

交通の現状等を踏まえた問題点等

交通課題

（施策の方向性）

（コアコンセプト）

第2章「第1節 都市機能の充実強化」に関する問題点等

〔「都心や拠点地区におけるまちづくりの推進」に関する問題点等〕

① 普段の生活における買物や食事等の私用目的で、市民が都心部を訪問する頻度は、「週1回未満」が大半を占める。

▶ 広島市居住者が普段の生活における私用目的※で、都心部を訪問する頻度について、週1回以上は14%、「週1回未満」は86%である。

※私用目的…日常的な買物、日用品以外の買物、通院、食事・社交、娯楽・趣味、送迎、その他〔交通実態調査（平成30年）付帯調査〕

② 都心部の賑わいを実感できない理由の上位に、「魅力的な店舗や施設が少ない」、「ベンチや休憩できる空間がない」、「歩道などが整備されていない」がある。

▶ 広島市の都心（広島駅周辺、紙屋町・八丁堀周辺）ににぎわいのある地区であると「（あまり）実感していない」と答えた者（22.2%）について、その理由の上位に「魅力的な店舗や施設が少ない」、「ベンチや休憩できる空間がない」、「歩道などが整備されていない」がある。〔広島市市民意識調査報告書（平成27年度、広島市）〕

③ 都心部において、都市再生緊急整備地域の指定を端緒とするまちづくりが進んでいる。

▶ これまでに、土地利用規制の緩和や、民間プロジェクトに対する金融支援や税制措置を始めとする様々な支援措置が講じられる都市再生緊急整備地域として「広島駅周辺地域（平成15年）」及び「広島紙屋町・八丁堀地域（平成30年）」が指定されるとともに、より充実した税制支援などにより民間都市開発の支援が行われる特定都市再生緊急整備地域として「広島都心地域（令和2年9月）」が指定されたことにより、本制度を活用した民間主導のまちづくりの推進を促している。

④ 国において“ウォーカブルなまちづくり”の推進体制が充実・強化されている。

▶ 令和2年度より、街路の広場化や公共空間の芝生化などのウォーカブルな空間整備や道路の美装化などの「景観の向上」など、「居心地がよく歩きたくなるまちなか」形成を支援する事業として「まちなかウォーカブル推進事業」が創設された。

【再掲】② 都心部の賑わいを実感できない理由の上位に、「魅力的な店舗や施設が少ない」、「ベンチや休憩できる空間がない」、「歩道などが整備されていない」がある。

【再掲】④ 国において“ウォーカブルなまちづくり”の推進体制が充実・強化されている。

⑤ 自家用車の過度な都心部への流入は、道路空間の過度な占有や公共交通の速達性・定時制の低下の一因となる。

▶ 公共交通は自家用車と比較して、同じ人数を運ぶ場合に占有する面積が少なく空間効率性に優れる。

（公共交通の1編成当たりの輸送定員）
・新交通システム（約300人）、LRT（約50～150人）、路面電車（約60～100人）、路線バス（約60～80人）
〔LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果（平成23年3月、国土交通省）〕

⑥ 公共交通の充実した都心部への移動に、自動車が多く利用されている。

▶ 広島市居住者が都心部を訪れる際の交通手段について、平成30年平日は自動車が30.3%（参考：平成22年比+3.3%）、公共交通が44.0%である。また、平成30年休日は自動車が43.0%、公共交通が37.8%であり、平日よりも自動車依存が高い傾向である。〔交通実態調査（平成30年、平成20年）〕

⑦ 都心部での滞在時間は、自動車よりも公共交通来訪者の方が長い。

▶ 都心部滞在時間は、自動車来訪者より公共交通来訪者の方が長い。
（都心部滞在時間が3時間以上の者の割合（代表交通手段別））
・平日…鉄道（77%）、アストラム（78%）、路面電車（57%）、バス（66%）、自動車（36%）
・休日…鉄道（63%）、アストラム（78%）、路面電車（39%）、バス（49%）、自動車（27%）
〔交通実態調査（平成30年）〕

