

東広島市総合交通戦略

平成 27 年 3 月

東広島市

目次

1. 総合交通戦略の策定趣旨及び位置付け	1
1.1 総合交通戦略の策定趣旨	1
1.2 総合交通戦略の位置付け	3
2. 東広島市における現況課題	4
2.1 人口減少と過疎化の進行	4
2.2 道路交通の課題	5
2.3 公共交通の課題	7
2.4 都市機能に対する課題	12
3. 東広島市の将来像	15
3.1 将来都市像	15
3.2 将来都市構造	16
3.3 将来フレーム	18
4. 総合交通戦略	20
4.1 道路網	20
4.2 公共交通	21
5. 地域別戦略	29
5.1 西条地域	31
5.2 八本松地域	36
5.3 志和地域	39
5.4 高屋地域	42
5.5 黒瀬地域	45
5.6 福富・豊栄地域	48
5.7 河内地域	51
5.8 安芸津地域	54
6. 目標値の設定	57
7. 実施体制の構築	59
7.1 地域公共交通会議を通じた進捗管理	59
7.2 PDCA サイクルによる進捗管理と計画推進	59
付属資料	60
1. 総合交通戦略策定の経緯	60
2. 委員会名簿	61
3. バス再編（新たな交通結節点の候補地の選定）	62
4. 将来交通網の検討	63
5. 用語集	68

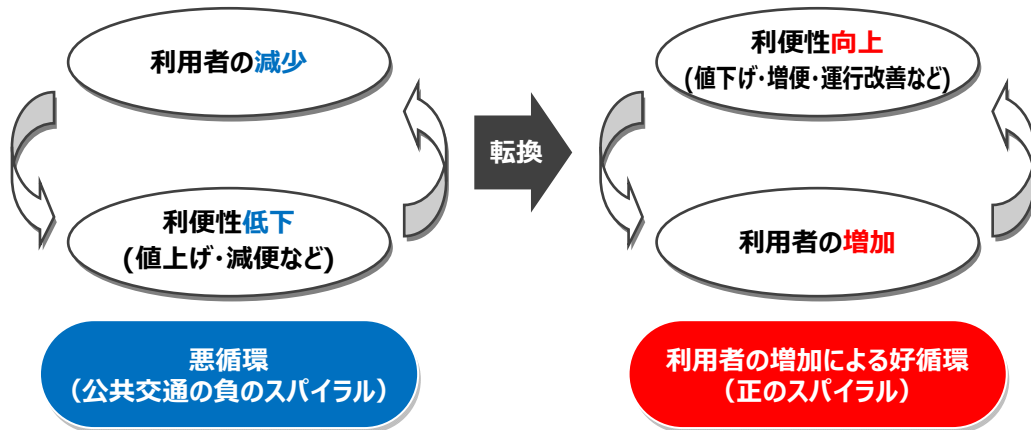
1. 総合交通戦略の策定趣旨及び位置付け

1.1 総合交通戦略の策定趣旨

本市は、昭和 49 年の市制施行以来、賀茂学園都市建設、広島中央テクノポリス建設の 2 大プロジェクトを推進し、広島大学の統合移転や近畿大学工学部の移転統合などによる学術研究機能の集積や、新たな企業立地をはじめ、新幹線東広島駅、山陽自動車道、近接する広島空港や、山陽本線のシティ電車化等の高速交通機関の整備を促進し、都市としての骨格形成が着実に進む中、人口も、平成 17 年の 1 市 5 町合併により、市政施行当初と比較して約 3 倍の 19 万人となり大きな発展を遂げました。

しかしながら、市域内の交通に目を転じると、本市の主要な域内交通機関であるバス路線は、人口の増加や道路整備に代表される都市の発展と比して大きな発展を遂げてはおらず、モータリゼーション（車社会）の進展により利用者が年々減少する中で、交通事業者の経営も厳しい状況にあり、いくつかの路線については、廃止や赤字が増加するなど負のスパイラルに陥り、市域内の円滑な移動が確保されているとはいえない状況にあります。

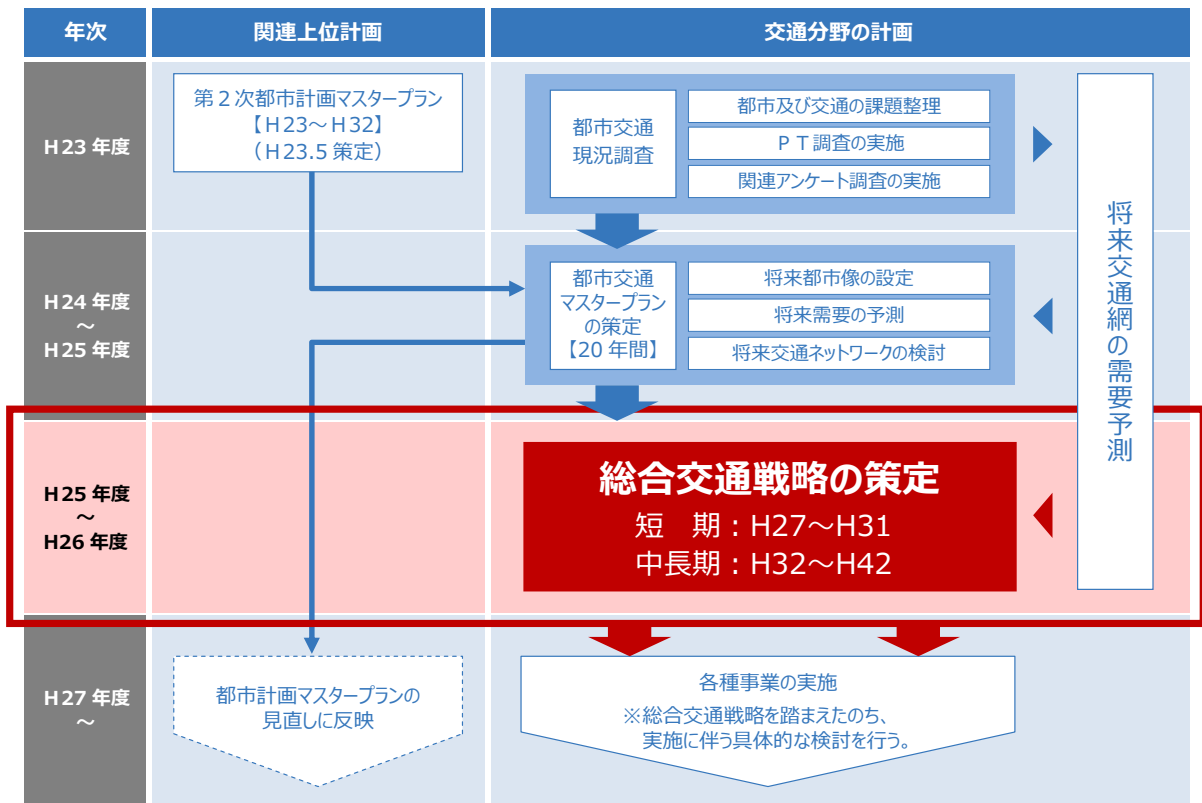
昨今の少子高齢化の急速な進展、長引く景気の低迷等、厳しい社会情勢の中、本市において、都市の持続的発展と市民生活の向上を図っていくためには、より利便性の高い交通ネットワークを構築するとともに、住民自らが公共交通サービスを支える担い手であるという意識を醸成させ、利用者の増加が利便性の向上をもたらし、それがさらに利用者の増加へとつながる好循環を生み出す必要があります。



▲利用者とともに支える公共交通の方向性

1. 総合交通戦略の策定趣旨及び位置付け

こうした中、平成 23 年度に東広島市の交通現況を把握するための都市交通現況調査を行い、平成 25 年度に上位計画（総合計画、都市計画マスタープラン等）を踏まえ、都市交通マスタープランを策定しました。そして、この都市交通マスタープランの実実施計画となる総合交通戦略を平成 26 年度に策定しました。平成 27 年度以降は総合交通戦略に基づき各種の交通施策を実施していきます。



▲総合交通戦略策定に向けた流れ

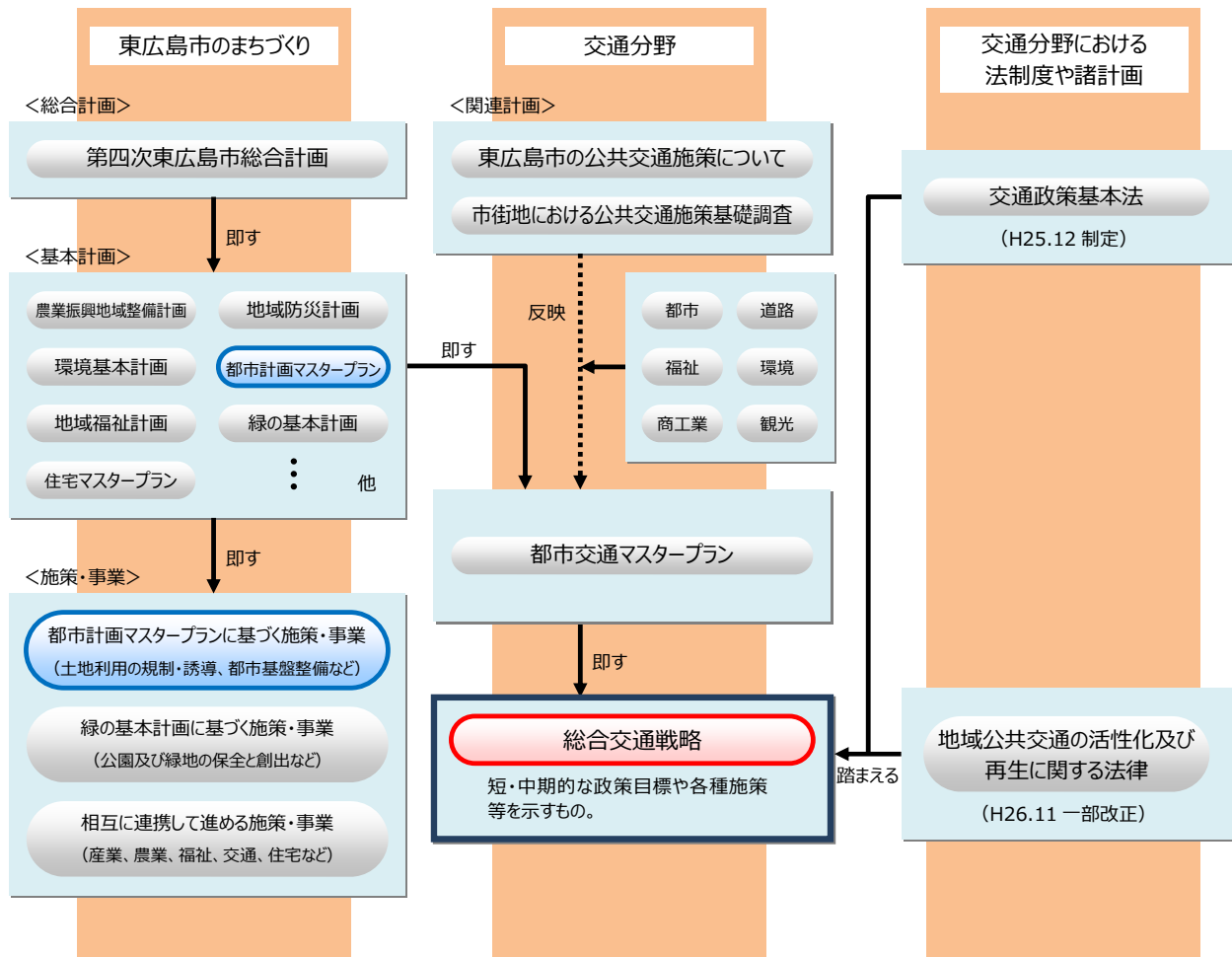
計画名称の略称一覧

略称	正式名称
総合交通戦略	東広島市総合交通戦略（本計画）
都市交通マスタープラン	東広島市都市交通マスタープラン
総合計画	第四次東広島市総合計画
都市計画マスタープラン	第二次東広島市都市計画マスタープラン

1.2 総合交通戦略の位置付け

総合交通戦略は、市の上位計画や都市交通マスタープラン等に即し、短・中・長期的な政策目標を明示し、これを実現するための各種施策と、その管理・運営の仕組みと体制を定めたものです。

策定にあたっては、市における上位・関連計画はもとより、国における「交通政策基本法」の制定や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を踏まえた計画としています。



▲総合交通戦略の位置付け

1.2.1 総合交通戦略の対象区域

総合交通戦略の対象区域は、市域全域とします。

地域別戦略は、都市計画マスタープランと同様に、土地利用のまとまりや拠点地域を中心とした地域形成の観点から設定します。

1.2.2 総合交通戦略の計画期間

計画期間は、短期を5年間（平成27～31年度）とし、平成32年度以降についても中長期としてできるだけ方向性等を示すものとします。

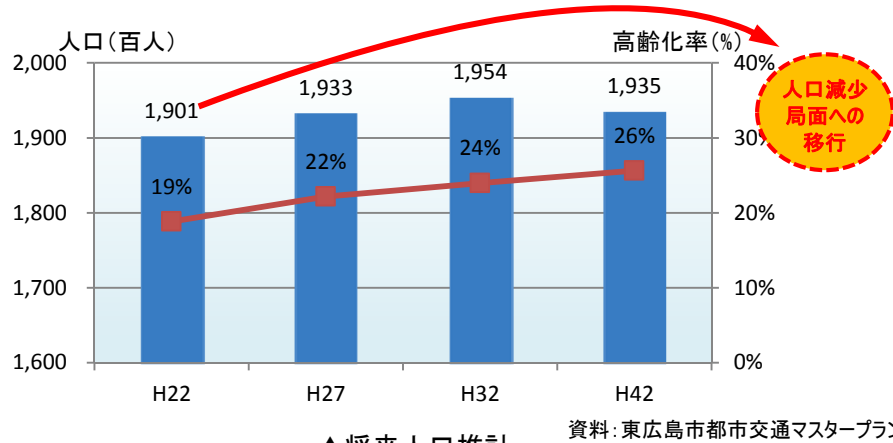
2. 東広島市における現況課題

2.1 人口減少と過疎化の進行

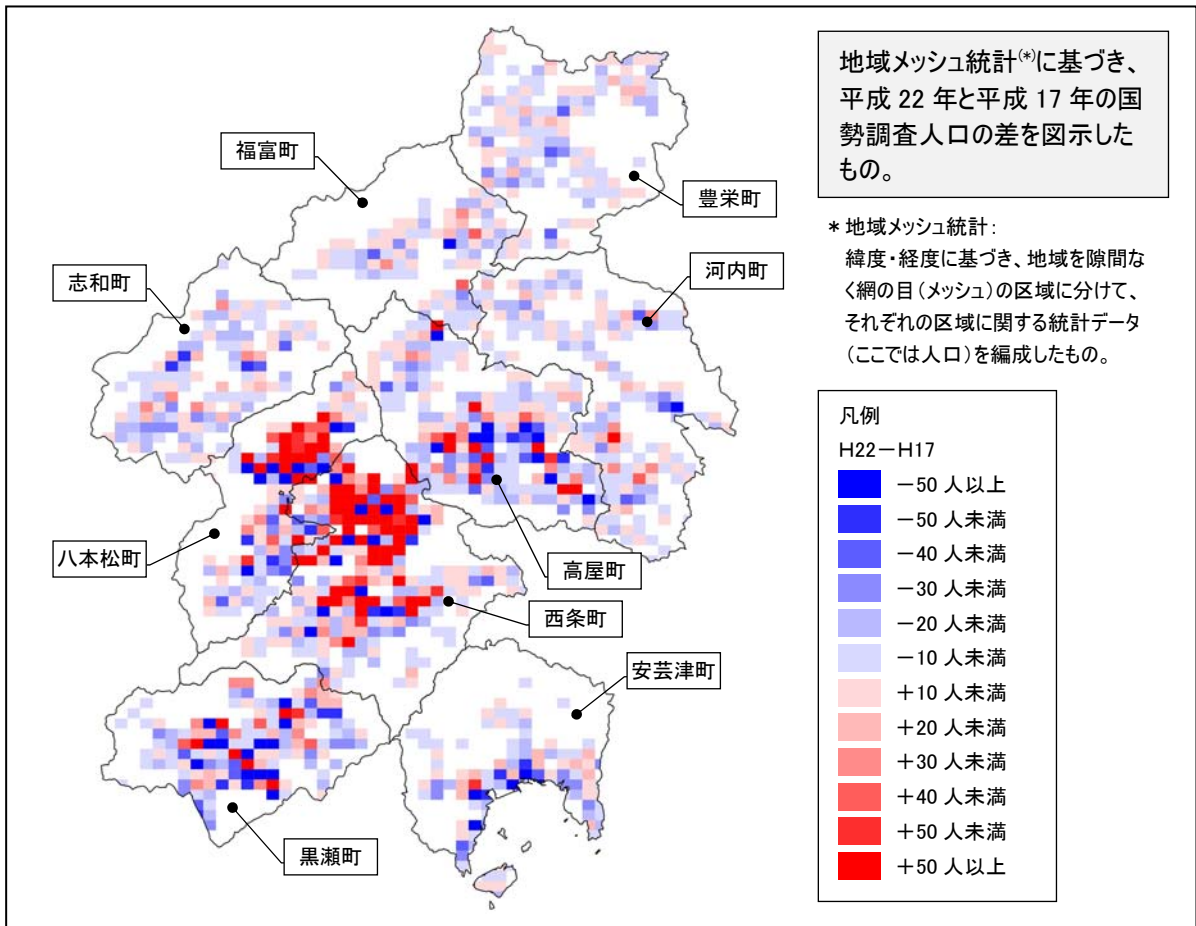
東広島市の将来人口は、平成 32 年から数年間をピークに減少に転じ、平成 42 年で約 193,000 人となる見込みです。少子高齢化は年々進展し、平成 42 年では 65 歳以上人口は 25%を超えると推計されています。

西条町などの中心部の人口は増加傾向にあります。こうした傾向は、将来においても同様であると想定されます。

こうした地域差のほか、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、本市の人口特性を踏まえた交通施策を展開していく必要があります。



▲将来人口推計



▲人口の増減(H22-H17)

資料:平成 22 年、17 年国勢調査
(地域メッシュ統計)

2.2 道路交通の課題

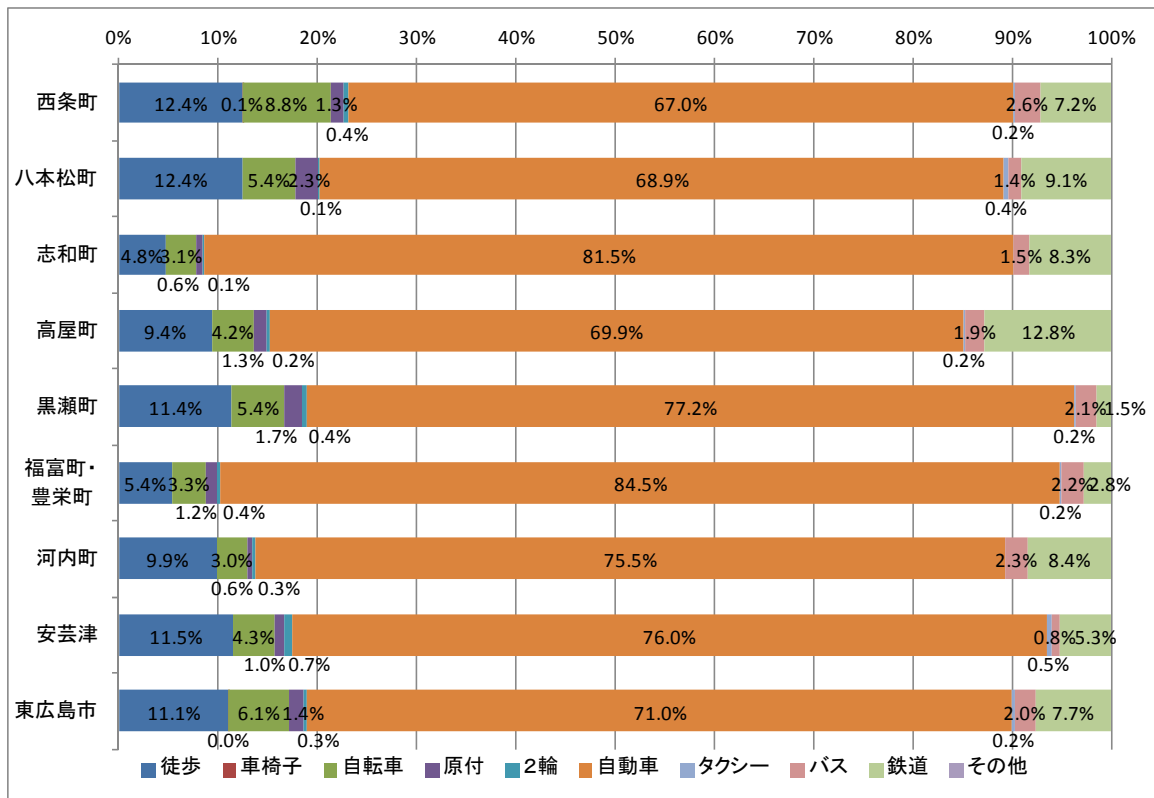
2.2.1 自動車交通への高い依存度

平成 23 年度都市交通現況調査の交通手段の分担状況（分担率）をみると、本市は自動車分担率が約 7 割と圧倒的に高く、自動車への依存が高い地域であるといえます。

この傾向は、いずれの地区においても同様ですが、特に郊外部で JR 駅を有しない福富・豊栄地域や志和地域、黒瀬地域では自動車の分担率が約 8 割と比較的高くなっています。

自動車への高い依存は、公共交通の利用者の減少を招き、公共交通のサービス水準の低下へとつながり、そして長い目で見た場合は住宅の郊外化が促進され、ますます自動車への依存を高めることとなります。また、交通事故のリスクや自動車利用の習慣化による歩く機会の喪失から不健康が招来されるといったデメリットも指摘されています。

こうした状況の中、公共交通の利便性の向上を目指す施策のみならず、交通手段の転換を促すモビリティ・マネジメントを実施し、自動車から公共交通へと市民の行動が自発的に変化するような施策が必要です。



資料:平成 23 年度 都市交通現況調査

▲地区別交通手段分担率(全目的)

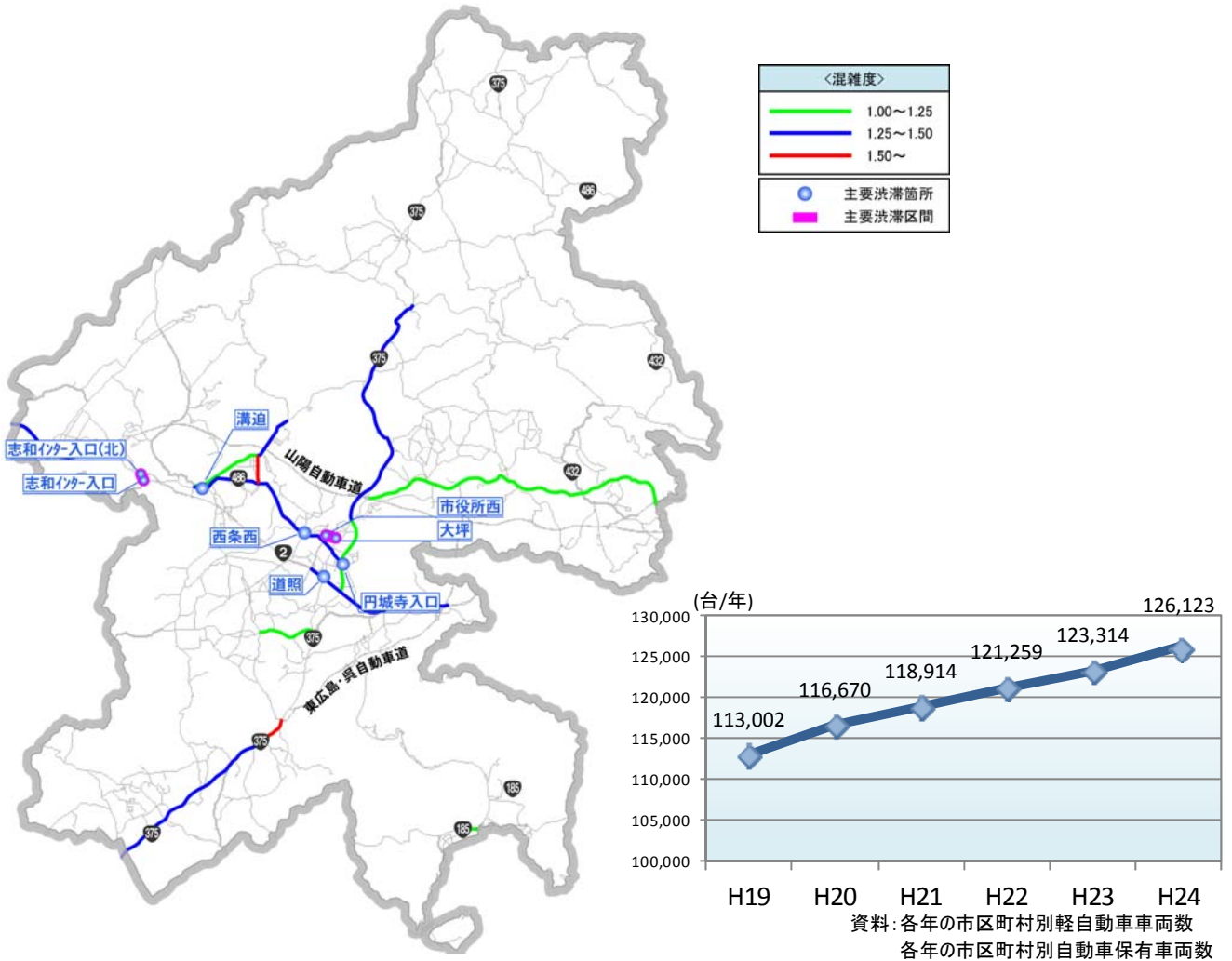
2. 東広島市における現況課題

2.2.2 道路混雑状況

東広島市の自動車保有台数は年々増加し、これに同調して自動車交通量も増加しています。市内中心部や国道2号、国道375号、主要地方道東広島本郷忠海線等で混雑が発生し、円滑な移動の妨げとなっています。

