

広島市を取り巻く現状について

広島市を取り巻く現状

社会経済情勢の変化

少子・高齢化の進行 人口減少社会の到来	社会保障費の増加 道路関係予算の減少	公共交通への転換
訪日外国人の増加	地球環境問題の深刻化	災害リスク・安全安心意識の高まり

広島市の主な部門計画

「世界に誇れる『まち』広島」創生総合戦略	広島広域都市圏発展ビジョン	広島市都市計画マスタープラン
ひろしま都心活性化プラン	広島市地域公共交通網形成計画	広島市自転車都市づくり推進計画

現在進めている主なプロジェクト

広島駅南口広場の再整備	西広島駅周辺地区 交通結節点整備	新交通西風新都線の整備
広島市東部地区連続立体交差事業	広島高速5号線整備	東広島・安芸バイパス整備

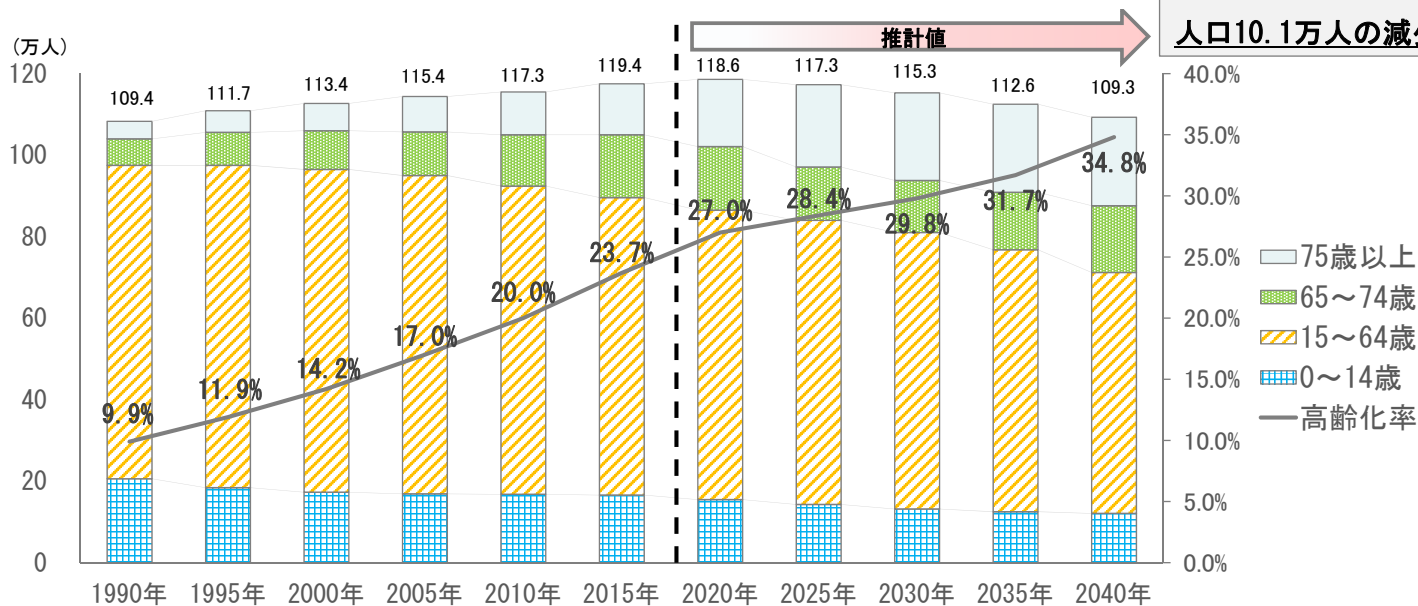
少子・高齢化の進行、人口減少社会の到来

- 急速な高齢化の進展による超高齢社会の到来
- 少子化の進展により人口減少社会が到来

2015年 → 2030年
