

## 評価指標別の目標値の達成状況について

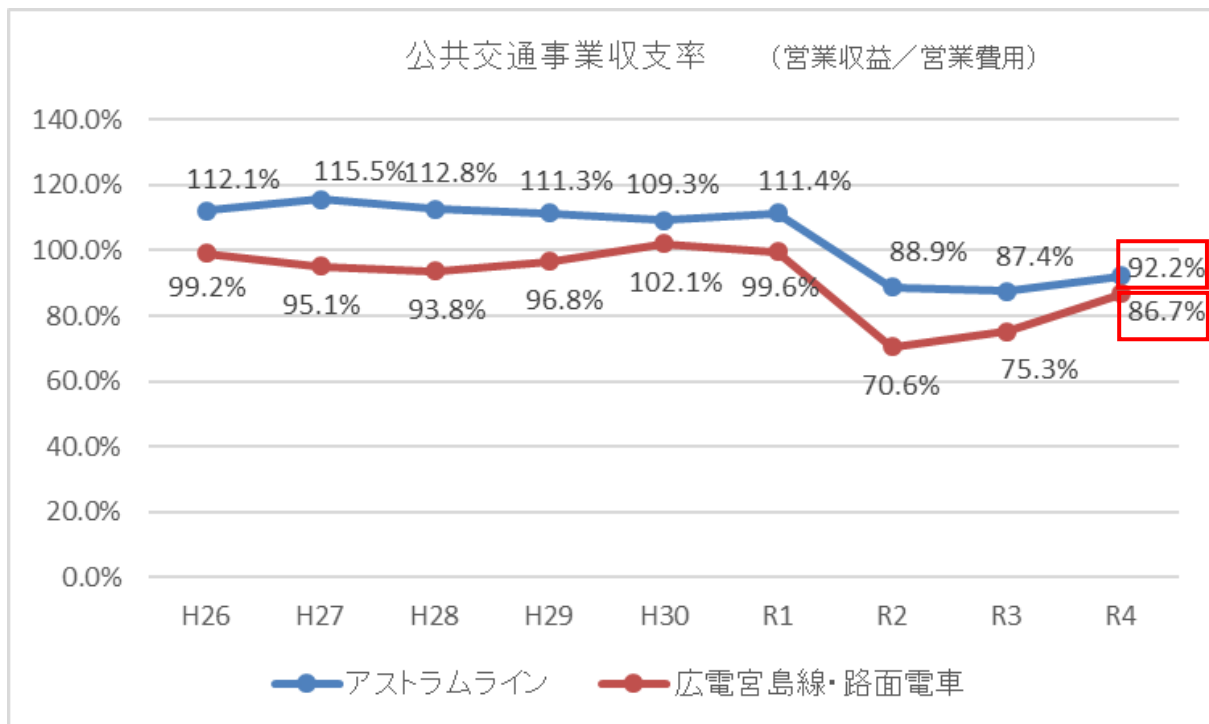
## ■ 指標1 公共交通事業収支率(鉄軌道)

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4年度】 アストラムライン 92.2%  
 広電宮島線・路面電車 86.7%



