

報告事項1

東広島市都市交通計画（地域公共交通計画）の進捗管理について

令和7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

東広島市都市交通計画（地域公共交通計画）に係る施策の短期的な達成度合いを計るため、計画で設定したモニタリング指標を用いてモニタリングを行うもの。

2 東広島市都市交通計画の施策の達成度合いのモニタリング

別紙「資料2」のとおり

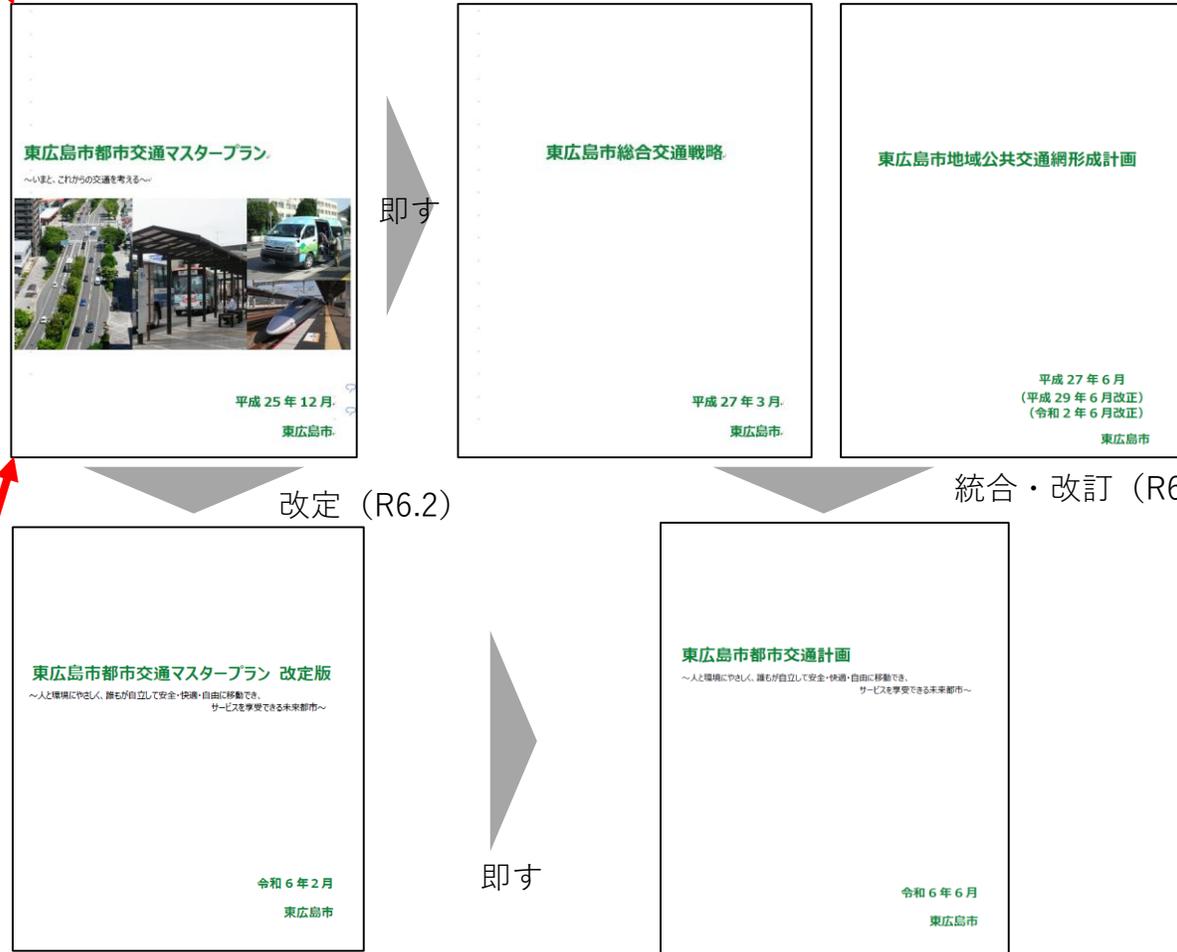
東広島市都市交通計画（地域公共交通計画）の 進捗管理について

東広島市都市交通計画（地域公共交通計画）の 目標値について

東広島市都市交通計画の目標値設定の考え方

基本方針	評価項目指標	改定前計画策定時 (H23)	目標	
日常生活を支える交通	道路	重要な路線の混雑度	1.0 以上が点在	1.0 以下
		上記以外の道路混雑度	1.25 以上が点在	1.25 以下
	公共交通	拠点間所要時間 (各支所・出張所～市役所)	郊外部(八本松町、志和町、高屋町除く)において は 30 分を超える	全ての拠点から 30 分程度
		バス	分担率 (西条町除く) 利用者数	2.0% 17.1 千人
	安全	JR 利用者数	20.4 千人	23.0 千人(13%増加)
		生活拠点間所要時間 (各支所・出張所～市役所)	30 分～60 分程度	郊外部(八本松町、福富町、豊栄町、河内町)で 短縮
	徒歩・自転車	満足度調査における「公共交通維持・充実」に関する満足度調査結果	-0.411 (マイナス数値は満足していないことを示している)	現況以上
		交通事故件数(人身事故)	880 件/年	770 件/年(13%削減)
	3)バリアフリー化の促進	徒歩	移動円滑化基本構想特定事業の実施	全事業の実施
		自転車	自転車利用人数(西条町)	24.6 千人
4)社会・経済活動を支える交通網の構築	公共	バリアフリー化された JR 駅の数	2 駅	6 駅
	交通	市内を運行する路線バスの低床バス車両の導入割合(高速道路を運行する車両を除く)	31.6%	100%
都市の活力を支える交通	道路	拠点をつなぐ道路混雑度 (重要な路線の混雑度)	1.0 以上が点在	1.0 以下
	道路	最寄りの IC20 分圏域 人口カバー率	73.0% (郊外部の豊栄、福富、安芸津を除く地区では 3～10 割がカバーされている)	99.9%
	公共	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へのアクセス性の確保	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へ直接連絡する公共交通はない	広域交通施設(東広島駅・広島空港)へ直接連絡する公共交通網の構築
	土地利用	中心市街地発生・集中交通量比率	3.5%(22.9 千トリップ)	4.0%(26.9 千トリップ)
	環境	CO ₂ 排出量	570t/年	560t/年(2%削減)
	持続可能な交通	土地利用	西条地区居住人口比率	10.8%(20.5 千人)
土地利用		西条地区発生量・集中量比率	14.0%(93.0 千トリップ)	16.9%(113 千トリップ)
公共交通		市の移動対策に係る経費	208 百万円	現況維持
公共交通		市役所	市役所	市役所

- 本計画では、平成25年に策定した東広島市都市交通マスタープラン（平成23年に実施したパーソントリップ調査をもとに目標値を算出）の基準値を設定
- 目標値（表の最右列）は、令和12年における各基本方針の実現・達成度合いの把握を行う。



