

広島市都市交通戦略

1. 概要

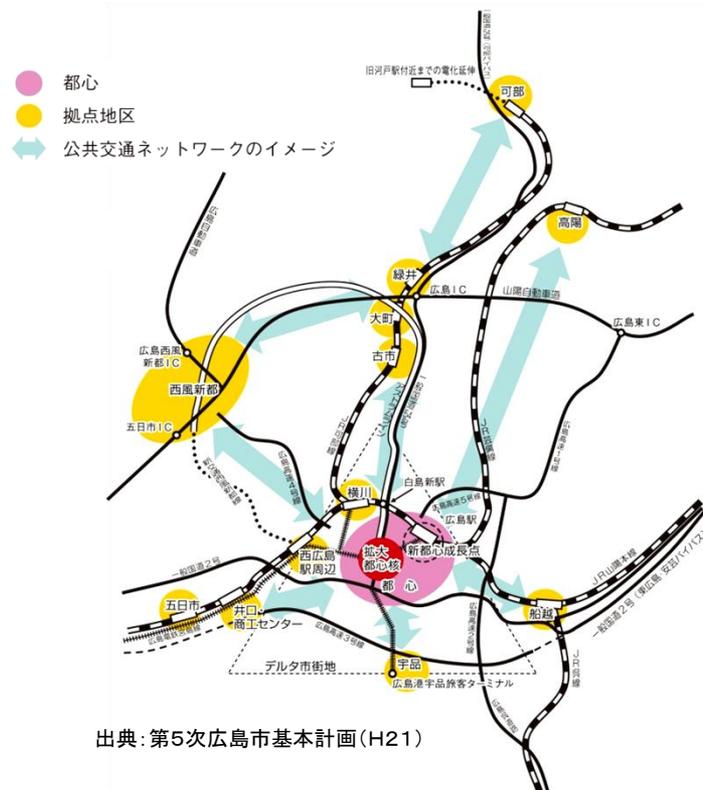
理念 ・ 方針	(政策理念) 『ひと・環境にやさしく、活力ある広島の交通体系をめざして』
	(施策コンセプト) 1 都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ 2 都市の魅力づくりに貢献する交通へ 3 都市経営の効率化に貢献する交通へ
目標 年次	平成29年度

位置 づけ	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、3年間の短期の施策展開を示した「交通ビジョン推進プログラム（平成17年策定）」の更新にあたって、計画期間を10年間に拡げ、一部見直しを行う「新たな交通ビジョン（平成16年策定）」を含めて、「広島市総合交通戦略」として策定		
	交通実態調査（ミニPT調査）	○	H20
	都市計画マスタープラン	○	H12
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

■ 目指すべき将来の都市構造

高齢者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、都心や拠点地区へ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をめざします。

【バランスのとれた有機的都市構造のイメージ図】



出典：第5次広島市基本計画（H21）

■広島市の交通における課題

交通の現状

- 路面電車の輸送人員は日本一である
- バス利用者の減少が著しい
- 広域幹線道路は概成し、広島高速道路を整備中
- 自動車保有台数は近年は横ばいで推移

交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化と今後の見通し

- 地球温暖化・エネルギー問題の深刻化
- 高齢化の急速な進展
- 厳しい財政状況

交通実態調査(平成20年11~12月)

- 1日の移動の実態を把握

広島市の交通における6つの課題を整理

【課題1】交通分野における温室効果ガスの低減

【課題2】高齢社会や市民ニーズに対応した交通環境づくり

【課題3】日常的な交通のマイカー依存の是正

【課題4】円滑な経済活動を確保する交通基盤の整備

【課題5】都市の魅力づくりへの貢献

【課題6】さらなる投資の重点化と既存ストックの有効活用

2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	○
		公共交通カバリエリア	○
		バス利用者数	○
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
		交通事故件数、死傷者数	○
	環境	CO2排出量	○
	その他指標	交通の満足度	○

