

## 8 計画の進捗管理及び管理体制

### (1) 評価指標の設定

本計画に位置付けた各方向性に対する評価指標を下記に整理し、各指標について、毎年、協議会において、実績データ等を用いて達成状況を評価し、進捗状況を管理していきます。

#### 1) 本計画の評価指標及び目標値

	評価指標	現状値	目標値	目標値の測定方法	対応する 施策番号
標準指標	指標Ⅰ 広域交通※ <sup>1</sup> 及び 生活圏交通※ <sup>2</sup> の利用者数	1,135 千人 (R3年度)	1,135 千人以上 (R9年度)	広域交通及び生活圏交通の運行事業者からの提供データによる確認 (毎年6月頃に前年度の輸送人員データを収集)	①②③
標準指標	指標Ⅱ 広域交通及び生活圏交通の平均収支率	46.52% (R3年度)	46.52% 以上 (R9年度)	広域交通及び生活圏交通の運行事業者からの提供データによる確認 (毎年6月頃に前年度の収支率データを収集)	①
標準指標	指標Ⅲ 広域交通及び生活圏交通への公的資金投入額	248,750 千円/年度 (R3年度)	248,750 千円/年度 以下 (R9年度)	広域交通及び生活圏交通の運行事業者からの提供データによる確認 (毎年6月頃に前年度の公的資金投入額データを収集)	①
推奨指標	指標Ⅳ 地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数※ <sup>3</sup>	117 便 (R3年度)	117 便 (R9年度)	生活圏交通の運行事業者からの提供データによる確認 (毎年6月頃に前年度の運行状況データを収集)	①

※1：広域交通とは、本地域内を運行する地域間幹線系統を指す

※2：生活圏交通とは本計画でフィーダー交通として位置付けている生活圏交通を指す

※3：本計画に位置付ける補助対象の定時定路線型のフィーダー系統の便数を対象とする

#### 2) 評価指標及び目標値の設定理由

人口減少や新型コロナウイルス感染症等の影響により厳しい状況が続いている中で、広域交通及び生活圏交通の持続性を確保していくため、利用者数の増加及び収支率の改善を目指すとともに、路線の維持・確保を目的とした公的資金の投入額が増加に転じないように、各種施策に取り組んでいきます。

また、本計画では、地域内フィーダー系統補助を受けている生活圏交通についても整理しているため、利用者数や公的資金投入額などの目標値に加え、地域内フィーダー系統が、地域間幹線系統に着実に接続されていることの検証を目的に、推奨指標を設定し、現状の接続便数の維持に向け、各種施策に取り組んでいきます。

### 3) 目標値設定の考え方

#### ①人口推計について

本地域の令和4（2022）年から令和9（2027）年の人口は、国勢調査及び将来人口推計（社会保障・人口問題研究所（H30 推計））を用いて推計したところ、9.9%の減少が見込まれます。

表 8-1 人口推計

区分	令和4（2022）年	令和9（2027）年	減少率
人口推計	94,802人	85,376人	△9.9%

#### ②令和4（2022）年度見込値について

令和4（2022）年度における広域交通及び生活圏交通の利用者数及び平均収支率については、本地域において運行されている広域交通及び生活圏交通を運行する事業者からの提供データにより確認しています。

表 8-2 令和4（2022）年度見込値

指標	令和4（2022）年度推計値
I 広域交通及び生活圏交通の利用者数	1,064,206人
II 広域交通及び生活圏交通の平均収支率	41.46%
III 広域交通及び生活圏交通への公的資金投入額	※

※公的資金投入額については、令和4年度の補助額が確定し次第、推計

#### ③令和9（2027）年度推計値について

上記①で推計した人口に連動して広域交通及び生活圏交通の利用者数も減ると想定し、上記②の令和4（2022）年度見込値と令和9（2027）年度推計値を比較すると、利用者数は105,812人、収支率は約4%の減少が見込まれます。

