

本市の公共交通を取り巻く現状と課題

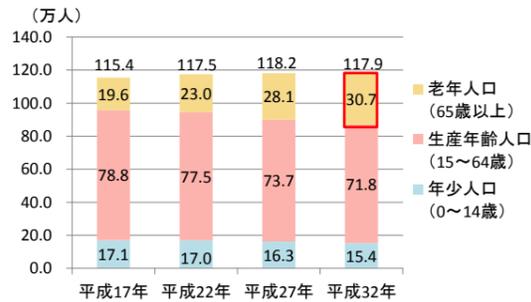
1 本市の交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化

(1) 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、本市の総人口の約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-1]
- ・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。

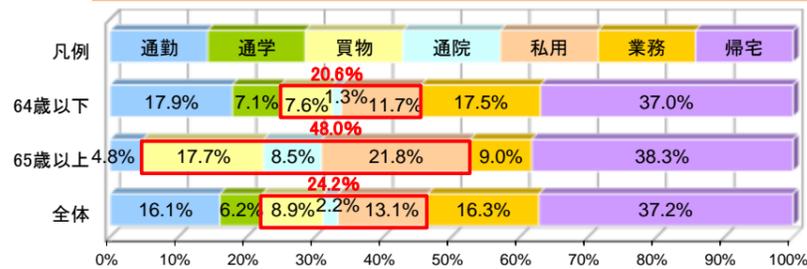
図表-1 本市の将来人口



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。

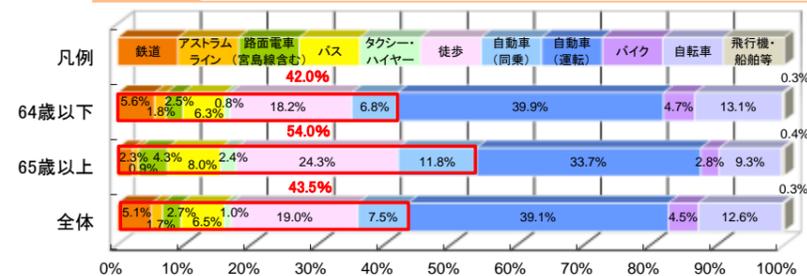
- ・高齢者の交通特性として、買物・通院・私用目的の移動が多いことや、64歳以下に比べ、自動車の運転利用割合が低く、路面電車、バスなどの公共交通や、徒歩、自動車の同乗利用等の利用割合が高くなっていく。[図表-2、図表-3]

図表-2 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-3 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)

※代表交通手段とは、1回の移動で複数の交通手段を使った場合、その中の主な交通手段をいう。その優先順位は、鉄道、アストラムライン、路面電車(宮島線含む)、バス、自動車(タクシー含む)、バイク(自動二輪、原付)、自転車、徒歩の順番。

(2) 日常的な交通のマイカー依存

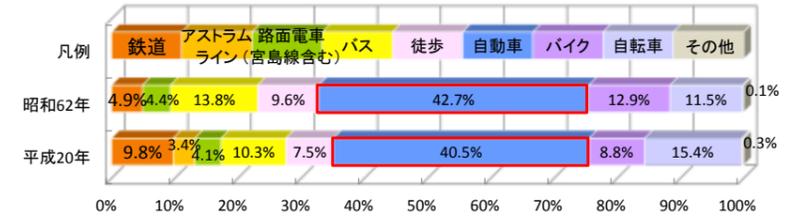
通勤や買物目的の交通は、マイカーに依存する傾向が強く、特に買物目的については大幅に増加しており、主要な幹線道路を中心に渋滞が発生している。

- ・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-4、図表-5、図表-6]

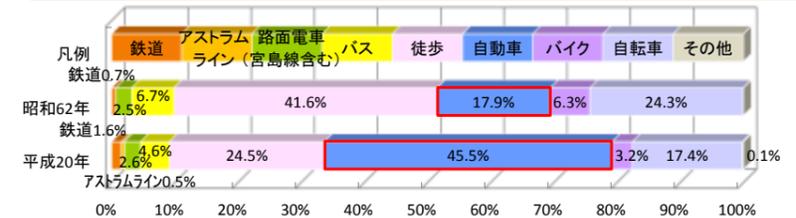
- ・これらの渋滞は、大気汚染などの環境悪化や、バスなどの公共交通サービスの低下など、様々な交通問題の要因となっている。

図表-4 通勤目的の代表交通手段 (昭和62年ー平成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-5 買物目的の代表交通手段 (昭和62年ー平成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-6 主要渋滞箇所



