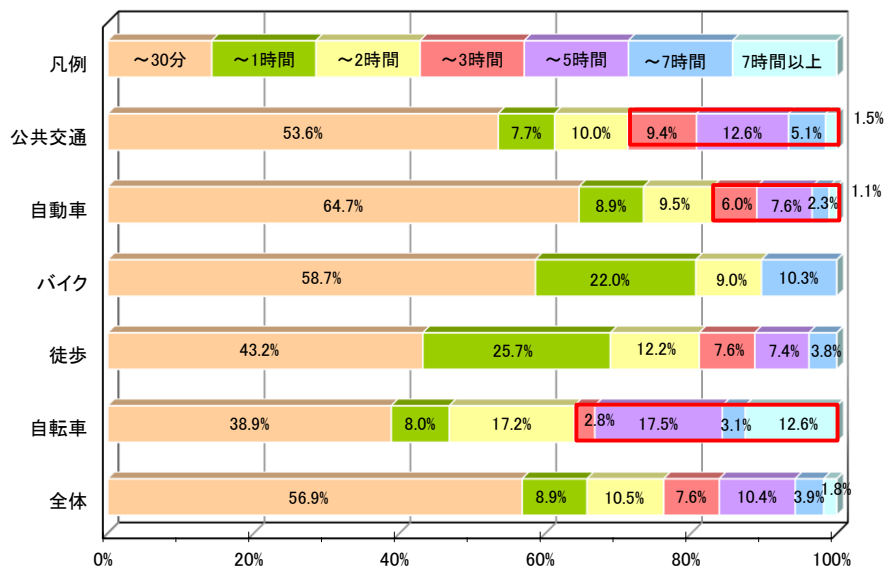


⑤ 都市の魅力づくりへの要請

公共交通を利用して都心へ買物や私用で訪れる人は、滞在時間が長い傾向にあるため、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通の利便性向上は有効と考えられる。

- 人口減少社会が到来する中で、多くの来訪者を広島市に引き寄せることは、都市の活性化にとって重要な課題となっており、そのためには、都心への交通アクセスの向上を図る必要がある。
- 買物・私用目的の公共交通等の都心での滞在時間は、自動車利用者と比較すると長い人（2 時間以上滞在者）が多いことから、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通による都心へのアクセスの利便性向上は、有効な方策であると考えられる。[図表-12]

図表-12 デルタ外発紙屋町・八丁堀地区着の買物・私用トリップの代表交通手段別滞在時間



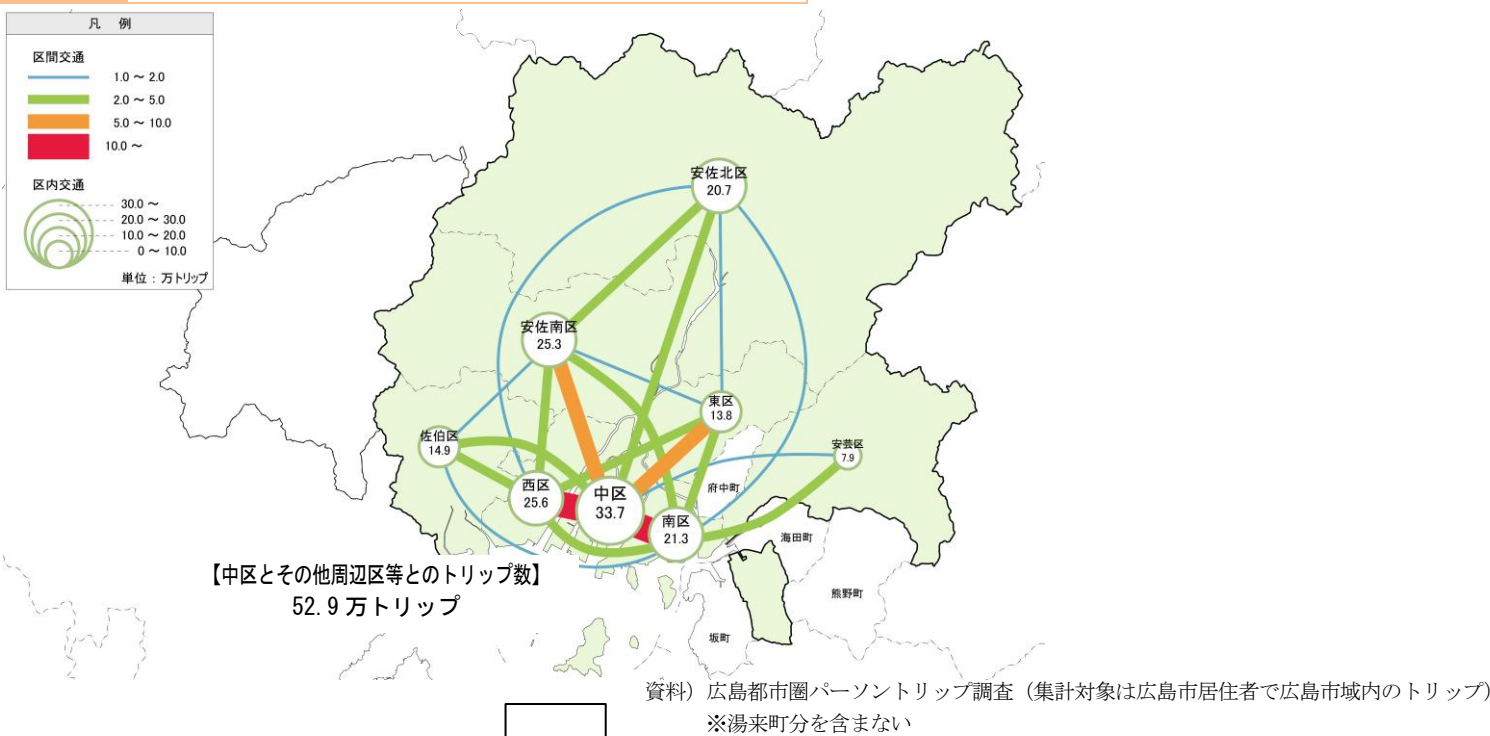
資料) 広島市交通実態調査
(集計対象は広島市居住者)

