参 考 資 料

広島市の公共交通を取り巻く現状と課題

① 日常的な交通のマイカー依存

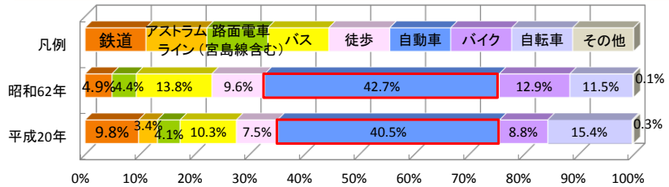
通勤や買物目的の交通は、マイカーに依存する傾向が強く、特に買物目的については大幅に増加しており、主要な幹線道路を中心に渋滞が発生している。

・ 昭和 62 年と比較すると、通勤目的の自動車利用は若干減少したものの全体に占める割合は 4 割と最も多く、また、買物目的の自動車利用が約 2.5 倍の約 46%と大幅に増加するなど、通勤や買物目的の交通はマイカーに依存する傾向が強く、市内の主要な幹線道路を中心に渋滞が発生している。

［図表-1、図表-2、図表-3］

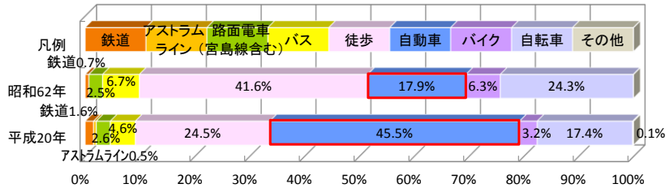
・ これらの渋滞は、大気汚染などの環境悪化や、バスなどの公共交通サービスの低下など、様々な交通問題の要因となっている。

図表-1 通勤目的の代表交通手段（昭和 62 年－平成 20 年比較）



資料）昭和 62 年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

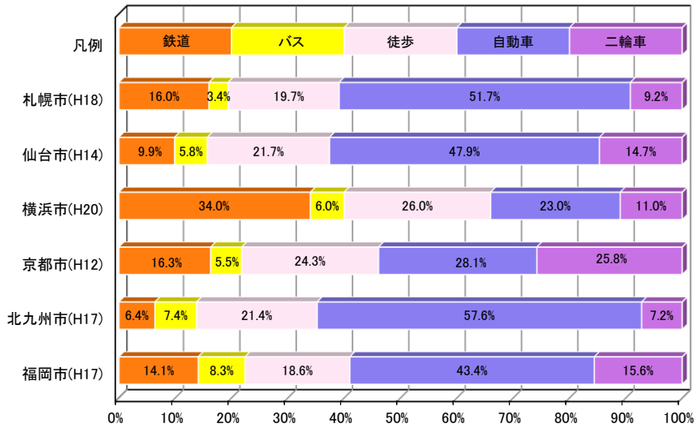
図表-2 買物目的の代表交通手段（昭和 62 年－平成 20 年比較）



資料）昭和 62 年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

・

図表-3 他都市の代表交通手段



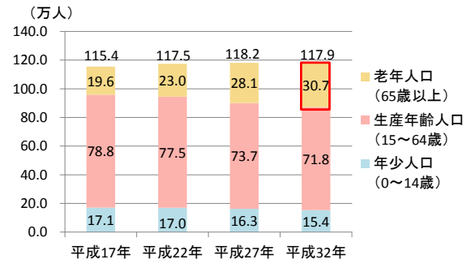
② 高齢化の急速な進展

・平成 32 年には、総人口の約 3 割が高齢者になる本格的な高齢社会を迎える。
・高齢者の移動目的では、買物・通院・私用が多く、手段では、公共交通や徒歩等が多い。

・ 平成 32 年には、広島市の総人口の約 3 割が 65 歳以上の高齢者になると予想しており、今後、本格的な高齢社会を迎える。［図表-4］

・ 加齢による身体的理由により、マイカーを利用できなくなるなど、移動手段の選択が限られる市民が増加しており、買物・通院等の日常生活に不可欠な移動手段の確保や社会参加を促進するための交通環境づくりが求められる。

