

## 議案第3号

### 東広島市都市交通マスタープラン改訂の素案について

令和5年1月30日提出

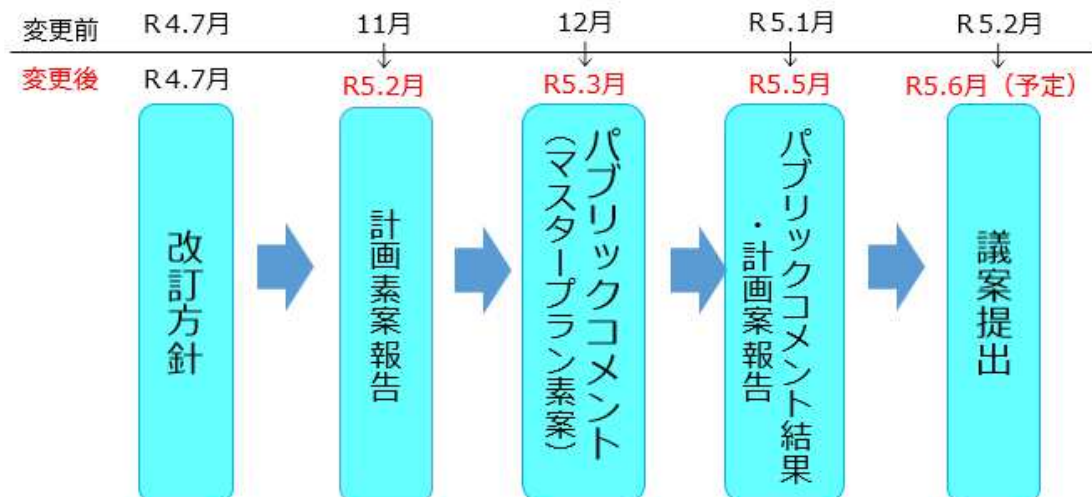
東広島市地域公共交通会議  
会長 塚井 誠人

#### 1 提案理由

東広島市都市交通マスタープランの改訂状況（将来交通需要予測、シナリオ評価、基本理念と基本方針、将来交通計画の方針及び施策メニュー）について協議を行うものとし、3月のパブリックコメントに向けた素案を提示するもの。

#### 2 協議事項

##### (1) 改訂スケジュール



##### (2) 改訂内容

- ア 将来交通需要予測
- イ 将来交通需要予測 (After コロナシナリオ)
- ウ シナリオの評価
- エ 基本理念と基本方針 (案)
- オ 将来交通計画の方針及び施策メニュー

別紙「資料8」のとおり

# 東広島市都市交通マスタープランの 改訂について

# 0. 本日のご報告の流れ

## 1. 将来交通計画の検討

- (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)
- (2) 将来シナリオ及び評価方法
- (3) 将来交通需要予測
- (4) 将来交通需要予測(Afterコロナシナリオ)
- (5) シナリオの評価

## 2. 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

## 3. 将来交通計画

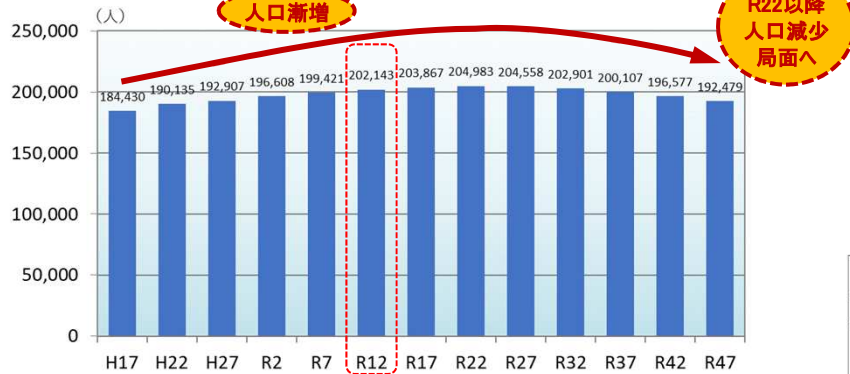
- (1) 将来交通計画の方針
- (2) 交通施策メニュー

# 1. 将来交通計画の検討

## (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)

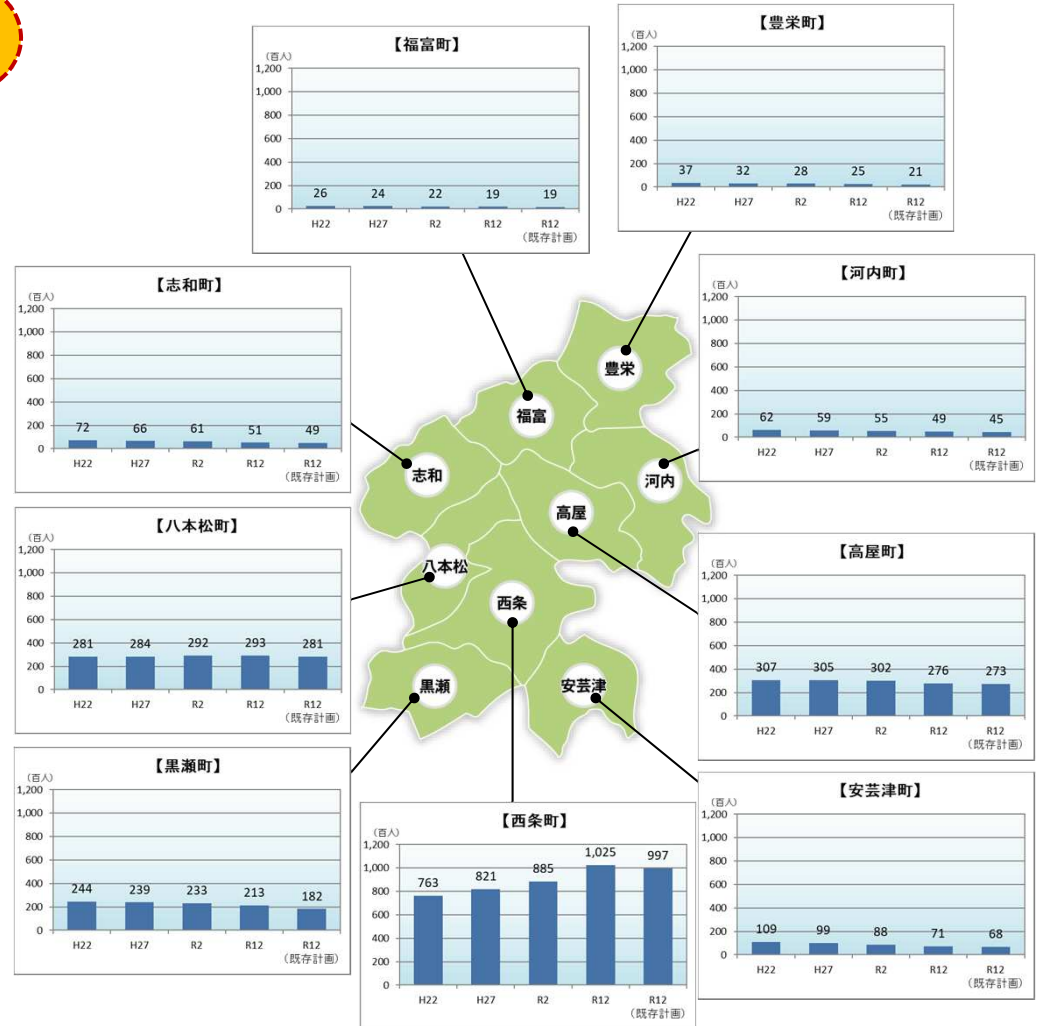
### 1) 将来人口

#### | 東広島市の将来人口フレーム



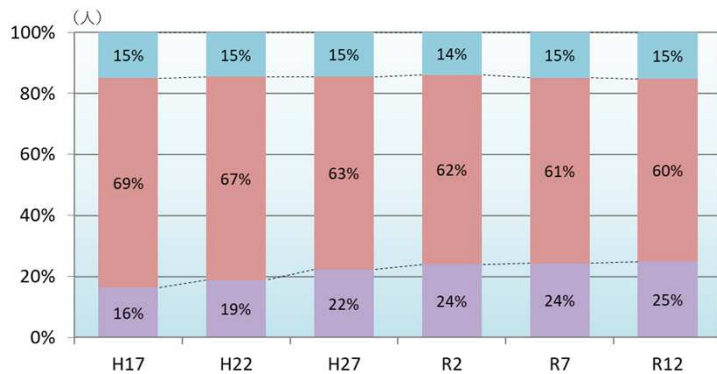
出典: H17~R2は国勢調査の結果。R7以降は東広島市資料による。  
▲将来人口推計

#### | 地区別将来人口フレーム



出典: H17~R2は国勢調査の結果。R7以降は東広島市資料による。

#### | 年齢3区分別人口



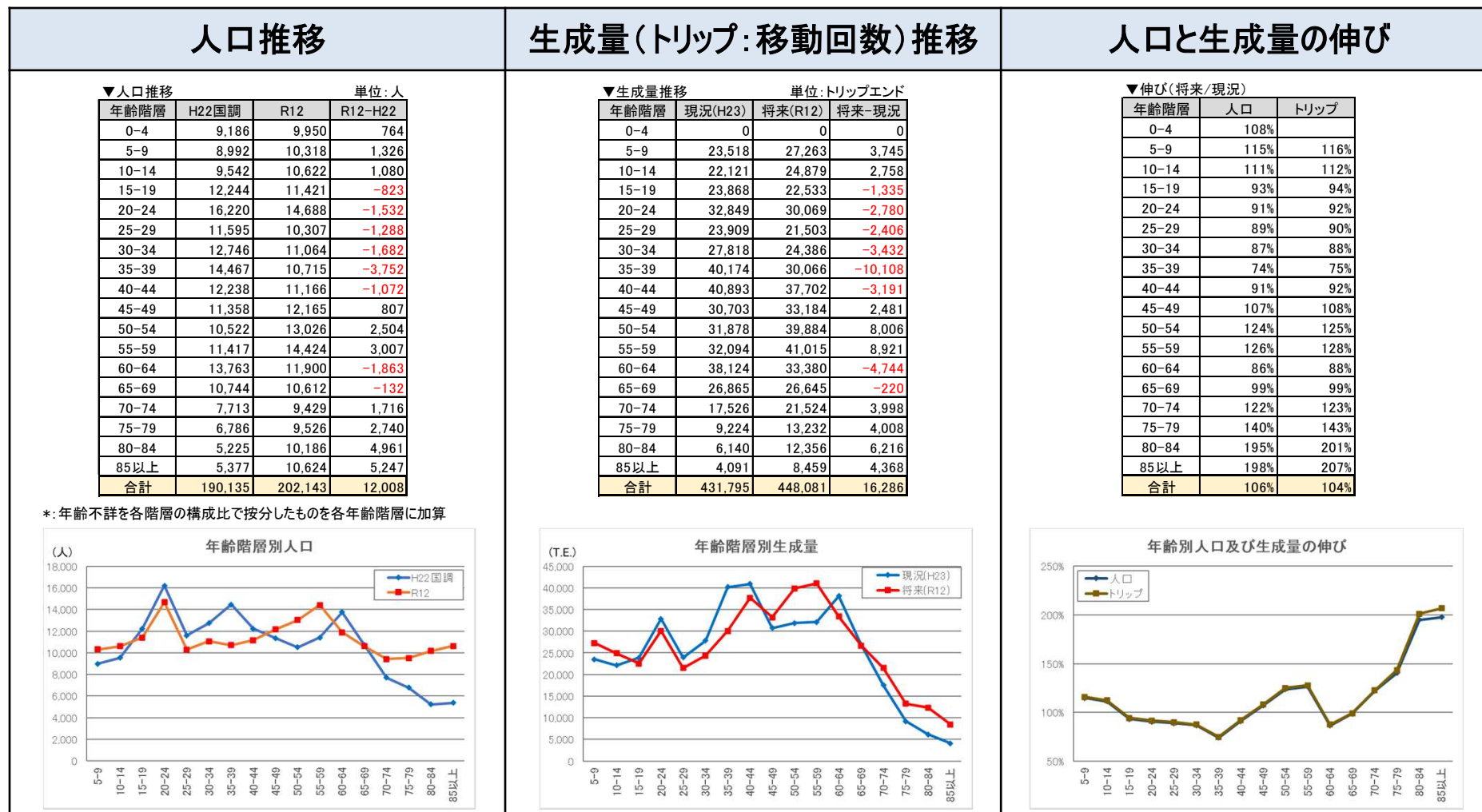
出典: H17~R2は国勢調査の結果。R7以降は東広島市資料による。  
▲年齢3区分別人口の推移

