4 計画の指標と目標値

4-1 計画の指標

本計画の基本方針に基づき、基本目標に対する指標及び目標値を次のとおり設定します。

基本目標① 効率的で効果的な公共交通網の再構築

施策①：倶知安伊達線の存廃検討と伊達大滝線のピーク時の路線維持
施策②：国鉄胆振線代替バスのデマンド型交通への転換による大滝区住民の移動手段確保
施策③：ＡＩ技術の導入による利便性・利用率向上と、それらを基にした多様な主体の連携・協働による路線バスの最適化や、ライドシェア導入等による「交通空白」の解消

達成度の評価指標	現状値	目標値				
	R2	R4	R5	R6	R7	R8
1)伊達大滝線の1便当たり利用者数	11.4 人/便	12 人/便	15 人/便	15 人/便	15 人/便	15 人/便

【数値目標の算出方法及び考え方】
・交通事業者提供の令和２年７月の乗降データをもとに伊達大滝線の１便当たりの利用者数を算出。
・令和４年度からオフピーク時をデマンド型交通に転換していくことにより、国鉄胆振線代替バスの利用者はピーク時に移行していくため、１便当たりの輸送効率が高まる。
・令和４年度は既存の路線バスとの転換期であるため、12 人/便を設定、令和５年度からはピーク時間の利用者数 15 人/便を設定。（なお、人口減少を加味するとピーク時の利用者数は現況趨勢では減少と推計されるため、利用促進を進める必要がある）
・交通事業者から実績を提供いただき、協議会において提示する。

2)大滝区デマンド型交通の利用者数	－	15 人/日	20 人/日	20 人/日	20 人/日	20 人/日

【数値目標の算出方法及び考え方】
・既存路線のオフピーク時における利用者数は 20 人/日となっており、令和４年度は転換期であるため 15 人/日とし、令和５年度からは既存路線を踏襲し、20 人/日を設定（伊達大滝線と同様に人口減少を加味して、維持に向けた利用促進が必要である）
・運行事業者から実績を提供いただき、協議会において提示する。

3)愛のりタクシーの愛のり率	12.5%	13.0%	13.0%	14.0%	14.0%	15.0%

【数値目標の算出方法及び考え方】
・愛のりタクシーの令和２年度における通常便の愛のり率を現況値として設定。
・ＡＩシステムの導入により、乗合状況の把握や料金算出が容易に行えるため、乗合による運賃割引が設定でき、愛のり率の増加による効率的な運行が図られる。これにより、令和８年度までに愛のり率 15%を目指す。（過去最大が 12.6%）
・ＡＩシステムから実績を取り出し、協議会において提示する。

※営業収支率、市負担額の数値目標について検討中であるが、新たなデマンド型交通やＡＩ技術の導入に係るコストを協議中であるため、明確化した時点で目標値を見直す予定。
※路線バスは、令和２年度において新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、利用者数が大幅に減少しているため、１）の現状値として令和元年のデータを採用した。

基本目標②　きめ細かい交通支援による利便性向上

施策④：愛のりタクシーの利用説明会など、ＰＲ活動の強化
施策⑤：愛のりタクシーの対象者や運行時間の拡張など、より利用しやすい仕組みの確立
施策⑥：タクシー事業者に対するユニバーサルデザインタクシーの導入支援

達成度の評価指標	現状値	目標値				
	R2	R4	R5	R6	R7	R8
4)愛のりタクシーの利用者数	**9,733 人/年**	**9,700 人/年**	**9,800 人/年**	**10,000 人/年**	**12,000 人/年**	**15,000 人/年**

【数値目標の算出方法及び考え方】
・令和２年度の合計利用者数を現状値として設定。
・人口が減少する中で対象者を 60 歳未満に拡張することにより、令和８年度には愛のりタクシーで最も利用が多かった平成 27 年度の 15,077 人まで増加を目指す。
・ＡＩシステムから実績を取り出し、協議会において提示する。

