

第11回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和3年10月25日（月）10：00～

場 所：JMSアステールプラザ 2階 多目的スタジオ

議 事 次 第

1 開 会

2 報告事項

- (1) 市民等へのアンケート調査結果について

3 協議事項

- (1) 公共交通ネットワークの再構築に向けた取組

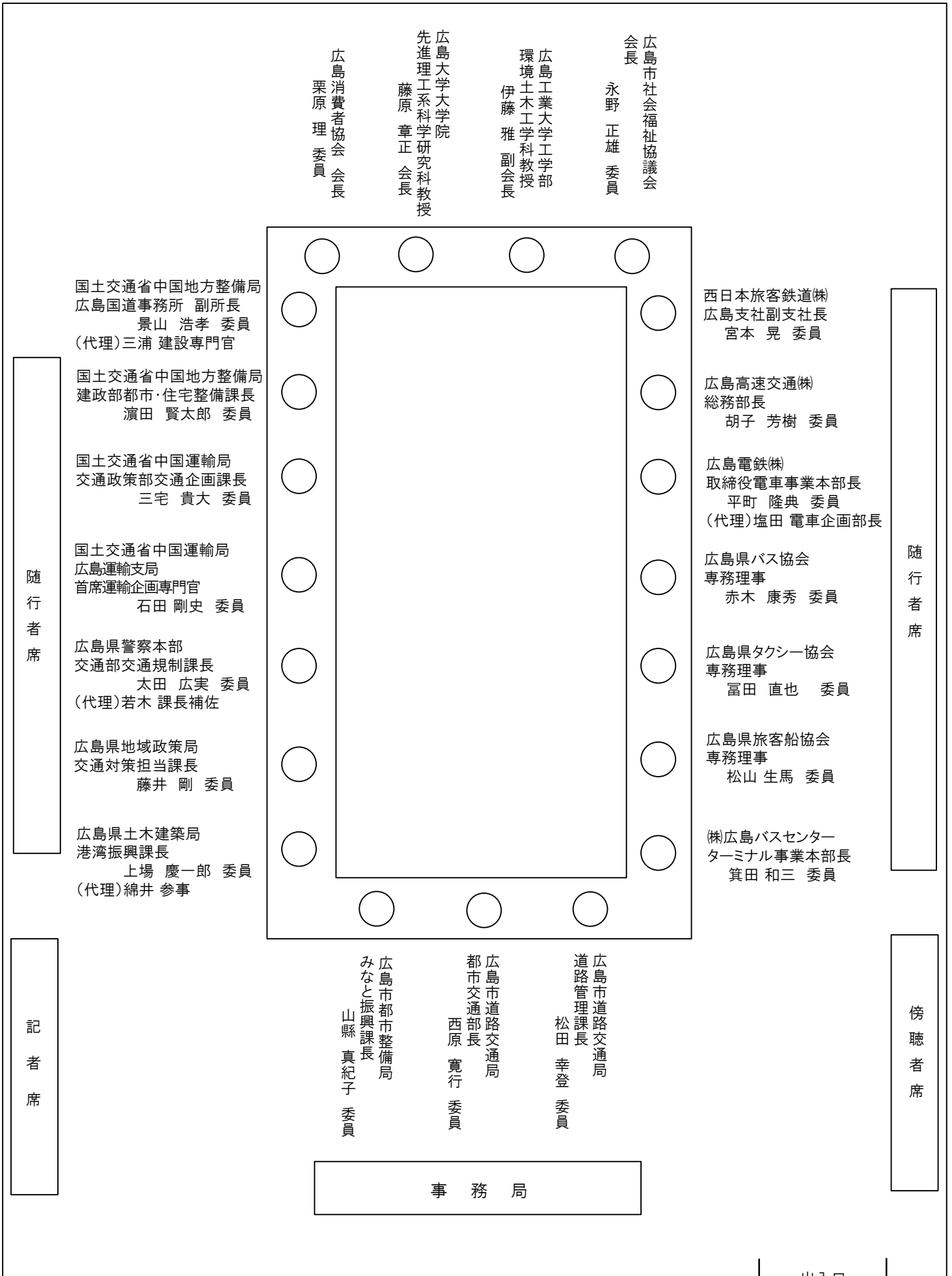
- ① 広島市地域公共交通計画の改定について（骨子案）
- ② 「広島市地域公共交通計画（令和3年2月変更）」の評価指標について

4 その他

5 閉 会

第11回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

日時：令和3年10月25日(月) 10:00～
場所：JMSアステールプラザ 2階 多目的スタジオ



広島市地域公共交通活性化協議会委員

令和3年7月1日現在

所 属・氏 名		備 考
広島大学大学院先進理工系科学研究科 教授	藤原 章正 ◎	学識経験者
広島工業大学工学部環境土木工学科 教授	伊藤 雅 ○	
広島市道路交通局 都市交通部長	西原 寛行	地方公共団体
西日本旅客鉄道(株)広島支社 副支社長	宮本 晃	公共交通事業者等
広島高速交通(株) 総務部長	胡子 芳樹	
広島電鉄(株) 取締役 電車事業本部長	平町 隆典	
広島県バス協会 専務理事	赤木 康秀	
広島県タクシー協会 専務理事	富田 直也	
広島県旅客船協会 専務理事	松山 生馬	
(株)広島バスセンター ターミナル事業本部長	箕田 和三	
広島国道事務所 副所長	景山 浩孝	道路管理者
広島市道路交通局 道路管理課長	松田 幸登	
広島県土木建築局 港湾振興課長	上場 慶一郎	港湾管理者
広島県警察本部 交通規制課長	太田 広実	公安委員会
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
中国地方整備局 都市・住宅整備課長	濱田 賢太郎	その他の当該地方公共団体が 必要と認める者
中国運輸局 交通企画課長	三宅 貴大	
広島運輸支局 首席運輸企画専門官	石田 剛史	
広島県地域政策局 交通対策担当課長	藤井 剛 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	山縣 真紀子	

◎：会長 ○：副会長 ●：監査委員

【事務局】

広島市道路交通局都市交通部

(事務局長兼協議会出納員：公共交通計画担当課長)

配付資料一覧

【報告資料】

資料 1 市民等へのアンケート調査結果

【協議資料】

資料 2 公共交通ネットワークの再構築に向けた取組

資料 3 広島市地域公共交通計画の改定について（骨子案）

- ・ 目指すべき公共交通体系
- ・ 計画に位置付ける機能強化策（案）
- ・ 計画の評価指標（案）及び評価に向けた年間標準スケジュール など

資料 4 「広島市地域公共交通計画（令和 3 年 2 月変更）」の計画指標

市民等へのアンケート調査結果

目次

1. アンケート調査の実施内容	3	8. 企業属性	25
・アンケート調査の目的		・従業員数・業種	
・アンケート調査の実施結果			
2. 個人属性	5	9. コロナ禍現在の就業体制	26
・性別・年齢階層・職業		・コロナ禍現在の出勤率	
		・コロナ禍現在の時差出勤の導入状況 およびその理由	
3. コロナ禍現在の移動・外出状況	6	・コロナ禍現在のテレワークの実施状況 およびその理由	
・目的別（通勤・通学・日常的な買い物・通院・旅行）の外出頻度			
4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化	8	10. コロナ禍前後での就業体制の変化	29
・目的別の外出頻度の変化・目的地の変化・外出頻度が減少した理由		・コロナ禍前後での出張や外勤の頻度の変化	
・目的別の公共交通の利用頻度の変化			
5. コロナ禍収束後の移動・外出意向	17	11. コロナ禍収束後の就業体制の意向	30
・コロナ禍収束後の公共交通の利用意向・理由		・コロナ禍収束後の時差出勤の導入意向	
・公共交通でのコロナ感染リスクの認識・効果的な周知方法		・コロナ禍収束後のテレワークの導入意向	
・コロナ感染防止に効果的と考える取組		・コロナ禍収束後の出張や外勤の想定される頻度	
6. 広島市の交通施策について	21		
・現在知っている交通施策			
・今後の公共交通を利用するにあたって求める事項			
7. 市民アンケートその他	23		
・自由に使える時間の変化・使い道			
・定期券の購入状況の変化			
・県の外出自粛要請による影響			

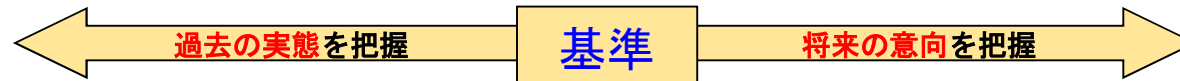
1. アンケート調査の実施内容

◆アンケート調査の目的

アンケート調査により、時間軸（コロナ禍前・コロナ禍現在・コロナ禍収束後）に沿った

- ・広島市民の外出・移動状況の変化と今後の意向を把握する
- ・広島市内の企業の通勤・就業体制の変化と今後の意向を把握する

	コロナ禍前 (過去)	コロナ禍 (現在)	コロナ禍収束後 (将来)
市民	外出頻度は、 過去⇒現在で減った？ 移動手段は、 公共交通⇒自動車？ 等	目的別の外出頻度 ・移動手段 等	外出頻度は、 現在⇒将来で増える？ 移動手段は、 自動車⇒公共交通？ 等
企業	勤務場所は、 会社⇒自宅に変化？ 移動手段は、 公共交通⇒自動車？ 等	就業体制 ・テレワークの実施等 通勤実態 ・移動手段 等	テレワークは、 現在⇒将来で増える？ 移動手段は、 自動車⇒公共交通？ 等



◆アンケート調査の実施結果

広島市民および広島市内の企業を対象に、アンケート調査を実施した。

- ・Webアンケート調査期間：令和3年7月26日（月）～8月24日（火）（30日間）

	市民アンケート			企業アンケート
	居住誘導区域内居住者を 中心とした広島市居住者 (大学生を除く) ※1	居住誘導区域外居住者 (大学生を除く) 【市内6中学校区を対象※2】	市内居住の大学生 【市内4大学を対象※3】	市内立地企業
調査方法	Webアンケート (リサーチ会社経由)	Webアンケート (ハガキでQRコードを送付)	Webアンケート 紙アンケート (7/27, 8/2) (大学経由でQRコード配布)	Webアンケート 紙アンケート(9月上旬～)※4
回収数 (無効票は除く)	2,502人	464人	287人	93企業

※1 Webアンケートは「広島市居住者」を対象に配信しているため、一部居住誘導区域外居住者の回答を含む。

※2 安佐南区戸山中学校区、安佐北区白木中学校区、清和中学校区、佐伯区砂谷中学校区、湯来中学校区、安芸区阿戸中学校区

※3 広島市立大学、広島工業大学、広島修道大学、広島経済大学ほか

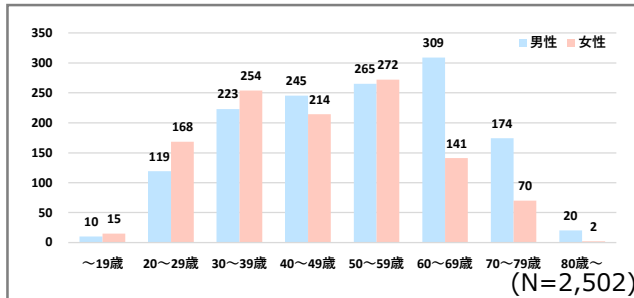
※4 紙アンケートは郵送にて実施し、9/30時点で54社の回答があった。なお、今回の取りまとめ結果には反映していない。

2. 個人属性

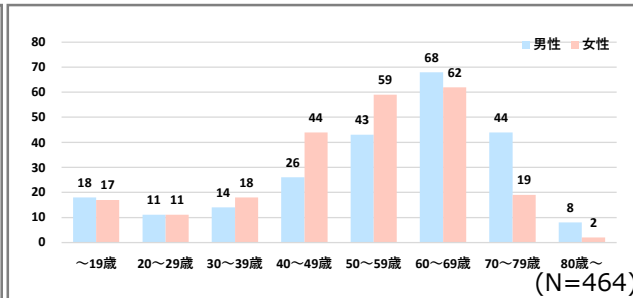
- 居住誘導区域内居住者よりも、居住誘導区域外居住者の方が回答者の年齢層が高い。
- 男女比で見ると、大学生を除き、50歳代までは女性の方が回答者数が多いが、60歳代以上は男性の方が高い。
- 職業別では、会社員・公務員等（パート・アルバイトを含む）が最も多い。

◆性別・年齢階層

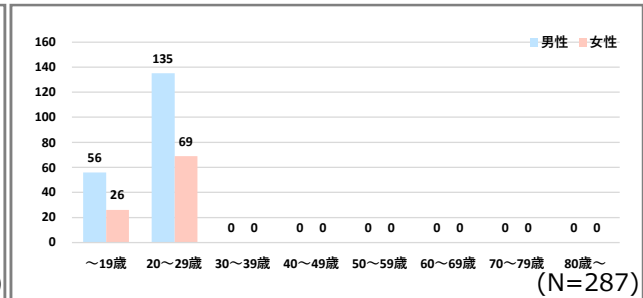
居住誘導区域内居住者



居住誘導区域外居住者

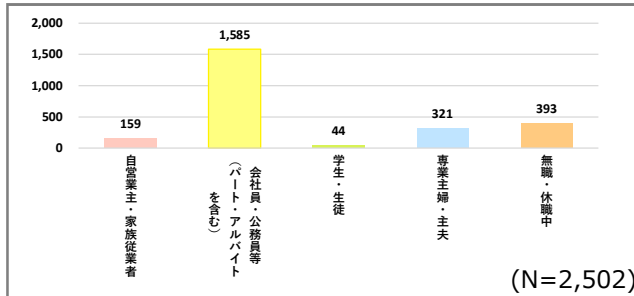


大学生

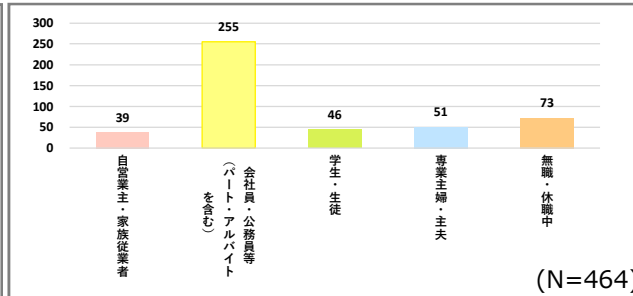


◆職業

居住誘導区域内居住者



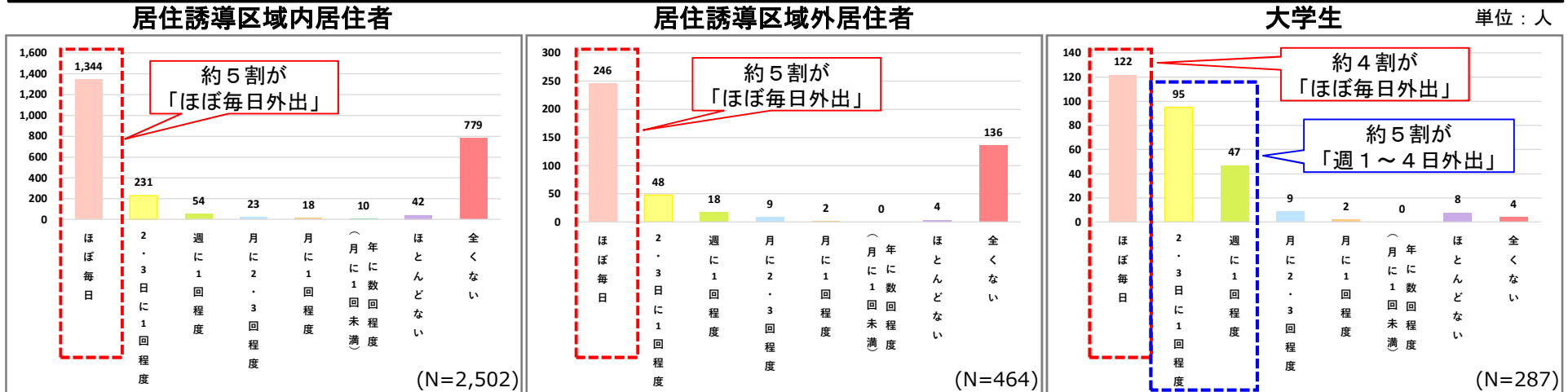
居住誘導区域外居住者



3. コロナ禍現在の移動・外出状況

◆通勤・通学目的の外出頻度

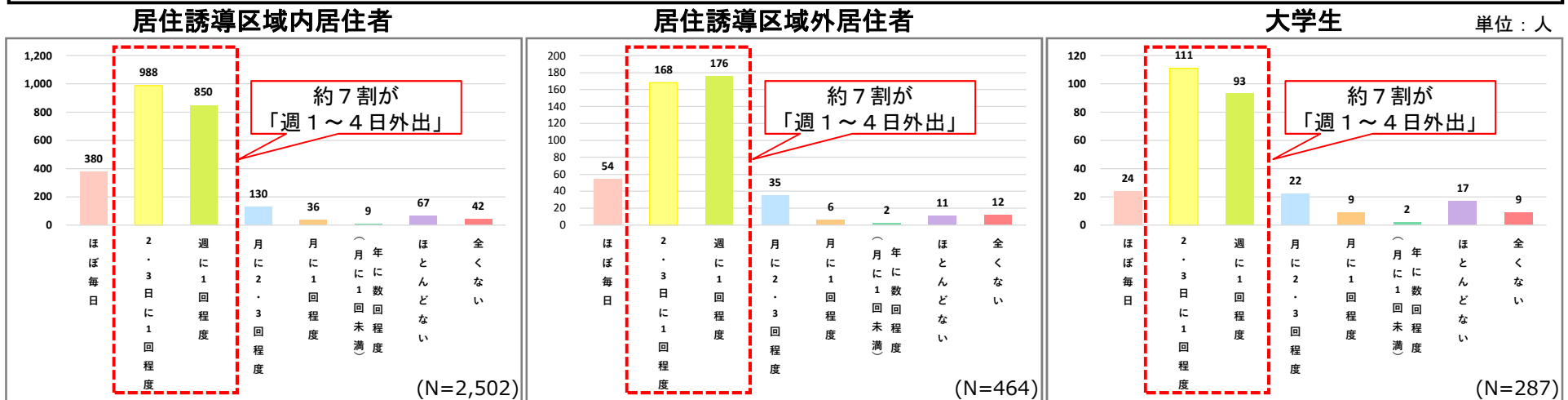
・通勤・通学目的での外出頻度は、大学生以外の約5割が「**ほぼ毎日（平日5日間）外出**」と回答した一方で、大学生の約4割が「**ほぼ毎日（平日5日間）外出**」、約5割が「**週1～4日外出**」と回答。



◆日常的な買物目的(※)の外出頻度の変化

(※) 日常的な買い物：食品、日用品などの生活必需品の購入を対象

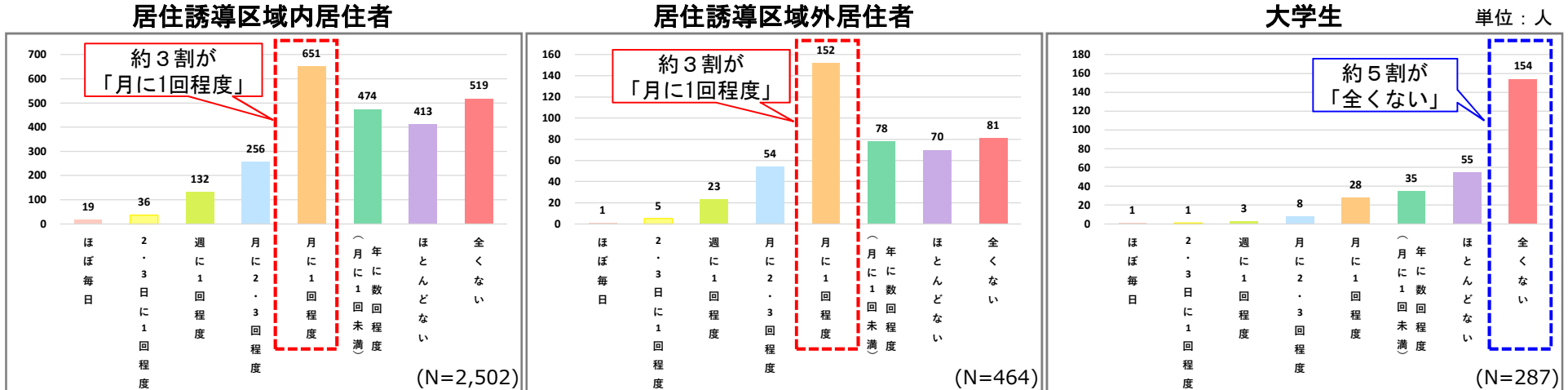
・日常的な買い物目的での外出頻度は、「**週1～4日外出**」の回答が全体の約7割を占める。



3. コロナ禍現在の移動・外出状況

◆通院目的の外出頻度

• 通院目的での外出頻度は、大学生以外は、約3割が「月に1回程度外出」と回答した一方で、大学生の約5割は「全くない」と回答。



◆旅行目的の外出頻度の変化

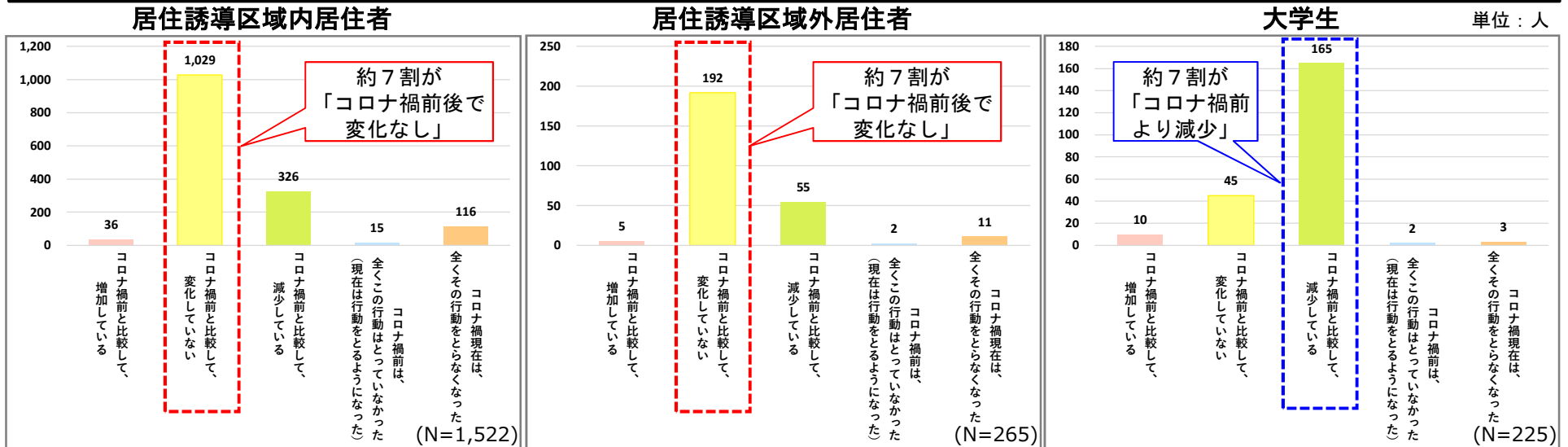
• 旅行目的での外出頻度は、「ほとんどない」「全くない」の回答が全体の約8割を占める。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

