資料７－２

評価指標別の目標値の達成状況について

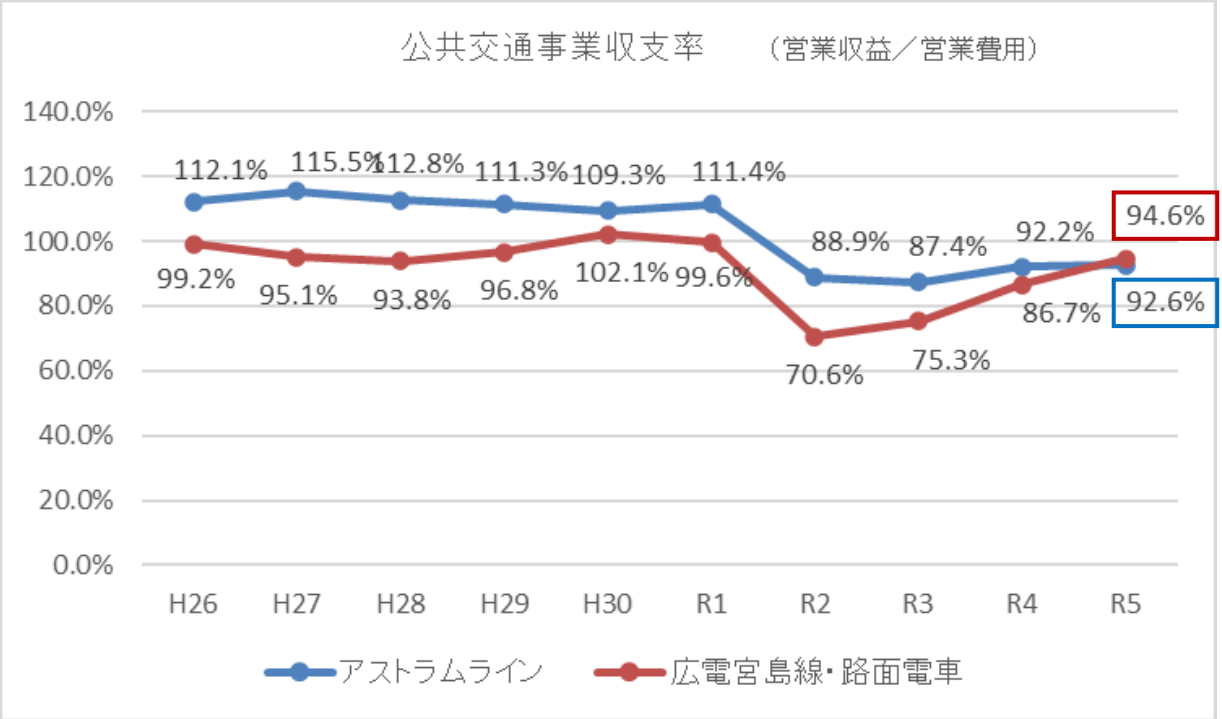
■ 指標1　公共交通事業収支率（鉄軌道）

指標の説明	公共交通サービスの継続性を評価
指標の算定方法	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）
目標値	赤字の改善（令和8年度）
目標値の考え方	現在黒字の事業については赤字にならないようにし、現在赤字の事業については赤字が改善に向かうようにする。

1　達成状況

【目標設定時（令和２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５年度】　アストラムライン　９２．６％
広電宮島線・路面電車　９４．６％



2　説明

コロナ禍の収束に合わせ、アストラムライン、広電宮島線・路面電車ともに、令和5年度にかけて利用者数は回復傾向にあるものの、燃料費などのエネルギー価格の高騰等による営業費の増加が収支に影響を与えており、依然として赤字が継続している。

