

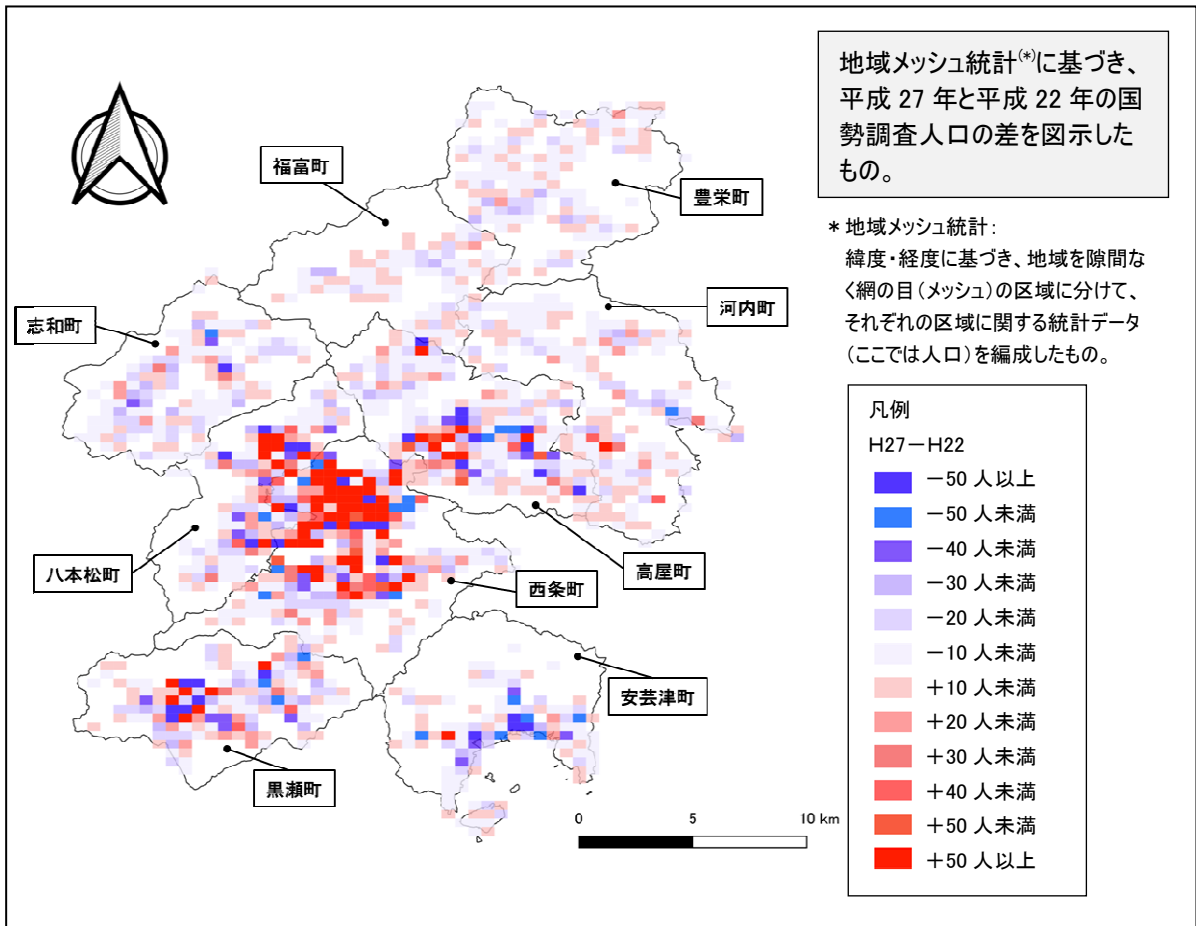
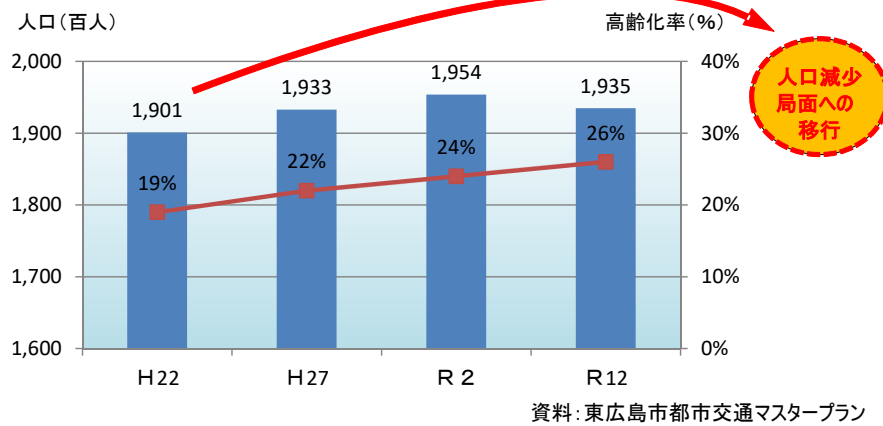
2. 東広島市における現況課題

2.1 人口減少と過疎化の進行

東広島市の将来人口は、令和2年から数年間をピークに減少に転じ、令和12年で約193,000人となる見込みです。少子高齢化は年々進展し、令和12年では65歳以上人口は25%を超えると推計されています。

西条町などの中心部の人口は増加傾向にありますが、郊外部は減少傾向にあります。こうした傾向は、将来においても同様であると想定されます。

こうした地域差のほか、市内に比較的多く生活している大学生や、留学生などの外国人についても配慮し、本市の人口特性を踏まえた交通施策を展開していく必要があります。



▲人口の増減(H27-H22)

資料:平成27年、22年国勢調査
(地域メッシュ統計)

