

ひろしまワクワク交通プラン 概要版

令和4年3月 広島市

広島市総合交通戦略

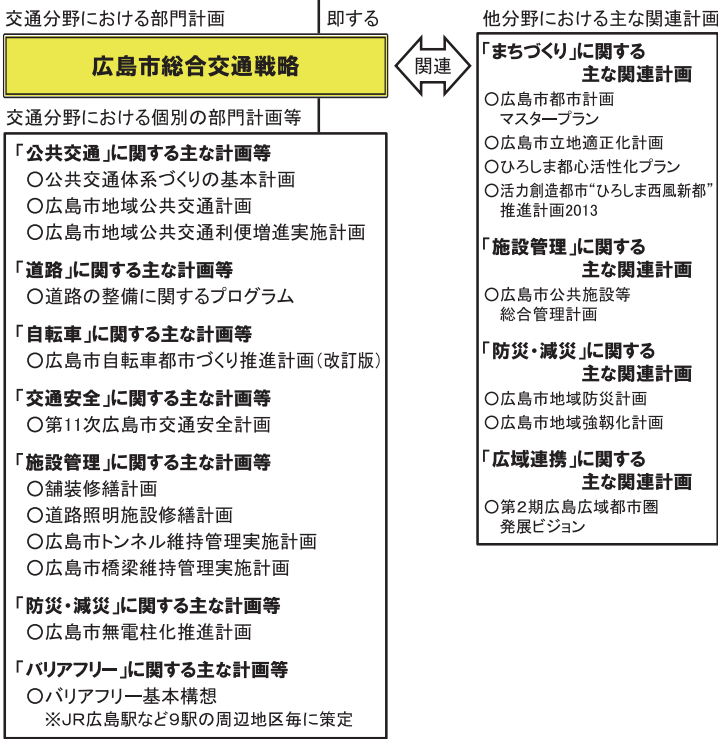
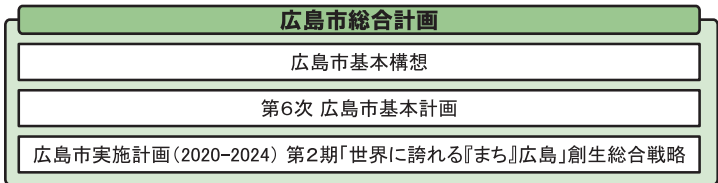


目的

広島市総合交通戦略は、広島市総合計画に定めた公共交通の充実強化や体系的な道路網の整備などの基本方針に沿って、必要な交通体系の構築を図るため、本市を始めとする行政と、交通事業者や市民団体等の関係者が共通認識を持ってそれぞれの役割を果たしていくために必要となる、本市の交通政策の進路の全体像や、それを実現するために必要となる実施施策等を定めるものです。

