

現況交通実態分析について

—目次—

- 1 個人属性の観点からの分析
- 2 移動目的の観点からの分析
- 3 広域連携の観点からの分析
- 4 観光の観点からの分析

1 個人属性の観点からの分析

(1) 年齢階層別に見た交通行動の特性

交通行動は、就学・就業状況や生活スタイル、体力等によって差異が生じることが想定されることから、それらの性質を概括的に分類できると考えられる年齢階層別に外出率及び1人当たりトリップ数の分析を行いました。

① 外出率

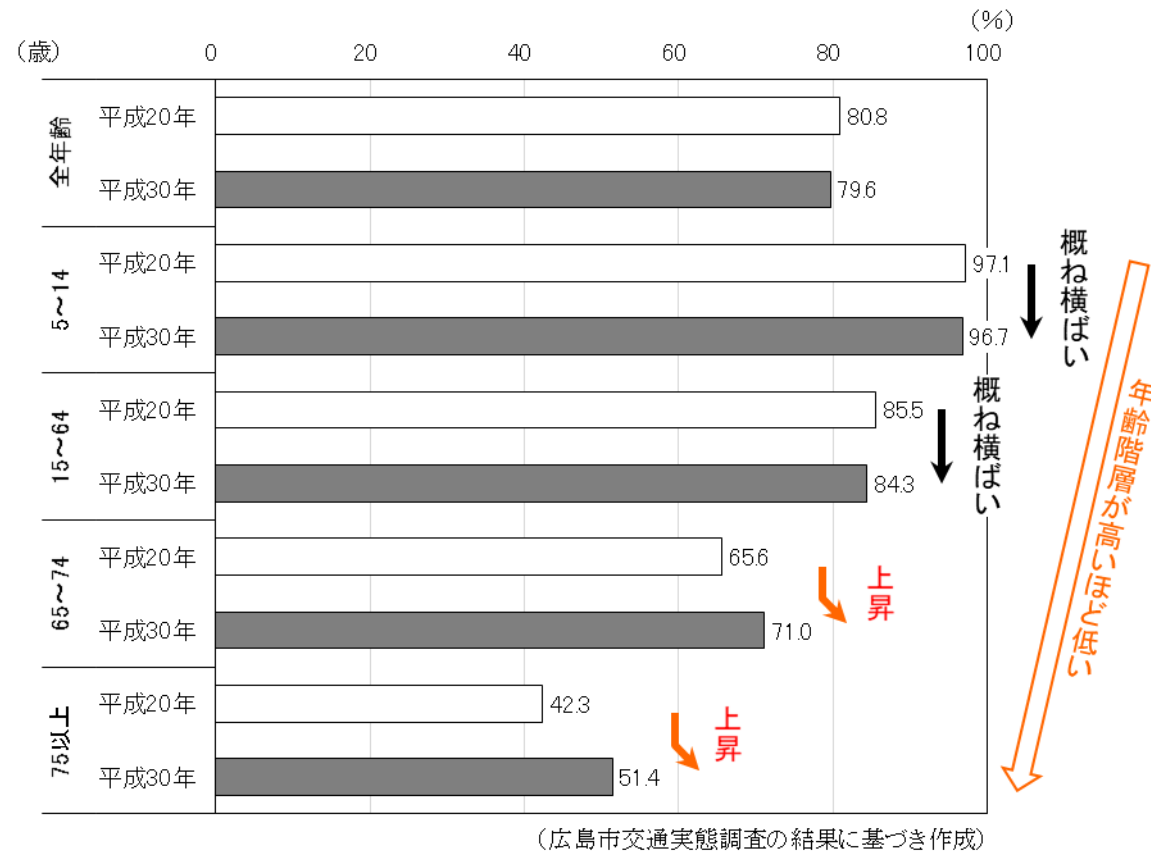
■年齢階層が高いほど低い傾向

平成30年においては、5～14歳を最大とし、年齢階層が高いほど低い傾向があります。なお、この傾向は平成20年においても同様です。[図表2-2-①]

■平成20年から平成30年にかけて、65歳以上は上昇

平成20年から平成30年にかけて、64歳以下については概ね横ばいである一方、65歳以上については上昇しています。[図表2-2-①]

図表2-2-① 広島市居住者（5歳以上）の外出率（平日、年齢階層別）



② 1人当たりトリップ数

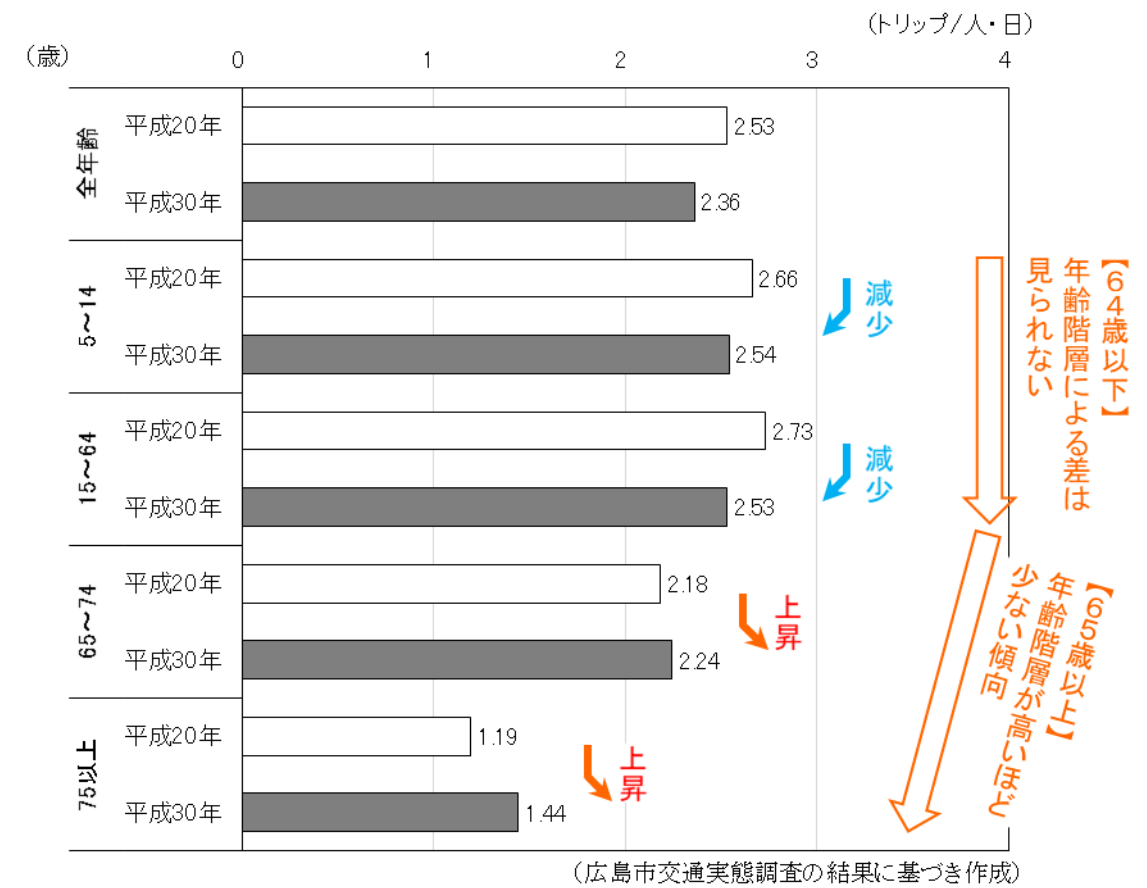
■年齢階層が高いほど少ない傾向

平成30年においては、64歳以下については年齢階層による差異は見られない一方、65歳以上については年齢階層が高いほど少なくなる傾向があります（平成20年も同様の傾向）。[図表2-2-②]

■平成20年から平成30年にかけて、64歳以下は減少、65歳以上は増加

平成20年から平成30年にかけて、64歳以下については減少している一方、65歳以上については増加しています。[図表2-2-②]

図表2-2-② 広島市居住者（5歳以上）の1人当たりトリップ数（平日、年齢階層別）



(2) 居住地域別に見た交通行動の特性

交通行動は、出発地と目的地の位置関係や、移動手段の選択肢等によって差異が生じることが想定されることから、それらの性質を概括的に分類できると考えられる居住地別※に外出率及び1人当たりトリップ数の分析を行いました。

なお、分析に当たっては、(1)で分析した年齢階層別も併せて考慮しました。

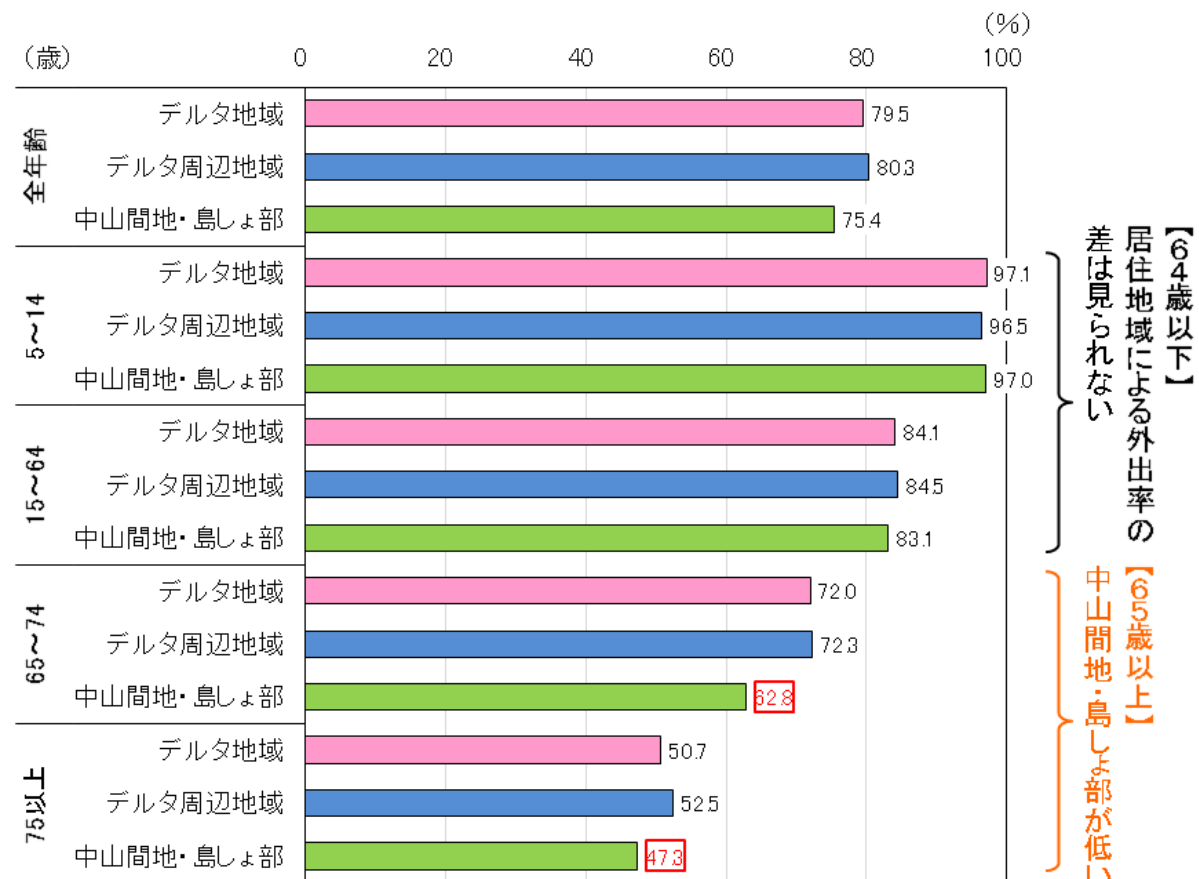
※デルタ市街地、デルタ周辺部、中山間地・島しょ部の3地域

① 外出率

■“65歳以上×中山間地・島しょ部に居住”は低い傾向

平成30年においては、64歳以下については居住地による外出率の差異は見られない一方、65歳以上については中山間地・島しょ部に居住する者の外出率が他の地域に居住する者と比較して低い傾向が見られます。
[図表2-2-③]

