

広島市総合交通戦略

(交通ビジョン&プログラム)



平成22年（2010年）7月

広島市

はじめに

広島市では、急速な社会経済情勢の変化等を踏まえ、これからの本市の陸上交通に関する交通政策の進路の全体像を示す指針として、平成 16 年度(2004 年度)に「新たな交通ビジョン」を策定しました。また、このビジョンに掲げた「ひと・環境にやさしく、活力ある広島の交通体系をめざして」という政策理念を実現するため、平成 17 年度(2005 年度)に短期の施策展開を示した「交通ビジョン推進プログラム(計画期間：平成 17 年度(2005 年度)から平成 19 年度(2007 年度))」を策定し、各種の交通施策を推進してきました。

しかしながら、その後の地球温暖化^{*}やエネルギー問題の深刻化、急速に進む高齢化や人口減少社会の到来、本市の厳しい財政状況などを踏まえると、交通施策の重点的な取組の方向性をより明確化した上で、効果的・効率的な施策展開を図ることが以前にも増して求められています。

こうした観点から、本市では「新たな交通ビジョン」の見直しを行うとともに、「交通ビジョン推進プログラム」の計画期間を 10 年間に広げ、発展的に更新することにより、「新たな交通ビジョン」と「交通ビジョン推進プログラム」から構成する「広島市総合交通戦略」を策定しました。

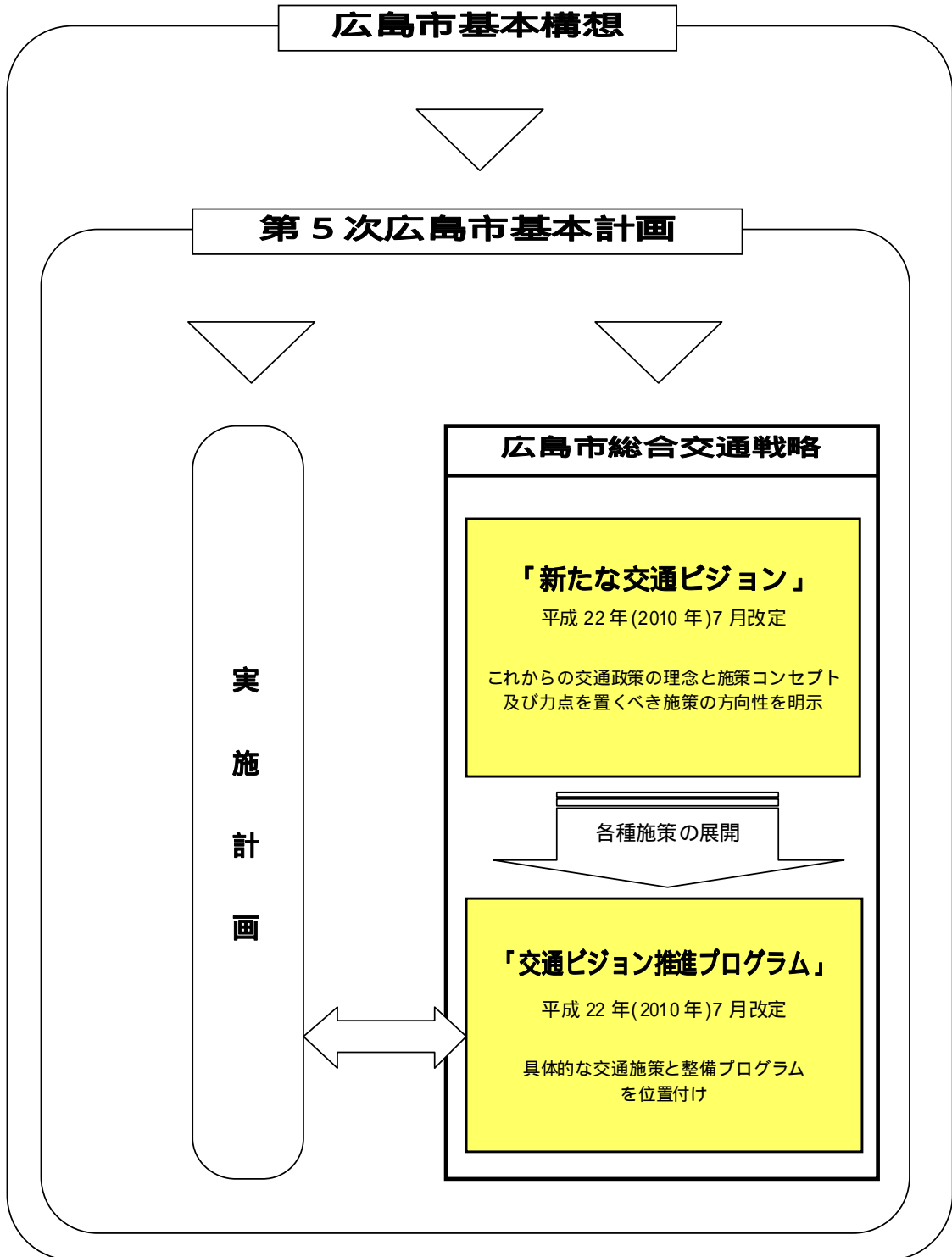
具体的には、「新たな交通ビジョン」について、広島市の居住者等を対象とした交通実態調査(平成 20 年(2008 年)12 月実施)の結果等を踏まえ、交通課題の再検証を行うとともに、その検証結果や国における交通政策の動向等を踏まえながら、「施策の方向性」などの見直しを行いました。

また、「交通ビジョン推進プログラム」については、比較的大きな効果が見込まれ、かつ実施可能性のある施策を抽出するとともに、施策コンセプトごとにアウトカム指標を基本とした目標数値を設定することで、「P D C A サイクル^{*}」の確立による成果重視の施策展開をめざすことにしました。

さらに、「広島市総合交通戦略」については、関係行政機関や交通事業者等(供給サイド)で構成する「広島市都市・地域総合交通戦略策定協議会」での議論や、学識経験者や各種団体等で構成する「広島市都市・地域総合交通戦略策定懇談会」での交通利用者の立場(需要サイド)からの意見等を踏まえ、本市が策定しました。

今後、本市では、「広島市総合交通戦略」に基づき、政策理念の実現に向けて、より積極的な施策展開を図っていきます。

広島市総合交通戦略の位置付け



目 次

第1部 新たな交通ビジョン

第1章 広島市の交通の現状と課題

1 広島市の交通の現状	1
2 交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化	11
3 広島市の目指すべき将来の都市構造	14
4 広島市の交通における課題	15

第2章 新たな交通ビジョンの施策の方向性

1 政策理念	23
2 施策コンセプト	24
3 力点を置くべき施策の方向性	25
4 施策体系	33

第2部 交通ビジョン推進プログラム

第1章 プログラムの概要

1 プログラムの趣旨	35
2 計画期間	35
3 対象範囲	35
4 プログラムに位置付ける施策の基本的な考え方	36
5 今後の取組	37

第2章 プログラム期間内に取り組む具体的な施策

1 重点的に取り組む施策	39
2 プログラム期間内に取り組む全施策	51
3 プログラム一覧	91

用語解説	101
------	-----

第1部

新たな交通ビジョン

第1章 広島市の交通の現状と課題

1 広島市の交通の現状



(1) 軌道系公共交通機関等の整備状況

広島市には、JR山陽本線・可部線・芸備線・呉線、路面電車、広島電鉄宮島線、新交通システム（アストラムライン）など、様々な軌道系公共交通機関があります。（下図参照）

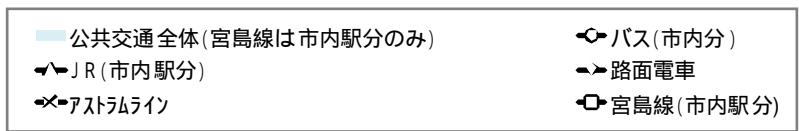
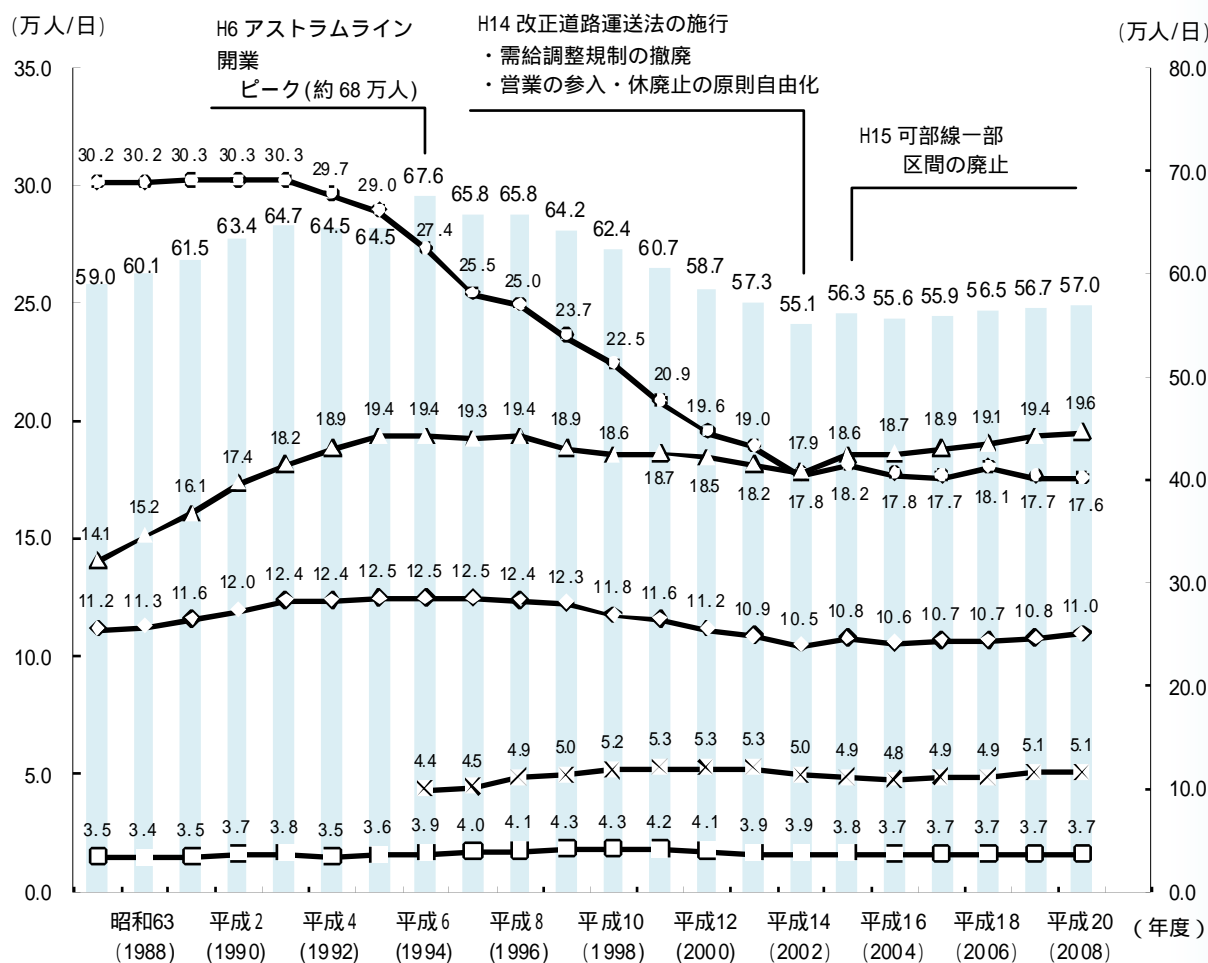
特に路面電車については、大正元年(1912年)に開業し、現在では他都市のレトロ電車や最新鋭の電車が運転されていることなどから、「動く交通博物館」と言われており、車両数及び年間輸送人員は、日本一です。

また、バス路線については、複数の民間事業者により多数の路線が営業されています。



(2) 交通機関別乗車人員の推移 (市内分)

広島市内の公共交通機関の利用者数は、平成6年(1994年)をピークに減少していましたが、近年は微増傾向にあります。機関別に見ると、バスの利用者の減少は著しく、平成20年度(2008年度)時点で、平成3年度(1991年度)の約6割にまで落ち込んでいます。



資料：広島市統計書より作成

広島市における公共交通の現況

区 分	営業延長 (km)	乗車人員 (万人/日)
鉄軌道系 計	133.8	39.4
ＪＲ在来線(市内駅分)	87.5	19.6
広島電鉄宮島線(市内駅分)	8.9	3.7
アストラムライン	18.4	5.1
路面電車	19.0	11.0
路線バス	1,399.6	17.6

注 1：営業延長は、平成 21 年(2009 年)3 月現在のデータ。

注 2：乗車人員は、平成 20 年度(2008 年度)の 1 日当たり平均乗車人員。

注 3：ＪＲ在来線の市内駅分には向洋、海田市駅を含む。

資料：広島市統計書、各交通事業者資料より作成

(3) 道路の整備及び混雑状況並びに自動車保有台数について

広島市内の道路の整備状況

広島市内の道路の実延長は約4,300kmで、そのうち約7割の道路が改良済みです。

道路の現況

	路線数	実延長(km)	改良済延長(km)	改良率(%)
高速自動車国道	3	59.2	59.2	100.0
一般国道(指定区間)	3	70.5	70.5	100.0
一般国道(指定区間外)	7	88.6	72.3	81.6
県道	52	413.1	248.6	60.2
市道	14,776	3,697.6	2,516.7	68.1
合計	14,840	4,329.0	2,967.3	68.5

資料：道路統計年報2009より作成(平成20年(2008年)4月1日現在)
路線数の合計は、指定区間、区間外の同一路線があるため、一致しない

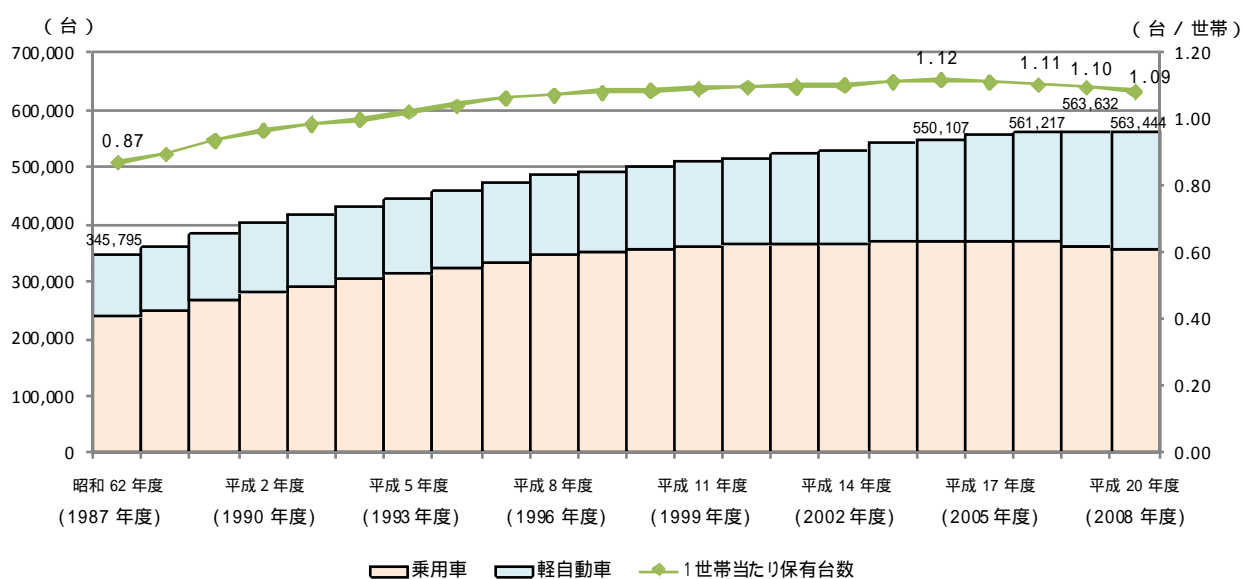
都市計画道路の現況

	路線数	計画延長(km)	改良済延長(km)	改良率(%)
自動車専用道路	7	48.7	26.8	55.0
幹線街路	123	341.8	240.6	70.4
区画街路	10	6.2	5.9	95.2
特殊街路	6	21.1	21.1	100.0
合計	146	417.8	294.4	70.5

資料：広島市道路交通局作成(平成20年(2008年)3月31日現在)

広島市自動車保有台数及び1世帯当たり保有台数

広島市における自動車保有台数については、増加傾向が続いていましたが、近年は横ばいで推移しています。この中でも、軽自動車は増加傾向にあります。
 なお、1世帯当たりの保有台数は、1.09台と1台を超えています。



乗用車の台数は、乗車定員 10 人以下の人の輸送に使われる普通車自動車と小型自動車の合計台数

資料：広島市統計書、中国運輸局広島運輸支局資料より作成

(4) 広島市居住者の日常生活における人の動き

平成20年(2008年)12月に、広島市居住者の1日の動きを把握するための交通実態調査を実施しました。

【調査概要】

調査対象者：広島市に居住する世帯のうち、住民基本台帳から無作為抽出した約63,600世帯の5歳以上(平成20年(2008年)9月30日現在)の方全員

調査方法：郵送配布・郵送回収

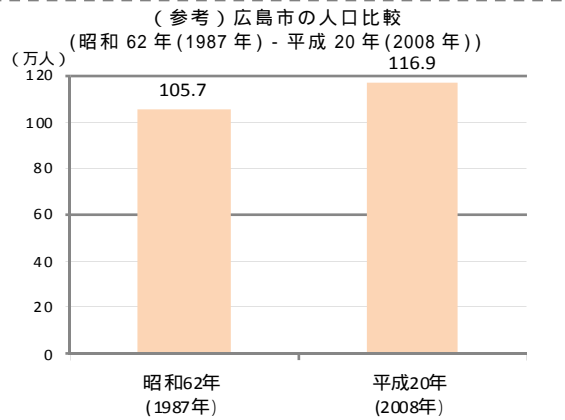
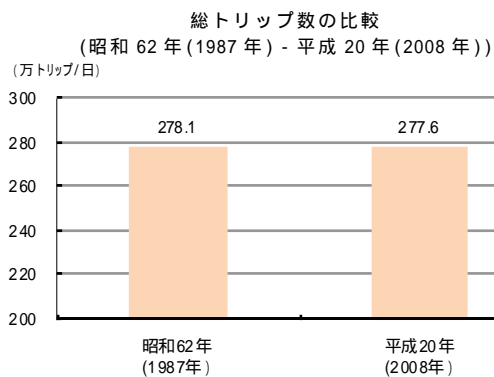
目標サンプル数：約27,400人(抽出率2.5%)

有効サンプル数：37,253票(抽出率3.4%)

【調査結果】

広島市居住者の総トリップ数

広島市居住者(5歳以上)の総トリップ数は、約278万トリップで、前回調査の昭和62年(1987年)におけるトリップ数とほぼ同程度です。



資料：昭和62年(1987年)のデータは広島都市圏パーソントリップ調査より作成(集計対象は広島市居住者)

出典：平成20年(2008年)のデータは広島市交通実態調査(集計対象は広島市居住者) 広島市統計書

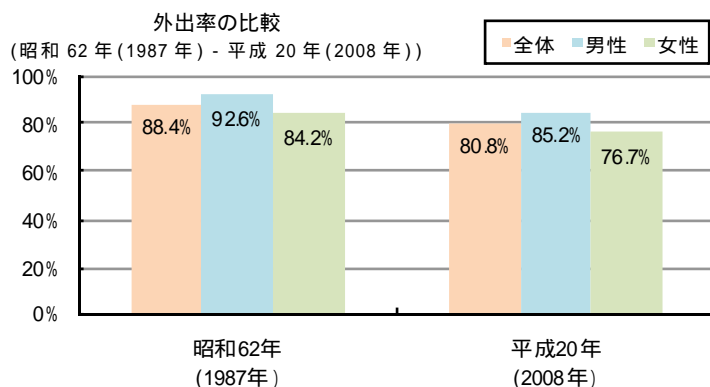
トリップとは、人がある目的をもってある地点からある地点へ移動したときの単位のことをいいます。1回の移動で複数の交通手段を使っても、全体を1トリップと数えます。

自宅 (徒歩) (バス) 駅 (電車) 駅 (徒歩) 勤務地



広島市居住者の外出率

広島市居住者（5歳以上）のうち、調査当日に外出した人の割合（外出率）は、80.8%と、昭和62年(1987年)と比較して、約8%低下しています。これは、男女とも同様の傾向です。



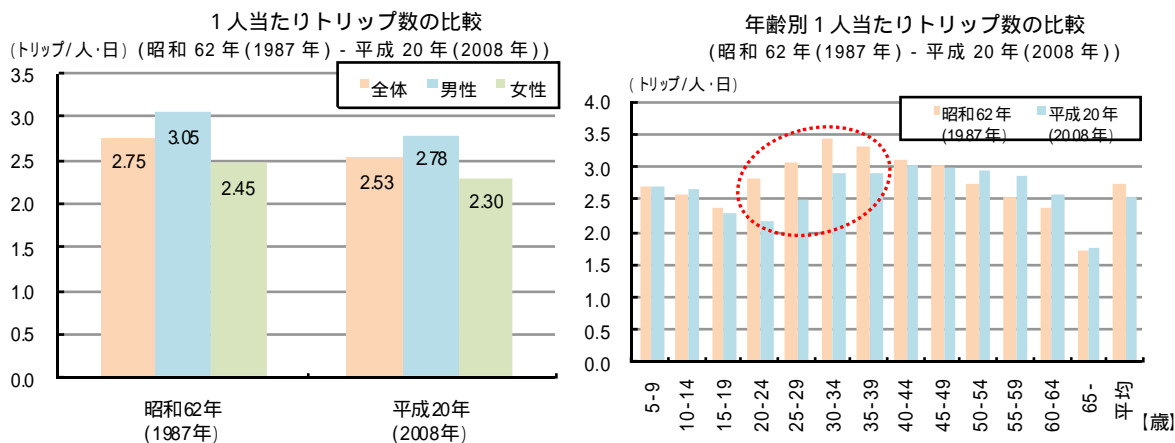
資料：昭和62年(1987年)のデータは広島都市圏パーソントリップ調査より作成（集計対象は広島市居住者）

出典：平成20年(2008年)のデータは広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

広島市居住者の1人当たりトリップ数

広島市居住者（5歳以上）の1人当たりトリップ数は2.53トリップで、昭和62年(1987年)の2.75トリップと比較すると、約0.2トリップ減少しています。これは男女とも同様の傾向です。

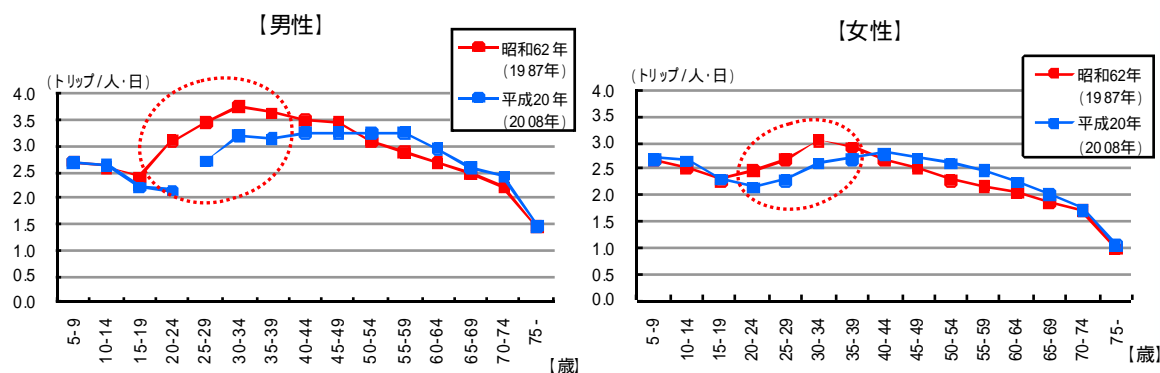
年齢別にみると、20代～30代を中心に1人当たりトリップ数が減少しており、男女別も同様です。これは、インターネットの普及による営業活動や購買行動の変化など、社会経済活動の変化によるものが要因として考えられます。また、50歳以上の1人当たりトリップ数の増加は、自動車免許保有率の高まりによる外出頻度の増加などが影響していると考えられます。



資料：昭和62年(1987年)のデータは広島都市圏パーソントリップ調査より作成（集計対象は広島市居住者）

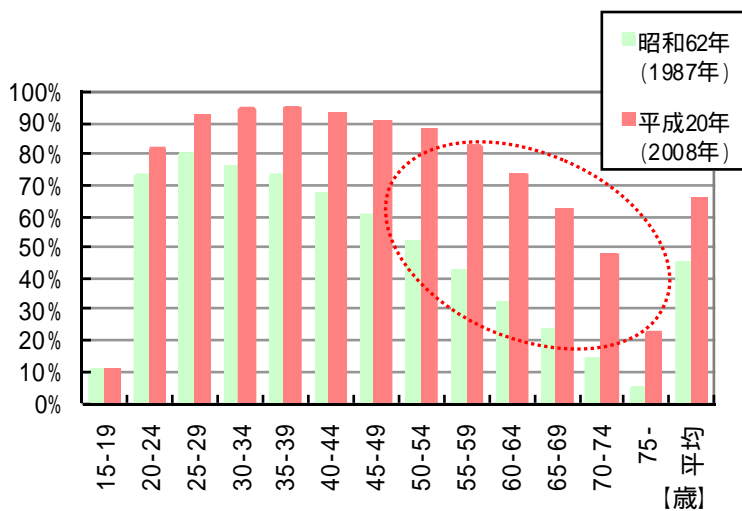
出典：平成20年(2008年)のデータは広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

性別1人当たりトリップ数の比較
(昭和62年(1987年) - 平成20年(2008年))



資料：昭和62年(1987年)のデータは広島都市圏パーソントリップ調査より作成(集計対象は広島市居住者)
出典：平成20年(2008年)のデータは広島市交通実態調査(集計対象は広島市居住者)

自動車免許保有率の比較
(昭和62年(1987年) - 平成20年(2008年))



資料：昭和62年(1987年)のデータは広島都市圏パーソントリップ調査より作成(集計対象は広島市居住者)
出典：平成20年(2008年)のデータは広島市交通実態調査(集計対象は広島市居住者)

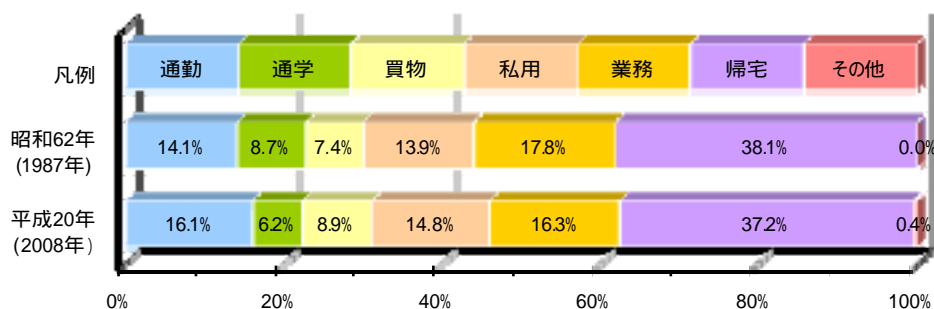
広島市居住者の目的別の移動

広島市居住者（5歳以上）の目的別の移動については、昭和62年（1987年）と比較すると、特に通勤が増加し、通学、業務が減少しています。

通勤目的の増加については、自宅外で働く就業者が増加したことや、女性の社会進出などが要因として考えられます。

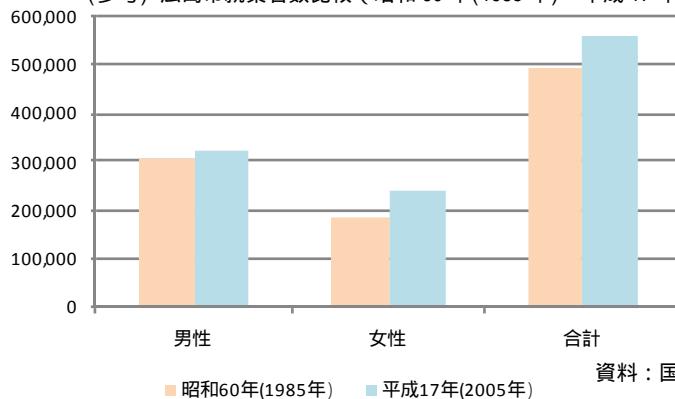
また、通学目的の減少は、少子化によるもの、業務目的の減少は、通信・連絡機器等の発達によるものと考えられます。

交通の目的構成

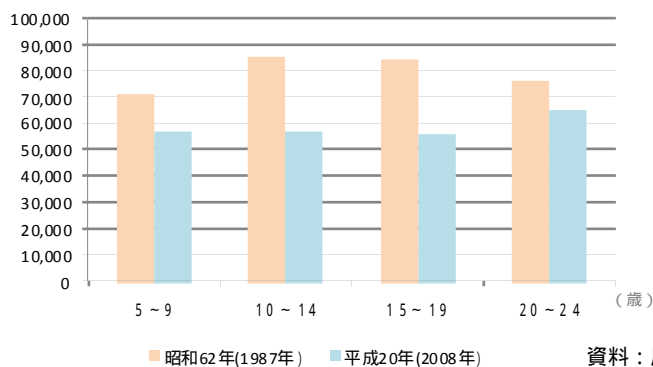


資料：昭和62年(1987年)のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査より作成（集計対象は広島市居住者）
出典：平成20年(2008年)のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