2.2 道路交通の課題

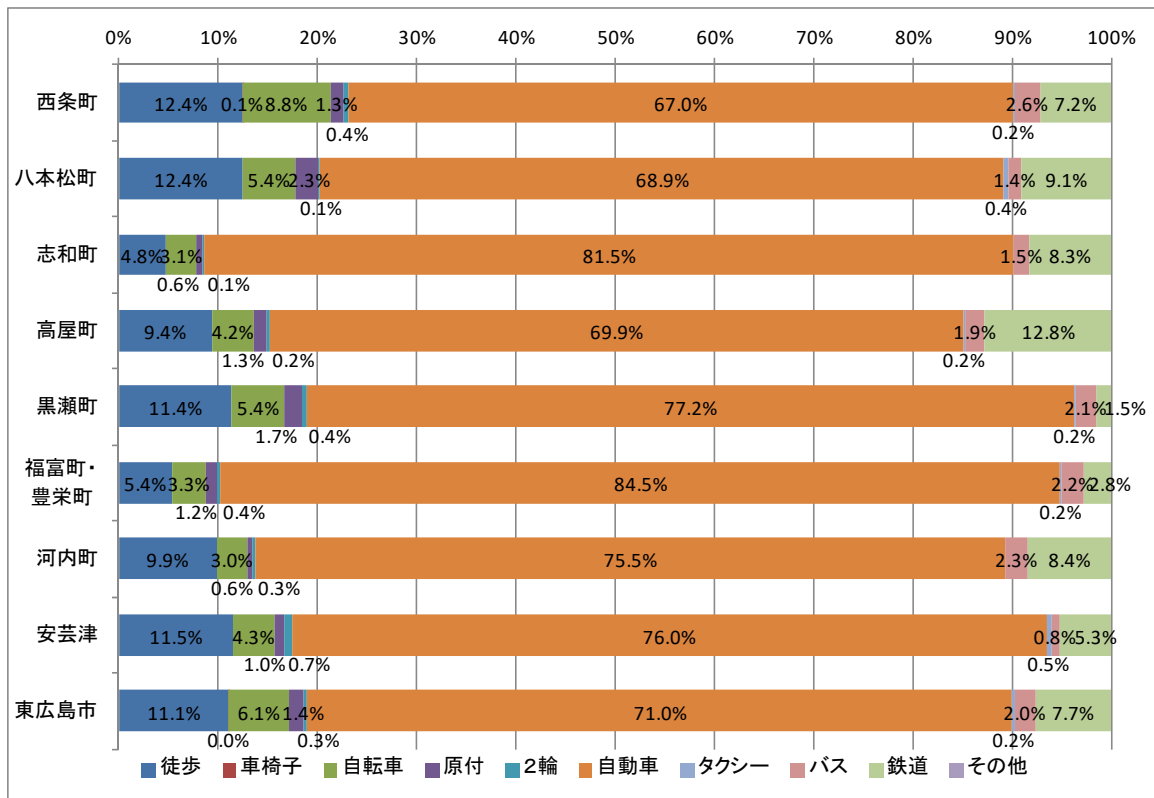
2.2.1 自動車交通への高い依存度

平成 23 年度都市交通現況調査の交通手段の分担状況（分担率）をみると、本市は自動車分担率が約 7 割と圧倒的に高く、自動車への依存が高い地域であるといえます。

この傾向は、いずれの地区においても同様ですが、特に郊外部で JR 駅を有しない福富・豊栄地域や志和地域、黒瀬地域では自動車の分担率が約 8 割と比較的高くなっています。

自動車への高い依存は、公共交通の利用者の減少を招き、公共交通のサービス水準の低下へとつながり、そして長い目で見た場合は住宅の郊外化が促進され、ますます自動車への依存を高めることとなります。また、交通事故のリスクや自動車利用の習慣化による歩く機会の喪失から不健康が招来されるといったデメリットも指摘されています。

こうした状況の中、公共交通の利便性の向上を目指す施策のみならず、交通手段の転換を促すモビリティ・マネジメントを実施し、自動車から公共交通へと市民の行動が自発的に変化するような施策が必要です。



資料:平成 23 年度 都市交通現況調査

▲地区別交通手段分担率(全目的)

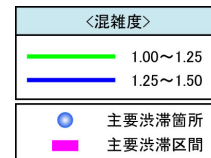
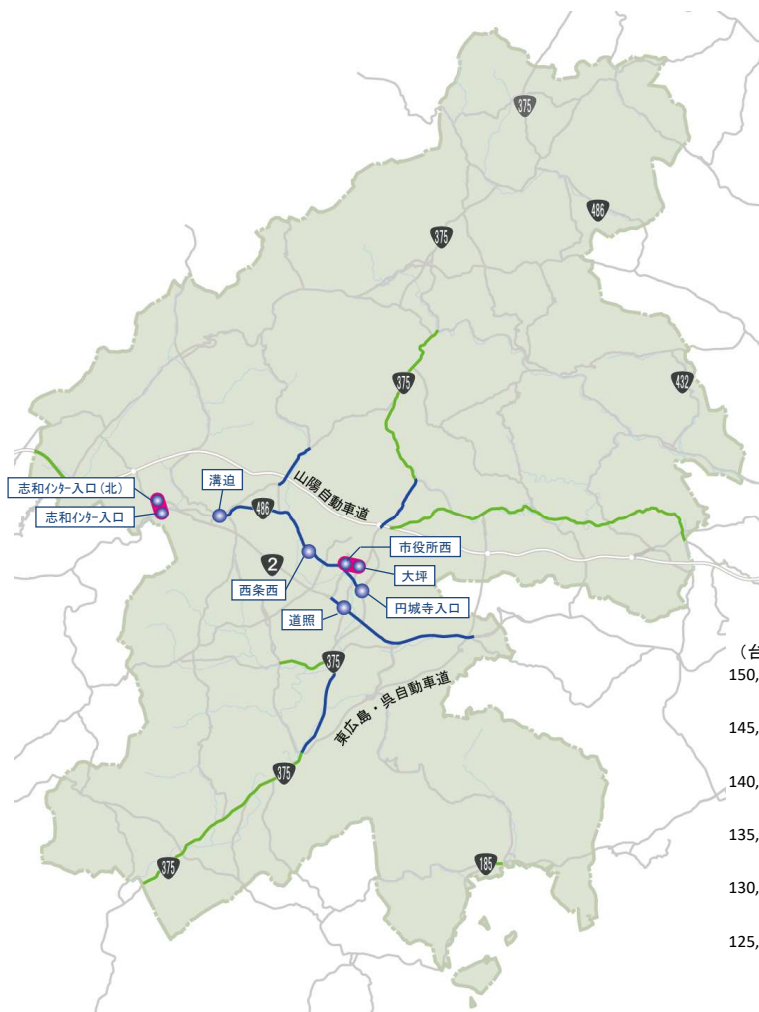
2. 東広島市における現況課題

2.2.2 道路混雑状況

東広島市の自動車保有台数は年々増加し、これに同調して自動車交通量も増加しています。市内中心部や国道2号、国道375号、主要地方道東広島本郷忠海線等で混雑が発生し、円滑な移動の妨げとなっています。

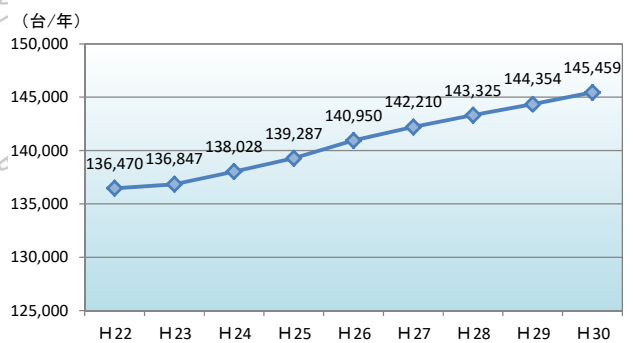
また、自動車保有台数・自動車交通量の増加や道路混雑が悪化することで、地球温暖化の要因の一つであるCO₂排出量が増加し、環境負荷が大きくなることが懸念されます。

