

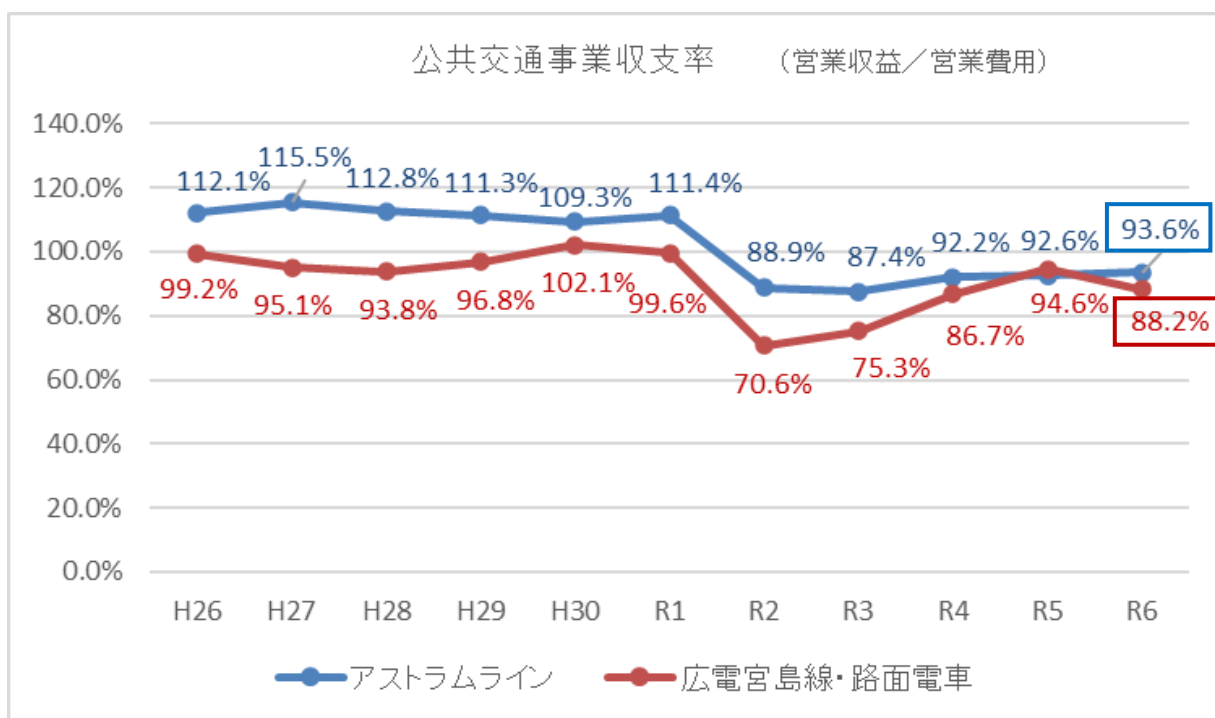
評価指標別の目標値の達成状況について

■ 指標1 公共交通事業収支率(鉄軌道)

評価の視点	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。
現況値 (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%
目標値	赤字の改善(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	アストラムライン 93.6%
	広電宮島線・路面電車 88.2%



2 説明

アストラムラインにおいては、令和6年度に利用者数が過去最多を更新し、広電宮島線・路面電車においても、令和2年度以降回復傾向となっているが、物価や人件費の高騰など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。

