

## 第6章 目標の評価指標と計画の進行管理

### 6.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

#### ■ 目標の評価指標一覧

基本方針	目標	評価指標	現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
市民のニーズに 応える公 共交通	新たな交通サ ービスの導入	AI デマンド交通の 登録者数	—	3,000 人
		AI デマンド交通の導入地 域数	—	検証の結果、導入 が効果的であると 認められた地域
	公共交通に対 する満足度の 向上	公共交通に対する満足度	4.3%	20.0%
生活を支える 公共交通	交通空白地域 への移動支援	公共交通利用圏域の 人口割合	85%	100%
	公共交通の利 用者の維持	1人あたりの平均利用 回数（総利用回数÷総人口）	0.82 回	1.5 回
持続可能な 公共交通	既存公共交通 の運行見直し	公共交通の収支率 （平均割合）	61.29%	70.0%
		利用1回あたりの 市財政負担額	1,317 円	800 円
	市民意識醸 成・公共交通 活性化に向け た取り組み	モビリティ・マネジメン トの実施回数	—	10 回 （累計）
便利で利用 しやすい 公共交通	観光やまちな か周遊にも利 用しやすい環 境整備	事業者等とのMaaS 事業 の導入についての検討回 数	—	3回 （累計）
		キャッシュレス決済の導 入数	—	1 事例 （累計）
		利用環境の整備箇所数	—	2箇所 （累計）

## ■目標値設定について

指標の取得時期については、令和9年度中を基本とし、各指標における取得予定時期を記載している。

評価指標	目標値設定の考え方	指標の取得方法	指標の取得 予定時期
評価指標① AI デマンド交通の登録者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年11月から2ヶ月間実施したAI デマンド交通の利用登録者数は459人でした。</li> <li>事業①-1 のとおり、将来的に市全域をカバーするデマンド交通の実現を目指しており、デマンド交通の利便性を向上させることで、現在の約6.5倍の登録者数3,000人を目指します。</li> </ul>	AI デマンド交通システムにて、利用登録者を集計する	令和9年 10月末
評価指標② AI デマンド交通の導入地域数	想定利用者数及び運行条件から見た費用対効果・採算性について十分に検証を行った上で、効率的で持続可能な新たな交通網として、AI デマンド交通の導入を行います。	AI デマンド交通の乗降場が設定されている地域数をカウントする	
評価指標③ 公共交通に対する満足度	令和4年度に行った公共交通に関する意識調査での公共交通に対する満足度について、「満足・やや満足」との回答は4.3%となっており、AI デマンド交通など、市内の公共交通の利便性を向上させることで、15.7ポイントの向上を目指します。	地域環境課における意識調査の実施	令和9年度 中
評価指標④ 公共交通利用圏域の人口割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道、路線バス、デマンドタクシーが利用可能な人口割合は、総人口の約85%となっています。</li> <li>市全域をカバーするデマンド交通の実現及び各種施策により、利用可能な人口割合を増加させることにつなげていき、100%を目指します。</li> </ul> ※総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道駅から徒歩800m以内、バス停留所から徒歩300m以内としています。	令和7年国勢調査地域メッシュデータを利用し、公共交通のカバー圏域を設定し算出する	令和9年 10月末
評価指標⑤ 1人あたりの平均利用回数 (総利用回数÷総人口)	市民のニーズに合った公共交通となるように、人口減少が見込まれる中でも、路線バスの維持確保、AI デマンド交通の導入などにより、1人あたりの平均利用回数を約2倍に増加させることを目指します。	公共交通の総利用回数÷総人口にて算出する	

評価指標	目標値設定の考え方	指標の取得方法	指標の取得 予定時期
評価指標⑥ 公共交通の収支率 (平均割合)	既存公共交通維持における市の財政負担は年々増加している現状であるため、交通形態の再編により、収支率の改善を目指します。	運行事業者からの収支率の取得	令和9年 10月末
評価指標⑦ 利用1回あたりの市財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の事業者主体の運行形態に対する赤字補填額を基本とし、市民のニーズを把握し、費用対効果・採算性について十分に検証を行うことで、効率的で利便性の高い新たな公共交通サービスへの転換を行います。</li> <li>利用者の増加によって、市財政負担額の約40%削減を目指します。</li> </ul>	公共交通事業における市財政負担額 ÷ 公共交通利用者数にて算出する	
評価指標⑧ モビリティ・マネジメントの実施回数	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策③の公共交通の利用促進と意識啓発の実施により、モビリティ・マネジメントに関する取組を年間2回程度開催することを目指し、累計で10回と設定しています。</li> </ul>	事業実績をカウントする	令和10年 3月末
評価指標⑨ 事業者等とのMaaS事業の導入についての検討回数	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国各地での実証実験の事例収集、関係者との調整により、MaaS事業の導入について検討を3回行います。</li> </ul>		
評価指標⑩ キャッシュレス決済の導入数	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国各地での実証実験の事例収集、関係者との調整により、キャッシュレス決済の新設の導入1事例を目指します。</li> </ul>		
評価指標⑪ 利用環境の整備箇所数	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用しやすい公共交通の環境整備のため、利用環境の整備を累計2箇所（利用者が多い主要な駅を想定）で実施することを目指します。</li> </ul>		