図表2-2-③ 広島市居住者（5歳以上）の外出率
（平成30年、平日、年齢階層別、居住地域別）



(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

【64歳以下】居住地による外出率の差は見られない
【65歳以上】中山間地・島しょ部が低い

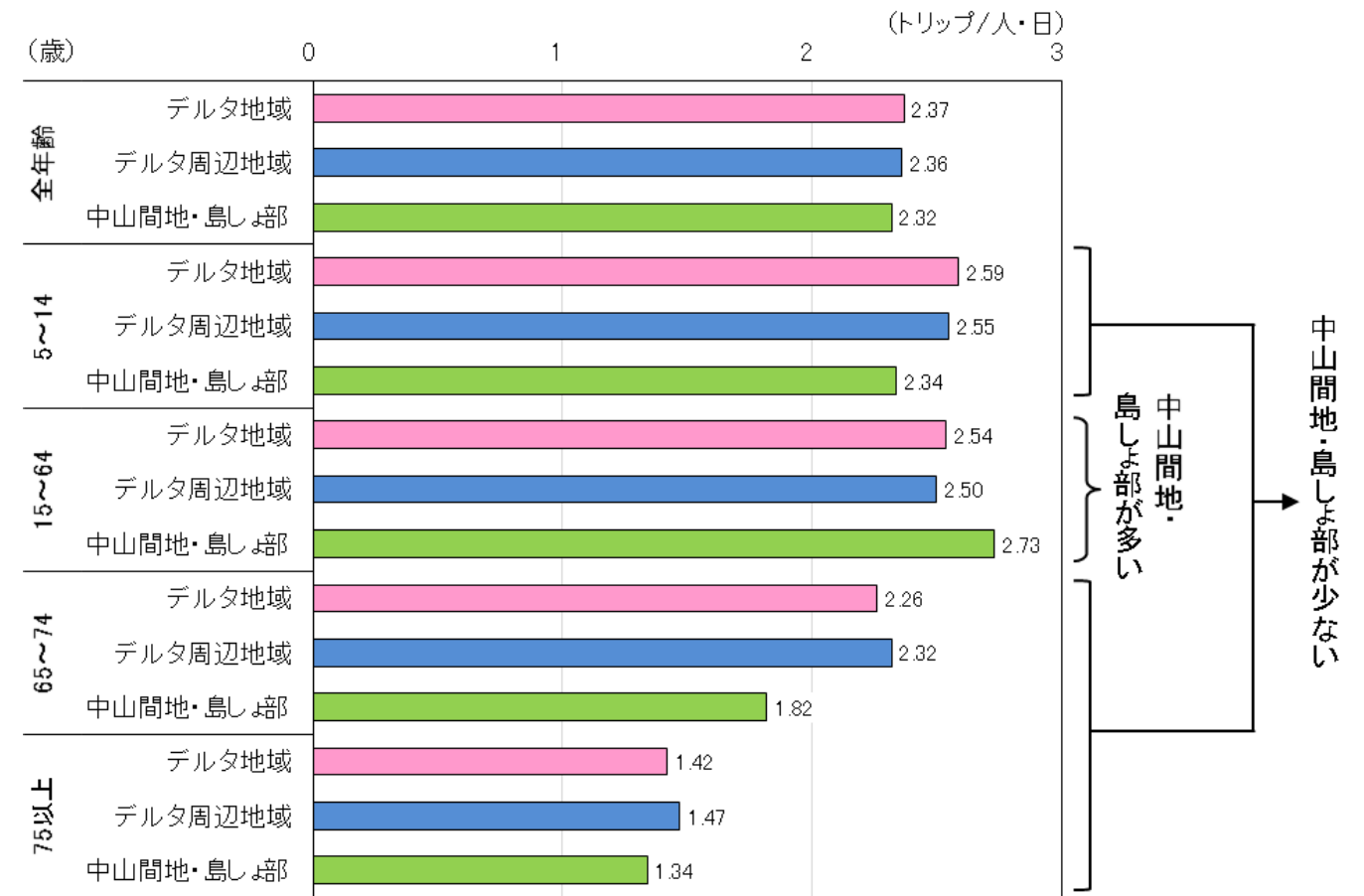
② 1人当たりトリップ数

■“65歳以上×中山間地・島しょ部に居住”は少ない傾向

平成30年においては、5~14歳、65歳以上については、中山間地・島しょ部に居住する者の1人当たりトリップ数が他の地域に居住する者と比較して少ない傾向があります。

一方、15~64歳については、中山間地・島しょ部に居住する者の1人当たりトリップ数が他の地域に居住する者と比較して多い傾向があります。[図表2-2-④]

図表2-2-④ 広島市居住者（5歳以上）の1人当たりトリップ数
（平成30年、平日、年齢階層別、居住地域別）



(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

中山間地・島しょ部が多い
中山間地・島しょ部が少ない

2 移動目的の観点からの分析

交通行動は、移動目的によって差異が生じることが想定されることから、移動目的別に交通行動の特性を分析しました。

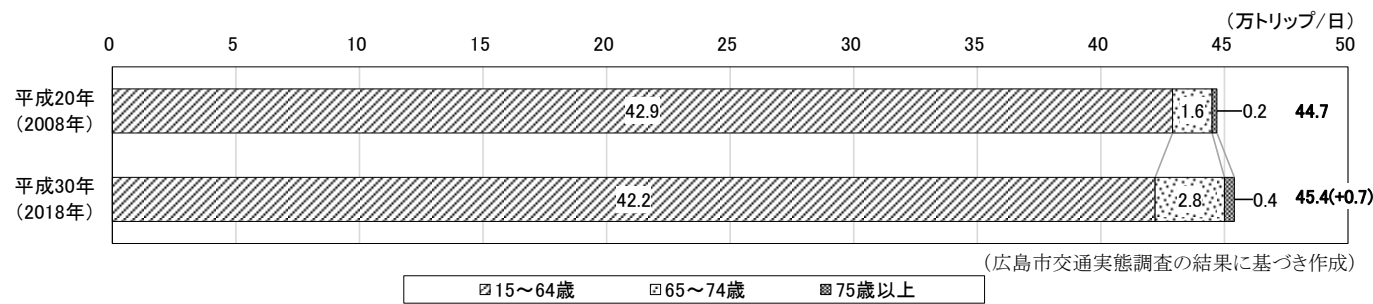
(1) 通勤目的における交通行動の特性

① トリップ数

■平成20年から平成30年にかけて、15～64歳が減少、65歳以上が増加

平日における「通勤」目的のトリップ数は、平成20年から平成30年にかけて微増しています。このトリップ数の変化を年齢階層別に見ると、大部分を占める15～64歳のトリップ数は減少し、65歳以上のトリップ数が増加しています。[図表2-2-5]

図表2-2-5 広島市居住者（5歳以上）のトリップ数（平日、通勤目的、年齢階層別）

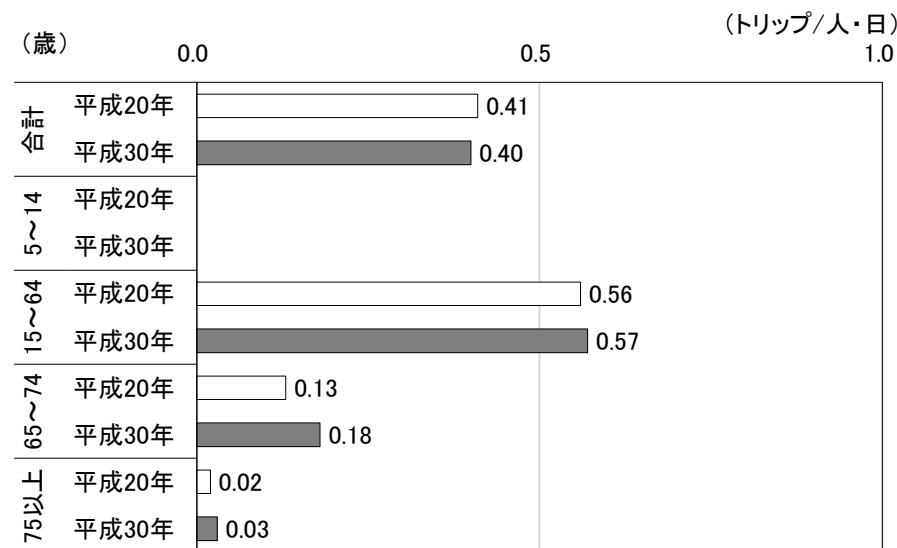


② 1人当たりトリップ数

■平成20年から平成30年にかけて、65～74歳が増加

平日における「通勤」目的の1人当たりトリップ数は、15～64歳については概ね横ばいである一方、65～74歳については顕著に増加しています。[図表2-2-6]

図表2-2-6 広島市居住者（5歳以上）の1人当たりトリップ数（平日、通勤目的、年齢階層別）

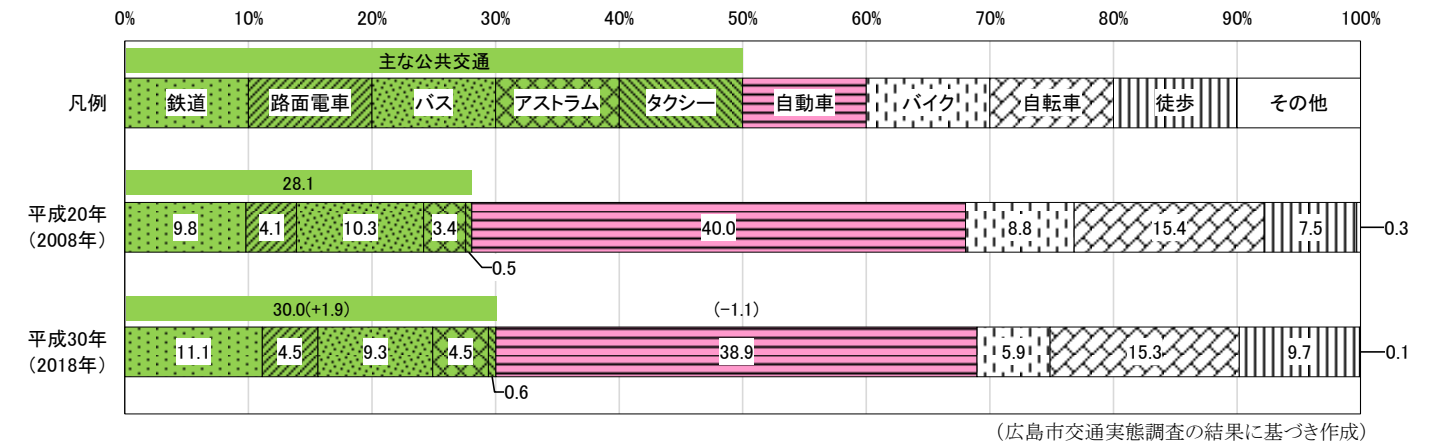


(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

③ 代表交通手段構成

■平成20年から平成30年にかけて、公共交通の割合が上昇しているものの、依然として自動車の割合が高い
平日における「通勤」目的の代表交通手段の構成割合は、平成20年から平成30年にかけて、公共交通の割合が上昇しているものの、依然として自動車の割合が高い状況です。[図表2-2-7]

