

第2回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：平成28年1月29日（金）10：00～

場 所：市役所北庁舎3階第2会議室

議 事 次 第

1 開 会

2 協議事項

- (1) 広島市地域公共交通網形成計画たたき台
 - ① 公共交通体系づくりの基本方針と目標
 - ② 各公共交通機関の役割
 - ③ 公共交通ネットワーク再構築の考え方（たたき台）
 - ④ 評価指標の設定と評価体制
- (2) その他

3 閉 会

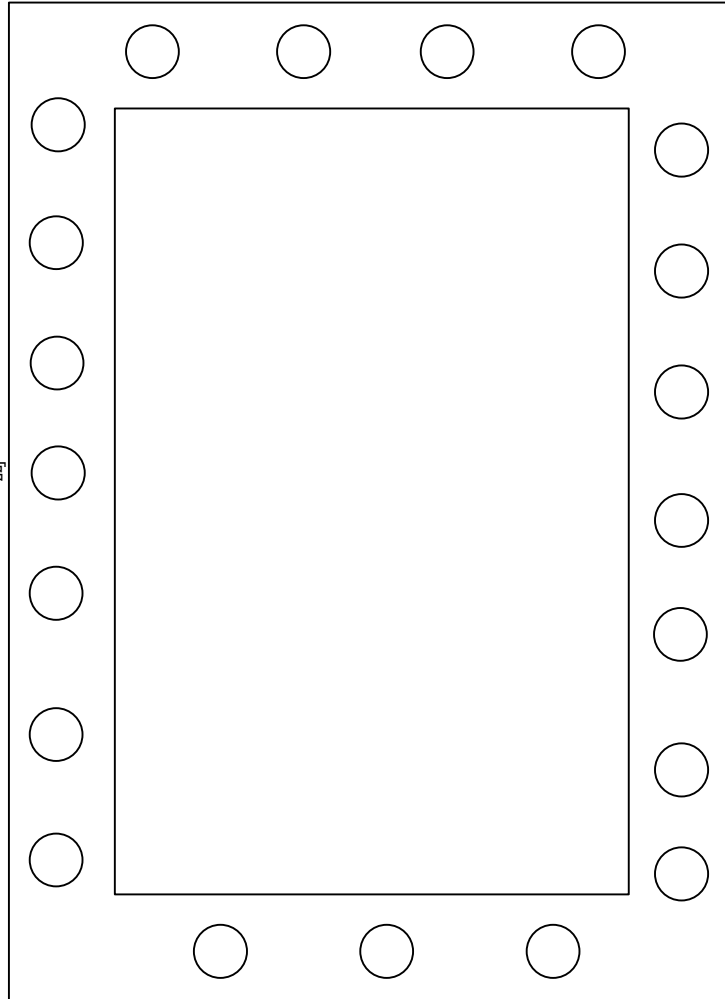
第2回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

(福)広島市社会福祉協議会
会長
山本 一隆 委員

広島大学大学院
国際協力研究科教授
藤原 章正 会長

広島工業大学工学部
都市デザイン工学科教授
伊藤 雅 副会長

(公社)広島消費者協会
会長
徳田 洋子 委員



国土交通省中国地方整備局
広島国道事務所 副所長
福代 智之 委員

国土交通省中国地方整備局
建政部都市・住宅整備課長
島村 泰彰 委員

国土交通省中国運輸局
交通政策部交通企画課長
小松 勝統 委員

国土交通省中国運輸局
広島運輸支局首席運輸企画専門官
平賀 哲二 委員

広島県警察本部
交通部交通規制課長
吉田 一博 委員
(代理) 新田 課長補佐

広島県地域政策局
地域力創造課長
木村 洋 委員

広島県土木建築局
港湾振興課長
村田 栄治 委員

西日本旅客鉄道(株)
広島支社副支社長
折中 啓也 委員

広島高速交通(株)
総務部長 矢野 大介 委員

広島電鉄(株)
取締役電車事業本部長
平町 隆典 委員

(公社)広島県バス協会
専務理事 西川 雅己 委員

(一社)広島県タクシー協会
専務理事 榎田 繁 委員

広島県旅客船協会
専務理事 松山 生馬 委員

(株)広島バスセンター
運輸対策室長
恵良 幸春 委員

広島市道路交通局
都市交通部長
品川 弘司 委員

広島市道路交通局
道路管理課長
梶田 亨 委員

広島市都市整備局
みなと振興課長
高橋 正浩 委員

随行者席

随行者席

事務局

受付

記者席

出入口

広島市地域公共交通網形成計画の全体構成（案）について

■ 第 1 章 広島市地域公共交通網形成計画について

1 目的

基本計画で示した目指すべき公共交通体系の実現に向け、公共交通体系づくりの基本方針を踏まえた目標を設定し、それを実現するためのネットワークや、今後 5 年間で取り組む具体的な事業及び実施主体を位置付ける

2 計画の位置付け

公共交通体系づくりの基本計画をベースとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市が作成する法定計画

3 計画期間◎

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間

4 対象地域◎

広島市域を対象（なお、周辺市町については連携を図ることとし、特に地域公共交通網形成計画を作成する市町については整合を図る）

■ 第 2 章 広島市の公共交通を取り巻く現状と課題

- 1 広島市を取り巻く社会情勢
- 2 公共交通の現状と課題

基本計画で整理済
※必要に応じ追加

■ 第 3 章 目指すべき公共交通体系とその実現に向けた機能強化策◎

- 1 公共交通体系づくりの基本方針と目標 【資料 2】
 - 2 各公共交通機関の役割分担 【資料 3】
 - 3 公共交通ネットワーク再構築の考え方（たたき台） 【資料 4】
 - 4 目指すべき公共交通ネットワーク
 - 5 機能強化策
- ※ 目指すべき公共交通体系の実現に向け、5 年間で実施する事業について基本計画を基に抽出（必要に応じ追加）

今回提示

次回提示

■ 第 4 章 評価指標の設定と評価体制◎ 【資料 5】

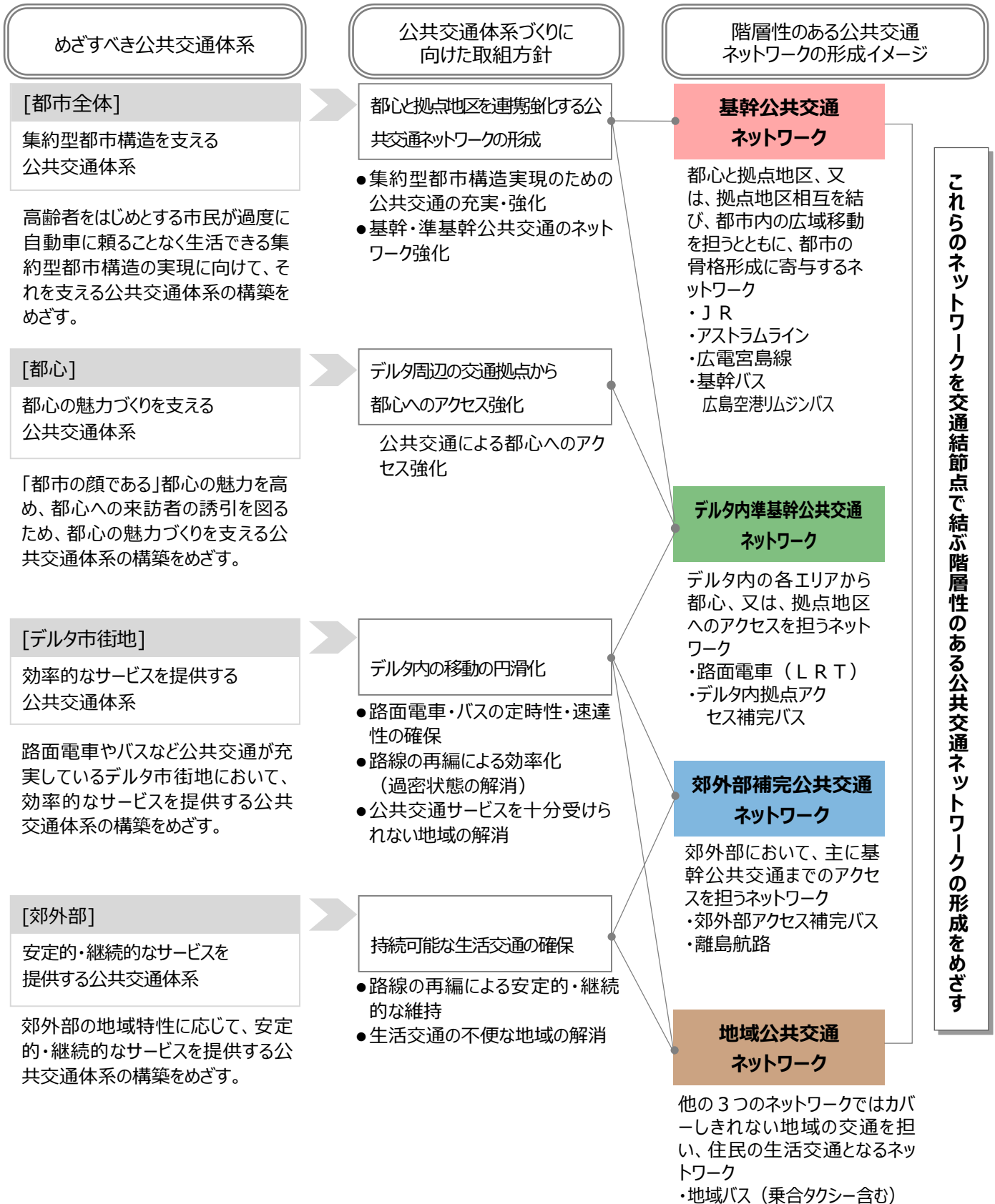
- 1 評価指標の設定
- 2 行政・事業主体・協議会の役割と評価体制

今回提示

◎：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条において、地域公共交通網形成計画に記載する事項として規定されているもの