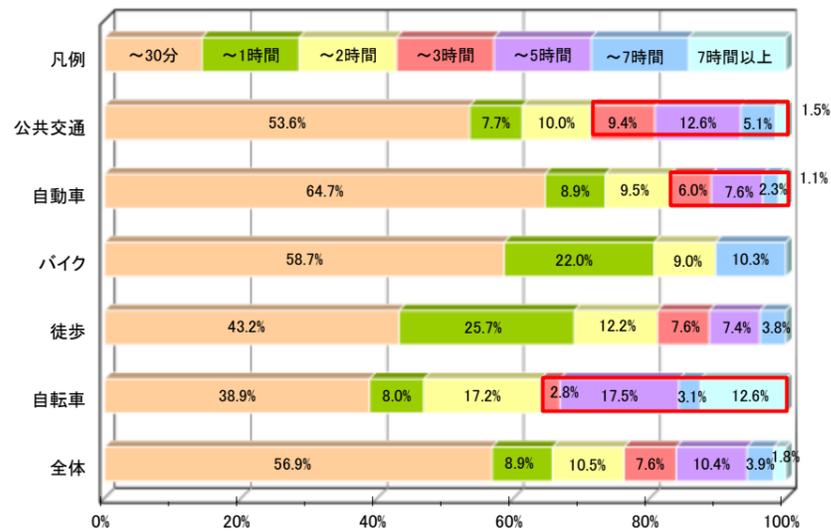
資料) 国土交通省中国地方整備局広島国道事務所ホームページ

(3) 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、多くの来訪者を本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-7]

図表-7 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



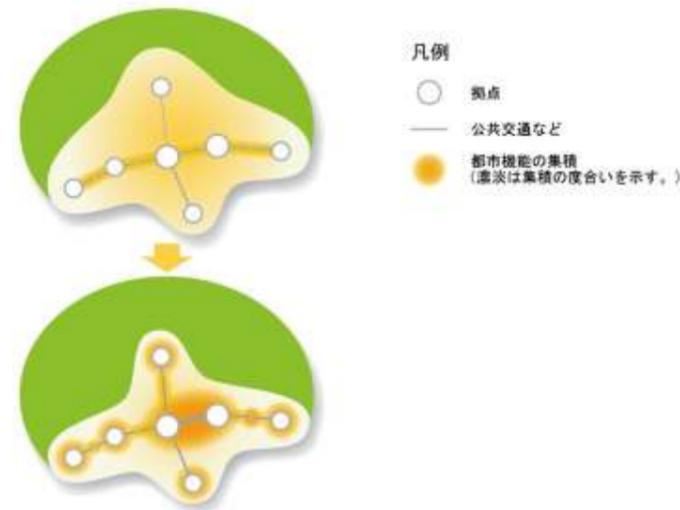
資料) 広島市交通実態調査
(集計対象は広島市居住者)

