

交通の現状について

- 1 交通ネットワーク
- 2 円滑な移動を支える交通環境
- 3 防災・減災への対応
- 4 交通安全

—目次—

1 交通ネットワーク

- (1) 公共交通
- (2) 道路
- (3) 自転車

2 円滑な移動を支える交通環境

- (1) バリアフリー化の現状
- (2) ユニバーサルデザインの導入

3 防災・減災への対応

- (1) 重要物流道路
- (2) 橋りょうの耐震化
- (3) 無電柱化

4 交通安全

- (1) 交通安全に関する取組

1 交通ネットワーク

(1) 公共交通

■鉄軌道系公共交通ネットワーク

本市の鉄軌道系公共交通ネットワークは、JR、アストラムライン、広電宮島線、路面電車等で構成されています。
現行の広島市総合交通戦略の策定以降、「JR可部線の電化延伸」やJR山陽本線とアストラムラインの交通結節点となる「新白島駅の整備」等、公共交通の利便性向上を図るため様々な事業が実施されてきました。
[図表2-1-①]

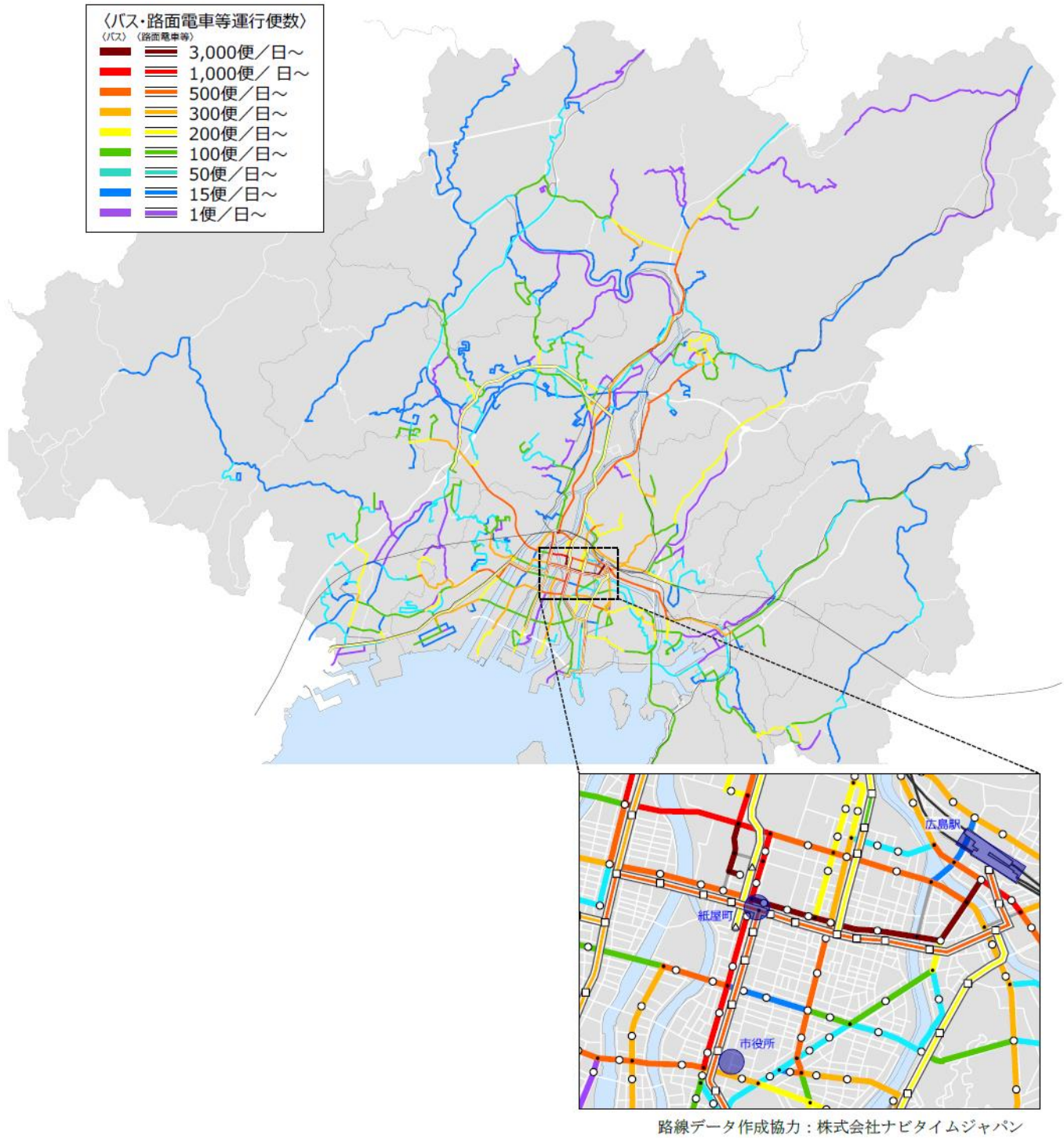
図表2-1-① 鉄軌道系公共交通網の整備状況



■バスネットワーク

本市のバスネットワークは、郊外線を含むバス路線が都心に乗り入れており、都心部においては、バス路線の過密化に起因する定時性・速達性の確保が課題となっている一方、郊外部を始め、公共交通サービスが十分に行き届いていない地域においては、日常生活を支える公共交通の確保が重要な課題となっています。[図表2-1-②]