東広島市都市交通計画の目標値設定の考え方（モニタリング指標の設定）

基本方針		項目	評価指標	モニタリング指標名	備考
日常生活を支える交通	①生活インフラとしての交通網の構築	道路		道路ネットワーク路線整備率	東広島市道路整備計画と整合
		公共交通	○	公共交通の利用者数（鉄道、バス）	
		安全	○	交通事故件数（人身事故）	
	②徒歩・自転車環境の整備促進	徒歩 自転車		自転車ネットワーク路線整備率	東広島市自転車活用推進計画と整合
	③バリアフリー化の促進	公共交通		バリアフリー整備率	東広島市移動円滑化基本構想と整合
都市の活力を促す交通	④社会・経済活動を支える交通網の構築	道路		大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率	東広島市道路整備計画と整合
		公共交通		公共交通カバー地域の人口割合	
	⑤広域移動環境の整備	公共交通		広域交通施設(JR 東広島駅・広島空港)から都市拠点への乗換に適したバス運行本数	
	⑥中心市街地のにぎわい創出への貢献	公共交通		西条地域における公共交通の利用者数	
持続可能な交通	⑦環境負荷の軽減	環境		EV バス等の環境配慮車両の導入台数	
	⑧都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築	土地利用		都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合	東広島市立地適正化計画と整合
	⑨MaaS・交通DX・交通GXの積極的推進	公共交通		MaaS・交通DX・交通GXの導入事業数	
	⑩共創型交通への転換による交通の維持・活性化	公共交通	○	公共交通の収支率	
			○	公共交通への公的資金投入額	
⑪交通×ビジネスのデータ共有、マネジメント・コーディネート人材の育成	公共交通			共創の担い手となる団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数	

- 都市交通マスタープランで示す各基本方針の評価指標の一部には、道路交通センサスやパーソントリップ調査等の大規模調査や算出に向けたデータ分析が必要となるなど、**算出までに一定の時間を要するものが存在する。**
- そこで、本計画では、目標達成に向けた進捗状況についても確認するため、**定期的に収集できるデータの活用**を基本とした**モニタリング指標**を設定している。
- なお、モニタリング指標のうち、**赤枠の指標**は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則の地域公共交通計画に定める定量的な目標として挙げられており、地域交通計画の策定手引きでは**標準指標**として指定されている

■標準指標

地域旅客運送サービスの提供を確保し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを実現するために、公共交通が適切に運営されているかを判断する上で設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定するように努めてください。

国交省
地域交通計画
の策定手引き
より抜粋

東広島市都市交通計画の目標値設定の考え方（モニタリング指標の設定）

- モニタリング指標の具体指標および指標算出に用いるデータソースは、次のとおりである。
- 都市計画現況調査や「統計でみる東広島」などの**公開データ（オープンデータ）**を活用し、データ提供・収集の負担軽減を図っている。ただし、データの**公開が遅い情報**やオープンデータでは入手できない情報については、**関係者からのデータ提供を受けて補完**している。

モニタリング指標名	具体指標	指標の定義	現況値	データソース	
道路ネットワーク路線整備率	都市計画道路の整備率	市内の都市計画道路における計画延長に対する改良済延長	61.1 %	・都市計画現況調査	
公共交通の利用者数（鉄道・バス） 【標準指標】	鉄道駅別乗車人員	市内の各鉄道駅における1日当たりの平均乗車人数	八本松駅	3,203 人/日	・統計でみる東広島（毎年3月末頃に発行） ・JR西日本からの提供データ
			寺家駅	2,045 人/日	
			西条駅	8,422 人/日	
			西高屋駅	4,346 人/日	
			白市駅	1,323 人/日	
			入野駅	186 人/日	
			河内駅	342 人/日	
			安芸津駅	257 人/日	
			風早駅	172 人/日	
			東広島駅	1,124 人/日	
	鉄道合計	21,420 人/日	-		
バス利用者数	市内の路線バス、のんバス、地域公共交通（コミュニティバス等）における年間当たりの利用者数	路線バス（のんバス含む）	2,088,313 人/年	・統計でみる東広島 ・運行事業者からの提供データ ・地域政策課資料	
		のんバス	197,112 人/年		
		黒瀬さくらバス	5,034 人/年		
		豊栄そよかぜ号	1,751 人/年		
		あゆびちふれあい号	3,768 人/年		
		海風バス	5,091 人/年		
		入野デマンド交通	2,054 人/年		
		志和ホテル交通	- 人/年		
		おまるめ山バス	- 人/年		
バス合計	2,106,011 人/年	-			
交通事故件数（人身事故）	人身事故件数	市内（東広島警察署管内）における人身事故件数（高速道路を除く）	376 件/年	・統計でみる東広島 ・広島県内市区町別交通事故発生状況（毎月更新）	
自転車ネットワーク路線整備率	自転車通行空間整備延長	市管理道路における路面標示（矢羽根＋自転車ピクトグラム）整備方法による自転車通行空間の整備延長	0 km	・自転車活用推進計画（策定中）	
バリアフリー整備率	鉄道駅のバリアフリー化	利用者数1,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化率	83.3 %	・関係各課提供資料	
	路線バス車両の低床化率	市内を運行する路線バス車両のうち、ワンステップバス・ノンステップバスの低床車両の導入率	87.8 %		

東広島市都市交通計画の目標値設定の考え方（モニタリング指標の設定）

モニタリング指標名	具体指標	指標の定義		現況値	データソース
大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率	大学等	大学、試験研究機関から拠点駅までの都市計画道路の整備率（改良済）	広島大学～JR西条駅 近畿大学～JR高屋駅	100.0 % 100.0 %	・関係各課提供資料
	産業団地から高速ICまでの道路整備率	市内の主要な産業団地から最寄の高速IC（自動車専用道路のIC）を結ぶ道路について、道路部幅員が目安以上の延長の割合	東広島中核工業団地～高屋IC	59 %	
			磯松工業団地～志和IC	80 %	
			吉川地区工業団地～下三永福本IC	16 %	
			御園宇工業団地～西条IC	95 %	
	産業団地から高速ICまでの道路施設の健全度	市内の主要な産業団地から最寄の高速IC（自動車専用道路のIC）を結ぶ道路における橋梁、トンネル等の道路施設を対象に健全度Ⅱ以下の施設数の割合	吉行工業団地～西条IC	88 %	・全国道路施設点検データベース（損傷マップ）
			東広島中核工業団地～高屋IC	100 %	
			磯松工業団地～志和IC	100 %	
			吉川地区工業団地～下三永福本IC	100 %	
	公共交通カバー地域の人口割合	公共交通カバー地域の人口割合	JR駅から1km以内、バス停から400m以内の地域を公共交通利用圏域として市全人口に占める公共交通利用圏域内に居住する人口の割合		86.2 %
広島交通施設（JR東広島駅・広島空港）から都市拠点へ乗換に適したバス運行本数					
西条地域における公共交通の利用者数	のんバス利用者数	（再掲）のんバスの年間当たりの利用者数		197,112 人/年	・統計でみる東広島 ・運行事業者提供データ
都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合	都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合	都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合		59.0 %	・住民基本台帳データ、 ・国土数値情報（都市機能誘導区域、居住誘導区域）
MaaS・交通DX・交通GXの導入事業数	MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー数	本計画に位置付けた施策メニューの中で、MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー数		5 件/年	・地域政策課資料
公共交通の収支率 【標準指標】	路線バスの収支率	市内の路線バス、のんバスにおける運行経費に対する運賃収入の割合		53.5 %	・地域政策課資料
	コミュニティバスの収支率	地域公共交通（コミュニティバス等）における運行経費に対する運賃収入の割合		7.0 %	
公共交通への公的資金投入額 【標準指標】	路線バス	国・県と合わせて行う路線バス運行に係る支援のうち、市の支援額		218,298 千円	・地域政策課、関係課提供資料
	市町運行路線	各地域のコミュニティバスの運行経費		55,287 千円	
	航路補助	航路に対する運行経費補助額		0 千円	
	その他	福祉助成券（タクシー券）、重度障がい者移動支援、高齢者支援（タクシー券）、定期代補助、スクールバスの行政負担額		236,563 千円	
共創の担い手となる団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数	団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数	多様な関係者を対象に公共交通をテーマとした勉強会やワークショップ、研修会等の開催回数		38 件/年	・地域政策課提供資料