位置付け

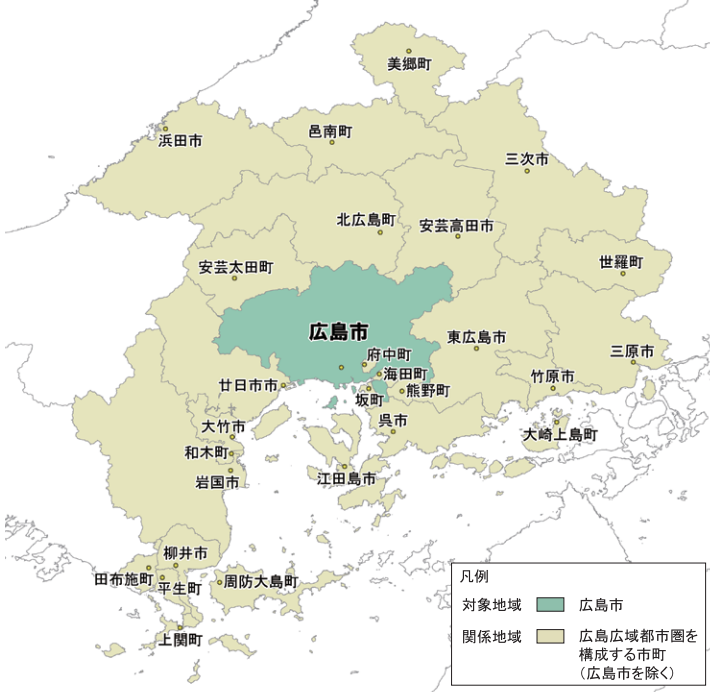
広島市総合計画を上位計画とした、交通分野における部門計画です。



対象地域

対象地域は広島市域とします。

ただし、広島広域都市圏の発展への貢献の観点から、広域的公共交通網等の充実強化を図る取組も対象とします。



目標年次

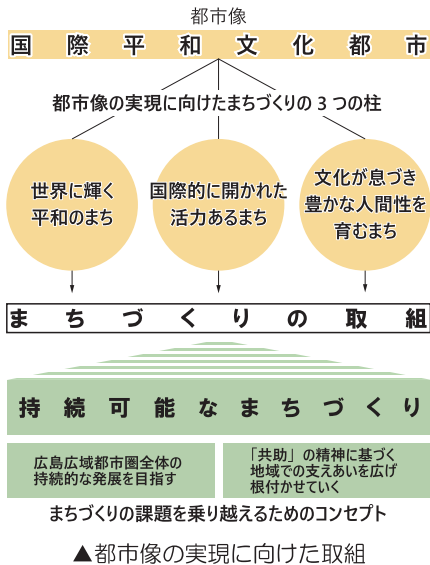
第6次広島市基本計画の期間(令和2年度～令和12年度)との整合性を考慮し、令和12年度(2030年度)を目標年次とします。

都市の将来像

都市像

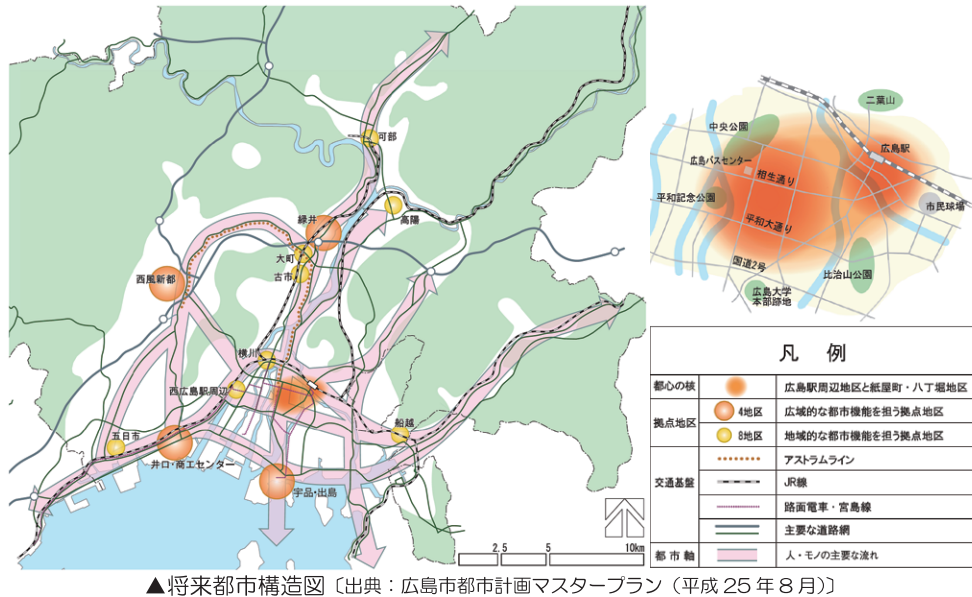
広島市基本構想において、都市像に「国際平和文化都市」を掲げています。

広島市総合計画(広島市基本構想・第6次広島市基本計画)



