

FUKUYAMA
CONSULTANTS
CO.,LTD.



中心市街地への自家用車流入規制と 公共交通への利用転換の可能性の調査業務

(報告書)

令和6年3月

株式会社 福山コンサルタント



目 次

1.	業務概要.....	1-1
1.1	業務の目的.....	1-1
1.2	業務概要.....	1-1
2.	事例収集と整理.....	2-1
2.1	個別施策の事例.....	2-1
2.2	都市政策の事例.....	2-13
3.	要因分析.....	3-1
3.1	中心市街地への自家用車の流入抑制の分類.....	3-1
3.2	成功・失敗要因.....	3-2
3.3	有識者勉強会（実現に向けた議論）.....	3-3
4.	意識調査.....	4-1
4.1	住民アンケート調査.....	4-1
4.2	ヒアリング調査（非公開）.....	4-36
5.	検討.....	5-1
5.1	検証地域等の検討.....	5-1
5.2	自動車の流入抑制による公共交通への転換方策の検討.....	5-4
6.	実証実験・効果検証.....	6-1
6.1	公共交通利用者数.....	6-4
6.2	自動車交通.....	6-10
7.	まとめ.....	7-1

1. 業務概要

1.1 業務の目的

公共交通ネットワークの構築に際しては、バスや鉄道などの従来の公共交通手段に加えて、LRT、コミュニティバス、デマンドバスなどの新たな公共交通手段の導入も視野に入れた、『わかりやすい公共交通ネットワークの構築』と『利用者の乗り継ぎに対する抵抗感の少ないシームレスな連結』を図ることが必要であり、国土交通省として日本版 MaaS の全国への早急な普及に取り組んでいる。

ハードが整備されても、実際に利用をしてもらうには、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を促す取組みも必要となる。

他方、欧米諸国では歩行者・自転車・公共交通優先の交通政策を推進する際、都市中心部の歩行者空間の拡充等とセットで欧米諸国では取組を進めているだけでなく、中心市街地における自動車通行の禁止（カーフリー）を実施することで過度な車依存から脱却、車から解放された歩行者で賑わう質の高い都市中心部を取り戻している。

日本においてもパンデミックを機にまちづくりと併せて地域交通のリ・デザインに取り組む状況にあるが、マネジメントレベルの促す取組に留まらず一定レベルの規制を施した場合にどのような影響（社会的・経済的・環境的）があるか、どのような地域（人口規模、経済力・住民性、資源）であれば適した手法となり得るか、あらかじめ可能性を検証する必要性がある。

1.2 業務概要

- 1) 業務対象地域：中国運輸局管内
- 3) 業務履行期間：令和5年7月21日～令和6年3月29日
- 4) 発注者：中国運輸局 交通政策部 交通企画課
- 5) 受注者：株式会社 福山コンサルタント 中四国支社

2. 事例収集と整理

自家用車の流入を規制する取組みについて国内外事例を収集し規制目的や手法を整理した。

2.1 個別施策の事例

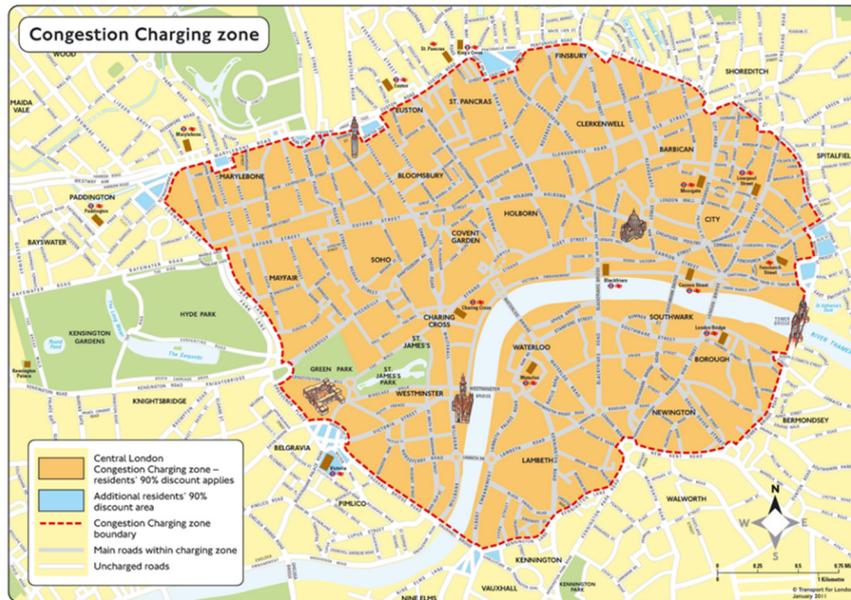
個別施策の観点から国内外における自家用車の流入抑制に係る事例を次頁に一覧で整理し、主な事例について、それ以降に整理・紹介する。

▼中心市街地への自家用車流入規制の事例一覧

目的・方策の分類		事例
規制目的	交通円滑化	パリ（フランス）：2024年までに誰もが車なしでも15分でアクセスできる都市を目指し、駐車スペースを撤去。公園や緑地、畑を敷設
	環境保護	グルノーブル（フランス）：交通渋滞の緩和と大気汚染緩和を目指し、公共交通機関を無料の実施日を設ける
	賑わい創出	栄ミナミ（愛知県名古屋市）：車道の駐車エリアに休憩スペースや駐輪スペースを設置
規制範囲	市街地全体	ポートランド（アメリカ）：徒歩や自転車、公共機関を使って20分で日常に必要なものを手に入れることができる街づくり
	中心市街地	ストックホルム（スウェーデン）：中心部に乗り入れる際に、時間帯に応じた通行税を支払う（一日の課金上限：60クローナ）
	区間	チューリッヒ（スイス）：約1.3kmのメインストリート（バーンホフ通り）にトラムが走行し、車は一部を除き基本的に進入禁止
	観光地	国際通り（沖縄県那覇市）：平日の朝と夕方にバスレーン規制。バス専用レーンとなり、一般車両は通行禁止。
規制方策	規制対象	<ul style="list-style-type: none"> 車種・ナンバー別規制 時間帯・曜日規制 全車両・全時間規制 ロンドン（イギリス）：入域許可証を購入し、ナンバープレートを自動で読み取るシステム ソウル（韓国）：平日任意の1日について当該自家用車の利用を控える宣言をした車両は、都心に直結するトンネルの通行料を無料 パリ（フランス）：ナンバープレートに沿った車やオートバイの交通規制
	規制方法	<ul style="list-style-type: none"> 完全進入禁止 車両規制 パリ（フランス）：セーヌ川沿いの自動車専用道路は歩行者空間化され、パリ中心部のメインストリートは自動車の通行が原則禁止 フライブルグ（ドイツ）：街の中心地となる旧市街の半径700mの範囲は、商品搬入等の車以外の乗用車の乗り入れ禁止
	空間構成	<ul style="list-style-type: none"> フルモール セミモール トランジットモール コペンハーゲン（デンマーク）：ストロイエ通り（約1.2km）を常時歩行者天国としている 馬車道（神奈川県横浜市）：既存街路をセミモール化、「ガーデンストリート馬車道」をテーマとした整備を実施 アムステルダム（オランダ）：歩行者、自転車、クルマ、路面電車がそれぞれ走行空間を確保
規制により生じる影響への方策	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> P&R フリンジパーキング 路上駐車施設 料金 ケンブリッジ（イギリス）：中心部付近の5箇所の駐車場が18時間無料、中心地を結ぶ往復バスの料金£3.5（1ポンド181円＝約633円） 天神地区（福岡県福岡市）：天神に行く人限定で駐車料金が最大500円＋乗車人数分のバス片道料金無料 札幌中心市街（北海道札幌市）：一般車両用、貨物車専用のパーキングチケット設置 東京駅周辺（東京都千代田区）：丸の内・有楽町エリアをカバーする21箇所の駐車場料金を統一、加盟店の利用金額に合わせてサービス券発行 都内の主要交通機関が発行する対象の1日乗車券提示で、割引などの特典（「ちかとか」）
	荷捌き車	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌きスペース 集約荷捌き場 東京都：コインパーキングを活用し、荷捌き可能駐車場を確保 吉祥寺（東京都武蔵野市）：吉祥寺中心街へコラボデリバリー(株)による共同集配送を実施
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 自転車レーン 駐輪場 オランダ：自転車専用で標識や赤色の道路カラーで自転車専用であることを明示 ユトレヒト（オランダ）：24時間まで利用無料の地下駐輪場を設置、シェアバイク・空き状況がわかるモニターシステム、自転車修理店完備
	歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 小型モビリティ 湯布院町（大分県由布市）：「観光地の渋滞緩和に向けたパークアンドライドの実証実験」として、電動キックボードのシェアリングを実施
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 運賃施策 他の手段との組み合わせ フライブルグ（ドイツ）：1か月47ユーロの定期券購入で、広域範囲で鉄道・バス・路面電車が全線乗車可能 宇部市：歩行者天国（イベント）に合わせた公共交通の無料デー コペンハーゲン（デンマーク）：長距離列車・電車・メトロ・バスへの自転車持ち込み可能

(1) 規制方策（ロードプライシング）：ロンドン（人口約900万人）

- 渋滞対策としてロードプライシングを導入（2003）。その後、環境の改善への取組へと拡大し、排出基準を満たさない車両に対して超低排出ゾーン：ULEZ や低排出ゾーン：LEZ としてロンドン市全体を対象規制としている。
- 混雑課金ゾーンは東西約 6km、南北約 5km（概ね広島デルタ内）



▲London Congestion Charge zone

出典：ロンドン交通局

CC (Congestion Charge)

対象車両	公共交通機関、緊急車両等を除くすべての車両
課金額	全車種一律：15ポンド/日（約2,700円/日）
対象時間	平日：7:00～18:00 土日祝：12:00～18:00 ※クリスマスから1/1は除く
徴収方法	事前支払い（オンライン可） ※ゾーン内の住民は90%割引
取り締まり・違反者対応	ナンバープレート自動認識システムによる監視 違反金 ・14日以内：90ポンド ・28日以内：180ポンド ・28日以降：270ポンド

- 2003年の導入から10年間で26億ポンド（4,700億円）の収入があり、公共交通や道路、徒歩、自転車のインフラ投資に活用（そのうちバスネットワークの改善に9.6億ポンド）
- 交通量が大幅に減少。

(2) 規制方策（ゾーンシステム）：浜松市（人口約60万人）：

- 公共交通分担率が政令指定都市の中で最下位。バス利用者数の減少が止まらず赤字経営が続く。
- 中心商業地の地下道化により歩行者動線が分断されているため、回遊性が阻害。
- 大規模商業施設が中心地から撤退したことにより、賑わいが喪失傾向。
- 中心地を通る道路の通過交通が90%で、都市の活力も低下。

■取組

1. ゾーンシステムの導入

・国道152号、国道257号、有玉南中田島線、飯田鴨江線に囲まれた都心地区約37haを歩行者優先の空間に位置づけ、自動車交通を外周道路に迂回させる

2. 1999年社会実験（2週間）

・中心市街地のメインストリートである「鍛冶通り」のトランジットモール化

①7時～12時：バス優先規制(荷捌き車両・区内住民車両通行許可)

②12時～19時：トランジットモール規制(路線バス以外の車両は進入不可)

③19時～7時：夜間規制(一般車両の通行を許可)

➤ 実験中及び実験後において「歩行空間が広がった」「渋滞が発生した」など賛否両論



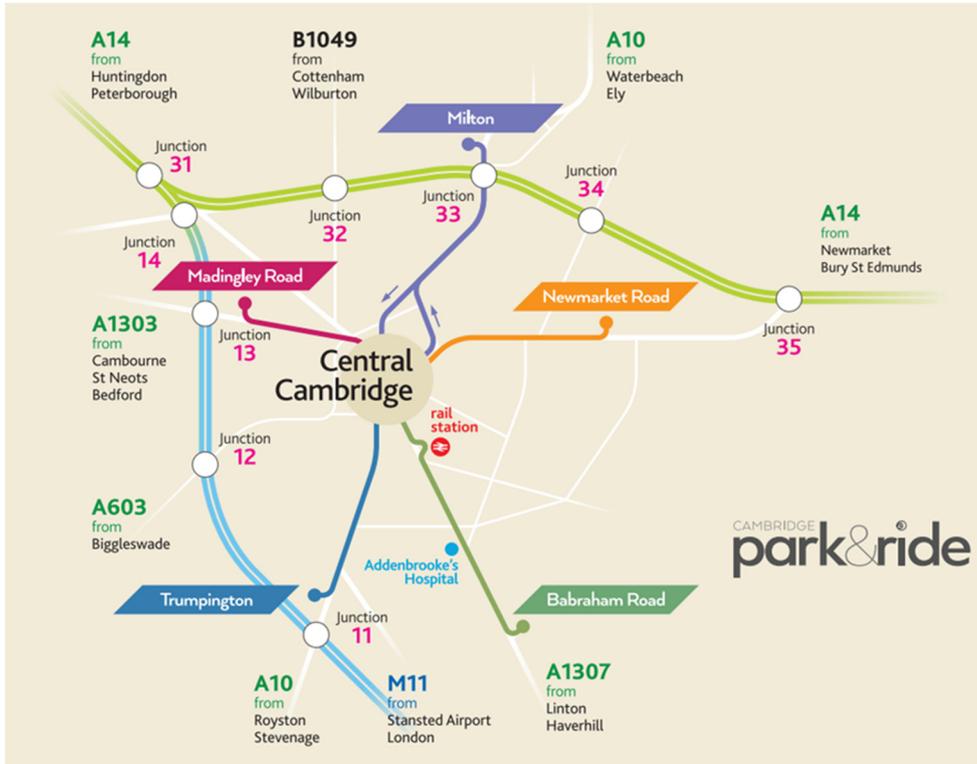
循環まちバス「く・る・る」

▲ゾーンシステム

出典：国土交通省

(3) 駐車施策 (P&R) : ケンブリッジ (人口約12万人)

- 市街地には中世の建物が多く残り、道路は狭く渋滞が多発している。市内にある鉄道駅は 1 つのみのため、主な公共交通機関はバスのみ。
- パークアンドライドを導入し、中心地への車の流入台数を抑制。
- 中心地より 3~5km 地点に 5 ヶ所の駐車場を設置 (5 ヶ所合計の収容台数 : 約 5,600 台)。駐車場と中心地を結ぶ専用バスを 10~15 分間隔で運行。



▲ Network Map

出典 : ケンブリッジ パーク&ライド

施策の特徴	<p>駐車料金は最大18時間まで無料。それ以上は時間に応じて超過料金が発生する</p> <p>駐車場からは、中心地を結ぶバス往復チケットの購入が必要となる (3.5 £ = 約633円)</p> <p>往復チケットは当日のみ有効で、翌日戻の場合は片道チケットを別途購入する (£ 2.8 = 約506円)</p>
駐車場概要	<p>ミルトン : 792台 (16分)</p> <p>マディングリーロード : 930台 (12分)</p> <p>ニューマーケットロード : 873台 (17分)</p> <p>トランピントン : 1600台 (15分)</p> <p>バブラハムロード : 1458台 (21分)</p>
() は中心地までのバス移動時間	

- 駐車場は一般車両用のほかに、小さな子どもを連れている家族向け、障がい者向け、電気自動車向け、自転車置場も設置。
- 通勤だけでなく、病院や市役所、買物など幅広い目的で利用されている。

(4) 駐車施策（フリンジパーキング）：福岡市（人口約154万人）：

- 天神ビッグバンや博多コネクティッドなどのまちづくりの進展により、今後、都心部を訪れる市民・来街者の増加が見込まれ、交通混雑緩和が重要。
- 都心部へのマイカー乗り入れを減らすため、郊外部や都心部周辺に車を停めて、公共交通機関への乗り換えを促すフリンジパーキングを導入。
- 対象駐車場に駐車すれば、天神地区・博多駅地区の利用者限定で駐車料金が割引され、バス及び地下鉄の片道乗車券も進呈される。



▲駐車場位置図

出典：博多まちづくり推進協議会



出典：福岡市

(左：博多駅地区) (右：天神地区)

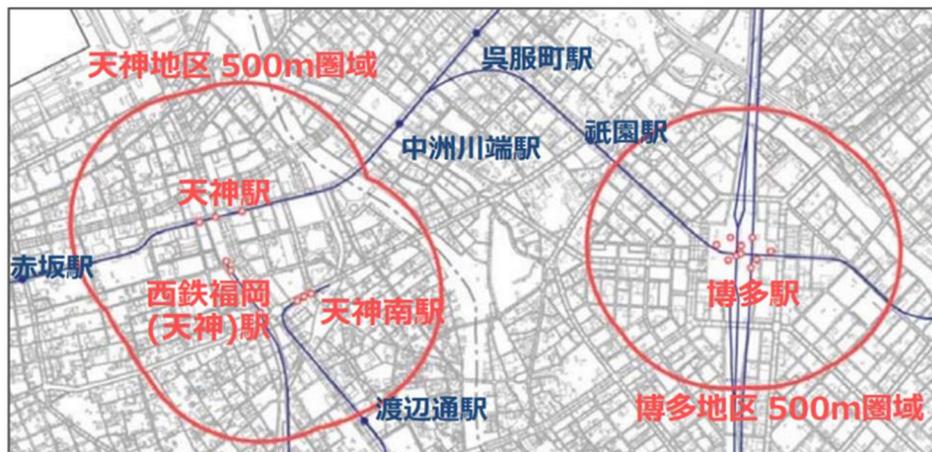
▲利用方法

施策の特徴	<p>駐車料金は、入庫後12時間まで最大500円</p> <p>指定の案内所またはセルフ割引処理機で、フリンジパーキング用の駐車券と乗車人数分の片道乗車券を受け取る</p>
駐車場概要	<p>(例)グランドパーキング（収容台数381台）24時間営業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・グランドパーキングのみ、天神地区と博多地区の両方の割引処理に対応 ・通常料金は入庫後1時間まで300円、以降1時間ごと400円、入庫後24時間まで最大4500円 ・グランドパーキングの地下鉄最寄り駅（渡辺通駅）から博多駅までの片道運賃210円（5分） ・最寄りのバス停（渡辺通一丁目）から博多駅までの片道運賃は150円（8分）

- 利用者の評価も概ね好評であり、リピート率も高まっている。
- 天神での滞在時間が伸びた、天神での立ち寄りスポットが増えたなどの副次的な効果も現れ始めている。
- 令和5年10月から、フリンジパーキングの更なる利用促進のため、西鉄バスの片道乗車券だけではなく、地下鉄の片道乗車券との選択が可能になった。

(5) 駐車施策（附置義務駐車場の緩和）：福岡市（人口約154万人）

- 公共交通を主軸とした総合交通体系の構築を目指し、マイカーから公共交通への転換促進や自動車交通を削減・抑制する様々な交通対策の一環として、附置義務条例を見直し
- 公共交通の利便性が高い都心部（天神・博多）において、公共交通利用促進措置が実施される建築物に対して、附置義務台数を低減
- 都心部エリア外への駐車場の隔地化、駐車場出入口の共同化、駐車場の集約化により、都心部への自動車流入を抑制



▲対象エリア

出典：福岡市

対象エリア	鉄道駅の改札口から 500m（天神・博多）
公共交通利用促進措置の例	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者への割引サービスや運賃補助 ・鉄道駅への地下通路等の接続など ※低減できる台数は、附置義務台数の40%を上限とする ※公共交通利用促進措置の実施状況を毎年報告

(6) 駐車施策（商業施設と連携）：東京駅周辺

- 丸有楽町地区において、都心地区として相応しい交通環境を作り出し、誰もが安全で、安心して快適に過ごせるまちづくりを目指す。
- 大手町・丸の内・有楽町エリアをカバーする21ヶ所約4,800台の駐車場(丸の内パークイン)の駐車料金を統一し、どの駐車場でも同じサービスが受けられる。加盟店での利用金額に合わせてサービス券が発行される。
- 都内の主要交通機関が発行する一日乗車券などの対象乗車券提示で、割引やプレゼントなどの特典が得られる。(「CHIKA TOKU」)



▲丸の内地上マップ

出典：丸の内ドットコム

たった4ステップ!

CHIKA TOKU
の使い方

飲食代が割引になったり、プレゼントがもらえたり…!

1 一日乗車券を購入！
2 地下鉄でおでかけ
3 施設・店舗で
乗車券を見せる！
4 230以上のスポットで
様々な特典が!!

◀ CHIKA TOKUの使い方

出典：「CHIKA TOKU」のお得な特典ガイド

施策の特徴	【丸の内パークイン】 駐車場入口部分を同一デザインにし、利用者に対してわかりやすい案内を掲示
	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車料金は、30分ごとに400円～ ・加盟店舗で飲食や買物をすると利用金額に合わせて駐車場サービス券を進呈 3,000円以上：1時間割引券 1枚 6,000円以上：1時間割引券 2枚
	<p>【CHIKA TOKU】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京メトロおよび都営交通が発行する一日乗車券などの対象乗車券を提示すると、各種割引サービスやプレゼントなどの特典が受けられるサービス。JRの利用も可能な一日乗車券「東京フリーきっぷ」も特典の対象。

東京駅には、駅直結の地下駐車場「東京駅八重洲パーキング」（最初の10分 110円～）もあるが、丸の内パークインは、指定の会員カード会員及び丸の内ポイントアプリ会員は最初の1時間が無料となる。東京駅への送迎や短時間の駐車なら、実質無料で駐車できることから、カードやアプリの会員数が増加している。CHIKA TOKUは、訪日外国人への利用促進を図り、外国語版のガイドブックも展開している。

(7) 荷捌き車（共同集配）：吉祥寺駅周辺

- 吉祥寺駅周辺地区への物品の集配を目的として進入する車両台数を削減するために、「吉祥寺方式による物流対策事業」を実施
- ①コインパーキングを活用し、指定時間内・月額固定金額でどこでも利用が可能となる駐車券を発行
- ②共同集配センターで荷物を集約し、吉祥寺地区商店街へ共同配送を行う（吉祥寺駅から集配センターまで約 400m）



▲吉祥寺方式物流対策の対象エリア



▲コインパーキングを活用



▲共同集配センター

出典：吉祥寺の荷さばき対策10年史

施策の特徴	【コインパーキングの活用】 タイムズ24(株)が吉祥寺地区で管理、運営している既存のコインパーキングを指定時間内・定額でどこでも利用可能 ・定額利用のタイムズ荷さばきカードは、月額5,000円 ・指定時間は6:00～12:00（時間外は通常料金） ・1時間につき3回まで ・1回あたり30分まで 【共同集配センター】 コラボデリバリー(株)が、吉祥寺地区の商店街を対象とした共同集配配送を行う ・取扱い荷物は、台車による配送が困難な大型荷物・重量物、又は特別な管理を要する生鮮食品を除く一般貨物全般 ・配達手数料は個数に関係なく1kg当たり5円（最低手数料135円） ・料金は、事業者の負担
-------	---

- 通常吉祥寺エリアの駐車料金は、60分あたり600～900円のため、定額利用のコストメリットは大きいですが、カードの発行枚数は思うように増えず、事業者への周知徹底や駐車場の利便性の向上が課題。
- 共同集配事業により、路上駐停車が1日あたり延べ79台削減の効果を得ている。取扱数量も年々増加しているため、共同集配エリアの拡大についても検討が望まれている。
- 商店街の中から、荷捌き車両がなくなることで、回遊性の高い歩行空間が創出された。

(8) 歩行者（小型モビリティ）：由布市湯布院（人口約1万人）

- 観光地での移動手段が車移動中心となるため、渋滞緩和に向け、郊外の駐車場から自家用車以外の交通手段に乗り換えて中心部に向かうパークアンドライドの実証実験を実施。
- ① 駐車場で電動キックボードの貸出と返却（駐車場から駐輪ポートの湯布院中央児童公園まで約1.3km）
- ② 駐車場で IoT プッシュボタンを貸出、ボタンを押してタクシーを呼び出し、中心地（由布院駅・湯の坪街道・金鱗湖のどこか）と駐車場を往復



▲電動キックボード



▲IoTプッシュボタン

▲【Mobility × 観光サービス】実証実験エリア

出典：大分県

<p>施策の特徴</p>	<p>【電動キックボード貸出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湯布院宮尻パーキングにて無料貸出 ・電動キックボードは、湯布院中央児童公園の駐輪ポートに停めて歩いて観光をしてもらう <p>【IoTプッシュボタンを用いたタクシー配車】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湯布院宮尻パーキングにてIoTプッシュボタンの貸出（IoTプッシュボタンは、GPS搭載で位置情報が配車センターに通知され、タクシーが迎えに来るシステム） ・ボタンを押してタクシーを呼び出し、駐車場と中心地までタクシーで移動する。往路と復路で違う場所からでも乗車が可能 ・モニターの費用は往復500円
--------------	---

- パークアンドライド体験に約76%が「満足・やや満足」
- 「中心地の渋滞解消ができると思う」は全体の70%。
- 実際利用するにあたり妥当だと思う料金は、キックボード + 駐車場代は、500円と1,000円がほぼ同率
- IoTプッシュボタンタクシー + 駐車場代は、1,000円が最も多かった。

(9) 運賃施策（公共交通無料デー）：宇部市（人口約16万人）

- ・メインストリートである常盤通りの歩道や副道を活用して、滞在空間を創出し、ウォーカブルなまちづくりを進めている。
- ・常盤通りを歩行者天国にする「新川まつり」及び「宇部まつり」の開催日に合わせて「路線バス運賃無料デー」を実施。



資料：新川まつり実行委員会

▲新川まつりの歩行者天国区間



資料：宇部市ウェブサイト

▲新川まつりの様子

運行事業者	R4年度日祝 平均利用者数	5/5		11/5	
		利用者数 (合計)	R4年度日祝平均 利用者数との比較	利用者数 (合計)	R4年度日祝平均 利用者数との比較
宇部市交通局	2,205人	8,821人	4.0倍	9,485人	4.3倍
船木鉄道株式会社	549人	1,602人	2.9倍	1,168人	2.1倍
くすのき号	23人	55人	2.4倍	38人	1.7倍
合計	2,777人	10,478人	3.8倍	10,691人	3.8倍

資料：宇部市ウェブサイト

▲運賃無料デーの路線バス利用者数

2.2 都市政策の事例

(1) フランス：交通政策

- 市民の移動に係る交通権の補償と環境保護を交通政策上の最優先課題として、都市自治体主導のもとで都市活動の健全化と持続可能性の観点から TOD（公共交通指向型開発）を進めている。

■ 交通政策の特徴

1. 交通権の保障と環境保護
⇒交通政策上の最優先課題
 2. 都市自治体のイニシアティブ
⇒営業許認可と運営に関する財政負担は都市自治体の権限と責務
 3. TOD（公共交通指向型開発）
⇒公共交通の抜本的改良・拡充
- 高レベルな公共交通サービスの供給による都市の持続的な発展（＝都市の黒字化）

■ 交通政策の2つの目的

- 都市活動の健全化
 - 渋滞、環境破壊、交通事故、スプロール化等の解消
 - 低所得者や移動制約者、障害者を含むすべての人の移動を保障
 - 交通システムによる人流・物流の健全化
- 都市の持続可能性
 - 雇用の場の確保・創出
 - 持続可能な地域経済の成長
 - 財政の健全化による持続的発展

(2) パリ（約220万人）

- まちづくりの方針の1つとして「15分都市圏」構想を掲げ、買い物、仕事、娯楽、文化、スポーツ、医療など、生活に必要なものすべてが自宅から徒歩15分、自転車5分圏内でアクセスできるまちづくりを進めている。
- 大気汚染や騒音、交通渋滞といった課題に対して、公共空間の改造が進められており、市街地における自家用車利用の低減、歩行者空間の増大、自転車を始めとした環境に優しいモビリティの活用、公共空間の緑化などの政策が積極的に展開されている。
- これらの施策は、安全な歩行環境の整備を目的とした都市空間の再編や道路空間の再配分を通じたモビリティ手段の見直し、生活に必要な公共サービス機能や商業施設の拠点化、既存の都市試算を住民のコミュニティ活動の場として活用する一体的な施策パッケージとして取り組まれている。



資料：パリ市ウェブサイト

▲パリ市 15分都市圏のイメージ

■取組

1. 都市空間の再編に関するプロジェクト

- 道路空間の再配分（道路の歩行者空間化）
 - 休日等における車道の歩行者天国化。バリケード設置により沿道住民の自家用車や社会サービス車、宅配車などは進入可。
- 広場を自動車から解放
 - 車両の通行路と化していた七つの大広場から自動車を排除し、市民の憩いの場として空間を再編。

- 「私の地域を美しくする」プロジェクト

市域を細分化した地域ごとに、自動車交通を沈静化し、地域を美しくすることを目的に、住民との合意形成のもとで歩行者優先の公共空間の整備などの地域の特性に応じた整備プランを遂行。

- 「学校前道路の整備」プロジェクト

幼稚園や小学校の前の道路への車の進入を禁止し、歩行者専用化。

- 街路の緑化

車道から自転車道への転用に伴い、街路に樹木を植えるなどのグリーン化。



資料：パリ市ウェブサイト

▲「私の地域を美しくする」プロジェクトにより歩行者専用化した道路

2. モビリティに関するプロジェクト

- 通過交通の削減

道路空間の歩行者天国化と歩行者専用空間化と合わせて、一部の幹線道路を除くすべての道路におけるゾーン 30 化。

- 駐車対策

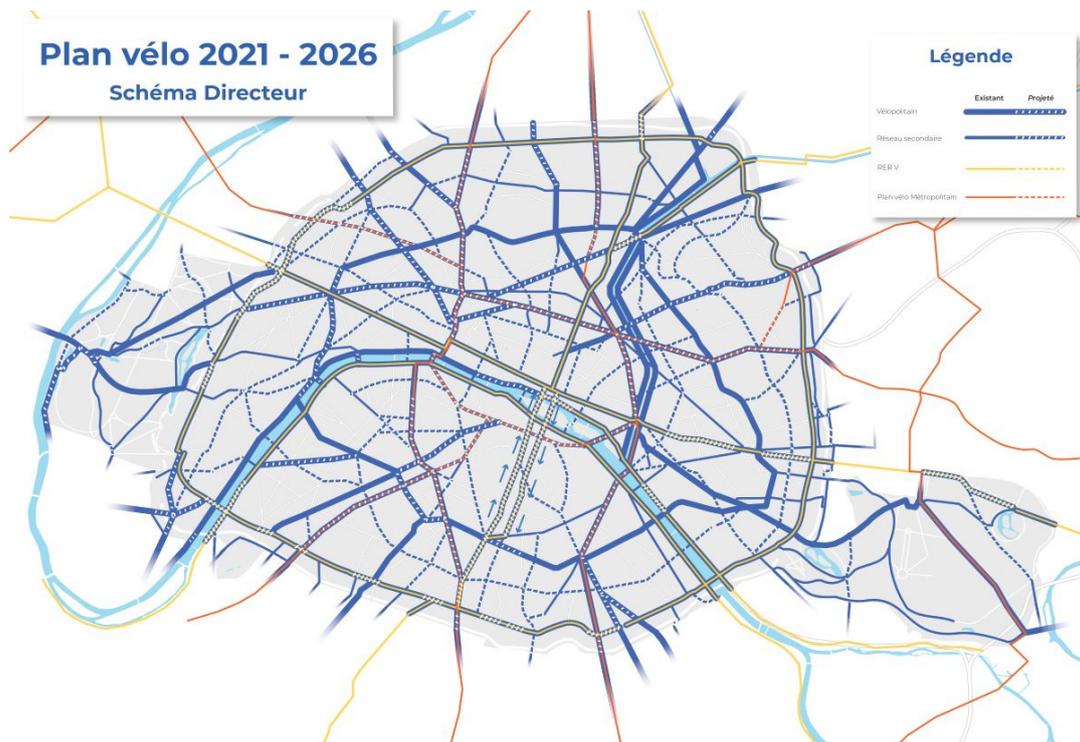
パリ市内の全駐車収容台数の 16%にあたる路上駐車スペースを公共空間として転用することによる車の利用を減らすための駐車対策。

- 公共交通の充実化

パリ郊外に住む 95%の市民が自宅から 2km 以内で公共交通を利用できるよう今ある公共交通ネットワークについて地下鉄等の延伸によりさらに充実化させ、公共交通沿線に自転車専用道路を合わせて整備。

- 自転車利用の促進

2026 年までに 520 kmの自転車専用道路を整備し、総延長 1,093km まで整備予定。コロナ禍を契機に仮説整備を進め、自転車利用が増加している。



資料：パリ市ウェブサイト

▲2021～2026 自転車整備計画マップ

3. 既存都市資産の活用

- 小学校を市民スペースとして開放
- 保育園を週末に市民の交流の場として活用

～参考文献～

ヴァンソン藤井由実,フランスのウォークブルシティ,学芸出版社,2023

国土交通省,令和4年版国土交通白書,2022

(3) グルノーブル（都市圏人口約60万人）

- 人口急増に伴う渋滞の深刻化と盆地地形による大気汚染を背景に、1980年代から公共交通の充実を図る政策を実施。
- 都市内の通過交通となる自動車の排除に力点が置かれ、LRT 導入とともに都心部では公共交通と徒歩を優先し、郊外部ではパークアンドライド駐車場を整備することで自動車から LRT に乗り継いで都心部への自動車乗り入れを削減させる方策を導入するなど、TOD によるまちづくりを明確にした。

■取組

1. LRT の導入

- 5系統 46.5km（2016時点。現在も延伸中）

2. 自動車の流入制限

- 都市内道路の一方通行化し、繁華街をフルモール化



3. 公共交通への転換政策

- ・市街地の駐車場の廃止（約 4,000 台分）
- ・郊外部に大型駐車場を整備（約 12,000 台）
- ・多様なニーズに対応するデマンド交通、自転車ネットワーク、小型モビリティ
- ・多彩な料金施策



資料：M TAG ウェブサイト

▲パークアンドライド（交通チケットがある場合には無料で利用可能）

duration 1 hour 1 day 30 days 1 year

age 05-10 11-17 18-44 65+ 75+

Employee 80 % disabled Family Group Under study or ZPO Tourism Business TER

Family quotient:

Travel documents

<p>1 trip 1 hour</p> <p>€2.00 per trip</p> <p>Or buy ?</p>	<p>1 trip, on board the bus 1 hour</p> <p>On board the buses, we invite you to top up.</p> <p>€2.50 per trip</p> <p>See the terms and conditions</p>
<p>Tickets by SMS 1 hour</p> <p>1 SMS = 1 ticket valid for 1 hour. Send "1H" to 93 123. Visitag 1 day available by SMS!</p> <p>€2.50 per trip</p> <p>See the terms and conditions</p>	<p>1 CMI Accompanying trip 1 hour</p> <p>Reserved for the accompanying person of a person holding the CMI.</p> <p>€1.00</p> <p>See the terms and conditions</p>
<p>10 trips 1 hour</p> <p>Or €15.70 per 10-trip ticket. Traveling with others is possible!</p> <p>€1.57 per trip</p> <p>Or buy ?</p>	<p>10 Access trips 1 hour</p> <p>Or €12.40 per 10 Access travel ticket Reserved for people with a disability of more than 80%.</p> <p>€1.24 per trip</p> <p>See the terms and conditions</p>

資料：M TAG ウェブサイト

▲多彩な料金プラン（39 種類の中から利用期間・年齢・移動グループの構成に応じて検索可能）

4. 移動環境のバリアフリー

- ・車両、停留所、歩行空間のバリアフリー化

5. 商業活性化策

- ・店舗への補償、広告掲載支援、繁華街のフルモール化
- ・荷捌きスペースの確保と停車制限時間、都市配送センターの創設

6. 産業誘致政策

- ・大学（LRT 沿線）の関連企業の誘致

7. 低所得者住宅対策

- ・LRT 沿線への低所得者向け賃貸住宅・居住エリア整備

8. 企業の財政的参加

- ・モビリティプラン（法による策定の義務付け）による従業員の移動習慣の改善と企業活動における自動車利用の改善（参画企業は従業員の半額負担＝半額は企業が財政負担）

～参考文献～

国土交通省,プロジェクト・パッケージのすすめ 事例・ポイント集,2010

南聡一郎など,総合都市経営を考える,公益財団法人日本都市センター,2023

(4) フライブルク (人口約23万人)

- 戦後復興期に自動車利用が急増したことにより交通渋滞が深刻化。
- 騒音や大気汚染により市内の住環境が悪化したことへの対応としての多角的な環境保全対策。
- 歩行者天国の社会実験が契機となり、グリーンシティという明確なビジョンのもとで公共交通を主体としたまちづくりへ転換。

