

まちづくりの方向性等について

- 1 本市をとりまく社会情勢の変化
- 2 まちづくりの方向性

―目次―

1 本市をとりまく社会情勢の変化

- (1) 人口動態の変化
 - ① 人口・年齢構成
 - ② 世帯構成
- (2) 社会環境の変化
 - ① 自動車保有台数
 - ② 自動車運転免許保有率
 - ③ 大型商業施設
 - ④ インターネットを利用した商品・サービスの購入
 - ⑤ 宅配便等の取扱個数
 - ⑥ 物流施設
- (3) 直面する課題
 - ① 広島市訪問観光客
 - ② 災害
 - ③ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響
- (4) 新たな施策・新技術等の動向
 - ① 道路交通に関する法令等の改正
 - ② 道路空間を活用したまちづくり
 - ③ 新技術の進展・新たなモビリティサービスの登場

2 まちづくりの方向性

- (1) 「200万人広島都市圏構想」の実現
- (2) 地域特性を踏まえたまちづくり
- (3) 「集約型都市構造」への転換

1 本市をとりまく社会情勢の変化

(1) 人口動態の変化

① 人口・年齢構成

■総人口は、今後、減少に転じる見通し

令和2年における本市の総人口は約120. 7万人(推計値)であり、現行の総合交通戦略を作成した平成22年以降、10年間で約5. 2万人増加していますが、今後、減少に転じる見通しです。[図表1－①]

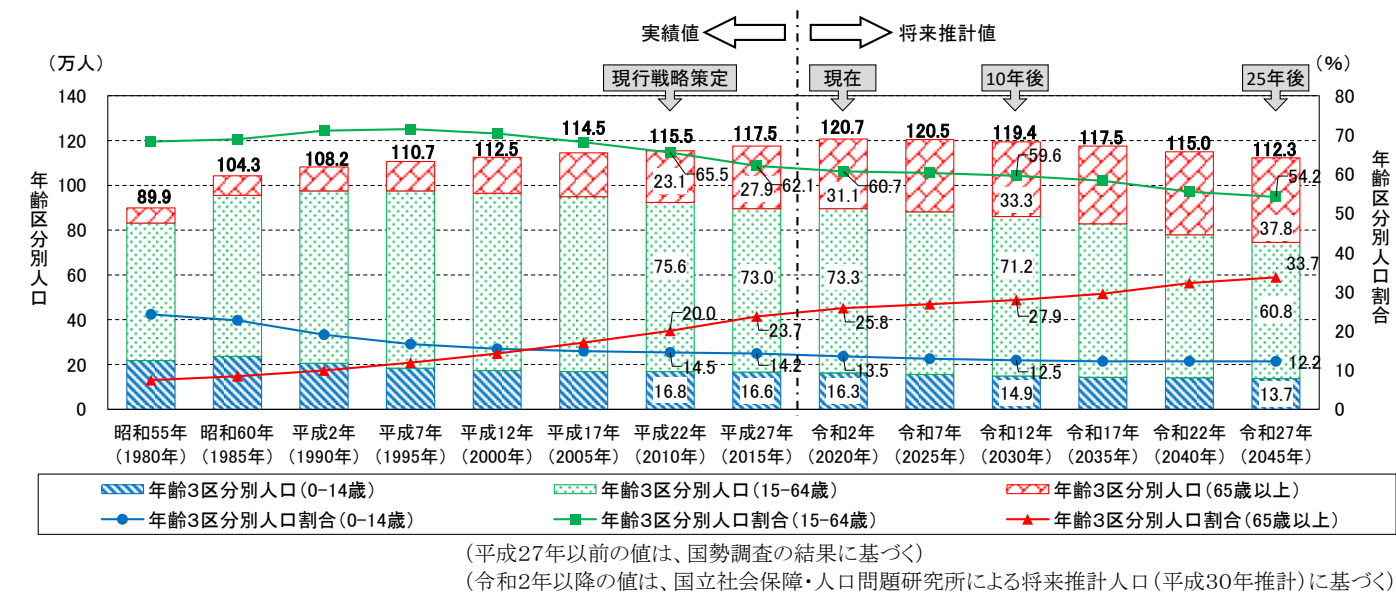
■高齢化率は今後も上昇傾向で推移する見通し

人口の変化を年齢区分別に見ると、65歳以上の高齢者層は増加傾向、64歳以下の年齢階層は減少傾向でそれぞれ推移しており、今後も同様の傾向が続く見通しです。[図表1－①]

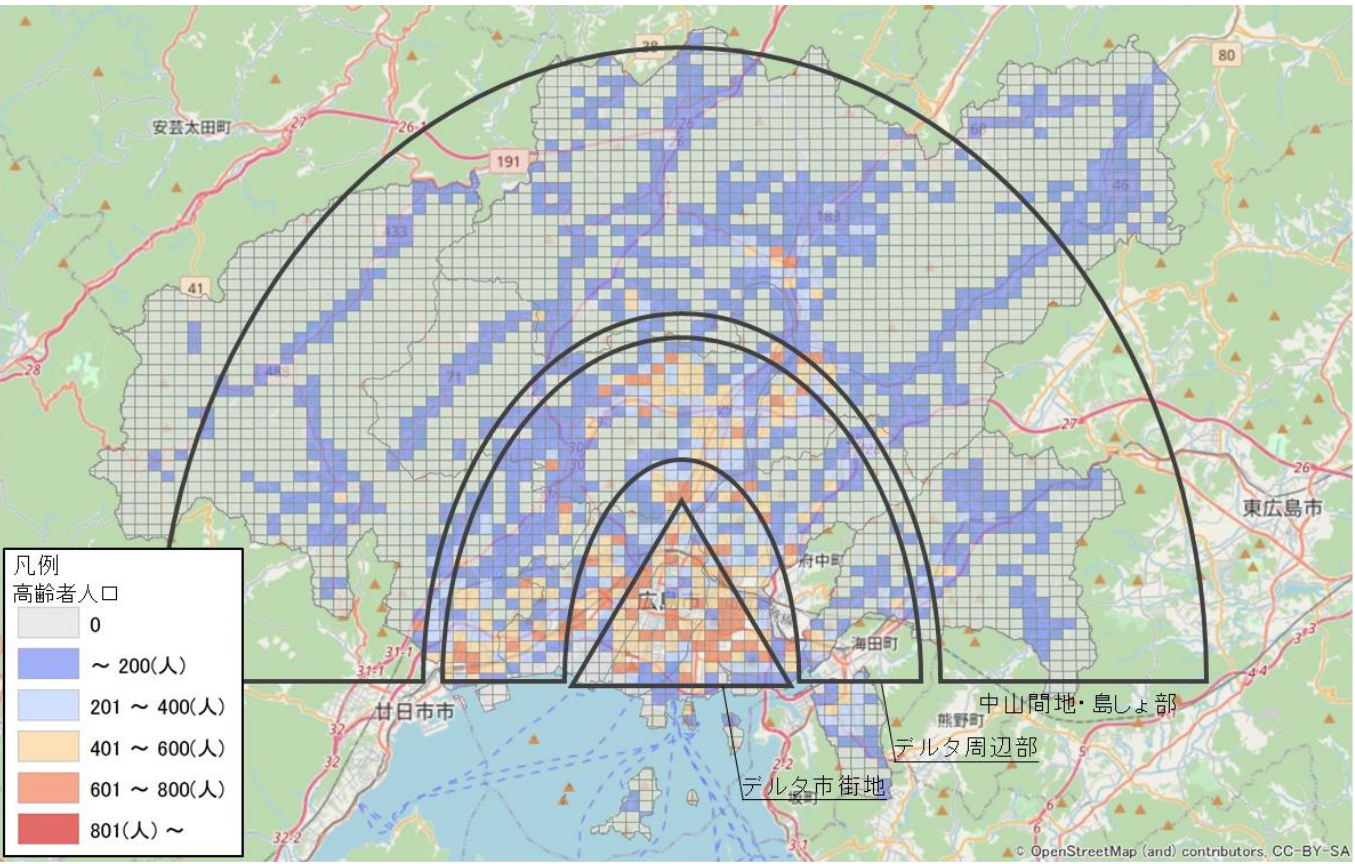
■市民の4人に1人が高齢者

令和2年における高齢者の人口は約31. 1万人(推計値)であり、総人口に占める高齢者の割合(高齢化率)は25. 8%と、市民の4人に1人が高齢者となっています。[図表1－①]

図表1－① 広島市の年齢区分別人口の推移



図表1－② 広島市に居住する高齢者（65歳以上）の地域分布



(平成27年国勢調査の結果を基に広島市が作成)

(参考：高齢化率について)

65歳以上人口の割合が7%超…「高齢化社会」

65歳以上人口の割合が14%超…「高齢社会」

65歳以上人口の割合が21%超…「超高齢社会」

(出典 東京都HP 人口構造・定義・統計調査の基礎概念及び分析方法について)

② 世帯構成

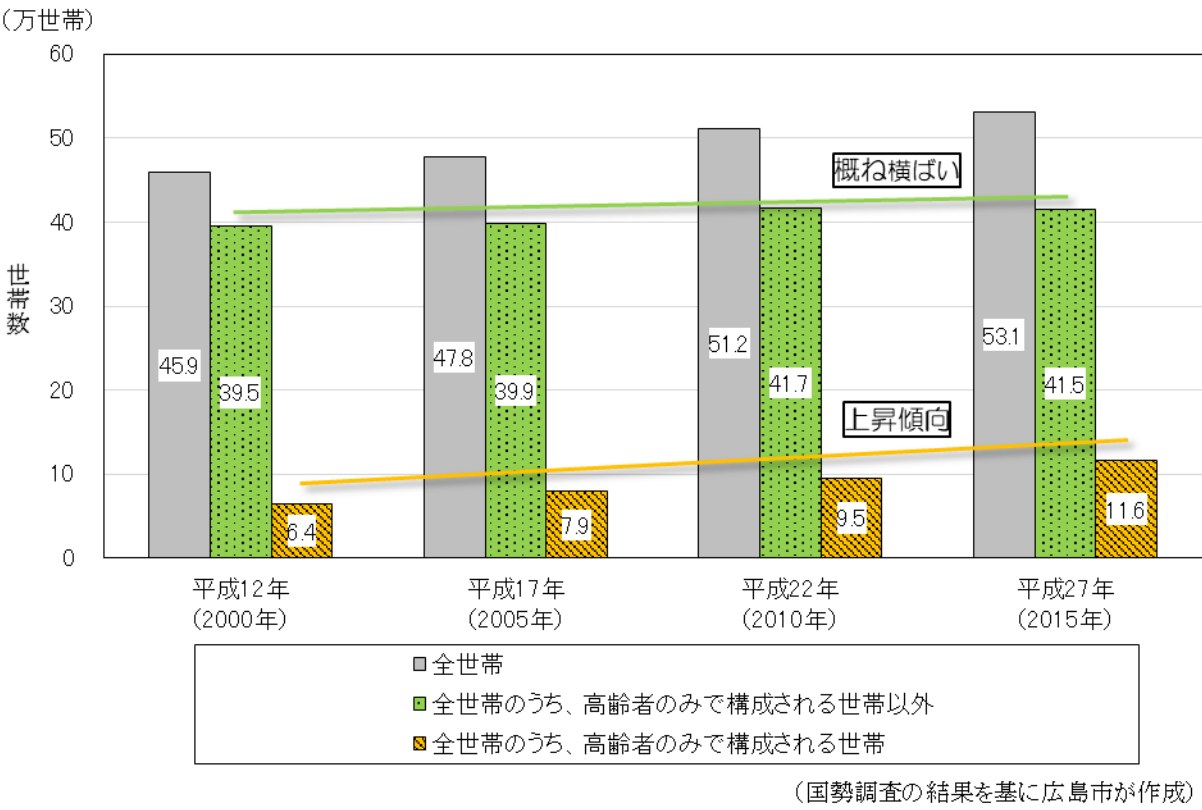
■4世帯のうち1世帯が高齢者のみで構成される世帯

本市における高齢者のみで構成される世帯*は、平成27年時点で約11.6万世帯であり、全世帯に占める割合は21.9%と、4世帯のうち1世帯が高齢者のみで構成される世帯であるという状況です。[図表1－③]

