

# 広島市・廿日市市地域公共交通利用円滑化連携計画

平成 21 年(2009 年) 2 月  
広島市・廿日市市

## 目 次

---

序章	背景と目的	1
第1章	交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化	2
1	地球環境問題の深刻化	2
2	高齢化の急速な進展	4
3	成熟社会への移行（市民ニーズの多様化）	6
第2章	広島市・廿日市市の公共交通の現状と課題	7
1	広島市の交通の現況と課題	7
2	廿日市市の交通の現況と課題	11
第3章	広島市・廿日市市地域公共交通利用円滑化連携計画	15
1	基本的な方針	15
2	区域	15
3	目標	17
4	目標を達成するために行う事業及びその実施主体	18
5	計画期間	27

## 序章 背景と目的

---

平成 19 年(2007 年)10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、地域の鉄道やバスなどの公共交通が、近年、路線廃止が相次ぐなど厳しい状況にあることを踏まえ、地域公共交通の活性化・再生に向けて、主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援することを目的とした法律です。

この法律では、市町村が中心となって交通事業者等関係者で構成する協議会での協議を経て、地域関係者との連携によって地域公共交通の活性化、再生のための計画を策定、実施する仕組みを構築するとともに、その計画策定、実施の取り組みを国が総合的に支援するための措置が規定されています。

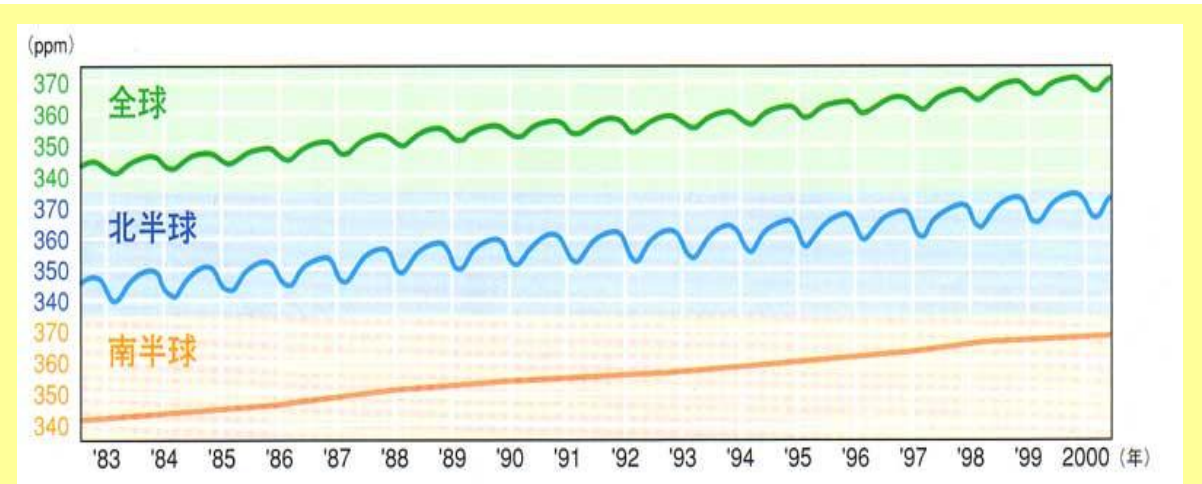
現在、広島市・廿日市市においては、渋滞緩和、CO<sub>2</sub> の削減、広域連携等を推進する観点から、両市を中心とした中枢都市圏においてシームレスな公共交通ネットワークの構築・公共交通機関の利便性向上を図ることとしています。このため、これまで行政や交通事業者等において公共交通機関に関する様々な利用円滑化・利用促進に関する取り組みを行ってきましたが、これらの取り組みについて、円滑かつ確実な実施を確保するため、広島市・廿日市市地域公共交通利用円滑化協議会での協議を経て、地域公共交通総合連携計画を策定し、計画的かつ効率的・効果的な実行に取り組むこととしました。

# 第1章 交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化

## 1 地球環境問題の深刻化

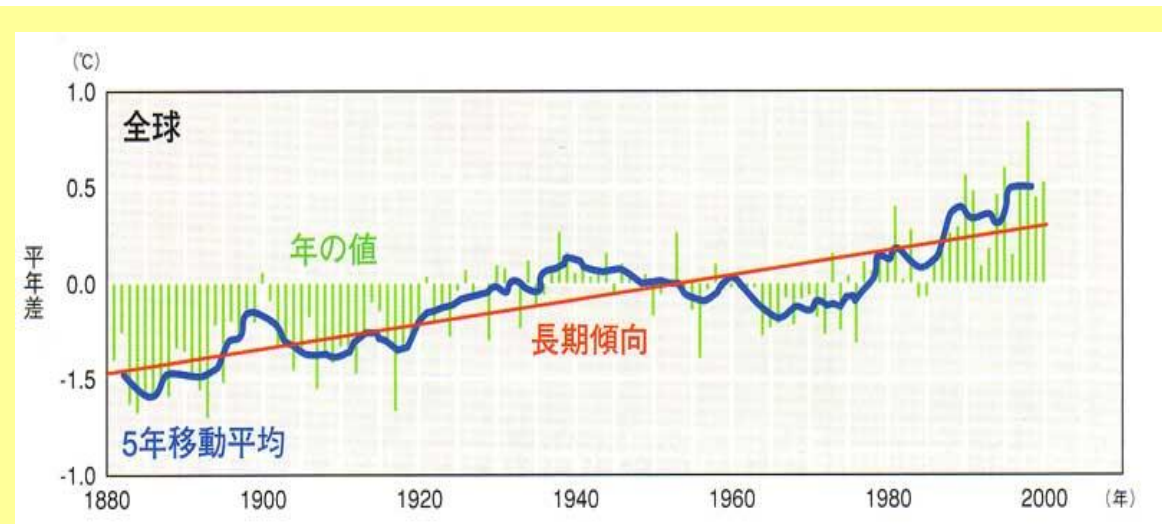
温室効果ガスである二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の大気中の濃度が年々高くなっており、これにより地球の平均気温が上昇する地球温暖化などの地球的規模の環境問題が深刻化しています。

図表1-1 : CO<sub>2</sub>濃度



注：全球平均濃度(上)、北半球平均濃度(中)、南半球平均濃度(下)の経年変化

図表1-2 : 世界の年平均地上気温



注1：棒グラフは各年の値。折れ線は各年の値の5年移動平均を、直線は長期傾向を示す。

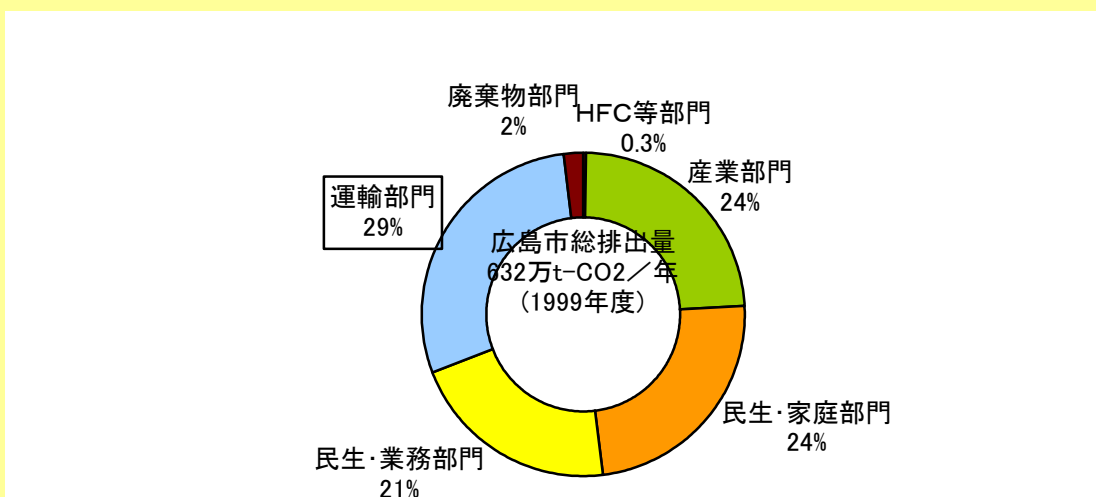
2：元データは「気象変動監視レポート2000」

出典：国土審議会基本政策部会中間報告〔平成13年(2001年)11月29日〕

平成9年(1997年)の京都議定書の採択により、温室効果ガスの削減目標を定め、世界的に地球温暖化問題への取組が行われています。

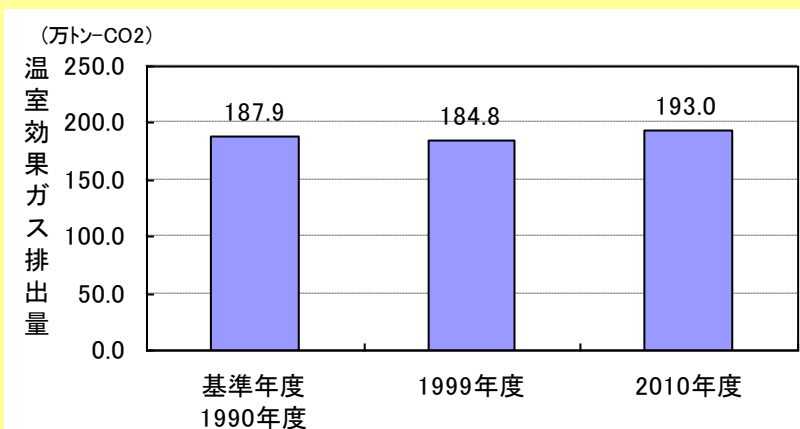
広島市におけるCO<sub>2</sub>排出量のうち約30%が運輸部門からの排出で、中でもマイカーを含む自動車は、その保有台数の増加に伴い排出量が突出しており、増加の抑制が不可欠となっています。

