

平成30年広島市交通実態調査

データ集

令和5年3月

広島市

目次

はじめに	1
用語等の説明	3
本データ集の利用に当たっての注意事項	5

	平成30年広島市交通実態調査の結果				参考値		
	平成30年		令和12年		平成20年		
	アンケート 調査結果	予測値	予測値	アンケート 調査結果			
	平日	休日	平日	平日	平日		
<u>1 広島市全体の人の動き</u>							
1-1 外出率	○	○	—	—	○		6
1-2 1人当たりトリップ数	○	○	—	—	○		6
1-3 トリップ数	○	○	—	—	○		6
<u>2 移動者の属性から見た人の動き</u>							
2-1 外出率(年齢階層別)	○	○	—	—	○		7
2-2 1人当たりトリップ数(年齢階層別)	○	○	—	—	○		7
2-3 トリップ数(年齢階層別)	○	○	—	—	○		8
2-4 外出率(居住地域別)	○	○	—	—	○		9
2-5 1人当たりトリップ数(居住地域別)	○	○	—	—	○		9
2-6 トリップ数(居住地域別)	○	○	—	—	○		9
<u>3 移動目的から見た人の動き</u>							
3-1 トリップ数(移動目的別)	○	○	—	—	○		10
3-2 トリップ数(移動目的別×年齢階層別)	○	○	—	—	○		11
3-3 トリップ数(移動目的別×代表交通手段別)	○	○	—	—	○		14
<u>4 交通手段から見た人の動き</u>							
4-1 トリップ数(代表交通手段別)	○	○	—	—	○		17
4-2 トリップ数(代表交通手段別×年齢階層別)	○	○	—	—	○		18
4-3 トリップ数(代表交通手段別×移動目的別)	○	○	—	—	○		21
<u>5 地域から見た人の動き</u>							
5-1 トリップ数(出発地域別)	○	○	—	—	○		24
5-2 トリップ数(目的地域別)	○	○	—	—	○		24
5-3 トリップ数(内々移動地域別)	○	○	—	—	○		25
<u>6 詳細な人の動き</u>							
6-1 トリップ数(出発地域別×年齢階層別)	—	—	○	—	—		26
6-2 トリップ数(出発地域別×移動目的別)	—	—	○	—	—		26
6-3 トリップ数(出発地域別×代表交通手段別)	—	—	○	—	—		27
6-4 トリップ数(目的地域別×年齢階層別)	—	—	○	—	—		28
6-5 トリップ数(目的地域別×移動目的別)	—	—	○	—	—		28
6-6 トリップ数(目的地域別×代表交通手段別)	—	—	○	—	—		29
6-7 トリップ数(内々移動地域別×年齢階層別)	—	—	○	—	—		30
6-8 トリップ数(内々移動地域別×移動目的別)	—	—	○	—	—		30
6-9 トリップ数(内々移動地域別×代表交通手段別)	—	—	○	—	—		31

	平成30年広島市交通実態調査の結果				参考値	
	平成30年		令和12年		平成20年	
	アンケート調査結果		予測値		アンケート調査結果	
	平日	休日	平日	平日	平日	
<u>7 公共交通の乗換利用状況</u>						
7-1 公共交通の乗換利用状況	—	—	○	—	—	 32
7-2 公共交通の乗換利用状況(出発地・目的地別)	—	—	○	—	—	 32
<u>8 将来における人の動き</u>						
8-1 トリップ数	—	—	○	○	—	 33
8-2 トリップ数(年齢階層別)	—	—	○	○	—	 33
8-3 トリップ数・構成割合(移動目的別)	—	—	○	○	—	 34
8-4 トリップ数・構成割合(代表交通手段別)	—	—	○	○	—	 34

参考資料

参考-1 平成30年広島市交通実態調査(調査票 世帯票)		35
参考-2 平成30年広島市交通実態調査(調査票 個人票(平日))		36
参考-3 平成30年広島市交通実態調査(調査票 個人票(休日))		37
参考-4 平成30年広島市交通実態調査(普段の生活・交通に関する調査票)		38

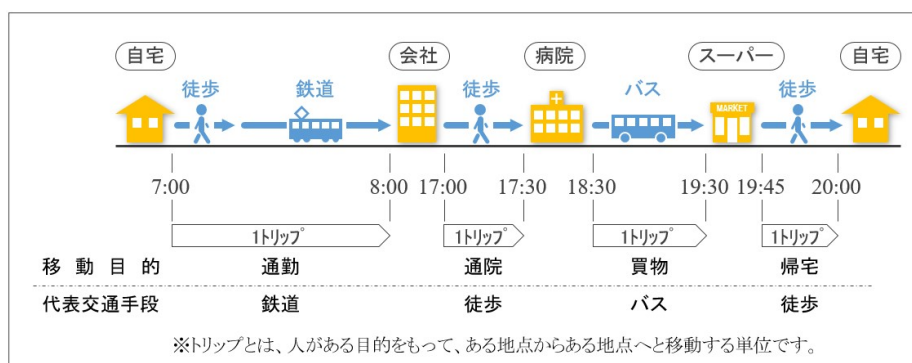
1 広島市交通実態調査について

広島市交通実態調査は、広島市居住者の交通の現況や、将来の交通状況の見通しを把握・分析することを目的とした調査です。

この調査で得られた結果は、本市の交通政策の進路の全体像などをまとめた広島市総合交通戦略の検討や、実施施策の計画立案など、様々な場面で利用されています。

交通実態調査(パーソントリップ調査)とは？

「どのような人が、どのような目的で、いつ、どこからどこへ、どのような交通手段で移動したか」などを問うアンケート調査を行い、居住者の1日の動きを把握するものです。



2 平成30年広島市交通実態調査の概要

(1) アンケート調査

広島市居住者の1日の動きの把握するため、「どのような人が、どのような目的で、いつ、どこからどこへ、どのような交通手段で移動したか」などを問うアンケート調査(本体調査)を実施し、現況の交通状況の実態の把握を行いました。

また、広島市居住者に対するアンケート調査の補完調査として、広島市居住者以外による広島市域に関連する交通等を把握することを目的に、Webモニターアンケート調査を併せて実施しました。

この他、本体調査の調査対象日以外も含めた普段の交通行動の把握等を目的とした付帯調査を実施しました。

(2) 「交通行動モデル」を活用した交通状況の把握・分析

今回実施したアンケート調査は小サンプル※1で調査を実施しているため、調査の精度上、アンケート調査結果を集計しただけでは大まかな交通状況の把握しかできません。そのため、近年取得が容易になった交通ビッグデータ(携帯電話基地局データや交通系ICカードデータ)を活用して「交通行動モデル※2」を構築し、このモデルを用いて推計した現況予測値により、地域別※3の移動状況や公共交通の乗換状況など、より詳細な現況の交通状況の実態の把握を行いました。

※1 抽出率1%(前回の平成20年調査は3.4%)

※2 個々人の1日の交通行動を推計できるモデル(アクティビティベースモデル)

※3 都心、デルタ市街地、デルタ周辺部、中山間地・島しょ部

また、この「交通行動モデル」に、将来条件値を入力することにより将来予測値を推計し、将来の交通状況の見通しの把握を行いました。

アンケート調査

調査対象・内容

調査票の回収状況等

広島市
市
住
居
者

アンケート調査

本体調査

・属性※別の1日の交通行動を把握

※個人属性(年齢・性別等), 移動目的, 代表交通手段

調査期間: H30.11~H31.3

付帯調査

・調査対象日以外も含めた普段の交通行動を把握
・都心部の訪問状況等を把握

広島市
市
住
居
者
以
外

Webモニター アンケート調査

・広島市域関連交通等を把握
(広島市居住者に対するアンケート調査の補充調査)

回収状況		
配布世帯数	回収世帯数	回収率
32,371世帯	7,430世帯	約23%

有効票数等			
	回収票数	有効票数	目標票数
平日	14,797人	13,493人	≧12,000人
休日	14,797人	12,864人	≧12,000人

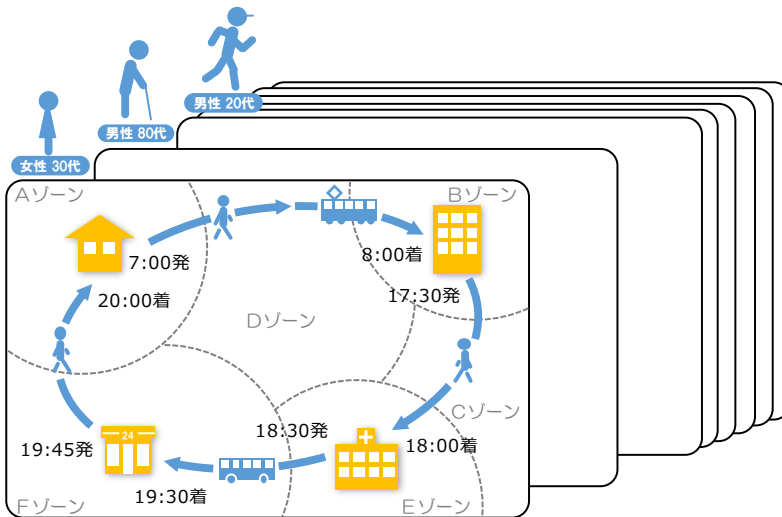
回収状況		
配布世帯数	回収世帯数	回収率
27,844世帯	6,199世帯	約22%

有効票数等		
回収票数	有効票数	有効票率
9,992人	8,971人	約90%

回収状況		
調査対象	回収有効票数	目標票数
広島広域都市圏居住者	1,700人	≧1,700人
広島広域都市圏外居住者	900人	≧900人

説明変数の設定

交通行動モデル



交通行動モデルは、性別や年齢などの個人属性等を考慮して、1人1人の詳細な移動状況を把握することができる予測手法です。

各種現況データ

- ・居住者
- ・施設(店舗、病院、福祉施設等)の配置
- ・交通ネットワーク

など

交通ビッグデータ

- ・携帯電話基地局データ
- ・交通系ICカード

各種将来データ

- ・居住者
- ・施設(店舗、病院、福祉施設等)の配置
- ・交通ネットワーク

など

拡大処理

得られるデータ

現況交通行動データ (アンケート調査結果)

外出率、1人当たりトリップ数、移動目的別や代表交通手段別のトリップ数などを把握することが可能

現況交通行動データ (「交通行動モデル」による現況予測結果)

地域別の移動状況や公共交通の乗換状況などの詳細な交通行動を把握することが可能

将来交通行動データ (「交通行動モデル」による将来予測結果)

地域別の移動状況や公共交通の乗換状況などの詳細な交通行動を把握することが可能

トリップ(トリップ数)

人がある目的をもって、ある地点(出発地)からある地点(目的地)へ移動する単位をトリップと言います。なお、1回の移動において、いくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。

下図を例にすると、図中の人は、ある1日において通勤目的、通院目的、買物目的、帰宅の計4トリップをしたことになります。

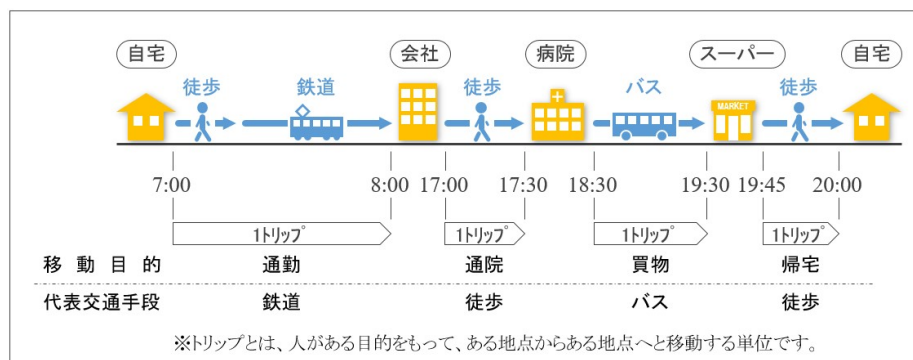
移動目的

トリップの目的です。平成30年広島市交通実態調査においては、大きく、「通勤」、「通学」、「買物」、「私用」、「業務」、「帰宅」の6項目としています。詳細は下表(左)のとおりです。

代表交通手段

1トリップの中で利用した交通手段において、主な交通手段を代表交通手段と言います。主な代表交通手段は、予め設定した優先順位に基づき決定しており、平成30年広島市交通実態調査においては、下表(右)のとおりです。

下図を例にすると、図中の人の移動のうち、1トリップ目の通勤目的においては、代表交通手段は鉄道となります。



アンケート調査票	集計項目
出勤	通勤
登校	通学
日用品の買物	買物
日用品以外の買物	
食事・社交	私用
通院(治療・リハビリ)	
通所(デイサービス等)	
他者の送り迎え	
他者の用事の付き添い	
塾・習い事・学習	
お見舞い・介護	
観光・娯楽・レジャー・スポーツ観戦	
地域活動・ボランティア活動	
散歩・ランニング・運動	
その他使用	
宿泊(自宅以外)	
その他	
販売・配達・仕入・購入	業務
打合せ・会議・往診・訪問介護	
帰社	
その他業務	
帰宅(自宅)	帰宅

優先度

低

高

アンケート調査票	集計項目
徒歩(車椅子・シニアカー含む)	徒歩
自転車(個人所有)/レンタサイクル・シェアサイクル	自転車
バイク(原付含む)	自動車・バイク
タクシー・ハイヤー/送迎バス	
自動車(運転)/レンタカー・カーシェアリング(運転)	
自動車(同乗)/レンタカー・カーシェアリング(同乗)	
高速バス・リムジンバス/路線バス・乗合タクシー	鉄軌道・バス
市内電車・宮島線	
アストラムライン	
JR(在来線)	
新幹線	
船舶/飛行機	その他
その他	その他

外出率

ある1日において外出している人の割合です。
平成30年広島市交通実態調査においては、以下のとおり算出しています。

$$\text{外出率}[\%] = \frac{\text{広島市居住者(5歳以上)のうち外出した人数[人]}}{\text{広島市居住者(5歳以上)の人数[人]}}$$

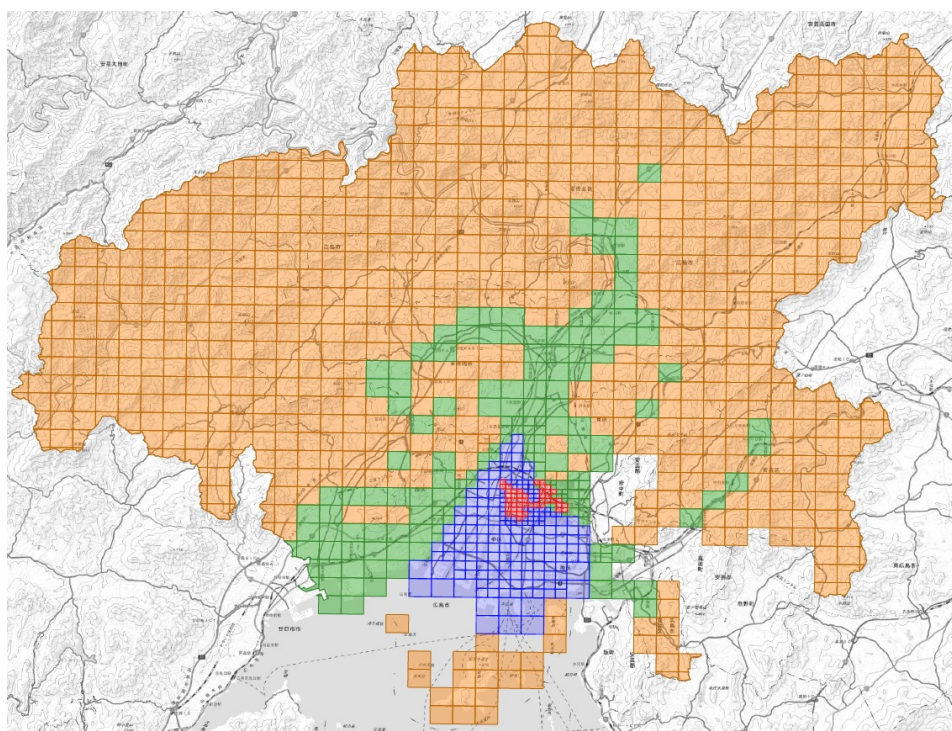
1人当たりトリップ数

ある1日における、1人当たりの平均トリップ数です。
平成30年広島市交通実態調査においては、以下のとおり算出しています。

$$\text{1人当たりトリップ数[トリップ/日・人]} = \frac{\text{広島市居住者(5歳以上)の1日当たりの総トリップ数[トリップ/日]}}{\text{広島市居住者(5歳以上)の人数[人]}}$$

地域の定義について

本データ集における地域の定義は、以下のとおりです。



※上図は平成30年広島市交通実態調査におけるゾーニングであり、平成20年広島市交通実態調査のゾーニングと異なります。

地域名称	定義
都心	都市再生緊急整備地域に指定されている「広島都心地域」のエリア
デルタ市街地	太田川河口に広がる三角州(デルタ)に広がる市街地のうち、上記「都心」を除くエリア
デルタ周辺部	市街化区域のうち、上記「都心」及び「デルタ市街地」を除くエリア
中山間地・島しょ部	広島市域のうち、上記の「都心」、「デルタ市街地」及び「デルタ周辺部」を除くエリア

- 1 平成30年広島市交通実態調査におけるアンケート調査(本体調査)は、広島市居住者の約1%の抽出によるサンプル調査であり、“同じ行政区に住む、同じ性別、同じ年齢階層の人は、似たような行動を取る”という考え方に基づいてデータを加工し、集計しています。この結果、平均約86.8倍(拡大係数)※にデータを拡大して集計しており、集計結果には一定の誤差が含まれます。