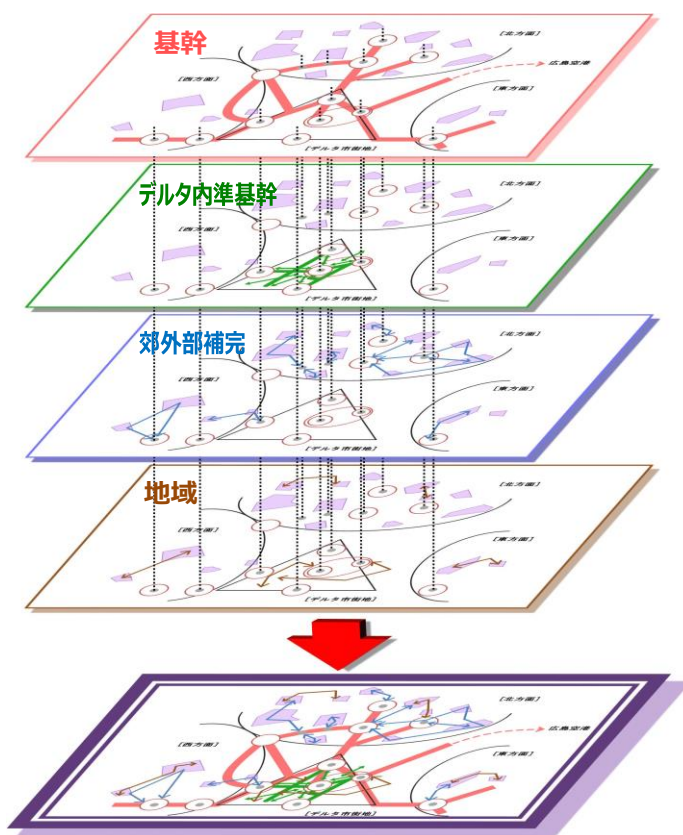
公共交通体系づくりの基本方針と目標

(1) 公共交通体系づくりの基本方針



【階層性のある公共交通ネットワーク】

【求められる機能とサービスレベル】



運行頻度	速達性	柔軟性
高	高	低
高	中	中
中	中	中
低	低	高

図1 階層性のある公共交通ネットワークにおける公共交通機関の位置づけと求められる機能

【交通結節点の分類（役割）】



都心やデルタ内の拠点地区において、複数の公共交通機関が集中するとともに、都心の魅力づくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点
〔例示〕 広島駅、横川駅、広島バスセンター等



郊外部の拠点地区において、複数の公共交通機関が集中するとともに、地域のまちづくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点
〔例示〕 緑井駅、可部駅、新井口駅、五日市駅等



その他の交通結節点
〔例示〕 矢野駅、安芸矢口駅、上安駅、不動院駅、可部上市バス停等

【求められる機能】

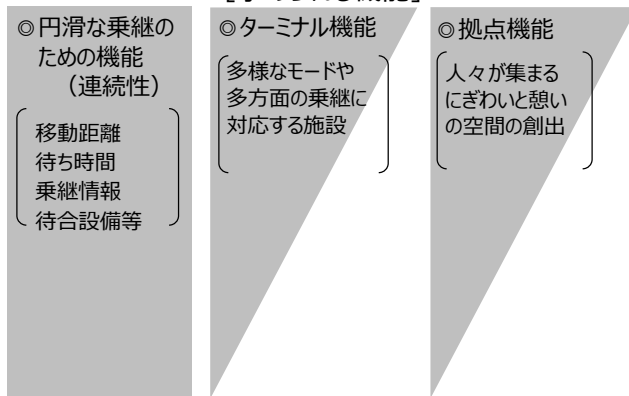


図2 交通結節点の分類と求められる機能

(2) 目指すべき公共交通体系の目標

基本方針に基づき、ネットワークの階層ごとの役割に応じたサービスを提供するとともに、利用しやすい運賃体系や情報提供などにより、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。

基幹公共交通ネットワーク

公共交通体系の中心的な軸として、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供する

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

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、主要な地域へアクセスを可能とするようなサービスを提供する

交通結節点

公共交通相互の連携を図るため、情報提供や待合環境の整備など、円滑な乗継のためのサービスを提供する

利用環境（ソフト面）

わかりやすい情報案内や使いやすい運賃体系など、ソフト面におけるわかりやすく使いやすい利用環境を提供する

郊外部補完公共交通ネットワーク

一定の集積を持った地域の交通を主に担い、基幹公共交通までのアクセスを中心としたサービスを提供する

地域公共交通ネットワーク

買物や通院等の日常生活ニーズに対応した、安定性・継続性・柔軟性のあるきめ細かなサービスを提供する



目標

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の構築

各公共交通機関の役割

- (1) JR
 - ・都市内及び周辺市町との広域的な輸送など、主に大量・長距離輸送を担う
 - ・郊外の住宅地などの輸送を担う
- (2) アストラムライン
 - ・郊外の住宅地などの輸送を担う
 - ・デルタと西風新都の循環を生み出す
- (3) 宮島線
 - ・西広島以西において、JRを補完し、沿線の住宅地からの輸送を担う
 - ・周辺市町との広域的な輸送を担う
- (4) 路面電車
 - ・デルタ内の主要な拠点と都心を結ぶ
 - ・デルタ内の居住者の輸送を担う
 - ・軌道系のわかりやすさを活かし、観光客や来街者などの輸送を担う
- (5) スカイレールサービス
 - ・特定の団地における輸送を担う
- (6) 路線バス・乗合タクシー
 - ・鉄軌道系だけではカバーしきれない地域を中心に、基幹的な交通から市民の生活を支える交通まで、幅広い役割を担う
 - ・周辺市町との広域的な輸送を担う
- (7) 乗用タクシー
 - ・早朝、深夜などの時間的空白、また、その他の公共交通ではカバーしきれない空間的空白の輸送を担う
 - ・ドアトゥドアでフレキシブルな質の高いサービスを提供する。
- (8) 船舶
 - ・島しょ部の輸送を担う
 - ・周辺市町との広域的な輸送を担う