図表1-3：広島市域内から排出される温室効果ガスの部門別排出量比率



出典：広島市地球温暖化対策地域推進計画〔平成15年(2003年)5月〕

図表1-4：運輸部門の温室効果ガス排出量予測



(単位:万トン-CO<sub>2</sub>)

区 分		基準年度 1990年度	1999年度	2010年度
運輸部門	自動車	152.0	166.7	174.7
	鉄道	4.2	4.4	3.9
	船舶	13.2	12.6	12.6
	航空機	18.4	1.2	1.8
	合計	187.9	184.8	193.0
	対基準年度比	100%	98.4%	102.7%

注：区分ごとの排出量と合計欄の数値は四捨五入の関係で一部一致しない。

出典：広島市地球温暖化対策地域推進計画〔平成15年(2003年)5月〕

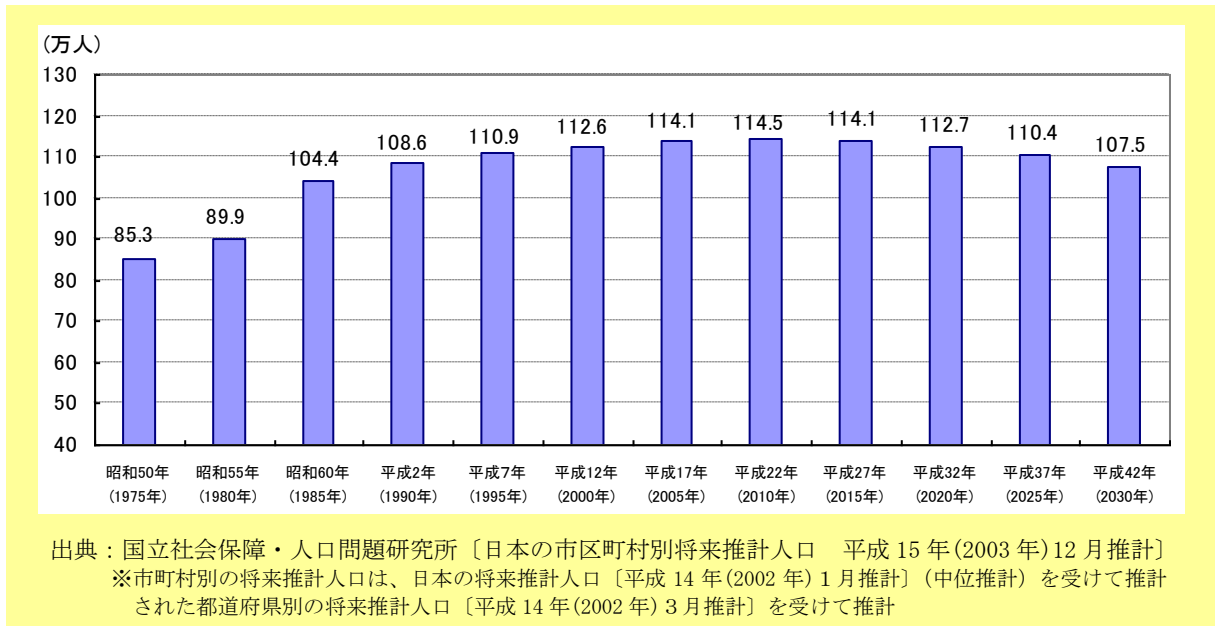
また、運輸部門の基幹エネルギー源である石油などの化石燃料は、それ自体の枯渇が懸念されており、限りある資源を大事に使っていくという視点に立ち、効率的なエネルギー利用に努めることが求められています。

## 2 高齢化の急速な進展

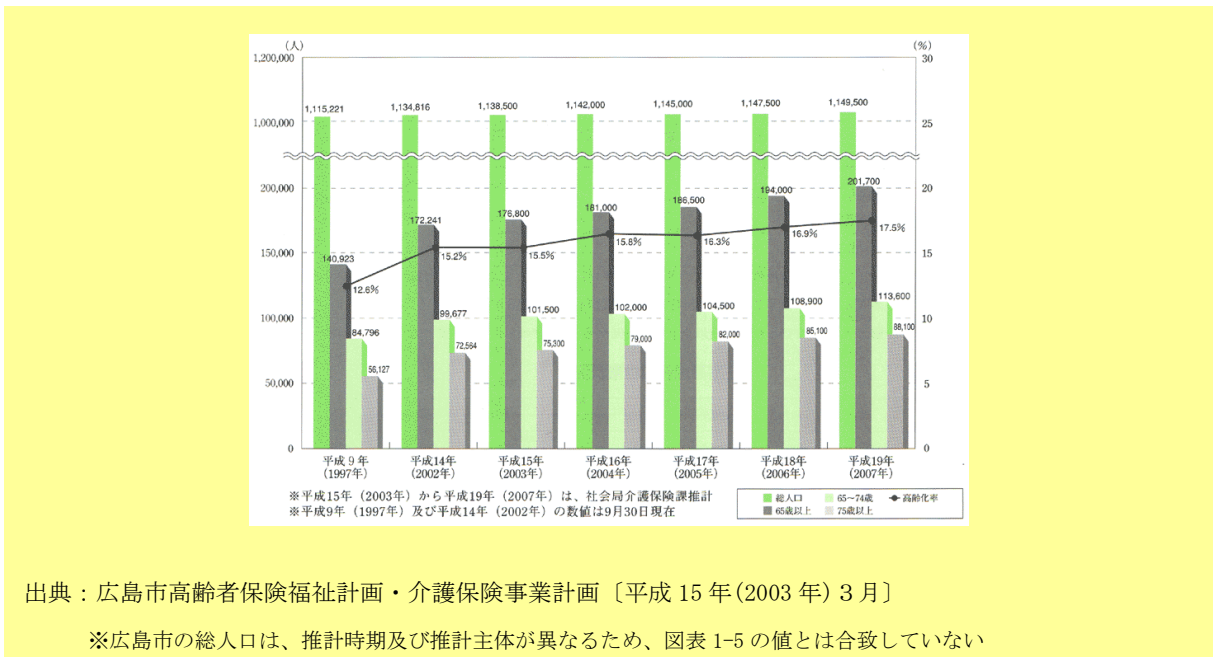
### (1) 広島市の人口動向

国立社会保障・人口問題研究所により平成15年(2003年)12月に公表された市区町村別の将来推計人口では、広島市は平成22年(2010年)をピークに人口が減少局面に入り、その後も人口が減少していくと予測されており、今後、急速に高齢化が進展し、本格的な高齢社会が到来します。

図表1-5：広島市の将来人口の推移



図表1-6：広島市の高齢者人口の推移



出典：広島市高齢者保険福祉計画・介護保険事業計画〔平成15年(2003年)3月〕

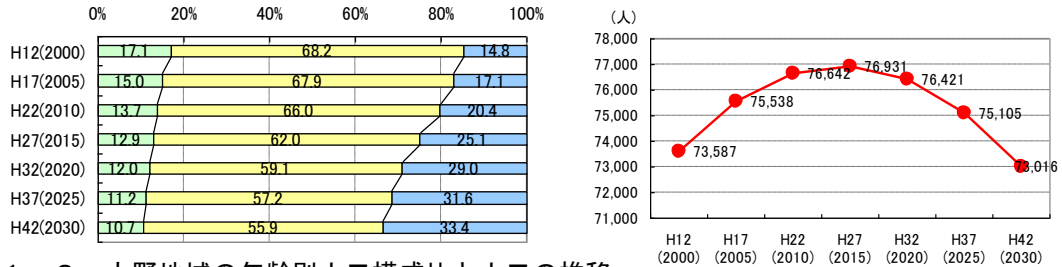
※広島市の総人口は、推計時期及び推計主体が異なるため、図表1-5の値とは合致していない

## (2) 廿日市市の人口動向

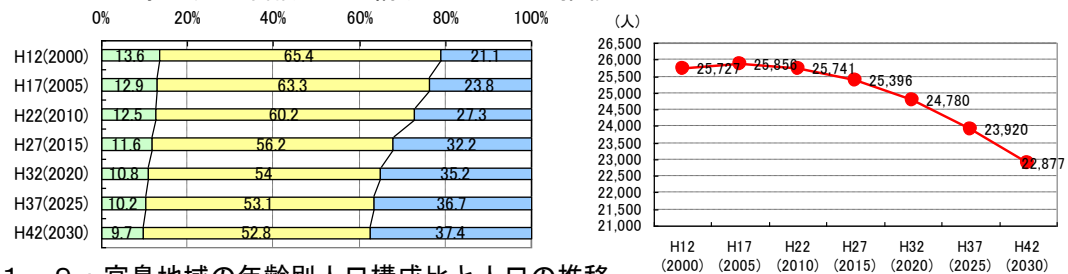
年齢別人口の割合をみると、全地域で少子高齢化が進展する傾向にあり、特に、宮島地域では平成32年(2020年)に2人に1人が高齢者になると予測されています。

平成12年(2000年)を基準年とした各地域の人口の増減をみると、廿日市地域は平成27年(2015年)まで増加しますが、その後減少すると予測されています。佐伯・吉和・宮島地域では、今後とも減少を続けると予測されています。