図表2-1-② バスネットワークの整備状況



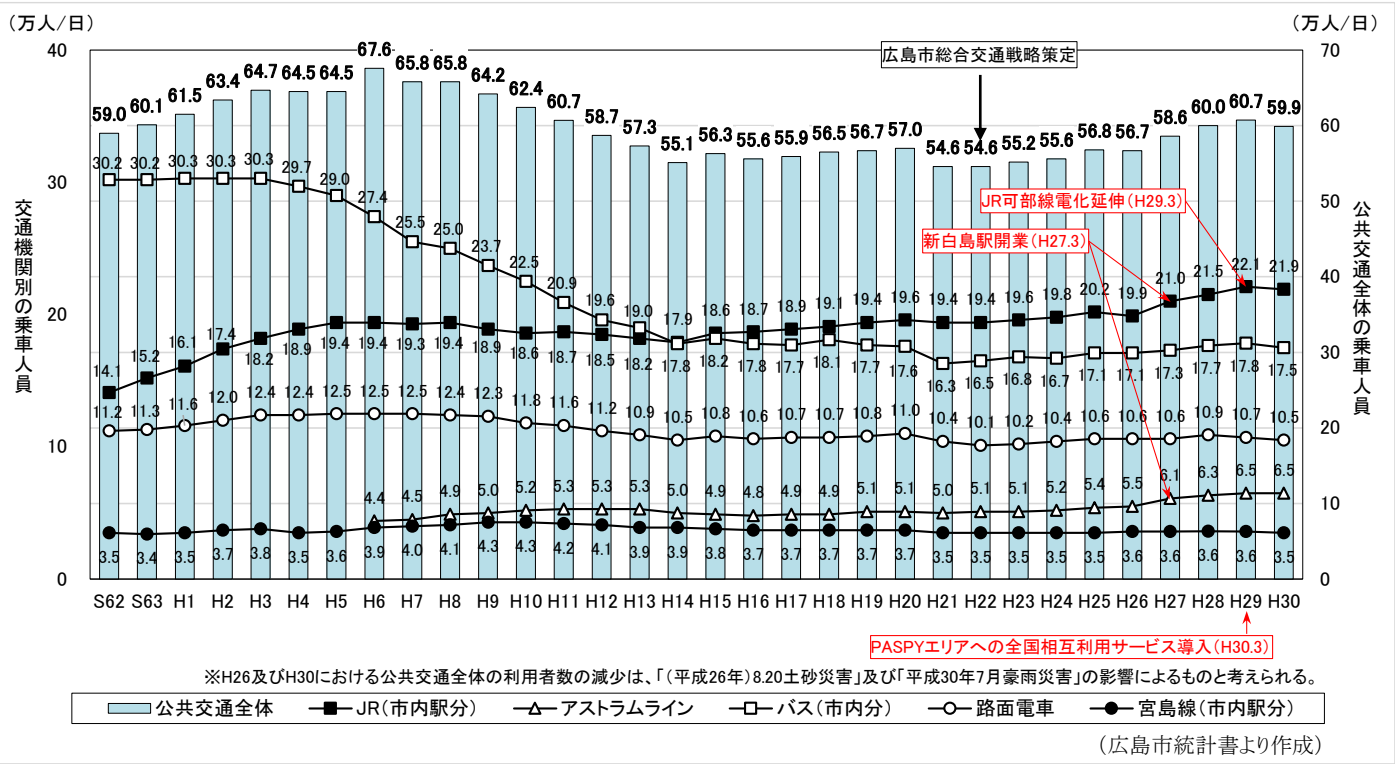
(広島市地域公共交通網形成計画(平成28年12月, 広島市)より抜粋)

■公共交通の利用者数は増加傾向

広島市における公共交通の利用者数は、大規模災害の影響が表れていると考えられる平成26年度及び平成30年度の数値を除き、全ての公共交通において増加傾向で推移しています。[図表2－1－③]

この公共交通の利用者数の増加は、「JR可部線の電化延伸」や「JR・アストラムラインの白島新駅の開業」を始めとするハード整備や、「PASPYの全国相互利用サービスの開始」を始めとするソフト施策など、これまで本市が講じてきた各種取組の成果が表れているものと考えられます。[図表2－1－③]

図表2－1－③ 広島市における公共交通の乗車人員の推移

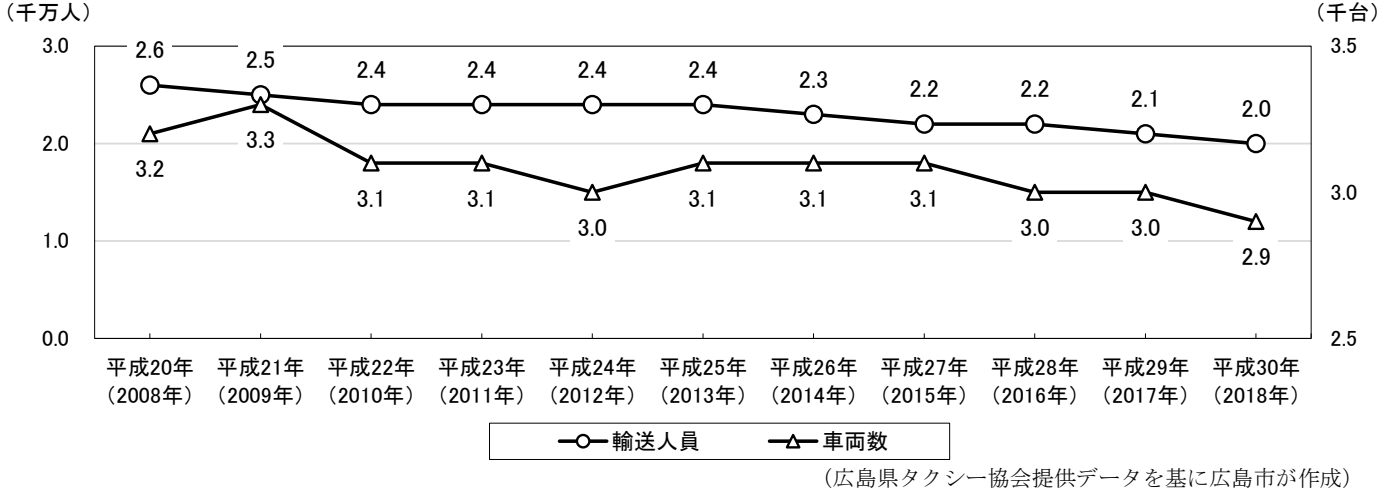


■タクシー

乗用タクシーは、緊急時や深夜などの時間的空白、他の公共交通ではカバーしきれない空間的空白の輸送を担うとともに、高齢者や障害者などほかの公共交通を利用できない人の移動を支える役割を担います。

近年、輸送人員は減少傾向にありますが、UberやDiDiなどの新たな配車サービスや、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うタクシーによる貨物配送の特例許可など、新たな動きも見られます。[図表2－1－④]

