

報告事項 1

東広島市都市交通計画（地域公共交通計画）の進捗管理モニタリングについて

令和8年3月25日提出

東広島市地域公共交通会議
会長 塚井 誠人

1 報告概要

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である。

2 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
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のモニタリング指標について

東広島市都市交通計画のモニタリング指標の設定

1.なぜ「モニタリング」が必要なのか

- 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を出発点として基準値を設定。
- 計画を作っただけで終わらず、**実際にどこまで進んでいるのか**を適度に確認する必要がある。

2.モニタリングで「何を確認しているのか」

- 市民の移動環境が実際に良くなっているかを、**定期的**に収集できる**数値（指標）**で客観的に確認する。
- 右表の項目（赤枠は、公共交通に係る国の標準指標）

⇒会議では、「**数値の増減**」ではなく「**計画が着実に前進しているか**」という視点でご意見をいただきたい。

| 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） | |
| 都市の活力を促す交通 | 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つなぐ道路整備率 | 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 | |
| 持続可能な交通 | 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 | |
| | 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 | |
| 持続可能な交通 | 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 | | |

東広島市都市交通マスタープラン 改定版
～人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、サービスを受けられる未来都市～

改定 (R6.2)

令和6年2月
東広島市



東広島市都市交通計画
～人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、サービスを受けられる未来都市～

令和6年6月
東広島市

東広島市都市交通計画の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）**を活用している。ただし、データの**公開に時間を要する情報**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 | 基準年 | 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 | <table border="1"> <tr><td>八本松駅</td><td>3,203 人/日</td></tr> <tr><td>寺家駅</td><td>2,045 人/日</td></tr> <tr><td>西条駅</td><td>8,422 人/日</td></tr> <tr><td>西高屋駅</td><td>4,346 人/日</td></tr> <tr><td>白市駅</td><td>1,323 人/日</td></tr> <tr><td>入野駅</td><td>186 人/日</td></tr> <tr><td>河内駅</td><td>342 人/日</td></tr> <tr><td>安芸津駅</td><td>257 人/日</td></tr> <tr><td>風早駅</td><td>172 人/日</td></tr> <tr><td>東広島駅</td><td>1,124 人/日</td></tr> <tr><td>鉄道合計</td><td>21,420 人/日</td></tr> </table> | 八本松駅 | 3,203 人/日 | 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |
| | 八本松駅 | 3,203 人/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | <table border="1"> <tr><td>路線バス（のんバス含む）</td><td>2,088,313 人/年</td></tr> <tr><td>のんバス</td><td>197,112 人/年</td></tr> <tr><td>黒瀬さくらバス</td><td>5,034 人/年</td></tr> <tr><td>豊栄そよかぜ号</td><td>1,751 人/年</td></tr> <tr><td>あゆピチふれあい号</td><td>3,768 人/年</td></tr> <tr><td>海風バス</td><td>5,091 人/年</td></tr> <tr><td>入野デマンド交通</td><td>2,054 人/年</td></tr> <tr><td>志和ホテル交通</td><td>- 人/年</td></tr> <tr><td>おまるめ山バス</td><td>- 人/年</td></tr> <tr><td>バス合計</td><td>2,106,011 人/年</td></tr> </table> | 路線バス（のんバス含む） | 2,088,313 人/年 | 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 | あゆピチふれあい号 | 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・統計でみる東広島 ・運行事業者からの提供データ ・交通政策課資料 | | | |
| 路線バス（のんバス含む） | 2,088,313 人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| あゆピチふれあい号 | 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | | 基準年 | 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 % | ・国道・県道：道路交通センサス ・市道：『ひがしひろしまっぷ』 ・必要に応じて、各道路管理者提供資料 |
| | | | 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 % | |
| | | | 吉行工業団地～西条IC | 88 % | |
| | 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 | 東広島中核工業団地～高屋IC | 100 % | ・全国道路施設点検データベース（損傷マップ） |
| | | | 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 % | |
| | | | 御園宇工業団地～西条IC | 100 % | |
| 吉行工業団地～西条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 % | ・公共交通のネットワークデータを作成し、GISにより算出 |
| 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 イグレス | 6本 8本 | ・各時刻表 |
| | 東広島駅での乗換に適した本数 | | アクセス イグレス | 15本 24本 | |
| 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 |
| 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 | ・統計でみる東広島 |
| 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 | ・交通政策課資料 |
| 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 % | ・交通政策課資料 |
| | 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 | ・交通政策課、関係課資料 |
| | 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 | ・交通政策課資料 |

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2年目の指標を整理し、基準年及び前年と比較できるよう表にまとめた。
- 各具体指標について、基準年と計画2年目の値を比較し、外部環境の変化、施策の実施状況等を踏まえて、「**良化・改善した**」／「**悪化した**」／「**適正**」／「**変化なし・改善の余地あり**」の評価を行った。

| モニタリング指標名 | 具体指標 | 指標の定義 | ← 比較 → | | | 基準年比 増減数 | 前年比 増減数 | 基準年に対する評価 | |
|--------------------------------|---------------|---|---------------|---------------|---------------|-----------------|------------|-----------------|---------|
| | | | 基準年 | 1年目 | 2年目 | | | | |
| 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 % | 61.4 % | 0.3 | 0.1 | 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 | 3,263 人/日 | 60 | 37 | 良化・改善した |
| | | | 寺家駅 | 2,045 人/日 | 2,234 人/日 | 2,360 人/日 | 315 | 126 | 良化・改善した |
| | | | 西条駅 | 8,422 人/日 | 8,891 人/日 | 9,109 人/日 | 687 | 218 | 良化・改善した |
| | | | 西高屋駅 | 4,346 人/日 | 4,437 人/日 | 4,458 人/日 | 112 | 21 | 良化・改善した |
| | | | 白市駅 | 1,323 人/日 | 1,351 人/日 | 1,336 人/日 | 13 | -15 | 良化・改善した |
| | | | 入野駅 | 186 人/日 | 190 人/日 | 194 人/日 | 8 | 4 | 良化・改善した |
| | | | 河内駅 | 342 人/日 | 365 人/日 | 369 人/日 | 27 | 4 | 良化・改善した |
| | | | 安芸津駅 | 257 人/日 | 261 人/日 | 258 人/日 | 1 | -3 | 良化・改善した |
| | | | 風早駅 | 172 人/日 | 191 人/日 | 164 人/日 | -8 | -27 | 悪化した |
| | | | 東広島駅 | 1,124 人/日 | 1,236 人/日 | 1,266 人/日 | 142 | 30 | 良化・改善した |
| | 鉄道合計 | 21,420 人/日 | 22,382 人/日 | 22,777 人/日 | 1,357 | 395 | - | | |
| | 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 | 2,283,275 人/年 | 194,962 | -56,209 | 良化・改善した |
| | | | のんバス | 197,112 人/年 | 220,140 人/年 | 225,956 人/年 | 28,844 | 5,816 | 良化・改善した |
| | | | 黒瀬さくらバス | 5,034 人/年 | 5,284 人/年 | 5,202 人/年 | 168 | -82 | 良化・改善した |
| 豊栄そよかぜ号 | | | 1,751 人/年 | 1,640 人/年 | 1,669 人/年 | -82 | 29 | 悪化した | |
| あゆびちふれあい号 | | | 3,768 人/年 | 3,675 人/年 | 3,346 人/年 | -422 | -329 | 悪化した | |
| 海風バス | | | 5,091 人/年 | 4,951 人/年 | 4,495 人/年 | -596 | -456 | 悪化した | |
| 入野デマンド交通 | | | 2,054 人/年 | 1,726 人/年 | 1,695 人/年 | -359 | -31 | 悪化した | |
| 志和ホテル交通 | | | - 人/年 | 48 人/年 | 351 人/年 | - | 303 | 基準年データ無、3年目から評価 | |
| おまるめ山バス | - 人/年 | 880 人/年 | 1,943 人/年 | - | 1,063 | 基準年データ無、3年目から評価 | | | |
| バス合計 | 2,106,011 人/年 | 2,357,688 人/年 | 2,301,976 人/年 | 195,965 | -55,712 | - | | | |
| 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 | 244 件/年 | -132 | -53 | 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 | 0 km | 0 | 0 | 変化なし・改善の余地あり | |
| 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 % | 100 % | 16.7 | 16.7 | 良化・改善した | |
| | 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 % | 87.6 % | -0.2 | 0.8 | 変化なし・改善の余地あり | |

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 | 基準年 | 1年目 | 2年目 | 基準年比増減数 | 前年比増減数 | 基準年に対する評価 | |
|--|-----------------------------|---|------------------|-----------|-----------|---------|--------|--------------|--------------|
| 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 % | 100.0 % | 0 | 0 | 適正 |
| | | | 近畿大学～JR高屋駅 | 100.0 % | 100.0 % | 100.0 % | 0 | 0 | 適正 |
| | 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 % | 59 % | 0 | 0 | 変化なし・改善の余地あり |
| | | | 磯松工業団地～志和IC | 80 % | 80 % | 80 % | 0 | 0 | |
| | | | 吉川地区工業団地～下三永福本IC | 16 % | 16 % | 16 % | 0 | 0 | |
| | | | 御園宇工業団地～西条IC | 95 % | 95 % | 95 % | 0 | 0 | |
| | | | 吉行工業団地～西条IC | 88 % | 88 % | 88 % | 0 | 0 | |
| | 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 | 東広島中核工業団地～高屋IC | 100 % | 100 % | 100 % | 0 | 0 | 適正 |
| | | | 磯松工業団地～志和IC | 100 % | 100 % | 100 % | 0 | 0 | 適正 |
| | | | 吉川地区工業団地～下三永福本IC | 100 % | 100 % | 100 % | 0 | 0 | 適正 |
| 御園宇工業団地～西条IC | | | 100 % | 100 % | 100 % | 0 | 0 | 適正 | |
| 吉行工業団地～西条IC | | | 100 % | 100 % | 100 % | 0 | 0 | 適正 | |
| 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 % | 86.2 % | 0 | 0 | 変化なし・改善の余地あり | |
| 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 | 8本 | 2 | 1 | 良化・改善した |
| | 東広島駅での乗換に適した本数 | | イグレス | 8本 | 8本 | 8本 | 0 | 0 | |
| 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 | アクセス | 15本 | 15本 | 19本 | 4 | 4 | 良化・改善した |
| | | | イグレス | 24本 | 24本 | 23本 | -1 | -1 | |
| 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 | 0台 | -2 | -2 | 適正 | |
| 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 | 58.98 % | 58.99 % | 59.10 % | 0.13 | 0.11 | 横ばい・改善の余地あり | |
| 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 | 6件/年 | 1 | 1 | 良化・改善した | |
| 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 % | 61.8 % | 8.3 | -0.4 | 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 % | 6.6 % | 6.2 % | -0.8 | -0.4 | 悪化した | |
| 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 | 181,344千円 | -36,954 | -1,924 | 良化・改善した | |
| | 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 | 67,644千円 | 12,377 | 7,069 | 適正 | |
| | 航路補助 | 航路に対する運行経費補助額 | 0千円 | 1,667千円 | 2,057千円 | 2,057 | 390 | 適正 | |
| | 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 | 243,375千円 | 239,574千円 | 3,011 | -3,801 | 適正 | |
| 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 | 32件/年 | -6 | -24 | 適正 | |

