

1 調査名称：東広島市都市交通マスタープラン策定調査

2 調査主体：東広島市

3 調査圏域：東広島市全域

4 調査期間：平成 24 年度～平成 25 年度

5 調査費： 22,680 千円（当年度までの合計：22,680 千円）
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

都市交通マスタープランは、平成 23 年度に実施した都市交通現況調査の結果を都市の将来像を踏まえて将来交通量需要推計を行うなど定量的に分析を行い、その結果から目標とする交通体系と、都市交通施策を抽出し、上位計画（都市計画マスタープラン等）を踏まえ、とりまとめたものを「都市交通マスタープラン」として策定しました。

策定にあたっては、交通という分野が、国・県・市の道路管理者、鉄道・バス・タクシー等の交通事業者、交通安全の視点においては警察等の様々な関係機関があり、また、実際に移動を行うのは生活を営む市民であり、経済活動を行う事業者等と多くの関係者が存することを踏まえて、今後の交通施策を円滑に進めるために、これらの関係者と協議・連携を図りながら策定しました。

I 調査概要

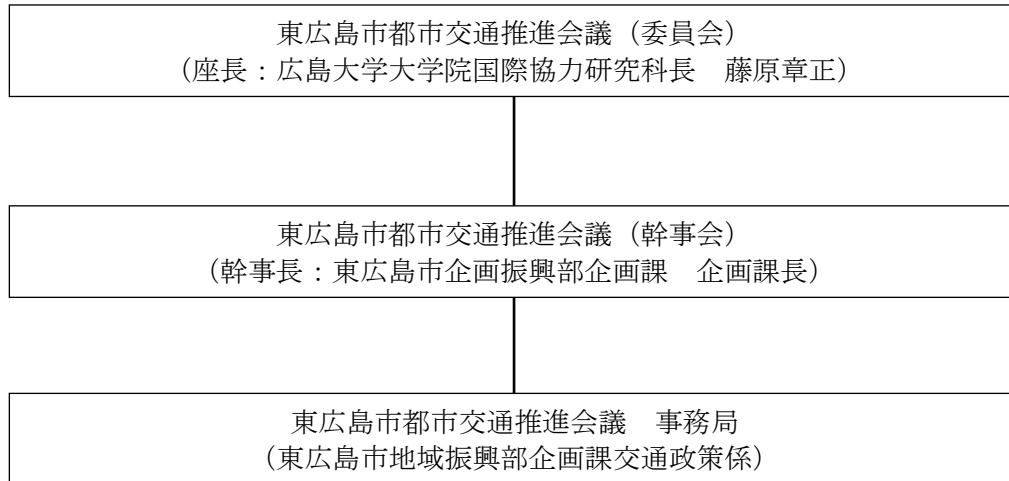
1 調査名：東広島市都市交通マスタープラン策定調査

2 報告書目次

1. 都市交通マスタープランの策定にあたって
 - 1.1 都市交通マスタープランとは
 - 1.2 都市交通マスタープラン策定の背景とねらい
 - 1.3 都市交通マスタープランの位置付け
 - 1.4 目標年次
 - 1.5 都市交通マスタープラン策定の流れ
 - 1.6 都市交通マスタープランの検討内容
2. 交通の現状・課題
 - 2.1 人口減少と過疎化進行への対応
 - 2.2 公共交通への対応
 - 2.3 自動車交通への対応
 - 2.4 都市機能強化・産業振興への対応
 - 2.5 行政負担への対応
 - 2.6 環境への対応
 - 2.7 課題の整理
3. 都市の将来像
 - 3.1 将来都市像
 - 3.2 将来都市構造
 - 3.3 将来フレームの設定
4. 将来交通計画の基本理念と基本方針
 - 4.1 基本理念
 - 4.2 基本方針
5. 将来交通計画
 - 5.1 基本理念 日常生活を支える交通に係る検討
 - 5.2 基本理念 都市の活力を促す交通に係る検討
 - 5.3 基本理念 持続可能な交通に係る検討

