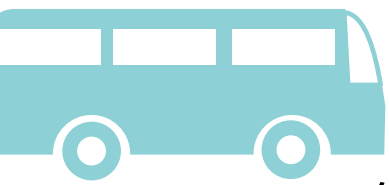


第6章  
成果指標と  
計画の進捗管理



## 第6章 成果指標と計画の進捗管理

### 第6章

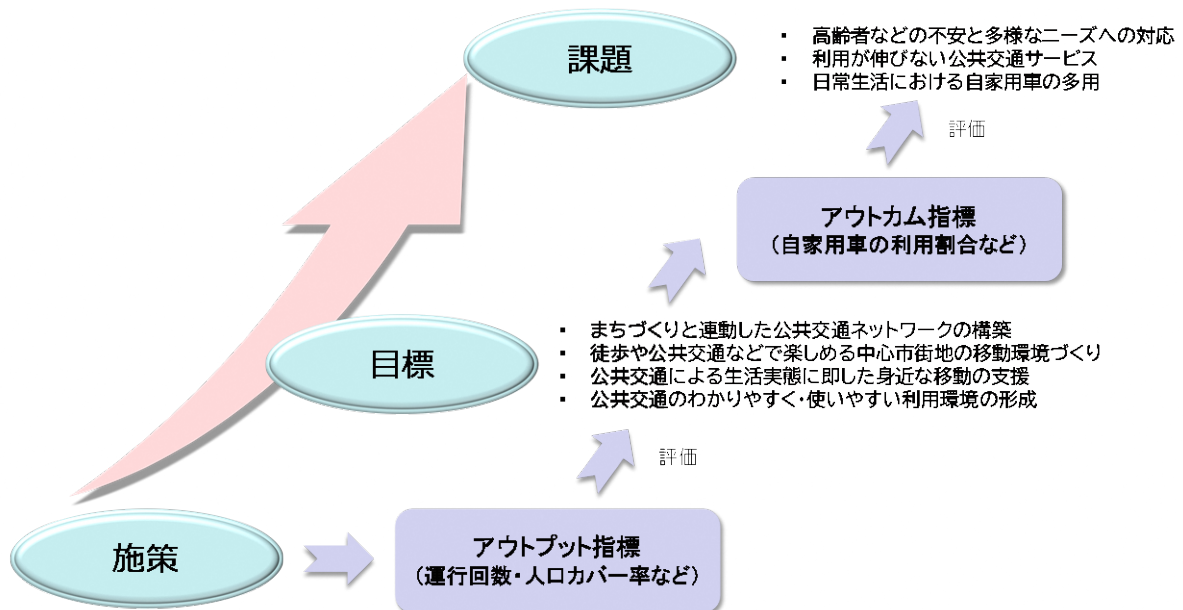
### 成果指標と計画の進捗管理

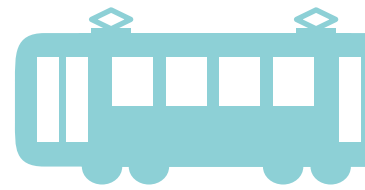
## 6.1 成果指標

### 6.1.1 成果指標の体系

目標の達成状況を確認するための成果指標については、第1期計画、およびガイダンスに示された「10のKPI」も踏まえて設定する。

第2期計画における成果指標は、施策の実施状況をもとに、第5章に掲げた4つの目標の達成状況を評価する指標（以下、「アウトプット指標」という。）、目標を達成することによって解決を目指す、第3章に掲げた3つの課題の解決状況を評価する指標（以下、「アウトカム指標」という。）で構成する。






### 6.1.2 アウトプット指標

アウトプット指標は、第5章に掲げた施策の実施状況をもとに、4つの目標の達成状況を評価する指標である。4つの目標それぞれに対応する形で、第1期計画、およびガイダンスに示された「10のKPI」も踏まえ、以下の通り設定する。