(人) (参考) 広島市就業者数比較 (昭和60年(1985年) - 平成17年(2005年))



(人) (参考) 広島市年齢別人口比較 (昭和62年(1987年) - 平成20年(2008年))

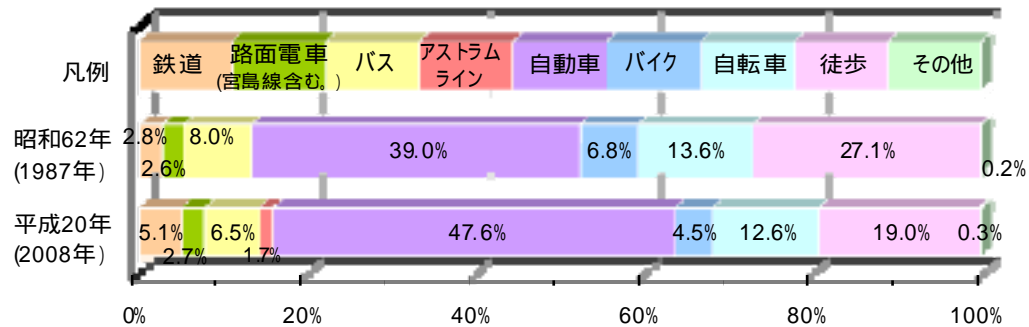


広島市居住者の移動の際の代表交通手段

広島市居住者（5歳以上）の代表交通手段は、昭和62年（1987年）と比較すると、鉄道、自動車が増加し、バス、バイク、自転車、徒歩が減少しています。このことについて、鉄道利用の増加は、新駅の設置（中野東、天神川、大町など）や高頻度運行の導入などが、また、自動車利用については、自動車保有台数の増加などが主な要因と考えられます。

代表交通手段とは、1回の移動で複数の交通手段を使った場合、その中の主な交通手段をいいます。その優先順位は、鉄道、アストラムライン、路面電車（宮島線含む）、バス、自動車（タクシーを含む）、バイク（自動二輪、原付）、自転車、徒歩の順番です。

交通の手段構成



資料：昭和62年（1987年）のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査より作成（集計対象は広島市居住者）
出典：平成20年（2008年）のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

端数処理の関係で、構成比の合計が100にならないことがある
アストラムラインは、平成6年（1994年）開業

2 交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化



(1) 地球温暖化*・エネルギー問題の深刻化

地球温暖化問題とそれと表裏一体の関係にあるエネルギーの問題は、人類全体で取り組まなければならない喫緊の課題です。

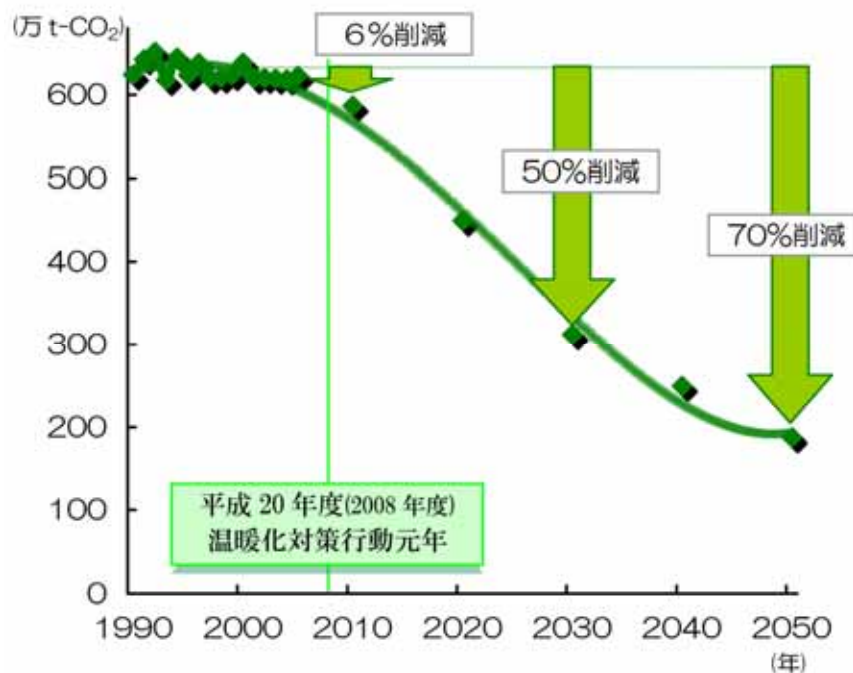
IPCC*（気候変動に関する政府間パネル）によると、深刻な地球温暖化の影響を回避するためには、2050年までに世界全体の温室効果ガス排出量の半減以上の大幅な削減が必要であるとされています。

また、GAO（米国政府説明責任局、旧米国会計検査院）の報告書（平成19年（2007年）2月）によると、石油生産量は、ほとんどの研究で2040年までに減少に転じると予想されており、将来、石油供給量の減少により、需要に見合う量が確保されず、また、究極には、石油が枯渇する時代が到来することが懸念されています。

こうした状況を踏まえ、本市では、2050年までに平成2年（1990年）比で市内温室効果ガス排出量を70%削減しようとする「カーボンマイナス70」を長期目標に掲げ、平成20年度（2008年度）を「温暖化対策行動元年」と位置付け、集中的に地球温暖化対策に取り組んでいます。

運輸部門においても、温室効果ガス排出量の大幅な削減に向けて、輸送効率の改善や自動車交通からエネルギー効率の高い交通手段への転換、環境対応車の導入促進などが求められています。

広島市の温室効果ガス排出量の削減目標



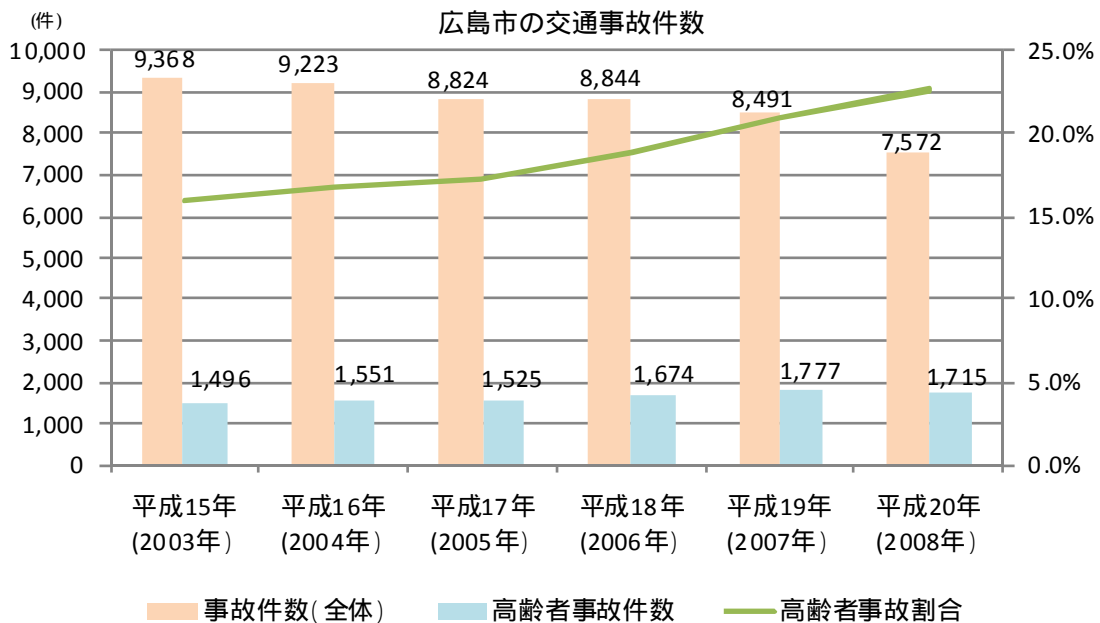
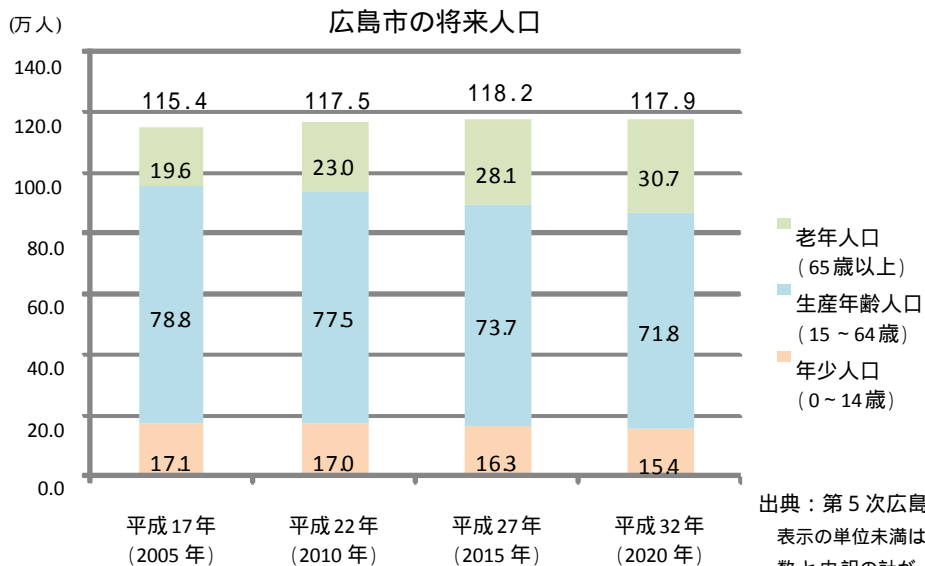
出典：広島カーボンマイナス70 ～2050年までの脱温暖化ビジョン～

(2) 高齢化の急速な進展

本市の推計によると、広島市の将来人口は、平成27年(2015年)をピークに人口が減少局面に入ると予測しています。また、平成32年(2020年)には、総人口の約3割が65歳以上の高齢者になると予想しており、本市も本格的な高齢社会を迎えます。

高齢化の急速な進展に伴い、加齢による身体的理由により、マイカーを利用できなくなるなど、移動手段の選択が限られる市民が増加しており、買物・通院等の日常生活に不可欠な移動手段の確保や社会参加を促進するための交通環境づくりが求められています。

また、近年、市内の交通事故件数のうち、高齢者の関係した事故割合が年々増加しており、高齢者の視点に立った交通安全対策が以前にも増して求められています。

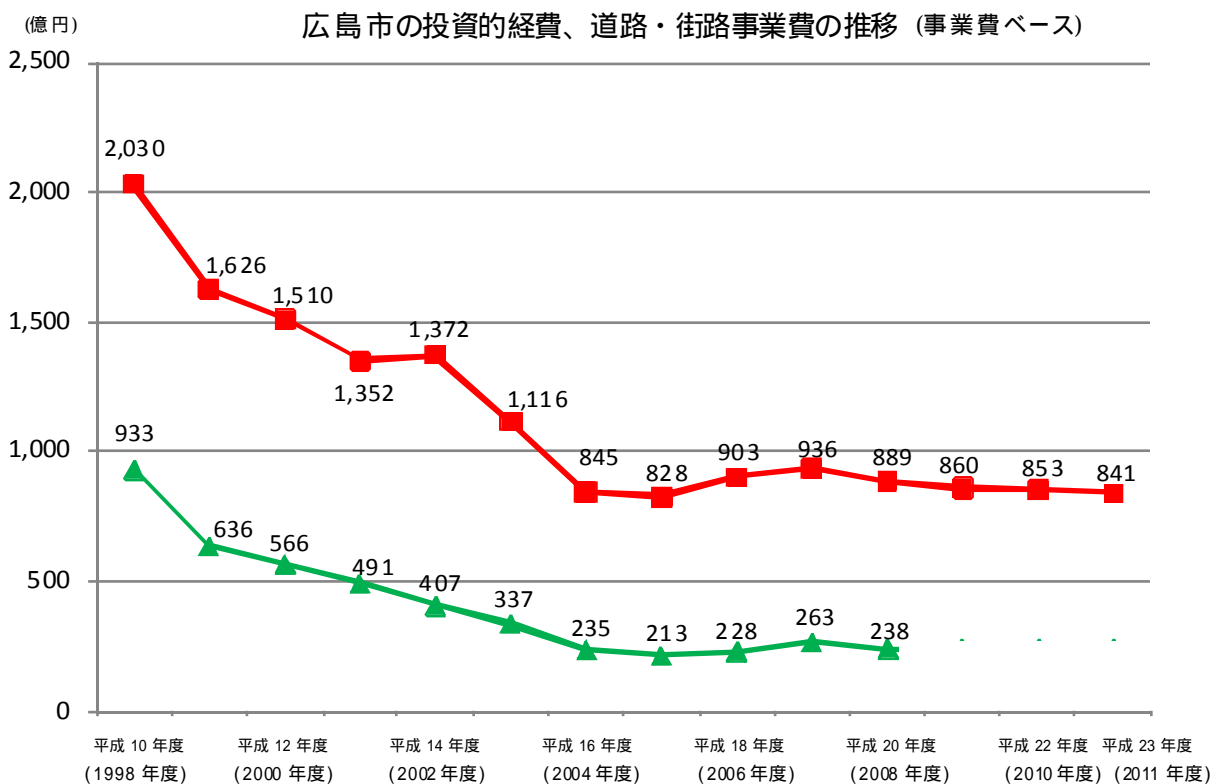




(3) 広島市の厳しい財政状況

長引く景気の低迷や地価下落などにより、広島市は依然として厳しい財政状況にあり、平成15年(2003年)10月に財政非常事態宣言を出しました。その後、平成16年(2004年)4月には第2次財政健全化計画(計画期間:平成16年度(2004年度)から平成19年度(2007年度))を、平成20年(2008年)2月には、今後の財政運営方針(計画期間:平成20年度(2008年度)~23年度(2011年度))を策定し、投資的経費を制限するなど抜本的な財政改革に取り組んでいます。

こうした本市の厳しい財政状況を考慮し、これからの交通政策においては、これまでよりも一層の重点化、効率化を図る取組が必要となっています。



■ 投資的経費 ▲ 道路街路事業費 (国施行道路整備事業負担金を含む。)

資料：広島市道路交通局作成

平成20年度(2008年度)までは決算額

平成21年度(2009年度)以降は「今後の財政運営方針」より

3 広島市の目指すべき将来の都市構造



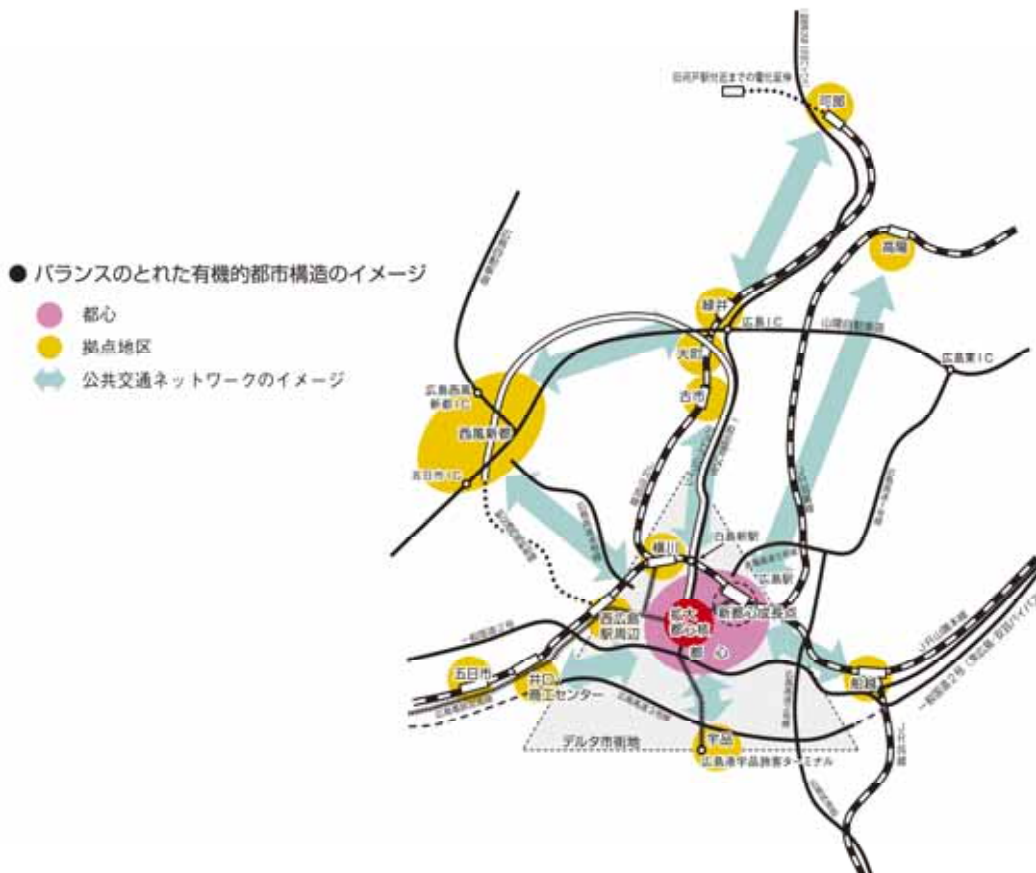
バランスのとれた有機的都市構造

本市は、都心及び広域拠点、地域拠点からなる拠点地区を設定し、各地区の特性や役割に応じた都市機能の集積を図るとともに、交通基盤の整備を進めるなど、多心型都市づくりの推進に努めてきました。また、平成17年(2005年)には、「ひろしま都心ビジョン」を策定し、都心における各種都市機能の集積と魅力ある都市空間の形成に取り組んできました。

一方、地球温暖化、エネルギー問題の深刻化、人口減少や高齢化の急速な進展などに加え、高い市場経済の成長が見込まれない状況の中、拡大を基調とした都市づくりから転換を図る必要があります。

このため、本市では、高齢者等の移動の利便性などに配慮しつつ、多様な都市機能の都心及び拠点地区への配置を進めるとともに、これらの地域を公共交通ネットワーク等で結び、都心や拠点地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるバランスのとれた有機的都市構造の形成に取り組む必要があると考えています。

バランスのとれた有機的都市構造のイメージ



4 広島市の交通における課題

広島市の交通の現状や動向、平成 20 年（2008 年）に実施した交通実態調査の結果等を踏まえ、前述した「2 交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化」及び「3 広島市の目指すべき将来の都市構造」などの視点に照らして、広島市の交通における課題を抽出しました。

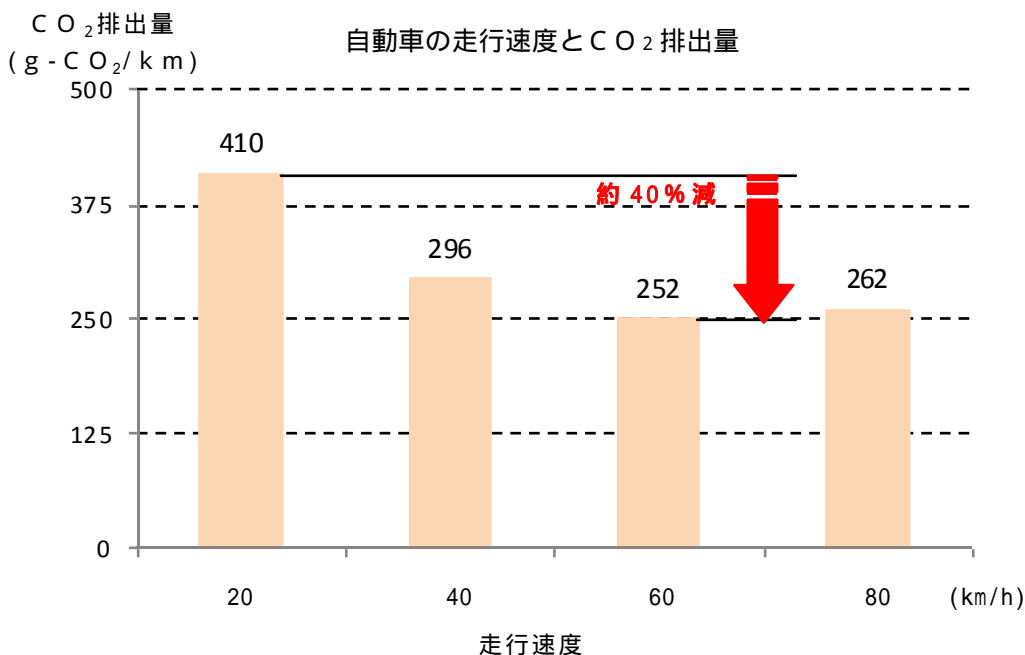


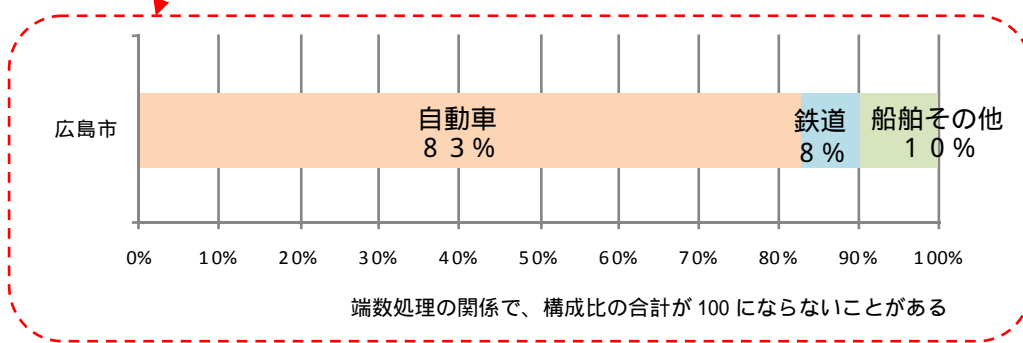
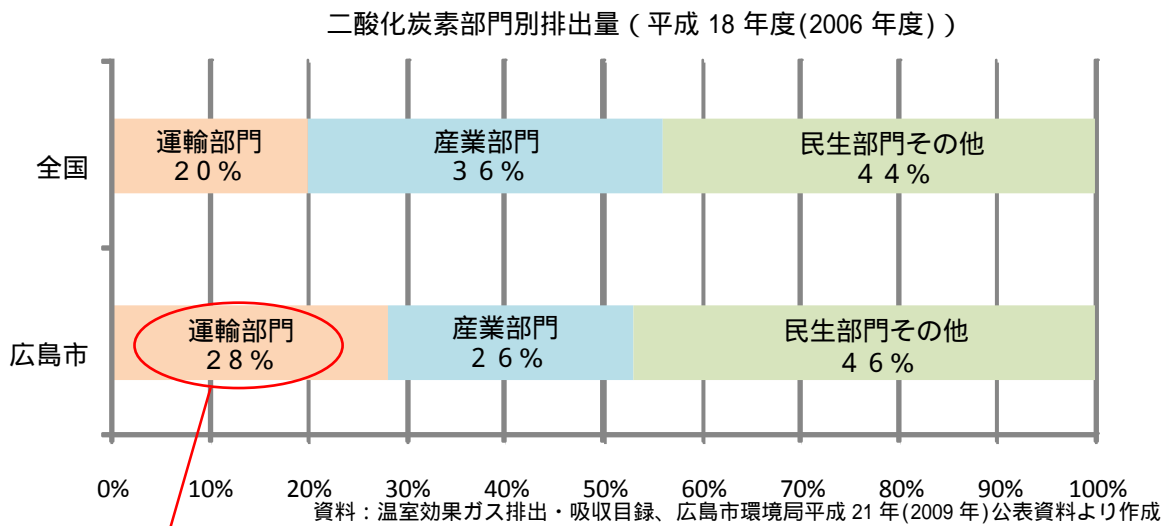
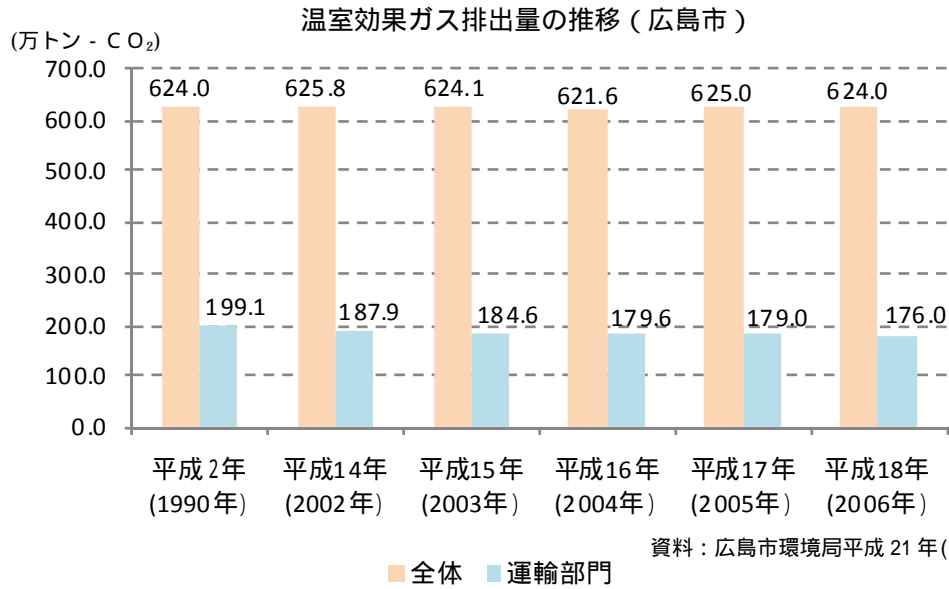
(1) 交通分野における温室効果ガスの低減

広島市内の運輸部門においては、CO₂ 排出量が減少しているものの、市内の温室効果ガス排出量の約 3 割を占め、依然として産業部門の割合を上回っていると同時に、運輸部門に占める自動車の割合は高くなっています。

こうしたことから、公共交通サービスの充実強化や自転車の利用環境の向上、交通需要マネジメントの推進などにより、マイカーから環境負荷の少ない公共交通機関や自転車へ交通行動の転換を促していく必要があります。

さらに、物流・業務などの自動車交通への対策として、交通渋滞による低速走行や発進・停車の繰り返し、CO₂ 排出量増加の原因となっていることから、ボトルネック解消などの渋滞対策に加え、自動車専用道路ネットワークの形成による走行速度の向上などにより CO₂ 排出量の低減を図っていく必要があります。







(2) 高齢社会や市民ニーズに対応した交通環境づくり

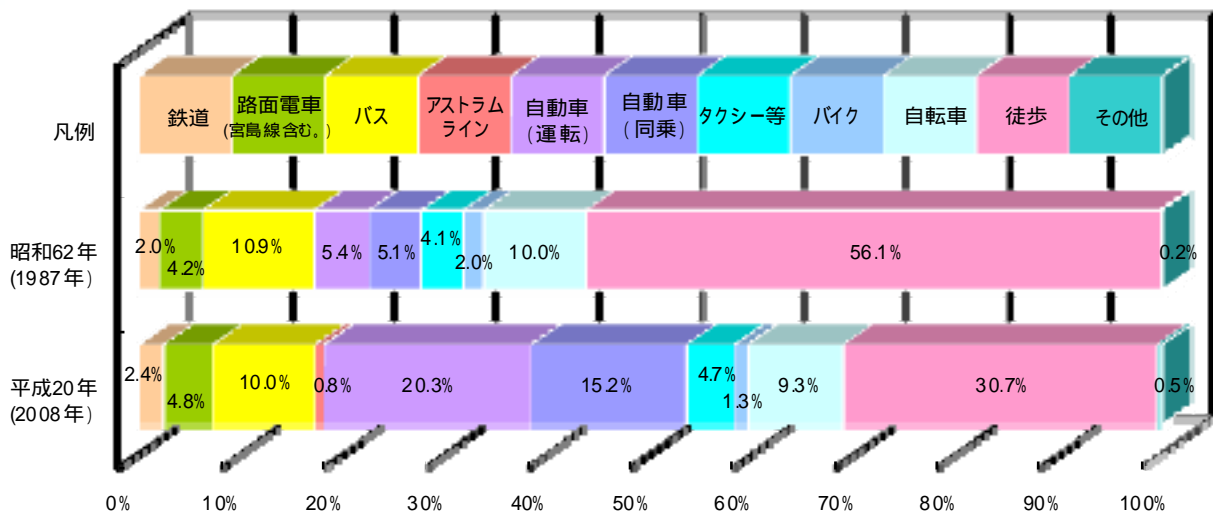
高齢化の進展に伴い、総トリップ数に対する高齢者の占める割合は、今後とも増加するものと予想されます。高齢者の交通特性として、買物・通院・私用目的の移動が多いことや、他の年齢層に比べ、自動車の利用割合が低く、徒歩、タクシー、バス、路面電車等の利用割合が高くなっています。また、前回調査した昭和62年(1987年)における利用割合と比較すると、75歳以上の自動車の運転利用が大幅に増加するとともに、市内の交通事故件数に占める高齢者の関係した事故割合が増加しています。