■ 取組

1. 公共交通の拡張

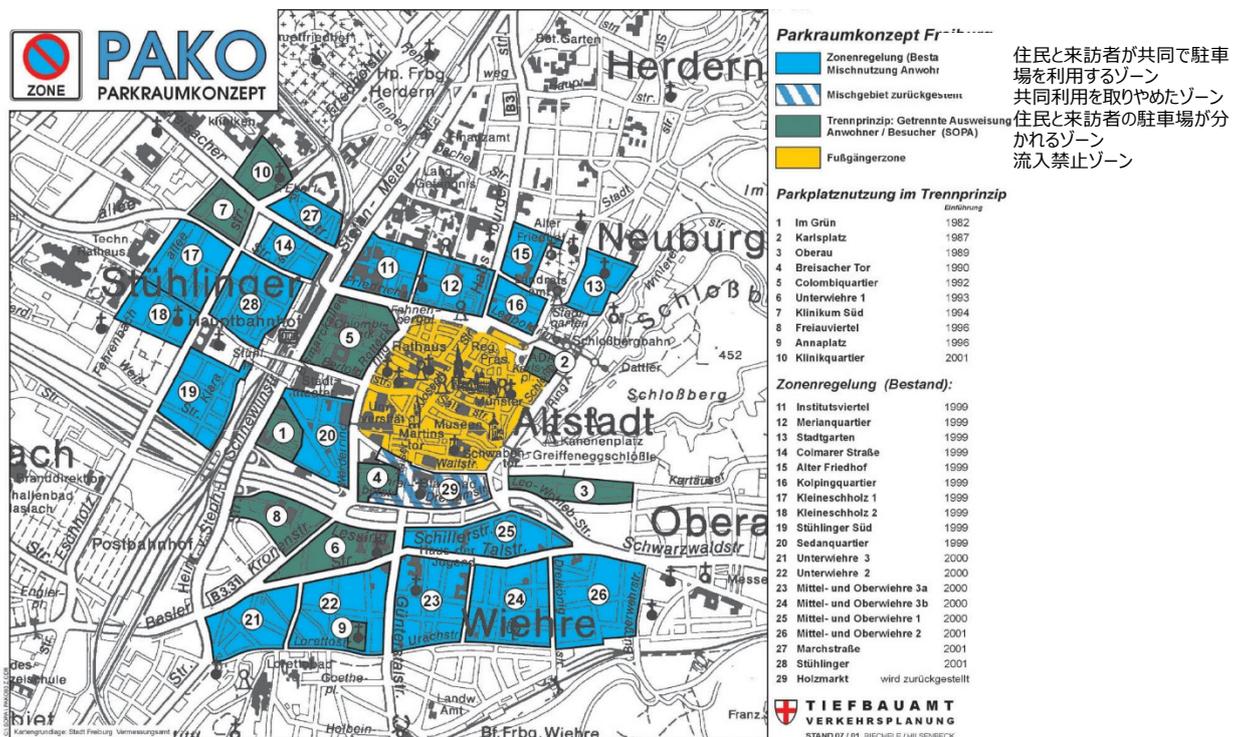
- 市内の路面電車とバスに共通して使える「環境保護券」を導入。さらに近隣の二郡への利用範囲を拡大した「地域環境券(定期券)」の導入で約 3000km の公共交通機関を使用することができるようになった。
(1 か月 66 マルク(約 4,000 円) で、無記名につき共用可能)

2. 自転車交通の促進 (ネットワークの拡張・駐輪場の整備)

- 市の中心部では、延長約 150km の自転車専用道路を設置
- フライブルク中央駅と路面電車が交差する位置に 1000 台の自転車が停められる駐輪場を設置。

3. 車交通の静穏化対策

- 自動車の乗り入れ禁止・ホコ天 (トランジットモール)
(社会実験を経て 1972 年 ⇒ 拡大)



資料：フライブルグ市ウェブサイト

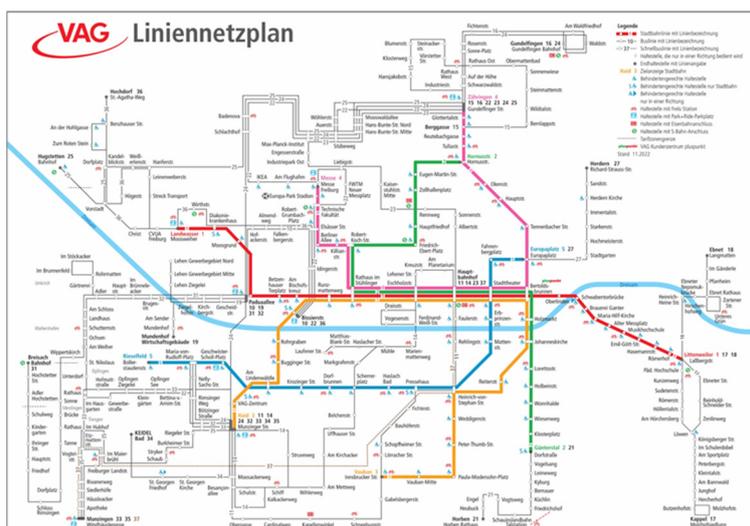
▲ 駐車制限区域

4. 車交通の居住地エリアからの分離と幹線道路における結束化

- ・ヴォーバン地区は、住宅街への自動車の乗り入れは基本的に禁止、住宅地の端に集合駐車場を設置
- ・自動車を通る幹線道路沿いには高い容積率の商業施設を防音壁として配置

5. 駐車場の設置と料金制度の統合（市街地ほど高い）

- ・中心市市街地を取り囲む環状道路沿いに大型駐車場を整備



▲フライブルク交通局 (VAG) 路線図 (トラム&バス)

出典：フライブルク交通局

～参考文献～

村上敦,ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか, 学芸出版社,2017

中口毅博・熊崎実佳,SDGs 先進都市フライブルグ,学芸出版社,2019

3. 要因分析

各事例における導入に至った経緯や導入時の障壁、行政の関わり方、導入・運用に係るコスト、公共交通の利用促進につながった要因や失敗をした原因を分析した。

分析にあたっては、有識者の知見を踏まえ交通課題としての仮説検証につながる分析を行った。

3.1 中心市街地への自家用車の流入抑制の分類

事例整理を踏まえ、中心市街地への自家用車の流入抑制事例の類型化を行った。その際、都市・目的・範囲・規制方策・規制により生じる影響への方策の視点から分類した。

	大都市	中都市	小都市
<規制目的>	交通円滑化、環境保護、賑わい創出		
<規制範囲>		×	
	市街地全体、中心市街地、区間、観光地		
<規制方策>		×	
規制対象	車種・ナンバー別規制、時間帯・曜日規制、全車両・全時間規制		
規制方法	完全進入禁止、車線規制		
空間構成	フルモール、セミモール、トランジットモール		
<規制により生じる影響への方策>			
駐車場	P&R、フリンジパーキング、路上駐車施設、料金 etc.		
荷捌き車	荷捌きスペース、集約荷捌き場 etc.		
自転車	自転車レーン、駐輪場 etc.		
歩行者	小型モビリティ etc.		
公共交通	運賃施策、他の手段との組み合わせ etc.		

3.2 成功・失敗要因

海外（欧米諸外国）においては、都市・観光地の経済活動の健全化・活発化を最大目的として自家用車の流入抑制が行われており、それと合わせて利便性の高い公共交通の提供（代替手段の確保）が行われている。即ち、まちづくりと連動した都市全体での公共交通の利便性の強化が行われている（TOD：Transit Oriented Development 公共交通志向型開発など）。その際、個人属性や居住地ごとのニーズに応じた多様な移動手段（自転車、小型モビリティ、P&R etc.）が提供されており、自動車以外の手段の優位性を高める様々な施策（料金等）が講じられている。また、都心部では、アメニティなどの都市の魅力を高める空間デザインがなされており、都心部への来訪者に対する居心地の良い空間が提供されている。

一方、日本国内における事例では、公共交通によるまちづくりに対する積極的な投資が限られており、まちづくり全般の中での公共交通の利用促進や都心部の活性化が目的化された断片的な施策が主立っている。このため、施策間の連動が不十分であり、自動車の流入抑制と公共交通の利用促進が、まちづくり全体や都市経営への波及に及んでいないものと考えられる。

合意形成に関しては、行政の関わり方や細かな合意形成手法において、海外の先進事例と国内事例とにもそれぞれの特徴があるものの、制度化されたプロセスのもとで、市民への情報開示や専門家による公開審査、社会実験を通じた共有などが行われる基本的なプロセス・手法には大きな差がないと思われる。しかし、先進事例では、様々なステークホルダーに対応について施策間の連動により一体性を持って取り組んでいる点に特徴がある。

【欧米における成功要因】

- 自動車交通の抑制は、都市・観光地の経済活動の健全化・活発化が最大目的
- まちづくり（TOD等）と連動した都市全体での公共交通の利便性強化
- 自動車交通の流入量の抑制（自動車発生量の抑制、縁辺部での前捌き）と代替手段（公共交通等）の提供がセット
- 個人属性や居住地ごとのニーズに応じた多様な移動手段の提供（自転車、小型モビリティ、P&R etc.）
- 自動車以外の手段の優位性を高める施策（料金等）
- 都心部のアメニティなどの都市の魅力を高める空間デザイン

3.3 有識者勉強会（実現に向けた議論）

事例整理による要因分析を踏まえ、有識者との勉強会を開催した。勉強会では、国内における交通行政の現状を踏まえ、「自家用車をうまく活用しながら公共交通への転換を促すためには、誰に向けたどのような施策が効果的か」の観点から中国地方の都市をケーススタディとして議論を行った。

3.3.1 開催概要

- 開催日：令和5年10月10日 13:00～14:30
- 会場：株式会社福山コンサルタント 中四国支社会議室
- 出席者：呉工業高等専門学校 神田教授
中国運輸局
福山コンサルタント 大田、金子、松下、藤本
- ケーススタディ：
 - 広島市（大都市）：人口120万人
 - ・都心部（相生通、平和大通り）におけるウォークアブルにより、都心内を容易に移動できる交通環境を整備するなど、回遊を生み出す都心の交通体系の構築を目指している
 - 東広島市（中都市）：人口19.6万人
 - ・メインストリート（ブルーバール）における自動運転・隊列走行 BRT により、都市拠点の「基軸」としての交通強化、「基軸」を中心としたまちづくりによる都市機能集約を目指している
 - 竹原市（小都市）：人口2.4万人
 - ・SMILEPARK たけはら（旧 Park(ing)Day 竹原）として路上駐車スペースや、車道を小さな公園に変え、居心地が良く、歩きたくなる空間の創出に取り組んでいる

3.3.2 要旨

●公共交通の利用促進策（運賃施策）について

- ・広島都市圏では、環境定期券制度やデジタルシティパスなどお得な運賃制度がある。
- ・公共交通を使った外出や周遊が促されるはずであるが、認知されていない。
- ・お得な運賃制度の恩恵を受けるのは目的地となる施設であるため、共創するスタンスが必要である。

●市街地への自動車での来訪について

- ・市街地の駐車料金を高くしても車での移動を志向する人は車を使う。自動車利用を許容する考えも必要。
- ・ただし、駐車料金を時間帯で変動させたり、地区によって傾斜をつける市街地の駐車料金施策は一定の効果があるのではないか。
- ・それにより生まれた収入を他の施策の原資に活用する考え方が必要になる。

●アクセス側の取組（パーク&ライド）について

- ・広島都市圏でもパーク&ライドに取り組んでいるが、施策の見せ方・周知の仕方に工夫が必要である。
- ・駐車場の契約手続きや支払いが面倒な点も改善が必要である。
- ・駐車場代を無料にするケースもあるが、予約制（毎日マイカー通勤でない人もいる）や公共交通の座席指定など、パーク&ライドを利用することに付加価値をのせて駐車場代を取った方が良い。
- ・TDMにおけるパーク&ライドはパークを作るまでである。ライドにつなげるモビリティ・マネジメントが必要。

●電動キックボード

- ・海外では電動キックボードが普及している都市もある。
- ・市街地内での移動でも使われているが、郊外部で使われている印象が強い。
- ・シェアサイクルやパークアンドライドと同様に、手続きや決済が面倒という利用し始める段階でのネガティブな印象を持っている人が多いのではないか。

●移動手段を決める要因

- ・市街地に車で来る人は、他の移動手段の選択肢の情報を知らない・たどり着けない、費用を認識していない、そもそも他の移動手段を考えようとしていないのではないか。
- ・これまでは、所要時間、費用、乗り換えが主要因と考えられてきたが、安定性や確実性など移動手段を決める因子は多様化・複雑化している。
- ・移動手段を選択する因子の積み重ねでトータルで公共交通の利便性が勝る組み合わせが必要。
- ・個々人のペルソナにアプローチするのは途方もない。サービス提供側は大きな動きに繋がる方に目を向けるのが合理的である。

●都市規模に応じた展開

- ・基本的な対応の方針は都市規模に応じるものではなく、展開のスピード感が異なるものと考えられる。
- ・ただし、都市規模や地域の特性に応じた施策の組み合わせが必要。

4. 意識調査

自家用車の流入規制をかけることによるどの程度の賛同や反対があるか住民を対象とした意識調査を実施した。また、自家用車の流入規制により影響を受ける企業や施設管理者、交通事業者等の多様なステークホルダーの意見を把握するためのヒアリング調査を行った。

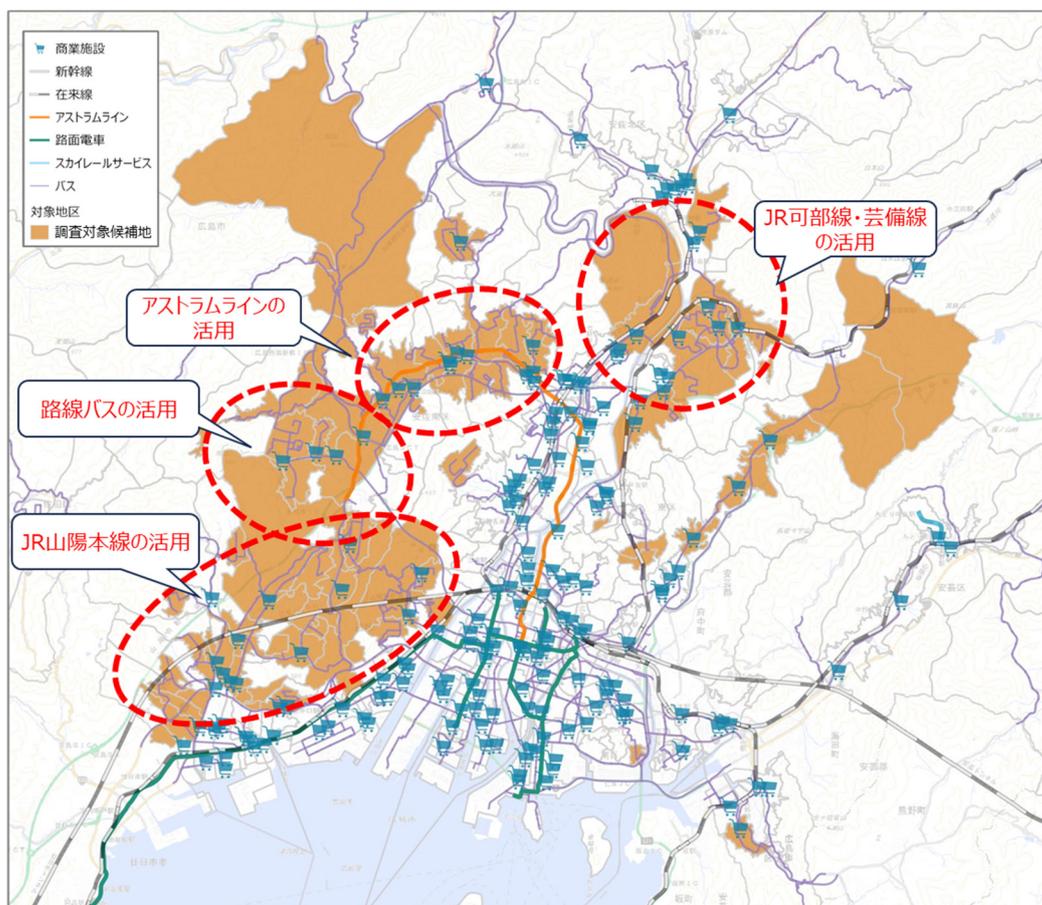
4.1 住民アンケート調査

自家用車の流入規制をかけることによるどの程度の賛同や反対があるか住民を対象とした意識調査を実施した。その際、公共交通利用促進を主題とした設問を設定し、ニーズを把握することで、取組の発展・横展開につながるような具体的な調査を行った。

4.1.1 調査対象地域の検討

調査対象地域は、自家用車を利用した移動パターンごとの転換可能性を把握することが可能で、中心市街地への自家用車流入規制に必要とされる道路ネットワークや公共交通サービス、中心市街地の求心力を有している広島市の以下の地域を対象とした。

検討の詳細については、次頁以降に示す。



▲アンケート調査対象地

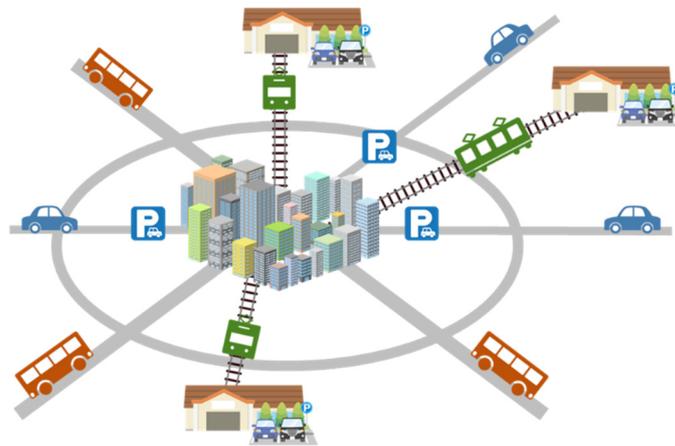
(1) 中心市街地への自家用車流入規制を講じる際の都市交通から見た都市の抽出

事例調査から、中心市街地への自家用車流入規制を講じる際の都市交通のあるべき姿は、「中心市街地を迂回する環状道路ネットワーク」、「中心市街地への公共交通ネットワーク」、「人中心の都心づくり」が揃っていることが重要と考えられる。

調査対象地域は、上記3要件が概ね満たされており、被験者が各種方策を具体的にイメージできる都市・地域を対象とするため、広島市を対象都市とした。

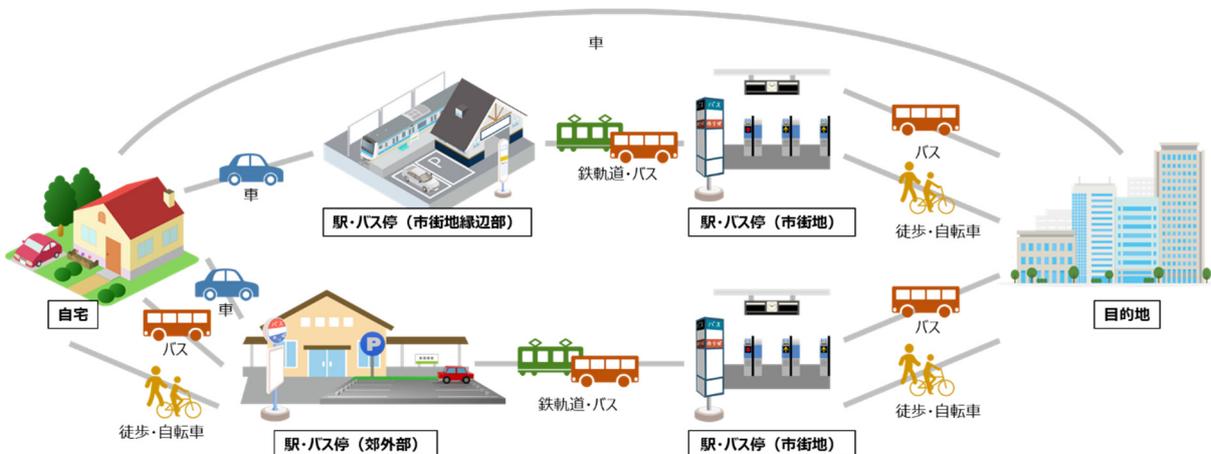
▼中心市街地への自家用車流入規制を講じる際の都市交通のあるべき姿の3要件

3要件	道路交通への対応の役割	公共交通の役割
環状道路ネットワーク	中心市街地を通過する交通を排除	—
中心市街地への公共交通	中心市街地を発着する交通の抑制	中心市街地へのアクセス (幹線+フィーダー)
人中心の都心づくり	中心市街地における自動車交通の抑制(道路空間の活用)	中心市街地内での回遊



(2) 中心市街地への主な移動パターンから見た地域の抽出

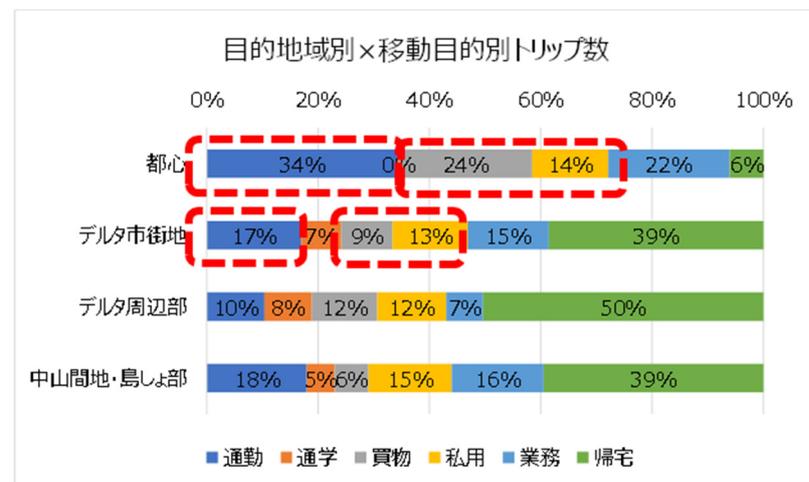
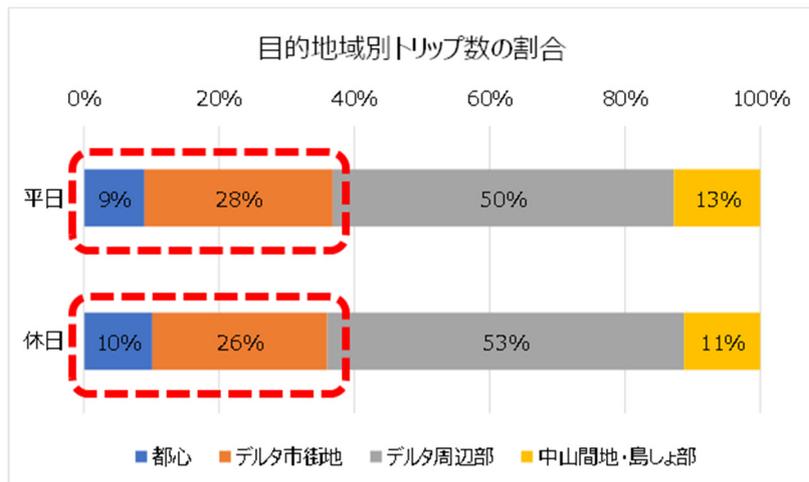
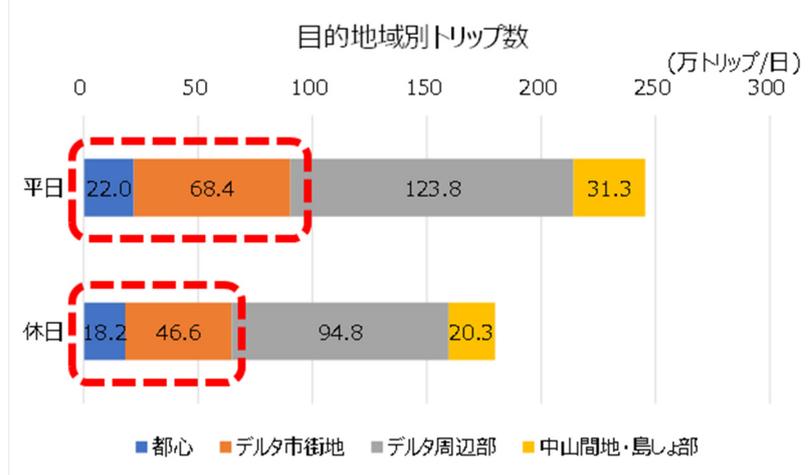
自家用車を利用した中心市街地への移動パターンは、以下のように区分される。これらの移動パターンごとの公共交通への転換可能性を把握するため、広島市における中心市街地への移動特性について、広島市交通実態調査（H30）及び国勢調査（R2）を用いて分析し、対象地域を抽出した。



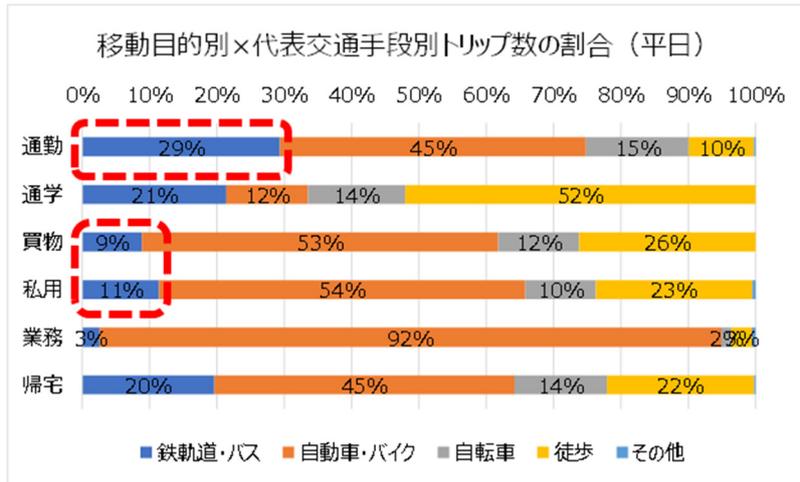
▲中心市街地への主な移動パターン

1) 中心市街地への移動特性

- 平日・休日ともに約 4 割が中心市街地（都心、デルタ市街地）を目的地とした移動。
- 都心・デルタ市街地では通勤目的の移動が最も多く、私用も含めると買物・私用目的の移動も多い。
- 公共交通分担率は、通勤が約 3 割、買物・私用が約 1 割の一方で、業務は 9 割以上を自動車・バイクが占める。市街地には中世の建物が多く残り、道路は狭く渋滞が多発している。市内にある鉄道駅は 1 つのみのため、主な公共交通機関はバスのみ。



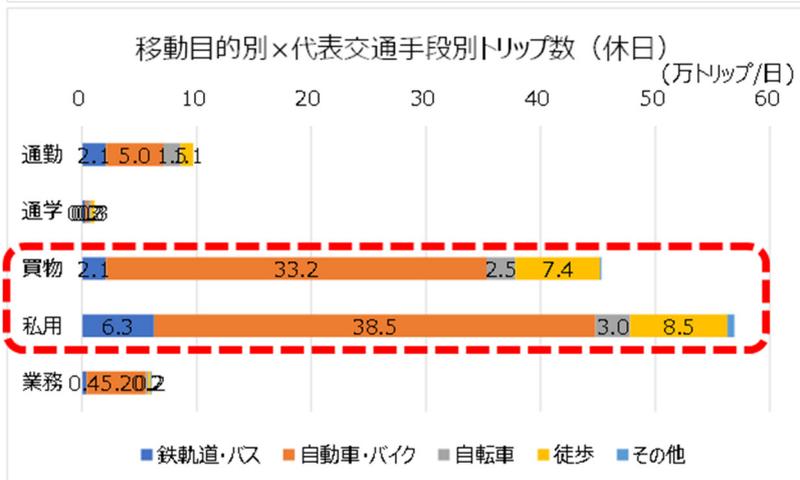
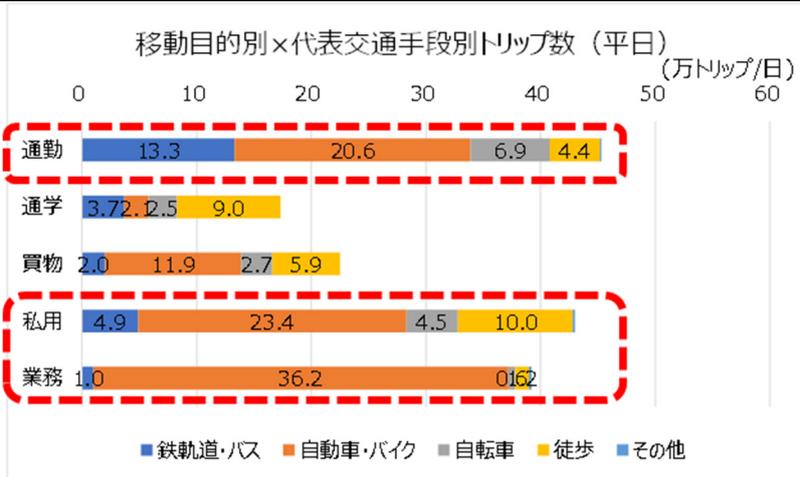
資料：平成 30 年広島市交通実態調査データ集（R5.3 広島市）より作成



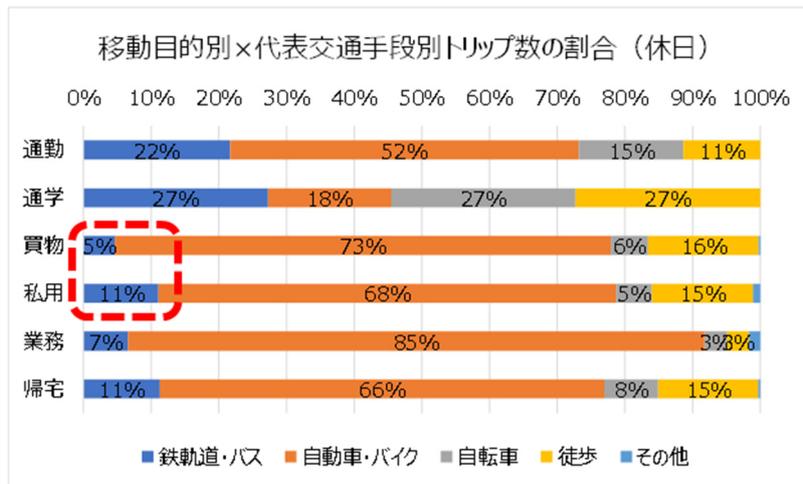
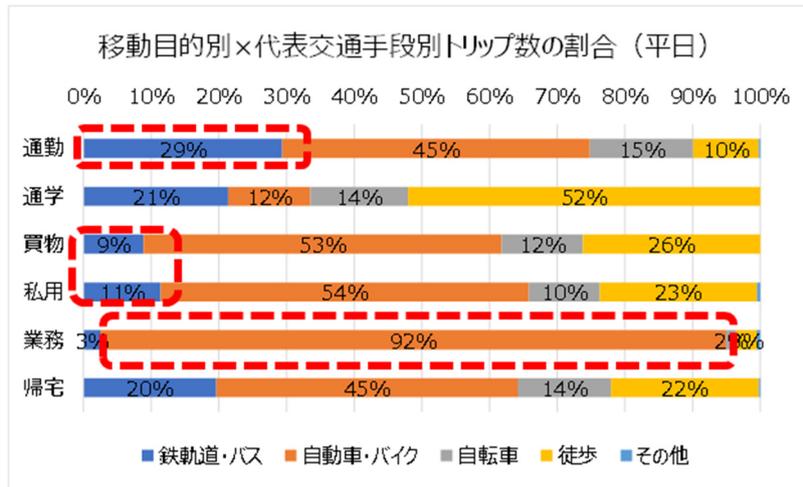
資料：平成 30 年広島市交通実態調査データ集（R5.3 広島市）より作成

2) 移動目的別の移動特性

- 平日は通勤、私用、業務目的の移動が多く、休日は買物、私用目的の移動が多い
- このうち、平日の業務目的は自家用車の割合が非常に高く、それ以外は公共交通の割合が約 1～3 割あるため自家用車から公共交通への転換の可能性がある。平日・休日ともに約 4 割が中心市街地（都心、デルタ市街地）を目的地とした移動。



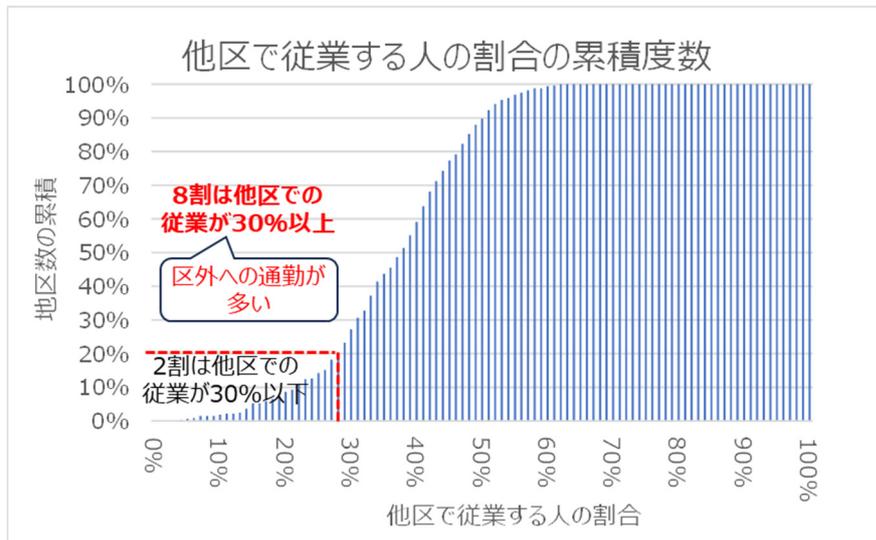
資料：平成 30 年広島市交通実態調査データ集（R5.3 広島市）より作成



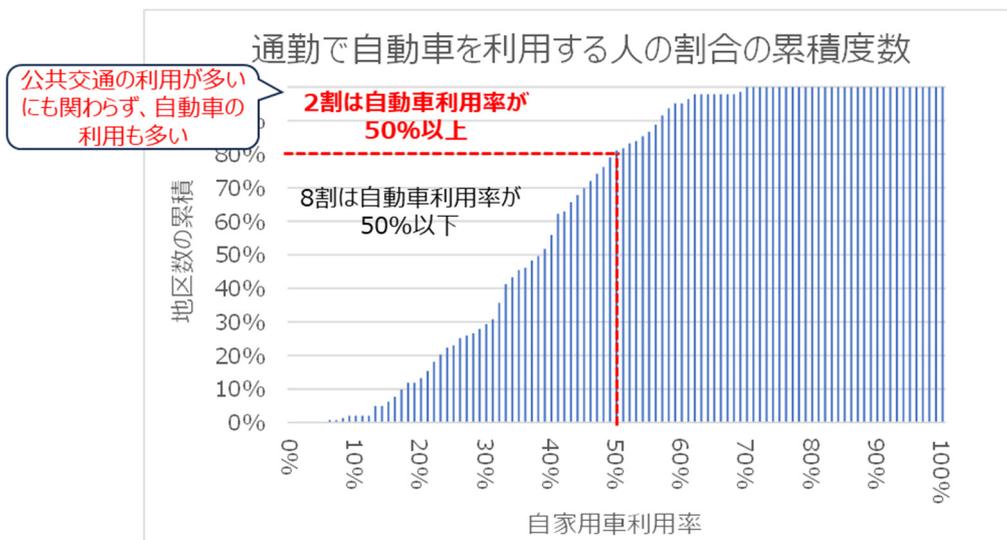
資料：平成 30 年広島市交通実態調査データ集（R5.3 広島市）より作成

3) 従業地と通勤時の移動手段

- 全地区の80%が、市内他区で従業する割合が30%を超える。（中区を除く）
- 公共交通利用率が市平均（29%）以上の地区のうち20%の地区が、自動車利用率50%以上。（中区を除く）平日は通勤、私用、業務目的の移動が多い



※広島市の中区を除く全地区（大字・町単位）を対象

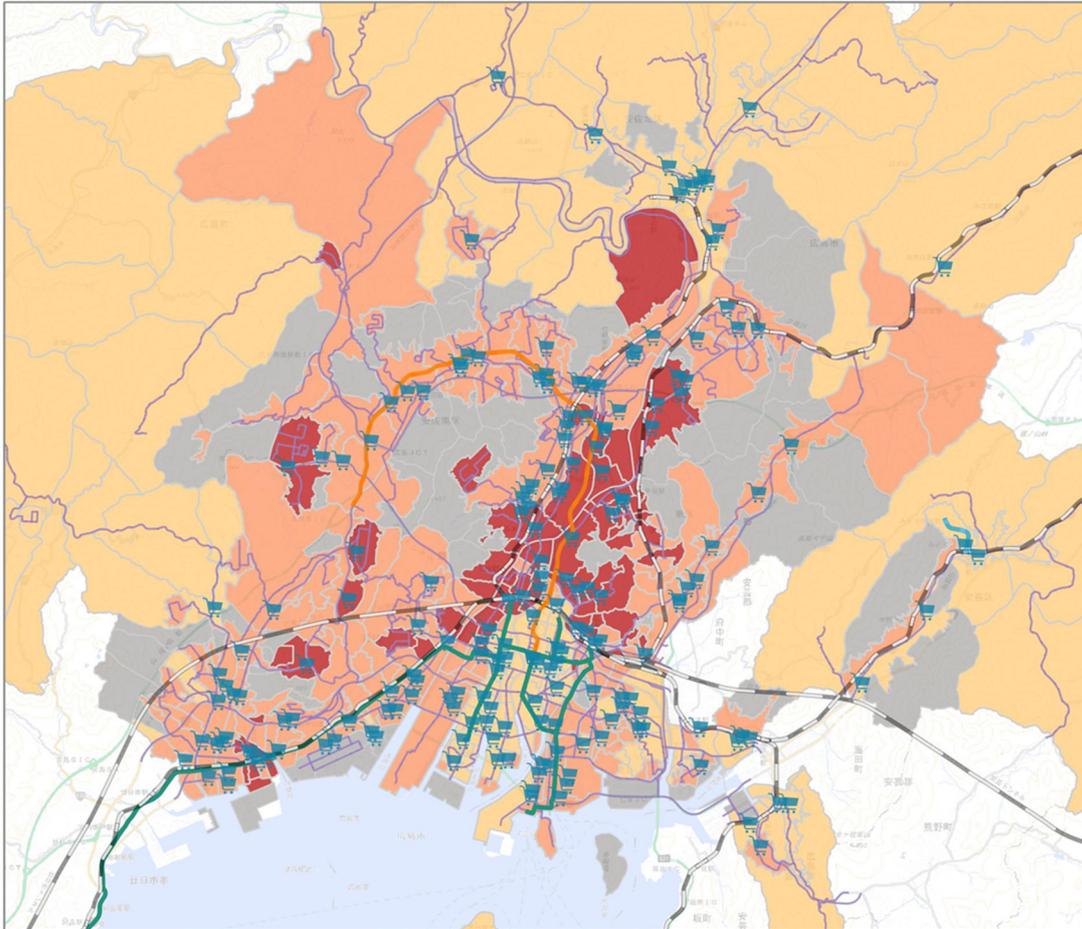


※広島市の中区を除く全地区（大字・町単位）のうち、通勤時の公共交通利用率が市平均（29%（平成30年広島市交通実態調査））以上の地区を対象

資料：国勢調査（R2）より作成

4) 他区で従業する人の割合

- デルタ市街地の外側において、他区で従業する人の割合が高い。
- 西区、佐伯区では山陽本線の沿線に比べて、郊外の団地部において他区で従業する人の割合が高い。
- 安佐南区では可部線・アストラムライン沿線の比較的市街地に近い地区において他区で従業する人の割合が高い。
- 一方で、安佐北区や山間部などでは他区で従業する人の割合が低い。

