

# 交通行動モデルを用いた交通の現況と将来の比較

## 1 将来における広島市の交通状況の予測について

次期総合交通戦略の改定に向けて、今後更なる進行が見込まれる人口減少や高齢化率の上昇を始めとする社会情勢の変化や、都市再生緊急整備地域の指定を端緒とする都心部における再開発を始めとするまちづくりの進展、また、路面電車の高架乗り入れを含む広島駅南口広場の再整備やアストラムラインの延伸(新交通西風新都線の整備)、幹線道路の整備を始めとする今後本市が進める道路交通に関する事業などを踏まえ、10年後における広島市の交通状況を予測したものである。

■ 予測年次	令和12年(2030年)
■ 予測対象	広島市域における平日の広島市居住者の移動
■ 予測条件	<p>予測に当たり、主に以下の事項を考慮している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 社会情勢の変化 人口・年齢構成の変化(国立社会保障・人口問題研究所による将来推計結果を基に算出) 等</li> <li>▶ まちづくりの進展 都市再生緊急整備地域の指定を端緒とする都心部における再開発、西風新都における開発 等</li> <li>▶ 今後本市が進める道路交通に関する事業 路面電車(駅前大橋線、循環ルート)の整備、新交通西風新都線の整備、直轄国道・都市計画道路の整備 等</li> </ul>
■ 予測手法	従来手法でも把握可能な目的別、代表交通手段別の移動状況に加え、年齢階層別の移動状況や公共交通の乗換状況なども把握できる新しい予測手法を用いた。

## 2 交通の現況と将来の比較分析

### (1) 広島市全体の移動の変化(平成30年⇒令和12年)

#### ① トリップ数の変化(年齢階層別)

■ 74歳以下の年齢階層のトリップ数が減少している一方、75歳以上の高齢者のトリップ数が増加している。  
〔主な要因:74歳以下の人口減少、75歳以上の人口増加〕  
⇒ 将来においては、これまで以上に、高齢者の移動環境の整備が重要となる。

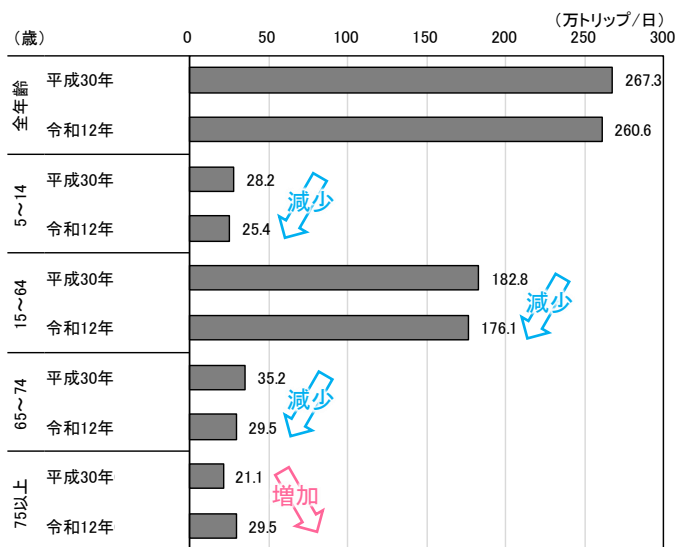


図1 広島市居住者(5歳以上)のトリップ数  
(平日、年齢階層別)

