

4. 地域公共交通網形成計画

4.1 東広島市都市交通マスタープランの基本理念・基本方針

基本理念 (1)日常生活を支える交通

日常生活施設が集積する都市拠点内と地域拠点内または拠点間の移動の円滑化を図り、だれもが安全で快適な暮らしが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

・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。

②徒歩・自転車環境の整備促進

・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。

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します。

基本理念 (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、JR 新幹線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

・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。

②広域移動環境の整備

・広域移動を担う、広島空港、JR 新幹線東広島駅や高速道路等へのアクセス性の向上を図ります。

③中心市街地のにぎわい創出

・中心市街地としての性格を持つ JR 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。

基本理念 (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。

基本方針 ①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の構築を目指します。

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形成するための交通網の構築を目指します。

③行政負担の適正化

・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。

4.2 道路網

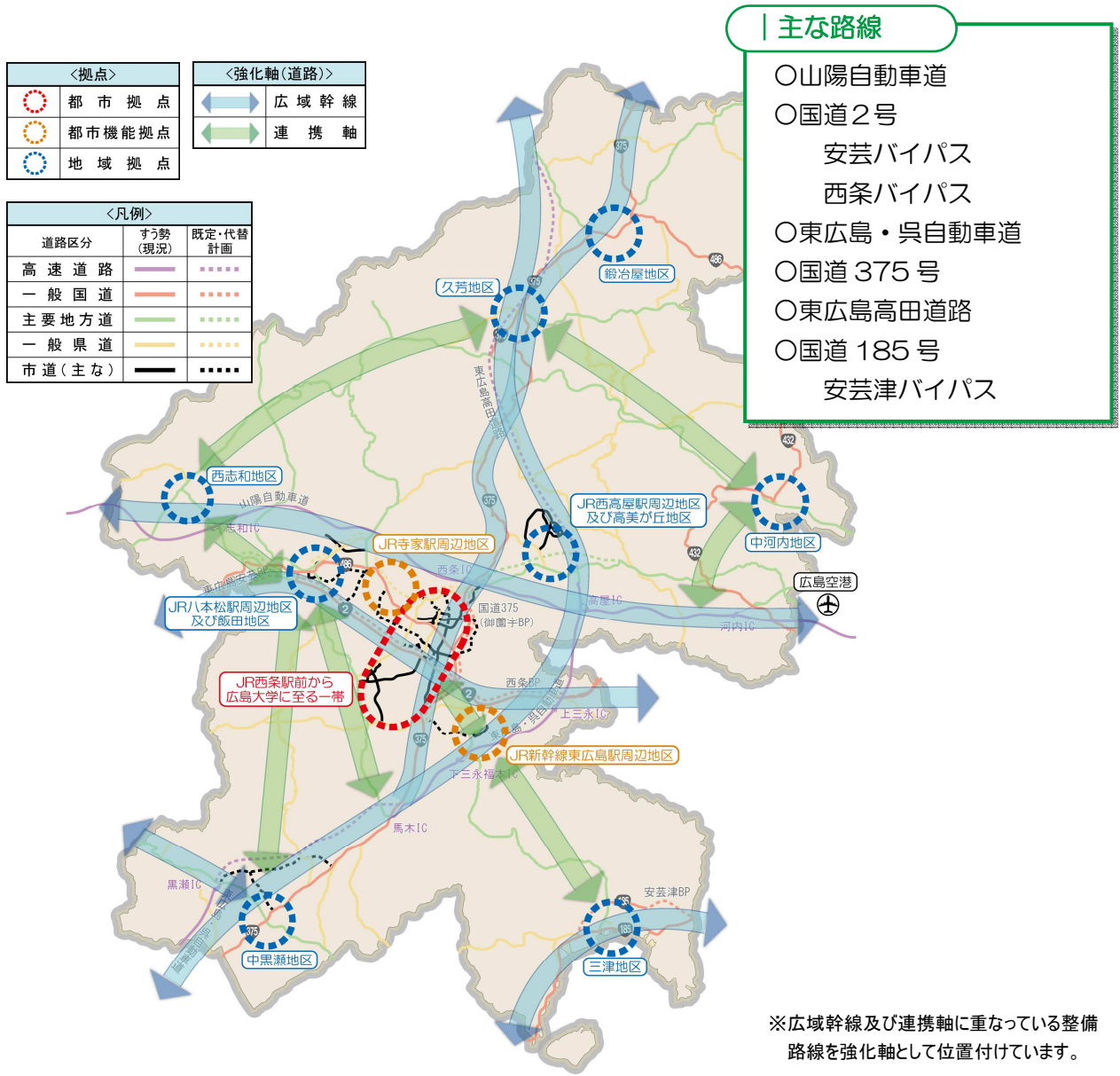
市内外の連携を支える基盤として、東西・南北の広域2軸の強化を図ります。

東西の広域軸は、既存の山陽自動車道及び国道2号を活用し、国道2号においては安芸バイパス、西条バイパスの整備を進め、南北の広域軸は、東広島・呉自動車道及び国道375号を活用するとともに、東広島高田道路の整備を進めます。さらに、西条バイパスにおいては、道路利用者のための休憩機能、道路利用者や地域の方々のための情報発信機能、活力ある地域づくりを行うための地域の連携機能を有する「道の駅」の整備を進めます。