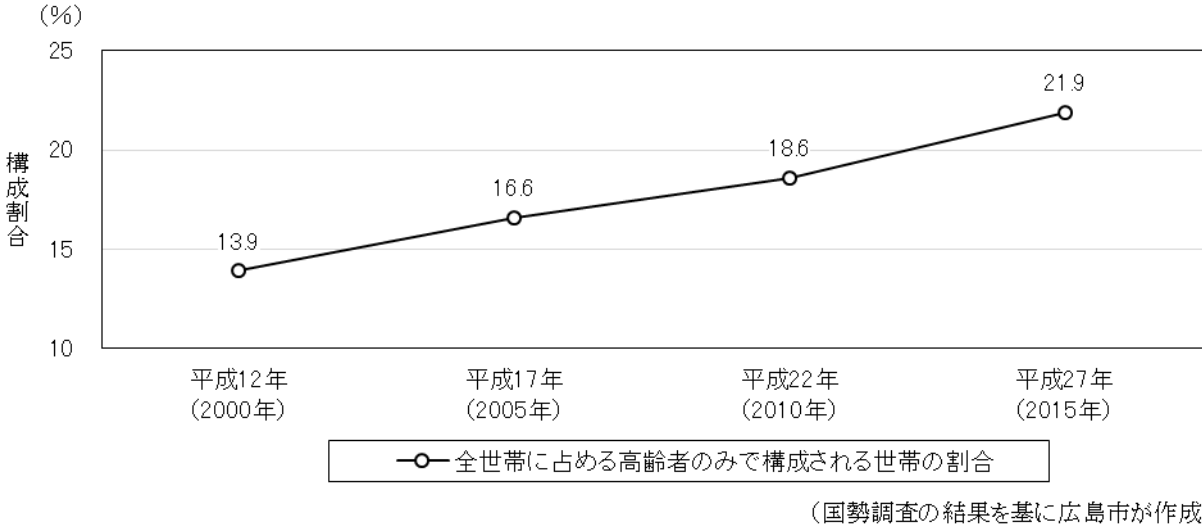
本市における高齢者のみで構成される世帯は増加傾向で推移しています(高齢者のみで構成される世帯以外は概ね横ばいで推移)。[図表1－④]

※国勢調査結果の集計区分にある「65歳以上の者の単身世帯」と「夫65歳以上妻60歳以上の1組の一般世帯」の合計

図表 1－③ 広島市の世帯数の推移



図表 1－④ 広島市における高齢者のみで構成される世帯の割合の推移



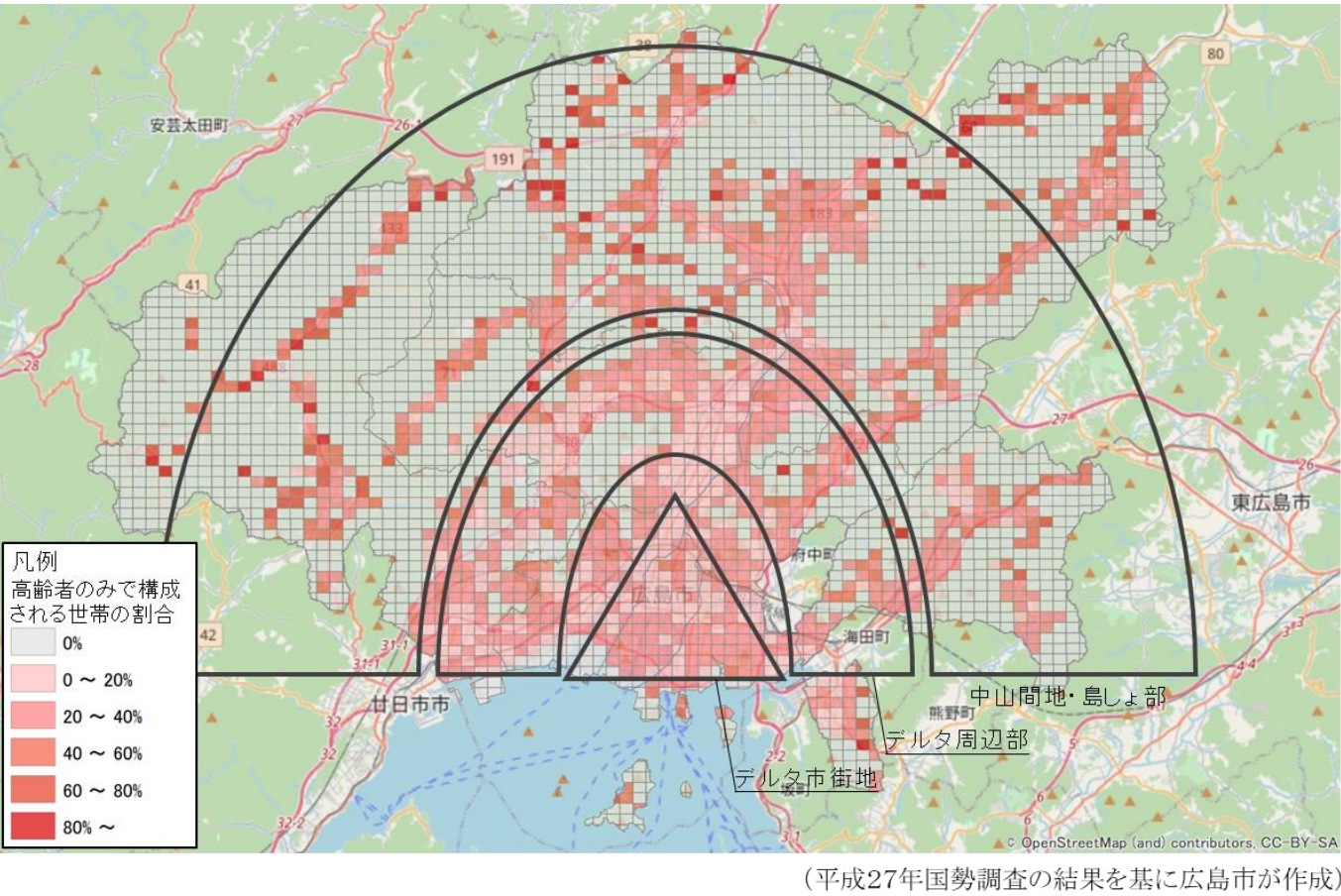
〔高齢者のみで構成される世帯の割合の地域分布〕

高齢者のみで構成される世帯の地域分布を見ると、中山間地は、他の地域と比較して、全世帯に占める高齢者のみで構成される世帯の割合が高い傾向があります。[図表1－⑤]

地域別の高齢者のみで構成させる世帯が総世帯数に占める割合

地域	高齢者のみで構成させる世帯が総世帯数に占める割合
デルタ市街地	総じて中程度
デルタ周辺部	中程度のエリアと低いエリアが混在
中山間地・島しょ部	総じて中程度以上、局所的に非常に高い

図表 1－⑤ 広島市における高齢者のみで構成される世帯の地域分布



(1)人口動態の変化を踏まえた検討の方向性――

“高齢化の進展”や“人口減少社会の到来”を踏まえて交通課題を整理する必要があります。

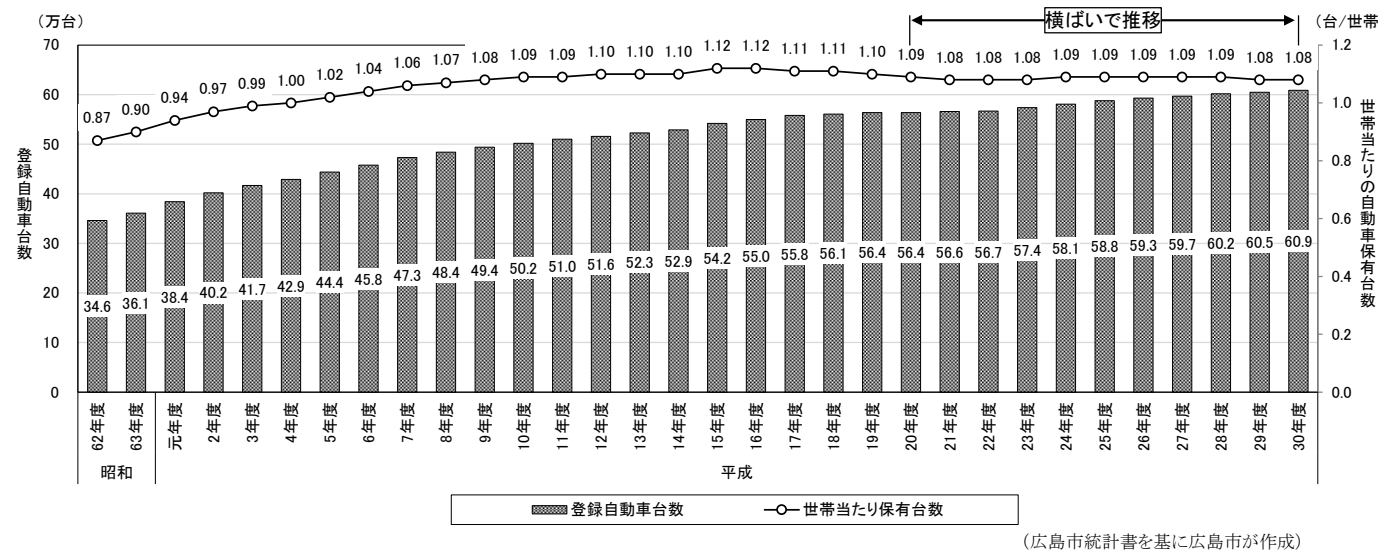
(2) 社会環境の変化

① 自動車保有台数

■世帯当たりの自動車保有台数は横ばいで推移

平成30年度における本市の世帯当たりの自動車保有台数は、1.08台/世帯であり、近年、横ばいで推移しています。[図表1－⑥]

図表1－⑥ 広島市居住者の世帯当たり自動車保有台数の推移

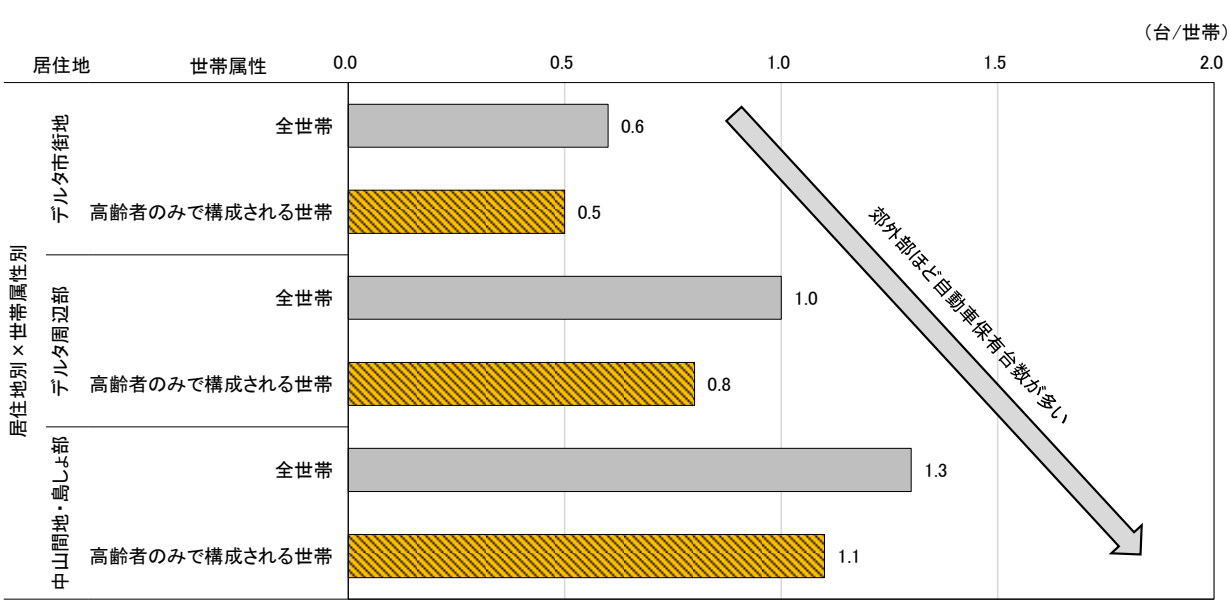


■郊外部ほど自動車保有台数が多い

本市の世帯当たりの自動車保有台数を居住地別に見ると、デルタ市街地よりも中山間地・島しょ部の方が多い傾向があります。[図表1－⑦]

高齢者のみで構成される世帯の世帯当たり自動車保有台数については、中山間地・島しょ部においては1台/世帯を上回っています。[図表1－⑦]

