

広島市総合交通戦略

（素案）

令和4年1月

広島市

目 次

はじめに

1 目的	2
2 位置付け	2
3 対象地域	3
4 目標年次	3
5 都市の将来像	
(1) 都市像	4
(2) 目指すべき都市構造	5

第1部 交通ビジョン

第1章 広島市の交通の現状と課題

1 交通を取り巻く社会情勢の変化等	
(1) 人口減少と高齢化の進展	8
(2) 都心におけるまちづくりの進展	10
(3) 観光客の状況	11
(4) 自然災害の激甚化・頻発化	12
(5) インフラ資産の老朽化	13
(6) その他の社会情勢の変化等	14
ア 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機に生じた変化	
イ 交通分野におけるICT化の進展	
ウ 脱炭素社会の構築に向けた取組への対応	
2 交通の概況	
(1) 公共交通の概況	15
(2) 公共交通の利用者数	18
(3) 道路の概況	19
3 広島市の交通における課題	21

第2章 交通政策の方向性

1 目指すべき交通体系	33
2 政策展開の方向性	34
（1）市域内外からの来訪者を迎える都心の交通	35
（2）住民の暮らしを支え活性化に資する郊外の交通	37
（3）ヒトやモノの活発な循環を生み出す広域の交通	39
3 コアコンセプト・施策の方向性	41

第2部 推進プログラム

1 推進プログラムについて	54
（1）プログラムに位置付ける実施施策	
（2）実施施策のスケジュール	
（3）交通ビジョンとの関連性	
（4）実施施策の推進に当たっての留意事項	
2 具体的な実施施策	
（1）施策一覧	55
（2）施策内容	60
3 成果指標	75
4 推進体制	78
（1）行政、交通事業者、市民等の連携・協働	
（2）プログラムの進捗管理と評価	

巻末資料

1 持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進について	82
2 広島市交通実態調査の概要について	83

用語解説	84
------	----

はじめに

本市の交通政策については、平成 16 年度に、陸上交通に関する進路の全体像を示す指針として「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、地域特性を踏まえた自動車と公共交通の分担バランス等を考慮しつつ、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、都心と拠点地区等をつなぐことにより、都市機能へのアクセシビリティの向上という面で成果を上げてきたものの、地域によっては、人口減少や高齢化等に伴う輸送需要の縮小が避けられず、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て定着し始めたリモートワーク等の新しい生活様式や、DX等の新技術等の進展に対応した交通分野における輸送サービスの転換（MaaS、AI オンデマンド交通等）など、社会情勢等の新たな変化に対して、これまで事業者間の競争を基本に広範囲に展開してきた輸送サービスの提供方法を抜本的に見直していかな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暮らしの支えなどにおいて、市民の移動等を支える手段として、また、物流・業務等の経済活動そのものを支える手段として、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、交通政策については、大規模災害の激甚化・頻発化に対する万全の備えや、脱炭素社会の構築といった視点からも、有効な移動手段を確保するための取組がこれまで以上に重要となっています。

そうした中で、今後の交通政策は、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るため、この度「広島市総合交通戦略（以下、交通戦略という。）」を改定するものです。

1 目的

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を示す「交通ビジョン」と、それを実現するために必要となる実施施策等をまとめた「推進プログラム」を定めるものです。

2 位置付け

本計画は、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。



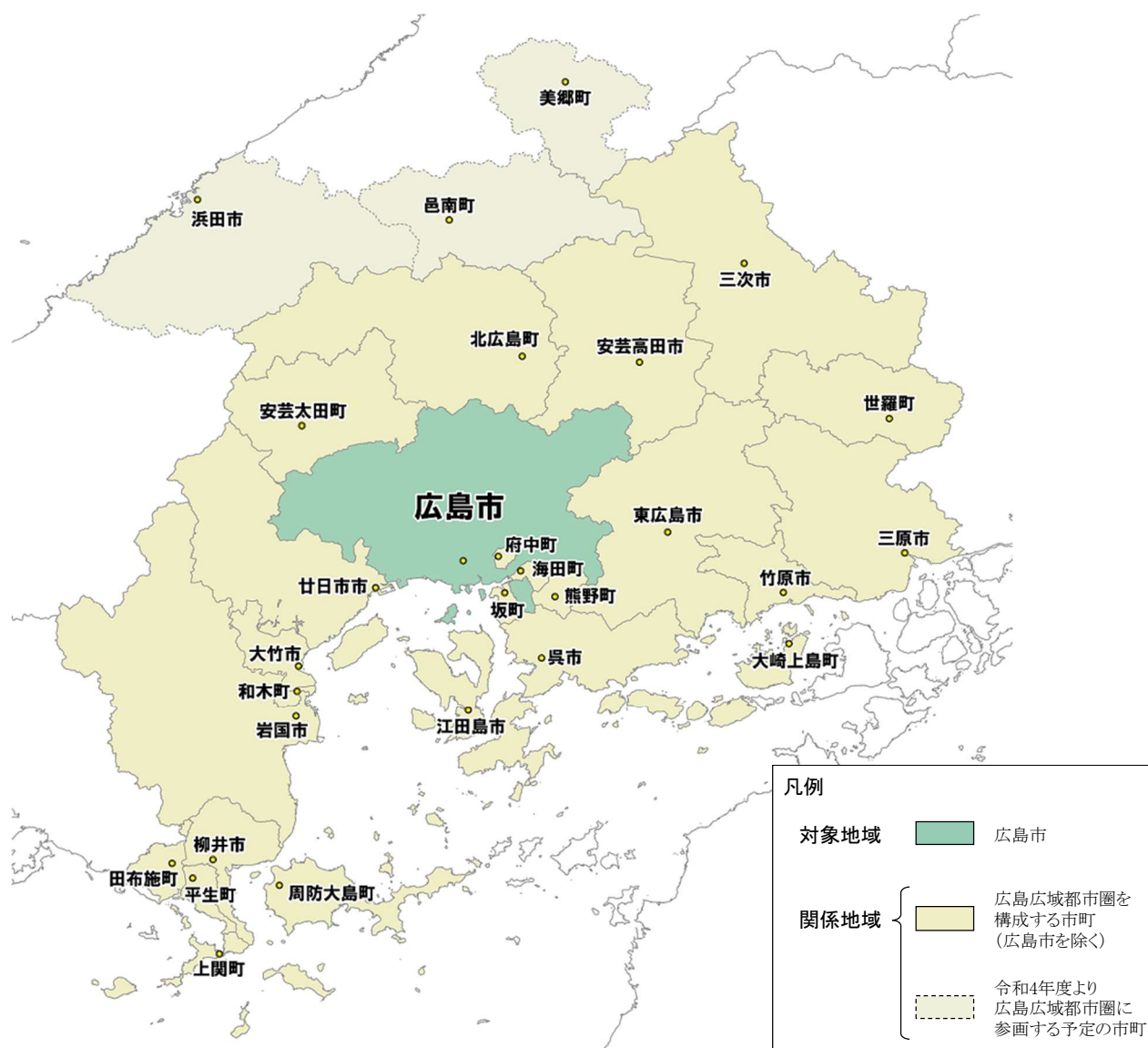
広島市総合交通戦略の位置付け

3 対象地域

交通戦略の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、圏域にわたるヒト・モノ・カネ・情報の循環に資する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。

なお、浜田市、美郷町及び邑南町については、本市との連携協約締結後、令和4年4月1日から広島広域都市圏に参画することとなっており、今後、当該市町との連携に係る取組も対象とする予定です。



広島市総合交通戦略の対象地域と広島広域都市圏の区域

4 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。

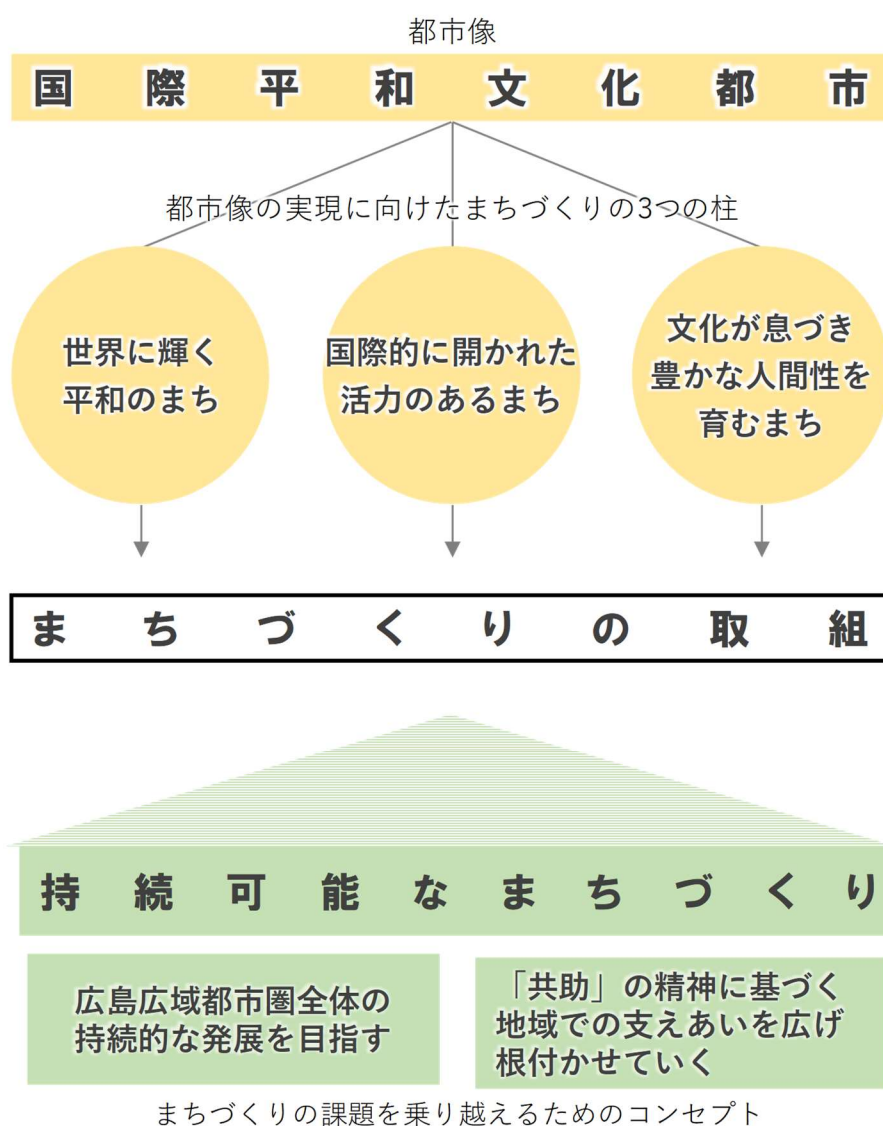
5 都市の将来像

(1) 都市像

本市では、広島市基本構想において、都市像に「国際平和文化都市」を掲げており、その実現に向けたまちづくりの柱として「世界に輝く平和のまち」「国際的に開かれた活力あるまち」「文化が息づき豊かな人間性を育むまち」の3つの要素を位置付けています。

また、まちづくりにおける様々な課題を乗り越えるため、「持続可能なまちづくり」を市政運営のコンセプトとし、「広島広域都市圏全体の持続的な発展を目指すこと」「『共助』の精神に基づく地域での支えあいを広げ、根付かせていくこと」の2つの視点に立ちながら取組を進めています。

広島市総合計画（広島市基本構想・第6次広島市基本計画）



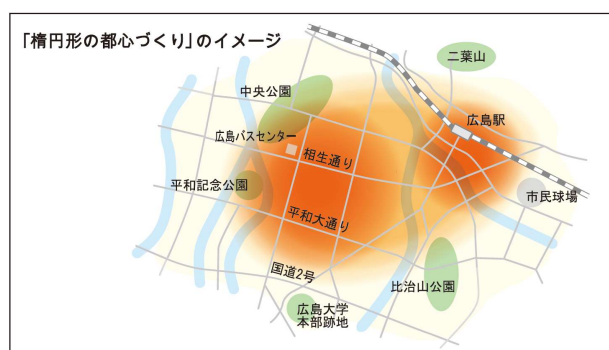
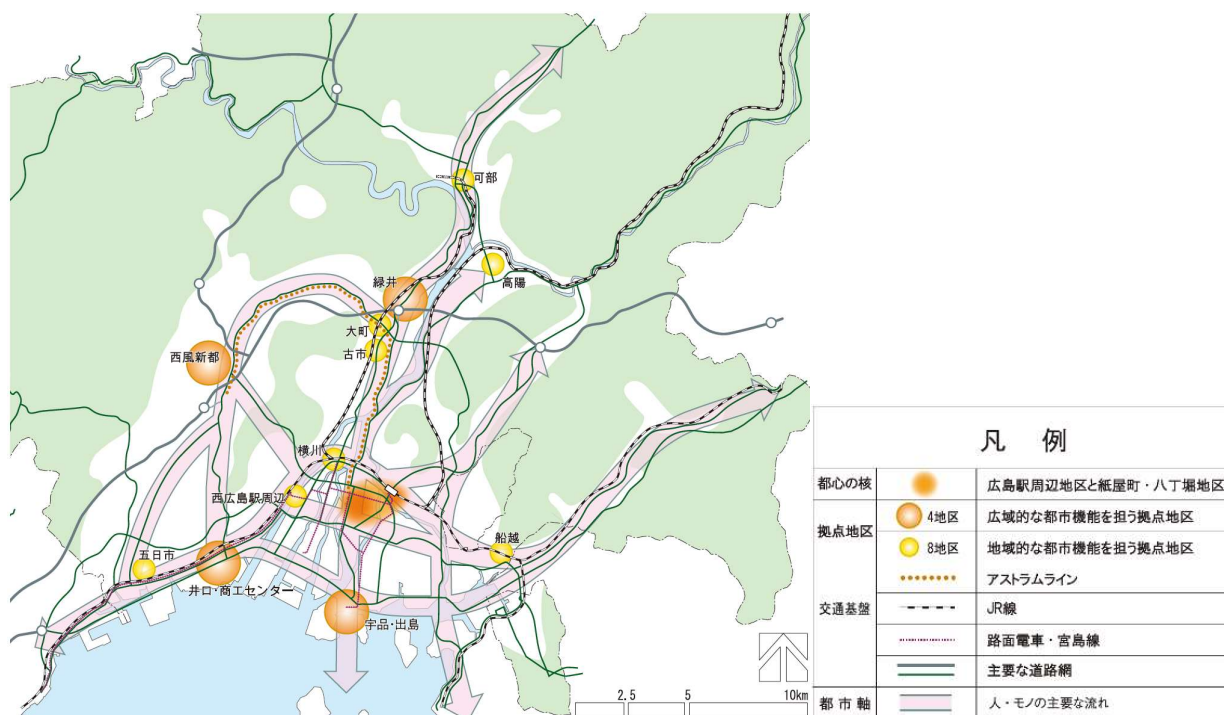
都市像の実現に向けた取組

(2) 目指すべき都市構造

本市においては、高齢化が急速に進展しており、人口減少にも直面する中、持続的に都市の活力を維持・向上していくためには、公共交通にアクセスしやすい場所に、都市機能を集積させて、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図ることが求められています。

このため、公共交通等で連携され、都市機能の集積を進めてきた都心や広域拠点と地域拠点からなる拠点地区等において、更なる機能の集積を進め、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を推進する必要があります。

このうち、都心については、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、都市機能の集積・強化を図ることにより、相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を進めており、今後とも、こうした取組を推進することで、都心の求心力を一層高めていく必要があります。



将来都市構造図

〔出典：広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月）〕

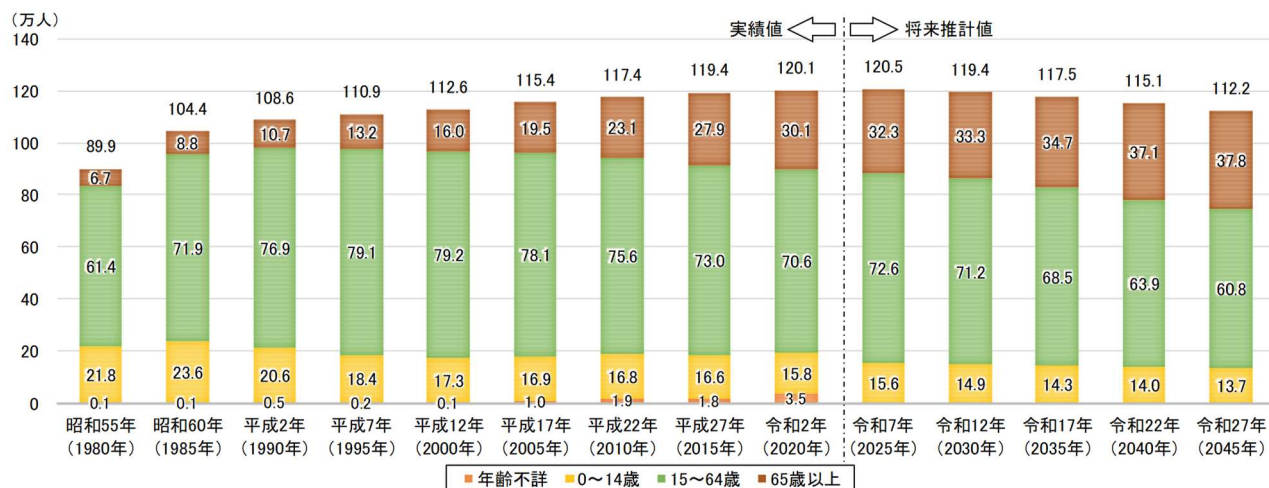
第1部 交通ビジョン

第1章 広島市の交通の現状と課題

1 交通を取り巻く社会情勢の変化等

(1) 人口減少と高齢化の進展

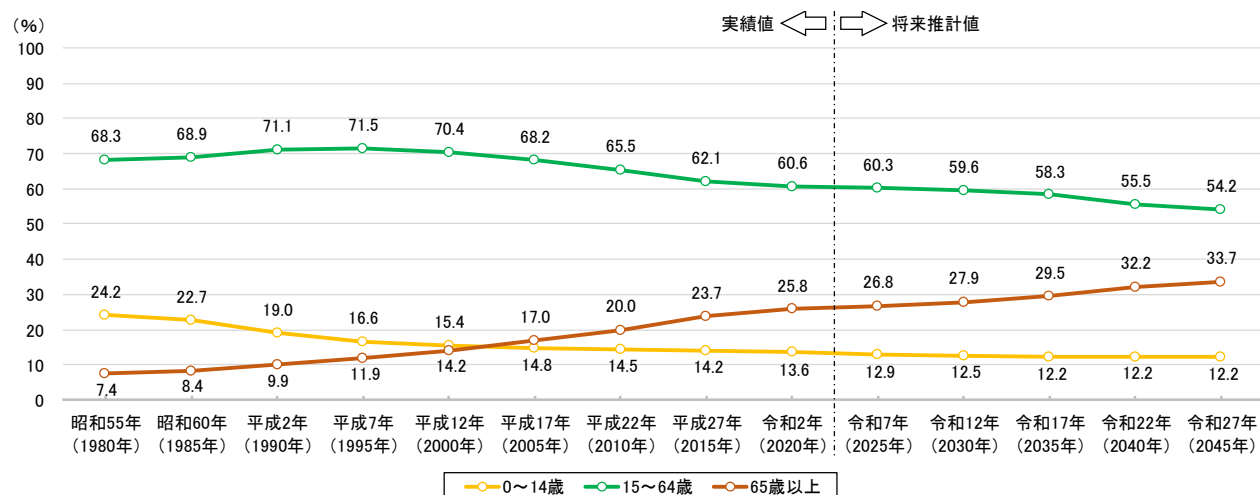
本市の人口は、これまで増加傾向にありましたが、令和7年の約120万5千人をピークに減少に転じる見通しです。