市域内の各拠点間の交通を支える道路網の強化としては、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。

また、地域の道路特性を踏まえながら、近距離移動の基本となる歩行空間を確保するために、歩道の整備や駅や主要バス停等への駐輪場の充実を図ります。

※ 個々の路線の整備スケジュールについては地域別計画（33ページ～）を参照してください。

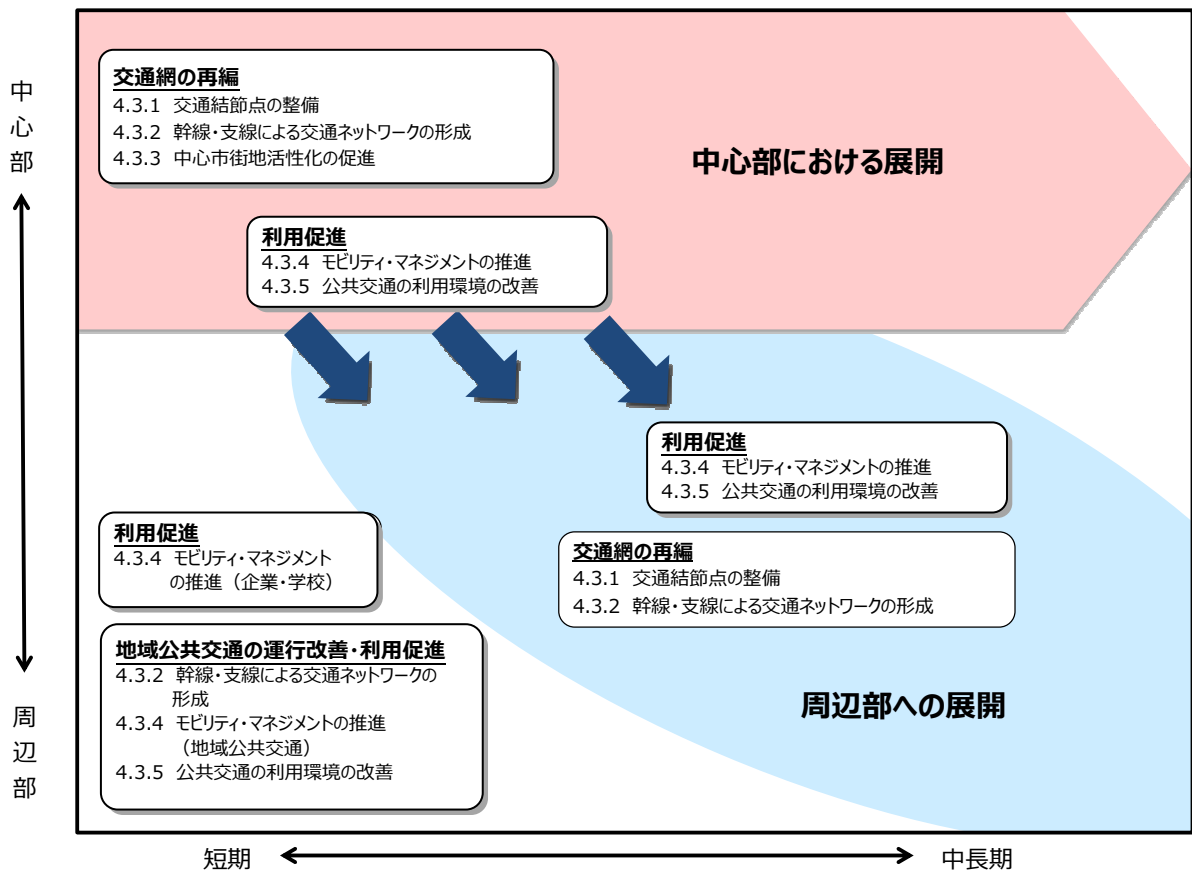


▲道路網強化軸

4.3 公共交通

本市はバスの分担率が2%と、公共交通の利用状況が極めて低いため、自動車交通を直接制限することによって、公共交通の利用を促すような政策はふさわしくありません。そのため、比較的高い交通サービス水準が保たれている地域や人口密度、居住者の年齢構成等を踏まえて公共交通への転換が期待できる地域から、住民が自発的に公共交通を利用するよう行動の転換を促すため、路線再編やモビリティ・マネジメントに着手していきます。

交通政策の時間軸上の展開としては、こうした考え方からまずは中心部から取り組んでいき、モビリティ・マネジメントの有効性を検証しつつ、公共交通への転換を図り、周辺部へと順次展開していきます。また、周辺部で運行している地域公共交通については引き続き運行改善と利用促進に取り組むとともに、取り組みに対し関心のある企業や学校を対象としたモビリティ・マネジメント等については、適宜その有効性を判断し推進していきます。



