



第9章 公共交通施策の評価指標

9-1 公共交通施策と評価指標の関係性

「第8章 公共交通施策・事業及びその実施主体、事業スケジュール」で位置づけた公共交通施策と評価指標の関係性を以下に整理します。

表 9-1 評価指標と公共交通施策の関係性

評価指標名		施策番号								
		目標 i		目標 ii		目標 iii		目標 iv		
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
評価指標①	中標津市内線利用者数	○								
評価指標②	ハイヤー助成等の代替移動支援策利用者数		○							
評価指標③	ハイヤー助成等の代替移動支援策の収支率		○							
評価指標④	ハイヤー助成等の代替移動支援策維持に要する公的資金投入額		○							
評価指標⑤	町営バス路線の利用者数			○		○				
評価指標⑥	町営バス路線の収支率			○		○				
評価指標⑦	町営バス路線の運行に要する公的資金投入額			○		○				
評価指標⑧	デマンド型交通利用者数			○		○				
評価指標⑨	デマンド型交通収支率			○		○				
評価指標⑩	デマンド型交通維持に要する公的資金投入額			○		○				
評価指標⑪	下校便利用者数				○	○				
評価指標⑫	本町内における公共交通の利用者数	○	○	○	○	○	○	○	○	○
評価指標⑬	中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数									○

9-2 評価指標の算出方法及び目標値

本町における持続可能な公共交通体系の構築と、本計画に位置付けた各施策の進捗確認に向け、以下の評価指標を設定します。評価指標については、毎年、協議会において、実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況を評価し、進捗状況を管理します。

(1) 目標 i に紐づく評価指標

目標 i		中標津市内線の利便性向上及び市街地内における移動機会の確保							
評価指標①		中標津市内線利用者数							
目標設定の 考え方、 計測方法等	・ 施策①の実施により、中標津市内線の利便性が向上し、利用者数の増加が見込まれる一方で、人口減少による利用者数も縮小傾向になることが予想されます。 ・ これらのことから、令和 5 年度は人口減少を踏まえた目標値、施策①が実施される予定である令和 6 年度以降は利便性の向上（前年度利用者数の 10%増）及び人口減少を踏まえた目標値を設定します。 ・ 施策①の実施内容によっては、計画期間内に目標値を見直すことも検討します。 ・ 目標値は、毎年度の 1 日あたりの利用者数を整理し、把握することとします。								
	現状値		目 標 値						
	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	52 人/日	52 人/日 以上	57 人/日 以上	62 人/日 以上	68 人/日 以上	75 人/日 以上	75 人/日 以上	75 人/日 以上	75 人/日 以上

評価指標②	ハイヤー助成等の代替移動支援策の利用者数							
目標設定の 考え方、 計測方法等	・ハイヤー助成券の交付等の代替移動支援策については、令和 6 年度の中標津市内線の見直しと併せて検討を行い、令和 7 年度に予定する見直し運行に合わせることを想定しているため、支援策が確定次第、令和 7 年度の利用者数を現状値として整理し、以降は令和 7 年度の利用者数をもとに、目標値を設定します。 ・目標値は、毎年度の 1 日あたりの利用者数を整理し、把握することとします。							
現状値	目 標 値							
令和 6 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
－	－	－	－	令和 7 年度の検討内容を踏まえて設定				

評価指標③	ハイヤー助成等の代替移動支援策の収支率							
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標②と同様に、令和 7 年度の収支率を現状値として、以降は令和 7 年度の収支状況をもとに、収支率を算出し、目標値を設定します。 ・目標値は、運行収入及び運行経費から収支率を算出し、把握することとします。							
現状値	目 標 値							
令和 6 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
—	—	—	—	令和 7 年度の検討内容を踏まえて設定				

評価指標④	ハイヤー助成等の代替移動支援策維持に要する公的資金投入額							
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標②、③と同様に、令和 7 年度の町が支出する運行経費を現状値として、以降は令和 7 年度の経費状況をもとに、目標値を設定します。 ・町が運行経費を調査・把握することとします。							
現状値	目 標 値							
令和 6 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
—	—	—	—	令和 7 年度の検討内容を踏まえて設定				