# 1. 将来交通計画の検討

## (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)

### 2) 将来生成量

- ・人口の伸びに対し、生成量(トリップ:移動回数)の伸びは小さくなっている。これは、生成原単位(一人当たりの移動回数)が少ない高齢者の増加が主要因。

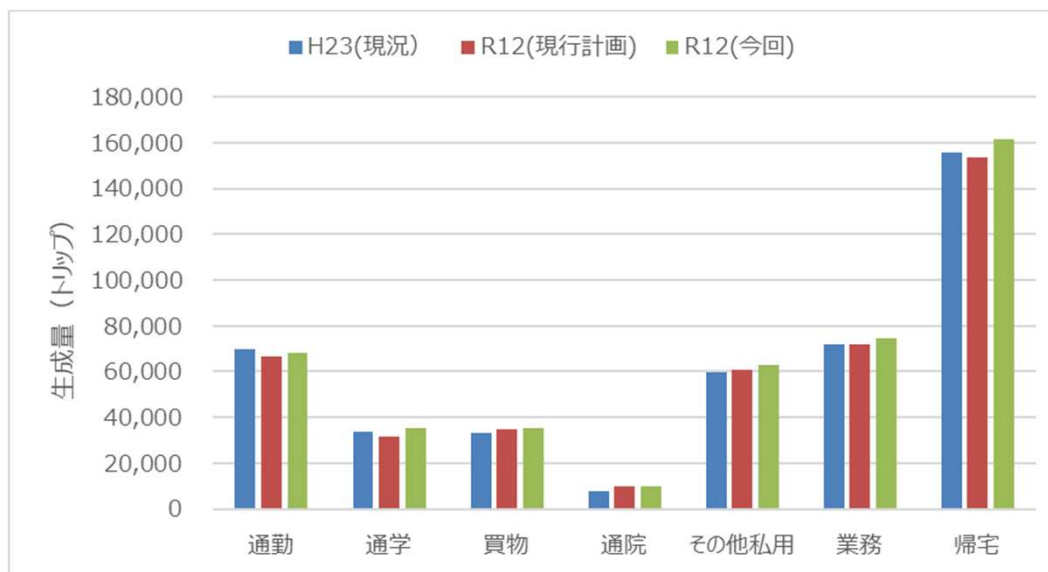


# 1. 将来交通計画の検討

## (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)

### 3) 将来生成量の変化

- ・現行計画と比べて、生成量の合計は総人口の変動に応じて増加(4%増加)
- ・全目的の生成量が増加する中で、19歳以下の人口増加に応じて、通学目的の増加が顕著
- ・高齢者の増加に伴い、通院目的が増加



▼将来生成量

目的	H23(現況)	R12(現行計画)	R12(今回)	変化量 (今回-現況)	変化率 (現況⇒今回)	変化量 (今回-現行)	変化率 (現行⇒今回)
通勤	69,956	66,837	68,452	-1,504	-2%	1,615	2%
通学	33,547	31,580	35,198	1,651	5%	3,618	11%
買物	33,192	34,719	35,468	2,276	7%	749	2%
通院	7,978	9,615	10,108	2,130	27%	493	5%
その他私用	59,497	60,662	62,732	3,235	5%	2,070	3%
業務	71,950	71,881	74,735	2,785	4%	2,854	4%
帰宅	155,675	153,715	161,388	5,713	4%	7,673	5%
合計	431,795	429,009	448,081	16,286	4%	19,072	4%

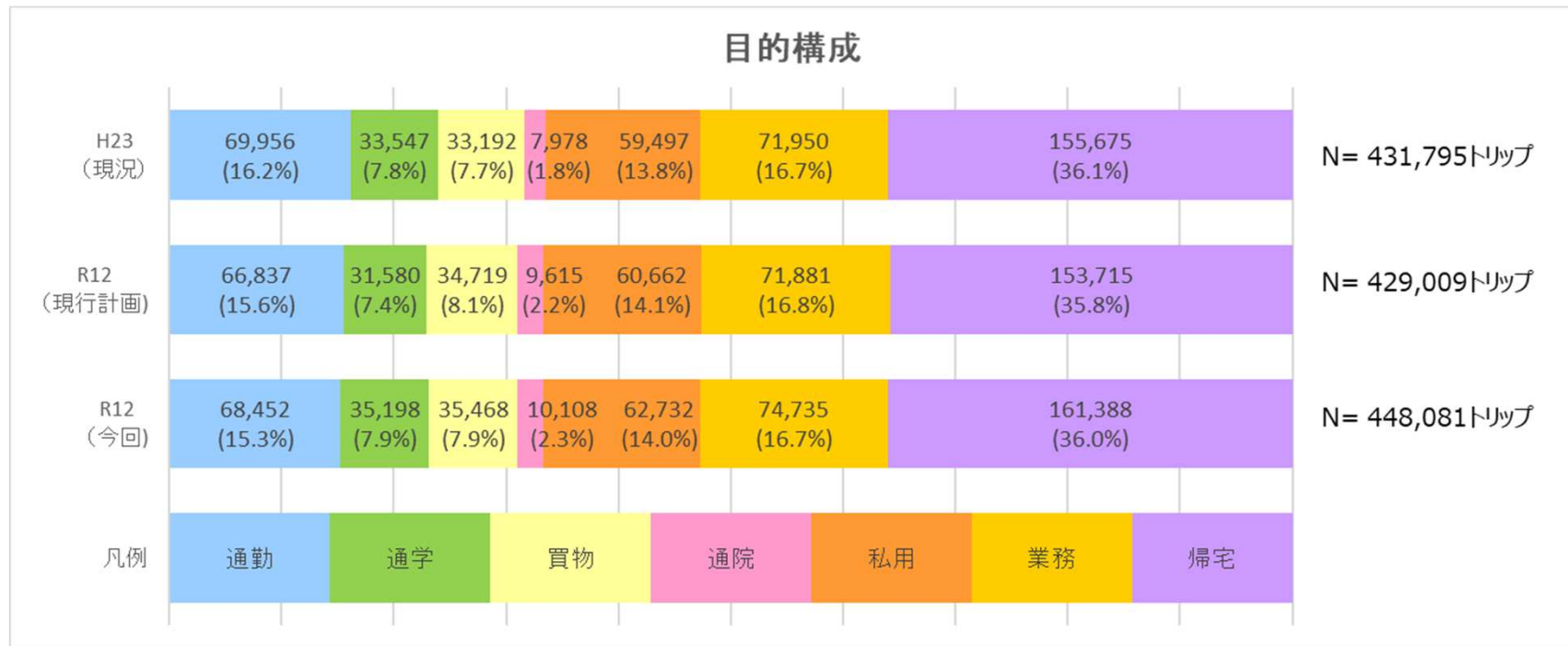
単位：トリップ

# 1. 将来交通計画の検討

## (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)

### 4) 生成量の目的構成

- ・将来(R12)生成量は、現況(H23)に比べ、通勤、通学、帰宅目的は減少。
- ・買物、通院、私用目的は増加。

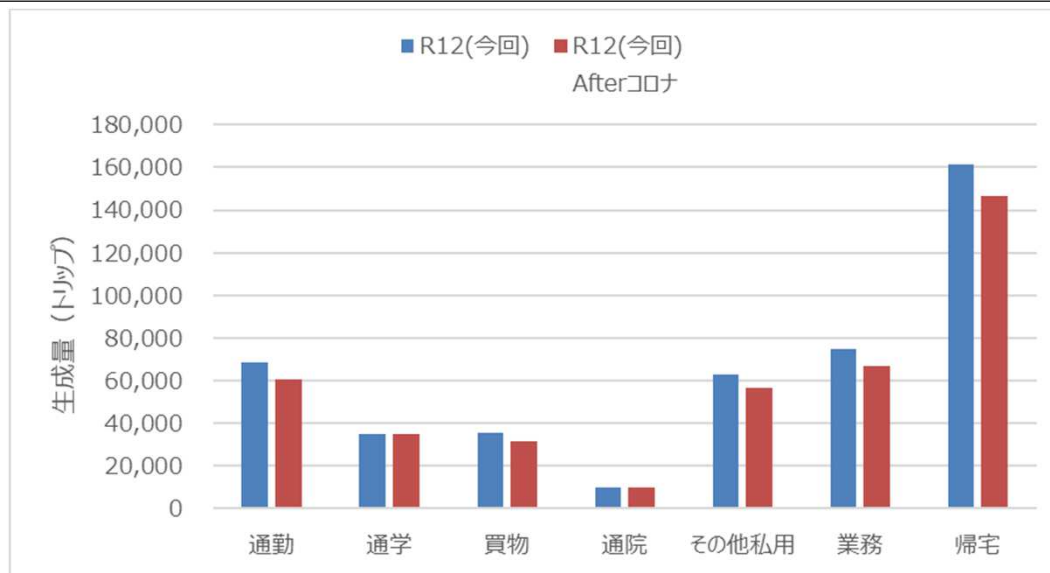


# 1. 将来交通計画の検討

## (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)

### 5) Afterコロナにおける生成量

- ・通勤、買物、その他私用、業務は、コロナを考慮することで生成量が10～11%減少。
- ・帰宅は通学や通院からの帰宅も含まれるため、9%の減少。



### 〈Afterコロナにおける生成量の推定〉

Webアンケート調査結果を踏まえ、外出機会の減少を想定した生成量を以下のように設定する。

- ・通勤: 0.89倍
- ・通学: 1.00倍  
(対面教育を理念とするため補正しない)
- ・買物: 0.89倍
- ・通院: 0.96倍
- ・その他私用: 0.90倍
- ・業務: 0.89倍
- ・帰宅: 0.91倍  
(帰宅目的以外の合計生成量の変化率)

▼将来生成量

目的	H23(現況)	R12(今回)	R12(今回) Afterコロナ	変化量	変化率
通勤	69,956	68,452	60,854	-7,598	-11%
通学	33,547	35,198	35,198	0	0%
買物	33,192	35,468	31,708	-3,760	-11%
通院	7,978	10,108	9,664	-445	-4%
その他私用	59,497	62,732	56,584	-6,148	-10%
業務	71,950	74,735	66,813	-7,922	-11%
帰宅	155,675	161,388	146,824	-14,564	-9%
合計	431,795	448,081	407,644	-40,436	-9%

単位: トリップ



# 1. 将来交通計画の検討

## 1. 将来交通計画の検討

- (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)
- (2) 将来シナリオ及び評価方法
- (3) 将来交通需要予測
- (4) 将来交通需要予測(Afterコロナシナリオ)
- (5) シナリオの評価

## 2. 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

## 3. 将来交通計画

- (1) 将来交通計画の方針
- (2) 交通施策メニュー

# 1. 将来交通計画の検討

## (2) 将来シナリオ及び評価方法

### 1) 将来シナリオ

#### | 将来シナリオの内容

#### ■ 現況推移に基づくすう勢シナリオ

- ・現況交通インフラ(R4)のまま人口が推移するシナリオ。ただし、交通インフラに係わらない拠点等の施設整備は考慮する。

#### ■ 既定計画シナリオ

- ・現在策定されている上位計画のうち、実現可能性が高い(事業化している)計画を見込んだ交通ネットワークを想定したシナリオ。

#### ■ 代替計画シナリオ

- ・現在、市で計画されている施策(上位計画で示されているもの等)が全て整備された場合のシナリオ。

#### ■ Afterコロナにおける代替計画シナリオ

- ・COVID-19と共存する社会・日常生活における代替計画シナリオ。

#### ■ 目標計画シナリオ

- ・代替計画に対し、さらに各種移動の利便性を向上させるなど、交通サービスの質的な向上を図る施策を追加した場合。

※既定計画、代替計画で見込む施策は、移動手段や移動ルートの変更を量的に促す(比較的大きな)事業を対象としている。

# 1. 将来交通計画の検討

## (2) 将来シナリオ及び評価方法

### 1) 将来ネットワークの設定(既定計画シナリオ)

#### ● 道路網

■ 事業化済・事業認可済のネットワークとした。

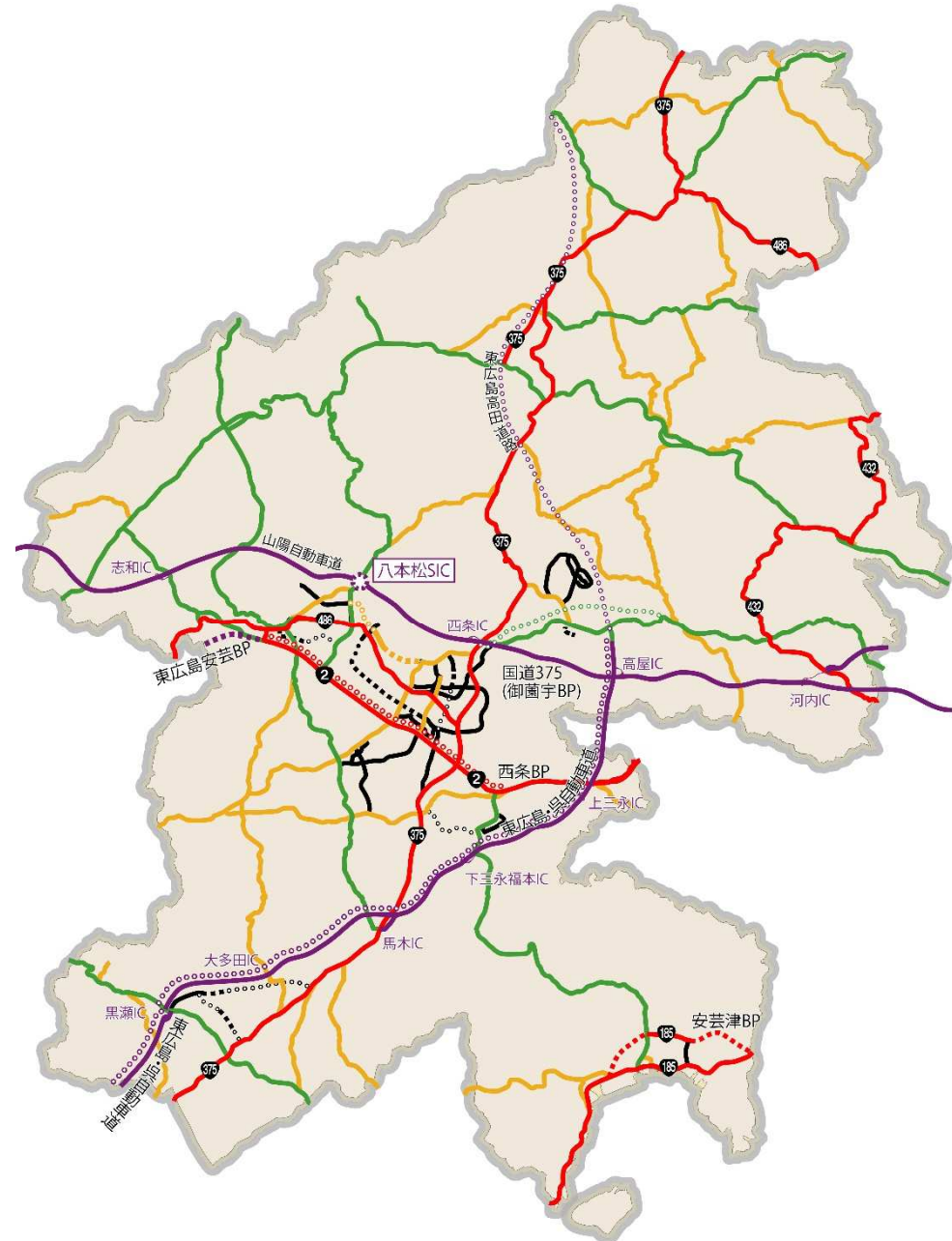
#### | 主な路線(既定計画)