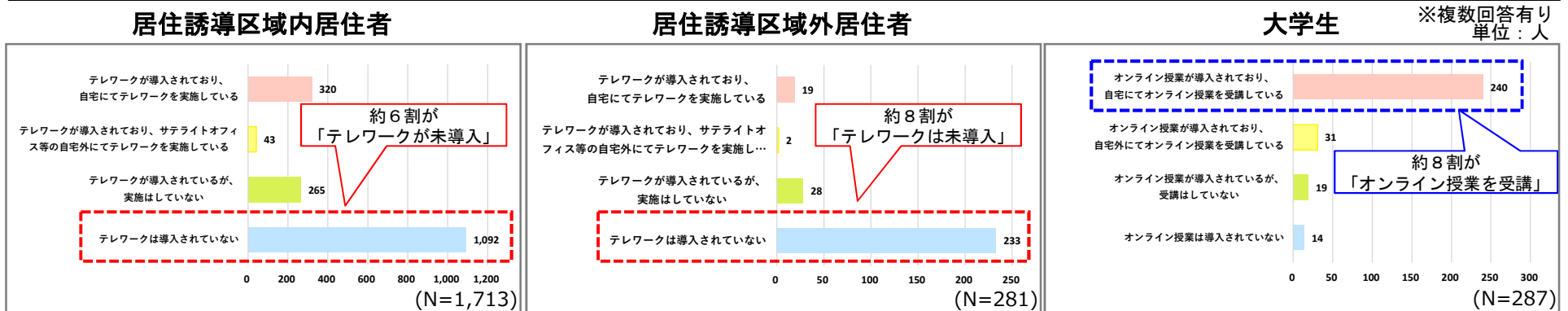
◆通勤・通学目的の外出頻度の変化【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

- 通勤・通学目的での外出頻度は、**大学生以外の約7割が「コロナ禍前後で変化なし」と回答した一方で、大学生の約7割が「コロナ禍前と比較して減少」したと回答。**



◆テレワークまたはオンライン授業の導入状況

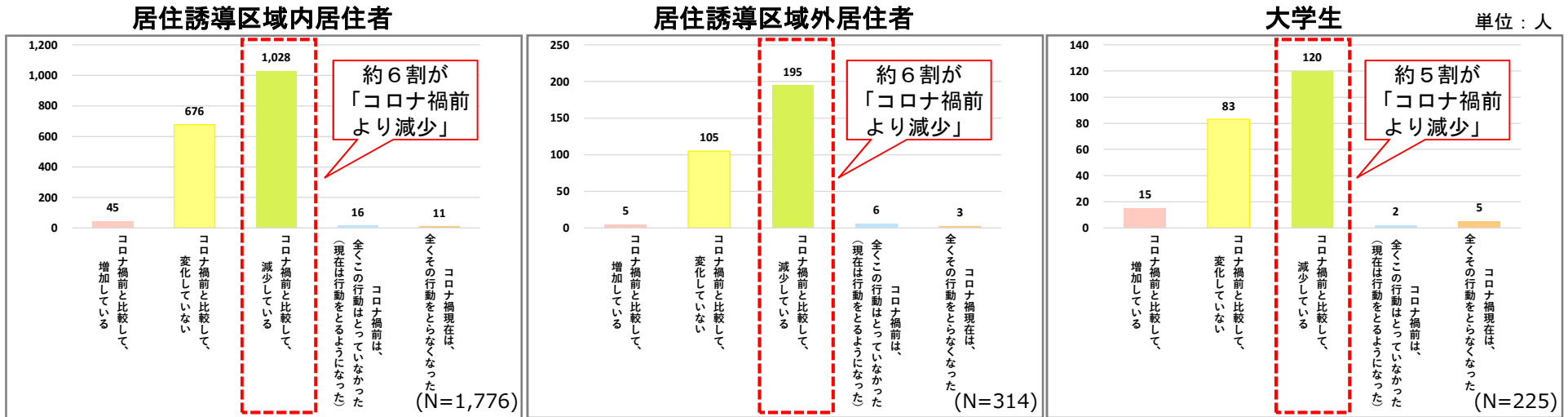
- 大学生以外は「**テレワーク未導入**」が約6~8割を占めるのに対し、大学生は約8割が「**オンライン授業を受講**」している



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

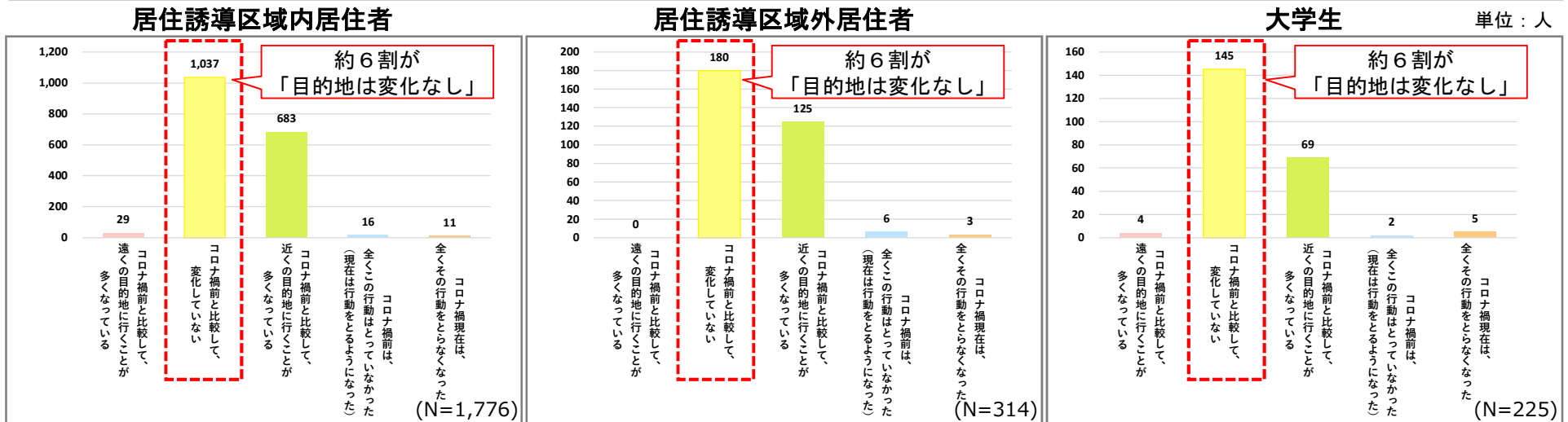
◆日常的な買物目的（※）の外出頻度の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】
（※）日常的な買い物：食品、日用品などの生活必需品の購入を対象

・日常的な買物目的での外出頻度は、**約5～6割が「コロナ禍前より減少」**したと回答。



◆日常的な買物目的（※）の目的地の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】
（※）日常的な買い物：食品、日用品などの生活必需品の購入を対象

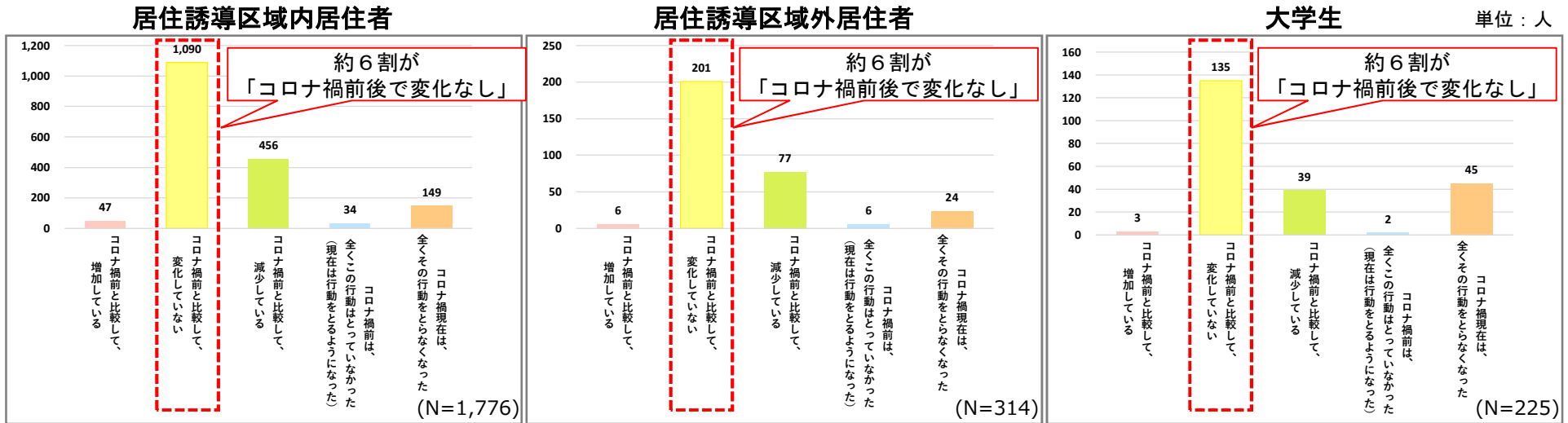
・外出頻度は減少しているが、**約6割が「目的地はコロナ前後で変化なし」と回答。**



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

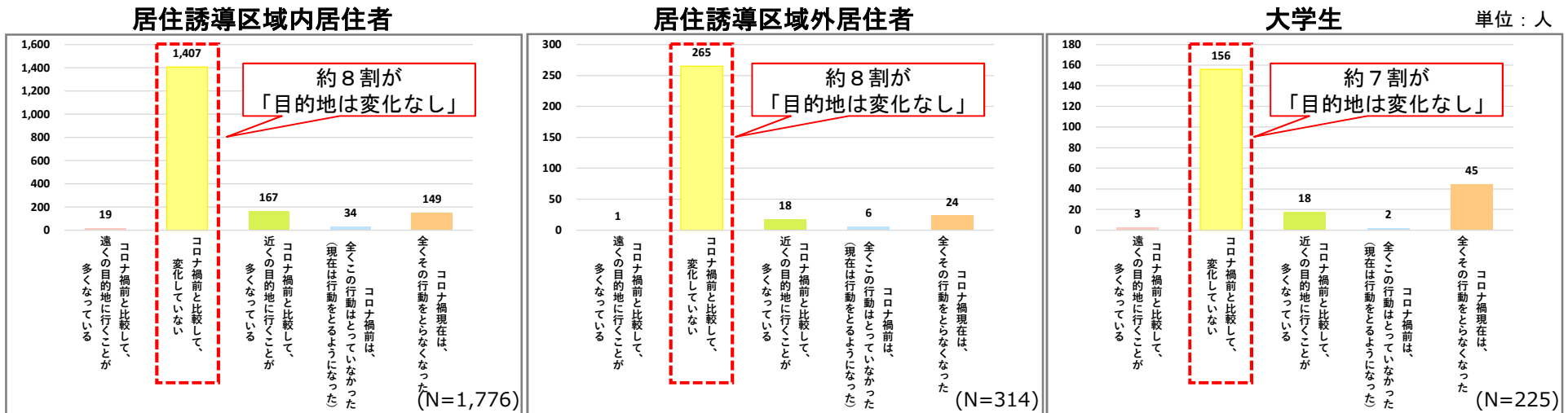
◆通院目的の外出頻度の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

・通院目的での外出頻度は、約6割が「コロナ禍前後で変化なし」と回答。



◆通院目的の目的地の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

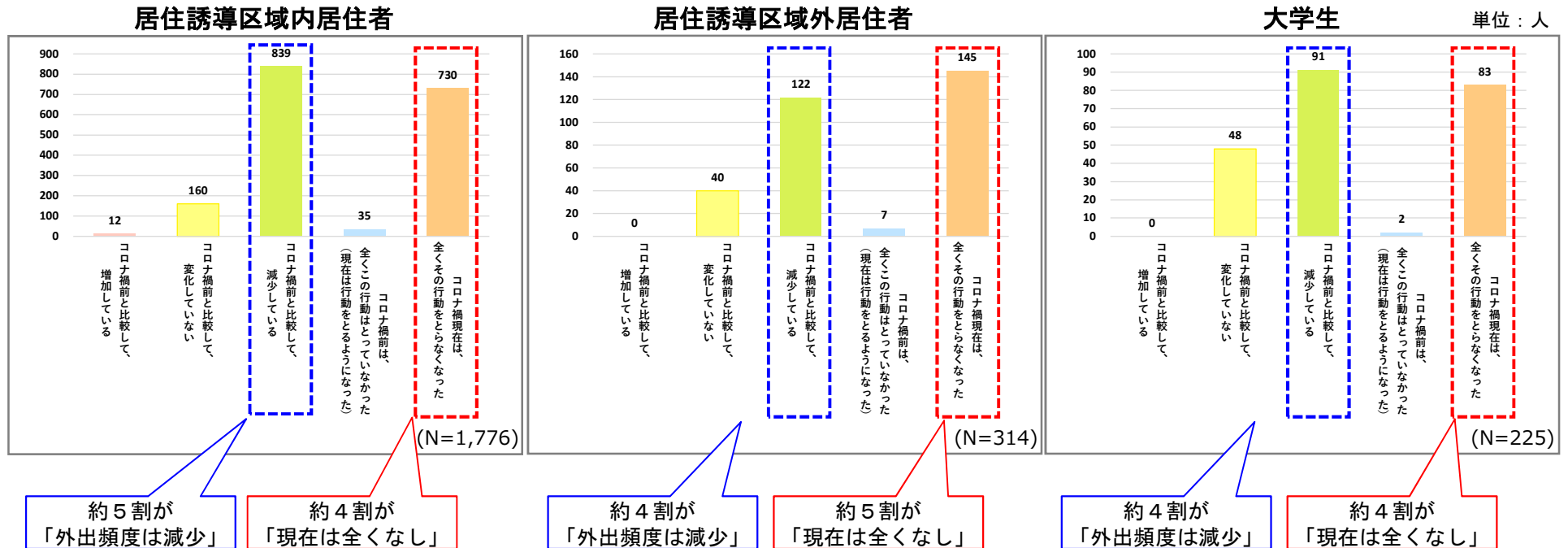
・約7～8割が「目的地はコロナ前後で変化なし」と回答。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆旅行目的の外出頻度の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

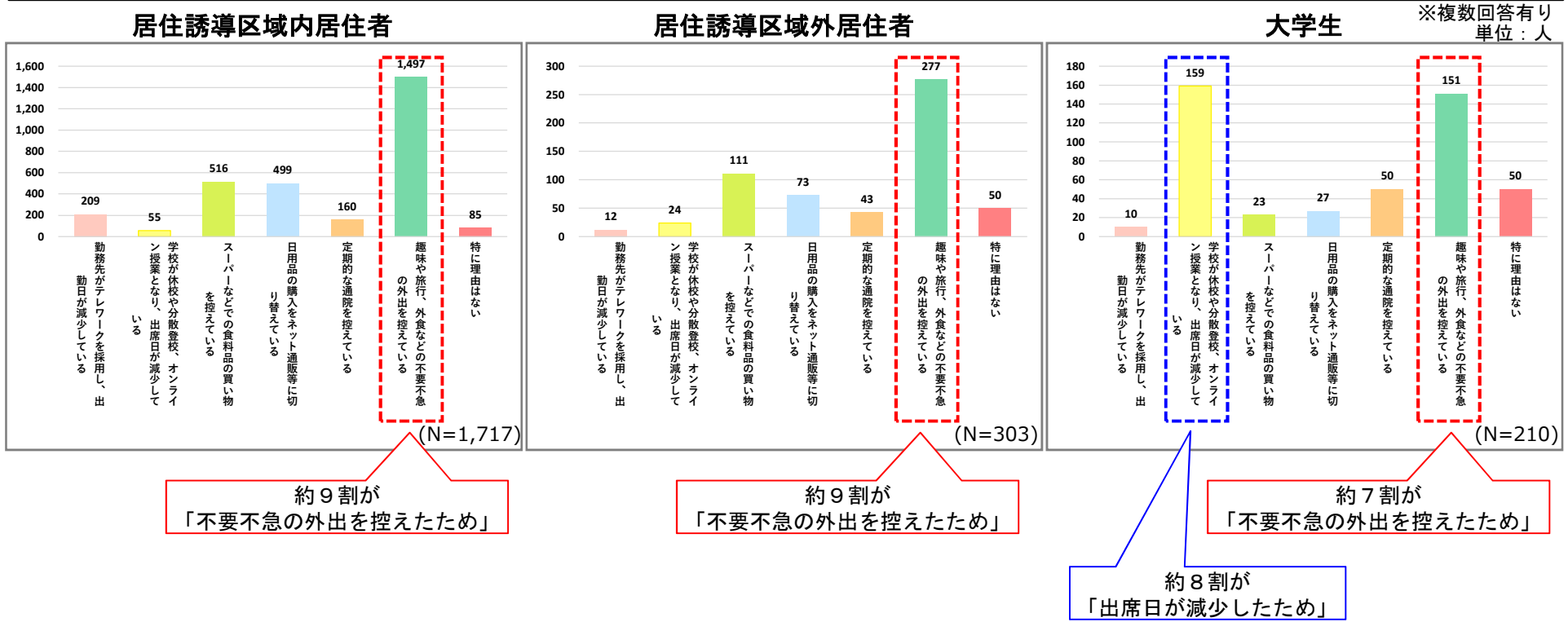
・旅行目的での外出頻度は、約4～5割が「コロナ禍前と比較して減少」、また約4～5割が「全く行動をとらなくなった（全く旅行に行かなくなった）」と回答。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

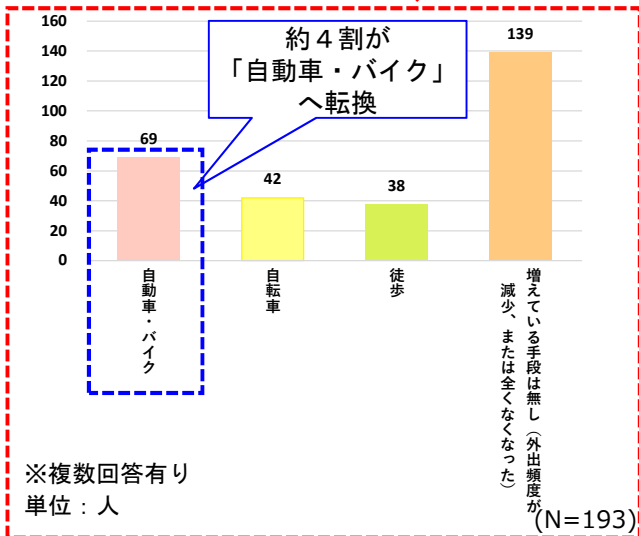
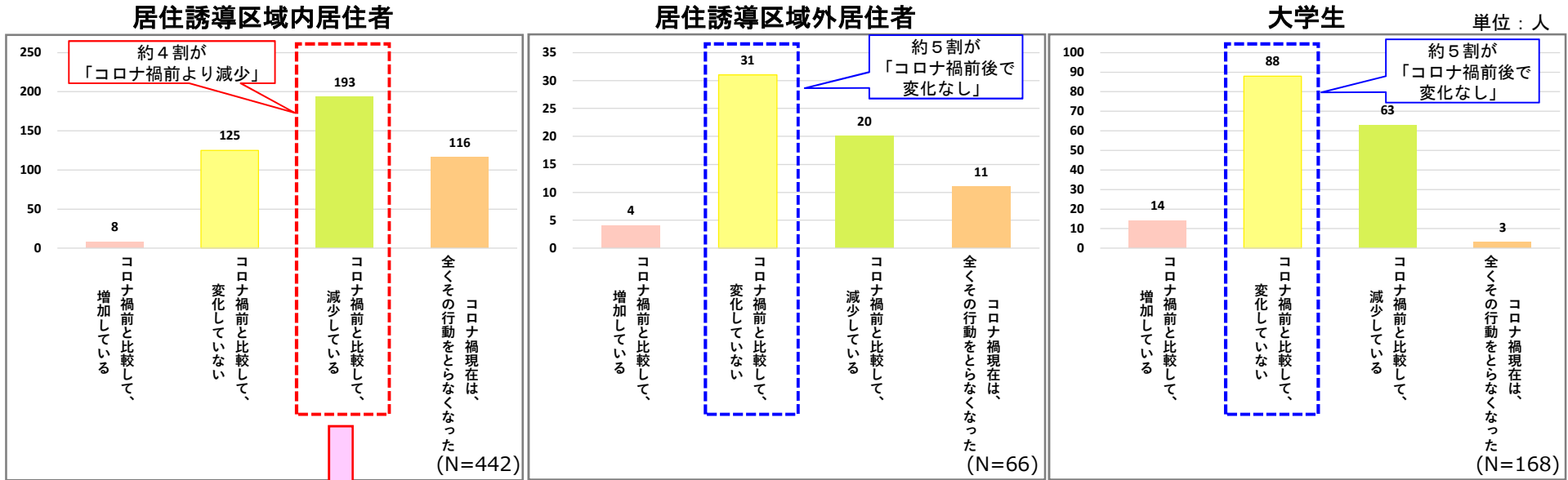
◆外出頻度が減少した理由 【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】

- 外出頻度が減少した理由としては、約9割が「不要不急の外出を控えたため」と回答。
また大学生の約8割が「休校や分散登校、オンライン授業になったことより、出席日が減少したため」と回答。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆通勤・通学目的の公共交通の利用頻度の変化 【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】

