

「地域公共交通網形成計画」における評価指標について

地域公共交通網形成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。

■ 評価指標と実績値

区 分	評価の視点	指標名	目標設定時	目標値 (令和2年度)	実績値
利用者	利用者にとってわかりやすく使いやすい公共交通サービスとなっているか	指標1 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合	60.9% (平成27年度)	70%	63.2% (令和元年度)
		指標2 公共交通の利用者数	56.7万人/日 (平成26年度)	59.8万人/日	59.6万人/日 (令和元年度)
		指標3 公共交通を利用しやすい市民の割合	89.6% (平成27年)	93%	92.4% (令和元年)
交通事業者	将来にわたって安定的な運行を確保できるか	指標4 公共交通事業の収支率	アストラムライン 112.1% 広電宮島線・路面電車 99.2% バス 95.5% (平成26年度)	黒字の維持 若しくは 赤字の改善	アストラムライン 111.4% 広電宮島線・路面電車 99.6% バス 89.1% (令和元年度)
行政	集約型都市構造の実現に向けた取組となっているか	指標3【再掲】 公共交通を利用しやすい市民の割合	89.6% (平成27年)	93%	92.4% (令和元年)
	公共交通に対して、効率的・効果的な行政支援となっているか	指標5 バス路線補助効率	3.7人/千円 (平成27年度)	増加	3.1人/千円 (令和元年度)

(参考) 指標の算定方法及び目標値設定の考え方

	指標の説明	指標の算定方法	目標値（令和2年度）の考え方																		
指標1	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のかを評価	「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	平成27年度の調査で「やや不満」と回答した層（18.3%）の半数が「満足」又は「まあ満足」に移行するとして設定																		
		60.9%（平成27年度）	70%																		
指標2	公共交通の利用者がどれだけ増えているのかを評価	公共交通全体の1日当たりの乗車人員	アストラムライン・バスは既存の目標値を基に設定 JR・広電宮島線・路面電車は近年の増加傾向を維持するとして設定																		
		56.7万人/日（平成26年度） <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr><td>JR</td><td>19.9万人/日</td></tr> <tr><td>アストラムライン</td><td>5.5万人/日</td></tr> <tr><td>広電宮島線</td><td>3.6万人/日</td></tr> <tr><td>路面電車</td><td>10.6万人/日</td></tr> <tr><td>バス</td><td>17.1万人/日</td></tr> </table>	JR	19.9万人/日	アストラムライン	5.5万人/日	広電宮島線	3.6万人/日	路面電車	10.6万人/日	バス	17.1万人/日	59.8万人/日 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr><td>JR</td><td>21.1万人/日</td></tr> <tr><td>アストラムライン</td><td>6.3万人/日</td></tr> <tr><td>広電宮島線</td><td>3.7万人/日</td></tr> <tr><td>路面電車</td><td>11.4万人/日</td></tr> <tr><td>バス</td><td>17.3万人/日</td></tr> </table>	JR	21.1万人/日	アストラムライン	6.3万人/日	広電宮島線	3.7万人/日	路面電車	11.4万人/日
JR	19.9万人/日																				
アストラムライン	5.5万人/日																				
広電宮島線	3.6万人/日																				
路面電車	10.6万人/日																				
バス	17.1万人/日																				
JR	21.1万人/日																				
アストラムライン	6.3万人/日																				
広電宮島線	3.7万人/日																				
路面電車	11.4万人/日																				
バス	17.3万人/日																				
指標3	駅・バス停等の周辺に居住している市民の割合がどれだけ増えているのかを評価	駅・バス停等周辺居住人口／広島市居住人口 なお、本指標を算定するために、駅・バス停等周辺の範囲の考え方を下表のとおりとした。 駅・バス停等周辺の範囲	平成42年（「公共交通体系づくりの基本計画」の目標年次）を100%として設定																		
		<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <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</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	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	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																				
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	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）※																				
		89.6%（平成27年）	93%																		
指標4	公共交通事業の収支状況（公共交通サービスの持続可能性）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、バス：全事業者の乗合事業の合計）	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、その赤字が改善方向へ向かうようにする。																		
		アストラムライン 112.1%（平成26年度） 広電宮島線・路面電車 99.2%（平成26年度） バス 95.5%（平成26年度）	黒字の維持若しくは赤字の改善																		
指標5	本市のバス路線に対する補助の効率性を評価	補助対象系統の利用者数／本市のバス路線補助金額（市域内で完結する市単独補助系統及び乗合タクシーについて算出）	単位金額あたりで支援できている人数を増加させ、補助の効率性を向上させる。																		
		3.7人/千円（平成27年度）	増加																		