目指すべき都市構造

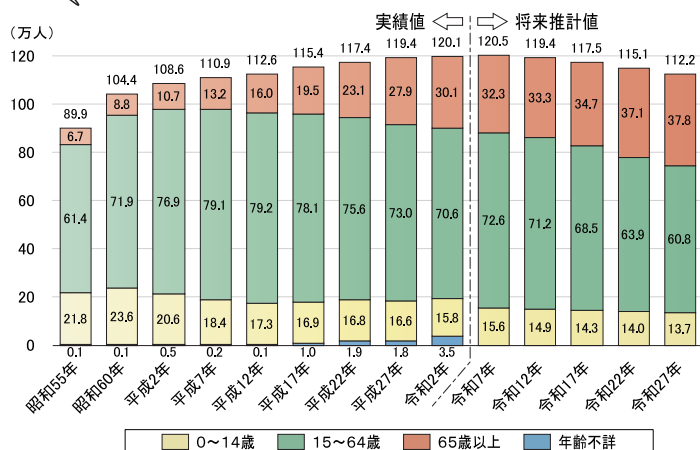
高齢者を始めとする市民が過度に自家用車に頼ることなく生活できるよう、集約型都市構造への転換を推進しています。また、都心においては「楕円形の都心づくり」を推進しています。



広島市の交通の現状と課題

交通を取り巻く社会情勢の変化等

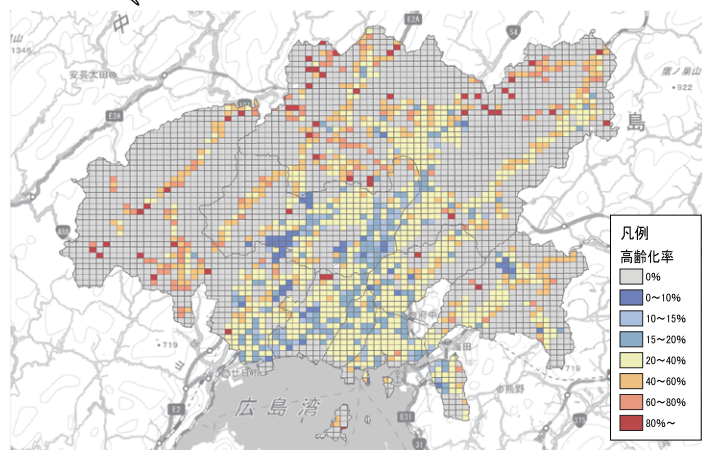
これまで増加傾向にあった人口は、今後、減少に転じる見通しです。



▲広島市の年齢区分別人口の推移

〔出典：昭和55年～令和2年は国勢調査（総務省）、令和7年～令和27年は日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）〕