⑥ 交通流動の変化

・交通流動では、安佐南区⇄安佐北区、西区⇄佐伯区、安佐南区⇄佐伯区などの区間流動が増加しており、中区関連の流動も依然として多い。

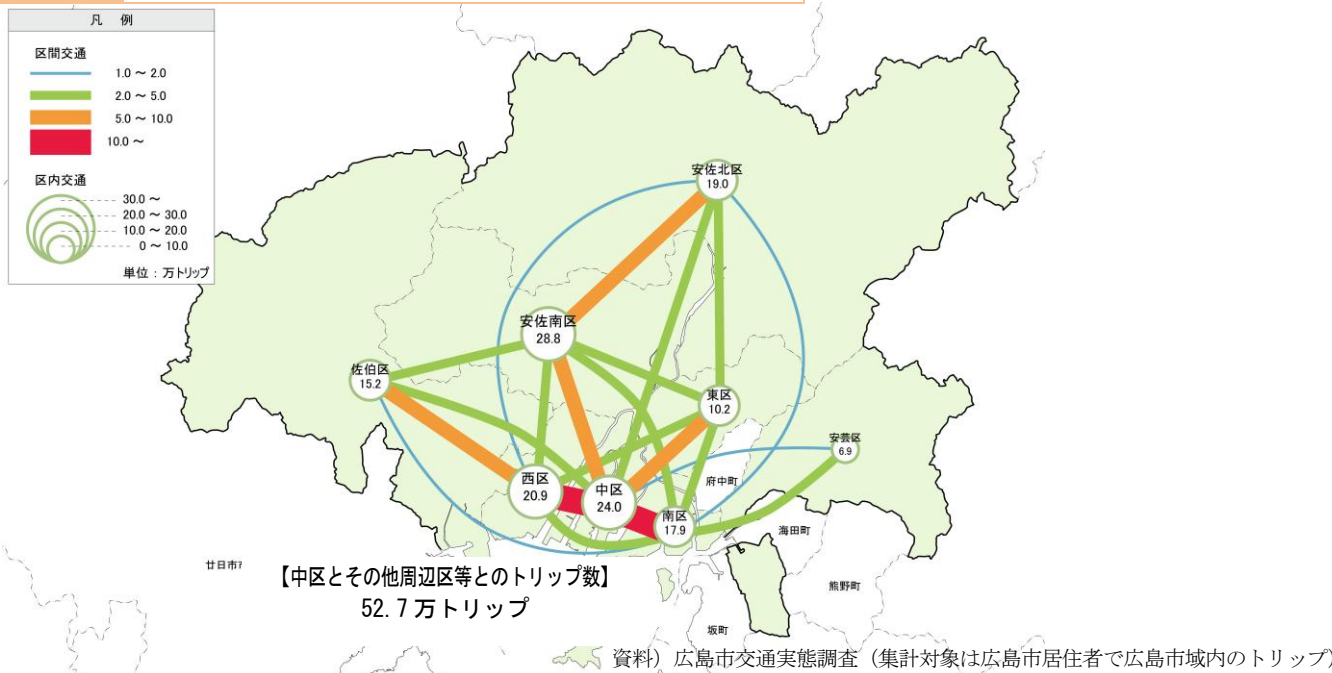
- 各区の発生集中量については、昭和 62 年と比較すると、人口が増加している安佐南区、安佐北区、佐伯区、安芸区では増加している。その一方で、旧市内の中区、東区、南区、西区の発生集中量は減少している。
- 区間の交通流動については、昭和 62 年と比較すると、安佐南区⇄安佐北区、西区⇄佐伯区、安佐南区⇄佐伯区などの交通流動は増加している。また、依然として中区とその他周辺区との交通流動は多い状況にある。[図表-13、図表-14]

