5.5 黒瀬地域

5.5.1 地域の特性

黒瀬地域は、賀茂台地の一部を構成する本市の南部に位置し、国道 375 号や県道矢野安浦線などの沿道に市街地が形成されており、丘陵部の住宅団地と、平野部に広がる集落や田園風景が特徴的な地域となっています。また、産業団地の整備や広島国際大学の開学により、基盤整備の進展に伴い人口が増加し、都市としての成長や発展に必要な機能が集積してきました。

高規格幹線道路である東広島・呉自動車道の整備により、交通利便性の向上が見込まれています。本地域の人口は減少傾向に加えて高齢化が進展しています。

平成 26 年から地域公共交通(黒瀬さくらバス)が運行しており、地域の拠点への移動手段や路線バスへのフィーダーとして重要な役割を果たしています。

5.5.2 地域の交通課題と計画の考え方

道路

国道 375 号に混雑が見られますが、東広島・呉自動車道の供用開始に伴い、混雑の緩和が見込まれています。地域の拠点性を高めつつ、各拠点を結ぶネットワークを構築することが課題となっており、都市計画道路等の整備を推進し、人・モノの円滑な移動促進や混雑緩和を目指します。特に、東広島・呉自動車道へのアクセス向上は、黒瀬地区だけでなく、八本松の吉川工業団地からのアクセス性向上にもつながります。

また、歩行者空間においては、主に国道 375 号の歩道環境の向上に向けた整備を推進します。

公共交通

路線バス利用者が減少しています。

路線バスは、市南部における広域移動の拠点として、地域拠点（中黒瀬地区）に新たな交通結節点を設け、支線バスを集約するとともに西条方面への幹線バス強化と各バス路線等の利便性・接続性を向上させます。

これらバス路線の再編等により通勤・通学、買物・通院などに必要な公共交通を最適化することで、地域の幅広い世代が自立した社会生活を送ることができる持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

また、公共交通の機能強化と合わせて、広島国際大学や沿線住民に対して、環境の改善や交通渋滞の緩和、健康増進等に配慮し、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と自発的な変化を促すモビリティ・マネジメントを推進します。

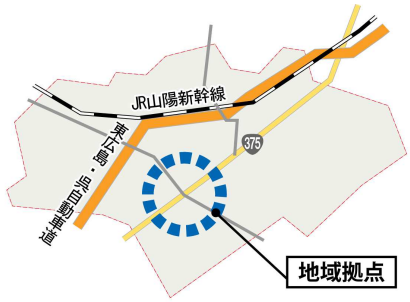
これらの道路・公共交通施策により、交通利便性及び交流機能の向上につながるアクセス環境を充実させ、都市機能が集積する活力ある地域に資する交通ネットワークを構築します。

■主な施策

○東広島・呉自動車道の４車線化
○黒瀬への新たな交通結節点の設置及び交通結節点までの移動手段の最適化
○西条方面への幹線バスの強化
○各バス路線等の利便性・接続性の向上
○地域公共交通の運行
○国道 375 号における歩道改良及び歩道設置

5.5.3 黒瀬地域の計画

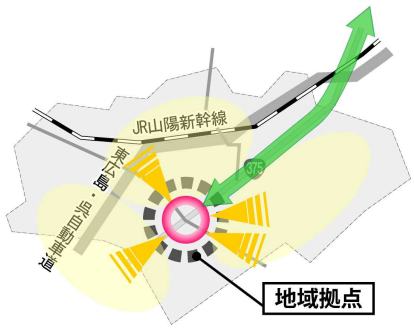
①地域のすがた



道路	高規格道路	
	国道	
	県道 等	
公共交通	交通結節点（JR）	

都市計画マスタープランに従い、拠点地区や広域幹線（道路・鉄道）を示したもの。

②交通ネットワークの考え方



公共交通	新たな交通結節点	
	支線ゾーン	
	強化幹線軸	

左図に交通結節点や公共交通の強化軸を加えたもの。

③黒瀬地域の計画

凡例	
(供用済)(未供用)	(道路網)
	高規格道路
	一般国道
	その他道路
	鉄道
	バス路線(H31.3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
	道路施策
	公共交通施策
	歩道・自転車道施策

※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概成(ほぼ計画と同様の機能で供用済)を含む
※完成した施策は ▭ で塗りつぶし

※構想図は、都市交通ＭＰの目標年次である令和12年時点の状況を将来交通網の需要予測を行うにあたって市が設定したものを示しており、平成30年時点での達成状況を反映させています。

