

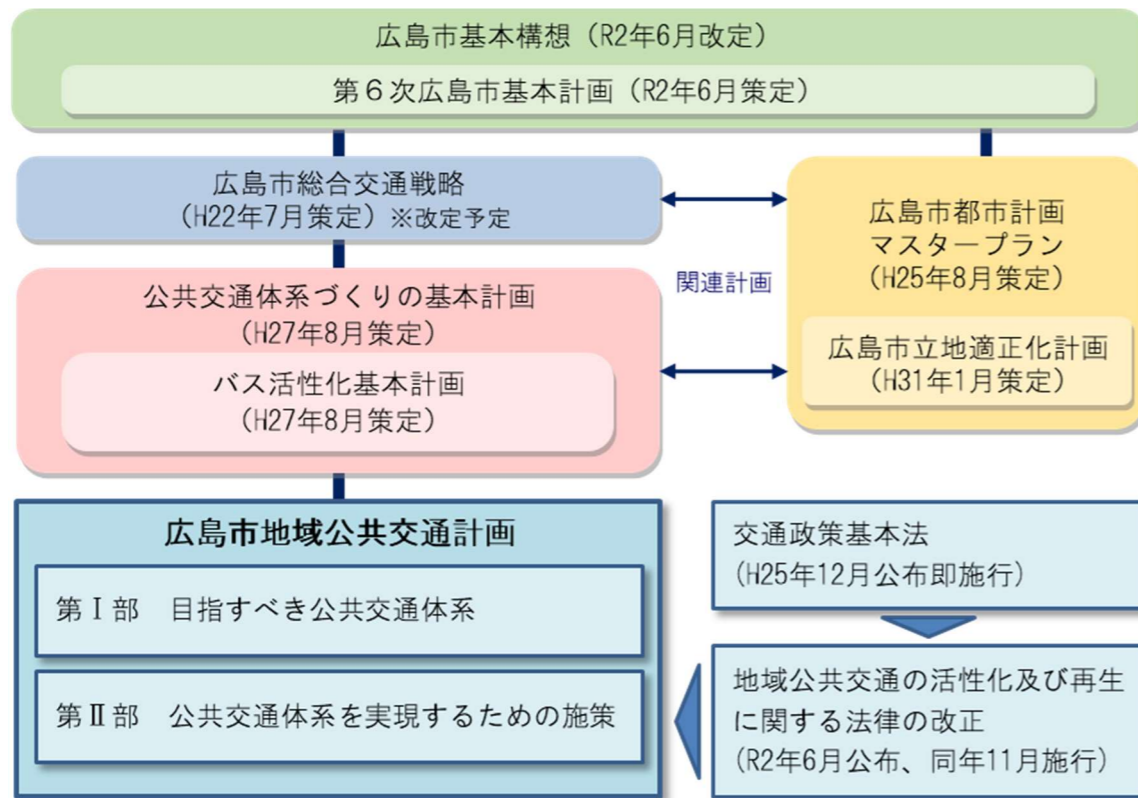
1 目的

本市では、将来にわたって持続可能な公共交通体系を形成するため、「公共交通体系づくりの基本計画」を平成 27 年 8 月に策定し、都市づくりの長期的展望に立った公共交通体系全体のあり方を示しました。現在、この基本計画に基づき、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化に取り組んでいます。

「広島市地域公共交通計画」は、本市が中心となって、事業者や市民と連携しながら、こうした取組を確実に進めていくことを目的としています。

2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条に規定する法定計画であり、上位計画である「公共交通体系づくりの基本計画」や関連計画である「広島市都市計画マスタープラン」を踏まえ、目指すべき公共交通体系と、それを実現するための施策を盛り込み作成するものです。



3 対象とする地域

広島市全域を対象とします。

なお、広島広域都市圏内における公共交通網の充実・強化の観点から、周辺市町と連携を図ります。

4 対象とする公共交通

JR 在来線、アストラムライン、広電宮島線、路面電車、乗合バス・乗合タクシー、乗用タクシー、船舶等を対象とします。

5 計画期間

令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 年間

第 I 部 目指すべき公共交通体系

第 1 章 公共交通を取り巻く現状と課題

1 広島市の概況

■ 人口

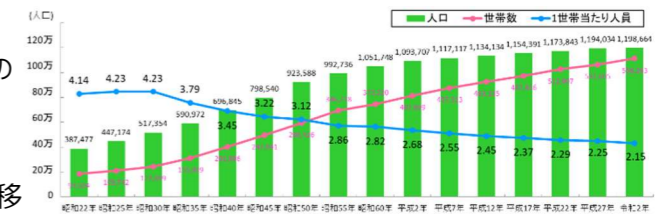
本市の人口は、戦後一貫して増加していますが、近年はそのペースが鈍化しています。【図- 1】

■ 観光

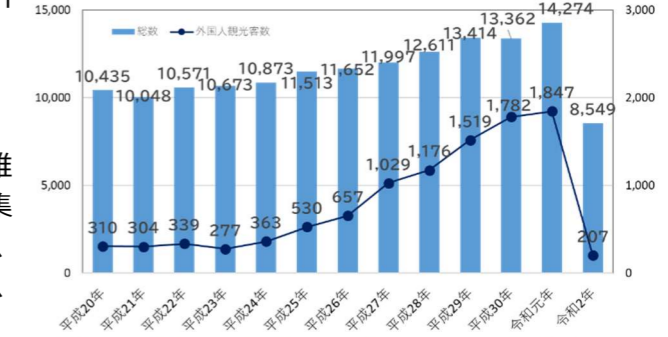
本市への入込観光客数は、令和元年まで増加傾向で推移していましたが、令和 2 年は新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、対前年比 40.1%減の 854 万 9 千人となり、平成 30 年以來 2 年ぶりに減少しました。【図- 2】

■ 上位計画（広島市基本構想）

活力の創出と都市の個性の確立を目指したまちづくり
中四国地方の中核都市として、持続的にその活力を維持・向上させるため、都心等における業務・商業機能の集積・強化や利便性の高い公共交通ネットワークの構築など、集約型都市構造への転換に向けた取組を進めることにより、都市機能の充実強化を図ります。



【図- 1 人口・世帯数の推移（令和 2 年版広島市勢要覧）】



【図- 2 本市への入込観光客数の推移（広島市経済観光局資料）】

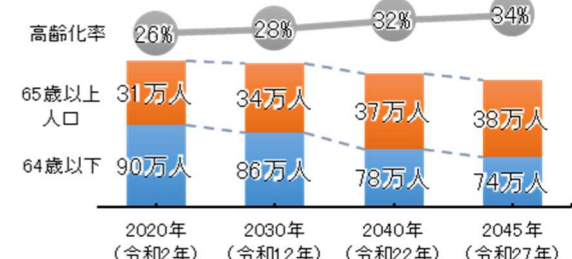
2 社会経済情勢の変化

■ 人口減少・高齢化の進展

本市の人口は、令和 2 年以降、減少に転じ、令和 12 年に 119.4 万人、令和 27 年に 112.2 万人に減少すると推計されており、高齢化率は、令和 27 年に 34%に達すると推計されています。【図- 3】

■ 高齢者の外出率の増加

平成 30 年に実施した交通実態調査によると、広島市居住者のうち、調査当日に外出した人の割合（外出率）は、平成 20 年の 80.8% に比べ、79.6%と、1.2%低下していますが、年齢階層別にみると、65 歳以上の外出率が 61.0%から 64.9%に増加し、高齢者の移動が活発化しています。【図- 4】



【図- 3 本市の将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）】

■ 観光客の利用交通機関割合

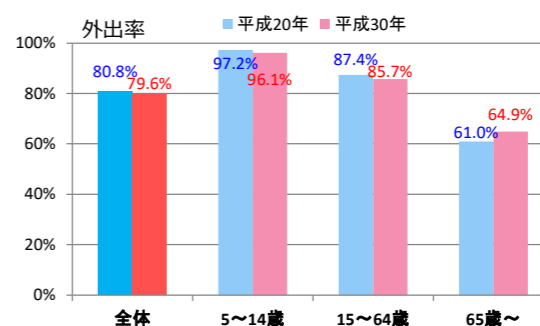
広島市に観光で訪れた方の市内での主な利用交通機関は、路面電車が 31.8%と最も多く、公共交通全体の利用割合は 63.3%となっています。【図- 5】

■ ICT を利活用した持続可能な移動手段の確保

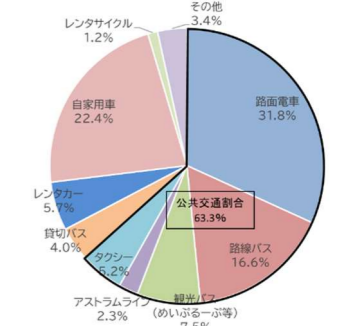
近年、自動運転や AI を活用した乗合タクシーの導入など、新技術を活用した交通サービスの試みが全国で進められています。

■ ウィズコロナ・アフターコロナにおける「新しい生活様式」の定着

令和 3 年 7 月から 8 月にかけて行った企業アンケート調査によると、アフターコロナにおいても、時差出勤やテレワーク、オンライン会議等を継続する予定の企業もあることから、コロナ禍前の移動需要には戻らないことが見込まれます。



