

広島市の交通の現状について (広島市交通実態調査の中間報告)

(目次)

1. 調査の実施状況について.....	1
2. 【平日】移動量の変化について.....	2
3. 【平日】移動目的・手段の変化について.....	6
4. 普段の生活・交通に関する調査結果	8
5. 今回のまとめ.....	9
参考資料.....	10

令和元年11月26日

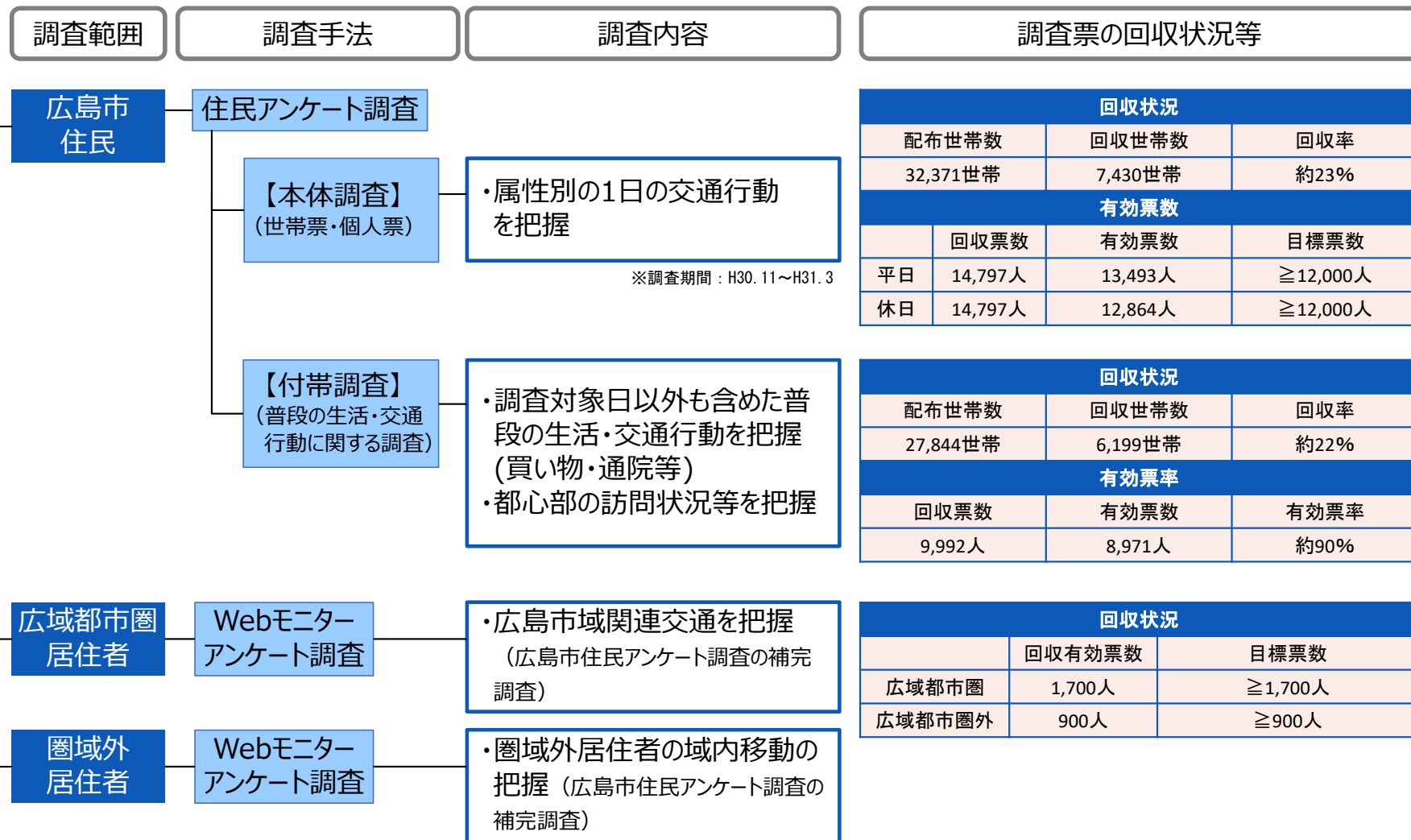
広島市

1. 調査の実施状況について

平成30年11月～平成31年3月に、広島市居住者の1日の動きを把握するための交通実態調査を実施した。

- 広島市居住者、広島広域都市圏居住者、広島広域都市圏外居住者を対象に、アンケート調査を実施
- 広島市居住者には、普段の生活や交通行動に関する付帯調査も併せて実施