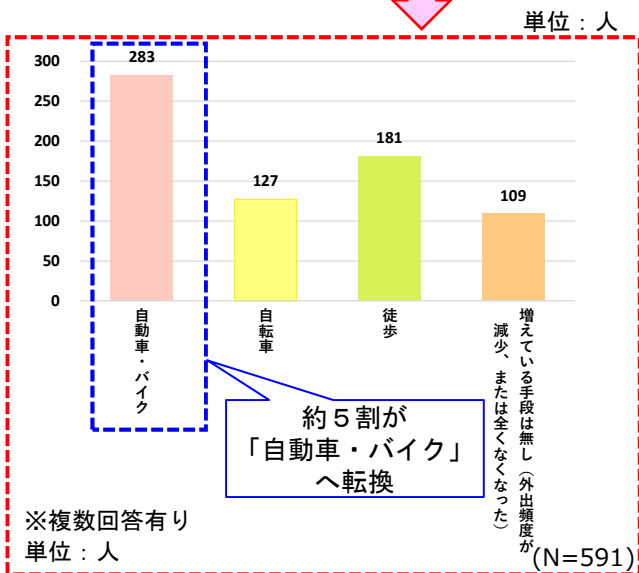
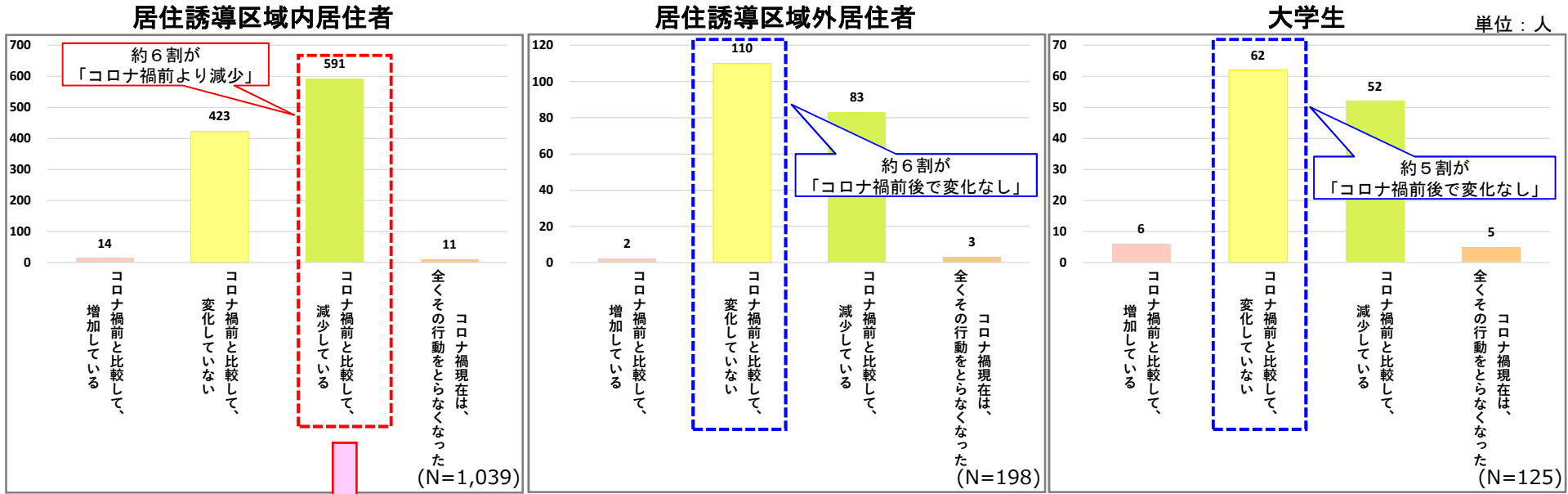


- ・通勤・通学目的での公共交通の利用頻度は、居住誘導区域内居住者の約4割が「コロナ禍前より減少」と回答したのに対し、居住誘導区域外居住者および大学生の約5割が「コロナ禍前後で変化なし」と回答。
- ・居住誘導区域内居住者の公共交通の代わりに利用することが増加した手段は、「増加している手段は無い」を除くと「自動車・バイク」が最も多い。

通勤・通学目的の公共交通の利用が減少した代わりに増加した交通手段

4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆日常的な買物目的(※)の公共交通の利用頻度の変化 【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】
 (※) 日常的な買い物：食品、日用品などの生活必需品の購入を対象

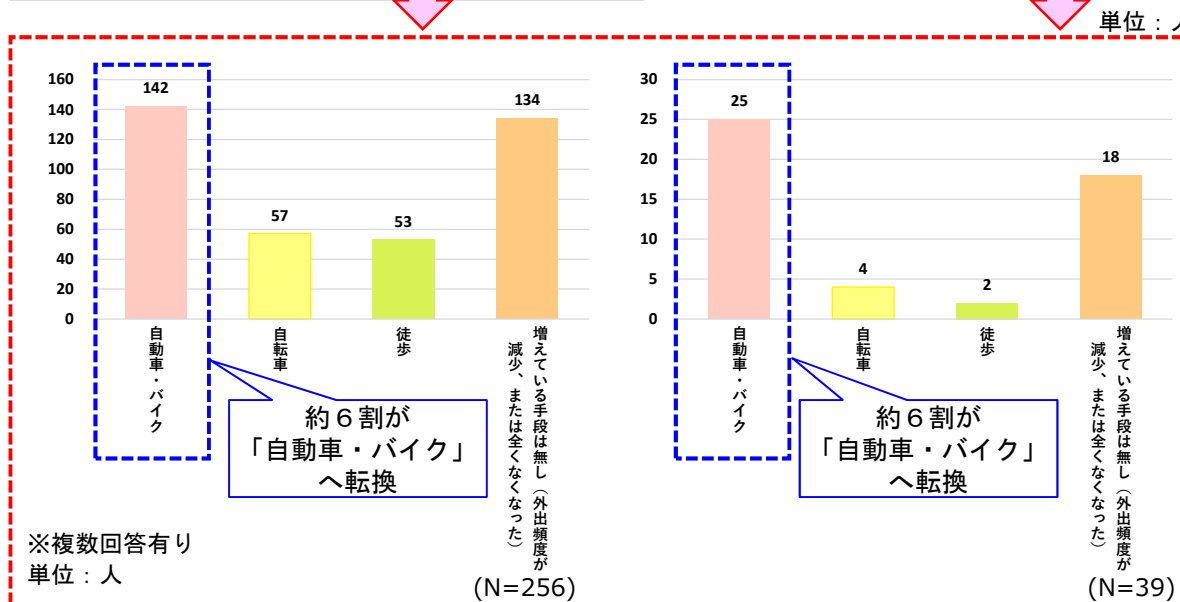
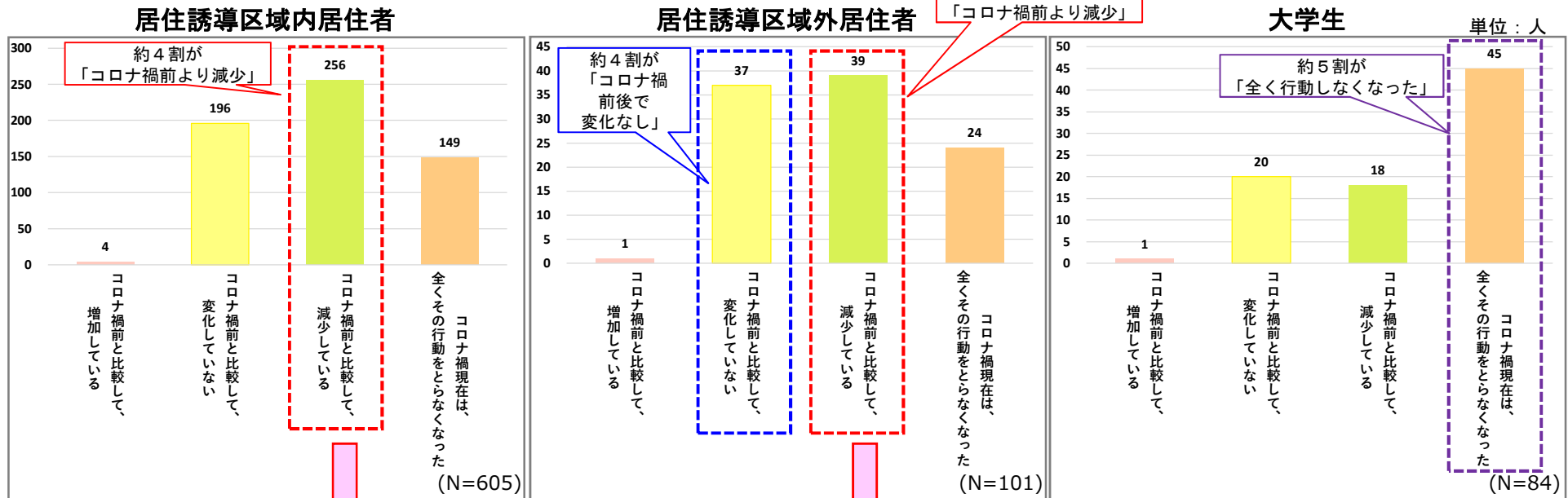


- 日常的な買物目的での公共交通の利用頻度は、居住誘導区域内居住者の約6割が「コロナ禍前より減少」と回答したのに対し、居住誘導区域外居住者および大学生の約5～6割が「コロナ禍前後で変化なし」と回答。
- 居住誘導区域内居住者の公共交通の代わりに利用することが増加した手段は、「自動車・バイク」が最も多い。

※複数回答有り
 日常的な買い物目的の公共交通の利用が減少した代わりに増加した交通手段

4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆通院目的の公共交通の利用頻度の変化【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】



- 通院目的での公共交通の利用頻度は、大学生以外は、約4割が「コロナ禍前より減少」と回答。大学生は、コロナ禍現在は通院目的での移動は「全くなくなった」という回答が約5割を占める。
- 大学生以外の、公共交通の代わりに利用することが増加した手段は「自動車・バイク」が最も多い。

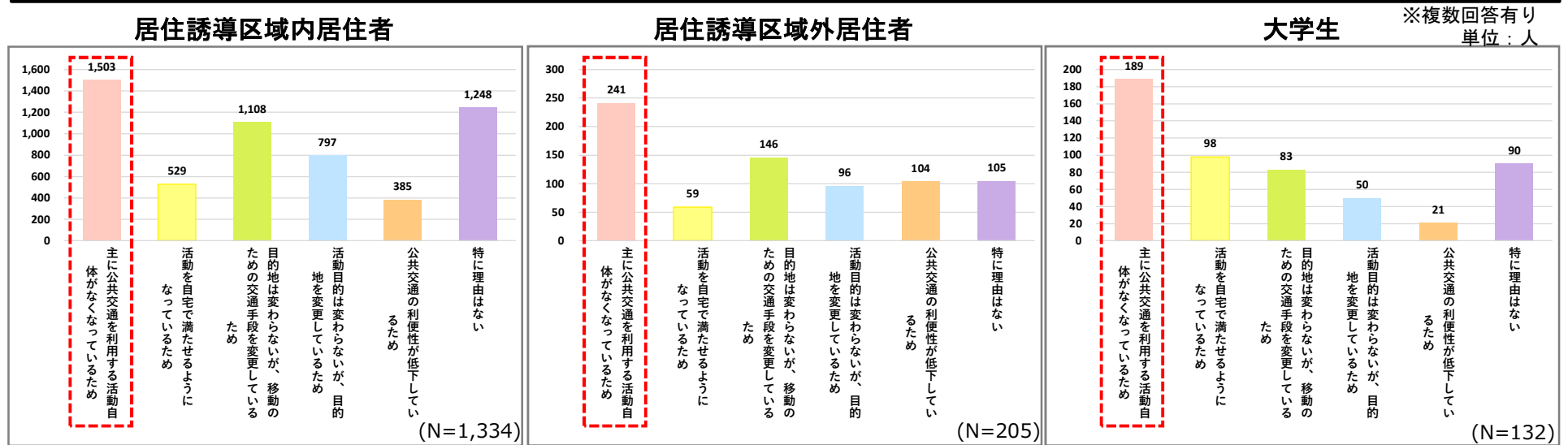
※複数回答有り
単位：人

通院目的の公共交通の利用が減少した代わりに増加した交通手段

4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆公共交通での移動頻度が減少した理由【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】

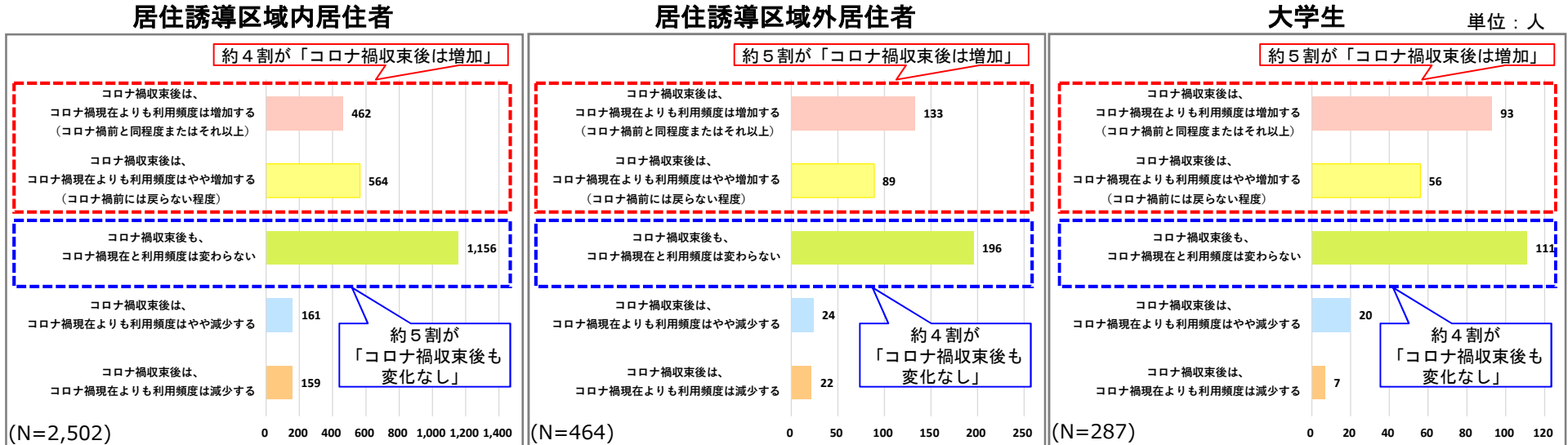
・公共交通での移動頻度が減少した理由としては、「公共交通を利用する活動自体がなくなったため」の回答が最も多い。



5. コロナ禍収束後の移動・外出意向

◆コロナ禍収束後の公共交通の利用意向（コロナ禍現在からの比較）

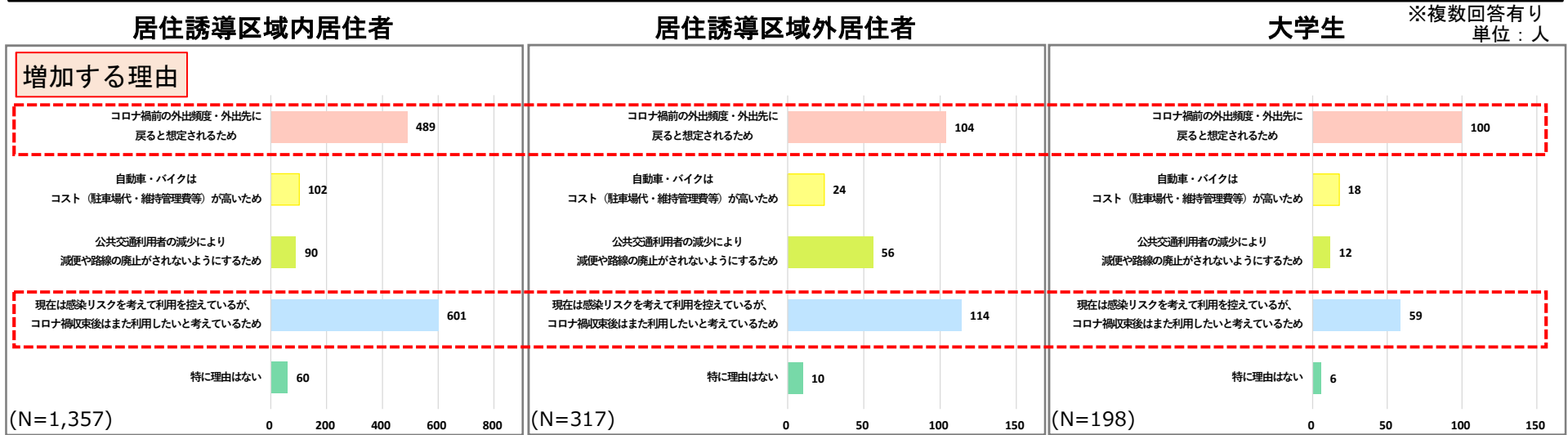
- コロナ禍収束後の公共交通の利用意向は、**約4～5割が「コロナ禍収束後は増加する」と回答する一方で、約4～5割が「コロナ禍収束後も変化なし（減少したまま）」と回答。**



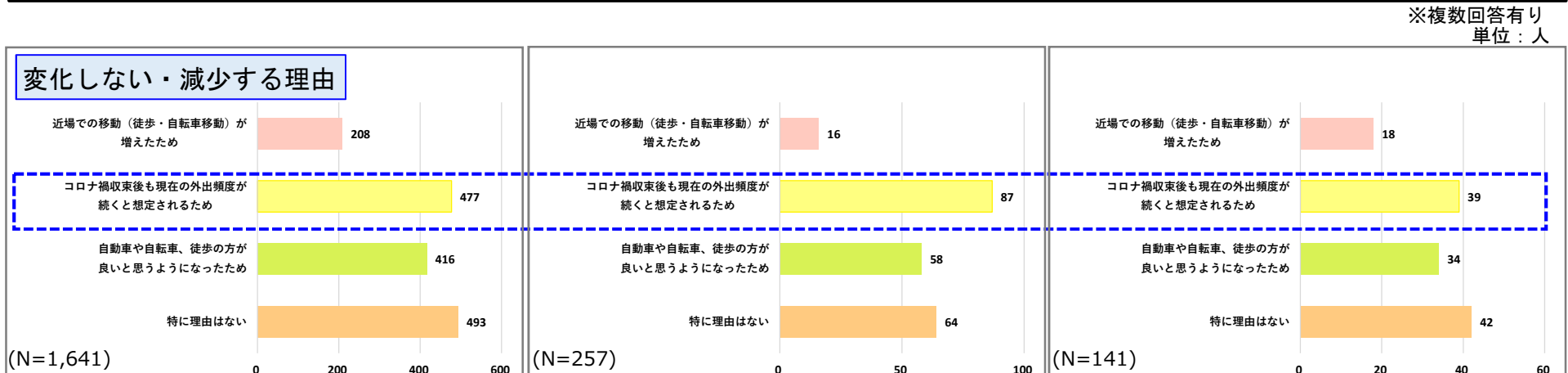
5. コロナ禍収束後の移動・外出意向

◆コロナ禍収束後の公共交通の利用意向の理由

・コロナ禍現在と比較して、コロナ禍収束後に公共交通の**利用頻度が増加**する理由としては、「**コロナ禍以前の外出頻度に戻ると想定されるため**」「**感染リスクを考えて利用を控えていたため**」が多い。

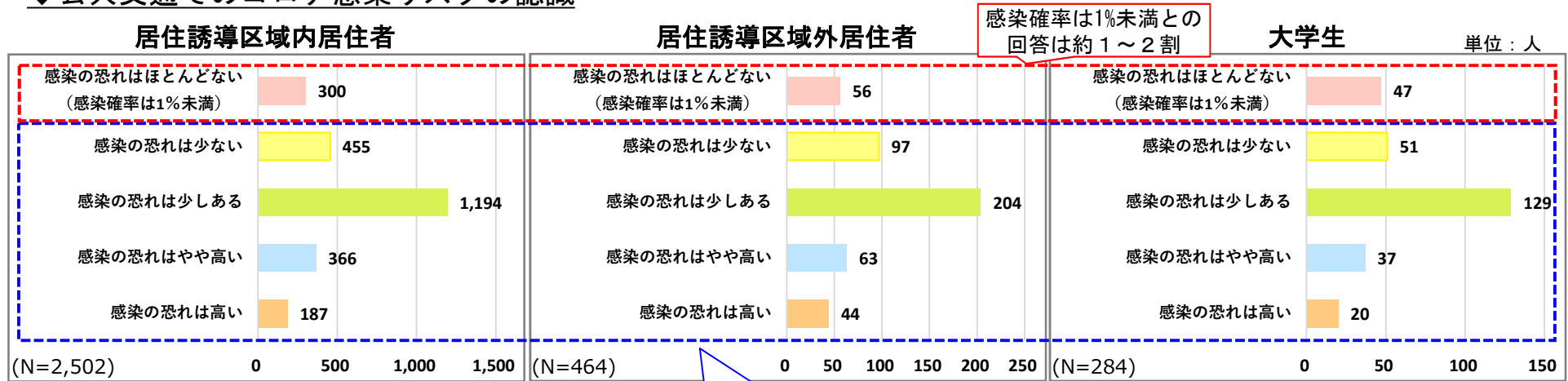


・コロナ禍現在と比較して、コロナ禍収束後に公共交通の**利用頻度が変化しない、または減少する理由**としては、「特に理由はない」を除くと、「**現在の外出頻度が今後も続く**と想定されるため」が最も多い。



5. コロナ禍収束後の移動・外出意向

◆公共交通でのコロナ感染リスクの認識



感染確率は1%未満との回答は約1~2割

約8~9割が「感染確率は1%以上」と回答

「一回、電車やバスやタクシーに乗る」ことによる感染確率は、約0.0097%しかない(※)にも関わらず、約8~9割が「感染確率は1%以上」と回答。

(※) 新型コロナウイルスに関する行動・意識調査 (公社)土木学会 土木計画学研究委員会

【問題点1】感染リスクを数倍~数千倍過大に評価しており、過剰に恐れている

最も重要と思われる結果として、そもそも感染リスクに対する正確な知識を十分に有していない、という問題が明らかとなった。

「一回の外出」による感染確率について、感染者と外出者の数から推計すると最も感染が拡大していた時期でも約0.0050%しかない^{脚注1}にもかかわらず、回答者の平均値は19.7%と約3900倍も過大に回答していた(図-2)。

