

評価指標別の目標値の達成状況について

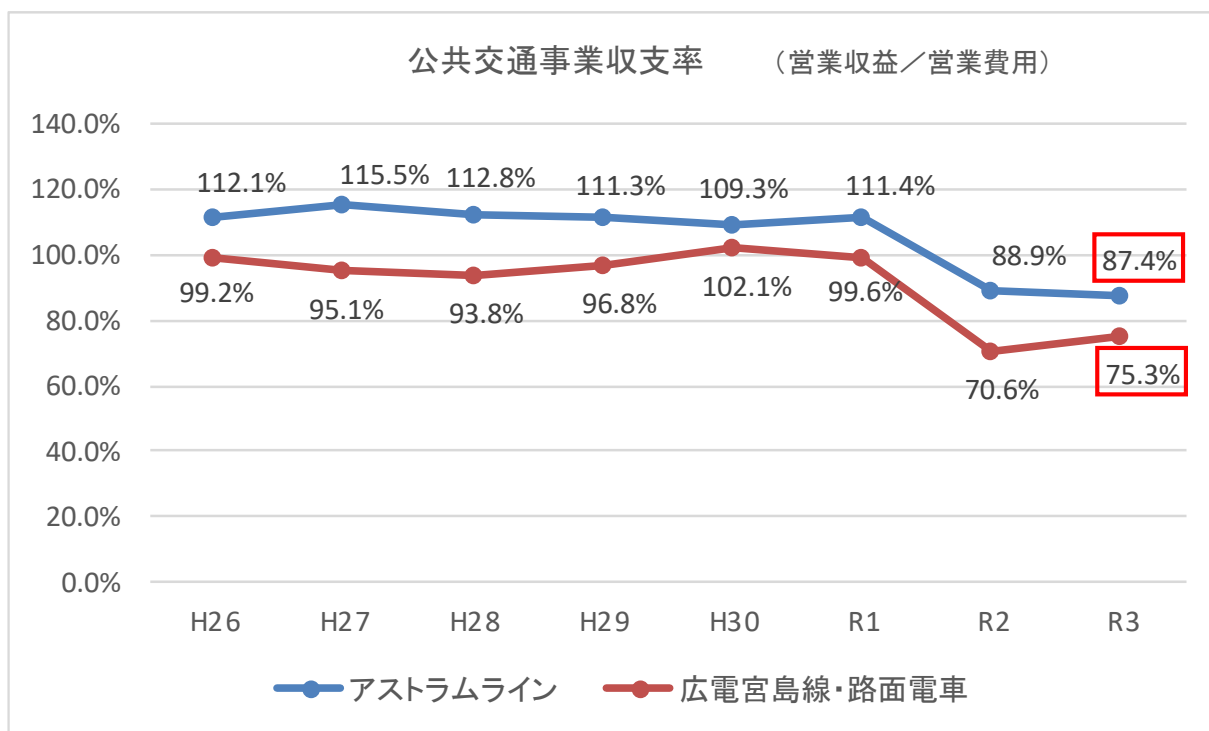
■ 指標 1 公共交通事業収支率（鉄軌道）

| | |
|---------|---|
| 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3年度】 アストラムライン 87.4%
 広電宮島線・路面電車 75.3%