- 5.4 将来交通需要予測結果
- 5.5 基本方針を実現するための交通施策メニューの一覧
- 5.6 目標値の一覧
- 5.7 将来交通計画の方針図
- 6. 都市交通マスタープランの実現に向けた取り組み
 - 6.1 効率的・効果的な施策推進のための仕組みや体制
 - 6.2 都市交通マスタープランの見直し

3 調査体制



4 委員会名簿等：

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
広島大学	大学院国際協力研究科教授	張 峻屹	
国土交通省中国地方整備局企画部	事業調整官兼中国圏広域地方 計画推進室総括副室長	内海 一幸	
国土交通省中国運輸局企画観光部	交通企画課長	寺前 大	
広島県地域政策局	地域政策総務課長兼政策監	土井 司	
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	新庄 一司	
西日本旅客鉄道株式会社広島支社	企画課長	中谷 浩二	
広島電鉄株式会社呉バスカンパニー	総務企画課長	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	企画課長	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	小早川 淳子	
東広島市福祉部	福祉部長	和田 幸三	
東広島市建設部	建設部長	木村 理一郎	
東広島市都市部	都市部長	下田 輝治	
東広島市企画振興部	企画振興部長	前藤 英文	

II 調査成果

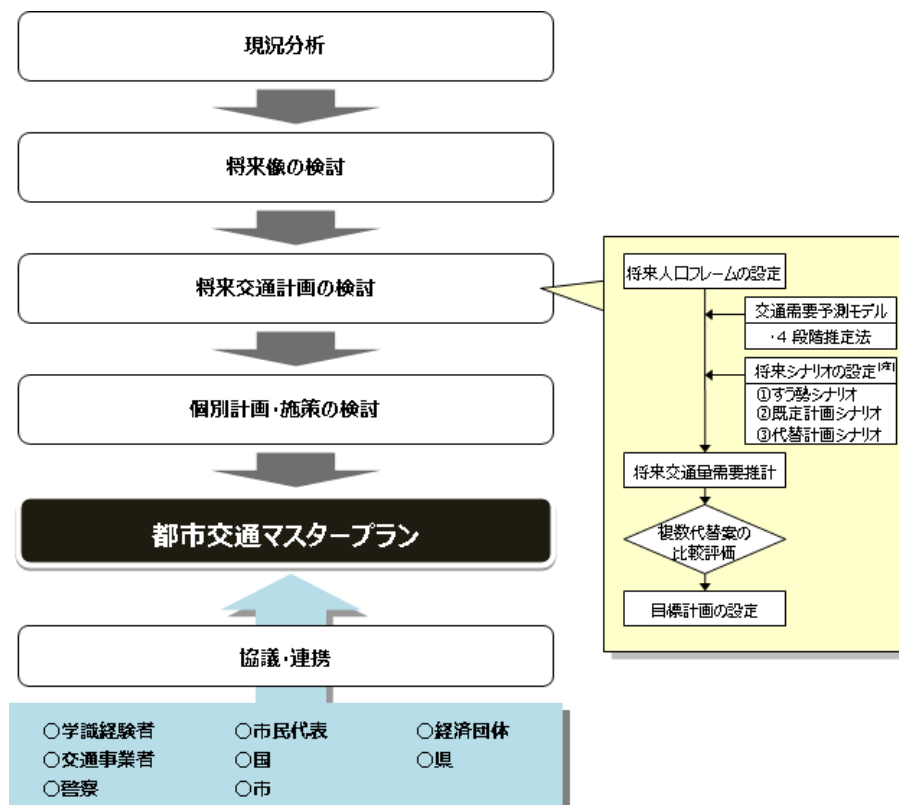
1 調査目的

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ならず、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う状況にあります。