このため、混雑緩和の対策となる新規道路整備や道路容量拡大といった各種道路施策が必要です。



※交通量(24h)が10,000以上で混雑度が1.0以上を表示
資料: H27 道路交通センサス、国土交通省中国地方整備局 HP より

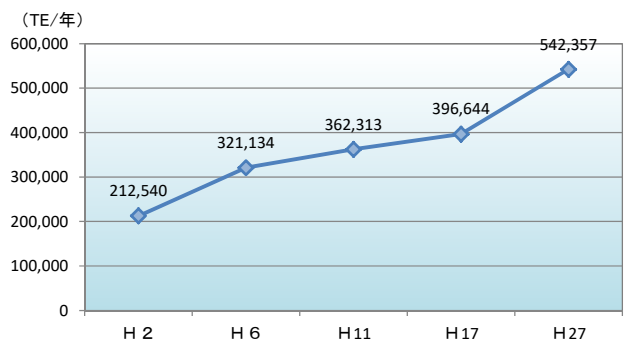
▲道路混雑度図



資料: 東広島市資料より

※H25までポーターレーラー含む

▲車種別自動車登録台数の推移



資料: 道路交通センサス

▲東広島市の自動車発生集中量の推移

2.3 公共交通の課題

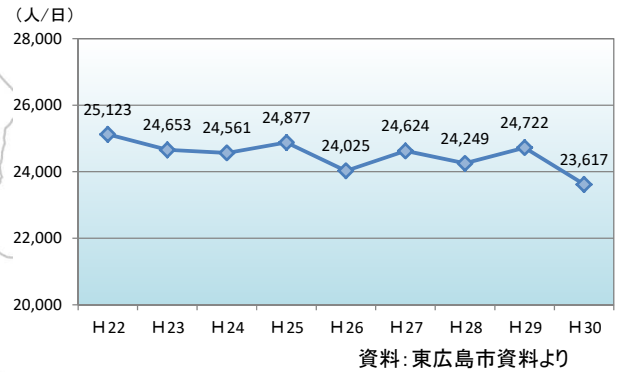
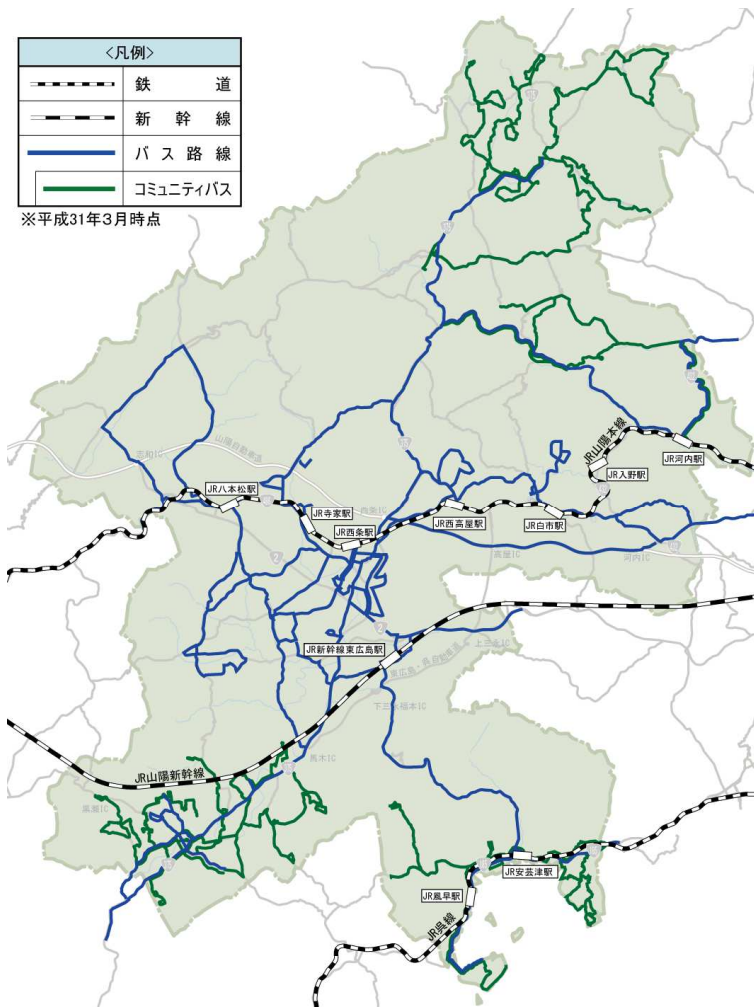
2.3.1 減少する公共交通利用者

鉄道利用は平成20年以降減少傾向となっており、路線バスも利用者数が減少傾向になっています。公共交通の利用者数がこのまま減少すれば公共交通サービスの現行水準を維持することが困難となります。

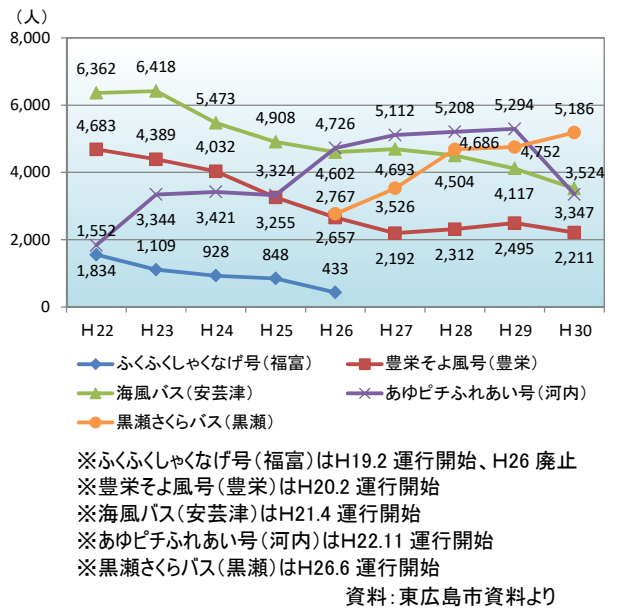
このため、鉄道及びバスの利便性の向上を図るとともに、モビリティ・マネジメントを実施し、地域ニーズを踏まえた潜在需要の掘り起こしや、利用者の減少が公共交通の維持存続を困難なものとするのを啓発していくことが必要です。

〈凡例〉	
	鉄道
	新幹線
	バス路線
	コミュニティバス

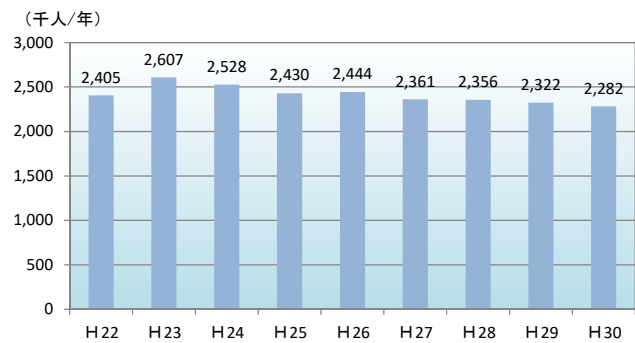
※平成31年3月時点



▲鉄道利用者数の推移



▲地域公共交通利用者数の推移



※平成23年度からは広島電鉄(株)分の利用者を含む

▲路線バス利用者数の推移

2. 東広島市における現況課題

【公共交通の運行状況】※平成31年時点

▼JR

運行事業者	区分		運行本数(平日)		合計
			上り(三原方面)	下り(広島方面)	
西日本旅客鉄道株式会社	在来線	山陽本線	67	73	140
		呉線	20	19	39
	新幹線		25	25	50

