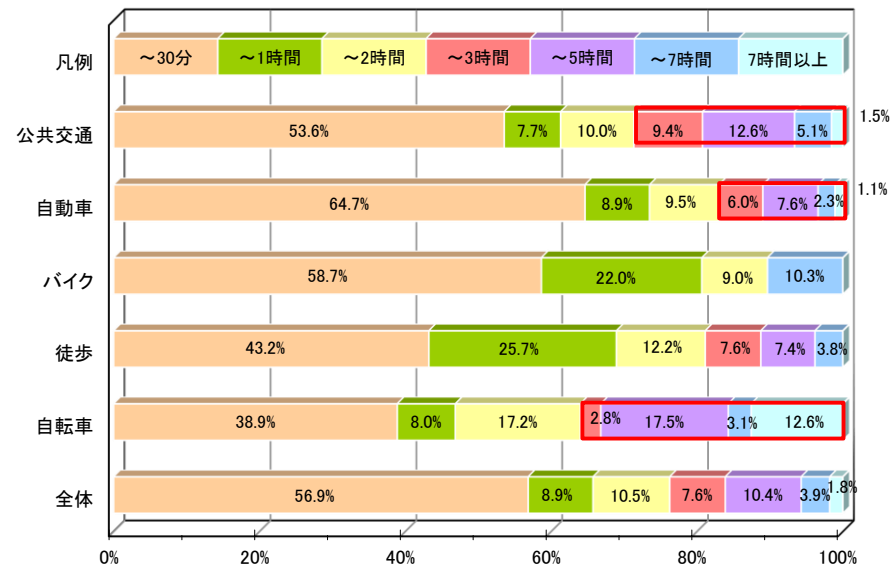


### ⑤ 都市の魅力づくりへの要請

公共交通を利用して都心へ買物や私用で訪れる人は、滞在時間が長い傾向にあるため、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通の利便性向上は有効と考えられる。

- 人口減少社会が到来する中で、多くの来訪者を広島市に引き寄せることは、都市の活性化にとって重要な課題となっており、そのためには、都心への交通アクセスの向上を図る必要がある。
- 買物・私用目的の公共交通等の都心での滞在時間は、自動車利用者と比較すると長い人（2時間以上滞在者）が多いことから、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通による都心へのアクセスの利便性向上は、有効な方策であると考えられる。[図表-12]

図表-12 デルタ外発紙屋町・八丁堀地区着の買物・私用トリップの代表交通手段別滞在時間



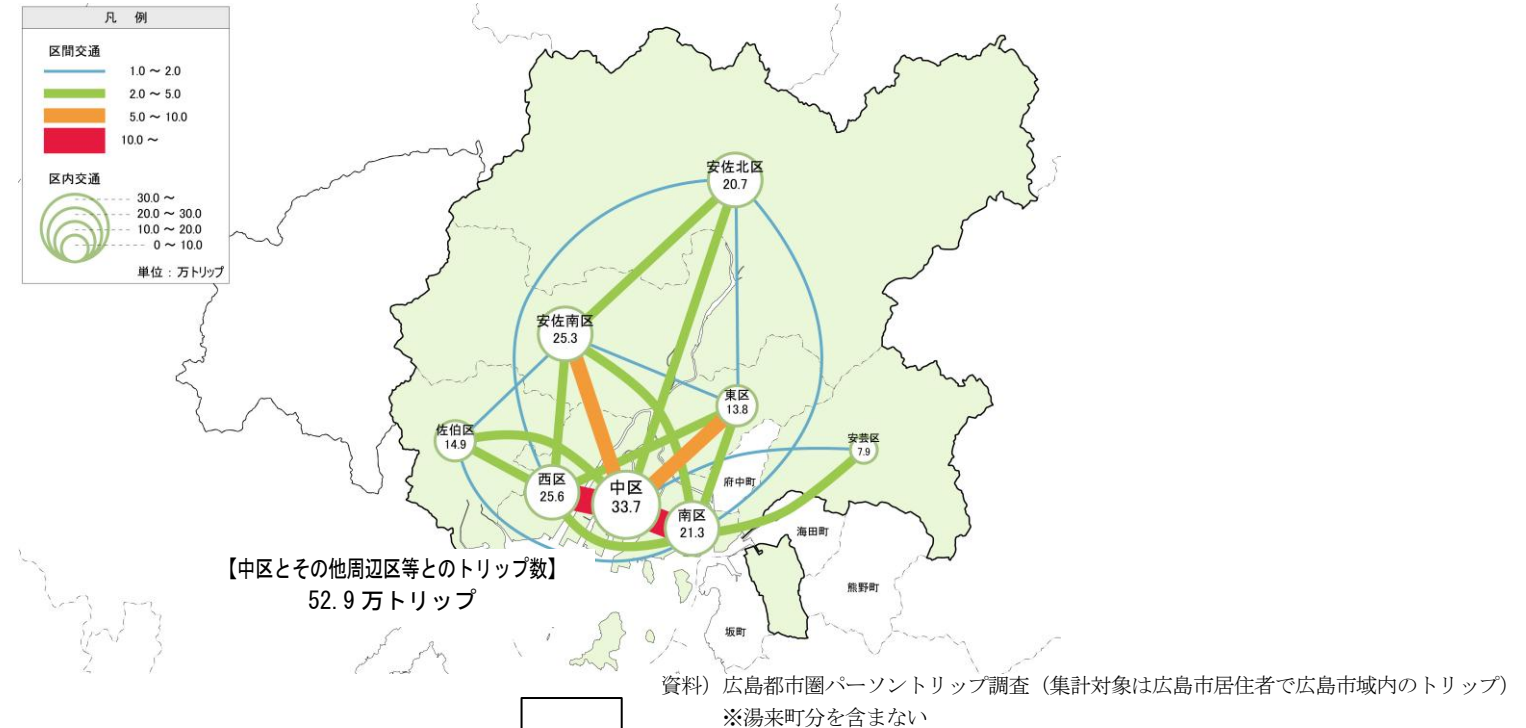
資料) 広島市交通実態調査 (集計対象は広島市居住者)

