

## 報告事項 1

# 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）及び 利便増進実施計画（地域公共交通再編実施計画）の進捗管理について

令和4年3月24日提出

東広島市地域公共交通会議  
会長 塚井 誠人

### 1 提案理由

地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）に係る施策の短期的な達成度合いを計るため、指標の数値の進捗管理を行うもの。

また、利便増進実施計画（地域公共交通再編実施計画）に基づき、平成29年10月に実施したバス路線再編の実施効果の進捗報告を行うもの。

### 2 地域公共交通計画の短期的な達成度合いを計る確認指標

別紙「資料1」のとおり

### 3 利便増進実施計画に基づいた再編事業実施効果の測定・評価

別紙「資料2」のとおり

## 東広島市地域公共交通計画の進捗管理について

## 1 進捗管理の概要

(東広島市地域公共交通計画抜粋)

## ■ 短期的な達成度合いを計る指標（確認用指標）

短期的な達成度合いを計るため、次に示す指標を活用して地域公共交通網形成計画のモニタリングを行い、評価のための基礎資料とします。

区分	確認用指標	内容	指標の種類 (※)	備考
道 路	交通量	道路交通センサスにおける主要路線の交通量の変化	アウトカム	5年に1回実施
	混雑度	道路交通センサスにおける主要路線の混雑度の変化	アウトカム	
	道路整備延長	都市計画道路等の道路整備の延長(整備量)の変化	アウトプット	1年に1回実施
公共交通	公共交通利用者	JR乗車人数	アウトカム	交通事業者の協力による
		路線バス利用者数		
		地域公共交通利用者数		1年に1回実施
	公共交通の満足度	市民満足度調査による公共交通に関する満足度	アウトカム	2年に1回実施
	公共交通空白地	交通空白地域外人口の割合	アウトカム	1年に1回実施
	行政負担	路線バス補助金	アウトカム	1年に1回実施
	バリアフリー	バリアフリー化されたJR駅の数	アウトプット	1年に1回実施
		低床バス車両の導入台数		1年に1回実施

※アウトプットとは、事業実施に直接関連する指標のこと(例えば、道路の整備延長)。これに対し、成果に対する指標のことをアウトカムと言います(例えば、渋滞がどの程度緩和したか)。

## 2 指標の評価について

公共交通利用者については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、JR 乗車人数、路線バス・地域公共交通利用者数ともに対前年度比で大幅に減少した。また、利用者の減少に伴い、行政負担も増加している。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響が大きく、社会情勢も刻一刻と変化しているが、引き続き交通事業者と連携して利用促進を行うとともに、アフターコロナでの課題の分析、改善策の検討を行い、公共交通網の再編等により地域のニーズに合った運行サービスの最適化を目指していく。

### 3 短期的な達成度合い

#### (1) 道路整備延長

##### 都市計画道路等の道路整備の延長（整備量）の変化

都市計画道路の整備状況

	路線数	延長（m）				整備率（%）
		計画	整備済	事業中	未着手	
H27（H28.3）	49	158,360	95,270	12,410	51,150	60.2%
H28（H29.3）	49	158,340	97,300	13,670	47,370	61.5%
H29（H30.3）	49	158,360	97,400	11,240	49,720	61.5%
H30（H31.3）	50	158,340	97,580	13,250	47,510	61.6%
R1（R2.3）	51	158,690	97,700	13,490	47,500	61.6%
R2（R3.3）	51	158,850	97,810	13,450	47,590	61.6%

#### (2) 公共交通利用者数

##### ① JR乗車人数

【JR在来線】

（単位：人/日、%）

区分	駅名	H27	H28	H29	H30	R1	R2	増減数 (R1~R2)	増減率 (R2ベース)
山陽本線	八本松駅	4,599	4,451	4,076	3,787	3,883	3,117	△ 766	80.3%
	寺家駅	-	-	1,232	1,467	1,867	1,765	△ 102	94.5%
	西条駅	10,083	10,088	9,756	9,024	9,488	7,458	△ 2,030	78.6%
	西高屋駅	5,285	5,166	5,154	4,857	4,949	4,350	△ 599	87.9%
	白市駅	1,896	1,839	1,815	1,620	1,637	1,340	△ 297	81.9%
	入野駅	231	245	246	214	211	201	△ 10	95.3%
	河内駅	605	566	526	399	404	345	△ 59	85.4%
呉線	安芸津駅	468	426	405	304	352	291	△ 61	82.7%
	風早駅	231	222	217	179	205	188	△ 17	91.7%
合計		23,398	23,003	23,427	21,851	22,996	19,055	△ 3,941	82.9%

※H30は平成30年7月豪雨災害により運転休止期間あり

【山陽新幹線】

（単位：人/日、%）

区分	駅名	H27	H28	H29	H30	R1	R2	増減数 (R1~R2)	増減率 (R2ベース)
新幹線	東広島駅	1,226	1,246	1,295	1,766	1,410	787	△ 623	55.8%
総計		24,624	24,249	24,722	23,617	24,406	19,842	△ 4,564	81.3%

##### ② 路線バス利用者数

（単位：人/年）

H27	H28	H29	H30	R1	R2	R2-R1	増減率
2,360,618	2,355,812	2,321,764	2,282,195	2,231,599	1,527,949	△ 703,650	68.5%

③地域公共交通利用者数

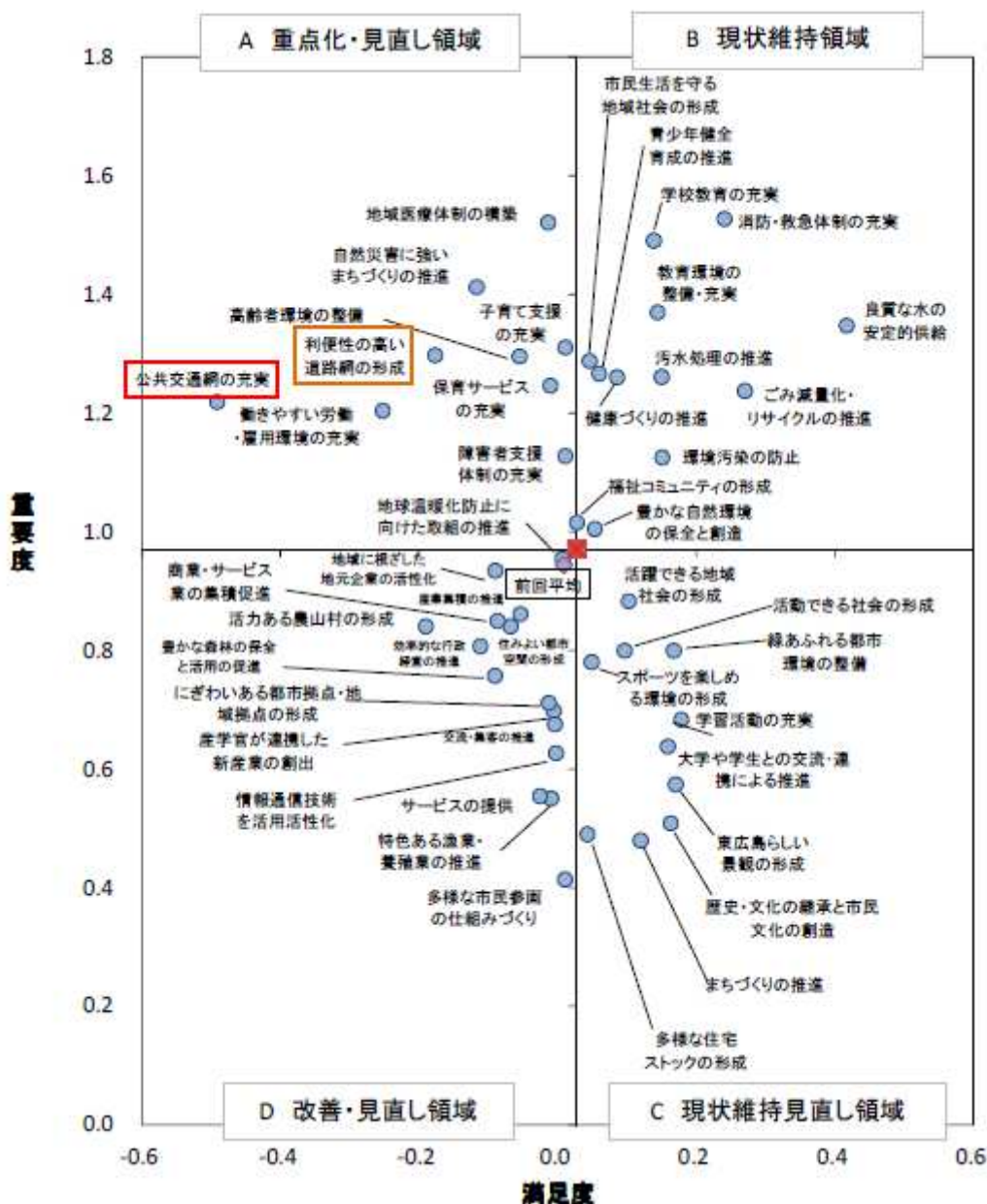
(単位:人/年)