※平日・休日の合算値である。なお、平日は平均約84.8倍、休日は約88.9倍である。

- 2 平成30年広島市交通実態調査におけるアンケート調査(本体調査)は、「5歳以上の広島市居住者の人の動き」を対象とした調査です。そのため、広島市居住者以外による本市域における人の移動などは含まれておらず、集計結果は実際よりも過少に集計される可能性があります。
- 3 地域の定義については4ページに掲載していますが、平成20年広島市交通実態調査におけるゾーニングと、平成30年広島市交通実態調査におけるゾーニングは、それぞれ異なるため、比較する際には注意が必要です。
- 4 本データ集において、単位を[万トリップ/日]としているトリップ数については、小数点第二位を四捨五入しています。また、0.1万トリップ/日に満たない数値は表示していません。
- 5 平成30年広島市交通実態調査の結果として掲載している「現況(H30)予測値」及び「将来予測値」については、「交通行動モデル」を用いて算出した特定の予測条件に基づく、あくまで予測値であるため、取り扱いには注意が必要です。

なお、本データ集に掲載している将来予測値の将来予測条件の概要は以下のとおりです。

予測年次 令和12年(2030年)

予測対象 広島市域における平日の広島市居住者の移動

予測条件 予測に当たり、主に以下の事項を考慮している。

社会情勢の変化

人口・年齢構成の変化 等

まちづくりの進展

都市再生緊急整備地域の指定を端緒とする都心部における再開発、西風新都における開発 等

今後本市が進める道路交通に関する事業

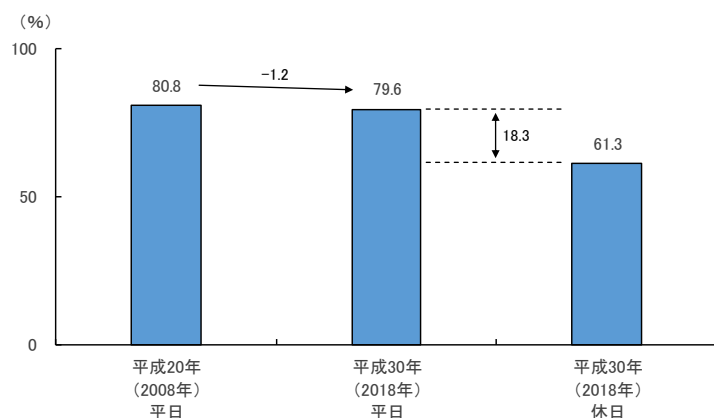
広島駅南口広場の再整備等、新交通西風新都線の整備、直轄国道・都市計画道路の整備 等

予測方法 従来手法でも把握可能な目的別、代表交通手段別の移動状況に加え、地域別の移動状況や公共交通の乗換状況なども把握できる新しい予測手法を用いた。

- 6 本データ集の利用により生じた、利用者または第三者に生じた損害については、事由の如何に関わらず、その利用者が全ての責任を負うものとします。
- 7 本データ集に掲載しているデータ等は、予告なく修正・変更する場合があります、このことを理解した上で利用してください。

1 広島市全体の人の動き (1/1)

1-1 外出率

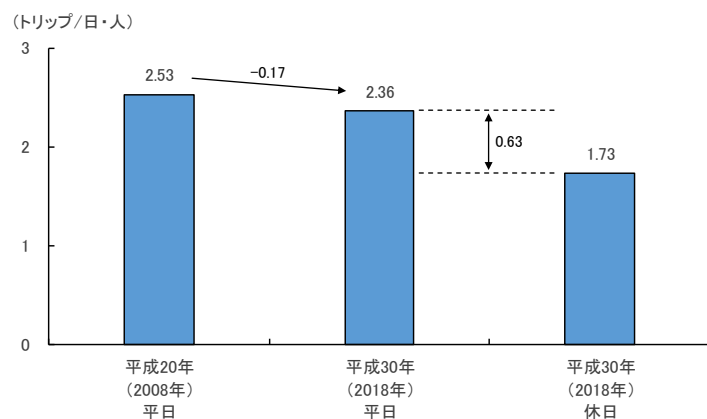


▲広島市居住者の外出率

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における外出率は1.2ポイント低下している。

■ 平成30年休日の外出率は61.3%であり、同年平日の79.6%と比較して18.3ポイント低い。

1-2 1人当たりトリップ数

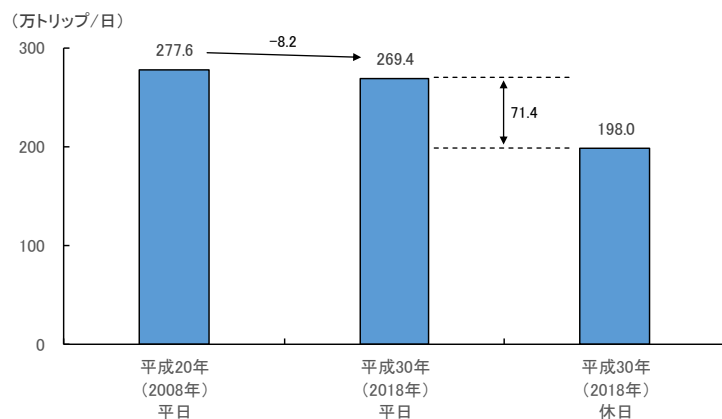


▲広島市居住者の1人当たりトリップ数

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における1人当たりトリップ数は0.17トリップ減少している。

■ 平成30年休日の1人当たりトリップ数は1.73トリップであり、同年平日の2.36トリップよりも0.63トリップ少ない。

1-3 トリップ数



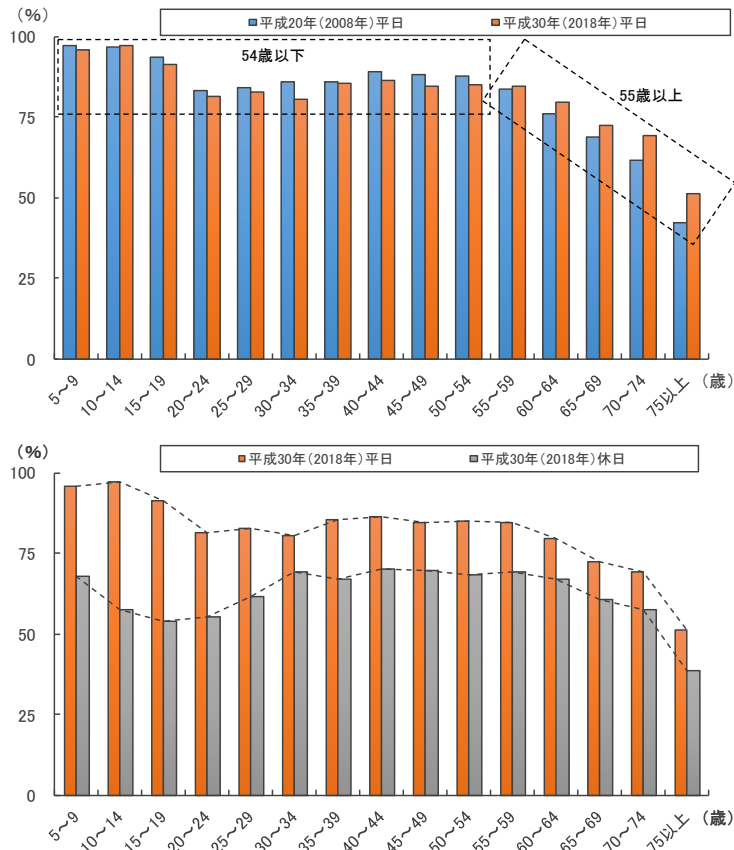
▲広島市居住者のトリップ数

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日におけるトリップ数は8.2万トリップ減少している。

■ 平成30年休日のトリップ数は198.0万トリップであり、同年平日の269.4万トリップと比較して71.4万トリップ少ない。

2 移動者の属性から見た人の動き (1/3)

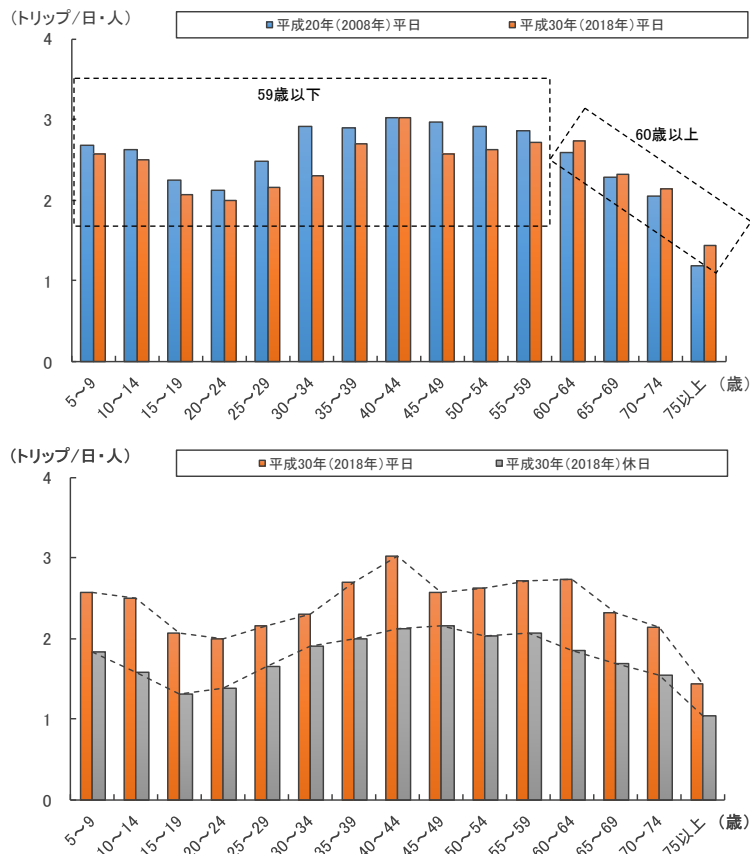
2-1 外出率(年齢階層別)



▲広島市居住者の外出率(年齢階層別)

上:平成20年平日－平成30年平日 下:平成30年平日－平成30年休日

2-2 1人当たりトリップ数(年齢階層別)



▲広島市居住者の1人当たりトリップ数(年齢階層別)

上:平成20年平日－平成30年平日 下:平成30年平日－平成30年休日

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における54歳以下の外出率は概ね低下している。一方、55歳以上の外出率は上昇している。

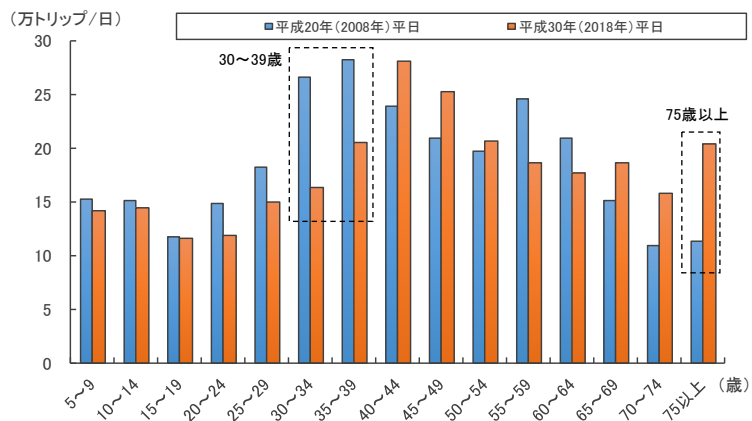
■ 平成30年休日の外出率は、全ての年齢階層において同年平日の値よりも低い。なお、概ね年齢階層が高いほど平成30年休日と同年平日の値の差が小さい傾向にある。

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における59歳以下の1人当たりトリップ数は減少している。一方、60歳以上の1人当たりトリップ数は増加している。

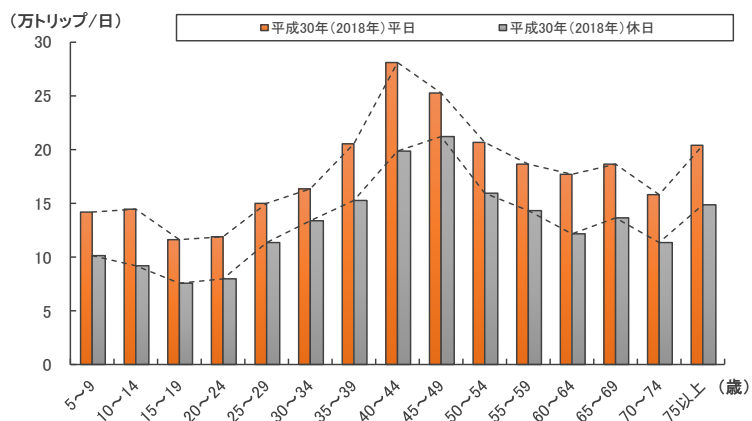
■ 平成30年休日の1人当たりトリップ数は、全ての年齢階層において、同年平日の値よりも少ない。

2 移動者の属性から見た人の動き (2/3)

2-3 トリップ数(年齢階層別)



■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における30～39歳のトリップ数は顕著に減少している。一方、75歳以上のトリップ数は顕著に増加している。

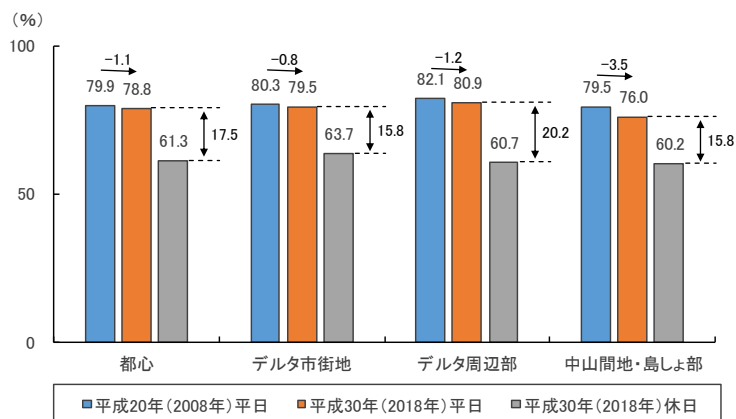


■ 平成30年休日のトリップ数は、全ての年齢階層において、同年平日の値よりも少ない。

▲広島市居住者のトリップ数の構成割合(年齢階層別)

2 移動者の属性から見た人の動き (3/3)

2-4 外出率(居住地域別)



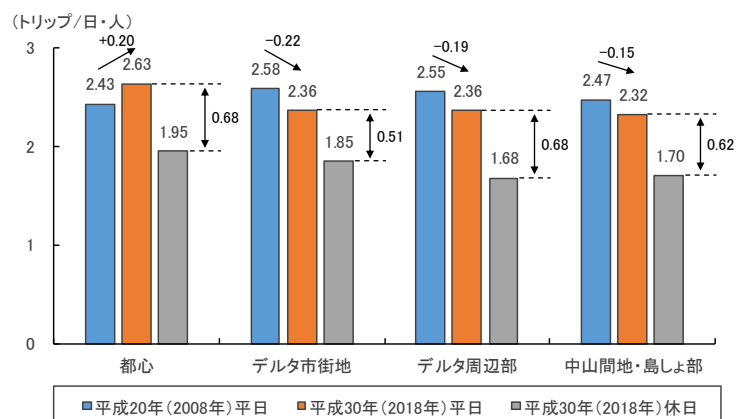
▲広島市居住者の外出率(居住地域別)

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における外出率は、全ての居住地域において低下している。なお、低下幅は中山間地・島しょ部が最も大きく、3.5ポイント低下している。

■ 平成30年平日における外出率は、デルタ周辺部が最も高い80.9%、中山間地・島しょ部が最も低い76.0%であり、その差は4.9ポイントである。

■ 平成30年休日の外出率は、全ての居住地において、同年平日の値よりも低い。なお、休日と平日の値の差が最も大きいのはデルタ周辺部であり、その差は20.2ポイントである。

2-5 1人当たりトリップ数(居住地域別)



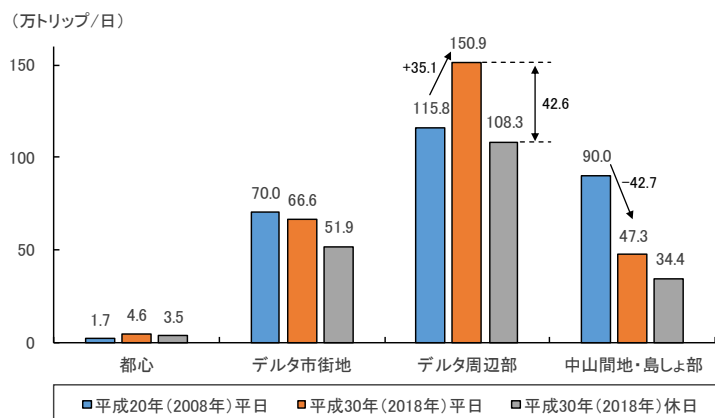
▲広島市居住者の1人当たりトリップ数(居住地域別)

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における1人当たりトリップ数は、都心において増加している一方、その他の地域では減少している。

■ 平成30年平日の1人当たりトリップ数は、都心が最も多い2.63トリップ、中山間地・島しょ部が最も少ない2.32トリップであり、その差は0.31トリップである。

■ 平成30年休日の1人当たりトリップ数は、全ての居住地において、同年平日の値よりも少ない。なお、休日と平日の値の差が最も大きいのは都心及びデルタ周辺部であり、その差はいずれも0.68トリップである。

2-6 トリップ数(居住地域別)



