

6. 評価指標と推進体制

6.1 計画の評価指標

(1) 評価指標と目標値

本計画で掲げる目標及び基本方針に沿った評価指標と目標値（令和 11 年度）を以下のとおり定めます。

基本方針	目指すべき姿	評価指標	算出方法・根拠資料	現況値	目標値	
基本方針 1 市外へ移動しやすい交通環境の実現（幹線交通の強化）	地域公共交通利用者数の維持・確保	1.地域公共交通の分担率	〔鉄道〕 R2 国勢調査による通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「鉄道・電車」の割合	11.3% (3,511 人 ÷31,058 人)	11.5% (3,581 人 ÷31,058 人)	
		2.地域公共交通の利用者数	〔バス〕 R2 国勢調査による通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「乗合バス」の割合	10.2% (3,158 人 ÷31,058 人)	10.4% (3,221 人 ÷31,058 人)	
			〔民間路線バス〕 令和 5 年度の民間路線バス利用者数	2,403,575 人	2,571,800 人	
基本方針 2 市内移動環境として「お出かけしやすい交通環境」の実現（フィーダー交通の強化）	交通手段間の円滑な接続の確保	〔市民バス〕 令和 5 年度の市民バス利用者数	85,866 人	92,000 人 (総合計画による目標値)		
		〔デマンド型交通〕 令和 5 年度のデマンド型交通利用者数	1,733 人	1,900 人		
		3.地域公共交通に対する満足度	「富谷市まちづくり市民アンケート」の「公共交通機関が利用しやすく便利である」の「満足・やや満足」の満足度の割合	13.2% (157 人 ÷1,193 人)	14.5% (173 人 ÷1,193 人)	
基本方針 3 多様な関係者の連携・協働による「使いたくなる交通環境」の実現（利用しやすさの向上）	お出かけ機会の確保	4.市民バスから民間路線バスへの乗継ぎ利用者数	「イオン富谷店」での市民バスと民間路線バスの乗り継ぎ利用者数	3,894 人	4,200 人	
		5.市民バスから民間路線バスへの乗継ぎに係る平均待ち時間	「イオン富谷店」における市民バスと路線バスの乗り継ぎに係る平均待ち時間	15 分	14 分	
		6.市民バスから民間路線バスへの接続便数	市民バスから路線バス（往路）と路線バスから市民バス（復路）の接続便数	36 便	40 便	
基本方針 4 ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開	待合環境の向上	7.市民バスの運行便数	市民バスの 1 日あたりの運行便数	41 便	45 便	
		8.利便施設のあるバス停の割合	利便施設（上屋・ベンチ）のある市民バス停留所の割合	22.8% (26÷114)	25.4% (29÷114)	
			利便施設（上屋・ベンチ）のある民間路線バス停留所の割合	42.6% (29÷68)	47.1% (32÷68)	
	観光振興	9.観光客数（入込観光客数）	「観光統計概要」による年間観光客入込数	231,688 人	254,900 人	
		安全確保	10.免許返納者数の拡大	「市町村別年齢層別運転免許自主返納状況」より算出	94 人	103 人
			11.FC・EV バス・EV 車輛等の導入	FC・EV バス・EV 車輛等の導入車両数	1 台	2 台
	環境負荷の軽減	12.自家用車分担率の縮小	R2 国勢調査による通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「自家用車」の割合	62.0% (19,247 人 ÷31,058 人)	60.7% (18,862 人 ÷31,058 人)	

図 評価指標の体系図

(2) 評価指標の考え方・算出方法

指標 1 地域公共交通の分担率

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市内の地域公共交通の幹線機能の向上を目指しています。このため、通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段における鉄道・電車及び乗合バスの分担率の増加を目標とします。
- ・増加割合は、総合計画による市民バスの増加率 7%を参考とするものの、使用データの施策による影響の反映時期を考慮し、5 年で 2%増加させた値とします。

使用データ ・通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「鉄道・電車」及び「乗合バス」の割合 (R2 国勢調査)

指標 2 地域公共交通の利用者数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市内の地域公共交通の幹線機能の向上を目指しています。このため、民間路線バスの市内通過路線の利用者数、市民バス及びデマンド型交通の利用者数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、総合計画の目標値における市民バスの増加率を参考に 5 年で 7%増加させた値とします。

使用データ ・民間路線バスの年間利用者数 (R5 年度実績)
・市民バス及びデマンド型交通の年間利用者数 (R5 年度実績)

指標 3 地域公共交通に対する満足度

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通に対する市民の満足度向上を目指します。このため、富谷市まちづくり市民アンケートによる地域公共交通の満足度の向上を目標とします。
- ・増加割合は、現況の満足度を 1 割向上させた 14.5%を目標とします。