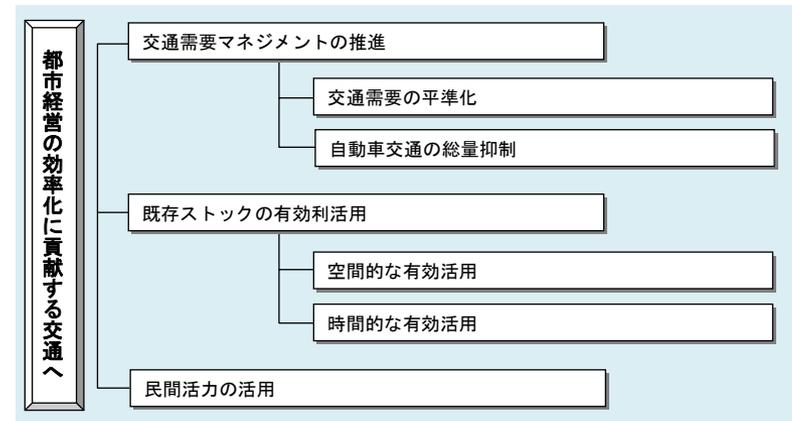
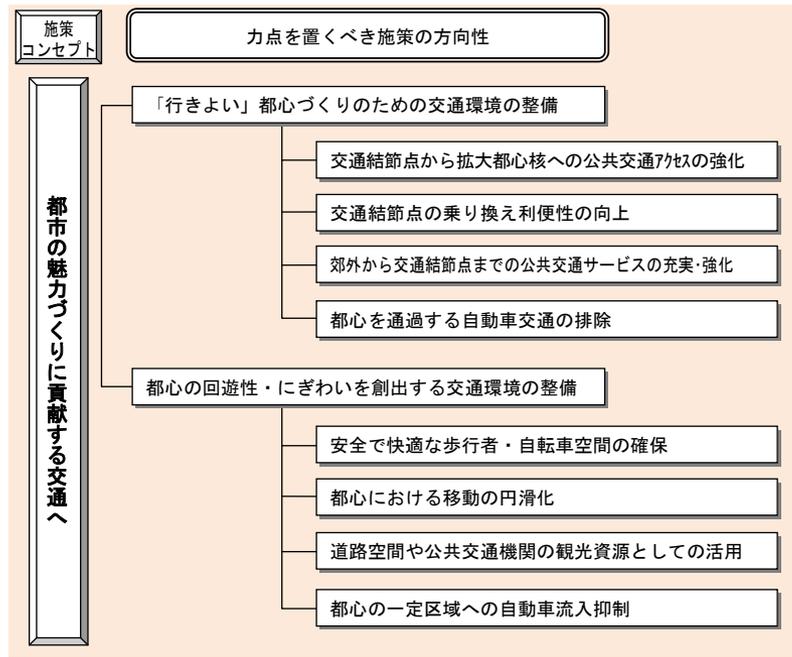
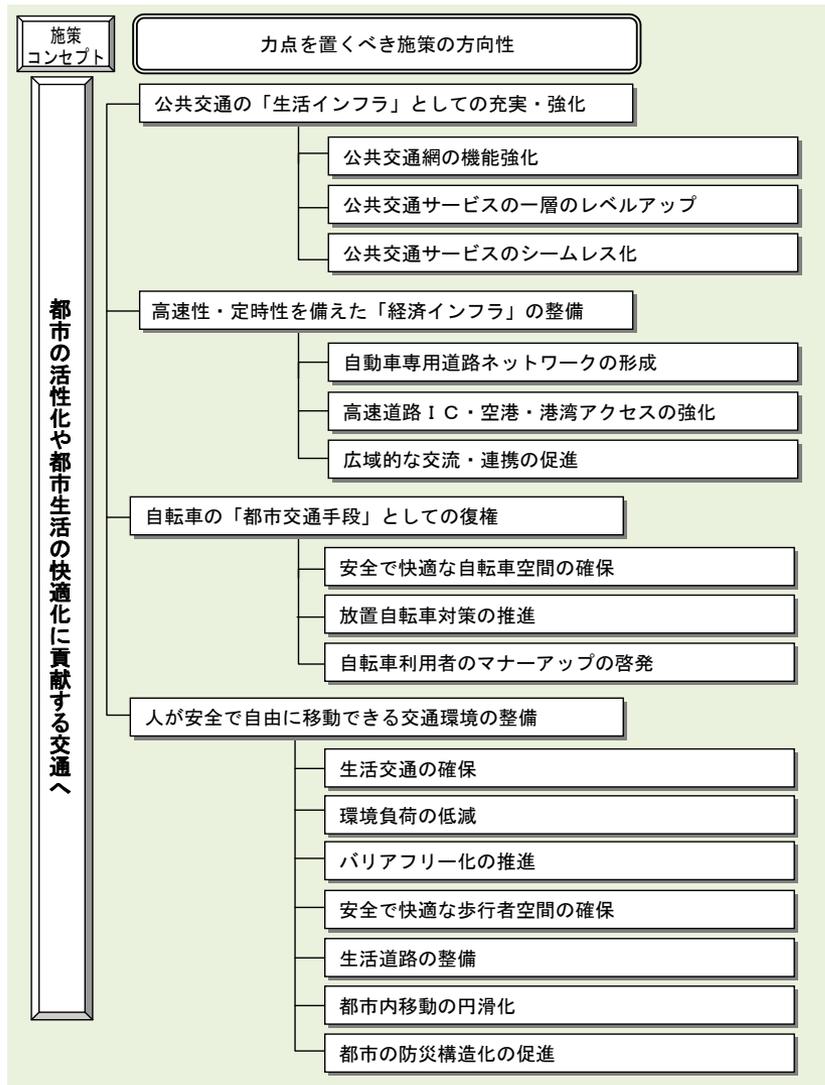
■広島市総合交通戦略 評価指標一覧