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】（9ページ～）、【標準指標以外】（20ページ～）に分けてまとめた。

【標準指標】

- ・「利用者数」「収支率」「公的資金投入額」の概況は以下のとおりである。
- ・公的資金投入額については、数値の増減に加え、路線の状況、利用状況、外部環境等を踏まえ、評価を行った。

| 事実判断→ ↓ 価値判断 | | 増減 | | |
|-----------------|-------|--|------|---|
| | | 増加 | 変化なし | 減少 |
| 評価 | 良化・改善 | <ul style="list-style-type: none"> ・ JR在来線利用者数、新幹線利用者数（風早駅を除く） ・ 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 ・ おまるめ山バスの利用者数 ・ 路線バスの収支率 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの公的資金投入額 ※路線を維持（廃止・減便なし）の状況で、路線バス利用者数増に伴う、収入増により公的資金投入額が減少したと推察され、良化・改善と評価する。 |
| | 悪化 | — | — | <ul style="list-style-type: none"> ・ JR在来線利用者数（風早駅） ・ 豊栄そよかぜ号の利用者数 ・ 河内あゆび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 ・ コミュニティバスの収支率 |
| | 適正 | <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 ・ その他の公的資金投入額 ※公的資金投入額は増加しているが、増加は燃料費、人件費等の高騰の影響を受けたものであり、適正であると評価する。 | — | — |

モニタリング結果_良化・改善した指標

① 鉄道駅別乗車人員

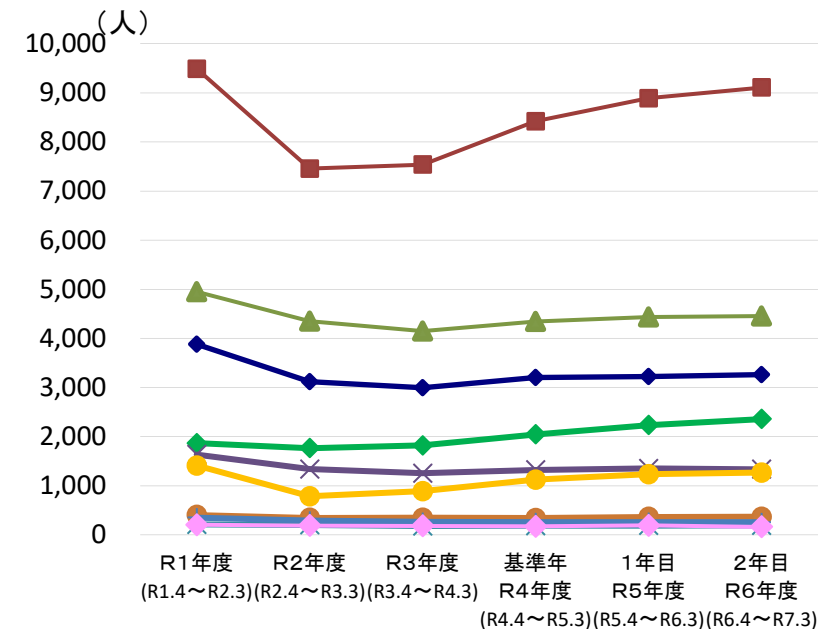
公共交通の利用者数（鉄道）（標準指標）

- 基準年と比較して、**風早駅を除いた東広島市内の駅で乗車人員が増加している**。前年と比較して、八本松駅、寺家駅、西高屋駅、入野駅、河内駅、東広島駅では乗車人員が増加している。
- 東広島駅では、バスと新幹線の乗継の改善（アクセスに適した本数が4本増加、イグレスが1本減少【P25参照】）。乗継利便性の改善が利用増に寄与した可能性がある。
- 西高屋駅は、南北自由通路や駅前広場、駐輪場の整備に加え、図書館と交流機能を備えた複合施設「あったかや」を新設し、拠点形成を図っている。
- 引き続き、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。

【JR在来線】

(単位：人/日、%)

| 区分 | 駅名 | R1年度 (R1.4~R2.3) | R2年度 (R2.4~R3.3) | R3年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R4年度 (R4.4~R5.3) | 1年目 R5年度 (R5.4~R6.3) | 2年目 R6年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|------|------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 山陽本線 | 八本松駅 | 3,883 | 3,117 | 2,997 | 3,203 | 3,226 | 3,263 | 60 | 37 | 101.9% |
| | 寺家駅 | 1,867 | 1,765 | 1,822 | 2,045 | 2,234 | 2,360 | 315 | 126 | 115.4% |
| | 西条駅 | 9,488 | 7,458 | 7,538 | 8,422 | 8,891 | 9,109 | 687 | 218 | 108.2% |
| | 西高屋駅 | 4,949 | 4,350 | 4,149 | 4,346 | 4,437 | 4,458 | 112 | 21 | 102.6% |
| | 白市駅 | 1,637 | 1,340 | 1,256 | 1,323 | 1,351 | 1,336 | 13 | △15 | 101.0% |
| | 入野駅 | 211 | 201 | 181 | 186 | 190 | 194 | 8 | 4 | 104.3% |
| | 河内駅 | 404 | 345 | 348 | 342 | 365 | 369 | 27 | 4 | 107.9% |
| 呉線 | 安芸津駅 | 352 | 291 | 265 | 257 | 261 | 258 | 1 | △3 | 100.4% |
| | 風早駅 | 205 | 188 | 182 | 172 | 191 | 164 | △8 | △27 | 95.3% |
| 合計 | | 22,996 | 19,055 | 18,738 | 20,296 | 21,146 | 21,511 | 1,215 | 365 | 106.0% |



【山陽新幹線】

(単位：人/日、%)

| 区分 | 駅名 | R1年度 (R1.4~R2.3) | R2年度 (R2.4~R3.3) | R3年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R4年度 (R4.4~R5.3) | 1年目 R5年度 (R5.4~R6.3) | 2年目 R6年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|-----|------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 新幹線 | 東広島駅 | 1,410 | 787 | 891 | 1,124 | 1,236 | 1,266 | 142 | 30 | 112.6% |

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----|--------|
| 総計 | | 24,406 | 19,842 | 19,629 | 21,420 | 22,382 | 22,777 | 1,357 | 395 | 106.3% |
|----|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----|--------|

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、のんバス等における年間当たりの利用者数

- 基準年と比較して、市内の路線バスの利用者数は19万人増加している。コロナ前のR1年度を超える利用者数までに回復。収支率向上にもつながっている。
- 利用者数増は、主に「西条駅～広島大学」「西高屋駅～高美が丘・近畿大学」、広島空港リムジンバスがけん引している。
- また、のんバスの利用者数は、基準年と比較して増加しており、前年と比較しても増加している。乗車により特典が受けられる沿線の協力店舗数の増加や団体乗車イベントの実施等により利用促進を図った。
- 黒瀬町兼広に、無料駐輪場・駐車場・バス待合所を併設した「黒瀬地区バス交通結節点」を整備した。
- 引き続き、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。

▼路線バス利用実績(のんバス含む)

(単位：人/年、%)

| R 1年度 (R1.4~R2.3) | R 2年度 (R2.4~R3.3) | R 3年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R 4年度 (R4.4~R5.3) | 1年目 R 5年度 (R5.4~R6.3) | 2年目 R 6年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 2,231,599 | 1,527,948 | 1,795,352 | 2,088,313 | 2,339,484 | 2,283,275 | 194,962 | -56,209 | 109.3% |

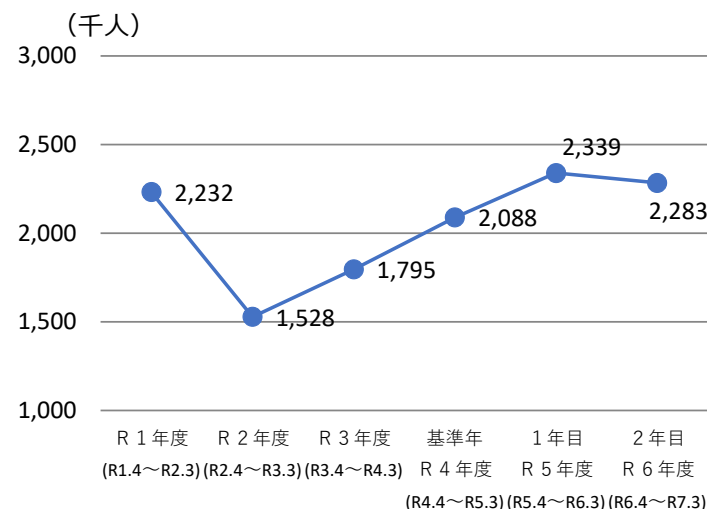
▼のんバス利用実績

(単位：人/年、%)

| R 1年度 (R1.4~R2.3) | R 2年度 (R2.4~R3.3) | R 3年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R 4年度 (R4.4~R5.3) | 1年目 R 5年度 (R5.4~R6.3) | 2年目 R 6年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 199,047 | 157,733 | 163,968 | 197,112 | 220,140 | 225,956 | 28,844 | 5,816 | 114.6% |

