

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 6 年 2 月

東広島市

はじめに



東広島市は、昭和 49(1974)年に市制施行して以来、賀茂学園都市建設・広島中央テクノポリス建設などの大規模プロジェクトを推進し、都市基盤の整備、各種企業の立地や学術・技術・研究機能の集積などに伴い、大きく発展してまいりました。

さらに、平成 17(2005)年の 1 市 5 町の合併により市域が拡大したことから、市内における利便性の高い交通体系を構築し、市民生活に必要な移動を確保することで、都市の魅力を高めるとともに、誰もが安心して暮らせるまちづくりを進めてまいりました。

この間、関係機関と連携して交通施策を推進した結果、山陽新幹線、広島空港、山陽自動車道に加え、東広島・呉自動車道などにより、県央の拠点都市にふさわしい高速交通体系が備わってきたところでございます。

しかしながら、「東広島市都市交通マスタープラン（平成 25 年 12 月）」の策定から 10 年が経過し、少子高齢化に伴う人口減少、地球規模の環境問題の深刻化、デジタル技術の進展、新型コロナウイルス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きました。

また、「第五次東広島市総合計画（令和 2 年 3 月）」、「第 3 次東広島市都市計画マスタープラン（令和 4 年 3 月）」の策定により、新しいまちづくりに貢献する交通施策の方向性を示すことが必要となっております。

こうしたことを踏まえ、本市の交通施策を総合的かつ着実に推進していくことを目的に、本市における交通施策の長期的な基本方針となる都市交通マスタープランを改定するものです。

改定にあたりましては、貴重なご意見をいただきました市民の皆様をはじめ、東広島市地域公共交通会議委員や関係機関の方々に多大なご協力をいただきました。各位に心から感謝申し上げますとともに、計画の実現に向けて、皆様のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和 6 年 2 月

東広島市長 高垣 廣徳

目次

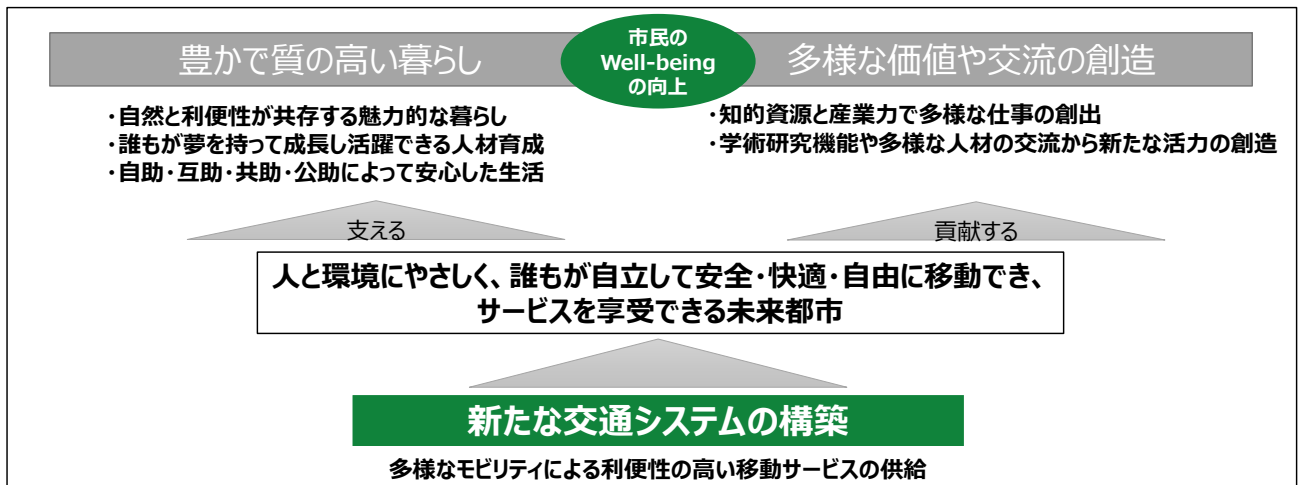
1. 東広島市の目指す都市交通の姿	1
1.1 目指す都市交通の姿.....	1
1.2 これからの交通システム.....	2
2. 都市交通マスタープラン改定の必要性	3
2.1 都市交通への社会的要請.....	3
2.2 上位・関連計画の改定.....	5
2.3 都市交通の現状と課題.....	9
2.4 都市交通のギャップ・社会的要請.....	25
2.5 都市交通マスタープランのこれまでの取組.....	27
3. 将来交通計画の基本理念と基本方針	31
3.1 基本理念.....	31
3.2 目標年次.....	33
3.3 基本方針.....	33
4. 将来交通計画	35
4.1 基本理念 日常生活を支える交通に係る検討.....	35
4.2 基本理念 都市の活力を促す交通に係る検討.....	36
4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討.....	37
4.4 基本理念を支えるモビリティ・マネジメントの取組.....	38
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.....	39
4.6 目標値.....	40
4.7 将来交通計画の方針図.....	41
5. 都市交通マスタープランの実現に向けた取組	43
5.1 効率的・効果的な施策推進のための仕組みや体制.....	43
5.2 都市交通マスタープランの見直し.....	44
付属資料	45
1. 東広島市都市交通マスタープラン改定の経緯.....	45
2. 東広島市地域公共交通会議委員名簿.....	46
3. 将来交通需要予測結果.....	47
4. 都市交通に関する市民意識調査結果.....	60
5. 都市交通マスタープラン用語集.....	72
6. 東広島市都市交通マスタープランの改定について.....	77

1. 東広島市の目指す都市交通の姿

1.1 目指す都市交通の姿

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

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

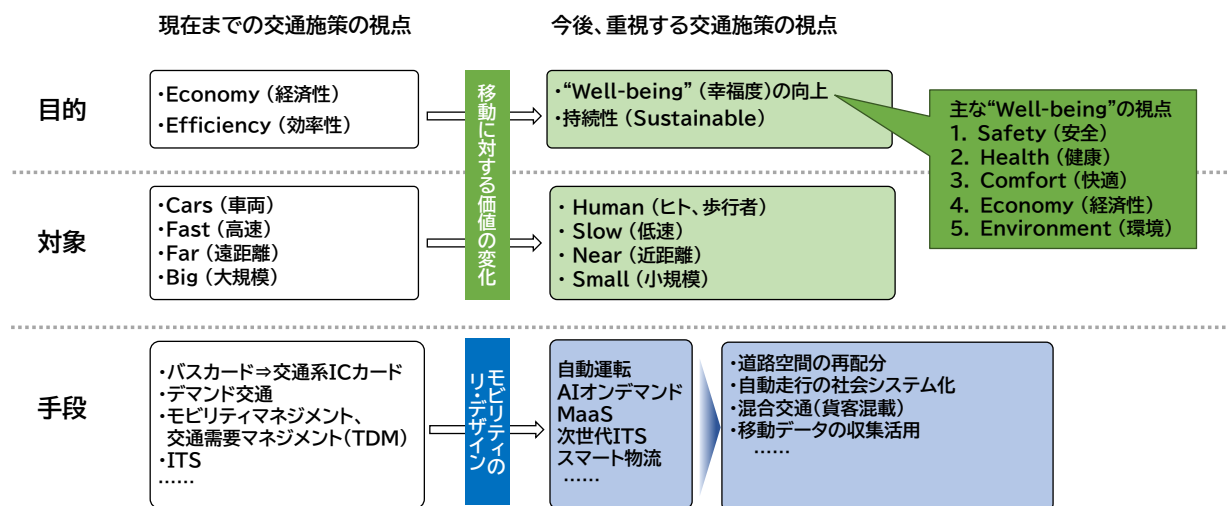


▲目指す都市交通の姿

1.2 これからの交通システム

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

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

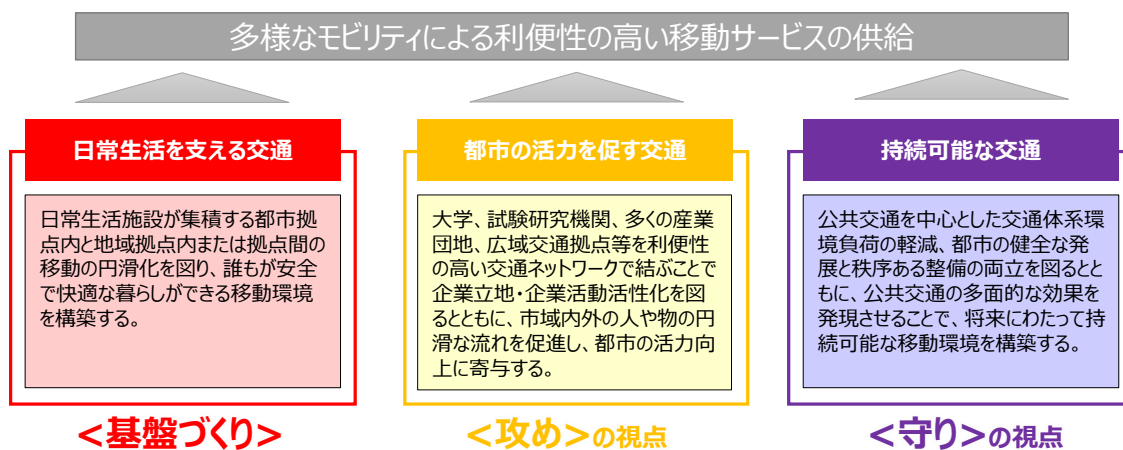


資料：内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）スマートモビリティプラットフォームの構築資料を基に一部加工

▲今後重視する交通施策の視点

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

豊かで質の高い暮らしを支え、 多様な価値や交流の創造に貢献する交通システム



▲これからの交通システム

2. 都市交通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

「東広島市都市交通マスタープラン」の策定から10年が経過し、少子高齢化に伴う人口減少、地球規模の環境問題の深刻化、デジタル技術の進展、新型コロナウイルスの世界的な流行など、本市を取り巻く状況は大きく変化しています。

世界共通目標への参画

- ・SDGsへの対応

地球環境問題の深刻化

- ・東広島市ゼロカーボンシティ宣言の実現

新しい生活様式への対応

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

災害への対応と構造物の長寿命化

- ・交通ネットワークの機能強化
- ・予防保全型の管理への転換

▲都市交通への社会的要請

(1) 世界共通目標への参画

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

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

そこで、これらを本市の都市交通へ反映させていくことが求められています。

(2) 地球環境問題の深刻化

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

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

(3) 新しい生活様式への対応

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

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

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

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

(4) 災害への対応と構造物の長寿命化

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

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

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

2.2 上位・関連計画の改定

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

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

(1) 地域公共交通の「リ・デザイン」

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



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

▲地域公共交通の「リ・デザイン」（令和4年8月）

(2) 広島県地域公共交通ビジョン（骨子）

広島県では、今後の持続可能な地域公共交通の実現に向け、県、市町、交通事業者、利用者といった全ての関係者が中長期的な視点をもって「目指す姿」と取組の方向性を広く共有するため、地域公共交通政策のマスタープランとなる「広島県地域公共交通ビジョン」を策定中です。

関連性高い：● 関連性あり：○

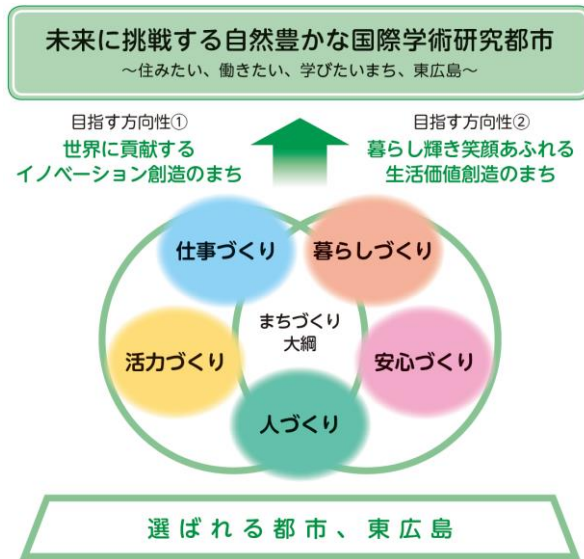
基本方針	施策の方向性	都 拠	都 住	生 産	地 拠	地 住	分 散
減少する移動需要を束ねるとともに、県内外の交流を生み出す仕組みづくり	広域ネットワークの強化	●	●	●	●	●	●
拠点間を結ぶ 交通ネットワークの充実	集約型拠点形成によるまちづくり	●	●	●	●	●	●
	新たな需要の獲得	●	●	●	●	○	○
地域で支え合い、誰もが移動を諦めることのない地域づくり	生活様式に応じた利用促進	●	●	●	●	●	●
暮らしを支える 生活交通の確保	コミュニティ内の移動の確保	○	○	○	●	●	●
	交通と生活サービスの一体化	○	○	●	●	●	●
	潜在需要の掘り起こし	○	○	●	●	●	●
リソース（ヒト・モノ・データ）の有効活用による、交通サービスの供給面強化	バリアフリー対策	●	●	●	●	●	●
交通事業者等の 経営力強化	将来を見据えた設備投資	●	●	●	●	●	●
	交通データの利活用	●	●	●	●	●	●
	交通人材の育成・強化	●	●	●	●	●	●
交通GX(グリーンTRANSフォーメーション)をはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進	交通GXの推進	●	●	●	●	●	●
公共交通を通じた 社会課題の解決	交通レジリエンスの向上	●	●	●	●	●	●
	災害に強い連携体制	●	●	●	●	●	●

資料：広島県地域公共交通ビジョン（骨子）R5.4

▲施策の方向性と地域類型の対応（令和5年4月）

(3) 第五次東広島市総合計画

本市では、長期的視点から計画的なまちづくりを進めるため、令和 12(2030)年に向けた新たな将来ビジョンと発展の方向として「未来に挑戦する自然豊かな国際学術研究都市～住みたい、働きたい、学びたいまち、東広島～」を将来都市像とし、「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。



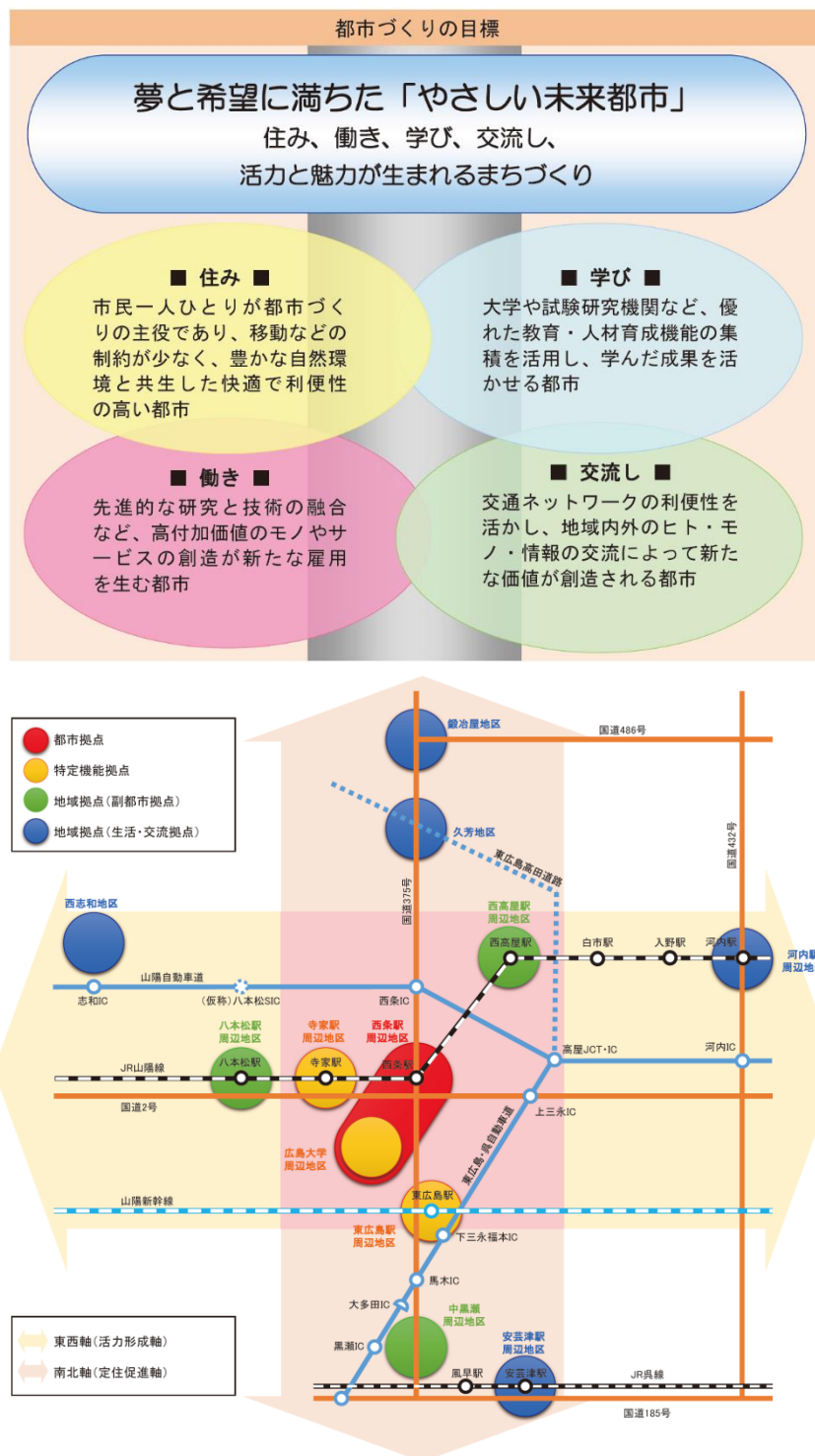
- ① **仕事づくり**：知的資源と産業力で多様な仕事生まれるまち
- ② **暮らしづくり**：自然と利便性が共存する魅力的な暮らしのあるまち
- ③ **人づくり**：誰もが夢を持って成長し活躍できるまち
- ④ **活力づくり**：学術研究機能や多様な人材の交流から新たな活力が湧き出すまち
- ⑤ **安心づくり**：自助・互助・共助・公助によって安心した生活を送れるまち

資料：第五次東広島市総合計画

▲第五次東広島市総合計画(令和 2 年 3 月策定)

(4) 第3次東広島市都市計画マスタープラン

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



資料：第3次東広島市都市計画マスタープラン

▲第3次東広島市都市計画マスタープラン(令和4年3月改定)

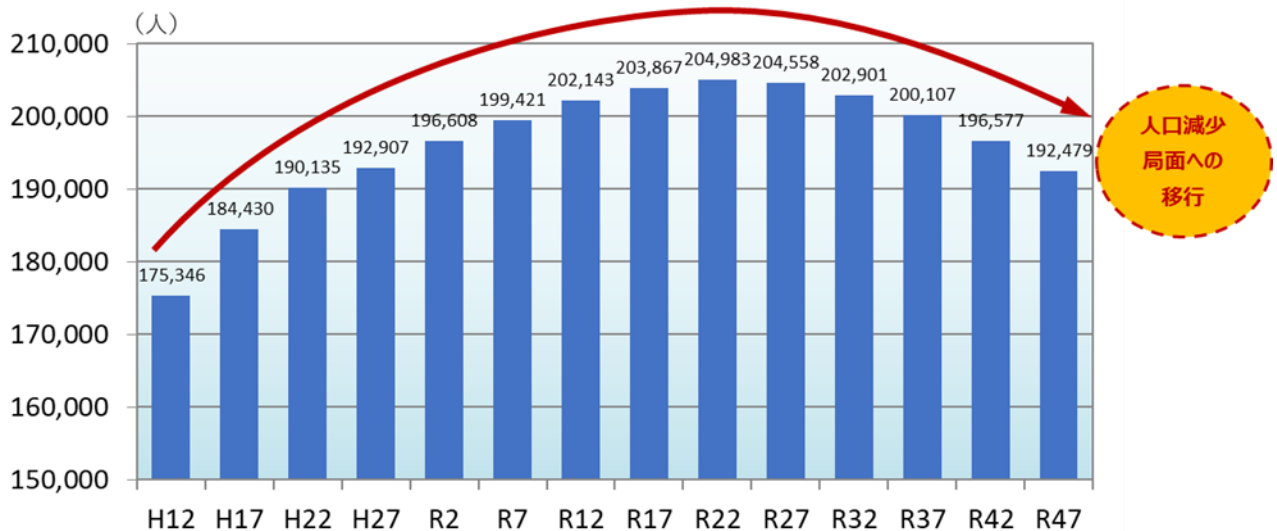
2.3 都市交通の現状と課題

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

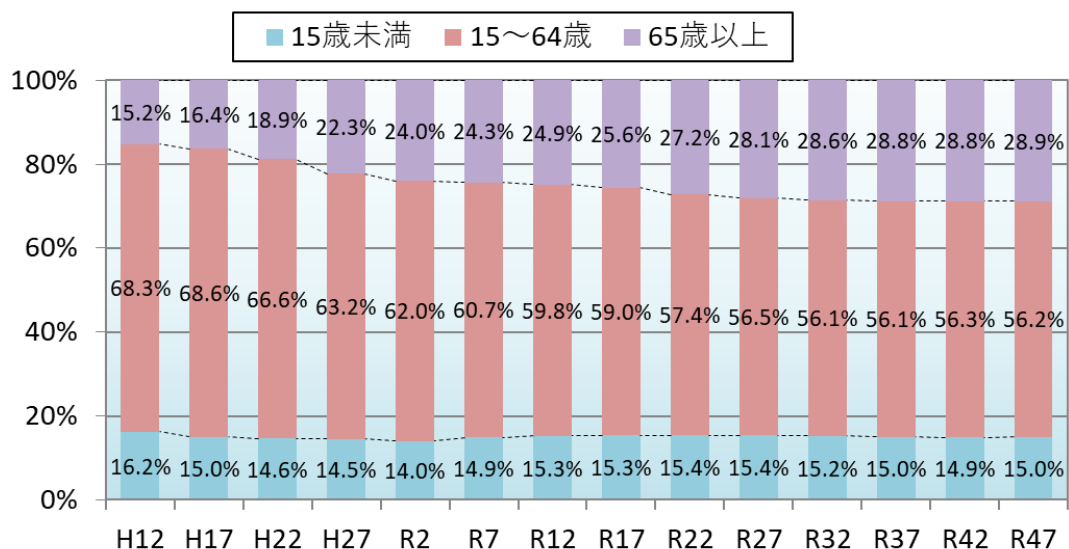
本市の人口は、年々増加傾向にあります。従前の計画策定時は、令和 2(2020)年をピークに減少に転じることが想定されていましたが、最新の予測では、令和 22(2040)年まで増加を続けることが想定されています。