(4) 拡散型から集約型の都市構造への転換の必要性

本市では、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。

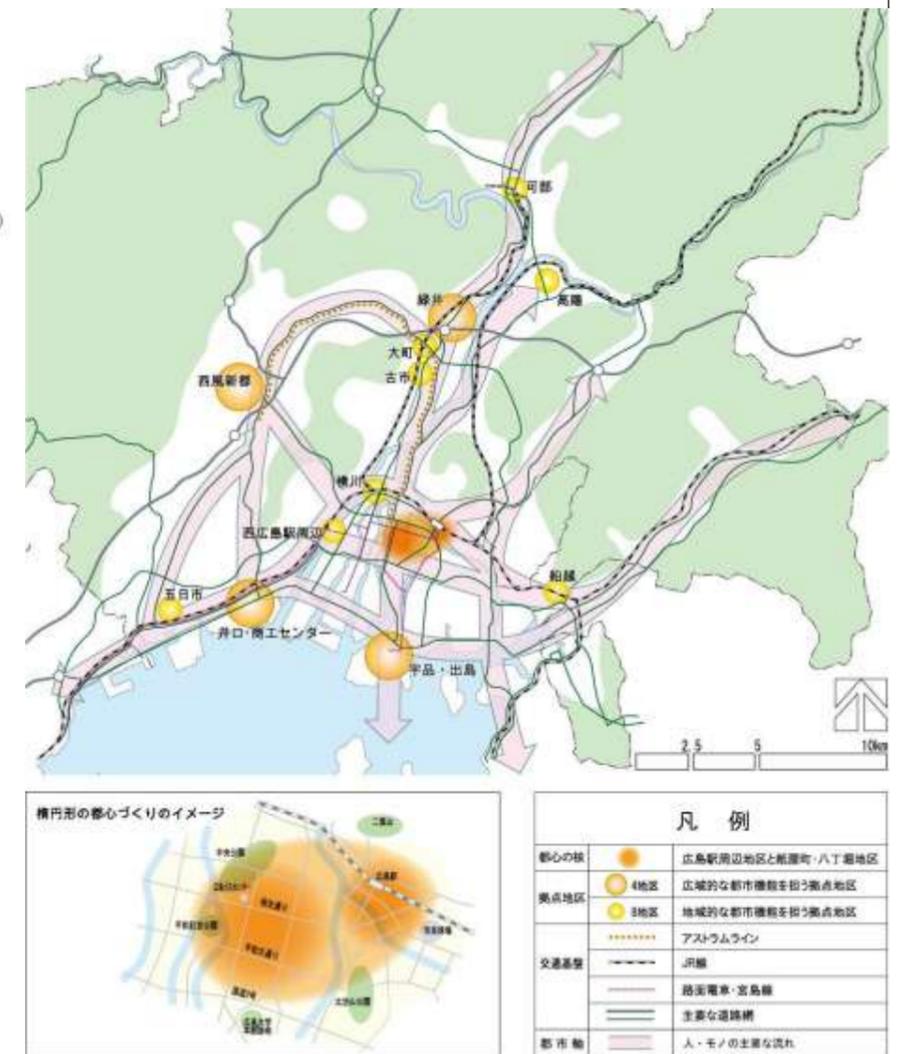
- 本市では、市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療、福祉等の生活サービス機能などを集積させる「集約型都市構造」への転換をめざしている。[図表-8、図表-9]
- これにより、人やモノの移動距離の削減と自家用車から公共交通への転換が進み、エネルギー使用の削減が図られる。
- また、徒歩による移動で日常生活に必要なサービスの大半が受けられるようになるため、高齢者等の移動制約者の自立的な生活を支え、健康づくりや知人との交流などの活動を促す環境が整う。
- さらに、都市インフラの維持・更新の効率化・重点化や公共施設の有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的な提供などが進み、財政負担の軽減にもつながる。

図表-8 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-9 本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

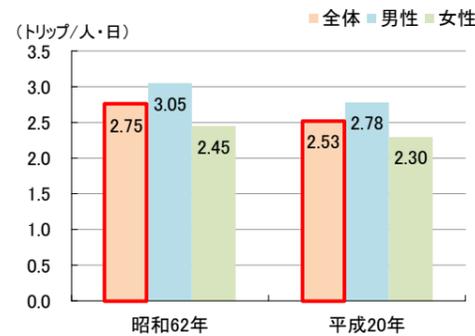
2 本市の交通実態及び公共交通の現状

(1) 1人当たりのトリップ数・交通流動の変化

- ・1人当たりのトリップ数は減少している。年齢別では、20代～30代を中心にトリップ数が減少し、50歳以上は増加している。
- ・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。

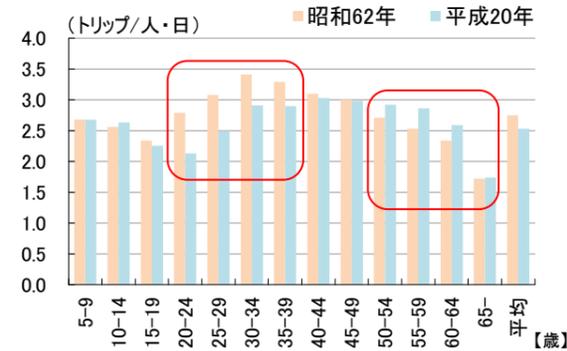
- ・本市居住者（5歳以上）の1人当たりのトリップ数は、2.53トリップで、昭和62年の2.75トリップと比較すると、約0.2トリップ減少している。[図表-10]
- ・年齢別にみると、20代～30代を中心にトリップ数が減少している。これは、インターネットの普及による営業活動や購買行動の変化など、社会経済活動の変化によるものが要因として考えられる。また、50歳以上のトリップの増加は、自動車免許保有率の高まりによる外出頻度の増加などが影響していると考えられる。[図表-11]

図表-10 1人当たりトリップ数の比較（昭和62年-平成20年比較）

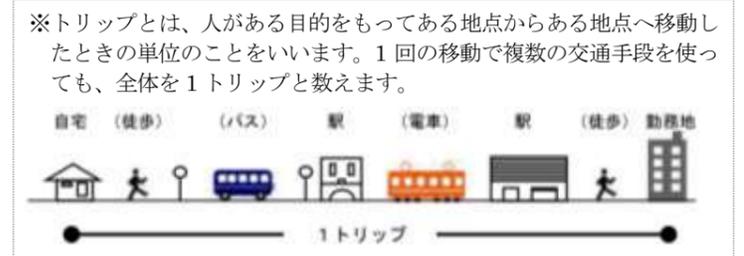


資料) 昭和62年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者）
平成20年のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