「一回、電車やバスやタクシーに乗る」ことによる感染確率についても推計すると、最も感染が拡大していた時期で高々約0.0097%しかない^{脚注2}にもかかわらず、回答者の平均値は30.1%と約3100倍も過大に回答していた(図-2)。

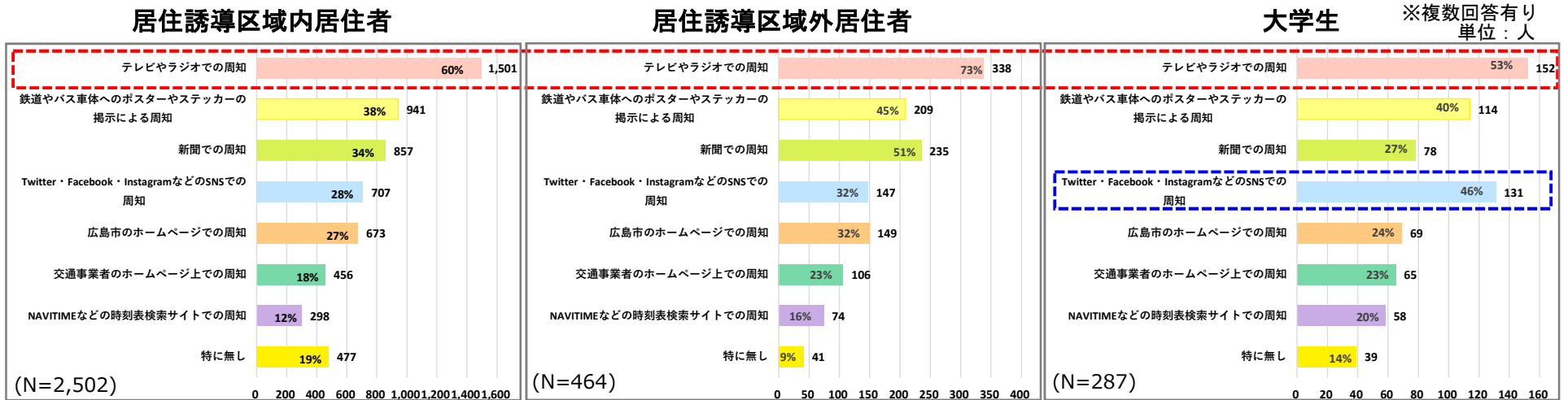
脚注2: 推計方法については、外出感染率と同様であるが、外出人数ではなく、公共交通利用人数で、感染者を除くことで確率を推計している(この計算では、感染者が全て公共交通利用時に感染している、という前提になり、推計される感染確率は相当程度高いものとなるが、それでも0.0097%に過ぎない)。公共交通利用人数については、人口×一人当たりトリップ数(2.17トリップ/人)×鉄道・バスの分担率(19.2%)×3月末の移動減少率(1-0.172)により推計している。人口と移動減少率は注1と同じものを用い、トリップ数と分担率は、平成27年全国都市交通特性調査(出典: <https://www.mlit.go.jp/common/001223976.pdf>)のデータを用いた。

https://jsce-ip.org/wp-content/uploads/2020/06/ip_covid19_report200812.pdf

5. コロナ禍収束後の移動・外出意向

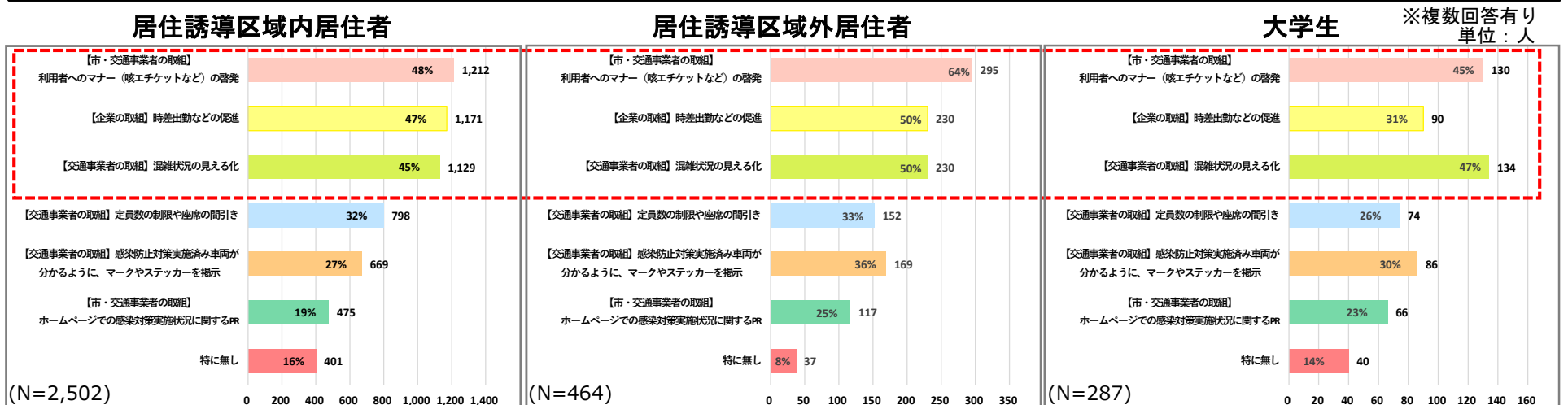
◆コロナ感染リスクが低いことを周知する効果的な方法

- 「テレビ等での周知」が効果的であるという回答が最も多く、大学生は「SNSでの周知」も効果的との回答。



◆コロナ感染防止に効果的と考える取組

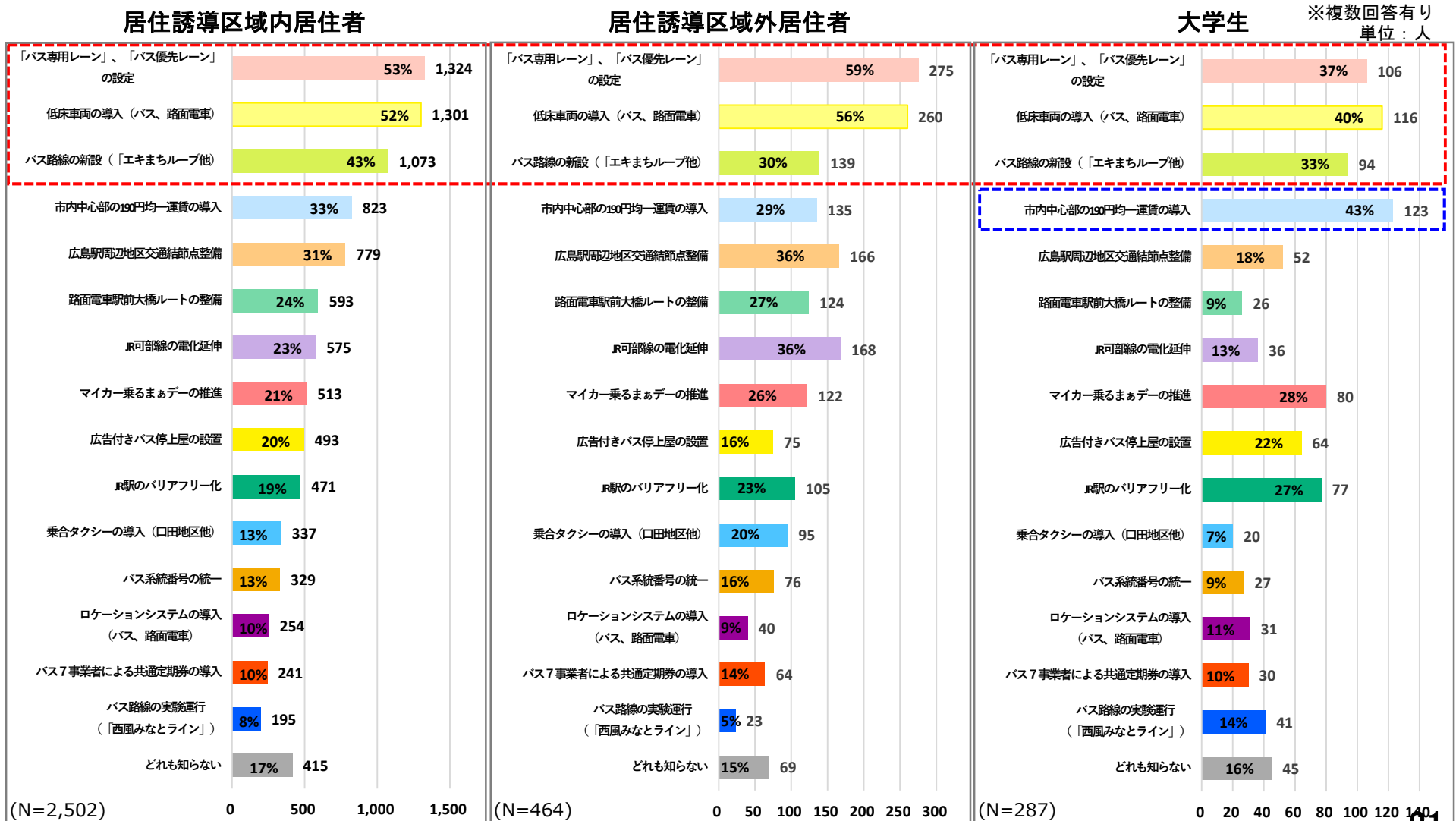
- 「利用者へのマナー啓発（市・事業者）」、「混雑状況の見える化（事業者）」、「時差出勤（企業）」の促進が効果的であるという回答が多い



6. 広島市の交通施策について

◆現在知っている交通施策

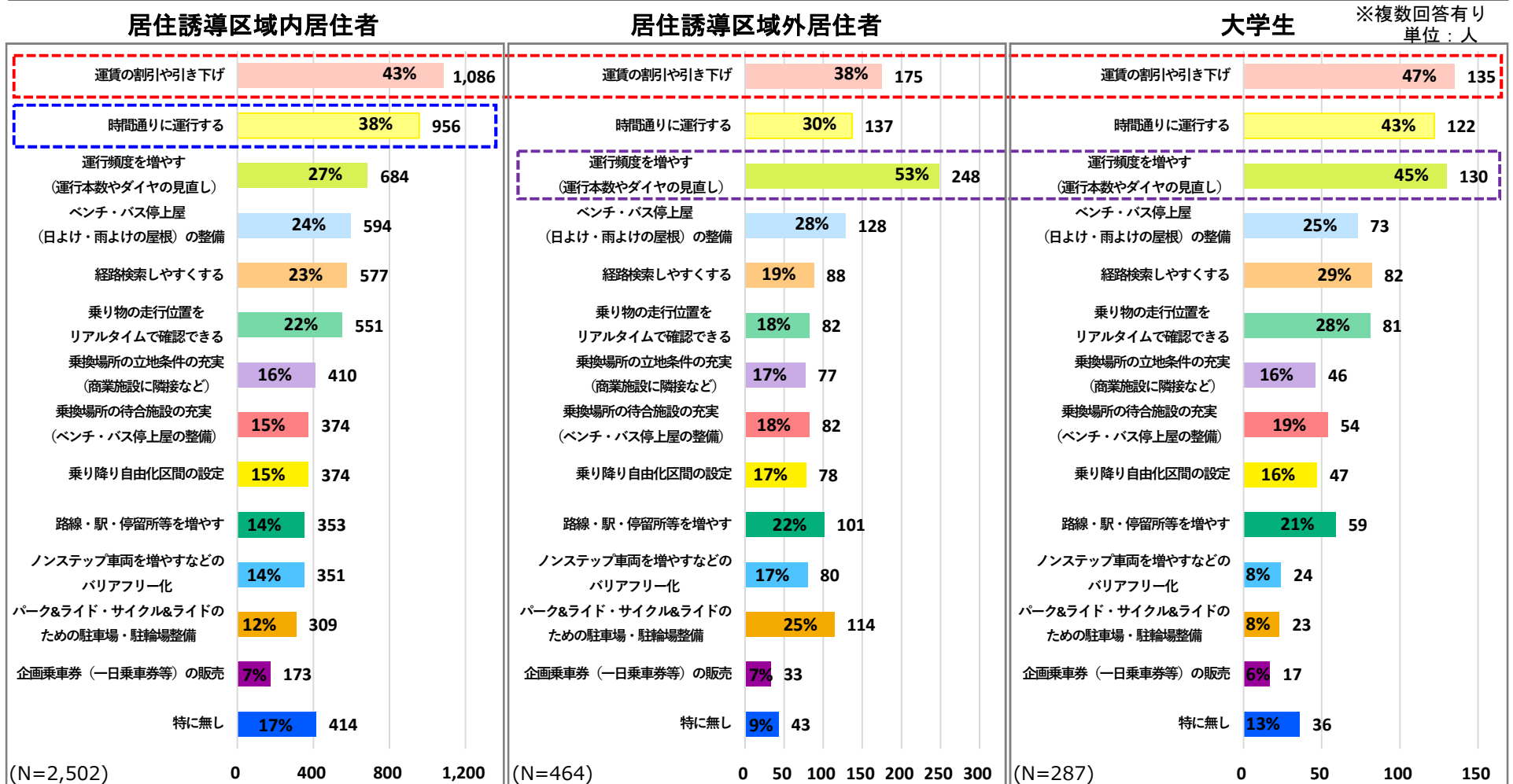
- 「『バス専用レーン』『バス優先レーン』の設定」や「低床車両の導入」等の交通施策が認知されているほか、居住誘導区域内居住者には「『エキまちループ』等のバス路線の新設」、大学生には「市内中心部の均一運賃の導入」が多く認知されている。



6. 広島市の交通施策について

◆今後の公共交通を利用するにあたって求める事項

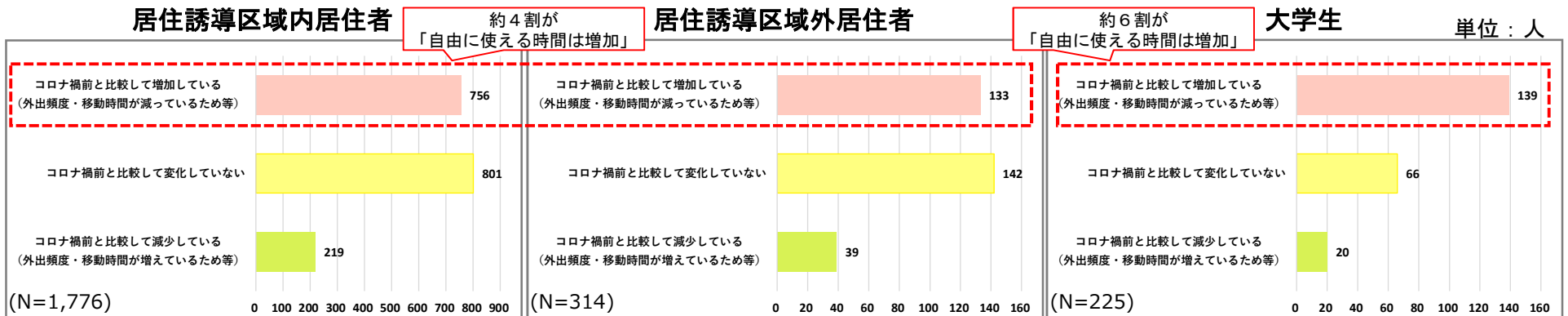
- 公共交通機能が弱い居住誘導区域外の居住者や、公共交通の利用割合が高い大学生は、「**運行頻度の増加**」を求める声が多い。
- 居住誘導区域内居住者は、「**時刻通りの運行**」を求める声が多い。
- また共通して「**運賃の割引や引き下げ**」を求める声が多い。



7. 市民アンケートその他

◆コロナ禍前後での自由に使える時間の変化【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

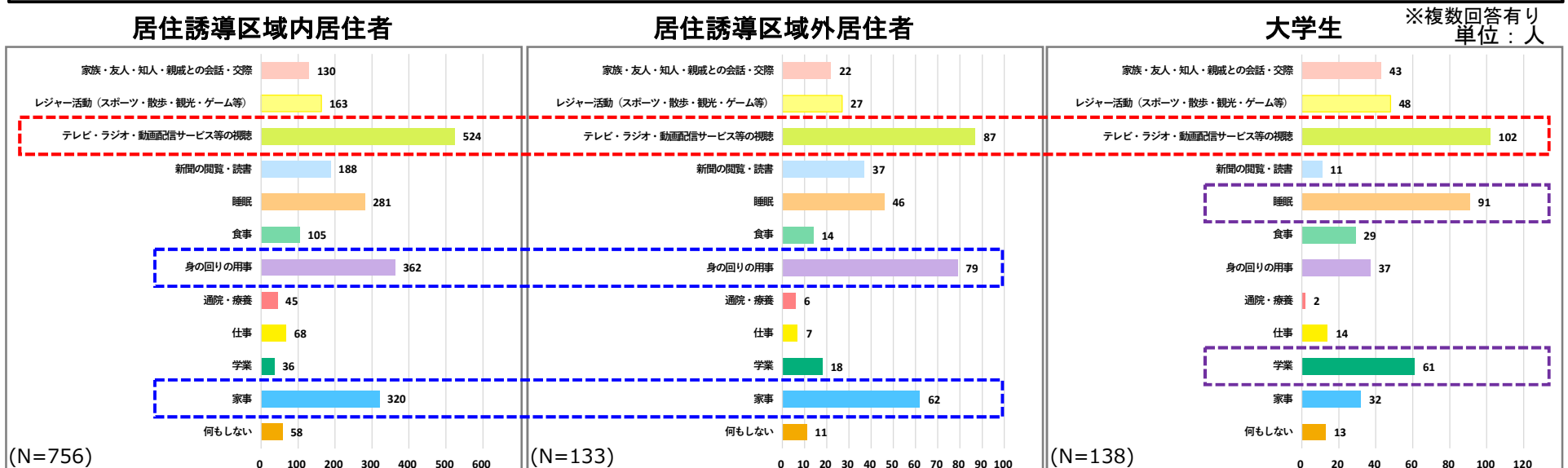
・自由に使える時間（可処分時間）は、大学生以外は約4割、大学生の約6割が「コロナ禍前より増加」と回答。



◆増加した自由に使える時間の使い道

【コロナ禍前後で自由に使える時間が増加した人を対象に集計】

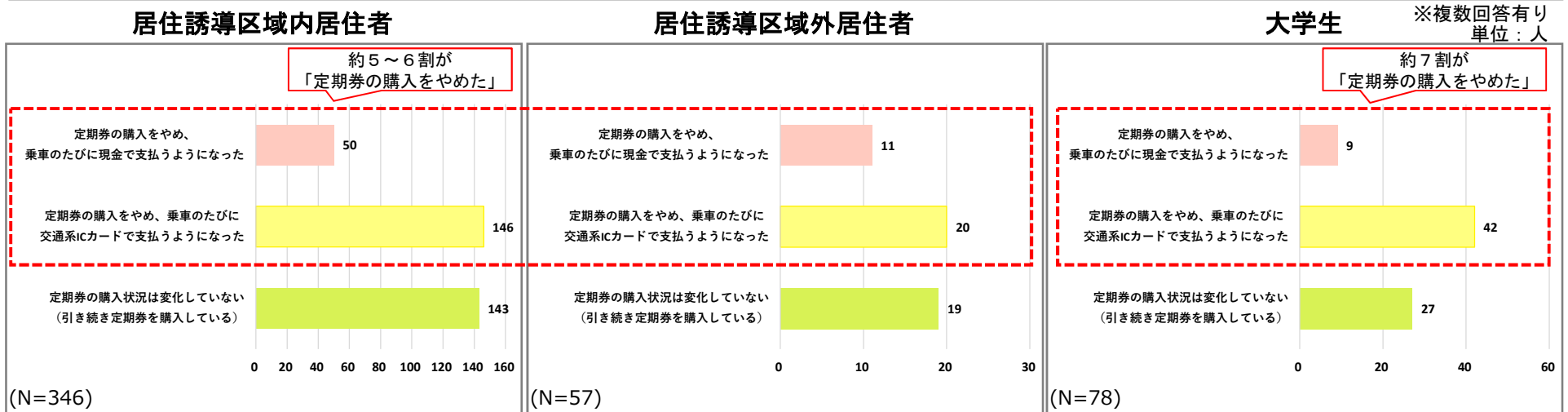
・大学生以外は、「テレビ等の視聴」「身の回りの用事」「家事」が多く、大学生は「テレビ等の視聴」「睡眠」「学業」が多い。



7. 市民アンケートその他

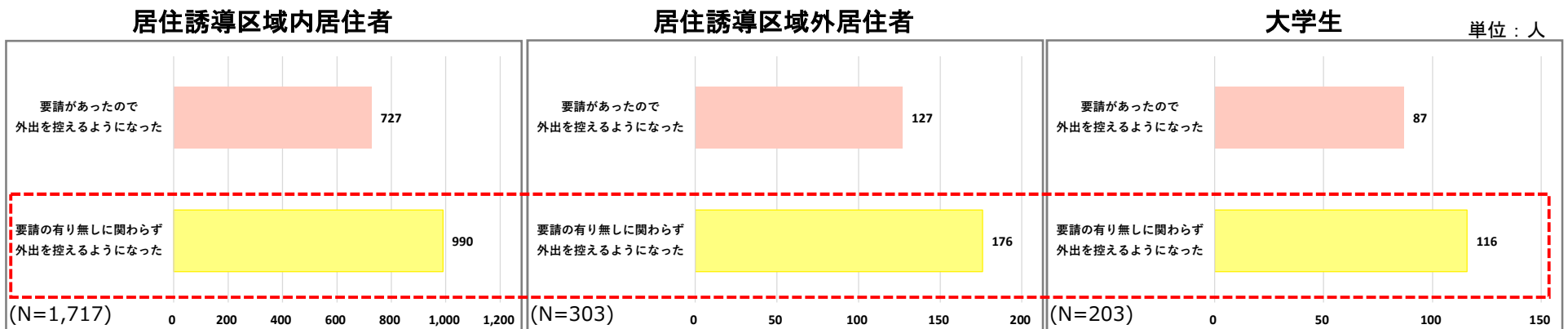
◆コロナ禍前後での定期券の購入状況 【コロナ禍前に定期券を購入していた人を対象に集計】