(2) 目標 ii に紐づく評価指標

目標 ii

自宅付近で乗車できる農村部交通の導入・確保

評価指標⑤

町営バス路線の利用者数

目標設定の
考え方、
計測方法等

- ・町営バス 3 路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の令和 4 年度の 1 日あたりの利用者数を現状値として設定します。
- ・目標値は、毎年度の 1 日あたりの利用者数を整理し、把握することとします。
- ・なお、町営バス 3 路線は、令和 7 年度以降にデマンド型交通への転換を想定しているため、運行開始年度以降は、評価指標⑧によって評価をします。

路線名	1 日あたりの利用者数
俣落線	10 人
武佐線	10 人
養老牛線	4 人
合計	24 人

現状値

目 標 値

令和 4 年度

令和 5 年度

令和 6 年度

令和 7 年度

令和 8 年度

令和 9 年度

令和 10 年度

令和 11 年度

令和 12 年度

24 人/日

24 人/日
以上24 人/日
以上24 人/日
以上

令和 7 年度の検討内容を踏まえて設定

評価指標⑥

町営バス路線の収支率

目標設定の
考え方、
計測方法等

- ・現在の町営バス 3 路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の収支率を現状値として、目標値の下限に設定します。
- ・なお、町営バス 3 路線は、令和 7 年度以降にデマンド型交通への転換を想定しているため、運行開始年度以降は、評価指標⑨によって評価をします。

路線名	収支率	運行収入	運行経費
俣落線	5.5%	538,545 円	9,710,599 円
武佐線	5.8%	467,390 円	8,061,105 円
養老牛線	7.0%	223,800 円	3,209,122 円
合計	5.9%	1,229,735 円	20,980,826 円

現状値

目 標 値

令和 3 年度

令和 5 年度

令和 6 年度

令和 7 年度

令和 8 年度

令和 9 年度

令和 10 年度

令和 11 年度

令和 12 年度

5.9%

5.9%
以上5.9%
以上5.9%
以上

令和 7 年度の検討内容を踏まえて設定

評価指標⑦	町営バス路線の運行に要する公的資金投入額																		
目標設定の 考え方、 計測方法等	・現在の町営バス 3 路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の公的資金投入額を現状値として、目標値の下限に設定します※。 ・なお、町営バス 3 路線は、令和 7 年度以降にデマンド型交通への転換を想定しているため、運行開始年度以降は、評価指標⑩によって評価をします。																		
	<table><tr><th>路線名</th><th>公的資金投入額</th></tr><tr><td>俣落線</td><td>9,710,599 円</td></tr><tr><td>武佐線</td><td>8,061,105 円</td></tr><tr><td>養老牛線</td><td>3,209,122 円</td></tr><tr><td>合計</td><td>20,980,826 円</td></tr></table>									路線名	公的資金投入額	俣落線	9,710,599 円	武佐線	8,061,105 円	養老牛線	3,209,122 円	合計	20,980,826 円
	路線名	公的資金投入額																	
	俣落線	9,710,599 円																	
	武佐線	8,061,105 円																	
養老牛線	3,209,122 円																		
合計	20,980,826 円																		
現状値	目 標 値																		
令和 3 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度											
20,981 千円	20,981 千円以下	20,981 千円以下	10,941 千円以下	令和 7 年度の検討内容を踏まえて設定															

※令和7年度については、10月にデマンド型交通への転換を検討しているため、4月から9月までの6ヵ月間で目標値を設定しており、関係者等との協議を踏まえ、目標値の見直しを行う場合があります。

評価指標⑧	デマンド型交通利用者数							
目標設定の 考え方、 計測方法等	・施策③の実施により、町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）をデマンド型交通に転換するため、現状値を令和4年度の町営バス3路線の農村部利用者数とします。 ・デマンド型交通の運行が実施される予定の令和7年度以降の目標値は、施策③の実施による利便性向上（前年度利用者数の30%増）及び人口減少を踏まえ設定します。 ・施策③の実施内容によっては、計画期間内に目標値を見直すことも検討します。							
現状値	目 標 値							
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
7人/日	—	—	9人/日以上	12人/日以上	15人/日以上	15人/日以上	15人/日以上	15人/日以上