現況道路網に加え、下記の整備を見込む

- 東広島・安芸バイパス(暫定2車線)
- 御園宇バイパス
- 安芸津バイパス
- 各都市計画道路のうち事業認可済みの路線・区間
- 八本松スマートIC

※現行計画策定以降に整備が完了した道路は現況道路網に含む

〈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)	——	■■■■	○○○○



# 1. 将来交通計画の検討

## (2) 将来シナリオ及び評価方法

### 1) 将来ネットワークの設定(既定計画シナリオ)

#### ● 公共交通網

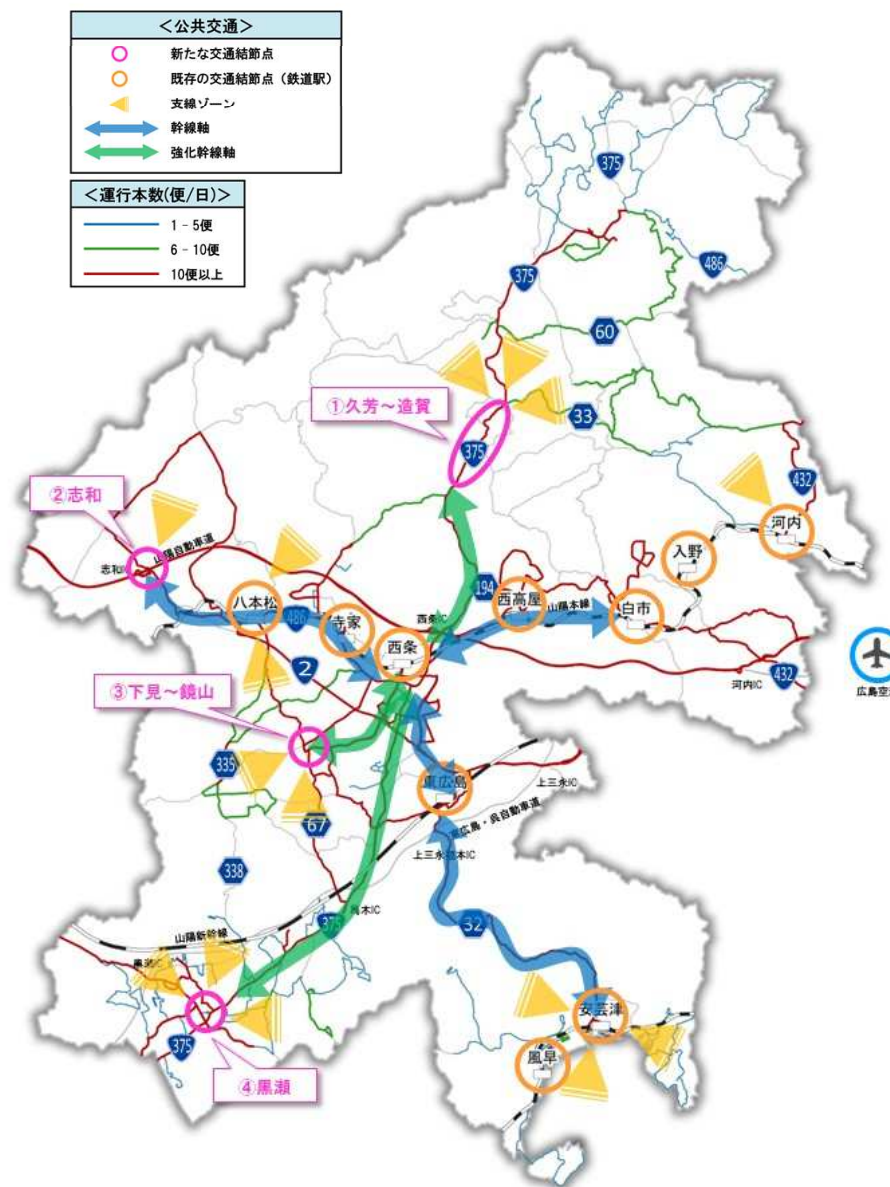
- 将来交通計画の基本理念の実現に向けて実施中・検討中の施策として地域公共交通利便増進実施計画(H29.3)の施策を想定したネットワークとした。

#### | 主な計画(既定計画)

現況公共個通網に加え、下記の事業を見込む

- 新たな交通結節点の整備による  
幹線・支線の交通ネットワーク形成
- 市街地循環バス
- 広島空港リムジンバス

※R4.10時点で実施済の施策は現況公共交通網に含む



# 1. 将来交通計画の検討

## (2) 将来シナリオ及び評価方法

### 2) 将来ネットワークの設定(代替計画シナリオ)

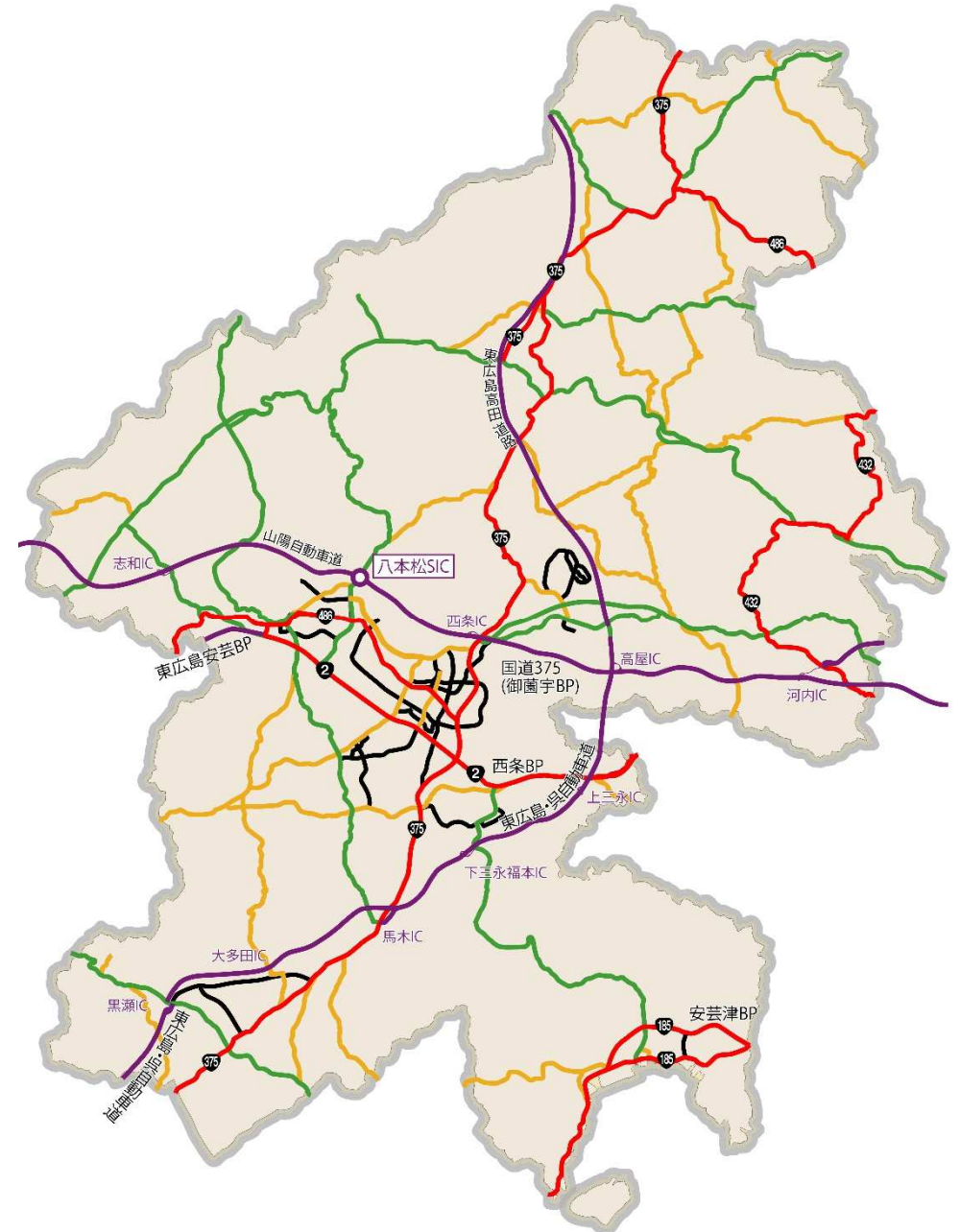
#### ● 道路網

- 既定計画に加え、中国地方新広域道路交通計画(R3.7)の高規格道路や、市内の全ての都市計画道路の整備を想定したネットワークとした。

#### | 主な路線(代替計画)

- 既定計画の道路
- 東広島・呉自動車道(4車線化)
- 東広島・安芸バイパス(4車線化)
- 西条バイパス(4車線化)
- 各都市計画道路
- 東広島高田道路

〈凡例〉	
道路区分	
高規格道路	—
一般国道	—
主要地方道	—
一般県道	—
市道(主な)	—



# 1. 将来交通計画の検討

## (2) 将来シナリオ及び評価方法

### 2) 将来ネットワークの設定(代替計画シナリオ)

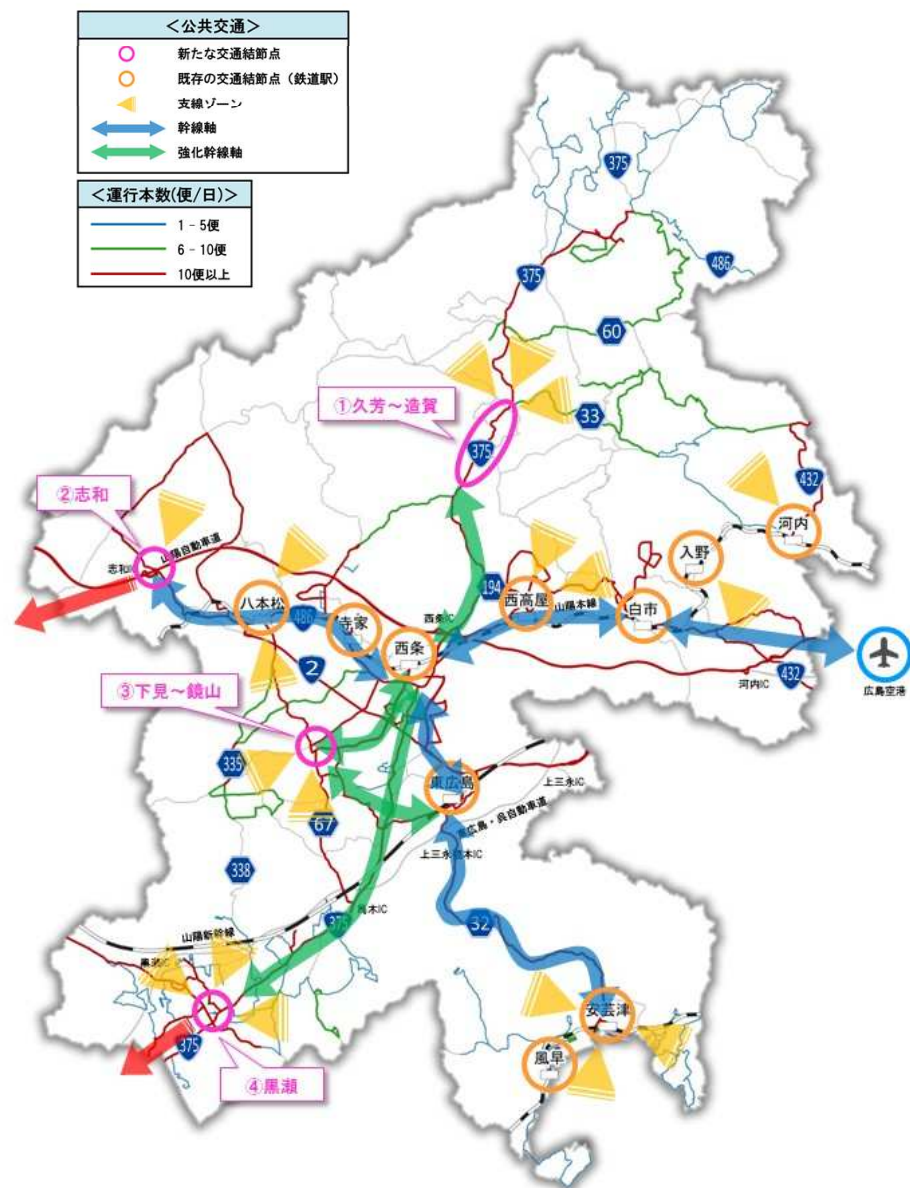
#### ● 公共交通網

- 既定計画に加え、地域の実情に応じた移動手段が確保され、市内の拠点間や市外への移動をスムーズに行うことができ、市民や来訪者にとって安全で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークとした。