図表2－1－④ 広島市におけるタクシーの輸送実績（個人タクシーを除く）



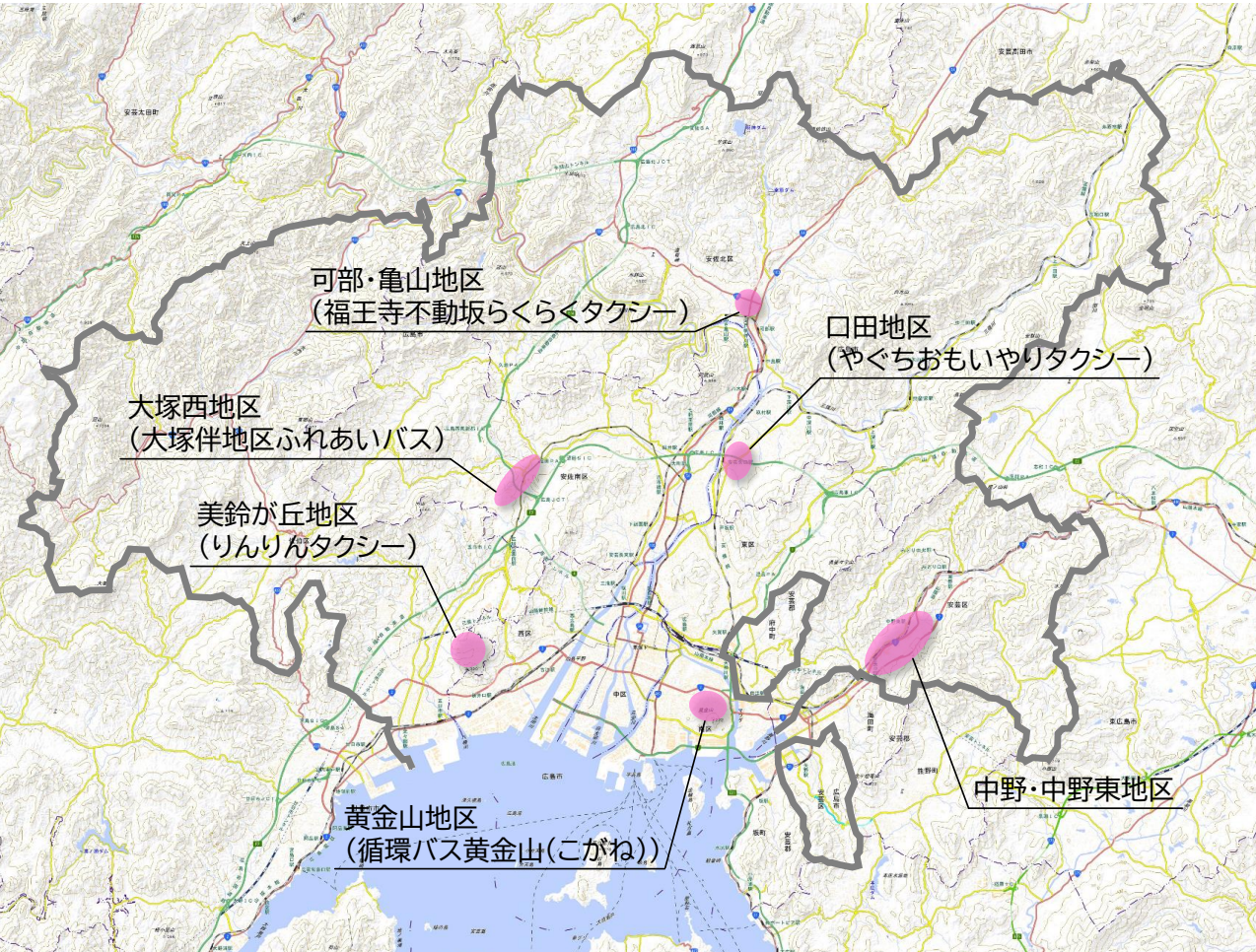
■地域主体の乗合タクシー

本市では、郊外部の住宅団地や中山間地域等の公共交通サービスが十分に行き届いていない地域において、高齢者をはじめとする地域住民の誰もが安心して生活し続けられるよう、地域が主体となって運行する乗合タクシーの導入拡大をはじめ、生活交通確保の拡充に取り組んでいます。

乗合タクシー等の導入地域を拡大するため、地域からの相談に応じたり、住民アンケートのノウハウ提供等の支援を行うとともに、さらに検討が進み、実験運行を実施した場合には、収支不足額の全額補助や本格運行に向けた運行計画改善の助言などを行っています。また、本格運行を実施する地域に対しては、国や市の補助制度を活用した財政的支援を行っています。

現在、口田地区をはじめ、6地区において乗合タクシーの本格運行が行われています。[図表2-1-④]