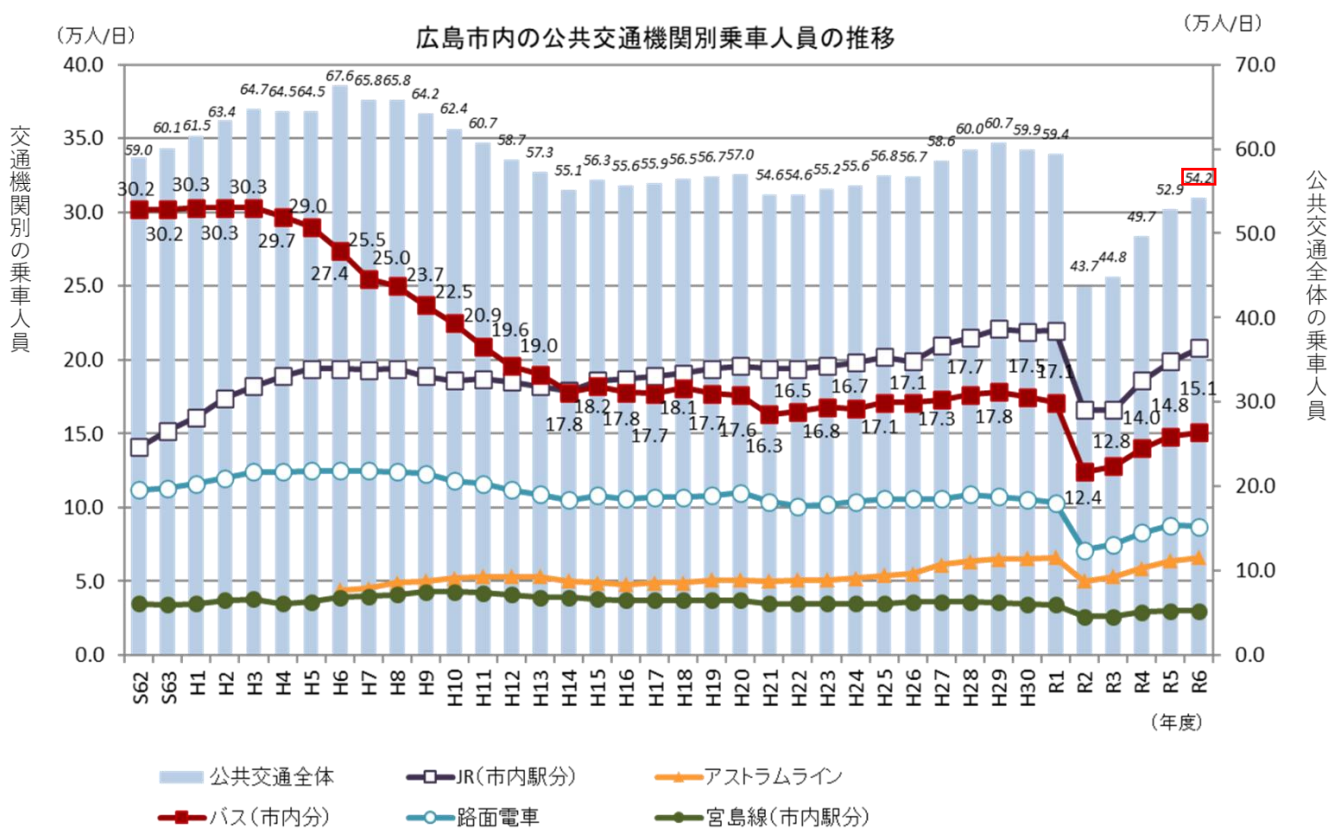
こうした中、アストラムラインにおいては、令和7年10月に運賃改定が実施され、また、広電宮島線・路面電車においては、令和7年2月に運賃改定及び全線均一運賃の導入が実施されたことから、これらが経営に与える影響について、引き続き注視していく必要がある。

■ 指標2 公共交通の利用者数

評価の視点	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。
現況値 (目標設定時:令和2年度)	43.7万人/日
目標値	53.4万人/日(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	54.2万人/日
---------	----------