モニタリング結果について

モニタリング結果_評価分類結果一覧

- 計画1年目の指標を整理し、現況値と比較できるよう表にまとめた。各具体指標について、現況値と計画1年目の値を比較し、以下の3つのカテゴリに分類した。公的資金投入額については増減を整理した。

「**良化・改善した**」 / 「**悪化した**」 / 「**変化なし**」

モニタリング指標名	具体指標	指標の定義	現況値	1年目	分類	
道路ネットワーク路線整備率	都市計画道路の整備率	市内の都市計画道路における計画延長に対する改良済延長	61.1 %	61.3 %	良化・改善した	
公共交通の利用者数（鉄道・バス） 【標準指標】	鉄道駅別乗車人員	市内の各鉄道駅における1日当たりの平均乗車人数	八本松駅	3,203 人/日	3,226 人/日	良化・改善した
			寺家駅	2,045 人/日	2,234 人/日	良化・改善した
			西条駅	8,422 人/日	8,891 人/日	良化・改善した
			西高屋駅	4,346 人/日	4,437 人/日	良化・改善した
			白市駅	1,323 人/日	1,351 人/日	良化・改善した
			入野駅	186 人/日	190 人/日	良化・改善した
			河内駅	342 人/日	365 人/日	良化・改善した
			安芸津駅	257 人/日	261 人/日	良化・改善した
			風早駅	172 人/日	191 人/日	良化・改善した
			東広島駅	1,124 人/日	1,236 人/日	良化・改善した
	鉄道合計	21,420 人/日	22,382 人/日	-		
	バス利用者数	市内の路線バス、のんバス、地域公共交通（コミュニティバス等）における年間当たりの利用者数	路線バス（のんバス含む）	2,088,313 人/年	2,339,484 人/年	良化・改善した
			のんバス	197,112 人/年	220,140 人/年	良化・改善した
			黒瀬さくらバス	5,034 人/年	5,284 人/年	良化・改善した
			豊栄そよかぜ号	1,751 人/年	1,640 人/年	悪化した
			あゆピチふれあい号	3,768 人/年	3,675 人/年	悪化した
			海風バス	5,091 人/年	4,951 人/年	悪化した
			入野デマンド交通	2,054 人/年	1,726 人/年	悪化した
			志和ホテル交通	- 人/年	48 人/年	その他
おまるめ山バス			- 人/年	880 人/年	その他	
バス合計	2,106,011 人/年	2,357,688 人/年	-			
交通事故件数（人身事故）	人身事故件数	市内（東広島警察署管内）における人身事故件数（高速道路を除く）	376 件/年	297 件/年	良化・改善した	
自転車ネットワーク路線整備率	自転車通行空間整備延長	市管理道路における路面標示（矢羽根＋自転車ピクトグラム）整備方法による自転車通行空間の整備延長	0 km	0 km	変化なし	
バリアフリー整備率	鉄道駅のバリアフリー化	利用者数1,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化率	83.3 %	83.3 %	変化なし	
	路線バス車両の低床化率	市内を運行する路線バス車両のうち、ワンステップバス・ノンステップバスの低床車両の導入率	87.8 %	86.8 %	悪化した	

モニタリング結果

モニタリング指標名	具体指標	指標の定義	現況値	1年目	分類	
大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率	大学等	大学、試験研究機関から拠点駅までの都市計画道路の整備率（改良済）	広島大学～JR西条駅	100.0 %	100.0 %	変化なし
			近畿大学～JR高屋駅	100.0 %	100.0 %	変化なし
	産業団地から高速ICまでの道路整備率	市内の主要な産業団地から最寄の高速IC（自動車専用道路のIC）を結ぶ道路について、道路部幅員が目安以上の延長の割合	東広島中核工業団地～高屋IC	59 %	59 %	その他
			磯松工業団地～志和IC	80 %	80 %	その他
			吉川地区工業団地～下三永福本IC	16 %	16 %	その他
			御園宇工業団地～西条IC	95 %	95 %	その他
	産業団地から高速ICまでの道路施設の健全度	市内の主要な産業団地から最寄の高速IC（自動車専用道路のIC）を結ぶ道路における橋梁、トンネル等の道路施設を対象に健全度Ⅱ以下の施設数の割合	吉行工業団地～西条IC	88 %	88 %	その他
			東広島中核工業団地～高屋IC	100 %	100 %	変化なし
			磯松工業団地～志和IC	100 %	100 %	変化なし
			吉川地区工業団地～下三永福本IC	100 %	100 %	変化なし
			御園宇工業団地～西条IC	100 %	100 %	変化なし
			吉行工業団地～西条IC	100 %	100 %	変化なし
公共交通カバー地域の人口割合	公共交通カバー地域の人口割合	JR駅から1km以内、バス停から400m以内の地域を公共交通利用圏域として市全人口に占める公共交通利用圏域内に居住する人口の割合	86.2 %	86.2 %	変化なし	
広域交通施設（JR東広島駅・広島空港）から都市拠点へ乗換に適したバス運行本数	広島空港での乗換に適した本数	都市拠点（西条駅～広島大学にかけてのエリア）と広域交通施設（広島空港、新幹線駅）をつなぐ路線バスを対象に、所定乗換時間内にバスから飛行機・新幹線、飛行機・新幹線からバスへの乗換が可能なバスの運行本数	アクセス	6本	7本	良化・改善した
			イグレス	8本	7本	悪化した
	アクセス		15本	15本	変化なし	
	イグレス		13本	13本	変化なし	
西条地域における公共交通の利用者数	のんバス利用者数	（再掲）のんバスの年間当たりの利用者数	197,112 人/年	220,140 人/年	良化・改善した	
EVバス等の環境配慮車両の導入台数	環境配慮バス車両の導入台数	市内を運行する路線バス車両のうち、電気（EV）、プラグインハイブリッド（PHEV）、ハイブリッド（HV）、天然ガス（CNG）、燃料電池（FCV）の導入台数	2台	2台	変化なし	
都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合	都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合	都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合	59.0 %	59.0 %	変化なし	
MaaS・交通DX・交通GXの導入事業数	MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー数	本計画に位置付けた施策メニューの中で、MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー数	5件/年	5件/年	変化なし	
公共交通の収支率 【標準指標】	路線バスの収支率	市内の路線バス、のんバスにおける運行経費に対する運賃収入の割合	53.5 %	62.2 %	良化・改善した	
	コミュニティバスの収支率	地域公共交通（コミュニティバス等）における運行経費に対する運賃収入の割合	7.0 %	7.6 %	良化・改善した	
公共交通への公的資金投入額 【標準指標】	路線バス	国・県と合わせて行う路線バス運行に係る支援のうち、市の支援額	218,298 千円	183,273 千円	減少した	
	市町運行路線	各地域のコミュニティバスの運行経費	55,287 千円	60,595 千円	増加した	
	航路補助	航路に対する運行経費補助額	0 千円	1,667 千円	増加した	
	その他	福祉助成券（タクシー券）、重度障がい者移動支援、高齢者支援（タクシー券）、定期代補助、スクールバスの行政負担額	236,563 千円	243,378 千円	増加した	
共創の担い手となる団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数	団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数	多様な関係者を対象に公共交通をテーマとした勉強会やワークショップ、研修会等の開催回数	38 件/年	56 件/年	良化・改善した	