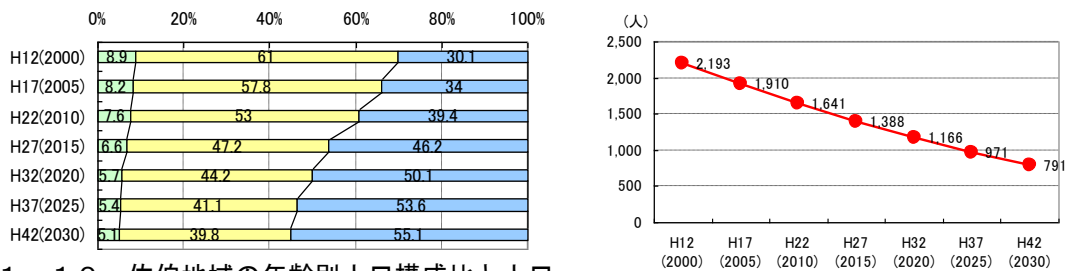
図表1-7：廿日市地域の年齢別人口構成比と人口の推移



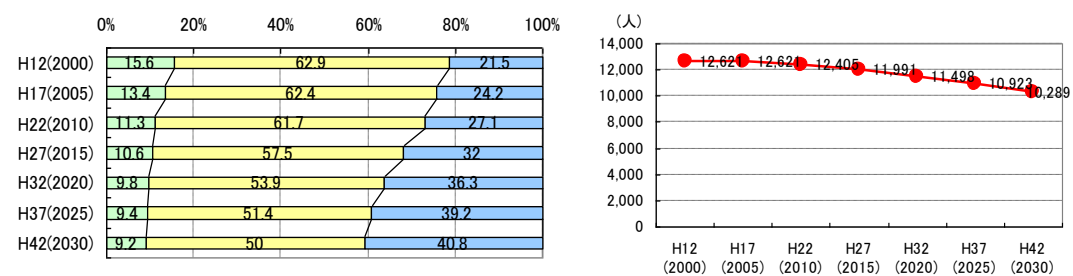
図表1-8：大野地域の年齢別人口構成比と人口の推移



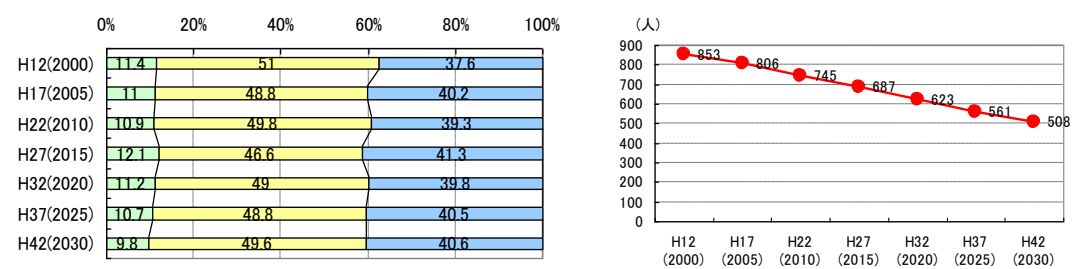
図表1-9：宮島地域の年齢別人口構成比と人口の推移



図表1-10：佐伯地域の年齢別人口構成比と人口



図表1-11：吉和地域の年齢別人口構成比と人口



□ 0~14歳 □ 15歳~64歳 □ 65歳以上

資料：国立社会保障・人口問題研究所による各地域の人口推計値(H15(2003).12)

このように、高齢化の急速な進展に伴い、マイカーを利用できない高齢者など移動手段の選択が限られる移動制約者が増加するため、こうした人たちの社会参加を促進するための交通環境づくりが必要となっています。

### 3 成熟型社会への移行（市民ニーズの多様化）

右肩上がりの成長が終焉し、量的な不足が満たされつつある中で、精神的な豊かさを求めるなど市民意識の多様化・高度化が進んでいます。

このような成熟社会においては、暮らしの様々な場面で、個人の価値観に合わせた選択が可能な社会を形成することが暮らしの質の向上につながっていきます。

その一方で、交通事業者の経営努力の限界を超えた公共交通については、減便を経てやがて廃止・撤退に至り、市民の交通手段に対する選択肢も減っていきます。公共交通空白地域となった場合、公共交通を選択することが全くできなくなります。

このような状況にならないためには、公共交通事業者や市町村に頼るのではなく、地域関係者の協働によって地域の公共交通を守り、育てていくことも必要です。



## 第2章 広島市・廿日市市の公共交通の現況と課題

### 1 広島市の公共交通の現況と課題

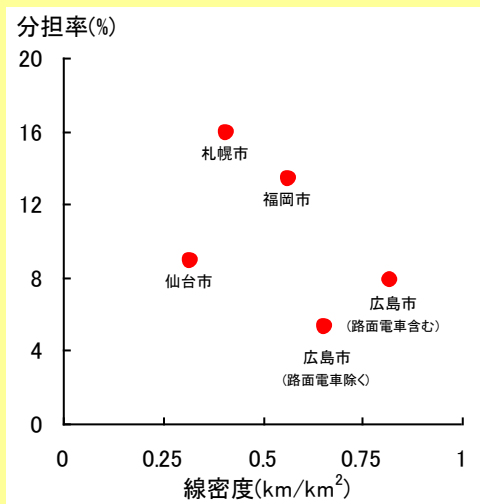
#### (1) 公共交通の現況

広島市では、軌道系交通機関の整備は比較的進んでおり、市街化区域面積当たりの軌道系線密度は、同規模の都市よりも高くなっています。しかし、デルタ内では、JR駅と都心核が離れており、アクセス利便性に欠ける状況となっています。

一方、交通手段構成について、他の100万人以上の都市の平均と比較すると広島市は自動車の利用率が高く、鉄道やバスといった公共交通機関の利用率が低くなっており、せっかくの公共交通機関が有効に使われていません。

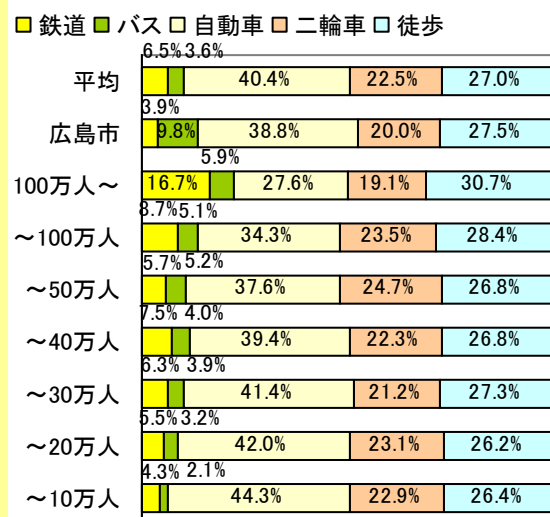
また、公共交通の利用者の推移をみると、アストラムラインが開業した平成6年(1994年)の約68万人/日をピークに減少しており、平成18年(2006年)ではその約8割程度の約56万人/日となっています。その中でも、特にバス利用者の減少が顕著となっています。

図表2-1：軌道系交通機関分担率と線密度



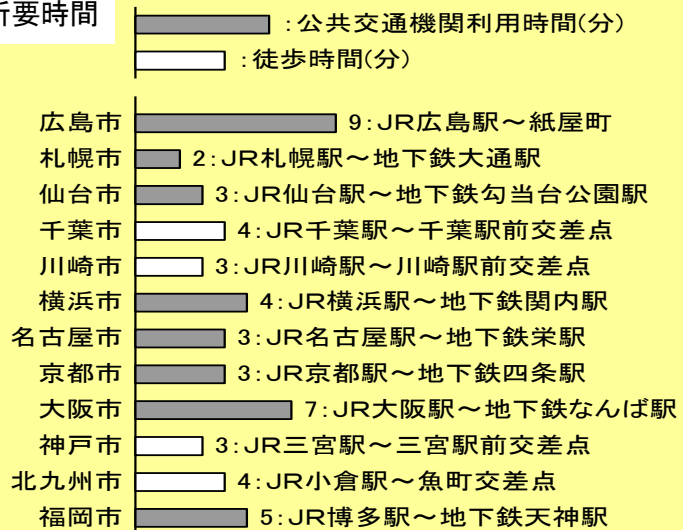
注：市街化区域面積当たり軌道系線密度と分担率  
出典：広島都市圏都心部交通計画調査報告書  
〔平成9年(1997年)〕

図表2-2：都市規模別の交通手段構成



注：広島市の路面電車はバスに含む  
出典：全国PT調査〔昭和62年(1987年)〕

図表2-3：都心と主要鉄道駅間の所要時間



注：都心の位置については、各都市のヒアリングによる  
出典：広島市道路交通局資料

図表 2-4 : 軌道系公共交通機関の整備状況

軌道系公共交通機関の整備状況 (平成 19 年 (2007 年) 4 月現在)



広島市における公共交通の現況

区 分	営業延長 (km)	乗車人員 (千人/日)
鉄軌道系 計	142.9	384
JR在来線(市内分)	81.0	191
広島電鉄宮島線(市内分)	8.9	37
アストラムライン	18.4	49
路面電車	19.0	107
路線バス	1,360.7	181