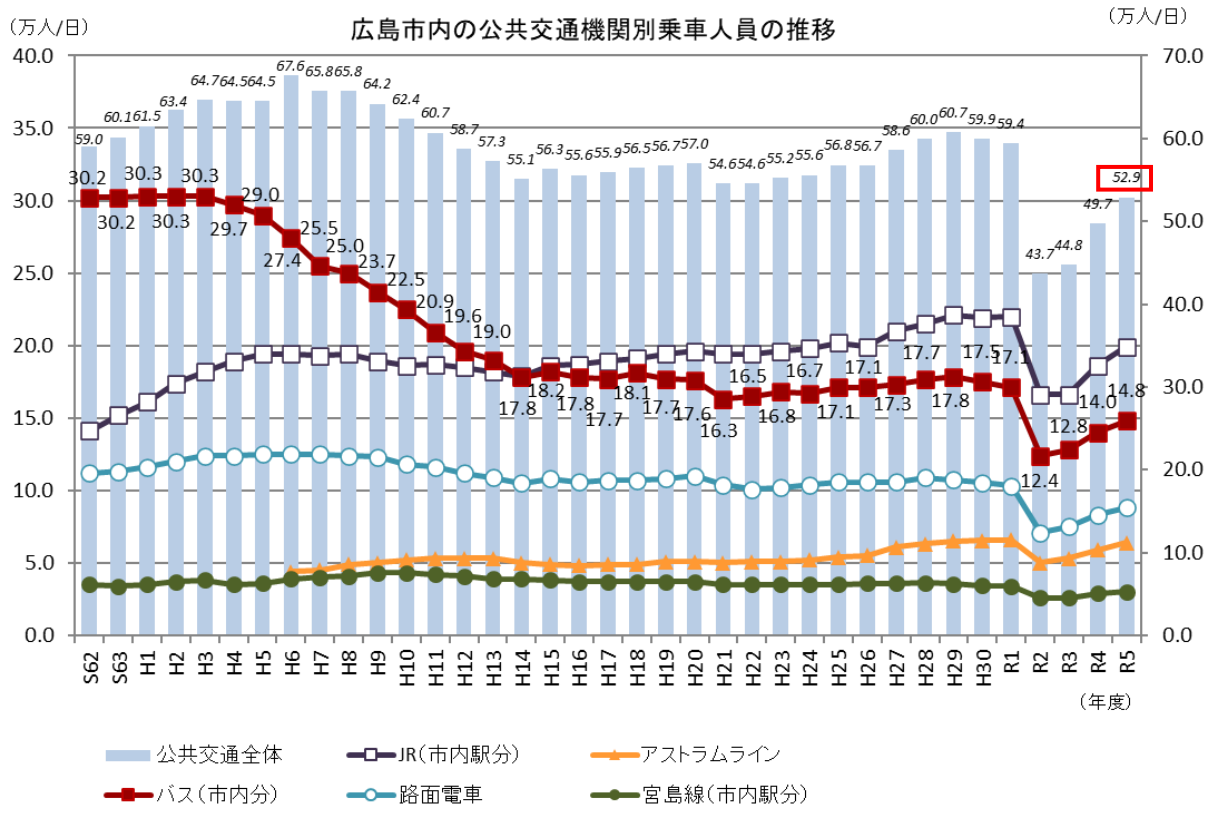
■ 指標2 公共交通の利用者数

指標の説明	公共交通の利用者がどれだけ増えているのかを評価
指標の算定方法	公共交通全体の1日当たりの乗車人員
目標値	53.4万人/日(令和8年度)
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。

1 達成状況

【目標設定時（令和２年度）】　　４３．７万人/日

【令和５年度】　　５２．９万人/日



2 説明

コロナ禍の収束に合わせ、利用者数については目標設定時（令和2年度）の数値から改善がみられる。しかしながら、昨今の燃料費・物価高騰に加え、安全運行確保のための車両更新及び車両修繕等への対応が必要となるほか、乗務員や管理者など運行に不可欠な人材を安定的に確保し運行サービスを維持するための処遇改善の継続的実施が必要な状況であり、依然として赤字が継続していることから、今後も、市と事業者が連携し、交通モードにかかわらず、まちづくりの動き等と連動させながら、移動者のニーズを確実に捉え、利用者の増加につながる取組等を展開していく必要がある。