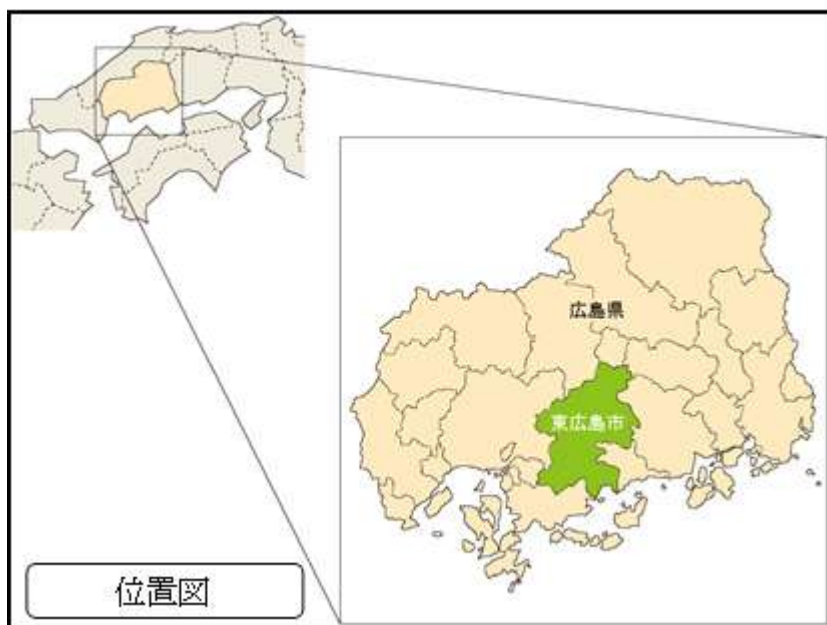
また、昨今の少子高齢化の急速な進展、長引く景気の低迷等、厳しい社会情勢の中、本市において、都市の持続的発展と市民生活の向上を図っていくためには、より利便性の高い交通ネットワークを構築する必要があります。

こうした課題認識のもと、都市づくりと交通施策等を一体的な取組みとし、総合的にバランスのとれた交通施策を、将来を見据えるとともに市民及び関係機関等の合意を得ながら、体系的に実施していくため、本市における総合的な交通施策の基本方針を定めた東広島市都市交通マスタープランを策定することとしました。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1 基本理念と基本方針