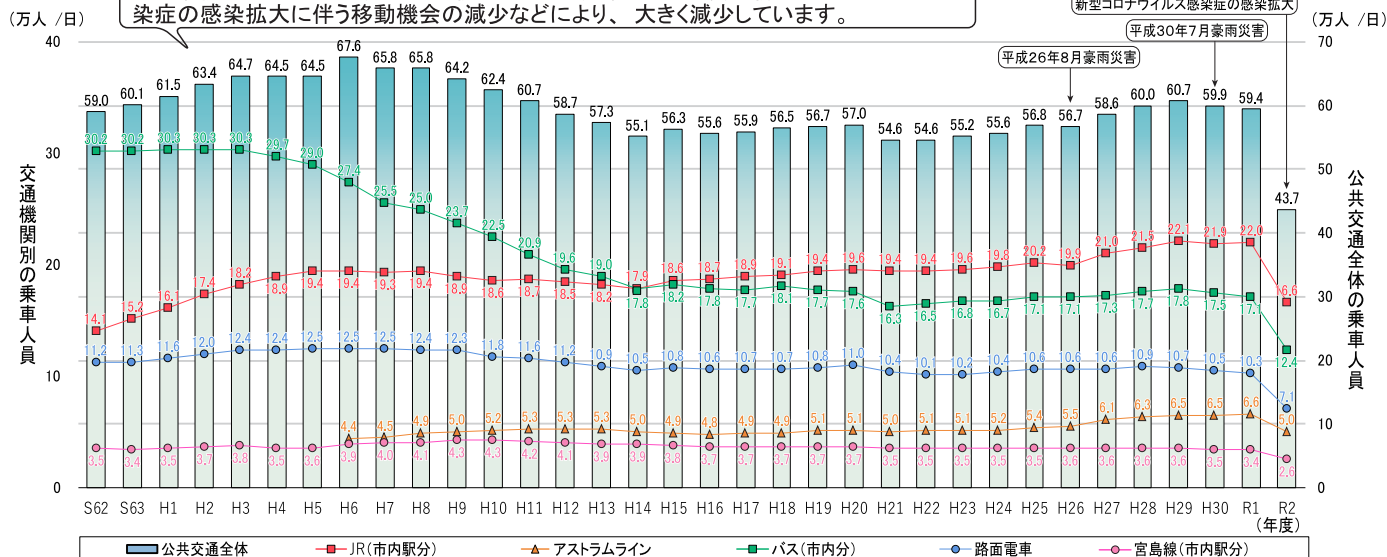
中山間地・島しょ部において高齢化率が高い状況です。



▲広島市の高齢化率の地域分布

〔出典：国勢調査（平成27年、総務省）を基に広島市道路交通局が作成したデータを、地理院タイルに追記して掲載〕

公共交通全体の利用者数については、最も落ち込んだ平成21年以降、概ね増加傾向で推移してきましたが、近年は横ばいとなり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動機会の減少などにより、大きく減少しています。



▲広島市における公共交通の利用者数

〔出典：広島市統計書のデータ等を基に広島市道路交通局が作成〕

広島市の交通における課題

交通を取り巻く社会情勢の変化等を背景に、市民の現況の交通実態などを踏まえ、本市の交通における課題として、以下の8項目を整理しました。

課題1

公共交通の維持・確保に向けた持続可能性の向上

課題5

誰もが安全に移動できる交通環境の形成

課題2

利用者のニーズに応える公共交通の実現に向けた利便性の向上

課題6

人や地域の特性に応じた交通サービスの提供

課題3

市民生活を支える道路交通の円滑化

課題7

広島広域都市圏内のヒトやモノが循環する基盤づくり

課題4

都心の賑わいと回遊を生み出す交通環境の形成

課題8

市民の安全・安心を支える交通ネットワークの強化

目指すべき交通体系

本市においては、まちづくりを担う大きな柱として、引き続き、集約型都市構造への転換を目指すとともに、深化する都市機能の集積の成果を地域全体に波及させるための公共交通の充実について、一層、確実に強化していく必要があります。

こうした考え方の下、これまで進めてきた、交通体系の軸足を公共交通へシフトさせる交通政策を加速することとします。

このため、**市民の暮らしや経済活動を支える自動車の役割に配慮しつつも、これまでの交通政策について、その基本を事業者間の競争から官民による協調へと舵を切り、全ての地域の移動手段に公共が一定の責任の下で関与していくこととした上で、「公共交通を軸とした交通体系の構築」を目指します。**

その際、市域内における都心や市街地、中山間地・島しょ部などの各特性を持つ地域と、市域外に及ぶ広島広域都市圏などの広域の視点に立って、様々な移動手段によって、全体として共生・連携を促すための環境整備にも取り組みます。

政策展開の方向性

市域内外からの来訪者を迎える都心の交通

広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を東西の核とする都心については、市域内外からの来訪者が回遊しやすい交通体系や、居心地が良く歩きたくなる空間の実現を目指します。

このうち、紙屋町・八丁堀周辺の「マチナカ」については、自動車の流入も抑制され、道路空間と沿道店舗等が一体となった、人が中心となる回遊ゾーンの実現を目指します。

また、「マチナカ」を通り抜ける大通り（相生通り、鯉城通り、中央通り、平和大通り）については、自動車と路面電車やバス、シェアサイクルなどの様々な移動手段の共生・連携を目指します。

住民の暮らしを支え活性化に資する郊外の交通

高齢化率の高い中山間地や住宅団地の多い市街地外縁部を含む郊外については、自動車で安全に移動できる環境の下、地域の特性やニーズに応じた誰もが安心して移動できる手段の確保を目指します。

こうした移動手段について、都心と拠点地区または拠点地区相互を結ぶ基幹公共交通を中心とした交通ネットワークに組み込むことにより、郊外の交流人口増加や定住促進などにつながる新たな循環への貢献も目指します。

ヒトやモノの活発な循環を生み出す広域の交通

広島広域都市圏内の市町を相互に連絡し、ヒトやモノの活発な循環を支える広域的な交通ネットワーク（鉄路・海路・道路）の構築を目指します。

公共交通ネットワークについては、人口減少の進展などを踏まえた官民連携による利便性の向上や観光振興等の他分野との連携等による、ネットワークの維持・確保を目指します。