※山陽本線は西条駅、呉線は安芸津駅を対象に集計。

▼路線バス

運行事業者	路線数	路線名
芸陽バス株式会社	23路線	西条・広島線、八本松・吉川線、磯松線、篠・シャープ・八本松駅前線、豊栄・西条線、西高屋・白市線、高美が丘線、高美が丘・近畿大学～西条線、西条・広島大学線、八本松・広島大学線、東広島・広島大学線、西条・東広島線、志和循環線、吉川循環線、白市～広島空連絡バス、安芸津・西条線、西条・竹原線、高速バス竹原・広島線、豊栄・米山線、河内・甲山線、西河内線、西条市街地循環バス「のんバス」、西条エアポートリムジン
中国ジェイアールバス株式会社	22路線	西条駅⇄広大中央口⇄西条駅、西条駅⇄山中池、広大中央口⇄西条駅、西条駅⇄山中池(下見経由)、広大中央口⇄西条駅(下見経由)、八本松駅⇄広大中央口⇄八本松駅、八本松駅⇄広大北口、広大二神口⇄八本松駅、東広島駅⇄大学会館前、ががら口⇄東広島駅、西条駅⇄呉駅、西条駅⇄呉駅(国際大学・文化大学経由)、西条駅⇄広島国際大学、賀茂医療センター⇄呉駅・広駅、西条駅⇄東広島駅、西条駅⇄広島国際大学(庚経由)、広島国際大学⇄西条駅、西条駅⇄酒類総合研究所前⇄サイエンスパーク入口⇄西条駅、西条駅⇄東広島医療センター、広島⇄広島大学・広島国際大学、西条市街地循環バス「のんバス」、西条エアポートリムジン
広島電鉄株式会社	2路線	郷原黒瀬線、広島国際大学⇄熊野営業所・矢野駅前

▼コミュニティバス(地域公共交通)

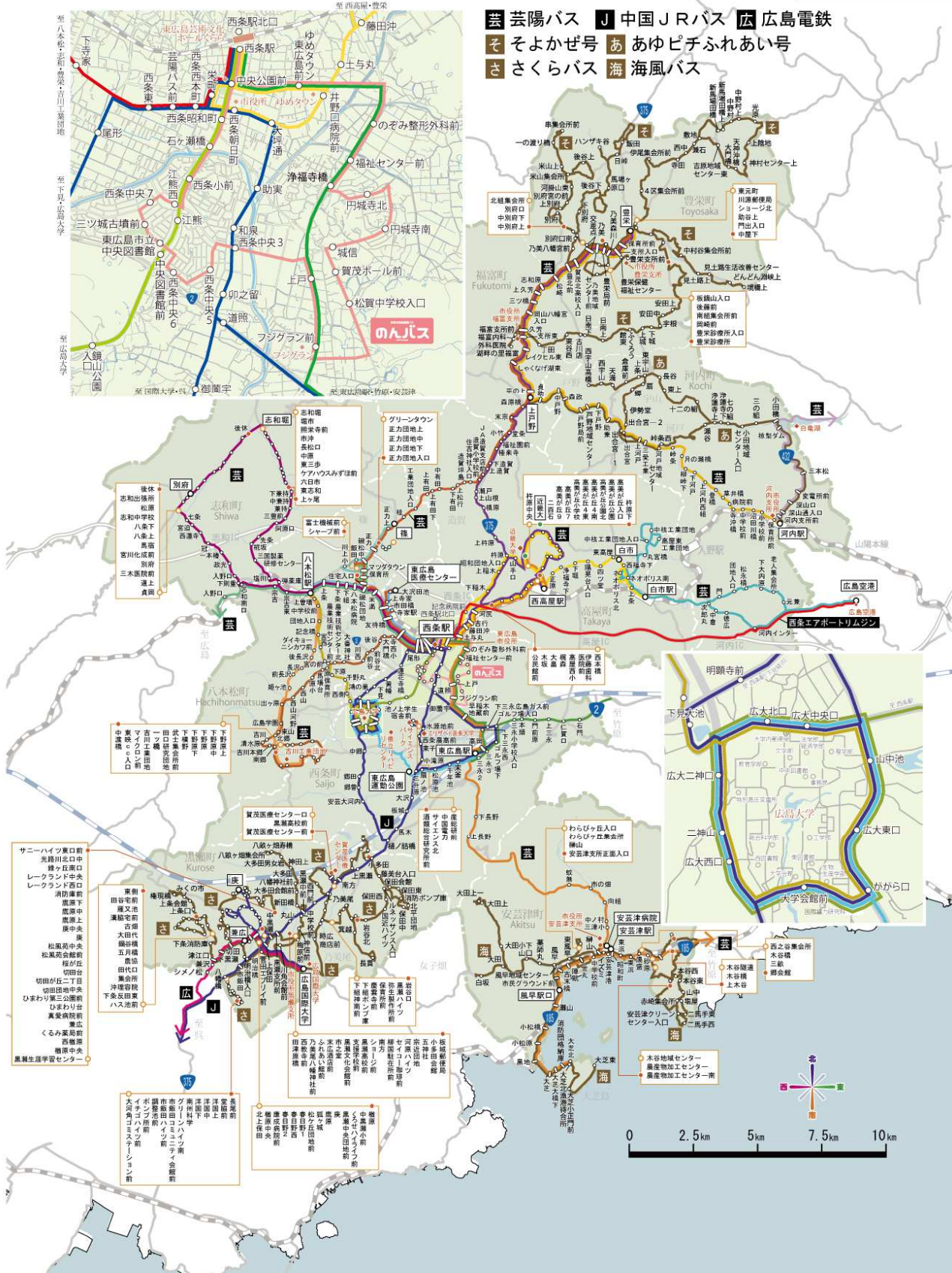
コミュニティバス	運行事業者	路線数	路線名
豊栄そよかぜ号	有限会社豊栄交通	3路線	吉原・安宿線、能良・乃美陰地線、清武西・飯田線
あゆピチふれあい号	有限会社豊栄交通	1路線	河内駅～上戸野線
海風バス	芸陽バス株式会社	3路線	木谷線、風早・大田線、小松原・大芝線
黒瀬さくらバス	中国ジェイアールバス株式会社	6路線	渋・長貫～ショージ～黒瀬支所線、渋・長貫～黒瀬支所線、八畝ヶ畑～黒瀬支所線、洋国団地～黒瀬支所線、檜原～黒瀬支所線、上条～黒瀬支所

▼航路

航路	運行事業者	航路数	航路名
安芸津フェリー	安芸津フェリー株式会社	1航路	安芸津～大崎上島(大西)