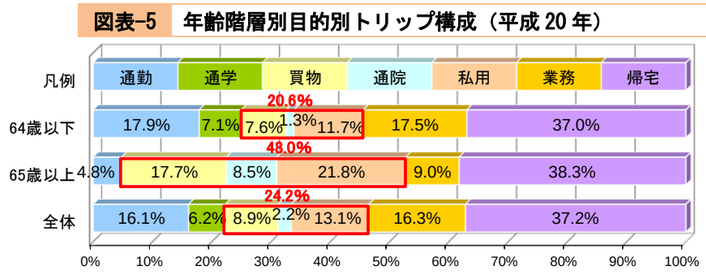
図表-4 広島市の将来人口



資料）第 5 次広島市基本計画
※表示の単位未満は四捨五入しているため、総数と内訳の計が一致しないことがある。

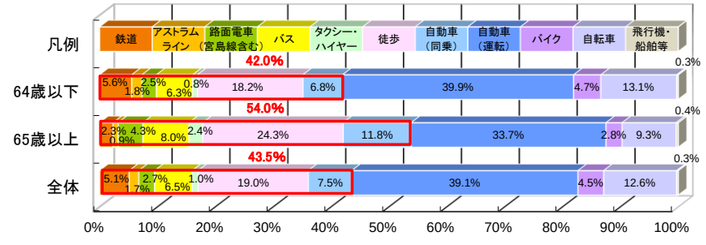
・ 高齢者の交通特性として、買物・通院・私用目的の移動が多いことや、64 歳以下に比べ、自動車の運転利用割合が低く、路面電車、バスなどの公共交通や、徒歩、自動車の同乗利用等の利用割合が高くなっている。［図表-5、図表-6］

図表-5 年齢階層別目的別トリップ構成（平成 20 年）



資料）広島市交通実態調査
（集計対象は広島市居住者）

図表-6 年齢階層別代表交通手段別トリップ構成（平成 20 年）



資料）広島市交通実態調査
（集計対象は広島市居住者）

③　拡散型から集約型の都市構造への転換の必要性

広島市では、市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療、福祉等の生活サービス機能などを集積させる「集約型都市構造」への転換をめざしている。

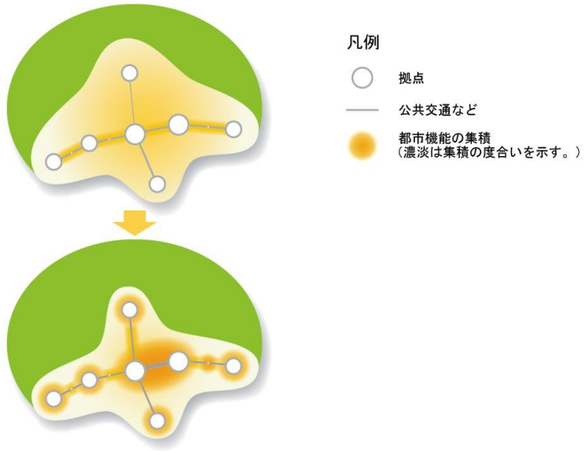
・　広島市では、市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療、福祉等の生活サービス機能などを集積させる「集約型都市構造」への転換をめざしている。［図表-7、図表-8］

・　これにより、人やモノの移動距離の削減と自家用車から公共交通への転換が進み、エネルギー使用の削減が図られる。

・　また、徒歩による移動で日常生活に必要なサービスの大半が受けられるようになるため、高齢者等の移動制約者の自立的な生活を支え、健康づくりや知人との交流などの活動を促す環境が整う。

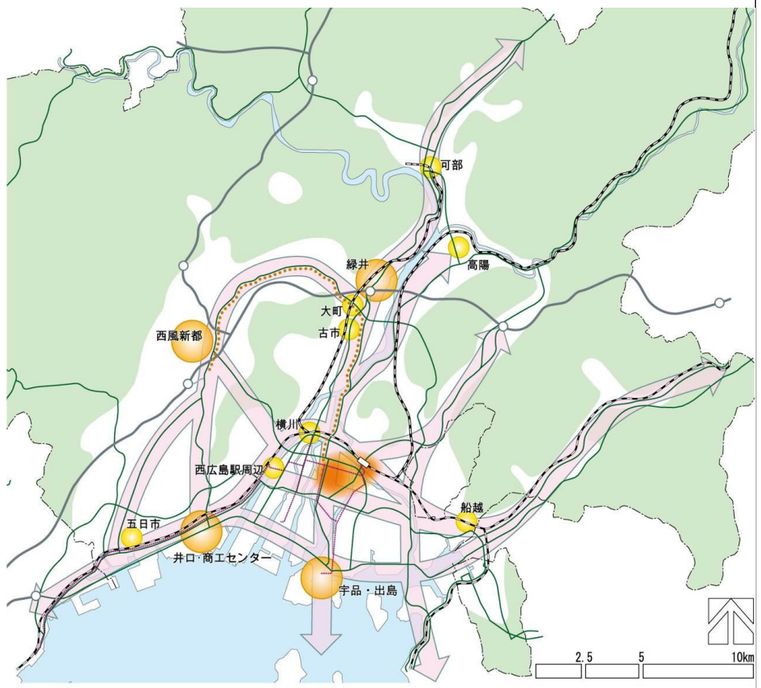
・　さらに、都市インフラの維持・更新の効率化・重点化や公共施設の有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的な提供などが進み、財政負担の軽減にもつながる。