図表-13 区間交通流動【全目的、全手段】(昭和 62 年)



変化

図表-14 区間交通流動【全目的、全手段】(平成 20 年)



（参考）中区関連の交通流動

中区内での交通流動は、減少（約 33.7 万トリップ⇒24 万トリップ）しているのに対し、中区と各区の交通流動は、ほぼ横ばい（約 52.9 トリップ⇒約 52.7 トリップ）である。

中区から中区（内⇄内）・他区との交通流動（内⇄外）

＜通勤＞

（単位：トリップ）

区 分		中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	安芸区	佐伯区	合計
中 区	S62	33,250	16,062	21,839	31,233	18,582	10,057	4,899	10,333	146,255
	H20	29,765	15,291	21,757	31,099	23,733	9,883	4,320	11,549	147,397

＜通学＞

区 分		中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	安芸区	佐伯区	合計
中 区	S62	20,083	3,807	5,488	4,784	2,118	1,110	746	988	39,124
	H20	9,717	2,463	3,296	4,148	2,181	1,178	988	1,345	25,316

＜買物＞

区 分		中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	安芸区	佐伯区	合計
中 区	S62	40,473	3,385	6,877	5,644	2,021	1,304	678	1,213	61,595
	H20	39,039	3,165	12,235	7,163	3,665	1,341	580	1,483	68,671

＜業務＞

区 分		中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	安芸区	佐伯区	合計
中 区	S62	72,468	11,898	32,174	38,650	10,029	6,439	3,475	6,567	181,700
	H20	42,300	8,872	24,244	26,575	10,785	7,294	2,333	7,133	129,536

※ 網掛けは増加分

資料）広島都市圏パーソントリップ調査、広島市交通実態調査

中区及び市全体の人口・事業所数・小売業売場面積

＜人口＞

区 分	昭和 6 2 年	平成 2 0 年	増減率
中 区	134,347 人	126,047 人	△ 6. 2 %
市全体	1,058,648 人	1,170,111 人	+ 1 0. 5 %

資料）広島市ホームページ

＜事業所数＞

区 分	昭和 6 1 年	平成 1 8 年	増減率
中 区	19,312 事業所	17,367 事業所	△ 1 0. 1 %
市全体	57,737 事業所	55,195 事業所	△ 5. 4 %

資料）事業者統計

＜小売業売場面積＞

区 分	昭和 6 2 年	平成 2 0 年	増減率
中 区	329,273 ㎡（37.5%）	405,598 ㎡（27.3%）	+ 2 3. 2 %
市全体	878,269 ㎡（100%）	1,487,841 ㎡（100%）	+ 6 9. 4 %

※ （ ）内は市全体に占める区の売場面積の割合

資料）広島市統計書

⑦ バスの現状

- ・都心において、バスが過密状態であり、定時性・速達性に課題がある。
- ・郊外の公共交通サービスの行き届いていない地域において、公共交通の確保は重要な課題である。

ア 都心のバスの過密

- ・都心においては、郊外線を含むほとんどのバスが都心へ乗り入れ、過密状態となっているため、これが渋滞を招き、定時性、速達性が確保されない原因となっている。[図表-15]

図表-15 八丁堀バス停及び本通りバス停を経由するバスの便数（平成 25 年 5 月）

区 分	終 日	ピーク時間帯の 1 分当たりの便数 （午前 7 時～ 8 時）	運行事業者数
①八丁堀バス停（福屋北側） を経由する便数 （②の重複便あり）	約 3, 7 0 0 便	約 1 1 便／分	7 事業者
②本通りバス停を経由する 便数 （①の重複便あり）	約 1, 7 0 0 便	約 5 便／分	4 事業者

資料）広島市道路交通局調べ

イ 郊外部における公共交通の確保

- ・急速に進む高齢化の進展に伴い、公共交通サービスの行き届いていない地域において、日常生活を支える公共交通の確保は重要な課題となっている。[図表-16]
- ・このため、広島市では、路線バス等の公共交通サービスのない地域における地域が主体となった乗合タクシーの導入について、地域からの相談に応じるほか、住民アンケートに関するノウハウの提供や、本格運行の際の収支不足額の助成など取組への支援を行っている。（H25 現在：3 地区で本格運行）

図表-16 住宅団地における路線バスの導入状況

区 分	団地数	面 積
バス路線が有る団地	91 団地（ 54%）	2,935ha（ 75%）
バス路線が無い団地	78 団地（ 46%）	974ha（ 25%）
計	169 団地（100%）	3,909ha（100%）

※平成 25 年 3 月 31 日時点で開発が完了している団地のうち 5ha 以上を対象
資料）住宅団地活性化研究会（広島市）資料から作成