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



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

▲将来人口推計



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

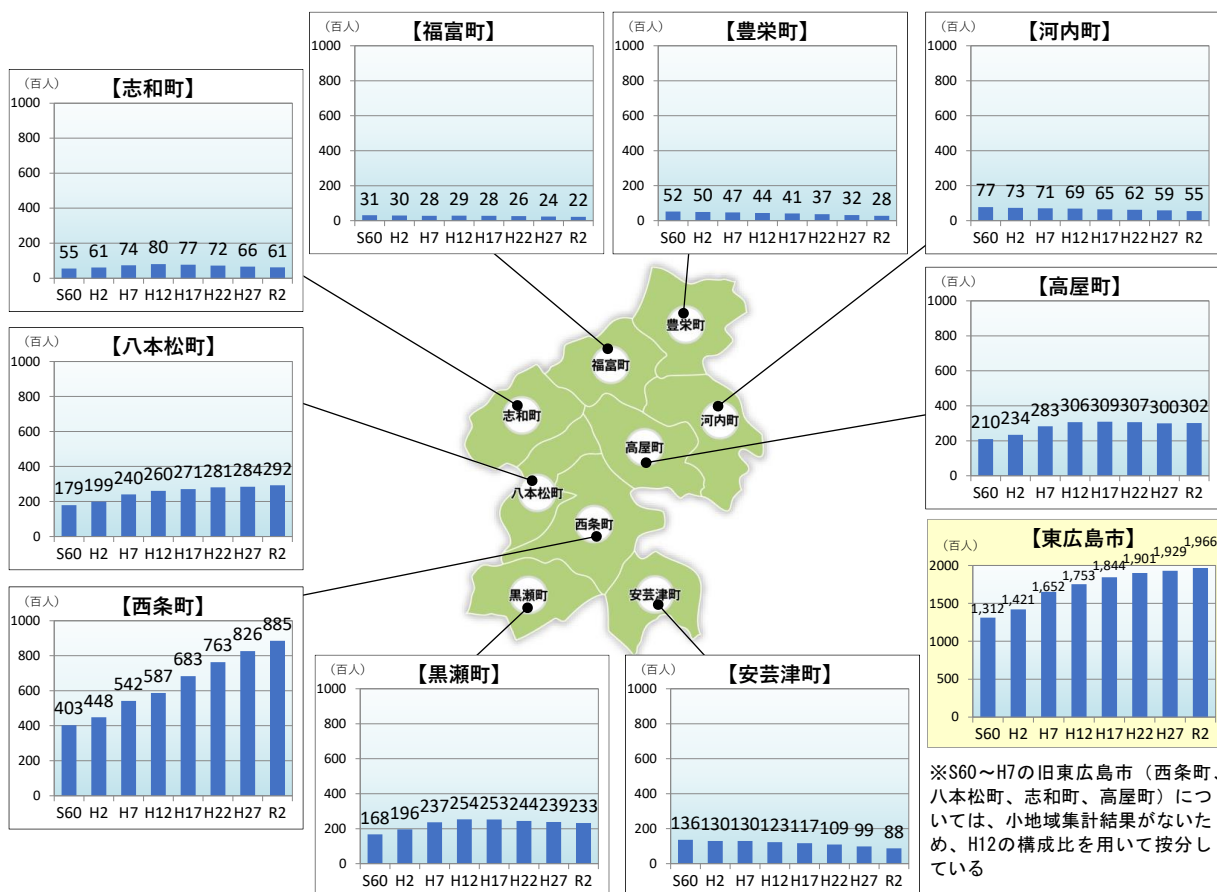
▲年齢 3 区分人口

(2) 周辺部での人口減少と過疎化への対応

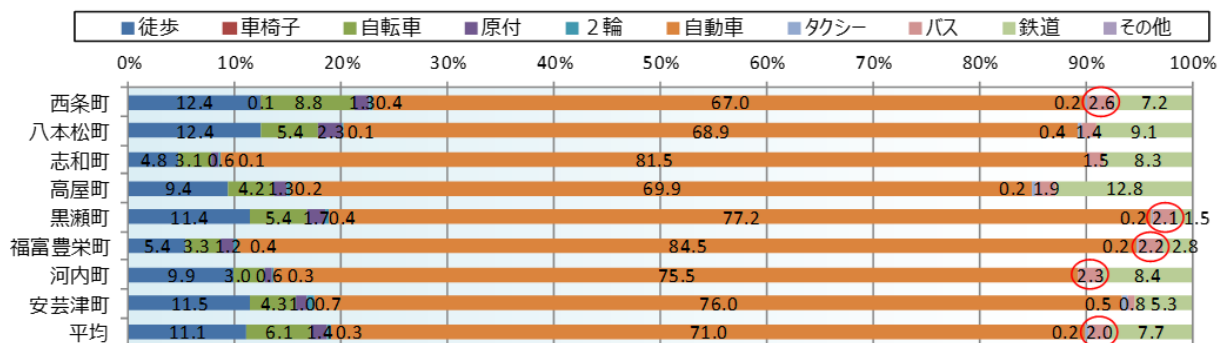
市街地を形成する西条町や八本松町では、引き続き人口が増加していますが、福富町、豊栄町、河内町、安芸津町では減少傾向が続いており、志和町、黒瀬町では平成 12(2000)年、高屋町でも平成 17(2005)年をピークに減少に転じています。

地区別交通手段分担率をみると、公共交通（特にバス）の利用率は平均 2.0%です。平均を上回る地区は、西条町、黒瀬町、福富町、豊栄町、河内町となっています。

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



▲地区別人口推移



資料：H23 都市交通現況調査

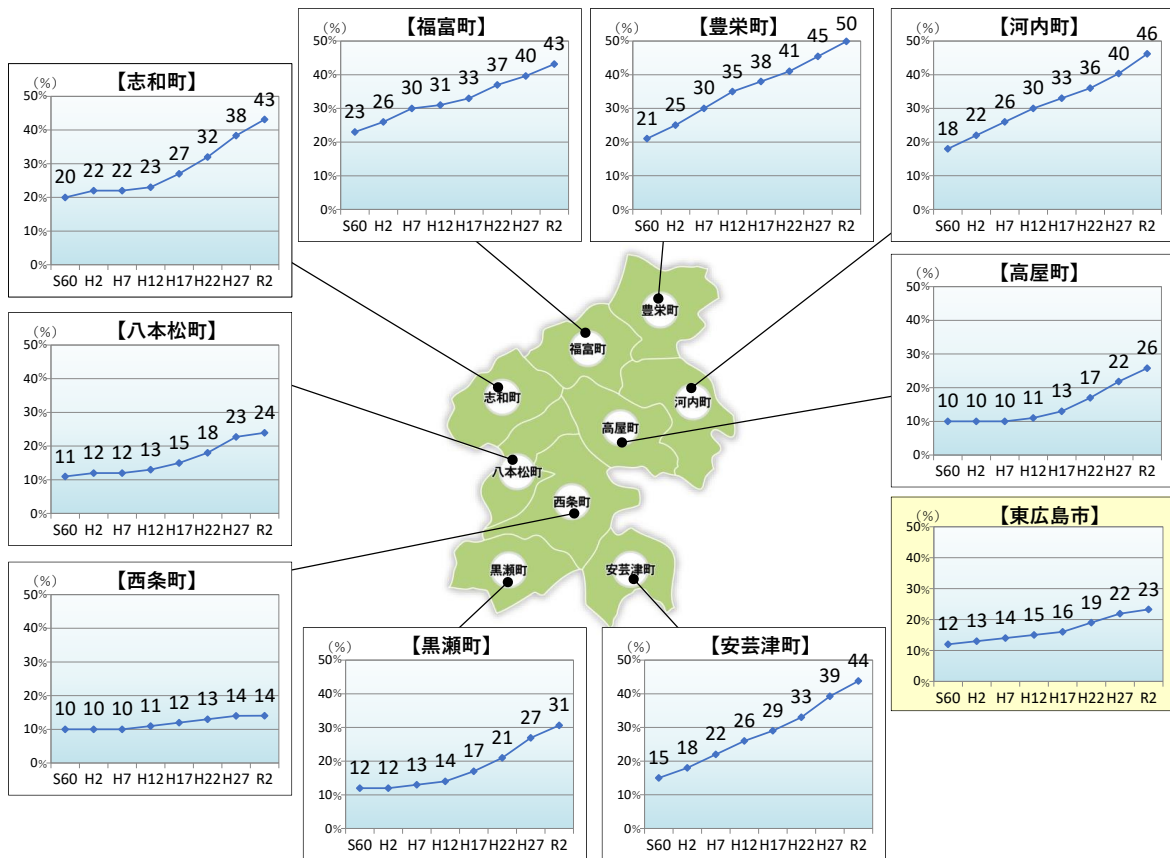
▲地区別交通手段分担率（全目的）

(3) 高齢化への対応

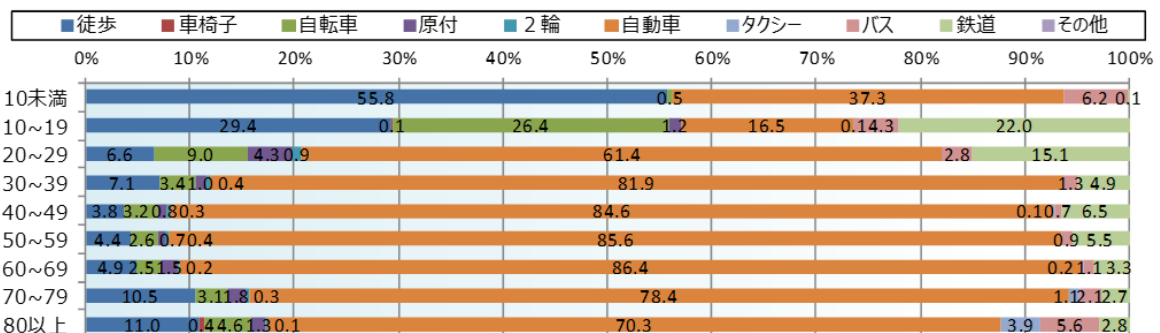
全市的に高齢化が進展し、西条町を除く地区では高齢化率が21%を超える超高齢社会に入っており、特に志和町、高屋町では、平成17(2005)年以降高齢化が急に進展しています。西条町、八本松町、黒瀬町でも同様の傾向はありましたが、平成27(2015)年から令和2(2020)年では高齢化率の伸びは鈍化しています。

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

これらにより、高齢化が顕著な地区への公共交通サービスの維持・確保が必要となります。



▲地区別高齢化推移



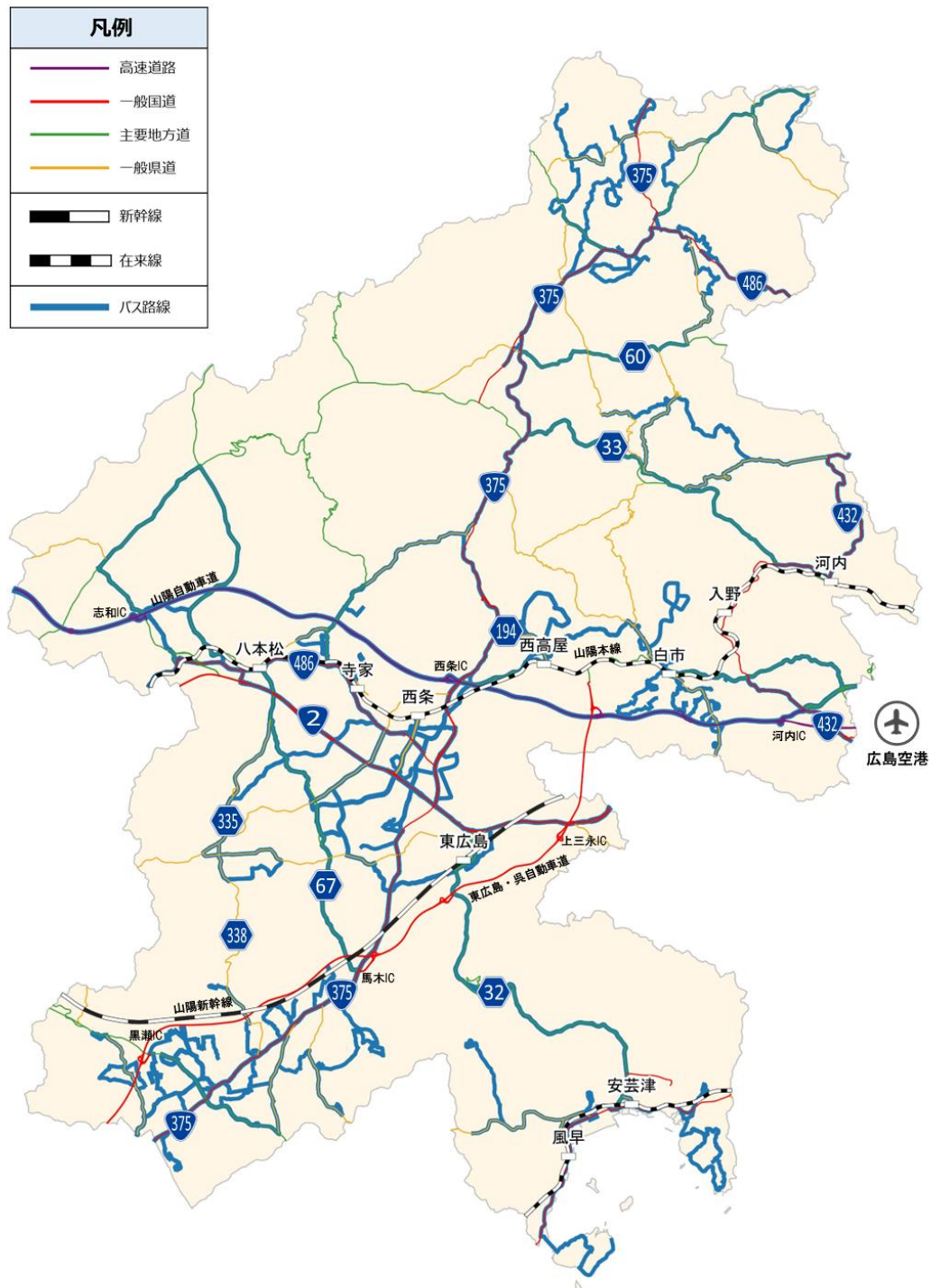
資料：H23 都市交通現況調査

▲年齢別交通手段分担率（全目的、全市）

2.3.2 公共交通への対応

(1) 公共交通の現状

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

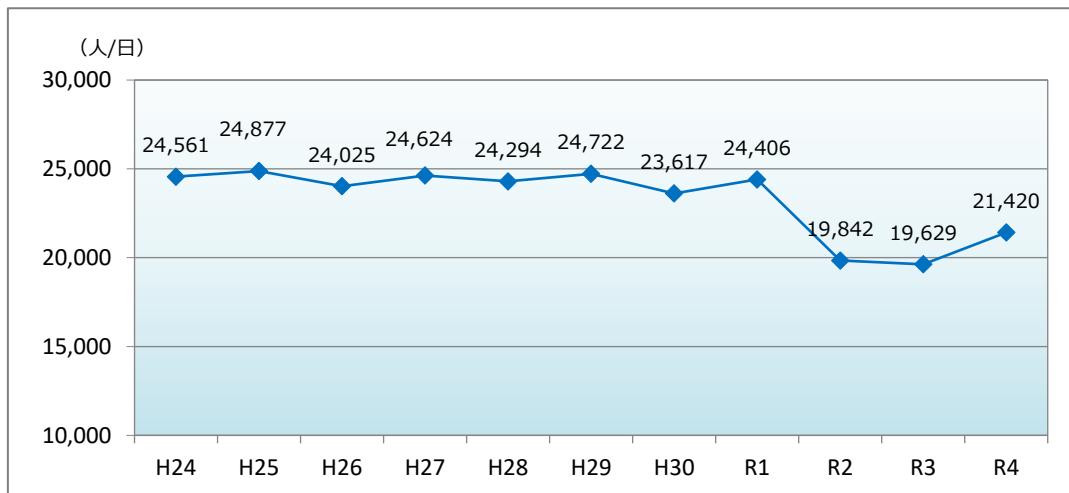


▲公共交通網図

1) 鉄道

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

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



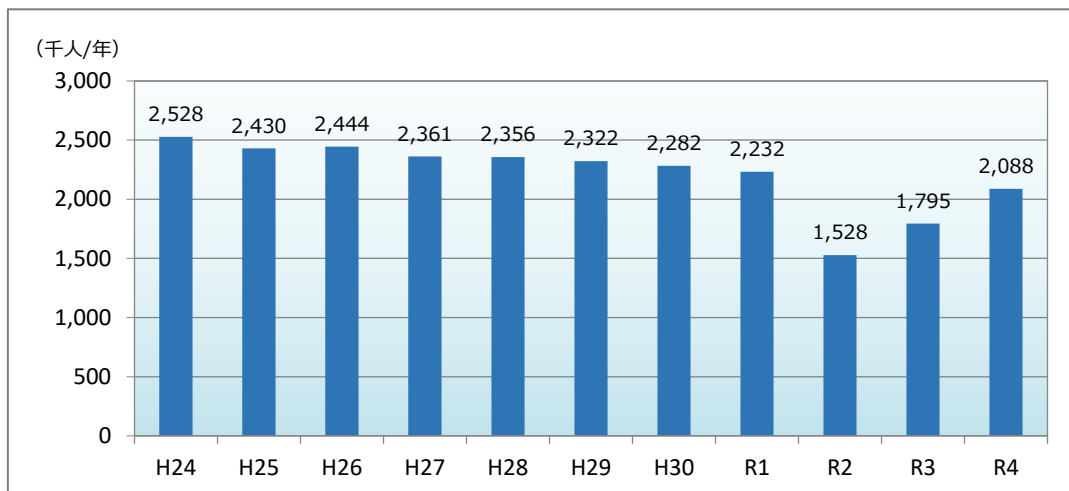
資料：東広島市

▲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、一部の路線は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。



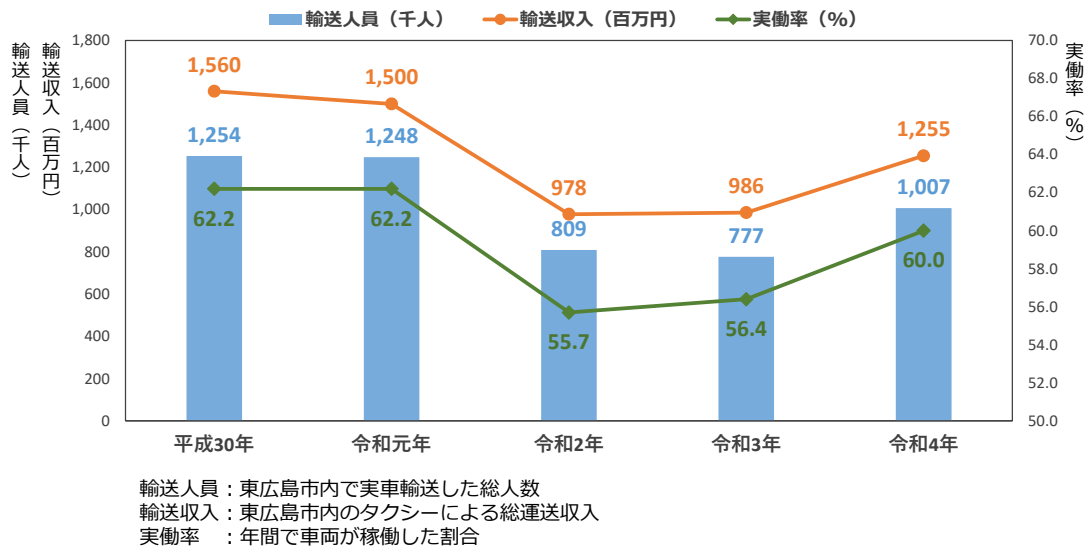
資料：東広島市

▲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

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。



資料：広島県タクシー協会中部支部

▲東広島市内タクシー利用の推移

4) 航路

安芸津港から大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、国内各地とを結ぶ主要空港として、かつ、中四国におけるグローバルゲートとしての役割が期待されています。

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



▲JR 山陽本線



▲路線バス



▲安芸津フェリー



① 八本松駅



① 河内駅



① 東広島駅

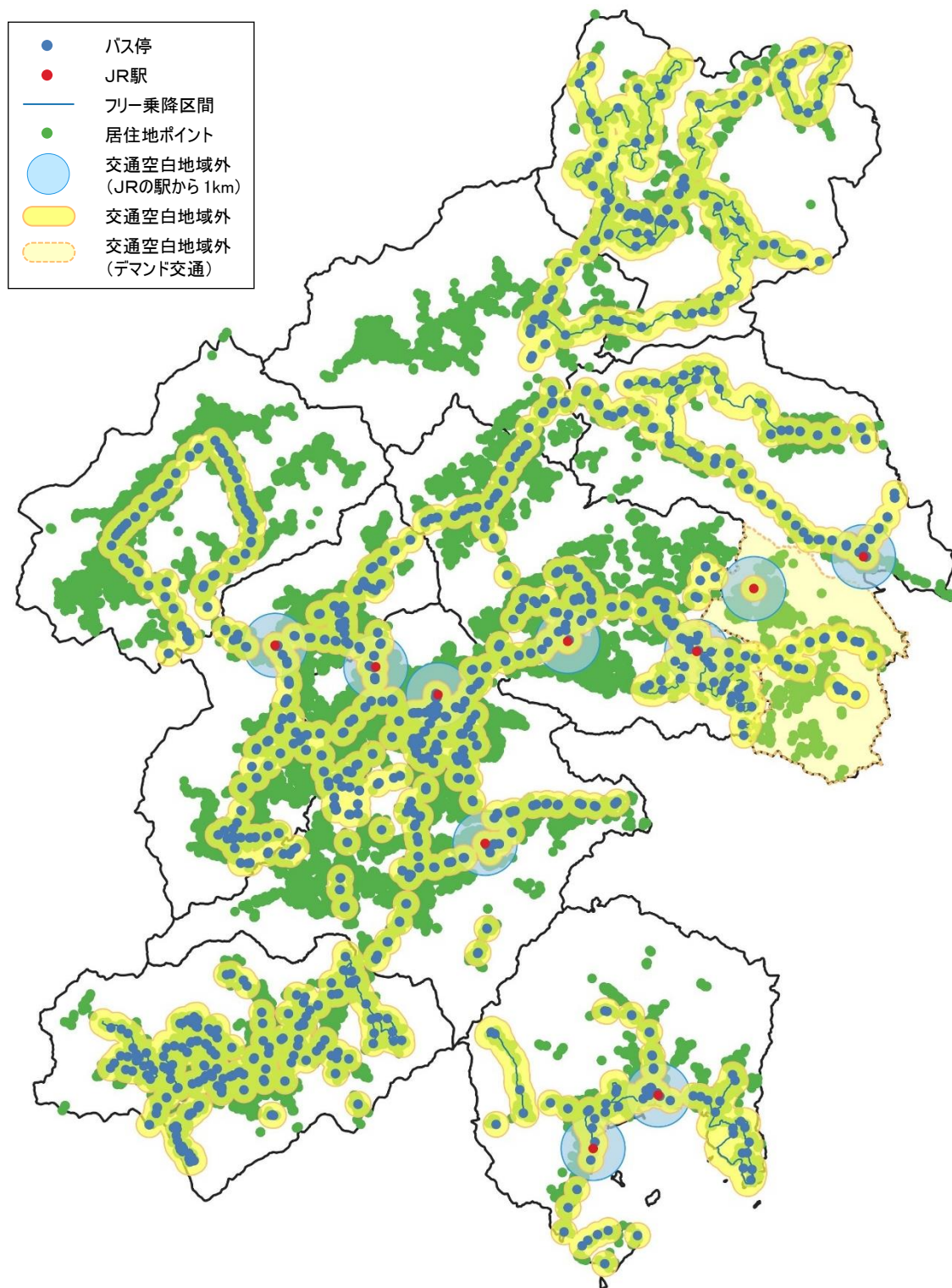


① 白市駅

▲公共交通網と主要交通結節点の位置図

(2) 公共交通空白地域

公共交通空白地域外人口の割合を町別にみると、八本松町、志和町、福富町は全市平均を下回っています。従前の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。