各指標の達成状況について

■ 指標 1 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合

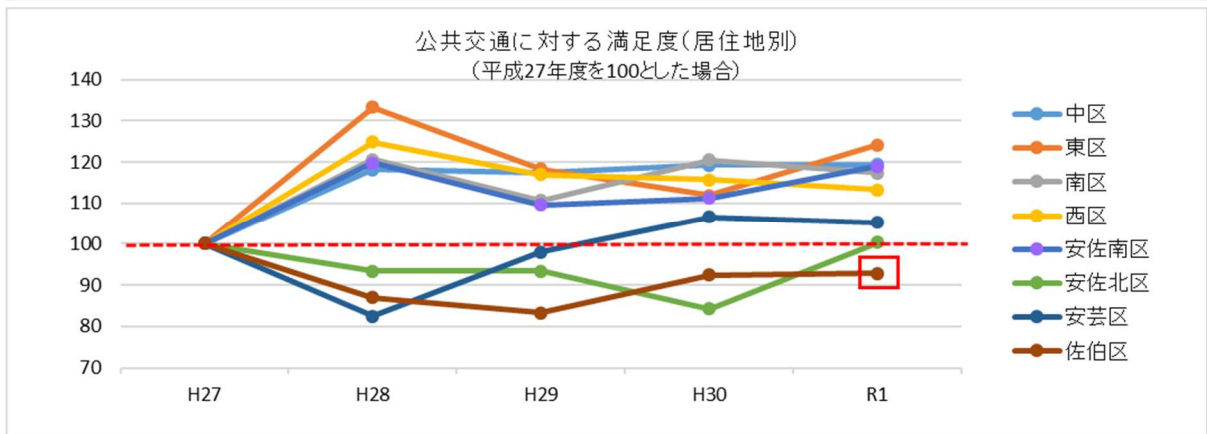
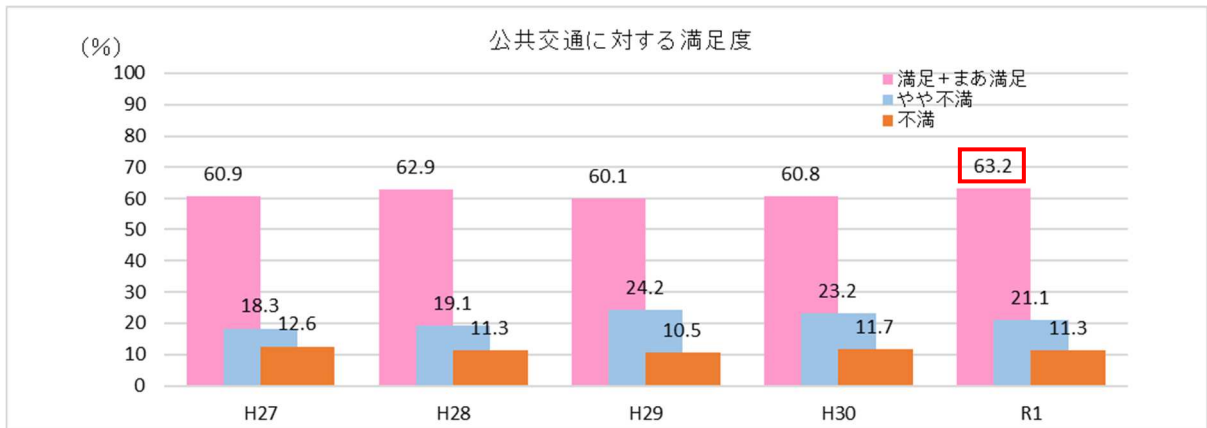
指標の説明	公共交通に対する市民の満足度がどれだけ向上しているのかを評価
指標の算定方法	「広島市市民意識調査」における「電車やバスなど公共交通の利用のしやすさ」についての設問に対して「満足」又は「まあ満足」と回答した人の割合
目標値	70%（令和2年度）
目標値の考え方	平成27年度の調査で「やや不満」と回答した層（18.3%）の半数が「満足」又は「まあ満足」に移行するとして設定

※「広島市市民意識調査」・・・本市の施策等について、今後の進め方について検討するため、毎年実施している調査。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。