#### | 主な計画(代替計画)

- 西条駅～広島大学～東広島にBRTによる連携強化
- 広域移動環境を支える東広島駅～広島空港の連携を強化。
- 西条市街地循環バス(寺家新駅、医療センターを含む市街地)
- 豊栄～西条駅の幹線バスの強化
- JR駅(八本松駅、西高屋駅、白市駅)までのアクセス機能の強化

等



# 1. 将来交通計画の検討

## (2) 将来シナリオ及び評価方法

### 3) 評価方法

#### 評価項目及び評価基準

課題	基本方針	評価項目指標		評価基準	
<b>■ 少子高齢化・過疎化への対応</b>	<b>① 日常生活を支える交通</b>  生活インフラとしての交通網の構築	道路	重要な路線の道路混雑度	1.0以下 (*1)	
			上記以外の道路混雑度	1.25以下 (*2)	
			拠点間所要時間(各支所・出張所～市役所)	各拠点から中心部(市役所)までの所要時間30分以内を目標 (*3)	
		公共交通	バス	分担率(*4)	現況以上(方面別)
				利用者数	現況以上
			JR	分担率(*4)	現況以上(方面別)
				利用者数	現況以上
				生活拠点間所要時間(各支所・出張所～市役所)	現況以下
				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	現状以上
			安全	交通事故件数(人身事故)	現状以下
	徒歩・自転車環境の整備促進	徒歩	移動円滑化基本構想特定事業の実施	全事業の実施	
		自転車	自転車利用人数(西条町)	現況以上	
	バリアフリー化の促進	公共交通	バリアフリー化されたJR駅の数	現状以上	
			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)	現況以上	

(\*1): 需給バランス1.0以下とは、自動車交通の需要量が供給量を下回っている状態のこと。1.0を超えると混雑している。

(\*2): 混雑度1.25とは、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間ある状況。

(\*3): 「広島県道路整備計画2011」のアウトカム指標を参考に設定した。

(\*4): 全トリップに占めるバス(JR)手段でのトリップの占める割合

(\*5): 西条岡町、西条本町、西条上市町、西条朝日町、西条栄町

(\*6): 西条駅周辺を含む西条町01ゾーン(Bゾーン)

# 1. 将来交通計画の検討

## (2) 将来シナリオ及び評価方法

### 3) 評価方法

#### 評価項目及び評価基準

課題	基本方針	評価項目指標		評価基準	
■都市機能強化への対応	②都市の活力を促す交通	社会・経済活動を支える交通網の構築	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以下
		広域移動環境の整備	道路	最寄りのIC20分圏域人口カバー率	現況以上
	中心市街地のにぎわい創出		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	東広島駅と広島空港を直接連絡する公共交通網の構築
		土地利用	中心市街地(*5)居住人口比率	現況以上	
中心市街地(*5)発生・集中交通量比率					
■持続可能な都市の構築 ■環境負荷の軽減	③持続可能な交通	環境負荷の軽減	環境	CO2排出量	現状以下
		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	西条01地区居住人口西条地区(*6)居住人口比率	現状以上
				西条地区(*6)発生量・集中量比率	
行政負担の適正化	公共交通	市の移動対策に係る経費	現状維持		

(\*1): 需給バランス1.0以下とは、自動車交通の需要量が供給量を下回っている状態のこと。1.0を超えると混雑している。

(\*2): 混雑度1.25とは、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間ある状況。

(\*3): 「広島県道路整備計画2011」のアウトカム指標を参考に設定した。

(\*4): 全トリップに占めるバス(JR)手段でのトリップの占める割合

(\*5): 西条岡町、西条本町、西条上市町、西条朝日町、西条栄町

(\*6): 西条駅周辺を含む西条町01ゾーン(Bゾーン)



# 1. 将来交通計画の検討

## 1. 将来交通計画の検討

- (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)
- (2) 将来シナリオ及び評価方法
- (3) 将来交通需要予測
- (4) 将来交通需要予測(Afterコロナシナリオ)
- (5) シナリオの評価

## 2. 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

## 3. 将来交通計画

- (1) 将来交通計画の方針
- (2) 交通施策メニュー

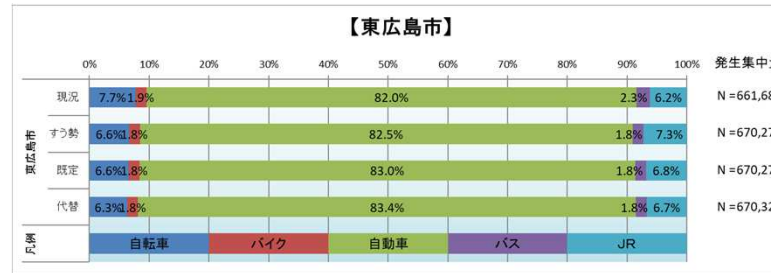
# 1. 将来交通計画の検討

## (3) 将来交通需要予測

### 1) 手段分担結果

#### 東広島全体

東広島全体で見ると分担傾向に大きな変化はない。



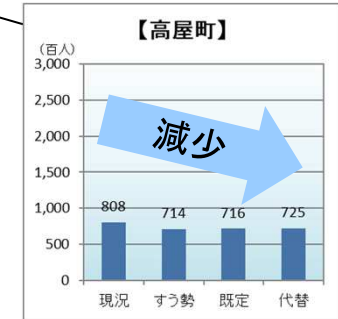
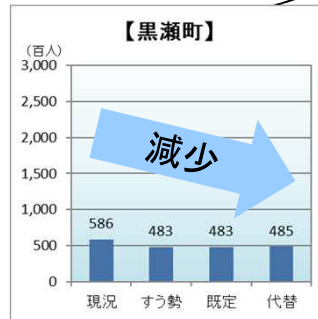
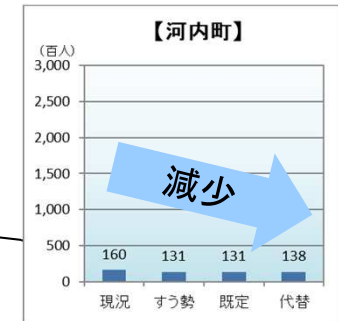
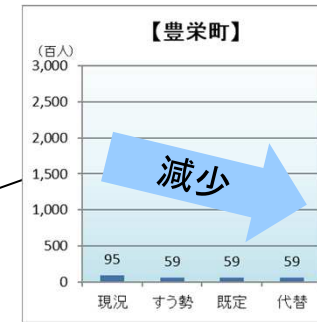
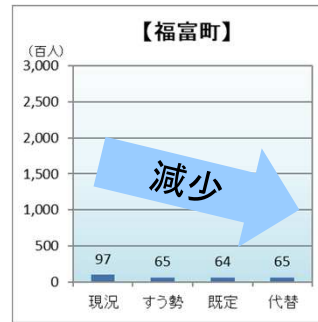
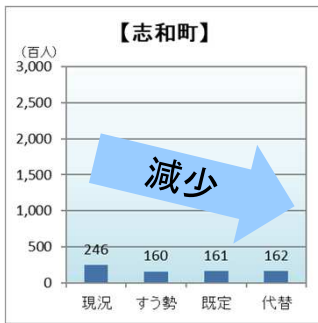
▼手段別発生集中量(東広島市全体)

手段	現況	すう勢	既定	代替
自転車	51,016	44,419	44,224	42,378
バイク	12,274	12,211	11,888	12,033
自動車	542,357	552,772	556,310	558,867
バス	15,165	12,155	12,113	12,080
JR	40,870	48,716	45,740	44,969
合計	661,682	670,273	670,275	670,327

※現況の数値はモデルによる推計値

#### 自動車

自動車利用の総量は、西条町、八本松町では増加。その他の地域は減少傾向。



(単位: 発生集中量)

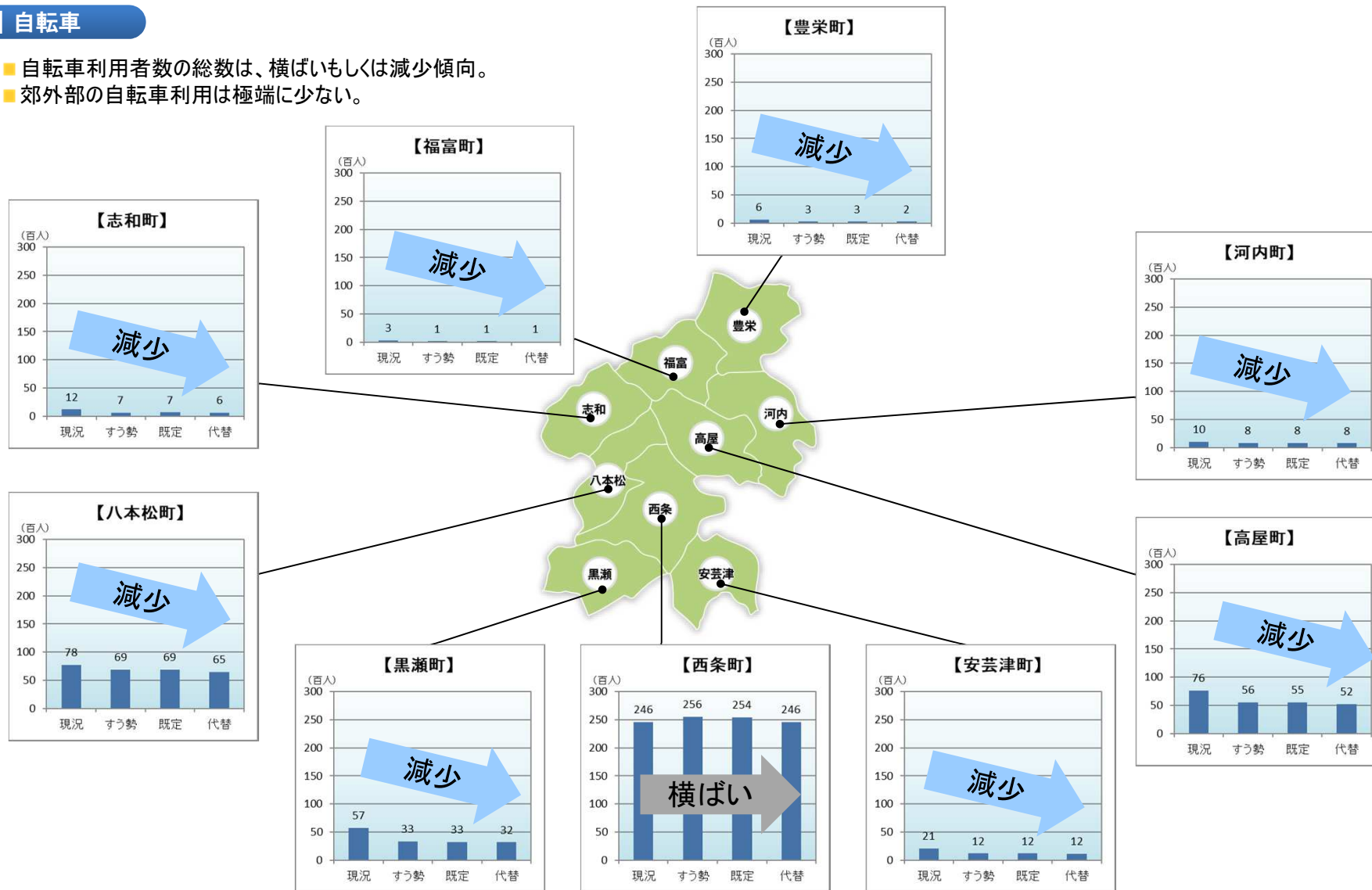
# 1. 将来交通計画の検討

## (3) 将来交通需要予測

### 1) 手段分担結果

#### 自転車

- 自転車利用者の総数は、横ばいもしくは減少傾向。
- 郊外部の自転車利用は極端に少ない。



(単位: 発生集中量)