人口4.1万人の減少

2015年 → 2040年
人口10.1万人の減少

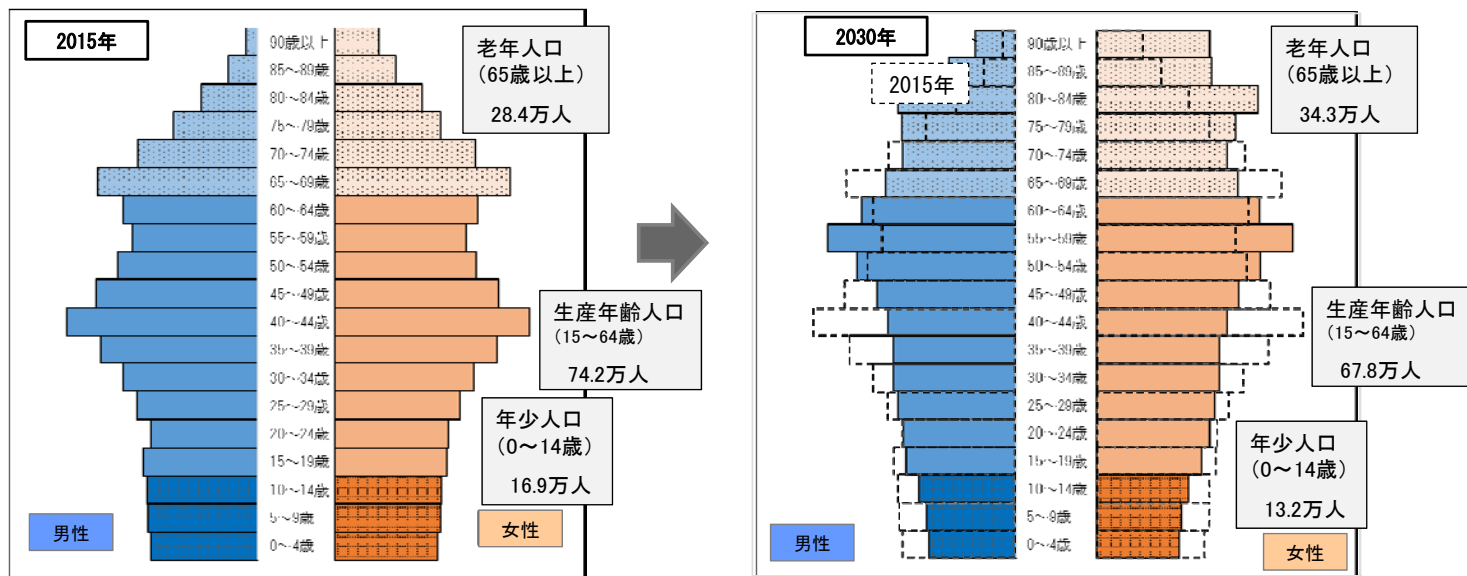
広島市の年齢階層別人口推計と高齢化率



少子・高齢化の進行、人口減少社会の到来

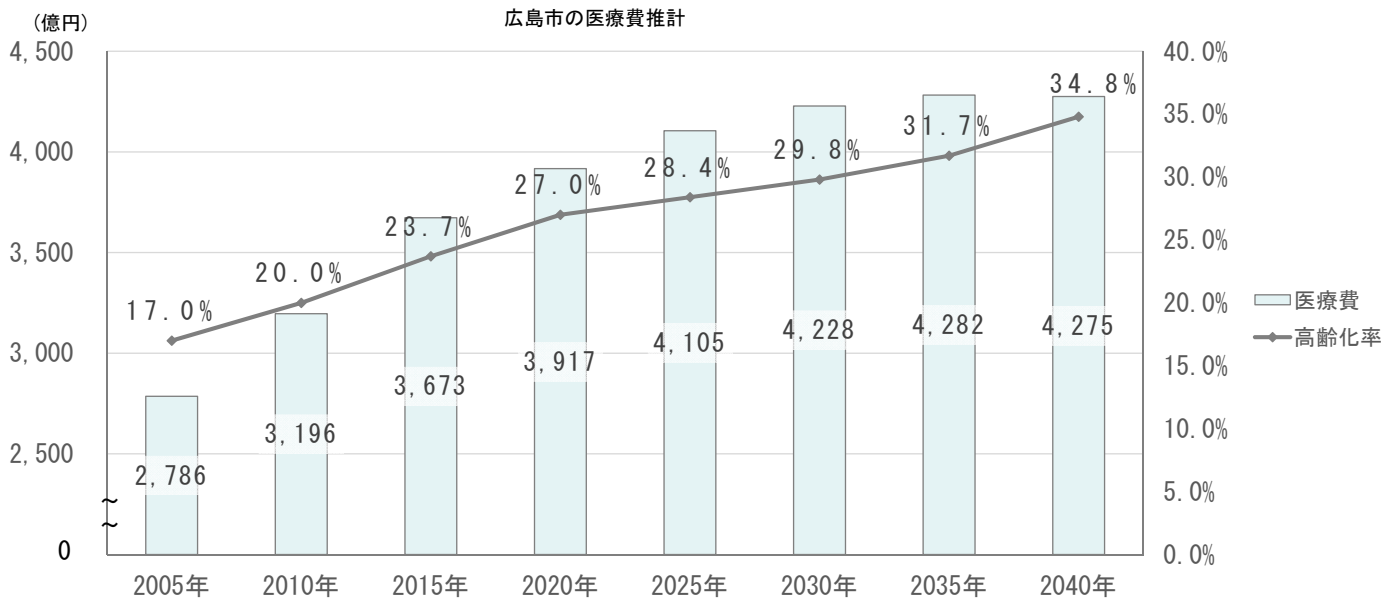
- 生産年齢人口及び年少人口の減少、老年人口の増加

広島市の人口ピラミッド



社会保障費の増加

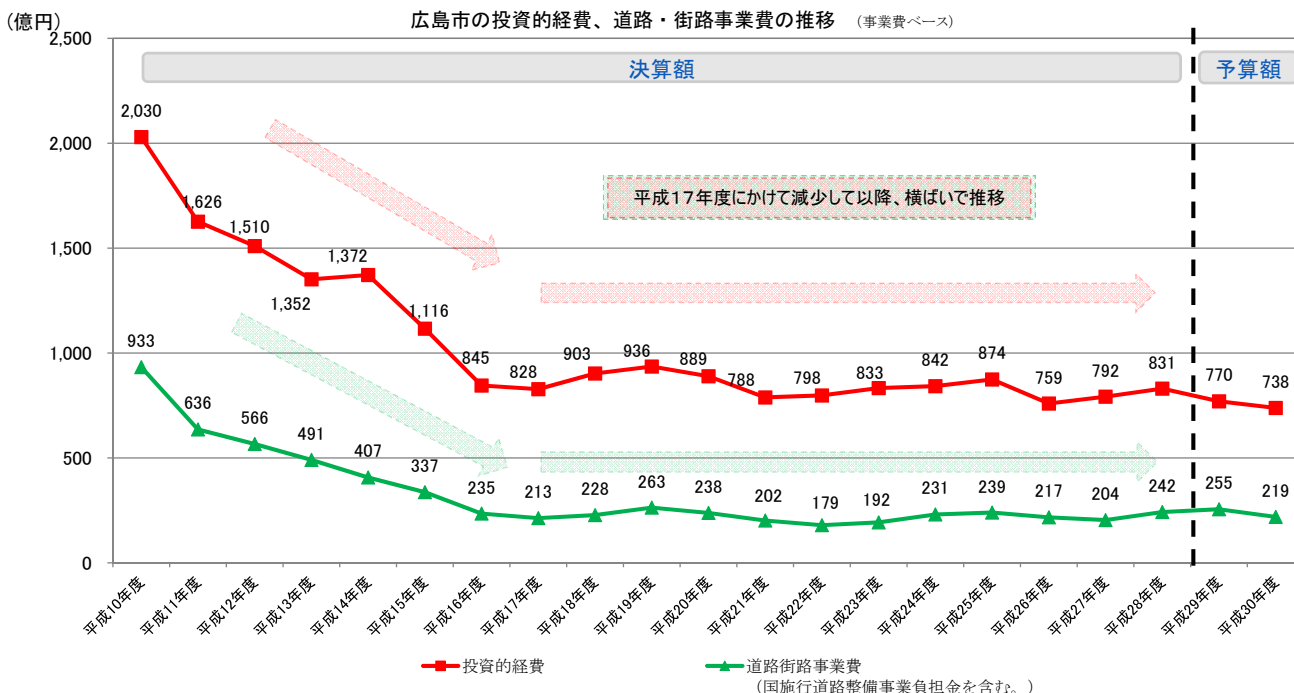
- 今後、高齢化の進展に伴い、社会保障に係る負担が増加する見込み。



出典：2005年及び2010年の医療費は国民医療費の概況（厚生労働省）及び国勢調査人口より本市作成
 2015年以降の数値は平成26年度国民医療費の概況（厚生労働省）及び「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」
 （国立社会保障・人口問題研究所）より本市作成

