

現行の広島市総合交通戦略の指標の評価結果について(中間報告)

指標の評価結果について(中間報告)

- 現行の広島市総合交通戦略（交通ビジョン推進プログラム）には、目標数値として25の指標を設定
- そのうち、評価可能な22指標を評価した結果、約7割の指標で目標を達成

指標の達成状況(中間報告)

| 施策コンセプト 力点を置くべき施策の方向性 | 達成度 | |
|--------------------------------|--------------|------------|
| | 達成指標数/全指標数 | 割合 |
| 全体 | 17/22 | 77% |
| 都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ | 12/15 | 80% |
| 公共交通の「生活インフラ」としての充実・強化 | 1/2 | 50% |
| 高速性・定時性を備えた「経済インフラ」の整備 | 1/1 | 100% |
| 自転車の「都市交通手段」としての復権 | 2/3 | 67% |
| 人が安全で自由に移動できる交通環境の整備 | 8/9 | 89% |
| 都市の魅力づくりに貢献する交通へ | 4/6 | 67% |
| 「行きよい」都心づくりのための交通環境の整備 | 4/5 | 80% |
| 都心の回遊性・にぎわいを創出する交通環境の整備 | 0/1 | 0% |
| 都市経営の効率化に貢献する交通へ | 算定中 | 算定中 |
| 交通需要マネジメントの推進 | 算定中 | 算定中 |
| プログラム全体にかかる指標 | 1/1 | 100% |

現行の広島市総合交通戦略の指標の評価結果について(中間報告)