道路ネットワークについては、広域的な幹線道路におけるミッシングリンク（未接続箇所）の解消等による、活発な経済活動を支える円滑な道路交通や大規模災害時におけるリダンダンシー（多重性・代替性）等の確保を目指します。



〔写真提供：NPO法人湯来観光地域づくり公社〕



コアコンセプト・施策の方向性

目指すべき交通体系の実現に向けて、政策展開の方向性を踏まえつつ、本市の交通課題へ対応する上で中心となる基本的な考え方であるコアコンセプトと、それに沿った施策の方向性を整理しました。

コアコンセプト①

公共交通を軸とした交通ネットワークの構築

集約型都市構造への転換や公共交通の維持・確保を実現するため、複数の交通機関を組み合わせる際の乗換などで生じる様々な継ぎ目をハードとソフトの両面にわたって解消し、出発地から目的地まで公共交通を利用しながら円滑に移動できる交通環境をつくとともに、さらにその状態を維持することによって、脱炭素社会の構築にも寄与する、公共交通を軸とした交通ネットワークをつくります。



※計画段階等におけるイメージであり、今後、関係機関等との協議等により変更となる場合があります。

コアコンセプト②

都心の魅力と回遊性の向上で“^{プラス}+1トリップ”

本市の都心におけるまちづくりを後押しするため、居心地が良く歩きたくなる歩行環境や、様々な移動手段が共生・連携した快適な都心の交通体系をつくることにより、回遊性の向上を図ります。

こうした交通環境の下で、「週末に足を伸ばして都心へ行ってみよう」「もう少し都心に居てあそこにも行ってみよう」など、一人一人の目的を持った移動がもう一つ増える、つまり“^{プラス}+1トリップ”するよう移動の活発化を図り、まちづくりの進展や公共交通の利用を促す好循環を創出します。