図表2-1-④ 地域主体の乗合タクシーが本格運行している地区

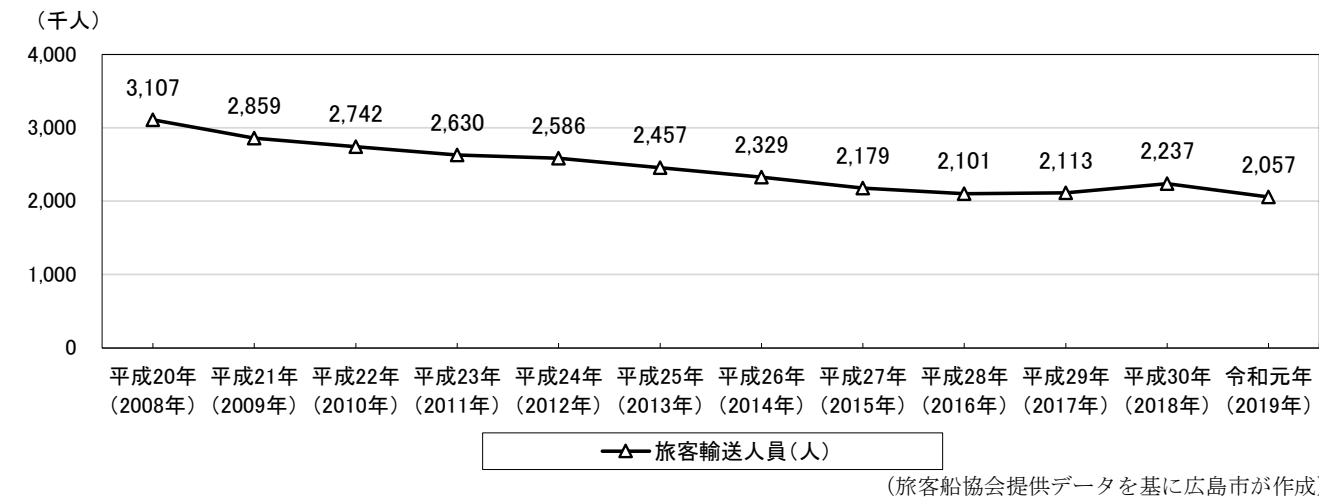


■航路

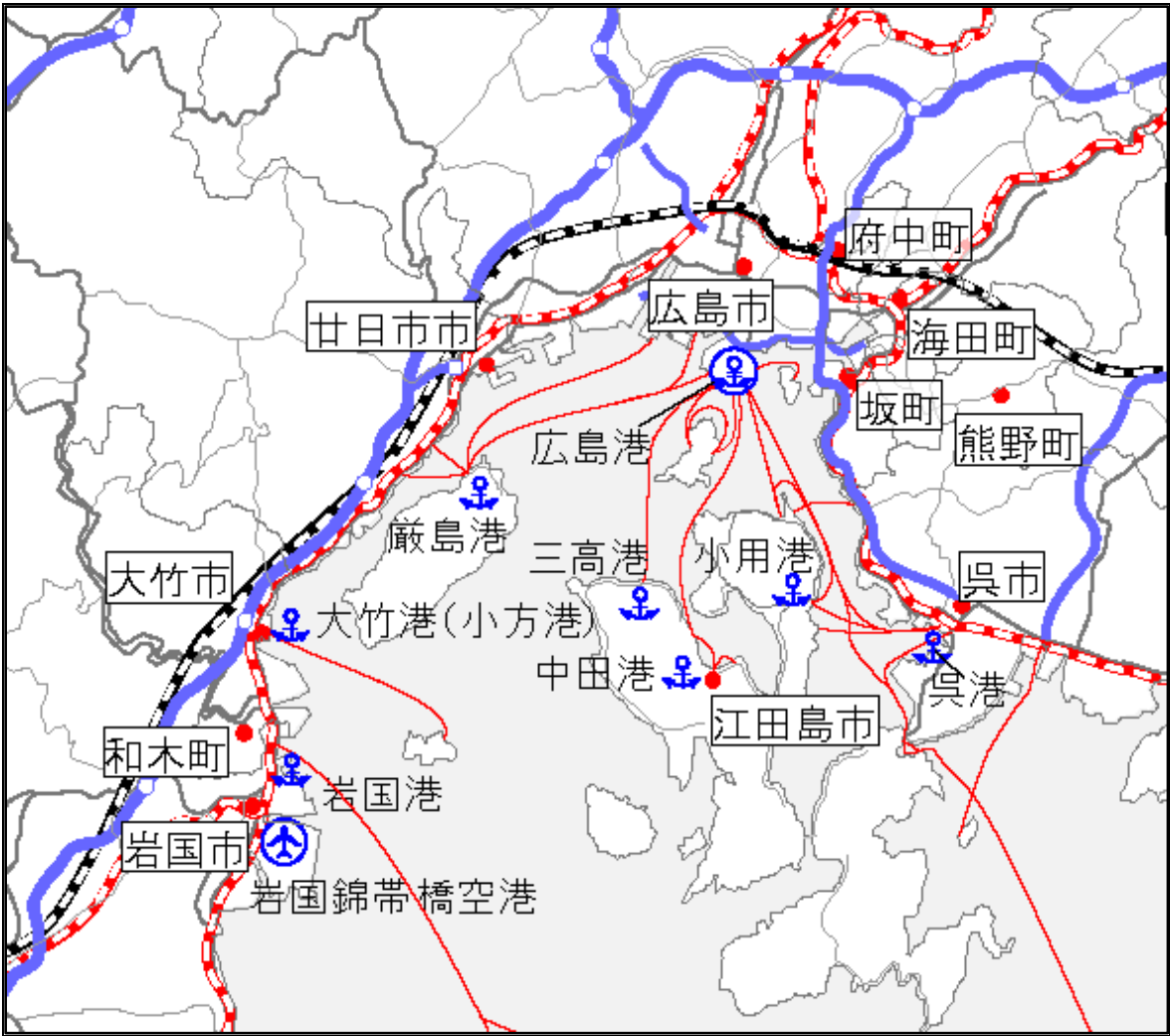
島しょ部との連絡を担う航路について、広島港（宇品港）を発着する旅客船輸送人員は減少傾向にあります。（平成30年の増加は、平成30年7月豪雨災害による国道31号の寸断に伴う輸送量増）

[図表2-1-⑤]

図表2-1-⑤ 広島港（宇品港）を発着する旅客船航路の旅客輸送人員の推移



図表2-1-⑥ 広島市周辺の旅客船航路（広島広域都市圏発展ビジョンより抜粋）



(2) 道路

■道路ネットワーク

本市では、円滑な道路交通を確保するため、広島高速道路等の自動車専用道路から地域に密着した生活道路までの体系的な道路整備を進めています。[図表2-1-⑦]