指標	現況 (H20年度末)	目標数値	
		(参考)H25	H29年度
公共交通機関の利用者数を増やす	57万人	59万2千人	60万4千人
公共交通機関の利用満足度を増やす	62.9%	67.3%	71%
道路の混雑度が1.25以上の箇所を減らす	51箇所	現況より1割削減	現況より1割削減
デルタ内の歩道における歩行者・自転車の分離の整備率を上げる	22% (5.4km)	67% (16.7km)	100% (25.1km)
自転車通行量を増やす	19,185台	現況より1割増加	現況より2割増加

指標	現況 (H20年度末)	目標数値		
		(参考)H25	H29年度	
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	3,047台	2,500台	—	
自転車の交通事故件数を減らす	1,652台	1,400台 (H22)	—	
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	22編成	23編成	27編成
	低床バスを増やす	61台	85台	106台
	特定旅客施設のバリアフリー化率を上げる	71% (15駅)	95% (20駅)	100% (21駅)
道路のバリアフリー化率を上げる	73% (5,500m)	100% (7,570m)	—	
電線類地中化道路整備率を上げる	72.1% (61.7km)	74.9% (65km)	—	
交通事故による死者数を減らす	36人	30人 (H22)	—	
交通事故件数を減らす	7,572件	7,000件 (H22)	—	
高齢者の交通事故件数	1,715件	1,400件 (H22)	—	
広域避難路の整備率を上げる	75% (88.8km)	85% (98.7km)	87% (101.3km)	
拡大都心核まで1時間到達エリアカバー率を上げる	81.6%	-	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	広島駅から拡大都心核まで	8分	—	現況より短縮
	横川駅から拡大都心核まで	9分	—	現況より短縮
	西広島駅から拡大都心核まで	14分	—	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	57% (33.9km)	82% (49.3km)	86% (51.5km)	
都心における歩行空間等の交通環境の満足度を上げる	41.1%	48%	52%	
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	69.0%	82%	90%	
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	20,441件	34,000件	38,000件	
自動車部門の温室効果ガス排出量を減らす	△4.1%	△6% (H22)	—	