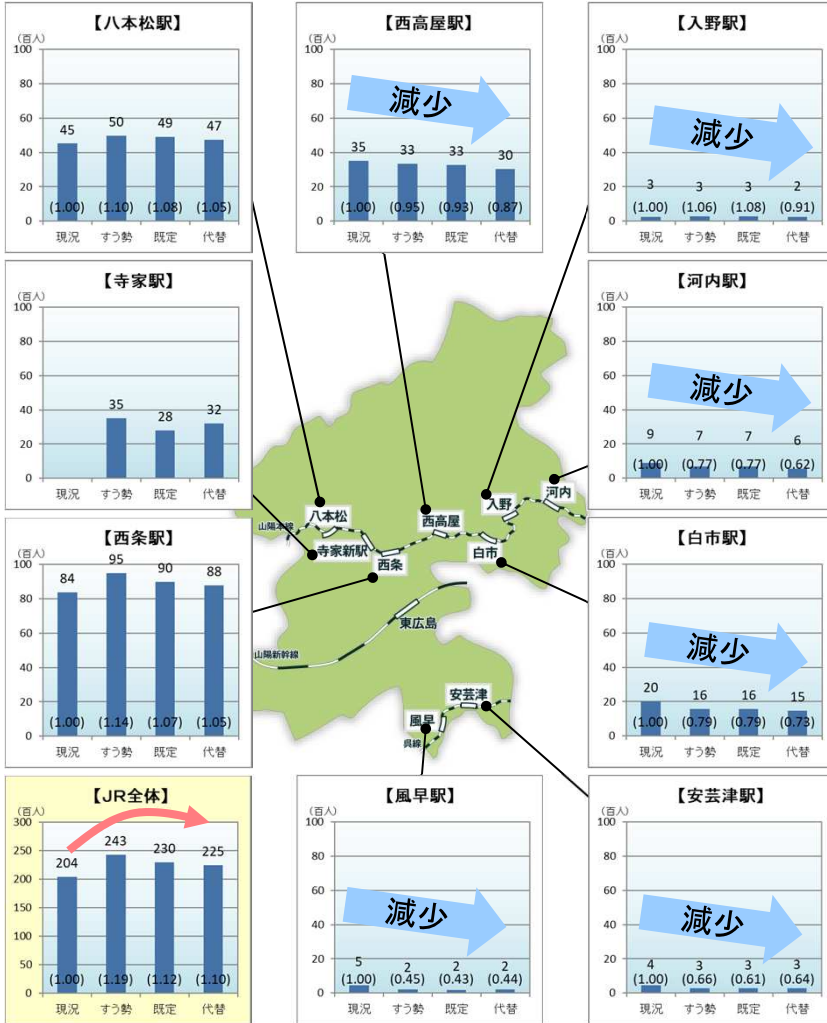
# 1. 将来交通計画の検討

## (3) 将来交通需要予測

### 1) 手段分担結果

#### | JR

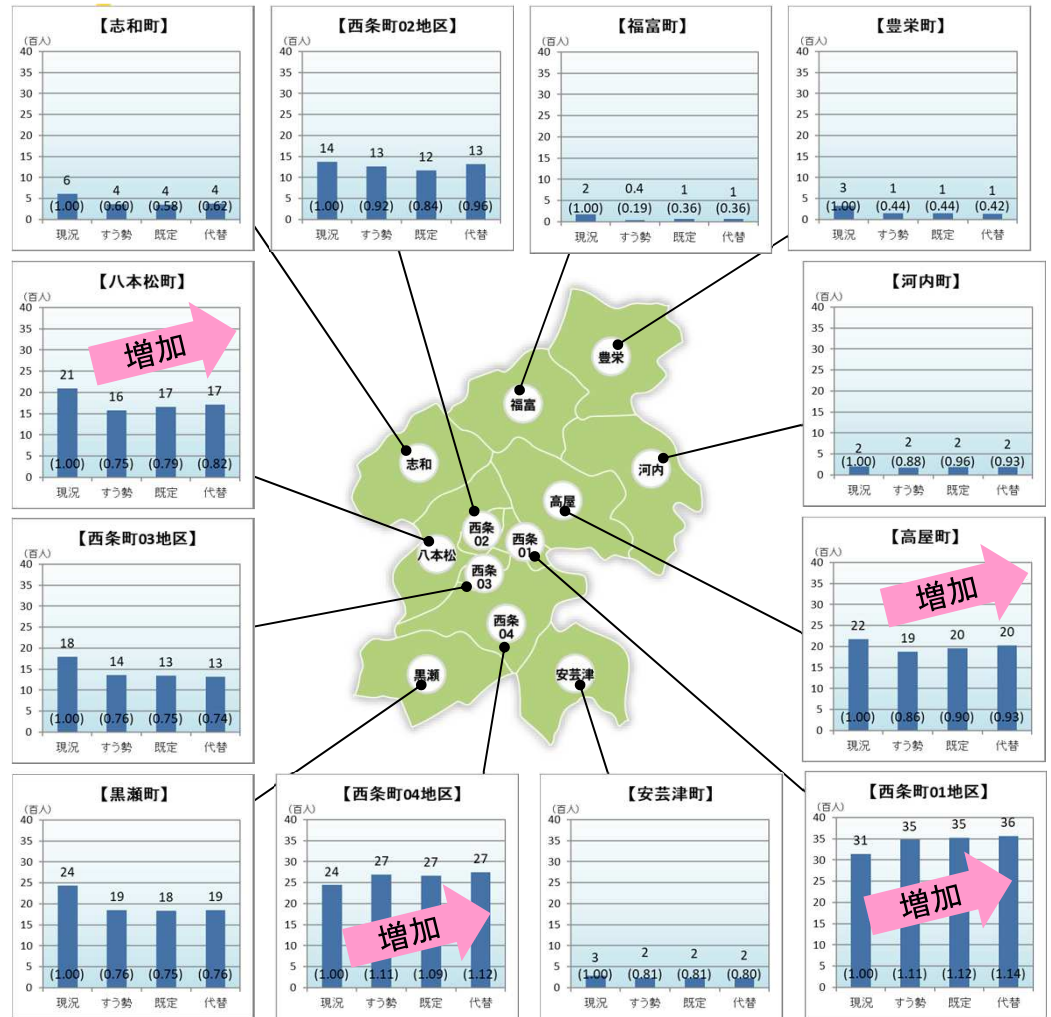
■ JR利用者は寺家駅の開業により現況に比べて増加。人口増加が進む八本松駅、西条駅は現況程度を維持する一方で、郊外部の駅では減少。



※乗車人数/日

#### | バス

■ 計画が進むにつれて西条等で増加傾向にあるが、市全体のバス利用者は現況の9割程度に減少。



※乗降者数/日

# 1. 将来交通計画の検討

## (3) 将来交通需要予測

### 2) 道路混雑度及び拠点間所要時間

#### | すう勢

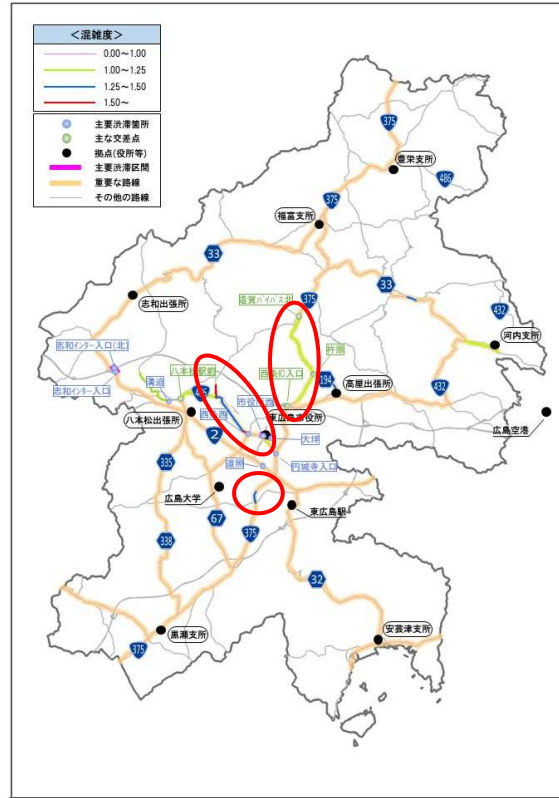
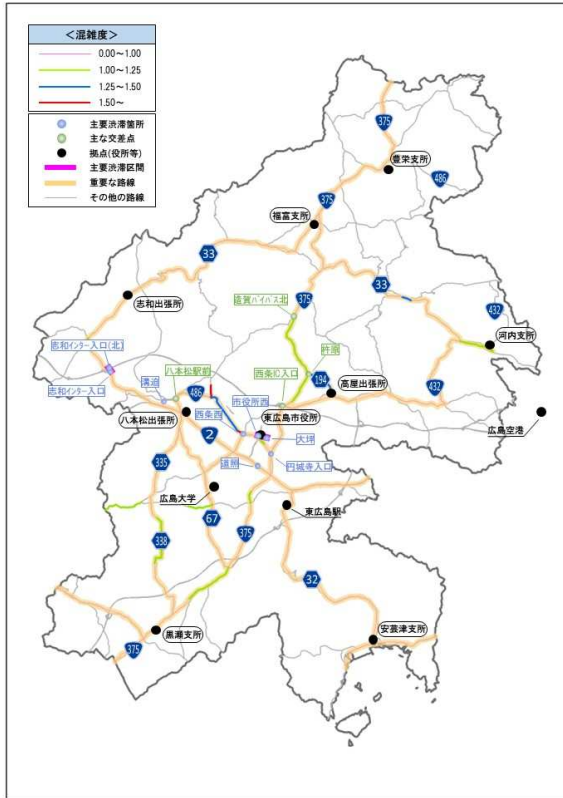
- 混雑箇所が広範囲に点在している。

#### | 既定

- 路線の一部(R486号西条西～八本松駅前やR375号西条IC～造賀など)において混雑度1.0を超過。

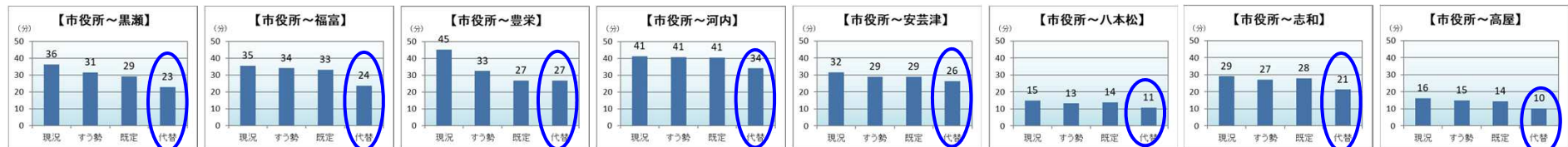
#### | 代替

- 局所的に混雑度が1.0を超過する区間があるが、市内の道路混雑は緩和。



#### | 拠点間所要時間(分)

- 既定計画路線により、拠点間の所要時間は短縮される。いずれの拠点からも概ね30分程度(以内)となる。
- ※重要な路線: 連携軸や拠点間を結ぶ道路 ※主要渋滞箇所: 国土交通省中国地方整備局HPより \*交通量推計結果より



※各地区の名称は、支所又は出張所のこと

\*交通量推計結果より

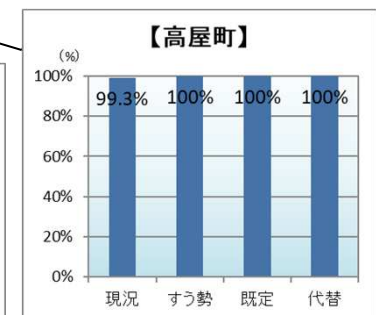
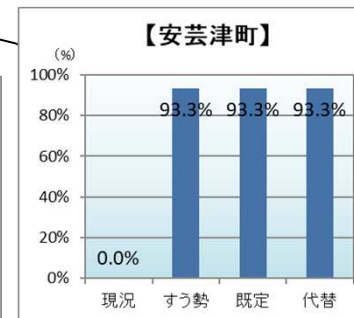
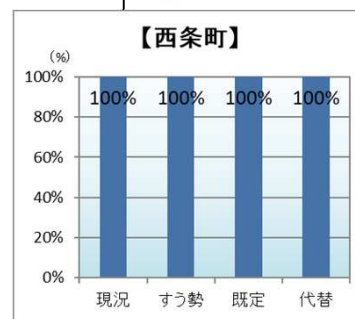
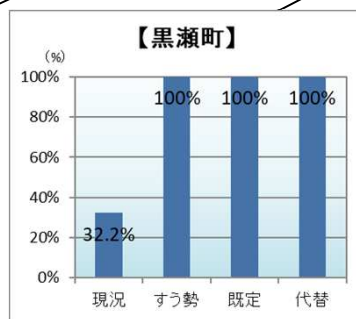
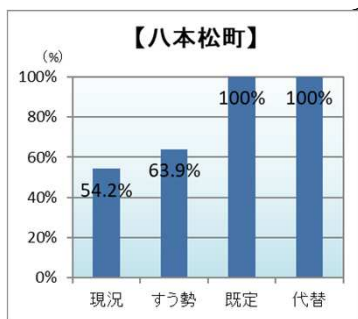
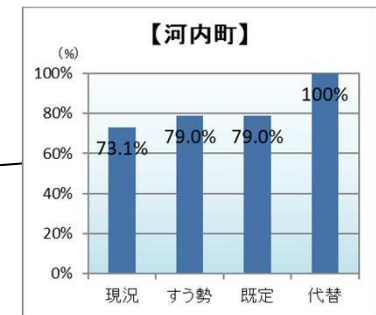
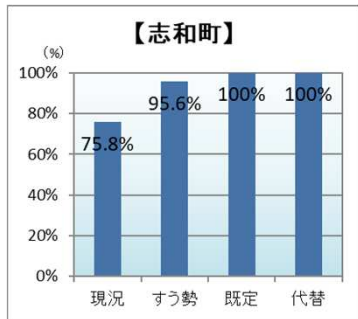
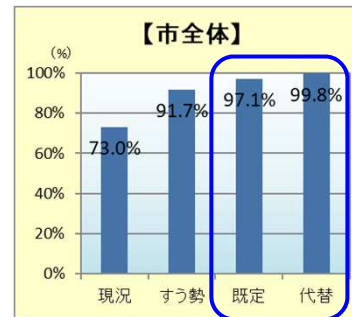
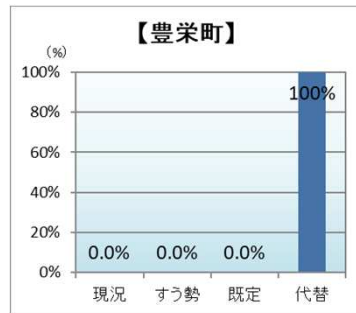
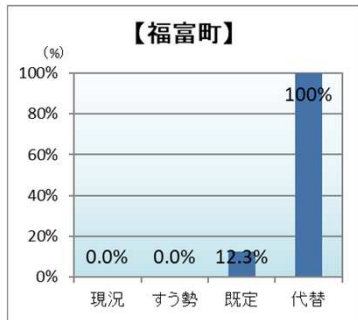
# 1. 将来交通計画の検討