2 説明

目標値である令和元年度利用者数の9割(53.4 万人/日)を達成した。

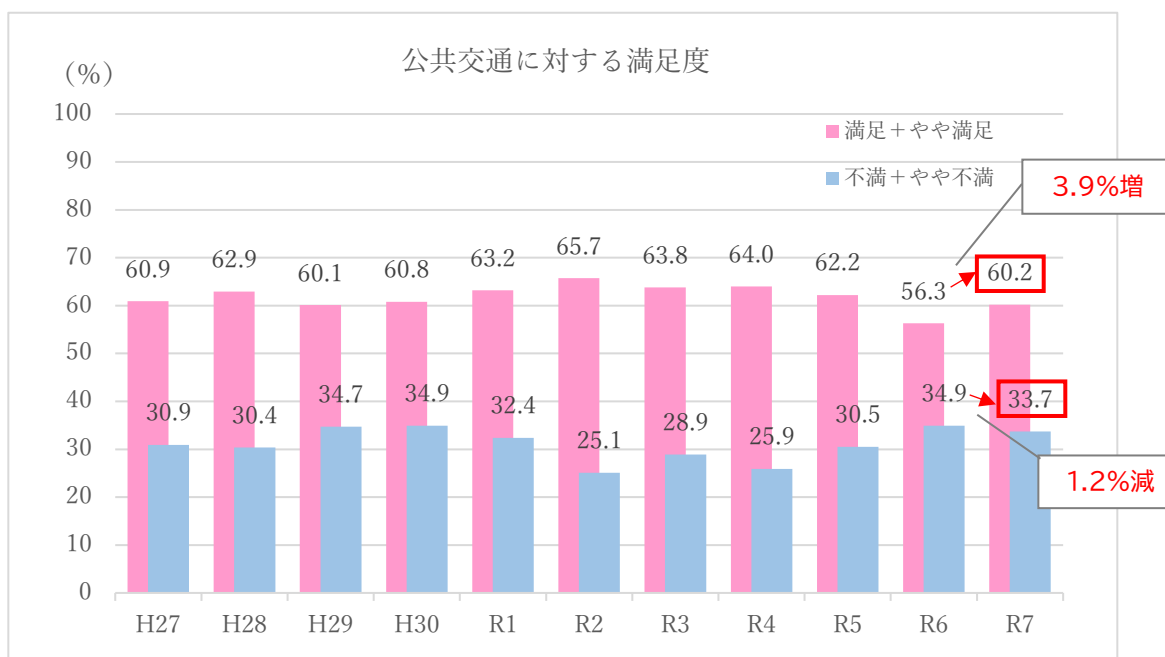
要因としては、コロナ禍という厳しい環境下においても、地域の交通を支える事業者が運行を継続し、地域の移動手段を維持してきたことが考えられる。また、全国的に運転手不足が続く中でも、安定した運行を保ってきたことや、均一運賃エリアの拡大など利便性向上に向けた取組を行ってきたことも、需要回復を支えた要因と考えられる。

■ 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

評価の視点	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 2,091件(有効回収率 41.8%) ※広島市の人口(住民基本台帳登録によるもの)令和7年3月末現在…1,170,275人
現況値 (目標設定時:令和2年度)	65.7%
目標値	現況値より増加(令和8年度)

1 実績値

【令和7年度】	<u>60.2%</u>
---------	--------------



2 説明

「満足」及び「やや満足」と回答した市民の割合について、令和5年度から令和6年度にかけては大幅に減少が見られたものの、令和6年度から令和7年度にかけては上昇に転じた。

令和7年度に上昇に転じた要因として、令和6年度に行われた新乗車券システムの導入から1年以上が経過し、利用者が順応したことや乗務員のオペレーションが改善されたことなどが考えられる。