目標	目標に対する評価指標		現況値	目標値 <sup>※1</sup>
1.まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	鉄道・幹線となる路線バスの運行回数 (平日)	鉄道 <sup>※</sup>	140本/日	140本/日
		路線バス	367本/日	393本/日以上
2.徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり	ベコちゃんバス東くるりん・西くるりんの年間利用者数	鉄道 <sup>※</sup>	4,765千人	4,807千人*
		路線バス	2,285千人	2,478千人
3.公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	ベコちゃんバス東くるりん・西くるりんの年間利用者数		509,857人	523,086人*
	コミュニティサイクル「ベコチャリ」の年間利用回数		117,714回	219,000回*
	中心市街地における歩行者通行量(休日)		25,383人	26,875人
3.公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	公共交通サービスによる人口カバー率		85.7%	93.7%
	地域の移動を支える交通サービスの利用者総数 (ベコちゃんバスを除くコミュニティバス、および相乗りタクシー)		8,821人	36,098人*
	★公共交通への公的資金投入額 (路線バス赤字補助、コミュニティバス・相乗りタクシーの運行経費等の計)		187,569千円	134,572千円*
	★公的資金が投入されている公共交通事業の収支率 (路線バス赤字補助、コミュニティバス・相乗りタクシー)		46.7%	60.6%*
	日常の外出(通勤、通学、食料品買物、通院)の目的地となる拠点に30分以内にアクセスできる人口のカバー率 <sup>※2</sup>	通勤	34.5%	39.0%
		通学	66.0%	74.1%
食料品買物		83.5%	90.5%	
通院		41.9%	72.8%	
4.公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数 (5年間の累計)		11件	21件
	路線バスの運転者数		192人	215人

★…「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において、原則全ての計画において設定するよう努めることが定められている「標準指標」

※1…\*の指標については令和11年度の実績値で、その他の指標は令和12年(2030年)時点の実績に基づいて評価する。

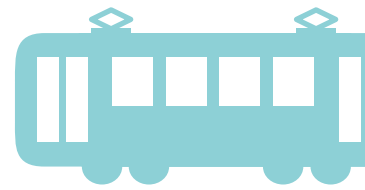
※2…  内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期における「スマートモビリティプラットフォームの構築」で開発されたモビリティ診断ダッシュボードより算出



【補足：目標値設定の考え方】

前頁に示した評価指標の目標値については、それぞれ以下の考えに基づいて設定した。

目標	目標に対する評価指標	考え方
1. まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	鉄道・幹線となる路線バスの運行回数	鉄道は現在の運行本数を維持、幹線となる路線バスは全系統で平日朝夕ピーク時の本数を3本/hまたは4本/hまで増便することを目指す ※鉄道については、社会実験に関する協議の進捗に応じて、随時目標値を見直す
	鉄道・幹線となる路線バスの年間利用者数	現在の運行回数と利用者数の相関関係をもとに、増便による利用者増(+7.5%)を想定するほか、R7→R12年の人口減少(▲3.1%)、モビリティマネジメントによる利用者増(富山市を参考に+4.1%)を考慮して設定
2. 徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの年間利用者数	中心市街地の歩行者増加量(+5.9%、休日のみ)、人口減少、モビリティマネジメントによる利用者増を考慮して設定
	コミュニティサイクル「ベニちゃんり」の年間利用回数	中心市街地での利用率向上をはじめ、持続可能な運営体制を支える利用水準として設定
	中心市街地における歩行者通行量	山形市中心市街地活性化基本計画(R8.3)に示された中心市街地歩行者通行量の目標値に合わせ設定
3. 公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	公共交通サービスによる人口カバー率	現在の公共交通サービスに加え、第2期計画期間内に予定されているタクシーを活用した移動サービスを導入した際のカバー率として設定
	地域の移動を支える交通サービスの利用者総数	現状の利用者数に対し、導入地区の増加、R7→R12年の人口減少、モビリティマネジメントによる利用者増を考慮して設定
	公共交通への公的資金投入額	路線バス赤字補助額の見直し、ベニちゃんバスの運賃改定により生み出した原資を、相乗りタクシーの拡充等に充てつつ、総額としては減少させることで、持続可能な体制と利便性の高い交通サービスの両立を目指す
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	路線バス赤字補助額の見直し、ベニちゃんバスの運賃改定により収支率の改善を目指す
	日常の外出(通勤、通学、食料品買物、通院)の目的地となる拠点に30分以内にアクセスできる人口のカバー率	幹線となる路線バスの運行回数の増加、相乗りタクシーの拡充が予定通り実現した際のアクセシビリティを設定 ●通勤: 平日 7-9 時の県庁・市役所への通勤 ●通学: 平日 6-8 時の市内高校への通学 ●食料品買物: 平日 9-11 時の市内大規模小売店への買物 ●通院: 平日 9-11 時の市内病院への通院
4. 公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数	第1期計画を継承し、年間2件程度の整備を目指す目標値として設定
	路線バスの運転者数	山形県地域公共交通計画に示された山交バス運転者数の目標値に合わせて設定