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）〕

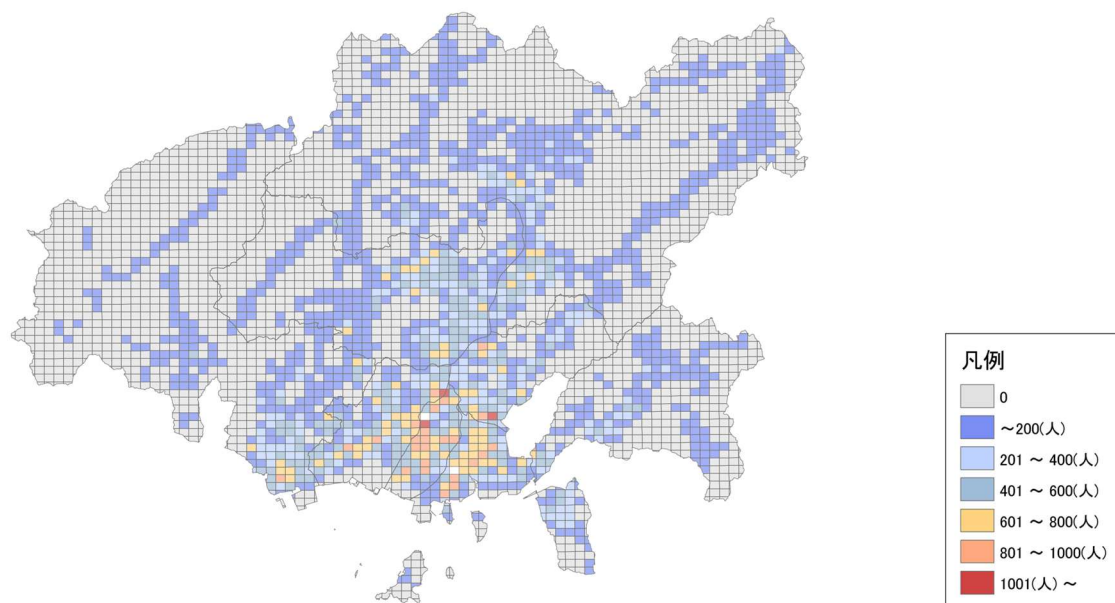
また、高齢化率（人口に占める65歳以上の割合）は、概ね25年後の令和27年においては33.7%となる見通しであり、人口の3人に1人以上が65歳以上の高齢者となる社会を迎えます。



広島市の年齢区分別人口の構成割合の推移

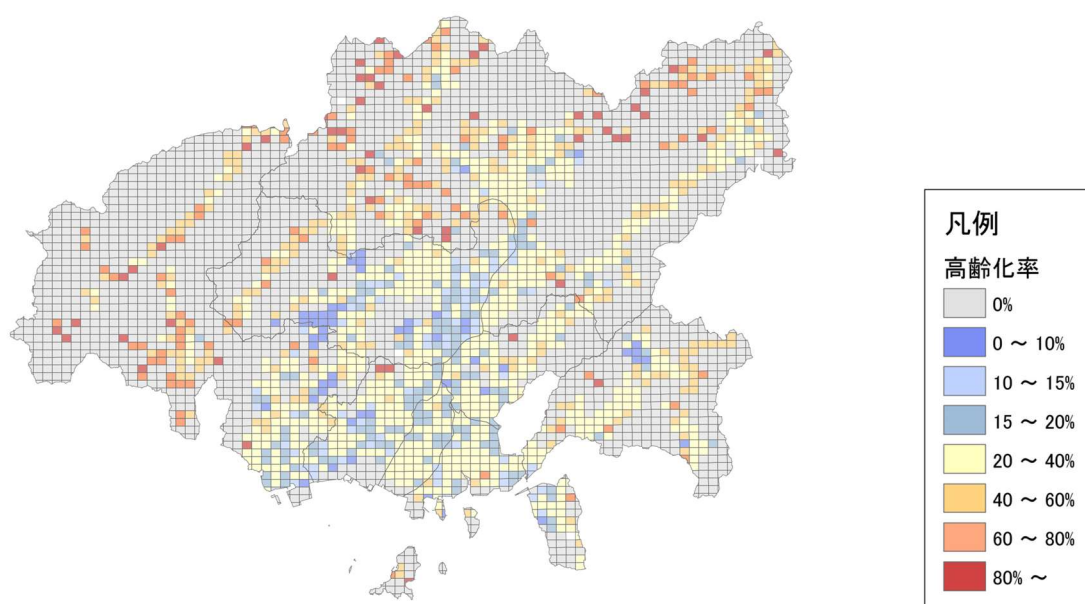
〔出典：昭和55年～令和2年は国勢調査（総務省）、
令和7年～令和27年は日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）〕
注）昭和55年～令和2年の構成割合は、年齢不詳人口を除いて算出している。

高齢者数及び高齢化率の地域分布をみると、高齢者数はデルタ市街地が多い一方で、高齢化率は人口の少ない中山間地・島しょ部が高い状況となっています。



高齢者数の地域分布

〔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〕

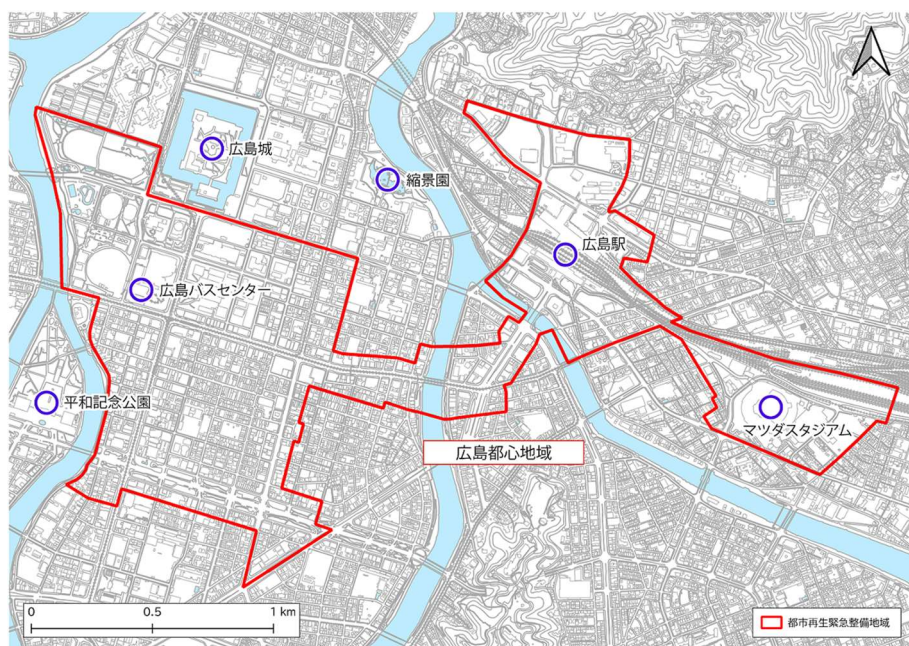


高齢化率の地域分布

〔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〕

(2) 都心におけるまちづくりの進展

本市の陸の玄関である広島駅周辺地区と中四国地方最大の業務・商業集積地である紙屋町・八丁堀地区を東西の核とする都心においては、平成 30 年に「広島紙屋町・八丁堀地域」が都市再生緊急整備地域として指定され、その後、既に指定されていた「広島駅周辺地域」を統合し、令和 2 年に「広島都心地域」とされたことを契機に、まちづくりが加速しています。



都市再生緊急整備地域（広島都心地域）

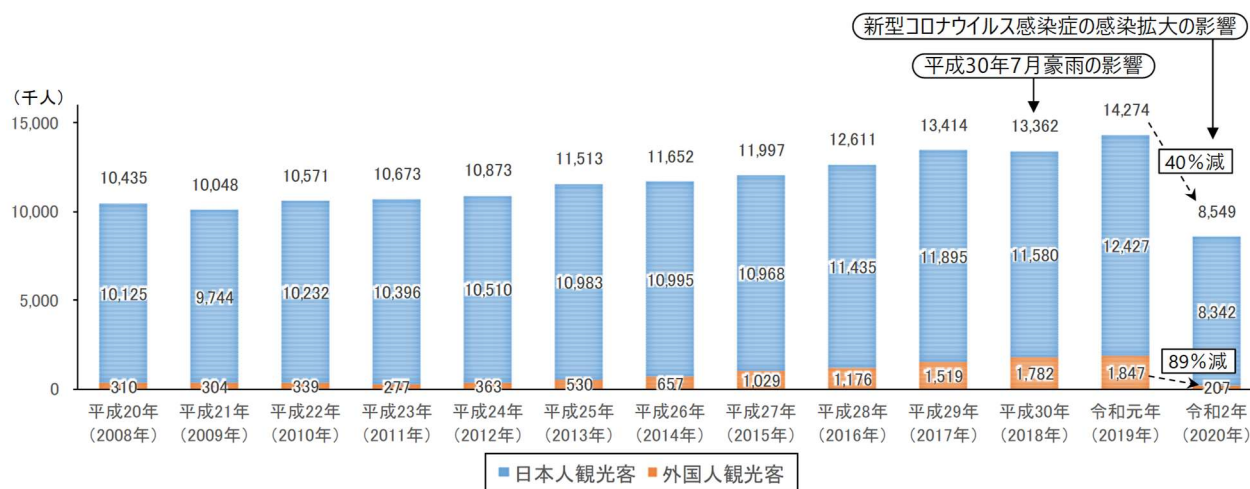


広島市の都心（令和 3 年度）

(3) 観光客の状況

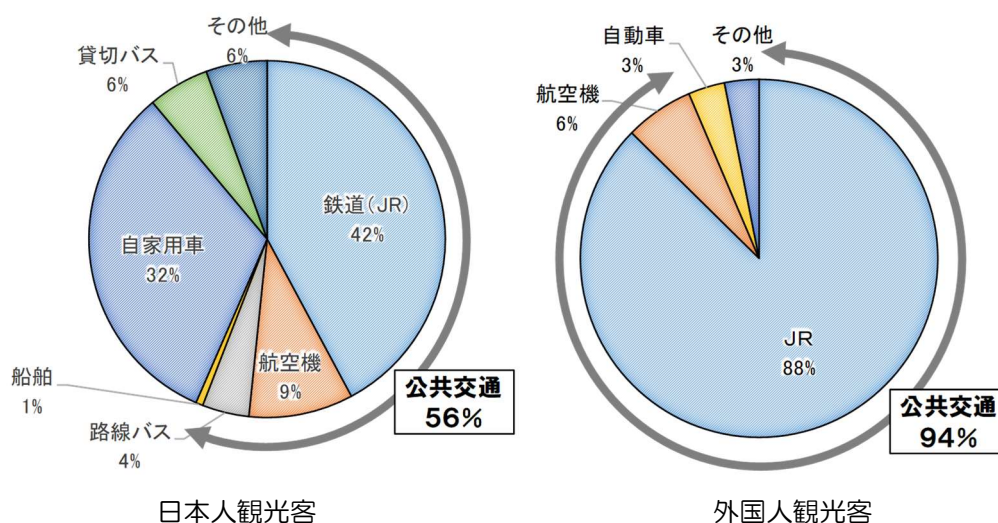
令和元年に本市を訪れた観光客は、過去最高となる1,427万人でした。その際に利用した交通手段の割合は公共交通が高く、特に外国人観光客については、新幹線・JR在来線が約9割を占めています。

一方で、令和2年は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を大きく受け、観光客数は前年から約4割減少しており、特に外国人観光客は約9割減少しています。



広島市の入込観光客数の推移

〔出典：広島市観光概況（令和2年版）等を基に広島市道路交通局が作成〕



観光客が広島市訪問時に利用した交通手段（令和元年）

〔出典：広島市観光概況（令和2年版）を基に広島市道路交通局が作成〕

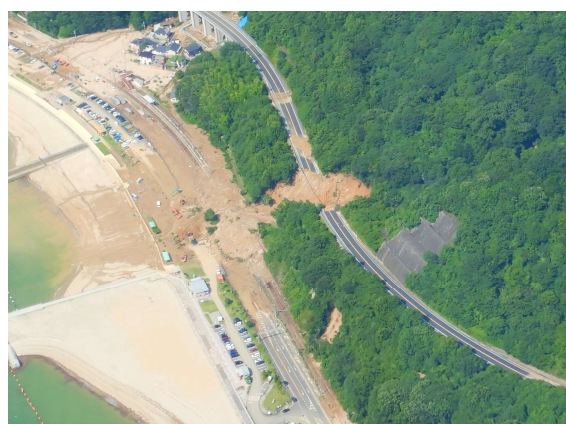
(4) 自然災害の激甚化・頻発化

近年、自然災害が激甚化・頻発化しており、平成 26 年 8 月や平成 30 年 7 月の豪雨災害においては、道路の通行止めや公共交通の運休など、交通に甚大な影響を及ぼす被害が多発しています。

特に、平成 30 年 7 月の豪雨災害においては、並行する複数の道路や鉄道が同時に被災し、人の移動や物流、災害復旧活動等に著しい支障が生じました。



①国道 2 号
(広島市安芸区中野東)



②広島呉道路, 国道 31 号, JR 呉線
(坂町水尻)



③JR 芸備線
(白木山駅～狩留家駅間 第 1 三篠川橋)

平成 30 年 7 月豪雨災害の被災状況

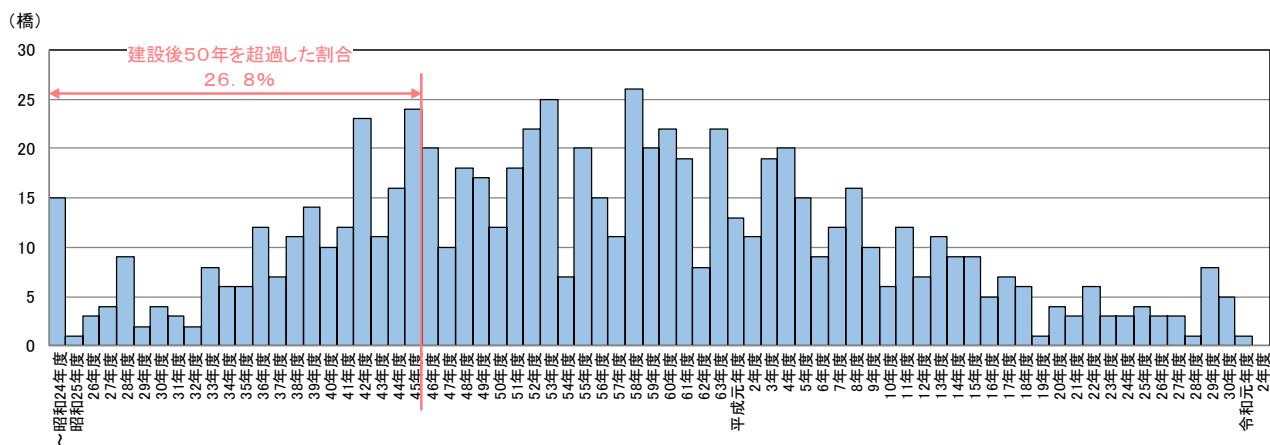
〔①, ② 写真提供：国土交通省 中国地方整備局〕

〔③ 写真引用：西日本旅客鉄道㈱ホームページ 各地の被災直後の状況〕

(5) インフラ資産の老朽化

本市の道路、橋りょうなどのインフラ資産の整備は、概ね高度経済成長期の昭和 40 年代から本格化しており、今後、老朽化が急速に進行し、維持保全費用の増大が見込まれることから、長寿命化（更新）計画を策定して計画的な維持保全に取り組んでいます。

例えば、本市が管理する橋りょうは 3,177 橋あり、うち橋長 15m 以上等の重要橋は 848 橋あります。この重要橋について、建設年次を把握している 757 橋のうち、建設後 50 年を超過したものが約 27% あり、現在、計画的な維持保全に向けて、早期に措置を講ずべき状態（健全度Ⅲ）の 77 橋の対策に取り組んでいます。



広島市における橋りょうの年度別整備状況
〔出典：広島市道路交通局資料〕



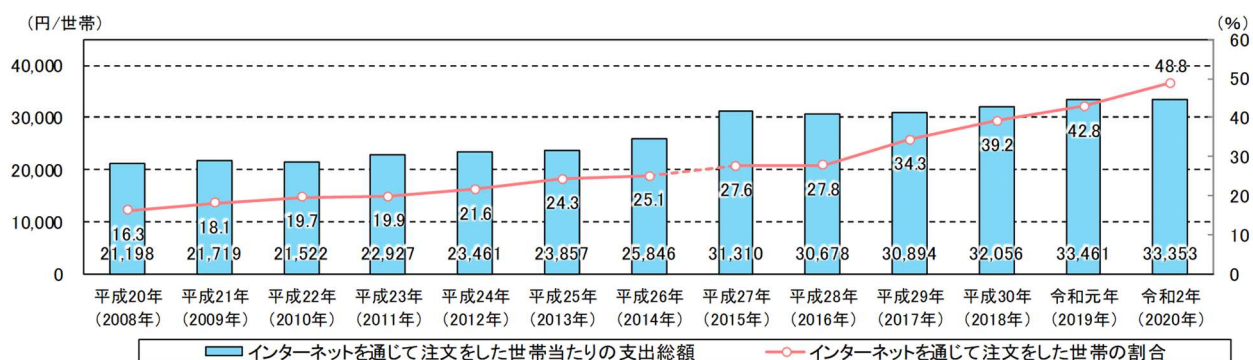
橋りょうの耐震化（新己斐橋 落橋防止装置の設置）

(6) その他の社会情勢の変化等

ア 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機に生じた変化

新型コロナウイルス感染症の感染拡大とそれに対する緊急事態宣言の発出等によって移動の自粛が求められたことを契機に、リモートワークやネットショッピングの増加が加速するなど、市民の生活様式が大きく変化しました。

こうした変化に伴い、市民の移動機会の減少や宅配便の取扱個数の増加など、人や物の輸送需要への影響が生じています。



注1 数値は、二人以上の世帯の調査結果を集計したものである。

注2 平成20年から平成28年の値は、情報通信白書(平成29年版)の数値を転載したものである。

平成29年以降の値は、家計消費状況調査(総務省)の結果を基に、広島市道路交通局が集計したものである。

注4 平成27年以降、調査項目が変更されているため、平成26年以前の値と比較する際には注意が必要である。

ネットショッピングの利用世帯割合と1世帯当たりの支出総額の推移

〔出典：情報通信白書（平成29年版，総務省），家計消費状況調査（総務省）〕

イ 交通分野におけるICT化の進展

近年、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入、ビッグデータを活用した交通状況の把握、自動運転の実現に向けた取組など、DXの推進にもつながる交通分野におけるICT化が進展しています。