評価指標⑨	デマンド型交通収支率							
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標⑧と同様に、現在の町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の収支率を現状値として、運行開始を予定している令和7年度から目標値を設定します。 ・令和7年度以降は、これまでの運行形態よりも効率的な運行を目指すため、現状値を目標値の下限に設定します。 ・目標値は、運行収入及び運行経費から収支率を算出し、把握することとします。							
現状値	目 標 値							
令和3年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
5.9%	－	－	5.9%以上	5.9%以上	5.9%以上	5.9%以上	5.9%以上	5.9%以上

評価指標⑩	デマンド型交通維持に要する公的資金投入額							
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標⑧、⑨と同様に、現在の町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の公的資金投入額を現状値として、運行開始を予定している令和7年度から目標値を設定します※。 ・令和7年度以降は、これまでの運行形態よりも効率的な運行を目指すため、現状の公的資金投入額を目標値の上限に設定します。							
現状値	目 標 値							
令和3年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
20,981千円	－	－	10,490千円以下	20,981千円以下	20,981千円以下	20,981千円以下	20,981千円以下	20,981千円以下

※令和7年度については、10月にデマンド型交通への転換を検討しているため、10月から3月までの6ヵ月間で目標値を設定しており、関係者等との協議を踏まえ、目標値の見直しを行う場合があります。

(3) 目標iiiに紐づく評価指標

目標iii	市街地-計根別地区間における下校便等の確保							
評価指標①	下校便利用者数							
目標設定の考え方、計測方法等	・施策⑤の実施により、令和7年度から新たな下校便を検討するため、令和6年度の利用者数を現状値とし、以降は令和6年度の利用者数をもとに目標値を設定します。							
現状値	目 標 値							
令和6年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
27人/日	－	27人/日	27人/日	27人/日	27人/日	27人/日	27人/日	27人/日

(4) 目標ivに紐づく評価指標

目標iv		公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開								
評価指標⑫		本町内における公共交通の利用者数								
目標設定の 考え方、 計測方法等		・本評価指標で対象とする公共交通を、広域バス路線（釧路羅臼線・釧路標津線・標津標茶線・中標津線・中標津空港線）の5路線、中標津市内線、中標津計根別線、町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の計10路線とし、1日の合計利用者数を現状値とします。 ・広域バス路線は、町外の利用者を含む路線全体の利用者数を用いることとします。 ・令和5年度の目標値は、現状値から人口減少を踏まえ設定します。 ・令和7年度以降は、本計画内の各施策により町内の公共交通が大きく変わることやその他広域バス路線の再編等が想定されるため、これらを踏まえて、再度、目標値を見直し設定します。								
		現状値		目 標 値						
		令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
		446人/日	445人/日以上	444人/日以上	444人/日以上	令和7年度の検討内容を踏まえて設定				

評価指標 ⑬	中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数							
目標設定の 考え方、 計測方法等	・本計画で整理した、各事業の実施効果や変化する社会情勢等との整合性が、継続的に検討・評価しているかの指標として、中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数を目標値とします。							
現状値	目 標 値							
令和 5 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
2 回	年に 2 回 以上	年に 2 回 以上	年に 2 回 以上	年に 2 回 以上	年に 2 回 以上	年に 2 回 以上	年に 2 回 以上	年に 2 回 以上