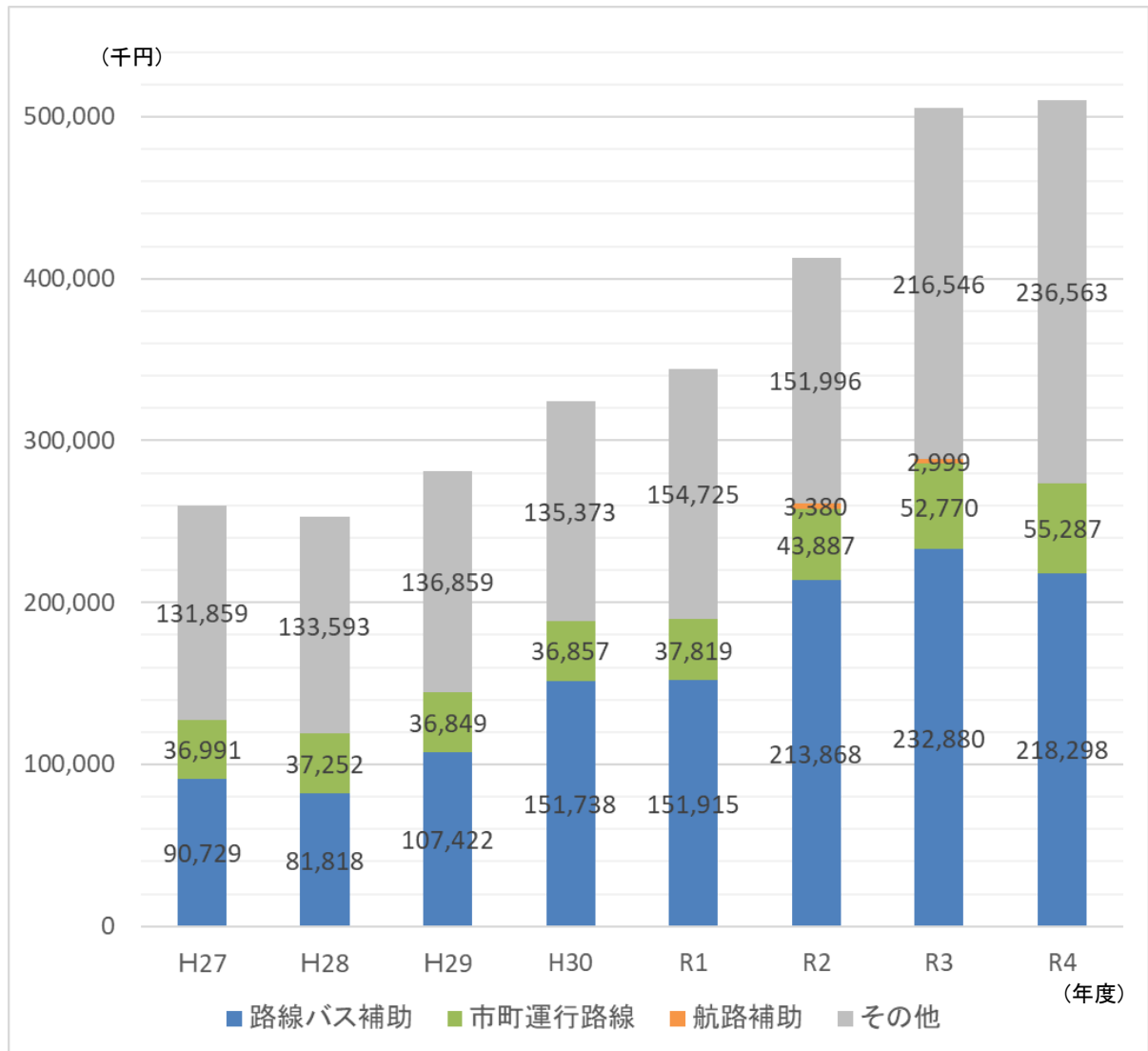


▲公共交通空白地域（令和5年度現在）

(3) 行政負担の状況

本市の路線バスに対する補助金や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

資料：東広島市

▲東広島市の移動に係る行政負担額(決算額)の推移

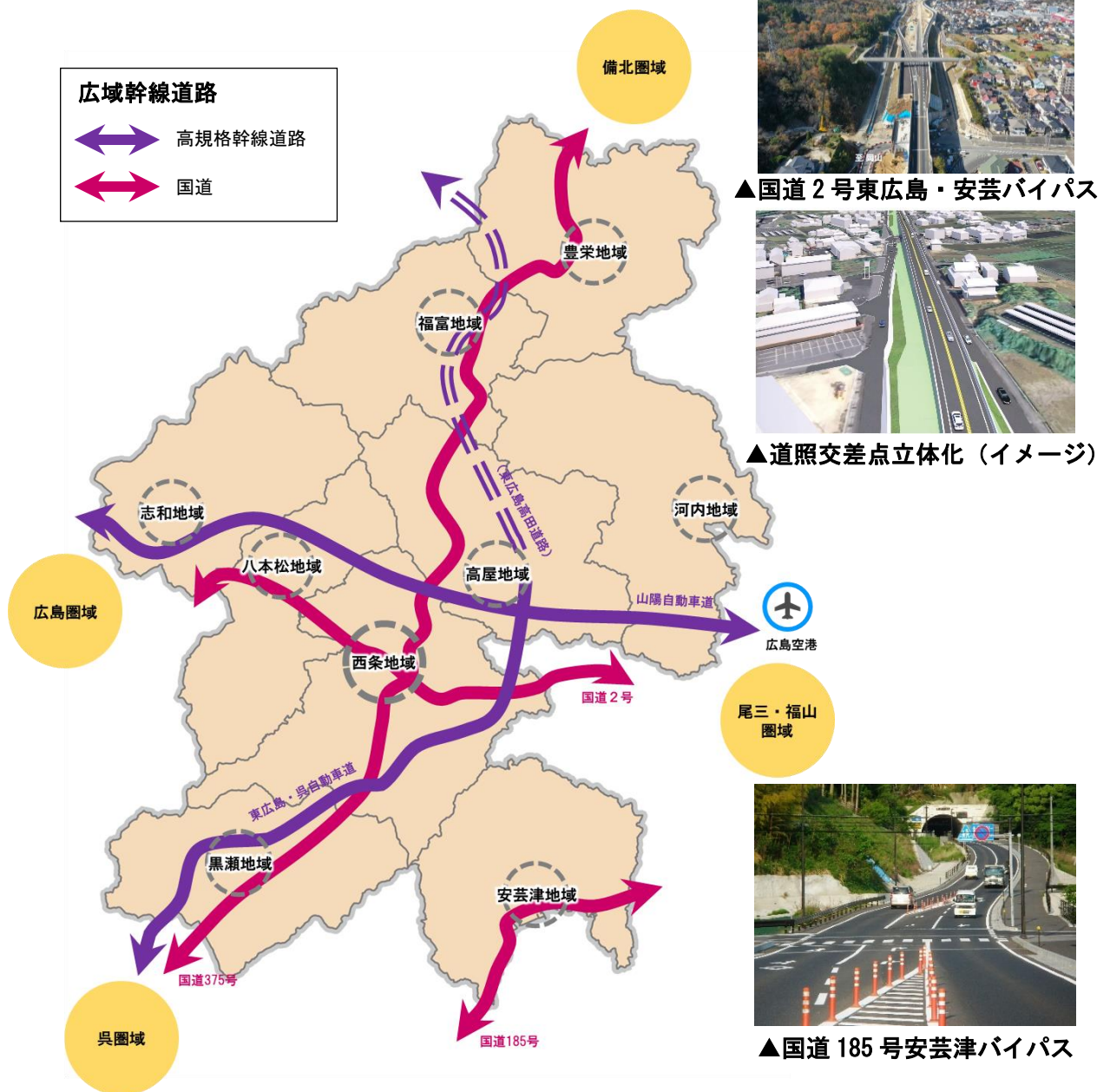
2.3.3 自動車交通への対応

(1) 道路網の現状

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

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

また、これらに連絡する市道が市民の日常生活を支えています。



▲広域幹線道路体系

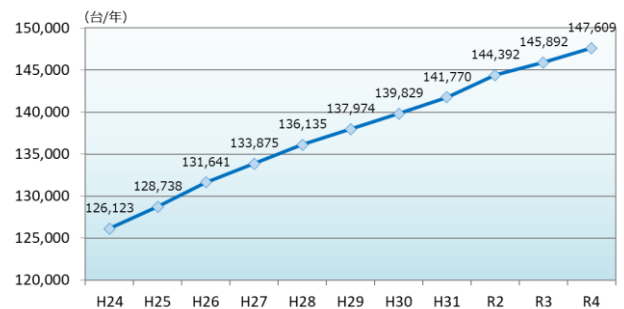
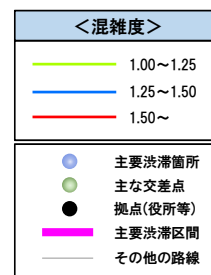
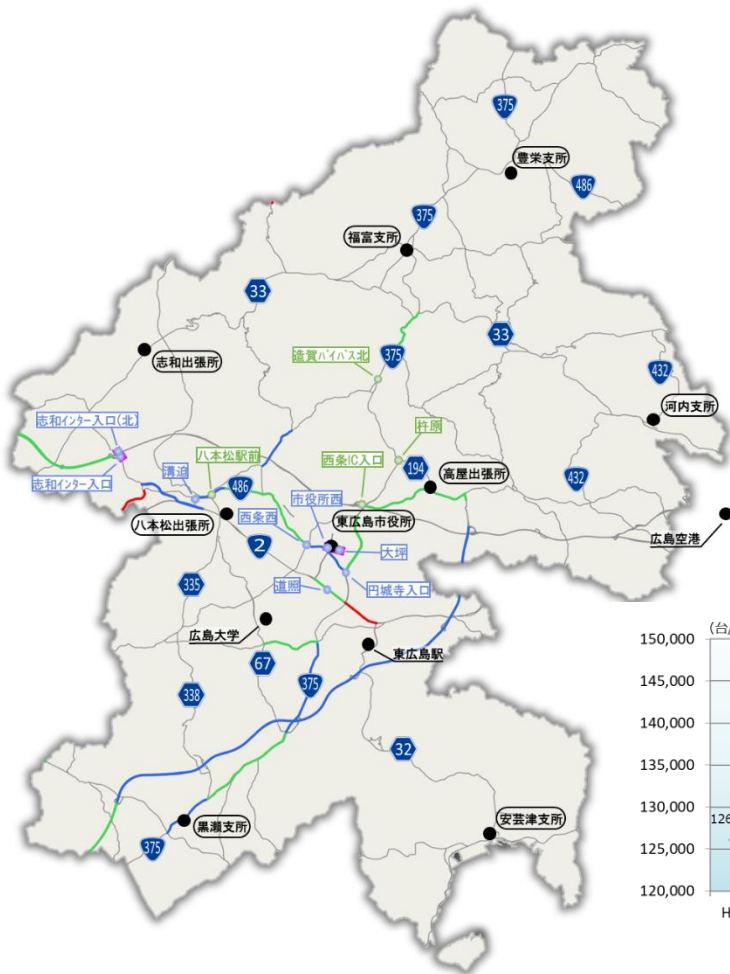
資料：第3次東広島都市計画マスタープラン

(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号御薊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号安芸バイパスの整備が完了し、道照交差点立体化などの整備が進んでいます。

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

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

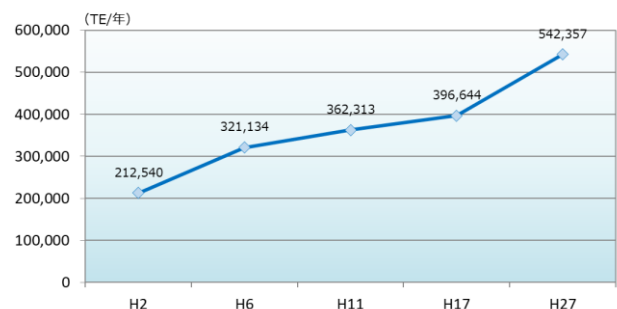


資料：各年の市区町村別軽自動車車両数
各年の市区町村別自動車保有車両数

▲東広島市の自動車保有台数の推移

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

▲道路混雑度図



資料：道路交通センサス

▲東広島市の自動車発生集中量の推移

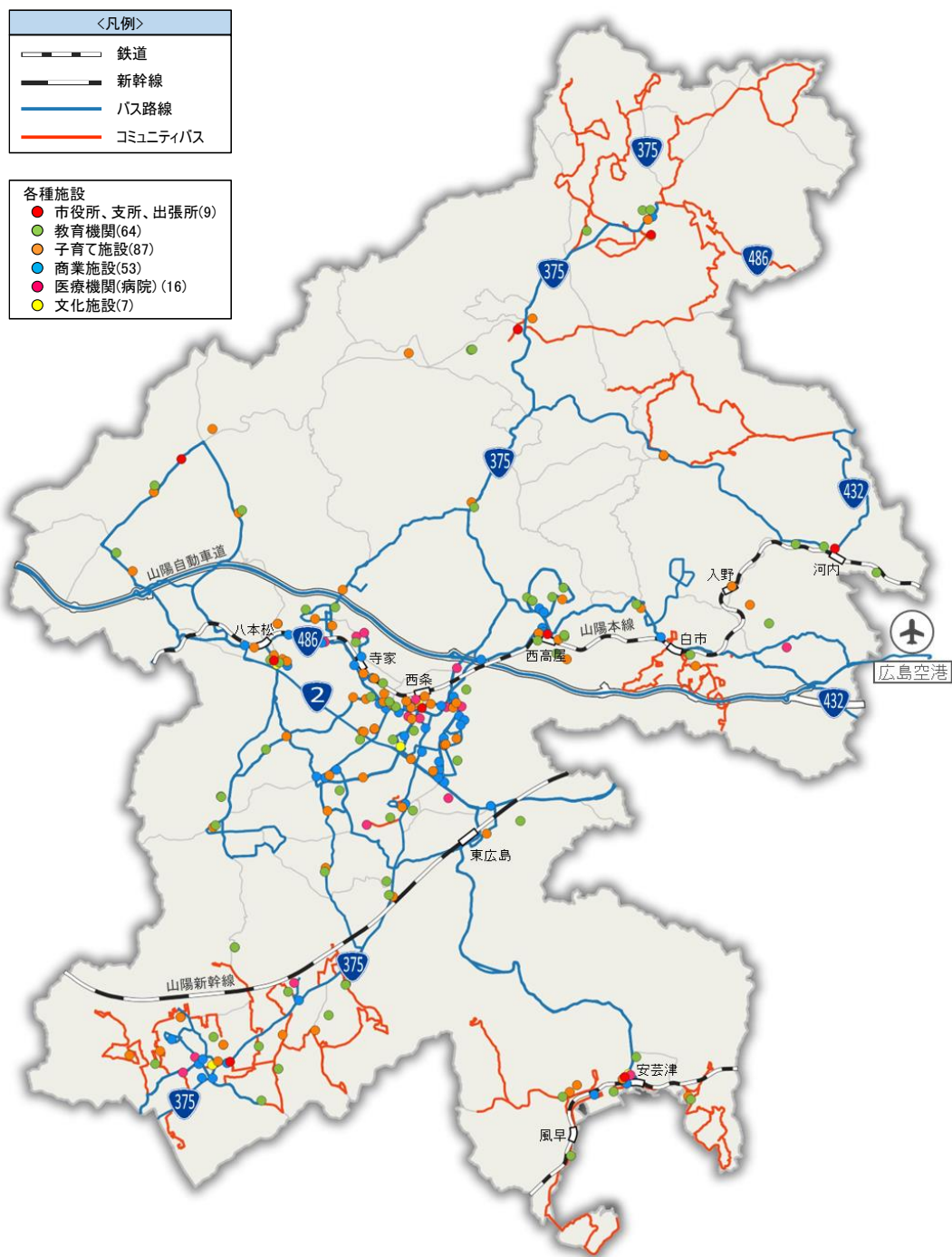
2.3.4 都市機能強化・産業振興への対応

(1) 各種施設の集積状況

市の中心部である西条町をはじめ、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。

そのため、点在している各種施設を結ぶ交通網の構築が必要となります。



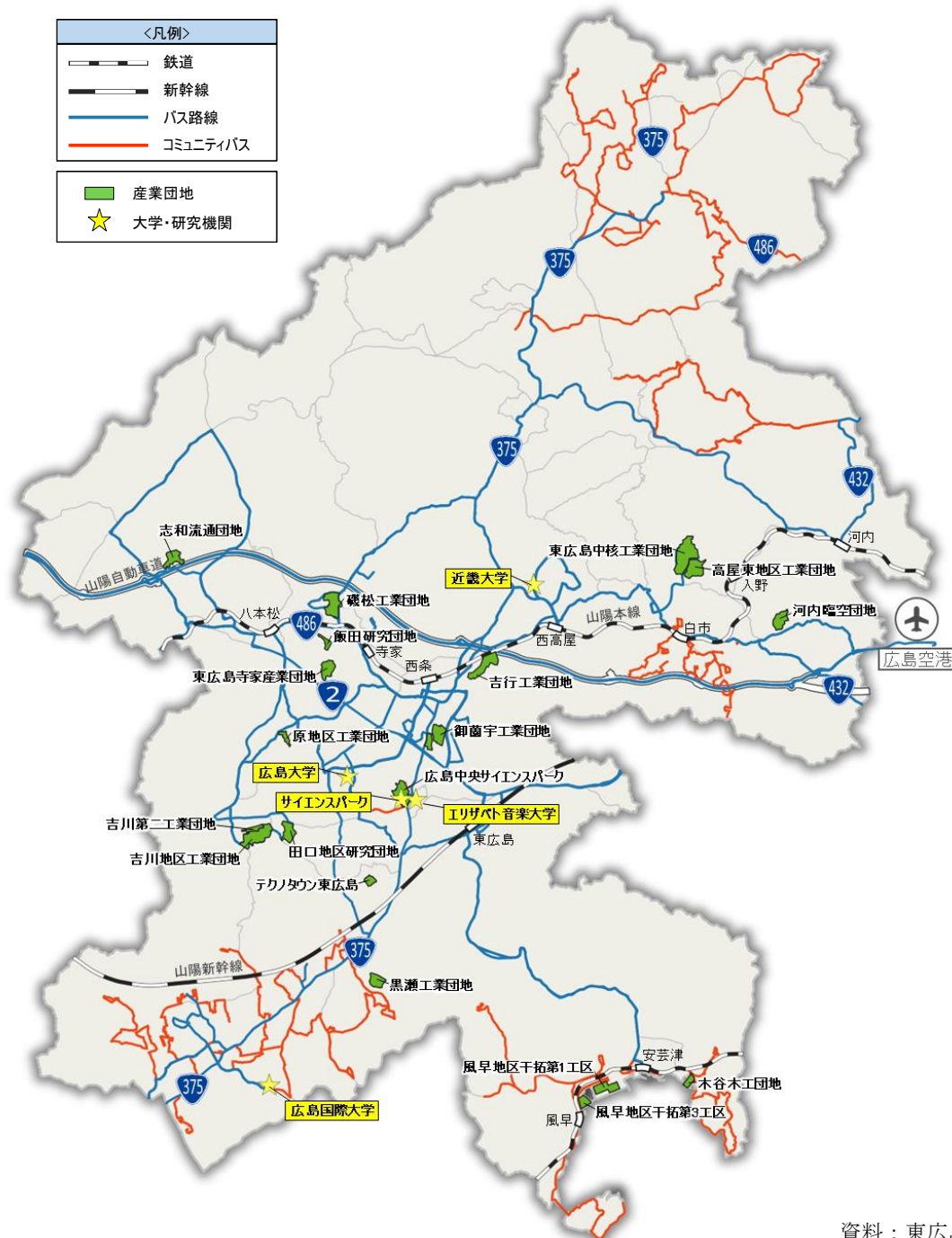
資料：東広島市立地適正化計画から改編

▲各種施設の集積状況

（２）大学、主な産業団地の立地状況

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

そのため、通勤、通学、訪問者等の移動を確保する交通網の構築が必要です。



資料：東広島市

▲大学、主な産業団地の立地状況

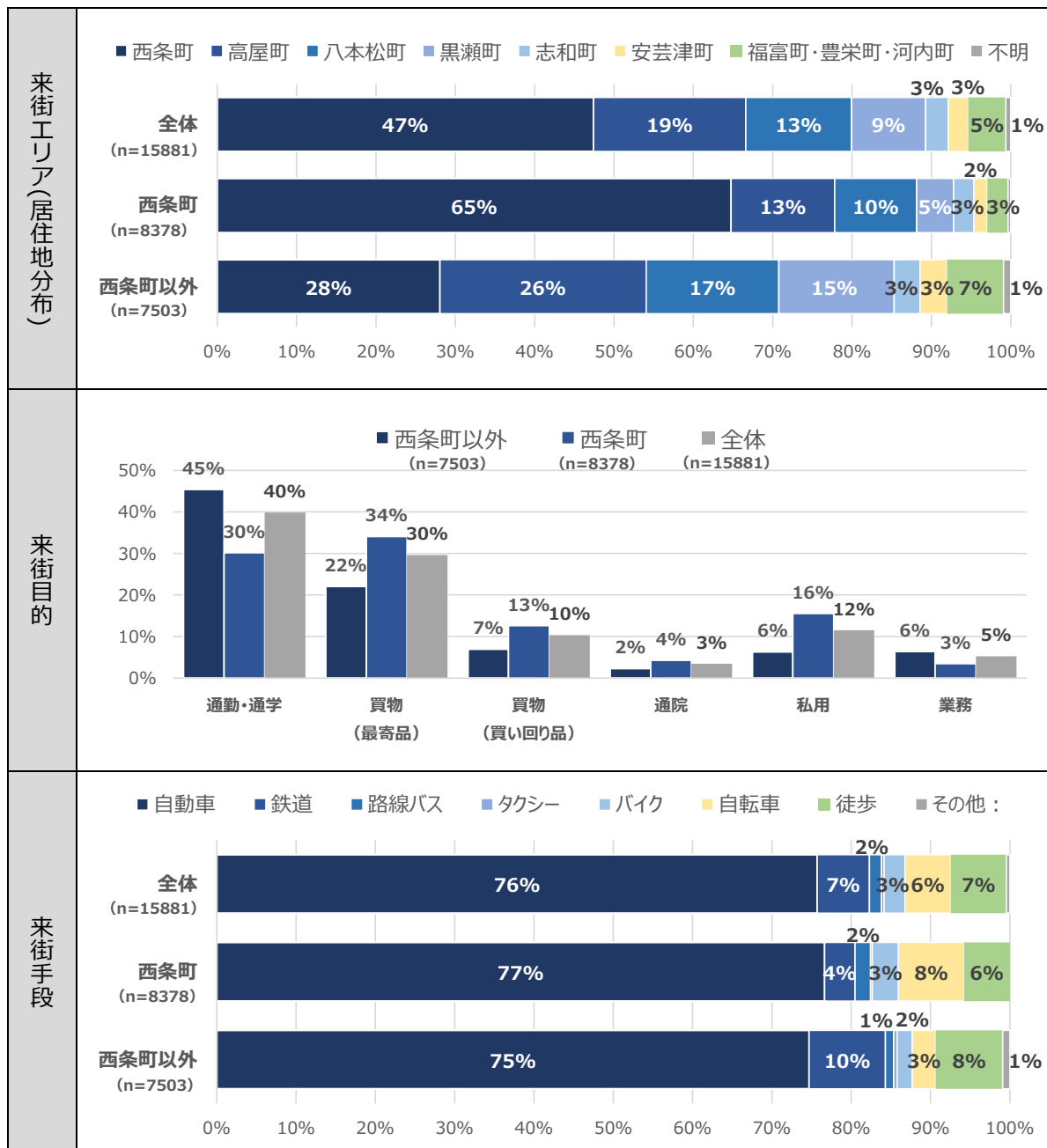
(3) 中心市街地の利用実態

本市の中心市街地にある西条町には、市内各地の居住者が来街していますが、特に西条町の居住者が多くを占めています。

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

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

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



〔備考〕・目的別の移動頻度より月別移動トリップを算出。

・「全体」はアンケート回答者（n=400）の全目的のトリップ総数。

・「西条町」は、うち目的地を西条町とするもの。

・移動頻度の回数換算は以下のとおり。

1. ほぼ毎日 24 回/月
2. 週 4～5 回 20 回/月
3. 週 2～3 回 12 回/月
4. 週 1 回 4 回/月
5. 月 2～3 回 2 回/月
6. 月 1 回 1 回/月

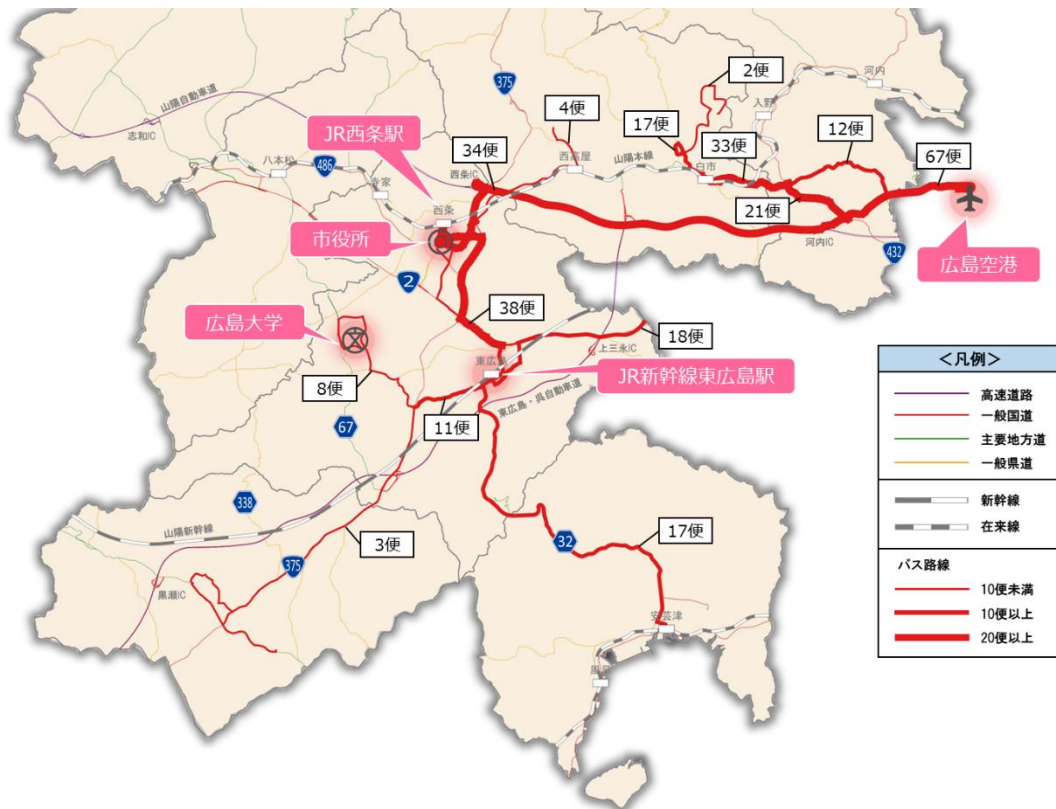
資料：東広島市の都市交通に関する意識調査（令和 5 年 11 月）

(4) 広域移動環境

広域交通拠点（都市の玄関口：広島空港、東広島駅）からバスでアクセスしやすい（乗換なし）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。