図表-11 年齢別1人当たりトリップ数の比較（昭和62年-平成20年比較）

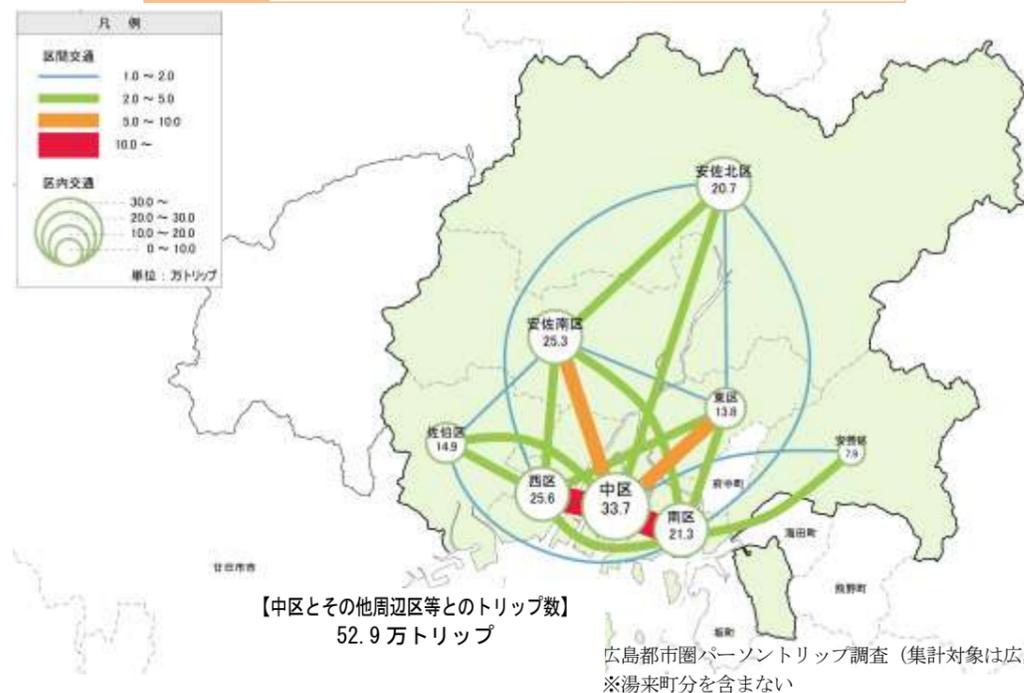


資料) 昭和62年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者）
平成20年のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