図表2-1-⑦ 主要な道路ネットワーク

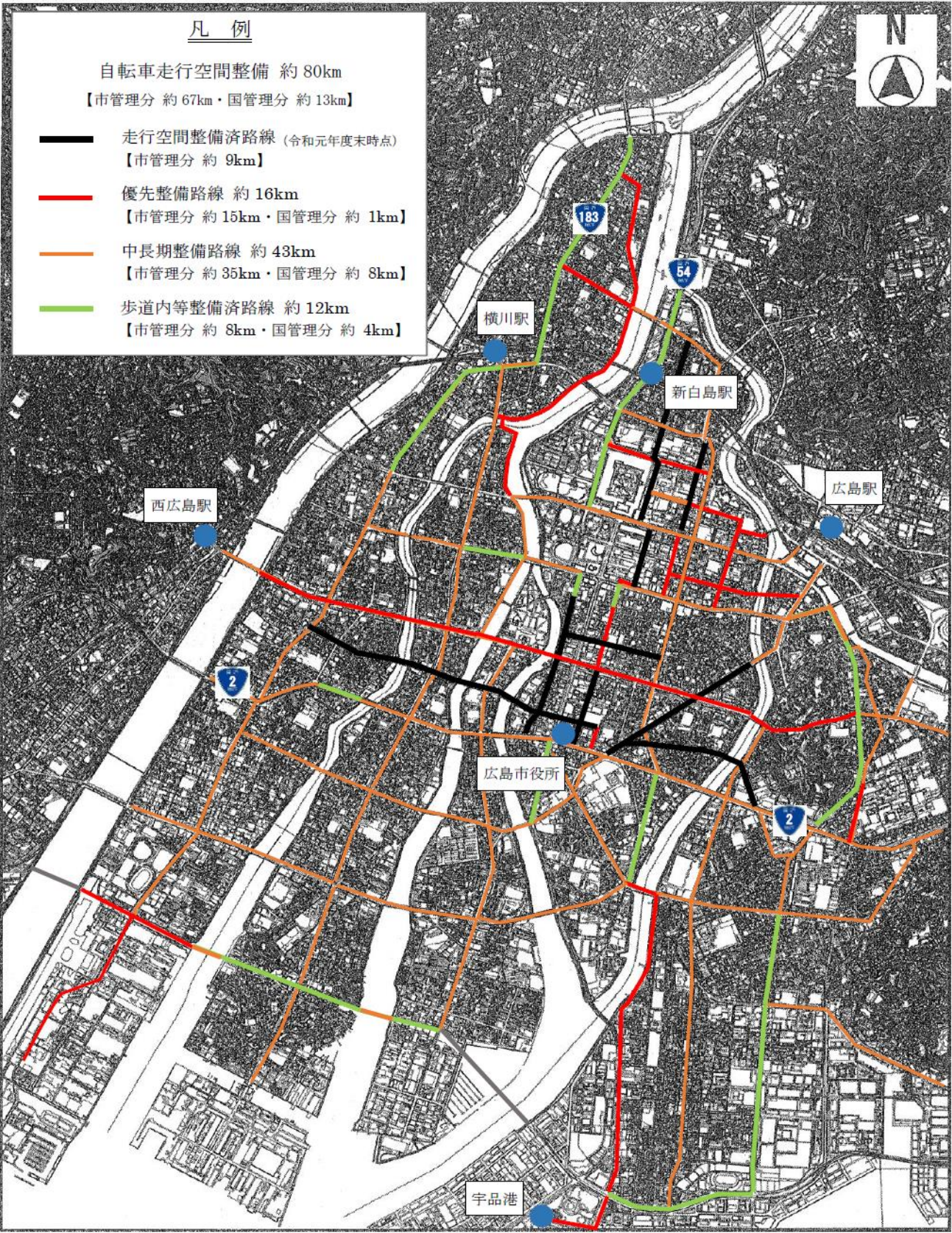


(3) 自転車

■自転車ネットワーク

自転車利用の多いデルタ市街地において、自転車ネットワーク整備を行っています。[図表2-1-⑧]

図表2-1-⑧ 自転車ネットワークの整備状況



(自転車都市づくり推進計画【改訂版】より抜粋)