| 指標 | 目標値 | 現況 平成20年度 (2008年度) | 目標数値 平成29年度 (2017年度) | 実績値 平成29年度末 | 達成度 ○:達成 △:ほぼ達成 ×:未達成 | 実績値が目標数値を下回った理由 | 算定根拠 | 施策の進捗状況 ※施策名の前の番号は別紙「交通ビジョン推進プログラム」一覧のスケジュールと達成状況等の施策名の番号 | |
|---|--|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------|--------------------------------|--|---|--|--|
| | | | | | | | | 当初の予定通り実施した施策 | 当初の予定通り進まなかった施策 |
| 都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ | | | | | 12/15 (80%) | ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限り) | | | |
| 公共交通の「生活インフラ」としての充実・強化 | | | | | 1/2(50%) | ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限り) | | | |
| 公共交通機関の利用者数を増やす | 市内関連の公共交通機関利用者 | 57万人 | 60万4千人 | 60万人 【H28年度末】 | △ | — | 広島市統計書 【平成28年度時点での値であり、平成29年度分は広島市統計書(平成30年版)にて算出予定。】 | 【公共交通支援】 1:JR可部線の河戸電化延伸 2:JR在来線の快速電車の運行 3:JR在来線の車内設備の改善、車両の増設 7:白鳥新駅の設置 9:超低床車両(LRV)の導入【路面電車】 10:電車優先信号の設置【路面電車】 11:電車ローカーシブシステムの高高度化【路面電車】 12:交差点の軌道線路改良【路面電車】 13:電停施設の改良【路面電車】 15:信用乗車方式の導入【路面電車】 18:バス走行環境の向上(バス専用レーン等の遵守、PTPSの導入拡大) 19:急行バス・深夜バスの拡充(路線新設、運行本数の増加) 22:交通結節点における公共交通に関する情報の充実 23:携帯電話等による公共交通に関する情報の提供 24:転入者に対する情報提供 25:バス時刻表の改善 27:アストラムラインの利用しやすい運行ダイヤの編成 28:交通系ICカードの利用拡大 29:バス停及び路面電車電停の上屋、ベンチ等の設置 30:JR広島駅自由通路等の整備 | 【公共交通支援】 5:超低床車両(LRV)の導入【宮島線】 6:急行線の導入【宮島線】 14:電停の統合【路面電車】 |
| 公共交通機関の利用者満足度を増やす | バスや電車など公共交通機関の利用のしやすさに対して満足している人の割合 | 62.90% | 71% | 60.1% | × | 公共交通の充実強化に向けて、長期的展望を持って取組を進めてきた結果、公共交通の利用者数は近年増加傾向にある。そのような中、満足している市民の割合が向上していないのは、市民全体にその効果が十分浸透するには時間を要すること等が理由と考えられる。 | 平成29年度(2017年度)広島市市民意識調査 | | |
| 高速性・定時性を備えた「経済インフラ」の整備 | | | | | 1/1(100%) | ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限り) | | | |
| 道路の混雑度が1.25※以上の箇所を減らす | 平成17年度道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)での一般交通量調査箇所のうち、平日の混雑度 | 51箇所 (平成17年度 (2005年度)センサスペース) | 現況より1割削減 | 36箇所 | ○ | — | 平成27年度道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス) | 【道路関連施策】 1:広島高速2号線 2:広島高速3号線 7:都市計画道路 広島南道路(太田川放水路渡河部) 8:都市計画道路 矢賀間所線 10:都市計画道路 飛騨線外1 12:市道 安芸1区平原線 13:市道 安芸1区中野野線 14:市道 安芸1区瀬野線 (3):広島南道路(Ⅱ期)供用に伴う関連道路整備 18:国道488号 (4):国道261号 20:県道 五日市簡貫線 | 【道路関連施策】 9:広島高速5号線 9:都市計画道路 矢賀大州線外1(天満矢賀線) 11:県道 瀬田二葉の里線 17:国道433号 |
| ※ 混雑度が1.25を超えると、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態になる。 | | | | | | | | | |
| 自転車の「都市交通手段」としての復権 | | | | | 2/3(67%) | ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限り) | | | |
| デルタ内の歩道※1における歩行者・自転車の分離の整備率を上げる | 市中心部の歩道内において歩行者・自転車の分離の整備率を上げる | 22% (5.4km/25.1km) | 100%(25.1km/25.1km) | 38% (9.5km/25.1km) | × | 平成24年11月に国が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、自転車は車道を走行することが原則であることが示されたことから、その後は車道内での自転車走行空間整備に取り組みため。 | — | | |
| 自転車通行量を増やす | 市内(デルタ内)の自転車通行量 | 19,185台※2 | 現況より2割増加 | 算出不可 | — | — | H22センサス以降、調査箇所の変更や一部路線で自転車通行量の測定を実施しなくなったことなどにより算出できなくなったため | 【道路関連施策】 (5):自転車都市ひろしまの推進 22:自転車走行空間ネットワークの整備(約8km) 23:レンタサイクル(コミュニティサイクル)システムの導入 24:駐輪場の整備 25:自転車利用者への指導啓発活動 26:放置自転車の撤去 27:建築物における駐輪場の設置義務基準の見直し 28:自転車の交通ルール・マナーの周知 | |
| 放置規制区域内及びその周辺における毎月の1平日の放置自転車等台数を減らす | 放置規制区域内及びその周辺における毎月の1平日の放置自転車等台数の平均値 | 3,047台※3 | 2,100台 | 1,330台 | ○ | — | 平成29年(2017年)4月～平成30年(2018年)3月までの毎月の1平日の平均値 | | |
| 自転車の交通事故件数を減らす | 市内の自転車に関係した交通事故件数 | 1,652件※4 | 1,100件※5 | 873 | ○ | — | 平成29年(2017年)1月～12月の件数 | | |
| ※1 デルタ市街地内において、特に歩行者と自転車が混在する有効幅員3.5m以上の自転車歩行者道を対象 ※2 対象地点は、西方面、東方面、北方面各2地点の交通量 ※3 平成20年(2008年)4月～平成21年(2009年)3月までの毎月の1平日の平均値 ※4 平成20年(2008年)1月～12月の件数 ※5 第9次交通安全計画で定めた目標数値は、交通事故件数5,500件以下。これをもとに、自転車に関係した交通事故件数の目標値は、全体の20%を設定。 | | | | | | | | | |