2. 東広島市における現況課題

平成31年3月現在

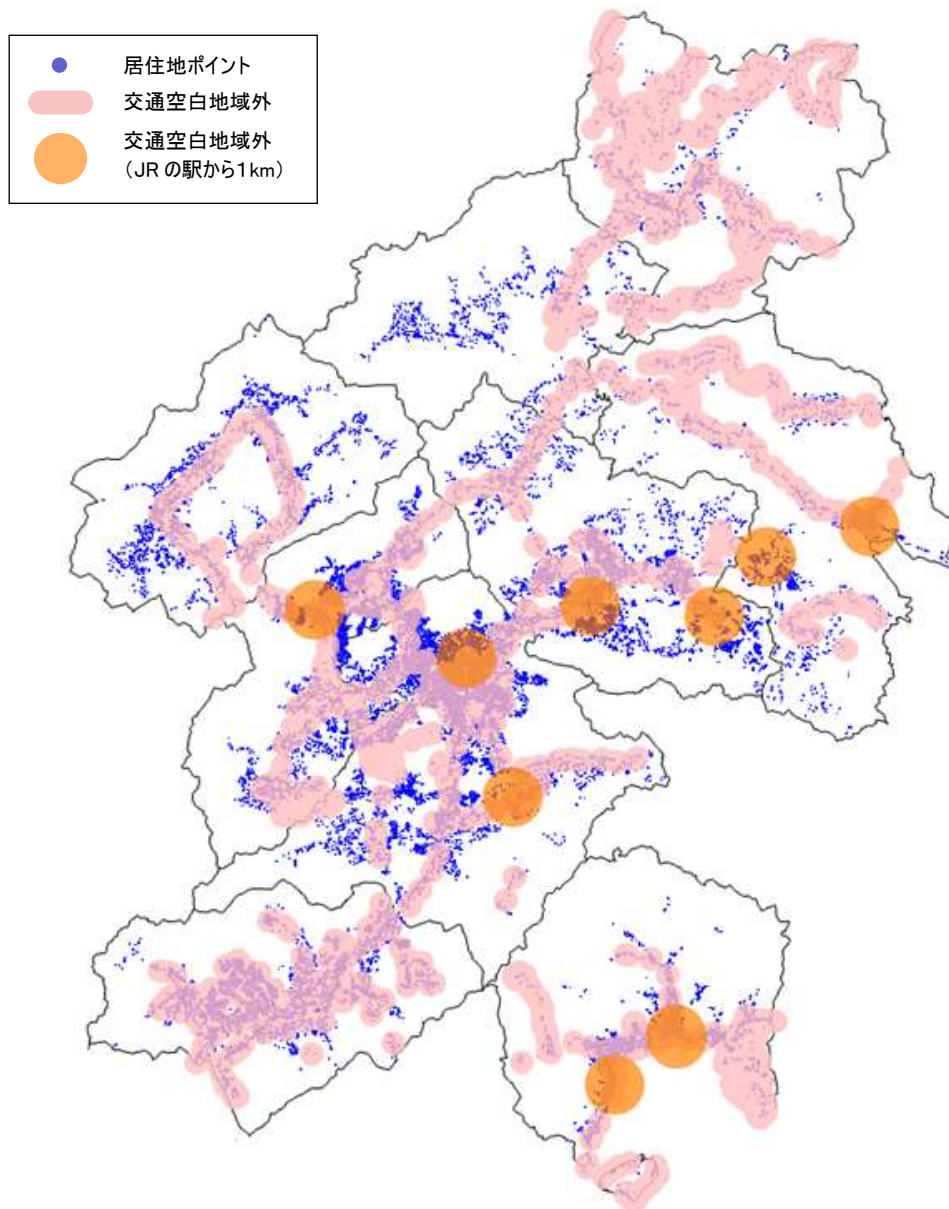


▲公共交通の運行状況

2.3.2 交通空白地域の現状

交通空白地域外に居住している人口（以下、「交通空白地域外人口」という）の割合は、八本松町、志和町、高屋町、河内町、福富町で全市平均を下回っています。鉄道駅や路線バスが集中する西条地区では交通空白地域外人口が全市平均を上回っているほか、地域公共交通が運行している豊栄町、黒瀬町、安芸津町においても全市平均を上回っています。（河内町は、地域公共交通が運行していますが、フリー乗降区間が設定されておらず、カバー範囲が狭いため平均を下回る結果となっています。）

行政負担による公共交通の運行には限界があるため、福祉施策との連携やタクシー等の民間事業の活用を含めた多様な方策による交通網の構築が必要となります。



▲交通空白地域

▼交通空白地域外人口（JR駅から1kmを交通空白地域外とした場合）

区分	西条町	八本松町	志和町	高屋町	黒瀬町	福富町	豊栄町	河内町	安芸津町	総計
交通空白地域外人口	69,058	20,697	3,615	22,902	21,633	872	2,981	4,395	9,015	155,168
人口（H31.3.31住基）	78,606	29,147	6,612	30,023	22,419	2,377	3,224	5,759	9,507	187,674
交通空白地域外人口の割合	87.9%	71.0%	54.7%	76.3%	96.5%	36.7%	92.5%	76.3%	94.8%	82.7%

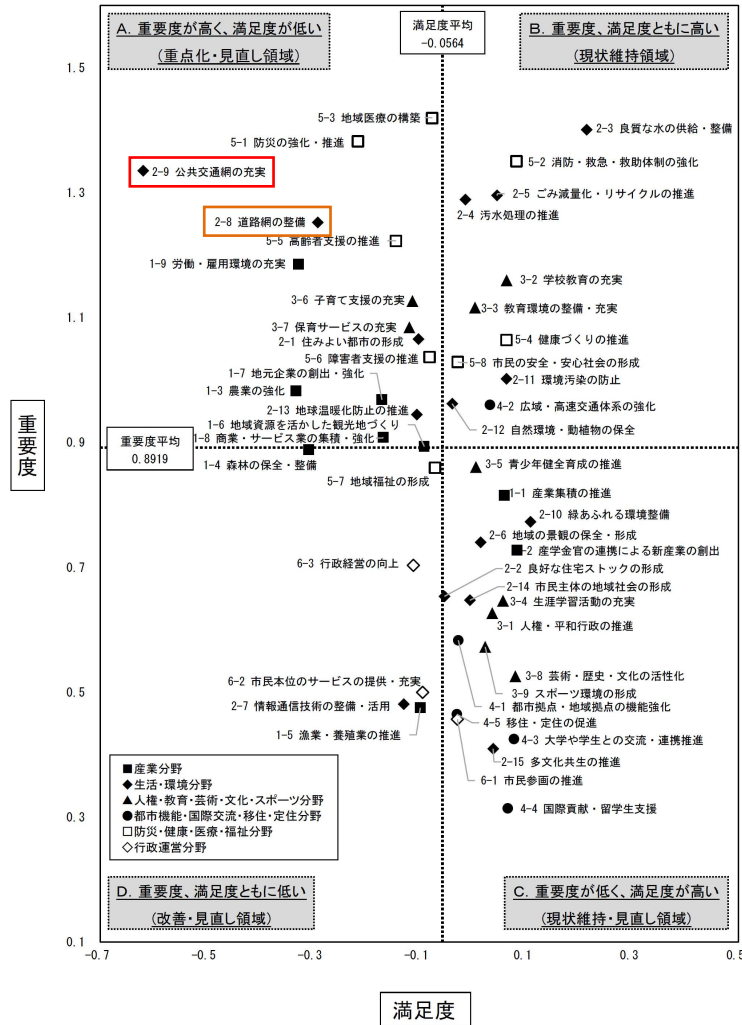
※交通空白地域：駅・バス停などの公共交通利用施設から400m（駅からは1km）を超える地域。

（地域公共交通のフリー乗降区間は、そのルートから400mを超える地域）

2.3.3 公共交通に対する市民の意識

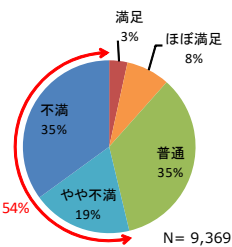
令和元年度東広島市市民満足度調査の施策に対する満足度と重要度の相関図において「公共交通網の充実」は、重要度は高いが、満足度は低いという結果となっており、施策の重点化や抜本的な見直し等も含め、満足度を高める必要があります。

また、平成 23 年度都市交通現況調査によると、公共交通の運行系統について、バスでは 54%、鉄道では 20%の方が不満と感じており、特にバスに関する不満が顕著となっています。

