

第4章 評価指標の設定と評価体制

本計画に掲げた目標を実現するためには、計画の達成状況を評価するための指標を設定し、行政（広島市）、事業主体、広島市地域公共交通活性化協議会がそれぞれの役割を担った PDCA サイクルをまわしていく評価体制が必要となります。

1 評価指標の設定

(1) 評価実施の必要性

- ・目標の達成に向けて実施する事業について、実施することによる効果が発現しているか確認することで、状況に応じたスケジュールや実施施策の見直しを行うことができる。
- ・市民に対して、計画の実施状況を伝えるとともに、利用者の立場として積極的に公共交通を利用する意識を醸成する。
- ・事業実施主体にとって、計画の中における事業の効果を確認し、より着実な事業の実施に向けたモチベーションとする。

(2) 評価指標の設定

以下に示すような三者の観点から評価指標の設定を行う。

■利用者からの観点

- ・公共交通サービスの享受者としての立場から、利用者にとってわかりやすく使いやすい公共交通サービスとなっているか。

■事業者からの観点

- ・公共交通サービスの供給者として、将来にわたって安定的な運行を確保できるか。

■行政からの観点

- ・集約型都市構造の実現に向けた取り組みとなっているか。また、公共交通に対して、効率的・効果的な行政支援となっているか。

※ なお、今後作成する再編実施計画においても、具体的な取組の達成状況を評価するための評価指標を別途設定し、施策の着実な実施を図る。

参考に検討中の指標（案）を〔参考資料〕に示す。

地域公共交通網形成計画における評価指標（案）

地域公共交通網形成計画で設定した目標（利用者にとってわかりやすく使いやすい、持続可能な公共交通体系の構築）の達成状況を確認するため、評価指標を設定する。

区分	評価の視点	指標名	指標の説明	算定方法	備考
利用者	利用者にとってわかりやすく使いやすい公共交通サービスとなっているか	公共交通機関の利用のしやすさに満足している市民の割合	本計画に基づく取組により「現在感じている公共交通への満足度が向上する」ことを評価	市民意識調査結果	
		一日一人当たりの公共交通機関の利用回数	「公共交通の利用促進が図られていること」を評価	公共交通機関の日利用者数／公共交通利用可能圏内の居住人口	
		公共交通利用可能圏におけるカバー率	「市内に暮らす人々が公共交通を利用できる環境にあるか」を評価	公共交通利用可能圏内の居住人口／広島市居住人口	
事業者	将来にわたって安定的な運行を確保できるか	公共交通事業の収支率	事業者における収支状況の評価	営業収益／営業費用 ※ＪＲ（可部線のみ）、アストラムライン、路面電車、バス（全事業者）を算定	
行政	集約型都市構造の実現に向けた取組となっているか	公共交通利用可能圏におけるカバー率【再掲】	「市内に暮らす人々が公共交通を利用できる環境にあるか」を評価	公共交通利用可能圏内の居住人口／広島市居住人口	
	公共交通に対して、効率的・効果的な行政支援となっているか	バス路線補助効率	「バス路線に対し行政が効率的に補助しているか」を評価	補助対象路線の利用者数／本市のバス路線補助金額 ※乗合タクシーを含む ※路線が市域内で完結する市単独補助路線のみ	

2 行政・事業主体・協議会の役割と PDCA サイクル

(1) 行政・事業主体・協議会の役割

分類	役割
広島市	<ul style="list-style-type: none">・ 計画作成・フォローアップ・ 各事業主体との調整・ 事業の実施
事業主体	<ul style="list-style-type: none">・ 事業の実施・ 事業実施主体相互の協力
協議会	<ul style="list-style-type: none">・ 事業のモニタリング・評価・ 計画作成・見直しに向けた協議

(2) PDCA サイクル