・大学生以外では約5～6割、大学生の約7割が「定期券の購入をやめた」と回答。



◆県の外出自粛要請の影響 【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】

・半数以上が「県の要請の有り無しに関わらず外出を控えるようになった」と回答。

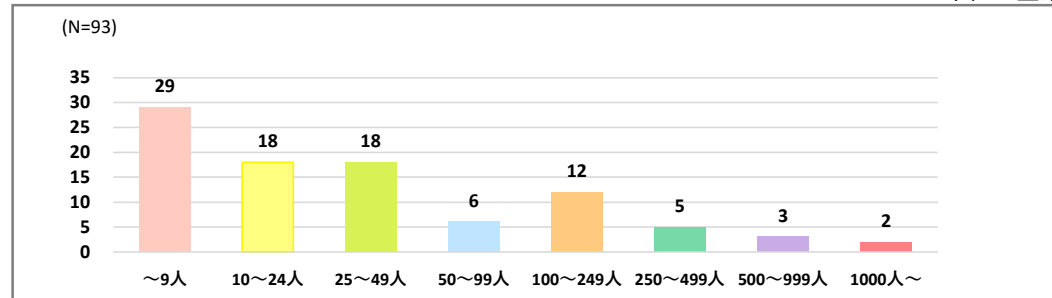


8. 企業属性

- 従業員数9人以下の企業の回答数が最も多く、また49人以下の企業で全体の回答数の半数以上を占める。
- 業種別では、建設業が最も多く、卸売業・小売業、その他サービス業と続く。
一方で、農業等の第1次産業の回答は無かった。

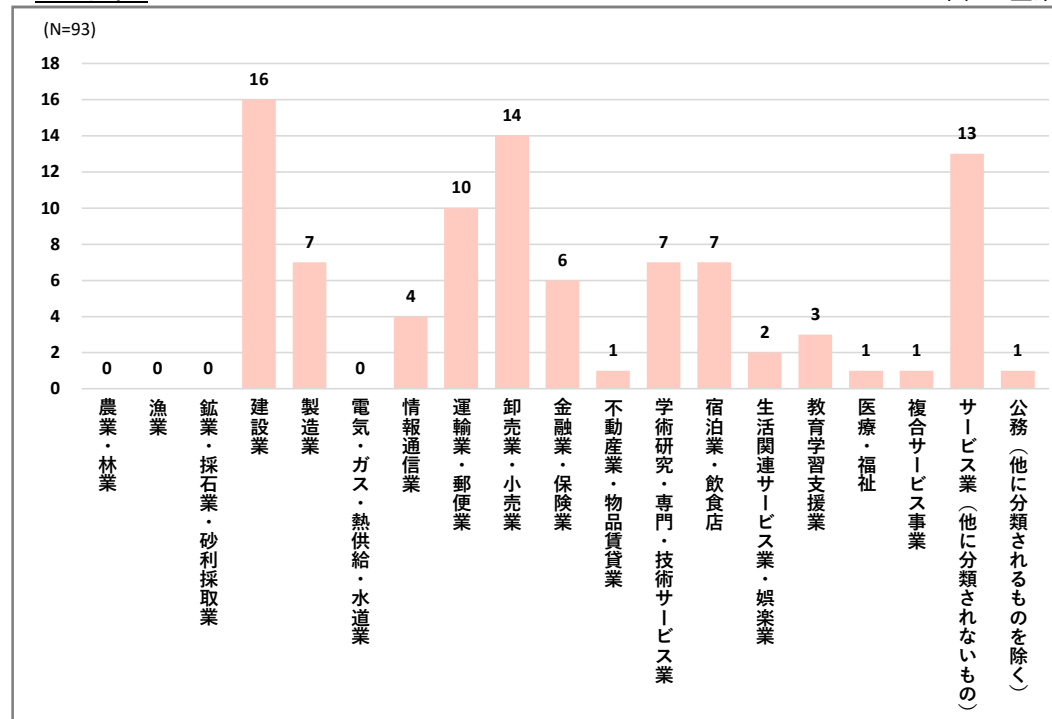
◆従業員数

単位：企業



◆業種

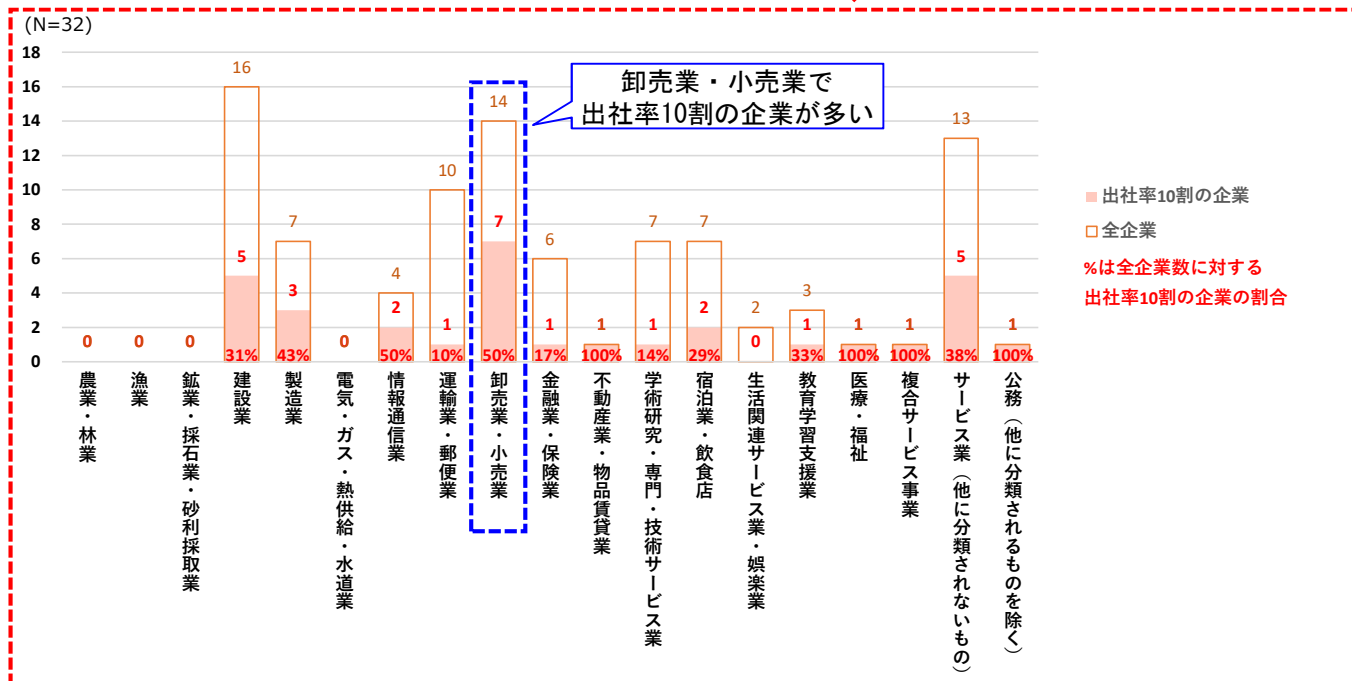
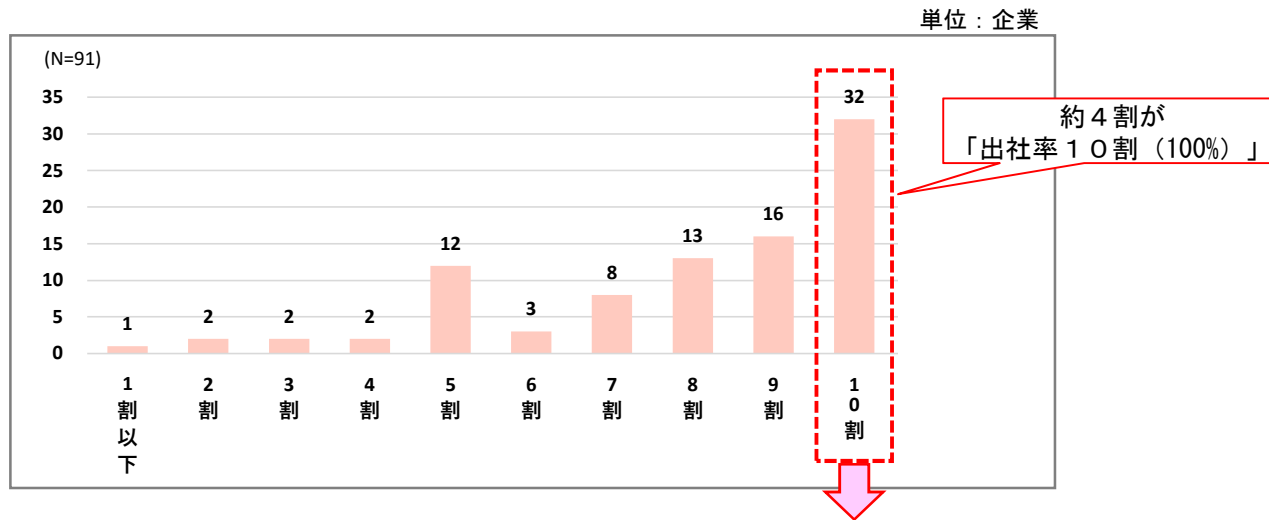
単位：企業



9. コロナ禍現在の就業体制

◆コロナ禍現在の出社率

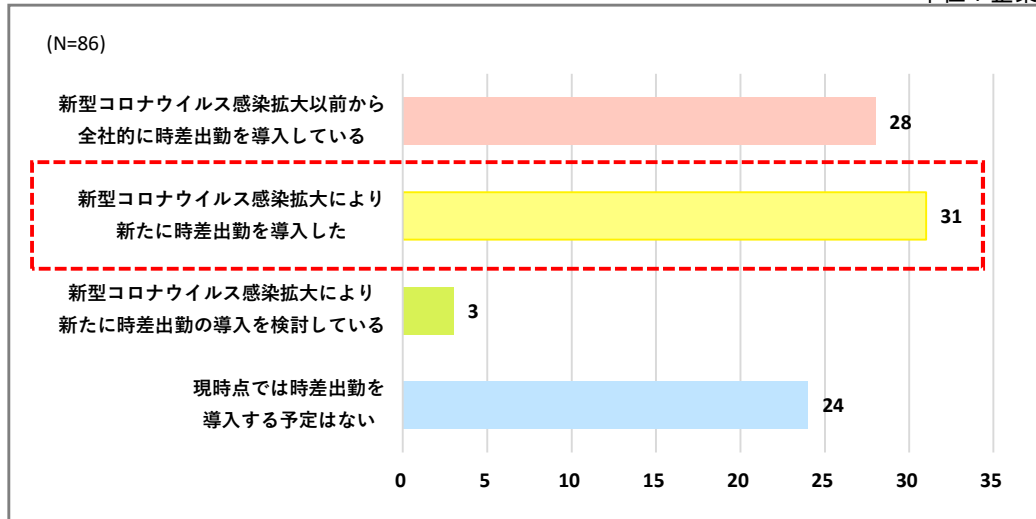
・コロナ禍現在においても約4割の企業が「出社率10割（100%）」と回答。



9. コロナ禍現在の就業体制

◆コロナ禍現在の時差出勤の導入状況

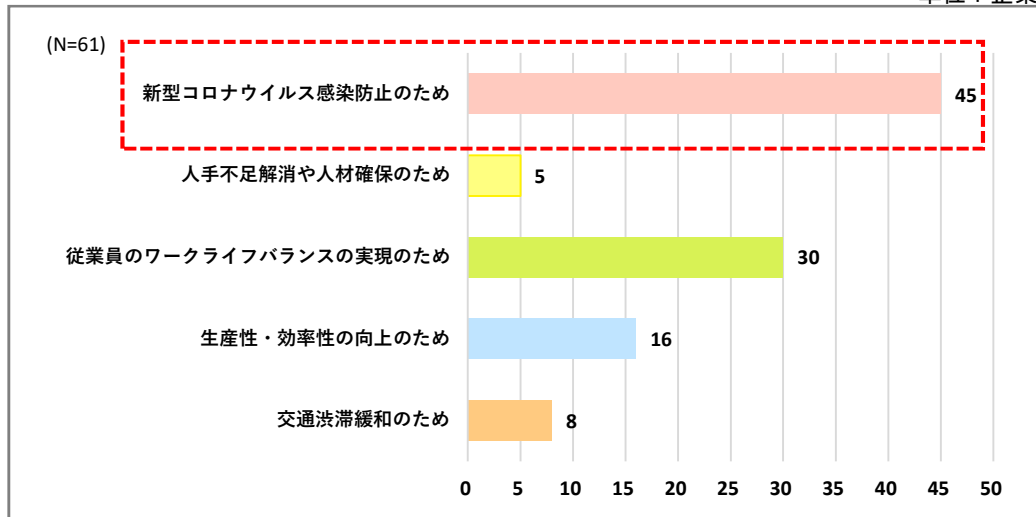
単位：企業



- 約4割の企業が「新型コロナウイルス感染拡大により時差出勤を導入」と回答。

◆コロナ禍現在の時差出勤の導入理由

※複数回答有り
単位：企業

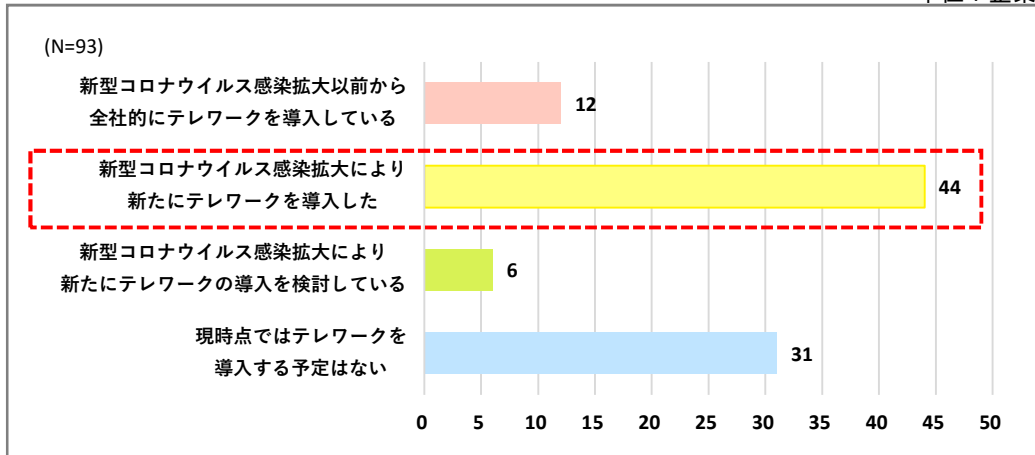


- 約7割の企業が「新型コロナウイルス感染防止のために時差出勤を導入」と回答。

9. コロナ禍現在の就業体制

◆コロナ禍現在のテレワークの実施状況

単位：企業

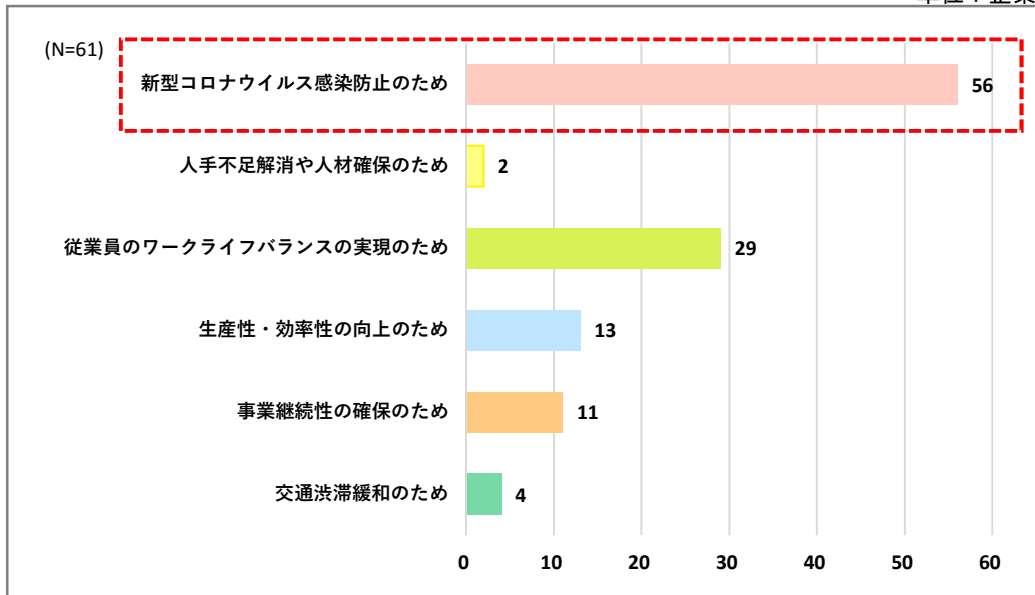


- 約5割の企業が「新型コロナウイルス感染拡大によりテレワークを導入」と回答。

◆コロナ禍現在のテレワークの実施理由

※複数回答有り

単位：企業



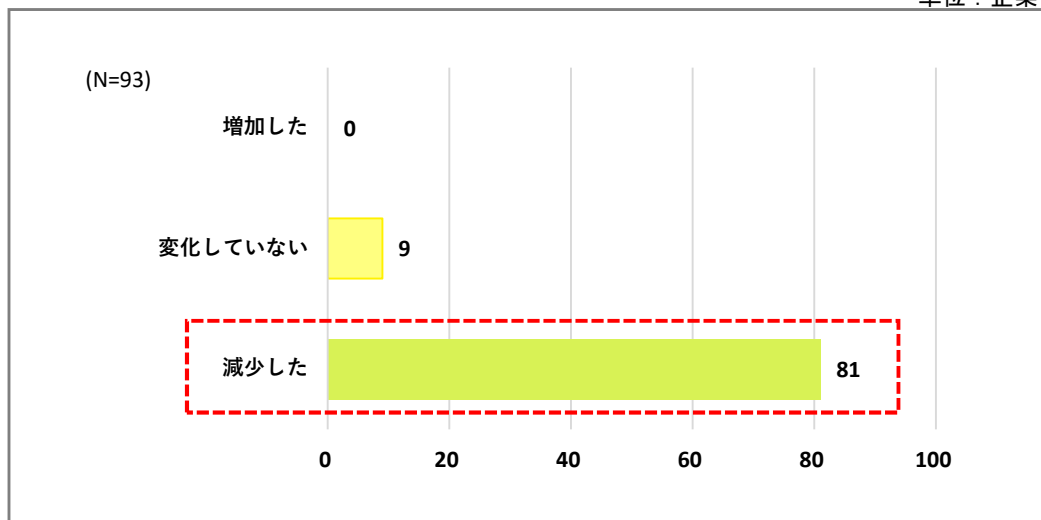
- 約9割の企業が「新型コロナウイルス感染防止のためにテレワークを導入」と回答。