注 1 : 営業延長は、平成 19 年 (2007 年) 4 月現在のデータ

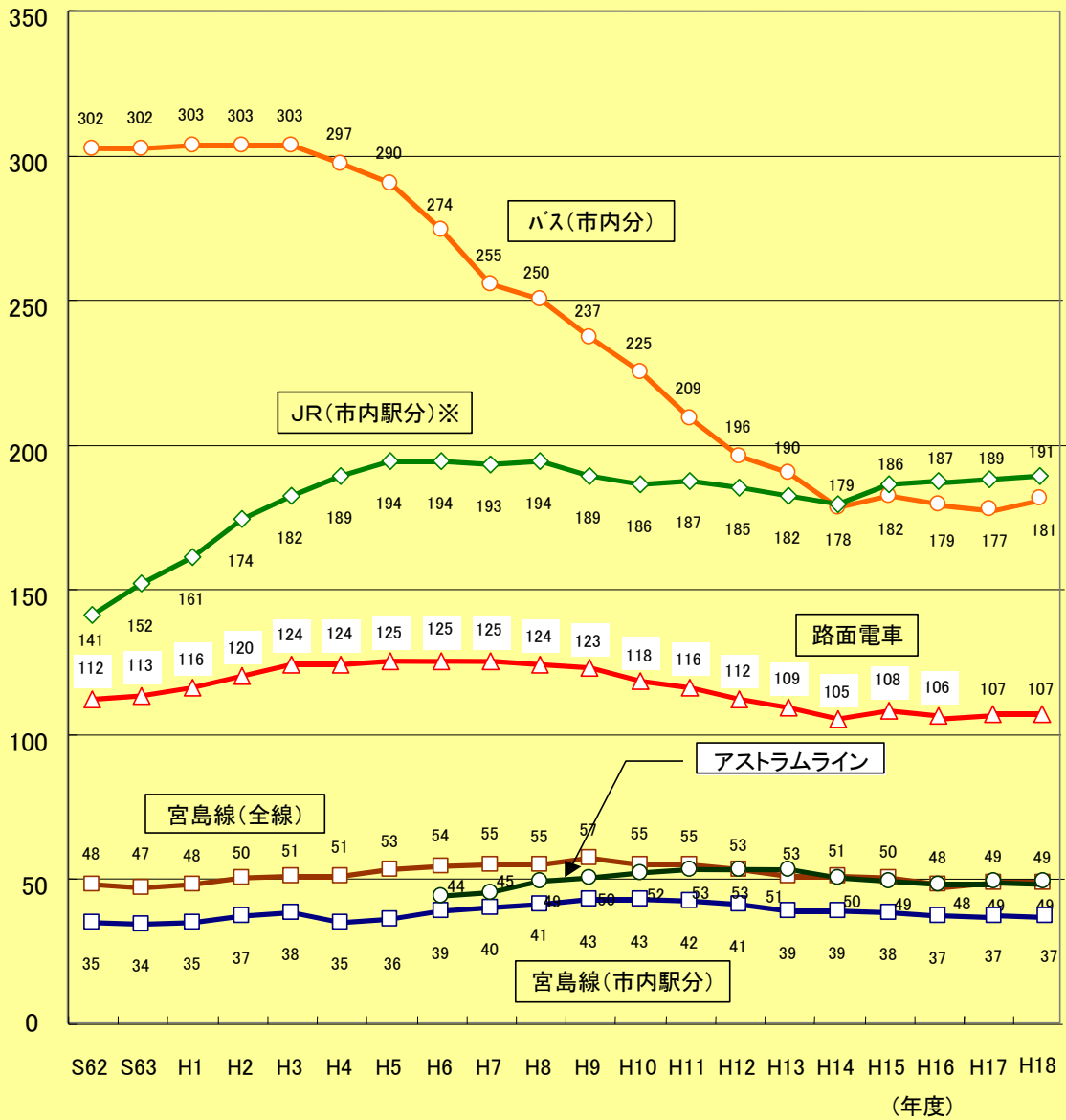
2 : J R 在来線の市内分には府中町(向洋駅)、海田町(海田市駅)を含む

3 : 乗車人員は、平成 18 年度 (2006 年度) の 1 日当たり平均乗車人員

出典 : 交通事業者聞き取り

図表 2-5 : 公共交通機関別の利用者推移

(千人/日)



注：JR市内駅分には、向洋、海田市駅を含む

出典：広島市統計書(H18については交通事業者聞き取り)

## (2) 公共交通の課題

### ① 交通分野における環境負荷の低減

地球温暖化による地球環境の悪化が一層進むことが危惧されており、京都議定書の採択により、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)など温室効果ガスの大幅な削減が義務づけられ、運輸部門においても環境負荷の低減を図る対策が求められています。

特に、CO<sub>2</sub>排出量が増加しているマイカーの利用者を、公共交通サービスの充実強化により、環境負荷の少ない公共交通機関への転換促進や自動車交通の抑制などの取組を一層強化していく必要があります。

### ② 高齢社会や市民ニーズに対応した交通環境づくり

今後の高齢化の進展に伴い、マイカー利用の困難な、いわゆる移動制約者の増加が予想される中で、公共交通サービスが行き届いていない郊外部の傾斜地にある住宅団地などでは、日常生活上の移動手段を確保するため、バスや乗合タクシーの運行など新たな交通サービスの要請が高まっています。

また、これまで広島駅などのバリアフリー化や、バス・路面電車の低床車両の導入、道路のバリアフリー対策などの取組を進めていますが、進展する高齢化に適切に対応するためには、一層のバリアフリー対策が必要となっています。

このため、今後は、バリアフリー対策の推進や、従来行ってきた生活交通としてのバスの維持に加え、地域の実情や市民ニーズを考慮した交通サービスの提供など、ひとにやさしい交通環境づくりを進めていく必要があります。

### ③ 朝夕の通勤通学目的の日常的な交通のマイカー依存の是正

郊外部における公共交通のサービスレベルの低さから、通勤・通学等の日常的な交通のマイカーに依存する傾向が強く、朝夕においてデルタ流入部を中心に道路渋滞が発生しています。

これらの渋滞は、大気汚染などの環境悪化や、バスなどの公共交通サービスの低下など、様々な交通問題の要因となっています。

通勤・通学をはじめとする日常的な交通については、公共交通の一層の充実を通して、自動車から公共交通への利用転換を図り、マイカーに依存する傾向を是正する必要があります。

### ④ 都市の魅力づくりへの貢献

VI（ビジターズ・インダストリー）戦略の視点で、多くの来訪者を広島市に引き寄せることが都市の活性化に繋がるという考えから、公共交通の整備・利用促進が求められています。

しかし、現状では、複数の民間交通事業者による運行のため、複雑で「わかりにくい」という指摘があるとともに、十分な連携が図られず、多様なサービスが提供されていない部分もあり、そのことが全体として公共交通の利便性を損ねています。

また、都心内での移動に際し、歩行者や自転車、自動車が輻輳していること、循環型の公共交通が乏しいことなどの交通面の課題があるため、都心へのアクセス強化や回遊性と賑わいの創出、都心を通過する自動車交通の排除など「都市の顔」として都心核や広島駅周辺の魅力づくりを支える交通環境づくりが必要となっています。

## 2 廿日市市の公共交通の現況と課題

### (1) 公共交通の現況

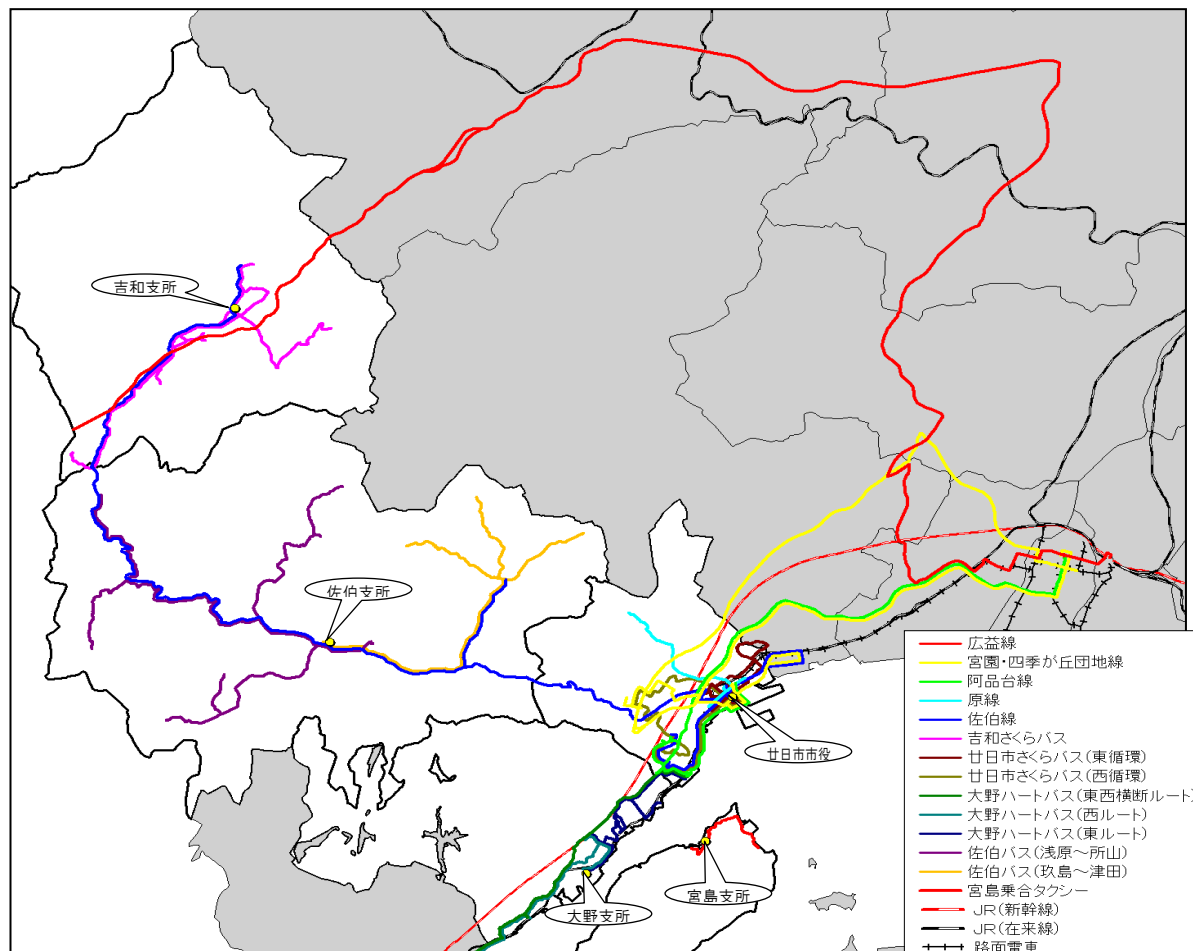
各地域の公共交通機関をみると、廿日市・大野地域は JR、路面電車といった鉄軌道だけでなく路線バスもあり、交通結節点となる JR・路面電車の駅を中心に公共交通機関が運行しています。また、宮島地域は島しょ部であり鉄軌道はなく乗合タクシーとフェリーのみとなっており、佐伯、吉和地域については山間部でありバスのみとなっています。

就業・通学時に利用する交通手段の機関別分担率は、廿日市・大野地域では JR・広電の路線があるため鉄道・電車の分担率が比較的高くなっていますが、それ以上に自家用車への依存が、他都市に比較してかなり高い割合になっています。一方、宮島地域では離島という特殊な事情もあり、自家用車の分担率が低く、鉄道・電車の割合が他地域に比べて高くなっています。