※船舶については輸送量と輸送距離の相関を明示できないため図示していない

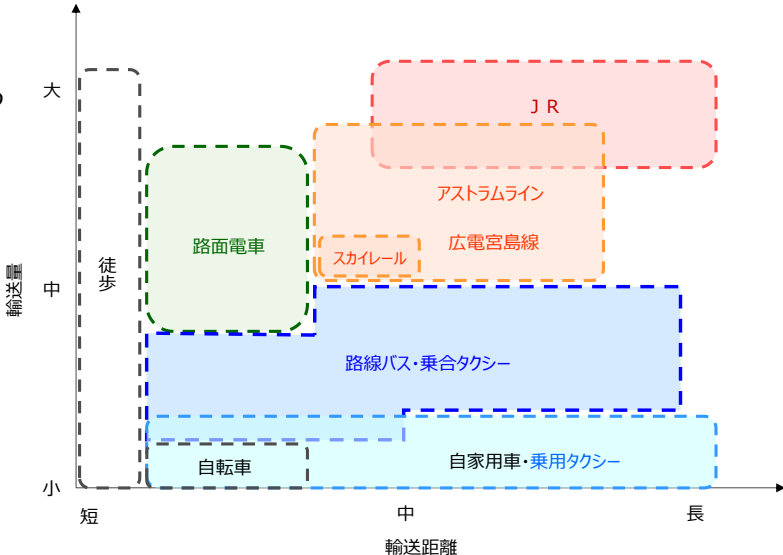
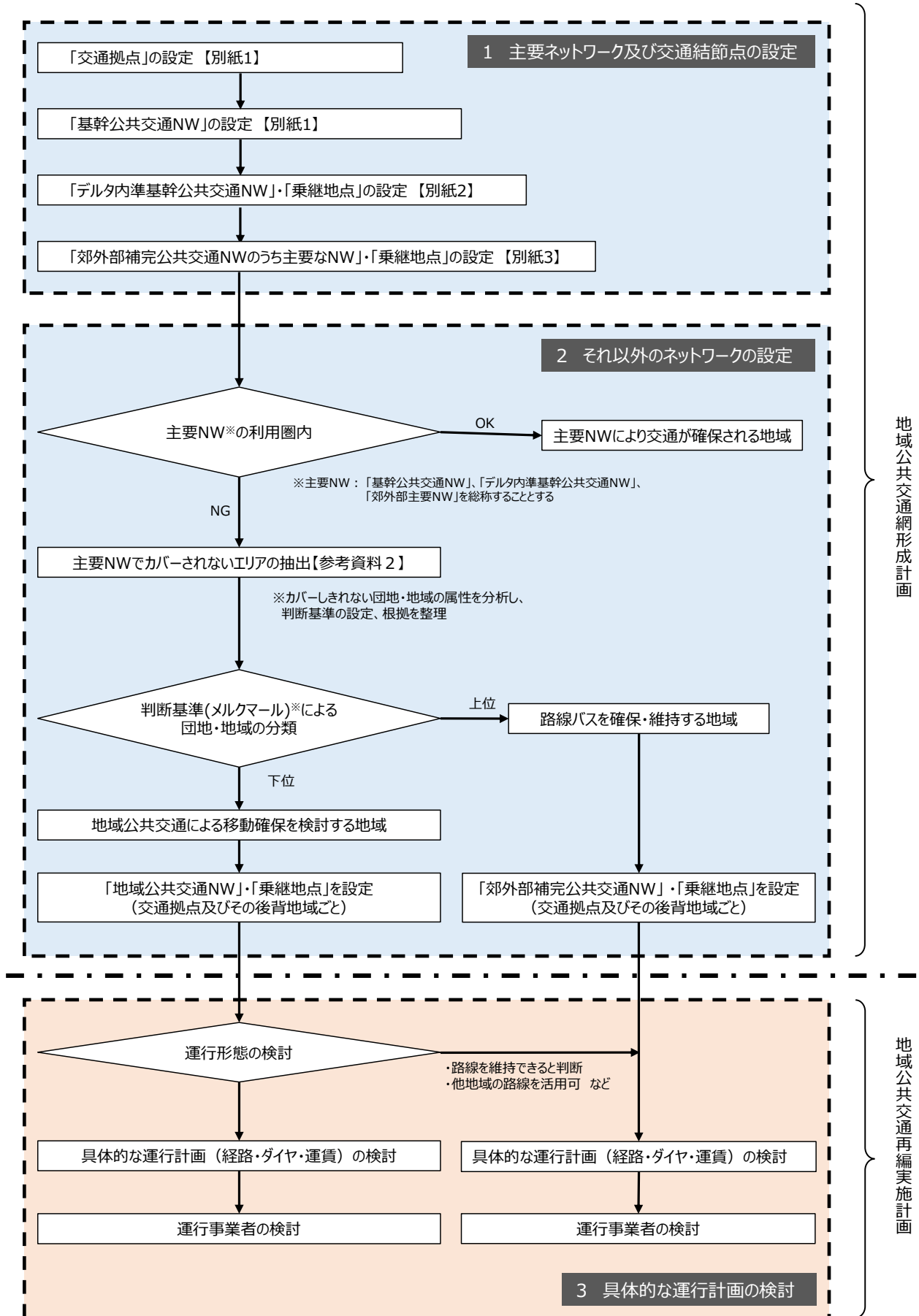


図 各交通機関の特性と役割

公共交通ネットワーク再構築の考え方（たたき台）

ネットワークの再構築は、各階層の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、下図に示すフロー図に従って行う。



1 主要ネットワークの設定

(1) 交通拠点の設定【別紙1】

複数の公共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を交通拠点として以下の考え方により設定する。

《考え方》

- ・都市計画マスタープランにおける拠点地区に存する交通結節点を交通拠点として設定
- ・エリアによって「デルタ内交通拠点」及び「郊外部交通拠点」に分類

■デルタ内交通拠点

・紙屋町 ・ 広島駅 ・ 広島港 ・ 西広島駅 ・ 横川駅

■郊外部交通拠点

・新井口駅（井口・商工センター） ・ 大塚駅（西風新都） ・ 緑井駅（緑井） ・ 大町駅（大町）
・地区センター（高陽） ・ 可部駅（可部） ・ 海田市駅（船越） ・ 五日市駅（五日市）

※都市計画マスタープランでは「古市」も拠点地区となっているが、北部方面の交通は緑井駅において、安川沿いの交通は大町駅においてそれぞれ集約されており、古市における交通結節機能は大きくないため、交通拠点としては位置付けないこととする。

(2) 基幹公共交通ネットワークの設定【別紙1】

都心と拠点地区、又は拠点地区相互を結び、公共交通体系の中心的な交通軸として、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供する役割を担うことから、以下の考え方によりネットワークを設定する。

《考え方》

- ・鉄軌道系の全線（計画路線を含む）を位置づけ
- ・鉄軌道系のない地域又は鉄軌道系だけでは需要をカバーしきれない区間について位置づけ
- ・郊外部交通拠点から都心への区間を位置づけ

(3) デルタ内の準基幹公共交通ネットワーク及び乗継地点の設定【別紙2】

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、主要な地域へアクセスすることができるネットワーク及びデルタ内の乗継地点を、以下の考え方により設定する。

《考え方》

- ・本ネットワークの範囲は、JR及び新井口駅～広島港～海田市駅をつなぐ基幹バスで概ね囲まれるエリアとする
- ・路面電車の全線を位置づけ
- ・できるだけ空白地が生じないように、それぞれの地域の軸となる道路を中心に設定
- ・工業・流通系の地域や黄金山周辺については、必要に応じて地域バス等で対応（大規模工場を除く）
- ・路面電車同士、路面電車とバスの乗継が想定される地点を乗継地点として設定
- ・バス同士の乗継については、具体的な系統設定など運行計画の検討に併せて設定することとなるため、再編実施計画の検討過程において適宜設定

(4) 郊外部補完公共交通ネットワークのうち、主要なネットワーク及び乗継地点の設定【別紙3】

一定の集積を持った地域の交通を主に担い、各地域の拠点までのアクセスを中心としたサービスを提供する郊外部補完公共交通ネットワークのうち、まずは主要なネットワーク及び郊外部の乗継地点を、以下の考え方により設定する。

《考え方》

- ・ 現行のバスサービスレベルを考慮し、双方向で 200 便/日（オフピークで 5~6 便/時程度に相当）以上の路線を中心に位置づけ【参考資料 1】
- ・ 近隣市町への接続する路線を位置づけ
- ・ 現在サービスレベルが高くない地域においても、交通拠点や市街地から離れている場合にはそれらの地域の生活拠点となる地域を乗継地点とし、そこまでの区間を位置づけ
- ・ 設定したネットワークの分岐点など、公共交通機関の乗継が発生する箇所を乗継地点として設定
- ・ これら以外のネットワーク及び乗継地点については、次の検討段階において設定

2 それ以外のネットワークの設定

(5) 主要ネットワークでカバーされないエリアの抽出【参考資料 2】

これまでに設定した「基幹公共交通ネットワーク」、「デルタ内準基幹公共交通ネットワーク」、「郊外部主要路線」の 3 つのネットワークによりカバーされないエリア（団地・地域）を抽出する。

《考え方》

- ・ 鉄軌道系公共交通機関の利用圏は、一般的な歩行速度を、平地部では 4km/h、傾斜地では 3km/h とした徒歩 10 分圏域として設定
 - ⇒ J R (平地部)・宮島線・アストラムライン (本通~大町)・港湾（似島）：650m
 - ⇒ J R (傾斜地)・アストラムライン (毘沙門台~広域公園前)・スカイレール：500m
- ・ 路面電車・バスの利用圏は、バスサービスハンドブックから、90%の人が抵抗なく歩くことのできる距離として、300m を徒歩圏域とする
- ・ これらの公共交通利用圏に団地の重心がカバーされている場合、交通が確保された地域と見なす

(6) 路線バスを確保・維持する地域と地域公共交通により移動確保を検討する地域を分類

(5)で抽出されたエリアのうち、比較的人口集積が高い団地について、路線バスを確保・維持する地域と地域公共交通により移動確保を検討する地域を、判断基準（メルクマール）を設定し、分類する。団地以外の地域については、一旦、「地域公共交通により移動確保を検討する地域」に分類する。

《考え方》

- ・ 判断基準は、それぞれの団地において持続可能な最低限の利用者数を確保できるか否かとし、各団地のバス利用者数の想定は、5 歳以上の外出率 80.8%、公共交通機関利用分担率 16%（ともに H20 広島市実態調査）から算出する。【参考資料 3】
- ・ 団地に設定した路線バスによってカバーできる範囲を再度分析した上で、具体的な運行形態を検討する
- ・ 「地域公共交通の導入を検討する地域」に分類された地域については、直ちに路線バス以外の交通を設定するのではなく、各地域の特性等を踏まえ、以下の考え方により交通形態の検討を行う