■ 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

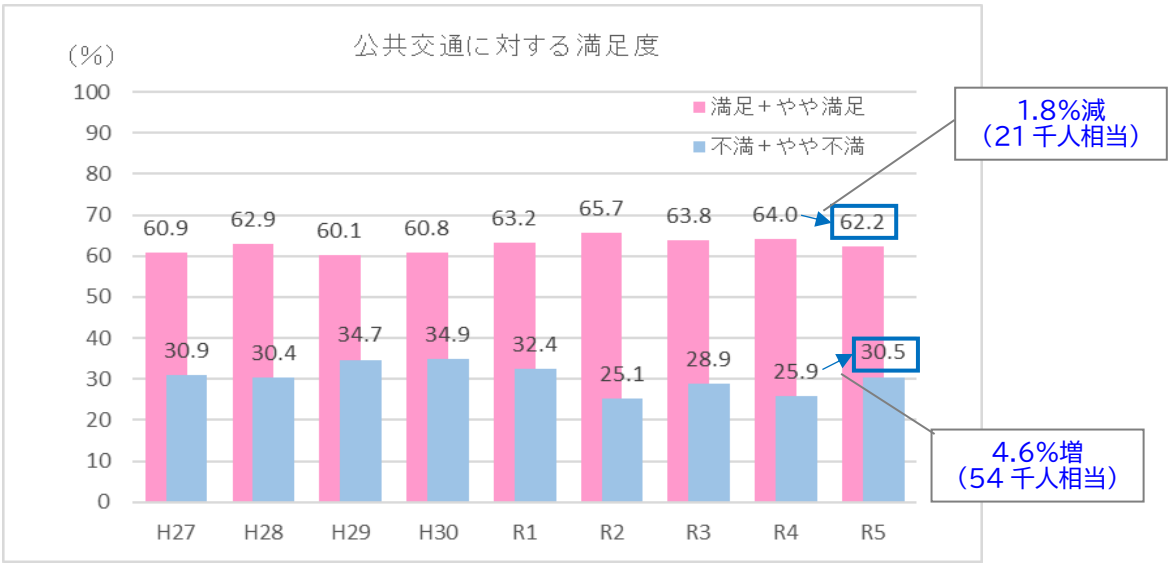
指標の説明	公共交通に対する市民の満足度がどれだけ向上しているかを評価
指標の算定方法	「広島市市民意識調査」における「電車やバスなど公共交通の利用のしやすさ」についての設問に対して「満足」又は「まあ満足」と回答した人の割合
目標値	現況値より増加（令和8年度）
目標値の考え方	市民の満足度を向上させる。

※広島市市民意識調査について
　本市の施策等について、今後の進め方を検討するため、市内在住の男女（18 歳以上）から無作為に抽出した 5,000 人を対象として毎年実施している調査。有効回収数　2,294 件（有効回収率 45.9%）
※広島市の人口（住民基本台帳登録によるもの）令和6年 3 月末現在･･･1,175,327 人

1　達成状況

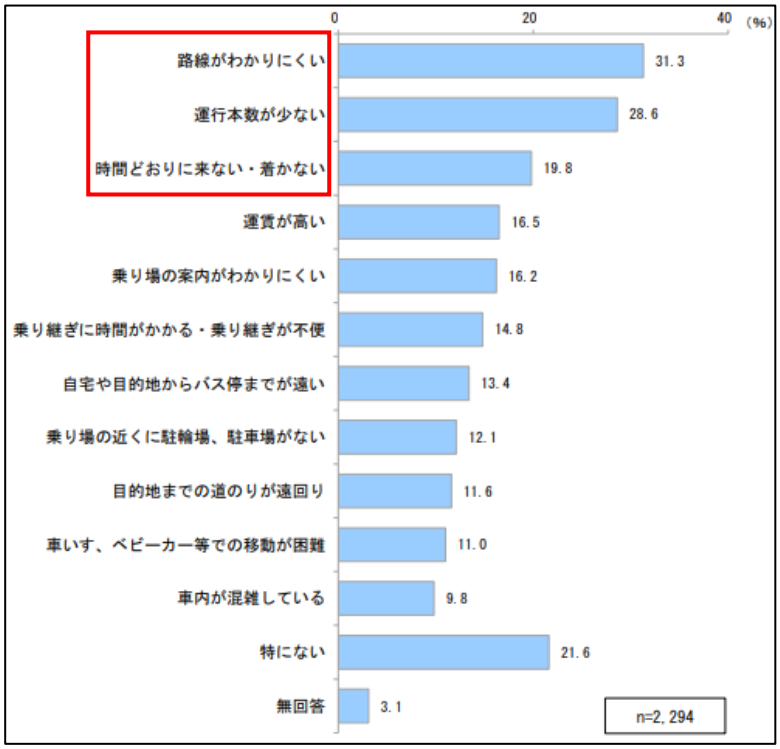
【目標設定時（令和２年度）】　　６５．７%

【令和５年度】　　６２．２%



2　説明

　満足度は目標設定時（令和2年度）を下回ったのに加えて、令和4年度と比べても、「満足」又は「まあ満足」と回答した市民の割合は減少するとともに、「やや不満」及び「不満」と回答した市民の割合も増加した。
　今回新たに設けた「乗合バスに関する不満の理由」として、路線がわかりにくい、運行本数が少ない、時間どおりに来ない・着かない等の意見が多かったことから、今後、当該調査結果等を分析するとともに、（一社）バス協調・共創プラットフォームでの取組や当協議会（バス事業分科会含む）での議論に活用するなど、利用者の声を施策に反映していく必要がある。

