

「地域公共交通計画」における評価指標について

地域公共交通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	実績値	目標値 (令和2年度)
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)	65.7% (令和2年度)	70%
		指標2 公共交通の利用者数	56.7万人/日 (平成26年度)	43.7万人/日 (令和2年度)	59.8万人/日
		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)	92.5% (令和2年)	93%
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)	アストラムライン 88.9% 広電宮島線・路面電車 70.6% バス 64.8% (令和2年度)	黒字の維持 若しくは赤字の改善
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)	92.5% (令和2年)	93%
	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)	2.5人/千円 (令和2年度)	増加

(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>	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																		