- 大学や病院といった施設が存する地域など、路線バスによる交通の確保が適当であると考えられる地域
⇒ 路線バスを確保・維持
- 付近を運行する補完バス路線等を活用することで対応可能な地域
⇒ 付近の路線の延長や、一部系統の振り分けなどにより対応
- それ以外の地域
⇒ 小型車両（マイクロバス、ワンボックスカー、タクシー車両、超小型モビリティなど）による定時定路線型交通の導入や区域型運行（DRT）の導入など、地域のニーズに応じた交通形態を検討

- ・ネットワークの設定後、将来的な人口変化等も考えられるため、判断基準に基づき路線バスを確保・維持する地域と地域公共交通を検討する地域の見直しを、PDCA サイクルの中で行うこととする。

(7) 郊外部補完公共交通及び地域公共交通ネットワーク、乗継地点を設定

これまでに整理してきた路線を確保・維持する地域及び地域公共交通により移動確保を検討する地域について、それぞれ交通拠点を中心とした後背地域ごとにネットワーク及び乗継地点を設定する。

《考え方》

①ネットワークの設定

- ・判断基準により、路線バスを確保・維持することとなった地域については路線バスを設定
- ・判断基準により、路線バス確保・維持することが困難と見込まれる地域については、地域公共交通による移動確保を検討する地域として設定
- ・地域公共交通による移動確保を検討する地域であっても、都市施設の立地により特定の需要が見込まれる場合や、複数の地域を経由する路線を設定することで、路線を維持できる場合には路線バスを設定

②乗継地点の設定

- ・路線の設定後、ネットワークの分岐となる地点や生活拠点など、公共交通機関の乗継が生じることが想定される地点を乗継地点として設定

以上の考え方に従い、ネットワーク再構築のモデルケースとして高陽地区の路線再編案を【別紙4】に示す。

第4章 評価指標の設定と評価体制

本計画に掲げた目標を実現するためには、計画の達成状況を評価するための指標を設定し、行政（広島市）、事業主体、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った PDCA サイクルをまわしていく評価体制が必要となります。

1 評価指標の設定

(1) 評価実施の必要性

- ・目標の達成に向けて実施する事業について、実施することによる効果が発現しているか確認することで、状況に応じたスケジュールや実施施策の見直しを行うことができる。
- ・市民に対して、計画の実施状況を伝えるとともに、利用者の立場として積極的に公共交通を利用する意識を醸成する。
- ・事業実施主体にとって、計画の中における事業の効果を確認し、より着実な事業の実施に向けたモチベーションとする。

(2) 評価指標の設定

以下に示すような三者の観点から評価指標の設定を行う。

■利用者からの観点

- ・公共交通サービスの享受者としての立場から、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。

■事業者からの観点

- ・公共交通サービスの供給者として、将来にわたって安定的な運行を確保できるか。

■行政からの観点

- ・集約型都市構造の実現に向けた取り組みとなっているか。また、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。

※ なお、今後作成する再編実施計画においても、具体的な取組の達成状況を評価するための評価指標を別途設定し、施策の着実な実施を図る。

参考に検討中の指標（案）を〔参考資料〕に示す。

地域公共交通網形成計画における評価指標（案）

地域公共交通網形成計画で設定した目標（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の構築）の達成状況を確認するため、評価指標を設定する。

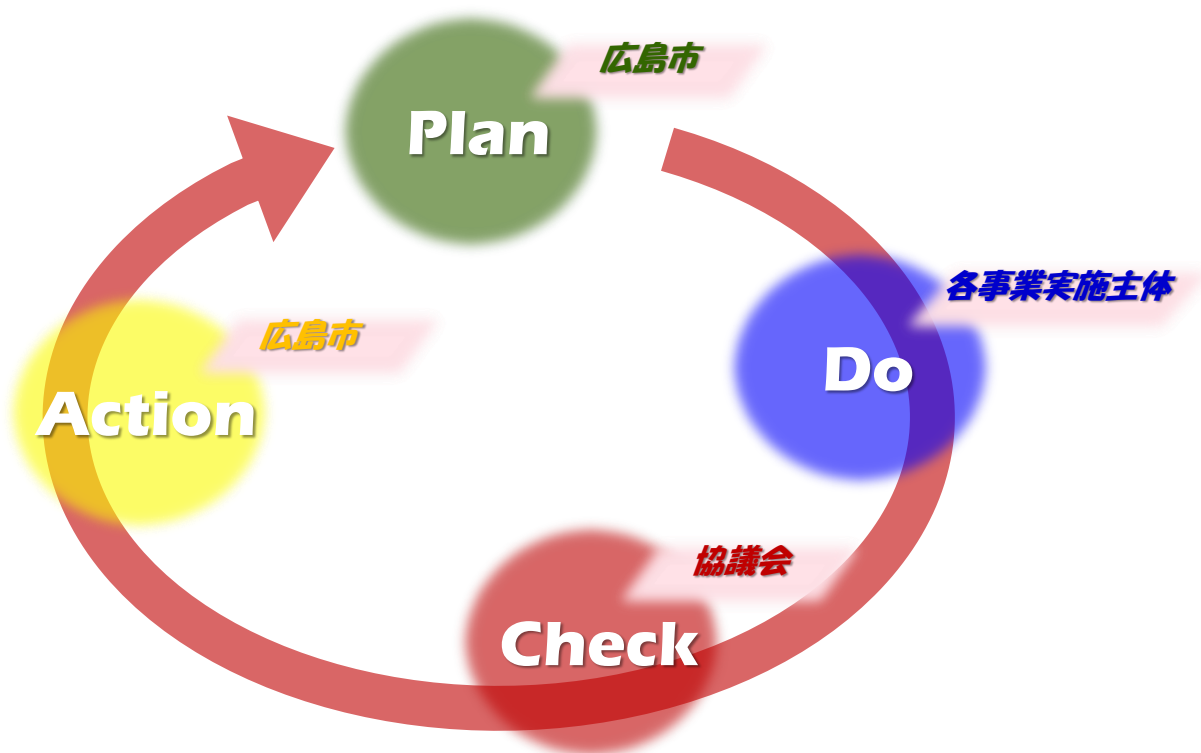
区分	評価の視点	指標名	指標の説明	算定方法	備考
利用者	利用者にとってわかりやすく使いやすい公共交通サービスとなっているか	公共交通機関の利用のしやすさに満足している市民の割合	本計画に基づく取組により「現在感じている公共交通への満足度が向上する」ことを評価	市民意識調査結果	
		一日一人当たりの公共交通機関の利用回数	「公共交通の利用促進が図られていること」を評価	公共交通機関の日利用者数／公共交通利用可能圏内の居住人口	
		公共交通利用可能圏におけるカバー率	「市内に暮らす人々が公共交通を利用できる環境にあるか」を評価	公共交通利用可能圏内の居住人口／広島市居住人口	
事業者	将来にわたって安定的な運行を確保できるか	公共交通事業の収支率	事業者における収支状況の評価	営業収益／営業費用 ※ＪＲ（可部線のみ）、アストラムライン、路面電車、バス（全事業者）を算定	
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	公共交通利用可能圏におけるカバー率【再掲】	「市内に暮らす人々が公共交通を利用できる環境にあるか」を評価	公共交通利用可能圏内の居住人口／広島市居住人口	
	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	バス路線補助効率	「バス路線に対し行政が効率的に補助しているか」を評価	補助対象路線の利用者数／本市のバス路線補助金額 ※乗合タクシーを含む ※路線が市域内で完結する市単独補助路線のみ	