## (3) 将来交通需要予測

### 3) 最寄りのIC20分圏域人口

#### 最寄りのIC20分圏域人口カバー率

■ 既定計画で最寄りのIC20分圏域人口は、概ね東広島全体をカバーする。



▼IC(各計画におけるICの設定状況)

路線	IC名	現況	将来		
			すう勢	既定	代替
山陽自動車道	志和	○	○	○	○
	(仮)八本松SIC	-	-	○	○
	西条	○	○	○	○
	高屋	○	○	○	○
	河内	○	○	○	○
東広島・呉自動車道	上三永	○	○	○	○
	下三永福本	○	○	○	○
	馬木	○	○	○	○
	大多田	-	○	○	○
	黒瀬	○	○	○	○
東広島高田道路	(仮)豊栄	-	-	-	○
	(仮)福富	-	-	-	○

・各ゾーンの中心(Cゾーンセンター)からICまでの所要時間を算出し、20分以内となるゾーンの人口を集計したものです。

# 1. 将来交通計画の検討

## 1. 将来交通計画の検討

- (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)
- (2) 将来シナリオ及び評価方法
- (3) 将来交通需要予測
- (4) 将来交通需要予測(Afterコロナシナリオ)
- (5) シナリオの評価

## 2. 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

## 3. 将来交通計画

- (1) 将来交通計画の方針
- (2) 交通施策メニュー

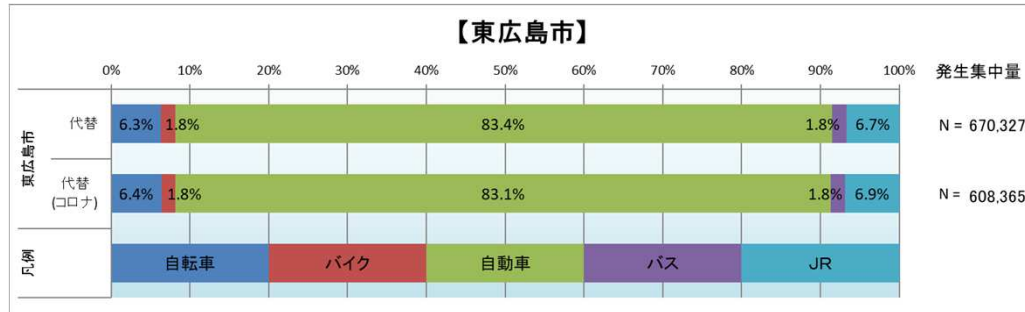
# 1. 将来交通計画の検討

## (4) 将来交通需要予測(Afterコロナ)

### 1) 手段分担結果

#### 東広島全体

- Afterコロナにおいても各手段の分担率に大きな変化はない。



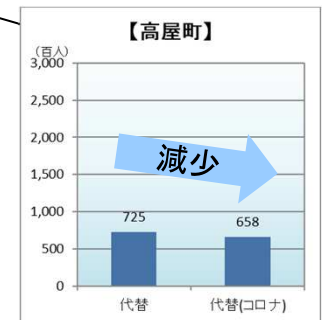
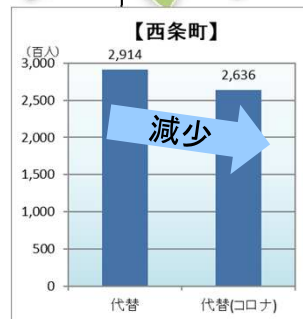
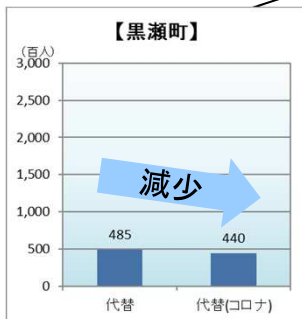
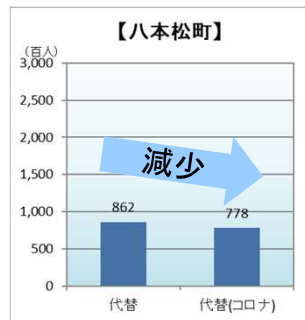
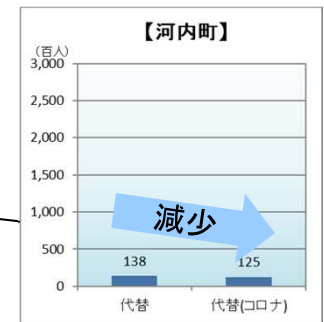
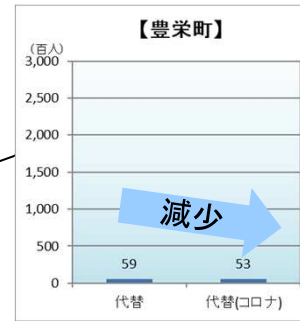
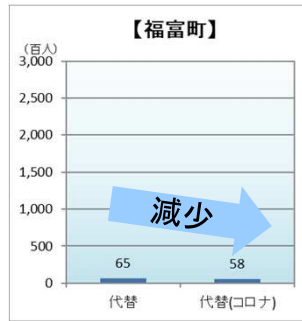
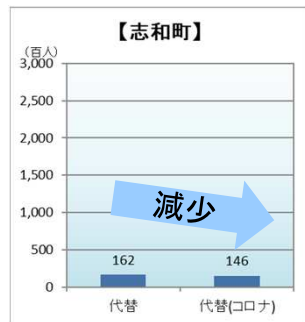
▼手段別発生集中量(東広島市全体)

手段	代替	代替(コロナ)
自転車	42,378	39,084
バイク	12,033	10,775
自動車	558,867	505,500
バス	12,080	11,154
JR	44,969	41,852
合計	670,327	608,365

Afterコロナでは  
9%減少

#### 自動車

- 生成量の減少により自動車利用総量は減少(市全体で10%減少)



(単位: 発生集中量)



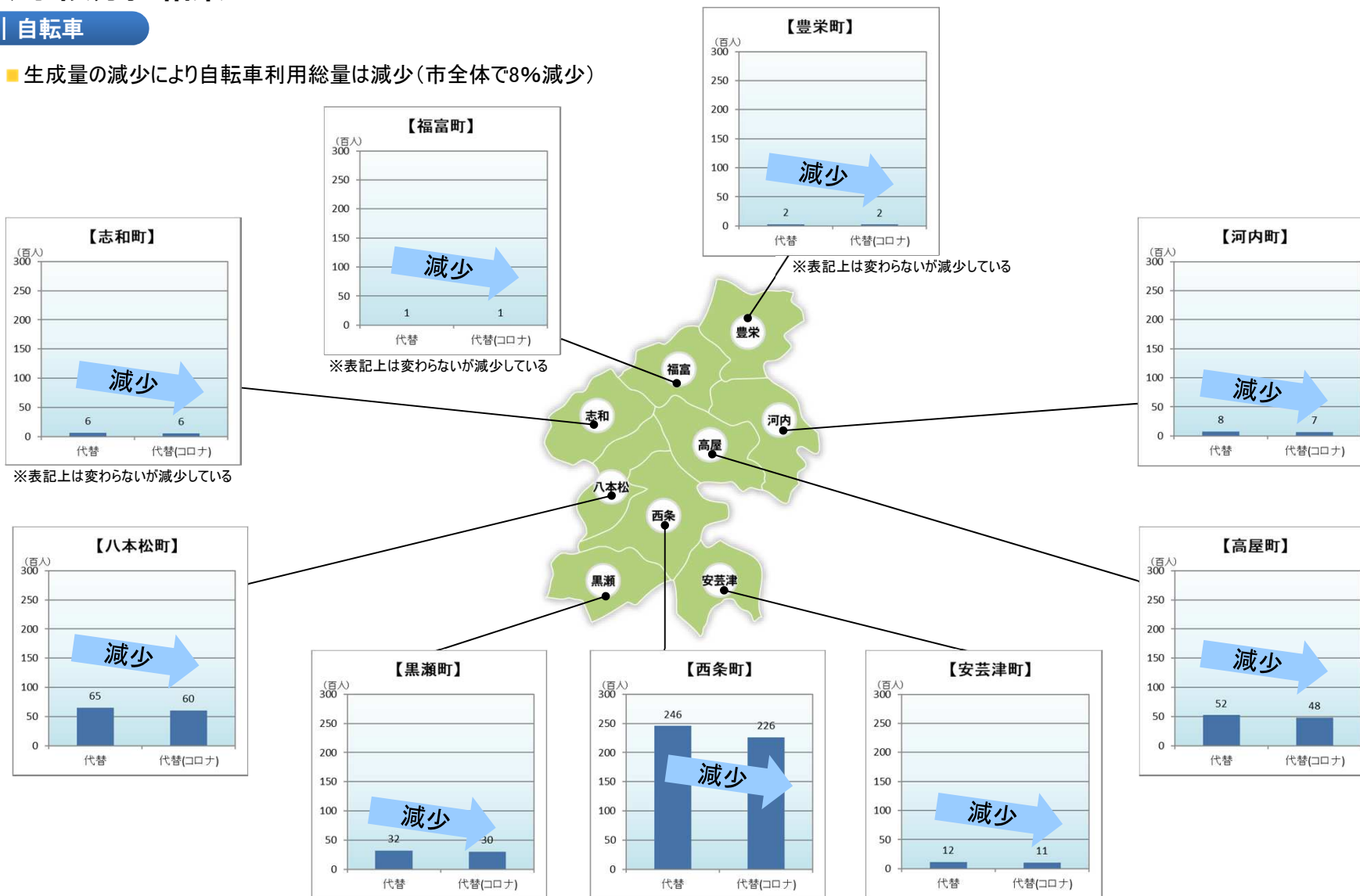
# 1. 将来交通計画の検討

## (4) 将来交通需要予測(Afterコロナ)

### 1) 手段分担結果

#### 自転車

■ 生成量の減少により自転車利用総量は減少(市全体で8%減少)



(単位: 発生集量)