⑧ 多くのバス路線が都心へ乗り入れ、都心部では過密な状態となっており、定時性・速達性が確保されない要因となっている。

▶ 広島駅～紙屋町間の約3,800便をはじめ、主要な道路にバス路線が集中し、朝ピーク時を中心にバス停において渋滞が生じている。
〔広島市地域公共交通網形成計画（平成28年、広島市）〕

⑨ 紙屋町・八丁堀地区⇄広島駅周辺地区を行き来している市民のうち、半数以上が公共交通で移動している。

▶ 普段の生活において、都心部を訪れた広島市居住者のうち、紙屋町・八丁堀地区と広島駅周辺地区間を行き来している人の移動手段の割合は以下のとおり。
徒歩（12.2%）、自転車（5.5%）、自動車・バイク（23.1%）、公共交通（58.8%）、その他（0.3%）〔交通実態調査（平成30年）付帯調査〕

⑩ 紙屋町・八丁堀地区⇄広島駅周辺地区を行き来している市民は3割程度である。

▶ 普段の生活において、都心部を訪れた広島市居住者のうち、紙屋町・八丁堀地区と広島駅周辺地区間を行き来している人の割合は34.2%、行き来していない人の割合は65.8%である。〔交通実態調査（平成30年）付帯調査〕

⑪ 都心部の市営駐輪場では、登録利用のキャンセル待ちや一時利用の満車状態が発生している。

▶ 紙屋町・八丁堀周辺や広島駅周辺の市営駐輪場において、登録利用のキャンセル待ちが発生（中央地区…募集4,534件に対しキャンセル待ち291件、東部地区…募集4,840件に対しキャンセル待ち242件）している。〔自転車都市づくり推進課提供データ〕
▶ 紙屋町・八丁堀周辺や広島駅周辺の市営駐輪場において、平日の日中に、満車のため一時利用ができない状態が発生している。
〔市営有料駐輪場の一時利用状況調査（広島市、平成30年6月実施）〕

⑫ 市営駐輪場の使いやすさに対する不満の理由の上位は、「満車で空いていないことがある」、「駐輪場の数が少ない」

▶ 市営駐輪場の使いやすさについて「（やや）不満」であると答えた者（15.8%）について、その理由の上位に、「満車で空いていないことがある」（1位）、「駐輪場の数が少ない」（2位）がある。〔市営有料駐輪場利用者へのアンケート調査（平成30年、自転車都市づくり推進課）〕

⑬ 都心部を中心に展開するシェアサイクルのニーズが高まっている

▶ 平成26年度から実施しているシェアサイクルピーすくろの利用回数について、平成30年の83,498回に対し、令和元年は190,214回と、約2.3倍増加している。
〔自転車都市づくり推進課提供データ〕

⑭ 自転車事故総数は減少傾向にあるが、交通事故総件数に占める割合は依然として2割以上を占めている。

▶ 本市における自転車事故の総数は、平成26年は1,095件、平成30年は765件と、330件減（30%減）と減少傾向にある。〔自転車都市づくり推進課提供データ〕
▶ 本市における交通事故総件数に占める自転車事故件数の割合は平成23年は23.9%、平成27年は22.5%と、全交通事故のうち2割以上を占めている。
〔第10次広島市交通安全計画（広島市交通安全対策会議）〕

交通課題 1

■ 都心部の賑わいを創出する「滞留空間の確保」や「歩道の整備」を行う必要がある。

交通課題 2

■ 民間主導によるまちづくりと一体となって、沿道建物とつながる道路空間を活用した歩行環境の改善を進める必要がある。

交通課題 3

■ 将来における車道空間から歩行者空間への転用による「人を中心とした道路空間」を実現するためには、自家用車の都心部流入を抑制する必要がある。

交通課題 4

■ 都心部への公共交通アクセスを強化する必要がある。

交通課題 5

■ 都心内を快適かつ気軽に移動できる、利便性の高い公共交通サービスを提供する必要がある。

交通課題 6

■ 都心内を快適かつ気軽に移動できるよう自転車走行空間の整備などを進めるとともに、マナーアップの啓発を実施する必要がある。

まちづくりと一体となった

歩きたくなる
都心部の
歩行環境の整備

1
都心部の魅力と
回遊性の向上で
“+1トリップ”