### 6.1.3 アウトカム指標

アウトカム指標は、第3章に掲げた3つの課題の達成状況を評価する指標である。それぞれに対応する形で、第1期計画、およびガイダンスに示された「10のKPI」も踏まえ、以下の通り設定する。

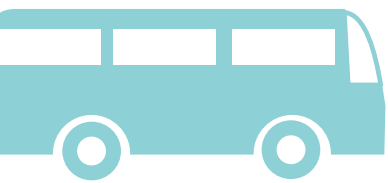
課題	課題に対する評価指標	現況値	目標値 (R12)	2040年の姿 (R22)	
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	外出を控えている理由として交通手段がないと答えている高齢者の割合	12.7%	7.1%	1.0%未満	
利用が伸びない公共交通サービス	★公共交通の利用者数 (市内主要鉄道駅の利用者数、路線バス、コミュニティバス、相乗りタクシー、コミュニティサイクルの利用者数の計)	11,035 千人	11,932 千人	13,374千人 (+2,339千人)	
日常生活における自家用車の多用	日常の外出(通勤、通学、食料品買物及び通院)における利用交通手段のうち自家用車等の割合	通勤	83.9%	83.4%	82.7%
		通学	35.1%	32.8%	29.4%
		食料品買物及び通院	86.9%	86.6%	86.2%

★…「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において、原則全ての計画において設定するよう努めることが定められている「標準指標」

#### 【補足：目標値設定の考え方】

前頁に示した評価指標の目標値については、それぞれ以下の考えに基づいて設定した。

課題	目標に対する評価指標	考え方
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	外出を控えている理由として交通手段がないと答えている高齢者の割合	相乗りタクシーをはじめ、「交通空白」の解消に取り組むことから、現計画の目標(R2年度実績16.1%→R7年度目標値11.1%に向け毎年1%減)を引き続き踏襲して設定 (参考：山形市発展計画2030に示された、2040年のまちの姿「誰もが多様な移動手段が選択可能で快適に移動できる」を様々な移動手段で実現した姿として設定。)
利用が伸びない公共交通サービス	公共交通の利用者数	「山形市発展計画2030」に示されたR11年度の公共交通利用者数目標値に合わせて設定
日常生活における自家用車の多用	日常の外出(通勤、通学、食料品買物及び通院)における利用交通手段のうち自家用車等の割合	市民アンケート(R7.8)の回答をもとに、公共交通利用者数がR11年目標値に向け現況から8.1%増加し、そのすべてが自動車からの転換によるものと仮定した際の自動車分担率として設定



## 6.2 達成状況の評価

### 6.2.1 評価の考え方

本計画を着実に実行し、効果を得ていくために、定期的な評価指標の確認を PDCA サイクル\*に沿って実施する。

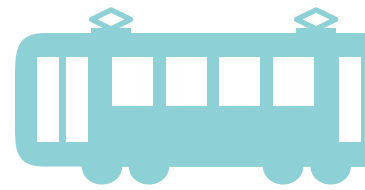
計画に関わる取組の実行にあたっては、モビリティデータを核に、取組の関係者と目標の達成状況等の評価を確認しつつ、取組の内容・課題・改善案や目標達成・未達の要因分析、見直し方針等の議論を通じて、機動的な施策の実行・見直しを図る。1年に1度、当該年度の総括を行い、山形市地域公共交通協議会(以下、「協議会」という。)でその結果の報告・承認、資金・人材確保のための議論を行う。