5.5.4 施策メニューと実施スケジュール

▼交通施策メニュー（黒瀬地域）　　線名の［ ］は県道名

区分	施策メニュー	基本理念									実施スケジュール		備考
		日常交通支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			前・後期		
		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	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	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	前期（H27～R7年）	後期（R8～R12年）	
道路	東広島・呉自動車道												
	馬木～黒瀬	○			○	○		○	○		※H26暫定供用		
	4車線化	○			○	○		○	○			完成	
	大多田IC	○			○	○		○	○		－	－	H29供用
	各県・市道												
	（都）兼広乃美尾線	○			○	○		○	○			完成	
	（都）丸山楢原線	○			○	○		○	○			完成	
	（一）小多田安浦線	○			○	○		○	○			完成	
	（一）吉川大多田線	○			○	○		○	○			完成	
	（一）津江郷原線	○			○	○		○	○			完成	
	国道375号交差点改良（賀茂精神医療センター入口）	○			○			○	○		－	－	H27供用
公共交通	新たな交通結節点（黒瀬）の設置	○			○			○	○	○	検討・実施		
	新たな交通結節点（黒瀬）までの移動手段の最適化	○			○			○	○	○	検討・実施		
	西条方面への幹線バスの強化	○			○			○	○	○	検討・実施		
	各バス路線等の利便性・接続性の向上	○		○	○			○	○	○	検討・実施		
	地域公共交通の運行	○			○			○	○	○	実施	実施	状況に応じた維持・改善
	モビリティマネジメント（MM）の実施	○						○		○	検討・実施		
	公共交通機関の利用者への各種情報提供の強化	○		○				○		○	検討・実施		
	バス停環境の向上	○		○							検討・実施		
	車両のバリアフリー化	○		○							実施	実施	
	点字ブロックや各種サインの設置	○		○							実施	実施	
歩道・自転車道	歩道の新設、拡幅												
	国道375号　梶屋迫・乃美尾・中黒瀬歩道設置	○	○	○							検討・実施		
	（主）矢野安浦線	○	○	○							－	－	H30供用
	歩道の段差の解消	○	○	○							検討・実施		
その他	福祉・教育分野での施策	○								○	検討・実施		
	タクシー等の民間事業の活用	○								○	検討・実施		

＝凡例＝
■道路
　完成　　：　前期又は後期間に完了を目指すもの。（なお、完成時期が未定のものを含みます。）
■公共交通、歩道・自転車道、その他
　検討　　：　前期又は後期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。
　実施　　：　前期又は後期間に事業着手を目指すもの。
　検討・実施　：　前期から後期間にかけて、（順次）協議・要請・検討を行い、可能なものから事業着手を目指すもの。
　※これらの整備スケジュールは、将来交通網の需要予測を行うため市が設定したものです。
　※道路等の施策における実際の整備については、国や県等と協議の上進めていきます。

5.6 福富･豊栄地域

5.6.1 地域の特性

福富地域・豊栄地域は、本市の北部に位置し、地域を南北に縦断する国道 375 号の沿道に、古くから地域の中心となってきた市街地や集落が形成されています。また、周囲を山林に取り囲まれた田園風景の中に集落が点在しています。

福富地域では、平成 19 年から地域公共交通(ふくふくしゃくなげ号)が地域の拠点への移動手段や路線バスへのフィーダーとして運行していましたが、利用者数・ニーズの減少に伴い、平成 26 年に運行を廃止しています。

豊栄地域では、平成 20 年から地域公共交通(豊栄そよかぜ号)が運行しており、地域の拠点への移動手段や路線バスへのフィーダーとして重要な役割を果たしています。

5.6.2 地域の交通課題と計画の考え方

道路

国道 375 号に混雑が見られ、日常的な移動に影響を及ぼしています。地域の拠点性を高めつつ、各拠点を結ぶネットワークを構築することが課題となっており、幹線道路等の整備を推進し、人・モノの円滑な移動促進や交流を目指します。

また、歩行者空間においては、瀬野川福富本郷線に歩道の未整備区間があるなど歩道環境の向上が課題となっており、歩道整備を推進します。

公共交通

路線バス及び地域公共交通（豊栄そよかぜ号）ともに利用者の減少が見られるとともに、交通空白地域も存在しています。

路線バスにおいては、市北部の地域拠点からの移動を集約する拠点として新たな交通結節点（久芳～造賀）を設け、市北部の支線バスを集約するとともに、西条方面への南北の幹線バス強化と各バス路線等の利便性・接続性を向上させます。

これらバス路線の再編等により通勤･通学、買物･通院などに必要な公共交通を最適化することで、地域の幅広い世代が自立した社会生活を送ることができる持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