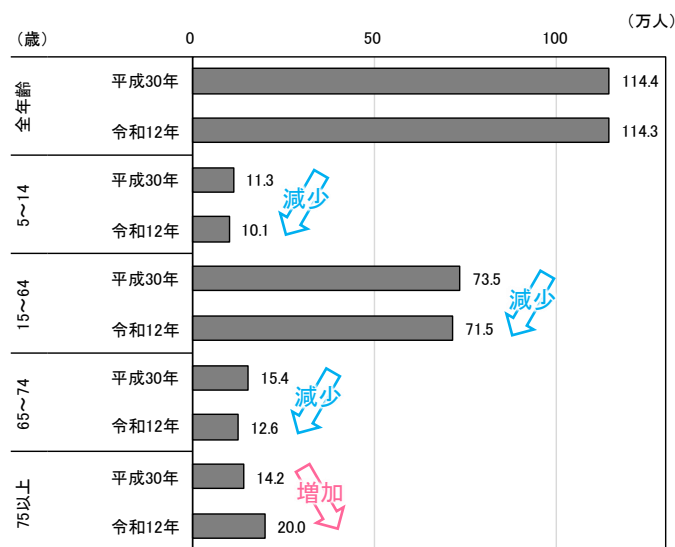


図2 (参考) 広島市居住者(5歳以上)の人口

② トリップ数の変化(目的別, 年齢階層別)

- 通勤・業務目的のトリップ数が減少している。  
〔主な要因:人口減少に伴う就業者数の減少〕  
⇒通勤・業務目的のトリップは減少するが、移動量の規模は依然として大きいことから、引き続き当該目的の移動を支えていく必要がある。
- 買物・私用※目的のトリップ数が増加(74歳以下は減少、75歳以上は増加)している。 ※通院、送迎を含まない。  
〔主な要因:74歳以下の人口減少、75歳以上の人口増加〕  
⇒特に私的活動(買物・私用)における移動総量が増加する高齢者の移動を支えていくことが重要となる。  
⇒74歳以下の人口減少に伴い、当該年齢層の私的活動(買物・私用)における移動総量が減少しているが、「楕円形の都心づくり」や「人が中心となる回遊性のあるまちづくり」の推進、「持続可能な交通体系」の構築のため、当該年齢層の移動を支えるだけでなく、移動の活性化を促す交通施策を展開することが重要となる。

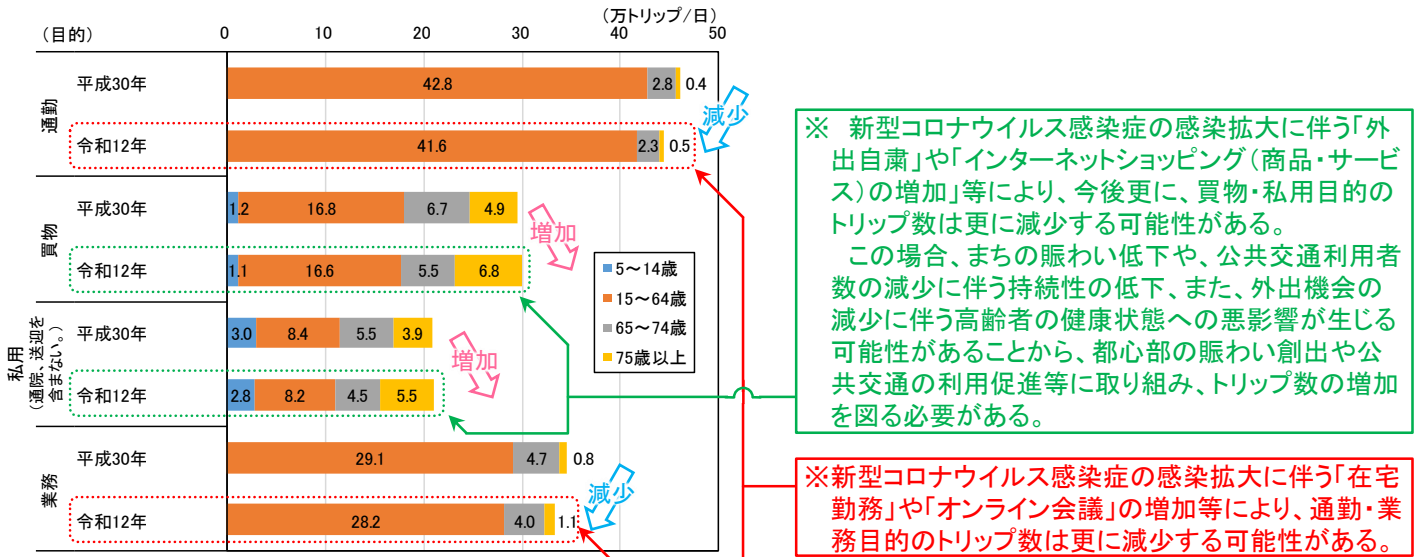


図3 広島市居住者(5歳以上)のトリップ数の変化(平日, 目的別, 年齢階層別)

