

「地域公共交通計画」における評価指標について

地域公共交通計画の達成状況を評価するために設定した評価指標について、実績値を以下のとおり取りまとめた。

○：達成見込み
△：未達見込み

■ 評価指標と実績値

公共交通体系づくりに向けた取組方針		指標名	評価の視点	算定方法、目標値の考え方及び評価頻度	目標値	実績値	目標達成見込み	現況値 (目標設定時)					
集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化	骨格となる基幹・準基幹公共交通ネットワークの強化	指標 1 公共交通事業収支率(鉄軌道)	公共交通サービスの継続性を評価	営業収益／営業費用(アストラムライン、広電宮島線・路面電車:鉄軌道事業)を算出する。 【目標値の考え方】赤字が改善に向かうようにする。	赤字の改善 (令和8年度)	アストラムライン: 92.6% 広電宮島線・路面電車: 94.6% (令和5年度)	○	アストラムライン: 88.9% 広電宮島線・路面電車: 70.6% (令和2年度)					
	安心して公共交通を利用できる環境の整備	指標 2 公共交通の利用者数	公共交通の利用者がどれだけ増えているかを評価	公共交通全体の1日当たりの乗車人員の合計により算出する。 【目標値の考え方】令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績(59.4 万人/日)の 9 割とする。	53.4 万人/日 (令和8年度)	52.9 万人/日 (令和5年度)	○	43.7 万人/日 (令和 2 年度)					
	公共交通の利便性を高めるきめ細かなサービスの提供	指標 3 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合	公共交通に対する市民の満足度がどれだけ向上しているかを評価	「広島市市民意識調査」における「電車やバスなど公共交通の利用のしやすさ」についての設問に対して「満足」又は「まあ満足」と回答した人の割合を算出する。 【目標値の考え方】市民の満足度を向上させる。	現況値より増加 (令和8年度)	62.2% (令和5年度)	△	65.7% (令和2年度)					
デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化と都心内移動の円滑化	公共交通による都心へのアクセス強化及び回遊性の向上	指標 4 エキまちループの1日当たりの利用者数	都心内を循環する路線がどれだけ利用者に定着しているかを評価	平成 30 年5月から運行している「エキまちループ」の1日当たりの平均利用者数(平日)を算出する。 【目標値の考え方】令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績(3,940 人/日)の 9 割とする。	3,546 人/日 (令和8年度)	3,758 人/日 (令和5年度)	○	3,223 人/日 (令和2年度)					
	路線再編による効率化(過密状態の解消)	指標 5 相生通りにおけるバス便数	バスの再編によりどれだけ路線が集約化されたかを評価	相生通りを運行するバス便数を GTFS データにより算出する。 【目標値の考え方】バス路線の過密状態の解消に向け、運行本数の適正化を図る。	現況値より減少 (令和8年度)	2,799 便/日 (令和6年4月時点)	○	3,071 便/日 (令和3年 3 月時点)					
デルタ内及びその周辺における移動の円滑化	路面電車・バスの定時性・速達性の確保 路線再編による効率化(路線の統合・集約)	指標 6 拠点間の所要時間	路線再編などにより、定時性・速達性が確保され、効率的な運行となったかを評価	可部駅前から広島バスセンターまでのバス路線について、平日朝ピーク時(7～9時)の所要時間をバスロケーションデータにより算出する。 【目標値の考え方】バス路線の定時性・速達性を向上させる。	現況値より減少 (令和8年度)	55.2 分 (令和6年度)	△	54.5 分 (令和3年度)					
	公共交通サービスを十分受けられない地域の解消	指標 7 公共交通カバー圏外に居住する人口割合	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価	公共交通を利用しにくい地域の居住人口/広島市居住人口により算出する。 【目標値の考え方】令和 12 年(「公共交通体系づくりの基本計画」の目標年次)を0%とする。 駅・バス停等周辺の範囲<table><tr><th>区 分</th><th>考 え 方</th></tr><tr><td>JR/アストラムライン・広電宮島線 等</td><td>半径650m(徒歩[4km/h]で10分) ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は500m(徒歩[3km/h]で10分)とする。</td></tr><tr><td>路面電車・バス乗合タクシー</td><td>半径300m(90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離)* 半径100m(90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離)**</td></tr></table> ※バスサービスハンドブック(土木学会)より	区 分	考 え 方	JR/アストラムライン・広電宮島線 等	半径650m(徒歩[4km/h]で10分) ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は500m(徒歩[3km/h]で10分)とする。	路面電車・バス乗合タクシー	半径300m(90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離)* 半径100m(90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離)**	3% (令和8年度)	8.5% (令和5年度)	△
区 分	考 え 方												
JR/アストラムライン・広電宮島線 等	半径650m(徒歩[4km/h]で10分) ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は500m(徒歩[3km/h]で10分)とする。												
路面電車・バス乗合タクシー	半径300m(90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離)* 半径100m(90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離)**												
郊外部の持続可能な生活交通の確保	路線再編による効率化(フィーダー化)	指標 8 市民1人当たりの補助金負担額	市民1人当たりのバス路線への補助金負担額が現状より増加していないかを評価	本市のバス路線への補助金額(バス運行対策費補助金額)／広島市人口により算出する。 【目標値の考え方】市民1人当たりの負担金額が現状以上にならないよう、補助の効率性を向上させる。	現況値程度を維持 (令和8年度)	579円/人 (令和5年度)	△	509 円/人 (令和2年度)					
	運行形態の見直しなどによる安定的・継続的な生活交通の確保	指標 9 公共交通事業収支率(バス)	公共交通サービスの継続性を評価	営業収益／営業費用(バス:全事業者の乗合事業の合計)を算出する。 【目標値の考え方】赤字が改善に向かうようにする。	赤字の改善 (令和8年度)	バス:85.3% (令和 5 年度)	○	バス:64.8% (令和2年度)					
	生活交通の不便な地域の解消	指標 7(再掲) 公共交通カバー圏外に居住する人口割合	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価	(再掲のため省略)	3% (令和8年度)	8.5% (令和5年度)	△	7.5% (令和2年度)					