実態調査の体系

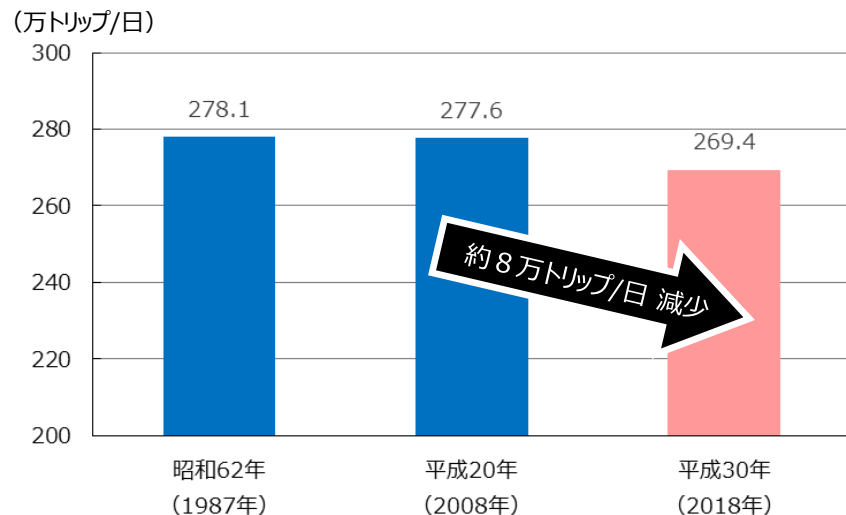


2.【平日】移動量の変化について

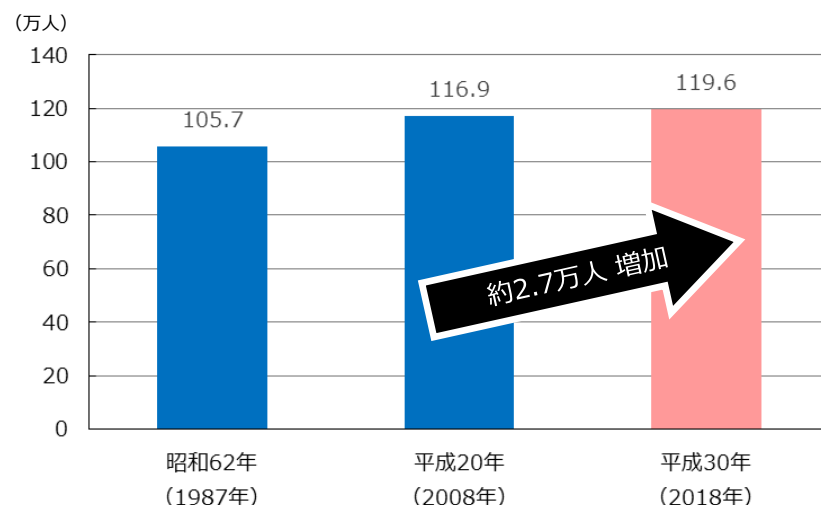
広島市居住者の1日当りの総移動回数（総トリップ数）

1日当りの総移動回数（総トリップ数）は減少傾向である。

- 広島市居住者（5歳以上）による総トリップ数は約269万（トリップ/日）であり、前回調査から約8万（トリップ/日）減少している。
- なお、広島市の人口については、前回調査時点から約2.7万人増加している。