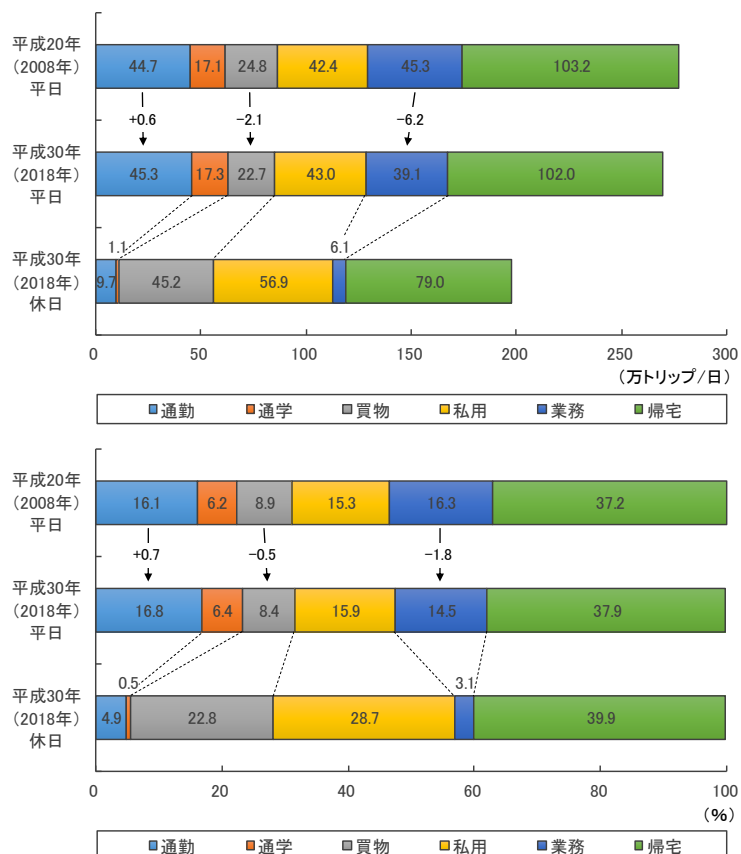
▲広島市居住者のトリップ数(居住地域別)

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日におけるトリップ数は、デルタ市街地において顕著に増加している一方、中山間地・島しょ部において顕著に減少している。

■ 平成30年休日のトリップ数は、全ての居住地において、同年平日の値よりも少ない。なお、休日と平日の値の差が最も大きいのはデルタ周辺部であり、その差は42.6万トリップである。

3 移動目的から見た人の動き (1/7)

3-1 トリップ数(移動目的別)



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(移動目的別)

■ 平成30年平日における移動(帰宅を除く)のうち、通勤目的の移動が45.3万トリップ(16.8%)と最も多く、平成20年から平成30年にかけて0.6万トリップ(0.7ポイント)増加している。

■ 平成20年平日における移動(帰宅を除く)のうち、移動量が最も多く、構成割合も最も高かった業務目的の移動(45.3万トリップ、16.3%)については、平成20年から平成30年にかけて6.2万トリップ減少(1.8ポイント低下)しており、平成30年においては39.1万トリップ(14.5%)と移動量全体に占める割合が低下している。

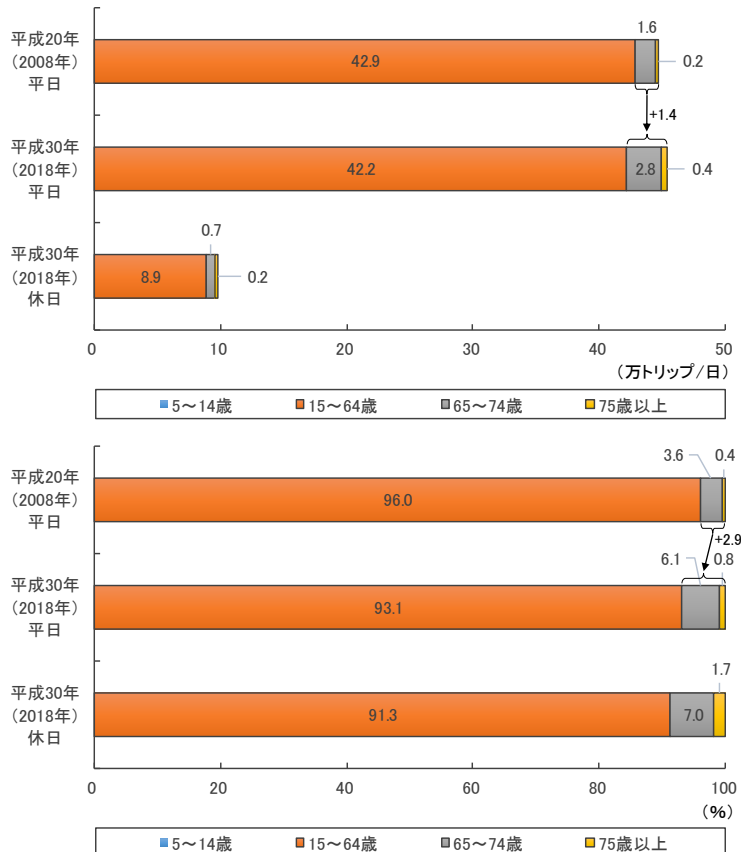
■ 平成30年休日における通勤・通学・業務目的のトリップ数は16.9万トリップ(8.5%)であり、同年平日の101.7万トリップ(37.7%)と比較して84.8万トリップ(29.2ポイント)少ない。一方、平成30年休日における買物・私用目的のトリップ数は102.1万トリップ(51.5%)であり、同年平日の65.7万トリップ(24.3%)と比較して36.4万トリップ(27.2ポイント)多い。

3 移動目的から見た人の動き (2/7)

3-2 トリップ数(移動目的別×年齢階層別) (1/3)

注)トリップ数のグラフについては、目的毎に横軸の最大値が異なる。

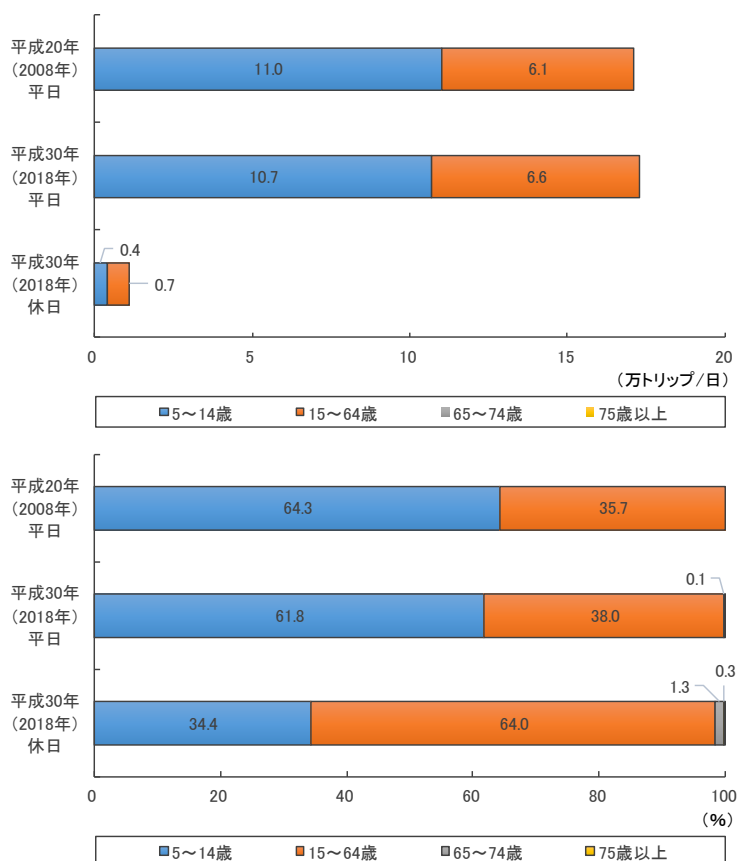
通勤目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(通勤目的×年齢階層別)

■ 平日における通勤目的の移動のうち、65歳以上のトリップ数について、平成20年の1.8万トリップ(4.0%)から平成30年の3.2万トリップ(6.9%)と、平成20年から平成30年にかけて1.4万トリップ(2.9ポイント)増加している。

通学目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(通学目的×年齢階層別)

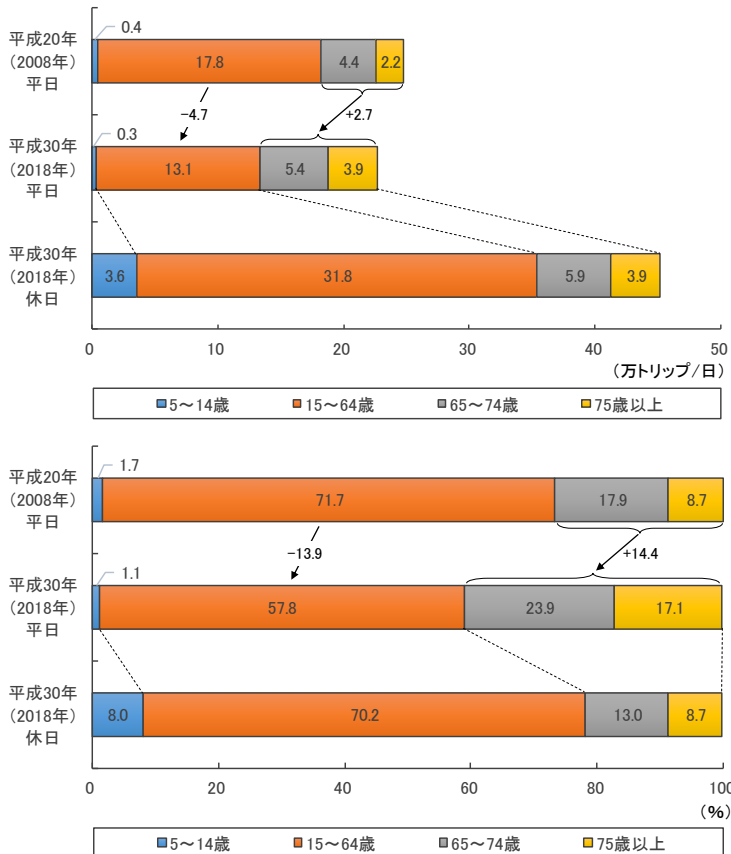
■ 平日における通学目的の移動について、平成20年から平成30年にかけて、年齢階層別トリップ数・構成割合に顕著な変化は見られない。

3 移動目的から見た人の動き (3/7)

3-2 トリップ数(移動目的別×年齢階層別) (2/3)

注)トリップ数のグラフについては、目的毎に横軸の最大値が異なる。

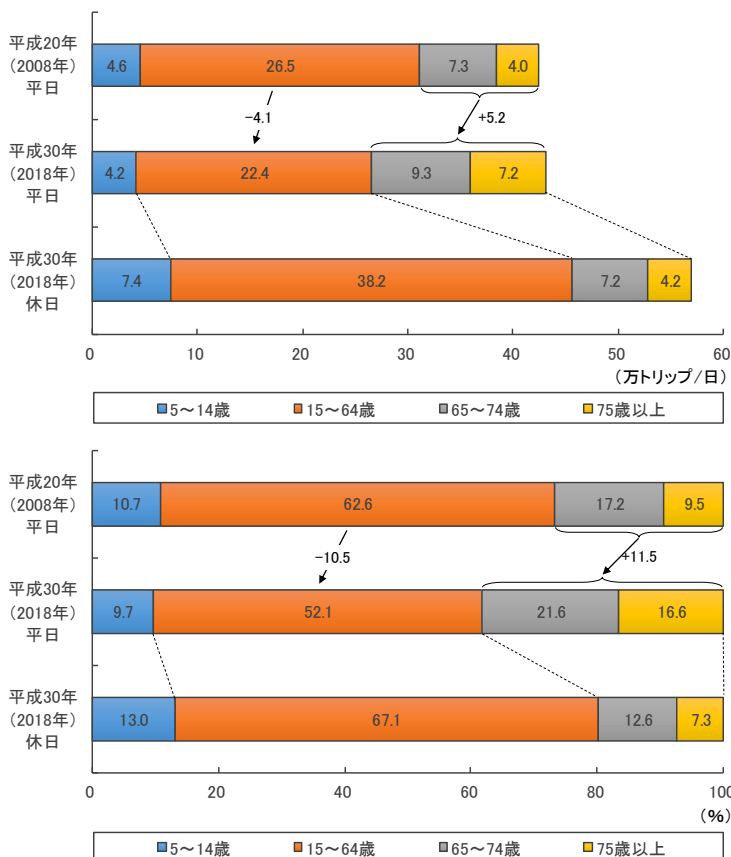
買物目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(買物目的×年齢階層別)

- 平成20年から平成30年にかけて、平日における買物目的の移動のうち、15~64歳のトリップ数は4.7万トリップ(13.9ポイント)減少している一方、65歳以上のトリップ数は2.7万トリップ(14.4ポイント)増加している。
- 平成30年休日における買物目的の65歳以上のトリップ数は9.8万トリップ(21.7%)であり、同年平日の9.3万トリップ(41.0%)と概ね同規模である。
- 平成30年休日における買物目的の移動のうち、15~64歳のトリップ数は31.8万トリップ(70.2%)であり、同年平日の13.1万トリップ(57.8%)と比較して約2.4倍の規模である。

私用目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(私用目的×年齢階層別)

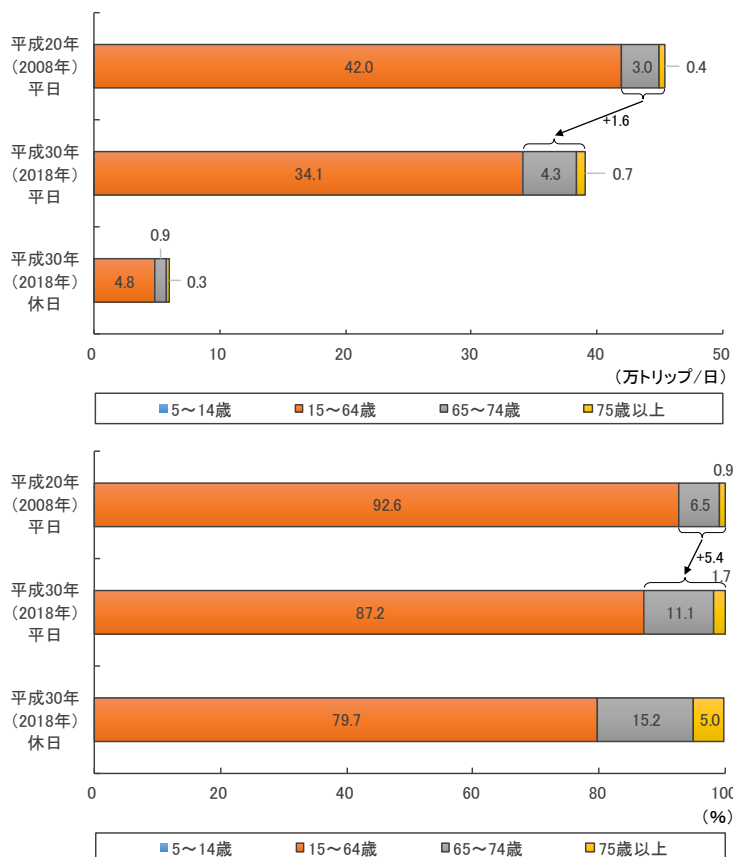
- 平成20年から平成30年にかけて、平日における私用目的の移動のうち、15~64歳のトリップ数は4.1万トリップ(10.5ポイント)減少している一方、65歳以上のトリップ数は5.2万トリップ(11.5ポイント)増加している。
- 平成30年休日における私用目的の移動のうち、15~64歳のトリップ数は38.2万トリップ(67.1%)であり、同年平日の22.4万トリップ(52.1%)と比較して15.8万トリップ(15.0ポイント)多い。一方、平成30年休日における私用目的の移動のうち、65歳以上のトリップ数は11.4万トリップ(19.9%)であり、同年平日の16.5万トリップ(38.2%)と比較して5.1万トリップ(18.3ポイント)少ない。

3 移動目的から見た人の動き (4/7)

3-2 トリップ数(移動目的別×年齢階層別) (3/3)

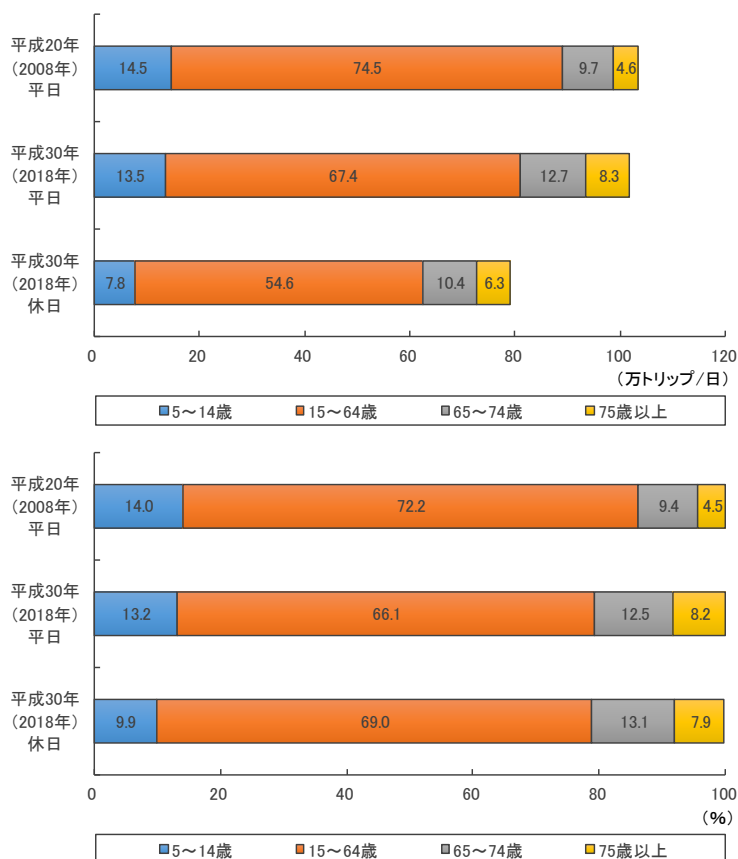
注)トリップ数のグラフについては、目的毎に横軸の最大値が異なる。

業務目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(業務目的×年齢階層別)

帰宅目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(帰宅目的×年齢階層別)