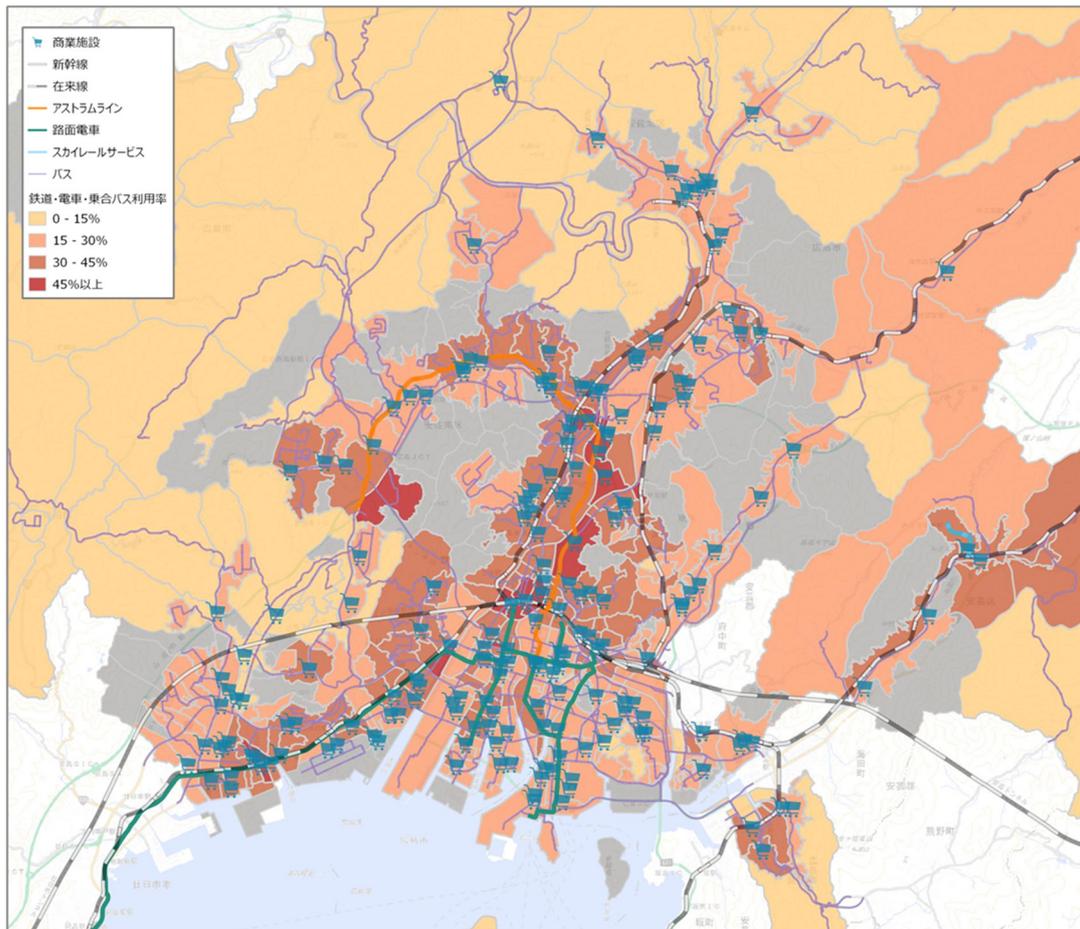


※灰色は秘匿又は就業者10人未満

資料：国勢調査（R2）より作成

5) 通勤での鉄道・電車・乗合バスの利用率

- デルタ市街地の鉄軌道沿線において公共交通の利用率が特に高い。
 - また、西風新都や美鈴が丘、己斐など、バスの利便性が高い郊外部の団地でも公共交通の利用率が高い。デルタ市街地の外側において、他区で従業する人の割合が高い。
- ※中区・南区では公共交通の利用率が低く、徒歩や自転車の割合が高い。

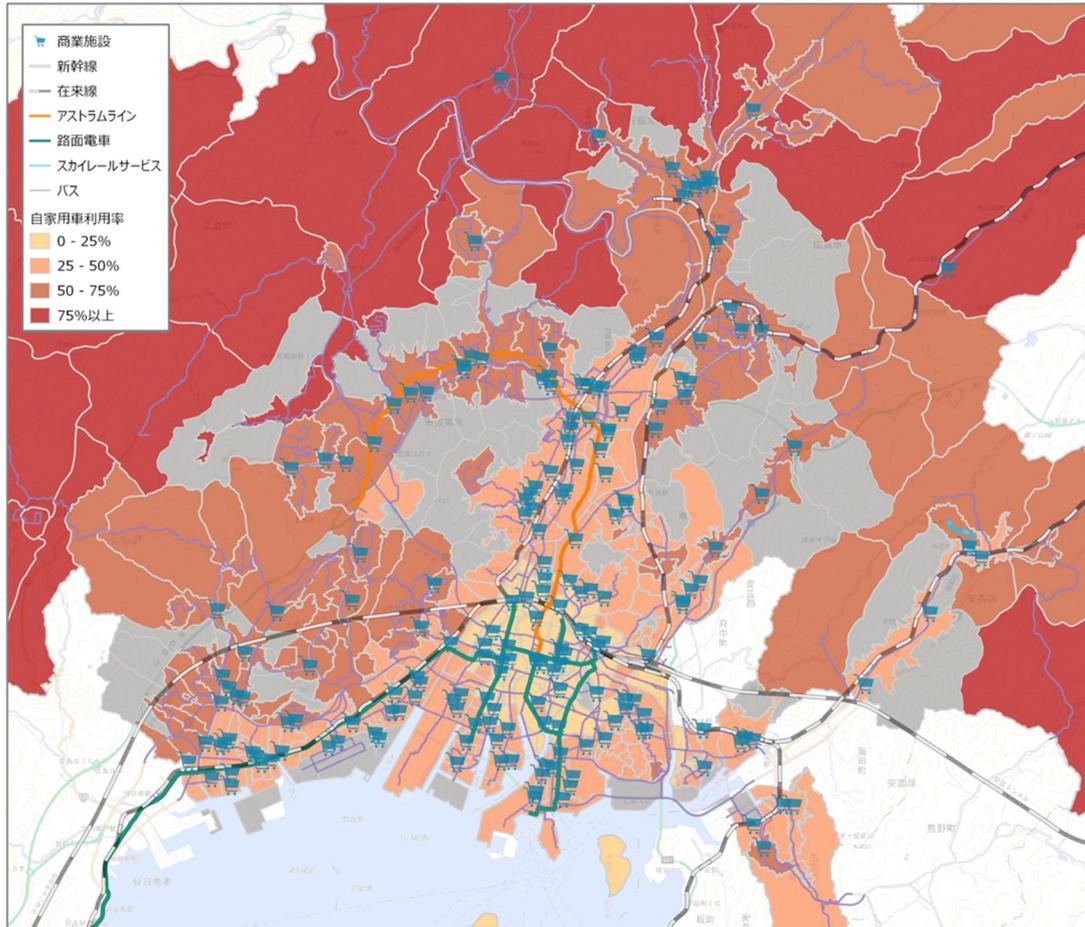


※灰色は秘匿又は就業者10人未満

資料：国勢調査（R2）より作成

6) 通勤での自家用車利用率

- 郊外部ほど自動車の利用率が顕著に高まる。
- アストラム沿線でも、大町より北側では自動車の利用率が高い。

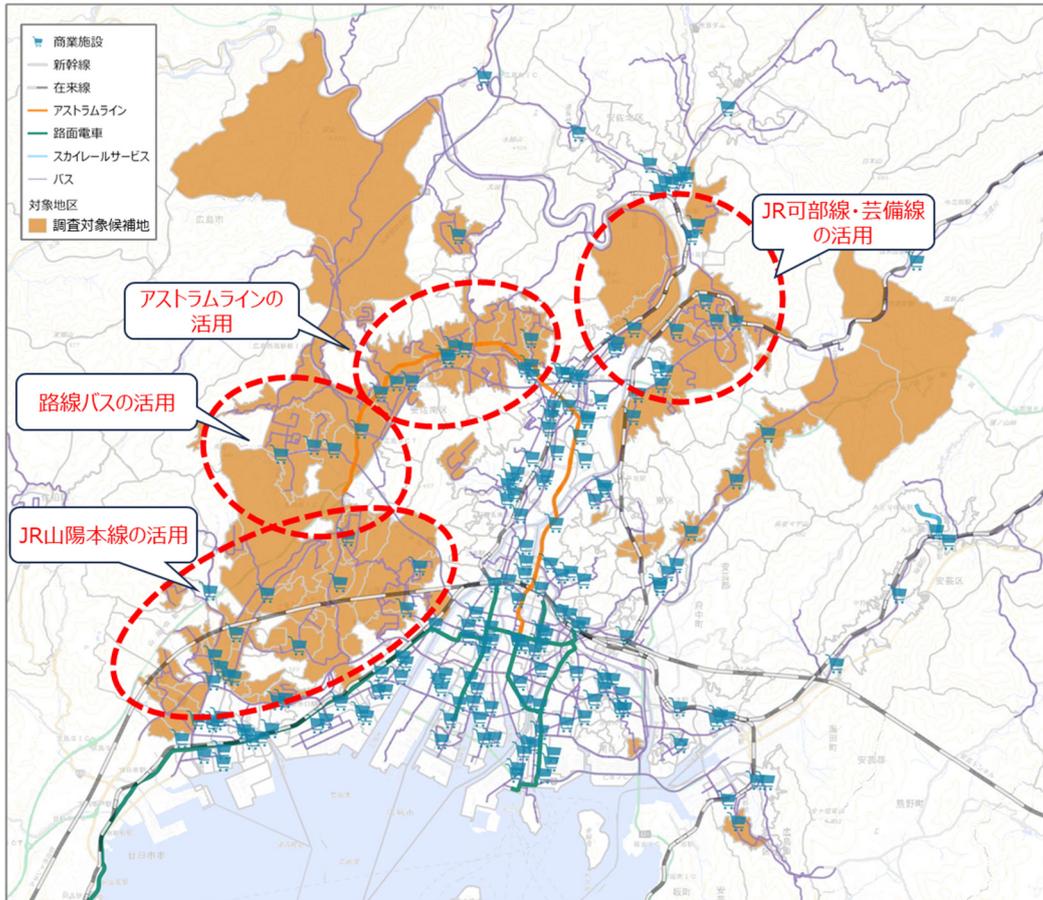


7) 調査対象地域の抽出

以上より、以下の条件で調査対象地域を抽出した。

《調査対象地域の抽出条件》

- ✓ 市内他区で従業する割合：30%以上
- ✓ 通勤時の自動車利用率：50%以上
- ✓ P&R 登録駐車場の配置状況



▲アンケート調査対象地

▼アンケート調査対象地

■広島市西区

田方
山田町
己斐東
己斐上
己斐大迫
山田新町
井口台
高須台
古田台

■広島市安佐南区

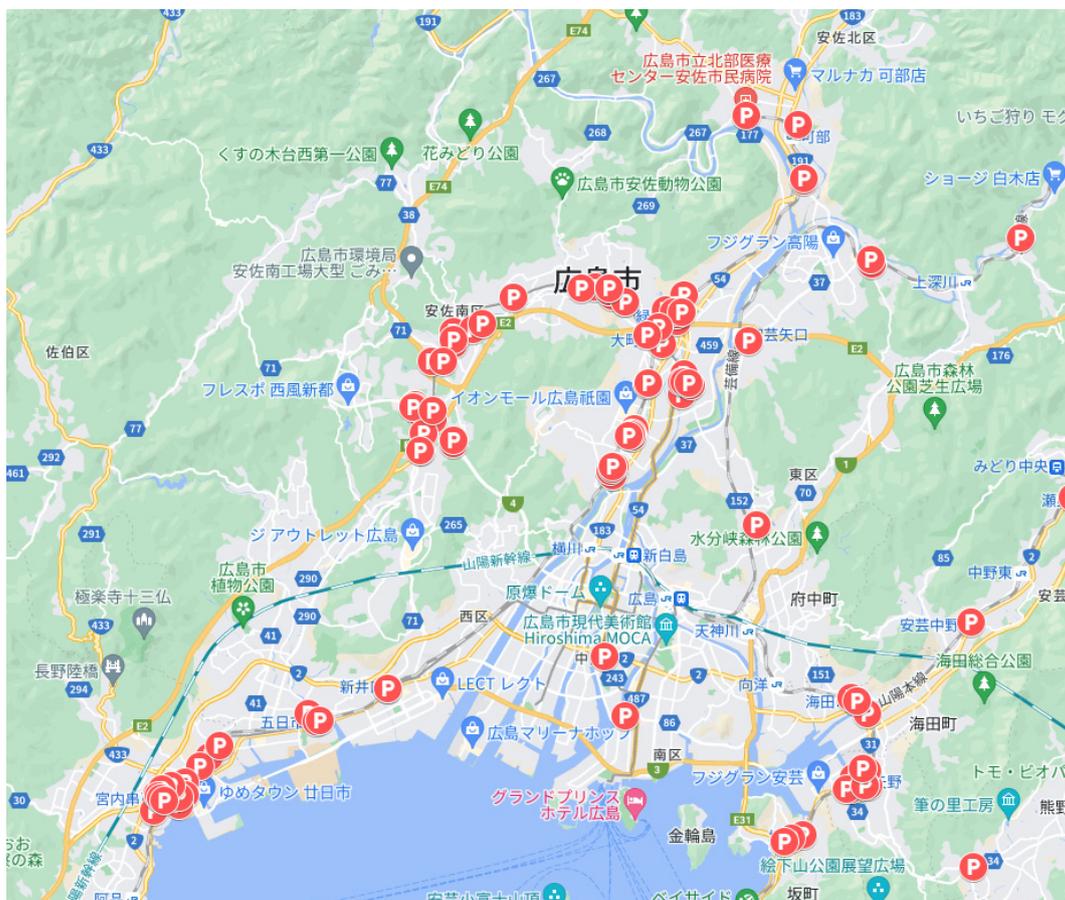
伴南
伴北
伴北
伴西
伴東
大塚西
八木
八木町
毘沙門台
安東
上安
相田
高取南
高取北
長楽寺
毘沙門台東
伴中央

■広島市安佐北区

口田南
落合
落合南
真亀
亀崎
倉掛
深川
小河原町
狩留家町
可部東
可部町下町屋
あさひが丘

■広島市佐伯区

五日市町石内	利松
五月が丘	八幡
美鈴が丘東	薬師が丘
美鈴が丘西	八幡が丘
美鈴が丘南	観音台
美鈴が丘緑	千同
屋代	坪井
五日市町皆賀	三宅
五日市町昭和台	河内南
五日市町美鈴園	石内南
藤の木	石内北
城山	石内東
八幡東	



資料：広島県 HP（広島都市圏パーク&ライド）

4.1.2 アンケート調査設計

(1) 調査のポイント

■目的

- ・ 自動車を活用した公共交通利用の転換可能性を把握する

■対象都市（広島市とする）

- ・ 3要件が概ね形成されている都市を対象とする
- ・ 住民が方策をイメージできる具体施策がある都市を対象とする
(その他の都市でも適用できる調査内容とする)

■対象地域

- ・ 各移動パターンが可能な地域を対象とする
- ・ 他区での従業が多く、公共交通も多く使われているにもかかわらず、自動車の利用が多い地区

■対象とする移動

- ・ 『中心市街地』への来訪が多い、通勤（平日）・買物・私用（平日休日）における転換可能性を把握する



▲設定する広島市中心部（赤線内）

(2) アンケート調査の狙い

< 狙い >		< アンケート概要 >		
対象者の選定		スクリーニング（居住地、中心部への来訪状況）		
「どのような人が」		個人属性（居住地、性別、年齢、職業、業種、世帯構成）		
		移動環境ほか（自家用車の保有状況、最も利用頻度が高い駅・バス停⇄自宅の所要時間、通勤手当の支給状況、公共交通利用促進施策の把握状況）		
		以下項目について「通勤時」「買い物・私用時」の2つの目的に分けて把握		
「現在の移動方法」		中心部までの移動方法		
		< 分岐A：自家用車のみで移動 > →P&Rへの転換に必要な要因を把握	< 分岐B：P&Rで移動 > →P&Rの実態や理由を把握	< 分岐C：公共交通で移動 > →公共交通利用の理由を把握
利用転換に向けて「パーク&ライドに求められていることは何か」		<ul style="list-style-type: none"> ① 自家用車を使用できない場合の移動で重視すること ① P&Rを利用する場合に駐車したい場所 ② ①を選んだ理由 ③ P&Rを利用する場合に重視すること ③ P&Rを利用する場合に魅力的だと思う定額サービス どんな状況であればP&Rを利用するか（交通規制を含め） 	<ul style="list-style-type: none"> ① - ① P&Rの利用実態 ② P&Rを利用する理由 ③ P&Rであるとよりよいと思うサービス 	<ul style="list-style-type: none"> ① - ② 公共交通を利用している理由 ③ -
●車を使用できない状況を想定してもらおう				
①移動で重視することを把握				
●流入のありなしでP&Rの利用を規制想定してもらおう				
① P&Rの利用意向、利用方法を把握				
② P&Rの利用理由を把握				
③ P&Rで重視することを把握				

(3) アンケート調査内容

実施アンケート(設問一覧)

区分	質問文	回答様式	
共通	SC1	お住まいの地域を教えてください。	単一回答
	SC2	お住まいの地区名を教えてください。	単一回答
	SC3	お住まいの郵便番号を入力してください。	単一回答
	SC4	あなたは「通勤」または「買い物・私用」の目的で、月に1回以上、広島市中心部（下図の赤枠内）を訪れますか。※[画像を拡大]をクリックしていただくと拡大してご覧いただけます。	単一回答
	Q1	あなたの業種を教えてください。	単一回答
	Q2	現在の世帯構成について教えてください。	単一回答
	Q3	あなたは自由に使える自家用車を保有していますか。	単一回答
	Q4	あなたは公共交通利用促進に関わる多様な取組を知っていますか。当てはまるものをすべて選択してください。（いくつでも）	複数回答
Q1.17以外	Q5	あなたの職場における通勤に関する支援について教えてください。	単一回答
< 通勤時における状況 >			
共通	Q6	広島市中心部への「通勤時」における、広島市中心部（下図の赤枠内）までの移動方法で最も多いものはどれですか。※[画像を拡大]をクリックしていただくと拡大してご覧いただけます。	単一回答
自動車利用者	Q7	広島市中心部への「通勤時」に自家用車を使えない場合、公共交通機関等で移動する際にどのようなことを重視しますか。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q7-1	広島市中心部への「通勤時」に自家用車を使えない場合、公共交通機関等で移動する際にどのようなことを重視しますか。当てはまるものを選択してください。	単一回答
	Q8	広島市中心部への通勤経路近くの駅（またはバス停）にあなたが利用しやすい駐車場があり、パーク&ライドで通勤する場合、どの駅（またはバス停）を利用しますか。※パーク&ライドとは、駅近くの駐車場に車をとめて、公共の交通機関を利用する移動体系です。※どちらか1つについてご選択の上、ご回答ください。	単一回答
	Q9	その駅（またはバス停）を選んだ理由を教えてください。当てはまるものを2つまで選択してください。（2つまで）	複数回答
	Q10	広島市中心部への「通勤時」にパーク&ライドで移動する際に重視する条件について教えてください。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q10-1	広島市中心部への「通勤時」にパーク&ライドで移動する際に重視する条件について教えてください。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q11	パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。以下の項目について最も魅力的なことについて教えてください。	単一回答
	Q11-1	パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q12	あなたが広島市中心部に通勤する際に、以下のどのような状況であれば、パーク&ライドで移動しますか。	単一回答

実施アンケート(設問一覧)

区分	質問文		回答様式
<通勤時における状況>			
自動車利用者	Q13	広島市中心部に車で向かうと、混雑状況に応じた通行料金が徴収されたり、交通規制で通行できる車が制限される場合、あなたが広島市中心部に通勤する際に、以下のどのような状況であれば、パーク&ライドで移動しますか。	単一回答
P&R利用者	Q14	広島市中心部への「通勤時」に実施されているパーク&ライドの乗車駅と降車駅を教えてください。※パーク&ライドとは、駅近くの駐車場にクルマをとめて、公共の交通機関を利用する移動体系です。※駅またはバス停についてご回答ください。	単一回答
	Q15	広島市中心部への「通勤時」にパーク&ライドで移動されている理由について教えてください。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q15-1	広島市中心部への「通勤時」にパーク&ライドで移動されている理由について教えてください。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q16	パーク&ライドでより移動しやすくするために必要なことは何ですか。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q16-1	パーク&ライドでより移動しやすくするために必要なことは何ですか。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q17	パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。以下の項目について最も魅力的なことについて教えてください。	単一回答
	Q17-1	パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
公共交通利用者	Q18	広島市中心部への「通勤時」に公共交通機関で移動されている理由について教えてください。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q18-1	広島市中心部への「通勤時」に公共交通機関で移動されている理由について教えてください。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
<買い物・私用時における状況>			
共通	Q19	広島市中心部への「買い物・私用時」における、広島市中心部（下図の赤枠内）までの移動方法で最も多いものはどれですか。※[画像を拡大]をクリックしていただくこと拡大してご覧いただけます。	単一回答
自動車利用者	Q20	広島市中心部への「買い物・私用時」に自家用車を使えない場合、公共交通機関等で移動する際にどのようなことを重視しますか。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q20-1	広島市中心部への「買い物・私用時」に自家用車を使えない場合、公共交通機関等で移動する際にどのようなことを重視しますか。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q21	広島市中心部への移動経路近くの駅（またはバス停）にあなたが利用しやすい駐車場があり、パーク&ライドで通勤する場合、どの駅（またはバス停）を利用しますか。※パーク&ライドとは、駅近くの駐車場に車をとめて、公共の交通機関を利用する移動体系です。※どちらか1つについてご選択の上、ご回答ください。	単一回答

実施アンケート(設問一覧)

区分	質問文		回答様式
<買い物・私用時における状況>			
自動車利用者	Q22	その駅（またはバス停）を選んだ理由を教えてください。当てはまるものを2つまで選択してください。（2つまで）	複数回答
	Q23	パーク&ライドで移動する際に重視する条件について教えてください。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q23-1	パーク&ライドで移動する際に重視する条件について教えてください。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q24	パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。以下の項目について最も魅力的なことについて教えてください。	単一回答
	Q24-1	パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q25	あなたが広島市中心部に買い物・私用で訪れる際に、以下のどのような状況であれば、パーク&ライドで移動しますか。	単一回答
	Q26	広島市中心部に車で向かうと、混雑状況に応じた通行料金が徴収されたり、交通規制で通行できる車が制限される場合、あなたが広島市中心部に買い物・私用で訪れる際に、以下のどのような状況であれば、パーク&ライドで移動しますか。	単一回答
P&R利用者	Q27	広島市中心部への「買い物・私用時」にあなたが実施されているパーク&ライドの乗車駅と降車駅を教えてください。※パーク&ライドとは、駅近くの駐車場にクルマをとめて、公共の交通機関を利用する移動体系です。※駅またはバス停についてご回答ください。	単一回答
	Q28	広島市中心部への「買い物・私用時」にパーク&ライドで移動されている理由について教えてください。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q28-1	広島市中心部への「買い物・私用時」にパーク&ライドで移動されている理由について教えてください。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q29	パーク&ライドでより移動しやすくするために必要なことは何ですか。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q29-1	パーク&ライドでより移動しやすくするために必要なことは何ですか。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
	Q30	パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。以下の項目について最も魅力的なことについて教えてください。	単一回答
	Q30-1	パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答
公共交通利用者	Q31	広島市中心部への「買い物・私用時」に公共交通機関で移動されている理由について教えてください。以下の項目について最も重視することについて教えてください。	単一回答
	Q31-1	広島市中心部への「買い物・私用時」に公共交通機関で移動されている理由について教えてください。当てはまるものを選択してください。	マトリクス回答

4.1.3 アンケート調査結果

通勤（平日）・買物・私用（平日休日）における広島市中心部への来訪実態及びニーズを把握するための Web アンケート調査を実施し、400 人からの回答を得た。

その結果の概要及び基礎集計結果を以下に示す。

(1) 調査結果概要

● 自家用車を使えない移動で重視することから見えるニーズと検討上の留意点

- ・ 自家用車を使えない場合の中心部への移動では、物理的・身体的・料金的・心理的な負荷を軽減する施策の方向性を定め、自動車利用をある程度許容しながら、トータルで公共交通の利便性が勝る組み合わせが検討。

● 交通規制の有無による利用転換の可能性

- ・ 交通規制をするだけでは大きく転換する可能性が低い。（一部で移動の取りやめも発生）
- ・ 公共交通の利用促進には、ニーズにマッチしたパーク&ライドの整備が効果的。

● パーク&ライドで通勤する場合、利用したい駅またはバス停

- ・ 郊外の主要な駅だけでなく、団地内のバス停で利用したいニーズがある。

● パーク&ライドで移動する際に重視する条件

- ・ パーク&ライドの実施状況に関わらず、確実に停めることができる駐車場を確保することが最重要。
- ・ 次点で、本来の駐車場代金と公共交通料金よりもお得になる施策や駐車場からホームまでの移動が短距離でスムーズであることのニーズが高い。

● パーク&ライドで魅力的だと思う定額サービス

- ・ 新規ユーザーの獲得には確実性を重視したサービス、既存ユーザーには柔軟に利用できるサービスが求められる。
- ・ パーク&ライドを実施しているか否かで、魅力的だと思う定額サービスの傾向が異なるため、狙いを絞ったサービスの導入が重要

(2) 調査結果（基礎集計結果）

実施アンケート

・2024年2月に広島市在住の方で中心市街地に定期的に来訪されている方を対象に中心部への移動実態について調査するアンケートを実施。

広島市中心部への移動実態に関するアンケート

広島市中心部への移動実態に関するアンケート 公共交通利用をより良いものにしていくため、皆様の移動に関するお考えをお聞きしたいと考えておりますので、アンケート調査への御協力をお願いいたします。
 なお、アンケート内容は特定の取組の実施を前提とするものではありませんのでご注意ください。
 (調査実施主体：国土交通省 中国運輸局 交通政策部 交通企画課)

▼設問イメージ

Q6 広島市中心部への「通勤時」における、広島市中心部（下部の赤枠内）までの移動方法で最も多いものはどれですか。
 ※【画像を拡大】をクリックしていただくと拡大してご覧いただけます。



1. 自宅から広島市中心部（赤枠内）の目的地まで自家所有車で移動
 2. 赤穂周辺に自家所有車を駐車し、徒歩やサイクルシェア等で移動
 3. 赤穂周辺に自家所有車を駐車し、電車やバスで移動

Q18 必須 広島市中心部への「通勤時」に公共交通機関で移動されている理由について教えてください。以下の項目について最も重視することについて教えてください。

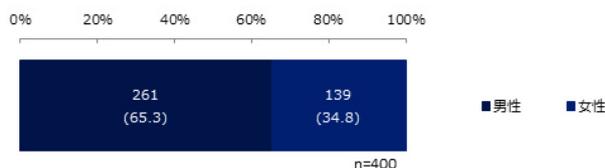
- 1. 渋滞を避けたいから
- 2. 中心部の駐車場が混んでいるから
- 3. 中心部の駐車場が高いから
- 4. 公共交通機関を使った方が時間が正確だから
- 5. 公共交通機関の方が安心・安全だから
- 6. 環境に優しいから
- 7. ガソリン代が節約できるから

1. 回答者属性

・回答者属性をみると、性別では男性が多く、年代別では70代以上の回答が若干低い。

■性別

▼回答者

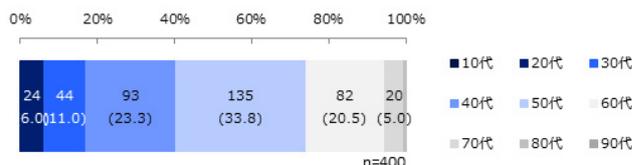


■性年代別 ※アンケートは、15歳～79歳

▼回答者



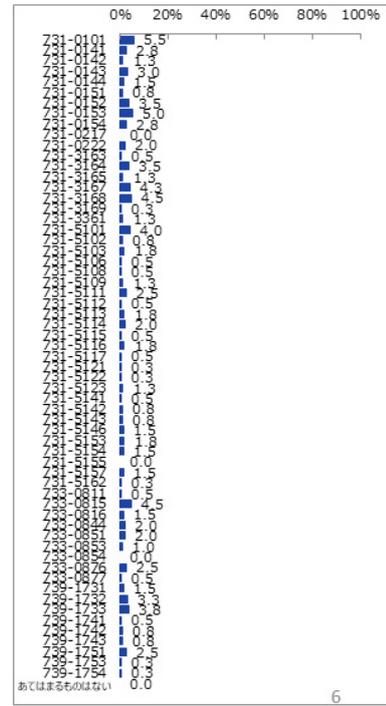
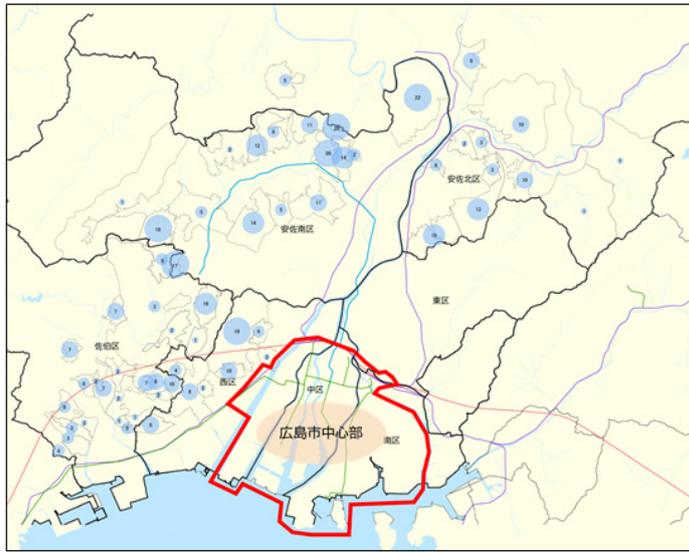
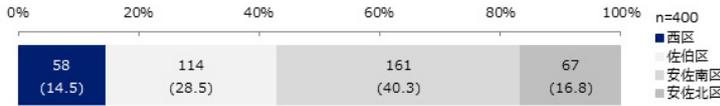
■年代別 ※アンケートは、15歳～79歳



1. 回答者属性

・居住地別にみると、安佐南区が最も多く、次いで佐伯区が多い。

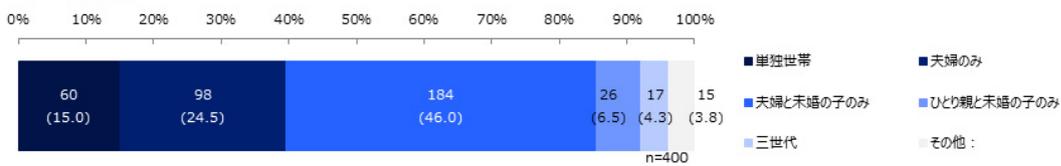
■ 居住地



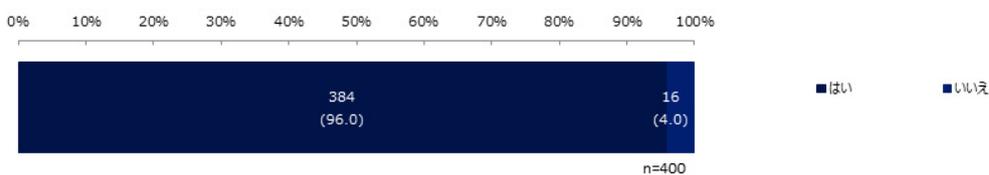
1. 回答者属性

・世帯構成では「夫婦と未婚の子のみ」が最も多く、次いで「夫婦のみ」が多い。
 ・運転免許の所持状況は9割以上と高く、自家用車の保有状況も「自由に使える自動車を保有している」が7割を上回っている。

■ 世帯構成



■ 運転免許の所持



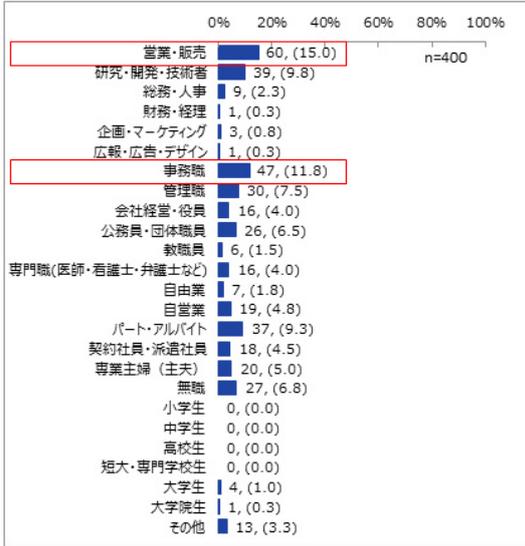
■ 自家用車の保有状況



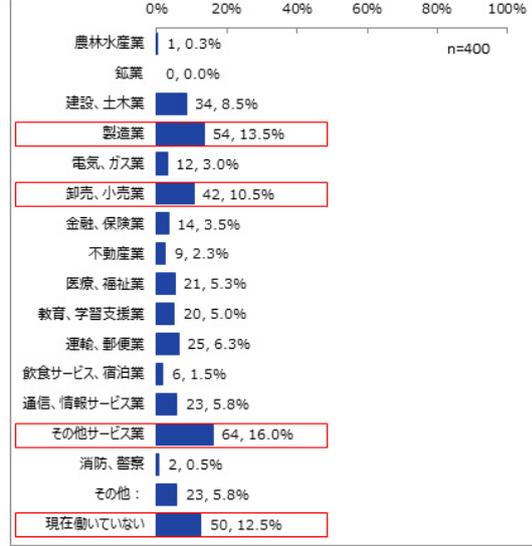
1. 回答者属性

- ・回答者の約7割が会社員であり、学生の回答は少なかった。
- ・業種別にみると、「**その他サービス業**」、「**製造業**」、「**卸売小売業**」の順で多い一方、「**現在働いていない**」が1割以上となっている。

■現在の職業



■現在の業種



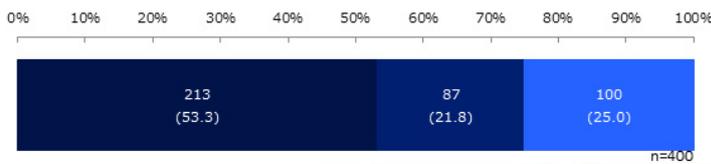
8

2. 外出目的

- ・外出目的は「**通勤**」「**買い物・私用**」の両方で訪れる」が5割を上回る。

■目的

○「**通勤**」または「**買い物・私用**」の目的で、月に1回以上、**広島市中心部**（下図の赤枠内）を訪れますか

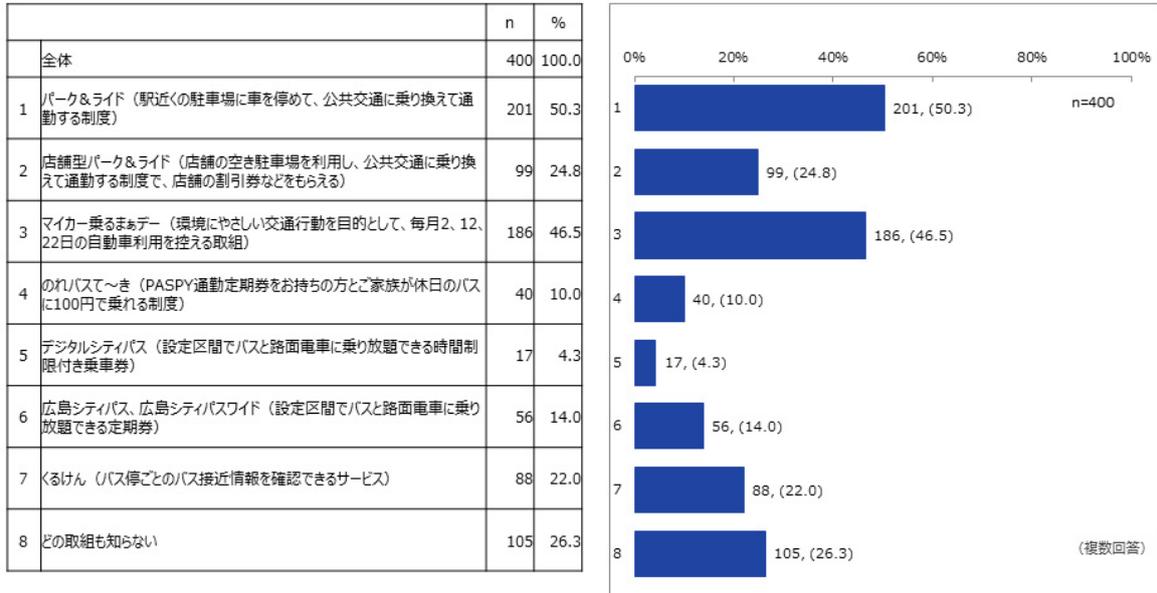


9

2. 公共交通利用促進に関わる取組の認知度 Q4

・公共交通利用促進に関わる取組の認知度としては、「パーク&ライド」が最も高く、次いで「マイカー乗るまァデー」が高い。一方、「どの取組も知らない」が約3割となっている。