総トリップ数の推移（平日）
（昭和62年－平成20年－平成30年）

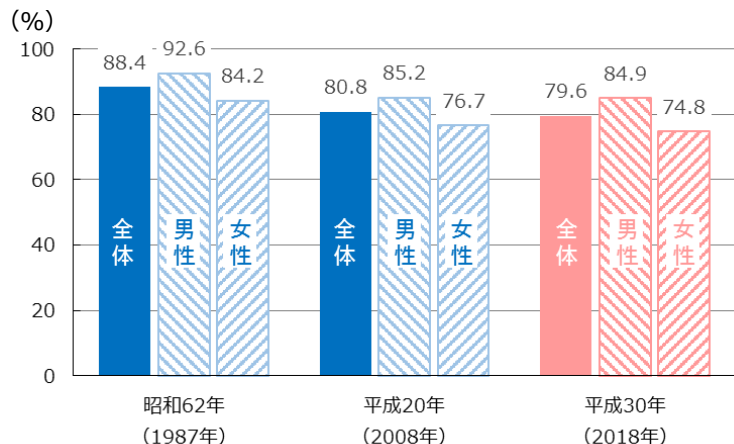


（参考）広島市の人口推移
（昭和62年－平成20年－平成30年）

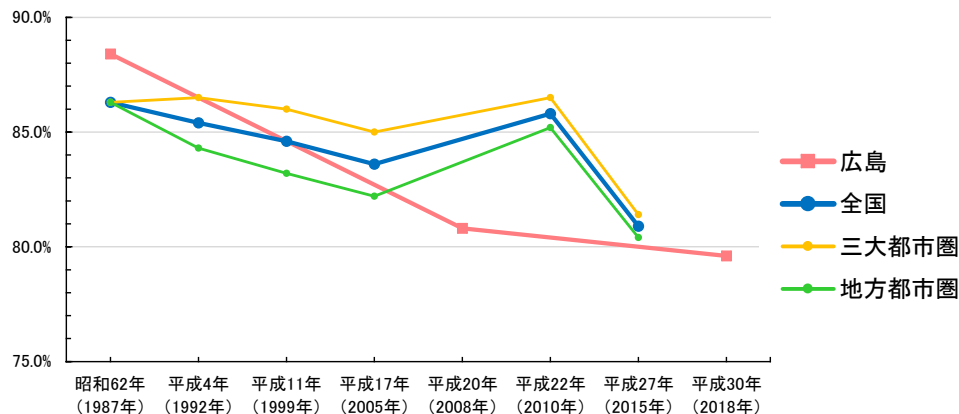
2.【平日】移動量の変化について

広島市居住者の外出率（調査対象日に外出した人の割合）

外出率は減少傾向である。（他の地方都市圏も減少傾向）



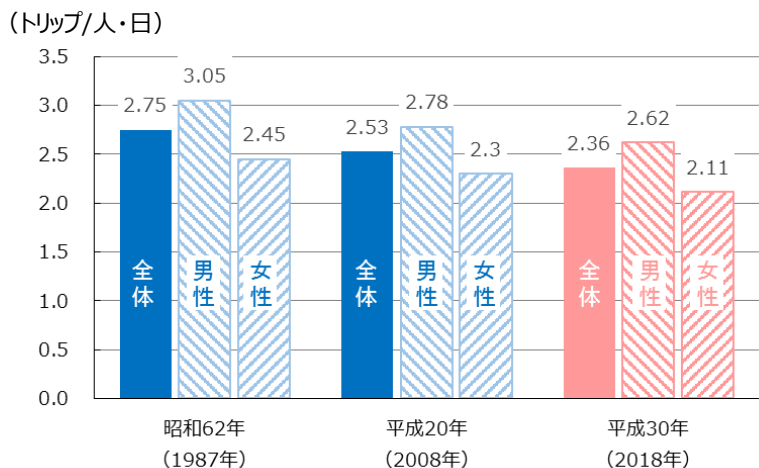
外出率の推移（平日）



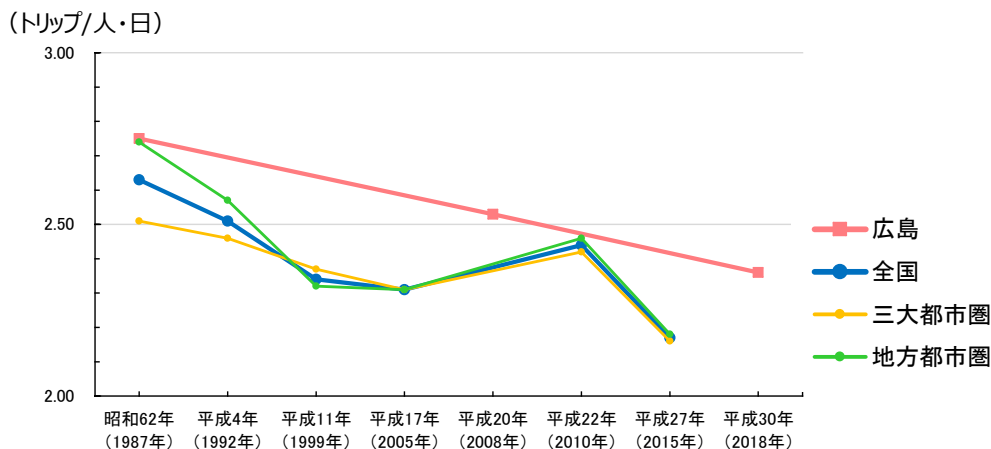
〔参考〕外出率（平成27年全国都市交通特性調査,平日）

広島市居住者の1人当りの移動回数（1人当りのトリップ数（グロス集計））

1人当りの移動回数は、減少傾向である。（他の地方都市圏も減少傾向）



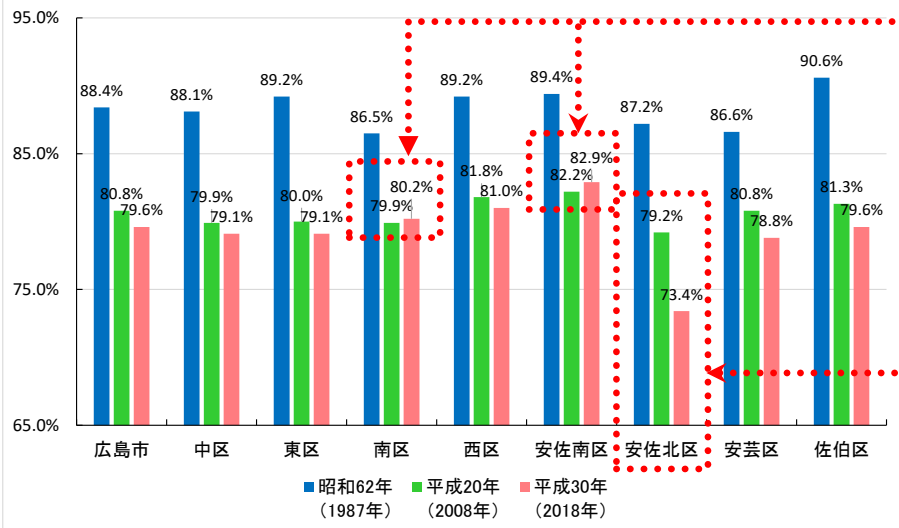
1人当たりトリップ数の比較（平日）



〔参考〕1人当たりトリップ数（平成27年全国都市交通特性調査,平日）

2.【平日】移動量の変化について

【居住区別】広島市居住者の外出率（調査対象日に外出した人の割合）の変化



● S62→H20の比較結果は以下のとおり。

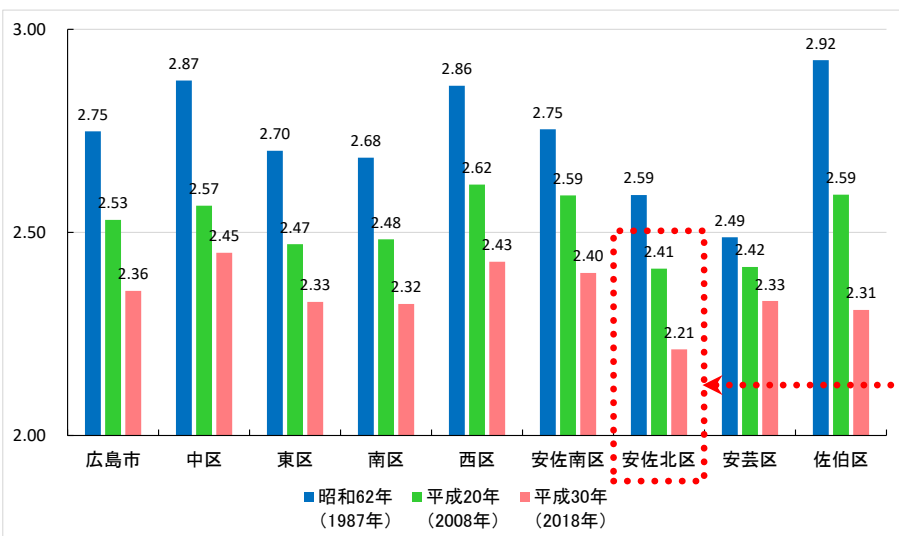
▶ 全区で減少

● H20→H30の比較結果は以下のとおり。

▶ 南区と安佐南区は増加、それ以外の区では減少