モニタリング結果_概況（標準指標）

特筆すべき内容を、標準指標、それ以外に分けてまとめた。

（標準指標）

概況は以下のとおりである。詳細は次頁以降に示す。

<利用者数>

- **公共交通利用者数は前年と比較して増加**。JR在来線、新幹線、のんバス（西条市街地循環バス）は増加した。
- 生活交通（コミュニティバス）では、黒瀬さくらバスは増加したが、**豊栄そよかぜ号、河内あゆぴちふれあい号、安芸津海風バスは減少**した。

<収支率>

- 路線バス・のんバス、地域公共交通（コミュニティバス等）ともに**収支率は良化**した。

<公的資金投入額>

- **路線バスの公的資金投入額は減少**したが、市町運行路線、航路補助、その他（重度障がい者移動支援・障がい者タクシー券・高齢者タクシー券・スクールバスの公的資金投入額・定期代補助の合計）の**公的資金投入額は増加**した。

良化・改善した	悪化した	増加した	減少した
<ul style="list-style-type: none">• JR在来線利用者数、新幹線利用者数• 路線バス利用者数• のんバス利用者数• 黒瀬さくらバス利用者数• 路線バス・のんバスの収支率• 地域公共交通（コミュニティバス等）の収支率	<ul style="list-style-type: none">• 豊栄そよかぜ号の利用者数• 河内あゆぴちふれあい号の利用者数• 安芸津海風バスの利用者数• 入野デマンド交通の利用者数	<ul style="list-style-type: none">• 市町運行路線の公的資金投入額• 航路補助の公的資金投入額• その他（重度障がい者移動支援・障がい者タクシー券・高齢者タクシー券・スクールバスの公的資金投入額・定期代補助の合計）の公的資金投入額	<ul style="list-style-type: none">• 路線バスの公的資金投入額

モニタリング結果_良化・改善した指標

公共交通の利用者数（鉄道）（標準指標）

①鉄道駅別乗車人員

- 現況値と比較して、東広島市内の全駅で乗車人員が増加している。
- 引き続き、交通結節点の整備、乗継利便性向上、公共交通の利用促進策の実施に関する施策を進める。

（単位：人/、%）

区分	駅名	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	増減数 (R4~R5)	増減率 (R5ベース)
山陽本線	八本松駅	4,599	4,451	4,076	3,787	3,883	3,117	2,997	3,203	3,226	23	100.7%
	寺家駅	-	-	1,232	1,467	1,867	1,765	1,822	2,045	2,234	189	109.2%
	西条駅	10,083	10,088	9,756	9,024	9,488	7,458	7,538	8,422	8,891	469	105.6%
	西高屋駅	5,285	5,166	5,154	4,857	4,949	4,350	4,149	4,346	4,437	91	102.1%
	白市駅	1,896	1,839	1,815	1,620	1,637	1,340	1,256	1,323	1,351	28	102.1%
	入野駅	231	245	246	214	211	201	181	186	190	4	102.2%
	河内駅	605	566	526	399	404	345	348	342	365	23	106.7%
呉線	安芸津駅	468	426	405	304	352	291	265	257	261	4	101.6%
	風早駅	231	222	217	179	205	188	182	172	191	19	111.0%
合計		23,398	23,003	23,427	21,851	22,996	19,055	18,738	20,296	21,146	850	104.2%

区分	駅名	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	増減数 (R4~R5)	増減率 (R5ベース)
新幹線	東広島駅	1,226	1,246	1,295	1,766	1,410	787	891	1,124	1,236	112	110.0%
総計		24,624	24,249	24,722	23,617	24,406	19,842	19,629	21,420	22,382	962	104.5%

モニタリング結果__良化・改善した指標

公共交通の利用者数（路線バス、のんバス利用者数）（標準指標）

②市内の路線バス、のんバスにおける年間当たりの利用者数

- 現況値と比較して、**市内の路線バス共に利用者数が増加**している。
- 引き続き、交通結節点の整備、乗継利便性向上、公共交通の利用促進策の実施等に関する施策を進める。

▼路線バス利用者数

（単位：人/年、%）

H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	増減数 (R4~R5)	増減率 (R5ベース)
2,360,617	2,355,812	2,321,764	2,282,195	2,231,599	1,527,948	1,795,352	2,088,313	2,339,484	251,171	112.0%

※注 のんバス、一部生活交通を含む

▼のんバス利用者数

（単位：人/年、%）

H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	増減数 (R4~R5)	増減率 (R5ベース)
80,512	172,116	199,047	157,733	163,968	197,112	220,140	23,028	111.7%

モニタリング結果_良化・改善した指標

公共交通の利用者数（コミュニティバスの利用者数）（標準指標）

③地域公共交通（コミュニティバス等）における年間当たりの利用者数

- 現況値と比較して、**黒瀬さくらバスの利用者数が増加**している。コロナ禍前の利用者数（R1）と同程度の数値となっている。
- 引き続き、黒瀬さくらバス運行協議会と連携し、公共交通ネットワークの強化、乗継利便性向上、公共交通の利用促進策の実施に関する施策を進める。

（単位：人/年、%）

地域	コミュニティバス	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	増減数 (R4~R5)	増減率 (R5ベース)
黒瀬	さくらバス	3,526	4,686	4,752	5,186	5,295	5,259	5,132	5,034	5,284	250	105.0%
豊栄	そよかぜ号	2,192	2,312	2,495	2,211	2,162	1,906	1,716	1,751	1,640	△ 111	93.7%
河内	あゆピチふれあい号	5,112	5,208	5,294	3,347	3,135	1,435	2,241	3,768	3,675	△ 93	97.5%
安芸津	海風バス	4,693	4,504	4,117	3,524	3,272	3,054	4,355	5,091	4,951	△ 140	97.3%
入野	デマンド交通	—	—	—	—	428	1,513	1,351	1,905	1,726	△ 179	90.6%
志和	ホテル交通	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—
小谷	おまるめ山バス	—	—	—	—	—	—	—	—	880	—	—

モニタリング結果__良化・改善した指標

公共交通の収支率（標準指標）

①市内の路線バス、のんバスの収支率

- 現況値と比較して、**市内の路線バス、のんバスの収支率は良化**している。
- 引き続き、公共交通ネットワークの強化、乗継利便性向上、公共交通の利用促進策の実施に関する施策を進める。

年度	対象系統数	経常収益（円）	経常費用（円）	収支率
H27	119	977,947,297	1,396,113,453	70.0%
H28	125	1,013,462,375	1,404,704,129	72.1%
H29	119	972,335,670	1,398,874,416	69.5%
H30	127	947,824,814	1,431,837,135	66.2%
R1	125	996,073,486	1,523,443,130	65.4%
R2	114	721,563,284	1,535,824,673	47.0%
R3	112	701,758,745	1,448,957,695	48.4%
現況値 R4	105	742,668,927	1,388,664,353	53.5%
1年目 R5	110	818,045,384	1,315,786,175	62.2%