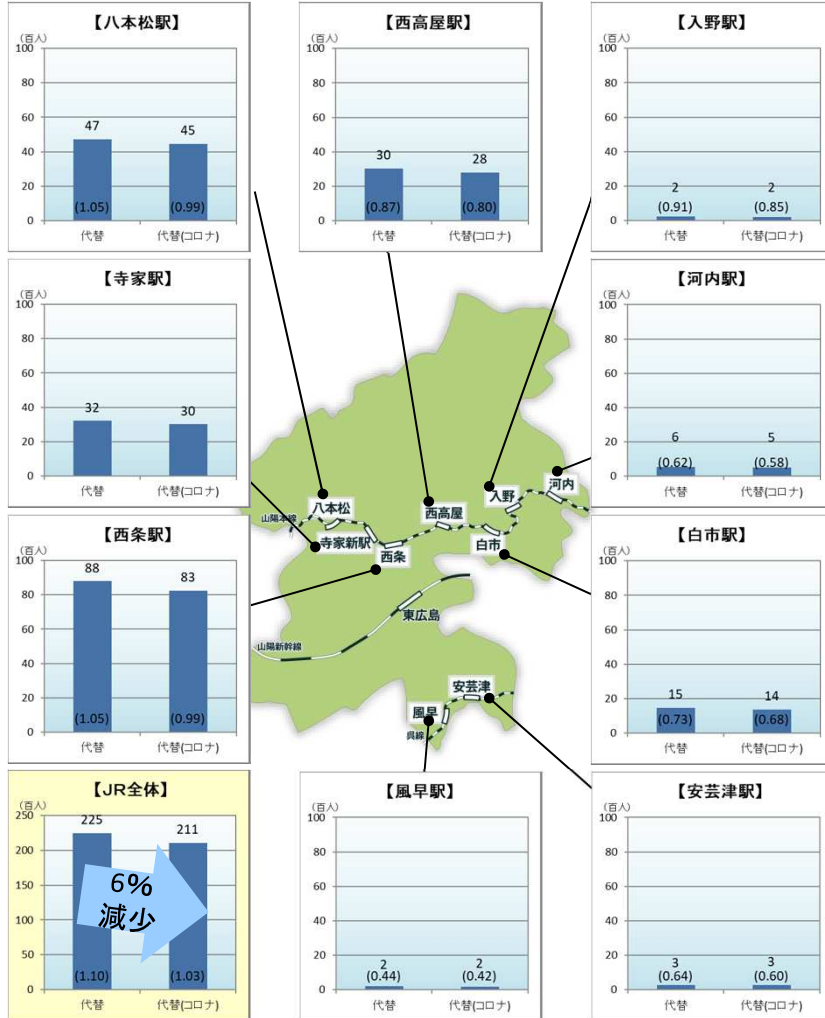
# 1. 将来交通計画の検討

## (4) 将来交通需要予測(Afterコロナ)

### 1) 手段分担結果

#### | JR

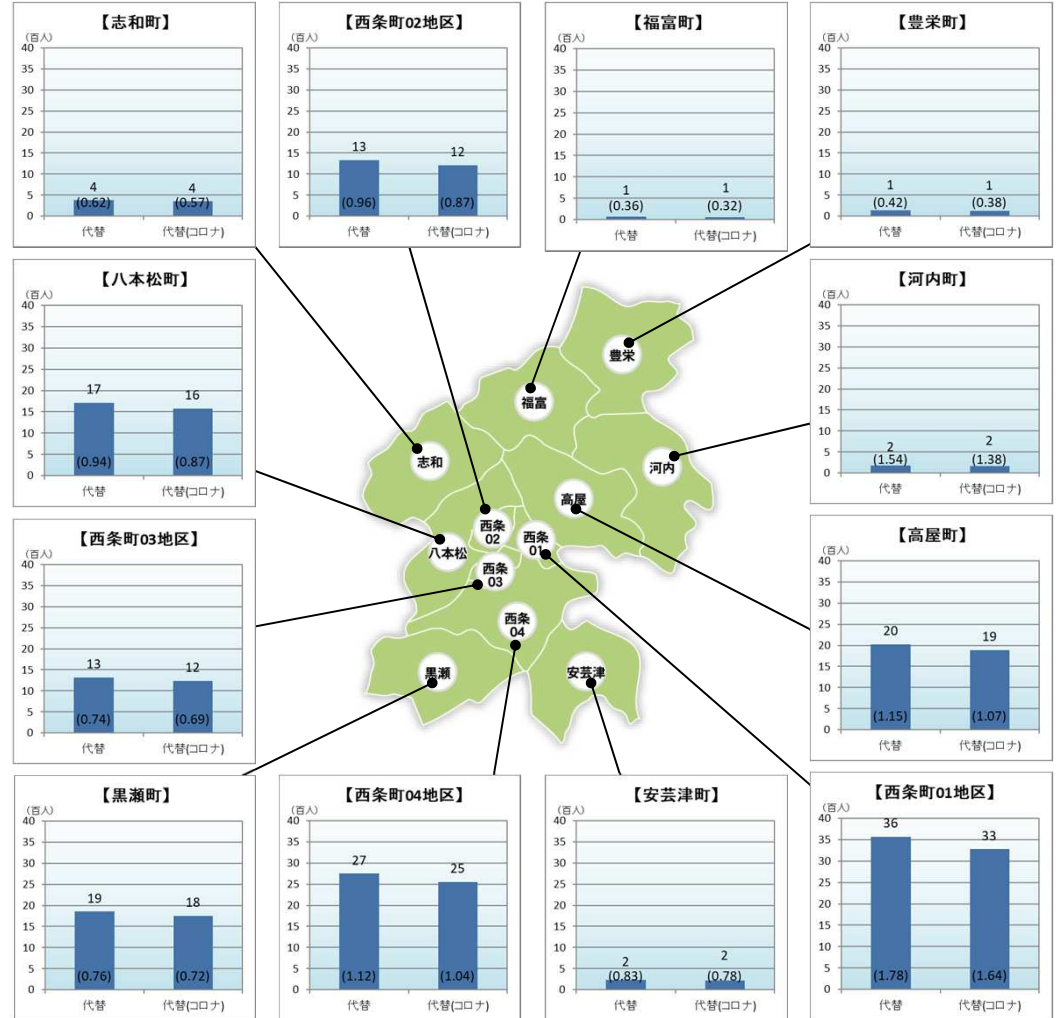
■ JR利用総量は減少するが、JR利用が多い通学目的は減少しないため自動車に比べて減少幅が小さい(市全体で6%減少)



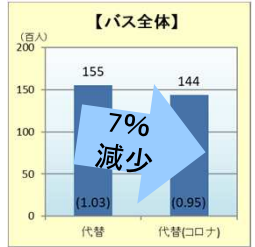
※乗車人数/日

#### | バス

■ バス利用総量は減少するが、バス利用が多い通学目的は減少しないため自動車に比べて減少幅が小さい(市全体で7%減少)



※乗降者数/日



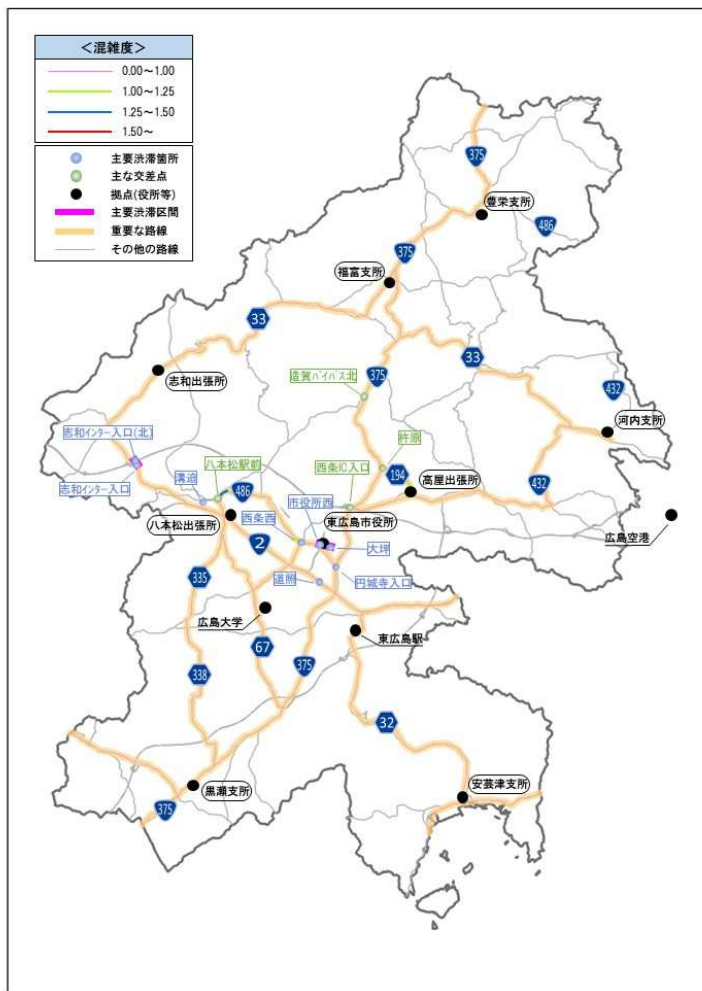
# 1. 将来交通計画の検討

## (4) 将来交通需要予測(Afterコロナ)

### 2) 道路混雑度及び拠点間所要時間

- 自動車利用は減少し、代替計画と同様に市内の混雑は緩和される

| 代替



| 代替(コロナ)



# 1. 将来交通計画の検討

## 1. 将来交通計画の検討

- (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)
- (2) 将来シナリオ及び評価方法
- (3) 将来交通需要予測
- (4) 将来交通需要予測(Afterコロナシナリオ)
- (5) シナリオの評価

## 2. 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

## 3. 将来交通計画

- (1) 将来交通計画の方針
- (2) 交通施策メニュー

# 1. 将来交通計画の検討

## (5)シナリオの評価

課題	基本方針	評価項目	現況(H23)	評価基準	既定計画	代替計画	代替計画(Afterコロナ)	
■少子高齢化過疎化への対応 ①日常生活を支える交通	生活インフラとしての交通網の構築	道路	重要な路線の道路混雑度	1.0以上が点在	1.0以下	△1.0以上が一部存在	○解消	○解消
			上記以外の道路混雑度	1.25以上が点在	1.25以下	○ほぼ解消	○ほぼ解消	○解消
			拠点間所要時間 (各支所・出張所～市役所)	郊外部(八本松、志和、高屋除く)においては30分以下分を超える	30分以下	○道路整備によりいずれの拠点からも30分程度となる	○道路整備によりいずれの拠点からも30分程度となる	○道路整備によりいずれの拠点からも30分程度となる
		バス	分担率	西条町:2.7%、八本松町:1.8%、志和町:2.2%、高屋町:1.7%、黒瀬町:3.5%、福富町:1.7%、豊栄町:3.0%、河内町:0.6%、安芸津町:0.8%	現況以上(方面別)	×西条町:2.0%、×八本松町:1.1%、×志和町:1.9%、×高屋町:1.5%、×黒瀬町:3.2%、×福富町:0.9%、×豊栄町:2.2%、×河内町:0.5%、○安芸津町:1.1%	×西条町:2.0%、×八本松町:1.1%、×志和町:2.1%、×高屋町:1.5%、×黒瀬町:3.1%、×福富町:0.9%、×豊栄町:2.1%、×河内町:0.4%、○安芸津町:1.1%	×西条町:2.0%、×八本松町:1.2%、×志和町:2.1%、×高屋町:1.6%、×黒瀬町:3.3%、×福富町:0.9%、×豊栄町:2.1%、×河内町:0.4%、○安芸津町:1.1%
				利用者数(乗降者数)	171百人	現況以上	×151百人	×155百人
			JR	分担率	西条町:5.0%、八本松町:7.1%、志和町:5.4%、高屋町:11.3%、黒瀬町:1.9%、福富町:3.9%、豊栄町:3.3%、河内町:11.4%、安芸津町:5.4%	現況以上(方面別)	○西条町:5.9%、○八本松町:8.3%、○志和町:5.9%、△高屋町:11.3%、○黒瀬町:2.1%、○福富町:6.2%、×豊栄町:2.6%、○河内町:13.8%、×安芸津町:4.5%	○西条町:6.1%、○八本松町:8.1%、○志和町:5.5%、×高屋町:10.6%、○黒瀬町:2.1%、○福富町:5.6%、×豊栄町:3.0%、×河内町:10.7%、×安芸津町:4.7%
		利用者数(乗車人数)			204百人	現況以上	○230百人	○225百人
		生活拠点間所要時間 (各支所・出張所～市役所)	30分～60分程度	現況以下	△現況と同様	○短縮	(代替計画と同じ)	
		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	現況以下	○830件/年	○770件/年	○760件/年
	徒歩・自転車環境の整備促進	移動円滑化基本構想特定事業の実施	未実施項目あり	全事業実施	—	—	—	
		自転車利用人数(西条町)	246百人	現況以上	○254百人	△246百人	×226百人	
	バリアフリー化の促進	バリアフリー化されたJR駅の数	2駅	現況以上	○6駅	○6駅	(代替計画と同じ)	
		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%	現況以上	—	—	—	

# 1. 将来交通計画の検討

## (5)シナリオの評価

課題	基本方針	評価項目	現況(H23)	評価基準	既定計画	代替計画	代替計画(Afterコロナ)		
■都市機能強化への対応	②都市の活力を促す交通	生活インフラとしての交通網の構築	道路	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	△1.0以上が点在	○解消	○解消
		広域移動環境の整備	道路	最寄りのIC20分圏域人口カバー率	73.0%	現況以上	○市全体:97.1%(福富、豊栄、河内は80%に満たない)	○99.8%	○99.8%
			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	未構築	東広島駅と広島空港を直接連絡する公共交通網の構築	△未構築	○構築	○構築
	中心市街地のにぎわい創出	土地利用	中心市街地居住人口比率	2.0%(37百人)	現況以上	○2.0%(40百人)	○2.0%(40百人)	(代替計画と同じ)	
		土地利用	中心市街地発生・集中交通量比率	3.5%(229百トリップ)	現況以上	○4.0%(269百トリップ)	○4.0%(269百トリップ)	(代替計画と同じ)	
	■持続可能な都市の構築 ■環境負荷の軽減	③持続可能な交通	環境負荷の軽減	環境	CO2排出量	570t/年	現況以下	×600t/年	○560t/年
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	西条地区居住人口比率	10.8%(205百人)	現況以上	○12.6%(255百人)	○12.8%(259百人)	(代替計画と同じ)
		土地利用	西条地区発生量・集中量比率	14.0%(93千トリップ)	現況以上	○16.9%(113千トリップ)	○16.9%(113千トリップ)	(代替計画と同じ)	
行政負担の適正化		公共交通	市の移動対策に係る経費	211百万円	現状維持	-	-	-	

# 1. 将来交通計画の検討

## (5)シナリオの評価

### ■まとめ

- ・自動車の利便性の高まりにより、自動車による拠点間の移動時間が短縮するとともに、環境負荷の軽減や交通事故のリスクの軽減が図られる。
- ・公共交通においては、寺家駅の開業でJR利用者は増加し、また、駅周辺地区の人口が増加する西条駅や八本松駅の利用者は増加する。一方、郊外部の駅では計画が進捗するにつれて利用者が減少する。(自動車の利便性向上による)
- ・バス利用者は、現況に比べて9割程度に減少するものの、バス網の整備により既定計画、代替計画においてもすう勢の場合の利用者の維持が図られる。
- ・また、Afterコロナでは、自動車利用の減少により更なる道路混雑の緩和や環境負荷の軽減、交通事故リスクの軽減が図られることが想定される。
- ・しかし、Afterコロナでは、公共交通利用の減少が想定され、特に若年層や高齢者の利用機会が多い公共交通事業の維持がより困難となるほか、移動需要が減少することから地域の活力の低下が懸念される。

### ■今後の交通計画の方向性

- ・利用者が多く、利便性の高まりが広範囲に影響する道路整備を進める一方で、公共交通利用を促進する取組が必要である。
- ・このとき、公共交通手段ごとの利便性を高める施策に加え、JRやバス、自転車といったそれぞれの交通手段を組合せることで、公共交通の利用圏域や利用層(個人属性)の幅を広げ、公共交通を利用した移動利便性を高めることが必要である。
- ・このためには、最新技術等を活かしながら、時代の潮流に応じた施策により、利用する交通手段の変容や移動利便性の向上、移動需要の喚起に取り組むことが肝要である。

## 2. 将来交通計画の基本理念と基本方針

### 1. 将来交通計画の検討

- (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)
- (2) 将来シナリオ及び評価方法
- (3) 将来交通需要予測
- (4) 将来交通需要予測(Afterコロナシナリオ)
- (5) シナリオの評価