2 行政・事業主体・協議会の役割と PDCA サイクル

(1) 行政・事業主体・協議会の役割

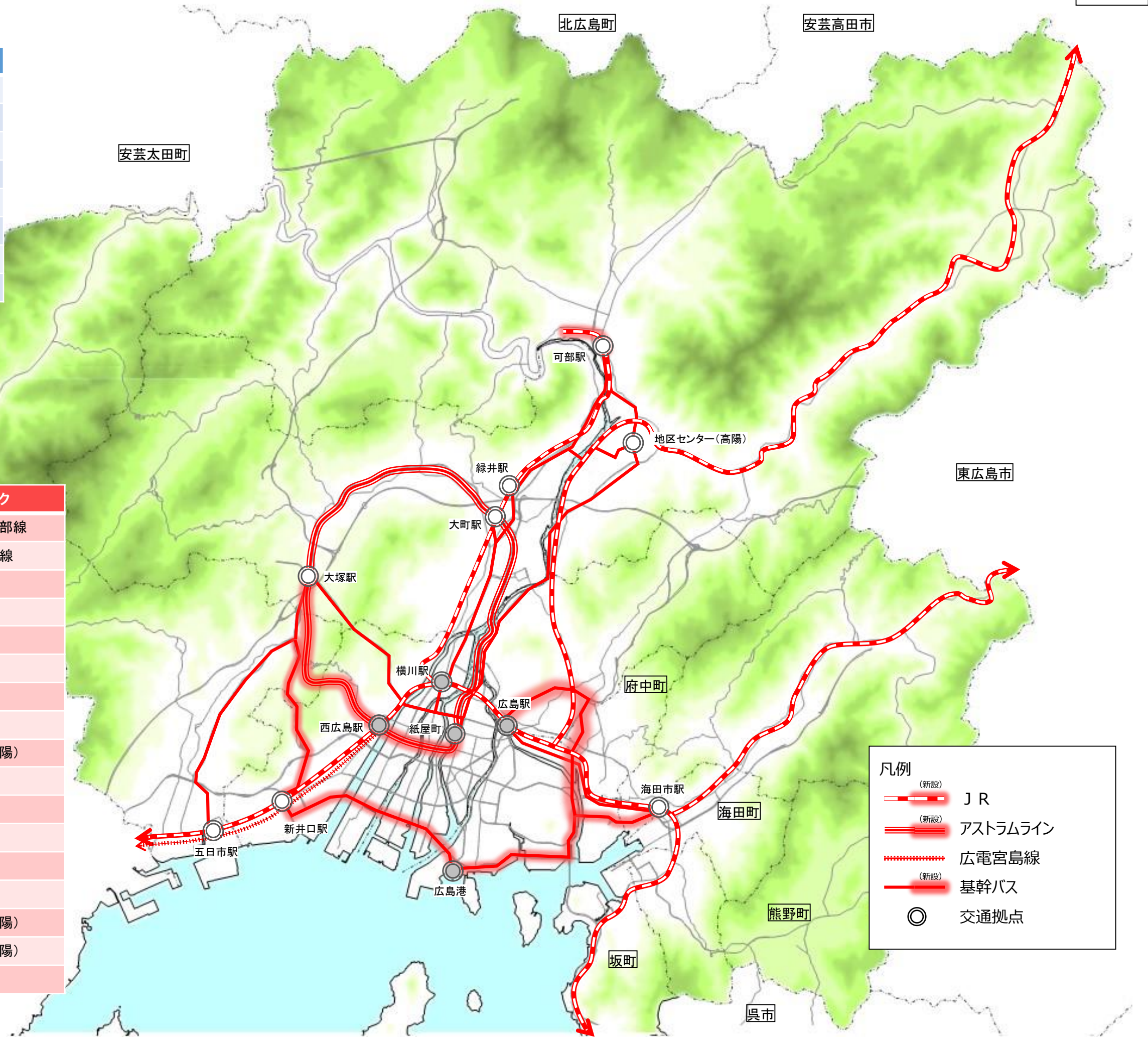
分類	役割
広島市	<ul style="list-style-type: none">・ 計画作成・フォローアップ・ 各事業主体との調整・ 事業の実施
事業主体	<ul style="list-style-type: none">・ 事業の実施・ 事業実施主体相互の協力
協議会	<ul style="list-style-type: none">・ 事業のモニタリング・評価・ 計画作成・見直しに向けた協議

(2) PDCA サイクル



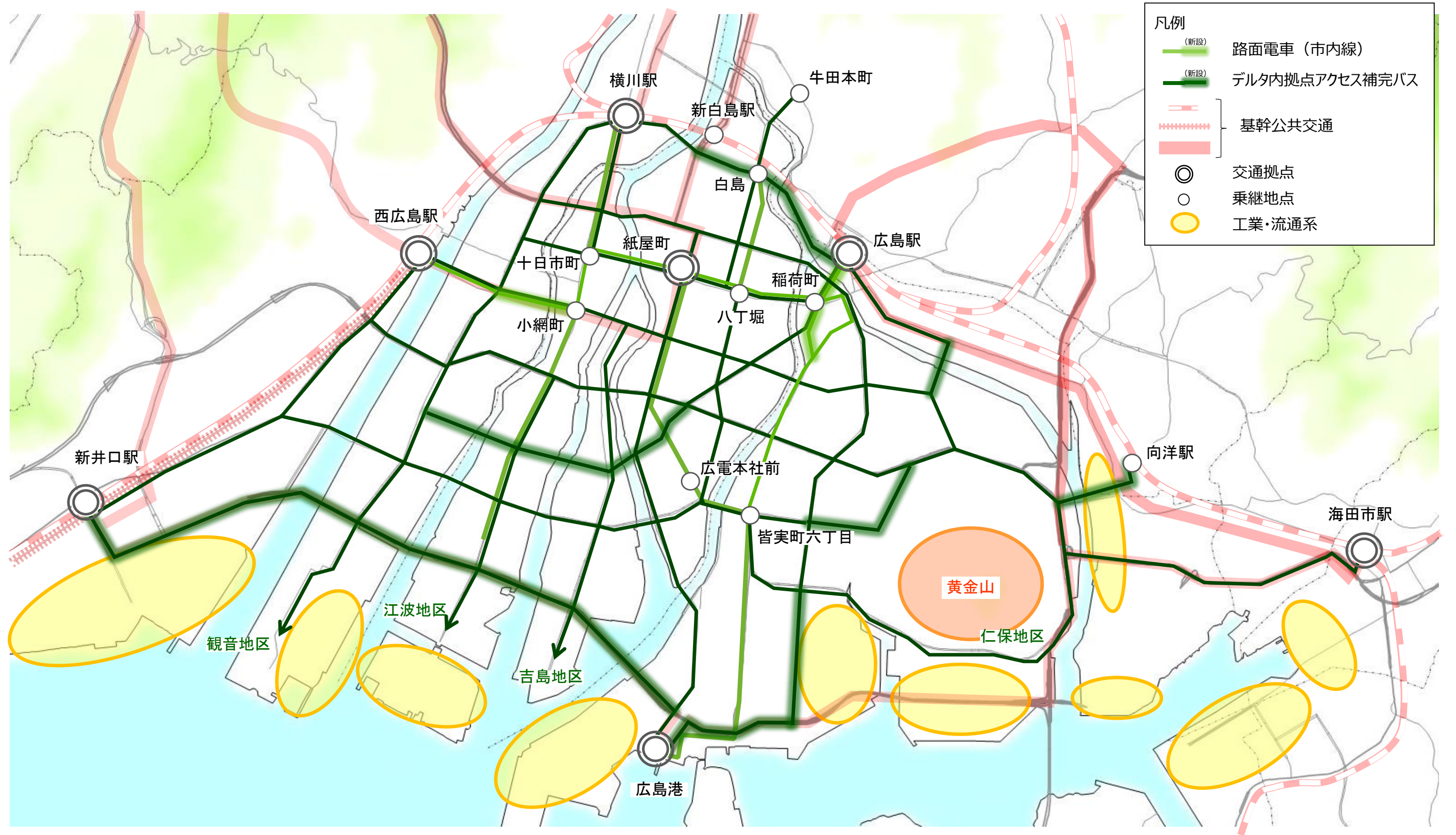
デルタ内交通拠点	郊外部交通拠点
紙屋町	新井口駅(井口・商工センター)
広島駅	大塚駅(西風新都)
広島港	緑井駅(緑井)
西広島駅	大町駅(大町)
横川駅	地区センター(高陽)
	可部駅(可部)
	海田市駅(船越)
	五日市駅(五日市)

公共交通機関	基幹公共交通ネットワーク
JR	山陽本線・呉線・芸備線・可部線
アストラムライン	1号線・西風新都線・都心線
広島電鉄	宮島線
バス	広島駅～広島港
	紙屋町～大塚駅
	紙屋町～緑井駅
	紙屋町～大町駅
	紙屋町～可部駅
	紙屋町～地区センター(高陽)
	広島駅～海田市駅
	広島港～新井口駅
	広島港～海田市駅
	新井口駅～大塚駅
	五日市駅～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)
広島空港リムジンバス	