こうしたことから、特に郊外部の傾斜地にある住宅団地や農山村地域など公共交通サービスが低い地域を中心に、買物や通院など日常生活上の移動手段を受け持つ公共交通サービスの維持・向上を図っていくことが、ますます重要になると考えられます。

また、バリアフリー対策の一層の推進や、生活交通としてのバスの維持を図るとともに、高齢者が利用しやすい自動車や自転車、車いす等の開発促進とその普及や、高齢者の安全な移動環境の整備に取り組む必要があります。

さらに、公共交通機関や交通結節点において、ICTの積極的な活用などによるリアルタイムな情報提供など、利用者への案内情報を充実させるなど、公共交通の利便性を高める環境づくりが必要です。

75歳以上の代表交通手段比較(昭和62年(1987年) - 平成20年(2008年)比較)



資料：昭和62年(1987年)のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査より作成(集計対象は広島市居住者)

出典：平成20年(2008年)のデータは、広島市交通実態調査(集計対象は広島市居住者)

端数処理の関係で、構成比の合計が100にならないことがある

(3) 通勤や買物目的などの日常的な交通のマイカー依存の是正

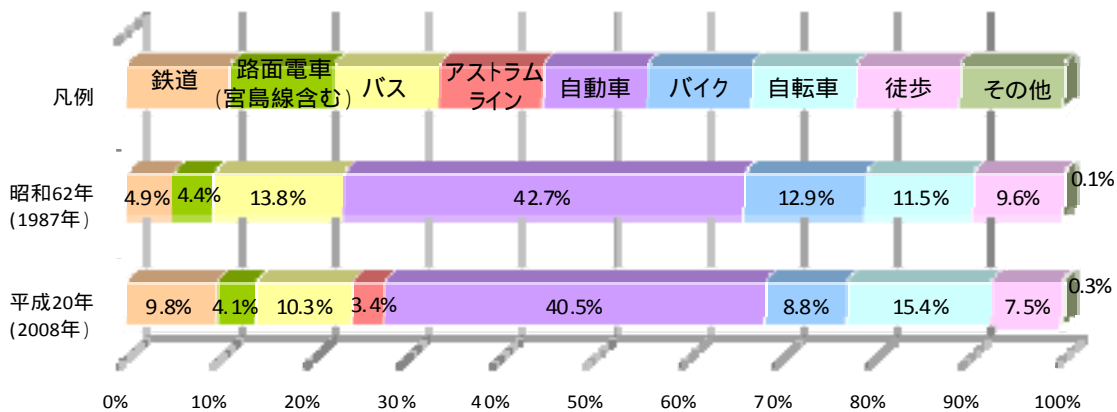
昭和62年(1987年)当時と比較すると、通勤のための自動車利用は若干減少したものの、買物など日常的な交通のマイカーに依存する傾向は引き続き強く、市内の主要な幹線道路を中心に渋滞が発生しています。

これらの渋滞は、大気汚染などの環境悪化や、バスなどの公共交通サービスの低下など、様々な交通問題の要因となっています。

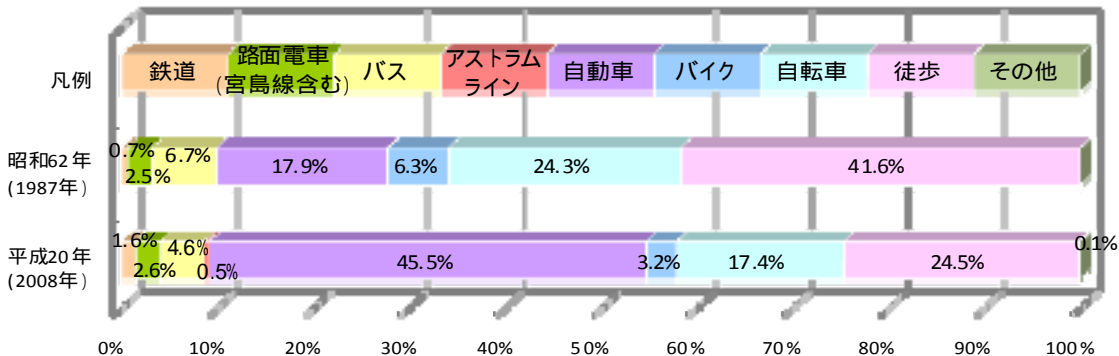
通勤をはじめとする日常的な交通手段については、公共交通の一層の充実を通して、自動車から公共交通への利用転換を図り、マイカーに依存する傾向を是正する必要があります。

また、買物目的の自動車利用は昭和62年(1987年)当時と比較して約2.5倍に増加しており、その中でも短時間利用が大幅に増加しています。こうした買物目的等の日常的な短距離移動については、徒歩や自転車による効率的な移動も可能であることから、自動車から公共交通だけでなく、自転車・徒歩に転換を促す取組が必要です。

通勤目的の代表交通手段(昭和62年(1987年) - 平成20年(2008年)比較)



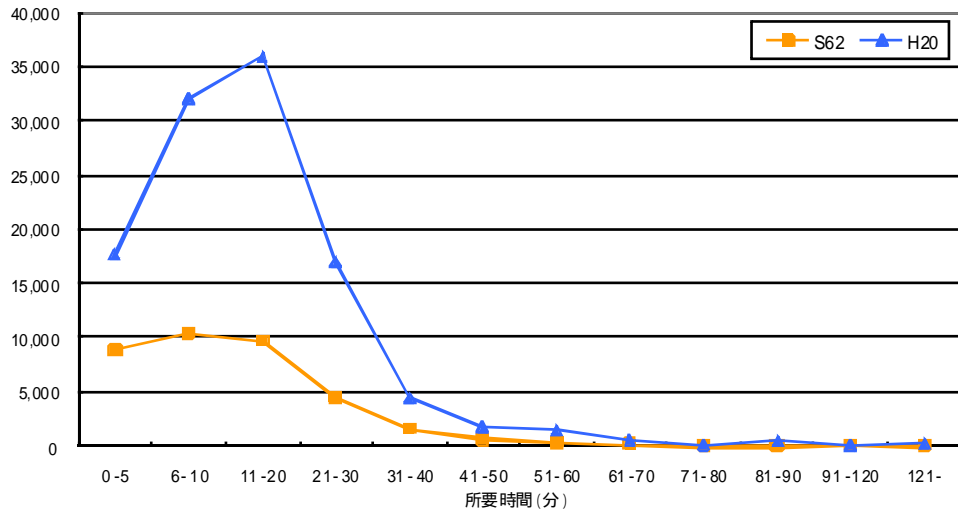
買物目的の代表交通手段(昭和62年(1987年) - 平成20年(2008年)比較)



資料：昭和62年(1987年)のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査より作成(集計対象は広島市居住者)
 出典：平成20年(2008年)のデータは、広島市交通実態調査(集計対象は広島市居住者)

買物目的の自動車利用所要時間分布（昭和 62 年(1987 年) - 平成 20 年(2008 年)比較）

(トリップ)



資料：昭和 62 年(1987 年)のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査より作成（集計対象は広島市居住者）
 出典：平成 20 年(2008 年)のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）



(4) 円滑な経済活動を確保する交通基盤の整備

昭和62年(1987年)当時と比較して、業務目的の自動車利用の割合が高くなっています。

しかし、日中において発生している道路混雑が、物流・業務を目的とした自動車交通による経済活動において支障となっています。

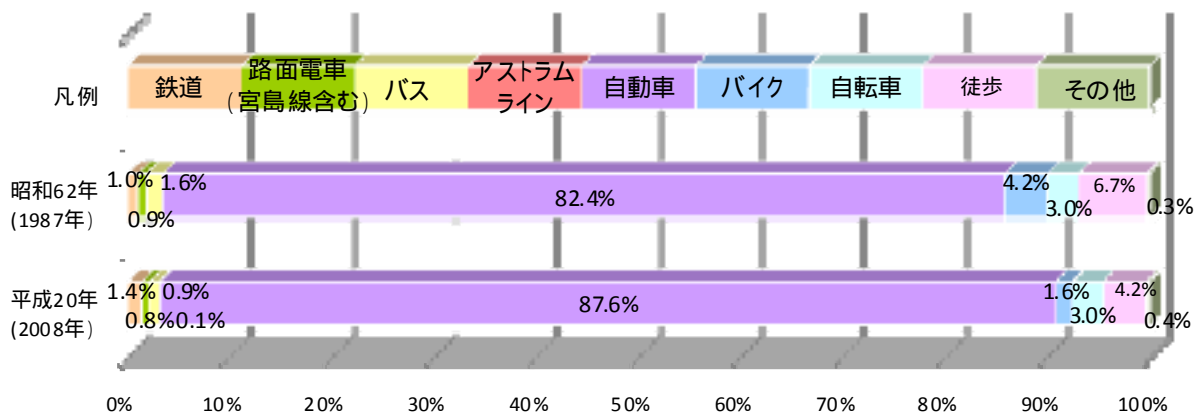
成長力の強化や円滑な経済活動を行うためには、高速道路インターチェンジ・空港・港湾へのアクセス強化や周辺都市との交通機能の強化が必要であり、高速性、定時性を備えた自動車専用道路のネットワークを形成することが重要です。

自動車専用道路ネットワークの形成は、自動車交通による経済活動に資するだけでなく、高速バスの速達性、定時性確保など公共交通サービスの向上に資するものです。

広島高速道路や周辺都市を結ぶ自動車専用道路など、既に事業を進めているものについては、その整備効果の早期発現が望まれており、円滑な経済活動を確保する交通基盤として着実な整備を進めていく必要があります。

なお、CO₂排出量の削減を目指すためには、自動車から鉄道や船舶による貨物輸送への転換を図るモーダルシフトなどを推進する必要があります。

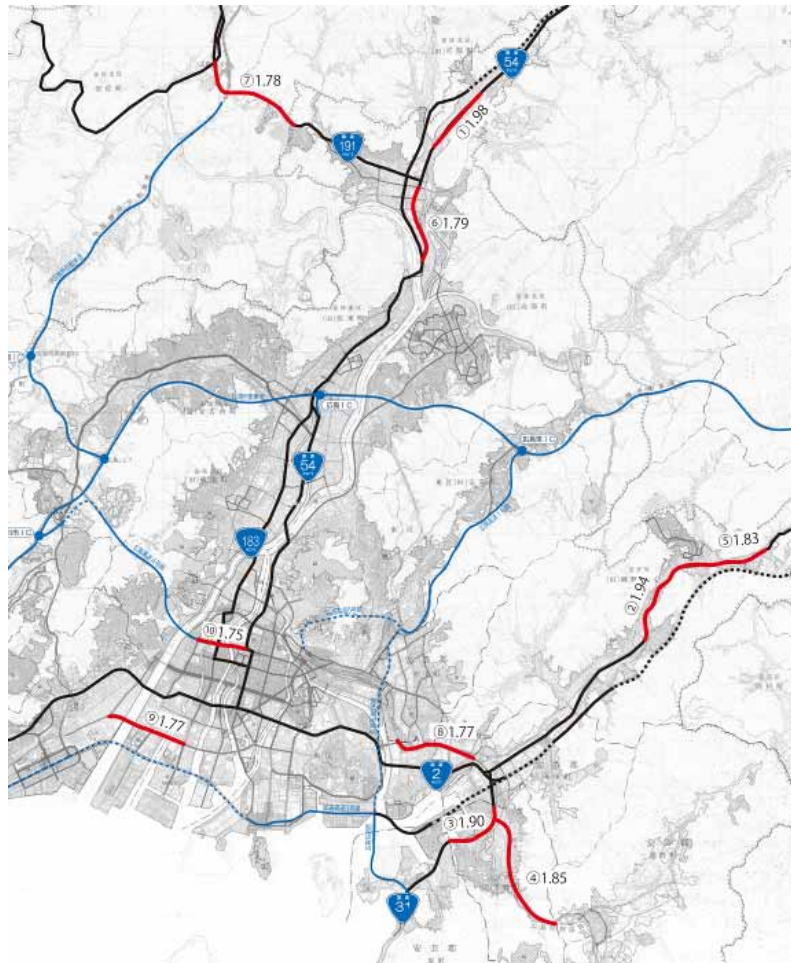
業務目的の代表交通手段（昭和62年(1987年) - 平成20年(2008年)比較）



資料：昭和62年(1987年)のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査より作成（集計対象は広島市居住者）

出典：平成20年(2008年)のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

端数処理の関係で、構成比の合計が100にならないことがある



路線名	観測地点	交通量 (台/日)	混雑度
一般国道 54 号	安佐北区三入一丁目	26,894	1.98
一般国道 2 号	安芸区中野東町中野	30,344	1.94
一般国道 31 号	安芸区矢野西一丁目	29,497	1.90
県道矢野安浦線	安芸区矢野東四丁目	21,136	1.85
一般国道 2 号	安芸区上瀬野一丁目	29,845	1.83
一般国道 54 号	安佐北区可部四丁目	24,893	1.79
一般国道 191 号	安佐北区可部町勝木	19,723	1.78
一般県道広島海田線	南区堀越一丁目	19,078	1.77
市道霞庚午線	西区観音新町二丁目	49,859	1.77
市道中広宇品線	中区十日市二丁目	33,303	1.75

資料：道路交通センサス（平成 17 年(2005 年)）より作成

「混雑度」とは、道路の交通容量（C：どれだけ自動車を通しうるかという、その道路が構造上有している能力）に対する実際の交通量（Q）の比（Q/C）をいう。「混雑度」が 1.75 を超えると、ピーク時のみだけでなく、日中にも連続的に混雑している状態となる。（出典：道路の交通容量（社）日本道路協会出版）

(5) 都市の魅力づくりへの貢献

人口減少社会が到来する中で、多くの来訪者を広島市に引き寄せることは、都市の活性化にとって重要な課題となっており、そのためには、都心への交通アクセスの向上を図る必要があります。

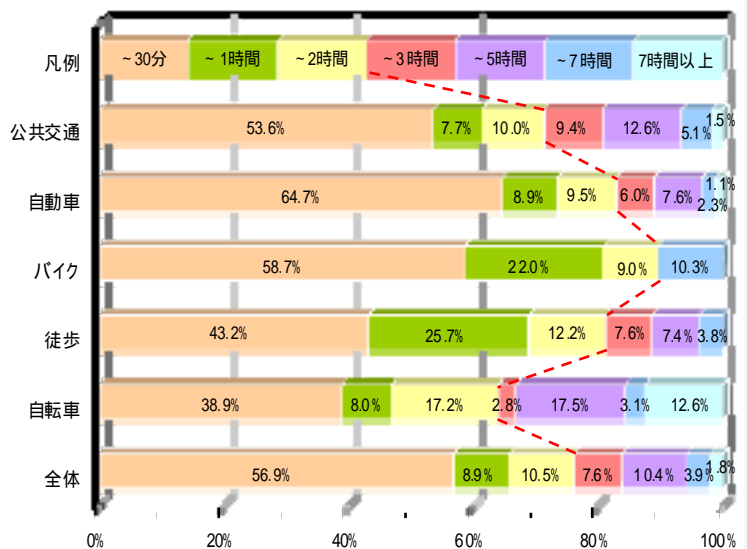
買物・私用目的の公共交通・自転車利用者の都心での滞在時間は、自動車利用者と比較すると長い人(2時間以上滞在者)が多いことから、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通による都心へのアクセスの利便性向上や自転車の利用促進は、有効な方策であると言えます。

しかしながら、現状では、公共交通は複数の民間交通事業者による運行のため、複雑で「わかりにくい」という指摘があるとともに、十分な連携が図られず、多様なサービスが提供されていない部分もあり、そのことが全体として公共交通の利便性を損ねています。

また、デルタ内では、JR駅と拡大都心核が離れており、アクセス利便性に欠けること、都心内での移動に際し、歩行者や自転車、自動車が輻輳していること、循環型の公共交通が乏しいことなどの交通面の課題があるため、都心へのアクセス強化や回遊性とのにぎわいの創出、都心を通過する自動車交通の排除など「都市の顔」として都心の魅力づくりを支える交通環境の構築が必要となっています。

さらに、来訪者に公共交通を積極的に利用してもらうためには、公共交通機関や交通結節点において、多言語標記やサインの統一化、バスの現在地や到着予想時刻の表示など、来訪者にとって分かりやすい案内情報を充実させる取組が必要です。

デルタ外発紙屋町・八丁堀地区着の
買物・私用トリップの代表交通手段別滞在時間



出典：広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

端数処理の関係で、構成比の合計が100にならないことがある

(6) さらなる投資の重点化と既存ストックの有効活用

厳しい財政状況を踏まえ、今後の交通体系を構築する上では、さらなる投資の重点化や既存ストックの有効活用という視点が重要となっています。

第2章 新たな交通ビジョンの施策の方向性

1 政策理念

『ひと・環境にやさしく、活力ある広島交通体系をめざして』

自動車と公共交通がそれぞれの役割分担の下、その機能を有効に発揮できる交通体系の実現が望まれますが、現状では、自動車保有台数の増加にみられる車社会の進展に対し、公共交通は、「自動車への過度の依存」「利用者減少など公共交通の衰退」「公共交通サービスの低下」という悪循環に陥っており、両者のバランスは崩れています。この流れを放置すれば、環境問題や高齢社会等への課題は深刻さを増していくものと考えられます。

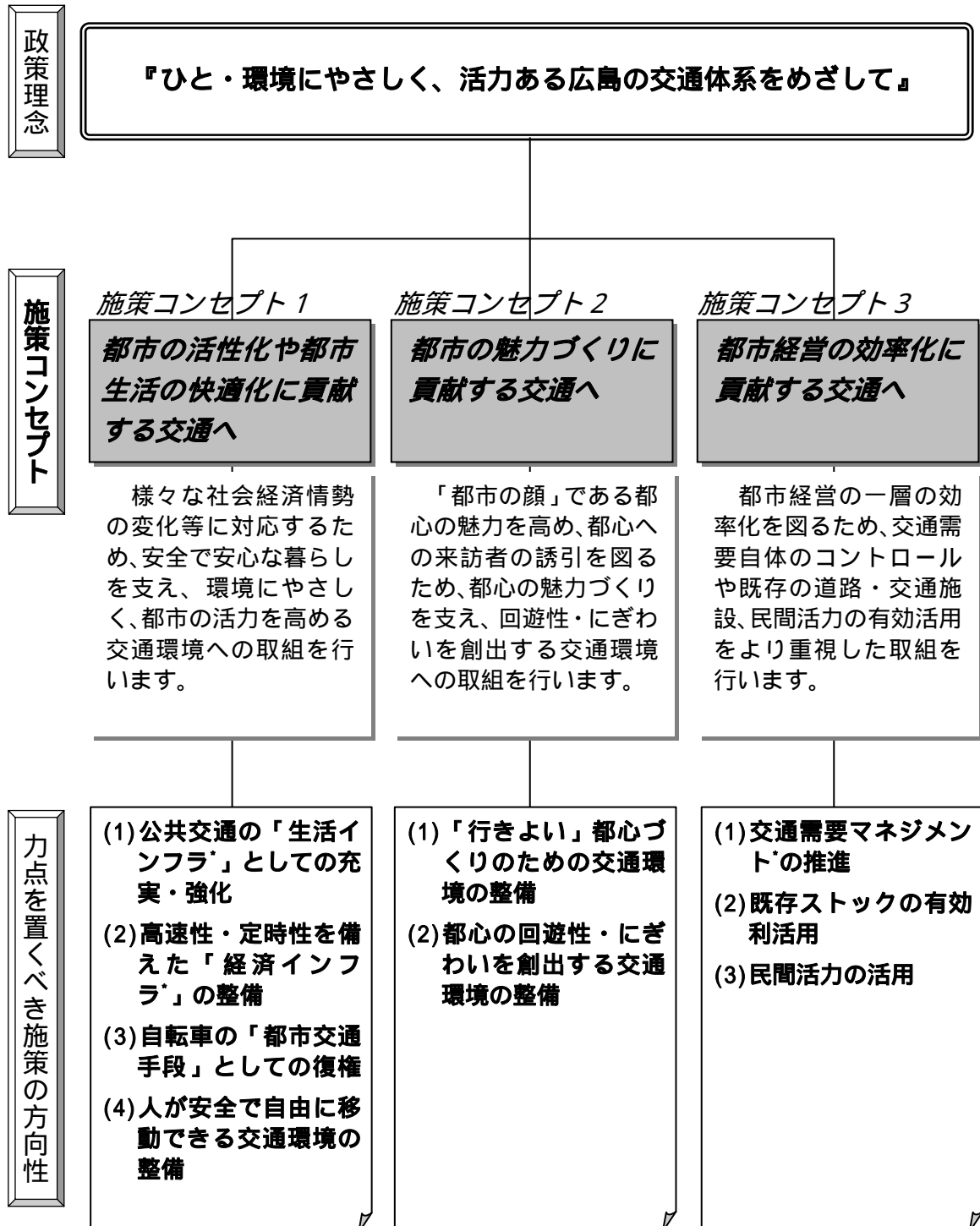
自動車による交通が発達した背景には、公共交通に比べて高い利便性（特に個人や企業等の活動に際して高い利便性）があることが挙げられます。公共交通の重視や自動車の利用抑制に対しては抵抗感もあると考えられますが、自動車が個人や企業等にとって効率が高く利益がある反面、自動車への過度の依存は環境悪化や自動車を使える人と使えない人（高齢者や障害者等）との格差の増大など社会全体の非効率、不利益につながるおそれがあるということとを十分認識することが必要です。

このため、これからの交通政策の理念を『ひと・環境にやさしく、活力ある広島交通体系をめざして』としました。すなわち、自動車に過度に依存するこれまでの交通体系を見直し、自動車と公共交通の分担バランスを考慮しつつ、交通体系の軸足を公共交通等へシフトさせるとともに、高齢者・障害者等は言うまでもなく、すべての市民が自由に移動する権利を保障するという立場から交通政策を展開していきます。このことにより、人を中心に据えた環境への負荷が小さい持続可能な都市の形成をめざすとともに、広島市の都市活力の向上を図るため、都市活動や都市の魅力を高める交通体系をめざします。

具体的には、人や都市施設が集中する都心では、公共交通サービスの充実強化や自動車の流入抑制などにより、人・公共交通・自転車を優先した交通体系を、拠点地区から都心へは、公共交通サービスの充実強化を図る必要があると考えています。一方、郊外部における各地区間の移動においては、公共交通サービスが十分でない場合もあることから、自動車と公共交通の共存による交通体系を構築していく必要があると考えています。特に、高齢社会においては、身近な移動手段として、安全で手軽に利用できる短トリップの移動手段へのニーズが高まることが予想されるため、今後、こうしたニーズに対応した交通環境を構築していく必要があると考えています。公共交通については、複数の交通機関を組み合わせたネットワークの構築や、運賃面での乗り換え抵抗の低減などによる公共交通サービスの一元化等により、利用者本位に立った使いやすく持続性のあるサービスの提供をめざしていく必要があると考えています。また、最先端のICT*を活用したITS*（高度道路交通システム）の普及にも取り組む必要があると考えています。

2 施策コンセプト

これからの交通政策の理念を実現するため、三つの施策コンセプトと九つの力点を置くべき施策の方向性を整理しました。



3 力点を置くべき施策の方向性

施策コンセプト1

都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ

都市内に限らず、都市圏の交通において、物流・業務等の経済活動を支える交通は、主として自動車等が担い、通勤・通学等の日常生活を支える交通は、主として公共交通や自転車等が担うという、自動車と公共交通などがそれぞれの役割を有効に発揮し得る総合的な交通体系を実現することにより、安全で安心な暮らしを支え、環境にやさしく、都市の活力を高めていくことが必要となっています。

このため、「都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ」を施策コンセプトとして、力点を置くべき四つの施策の方向性を整理しました。

力点を置くべき施策の方向性

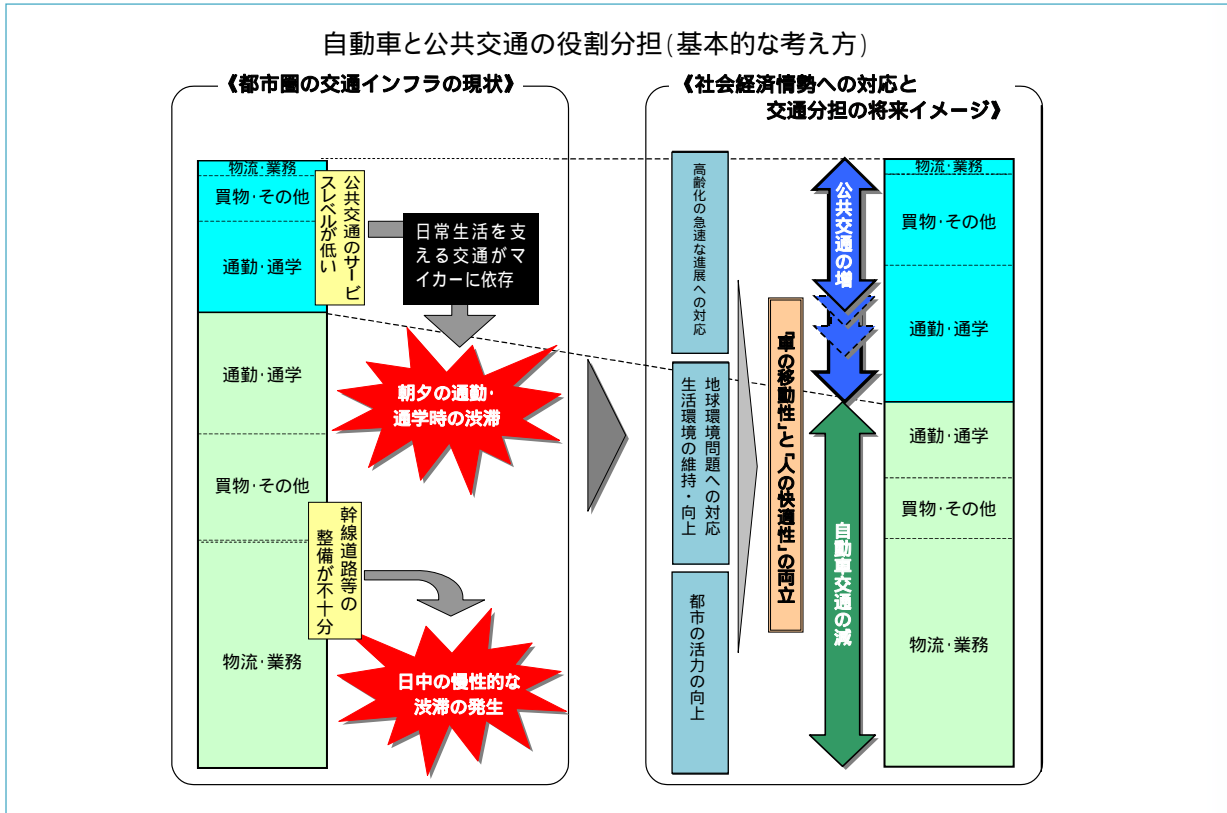
(1) 公共交通の「生活インフラ」としての充実・強化

過度に依存しているマイカー利用を公共交通等に転換させ、地球環境問題への対応や生活環境の維持・向上を図るためには、利便性・快適性の高い公共交通の確保が必要であることから、公共交通サービスのレベルアップとシームレスなネットワークの構築などにより、『快速・快適な通勤ネットワークの構築（通勤・通学時に10分以上待たずに乗れて拡大都心核まで1時間以内）』をめざします。

(2) 高速性・定時性を備えた「経済インフラ」の整備

成長力の強化や円滑な経済活動の確保、中枢機能の強化の観点から、広域的な経済活動を支えるネットワークとして、自動車専用道路網の形成や周辺都市を結ぶ広域的な幹線道路の整備により、『広島広域都市圏の主要都市との交通機能強化』、『高速道路IC・空港・港湾アクセスの強化』をめざします。

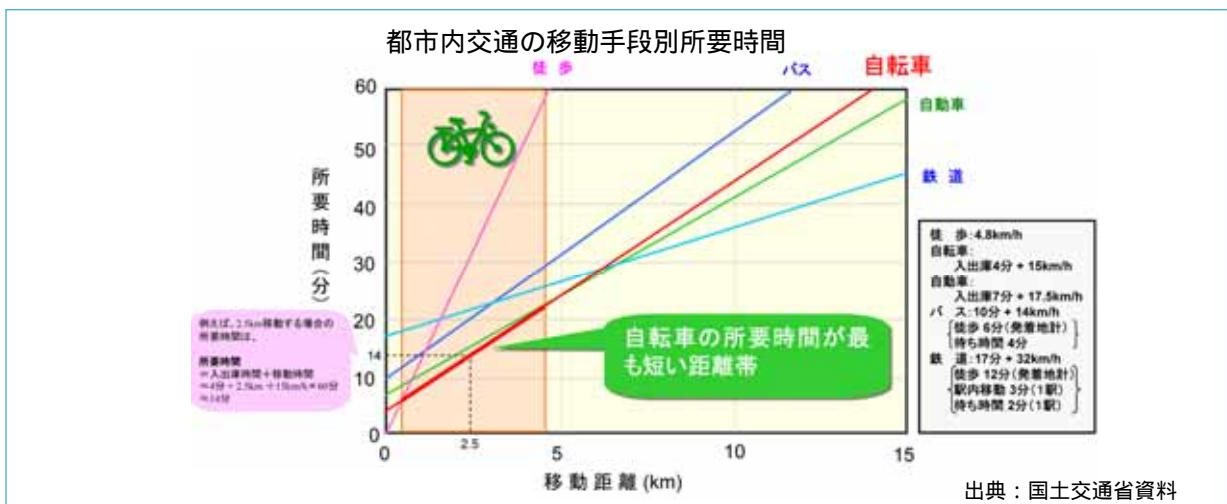
なお、広島市にとって空の玄関である広島空港・広島西飛行場は、経済、文化等の多様な交流・連携の促進と市民の交通利便性の向上を図るとともに、高速交通時代にふさわしい交通基盤となるよう、国内外の諸都市とのネットワークの一層の拡充に努めています。一方、海の玄関である広島港は、旅客輸送とともに物流面で産業活動を支える重要な交通基盤であることから、物流・交流機能の充実・強化に努めています。