図表1－⑦ 広島市居住者の世帯当たり自動車保有台数（平成30年，居住地別，年齢階層別）



※「高齢者のみで構成される世帯」は、「65歳以上の者の単身世帯」と「夫65歳以上妻60歳以上の1組の一般世帯」の合計

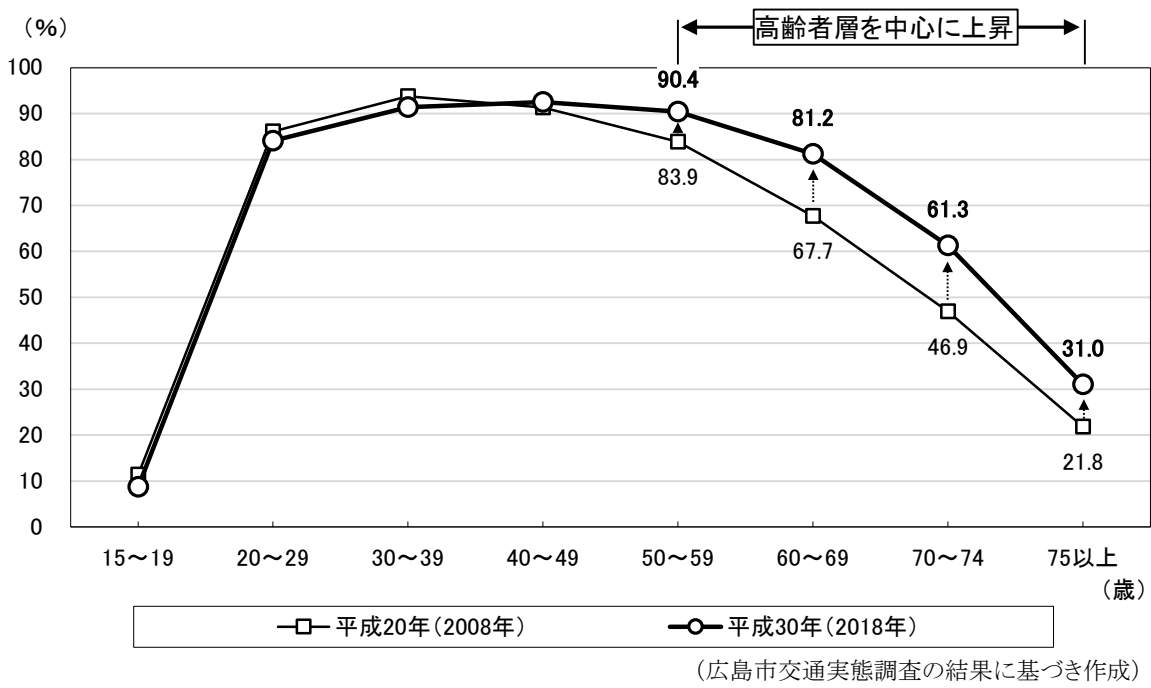
(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

② 自動車運転免許保有率

■高齢者層を中心に自動車運転免許保有率が上昇

本市居住者の自動車運転免許保有率を年齢階層別に見ると、高齢者層を中心に保有率が上昇している傾向が見られます。[図表1－⑧]

図表1－⑧ 広島市居住者の自動車運転免許保有率（年齢階層別）

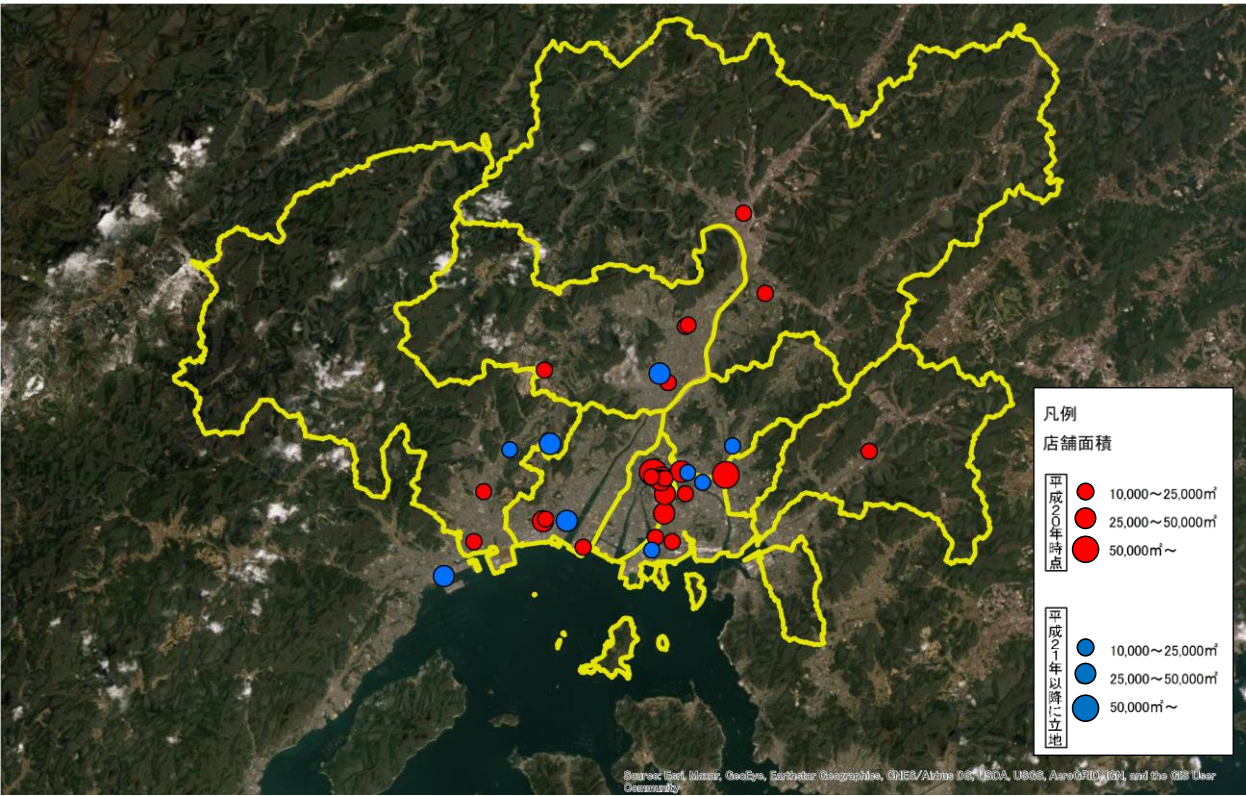


③ 大型商業施設

■デルタ周辺部における大型商業施設の進出が増加

近年、特にデルタ周辺部において、大規模な無料の駐車場を備えた大型商業施設の出店等が増加しています。こうした施設は小売業や飲食業、サービス業等の複数の店舗で構成されており、同一施設内で、買物や飲食、娯楽等の複数の目的が達成できます。[図表1－⑨]

図表1－⑨ 広島市周辺における大型商業施設の出店等の状況（店舗面積が10,000㎡以上のもの）



時期	平成 2 1 年以降に出店等をした施設の概要
平成 21 年 (2009 年)	■イオンモール広島祇園 〔店舗面積 38,706 ㎡, テナント数 約 130 店舗, 駐車台数 2,089 台〕 ■フォレオ広島東 〔店舗面積 17,185 ㎡, 駐車台数 900 台〕 ■ゆめタウンみゆき 〔店舗面積 17,244 ㎡, テナント数 51 店舗, 駐車台数 1,000 台〕
平成 25 年 (2013 年)	■コストコホールセール広島倉庫店 〔店舗面積 10,357 ㎡, 駐車台数 683 台〕 ■石内ショッピングプラザ 〔店舗面積 14,725 ㎡, 駐車台数 746 台〕
平成 27 年 (2015 年)	■ゆめタウン廿日市 〔店舗面積 46,000 ㎡, テナント数 201 店舗, 駐車台数 約 3,400 台〕
平成 28 年 (2016 年)	■イオンモール広島府中(増床) 〔店舗面積 74,160 ㎡, テナント数 約 280 店舗, 駐車台数 4,960 台〕
平成 29 年 (2017 年)	■LECT 〔店舗面積 38,980 ㎡, テナント数 150 店舗, 駐車台数 約 3,100 台〕 ■EKI CITY HIROSHIMA 〔店舗面積 12,535 ㎡, 駐車台数 194 台〕
平成 30 年 (2018 年)	■THE OUTLETS HIROSHIMA 〔店舗面積 43,500 ㎡, テナント数 約 200 店舗, 駐車台数 約 4,000 台〕

(全国大型小売店総覧 2019 を基に広島市が作成。ただし、下線の数値は、各施設の開業に係る報道発表資料等を基に記載)

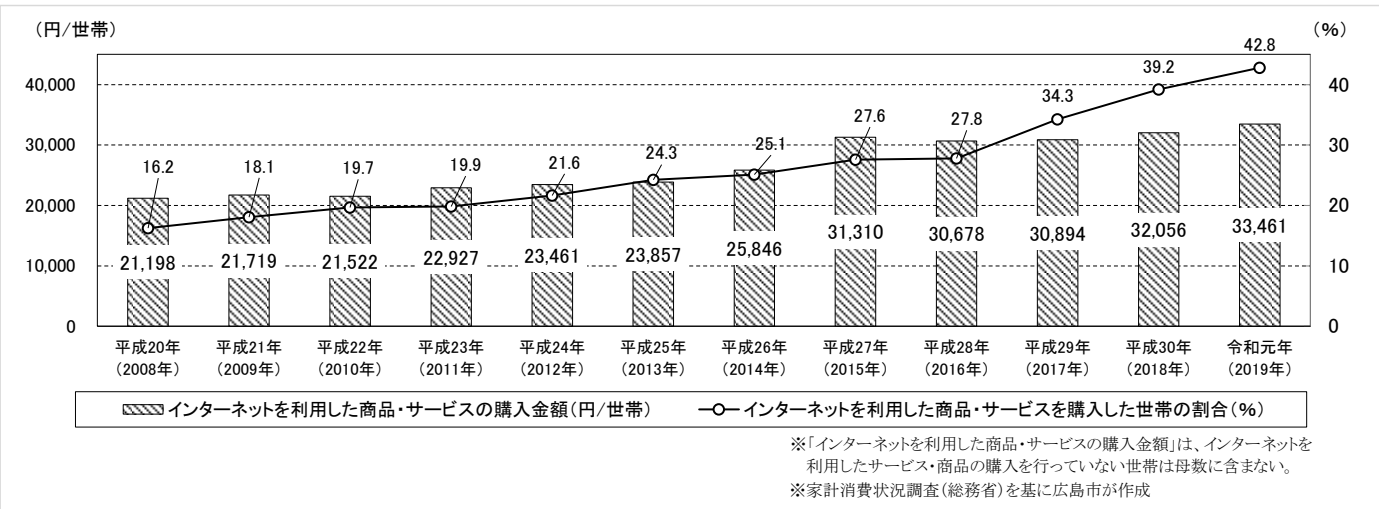
④ インターネットを利用した商品・サービスの購入

■インターネットを利用した商品・サービスの購入が増加

近年、インターネットを利用した商品・サービスの購入が増加しています。対象となる商品・サービスには、食料品や衣類の他、書籍や音楽・映像等の著作物(ダウンロード版を含む)、保険、チケットなどがあります。

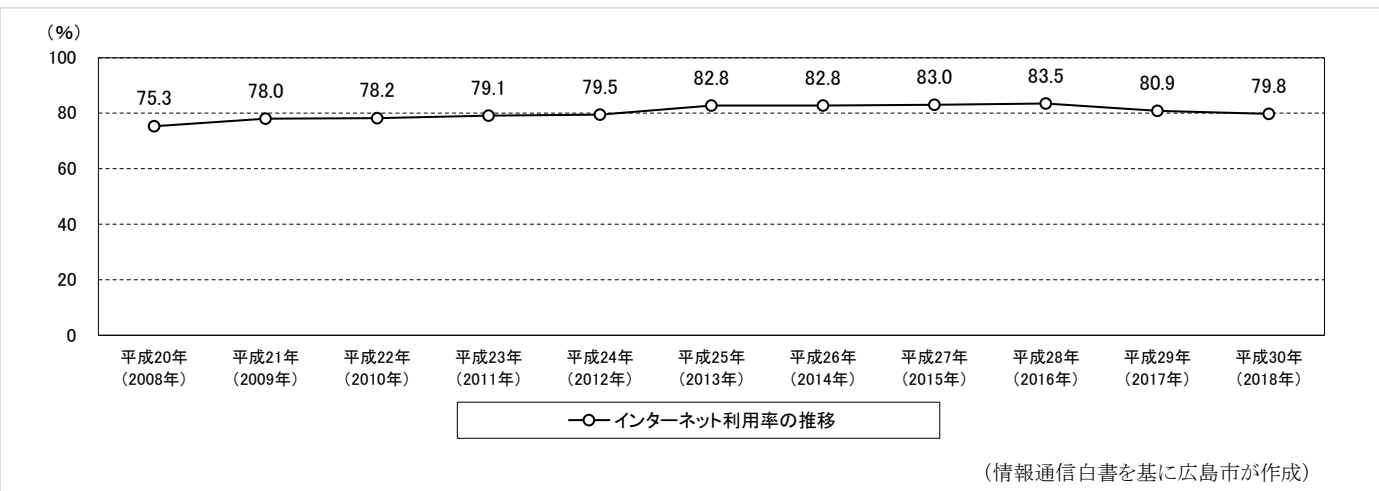
総務省が実施した家計消費状況調査の結果によると、インターネットを利用した商品・サービスを購入した世帯の割合は令和元年において42. 8%と、平成20年から約26%増加しているとともに、インターネットを利用した商品・サービスの購入金額も増加傾向となっています。[図表1－⑩]