地域	コミュニティバス	利用者数(年間)						増減数 R2-R1	増減率 R2/R1
		H27	H28	H29	H30	R1	R2		
豊栄	そよかぜ号	2,192	2,312	2,495	2,211	2,162	1,906	△ 256	88.2%
安芸津	海風バス	4,693	4,504	4,117	3,524	3,272	3,054	△ 218	93.3%
河内	あゆピチふれあい号	5,112	5,208	5,294	3,347	3,135	1,435	△ 1,700	45.8%
黒瀬	さくらバス	3,526	4,686	4,752	5,186	5,295	5,259	△ 36	99.3%
合計		15,523	16,710	16,658	14,268	13,864	11,654	△ 2,210	84.1%

(3) 公共交通の満足度

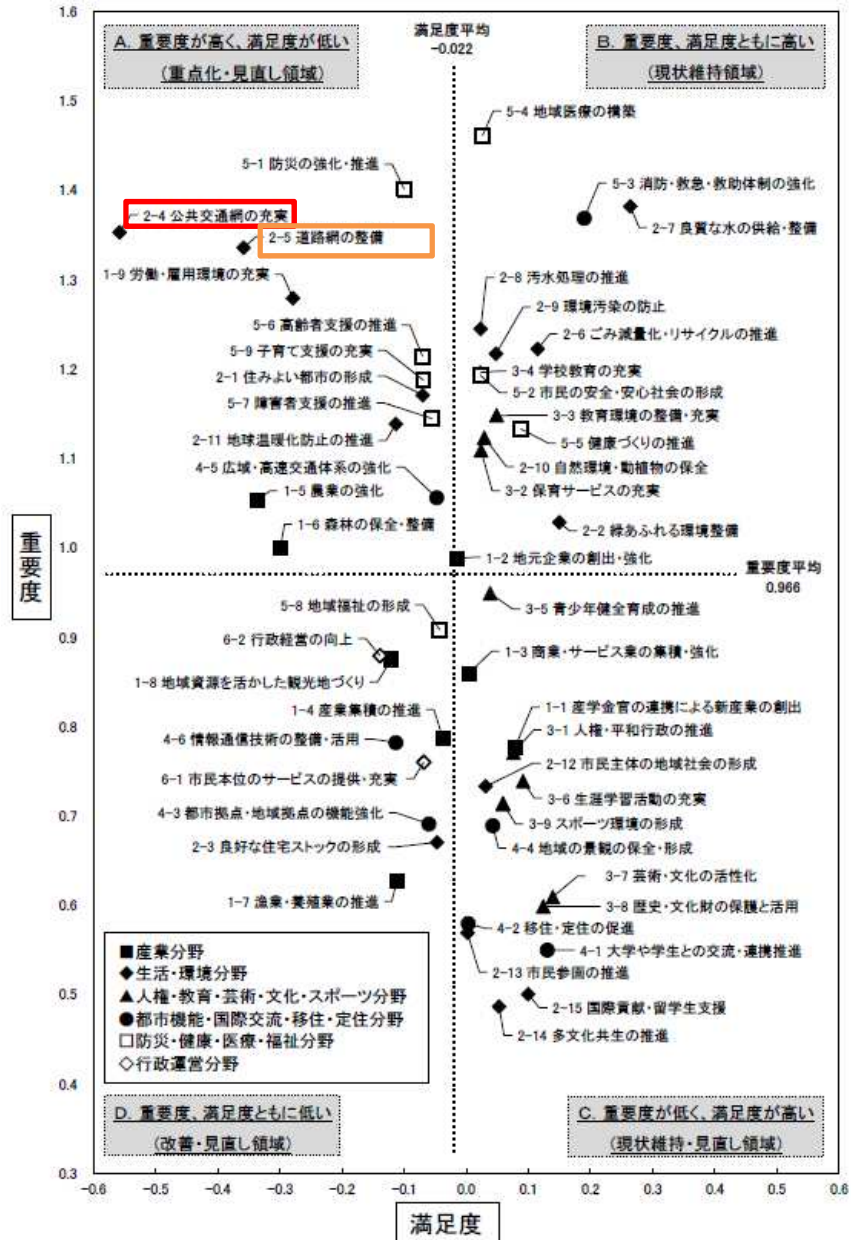
①市民満足度調査による公共交通に関する満足度

平成26年度東広島市市民満足度調査



▲施策に対する満足度と重要度の相関図

令和3年度東広島市市民満足度調査



▲施策に対する満足度と重要度の相関図

【特徴】

「公共交通網の充実」

① 地域別

- ・市内中心部（西条地区・八本松地区）に比べ、周辺部の地区における、満足度が低い。

② 属性別

- ・男性よりも女性の満足度が高い。
- ・高齢になればなるほど、満足度が低くなる傾向がある。

## 「利便性の高い道路網の形成」

### ① 地域別

- ・どの地区の満足度にも大きな傾向はないものの、志和地区の満足度が最も低い。

### ② 属性別

- ・30代～60代の満足度が低い傾向にあり、特に男性の40代～60代、女性の40代の満足度が低い。

## (3) 公共交通空白地

### ① 交通空白地域外人口の割合

交通空白地域外人口の割合（JR 駅から 1km を交通空白地域外とした場合）

	H27	R2
西条町	79.8%	87.9%
八本松町	72.6%	71.0%
志和町	54.1%	54.7%
高屋町	76.2%	76.3%
黒瀬町	96.2%	96.5%
福富町	51.3%	36.7%
豊栄町	90.8%	92.5%
河内町	77.9%	93.5%
安芸津町	94.6%	94.8%
計	79.8%	83.2%

※交通空白地域：駅・バス停などの公共交通利用施設から 400m（駅からは 1km）を超える地域。  
（地域公共交通のフリー乗降区間は、そのルートから 400m を超える地域）