### 2. 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

### 3. 将来交通計画

- (1) 将来交通計画の方針
- (2) 交通施策メニュー



## 2. 将来交通計画の基本理念と基本方針

### (1) 基本理念

・まちづくりの方針や現況の交通課題を踏まえ、「あらゆる人が、自動車に依存せず便利で快適な暮らしを享受でき、そうした生活スタイルを促すような都市の実現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 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 都市づくりの目標	現況交通課題
<p><b>①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><b>②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><b>③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><b>④活カづくり</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><b>⑤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><b>①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、豊かな自然環境と共生した快適で利便性の高い都市</p> <p><b>②学び</b> 大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><b>③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><b>④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>

### 東広島市都市交通マスタープラン

#### 基本理念 ～いまと、これからの交通を考える～

#### (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、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）等を利用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。

赤字：上位計画の改訂に伴う変更箇所

## 2. 将来交通計画の基本理念と基本方針

### (2)基本方針

- ・「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。
- ・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	<b>(1)日常生活を支える交通</b>		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できる移動環境の構築を目指します。
	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	<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移動を円滑にする交通網の構築を目指します。</li> <li>・近距離移動における主要な移動手段となる徒歩、自転車移動を確保する安全な移動環境の整備を促進します。</li> <li>・駅や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します。</li> </ul>
	<b>(2)都市の活力を促す交通</b>		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。
	基本方針	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	<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する交通網の構築を目指します。</li> <li>・広域移動を担う、広島空港、新幹線駅や高速道路等へのアクセス性の向上を図ります。</li> <li>・中心市街地としての性格を持つ西条駅周辺部分において、にぎわいを創出するような移動環境の整備を促進します。</li> </ul>
	<b>(3)持続可能な交通</b>		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。
	基本方針	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進、道路混雑の緩和などにより、<b>低炭素化、カーボンニュートラルを目指した</b>環境にやさしい交通網の構築を目指します。</li> <li>・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を目指します。</li> <li>・限られた財源を効率的に運用するとともに、地域や関係機関と連携・協力を進め、役割を分担しながら持続可能な交通網の構築を目指します。</li> <li>・様々な分野での新技術の進展を踏まえ、<b>施策の効率化や効果拡大・波及を目指して、交通分野のDX化を推進</b>します。</li> <li>・公共交通を想定した道路計画や交通管理、福祉、観光、教育分野等との連携、企業や学術・研究機関、交通事業者相互の連携（共創）等により公共交通の維持・活性化を目指します。</li> </ul>

## 2. 将来交通計画の基本理念と基本方針

### (2)基本方針

#### 基本理念1：日常生活を支える交通

##### 基本方針1 >> 生活インフラとしての交通網の構築

###### ■道路

- ・幹線道路による市内の主な拠点間の連絡
- ・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
- ・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）
- ・**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**
- ・**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**

###### ■公共交通

- ・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
  - ※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
  - ※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
- ・バスの円滑な運行環境の確保
- ・鉄道の輸送機能の強化と利便性向上
- ・航路の維持・確保
- ・**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）**
- ・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

###### ■その他

- ・**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**

##### 基本方針2 >> 徒歩・自転車環境の整備促進

- ・歩行環境の確保や段差の解消
- ・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）

##### 基本方針3 >> バリアフリー化の促進

- ・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

## 2. 将来交通計画の基本理念と基本方針

### (2)基本方針

#### 基本理念2：都市の活力を促す交通

##### 基本方針1 >> 社会・経済活動を支える交通網の構築

- ・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
- ・**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**

##### 基本方針2 >> 広域移動環境の整備

###### ■道路

- ・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

###### ■公共交通

- ・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
- ・新幹線の機能強化

##### 基本方針3 >> 中心市街地のにぎわい創出

- ・景観に配慮され観光に寄与する歩行空間
- ・中心市街地への円滑な公共交通網の構築

## 2. 将来交通計画の基本理念と基本方針

### (2)基本方針

#### 基本理念3：持続可能な交通に係る検討

##### 基本方針1＞＞環境負荷の軽減

- ・**低炭素化やカーボンニュートラル**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）
- ・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

##### 基本方針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

- ・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
- ・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

##### 基本方針3＞＞行政負担の適正化

- ・限られた財源の効率的な運用
- ・**各分野の輸送サービスとの連携・共創による効率化**

##### 基本方針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

- ・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
- ・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

##### 基本方針5＞＞連携や共創による交通の維持・活性化

- ・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
- ・各分野の輸送サービスとの連携・共創による利便性向上
- ・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
- ・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

# 3. 将来交通計画

## 1. 将来交通計画の検討

- (1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)
- (2) 将来シナリオ及び評価方法
- (3) 将来交通需要予測
- (4) 将来交通需要予測(Afterコロナシナリオ)
- (5) シナリオの評価

## 2. 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

## 3. 将来交通計画

- (1) 将来交通計画の方針
- (2) 交通施策メニュー

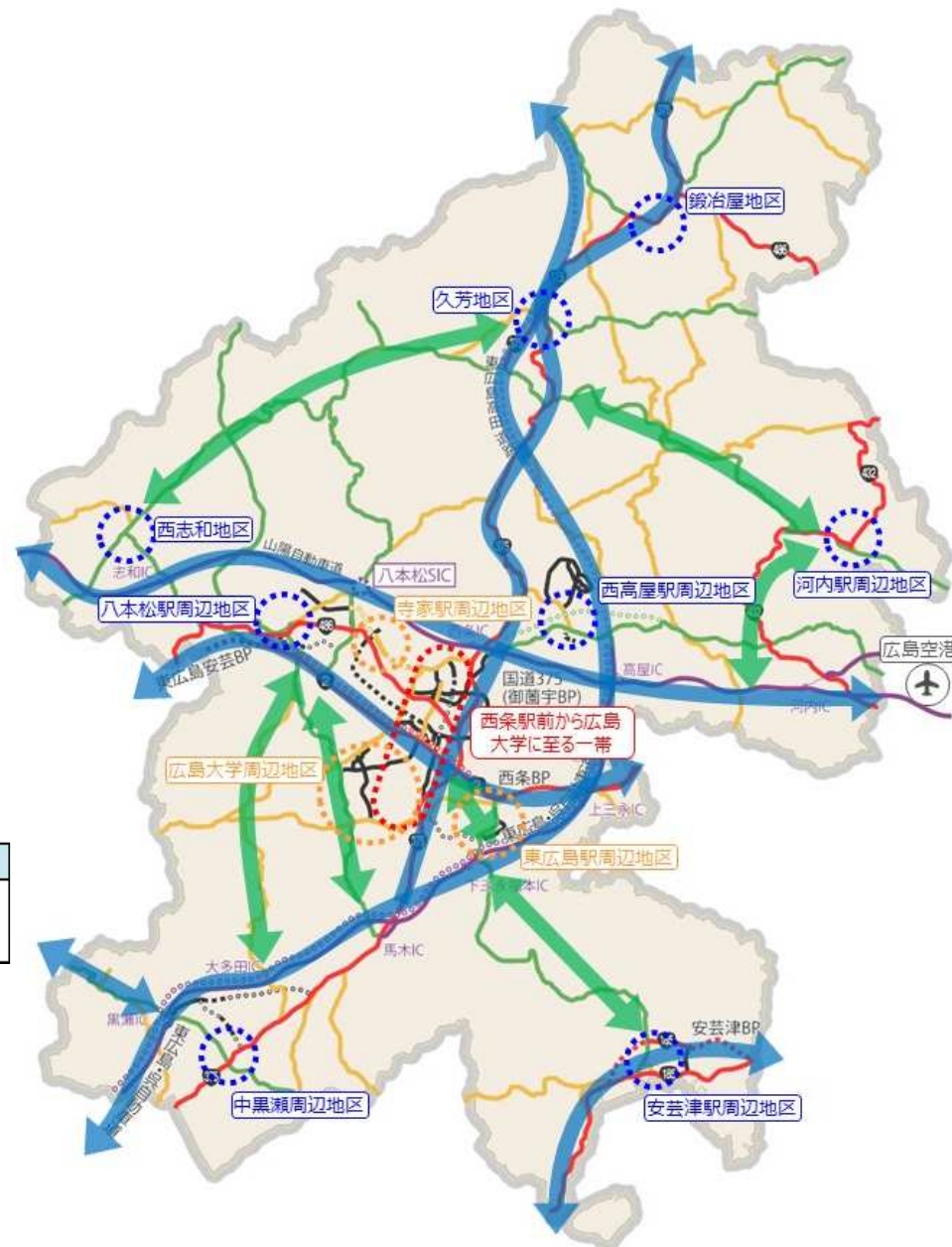
# 3. 将来交通計画

## (1) 将来交通計画の方針

### 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  
(東広島・呉自動車道、東広島高田道路、東広島安芸BP、西条BP)
- 各拠点間の交流を育む道路網の強化  
(都市計画道路、幹線道路までのアクセス機能)

※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る



<拠点>		<強化軸(道路)>	
	都市拠点		広域幹線
	特定機能拠点		連携軸
	地域拠点		

<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)			

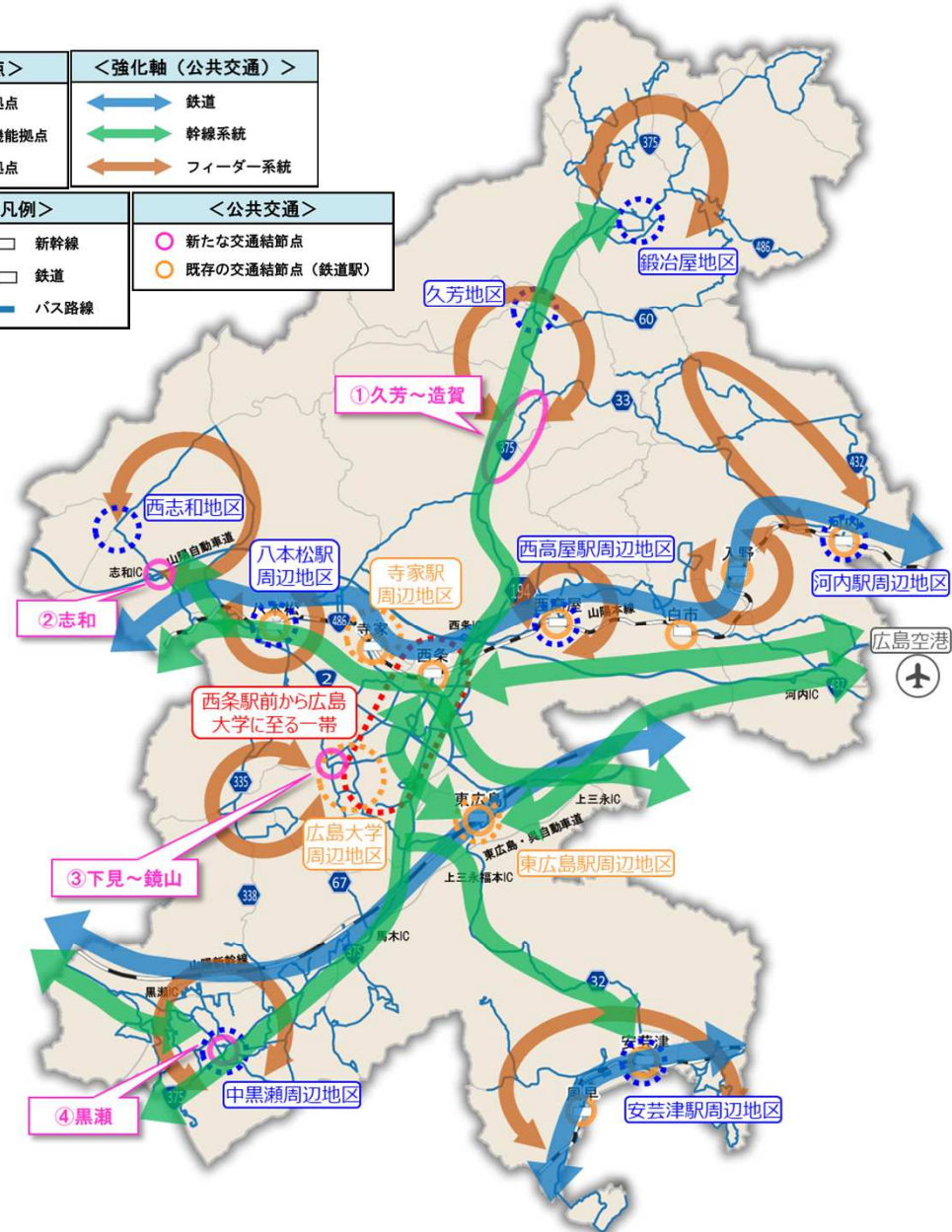
# 3. 将来交通計画

## (1) 将来交通計画の方針

### 2) 公共交通網強化軸

- JR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

<拠点>		<強化軸（公共交通）>	
	都市拠点		鉄道
	特定機能拠点		幹線系統
	地域拠点		フィーダー系統
<凡例>		<公共交通>	
	新幹線		新たな交通結節点
	鉄道		既存の交通結節点（鉄道駅）
	バス路線		





# 3. 将来交通計画

## (2) 交通施策メニュー

### ■ 交通施策メニュー(1/2)

◆: 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

基本理念	基本方針	道路交通										公共交通										
		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(RAC))の検討・導入	西条市街地での循環交通等の整備・充実	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	
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																			○	○	○

赤字：現行計画からの変更箇所

# 3. 将来交通計画

## (2) 交通施策メニュー

### ■ 交通施策メニュー(2/2)

◆: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

基本理念	基本方針	公共交通						徒歩、自転車交通				その他	
		駅へのエレベーター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 （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ってわかりやすい公共交通機関の情報の強化	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
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・波及を目指した新技術の導入				○	○							
	⑤連携や共創による交通の維持・活性化				○	○							

赤字：現行計画からの変更箇所