図表2-2-7 広島市居住者（5歳以上）の代表交通手段の構成（平日、通勤目的）

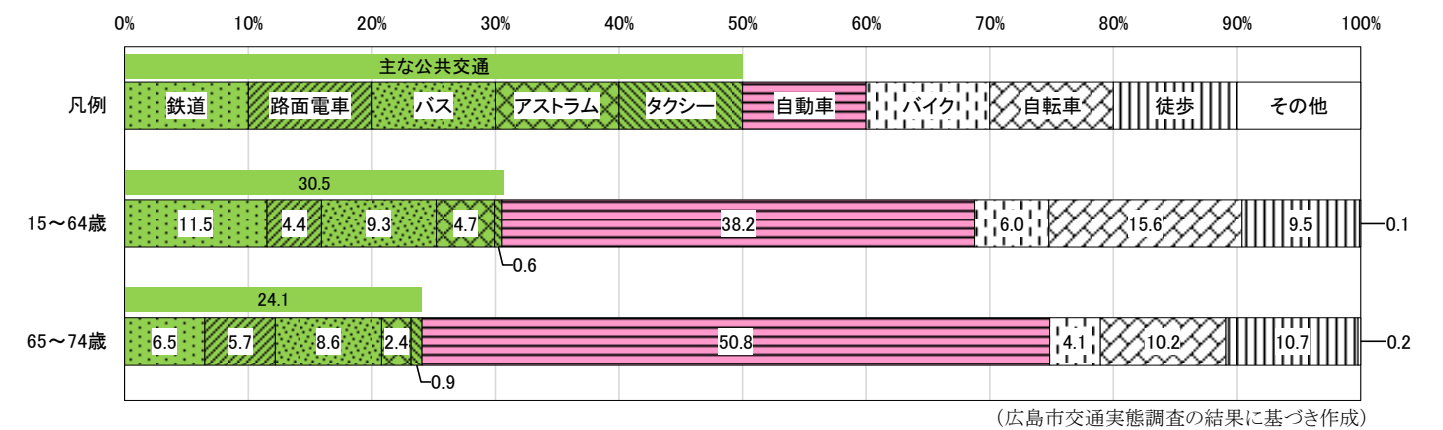


(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

■15～64歳は65～74歳と比較して公共交通の利用割合が高い

さらに、平成20年から平成30年にかけてトリップ数の変化が大きい15～64歳、65～74歳の年齢階層について、平成30年平日における代表交通手段の構成割合を見ると、15～64歳は65～74歳と比較して公共交通の利用割合が高い状況です。[図表2-2-8]

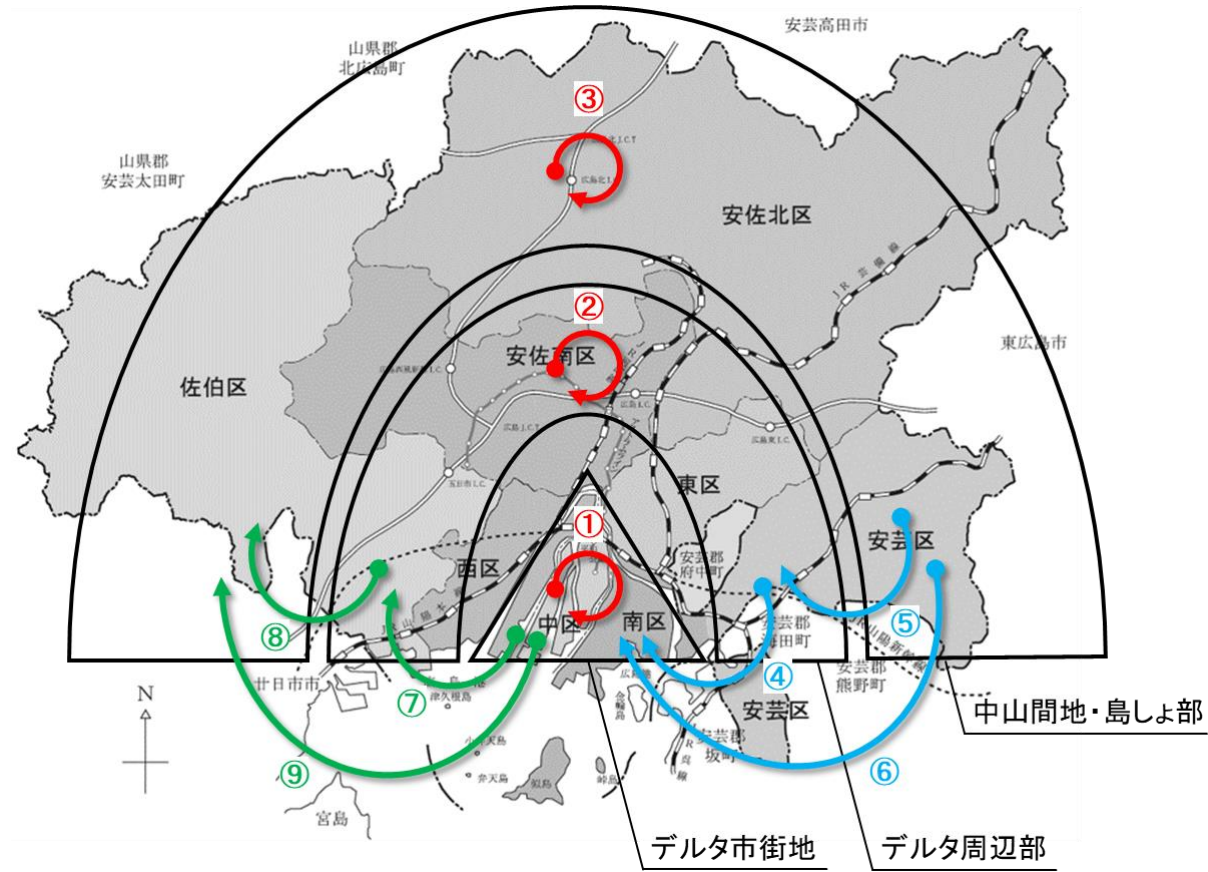
図表2-2-8 広島市居住者（5歳以上）の代表交通手段の構成（平成30年、平日、通勤目的、年齢階層別）



(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

④ 地域分布

- 「デルタ市街地」の内々移動については、自転車の割合が高い。
- 「デルタ市街地」を目的地とする移動については、公共交通の割合が高い。
- 上記以外の移動については、自動車の割合が高い。



No.	流動区間 (出発地域⇒到着地域)	代表交通手段	
		傾向	構成割合
①	デルタ市街地 ⇒ デルタ市街地	自転車が多い (次いで、公共交通が多い)	27.6% (27.2%)
②	デルタ周辺部 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	53.4%
③	中山間地・島しょ部 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	67.8%
④	デルタ周辺部 ⇒ デルタ市街地	公共交通が多い (次いで、自動車が多い)	51.4% (30.5%)
⑤	中山間地・島しょ部 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	64.1%
⑥	中山間地・島しょ部 ⇒ デルタ市街地	公共交通が多い (次いで、自動車が多い)	54.9% (35.6%)
⑦	デルタ市街地 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	48.0%
⑧	デルタ周辺部 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	75.4%
⑨	デルタ市街地 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	64.9%

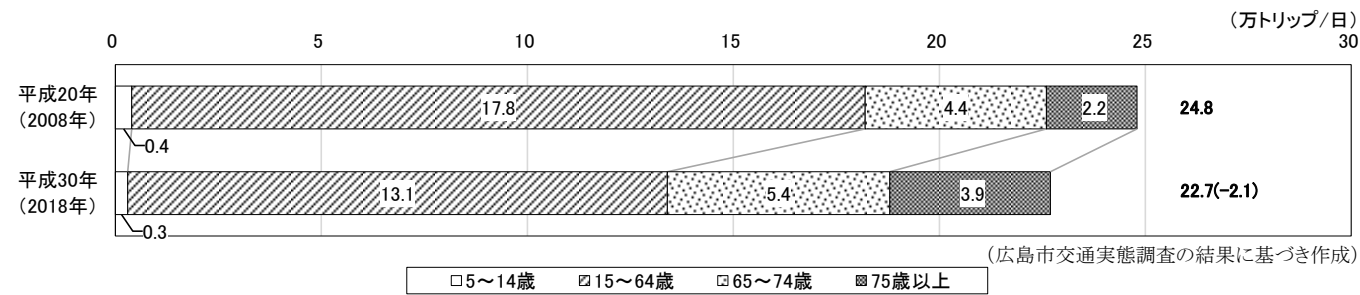
(2) 買物目的における交通行動の特性

① トリップ数

■平成20年から平成30年にかけて、15～64歳が減少、65歳以上が増加

平日における「買物」目的のトリップ数は平成20年から平成30年にかけて減少しています。このトリップ数の変化を年齢階層別に見ると、半数以上を占める15～64歳のトリップ数は減少し、65以上のトリップ数が増加しています。[図表2-2-9]

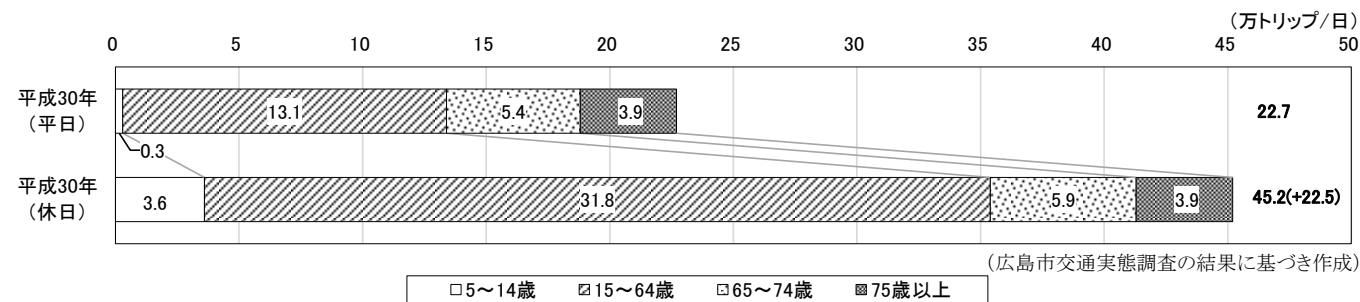
図表2-2-9 広島市居住者（5歳以上）のトリップ数（平日，買物目的，年齢階層別）