■公共交通利用促進に関わる取組の認知度（複数回答）

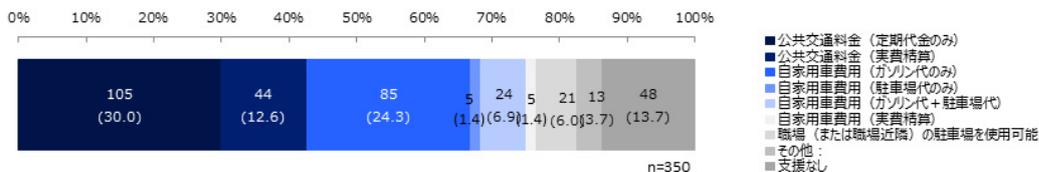


10

3. 「通勤時」における状況 Q5

・職場における通勤に関する支援は「公共交通料金（定期代金のみ）」が3割と最も多く、次いで「自家用車費用（ガソリンのみ）」が多い。

■職場における通勤に関する支援



○その他

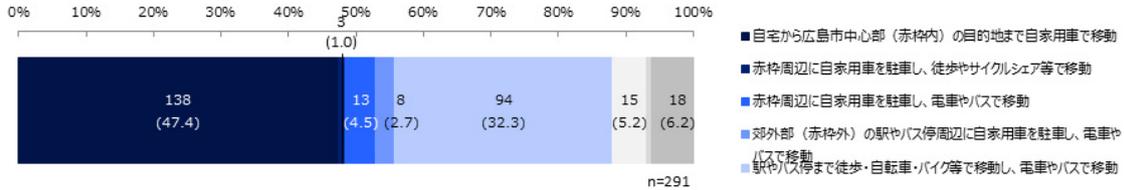
Q5.職場における通勤支援	
自家用車費用 距離換算	社有車通勤
燃料費と駐車場が料理可能	自営業なのでその都度違う
公共交通料金一部支給	通勤手当
交通費の一部	最大料金が決まっている
自家用車費用(距離数に応じたガソリン代の一部のみ)	社用車貸与
社用車利用可	一部補助
営業車 駐車場大丈夫 ガソリン全て	

11

3. 「通勤時」における状況 Q6

・移動手段としては、「自宅から広島市中心部の目的地まで自家用車で移動」が約5割と多く、次いで「駅やバス停まで徒歩・自転車・バイク等で移動し、電車やバスで移動」が約3割となっている。

■通勤時における移動手段



○その他

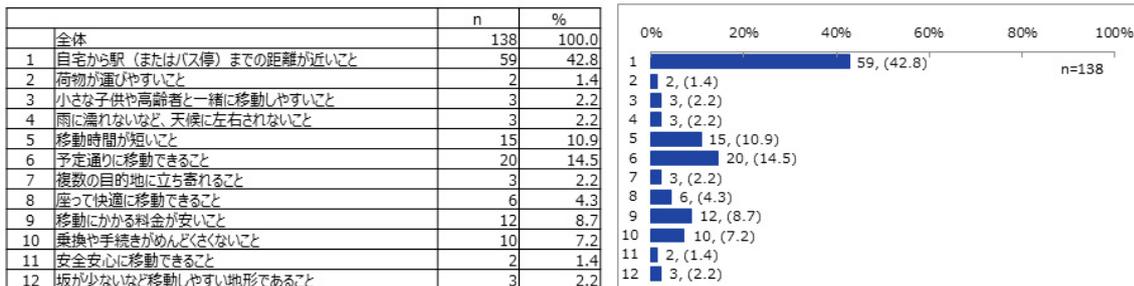
Q6. 「通勤時」における移動方法	
営業車	バス
社用車	バスのみ利用
社有車	安佐南区の自宅からバス
社用車にて移動	アストラムラインで通勤
自宅から広島市中心部を通過して赤枠外の会社まで車で移動	アストラムライン
目的地まで公共交通機関	バスと電車
公共交通機関	広島駅まで公共交通機関を利用し、自転車で移動

12

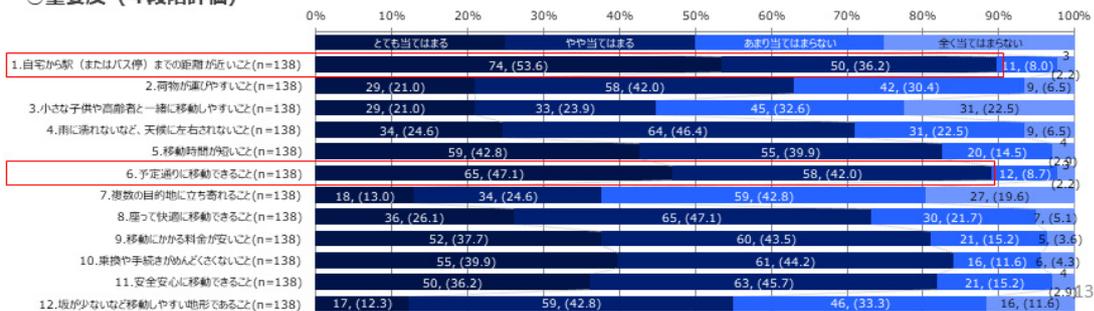
3-1-1. 「通勤時」における状況 Q7

・重視することとして、「自宅から駅（またはバス停）までの距離が近いこと」が最も多く、次いで「予定通りに移動できること」が多い。重要度についても約9割が「とても当てはまる」、「やや当てはまる」となっている。

■広島市中心部への「通勤時」に自家用車を使えない場合、公共交通機関等で移動する際にどのようなことを重視しますか。



○重要度（4段階評価）

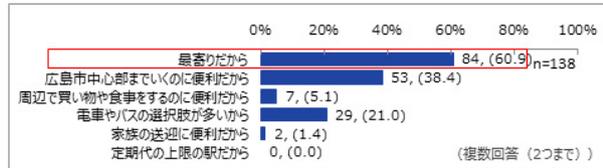
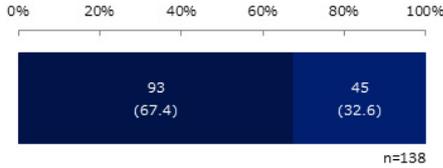


3-1-2. 「通勤時」における状況 Q8、Q9

- ・パーク&ライドで通勤する場合、駅利用が約7割、バス利用が約3割となっている。
- ・利用駅（またはバス停）を選んだ理由として、「最寄りだから」が約6割と最も多い。

■ 広島市中心部への通勤経路近くの駅（またはバス停）
 にあなたが利用しやすい駐車場があり、パーク&ライドで
 通勤する場合、どの駅（またはバス停）を利用しますか。

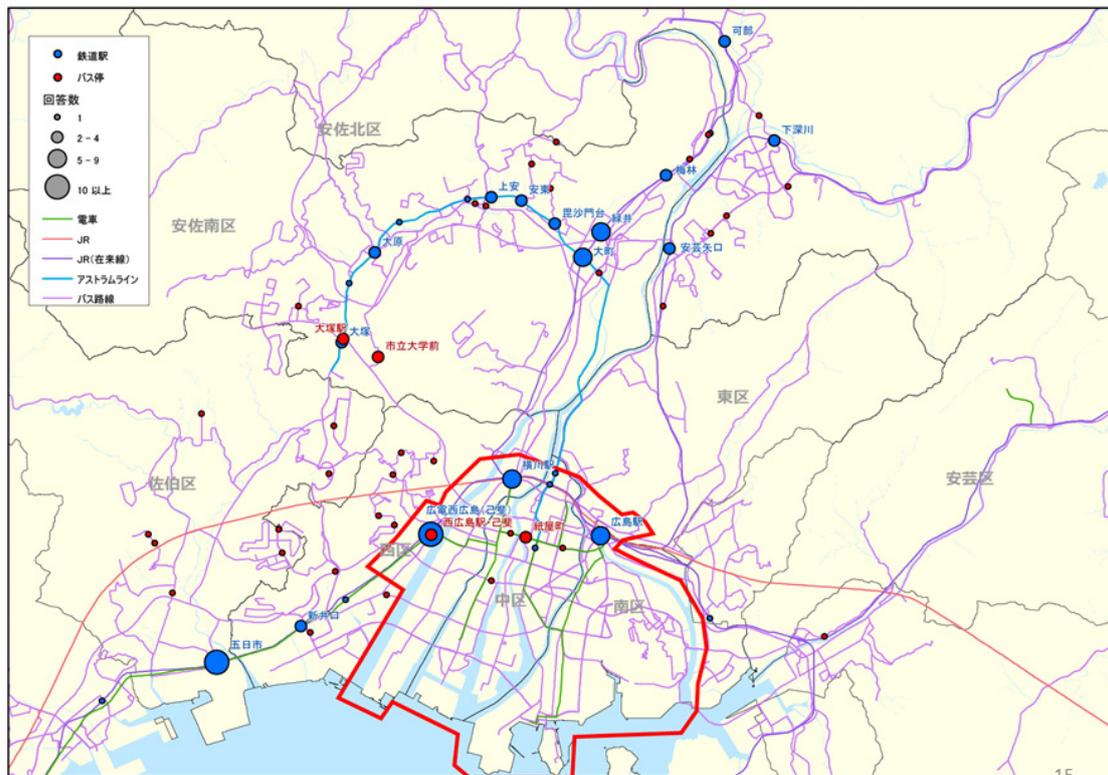
○ その駅（またはバス停）を選んだ理由（2つまで）



利用駅	n	利用駅	n
広電西広島(己斐)	21	毘沙門台	2
五日市	13	向洋	1
糟川駅	6	高取	1
広島駅	5	新白鳥	1
大町	5	草津	1
緑井	5	草津南	1
新井口	4	廿日市	1
安芸矢口	3	白鳥	1
下深川	3	上八木	1
大原	3	伴	1
安東	2	伴中央	1
可部	2	本通	1
上安	2	なし	1
大塚	2	よく分からない	1
梅林	2		

バス停	n	バス停	n	バス停	n
大塚駅	3	安小學校	1	美鈴モール前	1
美鈴が丘西五丁目	2	中小田	1	田方	1
紙屋町	2	岩の上	1	高須台五丁目	1
西広島駅・己斐	2	藤の木団地	1	己斐上三丁目	1
市立大学前	2	古市駅	1	やまなみ	1
弘徳団地	1	八丁堀	1	葦師が丘団地上	1
観音本町	1	せせらぎ公園前	1	舟入本町	1
中央ゴルフ場前	1	上市	1	高陽車庫	1
八木峠	1	上安	1	地毛	1
大迫団地	1	アルパーク	1		
ジアウトレット広島	1	五月が丘二丁目	1		
本川町	1	中八木	1		
高須台中央	1	安古市高校前	1		
下岩の上	1	尾和	1		
葦師が丘団地中	1	庚午中四丁目	1		

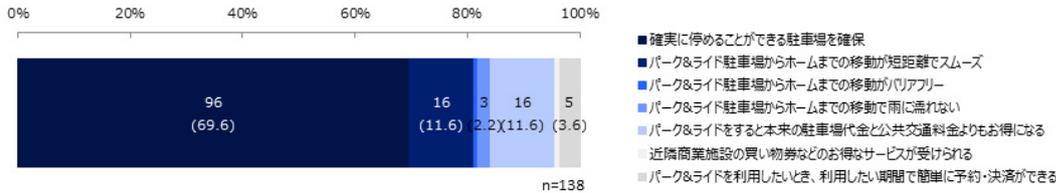
3-1-2. 「通勤時」における状況 Q8



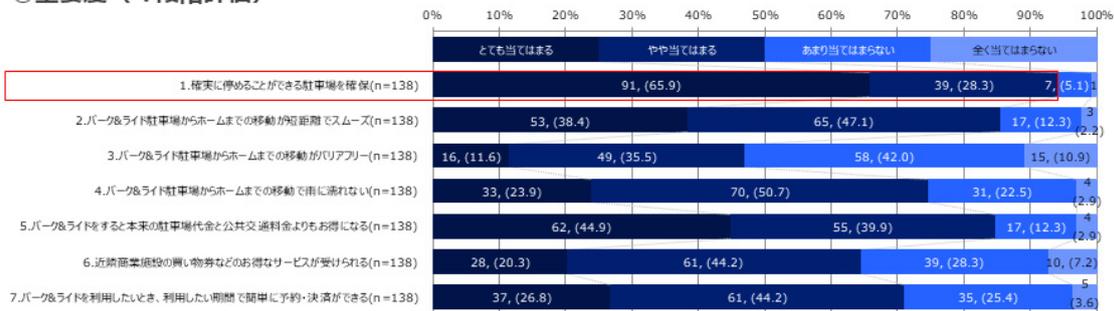
3-1-3. 「通勤時」における状況 Q10

・「通勤時」にパーク&ライドで移動する際に重視する条件として、「確実に停めることができる駐車場を確保」が約7割となっている。重要度としても9割以上が「とても当てはまる」、「やや当てはまる」となっている。

■ 広島市中心部への「通勤時」にパーク&ライドで移動する際に重視する条件



○ 重要度（4段階評価）

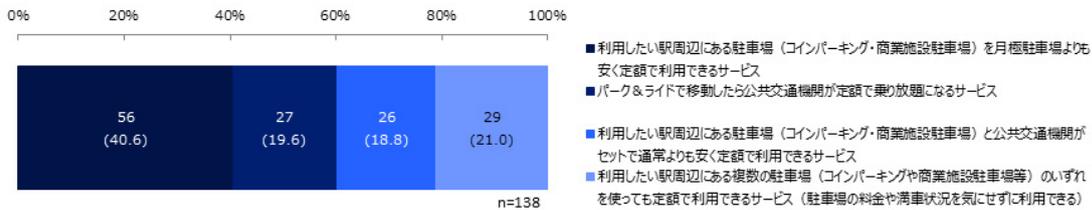


16

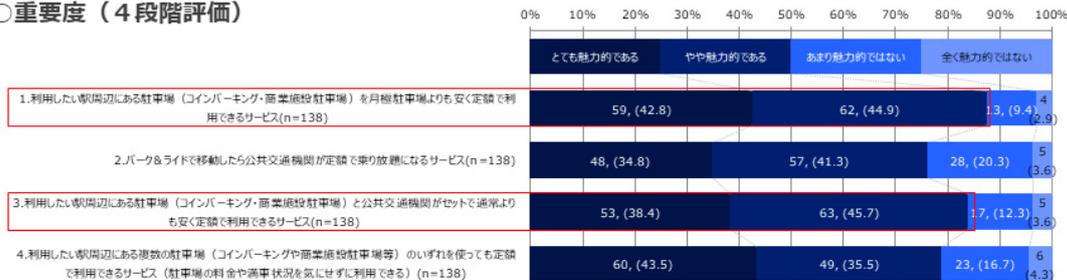
3-1-4. 「通勤時」における状況 Q11

・パーク&ライドで移動する際に最も魅力的な定額サービスとしては、「利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額利用できるサービス」が約4割と最も多く、重要度としても9割以上が「とても魅力的である」、「やや魅力的である」としている。

■ パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。



○ 重要度（4段階評価）

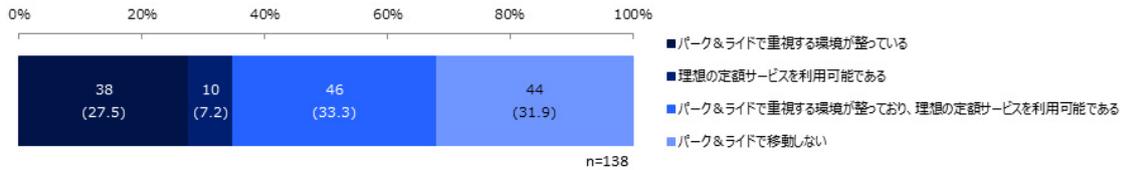


17

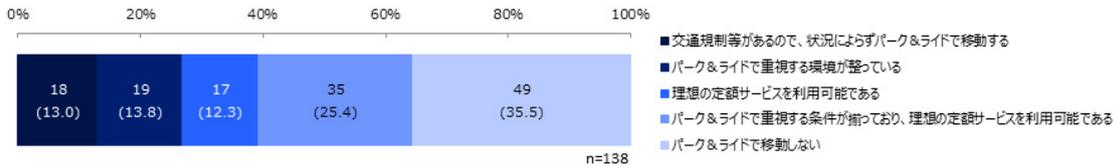
3-1-5. 「通勤時」における状況 Q12、Q13

- ・パーク&ライドで移動をする状況としては、「パーク&ライドで重視する環境が整っており、理想の定額サービスを利用可能である」、「パーク&ライド重視する環境が整っている」、「理想の定額サービスを利用可能である」の順である。一方、「パーク&ライドで移動しない」が約3割となっている。
- ・混雑状況に応じて料金徴収や交通規制がされる場合、「パーク&ライド重視する条件が整っており、理想の定額サービスを使用可能である」が最も多い一方、「パーク&ライドで移動しない」が約4割弱となっている。

■ 広島市中心部に通勤する際に、以下のどのような状況であれば、パーク&ライドで移動しますか



■ 広島市中心部に車で向かうと、混雑状況に応じた通行料金が徴収されたり、交通規制で通行できる車が制限される場合、あなたが広島市中心部に通勤する際に、以下のどのような状況であれば、パーク&ライドで移動しますか



18

3-1-5. 「通勤時」における状況 Q12-1

■ 通勤する際に「パーク&ライドで移動しない」理由

Q12-1. 「パーク&ライドで移動しない」理由	
自家用車のほうが便利だから。 仕事で車を使うから 面倒 定額サービス実現には時間がかかりすぎるから 家から最寄りのバス停、駅が遠い。 遅い時間まで公共交通機関が動いてないので。 不便 駐車場代がかかるから なし 今に不便なし 目的地に駐車場があるから 施設がない よくわからないから 面倒だし寄り道できない 現状会社へ乗り入れ可能だから 朝が早かったり、夜勤が有るから、公共機関を利用出来ない。 自家用車で移動 しなくても困らないから 会社の駐車場に停めて移動するので 自家用車の移動の方が時間短縮になるから 自家用車じゃないと運べない荷物がある 必要ない	楽 乗り換えが億劫 どのような施設に使われているシステムが分からない 自家用車を使うから 必要がない 車通勤が楽だから 自分には今は必要ない 公共交通機関での移動は苦手だから 子どもが小さいため 必要ないから 時間がかかるから。夜にかかる仕事なので、公共の交通機関 自体が不便。 通勤時間短縮のメリットが無い。また駐車場の空きを見つけ るのに時間ロスが生じそう 早朝の為 移動時間が計算できなくて不安だから 車が便利 利便性が車が1番楽なので 今より不便で費用も増えるから。 疲れる 車で移動したほうが楽だから。 特になし

19

3-1-5. 「通勤時」における状況 Q13-1

■ 広島市中心部に車で向かうと、混雑状況に応じた通行料金が徴収されたり、交通規制で通行できる車が制限される場合に「パーク&ライドで移動しない」理由

Q13-1. 「パーク&ライドで移動しない」理由	
自家用車のほうが便利だから	必要ない
仕事で車を使うから	楽
面倒くさそう	待になし
車に乗るのが楽しいから。	上同様
住んでいる所が不便なので	自家用車を使うから
面倒くさい	必要がない
面倒	車通が楽だから
なし	よく理解していないから
今に不便なし	どのような状況でも身体上しない
時間の制限	市内に移動で駐車場には止めない
目的地に駐車場があるから	子どもが小さいため
近場がない	面倒だから
パークライドがわからない	さっさと同じ
寄り道できない	早朝の為
仕事で車を使わないといけないから	混雑状況であるなら、尚更、バスは移動時間が読めないので、
他の移動方法。	難しい
別交通機関に乗り換えるのが面倒	車が便利
公共機関を利用出来ない。	ないから
なんとなく	車が1番楽なので
自家用車で移動	会社に費用を出してもらおう。
会社の駐車場における	疲れる
自家用車の方が移動時間が短し、バス料金の方が高くつき	交通制限があれば広島市内に行かなくなるから。
そうだから	めんどくさい
自家用車じゃないと運べない荷物がある	

20

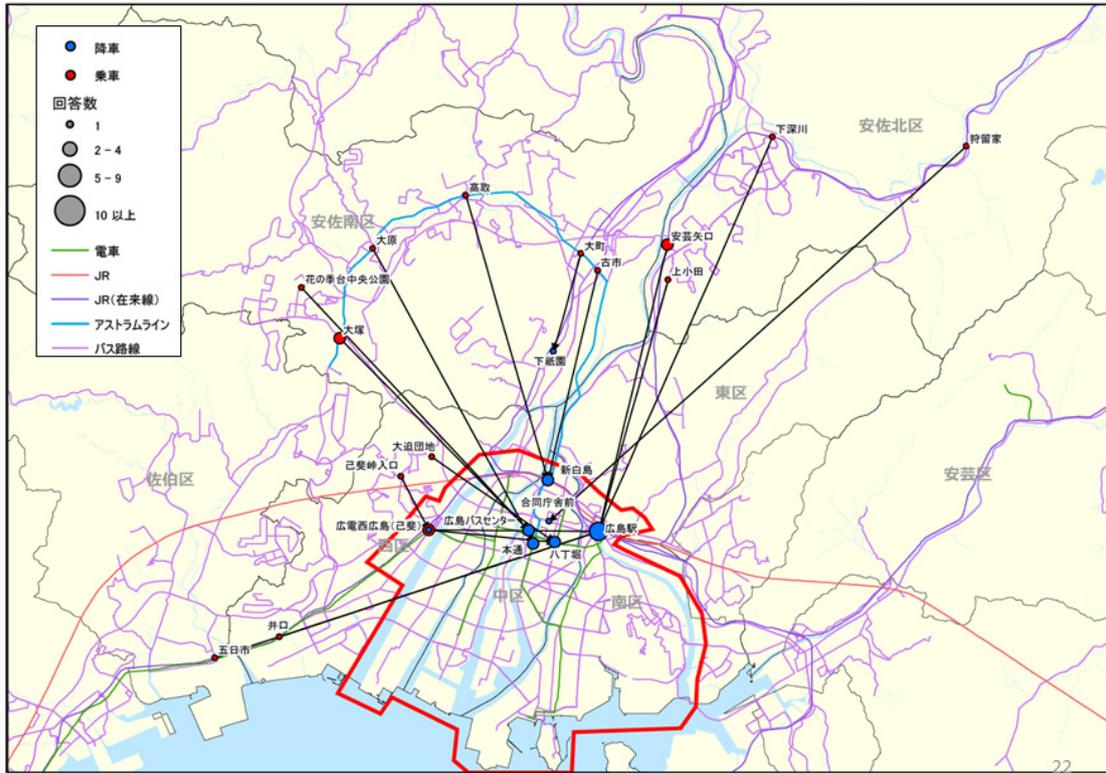
3-2-1. 「通勤時」における状況 Q14

■ 広島市中心部への「通勤時」に実施されているパーク&ライドの乗車駅と降車駅

Q14. 「通勤時」のパーク&ライドの乗車駅と降車駅（またはバス停）		
乗車駅	降車駅	n
安芸矢口	広島駅	3
大塚	広島バスセンター	2
花の季台中央公園	広島バスセンター	1
上小田	広島駅	1
広電西広島（己斐）	広島駅	1
下深川	広島駅	1
五日市	広島駅	1
井口	広島駅	1
古市	新白鳥	1
高取	新白鳥	1
広電西広島（己斐）	八丁堀	1
大迫団地	八丁堀	1
大原	本通	1
本通	本通	1
大町	下祇園	1
己斐峠入口	広電西広島（己斐）	1
狩留家	合同庁舎前	1

21

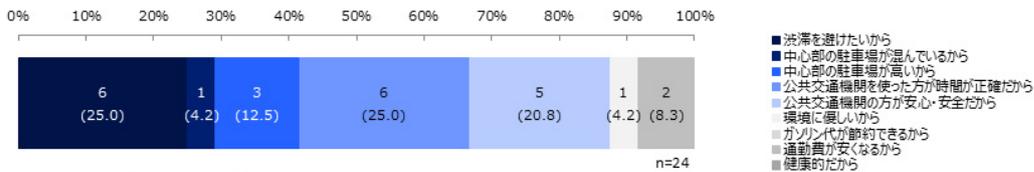
3-2-1. 「通勤時」における状況 Q14



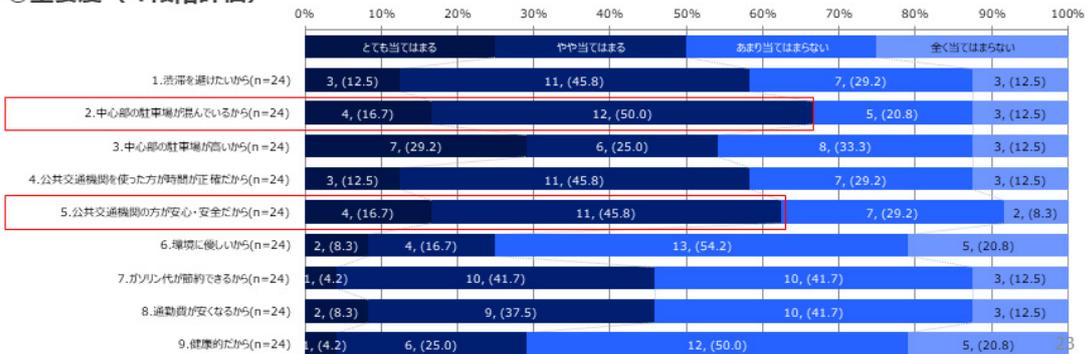
3-2-2. 「通勤時」における状況 Q15

- ・パーク&ライドで移動している理由としては、「渋滞を避けたいから」、「公共交通機関を使った方が時間が正確だから」が半数となっている。
- ・「中心部の駐車場が混んでいるから」で約7割、次いで「公共交通機関の方が安全だから」で約6割がとてはまる、やや当てはまるとなっている。

■ 広島市中心部への「通勤時」にパーク&ライドで移動されている理由



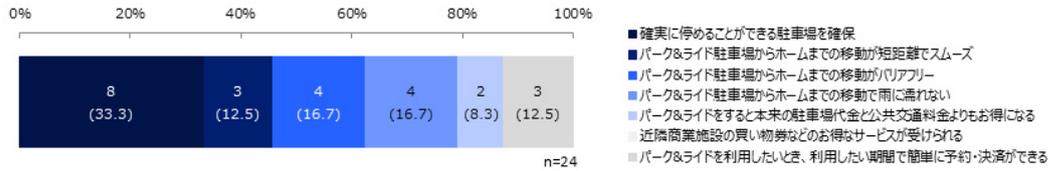
○ 重要度 (4段階評価)



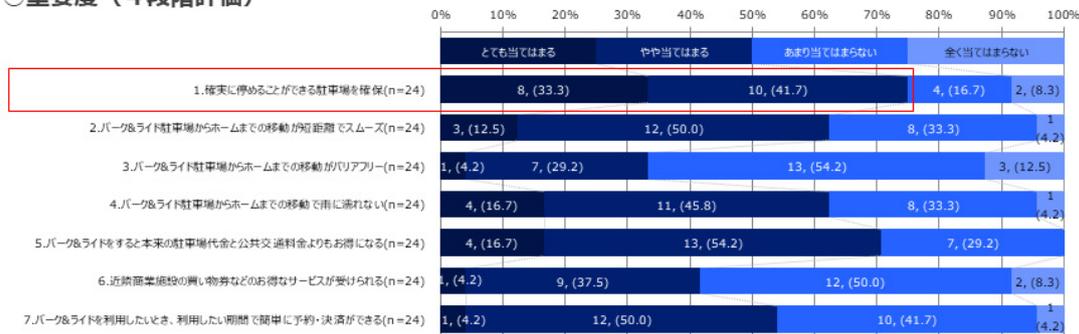
3-2-3. 「通勤時」における状況 Q16

- ・パーク&ライドでより移動しやすくするために必要なこととして、「確実に停められる駐車場を確保」が約3割と最も多い。
- ・重要度としても約7割以上が「とても当てはまる」、「やや当てはまる」としている。

■パーク&ライドでより移動しやすくするために必要なことは何ですか



○重要度（4段階評価）

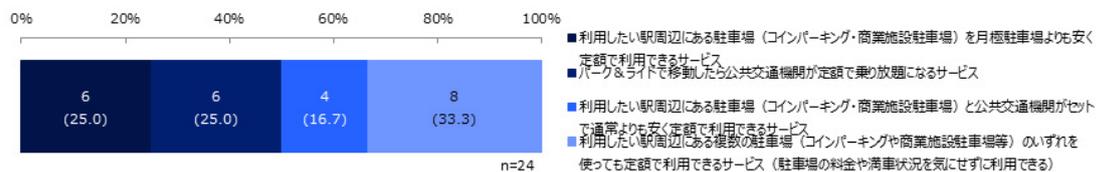


24

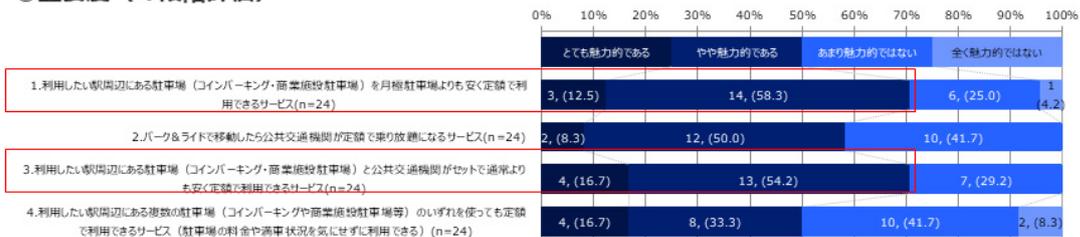
3-2-4. 「通勤時」における状況 Q17

- ・パーク&ライドで移動する際に最も魅力的な定額サービスとしては、「利用したい駅周辺にある複数の駐車場のいずれを使っても定額で利用できるサービス」が最も多い。
- ・重要度としては「利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額利用できるサービス」、「利用したい駅周辺にある駐車場と公共交通機関がセットで通常よりも安く定額で利用できるサービス」で約7割が「とても魅力的である」、「やや魅力的である」としている。

■パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか



○重要度（4段階評価）

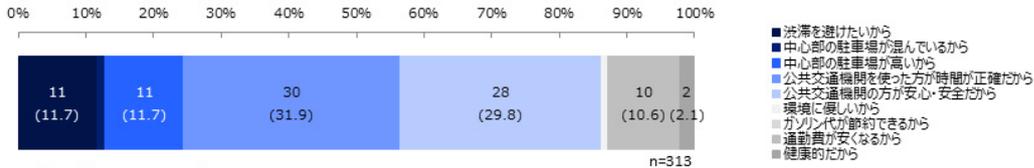


25

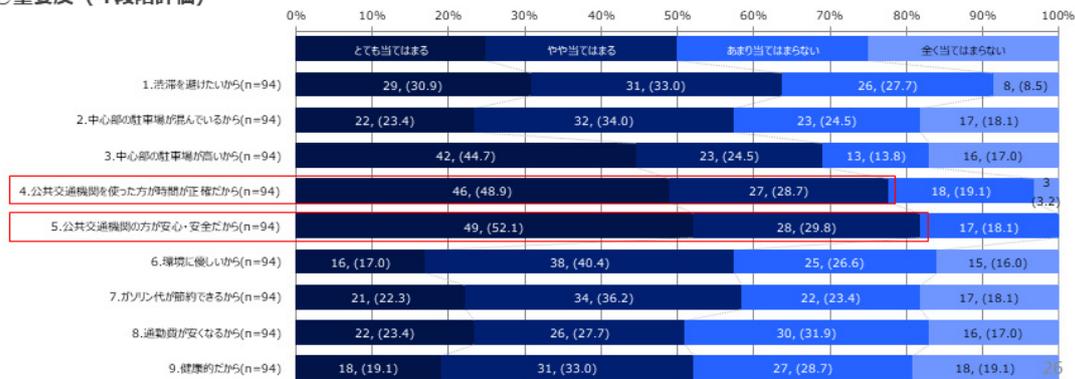
3-3. 「通勤時」における状況 Q18

- ・「通勤時」に公共交通機関で移動している理由としては、「公共交通機関を使った方が時間が正確だから」が最も多く、次いで「公共交通機関の方が安全・安心だから」が多い。
- ・重要度として、「公共交通機関を使った方が時間が正確だから」、「公共交通機関の方が安全・安心だから」で約8割がとてども当てはまる、やや当てはまるとなっている。

■ 広島市中心部への「通勤時」に公共交通機関で移動されている理由



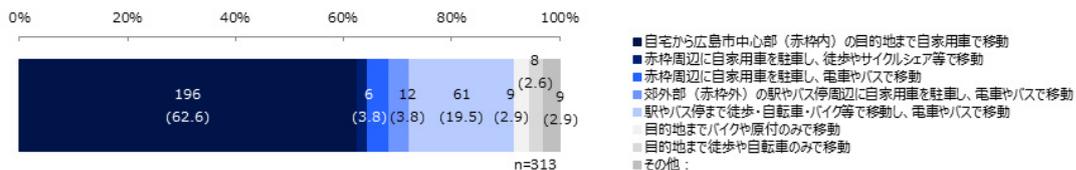
○重要度（4段階評価）



4. 「買い物・私用時」における状況 Q19

- ・「買い物・私用時」における移動方法で最も多いものとしては、「自宅から広島市内中心部（赤枠内）の目的地まで自家用車で移動」が約6割となっている。

■ 広島市中心部への「買い物・私用時」における、広島市中心部（下図の赤枠内）までの移動方法で最も多いものはどれですか。



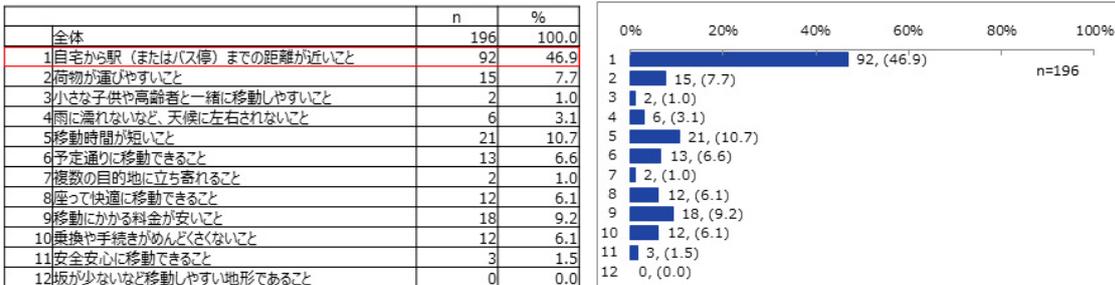
○その他

Q19. 「買い物・私用時」における移動方法
営業車
自宅から中心部を通って赤枠外の会社へ移動
バス停まで徒歩
最寄りの駅まで歩いてアストラムラインで移動
目的地までバスで移動
アストラムラインかバス
アストラムラインで
公共交通機関
バスと電車