▶ 安佐北区の減少幅が、それ以外の区と比較して大きい

【居住区別】広島市居住者の1人当りの移動回数（1人当りのトリップ数（グロス集計））の変化



● S62→H20の比較結果は以下のとおり。

▶ 全区で減少

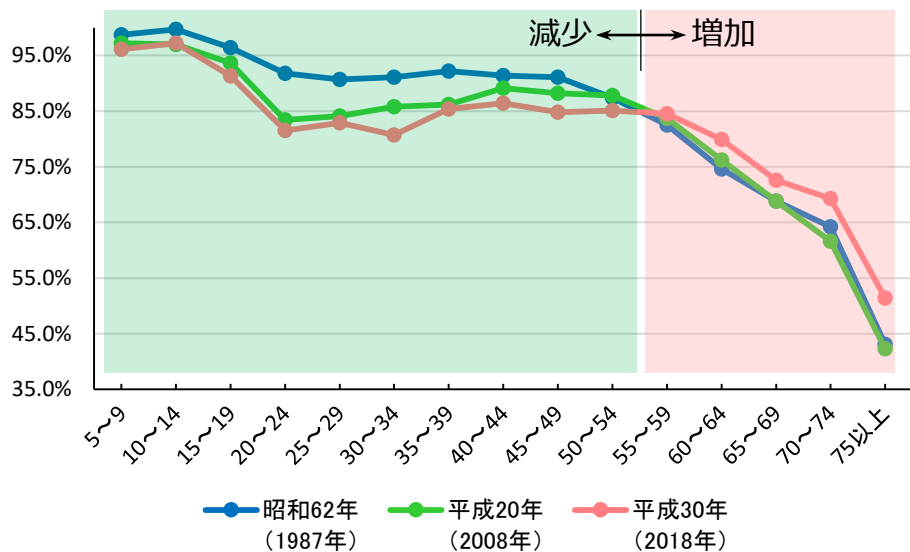
● H20→H30の比較結果は以下のとおり。

▶ 全区で減少

▶ 安佐北区の減少幅が、それ以外の区と比較して大きい

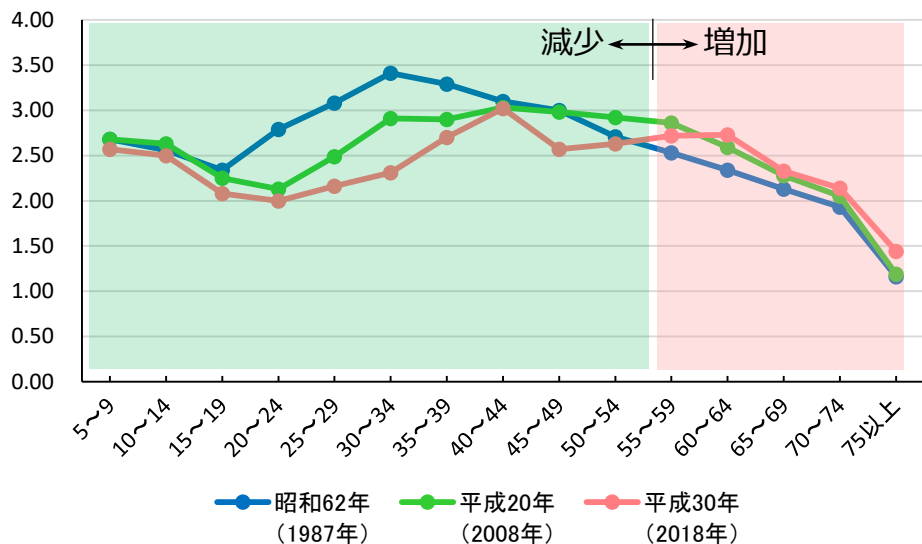
2.【平日】移動量の変化について

【年齢階層別】広島市居住者の外出率（調査対象日に外出した人の割合）の変化



- 19歳以下の年齢層をピークに、概ね20～59歳が85%前後、60歳以上は年齢が高いほど低下する傾向
- 過去の値と比較すると、5～54歳（緑網掛部）は減少、55歳以上（赤網掛部）は増加
- 昭和60年から平成20年にかけては、20～49歳を中心に大きな減少が見られたが、平成20年から平成30年にかけては、大きな減少は見られない

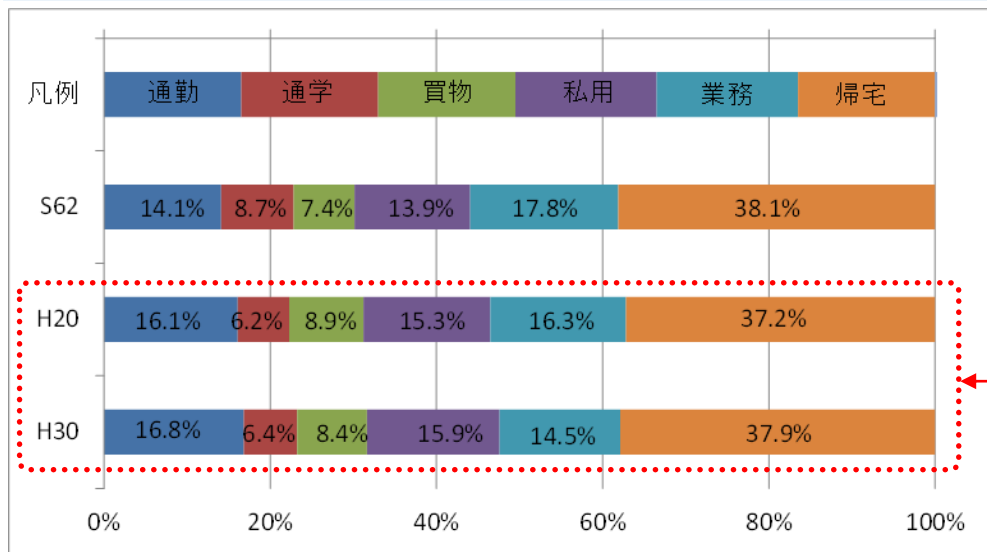
【年齢階層別】広島市居住者の1人当りの移動回数（1人当りのトリップ数（グロス集計））の変化



- 過去の値と比較すると、5～54歳（緑網掛部）は減少、55歳以上（赤網掛部）は増加
- 過去の値と比較すると、移動回数の多い年齢階層が、年々上昇する傾向
- 60歳以上は年齢が高いほど低下する傾向は過去から変化がないが、数値は年々上昇している傾向