※H29.10.1より運行開始

▼路線バス利用者数の推移



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）

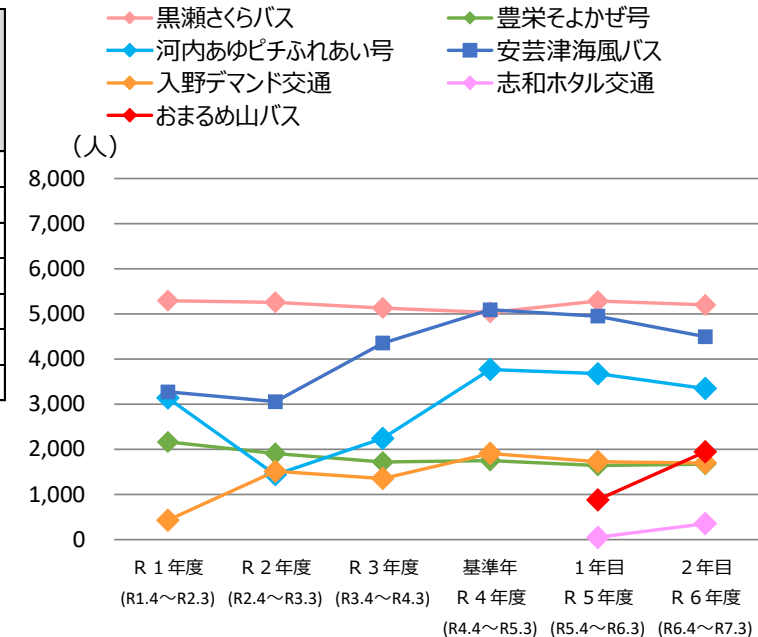
③地域公共交通（コミュニティバス等）における年間当たりの利用者数

- 基準年と比較して、黒瀬さくらバスの利用者数が増加している。
- 黒瀬町兼広に、無料駐輪場・駐車場・バス待合所を併設した「黒瀬地区バス交通結節点」を整備した。
- 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。
- 志和ホテル交通、おまるめ山バスは、通年での運行を開始したのが令和6年度からであり比較ができない。評価は3年目からとなる。店舗連携や地域イベントでの乗り方講座など、引き続き利用促進を図っていく。

（単位：人/年、%）

| 地域 | コミュニティバス | R 1年度 | R 2年度 | R 3年度 | 基準年 | 1年目 | 2年目 | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| | | (R1.4~R2.3) | (R2.4~R3.3) | (R3.4~R4.3) | R 4年度 (R4.4~R5.3) | R 5年度 (R5.4~R6.3) | R 6年度 (R6.4~R7.3) | | | |
| 黒瀬 | 黒瀬さくらバス | 5,295 | 5,259 | 5,132 | 5,034 | 5,284 | 5,202 | 168 | △ 82 | 103.3% |
| 豊栄 | 豊栄そよかぜ号 | 2,162 | 1,906 | 1,716 | 1,751 | 1,640 | 1,669 | △ 82 | 29 | 95.3% |
| 河内 | 河内あゆぴちふれあい号 | 3,135 | 1,435 | 2,241 | 3,768 | 3,675 | 3,346 | △ 422 | △ 329 | 88.8% |
| 安芸津 | 安芸津海風バス | 3,272 | 3,054 | 4,355 | 5,091 | 4,951 | 4,495 | △ 596 | △ 456 | 88.3% |
| 入野 | 入野デマンド交通 | 428 | 1,513 | 1,351 | 1,905 | 1,726 | 1,695 | △ 210 | △ 31 | 89.0% |
| 志和 | 志和ホテル交通 | | | | | 48 | 351 | - | 303 | - |
| 小谷 | おまるめ山バス | | | | | 880 | 1,943 | - | 1,063 | - |

志和ホテル交通はR6年3月から実証運行開始
おまるめ山バスのR5年度は半期分



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）

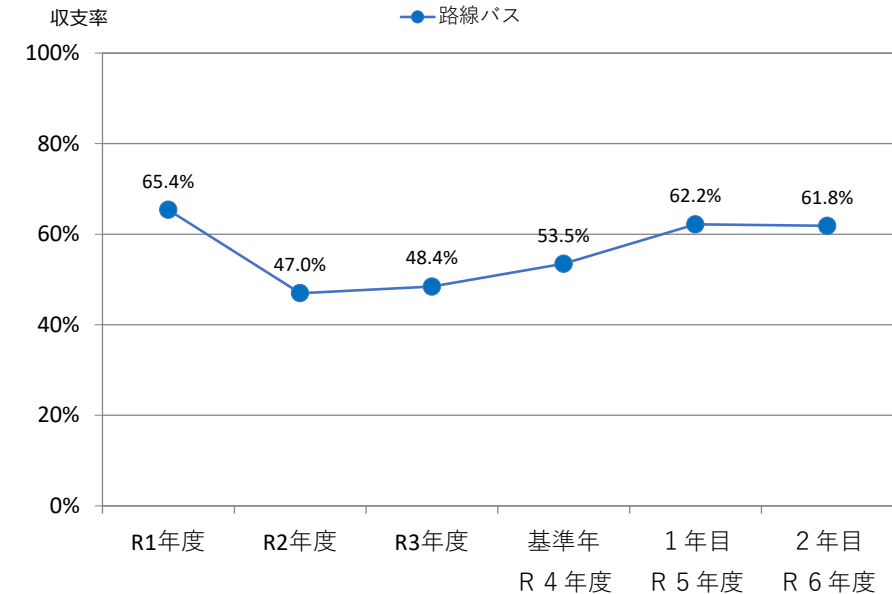
①市内の路線バス、のんバスの収支率

- 基準年と比較して、市内の路線バス、のんバスの収支率は良化している。
- 利用者数の増加に伴い、運賃収入が増加したことが収支率良化の一因となっている。
- 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。

路線バス

| 年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | 基準年 R 4年度 | 1年目 R 5年度 | 2年目 R 6年度 | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 対象系統数 | 125 | 114 | 112 | 105 | 110 | 113 | - | - | - |
| 経常収益(円) | 996,073,486 | 721,563,284 | 701,758,745 | 742,668,927 | 818,045,384 | 866,043,562 | - | - | - |
| 経常費用(円) | 1,523,443,130 | 1,535,824,673 | 1,448,957,695 | 1,388,664,353 | 1,315,786,175 | 1,400,385,064 | - | - | - |
| 収支率 | 65.4% | 47.0% | 48.4% | 53.5% | 62.2% | 61.8% | 8.3 | △ 0.4 | 115.6% |

※広島電鉄・芸陽バスは4月～翌年3月、JRバス中国は10月～翌年9月を集計期間としている



モニタリング結果_良化・改善した指標

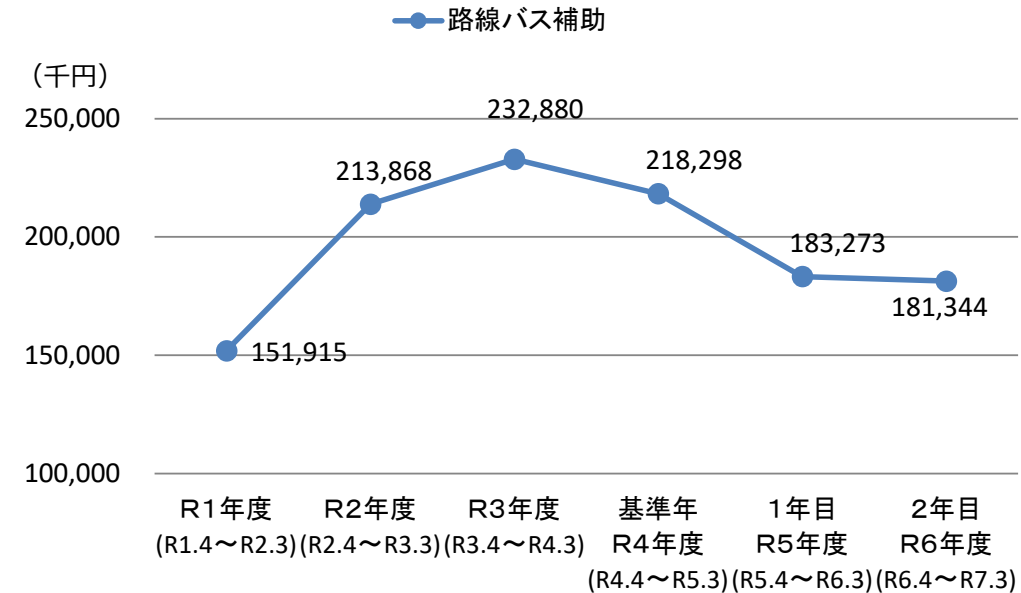
公共交通への公的資金投入額（標準指標）

①路線バスの公的資金投入額

- 基準年と比較して、**路線バスの補助は減少**している。前年度と比較しても減少している。
- 利用者数の増加に伴い、運賃収入が増加したことが一因となっている。

(単位：千円 %)

| | | R 1年度 (R1.4~R2.3) | R 2年度 (R2.4~R3.3) | R 3年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R 4年度 (R4.4~R5.3) | 1年目 R 5年度 (R5.4~R6.3) | 2年目 R 6年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|--------|------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 路線バス補助 | | 151,915 | 213,868 | 232,880 | 218,298 | 183,273 | 181,344 | △ 36,954 | △ 1,929 | 83.1% |
| 市町運行路線 | | 37,819 | 43,887 | 52,770 | 55,287 | 60,595 | 67,664 | 12,377 | 7,069 | 122.4% |
| 航路補助 | | 0 | 3,380 | 2,999 | 0 | 1,667 | 2,057 | 2,057 | 390 | - |
| その他 | | 154,725 | 151,996 | 216,546 | 236,563 | 243,375 | 239,574 | 3,011 | △ 3,801 | 101.3% |
| その他内訳 | 重度障がい者移動支援 | 12,314 | 8,857 | 7,430 | 9,113 | 10,158 | 7,568 | △ 1,545 | △ 2,590 | 83.0% |
| | 障がい者タクシー券 | 39,134 | 31,828 | 43,243 | 46,718 | 51,007 | 49,763 | 3,045 | △ 1,244 | 106.5% |
| | 高齢者タクシー券 | 20,586 | 20,238 | 31,219 | 32,063 | 29,229 | 26,458 | △ 5,605 | △ 2,771 | 82.5% |
| | スクールバス | 77,909 | 85,666 | 131,531 | 145,123 | 149,614 | 151,663 | 6,540 | 2,049 | 104.5% |
| | 定期代補助 | 3,216 | 3,581 | 3,125 | 3,547 | 3,370 | 4,123 | 576 | 753 | 116.2% |
| | 自家用送迎 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 児童タクシー送迎 | 1,569 | 1,829 | - | - | - | - | - | - | - |
| 総計 | | 344,458 | 413,130 | 505,194 | 510,148 | 488,908 | 490,637 | △ 19,511 | 1,729 | 96.2% |