(3) 自転車の「都市交通手段」としての復権

昭和30年代から40年代にかけては、自動車がない世帯でも自転車はあったように、自転車は市民の手軽な交通手段として活躍していましたが、モータリゼーションの波に押され、その地位を自動車にとってかわられました。しかし最近では、自転車は手軽で使い勝手がよだけでなく、環境負荷の低減や健康増進にもつながる乗り物として再び注目されています。こうしたことから日常的な自動車への依存を是正するためにも、短距離の移動については自動車から公共交通だけでなく、自転車への転換をめざします。

広島市内の自転車トリップは、中心の4区(中区、東区、南区、西区)の居住者で全体の約7割を占めており、自転車利用者の多いデルタ市街地、郊外の交通結節点などを中心に、安全で快適な自転車走行空間の整備や放置自転車対策の推進、自転車マナーアップなどの自転車関連施策を推進し、自転車の利用促進に努めます。



(4) 人が安全で自由に移動できる交通環境の整備

全ての市民が安心して生活するためには、日常生活において自由に行動できる移動手段の確保が必要となります。そのためには、高齢者や障害者、子ども、妊婦など、移動に当たって制約を受ける可能性が高い立場の人にとっても利用しやすい交通環境の整備・充実が重要です。

例えば、高齢者は、加齢による身体的理由などにより、マイカー利用ができなくなるなど、移動手段の選択が限られる割合が、他の年齢層に比べ高くなります。障害者は、身体障害、知的障害、精神障害など、障害の種類によって求められる交通環境整備のニーズが異なります。

こうしたことから、従来行ってきたバリアフリー^{*}対策の推進や、地域の実情にあった乗合タクシー^{*}の運行拡充などを推進するとともに、歩行者空間の確保や生活に密着した道路、渋滞対策など都市内移動の円滑化、防災機能を高める道路の整備など、安全で、だれもが安心して快適に暮らせる交通環境づくりに努めます。

高齢者が利用しやすい身近な移動手段としては、超小型電気自動車、三輪や四輪の電動アシスト自転車、電動車いすなどの開発を促進し、その普及を図るとともに、このようなパーソナルな移動手段が、安全に使用できるような交通環境の整備に取り組む必要があります。

また、障害者の移動に対する支援として、携帯情報端末（ユビキタスコミュニケーター：UC）を利用した目的地への移動案内を行うなど、障害の種類に応じたきめ細やかな対策に取り組むことも必要です。

一方、地球温暖化^{*}等による環境問題が深刻化していることから、自動車から環境負荷の少ない公共交通や自転車・徒歩への転換を促すための交通環境の構築などを推進するとともに、自動車利用についても、環境対応車の導入促進に向けて、安心して走行可能なインフラ整備を推進します。

【従来の対応】

バリアフリー^{*}対策

道路や旅客施設等において、段差の解消やエレベーターの設置など、バリアフリー対策を推進

交通不便地域の解消

地域の実情にあった乗合タクシー^{*}の運行など新たな交通サービスの導入について、地域住民の積極的な関与を前提とする実現方策を検討・実施

バス路線の維持

地域住民にとって必要不可欠な生活交通路線を維持を図るため、運行費の一部を補助

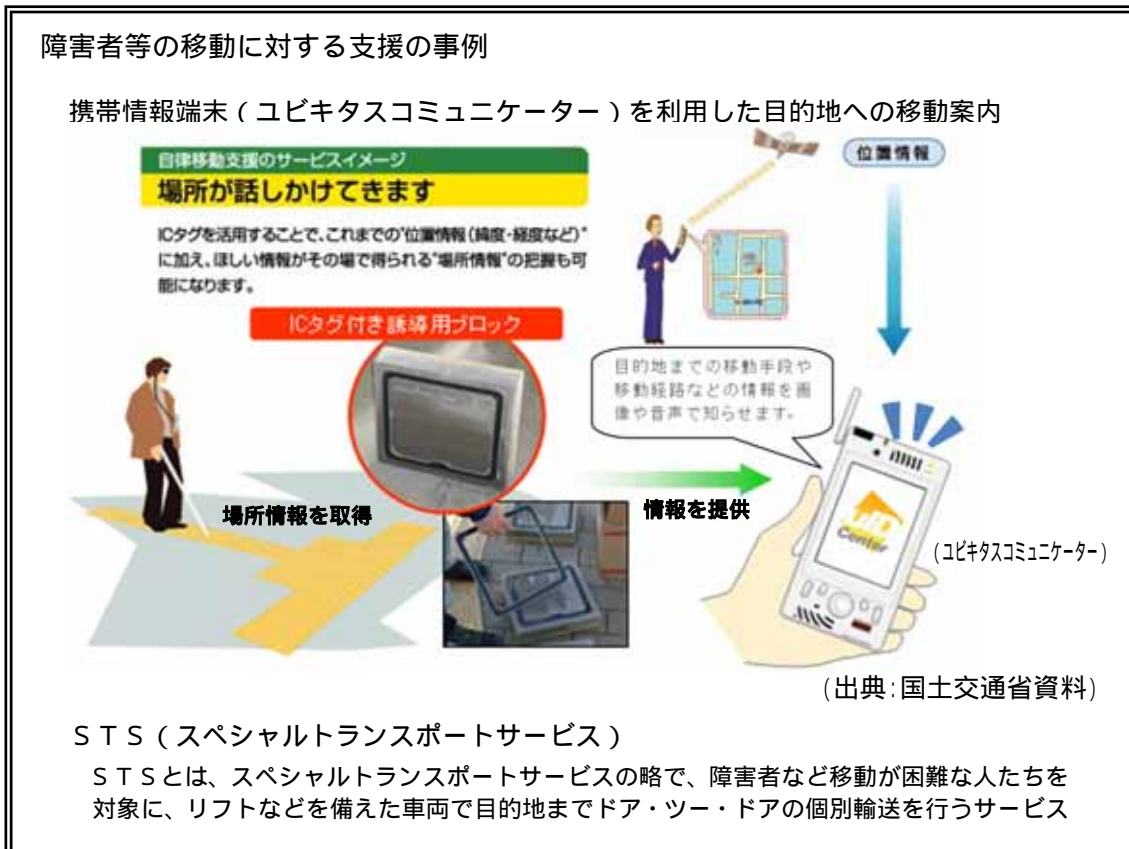
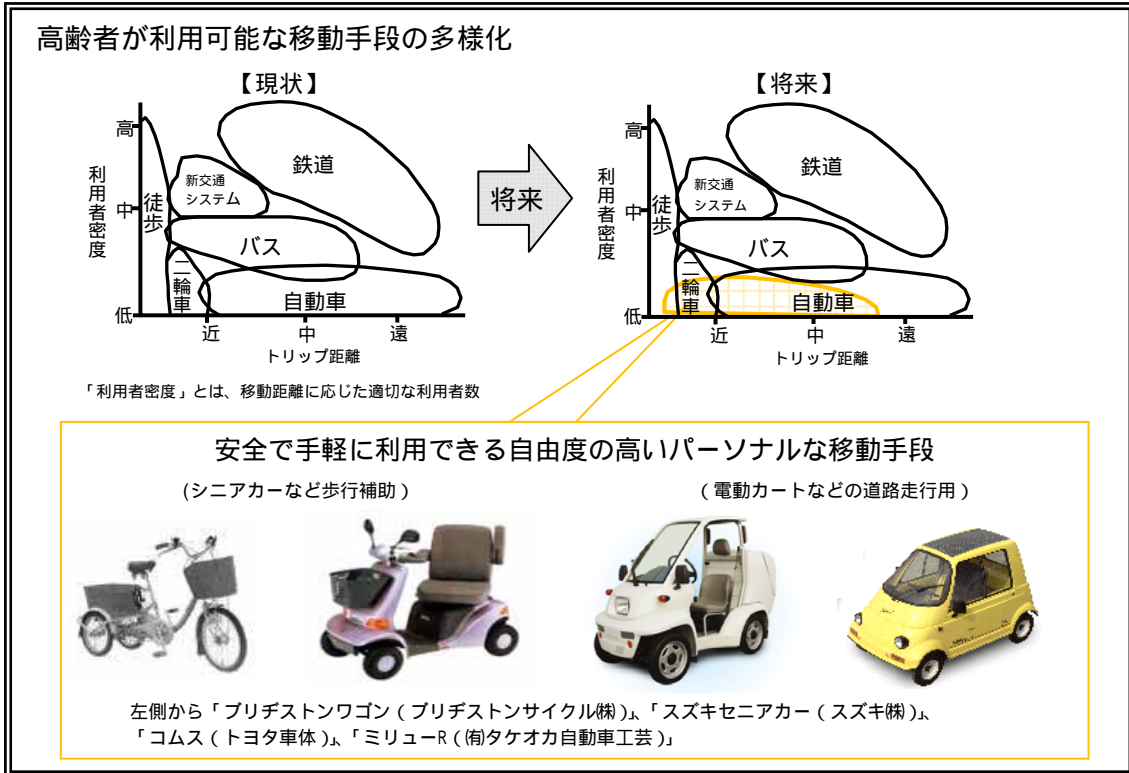
児童の安全対策

通学路の整備など、児童が安全に登下校できる環境整備を推進

(乗合タクシー^{*})



従来の対応に加え、新たな日常生活上の移動手段



施策コンセプト2

都市の魅力づくりに貢献する交通へ

「都市の顔」である都心には、これまでも増して「人をひきつける力」を持つことが求められており、都心をめざす交通において、都心までのアクセス環境の改善や回遊性・にぎわいの創出により都心の魅力を高める交通環境への取組が必要となっています。

このため、都心への来訪者の誘引に貢献するため、「都市の魅力づくりに貢献する交通へ」を施策コンセプトとして、力点を置くべき二つの施策の方向性を整理しました。

力点を置くべき施策の方向性

(1) 「行きよい」都心づくりのための交通環境の整備

来訪者や市民が容易に都心にアクセスできる交通環境を整える必要があることから、交通結節点から拡大都心核¹への公共交通によるアクセス強化や、交通結節点における乗換え利便性の向上やバリアフリー²化の促進、郊外から交通結節点までの公共交通サービスの充実・強化を図るとともに、都心への通過交通の流入を抑制する環状道路の整備などにより、『近づきやすく、行きやすい都心』をめざします。

なお、デルタ内における交通結節点から拡大都心核¹への公共交通のアクセス強化については、都市圏の規模から中量系輸送機関での対応が望ましいことや、既存ストックの有効活用の観点から、路面電車のLRT³化などの検討を進めていく必要があります。

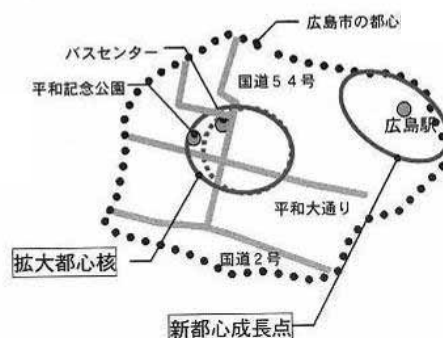
(2) 都心の回遊性・にぎわいを創出する交通環境の整備

都心を訪れた人にとって歩きやすく、自転車や公共交通でも快適に移動できる回遊性とにぎわいを創出する交通環境を整える必要があることから、安全で快適な歩行空間の確保や公共交通サービスの提供、自転車利用環境の向上、道路空間を活用したにぎわいの創出などにより、『生活者、来訪者等が集い、にぎわいや活気・交流が生まれる都心』をめざします。

特に紙屋町・八丁堀地区を中心とした拡大都心核¹については、広島市のにぎわいを象徴する重要な地区であり、歩行者中心の都市空間とする必要があります。

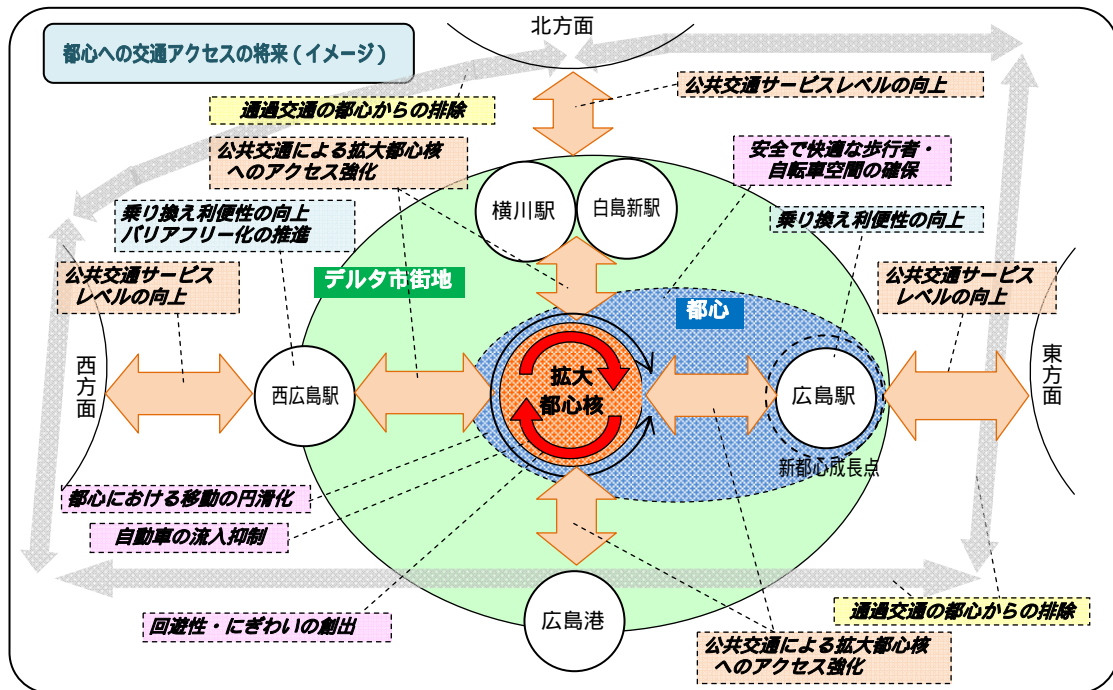
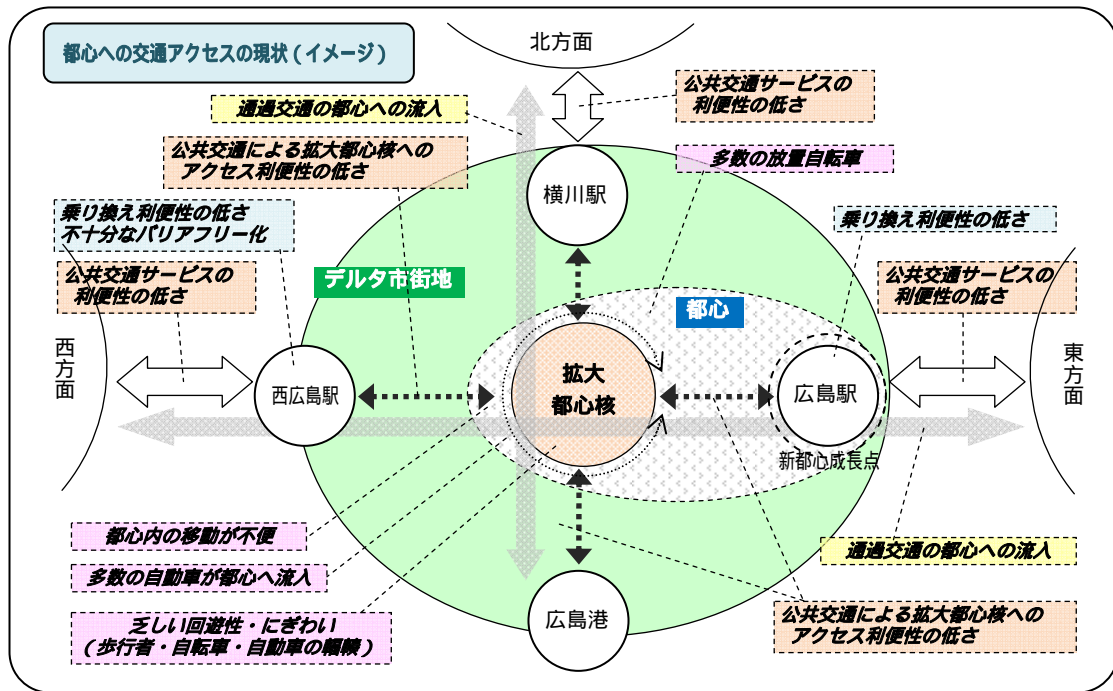
また、都心の一定区域への自動車の流入抑制策として、ロードプライシング⁴の研究や駐車場政策の見直しなどの検討を進めていく必要があります。

都心のエリア



資料：第5次広島市基本計画より作成

施策コンセプト2：都市の魅力づくりに貢献する交通へ(都心への交通面から整理)



施策コンセプト3

都市経営の効率化に貢献する交通へ

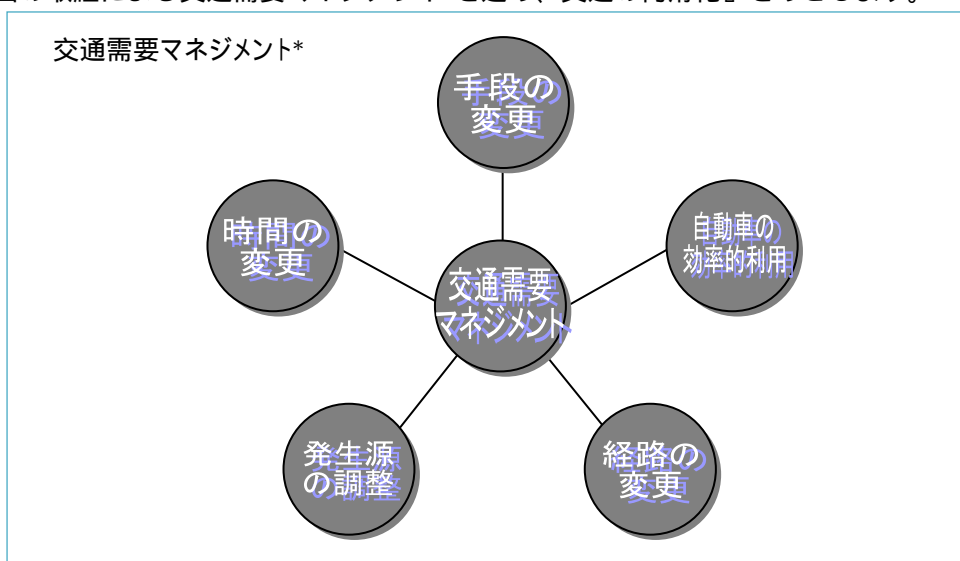
厳しい財政状況や環境問題などに対応するためには、都市経営の効率化を図る観点から、交通需要自体のコントロールや既存の道路交通施設、民間のノウハウ等の資源の有効活用をより重視した取組が必要となっています。

このため、持続可能な都市づくりへ貢献するため、「都市経営の効率化に貢献する交通へ」を施策コンセプトとして、力点を置くべき三つの施策の方向性を整理しました。

力点を置くべき施策の方向性

(1) 交通需要マネジメント*の推進

時差通勤*の推進など交通需要の平準化や自動車交通の総量抑制など、従来にも増して『ソフト面の取組による交通需要マネジメント*を進め、交通の円滑化』をめざします。



(2) 既存ストックの有効利活用

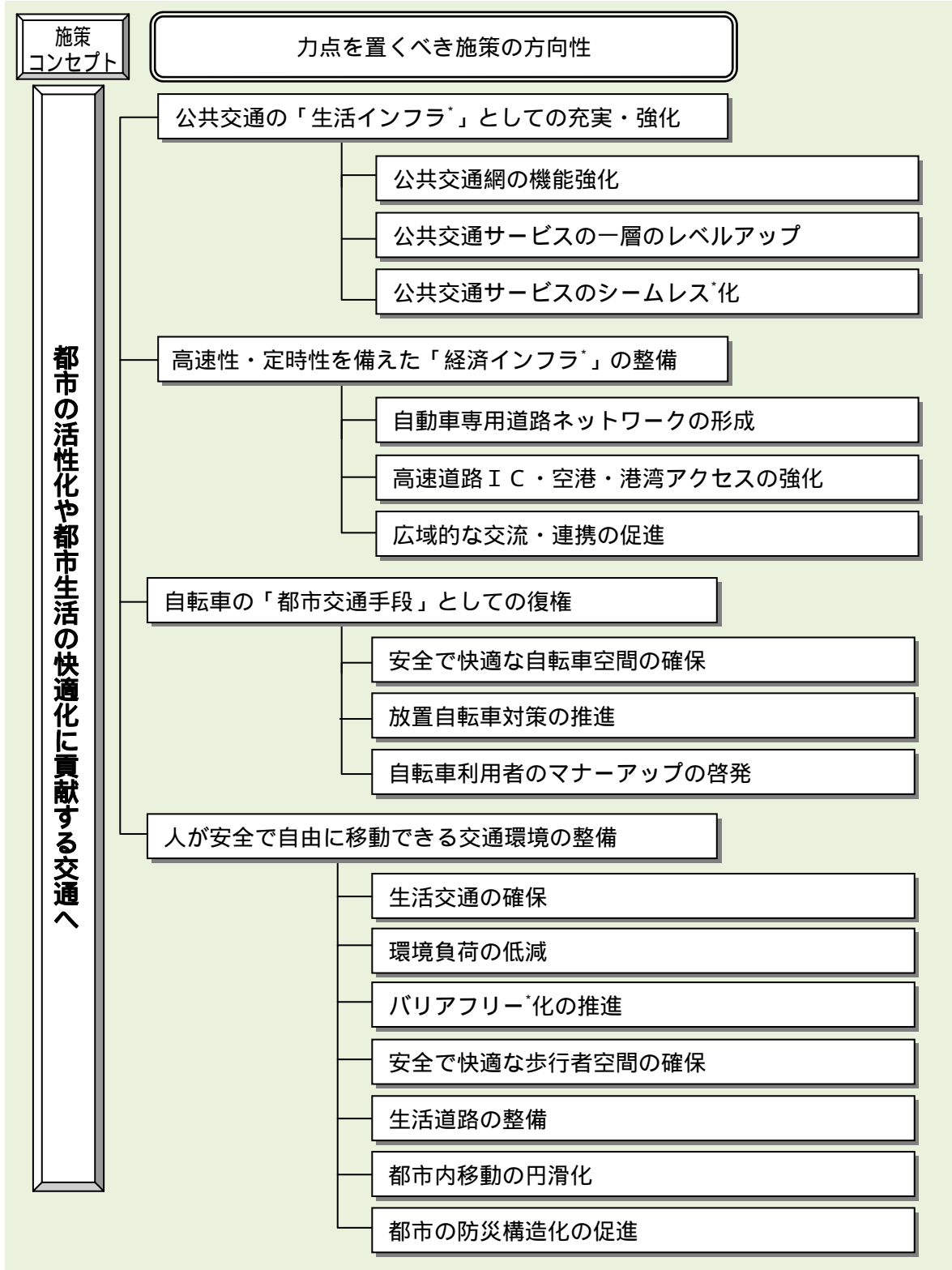
特定の道路、特定の時間に集中する自動車交通を、空間的又は時間的に分散させ交通需要の平準化を図るなど、『既存の道路・鉄軌道などの交通基盤を最大限に活用し、施策効果の発現』をめざします。

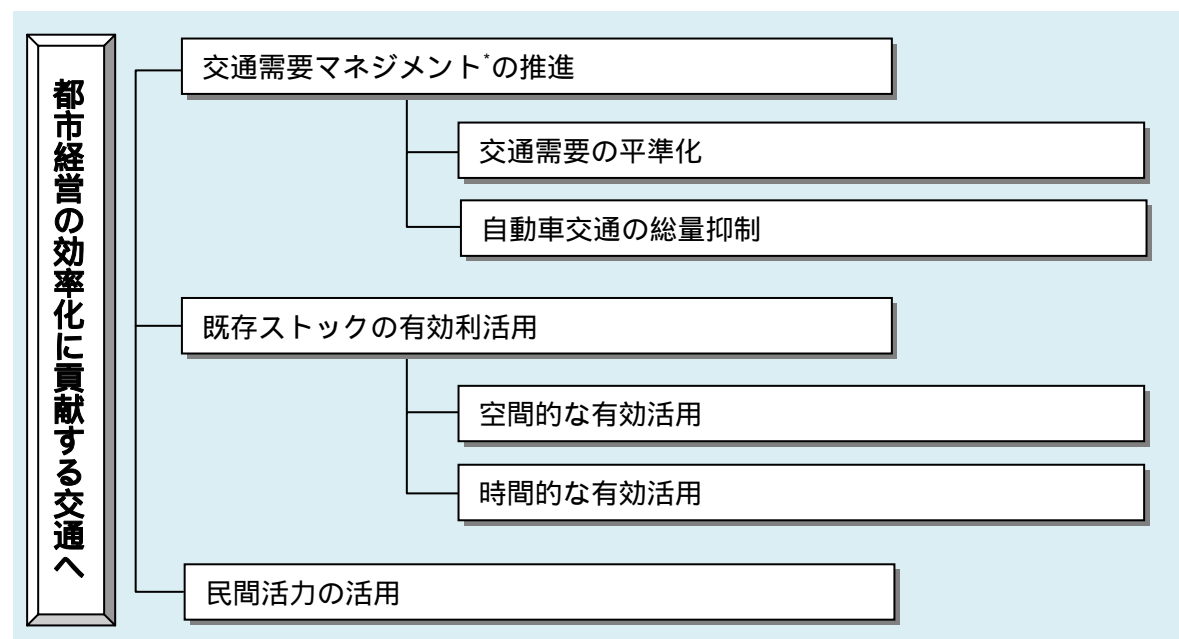
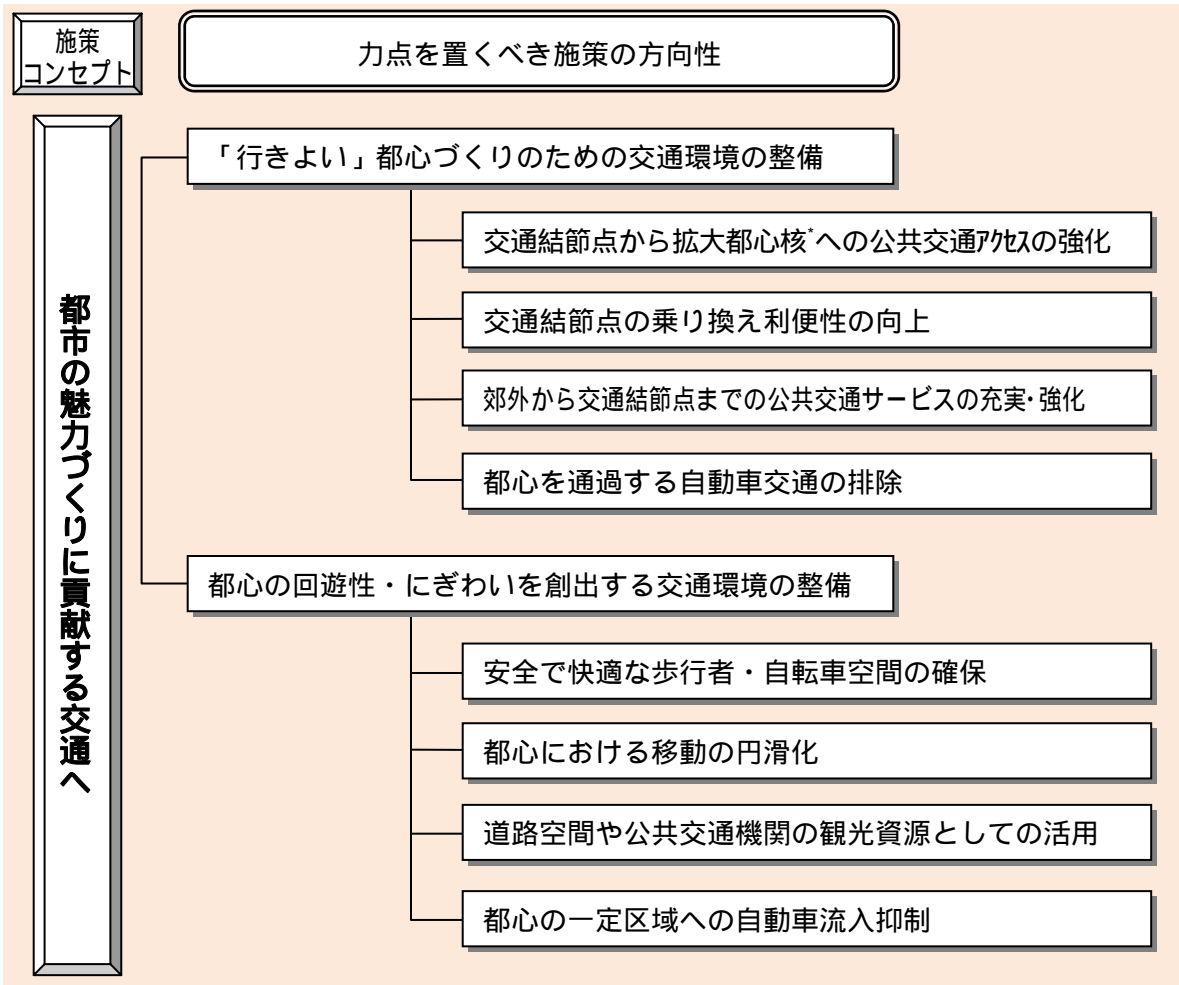
(3) 民間活力の活用