3.【平日】移動目的・手段の変化について

移動目的の変化

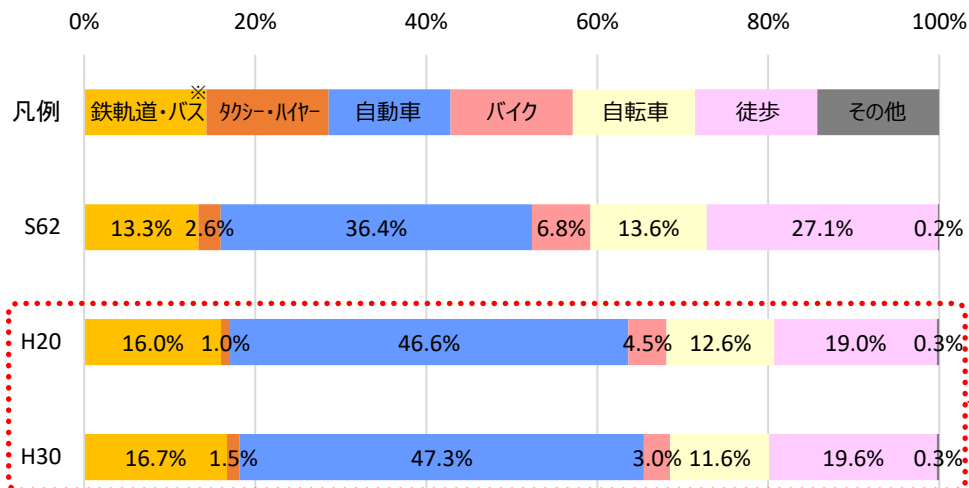


● H20→H30の比較結果は以下のとおり。

通勤	通学	買物	私用	業務	帰宅
増加	増加	減少	増加	減少	増加

⇒大きな変化は見受けられないことから、年齢階層等により分類し、詳細に把握・分析する必要がある。

移動手段（代表交通手段）の変化



● H20→H30の比較結果は以下のとおり。

鉄軌道・バス	タクシー・ハイヤー	自動車	バイク	自転車	徒歩	その他
増加	増加	増加	減少	減少	増加	横ばい

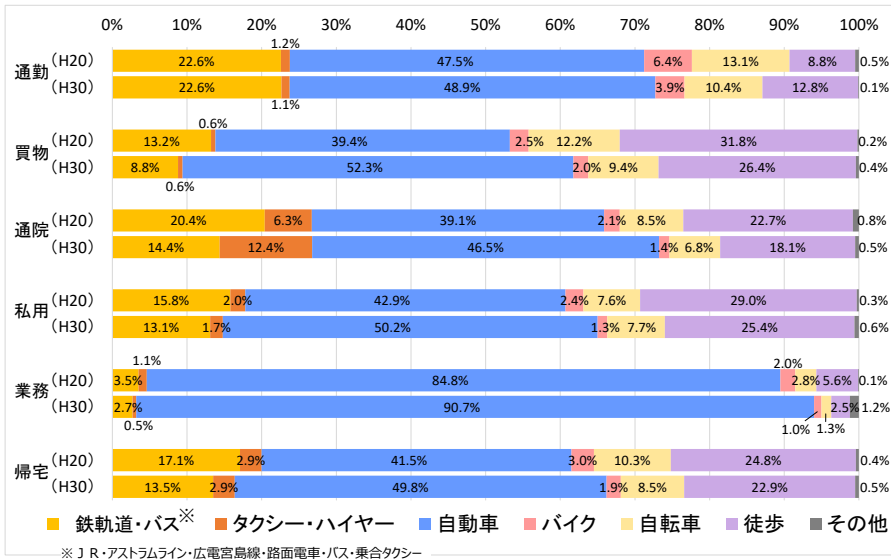
⇒大きな変化は見受けられないことから、年齢階層等により分類し、詳細に把握・分析する必要がある。

※ J R・アストラムライン・広電宮島線・路面電車・バス・乗合タクシー

3.【平日】移動目的・手段の変化について

目的別代表交通手段構成（高齢者・非高齢者別）（H20→H30の変化）

高齢者（65歳以上）



	鉄軌道・バス	タクシー・ハイヤー	自動車	バイク	自転車	徒歩	その他
通勤	横ばい	減少	増加	減少	減少	増加	減少
買物	減少	横ばい	増加	減少	減少	減少	増加
通院	減少	増加	増加	減少	減少	減少	減少
私用	減少	減少	増加	減少	増加	減少	増加
業務	減少	減少	増加	減少	減少	減少	増加
帰宅	減少	横ばい	増加	減少	減少	減少	増加