③ 代表交通手段の構成割合の変化(目的別)

- 公共交通の利用割合が上昇している。  
〔主な要因:路面電車の高架乗り入れを含む広島駅南口広場の再整備や新交通西風新都線の整備など、公共交通の利便性向上〕  
⇒『公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり』を推進するため、引き続き、公共交通ネットワークの機能強化を進めることが重要となる。
- 買物・私用※目的は、通勤目的と比較して公共交通の利用割合の上昇幅が低い。 ※通院、送迎を含まない。  
⇒買物・私用目的の移動においても更に公共交通が利用されるよう、公共交通の利便性向上を図ることが重要となる

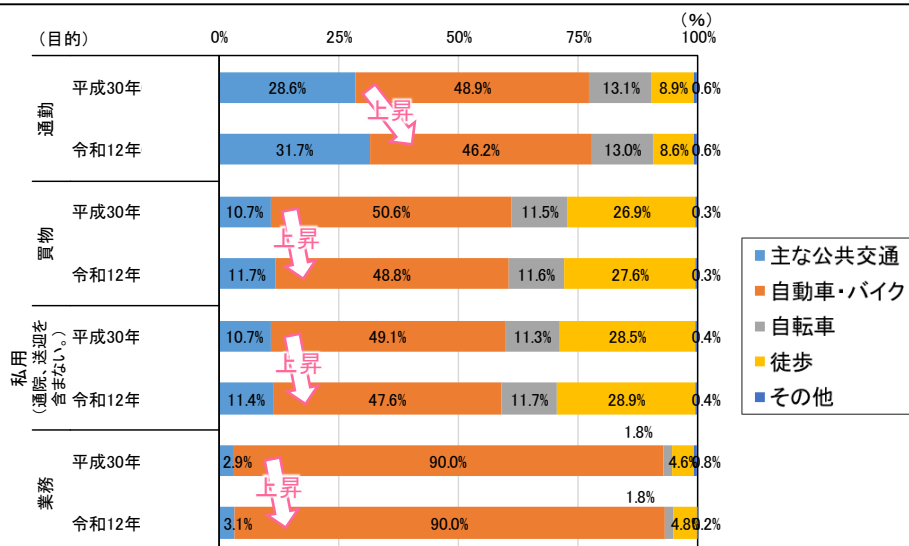
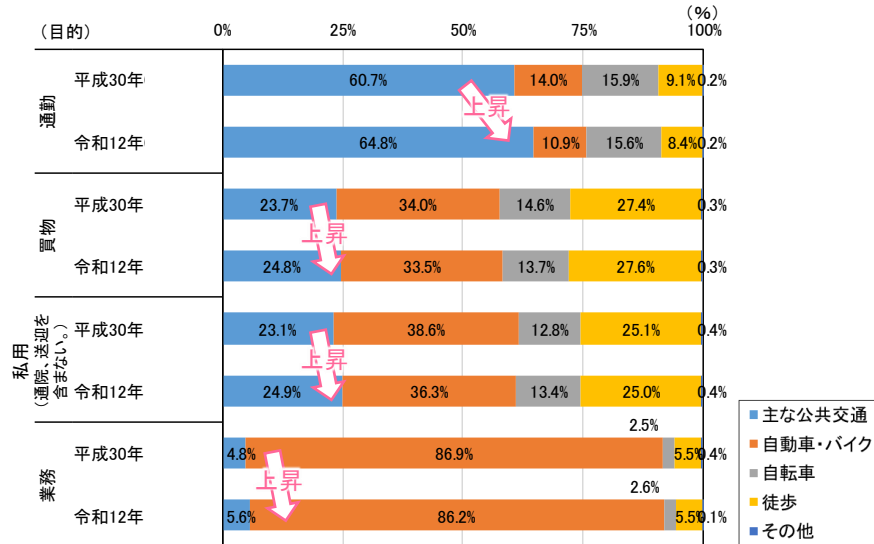