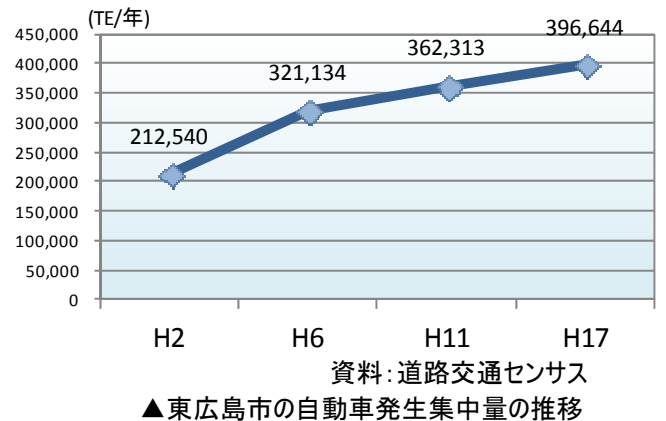
また、自動車保有台数・自動車交通量の増加や道路混雑が悪化することで、地球温暖化の要因の一つであるCO2排出量が増加し、環境負荷が大きくなることが懸念されます。

このため、混雑緩和の対策となる新規道路整備や道路容量拡大といった各種道路施策が必要です。



▲道路混雑度図

▲東広島市の自動車保有台数の推移

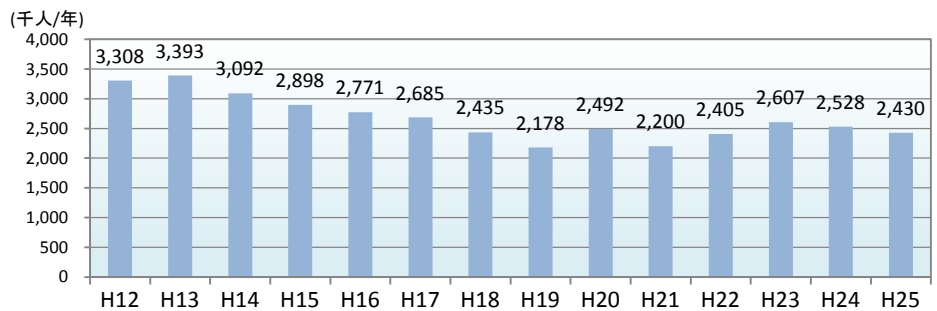
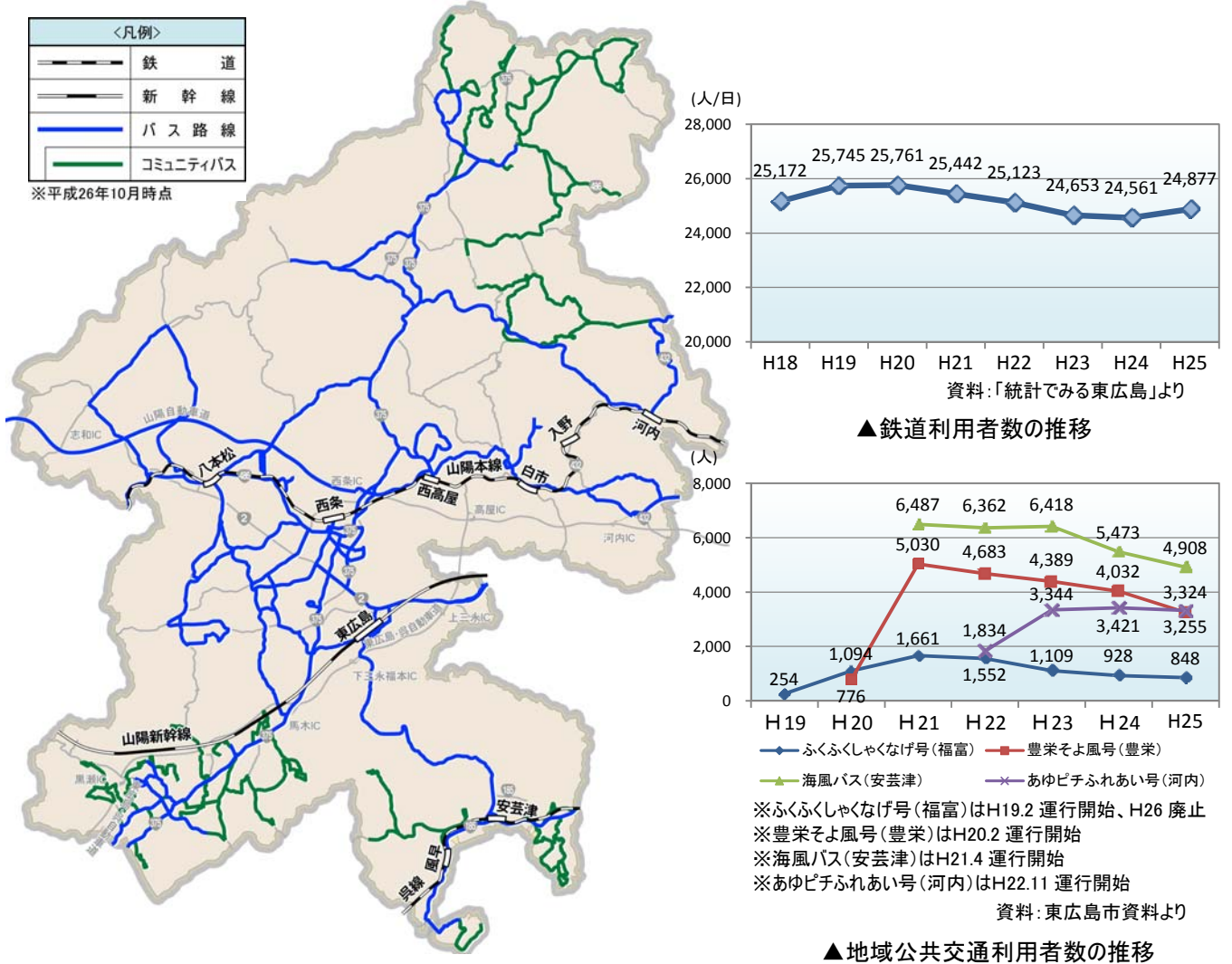


2.3 公共交通の課題

2.3.1 減少する公共交通利用者

鉄道利用は平成20年以降減少傾向となっており、路線バスも利用者数が減少傾向になっています。公共交通の利用者数がこのまま減少すれば公共交通サービスの現行水準を維持することが困難となります。

このため、鉄道及びバスの利便性の向上を図るとともに、モビリティ・マネジメントを実施し、地域ニーズを踏まえた潜在需要の掘り起こしや、利用者の減少が公共交通の維持存続を困難なものとするのを啓発していくことが必要です。



資料: 東広島市資料より
 ※平成23年度からは広島電鉄(株)分の利用者を含む
▲路線バス利用者数の推移

2. 東広島市における現況課題

【公共交通の運行状況】※平成 26 年 10 月時点

▼JR

運行事業者	区分		運行本数(平日)		合計
			上り(三原方面)	下り(広島方面)	
西日本旅客鉄道株式会社	在来線	山陽本線	68	74	142
		呉線	21	20	41
	新幹線		25	25	50

※山陽本線は、西条駅、呉線は安芸津駅を対象に集計。

▼路線バス

運行事業者	路線数	路線名
芸陽バス株式会社	22路線	西条・広島線、八本松・吉川線、磯松線、篠・シャープ・八本松駅前線、豊栄・西条線、西高屋・白市線、高速バス 高美が丘線、高美が丘線、高美が丘・近畿大学～西条線、西条・広島大学線、八本松・広島大学線、東広島・広島大学線、西条・東広島線、志和循環線、吉川循環線、白市～広島空連絡バス、安芸津・西条線、西条・竹原線、高速バス竹原・広島線、豊栄・米山線、河内・甲山線、西河内線
中国ジェイアールバス株式会社	20路線	西条駅⇨広大中央口⇨西条駅、西条駅⇨山中池、広大中央口⇨西条駅、西条駅⇨山中池(下見経由)、広大中央口⇨西条駅(下見経由)、八本松駅⇨広大中央口⇨八本松駅、八本松駅⇨広大北口、広大二神口⇨八本松駅、東広島駅⇨学生会館前、ががら口⇨東広島駅、西条駅⇨呉駅、西条駅⇨呉駅(国際大学・文化大学経由)、西条駅⇨広島国際大学、賀茂医療センター⇨呉駅・広駅、西条駅⇨東広島駅、西条駅⇨広島国際大学(庚経由)、広島国際大学⇨西条駅、西条駅⇨酒類総合研究所前⇨サイエンスパーク入口⇨西条駅、西条駅⇨東広島医療センター、広島⇨広島大学・広島国際大学
広島電鉄株式会社	2路線	郷原黒瀬線、広島国際大学⇨熊野営業所・矢野駅前

▼コミュニティバス(地域公共交通)

コミュニティバス	運行事業者	路線数	路線名
豊栄そよかぜ号	有限会社豊栄交通	3路線	能良・安宿線、吉原線、清武西・飯田線
あゆピチふれあい号	芸陽バス株式会社	1路線	河内駅～上戸野線
海風バス	芸陽バス株式会社	3路線	木谷線、風早・大田線、小松原・大芝線
黒瀬さくらバス	中国ジェイアールバス株式会社	7路線	洪・長貫～ショージ線、洪・長貫～黒瀬支所線、文化会館～黒瀬支所線、八畝ヶ畑～黒瀬支所線、洋国団地～黒瀬支所線、櫛原～黒瀬支所線、上条～黒瀬支所線

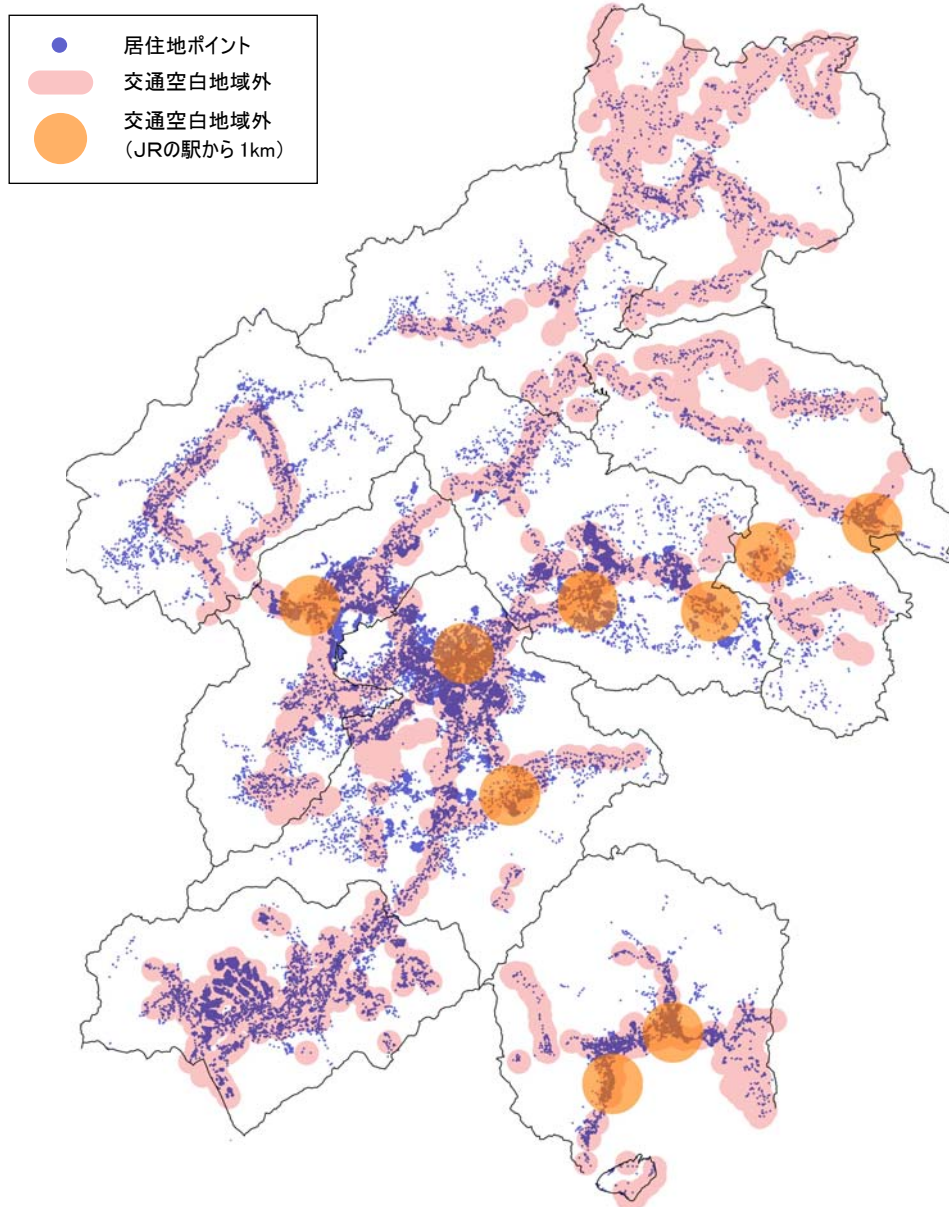
▼航路

航路	運行事業者	航路数	航路名
安芸津フェリー	安芸津フェリー株式会社	1航路	安芸津～大崎上島(大西)

2.3.2 交通空白地域の現状

交通空白地域外に居住している人口（以下、「交通空白地域外人口」という）は、八本松町、志和町、高屋町、黒瀬町、福富町で全市平均を下回っています。鉄道駅や路線バスが集中する西条地区では交通空白地域外人口が全市平均を上回っているほか、地域公共交通が運行している豊栄町、河内町、安芸津町においても全市平均を上回っています。（黒瀬町は、地域公共交通が運行していますが、フリー乗降区間が設定されておらず、カバー範囲が狭いため平均を下回る結果となっています。）

行政負担による公共交通の運行には限界があるため、福祉施策との連携やタクシー等の民間事業の活用を含めた多様な方策による交通網の構築が必要となります。



▲交通空白地域

▼交通空白地域外人口（JR駅から1kmを交通空白地域外とした場合）

区分	西条町	八本松町	志和町	高屋町	黒瀬町	福富町	豊栄町	河内町	安芸津町	総計
交通空白地域外人口	56,945	20,028	3,827	23,335	16,997	1,477	3,314	5,032	9,966	140,921
人口（H26.3.31住基）	70,864	27,973	7,115	30,742	23,171	2,615	3,651	6,294	10,552	182,977
交通空白地域外人口の割合	80.4%	71.6%	53.8%	75.9%	73.4%	56.5%	90.8%	79.9%	94.4%	77.0%

※交通空白地域：駅・バス停などの公共交通利用施設から400m（駅からは1km）を超える地域。

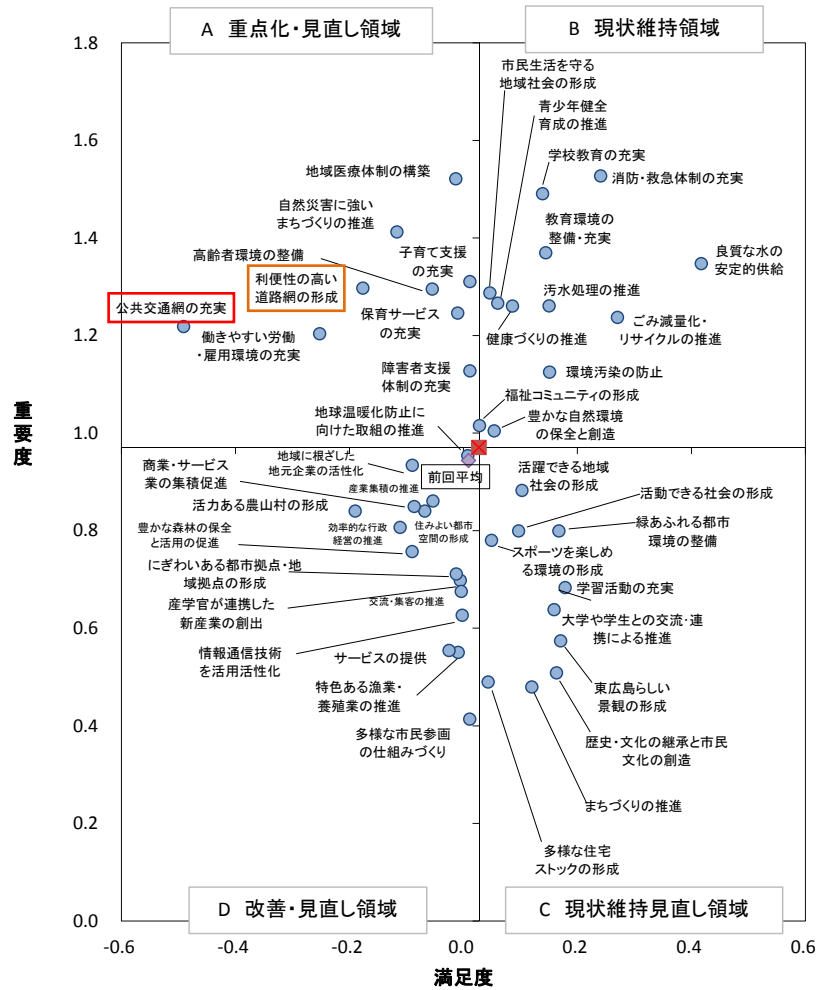
（地域公共交通のフリー乗降区間は、そのルートから400mを超える地域）

2. 東広島市における現況課題

2.3.3 公共交通に対する市民の意識

平成 26 年度東広島市市民満足度調査の施策に対する満足度と重要度の相関図において「公共交通網の充実」は、重要度は高いが、満足度は低いという結果となっており、施策の重点化や抜本的な見直し等も含め、満足度を高める必要があります。

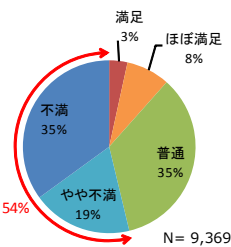
また、平成 23 年度都市交通現況調査によると、公共交通の運行系統について、バスでは 54%、鉄道では 20%の方が不満と感じており、特にバスに関する不満が顕著となっています。



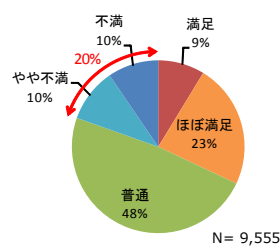
資料：平成 26 年度 東広島市市民満足度調査

▲施策に対する満足度と重要度の相関図

■バス



■鉄道



資料：平成 23 年度 都市交通現況調査

▲公共交通のサービスに関する意識調査結果(運行系統の項目)

2.3.4 行政負担の拡大

東広島市の路線バスに対する補助金や地域公共交通の運行経費など、行政負担は増加傾向となっています。

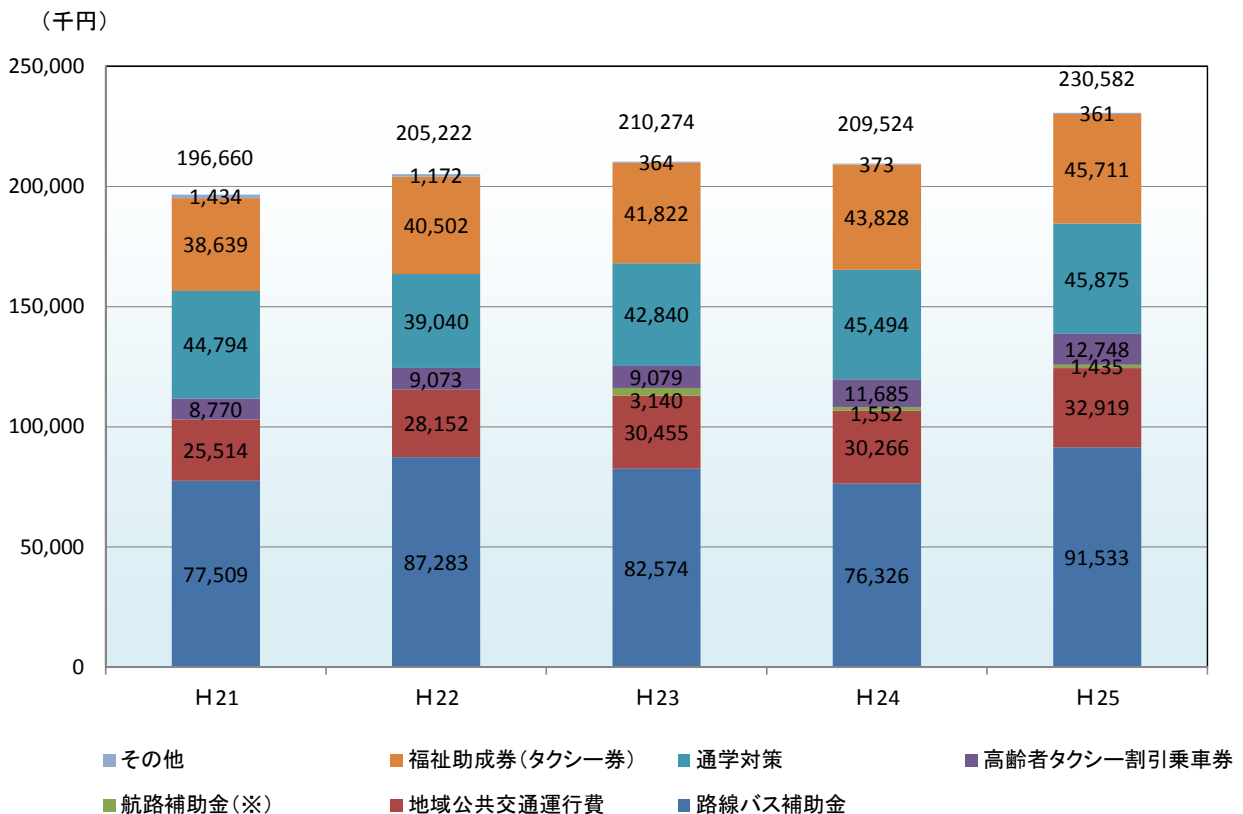
特に、周辺部の人口減少による公共交通利用者の減少は避けがたい状況にあるため、行政負担の適正化に向けた運行形態の見直しを行い、あわせて公共交通の利便性を高め利用促進に向けた取り組みが必要となります。

▼移動に関する費用負担の推移

(千円)

区分	H21	H22	H23	H24	H25
路線バス補助金	77,509	87,283	82,574	76,326	91,533
地域公共交通運行費	25,514	28,152	30,455	30,266	32,919
航路補助金(※)	-	-	3,140	1,552	1,435
高齢者タクシー割引乗車券	8,770	9,073	9,079	11,685	12,748
通学対策	44,794	39,040	42,840	45,494	45,875
福祉助成券(タクシー券)	38,639	40,502	41,822	43,828	45,711
その他	1,434	1,172	364	373	361
合計	196,660	205,222	210,274	209,524	230,582

※平成23年度より開始



▲移動に関する費用負担の推移

2.4 都市機能に対する課題

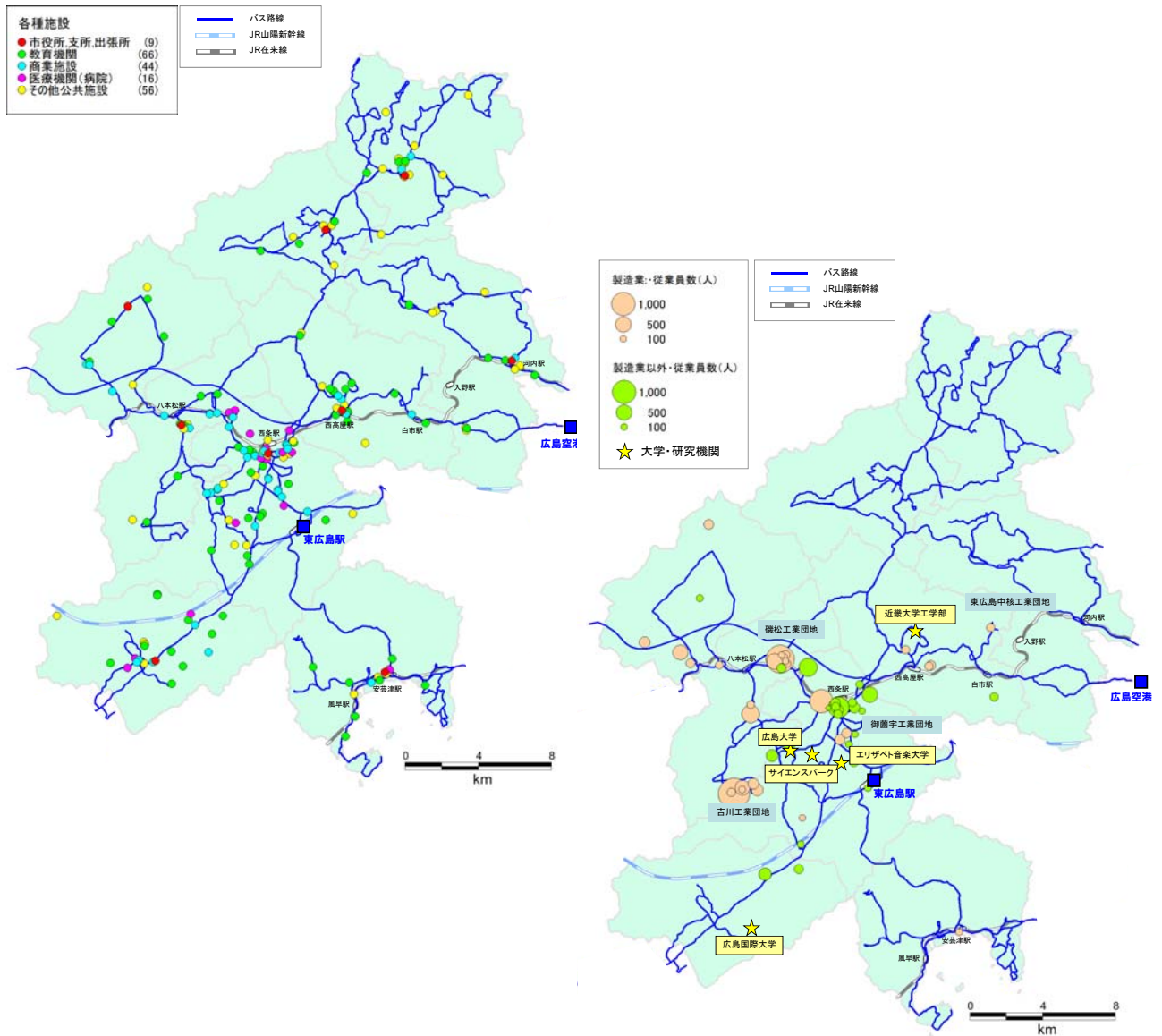
2.4.1 各施設の立地状況

官公庁をはじめ、教育機関、商業施設、医療機関といった各種施設の立地は広範囲に点在しています。

人口の集中する西条町では各種施設がある程度集積する一方で、施設を利用するために移動を伴う地域もあります。

また、本市に位置する大学、工業団地の多くは、西条駅、八本松駅まで路線バスで接続されており、通勤、通学、訪問者等の移動で利用されていますが、一部の工業団地では公共交通が整備されていないところも存在します。