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）

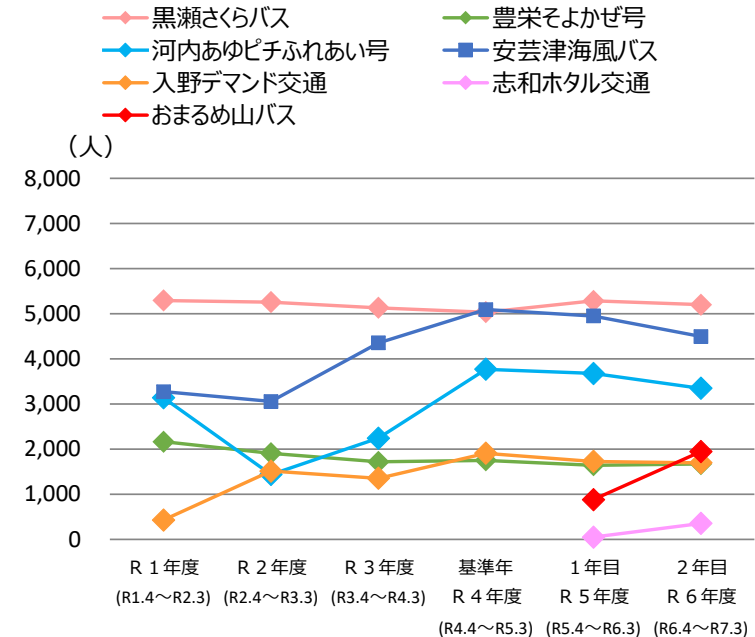
③地域公共交通（コミュニティバス等）における年間当たりの利用者数

- 基準年と比較して、**豊栄そよかぜ号、河内あゆピチふれあい号、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**。河内あゆピチふれあい号、安芸津海風バス、入野デマンド交通は基準年比で10pt上の減少となっている。
- 豊栄そよかぜ号は、引き続き、地域主体の交通への移行について、地域の方々と検討していく。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 | R 1年度 | R 2年度 | R 3年度 | 基準年 | 1年目 | 2年目 | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| | | (R1.4~R2.3) | (R2.4~R3.3) | (R3.4~R4.3) | R 4年度 (R4.4~R5.3) | R 5年度 (R5.4~R6.3) | R 6年度 (R6.4~R7.3) | | | |
| 黒瀬 | 黒瀬さくらバス | 5,295 | 5,259 | 5,132 | 5,034 | 5,284 | 5,202 | 168 | △ 82 | 103.3% |
| 豊栄 | 豊栄そよかぜ号 | 2,162 | 1,906 | 1,716 | 1,751 | 1,640 | 1,669 | △ 82 | 29 | 95.3% |
| 河内 | 河内あゆピチふれあい号 | 3,135 | 1,435 | 2,241 | 3,768 | 3,675 | 3,346 | △ 422 | △ 329 | 88.8% |
| 安芸津 | 安芸津海風バス | 3,272 | 3,054 | 4,355 | 5,091 | 4,951 | 4,495 | △ 596 | △ 456 | 88.3% |
| 入野 | 入野デマンド交通 | 428 | 1,513 | 1,351 | 1,905 | 1,726 | 1,695 | △ 210 | △ 31 | 89.0% |
| 志和 | 志和ホテル交通 | | | | | 48 | 351 | - | 303 | - |
| 小谷 | おまるめ山バス | | | | | 880 | 1,943 | - | 1,063 | - |

志和ホテル交通はR6年3月から実証運行開始
おまるめ山バスのR5年度は半期分



モニタリング結果__悪化した指標

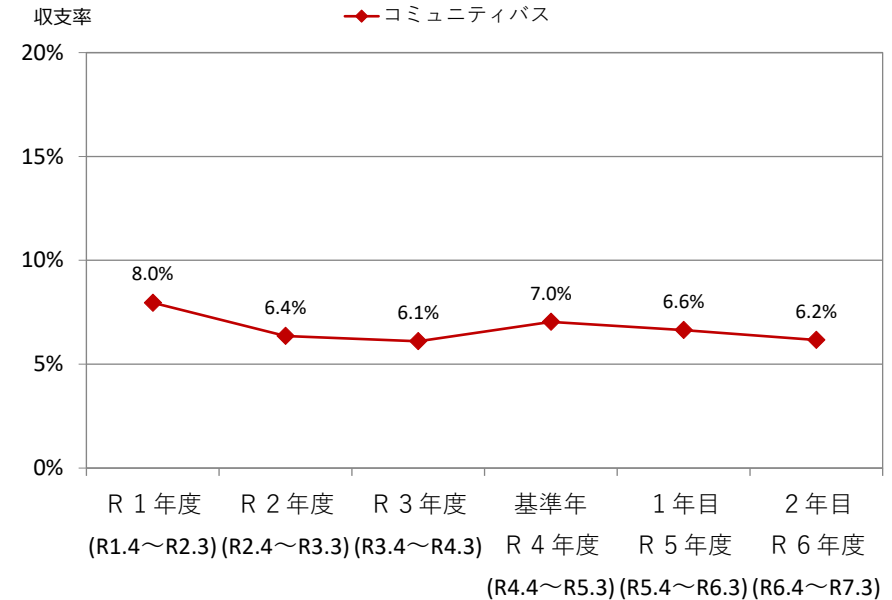
公共交通の収支率（標準指標）

②地域公共交通（コミュニティバス等）の収支率

- 基準年と比較して、**地域公共交通（コミュニティバス等）の収支率は悪化**している。費用増の影響が大きいと考えられ、収支率は7.0%→6.2%へ低下した。
- 今後は車両の小型化や、運行形態の効率化を図るなど検討。
- 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。

コミュニティバス

| 年度 | R 1年度 (R1.4~R2.3) | R 2年度 (R2.4~R3.3) | R 3年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R 4年度 (R4.4~R5.3) | 1年目 R 5年度 (R5.4~R6.3) | 2年目 R 6年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|----------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 対象路線数 | 5 | 5 | 5 | 5 | 7 | 7 | - | - | - |
| 経常収益 (円) | 3,612,793 | 3,183,982 | 3,640,362 | 4,460,442 | 4,573,333 | 4,676,443 | - | - | - |
| 経常費用 (円) | 45,418,162 | 50,090,873 | 59,640,094 | 63,366,349 | 68,857,769 | 75,820,861 | - | - | - |
| 収支率 | 8.0% | 6.4% | 6.1% | 7.0% | 6.6% | 6.2% | △ 0.8 | △ 0.4 | 87.6% |



モニタリング結果__適正指標

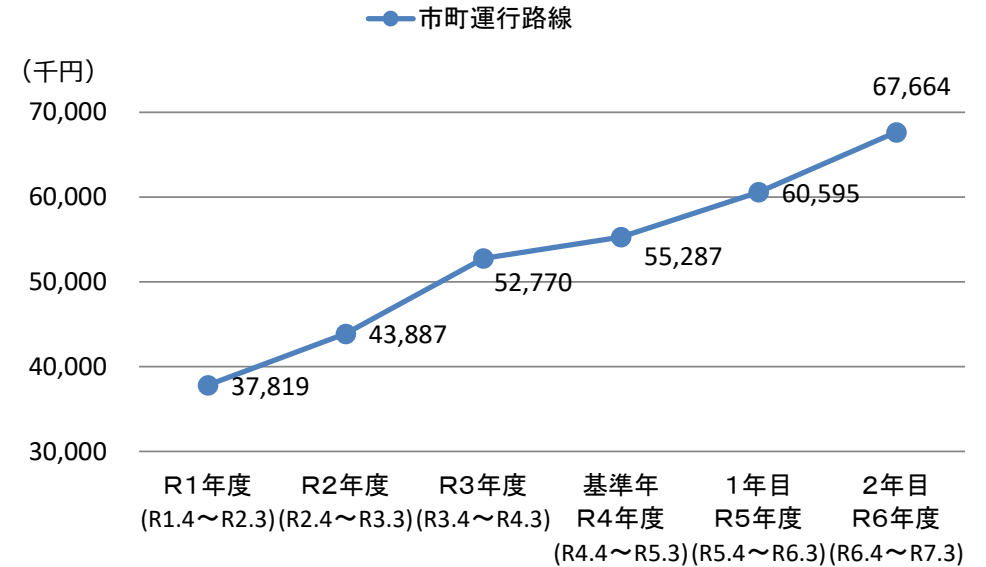
公共交通への公的資金投入額（標準指標）

②市町運行路線（コミュニティバス）の公的資金投入額

- 基準年と比較して、**市町運行路線（コミュニティバス）の公的資金投入額は増加**している。前年度と比較しても増加している。
- 今後は車両の小型化や、運行形態の効率化を図り、引き続き、国の補助制度を最大限に活用し、市費投入額の安定化を目指しながら、持続可能な交通網を構築する。