2 説明

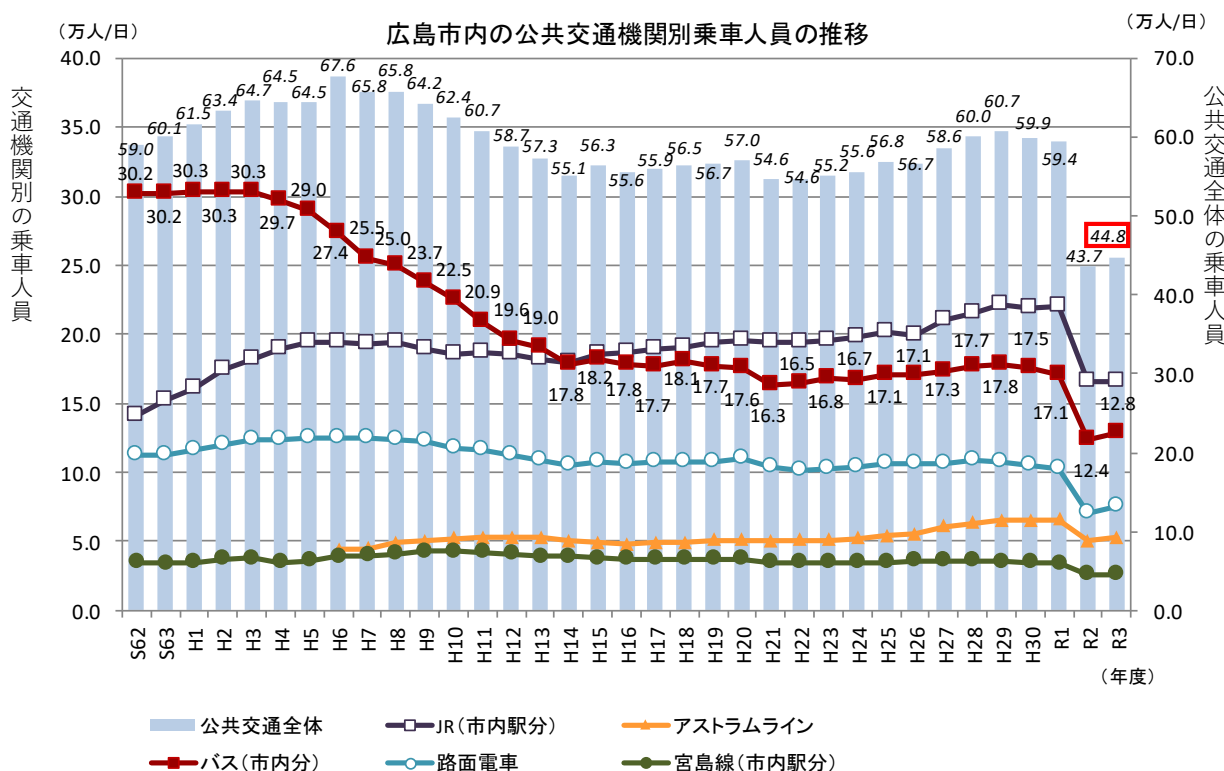
アストラムライン、広電宮島線・路面電車ともに、令和2年度から令和3年度にかけて利用者数は回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍の影響により赤字が継続している。アストラムラインについては、車両や信号・通信設備の更新等による営業費用の増加のため、収支が若干悪化した。

■ 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3年度】 | 44.8万人/日 |



2 説明

令和3年度の公共交通全体の1日当たりの乗車人員は、緊急事態宣言や外出制限等の影響が顕著であった令和2年度に比べ若干の回復がみられるが、コロナ禍前の令和元年度に比べれば約75%までしか回復しておらず、44.8万人となっている。