| 指標 | 目標値 | 現況 平成20年度 (2008年度) | 目標数値 平成29年度 (2017年度) | 実績値 平成29年度末 | 達成度 ○:達成 △:ほぼ達成 ×:未達成 | 実績値が目標数値を下回った理由 | 算定根拠 | 施策の進捗状況 ※施策名の前の番号は別紙「交通ビジョン推進プログラム一覧のスケジュールと達成状況等」の施策名の番号 | |
|---|--|--------------------------|----------------------------|--|-----------------------------------|--|---|--|---|
| | | | | | | | | 当初の予定通り実施した施策 | 当初の予定通り進まなかった施策 |
| | | | | | | | | | |
| 人が安全で自由に移動できる交通環境の整備 | | | | | 8/9 (89%) ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限る) | | | | |
| 交通機関及び交通施設のバリアフリー化率:低床路面電車を増やす | 市内を運行する低床路面電車の編成数 | 22編成 | 27編成 | 36編成 | ○ | — | | 【公共交通支援】 1:JR可部線の河戸電化延伸 2:JR在来線の快速電車の運行 3:JR在来線の車内設備の改善、車両の増設 7:白鳥新駅の設置 9:超低床車両(LRV)の導入【路面電車】 10:電車優先信号の設置【路面電車】 11:電車ロケーションシステムの高度化【路面電車】 12:交差点の軌道設備改良【路面電車】 13:電停施設の改良【路面電車】 15:信用乗車方式の導入【路面電車】 18:バス走行環境の向上(バス専用レーン等の遵守、PTPSの導入拡大) 19:急行バス、深夜バスの拡充(路線新設、運行本数の増加) 33:生活交通を維持するためのバス運行対策 34:地域主体の乗合タクシー等の導入 35:低床バス(低公害バス)の導入 38:中心循環バスの導入 36:旅客施設のバリアフリー化 37:心のバリアフリー化の推進 | |
| 交通機関及び交通施設のバリアフリー化率:特定旅客施設のバリアフリー化率を上げる | 主に市内を運行経路とする路線のノンステップバスの車両数 | 61台 | 106台 | 143台 | ○ | — | | | |
| 交通機関及び交通施設のバリアフリー化率:特定旅客施設のバリアフリー化率を上げる | 利用者数5千人以上の市内の鉄道・軌道駅(21駅)のうち、バリアフリー化された駅の割合 | 71% (15駅/21駅) | 100% (21駅/21駅) | [91% (21駅/23駅) 平成26年度に整備されたJR及びアストラムラインの新白鳥駅を含んだ値] | × | 新井口駅、西広島駅が以下の理由により、整備未完了となったため。新井口駅については、敷地的制約からエレベーター設置空間を新たに確保する必要があり、そのための地権者との調整に時間がかかったため。西広島駅については、平成29年度に着手した交通結節点整備事業の中でバリアフリー化を図ることとしたため。 | | | |
| 道路のバリアフリー化率を上げる | 広島駅、横川駅、五日市駅、新井口駅の各駅から周辺の主要な施設までの経路のバリアフリー化率 | 73% (5,500m/7,570m) | 100% (H22) | 100% | ○ | — | バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定路線(L=7,570m)については、平成22年度末にバリアフリー化が完了済み | | |
| 電線類地中化道路整備率を上げる | 電線類が地中化された道路の整備率 | 72.1% (62.6km/86.8km) | 72.6% (72.1km/99.3km) | 72.6% (72.1km/99.3km) | ○ | — | | | 【道路関連施策】 30:道路照明灯の省エネ化の推進 31:環境対応車等が安心して走行可能となるインフラ整備 32:道路のバリアフリー化 ・歩道の整備(35:県道 広島三次線、36:県道 広島豊平線、37:県道 東広島白木線、(6):県道 五日市停車場線、(7):市道 東5区6号線(二葉の里)) 39:あんしん歩行エリアの整備 (9)安心・安全な通学路の整備 ・電線類の地中化による無電柱化(40:都市計画道路 御幸橋三篠線、41:県道 東海田広島線(城北通り)、42:市道 中1区駅前吉島線(駅前通り)、43:市道 中1区鹿野橋字品線(鹿野橋)、46:市道 中3区中広字品線(城南通り)、(12):市道 東5区常盤橋字車線) 50:交通安全意識の高揚 51:生活道路の整備 ・良好な市街地を形成する街路の整備(55:都市計画道路 寿老地中地線(11工区)、58:都市計画道路 西原山本線(2工区)、59:都市計画道路 畑寺田線(1-1工区)外1) ・市内幹線道路網の整備(61:県道 広島湯来線、65:県道 勝木安古市線、66:市道 安芸4区100号線(安野中央線)(1工区)、(18)県道 下佐東線、(2)東原橋(市道安北3区215号線)) 71:交差点交差処理の見直しによる渋滞対策 (23):橋りょう長寿命化事業 72:橋りょうの耐震補強 (24):新交通インフラ施策長寿命化事業 (25):新交通インフラ施策耐震対策 (26):道路法面防災 (27):最高等橋(国道191号) |
| 交通事故の死傷者数を減らす | 市内の年間交通事故死傷者数 | 36人※1 | 18人※2 | 17人 | ○ | — | 平成29年(2017年)1月～12月の数値 | | |
| 交通事故件数を減らす | 市内の年間交通事故件数 | 7,572件※1 | 5,500件※2 | 3,815件 | ○ | — | 平成29年(2017年)1月～12月の数値 | | |
| 高齢者の交通事故件数を減らす | 市内の高齢者が関係した交通事故件数 | 1,715件※1 | 1,300件※2 | 1,326件 | △ | 高齢化に伴い、高齢者が被害者のみならず加害者になる事故が増加していることが要因の一つと考えられる。 | 平成29年(2017年)1月～12月の数値 | | |
| 広域避難路の整備率を上げる | 市内の広域避難路に指定されている道路の整備率 | 75% (88.8km/116.4km) | 87.0% (101.3km/116.4km) | 95.1% (110.7km/116.4km) | ○ | — | | | |
| ※1 平成20年(2008年)1月～12月の数値 ※2 第9次交通安全計画で定めた目標数値は、交通事故による死者数18人以下、交通事故件数5,500件以下。これをもとに、高齢者が関係した交通事故件数の目標数値は、全体の24%(第8次交通安全計画実績)を設定 | | | | | | | | | |