■64歳以下は休日のトリップ数は平日の2倍以上、65歳以上は平日と休日のトリップ数は同規模

平成30年の休日における「買物」目的のトリップ数は、平日のトリップ数の2倍程度です。このトリップ数を年齢階層別に見ると、64歳以下は休日のトリップ数が平日の2倍以上である一方、65歳以上は平日と休日のトリップ数は概ね同規模です。[図表2-2-10]

図表2-2-10 広島市居住者（5歳以上）のトリップ数（平成30年，平日・休日，買物目的，年齢階層別）

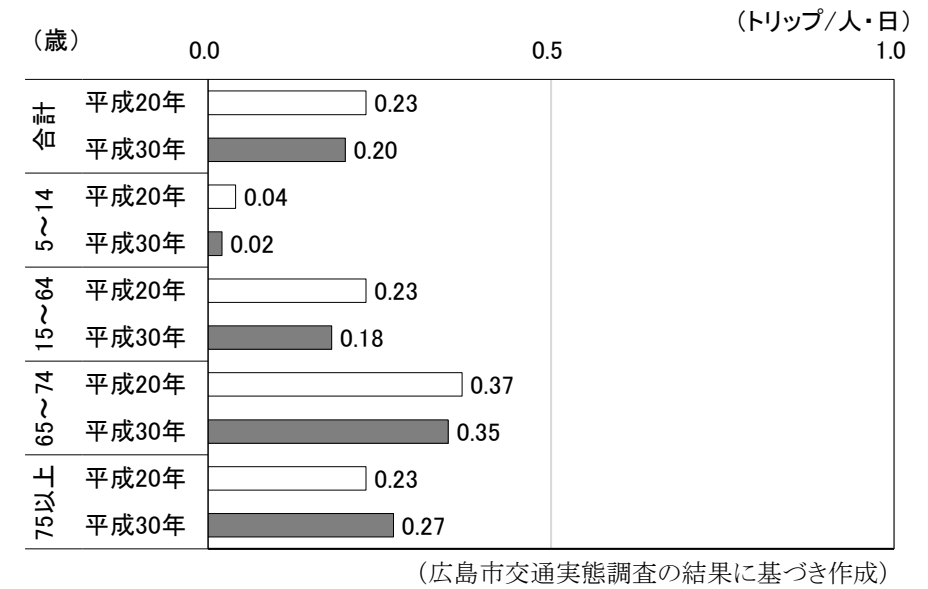


② 1人当たりトリップ数

■平成20年から平成30年にかけて、15～64歳が減少、75歳以上が増加

平日における「買物」目的の1人当たりトリップ数は、15～64歳については顕著に減少している一方、75歳以上については顕著に増加しています。[図表2-2-11]

図表2-2-11 広島市居住者（5歳以上）の1人当たりトリップ数（平日，買物目的，年齢階層別）

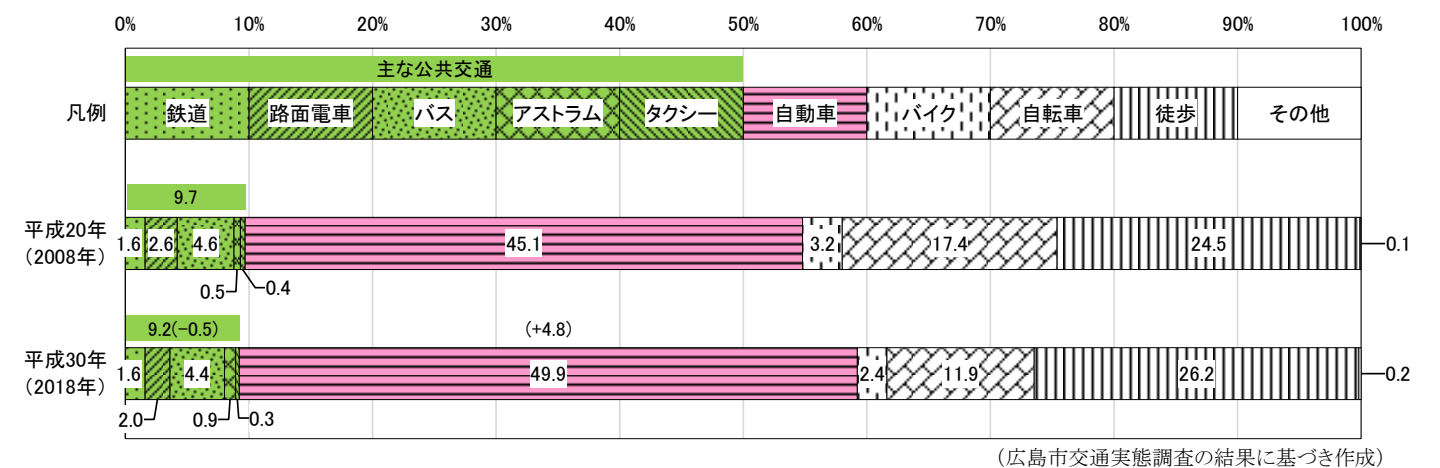


③ 代表交通手段構成

■平成20年から平成30年にかけて、公共交通の割合は概ね横ばい、自動車の割合が上昇

「買物」目的の代表交通手段の構成割合は、平成20年から平成30年にかけて、公共交通の割合は概ね横ばいである一方、自動車の割合が上昇しています。[図表2-2-12]

図表2-2-12 広島市居住者（5歳以上）の代表交通手段の構成（平日，買物目的）

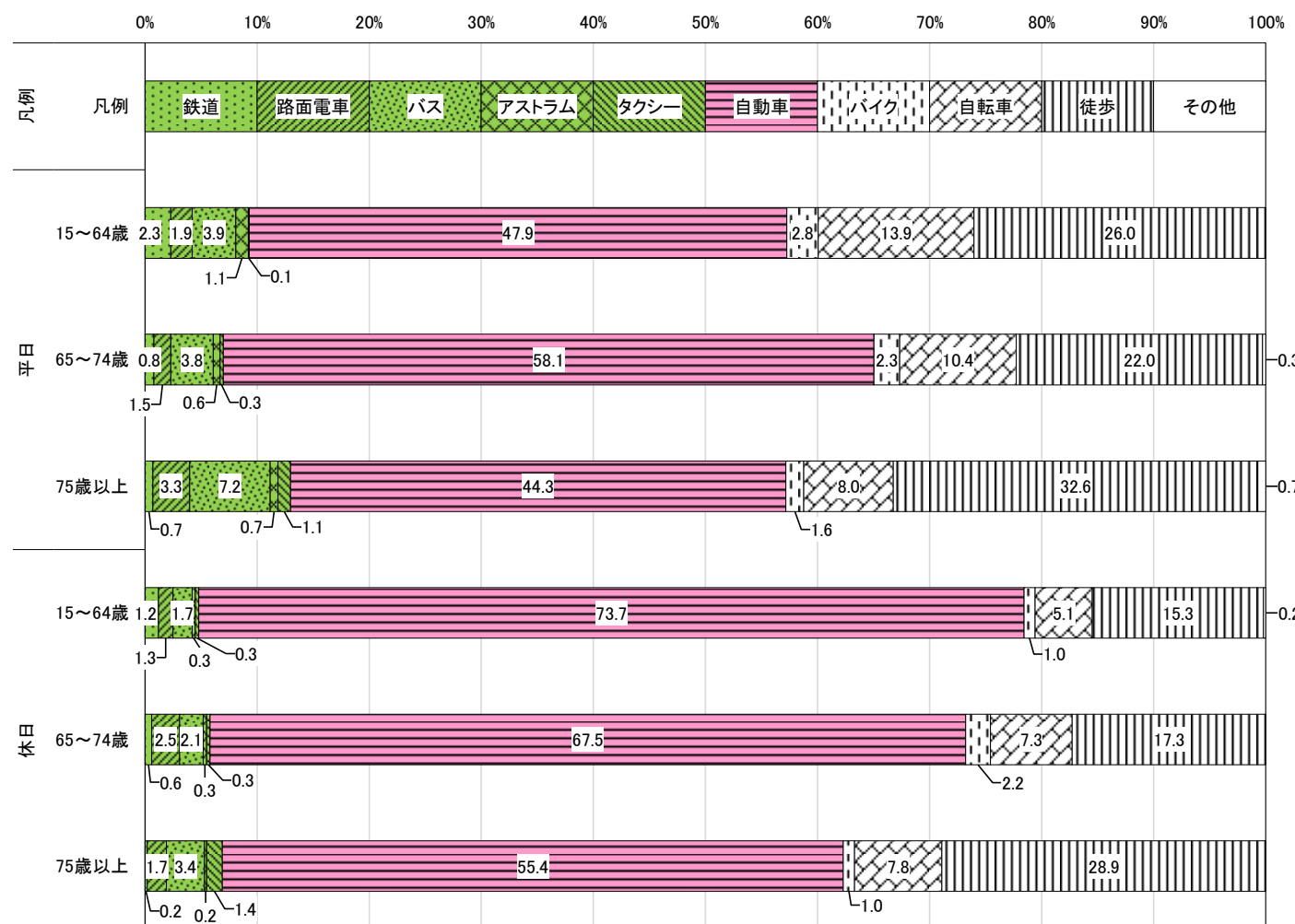


■自動車の割合は平日より休日が高く、特に15～64歳が顕著に高い

平成30年における「買物」目的の代表交通手段の構成割合を年齢階層別に見ると、いずれの年齢層についても、自動車の利用割合が高い状況であり、休日における自動車の割合は平日と比較して高い状況です。

特に、15～64歳については、休日における自動車の割合が顕著に高い状況です。[図表2-2-⑬]