図表2-1-⑨ 自転車走行空間の整備状況



2 円滑な移動を支える環境

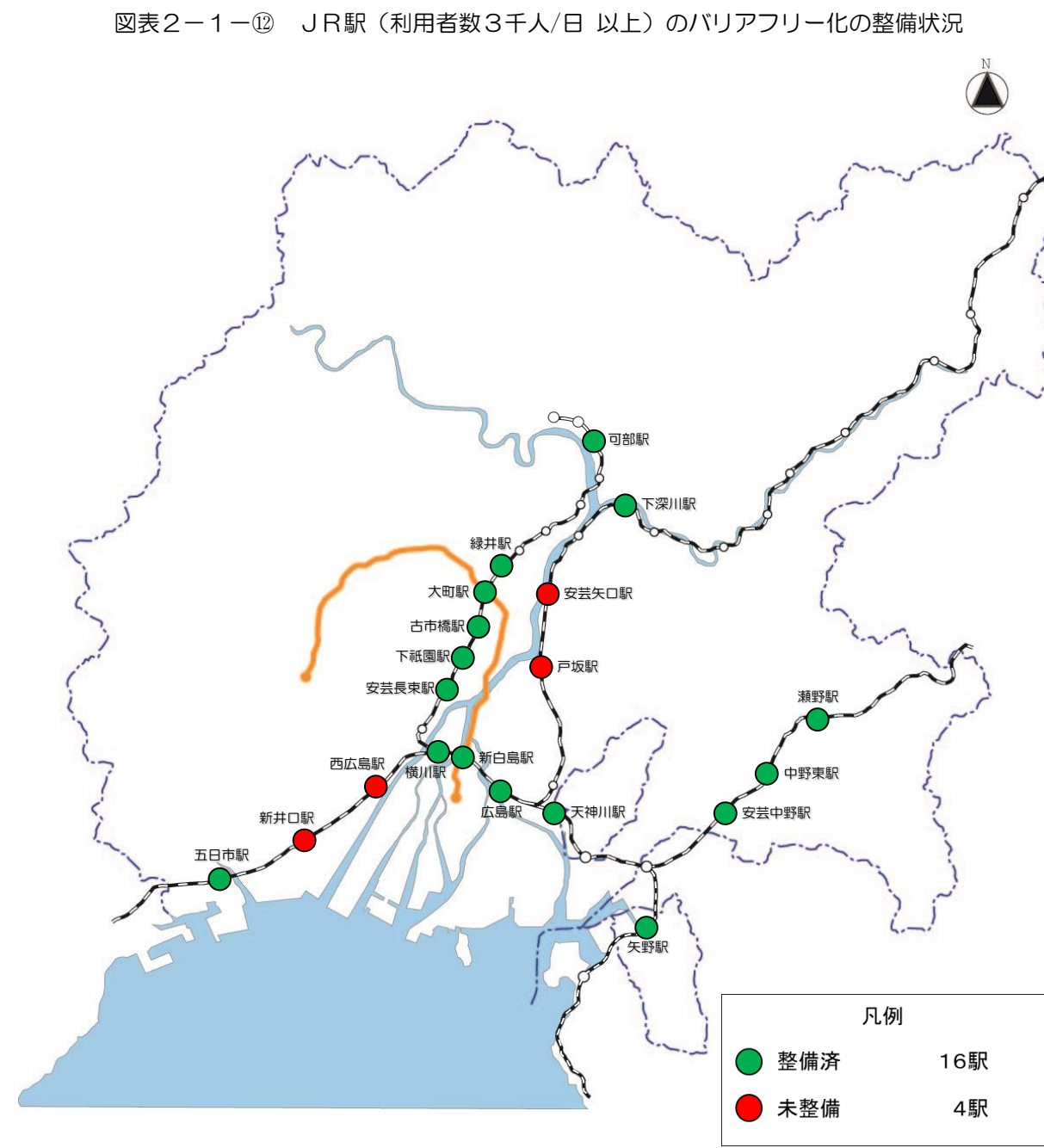
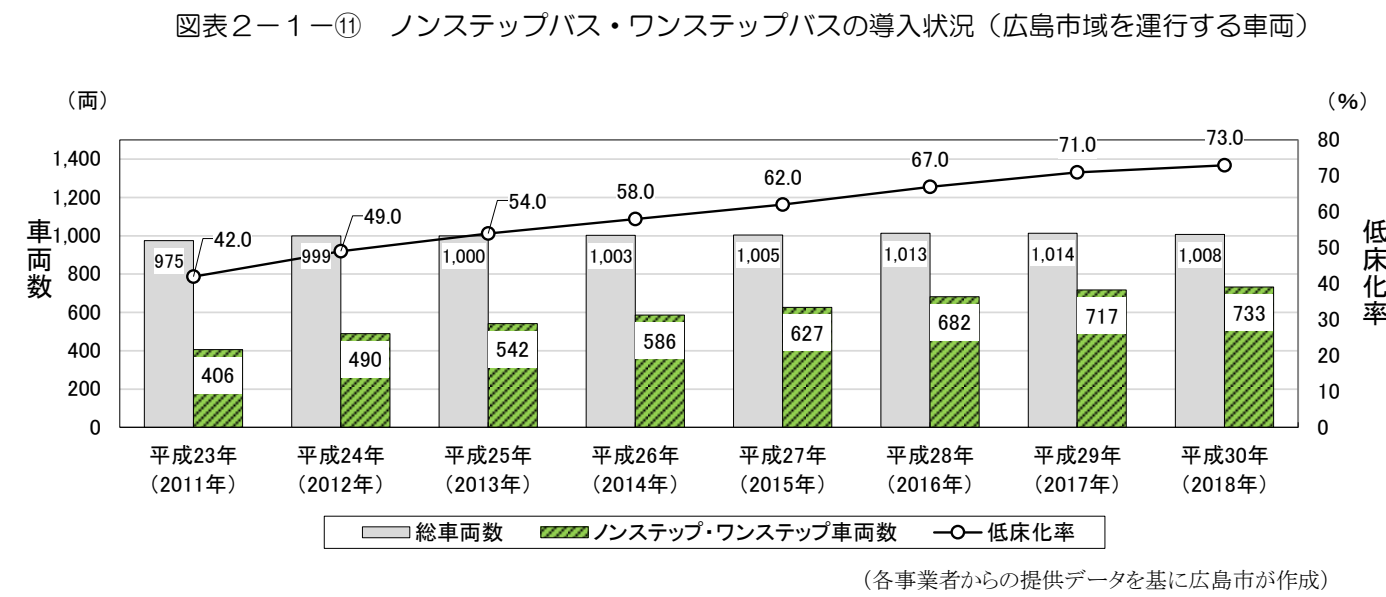
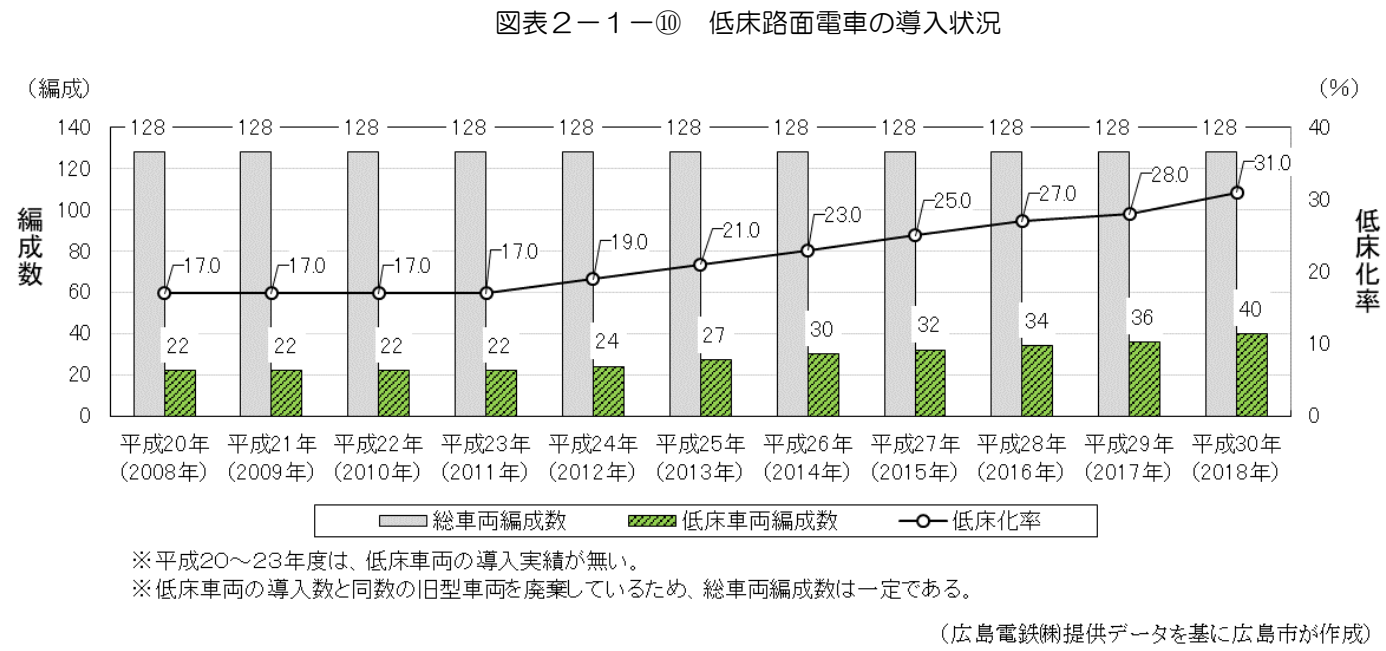
(1) バリアフリー化の現状

■路面電車やバスの低床車両導入が進展

市内を運行する低床路面電車やノンステップ・ワンステップバスの導入が進んでおり、導入率は路面電車が平成30年時点で約31%、バスが平成30年度時点で約73%という状況です。[図表2-1-⑩][図表2-1-⑪]

■JR駅のバリアフリー化の進展

本市の基幹公共交通として都市内及び周辺市町との広域的な輸送を担うJRにおいては、「高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律」に基づき駅のバリアフリー化(エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消等)を推進しており、1日当たりの平均利用者が3,000人以上の駅について、令和2年度末までのバリアフリー化を目標に取組を進めています。[図表2-1-⑫]



■電停やバス停の待合環境の向上

電停については、延長や幅員の拡大、上屋の増設などにより利便性や安全性の向上を図っています。

[図表2-1-⑬]

バス停については、上屋やベンチの設置等により、待合環境の向上を図っています。[図表2-1-⑭]

図表2-1-⑬ 電停施設等の改良



(広島市地域公共交通網形成計画より抜粋)

図表2-1-⑭ 広告事業者による広告付バス停下屋



(広島市地域公共交通網形成計画より抜粋)

(2) ユニバーサルデザインの導入

■分かりやすい運行情報の提供

電車ロケーションシステムの導入により、低床車両の到着情報の表示や、英語表示など、利便性の向上を図っています。[図表2-1-⑮]

また、バスロケーションシステムの導入により、英語表示など利便性の向上を図っています。[図表2-1-⑯]