【図-4 外出率の比較（H20,H30 交通実態調査）】

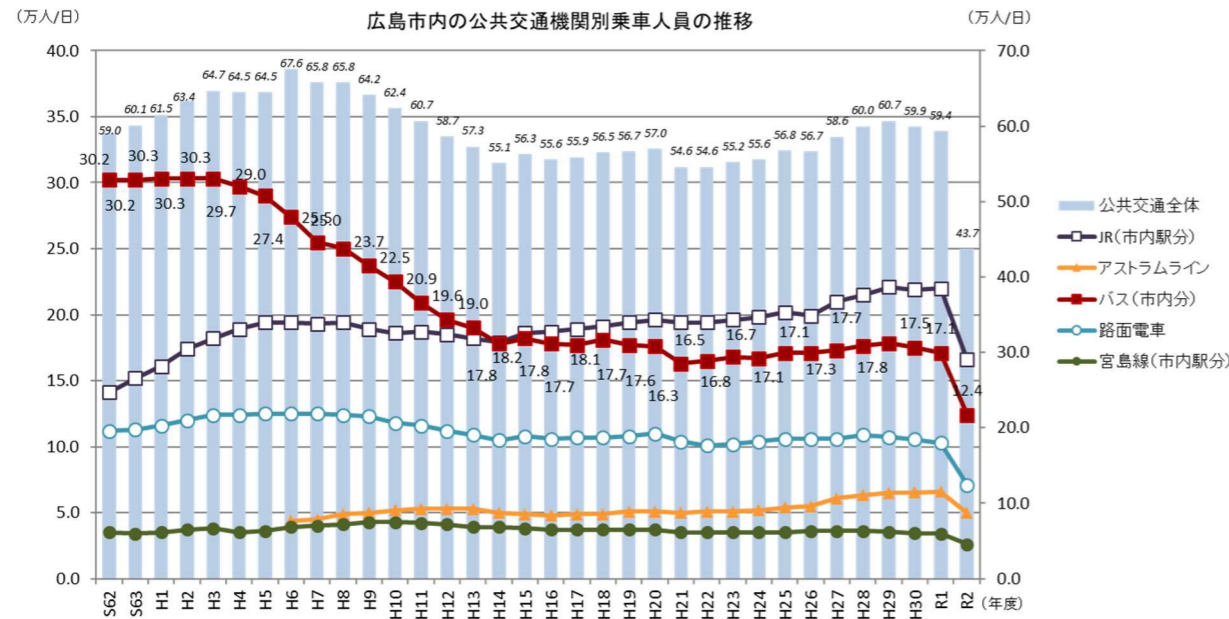


【図-5 観光客の利用交通機関割合（広島市経済観光局資料）】

3 交通実態及び公共交通の現状

■ 乗車人員の推移

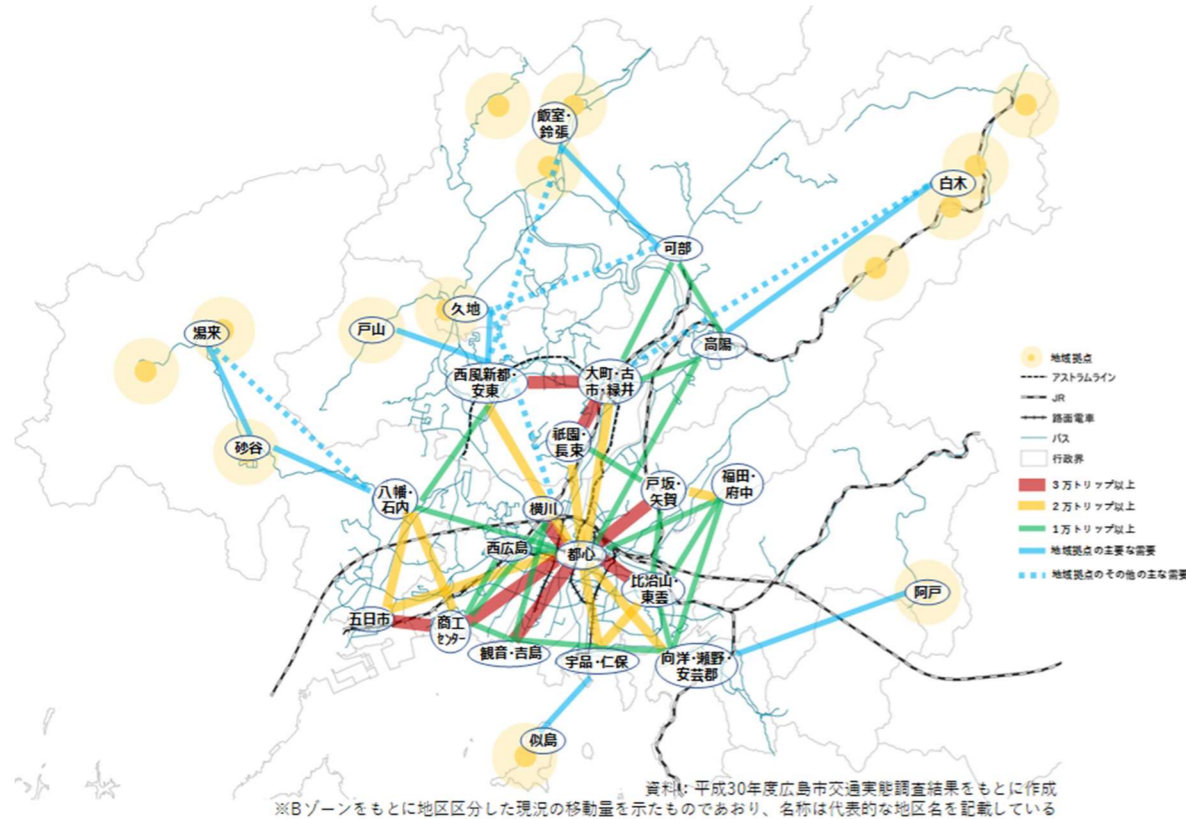
- 公共交通全体の乗車人員は、最も落ち込んだ平成 21 年度から平成 29 年度までは増加を続け、それ以降は横ばいとなっていました。令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、43.7 万人/日と大きく減少しています。【図-6】



【図-6 広島市内の公共交通機関別乗車人員の推移（広島市道路交通局調べ）】

■ 地域間の移動需要

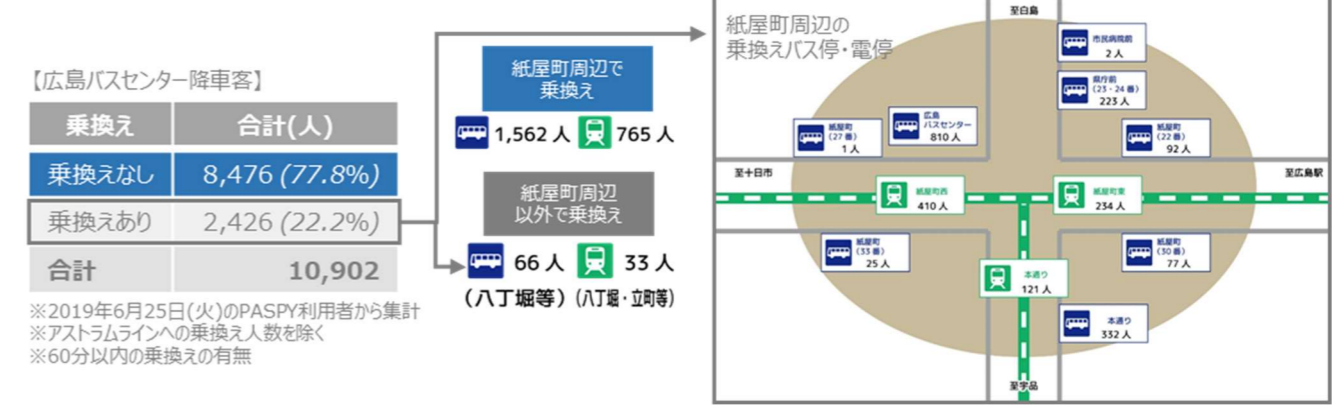
- 現況の移動需要は、都心部を発着する移動や、拠点地区間の移動、デルタ沿岸部を横断する移動など、市街地内や市街地を囲むような移動が多くなっています。
- 都心部から遠く離れた中山間地域等では、最寄りの拠点地区へ移動が集まっています。【図-7】



【図-7 地域間の移動需要】

■ 広島バスセンター周辺（紙屋町等）の乗換利用

- 広島バスセンターで降車した利用者のうち、約 2 割が他の公共交通に乗り換えており、そのほとんどは紙屋町周辺での乗り換えとなっています。【図-8】



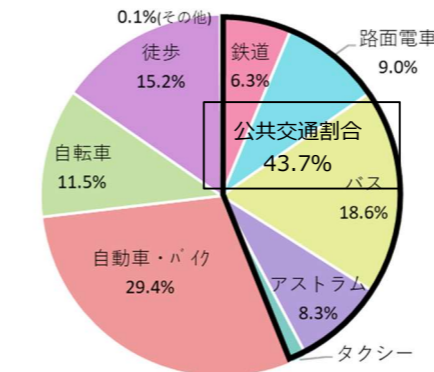
【図-8 広島バスセンター降車後の乗り場別乗換人数（広島バスセンター資料）】

■ 都心部を目的地とした移動の代表交通手段

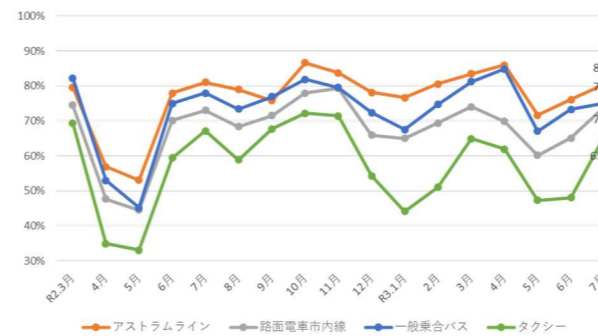
- 市内各エリアから都心への移動手段は、自動車（同乗を含む）・バイクの割合が 29.4%と最も高く、公共交通は、路線バスが 18.6%、路面電車が 9.0%となっています。【図-9】