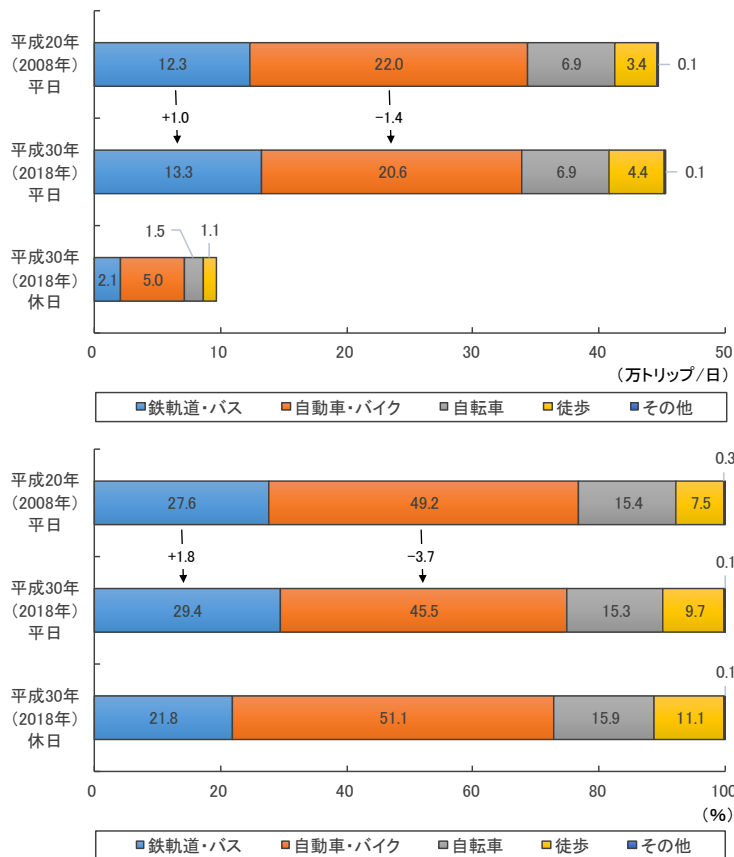
■ 平日における業務目的の移動のうち、65歳以上のトリップ数について、平成20年の3.4万トリップ(7.4%)から平成30年の5.0万トリップ(12.8%)と、平成20年から平成30年にかけて1.6万トリップ(5.4ポイント)増加している。

3 移動目的から見た人の動き (5/7)

3-3 トリップ数(移動目的別×代表交通手段別) (1/3)

注)トリップ数のグラフについては、目的毎に横軸の最大値が異なる。

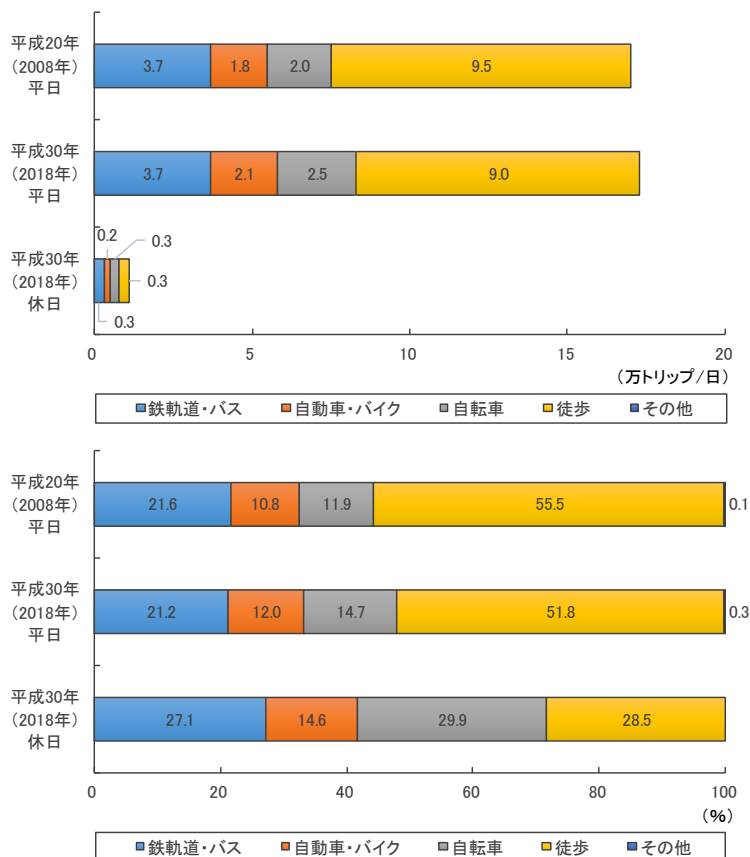
通勤目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(通勤目的×代表交通手段別)

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における通勤目的の移動のうち、鉄軌道・バスを代表交通手段とするトリップ数は1.0万トリップ(1.8ポイント)増加している一方、自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数は1.4万トリップ(3.7ポイント)減少している。

通学目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(通学目的×代表交通手段別)

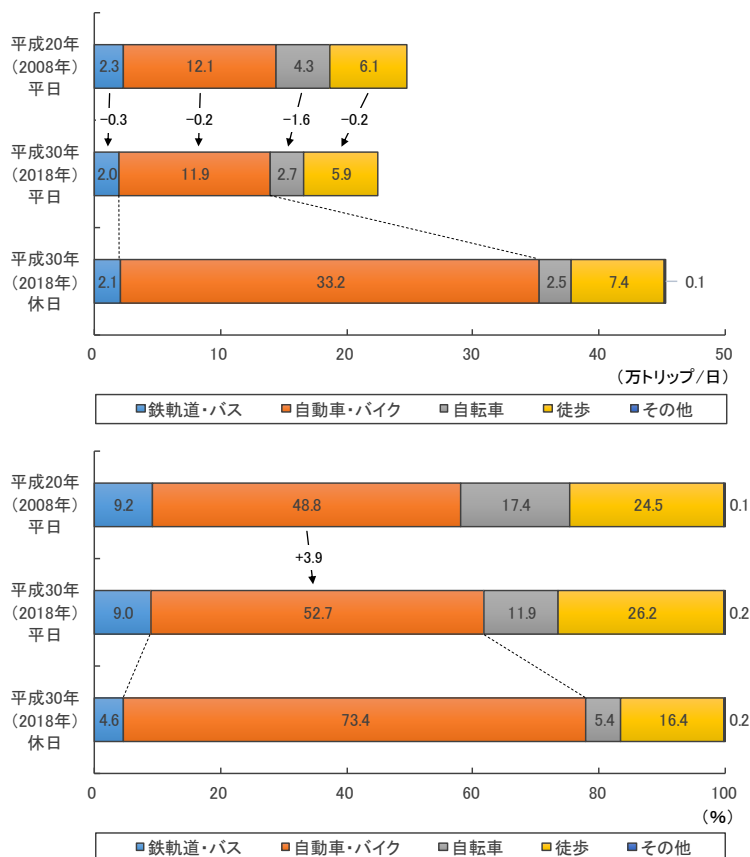
■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における通学目的の移動のうち、自転車为代表交通手段とするトリップ数は0.5万トリップ(2.8ポイント)増加している。

3 移動目的から見た人の動き (6/7)

3-3 トリップ数(移動目的別×代表交通手段別) (2/3)

注)トリップ数のグラフについては、目的毎に横軸の最大値が異なる。

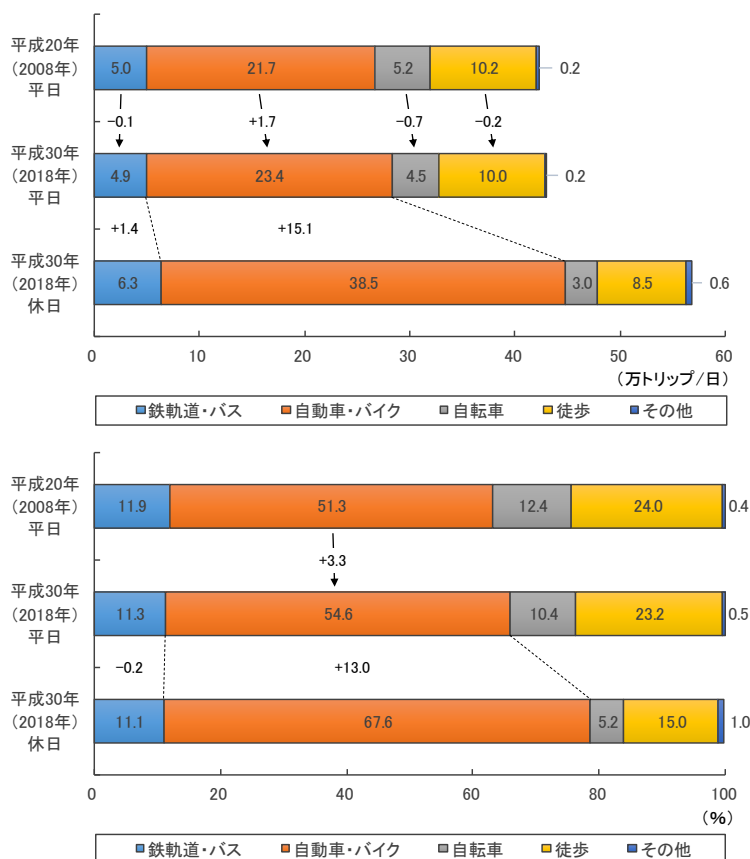
買物目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(買物目的×代表交通手段別)

- 平成20年から平成30年にかけて、平日における買物目的の移動について、全ての代表交通手段の項目において、トリップ数が減少している。
- 平成20年から平成30年にかけて、平日における買物目的の移動のうち、自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数は0.2万トリップ減少している一方、構成割合は3.9ポイント上昇している。
- 平成30年休日における買物目的の移動のうち、鉄軌道・バスを代表交通手段とするトリップ数は2.1万トリップ(4.6%)であり、同年平日の2.0万トリップ(9.0%)と概ね同規模である。
- 平成30年休日における買物目的の移動のうち、自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数は33.2万トリップ(73.4%)であり、同年平日の11.9万トリップ(52.7%)の約2.8倍の規模である。

私用目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(私用目的×代表交通手段別)

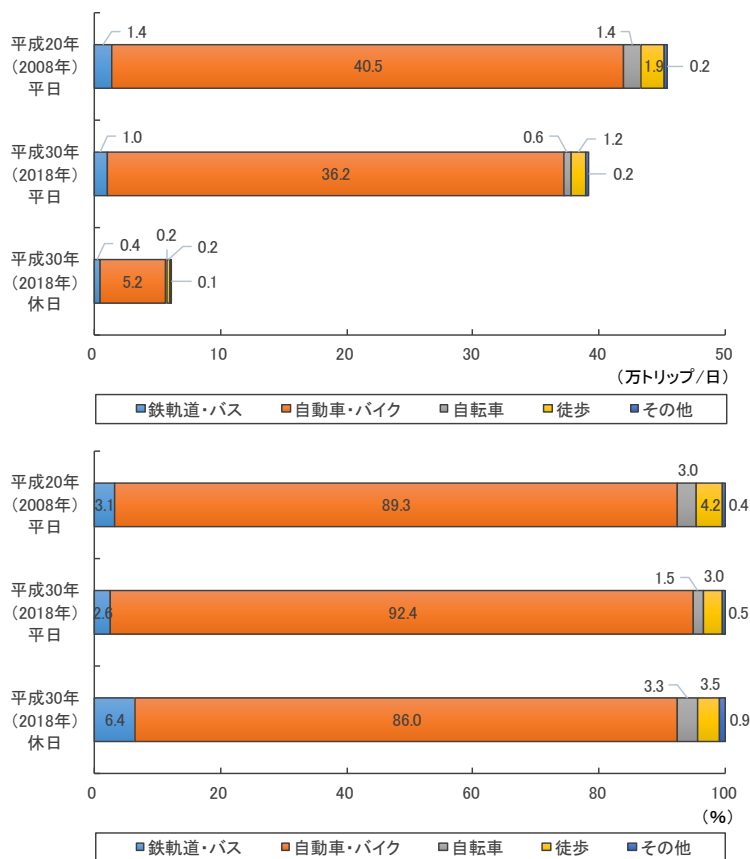
- 平成20年から平成30年にかけて、平日における私用目的の移動のうち、自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数は、1.7万トリップ増加している一方、鉄軌道・バス、自転車、徒歩を代表交通手段とするトリップ数は減少している。
- 平成30年休日における私用目的の移動のうち、鉄軌道・バスを代表交通手段とするトリップ数は6.3万トリップであり、同年平日の4.9万トリップと比較して1.4万トリップ多いが、構成割合は同程度(0.2ポイント差)である。
- 平成30年休日における私用目的の移動のうち、自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数は38.5万トリップであり、同年平日の23.4万トリップと比較して15.1万トリップ多く、構成割合も13.0ポイント高い。

3 移動目的から見た人の動き (7/7)

3-3 トリップ数(移動目的別×代表交通手段別) (3/3)

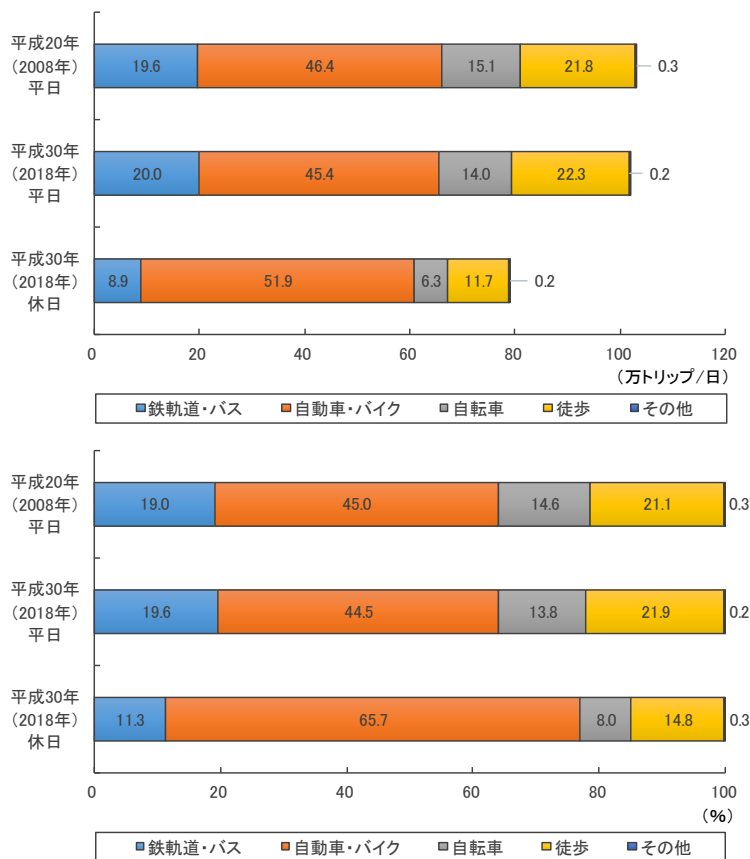
注)トリップ数のグラフについては、目的毎に横軸の最大値が異なる。

業務目的



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(業務目的×代表交通手段別)

帰宅目的

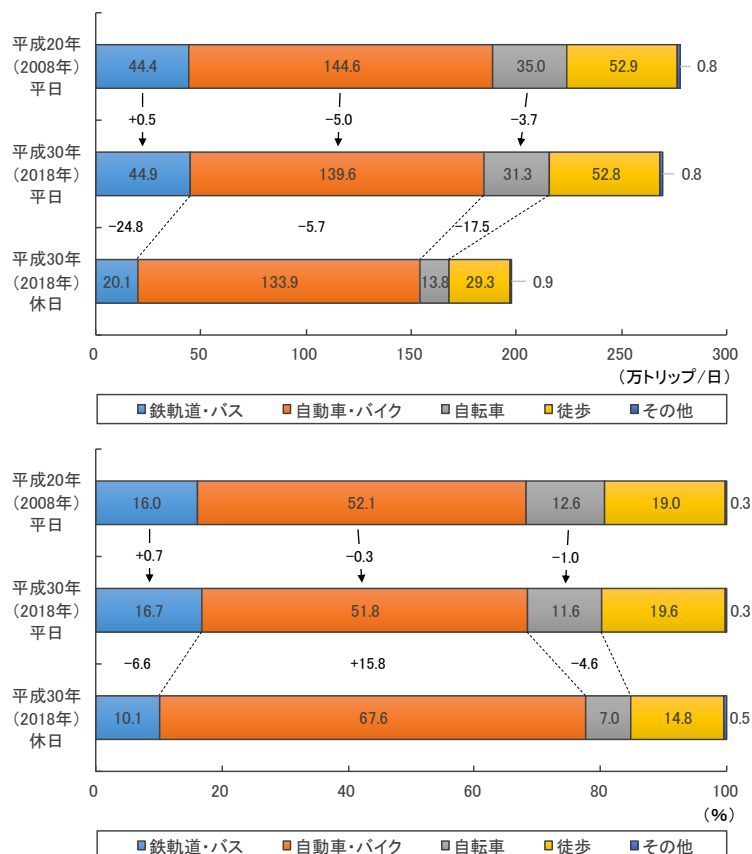


▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(帰宅目的×代表交通手段別)

■ 業務目的の移動のうち、自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数の構成割合は、平成20年平日、平成30年平日・休日のいずれにおいても概ね90%程度である。

4 交通手段から見た人の動き (1/7)

4-1 トリップ数(代表交通手段別) (1/1)



■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における鉄軌道・バスを代表交通手段とするトリップ数は0.5万トリップ(0.7ポイント)増加している一方、自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数は5.0万トリップ(0.3ポイント)減少している。

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における自転車を代表交通手段とする移動は、3.7万トリップ(1.0ポイント)減少している。

■ 平成30年休日における鉄軌道・バスを代表交通手段とするトリップ数は20.1万トリップ(10.1%)であり、同年平日の44.9万トリップ(16.7%)と比較して24.8万トリップ(6.6ポイント)少ない。

■ 平成30年休日における自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数は133.9万トリップであり、同年平日の139.6万トリップと比較して5.7万トリップ少ないが、構成割合は15.8ポイント高い。