計画の評価は、施策の実施状況の評価と計画の達成状況の評価に大別される。施策の実施状況の評価は、個別の取組内容が市の方針や住民のニーズに合致したものか、継続性があるかなど、取組そのものを評価し、継続や改善策の検討に活用する。計画の達成状況の評価は、計画に関わる取組全体を評価するものとして、設定したアウトプット指標、アウトカム指標の変化を評価し、計画期間中の取組方針の確認や次期計画策定に活用する。

表 6-1 各指標での評価内容と役割

指標	取得頻度	評価	役割
モビリティデータ	随時	施策の実施状況の評価	山形市と交通事業者が毎月から四半期に1度程度の打合せを実施し行う。 ・取組のモニタリング ・取組の課題・改善案の検討 ・目標達成・未達の要因分析
アウトプット指標	1年に1度	施策の実施状況の評価	・目標に対する進捗の確認 ・取組方針の確認
アウトカム指標	数年に1度	計画の達成状況の評価	・次期計画策定に向けた課題整理

\* PDCA サイクル: 巻末に用語解説



## 6.2.2 スケジュール

計画のスケジュールとPDCAサイクルの関係を下図に示す。

取組関係者を集めた協議は、モビリティデータを活用して議論し、随時実施する。それらの会議で議論された内容を踏まえ、年に2回協議会を実施するほか、予算要望を行う。

協議会は第1四半期と第4四半期頃に実施し、第1四半期の会議では当該年度の進め方や改善の方向性の確認を行う。第4四半期では、評価結果の総括および次年度の取組決定を行う。

これらの会議を通して、毎年取組を実施し、実施状況の確認、計画の達成状況の確認から取組を評価し、改善策の検討、承認を経て次年度の取組へつなげる、というプロセスを経て、取組内容をより良いものに更新していく。

次期計画に向けた検討は、計画策定の2年前から始め、アウトカム指標の確認などを行い、計画の達成状況の評価を経て、次期計画の策定を行う。

表 6-2 計画のスケジュール

	R7年度 (2025)	計画期間						R14年度 (2032) 以降	
		R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R11年度 (2030)	R11年度 (2031)		
P 計画策定	計画策定							次期計画に沿って事業展開	
D 取組内容・実施箇所の具体化		取組内容の具体化		次期計画に向けた取組内容の具体化					
D 取組の実施			具体化した取組から段階的に実施						
モビリティデータの蓄積		データの蓄積・共有							
C 施策の実施状況の確認		取組の実施・運用の進捗状況、課題・改善案の確認							
C 計画の達成状況の確認									
A 改善と反映									
P 計画の更新						計画更新			

	1年目				2年目		
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	...
法定協議会	当該年度の進め方 改善の方向性の確認		評価結果の総括 次年度に向けた取組決定		当該年度の進め方 改善の方向性の確認		
マネジメント・モニタリングチーム			予算 要求等				予算 要求等
モビリティデータの蓄積	データの蓄積・共有						



### 6.2.3 評価の実施体制

本計画の推進にあたっては、評価の考え方の通り、各取組についてはそれぞれの関係者を集めて柔軟に議論を展開していく。現在も断続的に実施しているが、引き続き山形市、交通事業者を中心に施策ごとに協議の体制を整え、施策のモニタリングやPDCAサイクルに基づく評価を行う。それらの会議での結果を受けて、必要に応じて協議会へ報告を行い、議論された結果や取組方針の承認等については、協議会において実施する。

施策に係る個別の会議は、各主体から実務担当者レベルの参加者で構成するものとし、各主体にとっての利益にとどまらず、真に本市にとって有益となる施策の在り方を議論する場とする。また、定期的なモニタリングやデータの分析、考察の実施、それらを踏まえた議論を通じて、会議参加者の施策に対する理解度の向上や実務担当者の技術継承を目論む。