図表2-1-⑮ 電車ロケーションシステム



(広島市地域公共交通網形成計画より抜粋)

図表2-1-⑯ バス停における表示器・経路検索サイトの表示イメージ



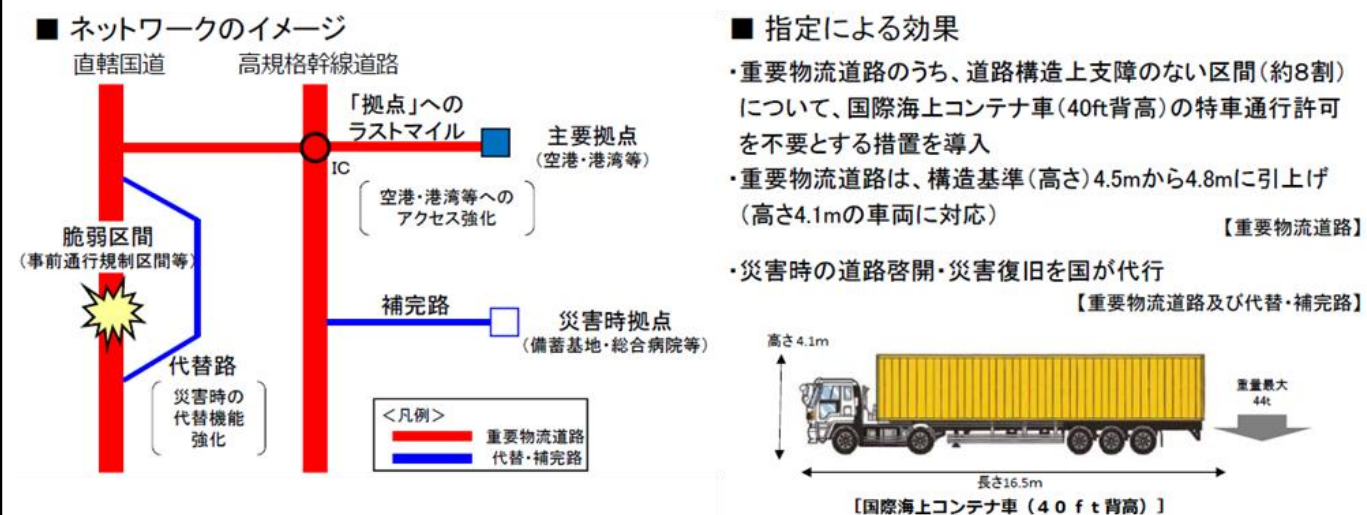
(広島市地域公共交通網形成計画より抜粋)

(1) 重要物流道路

■平常時・災害時を問わない輸送確保のための「重要物流道路」等の指定

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成31年に、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として先行して供用中の道路が指定されました。今後、事業中・計画中の道路についても指定が行われる予定です。〔図表2－1－⑰〕

重要物流道路の指定について〔31.4.1 国土交通省 記者発表資料〕



図表2-1-⑰ 重要物流道路及び代替・補完路（広島市周辺）〔31.4.1 国土交通省 記者発表資料〕



(2) 橋りょうの耐震化

■橋りょうの耐震化

緊急輸送道路(地震直後から発生する救命活動・物資輸送など緊急輸送を迅速かつ確実に実施するために必要な道路)を構成する橋りょうのうち、昭和55年の道路橋示方書より古い示方書で設計された橋長15m以上の橋りょうなどについて、地震による落橋等の甚大な被害を防ぐため、落橋防止装置の設置や橋脚補強を行っています。

[図表2-1-⑱][図表2-1-⑲]