〔写真提供（右下）：カミハナキテル・HEART OF HIROSHIMA-〕

コアコンセプト③

誰もが安全・安心に移動できる交通サービスの確保

人や地域の多様な特性を踏まえながら、安全に移動できる交通環境や、安心して利用できる移動手段の確保を図ります。



〔写真提供（左・中央）：広島電鉄〕

コアコンセプト④

物流・広域交流を支え災害に強い、強靱な交通ネットワークの構築

広島広域都市圏内におけるヒトやモノの循環の基盤となり災害に強い、広域的な交通ネットワーク（鉄路・海路・道路）をつくります。



〔写真提供（中央）：西日本旅客鉄道〕 〔写真提供（右）：国土交通省 広島国道事務所〕

施策の方向性①

官民の協調に基づく持続可能な公共交通体系の構築

施策の方向性②

利用者にとって分かりやすく使いやすい公共交通ネットワークの構築

施策の方向性③

暮らしを支える道路環境の整備

施策の方向性④

まちづくりと一体となった居心地が良く歩きたくなる歩行環境の整備

施策の方向性⑤

回遊を生み出す都心交通体系の構築

施策の方向性⑥

誰もが安全に移動できる交通環境の整備

施策の方向性⑦

人や地域の多様性に応じた持続可能な移動手段の確保

施策の方向性⑧

経済活動を支えるとともに、広島広域都市圏内のヒトやモノが循環する基盤となる交通ネットワークの構築

施策の方向性⑨