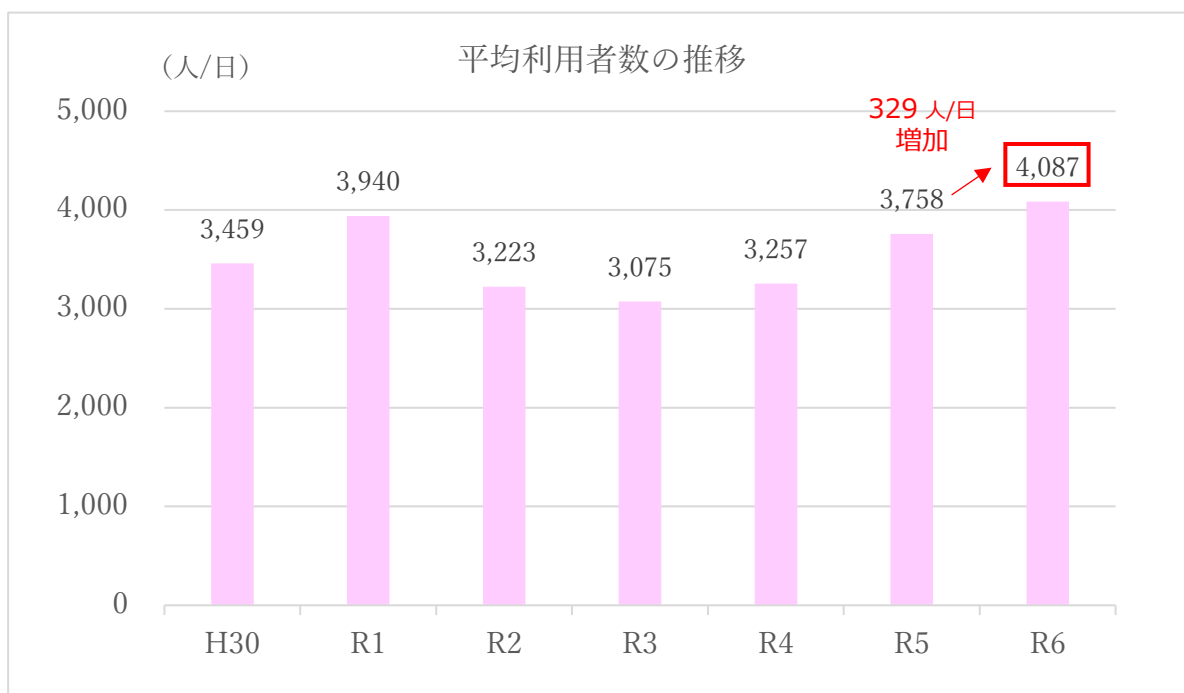
なお、令和8年7月1日からは、広島電鉄、備北交通、エイチ・ディー西広島、芸陽バスにおいて、MOBIRY DAYSの車載器でICOCAなどの全国交通系ICカード及びWAONが利用できるようになることが発表されたところであり、引き続き、わかりやすく使いやすい利用環境の実現に向けて取組を進める必要がある。

■ 指標4 エキまちループの1日当たりの利用者数

評価の視点	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。
現況値 (目標設定時:令和2年度)	3,223人/日
目標値	3,546人/日(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	4,087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の1日当たりの平均利用者数は、令和5年度と比較して329人増加し、運行開始以降の最高値となった。

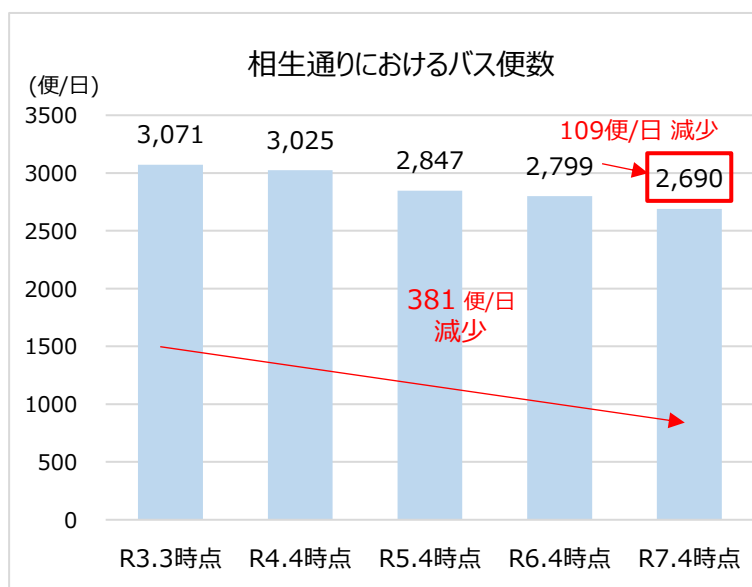
要因としては、全市的なバス利用者の増加傾向に加えて、新たに令和6年6月から運用が開始された広島駅南口バス乗り場において、路面電車の電停等に最も近く、多くの人の目に触れやすい自由通路側の(1番)乗り場を割り当てられたことなどが考えられる。このような利用者数の着実な増加は、都心における回遊の促進をもたらし、まちのにぎわい向上につながったものと考えられる。