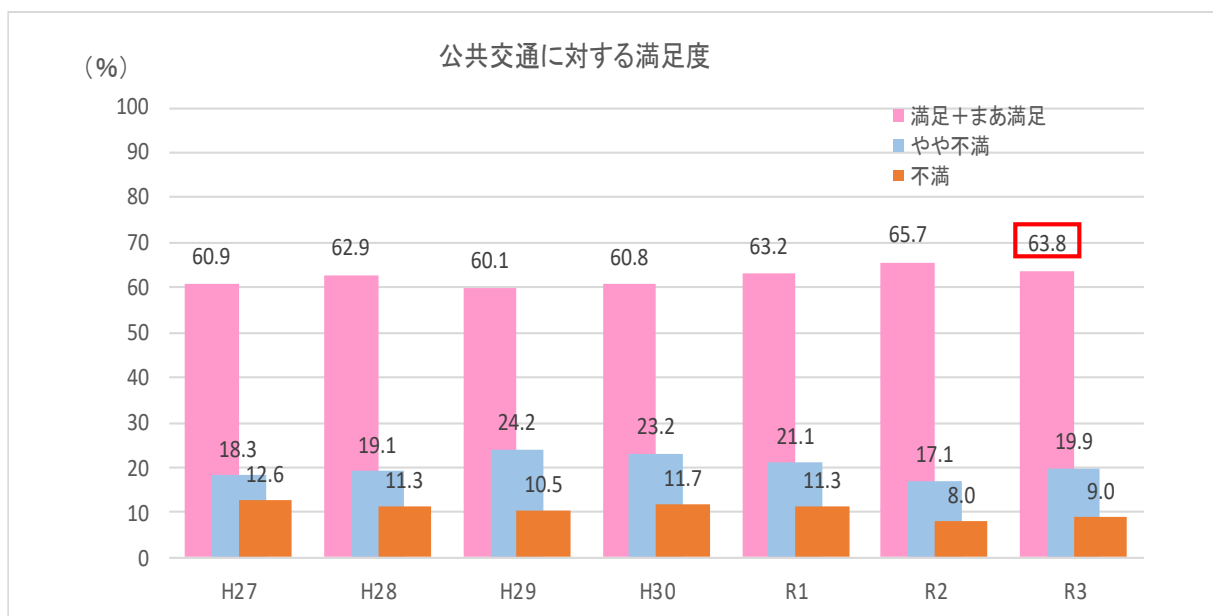
■ 指標3 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合

| | |
|---------|--|
| 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」…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 2,376件（有効回収率 47.5%）

1 達成状況

| | |
|----------------|-------|
| 【目標設定時（令和2年度）】 | 65.7% |
| ▼ | |
| 【令和3年度】 | 63.8% |



2 説明

令和2年度に比べ、「満足」又は「まあ満足」と回答した市民の割合が減少している。

新型コロナウイルス感染症の拡大により市民の交通行動や意識がどのように変容したかの分析も行いながら、引き続き、公共交通に対する満足度が向上するよう、利便増進の施策等を実施していくことが必要である。

■ 指標4 エキまちループの1日当たりの利用者数

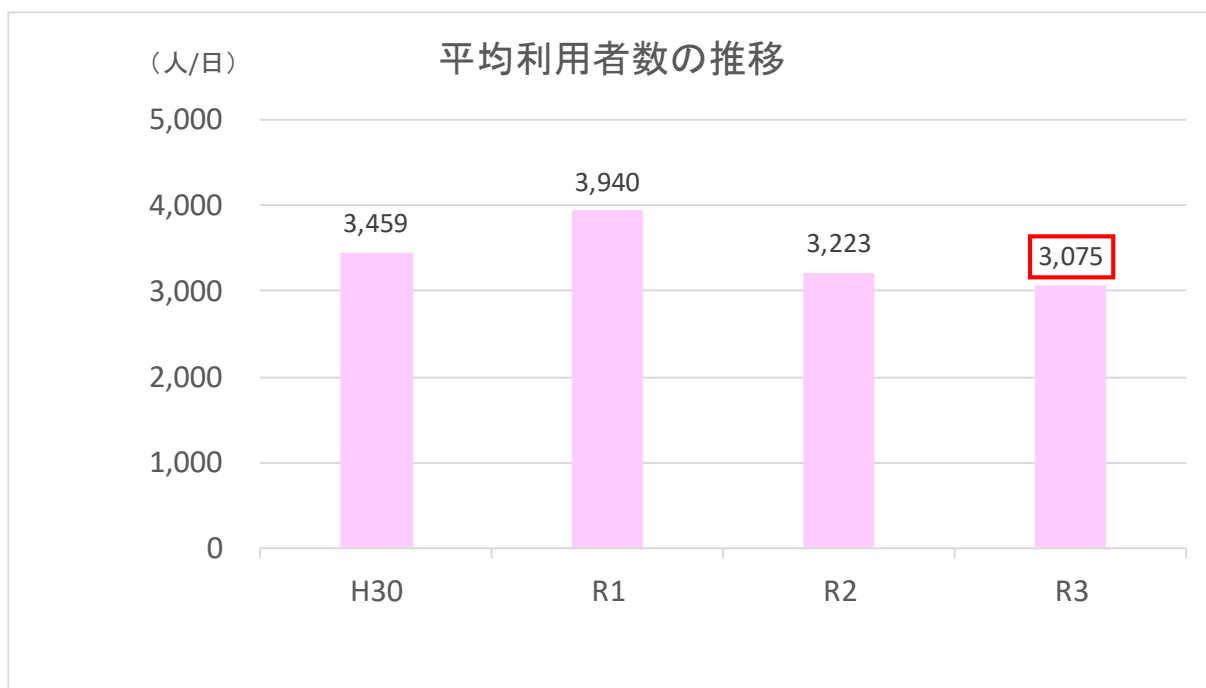
| | |
|---------|--|
| 指標の説明 | 都心内を循環する路線がどれだけ利用者に定着しているかを評価 |
| 指標の算定方法 | 平成30年5月から運行している「エキまちループ」の1日当たりの平均利用者数（平日） |
| 目標値 | 3,546人/日（令和8年度） |
| 目標値の考え方 | 令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績（3,940人/日）の9割とする。 |