回遊を生み出す

マチナカ交通体系の構築

接続線は、交通課題・施策の方向性・コアコンセプトの整理に当たっての主な関係性を示すものである。

第2章「第1節 都市機能の充実強化」に関する問題点等（続き）

〔「公共交通を軸とした交通体系の構築」に関する問題点等〕

⑮市民の大半が公共交通徒歩圏内に居住しているものの、依然として自動車利用の割合が高い

▶駅・バス停等の周辺に居住している市民の割合（令和元年9月時点）… 92.4％
〔第8回 広島市地域公共交通活性化協議会（令和2年9月10日）〕
▶過去10年間、現行戦略に基づき種々の取組を実施してきた結果として、一部、公共交通の利用割合の増加が見られたものの、依然として自動車の利用割合が高い。
・通勤 公共交通：H30…30.0％（H20比…+1.9％），自動車：H30…38.9％（-1.1％）
・買物 公共交通：H30…9.2％（H20比…-0.5％），自動車：H30…49.9％（+4.8％）
・私用 公共交通：H30…14.2％（H20比…+0.4％），自動車：H30…49.8％（+3.0％）
〔交通実態調査（平成30年，平成20年）〕

⑯公共交通を利用しない理由の上位は「乗換が不要」、自家用車の方が「目的地に早く着く」

▶大都市における鉄道やバスの利用について、「主に自動車を使うのではほとんど利用しない」、「オートバイや自転車などを使うのではほとんど利用しない」と答えた者（29.5％）について、その理由の上位に「出発地から目的地まで乗り換えせずに直接移動できて便利だから」（1位）、「自動車やオートバイなどの方が早く目的地に着くから」（2位）がある。
〔公共交通に関する世論調査（平成29年2月，内閣府政府広報室）〕

⑰公共交通の乗換における不満の上位4項目は、「長い待ち時間」、「長い移動距離」、「エレベータ等が少ない」、「待合空間が快適でない」である。

▶大都市における鉄道やバスの乗り換えについて、不便さを感じている割合は58.7％である。
▶不便さを感じている理由（複数回答）の上位4項目は、「鉄道やバスと乗り換える際の接続が悪く、長時間待たなくてはならない」（27.5％）、「ホームやバス停が遠く、長く歩かなければならない」（19.4％）、「乗り換えをする駅などのエレベーターやエスカレーターが少ない」（13.8％）、「待合時間が快適ではない（暑さ・寒さ対策や、トイレのきれいさなど）」（11.6％）である。
〔公共交通に関する世論調査（平成29年2月，内閣府政府広報室）〕

⑱立地適正化計画による都市機能や居住の誘導区域の設定を踏まえ、同区域を中心に、公共交通が主役となる移動環境の確立を図る必要がある。

▶「集約型都市構造」への転換を図るため、広島市立地適正化計画において、生活サービスを誘導する都市機能誘導区域や、居住を誘導し一定の人口密度を維持する居住誘導区域を定めている。
▶居住誘導区域は市街化区域を基本に設定されており、都市機能誘導区域を包含している。（居住誘導区域の概況 ※平成27年時点）
・市民の大半（約96％）が市街化区域内に居住
・平成42年までの市街化区域内の人口減少は3％程度（約114万人→約111万人）
・市街化区域全域の約80％が、公共交通の徒歩圏
〔広島市立地適正化計画（広島市，平成31年）〕

⑲主な交通拠点のうち、広島駅のターミナル機能（乗換拠点性）が最も高い。

▶主な交通拠点における広島市居住者のモード間乗継について、主な交通拠点のうち広島駅における乗換が最も多い（平日33％、休日44％）。
〔交通実態調査（平成30年）〕

⑳バス⇄バスの乗継数についてはバスセンター・紙屋町・本通りが最も多い。

▶平日におけるバス⇄バスの乗継については、バスセンター・紙屋町・本通りが最も多く（2,184回）、次位の広島駅（1,039回）、八丁堀（903回）と比較して突出している。
〔PASPYデータ（平成25年10月，平日）〕

㉑市民の大半が公共交通の乗換利用をしていない。

▶公共交通を利用した広島市居住者のうち、公共交通の乗換利用（バス⇒バスは除く）をした者は、平日が19.5％、休日が16.2％である。
〔交通実態調査（平成30年）〕