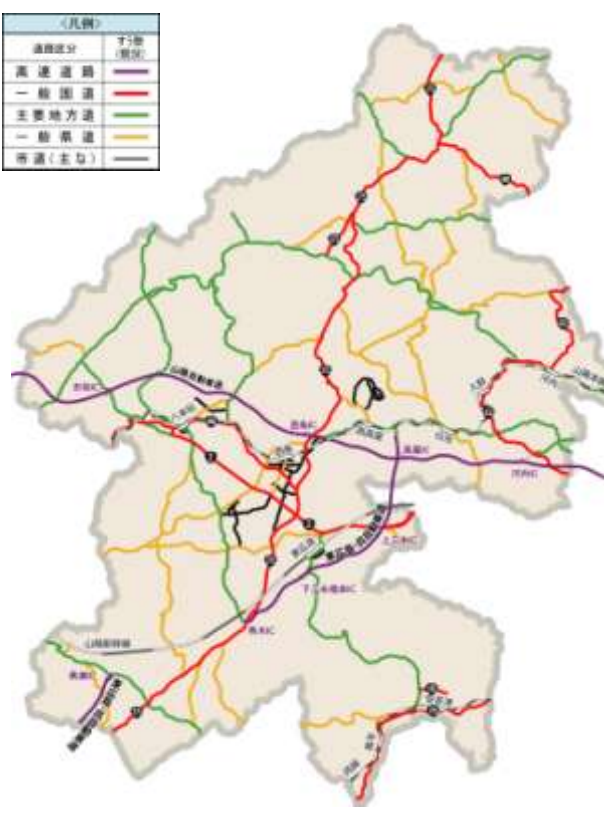


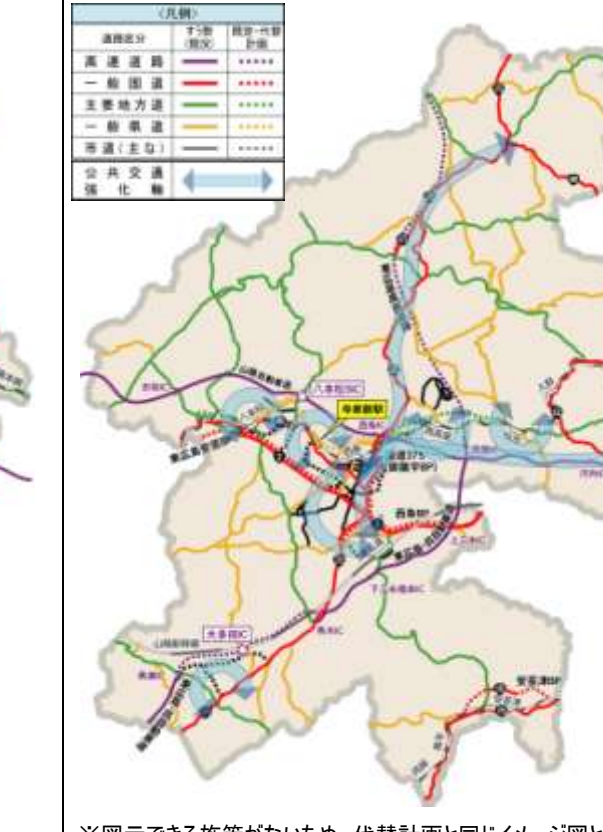
基本理念	(1)日常生活を支える交通		日常生活施設が集積する都市拠点内と地域拠点内または拠点間の移動の円滑化を図り、だれもが安全で快適な暮らしが出来る移動環境の構築を目指します。
	基本方針	①生活インフラとしての交通網の構築	・通勤、通学、買物、通院等の生活に欠かせない移動を円滑にする交通網の構築を目指します。
		②徒歩・自転車環境の整備促進	・近距離移動における主要な移動手段となる徒歩、自転車移動を確保する安全な移動環境の整備を促進します。
		③バリアフリー化の促進	・駅や主要バス停等の交通結節点やその周辺のバリアフリー化を促進します。
	(2)都市の活力を促す交通		東広島市の特徴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。
	(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。	

2 将来交通需要予測結果

将来における交通条件を、すう勢（現況のまま）、既定計画、代替計画、目標計画とした場合における将来交通需要予測等を行った結果をまとめると、以下のとおりとなります。

鉄道については、寺家新駅の整備により利用者が若干増加しますが、バスについては、既定及び代替計画に示された移動手段や移動ルートの変更を促す事業を実施するだけでは利用者が減少すると予測されます。

そのため、利便性の向上や利用者の意識転換を図ることで目標を達成するために、目標計画に示す様々な事業も実施していきます。

		すう勢（現況）	既定計画	代替計画	目標計画	
		現況（平成23年時点）のままで新たな事業を実施しなかった場合	現在、市で計画されている施策（上位計画で示されているもの等）が全て整備された場合	既定計画に対し、さらに移動手段や移動ルートの変更を量的に促す（比較的大きな）事業を追加した場合	代替計画に対し、さらに各種移動の利便性を向上させるなど、交通サービスの質的な向上を図る施策を追加した場合	
道路網・公共交通網						