図4 広島市居住者(5歳以上)の代表交通手段の構成割合の変化(平日, 目的別)

## (2) シーン別の移動状況の変化(平成30年⇒令和12年)

### ① 都心部来訪時の代表交通手段の構成割合の変化(目的別)

■ 都心部※を目的地とした移動における公共交通の利用割合の上昇幅は、市域全体の上昇幅よりも大きい。  
 [主な要因: 都心部アクセスに資する基幹公共交通ネットワーク(路面電車の高架乗り入れを含む広島駅南口広場の再整備や新交通西風新都線の整備 等)の整備による公共交通の利便性向上]  
 ⇒「楕円形の都心づくり」や「人が中心となる回遊性のあるまちづくり」の推進するため、公共交通による都心部へのアクセス向上を進めることが重要となる。



※ 都心部のエリアは、都市再生緊急整備地域(広島駅周辺地域, 広島紙屋町・八丁堀地域)に指定された地域を基に設定している。  
 赤色枠…都市再生緊急整備地域  
 橙色枠…都心部の集計範囲

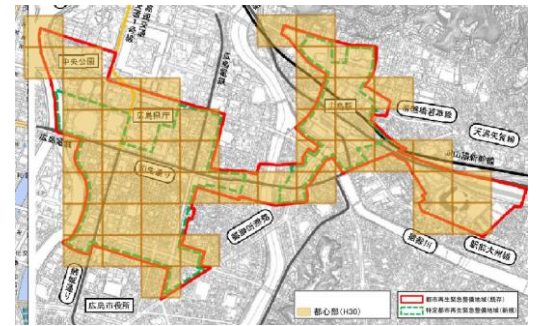


図5 広島市居住者(5歳以上)の都心部訪問時における代表交通手段の構成割合の変化(平日, 目的別)

### ② 公共交通の乗換回数の変化

■ 代表交通手段としての公共交通利用トリップが増加している中、公共交通の乗換利用も増加している。  
 [主な要因: 路面電車の高架乗り入れを含む広島駅南口広場の再整備や新交通西風新都線の整備など、公共交通の利便性向上]  
 ⇒ 持続可能な公共交通を軸とした交通体系の構築を図るためには、基幹公共交通を中心とした公共交通の乗換利用が前提となることから、引き続き、公共交通ネットワークの機能強化を進めることが重要となる。