今後は、地震による被災後、速やかに緊急輸送道路としての機能が確保できるよう、更なる耐震性の向上に努めることとしています。

図表2-1-18 橋りょうの耐震化（昭和大橋 橋脚補強）
（左：施工前 右：施工後）



図表2-1-⑱ 橋りょうの耐震化（新己斐橋 落橋防止装置の設置）

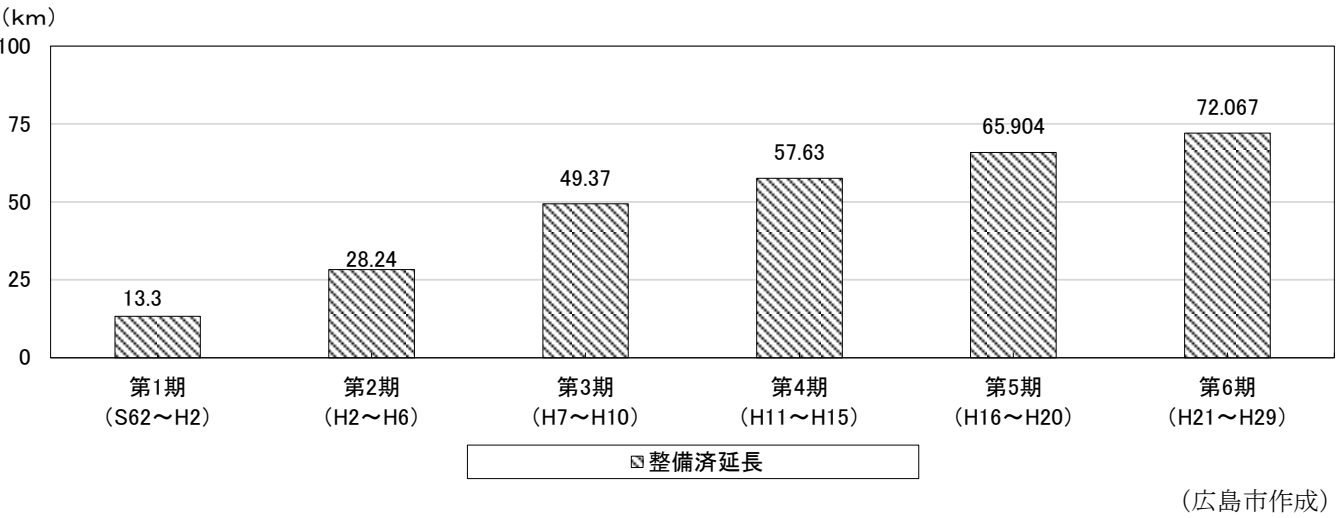


(3) 無電柱化

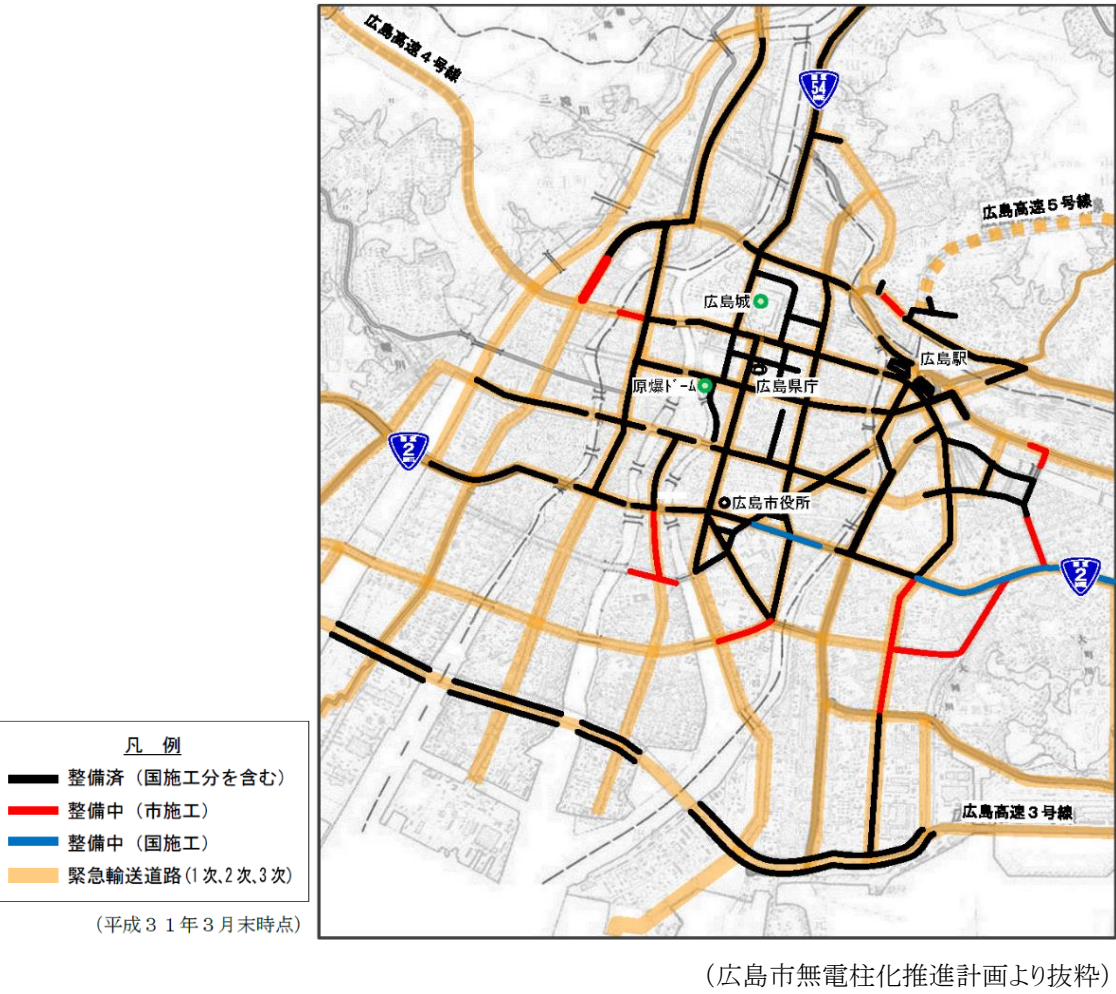
■無電柱化の推進

本市では、地震や台風等の大規模災害時における電柱の倒壊による道路の寸断防止など「災害時の道路空間確保」や、高齢者や車いす・ベビーカーの利用者の安全な通行確保など「安全で快適な歩行空間の形成」、また、電柱や電線無くすことによる「都市景観の向上」や「観光の振興」を目的として、無電柱化を推進しています。[図表2-1-⑳][図表2-1-㉑]

図表2-1-⑳ 広島市における無電柱化の実施状況



図表2-1-㉑ 広島市における無電柱化の実施状況



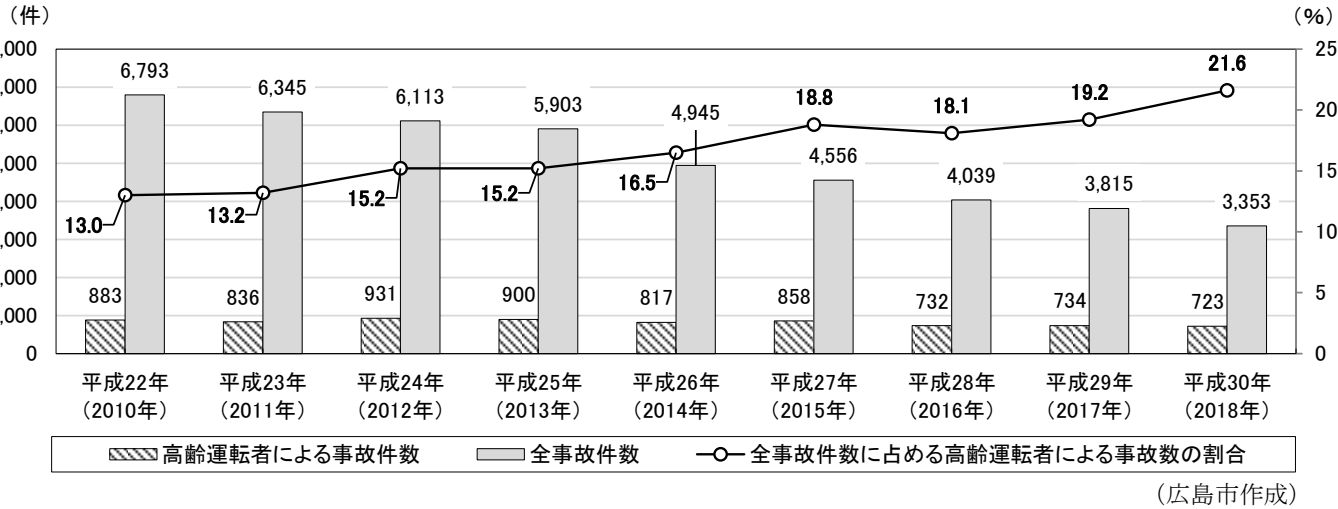
4 交通安全

(1) 交通安全に関する取組

■交通事故が起きにくい環境づくり

交通安全の確保は、安全で安心して暮らせるまちづくりのための重要な要素であり、交通事故件数の削減に向け、総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことが重要です。[図表2-1-㉒][図表2-1-㉓]

図表2-1-㉒ 広島市における高齢運転者による事故発生件数



図表2-1-㉓ 自転車事故件数の年齢層別分布