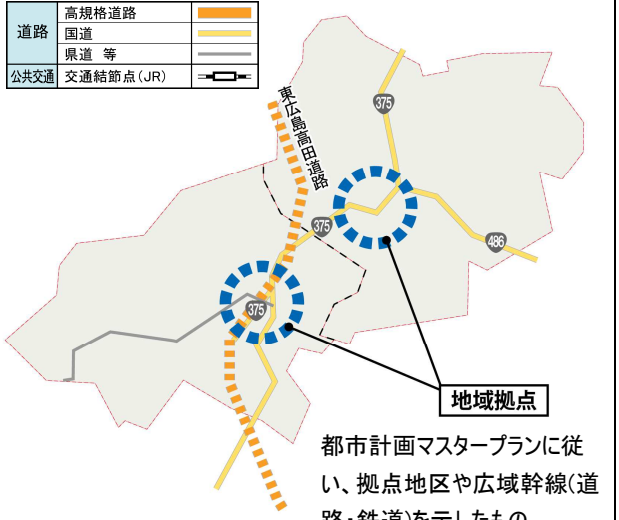
これらの道路・公共交通施策により、交流機能の向上と定住人口の増加等につながるアクセス環境を充実させ、農業・観光などの地域資源を活かして交流が盛んな活力ある地域に資する交通ネットワークを構築します。

■主な施策

○東広島高田道路、福富バイパス、豊栄バイパスの整備
○久芳～造賀への新たな交通結節点の設置及び交通結節点までの移動手段の最適化
○西条方面への幹線バスの強化
○各バス路線等の利便性・接続性の向上
○地域公共交通の運行
○瀬野川福富本郷線の歩道未整備区間の歩道整備