■ 新型コロナウイルス感染症の影響による移動需要の変化

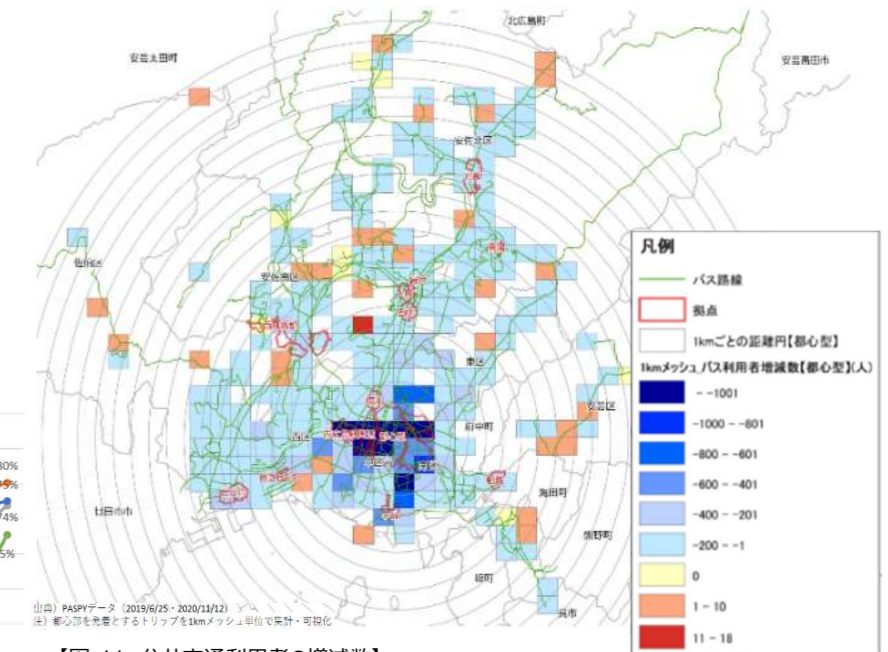
- 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通への影響は甚大で、路線バス、路面電車、アストラムラインなどの利用者数は軒並み減少しており、令和 3 年 7 月時点においては、例年に比べ約 2～3 割の減少率となっています。【図-10】
- 人口が多い都心部やその周辺（横川・西広島駅・宇品）で公共交通利用者の減少が顕著になっています。【図-11】



【図-9 広島市居住者（5歳以上）のうち、都心部以外を出発地とした都心部への代表交通手段（H30 交通実態調査）】



【図-10 対 2019 年比利用者数の推移】



【図-11 公共交通利用者の増減数】
（令和 2 年 11 月 12 日(木)及び令和元年 6 月 25 日(木)の PASPY 利用者の比較）

4 公共交通の課題

【社会経済情勢の変化や将来の都市構造から見た課題】

誰もが移動しやすい交通環境の整備

高齢社会においては、高齢者の買い物や通院など日常生活上の移動手段を受け持つ公共交通サービスの維持・向上を図っていく必要があります。

また、バリアフリー対策の一層の推進や、生活交通としての移動手段を確保していく必要があります。

自動車にはない公共交通の魅力の向上と利用促進

物流・業務等の経済活動を支える交通は主として自動車等が担い、通勤・通学等の日常生活を支える交通は公共交通等が担うという役割分担の下、公共交通については、自動車にはない魅力の向上により、通勤をはじめとする日常的な交通手段として、利用促進を図る必要があります。

都心の回遊を生み出す快適で利便性の高い交通体系の構築

観光やビジネスでの来訪者も想定しながら、公共交通による都心へのアクセス強化や回遊性とにぎわいの創出など、「都市の顔」としての都心の魅力づくりを支える快適で利便性の高い交通体系の構築に取り組む必要があります。

集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化

都心や拠点地区の連携強化により、各地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるよう、公共交通の充実・強化に取り組む必要があります。

ICT を利活用した持続可能な移動手段の確保

ICT を利活用した新技術を取り入れながら、移動しやすく利便性の高い、持続可能な交通サービスの提供に取り組む必要があります。

「新しい生活様式」への対応

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、企業や学校などにおいてテレワークやリモート授業、時差出勤などが取り入れられており、アフターコロナについても引き続き同様の取組が継続される可能性があることや、個人レベルでも密を回避する意識が定着し、外出頻度や公共交通利用が十分に回復しない可能性があることなどを踏まえ、「新しい生活様式」に対応した公共交通サービスの提供方法等について検討する必要があります。

【交通実態及び公共交通の現状から見た課題】

地域の多様性に応じた効率的で持続可能な公共交通サービスの提供

本市では、JR、アストラムライン及び路面電車等の軌道系公共交通とバス路線を骨格とした公共交通ネットワークが形成されており、こうした既存の都市構造やこれからのまちづくりの方向性を踏まえながら、効率的で持続可能性の高い公共交通体系づくりに取り組む必要があります。

また、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供に取り組むとともに、各地域の特性や状況を踏まえながら、効率化や新技術の導入などにより、持続可能な公共交通サービスを提供していく必要があります。

交通結節点の機能強化

広島駅や西広島駅などの交通拠点において、乗継の円滑化を図る駅前広場整備など、公共交通相互の連携強化などに取り組む必要があります。

また、特定都市再生緊急整備地域の指定に伴う紙屋町・八丁堀地区への都市機能の集積や旧市民球場跡地の整備等に対応した交通結節機能の充実・強化を図るため、広島バスセンターを中心に、広域的なアクセス性の向上や公共交通相互の乗換利便性の向上などに取り組む必要があります。

路面電車とバスの定時性・速達性の向上 (デルタ周辺の交通拠点から紙屋町・八丁堀地区へのアクセス改善)

デルタ周辺の交通拠点から紙屋町・八丁堀地区へのアクセスは、主に路面電車やバスが担っていますが、交通信号や交通渋滞等の影響を受けた遅延が日常的に発生しており、定時性・速達性の向上に取り組む必要があります。

行政と各事業者が一体となった交通サービスの提供

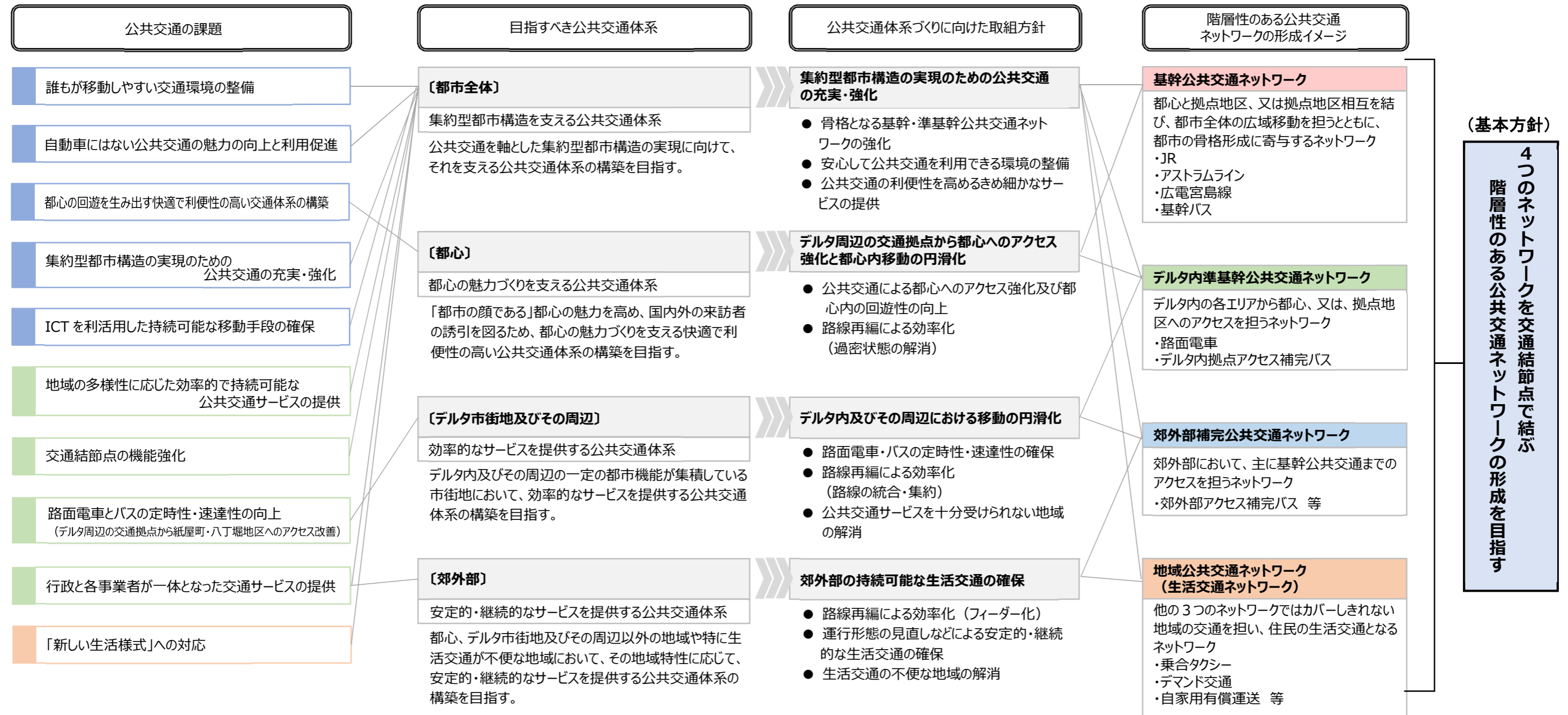
公共交通を取り巻く厳しい状況を乗り越えるため、行政と各事業者が一体となって、交通機関相互の乗換利便性の向上や、ネットワーク及び運賃やダイヤの見直しなどに取り組み、交通サービスの価値や持続性を高めていく必要があります。