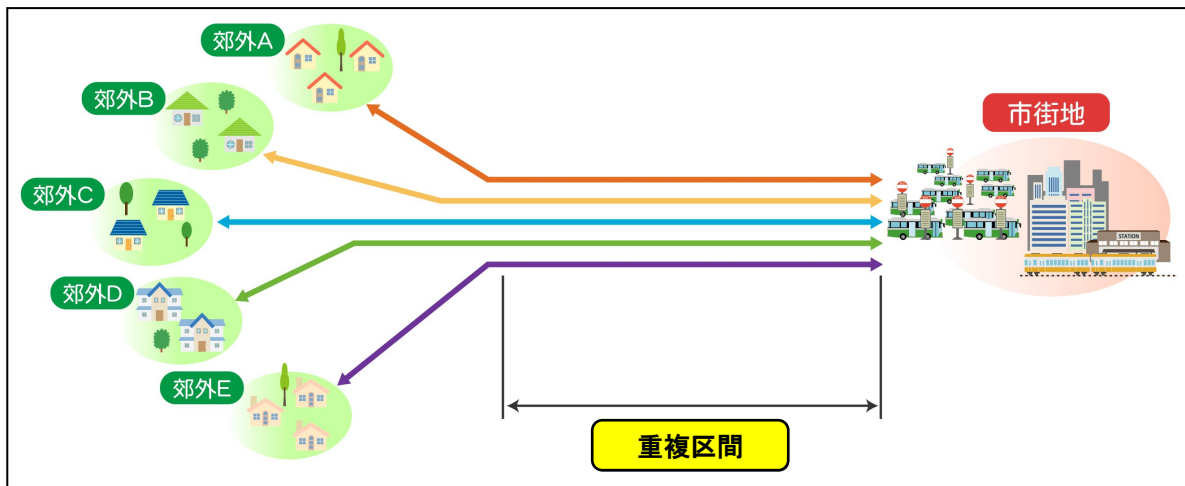
▲ 交通施策の時間軸上の展開

4.3.1 交通結節点の設置（実施主体：東広島市、交通事業者）

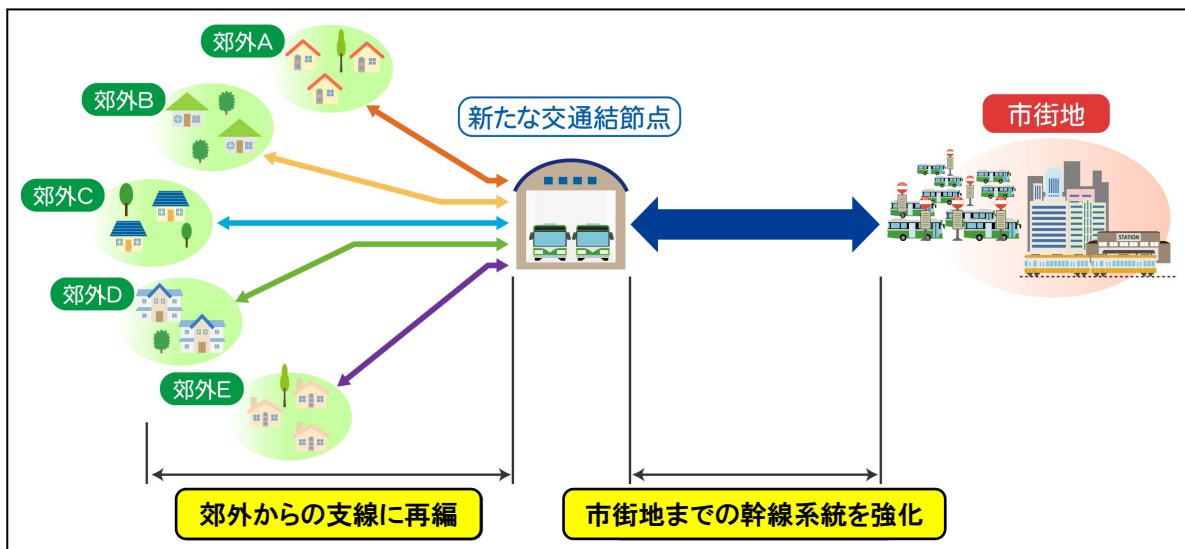
従来のバス系統の中には、1系統あたりの運行距離が長くなり、他の系統と重複する区間を運行しているものがあります。こうした非効率性は、採算性を悪化させ、それにより減便といったサービス水準の低下が強いられることで、利用者が減少するという悪循環をもたらす可能性があります。このような悪循環を回避するため、複数系統を再編し、新たな交通結節点を設置することで効率的な運行形態を目指します。また、鉄道駅（JR 西条駅、JR 寺家駅、JR 八本松駅、JR 西高屋駅、JR 白市駅、JR 入野駅、JR 河内駅、JR 安芸津駅、JR 風早駅、JR 新幹線東広島駅）についても交通結節点としてバス路線等の接続性を向上させるため、運行ダイヤを調整し、乗換利便性の向上を図ります。

■新たな交通結節点の役割

<現在：複数の系統が直通で構成されており、重複区間が存在し、各系統が長い>







<将来：新たな交通結節点を設置し、郊外からの支線と市街地までの幹線系統を形成>



新たな交通結節点は、郊外からの支線系統と幹線系統を結び、乗り継ぎに配慮したダイヤを設定することで利用者の物理的な乗換抵抗を低減し、乗換の定着に寄与する乗換施設を整備します。こうした整備については、関連する地域のまちづくりのあり方（周辺道路の整備や市街地の集積状況など）と一体となって検討していきます。

また、交通結節点は、バス⇄バス、バス⇄鉄道だけでなく、自家用車、タクシー、自転車等からのバス・鉄道への乗り換えといった、異なる交通手段の接続性の向上を図るため、駐車場や駐輪場の併設についても検討していきます。さらに、交通結節点の設置にあたっては、各拠点地区における医療・福祉・商業等の生活機能の確保や周辺道路の整備・市街地の集積状況など、本市のまちづくりと連動した交通ネットワークの構築に資するものとなるよう検討していきます。

■交通結節点の例

鉄道駅-路面電車-バス	路面電車-バス	バス-バス	バス
 <p>資料)国土交通省 ▲広島市 JR 横川駅</p>	 <p>資料)国土交通省 ▲廿日市市役所前駅</p>	 <p>資料)宇都宮市バスシステム検討委員資料 ▲盛岡市松園</p>	 <p>資料)国土交通省 ▲神奈川県厚木市</p>