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



※乗換なしで到達可能な経路を表示

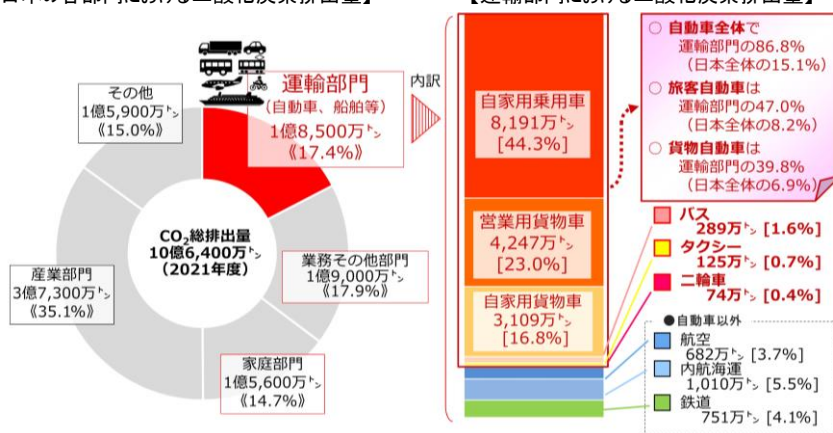
▲広域交通拠点（広島空港、東広島駅）からのアクセス性

2.3.5 環境への対応

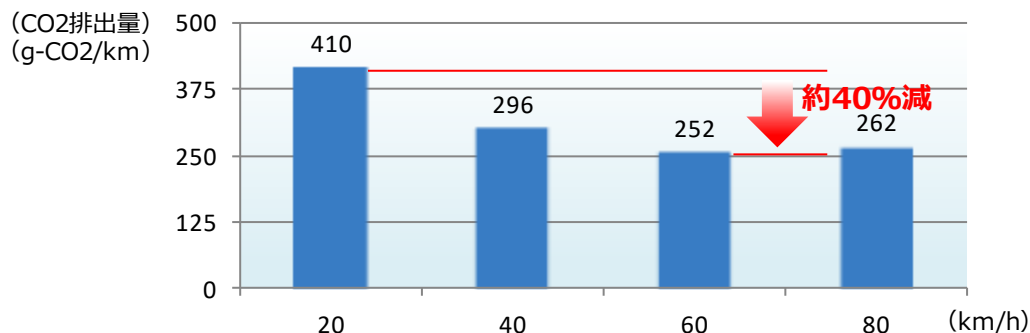
自動車保有台数、自動車交通量の増加からも分かるように、近年、自動車への依存度が高まっています。この結果として、道路混雑の悪化や、これに伴う二酸化炭素（CO₂）排出量の増加を招く等、地球温暖化を引き起こす要因となっています。

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

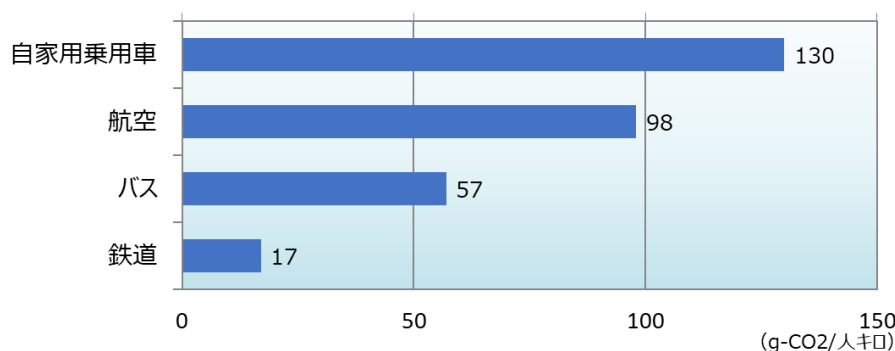
【日本の各部門における二酸化炭素排出量】



▲運輸部門における二酸化炭素排出量（内訳）（2021 年度値）



▲自動車の走行速度と CO₂ 排出量



※1 人を 1km 運ぶときに排出する二酸化炭素排出量を交通機関別に表示

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

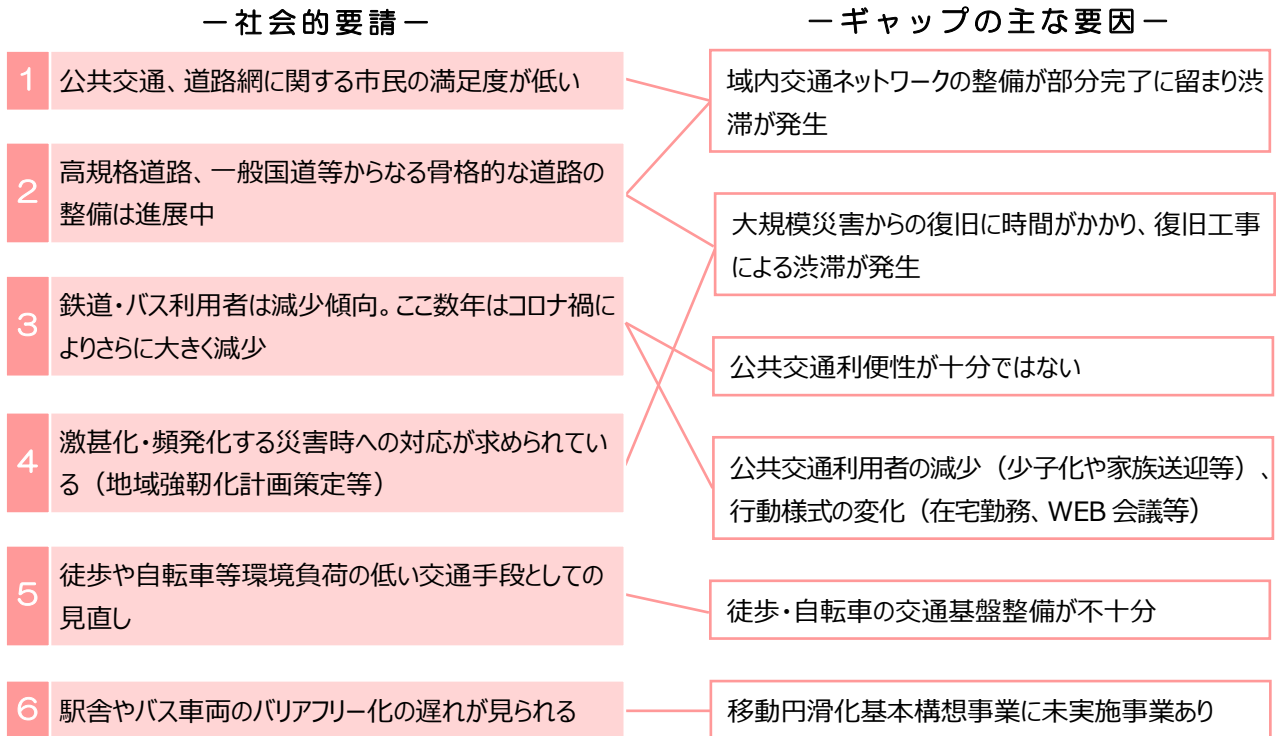
資料：国土交通省 HP

▲輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）（2019 年度値）

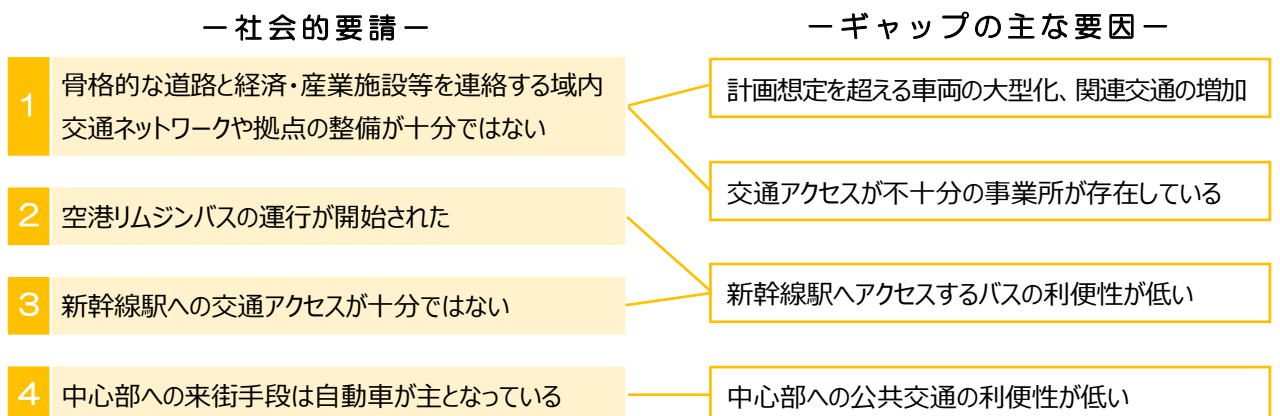
2.4 都市交通のギャップ・社会的要請

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

(1) 日常生活を支える交通の視点



(2) 都市の活力を促す交通の視点



(3) 持続可能な交通の視点

ー 社会的要請 ー

- 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

ーギャップの主な要因ー

地球温暖化の進行、環境意識の高まり

都市のスポンジ化の進行による都市経営の非効率化が顕在化

高齢化による福祉関連予算の増加に伴う投資的予算（維持管理費用含む）の縮減懸念

先端技術の社会実装化進展

行政効率化、過度な負担軽減の要請

少子高齢化、2024 年問題（運転者の労働時間の規制強化等）

各種プロジェクトの運営をマネジメント・コーディネートする人材が不足している

2.5 都市交通マスタープランのこれまでの取組

2.5.1 都市交通マスタープランとは

都市づくりと交通施策等を一体的な取組とし、総合的にバランスのとれた交通施策を、将来を見据えるとともに市民及び関係機関等の合意を得ながら、体系的に実施していくため、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」を平成 25 (2013) 年 12 月に策定しています。

2.5.2 都市交通マスタープランにおけるこれまでの取組

(1) 道路

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



資料：広島国道事務所

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



資料：広島県

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



資料：広島国道事務所

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

〔その他の施策〕

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

等

(2) 公共交通

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



資料：東広島市

▲JR 寺家駅開業（平成 29 年 3 月）



資料：芸陽バス HP

▲市街地循環バス“のんバス”運行開始
（平成 29 年 10 月）



資料：東広島市

▲西条エアポートリムジン運行開始
（平成 29 年 10 月）



資料：黒瀬さくらバス運行協議会

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

〔その他の施策〕

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

(3) 徒歩・自転車、その他

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



資料：東広島市

▲JR 寺家駅駐輪場整備（平成 29 年 3 月）



資料：東広島市

▲ブルバール空間再構築
（自転車道・歩道分離）（令和 5 年 3 月）



資料：東広島市

▲小型車両による自動運転実証実験



資料：東広島市

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

〔その他の施策〕

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

割引乗車券の使い方

<タクシーで使用する場合>

1回の乗車における使用枚数（金額）の制限はありません。

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

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

◆ 割引乗車券使用例 ◆

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

<バスで使用する場合>

1回の乗車における使用枚数（金額）の制限はありません。

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

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

・予約制の高速バスは利用できません。

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

◆ 割引乗車券使用例 ◆

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

(RS. 10.1改訂)

資料：東広島市

▲高齢者割引乗車券

3. 将来交通計画の基本理念と基本方針

3.1 基本理念

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

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

(1) 日常生活を支える交通

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

(2) 都市の活力を促す交通

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

(3) 持続可能な交通

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

3.2 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。

3.3 基本方針

基本理念に応じた基本方針として、以下のとおり定めます。

(1) 日常生活を支える交通

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

(2) 都市の活力を促す交通

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

(3) 持続可能な交通

リ・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。
	9	MaaS・交通 DX・交通 GX の積極的推進 ● MaaS の積極的推進により、都市での活動総量の向上を図る。 ● 自動運転、隊列走行等の最新技術の社会実装など、交通 DX・GX 推進により省人化・施策効果の波及・拡大を図る。
	10	共創型交通への転換による交通の維持・活性化 ● 観光施設、医療・福祉、教育機関、企業等の新たな公共交通利用者の掘り起こしを行う。 ● 分野別輸送サービスの利便性向上を図る。 ● 公共交通のクロスセクター効果を見える化し、交通事業者の経営安定化等を多様な関係者との共創により展開する。 ● 共創型交通への展開に向けたプロジェクトの深化と運営マネジメント力の向上を図る。

4. 将来交通計画

本章では、基本理念・基本方針に基づいた将来交通計画を示します。

将来交通計画については、3つの基本理念とそれぞれの基本方針を実現するために必要な施策の方向性と想定される主な施策メニュー、達成度合いを計る目標値を示します。

4.1 基本理念 日常生活を支える交通に係る検討

道路交通ネットワークの強化

- 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
- 渋滞解消に向けた施策の展開（交差点改良、信号制御等）

徒歩、自転車ネットワークの強化

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

バリアフリーの推進

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



公園のような道路



安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路

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

4.2 基本理念 都市の活力を促す交通に係る検討

公共交通ネットワークの強化

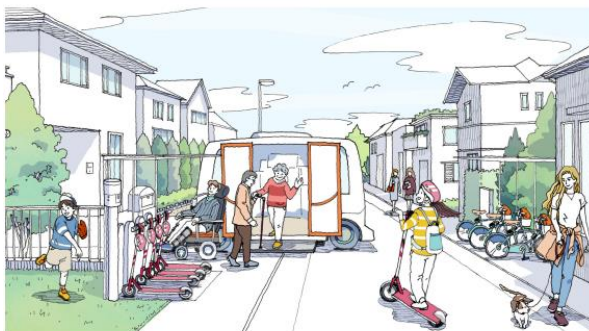
- ラストワンマイルの新たなモビリティの確保（端末シェアモビリティ等）
- バス高速輸送システムによる基軸化
- 公共交通空白地域の早期解消
- 西条市街地での循環交通等の整備・充実
- 需要と利用者ニーズにマッチした移動の確保

公共交通の利便性向上

- 東広島駅へ停車する新幹線の増便
- 空港・新幹線駅への連絡強化

交通結節点の強化、 乗継利便性向上

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



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

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

4.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討

公共交通の利用促進策の実施	● 公共交通の利用促進条例の制定 ● パーク＆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	● 様々な支障に対する BCP 策定と災害時に貢献する緊急体制への備え ● 緊急輸送道路の機能維持強化
交通 DX・交通 GX の推進	● 運行管理・業務効率化(高度化等) ● 自動運転・隊列走行の導入検討 ● MaaS プラットフォームの構築 ● AI オンデマンド交通の導入 ● 環境配慮型車両・設備等の導入 ● 交通のコスト削減・地域の CN 化
目的別輸送の確保	● 観光、医療・福祉、教育、企業などの個別移動ニーズへの効率的な対応 ● 交通事業の維持、運転士不足の解消支援 ● 共創型経営システム（上下分離方式等）の検討 ● 交通×ビジネスのデータ共有、マネジメント・コーディネート人材の育成 ● タクシー等の民間事業の活用、航路の維持・確保

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

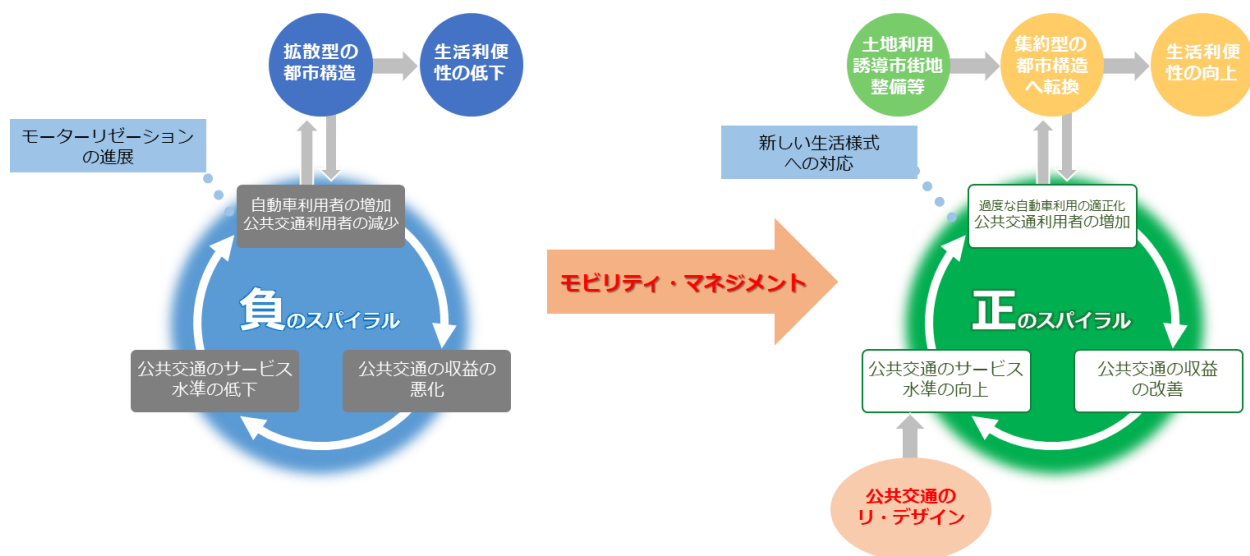
資料：公共交通のリ・デザイン（国土交通省）

4.4 基本理念を支えるモビリティ・マネジメントの取組

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

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

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



▲基本理念を支えるモビリティ・マネジメント

4.5 基本方針を実現するための取組・施策メニューの一覧

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

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

【**拡**】：改定前計画から事業拡大する施策メニュー

【**新**】：改定前計画から新規追加した施策メニュー

4.6 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	
日常生活を支える交通	①生活インフラとしての交通網の構築 ・通勤、通学、買物、通院等の生活に欠かせない移動を円滑にする交通網を構築する	道路	重要な路線の混雑度		1.0以上が点在	1.0以下
			上記以外の道路混雑度		1.25以上が点在	1.25以下
			拠点間所要時間（各支所・出張所～市役所）		郊外部（八本松町、志和町、高屋町除く） においては30分を超える	全ての拠点から30分程度
		公共交通	バス	分担率(西条町除く)	2.0%	2.0%（現況維持）
				利用者数	17.1千人	17.1千人（現況維持）
			JR利用者数		20.4千人	23.0千人（13%増加）
			生活拠点間所要時間（各支所・出張所～市役所）		30分～60分程度	郊外部（八本松町、福富町、豊栄町、河内町） で短縮
		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）	
	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%	
都市の活力を促す交通	④社会・経済活動を支える交通網の構築 ・大学、試験研究機関、産業団地等への円滑な人と物の流れを促進する交通網を構築する	道路 【再掲】	拠点を結ぶ道路混雑度（重要な路線の混雑度）		1.0以上が点在	1.0以下
	⑤広域移動環境の整備 ・広島空港、新幹線駅や高速道路等へのアクセスを向上させる	道路	最寄りのIC20分圏域人口カバー率		73.0% （郊外部の豊栄、福富、安芸津を除く地区では 3～10割がカバーされている）	99.9%
		公共交通	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へのアクセス性の確保		広域交通施設(東広島駅・広島空港)へ 直接連絡する公共交通はない	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へ 直接連絡する公共交通網の構築
	⑥中心市街地のにぎわい創出への貢献 ・西条駅周辺部分の移動環境の整備により、にぎわいの創出に貢献する	土地利用	中心市街地発生・集中交通量比率		3.5%（22.9千トリップ）	4.0%（26.9千トリップ）
持続可能な交通	⑦環境負荷の軽減 ・公共交通の利用促進、道路混雑の緩和など、環境にやさしい交通網を構築し環境負荷の軽減を図る	環境	CO ₂ 排出量		570t/年	560t/年（2%削減）
	⑧都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築 ・コンパクトで集約型の都市構造を形成するための交通網の構築する	土地利用	西条地区居住人口比率		10.8%（20.5千人）	12.8%（25.9千人）
			西条地区発生量・集中量比率		14.0%（93.0千トリップ）	16.9%（113千トリップ）
	⑨MaaS・交通DX・交通GXの積極的推進 ・MaaSの積極的推進により、都市での活動総量の向上を図る ・自動運転、隊列走行等の最新技術の社会実装など、交通DX・GX推進により省人化・施策効果の波及・拡大を図る	公共交通	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						