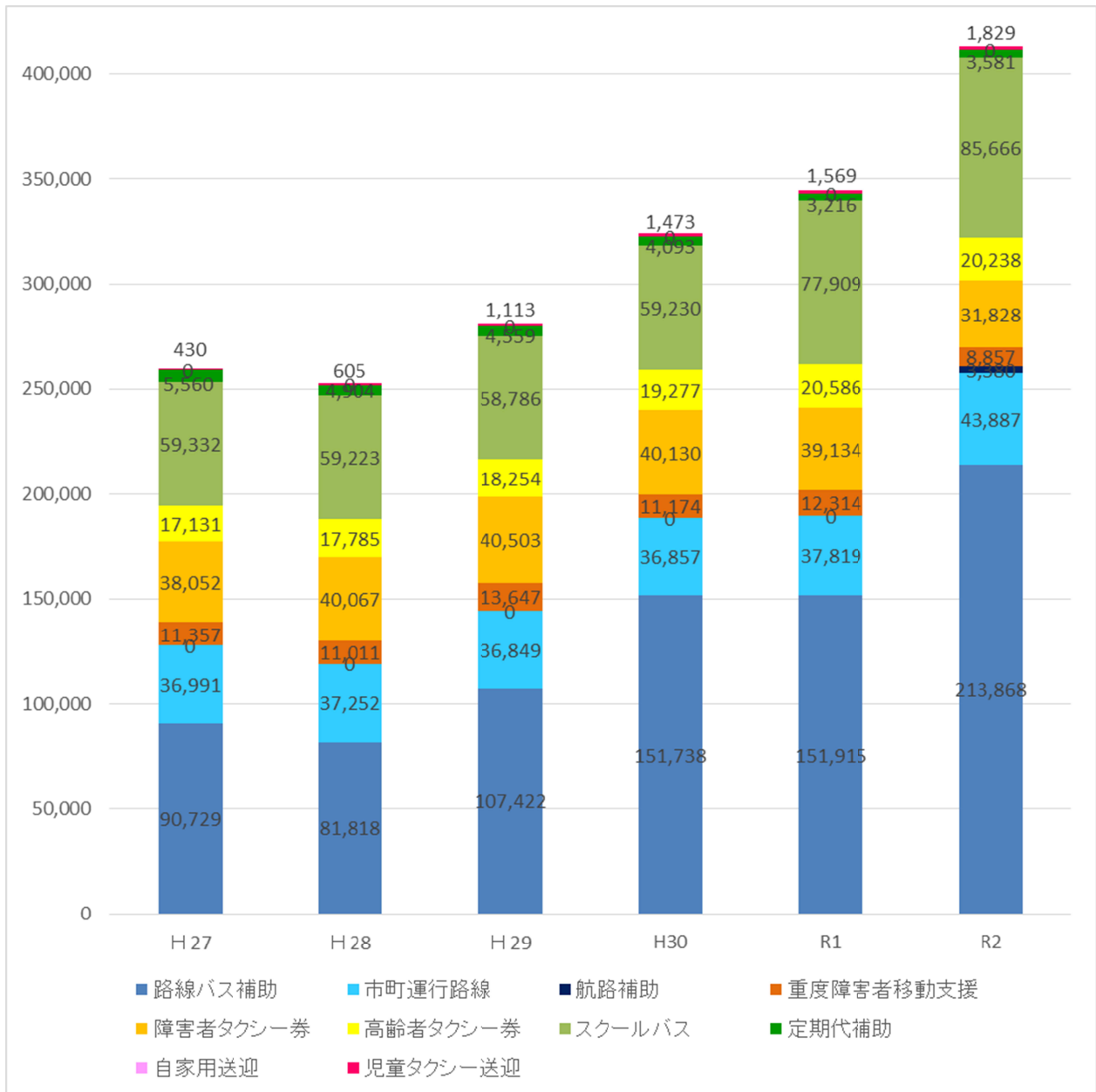
(4) 行政負担

路線バス補助金及びその他移動関連に係る行政負担

東広島市の移動に係る行政負担額の推移(決算額)

単位:千円

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R2/R1比率
路線バス補助	90,729	81,818	107,422	151,738	151,915	213,868	140.8%
市町運行路線	36,991	37,252	36,849	36,857	37,819	43,887	116.0%
航路補助	0	0	0	0	0	3,380	#DIV/0!
重度障害者移動支援	11,357	11,011	13,647	11,174	12,314	8,857	81.3%
障害者タクシー券	38,052	40,067	40,503	40,130	39,134	31,828	71.9%
高齢者タクシー券	17,131	17,785	18,254	19,277	20,586	20,238	98.3%
スクールバス	59,332	59,223	58,786	59,230	77,909	85,666	110.0%
定期代補助	5,560	4,904	4,559	4,093	3,216	3,581	111.4%
自家用送迎	-	-	-	-	-	-	-
児童タクシー送迎	430	605	1,113	1,473	1,569	1,829	116.5%
合計	259,578	252,661	281,129	323,968	344,458	413,130	119.9%



(5) バリアフリー

① JR駅のバリアフリー化状況

バリアフリー化の実施状況(年度末時点)

区分	駅名	H27	R2	【参考】R2 乗車人数	備考
山陽本線	八本松	○	○	3,117	
	寺家	—	○	1,765	
	西条	○	○	7,458	
	西高屋	×	×	4,350	R6年度完了予定
	白市	○	○	1,340	
	入野	×	×	201	※2
	河内	×	×	345	※2
呉線	安芸津	×	×	291	※2
	風早	×	×	188	※2
山陽新幹線	東広島	○	○	787	
	計	4	5	—	
	母数	9	10	—	

※1 バリアフリー化：駅の入り口からプラットフォームへの通路について、エレベーターやスロープにより高低差を解消することや、車いすが通るための幅の確保、点状ブロックによる視覚障害者の転落防止設備を設けることなどの移動円滑化を図ること。

※2 バリアフリー化の整備目標は、1日平均利用客数が3,000人以上の鉄軌道駅が対象とされており、事業化の目途が立っていない。現在、国・県へ支援の対象となるよう提案を行っている。

② 路線バス車両のバリアフリー化状況(東広島管内)

	総数	ワンステップ	ノンステップ	低床化率
H27.9 時点	113 台	38 台	19 台	50.4%
R3.9 時点	91 台	28 台	45 台	80.2%

