# 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、新型感染症の世界的な流行など、本市を取り巻く状況は大きく変化している
・「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

## 目指す交通システムの姿

人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、サービスを享受できる未来都市

**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～

### 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できる移動環境を構築する

**＜基盤づくり＞**

### 都市の活力を促す交通

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

**＜攻め＞の視点**

### 持続可能な交通

公共交通を中心とした交通体系環境負荷の軽減と、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、公共交通の多面的な効果を発現させることで、将来にわたって持続可能な移動環境を構築する

**＜守り＞の視点**

**思想・理念の普及・啓発**
**モビリティ・マネジメント**
一人ひとりのモビリティ（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概念を更に拡大

## 現状とのギャップ・社会的要請

### 日常生活を支える交通

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

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

### 都市の活力を促す交通

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

**＜ギャップの主な要因＞**
① 計画想定を超える車両の大型化、関連交通の増加
① 交通アクセスが不十分な事業所が存在している
②③ 新幹線駅へアクセスするバスの利便性が低い
④ 中心部への公共交通の利便性が低い

### 持続可能な交通

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進化、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、取組みが部分的かつ短期に終わり、取組みが深化せず実装に至っていない

**＜ギャップの主な要因＞**
① 地球温暖化の進行、環境意識の高まり
② 都市のスポンジ化の進行による都市経営の非効率化が顕在化
③ 高齢化による福祉関連予算の増加に伴う投資的予算（維持管理費用含む）の縮減懸念
③④ 先端技術の社会実装化進展
④ 行政効率化、過度な負担軽減の要請
⑤ 少子高齢化、2024年問題（運転者の労働時間の規制強化等）
⑥ 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

## 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する

**④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** 新たな視点
・MaaSの積極的推進により、都市での活動総量の向上を図る
・自動運転や隊列走行等の最新技術の社会実装など、交通DX・GX推進により省人化・施策効果の波及・拡大を図る

**⑩共創型交通への転換による交通の維持・活性化** 新たな視点
・観光施設や医療・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】交通事業者の維持、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

**“Well-being”に向けたこれからの交通システムの考え方**
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を構築**