9-3 目標値確認のための数値データの取得方法

「9-2 評価指標の算出方法及び目標値」で整理した各評価指標の実績値確認のための数値データの取得方法を以下に整理します。

表 9-2 各評価指標の数値データの取得方法

評価指標名		入手方法
評価指標①	中標津市内線利用者数	・運行事業者からの情報提供
評価指標②	ハイヤー助成等の代替移動支援策の利用者数	・運行事業者からの情報提供
評価指標③	ハイヤー助成等の代替移動支援策の収支率	・町決算資料の活用
評価指標④	ハイヤー助成等の代替移動支援策維持に要する公的資金投入額	・町決算資料の活用
評価指標⑤	町営バス路線の利用者数	・町が集計するデータの活用
評価指標⑥	町営バス路線の収支率	・町決算資料の活用
評価指標⑦	町営バス路線の運行に要する公的資金投入額	・町決算資料の活用
評価指標⑧	デマンド型交通利用者数	・町が集計するデータの活用
評価指標⑨	デマンド型交通収支率	・町決算資料の活用
評価指標⑩	デマンド型交通維持に要する公的資金投入額	・町決算資料の活用
評価指標⑪	下校便利用者数	・運行事業者からの情報提供
評価指標⑫	本町内における公共交通の利用者数	・町が集計するデータの活用 ・運行事業者からの情報提供
評価指標⑬	中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数	・協議会事務局の確認

9-4 評価スケジュール

「9-2 評価指標の算出方法及び目標値」で整理した各評価指標の評価実施時期を以下に整理します。

表 9-3 評価指標の評価スケジュール

評価指標名		R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
評価 指標①	中標津市内線利用者数	○	○	○	○	○	○	○	○
評価 指標②	ハイヤー助成等の代替移動支援策の利用者数	－	－	－	○	○	○	○	○
評価 指標③	ハイヤー助成等の代替移動支援策の収支率	－	－	－	○	○	○	○	○
評価 指標④	ハイヤー助成等の代替移動支援策維持に 要する公的資金投入額	－	－	－	○	○	○	○	○
評価 指標⑤	町営バス路線の利用者数	○	○	○	令和7年度の検討結果次第では 令和8年度以降も評価を実施				
評価 指標⑥	町営バス路線の収支率	○	○	○					
評価 指標⑦	町営バス路線の運行に要する公的資金投入額	○	○	○					
評価 指標⑧	デマンド型交通利用者数	－	－	○	○	○	○	○	○
評価 指標⑨	デマンド型交通収支率	－	－	○	○	○	○	○	○
評価 指標⑩	デマンド型交通維持に 要する公的資金投入額	－	－	○	○	○	○	○	○
評価 指標⑪	下校便利用者数	－	○	○	○	○	○	○	○
評価 指標⑫	本町内における公共交通の利用者数	○	○	○	○	○	○	○	○
評価 指標⑬	中標津町地域公共交通活性化協議会の 開催回数	○	○	○	○	○	○	○	○



第10章 今後について

10-1 計画推進体制

本計画で設定した事業を推進し、基本的な方針及び目標を実現していくために、計画策定にあたり活性化再生法に基づき設置された「中標津町地域公共交通活性化協議会」を、計画に基づく事業実施の推進及び評価、進捗管理、事業間の調整等を行う組織として位置付けます。

中標津町地域公共交通活性化協議会は、行政（町、道、国）、交通事業者、運転手が組織する団体、町民・地域、道路管理者、その他関係者を構成員とし、各主体の具体的な役割を下表のように定め、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

表 10-1 中標津町地域公共交通活性化協議会構成員の主な役割

主体	主な役割
行政	目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、公共交通の維持・改善の取組を実施します。また、特に町においては、協議会運営にあたってのコーディネーター役を担うとともに、本計画に示す事業実施について、必要となる助言者の招聘も行います。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、事業について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
運転手が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、事業に対し助言を行います。
町民・地域	公共交通サービスを享受するだけではなく、町内の公共交通を維持していくために、主体的に公共交通の需要確保等に取り組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	事業について、道路・交通行政の観点から公共交通運営の正当性、妥当性、道路・交通に対する安全性等について評価を行います。
その他	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。

なお、事業実施にあたっては、交通事業者間や交通事業者と行政間での実務的な協議・調整が必要になること、また、公共交通の利用者である町民の要望を把握する場が必要であることを踏まえ、事業者協議の場や町民意見交換の場などを継続的に設け、適宜適切な公共交通網の見直しを行っていきます。

