なども公共交通の利便性向上に必要。

令和5年1月30日

○ 将来交通需要予測

○ 基本理念と基本方針

（主な意見）

- ・ 立地適正化計画と交通計画を連動させる観点が必要。
- ・ 人の移動中心のマスタープランで良いか。物流や産業立地という側面もある。

### 3 今後の策定検討について

#### (1) 内容の再構成

国・県において、交通における様々な施策が検討されていること、この度の都市交通マスタープラン改訂作業は、これまでの基本理念を踏襲しつつ、基本方針及び施策構成をしっかりと検討する必要があることから、マイナーチェンジに留まらない検討としていきたい。

#### (2) 国の動向

- ・ 地域交通分野において、「アフターコロナにおける地域交通のリ・デザイン」の提言に基づき、各種施策の具体的な制度設計が検討されており、国の運輸政策の転換期にある。

#### (3) 広島県の動向

- ・ 令和4年度から「広島県公共交通ビジョン」の策定作業を進めており、令和5年度から県内市町の交通会議において、エリアごとに施策が議論される予定。

#### (4) 今後の策定スケジュールについて

- ・ 国・県の議論と並行して検討を進め、都市交通マスタープランの構成、展開する施策の方向性について、交通会議や有識者等との議論を行いながら、丁寧に検討を進めていく。

## 4 将来交通計画の基本理念と基本方針（試案）

### （1）基本理念 赤字：上位計画の改訂に伴う変更箇所

まちづくりの方針や現況の交通課題を踏まえ

**「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」を目指す**

第五次東広島市総合計画	第3次東広島市都市計画マスタープラン	現況交通課題
まちづくり大綱	都市づくりの目標	
<p>①<b>仕事づくり</b> 知的資源と産業力で多様な仕事生まれるまち</p> <p>②<b>暮らしづくり</b> 自然と利便性が共存する魅力的な暮らしのあるまち</p> <p>③<b>人づくり</b> 誰もが夢を持って成長し活躍できるまち</p> <p>④<b>活力づくり</b> 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</p> <p>⑤<b>安心づくり</b> 自助・互助・共助・公助によって安心した生活を送れるまち</p>	<p>①<b>住み</b> 市民一人ひとりが都市づくりの主役であり、移動などの制約が少なく、<b>豊かな自然環境と共生した</b>快適で利便性の高い都市</p> <p>②<b>学び</b> 天学や試験研究機関など、優れた教育・人材育成機能の集積を活用し、学んだ成果を活かせる都市</p> <p>③<b>働き</b> 先進的な研究と技術の融合など、高付加価値のモノやサービスの創造が新たな雇用を生む都市</p> <p>④<b>交流し</b> 交通ネットワークの利便性を活かし、地域内外のヒト・モノ・情報の交流によって新たな価値が創造される都市</p>	<p>①少子高齢化・過疎化への対応</p> <p>②都市機能強化への対応</p> <p>③持続可能な都市の構築</p> <p>④環境負荷の軽減</p> <p>⑤<b>ニューノーマル（新たな生活様式）</b></p> <p>⑥<b>マイクロモビリティ、自動運転技術・AIなどの技術革新</b></p> <p>⑦<b>MaaSなど新たな交通施策の展開</b></p> <p>⑧<b>公共交通における将来のあり方議論の方向性</b></p>

## 東広島市都市交通マスタープラン

### 基本理念

#### （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、だれもが安全で快適な暮らしが出来る移動環境の構築を目指します。

#### （2）都市の活力を促す交通

東広島市の特徴である大学や試験研究機関、多くの産業団地、さらには、広域交通拠点である広島空港、新幹線駅（東広島駅）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、都市の活力を高めます。

#### （3）持続可能な交通

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の構築を目指します。

(2) 基本方針 **赤字：現行計画からの変更箇所**

- ・「ゼロカーボンシティ宣言」を受け、交通分野における環境負荷の軽減に向けた方針としてカーボンニュートラルを明記。**【方針追記】**
- ・利便性や効率性の向上による交通課題・地域課題の解決に繋がる最新技術の活用を推進する。**【方針追加】**
- ・官と民・学、交通事業者間、他分野との共創による地域交通の維持・活性化を図る。**【方針追加】**