4-1-1. 「買い物・私用時」における状況 Q20

- ・公共交通機関等で移動する際に重視することとしては「自宅から駅（またはバス停）までの距離が近いこと」が約5割と最も多い。

■広島市中心部への「買い物・私用時」に自家用車を使えない場合、公共交通機関等で移動する際にどのようなことを重視しますか

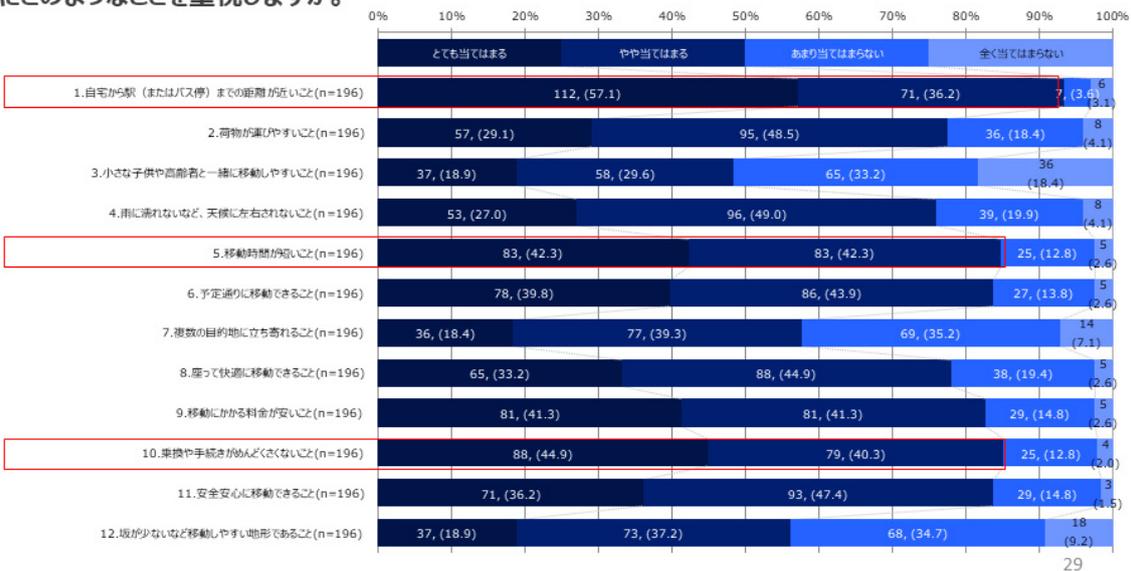


28

4-1-2. 「買い物・私用時」における状況 Q20-1

- ・公共交通機関等で移動する際に重視することとしては「自宅から駅（またはバス停）までの距離が近いこと」で9割以上が当てはまるとなっている。次いで「乗換手続きがめんどうくないこと」、「移動時間が短いこと」が重視されている。

■広島市中心部への「買い物・私用時」に自家用車を使えない場合、公共交通機関等で移動する際にどのようなことを重視しますか。



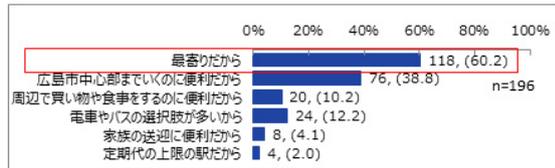
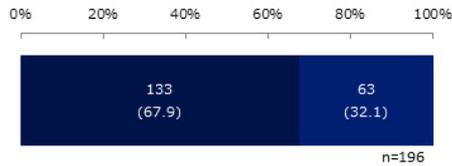
29

4-1-3. 「買い物・私用時」における状況 Q21、22

- ・パーク&ライドで買い物・私用を行う場合、駅利用が約7割、バス利用が約3割となっている。
- ・利用駅（またはバス停）を選んだ理由として、最寄りだからが約6割と最も多い。

■ 広島市中心部への移動経路近くの駅（またはバス停）にあなたが利用しやすい駐車場があり、パーク&ライドで買い物・私用する場合、どの駅（またはバス停）を利用しますか。

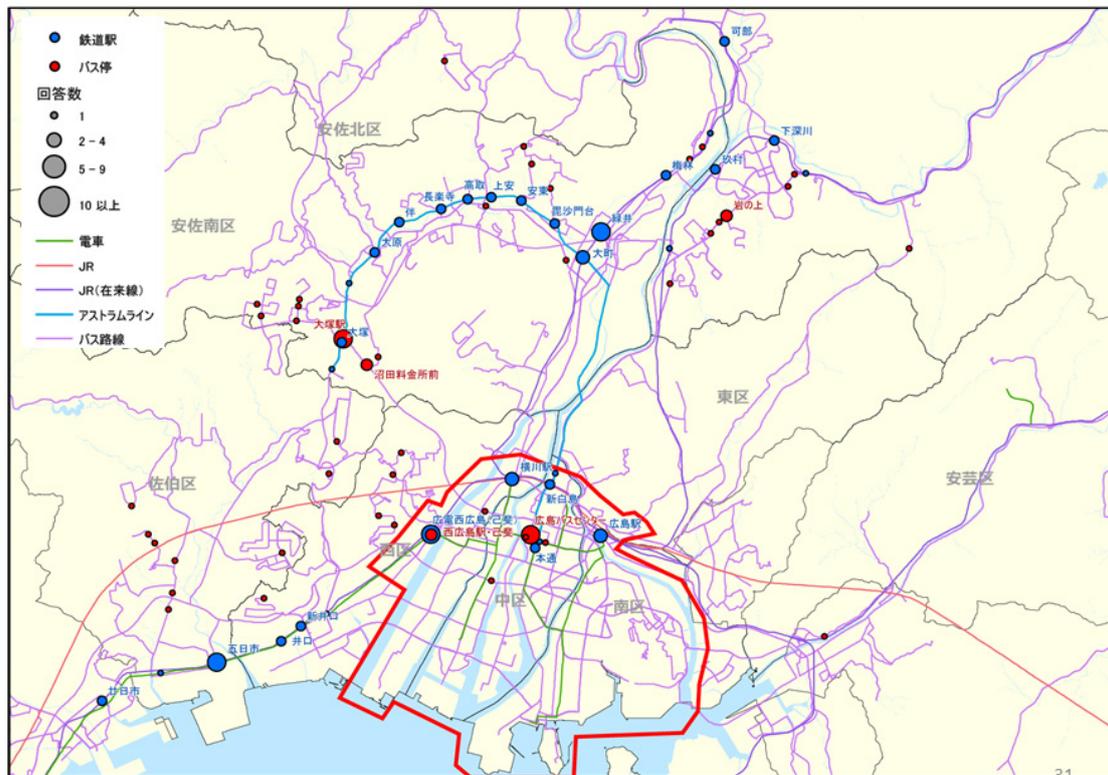
○ その駅（またはバス停）を選んだ理由（2つまで）



利用駅	n	利用駅	n	利用駅	n
広電西広島(己斐)	26	下深川	3	井口台	1
五日市	15	玖村	3	染々園	1
緑井	10	高取	3	広城公園前	1
大町	8	新井口	3	紙屋町	1
広島駅	6	長楽寺	3	上八木	1
横川駅	5	可部	2	西川	1
上安	4	新白鳥	2	草津南	1
大塚駅	4	大原	2	中深川	1
廿日市	4	梅林	2	白鳥	1
毘沙門台	4	伴	2	伴中央	1
安東	3	本通	2	なし	2
井口	3	安芸矢口	1	分からない	1

バス停	n	バス停	n	バス停	n
広島バスセンター	5	可部駅前	1	八木小学校前	1
大塚駅	5	己斐上三丁目	1	大町	1
沼田料金所前	3	五ノ月が丘一丁目	1	こころ第一公園前	1
西広島駅・己斐	3	五日市駅北口	1	地毛	1
岩の上	2	広城公園前駅	1	中岩の上	1
ジアウトレット広島	1	弘徳園地	1	中広町	1
あさひが丘2番	1	弘徳駐車場	1	中深川	1
けやき通り	1	高湊台中央	1	八木峠	1
こころ入口	1	高湊台五丁目	1	美鈴モール前	1
せせらぎ公園前	1	高陽車庫	1	保井田	1
広城公園テニスコート前	1	彩が丘園地	1	筆師が丘園地上	1
やまなみ	1	市立大学前	1	筆師が丘園地中	1
安古市高校前	1	紙屋町	1	立町	1
安小学校	1	舟入本町	1	佐伯区	1
井口台/パークタウン	1	小河原車庫	1	タクシー	1
岡の下橋	1	上市	1	分からない	1
下岩の上	1	上小田	1		30

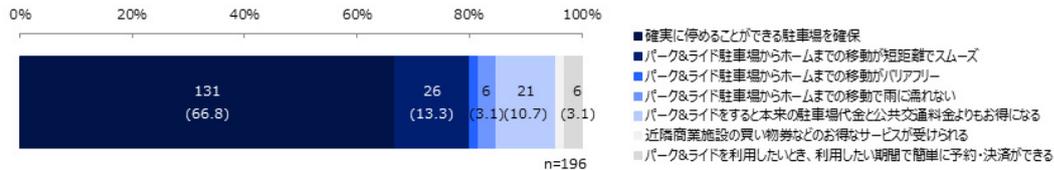
4-1-3. 「買い物・私用時」における状況 Q21



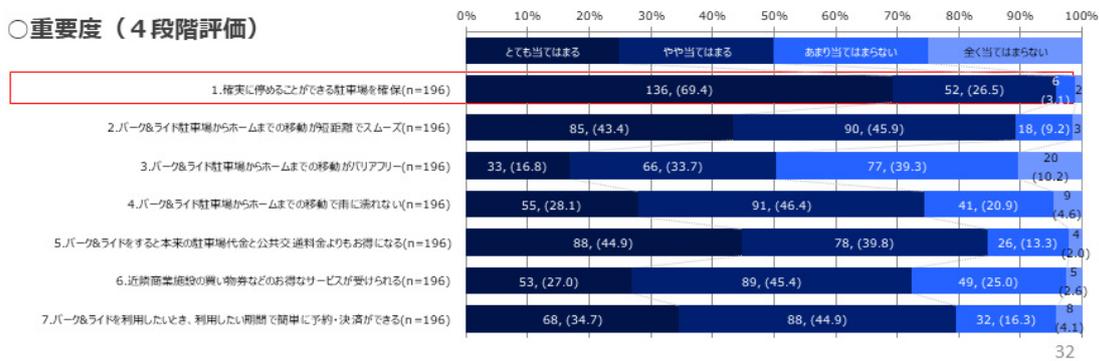
4-1-4. 「買い物・私用時」における状況 Q23

・「買い物・私用時」にパーク&ライドで移動する際に重視する条件として、確実に停めることができる駐車場を確保が約7割となっている。重要度としても9割以上がとても当てはまる、やや当てはまるとしている。

■パーク&ライドで移動する際に重視する条件について教えてください。



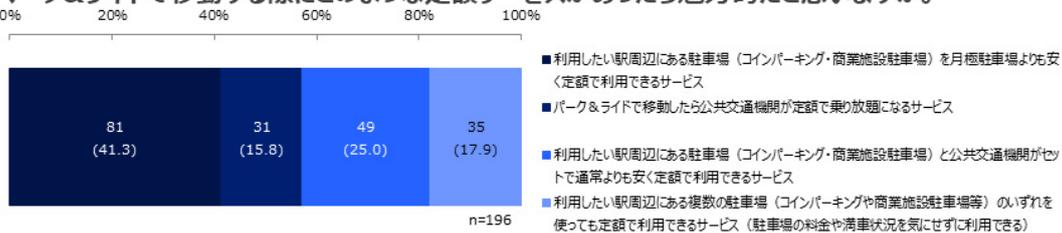
○重要度（4段階評価）



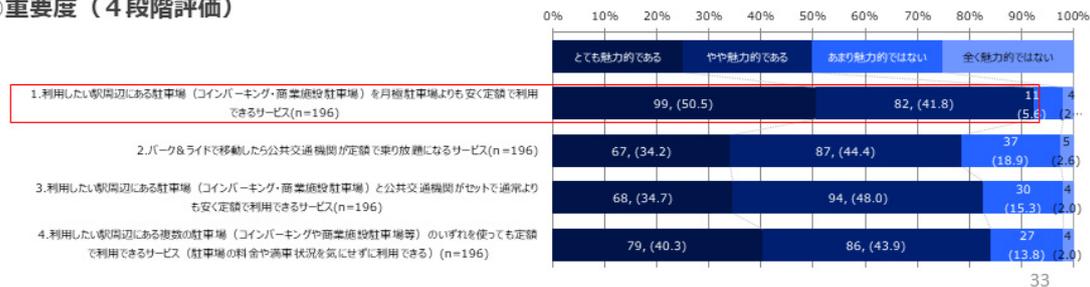
4-1-5. 「買い物・私用時」における状況 Q24

・パーク&ライドで移動する際に最も魅力的な定額サービスとしては、「利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用できるサービス」が最も多い。
 ・重要度としては「利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額利用できるサービス」で9割以上がとても魅力的である、やや魅力的であるとしている。

■パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。



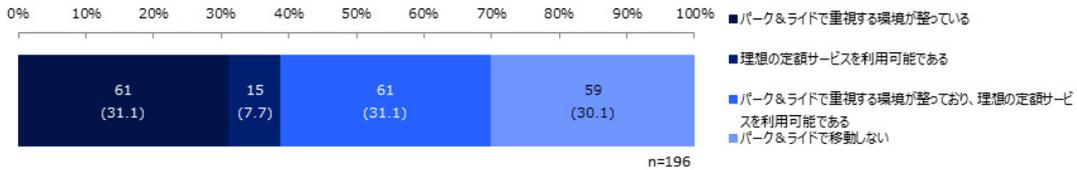
○重要度（4段階評価）



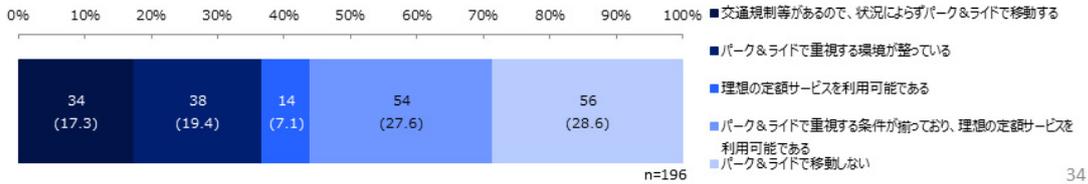
4-1-6. 「買い物・私用時」における状況 Q25、Q26

- ・パーク&ライドで移動をする状況としては、「重視する環境が整っている」、「重視する環境が整っており、理想の定額サービスを利用可能である」が約3割となっている。一方、パーク&ライドで移動しないが約3割となっている。
- ・混雑状況に応じて料金徴収や交通規制がされる場合、「重視する条件が整っており、理想の定額サービスを使用可能である」が最も多い一方、「パーク&ライドで移動しない」が約3割弱となっている。

■ 広島市中心部に買い物・私用で訪れる際に、どのような状況であれば、パーク&ライドで移動しますか。



■ 広島市中心部に車で向かうと、混雑状況に応じた通行料金が徴収されたり、交通規制で通行できる車が制限される場合、あなたが広島市中心部に買い物・私用で訪れる際に、以下のどのような状況であれば、パーク&ライドで移動しますか。



4-1-6. 「買い物・私用時」における状況 Q25-1

■ 広島市中心部に買い物・私用で訪れる際に、「パーク&ライドで移動しない」理由を教えてください。

Q25-1. 「パーク&ライドで移動しない」理由		
駐車場で悪戯されないか心配 不便に感じるから	必要がない 近場でない	自家用車のほうが便利だから 車に乗るのが楽しいから。
時間の制限	駐車料金がかるから。無料で利用できる駐車場があれば利用したい。	自家用車が便利
時間がかかるから	市内に移動で駐車場には止めない	自家用車で移動
時間がかかるから。	市内へ出ない	車が便利
時間が読めないかな	困らないから	自家用車の方が時短だから
公共機関(バス)で行ったほうが早いし安いから。	ないから	買い物の荷物が多く車が便利だから
脚が痛いので歩きたく無い	買いものなので、回数がすくないから	車が便利だから
疲れる	荷物が重い	車が好き
自家用車が自由に使えないため。	目的が途中で変わることがあるから	駐車場があるところに行くことが多いから
朝が早かったり、夜勤が有るから、公共機関を利用出来ない。	目的地が多数ある為	店に駐車するから
会社のシステム上、自家用車使用は認められていないから	複数人数が同時に移動するため	市中心部で買い物等をすれば、駐車場料金が無料または割引があるから
めんどう	自宅からバス停まで1分くらいなので、バスで行くのが便利	よくわからない
面倒	最寄り駅が徒歩圏内だから	パークアンドライドが何かわからない。
面倒くさい。	個人が楽だから	よく理解していないから
必要を感じない	仕事で車を使う	知らないから
必要性を感じないから	自動車で行ける	特になし
現時点で魅力的で無い	自家用車の方が自由が利くから	特になし
その必要はない	自家用車だけで自由に行動したいから	

4-1-6. 「買い物・私用時」における状況 Q26-1

■ 広島市中心部に車で向かうと、混雑状況に応じた通行料金が徴収されたり、交通規制で通行できる車が制限される場合、買い物・私用で「パーク&ライドで移動しない」理由を教えてください。

Q26-1. 「パーク&ライドで移動しない」理由		
移動が不便 不便 時間がかかる 疲れる 公共機関を利用出来ない。 自家用車が自由に使えないため。 会社のシステム上、自家用車使用は認められていないから 面倒くさい めんどくさい 面倒・利用回数が少ない 乗り換えが面倒 乗り換えるのが面倒だから 面倒な事は嫌 面倒 面倒くさい。 必要性を感じないから その必要がない 必要がない	無理に行く必要を感じない 現時点で魅力がない メリットがない 近場でない 駐車料金を取られたくない。 市内に移動で駐車場には止めない 市内に出ない 出かけることをやめる あまり市内には行かないから その場合はいかない 中心部に行く必要がない 混雑時、規制時はほぼ出掛けない 自由 個人が楽だから 他の移動方法。 初めから公共の機関を使う 最初からバスを利用する。 公共機関を使う方が早いから。	仕事で車を使う 複数人数で移動するので 自動車で行ける 車に乗るのが楽しいから。 自家用車のほうが便利だから 車が便利 自家用車の方が自由が利くから 自家用車の方が時短だから 駐車場があるところに行くことが多いから 店に駐車するから よく知らない 知らないから。 よく理解していないので 知らないから なんとなく 待にない 待になし

36

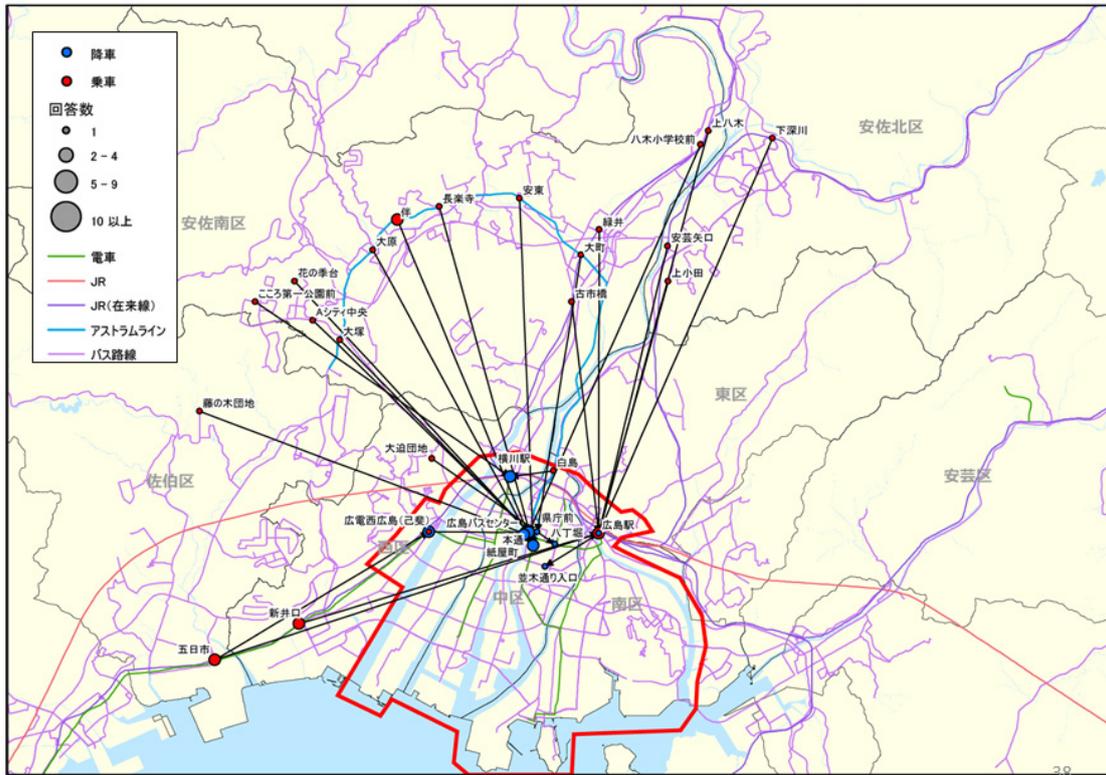
4-2-1. 「買い物・私用時」における状況 Q27

■ 広島市中心部への「買い物・私用時」にあなたが実施されているパーク&ライドの乗車駅（またはバス停）と降車駅（またはバス停）

Q27. 「買い物・私用時」のパーク&ライドの乗車駅と降車駅（またはバス停）		
乗車駅（またはバス停）	降車駅（またはバス停）	n
五日市	広島駅	2
新井口	広島駅	2
伴	本通	2
安芸矢口	広島駅	1
緑井	広島駅	1
上小田	広島駅	1
上八木	広島駅	1
古市橋	広島駅	1
下深川	広島駅	1
長楽寺	本通	1
大原	本通	1
安東	本通	1
八木小学校前	広島バスセンター	1
広電西広島（己斐）	広島バスセンター	1
花の季台	広島バスセンター	1
大塚	広島バスセンター	1
白島	横川駅	1
こころ第一公園前	横川駅	1
Aシティ中央	紙屋町	1
隣の木団地	紙屋町	1
五日市	広電西広島（己斐）	1
大町	県庁前	1
大迫団地	八丁堀	1
広島駅	並木通り入口	1

37

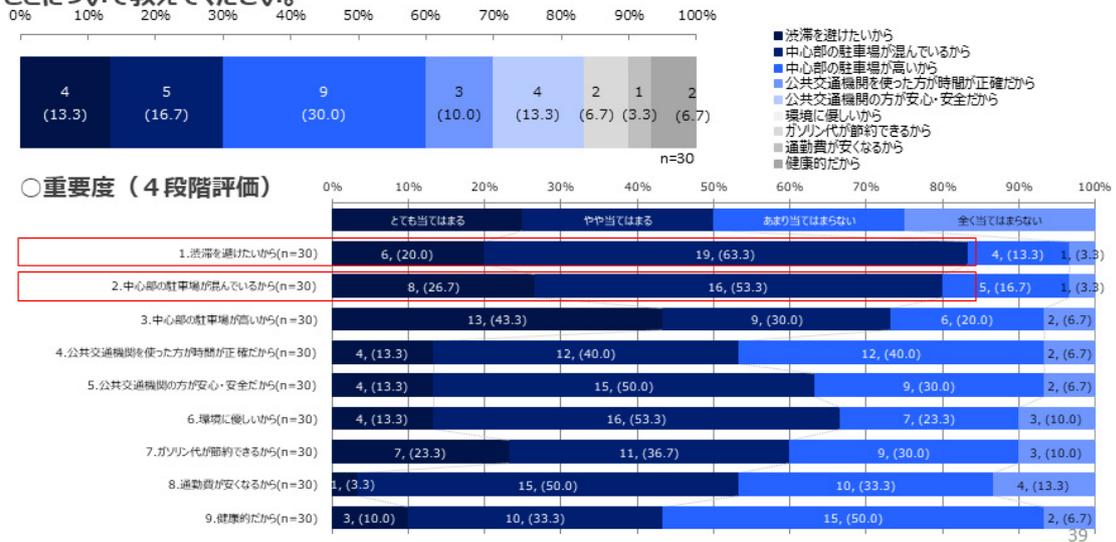
4-2-1. 「買い物・私用時」における状況 Q27



4-2-2. 「買い物・私用時」における状況 Q28

- ・パーク&ライドで移動している理由としては、「中心部の駐車場が混んでいるから」が3割と最も多い。
- ・「渋滞を避けたいから」、「中心部の駐車場が混んでいるから」で約8割がとても当てはまる、やや当てはまるとしている。

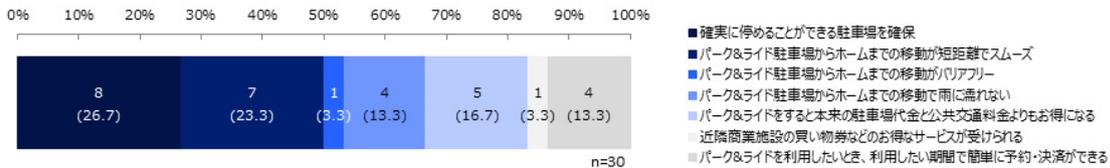
■広島市中心部への「買い物・私用時」にパーク&ライドで移動されている理由について最も重視することについて教えてください。



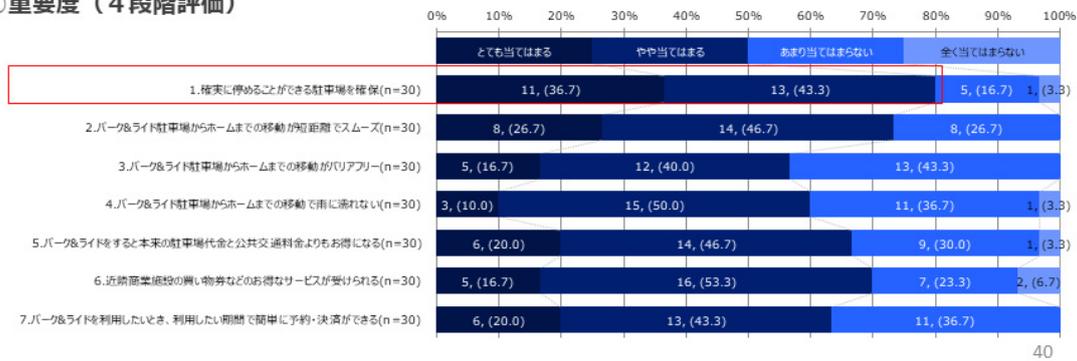
4-2-3. 「買い物・私用時」における状況 Q29

- ・パーク&ライドでより移動しやすくするために必要なこととして、「確実に停められる駐車場を確保」が約3割と最も多い。
- ・重要度としても約8割以上が「とても当てはまる」、「やや当てはまる」としている。

■パーク&ライドでより移動しやすくするために必要なことについて最も重視するを教えてください。



○重要度（4段階評価）



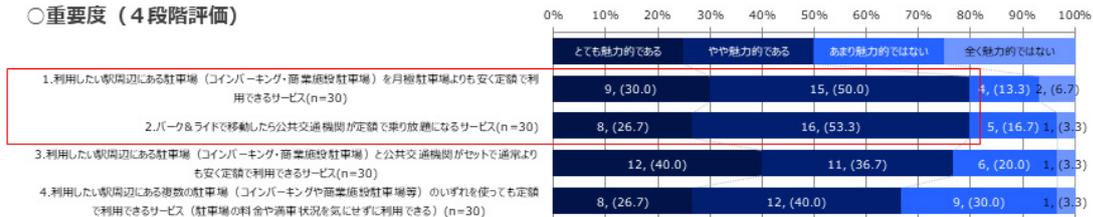
4-2-4. 「買い物・私用時」における状況 Q30

- ・パーク&ライドで移動する際に最も魅力的な定額サービスとしては、「利用したい駅周辺にある駐車場（コインパーキング・商業施設駐車場）を月極駐車場よりも安く定額で利用できるサービス」が3割と最も多い。
- ・重要度としては「利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額利用できるサービス」、「パーク&ライドで移動したら公共交通機関が定額で乗り放題になるサービス」で8割がとても魅力的である、やや魅力的であるとしている。

■パーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。



○重要度（4段階評価）

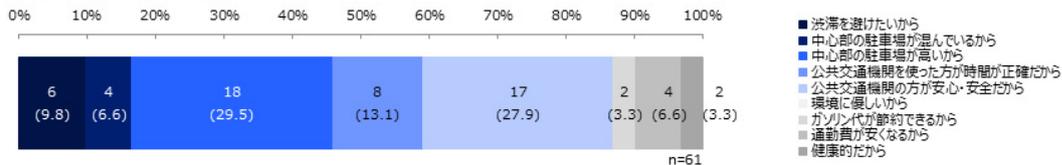


41

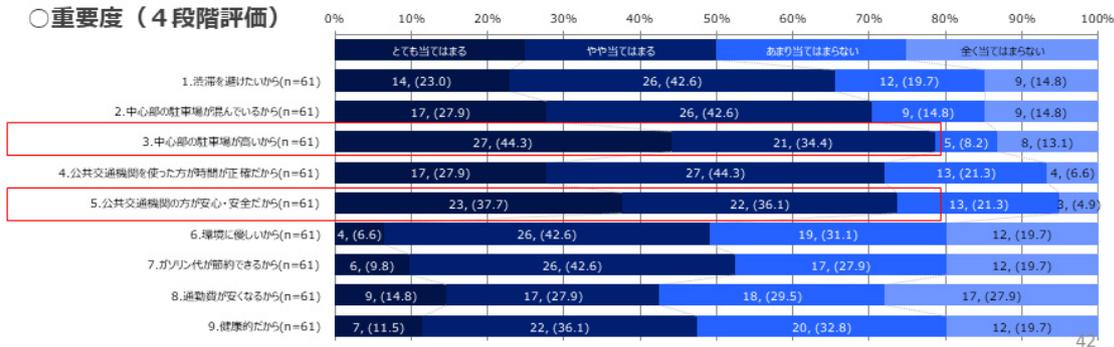
4-3. 「買い物・私用時」における状況 Q31

- ・「買い物・私用時」に公共交通機関で移動している理由としては、「中心部の駐車場が高いから」が最も多く、次いで「公共交通機関の方が安全・安心だから」が多い。
- ・重要度として、「中心部の駐車場が高いから」で約 8 割、「公共交通機関の方が安全・安心だから」で約 7 割が「とても当てはまる」、「やや当てはまる」としている。

■ 広島市中心部への「買い物・私用時」に公共交通機関で移動されている理由について最も重視することを教えてください。



○ 重要度（4段階評価）



5. 検討

2～4 の結果を踏まえ、規制の規模感、実証に適した地域、時期等を検討した。検討にあたっては、効果検証をケーススタディとして実施するためのデータ等が取得可能な時期・イベントを検討した。

また、選定した対象地域をケーススタディとして、自動車の流入抑制による公共交通への転換方策を検討した。

5.1 検証地域等の検討

自動車の流入抑制による効果検証を行う地域等は、以下の観点で選定した。

- 流入規制の有無による違いを把握するために、イベント等で一時的に中心市街地の歩行者天国化が実施されている地域
- 交通影響を把握するために、イベント等で歩行者天国が行われる範囲が一定程度の範囲を有していること
- 歩行者天国を実施する期間が複数あること
- 効果検証をするために十分なデータが取得できること

以上に加え、意識調査の対象地域である広島市を対象に、歩行者天国が実施される「フラワーフェスティバル（休日昼間に通行規制）」及び「とうかさん（休日夜間に通行規制）」が含まれる 2024 年 6 月について効果検証を行うこととする。

効果検証結果については、「6 章効果検証」に記載する。

▼自家用車の通行規制区間・日時

検証イベント	通行規制区間	通行規制日時
フラワーフェスティバル	平和大通り (西平和大橋西詰～田中町交差点)	R5.6.10(土)10～19 時 R5.6.11(日)10～19 時
とうかさん	中央通り (八丁堀交差点～三川町交差点)	R5.6.2(金)19～22 時 R5.6.3(土)19～22 時

交通規制のお知らせ

2023ひろしまフラワーフェスティバル

◎平和大通りの交通規制

ひろしまフラワーフェスティバルのために、平和大通り一帯を図のように歩行者用道路にするなどの交通規制を行います。みなさんのご協力をお願いします。

●交通規制の内容

- **歩行者用道路【平和大通り】**
(フラワーフェスティバル関係車両を除く)

・車両通行(南北方向)可能な交差点

〔西平和大橋西詰、自神社前、三川町、田中町の各交差点〕

- **一方通行解除区間**

- **転回禁止解除区間**

- **車両通行禁止**

・ **本川橋西詰～相生橋北詰**
(フラワーフェスティバル関係車両等・自転車を除く)

・ **田中町交差点～鶴見橋東詰**
(フラワーフェスティバル関係車両等を除く)

・ **小網町交差点～西平和大橋西詰交差点** (西行き車線)
(フラワーフェスティバル関係車両を除く)

6月10日・11日の2日間
午前10時45分～午後7時

※歩行者用道路は午前11時から午後6時30分です。

午後6時30分から清掃車による清掃作業が行われますので、歩行者の方は歩道上に上がるよう、ご協力をお願いします。

6月10日・11日の2日間
午前10時45分～午後7時

6月10日 午前7時～午後1時30分

6月10日 午前10時45分～午後5時

交通規制図



- パレード中は、平和大通り中央車道には入れませんので注意してください。
 - ご来場はバスや電車などの公共交通機関をご利用ください。
 - 飲酒運転は絶対にやめてください。
 - 自転車・バイクの駐輪については、既存の駐輪場をご利用ください。
 - 平和大通りの歩行者用道路では自転車は押して歩いてください。
 - 平和大通り一帯は混雑が予想されますので、市内中心部への車両の乗り入れは出来る限りご遠慮ください。
 - 歩道や駐車場等での座り込みの飲酒はおやめください。
 - 会場へのトッコウ服や統一ジャンパーなどの特異な服装での入場は、お断りします。
 - 会場周辺の無許可のドローン等(小型無人機)の飛行は禁止されています。
- ごみのばい捨てや歩行喫煙はやめましょう! みんなできれいな祭りにしましょう!