行政と民間の密接な協力・連携関係の下で、交通サービスの提供等に関し、民間のノウハウや資源を積極的に導入しながら、利便性が高く、持続性のある公共交通サービスをめざします。

4 施策体系

施策コンセプトに基づき、力点を置くべき施策の方向性について施策体系を整理しました。





第2部

交通ビジョン推進プログラム

第1章 プログラムの概要

1 プログラムの趣旨

「交通ビジョン推進プログラム」は、第1部の「新たな交通ビジョン」で掲げた政策理念の下、交通施策の重点的な取組の方向性をより明確化し、効率的、計画的な施策の一層の展開を図ることを目的とするものです。また、施策コンセプトごとにアウトカム指標を基本とした目標数値を設定することで、「PDCAサイクル」の確立による成果重視の施策展開を目指します。

本プログラムの改定に当たっては、関係行政機関や交通事業者等（供給サイド）で構成する「広島市都市・地域総合交通戦略策定協議会」での議論や、学識経験者や各種団体等で構成する「広島市都市・地域総合交通戦略策定懇談会」での交通利用者としての立場（需要サイド）からの意見等を反映しています。

2 計画期間

本プログラムの計画期間は、改定前のプログラム（平成17年度(2005年度)～平成19年度(2007年度)）との連続性を確保するため、平成20年度(2008年度)から平成29年度(2017年度)までの10年間とします。

3 対象範囲

本プログラムでは、本市域に係る公共交通及び道路など、陸上交通に関する交通施策を対象とします。

また、本プログラムは、本市が実施主体となる施策に加え、関係行政機関や交通事業者等が実施主体となる施策についても、交通ビジョンを実現する上で重要性が高いと考えられる施策を対象としています。

なお、本プログラムに位置付ける施策は、計画期間内に完成予定の施策のほか、計画期間内において事業中あるいは検討中の施策も対象とします。

4 プログラムに位置付ける施策の基本的な考え方

自動車に過度に依存した交通体系から、自動車と公共交通の持つそれぞれの役割を考慮しつつ、公共交通や自転車・歩行者を優先した交通体系へのシフトを図るための様々な施策を推進します。

公共交通施策について

公共交通施策については、「生活インフラ*」としての利便性の向上や人にやさしい交通環境の実現に向け、多様な市民ニーズに対応したサービスの向上をめざし、関係者が連携しながら重点的に取り組みます。

具体的には、速達性の向上や定時性の確保、バリアフリー化*の推進、地域の移動手段の確保等の施策をプログラムに位置付けています。

道路関連施策について

道路関連施策については、「経済インフラ*」としての定時性、高速性を備えた道路整備や、人にやさしい道路環境整備を重点的に進めます。

具体的には、広域交通機能の充実による地域間のアクセス向上、都市内交通体系の整備による円滑な道路交通の確保、快適な生活空間の整備、安全で安心な地域社会の形成、災害に強いまちづくりの推進、活力とにぎわいを生み出す都心づくりの推進、渋滞緩和等による環境負荷の低減、公共交通の速達性の向上、定時性の確保、景観形成への配慮等の施策をプログラムに位置付けています。

なお、事業規模が比較的大きい幹線道路等については、財政制約等を踏まえ、原則事業中の路線を位置付けています。

交通需要マネジメント*施策について

高齢者人口の増加や地球温暖化などに対応していくため、公共交通や道路等の必要なインフラ整備を進めるとともに、交通需要マネジメント*施策を推進しており、広報、啓発活動を通じて、交通手段の変更や自動車の効率的利用などを促す施策をプログラムに位置付けています。

5 今後の取組

④ (1) プログラムの更新

本プログラムの計画期間は、10年間にわたることから、この間の社会情勢の変化や施策を取り巻く実施環境の変化、検討状況の進展等が予想されます。このため、本プログラムの中間時点に当たる平成25年度(2013年度)を目途に、プログラムの見直しも含め、更新に取り組む予定です。

なお、最近では、移動に関する権利の保障を盛り込んだ「交通基本法」制定に向けた動きもあり、更新の際には、こうした新たな考え方の反映に努めるとともに、市民ニーズや検討の熟度が高まった施策についても、プログラムに位置付けていきます。

④ (2) プログラムのフォローアップ

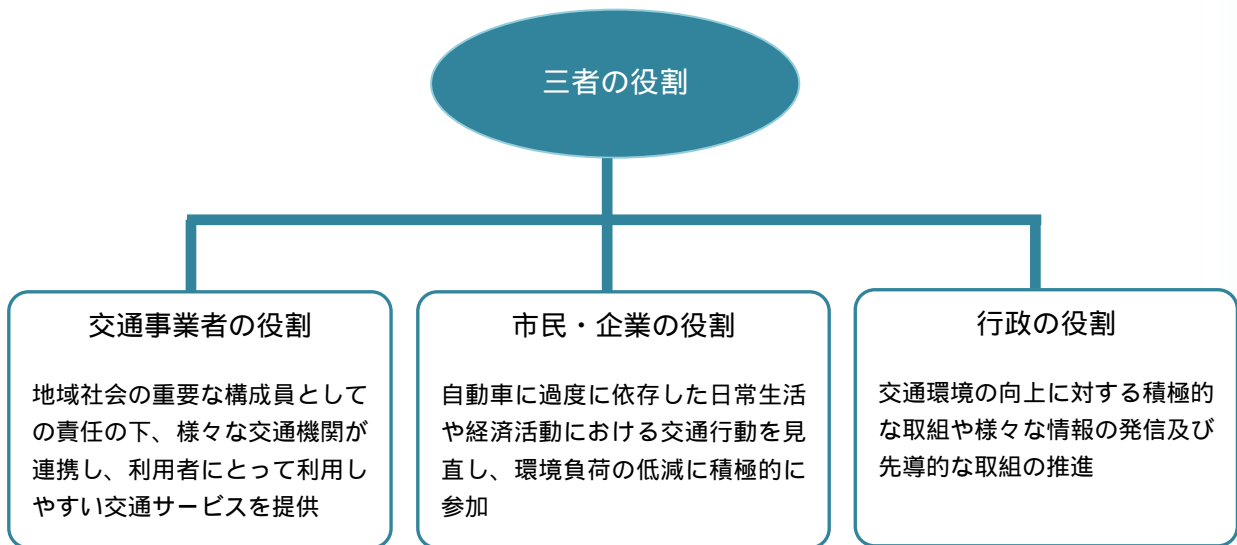
本プログラムを着実に実行するため、年度毎に施策の進行状況を把握し、必要に応じて関係者間で進捗調整を行うなど、適切な進行管理に努めるとともに、本プログラムの最終年度のアウトカム指標の目標数値を設定し、その達成状況の検証と施策評価を実施します。また、アウトカムを基本とした指標については、最終年度の目標数値に加え、年度ごとに施策評価が可能な施策や短期(3~5年)の効果発現を目指して取り組んでいる施策等について進行管理を行う観点から、参考として中間時点の目標数値を設定します。

なお、他の関連計画や施策の進行状況などを踏まえ、必要に応じて指標と目標数値の追加等も検討します。

④ (3) 関係者の役割について

本プログラムに位置付けた施策を着実に実行していくためには、交通事業者、市民・企業、行政といった関係者がそれぞれの役割を認識し、パートナーシップの下で、連携して取り組むことが必要です。

このため、広島市は、これら関係者との連携を図り、実施及びフォローアップのための組織・体制づくりや、積極的な参画を得るためのPRなどに努めることによって、それぞれの熱意やノウハウを引き出すための環境づくりを進めます。



第2章 プログラム期間内に取り組む具体的な施策

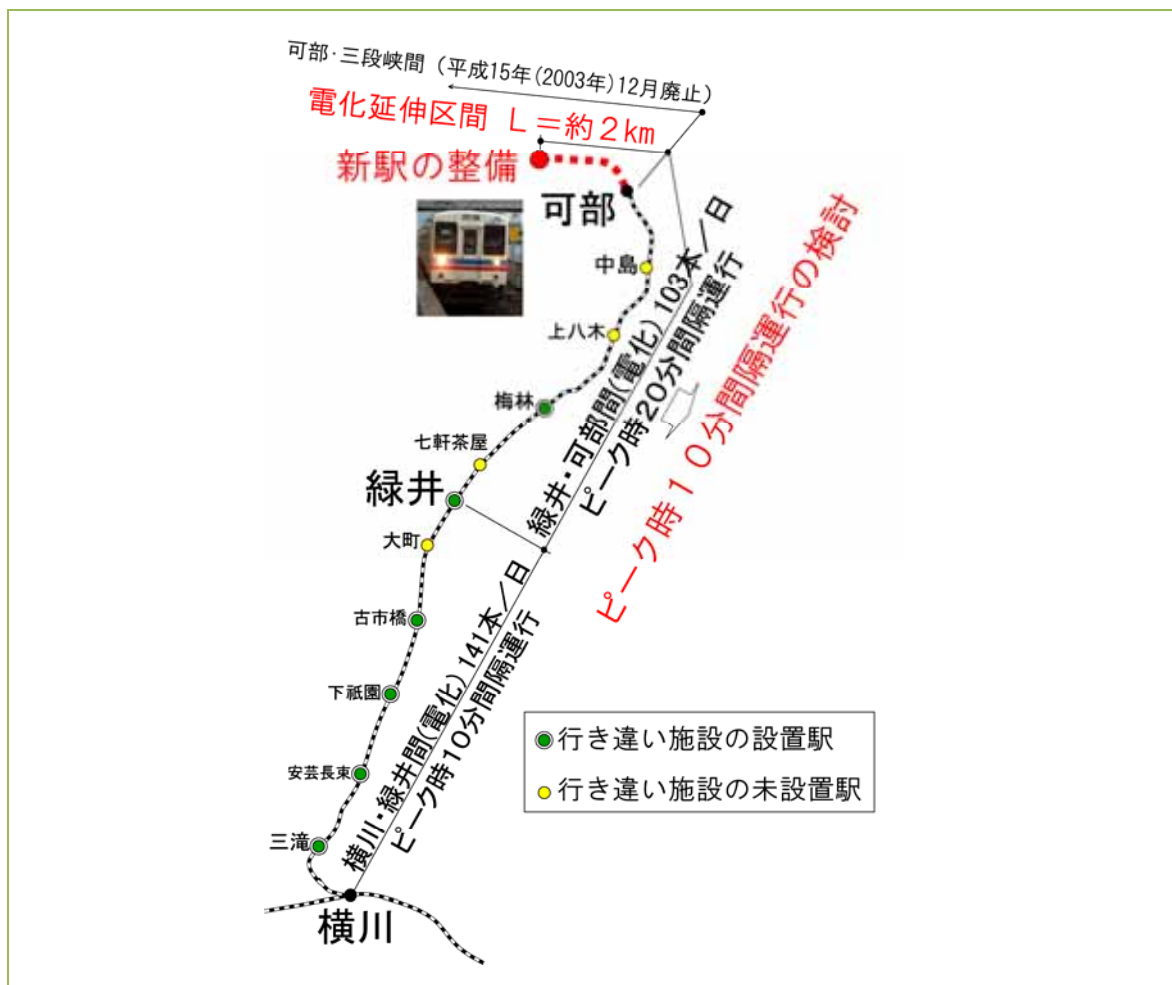
1 重点的に取り組む施策

プログラムに盛り込む施策のうち、比較的实施効果が高く、かつ効果の早期発現が期待できる施策や、社会経済システムやライフスタイルの変化に対応した先導的な施策などを、重点的に取り組む施策として位置付けました。

(1) 都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ

過度に依存しているマイカー利用を公共交通に転換させ、地球環境問題への対応や生活環境の保全・改善を図るため、利便性の高い公共交通の確保が必要であることから、鉄軌道・バスの都市型サービスへのレベルアップなどにより、自動車交通から公共交通への転換をめざします。

JR可部線の河戸電化延伸及び緑井・可部間の10分ヘッド化



路面電車のLRT*化

超低床車両(LRV*)の導入



電車優先信号の設置



バス走行環境の向上

バス専用レーンの導入例



公共交通優先システム(PTPS*)が導入され、所要時間が短縮した例



安佐北区深川(高陽C住区入口)~中区基町(県立総合体育館前)間

◎PTPS*導入前 約39分

↓

◎PTPS*導入後 約33分
(約6分短縮)

※広島県警交通規制課調べ

急行バス・深夜バスの拡充(路線新設、運行本数の増加)

公共交通サービスの一層のレベルアップ(情報提供)

交通結節点における公共交通に関する情報の充実(案内板の充実や乗継情報提供システムの導入等)



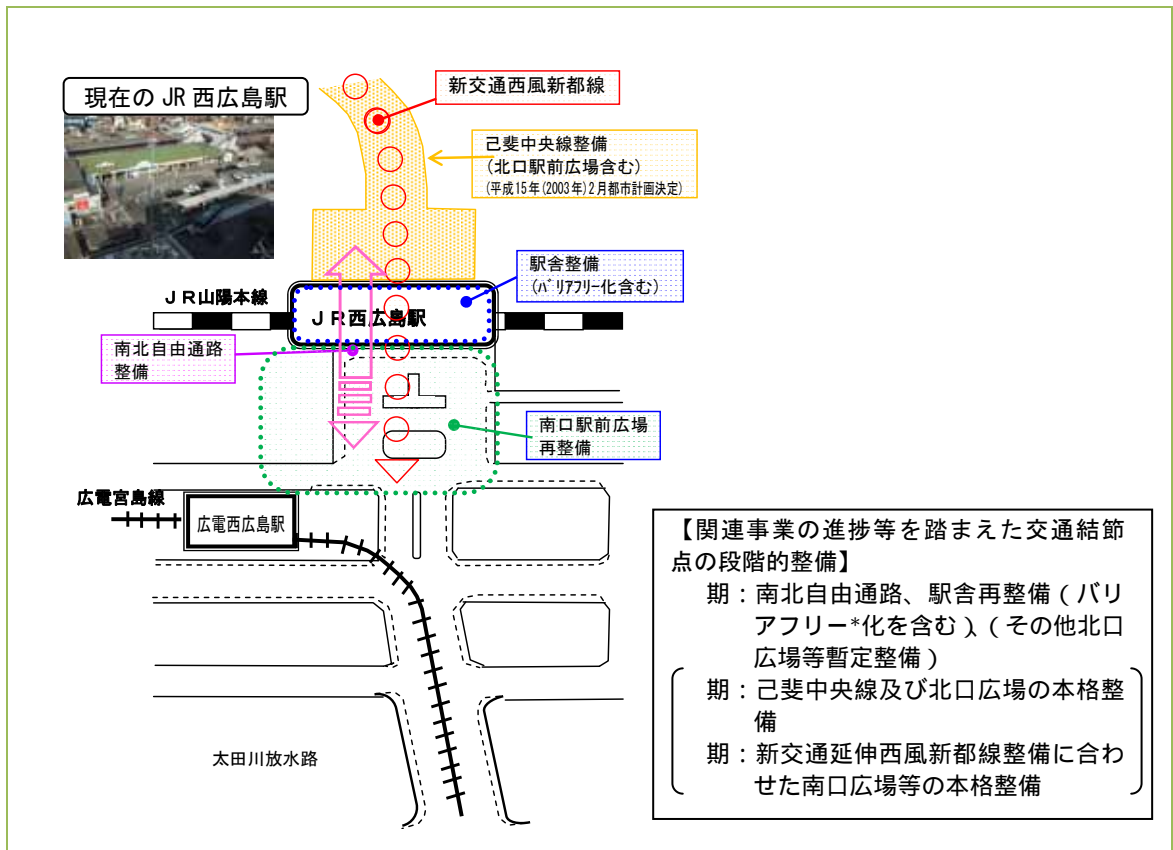
(標準案内用図記号*によるわかりやすい案内標識(紙屋町地下街))

携帯電話等による公共交通に関する情報の提供(バスロケーションシステム*の導入、公共交通の経路・乗換検索システムの構築)



(札幌市で導入している公共交通の経路等検索システムの例)

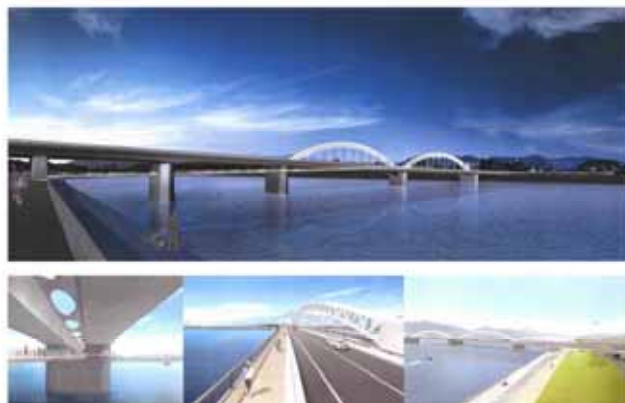
J R 西広島駅周辺地区交通結節点整備



円滑な経済活動の確保や中枢機能の強化の観点から、広域的な経済活動を支えるネットワークとして、自動車専用道路*ネットワークの形成や周辺都市を結ぶ広域的な幹線道路の整備により、高速道路 I C・空港・港湾アクセスの強化をめざします。

自動車専用道路*の整備

広島南道路（太田川放水路渡河部）の整備イメージ



日常的なマイカー依存を是正するためにも、短距離の移動については、自動車交通から公共交通だけでなく、自転車・徒歩への転換をめざします。

広島市内の自転車トリップは、中心の4区（中区、東区、南区、西区）の居住者で全体の約7割を占めており、自転車利用者の多いデルタ市街地、郊外の交通結節点などを中心に、自転車関連施策を推進し、自転車の利用促進に努めます。

自転車走行空間ネットワークの整備

歩道における歩行者と自転車の
視覚的分離の整備事例



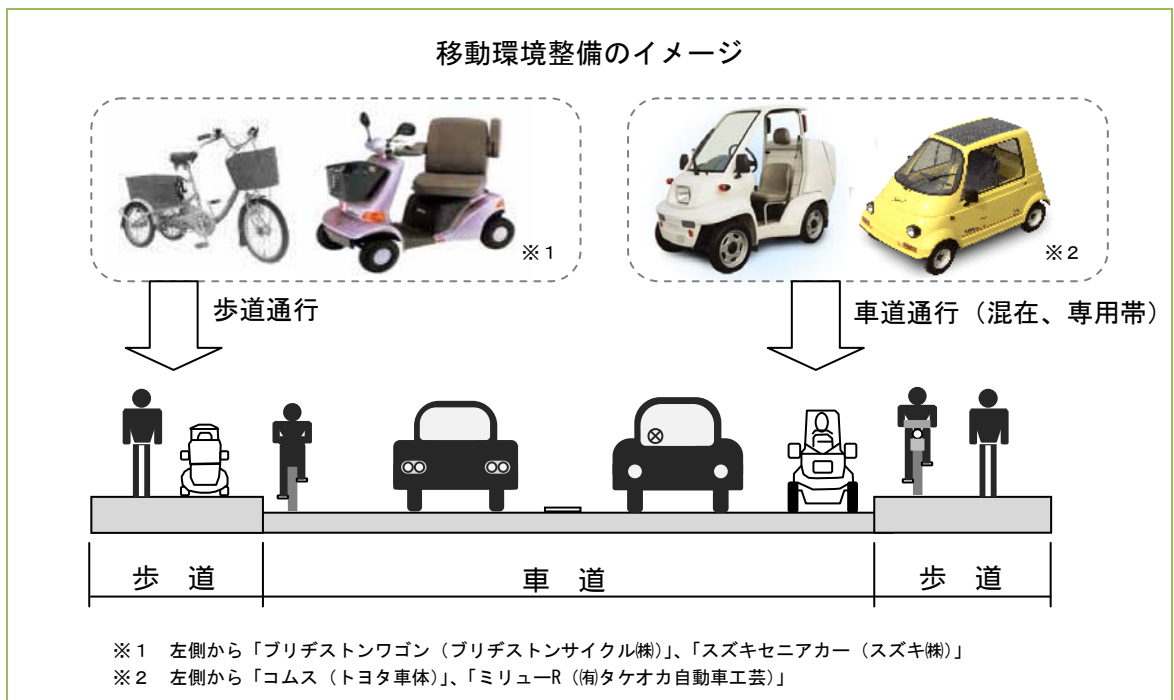
自転車専用通行帯の整備イメージ



出典：神奈川県警ホームページより

高齢化の急速な進展に伴い、マイカー利用ができなくなるなど、移動手段の選択が限られる市民が増加することから、日常生活上の移動手段を受け持つ公共交通サービスの維持・向上を図ります。また、高齢者が利用しやすい身近な移動手段として、超小型電気自動車などの開発を促進し、その普及を図るとともに、低速度のパーソナルな交通モードが安全に移動できる交通環境の整備に取り組む必要があります。

高齢者が利用しやすい移動手段の開発促進とその普及、安全な移動環境の整備

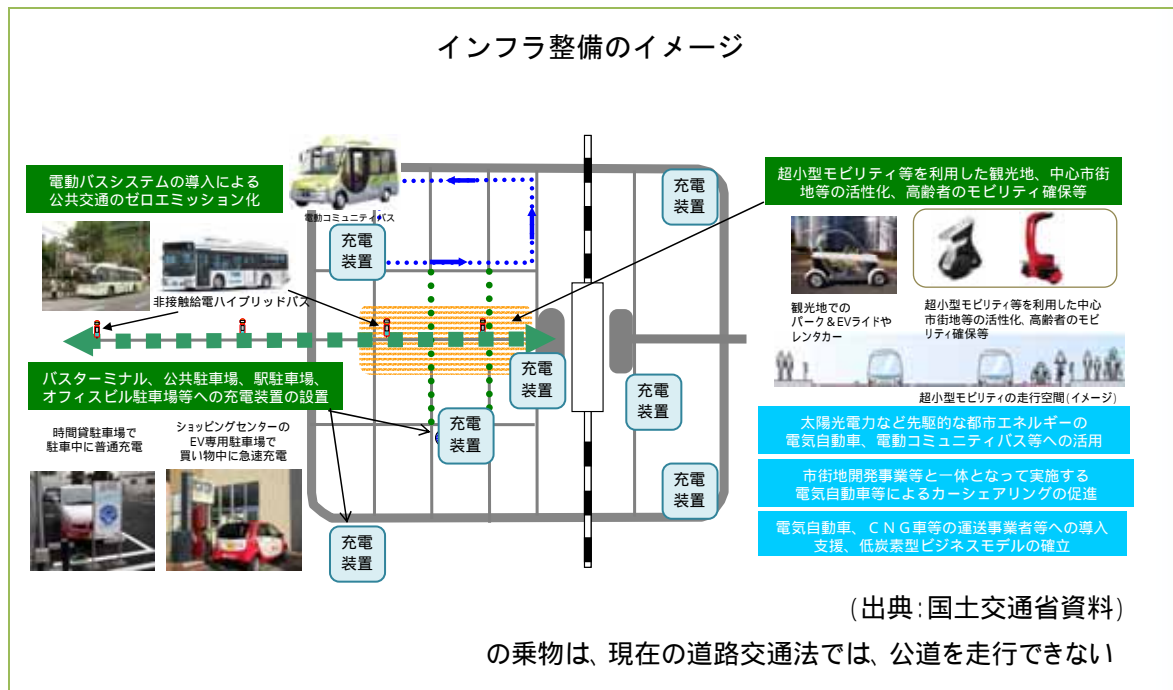


低床バスの導入



低床バス

環境対応車（電気自動車・水素自動車等）、電動アシスト自転車などが
安心して走行可能となるインフラ整備



(2) 都市の魅力づくりに貢献する交通へ

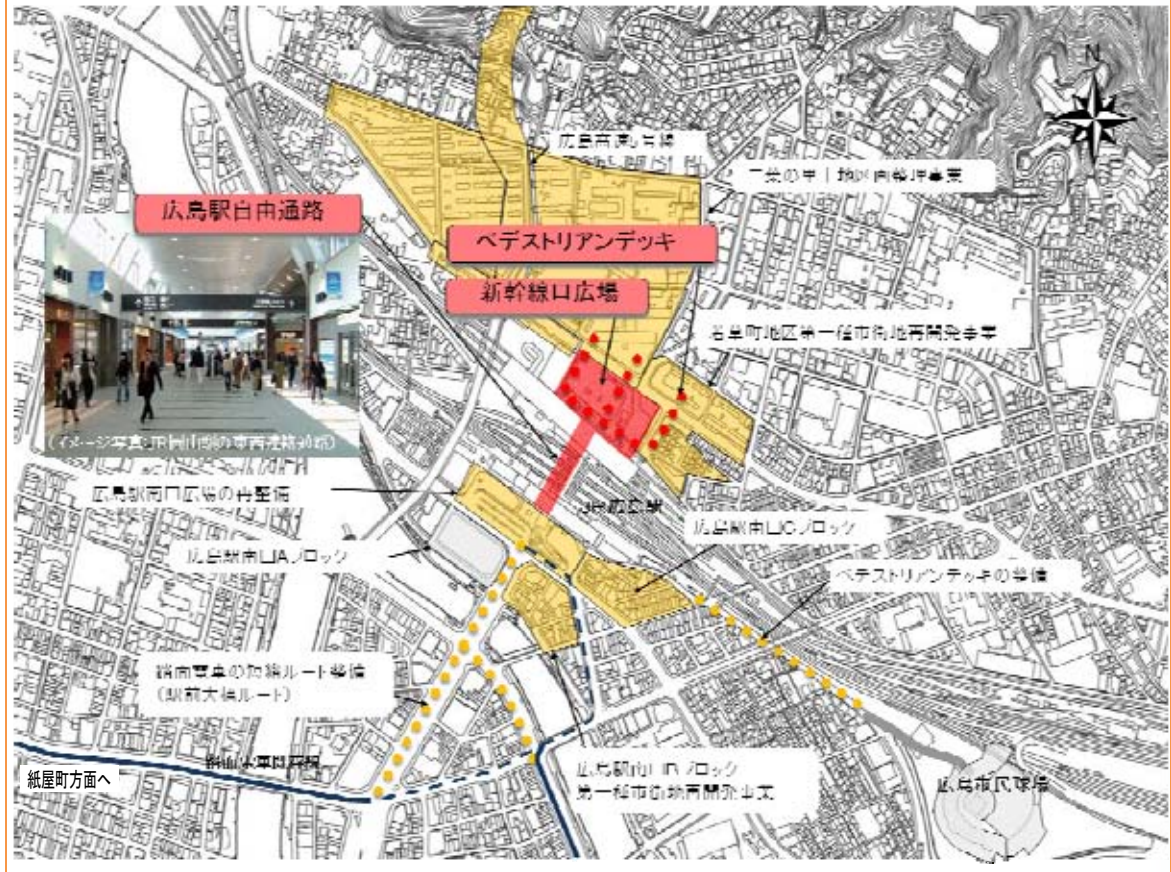
交通結節点から拡大都心核*への公共交通によるアクセス強化や、交通結節点における乗換え利便性の向上など公共交通サービスの充実・強化を図ることにより、「近づきやすく、行きやすい都心」をめざします。

白島新駅の設置



JR広島駅周辺地区（新都心成長点*）における交通結節点整備

JR広島駅自由通路等の整備（広島駅自由通路、ペDESTリアンデッキ*、新幹線口広場）



安全で快適な走行空間の確保や公共交通サービスの提供、自転車利用環境の向上などにより、「生活者、来訪者等が集い、にぎわいや活気・交流が生まれる都心」をめざします。

レンタサイクル（コミュニティサイクル*）システムの導入

広島市におけるコミュニティサイクル*の社会実験



トランジットモール*の導入

トランジットモール*の導入事例



沖縄県那覇市

平和大通りリニューアル事業

緑地帯再整備（施工後）



平和大橋歩道橋のデザインパース



橋面部（夜間）

(3) 都市経営の効率化に貢献する交通へ

交通需要の平準化や自動車交通の総量抑制など、従来にも増して「ソフト面の取組による交通需要マネジメント*を進め、交通の円滑化」をめざします。

パーク&ライドの推進

広島都市圏パーク&ライド駐車場情報

情報提供: 広島都市圏パーク&ライド推進協議会
広島市交通局、広島市建設局、広島市都市計画局、広島市福祉局、広島市環境局、広島市消防局、広島市警察本部、広島市消防本部、広島市消防団、広島市消防協会、広島市消防連合会