こうした状況から、通勤、通学、訪問者等の移動ニーズを的確に把握し、各種施設を効率的に結ぶ交通網を構築するため、公共交通を再編していく必要があります。



資料:「東広島市の公共交通施策について(平成 23 年 3 月)」をもとに図版編集

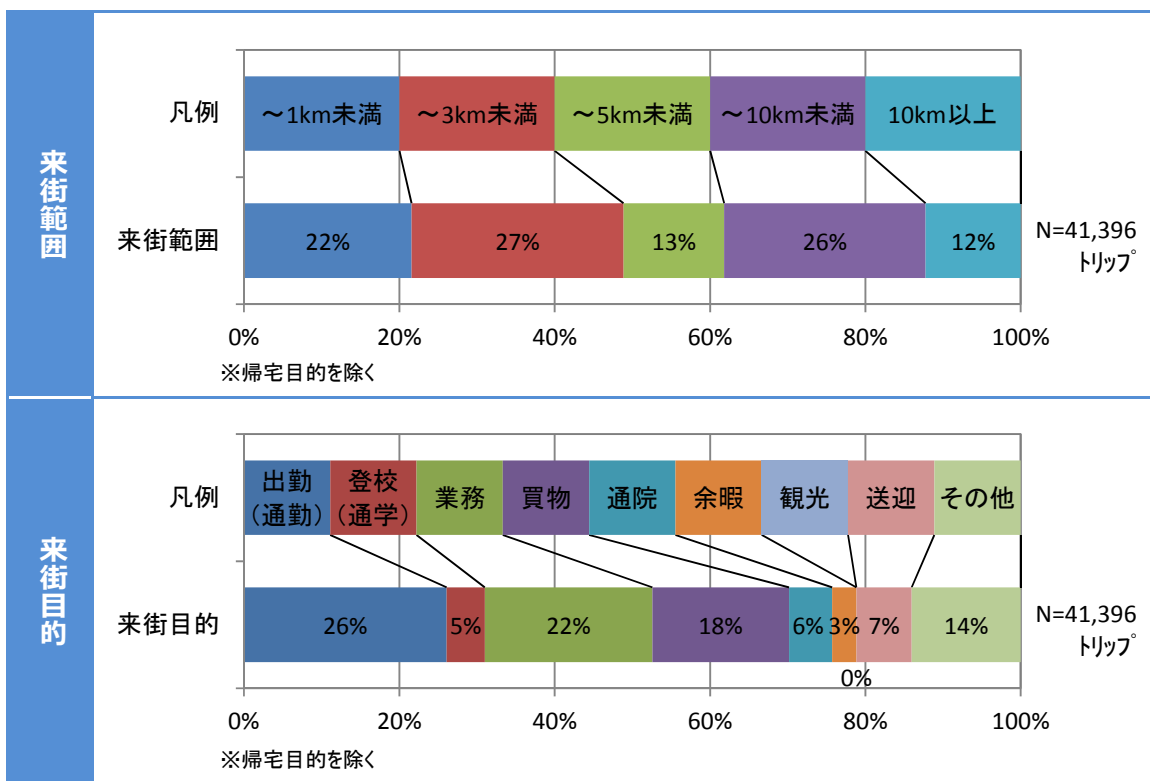
▲各施設の立地状況

2.4.2 中心市街地の利用実態及び必要なサービス

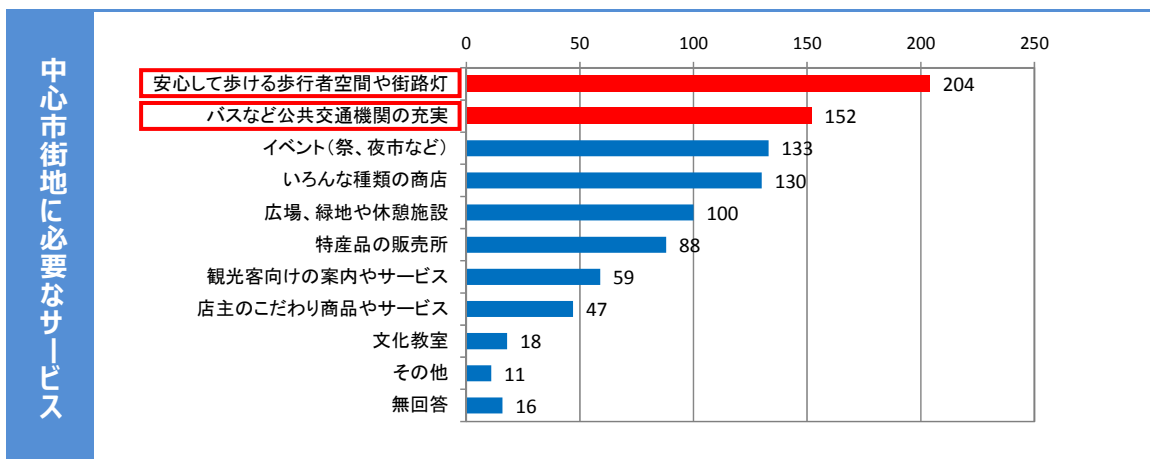
東広島市中心市街地活性化基本計画では、中心市街地の来街範囲（基本商圈）は、3km 圏内で約 6 割を占め、比較的近隣からの利用が多くみられます。また、平成 23 年度都市交通現況調査結果においても 3km 圏内で 5 割となっており、同様な傾向となっています。来街目的をみると、「通勤通学」が最も多く、次いで「業務」、「買い物」となっており、日常的な行動目的が主となっていることが伺えます。

また、中心市街地に必要なサービスとしては、「安心して歩ける歩行空間や街路灯」、次いで「バスなど公共交通機関の充実」となっています。

これらのことから、中心市街地の来街者を増やしにぎわいを創出するために、歩行環境の向上や回遊性を高める交通網を構築する必要があります。



資料：平成 23 年度都市交通現況調査

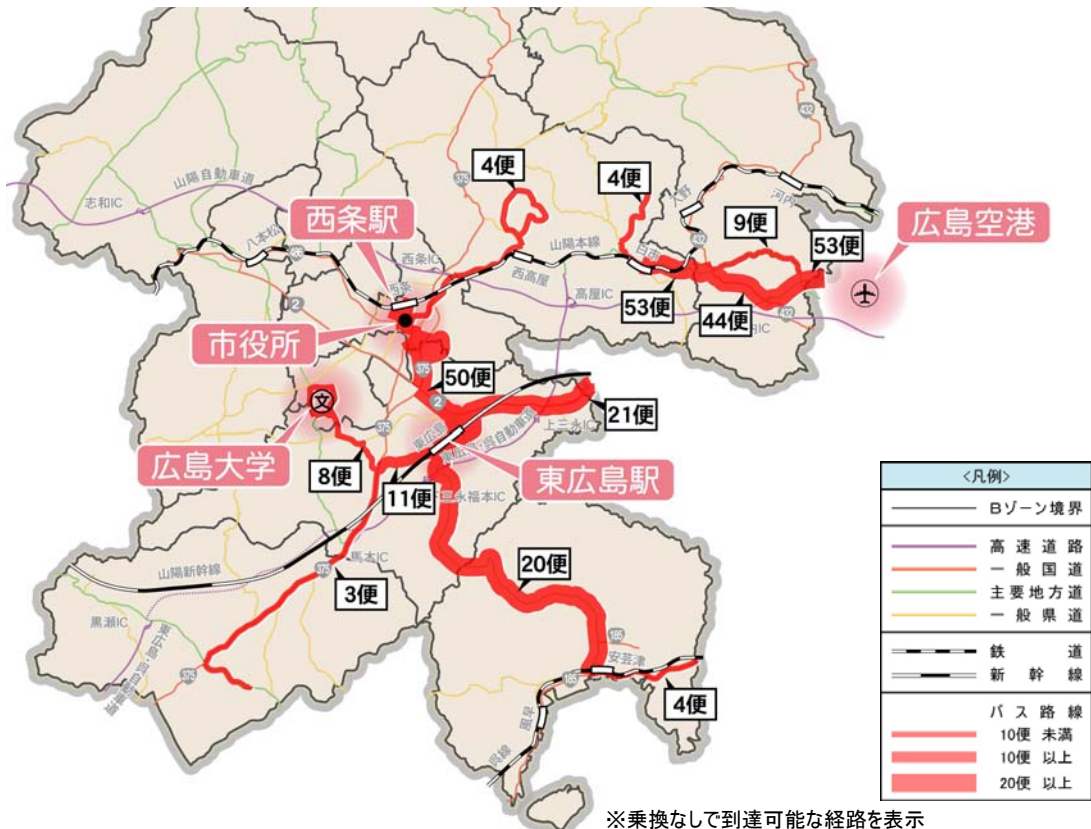


資料：東広島市中心市街地活性化基本計画/東広島市/平成 25 年

2. 東広島市における現況課題

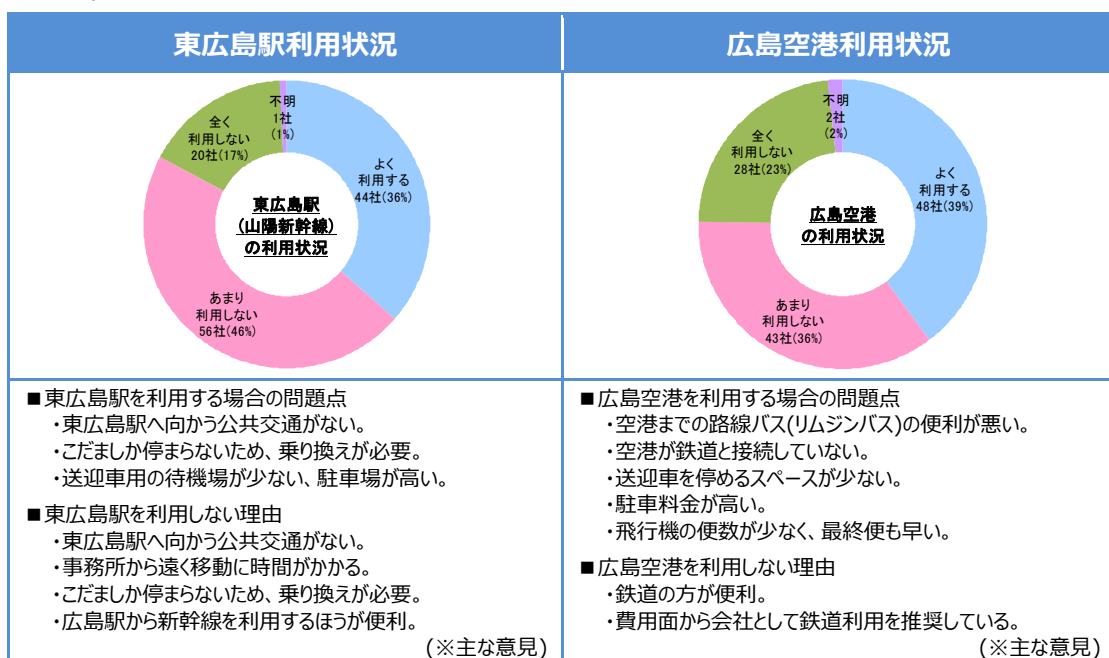
2.4.3 広域移動環境

広域交通拠点（都市の玄関口；広島空港、東広島駅）へ接続しているバス路線は下図のとおりで、経由地は限定的となっています。現況では東広島市中心部（市役所）や広島大学等から西条駅を経由し広島空港へ、西条駅から広島大学を経由し東広島駅へ連絡する公共交通網が整備されておらず、東広島市内の企業からは、広域交通拠点へのアクセス性に対する問題点が指摘されるなど、広域交通拠点へのアクセス性の向上が課題となっています。



▲広域交通拠点（広島空港、東広島駅）からのアクセス性

▼企業ニーズ

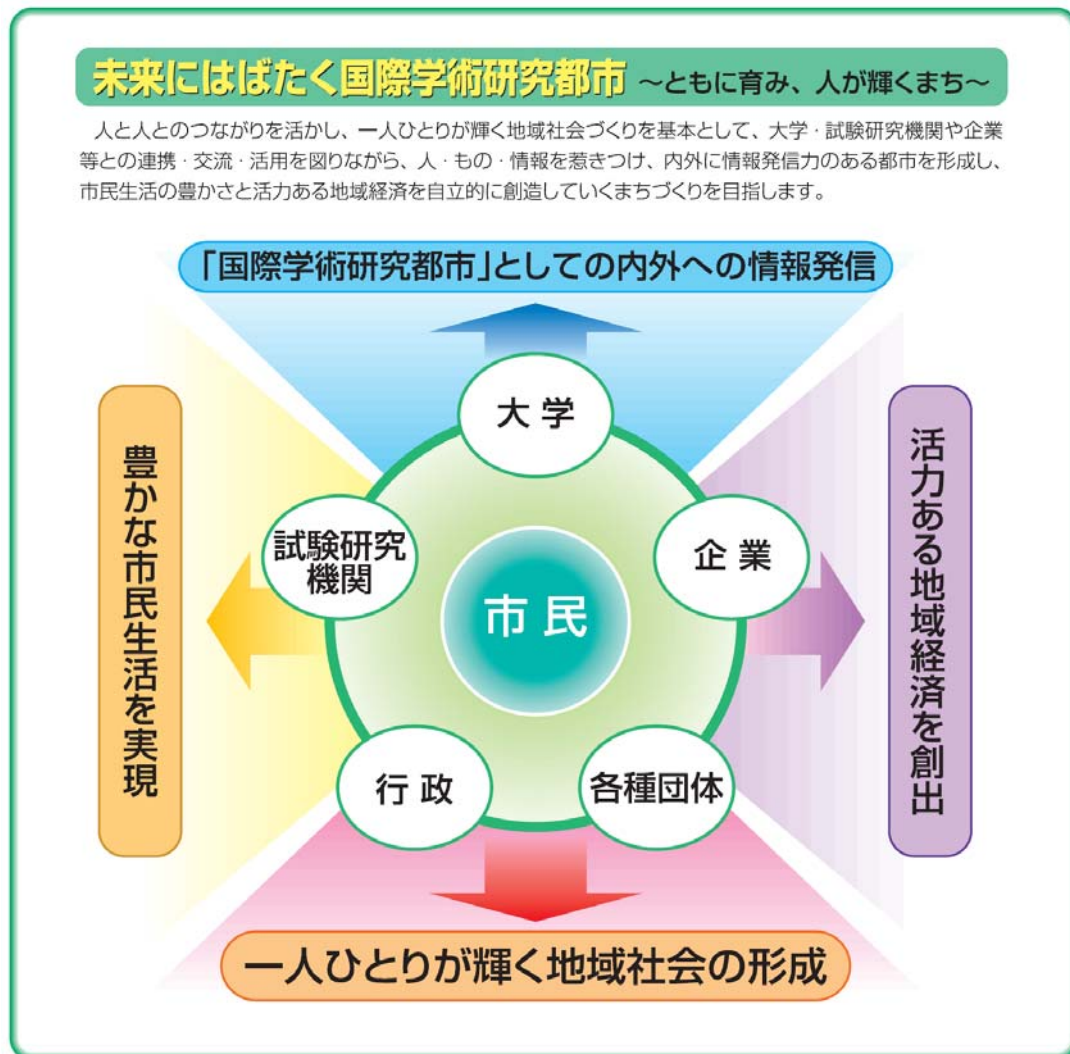
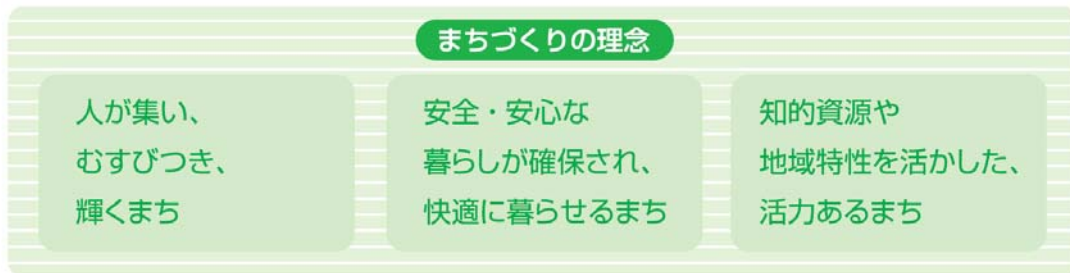


資料：平成23年度 都市交通現況調査

3. 東広島市の将来像

3.1 将来都市像

本市では、上位計画である総合計画において、これまで築かれてきた学園都市としてのまちづくりを発展的に継承していくことを前提に、「まちづくりの理念」に基づいた将来都市像を以下のとおり設定しています。

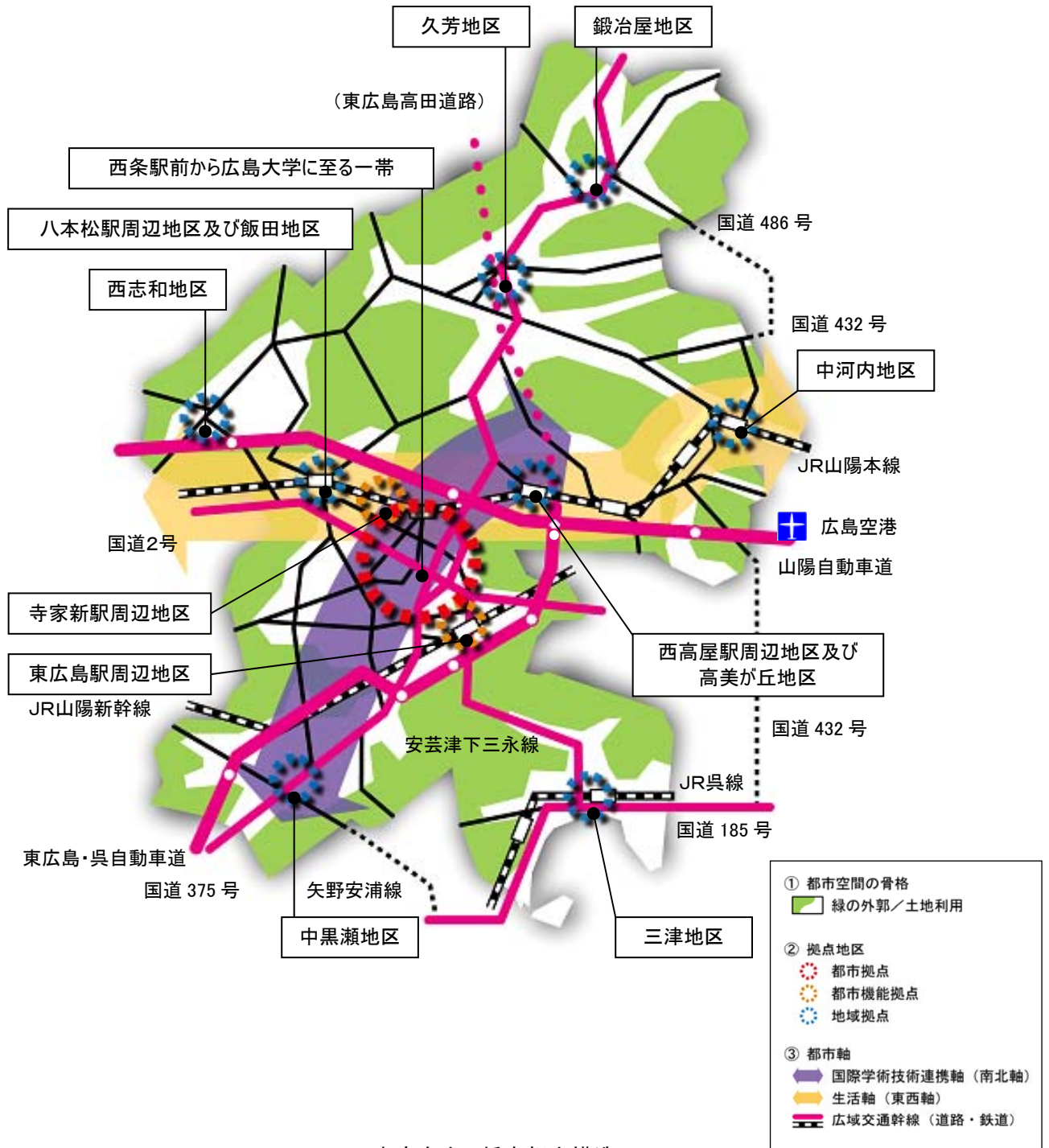


資料：総合計画

3.2 将来都市構造

3.2.1 将来都市構造

将来都市構造は、総合計画に位置づけられた拠点（都市拠点、地域拠点）に加え、全市的な都市機能を担う地区に拠点（都市機能拠点）を設定し、重点的に都市機能の整備・充実を促進します。また、都市空間の骨格の中で、計画的に都市的な機能を集積・展開していく方向として「都市軸」を設定しています。

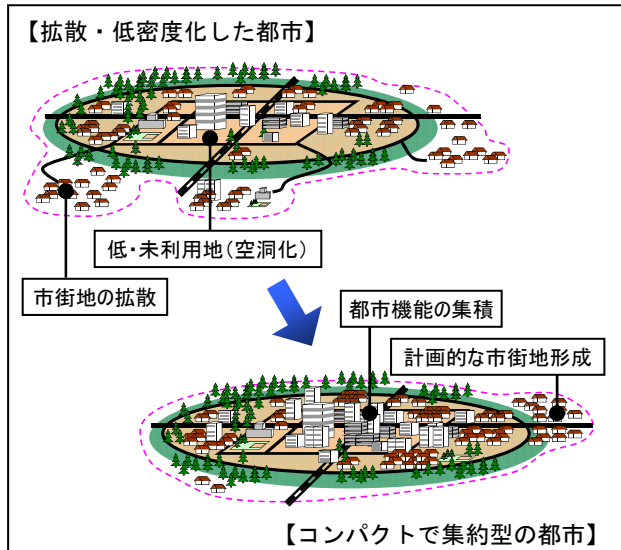


資料：都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランで示された将来都市構造の設定にあたっては、以下の2つの視点を設けています。

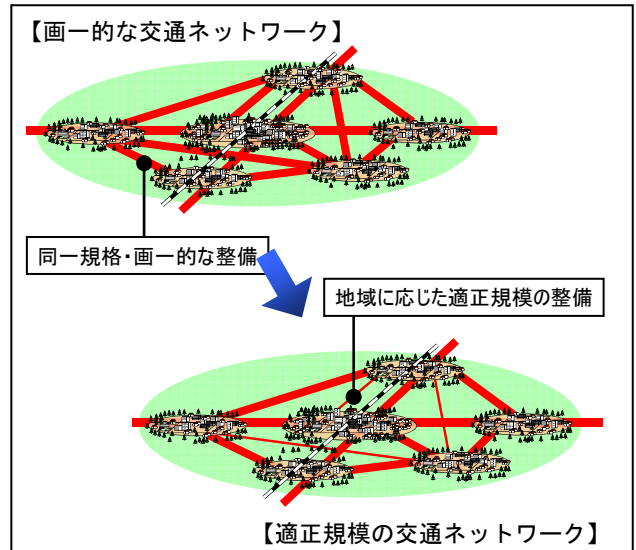
地域間交流促進・都市機能強化・産業振興に資するネットワーク形成として、総合計画、都市計画マスタープランで示される都市拠点、都市機能拠点、地域拠点を連絡し、地域間交流・都市機能強化・産業振興に資するネットワークを構築します。