5)愛のりタクシー利用者の小中高生の占有割合	**－**	**1.0%**	**2.0%**	**3.0%**	**3.5%**	**3.5%**

【数値目標の算出方法及び考え方】
・新たな取組として令和４年度から設定する。
・毎年度利用者数を増やすことにより、最終的な令和８年度には 15,000 人の利用者のうち 3.5%にあたる 530 人を目指す。（令和２年国勢調査 10-19 歳人口の 20%）
・ＡＩシステムから実績を取り出し、協議会において提示する。

6)ユニバーサルデザインタクシーの導入台数	**－**	**4 台（累積）**	**8 台（累積）**	**12 台（累積）**	**12 台（累積）**	**12 台（累積）**

【数値目標の算出方法及び考え方】
・新たな取組として令和４年度から設定する。
・令和４年度から令和６年度まで毎年４台ずつ市内にユニバーサルデザインタクシーを導入し、高齢者等の移動の円滑化を図る。
・運行事業者から実績を提供いただき、協議会において提示する。

基本目標③　まちづくりとの連携による地域活性化

施策⑦：交通結節点の機能強化や周辺施設の活用などのまちづくりとの連携

達成度の評価指標	現状値	目標値				
	R2	R4	R5	R6	R7	R8
7)乗継を考慮したバス便数の維持	54 便	54 便	54 便	54 便	54 便	54 便

【数値目標の算出方法及び考え方】
- 鉄道に路線バスが５分～15 分で接続している便が 126 便中 54 便となっており、54 便が“乗継を考慮したバス便数”として設定されている。
- 広域移動の連携を図るものとして、将来的にも現況値を維持する。
- 事業者の時刻表から算出し、協議会にて提示する。

基本目標④　利用促進策の強化による公共交通の維持

施策⑧：広報紙への掲載等による市民の関心を高める活動の強化

施策⑨：公共交通利用者への助成制度の見直し

施策⑩：体験乗車会などの実施による公共交通への理解の促進

達成度の評価指標	現状値	目標値				
	R2	R4	R5	R6	R7	R8
8)公共交通の利用経験なしの割合	37.4%	37.4%	34.0%	34.0%	34.0%	30.0%

【数値目標の算出方法及び考え方】
- 公共交通事業者と連携し、学校単位や自治会単位などで乗り方講習会や体験乗車会を開催することにより、公共交通を身近な存在として認識してもらい、日常の移動手段としての利用促進を図る。
- 市民へのアンケート調査を通じて認知度を確認し、令和８年度は公共交通を利用したことがない人の割合を３割まで減少させることを目指す。
- 協議会において実施結果を提示し、今後の取組について協議する。

9)バスサービスの認知度	30.5%	30.5%	35.0%	35.0%	35.0%	40.0%

【数値目標の算出方法及び考え方】
- 令和２年度に実施したアンケート調査結果において、バスサービスの認知度は 30.5%となっており、これを現況値として設定。
- 意見交換会やバスマップなど利用促進の取組を進め、市民へのアンケート調査を通じて認知度を確認し、令和８年度は令和２年度から約 10 ポイントの増加を目指す。
- 協議会においてアンケート結果を提示し、今後の取組について協議する。

4-2　計画の進行管理と推進体制

本計画の目標を実現するに当たっては、行政や交通事業者のみならず、市民の理解・参加・協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。

そのため、本計画の各施策については、市民・交通事業者・行政等で構成される「伊達市地域公共交通活性化協議会」を通じて、施策の進捗状況、効果や妥当性の確認を行いつつ、PDCA サイクル のもとで実行する必要があります。

具体的には、1 年毎に実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組内容の見直しを行うほか、本計画で掲げた評価指標である目標値の評価を 5 年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証します。

また、関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に実施することで、本市における持続可能な公共交通網の再構築を行うこととします。