10. コロナ禍前後での就業体制の変化

◆コロナ禍前後での出張や外勤の頻度の変化

- コロナ禍現在の出張や外勤は、約9割の企業が「減少」と回答。

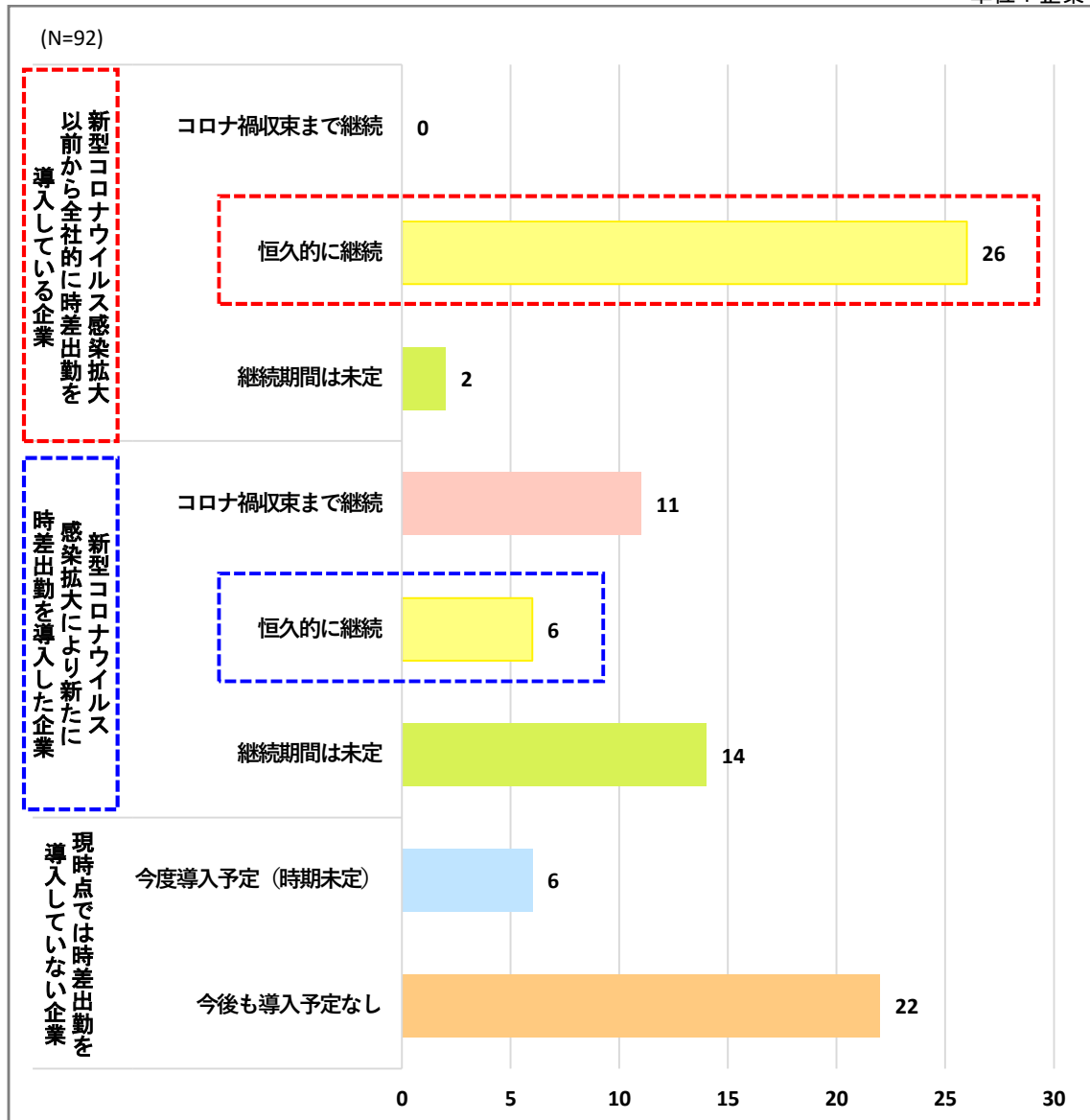
単位：企業



1.1. コロナ禍収束後の就業体制の意向

◆コロナ禍収束後の時差出勤の導入意向

単位：企業



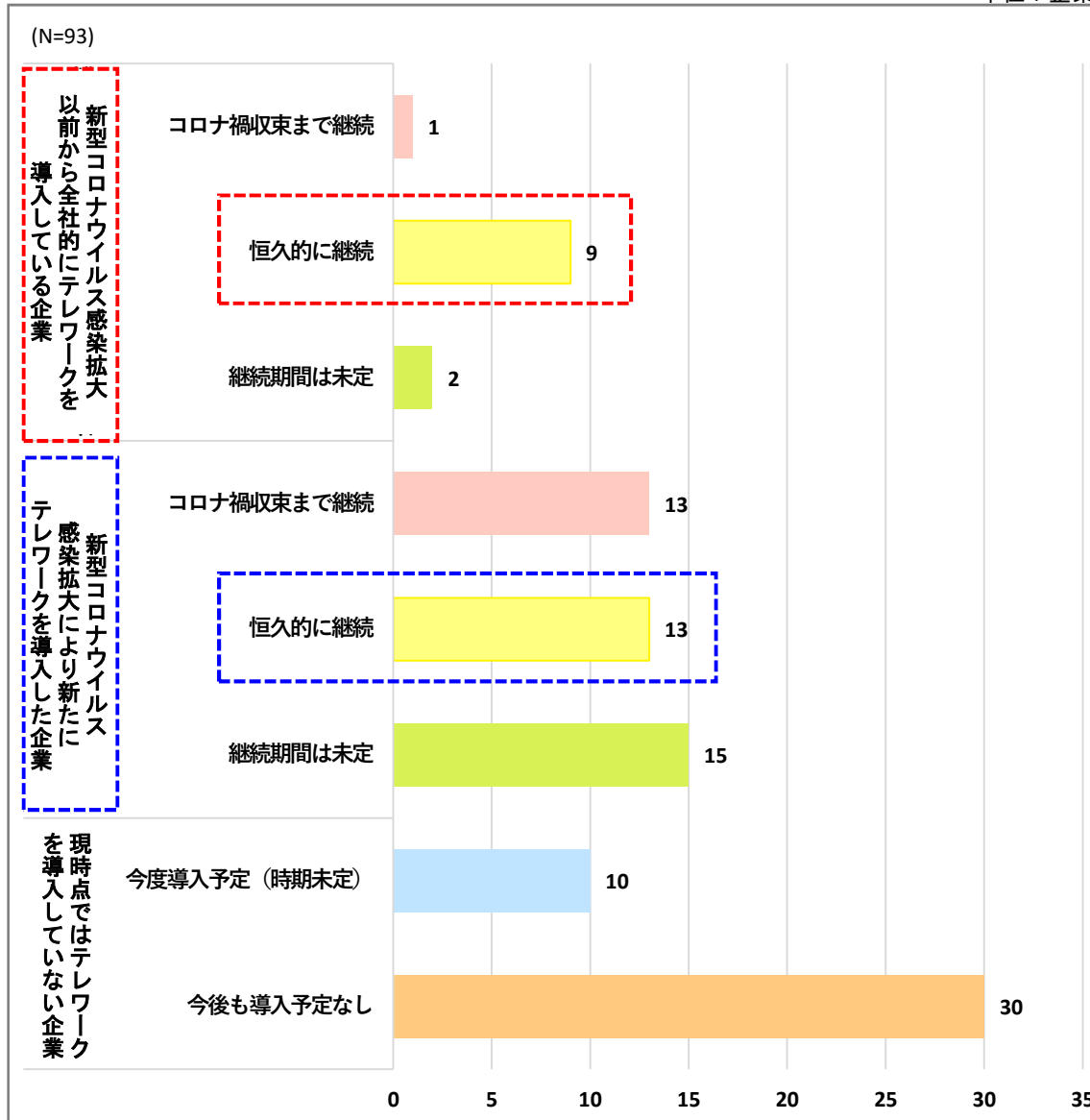
• 新型コロナウイルス感染拡大以前から時差出勤を導入している企業のうち、約9割の企業が「恒久的に時差出勤を継続」と回答。

• 新型コロナウイルス感染拡大により時差出勤を導入し始めた企業のうち、約2割の企業が「恒久的に時差出勤を継続」と回答。

1.1. コロナ禍収束後の就業体制の意向

◆コロナ禍収束後のテレワークの導入意向

単位：企業



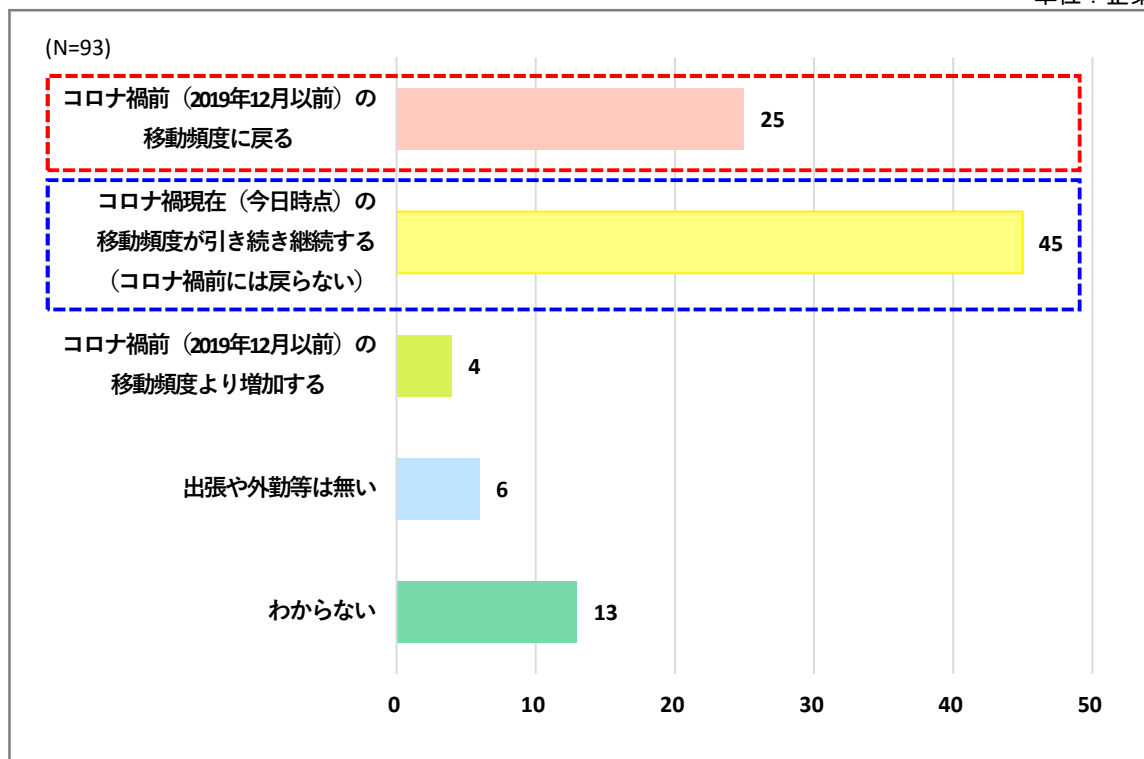
• 新型コロナウイルス感染拡大以前からテレワークを導入している企業のうち、約8割の企業が「恒久的にテレワークを継続」と回答。

• 新型コロナウイルス感染拡大によりテレワークを導入し始めた企業のうち、約3割の企業が「恒久的にテレワークを継続」と回答。

1.1. コロナ禍収束後の就業体制の意向

◆コロナ禍収束後の出張や外勤の想定される頻度

単位：企業



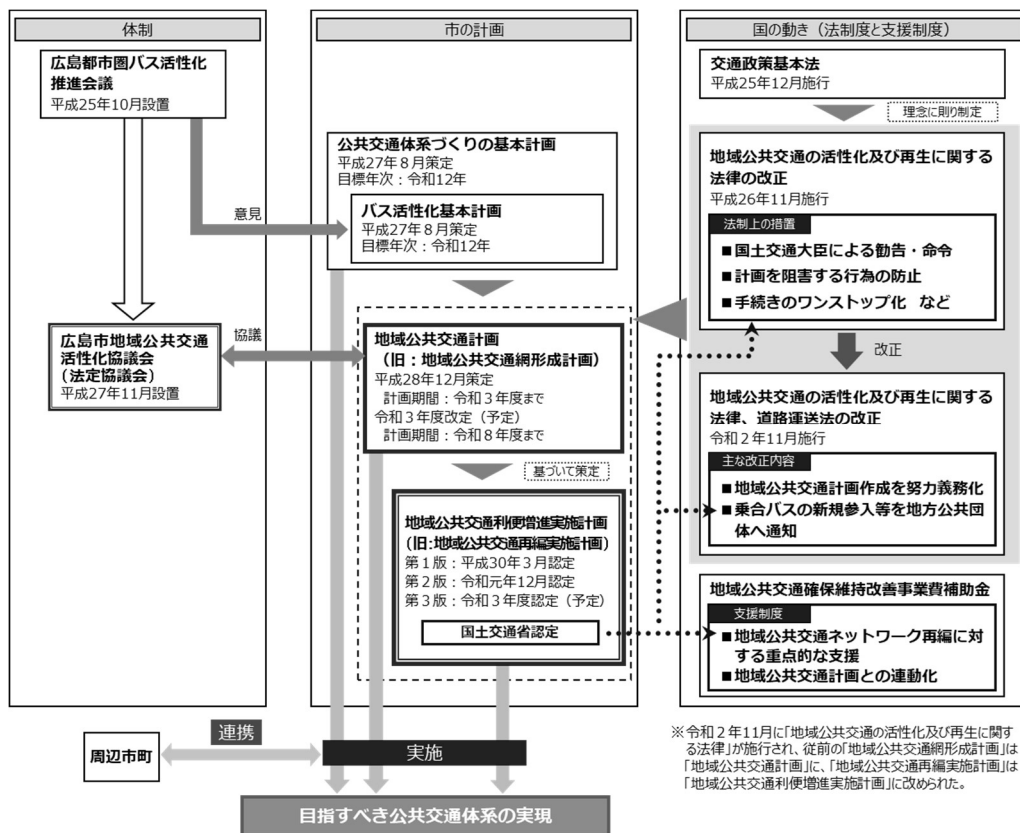
- コロナ禍収束後の出張や外勤頻度は、約3割の企業が「コロナ禍前の頻度に戻る」と回答する一方で、約5割の企業が「コロナ禍現在の頻度が継続する」と回答。

公共交通ネットワークの再構築に向けた取組

1 これまでの経緯

交通政策の基本理念や、国・自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」に則り、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことにより、地方公共団体が中心となって、まちづくりと一体的に持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープランとなる「地域公共交通計画」（以下「公共交通計画」という。）を策定することが可能となりました。

こうした国の法的枠組みを活用しながら、平成 27 年 8 月に都市づくりの長期的展望に立った「公共交通体系づくりの基本計画」を策定の上、これに掲げた目指すべき公共交通体系の実現を図っていくこととし、平成 28 年 12 月に公共交通の機能強化策や利用促進策を盛り込んだ公共交通計画を策定しました（令和 3 年 2 月に令和 2 年度までの計画期間を令和 3 年度まで延期）。



2 取組状況

公共交通計画に基づき、公共交通ネットワークの再構築に取り組んでいます。このうち、バス路線については、都心部における競合・過密化の解消を図るとともに、郊外部等では、路線のフィーダー化や、地域の実情・ニーズに応じた運行形態の見直しなどの再編に取り組むことにしています。

こうした考えの下、「地域公共交通利便増進実施計画」の最初の取組として、多くの路線が集中し、過密化している都心部を対象とした利便増進実施計画（第 1 版）について、平成 30 年 3 月に国土交通省の認定を受け、同年 5 月から都心循環線「エキまちループ」の運行を開始しました。

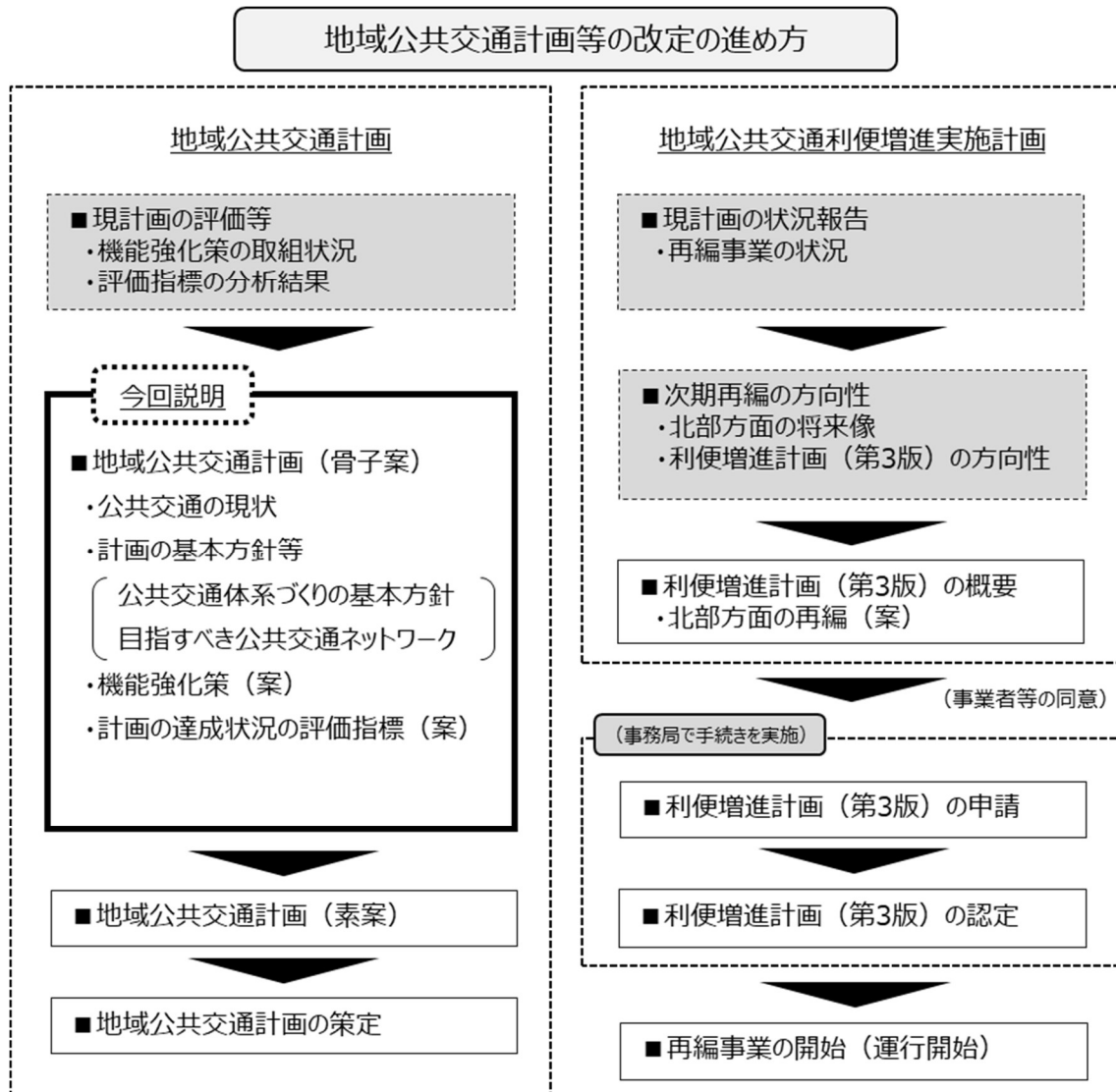
これに続き、デルタ内の主要な施設を循環する「まちのわループ」と、広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」について、利便増進実施計画（第 2 版）として取りまとめ、令和元年 12 月に国土交通省の認定を受け、令和 2 年 1 月から運行を開始したところです。（令和 3 年 2 月に令和 2 年度までの計画期間を令和 3 年度まで延期する内容で変更認定）

このほか、目指すべき公共交通体系の実現に向け、交通結節点の整備や利用環境の向上など、様々な機能強化策に取り組んでいます。

3 今後の進め方

公共交通計画の改定に向け、これまで、デルタ市街地及びデルタ周辺部における年齢別や時間帯別の移動需要を分析するとともに、協議会での議論を踏まえ、本年 7 月から 8 月にかけて、市民や企業等に対し、新型コロナウイルス感染症の影響による交通行動や勤務形態の変化の状況や終息後の意向などについて、アンケート調査を実施しました。

また、令和 2 年 1 1 月、持続可能な輸送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「改正地域公共交通活性化再生法」と「独占禁止法特例法」が施行されたことを踏まえて、路線バス等の維持が困難と認められる場合のサービス継続のための取組や、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃などが見直し可能となる運賃プール制の導入、複数の移動手段を最適に組み合わせる一つのサービスとして提供する MaaS の推進など、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる施策について検討を進め、本年度中に公共交通計画の改定を行います。



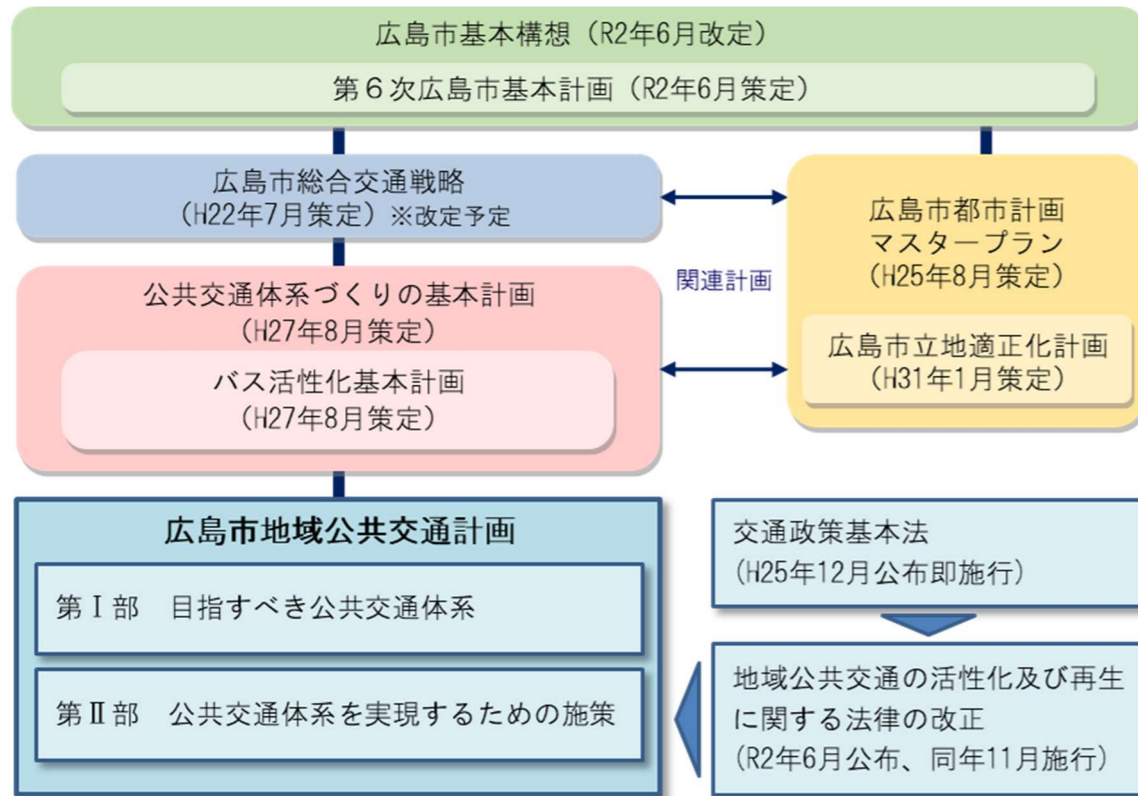
1 目的

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】

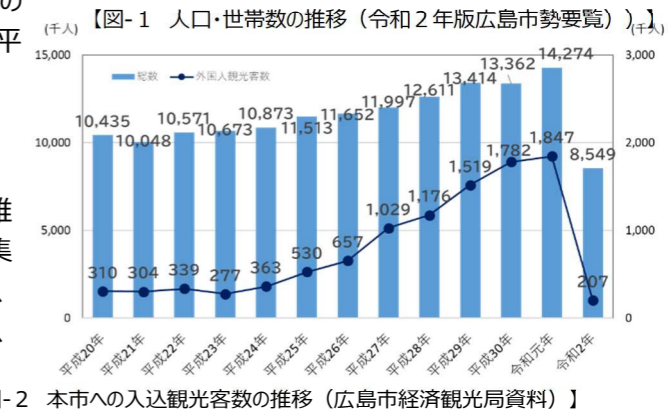
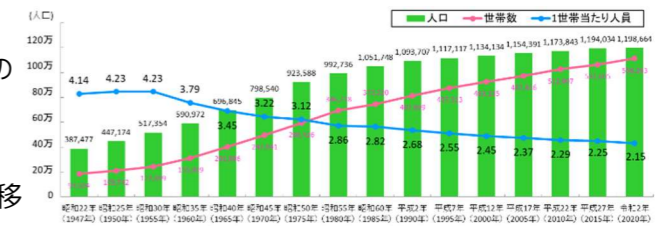
■ 観光