ウ 脱炭素社会の構築に向けた取組への対応

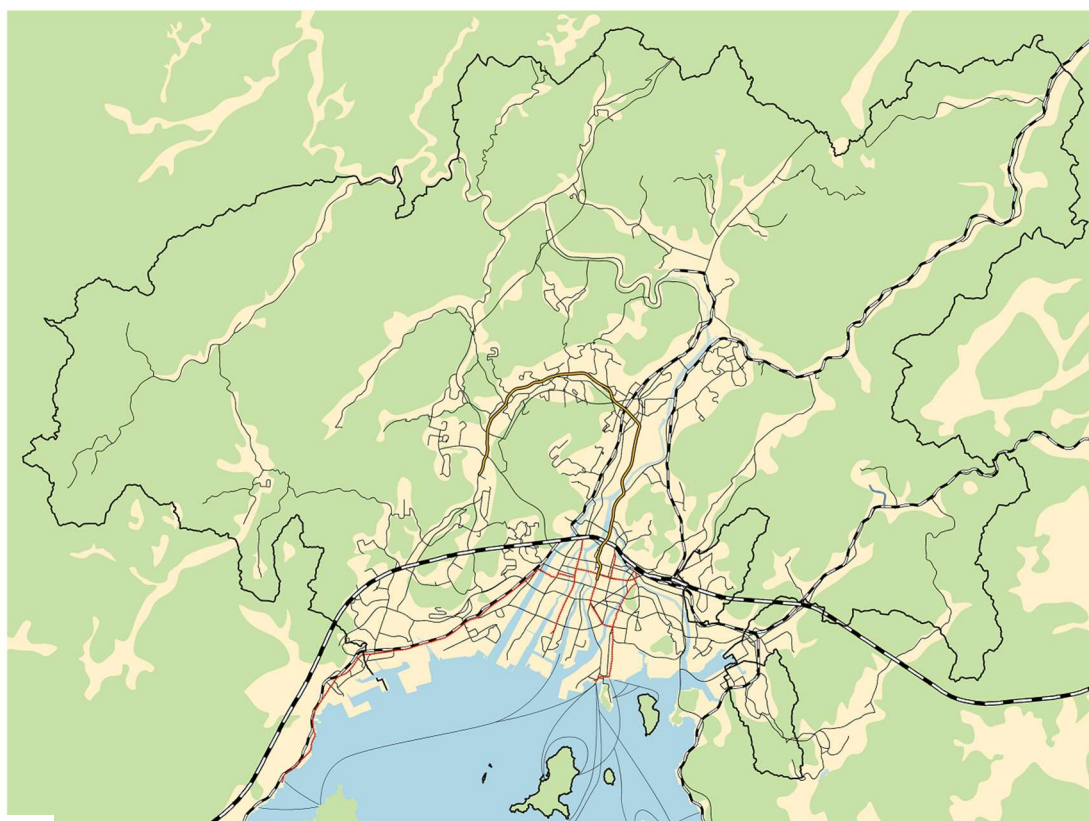
本市では、2050年（令和32年）までに温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指すため、脱炭素社会の構築に向けた取組を推進しており、交通分野においても、公共交通や自転車の利用促進などに積極的に取り組んでいます。

2 交通の概況

(1) 公共交通の概況

本市においては、JRやアストラムライン、広電宮島線、路面電車、路線バスなどの様々な交通機関により、公共交通ネットワークが形成されています。

また近年は、シェアサイクルなどの公共的な移動手段の活用も進んでいます。



凡例

新幹線 JR在来線 アストラムライン 広電宮島線・路面電車 スカイレール 路線バス 航路

広島市における公共交通ネットワーク

新幹線・JR在来線



〔写真提供：西日本旅客鉄道〕



〔写真提供：西日本旅客鉄道〕

- 新幹線駅数 1駅(広島駅)
- 在来線駅数 39駅(山陽本線 12駅, 芸備線 13駅, 可部線 13駅, 呉線 1駅)
- 乗車人員数 約21.9万人/日

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。

アストラムライン



- 営業キロ程 18.4km
- 駅数 22駅
- 乗車人員数 約6.5万人/日

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。

広電宮島線



〔写真提供：広島電鉄㈱〕

- 営業キロ程 16.1km
- 駅数 12駅
- 乗車人員数 約3.5万人/日

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。
 2 営業キロ程16.1kmは、広島市域外の延長を含む。
 3 停留所数12箇所は、広島市内駅の総数である。
 4 乗車人員数は、広島市内駅の乗車人員数（推計値）である。

路面電車



〔写真提供：広島電鉄㈱〕

- 営業キロ程 19.0km
- 停留所数 61箇所
- 乗車人員数 約10.5万人/日

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。

スカイレール



- 営業キロ程 1.3km
- 停留所数 3箇所
- 乗車人員数 約0.2万人/日

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。

路線バス



- 営業キロ程 1,589km
- 停留所数 2,218箇所
- 乗車人員数 約17.5万人/日

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。
 2 始点・終点の両方が広島市内（一部、安芸郡府中町、坂町を含む）にある路線の総数である。

乗合タクシー



- 運行地区数 6地区

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。

乗用タクシー



〔写真提供：（一社）広島県タクシー協会〕

- 認可台数 3,923台

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。
 2 認可自動車台数は、広島市（旧佐伯郡湯来町を除く。）、廿日市市（旧佐伯郡佐伯町、吉和村、大野町、宮島町を除く。）、安芸郡府中町、海田町、熊野町及び坂町の事業状況に基づく、タクシー事業と個人タクシー事業（1人1車制）の合計値である。

船舶



〔写真提供：瀬戸内海汽船㈱〕

- 旅客航路数 10航路
- 利用者数 約0.6万人/日

注1 広島港（宇品地区）を乗着する航路（一般旅客定期航路事業）の航路数と利用者数である。
 2 値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。

シェアサイクル

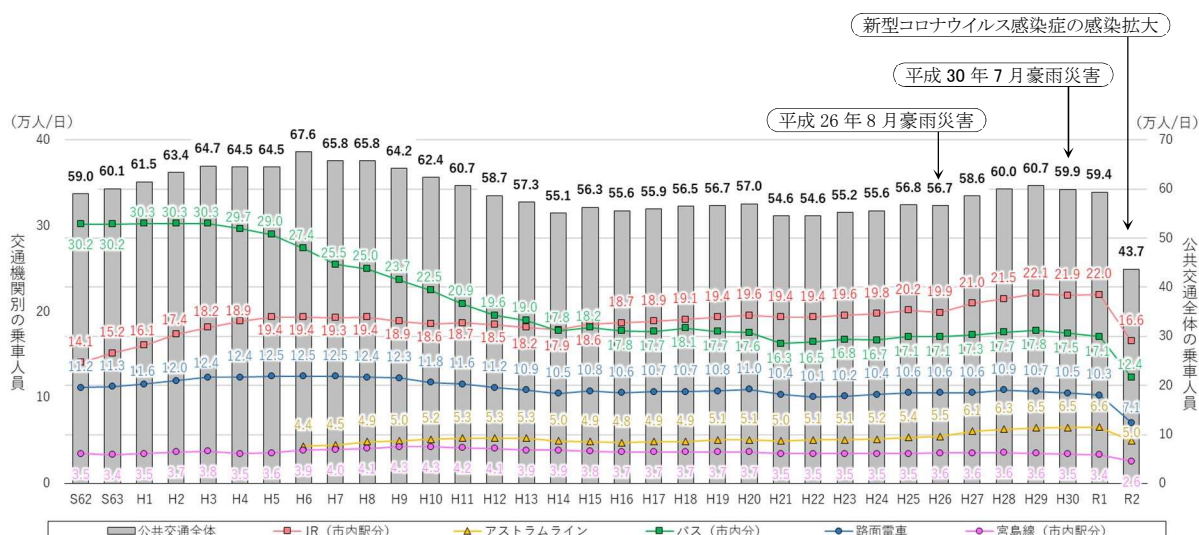


- ポート数 56箇所
（108箇所）
- 利用回数 約229回/日
（約1,044回/日）

注1 各値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の数値である。なお、（ ）の数値は令和2年度の数値である。

(2) 公共交通の利用者数

本市における公共交通の利用者数については、最も落ち込んだ平成 21 年度以降、概ね増加傾向で推移してきました。しかしながら、近年横ばいとなり、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のほか、公共交通を利用する際の感染リスクへの不安等も相まって、大きく減少しています。

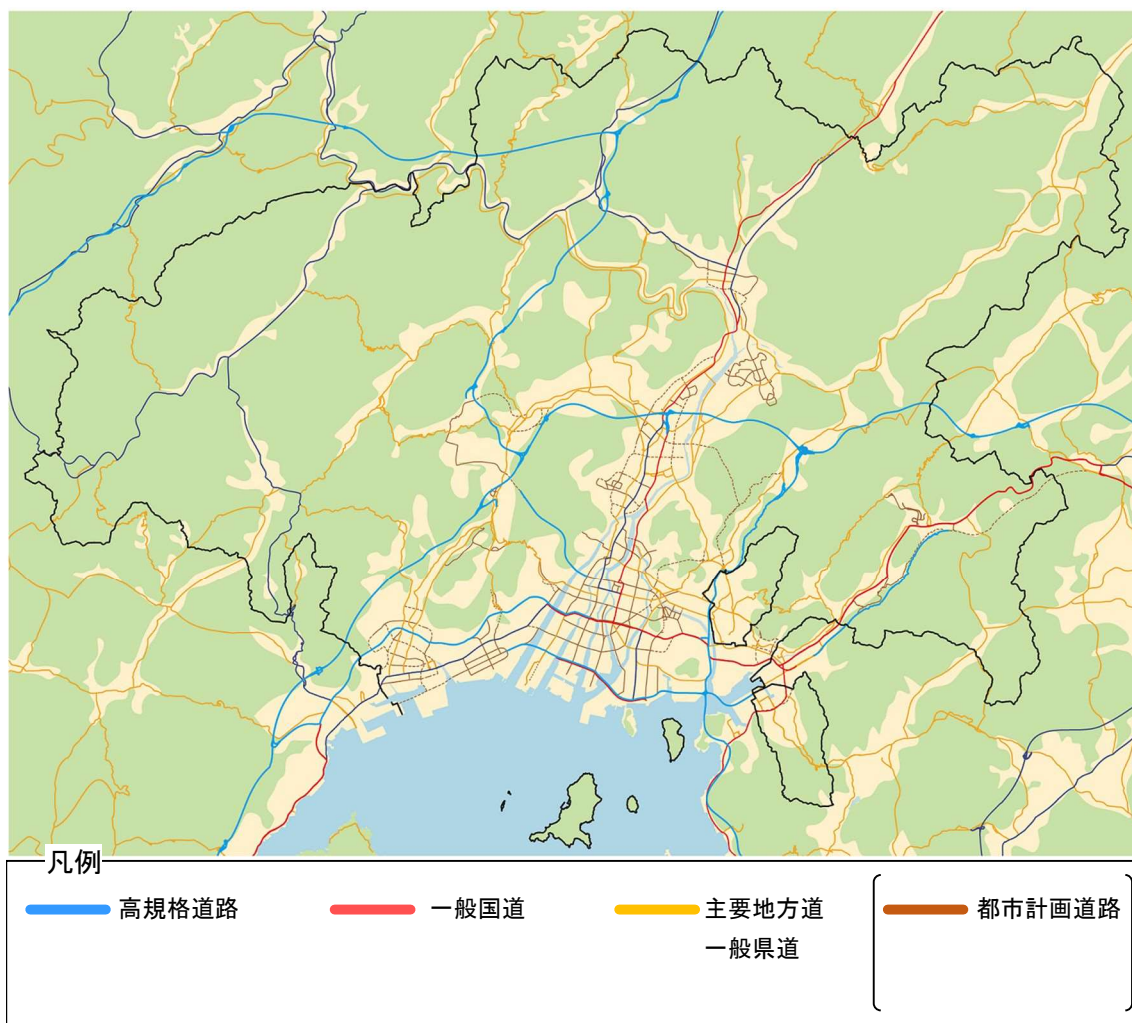


本市における公共交通の利用者数

〔出典：広島市統計書のデータ等を基に作成〕

(3) 道路の概況

本市においては、山陽自動車道や広島高速道路等の高規格道路から地域に密着した生活道路までの様々な規格の道路により、道路ネットワークが形成されています。



広島市における道路ネットワーク



山陽自動車道・中国横断自動車道(広島浜田線)

■高速自動車国道

- ▶ 山陽自動車道…31.4km(IC…3箇所, SIC…1箇所)
- ▶ 中国縦貫自動車道…10.7km
- ▶ 中国横断自動車道(広島浜田線)…17.2km(IC…2箇所)



広島高速道路 1号線, 2号線, 5号線(建設中)

■指定都市高速道路

- ▶ 広島高速道路…25.0km



一般国道2号(現道, 東広島バイパス)

■一般国道

- ▶ 一般国道(指定区間)…75.1km(3路線)
- ▶ 一般国道(指定区間外)…98.2km(7路線)



一般国道433号(大古谷トンネル, 川角トンネル)



デルタ市街地内の街路

■一般県道, 主要地方道, 市道

- ▶ 主要地方道…231.2km(16路線)
- ▶ 一般県道…190.4km(37路線)
- ▶ 市道…3,824km(15,578路線)



郊外部の生活道路等(安佐北区 三入)

3 広島市の交通における課題

「1 交通を取り巻く社会情勢の変化等」及び「2 交通の概況」を背景に、広島市交通実態調査（巻末資料 参照）で把握した市民の現況の交通実態や、将来交通状況の見通しなどを踏まえ、本市の交通における課題を整理しています。

注 「3 広島市の交通における課題」における留意事項

- ①「広島市居住者」は、原則、広島市交通実態調査の調査対象である「5 歳以上の広島市居住者」を指す。
- ②「平成 30 年（予測）」のように「(予測)」を付して示した数値は交通行動モデル（巻末資料 参照）を用いて算出した予測値であり、「(予測)」を付していないアンケート調査結果の集計値とは数値が異なる。

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 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 3	市民生活を支える道路交通の円滑化
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 5	誰もが安全に移動できる交通環境の形成
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 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 8	市民の安全・安心を支える交通ネットワークの強靱化

課題 1 公共交通の維持・確保に向けた持続可能性の向上

- 平成 20 年から平成 30 年までの 10 年間で、本市の人口は 4.7 万人増加する一方、広島市居住者の 1 日当たりの移動量（総トリップ数）は 8.2 万トリップ減少、外出率は 1.2% 低下、1 人当たりの移動量は 0.17 トリップ減少しています。
- こうした移動量の減少は、ネットショッピングの増加や電子メール・SNS の普及など、情報通信手段の発達に伴い市民の外出や移動機会が減少したことが要因の一つとして考えられます。
- さらに、今後、交通戦略の目標年次である令和 12 年までに、本市の人口は減少に転じ、移動量が 6.7 万トリップ減少する見通しとなっています。
- これらの移動量の減少見通しを踏まえると、本市の公共交通は輸送需要の更なる縮小により、地域によっては従来の事業者間の競争に基づくサービスの提供が困難になることが予想されます。
- 以上のことなどを踏まえ、公共交通の維持・確保に向けた持続可能性の向上に取り組む必要があります。

	① 居住者数 [万人]	② 移動量 (総トリップ数) [万トリップ/日]	③ 外出率 [%]	④ 1 人当たりトリップ数 [トリップ/日・人]
平成 20 年	109.7	277.6	80.8	2.53
平成 30 年	114.4	269.4	79.6	2.36
変化量 (平成 20 年→平成 30 年)	+4.7	-8.2	-1.2	-0.17

広島市居住者（5 歳以上）の移動量等の推移（平成 20 年→平成 30 年）

〔① 出典：広島市住民基本台帳〕

〔②, ③, ④ 出典：広島市交通実態調査〕

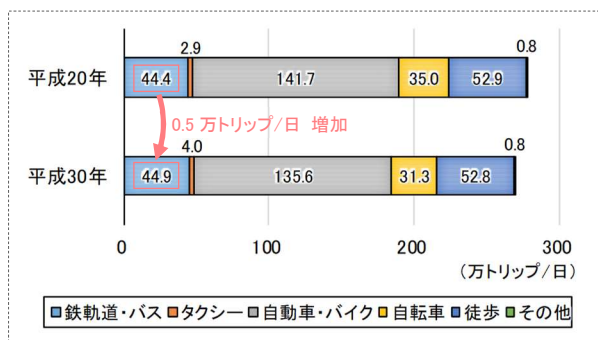


広島市居住者（5 歳以上）の移動量の今後の見通し（平成 30 年→令和 12 年）

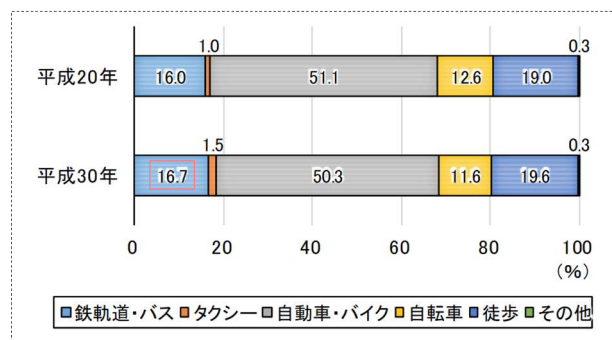
〔出典：広島市交通実態調査〕

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

- 広島市居住者の鉄軌道・バスを代表交通手段とする1日当たりの移動量は、平成20年から平成30年までの10年間で0.5万トリップ増加し、本市における公共交通カバー率（広島市居住人口に占める駅・バス停等周辺居住人口の割合）は約9割（平成27年時点）となっています。
- しかしながら、鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動の割合は16.7%と低く、本市域内の居住エリアを網羅している鉄軌道やバスによる公共交通ネットワークが十分に活かされていない状況にあると考えられます。
- その理由としては、出発地から目的地まで直接移動できる自家用車に比べ、鉄軌道やバスは乗換時に待ち時間や徒歩による移動が生じることなどが考えられます。

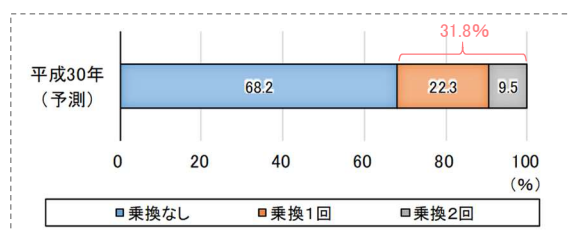


広島市居住者（5歳以上）の移動量（代表交通手段別）
（平成20年→平成30年）
〔出典：広島市交通実態調査〕



広島市居住者（5歳以上）の移動の構成割合（代表交通手段別）
（平成20年→平成30年）
〔出典：広島市交通実態調査〕

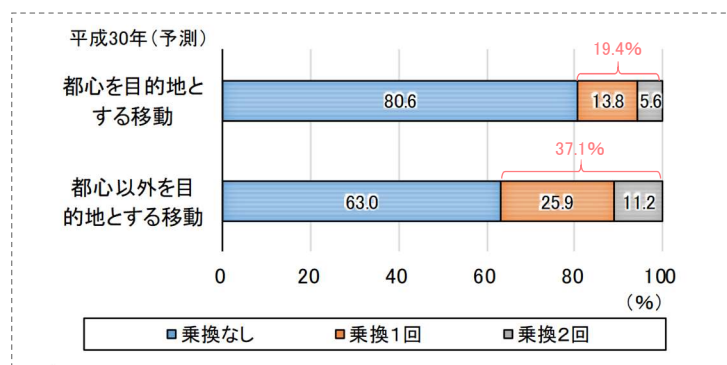
- 広島市居住者の鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動において、鉄軌道・バス相互の乗換を伴う移動の割合は31.8%となっており、このうち、直行する公共交通が多い都心への移動（都心以外を出発地とし、都心を目的地とする移動）については、同様の乗換を伴う移動の割合が19.4%と低くなっています。
- こうした状況は、都心等におけるバス路線の過密化などを招いていることから、乗換を伴っても使いやすい公共交通ネットワークを構築する必要があると考えられます。