第2章 目指すべき公共交通体系

1 公共交通体系づくりの基本方針と目標

1-1 基本方針

公共交通を軸とした集約型都市構造の実現に向けて、4つのネットワークを交通結節点で結び、「都市全体」として階層性のある公共交通ネットワークの形成を目指します。



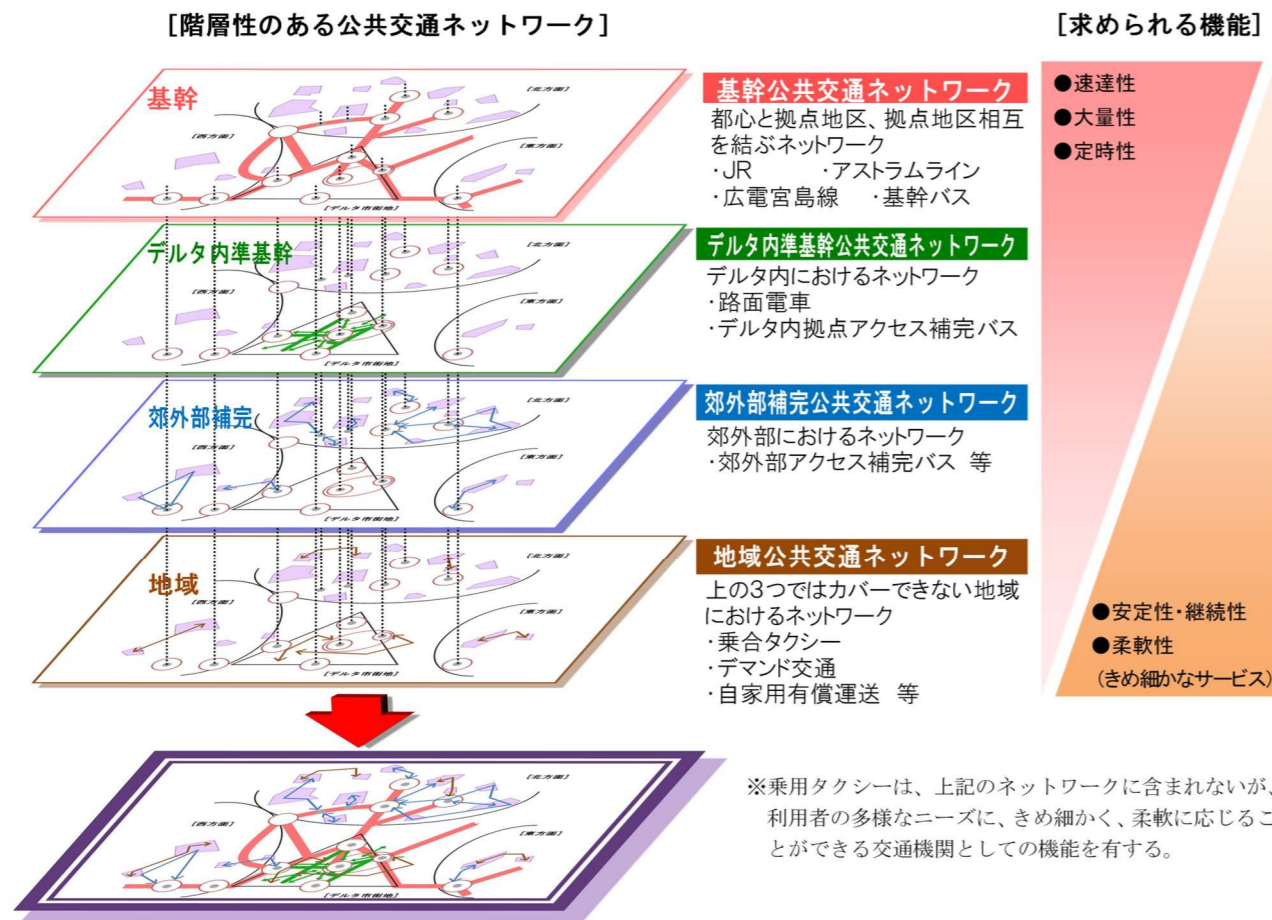
広島市地域公共交通計画の改定について（骨子案）

（公共交通ネットワークの階層と求められる機能）

階層性のある公共交通ネットワークを形成するためには、基幹公共交通から地域公共交通までの各ネットワークにおいて、それぞれの役割に応じた機能を確保する必要があります。

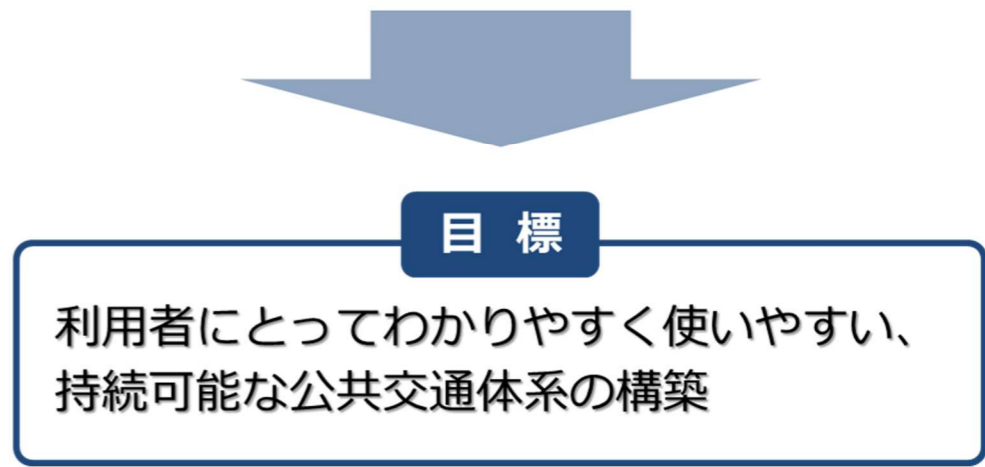
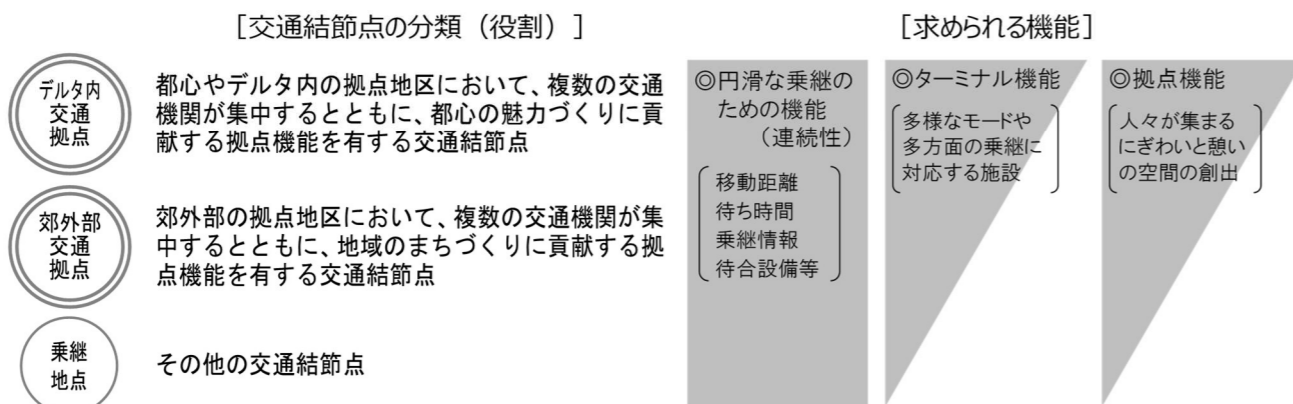
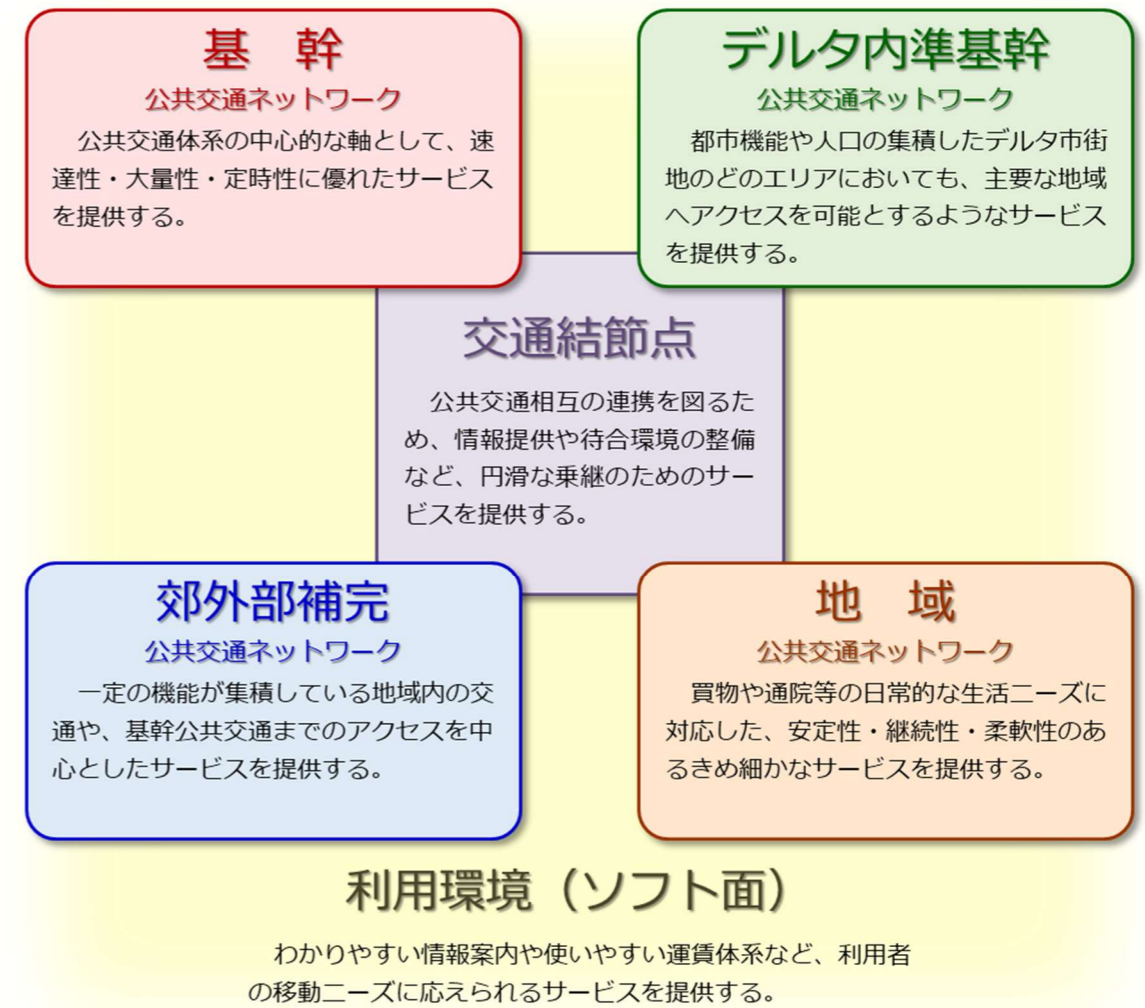
具体的には、都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ基幹公共交通については、公共交通体系の中心軸として、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供する必要があります。一方、地域公共交通については、買物や通院等の日常的な生活ニーズに対応した交通を確保するため、安定性・継続性・柔軟性のあるサービスを提供する必要があります。