図表2-2-⑬ 広島市居住者（5歳以上）の代表交通手段の構成
（平成30年、平日・休日、買物目的、年齢階層別）



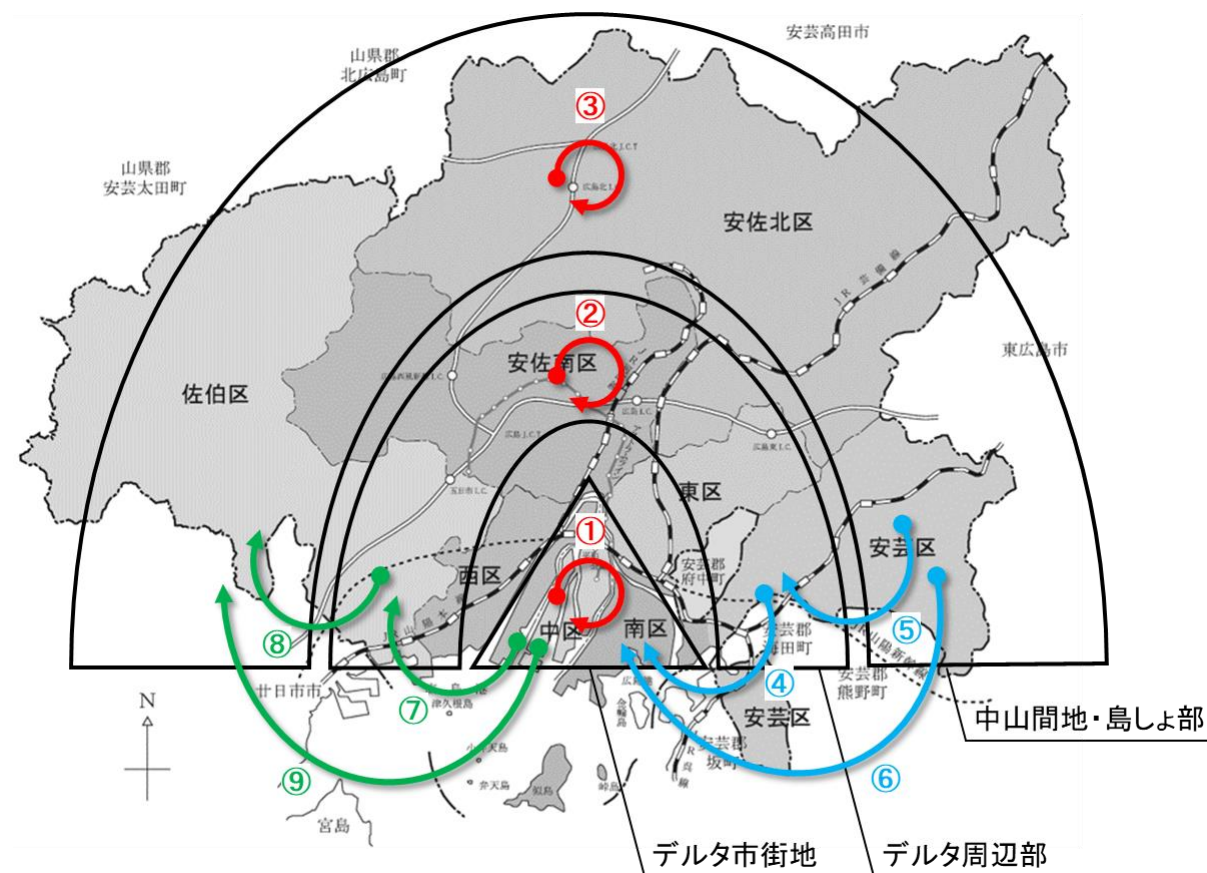
(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

④ 地域分布

■「デルタ市街地」の内々移動については、徒歩の割合が高い。

■「デルタ周辺部」の内々の移動については、自動車の割合が高いが、次いで徒歩の割合が高い。

■上記以外の移動については、自動車の割合が高い。



No.	流動区間 (出発地域⇒到着地域)	代表交通手段	
		傾向	構成割合
①	デルタ市街地 ⇒ デルタ市街地	徒歩が多い (次いで、自動車が多い)	39.4% (29.9%)
②	デルタ周辺部 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い (次いで、徒歩が多い)	56.1% (25.1%)
③	中山間地・島しょ部 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い (次いで、徒歩が多い)	61.6% (28.0%)
④	デルタ周辺部 ⇒ デルタ市街地	自動車が多い	42.2%
⑤	中山間地・島しょ部 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	70.4%
⑥	中山間地・島しょ部 ⇒ デルタ市街地	自動車が多い	57.5%
⑦	デルタ市街地 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	45.2%
⑧	デルタ周辺部 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	65.3%
⑨	デルタ市街地 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	62.7%

(3) 私用目的*における交通行動の特性

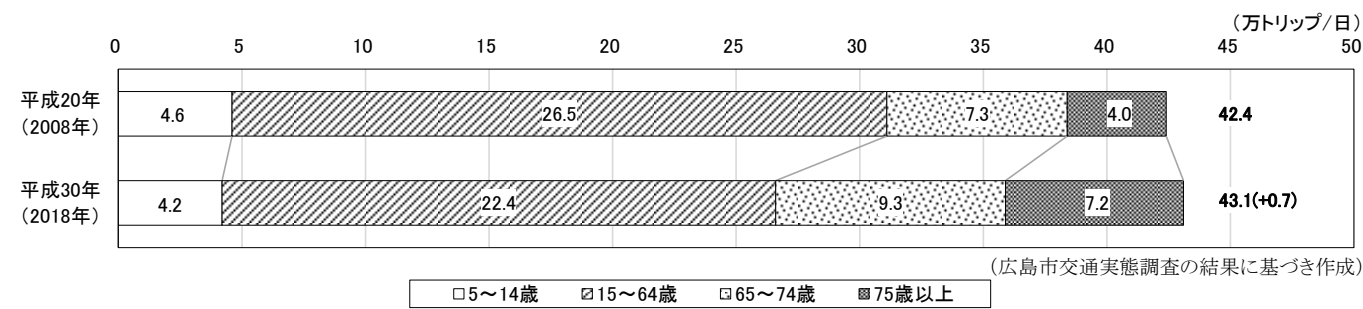
*私用目的の例…通院、食事、送迎、観光、娯楽等

① トリップ数

■平成20年から平成30年にかけて、15～64歳が減少、65歳以上が増加

平日における「私用」目的のトリップ数は、平成20年から平成30年にかけて微増しています。
このトリップ数の変化を年齢階層別に見ると、15～64歳のトリップ数については減少し、65歳以上のトリップ数については増加しています。[図表2-2-14]

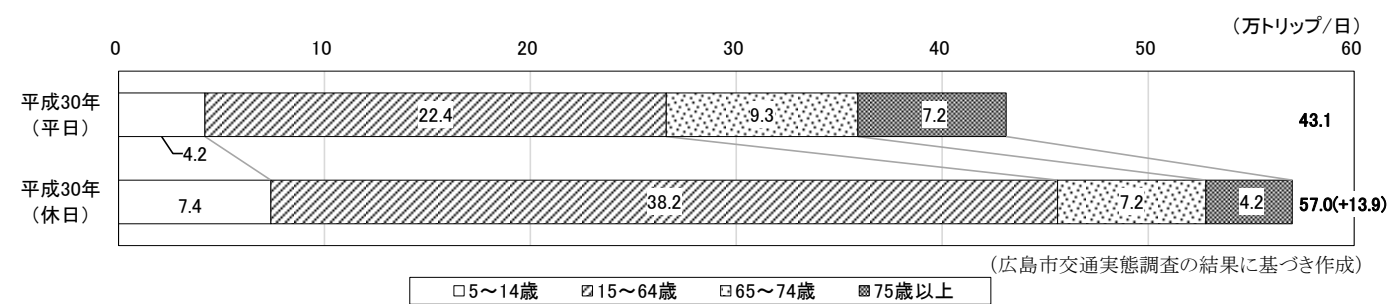
図表2-2-14 広島市居住者（5歳以上）のトリップ数（平日、私用目的、年齢階層別）



■64歳以下の休日のトリップ数は平日の約1.7倍、65歳以上の休日のトリップ数は平日よりも少ない

平成30年の休日における「私用」目的のトリップ数は、平日のトリップ数の1.3倍程度です。
このトリップ数を年齢階層別に見ると、64歳以下については休日のトリップ数が平日よりも多い(約1.7倍)一方、65歳以上については休日のトリップ数が平日よりも少ない状況です。[図表2-2-15]

図表2-2-15 広島市居住者（5歳以上）のトリップ数（平成30年、平日・休日、私用目的、年齢階層別）

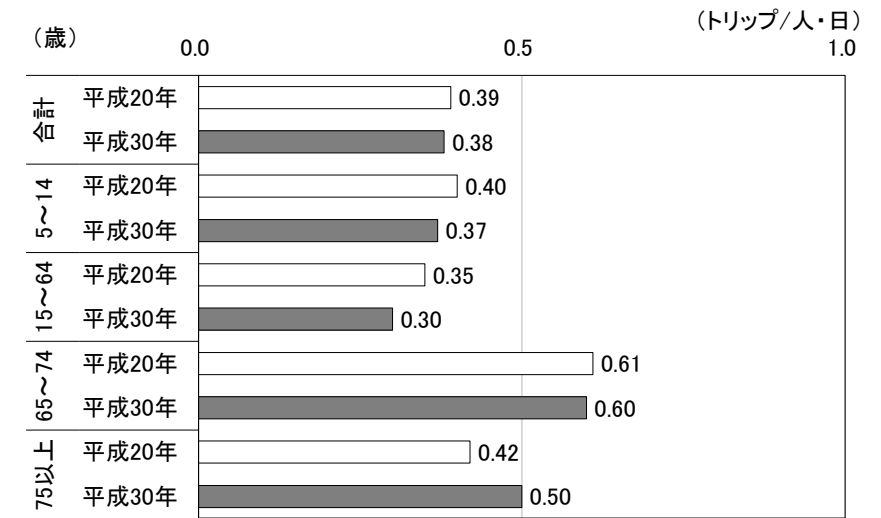


② 1人当たりトリップ数

■平成20年から平成30年にかけて、15～64歳が減少、75歳以上が増加

平日における「私用」目的の1人当たりトリップ数は、15～64歳については顕著に減少している一方、75歳以上については顕著に増加しています。[図表2-2-16]

図表2-2-16 広島市居住者（5歳以上）の1人当たりトリップ数（平日、私用目的、年齢階層別）



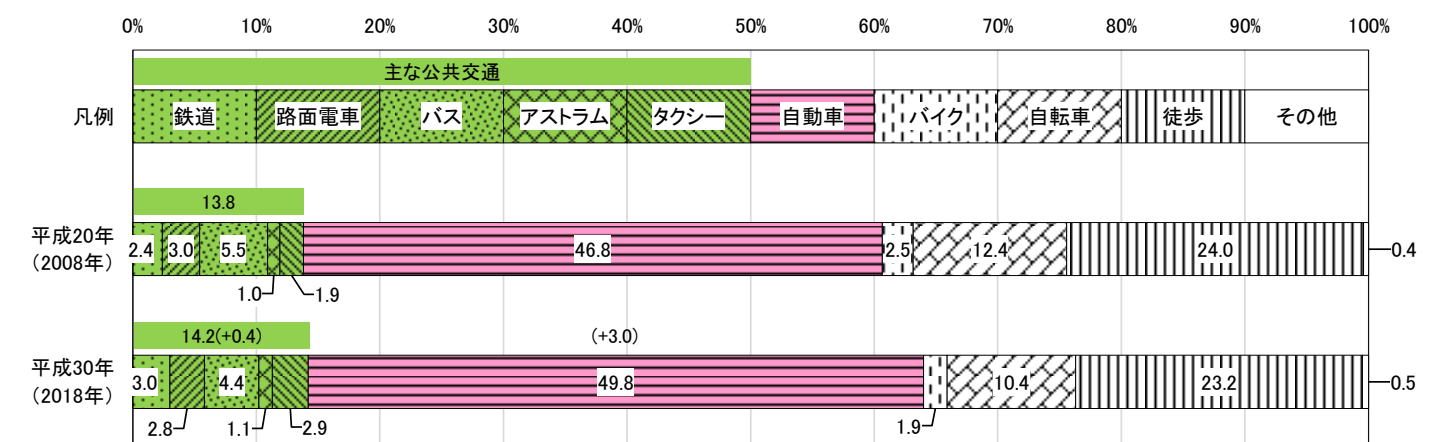
(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