表 8-3 令和9（2027）年度推計値

指標	令和9（2027）年度推計値
I 広域交通及び生活圏交通の利用者数	958,394人
II 広域交通及び生活圏交通の平均収支率	37.34%

#### ④目標値の設定について

指標I及び指標IIについては、上記③のとおり利用者数及び平均収支率は令和9（2027）年度には減少すること、また、令和4（2022）年度見込値が令和3（2021）年度実績よりも減少することが見込まれますが、本計画に位置付けた取組を推進することにより、令和3（2021）年度実績値を維持することを目指します。

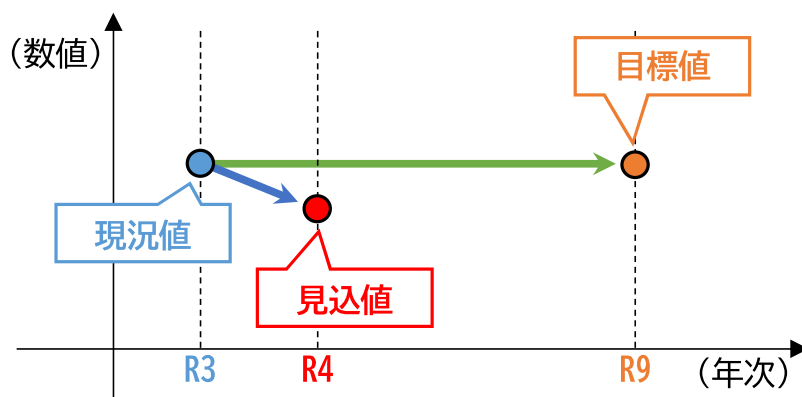


図6-1 目標値設定のイメージ

## (2) 計画の進捗管理体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、前項で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これら目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた、「中空知地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、PDCAサイクルにより評価・検証を行います。また、継続的に評価・検証を行うため、今後の協議会開催スケジュールに基づき、実施します。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、各市町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人一人が主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に取り組むことで、本地域における持続可能な交通ネットワークを構築します。

表 8-4 中空知地域公共交通活性化協議会 構成委員

区分	組織名	区分	組織名	
北海道運輸局	札幌運輸支局	労働組合	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会	
中空知自治体	芦別市	道路管理者	北海道開発局札幌開発建設部 滝川道路事務所	
	赤平市		空知総合振興局札幌建設管理部 滝川出張所	
	滝川市	警察	北海道警察本部	
	砂川市	民間団体	滝川商工会議所	
	歌志内市		芦別市社会福祉協議会	
	奈井江町		上砂川商工会議所	
	上砂川町		浦臼町社会福祉協議会	
		浦臼町	北海道	空知総合振興局
		雨竜町	オブザーバー	美唄市
公共交通事業者等	北海道旅客鉄道株式会社		深川市	
	北海道中央バス株式会社		新十津川町	
	空知中央バス株式会社		北竜町	
	株式会社美唄自動車学校			
	空知地区ハイヤー協会			

表 8-5 構成委員等に求められる役割

関係者	役割	内容
地域住民	積極的な利用等	公共交通の積極的な利用、公共交通利用促進策の活用、公共交通に対する改善策等の積極的な要望等
交通事業者	安全な運行等	公共交通の安全な運行、運行実績等のモニタリングの協力、利用促進策の積極的な実施等
国 空知総合振興局 中空知自治体	施策の検討・実施等	地域のニーズ把握、各種交通施策の実施、資金の調達、利用促進策の積極的な実施等

### (3) 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築

計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さなPDCAサイクル」では、施策の目標値に対する実績の評価・検証を基に、施策の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCAサイクル」では、施策に係る評価・検証を基に、必要に応じて計画全体の見直しを行います。