1 達成状況

| | |
|----------------|-----------------|
| 【目標設定時（令和2年度）】 | <u>3,223人/日</u> |
|----------------|-----------------|



| | |
|---------|-----------------|
| 【令和3年度】 | <u>3,075人/日</u> |
|---------|-----------------|



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2年度と比較し、148（人/日）減少している。

新型コロナウイルス感染症の拡大による減便等の影響を見極めながら、効果的な利用促進策を実施していく必要がある。

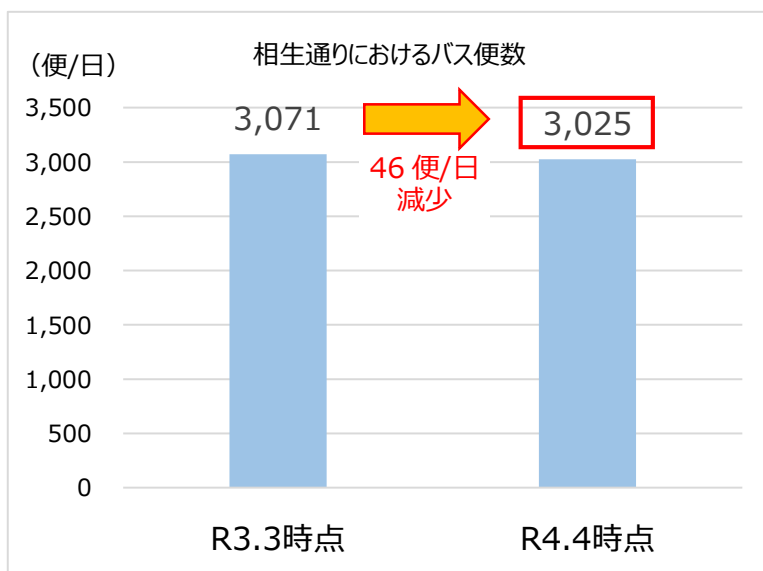
■ 指標 5 相生通りにおけるバス便数

| | |
|---------|------------------------------|
| 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）】 | <u>3, 0 7 1</u> 便/日 |
|-----------------------|---------------------|

| | |
|----------------|---------------------|
| 【令和 4 年 4 月時点】 | <u>3, 0 2 5</u> 便/日 |
|----------------|---------------------|