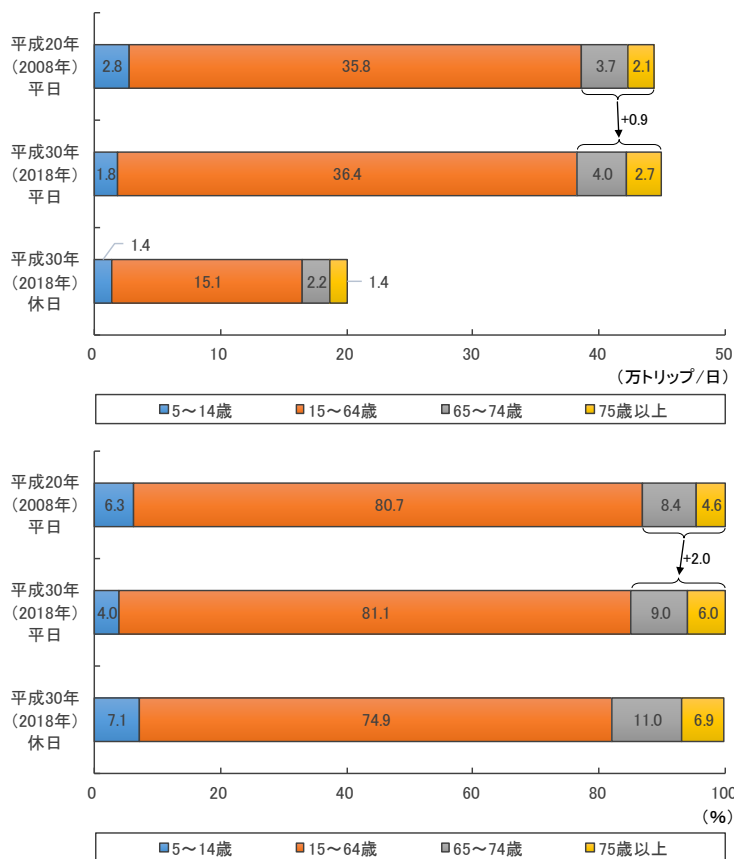
■ 平成30年休日における自転車を代表交通手段とするトリップ数は13.8万トリップ(7.0%)であり、同年平日の31.3万トリップ(11.6%)と比較して17.5万トリップ(4.6ポイント)少ない。

4 交通手段から見た人の動き (2/7)

4-2 トリップ数(代表交通手段別×年齢階層別) (1/3)

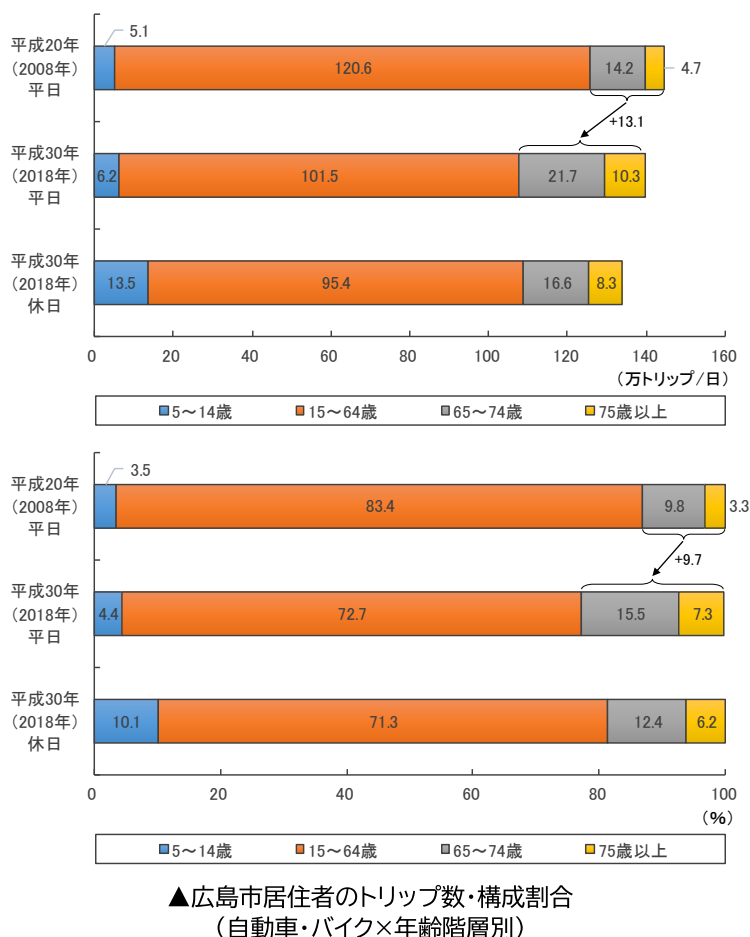
注)トリップ数のグラフについては、手段毎に横軸の最大値が異なる。

鉄軌道・バス



■ 平日における鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動のうち、65歳以上のトリップ数について、平成20年の5.8万トリップ(13.0%)から平成30年の6.7万トリップ(15.0%)と、平成20年から平成30年にかけて0.9万トリップ(2.0ポイント)増加している。

自動車・バイク

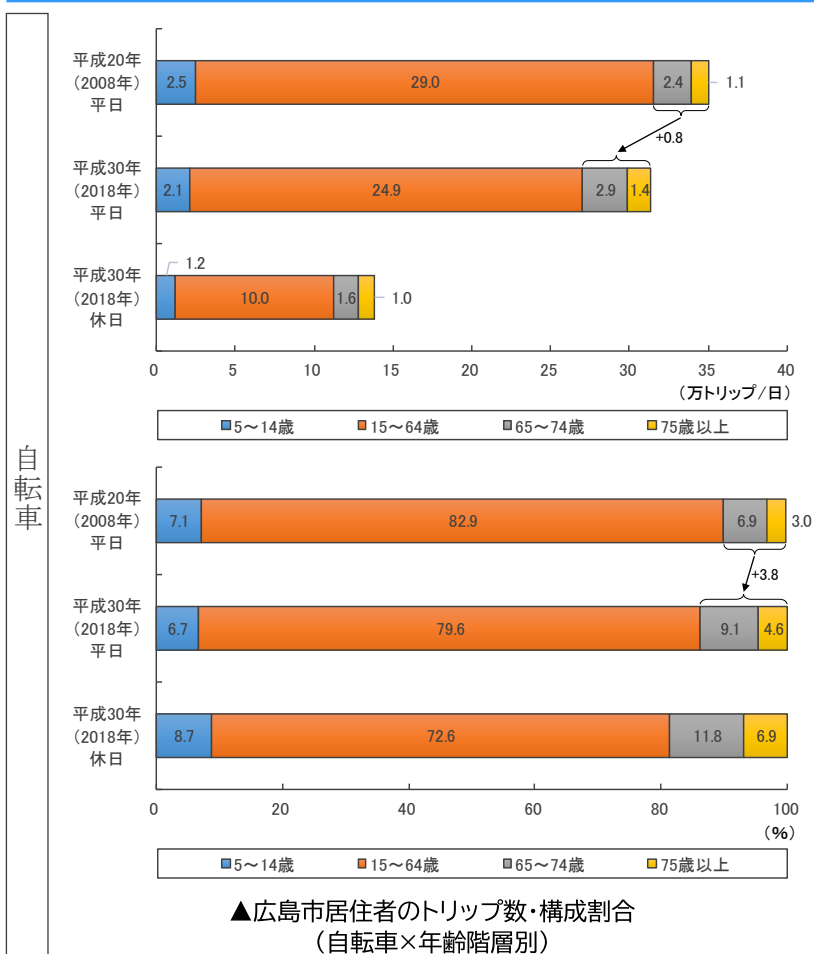


■ 平日における自動車・バイクを代表交通手段とする移動のうち、65歳以上のトリップ数について、平成20年の18.9万トリップ(13.1%)から平成30年の32.0万トリップ(22.8%)と、平成20年から平成30年にかけて13.1万トリップ(9.7ポイント)増加している。

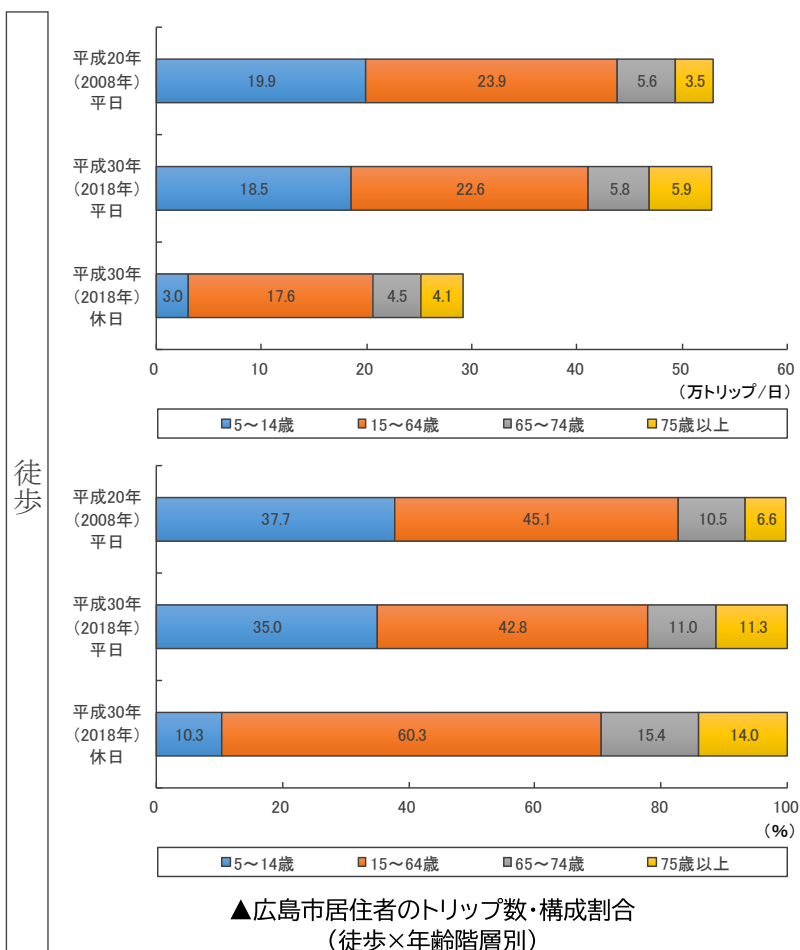
4 交通手段から見た人の動き (3/7)

4-2 トリップ数(代表交通手段別×年齢階層別) (2/3)

注)トリップ数のグラフについては、手段毎に横軸の最大値が異なる。



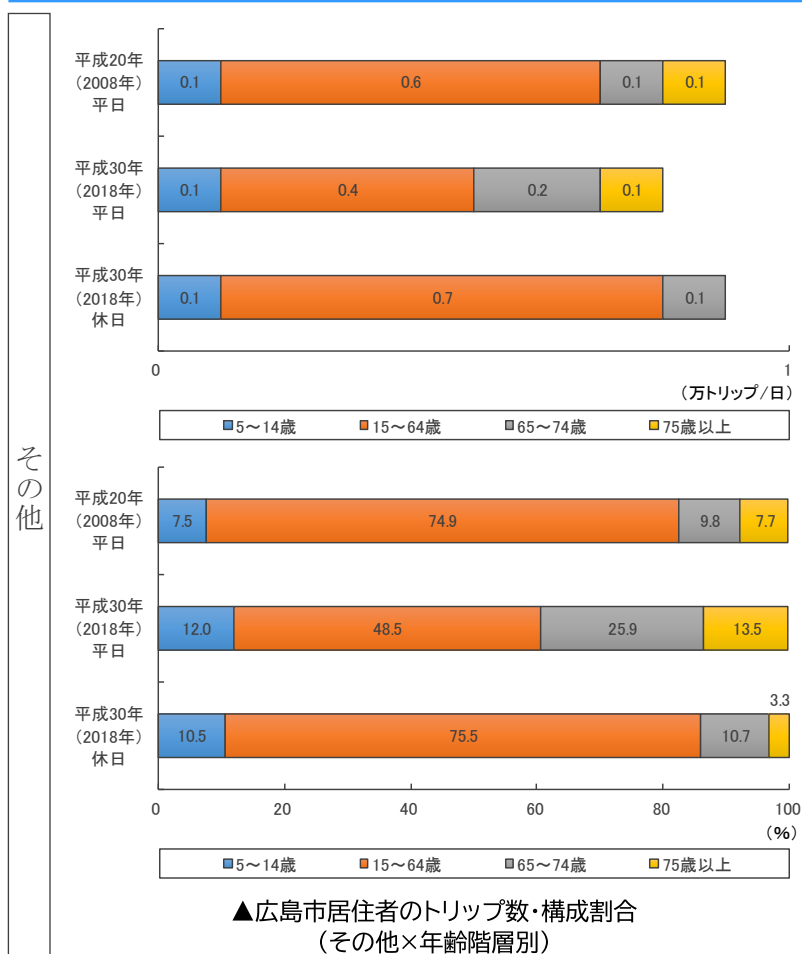
■ 平日における自転車を代表交通手段とする移動のうち、65歳以上のトリップ数について、平成20年の3.5万トリップ(9.9%)から平成30年の4.3万トリップ(13.7%)と、平成20年から平成30年にかけて0.8万トリップ(3.8ポイント)増加している。



4 交通手段から見た人の動き (4/7)

4-2 トリップ数(代表交通手段別×年齢階層別) (3/3)

注)トリップ数のグラフについては、手段毎に横軸の最大値が異なる。

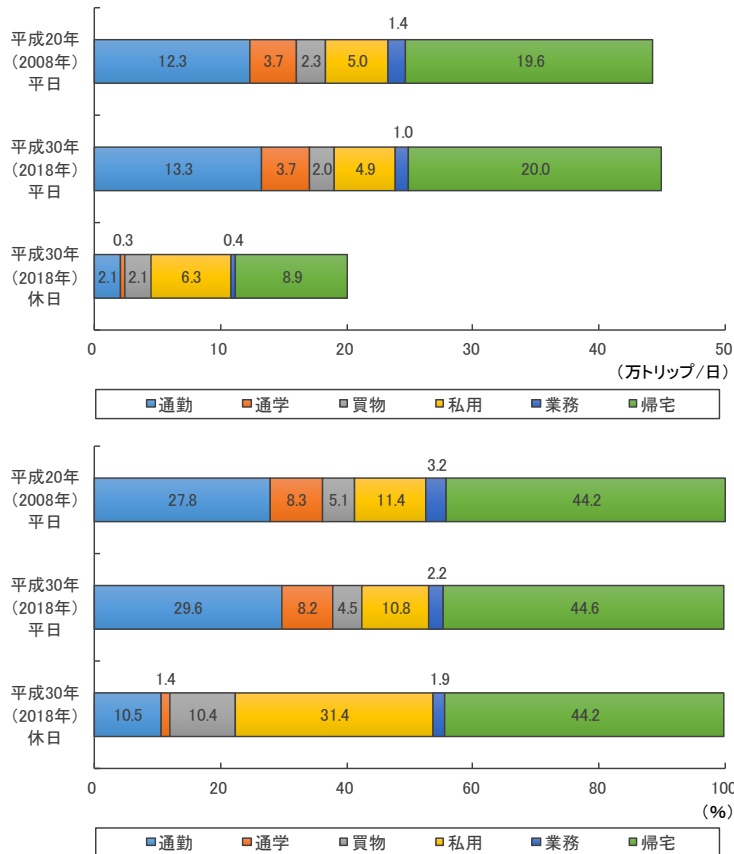


4 交通手段から見た人の動き (5/7)

4-3 トリップ数(代表交通手段別×移動目的別) (1/3)

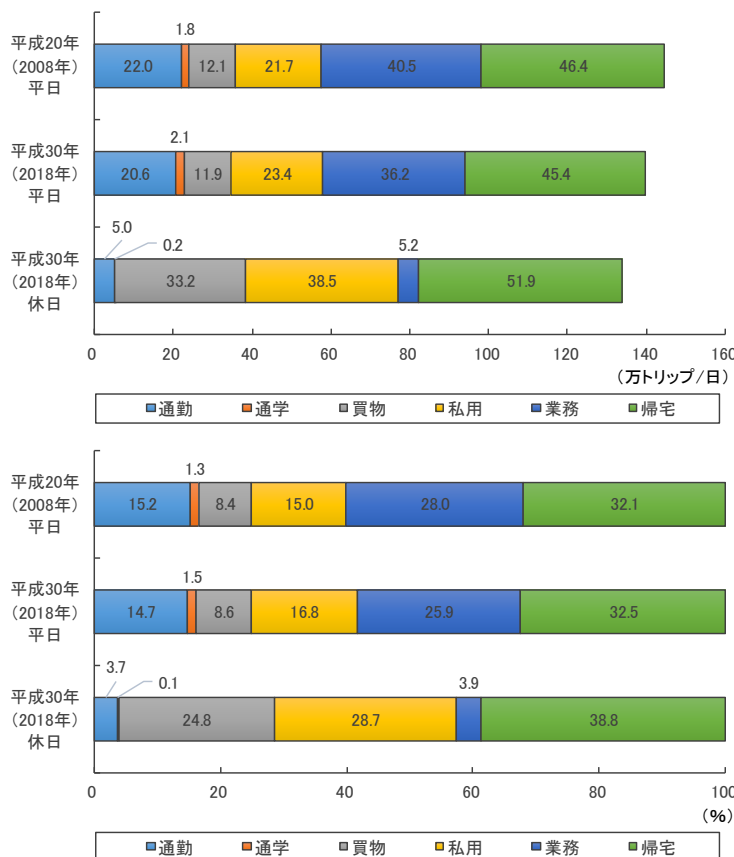
注)トリップ数のグラフについては、手段毎に横軸の最大値が異なる。

鉄軌道・バス



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合
(鉄軌道・バス×移動目的別)

自動車・バイク



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合
(自動車・バイク×移動目的別)

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動のうち、通勤目的のトリップ数は1.0万トリップ(1.8ポイント)増加している。

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動のうち、買物目的または私用目的のトリップ数はそれぞれ0.3万トリップ(0.6ポイント)、0.1万トリップ(0.6ポイント)減少している。

■ 平成30年休日における鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動のうち、通勤・通学目的のトリップ数は2.4万トリップであり、同年平日の17.0万トリップと比較して14.6万トリップ少ない。

■ 平成30年休日における鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動のうち、買物目的のトリップ数は2.1万トリップであり、同年平日の2.0万トリップと同規模である。