## 2 説明

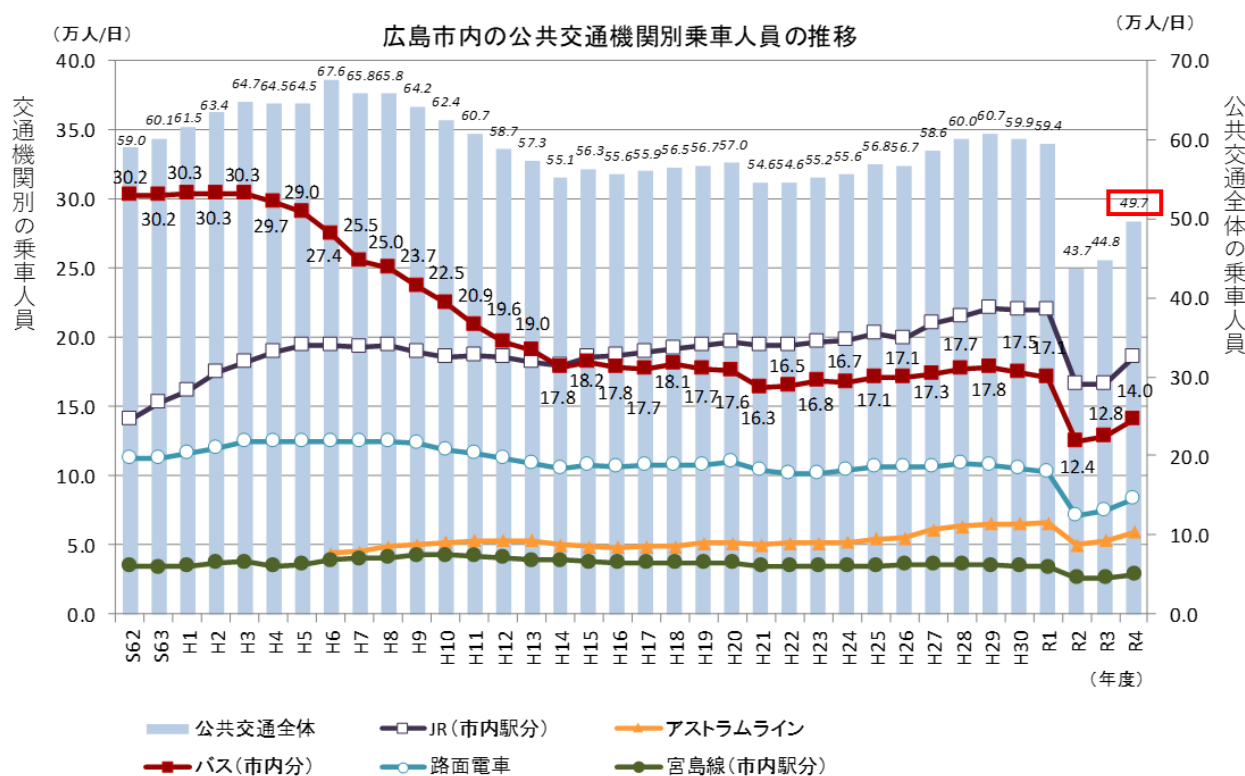
新型コロナウイルスの感染状況が落ち着きを見せ、アストラムライン、広電宮島線・路面電車ともに、令和4年度にかけて利用者数は回復傾向にあるものの、燃料費などのエネルギー価格の高騰による営業費の増加が収支に影響を与えており、依然として赤字が継続している。

## ■ 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4年度】	49.7万人/日



### 2 説明

新型コロナウイルスの感染状況の落ち着きや、利用促進策の取組等の効果により、利用者数は回復傾向にあるものの、新しい生活様式の浸透や、バス運転手不足による減便などにより、コロナ禍前の水準には戻っていない(令和元年度比較:約84%)

### ■ 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。

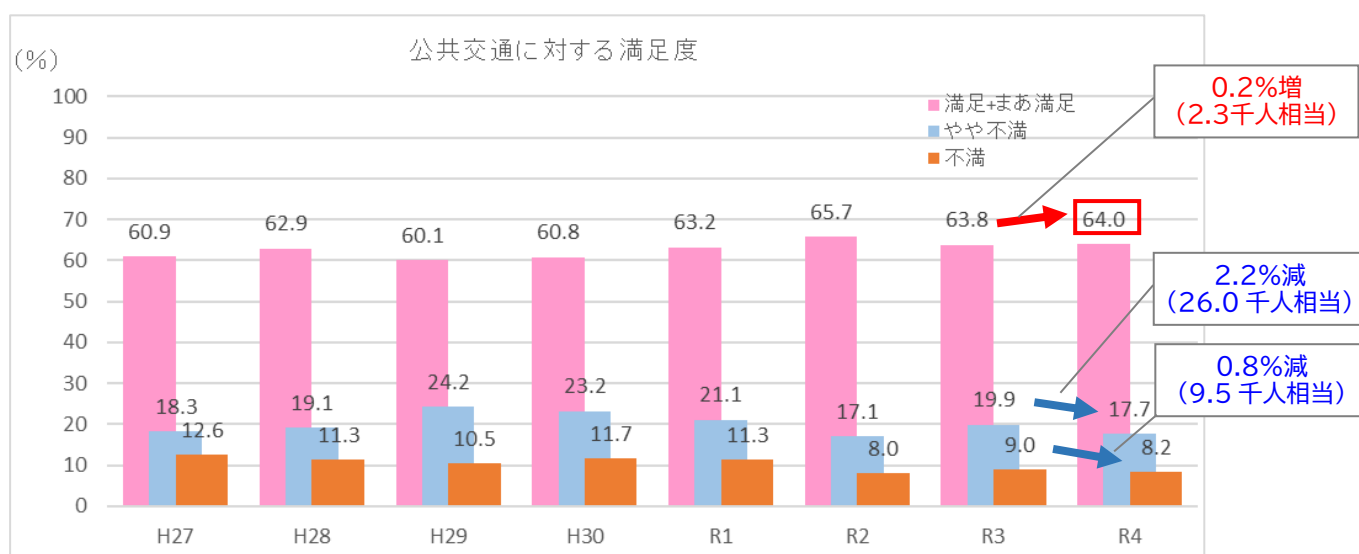
※「広島市市民意識調査」…本市の施策等について、今後の進め方を検討するため、市内在住の男女(18歳以上)から無作為に抽出した5,000人を対象として毎年実施している調査。