③ 代表交通手段構成

■平成20年から平成30年にかけて、公共交通の割合は概ね横ばい、自動車の割合が上昇

「私用」目的の代表交通手段の構成割合は、平成20年から平成30年にかけて、公共交通の割合は概ね横ばいである一方、自動車の割合が上昇しています。[図表2-2-17]

図表2-2-17 広島市居住者（5歳以上）の代表交通手段の構成（平日、私用目的）



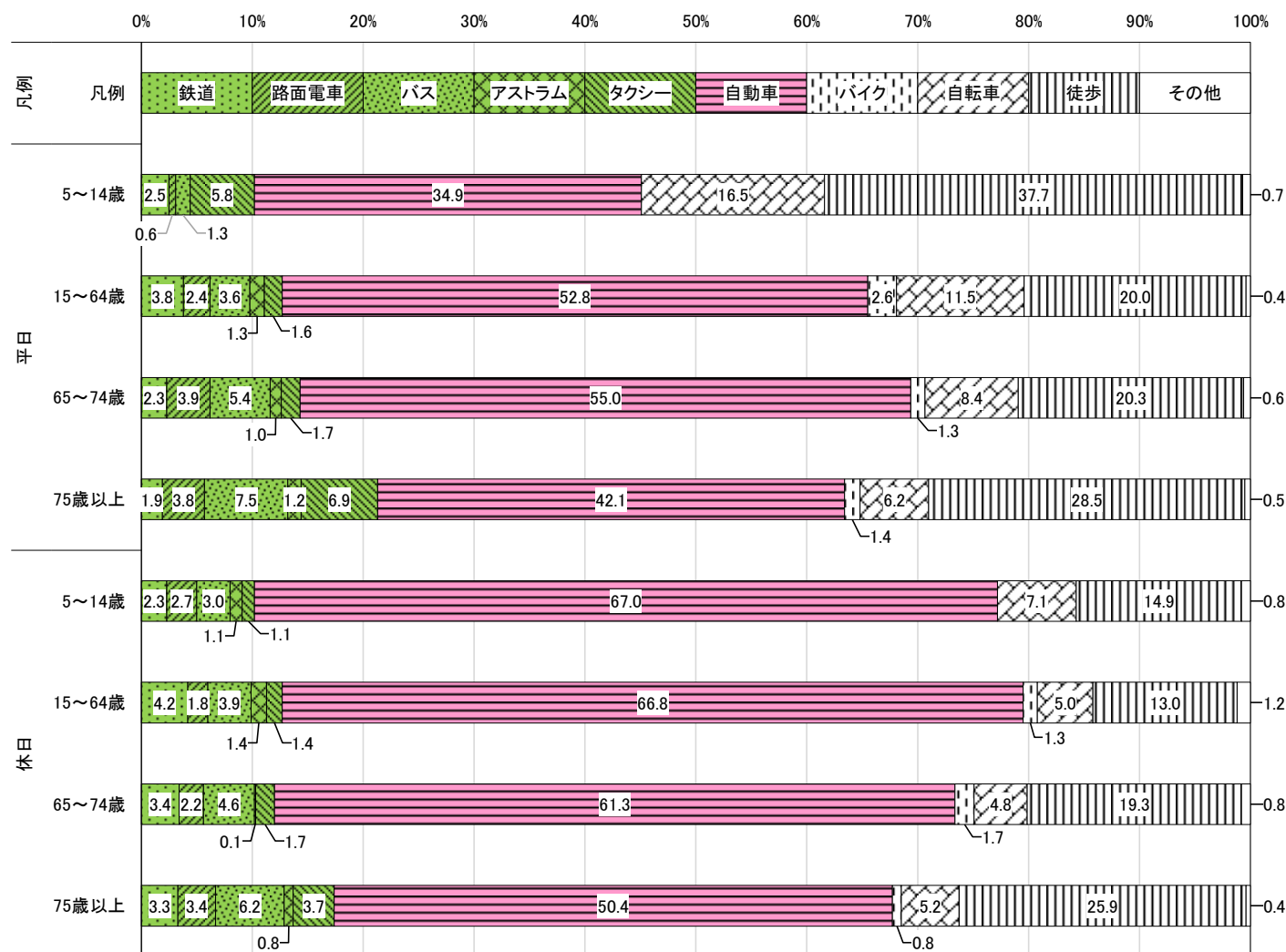
(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

■自動車の割合は平日より休日が高く、特に15～64歳が顕著に高い

平成30年における「私用」目的の代表交通手段の構成割合を年齢階層別に見ると、いずれの年齢層についても、自動車の利用割合が高い状況であり、休日における自動車の割合は平日と比較して高い状況です。

特に、15～64歳については、休日における自動車の割合が顕著に高い状況です。[図表2-2-⑱]

図表2-2-⑱ 広島市居住者（5歳以上）の代表交通手段の構成
(平成30年、平日・休日、私用目的、年齢階層別)

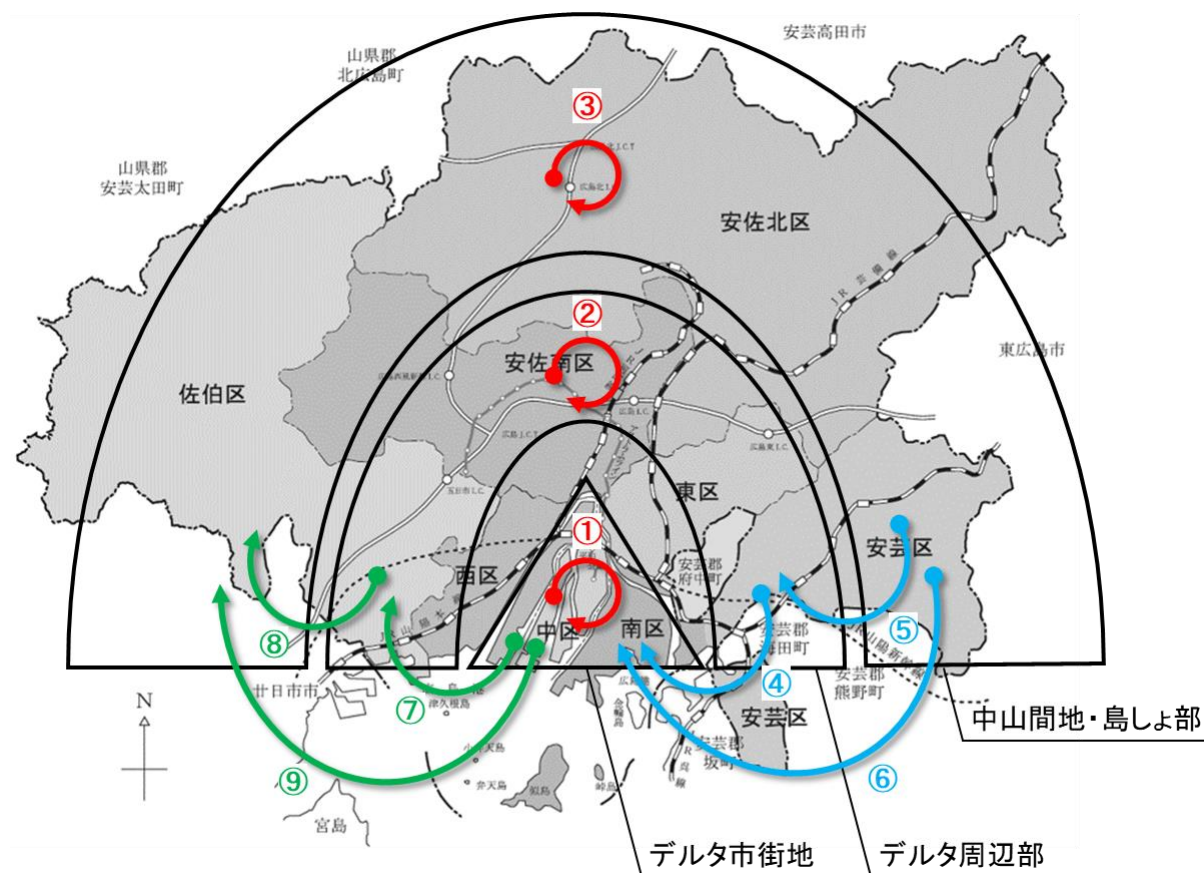


(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

④ 地域分布

■「デルタ市街地」、「デルタ周辺部」、「中山間地・島しょ部」の内々移動については、自動車の割合が高いが、次いで徒歩の割合が高い。

■上記以外の移動については、自動車の割合が高い。



No.	流動区間 (出発地域⇒到着地域)	代表交通手段	
		傾向	構成割合
①	デルタ市街地 ⇒ デルタ市街地	自動車が多い (次いで、徒歩が多い)	40.3% (31.7%)
②	デルタ周辺部 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い (次いで、徒歩が多い)	55.1% (27.0%)
③	中山間地・島しょ部 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い (次いで、徒歩が多い)	58.9% (30.8%)
④	デルタ周辺部 ⇒ デルタ市街地	自動車が多い	55.8%
⑤	中山間地・島しょ部 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	71.0%
⑥	中山間地・島しょ部 ⇒ デルタ市街地	自動車が多い	75.2%
⑦	デルタ市街地 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	51.6%
⑧	デルタ周辺部 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	74.9%
⑨	デルタ市街地 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	80.7%

④ 業務目的における交通行動の特性

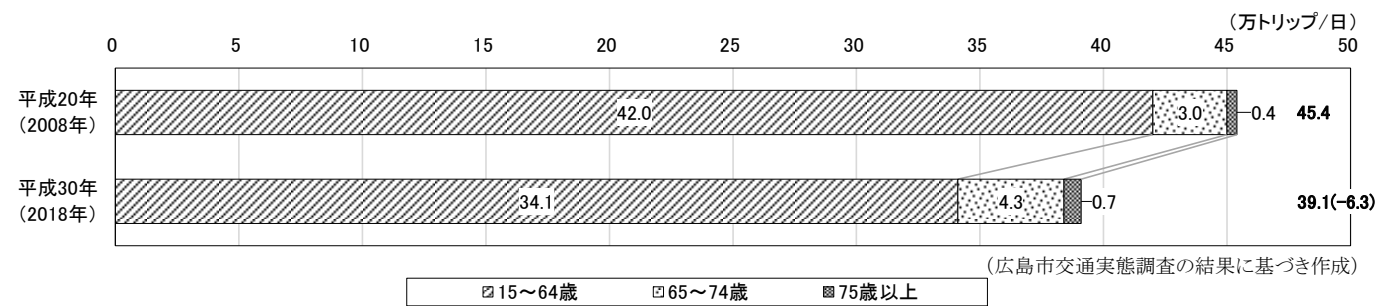
① トリップ数

■平成20年から平成30年にかけて、15～64歳が減少、65歳以上が増加

平日における「業務」目的のトリップ数は、平成20年から平成30年にかけて減少しています。

このトリップ数の変化を年齢階層別に見ると、大半を占める15～64歳のトリップ数は減少し、65歳以上のトリップ数は増加しています。[図表2-2-19]