(単位：千円 %)

| | R 1 年度 (R1.4~R2.3) | R 2 年度 (R2.4~R3.3) | R 3 年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R 4 年度 (R4.4~R5.3) | 1 年目 R 5 年度 (R5.4~R6.3) | 2 年目 R 6 年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 路線バス補助 | 151,915 | 213,868 | 232,880 | 218,298 | 183,273 | 181,344 | △ 36,954 | △ 1,929 | 83.1% |
| 市町運行路線 | 37,819 | 43,887 | 52,770 | 55,287 | 60,595 | 67,664 | 12,377 | 7,069 | 122.4% |
| 航路補助 | 0 | 3,380 | 2,999 | 0 | 1,667 | 2,057 | 2,057 | 390 | - |
| その他 | 154,725 | 151,996 | 216,546 | 236,563 | 243,375 | 239,574 | 3,011 | △ 3,801 | 101.3% |
| その他内訳 | | | | | | | | | |
| 重度障がい者移動支援 | 12,314 | 8,857 | 7,430 | 9,113 | 10,158 | 7,568 | △ 1,545 | △ 2,590 | 83.0% |
| 障がい者タクシー券 | 39,134 | 31,828 | 43,243 | 46,718 | 51,007 | 49,763 | 3,045 | △ 1,244 | 106.5% |
| 高齢者タクシー券 | 20,586 | 20,238 | 31,219 | 32,063 | 29,229 | 26,458 | △ 5,605 | △ 2,771 | 82.5% |
| スクールバス | 77,909 | 85,666 | 131,531 | 145,123 | 149,614 | 151,663 | 6,540 | 2,049 | 104.5% |
| 定期代補助 | 3,216 | 3,581 | 3,125 | 3,547 | 3,370 | 4,123 | 576 | 753 | 116.2% |
| 自家用送迎 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 児童タクシー送迎 | 1,569 | 1,829 | - | - | - | - | - | - | - |
| 総計 | 344,458 | 413,130 | 505,194 | 510,148 | 488,908 | 490,637 | △ 19,511 | 1,729 | 96.2% |



モニタリング結果__適正指標

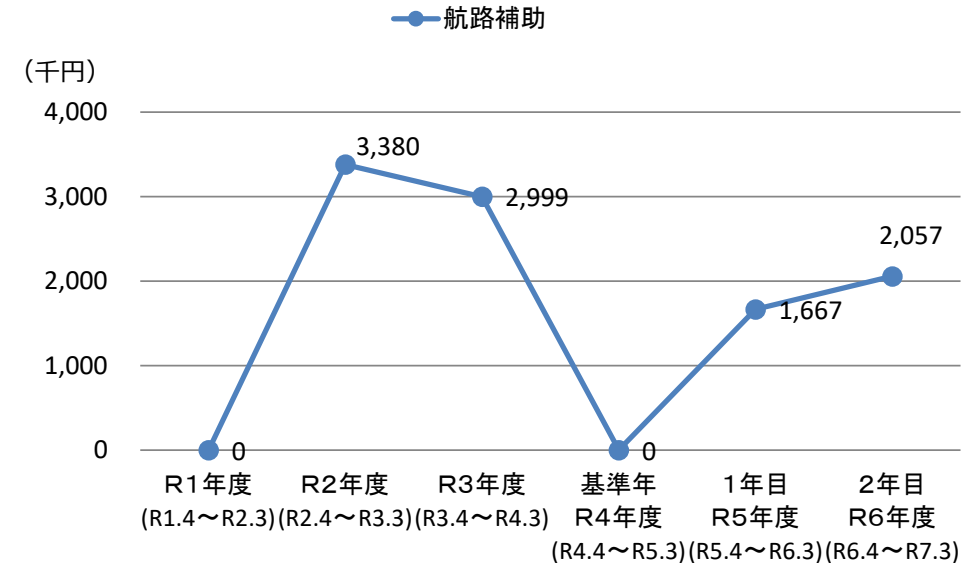
公共交通への公的資金投入額（標準指標）

③航路に対する公的資金投入額

- 基準年と比較して、**航路補助は増加**している。前年度と比較しても増加している。
- 人件費や物価（主に燃料費）の高騰及び使用船舶の老朽化に伴う修繕箇所等が増えたことにより、経費全体が増加したため、公的資金投入額が増加した。

(単位：千円 %)

| | R 1年度 (R1.4~R2.3) | R 2年度 (R2.4~R3.3) | R 3年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R 4年度 (R4.4~R5.3) | 1年目 R 5年度 (R5.4~R6.3) | 2年目 R 6年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 路線バス補助 | 151,915 | 213,868 | 232,880 | 218,298 | 183,273 | 181,344 | △ 36,954 | △ 1,929 | 83.1% |
| 市町運行路線 | 37,819 | 43,887 | 52,770 | 55,287 | 60,595 | 67,664 | 12,377 | 7,069 | 122.4% |
| 航路補助 | 0 | 3,380 | 2,999 | 0 | 1,667 | 2,057 | 2,057 | 390 | - |
| その他 | 154,725 | 151,996 | 216,546 | 236,563 | 243,375 | 239,574 | 3,011 | △ 3,801 | 101.3% |
| その他内訳 | | | | | | | | | |
| 重度障がい者移動支援 | 12,314 | 8,857 | 7,430 | 9,113 | 10,158 | 7,568 | △ 1,545 | △ 2,590 | 83.0% |
| 障がい者タクシー券 | 39,134 | 31,828 | 43,243 | 46,718 | 51,007 | 49,763 | 3,045 | △ 1,244 | 106.5% |
| 高齢者タクシー券 | 20,586 | 20,238 | 31,219 | 32,063 | 29,229 | 26,458 | △ 5,605 | △ 2,771 | 82.5% |
| スクールバス | 77,909 | 85,666 | 131,531 | 145,123 | 149,614 | 151,663 | 6,540 | 2,049 | 104.5% |
| 定期代補助 | 3,216 | 3,581 | 3,125 | 3,547 | 3,370 | 4,123 | 576 | 753 | 116.2% |
| 自家用送迎 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 児童タクシー送迎 | 1,569 | 1,829 | - | - | - | - | - | - | - |
| 総計 | 344,458 | 413,130 | 505,194 | 510,148 | 488,908 | 490,637 | △ 19,511 | 1,729 | 96.2% |



モニタリング結果__適正指標

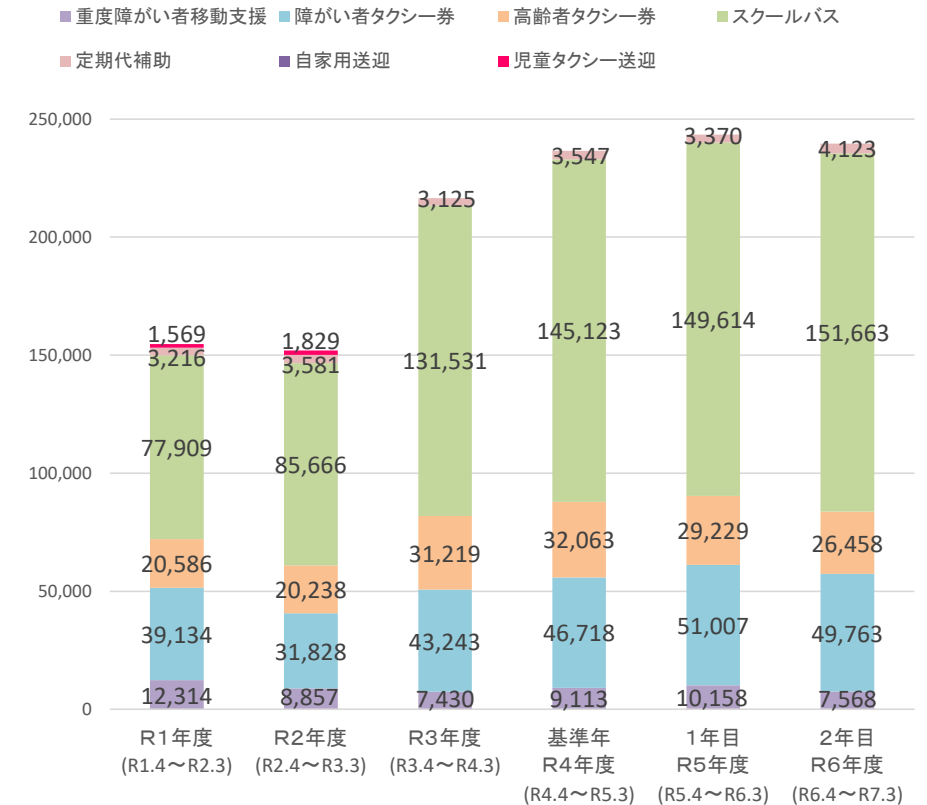
公共交通への公的資金投入額（標準指標）

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

- ・ 基準年と比較して、その他の公的資金投入額は1.3pt増加した。前年と比較すると減少している。
- ・ 内訳を確認すると、障がい者タクシー券、スクールバス、定期代補助が増加している。
- ・ 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適正化することが必要である。国の動向をみながら、共同化・協業化の取り組みを研究するなど、効率的な運行を交通体系の構築を目指す。

(単位：千円 %)

| | R 1年度 (R1.4~R2.3) | R 2年度 (R2.4~R3.3) | R 3年度 (R3.4~R4.3) | 基準年 R 4年度 (R4.4~R5.3) | 1年目 R 5年度 (R5.4~R6.3) | 2年目 R 6年度 (R6.4~R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 路線バス補助 | 151,915 | 213,868 | 232,880 | 218,298 | 183,273 | 181,344 | △ 36,954 | △ 1,929 | 83.1% |
| 市町運行路線 | 37,819 | 43,887 | 52,770 | 55,287 | 60,595 | 67,664 | 12,377 | 7,069 | 122.4% |
| 航路補助 | 0 | 3,380 | 2,999 | 0 | 1,667 | 2,057 | 2,057 | 390 | - |
| その他 | 154,725 | 151,996 | 216,546 | 236,563 | 243,375 | 239,574 | 3,011 | △ 3,801 | 101.3% |
| その他内訳 | | | | | | | | | |
| 重度障がい者移動支援 | 12,314 | 8,857 | 7,430 | 9,113 | 10,158 | 7,568 | △ 1,545 | △ 2,590 | 83.0% |
| 障がい者タクシー券 | 39,134 | 31,828 | 43,243 | 46,718 | 51,007 | 49,763 | 3,045 | △ 1,244 | 106.5% |
| 高齢者タクシー券 | 20,586 | 20,238 | 31,219 | 32,063 | 29,229 | 26,458 | △ 5,605 | △ 2,771 | 82.5% |
| スクールバス | 77,909 | 85,666 | 131,531 | 145,123 | 149,614 | 151,663 | 6,540 | 2,049 | 104.5% |
| 定期代補助 | 3,216 | 3,581 | 3,125 | 3,547 | 3,370 | 4,123 | 576 | 753 | 116.2% |
| 自家用送迎 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 児童タクシー送迎 | 1,569 | 1,829 | - | - | - | - | - | - | - |
| 合計 | 154,725 | 151,996 | 216,546 | 236,563 | 243,375 | 239,574 | 3,011 | △ 3,801 | 101.3% |
| 総計 | 344,458 | 413,130 | 505,194 | 510,148 | 488,908 | 490,637 | △ 19,511 | 1,729 | 96.2% |