視点①:コンパクトで集約型の都市づくり



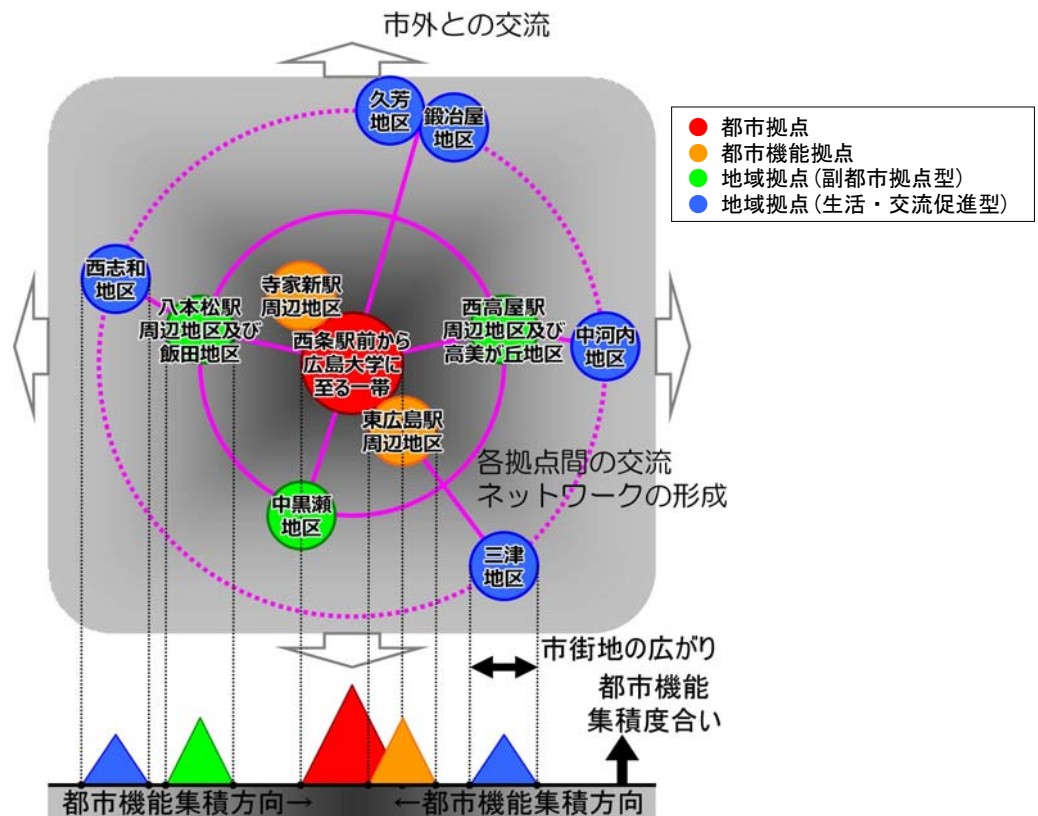
▲コンパクトで集約型の都市づくりの推進

視点②:適正規模の交通ネットワークの形成と
拠点連携によるまちづくり



▲適正規模の交通ネットワークの形成

資料:都市計画マスタープラン



▲都市拠点の整備方針

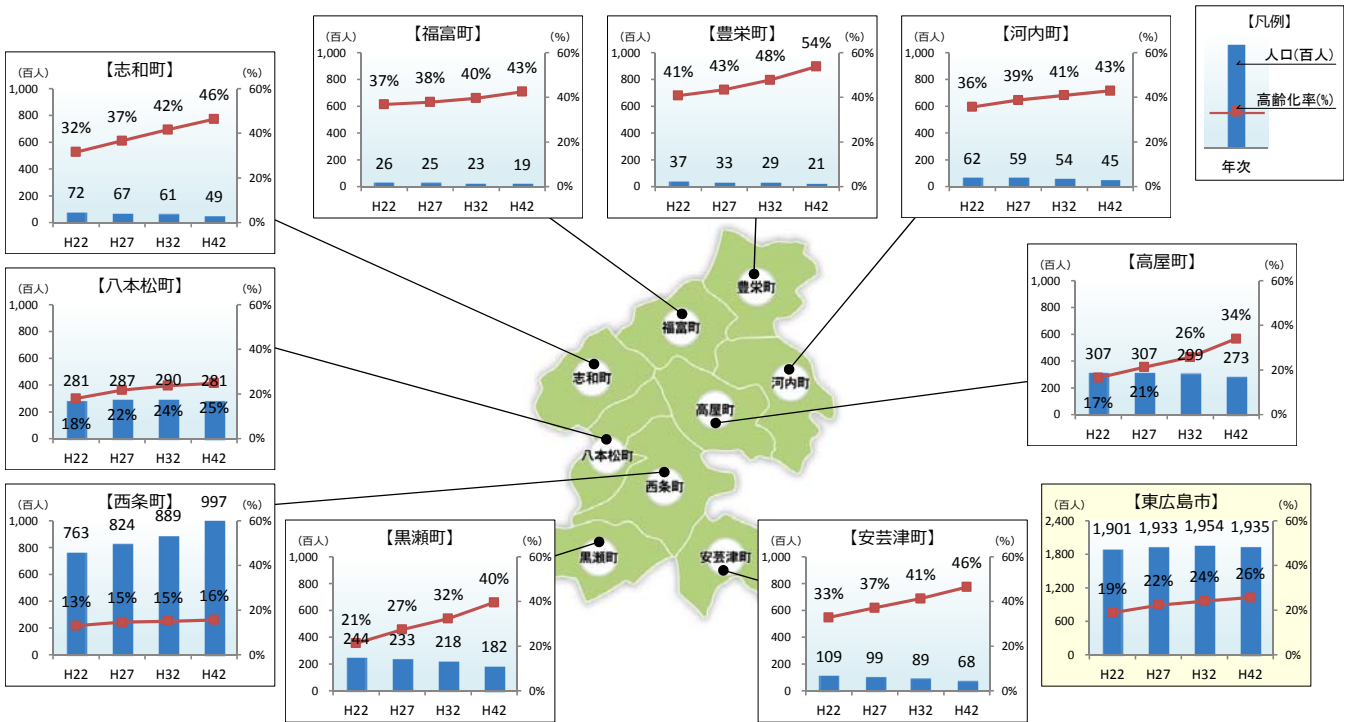
資料:都市計画マスタープラン

3.3 将来フレーム

3.3.1 将来人口

東広島市の将来人口は、平成 32 年から数年間をピークに減少に転じ、平成 42 年で約 193,000 人となることが予測されています。少子高齢化は年々進展しており、平成 25 年では 65 歳以上人口は 25% を超えています。

西条地域の人口が唯一増加傾向にあり、高齢化は比較的緩やかに進展すると予測されています。他地域においては、人口は横ばい若しくは減少傾向で高齢化は進展すると予測されており、特に郊外部においてその傾向は顕著となっています。



※人口：H22 は H22 の国勢調査の結果。これ以降は H17 国調ベースの東広島市全体の人口フレームを H24 年度東広島市人口推計業務の構成比により按分した。

※高齢化率：H22 は国勢調査の結果。H27 以降は平成 24 年度東広島市人口推計業務より引用

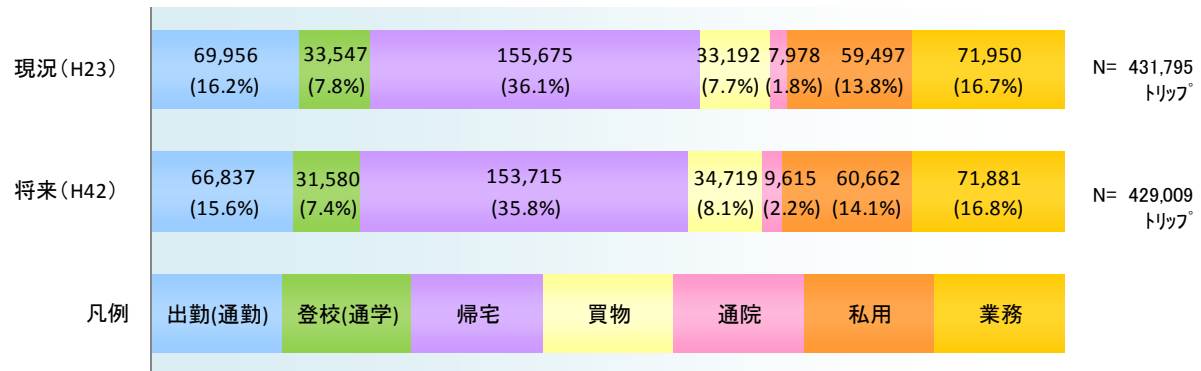
▲地区別将来人口フレーム

3.3.2 将来生成交通量及び目的構成

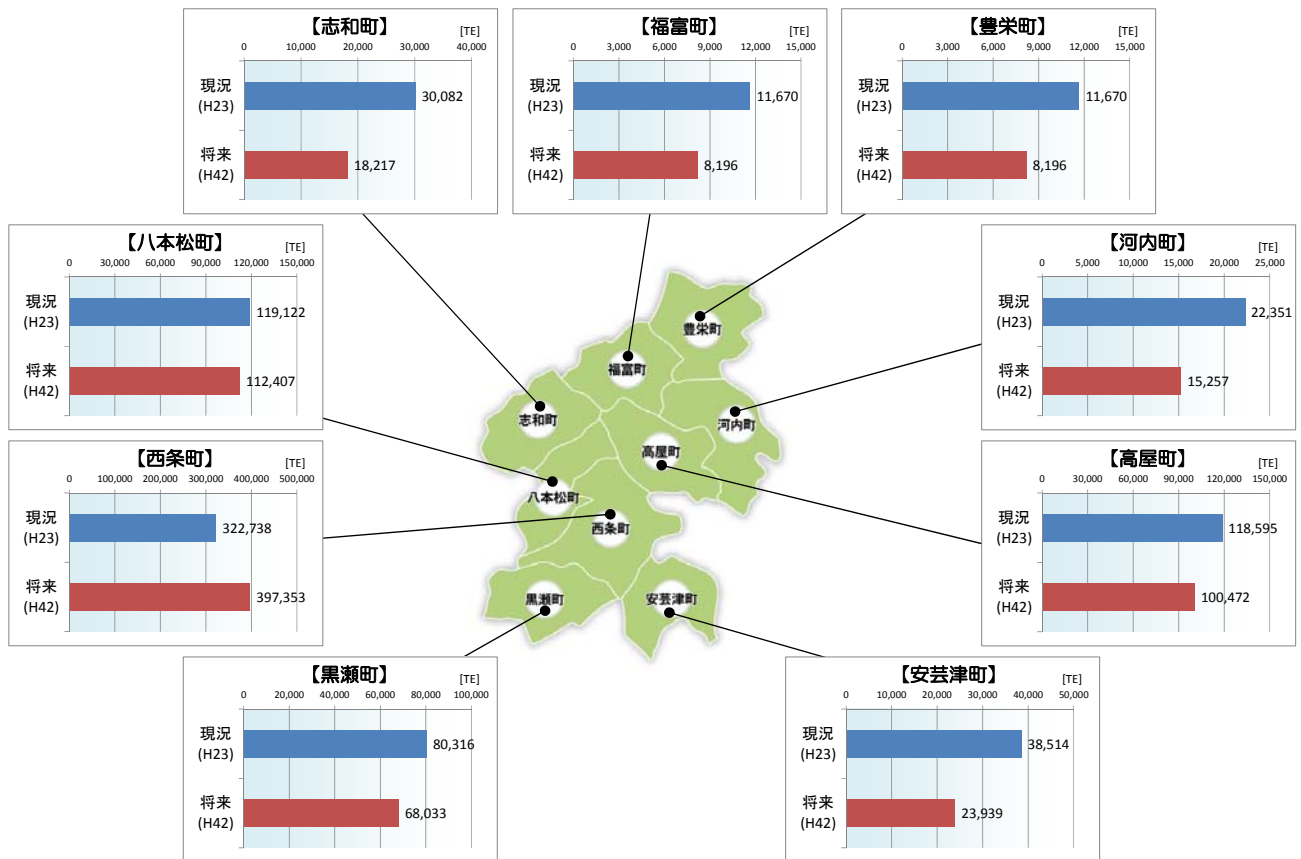
将来（平成 42 年）生成交通量は、約 42.9 万トリップと、現況（平成 23 年）の 43.1 万トリップに対し、微減すると予測されます。目的別にみると、通勤、通学、帰宅目的は減少し、買物、通院、私用目的は増加しています。

通勤・通学トリップの減少は、幼少人口（14 歳未満）と生産人口（65 歳未満）の減少に伴うもので、通院をはじめとする買物、私用の増加は高齢者人口の増加が主な要因と考えられます。

地区別の発生集中量をみると、将来人口フレームに相応して、西条地域はすべての移動目的で増加傾向にあり、八本松地域は人口と同様に概ね横ばい傾向です。人口減少となっている志和地域、高屋地域、黒瀬地域、福富・豊栄地域、河内地域、安芸津地域は減少しています。



▲生成交通量の変化



▲地域別発生集中量(全目的)の変化

4. 総合交通戦略

4.1 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。

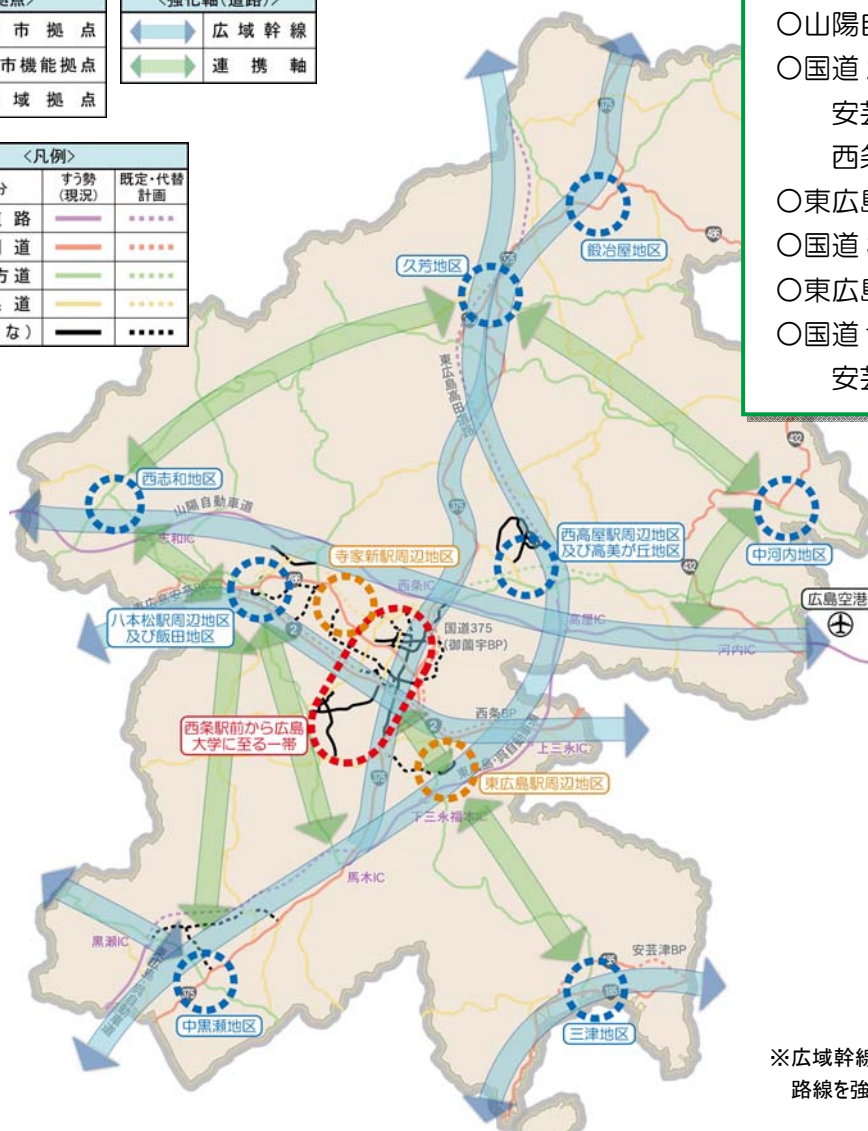
市域内の各拠点間の交通を支える道路網の強化としては、都市計画道路や幹線道路までのアクセス機能の充実を図ります。

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戦略（29ページ～）を参照してください。

〈拠点〉		〈強化軸(道路)〉	
	都市拠点		広域幹線
	都市機能拠点		連携軸
	地域拠点		

〈凡例〉		
道路区分	すう勢(現況)	既定・代替計画
高速道路		
一般国道		
主要地方道		
一般県道		
市道(主な)		



主要路線

- 山陽自動車道
- 国道2号
安芸バイパス
西条バイパス
- 東広島・呉自動車道
- 国道375号
- 東広島高田道路
- 国道185号
安芸津バイパス

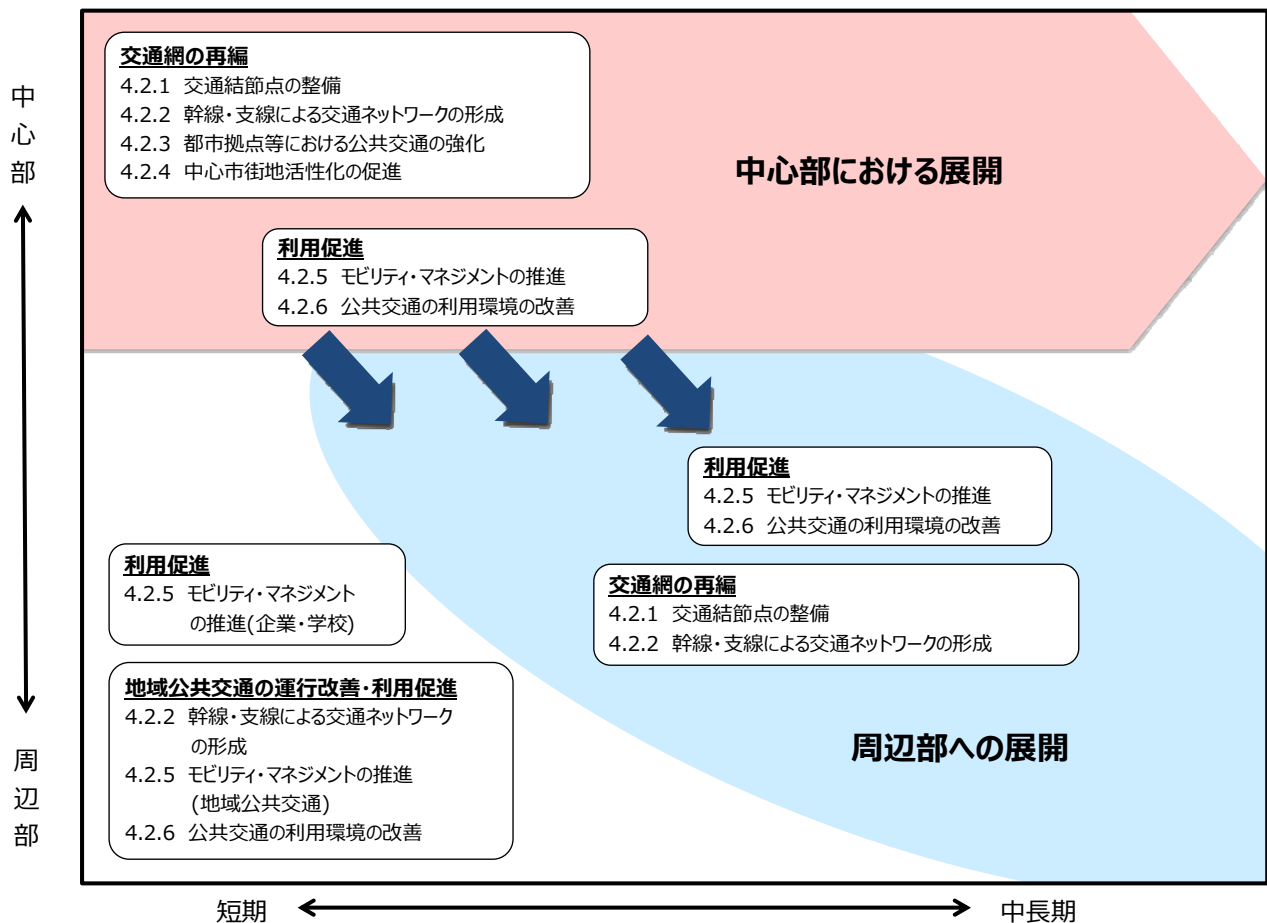
※広域幹線及び連携軸に重なっている整備路線を強化軸として位置付けています。

▲道路網強化軸

4.2 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や居住者の年齢構成等から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。



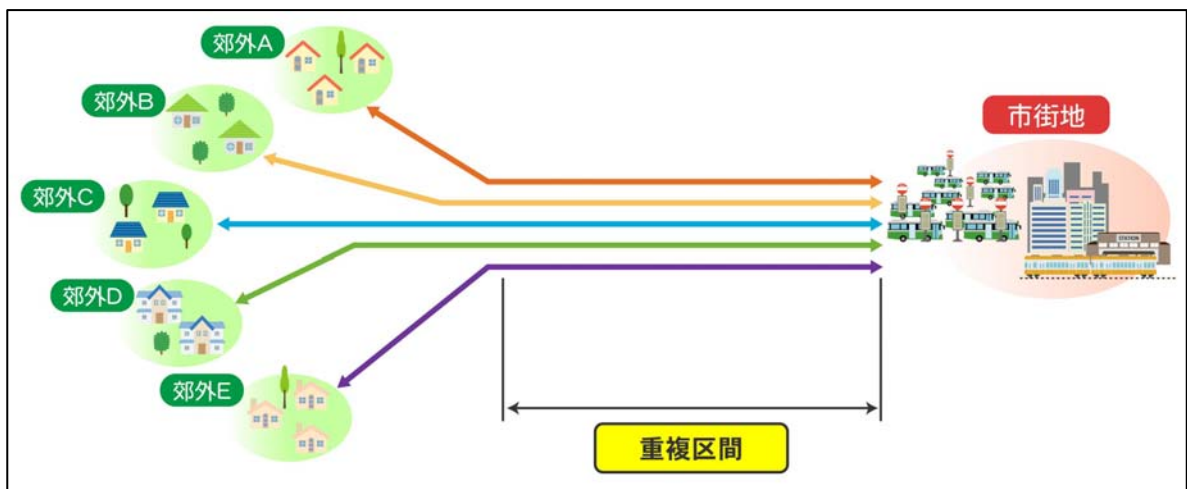
▲ 交通施策の時間軸上の展開

4.2.1 交通結節点の整備

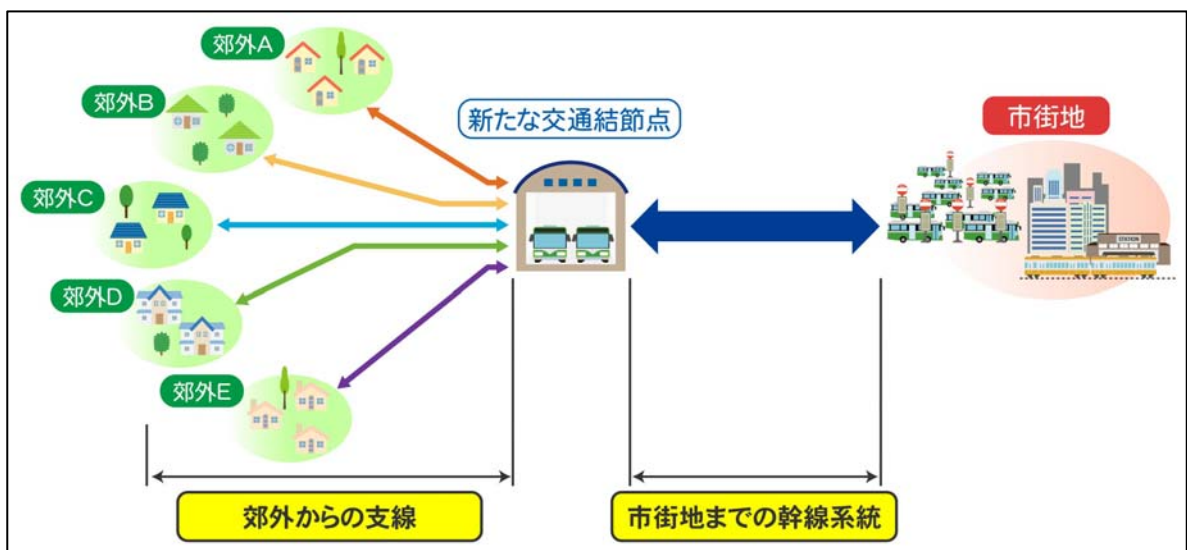
従来のバス系統の中には、1系統あたりの運行距離が長くなり、他の系統と重複する区間を運行しているものがあります。こうした非効率性は、採算性を悪化させ、それにより減便といったサービス水準の低下が強られることで、利用者が減少するという悪循環をもたらしています。このような悪循環を回避するため、複数系統を再編し、新たな交通結節点を整備することで効率的な運行形態を目指します。また、鉄道駅についても交通結節点としてバス路線等の接続性を向上させるため、運行ダイヤを調整し、乗換利便性の向上を図ります。

■新たな交通結節点

<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定し、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、相互の乗継利便性を向上させます。乗り継ぎに配慮したダイヤを設定するとともに、例えば上屋や運行情報を提供する装置等を設置して、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、交通結節点の整備にあたっては、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
			
資料)国土交通省 ▲広島市横川駅	資料)国土交通省 ▲廿日市市役所前駅	資料)宇都宮市バスシステム検討委員資料 ▲盛岡市松園	資料)国土交通省 ▲神奈川県厚木市

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、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。

4.2.2 幹線・支線による交通ネットワークの形成

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公共交通以外のタクシー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。幹線においては、交通結節点間の路線バスの運行を維持しつつ、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においては、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、多頻度化、定時性・速達性の向上を図ります。支線においては、路線バスでは現在の運行頻度を目安とした維持・確保、地域公共交通では状況に応じた維持・改善を行い、タクシーを含め交通事業者の適切な役割分担により福祉・教育施策との連携も図りながら多様なニーズに対応し、交通結節点までの移動手段の確保を図っていきます。

▼地域公共交通が目標とする1日当たりの利用者数

基準とする収支率	利用目標(人/日)	移動手段の確保方策
20%以上	20人以上	・路線定期運行
10%以上	10人以上	・路線定期運行:行政、運行事業者、住民の協働による利用促進の実施が条件
5%以上	5人以上 ※人口5,000人以下の地域では規模に応じて緩和措置を講じる	・路線不定期運行又は区域運行:行政、運行事業者、住民の協働による利用促進の実施が条件 ・他の施策
5%未満	5人未満	・他の施策