中国ジェイアールバス株式会社

芸陽バス株式会社

広島電鉄株式会社



## 再編事業実施効果（アウトカム）の測定・評価

PASPYデータの取得分析により、平成29年度再編事業（市街地循環バス運行）による旅客動態を比較測定・評価した。

### 1. バス利用実態の分析

#### (1) バス利用状況について

平成27年の収支率と平成30年の収入金額、利用人数及び収支率を基に、目標となる利用人数を算出した。（※目標となる数字は、再編前（平成27年）を基準とした。）

詳細は別紙1のとおりである。

また、平成30年～令和3年のPASPYデータを利用し、各路線の利用状況を「Mortion Board」という分析システムを利用して可視化した。

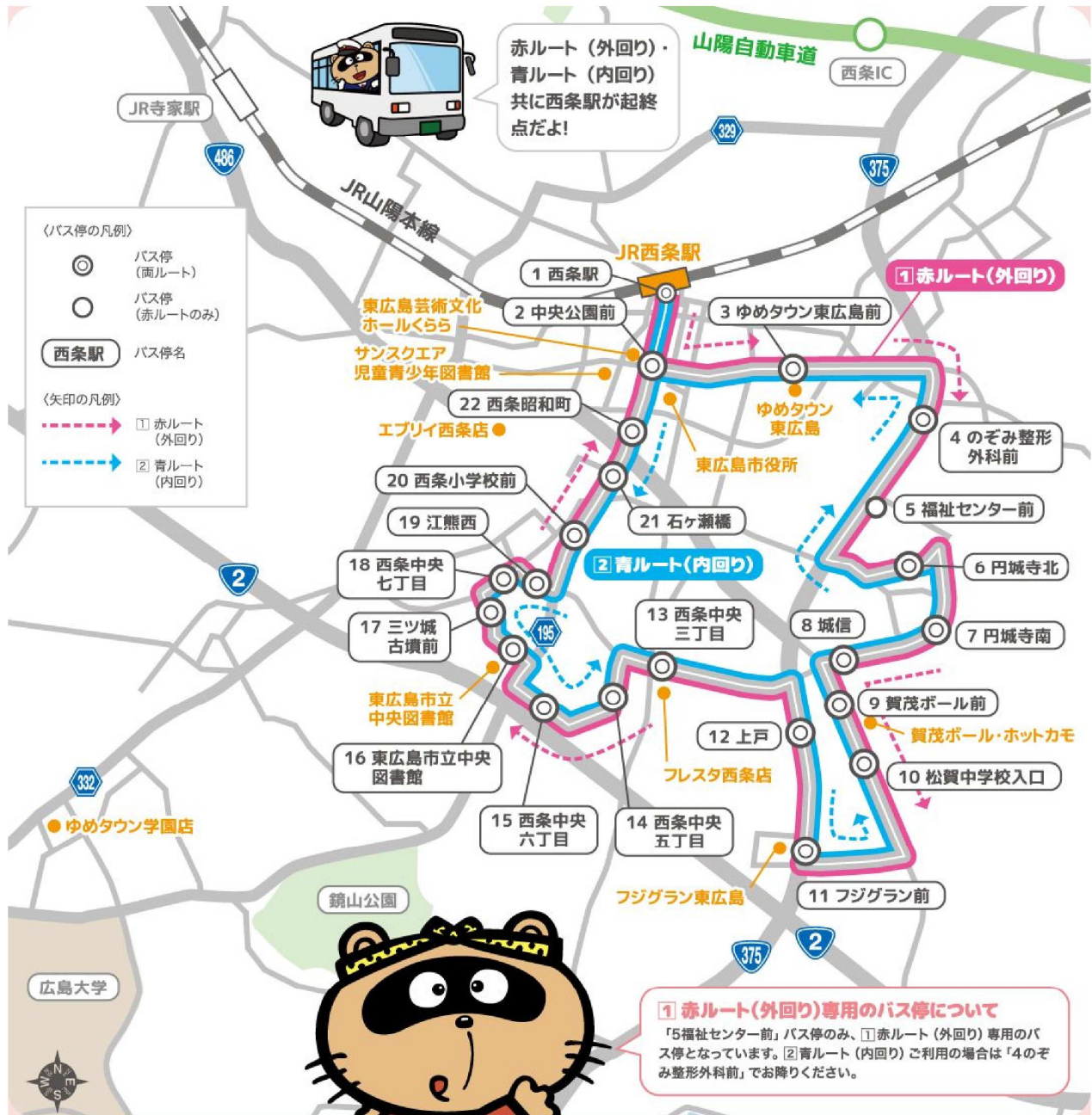
結果は別紙2のとおりである。

なお、利用したデータは、各年度の4月～6月の実績値である。

## 2. 平成29年再編内容

### (1) 市街地循環線 (のんバス)

のんバスはH29.10以降に以下の通り運行を開始した。

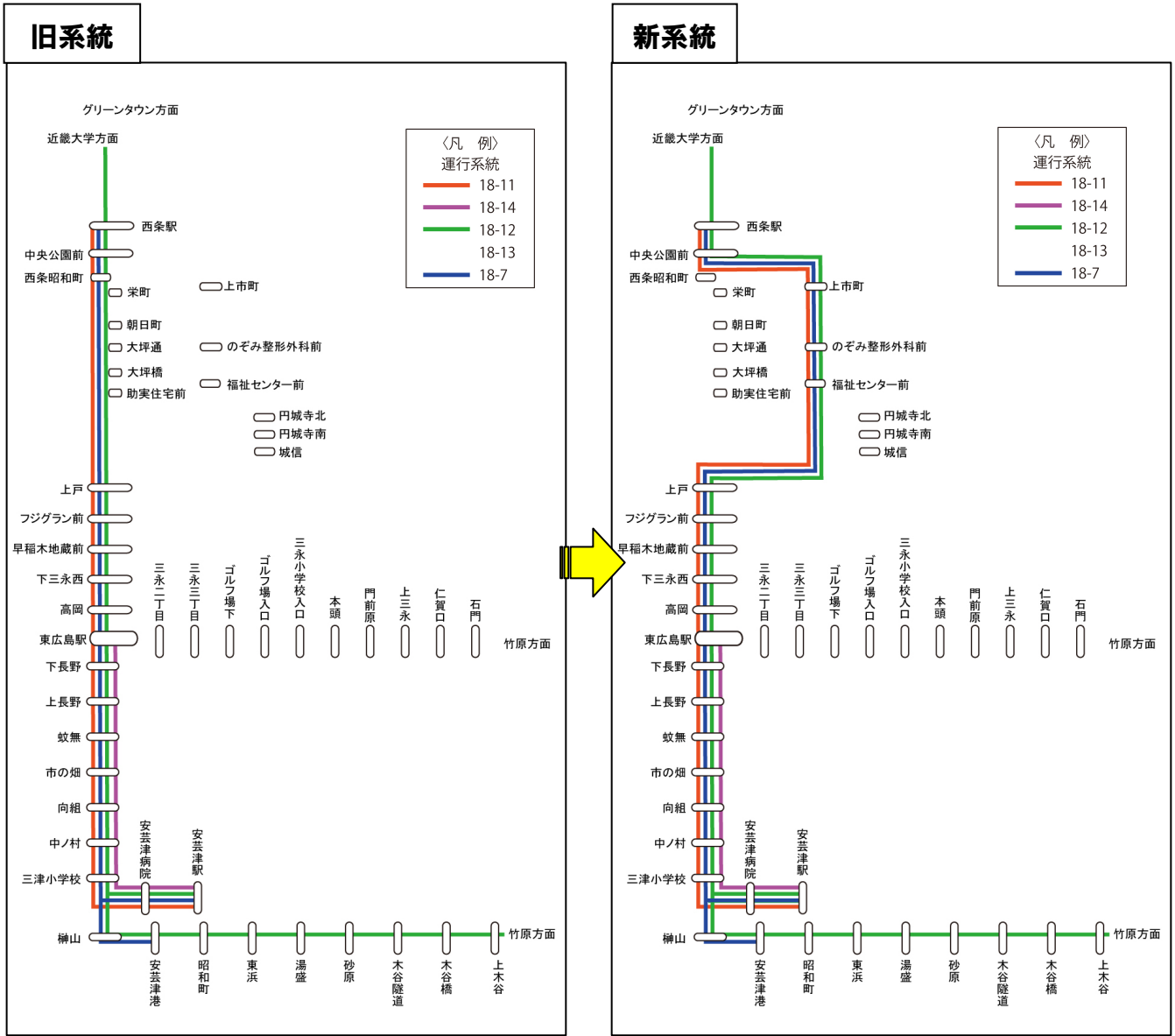




### (3) 安芸津西条線

#### ①再編前後の路線図

安芸津西条線はH29.10以降に以下の通りバス路線の再編をした。





## 再編事業実施効果の測定・評価について

地域公共交通再編実施計画に基づき、平成29年10月に実施したバス路線再編の実施効果の進捗報告を行うもの。

	対象路線	再編内容	評価指標				参考		
			目標人数(人) (H30人数×H27収 支率/H30収支率)	R3 乗車人数(人)	R2 乗車人数(人)	R1 乗車人数(人)	H30 乗車人数(人)	H30 収支率	H27 収支率
1	市街地循環線 (西条市街地)	路線新設	-	21,479	15,561	23,323	20,535	49.50%	-
2	磯松線	経路変更 「福富支所前」～「上戸野西」バス停 間を廃止し、「福富支所東」～「上戸 野」バス停間を新設	2,396	2,053	1,457	1,970	2,055	26.60%	31.02%