また、各ネットワークを結びつける交通結節点においても、それぞれの役割に応じた機能を確保する必要があります。



1-2 目標

基本方針に基づき、各ネットワークの役割に応じたサービスの提供や、円滑な乗継のための交通結節機能の強化を図るとともに、ソフト面においても利用者の移動ニーズに応えられるサービスを提供することにより、高齢者や外国からの来訪者を含むすべての「利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系」を構築します。



2 目指すべき公共交通ネットワーク

2-1 公共交通ネットワーク

各ネットワークや交通結節点等のそれぞれの役割を踏まえ、目指すべき公共交通ネットワークを次の通り設定します。

(1) 基幹公共交通ネットワーク

都市の骨格を形成するネットワークを強化するため、公共交通体系の中心的な軸として都心と拠点地区及び拠点地区相互を結び、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供します。

（設定の考え方及び具体的なネットワーク）

都心と拠点地区および拠点地区相互を結ぶ路線のうち、朝夕の通勤・通学時間帯などに多くの移動需要が発生し、市民生活の核となる区間を「基幹公共交通ネットワーク」として設定します。

・鉄道及びアストラムラインの全線（計画路線を含む）

J R 山陽本線・可部線・芸備線・呉線、アストラムライン、広電宮島線

・上記路線のない拠点間

基幹バス（紙屋町～大塚駅、紙屋町～地区センター(高陽)、広島港～新井口駅、広島港～海田市駅、

新井口駅～大塚駅、緑井駅～地区センター(高陽)、可部駅～地区センター(高陽)、五日市駅～大塚駅)

・郊外部交通拠点から都心への区間

基幹バス（広島駅～海田市駅、紙屋町～大町駅、紙屋町～緑井駅、紙屋町～可部駅）

(2) デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

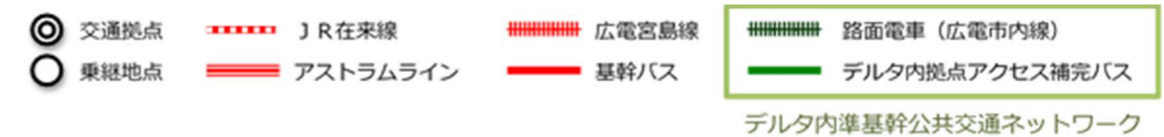
公共交通による都心や拠点地区へのアクセスを強化するため、都市機能や人口の集積したデルタ市街地のどのエリアにおいても、主要な地域へのアクセスを可能とするようなサービスを提供します。

（設定の考え方及び具体的なネットワーク）

基幹公共交通ネットワークで囲まれるデルタ内の各エリアにおいて、軸となる主要な道路を走行する路線を「デルタ内準基幹公共交通ネットワーク」として設定します。

・路面電車全線

・各エリアの軸となる道路を走行するバス路線



広島市地域公共交通計画の改定について（骨子案）

(3) 郊外部補完公共交通ネットワーク

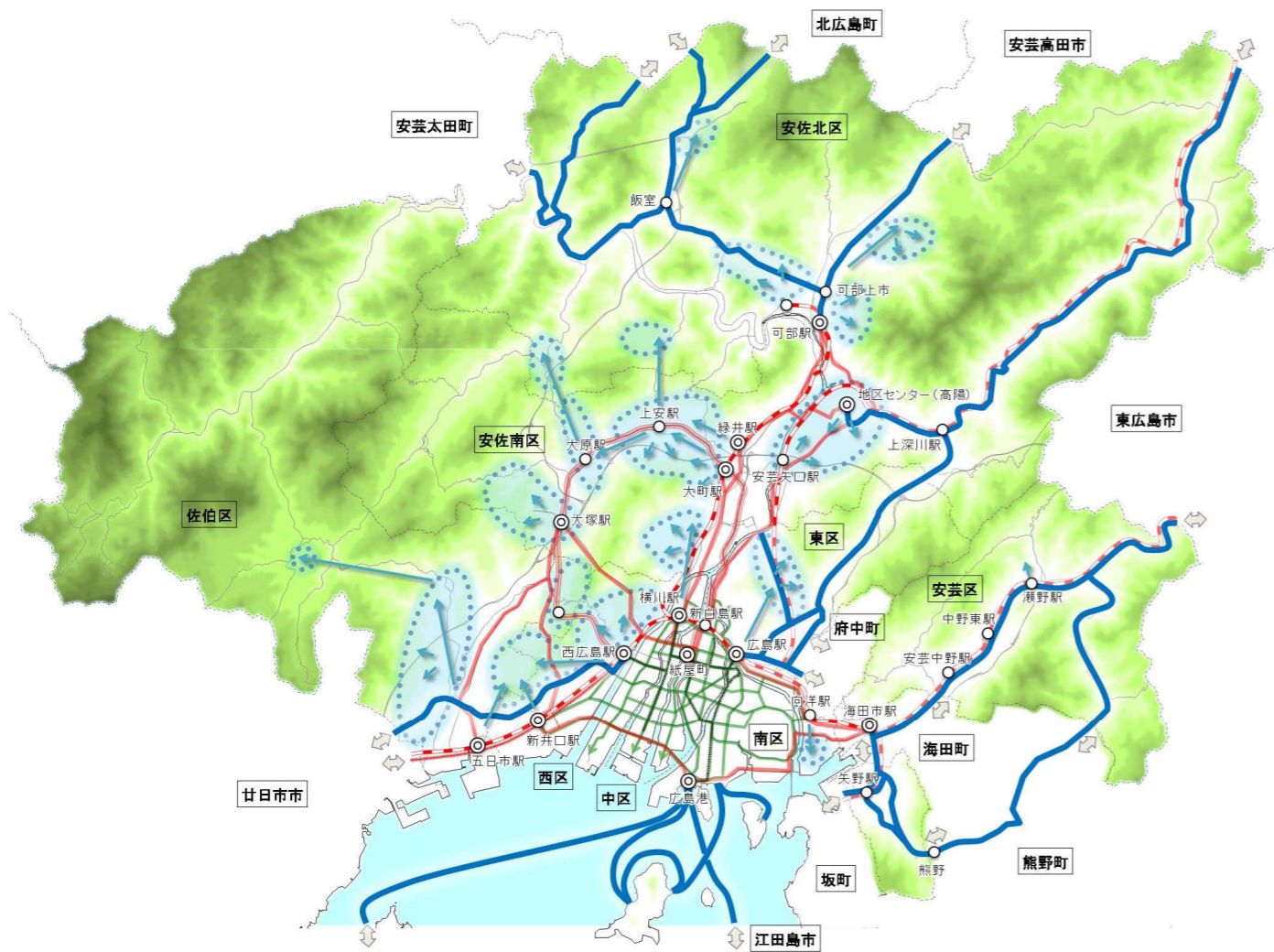
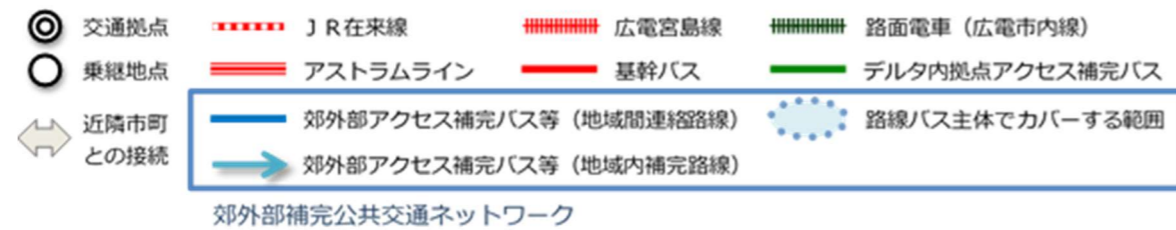
郊外部において、一定の機能が集積している地域内の交通や、基幹公共交通までのアクセスを担うサービスを提供します。
 (設定の考え方及び具体的なネットワーク)