道路関係予算の減少

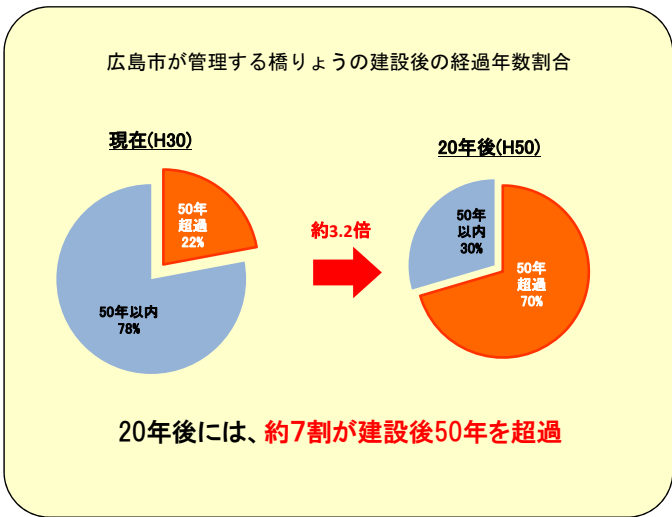
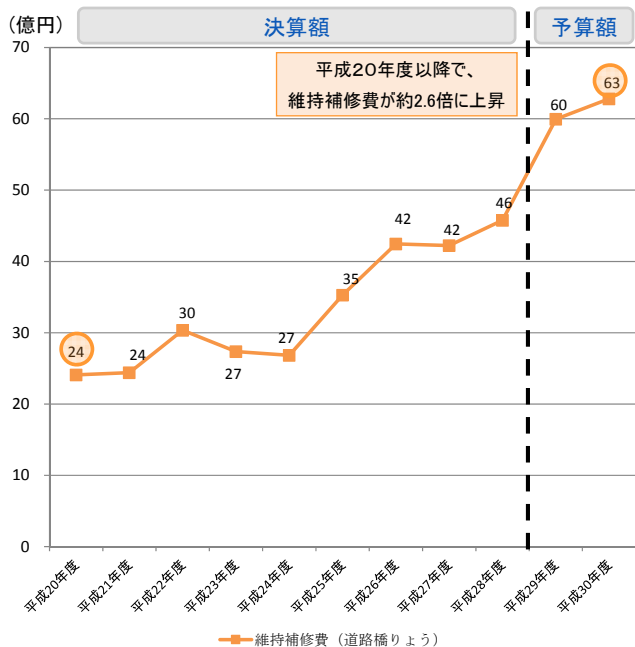
- 投資的経費・道路街路事業費は、平成17年度にかけて減少し、それ以降は横ばいで推移



道路関係予算の減少

- 平成20年度以降で、維持補修費が約2.6倍に上昇
- 築年数の経過により今後20年間で施設の老朽化が急速に進行し、維持補修費がさらに増加する見込み

広島市の維持補修費（道路橋りょう）の推移



軌道系公共交通機関の整備状況

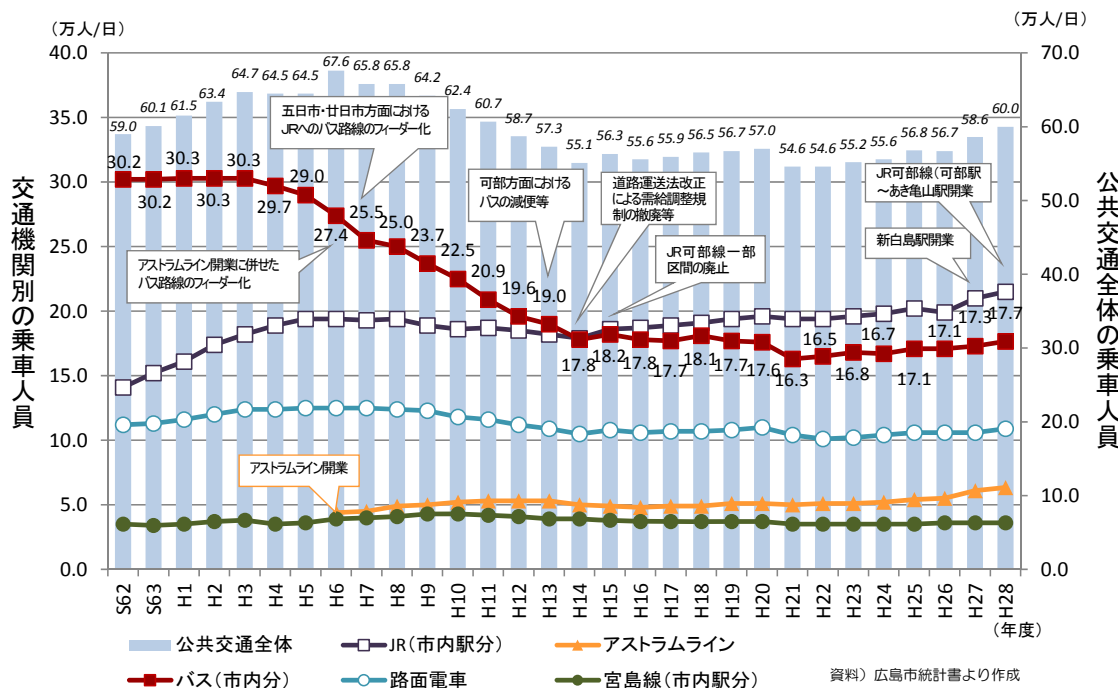
JR(山陽本線、可部線、芸備線、呉線)、広島電鉄(路面電車、宮島線)、アストラムラインなど様々な軌道系公共交通機関が運営