■ 平成30年休日における鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動のうち、私用目的のトリップ数は6.3万トリップであり、同年平日の4.9万トリップと比較して1.4万トリップ多い。

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における自動車・バイクを代表交通手段とする移動のうち、通勤目的のトリップ数は1.4万トリップ(0.5%)減少している。

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における自動車・バイクを代表交通手段とする移動のうち、私用目的のトリップ数は1.7万トリップ(1.8%)増加している。

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における自動車・バイクを代表交通手段とする移動のうち、業務目的のトリップ数は4.3万トリップ(2.1%)減少している。

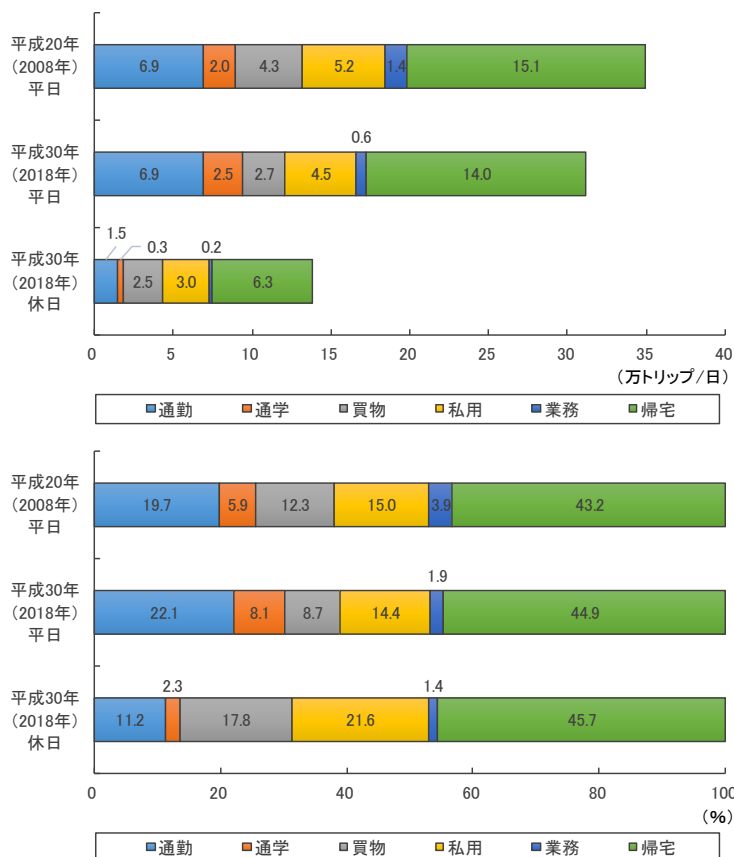
■ 平成30年休日における自動車・バイクを代表交通手段とする移動のうち、通勤・通学・業務目的のトリップ数は10.4万トリップ(7.7%)であり、同年平日の58.9万トリップ(42.1%)と比較して48.5万トリップ(34.4ポイント)少ない。一方、平成30年休日における買物・私用目的のトリップ数は71.7万トリップ(53.5%)であり、同年平日の35.3万トリップ(25.4%)と比較して36.4万トリップ(28.1ポイント)多い。

4 交通手段から見た人の動き (6/7)

4-3 トリップ数(代表交通手段別×移動目的別) (2/3)

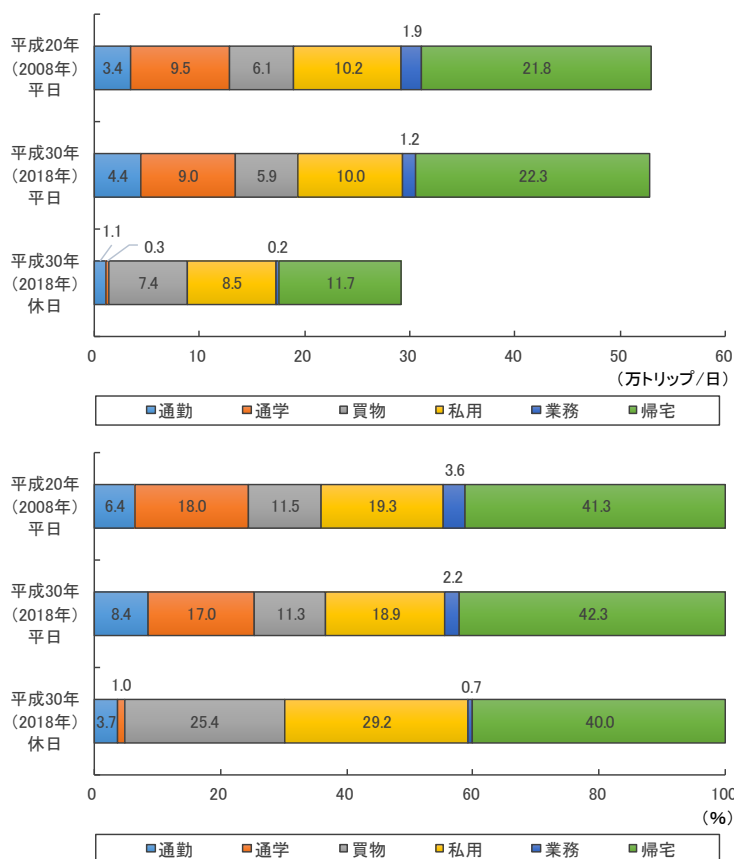
注)トリップ数のグラフについては、手段毎に横軸の最大値が異なる。

自転車



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合 (自転車×移動目的別)

徒歩



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合 (徒歩×移動目的別)

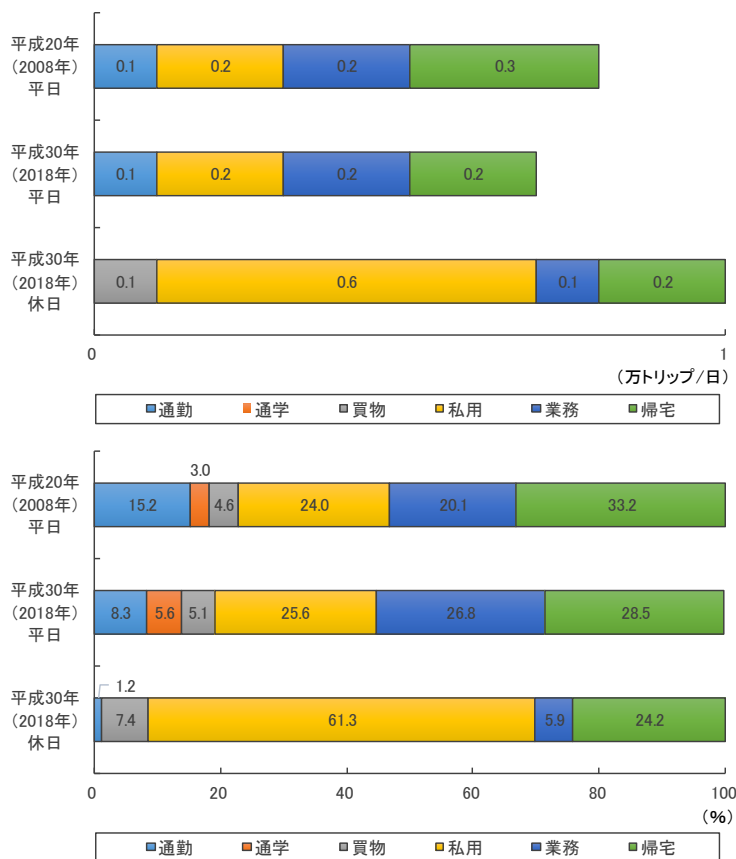
- 平成20年から平成30年にかけて、平日における自転車を代表交通手段とする移動のうち、通勤目的のトリップ数は横ばいである。
- 平成20年から平成30年にかけて、平日における自転車を代表交通手段とする移動のうち、買物・私用目的の移動は2.3万トリップ減少している。
- 平成30年休日における自転車を代表交通手段とする移動のうち、買物目的のトリップ数は2.5万トリップであり、同年平日の2.7万トリップと同規模である。

4 交通手段から見た人の動き (7/7)

4-3 トリップ数(代表交通手段別×移動目的別) (3/3)

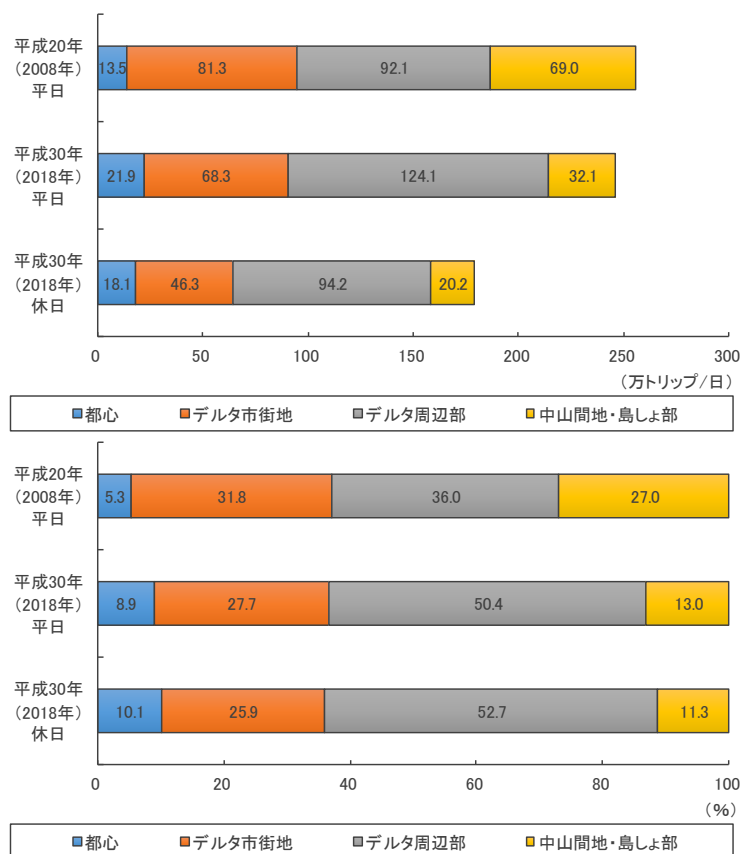
注)トリップ数のグラフについては、手段毎に横軸の最大値が異なる。

その他



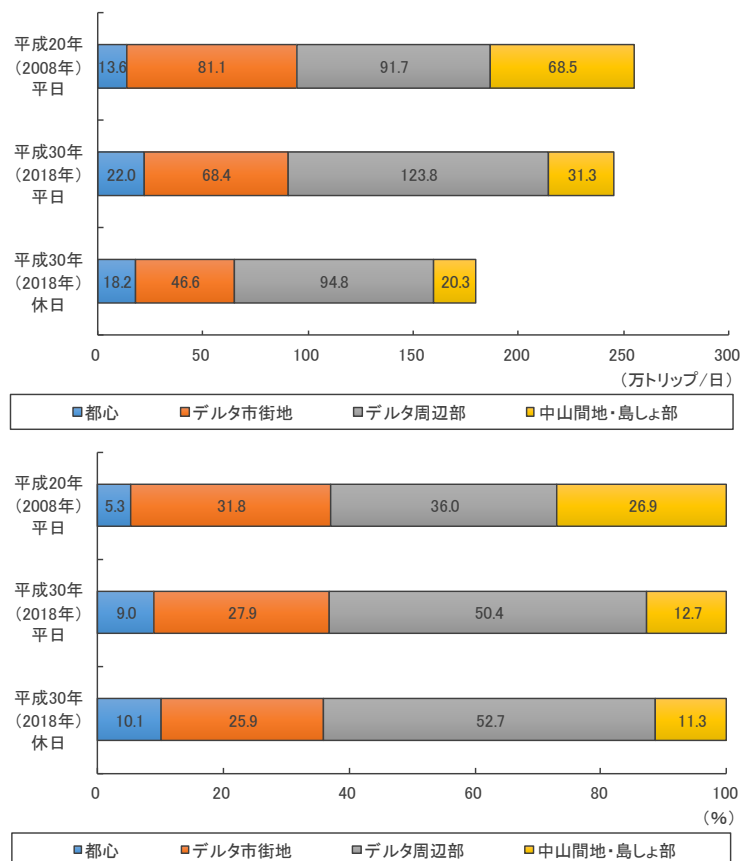
5 地域から見た人の動き (1/2)

5-1 トリップ数(出発地域別)



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(出発地域別)
※地域内々移動を除く

5-2 トリップ数(目的地地域別)



▲広島市居住者のトリップ数の構成割合(目的地地域別)
※地域内々移動を除く

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における移動のうち、都心またはデルタ周辺部を出発地とするトリップ数はそれぞれ8.4万トリップ(3.6ポイント)、32.0万トリップ(14.4ポイント)増加している一方、デルタ市街地または中山間地・島しょ部を出発地とするトリップ数はそれぞれ13.0万トリップ(4.1ポイント)、36.9万トリップ(14.0ポイント)減少している。

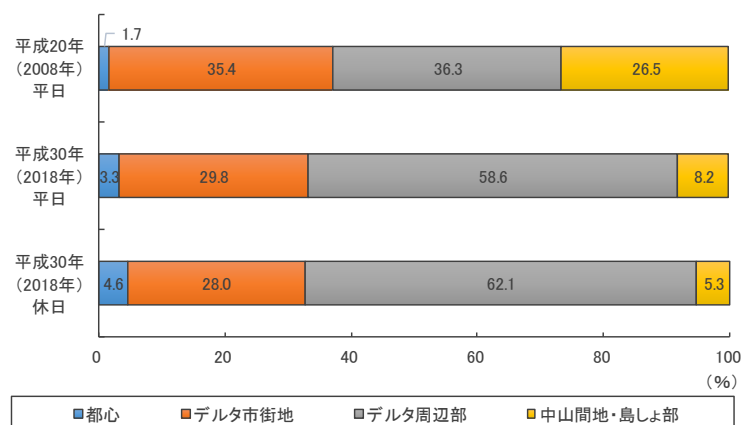
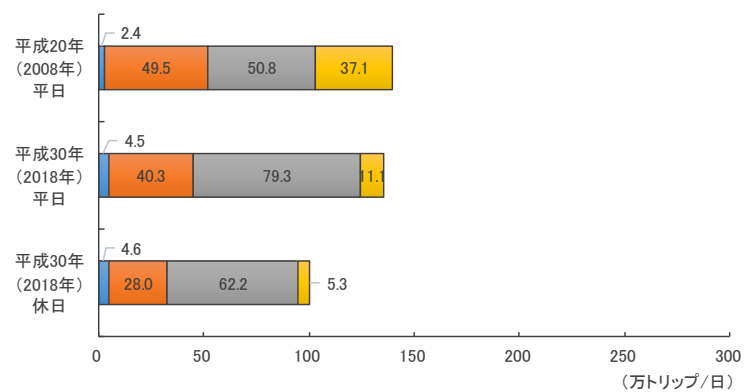
■ 平成30年休日における出発地域別のトリップ数の構成割合は、同年平日の値と概ね同様である。

■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における移動のうち、都心またはデルタ周辺部を目的地とするトリップ数はそれぞれ8.4万トリップ(3.7ポイント)、32.1万トリップ(14.4ポイント)増加している一方、デルタ市街地または中山間地・島しょ部を出発地とするトリップ数はそれぞれ12.7万トリップ(3.9ポイント)、37.2万トリップ(14.2ポイント)減少している。

■ 平成30年休日における目的地地域別のトリップ数の構成割合は、同年平日の値と概ね同様である。

5 地域から見た人の動き (2/2)

5-3 トリップ数(内々移動地域別)



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(内々移動地域別)

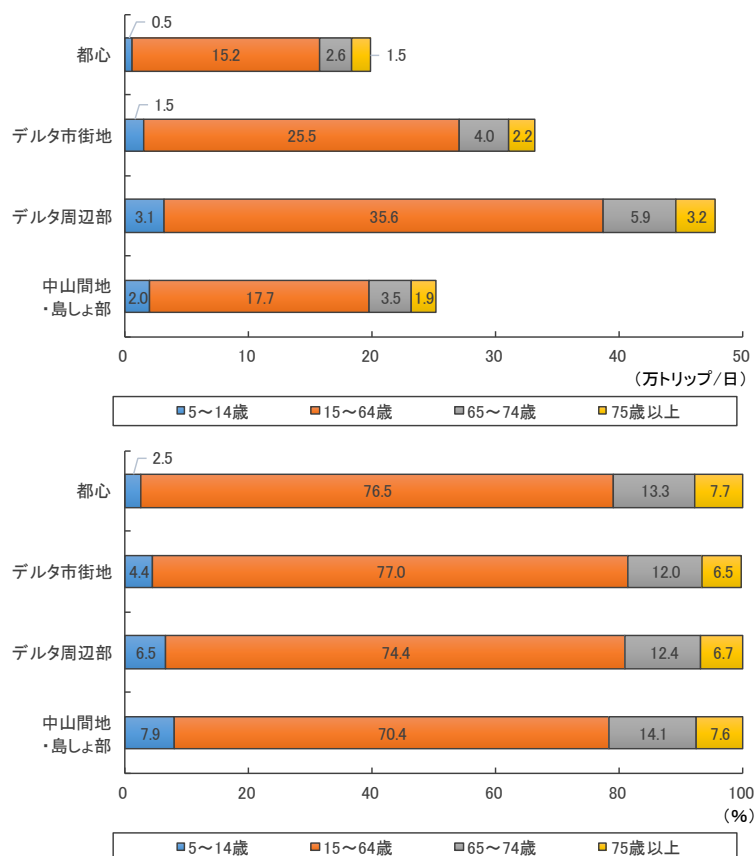
■ 平成20年から平成30年にかけて、平日における移動のうち、都心またはデルタ周辺部における内々移動のトリップ数はそれぞれ2.1万トリップ(1.6ポイント)、28.5万トリップ(22.3ポイント)増加している一方、デルタ市街地または中山間地・島しょ部における内々移動のトリップ数はそれぞれ9.2万トリップ(5.6ポイント)、26.0万トリップ(18.3ポイント)減少している。