1 達成状況

【目標設定時（平成27年度）】 60.9%

【令和元年度】 63.2%



2 説明

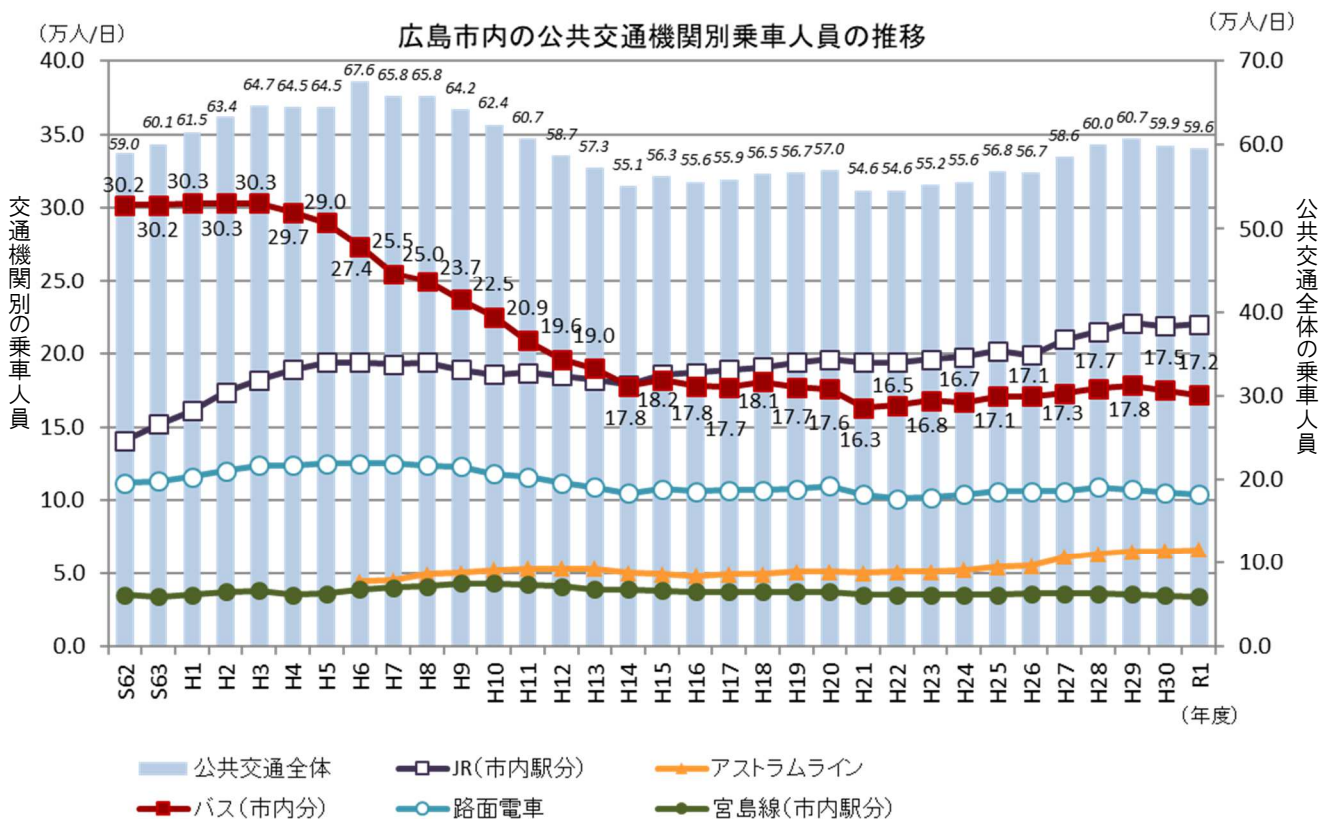
目標設定時の数値に対し、「満足」又は「まあ満足」と回答した人の割合が増加した要因としては、平成26年度末の新白島駅の開業や平成29年度の広島駅南北自由通路の供用開始など、本市における交通結節点整備が完成したこと等が考えられる。一方で、「やや不満」と回答した人の割合も増加しており、今後、広島駅南口広場の再整備や路面電車駅前大橋ルートの供用、アストラムラインの延伸など、本市の公共交通ネットワークを充実させることにより、市民満足度を向上させていく。また、居住地別でみると、佐伯区の方の満足度のみが平成27年度の数値と比べて減少しており、引き続き、利便性向上等に向けた施策の実施が必要である。