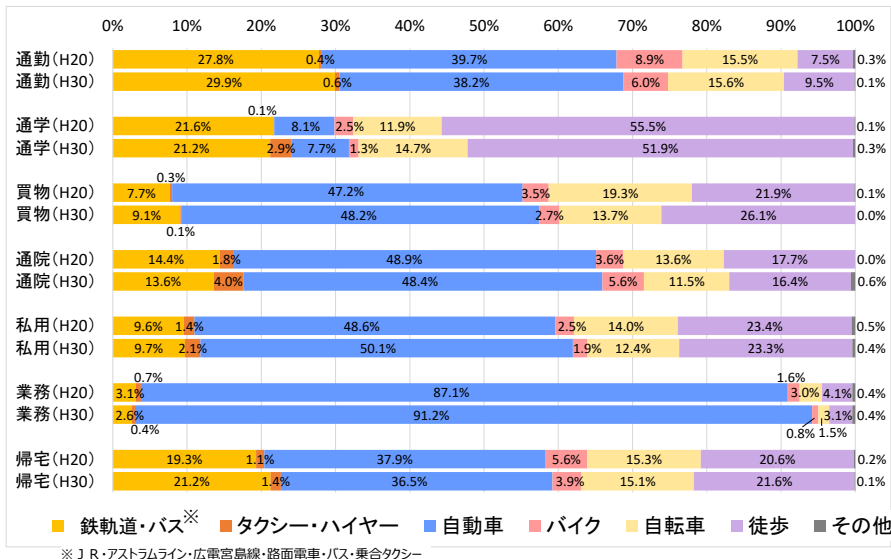
①通勤を除く全ての目的で、鉄軌道・バスの利用が減少（通勤は横ばい）

②全ての目的で、自動車利用が増加

③私用を除く全ての目的で、自転車が減少（私用は増加）

④通勤を除く全ての目的で、徒歩が減少（通勤は増加）

非高齢者（64歳以下）



	鉄軌道・バス	タクシー・ハイヤー	自動車	バイク	自転車	徒歩	その他
通勤	増加	増加	減少	減少	増加	増加	減少
通学	減少	増加	減少	減少	増加	減少	増加
買物	増加	減少	増加	減少	減少	増加	減少
通院	減少	増加	減少	増加	減少	減少	増加
私用	増加	増加	増加	減少	減少	減少	減少
業務	減少	減少	増加	減少	減少	減少	横ばい
帰宅	増加	増加	減少	減少	減少	増加	減少

①通勤目的では、自動車・バイクが減少し、鉄軌道・バス、自転車、徒歩が増加

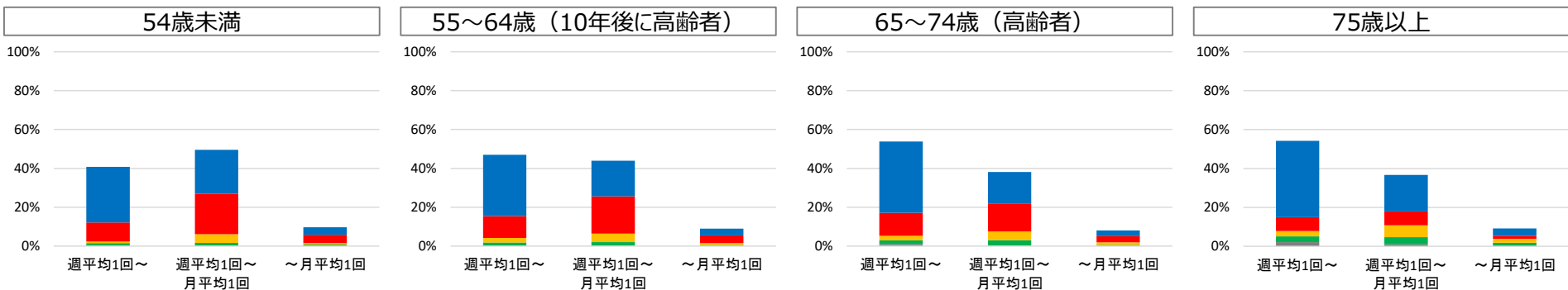
②買物目的では、自動車が増加しているが、鉄軌道・バス、徒歩も増加

4. 普段の生活・交通に関する調査結果

● 付帯調査として実施した「普段の生活・交通に関する調査」の結果から、『日常的な買物(食品・日用品等の生活必需品の購入)』に関する「頻度」及び「交通手段」の傾向について、年齢階層別に分析した。 ※いずれの集計も拡大処理なしのサンプルベース

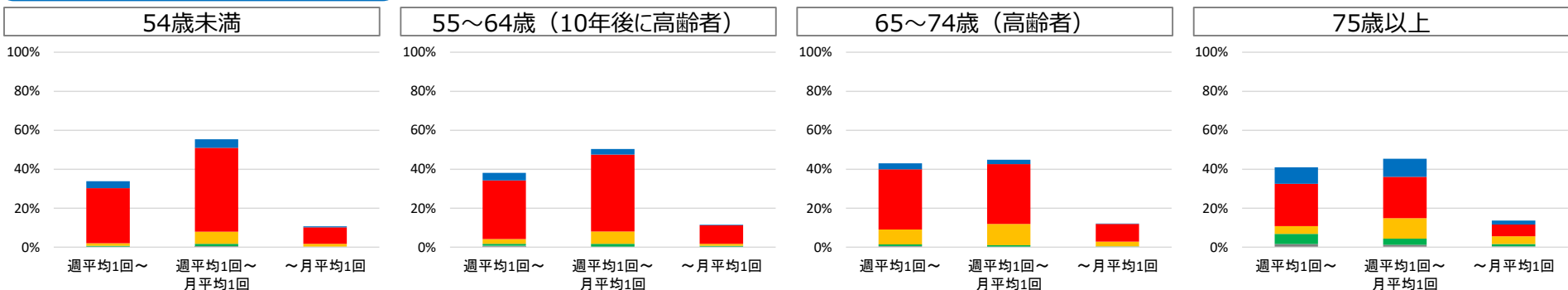
デルタ市街地居住者の日常的な買い物

■ 徒歩・自転車 ■ 自動車(運転) ■ 自動車(同乗) ■ 公共交通 ■ その他



中山間地居住者の日常的な買い物

■ 徒歩・自転車 ■ 自動車(運転) ■ 自動車(同乗) ■ 公共交通 ■ その他



デルタ市街地居住者と中山間地居住者の頻度・主な手段の比較

	頻度	主な手段
デルタ市街地居住者	・年齢が高くなるほど、頻度が高まる傾向	・年齢が高まるほど、自動車利用が減少し、徒歩・自転車が增加する傾向
中山間地居住者	・64歳以下と比較して65歳以上の頻度は高い傾向	・74歳以下では、利用手段構成は概ね同じ傾向(自動車中心) ・75歳以上も自動車が中心であるが、僅かに徒歩・自転車、公共交通が増加する傾向