こうした新たな交通結節点の機能から、次の整備候補エリアを設定します。

① 久芳～造賀:市北部の地域拠点からの移動を集約する拠点

市北部の中山間地域からの支線を集約し、中心市街地方面への幹線バスとつなげる。

② 志和:広島方面への高速バスの拠点

主に市西部の志和地域からの支線を集約し、JR 八本松駅方面や広島方面の路線バスとつなげる。

③ 下見～鏡山:都市拠点内の拠点

八本松町南部からの支線や広島大学前の下見学生街周辺からの移動ニーズを集約し、JR 西条駅方面の幹線バスとつなげる。

④ 黒瀬:市南部における広域移動の拠点

市南部の黒瀬地域の支線を集約し、国道 375 号を運行する幹線バス（西条方面、呉方面）とつなげる。

※デマンド交通等の移動手段を展開する地域公共交通エリアにあっては、事前予約制、多方面へのアクセス性、路線再編効果、door-to-door での移動ニーズへの対応等の運行形態から、交通結節点の整備を必要としない場合があります。

4.3.2 幹線・支線による交通ネットワークの形成（実施主体：交通事業者、東広島市、市民）

交通ネットワークの形成にあたっては、路線バスのほか地域公共交通やタクシー、生活航路等の交通手段についても適切な役割分担のもと、各路線の位置づけやサービス水準を明確にし、効果的なネットワーク形成に努めます

■ 幹線バスの最適化・強化

幹線バスにおいては、利用ニーズに合わせて交通結節点間の路線バスのサービス水準を最適化しつつ、運行ダイヤの調整などバス⇄バス、バス⇄鉄道など異なる交通手段の接続性の向上を図っていくとともに、特に強化を図る幹線（強化幹線）においては、以下の考え方にもとづき、15分に1本の運行頻度を最低限保つべきサービス水準の目安とした多頻度化、定時性・速達性の向上を図ります。

JR 西条駅⇄下見～鏡山（新たな交通結節点）⇄JR 新幹線東広島駅

都市拠点（JR 西条駅～広島大学に至る一带）と都市機能拠点（JR 新幹線東広島駅周辺地区）を連絡する公共交通機関として、JR 西条駅⇄下見～鏡山（新たな交通結節点）⇄JR 新幹線東広島駅を結ぶ。

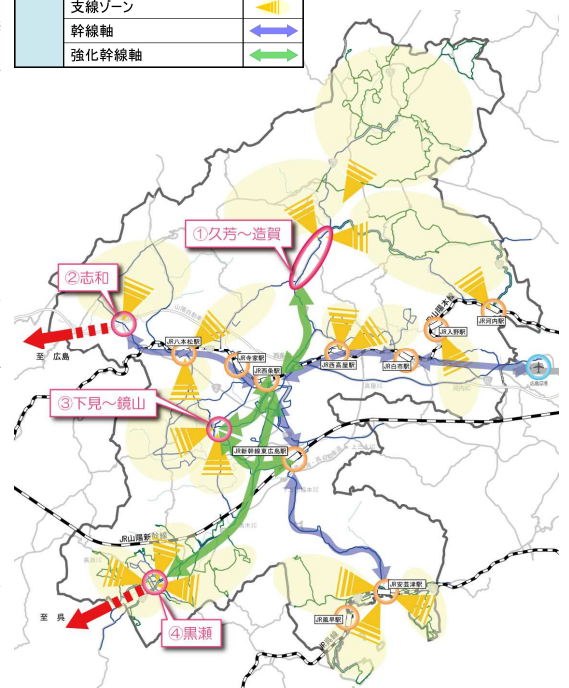
黒瀬（新たな交通結節点）⇄JR 西条駅

黒瀬地域の地域拠点から中心市街地を連絡する公共交通機関として、黒瀬（新たな交通結節点）⇄JR 西条駅を結ぶ。

久芳～造賀（新たな交通結節点）⇄JR 西条駅

市北部の地域拠点から中心市街地を連絡する公共交通機関として、久芳～造賀（新たな交通結節点）⇄JR 西条駅を結ぶ。

公共交通	新たな交通結節点	○
	既存の交通結節点（鉄道駅）	●
	支線ゾーン	▲
	幹線軸	↔
	強化幹線軸	↔



■ 交通結節点までの移手段の最適化（幹線系統以外）

路線バスでは現在の運行頻度を目安とした最適化を図りつつ、地域公共交通やタクシーを含めた交通事業者の適切な役割分担により福祉・教育分野との連携も図りながら多様なニーズに対応した交通結節点までの移手段を最適化します。

また、路線バスの利用者数の少ない地域や点在する door-to-door での移動ニーズ等に対応するため、タクシーやデマンド交通、自家用有償旅客運送を活用し、住民が主体的に地域公共交通を最適化する取り組みを支援します。