公共交通への転換

- 公共交通全体の利用者数は、平成6年度(68万人/日)にピークを迎えた後減少傾向にあったが、近年はピーク時の約9割まで回復しており、増加傾向にある

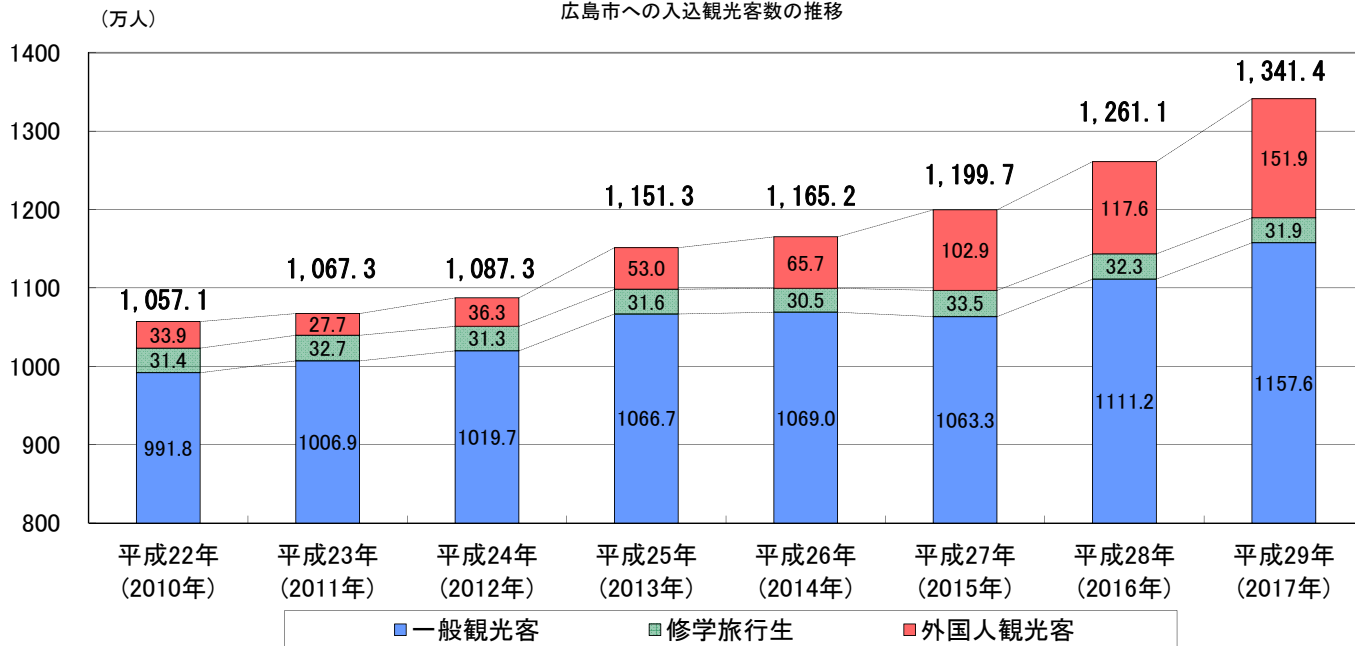
公共交通の乗車人員の推移



訪日外国人の増加

- 入込観光客が、平成23年から7年連続して過去最高を更新
- 特に、外国人観光客の増加が顕著で、平成23年の27万人から平成29年には152万人に5.5倍となり、6年連続して過去最高を更新