5. 今回のまとめ

今回の分析結果

全体傾向	外出率の減少
	1人当りトリップ数の減少
居住区別特性	安佐北区の外出率・1人当りトリップ数の大幅な減少
年齢別特性	概ね59歳以下の外出率・1人当りトリップ数の減少
	概ね60歳以上の外出率・1人当りトリップ数の増加
	高齢者の鉄軌道・バス利用の減少, 自動車利用の増加
	高齢者の自転車、徒歩移動の減少
	非高齢者の鉄軌道・バス利用の増加, 自動車利用の減少



想定される交通行動の変化の要因

人口や年齢別人口構成の変化

- 人口減少
- 高齢化率の上昇

交通環境や施設立地の変化

- 公共交通・道路ネットワークの整備
- 交通結節点の機能強化
- 大型商業施設の増加, 小売商店の減少

生活スタイルの変化

- ネットショッピングの増加
- 通信手段の発達
- 女性の社会進出 (男性の家事進出)
- 世帯構成の変化 (親世帯との別居)
- 退職者の活動の活発化

交通行動予測モデルを構築し、個人属性や地域特性ごとにより詳細に把握し、交通行動の変化の要因を分析する必要がある。

『個人属性 (性別・年齢等) や時間帯等を考慮して一人一人の交通行動を予測する手法』を用いて、広島市居住者の交通行動をより細かく分析し、交通の現状等を踏まえた課題の整理を行う。

■ トリップ数（トリップ）

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

（出典：東京都市圏交通計画協議会 専門用語集）

■ 外出率

ある1日に外出している人の割合（出典：全国都市交通特性調査 データ利用の手引き H30.3改定 国土交通省）

■ 1人当たりトリップ数（グロス集計）

1人1日当りの平均トリップ数（外出していない人を含む）

※ 1人当たりトリップ数（ネット集計）…：外出している人1人の、1日当りの平均トリップ数

（出典：全国都市交通特性調査 データ利用の手引き H30.3改定 国土交通省）

■ 代表交通手段

一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。

主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。例えば、自宅から駅まで自転車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」です。

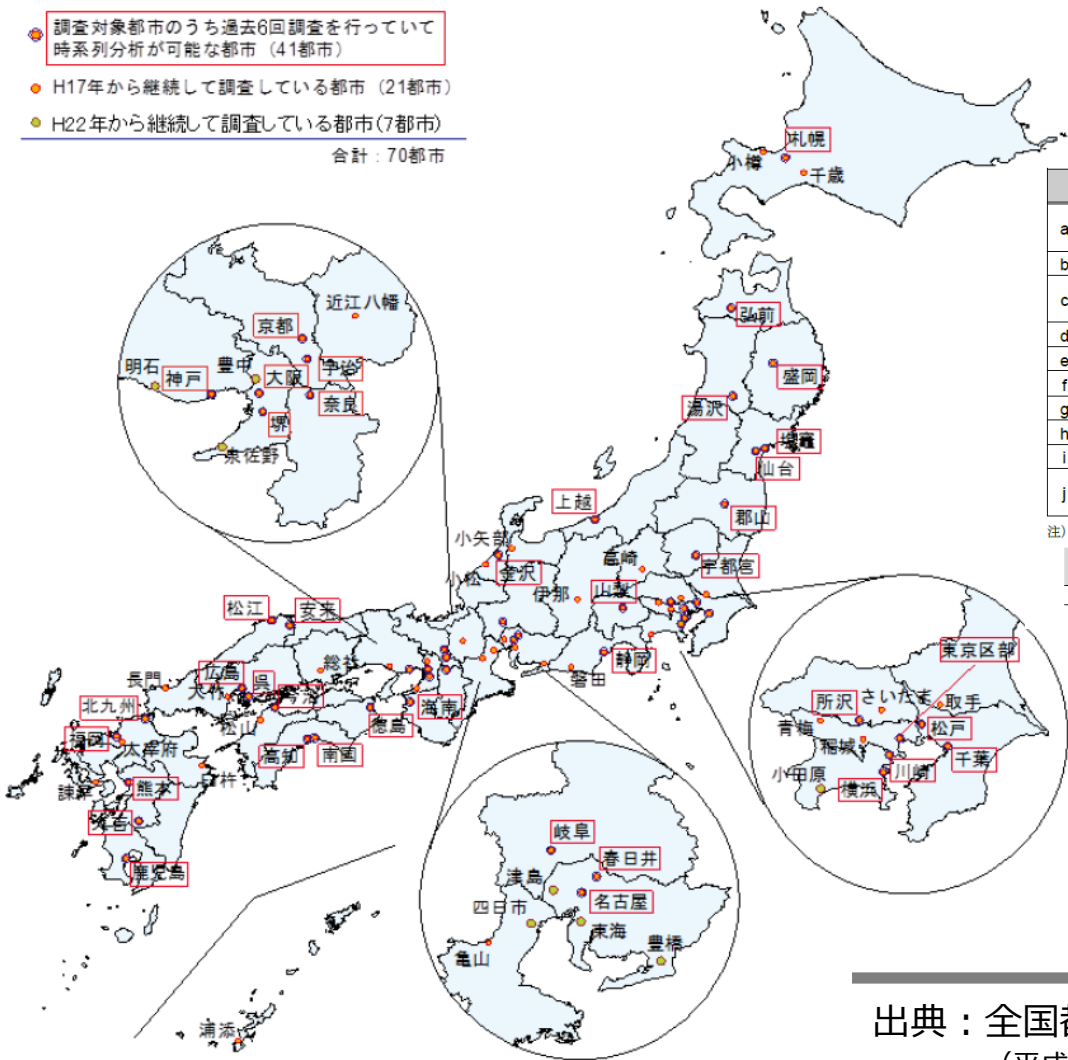
（出典：東京都市圏交通計画協議会 専門用語集）

《参考》全国都市交通特性調査について

〔全国都市交通特性調査〕

全国の都市の交通実態を捉えるとともに、過去の調査とあわせて交通実態の変化を把握することを目的とした調査である。これまでに、昭和62年、平成4年、平成11年、平成17年、平成22年、平成27年の計6回の調査が実施されている。