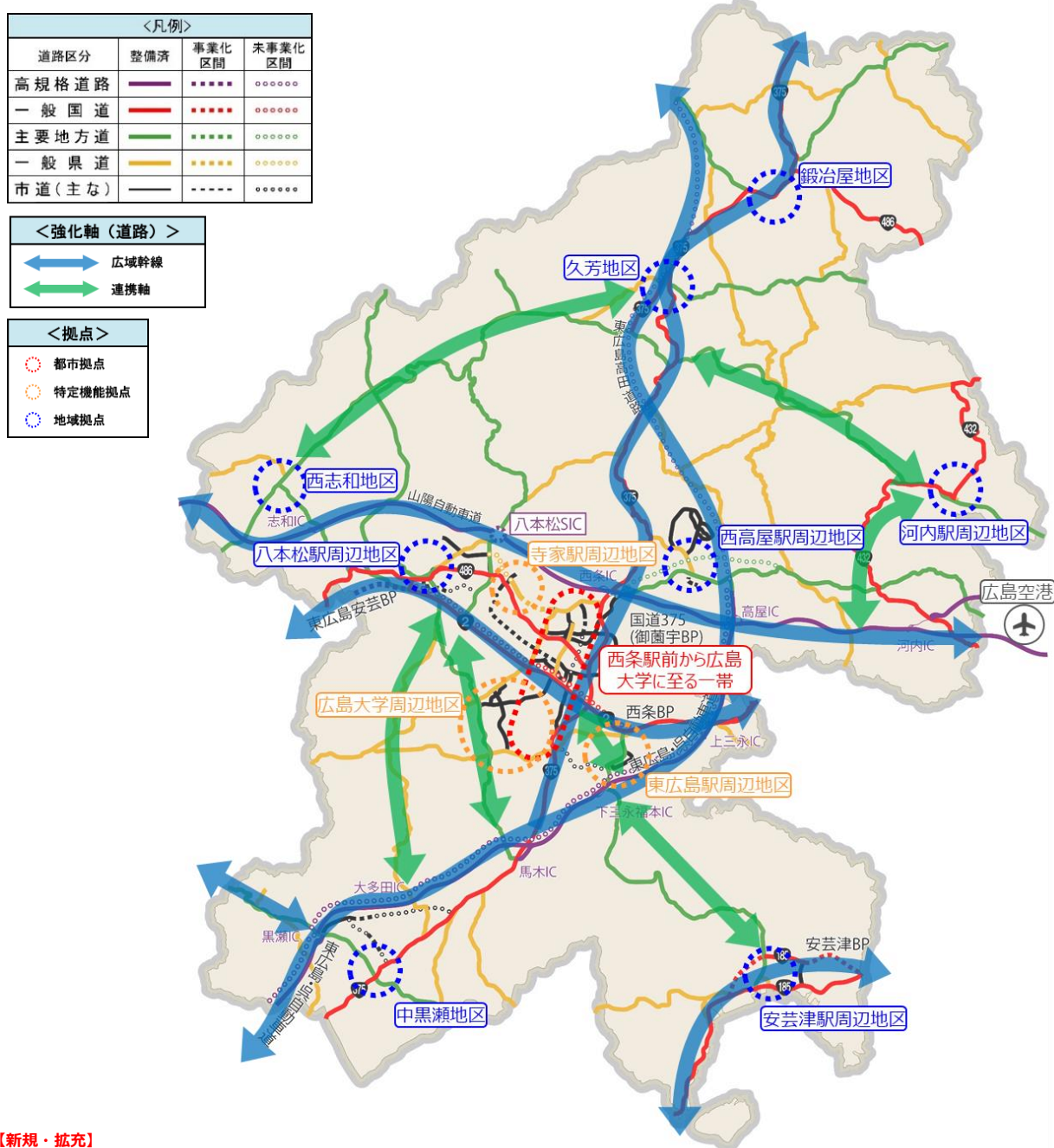
※分析結果によるものであり、実績値と異なります。

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。



【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

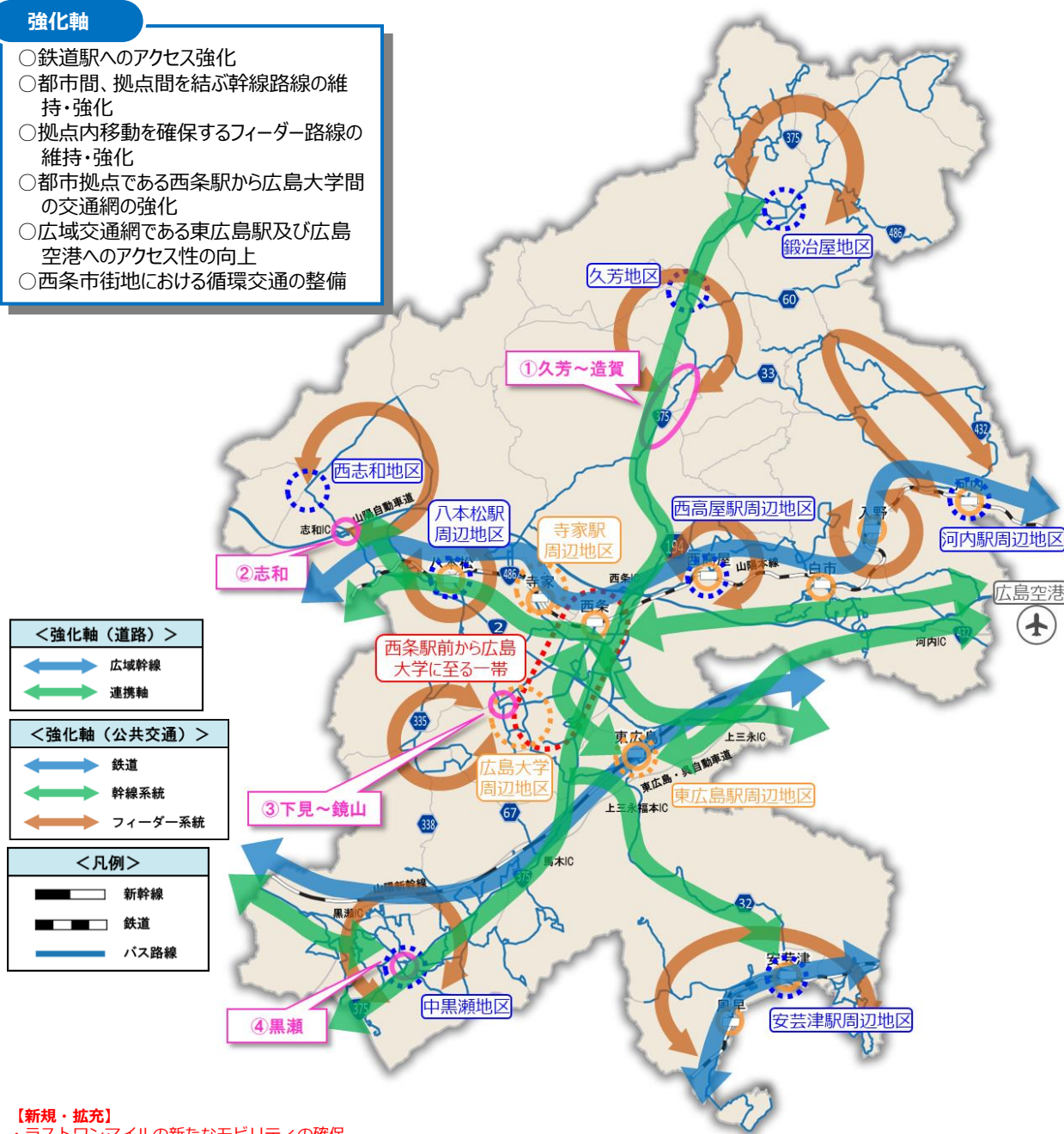
鉄道の強化としては、広域移動を支える鉄道駅へアクセスの強化を図ります。バスでは、都市間・拠点間を結ぶ幹線路線の維持・強化を図るとともに、郊外部においては、拠点内移動を確保するフィーダー路線の維持・強化を図ります。

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

▲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、実際に移動を行う生活を営む市民、経済活動を行う事業者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。

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。

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

本計画では、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

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

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

【評価・改善の仕組み】

本計画の推進には、PDCA サイクルによる効率的な進捗管理が有効です。

■ 計画立案

総合交通戦略・地域公共交通計画の中で、優先的に実施すべき計画・施策を策定します（Plan）。

■ 施策展開

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

■ 評価・改善

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

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

5.2 都市交通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が考えられ、必要に応じて見直しを行う必要があります。

■ 社会経済状況等の変化

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

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

◆付属資料◆

1. 東広島市都市交通マスタープラン改定の経緯

日時	名称	主な内容
令和4年3月24日	令和3年度 第3回東広島市地域公共交通会議	・都市交通マスタープランの位置付け・改定趣旨
令和4年6月24日	令和4年度 第1回東広島市地域公共交通会議	・都市交通マスタープラン改定方針
令和4年10月6日	令和4年度 第2回東広島市地域公共交通会議	・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
令和5年1月30日	令和4年度 第4回東広島市地域公共交通会議	・将来交通需要予測、基本理念と基本方針
令和5年3月28日	令和4年度 第5回東広島市地域公共交通会議	・東広島市都市交通マスタープランの改定状況について
令和5年10月3日	令和5年度 第3回東広島市地域公共交通会議	・東広島市都市交通マスタープランの改定状況について

2. 東広島市地域公共交通会議委員名簿

(令和5年10月時点)

	所 属	役 職	氏 名
会 長	広島大学 大学院先進理工系科学研究科	准教授	塚井 誠人
副会長	東広島商工連絡協議会	事務局長	井上 輝明
委 員	西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部広島支社	課長	山口 晃弘
委 員	芸陽バス株式会社	取締役 第一営業部長	見崎 真二
委 員	中国ジェイアールバス株式会社	運輸部 生活交通活性化推進室 室長	渡瀬 千博
委 員	広島電鉄株式会社	執行役員 交通政策本部 副本部長	山根 辰夫
委 員	私鉄中国地方労働組合	書記長	坪内 直也
委 員	一般社団法人 広島県タクシー協会 中部支部	支部長	山田 伸二
委 員	有限会社白市交通	代表取締役	本藤 房義
監 事	東広島市民生委員・児童委員協議会	理事	佐久間 保昭
監 事	東広島市女性連合会	副会長	片山 節子
委 員	広島県高等学校PTA連合会	広島県立広島中・高等学校PTA会長	重見 裕次郎
委 員	国土交通省中国地方整備局 広島国道事務所	副所長	河井 知久
委 員	中国運輸局広島運輸支局	首席運輸企画専門官	中井 孝司
委 員	広島県	土木建築局 道路企画課長	南 博高
委 員	広島県	地域政策局 交通対策担当課長	藤井 剛
委 員	東広島警察署	交通課長	石川 忠克
委 員	東広島市	地域振興部長	惣引 文彦
委 員	東広島市	建設部長	阪垣 多喜豪
委 員	東広島市	都市部長	竹江 仁

3. 将来交通需要予測結果

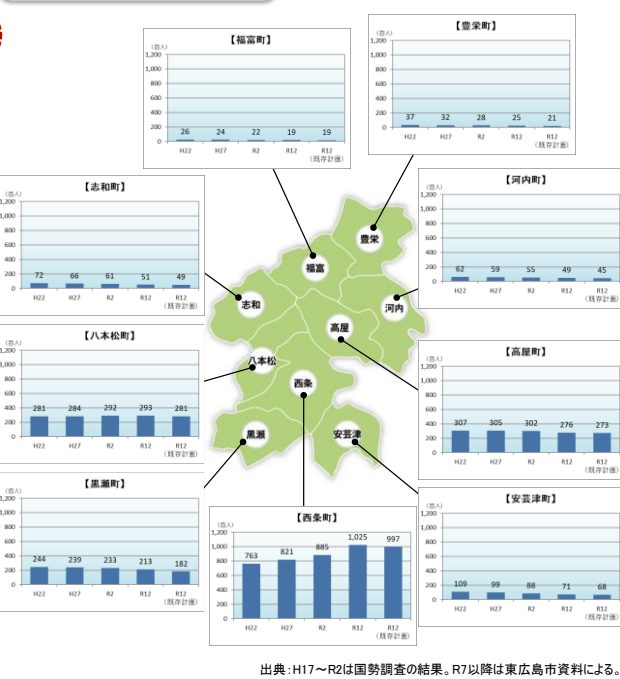
(1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)

1) 将来人口

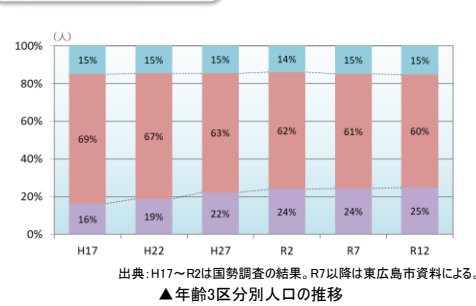
東広島市の将来人口フレーム



地区別将来人口フレーム



年齢3区分別人口



(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。

人口推移

▼人口推移

年齢階層	H22国調	R12	R12-H22
0-4	9,186	9,850	764
5-9	8,992	10,318	1,326
10-14	9,542	10,622	1,080
15-19	12,244	11,421	-823
20-24	16,220	14,688	-1,532
25-29	11,595	10,307	-1,288
30-34	12,746	11,064	-1,682
35-39	14,467	10,715	-3,752
40-44	12,238	11,166	-1,072
45-49	11,358	12,165	807
50-54	10,522	13,026	2,504
55-59	11,417	14,424	3,007
60-64	13,763	11,900	-1,863
65-69	10,744	10,612	-132
70-74	7,713	9,429	1,716
75-79	6,786	9,526	2,740
80-84	5,225	10,186	4,961
85以上	5,377	10,624	5,247
合計	190,135	202,143	12,008

*:年齢不詳を各階層の構成比で按分したものを各年齢階層に加算

(A)

年齢階層別人口

生成量(トリップ:移動回数)推移

▼生成量推移

年齢階層	現況(H23)	将来(R12)	将来-現況
0-4	0	0	0
5-9	23,618	27,263	3,745
10-14	22,121	24,879	2,758
15-19	23,868	22,533	-1,335
20-24	32,849	30,069	-2,780
25-29	23,909	21,503	-2,406
30-34	27,818	24,386	-3,432
35-39	40,174	30,066	-10,108
40-44	40,893	37,702	-3,191
45-49	30,703	33,184	2,481
50-54	31,878	39,884	8,006
55-59	32,094	41,015	8,921
60-64	38,124	33,380	-4,744
65-69	26,865	26,645	-220
70-74	17,526	21,524	3,998
75-79	9,224	13,232	4,008
80-84	6,140	12,356	6,216
85以上	4,091	8,459	4,368
合計	431,795	448,081	16,286

生成量(トリップ:移動回数)推移

人口と生成量の伸び

▼伸び(将来/現況)

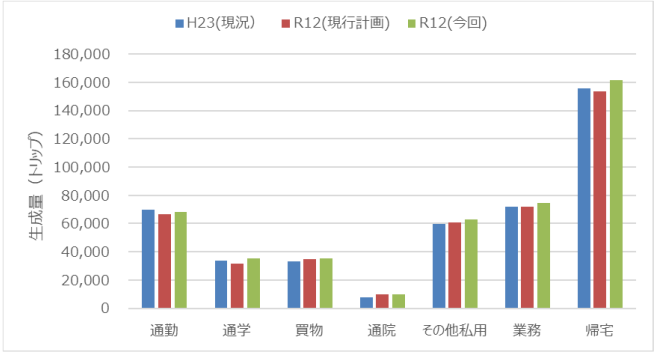
年齢階層	人口	トリップ
0-4	108%	
5-9	115%	116%
10-14	111%	112%
15-19	93%	94%
20-24	91%	92%
25-29	89%	90%
30-34	87%	88%
35-39	74%	75%
40-44	91%	92%
45-49	107%	108%
50-54	124%	125%
55-59	126%	128%
60-64	86%	88%
65-69	99%	99%
70-74	122%	123%
75-79	140%	143%
80-84	195%	201%
85以上	198%	207%
合計	106%	104%

人口と生成量の伸び

(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

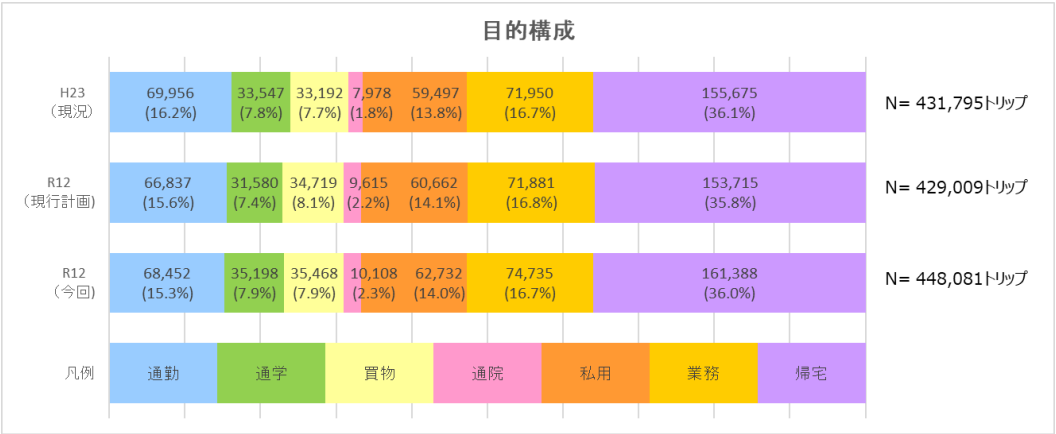
目的	H23(現況)	R12(現行計画)	R12(今回)	変化量 (今回-現況)	変化率 (現況⇒今回)	変化量 (今回-現行)	変化率 (現行⇒今回)
通勤	69,956	66,837	68,452	-1,504	-2%	1,615	2%
通学	33,547	31,580	35,198	1,651	5%	3,618	11%
買物	33,192	34,719	35,468	2,276	7%	749	2%
通院	7,978	9,615	10,108	2,130	27%	493	5%
その他私用	59,497	60,662	62,732	3,235	5%	2,070	3%
業務	71,950	71,881	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

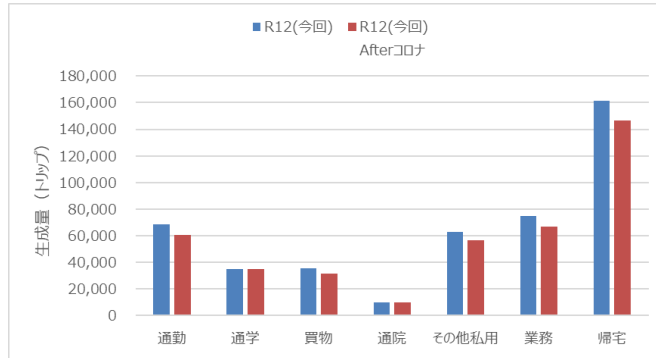
- ・将来(R12)生成量は、現況(H23)に比べ、通勤、通学、帰宅目的は減少
- ・買物、通院、私用目的は増加



(1) 将来フレーム(人口及び交通量の動向)

5) アフター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



▼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

〈アフター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)

5

(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

■現況推移に基づく趨勢シナリオ

- ・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、交通インフラ以外の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。

■アフター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。

6

(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。

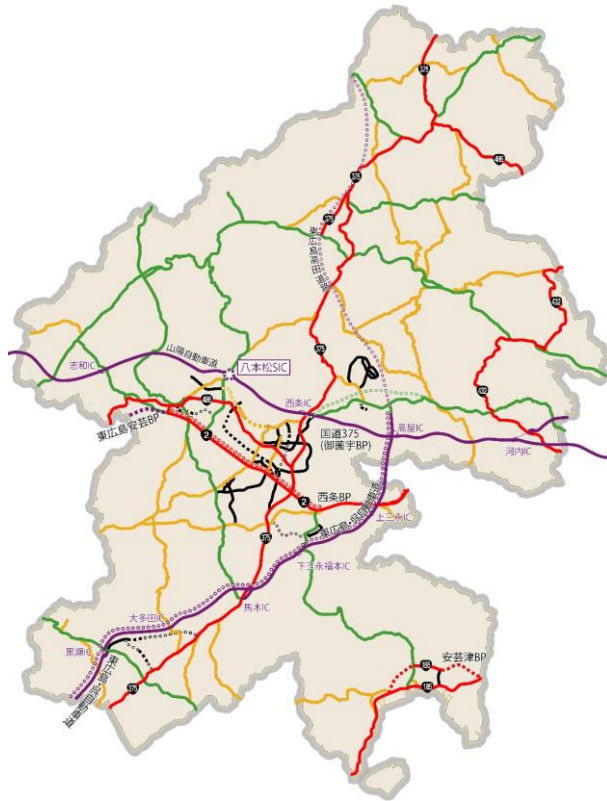
■主な路線(既定計画)

現況道路網に加え、下記の整備を見込む

- 国道2号東広島・安芸バイパス(暫定2車線)
- 国道375号御園宇バイパス
- 国道185号安芸津バイパス
- 各都市計画道路のうち事業認可済みの路線・区間
- (仮称)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)	——	*****	○○○○○



7

(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

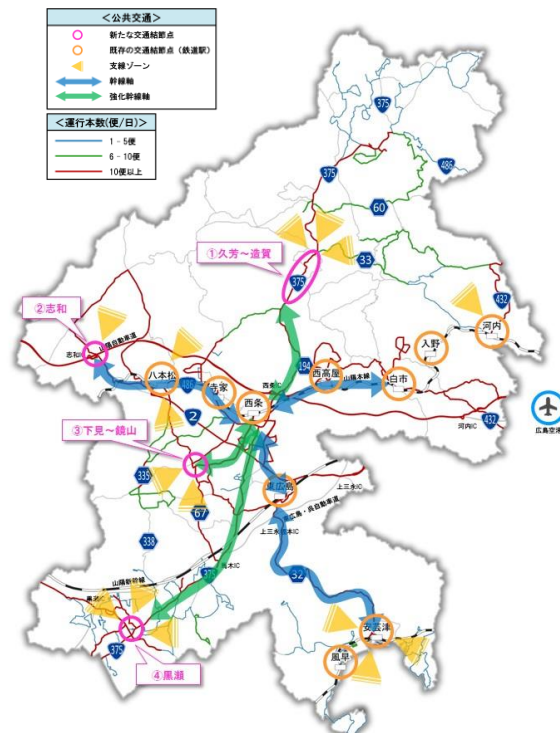
- 将来交通計画の基本理念の実現に向けて実施中・検討中の施策として地域公共交通利便増進実施計画(H29.3)の施策を想定したネットワークとした。

■主な計画(既定計画)

現況公共交通網に加え、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



8

(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)

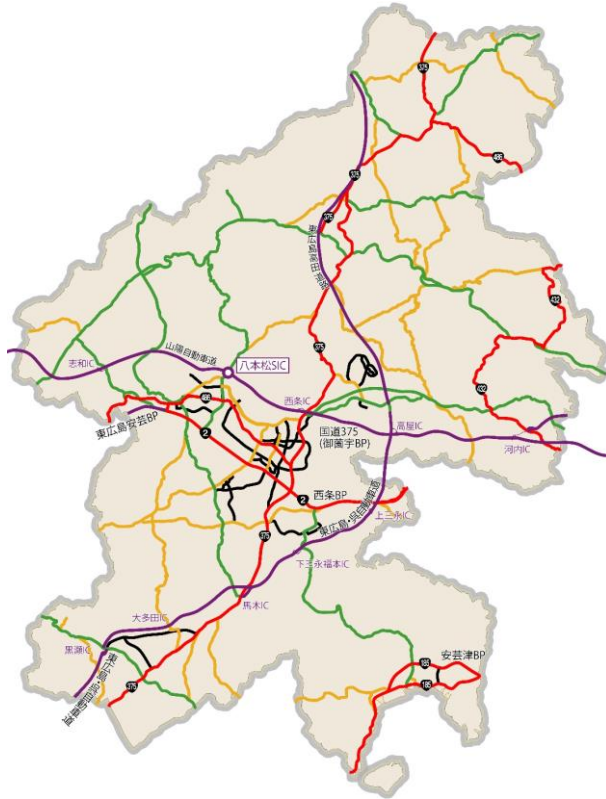
●道路網

- 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)
- 国道2号東広島・安芸バイパス(4車線化)
- 国道2号西条バイパス(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)	■



9

(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)

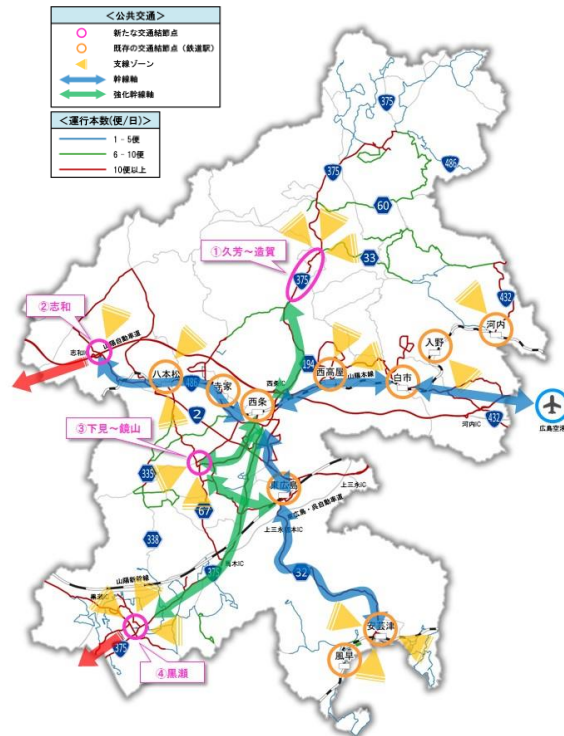
●公共交通網

- 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～東広島駅に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



10

(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	
■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（方面別）
				JR	分担率(*4)	現況以下
					利用者数	現況以上（方面別）
				生活拠点間所要時間(各支所・出張所～市役所)		現状以下
				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)

11

(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
			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
		中心市街地のにぎわい創出	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	CO ₂ 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)

12

(3)将来交通需要予測

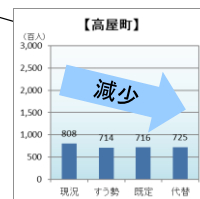
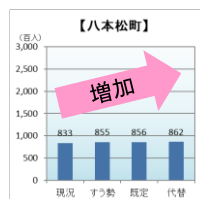
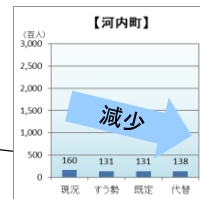
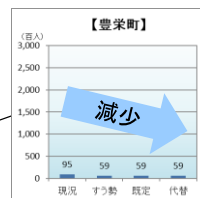
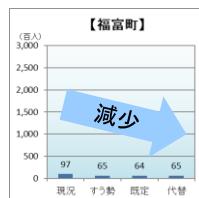
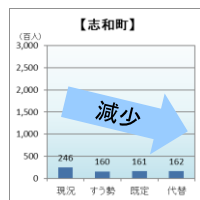
1)手段分担結果

東広島全体

- 東広島全体でみると分担傾向に大きな変化はない。

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。



▼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

(単位:発生集中量)

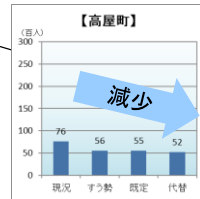
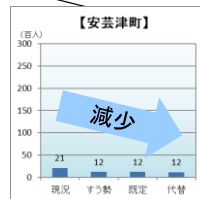
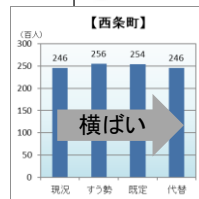
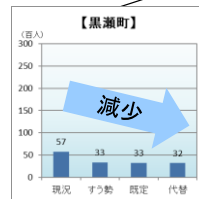
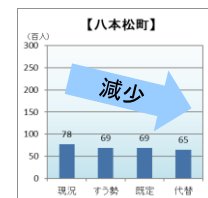
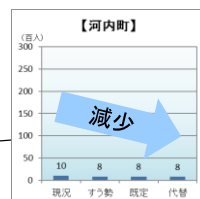
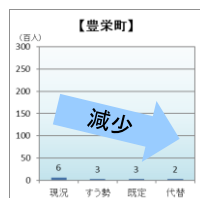
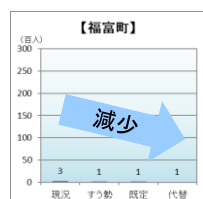
13

(3)将来交通需要予測

1)手段分担結果

自転車

- 自転車利用者数の総数は、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)

