

1 概要

現行計画では、毎年度、協議会において、施策の進捗状況や評価指標に係る実績値を報告し、目標の達成状況を評価している。

次期計画では、国のアップデートガイダンスにおいて、達成状況について専門的で実効性のある議論を行ったうえでの評価が求められていることから、多面的な視点による評価が可能となるよう評価指標の充実を図るとともに、よりきめ細かな分析に基づいた評価方法へ見直す。

こうしたことにより、引き続き、PDCA サイクルに基づく施策の進行管理と見直しを行いながら、計画の着実な推進につなげていく。

2 次期計画における評価指標

国のアップデートガイダンスを参考に、以下のとおり、取組方針ごとに評価指標を設定する。

計画期間内の目標	取組方針	評価指標
1：誰もが必要な移動が行える公共交通ネットワークの形成	1：幹の交通の強化	①②④⑥⑩⑫⑬⑭
	2：枝の交通や葉の交通の確保	④⑤⑥⑦⑩⑪⑫⑭
	3：交通結節機能の強化	⑥⑩⑫⑭
2：分かりやすく快適で使いやすい公共交通サービスの実現	4：定時性や速達性の向上	⑥⑫⑬⑮
	5：待合環境や移動に係る快適性の向上	⑫
	6：運賃体系や運行ダイヤに係る使いやすさの向上	①⑫⑭
	7：運行情報や運賃支払システムに係る分かりやすさの向上	⑫⑭⑮
3：協調・共創による持続可能な運営体制の確立	8：運転者の確保や新技術の活用による安定的な運行体制の確立	⑩⑪
	9：協調・共創による経営やサービスの持続可能性の向上	⑦⑧⑨⑭
	10：DXによる経営やサービスの効率性の向上	⑭⑮
4：公共交通を軸とした魅力と活力のあるまちづくりの推進	11：社会課題の解決に向けた公共交通を軸とした交通体系への転換	③⑩⑭
	12：公共交通の活用による地域・経済活動の循環の創出	③⑩⑭

No	現時点で検討している評価指標の例	評価に用いるモビリティデータ等の例	頻度
①	公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数※	〇〇線における1日当たりの運行回数	毎年
②	公共交通軸と定める路線(区間)の利用者数※	〇〇線における1日当たりの乗車人員の合計	毎年
③	公共交通分担率※	アンケート調査などによる目的別の代表交通手段の比率	4年
④	公共交通カバー圏に居住する人口割合※	周辺に公共交通サービスが存在するエリアの居住人口÷広島市総人口	毎年
⑤	「交通空白」における交通サービスの利用者総数※	生活交通（乗合タクシーなど）における1日当たりの乗車人員の合計	毎年
⑥	活動機会へのアクセシビリティ※	〇地点へ〇分内に到達できるエリアの居住人口÷総人口	4年
⑦	公共交通の収支率※（鉄軌道）	営業費用÷営業収益 《アストラムライン、広電宮島線・路面電車》	毎年
⑧	公共交通の収支率※（バス）	営業費用÷営業収益	毎年
⑨	市民1人当たりの補助金負担額※	本市のバス路線への補助金額÷広島市人口	毎年
⑩	公共交通の利用者数※	公共交通全体の1日当たりの乗車人員の合計	毎年
⑪	公共交通に従事する運転者数※	公共交通全体の運転者数	毎年
⑫	公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合※	市民意識調査の設問「公共交通の利用しやすさ」に「満足・やや満足」と回答した割合	毎年
⑬	拠点間の所要時間	〇地点から〇地点までのバス路線における平日朝ピーク時の所要時間	毎年
⑭	市中心部均一運賃エリアの利用者数	・均一運賃エリア完結の〇〇路線の利用者数 ・広島シティパスの1か月利用回数	毎年
⑮	キャッシュレス決済比率	バスの運賃支払手段における現金払を除いた割合	毎年
⑯	上記以外の指標を含め、現在検討中。特に、指標の設定が少ない取組方針については、市民意識調査などを活用した指標や、代表的な施策の進捗状況に関連する指標を追加することも検討予定。		

⑯：現行計画に類似するものがない指標 ※：国のアップデートガイダンスで設定を推奨されている指標

3 次期計画における評価体制

次期計画の評価に当たっては、事務局（市公共交通政策部）内に「マネジメント・モニタリングチーム」（仮称）を設置し、交通事業者との協議や公共交通に関する会議の場なども活用しながら、定期的に施策の進捗状況を把握し、モビリティデータや現場の声などを踏まえた分析結果を取りまとめ、協議会に報告する。

これにより、協議会においては、評価指標に係る実績値に加え、データ等に基づく分析結果を踏まえた専門的な議論を通じて、計画の達成状況をよりの確に評価できるようにする。

4 PDCAサイクルのイメージ