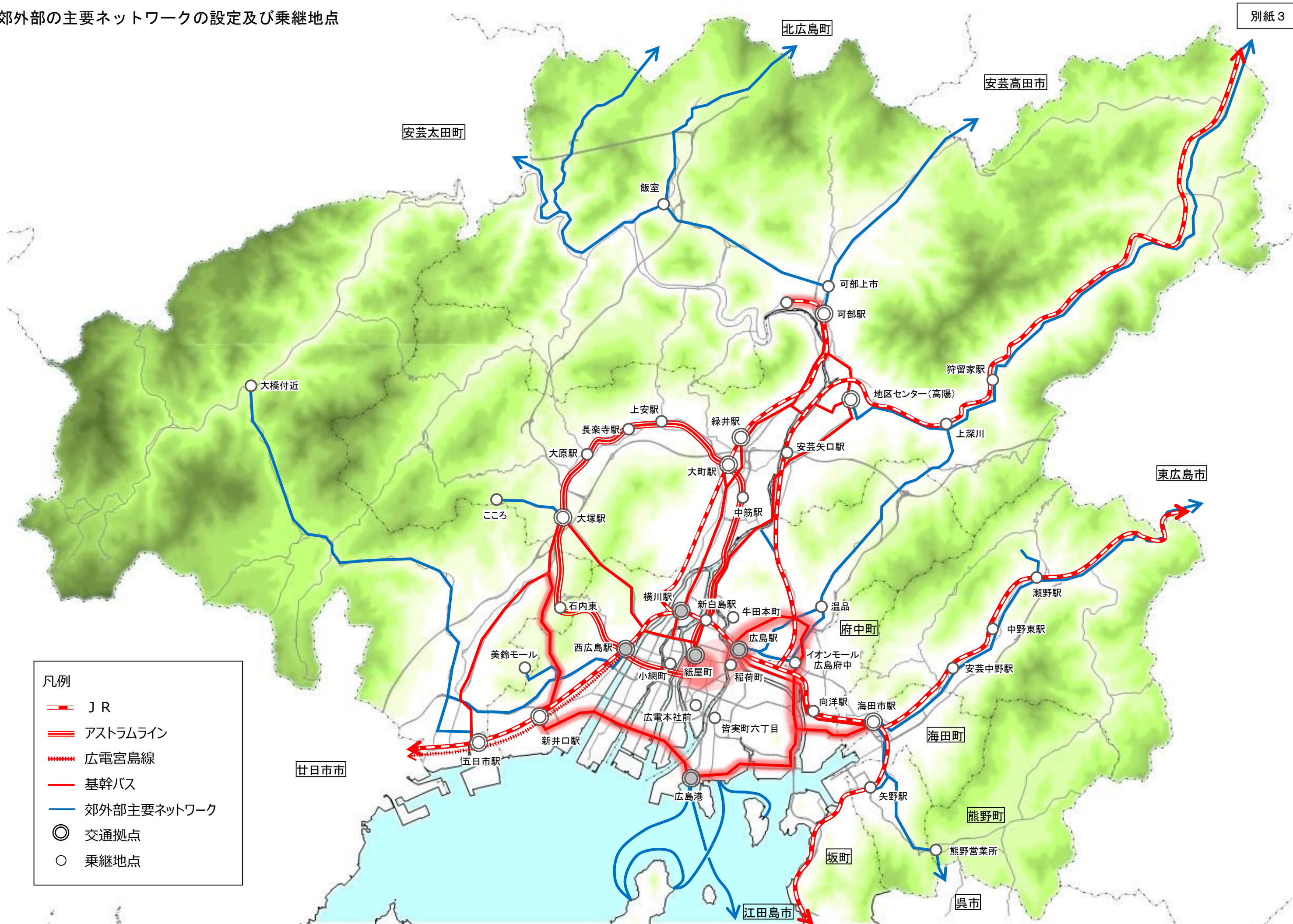
凡例

- (新設) JR
- (新設) アストラムライン
- 広島宮島線
- (新設) 基幹バス
- ◎ 交通拠点



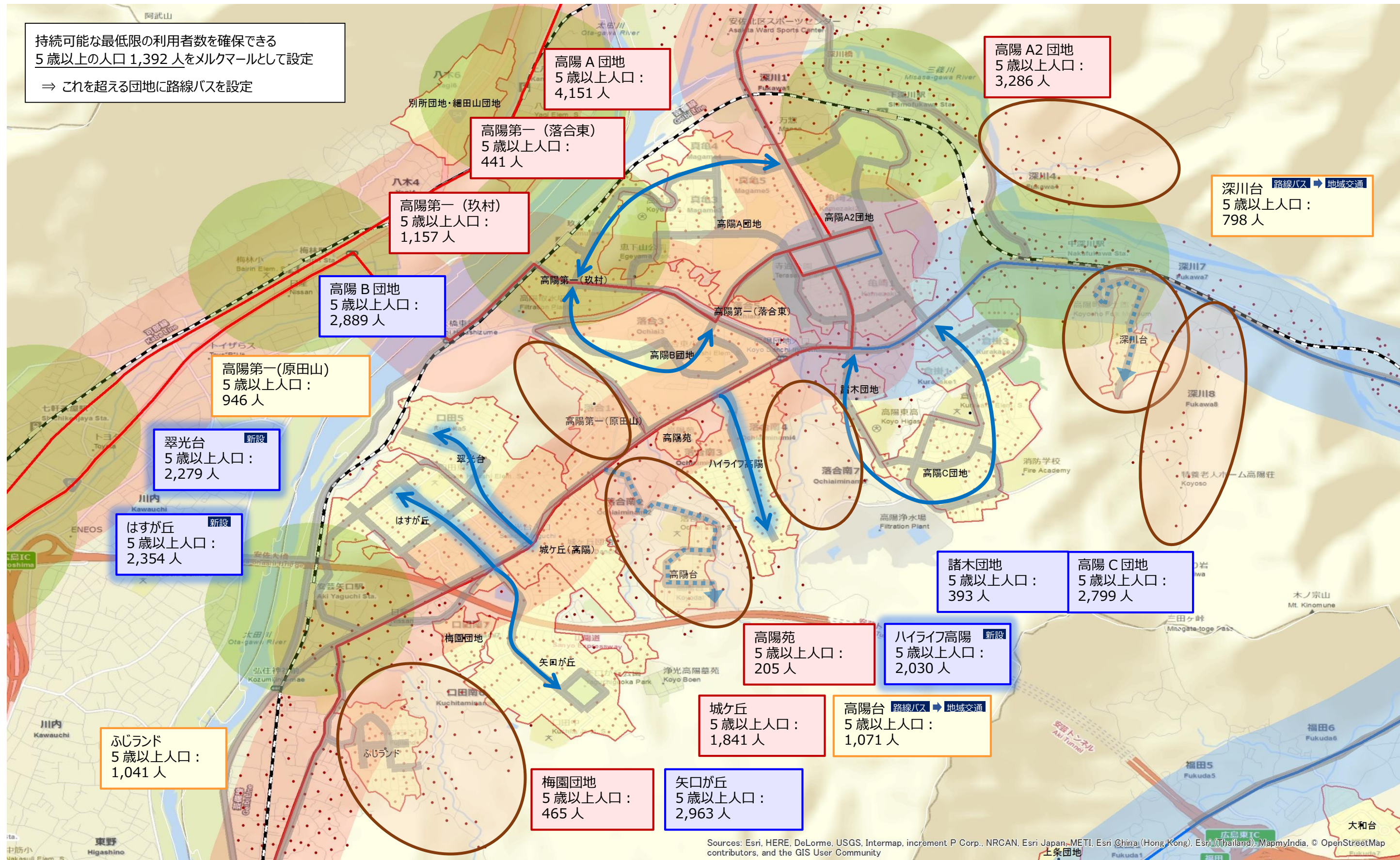
※南道路については、元安川を渡る区間以外は一般道を想定

郊外部の主要ネットワークの設定及び乗継地点

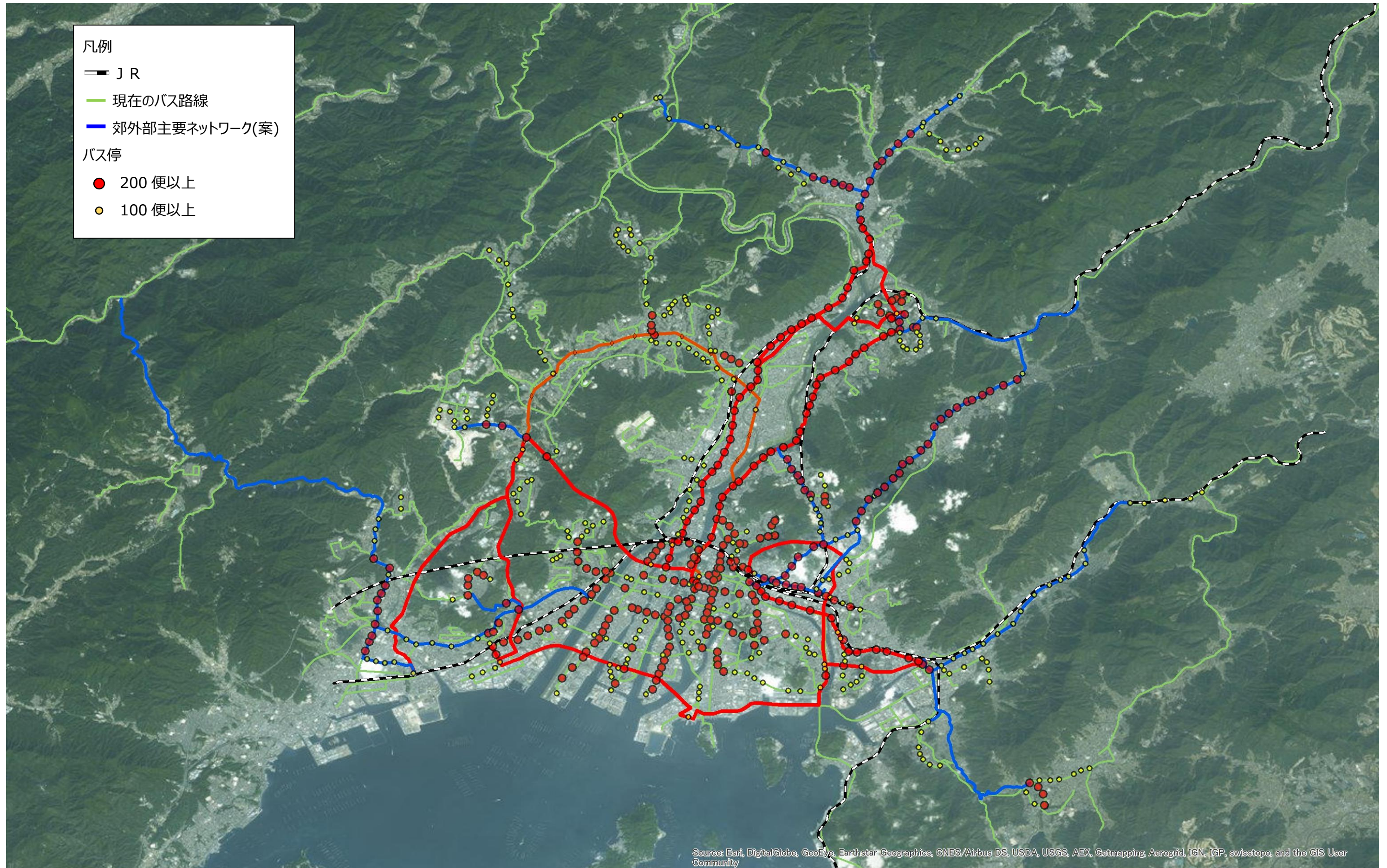


- 凡例
- JR
 - = アストラムライン
 - - - 広電宮島線
 - 基幹バス
 - 郊外部主要ネットワーク
 - ◎ 交通拠点
 - 乗継地点

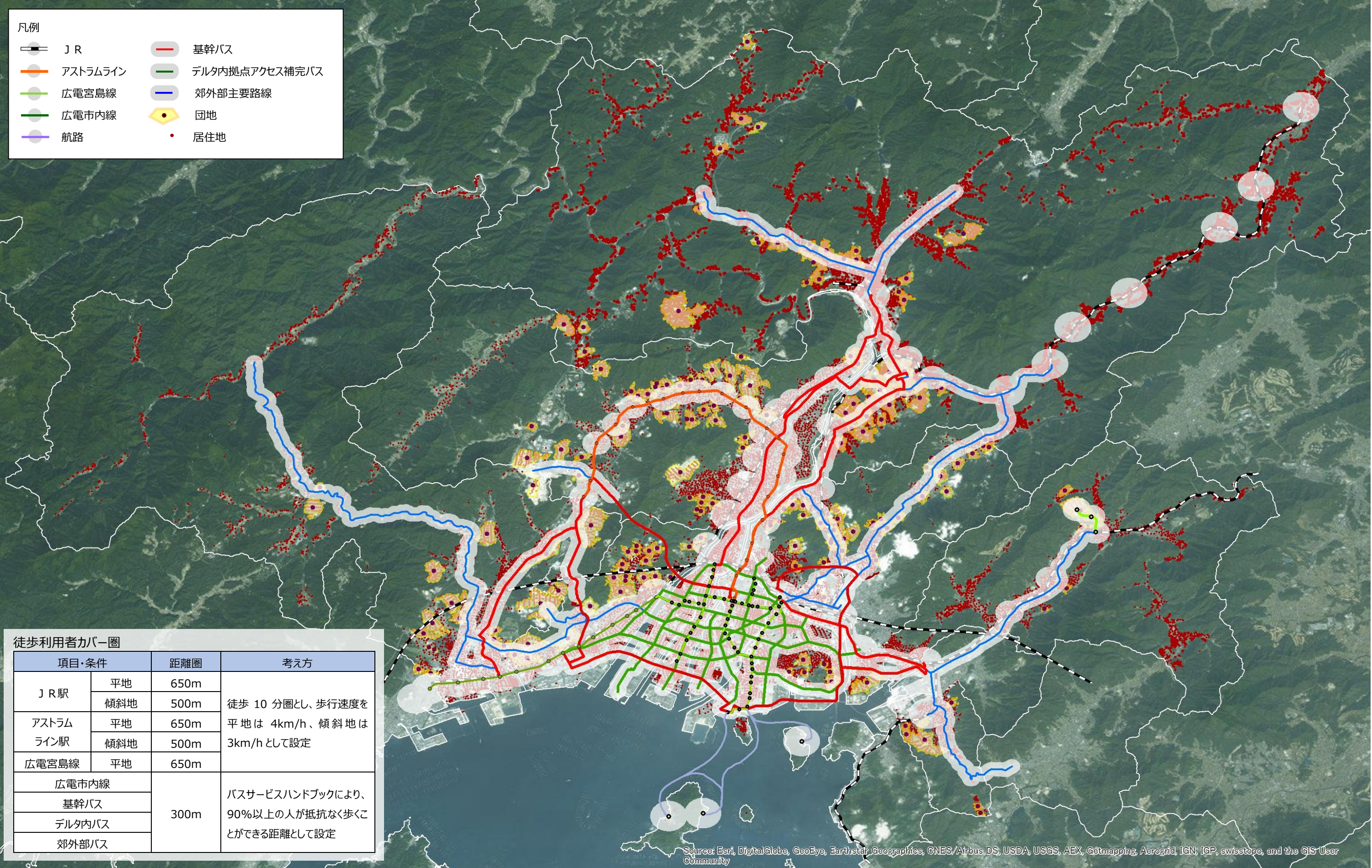
「ネットワーク再構築の考え方（案）」に基づき再編した場合の例（高陽地区）



凡例	
	J R
	基幹バス
	郊外部補完バス (既存路線あり)
	地域公共交通を検討する地域
	J R 駅利用圏
	郊外部主要路線利用圏
	基幹バス利用圏
	団地
	郊外部主要路線
	郊外部補完バス (新設)
	バスが運行可能な道路
	主要ネットワークでカバーされる団地
	設定する路線バスでカバーされる団地
	地域公共交通を検討する団地



主要ネットワークでカバーされないエリアの抽出



- 凡例
- JR
 - アストラムライン