㉒市民の大半が公共交通の複数回の乗換利用をしていない。

▶公共交通を利用した広島市居住者で公共交通の乗換利用（バス⇒バスは除く）をした者のうち、複数回（2回以上）の乗換をした者は、平日が7.8％、休日が12.5％である。
〔交通実態調査（平成30年）〕

㉓広島市を訪問する観光客は増加傾向

▶総観光客数は平成20年は1,044万人、平成30年は1,336万人と、10年間で約292万人増加（約1.3倍）している。また、外国人観光客は平成20年は31万人、平成30年は178万人と、10年間で約147万人増加（約5.7倍）している。
〔広島市観光概況〕

㉔旅行先での公共交通利用に際し利用者が求めている情報は、運行情報や乗継情報等が上位である。

▶初めて訪れる場所で鉄道やバスを利用する場合に必要な情報は、「時刻表に関する情報」（1位）、「乗換に関する情報」（2位）、「路線情報（目的地に近いのはどの駅・バス停なのか）」（3位）が上位を占める。
〔公共交通に関する世論調査（平成29年2月，内閣府政府広報室）〕

【再掲】⑱立地適正化計画による都市機能や居住の誘導区域の設定を踏まえ、同区域を中心に、公共交通が主役となる移動環境の確立を図る必要がある。

㉕都市や地域の骨格を成す道路網が未完成であり、円滑な道路交通や良好な市街地の形成等に支障をきたしている。

▶「集約型都市構造」への転換を実現するため、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・強化や骨格的な道路の整備に取り組むこととしている。〔広島市都市計画マスタープラン（広島市，平成25年）〕
▶都市計画道路の整備進捗率は77.2％（改良済延長320,283m／計画決定延長414,740m）である。〔道路計画課提供データ〕
▶広島市内には49箇所の主要渋滞箇所がある。
〔広島県道路交通渋滞対策部会資料〕

㉖温室効果ガス排出量全体の19％が運輸部門、そのうち88％が自動車起因

▶平成30年度（速報値）の広島市の温室効果ガス排出量776.2万トンのうち、運輸部門（自動車、鉄道、船舶、航空機等の全ての交通機関に係る運輸活動）の排出量は148.9万トン（19.2％）である。
▶運輸部門の排出量148.9万トンのうち、自動車に起因する排出量は131.6万トン（88.4％）であり、近年減少傾向にある（減少理由は、燃費の改善や軽自動車の保有割合の上昇によるものと考えられる）ものの、高い割合を占めている。
〔広島市の温室効果ガス排出量（平成29年度確定値及び平成30年度速報値）〕

㉗輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、自家用自動車よりも公共交通が少ない。

▶輸送量当たりの二酸化炭素排出量について、自家用乗用車の排出量は、バスや鉄道の排出量と比較して多い。
・自家用乗用車 137[g-CO2/人キロ]，バス 56[g-CO2/人キロ]，鉄道 19[g-CO2/人キロ]
〔運輸要覧（令和元年版，中国運輸局）〕