図表 2-6：各地域の利用可能な公共交通機関

地域	交通手段	JR	路面電車	バス			フェリー
				一般路線	自主運行	高速バス	
廿日市地域		○	○	○	○	×	×
大野地域		○	○	×	○	×	○
宮島地域		×	×	(○)	×	×	○
佐伯地域		×	×	○	○	×	×
吉和地域		×	×	○	○	○	×

図表 2-7：公共交通機関の路線図



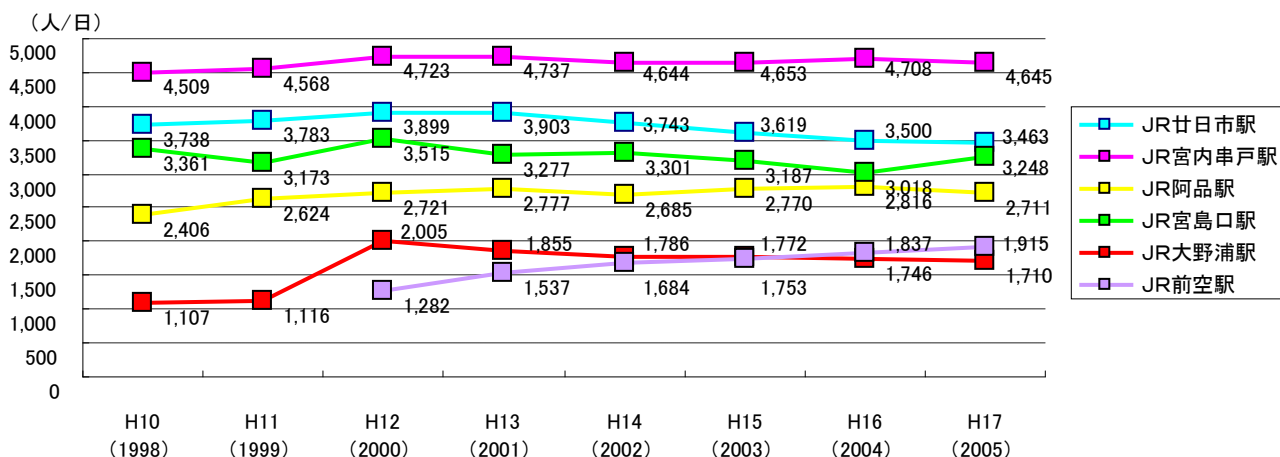
図表 2-8 : 船舶別宮島来島者数

(単位:人)

年次	総数	JR	松大汽船	宇品～宮島	その他船舶
2001年(平成13年)	2,415,625	1,168,163	1,195,712	31,121	20,629
2002年(平成14年)	2,608,743	1,257,756	1,303,210	31,433	16,344
2003年(平成15年)	2,637,858	1,293,627	1,287,167	39,989	17,075
2004年(平成16年)	2,620,483	1,257,403	1,309,780	41,201	12,099
2005年(平成17年)	2,663,627	1,331,626	1,268,121	49,067	14,813

資料：宮島観光事務所

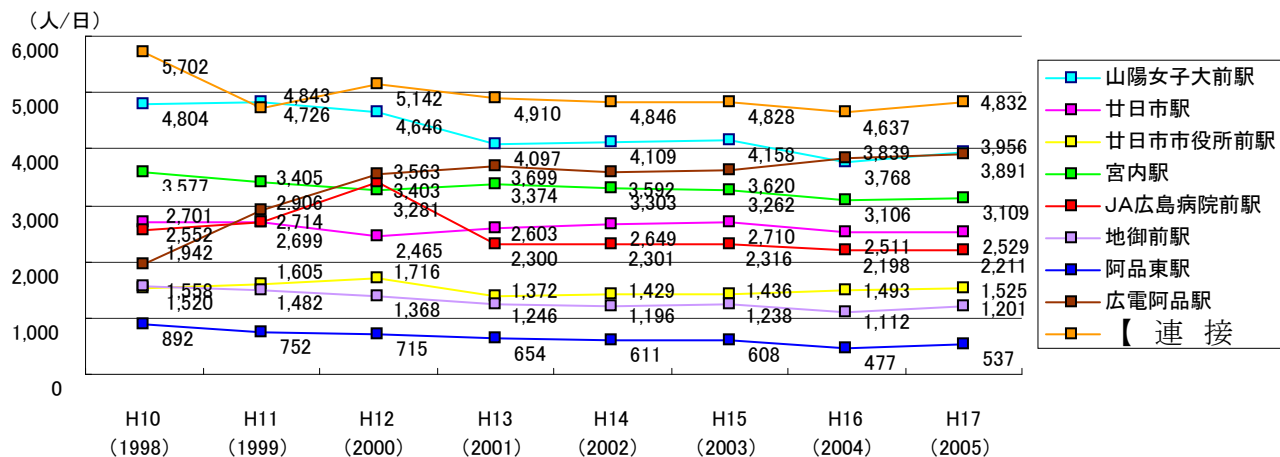
図表 2-9 : JR 駅 1 日平均乗客数



※「1日平均乗客数」は、利用者総数を365日で割った数値。

資料：JR 西日本

図表 2-10 : 広電各駅 1 日平均乗客数



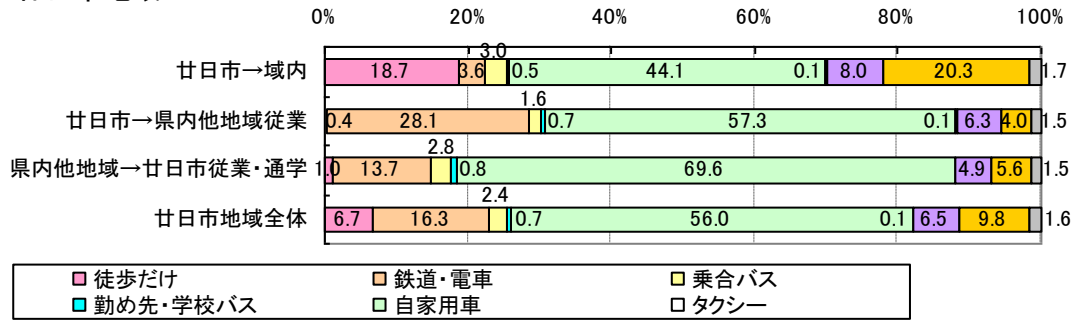
※平成13年11月に「阿品駅」を「阿品東駅」に、「田尻駅」を「広電阿品駅」に改称  
 ※平成18年6月に「平良駅」を「廿日市市役所前駅」に改称

資料：広島電鉄株式会社

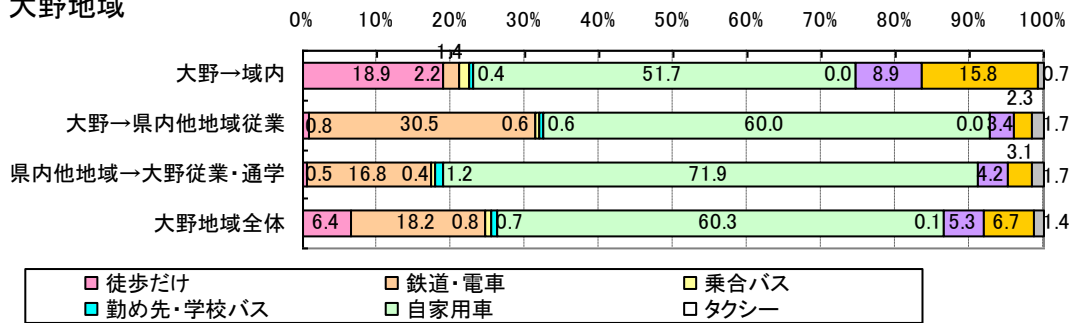
各地域での移動（就業・通学（15歳以上））を常住地、従業（通学）地別にみると、就業・通学時に利用する交通手段の機関別分担率は、佐伯・吉和地域で他の地域に比べて自家用車の割合が高くなっています。廿日市・大野地域では JR・広電の路線があるため鉄道・電車の分担率が比較的高くなっています。一方、宮島地域では自家用車の分担率が低く、鉄道・電車の割合が他地域に比べて高くなっています。