このページでは、交通渋滞を減らし、環境にもやさしい【パーク&ライド】に利用できる駐車場情報を紹介しています。(パーク&ライド専用駐車場まで行き、電車やバスに乗り換えて目的地へ行く方法) また、駐車場の新規登録(無料)も行っています。駐車場をお待ちの方は登録してあげませんか。

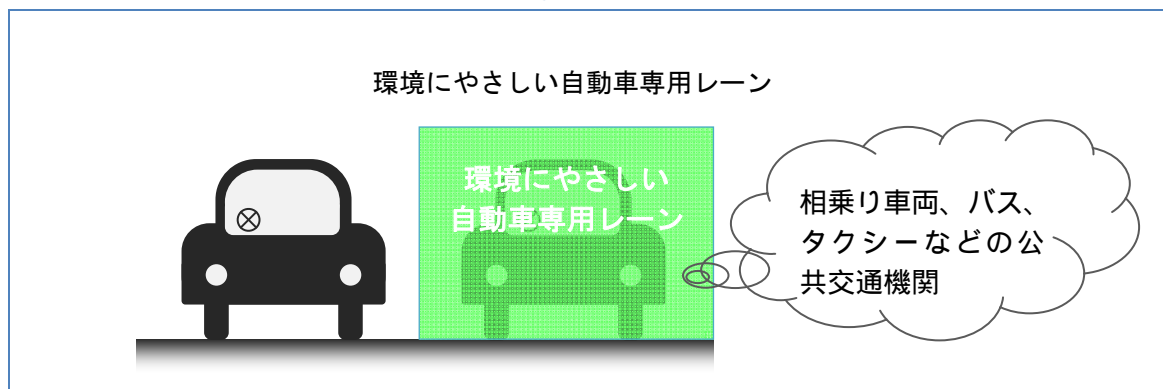
駐車場情報

広島都市圏の駅周辺駐車場情報です。ご利用をご希望の方は各駐車場の連絡先に直接お申し込み下さい。また空き台数は調査時点の数値ですので、最新情報は各駐車場の連絡先でご確認ください。

番号	名称	月経台数	空き台数	管理者
1	安芸太田口(有)駐車場	00	10	有)三栄開発

WEB サイト
「広島都市圏パーク&ライド駐車場情報」
<http://tma.c-haus.or.jp/pr/>

環境にやさしい自動車専用レーンの導入



共同集配等による都市内物流の効率化



マイカー乗るまあデーの推進 (かしこいクルマの使い方の啓発)

啓発ポスター



WEB サイト
「マイカー乗るまあデーくらぶ」
<http://www.noruma-day.jp/>



2 プログラム期間内に取り組む全施策

プログラム期間内に取り組む全施策を施策体系別に分類しています。

(1) 都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ

ア 公共交通の「生活インフラ^{*}」としての充実・強化

公共交通網の機能強化

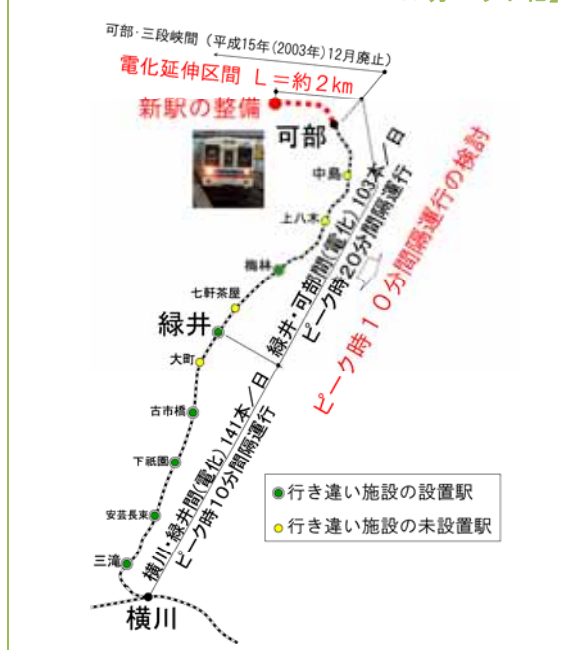
日常生活を支える社会基盤として、広域的な鉄軌道系交通の輸送改善や路面電車のLRV^{*}導入など、公共交通網の機能強化を図ります。

JR線の機能強化

○JR可部線の河戸電化延伸及び緑井・可部間の10分ヘッド化 **重点**

長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸に必要な施設を整備します。また、緑井・可部間のピーク時の10分間隔運行について検討します。
(☞P69、P77)

【JR可部線の河戸電化延伸及び緑井・可部間の10分ヘッド化】



○JR在来線の快速電車の運行

快速電車の運行を拡大します。
(☞P69、P77)

○JR在来線の車内設備の改善、車両の増設

車内設備の改善や新型車両の導入について検討します。
(☞P69)

○JR芸備線の下深川・広島間の10分ヘッド化

下深川・広島間のピーク時の10分間隔運行に必要な新駅や既存駅への行き違い施設の整備について検討します。
(☞P69、P77)

宮島線電車の機能強化(LRT^{*}化の推進)

○超低床車両(LRV^{*})の導入 **重点**

加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両を導入します。
(☞P64、P69、P77)

○急行便の導入

古江駅での追い越し施設の設置及び山陽女子大前駅付近への待避線の設置により急行便を導入します。
(☞P69、P77)

新交通ネットワークの整備

○白島新駅の設置 **重点**

JR山陽本線とアストラムラインの交差部付近に双方の新駅を近接して設置し、相互を連絡します。
(☞P69、P75)

○新交通西風新都線の整備

アストラムラインをJR西広島駅まで延伸し、JR山陽本線とアストラムラインとの結節を図ることについて検討します。
(☞P69、P77)

路面電車の機能強化 (LRT^{*}化の推進)

○超低床車両(LRV^{*})の導入 **重点**

加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両を導入します。

(☞P64、P69、P75、P83)

【超低床車両(LRV^{*})の導入】



○電車優先信号の設置 **重点**

信号交差点での停車時間を短縮するため、電車優先信号を拡大します。

(☞P69、P75)

○電停の統廃合

電停間隔が近い区間において、電停を統廃合することで、電車の速達性を高めます。

(☞P70、P75)

○短絡ルート整備(駅前大橋ルート)

JR広島駅から拡大都心核^{*}への到達時間を短縮するため、短絡ルート(駅前大橋ルート)の整備について検討します。

(☞P70、P75)

○短絡ルート整備(江波線接続ルート)

JR西広島駅から拡大都心核^{*}への到達時間を短縮するため、短絡ルート(江波線接続ルート)の整備について検討します。

(☞P70、P75)

バスの機能強化

○バス走行環境の向上 **重点**

(バス専用レーン等の遵守、PTPS^{*}の導入拡大)

バス専用レーン等の遵守策や公共車両優先システム(PTPS^{*})を拡充します。

(☞P70、P77、P88)

【バス専用レーンの導入例】



【PTPS^{*}が導入され、所要時間が短縮した例】



安佐北区深川(高陽C住区入口)
 ~中区基町(県立総合体育館前)間

◎PTPS^{*}導入前 約39分

↓

◎PTPS^{*}導入後 約33分(約6分短縮)

※広島県警交通規制課調べ

○急行バス・深夜バスの拡充 **重点**

(路線新設、運行本数の増加)

急行バス、深夜バスの運行路線や運行本数などを拡充します。

(☞P70、P77)

○BRT* (Bus Rapid Transit)の導入

バスの定時性、速達性、輸送力を向上させた高度なバスサービス(BRT*)の導入について検討します。

(☞P70、P77)

○バス路線の再編(公共交通連合*の検討)

わかりやすい使いやすいバスネットワークの構築について検討します。

(☞P70、P77)

公共交通サービスの一層のレベルアップ

路面電車の機能強化や運行情報の提供、運賃割引制度の導入など、利用しやすい公共交通サービスの向上に努めます。

路面電車の機能強化 (LRT*化の推進)

○電車ロケーションシステム*の高度化

電車の運行情報などをリアルタイムに電停へ表示するシステムを高度化します。(P69)

【電車ロケーションシステム*の高度化】



○交差点の軌道舗装改良

交差点部分の軌道舗装を軌道ブロック構造に変更し、電車運行の安全性と歩行のしやすさを向上させます。(P64、P69)

○電停施設の改良

電停の延長、幅員の拡幅、上屋の増設など電停施設を改良します。(P64、P70)

○信用乗車方式*の導入

ICカード導入を機に、すべての扉からの乗降を可能とする信用乗車方式*を導入します。(P70、P75)

利用サービスの向上(利用環境)

○バス停及び路面電車電停の上屋、ベンチ等の設置

主要なバス停や路面電車電停に、上屋、ベンチ等を設置するなどバス利用者が使いやすい環境を整備します。(P89)

利用サービスの向上(情報提供)

○交通結節点における公共交通に関する情報の充実

(案内板の充実や乗継情報提供システムの導入等) **重点**

交通結節点において、わかりやすい公共交通案内情報を充実させます。(P76)

○携帯電話等による公共交通に関する情報の提供 (バスロケーションシステム*の導入、

公共交通の経路・乗換検索システムの構築) **重点**

バスの現在地や到着予想時刻の検索・Eメールによる情報提供等を行うシステムを導入します。また、出発地と目的地から、電車やバスなどの複数路線の乗り継ぎを考慮した経路と時刻を検索するシステムを構築します。

○転入者に対する情報提供

公共交通をできるだけ利用してもらうため、区役所の窓口にて転入届を受理する際に、公共交通の時刻表や路線図を提供します。(P87)

○バス停時刻表の改善

表示方法の統一や文字の拡大などバス停時刻表を改善します。

利用サービスの向上(その他)

○昼間割引、乗継割引等の利便性の高い

運賃体系・制度の導入

公共交通の利用促進を図るため、新たな運賃割引制度の導入について検討します。

○アストラムラインの利用しやすい運行ダイヤの編成

利用者のニーズに沿った運行ダイヤを編成します。

○交通系ICカードの利用拡大

公共交通の利用促進につながる交通系ICカードの利用を拡大します。

公共交通サービスのシームレス*化

乗り継ぎの円滑化を図る駅前広場整備など、交通機関相互の連携を強化する取組を進めます。

交通結節点の改善

○ J R 広島駅自由通路等の整備 重点

J R 広島駅自由通路や、新幹線口広場、J R 広島駅と新幹線口の開発地区等とを結ぶペDESTリアンデッキ*を整備します。 (P76)

【 J R 広島駅自由通路等の整備 】

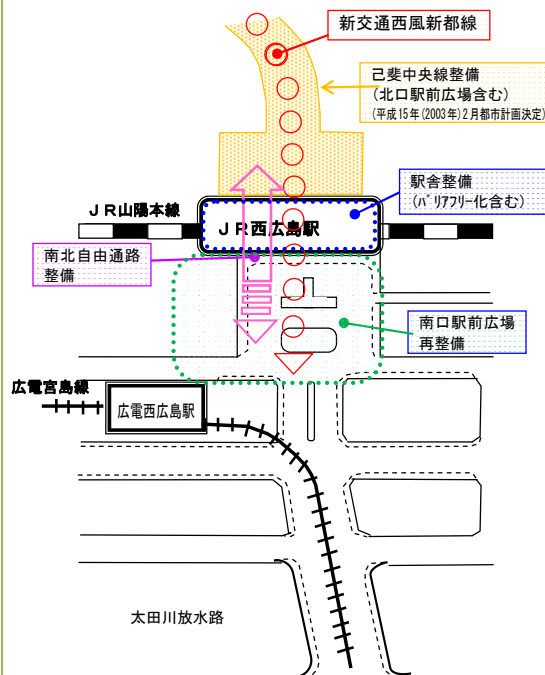


(イメージ写真： J R 岡山駅の東西連絡通路)

○ J R 西広島駅周辺地区交通結節点整備 重点

J R 西広島駅周辺地区における交通結節点整備については、新交通西風新都線等の進ちょくを踏まえ段階的に取り組み、先行整備として南北自由通路や駅舎の整備 (バリアフリー*化を含む。) 等を行います。 (P76)

■ 【 J R 西広島駅周辺地区交通結節点整備 】



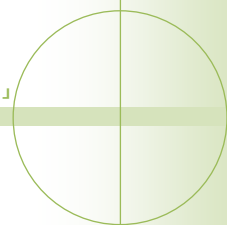
【関連事業の進捗等を踏まえた交通結節点の段階的整備】

- I 期：南北自由通路、駅舎再整備 (バリアフリー*化を含む)、(その他北口広場等暫定整備)
- II 期：己斐中央線及び北口広場の本格整備
- III 期：新交通延伸西風新都線整備に合わせた南口広場等の本格整備

○ J R 広島駅南口広場の再整備

公共交通の乗継利便性や速達性を高め、にぎわい・人が集う空間を形成するため、J R 広島駅南口広場の再編について検討します。 (P76)

第2章 プログラム期間内に取り組む具体的な施策
 2 プログラム期間内に取り組む全施策
 「(1) 都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ」



指 標	目 標 値	現 況 平成20年度(2008年度)	目標数値 平成29年度(2017年度) (【 】は参考値)
公共交通機関の利用者数を増やす	市内関連の公共交通機関利用者数	57万人	60万4千人 【59万2千人<H25>】
公共交通機関の利用満足度を増やす	バスや電車など公共交通機関の利用のしやすさに対して満足している人の割合	62.9%	71% 【67.3%<H25>】

イ 高速性・定時性を備えた「経済インフラ」の整備

自動車専用道路*ネットワークの形成、高速道路IC・空港・港湾アクセスの強化

都心から高規格幹線道路*のICや空港等へのアクセス道路となる、高速性・定時性に優れた「広島高速道路」などの整備を推進し、自動車専用道路*ネットワークの早期形成を実現します。高速道路ICや空港、港湾などの広域交通拠点へのアクセス性が向上することにより、物流・業務などの経済活動の基盤となる広域物流ネットワークを強化し、国際的な競争力の向上や地域経済の活性化を図ります。

自動車専用道路*ネットワークの形成、高速道路IC・空港・港湾アクセスの強化

自動車専用道路*ネットワークの整備等 重点

広島高速道路等の自動車専用道路*(広島高速2号線、3号線、5号線など)や、その関連道路(国道2号広島南道路(平面部)、都市計画道路広島南道路(太田川放水路渡河部)、都市計画道路矢賀間所線、都市計画道路矢賀大州線外1、都市計画道路東雲線外1、県道温品二葉の里線、市道安芸1区平原線、市道安芸1区中野瀬野線、市道安芸1区瀬野線、市道安芸1区上瀬野線)を整備します。

【整備事例(広島高速2号線)】



広域的な交流・連携の促進

近隣市町に連絡する主要な国県道などの広域連絡幹線道路網の計画的な整備により、近隣市町との交流・連携を促進するとともに、中四国地方における中心的な役割を担う地方中枢都市として、拠点性・中枢性を強化します。

広域的な交流・連携の促進

近隣市町を連絡する広域連絡幹線道路網の整備

広域的な幹線道路(国道433号、国道488号、県道広島豊平線、県道五日市筒賀線、県道白砂玖島線など)を整備します。

指 標	目 標 値	現 況 平成 20 年度(2008 年度)	目 標 数 値 平成 29 年度(2017 年度) (【 】は参考値)
道路の混雑度が1.25 以上の箇所を減らす	道路交通センサスでの一般交通 量調査箇所のうち、平日の混雑度	51 箇所 (平成 17 年(2005 年) センサスペース)	現況より 1 割削減 【現況より 1 割削減<H25>】

混雑度が 1.25 を超えると、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態となる。

ウ 自転車の「都市交通手段」としての復権

安全で快適な自転車空間の確保

安全で快適な自転車走行空間を確保するため、河岸緑地等を活用しながら、自転車走行空間ネットワークの整備を行います。また、レンタサイクルの導入など、利用促進策を検討します。

自転車走行空間ネットワークの整備 **重点**

デルタ市街地の歩道における歩行者・自転車の視覚的分離を中心とした自転車走行空間ネットワーク計画に、歩行者・自転車の物理的分離や車道への自転車専用通行帯の計画を加え、発展させて、順次事業を展開します。 (P63、P81)

【歩道における視覚的分離の整備事例】



レンタサイクル(コミュニティサイクル)

システムの導入 **重点**

自転車の利用促進や国内外からの観光客の利便性の向上の観点から、コミュニティサイクル*システムを導入します。

(P81)

【社会実験の様子(平成21年度(2009年度))】



放置自転車対策の推進

駐輪場の整備、自転車利用者への指導啓発活動、放置自転車の撤去を柱に、放置自転車対策に取り組めます。

駐輪場の整備

駐車場の転用などにより、駐輪場の整備を行います。
(P81、P88)

【小町駐輪場】



自転車利用者への指導啓発活動

駐輪指導員による街頭・訪問指導などを行います。
(P81)

放置自転車の撤去

放置規制区域内の即日撤去や放置規制区域外の長期間（7日間）の放置が認められるものについて撤去を行います。
(P81)

建築物における駐輪場の附置義務基準の見直し

建築物における駐輪場の附置義務基準の見直しにより、オフィスビルにも附置義務を課すなど、駐輪スペースの確保を図ります。
(P81)

自転車利用者のマナーアップの啓発

自転車の事故を減らすため、自転車の走行しやすい環境整備を行うとともに、自転車の通行ルールやマナーなどを周知し、安全で快適に自転車が利用できる環境づくりを行います。

自転車の交通ルール・マナーの周知

街頭キャンペーンなどにより、自転車の交通ルール・マナーの周知を図ります。
(P81)

指 標	目 標 値	現 況 平成 20 年度(2008 年度)	目 標 数 値 平成 29 年度(2017 年度) 【 】は参考値
デルタ内の歩道 ¹ における歩行者・自転車の分離の整備率を上げる	市中心部の歩道内において歩行者と自転車を視覚的又は物理的に分離した延長比	22% (5.4km/25.1km)	100%(25.1km/25.1km) 【67%(16.7km/25.1km)<H25>】
自転車通行量を増やす	市内(デルタ内)の自転車通行量	19,185 台 ²	現況より 2 割増加 ² 【現況より 1 割増加< H25>】
放置規制区域内及びその周辺の放置自転車等の台数を減らす	放置規制区域内及びその周辺における毎月の 1 平日の放置自転車等台数の平均値	3,047 台 ³	【2,500 台<H25>】
自転車の交通事故件数を減らす	市内の自転車が関係した交通事故件数	1,652 件 ⁴	【1,400 件< H22>】 ⁵

- 1 デルタ市街地内において、特に歩行者と自転車が混在する有効幅員 3.5m以上の自転車歩行者道を対象
- 2 対象地点は、西方面、東方面、北方面各 2 地点の交通量。平成 22 年度(2010 年度)に策定予定の自転車走行空間整備計画を踏まえ、目標数値を再設定
- 3 平成 20 年(2008 年)4 月～平成 21 年(2009 年)3 月までの毎月の 1 平日の平均値
- 4 平成 20 年(2008 年)1 月～12 月の件数
- 5 第 8 次交通安全計画で定めた平成 22 年(2010 年)の目標数値である交通事故件数 7,000 件以下。このうち、自転車が関係した交通事故件数は、全体の 20%を設定
平成 23 年度(2011 年度)に策定予定の第 9 次交通安全計画を踏まえ、目標数値を再設定

エ 人が安全で自由に移動できる交通環境の整備

生活交通の確保

高齢化の進展に伴い、移動手段の選択が限られる市民の増加が予想される中、こうした市民の日常的な移動手段を確保し社会参加を促進するため、地域の実情に応じた交通サービスの導入など生活交通の維持・確保を図ります。

生活交通を維持するためのバス運行対策

生活交通路線として必要な乗合バス路線の運行に対し、欠損額の一部を補助することにより、バスの運行を確保します。

地域主体の乗合タクシー等の導入

乗合タクシー*の導入など、地域が主体となって生活交通を確保しようとする取組を支援します。

(P89)

【山本地区乗合タクシー（安佐南区山本地区）】



高齢者が利用しやすい移動手段の開発促進と

その普及、安全な移動環境の整備

重点

高齢者が利用しやすい自動車や自転車、車いす等の開発促進とその普及や、安全な移動環境の整備に取り組みます。

環境負荷の低減

地球温暖化問題に対応するため、人・環境にやさしい低公害バスの導入や道路照明灯の省エネ化の推進、環境対応車の普及を図るためのインフラ整備、自動車から公共交通や自転車等への転換を促す取組などを進めます。

低公害バスの導入 **重点**

低公害バスを導入します。

道路照明灯の省エネ化の推進

省エネルギータイプとなっていない道路照明灯（水銀ランプ）について、球切れによる取替の際に、消費電力の少ない省エネルギータイプのランプ（高圧ナトリウムランプ*など）に転換します。

【整備イメージ（高圧ナトリウムランプ）】



環境対応車等が安心して走行可能となる

インフラ整備 **重点**

電動バス、電気自動車等の環境対応車の導入に必要な走行空間や充電施設の整備などにより、環境対応車等を活用したまちづくりを推進します。

自転車走行空間ネットワークの整備 **重点**

デルタ市街地の歩道における歩行者・自転車の視覚的分離を中心とした自転車走行空間ネットワーク計画に、歩行者・自転車の物理的分離や車道への自転車専用通行帯の計画を加え、発展させて、順次事業を展開します。（ P59、P81 ）

都心循環バスの導入

生活者・来訪者が容易に街を回遊できるようにするため、都心を循環するバスの導入について検討します。（ P82 ）

パーク&ライド駐車場の充実 **重点**

パーク・アンド・ライド駐車場情報の充実や、商業施設の駐車場を活用した取組の拡大を図ります。（ P86 ）

環境にやさしい自動車専用レーンの導入 **重点**

相乗り車両等が通行できる専用レーンの導入を検討します。（ P86 ）

トランジットモールの導入 **重点**

一般の自動車交通を排除して、バスや路面電車など公共交通機関を配して、歩行者の安全と交通手段の双方を確保した空間づくりを推進します。（ P83、P86 ）

共同集配、荷さばき施設の整備 **重点**

物流の効率化による環境負荷の軽減を図るため、市中心部の商店街を対象とした共同集配や、共同荷さばき駐車施設などの荷さばき対策を行います。（ P82、P86 ）

マイカー乗るまゝデーの推進 **重点**

（ノーマイカーデー運動）

地球温暖化の防止に貢献する行動の輪を広げていくため、クルマの利用を控えて、徒歩や自転車、公共交通機関といった環境にやさしい交通行動の実践を呼びかけるなど、かっこいいクルマの使い方について意識啓発を行います。（ P84、P86 ）

バリアフリー*化の推進

あらゆる人が安全かつ快適に目的地まで移動できるよう、既存交通機関・交通施設のバリアフリー*化を促進するとともに、主要な駅や公共施設の周辺を中心にした歩道のバリアフリー*化を進めます。また、市民全体が交通バリアフリー*についての理解や意識を高めていく心のバリアフリー*化の取組を進めます。

既存交通機関及び交通施設のバリアフリー*化

超低床車両(LRV*)の導入 **重点**

加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両を導入します。

(P51、P52、P69、P75、P77、P83)

低床バスの導入 **重点**

ノンステップバス*を導入します。

【低床バス】



旅客施設のバリアフリー*化

1日当たりの利用者数が5千人以上の鉄・軌道駅をバリアフリー*化します。(P76)

交差点の軌道舗装改良

交差点部分の軌道舗装を軌道ブロック構造に変更し、電車運行の安全性と歩行のしやすさを向上させます。(P54、P69)

【交差点の軌道舗装改良】



現状



軌道ブロック構造

電停施設の改良

電停の延長、幅員の拡幅、スロープの改良など電停施設を改良します。(P54、P70)

【電停施設の改良事例(市役所前電停)】



道路のバリアフリー化

道路のバリアフリー化

主要な駅（広島駅等）の周辺や公共施設（公民館等）の周辺を中心に、歩道をバリアフリー化します。

【整備事例（広島駅周辺地区）】



心のバリアフリー化

心のバリアフリー化の推進

（広報活動、啓発活動等）

広報活動、啓発活動等を通じて、バリアフリー化に関する市民の理解を深めるとともに、その実施に関する市民の協力を求めるよう努めます。

【NPO法人きっかけづくりの会が作成した啓発冊子】



安全で快適な歩行者空間の確保

歩道の整備、あんしん歩行エリア[※]の整備、電線類の地中化による無電柱化などを進め、歩行者が歩きやすい環境を確保します。また、できるだけ公共交通機関を利用して広島市民球場に来場できるように、広島市民球場への歩行者用道路の整備を進めます。さらに、市民の交通安全教育、意識啓発にも努めます。

歩道の整備

自動車交通量が多い幹線道路などで、歩道が狭く通学路として危険な区域を中心に、歩道を整備します。

(P81)

・県道 広島中島線 ほか

あんしん歩行エリア[※]の整備

広島駅地区、舟入地区、庚午地区、五日市地区など9地区において、国、公安委員会と連携して歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保します。

【整備イメージ】

The diagram illustrates various urban improvement measures for pedestrian safety and comfort. It features a central map of a city grid with colored overlays indicating different zones and projects. Surrounding the map are four informational boxes:

- 歩行空間の整備** (Pedestrian Space Improvement): Includes sidewalk expansion, utility undergrounding, and bicycle lane improvements.
- 信号機等の整備** (Traffic Signal and Equipment Improvement): Includes traffic signal optimization and pedestrian crossing improvements.
- 交差点の改良** (Intersection Improvement): Includes intersection expansion and traffic signal optimization.
- 歩行者・自転車を優先するゾーンの形成** (Formation of Priority Zones for Pedestrians and Bicyclists): Includes speed limits and designated pedestrian/bicycle lanes.

