

所管事務調査報告

		産業建設常任委員会
		令和 7 年 8 月 25 日
調 査 事 項	B R T（バス高速輸送システム）の取組について	
調 査 期 日	令和 7 年 7 月 8 日（火） 広島県東広島市	
調査によって 明らかになった 事 項 な ど	【報告事項】 1. 視察の目的 令和 6 年の夏の大雨で被災し、全線不通となっている J R 美祢線の復旧については、J R 西日本や山口県、山陽小野田市、美祢市、長門市で構成されている J R 美祢線利用促進協議会の復旧検討部会で検討されている。 復旧案では、鉄道から B R T への転換も提案されており、B R T 導入に向けて取り組んでいる東広島市の状況について調査し、今後の取組の参考とする。 2. 視察先の状況 (1) B R T 導入に至った経緯について 東広島市では、昭和 49 年の賀茂学園都市建設基本構想以来、市の都市軸となる、J R 西条駅から広島大学を結ぶ街路（ブルーパール）にモノレールを整備し、一体的なまちづくりを進める計画があったが、学園都市としての街づくりを進める中、実現までには至らず課題として残っていた。 その後、平成 27 年に東広島市総合交通戦略を策定する中で、B R T の導入を優位と評価し、導入の検討をすることとした。 こうした背景の中、広島大学の考える新しい社会の共創の取組、市の都市拠点における公共交通の強化（B R T 導入）、J R 西日本の進める「自動運転・隊列走行 B R T プロジェクト」の実装化に向けた取組の 3 者の持つ課題が一致し、令和 4 年 11 月に「広島大学」・「J R 西日本」・「東広島市」で自動運転・隊列走行 B R T 導入検討を行うための連携協定を締結し、市の公共交通の魅力向上に向けた取組を開始した。 (2) B R T 導入の検討エリアについて	

自動運転・隊列走行BRT導入の検討エリアは、賀茂学園都市建設基本構想において、学園都市建設を進める中で最も重要であった、東広島市の都市軸ブルーバール（JR西条駅～広島大学間）を対象としている。

○道路幅員＝38m～25m、車線数4車線（一部2車線）、両歩道、交通量≒10,000台/日

(3) BRTの実証運行と結果について

自動運転割合（率）は目標80％に対して実績77.6％（238.43km）であった。

隊列走行割合（率）は目標85％に対して実績96.3％（60.1km）であった。

(4) 課題と今後の取組について

自動運転・隊列走行の技術面に関しては、信号との連携や自己位置推定の精度向上などの取組が必須となり、BRTの導入検討に当たっては、経営体制や投資・収支などの財源検討、道路構造の在り方や街づくりと連動したBRTの在り方を検討し、投資インパクトを具体化していきながら関係機関との政策形成に向けた協議・調整が必要になってくる。今後とも関係機関と協力し市民の理解を得ながら、自動運転・隊列走行BRTの実装に向けた取組を進めていくという説明があった。

3. 考察

JR美祢線の復旧については、鉄道による復旧、BRTによる復旧、路線バスによる復旧が検討されているが、東広島市における街づくりと連動したBRTの導入は参考となるため、今後の取組状況について、注視していきたい。