図表 2 - 1 1 : 地域別機関別分担

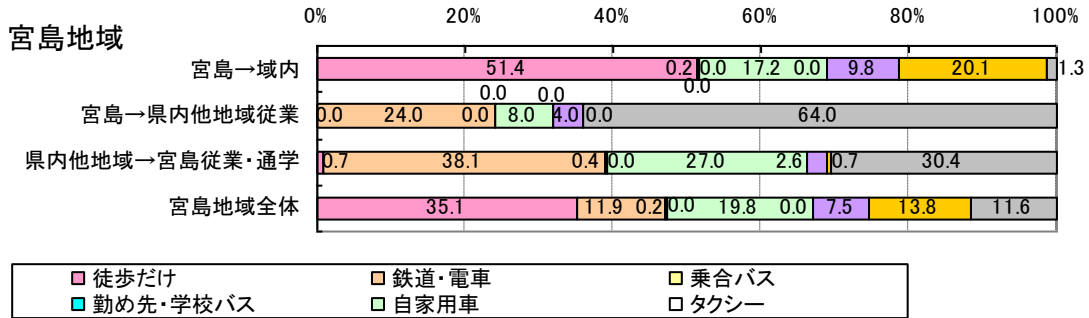
廿日市地域



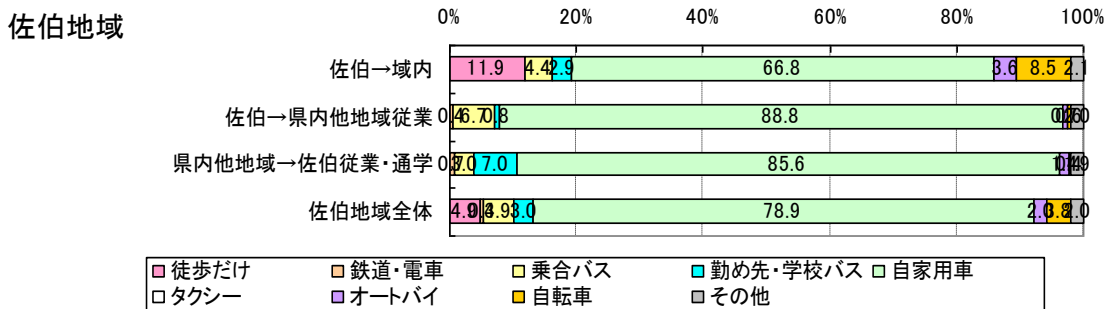
大野地域



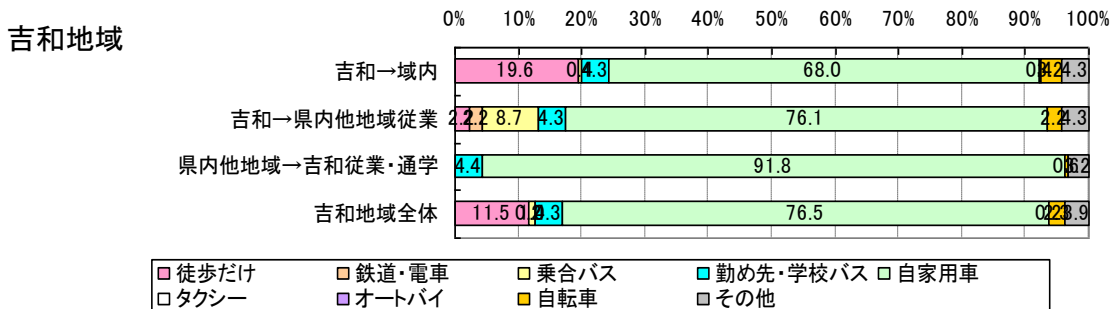
宮島地域



佐伯地域



吉和地域



## (2) 公共交通の課題

廿日市市では、特に自動車に依存する割合が高く、排ガスによる CO2 排出量増加が進む中、環境負荷の低減対策が求められており、環境負荷の少ない公共交通機関への利用転換などの取り組みを強化していく必要があります。

また、広域合併により、辺地や過疎地域を抱えた自治体として、民間の路線バスが撤退する中、今後の更なる高齢化社会の到来を見据え、車を運転できない人口の増加もあり、日常生活を支える生活交通の確保や、より細かなサービスが求められています。

今後は、高齢化社会を支えるため、より一層のバリアフリー対策の推進が必要であり、特に宮島地域においては、船舶と他の交通機関を組み合わせた利用が前提となるため、複数の公共交通の乗継円滑化が望まれています。



## 第3章 広島市・廿日市市地域公共交通利用円滑化連携計画

### 1 基本的な方針

道路と公共交通がそれぞれの役割分担のもと、その機能を有効に発揮できる交通体系の実現が望まれますが、現状では、自動車保有台数の増加にみられる車社会の進展に対し、公共交通体系は、「自動車交通への過度の依存」「利用者減少など公共交通の衰退」「公共交通サービスの低下」という悪循環に陥っており、両者のバランスは崩れています。この流れを放置すれば、環境問題や高齢社会等への課題は深刻さを増していくものと考えられます。

自動車交通が発達した背景には、公共交通に比べて高い利便性（特に個人や企業等の活動に際して高い利便性）があることが挙げられます。公共交通の重視や自動車の利用抑制に対しては抵抗感もあると考えられますが、自動車交通が個人や企業等にとって効率が高く利益がある反面、自動車交通への過度の依存は環境悪化など社会全体の非効率、不利益に繋がる恐れがあるということを十分認識することが必要です。

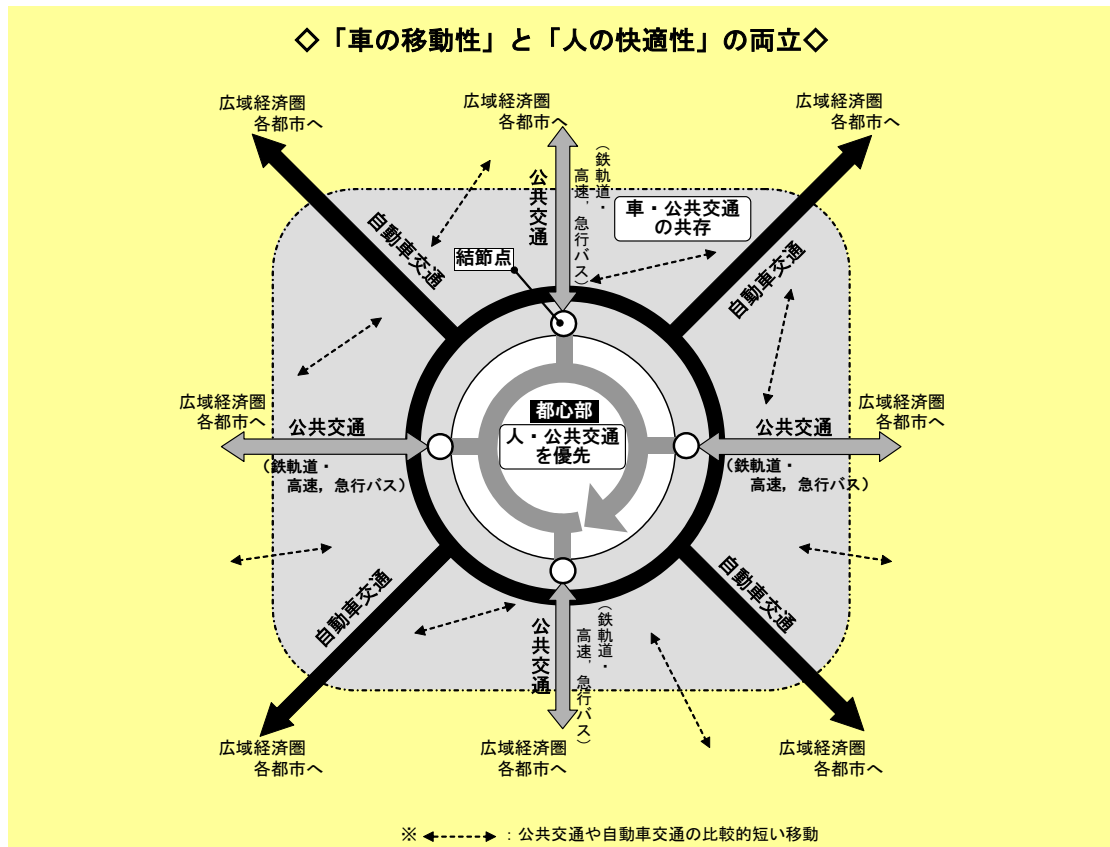
このため、自動車に過度に依存するこれまでの交通体系を見直し、道路と公共交通の分担バランスを保つ両者の役割を考慮しつつ、交通体系の軸足を公共交通へシフトすることにより、人間を中心に据えた環境への負荷が小さい持続可能な都市の形成をめざすとともに、都市活力の向上を図るため、都市活動や都市の魅力を高める交通体系づくりをめざします。

具体的には、人や都市施設が集中する都心部では、公共交通サービスの充実強化や自動車の流入抑制などにより、人・公共交通を優先した交通体系づくりを、郊外部などでは、自動車と公共交通の共存による交通体系づくりを進めていく必要があると考えています。また、公共交通については、複数の交通機関を組み合わせたネットワークの形成や、運賃面での乗り換え抵抗の低減など公共交通サービスの一元化により、利用者本位に立った使いやすく安定したサービスを提供していく必要があると考えています。

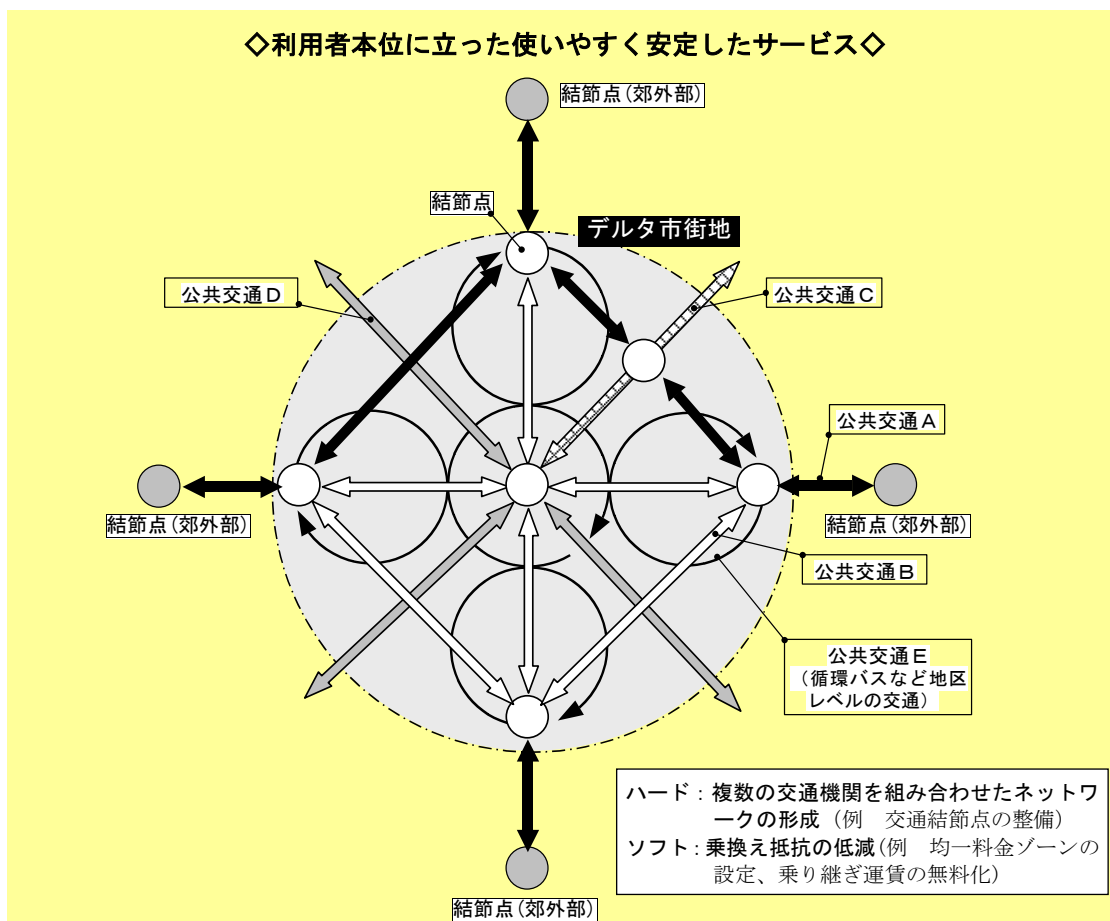
### 2 区域

広島市・廿日市市全域

図表 3-1 : 交通体系の将来イメージ (モデル)