市民の安全・安心を支える災害に強い交通ネットワークの構築

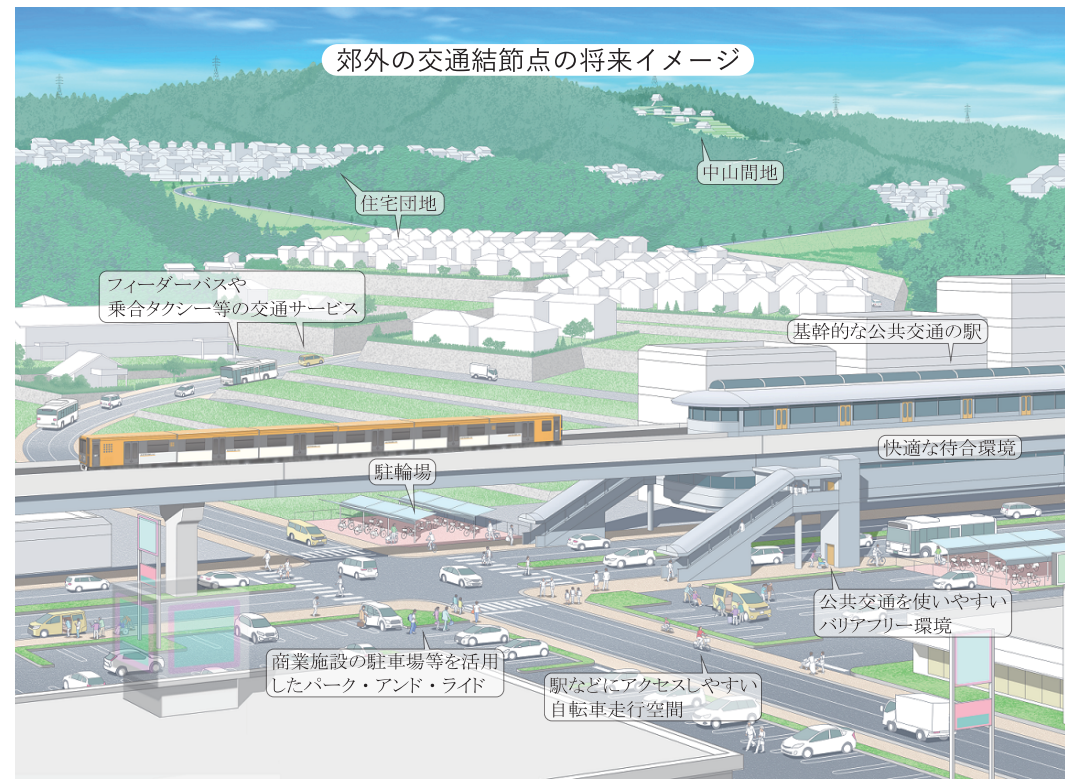
中山間地における交通の将来イメージ



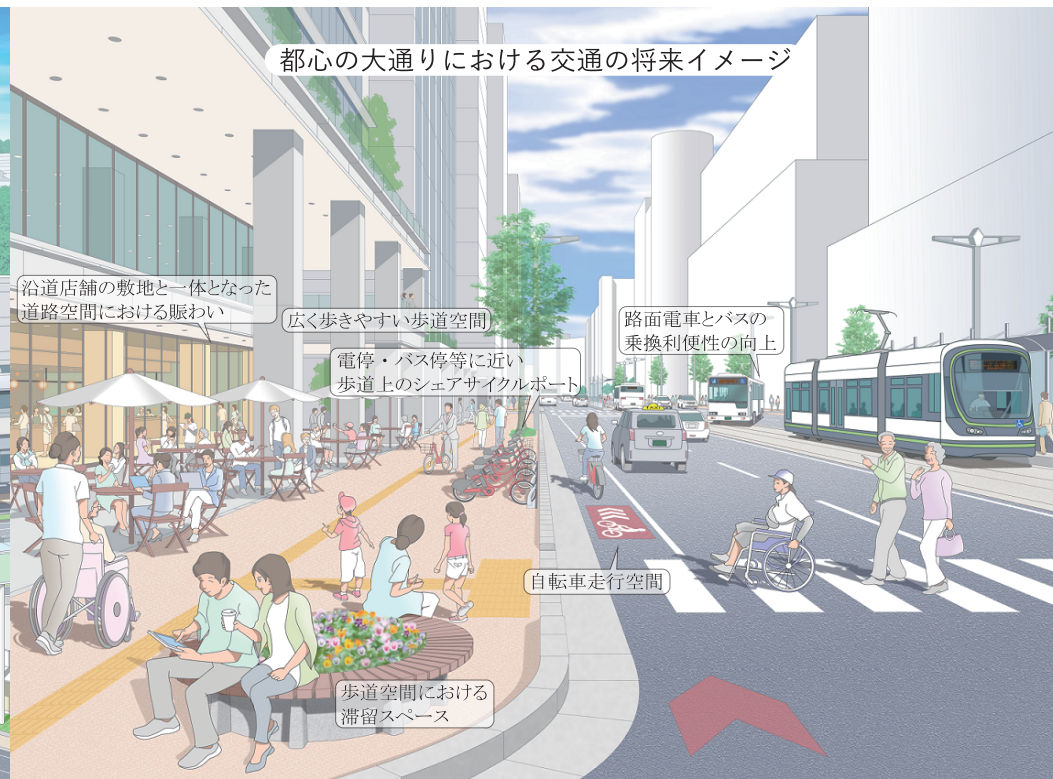
郊外の住宅団地における交通の将来イメージ



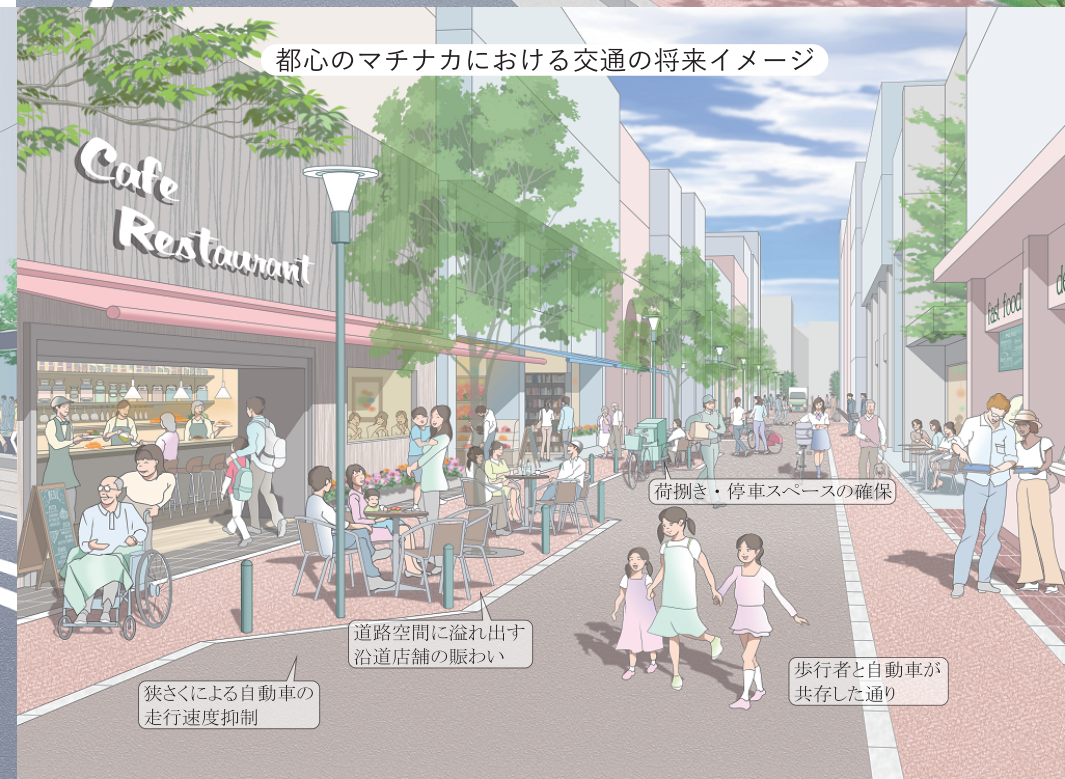
郊外の交通結節点の将来イメージ



都心の大通りにおける交通の将来イメージ



都心のマチナカにおける交通の将来イメージ



主な実施施策

目指すべき交通体系の実現に向けて、様々な実施施策を推進します。

公共交通

自転車

歩行者

道路

防災・減災

安全・安心



▲交通結節点の機能強化
(広島駅南口広場の完成イメージ※)



▲公共交通ネットワークの強化
(アストラムラインの整備)



▲郊外部におけるバス路線の効率化
(新病院の開設に併せたバス路線の再編)



▲シェアサイクル「びーすくる」の推進



▲自転車走行空間の整備



▲ウォークラブルな人中心の道路空間の形成
(マツダスタジアムへの歩行者用道路の整備)



▲広島高速道路の整備
(広島高速5号線 二葉の里地区の完成イメージ※)



▲道路・街路の整備
(東雲大州線 東大橋の整備)



▲東部地区連続立体交差事業の推進
(完成イメージ※)