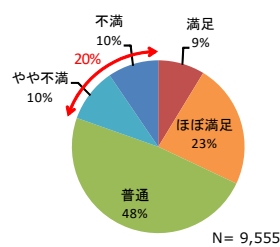


▲施策に対する満足度と重要度の相関図

■バス



■鉄道



資料: 平成 23 年度 都市交通現況調査

▲公共交通のサービスに関する意識調査結果(運行系統の項目)

2. 東広島市における現況課題

2.3.4 行政負担の拡大

東広島市の路線バスに対する補助金や地域公共交通の運行経費など、行政負担は増加傾向となっています。

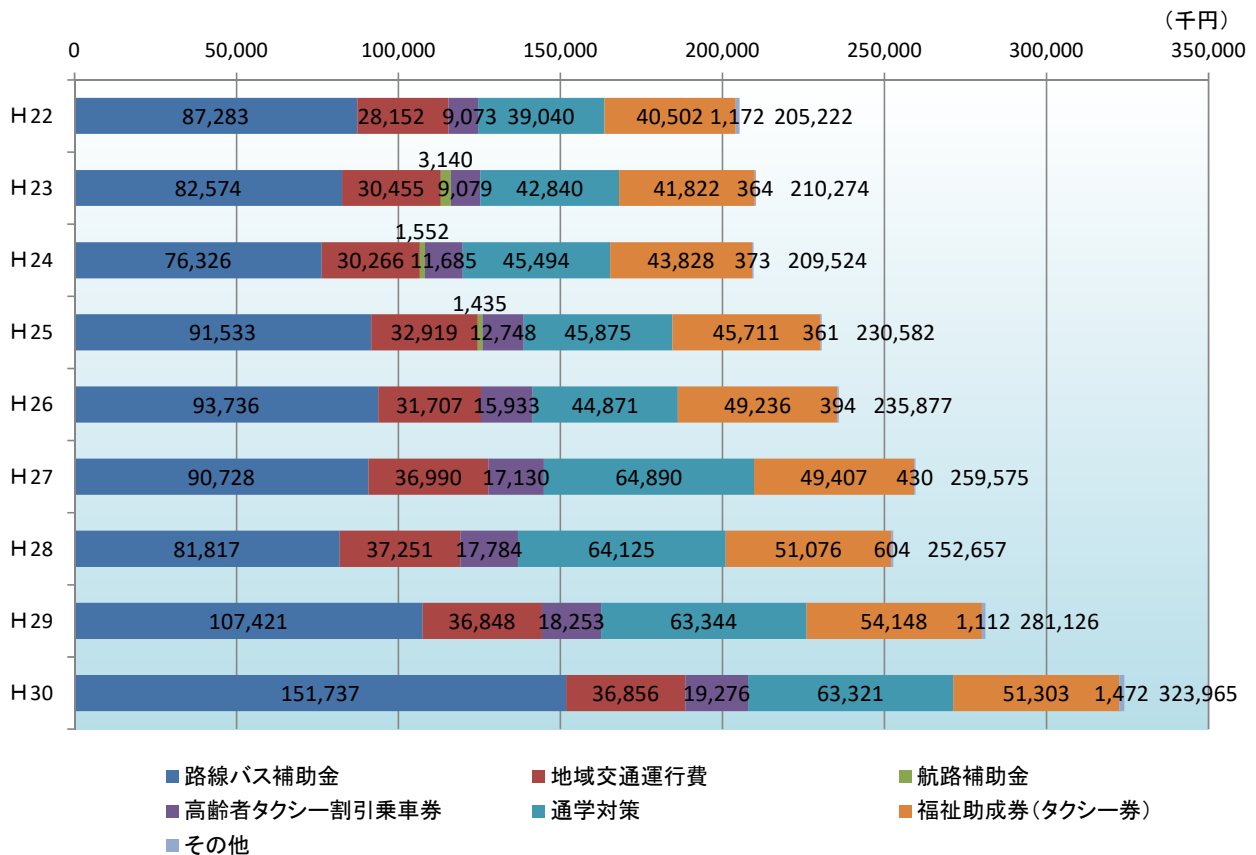
特に、周辺部の人口減少による公共交通利用者の減少は避けがたい状況にあるため、行政負担の適正化に向けた運行形態の見直しを行い、あわせて公共交通の利便性を高め利用促進に向けた取り組みが必要となります。

▼移動に関する費用負担の推移

(千円)

区分	路線バス補助金	地域交通運行費	航路補助金	高齢者タクシー割引乗車券	通学対策	福祉助成券(タクシー券)	その他	合計
H22	87,283	28,152	-	9,073	39,040	40,502	1,172	205,222
H23	82,574	30,455	3,140	9,079	42,840	41,822	364	210,274
H24	76,326	30,266	1,552	11,685	45,494	43,828	373	209,524
H25	91,533	32,919	1,435	12,748	45,875	45,711	361	230,582
H26	93,736	31,707	-	15,933	44,871	49,236	394	235,877
H27	90,728	36,990	-	17,130	64,890	49,407	430	259,575
H28	81,817	37,251	-	17,784	64,125	51,076	604	252,657
H29	107,421	36,848	-	18,253	63,344	54,148	1,112	281,126
H30	151,737	36,856	-	19,276	63,321	51,303	1,472	323,965