広島中央警察署・ひろしまフラワーフェスティバル実行委員会

資料：広島中央警察署・ひろしまフラワーフェスティバル実行委員会

▲規制区間・時間帯(フラワーフェスティバル)

交通規制のお知らせ

2023 6/23 ゆかたでさん祭



お問い合わせ先
ゆかたでさん祭実行委員会…………… TEL 082-504-2243
(広島市経済観光局観光政策課観光企画担当)

2023 6/2~4 とうかさ大祭



お問い合わせ先
広島県露店商業協同組合… TEL 082-961-5688

バスの路線が一部変わります

2日(金)・3日(土)に雨天などでイベントが中止された場合は、迂回運行はありません。

(日時) 6月2日(金)・3日(土) 午後7時～午後10時まで
(臨時バス停) 既存のバス停留所を使用。下図マップでご確認ください。

※ご利用のみなさんは、お間違えのないように

迂回するバスの路線名		現行路線	迂回路線	バス停留所
				臨時 休止
広電バス12号線	東浄小学校～仁保	●●●●●	●●●●●	● ●
広島バス26号旭町線	広島駅～旭町	●●●●●	●●●●●	● ●
広島バス23号・23-1号横川線	横川駅～大学病院	●●●●●	●●●●●	● ●



お願い ～みなさまのご協力をよろしくお願いたします～

- お祭り当日は、大変混雑いたします。できるだけ公共交通機関(バス・電車)をご利用ください。
- 小さなお子様を連れてのお出かけは「手をつないで」「名札をつけて」など迷子にならないようご注意ください。
- イベント会場は全面禁煙です。ゴミのポイ捨て・歩行喫煙はやめましょう!! きれいで楽しいお祭りしましょう。(☑はゴミ箱設置場所)
- 会場へのトッコウ服・特異な統一ジャンパーを着ての入场、覆面をつけての入场は、お断りいたします。
- ドローン等での飛行、撮影はお断りいたします。

ゆかたでさん祭実行委員会・広島県露店商業協同組合／広島中央警察署

資料：ゆかたでさん祭実行委員会・広島県露店商業協同組合／広島中央警察署
▲規制区間・時間帯(とうかさ)

5.2 自動車の流入抑制による公共交通への転換方策の検討

選定した対象地域（広島市）をケーススタディとして、意識調査を踏まえて、自動車の流入抑制による公共交通への転換方策を検討した。

5.2.1 パーク＆ライドにおける利用ニーズの把握

(1) 駐車したい駅やバス停の分布状況を踏まえた3つのエリア設定

アンケート結果を踏まえ、現在は自家用車で移動しているユーザーがパーク＆ライドで移動する場合に駐車したい駅やバス停の分布状況から【市街地縁辺型】【郊外型】【団地型】の3つのエリアに設定し、各エリアにおけるニーズを把握し、施策のあり方を検討した。

【市街地縁辺型】【郊外型】【団地型】の3つのエリア設定は以下の通りとした。



▲「駐車したい駅やバス停の分布状況」と「3つのエリア設定」

(2) 各エリアにおけるニーズの傾向

設定したエリアごとのニーズを把握するために、「パーク&ライドで移動する際に重視する条件」、「パーク&ライドで魅力的だと思う定額サービス」に関する回答結果のクロス集計を行い、集計結果から把握できる概要について整理した。

「パーク&ライドで移動する際に重視する条件」については、エリアや移動目的によらず「確実に停めることができる駐車場を確保」というニーズが高いが、その他のニーズの傾向は、「買い物・私用時」において傾向に違いが見られた。

また、「パーク&ライドで魅力的だと思う定額サービス」については、「利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用可能」というニーズが高いが、「団地型」については、「複数の駐車場のいずれを使っても定額で利用可能なサービス」のニーズも高く、より自由なサービスが求められていることを把握した。

以上より、移動目的やエリアごとに施策の組み合わせを使い分けることが効果的であることを確認した。

項目	目的	市街地縁辺型	郊外型	団地型
重視する条件	買い物私用	確実に停めることができる駐車場を確保 + 本来の駐車場代金と公共交通料金よりもお得になる	確実に停めることができる駐車場を確保 + 駐車場からホームまでの移動が短距離でスムーズ	確実に停めることができる駐車場を確保 + 駐車場からホームまでの移動が短距離でスムーズ
	通勤	確実に停めることができる駐車場を確保	確実に停めることができる駐車場を確保	確実に停めることができる駐車場を確保
魅力的な定額サービス	買い物私用	利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用可能	利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用可能	利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用可能 or 利用したい駅周辺にある複数の駐車場のいずれを使っても定額で利用可能
	通勤	利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用可能	利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用可能	利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用可能 or 利用したい駅周辺にある複数の駐車場のいずれを使っても定額で利用可能
各エリアの施策のあり方		既設の駐車場や利便性の高い公共交通を組み合わせたサービスより最適化を図る	従来までの一般的なパーク&ライドをベースとしてアップデートを図る	団地全体を包括するパーク&ライドにより利便性の向上を図る

買い物・私用時に重視する条件は、エリアに関わらず「確実に停めることができる駐車場を確保」することが重要。また、組み合わせるべき施策はエリア（市街地縁辺型（料金施策）、郊外型+団地型（駅・バス停に近い駐車場の整備））で傾向の違いが見られる。

各エリアで共通のニーズがあることを確認。（「確実に停めることができる駐車場を確保」）

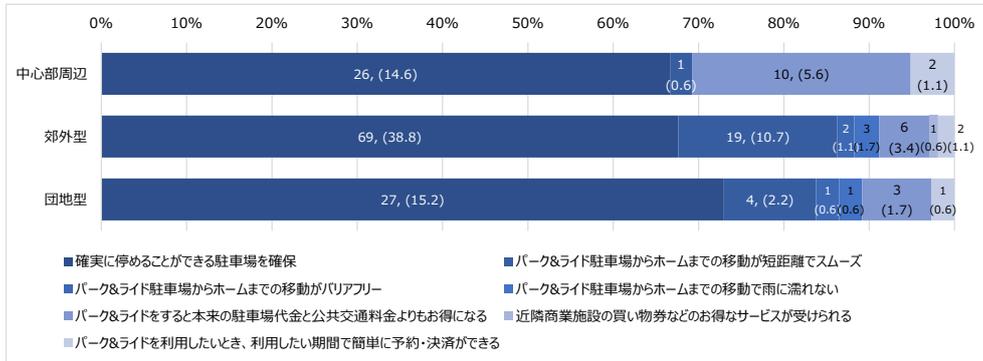
各エリアで共通のニーズがあることを確認。（「利用したい駅周辺にある駐車場を月極駐車場よりも安く定額で利用可能」）
なお、団地型では「複数の駐車場のいずれを使っても定額で利用可能なサービス」のニーズも高く、より自由なサービスが求められている。

▲各エリアにおけるニーズの傾向

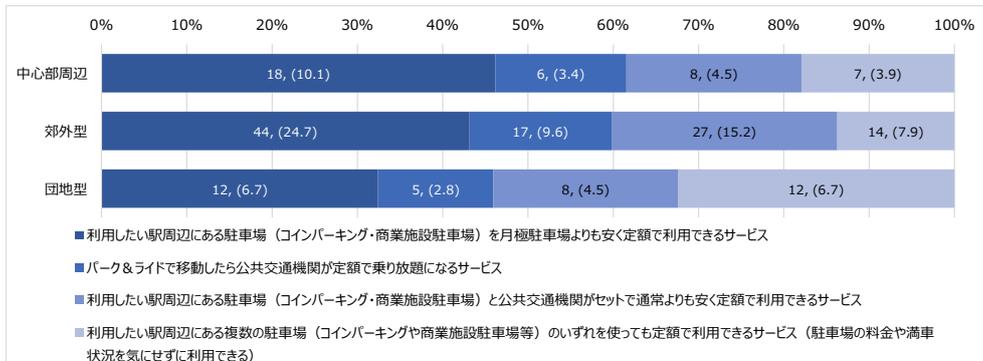
<参考：クロス集計結果>

a) 買い物・私用時

・広島市中心部にパーク&ライドで移動する際に重視する条件について教えてください。

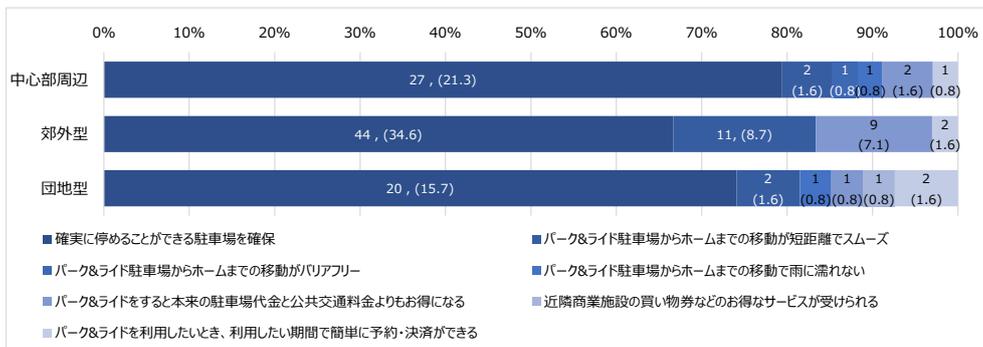


・広島市中心部にパーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。

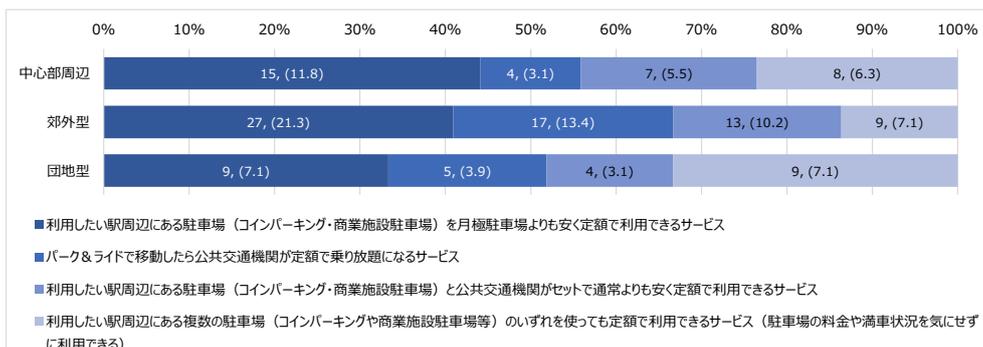


b) 通勤時

・広島市中心部にパーク&ライドで移動する際に重視する条件について教えてください。



・広島市中心部にパーク&ライドで移動する際にどのような定額サービスがあったら魅力的だと思いますか。



5.2.2 パーク&ライド施策のあり方

(1) 各エリアにおけるパーク&ライド施策のあり方

各エリアにおけるニーズの傾向の違いと、各エリアにおけるこれまでのパーク&ライドの取組状況や駐車場の状況などを勘案し、各エリアにおける施策のあり方について以下の通り検討した。

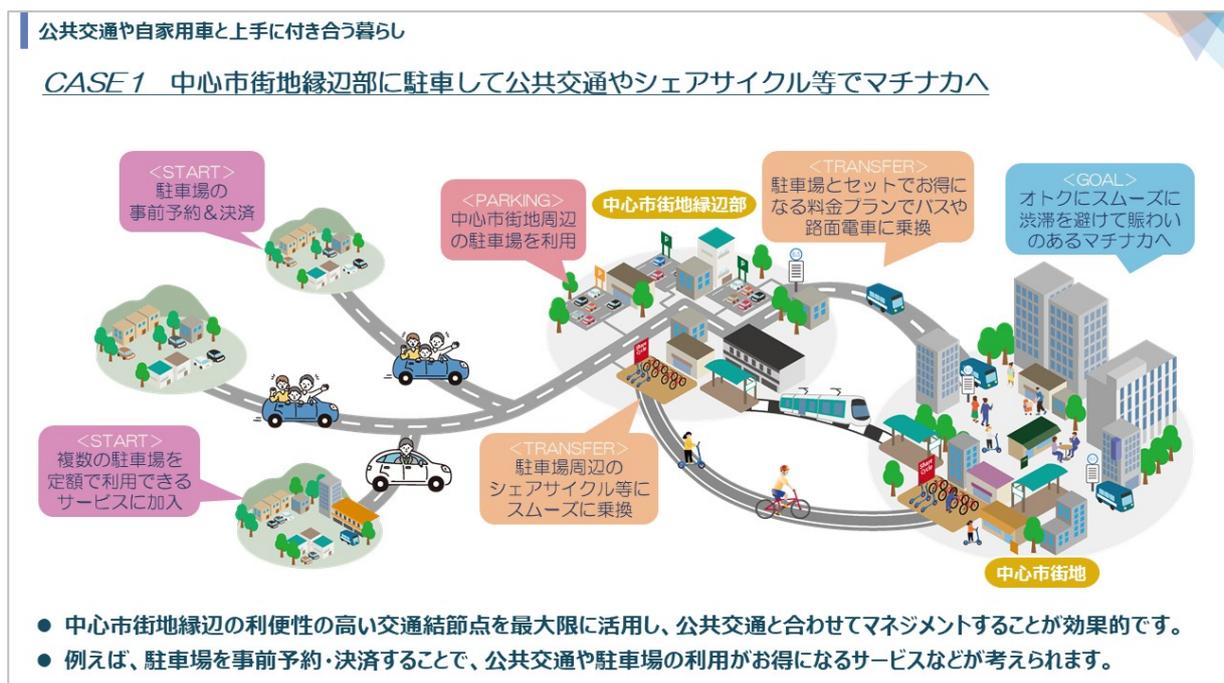
これまでのような不特定多数を対象としたマネジメントにより行動変容を促す方策から、多様化するニーズに対応した多彩なサービス提供が必要である。

<パーク&ライド施策のあり方>

- 1) 【市街地縁辺型】 既設の駐車場や利便性の高い公共交通を組み合わせたサービスにより最適化を図る
- 2) 【郊外型】 従来までの一般的なパーク&ライドをベースとしてアップデートを図る
- 3) 【団地型】 団地全体を包括するパーク&ライドにより利便性の向上を図る

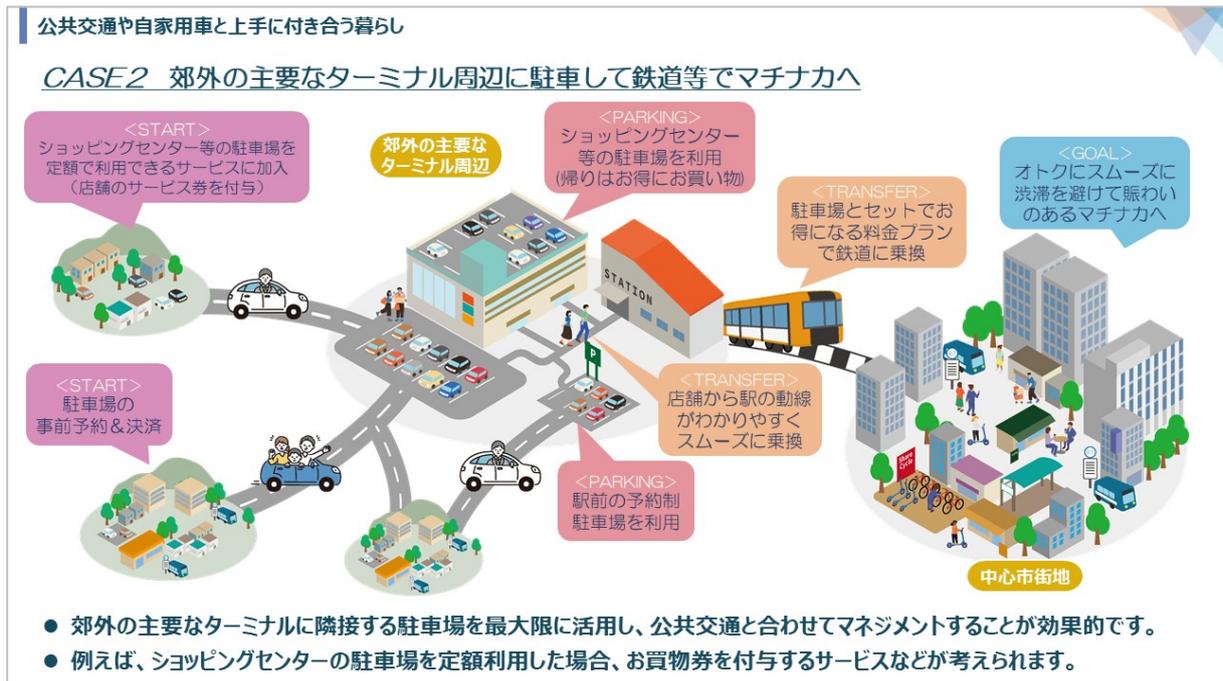
また、施策の組み合わせイメージを示すイラストを作成し、施策のあり方についてわかりやすく表現した。

1) 市街地縁辺型



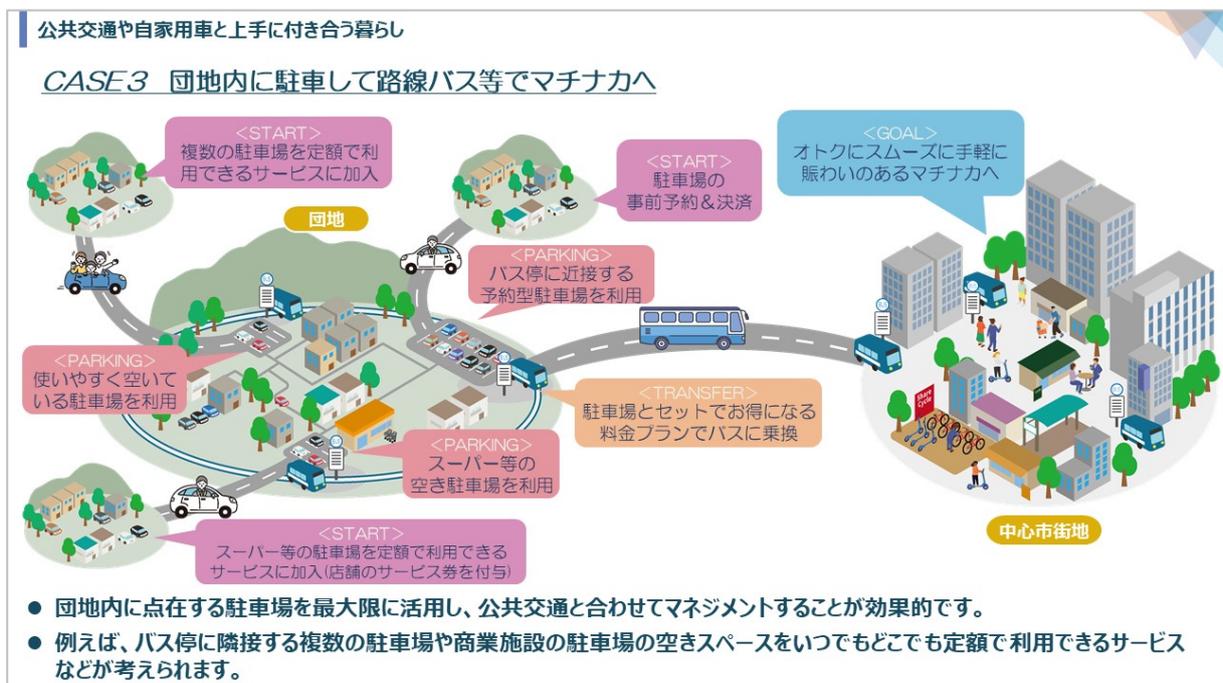
▲「市街地縁辺型」におけるパーク&ライド施策のあり方

2) 郊外型



▲「郊外型」におけるパーク&ライド施策のあり方

3) 団地型

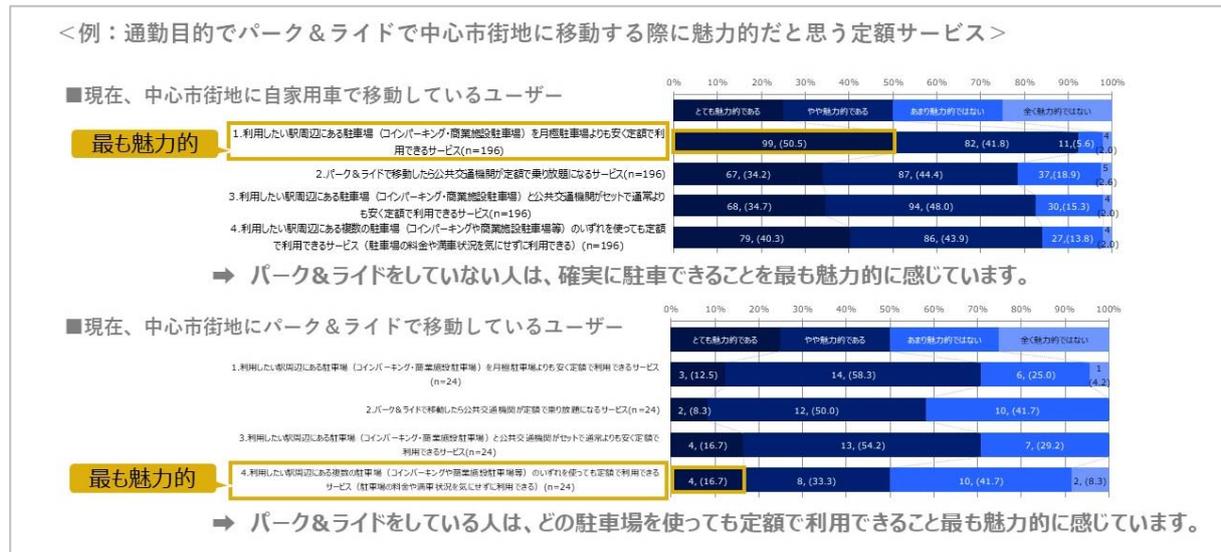


▲「団地型」におけるパーク&ライド施策のあり方

(2) ターゲットや段階に応じたパーク＆ライド施策のあり方

各エリアにおけるパーク＆ライド施策のあり方に加え、パーク＆ライドをしている層としていない層では魅力的に感じるサービスが異なることを把握した。

移動ニーズを分解して把握した上で、自動車の利便性を活かすことができるパークアンドライドなどを活かしながら、ターゲットや段階に応じた施策の組み合わせにより多彩なサービスを構築・提供することで、多様な移動ニーズに応え、それにより自動車から公共交通への転換を促す考え方が重要となる。



▲パーク＆ライドをしている層としていない層で魅力的に感じるサービスの違い

段階的にトランジットパーク化を目指す場合には、様々な交通への様々な影響を分解し、個々の課題に対して着実に成果を挙げる事が重要と考える。例えば、通過交通については、複数ある利用ルートを分解し、それぞれに対して他の路線への影響や対応策を検討することが考えられる。また、沿線を発着する交通については、タクシーであれば、どのような利用者に対してどのようなサービスを確保していくかについて、タクシー事業者と丁寧に検討していくことが重要であり、周辺の荷捌き交通についても流入規制に伴いどのような流入の方法で現在の機能を確保するかを検討し、社会実験等を通じて合意形成を図ることが重要と考える。

また、ウォークアブルの推進にとっても不可欠な、自動車需要の抑制（公共交通等への転換）につながる対応策が重要であり、商店街等と連携して自動車から公共交通への転換を促進する施策に取り組んでいくことが考えられる。

さらに、段階的な整備ステップを踏む場合には、車線運用など現状からの変化に留意し、安全性を確保することも多様な関係者との合意形成には重要な要素である。

これらの実現に向けて交通社会実験等を通じて段階的に整備していく際には、一般市民の理解が重要であり、合意形成を図っていくための広報等について、行政等と協力し、十分に行っていく必要があると考える。



出典：カミハチキテル HP

(左：パークレットの社会実験) (右：目指す姿のイメージ図)

▲カミハチキテルの取組

6. 実証実験・効果検証

中心市街地における自家用車の流入規制に伴う影響を把握するために、広島市の特定イベントでの公共交通及び自動車交通の利用状況や交通状況について分析・検証を行った。

▼中心市街地への自家用車流入規制を講じる際の都市交通のあるべき姿の3要件

視点	分析項目	データ
公共交通への影響	都市全体の利用者数	PASPY データ
	中心市街地における利用状況 (都心部の降車地分布)	
	中心市街地への利用状況 (中心市街地への来訪時の乗車地分布)	
自動車交通への影響	自動車交通量 (自動車交通量の変化)	Honda フローティングカーデータ
	走行速度 (走行速度の変化)	
歩行者への影響	歩行者通行量	Hiroshima City Dashboard

▼自家用車の通行規制区間・日時

検証イベント	通行規制区間	通行規制日時	
		流入規制時	
フラワーフェスティバル	平和大通り (西平和大橋西詰 ～田中町交差点)	流入規制時	R5.6.10(土)10～19 時 R5.6.11(日)10～19 時
		その他休日(非流入規制時) ※比較対象	フラワーフェスティバル、とうかさん 開催日を除く土日の 10～19 時
とうかさん	中央通り (八丁堀交差点 ～三川町交差点)	流入規制時	R5.6.3(土)19～22 時
		比較対象(非流入規制時) ※その他休日	フラワーフェスティバル、とうかさん 開催日を除く土日の 19～22 時

なお、本分析では、広島市中心市街地を「都心部」「デルタ市街地」に区分した。

■都心部

ひろしま都心活性化プラン(H29.3)において、都心として位置付けている広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を東西の核とする「楕円形の都心」を都心部とした。



▲都心部内の対象停留所



▲ひろしま都心活性化プラン(H29.3)における「楕円形の都心」

■デルタ市街地

広島市地域公共交通計画においてデルタ内準基幹公共交通ネットワークとして位置付けている範囲と概ね整合する広島電鉄のデジタルシティパスの対象範囲とした。



▲広島市地域公共交通計画(R4.3)におけるデルタ内準基幹公共交通ネットワーク



▲広島市地域公共交通計画(R4.3)におけるデルタ内準基幹公共交通ネットワーク

6.1 検証結果の概要

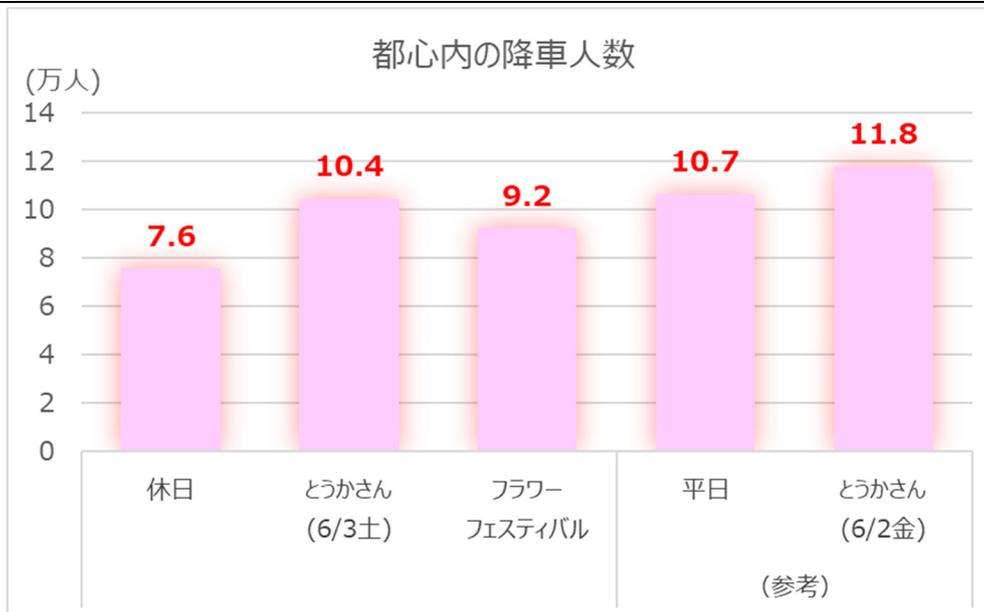
- 中心市街地において自家用車の流入規制を伴うイベント時には、公共交通の利用者が増加している。
- また、都心内の周辺エリアにおける歩行者通行量も増加しており、市街地全体のにぎわい創出が図られている。
- 自動車交通については、通行規制区間の近傍にあたる一部区間では交通量の増加や走行速度の低下がみられるものの、市街地全体に対する大きな影響は見られない。

- 
- 市民にとって認知語が高いイベント時には、公共交通の利用が促進されており、市街地全体における自動車交通に大きな影響を及ぼしていない。
 - このため、自動車の流入抑制による公共交通の利用促進を図る上では、イベント時のように周知が図られ、流入抑制が日常化されることが重要である。
 - ただし、流入抑制区域の近傍では、自動車交通に影響を及ぼす可能性があるため、留意が必要である。

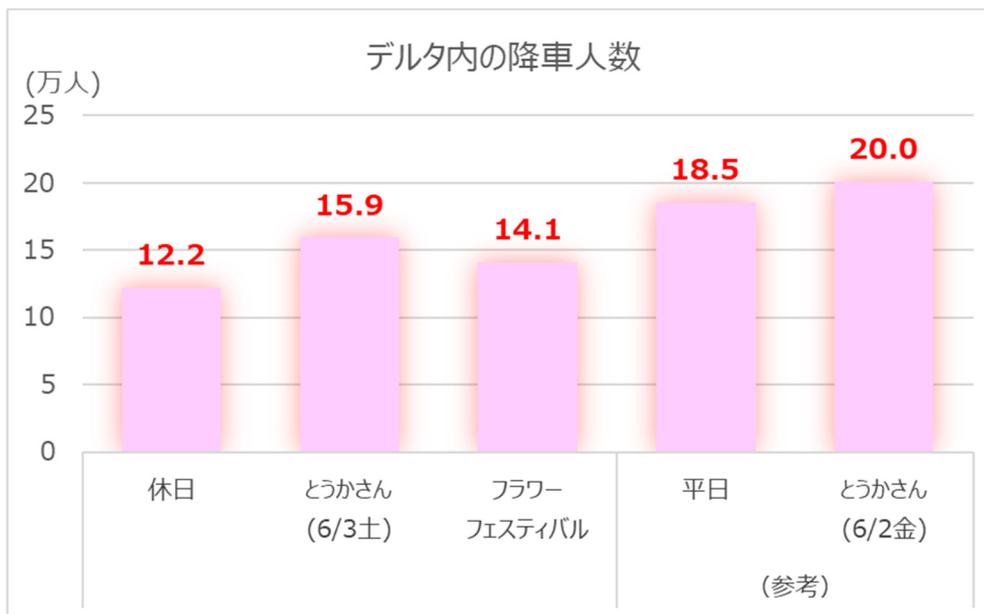
6.2 公共交通利用者数

6.2.1 都市全体の利用者数

- 中心市街地で流入規制を伴うイベント時（とうかさやフラワーフェスティバル開催時）には、通常の休日と比べて1.2～1.4倍の公共交通利用者数になる。



▲公共交通利用者数（都心内の降車人数）



▲公共交通利用者数（デルタ内の降車人数）

資料：PASPYデータ

※休日：R5.6.17(土)、R5.6.18(日)、R5.6.24(土)、R5.6.25(日)の平均

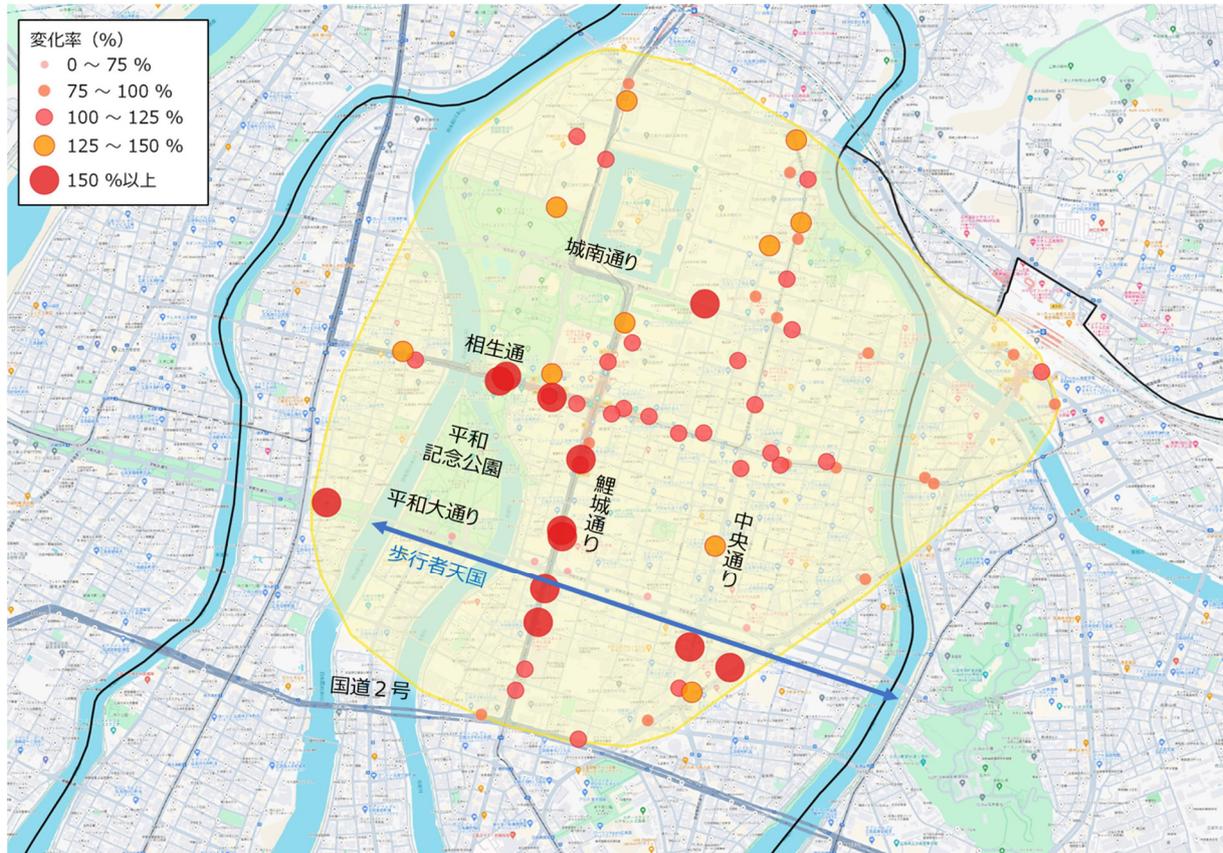
※とうかさ：R5.6.3(土)