図表2-2-19 広島市居住者（5歳以上）のトリップ数（平日、業務目的、年齢階層別）



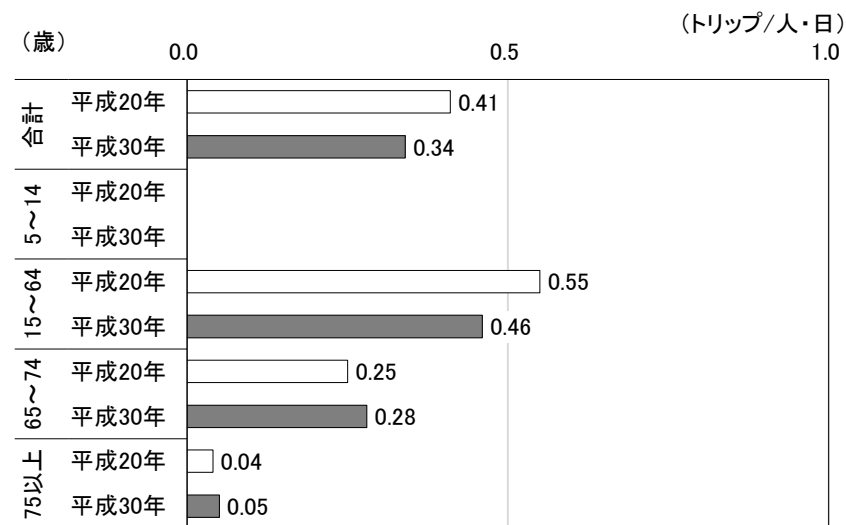
② 1人当たりトリップ数

■平成20年から平成30年にかけて、15～64歳が減少、65歳以上が増加

平日における「業務」目的の1人当たりトリップ数は、15～64歳については顕著に減少しています。

[図表2-2-20]

図表2-2-20 広島市居住者（5歳以上）の1人当たりトリップ数（平日、業務目的、年齢階層別）



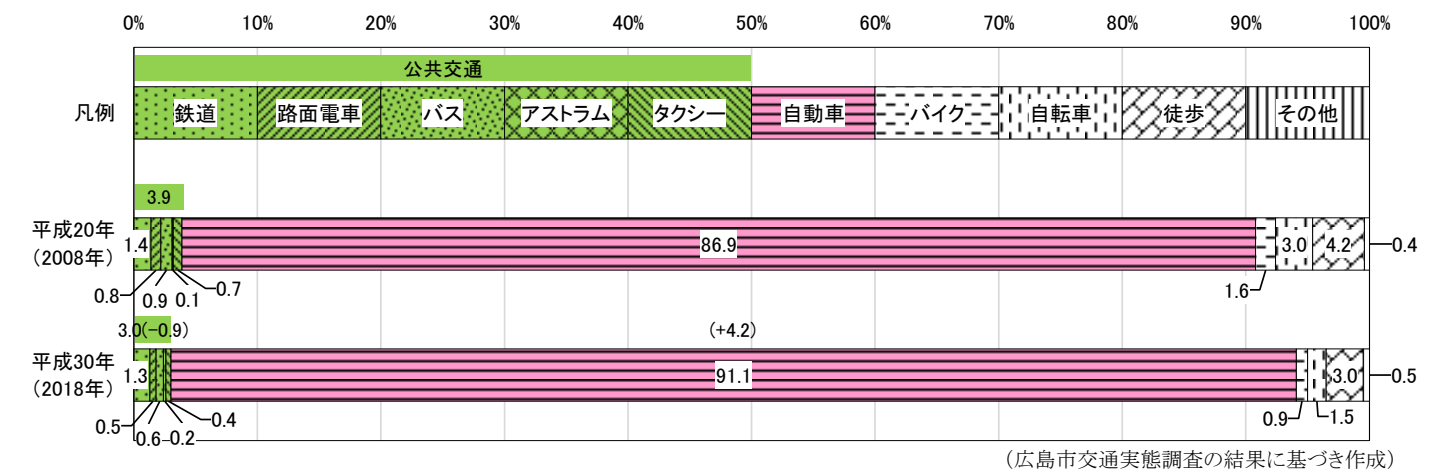
(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

③ 代表交通手段構成

■平成20年から平成30年にかけて、公共交通の割合は概ね横ばい、自動車の割合が上昇

「業務」目的の代表交通手段の構成割合は、平成20年から平成30年にかけて、公共交通の割合は概ね横ばいである一方、自動車の割合が上昇しています。[図表2-2-21]

図表2-2-21 広島市居住者（5歳以上）の代表交通手段の構成（平日、業務目的）

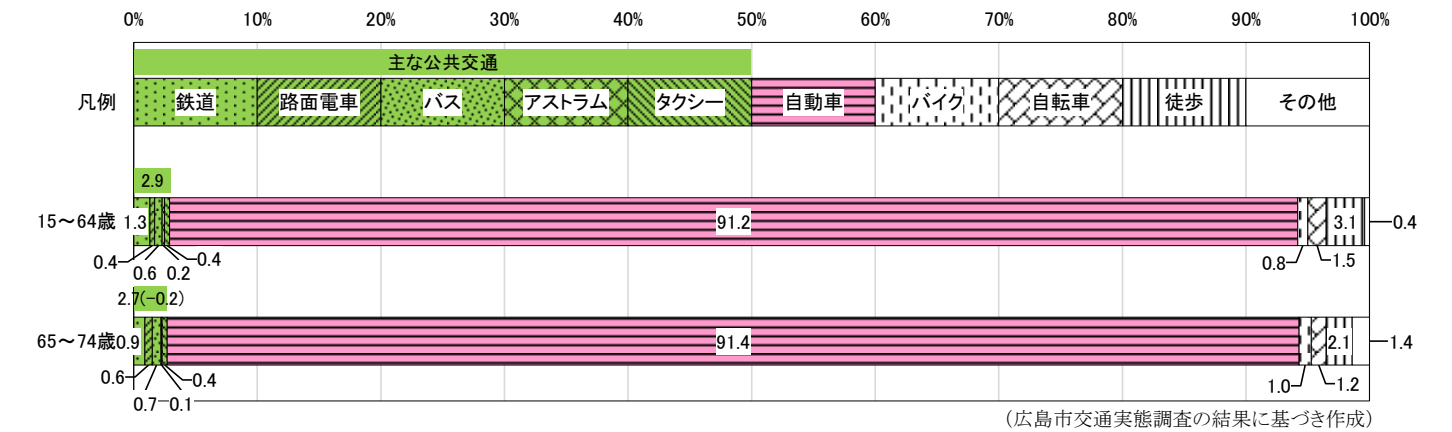


■いずれの年齢階層も自動車の割合が非常に高い

さらに、平成20年から平成30年にかけてトリップ数の変化が大きい15～64歳、65～74歳の年齢階層について、平成30年平日の代表交通手段の構成割合を見ると、15～64歳と65～74歳の構成割合に特段の差異は見られず、いずれの年齢階層についても自動車の割合が非常に高い状況です。[図表2-2-22]

図表2-2-22 広島市居住者

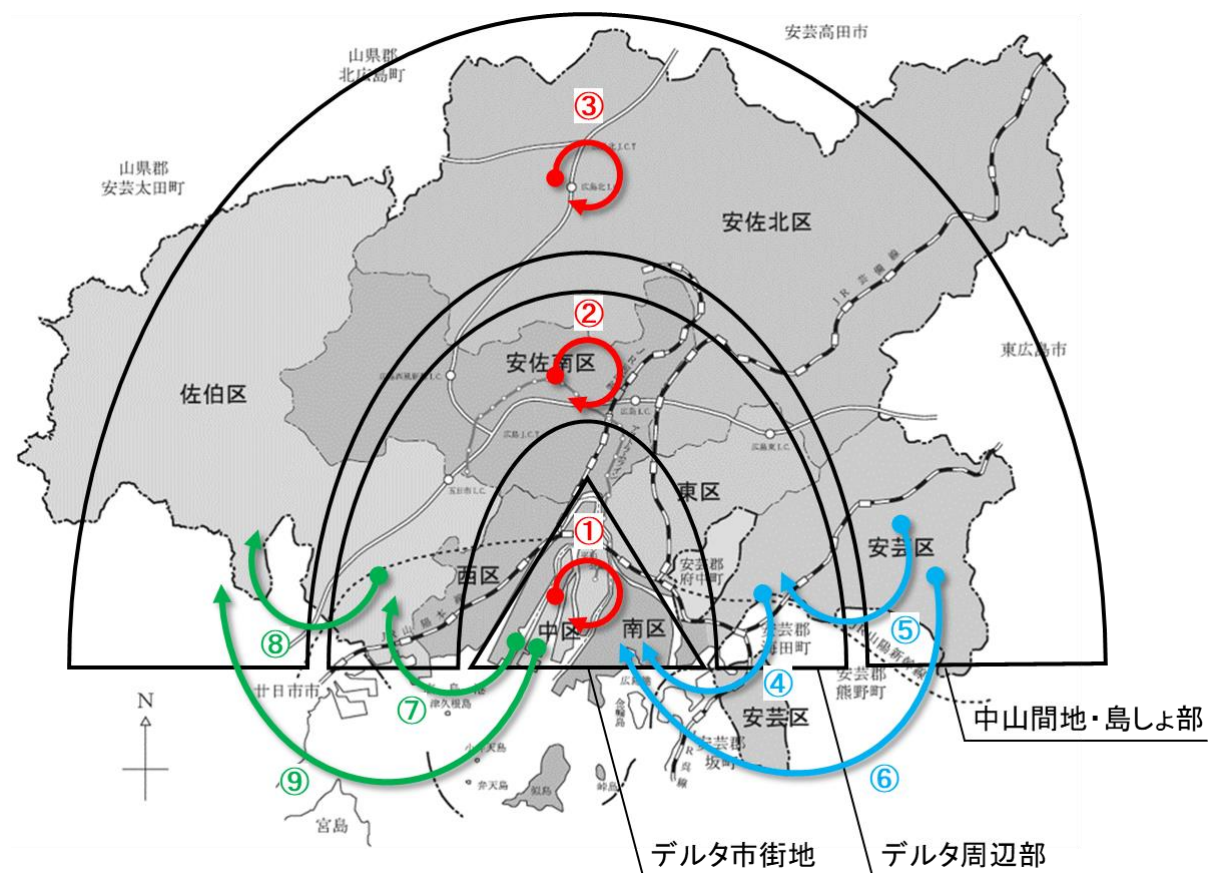
(5歳以上)の代表交通手段の構成（平成30年、平日、業務目的、年齢階層別）



(広島市交通実態調査の結果に基づき作成)

④ 地域分布

■全ての移動について、自動車の割合が高い。



No.	流動区間 (出発地域⇒到着地域)	代表交通手段	
		傾向	構成割合
①	デルタ市街地 ⇒ デルタ市街地	自動車が多い	85.7%
②	デルタ周辺部 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	91.5%
③	中山間地・島しょ部 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	94.3%
④	デルタ周辺部 ⇒ デルタ市街地	自動車が多い	89.4%
⑤	中山間地・島しょ部 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	93.9%
⑥	中山間地・島しょ部 ⇒ デルタ市街地	自動車が多い	93.4%
⑦	デルタ市街地 ⇒ デルタ周辺部	自動車が多い	87.9%
⑧	デルタ周辺部 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	94.4%
⑨	デルタ市街地 ⇒ 中山間地・島しょ部	自動車が多い	92.9%