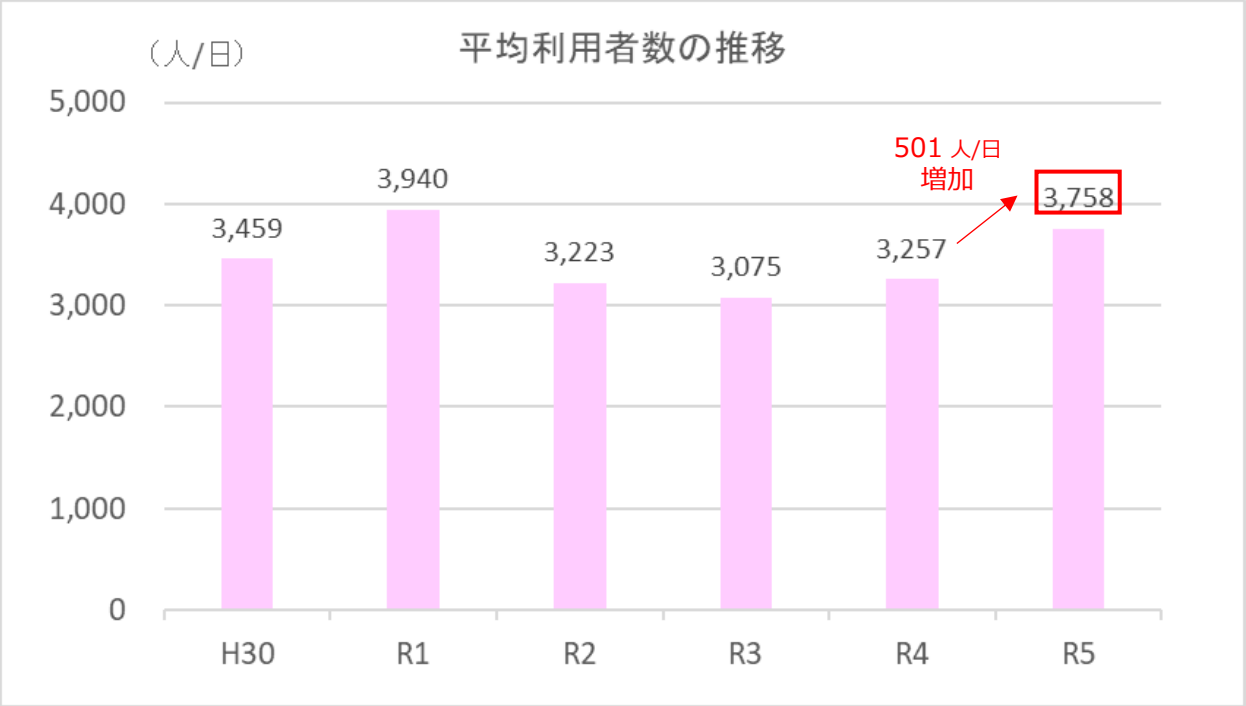


■ **指標4　エキまちループの１日当たりの利用者数**

指標の説明	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
指標の算定方法	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）
目標値	3，546人／日（令和8年度）
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。

1　達成状況

【目標設定時（令和２年度）】	３，２２３人／日
【令和５年度】	３，７５８人／日



2　説明

平成30年5月から運行しているエキまちループ1日当たりの平均利用者数は、令和4年度と比較し、501（人/日）増加した。コロナ禍の収束に合わせ、コロナ禍前の令和元年度に比べて約95%まで回復してきており、引き続き、効果的な利用促進策の実施を検討していく必要がある。