■ 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 (目標設定時:令和3年3月時点)	3,071便/日
目標値	現況値より減少(令和8年度)

1 実績値

【令和7年4月時点】	2,690便/日
------------	----------



(参考) 過密区間

2 説明

目標設定時(令和3年3月時点)からは 381 便/日減少、昨年度(令和6年4月時点)からは 109 便/日減少した。

要因としては、路線再編によるものではなく※、運転手不足等を背景とする減便によるものであると考えられることから、引き続き運行本数の適正化を図る必要がある。

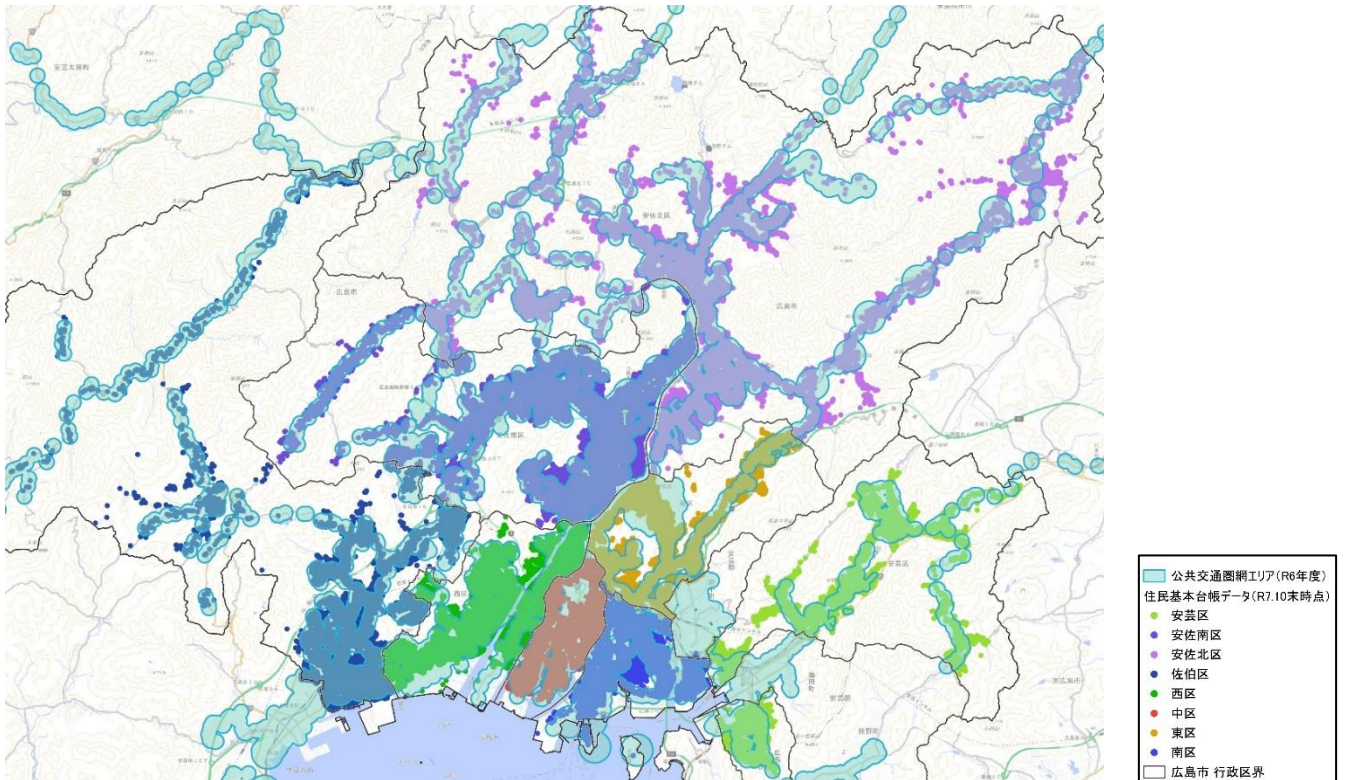
※調査時点は、路線再編に係る実証運行期間外。

■ 指標7 公共交通カバー圏外に居住する人口割合

評価の視点	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価								
指標の算定方法	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 border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>考 え 方</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>※バスサービスハンドブック（土木学会）より</p>	区 分	考 え 方	鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等	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	半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※	乗合タクシー	半径 100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※
区 分	考 え 方								
鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等	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	半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※								
乗合タクシー	半径 100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※								
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。								
現況値 （目標設定時：令和2年度）	7.5%								
目標値	3%（令和8年度）								