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。道路整備率等については、100%整備済みの区間等については「適正」、100%未達で変化なしの区間等については「改善の余地あり」と評価した。詳細は次頁以降に示す。

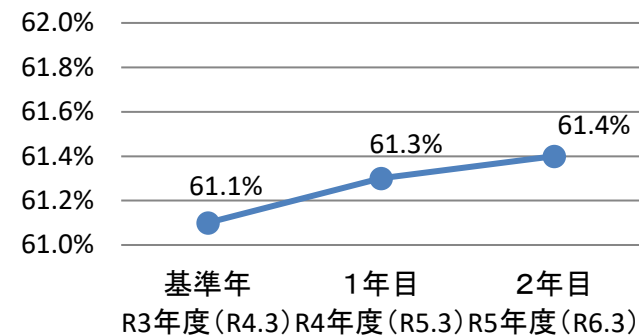
| 事実判断→ ↓ 価値判断 | | 増減 | | |
|-----------------|---------|--|--|---|
| | | 増加 | 変化なし | 減少 |
| 評価 | 良化・改善 | <ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワーク路線整備率 JR駅のバリアフリー化状況 空港アクセス（アクセスは+、イグレスは変化なし） 新幹線アクセス（アクセスは+、イグレスは-） MaaS・交通DX・交通GXの導入事業数 | — | <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数（人身事故） |
| | 悪化 | — | — | |
| | 適正 | — | <ul style="list-style-type: none"> 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 産業団地から高速ICまでの道路施設の健全度 団体・企業等との勉強会・研修会の開催回数 | <ul style="list-style-type: none"> EVバス等の環境配慮車両の導入台数 |
| | 改善の余地あり | — | <ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間整備延長 産業団地から高速ICまでの道路整備率 交通空白地以外の人口の割合 路線バス車両の低床化率 都市機能誘導区域、居住誘導区域における居住人口割合 | — |

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）

- 基準年と比較して0.5pt良化している。基準年と比較して整備延長が470m延伸しており、R5年度は都市計画区域の東広島区域において都市計画道路丸山楯原線の整備により、1年目と比較して整備延長が50m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。

| | R1年度 (R2.3) | R2年度 (R3.3) | 基準年 R3年度 (R4.3) | 1年目 R4年度 (R5.3) | 2年目 R5年度 (R6.3) | 基準年比 増減数 (R3~R5) | 前年比 増減数 (R4~R5) | 比率 (基準年比) |
|---------|----------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 路線数 | 51 | 51 | 51 | 51 | 51 | - | - | - |
| 延長 (m) | 計画 | 158,690 | 158,850 | 158,850 | 158,850 | - | - | - |
| | 整備済 | 96,630 | 96,740 | 97,000 | 97,420 | - | - | - |
| | 事業中 | 14,560 | 14,520 | 14,260 | 13,840 | - | - | - |
| | 未着手 | 47,500 | 47,590 | 47,590 | 47,590 | - | - | - |
| 整備率 (%) | 60.9% | 60.9% | 61.1% | 61.3% | 61.4% | 0.3 | 0.1 | 100.5% |



モニタリング結果_良化・改善した指標

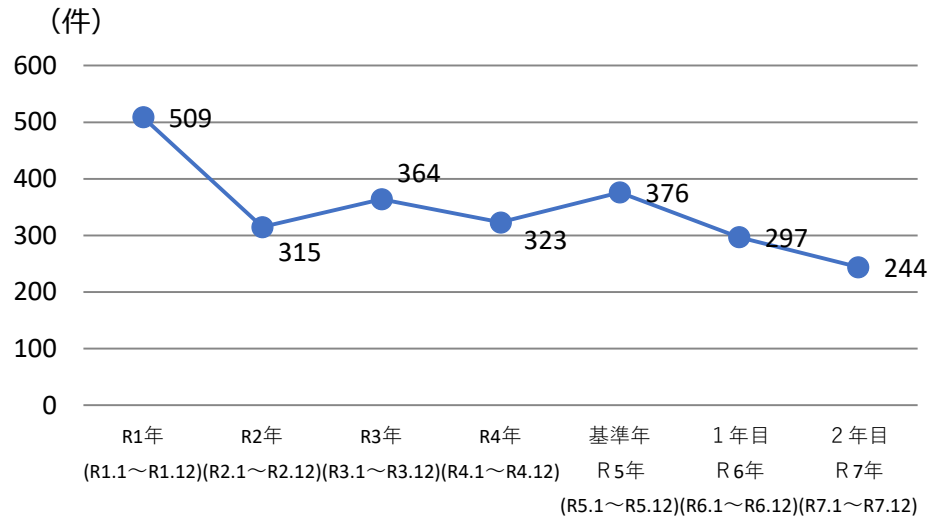
交通事故件数（人身事故_高速道路除く）

- 2年目の交通事故件数は、**基準年と比較して132件減少し、指標は良化している**。前年と比較しても減少している。
- 広島県全体の基準年比率と比較して、**23.7pt減少（県比率：88.6%—市比率：64.9%）**しており、県平均と比較しても改善が進んでいる。

| | R1年 (R1.1~R1.12) | R2年 (R2.1~R2.12) | R3年 (R3.1~R3.12) | R4年 (R4.1~R4.12) | 基準年 R5年 (R5.1~R5.12) | 1年目 R6年 (R6.1~R6.12) | 2年目 R7年 (R7.1~R7.12) | 基準年比 増減数 (R5~R7) | 前年比 増減数 (R6~R7) | 比率 (基準年比) |
|----|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 件数 | 509 | 315 | 364 | 323 | 376 | 297 | 244 | △ 132 | △ 53 | 64.9% |

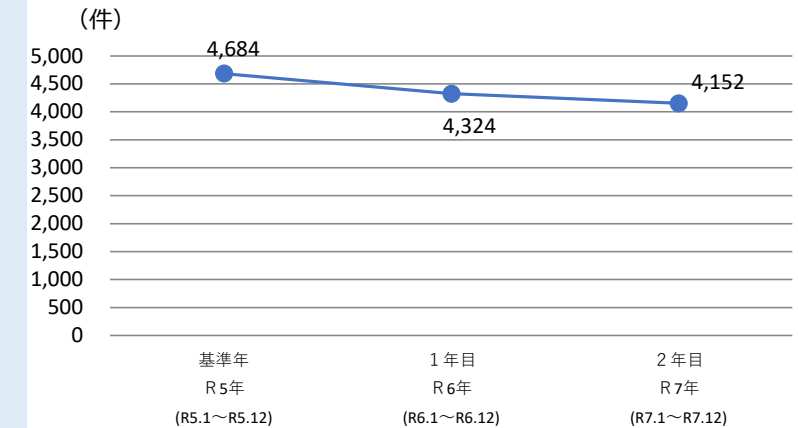
※東広島警察署管内の状況（高速道路を除く）

東広島警察署



▼交通事故統計 広島県警察

| | 基準年 R5年 (R5.1~R5.12) | 1年目 R6年 (R6.1~R6.12) | 2年目 R7年 (R7.1~R7.12) | 基準年比 増減数 (R5~R7) | 前年比 増減数 (R6~R7) | 比率 (基準年比) |
|----|----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 件数 | 4,684 | 4,324 | 4,152 | △ 532 | △ 172 | 88.6% |



<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/police16/07jichitai.html>
交通事故発生状況（高速道路除く）

モニタリング結果_良化・改善した指標

バリアフリー整備率（JR駅のバリアフリー化状況）

- 基準年と比較して、バリアフリー化率は西高屋駅の整備により、100%を達成した。

| 区分 | 駅名 | H27年度 (H28.3) | R3年度 (R4.3) | 基準年 R 4 年度 (R5.3) | 1 年目 R 5 年度 (R6.3) | 2 年目 R 6 年度 (R7.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) | 【参考】R6年度 乗車人数 (人/日) | 備考 |
|------------------------------|-----|------------------|----------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|---------------------------|--------|
| 山陽本線 | 八本松 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | - | - | - | 3,263 | |
| | 寺家 | - | ○ | ○ | ○ | ○ | - | - | - | 2,360 | |
| | 西条 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | - | - | - | 9,109 | |
| | 西高屋 | × | × | × | × | ○ | - | - | - | 4,458 | R6年度完了 |
| | 白市 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | - | - | - | 1,336 | |
| | 入野 | × | × | × | × | × | - | - | - | 194 | ※2 |
| | 河内 | × | × | × | × | × | - | - | - | 369 | ※2 |
| 呉線 | 安芸津 | × | × | × | × | × | - | - | - | 258 | ※2 |
| | 風早 | × | × | × | × | × | - | - | - | 164 | ※2 |
| 山陽新幹線 | 東広島 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | - | - | - | 1,266 | |
| | 計 | 4 | 5 | 5 | 5 | 6 | - | - | - | - | |
| | 母数 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | - | - | - | - | |
| 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% | 100.0% | 16.7 | 16.7 | 120.0% | - | |

※1 バリアフリー化：駅の入り口からプラットホ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_良化・改善した指標

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）

- 基準年と比較して、乗換に適した本数は増加している。アクセスに適した本数が2本増加している。
- 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 (バスから飛行機への乗継) | | | | | | イグレス (飛行機からバスへの乗継) | | | | | | 合計 |
|------|-----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|--------------|
| | 基準年 R6年 (R6.6) | 1年目 R7年 (R7.3) | 2年目 R8年 (R8.3) | 基準年比 増減数 (R4～R6) | 前年比 増減数 (R5～R6) | 比率 (基準年比) | 基準年 R6年 (R6.6) | 1年目 R7年 (R7.3) | 2年目 R8年 (R8.3) | 基準年比 増減数 (R4～R6) | 前年比 増減数 (R5～R6) | 比率 (基準年比) | 比率 (基準年比) |
| 広島空港 | 6本 | 7本 | 8本 | 2 | 1 | 133.3% | 8本 | 8本 | 8本 | 0 | 0 | 100.0% | 114.3% |