有効回収数 2,256件(有効回収率45.1%)

※広島市の人口(住民基本台帳登録によるもの)令和5年3月末現在…1,181,868人

#### 1 達成状況

【目標設定時(令和2年度)】	65.7%
▼	
【令和4年度】	64.0%



#### 2 説明

満足度は目標設定時の令和2年度を下回っている状態が継続しているものの、令和3年度に比べると「満足」又は「まあ満足」と回答した市民の割合は微増するとともに、「やや不満」及び「不満」と回答した市民の割合は、減少した。

これは、令和4年11月から市内中心部の均一運賃エリアを拡大したことに併せて路線バスと路面電車の利用に便利な「広島シティパス」等の販売を行ったことなどが満足度向上に繋がったものと考えられる。

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の向上に向け、利便増進策等の実施が必要である。

## ■ 指標4 エキまちループの1日当たりの利用者数

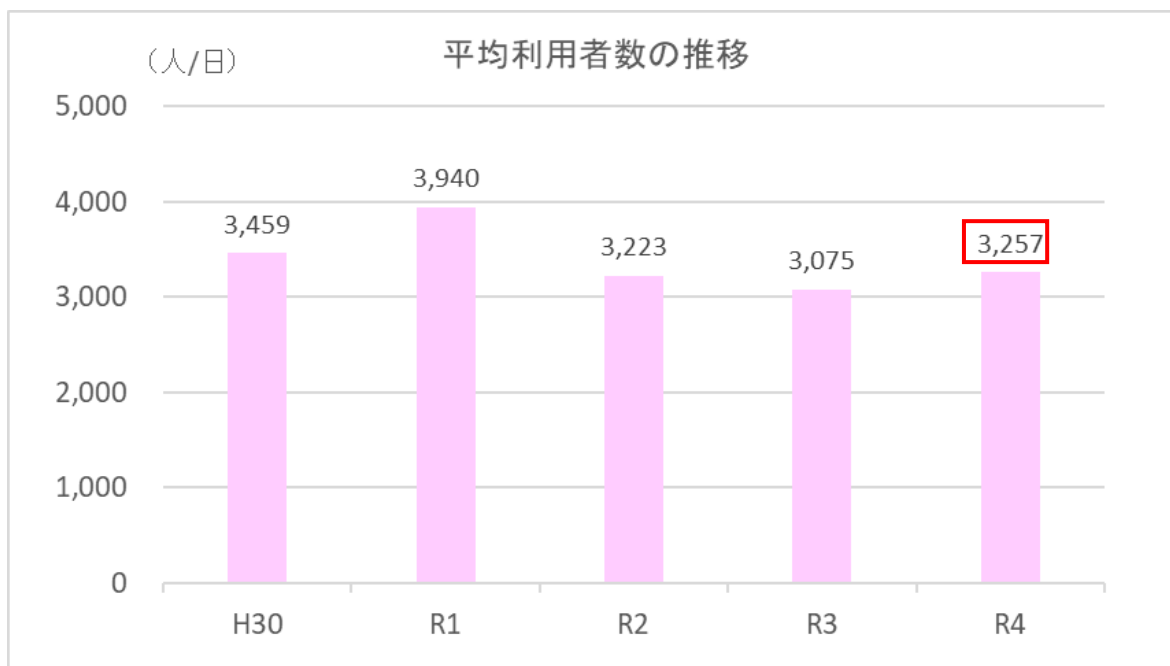
指標の説明	都心内を循環する路線がどれだけ利用者に定着しているかを評価
指標の算定方法	平成30年5月から運行している「エキまちループ」の1日当たりの平均利用者数(平日)
目標値	3,546人/日(令和8年度)
目標値の考え方	令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績(3,940人/日)の9割とする。