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 4 年 4 月時点では、3,025 便/日であり、令和 3 年 3 月時点の 3,071 便/日から 46 便/日減少しているが過密状態は継続している。

現在、北部方面において、近隣市町から都心へ直通する長距離路線を可部駅等でフィーダー化する路線再編を進めているが、その効果を検証しながら、こうした取組を強化していく必要がある。

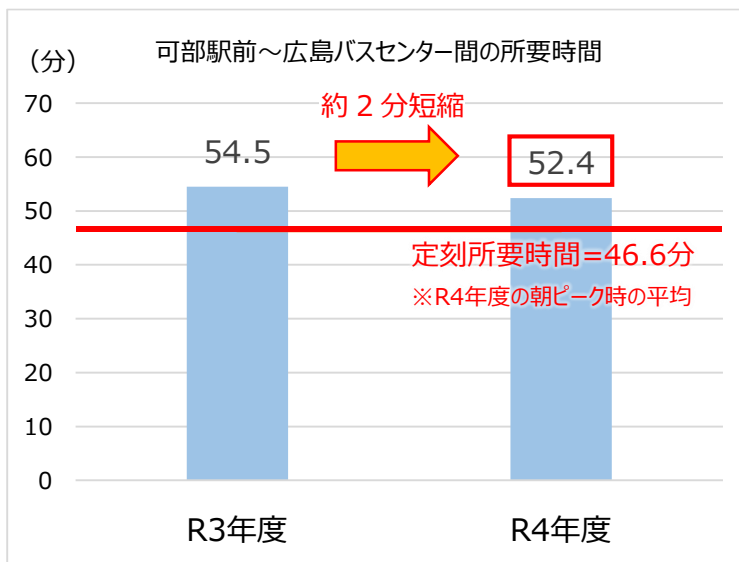
■ 指標6 拠点間の所要時間

| | |
|---------|---|
| 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。 |

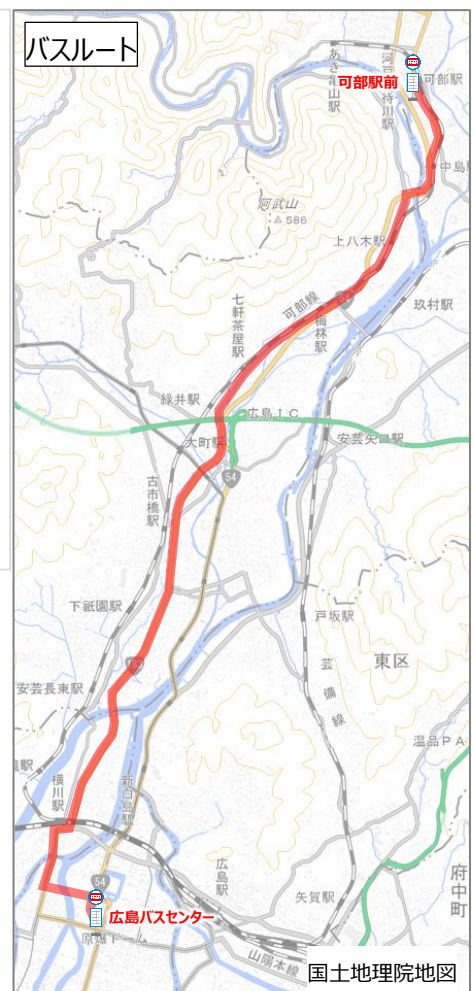
1 達成状況

| | |
|----------------|-------|
| 【目標設定時（令和3年度）】 | 54.5分 |
|----------------|-------|

| | |
|---------|-------|
| 【令和4年度】 | 52.4分 |
|---------|-------|



※サンプル：R4.10.17～10.28までの平日10日間の869便（佐東バイパス経由の路線を除く。）



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は、令和3年度は54.5分であったが、令和4年度は52.4分となり、約2分の短縮が図られた。

