

計画の達成状況の評価

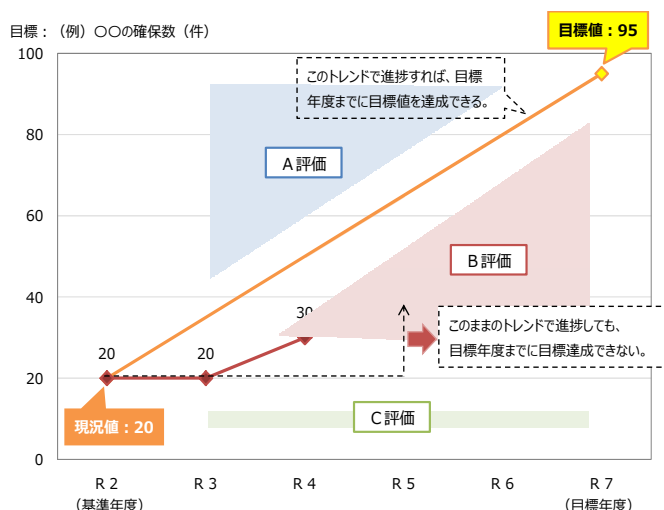
計画達成状況の評価の考え方

●評価の基準設定の考え方

- ・基本的に定量的な基準であること。
- ・評価のための数値の収集がルーチンでかつ省力的に行えるものであること。
- ・目標期間内に、最低でも年一回のモニタリングを可能とするため、年次の集計が可能なものであること。

●評価のモニタリングと対応の方向性

- ・計画策定当初の実績値と目標値及び目標年度までの期間を勘案し、下図イメージにおける評価基準毎に対応する。
- ・A 評価においては、現状維持を原則とするが、特段の事由なく想定を大幅に上回る評価となった場合、目標値自体の上方修正も検討する。
- ・B 評価においては、周辺状況を調査し、追加的な対応について検討する。当初の目標があるべき基準よりも高過ぎたと判断された場合は、目標値自体を下方修正することも検討する。
- ・C 評価においては、事業の中断、方向性の根本的な変更も含めた対応を検討する。また、目標値それ自体が計画の趣旨に鑑みて適当でなかった可能性も含め、目標の再設定も視野に入れて検討する。



<評価基準>

- A：数値目標の実績値は目標達成に向けた成果を示している
（☞目標年度では、目標を達成している）
- B：数値目標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない
（☞目標年度では、目標を達成していない）
- C：施策の実施効果が発現していない
（☞新たな施策展開の必要性を検討すべき）

【大目標】 「移動」全体の利便性向上

- ① 数値目標 1 県民一人当たりの鉄道・バス・タクシー利用回数
(数値目標：18.0 回／人)
- ② 数値目標 2 RESAS の移動実態数値（本県への来訪者数等）
(数値目標：県外との移動 60,000 人、県内での移動 70,000 人)

【中目標】

(1) データの集約・共有

- ① 数値目標 1 5 大 CP 掲載交通サービスの事業者数・路線数
(数値目標：全て 100%)
※数値目標においては、区域運行を除いたデマンド交通の中で評価値を算出
- ② 数値目標 2 協議会へのデータ提供交通事業者の割合
(数値目標：全て 100%)
- ③ 数値目標 3 一定の機関・施設のうち協議会へのデータ提供機関・施設の割合
(数値目標：50%)

(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）

- ① 数値目標 1 キャッシュレス決済導入率
(数値目標：100%)
- ② 数値目標 2 主要交通結節点におけるバリアフリー化・全天候型の交通結節点の数
(数値目標：バリアフリー化：6 結節点、全天候型：100%、
バリアフリー化かつ全天候型：6 結節点)

(3) 移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化

- ① 数値目標 1 各モード（バス・タクシー）の運送事業収益
(数値目標：バス 35 億円、タクシー 60 億円)
- ② 数値目標 2 地域にとって重要と位置付けられた幹線バス路線の人口あたりの乗車人員
(数値目標：1.75 回／人)
- ③ 数値目標 3 市町村総合交付金対象路線・サービスの人口あたりの乗車人員（交付金対象市町村の総人口との比）
(数値目標：2.5 回／人)
- ④ 数値目標 4 市町村の移動サービスに対する負担額
(数値目標：地域鉄道 7,203 万 6 千円、路線バス 4 億 6 千万円、コミュニティバス 4 億 4 千万円、デマンド交通 1 億 5 千万円、タクシー 1 億円、負担額総計 12 億 2,203 万 6 千円)