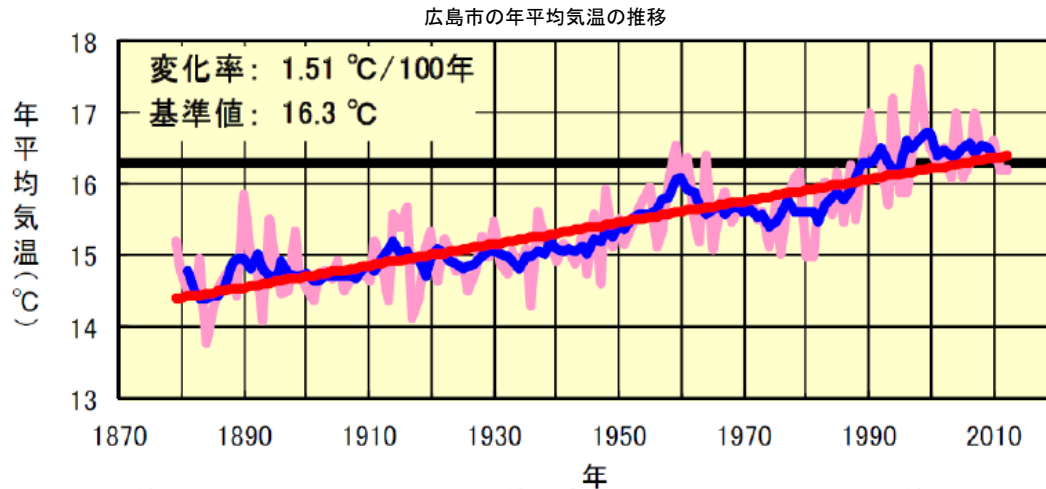
広島市への入込観光客数の推移



出典：広島市観光動向（各年）

地球環境問題の深刻化

- 本市の年平均気温推移を見ると、100年当たり(統計期間:明治12年(1879年)~平成24年(2012年))1.51°Cの割合で上昇しています。

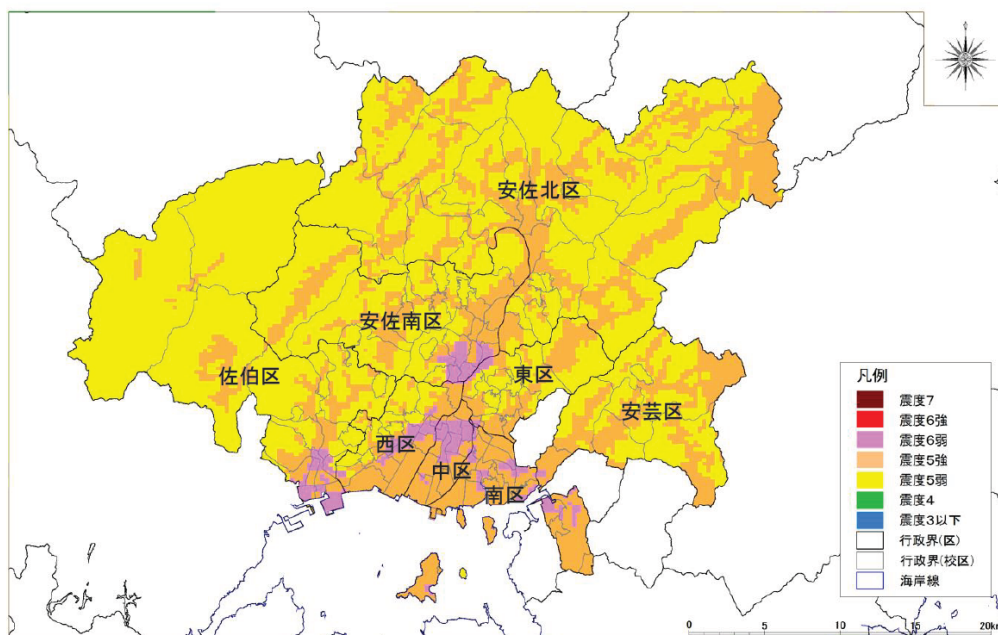


- (注1) 折れ線(桃)は各年の値を、折れ線(青)は5年移動平均を、直線(赤)は長期変化傾向を、直線(黒太)は基準値(1981年~2010年)の平均値を示しています。
- (注2) 広島地方気象台は1935年1月及び1988年1月に観測場所を移転したため、移転前の観測データに、移転による影響を除去するための補正を行っています。
- (出典: 広島地方気象台「中国地方の気候変動」)

災害リスク・安全安心意識の高まり

- 「南海トラフ巨大地震」による本市の最大震度は6弱であり、震度6弱の面積率は市全域の3.1%、行政区の中で最大となる中区では35.8%、次いで西区13.4%、南区13.2%などとなっている。また、液状化や津波による被害も想定される。

広島市の南海トラフ地震 震度分布図

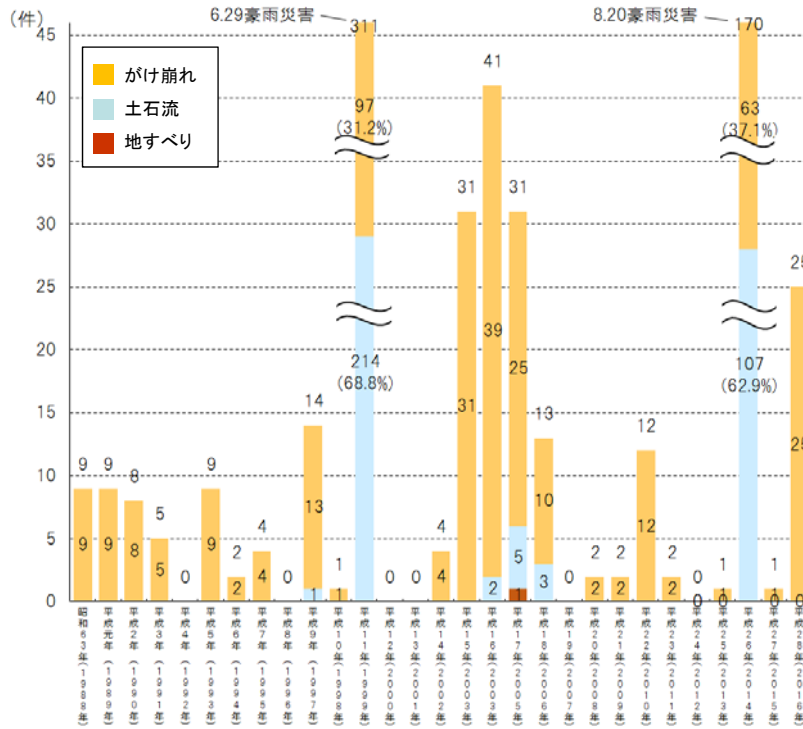


出展: 広島市地域強靱化計画

災害リスク・安全安心意識の高まり

- 本市内陸部の山地や丘陵地は、花崗岩が風化してできたマサ土が広く分布していることから、集中豪雨等による斜面崩壊や土石流の発生しやすい地形的・地質的特性を有している。