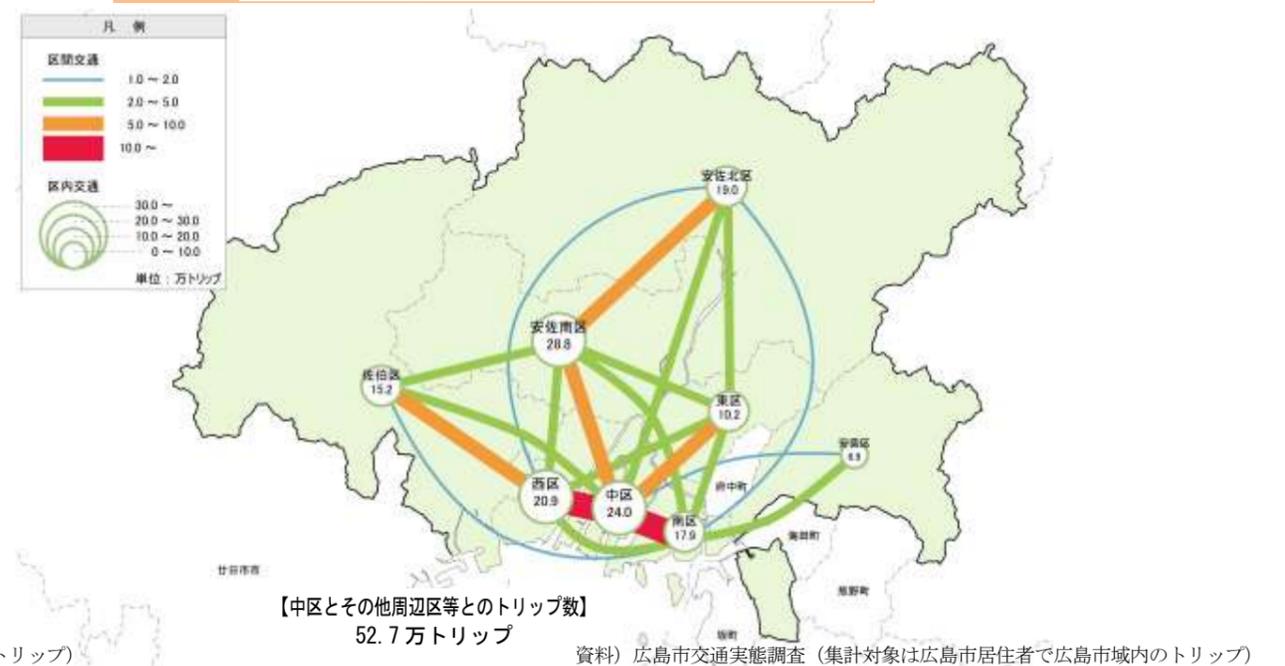


- ・各区の発生集中量については、昭和62年と比較すると、人口が増加している安佐南区、安佐北区、佐伯区、安芸区では増加している。その一方で、旧市内の中区、東区、南区、西区の発生集中量は減少している。
- ・区間の交通流動については、昭和62年と比較すると、安佐南区⇄安佐北区、西区⇄佐伯区、安佐南区⇄佐伯区などの交通流動は増加している。また、依然として中区とその他周辺区との交通流動は多い状況にある。