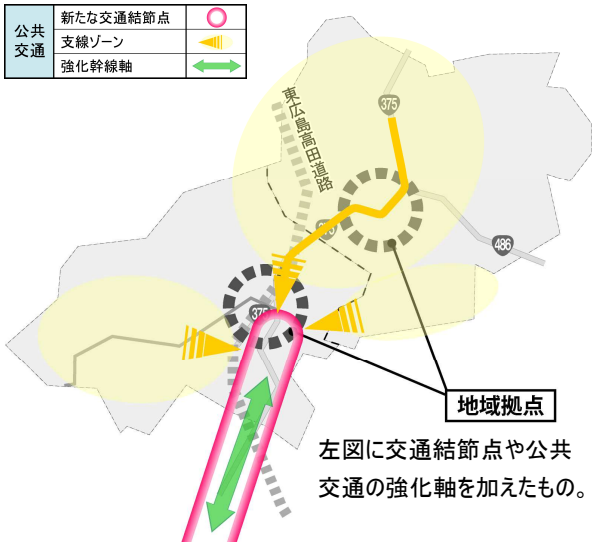
5.6.3 福富・豊栄地域の計画

①地域のすがた



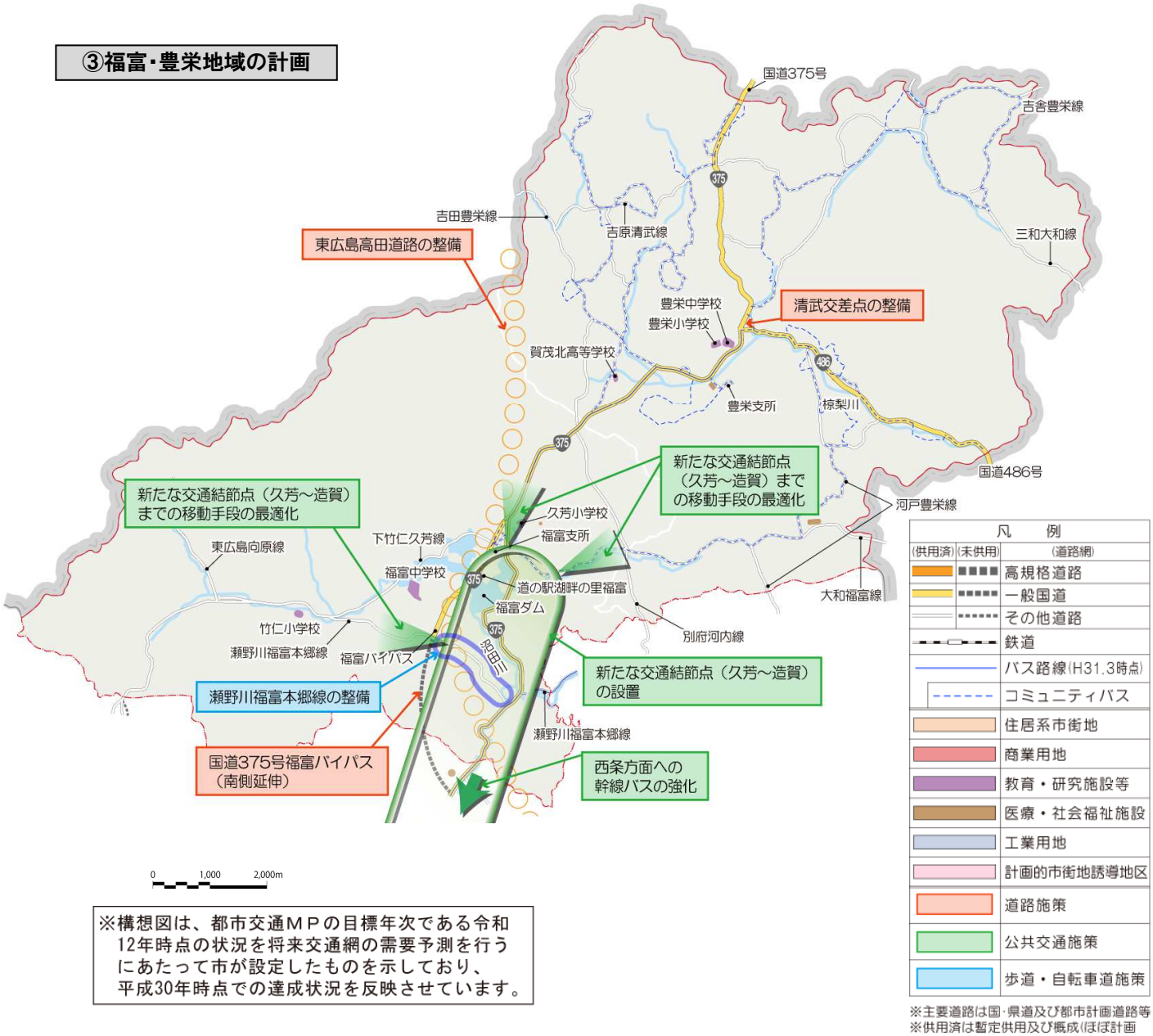
都市計画マスタープランに従い、拠点地区や広域幹線(道路・鉄道)を示したもの。

②交通ネットワークの考え方



左図に交通結節点や公共交通の強化軸を加えたもの。

③福富・豊栄地域の計画



※構想図は、都市交通ＭＰの目標年次である令和12年時点の状況を将来交通網の需要予測を行うにあたって市が設定したものを示しており、平成30年時点での達成状況を反映させています。

※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概成(ほぼ計画と同様の機能で供用済)を含む

5.6.4 施策メニューと実施スケジュール

▼交通施策メニュー（福富・豊栄地域）　　線名の［ ］は県道名

区分	施策メニュー	基本理念									実施スケジュール		備考
		日常交通支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			前・後期		
		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	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	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	前期（H27～R7年）	後期（R8～R12年）	
道路	東広島高田道路	○			○	○		○	○			完成	
	国道375号												
	福富バイパス（南側延伸）	○			○	○		○	○			完成	
	豊栄バイパス	○			○	○		○	○			完成	
公共交通	新たな交通結節点（久芳～造賀）の設置	○			○			○	○	○	検討	実施	
	新たな交通結節点（久芳～造賀）までの移動手段の最適化	○			○			○	○	○	検討	実施	
	西条方面への幹線バスの強化	○			○			○	○	○	検討・実施		
	各バス路線等の利便性・接続性の向上	○		○	○			○	○	○	検討・実施		
	地域公共交通の運行	○			○			○	○	○	実施	実施	状況に応じた維持・改善
	モビリティマネジメント（MM）の実施	○						○		○	検討・実施		
	公共交通機関の利用者への各種情報提供の強化	○		○				○		○	検討・実施		
	バス停環境の向上	○		○							検討・実施		
	車両のバリアフリー化	○		○							実施	実施	
	点字ブロックや各種サインの設置	○		○							実施	実施	
歩道・自転車道	歩道の新設、拡幅												
	（主）瀬野川福富本郷線　上戸野地区	○	○	○							検討・実施		
	歩道の段差の解消	○	○	○							検討・実施		
その他	福祉・教育分野での施策	○								○	検討・実施		
	タクシー等の民間事業の活用	○								○	検討・実施		

＝凡例＝
■道路
　完成　　：前期又は後期間に完了を目指すもの。（なお、完成時期が未定のものを含みます。）
■公共交通、歩道・自転車道、その他
　検討　　：前期又は後期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。
　実施　　：前期又は後期間に事業着手を目指すもの。
　検討・実施：前期から後期間にかけて、（順次）協議・要請・検討を行い、可能なものから事業着手を目指すもの。
　※これらの整備スケジュールは、将来交通網の需要予測を行うため市が設定したものです。
　※道路等の施策における実際の整備については、国や県等と協議の上進めていきます。

5.7 河内地域

5.7.1 地域の特性

河内地域は、本市の東部に位置し、広島空港や山陽自動車道など、陸・空の広域・高速交通へのアクセスに恵まれた地域です。

沼田川とその支流沿いに広がる平地部や北部地域には集落が点在し、豊かな田園風景が広がっているほか、丘陵地が広がる南部地域では、交通利便性を活かした複数の工業団地や、大規模な住宅団地などが整備されています。