(国土交通省ホームページより)

電線類の地中化による無電柱化

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などを整備し、道路から電柱をなくします。 (P73)

- ・都市計画道路 御幸橋三篠線
- ・県道 東海田広島線（城北通り）
- ・市道 中1区駅前吉島線（駅前通り）
- ・市道 中1区鷹野橋宇品線（鷹野橋）
- ・市道 中2区吉島観音線（吉島）
- ・市道 中2区中島吉島線（吉島通り）
- ・市道 中3区中広宇品線（城南通り）
- ・市道 南4区中広宇品線（翠町）
- ・市道 西1区駅前観音線（中広通り）ほか

【整備事例（市道東5区天満矢賀線（あけぼの通り））】



広島市民球場への歩行者用道路整備

J R 広島駅と広島市民球場を結ぶ歩行者用道路を整備します。

交通安全意識の高揚

交通安全教室の開催や交通安全運動の実施など、交通安全教育や普及啓発活動を推進します。 (P81)

【交通安全教室（シルバーナイトスクール）】



生活道路の整備

拡幅や線形の改善、隔切り、歩道の確保など生活道路の整備により、交通機能だけでなく、市民の出会いや語らいなどの生活空間としての機能も向上させ、豊かで潤いのある市民生活をサポートします。

生活道路の整備

地域生活に密着した道路を整備します。

【整備事例（安佐北区可部地区）】

整備前



整備後



都市内移動の円滑化

路面電車の機能強化やバスサービスの改善など公共交通網の機能強化を進めるとともに、都市計画道路などの整備を行い、都市内移動をスムーズにします。また、バイパス整備などの抜本的な対策だけでなく、交差点改良等のきめ細やかな対策も実施し、局所的な渋滞の解消などの渋滞対策を推進します。

J R 線の機能強化

J R 可部線の河戸電化延伸 **重点**

及び緑井・可部間の 10 分ヘッド化

長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸に必要な施設を整備します。また、緑井・可部間のピーク時の 10 分間隔運行について検討します。

(P51、P77)

J R 在来線の快速電車の運行

快速電車の運行を拡大します。 (P51、P77)

J R 在来線の車内設備の改善、車両の増設

車内設備の改善や新型車両の導入について検討します。 (P51)

J R 芸備線の下深川・広島間の 10 分ヘッド化

下深川・広島間のピーク時の 10 分間隔運行に必要な新駅や既存駅への行き違い施設の整備について検討します。 (P51、P77)

宮島線電車の機能強化(L R T * 化の推進)

超低床車両(L R V *)の導入 **重点**

加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両を導入します。

(P51、P64、P77)

急行便の導入

古江駅での追い越し施設の設置及び山陽女子大前駅付近への待避線の設置により急行便を導入します。 (P51、P77)

新交通ネットワークの整備

白島新駅の設置 **重点**

J R 山陽本線とアストラムラインの交差点付近に双方の新駅を近接して設置し、相互を連絡します。

(P51、P75)

新交通西風新都線の整備

アストラムラインを J R 西広島駅まで延伸し、J R 山陽本線とアストラムラインとの結節を図ることについて検討します。 (P51、P77)

路面電車の機能強化(L R T * 化の推進)

超低床車両(L R V *)の導入 **重点**

加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両を導入します。

(P52、P64、P75、P83)

電車優先信号の設置 **重点**

信号交差点での停車時間を短縮するため、電車優先信号を拡大します。 (P52、P75)

電車ロケーションシステム[※]の高度化

電車の運行情報などをリアルタイムに電停へ表示するシステムを高度化します。 (P54)

交差点の軌道舗装改良

交差点部分の軌道舗装を軌道ブロック構造に変更し、電車運行の安全性と歩行のしやすさを向上させます。 (P54、P64)

電停施設の改良

電停の延長、幅員の拡幅、上屋の増設など電停施設を改良します。(P54、P64)

電停の統廃合

電停間隔が近い区間において、電停を統廃合することで、電車の速達性を高めます。(P52、P75)

信用乗車方式*の導入

ICカード導入を機に、すべての扉からの乗降を可能とする信用乗車方式*を導入します。(P54、P75)

短絡ルート整備(駅前大橋ルート)

JR 広島駅から拡大都心核*への到達時間を短縮するため、短絡ルート(駅前大橋ルート)の整備について検討します。(P52、P75)

短絡ルート整備(江波線接続ルート)

JR 西広島駅から拡大都心核*への到達時間を短縮するため、短絡ルート(江波線接続ルート)の整備について検討します。(P52、P75)

バスの機能強化

バス走行環境の向上 **重点**

(バス専用レーン等の遵守、PTPS*の導入拡大)

バス専用レーン等の遵守策や公共車両優先システム(PTPS*)を拡充します。(P52、P77、P88)

急行バス・深夜バスの拡充 **重点**

(路線新設、運行本数の増加)

急行バス、深夜バスの運行路線や運行本数などを拡充します。(P53、P77)

BRT* (Bus Rapid Transit)の導入

バスの定時性、速達性、輸送力を向上させた高度なバスサービス(BRT*)の導入について検討します。(P53、P77)

バス路線の再編(公共交通連合*の検討)

わかりやすい使いやすいバスネットワークの構築について検討します。(P53、P77)

拠点地区を連絡する街路の整備

拠点地区を連絡する街路の整備

一定の都市機能の集積と交通結節機能がある拠点地区(西風新都、西広島駅周辺、宇品、横川、井口・商工センター、古市、大町、緑井、可部、高陽、船越、五日市など)を連絡する街路を整備します。

- ・都市計画道路 長束八木線(3工区)
- ・都市計画道路 霞庚午線(8・9工区)
- ・都市計画道路 中筋温品線(1・6工区)

良好な市街地を形成する街路の整備

良好な市街地を形成する街路の整備

良好な市街地を形成する街路を整備します。

- ・都市計画道路 寿老地中地線(11工区)
- ・都市計画道路 吉島観音線外1
- ・都市計画道路 駅前線
- ・都市計画道路 西原山本線(2工区)
- ・都市計画道路 畑口寺田線(1-1工区)外1

【整備事例(都市計画道路 西原山本線)】



市内幹線道路網の整備

市内幹線道路網の整備

主要な県道・市道の改良を計画的に実施します。

- ・県道 広島中島線
- ・県道 広島湯来線
- ・県道 久地伏谷線
- ・県道 中山尾長線
- ・県道 伴広島線
- ・県道 勝木安古市線
- ・市道 安芸4区103号線(矢野中央線)
(1工区)

【整備事例(県道 勝木安古市線)】



市街地整備等を支援する街路の整備

市街地整備等を支援する街路の整備

段原東部地区の再開発を支援する街路を整備します。

- ・都市計画道路 東雲大州線外1
- ・都市計画道路 比治山東雲線
- ・都市計画道路 段原蟹屋線外1

道路と鉄道の立体交差化

道路と鉄道の立体交差化

広島市の東部地区(府中町、広島市南区・安芸区、海田町)において、踏切事故や交通渋滞の解消による交通機能の強化と一体的な市街地の形成を図るため、鉄道を連続的に高架化する連続立体交差事業を実施します。

【整備イメージ】



局所的な渋滞対策

交差点交通処理の見直しによる渋滞対策

平成14年度(2002年度)から、デルタ市街地を中心に、県警や国土交通省と連携して、交差点の信号や、区画線、交通規制の見直しによる渋滞対策を進めています。

【整備事例(広島西飛行場入口交差点)】

(整備前)



(整備後)

右折レーンの延長



都市の防災構造化の促進

橋りょうの耐震補強、電線類の地中化による無電柱化、道路法面防災を進め、防災機能の高い都市を形成します。また、広域避難路や緊急輸送道路などの整備を行い、都市の防災機能の向上に努めます。

橋りょうの耐震補強

市内の緊急輸送道路*等にある橋りょうのうち、橋脚の耐震補強が必要な橋りょうの対策を進めます。

広域避難路及び緊急輸送道路の整備

都市計画道路霞庚午線や都市計画道路広島南道路（太田川放水路渡河部）などを整備します。

電線類の地中化による無電柱化

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などを整備し、道路から電柱をなくします。 (P67)

道路法面防災

崩壊や落石等の恐れがある危険な道路法面を整備します。

- ・ 国道191号（小河内） など

【整備事例（国道191号）】



第2章 プログラム期間内に取り組む具体的な施策

2 プログラム期間内に取り組む全施策

「(1) 都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ」

指 標		目 標 値	現 況 平成20年度(2008年度)	目 標 数 値 平成29年度(2017年度) (【 】は参考値)
交通機関及び交通施設のバリアフリー化率	低床路面電車を増やす	市内を運行する低床路面電車の編成数	22 編成	27 編成 【23 編成<H25>】
	低床バスを増やす	主に市内を運行経路とする路線のノンステップバスの車両数	61 台	106 台 【86 台<H25>】
	特定旅客施設のバリアフリー化率を上げる	利用者数5千人以上の市内の鉄道・軌道駅(21駅)のうち、バリアフリー化された駅の割合	71% (15 駅/21 駅)	100% (21 駅/21 駅) 【95% (20 駅/21 駅)<H25>】
道路のバリアフリー化率を上げる		広島駅、横川駅、五日市駅、新井口駅の各駅から周辺の主要な施設までの経路のバリアフリー化率	73% (5,500m/7,570m)	100%<H22> (7,570m/7,570m)
電線類地中化道路整備率を上げる		電線類が地中化された道路の整備率	72.1% (62.6km/86.8km)	【74.9% (65km/86.8km)<H25>】 ²
交通事故による死者数を減らす		市内の年間交通事故死傷者数	36 人 ¹	【30 人<H22>】 ³
交通事故件数を減らす		市内の年間交通事故件数	7,572 件 ¹	【7,000 件<H22>】 ³
高齢者の交通事故件数を減らす		市内の高齢者が関係した交通事故件数	1,715 件 ¹	【1,400 件<H22>】 ³
広域避難路の整備率を上げる		市内の広域避難路に指定されている道路の整備率	75% (88.8km/116.4km)	87% (101.3km/116.4km) 【85% (98.7km/116.4km)<H25>】

1 平成20年(2008年)1月～12月の件数

2 第6期無電柱化推進計画(平成25年度(2013年度)まで)が未策定のため、従来の位置付け路線(第5期計画)を基に設定

3 第8次交通安全計画で定めた平成22年(2010年)の目標数値である交通事故による死者数30人以下、交通事故件数7,000件以下。このうち、高齢者が関係した交通事故件数は、全体の20%を設定
平成23年度(2011年度)に策定予定の第9次交通安全計画を踏まえ、目標数値を再設定

(2) 都市の魅力づくりに貢献する交通へ

ア 「行きよい」都心づくりのための交通環境の整備

交通結節点から拡大都心核*への公共交通アクセスの強化

市民や来訪者が容易に都心にアクセスできるように、路面電車の機能強化など、都心周辺の交通結節点から拡大都心核*への公共交通機関のアクセス強化を図ります。

路面電車の機能強化（LR T*化の推進）

○超低床車両（LR V*）の導入 **重点**

加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両を導入します。

（ P52、P64、P69、P83 ）

○電車優先信号の設置 **重点**

信号交差点での停車時間を短縮するため、電車優先信号を拡大します。

（ P52、P69 ）

○電停の統廃合

電停間隔が近い区間において、電停を統廃合することで、電車の速達性を高めます。

（ P52、P70 ）

○信用乗車方式*の導入

ICカード導入を機に、すべての扉からの乗降を可能とする信用乗車方式*を導入します。

（ P54、P70 ）

○短絡ルート整備（駅前大橋ルート）

J R 広島駅から拡大都心核*への到達時間を短縮するため、短絡ルート（駅前大橋ルート）の整備について検討します。

（ P52、P70 ）

○短絡ルート整備（江波線接続ルート）

J R 西広島駅から拡大都心核*への到達時間を短縮するため、短絡ルート（江波線接続ルート）の整備について検討します。

（ P52、P70 ）

新交通ネットワークの整備

○白島新駅の設置 **重点**

J R 山陽本線とアストラムラインの交差点付近に双方の新駅を近接して設置し、相互を連絡します。

（ P51、P69 ）

【白島新駅の設置】



交通結節点の乗り換え利便性の向上

複数の交通機関が結節する交通結節点において、円滑な乗り継ぎができるように、結節機能の強化や交通機関相互の連携強化など、乗り換え利便性を向上します。

交通結節点の改善

○JR広島駅自由通路等の整備 **重点**

JR広島駅自由通路や、新幹線口広場、JR広島駅と新幹線口の開発地区等とを結ぶペDESTリアンデッキ*を整備します。(P55)

○JR西広島駅周辺地区交通結節点整備 **重点**

JR西広島駅周辺地区における交通結節点整備については、新交通西風新都線等の進ちょくを踏まえ段階的に取り組み、先行整備として南北自由通路や駅舎の整備(バリアフリー*化を含む)等を行います。(P55)

○JR広島駅南口広場の再整備

公共交通の乗継利便性や速達性を高め、にぎわい・人が集う空間を形成するため、JR広島駅南口広場の再編について検討します。(P55)

利用サービスの向上(情報提供)

○交通結節点における公共交通に関する情報の充実 (案内板の充実や乗継情報提供システムの導入等) **重点**

交通結節点において、わかりやすい公共交通案内情報を充実させます。(P54)

交通施設のバリアフリー*化

○旅客施設のバリアフリー*化

1日当たりの利用者数が5千人以上の鉄・軌道駅をバリアフリー*化します。(P64)

郊外から交通結節点までの公共交通サービスの充実・強化

近づきやすい都心となるように、JR快速列車の運行拡大やバスの走行環境の向上など、郊外から都心周辺の交通結節点までの公共交通サービスの充実・強化を図ります。

JR線の機能強化

○JR可部線の河戸電化延伸及び緑井・可部間の

10分ヘッド化 **重点**

長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸に必要な施設を整備します。また、緑井・可部間のピーク時の10分間隔運行について検討します。

(P51、P69)

○JR在来線の快速電車の運行

快速電車の運行を拡大します。

(P51、P69)

○JR芸備線の下深川・広島間の10分ヘッド化

下深川・広島間のピーク時の10分間隔運行に必要な新駅や既存駅への行き違い施設の整備について検討します。

(P51、P69)

宮島線電車の機能強化(LRT*化の推進)

○超低床車両(LRV*)の導入 **重点**

加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両を導入します。(P51、P64、P69)

○急行便の導入

古江駅での追い越し施設の設置及び山陽女子大前駅付近への待避線の設置により急行便を導入します。(P51、P69)

新交通ネットワークの整備

○新交通西風新都線の整備

アストラムラインをJR西広島駅まで延伸し、JR山陽本線とアストラムラインとの結節を図ることについて検討します。(P51、P69)

バスの機能強化

○バス走行環境の向上 **重点**

(バス専用レーン等の遵守、PTPS*の導入拡大)

バス専用レーン等の遵守策や公共車両優先システム(PTPS*)を拡充します。(P52、P70、P88)

○急行バス・深夜バスの拡充 **重点**

(路線新設、運行本数の増加)

急行バス、深夜バスの運行路線や運行本数などを拡充します。(P53、P70)

○BRT*(Bus Rapid Transit)の導入

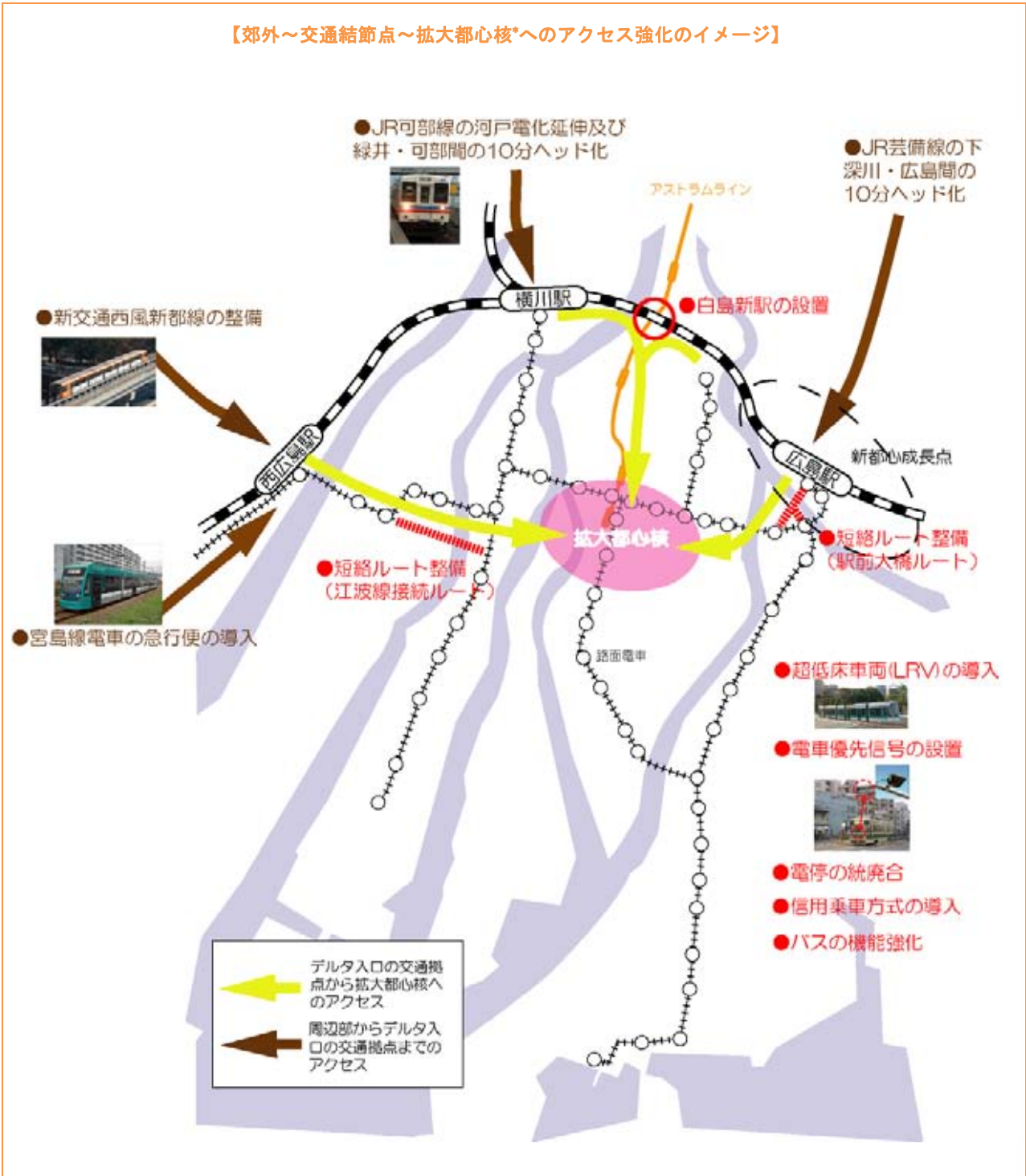
バスの定時性、速達性、輸送力を向上させた高度なバスサービス(BRT*)の導入について検討します。

(P53、P70)

○バス路線の再編(公共交通連合*の検討)

わかりやすい使いやすいバスネットワークの構築について検討します。(P53、P70)

【郊外～交通結節点～拡大都心核へのアクセス強化のイメージ】



都心を通過する自動車交通の排除

通過交通が都心を迂回する機能を有する道路を整備します。通過交通の流入抑制により、都心の交通環境を改善し、今まで以上に行きよい都心づくりを目指します。

○広島高速道路の整備

- ・広島高速2号線
- ・広島高速3号線

(P57)

○良好な市街地を形成する街路の整備

- ・都市計画道路 吉島観音線外1

(P71)

○広島高速道路の関連道路の整備

- ・国道2号 広島南道路(平面部)
- ・都市計画道路 広島南道路(太田川放水路渡河部)

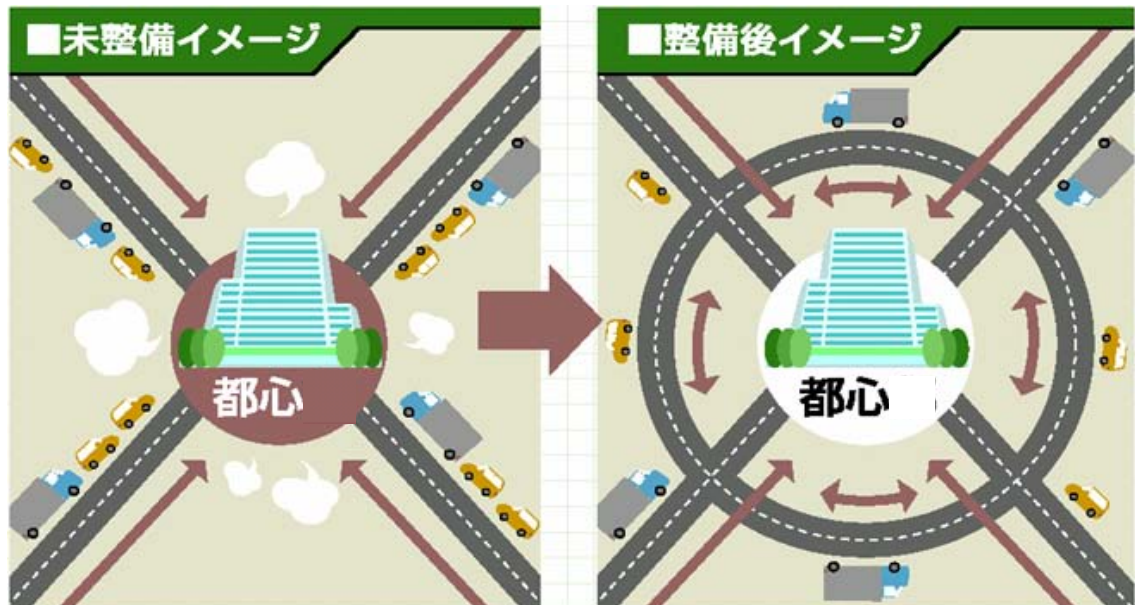
(P57)

○拠点地区を連絡する街路の整備

- ・都市計画道路 中筋温品線(1・6工区)

(P70)

【都心を通過する自動車交通の排除イメージ】



指 標		目 標 値	現 況 平成20年度(2008年度)	目 標 数 値 平成29年度(2017年度) (【 】は参考値)
拡大都心核*まで1時間到達エリアカバー率を上げる		市街化区域内で公共交通機関により拡大都心核*まで1時間で到達できる範囲(1kmメッシュ)の割合	81.6% (H19年値)	現況より増加
交通結節点から拡大都心核*までの所要時間を減らす	J R 広島駅から拡大都心核*まで	J R 広島駅、J R 横川駅、J R 西広島駅から紙屋町までの路面電車もしくはバスの朝ラッシュにおける平均所要時間	8分 (H19年値)	現況より短縮
	J R 横川駅から拡大都心核*まで		9分 (H19年値)	現況より短縮
	J R 西広島駅から拡大都心核*まで		14分 (H19年値)	現況より短縮
都心を迂回する機能を有する道路の整備率を上げる		都心から通過交通を排除するため、都心を迂回する機能を有する道路の整備率	57% (33.9km)	86% (51.5km) 【82% (49.3km) <H25>】

イ 都心の回遊性・にぎわいを創出する交通環境の整備

安全で快適な歩行者・自転車空間の確保

歩行者優先の空間整備や歩道上の歩行者と自転車の分離などにより、安全で快適な歩行者・自転車空間を確保し、都心を訪れた人にとって歩きやすく、自転車でも快適に移動できる回遊性の高い交通環境整備を進めます。

自転車で移動しやすい環境づくりの推進

○自転車走行空間ネットワークの整備 **重点**

デルタ市街地の歩道における歩行者・自転車の視覚的分離を中心とした自転車走行空間ネットワーク計画に、歩行者・自転車の物理的分離や車道への自転車専用通行帯の計画を加え、発展させて、順次事業を展開します。 (P59、P63)

○レンタサイクル (コミュニティサイクル*)

システムの導入 **重点**

自転車の利用促進や国内外からの観光客の利便性の向上の観点から、コミュニティサイクル*システムを導入します。 (P59)

○駐輪場の整備

駐車場の転用などにより、駐輪場の整備を行います。 (P60、P88)

○自転車利用者への指導啓発活動

駐輪指導員による街頭・訪問指導などを行います。 (P60)

○放置自転車の撤去

放置規制区域内の即日撤去や放置規制区域外の長期間 (7日間) の放置が認められるものについて撤去を行います。 (P60)

○建築物における駐輪場の附置義務基準の見直し

建築物における駐輪場の附置義務基準の見直しにより、オフィスビルにも附置義務を課すなど、駐輪スペースの確保を図ります。 (P60)

【レンタサイクル(コミュニティサイクル*) システムの導入】



広島市での社会実験 (平成 21 年度実施)



パリのレンタサイクルシステム

交通環境の整備

○歩道の整備

快適で移動しやすい歩行環境を整備します。

(P66)

交通安全意識の高揚

○交通安全意識の高揚

交通安全教室の開催や交通安全運動の実施など、交通安全教育や普及啓発活動を推進します。

(P67)

○自転車の交通ルール・マナーの周知

街頭キャンペーンなどにより、自転車の交通ルール・マナーを周知します。

(P60)

都心における移動の円滑化

都心を訪れた人にとって歩きやすく、自転車や公共交通でも快適に移動できる回遊性の高い交通環境整備を進めます。

都心循環バスの導入

○都心循環バスの導入

生活者・来訪者が容易に街を回遊できるようにするため、都心を循環するバスの導入について検討します。
(P63)



平成 21 年度 社会実験ルート（広島市）



仙台市で運行する循環バス

荷さばきの効率化

○路上荷さばきの自粛（路上荷さばきのルール化）

道路上に荷さばき専用スペースを確保しつつ、駐車場所や駐車時間を限定するルールづくりにより、荷さばきスペースの効果の最大化を図ります。

○共同集配、共同荷さばき施設の整備 **重点**

市中心部の商店街を対象とした共同集配や、共同荷さばき駐車施設などの荷さばき対策を行います。

(P63、P86)

【共同集配社会実験（平成 21 年度（2009 年度） 広島市実施）】



○荷さばきスペースの確保

（路外荷さばき施設の設置）

建築物における駐車場の附置義務基準の見直しにより、路外における荷さばき車両の駐車スペースの確保を図ります。

道路空間や公共交通機関の観光資源としての活用

路面電車など公共交通機関を観光資源としてとらえ、都市景観に配慮した新型車両の導入や、それを活用した観光インフォメーション電車の運行など、都市の特色を生かした取組を進めるとともに、平和大通りなどの道路空間についても、都心の回遊性の向上、にぎわいの創出に努め、都心の魅力を向上するための交通環境整備に努めます。

路面電車の観光資源化等

○超低床車両(LRV*)の導入 **重点**

デザイン性に優れた超低床構造の高性能車両を導入します。また、それを活用した観光インフォメーション電車の運行や、車内で飲食ができる新たな観光電車の実用化の検討に取り組みます。

(P52、P64、P69、P75)

【超低床車両(LRV*)の観光資源としての活用例】



○商業・文化・スポーツ施設等と連携した

公共交通機関の利用促進策の充実

公共交通機関を利用した来店者等の特典を付与するなど、商業施設等と連携した利用促進策を充実させます。

(P89)

賑わい空間の創出

○平和大通りリニューアル事業 **重点**

平和大通りを魅力ある空間に再生することを目的として、平成14年(2002年)10月に取りまとめた平和大通りリニューアル事業の基本方針に基づきリニューアル事業(平和大橋東詰めからクリスタルプラザまでの北側緑地帯再整備・平和大橋上流側歩道橋の整備)を推進します。

○トランジットモール*の導入 **重点**

一般の自動車交通を排除して、バスや路面電車など公共交通機関を配して、歩行者の安全と交通手段の双方を確保した空間づくりを推進します。

(P63、P86)

【トランジットモール*の導入】



沖縄県那覇市での導入例



欧州での導入例

(国土交通省ホームページより)

都心の一定区域への自動車流入抑制

都心において、人と公共交通を中心としたまちづくりを進めるため、都心の一定区域への自動車の流入抑制について検討を進めます。

市民の意識啓発

○マイカー乗るまっデーの推進 重点

(ノーマイカーデー運動*)

地球温暖化の防止に貢献する行動の輪を広げていくため、クルマの利用を控えて、徒歩や自転車、公共交通機関といった環境にやさしい交通行動の実践を呼びかけるなど、かしこいクルマの使い方について意識啓発を行います。 (P63、P86)

自動車交通の総量抑制

○ロードプライシング*の導入

都心の一定区域に流入する自動車交通を、課金等により抑制するロードプライシング*について、実施可能性や課題を研究します。 (P86)

指 標	目 標 値	現 況 平成20年度(2008年度)	目 標 数 値 平成29年度(2017年度) (【 】は参考値)
都心における歩行空間等の交通環境の満足度を上げる	都心における歩行のしやすさ、自転車の走行のしやすさなど都心の交通環境に関して満足している人の割合	41.1%	52% 【48%<H25>】

(3) 都市経営の効率化に貢献する交通へ

ア 交通需要マネジメント*の推進

交通需要の平準化

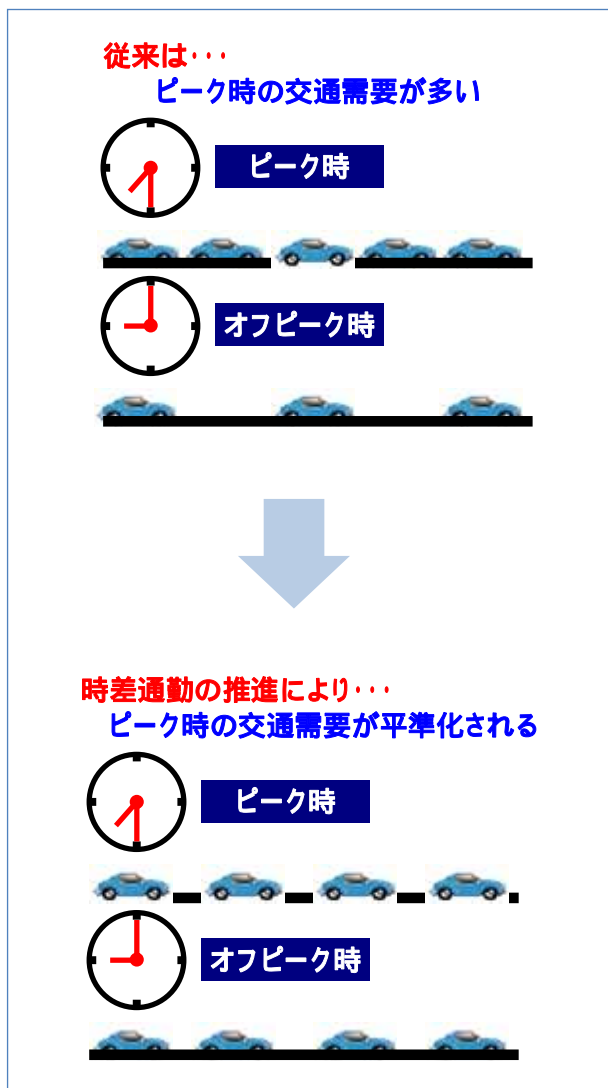
ピーク時の交通をオフピーク時にシフトさせる時差通勤*など、交通需要の時間的な平準化を推進します。

交通需要の平準化

時差通勤*の推進

先導的な取組として、市内の主要企業に対して働きかけを行うなど、時差通勤*の推進に努めます。

(P88)



【時差通勤*の推進】

自動車交通の総量抑制

環境問題や都市交通問題に対応するため、日常的な自動車交通を徒歩や自転車、公共交通への転換促進を図るなど、自動車交通の総量を抑制する取組を推進します。

パーク＆ライドの推進強化

パーク＆ライド駐車場の充実 **重点**

パーク・アンド・ライド駐車場情報の充実や、商業施設の駐車場を活用した取組の拡大を図ります。

(P63)

市中心部の物流効率化の促進

共同集配、荷さばき施設の整備 **重点**

市中心部の商店街を対象とした共同集配や、共同荷さばき駐車施設などの荷さばき対策を行います。

(P63、P82)

環境にやさしい自動車専用レーンの導入

環境にやさしい自動車専用レーンの導入 **重点**

相乗り車両等が通行できる専用レーンの導入を検討します。

(P63)