### 1 達成状況

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



【令和4年度】	<u>3,257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、34(人/日)増加した。新型コロナウイルスの感染状況が落ち着きを見せ、利用に回復の兆しが見られるものの、コロナ禍前の令和元年度に比べれば約83%にとどまっていることから、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。

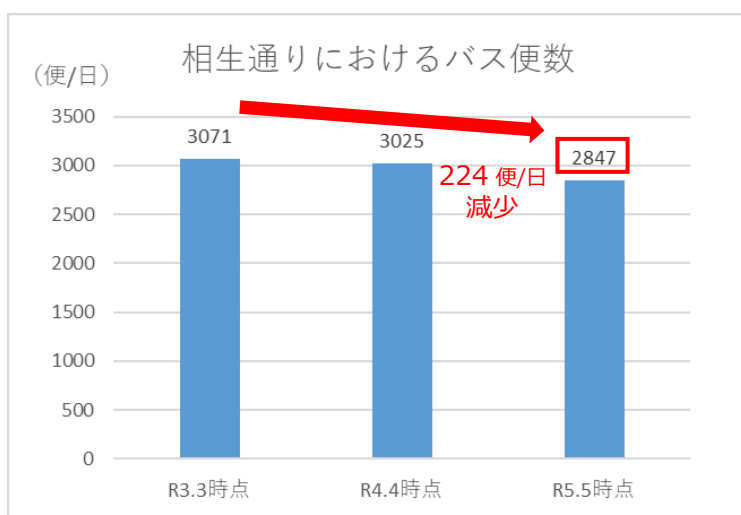
## ■ 指標5 相生通りにおけるバス便数

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）】	<u>3,071</u> 便/日
-------------------	------------------

【令和5年5月時点】	<u>2,847</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5年5月時点では、2,847 便/日であり、令和3年3月時点の 3,071 便/日から 224 便/日減少しているが過密状態は継続している。

減少の主な要因は、運転手不足に伴う減便等であるが、北部方面から都心へ直通する長距離路線の一部について可部駅でのフィーダー化による効果も認められるため、今後も運行本数の適正化に向けて、取組の継続・強化が必要である。