| 指標 | 目標値 | 現況 平成20年度 (2008年度) | 目標数値 平成29年度 (2017年度) | 実績値 平成29年度末 | 達成度 ○:達成 △:ほぼ達成 ×:未達成 | 実績値が目標数値を下回った理由 | 算定根拠 | 施策の進捗状況 ※施策名の前の番号は別紙「交通ビジョン推進プログラム一覧のスケジュールと達成状況等」の施策名の番号 | |
|--|---|--------------------------|----------------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------|--|--|--|
| | | | | | | | | 当初の予定通り実施した施策 | 当初の予定通り進まなかった施策 |
| 都市の魅力づくりに貢献する交通へ 4/6(67%) ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限る) | | | | | | | | | |
| 「行きよい」都心づくりのための交通環境の整備 4/5(80%) ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限る) | | | | | | | | | |
| 拡大都心核までの1時間到達エリアカバー率を上げる | 市街化区域内で公共交通機関により拡大都心核まで1時間で到達できる範囲(1kmメッシュ)の割合 | 81.6%(H19年値) | 現況より増加 | 82.3% | ○ | — | 各メッシュの中心から都心部までの所要時間を算出 | | |
| 交通結節点から拡大都心核までの所要時間を減らす:JR広島島駅から拡大都心核まで | JR広島駅、JR横川駅、JR西広島駅から紙屋町までの路面電車もしくはバスの朝ラッシュにおける平均所要時間 | 8分(H19年値) | 現況より短縮 | 8分 | △ (24秒短縮) | — | PASPYデータの乗降時間差により算出 | 【公共交通支援】 1:JR可部線の河戸電化延伸 2:JR在来線の快速電車の運行 7:白鳥新駅の設置 | 【公共交通支援】 5:超低床車両(LRV)の導入【宮島線】 14:電停の統廃合【路面電車】 6:急行便の導入【宮島線】 |
| 交通結節点から拡大都心核までの所要時間を減らす:JR横川駅から拡大都心核まで | JR広島駅、JR横川駅、JR西広島駅から紙屋町までの路面電車もしくはバスの朝ラッシュにおける平均所要時間 | 9分(H19年値) | 現況より短縮 | 8分 | ○ (44秒短縮) | — | PASPYデータの乗降時間差により算出 | 9:超低床車両(LRV)の導入【路面電車】 10:電車優先信号の設置【路面電車】 15:信用乗車方式の導入【路面電車】 18:バス走行環境の向上(バス専用レーン等の遵守、PTPSの導入拡大) 19:急行バス・深夜バスの拡充(路線新設、運行本数の増加) 22:交通結節点における公共交通に関する情報の充実 | 【道路関連施策】 54:都市計画道路 中防温品線(1・6工区) 56:都市計画道路 吉島観音線外1(駅前観音線) |
| 交通結節点から拡大都心核までの所要時間を減らす:JR西広島駅から拡大都心核まで | JR広島駅、JR横川駅、JR西広島駅から紙屋町までの路面電車もしくはバスの朝ラッシュにおける平均所要時間 | 14分(H19年値) | 現況より短縮 | 14分 | △ (16秒短縮) | — | PASPYデータの乗降時間差により算出 | 30:JR広島駅自由通路等の整備 36:旅客施設のバリアフリー化 | 【道路関連施策】 1:広島高速2号線 2:広島高速3号線 7:都市計画道路 広島南道路(太田川放水路渡河部) |
| 都心を迂回する機能を有する道路の整備率を上げる | 都心から通過交通を排除するため、都心を迂回する機能を有する道路の整備率 | 57%(33.9km) | 86%(51.5km) | 82%(48.9km) | × | — | 概ねの路線で計画通り整備を完了したが、一部路線において用地取得交渉に時間を要したこと等から目標数値を下回った。 | | |