(注) 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、最終年度の目標数値に加え、参考として中間時点の目標数値を設定しています。

3. 施策体系(1)

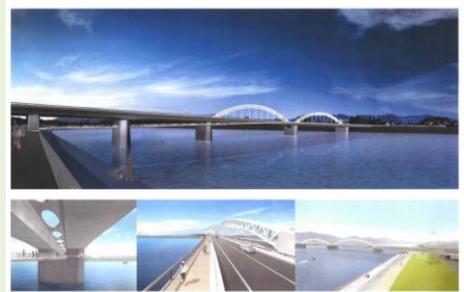


3. 施策体系(3)

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IC・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。

■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



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。

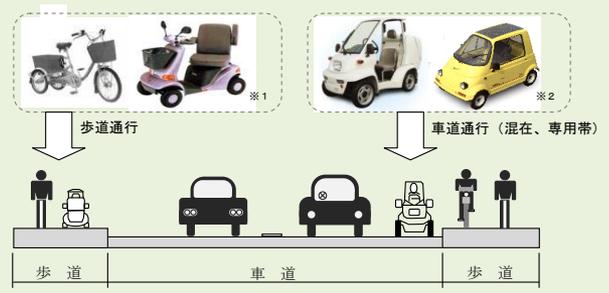
■低床バスの導入



低床バス

■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

移動環境整備のイメージ



※1 左側から「プリヂストンワゴン（プリヂストンサイクル種）」、「スズキセニアカー（スズキ種）」
※2 左側から「コムス（トヨタ車体）」、「ミュー-R（㈱タケオカ自動車工業）」

■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

3. 施策体系(4)

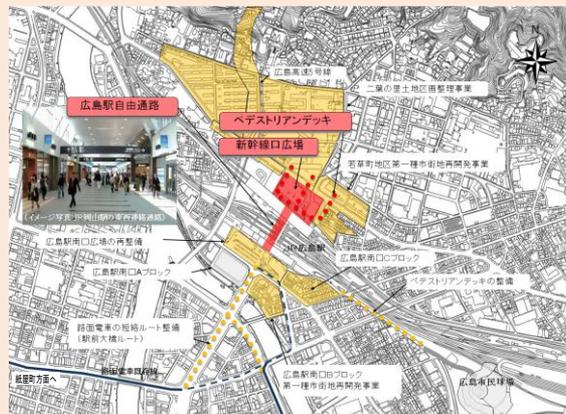
(2) 都市の魅力づくりに貢献する交通へ

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。

■白島新駅の設定



■JR広島駅周辺地区における交通結節点整備



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。

■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

■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



■平和大通りリニューアル事業

緑地帯再整備（施工後）



3. 施策体系(5)

(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。

■マイカー乗るまァデーの推進

啓発ポスター



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



■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



相乗り車両、バス、
タクシーなどの公
共交通機関

■パーク&ライドの推進



■共同集配等による都市内物流の効率化



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/>

3. 施策体系(6)

施策分類	重点的に取り組む施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 共同集配等による都市内物流の効率化 ・ トランジットモールの導入 ・ 平和大通りリニューアル事業
自転車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車走行空間ネットワークの整備 ・ レンタサイクル（コミュニティサイクル）システムの導入
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 白島新駅の設置 ・ 路面電車のLRT化 ・ バス走行環境の向上 ・ 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） ・ 低床バスの導入
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR広島駅自由通路等の整備 ・ JR西広島駅周辺地区交通結節点整備
自動車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車専用道路の整備
駐車場施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ パーク＆ライドの推進
MM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境にやさしい自動車専用レーンの導入 ・ マイカー乗るまァデーの推進
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 環境対応車、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