■ 地域間連絡路線

基幹公共交通ネットワークと一体となって近隣市町等を接続する路線

■ 地域内補完路線

基幹公共交通や地域間連絡路線でカバーできない郊外部において、路線バスの運行を維持できる利用者数が見込まれる地域（比較的人口集積の高い住宅団地等）を接続する路線

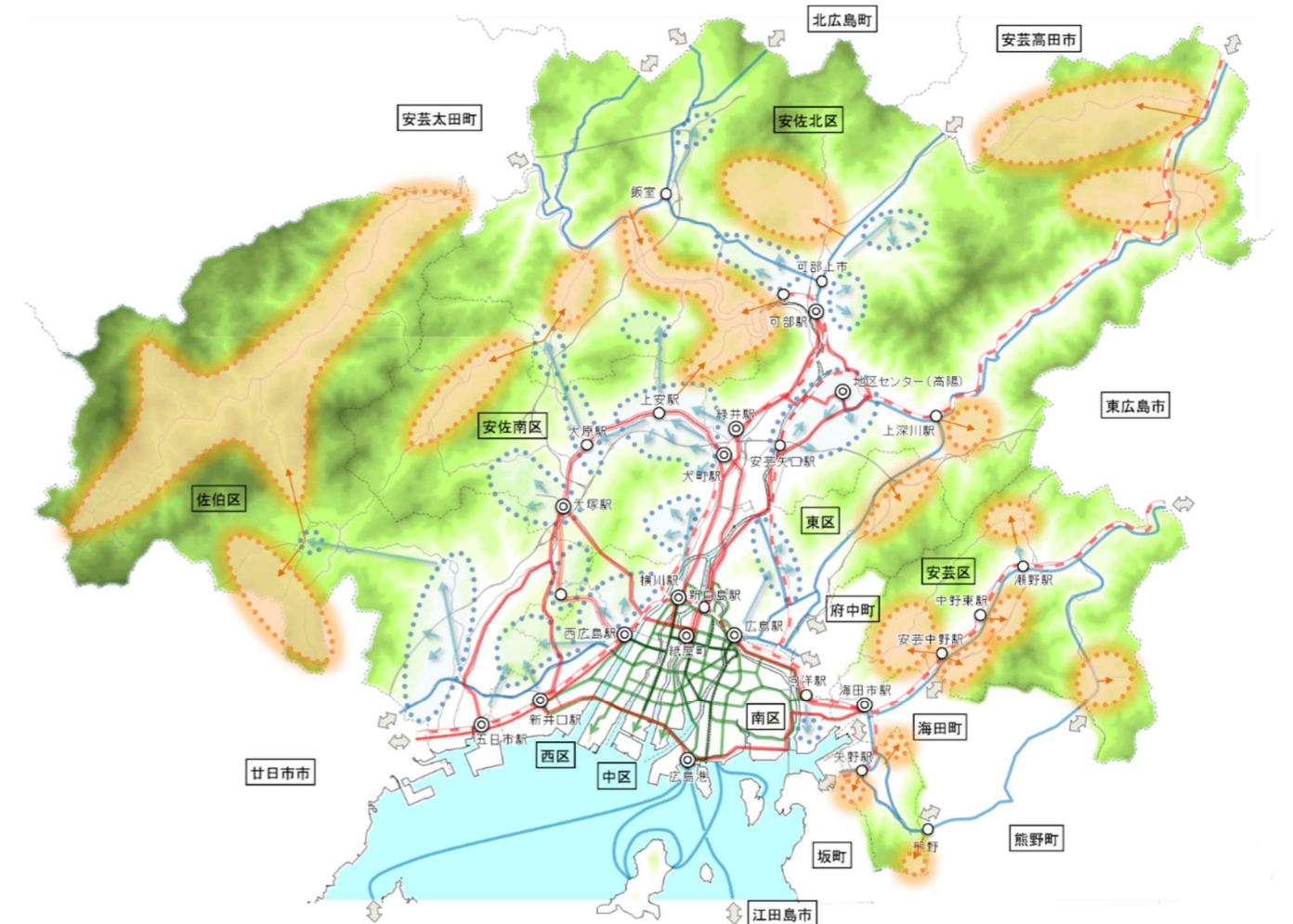
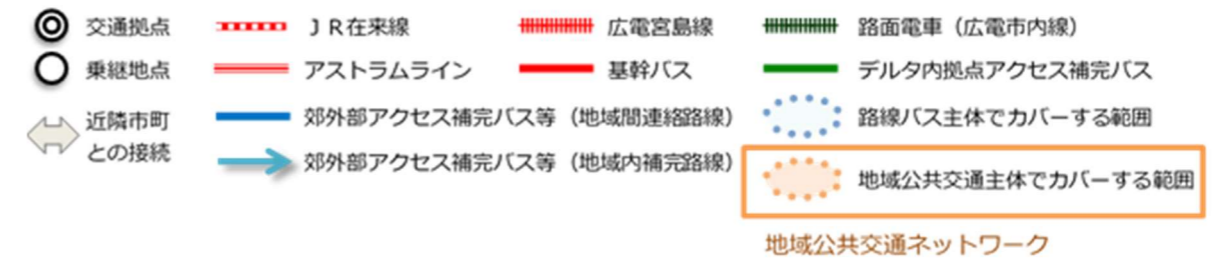


(4) 地域公共交通ネットワーク（地域内生活交通）

他の3つのネットワークではカバーできない地域において、買物や通院等の日常生活交通を主に担い、安定性・継続性・柔軟性のあるきめ細かなサービスを提供します。

具体的なネットワークについては、既存のバス路線の見直しや利用者ニーズなど、地域の実情を踏まえながら検討します。

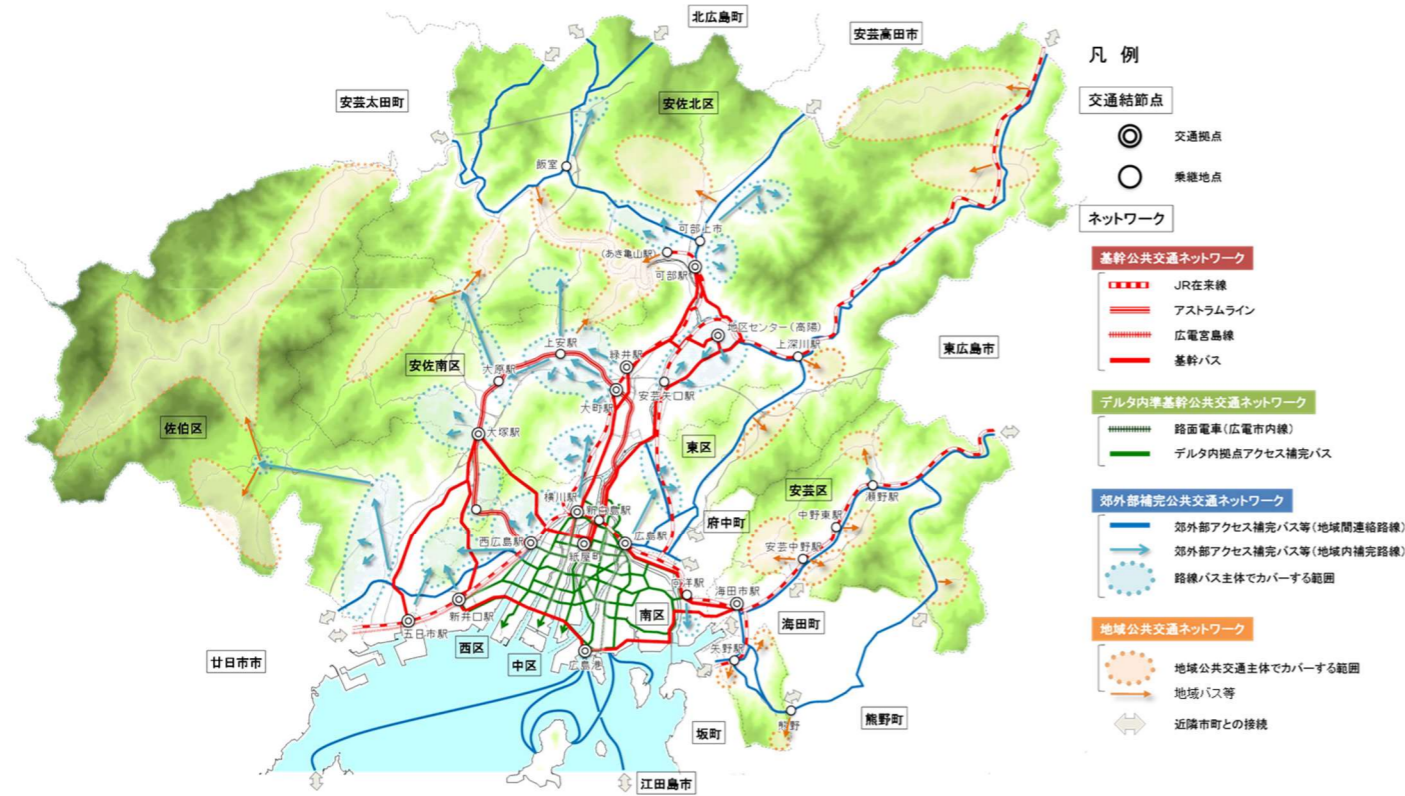
交通事業者との調整の結果などにより路線バスを設定できない地域については、乗合タクシー、デマンド交通、自家所有償旅客運送などの導入を検討します。