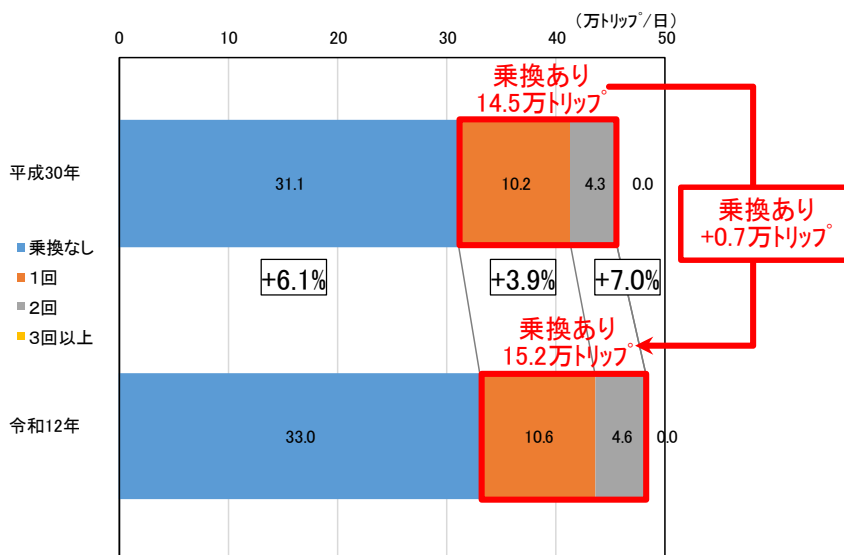


図6 広島市居住者(5歳以上)の公共交通の乗換回数割合の変化(平日)

(3) 空間的な移動状況の変化(平成30年⇒令和12年)

① 自動車(運転)を代表交通手段とする移動

(a) 広島市居住者(5歳以上)

- 人口が集中する市街化区域を中心に、自動車(運転)を代表交通手段とする移動量(発生量)が減少している。
- 将来開発計画により、まちづくりの進展や居住人口の増加が見込まれている箇所においては、自動車(運転)を代表交通手段とする移動量(発生量)が増加している。