モニタリング結果__良化・改善した指標

公共交通の収支率（標準指標）

②地域公共交通（コミュニティバス等）の収支率

- 現況値と比較して、**地域公共交通（コミュニティバス等）の収支率は良化**している。
- 引き続き、地域の運行協議会、交通事業者と連携し、公共交通ネットワークの強化、乗継利便性向上、公共交通の利用促進策の実施に関する施策を進める。

年度	対象系統数	経常収益（円）	経常費用（円）	収支率
H26	4	3,751,931	36,722,881	10.2%
H27	4	4,161,200	44,755,037	9.3%
H28	4	4,051,834	44,983,989	9.0%
H29	4	4,222,604	44,911,471	9.4%
H30	4	3,202,991	43,353,664	7.4%
R1	5	3,612,793	45,418,162	8.0%
R2	5	3,183,982	50,090,873	6.4%
R3	5	3,640,362	59,640,094	6.1%
現況値 R4	5	4,460,442	63,366,349	7.0%
1年目 R5	7	5,419,683	71,538,915	7.6%

モニタリング結果_悪化した指標

公共交通の利用者数（コミュニティバスの利用者数）（標準指標）

③地域公共交通（コミュニティバス等）における年間当たりの利用者数

- 現況値と比較して、豊栄そよかぜ号、河内あゆぴちふれあい号、安芸津海風バス、入野デマンド交通の利用者数は減少している。豊栄そよかぜ号、入野デマンド交通は現況値比で5%以上の減少となっている。
- 地域の運行協議会、交通事業者と連携し、公共交通の利用促進策の実施、乗継利便性向上に関する施策を進める。

（単位：人/年、%）

地域	コミュニティバス	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	増減数 (R4~R5)	増減率 (R5ベース)
黒瀬	さくらバス	3,526	4,686	4,752	5,186	5,295	5,259	5,132	5,034	5,284	250	105.0%
豊栄	そよかぜ号	2,192	2,312	2,495	2,211	2,162	1,906	1,716	1,751	1,640	△ 111	93.7%
河内	あゆぴちふれあい号	5,112	5,208	5,294	3,347	3,135	1,435	2,241	3,768	3,675	△ 93	97.5%
安芸津	海風バス	4,693	4,504	4,117	3,524	3,272	3,054	4,355	5,091	4,951	△ 140	97.3%
入野	デマンド交通	—	—	—	—	428	1,513	1,351	1,905	1,726	△ 179	90.6%
志和	ホテル交通	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—
小谷	おまるめ山バス	—	—	—	—	—	—	—	—	880	—	—

モニタリング結果__減少した公的資金投入に係る指標

公共交通への公的資金投入額（標準指標）

①路線バスの公的資金投入額

- 現況値と比較して、**路線バスの補助は減少**している。

（単位：千円、％）

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	R5/R4比 率	
路線バス補助	90,729	81,818	107,422	151,738	151,915	213,868	232,880	218,298	183,273	84.0%	
市町運行路線	36,991	37,252	36,849	36,857	37,819	43,887	52,770	55,287	60,595	109.6%	
航路補助						3,380	2,999		1,667	-	
その他	131,859	133,593	136,859	135,373	154,725	151,996	216,546	236,563	243,375	102.9%	
その他内訳	重度障がい者移動支援	11,357	11,011	13,647	11,174	12,314	8,857	7,430	9,113	10,158	111.5%
	障がい者タクシー券	38,052	40,067	40,503	40,130	39,134	31,828	43,243	46,718	51,007	109.2%
	高齢者タクシー券	17,131	17,785	18,254	19,277	20,586	20,238	31,219	32,063	29,229	91.2%
	スクールバス	59,332	59,223	58,786	59,230	77,909	85,666	131,531	145,123	149,614	103.1%
	定期代補助	5,560	4,904	4,559	4,093	3,216	3,581	3,125	3,547	3,370	95.0%
	自家用送迎	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	児童タクシー送迎	430	605	1,113	1,473	1,569	1,829	-	-	-	-
総計	259,578	252,661	281,129	323,968	344,458	413,130	505,194	510,148	488,908	95.8%	

モニタリング結果__増加した公的資金投入に係る指標

公共交通への公的資金投入額（標準指標）

②市町運行路線の公的資金投入額

- 現況値と比較して、市町運行路線の公的資金投入額は増加している。

（単位：千円、％）

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	R5/R4比 率	
路線バス補助	90,729	81,818	107,422	151,738	151,915	213,868	232,880	218,298	183,273	84.0%	
市町運行路線	36,991	37,252	36,849	36,857	37,819	43,887	52,770	55,287	60,595	109.6%	
航路補助						3,380	2,999		1,667	-	
その他	131,859	133,593	136,859	135,373	154,725	151,996	216,546	236,563	243,375	102.9%	
その他内訳	重度障がい者移動支援	11,357	11,011	13,647	11,174	12,314	8,857	7,430	9,113	10,158	111.5%
	障がい者タクシー券	38,052	40,067	40,503	40,130	39,134	31,828	43,243	46,718	51,007	109.2%
	高齢者タクシー券	17,131	17,785	18,254	19,277	20,586	20,238	31,219	32,063	29,229	91.2%
	スクールバス	59,332	59,223	58,786	59,230	77,909	85,666	131,531	145,123	149,614	103.1%
	定期代補助	5,560	4,904	4,559	4,093	3,216	3,581	3,125	3,547	3,370	95.0%
	自家用送迎	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	児童タクシー送迎	430	605	1,113	1,473	1,569	1,829	-	-	-	-
総計	259,578	252,661	281,129	323,968	344,458	413,130	505,194	510,148	488,908	95.8%	

モニタリング結果_増加した公的資金投入に係る指標

公共交通への公的資金投入額（標準指標）

③航路に対する公的資金投入額

- 現況値と比較して、**航路補助**は増加している。

（単位：千円、％）

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	R5/R4比 率	
路線バス補助	90,729	81,818	107,422	151,738	151,915	213,868	232,880	218,298	183,273	84.0%	
市町運行路線	36,991	37,252	36,849	36,857	37,819	43,887	52,770	55,287	60,595	109.6%	
航路補助						3,380	2,999		1,667	-	
その他	131,859	133,593	136,859	135,373	154,725	151,996	216,546	236,563	243,375	102.9%	
その他内訳	重度障がい者移動支援	11,357	11,011	13,647	11,174	12,314	8,857	9,113	10,158	111.5%	
	障がい者タクシー券	38,052	40,067	40,503	40,130	39,134	31,828	46,718	51,007	109.2%	
	高齢者タクシー券	17,131	17,785	18,254	19,277	20,586	20,238	31,219	29,229	91.2%	
	スクールバス	59,332	59,223	58,786	59,230	77,909	85,666	131,531	145,123	103.1%	
	定期代補助	5,560	4,904	4,559	4,093	3,216	3,581	3,125	3,547	95.0%	
	自家用送迎	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	児童タクシー送迎	430	605	1,113	1,473	1,569	1,829	-	-	-	-
総計	259,578	252,661	281,129	323,968	344,458	413,130	505,194	510,148	488,908	95.8%	