■ 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	59.8万人（令和2年度） <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px auto; width: fit-content;"> JR 21.1万人 アストラムライン 6.3万人 広電宮島線 3.7万人 路面電車 11.4万人 バス 17.3万人 </div>
目標値の考え方	アストラムライン・バスは既存の目標値を基に設定 JR・広電宮島線・路面電車は近年の増加傾向を維持するとして設定

1 達成状況

【目標設定時（平成 26 年度）】	56.7万人
▼	
【令和元年度】	59.6万人



2 説明

1日当たりの乗車人員は、約60万人の状態が続いている。計画期間中では平成29年度が最も多く、中でも、JR及びアストラムラインの乗車人員が大きく増加していることから、新白島駅の開業（H27.3）が影響しているものと考えられる。令和元年度については、新型コロナウイルスの感染症拡大により、3月に小中学校・高校等で臨時休校が始まるなど、乗車人員はほぼすべての交通機関で減少がみられる。

■ 指標 3 公共交通を利用しやすい市民の割合

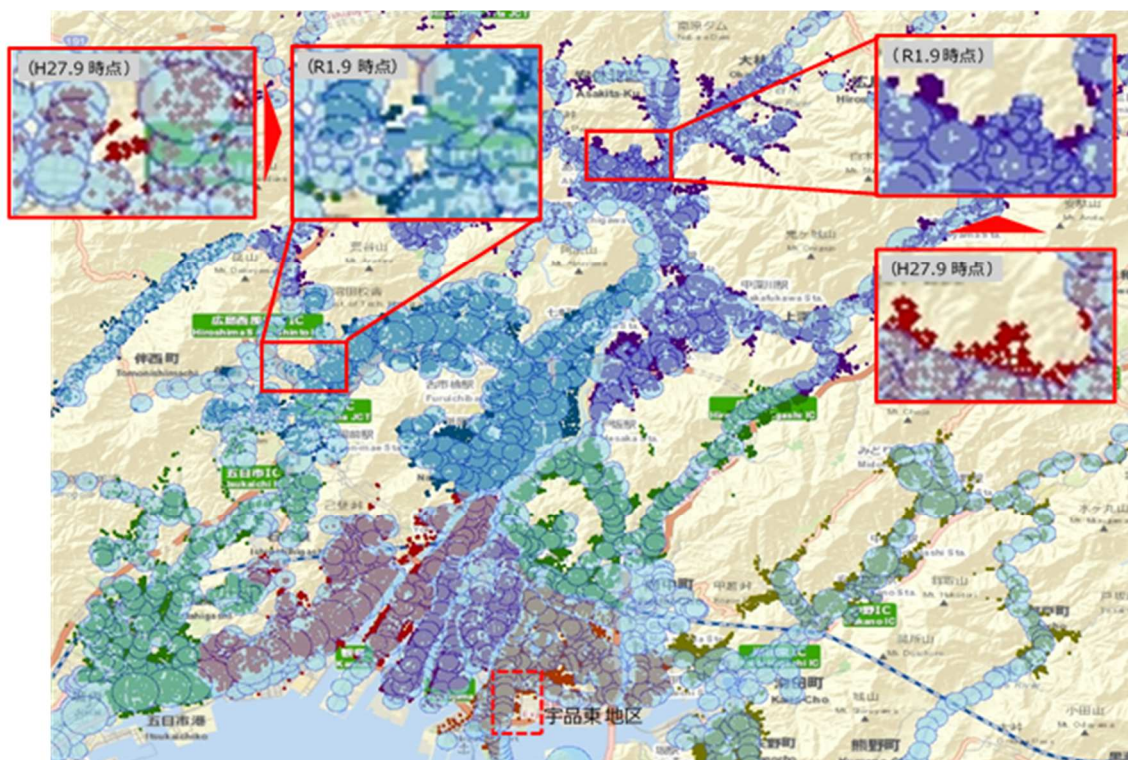
指標の説明	駅・バス停等の周辺に居住している市民の割合がどれだけ増えているのかを評価								
指標の算定方法	<p>駅・バス停等周辺居住人口／広島市居住人口</p> <p>なお、本指標を算定するための駅・バス停等周辺の範囲の考え方は下表のとおり。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>考 え 方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等</td> <td>半径 650m（徒歩〔4km/h〕で 10 分） ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は 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	93%（令和2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100%として設定								