## 6.2 計画の推進

### 6.2.1 推進・管理体制

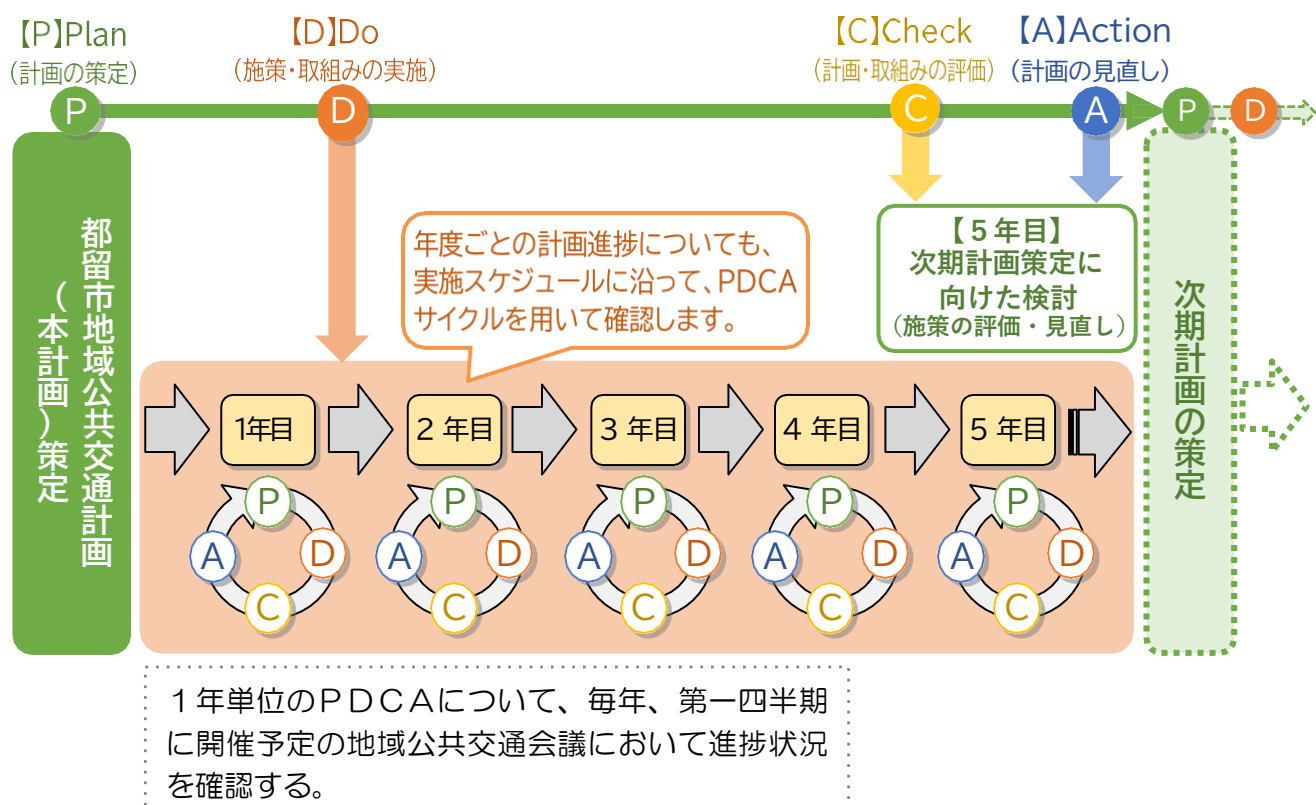
都留市地域公共交通会議及び都留市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
都留市 地域公共交通会議	都留市、山梨県、運輸局、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。
都留市 地域公共交通活性化協議会		

### 6.2.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。



### 6.2.3 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。