モニタリング結果__増加した公的資金投入に係る指標

公共交通への公的資金投入額（標準指標）

④その他 重度障がい者移動支援・障がい者タクシー券・高齢者タクシー券・スクールバスの公的資金投入額・定期代補助の合計

- 現況値と比較して、その他の公的資金投入額は2.9%増加した。
- 内訳を確認すると、重度障がい者移動支援、障がい者タクシー券、スクールバスが増加している。
- 路線バス、市町運行路線等も含めて、移動に係る公的資金投入額を持続可能な値とすることが必要である。共創モデルの実証実験の実施等を通じて、公的資金の観点からも持続可能な交通体系の構築を目指す。

(単位：千円、%)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	現況値 R4	1年目 R5	R5/R4比 率	
路線バス補助	90,729	81,818	107,422	151,738	151,915	213,868	232,880	218,298	183,273	84.0%	
市町運行路線	36,991	37,252	36,849	36,857	37,819	43,887	52,770	55,287	60,595	109.6%	
航路補助						3,380	2,999		1,667	-	
その他	131,859	133,593	136,859	135,373	154,725	151,996	216,546	236,563	243,375	102.9%	
その他内訳	重度障がい者移動支援	11,357	11,011	13,647	11,174	12,314	8,857	7,430	9,113	10,158	111.5%
	障がい者タクシー券	38,052	40,067	40,503	40,130	39,134	31,828	43,243	46,718	51,007	109.2%
	高齢者タクシー券	17,131	17,785	18,254	19,277	20,586	20,238	31,219	32,063	29,229	91.2%
	スクールバス	59,332	59,223	58,786	59,230	77,909	85,666	131,531	145,123	149,614	103.1%
	定期代補助	5,560	4,904	4,559	4,093	3,216	3,581	3,125	3,547	3,370	95.0%
	自家用送迎	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	児童タクシー送迎	430	605	1,113	1,473	1,569	1,829	-	-	-	-
総計	259,578	252,661	281,129	323,968	344,458	413,130	505,194	510,148	488,908	95.8%	

モニタリング結果_概況（標準指標以外の指標）

（標準指標以外の指標）

概況は以下のとおりである。詳細は次頁以降に示す。

- 道路ネットワーク路線整備率は向上した。
- 交通事故に関する指標は良化した。
- 共創の担い手となる団体、企業などとの勉強会・研修会の開催回数は増加し、良化した。
- JR駅のバリアフリー化状況は変化なしであった。
- バスの車両の低床化率は低下し、EVバス等の環境配慮車両の導入台数は変化なしであった。
- 空港アクセス、新幹線アクセス指標は変化なしであった。
- 交通空白地以外の人口の割合は変化なしであった。同様に、都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合も変化なしであった。
- 大学、試験研究機関、産業団地などの拠点を結ぶ道路整備率はすでに100%であり、良い状態を維持している。
- 産業団地から高速ICまでの道路施設の健全度に関する指標は100%であり、良い状態を維持している。

良化・改善した	悪化した	変化なし	
<ul style="list-style-type: none"> • 道路ネットワーク路線整備率 • 交通事故件数（人身事故） • 共創の担い手となる団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数 • 共創の担い手となる団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数 	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バス車両の低床化率 	<ul style="list-style-type: none"> • JR駅のバリアフリー化状況 • 交通空白地以外の人口の割合 • 空港アクセス（アクセスは+、イグレスは-） • 新幹線アクセス（アクセス、イグレスとも変化なし） • EVバス等の環境配慮車両の導入台数 • 都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合 	<ul style="list-style-type: none"> • 大学、試験研究機関、産業団地などの拠点を結ぶ道路整備率（100%） • 産業団地から高速ICまでの道路施設の健全度（100%） • MaaS・交通DX・交通GXの導入事業数

モニタリング結果_良化・改善した指標

道路ネットワーク路線整備率（都市計画道路等の整備状況）

- 1年目の整備率は、現況値と比較して0.3%向上している。整備延長が420m延伸し、それに伴い整備率も向上した。
- 引き続き、道路交通ネットワークの強化に関する施策を推進する。

	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	95,260	11,950	51,150	60.2%
H28（H29.3）	49	158,360	95,630	15,360	47,370	60.4%
H29（H30.3）	49	158,360	95,930	12,710	49,720	60.6%
H30（H31.3）	50	158,710	96,520	14,680	47,510	60.8%
R1（R2.3）	51	158,690	96,630	14,560	47,500	60.9%
R2（R3.3）	51	158,850	96,740	14,520	47,590	60.9%
現況値 R3（R4.3）	51	158,850	97,000	14,260	47,590	61.1%
1年目 R4（R5.3）	51	158,850	97,420	13,840	47,590	61.3%

※R6年3月データはまだ公開されていないことから、1年目は令和4年度末（令和5年3月末時点）としている

モニタリング結果__良化・改善した指標

交通事故件数（人身事故_高速道路除く）

- 1年目の交通事故件数は、現況値と比較して79件減少し、指標は良化している。平成27年度の36%となっており、大幅に減少している。

~~道路交通ネットワークの強化、徒歩、自転車ネットワークの強化、バリアフリーに関する施策を推進する。~~

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	現況値 R5	1年目 R6	増減数（R5～R6）
件数	817	770	650	576	509	315	364	323	376	297	△ 79

※東広島警察署管内の状況（高速道路を除く）

東広島警察署

モニタリング結果_良化・改善した指標

共創の担い手となる団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数

- 1年目は、共創の担い手となる団体・企業等との勉強会・研修会として、ひがしひろしま都市交通シンポジウム、豊栄地区公共交通検討会議、東広島モビリティワークショップなどを開催・共催した。
- また、後援として、広島大学スマートソサイエティ実践科学研究所（SmaSo）設立記念シンポジウムなどを開催・共催した。
- 引き続き、共創モデルを構築するため、勉強会・研修会の開催等を行う。

	現況値 R5年度	1年目 R6年度
開催回数	38回	56回

▼R6.2.1 ひがしひろしま都市交通シンポジウム



▼R6.9.2 豊栄地区公共交通検討会議



▼R6.9.9 東広島モビリティワークショップ



モニタリング結果__良化・改善した指標

共創の担い手となる団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数

▼R6.6.20 広島大学スマートソサイエティ実践科学研究所 (SmaSo) 設立記念シンポジウム

- ・ 広島大学スマートソサイエティ実践科学研究所(SmaSo) 設立記念シンポジウム
- ・ 自動運転・隊列走行BRT検討事例説明

名称	役割
東広島市	事業主体、政策形成
JR西日本	全体管理、自動運転バス車両提供
中国ジェイアールバス株式会社	テストドライバー、車両保守
ソフトバンク株式会社	実証実験データ分析、通信提供
先進モビリティ株式会社	自動運転制御システム
株式会社TAISEI	給油オペレーション
ジェイアール西日本コンサルタンツ株式会社	導入に向けた地上設備検討
国土交通省中国地方整備局	路車協調システム実証実験の路側機器提供
広島県	道路管理者、各種アドバイス
広島大学	実証実験アンケート分析協力、各種アドバイス
芸陽バス株式会社	実証実験時の運行協力、各種アドバイス

今日の革新 明日の持続
Innovate Today, Sustain Tomorrow

2024/6/20 13:00-16:30
 会場: ミライクリエ (広島大学) / Zoom 配信
 VENUE: MIRAIKUREA / Zoom
 言語: 日英同時通訳
 LANG: ENG-JPN Interpreting