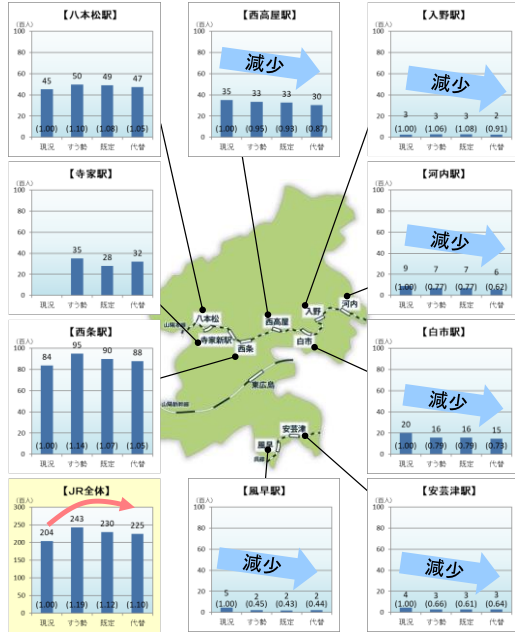
14

(3)将来交通需要予測

1)手段分担結果

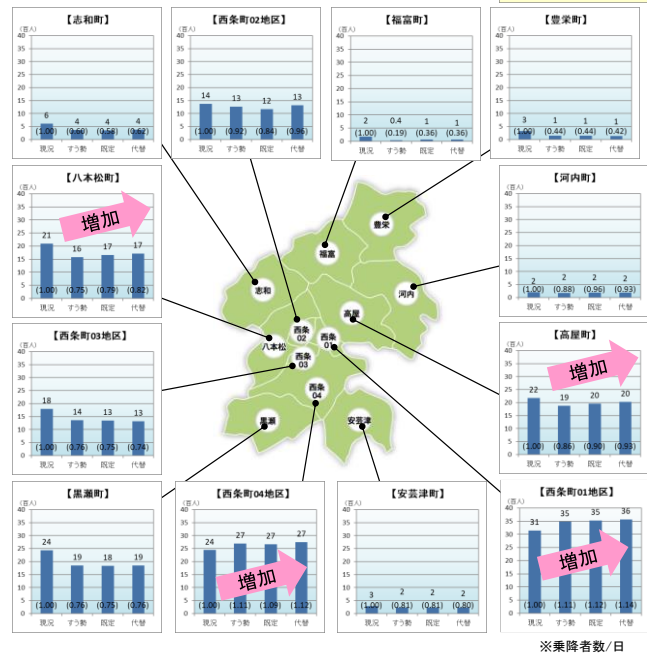
| JR

■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。



| 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。



15

(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。



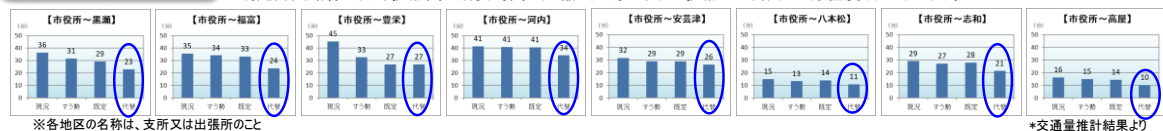
| 代替

■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。



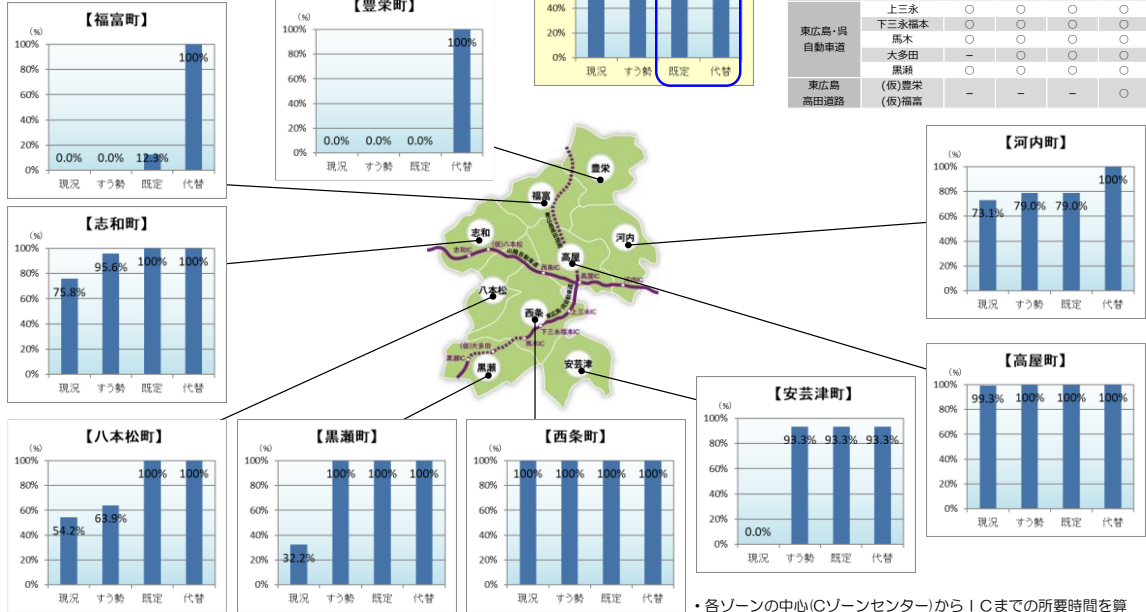
16

(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。



17

(4) 将来交通需要予測(アフターコロナ)

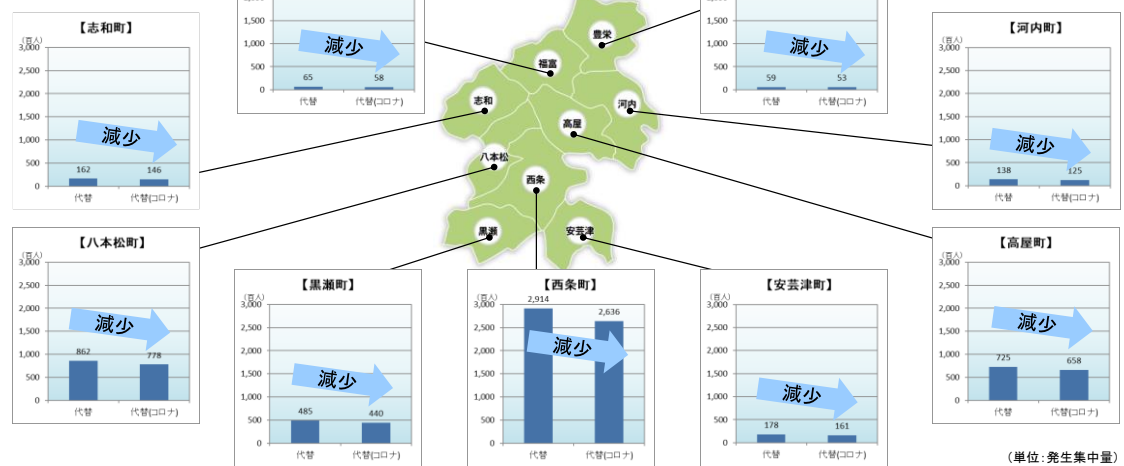
1) 手段分担結果

東広島全体

■ アフターコロナにおいても各手段の分担率に大きな変化はない。

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)



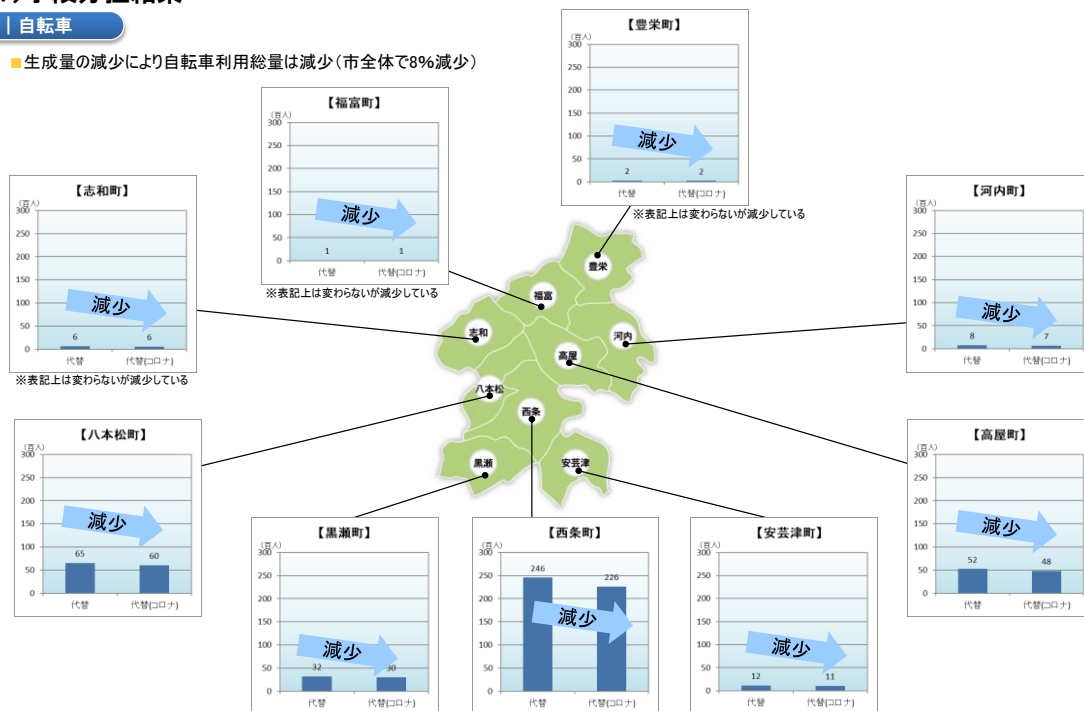
18

(4)将来交通需要予測(アフターコロナ)

1)手段分担結果

| 自轉車

■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:発生集重量)

19

(4) 将来交通需要予測(アフターコロナ)

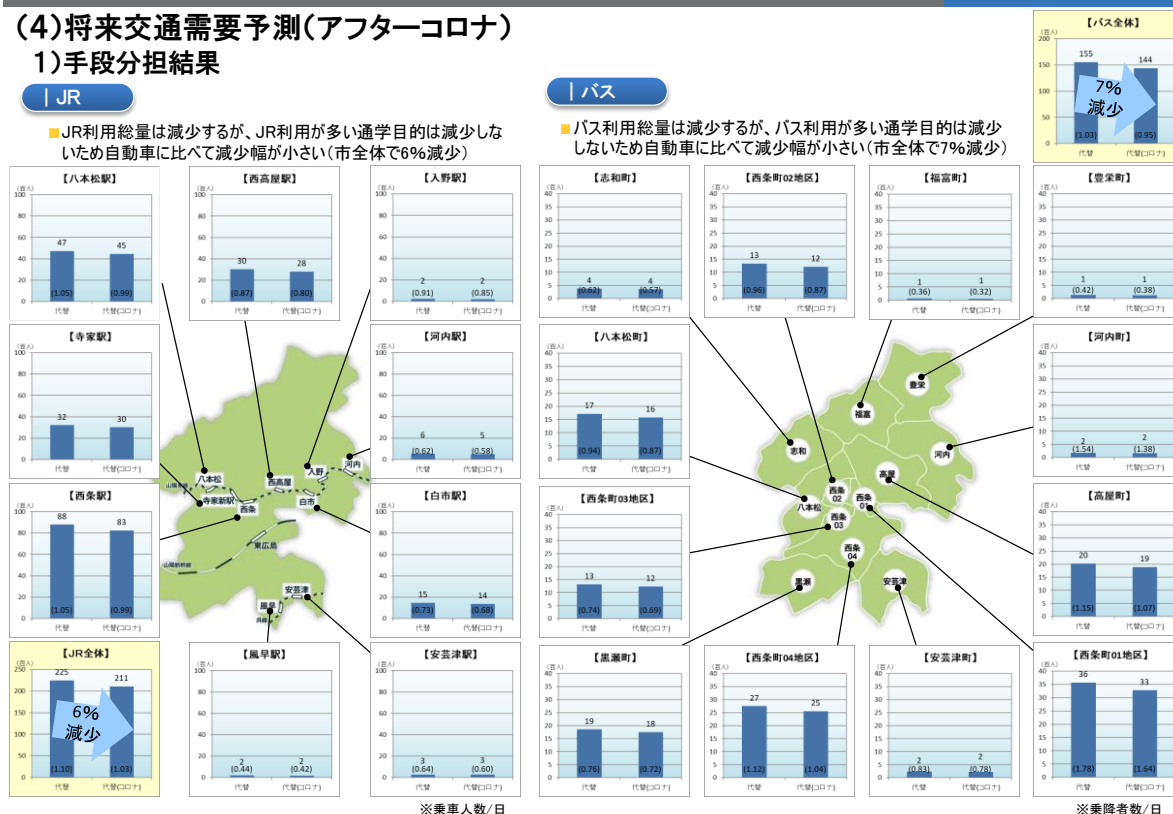
1)手段分担結果

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)

| バス

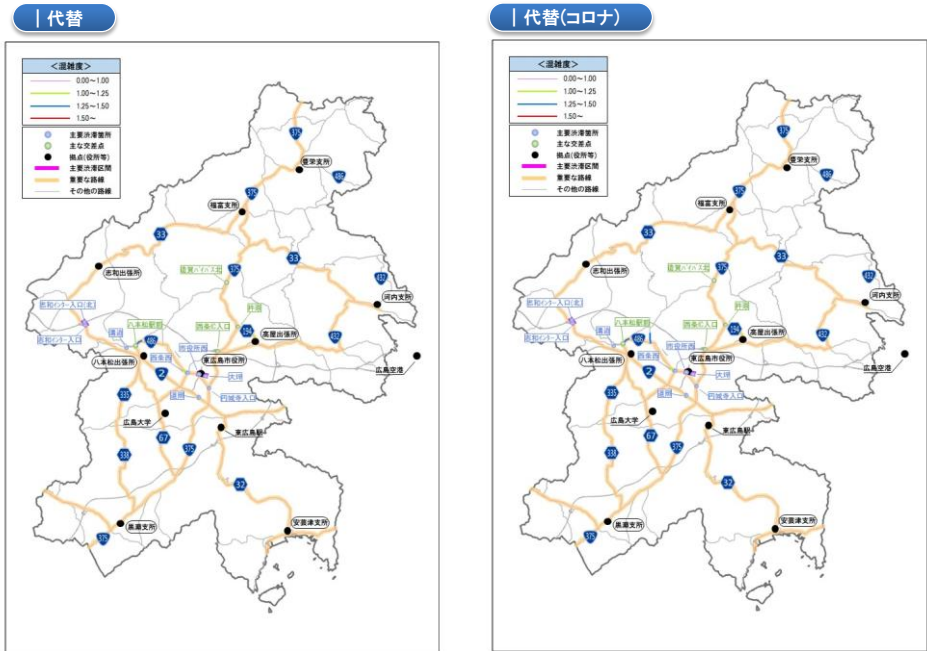
■バス利用総量は減少するが、バス利用が多い通学目的は減少しないため自動車に比べて減少幅が小さい(市全体で7%減少)



20

(4) 将来交通需要予測(アフターコロナ)
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



21

(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(アフターコロナ)
■少子高齢化適応化への対応	①日常生活を支える交通	道路	重要な路線の道路混雑度 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以上が一部存在 ○ほぼ解消	○解消 ○ほぼ解消	○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分を超える	○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	○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%	×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	×151百人	×155百人	×144百人
		公共交通	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%	○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%	○西条町:6.3%、○八本松町:8.3%、○志和町:5.7%、×高屋町:10.8%、○黒瀬町:2.2%、○福富町:5.7%、×豊栄町:3.1%、×河内町:11.0%、×安芸津町:4.8%
			利用者数(乗車人数)	204百人	○230百人	○225百人	○211百人
		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
		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
■歩・自・自転車環境の整備促進	歩・自・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
		バリアフリー化されたJR駅の数	2駅	現況以上	○6駅	○6駅	(代替計画と同じ)
■バリアフリー化の促進	公共交通	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	—	—	—

22

(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(アフターコロナ)
■都市機能強化への対応	②都市の活力を促す交通環境の整備	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)
	■持続可能な都市の構築	③持続可能な交通		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)
環境負荷の軽減			環境 CO ₂ 排出量	570t/年	現況以下	×600t/年	○560t/年	○550t/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	—	—	—

23

(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、アフターコロナでは、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、**アフターコロナでは、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必要がある。
- ・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。

24

(6)将来交通需要予測結果のまとめ

将来における交通条件を、すう勢（現況のまま）、既定計画、代替計画、目標計画とした場合における将来交通需要予測等を行った結果をまとめると、以下のとおりとなります。

自動車の利便性が高まり自動車による拠点間の移動時間が短縮する一方で、鉄道やバスについては、既定及び代替計画に示された移動手段や移動ルートの変更を促す事業を実施するだけでは利用者が減少すると予測されます。

そのため、利便性の向上や利用者の意識転換を図ることで目標を達成するために、目標計画に示す様々な事業も実施していきます。

		すう勢（現況）		既定計画		代替計画		目標計画	
		現況（令和 4 年時点）のままで新たな事業を実施しなかった場合		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）のうち、実現可能性が高い計画を見込んだ場合		既定計画に対し、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		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	
道路網・公共交通網		<凡例> 道路区分 すう勢（現況） 高規格道路 一般国道 主要地方道 一般県道 市道（主な）	<凡例> 道路区分 すう勢（現況） 高規格道路 一般国道 主要地方道 一般県道 市道（主な） <公共交通> 新たな交通結節点（鉄道駅） 既存の交通結節点（鉄道駅） 支線ゾーン 幹線 強化幹線	<凡例> 道路区分 すう勢（現況） 高規格道路 一般国道 主要地方道 一般県道 市道（主な） <公共交通> 新たな交通結節点（鉄道駅） 既存の交通結節点（鉄道駅） 支線ゾーン 幹線 強化幹線	<凡例> 道路区分 すう勢（現況） 高規格道路 一般国道 主要地方道 一般県道 市道（主な） <公共交通> 新たな交通結節点（鉄道駅） 既存の交通結節点（鉄道駅） 支線ゾーン 幹線 強化幹線				
		※図示できる施策がないため、代替計画と同じイメージ図となっている。							
施策メニュー		・現況（平成 23 年時点）のままで新たな事業を実施しなかった場合		〔 道 路 〕 ■ 山陽自動車道：（仮称）八本松スマートインターチェンジ ■ 国道 2 号東広島・安芸バイパス（暫定 2 車線） ■ 国道 375 号御園宇バイパス ■ 国道 185 号安芸津バイパス ■ 各都市計画道路のうち事業認可済みの路線・区間 〔公共交通〕 ■ 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		〔 道 路 〕 既定計画に加え、 ■ 東広島・呉自動車道（4車線化） ■ 国道 2 号東広島・安芸バイパス（4車線化） ■ 国道 2 号西条バイパス（4車線化） ■ 各都市計画道路 ■ 東広島高田道路 〔公共交通〕 既定計画に加え、 ■ 西条駅～広島大学～東広島駅の 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 ■ 鉄道駅（八本松駅、西高屋駅、白市駅）までのアクセス機能の強化 等		〔 道 路 〕 ■ パークアンドライド等の駐車場の整備 ■ 交差点改良 ■ 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 ■ 駐輪場の整備 ■ 歩道の新設、拡幅 等 〔公共交通〕 ■ 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提供の強化 ■ 鉄道・各バス路線の利便性及び接続性の向上 ■ バス停における歩道改良 ■ 新技術の導入による利便性強化、運行効率化 等	
予測結果	バス分担率（西条町除く）	2.0%	1.6%	1.6%	1.6%（1.7%）	2.0%（現況維持）※			
	バス利用者数	17.1 千人	15.1 千人	15.1 千人	15.5 千人（14.4 千人）	17.1 千人（現況維持）※			
	鉄道利用者数	20.4 千人	24.3 千人	23.0 千人	22.5 千人（21.1 千人）	23.0 千人（13%増加）※			
	自転車利用者数（西条町）	24.6 千人	25.6 千人	25.4 千人	24.6 千人（22.6 千人）	24.6 千人（現況維持）※			
	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	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	全ての拠点から 30 分程度	全ての拠点から 30 分程度※			

※括弧内はコロナ禍において、交通量の減少を想定した予測結果

※目標計画の予測結果欄の数値は予測結果ではなく目標値

4. 都市交通に関する市民意識調査結果

都市交通に関する市民意識調査結果

■ アンケート調査概要

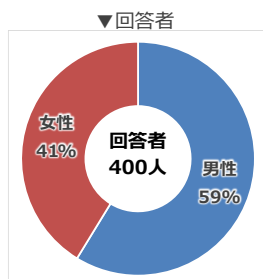
・東広島市在住者を対象として、都市交通に関する市民意識調査をwebアンケート形式にて実施。
[調査期間] 令和4年7月6日～令和4年7月8日（回収票400票）

項目	設問	備考
属 性	■性別 ■年代（5歳ビッチ） ■職業（1次・2次・3次産業、学生、主婦、無職）	推計データに反映できるレベルで属性把握
居住地等	■居住地・従業地	
コロナ禍による行動の変化	■一般生活 ・テレワーク、オンライン授業等の実施状況 ■行動変化 ※目的別にコロナ禍における行動変容を把握（通勤・通学・買物・通院・私用（余暇・観光・送迎・その他含む）・業務） [発生原単位の変化に対する設問] ・コロナ禍前後における外出回数の変化 [交通手段の変化に対する設問] ・移動交通手段の変化	⇒新たな施策への反映 ⇒原単位への反映 ⇒交通手段への反映
その他	■新たな施策に対する意識 (シェアサイクル・カー、AIオンデマンド、自動運転バス など)	⇒新たな施策への反映

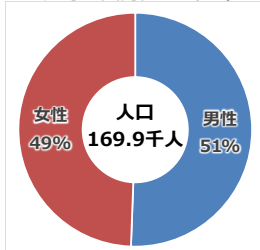
1. 回答者属性

- ・回答者属性をみると、性別では男性が多く、年代別では65歳以上の回答が若干低い。
- ・居住地別にみると、地域別には、ほぼ、均等に回答を得ている。

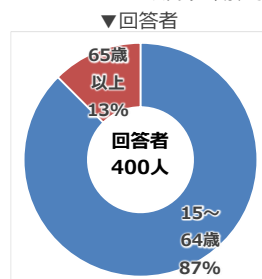
■ 性別 ※アンケートは、15歳～79歳



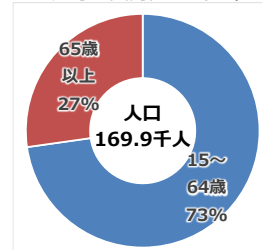
▼参考：国勢調査（R2）



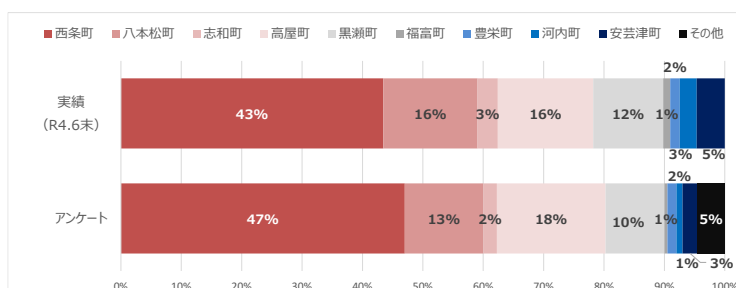
■ 年代別 ※アンケートは、15歳～79歳



▼参考：国勢調査（R2）



■ 居住地別 ※アンケートは、15歳～79歳

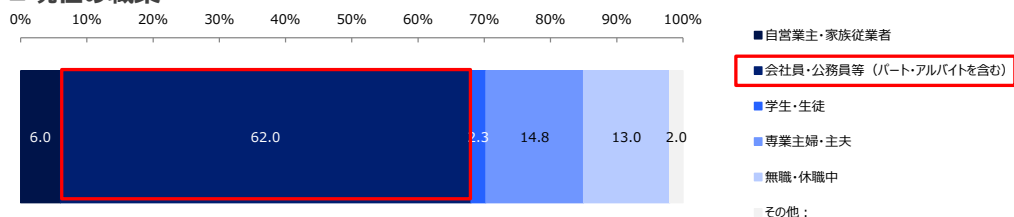


2

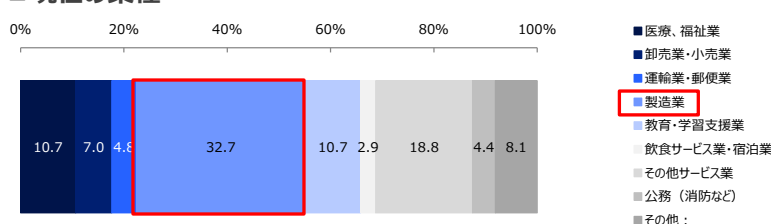
1. 回答者属性

- ・回答者の約6割が会社員・公務員であり、学生の回答は少なかった。
- ・業種別にみると、製造業、公務、医療福祉・教育学習の順である。

■ 現在の職業



■ 現在の業種



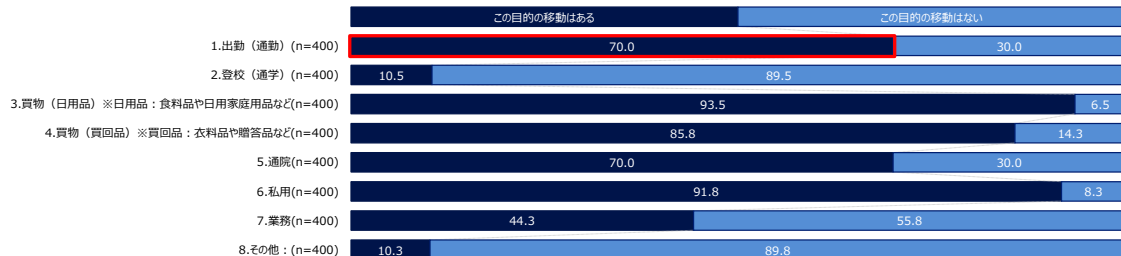
3

2. 外出目的の変化

- ・コロナ禍前後では、出勤目的での移動が約5%減少している。
- ・その他の目的については大きな変化見られない。(2%未満)