平成 22 年から地域公共交通(あゆピチふれあい号)が運行しており、JR 河内駅へのフィーダーや地域の拠点への移動・通学手段として重要な役割を果たしています。

5.7.2 地域の交通課題と計画の考え方

道路

東広島本郷忠海線において、時間によって混雑が見られます。地域の拠点性を高めつつ、各拠点を結ぶネットワークを構築することが課題となっており、空港アクセスや地域内の利便性・安全性の向上に資する道路等の整備を推進します。

また、歩行者空間においては、通学路に指定されている国道 432 号など歩道環境の向上が課題となっており、歩道改良を推進します。

公共交通

JR 入野駅の利用者はほぼ横ばいですが、JR 河内駅の利用者は減少しており、路線バス及び地域公共交通（あゆピチふれあい号）の利用者も減少しています。

路線バスにおいては、新たな交通結節点（久芳～造賀）までの移動手段を最適化するためのバス路線の再編や JR 河内駅との接続性の向上など、異なる交通モードの円滑な連携を図ります。

これらバス路線の再編等により通勤・通学、買物・通院などに必要な公共交通を最適化し、地域の幅広い世代が自立した社会生活を送ることができる持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

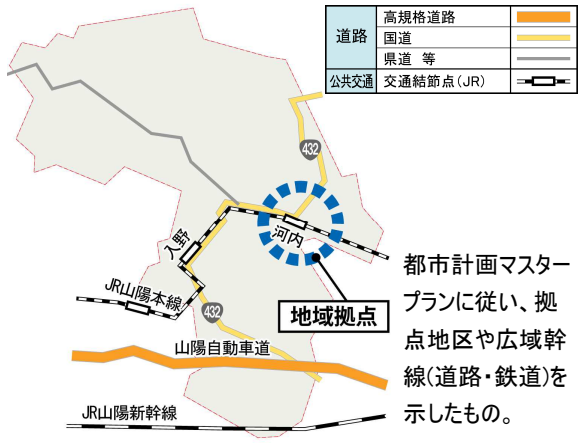
これらの道路・公共交通施策により、陸・空の広域・高速交通機能を活かした都市づくりや定住人口の増加等につながる、交流が盛んで活力ある地域に資する交通ネットワークを構築します。

■主な施策

○新たな交通結節点（久芳～造賀）までの移動手段の最適化
○鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上
○地域公共交通の運行
○国道 432 号、瀬野川福富本郷線、小田白市線の歩道整備