広島市居住者（５歳以上）の鉄軌道・バスの乗換利用割合（平成 30 年）

〔出典：広島市交通実態調査〕

注 バスとバスの乗換は含まない



広島市居住者（５歳以上）の鉄軌道・バスの乗換利用割合（平成 30 年）

〔出典：広島市交通実態調査〕

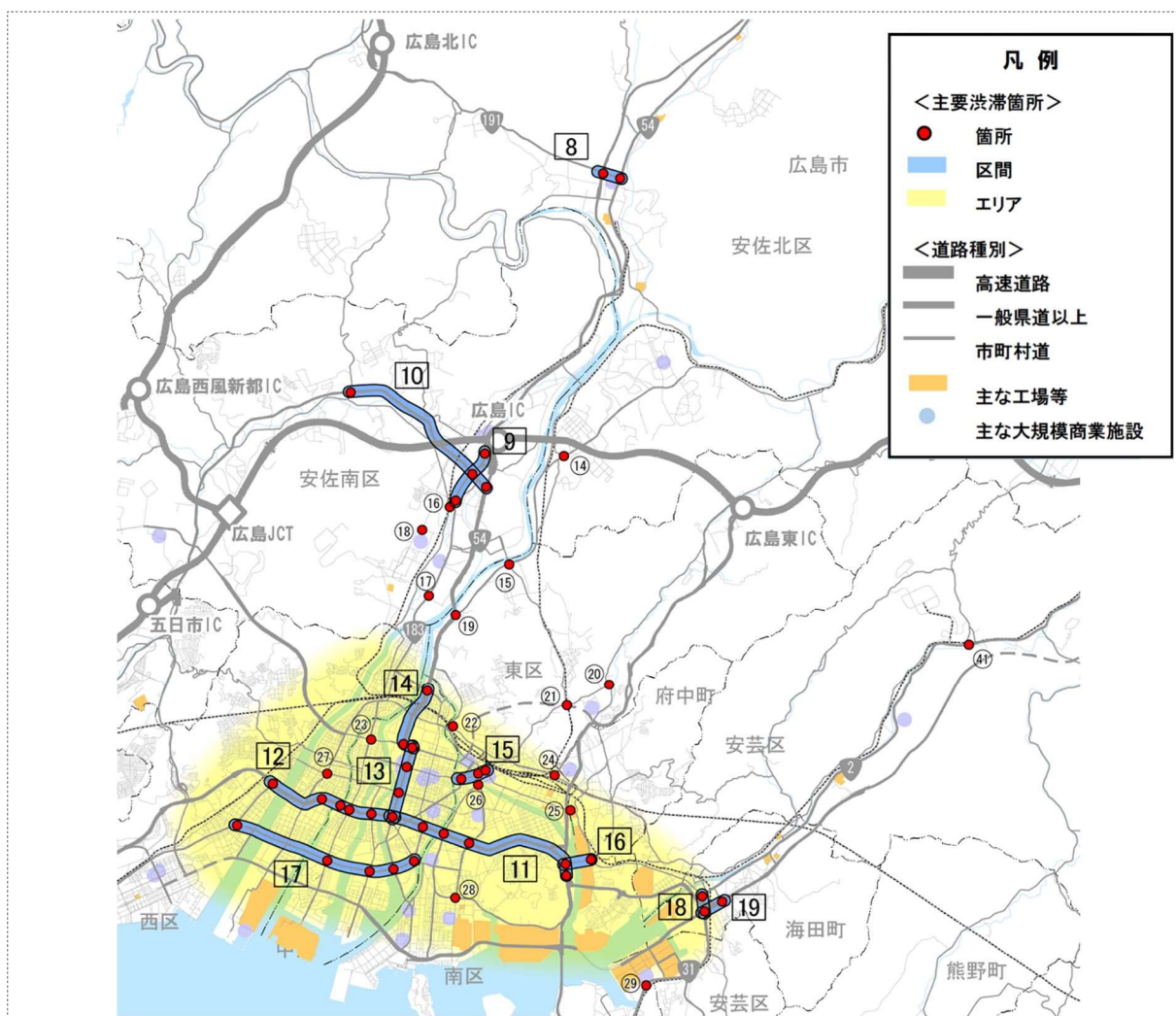
注1 バスとバスの乗換は含まない

注2 都心以外を出発地とする移動を集計している。

- また、本市を訪れた観光客が市域内を移動する際は、公共交通を利用することが多く、こうした来訪者が鉄軌道やバスなどの公共交通を利用する際には、「時刻表」「乗り換え」「目的地に近い駅・バス停」に関する情報が必要になると考えられます。
- 以上のことなどを踏まえ、本市の公共交通が十分に活用されるよう、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に取り組む必要があります。

課題3 市民生活を支える道路交通の円滑化

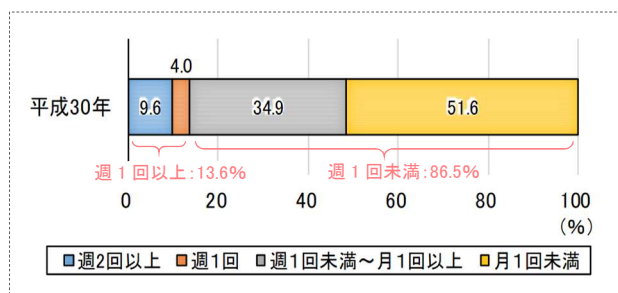
- 本市の市街地は、河川に囲まれたデルタ地形の制約等により、通過交通等が幹線道路の渡河部に集中しやすく、こうした場所を中心に市域内の 49 箇所が主要渋滞箇所を選定されています。
- 道路の渋滞は、自家用車による市民の移動や物流を支えるトラック等の輸送などに支障となるだけでなく、鉄軌道の駅等へのアクセス性やバス等の定時性・速達性の低下を招くなど、公共交通の利便性が低下する要因にもなっていることから、市民生活を支える道路交通の円滑化に取り組む必要があります。
- また、都市内外の人や車の円滑な交通処理などを担う都市計画道路（総延長 415km）について、令和 2 年度末時点の整備率は約 77%と整備が進んでいますが、依然として約 2 割が未着手の状況にあり、引き続き、整備を進める必要があります。



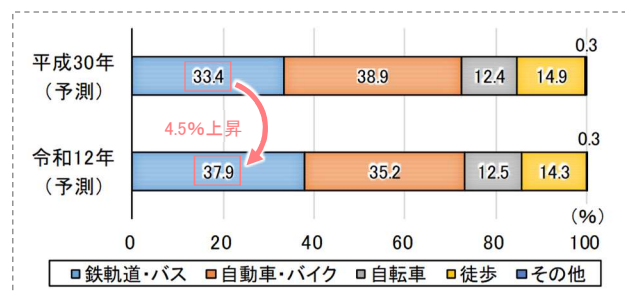
広島市における主要渋滞箇所
〔出典：広島県道路交通渋滞対策部会ホームページ〕

課題4 都心の賑わいと回遊を生み出す交通環境の形成

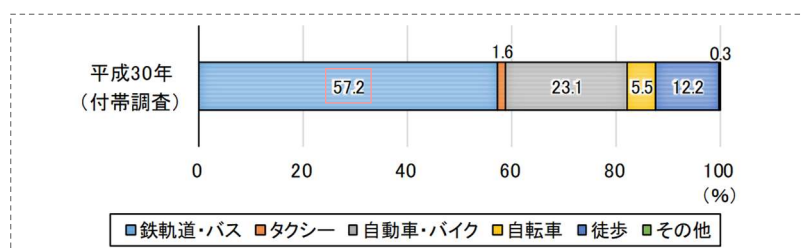
- 広島市居住者が買物や娯楽などの私用目的で都心を訪れる頻度は、「週1回未満」が86.5%、「週1回以上」が13.6%となっています。
- 本市の市民意識調査（平成27年度）の結果によると、本市の都心が賑わいのある地区であると「あまり実感していない」又は「実感していない」と答えた理由（複数回答）として、交通分野に関するものは「ベンチや休憩できる空間がない（38.2%）」や「歩道などが整備されていない（19.5%）」がありました。また、その他の回答（自由記入）としては、「アクセスが悪い」や「駐車場、駐輪場が少ない」などがありました。
- 広島市居住者が都心へ移動（都心以外を出発地とし、都心を目的地とする移動）する際に利用する代表交通手段は、鉄軌道・バスが33.4%となっています。
今後、広島駅南口広場の再整備や路面電車駅前大橋ルート等の整備、新交通西風新都線の整備などにより、平成30年から令和12年の間で、鉄軌道・バスの利用割合が4.5%上昇する見通しとなっています。
- また、広島市居住者が買物や娯楽などの私用目的で本市の都心を訪れた際に、「広島駅周辺地区」と「紙屋町・八丁堀地区」の間を行き来する割合は34.2%となっており、その際に利用した交通手段は、鉄軌道・バスが57.2%と過半数を占めています。



広島市居住者（5歳以上）の私用目的における都心への訪問頻度（平成30年）
〔出典：広島市交通実態調査（付帯調査）〕



広島市居住者（5歳以上）の“都心以外を出発地とし、都心を目的地とする移動”における代表交通手段の構成割合（平成30年→令和12年）
〔出典：広島市交通実態調査〕

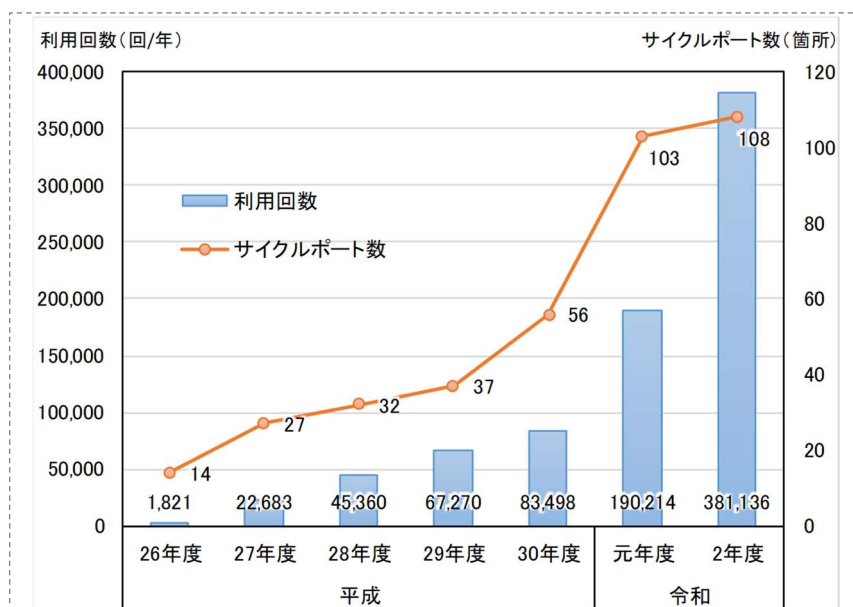


私用目的で都心を訪れた広島市居住者（5歳以上）が、「広島駅周辺地区」と「紙屋町・八丁堀地区」間を行き来した際に利用した交通手段の構成割合（平成30年）
〔出典：広島市交通実態調査（付帯調査）〕

- シェアサイクル「ぴーすくる」は、都心の公共施設や商業施設などを中心に 108 箇所のサイクルポートを設置し、令和 2 年度には利用回数が約 38 万回となり、令和元年度と比較して約 2 倍に増加しています。

- 以上のことなどを踏まえ、人が中心となる回遊性のある都心づくりを進めるため、道路空間における歩行者と自動車の共存・調和を図りながら、歩行環境の形成に取り組む必要があります。

また、自家用車などよりも効率的に人を輸送できる路面電車やバスなどの公共交通や、シェアサイクルを始めとする公共的な交通により、都心へアクセスしやすく都心内を容易に移動できる、回遊を生み出す交通環境の形成に取り組む必要があります。



広島市シェアサイクル「ぴーすくる」の利用回数及びサイクルポート数の推移
〔出典：広島市道路交通局資料〕

課題5 誰もが安全に移動できる交通環境の形成

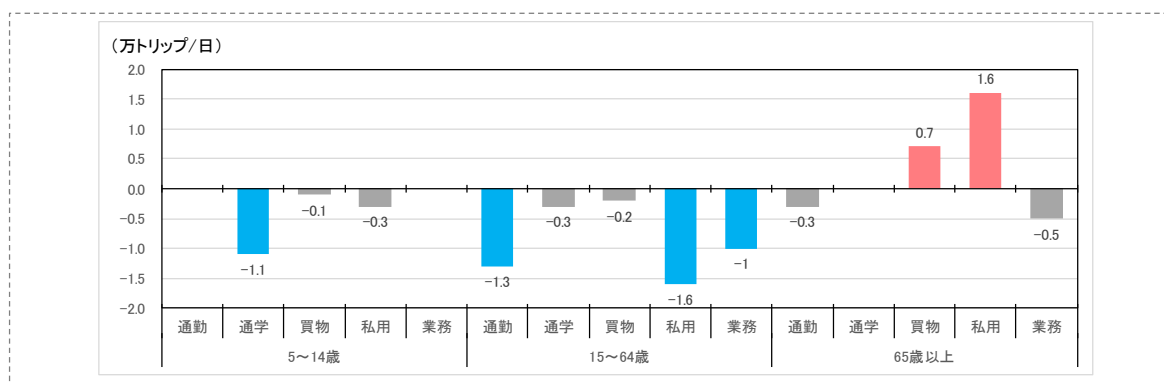
- 平成20年から平成30年の10年間で、本市の高齢者は8.2万人増加、高齢化率は6.2%上昇しており、市民の4人に1人が高齢者になっています。
- また、高齢者の移動量（トリップ数）は17.7万トリップ増加、外出率は6.4%上昇、1人当たりの移動量は0.12トリップ増加しており、高齢者の移動が活発になっています。
- さらに、今後も高齢者は増加する見通しであることから、平成30年から令和12年の間に、高齢者の移動量がさらに増加し、特に買物や娯楽などの私用目的の移動が大きく増加する見通しです。
- 以上のことなどを踏まえ、歩道の段差解消などのバリアフリー化の施設整備や、互いを理解し助け合う「心のバリアフリー」など、ハードとソフトの両面にわたって、高齢者を始め子どもや障害者も含めた誰もが安全に移動できる交通環境の形成に取り組む必要があります。

	① 高齢者数 (65歳以上の 広島市居住者数) [万人]	② 高齢化率 [%]	③ 高齢者の移動量 (トリップ数) [万トリップ/日]	④ 高齢者の外出率 [%]	⑤ 高齢者の 1人当たりトリップ数 [トリップ/日・人]
平成20年	21.4	18.6	37.3	55.2	1.74
平成30年	29.6	24.8	55.0	61.6	1.86
変化量 (平成20年→ 平成30年)	+8.2	+6.2	+17.7	+6.4	+0.12

広島市に居住者する高齢者（65歳以上）の移動量等の推移（平成20年→平成30年）

〔①, ② 出典：広島市住民基本台帳〕

〔③, ④, ⑤ 出典：広島市交通実態調査〕



広島市居住者（5歳以上）の年齢階層別・移動目的別の移動量の変化の見通し

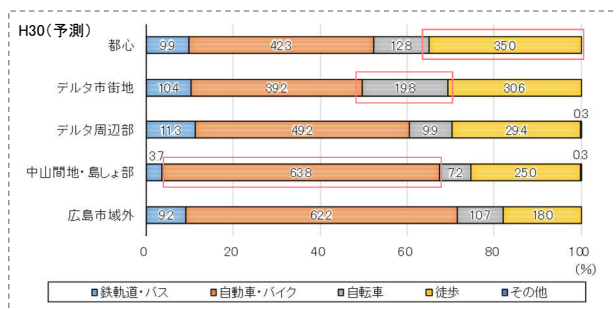
（平成30年→令和12年）

〔出典：広島市交通実態調査〕

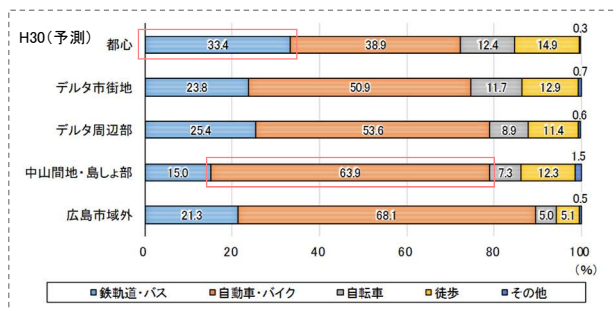
注 令和12年（予測）と平成30年（予測）の差を示したものである。

課題6 人や地域の特性に応じた交通サービスの提供

- 本市では、高齢化率は人口の少ない中山間地・島しょ部が高く、高齢者数はデルタ市街地が多い状況にあります。また、高齢者の移動量は増加傾向にあり、現行の交通サービスのままでは今後の高齢化の進展に伴って、移動手段の確保が困難な地域が増えることが考えられます。
- 都心やデルタ市街地（都心を除く）、デルタ周辺部、中山間地・島しょ部といった、各地域内を移動する際の代表交通手段について、都心は「徒歩」、デルタ市街地は「自転車」、中山間地・島しょ部は「自動車・バイク」の利用割合が他の地域と比べて高い状況にあります。
- また、各地域へ移動（地域内の移動を除く）する際の代表交通手段について、都心を目的地とする移動は「鉄軌道・バス」、中山間地・島しょ部は「自動車・バイク」の利用割合が他の地域と比べて多い状況にあります。
- 以上のことなどを踏まえ、高齢者などの移動する人の特性や、都心や中山間地・島しょ部などの地域の特性などを踏まえながら、交通サービスの提供に取り組む必要があります。



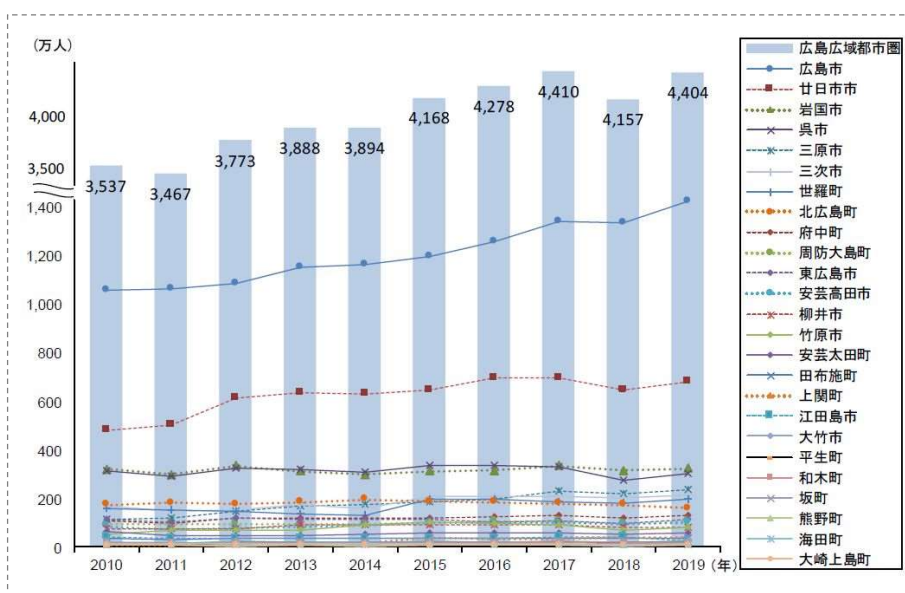
広島市居住者（5歳以上）の各地域内の移動における移動量の構成割合（代表交通手段別）（平成30年）
〔出典：広島市交通実態調査〕