■ 指標5 相生通りにおけるバス便数

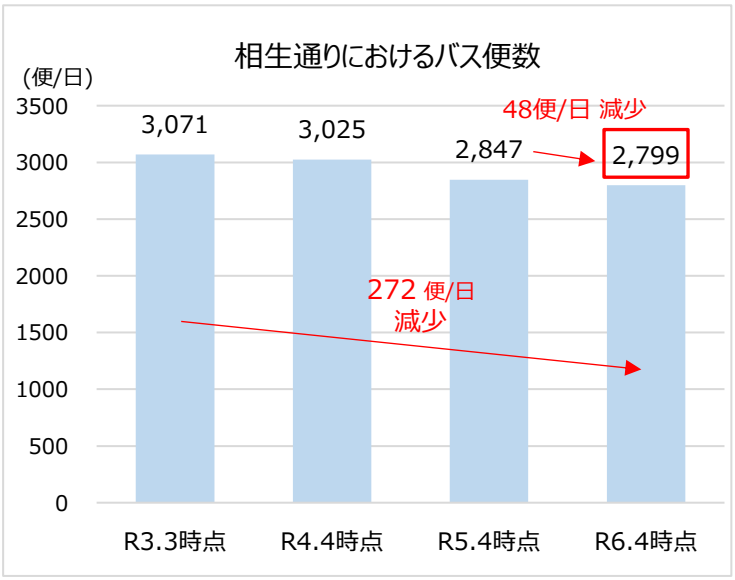
指標の説明	バスの再編によりどれだけ路線が集約化されたかを評価
指標の算定方法	相生通りを運行するバス便数を GTFS データにより算出
目標値	現況値より減少（令和8年度）
目標値の考え方	バス路線の過密状態の解消に向け、運行本数の適正化を図る。

1 達成状況

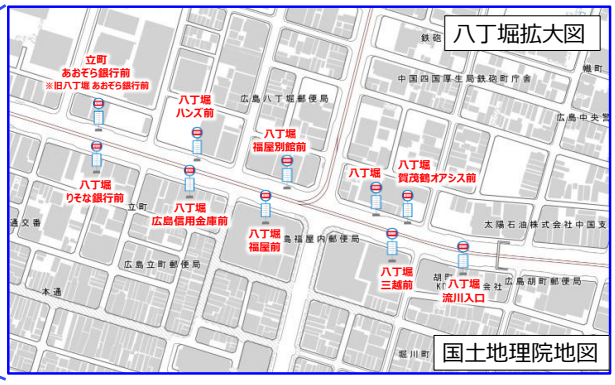
【目標設定時（令和３年３月時点）】　　３，０７１便／日

▼

【令和６年４月時点】　　２，７９９便／日



（参考）過密区間



2 説明

６事業者が運行する相生通り（うち広島駅～紙屋町間）のバス便数は、令和６年４月時点で2,799 便/日であり、目標設定時（令和3年 3 月時点）からは 272 便/日減少、昨年度（令和5年4月時点）からは 48 便/日減少しているものの、これは路線再編によるものでなく、運転手不足を背景とする減便によるものであることから、引き続き、運行本数の適正化を図る必要がある。

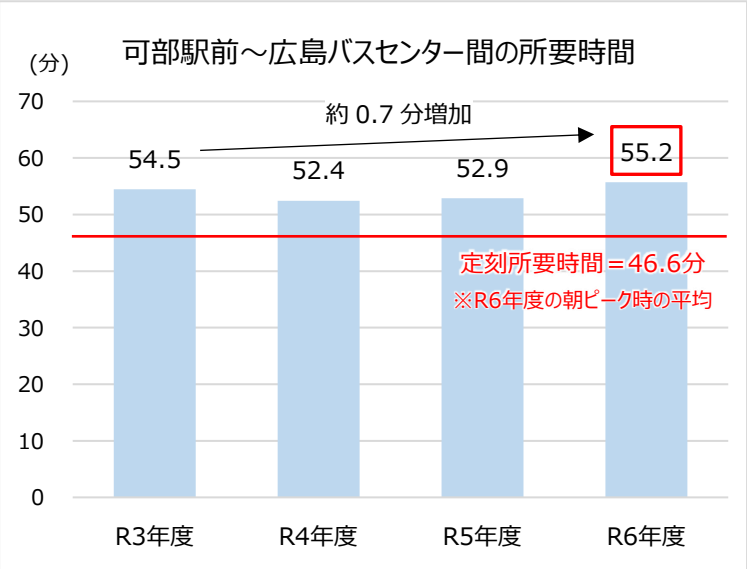
■ 指標6　拠点間の所要時間

指標の説明	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
指標の算定方法	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
目標値	現況値より減少(令和8年度)
目標値の考え方	バス路線の定時性・速達性を向上させる。