1 実績値

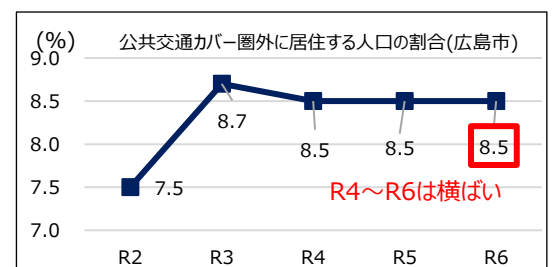
【令和6年度】	<u>8.5%</u>
---------	-------------



2 説明

令和6年度は、8.5%で前年度から横ばいとなっている。

要因としては、スカイレールの運行廃止に伴うバス路線の新設により公共交通カバー圏域が拡大した一方で、ひろしま観光ループバス「ひろしま めいぷる〜ぶ」グリーンルートの経路変更(停留所の廃止に伴うもの)により当該圏域は縮小し、それらが同程度であったことから、公共交通カバー圏の面積に大きな変化が生じなかったと考えられる。

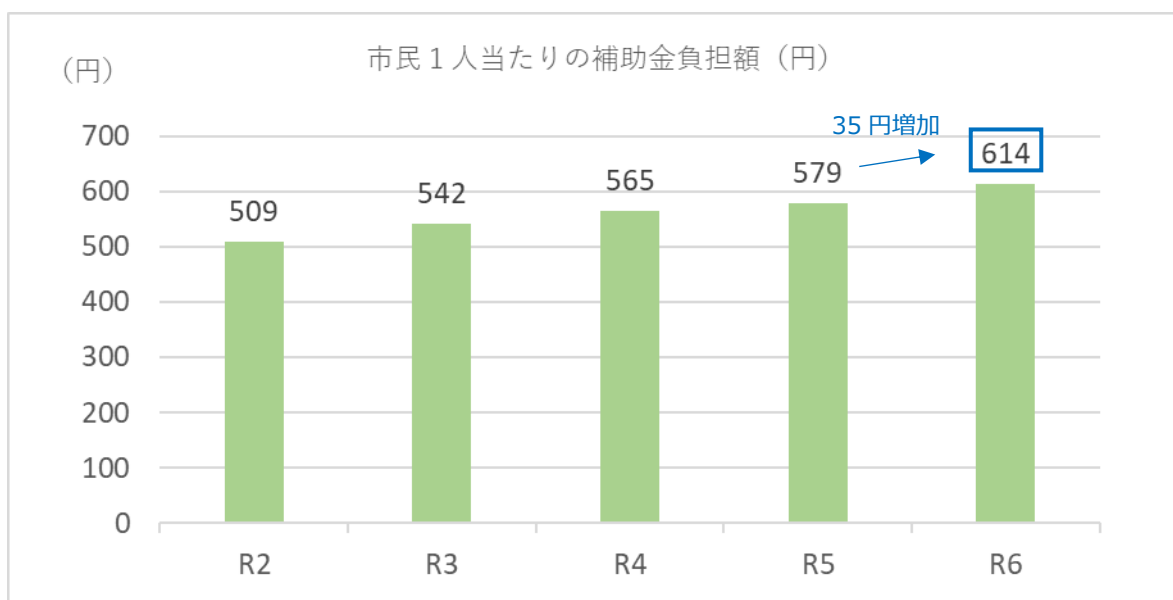


■ 指標8 市民1人当たりの補助金負担額

評価の視点	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 (目標設定時:令和2年度)	509円/人
目標値	現況値程度を維持(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	<u>614円/人</u>
---------	---------------



