

## 第6章 評価方法と推進体制

### 1 計画目標の達成状況を確認するための評価指標

評価指標		現状値	目標値	注釈
指標 1	公共交通機関の満足度	18.6%	25.9%	*1
指標 2	バス生活路線維持費補助金	3,488 千円	減少	*2
指標 3	各乗り継ぎ拠点における乗り継ぎ等に関する情報更新数（回/年）	—	1 回/年	*3
指標 4	巡回ワゴンの1回当たりの輸送量（輸送人員÷運行回数）	1.0 人	2.0 人	*4
指標 5	巡回ワゴンの収支率	9.11%	16.9%	*5
指標 6	巡回ワゴンモニターツアー・サポート乗車の実施回数（年間）	2 回	3 回	*6
指標 7	新函館北斗駅・上磯線の収支率	18.3%	27.5%	*7
指標 8	サイクル&バスライドの利用拡大に向けた周知件数（年間）	—	2 回	*8
指標 9	広報誌・市ホームページでの公共交通に関する情報発信回数（年間）	4 回	5 回	*9
指標 10	デジタル技術活用施策の実施件数（累計）	—	2 件	*10
指標 11	公共交通に関する市民からの意見聴取の実施回数（年間）	—	2 回	*11

\*1 現状値は高齢者運転免許証自主返納支援事業の利用者向けアンケート結果。目標値は令和6年8月に北海道が実施した北海道の人口減少などに関する意識調査の結果。

\*2 バス生活路線維持費補助金は、国庫補助対象外分の赤字額の一部を市が補助するもの。現状値は令和7年度の実績。

\*3 主要乗り継ぎ5拠点（新函館北斗駅、久根別駅、清川口駅、上磯駅、総合分庁舎前）において乗り継ぎ等に関する情報（チラシ等）を更新する年間の回数。現状は変更が生じた時の更新しているため数値は無し。ダイヤ改正や利用者へ伝わるチラシの更新の1拠点あたりを目標値に設定。

\*4 現状値は令和7年度事業(令和6年度10月～令和7年9月)において、運行回数769回(往復1回換算)に対し輸送人員は806人から算出。地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象人数を目標値に設定。

\*5 現状値は令和7年度事業（令和6年10月～令和7年9月運行）の収入額(248,000円)、運行経費(2,723,000円)から算出。\*4の目標値を基に収入額を算出(2人×769回×300円=461,400円)し、令和6年度事業との運行経費(2,723,000円)から目標値を設定。

\*6 現状値は令和6年度実績。モニターツアー2回、サポート乗車1回を目標値に設定。

\*7 現状値は令和6年度事業(令和6年4月～令和7年3月)の収入額(2,984,031円)、運行経費(16,258,583円)から算出。運賃見直しにより収入額が1.5倍と想定(4,476,046円)し、令和6年度事業と同様の運行経費(16,258,583円)から目標値を設定。

\*8 中学生や学校関係者、周辺住民にチラシ配布、北海道教育大学函館校が実施するモニターツアー内などで周知する年間件数を目標値として設定。

\*9 現状値はバス・鉄道のダイヤ改正（新函館北斗駅・上磯線の定期ダイヤ変更を除く）や巡回ワゴンに関する広報誌掲載件数の令和6年度実績。ダイヤ改正や巡回ワゴンの利用拡大、モニターツアー参加募集、バス・鉄道の各種サービスなど情報発信を広報誌等や市ホームページでの掲載件数を目標値に設定（広報誌と市ホームページにおいて同情報を掲載した場合は1件とする）。

\*10 デジタル活用に向けて実施した件数（実証実験含む）の累計を目標値に設定。

\*11 市民へのアンケート、電話及びサロンでの聞き取りなどで1度に5名以上から収集する件数を目標値として設定。

## 2 推進体制と評価スケジュール

### (1) 基本的な考え方

公共交通を取り巻く環境は常に変化している。運転手不足による減便、利用者の高齢化、通学需要の減少など、社会情勢の変化に応じて、施策も柔軟に見直していく必要がある。

「第3章 第1期計画の振り返り」の「3 推進体制と進行管理の評価・検証」でも触れたが、第1期計画では、PDCAサイクルの重要性を認識していたものの、年次評価を記録として蓄積し、改善につなげる取組が十分ではなかった。

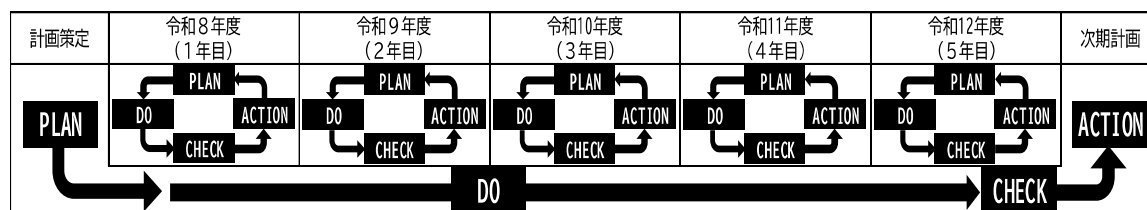
しかしながら、第1期計画で定めた推進体制と評価スケジュール自体は、第2期計画の進行管理をするうえで、有効な仕組みと判断しており、第2期計画においてもこの仕組みを踏襲し、市地域公共交通活性化協議会において、年に1回実施する「施策実施状況の評価」と、計画最終年度に実施する「目標達成度の評価」の二つのPDCAサイクルによって進行管理を行う。

さらに、最終年度（令和12年度）に、交通事業者等関係者からのヒアリングや市民アンケート等の結果を前述した「目標達成度の評価」と合わせ、第2期計画の評価とし、施策の見直し及び新たな施策を追加し、次期計画を策定する。

\*PDCAサイクルとは、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（対策・改善）のプロセスを繰り返し、業務改善を行うことを指す。

### (2) PDCAサイクルによる推進のイメージ

（北斗市地域公共交通活性化協議会において実施）



### (3) PDCAサイクルの内容

	施策実施状況の評価 (年に1回評価)	目標達成度の評価 (計画最終年度の評価)
PLAN (計画)	・各種施策の検討（第2期計画記載の施策について当該年度に実行する施策の確認）	・（仮称）第3期北斗市地域公共交通計画の策定
DO (実行)	・各種施策の実施	・計画に掲げる各種施策の実施
CHECK (評価)	・運行、利用状況の評価 ・第2期計画記載の施策について当該年度の実施状況の確認	・各種施策による効果（目標値の達成状況）への評価
ACTION (改善)	・運行の見直し、各種施策の修正	・第2期計画の見直しの検討

#### (4) 評価項目の整理

項目		R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
関連 調査	目標値に利用する実績の把握	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査					○
運行・利用状況の評価		○	○	○	○	○
第2期計画記載の施策について当該年度の実施状況の確認		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し						○
市地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○