

広島大学、東広島市とJR西日本との 連携協定について



令和4年（2022年）11月22日

本日の説明内容

- 1 目指すビジョン
- 2 連携事項
- 3 検討体制
- 4 ロードマップ

— 目指すビジョン —

第五次東広島市総合計画

「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～
それが2030年の東広島です。



4 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



未来を見据え
新たな活力を生み出します。

施策 1 学術研究機能の発揮による都市活力の創出

優れた知的資源を様々な分野で一層活かしていくことで、イノベーションや地域連携により多くの社会課題を解決するような活力あふれる都市を目指します。

施策 2 多様性豊かな市民の力が輝くまちづくり

国内外から様々な人材が集まり、あらゆる場面で活躍すること、市外に暮らす方々も、東広島市に愛着を持ち、本市の活力づくりに寄与することを目指します。

施策 3 都市成長基盤の強化・充実

東広島市の中心地は、人々が集い、憩い、多様な活動が繰り広げられるエリアとなり、各地域では良好な景観が形成され、市民の郷土への誇りや愛着が育まれることを目指します。また、産業用地が確保され、新たなビジネスが創出される基盤が整うことを目指します。

施策 4 交通ネットワークの強化

交通結節機能・広域的な道路ネットワークが強化され、主要拠点間が最適な移動手段で接続されること、公共交通の重要性・必要性が広く市民に再認識されることを目指します。

施策 5 環境に配慮した社会システムの構築

次世代型環境都市を構築し、環境と調和した潤いのある地域が形成され、構築の過程で生み出されたシステムや成果が、市民の暮らしづくりに効果的に活用されることを目指します。

施策 6 未来を感じるプロジェクト挑戦都市

AIやビッグデータなど、最先端技術を活用し、未来の暮らしを先行実現する「まるごと未来都市」を目指す取り組みが積極的に展開されることを目指します。

東広島市総合交通戦略（2015年3月策定）

都市拠点等における公共交通の強化

■ バス優先レーン設置（路線バスによる多頻度運行）案

- 優先レーンの設置、PTPS（バスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステム）や急行バスの導入