図表1－⑩ インターネットを利用した商品・サービスの購入金額ほか（全国値）



※ 家計消費状況調査では、ネットショッピングについて、調査開始以降2014年12月までは「1世帯当たり平均の支出総額のみ」を調査してきたが、2015年1月に調査内容及び調査票を変更し、その内訳(22区分の財・サービス)も把握できるようにした。
これにより、それまでは調査世帯の回答者の意識に入りにくかったものも含めインターネットによる購入について広く把握できるようになったため、ネットショッピングの1世帯当たり平均の支出総額については2014年12月以前の結果と時系列で比較する際は注意が必要である。

図表1－⑪ インターネット利用率の推移（全国値）



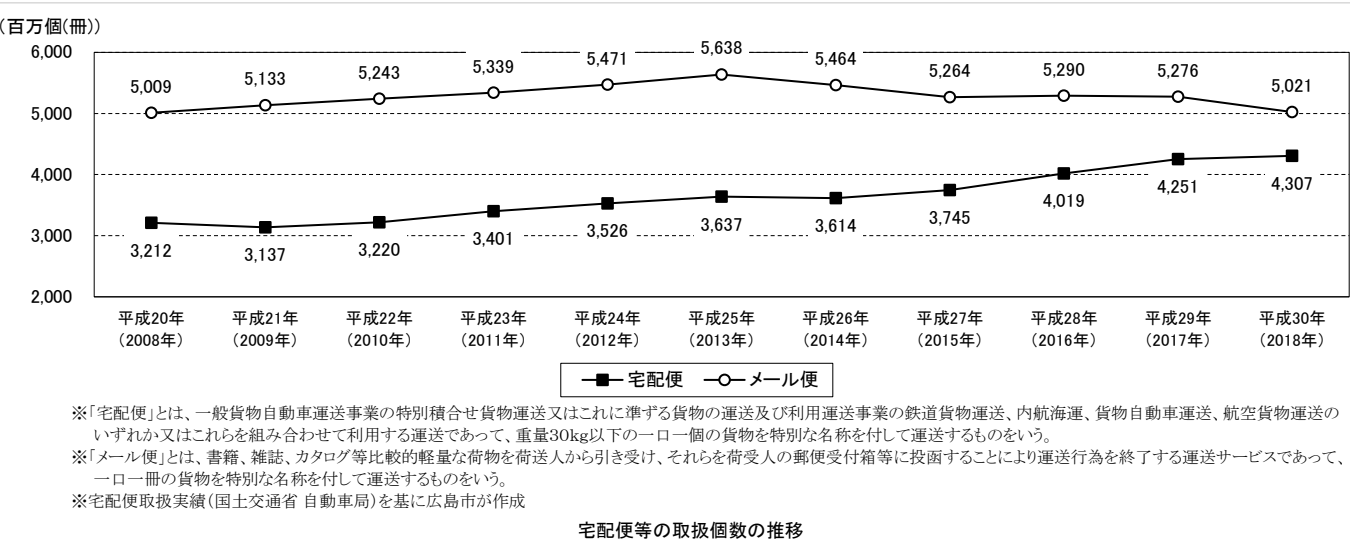
⑤ 宅配便等の取扱個数

■宅配便の取扱個数は増加傾向、メール便の取扱個数は減少傾向

近年、宅配便の取扱個数は増加傾向、メール便の取扱個数は減少傾向となっています。

宅配便の増加は、インターネットを利用した商品の購入が増加していることが要因の一つであると考えられます。また、メール便の減少は、SNSや電子メールにおける送受信データの増大など情報通信技術の発達が要因の一つであると考えられます。[図表1－⑫]

図表 1－⑫ 宅配便等の取扱個数の推移（全国値）



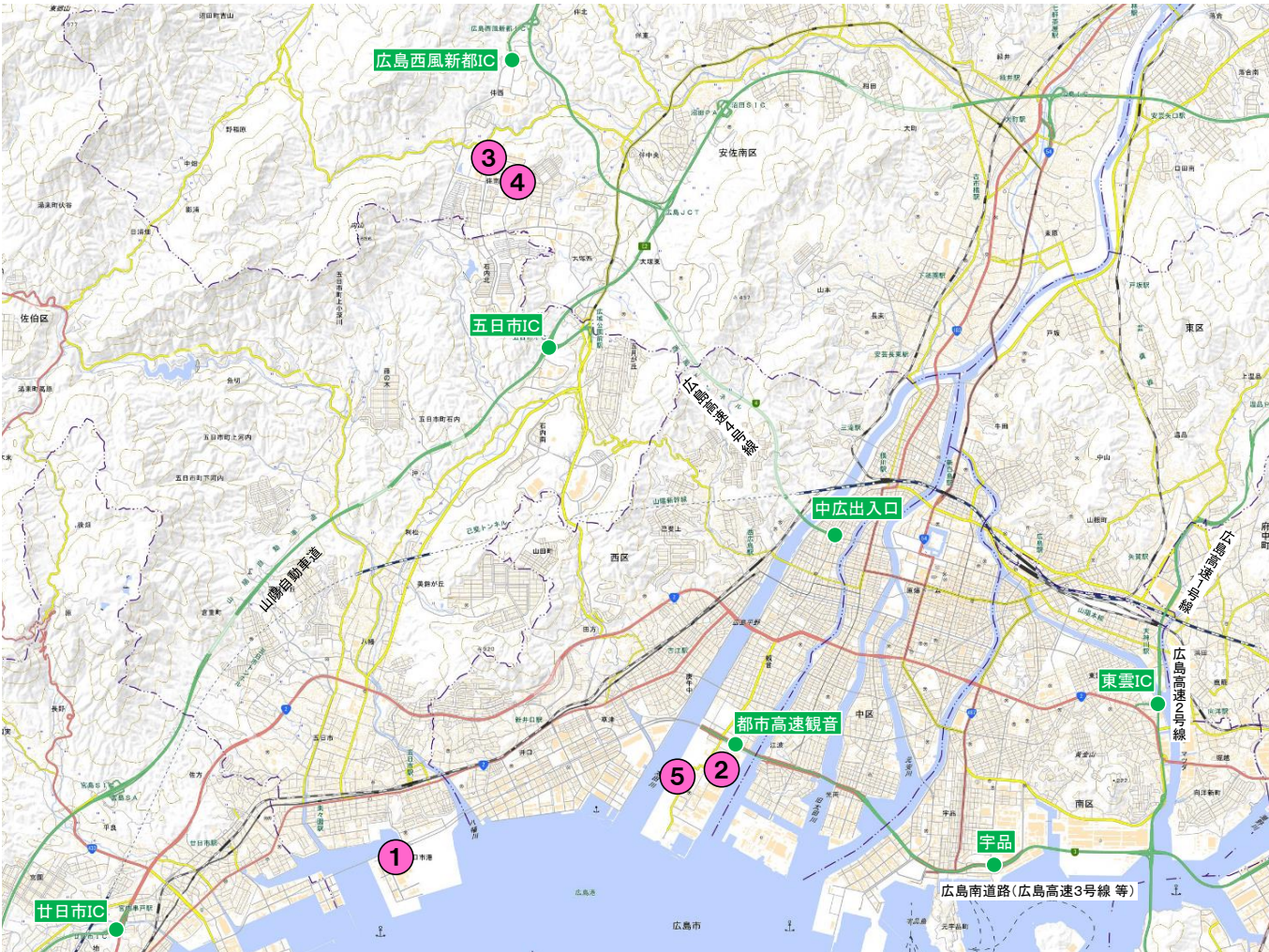
⑥ 物流施設

■広島市において大型物流施設が増加

全国的に物流施設に対するニーズは高度化・多様化しており、従前から主流であった保管型の物流施設から、高機能な設備の導入や流通加工スペースの確保等、保管以外の付加価値をつけた配送型の物流施設への移行が進むとともに、近年では、荷主の様々なニーズに対応可能な、極めて大規模なマルチテナント型(賃貸型)の物流施設が増加しています。

広島市においても、こうしたマルチテナント型の大型物流施設の立地が増えています。[図表1－⑬]

図表 1－⑬ 広島市におけるマルチテナント型物流施設の進出状況（計画を含む）



時期	進出状況（計画を含む）
平成29年 (2017年)	①「DPL五日市港」(大和ハウス工業) 〔佐伯区五日市港, 延床面積 約 5 万㎡, 廿日市 IC から 6km〕
令和元年 (2019年)	②「三井不動産ロジスティクスパーク I」(三井不動産) 〔西区観音町, 延床面積約 7.2 万㎡, 広島高速3号直近・市街地近接〕
令和2年 (2020年)	③「西風新都物流センター」(㈱ネストロジスティクス) 〔西風新都, 延床面積約 2.9 万㎡, 西風新都 IC から 4.5km・市街地近接〕
令和3年 (2021年)	④「(仮称)西風新都物流施設建築計画」(ジーエルアールオンベストメント) 〔西風新都, 延床面積約 5.4 万㎡, 西風新都 IC から 4.5km, 市街地近接〕 ⑤「DPL広島観音」(大和ハウス工業) 〔広島西飛行場跡地, 延床面積約 9.7 万㎡※中四国最大規模, 広島高速3号近傍・市街地近接〕

（各事業者の報道発表資料等を基に広島市が作成）

②社会環境の変化を踏まえた検討の方向性

“個人の価値観やライフスタイルの多様化”を踏まえて交通課題を整理する必要があります。

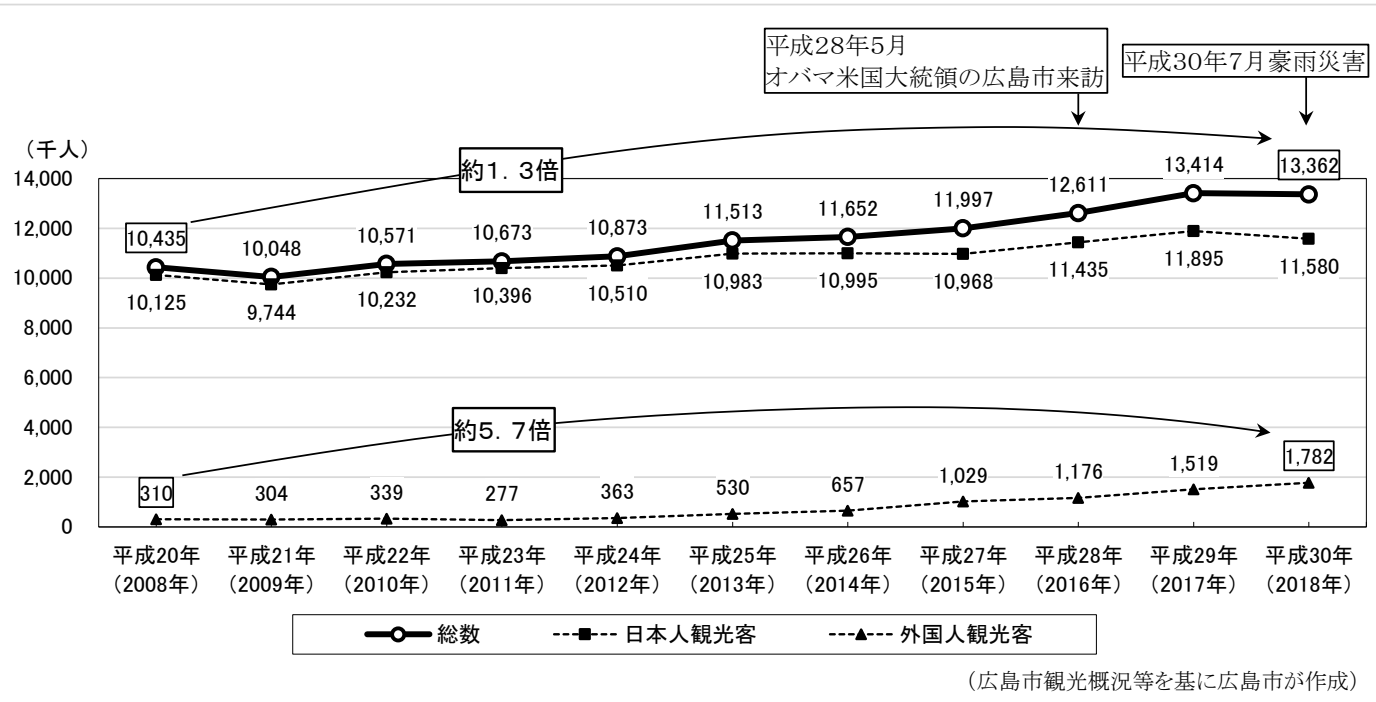
(3) 直面する課題

① 広島市訪問観光客

■広島市を訪れる観光客は増加傾向

広島市を訪れる観光客は平成20年から平成30年の10年間の伸びが約1.3倍(約293万人増加)で、増加傾向となっています。このうち、特に、外国人観光客は伸びが約5.7倍(約147万人増加)となっており、増加の傾向が顕著です。[図表1－⑭]