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。



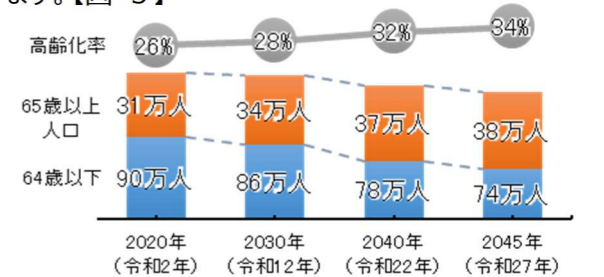
2 社会経済情勢の変化

■ 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】



■ 観光客の利用交通機関割合

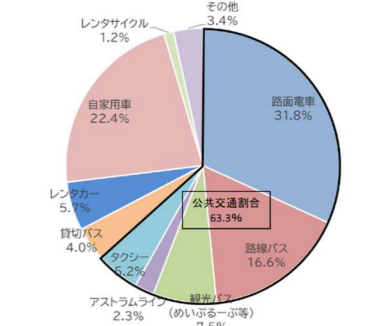
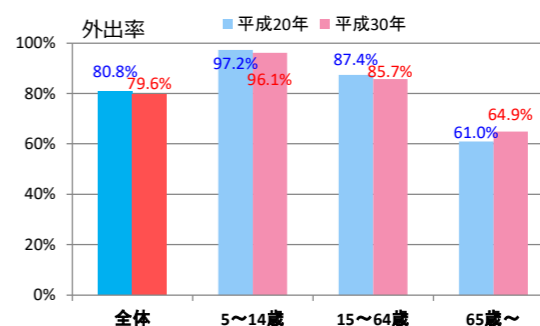
広島市に観光で訪れた方の市内での主な利用交通機関は、路面電車が 31.8%と最も多く、公共交通全体の利用割合は 63.3%となっています。【図- 5】

■ 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。

■ ウイズコロナ・アフターコロナにおける「新しい生活様式」の定着

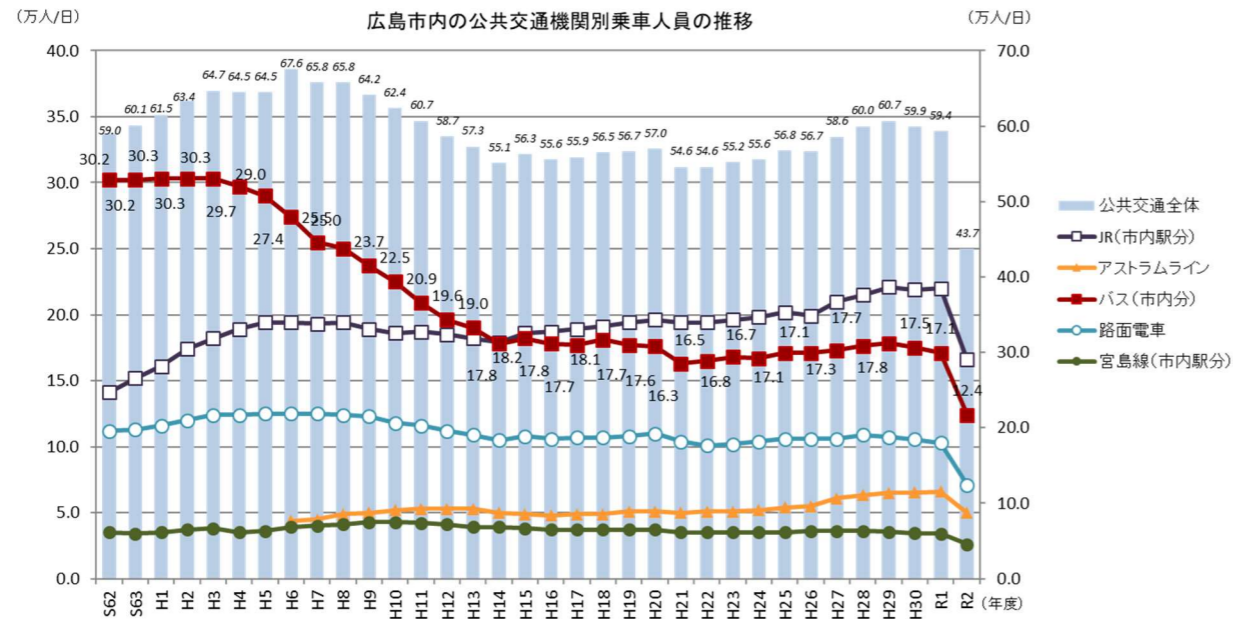
令和 3 年 7 月から 8 月にかけて行った企業アンケート調査によると、アフターコロナにおいても、時差出勤やテレワーク、オンライン会議等を継続する予定の企業もあることから、コロナ禍前の移動需要には戻らないことが見込まれます。



3 交通実態及び公共交通の現状

■ 乗車人員の推移

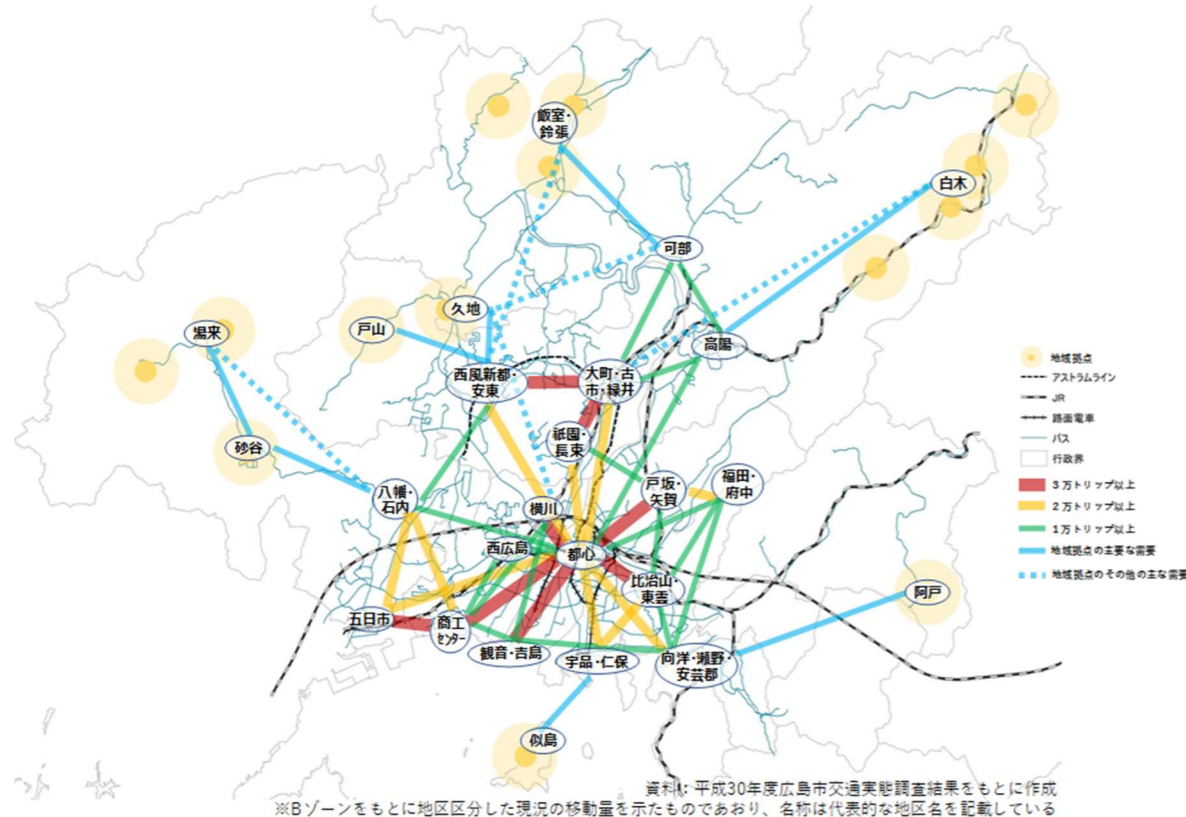
- 公共交通全体の乗車人員は、最も落ち込んだ平成 21 年度から平成 29 年度までは増加を続け、それ以降は横ばいとなっていました。令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、43.7 万人/日と大きく減少しています。【図-6】



【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

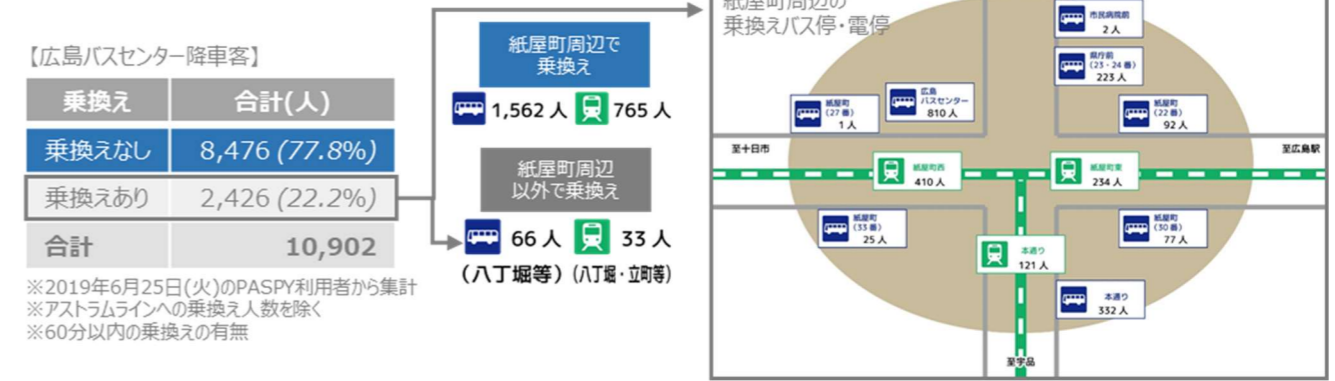
- 現況の移動需要は、都心部を発着する移動や、拠点地区間の移動、デルタ沿岸部を横断する移動など、市街地内や市街地を囲むような移動が多くなっています。
- 都心部から遠く離れた中山間地域等では、最寄りの拠点地区へ移動が集まっています。【図-7】



【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】



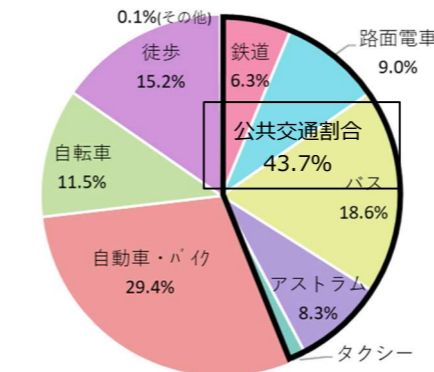
【図-8 広島バスセンター降車後の乗り場別乗換え人数 (広島バスセンター資料)】

■ 都心部を目的地とした移動の代表交通手段

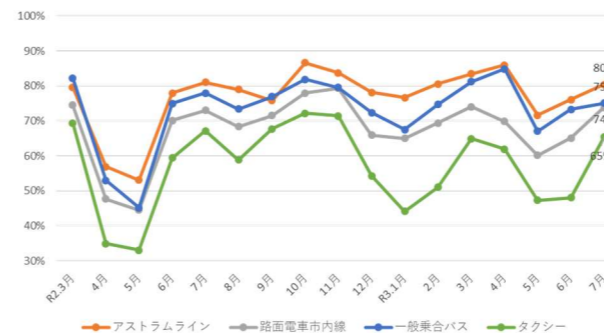
- 市内各エリアから都心への移動手段は、自動車（同乗を含む）・バイクの割合が 29.4%と最も高く、公共交通は、路線バスが 18.6%、路面電車が 9.0%となっています。【図-9】

■ 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

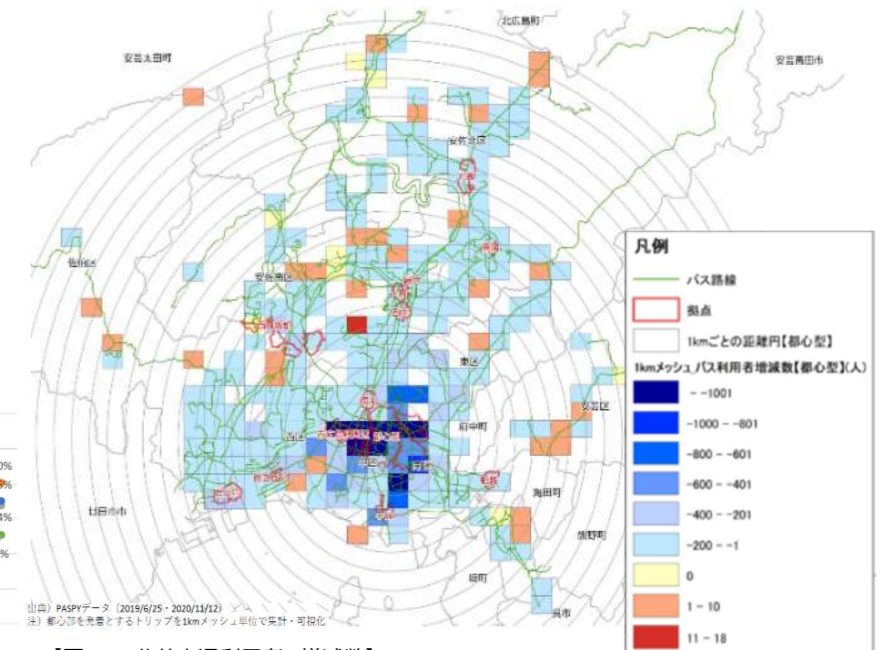
- 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通への影響は甚大で、路線バス、路面電車、アストラムラインなどの利用者数は軒並み減少しており、令和 3 年 7 月時点においては、例年に比べ約 2 ~ 3 割の減少率となっています。【図-10】
- 人口が多い都心部やその周辺（横川・西広島駅・宇品）で公共交通利用者の減少が顕著になっています。【図-11】



【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む、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。



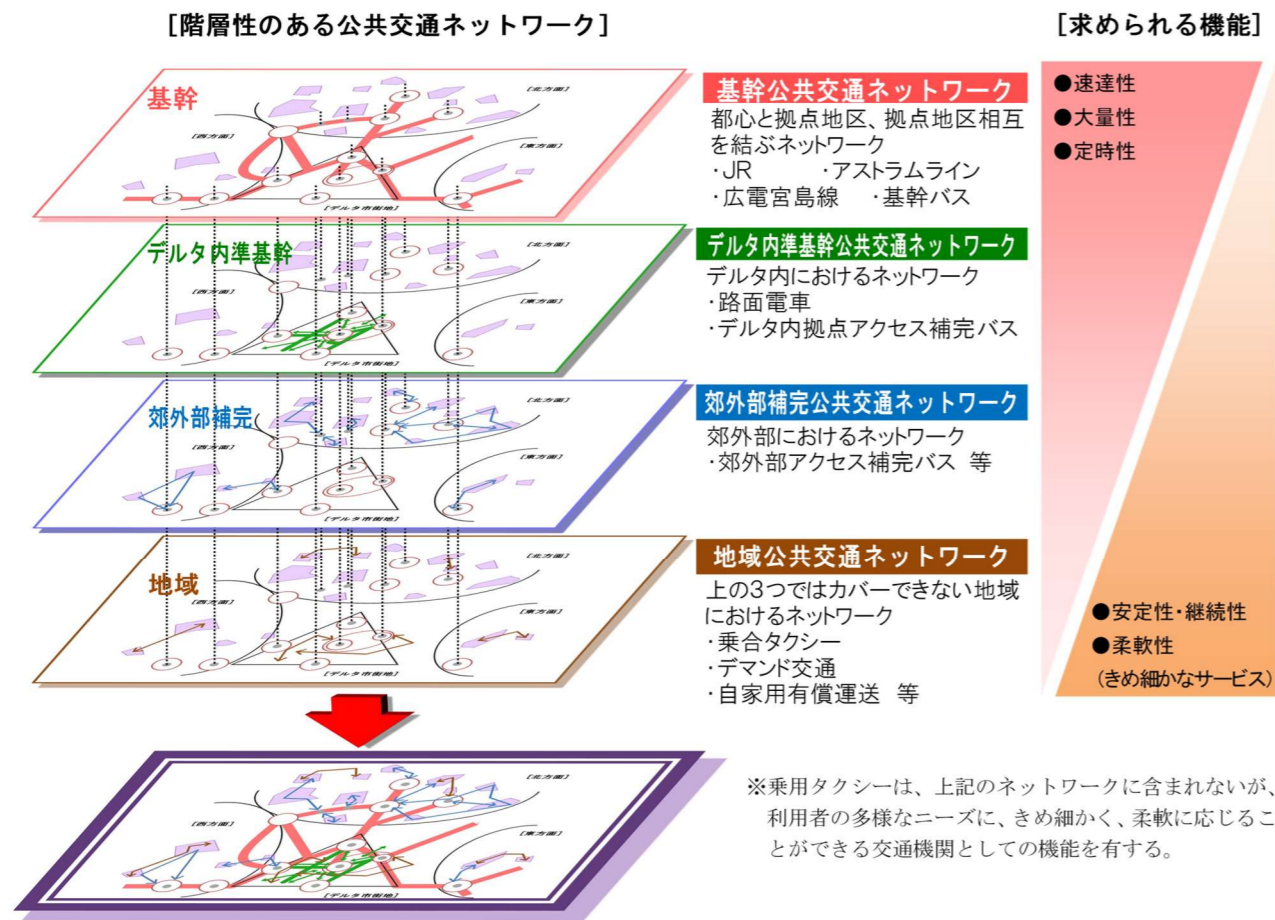
広島市地域公共交通計画の改定について（骨子案）

（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。

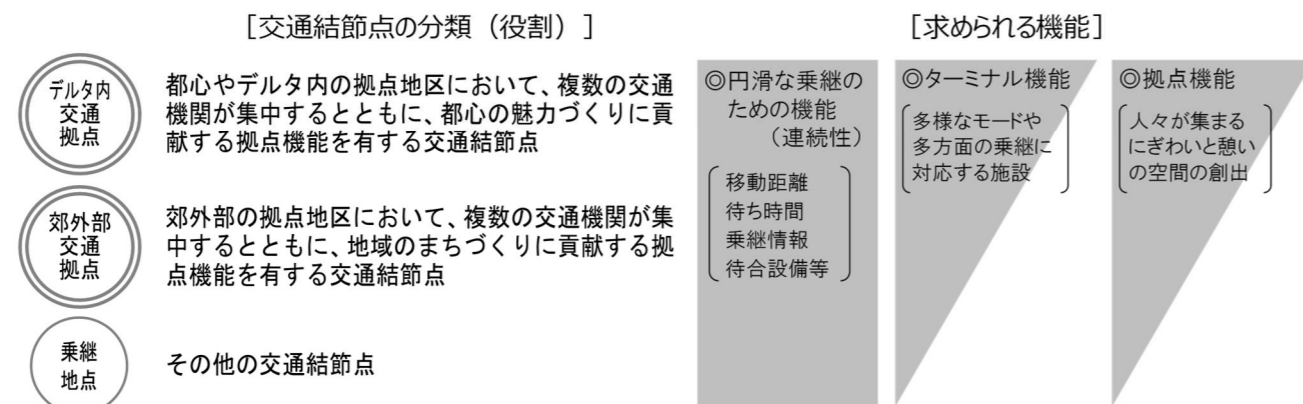
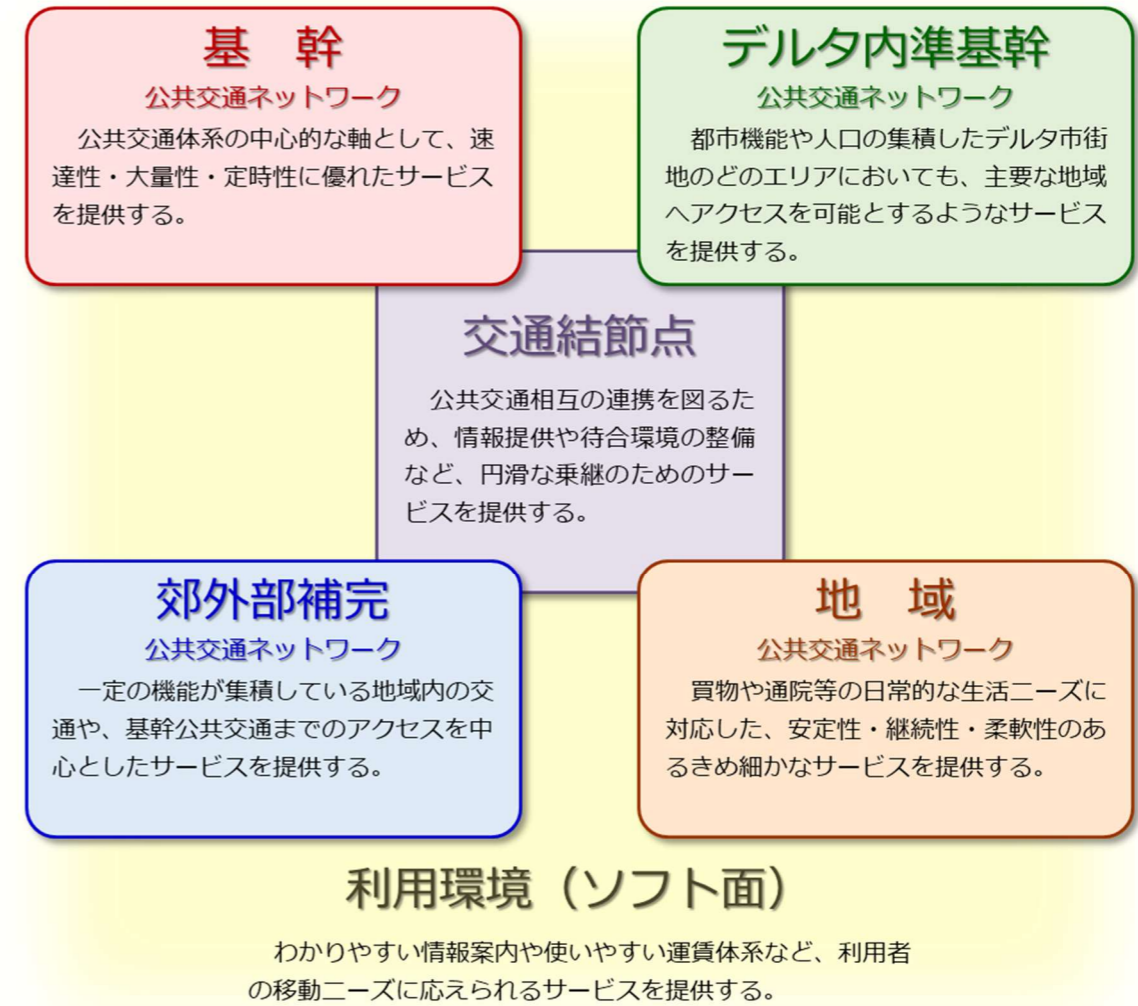
具体的には、都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ基幹公共交通については、公共交通体系の中心軸として、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供する必要があります。一方、地域公共交通については、買物や通院等の日常的な生活ニーズに対応した交通を確保するため、安定性・継続性・柔軟性のあるサービスを提供する必要があります。