一方で、定刻の所要時間からは約6分の遅れが発生している状態であることから、定時性の確保及び速達性の向上のため、路線の適正化や、国道183号の渋滞対策等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

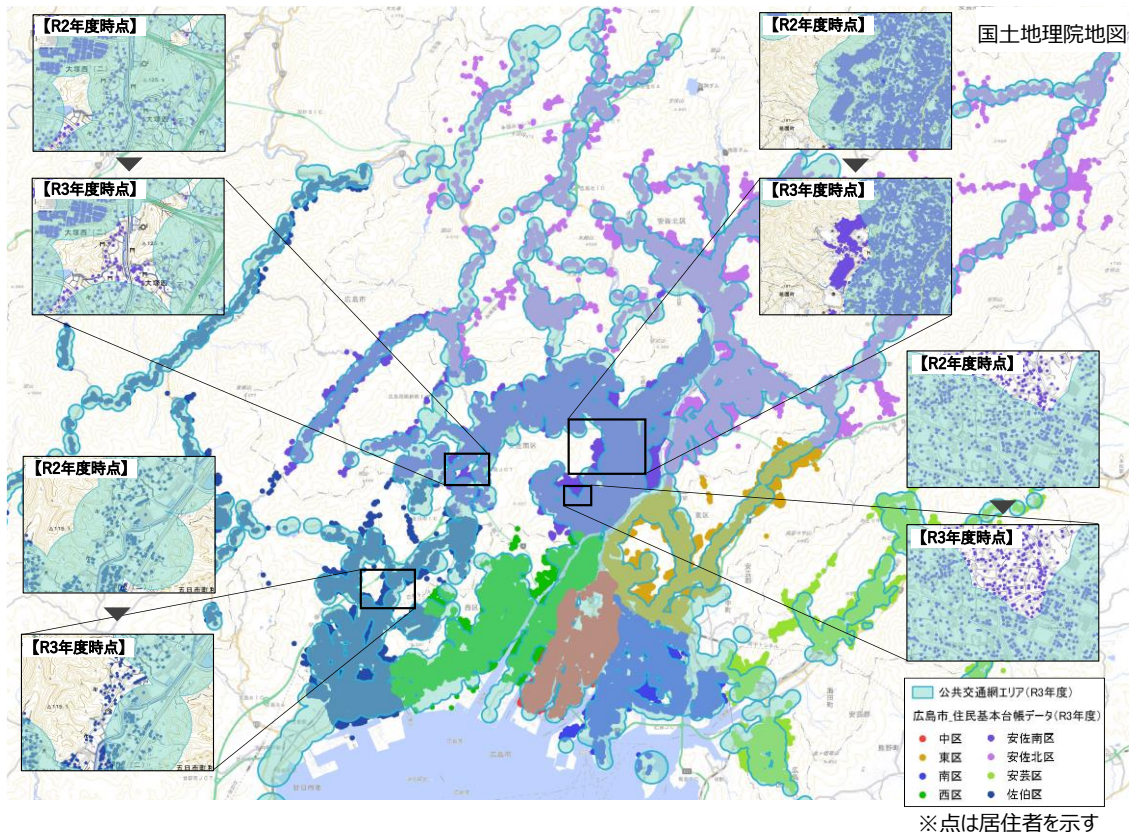
| 指標の説明 | 公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価 | | | | | | | | |
|------------------------|--|-----|-------|------------------------|---|---------|--------------------------------|--------|-------------------------------|
| 指標の算定方法 | 公共交通を利用しにくい地域の居住人口/広島市居住人口により算出 なお、算出に当たっての駅・バス停等周辺の範囲の考え方は下表のとおり。 | | | | | | | | |
| | <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 | 3%（令和 8 年度） | | | | | | | | |
| 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。 | | | | | | | | |