図表1－⑭ 広島市訪問観光客数の推移



※令和元年度の広島市訪問観光客数については、公表後、掲載予定

② 災害

■交通への甚大な影響を及ぼす大規模災害が多発

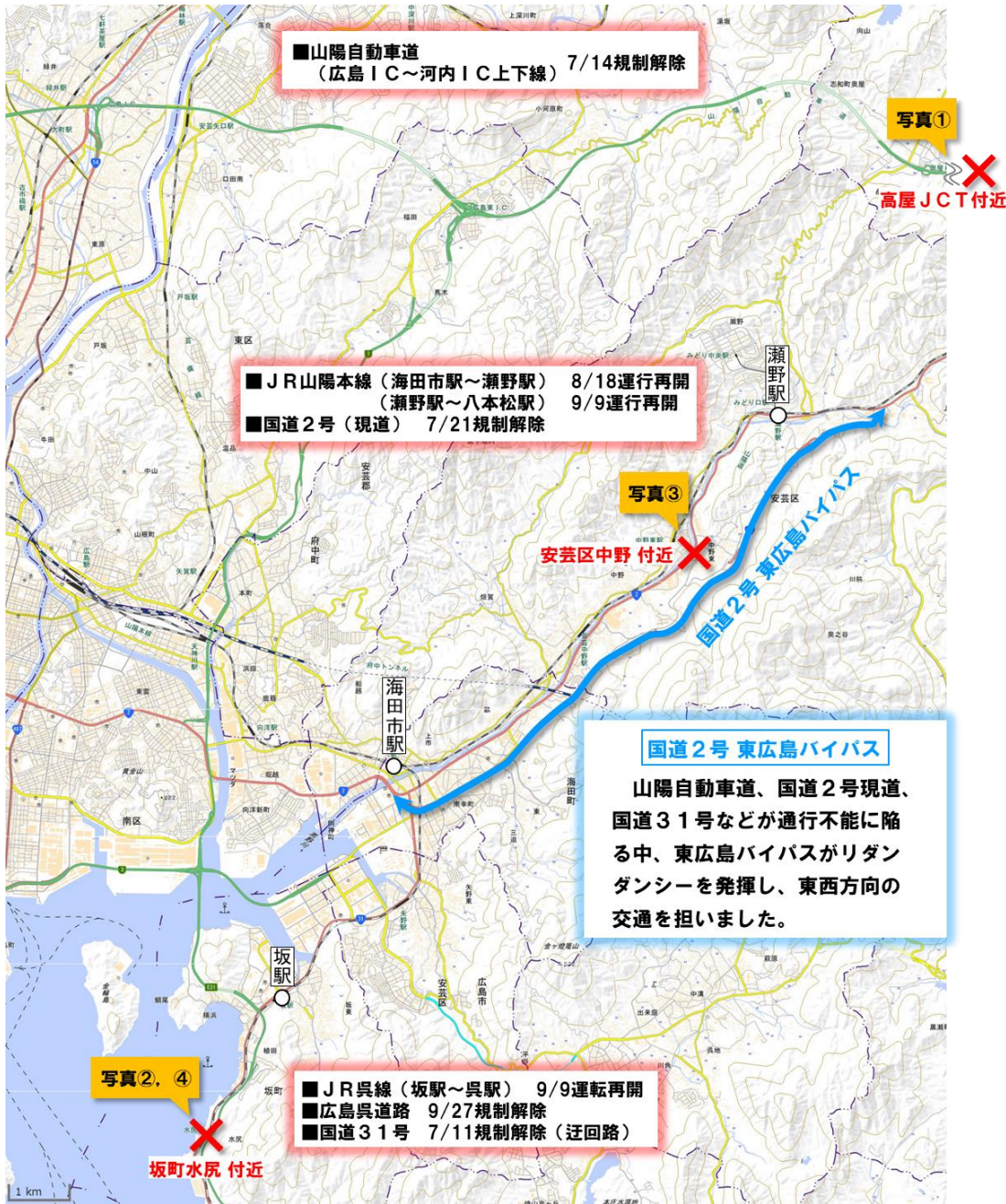
近年、大規模災害が多発しており、平成26年8月や平成30年7月の豪雨災害においては、護岸崩壊や土砂流出、橋りょうの損壊等に伴い、道路の通行止めや公共交通の運休を始めとする甚大な交通への影響が生じました。

■交通網全体によるリダンダンシー(代替性)の重要性の高まり

平成30年7月豪雨災害においては、広島都市圏の東西方向の交通を担う山陽自動車道や国道2号現道などが護岸の崩落等により通行不能に陥る中、近年開通した東広島バイパスは健全性を保持し、災害復旧活動や生活交通を支えました。また、公共交通においても、運休した鉄道等に代わり、船舶やバスが通勤・通学等の交通を担うとともに、渋滞回避のため早期復旧された自動車専用道路にバスレーンを設置するなど、様々な交通対策が講じられました。

このように、交通網全体によるリダンダンシー(代替性)が発揮されました。[図表1ー⑮] [図表1ー⑯]

図表1ー⑮ 平成30年7月豪雨災害における東広島バイパスのリダンダンシーの発揮



図表1ー⑯ 平成30年7月豪雨災害の被害概況写真



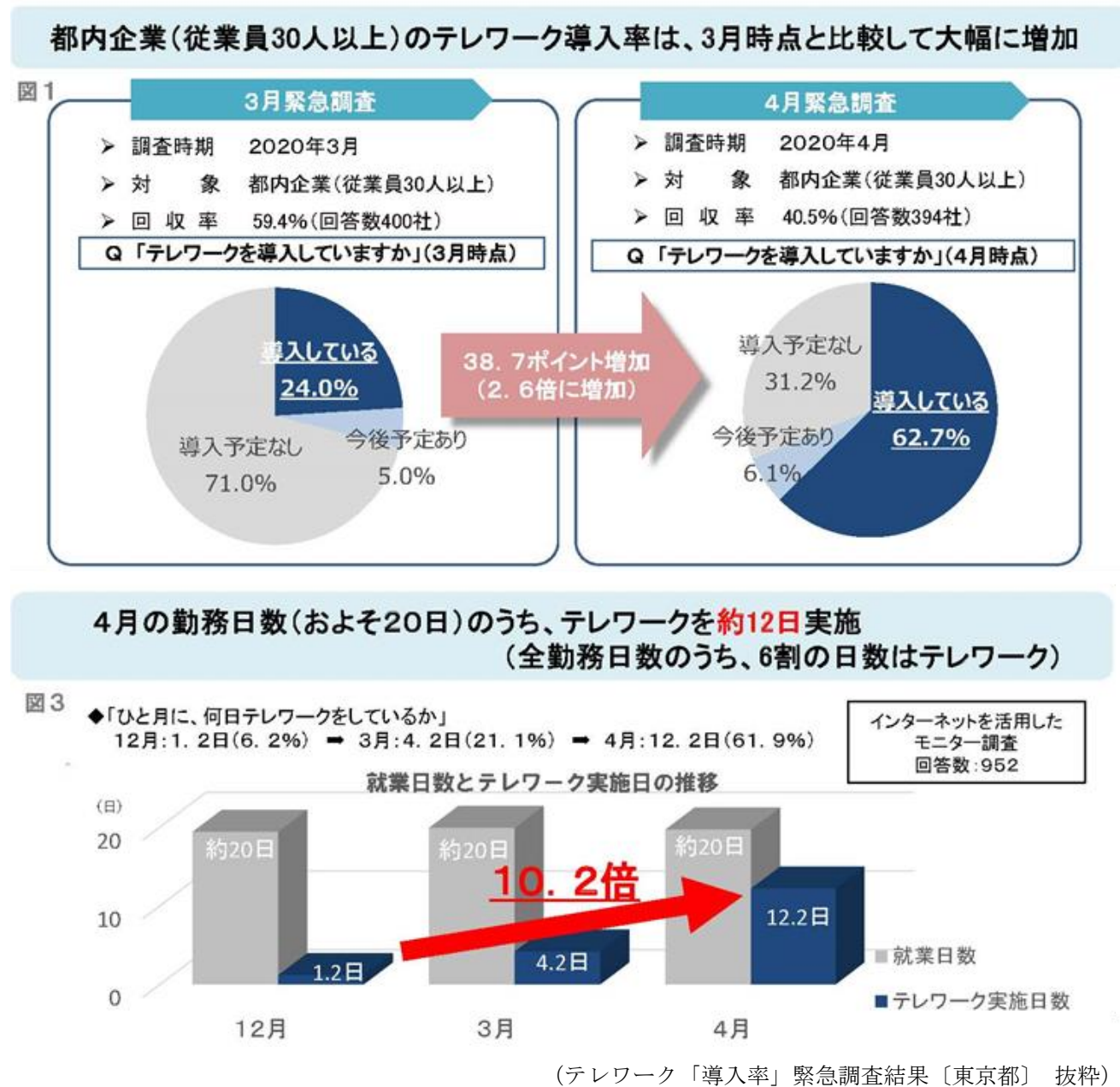
(写真提供：国土交通省 中国地方整備局)

③ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響

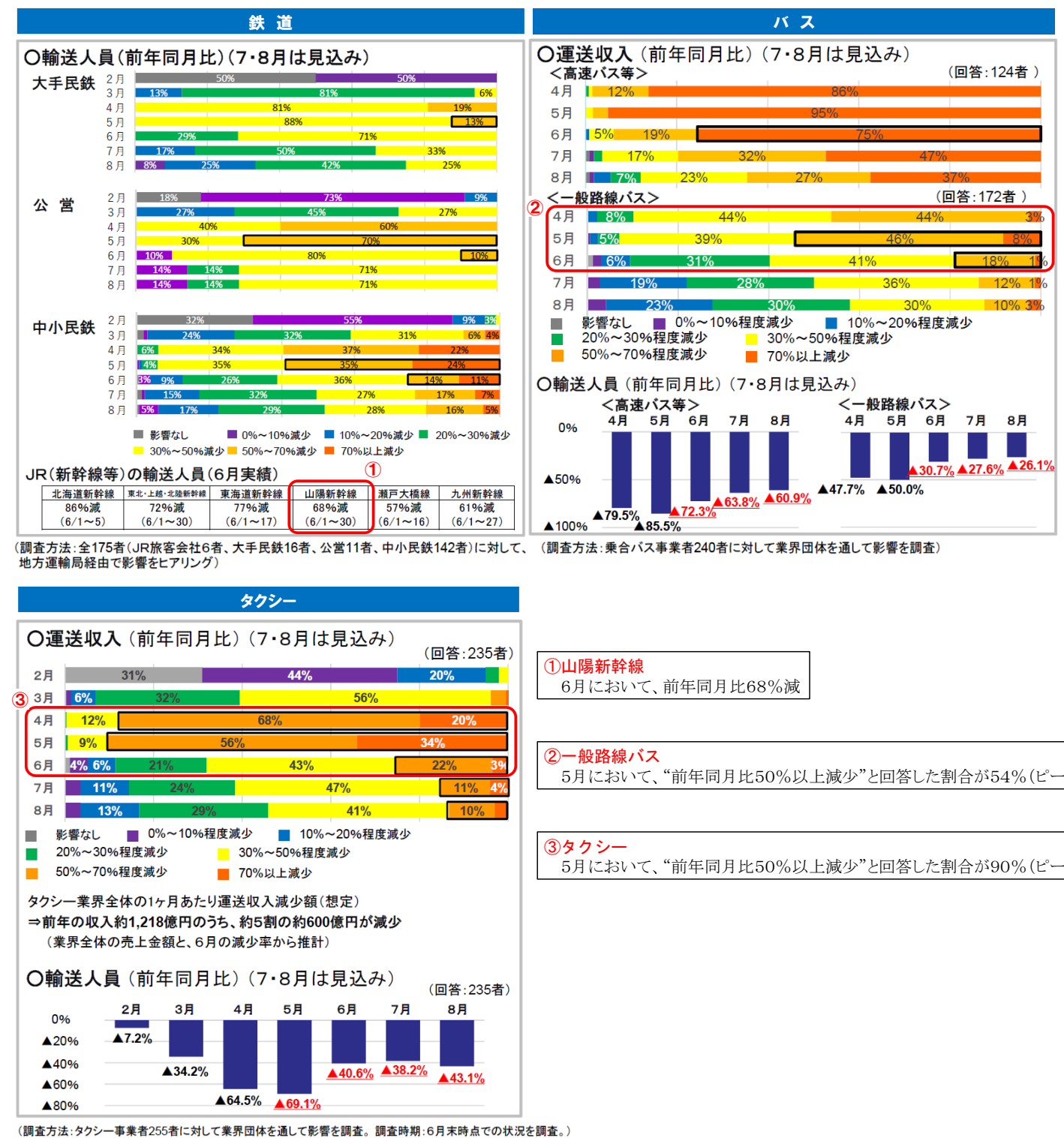
■新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえ、今後の対応等を検討する必要があります。