広島市居住者（5歳以上）の各地域を目的地とする移動における移動量の構成割合（代表交通手段別）（平成30年）
〔出典：広島市交通実態調査〕

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

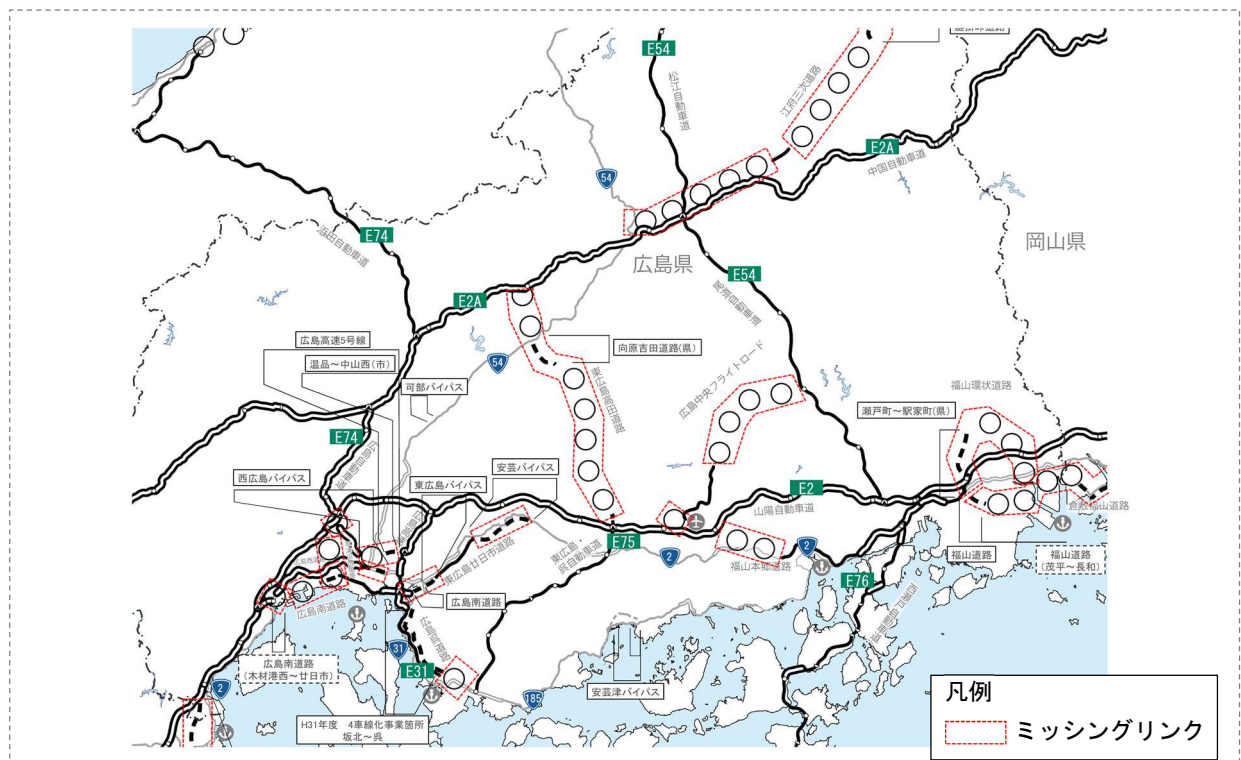
- 広島広域都市圏において、圏域外から訪れる観光客の訪問先は広島市が最も多く、本市周辺の陸送による貨物の流動も本市に関連するものが多いなど、本市は広域的な人流や物流の中心となっています。
- 一方で、こうした人流や物流を支える基盤となる交通ネットワークについては、人口減少の進展などにより公共交通ネットワークの維持・確保が危ぶまれている状況や、広域的な幹線道路にミッシングリンク（未接続箇所）が存在している状況などがあります。
- 以上のことなどを踏まえ、広島広域都市圏内のヒトやモノが循環する基盤となる広域的な公共交通ネットワークや道路ネットワークづくりに取り組む必要があります。



広島広域都市圏域の入込観光客数の推移
〔出典：第2期 広島広域都市圏発展ビジョン 資料編（令和3年3月、広島市）〕



広島圏域内及び隣接県市町の貨物流動（陸送のみ）
〔出典：広島県 広域道路交通ビジョン・計画（令和3年5月，広島県）〕



広島市周辺の幹線道路ネットワークにおけるミッシングリンク
〔出典：防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム（令和3年4月，中国地方整備局）を
基に広島市が作成〕

課題8 市民の安全・安心を支える交通ネットワークの強靱化

- 平成30年7月の豪雨災害においては、山陽自動車道や国道2号などが通行止めとなる中、並行する東広島バイパスが災害復旧活動や生活交通を支えました。また、公共交通においても、運休した鉄道等に代わって船舶やバスが通勤・通学等の交通を担うなど、交通ネットワークのリダンダンシー（多重性・代替性）の重要性が改めて認識されました。
- また、災害時等における落橋や電柱の倒壊は、交通に著しい支障をきたし、日常生活等にも大きな影響を与えます。
- 以上のことなどを踏まえ、市民の安全・安心を支える交通ネットワークの強靱化に取り組む必要があります。



平成30年7月豪雨災害における
山陽自動車道の被災状況
〔写真提供：国土交通省 中国地方整備局〕



平成30年7月豪雨災害における
船舶による代替輸送
〔引用：西日本豪雨災害復旧記録【第一分冊】
（西日本旅客鉄道(株)広島支社）〕



平成28年熊本地震における
九州自動車道を跨ぐ府領第一橋の落橋
〔引用：国土交通省 HP（道路における震災対策）
<https://www.mlit.go.jp/road/bosai/measures/index1.html>〕



平成30年の台風21号による電柱倒壊
（大阪府泉南市）
〔引用：令和元年版 防災白書（内閣府 HP）
<http://www.bousai.go.jp/kaigirep/hakusho/h31/photo/ph011.html>〕

第2章 交通政策の方向性

本市における都市の将来像を実現するため、「公共交通を軸とした交通体系の構築」を目指すこととし、それに向けて、本市の交通課題への対応策となるコアコンセプトと、それに沿った施策の方向性の下、各実施施策を進めることとします。

1 目指すべき交通体系

本市では、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。

2 政策展開の方向性

目指すべき交通体系の実現に向けて、本市域内の地域特性に応じた「地域」の交通と、市域外に及ぶ「広域」の交通のそれぞれの視点から、政策展開の方向性を整理しています。

地 域

～ 市域内外からの来訪者を迎える都心の交通 ～



～ 住民の暮らしを支え活性化に資する郊外の交通 ～



広 域

～ 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㈱〕

(1) 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。



広島本通商店街の様子



うらぶくろ商店街の様子



相生通りの様子

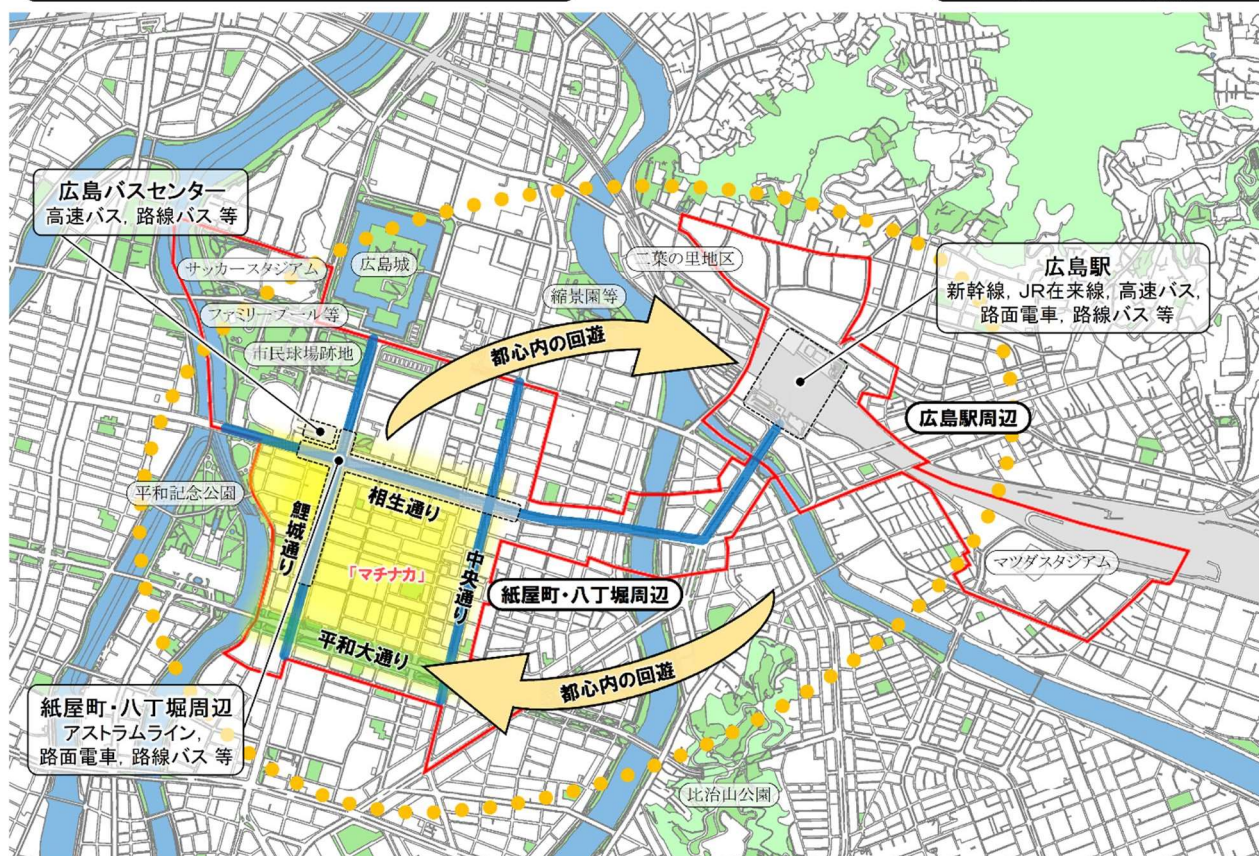


鯉城通りの様子

広島市域から都心へのアクセス



広島市域外から都心へのアクセス



都心内の回遊



凡例



楕円形の都心



都市再生緊急整備地域(広島都心地域)

「マチナカ」

自動車の流入抑制※等を視野に入れながら、居心地が良いと感じ、歩いてみたいと思える都心空間の実現を図る地域
※パーク＆ライドの促進など、都心アクセス時の公共交通の利用環境向上を図ることを軸に、都心への自動車流入の抑制を目指すもの。

(2) 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、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。



中山間地域の様子
〔写真提供：NPO 法人湯来観光地域づくり公社〕



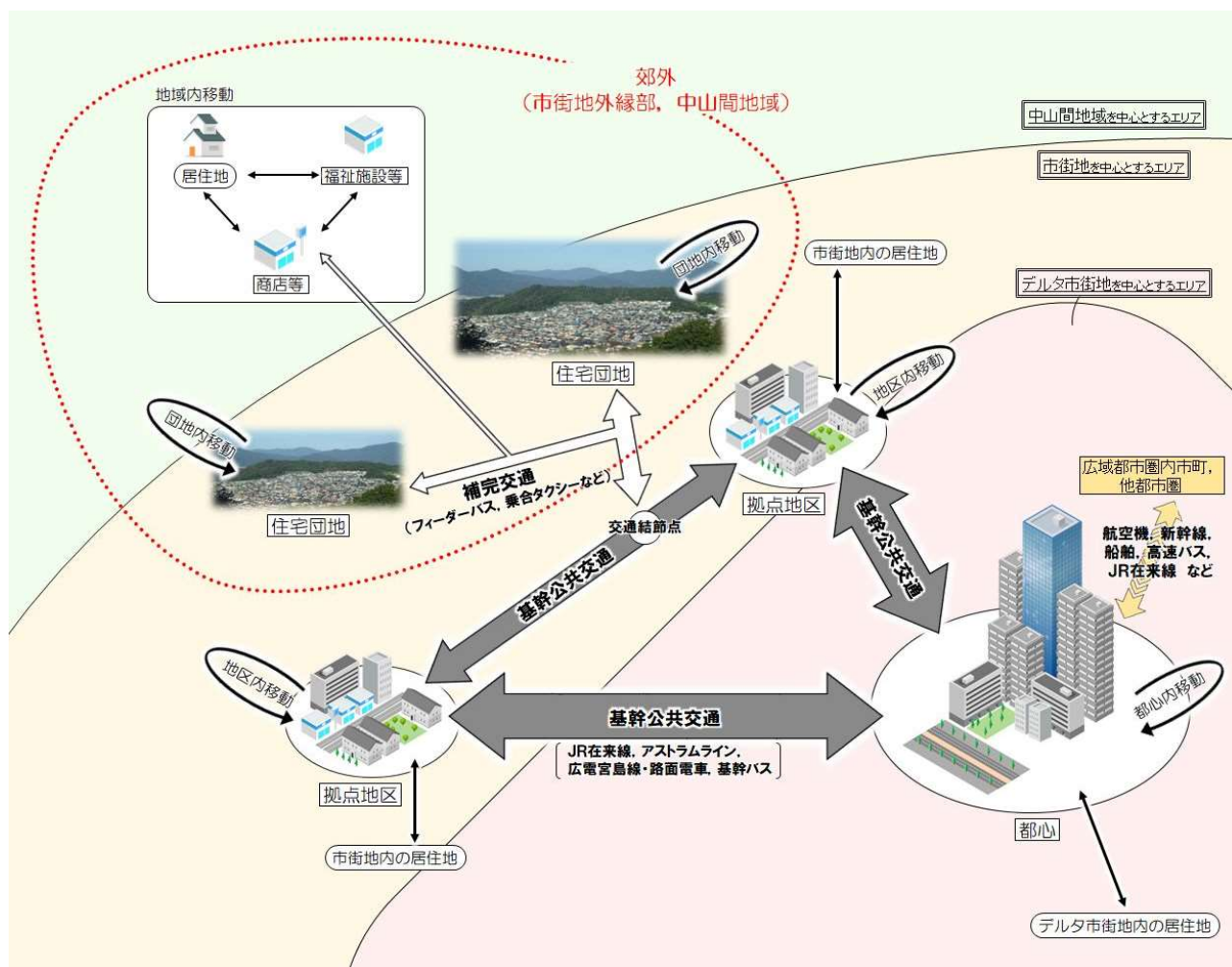
郊外の住宅団地の様子



フィーダーバスの様子
〔写真提供：(株)フォーブル〕



乗合タクシーの様子



(3) 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。



JR芸備線の様子



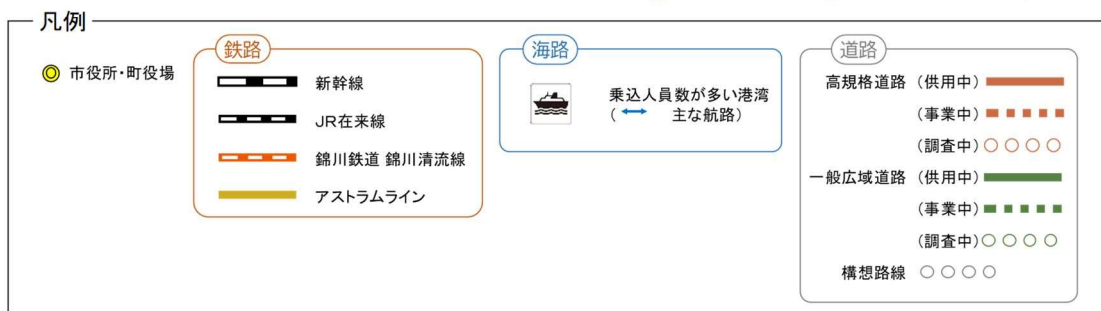
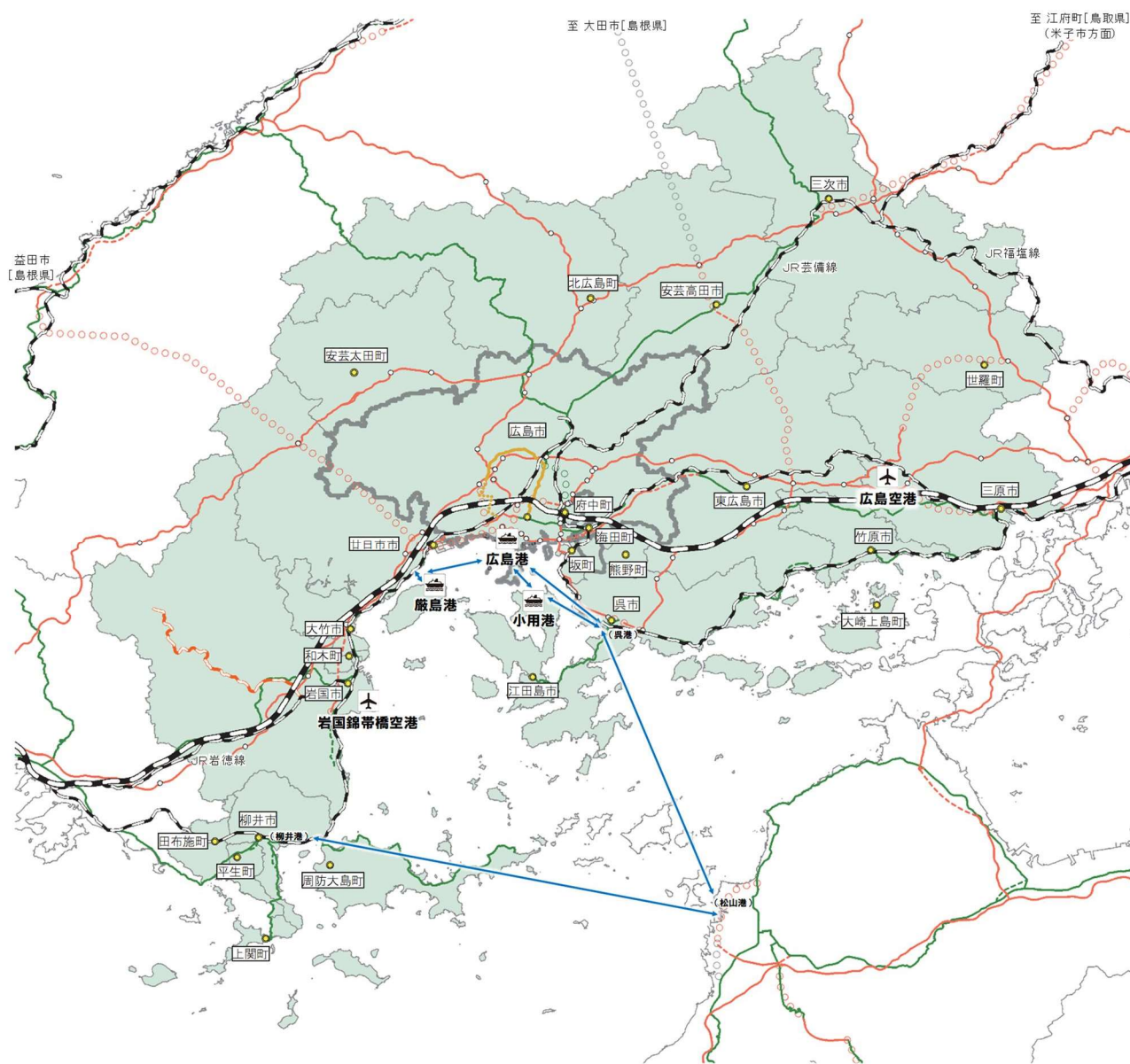
広島港（宇品地区）の様子