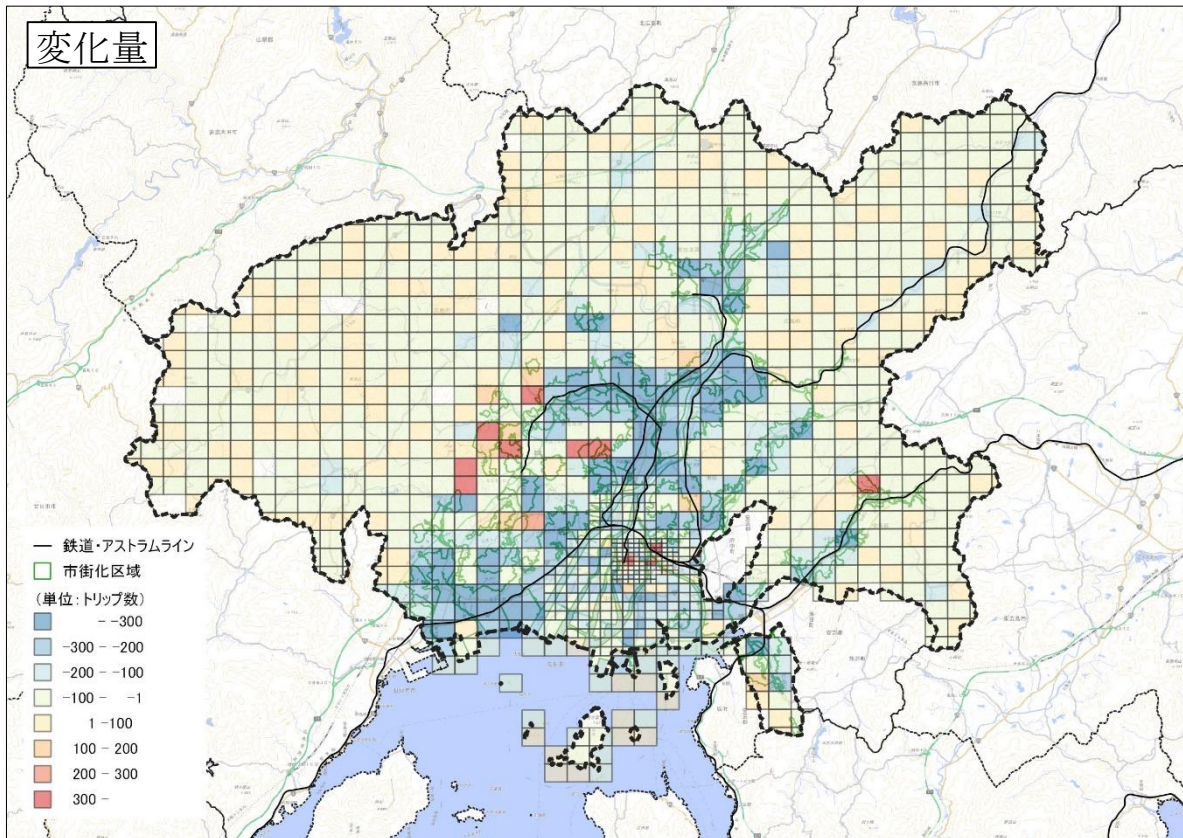


図7 広島市居住者(5歳以上)の自動車(運転)による発生量の変化(平成30年→令和12年)

(b) 広島市居住者(75歳以上)

- 全市域一様に移動量(発生量)が増加している。[図8(変化量)]
- 市街化区域外を中心に、移動量の変化率が高い(上昇)傾向がある。[図8(変化率)]