※航路補助金H23年度より開始。H26～H30は黒字のため負担なし。



資料: 東広島市資料より

▲移動に関する費用負担の推移

2.4 都市機能に対する課題

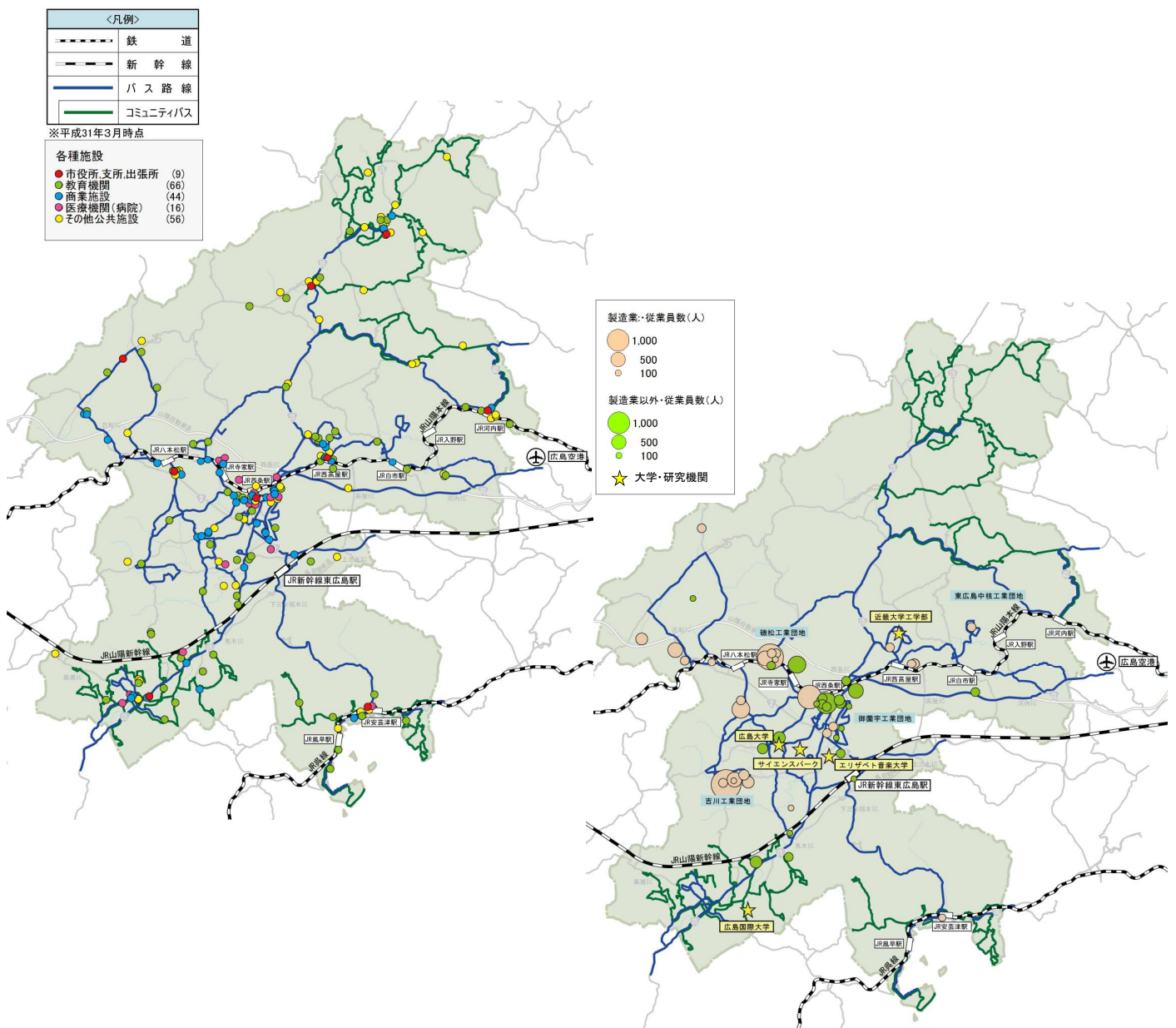
2.4.1 各施設の立地状況

官公庁をはじめ、教育機関、商業施設、医療機関といった各種施設の立地は広範囲に点在しています。

人口の集中する西条町では各種施設がある程度集積する一方で、施設を利用するために移動を伴う地域もあります。

また、本市に位置する大学、工業団地の多くは、JR 西条駅、JR 八本松駅まで路線バスで接続されており、通勤、通学、訪問者等の移動で利用されていますが、一部の工業団地では公共交通が整備されていないところも存在します。

こうした状況から、通勤、通学、訪問者等の移動ニーズを的確に把握し、各種施設を効率的に結ぶ交通網を構築するため、公共交通を再編していく必要があります。



資料:「東広島市の公共交通施策について(平成 23 年3月)」をもとに図版編集

▲各施設の立地状況

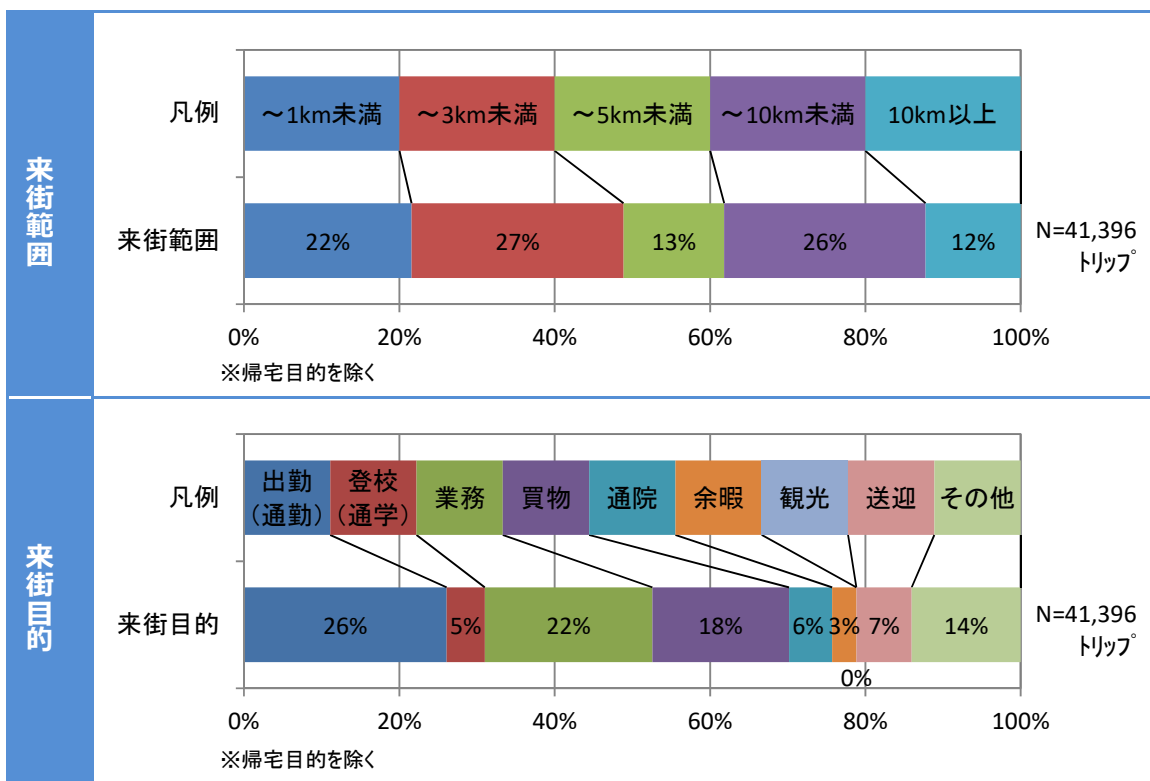
2. 東広島市における現況課題

2.4.2 中心市街地の利用実態及び必要なサービス

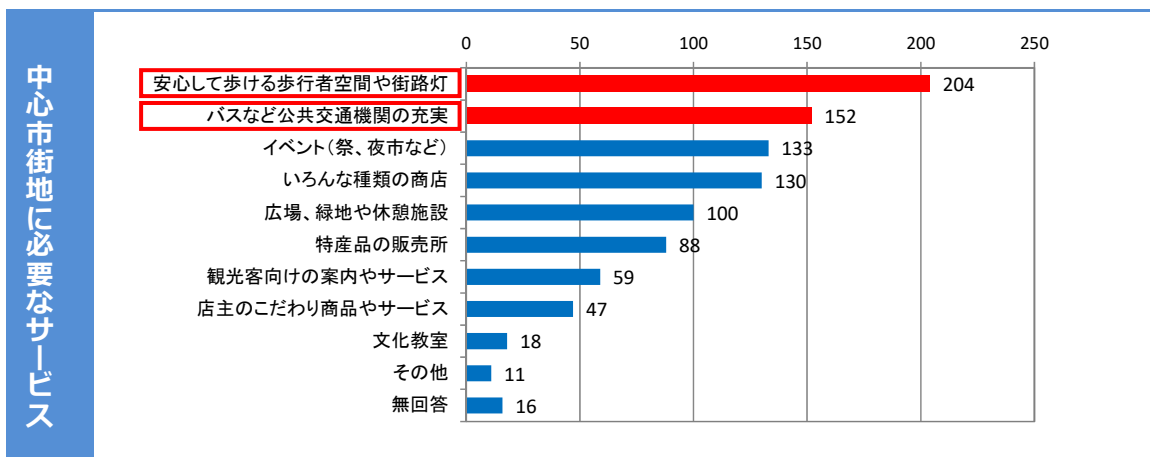
東広島市中心市街地活性化基本計画では、中心市街地の来街範囲（基本商圈）は、3 km 圏内で約 6 割を占め、比較的近隣からの利用が多くみられます。また、平成 23 年度都市交通現況調査結果においても 3 km 圏内で 5 割となっており、同様な傾向となっています。来街目的をみると、「通勤通学」が最も多く、次いで「業務」、「買い物」となっており、日常的な行動目的が主となっていることが伺えます。