 - 広電宮島線
 - 広電市内線
 - 航路
 - 基幹バス
 - デルタ内拠点アクセス補完バス
 - 郊外部主要路線
 - 団地
 - 居住地

徒歩利用者カバー圏

項目・条件		距離圏	考え方
JR 駅	平地	650m	徒歩 10 分圏とし、歩行速度を平地は 4km/h、傾斜地は 3km/h として設定
	傾斜地	500m	
アストラム ライン 駅	平地	650m	
	傾斜地	500m	
広電宮島線	平地	650m	
広電市内線	300m	バスサービスハンドブックにより、90%以上の人々が抵抗なく歩くことができる距離として設定	
基幹バス			
デルタ内バス			
郊外部バス			

Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

郊外部補完公共交通と地域公共交通を分類するための判断基準（メルクマール）について

採算性からの検討（単純計算）

■各地域におけるフィーダー路線の諸元を以下のとおり設定

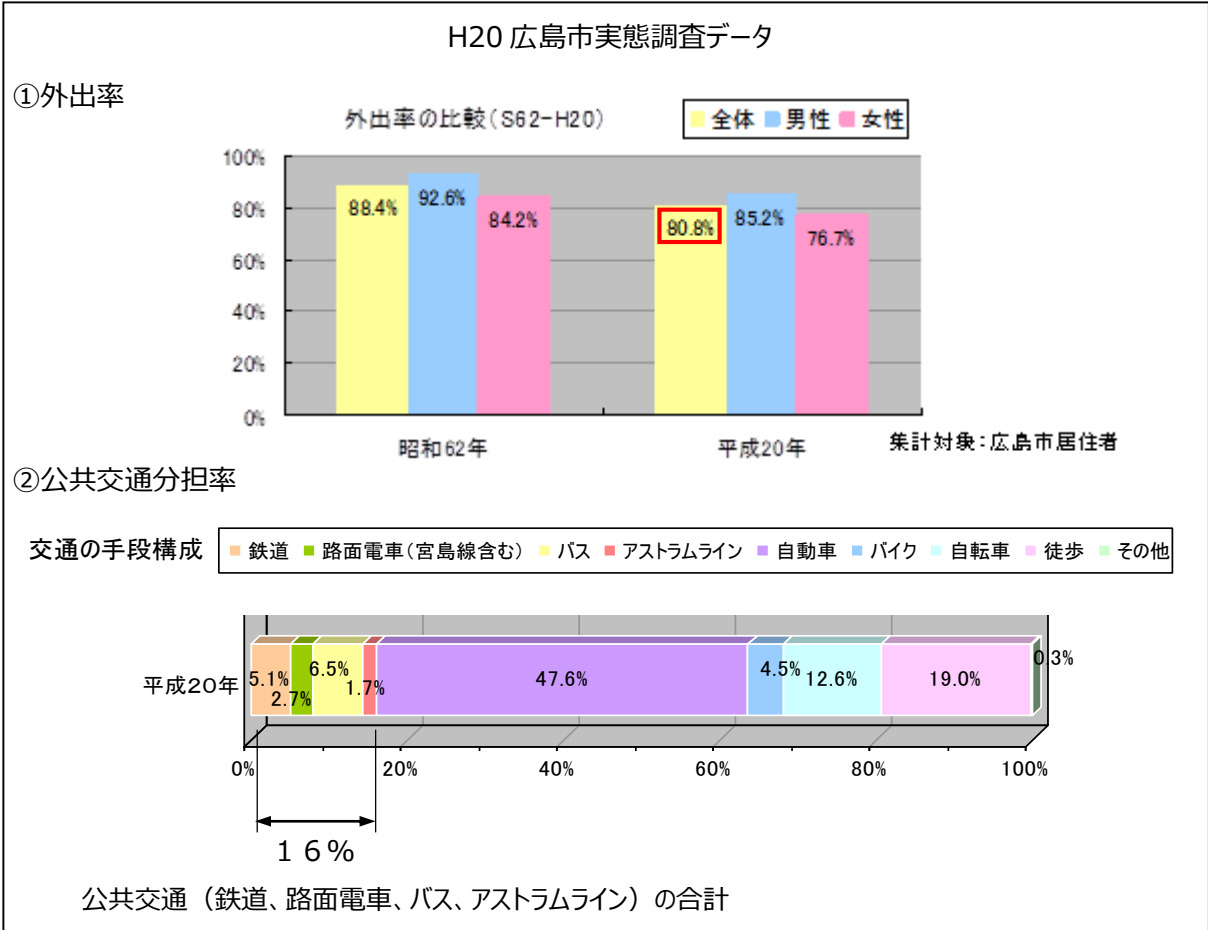
- ・運賃：200 円
- ・距離：約 2km
- ・運行頻度：往復 90 便/日運行（3 便/h：6:30～21:30 を想定）
 ※バス活性化基本計画において、郊外部補完バスのサービスレベルを 10～30 分ヘッドとしている
- ・運行経費のキロあたり単価：400 円/km

