

第6章 計画の達成状況に対する評価基準(KPI 設定など)

滋賀県が目指す暮らしを実現するうえで、本計画に定める施策、事業を適切に進める必要があります。そのためには、適切な進行管理を行い、時勢に対応する計画の見直しが必要不可欠です。

そこで、計画推進のための基本的な考え方や、進捗状況を正確に把握・管理するために必要な評価指標などを本章に定めます。

6.1 各主体とその関わり方

本計画の適切な進行管理を行うには、本県のみならず、市町や国、地域交通の運行に携わる事業者、地域交通を利用する人、地域交通の便益を受ける全ての県民や企業など、滋賀県の地域交通に関わる様々な主体に関与していただき、みんなで議論し、考えていくことが必要不可欠です。

それぞれの立場における、進行管理への関わりのあり方を以下に示します。



図 6.1 各主体の進行管理への関わり方

6.2 評価指標(KPI)の設定

計画の進捗状況を把握・管理するための具体的な指標および目標を以下のとおり設定します。

【滋賀県が目指す地域交通の姿】

誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通

【実施方針 1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ることで、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針 2】

日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持する取組を進めます。その為にも地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

【実施方針 3】

「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます

【実施方針 4】

技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

【未来に向けた新たなまちづくり】

交通と一緒にとなった新たなまちづくりに挑戦します

【評価指標】

地域交通の積極的利用の状況を評価する指標

● 地域交通の利用者数

- ・事業実施により、路線バス・コミバスのデマンド交通の利用者の1.17倍の増加※を目指す

R7利用者数 ⇒ R7利用者数の1.17倍以上

※R4住民アンケートによるバス選択確率に基づくバス運賃低廉化、コミバス・デマンド増便での利用者増の期待値

地域交通の維持の状況を評価する指標

● 軸となる幹線バスの地域交通の収支率

- ・物価上昇の中、現状の収支率以上に改善

幹線5路線 R7収支率 ⇒ R7収支率以上に改善

(近江大橋線、土山本線、日八線、近江長岡線、朽木線)

● 地域交通への公的資金投入額

- ・物価上昇を考慮した補助額以下にとどめる

県補助(幹線・コミバス)2.7億円 ⇒ 3.5億円以下

地域交通の充実の状況を評価する指標

● 地域交通の満足度

- ・地域交通への不満足度のおおむね半数への改善

県政世論調査不満足度 67.7% ⇒ おおむね 50%

● 運転士数(第二種免許保有者数)

- ・不足する運転士数の解消

路線バス運転士不足者数 52人 ⇒ 0人

※R7.10時点 県内バス事業者9社からの聞き取り

地域交通の新たな取組状況を評価する指標

● キャッシュレス化対応できていない事業主体数

- ・すべての事業主体でのキャッシュレス化を目指す

キャッシュレス化未対応事業主体数 2主体 ⇒ 0主体

まちの活性化の状況を評価する指標(参考指標)

● 代表的な交通結節点の基準地価

- ・まちの活性化による、基準地価の上昇

7基準地価 R7価格 ⇒ R7以上に上昇

(大津駅、草津駅、貴生川駅、八日市駅、彦根駅、米原駅、安曇川駅直近基準地番)

6.3

6.3 公論熟議による計画の評価、見直し

本計画に基づいて施策・事業を継続的に展開するに当たっては、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を定期的なモニタリングを通じて、前項に定めた評価指標に基づき検証・評価します。さらに、その結果について未来アイデア会議、滋賀地域交通活性化協議会等の取組により公論熟議を重ね、適宜計画を見直し・更新することで、施策の最適化を進め、目指す暮らしの実現に向けて施策の効果を最大化していきます。

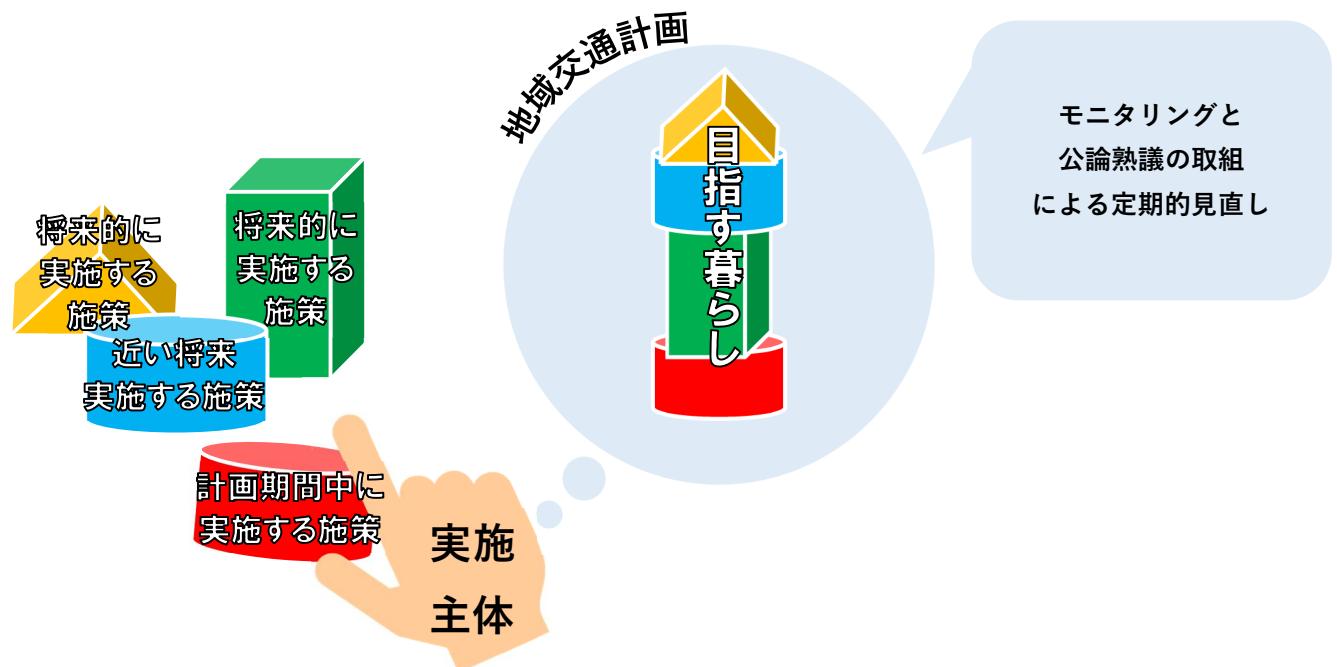


図 6.2 目指す暮らしの実現までのイメージ



図 6.3 過年度における未来アイデア会議の様子



図 6.4 ワークショップの様子(R7)

図 6.5 お出かけトークの様子(R7)