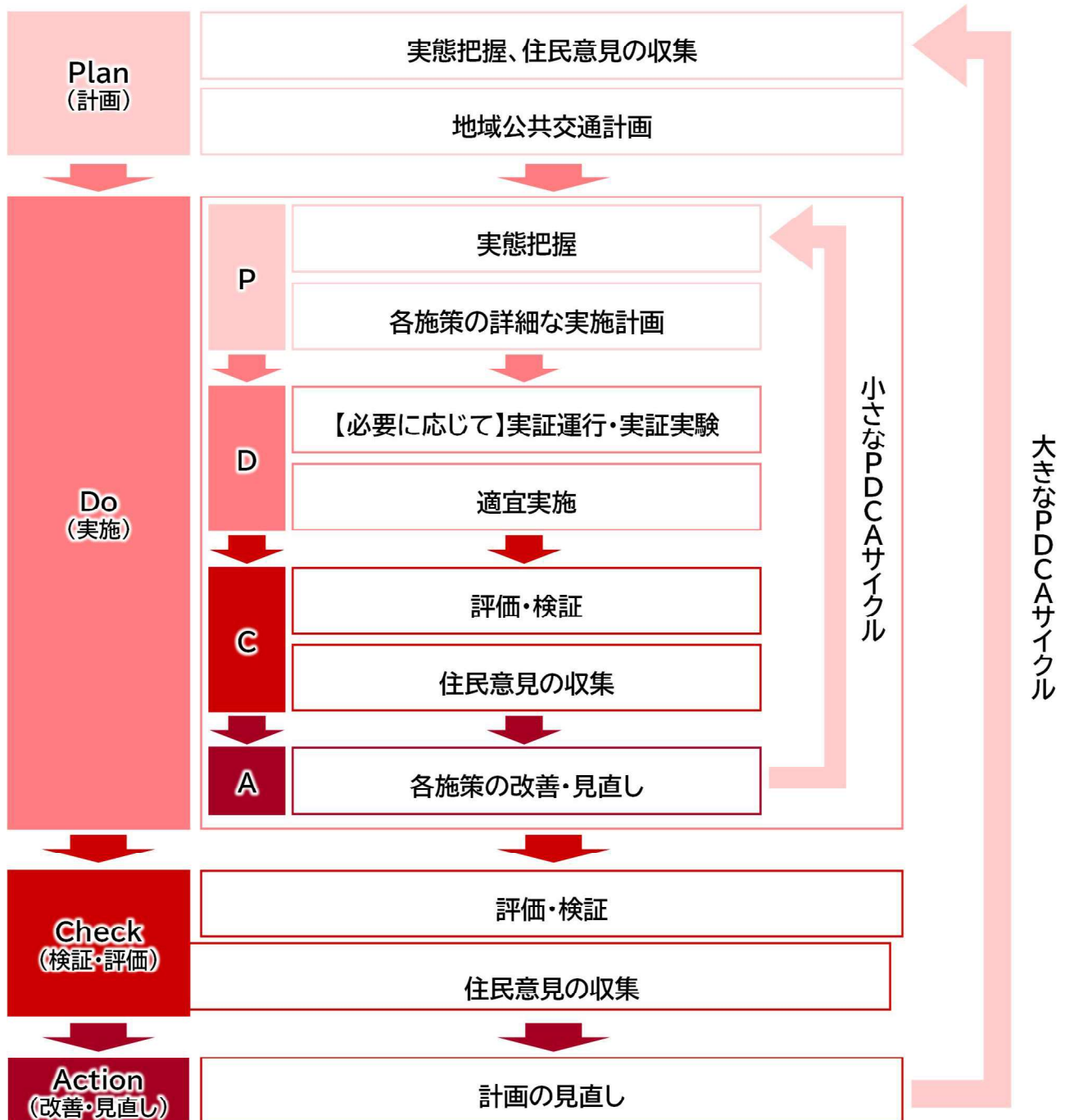


図 8-1 PDCAサイクルによる評価・検証

#### (4) 今後の協議会の開催スケジュール（案）

適切な施策実施及び計画推進に向けた継続的なP D C Aサイクルを行うため、以下のスケジュールで「中空知地域公共交通活性化協議会」を開催します。