特別講演 / Special Lecture

- 藤原 章正 (Fujiwara Akimasa) - Smart-Mobility 教授
- 金子慎治 (Kaneko Shoji) - 広島大学理事・副学長
- 石井抱 (Ishii Dairi) - SmaSo 研究員
- 南雲 岳彦 (Nagumo Takehiko) - スマートシティ・インスティテュート 専務理事

お問合せ
 広島大学大学院スマートソサイエティ実践科学研究所 設立記念シンポジウム事務局
 E-mail: smart-society@office.hiroshima-u.ac.jp

モニタリング結果_変化なし

バリアフリー整備率（JR駅のバリアフリー化状況）

- 1年目のJR駅のバリアフリー化状況は、現況値と比較して変化なし。引き続き、バリアフリーに関する施策を推進する。

区分	駅名	H27	R3	現況値 R4	1年目 R5	【参考】R5 乗車人数	備考
山陽本線	八本松	○	○	○	○	3,226	
	寺家	-	○	○	○	2,234	
	西条	○	○	○	○	8,891	
	西高屋	×	×	×	×	4,437	R6年度完了予定
	白市	○	○	○	○	1,351	
	入野	×	×	×	×	190	※2
	河内	×	×	×	×	365	※2
呉線	安芸津	×	×	×	×	261	※2
	風早	×	×	×	×	191	※2
山陽新幹線	東広島	○	○	○	○	1,236	
	計	4	5	5	5	-	
	母数	9	10	10	10	-	
利用者数1000人以上の鉄道駅の バリアフリー化率		80.0%	83.3%	83.3%	83.3%	-	

※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がい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（バリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられる場合は2,000人以上の駅）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。

モニタリング結果_変化なし

バリアフリー整備率（路線バス車両の低床化率）

- 1年目の路線バス車両の低床化率は、変化なし。
- 引き続き、バリアフリーに関する施策を推進する。

	総数	ワンステップ	ノンステップ	その他車両	低床化率
H27	113台	38台	19台	56台	50.4%
R4	92台	29台	49台	14台	84.8%
現況値 R5	90台	26台	53台	11台	87.8%
1年目 R6	91台	25台	54台	12台	86.8%

モニタリング結果_変化なし

交通空白地域外人口の割合（JR駅から1 kmを交通空白地域外とした場合）

- 1年目の交通空白地域外人口の割合は、現況値と比較して変化なし。
- 引き続き、交通空白地域の早期解消に向けた施策を推進する。

	H27	現況値 R5	1年目 R6
西条町	79.8%	87.9%	87.9%
八本松町	72.6%	71.0%	71.0%
志和町	54.1%	100.0%	100.0%
高屋町	76.2%	84.8%	84.8%
黒瀬町	96.2%	96.5%	96.5%
福富町	51.3%	36.7%	36.7%
豊栄町	90.8%	92.5%	92.5%
河内町	77.9%	93.5%	93.5%
安芸津町	94.6%	94.8%	94.8%
計	79.8%	86.2%	86.2%

※交通空白地域：駅・バスなどの公共交通利用施設から400m（駅からは1 km）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）

モニタリング結果_変化なし

空港アクセス・イグレス：バスと飛行機の乗継（乗継時間の評価基準：30～60分）

- 現況値と比較して、空港アクセス・イグレスは変化なし。乗継アクセスに適した本数は1本増加、イグレスは1本減少で、アクセス・イグレスをあわせた数値は変化なし。
- 引き続き、公共交通ネットワーク強化に関する施策を推進する。

	アクセス (都市拠点から広島空港)		イグレス (広島空港から都市拠点)	
	現況値 R6年6月	1年目 R7年3月	現況値 R6年6月	1年目 R7年3月
広島空港	6本	7本	8本	7本

▼参考資料

No	発	着	広島空港 到着	乗換に 適した本数	便1		便2	
1	西条駅	広島空港	6:53	2	7:35	羽田	7:45	羽田
2	西条駅	広島空港	8:15	1	9:05	羽田		
3	西条駅	広島空港	9:48	1	10:25	羽田		
4	西条駅	広島空港	11:23	0				
5	西条駅	広島空港	13:23	1	14:10	羽田		
6	西条駅	広島空港	14:58	1	15:45	羽田		
7	西条駅	広島空港	16:18	1	17:10	羽田		
8	西条駅	広島空港	17:40	0				
9	西条駅	広島空港	19:43	2	20:35	羽田	20:35	羽田
10	西条駅	広島空港	21:18	0				

バス	着本数	10本	
	乗換に適した本数	7本	70%
飛行機	発本数	21本	
	乗換に適した本数	9本	43%

※空港アクセスとは、空港に至るまでの交通、
空港イグレスとは空港から到着地に至るま
での交通

モニタリング結果_変化なし

新幹線アクセス・イグレス：バスと新幹線の乗継（乗継時間の評価基準：5～30分）

- ・ 現況値と比較して、空港アクセス・イグレスは変化なし。
- ・ 引き続き、公共交通ネットワーク強化に関する施策を推進する。

	アクセス (都市拠点から東広島駅)		イグレス (東広島駅から都市拠点)	
	現況値 R6年6月	1年目 R7年3月	現況値 R6年6月	1年目 R7年3月
東広島駅	15本	15本	13本	13本

▼参考資料

No	バス会社	発	着	東広島駅 出発	乗換に 適した本数	便1	便2	便3
101	芸陽	竹原	西条	6:36	0			
102	芸陽	竹原	西条	7:07	1	6:59 博多		
103	芸陽	安芸津	西条	7:30	1	7:04 新大阪		
104	中国JR	広島国際大学	西条	7:51	3	7:26 博多	7:27 岡山	7:44 博多
105	中国JR	東広島	大学会館前	8:00	2	7:44 博多	7:52 岡山	
106	芸陽	竹原	西条	8:17	2	7:52 岡山	8:12 博多	
107	芸陽	安芸津	西条	8:54	0			
108	中国JR	東広島	大学会館前	9:00	2	8:50 博多	8:52 新大阪	
109	中国JR	広島国際大学	西条	9:21	3	8:50 博多	8:52 新大阪	9:15 広島
110	芸陽	竹原	西条	10:02	1	9:52 岡山		
111	芸陽	東広島	大学会館前	10:05	2	9:52 岡山	9:59 博多	
112	芸陽	安芸津	西条	10:56	0			
113	芸陽	竹原	西条	11:54	0			
114	中国JR	東広島	大学会館前	12:00	1	11:52 岡山		
115	芸陽	安芸津	西条	12:18	2	11:52 岡山	11:56 博多	
116	芸陽	竹原	西条	12:56	0			
117	芸陽	安芸津	西条	13:56	0			
118	芸陽	竹原	西条	14:56	0			
119	芸陽	安芸津	西条	15:56	0			
120	芸陽	竹原	西条	16:18	2	15:52 新大阪	15:56 博多	
121	芸陽	安芸津	西条	16:56	0			
122	中国JR	東広島	西条	18:00	1	17:52 新大阪		
123	芸陽	安芸津	西条	18:56	0			
124	芸陽	竹原	西条	19:25	0			