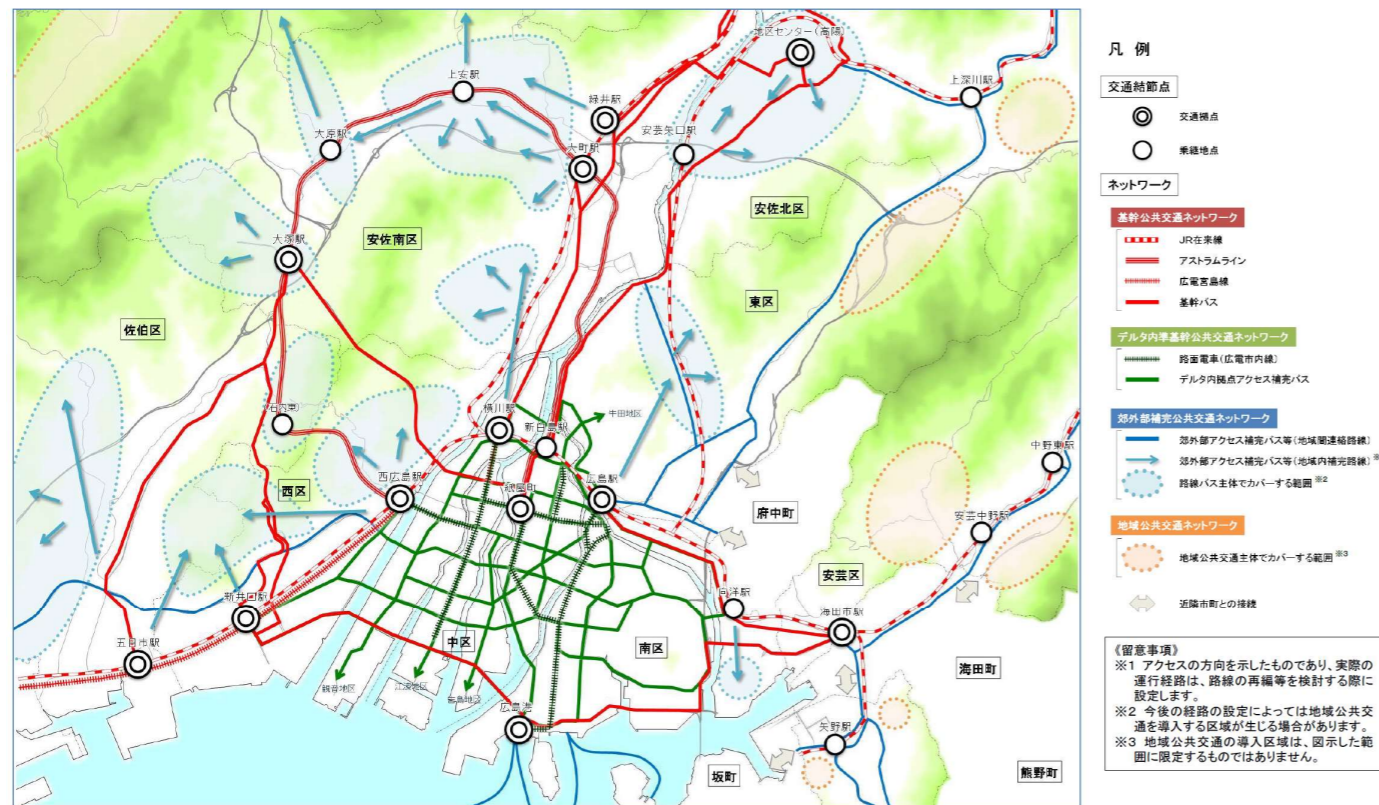
広島市地域公共交通計画の改定について（骨子案）

2-2 公共交通ネットワークの方針図

■ 市域全体図



■ デルタ周辺拡大図



2-3 交通結節点

各階層のネットワークを結ぶ結節点について、次のとおり分類します。

(1) 交通拠点

複数の交通機関が集中するとともに、各地域のまちづくり・魅力づくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点です。

(設定の考え方)

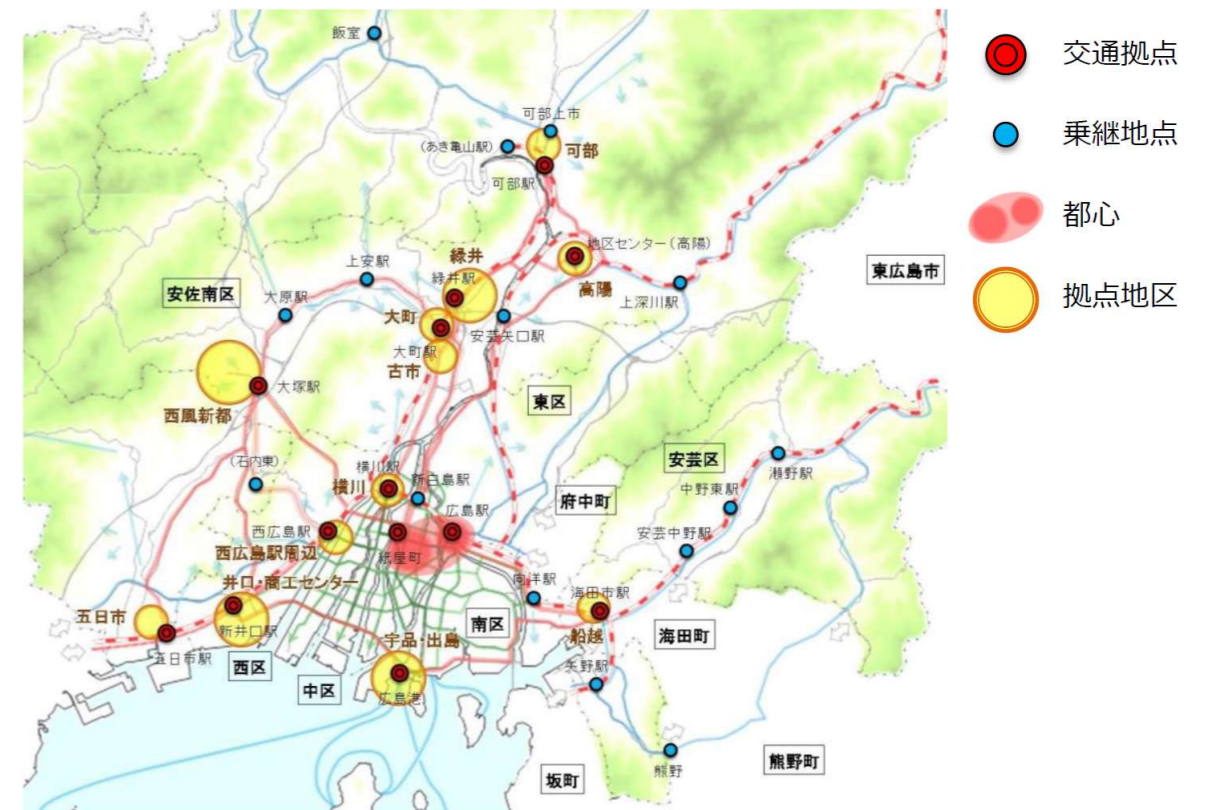
都市計画マスタープランにおける都心及び拠点地区に存する交通結節点を交通拠点として設定します。ただし、「古市」については、近隣の「緑井」「大町」に比べ、交通結節点としての拠点機能は小さいため、交通拠点を設定しません。

| 区分 | 拠点地区等 | 交通拠点 |
|------|-----------|------------|
| デルタ内 | 都心 | 広島駅 |
| | 西広島駅周辺 | 紙屋町 |
| | 横川 | 横川駅 |
| | 宇品・出島 | 広島港 |
| 郊外部 | 井口・商工センター | 新井口駅 |
| | 西風新都 | 大塚駅 |
| | 緑井 | 緑井駅 |
| | 大町 | 大町駅 |
| | 高陽 | 地区センター(高陽) |
| | 可部 | 可部駅 |
| | 船越 | 海田市駅 |
| | 五日市 | 五日市駅 |