4. 総合交通戦略の推進及び評価

■プログラムの概要

プログラムには、計画期間における施策（公共交通43施策、道路関連77施策、交通需要マネジメント8施策の合計128施策）ごとの取組内容を記載しています。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～平成19年度）との連続性を確保するため、平成20年度から平成29年度までの10年間とします。また、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。

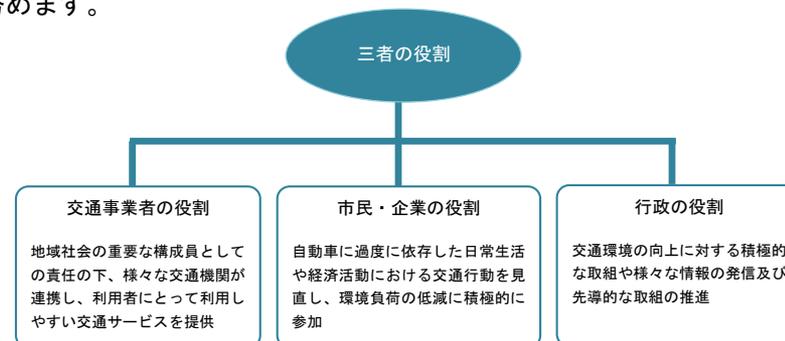
■プログラムの更新

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。

■プログラムの実施（関係者の役割とフォローアップ）

本プログラムを着実に実行するためには、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、交通事業者、関係機関等で構成する推進体制を構築し、年度毎に施策の進行状況を把握するとともに、必要に応じて関係者間で進捗調整を行うなど、適切な進捗管理やフォローアップに努めます。



広島市都市交通戦略

■プログラム一覧（重点的に取り組む施策を抜粋）

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1km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があります。

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、見直しする場合があります。

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、見直しする場合があります。

施策分類	施策名	スケジュール		
		(平成25年度まで)	～平成29年度	
公共交通施策	JR線の機能強化	JR可部線の河戸電化延伸	完成	—
		緑井・可部間の10分ヘッド化	検討	—
	新交通ネットワークの整備	白島新駅の設置	完成	—
		超低床車両(LRV)の導入	実施	—
	路面電車の機能強化	電車優先信号の設置	実施	—
		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	—
	バスの機能強化	急行バス・深夜バスの拡充(路線新設、運行本数の増加)	実施	—
		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	—
	利用サービスの向上	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	—
		交通結節点の改善	JR広島駅自由通路等の整備	事業着手
JR西広島駅周辺地区交通結節点整備	事業着手		実施	
バリアフリー化の推進	低床バス(低公害バス)の導入	実施	—	
歩行者施策	都心の回遊性・にぎわいの創出	共同集配、共同荷さばき施設の整備	実施	—
		トランジットモールの導入	検討	実施
	道路空間や公共交通機関の観光資源としての活用	平和大通りリニューアル事業	—	—
		平和大橋上流側歩道橋の整備	事業継続	完成
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		

広島市都市交通戦略

施策分類		施策名	スケジュール	
			(平成25年度まで)	～平成29年度
自動車関連	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		
		広島高速2号線	完成(暫定)	—
		広島高速3号線	完成(暫定)	—
		広島高速5号線※1	完成(暫定)	—
		国道2号 東広島バイパス※2	事業継続	
		国道2号 安芸バイパス※2	事業継続	
自転車関連	自転車関連施策	自転車走行空間ネットワークの整備	完成	—
		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	
駐車場関連	交通需要マネジメントの推進	パーク&ライド駐車場の充実	実施	
MM施策		環境にやさしい自動車専用レーンの導入	検討	
		マイカー乗るまァデーの推進	実施	
その他	生活交通の確保	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	
	環境負荷の低減	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

凡 例	
	完成
	実施・事業継続
	事業着手
	検討

※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