3	安芸津西条線	経路変更 「西条昭和町」～「助実住宅前」バス 停間を廃止し、「上市町」～「福祉セ ンター前」バス停間を新設	6,599	7,560	5,536	8,313	7,400	44.34%	39.54%
4	西条竹原線	経路変更 「西条昭和町」～「城信」バス停間を 廃止し、「上市町」～「福祉センター 前」バス停間を新設	7,478	6,530	5,545	7,795	6,964	38.88%	41.75%

※乗車人数は、各年度の4月～6月の実績値(PASPYデータ)

※目標人数については、再編実施後(H30年度)の乗車人数と収支率を基準として、再編前(H27)の収支率と同程度を確保するために必要な人数。

市街地循環線（のんバス）  
2018-2019比較  
各年度 4～6月比較（PASPY）

# 路線バス乗降者数比較

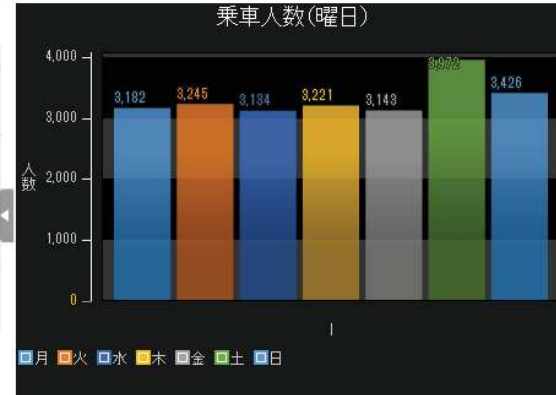
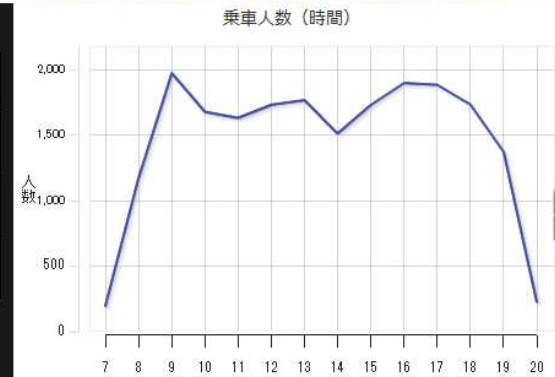
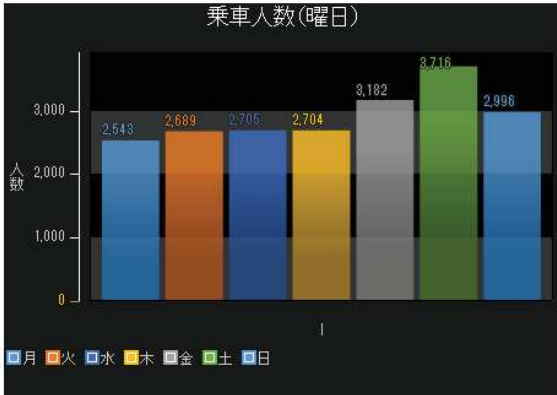
系統名  停留所名

[このページをPDF出力](#) [メニューに戻る](#) [次のページ](#)

年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



市街地循環線（のんバス）  
 2020-2021比較  
 各年度 4～6月比較（PASPY）

# 路線バス乗降者数比較

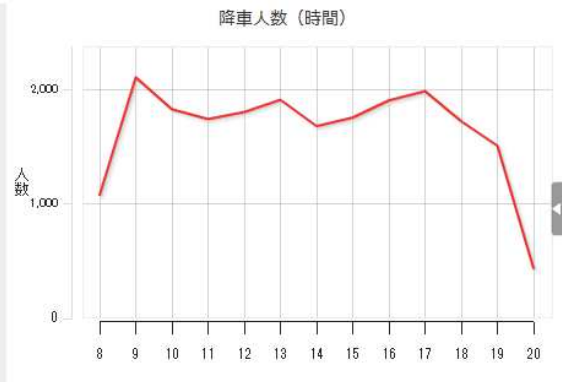
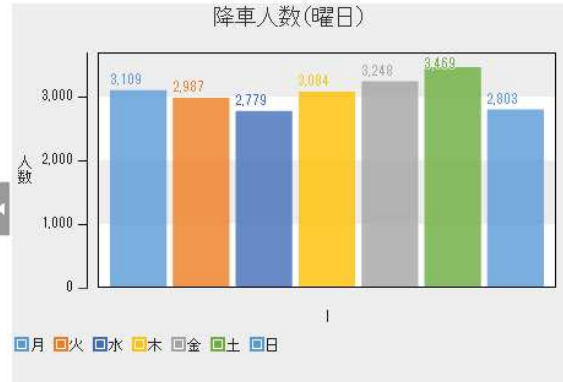
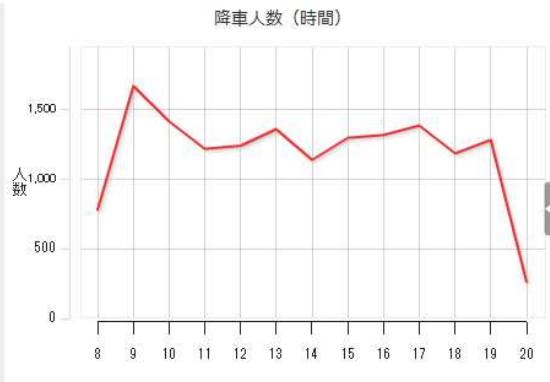
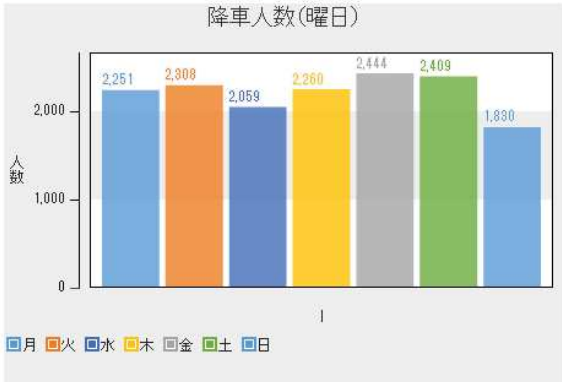
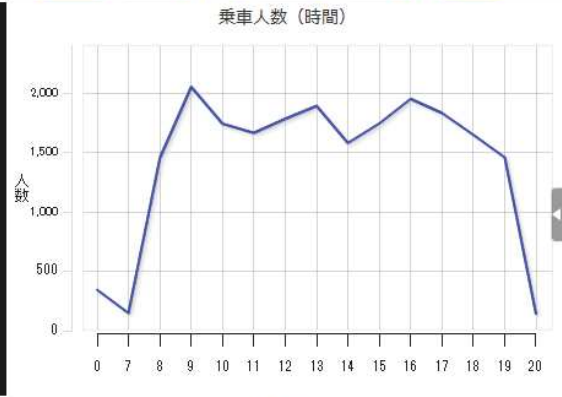
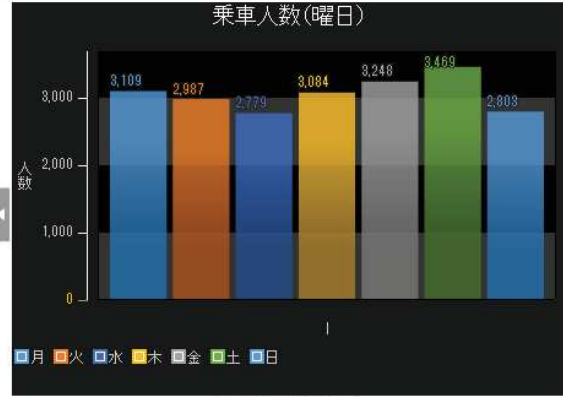
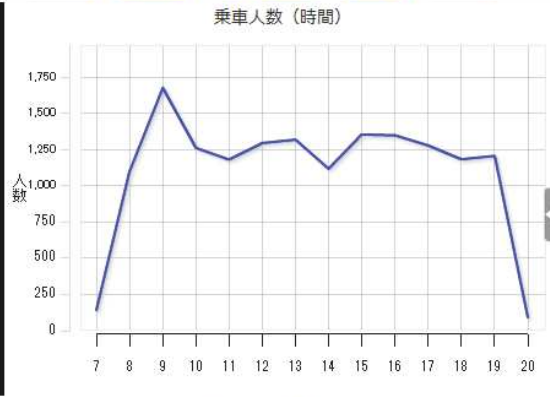
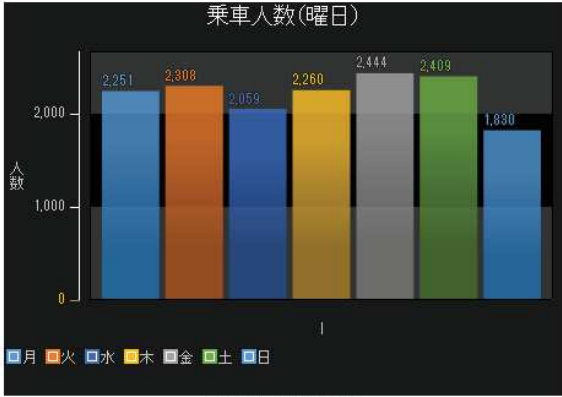
系統名  停留所名