▼参考資料 アクセス：バスから飛行機への乗継

| No | 発 | 着 | 広島空港 到着 | 乗換に 適した バスの便判定 | 乗換に適 した飛行機 の本数 | 便1 | | 便2 | |
|----|-----|------|------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----|-------|----|
| | | | | | | 発時間 | 行先 | 発時間 | 行先 |
| 1 | 西条駅 | 広島空港 | 6:48 | ○ | 2 | 7:35 | 羽田 | 7:45 | 羽田 |
| 2 | 西条駅 | 広島空港 | 8:10 | ○ | 1 | 9:05 | 羽田 | | |
| 3 | 西条駅 | 広島空港 | 9:43 | ○ | 2 | 10:15 | 仙台 | 10:25 | 羽田 |
| 4 | 西条駅 | 広島空港 | 11:38 | ○ | 2 | 12:20 | 羽田 | 12:35 | 羽田 |
| 5 | 西条駅 | 広島空港 | 12:58 | ○ | 1 | 13:40 | 羽田 | | |
| 6 | 西条駅 | 広島空港 | 15:08 | ○ | 1 | 15:55 | 羽田 | | |
| 7 | 西条駅 | 広島空港 | 16:28 | ○ | 1 | 17:10 | 羽田 | | |
| 8 | 西条駅 | 広島空港 | 17:55 | | 0 | | | | |
| 9 | 西条駅 | 広島空港 | 19:43 | ○ | 2 | 20:40 | 羽田 | 20:40 | 羽田 |
| 10 | 西条駅 | 広島空港 | 21:18 | | 0 | | | | |
| | | | | ○=8 | - | 同便を除く乗換に適した飛行機の本数 12本 | | | |

※No.9はANAとJALが同時刻発 R8年3月時点

▼アクセス

| | | | |
|-----|----------|-----|-----|
| バス | 着本数 | 10本 | |
| | 乗換に適した本数 | 8本 | 80% |
| 飛行機 | 発本数 | 21本 | |
| | 乗換に適した本数 | 12本 | 57% |

▼イグレス

| | | | |
|-----|----------|-----|-----|
| バス | 発本数 | 10本 | |
| | 乗換に適した本数 | 8本 | 80% |
| 飛行機 | 着本数 | 21本 | |
| | 乗換に適した本数 | 8本 | 38% |

※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_良化・改善した指標

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：4～30分）

- 基準年と比較して、乗換に適した本数は増加している。アクセスに適した本数が4本増加、イグレスが1本減少している。
- 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 (バスから新幹線への乗継) | | | | | | イグレス (新幹線からバスへの乗継) | | | | | | 合計 |
|------|-----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|--------------|
| | 基準年 R6年 (R6.6) | 1年目 R7年 (R7.3) | 2年目 R8年 (R8.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) | 基準年 R6年 (R6.6) | 1年目 R7年 (R7.3) | 2年目 R8年 (R8.3) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) | 比率 (基準年比) |
| 東広島駅 | 15本 | 15本 | 19本 | 4 | 4 | 126.7% | 24本 | 24本 | 23本 | △1 | △1 | 95.8% | 107.7% |

▼参考資料 イグレス：新幹線からバスへの乗継

| No | バス会社 | 発 | 着 | 東広島駅 出発 | 乗換に 適した バスの便 | 乗換に 適した 新幹線 の本数 | 便1 | | 便2 | | 便3 | |
|-----|--------|--------|-------|------------|--------------------|--------------------------|-------|-----|-------|-----|------|-----|
| | | | | | | | 着時間 | 行先 | 着時間 | 行先 | 着時間 | 行先 |
| 101 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 6:36 | ○ | 1 | 6:31 | 東京 | | | | |
| 102 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 7:07 | ○ | 2 | 6:59 | 博多 | 6:59 | 新大阪 | | |
| 103 | 芸陽バス | 安芸津 | 西条 | 7:30 | ○ | 2 | 7:23 | 岡山 | 7:26 | 博多 | | |
| 104 | JRバス中国 | 広島国際大学 | 西条 | 7:51 | ○ | 3 | 7:23 | 岡山 | 7:26 | 博多 | 7:44 | 博多 |
| 105 | JRバス中国 | 東広島 | 東広島 | 8:00 | ○ | 2 | 7:44 | 博多 | 7:49 | 岡山 | | |
| 106 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 8:17 | ○ | 3 | 7:49 | 岡山 | 8:09 | 博多 | 8:12 | 新大阪 |
| 107 | 芸陽バス | 安芸津 | 西条 | 8:56 | ○ | 2 | 8:50 | 新大阪 | 8:47 | 博多 | | |
| 108 | JRバス中国 | 東広島 | 東広島 | 9:00 | ○ | 2 | 8:50 | 新大阪 | 8:47 | 博多 | | |
| 109 | JRバス中国 | 広島国際大学 | 西条 | 9:21 | ○ | 1 | 9:15 | 広島 | | | | |
| 110 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 10:02 | ○ | 2 | 9:49 | 岡山 | 9:58 | 博多 | | |
| 111 | 芸陽バス | 東広島 | 大学会館前 | 10:05 | ○ | 2 | 9:49 | 岡山 | 9:58 | 博多 | | |
| 112 | 芸陽バス | 安芸津 | 西条 | 10:56 | ○ | 2 | 10:49 | 岡山 | 10:52 | 博多 | | |
| 113 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 11:56 | ○ | 2 | 11:49 | 岡山 | 11:49 | 博多 | | |
| 114 | JRバス中国 | 東広島 | 東広島 | 12:00 | ○ | 2 | 11:49 | 岡山 | 11:49 | 博多 | | |
| 115 | 芸陽バス | 安芸津 | 西条 | 12:18 | ○ | 2 | 11:49 | 岡山 | 11:49 | 博多 | | |
| 116 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 12:56 | ○ | 2 | 12:49 | 岡山 | 12:52 | 博多 | | |
| 117 | 芸陽バス | 安芸津 | 西条 | 13:56 | ○ | 2 | 13:49 | 岡山 | 13:52 | 博多 | | |
| 118 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 14:56 | ○ | 2 | 14:49 | 新大阪 | 14:52 | 博多 | | |
| 119 | 芸陽バス | 安芸津 | 西条 | 15:56 | ○ | 2 | 15:49 | 新大阪 | 15:52 | 博多 | | |
| 120 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 16:33 | | 0 | | | | | | |
| 121 | 芸陽バス | 安芸津 | 近畿大学 | 16:56 | ○ | 2 | 16:49 | 新大阪 | 16:52 | 博多 | | |
| 122 | JRバス中国 | 東広島 | 西条 | 18:00 | ○ | 2 | 17:49 | 新大阪 | 17:52 | 博多 | | |
| 123 | 芸陽バス | 安芸津 | 西条 | 18:56 | ○ | 2 | 18:49 | 新大阪 | 18:52 | 博多 | | |
| 124 | 芸陽バス | 竹原 | 西条 | 19:25 | ○ | 1 | 19:20 | 岡山 | | | | |

○=23 - 同便を除く乗換に適した新幹線の本数 32本

▼アクセス

| | | | |
|-----|----------|-----|-----|
| バス | 着本数 | 26本 | |
| | 乗換に適した本数 | 19本 | 73% |
| 新幹線 | 発本数 | 44本 | |
| | 乗換に適した本数 | 27本 | 61% |

▼イグレス

| | | | |
|-----|----------|-----|-----|
| バス | 発本数 | 24本 | |
| | 乗換に適した本数 | 23本 | 96% |
| 新幹線 | 着本数 | 44本 | |
| | 乗換に適した本数 | 32本 | 73% |

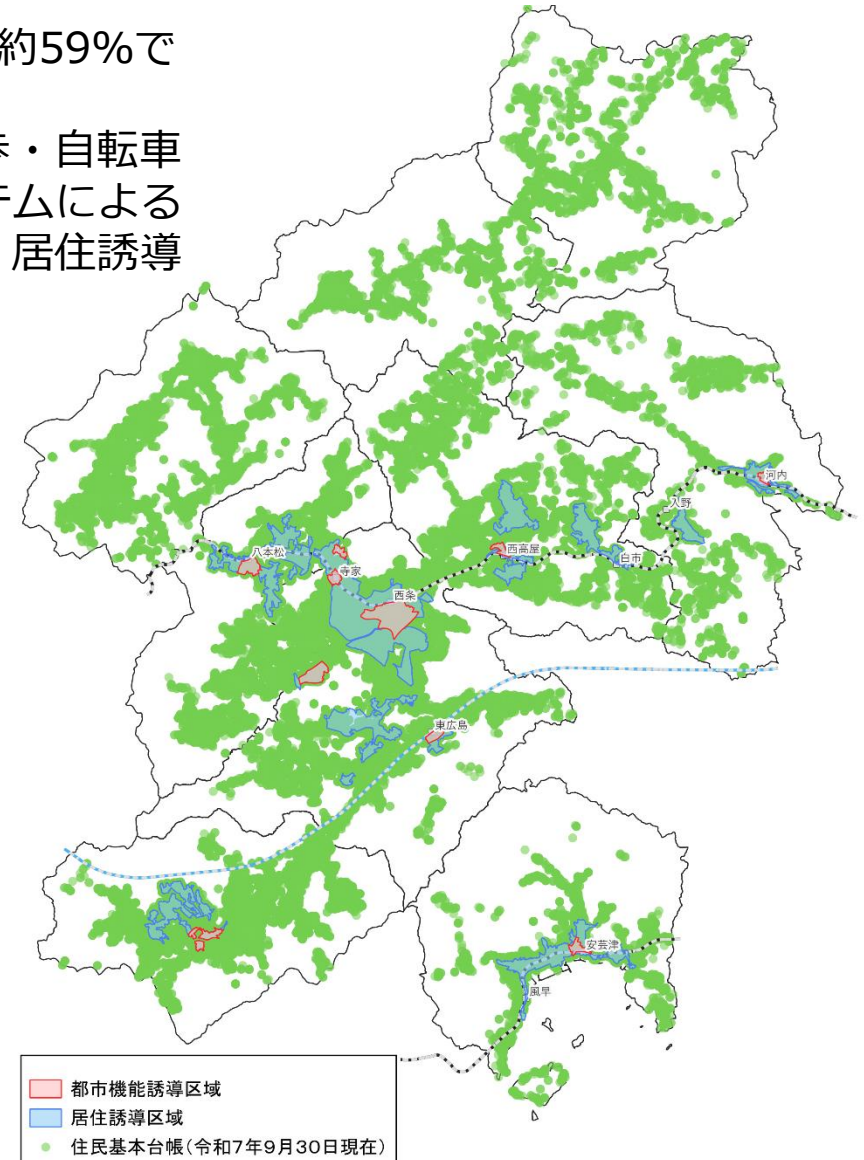
※新幹線アクセスとは、新幹線駅に至るまでの交通、
新幹線イグレスとは新幹線駅から到着地に至るまでの交通