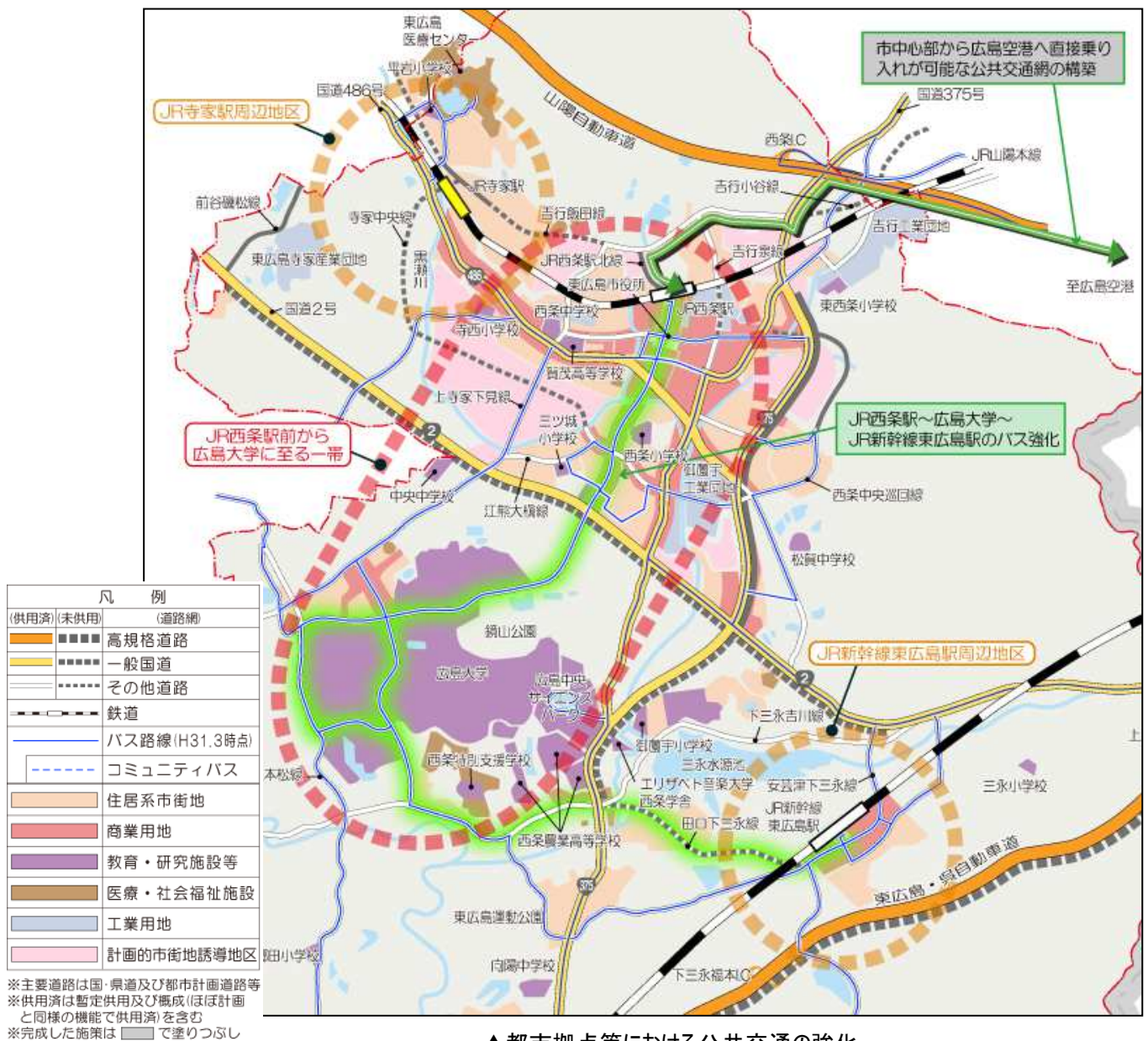
加えて、公共交通空白地の解消を目指して、道路運送法規制対象外の移手段の動向を注視するなど、地域公共交通の運行基準を設定し、それぞれの地域特性、利用ニーズに見合った移手段の導入支援を行います。

4.3.3 中心市街地活性化の促進（実施主体：東広島市、交通事業者、市民）

中心市街地には、官公庁、大学、病院、商業施設などの様々な施設が集積しており、本市の発展の基礎として、こうした施設を結ぶ交通ネットワークの構築を進める必要があります。

また、中心市街地へは比較的近隣から来ている（来街者の約5割は3km圏内から来ている）ことを考慮し、中心市街地へのアクセス性や来街者の回遊性の向上のため、平成29年に西条市街地循環バス「のんバス」の運行を開始し、中心市街地のにぎわいの創出・観光振興に寄与する公共交通の整備や安心・安全・魅力のある歩行者・自転車空間の構築等を進めています。

さらに、今後ますます進展する高齢化社会を見据え、地域医療の拠点である国立病院機構 東広島医療センターの最寄り駅であるJR寺家駅が平成29年に開業したことから、都市機能拠点であるJR西条駅周辺地区において、循環交通（循環バス等）の運行を検討します。



▲都市拠点等における公共交通の強化

※バス専用レーンまたはバス優先レーンの設置検討について

バス専用レーンまたはバス優先レーンの設置は、設置検討区間の路線バス多頻度運行のために必要な施策ですが、交通事業者の乗務員不足の課題が顕在化する中、利用ニーズとそれに基づく費用対効果を慎重に検討していく必要があります。

4.3.4 モビリティ・マネジメントの推進（実施主体：東広島市、交通事業者、市民）

将来交通需要予測の結果から、道路整備や交通事業のみでは都市交通マスタープランの目標年次である令和12年において公共交通利用者は減少するという結果が得られています。公共交通利用者を現状維持するという目標達成のため、市民一人一人が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へ自発的に変化するような施策、すなわちモビリティ・マネジメントの実施が有効であると考えられます。

モビリティ・マネジメントとは、「ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）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施策」と定義されています。本計画に定める各種施策を持続可能なものとするため、モビリティ・マネジメントを推進していきます。また、公共交通のクロスセクター効果（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の合計と、公共交通を維持するために行政が負担している財政支出を比較することによって把握できる、公共交通の多面的な効果）についても積極的に周知を図っていくことで、公共交通の利用啓発に取り組んでいきます。

モビリティ・マネジメントの取組方針

■ 住民を対象としたモビリティ・マネジメント

一定水準の公共交通サービスがある、バス停利用圏内の居住者が多いなど、公共交通への転換が期待できる地域の住民を対象とし、自動車による来訪が多い大規模商業施設等との連携も模索しつつ、住民一人一人に対して個別のかつ大規模なコミュニケーション施策を通じて交通行動の変容を促していきます。