## ■ 指標7 公共交通カバー圏外に居住する人口割合

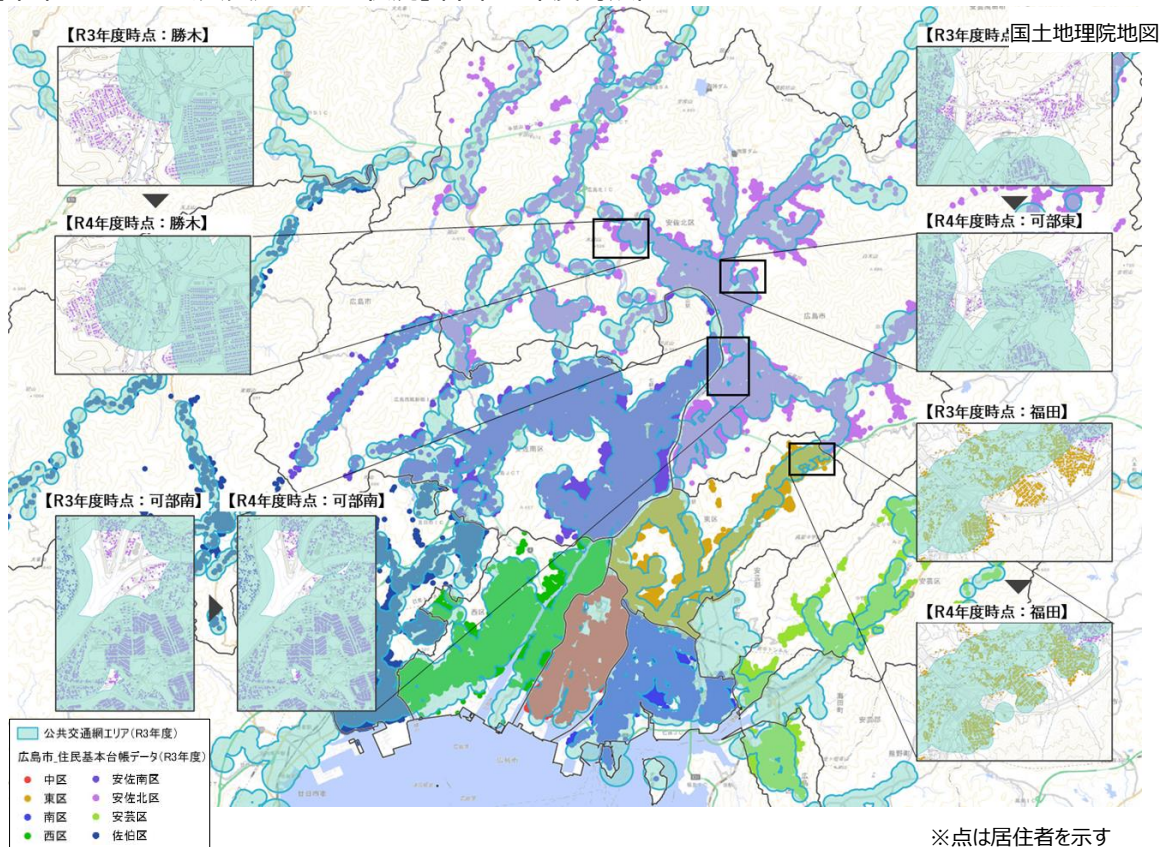
指標の説明	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価								
指標の算定方法	公共交通を利用しにくい地域の居住人口/広島市居住人口により算出 なお、算出に当たっての駅・バス停等周辺の範囲の考え方は下表のとおり。								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>考 え 方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等</td> <td>半径 650m（徒歩〔4km/h〕で 10 分） ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は 500m（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）】	7.5%
----------------	------

【令和4年度】	8.5%
---------	------

#### 【本市における公共交通カバー状況】（令和4年度時点）



### 2 説明

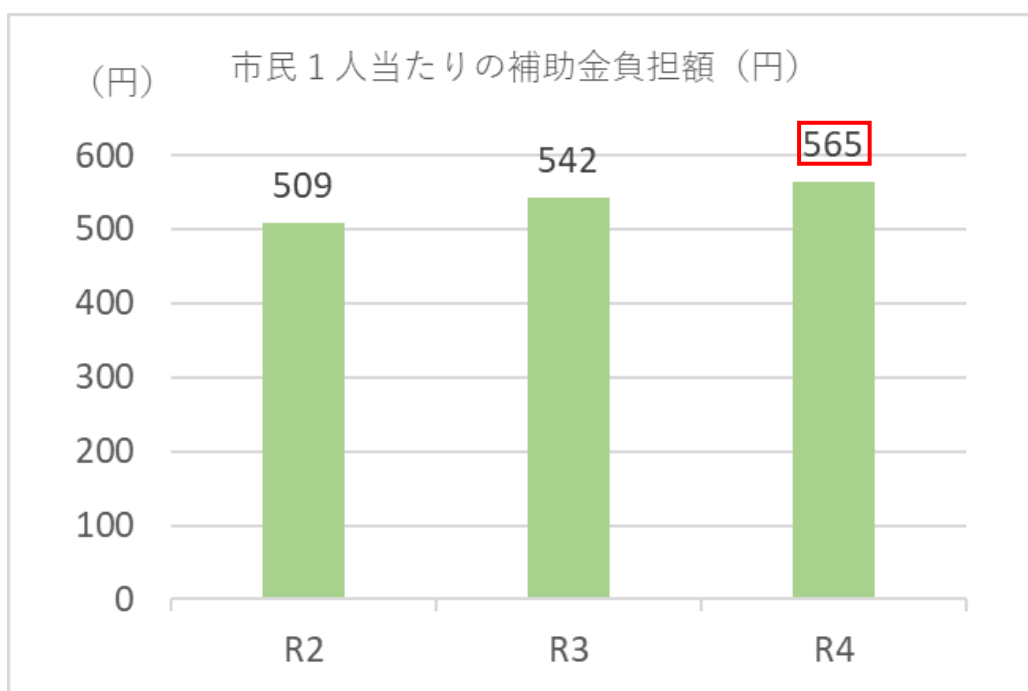
カバー圏外に居住する人口の割合は、令和2年度の7.5%に対し、令和4年度は8.5%と、依然として目標設定時に比べ後退した状態が継続しているものの、昨年度からは0.2%改善している。これは、令和4年5月の北部医療センターの開院によるバス路線の新設や、今吉田線の経路変更に伴うバス停の新設、令和4年4月に福田地区（東区）における乗合タクシーの運行開始によるものであり、引き続き、公共交通サービスが行き届いていない地域における交通の確保に向けて取組を進める必要がある。