交通課題7

■自家用車には無い公共交通の魅力を認識してもらうことにより、公共交通利用の促進を図る必要がある。

交通課題8

■利用者目線に立った公共交通の利便性の向上により、公共交通利用の促進を図る必要がある。

交通課題9

■交通結節機能の強化による、乗換利便性の向上を図る必要がある。

交通課題10

■質の高い運行情報の提供や分かりやすく使いやすい料金システム、待合環境の充実による、乗換利便性の向上を図る必要がある。

交通課題11

■利用者目線に立った質の高い運行情報の提供など、広島市来訪者にとっても分かりやすく使いやすい公共交通サービスの充実・強化を図る必要がある。

交通課題12

■生活地域から基幹公共交通までの間の交通手段（端末交通手段）の利用環境を向上する必要がある。

交通課題13

■良好な市街地の形成に資する街路や道路の整備などを進める必要がある。

交通課題14

■温室効果ガスの排出抑制のため、公共交通や自転車の利用を一層促進する必要がある。

接続線は、交通課題・施策の方向性・コアコンセプトの整理に当たっての主な関係性を示すものである。

基幹公共交通ネットワークの機能強化

利用者にとって分かりやすく使いやすい公共交通サービスの充実・強化

地域の暮らしを支える交通環境の整備

公共交通を中心としたシームレスな交通ネットワークの構築

第2章「第1節 都市機能の充実強化」に関する問題点等（続き）

〔「公共交通を軸とした交通体系の構築」に関する問題点等〕	
⑳高齢者（65歳以上）の移動回数が増加している。	交通課題15
▶外出率 65～74歳：平成30年 71.0％（平成20年比 +5.4％）， 75歳以上：平成30年 51.4％（平成20年比 +9.1％）	
▶1人当たりトリップ数 65～74歳：平成30年 2.24トリップ／人・日（平成20年比 +0.06）， 75歳以上：平成30年 1.44トリップ／人・日（平成20年比 +0.25） 〔交通実態調査（平成30年）〕	
㉑高齢者の運転免許保有率が上昇	交通課題16
▶広島市居住者の自動車運転免許保有率は、平成20年から平成30年にかけて、概ね50歳未満は横ばいで推移している一方、高齢者層を中心に上昇している。 〔広島市交通実態調査（平成30年，平成20年）〕	
㉒高齢運転者による事故発生件数が増加傾向	
▶広島市における全事故件数は減少傾向にあるものの、全事故件数に占める高齢運転者による事故数※の割合は上昇傾向にある。 ・全事故件数 平成22年 6,793件，平成30年 3,353件（平成22年比 -3,440件（-50.6％）） ・高齢運転者による事故件数割合 平成22年 13.0％，平成30年 21.6％（平成22年比 +8.6％） ※65歳以上の者の運転者（原動機付自転車）を第一当事者とする事故 〔道路管理課提供データ〕	交通課題17
㉓広島市における身体障害者手帳交付数は41,491冊（平成29年度末）である。	
▶広島市における身体障害者手帳交付数は、平成29年度末時点で41,491冊である。 〔広島市統計書（平成30年版）〕	
㉔高齢者の自動車運転免許証の返納率は上昇傾向	交通課題18
㉕高齢者が免許返納をためらう理由のトップが「車がないと生活が不便」である。	
▶広島市に居住する自動車運転免許証を保有する高齢者（65歳以上）のうち、免許返納をした者の割合は上昇傾向にある。 〔道路管理課提供データ〕 ▶自主返納をしようと思ったことがあるものの運転を継続している高齢者のうち68.5％は、返納をためらう理由として「車がないと生活が不便なこと」と回答している。 〔運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果（警察庁）〕	
㉖中山間地・島しょ部における外出率は、その他の地域と比較して低い。	交通課題19
▶デルタ市街地…79.5％，デルタ周辺部…80.3％，中山間地・島しょ部…75.4％ 〔交通実態調査（平成30年）〕	
㉗中山間地・島しょ部における1人当たりトリップ数は、その他の地域と比較して低い。	
▶デルタ市街地…2.37トリップ／人・日，デルタ周辺部…2.36トリップ／人・日， 中山間地・島しょ部…2.32トリップ／人・日 〔交通実態調査（平成30年）〕	交通課題20
㉘中山間地を出発地とする移動の公共交通利用割合は、その他の地域を出発する移動と比較して低い。	
▶以下、平成30年平日の出発地域別の代表交通手段としての公共交通の利用割合 都心部…30.2％，デルタ市街地（都心部を除く）…17.1％，デルタ周辺部…16.0％， 中山間地・島しょ部…8.4％ 〔交通実態調査（平成30年，※現況予測値）〕	
㉙本市のバス運行対策補助金額は増加傾向で推移している。	交通課題21
▶利用者の減少による運賃収入の減少や、人件費等の運行経費の増加による赤字額の増加に伴い、本市のバス運行対策費補助金額は増加傾向にあり、平成20年（約3.6億円）から平成30年（約5.0億円）までの間に約1.4倍に増加している。〔広島市データ〕	
㉚新技術の進展や新たなモビリティサービスの登場	
▶国土交通省において、MaaSなどの新しいモビリティサービスの推進や自動運転の実現に向けた取組が進められており、本市においても、デジタルチケットサービスの開始や、自動運転バスの行動実証実験など、様々な取組が進められている。	交通課題22
【再掲】㉑都市や地域の骨格を成す道路網が未完成であり、円滑な道路交通や良好な市街地の形成等に支障をきたしている。	