広島市の土砂災害発生状況



出典: 広島市下水道局河川課資料

広島市の主な部門計画

「世界に誇れる『まち』広島」創生総合戦略

平成28年3月策定
 計画期間: 平成27年度～平成31年度

基本目標1

中四国地方のエンジンにふさわしい都市機能の充実強化



【施策2】“循環が活気をもたらすまち”の構築

「公共交通を中心とした四つの循環」の形成

基本目標2

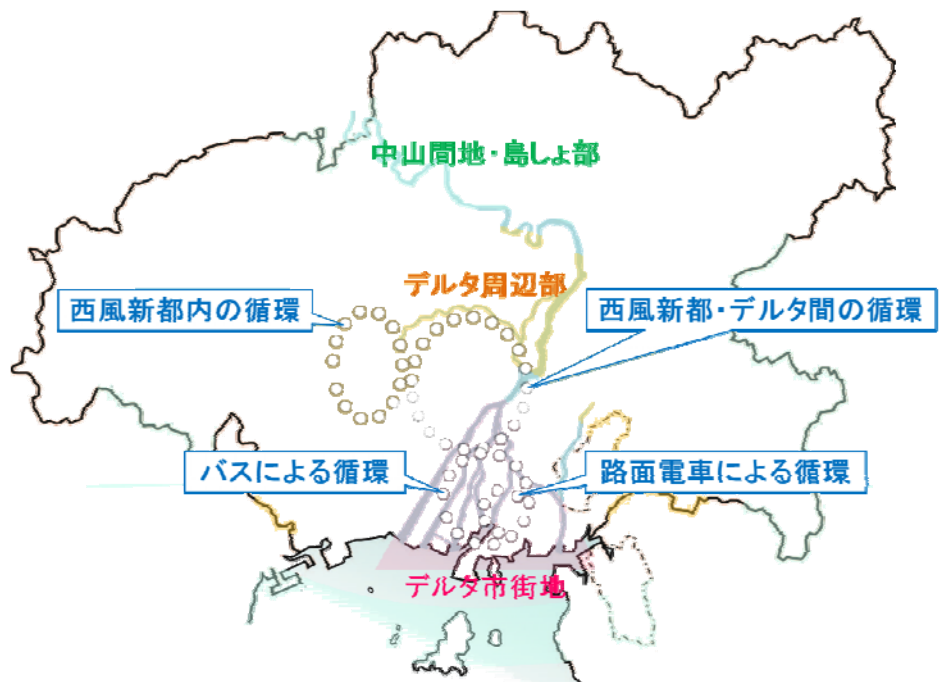
すべての人にとっての“ディーセント・ワーク”の創出

基本目標3

子どもと子育てに優しいまちの実現に向けた切れ目のない支援

基本目標4

誰もが住みたくなるまちに、まちの安心とブランド力の向上



広島広域都市圏発展ビジョン

平成28年3月策定
計画期間：平成28年度～平成32年度

誰もが“住み続けたい” “住んでみたい”広島広域都市圏

200万人広島都市圏構想

「連携中枢都市圏」制度を活用した施策展開により

圏域人口

200万人超

の維持を目指す

- 構成市町 (24市町)
- 広島県 (9市8町)
- 山口県 (2市5町)



目指すべき都市圏像

経済面

ヒト・モノ・カネ・情報が
巡る都市圏を創る

生活面

どこに住んでも安心して
暮らしやすい都市圏を創る

行政面

住民の満足度が高い行政サービスを
展開できる都市圏を創る

広域的な交通ネットワークの充実・強化

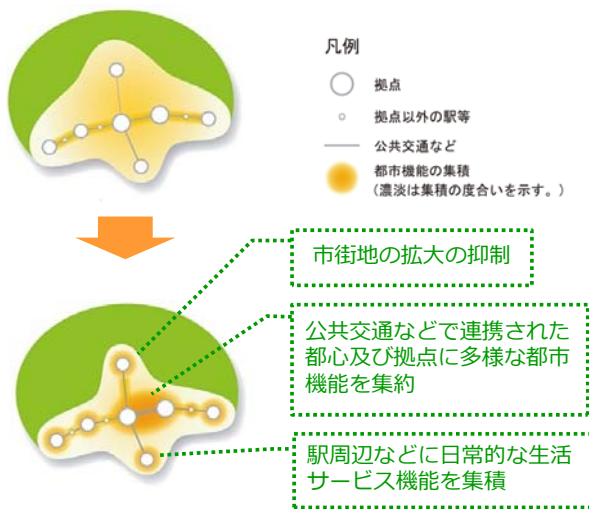


広島市都市計画マスタープラン

平成25年8月策定
目標年次：平成42年

- 市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療、福祉等の生活サービス機能などを集積する「集約型都市構造」への転換を目指している

〔集約型都市構造への転換イメージ〕



都心部を中心に一定の都市機能が集積している地区を拠点とし、居住等を誘導する。各拠点間は、公共交通などで接続する

資料) 広島市都市計画マスタープラン

〔本市の将来都市構造図〕



資料) 広島市都市計画マスタープラン

ひろしま都心活性化プラン

平成29年3月策定
目標年次：平成42年

- 広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、都市機能の集積・強化を図ることにより、相互に刺激し高めあう「楕円形の都心づくり」を推進
- 広島県と広島市が連携し、ひろしま都心活性化プランを策定

ひろしま都心活性化プランの概要

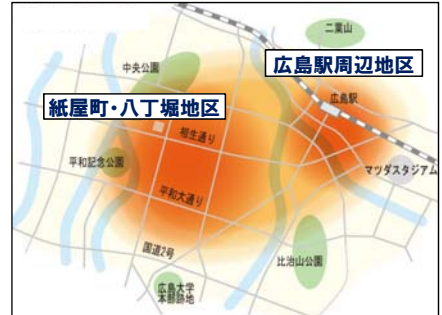
将来像

誰もが集える、にぎわいと交流の都心“ひろしま”

～様々な人が平和と文化の架け橋となり、
国内外から人を惹きつけ、世界に広島を発信する～

目指す姿

- ① 広島の魅力が人を惹きつけ、にぎわいと交流を生み出す
- ② 市民や世界中からの来訪者も往来しやすく回遊できる
- ③ 豊かな水と緑に囲まれ、多様な世代が安全・安心で快適に生活できる



基本方針

1 都心にふさわしく広島の顔となる空間づくり



2 国内外から人を惹きつける広島ならではの魅力づくり



3 世界中から訪れる人にやさしい交通環境づくり



4 安全・安心で快適な都心ライフを支える環境づくり

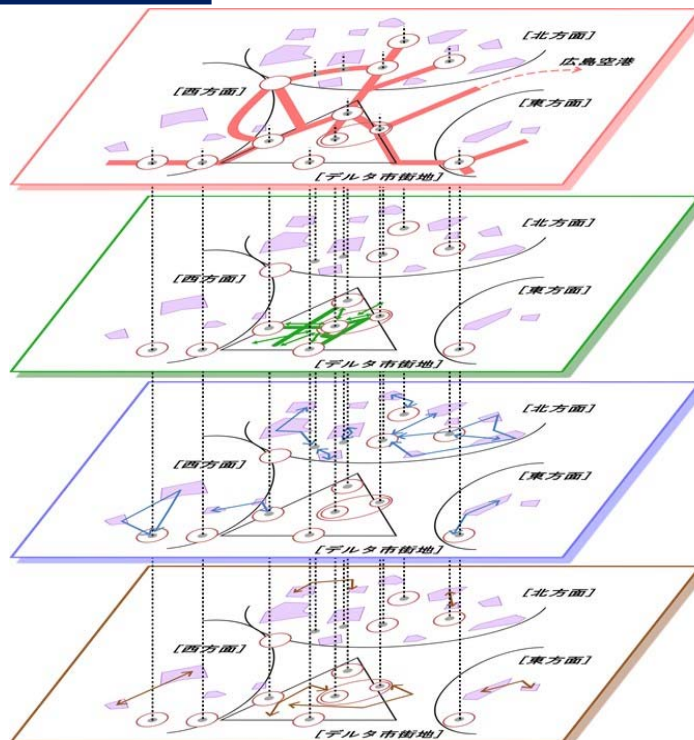
広島市地域公共交通網形成計画

平成28年12月策定
計画期間：平成28年度～平成32年度

- 4つのネットワークを交通結節点で結ぶ「階層性のある公共交通ネットワーク」の形成を目指している

階層性のある公共交通ネットワークのイメージ

- 速達性
- 大量性
- 定時性



基幹公共交通ネットワーク

都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ大量性・定時性に優れたサービスを提供するネットワーク

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

デルタ内の各エリアから都心、又は、拠点地区へのアクセスを担うネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担うネットワーク