バス	着本数	23 本	
	乗換に適した本数	15 本	65%
新幹線	発本数	44 本	
	乗換に適した本数	28 本	64%

※新幹線アクセスとは、新幹線駅に至るまでの交通、新幹線イグレスとは新幹線駅から到着地に至るまでの交通

モニタリング結果_変化なし

EVバス等の環境配慮車両の導入台数

- 1年目のEVバス等の環境配慮車両の導入台数は2台であり、現況値から変化なし。
- 引き続き、交通GXに関する施策を推進する。

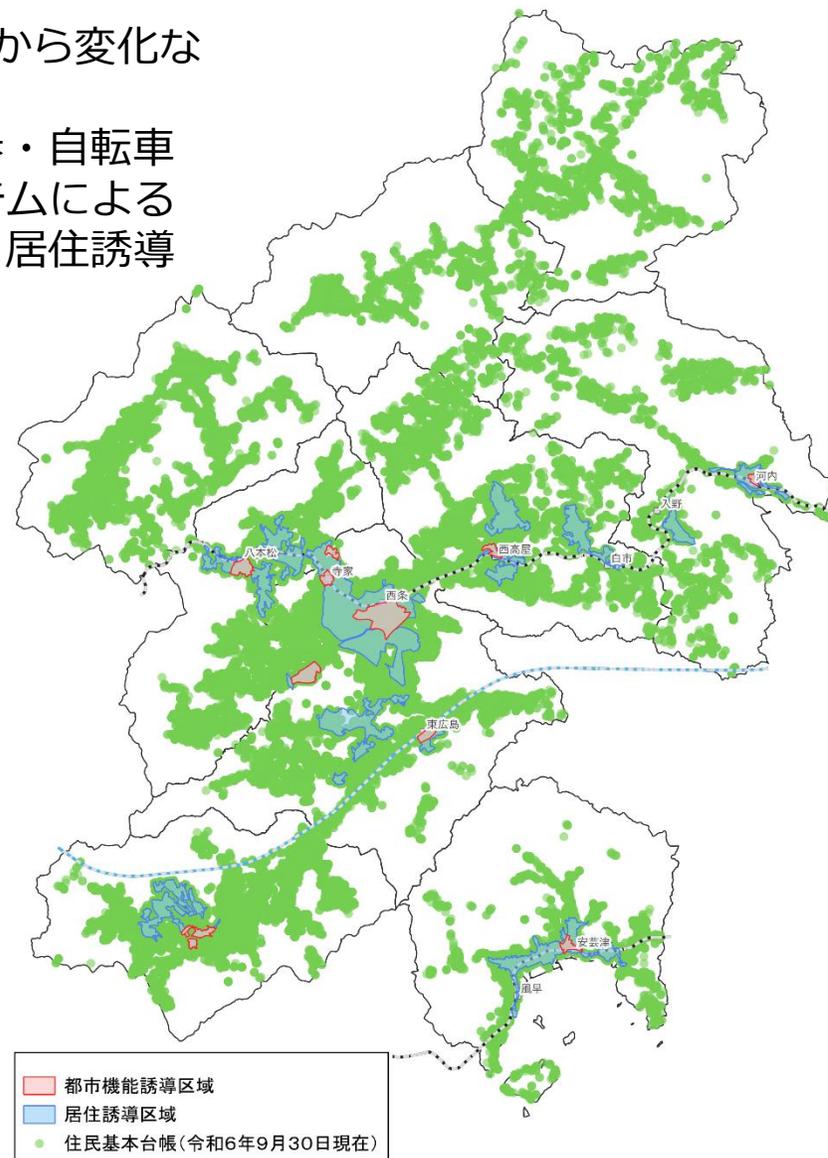
	車両総数	電気 (EV)	プラグイン ハイブリッド (PHEV)	ハイブリッド (HV)	天然ガス (CNG)	燃料電池 (FCV)	その他	合計
現況値 R5.9	90台	0台	0台	2台	0台	0台	0台	2台
1年目 R6.8	91台	0台	0台	2台	0台	0台	0台	2台

モニタリング結果_変化なし

都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合

- 1年目の都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合は、現況値から変化なし。
- 引き続き、公共交通ネットワーク強化、道路交通ネットワークの強化、徒歩・自転車ネットワークの強化に関する施策を推進する。特に、バス高速輸送システムによる基軸化、西条市街地での循環交通などの整備・充実で、都市機能誘導区域、居住誘導区域における人口の集積を図る。

	人口		割合	
	現況値 R4	1年目 R5	現況値 R4	1年目 R5
総人口	190,272	190,382	—	—
都市機能 誘導区域内人口	16,504	16,750	8.7%	8.8%
居住 誘導区域内人口	95,714	95,557	50.3%	50.2%
合計	112,218	112,307	59.0%	59.0%



モニタリング結果_変化なし

大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率

①大学、試験研究機関から拠点駅までの都市計画道路の整備率（改良済）

- 整備率100%であり、良い状態を維持している。

	路線名	計画延長 (m)	改良済延長 (m)	都市計画道路の整備率
広島大学～JR西条駅	西条駅大学線	5,100m	5,100m	100%
近畿大学～JR西高屋駅	中島杵原線	2,170m	2,170m	100%
	西高屋循環線	3,630m	3,630m	100%

モニタリング結果__変化なし

大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率

③産業団地から高速ICまでの道路施設の健全度

- 1年目の産業団地から高速ICまでの道路施設の健全度は100%であり、現況値から変化なし。
- 引き続き、道路施設の健全度をモニタリングし、移動の安全性を確保する。

健全度	現況値 R6年6月時点	1年目 R6年11月時点
	施設数	
I (健全)	30	25
II (予防保全)	12	12
III (早期措置)	0	0
IV (緊急措置)	0	0
産業団地から高速ICまでの 道路施設の健全度 (健全度 II 以下の施設数の割合)	100%	100%

モニタリング結果__変化なし

MaaS・交通DX・交通GXの導入事業（施策メニュー）

- 1年目のMaaS・交通DX・交通GXの導入事業（施策メニュー）数は5であり、現況値と比較して変更なし。
- 引き続き、MaaS・交通DX・交通GXに関する施策を推進する。

【評価の視点】

- 「MaaS・交通DX・交通GXの積極的推進」では、MaaSの積極的推進により都市での活動総量の向上を図るとともに、自動運転、隊列走行等の最新技術の社会実装など、交通DX・交通GX推進により省人化・施策効果の波及・拡大を図ることを方針としている。
- MaaS・交通DX・交通GXは、そのものが目的や事業ではなく、各種施策の有益性や効果・効率を向上させるものである。このことから、各種施策の要素・手段として“MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー数”を具体指標とする。

	施策メニュー数	
	現況値 R5年度末	1年目 R6年度末
本計画に位置付けた施策メニュー数	249	249
MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー数	5	5

【MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー】※赤字：検討着手済・実績

- バス高速輸送システムの導入検討（JR西条駅～下見・鏡山地区交通結節点）
- 運送業務支援システムの導入
- 自動運転・隊列走行の導入検討
- 交通運営維持・強化のための先端技術の活用
- バスロケーションシステムによる情報提供（西条駅・広大中央口・黒瀬）

モニタリング結果_その他指標

大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率

②産業団地から高速ICまでの道路整備率

- 1年目は新しい公開データなし。次回の公開を待ってモニタリングを実施。

	延長 (k m)	改良済延長 (k m)	現況値 R3 道路整備率
東広島中核工業団地 ～高屋IC	5.6	3.3	59%
磯松工業団地～志和IC	7.8	6.2	80%
吉川地区工業団地 ～下三永福本IC	10.0	1.6	16%
御園宇工業団地～西条IC	3.7	3.5	95%
吉行工業団地～西条IC	2.6	2.3	88%

※R3道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）結果、データ更新が5年ごとのため、変更なし