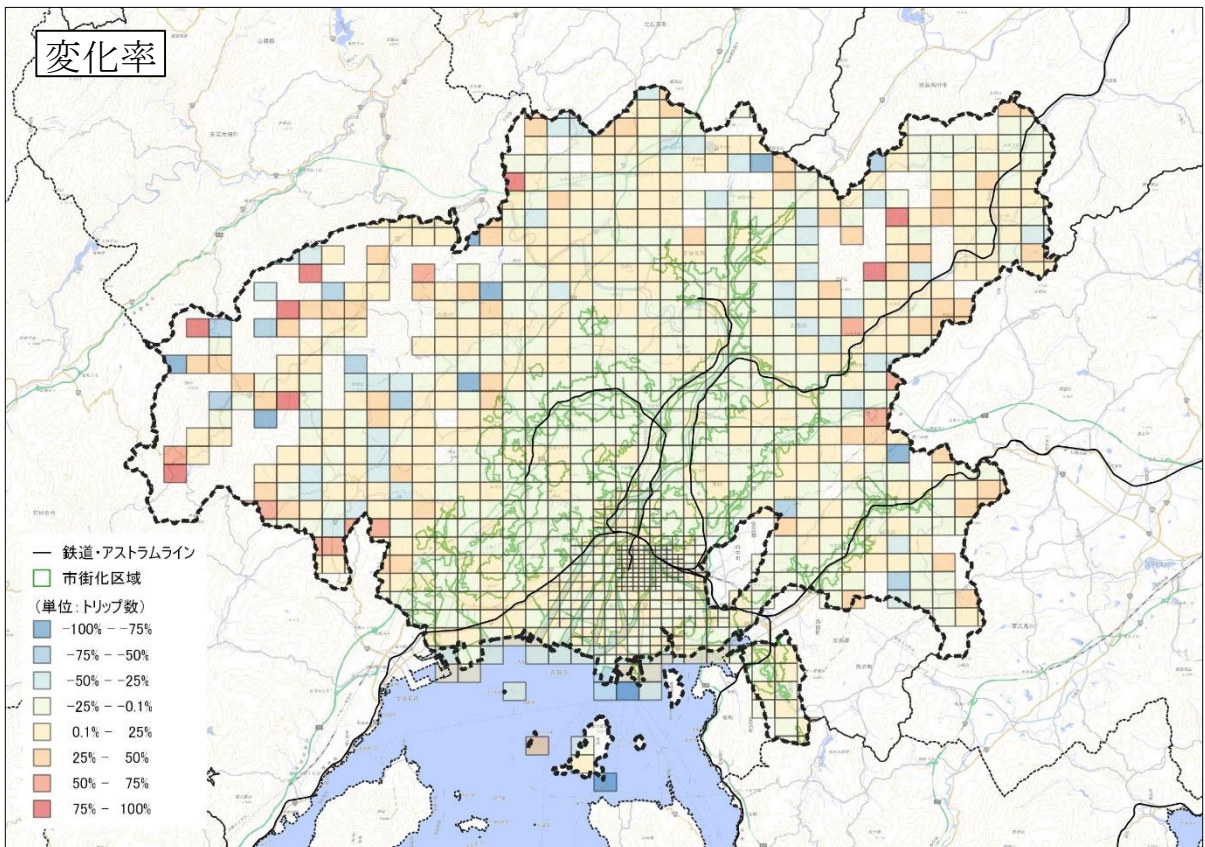
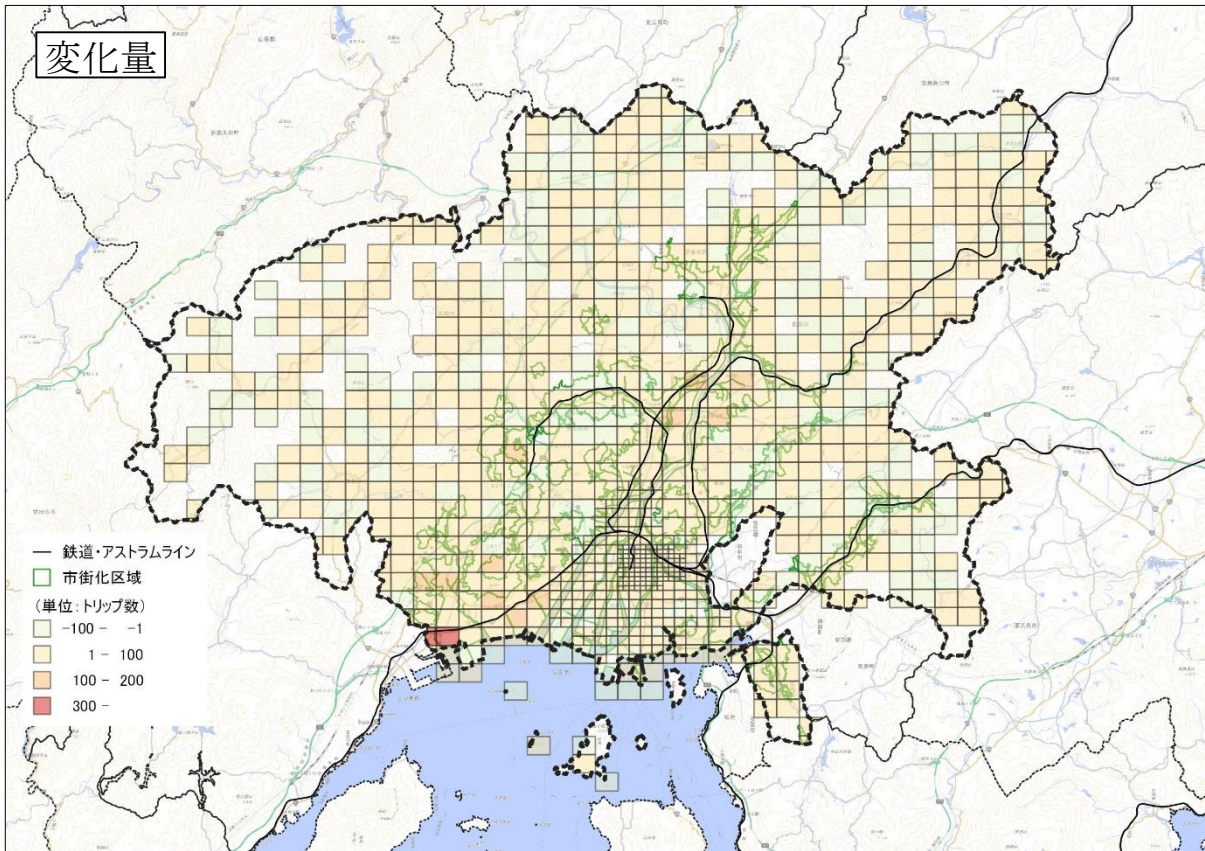


図8 広島市居住者(75歳以上)の自動車(運転)による発生量の変化(平成30年→令和12年)