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、感染予防のため、外出や移動、イベントの開催等が控えられていることにより、公共交通の利用者が大幅に減少するなど、交通分野にも大きな影響が出ています。
こうした状況等を踏まえ、施策の方向性などについて検討する必要があります。

図表1-⑪ テレワークの導入状況（東京都）



図表1-⑫ 新型コロナウイルス感染症による交通への影響



〔新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和2年7月 国土交通省）より抜粋〕

③直面する課題を踏まえた検討の方向性

本市が直面する“観光客の増加”や“大規模災害の多発”への対応を踏まえて、交通課題を整理する必要があります。

(4) 新たな施策・新技術等の動向

① 道路交通に関する法令等の改正

■独占禁止法に係る特例法により、バス事業者の共同経営等が柔軟化

独占禁止法の特例法として「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例」が本年5月に成立・公布され、本年11月から施行されます。

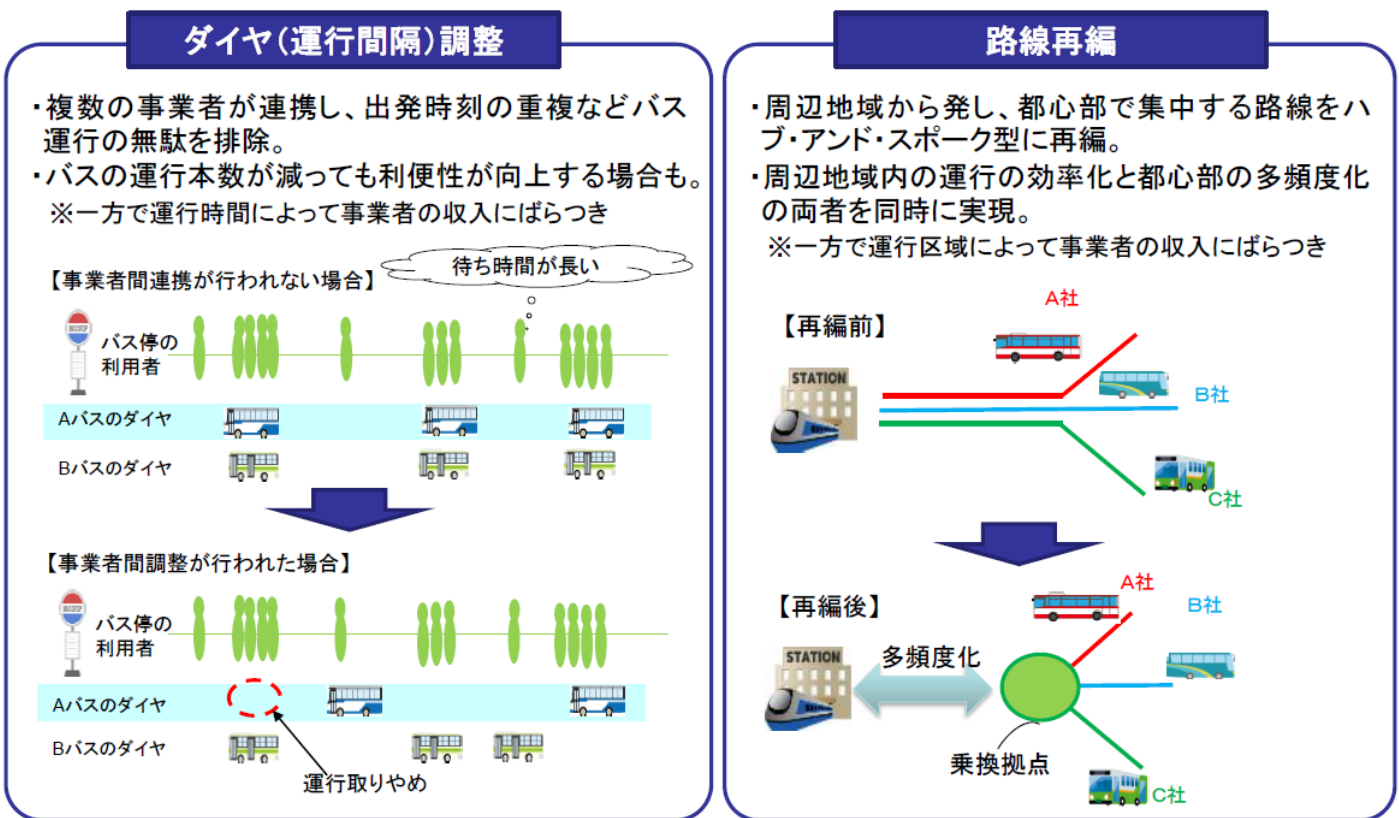
この特例法は、乗合バス事業者等が、将来にわたって基盤的サービスの提供を維持するために、合併等(合併、持株会社の設立、株式取得等)や共同経営を実施し経営力の強化等を図ることを認める(独占禁止法の適用除外とする)ものです。[図表1-⑱] [図表1-⑳]

図表1-⑱ 適用除外の対象となる共同経営によるサービス内容

- | | |
|---|---|
| ① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
- 定額制乗り放題 等 | ② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
- 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等 |
| ③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
- 等間隔運行、パターンダイヤ 等 | |
- ⇒ これらを内容とする**共同経営の協定の締結**には**独禁法を適用除外**。これにより、**運賃プール**等の必要な行為が可能に。
- ※ その他①～③と類似の行為

(令和2年3月 国土交通省記者発表資料 抜粋)

図表1-⑳ 共同経営によるサービス内容のイメージ



(平成30年12月 未来投資会議 第1回 地方施策協議会 資料 抜粋)

■道路法の改正により、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築が可能に

道路法の改正により、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度(歩行者利便増進道路)が創設されました。

この歩行者利便増進道路では、歩道等の中に歩行者の滞在・賑わい空間を整備することが可能となるほか、カフェやベンチの設置などに係る占用の基準が緩和されます。[図表1-㉑]

さらに、都市再生整備計画(市町村が作成するまちづくりのための計画)で設定する、滞在快適性等向上区域(「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域)の制度を併せて活用することにより、官民一体で取り組む賑わい空間の創出促進が期待できます。[図表1-㉑]

図表1-㉑ 歩行者利便増進道路・滞在快適性等向上区域における取組

歩行者利便増進道路

- ① 車線を減らして歩道を拡げるなど、歩道等の中に(通行区間とは別に)歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒公共: 交付金による重点支援(検討中)
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和
⇒“無余地性”※1基準が除外され、占用物が置きやすく
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく(占用公募を行う場合※2、通常は5年。)
- ※1 無余地性=道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準
※2 公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

滞在快適性等向上区域

- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒公共: 交付金(国費率の嵩上げ等)
民間: 税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



両制度を併用すると...相乗効果大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。

(令和2年2月 国土交通省資料 抜粋)

② 道路空間を活用したまちづくり

■人中心の回遊性のあるまちづくりの機運の高まり

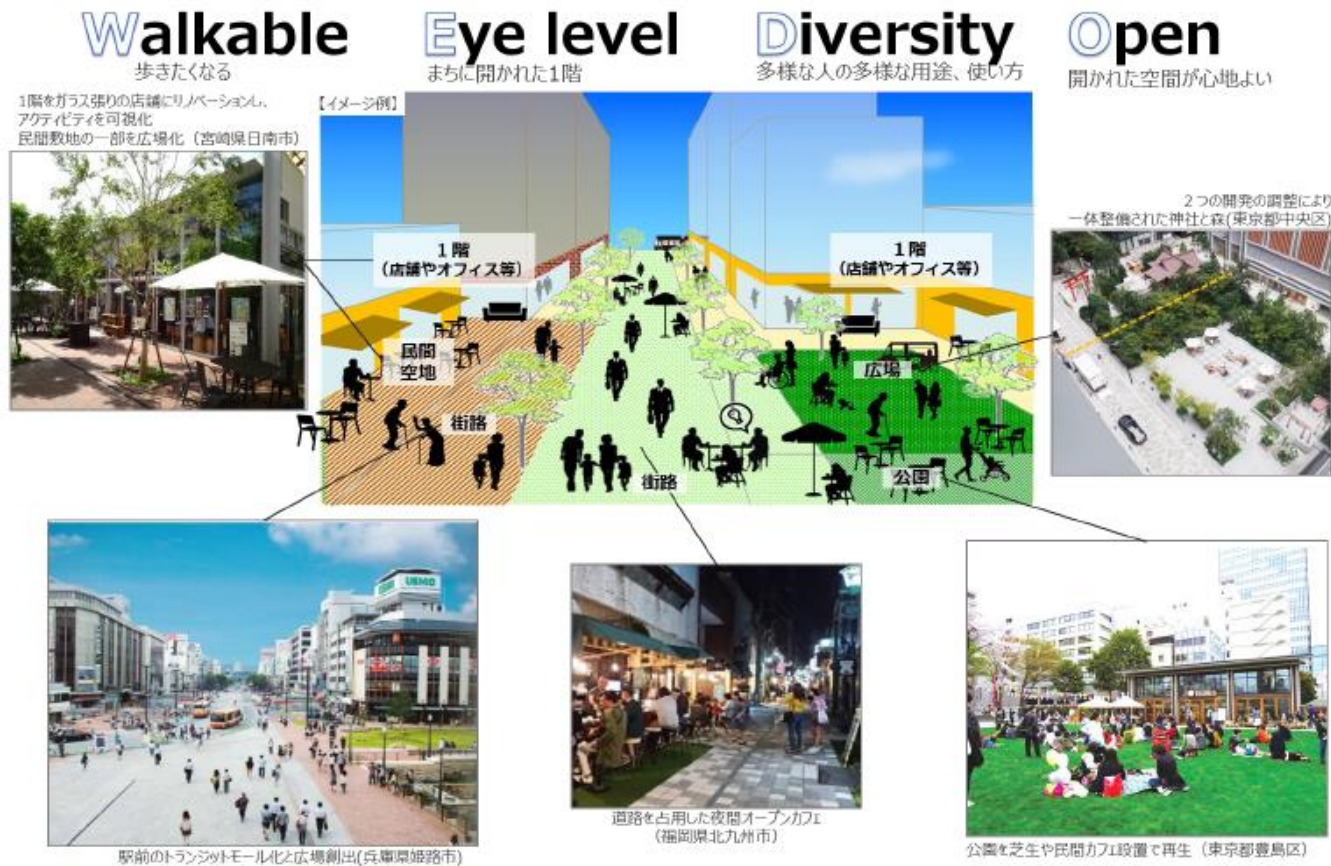
多くの都市で、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。これらの取組は、ひと中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、地域消費や投資の拡大、観光客の増加や健康寿命の延伸、孤独・孤立の防止のほか、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながります。[図表1－②] [図表1－③]

図表1－② 広島市都心部における道路区域への「オフィスワーカーや買い物客が集まり、憩うことができる滞留空間」設置の社会実験



(写真提供 紙屋町八丁堀公共空間活用社会実験実行委員会)

図表1－③ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ



(令和元年7月 国土交通省記者発表資料 抜粋)

③ 新技術の進展・新たなモビリティサービスの登場

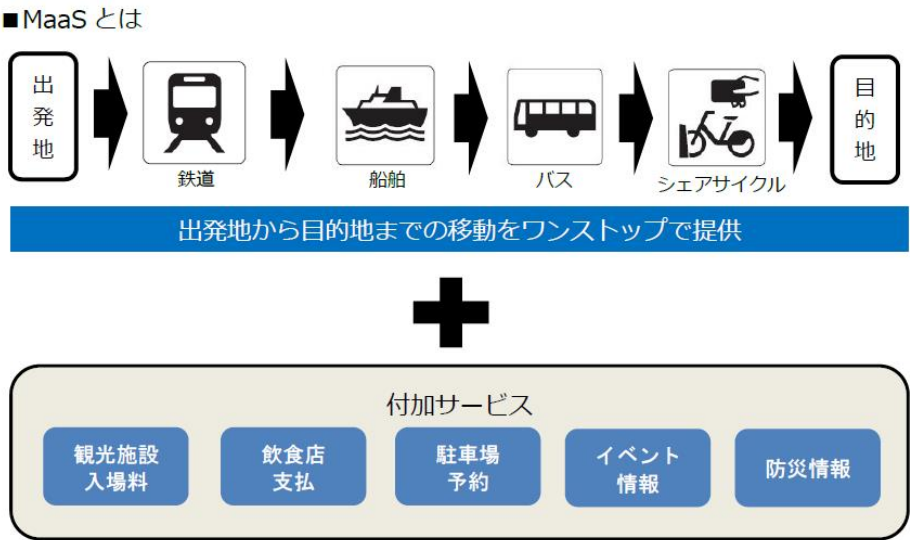
■MaaSなどの新しいモビリティサービスの推進

国土交通省においては、都市部や地方が抱える様々な交通課題の解決に当たり、MaaS*などの新しいモビリティサービスの活用を推進しています。

※“Mobility as a Service”の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

本市においても、本年3月より、スマートフォンで路面電車やバス、フェリーの乗車券の購入・使用が可能となるデジタルチケットサービス(広島電鉄株)が開始されました。[図表1－④]