図表 3-2 : 公共交通サービスの一元化のイメージ (モデル)



### 3 目標

広島市・廿日市市においては、渋滞緩和、CO<sub>2</sub> の削減、広域連携等を推進する観点から、両市を中心とした中枢都市圏においてシームレスな公共交通ネットワークの構築・公共交通機関の利便性向上を図ることとしています。現行のネットワークについて利用円滑化を通じた利便性向上を進める上では、乗降時間や改札時間短縮による速達性や定時性の確保、乗継利便性の向上が有効であることから、両市の公共交通ネットワークを構成する電車・バス・新交通システム・船舶・ロープウェーの利用に際して共通利用できるICカードシステムの整備を推進することが必要不可欠となっています。

このため、平成19年度～平成21年度の3年間で、広島市・廿日市市の幅広いエリアにおいて、上記公共交通機関についてICカードが共通に利用できることとするほか、関連する各種の利便性向上策・利用促進策を講じることとし、公共交通機関の利用円滑化を推進します。さらに、ICカードシステムについては、JR西日本「ICOCA」の利用を可能とすることで、今までの磁気カードにはない多岐にわたる連携を目指すこととします。

図表3-3：ICカードシステムイメージ図



## 4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

### (1) 事業の考え方

「広島市交通ビジョン推進プログラム」「第4次廿日市市総合計画」では、環境問題や高齢化社会への対応として、自動車に過度に依存する現在の交通体系を見直し、道路と公共交通の分担バランスを考慮しつつ、交通体系の軸足を公共交通へシフトすることにより、人を中心にとらえた環境への負荷が小さい持続可能な都市の形成をめざす必要があることを述べています。

このため、これまで官民それぞれの立場で工夫しながら公共交通機関の利用円滑化のための様々な取組みを行っていますが、これらの取組みについて、今後、協議会構成員が連携して継続・発展させるよう、本連携計画の事業として位置付けることとします。

### (2) 事業の概要

#### ① 広島市・廿日市市交通系共通 IC カード整備事業

##### ◆事業内容

広島市・廿日市市交通系共通 IC カード整備事業は、中枢都市圏における基幹的な公共交通機関の充実・強化を図る観点から極めて重要であり、平成 16 年(2004 年)7 月に中国運輸局が事務局となって設置された交通系共通 IC カード導入促進検討会の中で、広島県やバス・電車・アストラムライン・船舶・ロープウェーの関係各所とも導入に向けた意見交換がなされ、具体的検討を進めるとの合意に至ったものです。

本事業は、電車、アストラムライン、広島県内のバス、船舶、ロープウェーを対象に、平成 19 年度(2007 年度)～平成 21 年度(2009 年度)の 3 年間で各社共通の IC カードシステムを導入し、公共交通の利用円滑化を図るものです。当該事業の実施により、公共交通のシームレス化、速達性の向上、環境保全などの効果が期待できます。また、平成 20 年 3 月からは、JR 西日本「ICOCA」の利用も可能にしています。

図表 3-4 : 基本諸元

項目	概要
名称	<b>PASPY</b> (パスピー) ※PASS(乗車券)+HAPPY(幸せ)/SPEEDY(速い)
発売カード	前払い式ICカード
カード規格	サイバネ規格(日本鉄道サイバネティクス協議会で規定された規格)
発売額	初期発売額 2,000円 [うちデポジット(預かり保証金)500円、SF(利用可能額)1,500円] SFは最大20,000円まで積み増し可能
利用可能範囲	広島県内の公共交通機関(電車・バス・アストラムライン・船舶・宮島ロープウェー)共通
乗車券機能	PASPY割引(最大10%割引) 乗継割引(バス・バス、電車・バス) 定期券機能については平成20年度導入予定
JR西日本との連携	ICOCAの利用を可能とするサービスを2008年3月より開始



図表3-6 バス導入路線

事業者名	平成19年度 導入予定路線	平成20年度 導入予定路線	平成21年度 導入予定路線等
広島電鉄バス	市内2号線・3号線・4号線 市内5号線・6号線・7号線 市内8号線・10号線・12号線・13号線 クリアライン、空港リムジン	熊野線、広島焼山線 西風新都線 北部線、三次線、松江線	西部方面路線 広島～浜田線
広島バス	21号(宇品)線、22号(横川)線 23号・23-1号(横県)線、24号(吉島)線 26号・26-1号(旭町)線、30号(高陽)線 31号(翠町)線、空港リムジン	25号(草津)線、28号(鈴商)線 50号(東西)線	27号(中山)線 29号(深川)線
広島交通	可部深川線・深川線、空港リムジン	北部線	広島市近郊線
芸陽バス	空港リムジン 白市駅～広島空港線	広島線(ローカル)、西条駅乗り入れ路線 広島大学線、三原市内一部	高速(竹原・三原) 竹原管内(西条線・三原線含む)・豊栄管内
備北交通	高速広島線(東城・庄原・三次～広島)	庄原・三次・吉田・東城管内ローカル全線	
中国JRバス	雲芸南線・広浜線、空港リムジン クリアライン	西条線・広島～浜田線 広島～広大・国大線	
呉市交通局	クリアライン・広島蒲刈線	広島焼山線	左記以外の全路線
広交観光		井原線	
HD西広島	広電己斐団地線、大迫団地線 フジハイツ・イトーピア線、五月が丘線		
鞆鉄道	市内線(福山市内循環線)	鞆線・新川線・明王台線 尾道線・福大線・市内ループ線	沼南線・早戸線・如水館線・三原線・小原線 三成線・東村線・箱崎線・広島空港リムジン線
中国バス		福山市内線、府中線、木ノ山線、加茂線、 平成大学線、北部ゾーンバス、市内ループ線	神石高原町・東城方面、尾道市内、三原市内、甲山方面、 三次方面、庄原方面、府中市内、広島空港リムジン線
井笠鉄道		福山市内一部、市内ループ線	
第一タクシー			筒瀬線を除く全路線
エンゼルキャブ			全路線
導入台数計	527	573	526



図表 3-7 導入予定路線図

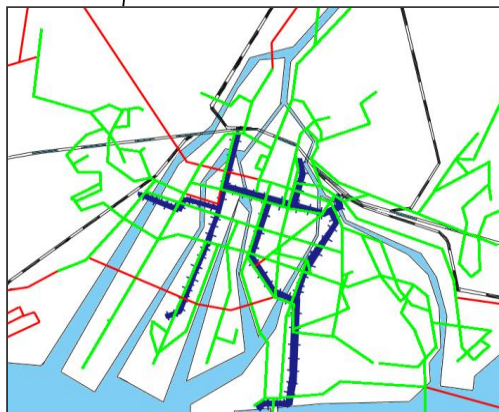
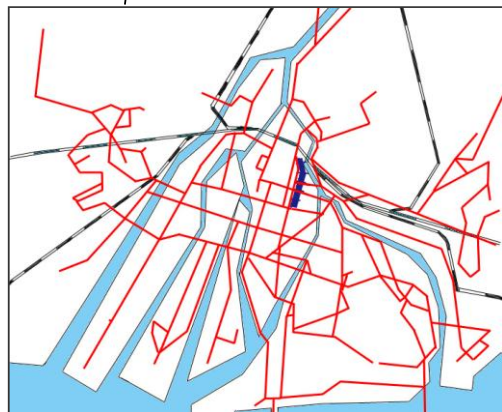
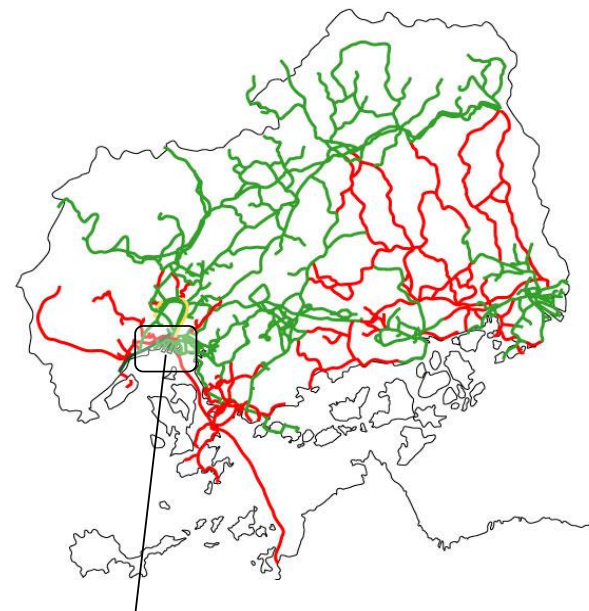
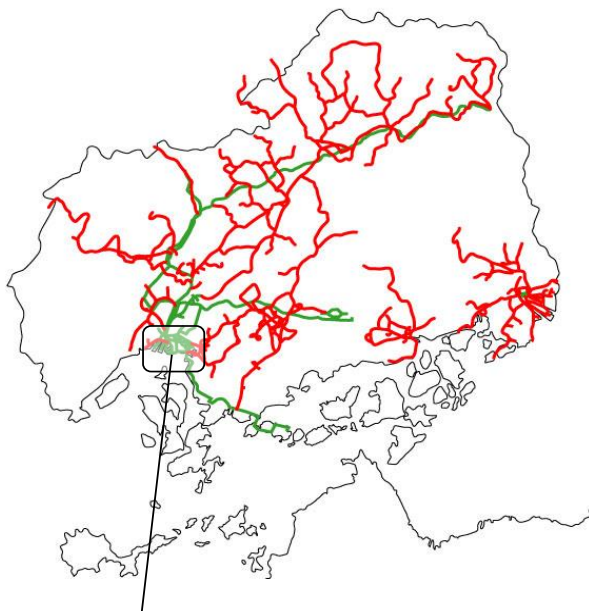
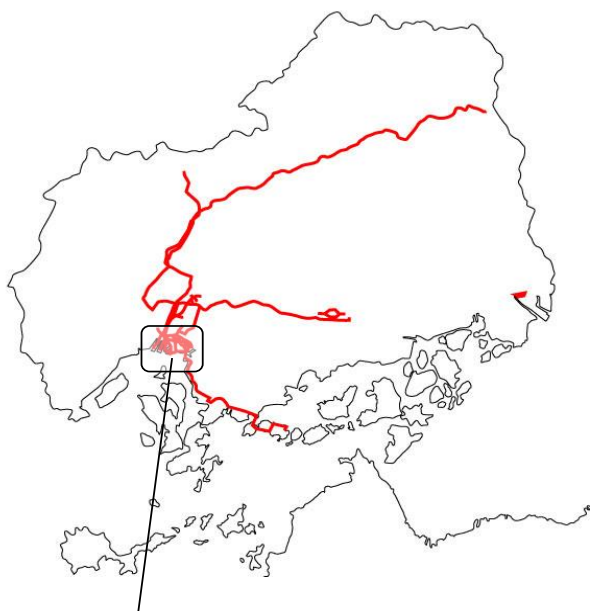
- : 新規導入路線
- : 導入済み路線
- : 電車導入路線
- : アstromライン導入路線