■ 企業を対象としたモビリティ・マネジメント

企業団地等に立地する一定規模以上（従業員100人以上）の企業を対象に、災害時等の交通渋滞を想定して、マイカー通勤の抑制・分散を働きかけます。

■ 学校を対象としたモビリティ・マネジメント

学校教育の一環として、地域の交通のあり方や公共交通の重要性、自動車依存のデメリット等について学習する機会を提供します。また、本市に多く居住する大学生に対し公共交通への転換の他、徒歩・自転車への利用転換も視野に入れ実施していきます。

■ 地域公共交通を対象としたモビリティ・マネジメント

地域公共交通は、比較的人口が少なく、公共交通の利用が低密度である地域を運行することを踏まえ、各地域の特性や地域住民の生活行動に応じた適切な手法を検討し、交通事故のリスク回避や健康面へも配慮し、生活の質向上の一環としてのモビリティ・マネジメントを行います。

4.3.5 公共交通の利用環境の改善（実施主体：東広島市、交通事業者）

公共交通の利便性の向上を図るために、利用環境の改善に取り組みます。

利用環境の改善にあたっては、高齢者等の交通弱者はもとより、市内に比較的多く生活している大学生や、留学生などの外国人についても配慮したものとします。

■ 公共交通利用者への各種情報提供の強化

公共交通に係る総合的なマップ・時刻表の作成、バス系統番号・バスのラッピング・方面別のカラーリングの導入、ラウンドダイヤ等の採用、バスの待ち時間の不安を低減させるためバスロケーションシステムの導入など、利用者にとって覚えやすく利用しやすい環境を構築します。

■ 利用環境の整備、車両・駅のバリアフリー化、点字ブロックや各種サインの設置

車両や歩道のバリアフリー化及びバス停における歩道改良や上屋の設置、駐輪場やパークアンド（バス）ライド駐車場等の設置など、利用環境の向上を図ります。

■ 運賃制度の検討

事業者の収益の確保や適正な受益者負担を考慮しつつ、交通結節点でのバス乗継に伴う運賃割引や循環バスにおける定額運賃など、利用者にわかりやすい運賃体系の導入検討を行います。

4.3.6 広域移動環境の検討（実施主体：東広島市、交通事業者）

JR西条駅とJR新幹線東広島駅を連絡する公共交通については、都市拠点内の移動であるとともに、広域移動環境の検討としても位置づけます。

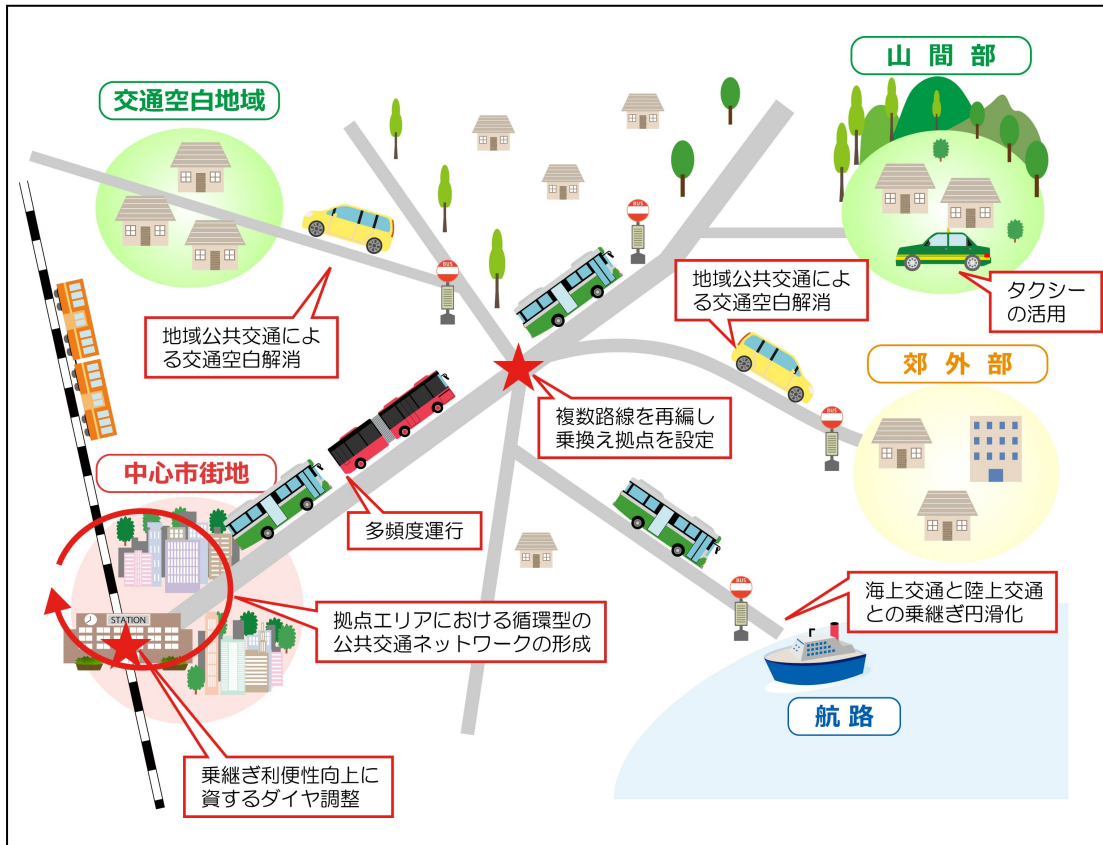
広島空港へのアクセスについては、JR西条駅から広島空港へ直行する「西条エアポートリムジン」を平成29年に運行開始しました。利用実態、利用ニーズを見極めながら、運行サービスや運行経路の見直しを検討していきます。