■ 目的

○コロナ禍前(2019年12月以前)



○コロナ禍現在(今日時点)



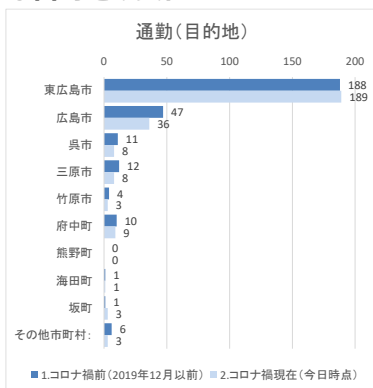
4

3. コロナ禍前後における行動変容(通勤)

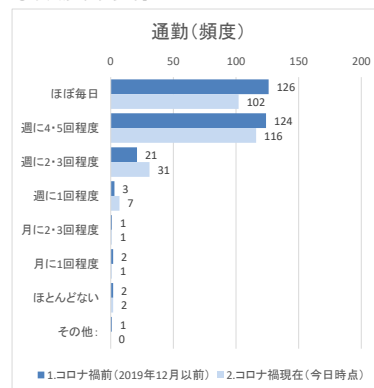
- ・通勤目的の目的地は、コロナ禍前後で大きな変化は見られない。ただし、東広島市以外では若干の減少傾向。
- ・頻度は「ほぼ毎日・週に4・5回程度」が約1~2割程度減少、「週に2・3回程度」が増加傾向。
- ・交通手段に大きな変化は見られないが、コロナ禍後が全体的に減少傾向。

■ 通勤目的

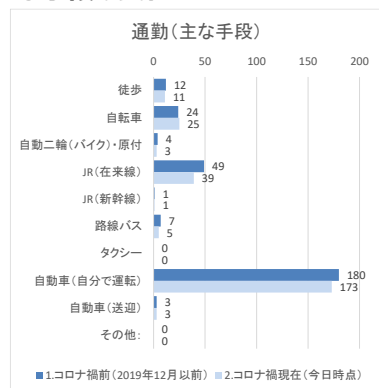
○目的地の変化



○頻度の変化



○手段の変化



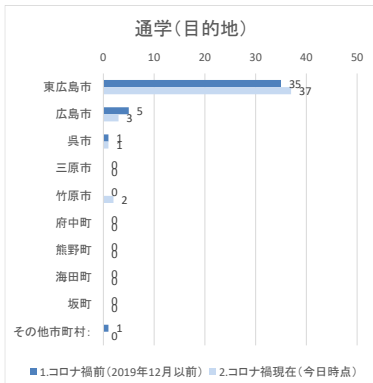
5

3. コロナ禍前後における行動変容(通学)

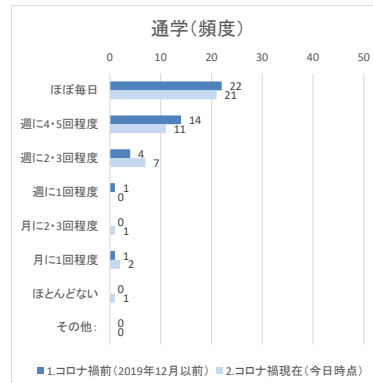
- ・通学目的の目的地は、コロナ禍前後で東広島市がやや増加傾向。
- ・頻度は「ほぼ毎日・週に4・5回程度」がやや減少、「週に2・3回程度」がやや増加傾向。
- ・交通手段に大きな変化は見られないが、自動車（自分で運転）がやや増加傾向。

■通学目的

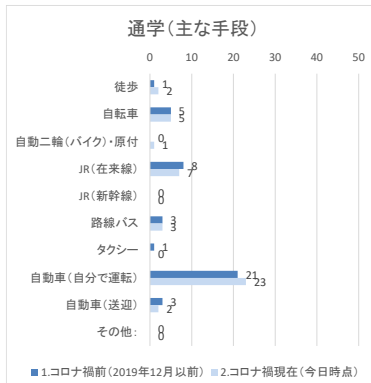
○目的地の変化



○頻度の変化



○手段の変化



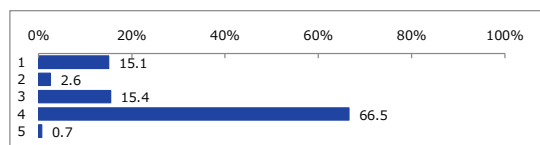
6

参考:テレワーク・オンライン授業

- ・職場においては、約3割程度でテレワークが導入されているが、実施しているのは半数程度。
- ・学校においては、オンライン授業がほぼ導入されており、半数以上がオンラインを実施。

■テレワーク(職場)の導入状況および実施状況

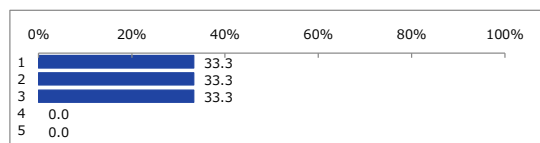
	n	%
全体	272	100.0
1 テレワークが導入されており、自宅にてテレワークを実施している(ときどき実施しているを含む)	41	15.1
2 テレワークが導入されており、サテライトオフィス等の自宅外にてテレワークを実施している(ときどき実施しているを含む)	7	2.6
3 テレワークが導入されているが、実施はしていない	42	15.4
4 テレワークは導入されていない	181	66.5
5 その他	2	0.7



※複数回答

■オンライン授業(学校)導入状況および実施状況

	n	%
全体	9	100.0
1 オンライン授業が導入されており、自宅にてオンライン授業を受講している(ときどき受講しているを含む)	3	33.3
2 オンライン授業が導入されており、自宅外にてオンライン授業を受講している(ときどき受講しているを含む)	3	33.3
3 オンライン授業が導入されているが、受講はしていない	3	33.3
4 オンライン授業は導入されていない	0	0.0
5 その他	0	0.0



※複数回答

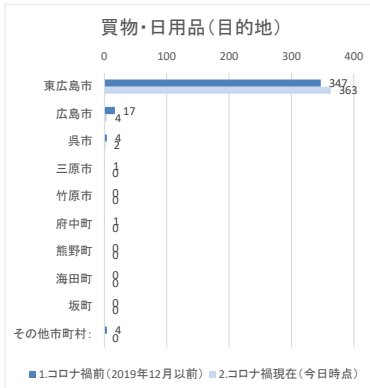
7

3. コロナ禍前後における行動変容(買物・日用品)

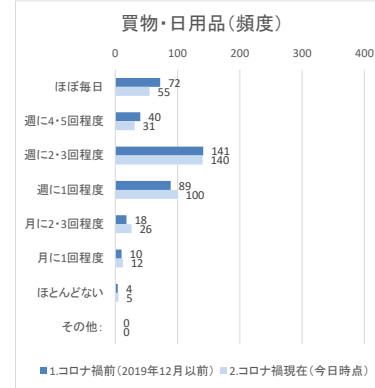
- ・買物目的(日用品)の目的地は、コロナ禍前後で東広島市がやや増加傾向。
- ・頻度は「ほぼ毎日・週に4・5回程度」がやや減少、「週に1回程度」がやや増加傾向。
- ・交通手段に大きな変化は見られない。

■買物・日用品目的

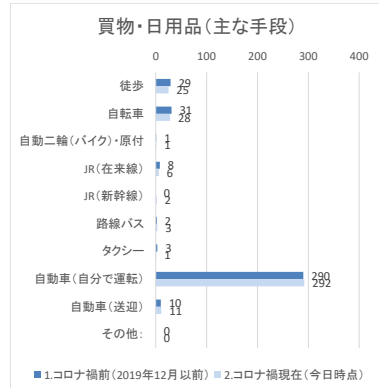
○目的地の変化



○頻度の変化



○手段の変化



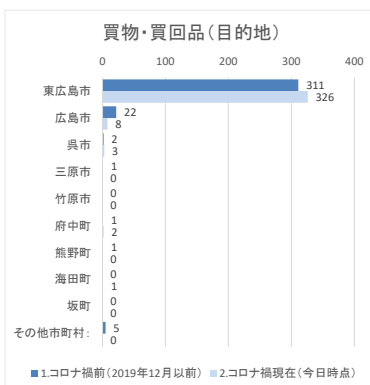
8

3. コロナ禍前後における行動変容(買物・買回品)

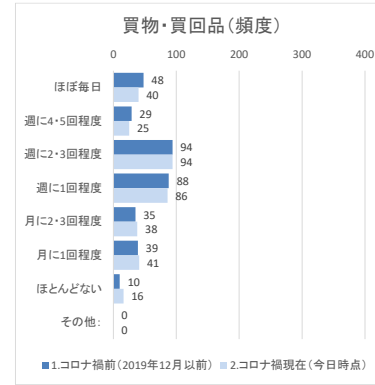
- ・買物目的(買回品)の目的地は、コロナ禍前後で東広島市がやや増加傾向。
- ・頻度は全体的に減少傾向。
- ・交通手段についても大きな変化は見られない。自動車(送迎)がやや増加傾向。

■買物・買回品目的

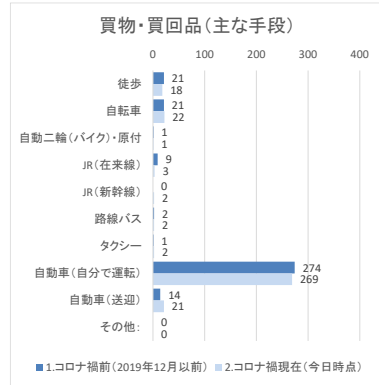
○目的地の変化



○頻度の変化



○手段の変化



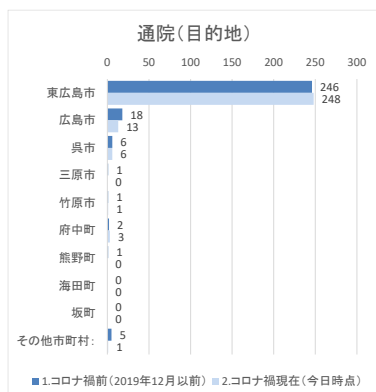
9

3. コロナ禍前後における行動変容(通院)

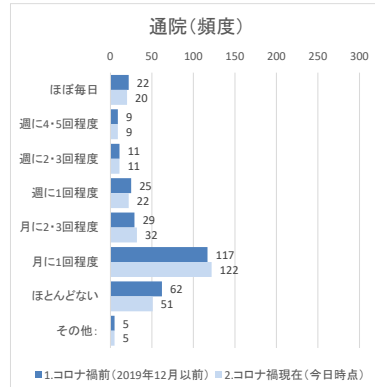
- ・通院目的の目的地は、コロナ禍前後で大きな変化はみられない。
- ・頻度は全体的に減少傾向。「月に1回程度」がやや増加傾向。
- ・交通手段についても大きな変化は見られない。

■通院目的

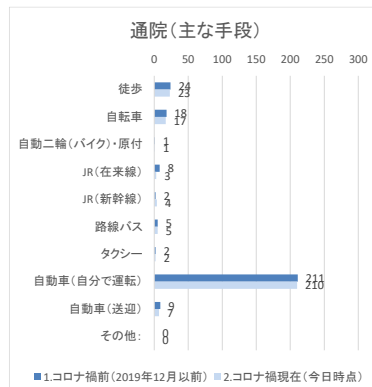
○目的地の変化



○頻度の変化



○手段の変化



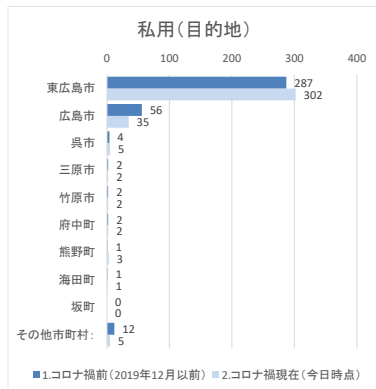
10

3. コロナ禍前後における行動変容(私用)

- ・私用目的の目的地は、東広島市がやや増加、広島市がやや減少傾向。
- ・頻度は全体的に減少傾向。「月に1回程度」がやや増加傾向。
- ・交通手段についても大きな変化は見られない。

■私用目的

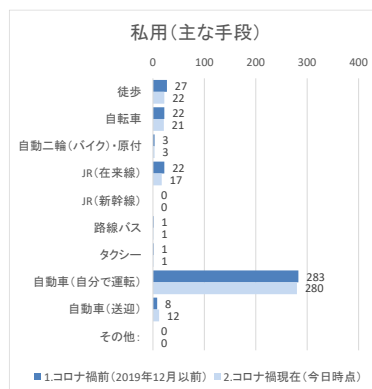
○目的地の変化



○頻度の変化



○手段の変化



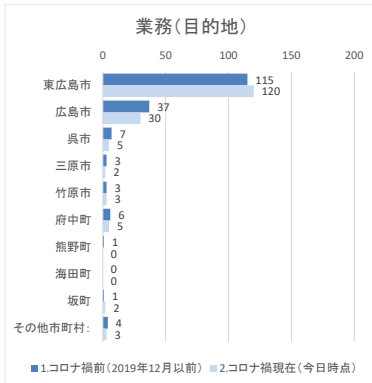
11

3. コロナ禍前後における行動変容(業務)

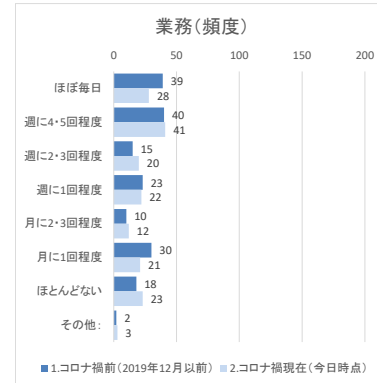
- ・業務目的の目的地は、東広島市がやや増加、広島市がやや減少傾向。
- ・頻度は大きな変化は見られない。
- ・交通手段についても大きな変化は見られない。

■業務目的

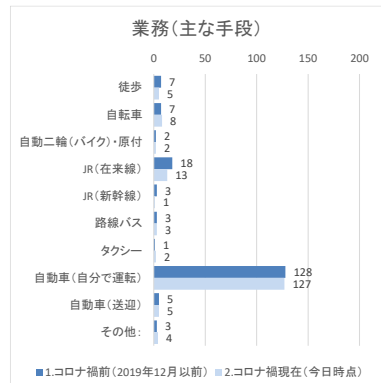
○目的地の変化



○頻度の変化



○手段の変化



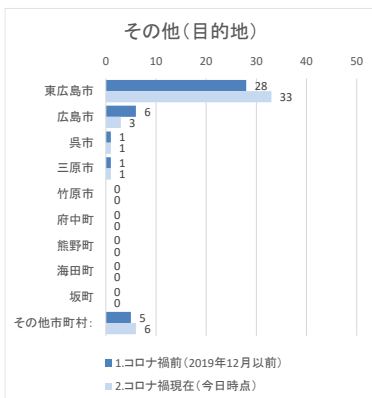
12

3. コロナ禍前後における行動変容(その他)

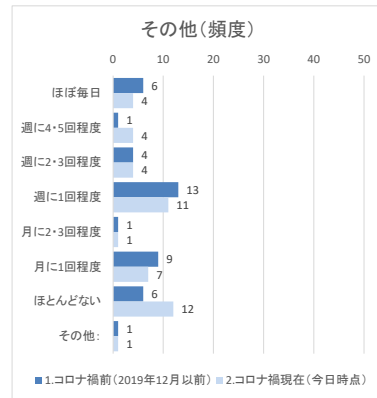
- ・その他目的の目的地は、東広島市がやや増加、広島市がやや減少傾向。
- ・頻度は全体的に減少傾向。「ほとんどない」がやや増加傾向。
- ・交通手段についても大きな変化は見られない。「自動車(自分で運転)」がやや増加傾向。

■その他目的

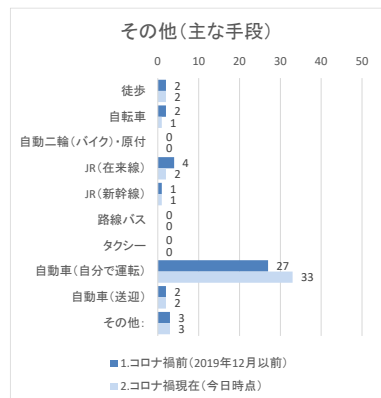
○目的地の変化



○頻度の変化



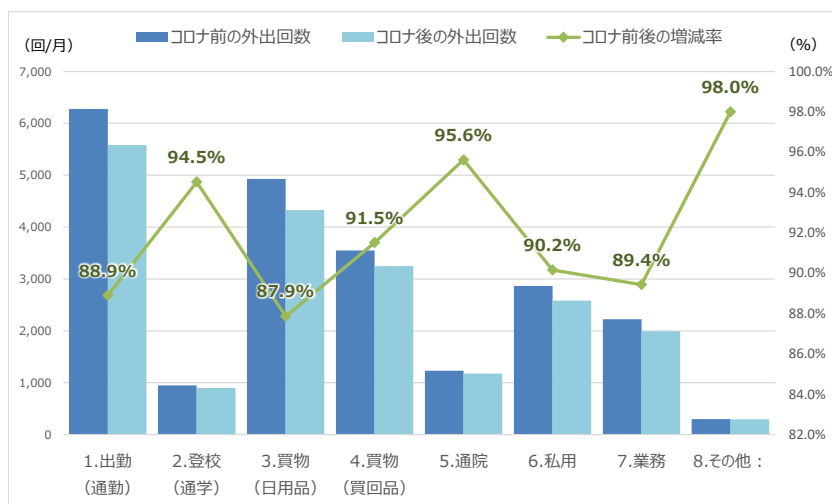
○手段の変化



13

3. コロナ禍前後における目的別行動変容(外出回数の増減率)

- ・コロナ禍前後における外出機会を、目的別に試算。
- ・全体として、コロナ禍前後において外出回数は約 1 割減少。
- ・「通学」「通院」については、5 %程度の減少。「通勤」「買物（日用品）」については約 2 割減少。「買物（買回品）」「私用」「業務」は約 1 割減少。



	全目的
コロナ禍前	22,324回/月
コロナ禍後	20,099回/月
増減率	90.0%

■ 外出回数の試算

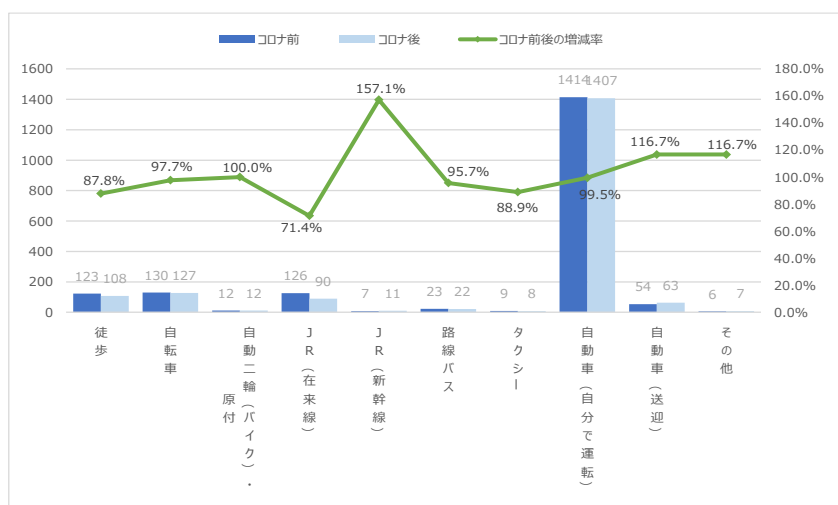
※回答に対し、下記日数を想定

- ・ほぼ毎日 28回/月
- ・週に4・5回程度 20回/月
- ・週に2・3回程度 12回/月
- ・週に1回程度 4回/月
- ・月に2・3回程度 3回/月
- ・月に1回程度 1回/月
- ・ほとんどない 0回/月

14

3. コロナ禍前後における手段別行動変容(外出回数の増減率)

- ・同様に、コロナ禍前後における外出機会を、手段別に試算。
- ・全体として、コロナ禍前後において手段別の外出回数は大きな変化はみられない。
- ・J R（在来線）の利用が、若干減少傾向（約 3 割減）であるが、他の交通手段への明確な転換は認められなかった。



■ 外出回数の試算

※回答に対し、下記日数を想定

- ・ほぼ毎日 28回/月
- ・週に4・5回程度 20回/月
- ・週に2・3回程度 12回/月
- ・週に1回程度 4回/月
- ・月に2・3回程度 3回/月
- ・月に1回程度 1回/月
- ・ほとんどない 0回/月

15

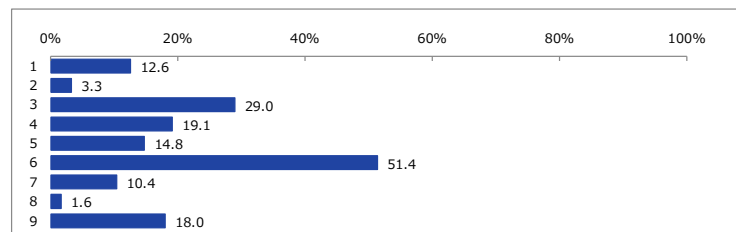
参考：コロナ禍による外出回数の減少理由

- ・外出回数については、コロナ禍後に全体的に減少傾向。
- ・理由としては、「感染リスクを考慮し、外出回数を抑制」している状況がみられる。

■ 頻度が減少またはまったく無くなった理由

	n	%
全体	183	100.0
1 勤務先がテレワークを採用し、出勤日が減少しているため	23	12.6
2 学校が休校や分散登校、オンライン授業となり、登校日が減少しているため	6	3.3
3 スーパーなどでの食料品の買い物を控えているため	53	29.0
4 日用品の購入をネット通販等に切り替えているため	35	19.1
5 感染リスクを考慮して、通院を控えているため	27	14.8
6 感染リスクを考慮して、趣味や旅行、外食などの不要不急の外出を控えているため	94	51.4
7 就業・就学状態の変化（就職・退職・転職・入学・卒業など）のため	19	10.4
8 その他：	3	1.6
9 特に理由はない	33	18.0

○その他：私用の外出を減らしたため
老人ホームが面会制限しているため
出産前に仕事を辞めたため



※複数回答

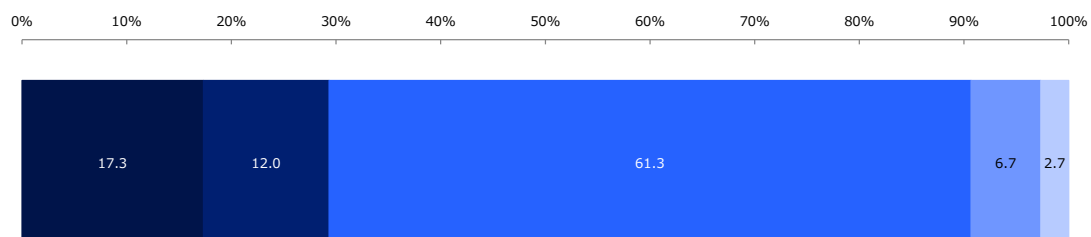
16

4. コロナ禍収束後における外出行動について

- ・コロナ禍収束後における公共交通機関の利用状況は、約 6 割が「今日時点」と変わらないと回答。

■ コロナ禍収束後に想定される公共交通機関利用状況の比較

- コロナ禍現在（今日時点）よりも増加する（コロナ禍前（2019年12月以前）と同程度またはそれ以上）
- コロナ禍現在（今日時点）よりもやや増加する（コロナ禍前（2019年12月以前）には戻らない程度）
- コロナ禍現在（今日時点）と変わらない
- コロナ禍現在（今日時点）よりもやや減少する
- コロナ禍現在（今日時点）よりも減少する