※フラワーフェスティバル：R5.6.10(土)、R5.6.11(日)の平均

6.2.2 中心市街地における利用状況（都心部内の降車地分布）

(1) フラワーフェスティバル

- フラワーフェスティバルの会場となっている平和大通りや平和記念公園近傍の停留所の利用者数の増加が顕著である。



▲ 都心部内の降車地分布の変化（フラワーフェスティバル開催時／その他休日）

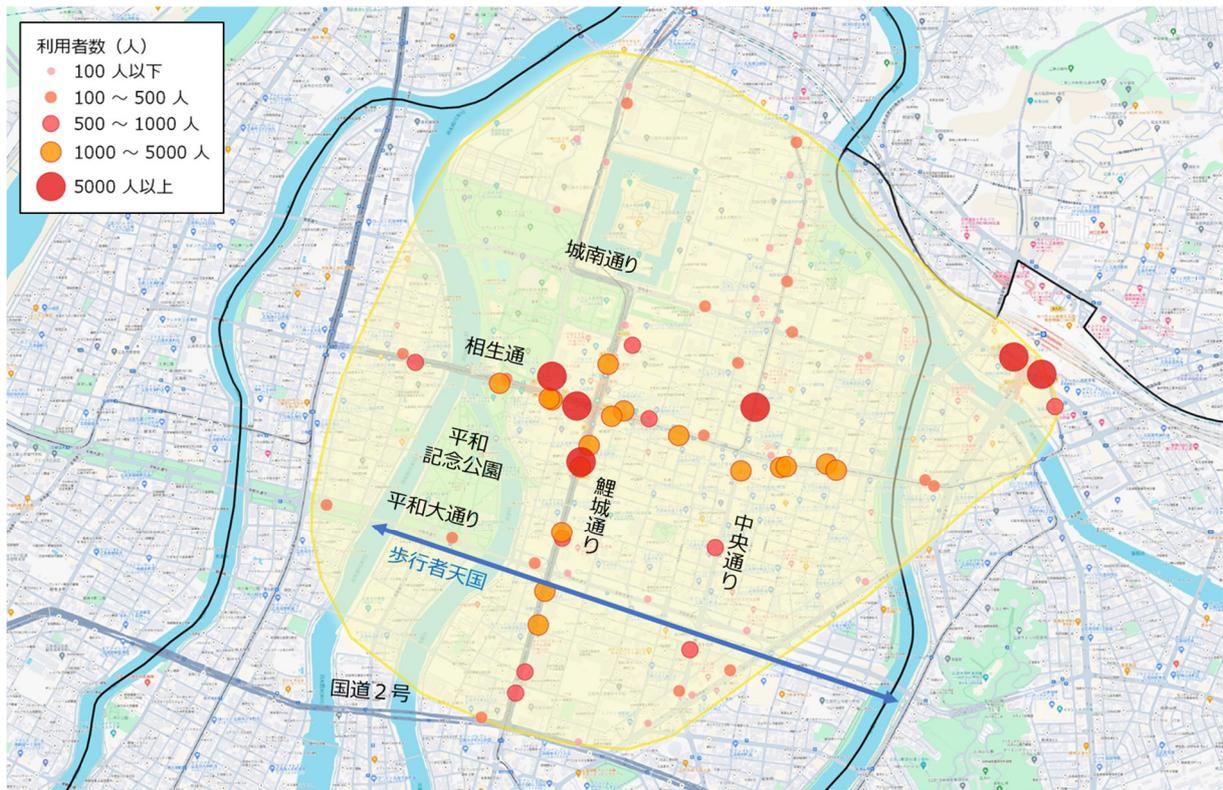
資料：PASPY データ

※その他休日：R5.6.17(土)、R5.6.18(日)、R5.6.24(土)、R5.6.25(日)の平均

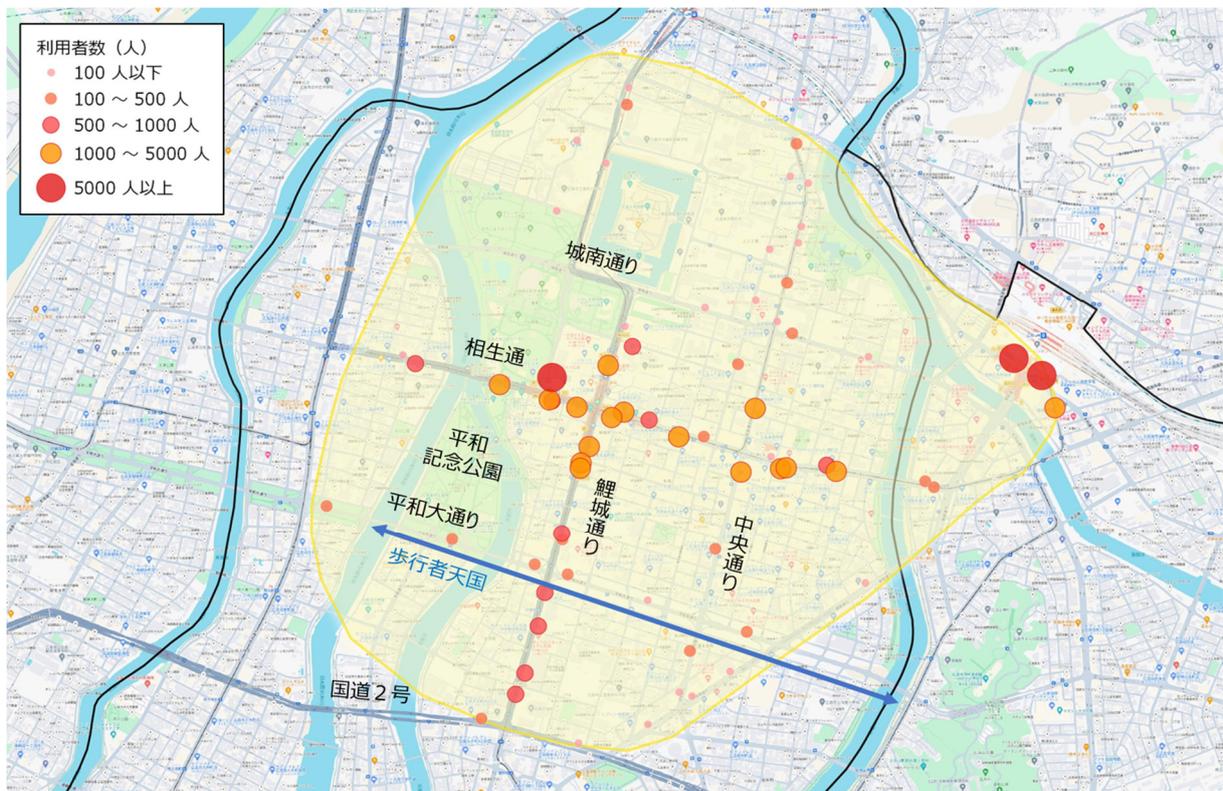
※フラワーフェスティバル：R5.6.10(土)、R5.6.11(日)の平均

※降車人数は日合計の平均

《参考：都心部内の降車人数（フラワーフェスティバル開催時）》 ※降車人数は日合計



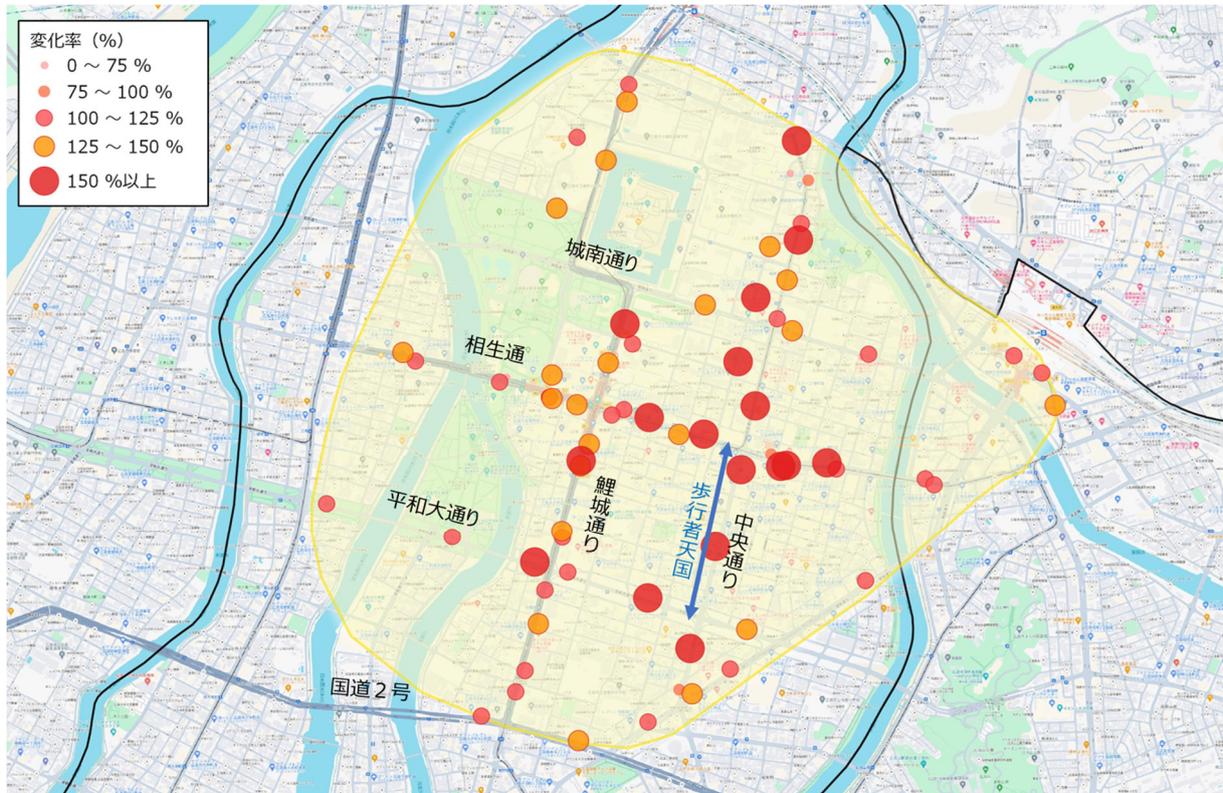
▲都心部内の降車地分布（フラワーフェスティバル開催時）



▲都心部内の降車地分布（その他休日）

(2) とうかさん

- とうかさんの会場となっている中央通り近傍の停留所の利用者数の増加が顕著である。



▲都心部内の降車地分布の変化（とうかさん開催時/その他休日）

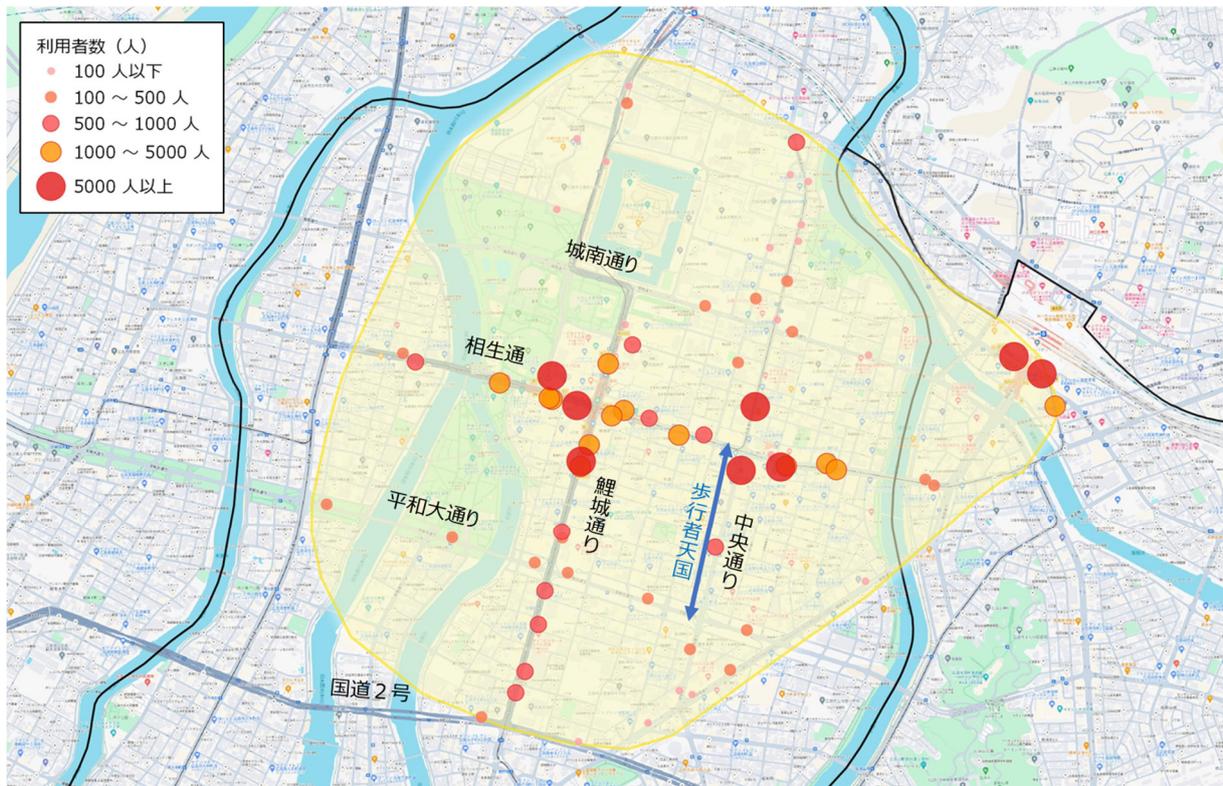
資料：PASPY データ

※その他休日：R5.6.17(土)、R5.6.18(日)、R5.6.24(土)、R5.6.25(日)の平均

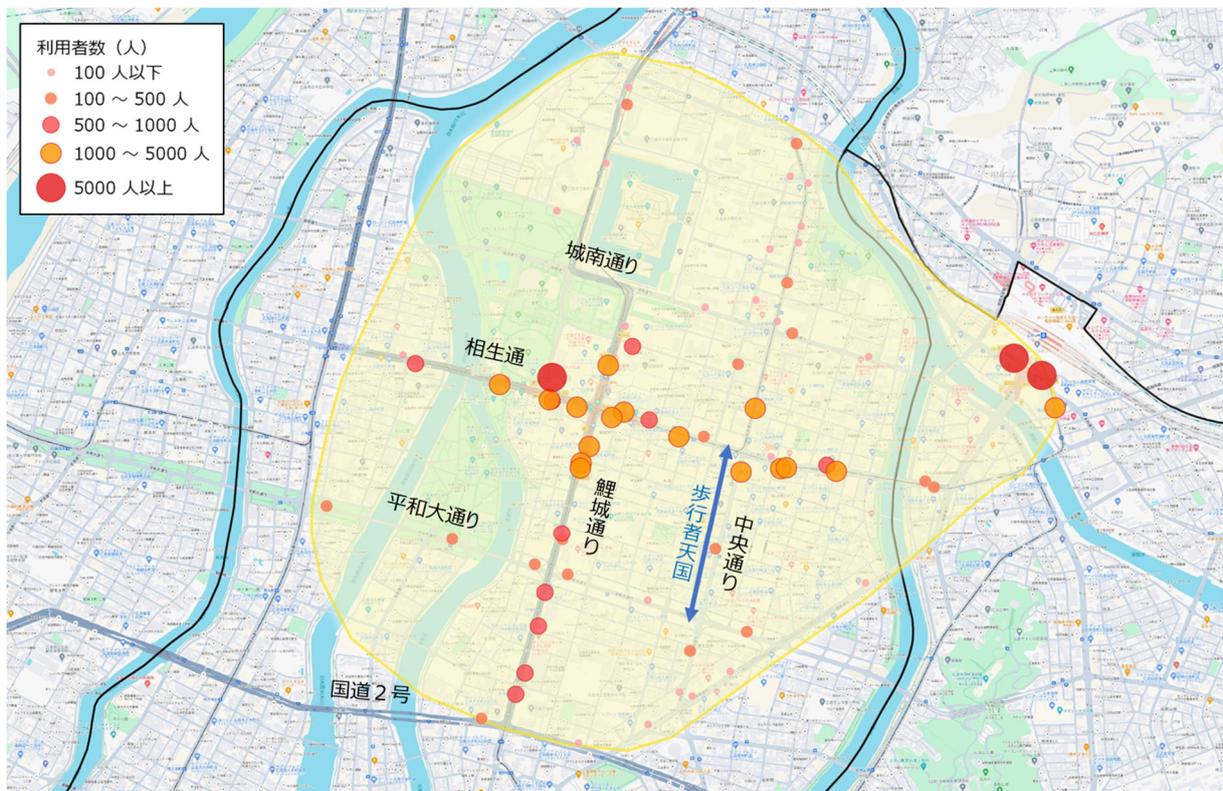
※とうかさん：R5.6.3(土)

※降車人数は日合計の平均

《参考：都心部内の降車人数（とうかさ開催時）》 ※降車人数は日合計

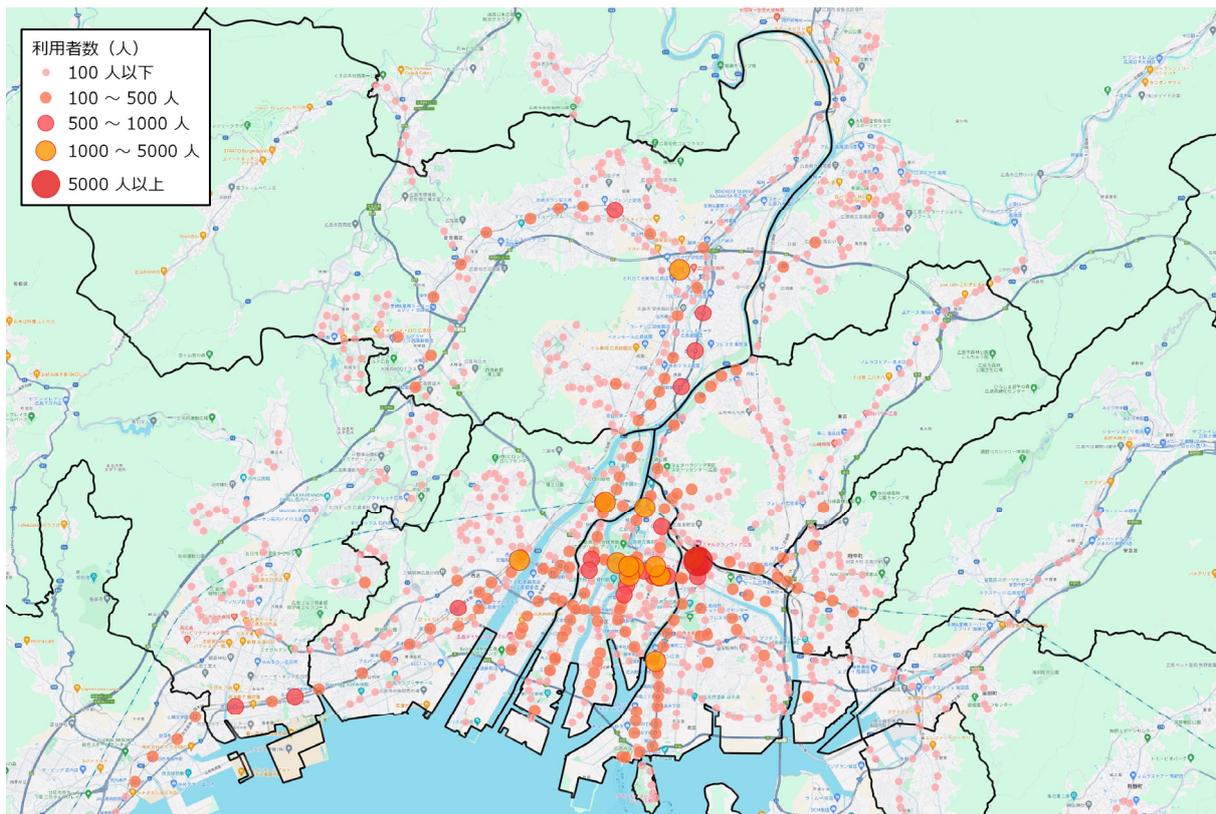


▲都心部内の降車地分布（とうかさ開催時）

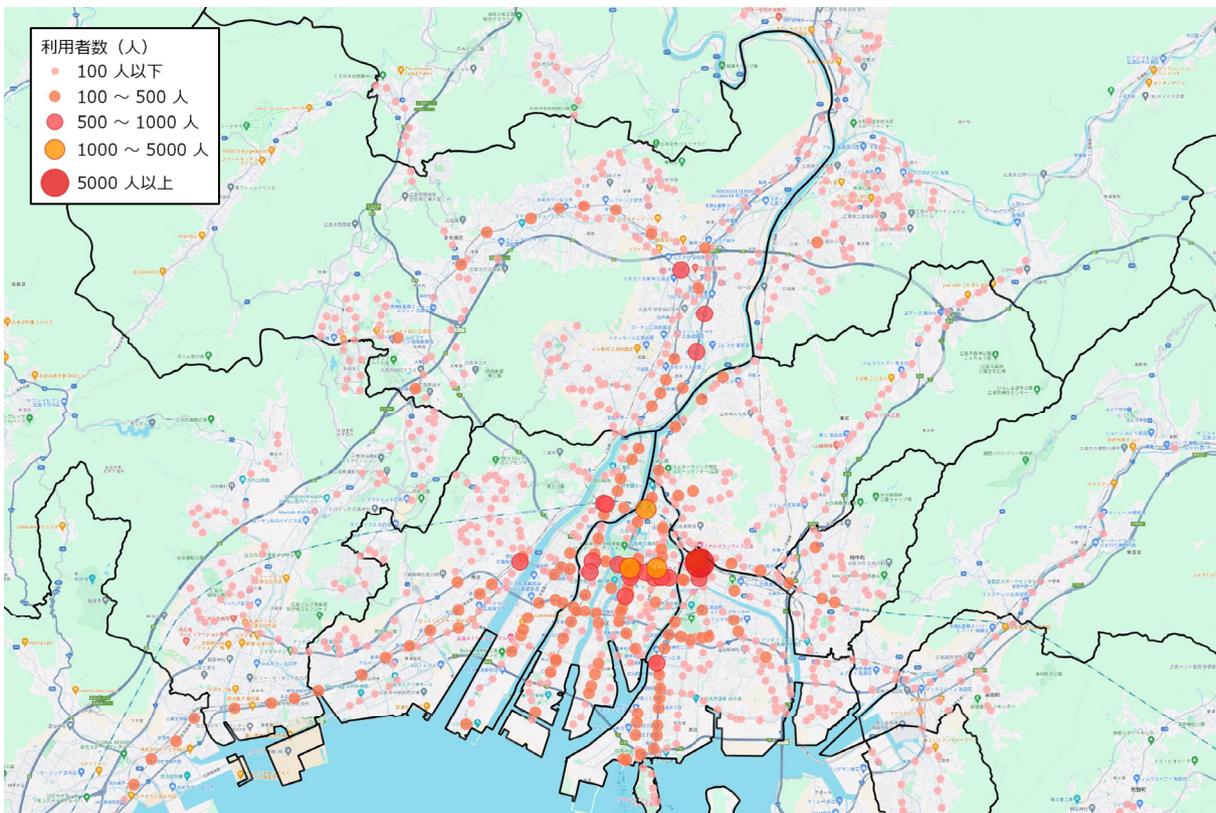


▲都心部内の降車地分布（その他休日）

《参考：都心部内来訪時の乗車人数（フラワーフェスティバル開催時）》※乗車人数は日合計



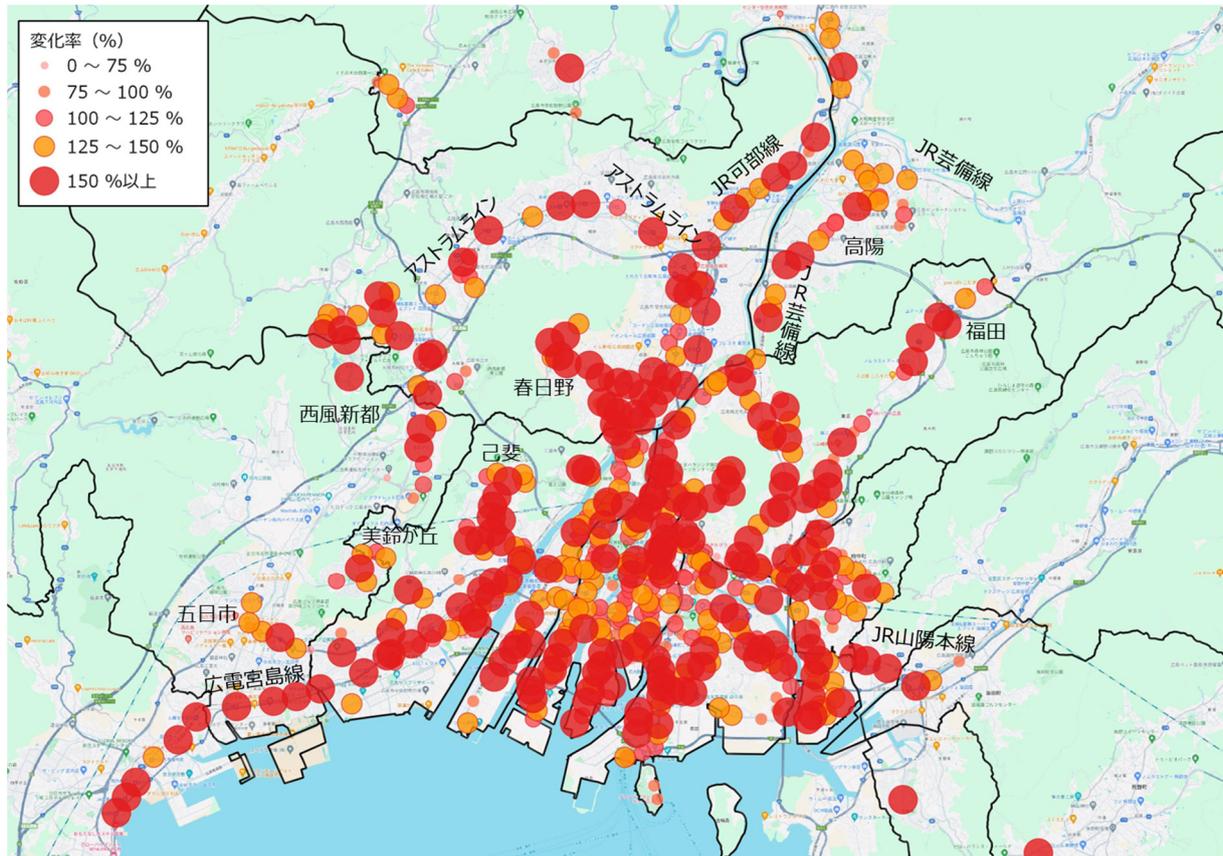
▲都心部内来訪時の乗車地分布（フラワーフェスティバル開催時）



▲都心部内来訪時の乗車地分布（その他休日）

2) とうかさ

- とうかさ開催時は、全体的に利用が増加しており、特に郊外の住宅地・団地や軌道系（JR、広電、アストラムライン）の主要駅周辺に加え、デルタ内での増加が顕著である。



▲都心部内来訪時の乗車地分布の変化（とうかさ開催時／その他休日）

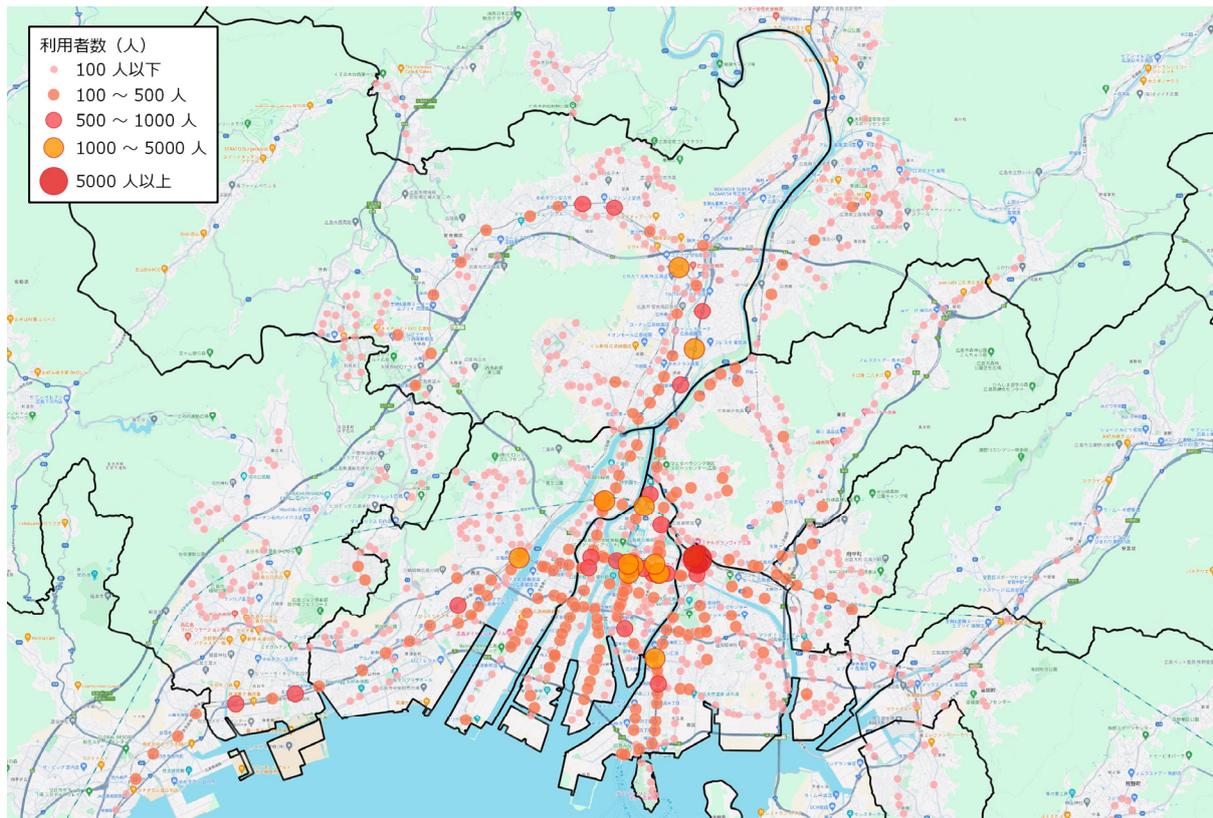
資料：PASPY データ

※その他休日：R5.6.17(土)、R5.6.18(日)、R5.6.24(土)、R5.6.25(日)の平均

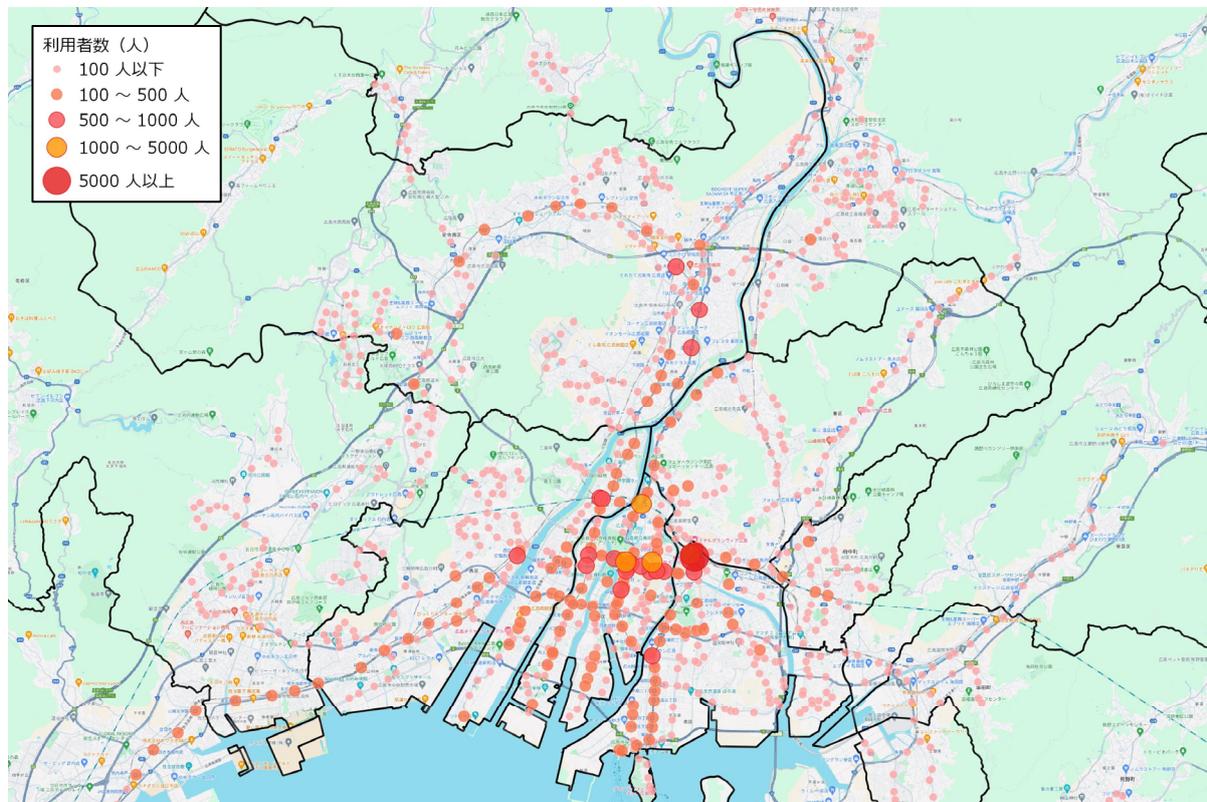
※とうかさ：R5.6.3(土)

※乗車人数は日合計の平均

《参考：都心部内来訪時の乗車人数（とうかさん開催時）》 ※乗車人数は日合計



▲都心部内来訪時の乗車地分布（とうかさん開催時）



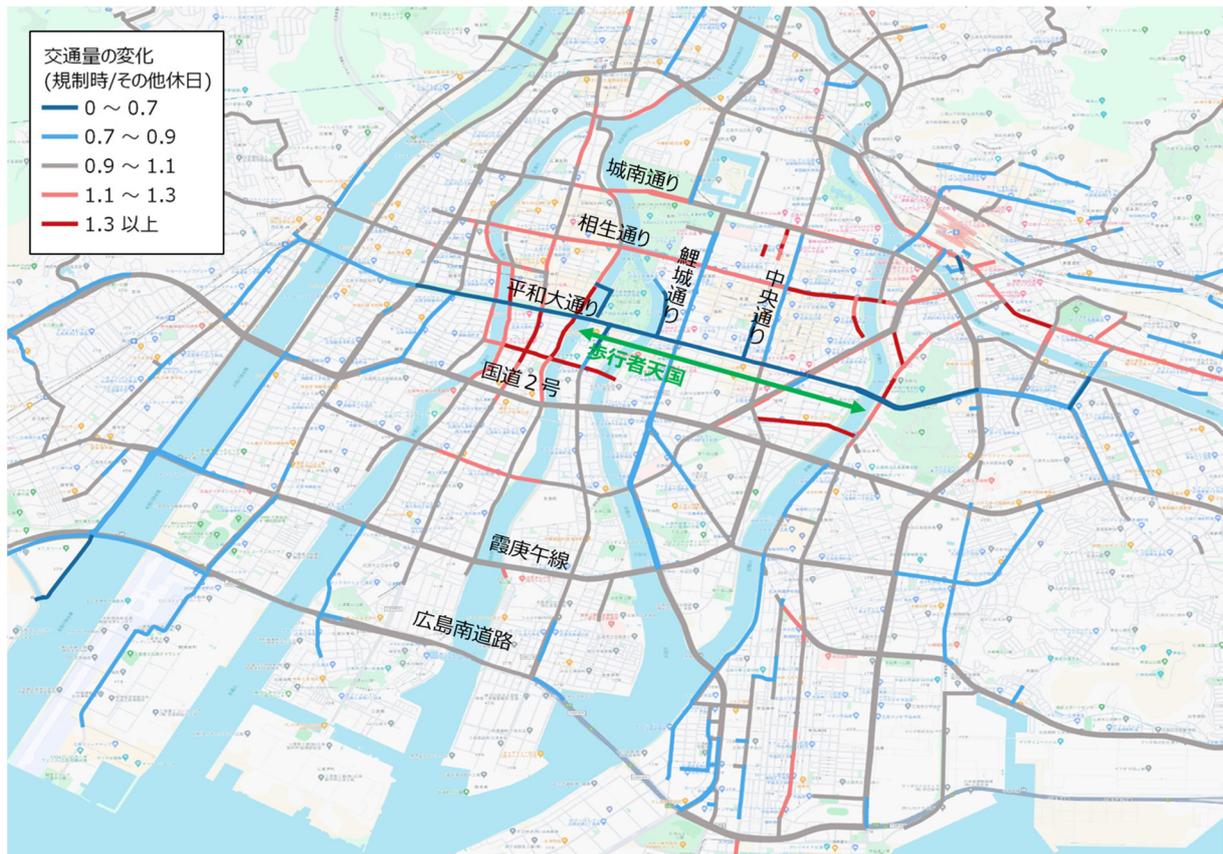
▲都心部内来訪時の乗車地分布（その他休日）

6.3 自動車交通

6.3.1 自動車交通量

(1) フラワーフェスティバル

- フラワーフェスティバル開催時は、並行する相生通りや城南通りの交通量が増加している。
- 一方で、国道2号の交通量は大きな変化がなく、デルタ内の交通量が全体的に減少している。



▲交通量の変化（フラワーフェスティバル開催時/その他休日）

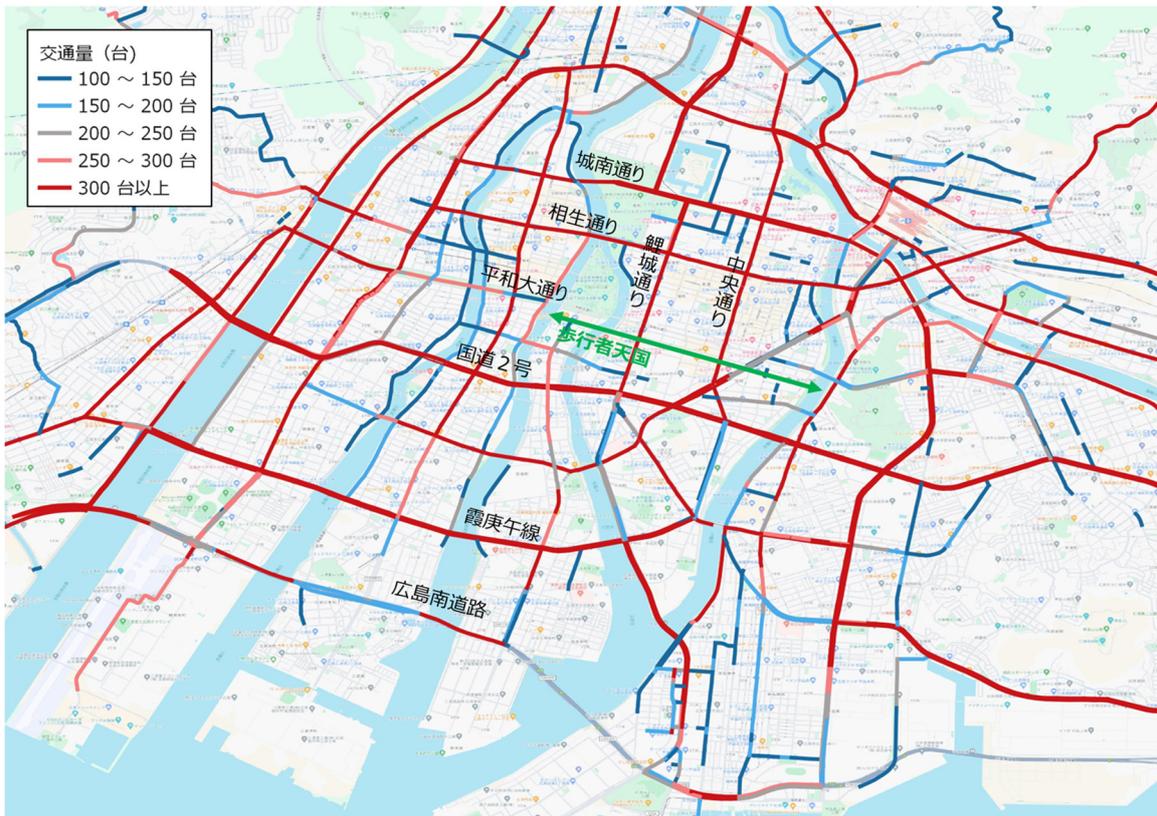
資料：Honda フローティングカーデータ

※その他休日：R5.6.17(土)、R5.6.18(日)、R5.6.24(土)、R5.6.25(日)の平均

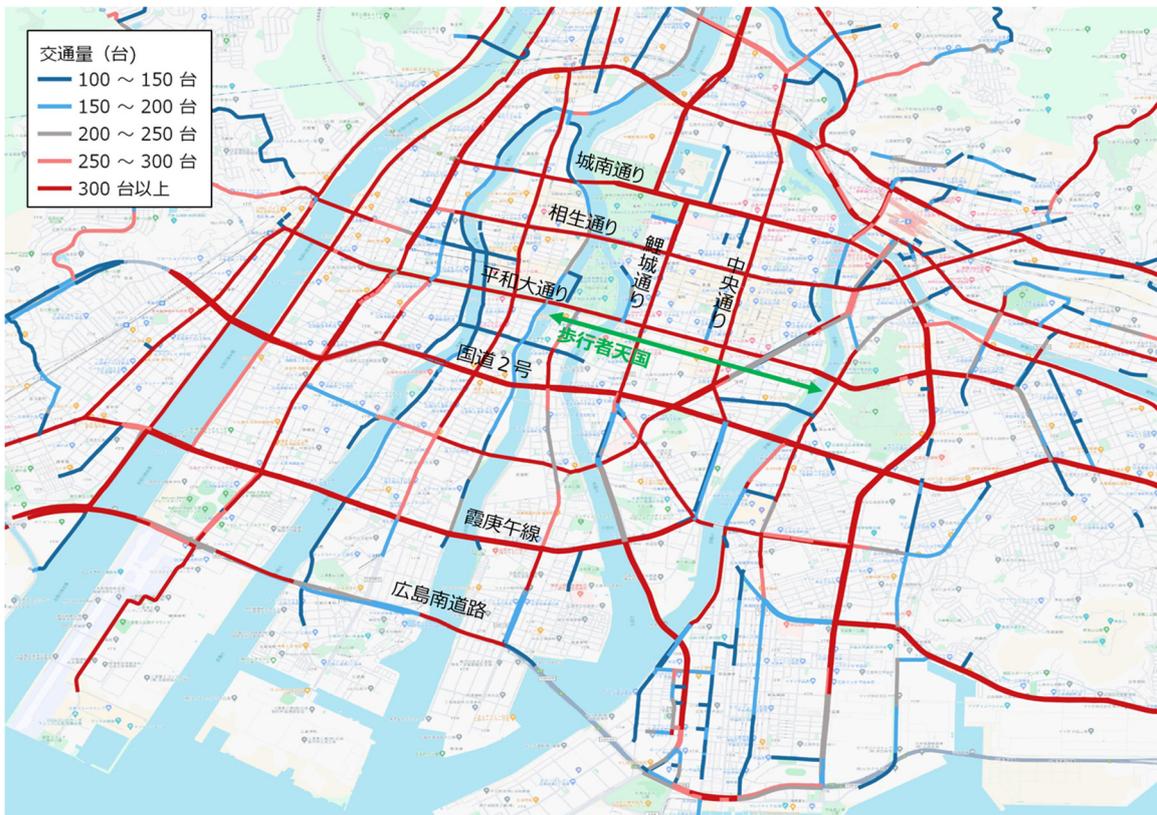
※フラワーフェスティバル：R5.6.10(土)、R5.6.11(日)の平均

※対象時間帯：10～19時

《参考：自動車交通量（フラワーフェスティバル開催時）》※台数は取得サンプル数



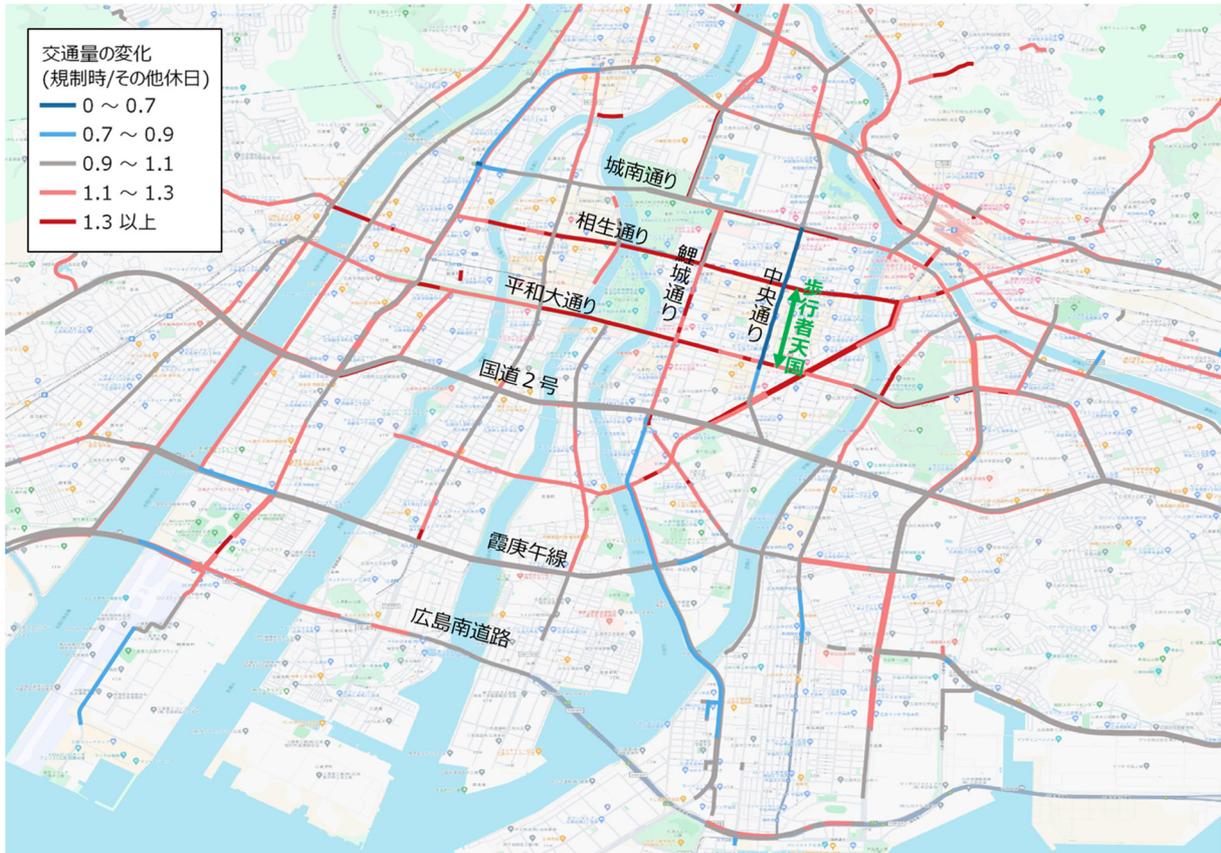
▲交通量状況（フラワーフェスティバル開催時）



▲交通量状況（その他休日）

(2) とうかさん

- とうかさん開催時は、周辺の平和大通りや相生通りの他、デルタ内の交通量が増加している。



▲交通量の変化 (とうかさん開催時/その他休日)