一般国道 54 号 可部バイパスの様子
〔写真提供：国土交通省 広島国道事務所〕



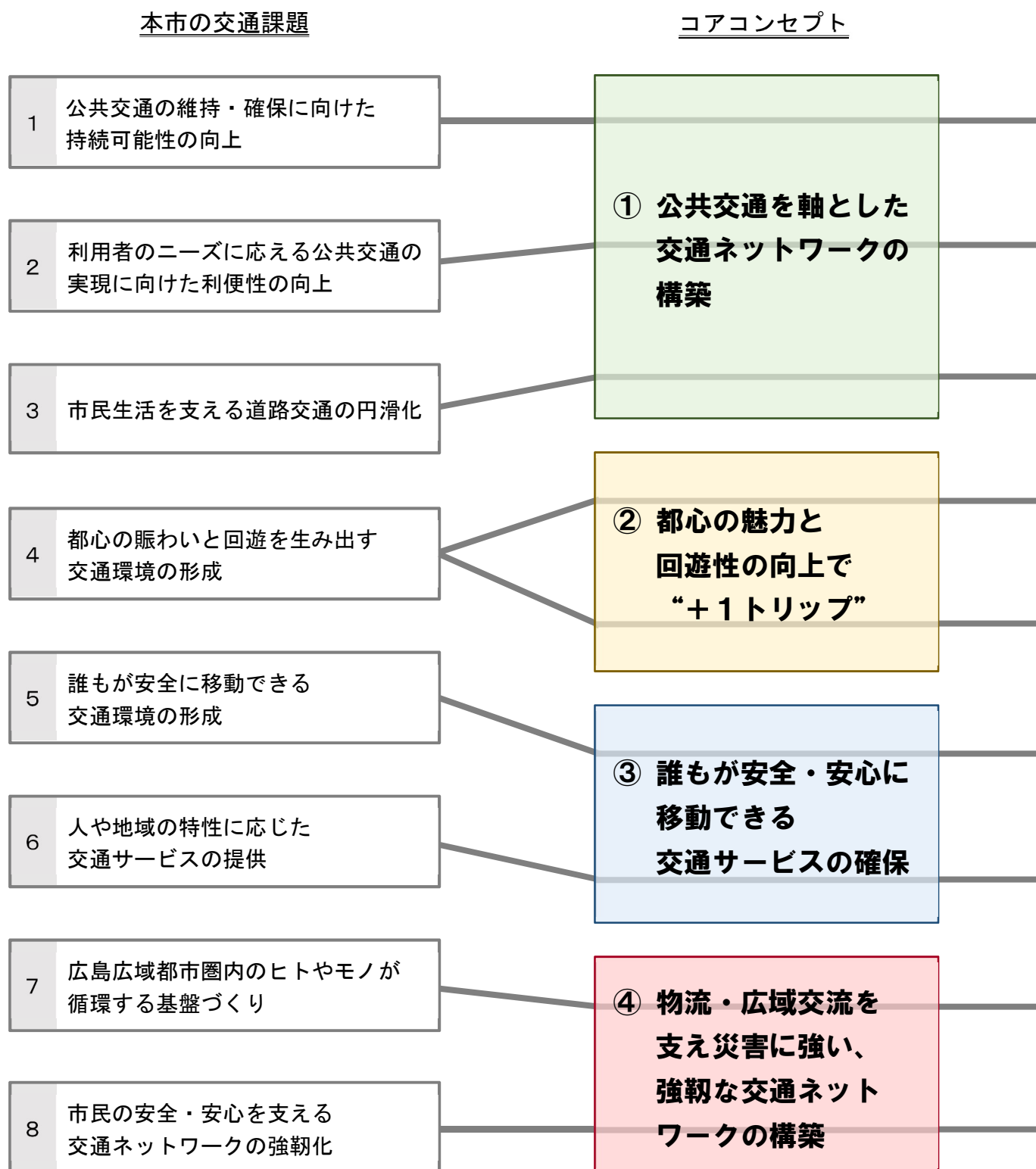
一般国道 2 号 東広島バイパスの様子
〔写真提供：国土交通省 広島国道事務所〕



※道路ネットワークは「中国地方新広域道路交通計画(令和3年7月, 中国地方整備局)」より引用

3 コアコンセプト・施策の方向性

本市の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（①～④）と、それに沿った施策の方向性（①～⑧）を整理しています。



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

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

③ 暮らしを支える道路環境の整備

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

⑤ 回遊を生み出す都心交通体系の構築

⑥ 誰もが安全に移動できる交通環境の整備

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

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

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

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利用時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。

① 官民の協調に基づく持続可能な公共交通体系の構築

路面電車やバス等の公共交通について、事業者間の競争を前提とした体系から、官民の継続的な協調関係に基づく体系へと転換を図るとともに、公共が一定の責任の下で関与しながら、複数の事業者による均一運賃や共同運行の導入、バス路線の再編など、持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

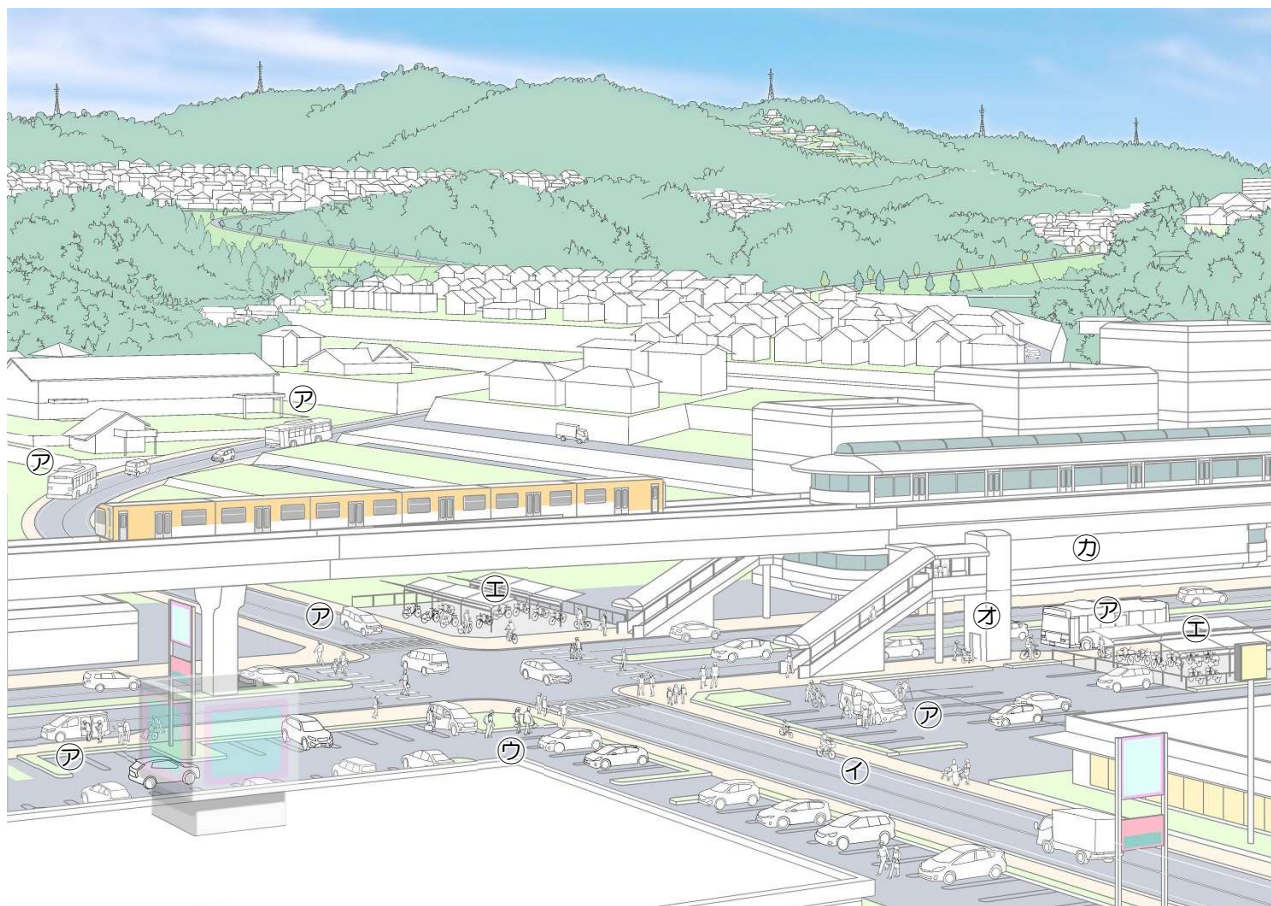
② 利用者にとって分かりやすく使いやすい公共交通ネットワークの構築

広島駅南口広場の再整備等の交通結節点整備による乗換利便性の向上や、アストラムラインの延伸（広域公園前駅から西広島駅）による環状型ネットワークの形成など、都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ基幹公共交通（JR、アストラムライン、広電宮島線、基幹的なバス）の維持・強化に取り組むとともに、質の高い運行情報の提供や均一運賃の導入、快適な待合環境の整備など、利用者の多様な移動ニーズに応える公共交通サービスの共生・連携に取り組みます。

③ 暮らしを支える道路環境の整備

交通体系の軸となる公共交通を支える基盤として、市域内の主要拠点間の連絡を強化する道路・街路の整備、地域に密着した生活道路の整備など、日常生活を営む上で必要となる人や物の移動を支えるとともに、最寄りの鉄軌道の駅等までのアクセス性やバス等の定時性・速達性の向上にも資する道路環境の整備に取り組みます。

郊外の交通結節点の将来イメージ



- ⑦ 中山間地や住宅団地と交通結節点等を結ぶ、フィーダーバスや乗合タクシー等の交通サービス
- ⑧ 交通結節点にアクセスしやすい自転車走行空間
- ⑨ 商業施設の駐車場等を活用したパーク＆ライド
- ⑩ 交通結節点における駐輪場
- ⑪ 誰もが公共交通を使いやすいバリアフリー環境
- ⑫ 快適な待合環境

② 都心の魅力と回遊性の向上で“+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。

また、こうした交通環境の下で都心へのアクセスや都心内の移動が活発化することにより、公共交通の利用促進を図ります。

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

都心の賑わいを創出するため、沿道店舗等の敷地と一体的になるような道路空間の再配分や、紙屋町・八丁堀周辺の「マチナカ」において、自動車の流入抑制を視野に入れた、人が中心となる回遊ゾーンの整備など、居心地が良いと感じ、歩いてみたいと思えるような歩行環境の整備に取り組みます。

⑤ 回遊を生み出す都心交通体系の構築

路面電車やバス等の公共交通や、シェアサイクルを始めとする公共的な交通により、都心へアクセスしやすく、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀周辺地区の間の行き来も含め、都心内を容易に移動できる交通環境を整備するなど、回遊を生み出す都心の交通体系の構築に取り組みます。

都心の大通りにおける交通の将来イメージ



- ① 広く歩きやすい歩道空間
- ② 低層部のオープン化による、歩道空間と一体となった沿道店舗の賑わい
- ③ 沿道店舗の敷地と一体となった道路空間における賑わい（テーブル・ベンチ等の道路占用）
- ④ 歩道空間における滞留スペース
- ⑤ 車道通行を基本とした自転車走行空間
- ⑥ 電停・バス停等に近い歩道上の、シェアサイクルポート
- ⑦ 路面電車の電停へのバスの停車（乗換利便性の向上）

都心のマチナカにおける交通の将来イメージ



- ② 歩行者と自動車が共存した通り（歩車共存空間）
- ① 道路空間に溢れ出す沿道店舗の賑わい（日よけ、テーブル、ベンチ等の道路占用）
- ③ 狭さくによる自動車の走行速度抑制
- ④ 荷捌き・停車スペースの確保

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。

⑥ 誰もが安全に移動できる交通環境の整備

高齢者や子ども、障害者も含めた誰もが安全に移動できるよう、困っている人への声掛けや手助けなど、互いを理解し助け合う「心のバリアフリー」に配慮しながら、公共交通や道路のバリアフリー化、交通安全施設の整備など、交通環境の整備に取り組めます。

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

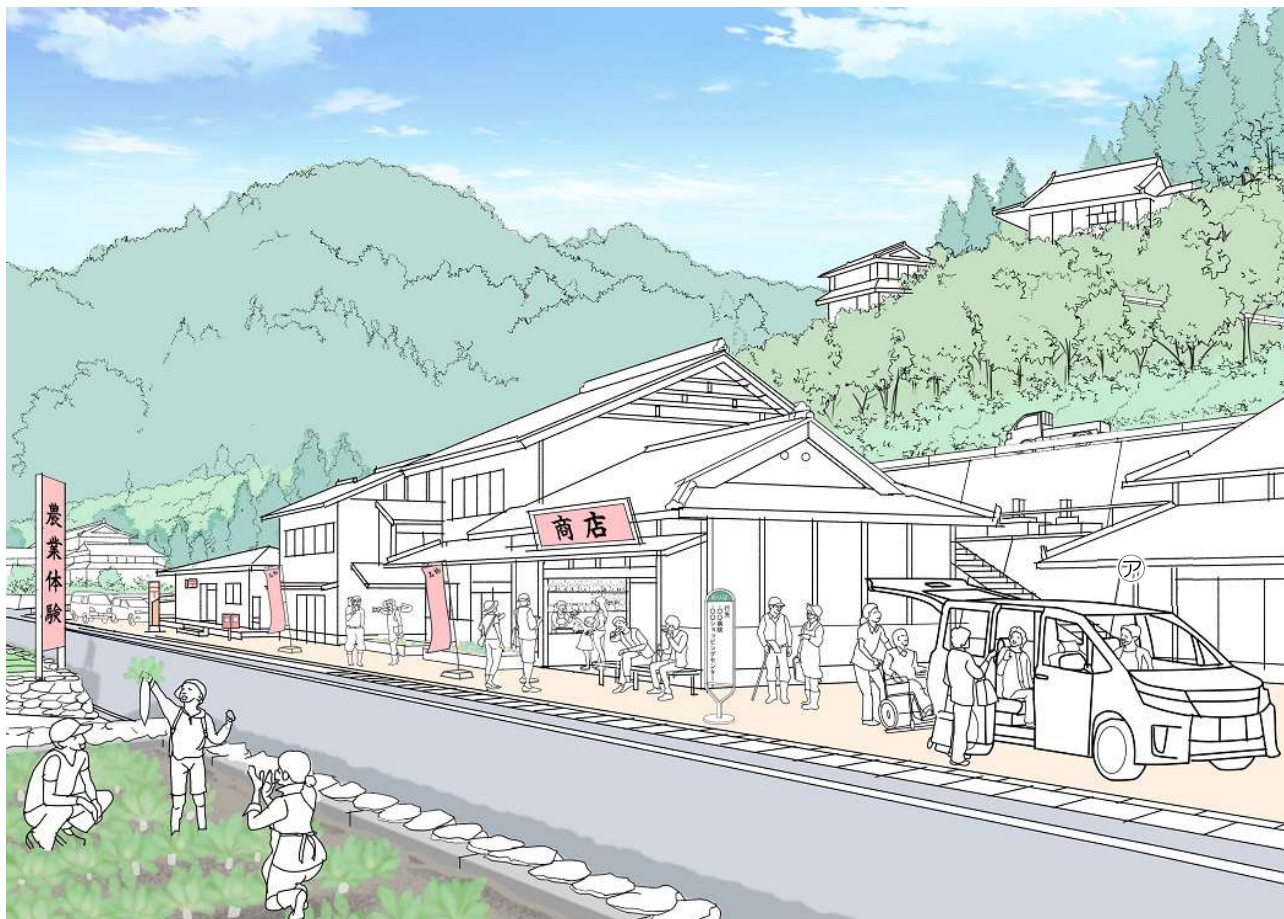
人口減少と高齢化の進展が著しい「中山間地・島しょ部」や、鉄軌道沿線や住宅団地等の人口密度が高いものの最寄りの駅やバス停等までのアクセス性は必ずしも高くない「デルタ周辺部」、路面電車やバス等の公共交通は充実しているものの高齢者人口が多く更なる配慮が必要な「デルタ市街地」といった、各地域の特性や状況を踏まえながら、既存公共交通の効率化や地域主体による交通サービスの導入など、持続可能な移動手段の確保に取り組めます。

郊外の住宅団地における交通の将来イメージ



- ㊦ 住宅団地と交通結節点等を結ぶ、フィーダーバスや乗合タクシー等の交通サービス
- ㊧ ゾーン 30 の導入による居住地区等における通過交通の侵入抑制や安全確保

郊外の中山間地域における交通の将来イメージ



- ㊦ 中山間地域と交通結節点等をつなぐ、フィーダーバスや乗合タクシー等の交通サービス（住民の生活地内の移動や、近隣の商業施設、基幹公共交通の駅までの移動を支える）（農業体験に参加する家族連れや、特産品目当ての観光客などの移動を支える）

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）をつくれます。

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

公共交通ネットワークの維持・確保に向け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、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）の解消などにより、企業の経済活動や圏域への交流・移住・定住促進など、広島広域都市圏内の人流・物流を支える基盤となる、広域的な公共交通ネットワークや道路ネットワークの構築に取り組みます。

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

大規模災害の激甚化・頻発化への備えとして、災害時における交通機能への被害が最小限となるよう、橋りょう等の老朽化対策（更新・耐震化を含む）や無電柱化を進めるとともに、交通のリダンダンシー（多重性・代替性）を強化するなど、交通ネットワークの強靱化に取り組みます。

第2部 推進プログラム

1 推進プログラムについて

「推進プログラム」は、第1部「交通ビジョン」における「コアコンセプト・施策の方向性」の下で進める具体的な実施施策を位置づけたものです。

(1) プログラムに位置付ける実施施策

目標年次である令和12年度までに完成する予定の取組のほか、令和13年度以降も事業中あるいは検討中の取組も対象としています。

また、本市域における取組に加え、広島広域都市圏の圏域にわたる取組も対象としています。

(2) 実施施策のスケジュール

実施時期の目安について、令和8年度までの短期、令和12年度までの中期、令和13年度以降の長期に区分して示しています。

(3) 交通ビジョンとの関連性

実施施策を「公共交通」や「自転車」、「歩行者」、「道路」、「防災・減災」、「安全・安心」の項目毎に分類した上で、交通ビジョン（コアコンセプト・施策の方向性）との関連性を示しています。

(4) 実施施策の推進に当たっての留意事項

実施施策の推進に当たっては、本市の市政運営のコンセプトである「持続可能なまちづくり」に資するよう、環境負荷の低減や、既存ストックの有効活用、ICT等の新技術の利活用などに配慮しながら取り組むこととします。

2 具体的な実施施策

(1) 施策一覧

公共交通

番号	実施施策	実施時期			実施主体		
		短期 (～R8)	中期 (～R12)	長期 (R13～)	市	事業者	その他
	基幹的な公共交通を中心としたネットワークの強化						
1	JR在来線に係る機能向上策の検討					●	
2	新交通西風新都線の整備				●	●	
3	基幹バスの機能強化				●	●	●
4	路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備				●	●	
5	電車優先信号の拡大（路面電車）					●	●
6	電停の統廃合（路面電車）				●	●	
7	都心における路線の効率化				●	●	
8	陸上交通と船舶との連携強化				●	●	
	交通結節点の機能強化						
9	広島駅南口広場の再整備				●		
10	西広島駅周辺地区交通結節点整備				●		
11	JR可部線下祇園駅の利便性の向上				●	●	
	補完的な交通						
12	郊外部における路線の効率化				●	●	
13	タクシーの機能強化				●	●	
14	地域主体の乗合タクシー等の導入支援				●	●	●
15	乗合タクシーの利用環境の向上				●	●	
16	地域の実情にあった運行形態の見直し				●	●	●
	待合環境や乗継環境の向上						
17	高度化された電車ロケーション表示器の設置拡大 (路面電車)					●	
18	バスロケーション表示器の設置拡大					●	
19	案内情報の充実				●	●	
20	待合環境の整備				●	●	
	公共交通サービスの向上						
21	分かりやすく使いやすい運賃体系の構築				●	●	
22	運賃プール制の導入				●	●	
23	MaaSの推進				●	●	
	交通需要マネジメント						
24	パーク＆ライド駐車場の充実				●	●	●
25	マイカー乗るまッダーの推進				●	●	●

自転車

番号	実施施策	実施時期			実施主体		
		短期 (～R8)	中期 (～R12)	長期 (R13～)	市	事業者	その他
	自転車走行空間の整備						
26	自転車走行ネットワークの形成				●		●
	駐輪場整備						
27	市営駐輪場の整備				●		
28	民間駐輪場の整備促進				●	●	
29	既存市営駐輪場の利便性向上				●	●	
	ルール・マナーの遵守						
30	自転車安全教育の推進				●		●
31	自転車等利用者への指導・啓発活動				●	●	●
32	放置自転車等の撤去				●		
	シェアサイクル・自転車の活用促進						
33	広島市シェアサイクル「びーすくる」の推進				●	●	
34	まちづくりへの自転車の活用				●	●	

歩行者

番号	実施施策	実施時期			実施主体		
		短期 (～R8)	中期 (～R12)	長期 (R13～)	市	事業者	その他
	ウォーカブルな人中心の道路空間の形成						
35	広島駅と周辺施設を結ぶ歩行者ネットワークの構築				●		
36	袋町裏通りの歩行環境の改善				●		●
37	西国街道の歩行環境の改善				●		●
38	駅前大橋ルート整備に伴い廃線となる区間の道路空間再整備				●		●
39	居心地が良く歩きたくなる歩行環境の整備に向けた検討				●		●
40	駐車場配置の見直し検討				●		