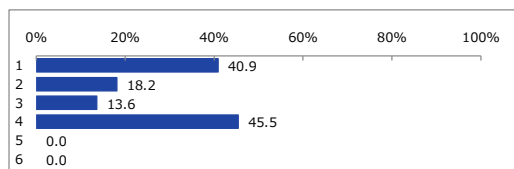
17

4. コロナ禍収束後における外出行動について

- ・コロナ禍収束後に公共交通機関利用が増加すると回答された方については、コロナ禍前の行動（頻度や目的地）に戻る意向が高かった。
- ・また、公共交通機関利用が変わらない、減少すると回答された方については、今日時点における行動がアフターコロナ・ウィズコロナとして定着しつつある傾向が伺える。

■コロナ禍収束後の公共交通機関利用が増加するとした理由

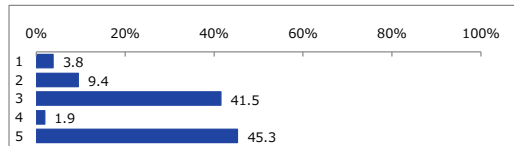
	n	%
全体	22	100.0
1 コロナ禍前（2019年12月以前）の外出の仕方（頻度や目的地など）の方が、現在よりも便利で自分の生活に合うため	9	40.9
2 自動車・バイクはコスト（駐車場代・維持管理費等）が高いため	4	18.2
3 公共交通利用者の減少により減便や路線の廃止がされないようにするため	3	13.6
4 現在は感染リスクを考えて利用を控えているが、コロナ禍収束後はまた利用したいと考えているため	10	45.5
5 その他：	0	0.0
6 特に理由はない	0	0.0



※複数回答

■コロナ禍収束後の公共交通機関利用が変わらない、または減少するとした理由

	n	%
全体	53	100.0
1 コロナ禍で目的地が変わり、徒歩や自転車での移動が増えたため	2	3.8
2 コロナ禍で公共交通から自動車や自転車、徒歩を使うようになり、その方が良いと思うようになったため	5	9.4
3 コロナ禍収束後も現在の外出頻度が続く想定されるため	22	41.5
4 その他：	1	1.9
5 特に理由はない	24	45.3



○その他：通勤手段は変えるつもりがないため

※複数回答

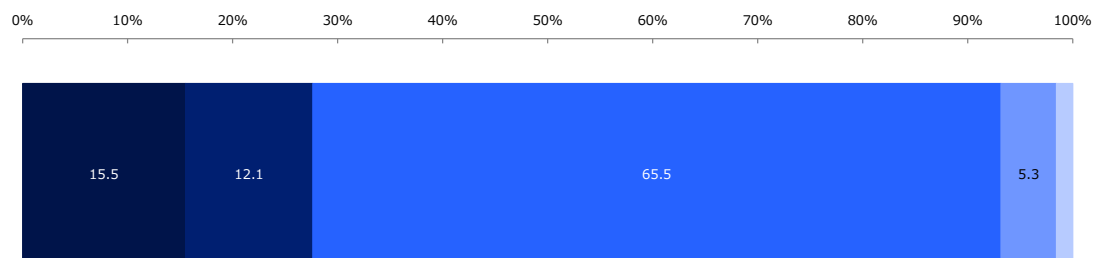
18

4. コロナ禍収束後における外出行動について

- ・同様に、コロナ禍収束後における自動車の利用状況は、約 7 割弱が「今日時点」と変わらないと回答。

■コロナ禍収束後に想定される自動車利用状況の比較

- コロナ禍現在（今日時点）よりも増加する（コロナ禍前（2019年12月以前）と同程度またはそれ以上）
- コロナ禍現在（今日時点）よりもやや増加する（コロナ禍前（2019年12月以前）には戻らない程度）
- コロナ禍現在（今日時点）と変わらない
- コロナ禍現在（今日時点）よりもやや減少する
- コロナ禍現在（今日時点）よりも減少する



19

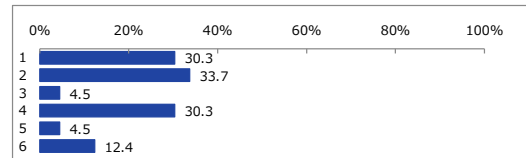
4. コロナ禍収束後における外出行動について

- ・公共交通利用と同様に、コロナ禍収束後に自動車利用が増加すると回答された方については、コロナ禍前の行動（頻度や目的地）に戻る意向や、感染リスクを想定し、自動車を利用する意識が高かった。
- ・また、自動車利用が変わらない、減少すると回答された方については、今日時点における行動がアフターコロナ・ウィズコロナとして定着しつつある傾向が伺える。

■コロナ禍収束後の自動車利用が増加するとした理由

	n	%
全体	89	100.0
1 コロナ禍前（2019年12月以前）の自動車利用の仕方（頻度や目的地など）の方が、現在よりも便利で自分の生活に合うため	27	30.3
2 自動車による移動が増えたため（目的地の変化・増加）	30	33.7
3 マイカー通勤などが認められるようになったため	4	4.5
4 今後も感染リスクを考えて可能な限り自動車を利用したいと考えているため	27	30.3
5 その他：	4	4.5
6 特に理由はない	11	12.4

○その他：私用の外出が元に戻るため
出掛ける機会が増えそうだから
田舎に引っ越したから
地域的に移動手段が少ないため

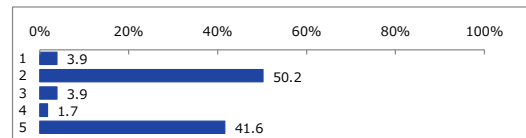


※複数回答

■コロナ禍収束後の自動車利用が変わらない、または減少するとした理由

	n	%
全体	233	100.0
1 自動車・バイクはコスト（駐車場代・維持管理費等）が高いため	9	3.9
2 コロナ禍収束後も現在の外出の仕方（頻度や目的地など）を継続する方が、便利で自分の生活に合うため	117	50.2
3 現在は感染リスクを考えて自動車を利用しているが、コロナ禍収束後は公共交通を利用したいと考えているため	9	3.9
4 その他：	4	1.7
5 特に理由はない	97	41.6

○その他：公共交通は料金が安い
車では交通手段がないため
子育てのため
テレワークのため



※複数回答

20

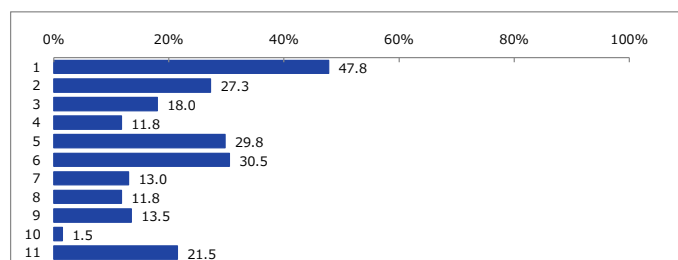
5. 今後の取組について

- ・現在の「東広島市都市交通M P」における施策としては、「日常生活に関する移動の促進」への関心が高く、次いで、空港・新幹線駅へのアクセス、中心市街地の利便性向上を重視する声がみられた。

■「東広島市都市交通マスタープラン」で重要と考える施策について

	n	%
全体	400	100.0
1 日常生活（通勤・通学・買い物・通院等）に関する移動の促進	191	47.8
2 徒歩・自転車環境の整備の促進	109	27.3
3 バリアフリーの促進	72	18.0
4 大学や産業団地等への円滑な人流・物流の確保	47	11.8
5 広島空港や新幹線駅へのアクセス向上	119	29.8
6 中心市街地の移動環境確保（徒歩、自転車、バスなどの利便性向上など）	122	30.5
7 環境負荷の軽減への取組の促進	52	13.0
8 コンパクトで集約型の都市構造の形成	47	11.8
9 行政負担の適正化（過度な財政負担の抑制）	54	13.5
10 その他：	6	1.5
11 特にない	86	21.5

○その他：休日の渋滞、公共交通機関の増便、河川脇にガードレール、道路の拡幅、八本松駅の整備（クルマ送迎で離合、駐車など渋滞。特に裏口）、市街地よりも遠いところからの交通手段をもっと便利にしてほしい



※複数回答

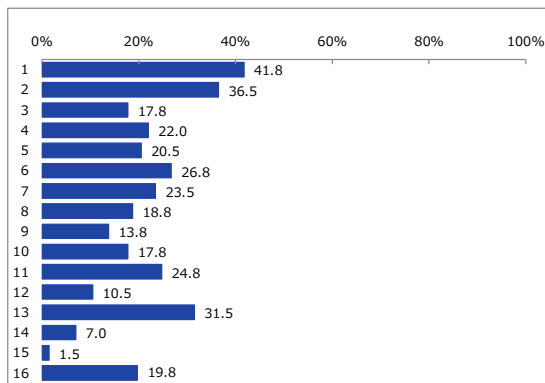
21

5. 今後の取組について

- ・公共交通に関しては、各種施策の推進を望む声が全体的にみられる中、運行頻度や停留所の増設、運賃見直しの声がやや高くみられた。

■ 現在の公共交通機関を確保・維持していくために必要な施策

	n	%
全体	400	100.0
1 運行頻度を増やす（運行本数やダイヤの見直し）	167	41.8
2 路線・駅・停留所等を増やす	146	36.5
3 時間通りに運行する	71	17.8
4 経路検索しやすくする（情報提供の拡充）	88	22.0
5 乗り物の走行位置をリアルタイムで確認できる（バスロケーションシステムの整備など）	82	20.5
6 ベンチ・バス停上屋（日よけ・雨よけの屋根）の整備	107	26.8
7 ノンステップ車両を増やすなどのバリアフリー化	94	23.5
8 パーク&ライド・サイクル&ライドのための駐車場・駐輪場整備	75	18.8
9 乗換場所の待合施設の充実（休憩やコミュニケーションの取れる施設）	55	13.8
10 乗換場所の立地条件の充実（商業施設に隣接など）	71	17.8
11 乗り降り自由化区間の設定	99	24.8
12 企画乗車券（一日乗車券等）の販売	42	10.5
13 運賃の割引や引き下げ	126	31.5
14 中心部（西条駅北口など）から広島空港までのリムジンバス運行	28	7.0
15 その他：	6	1.5
16 特になし	79	19.8



※複数回答

- その他：自動運転にする
地域住民の公共交通機関利用促進事業、活性化（バス会社などの話し合い活動等）
オンデマンドバス
乗合タクシー（しかも運賃安く）
個人単位、あるいは少人数で利用可能な移動システムの構築
市街地よりも遠く不便な地域の交通機関の増加

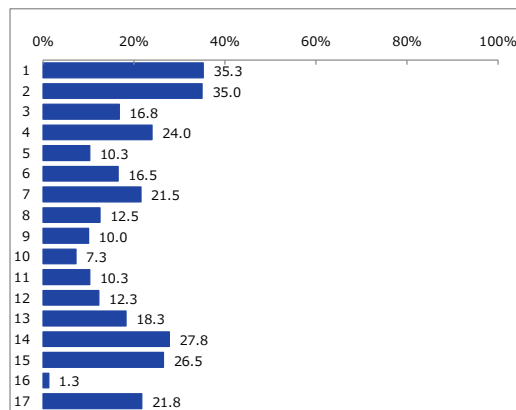
22

5. 今後の取組について

- ・今後の取組として、特に突出した意見は見られなかったものの、パターンダイヤや定額制など公共交通の利便性施策や道路整備・渋滞対策等、道路インフラの改善を求める声がみられた。

■ 東広島市の都市交通をより便利にするために必要な取組

	n	%
全体	400	100.0
1 公共交通について、パターンダイヤ（一定間隔で運行するダイヤ）など分かりやすい時刻表の導入	141	35.3
2 公共交通について、定額制運賃など分かりやすい運賃体系の導入	140	35.0
3 公共交通を最優先する道路の使い方を進める（専用レーン化やバス優先信号の導入など）	67	16.8
4 バリアフリー化の推進（駅舎や車両など）	96	24.0
5 過度な自動車利用の見直し提案や啓発（モビリティ・マネジメント）	41	10.3
6 IT技術を活用した各種交通機関の連携・シームレスな移動サービスの提供（MaaS）	66	16.5
7 交通料金体系の統合による一定区域が「乗り放題」等のサブスクリプションサービスの提供	86	21.5
8 シェアサイクルの導入による利便性向上	50	12.5
9 シェアカーの導入による利便性向上	40	10.0
10 「AIオンデマンド交通（月定額制の地域乗合タクシー）」の導入	29	7.3
11 自動運転バスの導入	41	10.3
12 EV車両の導入によるCO2削減への取組	49	12.3
13 自転車通行帯の整備	73	18.3
14 道路の拡幅による安全性の確保	111	27.8
15 局所的な渋滞を解消する基盤整備	106	26.5
16 その他：	5	1.3
17 特になし	87	21.8



※複数回答

- その他：高齢者の移動制限
道路が狭い。道路整備しないまま建物を先に建て過ぎ
Uberの導入
地域住民の利用促進事業
オンデマンドバス

23

5. 都市交通マスタープラン用語集

あ行

ITS

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

インフラ（インフラストラクチャー）

社会資本、社会基盤施設のこと。人間社会の共同利用施設である交通施設（鉄道、新交通システム、道路等）、上下水道、エネルギー関連施設、工業団地、農業漁業基盤施設、公園、住宅団地、教育、文化、福祉厚生施設、河川・海岸などの国土保全施設などの総称。

Well-being（ウェルビーイング）

身体的・精神的・社会的に良好な状態にあることで、「幸せ」「幸福」といった意味を持つ概念のこと。

AI オンデマンド交通

AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。

か行

カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言している。「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、

植林、森林管理などによる吸収量を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味している。

環境配慮型車両

電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車等の CO₂ 排出量を削減する車両のこと。

幹線道路

全国、地域または都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。通過交通の割合が高く、重交通、広幅員、高規格の道路であることが多い。

共創

都市交通分野では、交通を地域のくらしと一体として捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組を指す。

クロスセクター効果

地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財産支出を比較することにより把握することができる地域公共交通の多面的な効果。

公共交通の利用促進条例

交通政策基本法第 11 条及び第 32 条では、地方公共団体は、その区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、実施する責務を有する旨を定めている。国においては、交通政策基本計画を策定し、交通政策を総合的・計画的に推進することとしているが、地方公共団体においても、交通政策を積極的に進めるた

め、公共交通の利用促進等に関する条例を定めている例がある。

交通 GX

車両の電動化や再エネ地産地消など、脱炭素社会に向けた交通分野におけるグリーン・トランスフォーメーションの略。

交通需要マネジメント（TDM）

道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法。時差出勤をするなど混雑する時間を分散させる、通勤経路変更など混雑する地域を避ける、公共の交通機関や自転車等を活用して自家用車の利用を減らすなどの組合せにより、一定時間帯に一定地域に集中する交通量を調整する。

交通 DX

自動運転や MaaS など最新のデジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る交通分野におけるデジタル・トランスフォーメーションの略。

国勢調査

我が国の人口や世帯の実態を明らかにする国の最も基本的な統計調査として、大正9年（1920年）以来5年ごとに実施している。

コミュニティバス

既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗合バスであり、そのサービス内容は必ずしもこれまでの乗合バスの考え方によらず、利用者の利便性を最大限考慮し、かつ多様化する需要に対応する新たなバスシステム。

混雑度

道路の交通量をそれらの交通容量の合計で除したもの。

コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることを示している。平成26年8月に都市再生特別措置法の一部改正法、11月に地域公共交通活性化再生法の一部改正法がそれぞれ施行され、生活拠点などに、福祉・医療等の施設や住宅を誘導し、集約する制度（立地適正化計画制度）や、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みが設けられた。コンパクト・プラス・ネットワークでは、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことを示している。

さ行

上下分離方式

施設・車両等の資産の保有や整備を行う主体と、旅客運送を行う主体を切り分ける仕組み。一般には、資産の保有や整備は自治体が行う運送事業は民間事業者や第三セクターが行う営業形態が多い。

将来フレーム

将来における人口や世帯の状況など、計画的なまちづくりを進めるための将来の都市の規模を想定した基本的な指標となるもの。

スマートインターチェンジ

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであ

り、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジのこと。

スマートシティ

近年、IoT（Internet of Things）、ロボット、人工知能（AI）、ビッグデータといった社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の開発が進んできており、これらの技術をまちづくりに取り込み、都市の抱える課題の解決を図っていくことが求められている。スマートシティとは、都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区。

総合交通戦略

都市交通マスタープランを踏まえ、短・中期的な政策目標を明示し、これを実現するための施策パッケージとその施策展開方針を定めるもの。

た行

小さな拠点

小学校区など複数の集落が散在する地域において、商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、さらに周辺の各集落との間をコミュニティバスなどの交通手段により結んだ地域の拠点。

地球温暖化

太陽光の日射エネルギーと地球から宇宙に放射される熱のバランスで一定に保たれている地球の気温が二酸化炭素（CO₂）などの「温室効果ガス」の増加により、地球から放射さ

れる熱が地表面に戻されて、地上の気温が上昇する現象のことをいう。

道路交通センサス

「全国道路・街路交通情勢調査」といい、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査のこと。

都市計画道路

都市計画法に定められた都市施設のひとつで、都市における円滑な移動を確保するための交通機能、都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能、都市機構を形成し、街区を構成するための市街地形成機能等、多様な機能を有するとされる。

主として交通機能に着目し、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊道路の4つの道路種別が設定されている。

都市計画マスタープラン

平成4年6月の都市計画法の改正により創設された都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の別称。都市計画マスタープランは、市区町村がその創意工夫のもとに住民の意見を反映させて、都市づくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地域別のあるべき市街地像、地域別の整備課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画等を総合的に定めるものであるとされる。

トリップ

人または車両がある目的を持ってある場所（出発地）からある場所（到着地）へ移動すること。トリップは、出発地から到着地（目的地）までどのような経路をたどっても、どのような交通手段を使っても、どれだけの時

間を費やしても、その移動の目的が達成されるまで続き1トリップとなる。

な行

2024 年問題

2024 年 4 月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限（休日を除く年 960 時間）規制等が適用されることによる諸問題のこと。例えば、運送・物流業者業界では、一般的に、これまでと比べてドライバーの労働時間が制限されることで、1 日に運ぶことができる荷物の量が削減、事業者の売上、利益が減少、さらにドライバーの収入の減少により担い手不足などが懸念されている。

は行

パークアンドライド

車による交通混雑を緩和するために、自宅近くの郊外の駐車場に車を止め、都市中心部へ公共交通機関を利用するシステムのこと。

パーソントリップ調査（PT 調査）

パーソントリップとは、“人（パーソン）の動き（トリップ）”を意味する。パーソントリップ調査は、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1 日のすべての動きをとらえるものである。この調査データをもとに、都市圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討している。

バリアフリー

障がいがある人や高齢者が社会生活をしていくうえで障壁（バリア）となるものを除去することで、歩道の段差の解消や点字ブロッ

ク等の整備された障がい者や高齢者にやさしい生活空間を指す。

B R T（Bus Rapid Transit）

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせ、定時性、速達性、輸送力を向上させた高度なバスシステムのこと。

B C P（Business Continuity Plan）

自然災害など、予期せぬ事態が発生したときでも、業務を継続できるようにするための計画。

P D C A サイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（検証）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実行、検証、改善の流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。

フィーダーバス

幹線交通と接続して支線の役割をもって運行される路線バスのこと。

分担率

ある交通手段のトリップ数の全交通手段に占める割合。

ま行

MaaS（Mobility as a Service）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

モビリティハブ

鉄道やバス等の基幹的な公共交通の乗降場周辺や移動が不便な地域において、シェアリング型の移動サービス（カーシェア、自転車シェア、電動キックボード等）の利用拠点を集約する取組のこと。

の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の再構築を進めること。

モビリティ・マネジメント

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のこと。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る。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的として実施される。

5行

ラストワンマイル

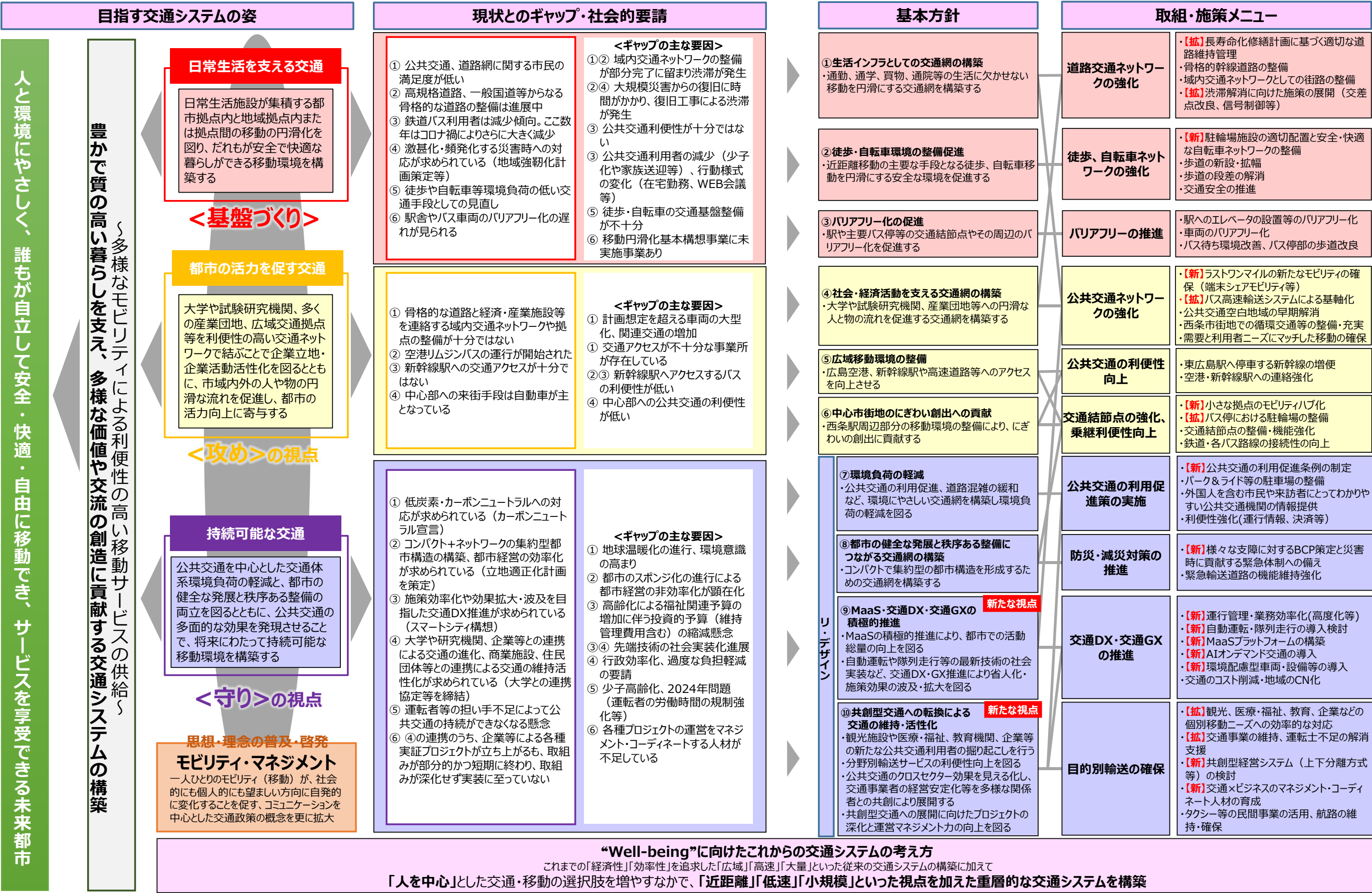
最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地である自宅までの区間を指す。

リ・デザイン

ローカル鉄道・路線バスなどの地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況であり、加えて、新型コロナの影響により、一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況である。こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、すなわち、地域の関係者

6. 東広島市都市交通マスタープランの改定について

改定の背景 ・「東広島市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、新型コロナウイルス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る
・「第五次東広島市総合計画（令和2年3月）」、「第3次東広島市都市計画マスタープラン（令和4年3月）」の策定により、新しいまちづくりに貢献する交通施策の方向性が必要である





東広島市