また、釧路総合振興局及び根室振興局が合同で策定を進めている「北海道釧路・根室地域公共交通計画（仮称）」との連携を図るほか、標津線代替輸送連絡調整協議会で検討する JR 標津線代替バス路線の方向性など、本計画に係る内容については、継続的に状況を把握し、必要に応じて計画を見直すなど、社会情勢等の変化に応じた柔軟な対応を行います。

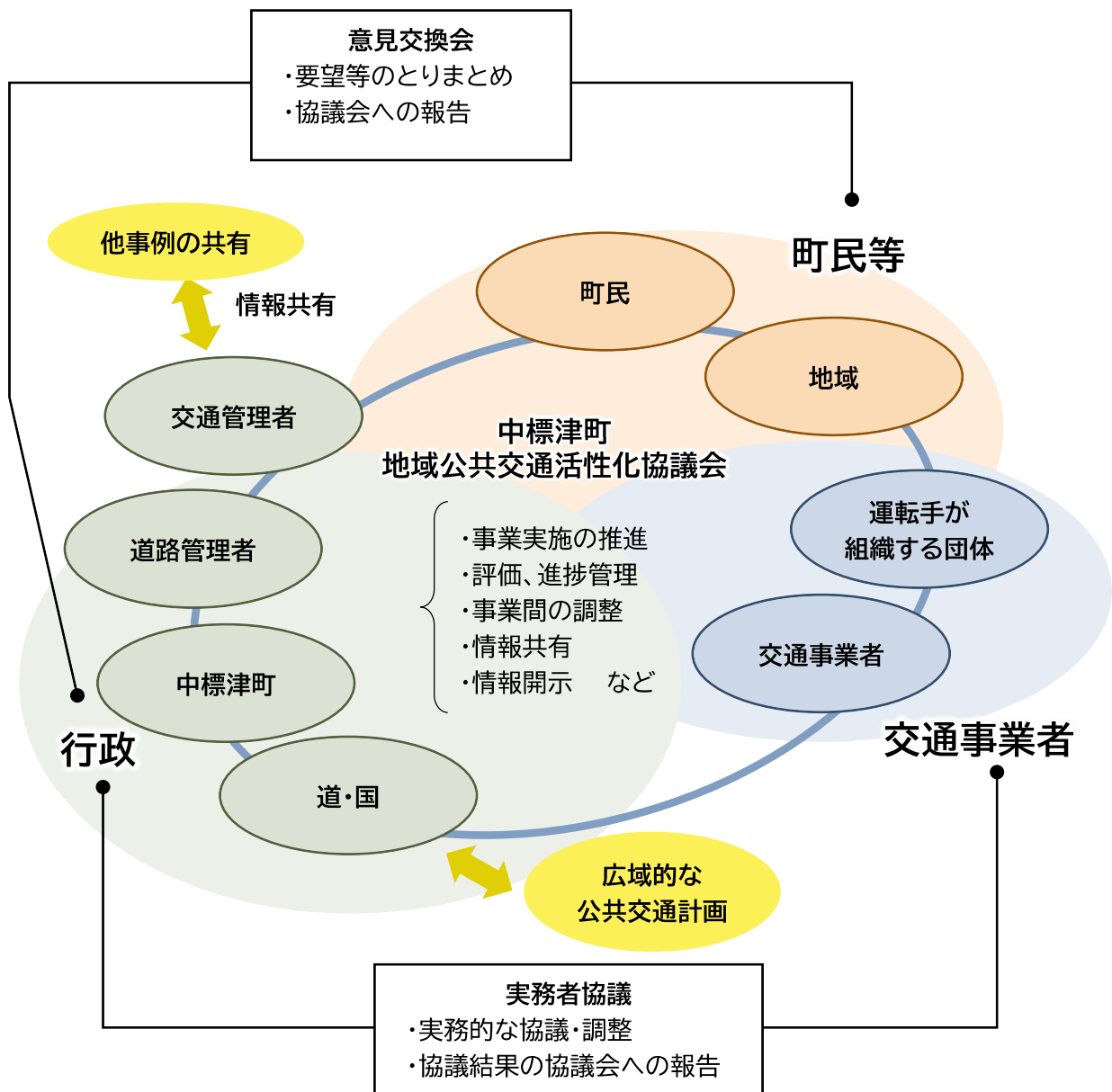


図 10-1 中標津町地域公共交通活性化協議会の推進体制

10-2 今後のスケジュール

本計画は、計画策定（Plan）、事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進します。

また、PDCAサイクルについては、毎年度の事業の実施・評価・見直しという短期のPDCAサイクルと、計画期間を通しての長期のPDCAサイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行います。