図表1－④ MaaSについて



■MaaS アプリ使用の流れ

手順1 計画から決済までをワンストップで行う。



手順2 現地で使用する。



3

※2020年度以降のMaaS展開イメージです。

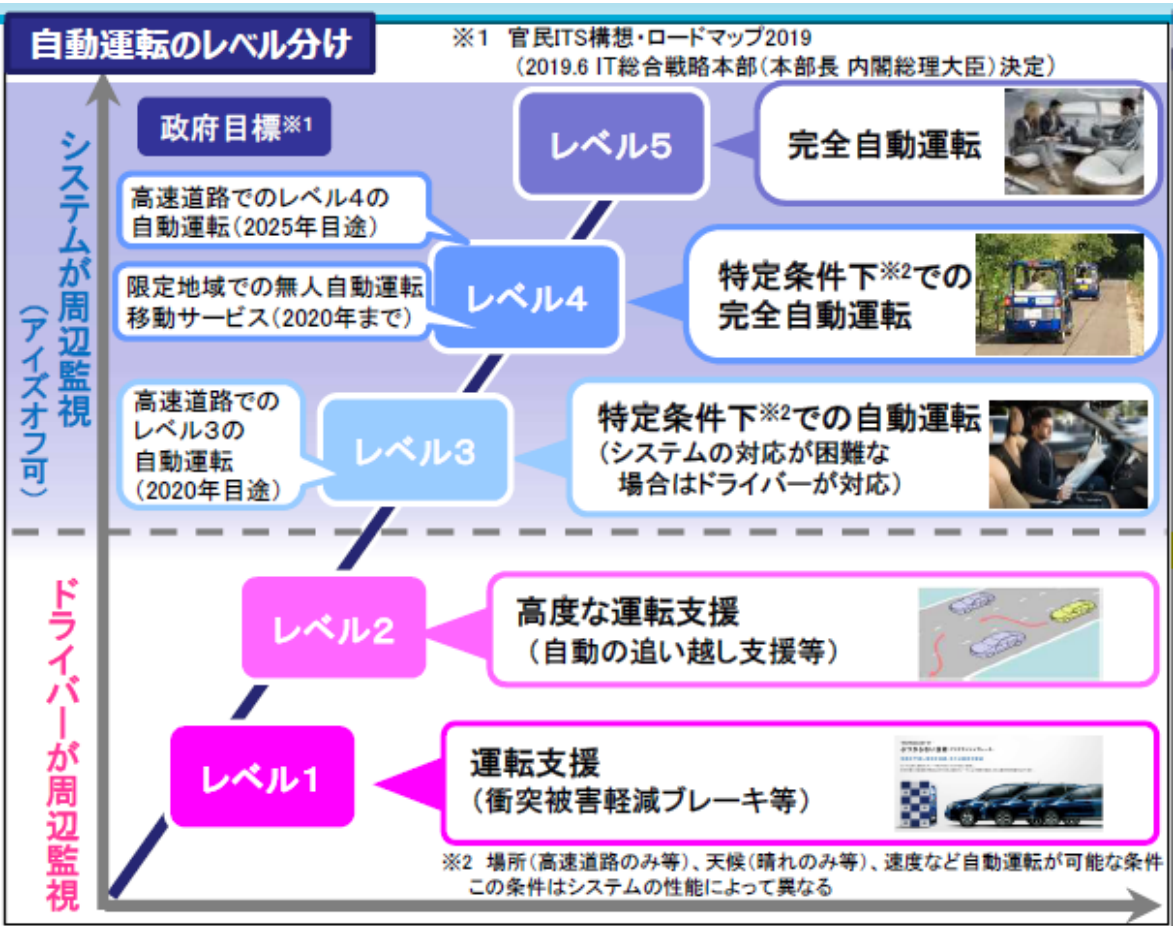
(令和元年12月 広島電鉄株記者発表資料 抜粋)

■自動運転の実現に向けた動向

自動運転は、交通事故の低減（自動ブレーキ、車線維持等）や渋滞の解消・緩和（安全な車間距離の維持、適切な速度管理等）、さらには少子高齢化への対応や生産性の向上（ドライバー無しによる自動運転、高速道路における隊列走行等）など、様々な効果が期待されています。[図表1－②⑤][図表1－②⑥]

広島市においても、昨年11月に路面電車の軌道敷内における自動運転バスの公道実証実験が行われるなど、自動運転の実現に向けた取組が進められています。[図表1－②⑦]

図表1－②⑤ 自動運転のレベル分け



(令和元年11月 第6回国土交通省自動運転戦略本部 資料(抜粋))

図表1－②⑥ 自動運転の実現により期待される効果

交通事故の低減	渋滞の解消・緩和	少子高齢化への対応 生産性の向上	国際競争力の強化
現在の課題 交通事故により年間4,000人超が死亡(※1) → 交通事故の96%は運転者に起因 法令違反別死亡事故発生件数(H25年) 官民ITS構想・ロードマップ2015(平成27年6月IT戦略本部)より 期待される技術 ・自動ブレーキ ・安全な速度管理 ・車線の維持 など 効果 運転者のミスに起因する事故の防止	現在の課題 渋滞による経済活動の阻害、沿道環境の悪化等 → 不適切な車間距離や加減速が渋滞の一因 期待される技術 ・安全な車間距離の維持 ・適切な速度管理(急な加減速の防止)など 効果 渋滞につながる運転の抑止	現在の課題 地方部を中心として高齢者の移動手段が減少 → 公共交通の衰退、加齢に伴う運転能力の低下等が要因 路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数) ・少子高齢化を背景として、トラック等の運転者の不足 期待される技術 ・公共交通から目的地までの数km程度の自動運転 ・高速道路での隊列走行 など 効果 ・高齢者の移動手段の確保(公共交通の補完) ・ドライバーの負担軽減 ・生産性の向上	現在の課題 日欧米において自動運転の開発・普及に向けた取り組みが活発化 → 我が国の基幹産業である自動車産業の競争力確保が必要 期待される取組 ・我が国主導の下、自動運転に係る国際基準の策定 ・自動運転関連技術の開発の促進およびパッケージ化 効果 技術・ノウハウに基づく国際展開

※1 平成26年実績、警察庁調べ

(令和元年11月 第6回国土交通省自動運転戦略本部 資料(抜粋))

図表1－②⑦ 「路面電車と協調する自動運転バス」公道実証実験(広島大学)



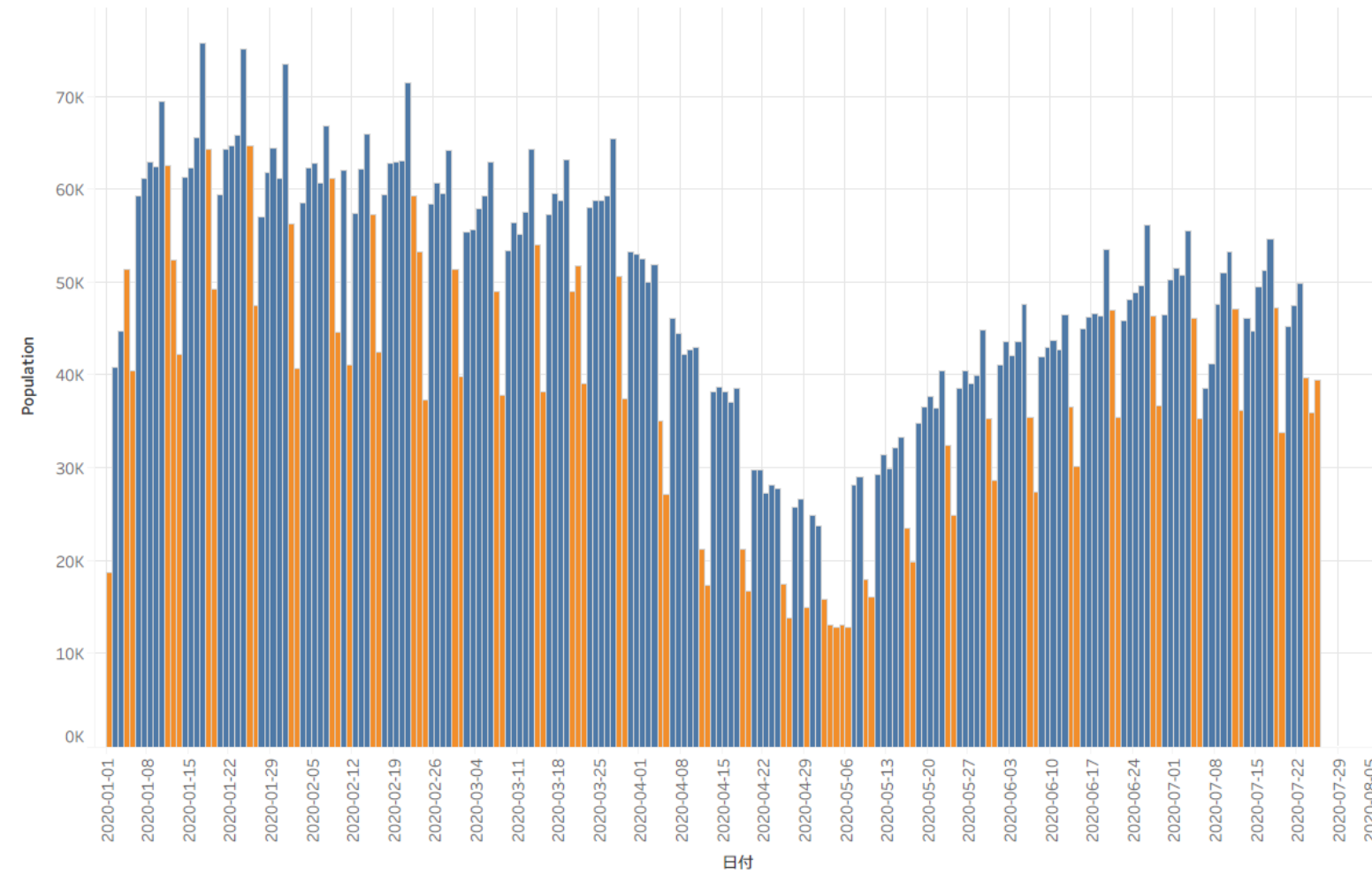
■ビッグデータの活用

ビッグデータは、自動車の通行量や走行速度、渋滞箇所の把握など、様々な交通状況をリアルタイムに把握することができることから、その利用が進んでいます。

こうしたデータは、災害時等においてもその活用が進んでおり、今般の新型コロナウイルス感染症の感染拡大への対応においても、市街地における人の分布状況等の把握に活用されています。

図表1ー㉔ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に人流の変化

広島電鉄1号線7:八丁堀駅500m



平日日フラグ
■ 平日
■ 休日

(データ提供 株式会社Agoop)

(4)新たな施策・新技術等の動向等を踏まえた検討の方向性

“新たな施策や新技術等の動向”を踏まえて施策を展開していく必要があります。

2 まちづくりの方向性

本年6月に、本市の様々な分野の施策を総合的・計画的に推進するための基本的な方向を定めた「広島市総合計画(広島市基本構想・第6次広島市基本計画)」が改定されました。

本計画は、少子化・高齢化の進展や本格的な人口減少社会の到来といった人口動態の変化に加え、地域コミュニティの活力低下や個人の価値観やライフスタイルの多様化、急速な技術革新やグローバル化の進展などの影響による社会環境の変化、さらには自然災害への対応など、様々な課題に直面している状況を踏まえ策定したものです。