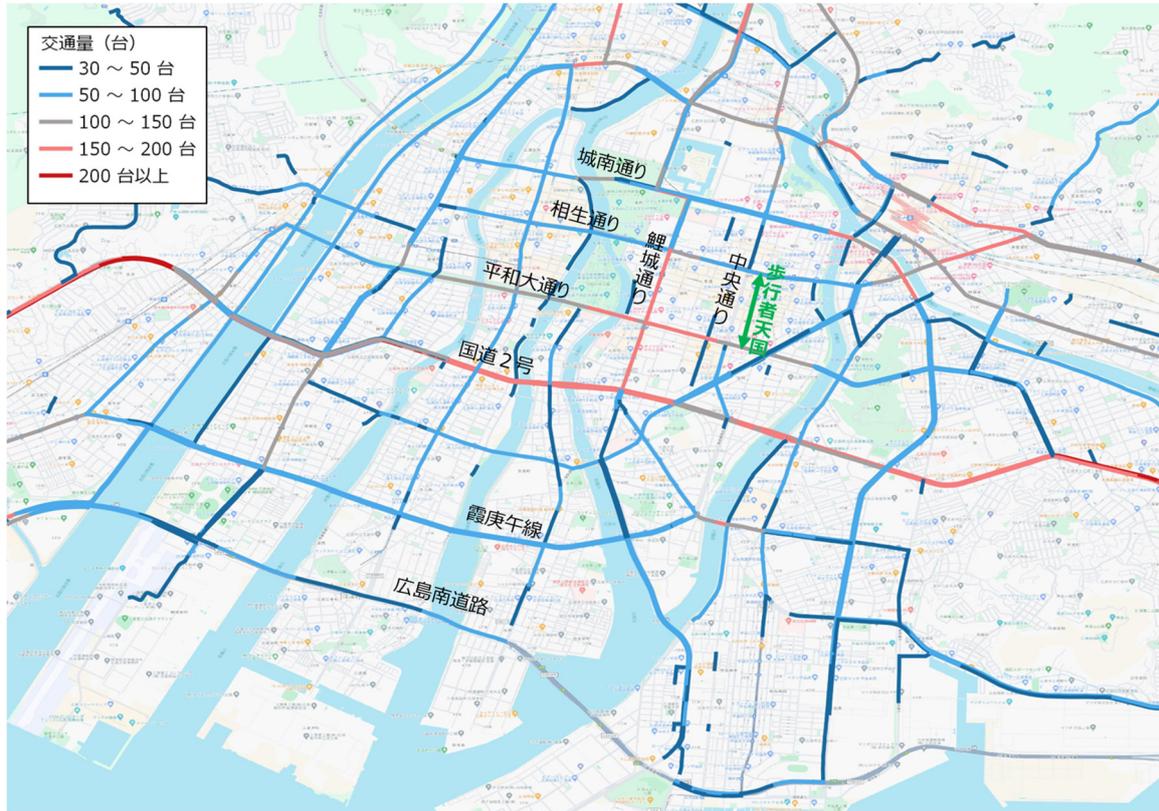
資料：Honda フローティングカーデータ

※その他休日：R5.6.17(土)、R5.6.18(日)、R5.6.24(土)、R5.6.25(日)の平均

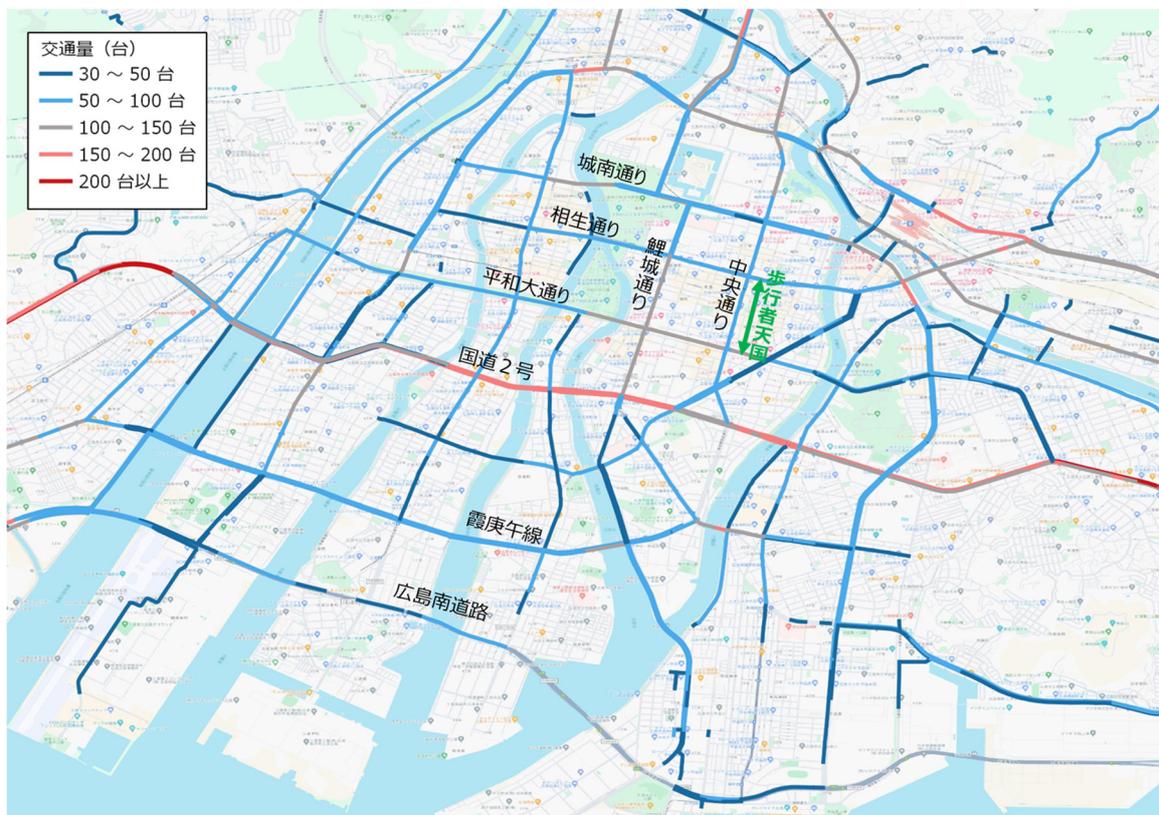
※とうかさん：R5.6.3(土)

※対象時間帯：19～22時

《参考：自動車交通量（とうかさん開催時）》 ※台数は取得サンプル数



▲交通量状況（とうかさん開催時）

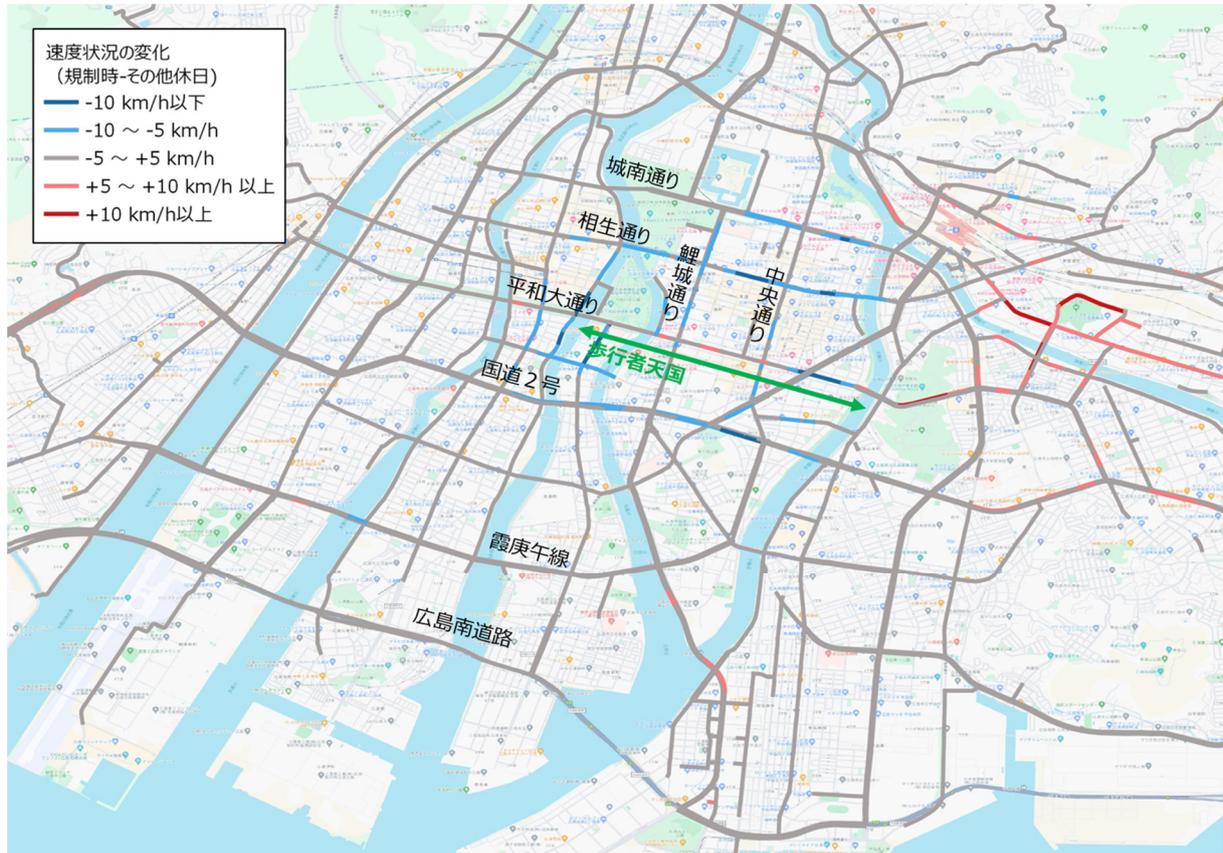


▲交通量状況（その他休日）

6.3.2 走行速度

(1) フラワーフェスティバル

- フラワーフェスティバル開催時は、並行する相生通りや城南通りの一部で走行速度が低下している。
- 一方で、国道2号をはじめ、市街地全体では大きな速度変化が見られない。



▲速度状況の変化（フラワーフェスティバル開催時／その他休日）

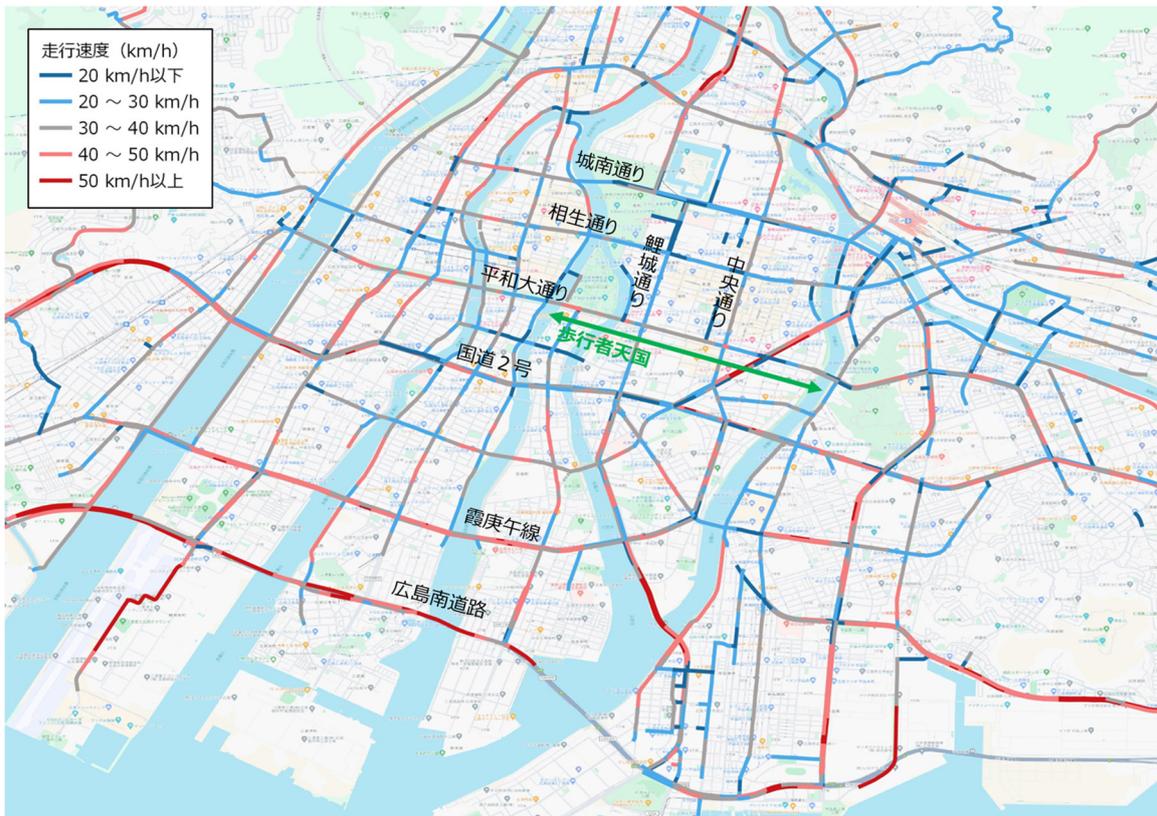
資料：Honda フローティングカーデータ

※その他休日：R5.6.17(土)、R5.6.18(日)、R5.6.24(土)、R5.6.25(日)の平均

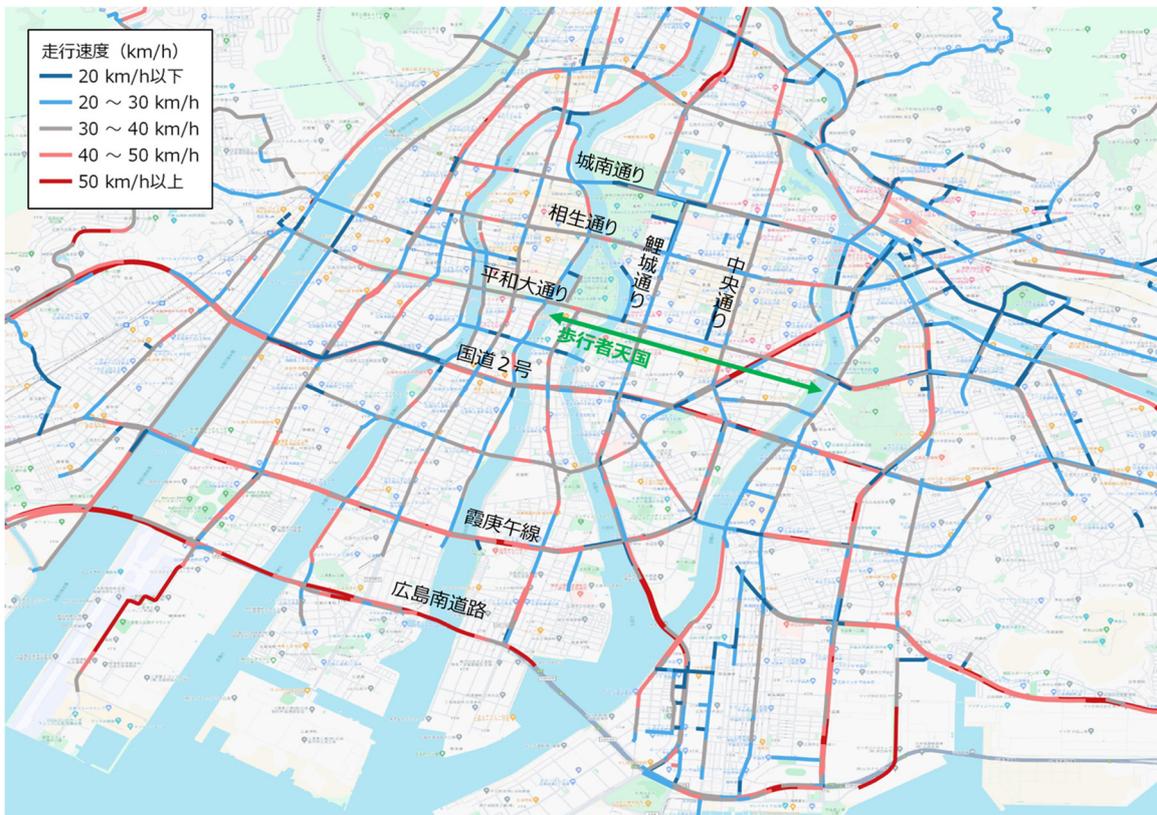
※フラワーフェスティバル：R5.6.10(土)、R5.6.11(日)の平均

※対象時間帯：10～19時

《参考：走行速度（フラワーフェスティバル開催時）》



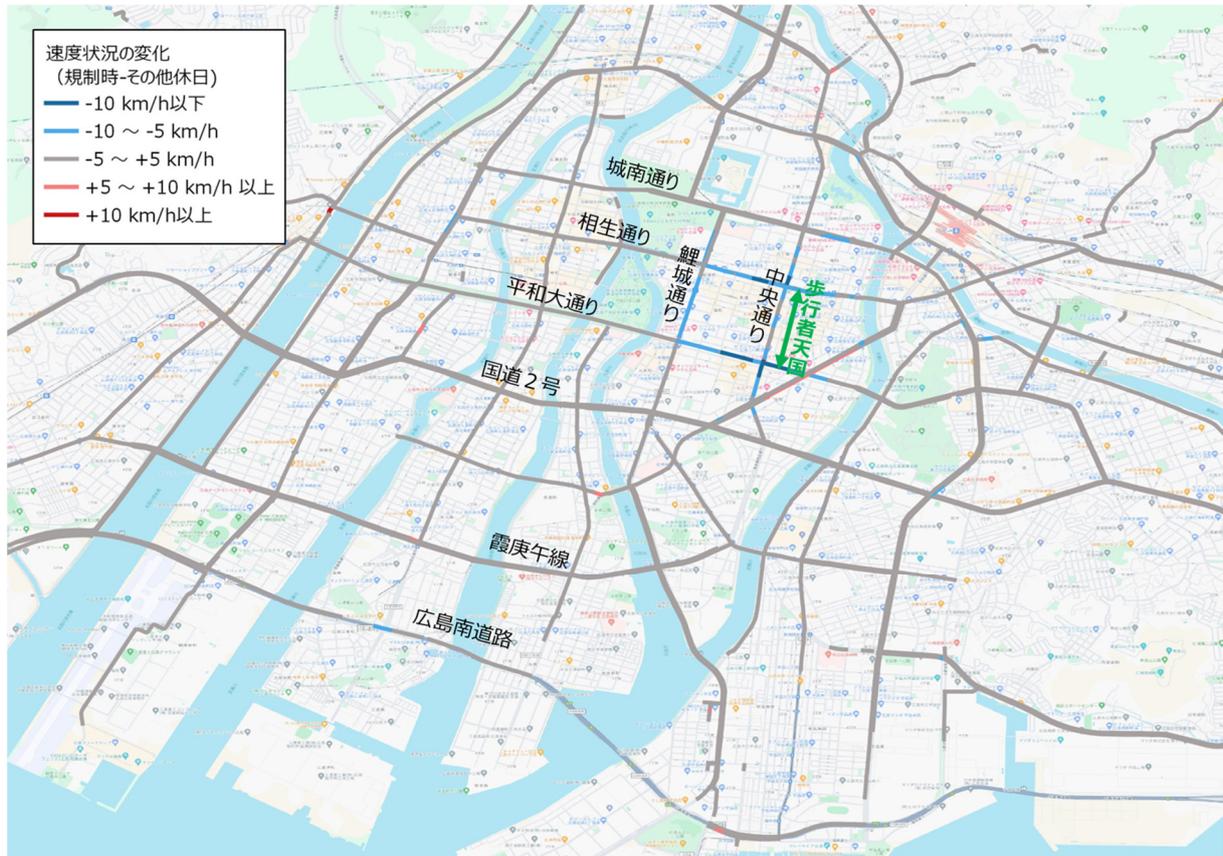
▲速度状況（フラワーフェスティバル開催時）



▲速度状況（フラワーフェスティバル開催時）

(2) とうかさん

- とうかさん開催時は、周辺の相生通りや鯉城通りの限られた区間で走行速度が低下している。
- 一方で、市街地全体では大きな速度変化が見られない。



▲速度状況の変化 (とうかさん開催時/その他休日)

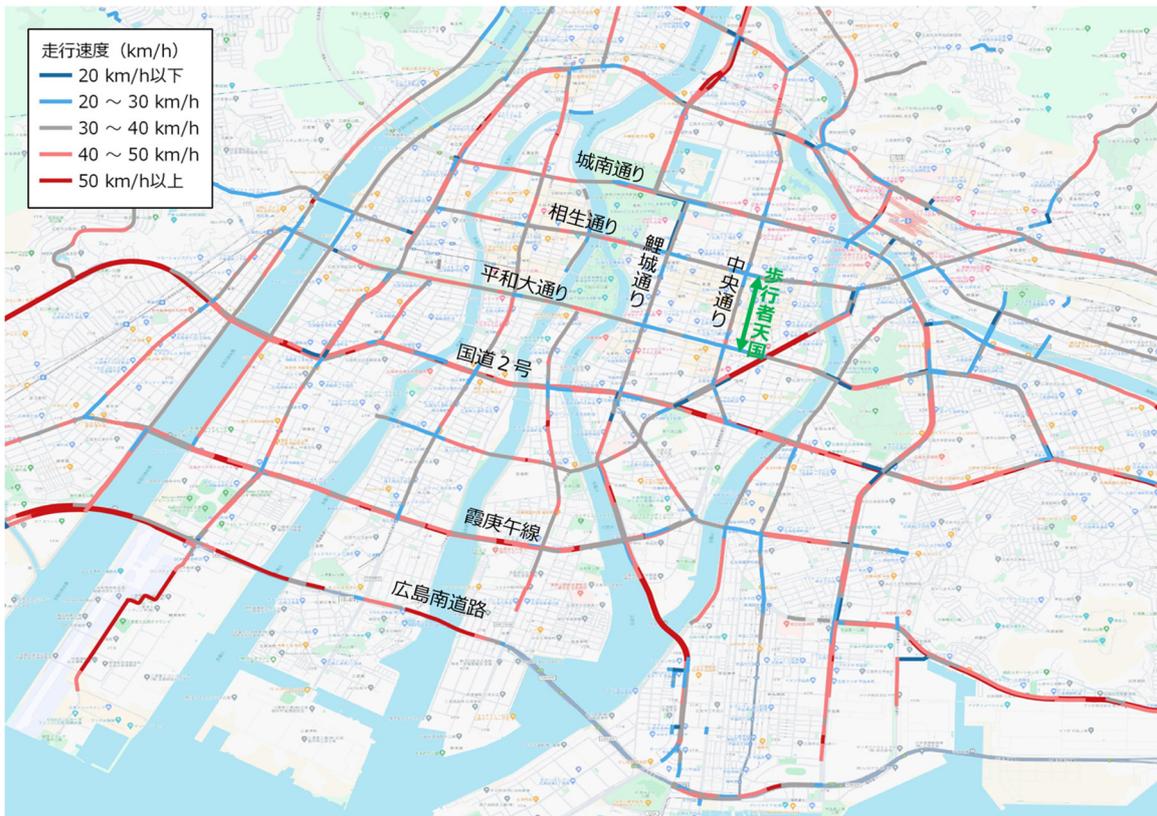
資料：Honda フローティングカーデータ

※その他休日：R5.6.17(土)、R5.6.18(日)、R5.6.24(土)、R5.6.25(日)の平均

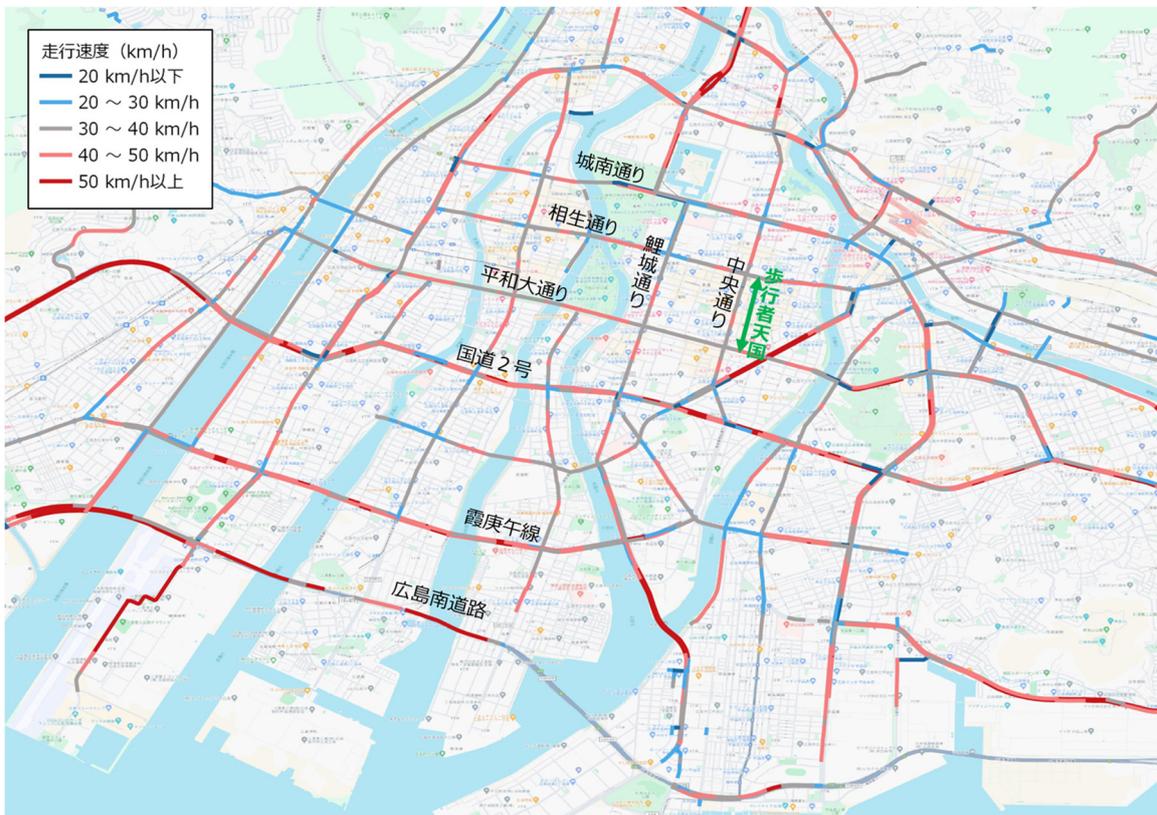
※とうかさん：R5.6.3(土)

※対象時間帯：19～22時

《参考：走行速度（とうかさん開催時）》



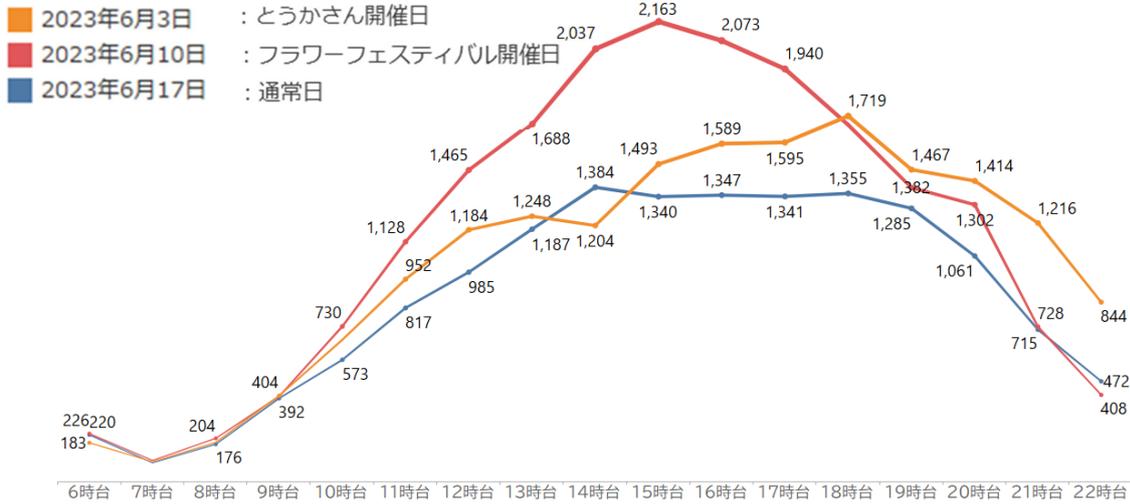
▲速度状況（とうかさん開催時）



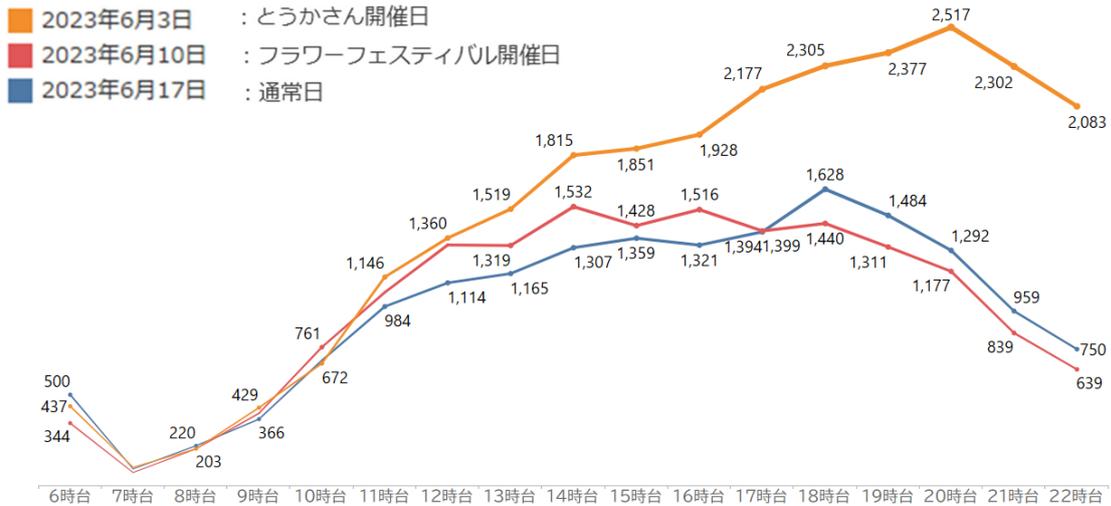
▲速度状況（とうかさん開催時）

6.4 歩行者

- 本通り（信和広島ビル）では、フラワーフェスティバル開催日に通常日の 1.3 倍の通行量が見られ、平和大通りでのイベントが都心部内の他のエリアにおける歩行者通行量の増加につながっている。
- 中央通り（福屋八丁堀）では、とうかさ開催日に通常日の 1.5 倍の通行量が見られ、16 時から夜間にかけて大きく通行が増加している。



▲歩行者通行量（本通り：信和広島ビル）



▲歩行者通行量（相生通り：福屋八丁堀）



▲観測箇所位置図

7. まとめ

■ 自家用車の流入抑制への期待

公共交通に対する積極的な投資が限定的な中で、公共交通の利用者の減少による公共交通事業の収益性の悪化とそれに伴う輸送サービスの低下といった負のスパイラルが引き起こされており、これまでも様々な工夫により公共交通の利用促進が図られているものの、公共交通事業を取り巻く環境は依然として厳しい状況にある。その中で、人口減少や少子高齢化、都市の空洞化などの都市問題に対応するために、中国地方においてもウォークアブルの推進などによる中心市街地のにぎわい創出の取組が進められており、その過程において自家用車の流入抑制による公共交通への転換は一手段として想定される施策である。

■ 先進事例の成功要因

本調査で収集・整理した海外の先進事例では、中心市街地における自家用車の流入抑制は、渋滞対策から都市のにぎわい創出や環境保護といった都市経営の健全化・活性化に移行しており、ヒト中心のまちづくりが行われている中で、公共交通ネットワークの整備を進めるとともに、自転車専用道の整備やパークアンドライド駐車場の整備、小型モビリティの導入など、多様なニーズに対応するための様々な移動サービスが提供されている。

■ 流入規制やパーク&ライドの受容性

このような状況を踏まえ、本調査では、マネジメントレベルの促す取組に留まらず一定レベルの規制を施した場合の公共交通への転換可能性を調査するとともに、その過程及びその中間にあるニーズとして考えられるパーク&ライドの可能性にも着目し、規制に対する許容やパーク&ライドを効果的に進めるための意向調査を行った。そこで明らかとなったのは、以下のとおりである。

- 流入抑制だけでなく、代替手段となる公共交通の利便性を向上と組み合わせることが必要である。
- 自家用車の使われ方が多様であると同様に、パーク&ライドのニーズは地域の特性や自動車の使い方に応じて多様である。

■ 流入規制やパーク&ライドの可能性

自家用車の利用に慣れ親しんだ公共交通の利用意向がない自動車ユーザーは、一定程度の自家用車の流入抑制だけでは行動変容が難しい。その一方で、パーク&ライド等のサービスの提供の仕方次第では、規制がなくても行動変容の可能性のある自動車ユーザーが存在することが分かった。

また、郊外の主要ターミナル等に駐車する従来の方式に加え、市街地縁辺部に駐車する方式や郊外の団地内などの居住地の近傍に駐車する方式など、パーク&ライドの利用の仕方にはいくつかのニーズがあることが分かった。このことから、それらの使い方に応じたパーク&ライド施設の提供の仕方（例えば、主要ターミナルに併設した駐車場、団地内の商業施設を活用した駐車場、団地内の複数のバス近傍の小規模な駐車場など）やサービスの提供の仕方（例えば、商業施設と連携した料金施策、公共交通の多様な利用ができる料金施策など）が効果的であることが伺える。

さらに、現在パーク&ライドを利用している人は時間や駐車場所、料金などより汎用性の高いサービスを望んでいる一方で、現在パーク&ライドを利用していない人は、確実に駐車できることを重視する傾向があり、段階に応じたサービスの提供の仕方が効果的であることが伺える。

■今後に向けて

以上のことから、これまでのような不特定多数を対象としたマネジメントにより行動変容を促す方策から、多様化するニーズに対応した多彩なサービス提供が必要とされている。

このためには、移動ニーズを分解して把握した上で、自動車の利便性を活かすことができるパークアンドライドなどを活かしながら、ターゲットに応じた施策の組み合わせにより多彩なサービスを構築・提供することで、多様な移動ニーズに応え、それにより自動車から公共交通への転換を促す考え方が重要となっている。

それを実現させるためには、行政や交通事業者のみならず、生活サービス事業者も含んだ関係者による共創体制を整えるとともに、中心市街地の流入規制等に伴う道路空間の活用等のにぎわい創出とも連携を図ることにより、市民の QoL 向上に働きかけるなど、従来のモビリティ・マネジメントから一歩進んだ取り組みが必要である。