資料:「東広島市の公共交通施策について」より

4.2.3 都市拠点等における公共交通の強化

都市拠点（西条駅～広島大学に至る一帯）と都市機能拠点（東広島駅）を連絡する公共交通機関として、バス優先レーン設置(路線バスによる多頻度運行)案及びバス専用レーン設置(BRT (Bus Rapid Transit) 運行)案の導入検討を行います。ルート帯の候補としては、既存の広幅員道路のほか、未整備の都市計画道路の活用を想定しているため、広島大学～東広島駅間については中長期的に検討していくこととなります。

■ バス優先レーン設置(路線バスによる多頻度運行)案

既存の広幅員道路や都市計画道路を活用し、優先レーンの設置、PTPS や急行バスの導入によるバスの走行性向上を図るとともに、15分に1本以上の運行頻度とすることで公共交通の強化を図ります。



▲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

既存の広幅員道路や都市計画道路を活用し、専用軌道を設け専用バスの運行とすることで走行性の向上を図るとともに、15分に1本以上の運行頻度とすることで公共交通の強化を図ります。

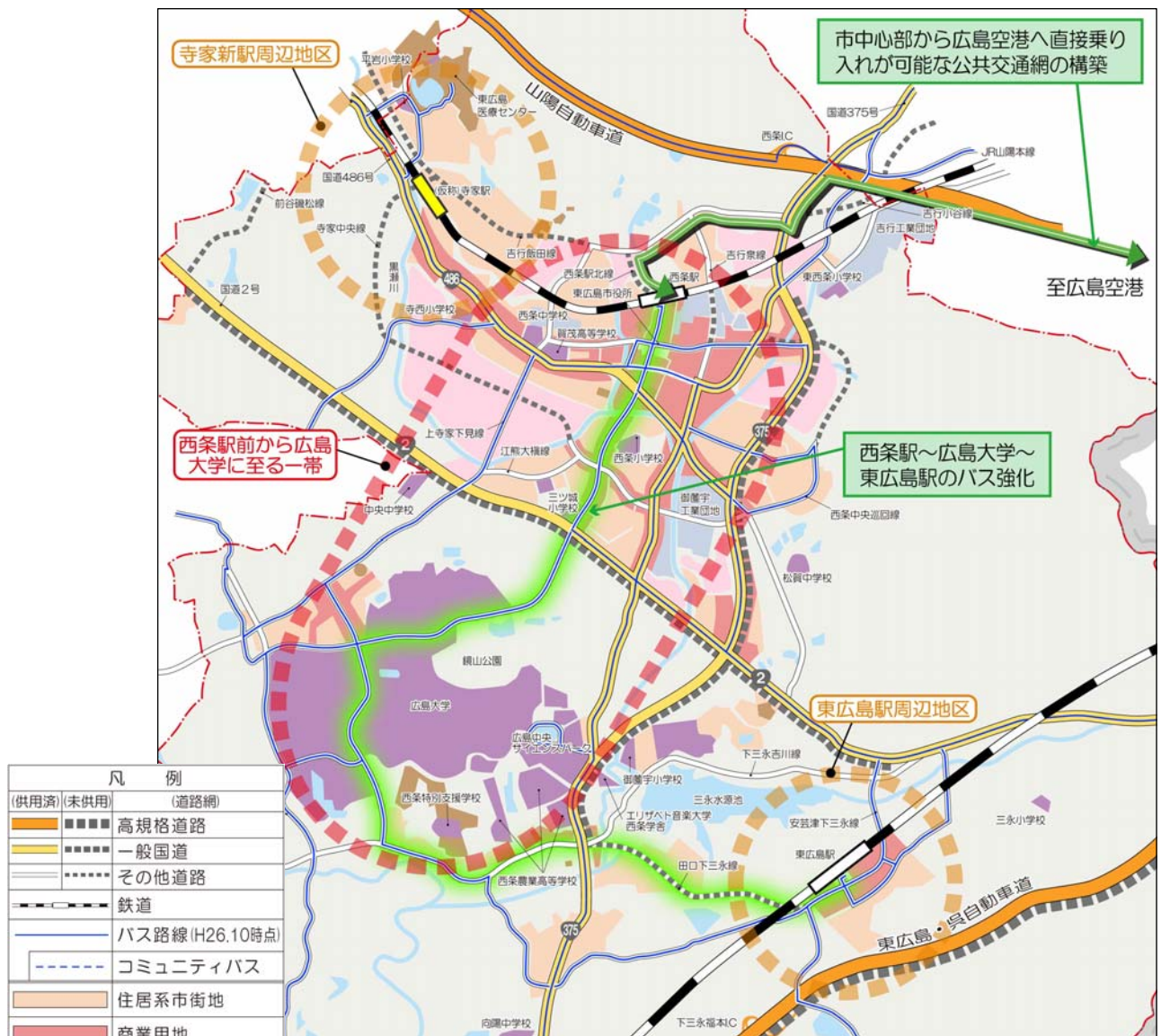


▲バス専用レーン設置(BRT 運行)案の断面イメージ(道路中央側に専用レーンとした場合)

4.2.4 中心市街地活性化の促進

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されており、今後の本市の発展の基礎づくりとして、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、中心市街地のにぎわいの創出・観光振興に寄与する循環交通（循環バス等）の整備や安心・安全・魅力のある道路空間の構築等を進めます。

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（仮称）寺家駅の平成29年春開業（予定）に合わせ、都市拠点とのネットワーク化を進めます。



▲都市拠点等における公共交通の強化

※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

4.2.5 モビリティ・マネジメントの推進

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平成 42 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、公共交通の利用促進の他、環境の改善や交通渋滞の緩和、健康増進等の効果が期待され、居住者や転入者、職場や学校教育等を対象に様々な自治体で取り組まれています。本市においても実施効果や地域特性等を踏まえてモビリティ・マネジメントを推進していきます。

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、その従業員の通勤手段を公共交通へ転換するよう働きかけます。また、企業送迎バスの路線バス等への転換についても働きかけ、公共交通の維持確保に資する取り組みとします。

■ 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。

4.2.6 公共交通の利用環境の改善

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めます。

高齢者等の交通弱者はもちろんのこと、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。

ソフト対策として、公共交通に係る総合的なマップ・時刻表の作成、バスのラッピング・方面別のカラーリング、ラウンドダイヤ等の採用、待ち時間の不便さの解消をはかるための適切な情報提供（バスロケーションシステム）、運賃制度の見直しなど、利用者にとって覚えやすい・利用しやすい環境の構築を図っていきます。

ハード対策として、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。

また、高齢者等の交通弱者にとって運賃が障害となって公共交通の利用から遠ざけられることがないように、運賃制度については公共交通の再編の中で検討していきます。

4.2.7 広域移動環境の検討

西条駅と東広島駅を連絡する公共交通については、都市拠点内の移動として検討していきます。（24ページ「4.2.3 都市拠点等における公共交通の強化」を参照）

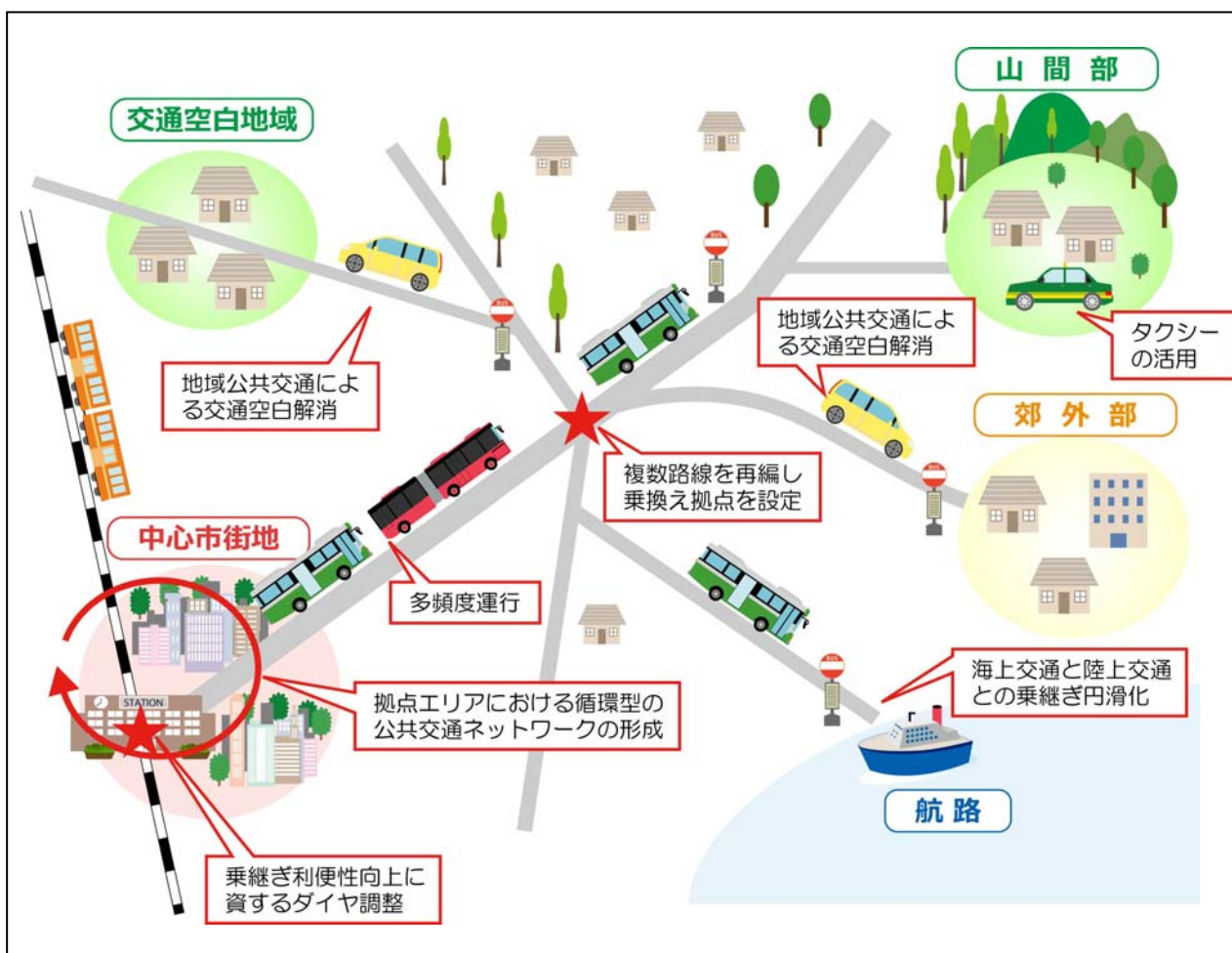
広島空港へのアクセスについては、西条駅を起点とするアクセスルートに対する市内の企業や大学のニーズを把握し、事業採算性について調査するとともに、西条駅周辺の酒蔵地区等の観光面との連携を視野に入れた検討を進めます。

4.2.8 福祉・教育分野との適切な役割分担

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



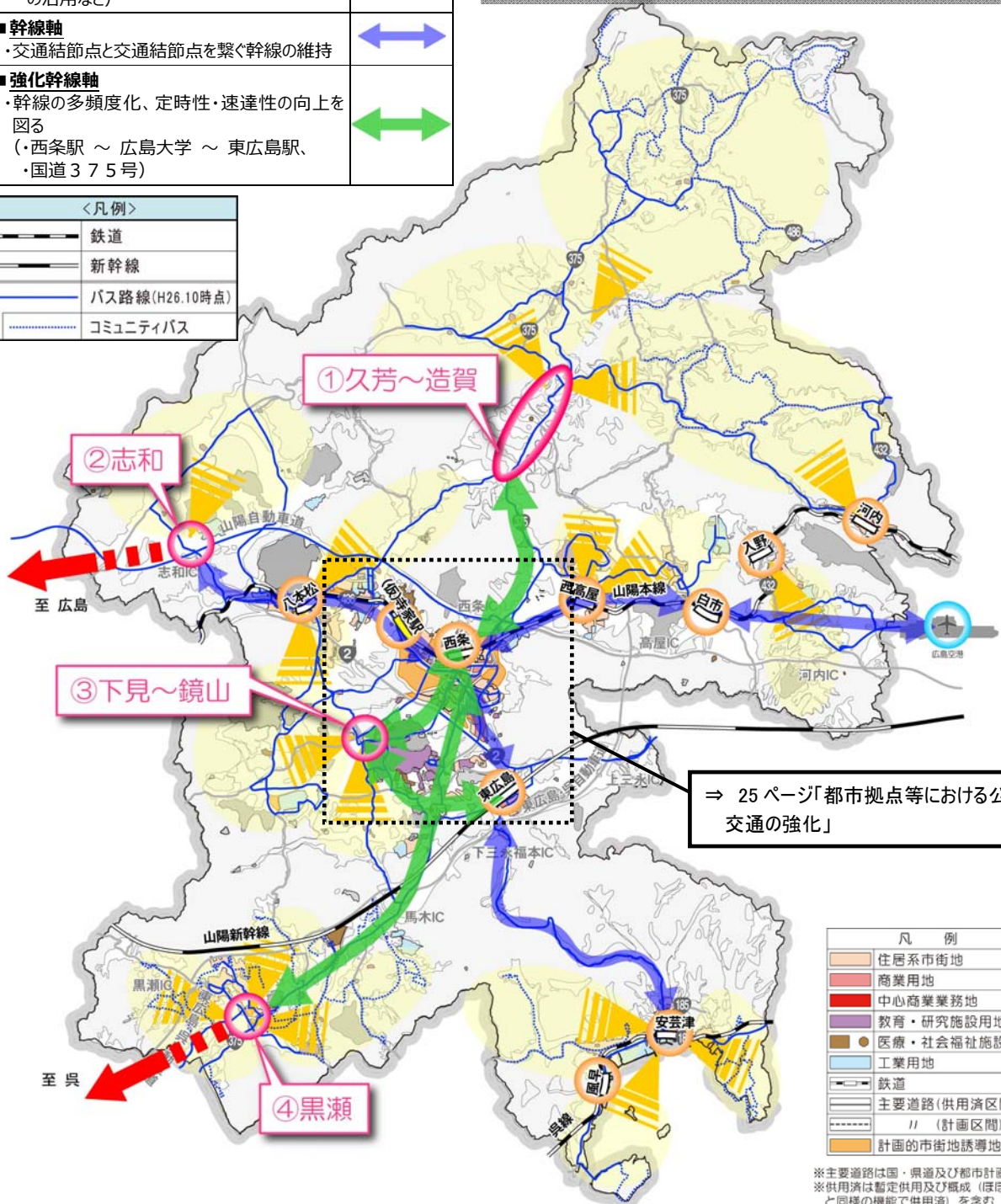
■ 公共交通における施策の展開

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

■ 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(H26.10時点)
	コミュニティバス



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（ほほ計画と同様の機能で供用済）を含む

5. 地域別戦略

都市計画マスタープランで区分された各地域における戦略を示します。地域別戦略は、「地域の特性」「地域の交通課題と戦略の考え方」「地域の戦略」「施策メニューと実施スケジュール」で構成しています。

■ 地域の特性

主に都市計画マスタープランにおいて示されている特性についてまとめています。

■ 地域の交通課題と戦略の考え方

将来都市像を踏まえ、地域が抱える道路、公共交通に関する諸課題とそれらに対応する施策の概要についてまとめています。

■ 地域の戦略

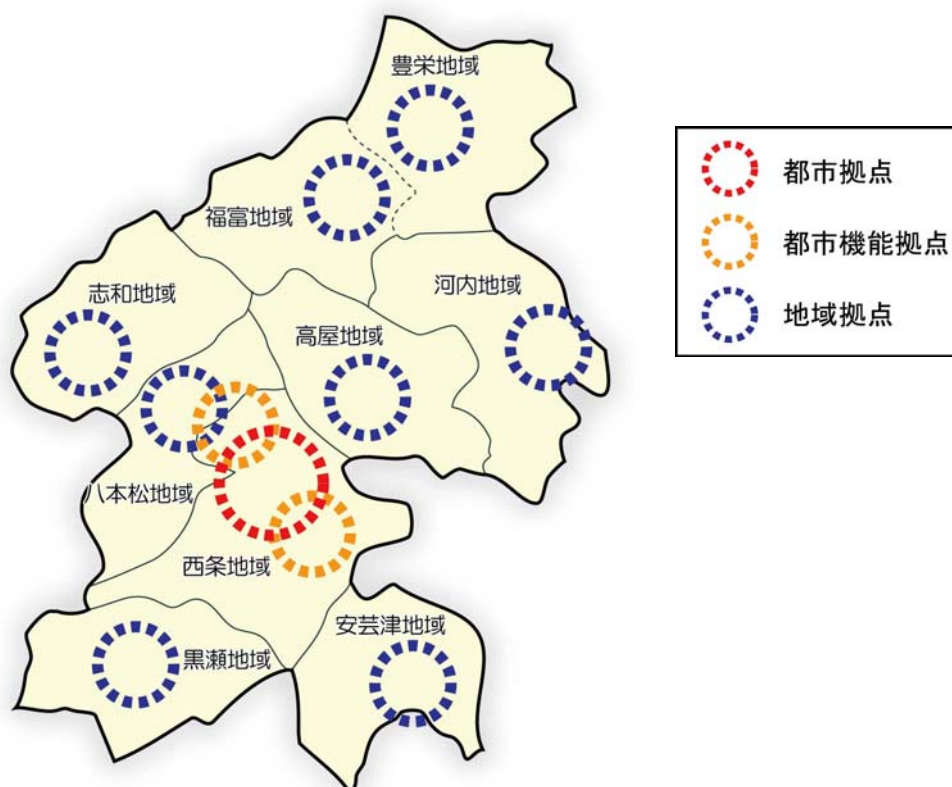
各地域の地域特性、交通ネットワークの考え方、そして個々の施策の実施場所を図示しています。

- 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** ①に交通結節点や公共交通の強化軸を加えたもの。
- ③ **〇〇地域の戦略** 個々の施策を示し、②を詳細にしたもの。

■ 施策メニューと実施スケジュール

施策メニューを「道路」、「公共交通」、「歩道・自転車道」、「その他」に区分し、その実施スケジュールを整理しています。

なお、各施策は、都市交通マスタープランの基本理念・基本方針(次ページ)にしたがって整理し、実施スケジュールについては、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。



▲総合交通戦略における地域別戦略の区域区分

【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、新幹線駅（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、新幹線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。

5.1 西条地域

5.1.1 地域の特徴

西条地域は、本市の中央部に位置し、西条駅を中心に各種の公的機関が集積するとともに、大規模小売店舗などが立地し、交通の結節点として鉄道やバスによる公共交通ネットワークが広がっています。

また、広島大学及び広島中央サイエンスパークや下見学生街など、本市がこれまで進めてきた学園都市づくりを象徴する地区が形成されており、活力を牽引する地域となっています。

寺家地区では、土地区画整理事業や地区計画による市街地整備が進み、(仮称)寺家駅の開業が予定されるなど、都市基盤の整備に伴う人口の増加や郊外への店舗の出店が続く中で、中心部の周辺や交通の利便性の高い地域から徐々に市街化が進行しつつあります。

5.1.2 地域の交通課題と戦略の考え方

道路

国道2号や国道375号、国道486号での混雑が見られ、特に市役所西交差点～大坪交差点、西条西交差点、道照交差点等での混雑が激しく、日常的な移動に影響を及ぼしています。都市拠点・都市機能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・モノの円滑な混雑緩和を目指します。

また、西条駅付近の歩道が浪打形状になるなど、歩行環境の改善が課題となっており、西条駅付近の移動円滑化重点地区及び(仮称)寺家駅を中心に快適な歩行空間の構築を推進します。

公共交通

JR山陽本線西条駅の利用者は微増しているものの、新幹線東広島駅の利用者は横ばい、路線バスの利用者は減少しています。持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、(仮称)寺家駅の設置及び駐輪場の整備をはじめ、異なる交通モードの連携により、公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

下見～鏡山においては新たな交通結節点を設け、西条駅～広島大学～東広島駅におけるバス路線の多頻度化、バス優先レーンの導入、バス専用レーンを設けたBRTの導入などによる公共交通幹線の強化を検討していきます。また、中心部においては、買物・通院などの生活交通として利用できる循環路線等公共交通の充実を図ります。

西条駅から広域移動を担う広島空港へのアクセスの悪さが課題となっていることから、広域的な視点も含め、市内の企業や大学のニーズや、観光面との連携を視野に入れ、広島空港へ直接乗り入れが可能な公共交通網の構築の検討を進めます。

※(仮称)寺家駅について

西条駅～八本松駅の間新たに設けられる(仮称)寺家駅は、公共交通の結節点として機能することで、公共交通ネットワークが強化され、周辺市街地の居住者の公共交通利便性の向上につながるだけでなく、東広島医療センターへのアクセス向上につながるるとともに、市街地開発の拡散を防ぎ、コンパクトで良好な市街地形成を図るうえで重要な役割を果たします。

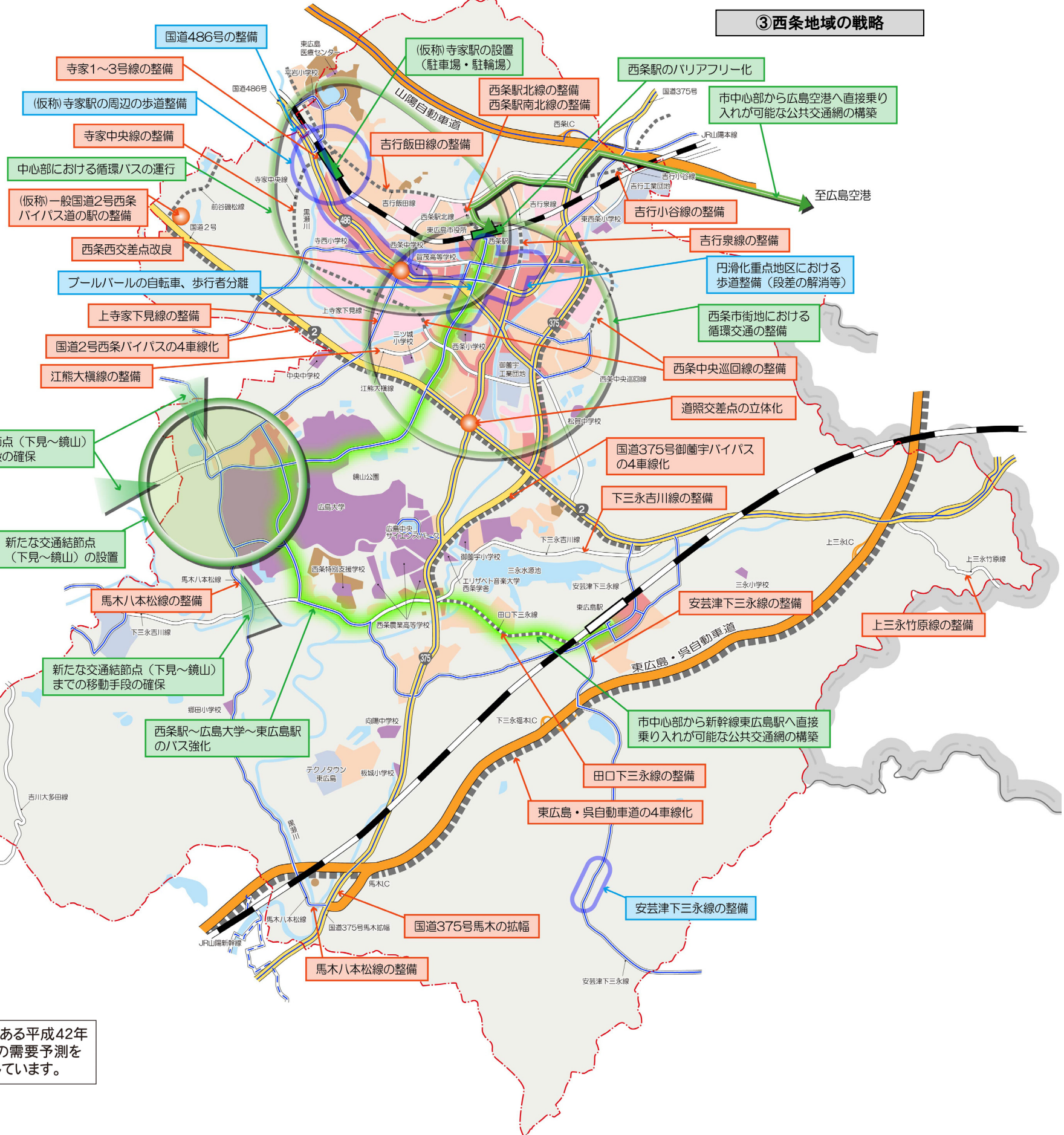
■ 主な施策

- 東広島・呉自動車道、西条バイパス、御園宇バイパスの4車線化や各種都市計画道路の整備
- (仮称) 寺家駅の整備
- 下見～鏡山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確保
- 西条駅～広島大学～東広島駅間の公共交通幹線の強化
- 鉄道駅(西条・(仮称) 寺家駅)周辺における歩道の新設・拡幅・段差の解消



▲ 交通結節点(西条駅)

5.1.3 西条地域の戦略



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(H26.10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
		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



※構想図は、都市交通MPの目標年次である平成42年時点の状況を表しており、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います。

5.1.4 施策メニューと実施スケジュール

▼交通施策メニュー(西条地域)

