

岩国市地域公共交通計画の評価等結果（令和5年10月～令和6年9月）

① 評価指標と目標値

目標			目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考	
市民一人当たりの鉄道・バス等年間利用回数	岩国・由宇エリア	鉄道		<ul style="list-style-type: none"> 都市間・地域間幹線及び乗継拠点アクセス線の維持・確保 地域内支線の維持・確保・デマンド交通等への見直し 乗継拠点の整備 バリアフリー車両の導入や利用者目線での情報提供の実施 公共交通に係る新技術の研究・実装 鉄道のより一層の利用促進とあり方の検討 効果的なモビリティ・マネジメントの推進 公共交通の担い手確保・連携強化 沿線関係者との連携・共創 	交通事業者の利用実績により算出(R5.4～R6.3)	実績:33.2回 ○	<p>コロナ禍と比べると利用回数は戻ってきているが、コロナ前の水準までは回復していない。今後は、利用者増に向けて様々な媒体を活用して鉄道やバス等のPRを進めていくほか、利便性の向上に向けた施策を展開していく。</p>	
		基準値 (R3)	中間目標値 (R8)			最終目標値 (R13)		大幅増の主な原因としては新型コロナウイルス感染症の5類移行(R5.5.8～)が挙げられる。
		29.0回	29.1回			29.1回		
		バス等						実績:14.1回 ○
		基準値 (R3)	中間目標値 (R8)			最終目標値 (R13)		大幅増の主な原因としては新型コロナウイルス感染症の5類移行が挙げられる。
		11.2回	11.3回			11.3回		
	玖西エリア	鉄道				実績:11.7回 ○		
		基準値 (R3)	中間目標値 (R8)			最終目標値 (R13)		新型コロナウイルス感染症の5類移行により、今年度の実績値では、基準値を上回っている。
		11.4回	11.5回			11.5回		
		バス等						実績:3.5回 ○
		基準値 (R3)	中間目標値 (R8)			最終目標値 (R13)		新型コロナウイルス感染症の5類移行により、今年度の実績値では、中間目標値を上回っている。
		3.4回	3.5回			3.5回		
玖北エリア	鉄道		実績:19.1回 ○					
	基準値 (R3)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)	大幅増の主な原因としては新型コロナウイルス感染症の5類移行が挙げられる。				
	17.4回	17.5回	17.5回					
	バス等			実績:7.8回 ▲				
	基準値 (R3)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)	減の主な理由としては、坂上高校にバスで通学する生徒が大幅に減少したことが挙げられる。				
	8.3回	8.4回	8.4回					

(記載に当たっての留意事項)

- ・ 本様式中、表題の「(〇年〇月～〇年〇月)」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「-」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果(議事録等)等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

② 評価指標と目標値(フィーダー補助・幹線補助路線)

目標					目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考	
経常収支率	生活交通バス (玖西循環線)	現状値 (R5)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)		市の決算額及び交通事業者の利用実績により算出	実績:4.4% ○ 運賃収入は多少減少したものの、運行経費が抑えられたことから、現状値以上となった。	コロナ禍と比べると利用回数は戻ってきているが、コロナ前の水準までは回復していない。今後は、利用者増に向けて様々な媒体を活用して鉄道やバス等のPRを進めていくほか、利便性の向上に向けた施策を展開していく。		
		4.3%	現状値以上	現状値以上						
	過疎地域乗合バス (叶木線・二鹿線・持ヶ峠線)	現状値 (R5)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)						実績:2.6% ▲ 運行経費が抑えられたものの、運賃収入が基準値算定時より約2割少ないことから、現状値以下となった。
		2.8%	現状値以上	現状値以上						
	広益線	現状値 (R4)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)						実績:73.9% ○ 新型コロナウイルス感染症の5類移行により、今年度の実績値では、現状値を上回っている。
		56.3%	現状値以上	現状値以上						
公的負担額	生活交通バス (玖西循環線)	現状値 (R5)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)	<ul style="list-style-type: none"> 都市間・地域間幹線及び乗継拠点アクセス線の維持・確保 地域内支線の維持・確保・デマンド交通等への見直し 乗継拠点の整備 バリアフリー車両の導入や利用者目線での情報提供の実施 公共交通に係る新技術の研究・実装 効果的なモビリティ・マネジメントの推進 公共交通の担い手確保・連携強化 沿線関係者との連携・共創 	市における当該路線維持にかかる公的負担はなし。	実績:12,534千円 ○ 人件費の上昇により、運行委託経費は増額となったが、運行車両の修理費用などが少なかったことから、公的負担額は現状値以下となった。	今後は物価や人件費の高騰により公的負担額の増加が予想されるが、利用者増に向けて様々な媒体を活用して鉄道やバス等のPRを進めていくほか、利便性の向上に向けた施策を展開していくことで、運賃収入の獲得につなげたい。		
		13,056千円	現状値以下	現状値以下						
	過疎地域乗合バス (叶木線・二鹿線・持ヶ峠線)	現状値 (R5)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)						実績:12,323千円 ○ 運賃収入は基準値より約2割少ないものの、運行経費が抑えられたことから、現状値以下となった。
		14,075千円	現状値以下	現状値以下						
	広益線	基準値 (R5)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)						実績:0円 ○ 市における当該路線維持にかかる公的負担はなし。
		0円	現状値以下	現状値以下						
市民一人当たりのバス年間利用回数	生活交通バス (玖西循環線)	現状値 (R3)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)	交通事業者の利用実績により算出 (R5.4~R6.3)	実績:0.23回 ○ 新型コロナウイルス感染症の5類移行により、今年度の実績値では、中間目標値と同水準となった。	コロナ禍と比べると利用回数は戻ってきているが、コロナ前の水準までは回復していない。今後は、利用者増に向けて様々な媒体を活用してバスのPRを進めていくほか、利便性の向上に向けた施策を展開していく。			
		0.22回	0.23回	0.23回						
	過疎地域乗合バス (叶木線・二鹿線・持ヶ峠線)	現状値 (R3)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)					実績:0.90回 ○ 新型コロナウイルス感染症の5類移行により、今年度の実績値では、中間目標値を上回る利用となった。	
		0.84回	0.85回	0.85回						
公共交通利用者数	広益線	現状値 (R4)	中間目標値 (R8)	最終目標値 (R13)	実績:69,186人 ○ 新型コロナウイルス感染症の5類移行により、今年度の実績値では、現状値を上回る利用となった。					
		59,400人	現状値以上	現状値以上						