第3章「第3節 広島広域都市圏の発展への貢献」に係る問題点等

㉓広島市来訪者の半数程度が自動車により広島市に流入している	交通課題23
▶広島市に流入する人数（国外居住者を除く）は、広島広域都市圏内居住者は平日97,105人・休日102,957人、広島広域都市圏外居住者は平日35,040人・休日43,902人である。	
▶流入する広域都市圏内居住者の流入手段は自動車が平日46％・休日54％、公共交通が平日53％・休日47％である。また、流入する広域都市圏外居住者の流入手段は自動車が平日40％・休日60％、公共交通が平日48％・休日52％である。 〔広島市交通実態調査（平成30年）〕	
㉔広島市周辺の陸送による物流は、中国地方内において屈指の量である。	交通課題24
▶中国地方における物流の県間流動（陸送のみ）は、山陽側の隣接県相互の流動が多く、広島県⇄岡山県が79.2千トンと最も多く、次いで広島県⇄山口県が27.5千トンである。また、県内流動（陸送のみ）は、岡山県内々が653.1千トンと最も多く、次いで広島県内々が563.4千トンである。 〔中国地方 新広域道路交通ビジョン（案）中間とりまとめ（中国地方幹線道路協議会，平成31年1月）〕	

第6章「第1節 安全・安心に暮らせる生活基盤の整備」に係る問題点等

㉕交通への甚大な影響を及ぼす大規模災害が多発	交通課題25
▶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た。	
▶広島県の土砂災害危険箇所数は、31,987箇所で全国一位であり、次位の島根県22,296箇所と比較して10,000箇所近く多い。〔都道府県別土砂災害危険箇所（国土交通省，平成14年度公表）〕 ▶広島県の土砂災害危険箇所は、広島市や呉市等の人口密集地の周辺部等に特に集中して分布している。 〔広島県砂防課 公表資料〕	
㉖南海トラフ地震による災害発生リスクの高まり	交通課題26
▶南海トラフ地震（M8～M9クラス）の10年以内（平成30年1月1日起点）の発生確率は30％であり、本市への甚大な被害が想定されている。 〔広島市地域防災計画 震災対策編（令和2年3月修正）〕	
㉗リダンダンシー（多重性）の重要性の高まり	交通課題27
▶平成30年7月豪雨災害においては、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、災害復旧活動や物流等を支えた。また、公共交通においては、運休した鉄道等に代わり、船舶やバスが通勤・通学等の交通を担った。	

接続線は、交通課題・施策の方向性・コアコンセプトの整理に当たっての主な関係性を示すものである。

■今後更に増加する高齢者が、安全かつ快適に移動できるよう、先進安全技術を搭載した車両の周知等の普及啓発活動の推進や、交通安全施設の整備を行う必要がある。

■高齢者や障害者を始め交通手段の選択肢が限られた市民が、安全かつ快適に移動できるよう、道路の福祉環境整備や、公共施設・公共交通のバリアフリー化を促進する必要がある。

■地域の特性に応じた持続可能な移動手段を確保する必要がある。

■新たなモビリティサービスを始めとする種々の新技術を活用し、効果的かつ・効率的な交通施策の推進を図る必要がある。

■拠点地区を連絡する街路などの整備を進める必要がある。

■広島広域都市圏のヒト・モノの循環を生み出す広域幹線道路ネットワークの整備を促進する必要がある。

■ミッシングリンクの解消による道路ネットワークの強化を図る必要がある。

■平常時・災害時を問わない安定的かつ信頼性の高い輸送を確保するため、道路ネットワークを充実・強化する必要がある。

■リダンダンシー（多重性）の強化や橋りょうの耐震化等による、道路ネットワークの強靱化を図る必要がある。

誰もが移動しやすい
交通環境の整備

地域特性に応じた
持続可能な
移動手段の確保

公共交通を中心とした
シームレスな
交通ネットワークの
構築

経済活動を
支えるとともに、
広島広域都市圏の
ヒトやモノの
循環の基盤となる

道路ネットワークの構築

市民の安心を支える
災害に強い

道路ネットワークの構築

誰もが安全に
移動できる
交通サービスの確保