3 広域連携の観点からの分析

広島市域に流入する広島広域都市圏居住者のトリップ数

■市街地が近接する安芸郡や廿日市市・大竹市からの流入量が多い

平日・休日ともに、市街地が近接する安芸郡や廿日市市・大竹市からの流入量が多い状況です。

図表2-2-⑳ 広島広域都市圏居住者（広島市居住者を除く、15～79歳）の広島市域への流入状況
（平成30年，平日・休日）



区分	平日		休日		総人口 (人)
	流入量 (トリップ/日)	流入量÷総人口	流入量 (トリップ/日)	流入量÷総人口	
① 安芸郡	34,360	0.30	31,381	0.27	116,222
② 廿日市市・大竹市	23,267	0.16	24,627	0.17	142,771
③ 呉市・江田島市	15,757	0.06	20,714	0.08	252,891
④ 東広島市	8,091	0.04	10,747	0.06	192,907
⑤ 岩国市・柳井市等	7,528	0.03	6,835	0.03	224,104
⑥ 三原市・竹原市等	4,320	0.03	4,175	0.03	146,949
⑦ 安芸高田市等	3,782	0.07	4,478	0.08	54,878

※地域の区分は以下のとおり

安芸郡…府中町, 海田町, 熊野町, 坂町

廿日市市・大竹市…廿日市市, 大竹市

呉市・江田島市…呉市, 江田島市

東広島市…東広島市

岩国市・柳井市等…岩国市, 柳井市, 田布施町, 平生町, 周防大島町, 上関町

三原市・竹原市等…三原市, 竹原市, 世羅町, 大崎上島町

安芸高田市等…安芸高田市, 北広島町, 安芸太田町

※流入量は携帯電話の位置情報(15～79歳)

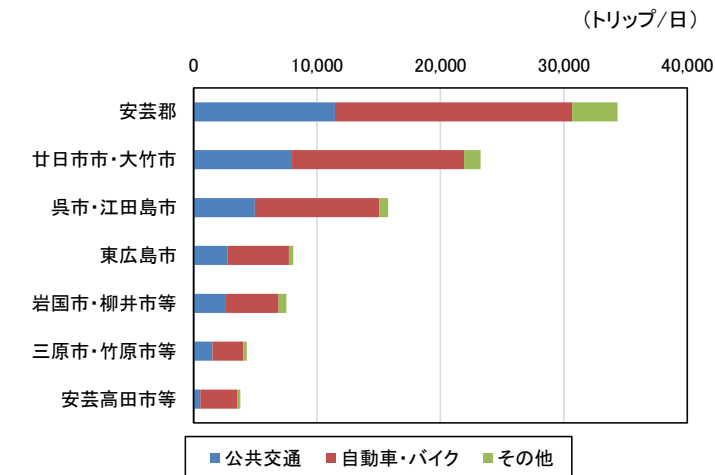
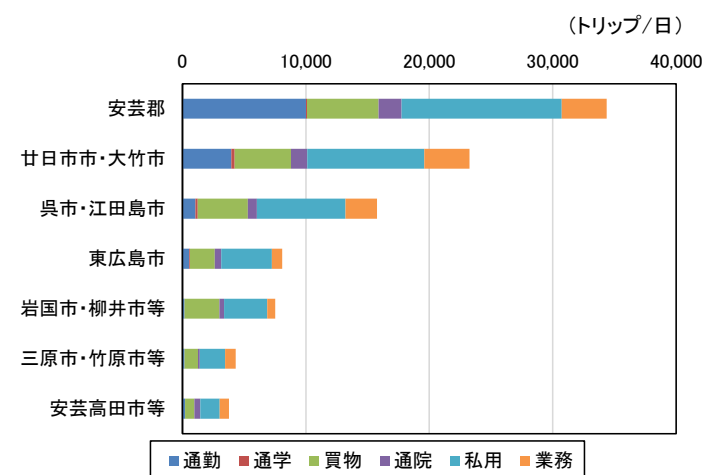
※総人口はH27国勢調査の結果に基づく。

(参考) 広島市を訪れた際の目的及び交通手段についてのアンケート調査結果

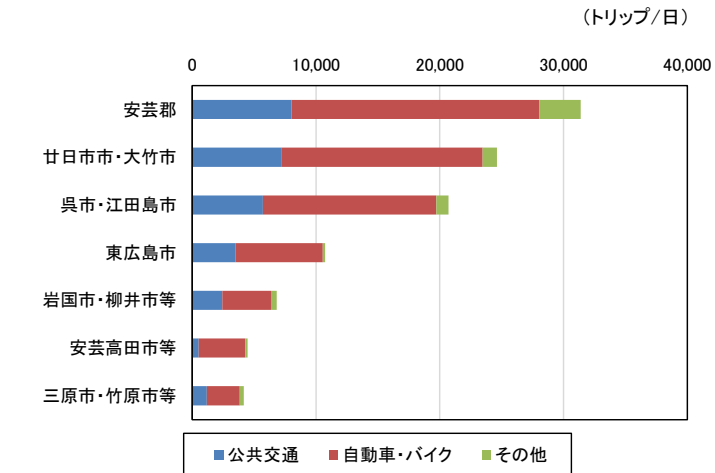
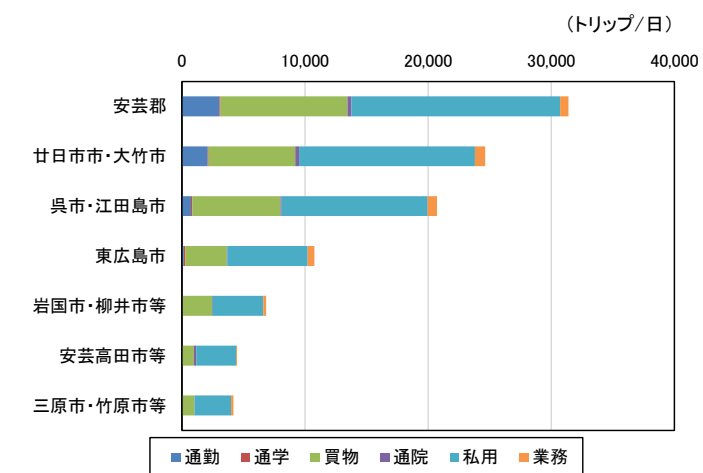
※広島広域都市圏居住者(広島市居住者を除く)が、過去に広島市を訪問した際の目的及び交通手段についてのWEBモニターアンケート調査結果を集計したもの。

図表2-2-㉑ 広島市域に流入する広島広域都市圏居住者のトリップの目的構成・代表交通手段構成
（平成30年，平日・休日）

【平成30年（平日）】



【平成30年（休日）】

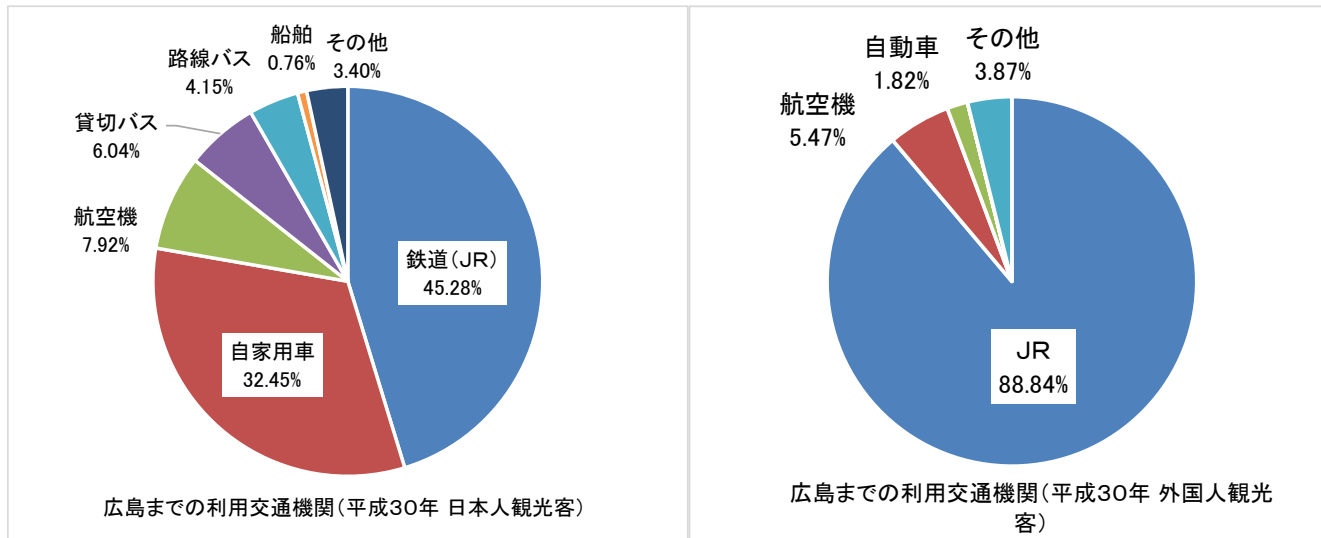


4 観光の観点からの分析

広島までの利用交通機関

- 日本人観光客の広島までの利用交通機関は、鉄道（45.2%）と自家用車（32.4%）による移動が全体の約77%を占めています。
- 外国人観光客の広島までの利用交通機関は、鉄道が全体の約89%を占めています。

表2-2-④ 広島市を訪問する観光客の広島までの利用交通機関



(広島市観光概況を基に作成)

現況交通実態分析のまとめ

個人属性の観点	■ 高齢者の外出率は上昇傾向
	■ 高齢者の1人当たりトリップ数は増加傾向
	■ 中山間地・島しょ部における高齢者の外出率は低い傾向
	■ 中山間地・島しょ部における高齢者の1人当たりトリップ数は少ない傾向
	■ 64歳以下の外出率は概ね横ばい
	■ 64歳以下の1人当たりトリップ数は減少傾向
移動目的の観点	<p>■ 公共交通の割合が上昇しているが、依然として自動車の割合が高い</p> <p>・「デルタ市街地」の内々移動については、自転車の割合が高い。 ・「デルタ市街地」を目的地とする移動については、公共交通の割合が高い。 ・上記以外の移動については、自動車の割合が高い</p>
	<p>■ 自動車の割合が上昇しており、割合も高い</p> <p>・「デルタ市街地」の内々移動については、徒歩の割合が高い。 ・「デルタ周辺部」の内々の移動については、自動車の割合が高いが、次いで徒歩の割合が高い。 ・上記以外の移動については、自動車の割合が高い</p>
	<p>■ 自動車の割合が上昇しており、割合も高い</p> <p>・「デルタ市街地」、「デルタ周辺部」、「中山間地・島しょ部」の内々移動については、自動車の割合が高いが、次いで徒歩の割合が高い。 ・上記以外の移動については、自動車の割合が高い</p>
	<p>■ 自動車の割合が高い</p> <p>・全ての移動について、自動車の割合が高い</p>
広域連携の観点	■ 市街地が近接する安芸郡や廿日市市、大竹市からの流入量が多い
観光の観点	■ 広島までの利用交通機関は、日本人観光客、外国人観光客共にJRが最も多い