地域公共交通ネットワーク

上3つのネットワークではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となるネットワーク

- 安定性・継続性
- 柔軟性 (きめ細かいサービス)

自転車都市づくり推進計画

平成25年6月策定

- 広島市自転車都市づくり推進計画に基づき、自転車施策を総合的に推進

【主な取組】

まちづくりの視点を持った自転車の利用環境整備

走行空間整備 ～はしる～

- 自転車走行ネットワークの形成
- ⇒車道通行を基本とした自転車走行空間の整備



自転車走行空間
(市役所北側通り)

駐輪場整備 ～とめる～

- 民間駐輪場の整備促進
- ⇒民間事業者による路上駐輪場の整備
- ⇒民間駐輪場への整備費助成



国道54号路上駐輪場
(平和大通り～国道2号)

ルール・マナーの遵守 ～まもる～

- ルール・マナーの意識啓発
- ⇒自転車教室受講後に自転車運転免許証交付(小学3年生を対象)
- ⇒チャレンジサイクルキャンペーンでの各種イベント開催



スケアードストレート
(自転車事故の再現)
(イオンモール広島祇園)



観光振興などへの自転車の活用

活用促進
すいかす



シェアサイクル「ぴーすくる」

- シェアサイクルの導入
- ⇒市民の日常利用を促進するため、その利用に適した商業施設などにサイクルポートを設置



- サイクリングマップの作成
- ⇒(一社)広島青年会議所の「ひろしま郷土愛サイクリングロードマップ」の作成協力

「ひろしま郷土愛サイクリングロードマップ」

推進

現在進めている主なプロジェクト

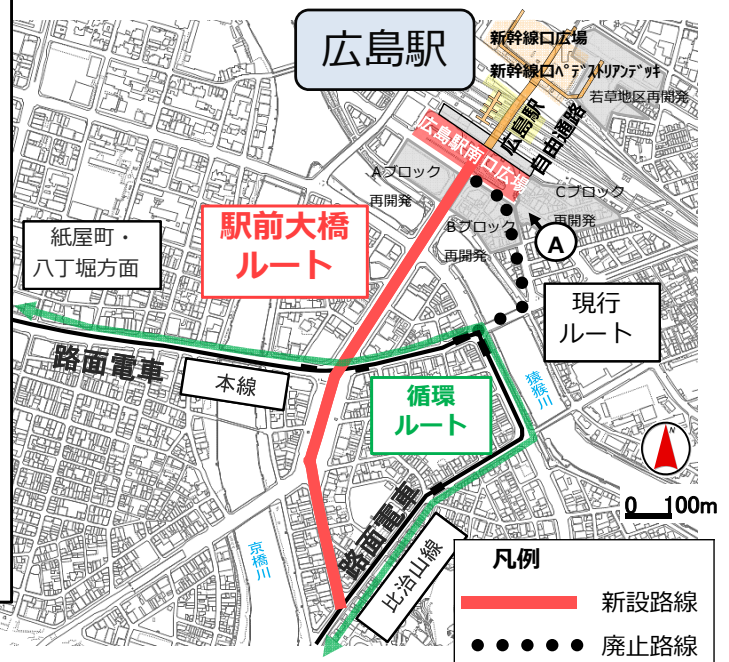
広島駅南口広場の再整備等

広場再整備のイメージ



交通結節点の改善及び路面電車の機能強化

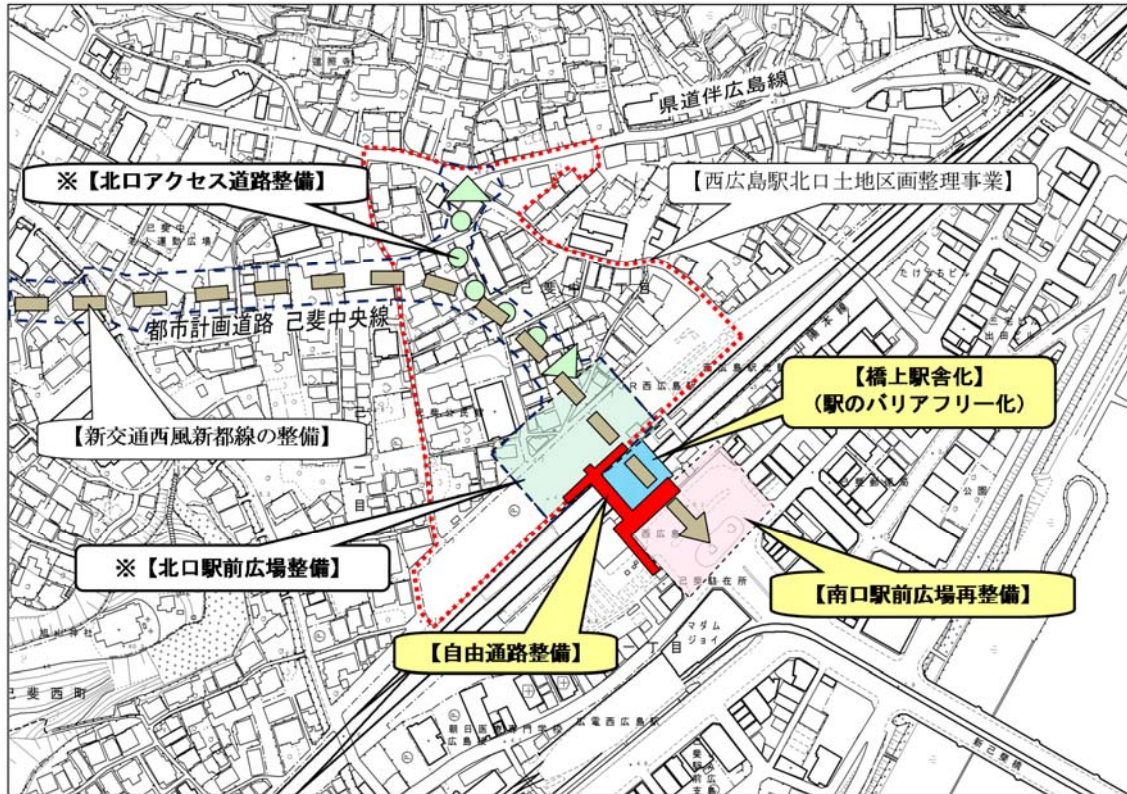
- 路面電車を広場へ高架で乗り入れ
- バス乗降場を広場内に集約
- 自由通路とつながる2階レベルの歩行者ネットワークの構築