### ⑥ 交通流動の変化

・交通流動では、安佐南区⇄安佐北区、西区⇄佐伯区、安佐南区⇄佐伯区などの区間流動が増加しており、中区関連の流動も依然として多い。

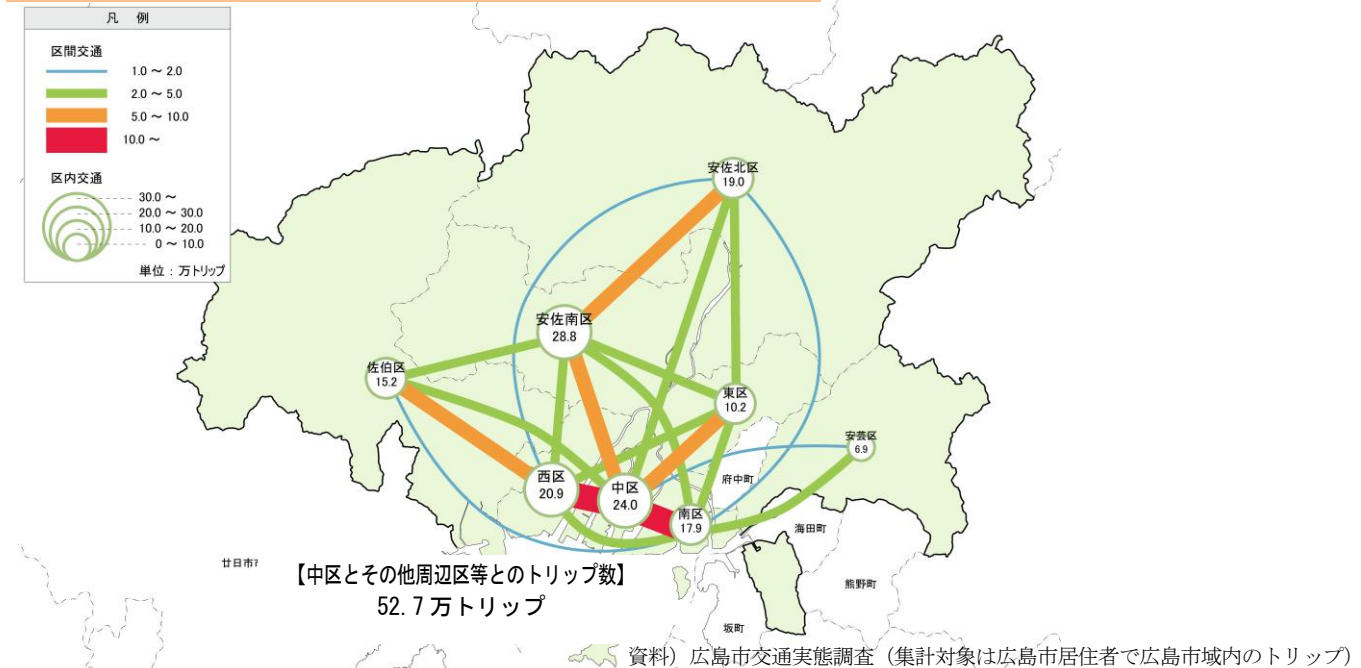
- 各区の発生集中量については、昭和62年と比較すると、人口が増加している安佐南区、安佐北区、佐伯区、安芸区では増加している。その一方で、旧市内の中区、東区、南区、西区の発生集中量は減少している。
- 区間の交通流動については、昭和62年と比較すると、安佐南区⇄安佐北区、西区⇄佐伯区、安佐南区⇄佐伯区などの交通流動は増加している。また、依然として中区とその他周辺区との交通流動は多い状況にある。[図表-13、図表-14]