道路

番号	実施施策	実施時期			実施主体		
		短期 (～R8)	中期 (～R12)	長期 (R13～)	市	事業者	その他
	広域的な幹線道路の整備						
41	安芸バイパス・東広島バイパス						●
42	広島南道路						●
43	西広島バイパス						●
44	可部バイパス						●
45	高陽地区へのスマートインターチェンジ設置の検討				●		●
	広島高速道路及び関連する道路の整備						
46	広島高速5号線						●
47	温品二葉の里線				●		
48	府中祇園線				●		
49	広島高速4号線延伸の推進				●		●
50	高速道路ネットワークの充実・強化				●		●
	周辺市町との連絡道路の整備						
51	一般国道433号（下伏～和田）				●		
52	広島三次線（柏木橋）				●		
53	広島豊平線				●		
54	白砂玖島線				●		
55	その他				●		
	拠点地区を連絡する街路の整備						
56	霞庚午線（8・9工区）				●		
57	中筋温品線（1・6工区）				●		
58	長束八木線（4工区）				●		
	市内幹線道路網の整備						
59	安芸バイパスアクセス道路				●		
60	広島湯来線（天皇原工区）				●		
61	伴広島線（己斐峠）				●		
62	久地伏谷線（郷坂工区）				●		
63	宇津可部線（長井工区）				●		
64	中山尾長線				●		
65	広島三次線（中深川・小河原口工区）				●		
66	南1区松原京橋線外1				●		
67	その他				●		

番号	実施施策	実施時期			実施主体		
		短期 (～R8)	中期 (～R12)	長期 (R13～)	市	事業者	その他
	良好な市街地を形成する街路の整備						
68	矢野中央線				●		
69	駅前線				●		
70	駅前観音線外1路線				●		
71	花都川線（2工区）				●		
72	山の手線				●		
73	畑口寺田線外1路線				●		
	市街地整備を支援する街路の整備						
74	東雲大州線外1路線				●		
75	駅前大州線外1路線				●		
	生活道路の整備						
76	安佐市民病院アクセス道路				●		
77	中央橋				●		
78	可部線廃線敷の利活用の推進				●		
79	その他				●		
	東部地区連続立体交差事業の推進						
80	東部地区連続立体交差事業				●		●

防災・減災

番号	実施施策	実施時期			実施主体		
		短期 (～R8)	中期 (～R12)	長期 (R13～)	市	事業者	その他
	耐震化						
81	橋りょう				●		
82	アストラムライン				●		
	電線共同溝・無電柱化						
83	中2区中島吉島線（吉島通り）				●		
84	中2区吉島観音線など2路線				●		
85	南4区中広宇品線				●		
86	中1区霞庚午線				●		
87	その他				●		

安全・安心

番号	実施施策	実施時期			実施主体		
		短期 (～R8)	中期 (～R12)	長期 (R13～)	市	事業者	その他
	道路の管理						
88	道路照明灯の省エネ化の推進				●		
89	ドライブレコーダー画像を活用した舗装損傷状況等の把握				●		
	交通事故防止						
90	高齢者と子供の交通事故防止				●	●	●
91	自転車の安全利用の促進				●	●	●
92	飲酒運転の根絶				●	●	●
93	生活道路における地域との連携・協働による安全確保				●	●	●
	交通安全施設の整備						
94	国道2号（宮島街道）				●		
95	国道433号（伏谷）				●		
96	広島中島線				●		
97	安心・安全な通学路の整備				●		
98	交差点交通処理の見直しによる渋滞対策				●		
	インフラの老朽化対策						
99	橋りょう				●		
100	トンネル				●		
101	舗装、法面・土工構造物、附属物				●		
102	アストラムライン				●	●	
	バリアフリー						
103	超低床車両の導入				●	●	
104	電停施設等の改良（路面電車）					●	
105	低床バス（低公害バス）の導入				●	●	
106	JR駅のバリアフリー化の推進				●	●	
107	福祉環境整備事業				●		

(2) 施策内容

公共交通

基幹的な公共交通を中心としたネットワークの強化

① JR在来線に係る機能向上策の検討

在来線(JR 可部線・芸備線の一部区間)の運行頻度や定時性の向上などの機能向上策の実現に向けて検討します。

② 新交通西風新都線の整備

広域公園前駅を起点として、五月が丘団地、石内東地区、己斐地区を経由し、JR西広島駅に接続する新交通西風新都線の整備に取り組みます。



新交通西風新都線のルート案

③ 基幹バスの機能強化

基幹公共交通のない拠点間における基幹バスの運行に取り組みます。また、基幹バスの速達性を確保するため、主要なバス停のみに停車する急行便の拡充に取り組みます。

また、交通管理者や道路管理者と連携しながら、バスレーンやバス優先信号の拡充に取り組みます。

④ 路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備

広島駅と紙屋町・八丁堀地区間の所要時間の短縮などを図る路面電車駅前大橋ルートと、沿線地域の利便性の確保や回遊性の向上を図る循環ルートの整備に取り組みます。

⑤ 電車優先信号の拡大(路面電車)

自動車交通への影響も考慮しながら、速達性・定時性の効果が大きい交差点への電車優先信号の導入に向け、交通管理者等の関係機関と協議・調整を進めます。

⑥ 電停の統廃合(路面電車)

路面電車の速達性向上を図るため、広島駅・紙屋町間の近距離にある電停の統廃合などについて検討を行います。

⑦ 都心における路線の効率化

広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消を図ります。また、過密の解消に併せ、分散して分かりにくいバス停の集約に取り組みます。

8 陸上交通と船舶との連携強化

広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線の新設による利用者目線での乗継利便性の向上などにより、陸上交通との連携強化に取り組みます。

交通結節点の機能強化

9 広島駅南口広場の再整備

JR西日本が実施している駅ビルの建替えと連携し、路面電車を新駅ビルの2階レベルへ高架で進入させることで生まれる空間などを活用して広場を拡張することにより、バスの乗降場を増設するなどの再整備を行い、公共交通機関相互の乗換利便性の向上を図ります。

あわせて、広場や新駅ビルを中心に中心に周辺街区へのペDESTリアンデッキを設置し、駅自由通路とつながる2階レベルの歩行者ネットワークを構築することで賑わいの創出などを図ります。



完成イメージ（広島駅南口広場全景）

10 西広島駅周辺地区交通結節点整備

新交通西風新都線の計画を踏まえた南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備、北口駅前広場及びアクセス道路の整備に取り組み、JRと路面電車、バスの乗継利便性の向上など、交通結節点機能の強化を図ります。

11 JR可部線下祇園駅の利便性の向上

駅の東西を結ぶ自由通路等を整備するとともに、JR西日本において改札口を西側に新設などの駅改良を行い、駅利用者の利便性や安全性の向上を図ります。

補完的な交通

12 郊外部における路線の効率化

広島市北部医療センター安佐市民病院の開設に併せ、バス路線を新設するとともに、電動バスの導入を検討します。

乗継割引の拡充を前提とした、路線のフィーダー化、バス路線の等間隔運行に取り組みます。

また、都心部と郊外部を結ぶ運行距離の長い路線のフィーダー化や、ダイヤの設定が非効率となっている路線等への等間隔運行の導入に取り組みます。

13 タクシーの機能強化

交通結節点整備やバス停の集約に併せてタクシーの待機スペースを確保するなど、タクシーの利用環境の向上に取り組みます。

14 地域主体の乗合タクシー等の導入支援

地域の実情に合わせた乗合タクシー等の導入支援に取り組みます。

15 乗合タクシーの利用環境の向上

バスや電車等の基幹交通との乗継利便性向上のため、乗合タクシーにおいてGTFS(標準的なバス情報フォーマット)の導入を検討します。

16 地域の実情にあった運行形態の見直し

路線バスの運行が非効率となっている路線について、地域の需要に応じた運行形態への見直しに取り組めます。

待合環境や乗継環境の向上**17 高度化された電車ロケーション表示器の****設置拡大(路面電車)**

電車ロケーションシステムの高度化により提供が可能となった、到着予測や電車種別などの多種多様な情報をリアルタイムに電停へ表示することができるよう、電車ロケーション表示器の設置拡大に取り組めます。

18 バスロケーション表示器の設置拡大

交通結節点整備や路線再編等に併せ、表示器の設置拡大に取り組めます。

19 案内情報の充実

交通結節点等において、様々な媒体を活用しながら、案内情報の充実に取り組めます。

20 待合環境の整備

バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組めます。

公共交通サービスの向上**21 分かりやすく使いやすい運賃体系の構築**

乗継割引の拡充や均一運賃エリアの拡大、異なる交通モード間での同一運賃の導入などに取り組めます。

22 運賃プール制の導入

複数のバス事業者が連携して路線再編を行う場合に、各事業者の運賃収入を一旦集約(プール)した上で運行回数、運行距離等の一定のルールに応じて再配分する運賃プール制の導入可能性について検討します。

23 MaaS の推進

交通事業者等と連携し、デジタルチケット等のキャッシュレス化の普及を通じたデジタル化によって、複数の乗り物を定額で乗り継げる均一運賃や、需要に応じて料金を変動させるダイナミックプライシングといった新たなサービスを展開していきます。

交通需要マネジメント**24 パーク&ライド駐車場の充実**

JR 等の郊外部の駅周辺にある民間駐車場を公募し、登録駐車場を案内することにより、その利用促進に努めます。

25 マイカー乗るまあいデーの推進

毎月2, 12, 22日を「マイカー乗るまあいデー」と定め、一人ひとりが交通や環境問題を考え、可能な範囲でクルマの利用を控えて徒歩や自転車、公共交通を利用するなど環境にやさしい交通行動を広く呼びかけます。

自転車

自転車走行空間の整備

26 自転車走行ネットワークの形成

歩行者の安全確保を図りつつ、自転車が安全・快適に走行できるよう、デルタ市街地において車道通行を基本とした自転車走行ネットワークの形成に取り組みます。また、デルタ市街地以外も含め、自転車や歩行者の安全確保が必要な路線において自転車走行空間整備に取り組みます。

駐輪場整備

27 市営駐輪場の整備

自転車等の駐輪需要が多い紙屋町・八丁堀地区や駅・バス停周辺等において市営駐輪場の整備や屋根の設置等に取り組みます。

28 民間駐輪場の整備促進

自転車等放置規制区域内等において、民有地への駐輪場整備を促進するため「民間駐輪場整備費補助」を行うとともに、市が指定する広幅員の歩道において、民間事業者が設置・運営する路上駐輪場の整備を進めます。

29 既存市営駐輪場の利便性向上

利用しやすい駐輪ラックの導入やキャッシュレス決済による利用者サービスの向上を図るなど、指定管理者制度において既存市営駐輪場の利便性向上に取り組みます。

ルール・マナーの遵守

30 自転車安全教育の推進

市内中・高等学校に自転車交通安全読本を配布するほか、市立小学校の3年生を対象とした自

転車運転免許証制度や、市立中・高等学校の自転車通学者を対象とした自転車通学許可証制度などを継続的に実施します。

31 自転車等利用者への指導・啓発活動

交通ルールの遵守やマナー向上を図るため、街頭指導や各種媒体によるルールの周知のほか、各種啓発イベントを行う広島チャレンジサイクル推進事業や自転車マナーアップキャンペーンなどの啓発活動に取り組みます。

32 放置自転車等の撤去

自転車等が集中する紙屋町・八丁堀周辺及び主要駅周辺(6か所)の放置規制区域を中心として放置自転車等の撤去を行います。また、撤去した自転車について、放置自転車管理システムにより効率的な管理を行います。

シェアサイクル・自転車の活用促進

33 広島市シェアサイクル「ピーすくる」の推進

都心における回遊性や公共交通との乗換利便性の向上を図るため、路上などの利用しやすい場所へサイクルポートを追加するとともに、実施エリアの拡大を検討します。

34 まちづくりへの自転車の活用

自転車を活用した健康づくりイベントの開催やサイクリングロードの環境整備、サイクリングイベントの開催支援など、まちづくりへの自転車の活用に取り組みます。

歩行者

ウォーカブルな人中心の道路空間の形成

35 広島駅と周辺施設を結ぶ歩行者

ネットワークの構築

広島駅周辺では、広島の陸の玄関にふさわしい安全で快適な歩行空間を確保するため、広島駅南口広場の再整備やマツダスタジアムへの歩行者用道路の整備など、歩行者ネットワークの構築に取り組めます。



マツダスタジアムへの歩行者用道路整備

36 袋町裏通りの歩行環境の改善

地元関係者が中心となって、歩行者優先でにぎわいの創出につながる道路空間の再整備を目指していることから、こうした動きと連携・協働しながら歩行環境の改善に取り組めます。

37 西国街道の歩行環境の改善

地元関係者や地元企業が中心となって、かつて城下町の目抜き通りであった西国街道を新たなにぎわいの軸として復活させる様々な取組を行っており、こうした動きと連携・協働しながら、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区をつなぐ西国街道の歩行環境の改善に取り組めます。

38 駅前大橋ルート整備に伴い廃線となる

区間の道路空間再整備

路面電車の駅前大橋ルート整備により廃線となる大州通り交差部から荒神橋までの区間について、地元関係者等の意見を聞きながら、廃線後の道路空間の利活用に取り組みます。

39 居心地が良く歩きたくなる歩行環境の

整備に向けた検討

相生通りなどでは、地元関係者が中心となって、歩行者中心の道路空間の形成に向けた検討が進められています。こうした「マチナカ」を中心とした都心の様々な動きと連動し、荷さばき車両やその他の交通課題にも対応しながら、居心地が良いと感じ、歩いてみたいと思える都心空間の実現について検討に取り組めます。

40 駐車場配置の見直し検討

「マチナカ」の検討に合わせ、まちづくりとの連携なども考慮し、駐車場配置の見直しや「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の附置義務基準の今後のあり方について検討します。

道路

広域的な幹線道路の整備

広島広域都市圏における近隣市町等との交流や連携、人流・物流の基盤となる広域的で質の高い幹線道路網の計画的な整備を進めるため、国と協力して一般国道バイパス等の整備を推進します。

- 41 安芸バイパス・東広島バイパス
- 42 広島南道路
- 43 西広島バイパス
- 44 可部バイパス
- 45 高陽地区へのスマートインターチェンジ設置の検討

広島高速道路及び関連する道路の整備

広島県と本市が共同で設立した広島高速道路公社により、都市圏の自動車専用道路網を指定都市高速道路(有料道路方式)として建設することで、本市が中枢都市として、市域のみならず広島県全体の活力を生み、中四国地方の発展を牽引していくための基盤となる幹線道路整備を早期に進めます。

- 46 広島高速5号線
- 47 温品二葉の里線
- 48 府中祇園線
- 49 広島高速4号線延伸の推進
- 50 高速道路ネットワークの充実・強化

周辺市町との連絡道路の整備

道路事業により、佐伯区の国道 433 号などの周辺市町との連絡道路を整備し広域的な道路ネットワークを構築します。

- 51 一般国道 433 号(下伏～和田)
- 52 広島三次線(柏木橋)
- 53 広島豊平線
- 54 白砂玖島線
- 55 その他

拠点地区を連絡する街路の整備

街路事業により、南区の霞庚午線などの拠点地区を連絡する街路を整備します。

- 56 霞庚午線(8・9 工区)
- 57 中筋温品線(1・6 工区)
- 58 長束八木線(4 工区)

市内幹線道路網の整備

道路事業により、安芸区の安芸バイパスアクセス道路や安佐南区の広島湯来線などの市内幹線道路を整備し、市域内の連携強化を図ります。

- 59 安芸バイパスアクセス道路
- 60 広島湯来線(天皇原工区)
- 61 伴広島線(己斐峠)
- 62 久地伏谷線(郷坂工区)
- 63 宇津可部線(長井工区)
- 64 中山尾長線
- 65 広島三次線(中深川・小河原口工区)
- 66 南 1 区松原京橋線外 1
- 67 その他

良好な市街地を形成する街路の整備

街路事業により、安芸区の矢野中央線などの良好な市街地を形成する街路を整備します。

- 68 矢野中央線
- 69 駅前線
- 70 駅前観音線外 1 路線
- 71 花都川線(2 工区)
- 72 山の手線
- 73 畑口寺田線外 1 路線

市街地整備を支援する街路の整備

街路事業により、南区の東雲大州線などの市街地整備を支援する街路を整備します。

74 東雲大州線外1路線

75 駅前大州線外1路線

生活道路の整備

地域住民のニーズを把握し、地域の生活に密着した道路の新設、拡幅、改良及び維持補修を行います。

76 安佐市民病院アクセス道路

77 中央橋

78 可部線廃線敷の利活用の推進

79 その他

東部地区連続立体交差事業の推進

80 東部地区連続立体交差事業

本市の東部地区における交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切除却による安全確保を図るため、広島県と広島市が一体となって JR 山陽本線・呉線の海田市駅～向洋駅間の鉄道を高架化するとともに、東西幹線道路などの関連街路を整備します。



東部地区連続立体交差事業のイメージ

防災・減災

耐震化

81 橋りょう

市内の緊急輸送道路等にある橋りょうのうち、耐震補強が必要な橋りょうの対策を行います。

82 アストラムライン

アストラムラインについて、被災した場合の社会的影響の大きさを踏まえ、優先順位を付けた上で落橋防止装置の設置を行います。

電線共同溝・無電柱化

道路空間から電柱をなくし、「防災空間の確保」、「安全・円滑な交通確保」、「都市景観の向上、観光の振興」を図るため、電力線や通信線などの電線類を道路の地下に収納するための管路等を整備します。

83 中2区中島吉島線(吉島通り)

84 中2区中島観音線など2路線

85 南4区中広宇品線

86 中1区霞庚午線

87 その他

安全・安心

道路の管理

88 道路照明等の省エネ化の推進

道路照明等について、省エネルギータイプのランプに転換します。

89 ドライブレコーダー画像を活用した

舗装損傷状況等の把握

道路パトロール車両や公用車等にドライブレコーダーを搭載し、そのカメラに録画された映像データを基に、AI 技術を用いて、舗装の損傷状況や区画線の摩耗状況の把握に向けた検討を行います。

交通事故防止

90 高齢者と子供の交通事故防止

交通事故に占める高齢者の割合が高く、その大半が歩行中の事故となっており、高齢者が安心して外出し、安全に移動できる交通社会を形成することが重要です。

そのため、高齢者が交通事故の加害者にも被害者にもならないよう、生活道路における道路交通環境の整備や参加・体験・実践型の交通安全教育などの交通安全対策を推進します。

また、次代を担う子供を交通事故から守っていくため、通学路等における歩行空間の整備や地域で活動する様々な団体、住民等と連携した交通安全対策を講じます。

91 自転車の安全利用の促進

市内の中・高等学校に自転車交通安全読本を配布するほか、市立小学校の3年生を対象とした自転車運転免許証制度や、中・高等学校の自転車通学者を対象とした自転車通学許可証制度などを継続的に実施します。

交通ルールの遵守やマナー向上を図るため、街頭指導や各種媒体によるルールの周知のほか、各種啓発イベントを行う広島チャレンジサイクル推進事業や自転車マナーアップキャンペーンなどの啓発活動に取り組みます。

92 飲酒運転の根絶

飲酒運転を根絶するため、交通安全運動における街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施します。また、関係機関と連携して、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

93 生活道路における地域との

連携・協働による安全確保

生活道路の安全確保のため、地域住民等との連携・協働の下、地域のコミュニティ形成の中で、「ゾーン30」をはじめとした車両の速度抑制や通過交通の排除など事故防止対策を推進します。

交通安全施設の整備

安全性、快適性、利便性を備え、都市景観などにも配慮した歩道、道路照明、防護柵、道路標識、区画線、視線誘導標、カーブミラー等の交通安全施設の整備を推進します。

- 94 国道2号(宮島街道)
- 95 国道433号(伏谷)
- 96 広島中島線
- 97 安全・安心な通学路の整備
- 98 交差点交通処理の見直しによる渋滞対策