					※図示できる施策がないため、代替計画と同じイメージ図となっている。	
施策メニュー		・現況（平成23年時点）のままで新たな事業を実施しなかった場合	[道路] ■ 東広島・呉自動車道（馬木～黒瀬） ■ 東広島・安芸バイパス ■ 西条バイパス ■ 御園宇バイパス ■ 安芸津バイパス ■ その他の都市計画道路 ■ 東広島高田道路 [公共交通] ■ JR：寺家新駅 ■ バス：黒瀬町フィーダーバス	[道路] 既定計画に加え、 ■ 東広島・呉自動車道：(仮)大多田インターチェンジ ■ 山陽自動車道：(仮)八本松スマートインターチェンジ [公共交通] 既定計画に加え、 ■ 西条駅～広島大学～東広島にLRTやバスによる連携強化 ■ 広域移動環境を支える東広島駅～広島空港の連携を強化 ■ 西条市街地循環バス（寺家新駅、医療センターを含む市街地） ■ 豊栄～西条駅の幹線バスの強化 ■ 鉄道駅（八本松駅、西高屋駅、白市駅）までのアクセス機能の強化	[道路] ■ パークアンドライド等の駐車場の整備 ■ 交差点改良 ■ 自転車専用道の整備 ■ 駐輪場の整備 ■ 歩道の新設、拡幅 [公共交通] ■ モビリティマネジメントの実施 ■ 公共交通機関の利用者への各種情報提供の強化 ■ 鉄道・各バス路線の利便性及び接続性の向上 ■ バス停における歩道改良 ■ 公共交通学習の実施	
		【参考】 現況（平成23年時点）				
予測結果	バス分担率（西条町除く）	2.0%	1.8%	1.7%	1.7%	2.0%（現況維持）※
	バス利用者数	17.1千人	15.4千人	14.2千人	14.8千人	17.1千人（現況維持）※
	鉄道利用者数	20.4千人	23.3千人	22.4千人	22.5千人	23.0千人（13%増加）※
	自転車利用者数（西条町）	24.6千人	25.1千人	23.9千人	23.8千人	24.6千人（現況維持）※
	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	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	全ての拠点から30分程度	全ての拠点から30分程度※