② 基幹的な公共交通(JR、アストラムライン)を代表交通手段とする移動

- 将来開発計画により、まちづくりの進展や居住人口の増加が見込まれている箇所においては、基幹的な公共交通(JR、アストラムライン)を代表交通手段とする移動量(発生量)が増加している。
- 基幹的な公共交通(JR、アストラムライン)の沿線や交通拠点であるにも拘らず、移動量(発生量)が減少している地域がある。

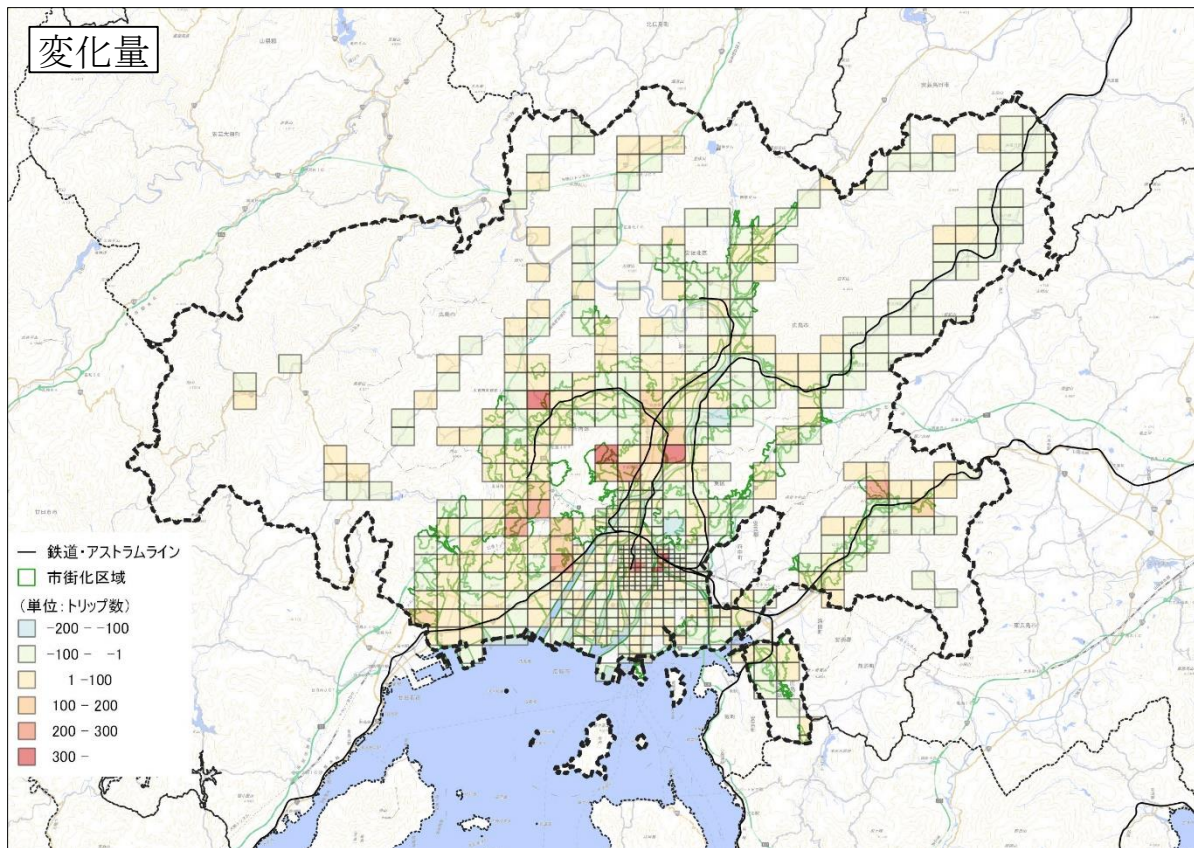


図9 広島市居住者(5歳以上)の基幹公共交通による発生量の変化(平成30年→令和12年)