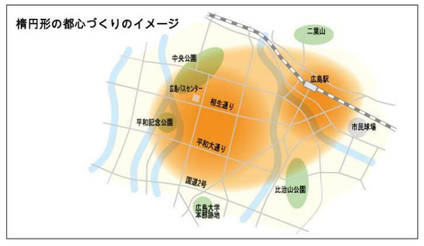
図表-7　都市構造の転換イメージ

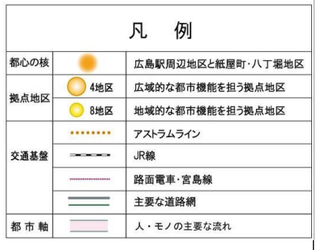


都心部を含め既に一定の都市機能が集積している地区を拠点とし、居住等を誘導する。
各拠点間は、公共交通などで接続する。

図表-8　広島市の将来都市構造図







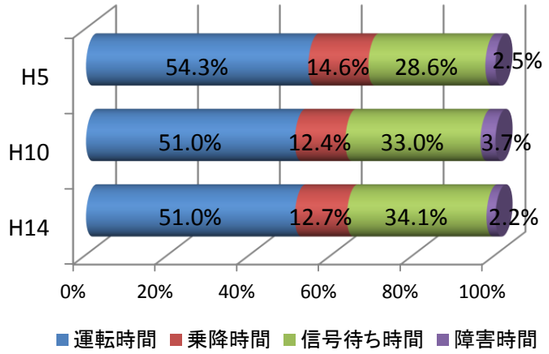
資料）広島市都市計画マスタープラン

④　路面電車の現状

・運行時間の概ね 5 割が停止時間で占められ、定時性・速達性に課題がある。
・他の都市に比べ、主要 JR 駅から都心までの所要時間が長い。

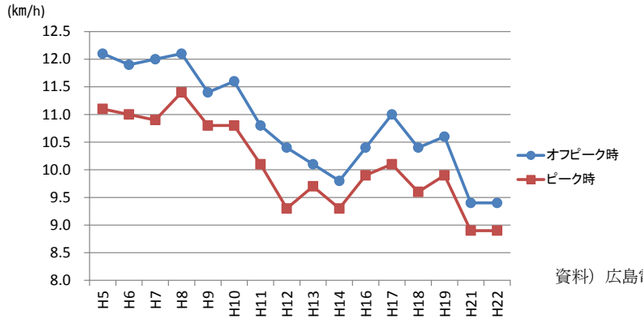
・　路面電車の平均運行時間の内訳は、平成 14 年時点で、運転時間が約 51%であるのに対し、乗降時間が約 13%、信号待ち時間が約 34%となっており、概ね 5 割が停止時間で占められている。その結果、表定速度としては、平成 22 年時点で、10km/h 以下となっており、定時性と速達性の向上が課題になっている。［図表-9、図表-10］

図表-9　路面電車の運行時間内訳



資料）広島電鉄㈱

図表-10　路面電車の表定速度の推移



資料）広島電鉄㈱

・　他の都市に比べ、主要駅から都心までの所要時間が長く、速達性の向上が課題になっている。［図表-11］

図表-11　主要駅－都心間の所要時間等

都市名	交通機関	主要駅	都心	距離	所要時間
広島市	路面電車	JR 広島駅	紙屋町東電停	2.1km	約 14 分
		JR 横川駅	紙屋町西電停	2.4km	約 14 分
		JR 西広島駅	紙屋町西電停	3.3km	約 19 分
札幌市	地下鉄	JR 札幌駅	大通駅	0.6km	約 1 分
仙台市	地下鉄	JR 仙台駅	勾当台公園駅	1.7km	約 3 分
		JR 北仙台駅	勾当台公園駅	1.9km	約 3 分
福岡市	地下鉄	JR 博多駅	天神駅	2.5km	約 5 分

資料）広島市道路交通局調べ