1 達成状況

| | |
|------------------|-------------|
| 【目標設定時（令和 2 年度）】 | <u>7.5%</u> |
|------------------|-------------|

| | |
|-----------|-------------|
| 【令和 3 年度】 | <u>8.7%</u> |
|-----------|-------------|

【本市における公共交通カバー状況】（令和 3 年度時点）



2 説明

カバー圏外に居住する人口の割合は、令和 2 年度の 7.5%から令和 3 年度は 8.7%に増加している。これは、令和 3 年 7 月の大町団地線（路線バス）の廃止や、令和 3 年 4 月の安佐南区や佐伯区におけるバスルートの変更（春日野線、石内線等）に伴うバス停の廃止によるものである。

■ 指標 8 市民 1 人当たりの補助金負担額

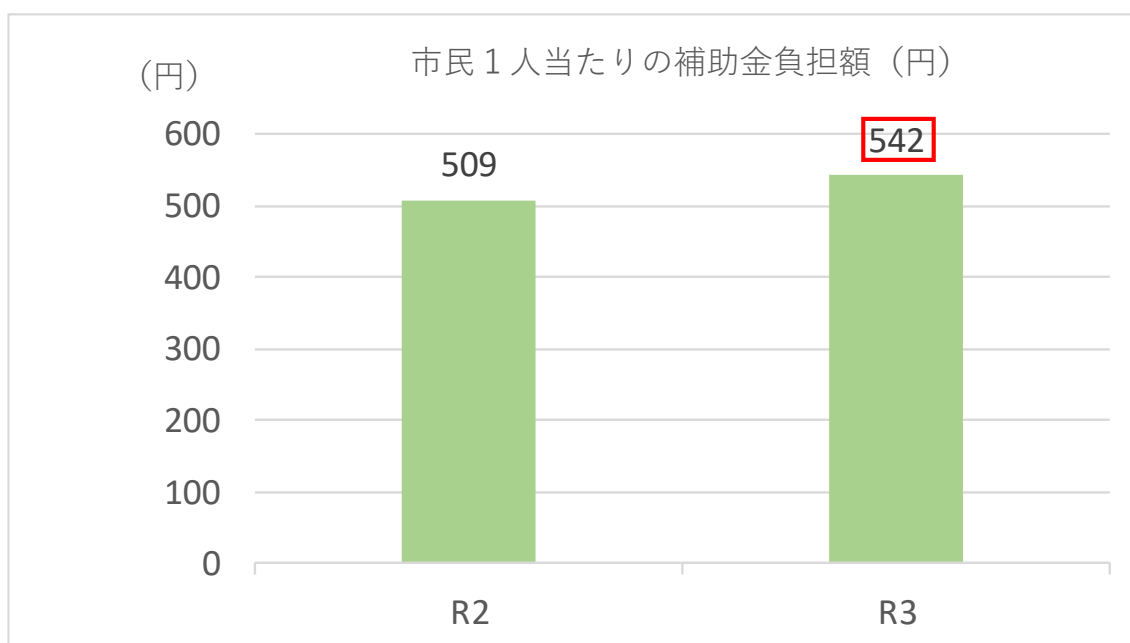
| | |
|---------|--|
| 指標の説明 | 市民 1 人当たりのバス路線への補助金負担額が現状より増加していないかを評価 |
| 指標の算定方法 | 本市のバス路線への補助金額（バス運行対策費補助金額）/広島市人口により算出 |
| 目標値 | 現況値程度を維持（令和 8 年度） |
| 目標値の考え方 | 市民 1 人当たりの負担金額が現状以上にならないよう、補助の効率性を向上させる。 |

1 達成状況

| | |
|------------------|----------------|
| 【目標設定時（令和 2 年度）】 | <u>509 円/人</u> |
|------------------|----------------|



| | |
|-----------|----------------|
| 【令和 3 年度】 | <u>542 円/人</u> |
|-----------|----------------|