## ■ 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）】	<u>509円/人</u>
▼	
【令和4年度】	<u>565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4年度は「北部医療センター」の開院によるバス路線の新設などの補助対象となる路線が増加したことや燃料費などのエネルギー価格の高騰による営業費の増加が収支に影響を与えたため、令和3年度に比べ補助額が増加したものと考えられる。



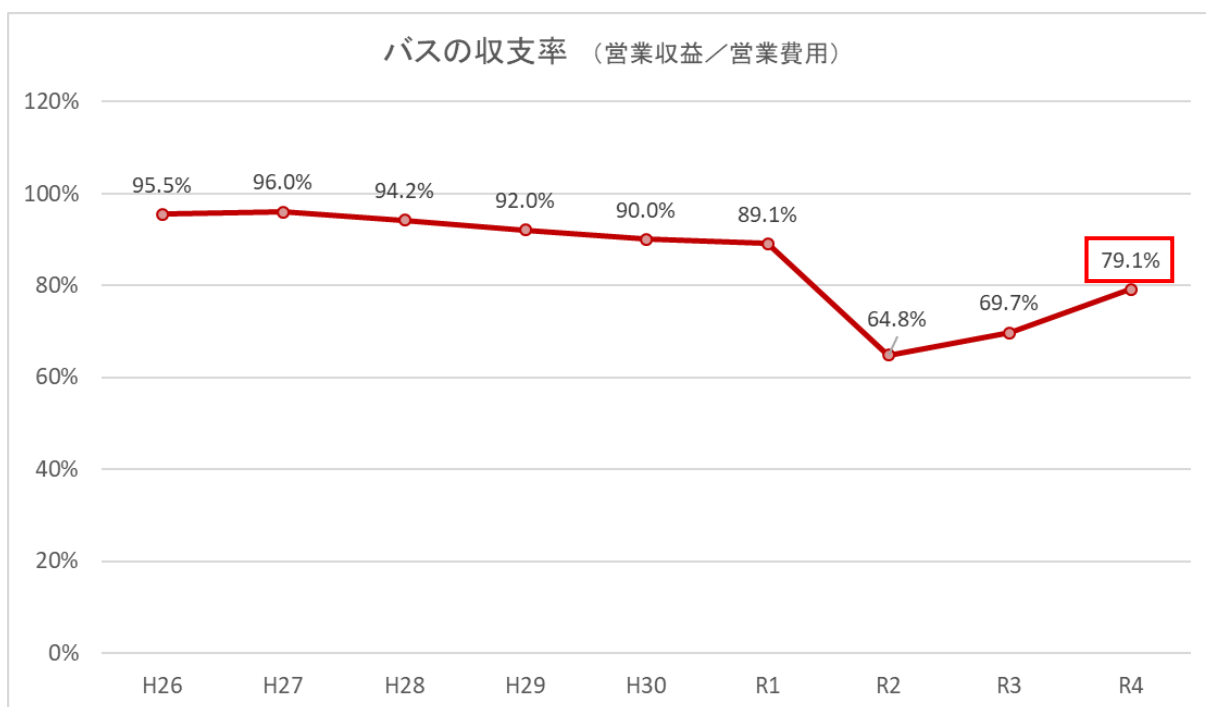
## ■ 指標9 公共交通事業収支率(バス)

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)】 64.8%

【令和4年度】 79.1%



### 2 説明

新型コロナウイルスの感染状況が落ち着きを見せ、令和2年度から令和4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。