このページをPDF出力 [メニューに戻る](#) [次のページ](#)

年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



年  すべて  
 2018  2019  2020  2021





# 路線バス乗降者数比較

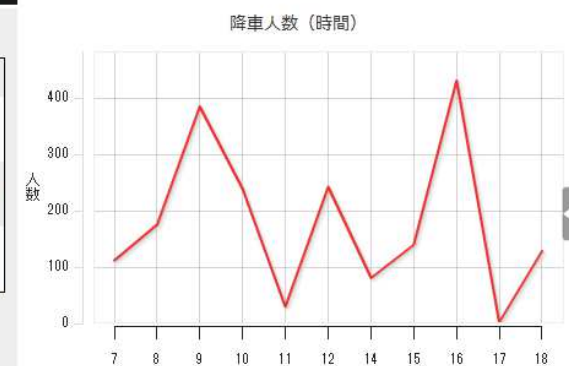
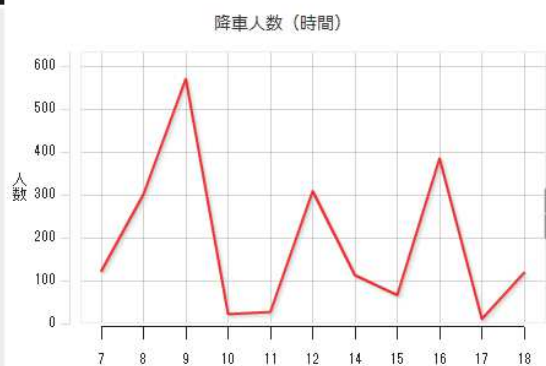
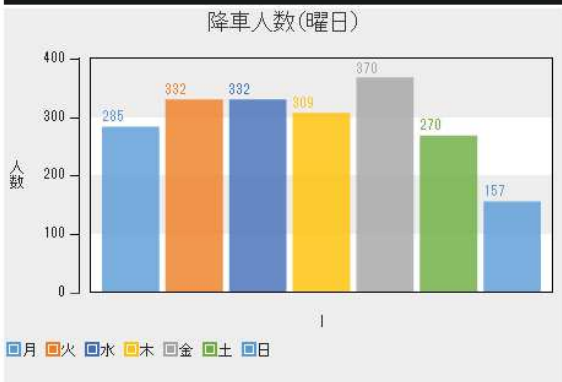
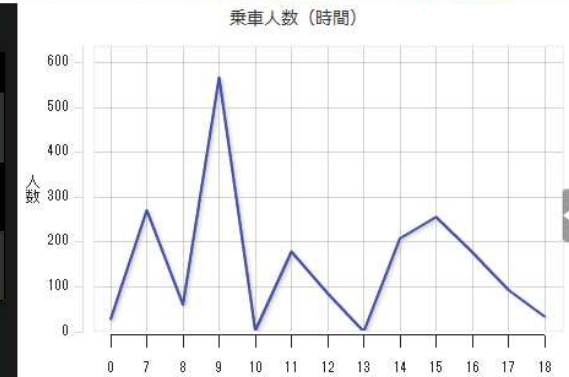
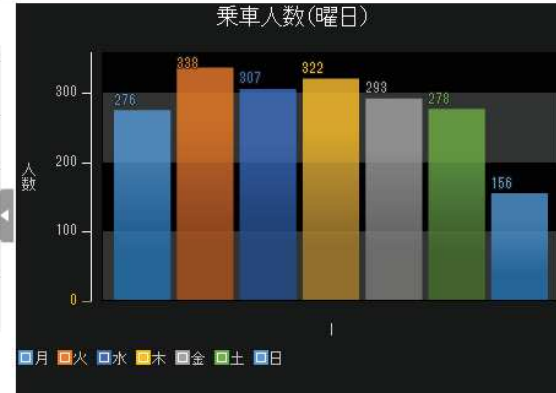
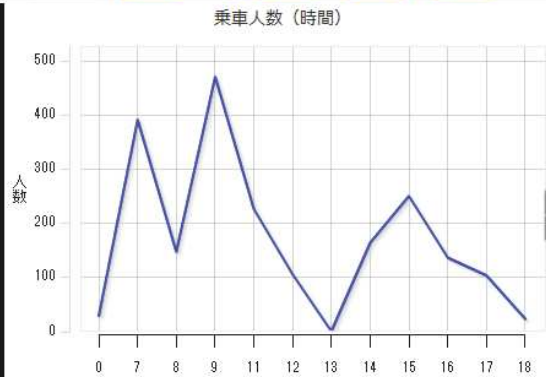
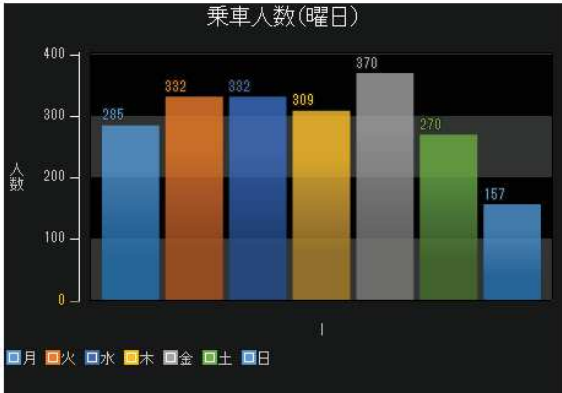
系統名  停留所名