また、中心市街地に必要なサービスとしては、「安心して歩ける歩行空間や街路灯」、次いで「バスなど公共交通機関の充実」となっています。

これらのことから、中心市街地の来街者を増やしにぎわいを創出するために、歩行環境の向上や回遊性を高める交通網を構築する必要があります。



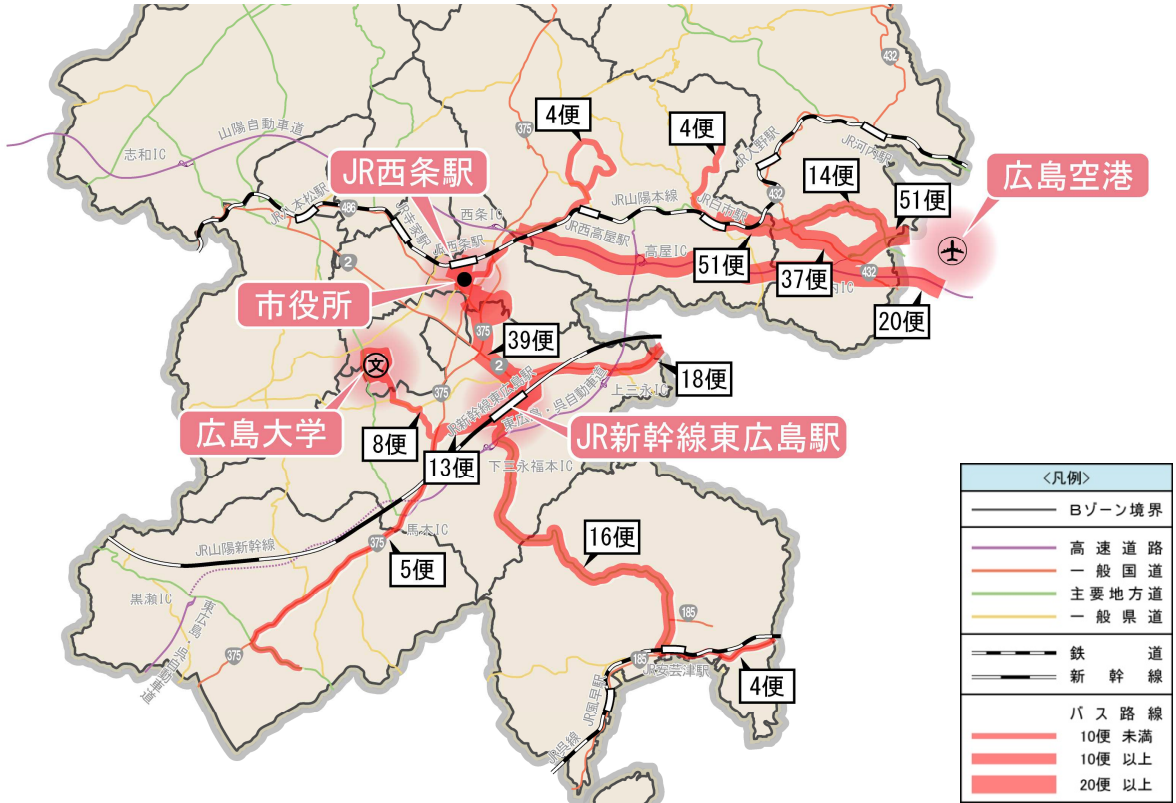
資料：平成 23 年度都市交通現況調査



資料：東広島市中心市街地活性化基本計画/東広島市/平成 25 年

2.4.3 広域移動環境

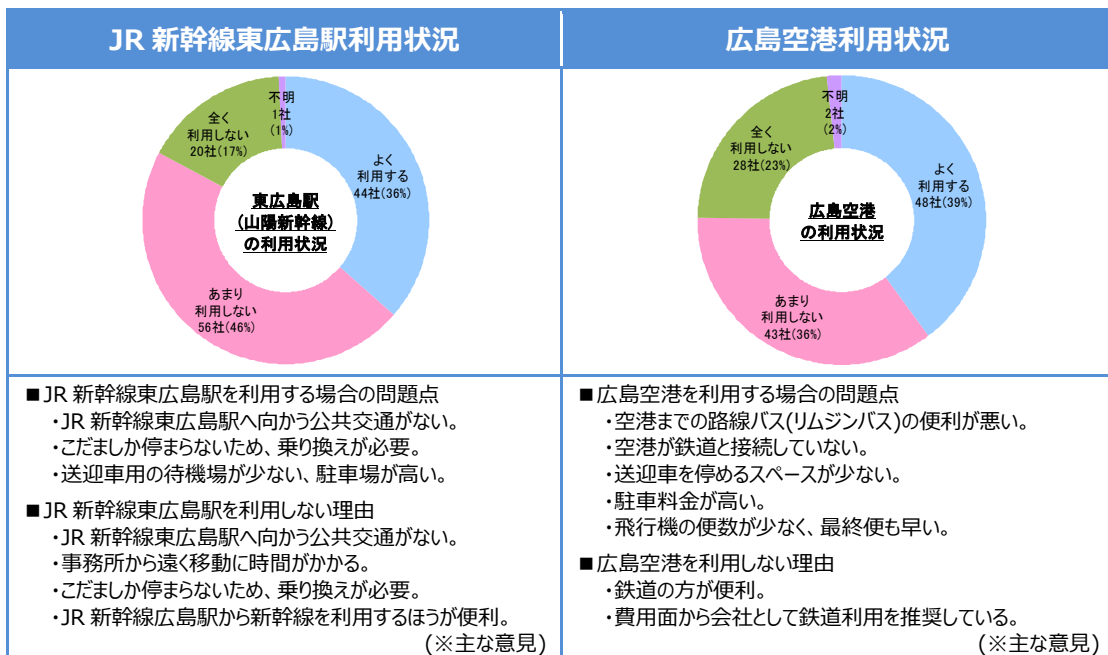
広域交通拠点（都市の玄関口；広島空港、JR 新幹線東広島駅）へ接続しているバス路線は下図のとおりで、経路地は限定的となっています。現況では東広島市中心部（市役所）や広島大学等から JR 西条駅を経由し広島空港へ、JR 西条駅から広島大学を経由し JR 新幹線東広島駅へ連絡する公共交通網が整備されておらず、東広島市内の企業からは、広域交通拠点へのアクセス性に対する問題点が指摘されるなど、広域交通拠点へのアクセス性の向上が課題となっています。



※乗換なしで到達可能な経路を表示

▲広域交通拠点（広島空港、JR 新幹線東広島駅）からのアクセス性（H31.3 時点）

▼企業ニーズ



資料：平成 23 年度 都市交通現況調査