凡例	
—	新設路線
●●●●●	廃止路線

- 利用者の利便性向上に立った公共交通ネットワークの形成(乗換利便性向上、路面電車の定時性・速達性向上)
- 都市機能強化の取組と一体的なまちづくりの推進(回遊性向上、賑わい創出)

西広島駅周辺地区交通結節点整備



※ 西広島駅北口土地区画整理事業により実施

新交通西風新都線の整備

アストラムラインの延伸

J R山陽本線とアストラムラインとの接続による「西風新都・デルタ間の循環」



新白島駅
平成27年3月14日 開業



アストラムライン延伸
平成30年代後半の部分開業（石内東開発地まで）、平成40年代初頭の全線開業を予定

広島市東部地区連続立体交差事業



事業概要

鉄道高架延長：山陽本線 約3.9km
 呉線 約1.1km
 概算事業費：約915億円(うち市域約370億円)
 工事期間：17年間程度(1期・2期連続施工)
 除却踏切数：16箇所(うち市域7箇所)
 関連道路整備：(都)青崎中店線ほか4路線

現状(踏切事故や交通渋滞の発生)



完成イメージ(踏切安全確保や交通円滑化など)



広島高速5号線整備



広島高速5号線 L=4.0km



広島高速5号線の開通により
広島駅と山陽自動車道が直結

計画概要

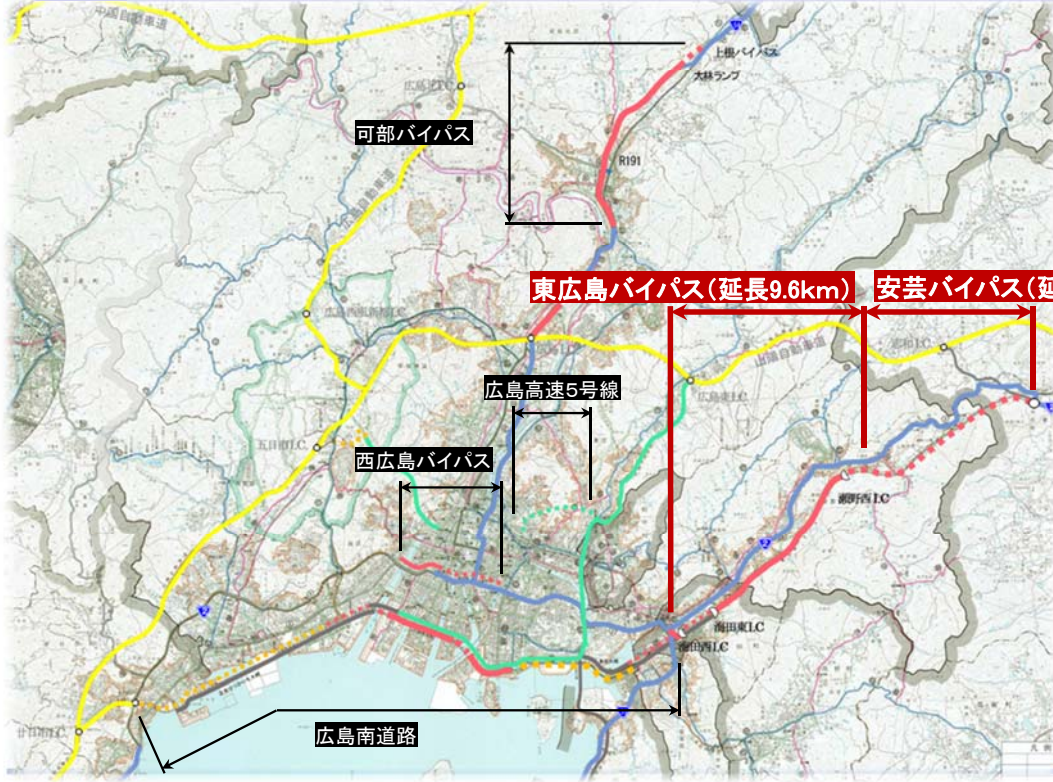
路線名	広島高速5号線(東部線)
区間	広島市東区温品町(温品JCT)～ 広島市東区二葉の里三丁目
延長	約4.0km：暫定2車線区間：約4.0km
事業期間	平成12年度～平成32年度
事業費	有料道路事業費：949億円 合併施行事業費(広島市施行分)：175億円



東広島・安芸バイパス整備

整備効果:交通事故・災害時における代替路としての機能

物流の効率化による東広島市域に集積する工業団地等をはじめとする産業の活性化 等



広島市総合交通戦略改定に向けた検討の方向性(案)

改定の背景

社会経済情勢の変化

少子・高齢化の進行
訪日外国人の増加
災害リスク・安全安心意識の高まり
など

広島市総合計画の改定

(現計画期間H32年度まで)
現在改定作業中

広島市総合交通戦略
の改定

広島市の主な部門計画

都市経営

「世界に誇れる『まち』広島」創生総合戦略
広島広域都市圏発展ビジョン

都市計画

広島市都市計画マスタープラン
立地適正化計画(策定中)

交通計画

広島市総合交通戦略
広島市地域公共交通網形成計画

検討の方向性(案)

キーワード

多様性 持続可能性 循環 活力とにぎわい 安全・安心

テーマ(例)

- コンパクト・プラス・ネットワーク
- 都心の活性化
- 地域特性に応じた移動の確保
- 広域的な交通ネットワーク強化
- 来訪者の受入環境の整備
- 災害に強いまちづくり

… など