[このページをPDF出力](#) [メニューに戻る](#) [次のページ](#)

年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



# 路線バス乗降者数比較

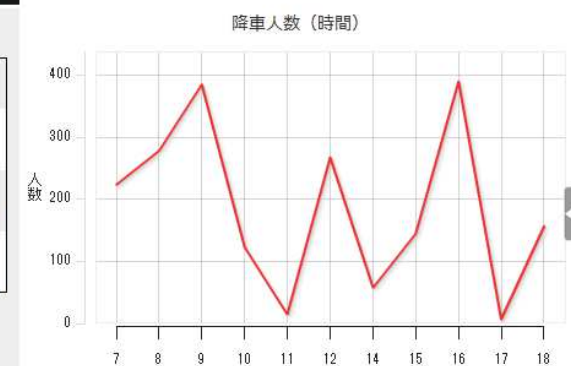
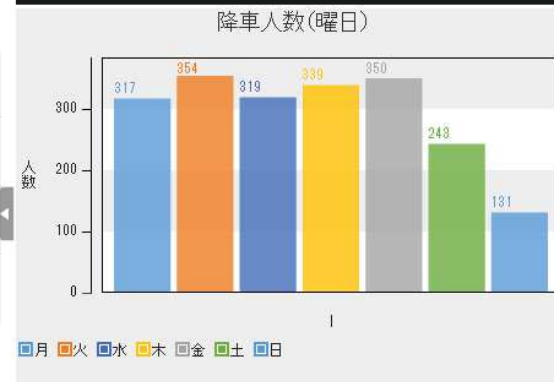
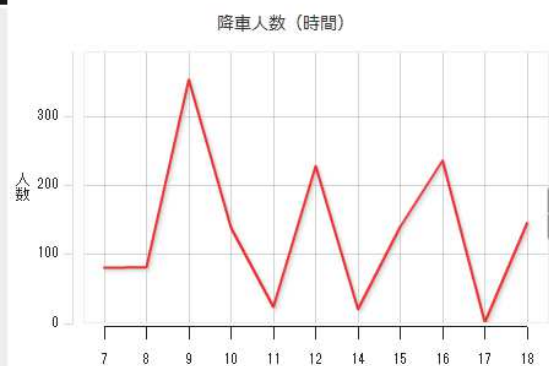
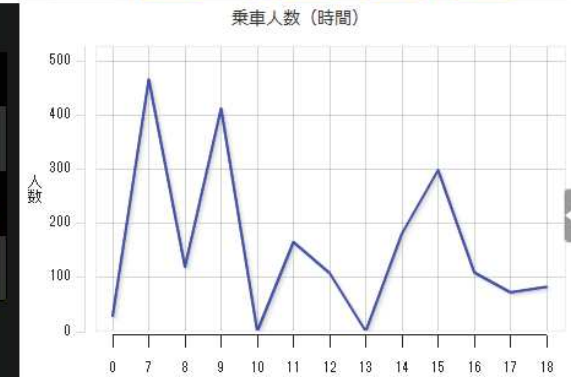
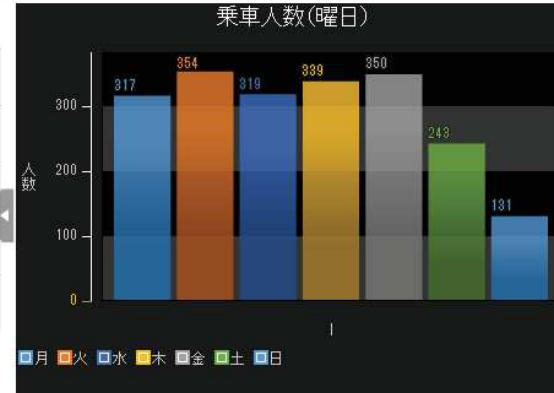
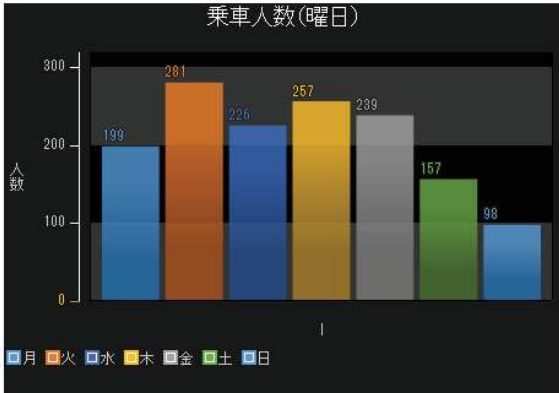
系統名  停留所名

[このページをPDF出力](#) [メニューに戻る](#) [次のページ](#)

年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



# 路線バス乗降者数比較

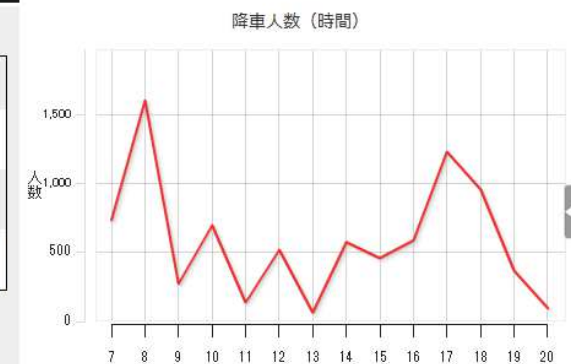
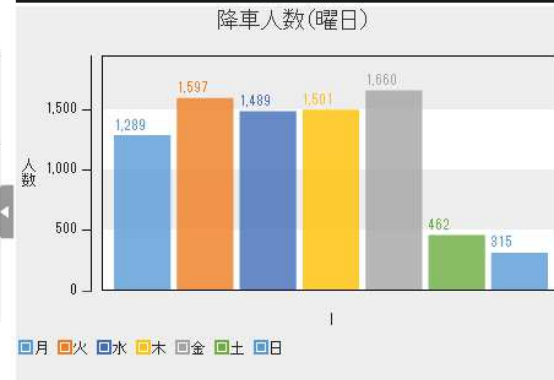
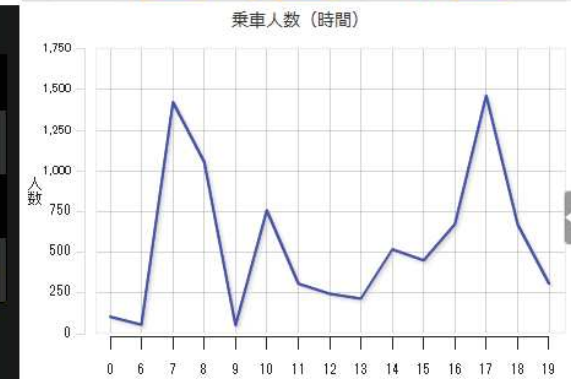
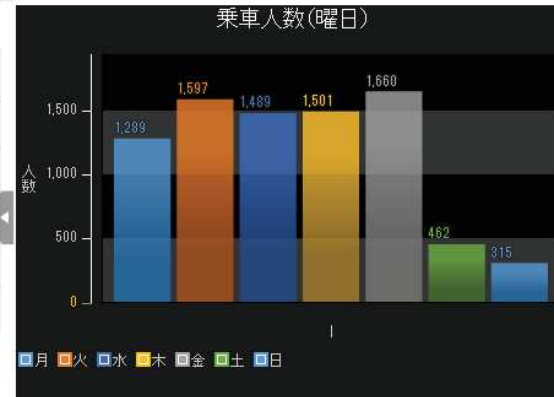
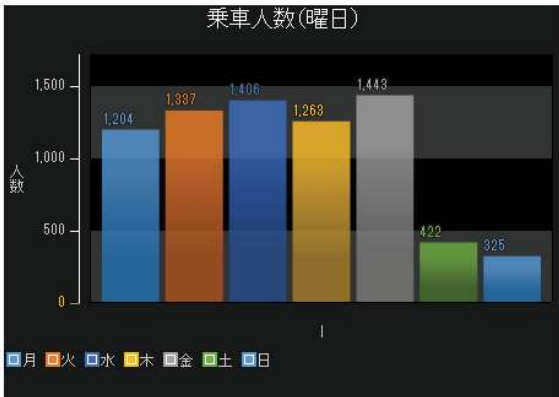
系統名  停留所名

