

多様な地域に対応した交通のあり方を考える

～現場の実情・事例から学ぶ 広島市編～

〔ご報告〕

ITS Japanでは『第3期中期計画（2016～2020年度）』*の『多様な地域の実情に合ったITSの社会実装』の具体化に向けて、自治体や地域ごとのITS推進団体等との連携強化を図りつつ、『現場を知る』ことを当面の活動の重点に据え、地域の実情を踏まえた交通課題への取り組み状況について、現地視察やヒアリングを中心とした調査を進めています。

(※ITS Japan第3期中期計画 http://www.its-jp.org/katsudou2014/tabid_210/)

今回は広島市を訪問し、通勤通学など日常使われている公共交通機関や身近で利用されているITS、まちづくりとの関係をイメージしながら現地視察を行いました。また地域に密着して活動を続けられている大学教授や市の関係者の方々と意見交換を行いました。

■広島市の概況

広島市は、太田川とその支流からなる三角州「デルタ市街地」と、それを取り囲む「デルタ周辺部」、さらに外側にある「中山間地・島しょ部」三つのエリアを設定し、その特色などを活かした「まち」づくりに取り組まれています。「デルタ周辺部」の丘陵地帯にニュータウン群（西風新都）があり、「デルタ市街地」との間では通勤・通学をはじめ、人々の移動が活発です。



出典：平成 27 年版広島市勢要覧



出典：「世界に誇れる『まち』広島」創生総合戦略（平成 28 年 3 月）

■広島市の都市計画マスタープラン

広島市都市計画マスタープラン（H25/8）では、市街地の無秩序な拡散を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に居住機能、生活サービス機能などを集積する「集約型都市構造」への転換をめざしています。また、都心部を含め既に一定の都市機能が集約する地区を拠点として居住等を誘導し、拠点間は公共交通機関で接続する計画となっています。



■公共交通機関と利用者への情報提供の状況

前述の3つの地区間および区内には路面電車、路線バス、新交通システムなど多様な交通機関が充実しています。それぞれICTを活用した以下のような取り組みにより、利用者がわかりやすく使いやすい公共交通に向けて、継続的な向上が図られていることが分かりました。

- ・次のバス到着までの待ち時間が、バス事業者の枠を超えてバス停やホームページなどで案内表示されています。



市街地に集中する路線バス



待ち時間のパネル表示



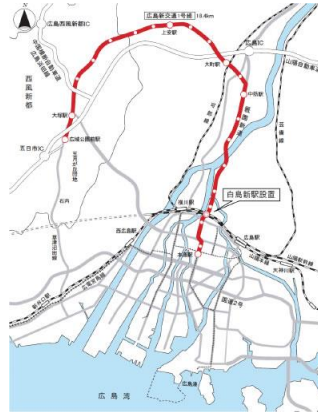
バスの待ち時間がわかるホームページ「BUSit-バスイット」の案内と、スマートフォン表示



- ・新交通システム「アストラムライン」が、郊外～市街地間の大量旅客輸送を担っています。



アストラムライン（西風新都付近）



路線図（広島市 HP より）



（車窓）



（住宅地内）

西風新都の風景

- ・路面電車では近年、低床式車両の導入が進むとともに、電車接近表示には低床式車両かどうか分かる案内があり、車椅子やベビーカーの利用者等への利便が図られています。



従来の非低床車両



低床式車両



低床式車両の接近表示（青色）

このほか広島市では近年、衝突事故防止を目的とした「路面電車と自動車の通信実験」や、西風新都における交通のスマート化を目指した「超小型自動車利用の実証実験」が行われるなど、市街地、郊外ともに交通環境の充実や高度化が図られています。