4.3.7 福祉・教育分野との適切な役割分担（実施主体：東広島市）

福祉分野においては、高齢者や障害者の移動支援施策として高齢者移送サービス事業や福祉有償運送事業、教育分野においては、通学支援施策としてスクールバスの運行や通学費の助成を行っています。

福祉・教育分野における特定目的・特殊事情による移動ニーズへの対応については、既存の施策との適切な役割分担のもと、路線バスや地域公共交通の活用を図りながら、市全体の交通ネットワークの形成の中で効率的なあり方を検討していきます。

■公共交通における施策の展開イメージ

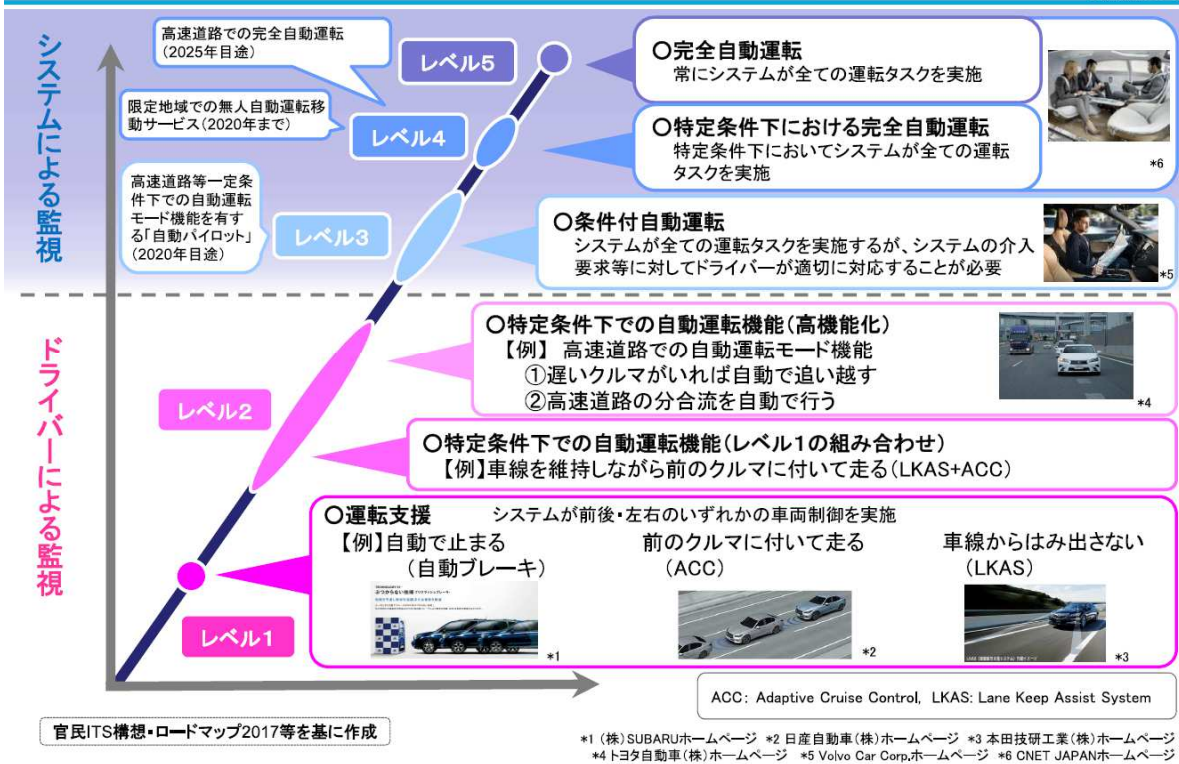


4.3.8 先進技術社会実装の検討（実施主体：東広島市、交通事業者）

交通事業者の乗務員不足の課題解決や移動手段の最適化を図るため、自動運転や MaaS の実装に向けた社会実験の動向を注視しながら、利用ニーズに見合った効果的な移動手段の在り方を検討していきます。

自動運転のレベル分けについて

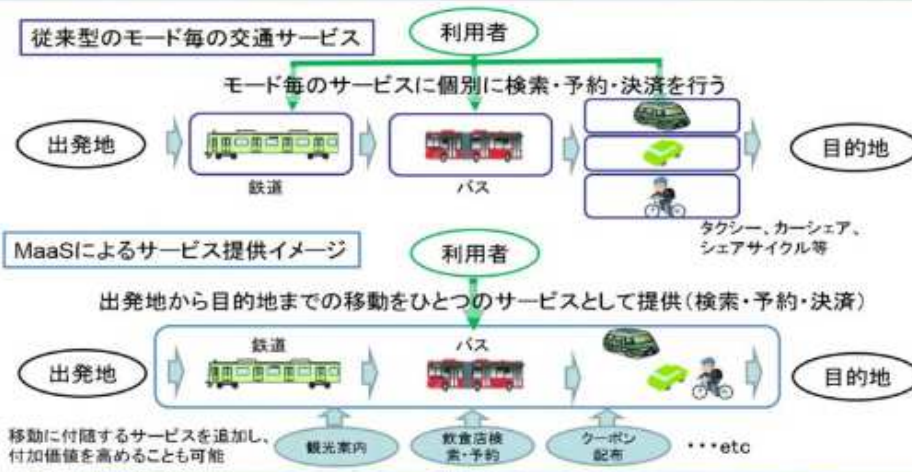
国土交通省
【別添3】



MaaSの実現

国土交通省

- MaaS: Mobility as a Service
- 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型



- 想定される効果
- シームレスでストレスフリーな移動実現による利用者利便の向上
 - 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキWhimユーザー:48%→74%)