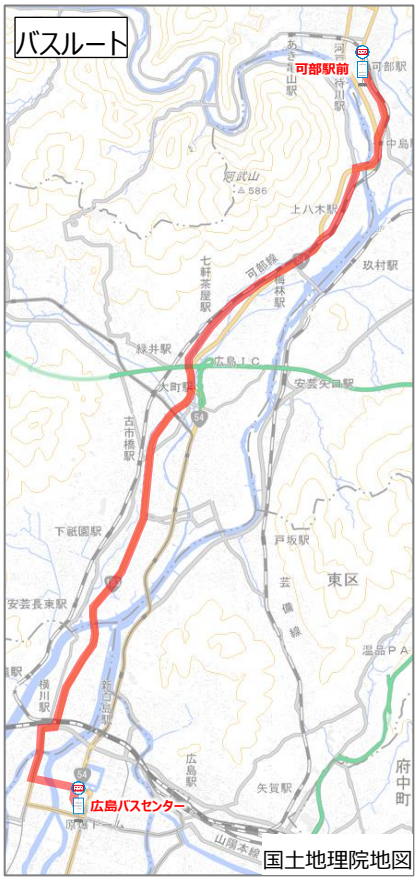
1　達成状況

【目標設定時（令和３年度）】　　５４．５分

【令和６年度】　　５５．２分



※サンプル：R6.10.21～10.31 までの平日 9 日間の 552 便
（佐東バイパス経由の路線およびバスロケデータ未取得便(15 便/日)を除く。）



2　説明

平日朝ピーク時の可部駅前から広島バスセンターまでのバス路線の所要時間について、目標設定時(令和3年度)からはわずかに増加した(0．7分)。その要因について、交通量の増加に伴う速度低下等の可能性について検証したが、現時点で明確な要因の特定に至らなかった。

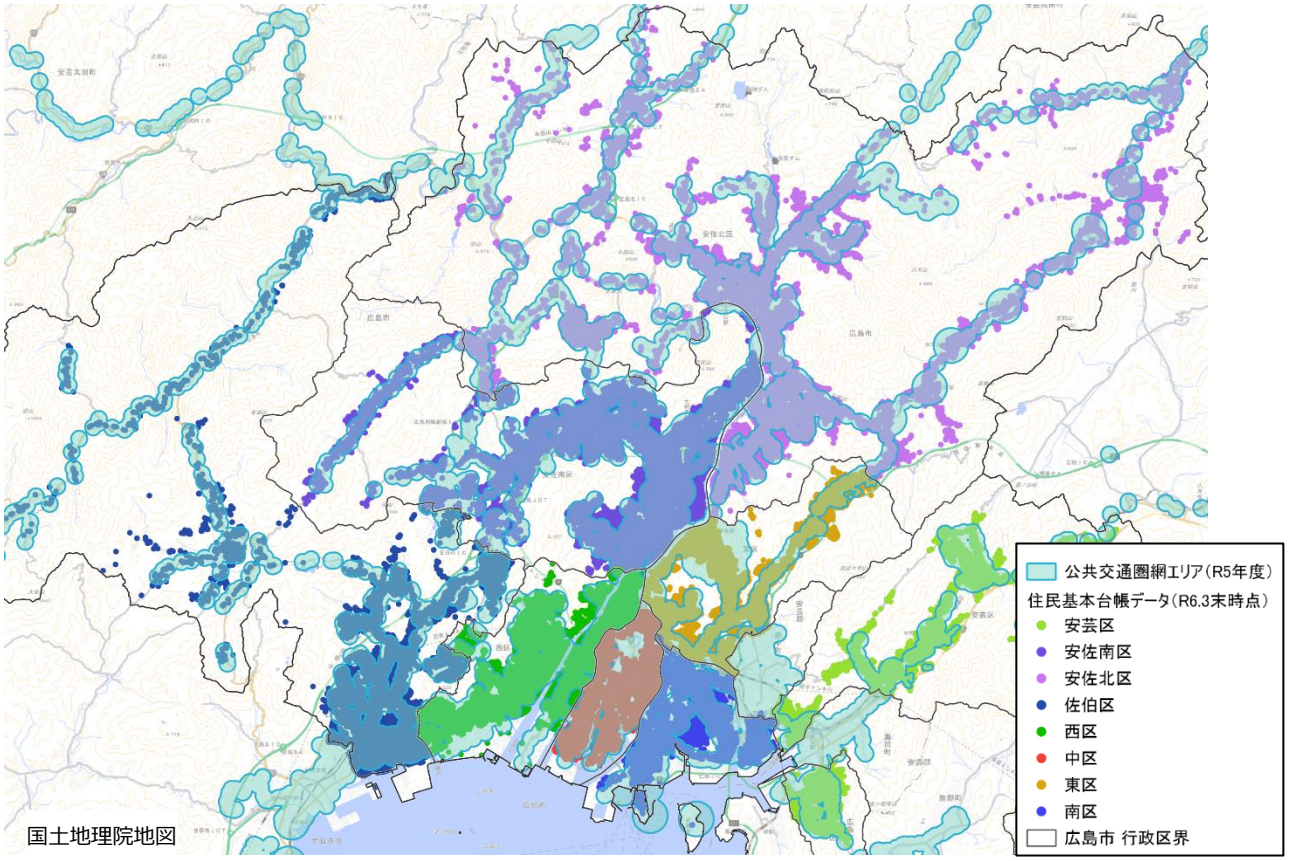
引き続き、路線やダイヤの適正化、国道183号の渋滞対策等、定時性の確保や速達性の向上のための取組を進める必要がある。