平成 19 年度

平成 20 年度

平成 21 年度

21







## ②ノーマイカーデー運動事業

### ◆事業内容

環境の視点から自動車利用に対する市民・企業等の意識や習慣を変えることで、日常的なマイカー利用を控え、できる範囲で徒歩や自転車、公共交通機関を利用するなど、一人ひとりの自発的な行動変容を促していくことを目的として実施しています。

平成18年(2006年)7月から毎月22日を「マイカー乗るまあデー」と定め、PR活動やイベントでの啓発活動、当日限定の割引1日乗車券の販売等の公共交通利用促進策を展開するなど、環境にやさしい交通行動の実践を広く市民に呼びかけています。

今後は、クルマの利用を控えた取組報告がいつでもでき、その貢献度が確認できる常設型WEBサイト「マイカー乗るまあデーくらぶ」の開設や、「交通と環境」をテーマにした環境学習を小学校で展開していくなど、様々な方法で環境にやさしい交通行動の実践を促していきます。

さらに、効果的な取組としていくため、実施日を月に1日から月に数日に拡大する方向で関係者との調整を進めていきます。

### ◆実施主体

ノーマイカーデーひろしま実行委員会

### ◆計画期間

平成20年度(2008年度)～



## ③パーク&ライド事業

### ◆事業内容

交通渋滞の緩和や環境への配慮から、最寄り駅付近の駐車場まで車で行き、そこに駐車(パーク)し、電車など公共交通機関に乗り換え(ライド)て目的地まで行くパーク&ライドを推進しています。具体的には、周辺自治体等と連携して、JRや広電宮島線、アストラムライン等の駅周辺にある民間駐車場の空き情報等をホームページで紹介しています。

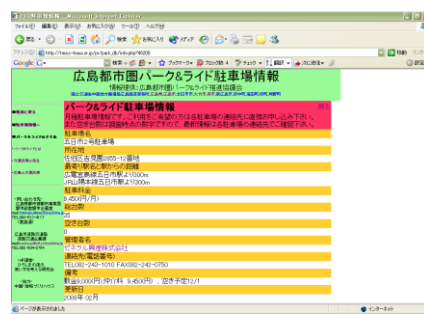
今後は、ホームページの情報内容を充実させるとともに、民間への働きかけを通じて、平日に比較的余裕のある民間ショッピングセンター等の駐車場を活用したパーク&ライド駐車場の確保に努めます。

### ◆実施主体

広島都市圏パーク&ライド推進協議会

### ◆計画期間

平成20年度  
(2008年度)～



#### ④ L R T都市サミット開催事業

##### ◆事業内容

路面電車のL R T化とその利用促進は、地球温暖化・エネルギー問題への対処の観点からも重要な課題です。

そこで、L R T化を進めている各都市の賛同を得て、交通事業者、市民団体等にも参画を呼びかけ、平成 21 年度(2009 年度)に、「L R T化の推進とその利用促進を通じて、地球環境にやさしい都市づくりを考える」をテーマとした都市が主体となって地球温暖化・エネルギー問題を考える都市サミットを開催します。

##### ◆実施主体

広島市

##### ◆計画期間

平成 20 年度(2008 年度)〔準備〕～平成 21 年度(2009 年度)〔開催〕

#### ⑤ 観光電車事業

##### ◆事業内容

来広者を呼び寄せることができるような都市の魅力づくりという視点より、宮島線を運行するグリーンムーバーマックスを「動く観光インフォメーション電車」に見立て、広島都市圏における観光 PR に活用しています。車内において、観光PRに関するポスター掲出や、チラシの配布を行うことで、乗車していただいたお客様に観光情報を提供するとともに、世界遺産である原爆ドームと厳島神社(宮島)を結ぶ路線で運行していることをアピールする装飾を行うことで、グリーンムーバーマックスを車外から見た市民や観光客の方にも、観光PRできるようにします。

また、車内で飲食ができる新たな観光電車であるトラムレストランについても実施に向けた検討を行います。

##### ◆実施主体

広島市

廿日市市

広島電鉄株式会社

##### ◆計画期間

平成 20 年度(2008 年度)～



## ⑥アストラムラインと沿線施設との連携事業

### ◆事業内容

アストラムライン車両基地と併設されている広島市交通科学館の立地条件を活用して、アストラムライン利用者を対象とした交通科学館観覧料の割引や、車両基地見学と交通科学館企画展見学等をセットにした企画列車の運行等により、アストラムラインの利用促進を図ります。このほか、ホール、美術館、広島広域公園や総合屋内プールなどの沿線の文化・スポーツ施設等と連携した企画事業を充実します。

### ◆実施主体

広島高速交通㈱

### ◆計画期間

平成 20 年度(2008 年度)～



## ⑦フリーパス・企画定期乗車券事業

### ◆事業内容

高齢化進展による移動制約者の増加に向けた高齢者対象の定期券や一定エリアが乗り放題の定期券、また、スポーツ観戦や観光旅行等とパックになったような企画乗車券等について、状況の変化に応じた改良や新商品の開発を検討します。

また、電車・バス・船舶など複数のモードを組み合わせた乗車券についても改良・開発を検討します。

### ◆実施主体

広島電鉄株式会社

広島高速交通株式会社

瀬戸内海汽船株式会社

宮島松大汽船株式会社

### ◆計画期間

平成 20 年度(2008 年度)～



⑧商業施設との連携事業

◆事業内容

一定金額以上の買物客への電車・バス乗車券の配布、電車・バスの定期券購入者や駅構内で入手したチラシ持参者への商業施設等の割引・ポイントサービスなどを充実し、公共交通利用のインセンティブとします。

◆実施主体

広島電鉄株式会社  
広島高速交通株式会社

◆計画期間

平成 20 年度(2008 年度)～



⑨電車での全扉乗降方式導入事業

◆事業内容

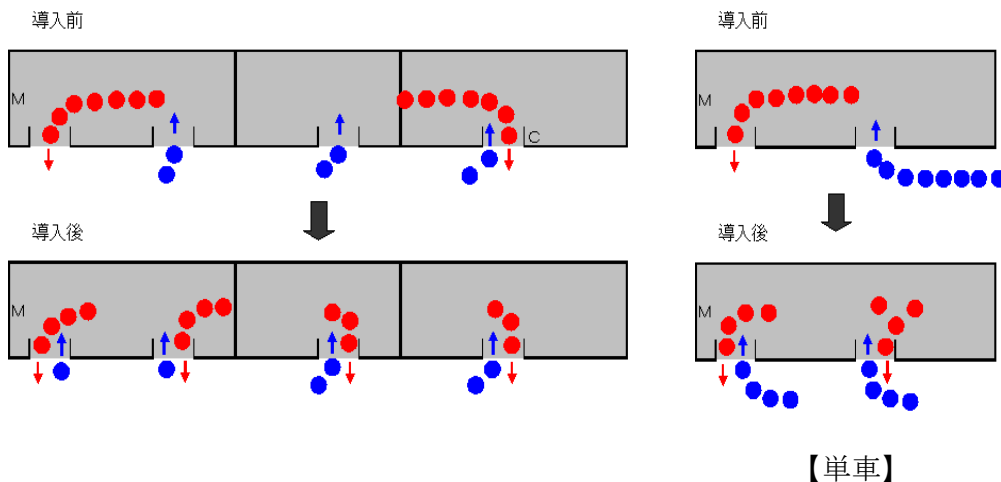
電車では、IC カード導入を機に、乗降時間を短縮し、速達性を向上するため、どの扉からでも乗降を可能とする全扉乗降方式の導入を検討します。

◆実施主体

広島電鉄株式会社

◆計画期間

平成 22 年度～平成 24 年度



## 5 計画期間

平成 20 年度（2008 年度）～平成 24 年度（2012 年度）