■ 平成30年休日における内々移動地域別のトリップ数の構成割合は、同年平日の値と概ね同様である。

6 詳細な人の動き (1/6)

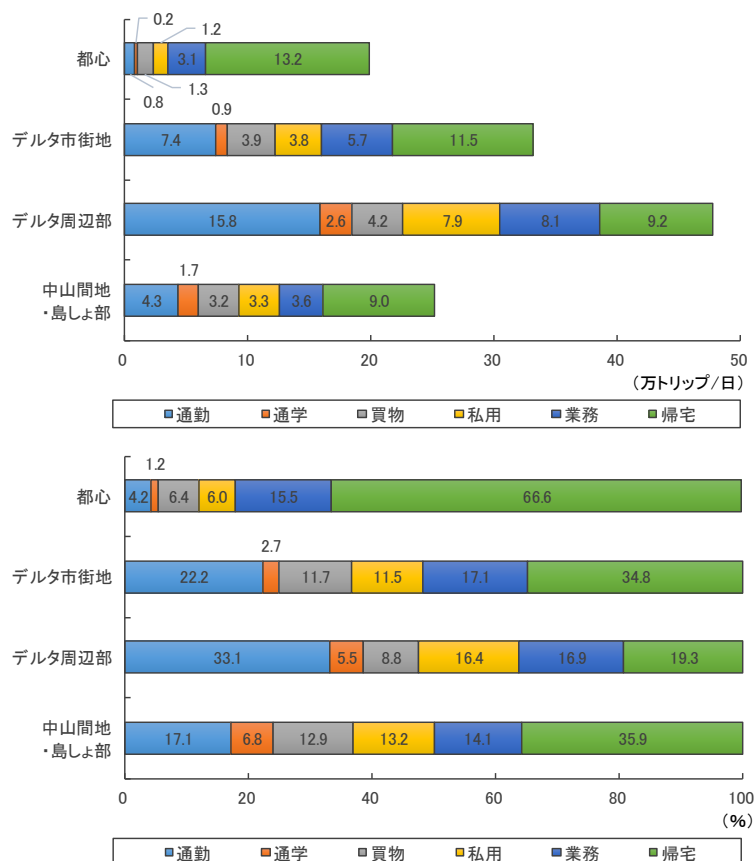
6-1 トリップ数(出発地域別×年齢階層別)

注)数値は「交通行動モデル」用いて算出した、特定の予測条件に基づく予測値である。



▲平成30年における広島市居住者のトリップ数・構成割合
(出発地域別×年齢階層別) ※地域内々移動を除く

6-2 トリップ数(出発地域別×移動目的別)

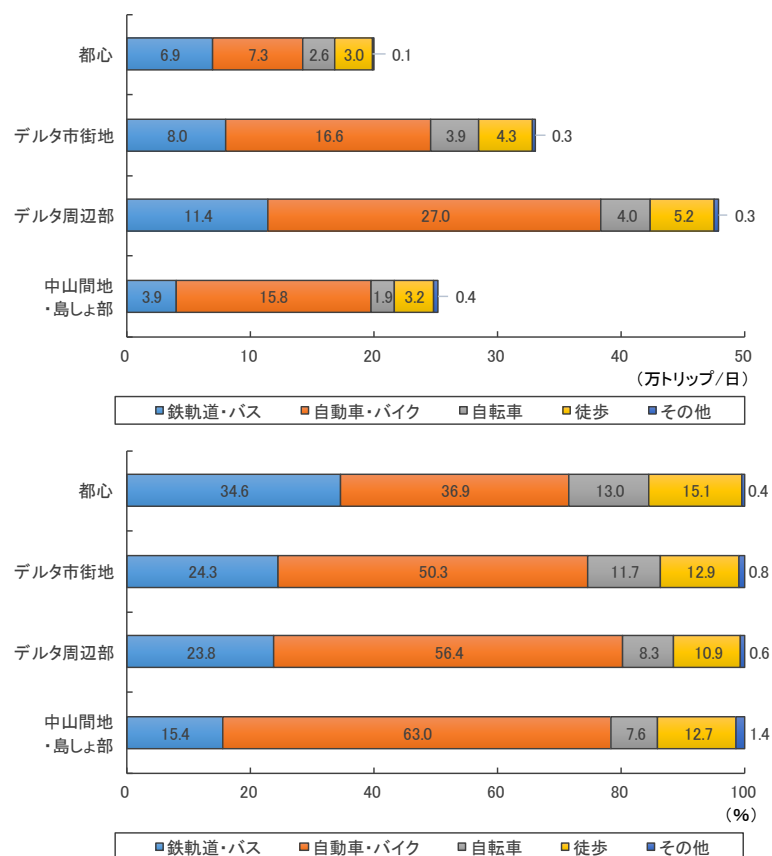


▲平成30年における広島市居住者のトリップ数の構成割合
(出発地域別×移動目的別) ※地域内々移動を除く

6 詳細な人の動き (2/6)

6-3 トリップ数(出発地域別×代表交通手段別)

注)数値は「交通行動モデル」を用いて算出した、特定の予測条件に基づく予測値である。



▲平成30年における広島市居住者のトリップ数・構成割合
(出発地域別×代表交通手段別) ※地域内々移動を除く

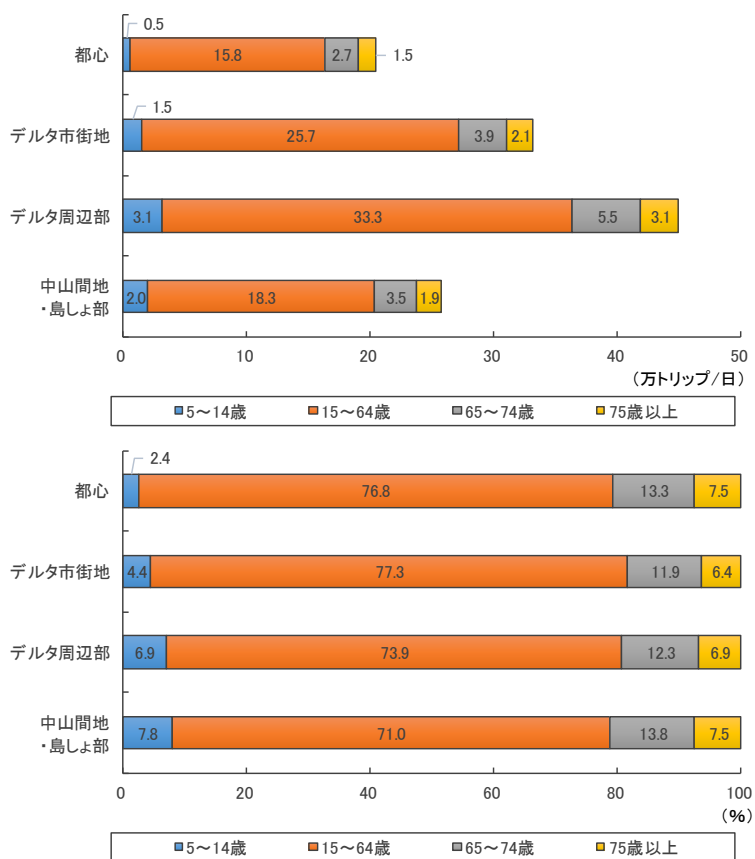
■ 平成30年平日における鉄軌道・バスまたは自転車を代表交通手段とするトリップ数の構成割合を出発地域別に高い順に並べると、都心>デルタ市街地>デルタ周辺部>中山間地・島しょ部の順である。

■ 平成30年平日における自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数の構成割合を出発地域別に高い順に並べると、中山間地・島しょ部>デルタ周辺部>デルタ市街地>都心の順である。

6 詳細な人の動き (3/6)

6-4 トリップ数(目的地地域別×年齢階層別)

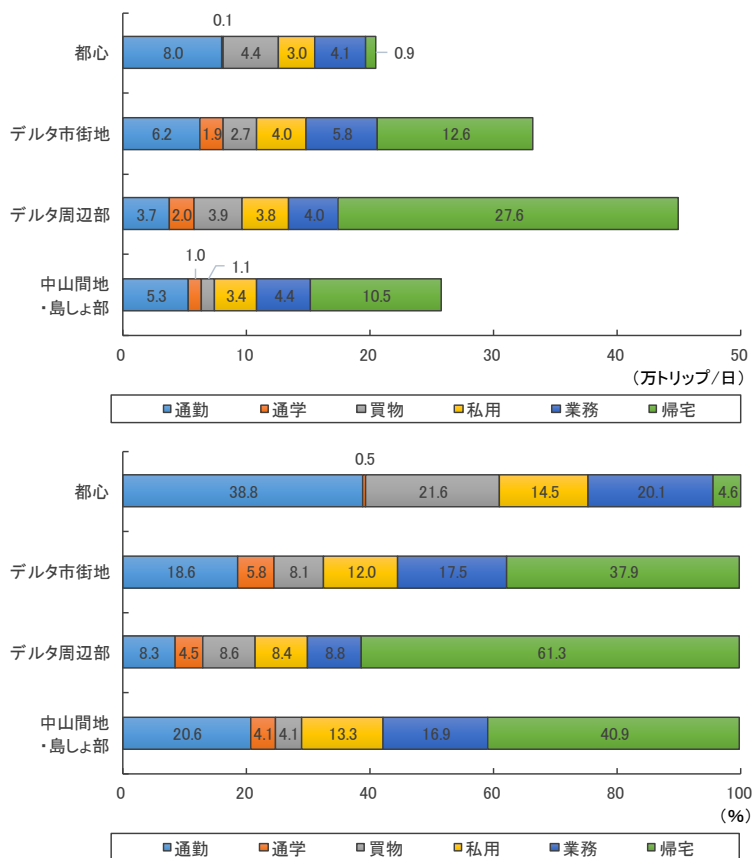
注)数値は「交通行動モデル」を用いて算出した、特定の予測条件に基づく予測値である。



▲平成30年における広島市居住者のトリップ数・構成割合
(目的地地域別×年齢階層別) ※地域内々移動を除く

6-5 トリップ数(目的地地域別×移動目的別)

■ 平成30年平日における都心を目的地とする移動のうち、通勤目的のトリップ数の構成割合は38.8%であり、顕著に高い割合である。

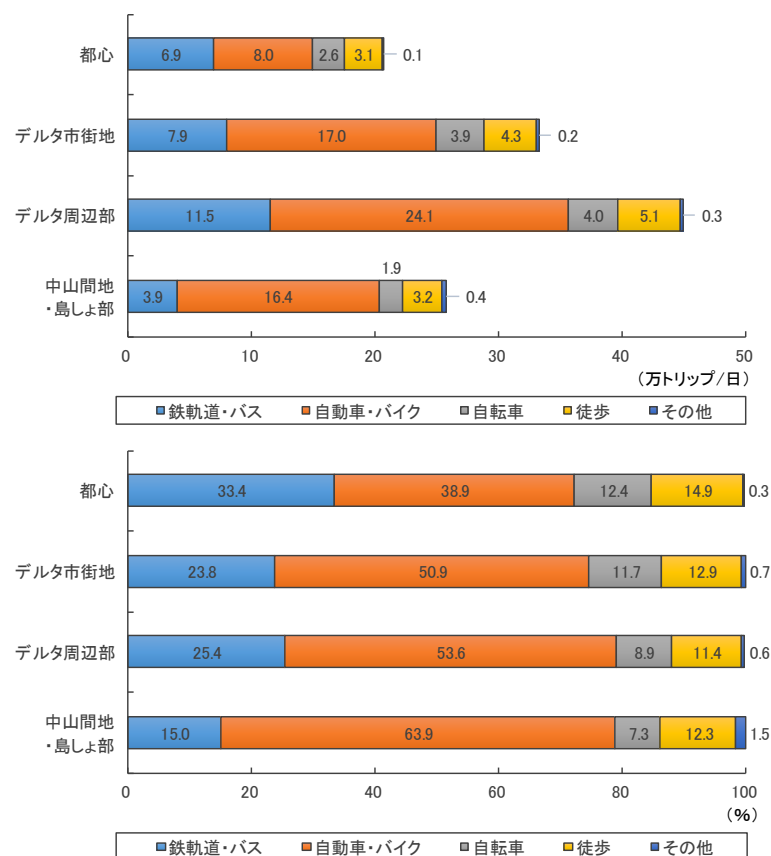


▲平成30年における広島市居住者のトリップ数の構成割合
(目的地地域別×移動目的別) ※地域内々移動を除く

6 詳細な人の動き(4/6)

6-6 トリップ数(目的地域別×代表交通手段別)

注)数値は「交通行動モデル」を用いて算出した、特定の予測条件に基づく予測値である。



▲平成30年における広島市居住者のトリップ数・構成割合
(目的地域別×代表交通手段別) ※地域内々移動を除く

■ 平成30年平日における鉄軌道・バスを代表交通手段とするトリップ数の構成割合を目的地域別に高い順に並べると、都心>デルタ周辺部>デルタ市街地>中山間地・島しょ部の順である。

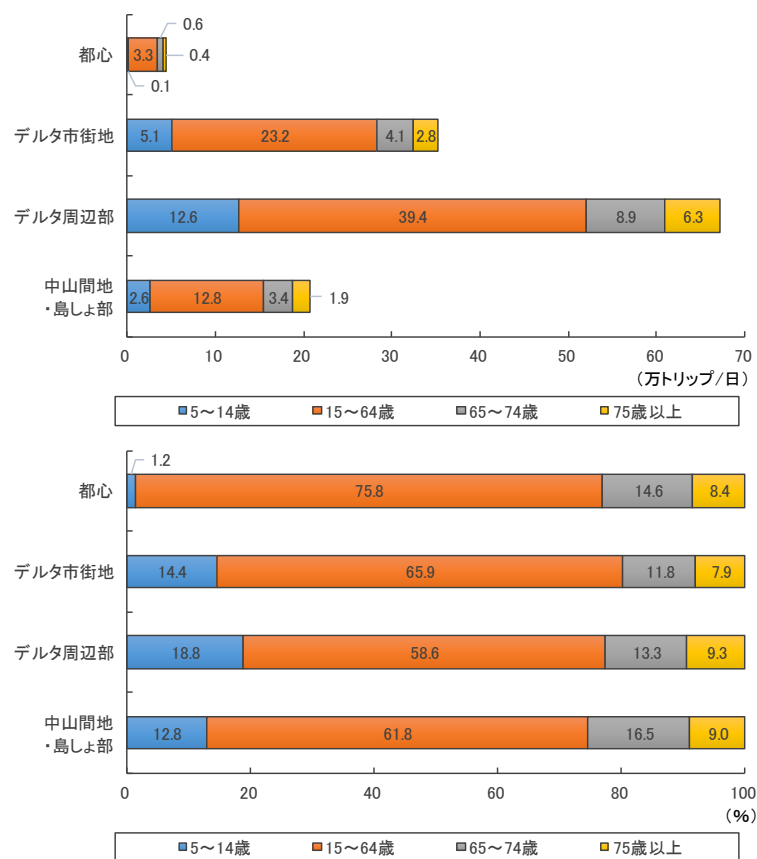
■ 平成30年平日における自転車代表交通手段とするトリップ数の構成割合を目的地域別に高い順に並べると、都心>デルタ市街地>デルタ周辺部>中山間地・島しょ部の順である。

■ 平成30年平日における自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数の構成割合を目的地域別に高い順に並べると、中山間地・島しょ部>デルタ周辺部>デルタ市街地>都心の順である。

6 詳細な人の動き (5/6)

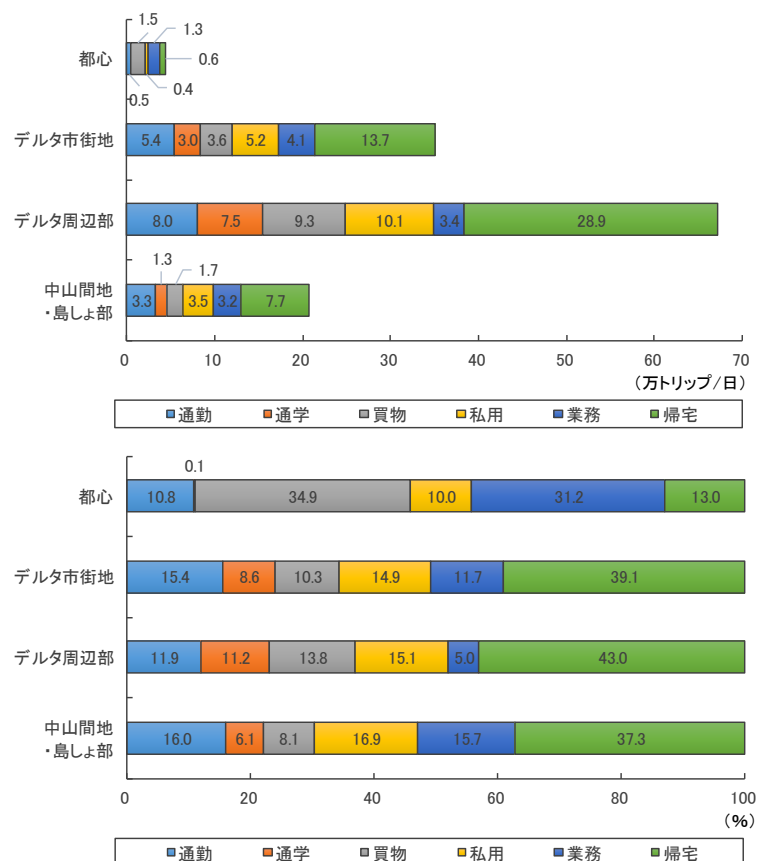
6-7 トリップ数(内々移動地域別×年齢階層別)

注)数値は「交通行動モデル」用いて算出した、特定の予測条件に基づく予測値である。



▲平成30年における広島市居住者のトリップ数・構成割合
(内々移動地域別×年齢階層別)

6-8 トリップ数(内々移動地域別×移動目的別)



▲平成30年における広島市居住者のトリップ数の構成割合
(内々移動地域別×移動目的別)