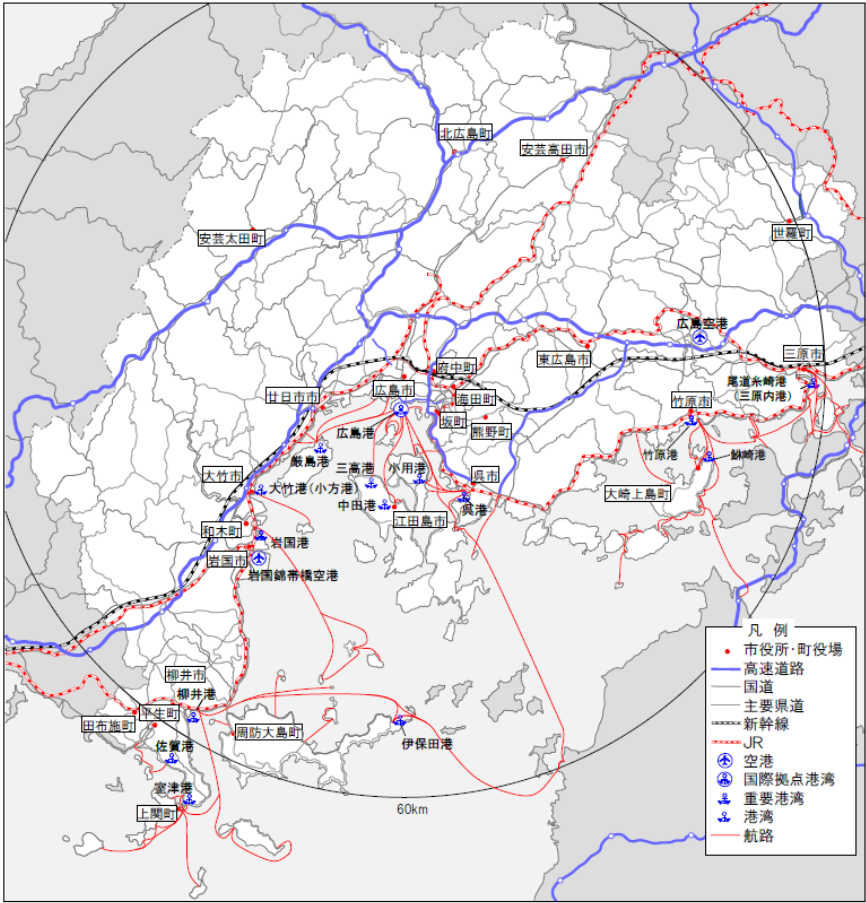
この中で、まちづくりの方向性として、『**『200万人広島都市圏構想』の実現**』、『**地域特性を踏まえたまちづくり**』、『**公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり**』などが示されています。

(1) 「200万人広島都市圏構想」の実現

本市では、少子化・高齢化、人口減少という難局に対し、本市単独ではなく、広島広域都市圏の23市町と連携して立ち向かうことにより、少子化・高齢化、人口減少に歯止めを掛け、圏域経済を活性化し、自律的な発展を図るとともに、都心等に高次の都市機能を集積させることにより、本市が圏域の中核都市としての役割を担い続けていくよう、令和27年以降も圏域内人口200万人超の維持を目指す「200万人広島都市圏構想」の実現に向けて取り組んでいます。

こうしたことを踏まえ、圏域内でのヒト・モノ・カネ・情報の循環を基調とする「ローカル経済圏」の構築に向け、ヒトやモノが循環する基盤となる広域的な交通ネットワークの充実強化などを図るとともに、圏域内の住民が高次の都市機能を享受できるよう、集約型都市構造への転換を図る中で、その集積・強化を進める必要があります。

図表1ー㉔ 広島広域都市圏域の交通ネットワーク

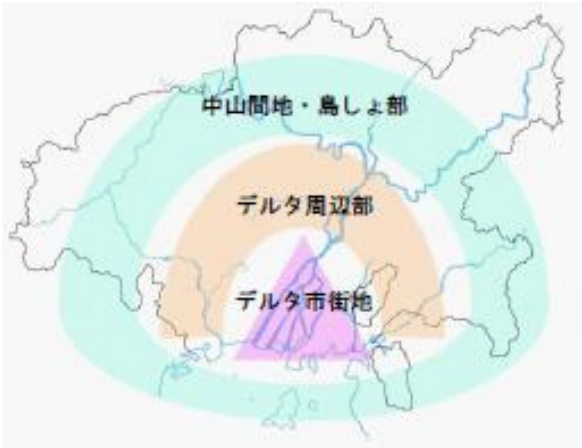


資料：中国運輸局

(2) 地域特性を踏まえたまちづくり

■ 本市は、「デルタ市街地」、「デルタ周辺部」、「中山間地・島しょ部」の大きく3つの地域で構成されており、それぞれの地域特性に応じたまちづくりを進めています。

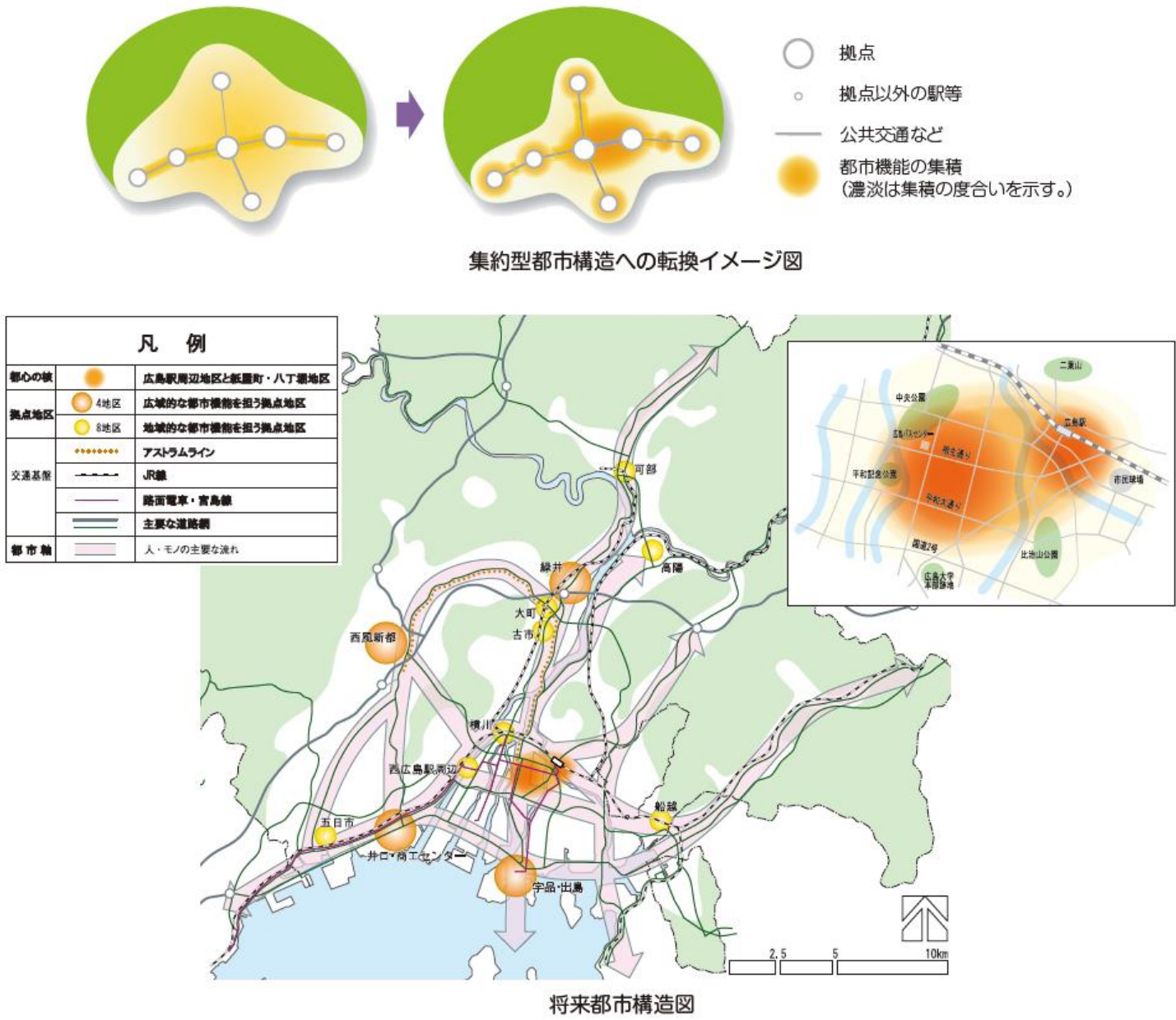
地域	地域の概要	関連計画	
デルタ市街地	高次の都市機能が集積し、活発な経済活動が展開されています。 また、中心部には紙屋町・八丁堀地区の商業施設を中心とした都市空間と、広島城跡、中央公園、平和記念公園、平和大通りといった公共空間とが程よく調和した街並みが形成されています。	■広島市都市計画マスタープラン 都市づくりの目標として「世界に誇れる『まち』広島」を掲げ、この都市づくりの目標を実現するための土台として、公共交通等で連携された「集約型都市構造」への転換を目指すこととしています。	■ひろしま都心活性化プラン 広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、都市機能の集積・強化を図ることにより、相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を、より一層推進するため、都心の将来像や目指す姿、その具体化に向けた施策等を示すものです。
		■広島市立地適正化計画 広島市都市計画マスタープランと調和しつつ、「集約型都市構造」への転換を目指し、公共交通等を軸としたコンパクトなまちづくりを推進するものです。	■住宅団地の活性化に向けて 都市化や高度経済成長による急激な人口増加と宅地需要の高まりに伴って、デルタ部郊外の丘陵部を中心に数多く開発された住宅団地について、「住み続けられるまちづくり」、「多様な世代が集うコミュニティの再生」を目指した市の方針を示すものです。 ■活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画2013 西風新都の都市づくりの基本的な方向性や具体的な進み方を示すものです。
デルタ周辺部	住宅団地を中心に、居住の場として市民の生活を支えるエリアが広がっています。 また、西風新都では、「住む・働く・学ぶ・憩う・護る」という複合機能を備えた都市づくりを推進しています。		
中山間地・島しょ部	市民が日常的に触れ合える豊かな自然が広がっています。また、人に心の豊かさをもたらす、温かみある森林や穏やかな島々が存在し、新鮮で豊富な食材をもたらす農林水産業の営みがあります。		



(3) 「集約型都市構造」への転換

■ 本市では、都市づくりの目標として「世界に誇れる『まち』広島」を掲げ、この目標を実現するための土台として、公共交通等で連携された「集約型都市構造」への転換を目指すこととしており、高齢者をはじめとする住民が過度に自家用車に頼ることなく生活できる都市を目指しています。[図表1－③〇]

図表1－③〇 「集約型都市構造」への転換について



(広島市立地適正化計画より抜粋)

まちづくりの方向性等のまとめ

高齢化の進展と人口減少社会の到来	☐ 総人口は、今後、減少に転じる見通し ☐ 高齢化率は今後も上昇傾向で推移する見通し ☐ 市民の4人に1人が高齢者 ☐ 4世帯のうち1世帯が高齢者のみで構成される世帯
個人の価値観やライフスタイルの多様化	☐ 世帯当たりの自動車保有台数は横ばいで推移 ☐ 郊外部ほど自動車保有台数が多い ☐ 高齢者層を中心に自動車運転免許保有率が上昇
外国人訪問者等の増加	☐ 広島市を訪れる観光客は増加傾向
自然災害の増加や新たな感染症の発生	☐ 交通への甚大な影響を及ぼす大規模災害が多発 ☐ 交通網全体によるリダンダンシー（代替性）の重要性の高まり ☐ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響
新たな施策と急速な技術革新	☐ 独占禁止法に係る特例法により、バス事業者の共同経営等が柔軟化 ☐ 道路法の改正により、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築が可能に ☐ 人中心の回遊性のあるまちづくりの機運の高まり
	☐ M a a Sなどの新しいモビリティサービスの推進 ☐ 自動運転の実現に向けた動向 ☐ ビッグデータの活用
「200万人広域都市圏構想」の実現	☐ 少子化・高齢化、人口減少という難局に対し、本市単独ではなく、広島広域都市圏の23市町と連携して立ち向かうことにより、少子化・高齢化、人口減少に歯止めを掛け、圏域経済を活性化し、自律的な発展を図るとともに、都心等に高次の都市機能を集積させることにより、本市が圏域の中核都市としての役割を担い続けていこう、令和27年以降も圏域内人口200万人超の維持を目指す「200万人広島都市圏構想」の実現に向けて取り組んでいる
地域特性を踏まえたまちづくり	☐ 「デルタ市街地」、「デルタ周辺部」、「中山間地・島しょ部」の大きく3つの地域で構成されており、それぞれの地域特性に応じたまちづくりを進めている
「集約型都市構造」への転換	☐ 都市づくりの目標として「世界に誇れる『まち』広島」を掲げ、この目標を実現するための土台として、公共交通等で連携された「集約型都市構造」への転換を目指すこととしており、高齢者をはじめとする住民が過度に自家用車に頼ることなく生活できる都市を目指している

本市をとりまく社会情勢の変化

まちづくりの方向性