インフラ老朽化

各施設の特性等に応じた維持保全を計画的に行うことにより、市民の安全確保やインフラ資産の効果的・効率的な維持保全を推進します。

- 99 橋りょう
- 100 トンネル
- 101 舗装、法面・土工構造物、附属物
- 102 アストラムライン

バリアフリー**103 超低床車両の導入**

超低床車両の導入により、大量輸送性・速達性・定時性を確保するとともに、利便性・快適性の向上を図ります。

104 電停施設等の改良(路面電車)

バリアフリー化や上屋の増設など電停の改良に取り組めます。

105 低床バス(低公害バス)の導入

低床低公害車両の導入拡大に取り組めます。

106 JR駅のバリアフリー化の推進

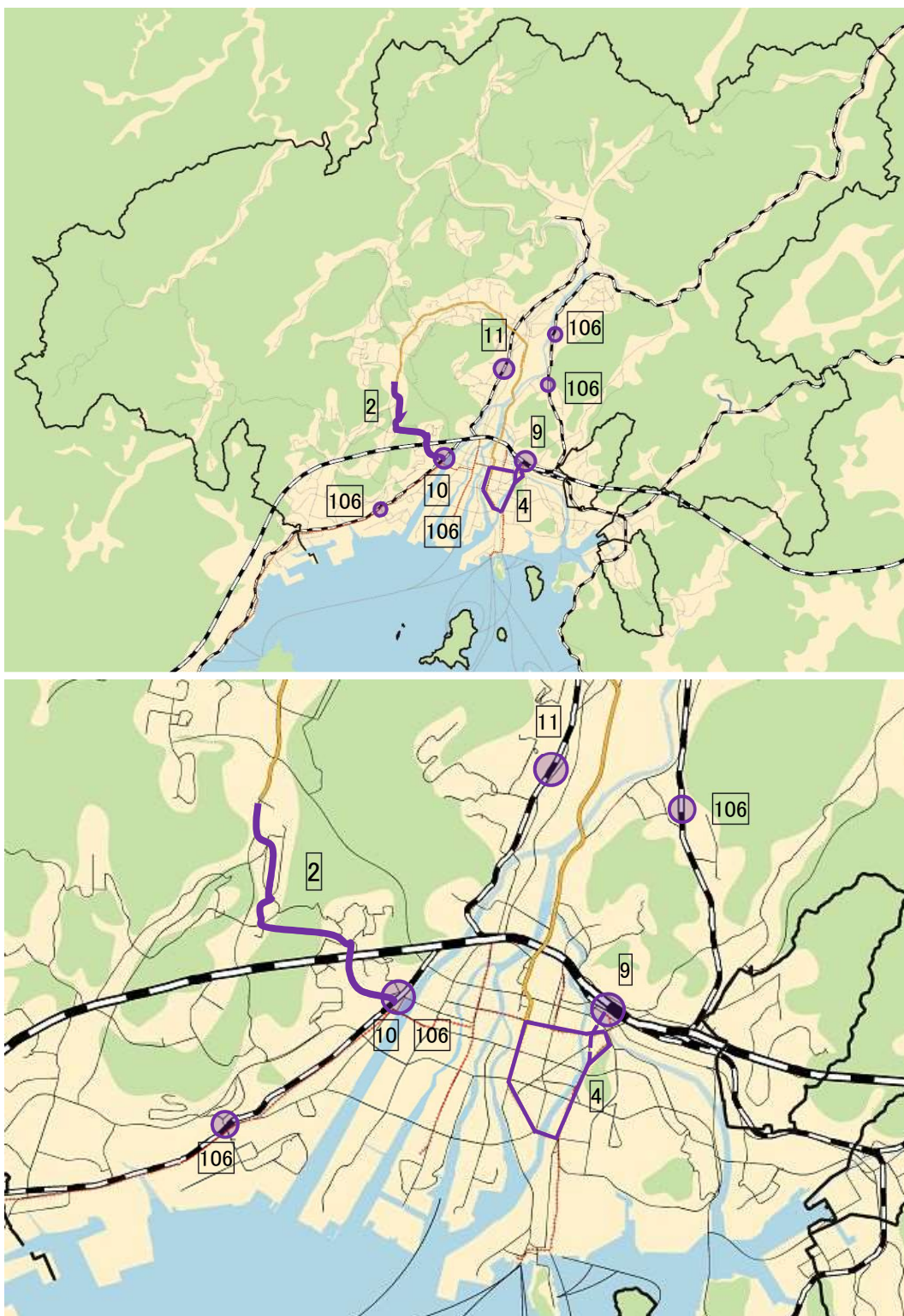
高齢者や障害者等が旅客施設を利用する際の利便性及び安全性の向上を目的としてJR駅(安芸矢口駅ほか)のバリアフリー化を推進します。

107 福祉環境整備事業

主要な公共施設周辺を中心に、高齢者、障害者、その他の歩行者が安心して通行できるよう、歩道の段差解消、平坦性の確保、視覚障害者誘導用ブロックの設置などのバリアフリー化の整備を行っています。

箇所図

公共交通等



道路等



交通ビジョンとの関連性

第2部 推進プログラム

推進													
実施施策 (大項目)	公共交通						自転車				歩行者		
	実施施策 (中項目)	基幹的な公共交通を中心としたネットワークの強化	交通結節点の機能強化	補完的な交通	待合環境や乗り継ぎ環境の向上	公共交通サービスの向上	交通需要マネジメント	自転車走行空間の整備	駐輪場整備	ルール・マナーの遵守	シェアサイクル・自転車の活用促進	ウォークアブルな人中心の道路空間の形成	広域的な幹線道路の整備
交通ビジョン（コアコンセプト・施策の方向性）	① 公共交通ネットワークを軸とした構築	●	●	●	●	●	○						
	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	●	●	○	●	●	○						
	③ 暮らしを支える道路環境の整備						○	○	○	○	○		
	④ 都心の魅力と回遊性の向上で“＋１トリップ”						○	○	○	○	○	●	
	⑤ 回遊を生み出す都心交通体系の構築	○				○	○	●	●	●	●	○	
	⑥ 誰もが安全に移動できる交通環境の整備	○								○			
	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			●									
	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	○	○		○	○	○						●
	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	○	○		○	○	○						○
	⑩ 防災・物流・交通ネットワークの強化、強靱な構築												

- 施策の方向性と特に関連性の強い推進プログラムの項目を示したもの
○ ●以外に施策の方向性と関連性のある推進プログラムの項目を示したもの

進プログラム

道路								防災・減災		安全・安心				
広島高速道路及び関連する道路の整備	周辺市町との連絡道路の整備	拠点地区を連絡する街路の整備	市内幹線道路網の整備	良好な市街地を形成する街路の整備	市街地整備を支援する街路の整備	生活道路の整備	東部地区連続立体交差事業の推進	耐震化	電線共同溝・無電柱化	道路の管理	交通事故防止	交通安全施設の整備	インフラの老朽化	バリアフリー
		○	○	●	○	●	○			●				
									○					
											○	○		
							●		○		●	●		●
●	●	●	●	○	●	○		○					○	
○	○	○	○	○	○	○		●	●				●	

3 成果指標

第 1 部「交通ビジョン」で示したコアコンセプト・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・施策の方向性	指標名	評価の視点	現況値	目標値
① 公共交通を軸とした交通ネットワークの構築 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 ③ 暮らしを支える道路環境の整備	指標 1 「公共交通事業収支率」を上げる (鉄軌道・バス)	公共交通サービスの継続性を評価	アストラムライン： 88.9% 広電宮島線・路面電車：70.6% バス：64.8% (令和 2 年度)	赤字の改善 (令和 8 年度)
	指標 2 「公共交通の利用者数」を増やす	公共交通の利用者がどれだけ増えているかを評価	43.7 万人/日 (令和 2 年度)	53.4 万人/日 (令和 8 年度)
	指標 3-1 「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	公共交通に対する市民の満足度がどれだけ向上しているかを評価	65.7% (令和 2 年度)	現況値より増加 (令和 8 年度)
	指標 3-2 「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		25.1% (令和 2 年度)	現況値より減少 (令和 8 年度)
	指標 4 「バスロケーションシステムのアクセス数」を増やす	市民がわかりやすい情報媒体として利用しているかを評価	20,852 アクセス/日 (令和 3 年 12 月時点)	現況値より増加 (令和 12 年度)
	指標 5 「主要渋滞箇所の特定解除数」を増やす	経済的な損失を生む渋滞箇所数を減らすよう評価	6 か所 (令和 2 年度)	現況値より増加 (令和 12 年度)
	指標 6 「都市計画道路の整備延長」を増やす	経済活動を支える都市計画道路の整備延長がどれだけ増えたかを評価	321 km (令和 2 年度)	336 km (令和 12 年度)

コアコンセプト・施策の方向性		指標名	評価の視点	現況値	目標値
② 都心の魅力と回遊性の向上で“+1トリップ”	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	指標7 「都心に滞在している人口割合」を上げる	都心に長時間滞在している人口割合がどれだけ上昇しているのかを評価	37% (令和3年11月から12月時点)	現況値より増加 (令和12年度)
	⑤ 回遊を生み出す都心交通体系の構築	指標8 都心訪問時に公共交通を利用する乗車人員数を増やす	公共交通による都心アクセスがどれだけ増えているのかを評価	JR(広島駅): 約7.7万人/日 アストラムライン(県庁前駅、本通駅): 約1.8万人/日 (令和元年度)	現況値より増加 (令和12年度)
		指標9 「シェアサイクル」「びーすくる」の利用回数」を増やす	都心内の回遊を生み出す交通がどれだけ増えているのかを評価	38.1万回/年 (令和2年度)	80万回/年以上 (令和12年度)
③ 誰もが安全・安心に移動できる交通サービスの確保	⑥ 誰もが安全に移動できる交通環境の整備	指標10 「歩道バリアフリー化整備率」を上げる	「バリアフリー基本構想」に基づきバリアフリー化された歩道がどれだけ上昇しているのかを評価	89.2% (令和2年度)	100% (令和12年度)
		指標11 「鉄道・軌道駅のバリアフリー化整備箇所数」を増やす	バリアフリー化された鉄道・軌道駅がどれだけ増えているかを評価	62駅 (令和2年度)	国の方針に基づき、順次整備 (令和12年度)
		指標12 「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	交通事故による年間死亡者数がどれだけ減っているかを評価	19人/年 (令和2年)	15人/年以下 (令和7年)
	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	指標13 「公共交通カバー圏外に居住する人口割合」を下げる	公共交通を利用しにくい市民の割合が減っているかを評価	7.5% (令和2年度)	0% (令和12年度)

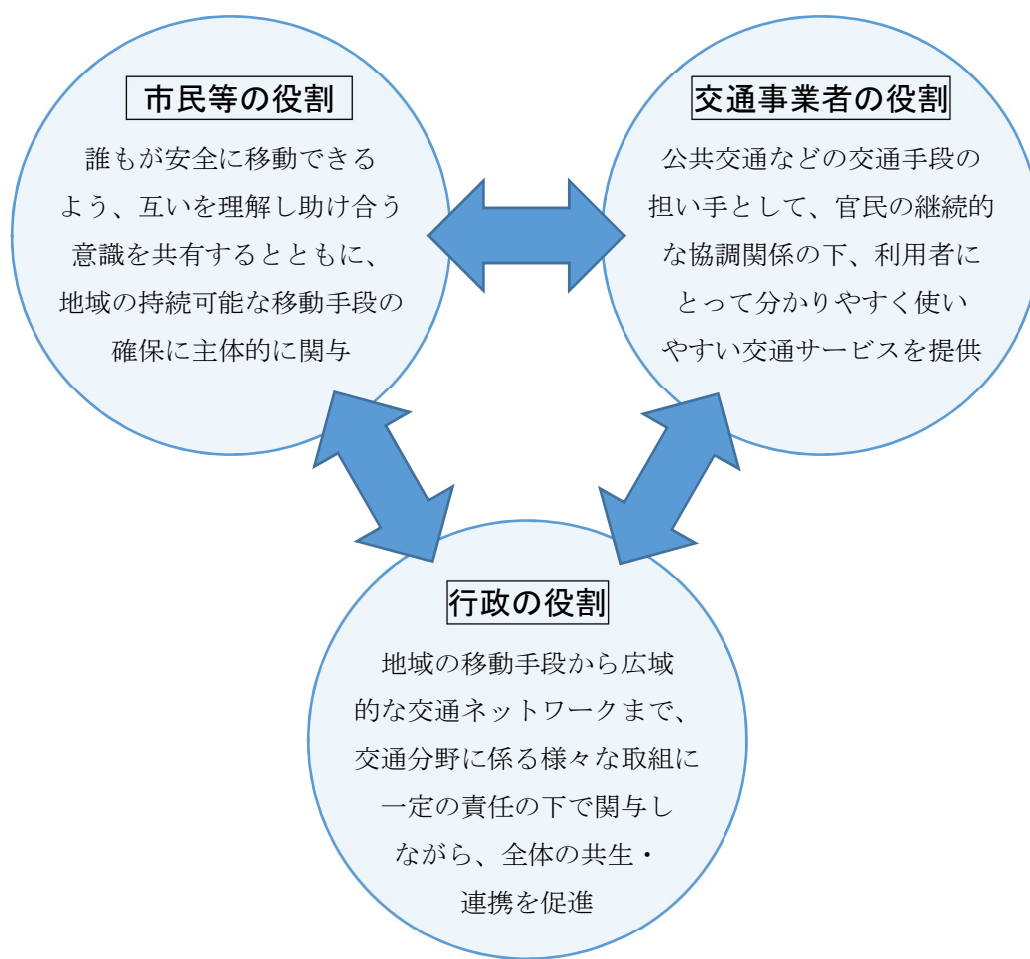
コアコンセプト・施策 の方向性		指標名	評価の視点	現況値	目標値
④ 物流・広域交流を支え災害に強い、強靱な交通ネットワークの構築	⑧ 経済活動を支えるとともに、広島広域都市圏のヒトやモノが循環する基盤となる交通ネットワークの構築	指標 14 「緊急輸送道路における未耐震化橋りょうの数」を減らす	災害時における交通機能への被害を最小限とするため未耐震化橋りょう数をどれだけ減ったかを評価	6 橋 (令和 2 年度)	0 橋 (令和 12 年度)
	⑨ 市民の安全・安心を支える災害に強い交通ネットワークの構築	指標 15 「無電柱化整備延長」を増やす	災害時における交通機能への被害を最小限とするため無電柱化の整備延長がどれだけ増えたかを評価	72.9 k m (令和 2 年度)	80.4 k m (令和 10 年度)

4 推進体制

行政や交通事業者などの関係者が担う役割と、「4 成果指標」において設定した評価指標・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。

(1) 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、交通ビジョンで掲げた交通政策の方向性に基づき、「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。



行政、交通事業者、市民等の役割

(2) 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、今後の社会情勢等の変化や本市の財政状況の見通し、評価指標の達成状況等を踏まえ、必要に応じて推進プログラムの追加・見直しを行います。

卷末資料 ・ 用語解説

1 持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進について

持続可能な開発目標は、平成 27 年 9 月の国連サミットにおいて、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済や社会、環境などの広範な課題に対して、先進国を含むすべての国々の取組目標を定めたものであり、本市においても、都市像である「国際平和文化都市」の具現化に向けて、SDGs の着実な達成を目指すこととしています。

本市の交通戦略は、交通政策を基本にまちづくりなどの他分野とも連携しながら、持続可能なまちづくりに取り組むものであり、SDGs 達成にも資するものです。

交通戦略においては、SDGs の理念に沿った施策を推進することとし、17 の目標のうち以下の 9 つの目標を施策の方向性に関連付けて、その着実な達成を目指します。

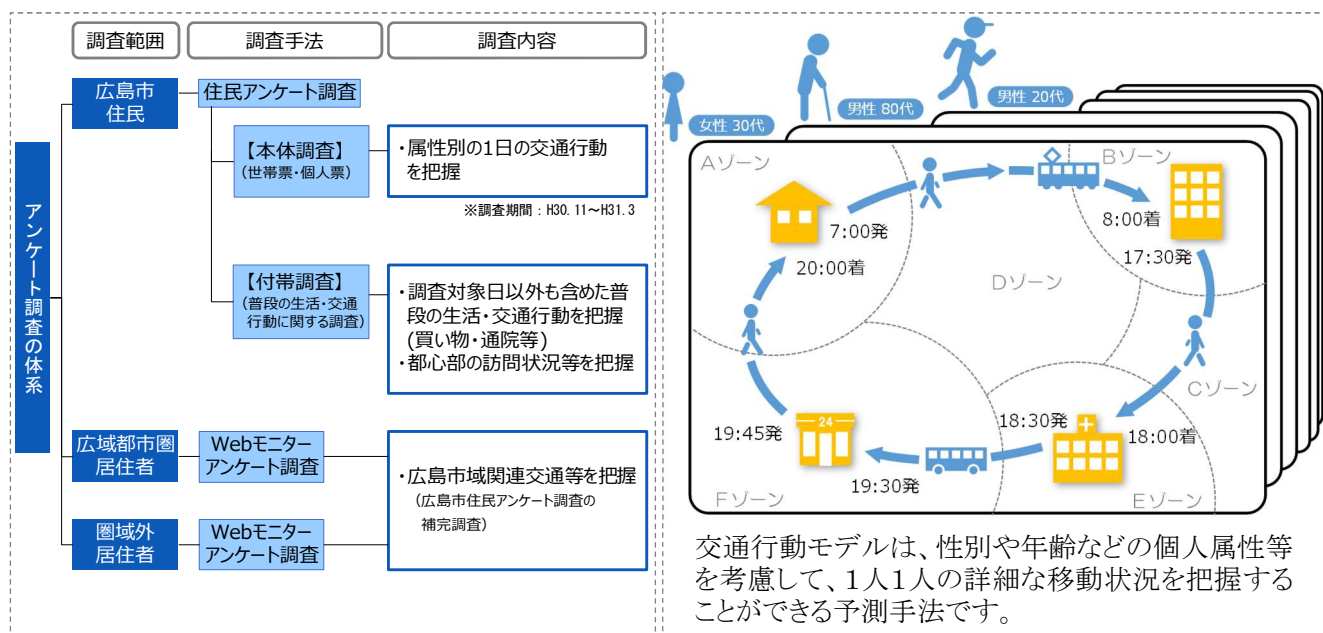
（関連する目標）

	3 全ての人に健康と福祉を あらゆる年齢の全ての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
	7 エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 全ての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。
	8 働きがいも経済成長も 包摂的かつ持続可能な経済成長及び全ての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する。
	9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
	11 住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
	13 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
	15 陸の豊かさも守ろう 陸域生態系を保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、並びに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
	16 平和と公正を全ての人に 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、全ての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。
	17 パートナリシップで目標を達成しよう 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

2 広島市交通実態調査の概要について

平成 30 年度に、広島市居住者の 1 日の動きを把握するアンケート調査を行いました。

この調査結果と、近年容易に取得することが可能になった交通ビッグデータ（携帯電話基地局データや交通系 IC カードデータ）を活用し、地域別の移動状況や公共交通の乗換状況などが把握可能な「交通行動モデル」を構築し、このモデルを用いて、広島市居住者の現況の交通実態や将来の交通状況の見通し（概ね 10 年後の令和 12 年の交通状況を予測）について分析等を行いました。



アンケート調査の概要

交通行動モデルの概要

用語解説

A I オンデマンド交通

A I（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。

D X

“デジタルトランスフォーメーション”の略。

企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること。

（「デジタルトランスフォーメーションを推進するためのガイドライン」平成 30 年 12 月経済産業省）

I C T

“Information and Communication Technology”の略。情報通信技術。

M a a S

“Mobility as a Service”の略。

出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

都市再生緊急整備地域

「都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域」として国が政令で定める地域。

心のバリアフリー

様々な特性や考え方を持つ全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。

（「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」2017 年 2 月ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定）

脱炭素社会

温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡（カーボンニュートラル）が達成された社会。

トリップ

人がある目的をもってある地点からある地点へ移動したときの単位。



※ 1 回の移動で複数の交通手段を使っても、全体を 1 トリップと数える。