図表-12 区間交通流動【全目的、全手段】（昭和62年）



図表-13 区間交通流動【全目的、全手段】（平成20年）

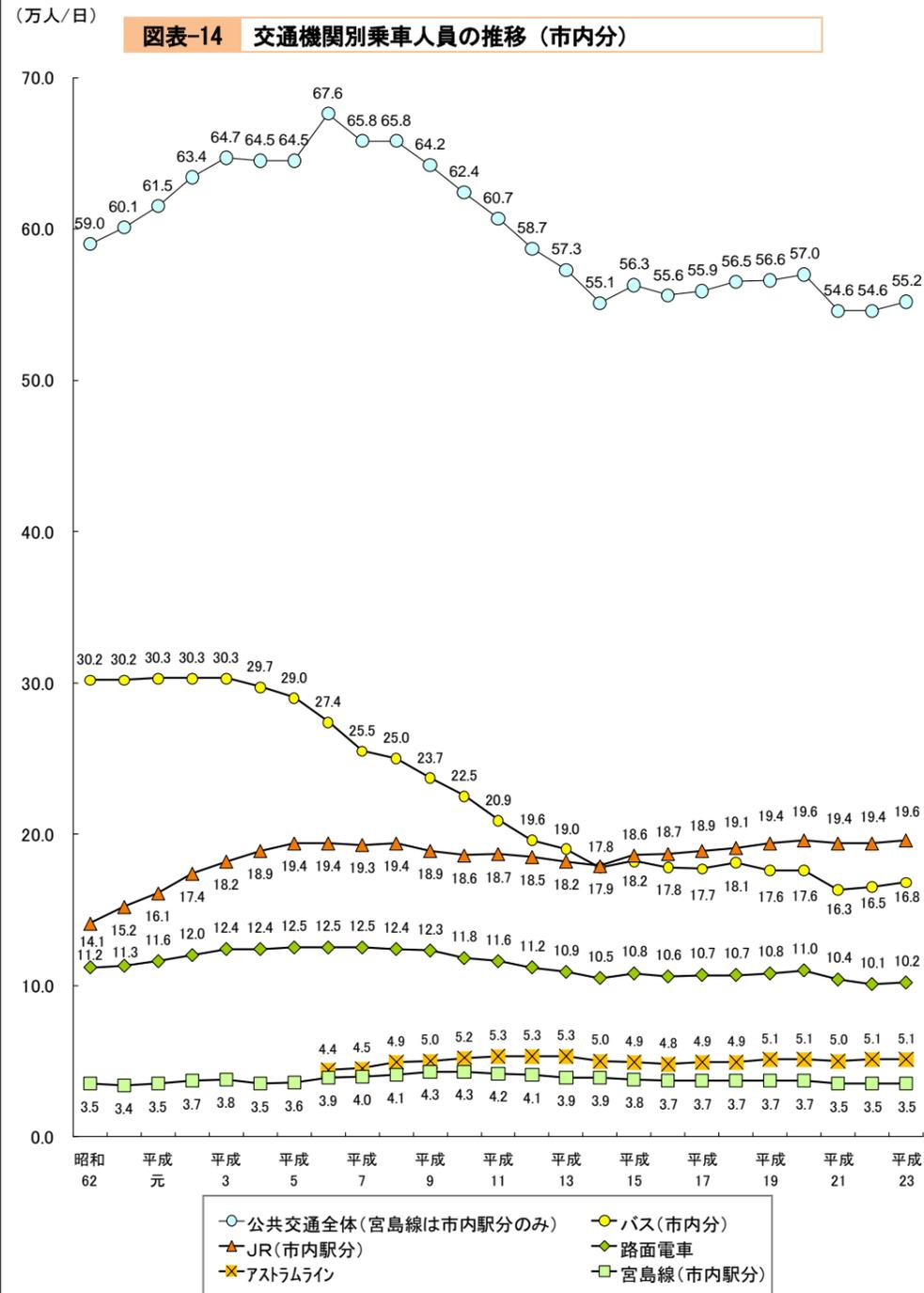


変化

(2) 交通機関別乗車人員の推移

- ・公共交通全体では減少傾向にあり、特にバスが著しく減少している。
- ・その他の交通機関は、ほぼ横ばいである。

- ・公共交通機関の利用者数は、近年は微増傾向にあるが、ピークであった平成6年の約8割に落ち込んでいる。[図表-14]
- ・交通機関別に見ると、バスの利用者の減少は著しく、その他の交通機関は、ほぼ横ばいである。[図表-14]



(3) 軌道系公共交通機関の現状

軌道系公共交通機関のネットワークは、JR線、路面電車、広島電鉄宮島線、新交通システム（アストラムライン）で形成されており、各交通機関の機能強化に取り組んでいる。

- ・本市には、JR山陽本線・可部線・芸備線・呉線、路面電車、広島電鉄宮島線、新交通システム（アストラムライン）など、様々な軌道系公共交通機関がある。[図表-15]
- ・こうした軌道系公共交通機関が結節する広島駅、横川駅、西広島駅、白島新駅（整備中）、大町駅などの交通拠点がある。

区分	現状
JR線	JR西日本では、広島駅を中心とした都市圏の在来線を「広島シティネットワーク」と称し、サービスレベルの高い都市型鉄道の構築に向けて取り組んでいる。現在、JR山陽本線とアストラムラインの交差点付近に新駅を設置し相互を連絡する白島新駅の設置や、JR可部線の長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸などに取り組んでいる。
路面電車	低廉な運賃と路線の分かりやすさから、市民や観光客の手軽な足として利用され、平成23年度の乗車人数は、日平均で10.2万人と全国一となっている。現在、超低床車両（LRV）の導入や短絡ルート（駅前大橋ルート）の検討などに取り組んでいる。
宮島線	JR山陽本線と並行し競合関係にあるが、短い駅間距離、高頻度な運行回数、路面電車との相互乗り入れによる市中心部への直通運転など、都市内交通としての特性が強く、現在、電車接近案内表示器の高度化などに取り組んでいる。
アストラムライン	平成6年に全国9番目の新交通システムとして開業した。現在、白島新駅の設置に取り組むとともに、広域公園前駅からの延伸計画についてルート・構造等の検討を行っている。
交通拠点	乗り継ぎの円滑化を図る駅前広場整備など、交通機関相互の連携を強化するため、JR広島駅における自由通路等の整備や南口広場再整備の検討、JR西広島駅周辺地区の交通結節点整備に取り組んでいる。

図表-15 軌道系公共交通機関の整備状況図

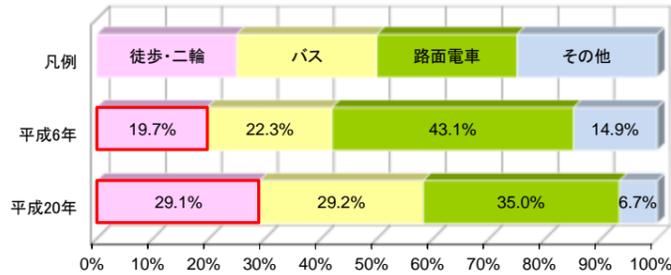


(4) 主要 JR 駅における降車後の交通手段（目的地：紙屋町・八丁堀地区）

- ・ JR 広島駅では、徒歩・二輪の割合が増加している。
- ・ JR 横川駅では、都心便の運行によって、路面電車利用の割合が増加している。
- ・ JR 西広島駅では、通勤用急行便の運行によって、バス利用の割合が増加している。

- ・ JR 広島駅から紙屋町・八丁堀地区を目的地とするトリップは、平成 6 年と比較すると、徒歩・二輪が増加している。[図表-16]