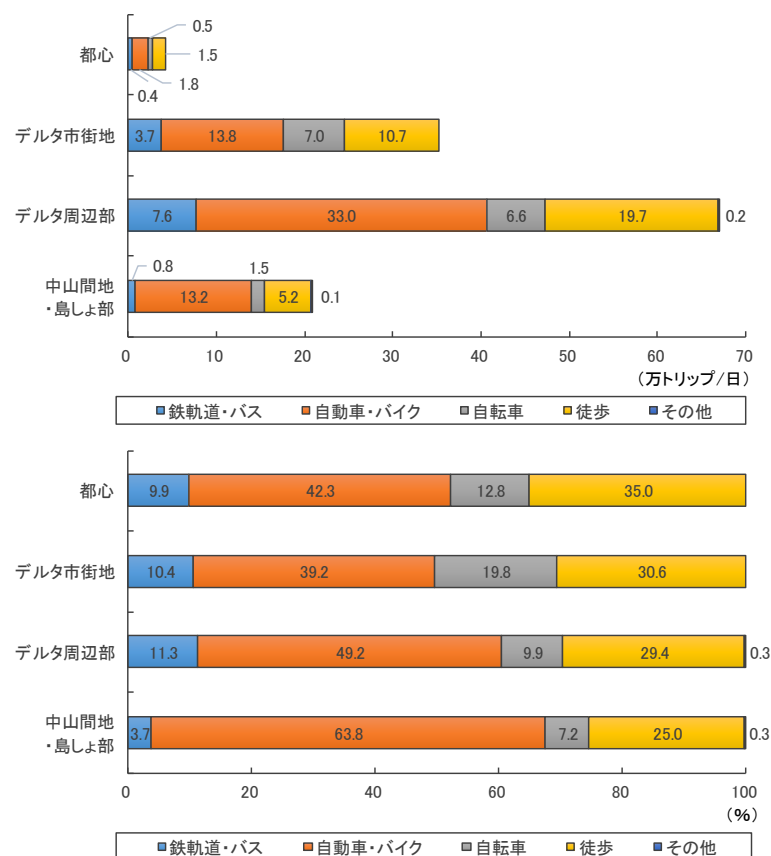
■ 平成30年平日の都心における内々移動のうち、15~64歳のトリップ数の構成割合は75.8%であり、顕著に高い。

■ 平成30年平日の都心における内々移動のうち、買物目的または業務目的のトリップ数の構成割合はそれぞれ34.9%、31.2%であり、顕著に高い。

6 詳細な人の動き(6/6)

6-9 トリップ数(内々移動地域別×代表交通手段別)

注)数値は「交通行動モデル」用いて算出した、特定の予測条件に基づく予測値である。



▲平成30年における広島市居住者のトリップ数・構成割合
(内々移動地域別×代表交通手段別)

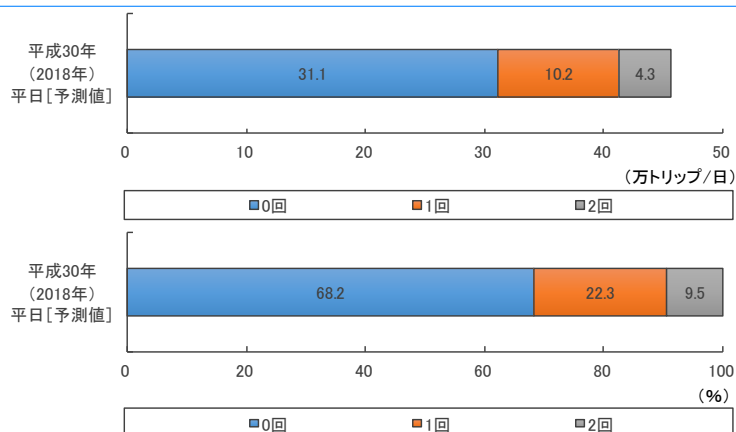
■ 平成30年平日の都心における内々移動のうち、徒歩を代表交通手段とするトリップ数の構成割合は35.0%であり、顕著に高い。

■ 平成30年平日のデルタ市街地における内々移動のうち、自転車を代表交通手段とするトリップ数の構成割合は19.8%であり、顕著に高い。

■ 平成30年平日の中山間地・島しょ部における内々移動のうち、自動車・バイクを代表交通手段とするトリップ数の構成割合は63.8%であり、顕著に高い。

7 公共交通の乗換利用状況

7-1 公共交通の乗換利用状況



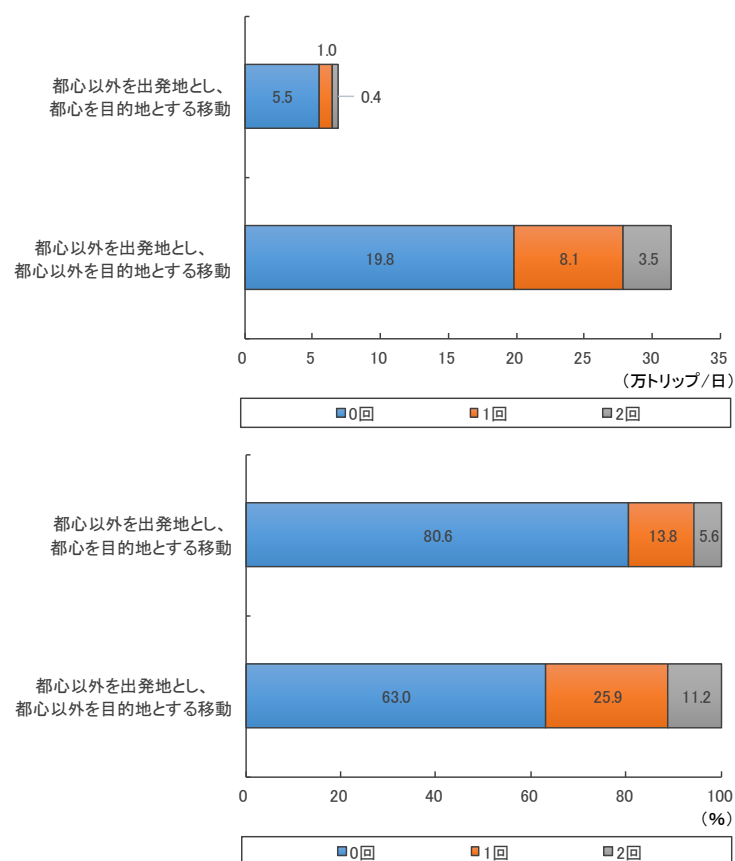
▲広島市居住者の移動における軌道・バスの乗換利用トリップ数・構成割合

注)数値は「交通行動モデル」を用いて算出した、特定の予測条件に基づく予測値である。

■ 平成30年平日における鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動45.6万トリップのうち、鉄軌道・バス相互の乗換※を伴う移動は14.5万トリップ(31.8%)である。

※バスとバスの乗換は含まない

7-2 公共交通の乗換利用状況(出発地・目的地別)

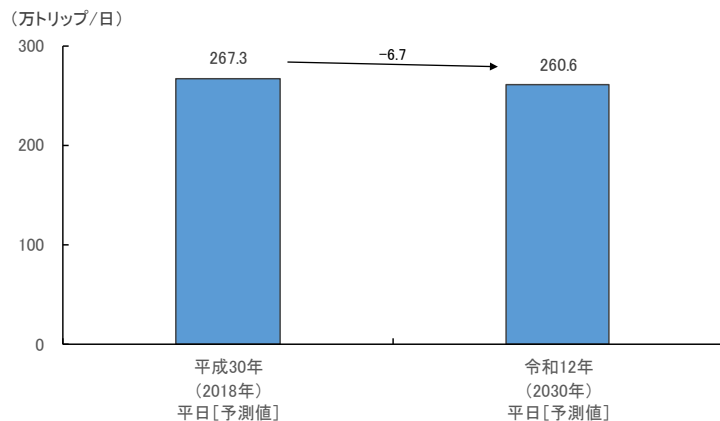


▲広島市居住者の移動における軌道・バスの乗換利用トリップ数・構成割合(出発地・目的地別)

■ 平成30年平日において、鉄軌道・バスを代表交通手段とし、“都心以外を出発地とし都心を目的地とする移動”について、乗換利用をしている移動の構成割合は19.4%である。

8 将来の人の動き (1/2)

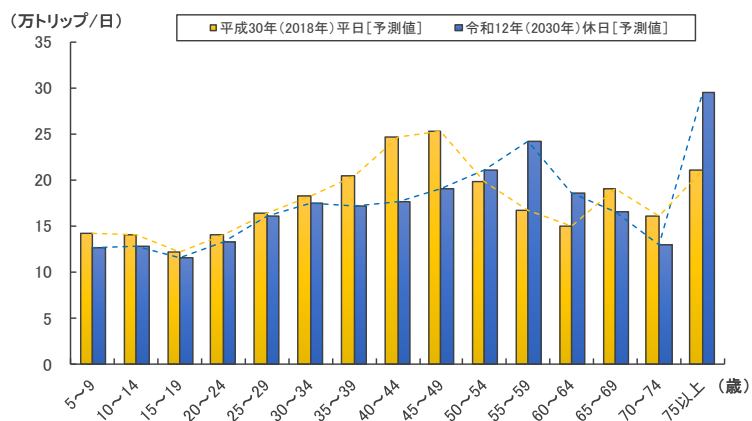
8-1 トリップ数



▲広島市居住者のトリップ数

■ 平成30年から令和12年にかけて、平日におけるトリップ数は6.7万トリップ減少する見通しである。

8-2 トリップ数(年齢階層別)



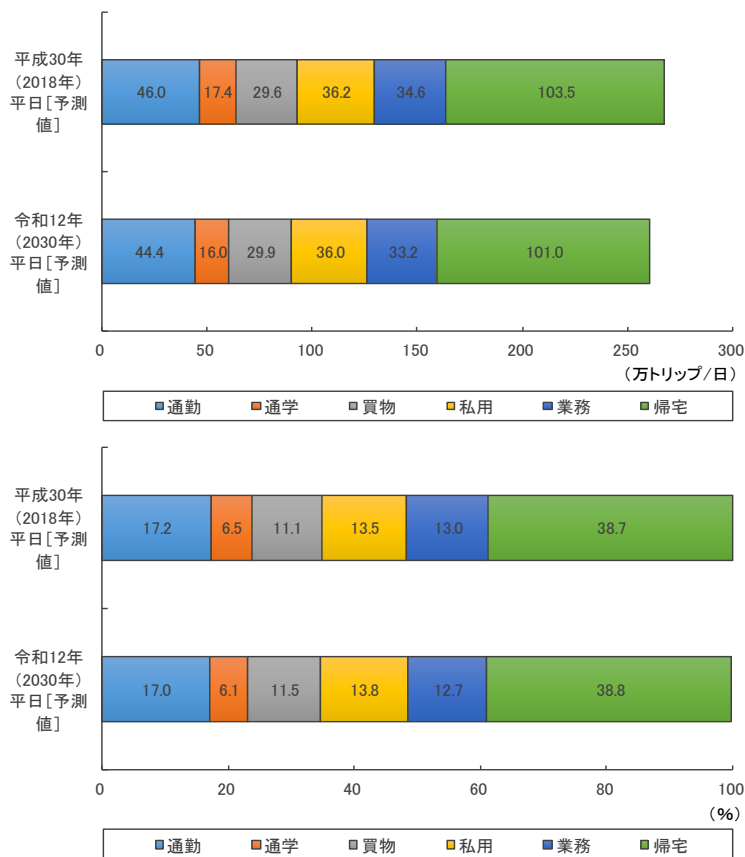
▲広島市居住者のトリップ数(年齢階層別)

■ 平成30年から令和12年にかけて、平日における40～49歳のトリップ数は顕著に減少する見通しである一方、55～59歳及び75歳以上のトリップ数は顕著の増加する見通しである。

8 将来の人の動き (2/2)

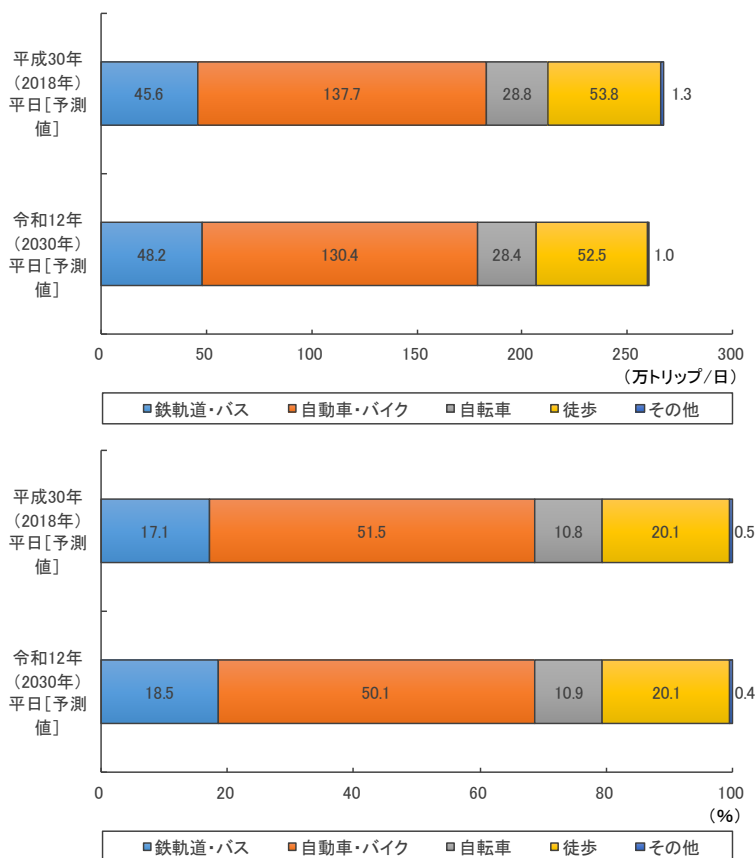
8-3 トリップ数(移動目的別)

注)数値は「交通行動モデル」を用いて算出した、特定の予測条件に基づく予測値である。



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(移動目的別)

8-4 トリップ数(代表交通手段別)



▲広島市居住者のトリップ数・構成割合(代表交通手段別)

■ 平成30年から令和12年にかけて、平日における鉄軌道・バスを代表交通手段とする移動は2.6万トリップ(1.4%)増加する見通しである一方、自動車・バイクを代表交通手段とする移動は7.3万トリップ(1.4%)減少する見通しである。

参考-1 平成30年広島市交通実態調査(調査票 世帯票)

実施機関
広島市

※記入についてお願い
・黒の筆記用具で記入してください。
・回答は、 の部分(回答欄)に記入いただくか、該当する番号の
○で囲んでください。回答欄に がついている場合は、該当する
表から数字を選んで記入してください。

※こちらは記入不要です

この調査は、皆様の1日の動きを教えていただき、将来のまちづくりや交通政策
などを検討するための基礎資料を得ることを目的に行うものです。
この調査票に記入された内容は、この目的以外には使用いたしません。

問1 あなたの世帯の現住所について、お答えください。 ※マンション・アパート等集合住宅の名称・部屋番号までは不要です。

都道府県	市区	町	丁目	番	号

※番地・号までご記入ください。
例) 〇〇県〇〇市〇〇区〇〇1丁目-1番-1号

問2 現在同居されている方 全員について、お答えください。 ※ いちばん左の欄に記載されている何人目かは、個人票と世帯の生活・交通に関する調査票の「問1」に記入する番号になります。

世帯 構成 人員	ア.性別	イ.年齢 平成30年 10月1日 時点	ウ.就業 (形態・状況) 表1 から選択		エ.職業 右記のうち最も 「1~6」の人のみ 表2 から選択		オ.勤務先・通学先・通園先の所在地 「勤務先・通学先・通園先の所在地」と「現住所」が同じ場合は 回答欄に「現住所と同じ」と記載していただいても結構です。	カ.自動車運転 免許保有の 状況	キ.普段使える自動車の有無 「1」は「持っている」に ○をつけた人のみ (複数回答可)
			表1 から選択	表2 から選択	表1 から選択	表2 から選択			
記入例	① 男	59 歳	4	2	広島 都府県	中區 国泰寺町 1 丁目 6 番地 34 号	〇〇株式会社	① 持っている	① 1 は自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 カーシェアリング*に登録している 4 ない
1人目 世帯主	1 男							1 持っている	1 は自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 カーシェアリング*に登録している 4 ない
2人目	2 女							2 持っている	1 は自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 カーシェアリング*に登録している 4 ない
3人目	1 男							1 持っている	1 は自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 カーシェアリング*に登録している 4 ない
4人目	2 女							2 持っている	1 は自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 カーシェアリング*に登録している 4 ない
5人目	1 男							1 持っている	1 は自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 カーシェアリング*に登録している 4 ない
6人目	2 女							2 持っている	1 は自分専用の自動車がある 2 家族共有の自動車がある 3 カーシェアリング*に登録している 4 ない

表1 就業(形態・状況)

■ 職業をお持ちの方

1. 自営業主・家族従業員
2. 正規の職員・従業員
3. 派遣社員・契約社員等
4. パート・アルバイト
5. 会社等の役員
6. その他

■ 職業をお持ちでない方

7. 園児・生徒・学生など
8. 専業主婦・主夫
9. 無職・休職中・その他

表2 職業

1. 農業・林業・漁業
(第一次産業従事者)
2. 鉱業・建設業・製造業
(第二次産業従事者)
3. 上記以外
(第三次産業従事者など)

問3 世帯で保有している自動車や二輪車の台数をお答えください。

自動車	台	原付・バイク	台
自転車	台	シニアカー	台

※お持ちでない方は、0台とご記入ください。

*カーシェアリングとは、会員登録をして好きなときに車を借りることができるサービスのこと

問3も忘れずに書いてね!

広島市広島市東区スウェットキヤラクター「ひろしま都市犬はっしー」

- 36 -

- 37 -

[illegible]

あなたは、世帯票で何人目に記入しましたか？ 人目 ※世帯票に記入した 人目 の数字をご記入ください

1 子供	2 親	3 妻・夫
4 祖父母	5 孫	6 友人・その他

広島広域都市圏マスコットキャラクター
「ひろしま都市犬はっしー」