[このページをPDF出力](#) [メニューに戻る](#) [次のページ](#)

年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



# 路線バス乗降者数比較

系統名  停留所名

このページをPDF出力

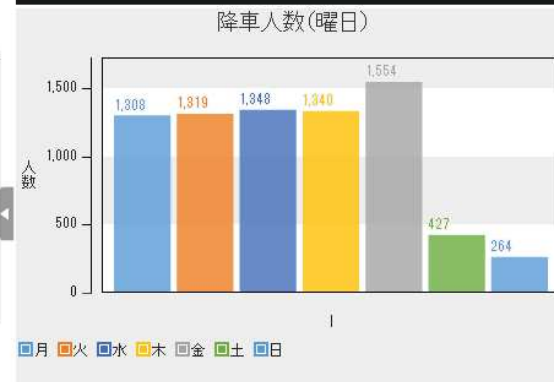
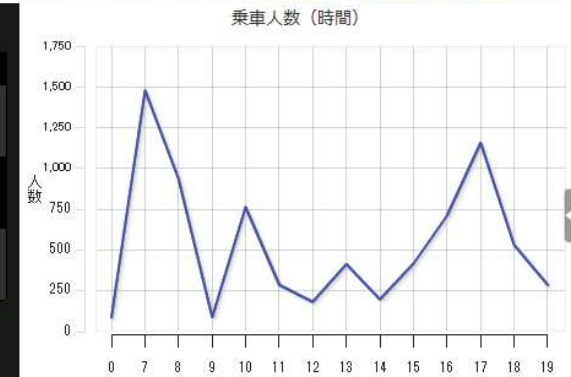
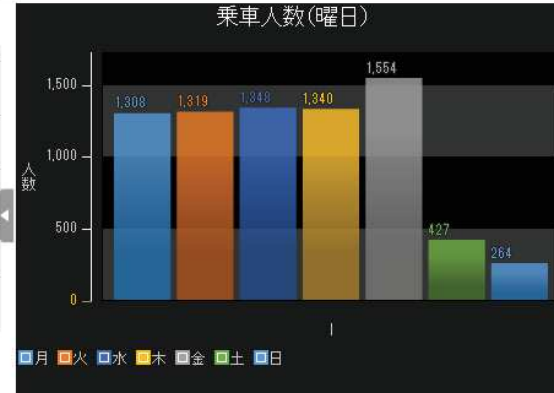
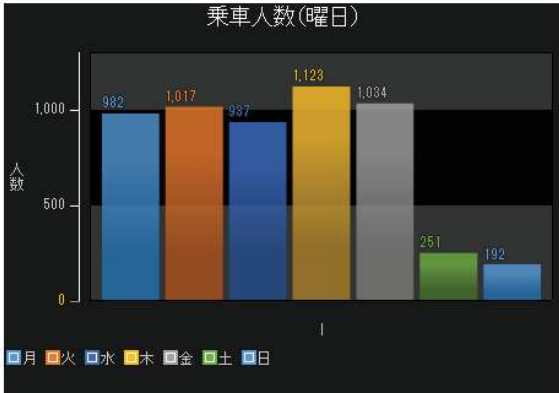
メニューに戻る

次のページ

年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



# 路線バス乗降者数比較

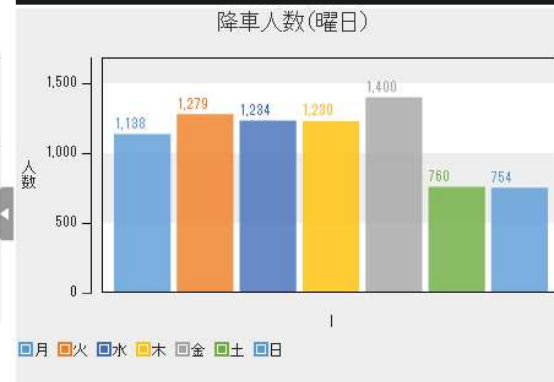
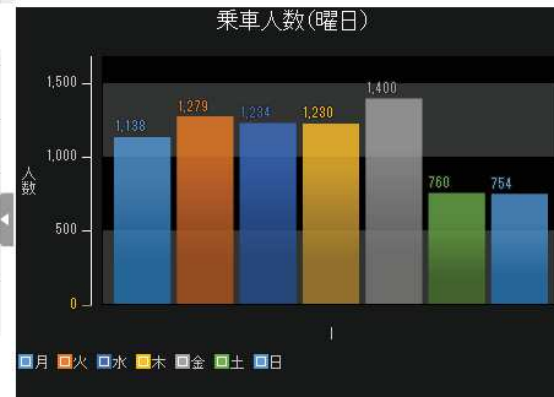
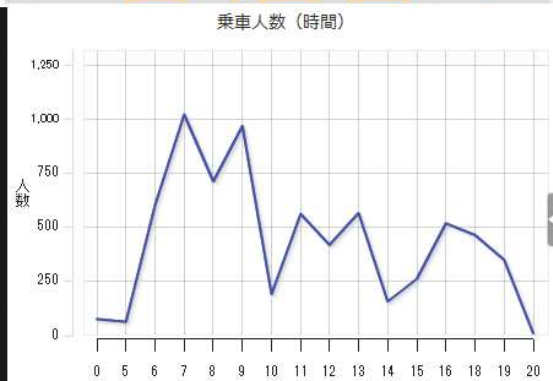
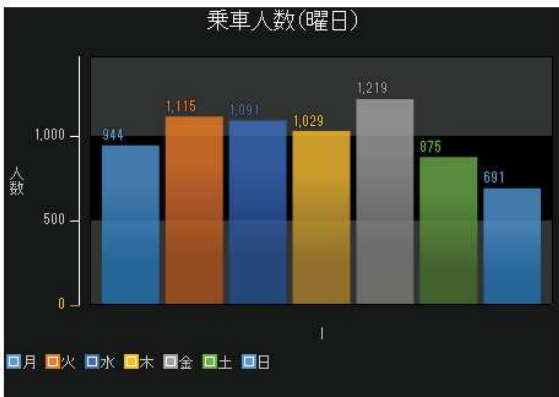
系統名  停留所名

[このページをPDF出力](#) [メニューに戻る](#) [次のページ](#)

年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



# 路線バス乗降者数比較

系統名  停留所名

[このページをPDF出力](#) [メニューに戻る](#) [次のページ](#)

年  すべて  
 2018  2019  2020  2021



年  すべて  
 2018  2019  2020  2021