路線名の[]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
		日常生活を支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			短・中長期		
		基本方針									短期 (H27~ H31年)	中長期 (H32~ H42年)	
		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			
道路	東広島・呉自動車道												
	馬木～黒瀬 4車線化	○			○	○		○	○			※H26暫定供用 完成	
道路	国道2号												
	西条バイパスの4車線化	○			○	○		○	○			完成	道昭交差点の立体化の計画策定に向けて国と協議を進める
道路	国道375号												
	御園宇バイパスの4車線化 馬木の拡幅	○			○	○		○	○			完成 完成	
道路	各県・市道												
	(都)吉行飯田線[(-)飯田吉行線]	○			○	○		○	○			完成	
	(都)吉行泉線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)寺家中央線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)上寺家下見線[(-)吉川西条線]	○			○	○		○	○			完成	
	(都)西条中央巡回線	○			○	○		○	○			完成	
	(一)上三永竹原線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)馬木八本松線[(主)馬木八本松線]	○			○	○		○	○			完成	
	(都)下三永吉川線[(-)下三永吉川線]	○			○	○		○	○			完成	
	(都)吉行小谷線[(主)東広島本郷忠海線]	○			○	○		○	○			完成	
	(都)江熊大楨線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)西条駅北線	○			○	○		○	○			-	H26供用
	(都)西条駅南北線	○			○	○		○	○			-	H26供用
	(都)寺家1号線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)寺家2号線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)寺家3号線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)下三永1号線[(主)安芸津下三永線]	○			○	○		○	○			完成	
	(都)田口下三永線[(-)下三永吉川線]	○			○	○		○	○			完成	
	西条西交差点改良	○			○	○		○	○			完成	
	(仮称)一般国道2号西条バイパス道の駅	○			○	○		○	○			完成	
公共交通	(仮称)寺家駅の設置	○		○	○		○	○				実施	
	パークアンドライド等の駐車場整備 ((仮称)寺家駅)	○										検討・実施	
	新たな交通結節点(下見～鏡山)の設置	○			○	○		○	○	○		検討・実施	
	新たな交通結節点(下見～鏡山)までの移手段の確保	○			○	○		○	○	○		検討・実施	
	西条駅～広島大学～東広島駅のバス強化(優先レーン設置またはバス専用レーン(BRT)設置案の導入)	○			○	○		○	○			検討・実施	
	中心部における循環バスの運行	○						○	○			検討・実施	
	市中心部から広島空港へ直接乗り入れが可能な公共交通網の構築				○	○			○			検討・実施	
	市中心部から新幹線東広島駅へ直接乗り入れが可能な公共交通網の構築				○	○			○			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	
	西条駅のバリアフリー化	○		○								-	H26供用
	新幹線東広島駅へ停車する新幹線の増便				○	○						検討・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												
	西条停車場線(プールパールの)自転車、歩行者分離	○	○	○			○					実施	
	国道486号	○	○	○				○	○			検討・実施	
	(主)安芸津下三永線	○	○	○				○	○			検討・実施	
	歩道の段差の解消	○	○	○				○				検討・実施	円滑化重点地区
その他	(仮称)寺家駅駐輪場の整備	○	○					○				実施	
	福祉・教育分野での施策	○								○		検討・実施	
その他	タクシー等の民間事業の活用	○								○		検討・実施	

＝凡例＝
■道路
 完成 : 短期又は中長期間に完了を目指すもの。
■公共交通、歩道・自転車道、その他
 検討 : 短期又は中長期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。
 実施 : 短期又は中長期間に事業着手を目指すもの。
 検討・実施 : 短期から中長期間にかけて、(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ます。

5.2 八本松地域

5.2.1 地域の特徴

八本松地域は、本市の西部に位置し、南北に細長い形状をしています。広島市と隣接する地域には山林が、主に南部を中心とする平野部には農地が広がっています。

平野部と丘陵部からなる中央部には、広島市への交通利便性の高さを活かし、八本松駅の周辺にベッドタウンとしての住宅地が形成されているほか、地域を東西に走る国道 486 号の沿道には商業系の店舗が多く立地しています。

また、飯田地区・磯松地区・吉川地区などに工業団地が整備されており、高度な技術を持つ企業が本地域に集積しています。

現在、国道 2 号バイパスの整備が進められており、完成後は広島市へのアクセスが格段に向上することが見込まれます。

高齢化が進展し、人口は横ばい傾向から平成 32 年以降減少に転じます。

5.2.2 地域の交通課題と戦略の考え方

道路

国道 486 号や東広島向原線（磯松工業団地付近）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、国道 2 号安芸バイパスをはじめとした各拠点を結ぶネットワークを構築することや、磯松工業団地・吉川工業団地から高速道路へのアクセス性向上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を目指します。

また、歩行者空間においては、八本松駅周辺の歩行空間が不連続となっているなど、歩道環境の向上が課題となっており、特に、八本松駅付近の移動円滑化重点地区を中心にバリアフリー化を推進します。

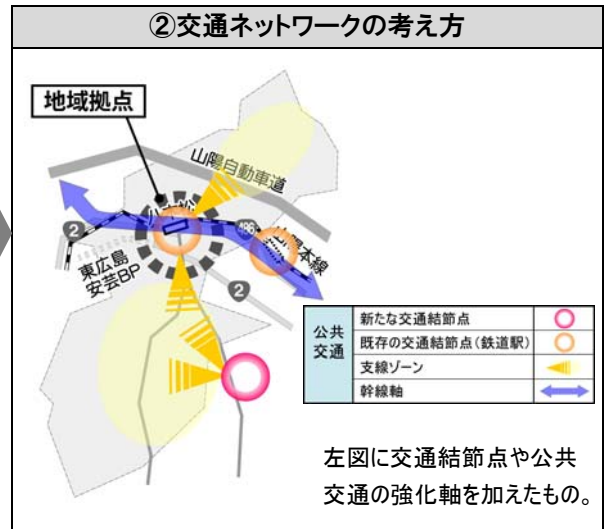
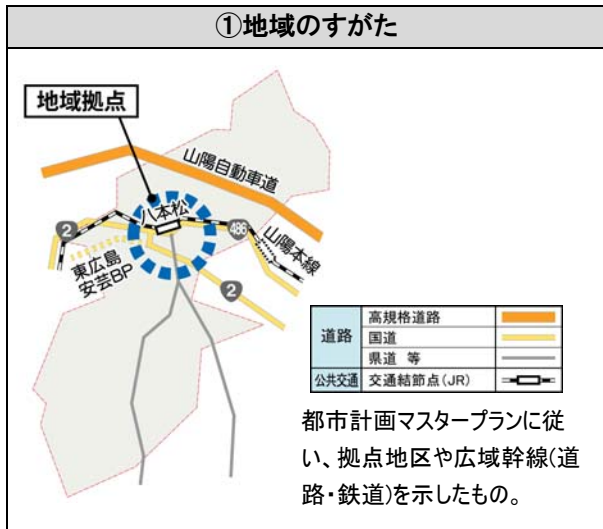
公共交通

J R 山陽本線八本松駅、路線バス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。持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、新たな交通結節点（下見～鏡山）を活用したバス路線の再編を進め、異なる交通モードの連携をはじめ、公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

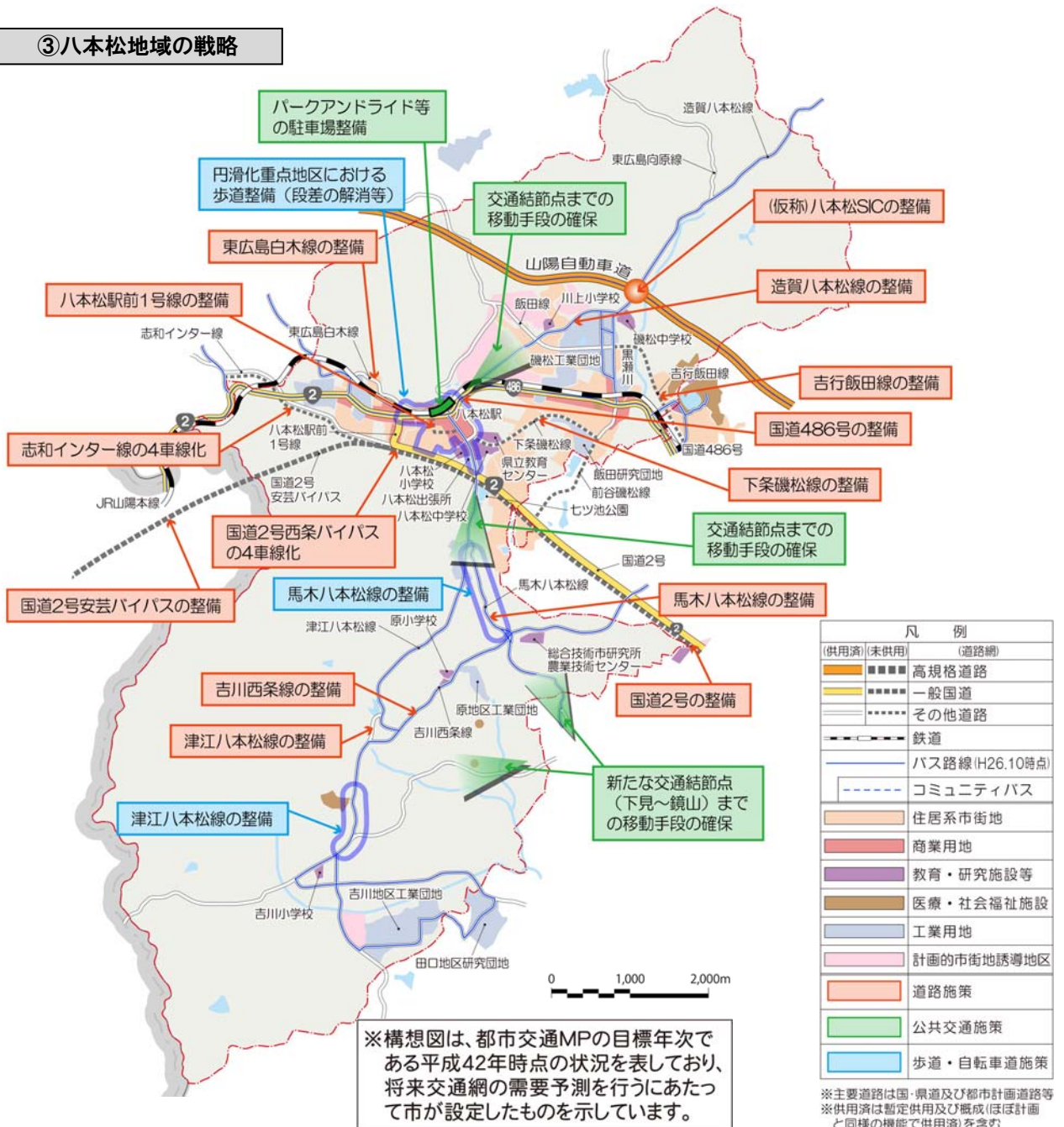
■ 主な施策

- 八本松 S I C や国道 2 号安芸バイパスの整備
- 新たな交通結節点（下見～鏡山）までの移動手段の確保
- 鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上
- 鉄道駅（八本松駅）周辺における歩道の新設・拡幅・段差の解消

5.2.3 八本松地域の戦略



③ 八本松地域の戦略



5. 地域別戦略

5.2.4 施策メニューと実施スケジュール

▼交通施策メニュー(八本松地域)

路線名の〔 〕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
		日常生活を支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			短・中長期		
		基本方針									短期 (H27～ H31年)	中長期 (H32～ H42年)	
		①生活インフラとしての構築	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			
道路	山陽自動車道												
	〔仮称〕八本松SIC	○			○	○		○	○			完成	
	国道2号												
	安芸バイパス	○			○	○		○	○			完成	
	西条バイパス・安芸バイパスの4車線化	○			○	○		○	○			完成	
	国道486号	○			○	○		○	○			完成	
	各県・市道												
	(都)造賀八本松線〔(一)造賀八本松線〕	○			○	○		○	○			完成	
	(主)東広島白木線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)志和インター線の4車線化〔(主)志和インター線〕	○			○	○		○	○			完成	
	(都)吉行飯田線〔(一)飯田吉行線〕	○			○	○		○	○			完成	
	(都)下条磯松線	○			○	○		○	○			完成	
	(都)馬木八本松線〔(主)馬木八本松線〕	○			○	○		○	○			完成	
(都)八本松駅前1号線	○			○	○		○	○			完成		
(一)津江八本松線	○			○	○		○	○			完成		
(一)吉川西条線	○			○	○		○	○			完成		
公共交通	新たな交通結節点(下見～鏡山)までの移動手段の確保	○			○			○	○	○	検討・実施		
	交通結節点までの移動手段の確保	○			○			○	○	○	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		
	パークアンドライド等の駐車場整備(八本松駅)	○						○			検討・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												
	(主)馬木八本松線	○	○	○				○	○		実施		
	(一)津江八本松線	○	○	○				○	○		実施		
	歩道の段差の解消	○	○	○							検討・実施		円滑化重点地区
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 : 短期又は中長期間に完了を目指すもの。

■公共交通、歩道・自転車道、その他

検討 : 短期又は中長期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。

実施 : 短期又は中長期間に事業着手を目指すもの。

検討・実施 : 短期から中長期間にかけて、(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ます。

5.3 志和地域

5.3.1 地域の特徴

志和地域は、本市の北西部に位置し、山陽自動車道の志和インターチェンジ付近には大規模な流通団地が造成されており、主要地方道瀬野川福富本郷線の沿道などに農地と住宅が混在する集落が形成されているほか、工場などが分散して立地しています。

高齢化率が高く、人口減少が進んでいる地域であり、豊かな自然環境を活かした地域づくりの推進が課題となっています。

5.3.2 地域の交通課題と戦略の考え方

道路

志和インター線において混雑が見られ、山陽道との接続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を目指します。

また、歩行者空間においては、小学校が点在している本地域内の環状道路（バス路線の志和循環線）で歩道が不連続となっているなど、歩道環境の向上が課題となっており、歩道整備による安全性の向上を図ります。

公共交通

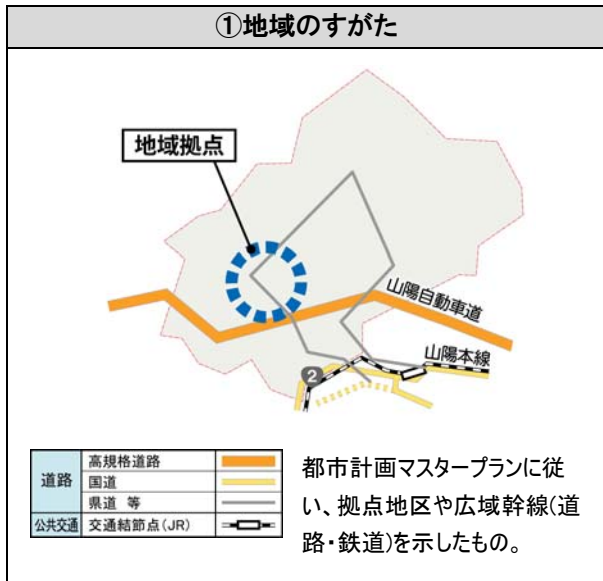
全市的に路線バス利用者の減少が見られるとともに、交通空白地域も存在しています。持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、志和インターを核とした新たな交通結節点を設け、路線バスと地域公共交通、広島方面への高速バスなどの異なる交通モードが連携して運行を行うことにより、公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

■ 主な施策

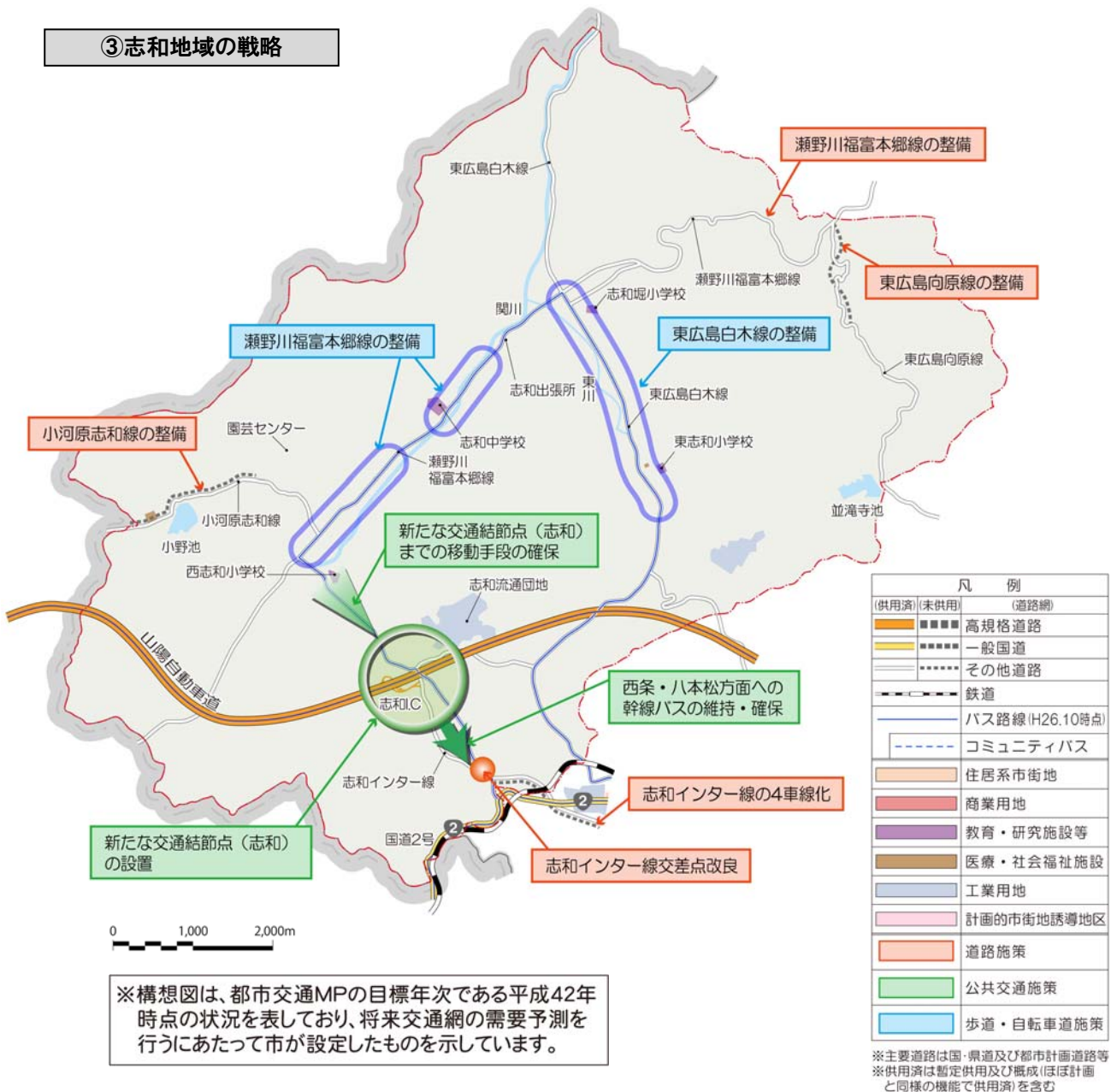
- 志和インター線、東広島向原線、瀬野川福富本郷線の整備
- 新たな交通結節点の設置及び交通結節点までの移動手段の確保
- 西条・八本松方面への幹線バスの維持確保
- 各バス路線等の利便性・接続性の向上
- 瀬野川本郷福富線、東広島白木線の歩道の 신설・拡幅・段差の解消

5. 地域別戦略

5.3.3 志和地域の戦略



③ 志和地域の戦略



5.3.4 施策メニューと実施スケジュール

▼交通施策メニュー(志和地域) 路線名の[]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
		日常生活を支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			短・中長期		
		基本方針									短期 (H27~ H31年)	中長期 (H32~ H42年)	
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					
道路	各県・市道												
	(都)志和インター線の4車線化[(主)志和インター線]	○			○	○			○	○			完成
	(主)東広島島原線	○			○	○			○	○			完成
	(主)瀬野川福富本郷線	○			○	○			○	○		完成	
	(一)小河原志和線	○			○	○			○	○			完成
	(主)志和インター線交差点改良	○			○				○	○			完成
公共交通	新たな交通結節点(志和)の設置	○			○				○	○	○	検討	実施
	新たな交通結節点(志和)までの移動手段の確保	○			○				○	○	○	検討	実施
	西条・八本松方面への幹線バスの維持・確保	○			○				○	○	○	検討・実施	
	各バス路線等の利便性・接続性の向上	○		○	○				○	○	○	検討・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												
	(主)瀬野川福富本郷線	○	○	○								実施	
	(主)東広島白木線	○	○	○									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 : 短期又は中長期間に完了を目指すもの。
- 公共交通、歩道・自転車道、その他
 - 検討 : 短期又は中長期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。
 - 実施 : 短期又は中長期間に事業着手を目指すもの。
 - 検討・実施 : 短期から中長期間にかけて、(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。

5.4 高屋地域

5.4.1 地域の特徴

高屋地域は、本市の中央よりもやや東寄りに位置し、地域の中心となる西高屋駅や白市駅の周囲には、計画的に整備された東広島ニュータウンなどの住宅団地や、歴史的なまちなみを今に伝える白市地区などの居住空間が分散的に形成されています。

近年では大学や中高一貫校など、教育機能の集積が進んでおり、文教地区としての性格が強まっているほか、山陽自動車道への直接の乗り入れが可能な東広島・呉自動車道及び東広島高田道路の整備により、広域・高速交通へのアクセス機能が向上しています。本地域の人口は減少傾向にあるとともに、比較的遅いものの、高齢化が進展しています。

5.4.2 地域の交通課題と戦略の考え方

道路

国道 375 号や東広島本郷忠海線に混雑が見られ、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、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交流を目指します。

また、歩行者空間においては、西高屋駅周辺の歩道環境の向上が課題となっており、特に、西高屋駅付近の移動円滑化重点地区を中心にバリアフリー化を推進します。

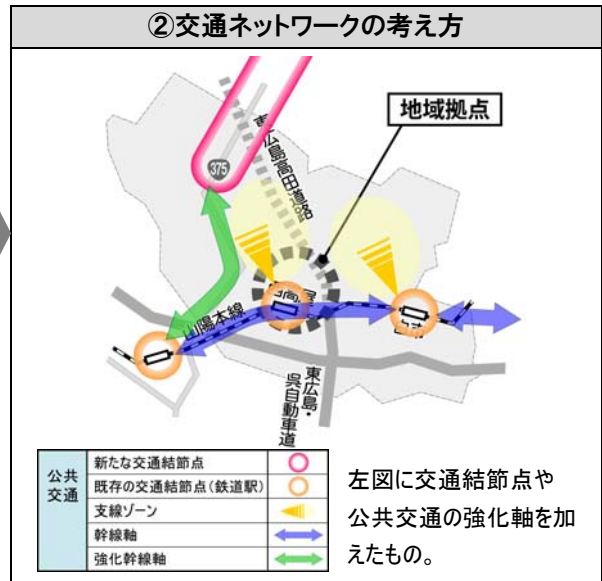
公共交通

JR 山陽本線西高屋駅、白市駅、路線バスの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。持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、鉄道駅における交通結節性を高め、異なる交通モードの連携をはじめ公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

■ 主な施策

- 東広島高田道路や吉行小谷線、造賀田万里の整備
- 白市駅及び西高屋駅のバリアフリー化
- 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確保
- 西条方面への幹線バスの強化（南北）
- 西条方面への幹線バスの維持確保（東西）
- 鉄道とバス路線等との利便性・接続性の向上
- 西高屋駅周辺における歩道の 신설・拡幅・段差の解消

5.4.3 高屋地域の戦略



③高屋地域の戦略



5. 地域別戦略

5.4.4 施策メニューと実施スケジュール

▼交通施策メニュー(高屋地域)

路線名の[]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
		日常生活を支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			短・中長期		
		基本方針									短期 (H27~ H31年)	中長期 (H32~ H42年)	
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					
道路	東広島高田道路	○			○	○		○	○			完成	
	国道375号												
	杵原バイパス	○			○	○		○	○			完成	
	各県・市道												
	(都)吉行小谷線〔主〕東広島本郷忠海線	○			○	○		○	○			完成	
(一)造賀田万里線	○			○	○		○	○			完成		
公共交通	白市駅のバリアフリー化	○		○								実施	
	西高屋駅のバリアフリー化	○		○								検討・実施	
	新たな交通結節点(久芳~造賀)の設置	○			○			○	○	○		検討	実施
	交通結節点までの移動手段の確保	○			○			○	○	○		検討・実施	
	西条方面への幹線バスの強化(南北)	○			○			○	○	○		検討・実施	
	西条方面への幹線バスの維持・確保(東西)	○			○			○	○	○		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	
	パークアンドライド等の駐車場整備(西高屋駅)	○						○				検討・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	歩道の新設、拡幅												
	国道375号 稲木	○	○	○	○			○	○			検討・実施	
車道	歩道の段差の解消	○	○	○								検討・実施	円滑化重点地区
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 : 短期又は中長期間に完了を目指すもの。

■公共交通、歩道・自転車、その他

検討 : 短期又は中長期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。

実施 : 短期又は中長期間に事業着手を目指すもの。

検討・実施 : 短期から中長期間にかけて、(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。

5.5 黒瀬地域

5.5.1 地域の特徴

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 地域の交通課題と戦略の考え方

道路

国道 375 号に混雑が見られますが、東広島・呉自動車道の暫定供用の開始に伴い、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。