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おり、令和6年度は、令和5年度に比べ補助額が増加した。

要因としては、物価や人件費の高騰など運行経費が増加したことに伴う赤字額の拡大による影響を受けたものと考えられる。

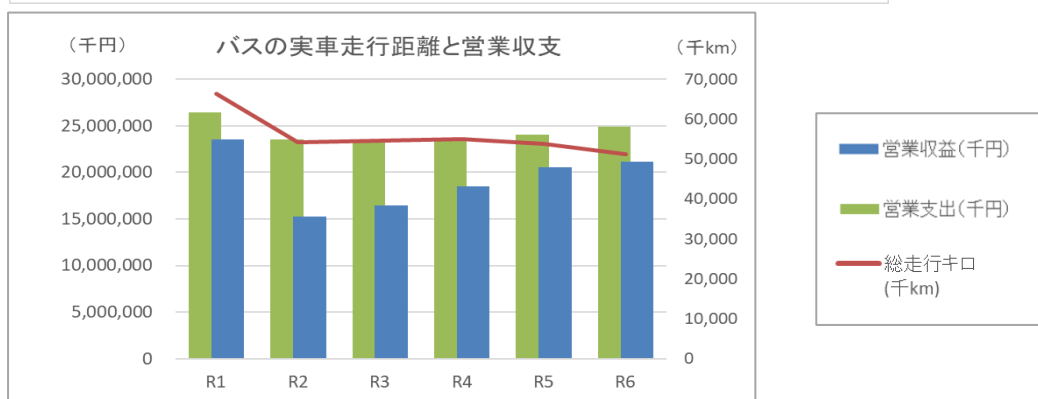
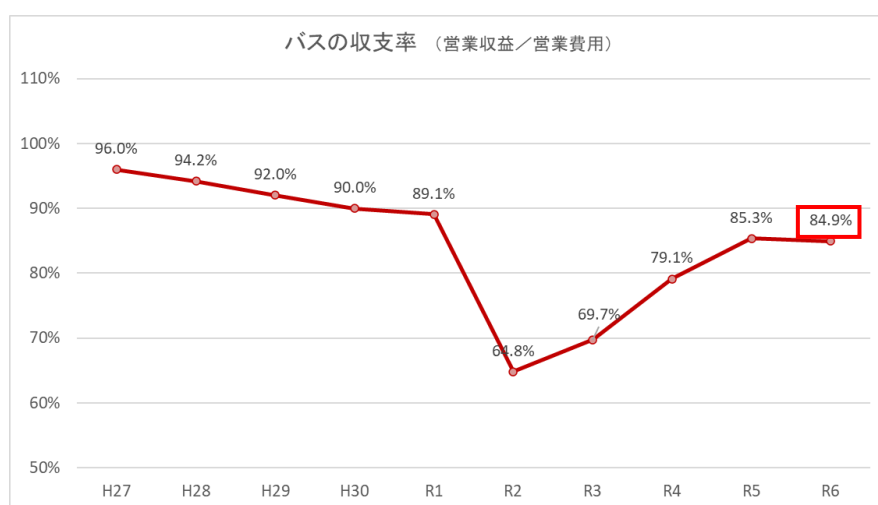
なお、令和7年2月にバスの運賃改定及び市内均一運賃エリアの拡大が実施され、令和8年2月には本市北部エリア等において運賃改定が実施されたことから、これらが補助金額に与える影響について、引き続き注視していく必要がある。

■ 指標9 公共交通事業収支率(バス)

評価の視点	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)
目標値の考え方	赤字が改善に向かうようにする。
現況値 (目標設定時:令和2年度)	64.8%
目標値	赤字の改善(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	<u>84.9%</u>
---------	--------------



2 説明

令和6年度のバス事業に係る収支率は84.9%と前年度から横ばい傾向となっている。

要因として、営業収益については、利用者数が着実に回復するなど、需要面で改善の兆しが見られる一方で、営業支出については、物価や人件費の高騰などによる営業費用の増加が経営に大きく影響を与え、依然として赤字が継続している。

なお、令和7年2月に運賃改定及び市内均一運賃エリアの拡大が実施され、令和8年2月には本市北部エリア等において運賃改定が実施されたことから、これらが経営に与える影響について、引き続き注視していく必要がある。