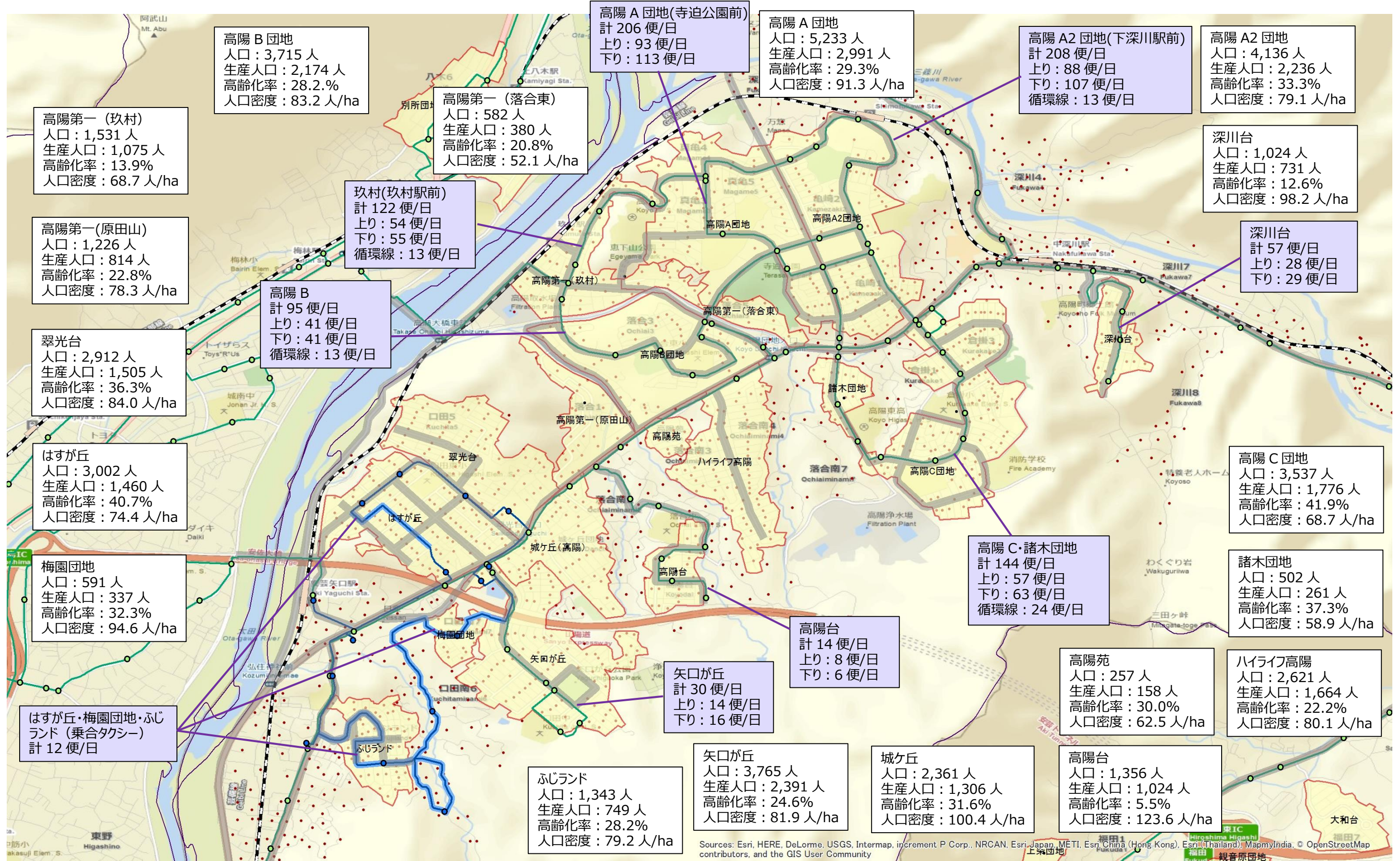
■路線の採算性概算

- ・経費：400 円/km×2km/便×90 便＝約 72 千円
- ・収入：200 円/人×●人/便×90 便
 ⇒ 採算確保ラインは ●＝約 4 人/便
 ∴約 360 人/路線（往復利用）⇒ 約 180 人（実利用人数）

■団地の利用者数概算

- ・団地におけるバス利用者数は、5 歳以上の外出率 80.8%、公共交通機関利用分担率 16%（ともに H20 広島市実態調査）から算出する。
 ⇒180 人の利用者数を確保するためには、団地における 5 歳以上人口が 1,392 人以上である必要がある。





Sources: Esri, HERE, DeLorme, USGS, Intermap, increment P Corp., NRCAN, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri (Thailand), MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

凡例

- J R
- 現行バス路線
- バスが運行可能な道路
- 団地
- フリー乗降区間
- やぐちおもいやりタクシー

【参考】地域公共交通再編実施計画において設定を検討している評価指標【案】

地域公共交通再編実施計画においても、評価指標を設定し、具体的施策の効果を確認する必要があるため、現在検討中の指標案を参考に示す

区分	評価の視点	指標名	指標の説明	算定方法	備考
利用者	公共交通の利便性向上 (使いやすいネットワークの構築)	基幹公共交通ネットワークの確保率	都市軸を形成し、交通拠点を結ぶ公共交通による基幹的なネットワークの充足度を評価	交通が確保されている基幹公共交通ネットワーク数 / 全基幹公共交通ネットワーク数	
		路面電車の定時・速達性の達成度	「路面電車が時刻表通りに運行できる」ことを評価	朝ピーク時における路面電車の平均遅延時間	
			本計画に基づく取組により「路面電車の平均速度が向上する」ことを評価	朝ピーク時における路面電車の平均走行速度	
		基幹バスの定時・速達性の達成度	「基幹バスが時刻表通りに運行できる」ことを評価	朝ピーク時における基幹バスの平均遅延時間 (特定日のバスロケーションデータ) ※都心方面の基幹バスの目的地到着時間から算定	※特定日の設定次第で 数値誤差が出る可能性あり
			本計画に基づく取組により「路面電車の平均速度が向上する」ことを評価	朝ピーク時における基幹バスの平均走行速度 (特定日のバスロケーションデータ)	※特定日の設定次第で 数値誤差が出る可能性あり
		バス専用・優先レーンの導入延長	バスの走行環境の向上に関する評価	バス専用・優先レーン(タクシー含む)を導入している道路延長	
		交通拠点から郊外方面のバス運行便数	郊外部の利便性に関する評価	交通拠点から郊外方面のバス路線の運行便数	
		乗継環境の整備率	乗継環境の向上に関する評価	乗継環境が整備済みの箇所数 / 交通拠点及び乗継地点の全箇所数	
		乗継環境の達成度	乗継環境の向上に関する評価	乗継が10分以内に可能か否かで判断	※数値化が困難
	交通拠点における多言語化達成率	国外からの来訪者の利便性向上に関する評価	多言語化対応済みの箇所数 / 交通拠点の全箇所数		
公共交通の利便性向上 (使いやすい運賃体系の構築)	交通系ICカード(PASPY)導入率	利用者の利便性向上に関する評価	交通系ICカード導入済の事業者数 / 市内の全交通事業者数		
事業者	持続可能な経営	都心部における過密バス路線の解消	バス路線の効率化に関する評価	紙屋町・広島駅間のバス路線の運行便数	