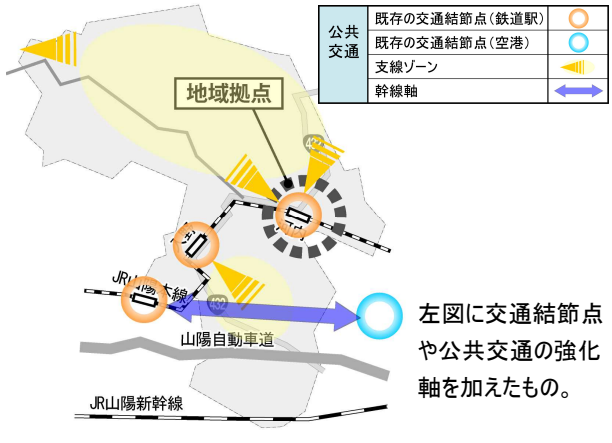
5.7.3 河内地域の計画

①地域のすがた



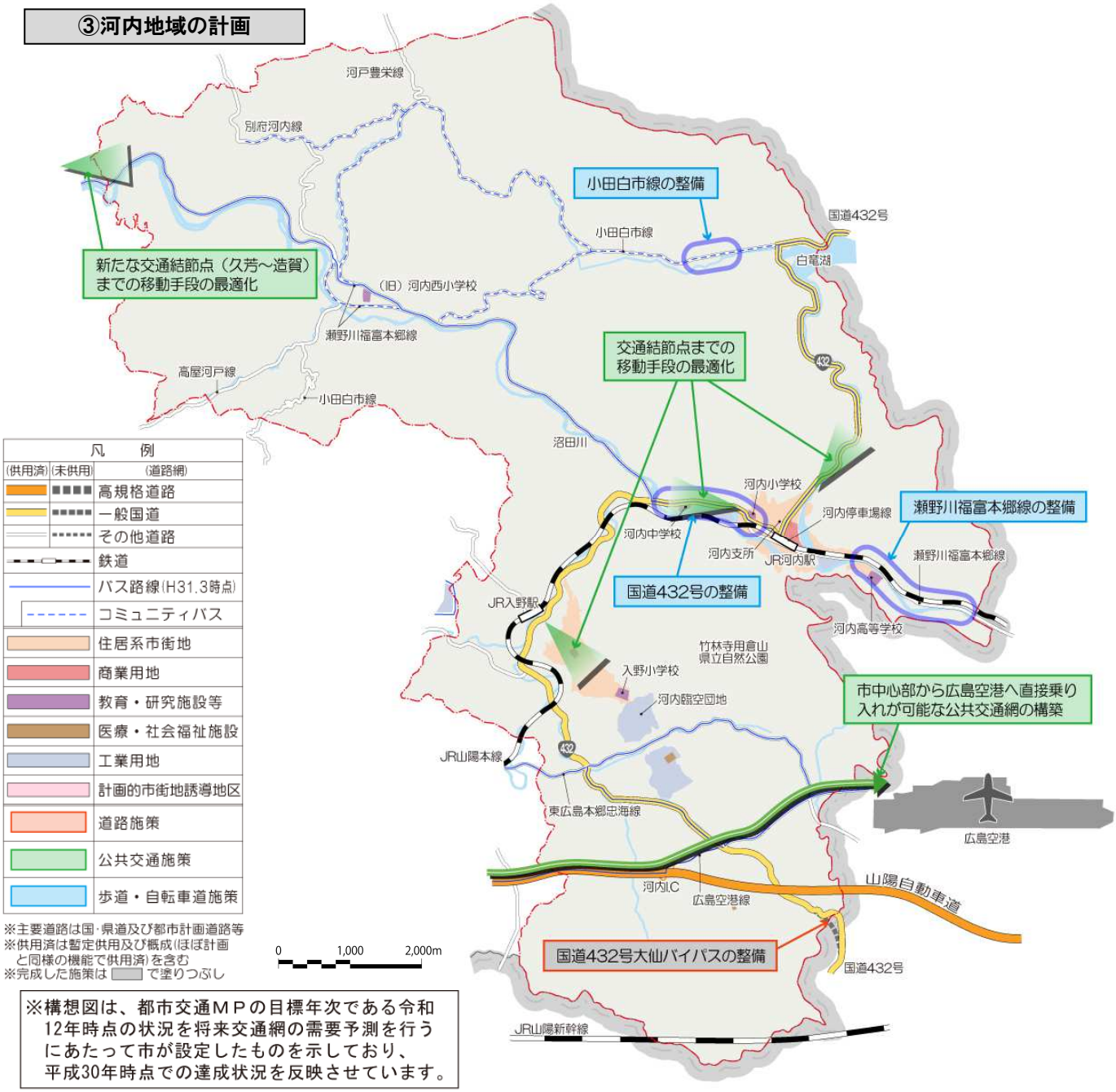
都市計画マスタープランに従い、拠点地区や広域幹線(道路・鉄道)を示したもの。

②交通ネットワークの考え方



左図に交通結節点や公共交通の強化軸を加えたもの。

③河内地域の計画



※構想図は、都市交通ＭＰの目標年次である令和12年時点の状況を将来交通網の需要予測を行うにあたって市が設定したものを示しており、平成30年時点での達成状況を反映させています。

5.7.4 施策メニューと実施スケジュール

▼交通施策メニュー（河内地域）　　線名の［ ］は県道名

区分	施策メニュー	基本理念									実施スケジュール		備考
		日常交通支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			前・後期		
		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	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	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	前期（H27～R7年）	後期（R8～R12年）	
道路	国道432号												
	大仙バイパス	○			○	○		○	○		－	－	H26供用
公共交通	新たな交通結節点（久芳～造賀）までの移動手段の最適化	○			○			○	○	○	検討	実施	
	鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上	○		○	○			○	○	○	検討・実施		
	地域公共交通の運行	○			○			○	○	○	実施	実施	状況に応じた維持・改善
	モビリティマネジメント（MM）の実施	○						○		○	検討・実施		
	公共交通機関の利用者への各種情報提供の強化	○		○				○		○	検討・実施		
	バス停環境の向上	○		○							検討・実施		
	車両のバリアフリー化	○		○							実施	実施	
	点字ブロックや各種サインの設置	○		○							実施	実施	
歩道・自転車道	歩道の新設、拡幅												
	国道432号　中河内地区	○	○	○							検討・実施		
	(一)小田白市線　小田地区	○	○	○							検討・実施		
	(主)瀬野川福富本郷線　下河内地区	○	○	○							検討・実施		
	歩道の段差の解消	○	○	○							検討・実施		
その他	福祉・教育分野での施策	○								○	検討・実施		
	タクシー等の民間事業の活用	○								○	検討・実施		

＝凡例＝
■道路
　完成　　：　前期又は後期間に完了を目指すもの。（なお、完成時期が未定のものを含みます。）
■公共交通、歩道・自転車道、その他
　検討　　：　前期又は後期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。
　実施　　：　前期又は後期間に事業着手を目指すもの。
　検討・実施　：　前期から後期間にかけて、（順次）協議・要請・検討を行い、可能なものから事業着手を目指すもの。
　※これらの整備スケジュールは、将来交通網の需要予測を行うため市が設定したものです。
　※道路等の施策における実際の整備については、国や県等と協議の上進めていきます。