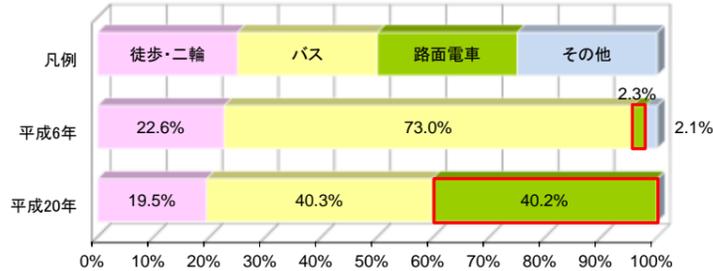
図表-16 JR 広島駅降客の交通機関分担（紙屋町・八丁堀地区方面）



資料) 平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査（広島市）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

- ・ JR 横川駅では、平成 6 年と比較すると、路面電車利用が約 38 ポイント増加しており、都心便の運行などの効果であると考えられる。[図表-17]

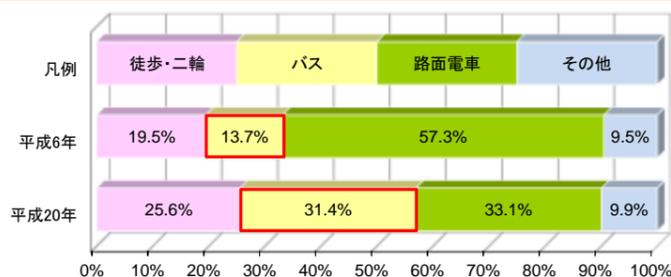
図表-17 JR 横川駅降客の交通機関分担（紙屋町・八丁堀地区方面）



資料) 平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査（広島市）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

- ・ JR 西広島駅では、平成 6 年と比較すると、バス利用が約 18 ポイント増加しており、通勤用急行便の運行などの効果であると考えられる。[図表-18]

図表-18 JR 西広島駅降客の交通機関分担（紙屋町地区・八丁堀地区方面）



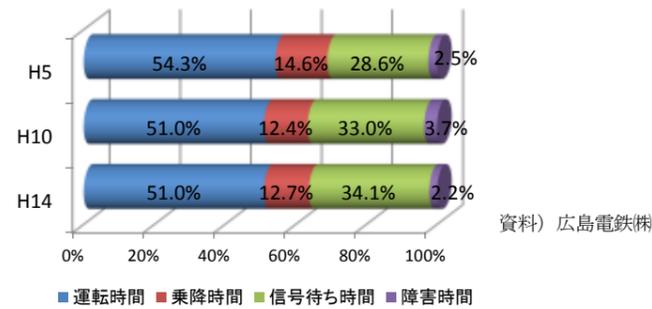
資料) 平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査（広島市）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

(5) 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。

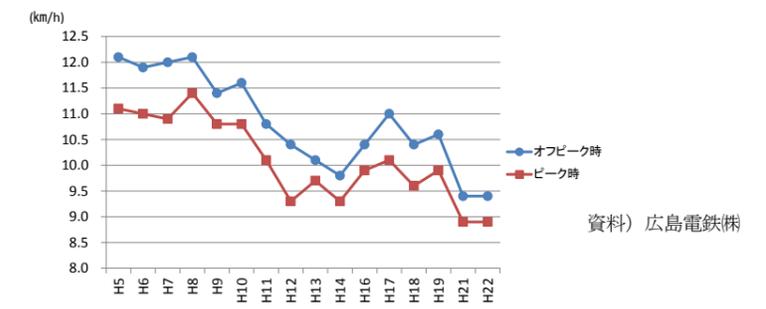
- ・ 路面電車の平均運行時間の内訳は、平成 14 年時点で、運転時間が約 51% であるのに対し、乗降時間が約 13%、信号待ち時間が約 34% となっており、概ね 5 割が停止時間で占められている。その結果、表定速度としては、平成 22 年時点で、10km/h 以下となっており、定時性と速達性の向上が課題になっている。[図表-19、図表-20]

図表-19 路面電車の運行時間内訳



資料) 広島電鉄株

図表-20 路面電車の表定速度の推移



資料) 広島電鉄株

- ・ 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-21]

図表-21 主要駅一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	2.1 km	約 14 分
		JR 横川駅	紙屋町西電停	2.4 km	約 14 分
		JR 西広島駅	紙屋町西電停	3.3 km	約 19 分
札幌市	地下鉄	JR 札幌駅	大通駅	0.6 km	約 1 分
仙台市	地下鉄	JR 仙台駅	勾当台公園駅	1.2 km	約 3 分
福岡市	地下鉄	JR 博多駅	天神駅	2.5 km	約 5 分