モニタリング結果_良化・改善した指標

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・居住誘導区域の居住人口割合は、基準年から2年目まで約59%で横ばいであった。
- 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 | | | | | |
|-----------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| | 基準年 R5年 (R5.9) | 1年目 R6年 (R6.9) | 2年目 R7年 (R7.9) | 基準年 R5年 (R5.9) | 1年目 R6年 (R6.9) | 2年目 R7年 (R7.9) | 基準年比 増減数 (R5~R7) | 前年比 増減数 (R6~R7) | 比率 (基準年比) |
| 総人口 | 190,272 | 190,382 | 191,060 | — | — | — | — | — | — |
| 都市機能 誘導区域内人口 | 16,504 | 16,750 | 16,859 | 8.67% | 8.80% | 8.82% | 0.15 | 0.03 | 101.73% |
| 居住 誘導区域内人口 | 95,714 | 95,557 | 96,067 | 50.30% | 50.19% | 50.28% | △ 0.02 | 0.09 | 99.95% |
| 合計 | 112,218 | 112,307 | 112,926 | 58.98% | 58.99% | 59.10% | 0.13 | 0.11 | 100.22% |



モニタリング結果__良化・改善した指標

MaaS・交通DX・交通GXの導入事業（施策メニュー）

- 「交通連携基盤による公共交通利用促進（MaaS展開）及び実証展開」に着手し、2年目のMaaS・交通DX・交通GXの導入事業（施策メニュー）数は6であり、基準年と比較して増加している。
- 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 | | | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| | 基準年 R5年度 (R5.4~R6.3) | 1年目 R6年度 (R6.4~R7.3) | 2年目 R7年度 (R7.4~R8.3) | | | |
| 本計画に位置付けた施策メニュー数 | 249 | 249 | 249 | - | - | - |
| MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー数 | 5 | 5 | 6 | 1 | 1 | 120.0% |

※ 各年度は4月～翌年3月（例：R7年度=R7.4～R8.3）

【MaaS・交通DX・交通GXを取り入れた施策メニュー】※赤字：追加案件

- 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）
- 「交通連携基盤による公共交通利用促進（MaaS展開）及び実証展開」

モニタリング結果__適正指標

EVバス等の環境配慮車両の導入台数

- R7年度の導入台数が0台のため、事実判断としては、「減少」である。
- 一方、基準年の導入台数に対して、以下の理由で、ハイブリッド車をガソリン車へ切り替えており、交通事業者側の事由を考えれば、価値判断としては、「適正」と評価する。
- 交通事業者と協議しつつ、引き続き、交通分野の脱炭素化を図る取り組みを推進する。

【理由】

ハイブリッド車は車両価格が高いことや、バッテリー交換など維持コストの負担が大きいこと、製造中止モデルで部品供給に不安があること等から、交通事業者の経営判断として、導入を継続していない。

| | 基準年 R5年 (R5.9) | 1年目 R6年 (R6.8) | 2年目 R7年 (R7.9) | 基準年比 増減数 (R5~R7) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 車両総数 | 90台 | 91台 | 89台 | △ 1 | △ 2 | - |
| 電気 (EV) | 0台 | 0台 | 0台 | 0 | 0 | - |
| プラグイン ハイブリッド (PHEV) | 0台 | 0台 | 0台 | 0 | 0 | - |
| ハイブリッド (HV) | 2台 | 2台 | 0台 | △ 2 | △ 2 | - |
| 天然ガス (CNG) | 0台 | 0台 | 0台 | 0 | 0 | - |
| 燃料電池 (FCV) | 0台 | 0台 | 0台 | 0 | 0 | - |
| その他 | 0台 | 0台 | 0台 | 0 | 0 | - |
| 合計 | 2台 | 2台 | 0台 | △ 2 | △ 2 | -100.0% |

モニタリング結果_適正指標

大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率

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__適正指標

大学、試験研究機関、産業団地等の拠点を結ぶ道路整備率

③産業団地から高速ICまでの道路施設の健全度

- 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、基準年から変化なし。適正な状態を保持している。
- 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 | 基準年 | 1年目 | 2年目 | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|---|---------------|----------------|----------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| | R6年 (R6.6) | R6年 (R6.11) | R7年 (R7.11) | | | |
| I (健全) | 30 | 25 | 25 | - | - | - |
| II (予防保全) | 12 | 12 | 12 | - | - | - |
| III (早期措置) | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| IV (緊急措置) | 0 | 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% | 100% | 0 | 0 | 100% |

モニタリング結果__適正指標

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

- ・ 市内小学校において、BRTや自動運転に関する出前授業を実施した。
- ・ 写真や資料を用いながら、児童が身近に感じられる内容でBRTや自動運転の仕組みを説明した。
- ・ 回数は「やや減少」しているものの、BRTや自動運転技術について、小学生向け（新規）、大学生向けの出前授業を実施して、未来の利用者の公共交通利用の意識高揚を図った。
- ・ 引き続き、共創モデルの構築に向けて、勉強会・研修会の開催等を継続的に実施していく。

▼西条小学校での自動運転講義

| | 基準年 R5年度 (R5.4~R6.3) | 1年目 R6年度 (R6.4~R7.3) | 2年目 R7年度 (R7.4~R8.1末時点) |
|------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 開催回数 | 38回 | 56回 | 32回 |

※上表R7年度の数値は運行協議会開催回数。軽微な打ち合わせ、地域サロン等での説明、地域行事への参加等利用促進活動は含んでいない。

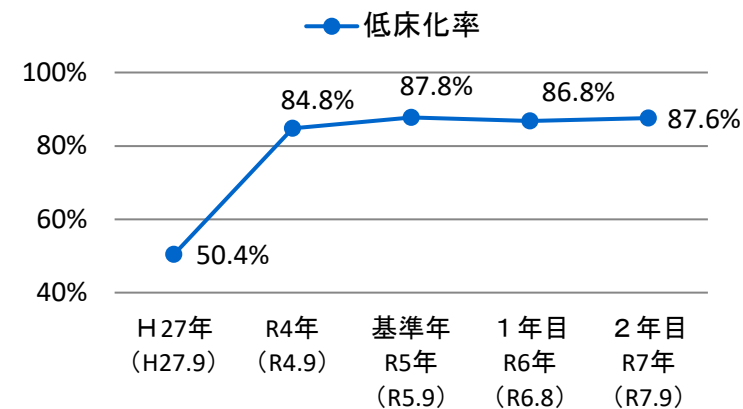


モニタリング結果__変化なし・改善の余地あり指標

バリアフリー整備率（路線バス車両の低床化率）

- 基準年と比較して低床化率は、ほぼ変化なし。
- 引き続き、バリアフリーに関する施策を推進する。

| | H27年 (H27.9) | R4年 (R4.9) | 基準年 R5年 (R5.9) | 1年目 R6年 (R6.8) | 2年目 R7年 (R7.9) | 基準年比 増減数 (R5~R7) | 前年比 増減数 (R6~R7) | 比率 (基準年比) |
|--------|-----------------|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 総数 | 113台 | 92台 | 90台 | 91台 | 89台 | △ 1 | △ 2 | 98.9% |
| ワンステップ | 38台 | 29台 | 26台 | 25台 | 22台 | △ 4 | △ 3 | 84.6% |
| ノンステップ | 19台 | 49台 | 53台 | 54台 | 56台 | 3 | 2 | 105.7% |
| その他車両 | 56台 | 14台 | 11台 | 12台 | 11台 | 0 | △ 1 | 100.0% |
| 低床化率 | 50.4% | 84.8% | 87.8% | 86.8% | 87.6% | -0.1% | 0.8% | 99.8% |



モニタリング結果__変化なし・改善の余地あり指標

交通空白地域※外人口の割合

- 基準年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。

| | 基準年 R5年 (R5.9) | 1年目 R6年 (R6.9) | 2年目 R7年 (R7.9) | 基準年比 増減数 (R4~R6) | 前年比 増減数 (R5~R6) | 比率 (基準年比) |
|------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 西条町 | 87.9% | 87.9% | 87.9% | 0 | 0 | 100.0% |
| 八本松町 | 71.0% | 71.0% | 71.0% | 0 | 0 | 100.0% |
| 志和町 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 0 | 0 | 100.0% |
| 高屋町 | 84.8% | 84.8% | 84.8% | 0 | 0 | 100.0% |
| 黒瀬町 | 96.5% | 96.5% | 96.5% | 0 | 0 | 100.0% |
| 福富町 | 36.7% | 36.7% | 36.7% | 0 | 0 | 100.0% |
| 豊栄町 | 92.5% | 92.5% | 92.5% | 0 | 0 | 100.0% |
| 河内町 | 93.5% | 93.5% | 93.5% | 0 | 0 | 100.0% |
| 安芸津町 | 94.8% | 94.8% | 94.8% | 0 | 0 | 100.0% |
| 計 | 86.2% | 86.2% | 86.2% | 0 | 0 | 100.0% |

※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）

モニタリング結果__変化なし・改善の余地あり指標

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、2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) | 基準年 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