5.8 安芸津地域

5.8.1 地域の特性

市域の南部に位置する安芸津地域は、本市で唯一瀬戸内海に面し、海の玄関口としての交流や物流拠点の役割を担っています。

三津湾を囲む沿岸部から内陸部に向けて市街地が広がり、豊かな環境の中で特徴のある農業や水産業が営まれているほか、沿岸部には工業系の企業が集積しています。

平成 21 年から地域公共交通(海風バス)が運行しており、地域の拠点への移動手段や路線バス・鉄道へのフィーダーとして重要な役割を果たしています。

5.8.2 地域の交通課題と計画の考え方

道路

国道 185 号において、時間によって混雑が見られるとともに、異常気象時の高潮や越波による路面冠水の回避、狭い幅員のため安全で円滑な道路確保が課題となっており、国道 185 号安芸津バイパスの整備を推進し、人・モノの円滑な移動促進や交流を目指します。

また、歩行者空間においても、国道 185 号等の歩道環境の向上が課題となっており、歩道改良を推進します。

公共交通

JR 安芸津駅、JR 風早駅の利用者は減少しており、路線バス及び地域公共交通（海風バス）の利用者も減少しています。

路線バスにおいては、JR 新幹線東広島駅周辺地区の都市機能拠点と三津地区の地域拠点とを結ぶ幹線バスを最適化しつつ、鉄道とバス路線等の利便性・接続性を向上させます。

これらバス路線の再編等により、通勤・通学、買物・通院などに必要な公共交通を最適化することで、地域の幅広い世代が自立した社会生活を送ることができる持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

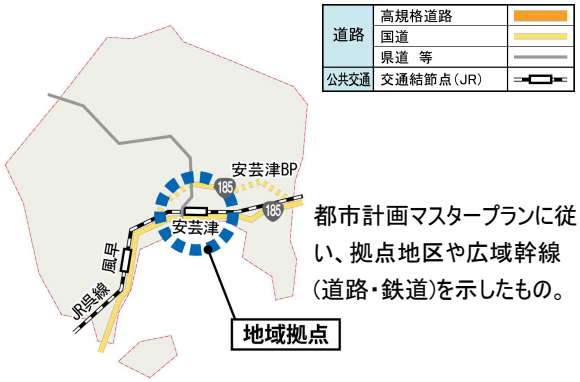
これらの道路・公共交通施策により、瀬戸内海を臨む自然の中で、農業・観光などの地域資源を活かした定住人口の増加等につながる、交流が盛んな活力ある地域に資する交通ネットワークを構築します。

■主な施策

○安芸津バイパスの整備
○西条方面への幹線バスの最適化
○地域公共交通の運行
○鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上