1 達成状況

【目標設定時（平成27年度）】	89.6%
-----------------	-------

【令和元年9月時点】	92.4%
------------	-------

【駅・バス停等の居住地域カバー状況】



2 説明

目標設定時と比べ、令和元年9月時点では、89.6%から92.4%に上昇している。これは、JR可部線の電化延伸（平成29年3月開業）や、平成29年10月から導入している大塚西地区における乗合タクシー、平成30年5月から導入している可部・亀山地区乗合タクシーにより、居住人口のうち公共交通を利用できる人口が増えたためである。さらに、公共交通空白地であった宇品東地区を通る新たなバス路線「広島みなと新線」が令和2年1月から運行を開始したことから、今後も公共交通を利用できる人口が増える見込まれる。

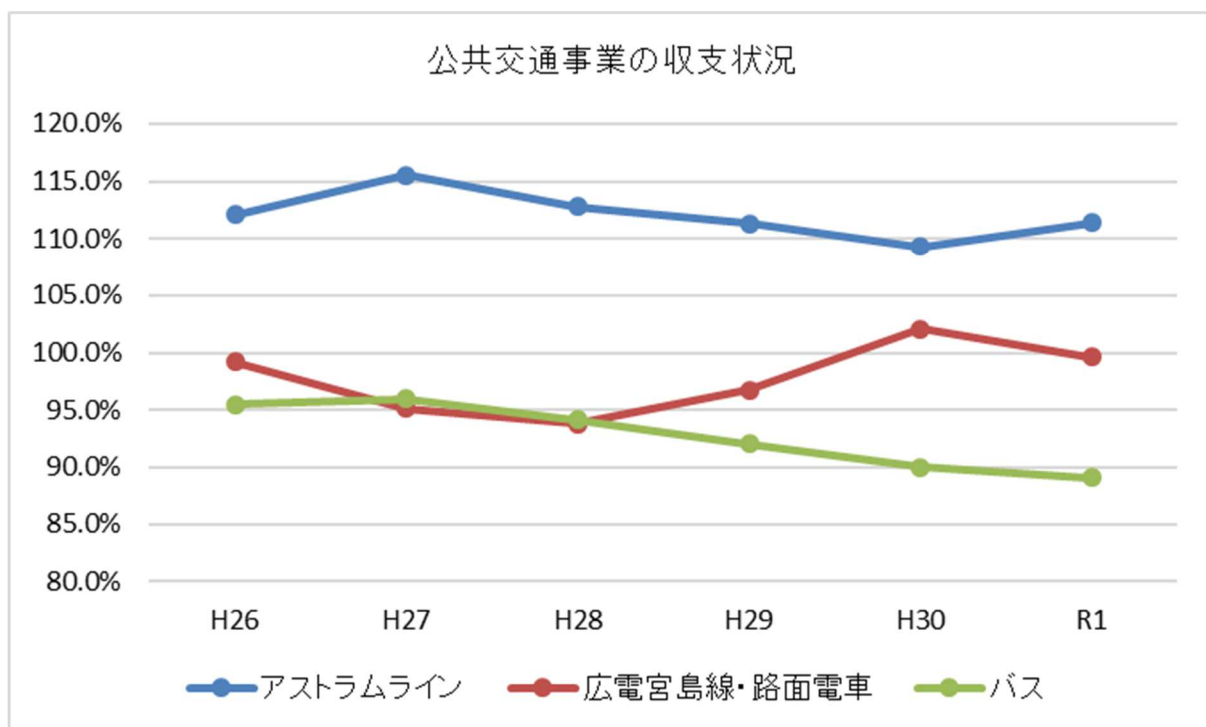
■ 指標4 公共交通事業の収支率

指標の説明	公共交通事業の収支状況（公共交通サービスの持続可能性）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、バス：全事業者の乗合事業の合計）
目標値	黒字の維持若しくは赤字の改善（令和2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、その赤字が改善方向へ向かうようにする。

1 達成状況

【目標設定時（平成26年度）】	アストラムライン	112.1%
	広電宮島線・路面電車	99.2%
	バス	95.5%

【令和元年度】	アストラムライン	111.4%
	広電宮島線・路面電車	99.6%
	バス	89.1%



2 説明

アストラムラインは8年連続で単年度黒字を維持している。広電宮島線・路面電車は多少の増減はあるものの、ほぼ横ばいの状態であるが、バス事業は減少傾向となっている。バス事業では、人件費等の運行経費の増加が影響し、乗車人員が最も多くなった平成29年度においても、平成26年度時点より収支率は減少している。