下図に評価の実施体制のイメージ図を示す。

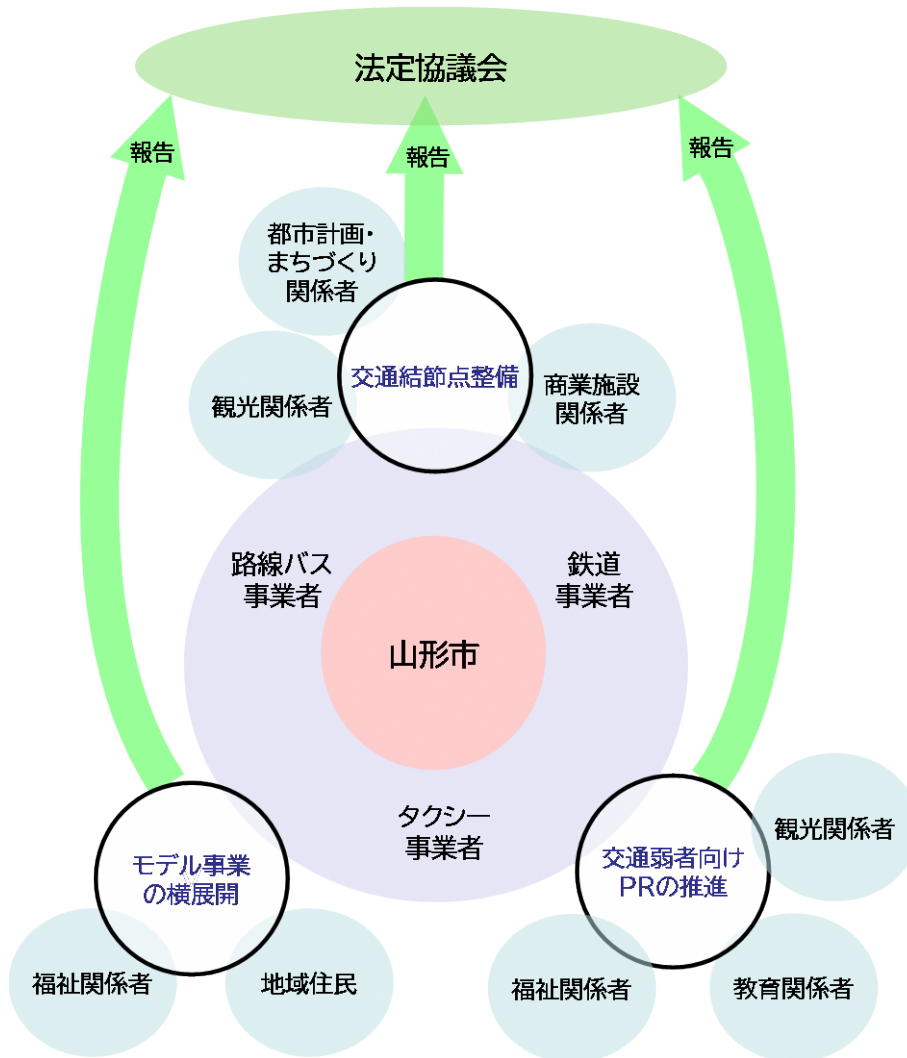
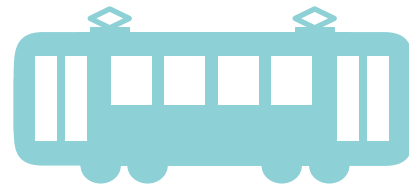


図 6-1 実施体制の位置づけ 取組内容と協議体制の例



法定協議会となる山形市地域公共交通協議会の構成員は、以下のとおりとし、施策の実施状況等の結果の報告・承認、資金・人材確保のための議論を行う。また、協議会においては、必要に応じて、専門部会を組織し、福祉、観光、まちづくりをはじめとした、他分野と連携を行い、施策の立案やPDCA サイクルの運用状況を確認していく。

表 6-3 山形市地域公共交通協議会構成員

所属	職名
山形市企画調整部	部長
東北芸術工科大学	教授
東日本旅客鉄道株式会社東北本部 企画総務部 経営戦略ユニット	企画課長
山交バス株式会社	常務取締役
山形地区ハイヤー協議会	会長
山形市自治推進委員長連絡協議会	会長
山形商工会議所	地域振興課長
国土交通省東北運輸局山形運輸支局	首席運輸企画専門官
山形県村山総合支庁総務課連携支援室	室長
国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所	調査課長
山形県村山総合支庁建設部道路課	道路課長
山形市都市整備部道路維持課	課長
山形警察署	交通第一課長
山形県交通運輸産業労働組合協議会	副議長