■ 指標7 公共交通カバー圏外に居住する人口割合

<table>
<tr><td>指標の説明</td><td>公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価</td></tr>
<tr><td>指標の算定方法</td><td>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
なお、算出に当たっての駅・バス停等周辺の範囲の考え方は下表のとおり。
<table>
<tr><th>区　　分</th><th>考　　え　　方</th></tr>
<tr><td>鉄道（ＪＲ・広電宮島線）・アストラムライン等</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</td><td>半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※</td></tr>
<tr><td>乗合タクシー</td><td>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</td></tr>
<tr><td>目標値</td><td>3%(令和8年度)</td></tr>
<tr><td>目標値の考え方</td><td>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。</td></tr>
</table>

1 達成状況

【目標設定時（令和２年度）】	７．５％
【令和５年度】	８．５％



2 説明

令和5年4月に実施された広浜線(JR バス中国)から可部千代田線(広島交通)への移管によるバス停位置の変更等による増加、また、みどり坂タウンバス及び戸坂地区乗合タクシーの運行開始による減少を踏まえ、令和4年度からは横ばいとなっている。

引き続き、公共交通サービスが行き届いていない地域における交通の確保に向けて取組を進める必要がある。

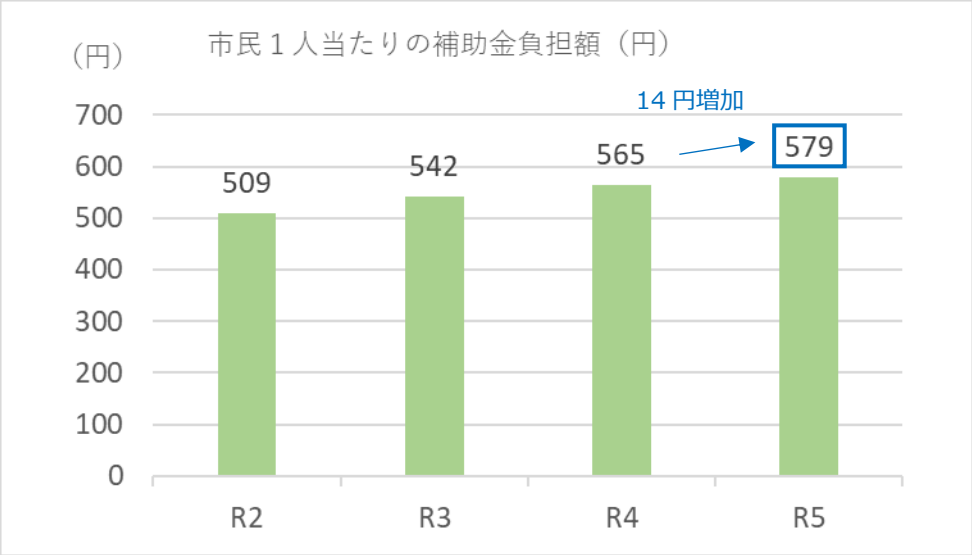
■ 指標8 市民1人当たりの補助金負担額

指標の説明	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
指標の算定方法	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
目標値	現況値程度を維持(令和8年度)
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。