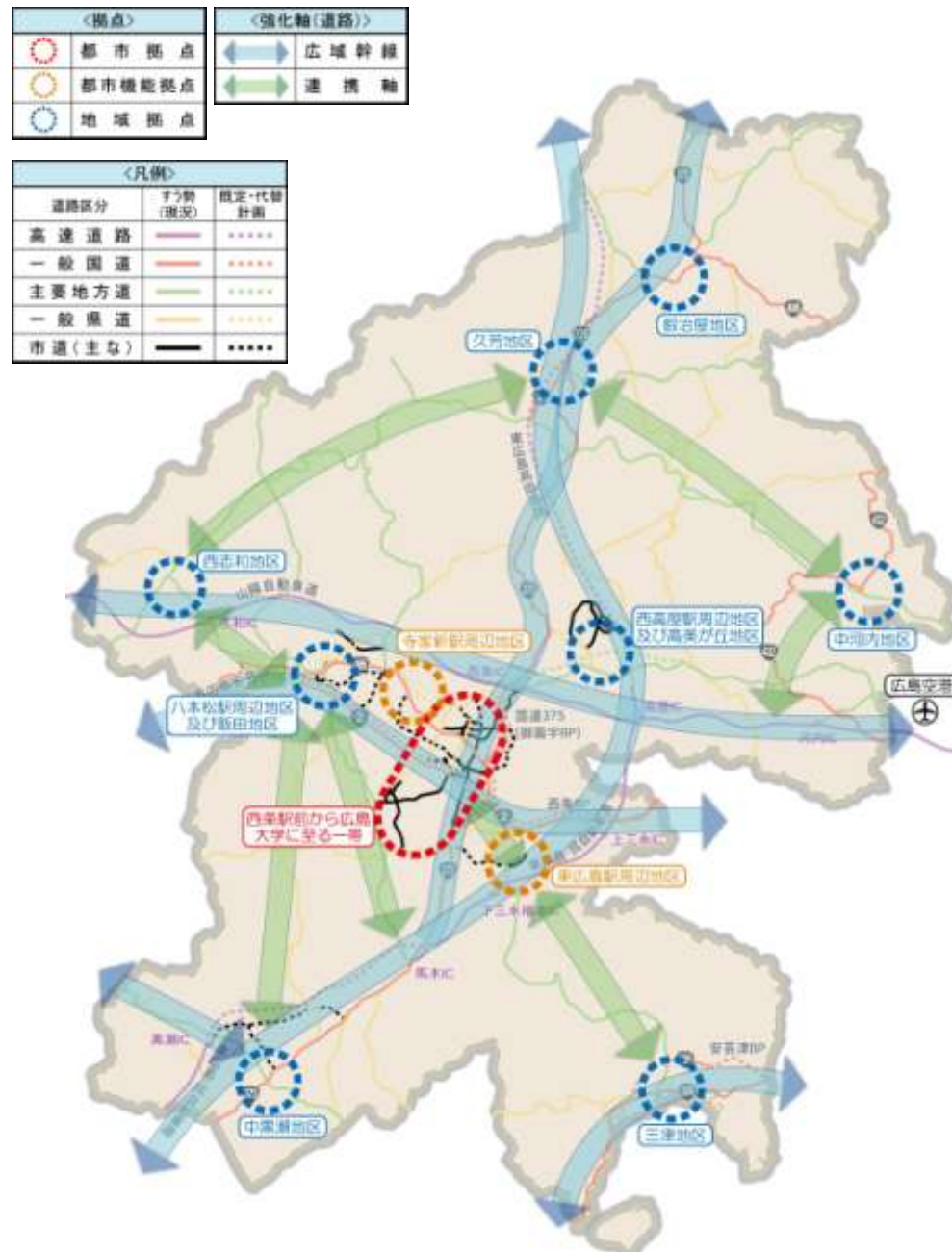
※目標計画の予測結果欄の数値は予測結果ではなく目標値

3 将来交通計画の方針図

道路網強化軸

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。東西の広域軸としては、既存の山陽自動車道を活用しつつ、国道2号では東広島・安芸バイパス、西条バイパスの整備を進めます。南北の広域軸は、東広島・呉自動車道や東広島高田道路の整備を進めます。

各拠点間の交通を育む道路網の強化として、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。



※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。

公共交通網強化軸

鉄道の強化としては、寺家新駅の設置をはじめ、広域移動を支える鉄道駅へアクセスの強化を図ります。バスでは、都市間・拠点間を結ぶ幹線路線の維持・強化を図るとともに、郊外部においては、拠点内移動を確保するフィーダー路線の維持・強化を図ります。

また、都市拠点である西条駅から広島大学間の交通網の強化を図るとともに、西条市街地における循環交通の整備を進めます。

さらに、広域交通網である東広島駅及び広島空港へのアクセス性の向上を図るとともに定時性の確保を図ります。

強化軸

- 寺家地区に新駅を設置
- 鉄道駅へのアクセス強化
- 都市間、拠点間を結ぶ幹線路線の維持・強化
- 拠点内移動を確保するフィーダー路線の維持・強化



5 目標値の一覧

各基本方針の達成度合いを計る目標値を整理すると下表のとおりとなります。

なお、将来交通量需要推計の結果と目標に差があるものがありますが、この差については、将来交通量需要推計には反映できない施策メニューを実施していくことで、目標を達成していきます。

*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: 西条岡町、西条本町、西条上市町、西条朝日町、西条栄町、西条昭和町、西条御条町、西条大坪町、西条末広町、西条西本町、西条町西条、西条町西条東、西条町西条東北町、西条町吉行、西条町助実、西条町土与丸、西条土与丸、西条吉行東
 ※分析結果によるものであり、実績値と異なります。

課題	基本方針	評価項目指標			現況	将来交通量推計の結果	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	道路	重要な路線の混雑度	※	1.0 以上が点在	一部区域(道照付近)に 1.0 以上が残る	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	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	全ての拠点から 30 分程度	
		生活インフラとしての交通網の構築	バス	分担率(西条町除く)	※	2.0%	1.7%	2.0%(現況維持)
				利用者数	※	17.1 千人	14.8 千人	17.1 千人(現況維持)
			JR利用者数	※	20.4 千人	22.5 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	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	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	—	全事業の実施
				自転車利用人数(西条町)	※	24.6 千人	23.8 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	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	一部区域(道照付近)に 1.0 以上が残る	1.0 以下	
		広域移動環境の整備	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%	99.9%	
			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
		中心市街地のにぎわい創出	土地利用	中心市街地(*1)発生・集中交通量比率	※	3.5%(22.9 千トリップ)	3.9%(24.9 千トリップ)	3.9%(24.9 千トリップ)
■ 環境負荷の軽減 ■ 持続可能な都市の構築	③ 持続可能な交通	環境負荷の軽減	環境	※	570t/年	560t/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)	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)	19.2%(123.3 千トリップ)	19.2%(123.3 千トリップ)
		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	—	現況維持