

目指すべき交通体系

■ 本市の交通政策については、陸上交通に関する進路の全体像を示す指針として、平成16年（2004年）に「新たな交通ビジョン」を策定したことを契機に、高齢化の急速な進展や人口減少に打ち克つためのまちづくりの一環として、自動車と公共交通の分担バランスを考慮しつつも、交通体系の軸足を公共交通等へ着実にシフトさせる方向で展開してきており、一定の成果が得られたと考えています。

■ このうち、公共交通については、都市機能の集積を進めてきた都心と拠点地区等を繋ぐ面で成果を上げてきたものの、人口減少に伴う経済活動の低下を背景に輸送需要が縮小した地域において、事業者間の競争を基本とする交通政策の下、輸送サービスの提供の維持・確保が危ぶまれている状況があります。

さらに、コロナ禍を契機としたリモートワーク等の新しい生活様式の定着や、MaaS・DX等の交通分野における新技術等の進展など、社会情勢等の新たな変化に対応するとともに、広範囲における輸送サービスの提供方法を追及していかなくてはならないという課題があります。

また、自動車については、郊外型の大型商業施設の利用や増加する高齢者の日常的な買物等、市民の暮らしを支えるための移動手段として、大きな役割を担っていることに配慮する必要があります。

なお、すべての移動手段について、大規模災害の激甚化・頻発化に対する万全の備えが、これまで以上に重要となっています。

■ そうした中で、集約型都市構造への転換を目指している本市のまちづくりにおいて、都市機能の集積の深化にも資する公共交通については、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。

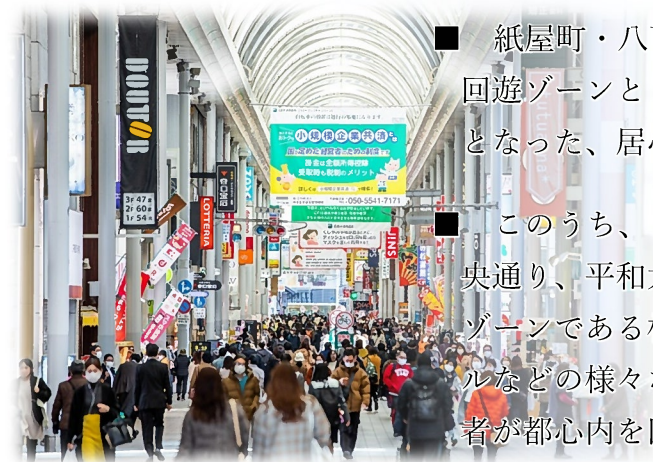
このため、市民の暮らしを支える自動車の役割に配慮しつつも、これまでの交通政策について、その基本を事業者間の競争から官民による協調へと舵を切り、全ての地域の移動手段に公共が一定の責任の下で関与していくこととした上で、公共交通を軸とした交通体系の構築を目指します。

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という2つの視点に立って、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。

政策展開の視点

目指すべき交通体系の構築に向けて、本市が交通政策を展開していく上で重要な視点は以下のとおりです。

～市域内外からの来訪者を迎える都心の交通～



■ 紙屋町・八丁堀周辺の「マチナカ」の通りについては、人が中心となる回遊ゾーンとして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、居心地が良く歩きたくなる空間を目指します。

■ このうち、「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、例えば、広島駅とマチナカを結ぶ移動ゾーンである相生通りにおいて、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が共生・連携しているなど、市域内外からの来訪者が都心内を回遊しやすい空間に再構築していきます。

～地域のニーズに応える郊外の交通～



■ 高齢化率の高い中山間地域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、交流人口の増加を促す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～



〔写真提供：西日本旅客鉄道株〕

■ 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ネットワークの多重性等の確保を目指します。

地域

広域