なお、毎年の施策の評価・検証結果により、施策の改善や見直しが必要になった場合は、以下のスケジュールとは別に協議会を開催し協議を行うなど、柔軟な対応を行います。

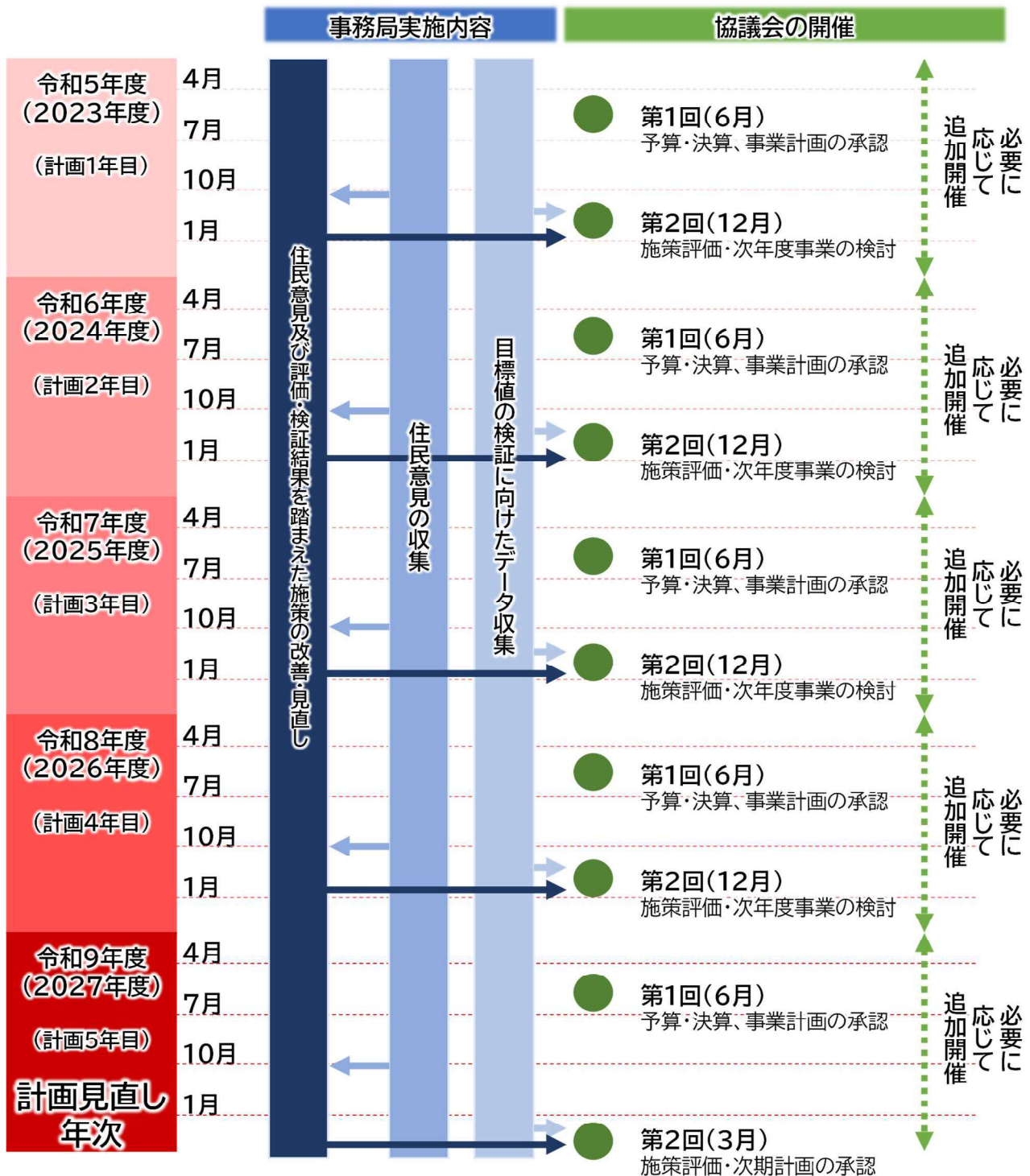


図 8-2 計画推進期間の協議会開催スケジュール（案）