基本理念 1：日常生活を支える交通	基本理念 2：都市の活力を促す交通	基本理念 3：持続可能な交通
<p><b>基本方針 1 &gt;&gt; 生活インフラとしての交通網の構築</b></p> <p>■道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路による市内の主な拠点間の連絡</li> <li>・生活道路における道路ネットワークへのアクセス機能の向上や良好な街区形成、地区内の安全確保</li> <li>・道路環境や交通空間の質的な充実（交通事故減少や消防活動困難区域の解消など）</li> <li>・<b>緊急輸送道路の機能強化や緊急車両の進入路、避難路の確保</b></li> <li>・<b>長寿命化計画に基づく道路構造物の安全性並びに信頼性の確保</b></li> </ul> <p>■公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤、通学、買物、通院等の生活に欠かせない公共交通体系の構築</li> <li>・<b>※公共交通体系の構築にあたり、次世代交通システム（自動運転、隊列走行等）を活用</b></li> <li>・<b>※周辺部では潜在需要を掘り起こしながら、需要と利用者ニーズにマッチした交通手段を確保</b></li> <li>・バスの円滑な運行環境の確保</li> <li>・鉄道の輸送機能の強化と利便性向上</li> <li>・航路の維持・確保</li> <li>・<b>鉄道駅やバス停におけるモビリティハブとしての機能強化（様々な交通手段との接続性向上）</b></li> <li>・各種情報の利用者（外国人、市民、公共交通利用者）への効果的な提供</li> </ul> <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>災害時、緊急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事業継続</b></li> </ul> <p><b>基本方針 2 &gt;&gt; 徒歩・自転車環境の整備促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行環境の確保や段差の解消</li> <li>・安全で快適な自転車走行環境の確保（駐輪場とそこに繋がる幹線道路や通学路）</li> </ul> <p><b>基本方針 3 &gt;&gt; バリアフリー化の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障害のある方にも安全で、なおかつ安心して移動できる環境を整備するためユニバーサルデザイン・災害時、緊急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事業継続</li> </ul>	<p><b>基本方針 1 &gt;&gt; 社会・経済活動を支える交通網の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大学や試験研究機関、産業団地等への円滑な人と物の流れを促進</li> <li>・<b>次世代交通システム（自動運転、隊列走行 BRT）の導入</b></li> <li>・<b>災害時においても社会・経済活動を早期に確保できる体制</b></li> </ul> <p><b>基本方針 2 &gt;&gt; 広域移動環境の整備</b></p> <p>■道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人やモノ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</li> </ul> <p>■公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域移動を担う空港・新幹線駅へのアクセス性の向上と定時性の確保</li> <li>・新幹線の機能強化</li> </ul> <p>・</p> <p><b>基本方針 3 &gt;&gt; 中心市街地のにぎわい創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・景観に配慮され観光に寄与する歩行空間</li> <li>・中心市街地への円滑な公共交通網の構築</li> </ul>	<p><b>基本方針 1 &gt;&gt; 環境負荷の軽減</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低炭素化や<b>カーボンニュートラル</b>など環境負荷の小さい接続可能な社会を実現への寄与（自動車から公共交通への転換、道路混雑の解消、低公害車両の普及促進）</li> <li>・自動車から公共交通への転換のための利用者の意識転換の促進</li> </ul> <p><b>基本方針 2 &gt;&gt; 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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトで集約型の都市構造を推進する道路網・公共交通網の構築</li> <li>・市街地内や各拠点内における各種施設間の円滑な移動環境と居住環境の実現</li> </ul> <p><b>基本方針 3 &gt;&gt; 行政負担の適正化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・限られた財源の効率的な運用</li> <li>・各分野の輸送サービスとの連携・共創による効率化</li> </ul> <p><b>基本方針 4 &gt;&gt; 施策の効率化や効果拡大・波及を目指した交通 DX の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活を支え、都市に活力を促す交通システムを移動の基盤とし、最新技術（自動運転や隊列走行、MaaS 等）を活用した利用者利便性向上や管理・運営等の効率化</li> <li>・それによる交通システムの機能強化や接続性といった効果の拡大や地域社会への効果の波及</li> </ul> <p><b>基本方針 5 &gt;&gt; 連携や共創による交通の維持・活性化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光施設や地域事業所等と連携・共創することによる、新たな公共交通利用者の掘り起こし</li> <li>・各分野の輸送サービスとの連携・共創による利便性向上</li> <li>・交通事業者同士の連携（競合路線の改善やコスト削減等）による交通事業者の経営安定化</li> <li>・市内外の学術・研究機関や交通事業者等と連携し、最新技術の社会実装による地域交通の課題解決と持続的な発展</li> </ul>

(3) 交通施策メニュー（現時点） **赤字：現行計画からの変更箇所**

◆：算出、数値化ができる施策

◇：算出、数値化ができないが、目標を達成するために必要と考えられる施策

		道路交通												公共交通												徒歩、自転車交通			その他							
基本理念	基本方針	山陽自動車道における仮称）八本松SICの整備	東広島高田道路の整備	国道2号安芸バイパス及び西条バイパスの4車線化	国道185号安芸津バイパスの整備	国道375号東広島呉自動車道の4車線化	国道375号御園宇バイパスの4車線化	各県・市道の整備	交差点改良	パークアンドライド等の駐車場の整備	長寿命化修繕計画に基づく適切な道路の維持管理	緊急輸送道路の機能維持強化	新幹線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	次世代交通システム（自動運転・隊列走行（BRT））の検討・導入	西条市街地での循環交通等の整備・充率	鉄道 各バス路線の利便性及び接続性の向上	既存バス路線の延伸や増便	需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保	航路の維持・確保	交通結節点の整備・機能強化	駅へのエレベーターの設置等のバリアフリー化	車両のバリアフリー化	バス停における歩道改良	交通DXの推進による利便性強化（運行情報 決済等）	交通DXの推進による管理・運行の効率化（管理高度化等）	モビリティマネジメントの実施	外国人を含む市民や来訪者にとつてわかりやすい公共交通機関の情報提供	タクシー等の民間事業の活用	歩道の新設、拡幅	歩道の段差の解消	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	点字ブロックの設置	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		
		◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◇	◇	◇	◇	◆	◇	◆	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇		
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	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	②徒歩・自転車環境の整備促進																																			
	③バリアフリー化の促進																				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
都市の活力を促す交通	①社会・経済活動を支える交通網の構築	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	②広域移動環境の整備	○	○	○	○	○	○	○					○	○						○																
	③中心市街地のにぎわい創出				○				○					○	○						○									○	○	○				
持続可能な交通	①環境負荷の軽減	○	○	○	○	○	○	○	○						○	○	○	○			○				○	○	○	○							○	
	②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	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○			○															
	③行政負担の適正化																								○	○	○	○							○	
	④施策の効率化や効果拡大・波及を目指した交通DXの推進																								○	○	○	○								
	⑤連携や共創による交通の維持・活性化																								○	○										