| 都心の回遊性・にぎわいを創出する交通環境の整備 0/1(0%) ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限る) | | | | | | | | | |
| 都心における歩行空間等の交通環境の満足度を上げる | 都心における歩行のしやすさ、自転車等の走行のしやすさなど都心の交通環境に関して満足している人の割合 | 41.10% | 52% | 40.30% | × | — | 広島駅周辺の再開発、自由通路の整備や紙屋町・八丁堀地区の薬研堀通りの整備等により、都心における交通環境の向上は図られているものの、市民意識調査の回答では「歩道が狭い、ない」などの意見があり、狭幅員道路では歩行空間が確保されていない、歩行者と自転車の幅そうが生じているなど未だ課題が残っていることが考えられる。 | 【公共交通支援】 9:超低床車両(LRV)の導入【路面電車】 38:都心循環バスの導入 43:商業・文化・スポーツ施設等と連携した公共交通機関の利用促進策の充実 (1):路面電車の軌道敷緑化 (2):可部線奥線数の利活用の推進 | 【公共交通支援】 5:超低床車両(LRV)の導入【宮島線】 39:路上荷さばきの自粛(路上荷さばきのルール化) 40:共同集配・共同荷さばき施設の整備 41:荷さばきスペースの確保(路外荷さばき施設の設置) 42:トランジットモールの導入 |
| 都市経営の効率化に貢献する交通へ 算定中 ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限る) | | | | | | | | | |
| 交通需要マネジメントの推進 算定中 ※達成指標数/全指標数(算出可能なものに限る) | | | | | | | | | |
| 環境を意識した交通行動を行っている市民の割合を増やす | 通勤や買物などの移動の際、マイカーではなく、環境にやさしい徒歩、自転車、公共交通などの交通手段を利用することを意識している人の割合 | 69.00% | 90% | 算定中 | — | — | 広島市市民意識調査 【平成30年度広島市市民意識調査にて算出予定。】 | 【交通需要マネジメント施策】 2:パーク&ライド駐車場の充実 4:カーシェアリングの促進 6:マイカー乗るまっぴーの推進 7:モビリティマネジメント(TF:トラベルフィードバックプログラム)の実施 8:アストラムラインに対するブランドイメージの向上 | 【公共交通支援】 40:共同集配・共同荷さばき施設の整備 42:トランジットモールの導入 |
| マイカー利用を控えた交通行動を行っている市民の人数を増やす | 常設型WEBサイト「マイカー乗るまっぴー」の登録者の延べ取組報告件数 | 20,441件※ | 38,000件 | 算出不可 | — | — | WEBサイト上での集計 【「マイカー乗るまっぴーくらぶ」が平成23年度をもって廃止となったため、算定不可。(平成23年度の取組報告件数:15,436件)】 | | |
| ※平成20年度(2008年度)は、平成20年(2008年)7月から平成21年(2009年)3月までの9か月間の延べ取組報告件数 | | | | | | | | | |
| プログラム全体にかかる指標 | | | | | | | | | |
| 自動車部門の温室効果ガス排出量を減らす | 自動車部門の温室効果ガス排出量について、基準年度である平成2年度(1990年度)に対する削減率 | △4.1%※1 | △5.0%(H32)※2 | △6.7 【平成28年度速報値】 | ○ | — | 広島市HPの温室効果ガス排出量 | — | — |
| ※1 基準年度(平成2年度(1990年度))と平成18年度(2006年度)確定値との比較 ※2 広島市地球温暖化対策実行計画(平成29年3月)の自動車部門を含む運輸部門のCO2の平成25年度比の目標数値で再設定 | | | | | | | | | |