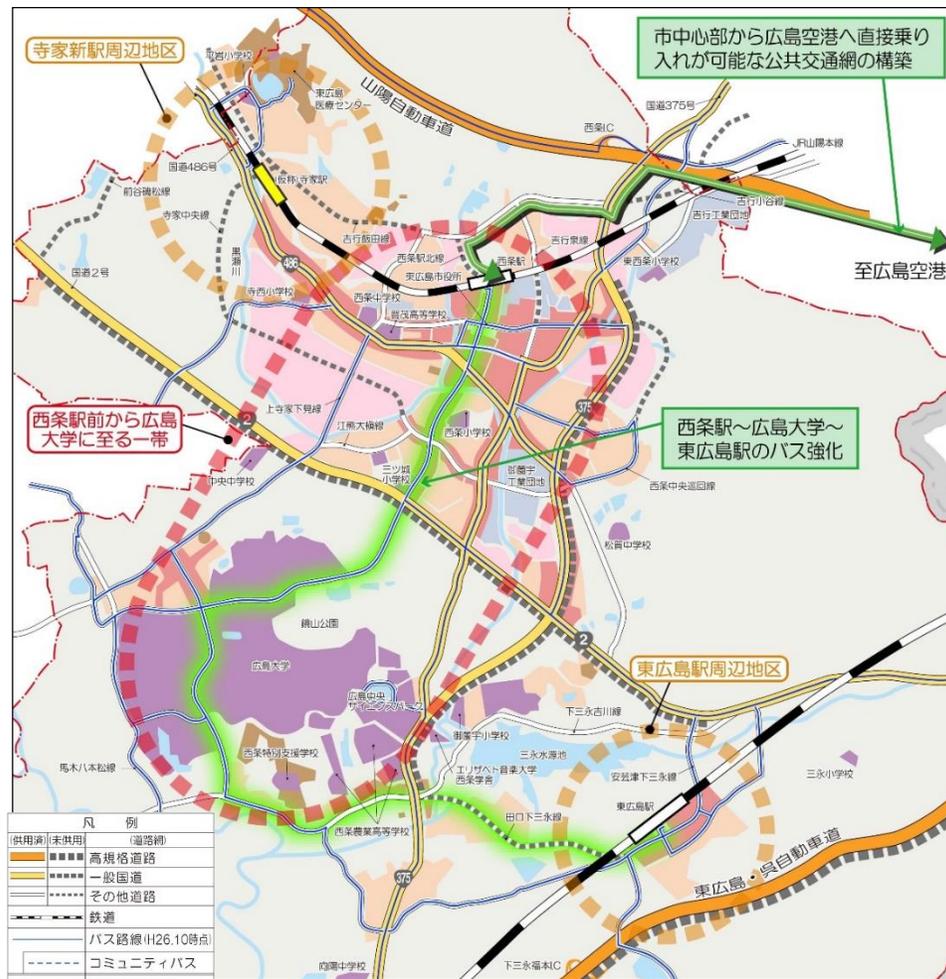
▲バス優先レーン設置案の断面イメージ

■ バス専用レーン設置（BRT（Bus Rapid Transit）運行）案

- バス専用レーンを設けてバスを運行



▲バス専用レーン設置（BRT運行）案の断面イメージ
（道路中央側に専用レーンとした場合）



▲都市拠点等における公共交通の強化

凡例	
供用済/未供用	(薄線)
高規格道路	———
一般国道	———
その他道路	———
鉄道	———
バス路線(126.10時点)	———
コミュニティバス	———
住居系市街地	■
商業用地	■
教育・研究施設等	■
医療・社会福祉施設	■
工業用地	■
計画的市街地誘導地区	■

※主要道路は国・県道及び都市計画道路等
※供用済は暫定供用及び完成(仮設計画と同様の機能で供用済)を含む

社会貢献と「Town & Gown構想」による新しい社会の共創

～大学と地方都市が共に発展するデジタル田園都市国家構想の実現モデルの確立～



Society 5.0やスマートシティの実現

東広島市及び周辺地域におけるSociety 5.0やスマートシティの実現に向け、東広島市及び民間企業と締結した「包括的な連携推進に関する協定」等に基づき、キャンパスと周辺地域を一体的に捉えた社会実験フィールドを整備するなどにより、大学と地方都市が共に発展するモデルを構築する。

科学技術イノベーションの社会実装

SDGs達成に向けて、先頭に立って世界を導く志のある企業や投資家との連携、地域課題解決のための科学技術イノベーションの社会実装の推進、来たるべき未来社会について真剣に考え創生する意欲を持つ学生への学びの機会の提供を通じて、我が国の社会変革の駆動力となる。

JR西日本グループ技術ビジョン

- 1.さらなる安全と安定輸送の追求
- 2.魅力的なエリア創出の一翼を担うサービスの提供
- 3.持続可能な鉄道・交通システムの構築



自動運転・隊列走行BRTプロジェクト



専用道の利点を生かした

- 安全性、定時性、速達性
- 自動運転・隊列走行の早期実現

隊列走行による
需要に応じた柔軟な輸送量の確保



東広島市の都市拠点等における

公共交通の機能強化と魅力向上

に向けた、研究、実証実験及び政策形成



— 連携事項 —

1

専用の走行空間を活用したBRT※の導入検討に関すること
※ Bus Rapid Transit : バス高速輸送システム

2

自動運転等の新技術を活用したBRTの導入検討に関すること

3

BRTと鉄道及び路線バスとの連携による「拠点及びネットワークの形成」の検討に関すること

4

前各号を実現するために必要な研究および実証実験に関すること

5

その他、三者が必要と認めること

※BRT (Bus Rapid Transit) 定義

① 定時性
速達性 + ② バスイメージを
刷新する工夫 + ③ 幹線的な役割

+
④ 自動運転・隊列走行

BRT (①+②+③) に加え
新たな技術 (④)



西条停車場線
(ブルーバール)



自動運転・隊列走行BRT

基軸・幹となるモビリティで誰もが暮らしやすいまちへ

想定する運行ルート

広島大学方面



下見・鏡山地区交通結節点
(広大中央口：R5.3供用予定)



下見・鏡山地区交通結節点
(大学会館前)

西条駅方面



都市拠点
(西条駅～広大一帯)

都市機能
人口集積

土地利用高度化

広島大学
(結節点)

自動運転隊列走行
BRT
基軸化

西条駅
(結節点)

新たなテクノロジーによる次代の創造と
学術・研究・国際化を先導するまち

— 検討体制 —

連携項目



専用走行空間

インフラ計画

シミュレーション

事業ノウハウ

自動運転等

全体コーディネート

—

実証実験

拠点・ネットワーク

一体的な計画

需要に関する研究

鉄道との連携

各項目について、ステークホルダーの皆様にも随時ご参加を頂く**検討会**を開催

参考：国土交通省 道路ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」



BRT（バス高速輸送システム）や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

— ロードマップ —

今回の連携協定のスコープ	R3年度 2021年度	R4年度 2022年度	R5年度 2023年度	R6年度 2024年度	RX年度 202X年度
意見交換、勉強会	▼	▼	連携協定締結		〰
連携事項に関する検討会		▼	▼		〰
机上シミュレーション、公道実証実験			▼		〰
本格導入に向けた準備				▼	〰
BRT運行開始					▼