資料:国土交通省

■ 公共交通における施策の展開

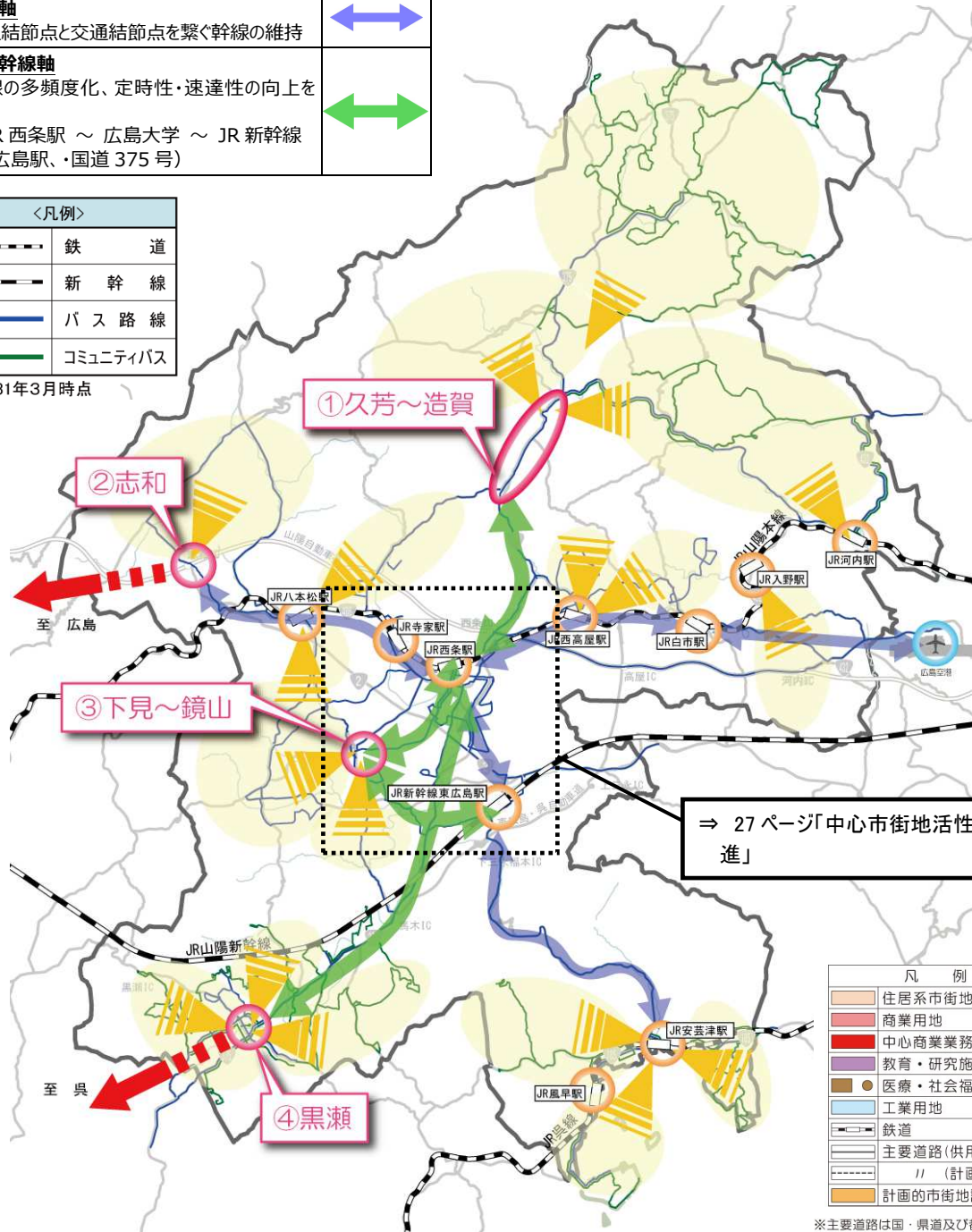
■ 新たな交通結節点 ① 久芳～造賀：市北部からの移動を集約 ② 志和：広島方面への高速バス拠点 ③ 下見～鏡山：都市拠点内の拠点 ④ 黒瀬：市南部の広域移動拠点	○
■ 既存の交通結節点（鉄道駅）	○
■ 既存の交通結節点（空港）	○
■ 支線ゾーン ・郊外から交通結節点への移動手段を最適化（路線バス（支線）やコミュニティバス、タクシーの活用など）	◀▶
■ 幹線軸 ・交通結節点と交通結節点を繋ぐ幹線の維持	↔
■ 強化幹線軸 ・幹線の多頻度化、定時性・速達性の向上を図る （・JR 西条駅～広島大学～JR 新幹線東広島駅・国道375号）	↔

主な施策

- 交通結節点の整備
- 幹線・支線による交通ネットワークの形成
- 都市拠点等における公共交通の強化
- 中心市街地活性化の促進
- モビリティ・マネジメントの推進
- 公共交通の利用環境の改善
- 広域移動環境の検討
- 福祉・教育分野との適切な役割分担

〈凡例〉	
—+—	鉄 道
—+—	新 幹 線
—+—	バ ス 路 線
—+—	コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス

※平成31年3月時点



⇒ 27 ページ「中心市街地活性化の促進」

凡 例	
■	住居系市街地
■	商業用地
■	中心商業業務地
■	教育・研究施設用地
■	医療・社会福祉施設
■	工業用地
—+—	鉄 道
—+—	主要道路(供用済区間)
—+—	// (計画区間)
■	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構成（ほぼ計画と同様の機能で供用済）を含む