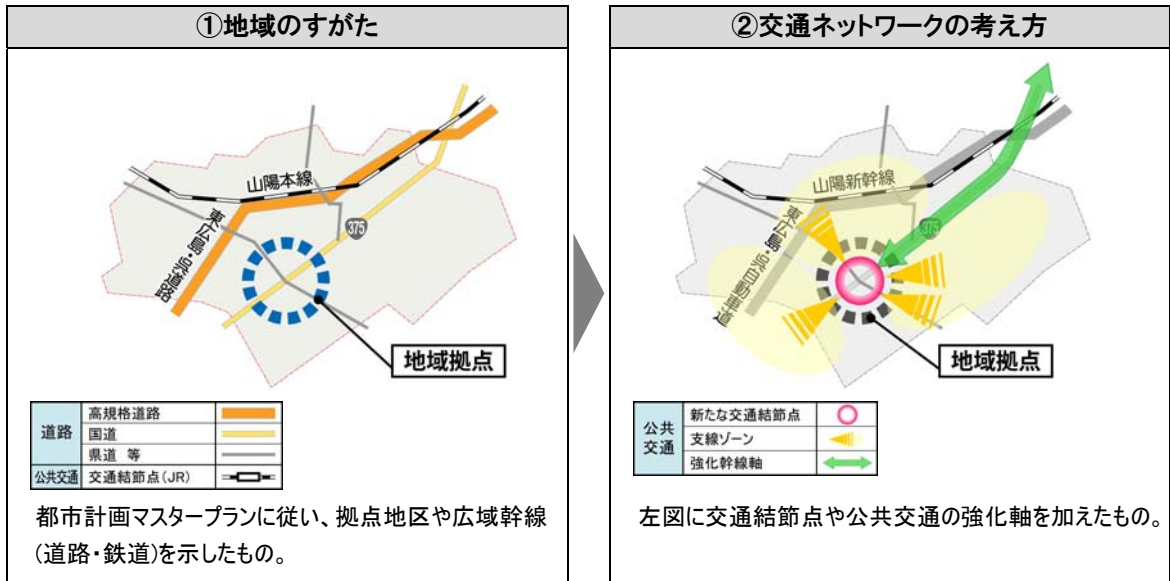
公共交通

路線バス及び地域公共交通(黒瀬さくらバス)ともに利用者が減少しています。路線バスや地域公共交通の維持・改善など、持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、新たな交通結節点を設け、路線バスと地域公共交通など異なる交通モードが連携して効率的な運行を行い、公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

■ 主な施策

- 東広島・呉自動車道の 4 車線化・大多田 I C の整備
- 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確保
- 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 黒瀬地域の戦略



③黒瀬地域の戦略



※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

5.5.4 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)

路線名の[]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
		日常生活を支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			短・中長期		
		基本方針									短期 (H27~ H31年)	中長期 (H32~ H42年)	
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					
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
	(仮称)大多田IC	○			○	○			○	○			完成
	各県・市道												
	(都)兼広乃美尾線	○			○	○			○	○			完成
	(都)丸山檜原線	○			○	○			○	○			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)	○			○				○	○			完成	
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)までの移動手段の確保	○			○				○	○	○		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	○	○	○									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 : 短期又は中長期間に完了を目指すもの。
■公共交通、歩道・自転車道、その他
 検討 : 短期又は中長期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。
 実施 : 短期又は中長期間に事業着手を目指すもの。
 検討・実施 : 短期から中長期間にかけて、(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 地域の特徴

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 地域の交通課題と戦略の考え方

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。

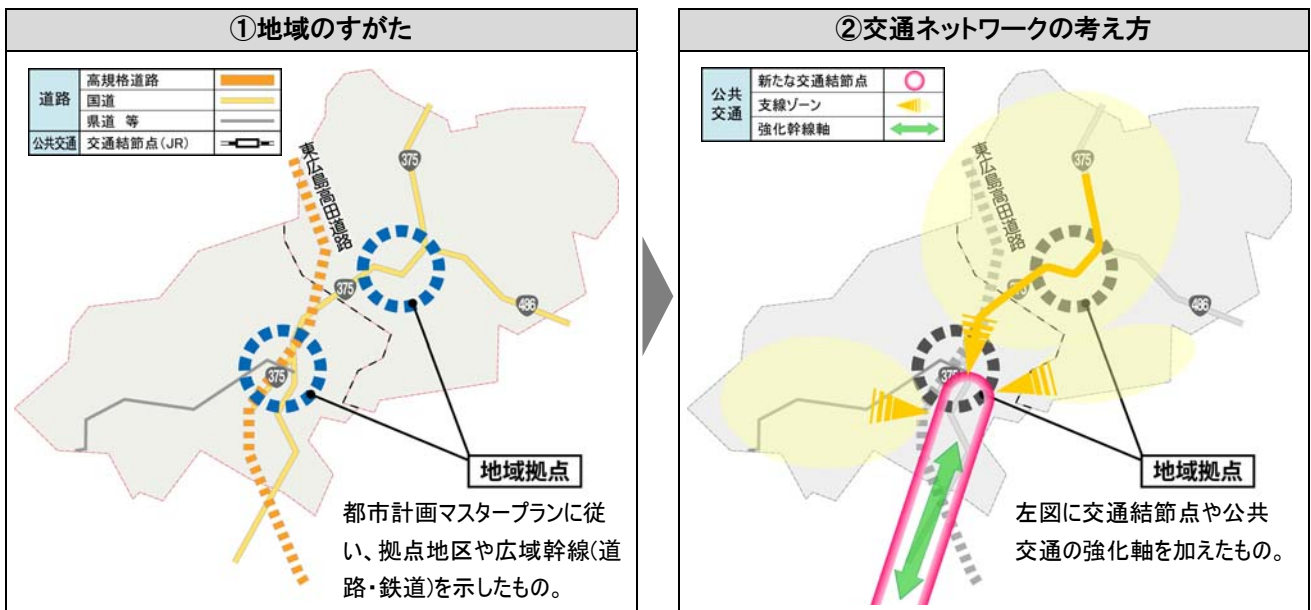
公共交通

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。路線バスや地域公共交通の維持・改善など、持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、新たな交通結節点を設け、路線バスと地域公共交通など異なる交通モードが連携して効率的な運行を行い、公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

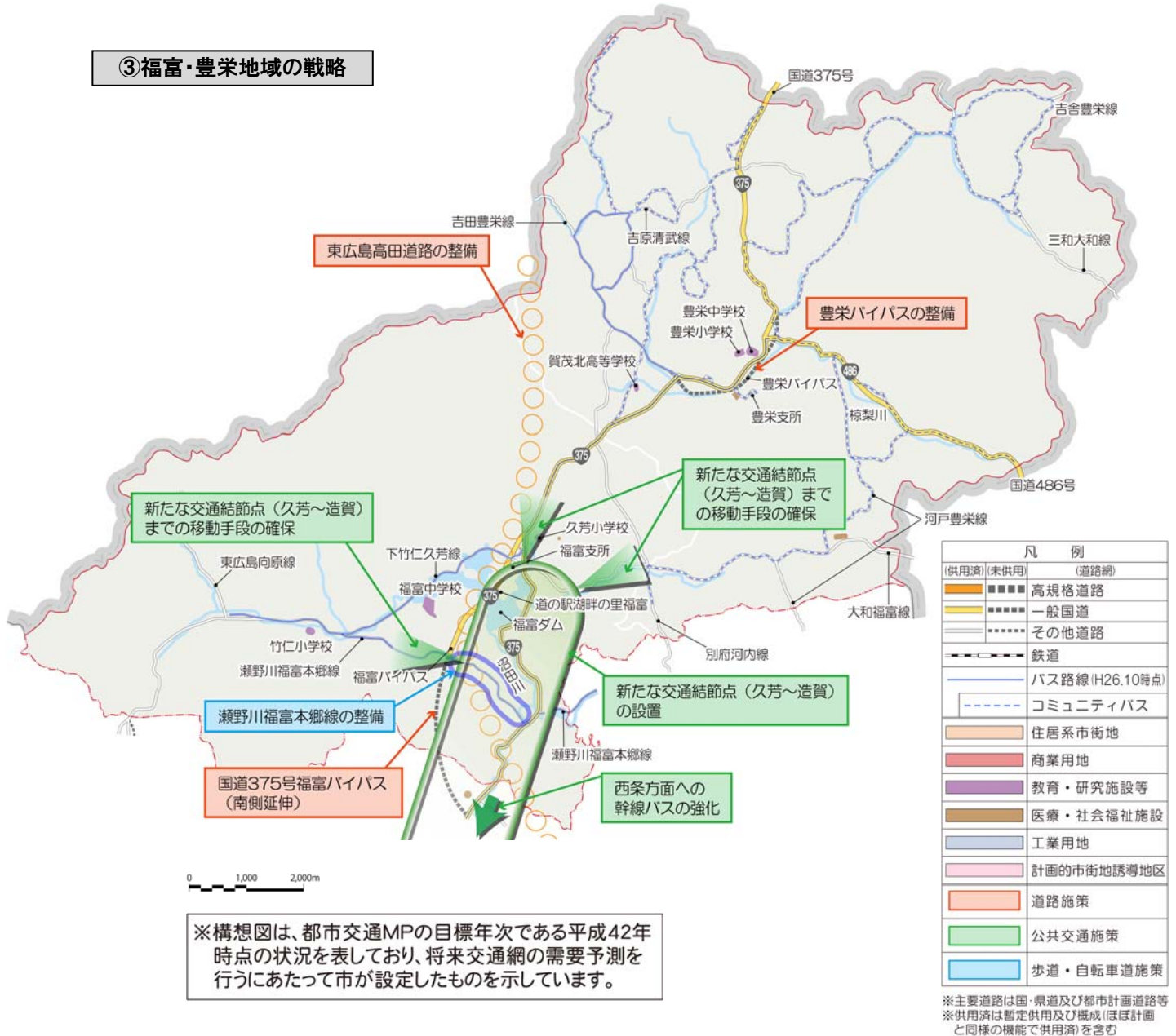
■ 主な施策

- 東広島高田道路、福富バイパス、豊栄バイパスの整備
- 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確保
- 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・豊栄地域の戦略



③福富・豊栄地域の戦略



※構想図は、都市交通MPの目標年次である平成42年時点の状況を表しており、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います。

5. 地域別戦略

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)

路線名の[]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
		日常生活を支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			短・中長期		
		基本方針									短期 (H27～ H31年)	中長期 (H32～ H42年)	
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					
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)までの移動手段の確保	○			○			○	○	○	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	歩道の新設、拡幅												
	(主)瀬野川福富本郷線 上野野地区	○	○	○							検討・実施		
	車道	○	○	○							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 : 短期又は中長期間に完了を目指すもの。

■公共交通、歩道・自転車道、その他

検討 : 短期又は中長期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。

実施 : 短期又は中長期間に事業着手を目指すもの。

検討・実施 : 短期から中長期間にかけて、(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ます。

5.7 河内地域

5.7.1 地域の特徴

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、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 地域の交通課題と戦略の考え方

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。

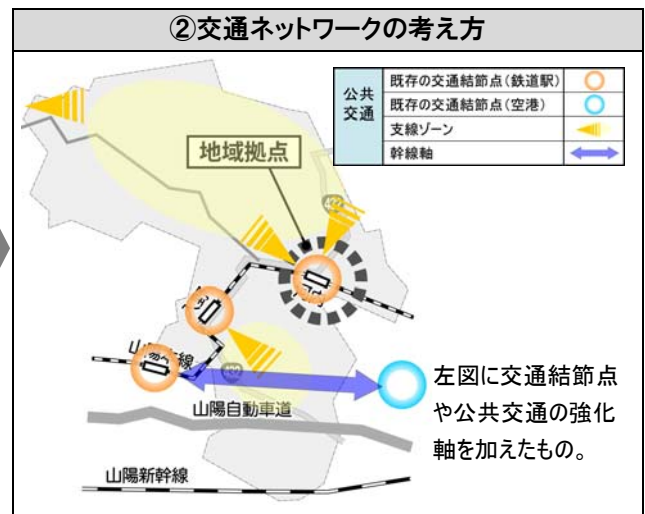
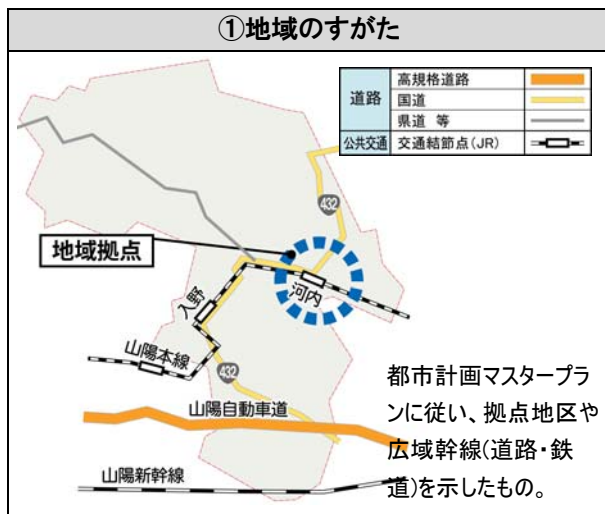
公共交通

JR山陽本線入野駅の利用者はほぼ横ばいですが、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。路線バスや地域公共交通の維持・改善など、持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、新たな交通結節点(久芳～造賀)や鉄道駅等における交通結節性を高め、路線バスと地域公共交通など異なる交通モードが連携して効率的な運行を行い、公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

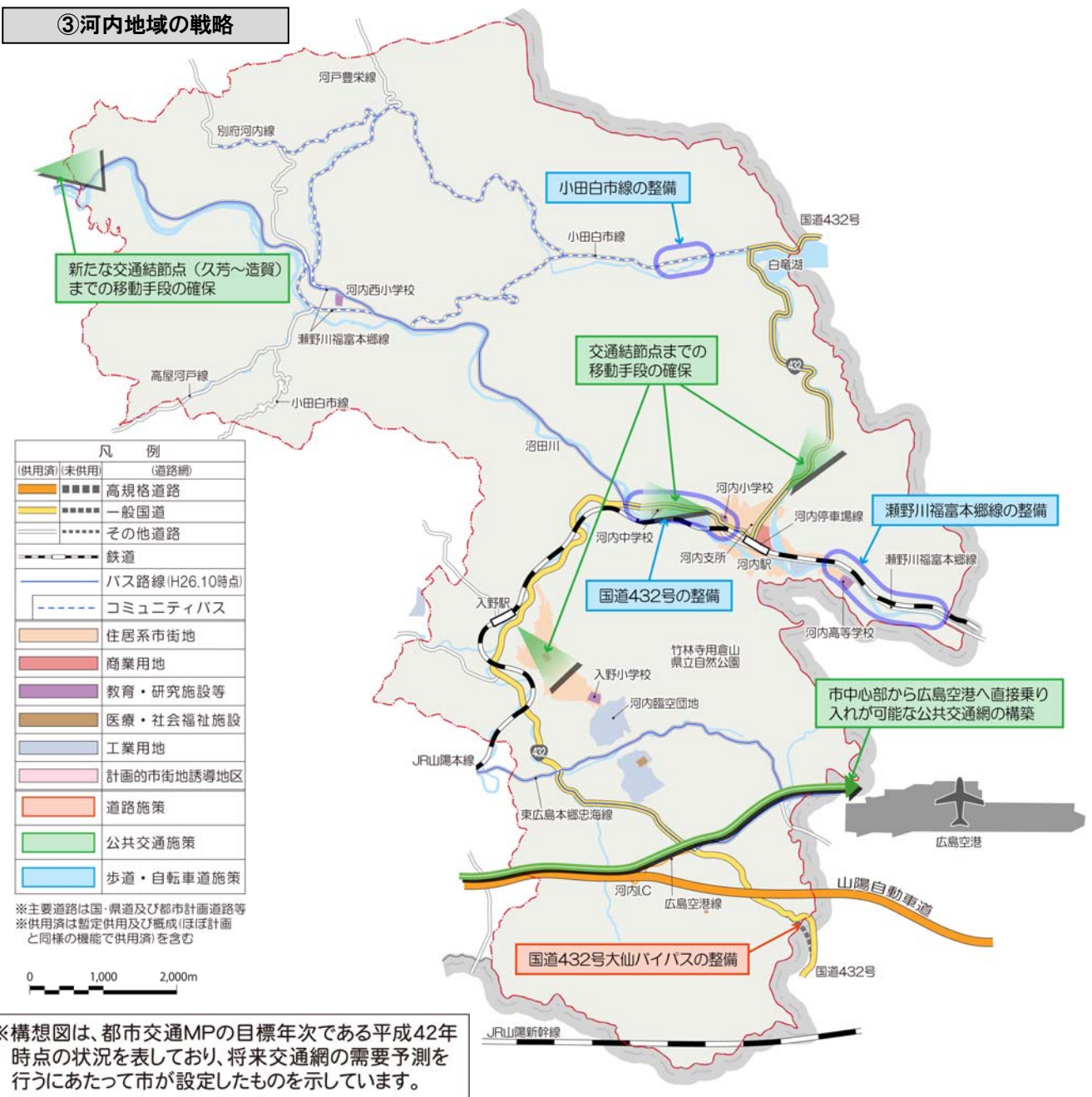
■ 主な施策

- 大仙バイパスの整備
- 新たな交通結節点(久芳～造賀)までの移動手段の確保
- 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 河内地域の戦略



③河内地域の戦略



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)

路線名の[]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	
		日常生活を支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			短・中長期			
		基本方針									短期 (H27～ H31年)	中長期 (H32～ H42年)		
①生活インフラとしての構築	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						
道路	国道432号													
	大仙バイパス	○			○	○			○	○		-	-	H26供用
公共	新たな交通結節点(久芳～造賀)までの移動手段の確保	○			○				○	○	○	検討	実施	
交通	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・	歩道の新設、拡幅													
自転車	国道432号 中河内地区	○	○	○								検討・実施		
車道	(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 : 短期又は中長期間に完了を目指すもの。
■公共交通、歩道・自転車道、その他
 検討 : 短期又は中長期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。
 実施 : 短期又は中長期間に事業着手を目指すもの。
 検討・実施 : 短期から中長期間にかけて、(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 地域の特徴

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 地域の交通課題と戦略の考え方

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。

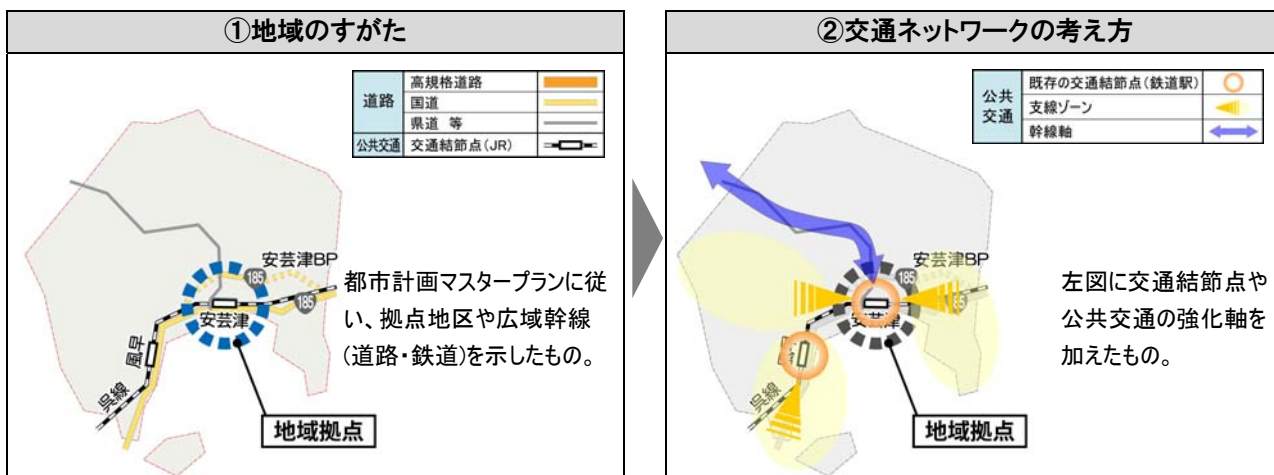
公共交通

JR呉線安芸津駅、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。路線バスや地域公共交通の維持・改善など、持続可能な公共交通サービスの構築や利用環境の向上が課題となっており、鉄道駅等における交通結節性を高め、路線バスと地域公共交通、航路など異なる交通モードが連携して効率的な運行を行い、公共交通全体としての利便性の向上を図ります。

■ 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維持確保
- 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 安芸津地域の戦略



③安芸津地域の戦略



※構想図は、都市交通MPの目標年次である平成42年時点の状況を表しており、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. 地域別戦略

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)

路線名の[]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		
		日常生活支える交通			都市の活力を促す交通			持続可能な交通			短・中長期				
		基本方針									短期 (H27~ H31年)	中長期 (H32~ H42年)			
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							
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確保	○			○				○	○	○	検討・実施			
	西条方面への幹線バスの維持・確保	○			○				○	○	○	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	
	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 : 短期又は中長期間に完了を目指すもの。

■公共交通、歩道・自転車道、その他

検討 : 短期又は中長期間に事業着手に向けた協議・要請・検討を行うもの。

実施 : 短期又は中長期間に事業着手を目指すもの。

検討・実施 : 短期から中長期間にかけて、(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。

6. 目標値の設定

都市交通マスタープランで示された目標値を平成42年における各基本方針の達成度合いを計るために活用します。

*1:西条:西条岡町、西条本町、西条上市町、西条朝日町、西条栄町	*2:西条駅周辺を含む西条01ゾーン(Bゾーン)
*3:LRT、BRTを含む	*4:乗降者数
	*5:乗車人数
	※需要予測結果

課題	基本方針	評価項目指標		現況	目標	
■ 少子高齢化過疎化への対応	① 日常生活を支える交通	生活インフラとしての交通網の構築	道路	重要な路線の混雑度	※ 1.0以上が点在	1.0以下
				上記以外の道路混雑度	※ 1.25以上が点在	1.25以下
				拠点間所要時間(各支所・出張所～市役所)	※ 郊外部(八本松町、志和町、高屋町除く)においては30分を超える	全ての拠点から30分程度
		公共交通	バス(*3)	分担率(西条町除く)	※ 2.0%	2.0%(現況維持)
				利用者数(*4)	※ 17.1千人	17.1千人(現況維持)
			JR利用者数(*5)	※ 20.4千人	23.0千人(13%増加)	
			生活拠点間所要時間(各支所・出張所～市役所)	※ 30分～60分程度	郊外部(福富町・豊栄町、河内町、八本松町)で短縮	
		満足度調査における「公共交通維持・充実」に関する満足度調査結果		-0.411 (マイナス数値は満足していないことを示している)	現況以上	
		安全	交通事故件数(人身事故)	※ 880件/年	750件/年(15%削減)	
		徒歩・自転車環境の整備促進	徒歩 自転車	移動円滑化基本構想特定事業の実施		未実施項目あり
	自転車利用人数(西条町)			※ 24.6千人	現況以上	
	バリアフリー化の促進	公共交通	バリアフリー化されたJR駅の数		2駅	6駅
市内を運行する路線バスの低床バス車両の導入割合(高速道路を運行する車両を除く)				31.6%	100%	
■ 都市機能強化への対応	② 都市の活力を促す交通	社会・経済活動を支える交通網の構築	道路【再掲】	※ 1.0以上が点在	1.0以下	
			道路	※ 73.0% (郊外部の豊栄、福富、安芸津を除く地区では3～10割がカバーされている)	99.9%	
	広域移動環境の整備	公共交通	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へのアクセス性の確保		広域交通施設(東広島駅・広島空港)へ直接連絡する公共交通はない	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へ直接連絡する公共交通網の構築
		土地利用	中心市街地(*1)発生・集中量比率	※ 3.5% (22.9千トリップE)	3.9% (24.9千トリップE)	
■ 環境負荷の軽減	③ 持続可能な交通	環境負荷の軽減	環境	※ CO2排出量	570t/年	560t/年(2%削減)
		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	土地利用	西条地区(*2)居住人口比率	※ 10.8% (20.5千人)	15.5% (30.1千人)
				西条地区(*2)発生量・集中量比率	※ 14.0% (93.0千トリップE)	19.2% (123.3千トリップE)
		行政負担の適正化	公共交通	市の移動対策に係る経費		208百万円

6. 目標値の設定

■ 短期的な達成度合いを計る指標（確認用指標）

短期的な達成度合いを計るため、次に示す指標を活用して総合交通戦略のモニタリングを行い、評価のための基礎資料とします。

区分	確認用指標	内容	指標の種類 (※)	備考
道 路	交通量	道路交通センサスにおける主要路線の交通量の変化	アウトカム	5年に1回実施
	混雑度	道路交通センサスにおける主要路線の混雑度の変化	アウトカム	
	道路整備延長	都市計画道路等の道路整備の延長(整備量)の変化	アウトプット	
公共交通	公共交通利用者	JR乗車人数	アウトカム	交通事業者の協力による
		路線バス利用者数		
		地域公共交通利用者数		
	公共交通の満足度	市民満足度調査による公共交通に関する満足度	アウトカム	2年に1回実施
	公共交通空白地	交通空白地域外人口の割合	アウトカム	
	行政負担	路線バス補助金	アウトカム	
	バリアフリー	バリアフリー化されたJR駅の数	アウトプット	
		低床バス車両の導入台数		

※アウトプットとは、事業実施に直接関連する指標のこと(例えば、道路の整備延長)。
これに対し、成果に対する指標のことをアウトカムと言います(例えば、渋滞がどの程度緩和したか)。

7. 実施体制の構築

7.1 地域公共交通会議を通じた進捗管理

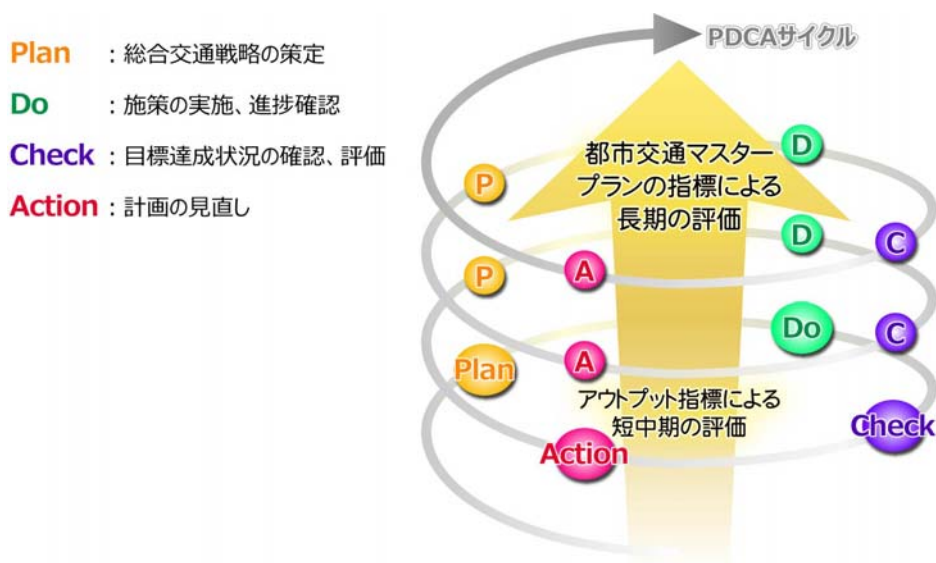
国・県・市の道路管理者、鉄道・バス・タクシー等の交通事業者、交通安全の視点から警察等の様々な関係機関、そして実際に移動を行う主体として市民代表などから構成される地域公共交通会議を通じて、総合交通戦略の進捗管理を行います。