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

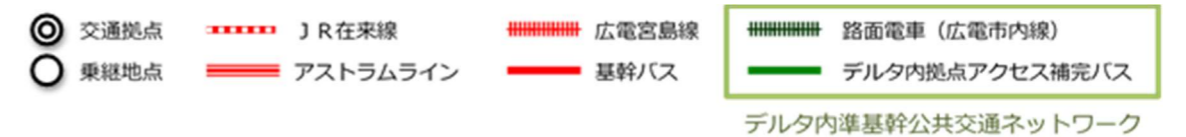
公共交通による都心や拠点地区へのアクセスを強化するため、都市機能や人口の集積したデルタ市街地のどのエリアにおいても、主要な地域へのアクセスを可能とするようなサービスを提供します。

（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

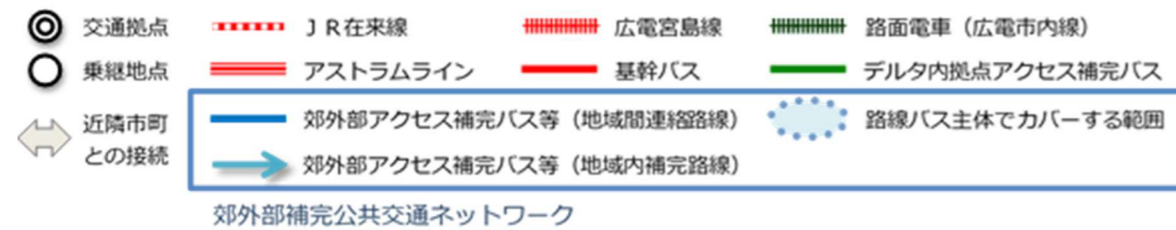
郊外部において、一定の機能が集積している地域内の交通や、基幹公共交通までのアクセスを担うサービスを提供します。
 (設定の考え方及び具体的なネットワーク)

■ 地域間連絡路線

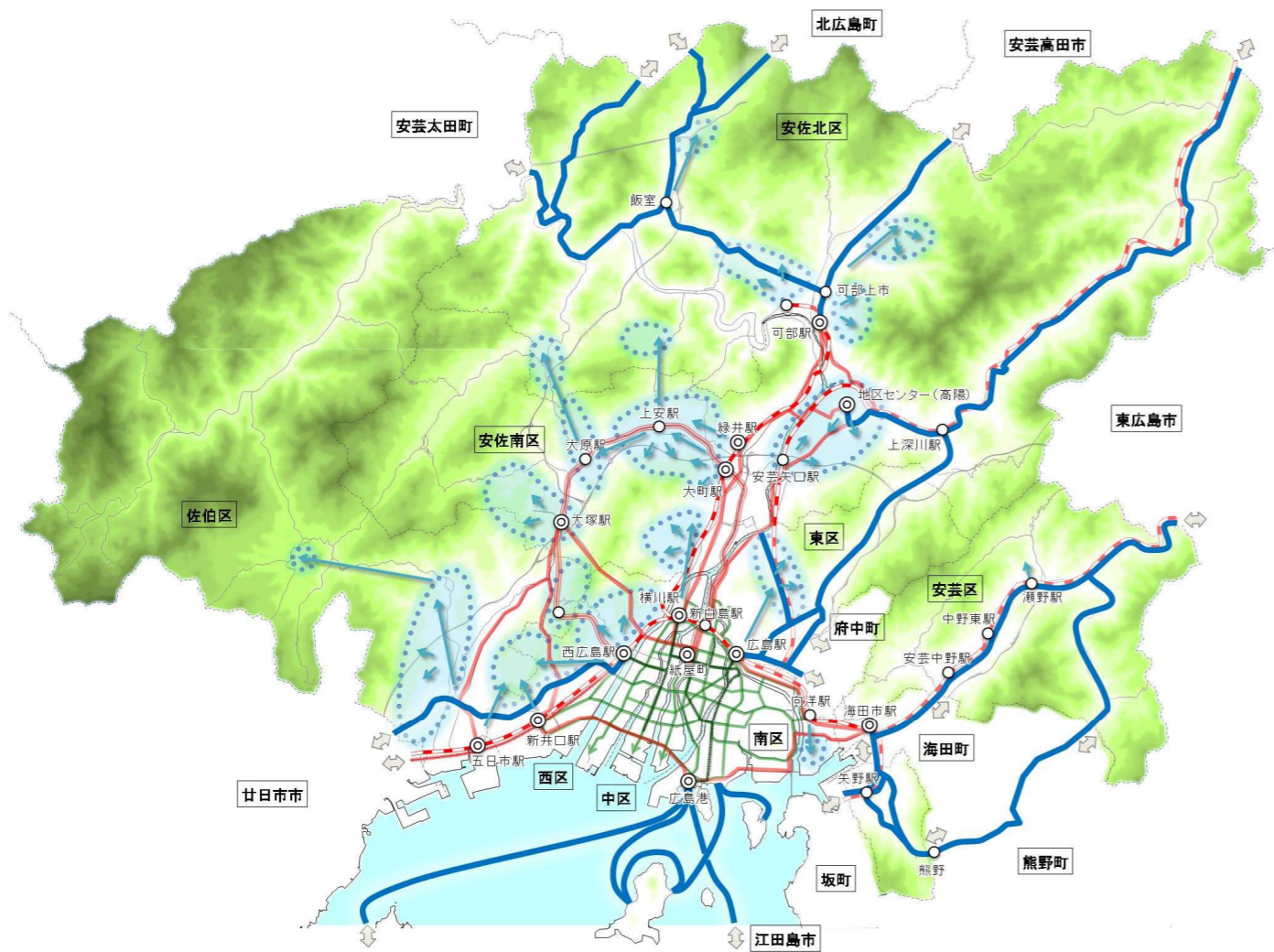
基幹公共交通ネットワークと一体となって近隣市町等を接続する路線

■ 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



郊外部補完公共交通ネットワーク

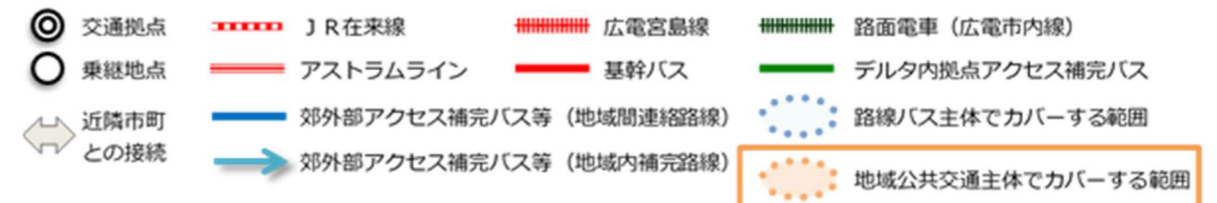


(4) 地域公共交通ネットワーク（地域内生活交通）

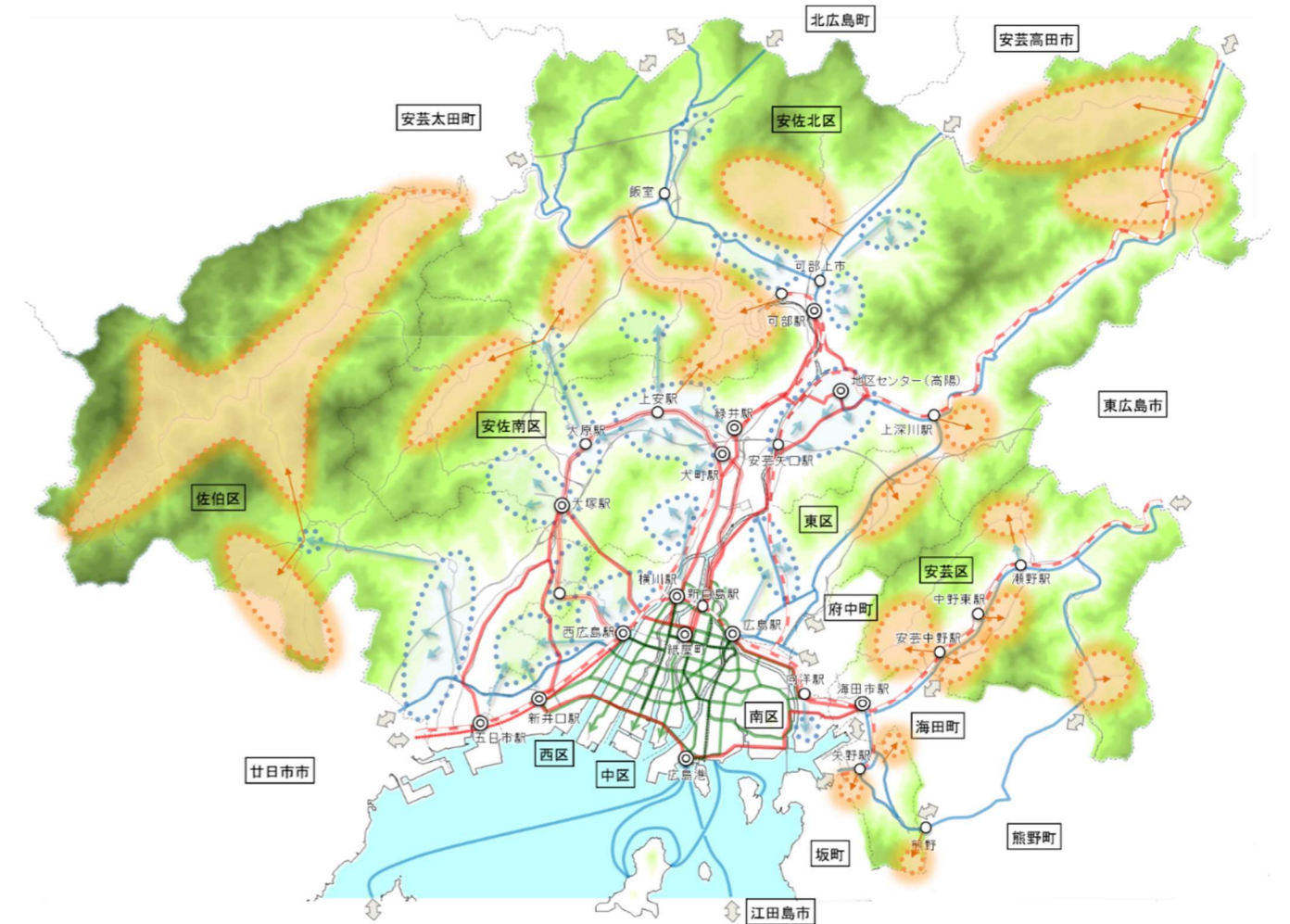
他の3つのネットワークではカバーできない地域において、買物や通院等の日常生活交通を主に担い、安定性・継続性・柔軟性のあるきめ細かなサービスを提供します。

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。



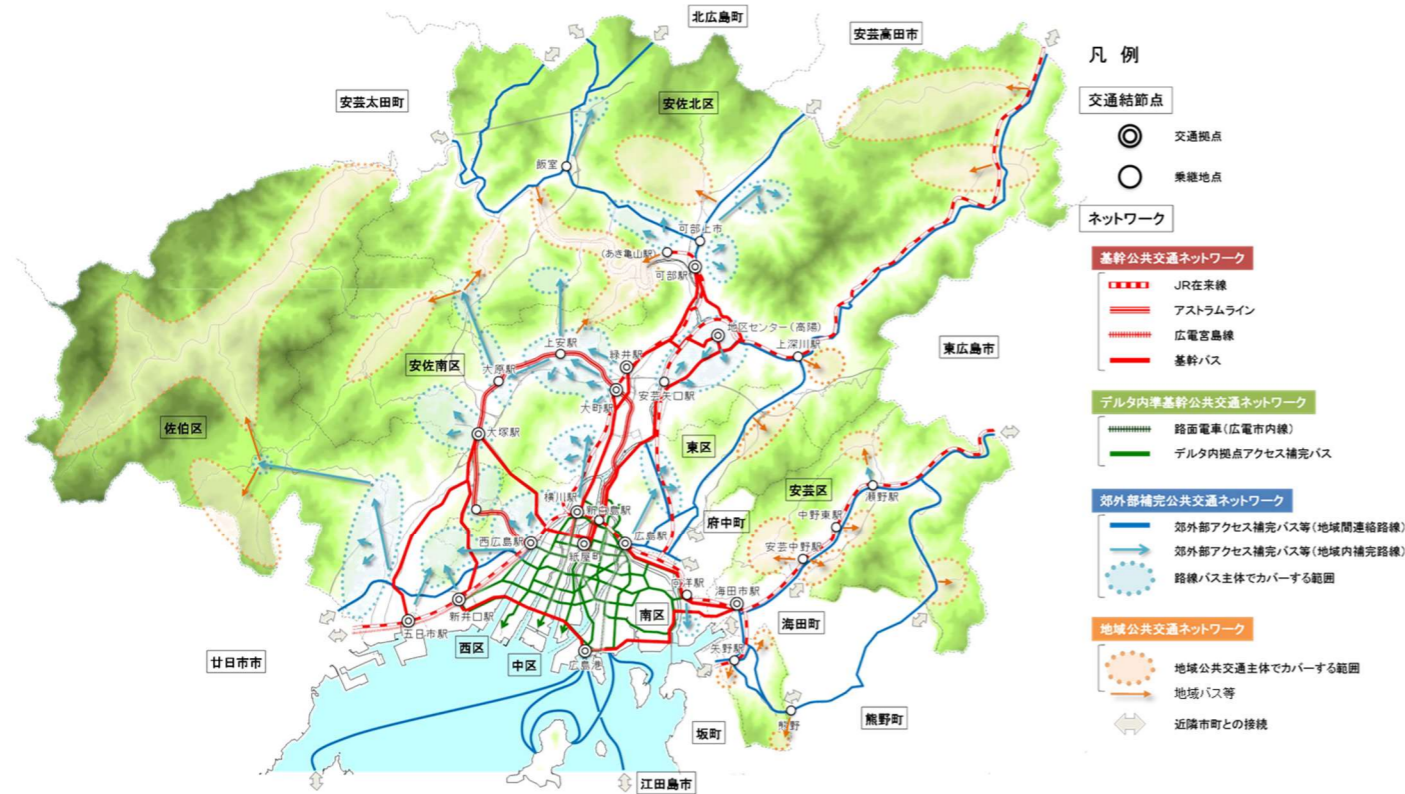
地域公共交通ネットワーク



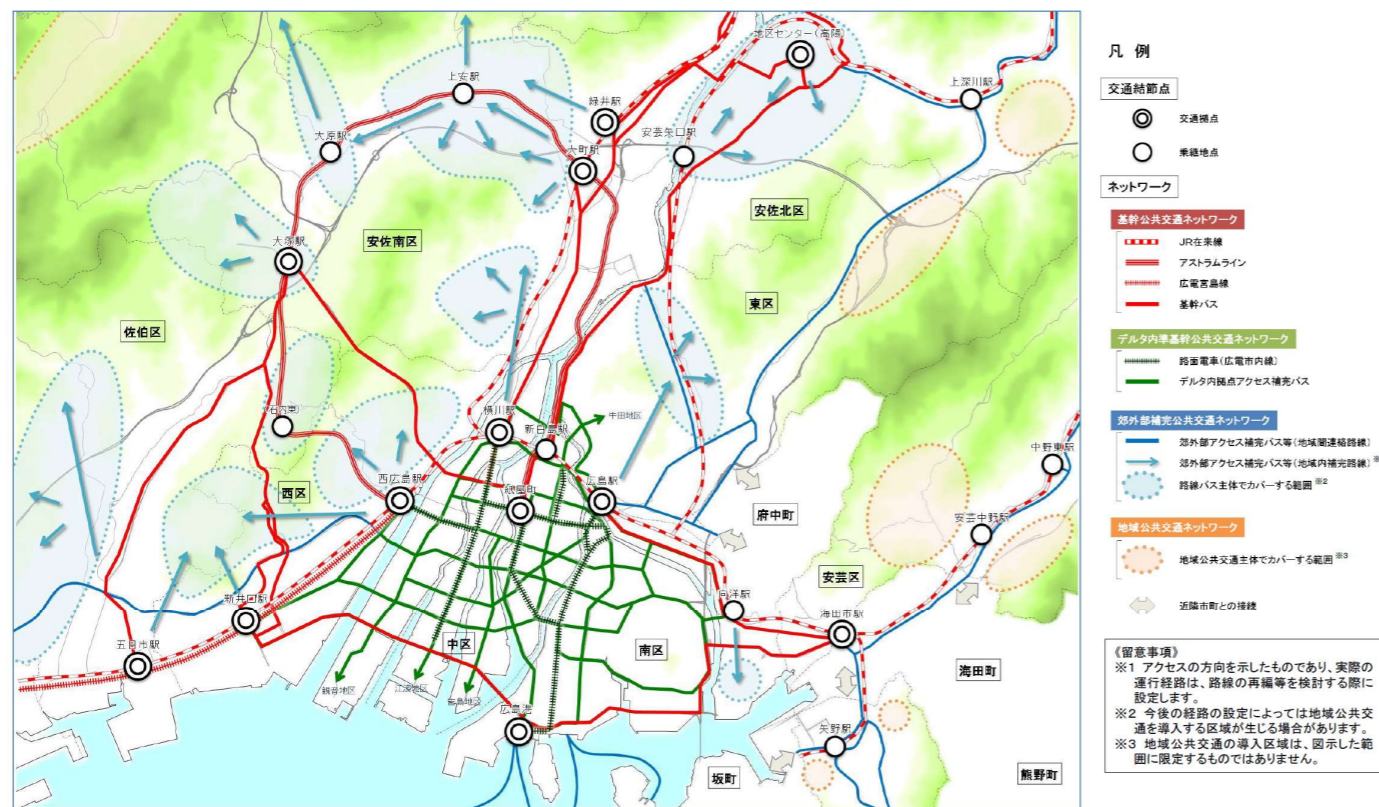
広島市地域公共交通計画の改定について（骨子案）

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)

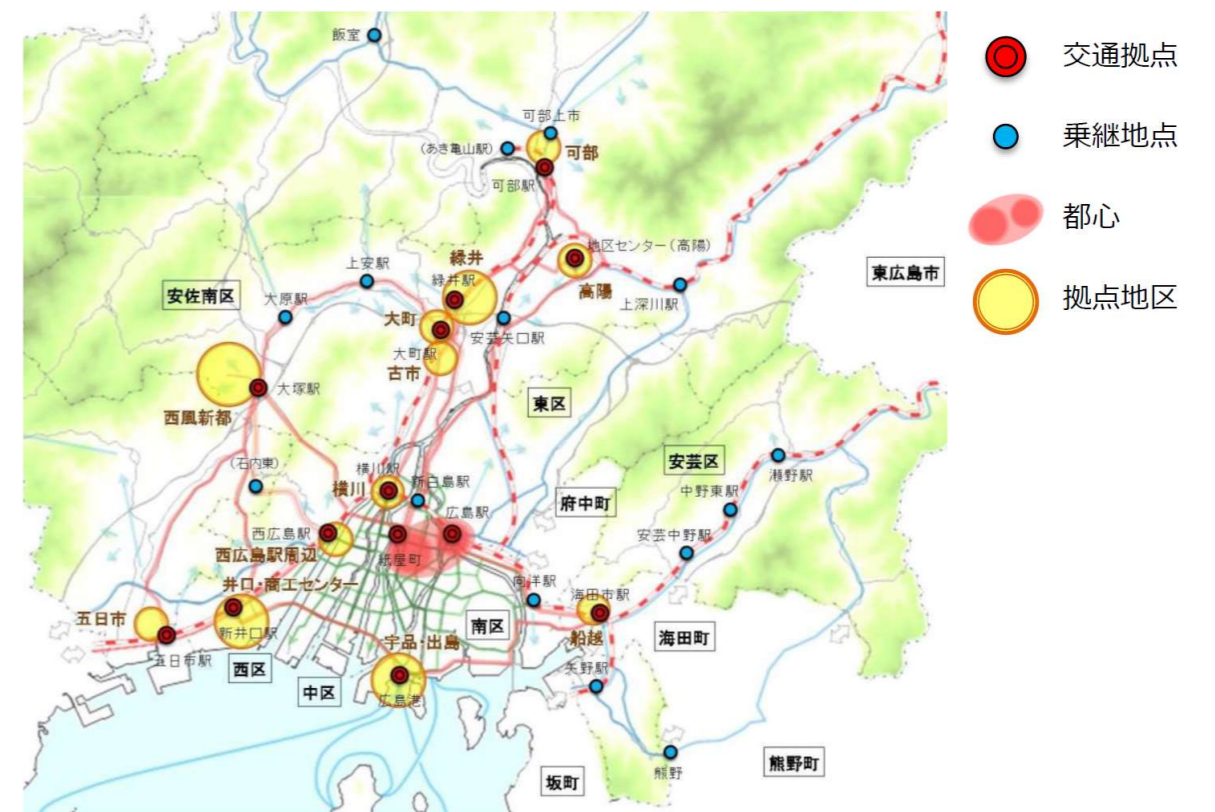
都市計画マスタープランにおける都心及び拠点地区に存する交通結節点を交通拠点として設定します。ただし、「古市」については、近隣の「緑井」「大町」に比べ、交通結節点としての拠点機能は小さいため、交通拠点を設定しません。

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（フィーダー化）	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

「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> <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																		