1 達成状況

【目標設定時（令和２年度）】　　５０９円／人

【令和５年度】　　５７９円／人



2 説明

市域内で完結し、市が補助しているバス路線及び地域が主体となって運行する乗合タクシーを対象として算出している。令和5年度は 579 円となり、令和4年度から 14 円増加したものの、これは、令和4年度に「北部医療センター」の開院に伴い新設したバス路線に対する補助によるものが大きく、それを除くと市民1人当たりの補助金負担額は減少している。

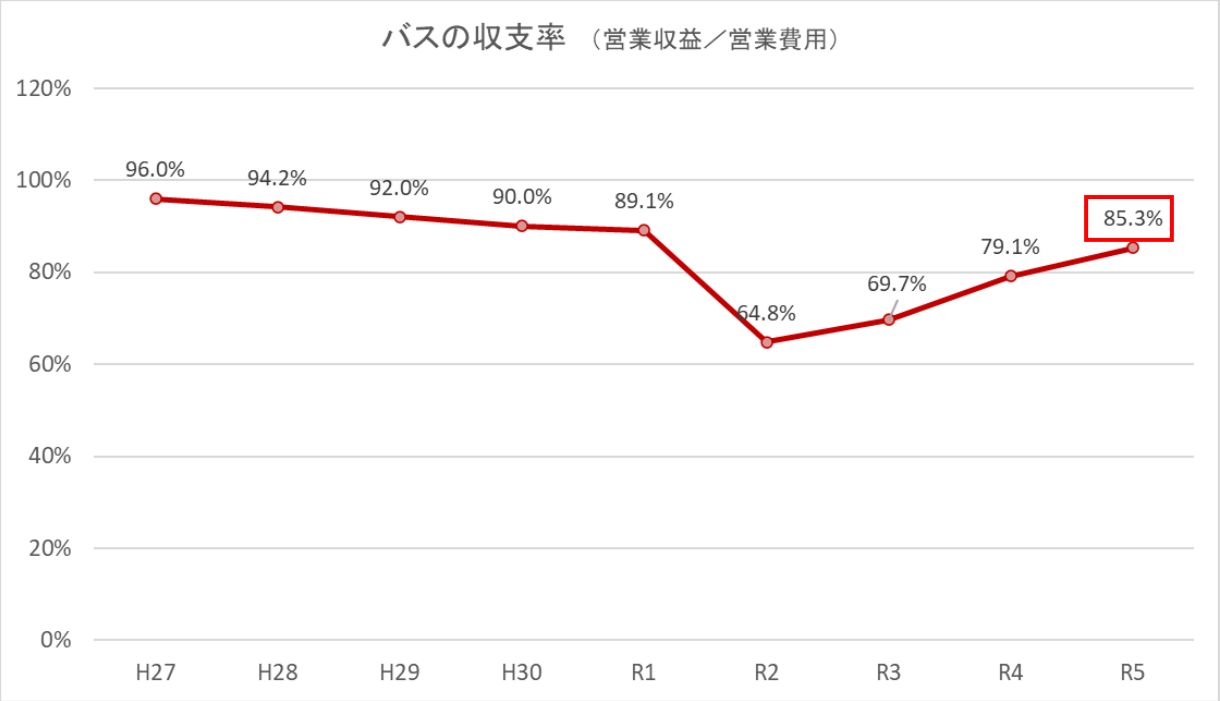
■ **指標9　公共交通事業収支率(バス)**

指標の説明	公共交通サービスの継続性を評価
指標の算定方法	営業収益／営業費用(バス:全事業者の乗合事業の合計)
目標値	赤字の改善(令和8年度)
目標値の考え方	赤字が改善に向かうようにする。

1　達成状況

【目標設定時（令和２年度）】　　６４．８％

【令和５年度】　　８５．３％



2　説明

　コロナ禍の収束に合わせ、令和5年度にかけて利用者数は回復傾向にあるものの、燃料費などのエネルギー価格の高騰等による営業費の増加が収支に影響を与えており、依然として赤字が継続している。