ロードプライシング*の導入

ロードプライシングの導入

都心の一定区域に流入する自動車交通を、課金等により抑制するロードプライシング*について、実施可能性や課題を研究します。

(P84)

トランジットモールの導入

トランジットモールの導入 **重点**

一般の自動車交通を排除して、バスや路面電車など公共交通機関を配して、歩行者の安全と交通手段の双方を確保した空間づくりを推進します。

(P63、P83)

市民の意識啓発

マイカー乗るまゝデーの推進 **重点**

(ノーマイカーデー運動)

地球温暖化の防止に貢献する行動の輪を広げていくため、クルマの利用を控えて、徒歩や自転車、公共交通機関といった環境にやさしい交通行動の実践を呼びかけるなど、かしこいクルマの使い方について意識啓発を行います。

(P63、P84)

カーシェアリング*の促進

カーシェアリングの促進

あらかじめ登録された会員で共同利用するカーシェアリング*を促進します。

(P89)



【ノーマイカーデー運動の推進】

転入者に対する情報提供

公共交通機関についての情報不足から、ついマイカーに頼った新生活を送りがちな市外からの転入者に対し、市内の公共交通機関の乗り方や、地域のバス路線マップなどを提供し、マイカーに頼りすぎないライフスタイルの定着を図ります。

(P54)



【区役所の窓口で配布している公共交通情報】

アストラムラインに対する

ブランドイメージの向上

市民がアストラムラインに対して「愛着」を持つことを促すイメージ向上策を実施します。



【ブランドイメージ向上策の例】

モビリティ・マネジメント

(TFP:トラベルフィードバックプログラム)の実施

交通行動の社会的な側面を重視し、意識や行動の自発的な変容を期待する社会的なアプローチを図るモビリティ・マネジメント(MM)*を実施し、かしいクルマの使い方など意識啓発を図ります。

指標	目標値	現況 平成20年度(2008年度)	目標数値 平成29年度(2017年度) 【 】は参考値
環境を意識した交通行動を行っている市民の割合を増やす	通勤や買物などの移動の際、マイカーではなく、環境にやさしい徒歩、自転車、公共交通などの交通手段を利用することを意識している人の割合	69.0%	90% 【82%<H25>】
マイカー利用を控えた交通行動を行っている市民の人数を増やす	常設型WEBサイト「マイカー乗るまァデーくらぶ」の登録者の延べ取組報告件数	20,441件	38,000件 【34,000件<H25>】

平成20年度(2008年度)は、平成20年(2008年)7月から平成21年(2009年)3月までの9か月間の延べ取組報告件数

イ 既存ストックの有効利活用

空間的な有効活用

既存バス専用レーンの走行改善策によるバスの定時性確保や既存の高速道路の有効活用により交通需要を分散化する交通渋滞緩和策など、既存の道路空間を有効活用する取組を進めます。

バス走行環境の向上 **重点**

(バス専用レーン等の遵守、PTPS*の導入拡大)

バス専用レーン等の遵守策や公共車両優先システム(PTPS*)を拡充します。 (P52、P70、P77)

高速道路の有効活用

高速道路の利便性を高めるため、利用者や地域住民のニーズを踏まえながら、新たなインターチェンジの整備について検討します。

駐輪場の整備

駐車場の転用などにより、駐輪場の整備を行います。

(P60、P81)

時間的な有効活用

道路交通渋滞の緩和や公共交通機関の混雑の低減を図るため、交通需要の時間的な平準化などの取組を進めます。

時差通勤*の推進

先導的な取組として、市内の主要企業に対して働きかけを行うなど、時差通勤*の推進に努めます。

(P85)

ウ 民間活力の活用

民間事業者等の活力・ノウハウを活かしながら、利便性の高い交通サービスの確保・充実を図る取組を進めます。

利用サービスの向上(利用環境)

バス停及び路面電車電停の上屋、ベンチ等の設置

公共交通の利用環境を整備するため、民間事業者のノウハウを活用し、バス停及び路面電車電停に上屋、ベンチ等を設置します。(P54)

【広告付きバス停上屋の設置例】



広告を設置することで、交通事業者や公共の費用負担なく、利用者の利便性・快適性の高いバス停上屋を設置している。

カーシェアリング*の促進

カーシェアリング*の促進

あらかじめ登録された会員で共同利用するカーシェアリング*を促進します。(P86)

商業・文化・スポーツ施設等と連携した公共交通機関の利用促進策の充実

商業・文化・スポーツ施設等と連携した

公共交通機関の利用促進策の充実

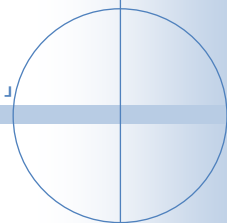
公共交通機関を利用した来店者等に特典を付与するなど、商業施設等と連携した利用促進策を充実させます。(P83)

生活交通の確保

地域主体の乗合タクシー*等の導入

乗合タクシー*の導入など、地域が主体となって生活交通を確保しようとする取組を支援します。

(P62)



プログラム全体にかかる指標

指標	目標値	現況 平成20年度(2008年度)	目標数値 平成29年度(2017年度)
自動車部門の温室効果ガス排出量を減らす	自動車部門の温室効果ガス排出量について、基準年度である平成2年度(1990年度)に対する削減率	4.1% ¹	6%< H22> ²

- 1 基準年度(平成2年度(1990年度))と平成18年度(2006年度)確定値との比較
- 2 広島市地球温暖化対策地域推進計画の自動車部門を含む市域全体の目標数値
平成22年度(2010年度)に改定予定の広島市地球温暖化対策地域推進計画を踏まえ、目標数値を再設定

3 プログラム一覧

本プログラムの計画期間である平成 20 年度（2008 年度）から平成 29 年度（2017 年度）までの 10 年間における施策ごとの取組内容を記載しています。また、参考として中間時点である平成 25 年度（2013 年度）までの 5 年間の取組内容についても、広島市実施計画（2010 - 2013）など他の本市の計画と整合を図り記載しています。

なお、今後も厳しい財政状況が続くとともに、本プログラムの計画期間である 10 年間の社会情勢の変化や施策を取り巻く実施環境の変化、検討状況の進展等が予想されることから、計画期間の中間時点にあたる平成 25 年度（2013 年度）を目途に、プログラムの見直しも含め、更新に取り組む予定です。

凡 例

検 討： 施策の実施に関する検討を行うこと。（例：関係者間の調整、施策の具体化、社会実験、財政状況等による実施時期の見極め）

事業着手： 施設等の整備に向けて事業化（実施設計段階も含む）を目指すこと。

事業継続： 施策を行うこと。なお、施策の効果は、施策が完了するまで発現しない。

実 施： 施策を行うこと。なお、施策の効果は、施策を行うたびに発現する。

完 成： 施策が完了すること。

なお、道路関係施策において、計画延長の一部分の整備が完了（計画延長 1 kmのうち、500m 区間の整備が完了など）する場合は完成（部分）、計画断面の一部の整備が完了（計画車線数 4 車線のうち、2 車線の整備が完了など）する場合は完成（暫定）と表記しています。

注 1 「検討」となっている施策についても、検討の過程で実効性が認められ、事業着手もしくは実施する場合もあります。

注 2 「事業着手」となっている施策についても、事業着手に向けた過程で実効性等の確認の結果、見直しする場合もあります。

注 3 「実施」となっている施策についても、実施に向けた過程で関係者間の調整など実効性の確認の結果、見直しする場合もあります。

公共交通施策に関するプログラム

J R線の機能強化

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
1	J R可部線の河戸電化延伸 緑井・可部間の10分ヘッド化	完成	-			
2	J R在来線の快速電車の運行		検討			
3	J R在来線の車内設備の改善、車両の増設		実施			
4	J R芸備線の下深川・広島間の10分ヘッド化		検討			

宮島線電車の機能強化（L R T化の推進）

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
5	超低床車両(L R V)の導入		実施			
6	急行便の導入	検討	実施			

新交通ネットワークの整備

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
7	白島新駅の設置	完成	-			
8	新交通西風新都線の整備		検討			

路面電車の機能強化（L R T化の推進）

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
9	超低床車両(L R V)の導入		実施			
10	電車優先信号の設置		実施			
11	電車ロケーションシステムの高度化		実施			
12	交差点の軌道舗装改良		実施			
13	電停施設の改良		実施			
14	電停の統廃合	検討	実施			
15	信用乗車方式の導入	検討	実施			
16	短絡ルート整備(駅前大橋ルート)		検討			
17	短絡ルート整備(江波線接続ルート)		検討			

バスの機能強化

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成 25 年度まで)	～平成 29 年度			
18	バス走行環境の向上(バス専用レーン等の遵守、PTPSの導入拡大)		実施			
19	急行バス・深夜バスの拡充(路線新設、運行本数の増加)		実施			
20	BRT (Bus Rapid Transit)の導入		検討			
21	バス路線の再編(公共交通連合の検討)		検討			

利用サービス(情報提供等)の向上

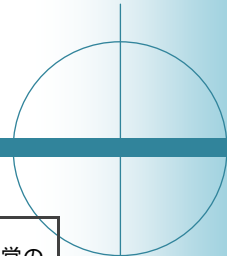
No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成 25 年度まで)	～平成 29 年度			
22	交通結節点における公共交通に関する情報の充実(案内板の充実や乗継情報提供システムの導入等)		実施			
23	携帯電話等による公共交通に関する情報の提供(バスロケーションシステムの導入、公共交通の経路・乗換検索システムの構築)		実施			
24	転入者に対する情報提供		実施			
25	バス停時刻表の改善		実施			
26	昼間割引、乗継割引等の利便性の高い運賃体系・制度の導入		検討			
27	アストラムラインの利用しやすい運行ダイヤの編成		実施			
28	交通系ICカードの利用拡大	検討	実施			
29	バス停及び路面電車電停の上屋、ベンチ等の設置		実施			

交通結節点の改善

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成 25 年度まで)	～平成 29 年度			
30	JR 広島駅自由通路等の整備	事業着手	完成			
31	JR 西広島駅周辺地区交通結節点整備	事業着手	実施			
32	JR 広島駅南口広場の再整備		検討			

生活交通の確保

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成 25 年度まで)	～平成 29 年度			
33	生活交通を維持するためのバス運行対策		実施			
34	地域主体の乗合タクシー等の導入		実施			



バリアフリー化の推進

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
35	低床バス（低公害バス）の導入		実施			
36	旅客施設のバリアフリー化		実施			
37	心のバリアフリー化の推進(広報活動、啓発活動等)		実施			

都心の回遊性・にぎわいの創出

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
38	都心循環バスの導入		検討			
39	路上荷さばきの自粛(路上荷さばきのルール化)		実施			
40	共同集配、共同荷さばき施設の整備		実施			
41	荷さばきスペースの確保(路外荷さばき施設の設置)	検討	実施			
42	トランジットモールの導入	検討	実施			
43	商業・文化・スポーツ施設等と連携した公共交通機関の利用促進策の充実		実施			

道路関連施策に関するプログラム

自動車専用道路ネットワークの形成、高速道路IC・空港・港湾アクセスの強化

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
自動車専用道路ネットワークの整備等						
1	広島高速2号線	完成(暫定)	-			
2	広島高速3号線	完成(暫定)	-			
3	広島高速5号線 ¹	完成(暫定)	-			
4	国道2号 広島南道路(平面部) (出島～観音) ²	完成(部分・暫定)	-			
5	国道2号 東広島バイパス ²		事業継続			
6	国道2号 安芸バイパス ²		事業継続			
7	都市計画道路 広島南道路 (太田川放水路渡河部)	完成	-			
8	都市計画道路 矢賀間所線	完成	-			
9	都市計画道路 矢賀大州線外1	完成	-			
10	都市計画道路 東雲線外1	完成	-			
11	県道 温品二葉の里線	完成(暫定)	-			
12	市道 安芸1区平原線		事業継続			
13	市道 安芸1区中野瀬野線		事業継続			
14	市道 安芸1区瀬野線		事業継続			
15	市道 安芸1区上瀬野線		事業継続			

¹ 現在、トンネルの建設に伴う地表面沈下や土砂災害等の周辺地域への影響について「広島高速5号線トンネル安全検討委員会」において検討中

² 「みらいビジョン中国21"2009" (みらいビジョン中国21策定委員会(平成21年8月))より参照

注) 国道2号西広島バイパス都心部延伸については、将来の財政状況等を見極めながら検討・調整を進める。

広域的な交流・連携の促進

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
近隣市町を連絡する広域連絡幹線道路網の整備						
16	国道54号 可部バイパス		事業継続			
17	国道433号		事業継続	完成		
18	国道488号	完成(部分)	完成(部分)			
19	県道 広島豊平線		事業継続			
20	県道 五日市筒賀線	完成	-			
21	県道 白砂玖島線		事業継続	完成		

「みらいビジョン中国21"2009" (みらいビジョン中国21策定委員会(平成21年8月))より参照

注) 国道54号佐東拡幅については、将来の財政状況等を見極めながら検討・調整を進める。

自転車関連施策

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
22	自転車走行空間ネットワークの整備		実施			
23	レンタサイクル(コミュニティサイクル)システムの導入		実施			
24	駐輪場の整備		実施			
25	自転車利用者への指導啓発活動		実施			
26	放置自転車の撤去		実施			
27	建築物における駐輪場の附置義務基準の見直し	実施	-			
28	自転車の交通ルール・マナーの周知		実施			

生活交通の確保

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
29	高齢者が利用しやすい移動手段の開発促進とその普及、安全な移動環境の整備	実施	実施			

環境負荷の低減

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
30	道路照明灯の省エネ化の推進	実施				
31	環境対応車等が安心して走行可能となるインフラ整備	検討	実施			

バリアフリー化の推進

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
32	道路のバリアフリー化	実施				

安全で快適な歩行者空間の確保

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
歩道の整備						
33	国道2号(宮島街道)	事業継続	完成			
34	国道433号	事業継続	完成			
35	県道 広島三次線	完成	-			
36	県道 広島豊平線	完成	-			
37	県道 東広島白木線	完成	-			
38	県道 広島中島線	事業継続	完成			
39	あんしん歩行エリアの整備	実施				
電線類の地中化による無電柱化						
40	都市計画道路 御幸橋三篠線	完成	-			
41	県道 東海田広島線(城北通り)	完成	-			
42	市道 中1区駅前吉島線(駅前通り)	事業継続	完成			
43	市道 中1区鷹野橋宇品線(鷹野橋)	完成	-			
44	市道 中2区吉島観音線(吉島)	事業継続				
45	市道 中2区中島吉島線(吉島通り)	事業継続				
46	市道 中3区中広宇品線(城南通り)	事業継続	完成			
47	市道 南4区中広宇品線(翠町)	事業継続	完成			
48	市道 西1区駅前観音線(中広通り)	事業継続	完成			
49	広島市民球場への歩行者用道路整備	事業継続	完成			
50	交通安全意識の高揚	実施				

生活道路の整備

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
51	生活道路の整備	実施				

都市内移動の円滑化

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
	拠点地区を連絡する街路の整備					
52	都市計画道路 長束八木線(3工区)	事業継続	完成			
53	都市計画道路 霞庚午線(8・9工区)	完成(部分)	完成			
54	都市計画道路 中筋温品線(1・6工区)	事業継続	完成			
	良好な市街地を形成する街路の整備					
55	都市計画道路 寿老地中地線(11工区)	完成	-			
56	都市計画道路 吉島観音線外1	完成(部分)	完成			
57	都市計画道路 駅前線	完成(部分)	完成			
58	都市計画道路 西原山本線(2工区)	完成	-			
59	都市計画道路 畑口寺田線(1-1工区)外1	完成	-			
	市内幹線道路網の整備					
60	県道 広島中島線	事業継続	完成			
61	県道 広島湯来線	完成(部分)	完成(部分)			
62	県道 久地伏谷線	完成(部分)	完成			
63	県道 中山尾長線	事業継続				
64	県道 伴広島線	事業継続				
65	県道 勝木安古市線	事業継続	完成			
66	市道 安芸4区103号線(矢野中央線)(1工区)	完成	-			
	市街地整備等を支援する街路の整備					
67	都市計画道路 東雲大州線外1	完成	-			
68	都市計画道路 比治山東雲線	完成	-			
69	都市計画道路 段原蟹屋線外1	完成	-			
	道路と鉄道の立体交差化					
70	東部地区連続立体交差事業	事業継続				
71	交差点交通処理の見直しによる渋滞対策	実施				

都市の防災構造化の促進

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
72	橋りょうの耐震補強	実施				
	道路法面防災					
73	国道191号(小河内)	事業継続				
74	広域避難路及び緊急輸送道路の整備	事業継続				

道路空間や公共交通機関の観光資源としての活用

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
	平和大通りリニューアル事業					
75	平和大橋上流側歩道橋の整備	事業継続	完成			
76	平和大橋東詰めからクリスタルプラザまでの北側緑地帯再整備	事業継続	完成			

空間的な有効活用

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
77	高速道路の有効活用	検討				

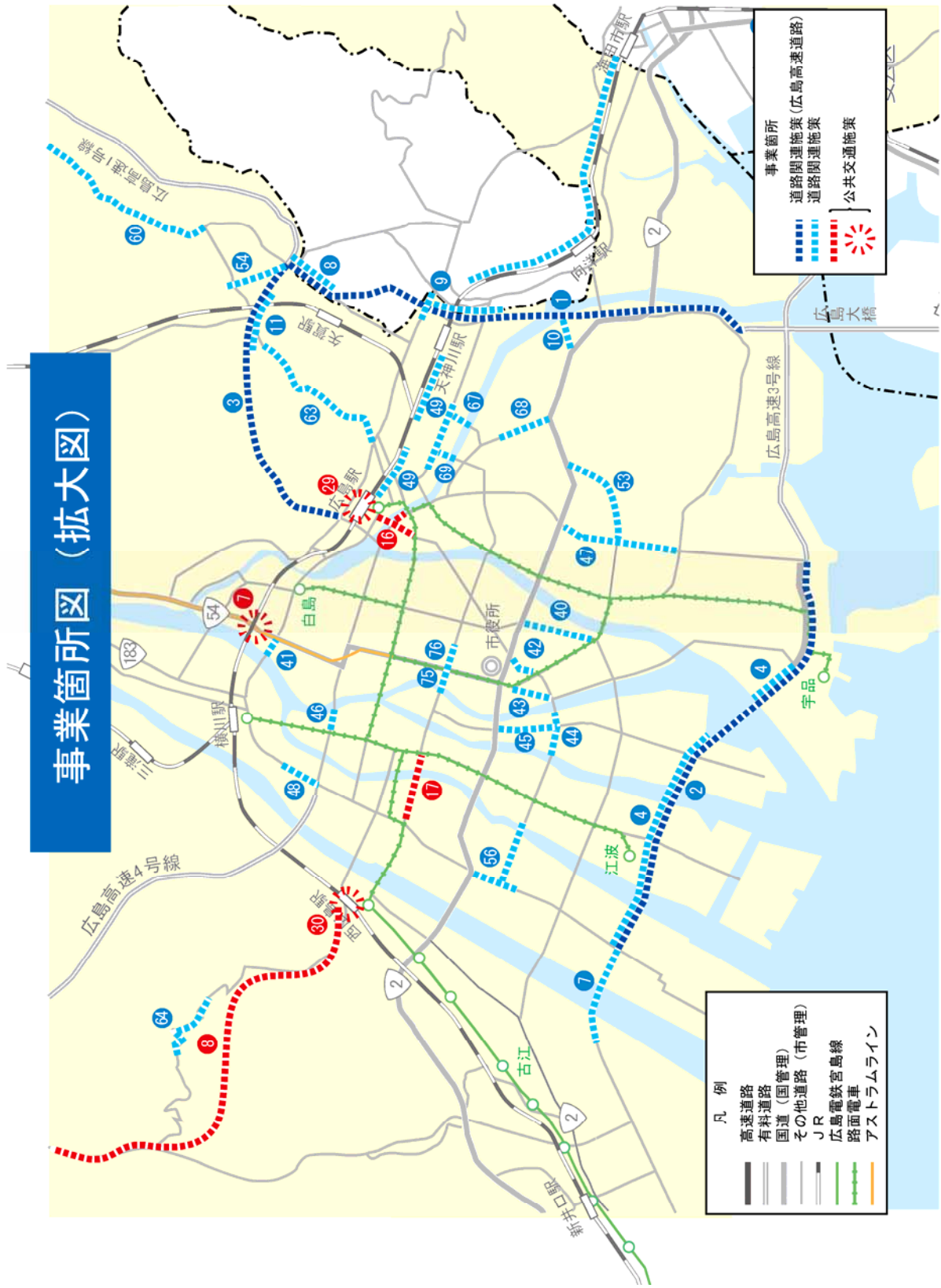
交通需要マネジメント施策に関するプログラム

交通需要マネジメントの推進

No	施策名	スケジュール		都市の活性化、都市生活の快適化	都市の魅力づくり	都市経営の効率化
		(平成25年度まで)	～平成29年度			
1	時差通勤の推進		検討			
2	パーク＆ライド駐車場の充実		実施			
3	環境にやさしい自動車専用レーンの導入		検討			
4	カーシェアリングの促進		実施			
5	ロードプライシングの導入		検討			
6	マイカー乗るまゝデーの推進		実施			
7	モビリティ・マネジメント(TFP:トラベルフィールドバックプログラム)の実施		実施			
8	アストラムラインに対するブランドイメージの向上		実施			

事業箇所図





用語解説

【あ 行】

【ICT】

情報通信技術のこと。同義語として、IT（Information Technology の略）があるが、本市では、情報通信技術の利活用を推進する上で、コミュニケーションの重要性を明確にするため、コミュニケーション（Communication）の頭文字Cが入った「ICT」を使用している。

【IPCC】

気候変動に関する政府間会議のこと。昭和63年(1988年)に、国連環境計画（UNEP）と世界気象機関（WMO）により設立された。地球温暖化に関する科学的・技術的・社会経済的な評価を行い、得られた知見を広く一般の利用に供することを任務とする。5～6年ごとに地球温暖化に関する評価報告書を公表するとともに、適宜、特別報告書や技術報告書、方法論報告書を発表している。IPCCとは、Intergovernmental Panel on Climate Change の略語である。

【ITS】

Intelligent Transportation Systems の略。高度道路交通システム。ICT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システムのこと。

【あんしん歩行エリア】

交通事故発生割合が高い地区で、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、公安委員会と道路管理者が定めた緊急に対策が必要な区域。

【LRT】

Light Rail Transit の略。超低床車両(LRV)の活用や優先信号の導入、軌道・電停の改良等による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性等の面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。

【LRV】

Light Rail Vehicle の略。加減速性能に優れ、騒音や振動が少なく、だれもが容易に乗降できるような超低床構造となっている車両。例) 広島電鉄(株)のグリーンムーバーマックス

【か 行】

【拡大都心核】

高次都市機能の集積度が高く、交通の拠点性を備えた高密度の都市空間を形成している紙屋町・八丁堀地区に、平和記念公園などを加えた地区。「ひろしま都心ビジョン」（平成17年(2005年)2月策定）において設定した。

【カーシェアリング】

登録した会員間で自動車を共同使用するサービスのこと。自家用車を保有する人に比べて、

目的地等に応じた公共交通と自動車の適切な選択が促され、公共交通の利用者の増加が期待できる。

【緊急輸送道路】

災害等で被害を受けた場合は優先的に応急復旧を行うとともに、被害の状況に応じて区域又は区間を指定して緊急通行車両以外の車両の通行を禁止又は制限し、緊急通行路として確保すべき道路。

【経済インフラ】

インフラとはインフラストラクチャー（社会基盤）の略。「経済インフラ」とは、高速道路や港湾施設など物流・業務等の経済活動に欠かせない社会基盤のこと。

【高圧ナトリウムランプ】

高圧ナトリウムランプは、水銀ランプに比べ、消費電力が約半分で、寿命が約2倍となっており、電気料金の削減ができるとともにランプの交換に要する費用も削減できる利点がある。

【広域避難路】

延焼拡大の恐れのある市街地から広域避難所（小学校など）へ至る避難路で、広域避難上支障のない幅員の道路等のこと。

【高規格幹線道路】

自動車の高速交通の確保を図るために計画された14,000kmの自動車専用道路で、全国的な自動車交通網を構成する。山陽自動車道、広島自動車道などがそれに当たる。

【公共交通連合】

会社別にそれぞれ交通サービスを提供する場合、乗り継ぎごとに初乗り料金が課されたり、同一路線に重複してバスが運行する一方でバスが運行されない路線が発生するといった課題に対応するため、複数の交通事業者が連携した連合組織を形成し、サービスの一元化を図ること。

【交通需要マネジメント】

自動車の利用時間帯の変更や走行経路の見直し、自動車から公共交通への転換などを促す取組をいう。道路交通混雑を緩和する手法の一つ。

【コミュニティサイクル】

共用の自転車を通常のレンタサイクルのように借りた場所に返すだけでなく、他の複数のサイクルポートでも貸出・返却ができるシステム。

【今後の財政運営方針】

平成19年(2007年)9月に公表した平成20年度(2008年度)以降の中期財政収支見通しで見込まれた財源不足を解消するための対応方策を取りまとめたもの。

計画期間は4年間(平成20年度(2008年度)～平成23年度(2011年度))で、市民サービスの維持・向上に努めながら、将来世代へ過度の負担を残さない「持続可能な財政運営」の実現を目指す。

〔さ 行〕

【時差通勤】

交通が集中し、混雑する時間帯をずらして通勤すること。

【自動車専用道路】

自動車のみの交通に供される道路のことであり、歩行者、自転車、原付等は通行が禁止されている。本市では、山陽自動車道、広島高速道路、西広島バイパスなどがある。

【シームレス】

「継ぎ目のない」という意味であり、利用者が、複数のサービスを違和感なく利用できることを表す。

【新都心成長点】

広島駅周辺における開発事業の推進やにぎわいの創出などにより、本市の新たな成長を牽引していく地区。「ひろしま都心ビジョン」(平成 17 年(2005 年)2 月策定)において設定した。

【信用乗車方式】

路面電車の各扉に IC カードリーダーを設置し、すべての扉から乗り降りを可能とすること。乗降時間の短縮による速達性の向上が期待できる。

【生活インフラ】

インフラとはインフラストラクチャー(社会基盤)の略。「生活インフラ」とは、上下水道、電気、ガスなど日常的に生活する上で欠かせない社会基盤のこと。本戦略では、公共交通機関も「生活インフラ」として捉えている。

〔た 行〕

【第 2 次財政健全化計画】

「広島市財政健全化計画」(計画期間:平成 10 年度(1998 年度)~平成 15 年度(2003 年度))の第 2 次版であり、直面する財政危機を克服し、健全な財政体質を確立するために、抜本的な財政改革を進めるための具体的な方策を示すもの。

【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。

【投資的経費】

支出の効果が資本形成に向けられ、施設等がストックとして将来に残るものに支出される経費のこと。

【トランジットモール】

一般の自動車交通を排除し、歩行者とバス、路面電車等の公共交通機関のみが利用できるようにした道路。

〔な 行〕

【ノーマイカーデー運動】

事業者や行政単位で、毎月あるいは毎週、日を決めて、自動車の利用を控えて公共交通機関を利用することにより、渋滞緩和、燃料の節約、環境意識の向上に貢献しようとする取組。

【乗合タクシー】

タクシー事業者が、定員 10 人以下の自動車により乗合旅客を運送すること。

【ノンステップバス】

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両で、補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズとなっている。

〔は 行〕

【バリアフリー】

高齢者、障害者、妊婦、幼児、乳母車を押す人など、ハンディキャップを負っている人々にとって障壁（バリア）とならない物理的環境にすること。広義のバリアフリーには、物理的環境のバリア以外に、人間の心理的なバリアや社会的な制度のバリアも含まれる。

【PDCA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。

【標準案内用図記号】

不特定多数の人が出入りする施設において、一見して内容が理解できるよう、鉄道やバスなど 125 種類の標準化された図記号のこと。

【BRT】

Bus Rapid Transit の略。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。

【PTPS】

Public Transportation Priority System の略。交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システムのことで、路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御などをリアルタイムで行う。

【ペDESTリアンデッキ】

自動車が通行できる道路と立体的に分離した歩行者専用の通路や広場。駅前広場をまたいで駅と建物をつないだり、建物同士を 2 階レベルで結んだりするのに用いられる。

【ボトルネック】

「ビンの首」、「狭い通路」という意味。車線数が減少することにより自動車交通の円滑な処理の低下要因となっている場所のこと。

【ま 行】

【モビリティ・マネジメント】

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向。例えば、過度な自動車利用のライフ・スタイルから、“かしこく”クルマと公共交通や自転車などを利用するライフ・スタイルに変化する方向に、自発的に変化することを期待する、コミュニケーションを中心とした交通施策。

【ら 行】

【ロケーションシステム】

無線通信やGPSなどを利用して電車やバスの位置情報を収集することにより、電停やバス停留所、携帯電話やインターネットなどで電車やバスがどこにいるかなどの情報を提供するシステムのこと。

【ロードプライシング】

混雑地域や混雑時間帯において、自動車による道路の利用に対して課金することにより、公共交通機関への利用転換や交通需要の平準化を図る手法。自動車交通量を抑制し、交通渋滞や大気環境の改善を図ることができる。