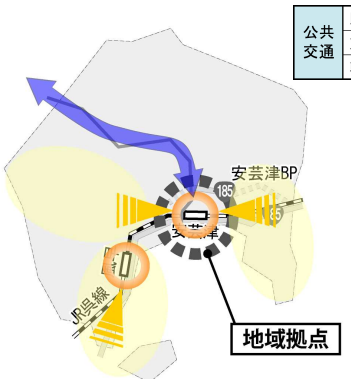
5.8.3 安芸津地域の計画

①地域のすがた



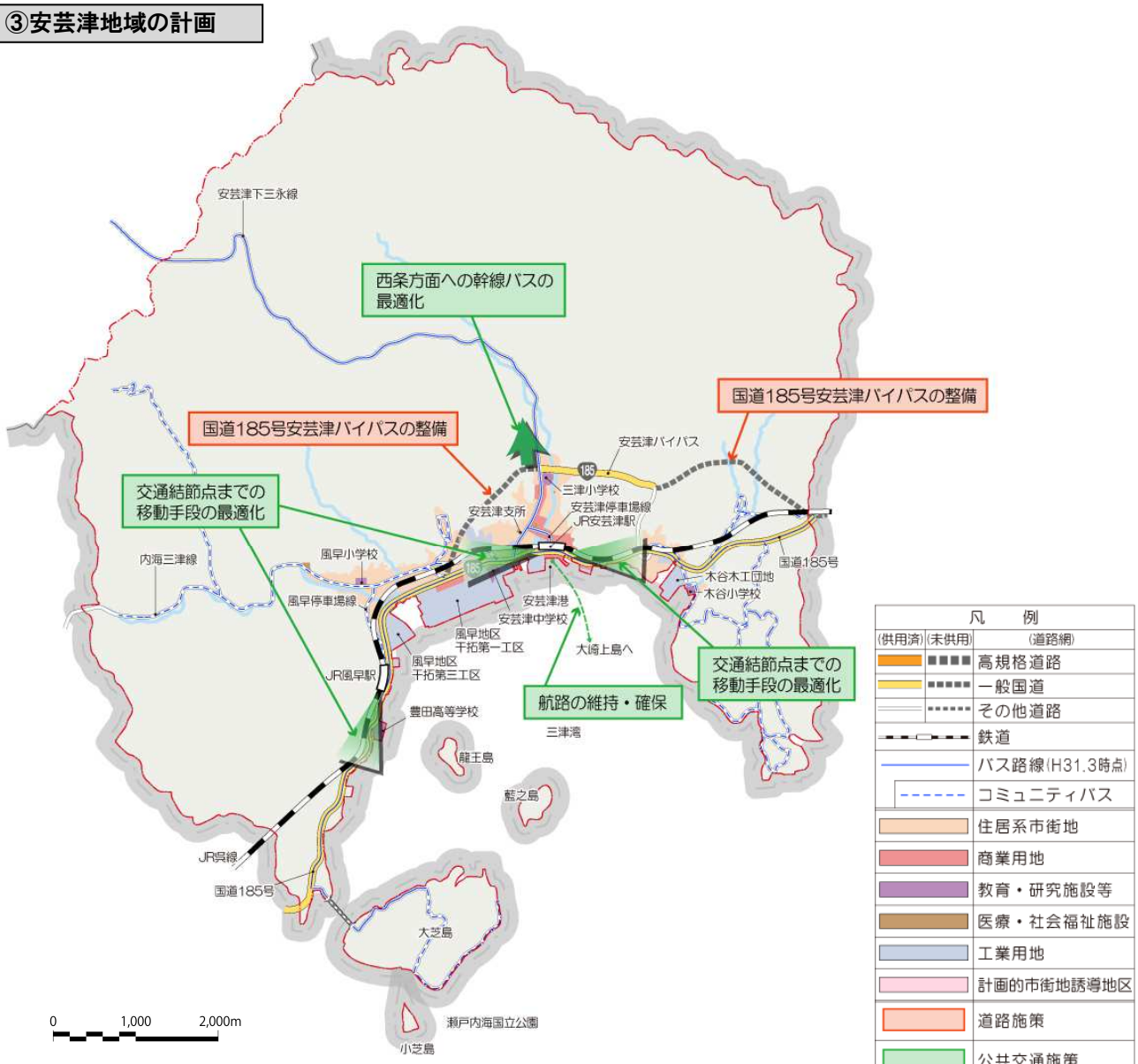
都市計画マスタープランに従い、拠点地区や広域幹線（道路・鉄道）を示したもの。

②交通ネットワークの考え方



左図に交通結節点や公共交通の強化軸を加えたもの。

③安芸津地域の計画



※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概成（ほぼ計画と同様の機能で供用済）を含む

※構想図は、都市交通ＭＰの目標年次である令和12年時点の状況を将来交通網の需要予測を行うにあたって市が設定したものを示しており、平成30年時点での達成状況を反映させています。

5.8.4 施策メニューと実施スケジュール

▼交通施策メニュー（安芸津地域）　　線名の［ ］は県道名

区分	施策メニュー	基本理念									実施スケジュール		備考
		日常交通支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			前・後期		
		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	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	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	前期（H27～R7年）	後期（R8～R12年）	
道路	国道185号												
	安芸津バイパス	○			○	○		○	○			完成	
公共交通	交通結節点までの移動手段の最適化	○			○			○	○	○	実施		
	西条方面への幹線バスの最適化	○			○			○	○	○	実施		
	鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上	○		○	○			○	○	○	検討・実施		
	地域公共交通の運行	○			○			○	○	○	実施	実施	状況に応じた維持・改善
	航路の維持・確保	○			○	○					実施	実施	
	モビリティマネジメント（MM）の実施	○						○		○	検討・実施		
	公共交通機関の利用者への各種情報提供の強化	○		○				○		○	検討・実施		
	バス停環境の向上	○		○							検討・実施		
	車両のバリアフリー化	○		○							実施	実施	
	点字ブロックや各種サインの設置	○		○							実施	実施	
歩道・自転車道	歩道の新設、拡幅	○	○	○							検討・実施		
	歩道の段差の解消	○	○	○							検討・実施		
その他	福祉・教育分野での施策	○								○	検討・実施		
	タクシー等の民間事業の活用	○								○	検討・実施		

＝凡例＝
■道路
　完成　　：前期又は後期間に完了を目指すもの。（なお、完成時期が未定のものを含みます。）
■公共交通、歩道・自転車道、その他
　検討　　：前期又は後期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。
　実施　　：前期又は後期間に事業着手を目指すもの。
　検討・実施：前期から後期間にかけて、（順次）協議・要請・検討を行い、可能なものから事業着手を目指すもの。
　※これらの整備スケジュールは、将来交通網の需要予測を行うため市が設定したものです。
　※道路等の施策における実際の整備については、国や県等と協議の上進めていきます。