図表-13 区間交通流動【全目的、全手段】(昭和62年)



変化

図表-14 区間交通流動【全目的、全手段】(平成20年)



**(参考) 中区関連の交通流動**

中区内での交通流動は、減少(約33.7万トリップ⇒24万トリップ)しているのに対し、中区と各区の交通流動は、ほぼ横ばい(約52.9トリップ⇒約52.7トリップ)である。

**中区から中区(内⇄内)・他区との交通流動(内⇄外)**

<通勤> (単位:トリップ)

区分	中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	安芸区	佐伯区	合計
中区 S62	33,250	16,062	21,839	31,233	18,582	10,057	4,899	10,333	146,255
中区 H20	29,765	15,291	21,757	31,099	23,733	9,883	4,320	11,549	147,397

<通学>

区分	中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	安芸区	佐伯区	合計
中区 S62	20,083	3,807	5,488	4,784	2,118	1,110	746	988	39,124
中区 H20	9,717	2,463	3,296	4,148	2,181	1,178	988	1,345	25,316

<買物>

区分	中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	安芸区	佐伯区	合計
中区 S62	40,473	3,385	6,877	5,644	2,021	1,304	678	1,213	61,595
中区 H20	39,039	3,165	12,235	7,163	3,665	1,341	580	1,483	68,671

<業務>

区分	中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	安芸区	佐伯区	合計
中区 S62	72,468	11,898	32,174	38,650	10,029	6,439	3,475	6,567	181,700
中区 H20	42,300	8,872	24,244	26,575	10,785	7,294	2,333	7,133	129,536

※ 網掛けは増加分 資料) 広島都市圏パーソントリップ調査、広島市交通実態調査

**中区及び市全体の人口・事業所数・小売業売場面積**

<人口>

区分	昭和62年	平成20年	増減率
中区	134,347人	126,047人	△6.2%
市全体	1,058,648人	1,170,111人	+10.5%

資料) 広島市ホームページ

<事業所数>

区分	昭和61年	平成18年	増減率
中区	19,312事業所	17,367事業所	△10.1%
市全体	57,737事業所	55,195事業所	△5.4%

資料) 事業者統計

<小売業売場面積>

区分	昭和62年	平成20年	増減率
中区	329,273㎡(37.5%)	405,598㎡(27.3%)	+23.2%
市全体	878,269㎡(100%)	1,487,841㎡(100%)	+69.4%

※ ( )内は市全体に占める区の売場面積の割合 資料) 広島市統計書

**⑦ バスの現状**

- ・都心において、バスが過密状態であり、定時性・速達性に課題がある。
- ・郊外の公共交通サービスの行き届いていない地域において、公共交通の確保は重要な課題である。

**ア 都心のバスの過密**

- ・都心においては、郊外線を含むほとんどのバスが都心へ乗り入れ、過密状態となっているため、これが渋滞を招き、定時性、速達性が確保されない原因となっている。[図表-15]

**図表-15 八丁堀バス停及び本通りバス停を経由するバスの便数(平成25年5月)**

区分	終日	ピーク時間帯の1分当たりの便数(午前7時~8時)	運行事業者数
①八丁堀バス停(福屋北側)を経由する便数(②の重複便あり)	約3,700便	約11便/分	7事業者
②本通りバス停を経由する便数(①の重複便あり)	約1,700便	約5便/分	4事業者

資料) 広島市道路交通局調べ

**イ 郊外部における公共交通の確保**

- ・急速に進む高齢化の進展に伴い、公共交通サービスの行き届いていない地域において、日常生活を支える公共交通の確保は重要な課題となっている。[図表-16]
- ・このため、広島市では、路線バス等の公共交通サービスのない地域における地域が主体となった乗合タクシーの導入について、地域からの相談に応じるほか、住民アンケートに関するノウハウの提供や、本格運行の際の収支不足額の助成など取組への支援を行っている。(H25現在:3地区で本格運行)

**図表-16 住宅団地における路線バスの導入状況**

区分	団地数	面積
バス路線が有る団地	91団地(54%)	2,935ha(75%)
バス路線が無い団地	78団地(46%)	974ha(25%)
計	169団地(100%)	3,909ha(100%)

※平成25年3月31日時点で開発が完了している団地のうち5ha以上を対象 資料) 住宅団地活性化研究会(広島市)資料から作成