2 説明

市域内で完結し、市が単独で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 3 年度はバス路線におけるコロナウイルス感染症に伴う利用者数の減少や、人件費等の運行経費の増加による赤字額の拡大による影響を受け、令和 2 年度に比べ補助額が増加したものと考えられる。

■ 指標9 公共交通事業収支率（バス）

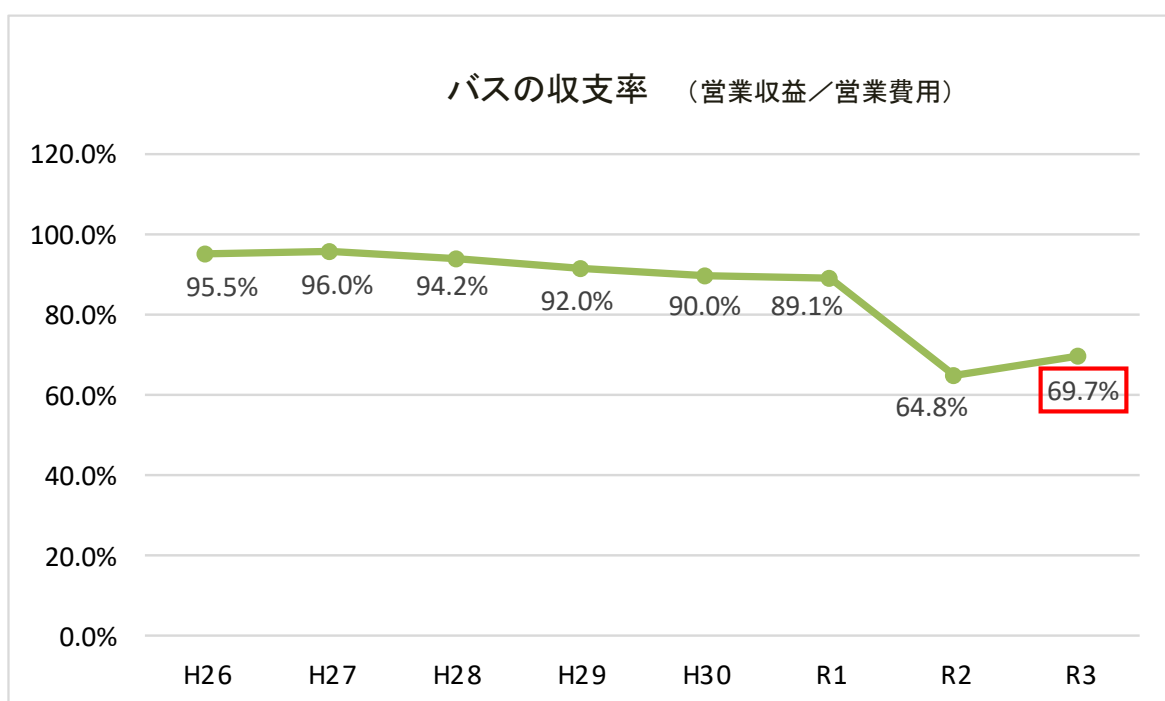
| | |
|---------|----------------------------|
| 指標の説明 | 公共交通サービスの継続性を評価 |
| 指標の算定方法 | 営業収益／営業費用（バス：全事業者の乗合事業の合計） |
| 目標値 | 赤字の改善（令和8年度） |
| 目標値の考え方 | 赤字が改善に向かうようにする。 |

1 達成状況

| | |
|----------------|--------------|
| 【目標設定時（令和2年度）】 | <u>64.8%</u> |
|----------------|--------------|



| | |
|---------|--------------|
| 【令和3年度】 | <u>69.7%</u> |
|---------|--------------|



2 説明

令和3年度は、令和2年度に比べ一定の回復が見られるものの、「新しい生活様式」としてのテレワークやリモート会議の普及、自転車利用の増加などにより、人の移動量は感染拡大前の水準まで戻っておらず、依然として収支率は厳しい状況が続いている。