▲インフラ資産の老朽化対策
(御幸橋)



▲交通安全施設の整備
(歩道整備)



▲バリアフリー化の推進
(超低床車両の導入)

※計画段階等におけるイメージであり、今後、関係機関等との協議等により変更となる場合があります。

成果指標

コアコンセプト・施策の方向性の達成状況を確認するため、評価指標及び目標値を設定します。

コアコンセプト①

施策の方向性① 「公共交通事業収支率」を上げる（鉄軌道・バス）

施策の方向性② 「公共交通の利用者数」を増やす

「公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合」を上げる

「公共交通の利用のしやすさに満足していない市民の割合」を下げる

「バスロケーションシステムのアクセス数」を増やす

施策の方向性③ 「主要渋滞箇所の特定解除数」を増やす

「都市計画道路の整備延長」を増やす

コアコンセプト②

施策の方向性④・⑤ 「都心に滞在している人口の割合」を上げる

都心訪問時に公共交通を利用する乗車人員数を増やす

「シェアサイクル『びーすくる』の利用回数」を増やす

コアコンセプト③

施策の方向性⑥ 「歩道バリアフリー化整備率」を上げる

「鉄道・軌道駅のバリアフリー化整備箇所数」を増やす

「広島市内における交通事故による年間死亡者数」を減らす

施策の方向性⑦ 「公共交通カバー圏外に居住する人口の割合」を下げる

コアコンセプト④

施策の方向性⑧・⑨ 「緊急輸送道路における未耐震化橋りょうの数」を減らす

「無電柱化整備延長」を増やす

推進体制

行政や交通事業者などの関係者が担う役割と、評価指標・目標値を踏まえたプログラムの評価方法を示すことで、施策の効果的・効率的かつ計画的な推進を図ります。

行政、交通事業者、市民等の連携・協働

各実施施策を着実に推進するため、「行政」「交通事業者」「市民等」がそれぞれの役割の下、連携・協働しながら取り組みます。



市民等の役割

誰もが安全に移動できるよう、互いを理解し助け合う意識を共有するとともに、地域の持続可能な移動手段の確保に主体的に関与



行政の役割

地域の移動手段から広域的な交通ネットワークまで、交通分野に係る様々な取組に一定の責任の下で関与しながら、全体の共生・連携を促進



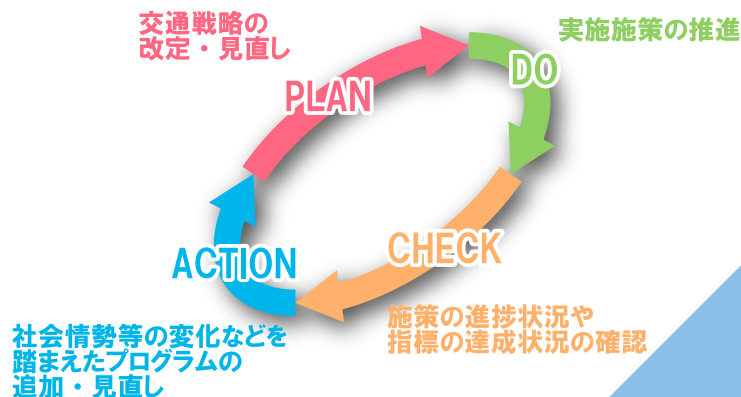
交通事業者の役割

公共交通などの交通手段の担い手として、官民の継続的な協調関係の下、利用者にとって分かりやすく使いやすい交通サービスを提供

▲行政・交通事業者・市民等の役割

プログラムの進捗管理と評価

各実施施策を着実に推進するとともに、施策の進捗状況や指標の達成状況を確認するなど、適宜プログラムの進捗管理と評価を行います。また、今後の社会情勢等の変化や本市の財政状況の見通し、プログラムの評価結果などを踏まえ、必要に応じて推進プログラムの追加・見直しを行います。



▲PDCAサイクルのイメージ

広島市総合交通戦略(概要版)

令和4年8月9日 国土交通大臣認定(国都街第42号)

お問合せ先

広島市 道路交通局 道路交通企画課

〒730-8586

広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

TEL: 082-504-2754 FAX: 082-504-2874

E-mail: koutsuu@city.hiroshima.lg.jp