(2) 乗継地点

交通拠点以外の乗継機能を有する結節点です。

ただし、乗継地点については、今後バス路線再編に取り組んでいく中で、結節機能がより効果的に発揮できるよう、実際の運行計画に応じて適宜見直します。



広島市地域公共交通計画の改定について（骨子案）

第Ⅱ部 公共交通体系を実現するための施策
第1章 機能強化策

| 機能強化策 | 計画期間内（令和8年度まで）の取組 取組内容の概要 | 地域公共交通 利便増進事業 ※1 | 該当する階層等 | | | | | 実施主体 | | | 主に強化が期待される機能 | | | | | | | | |
|-----------------------------|---|------------------------|---------|-----|----|----|-------|------|-------|----|--------------|-----|-----|---------|-------|-----|--------|------|---|
| | | | 基幹 | デルタ | 郊外 | 地域 | 交通結節点 | 行政 | 交通事業者 | 市民 | 公共交通ネットワーク | | | | 交通結節点 | | | | |
| | | | | | | | | | | | 速達性 | 大量性 | 定時性 | 安定性・継続性 | 柔軟性 | 連続性 | デジタル機能 | 拠点機能 | |
| 1 バスネットワークの再構築 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ① 都心における路線の効率化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス路線の過密解消 | 循環線への利用者の定着状況を踏まえた広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消など | 実施 | ● | ● | | | | | ● | ● | | ● | ● | | | | | | |
| ② 郊外部における路線の効率化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線のフィーダー化 | 乗継割引の拡充を前提にしたバス路線のフィーダー化 | 実施 | ● | | ● | ● | | | ● | ● | | | | ● | | | | | |
| 新安佐市民病院へのバス路線の新設 | 令和4年春の新病院の開業に合わせた路線の新設 | 実施(完了) | | | ● | ● | | | ● | ● | | | | ● | | | | | |
| 等間隔運行の導入 | 郊外部の住宅団地等と都心を結ぶ路線の運行効率化 | 実施 | ● | | ● | | | | ● | ● | | | | ● | | | | | |
| 近隣市町と連携した路線の再編 | 熊野町などと連携したバス路線の再編 | 実施 | ● | | ● | ● | | | ● | ● | | | | ● | ● | | | | |
| 地域の实情にあった運行形態の見直し | 路線バスの運行が特に非効率となっている路線における運行形態の見直し、自動運転やAI、新たなモビリティなどの研究 | 実施 | ● | | ● | ● | | | ● | ● | ● | | | ● | ● | | | | |
| 補助系統の確保維持 | 補助系統（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統）の確保維持 | 実施 | ● | | ● | ● | | | ● | ● | ● | | | ● | | | | | |
| ③ サービスレベルが低い地域における交通の確保 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス路線の新設 | 路線の効率化に併せたサービスレベルが低い地域等におけるバス路線の新設 | 実施 | ● | ● | ● | | | | ● | ● | | | | | | | | | |
| 地域主体の乗合タクシーの導入支援 | 福田地区（東区）、戸坂地区（東区）などにおける導入支援 | 実施 | | | | ● | | | ● | ● | ● | | | | | | ● | | |
| ④ 基幹バスの機能強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 基幹バスの拡充 | 基幹公共交通のない拠点間における基幹バスの運行の拡充 | 実施 | ● | ● | | | | | ● | ● | | ● | ● | ● | | | | | |
| 走行環境の向上 | 交通管理者や道路管理者と連携したバスレーンやバス優先信号の拡充 | 実施 | ● | ● | ● | | | | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | |
| ⑤ 利用環境の向上 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統番号の統一 | 系統番号の周知 | 実施 | | ● | ● | | | | ● | | | | | | | | ● | ● | |
| バスロケーションシステム表示器の設置拡大 | 交通結節点整備等に併せた表示器の設置拡大 | 実施 | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| 低床低公害車両の導入拡大 | 低床低公害車両の導入拡大 | 実施 | | ● | ● | ● | | | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| 待合環境の整備 | バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等における待合環境や乗継環境の向上 | 実施 | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| バス停の安全性確保対策 | 設置位置が危険と判定されているバス停の解消 | 実施 | | | | | | | ● | ● | ● | | | | | | | | |
| 乗合タクシーの利用環境の向上 | 乗合タクシーにおけるGTFSフォーマットの導入 | 実施 | | | | | | | ● | ● | | | | | | | ● | | |
| 2 鉄軌道系ネットワークの機能強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ○ JR在来線 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| JR下祇園駅自由通路等整備 | 駅の東西を結ぶ自由通路等の整備 | 実施 | | ● | | | | | ● | ● | | ● | ● | ● | | | | ● | |
| JR在来線に係る機能向上策の検討 | JR在来線に係る各種機能向上策の検討 | 実施 | | ● | | | | | ● | | | | | | | | ● | ● | |
| JR駅のバリアフリー化 | JR駅のバリアフリー化の推進 | 実施(完了) | | ● | | | ● | | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| ○ アストラムライン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 新交通西風新都線の整備 | 広域公園前駅とJR西広島駅を結ぶ新交通西風新都線の整備（軌道運送高度化事業※2） | 実施 | | ● | | | | | ● | ● | | ● | ● | ● | | | | ● | ● |
| ○ 広電宮島線・路面電車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備 | 令和7年春の供用開始を目指した駅前大橋ルートと循環ルートの整備 | 実施 | | ● | | | | | ● | ● | | ● | ● | | | | | | |
| 電車ロケーションシステムの高度化 | 電車ロケーションシステムの高度化 | 実施 | | ● | ● | | | | ● | | | | | | | | ● | ● | |
| 電車優先信号の拡大 | 速達性・定時性の効果が大きい交差点への導入に向けた交通管理者等との協議・調整 | 実施 | | ● | | | | | ● | | | ● | ● | | | | | | |
| 超低床車両の導入 | 超低床車両の導入促進 | 実施 | | ● | ● | | | | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| 電停施設等の改良 | バリアフリー化や上屋の増設などの電停の改良 | 実施 | | ● | ● | | | | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| 3 タクシーの機能強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| タクシーの利用環境の向上 | 交通結節点整備やバス停集約に併せたタクシー待機スペースの確保などタクシー利用環境向上 | 実施 | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| 4 船舶の機能強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 陸上交通との連携強化 | 広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線新設などの連携強化 | 実施 | | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| 港のバリアフリー化 | 広島港へのポーディング・ブリッジの設置 | 実施 | | ● | | | | ● | ● | | | | | | | | ● | ● | ● |
| 5 交通結節点等の機能強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備） | 令和8年度末の完成を目指した広島駅南口広場の再整備 | 実施 | | | | | | ● | ● | | | | | | | | ● | ● | ● |
| 交通結節点（交通拠点及び乗継地点）の機能強化 | バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等における待合環境や乗継環境の向上 | 実施 | | | | | | ● | ● | ● | | | | | | | ● | ● | ● |
| JR西広島駅周辺地区交通結節点整備 | 令和4年度末の完成を目指した南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備 令和7年度末の完成を目指した土地区画整理事業による北口駅前広場やアクセス道路の整備 | 実施(完了) | | | | | ● | | ● | | | | | | | | ● | ● | ● |
| 6 公共交通サービスの向上 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 案内情報の充実 | 交通結節点等における様々な媒体を活用した案内情報の充実 | 実施 | | | | | | ● | ● | | | | | | | | ● | ● | |
| わかりやすく使いやすい運賃体系等の構築 | 乗継割引の拡充や均一運賃エリアの拡大等 | 実施 | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |
| 公共交通を安心して利用できる施策の推進 | 車内消毒など感染症対策の徹底、SNSや広告媒体を活用したPRなど | 実施 | | | | | | | ● | ● | ● | | | | | | ● | | |
| 事業者の経営力強化による路線の維持確保 | 運賃プール制（複数事業者間における運賃収入を一旦プールし分配）の導入など | 実施 | | ● | | | | | ● | ● | | | | | | | ● | | |
| MaaSの推進 | 利用者にとって使い勝手のよいサービスの提供に向けた検討 | 実施 | | | | | | | ● | ● | | | | | | | ● | ● | |

※1 地域公共交通利便増進事業： 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき計画期間内に実施する路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組及びそれにあわせて行う交通結節点の改善等（なお、他の事業については、交通事業者単独又は他の法令等に基づいて実施することを想定）

※2 軌道運送高度化事業： より優れた加速・減速性能を有する車両を用いること及び旅客の乗降を円滑にするための措置を講ずること等により、運送サービスの質の向上を図るLRT整備等

第2章 評価指標の設定と評価体制

1 評価指標の設定

| 公共交通体系づくりに向けた取組方針 | | 指標名 | 指標の説明 |
|----------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|---|
| 集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化 | 骨格となる基幹・準基幹公共交通ネットワークの強化 | 指標 1 公共交通事業収支率（鉄軌道） （標準指標） | 公共交通サービスの継続性を評価 |
| | 安心して公共交通を利用できる環境の整備 | 指標 2 公共交通の利用者数 （標準指標） | 公共交通の利用者がどれだけ増えているかを評価 |
| | 公共交通の利便性を高めるきめ細かなサービスの提供 | 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 | 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 |
| デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化と都心内移動の円滑化 | 公共交通による都心へのアクセス強化及び都心内の回遊性の向上 | 指標 4 エキまちループの1便当たりの利用者数 | 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 |
| | 路線の再編による効率化（過密状態の解消） | 指標 5 相生通りにおけるバス本数 | 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 |
| デルタ内及びその周辺における移動の円滑化 | 路面電車・バスの定時性・速達性の確保 | 指標 6 バスの遅延状況 | 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 |
| | 路線再編による効率化（路線の統合・集約） | | |
| | 公共交通サービスを十分受けられない地域の解消 | 指標 7 公共交通カバー圏外の人口 | 公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価 |
| 郊外部の持続可能な生活交通の確保 | 路線再編による効率化（フィードバック） | 指標 8 市補助金の市民一人当たりの負担額 （標準指標） | 本市のバス路線に対する補助金額は年間1人当たりするとどのくらい負担しているかを評価 |
| | 運行形態の見直しなどによる安定的・継続的な生活交通の確保 | 指標 9 公共交通事業収支率（バス） （標準指標） | 公共交通サービスの継続性を評価 |
| | 生活交通の不便な地域の解消 | 指標 7（再掲） 公共交通カバー圏外の人口 | 公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価 |

2 計画の評価、検証及び見直しの体制と各主体の役割

本計画に掲げた目標の実現を図るため、行政（広島市）、実施主体（行政・交通事業者・市民）、協議会（広島市地域公共交通活性化協議会）がそれぞれの役割を担いながら、評価、検証及び見直しの「PDCA サイクル」を実施していきます。

【評価、検証及び見直しの体制】

- ・本計画に位置付けられた機能強化策の実施状況等を踏まえ、毎年度協議会が計画の達成状況を評価・検証
⇒評価・検証により実施主体の意欲の向上を図るとともに、必要に応じて取組内容やスケジュールを見直し
- ・施策の実施状況及び評価・検証の結果を公表
⇒公共交通を積極的に利用する市民意識の醸成
- ・最終年度は、計画期間内の機能強化策の実施状況や目標の達成状況を踏まえ、次期計画の策定方針を検討
（年間標準スケジュール（計画期間の最終年度を除く））



【各主体の役割】

| 分類 | 役割 |
|------|---|
| 行政 | ○ 計画の作成・見直し ○ 実施主体との調整 ○ 機能強化策の実施 |
| 実施主体 | ○ 機能強化策の実施 ○ 評価・検証のための各種データの提供 ○ 実施主体相互の連携・協力 |
| 協議会 | ○ 計画の達成状況の評価・検証 ○ 計画の作成・見直しに向けた協議 |