- 調査対象都市のうち過去6回調査を行っていて時系列分析が可能な都市（41都市）
 - H17年から継続して調査している都市（21都市）
 - H22年から継続して調査している都市（7都市）
- 合計：70都市



都市類型		調査対象都市	
a	三大都市圏	中心都市	さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市
		周辺都市*1	取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、豊中市、奈良市
		周辺都市*2	青梅市、小田原市、岐阜市、豊橋市、春日井市、津島市、東海市、四日市市、亀山市、近江八幡市、宇治市、泉佐野市、明石市
b	地方中枢都市圏	中心都市	札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市
c	地方中枢都市圏	周辺都市	小樽市、千歳市、塩竈市、呉市、大竹市、太宰府市
d	地方中核都市圏	中心都市	宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市
e	地方中核都市圏	周辺都市	小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市
f	地方中核都市圏	中心都市	弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市
g	地方中核都市圏	周辺都市	高崎市、山梨市、海南市、安来市、南国市、浦添市
h	地方中心都市圏	その他の都市	湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市

注）三大都市圏の周辺都市は、以下の定義で都市類型bと都市類型cに分けています。

三大都市圏	中心からの距離		
	東京	京阪神	中京
※1 都市類型b	40km未満	30km未満	—
※2 都市類型c	40km以上	30km以上	全域

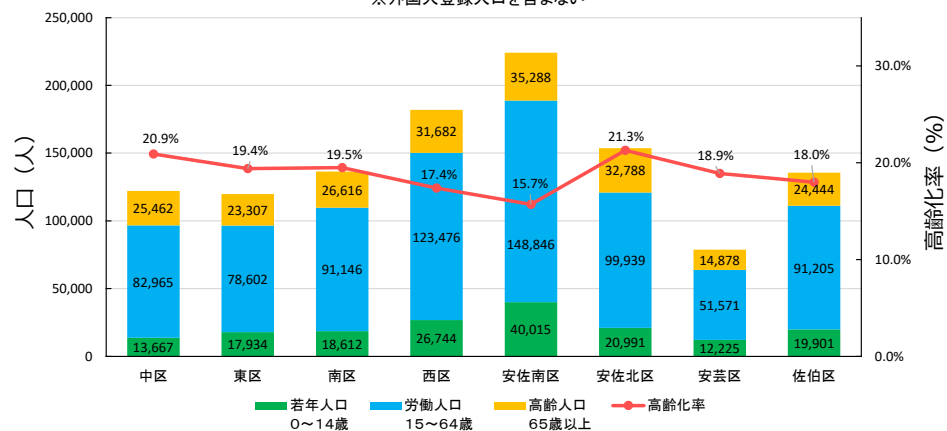
出典：全国都市交通特性調査 データ利用の手引き
 (平成30年3月改定 国土交通省都市局都市計画課 都市計画調査室)

《参考》広島市の年齢階層別人口構成及び高齢化率

前回調査時

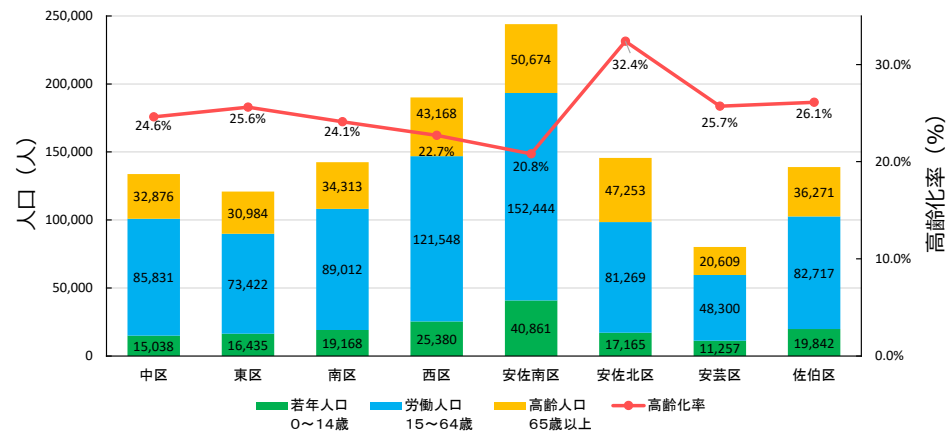
広島市の年齢階層別人口構成(行政区別) 平成20年9月

※外国人登録人口を含まない



今回調査時

広島市の年齢階層別人口構成(行政区別) 平成30年9月



出典等：広島市HPで公表されている年齢別人口（区役所別）を基に作成

《参考》ネットショッピングの1世帯当たり支出総額等の推移

ネットショッピングの利用世帯割合と1世帯当たりの支出総額の推移



注 2015年以降、調査項目を変更したため、2014年以前のデータと時系列で比較する際には注意が必要。

《参考》広島市周辺における主な大規模商業施設の出店状況

時期	出店状況等
平成21年 (2009年)	■ イオンモール広島祇園 〔延床面積 約78,000㎡, テナント数 約130店舗, 駐車台数 約2,800台〕 ■ ゆめタウンみゆき 〔延床面積 約50,500㎡, テナント数 51店舗, 駐車台数 約1,000台〕
平成27年 (2015年)	■ ゆめタウン廿日市 〔延床面積 約179,800㎡, 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) 〔延床面積 約256,000㎡(うち増床分 約38,000㎡), テナント数 約280店舗, 駐車台数 約5,000台〕
平成29年 (2017年)	■ L E C T 〔延床面積 約128,500㎡, テナント数 150店舗, 駐車台数 約3,100台〕
平成30年 (2018年)	■ THE OUTLETS HIROSHIMA 〔延床面積 約72,000㎡, テナント数 約200店舗, 駐車台数 約4,000台〕