■ 指標 5 バス路線補助効率

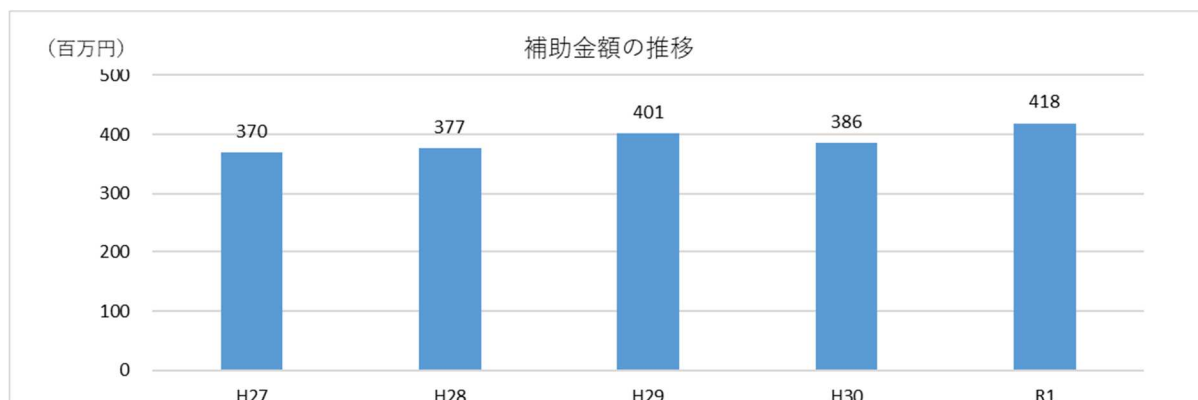
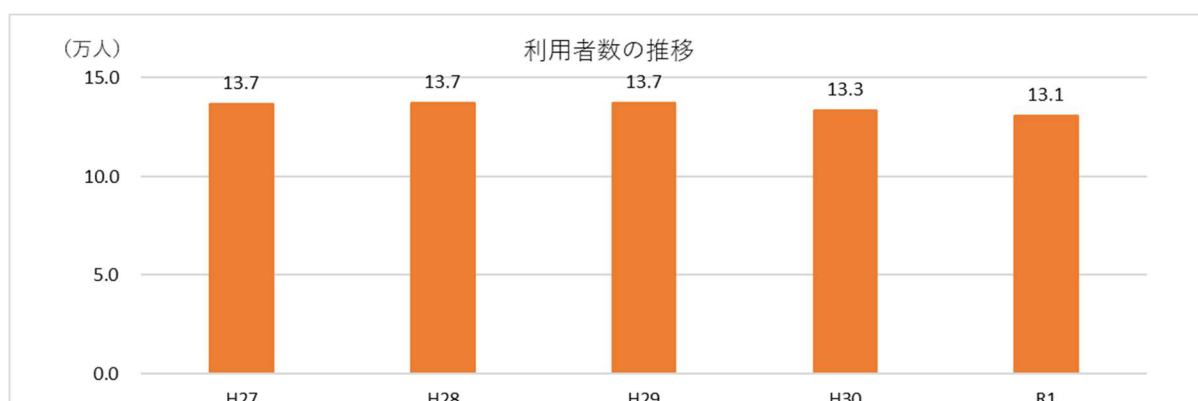
指標の説明	本市のバス路線に対する補助の効率性を評価
指標の算定方法	補助対象系統の利用者数/本市のバス路線補助金額 (市域内で完結する市単独補助系統及び乗合タクシーについて算出)
目標値	増加 (令和 2 年度)
目標値の考え方	単位金額あたりで支援できている人数を増加させ、補助の効率性を向上させる。

1 達成状況

【目標設定時 (平成 27 年度)】	<u>3.7 人/千円</u>
--------------------	-----------------



【令和元年度】	<u>3.1 人/千円</u>
---------	-----------------



2 説明

補助効率は補助額千円当たりの利用者数を示すものであり、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。バス路線については、令和元年度は目標設定時と比べ、利用者数の減少による運賃収入の減少や人件費等の運行経費の増加による赤字額の増加に伴い、補助額が増加し、3.7 人/千円から 3.1 人/千円に低下したものと考えられる。

また、乗合タクシーについては、平成 27 年度時点では本格運行が行われているのは 3 地区であったが、現在は 6 地区に拡大したことなどにより、利用者数は増加しており、今後も導入地域の拡大に向けて取り組むこととしている。