地域公共交通会議は、地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態、サービス水準等について協議する場であり、総合交通戦略を着実に推進するため、こうした多様な主体の参画を最大限活かして、今後は公共交通網の再編やモビリティ・マネジメント等に取り組んでいくこととします。

7.2 PDCA サイクルによる進捗管理と計画推進

地域公共交通会議において進捗管理を行い、総合交通戦略の施策や計画を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCA サイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていきます。

PDCA サイクルとは、効率的な施策推進のための次のような一連の反復・継続的な施策管理プロセスをいいます。PDCA は、この Plan-Do -Check -Action を略したものです。



「6. 目標値の設定」にあるとおり、目標達成状況の確認、評価（Check）にあたっては、長期的には都市交通マスタープランに掲げる指標及び目標値を活用し、短期的には確認用指標を活用します。また、計画の見直し（Action）にあたっては、総合計画や都市計画マスタープランの計画年次が平成32年であることを踏まえるとともに、社会経済の構造が大きく変化し、当初計画策定時に設定した様々な前提条件の修正が必要になった場合には、適宜見直しを行います。

◆付属資料◆

1. 総合交通戦略策定の経緯

日時	名称	主な内容
平成 26 年 8 月 11 日	平成 26 年度 第 1 回東広島市都市交通推進会議	・総合交通戦略策定の流れについて ・総合交通戦略の主な施策の方向性について
平成 26 年 11 月 27 日	平成 26 年度 第 2 回東広島市都市交通推進会議	・道路網・公共交通網の整備方針について ・地域別構想（案）と実施スケジュール（案）について
平成 27 年 3 月 24 日	平成 26 年度 第 3 回東広島市都市交通推進会議	・東広島市総合交通戦略（案）について

2. 委員会名簿

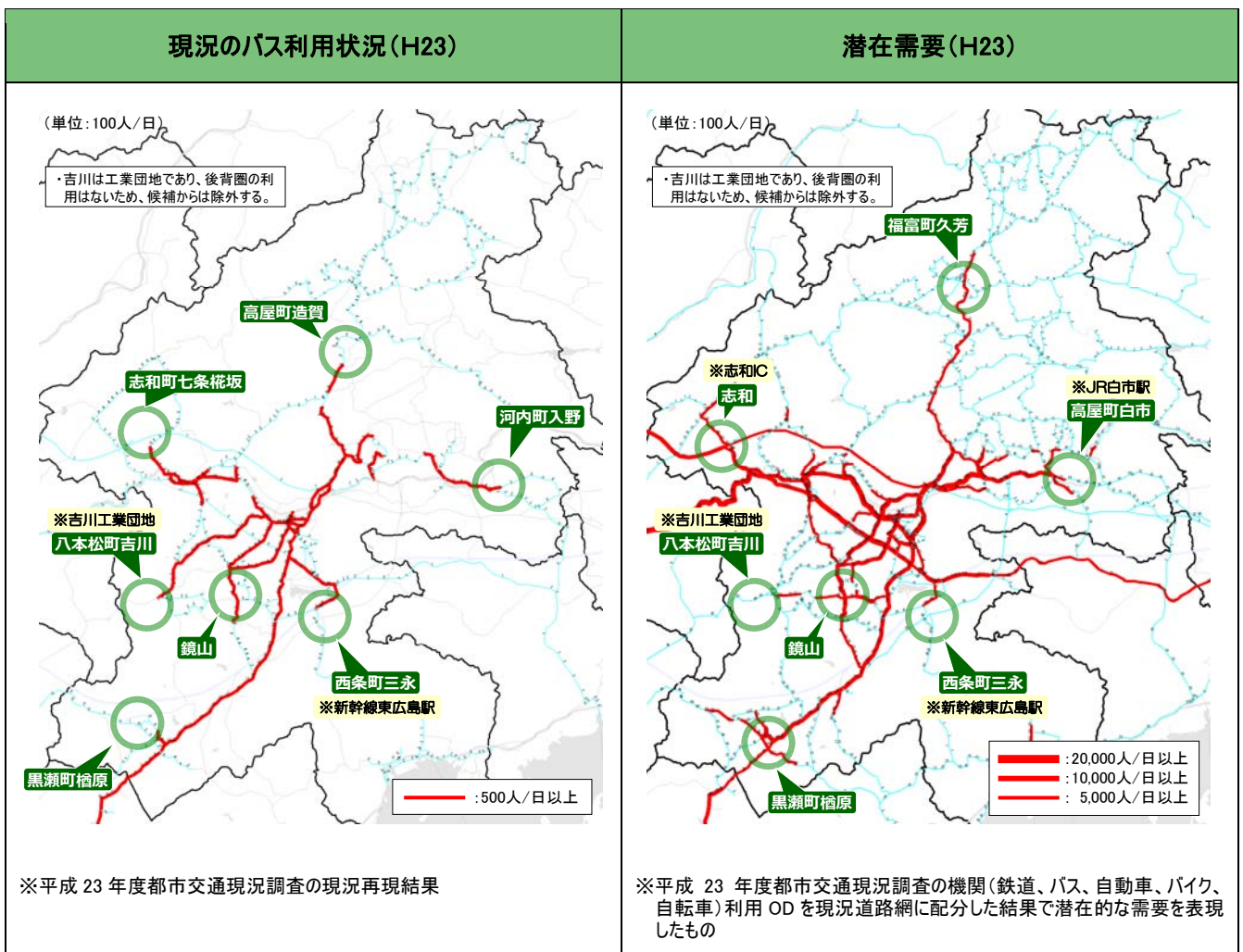
東広島市都市交通推進会議委員名簿（H26.4.1～H27.9.30）

所 属	役 職	氏 名	備考
広島大学	大学院国際協力研究科長	藤原 章正	会長
国土交通省中国地方整備局企画部	広域計画課長	新宅 清人	
国土交通省中国運輸局企画観光部	交通企画課長	小松 勝統	
広島県地域政策局	地域力創造課長	木村 洋	
広島県土木局	道路企画課長	中本 勝	
広島県土木局	都市計画課長	石井 和夫	
広島県東広島警察署	交通課長	松本 啓司 (平井 満)	
西日本旅客鉄道株式会社広島支社	企画課長 担当課長 (企画課長)	田部 昌之 (岡 久資)	
広島電鉄株式会社バス事業本部	呉輸送営業部長	八木 康夫	
中国ジェイアールバス株式会社	運輸課長	助田 秀規	
芸陽バス株式会社	営業部次長	立田 剛久	
社団法人広島県タクシー協会中部支部	支部長	山田 伸二	
東広島商工連絡協議会	事務局長	大原 一也	副会長
東広島市女性連合会	事務局長	片山 節子	
東広島市民生委員・児童委員協議会	副会長	平義 清之	
東広島市	企画振興部長	前延 国治	
東広島市	福祉部長	和田 幸三	
東広島市	建設部長	渡辺 満	
東広島市	都市部長	来得 康德	

※()は前任者

3. バス再編（新たな交通結節点の候補地の選定）

- ・新たな交通結節点の候補地としては、ある程度の需要が集中する地区が効率的であると考えられる。
- ・現況のバス利用状況と自動車等を含めた潜在需要推計結果は概ね類似しており、これらから新たな交通結節点として、①久芳～造賀、②志和、③下見～鏡山、④黒瀬の4箇所を候補地として選定した。（西条町三永、河内町入野、高屋町白市は既存の交通結節点（鉄道駅）があること、八本松町吉川は工業団地であり、後背圏の利用はあまりないため、新たな交通結節点の候補地からは除外している。）



4. 将来交通網の検討

4.1 将来交通網の需要予測のケース設定

区分		ケース設定				
		ケース1	ケース2	ケース3 (都市拠点における公共交通の強化あり)		
				都市拠点における公共交通の強化なし	①	②
道路網 ^(※1)		将来道路網	同左	同左	同左	同左
公共交通網	JR	(仮称)寺家駅	同左	同左	同左	同左
	バス ^(※2) 再編	無	有	同左	同左	同左
	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	—	—
		—	—	—	バス専用レーン(BRT)設置	—
—		—	—	—	バス専用レーン(LRT)設置	

○推計年次: H42

○予測目的: 東広島市の将来交通網妥当性確認

○主な予測結果: 各交通手段(JR、LRT・BRT、バス、自動車等)の利用者数、路線別利用者数・交通量

※1: 主な路線(山陽自動車道、国道2号安芸バイパス・西条バイパス、東広島・呉自動車道、国道375号、東広島高田道路、国道185号安芸津バイパス)に加え、各種県道や都市計画道路を設定。

※2: 新たな交通結節点として、現況需要(バス利用、潜在需要)を基に設定。さらに、この新たな交通結節点や既存の交通結節点を連絡する強化軸を設定。

4.2 将来交通需要予測結果

- ・自動車は各案ともに大差はないが、公共交通の増加に応じて微減している。
- ・公共交通利用者はケース3が有利となっており、ケース3(①、②、③)でみると代表手段、利用者数ともにLRT、BRT、バス優先レーンの順となる。

代表手段ベース ※

(百人/日)

区分		ケース1	ケース2	ケース3 (都市拠点における公共交通の強化あり)			
		都市拠点における公共交通の強化なし		①	②	③	
道路網(自動車)		3,089	3,079	3,078	3,077	3,075	
公共交通網	JR	328	330	330	331	331	
	バス	80	88	72	61	56	
	都市拠点における公共交通の強化	バス優先レーン設置案	—	—	17	—	—
		バス専用レーン設置(BRT)案	—	—	—	28	—
		バス専用レーン設置(LRT)案	—	—	—	—	35

*:都市拠点における公共交通の強化の検討は200円均一ケース

利用者数ベース ※

(百人/日)

区分		ケース1	ケース2	ケース3 (都市拠点における公共交通の強化あり)			
		都市拠点における公共交通の強化なし		①	②	③	
道路網(自動車)		3,089	3,079	3,078	3,077	3,075	
公共交通網	JR	328	330	330	331	331	
	バス	107	115	105	92	87	
	都市拠点における公共交通の強化	バス優先レーン設置案	—	—	48	—	—
		バス専用レーン設置(BRT)案	—	—	—	73	—
		バス専用レーン設置(LRT)案	—	—	—	—	92

*:都市拠点における公共交通の強化の検討は200円均一ケース

※代表手段ベースと利用者数ベースの違い

1回の移動(トリップ)が複数の交通手段から構成されるとき、予めつけられた交通手段の間の優先順位に基づき、最も優先順位の高い交通手段を、代表交通手段と呼ぶ。主な交通手段の集計上の優先順位は、(1)鉄道→(2)バス→(3)自動車→(4)二輪車→(5)徒歩の順。例えば、右図のような移動の場合、代表交通手段ベースでの集計では「鉄道」となり、利用者数ベースでの集計では、「鉄道」と「バス」で集計される。



4.3 総合評価

4.3.1 都市交通マスタープランにおける目標達成度評価

・ケース3の①～③は都市交通マスタープランの目標を達成する見込みである。

*1:西条:西条岡町、西条本町、西条上市町、西条朝日町、西条栄町
 *2:西条駅周辺を含む西条01ゾーン(Bゾーン)
 *3:LRT、BRTを含む *4:乗降者数 *5:乗車人数 ※需要予測結果

課題	基本方針	評価項目指標	目標	評価												
				ケース1		ケース2		ケース3①		ケース3②		ケース3③				
				道路:将来 JR:寺家新駅あり バス:現況	評価	道路:将来 JR:寺家新駅あり バス:再編	評価	道路:将来 JR:寺家新駅あり バス:再編あり 都市拠点:バス優先	評価	道路:将来 JR:寺家新駅あり バス:再編 都市拠点:BRT	評価	道路:将来 JR:寺家新駅あり バス:再編 都市拠点:LRT	評価			
■少子高齢化過疎化への対応	①日常生活を支える交通	生活インフラとしての交通網の構築	道路	重要な路線の混雑度	※	1.0 以下	解消	○	解消	○	解消	○	一部(プールホール)に1.0以上が残る	△	一部(プールホール)に1.0以上が残る	△
			道路	上記以外の道路混雑度	※	1.25 以下	解消	○	解消	○	解消	○	解消	○	解消	○
			道路	拠点間所要時間(各支所・出張所～市役所)	※	全ての拠点から30分程度	全ての拠点間から30分程度	○	全ての拠点間から30分程度	○	全ての拠点間から30分程度	○	全ての拠点間から30分程度	○	全ての拠点間から30分程度	○
		公共交通	バス(*3)	分担率(西条町除く)	※	2.0%(現況維持)	1.8%	×	1.9%	×	2.0%	○	2.0%	○	2.0%	○
			バス(*3)	利用者数(*4)	※	17.1千人(現況維持)	15.0千人	×	16.5千人	△	16.9千人	△	17.1千人	○	17.5千人	○
			公共交通	JR利用者数(*5)	※	23.0千人(13%増加)(現況値20.4千人)	22.5千人	×	23.0千人	○	23.0千人	○	23.1千人	○	23.1千人	○
			公共交通	生活拠点間所要時間(各支所・出張所～市役所)	※	郊外部(福富町・豊栄町、河内町、八本松町)で短縮	現況程度	×	現況より短縮	○	現況より短縮	○	現況より短縮	○	現況より短縮	○
		安全	公共交通	満足度調査における「公共交通維持・充実」に関する満足度調査結果		現況以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			安全	交通事故件数(人身事故)	※	750件/年(15%削減)(現況値880件/年)	800	×	760	×	755	△	750	○	750	○
			徒歩・自転車環境の整備促進	徒歩	移動円滑化基本構想特定事業の実施		全事業の実施	全事業の実施	○	全事業の実施	○	全事業の実施	○	全事業の実施	○	全事業の実施
自転車	自転車利用人数(西条町)	※		現況以上(現況値246百人)	240百人	×	250百人	○	250百人	○	250百人	○	250百人	○		
バリアフリー化の促進	公共交通	バリアフリー化されたJR駅の数		6駅	6駅	○	6駅	○	6駅	○	6駅	○	6駅	○		
	公共交通	市内を運行する路線バスの低床バス車両の導入割合(高速道路を運行する車両を除く)		100%	100%	○	100%	○	100%	○	100%	○	100%	○		
■都市機能強化への対応	②都市の活力を促す交通	社会・経済活動を支える交通網の構築	道路【再掲】	拠点を結ぶ道路混雑度(重要な路線の混雑度)	※	1.0 以下	解消	○	解消	○	解消	○	一部(プールホール)に1.0以上が残る	△	一部(プールホール)に1.0以上が残る	△
		広域移動環境の整備	道路	最寄りのIC20分圏域人口カバー率	※	99.9%	99.9%	○	99.9%	○	99.9%	○	99.9%	○		
		中心市街地のにぎわい創出	土地利用	中心市街地(*1)発生・集中量比率	※	3.9%(24.9千トリップE)	3.6%(240百トリップE)	×	3.9%(250百トリップE)	○	3.9%(255百トリップE)	○	3.9%(255百トリップE)	○		
		環境負荷の軽減	環境	CO2排出量	※	560t/年(2%削減)(現況値570t/年)	565t/年	×	560t/年	○	560t/年	○	560t/年	○		
■持続可能な都市の構築	③持続可能な交通	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	土地利用	西条地区(*2)居住人口比率	※	15.5%(30.1千人)	15.3%(290百人)	△	15.8%(301百人)	○	15.8%(301百人)	○	15.9%(302百人)	○		
		土地利用	西条地区(*2)発生量・集中量比率	※	19.2%(123.3千トリップE)	18.7%(1,200百トリップE)	△	19.3%(1,240百トリップE)	○	19.3%(1,240百トリップE)	○	19.4%(1,250百トリップE)	○			
		公共交通	市の移動対策に係る経費		現況維持	—	—	—	—	—	—	—	—			
総合評価				○	7	15	16	17	17							
				△	2	1	2	1								
				×	9	2	0	0								
				計	18	18	18	18								
					C	B	A	A								

ケース3の①～③は都市交通マスタープランの目標を達成する見込みである。

○:目標達成、△:概ね達成(達成率が95%を超える)、×:目標未達成、※道路の重複項目は除く

4.3.2 採算性評価

- ・ケース3②、③に対して、簡便的に償還年数の算出を実施。初期投資はケース3②がケース3③の約2倍となっており、これに伴い、償還年数も同じ傾向となる。
- ・ケース3②(BRT)の償還年数は一般的な40~50年程度となっているのに対し、ケース3③(LRT)はBRTの約2倍となっているため、事業性としてはケース3②(BRT)の方が好ましいと考えられる。

ケース	ケース3②(バス専用レーン設置(BRT)案)				ケース3③(バス専用レーン設置(LRT)案)			
	(150円~300円)	(200円均一)	(200円~400円)	(250円~350円)	(150円~300円)	(200円均一)	(200円~400円)	(250円~350円)
①初期投資	10,350百万円				20,960百万円			
②支出(ランニングコスト) (百万円/年)	380百万円				470百万円			
③利用者数 (人/日)	7,800	7,300	6,100	5,700	10,000	9,200	8,200	7,100
④収入(料金収入) (百万円/年)	511	533	518	535	650	672	662	667
⑤一人あたり平均支払高 (円/人) (④/③)	179	200	233	257	178	200	221	257
⑥単年度収支 (百万円) (④-②)	131	153	138	155	180	202	192	197
200円均一時	黒字転換(*1)	開業後 16 年目			開業後 21 年目			
	償還年数(*1)	開業後 45 年目			開業後 97 年目			
評価	OLRT、BRTケースとも、単年度収支は黒字が見込まれるが、LRTは初期投資額が大きいため、事業を圧迫してしまう。 ○事業性としては、BRTの方が好ましいと考えられる。							

*1: 本検討は、事業者の費用に加え、東広島が自治体として支援するものも含め、『地元負担』として試算。よって、実際の事業主体を想定したものではない。

4.3.3 総合評価

- ・市として望ましい交通体系は、目標達成度合と採算性を考慮して、ケース3①のバス優先レーン設置案、もしくはケース3②バス専用レーン設置案を導入検討案として位置付けることとした。

区分	目標達成度合 評価(※1)	採算性評価 (※2)	総合評価
【ケース1】	D 未達成項目が9項目残る	-	-
【ケース2】	C 未達成項目が2項目残る	-	-
【ケース3①】 バス優先レーン 設置案	B 概ね達成項目が2項目となり、未達成項目は残らない	A カラー舗装・PTPS等の整備はあるものの、ケース3②、③に比べて費用は少ない	目標達成度はバス専用レーン設置案に劣るものの、概ねの目標は達成され、採算性については費用は専用レーンに比べて少ないため、導入検討の候補とする。 ○
バス専用 レーン 設置案	【ケース3②】 BRT	A 概ね達成項目が1項目となり、未達成項目は残らない	B 45年で償還見通し(※3)
	【ケース3③】 LRT	A 概ね達成項目が1項目となり、未達成項目は残らない	C 96年での償還見通しとなるため事業性はきびしい
			目標達成度は概ね達成される、かつ採算面では一般的な償還年数程度であることから、導入検討の候補とする。 ○
			目標達成度はBRTと同様に概ね達成されるが、採算面においては償還年数がBRTの約2倍となるため、導入検討の候補対象外とする。 -

※1: 都市交通MPIにおける評価項目に対する達成度合いによる評価

※2: 簡便的な採算検討(料金収入、支出、初期投資)により、簡便的に償還年数を算出したもの。

※3: 運輸政策審議会第19号答申では、「地方公営企業、第三セクター等については、収支採算性を見込む前提となる償還年数を「30年」から「40年」程度に延長」とされている。また、道路事業の費用便益分析マニュアル(国土交通省 道路局/平成20年11月)では、検討年数について道路施設の耐用年数等を考慮して50年とされている。

5. 用語集

あ行

インフラ（インフラストラクチャー）

社会資本、社会基盤施設のこと。人間社会の共同利用施設である交通施設（鉄道、新交通システム、道路等）、上下水道、エネルギー関連施設、工業団地、農業漁業基盤施設、公園、住宅団地、教育、文化、福祉厚生施設、河川・海岸などの国土保全施設などの総称。

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。

か行

幹線道路

全国、地域または都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。通過交通の割合が高く、重交通、広幅員、高規格の道路であることが多い。

急行バス

急行運転している路線バスの総称。

高齢者タクシー割引乗車券

東広島市内に在宅で居住されている70歳以上の人で、ひとり暮らしまたは高齢者のみの世帯（世帯全員が65歳以上。ただし、高齢者以外の世帯全員が18歳未満及び18歳以上から65歳未満の者で要支援・要介護状態に該当する者または障害者手帳を所有しており、運転等に支障がある者がいる場合を含む）に属し、

市民税非課税世帯に属する高齢者に対して、交付するタクシー割引乗車券のこと。

国勢調査

我が国の人口や世帯の実態を明らかにする国の最も基本的な統計調査として、大正9年（1920年）以来5年ごとに実施している。

コミュニティバス（地域公共交通）

既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗合バスであり、そのサービス内容は必ずしもこれまでの乗合バスの考え方によらず、利用者の利便性を最大限考慮し、かつ多様化する需要に対応する新たなバスシステム。

混雑度

道路の交通量をそれらの交通容量の合計で除したもの。

さ行

シティ電車

高頻度、等間隔を運行形態とする電車のこと。

将来交通需要予測

将来における交通需要の予測値。

将来フレーム

将来における人口や世帯の状況など、計画的なまちづくりを進めるための将来の都市の規模を想定した基本的な指標となるもの。

人口フレーム

将来の人口のおおむねの推計値の枠組み。

S I C (スマートインターチェンジ)

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジのこと。

た行

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。

道路交通センサス

「全国道路・街路交通情勢調査」と言い、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査のこと。

都市計画道路

都市計画法に定められた都市施設のひとつで、都市における円滑な移動を確保するための交通機能、都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能、都市機構を形成し、街区を構成するための市街地形成機能等、多様な機能を有するとされる。

主として交通機能に着目し、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊道路の4つの道路種別が設定されている。

都市計画マスタープラン

平成4年6月の都市計画法の改正により創設された都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の別称。都市計画マスタープランは、市区町村がその創意工夫のもとに住民の意見を反映させて、都市づくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地域別のあるべき市街地像、地域別の整備課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画等を総合的に定めるものであるとされる。

都市交通現況調査

市内全域を対象としたミニパーソントリップ調査及び日常交通に関する意識調査(世帯配布、JR駅配布)、事業者アンケート調査のこと。平成23年度実施。

トリップ

人または車両がある目的を持ってある場所(出発地)からある場所(到着地)へ移動すること。トリップは、出発地から到着地(目的地)までどのような経路をたどっても、どのような交通手段を使っても、どれだけの時間を費やしても、その移動の目的が達成されるまで続き1トリップとなる。

は行

パークアンドライド

交通混雑を緩和するために、車を自宅近くの郊外の駐車場に止め、そこから公共交通機関に乗り換えて、都市中心部へ向かうこと。

パーソントリップ調査 (PT 調査)

パーソントリップとは、“人 (パーソン) の動き (トリップ)” を意味します。パーソントリップ調査は、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえるものである。この調査データをもとに、都市圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討している。

バス系統

バスの経路のパターンのこと。

バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに遅延状況や待ち時間などの運行情報を提供するシステム。

発生集中量

発生量(あるゾーンを起点とするトリップの合計量)と集中量(あるゾーンを終点とするトリップの合計量)の総和である。交通量予測手法においては、ゾーン固有の特性(人口、土地利用等)を用いて、発生量と集中量が推計される。単位はトリップエンド。

パブリックコメント

政令や省令等を決めようとする際に、あらかじめその案を公表し、広く国民の皆様から意見、情報を募集すること。

バリアフリー

障がいがある人や高齢者が社会生活をしていくうえで障壁(バリア)となるものを除去することで、歩道の段差の解消や点字ブロック等の整備された障がい者や高齢者にやさしい生活空間を指す。

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。

P D C A 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活かしていくプロセスのこと。

B R T

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。

フィーダー

地域間や拠点間を結ぶ幹線的な公共交通機関に対して、その幹線の鉄道駅やバス停からさらに延びる支線的な機能をもつもの。

福祉助成券 (タクシー券)

市内に住所を有する重度の障害のある人を対象に交付するタクシー券のこと。

フリー乗降区間

バス停以外でも乗り降りできる区間のこと。フリー乗降区間では、バスが近づいてきたら手を挙げて合図して乗車し、降りるときは、あらかじめ運転手に降りたい場所を伝えて降車する。

分担率

ある交通手段(鉄道・バス・自動車・自転車・徒歩など)のトリップ数の全交通手段に占める割合。

ま行

モビリティ・マネジメント

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に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。望ましい方向とは、例えば、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である。交通渋滞や環境問題、公共交通の衰退等を引き起こす「過度」な自動車利用を適正化することを目的として実施される。

モータリゼーション（車社会）

自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化すること。主に自家用車の普及という意味。

ら行

ラウンドダイヤ

毎時間同じ時刻（毎時同分）になっているダイヤのこと。



東広島市