短期・長期のPDCAサイクルについては、中標津町地域公共交通活性化協議会で行い、「当該年度検討・実施する事業の確認、予算組みの協議等」と「当該年度事業の最終評価、次年度実施事業の実施方針の協議等」の計2回の開催を基本とし、必要に応じて、開催することとします。

なお、中標津町地域公共交通活性化協議会の開催方法については、協議事項等の案件により、対面・書面開催を使い分け、適切な開催を行うこととします。

表 10-2 毎年度の短期のPDCAサイクル及び計画期間を通しての長期のPDCAサイクル

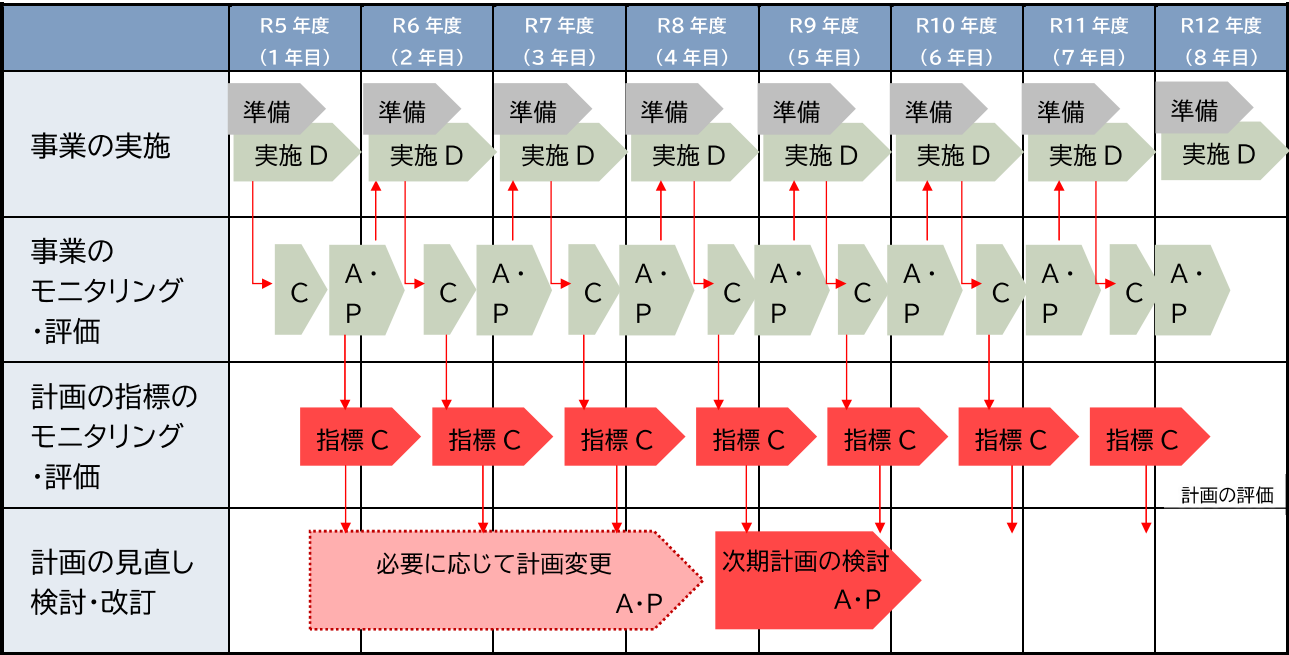


表 10-3 年間スケジュール案