資料) 広島市道路交通局調べ

(6) バスの現状

- ・ 「利用者の減少」→「減便」→「さらなる利用者の減少」の悪循環に陥り、サービスレベルの一層の低下を招いている。
- ・ 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。

- ・ 本市域内を運行するバス事業は、12 社（都市間を結ぶ高速バスを除く）あり、平成 23 年度の乗車人数は、日平均で 16.8 万人と、平成 3 年度の 30.3 万人の約 6 割にまで落ち込んでいる。[図表-14]

- ・ バス路線については、利用者が減少した路線の減便を行い、減便が不便さを増し、さらに利用者が減るという悪循環に陥り、最終的には路線の廃止に至る場合もあるなど、サービスレベルの一層の低下を招いている状況にある。

【都心の現状】

- ・ 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-22]

【郊外の現状】

- ・ 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-23]

- ・ このため、本市では、路線バス等の公共交通サービスの無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-22 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)
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3,700便	約11便/分
②本通りバス停を経由する便数(①の重複便あり)	約1,700便	約5便/分

資料) 広島市道路交通局調べ

図表-23 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

前述した「1 本市の交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化」及び「2 本市の交通実態及び公共交通の現状」を踏まえ、本市における公共交通の主な課題を抽出した。

社会経済情勢の変化や将来の都市構造から見た課題

○高齢社会に対応した交通環境づくり [1 社会経済情勢の変化(1) 関連]

高齢社会においては、高齢者の買物や通院など日常生活上の移動手段を受け持つ公共交通サービスの維持・向上を図っていく必要がある。
また、バリアフリー対策の一層の推進や、生活交通としてのバスの維持を図っていく必要がある。

○通勤や買物目的などの日常的な交通のマイカー依存の是正 [1 社会経済情勢の変化(2) 関連]

物流・業務等の経済活動を支える交通は主として自動車等が担い、通勤・通学等の日常生活を支える交通は公共交通等が担うという役割分担の下、通勤をはじめとする日常的な交通手段については、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る。

○都市の魅力づくりへの貢献 [1 社会経済情勢の変化(3) 関連]

公共交通による都心へのアクセス強化や回遊性とにぎわいの創出など、「都市の顔」として都心の魅力づくりを支える交通環境の構築に取り組む必要がある。

○集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化 [1 社会経済情勢の変化(4) 関連]

都心や拠点地区の連携強化により、各地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるよう、公共交通の充実・強化に取り組む必要がある。

交通実態及び公共交通の現状から見た課題

○地域特性等に応じた効率的な公共交通サービスの提供 [2 交通実態及び公共交通の現状(1)、(2)、(3)、(6) 関連]

本市の公共交通は、JR、路面電車及び新交通システム（アストラムライン）等の軌道系公共交通機関とバス路線を骨格に公共交通ネットワークが形成されているが、都市構造やまちづくりの観点に立って公共交通体系づくりに取り組む必要がある。

また、バス利用者の著しい減少や市中心部におけるバスの過密状態、郊外部相互のトリップ数の増加、さらには、アストラムラインが広域公園前駅で止まっておりネットワークされていないなどの課題を抱えていることから、各地域の特性や課題に応じて、効率的に軌道系やバスなどの公共交通サービスを提供していく必要がある。

さらに、高齢者や障害者など移動に当たって制約を受ける可能性が高い立場の人も含め、すべての人が利用しやすい公共交通サービスの提供にも取り組む必要がある。

○路面電車とバスの定時性・速達性の向上（デルタ周辺の交通拠点から紙屋町・八丁堀地区へのアクセス改善） [2 交通実態及び公共交通の現状(1)、(4)、(5)、(6) 関連]

デルタ周辺の交通拠点から紙屋町・八丁堀地区へのアクセスは、路面交通（路面電車・バス）が担っているが、交通信号や交通渋滞等の影響を受け、定時性・速達性に課題があることから、公共交通サービスを充実・強化し、利便性向上に取り組む必要がある。

○交通拠点の強化 [2 交通実態及び公共交通の現状(3) 関連]

広島駅や西広島駅などの交通拠点において、乗り継ぎの円滑化を図る駅前広場整備など、交通機関相互の連携強化などに取り組む必要がある。

○郊外部における地域生活交通の確保 [2 交通実態及び公共交通の現状(6) 関連]

路線バスの安定的・継続的な維持や、路線バスのサービスが提供されていない郊外の団地など生活交通の不便な地域での移動手段の確保など、地域における生活交通の確保に向けて取り組む必要がある。