使用データ ・「R6 富谷市まちづくり市民アンケート」の「公共交通機関が利用しやすく便利である」の「満足・やや満足」の満足度の割合(%)

指標 4 市民バスから民間路線バスへの乗継ぎ利用者数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市民バスと民間路線バスとのスムーズな乗り換えができる環境を目指しています。地域公共交通間の乗り換えを推進するため、市民バスから民間路線バスへの乗継ぎ利用者数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、指標 2 と同様に総合計画による市民バスの増加率を参考に 5 年で 7%増加させた値とします。

使用データ ・「イオン富谷店」での市民バスと民間路線バスの乗継ぎ利用者数 (R5 年度実績)

指標 5 市民バスから民間路線バスへの乗継ぎに係る平均待ち時間

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市民バスと民間路線バスとのスムーズな乗り換えができる環境を目指しています。地域公共交通間の乗り換えを推進するため、市民バスから民間路線バスへの乗継ぎに係る平均待ち時間の短縮を目標とします。
- ・現況の平均待ち時間 15 分を 1 割短縮した 14 分を目標とします。

使用データ ・「イオン富谷店」における市民バスと路線バスの時刻表より乗り継ぎに係る平均待ち時間を算出（R6.10.1 時点）

指標 6 市民バスから民間路線バスへの接続便数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市民バスと民間路線バスとのスムーズな乗り換えができる環境を目指しています。地域公共交通間の乗り換えを推進するため、市民バスから路線バスへの接続便数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、現況の接続便数を 1 割増加させた 40 便を目標とします。

使用データ ・「イオン富谷店」での市民バスから路線バス（往路）と路線バスから市民バス（復路）の接続便数（R6.10.1 時点）

指標 7 市民バスの運行便数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通によるお出かけしやすい交通環境の向上を目指しています。このため、市内の主要施設を巡回する市民バスの運行便数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、現況の運行便数を 1 割増加させた 45 便を目標とします。

使用データ ・市民バスの 1 日あたりの運行便数（R6.4.1 時点）

指標 8 利便施設のあるバス停の割合

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通を使いたくなる交通環境の向上を目指しています。このため、市民バス及び路線バスの停留所における利便施設（上屋・ベンチ）の整備割合の向上を目標とします。
- ・増加割合は、現況の整備割合を 1 割増加した値とし、市民バスは 25.4%、路線バスは 47.1% を目標とします。

使用データ ・利便施設（上屋・ベンチ）のある市民バス及び路線バス停留所の割合(%)（R6.12.1 時点）

指標 9 観光客数（入込観光客数）

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通を使いたくなる交通環境の向上を目指しています。このため、観光地への地域公共交通のアクセス性が向上することにより観光客の増加が想定されることから、年間観光客入込数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、現況の年間観光客入込数を 1 割増加させた 254,900 人を目標とします。

使用データ ・年間観光客入込数（R5 宮城県観光統計概要）

指標 10 免許返納者数の拡大

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、安心して運転免許証を自主返納ができる体制を目指しています。このため、運転免許証の自主返納者数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、現況の免許返納者数を 1 割増加させた年間 103 人を目標とします。

使用データ ・「市町村別年齢層別運転免許自主返納状況」（宮城県警）より算出（R5 年 1 月～12 月）

指標 11 FC・EV バス・EV 車両等の導入

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開を目指しています。このため、CO₂ 排出量を抑制し環境に配慮した FC・EV バスや EV 車両等の車両導入数を目標とします。
- ・現況の導入車両数は 1 台であることから、さらに 1 台追加することを目標とします。

使用データ ・FC・EV バス等の導入車両数（R6.12.1 時点）

指標 12 自家用車分担率の縮小

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開を目指しています。このため、1 人当たりの CO₂ 排出量が抑制される自家用車分担率の縮小を目標とします。
- ・縮小割合は、指標 2 と同様に総合計画による市民バス利用者数の増加率を参考としつつ、次期国勢調査への施策の反映時期を考慮し、5 年で自家用車から地域公共交通へ利用交通手段が 2%転換させた値とします。

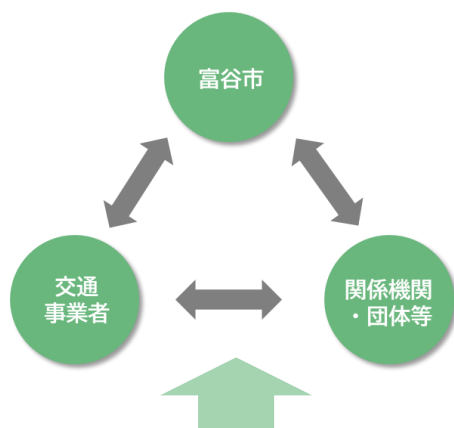
使用データ ・通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「自家用車」の割合
(R2 国勢調査)

6.2 推進体制

本計画の推進は、施策の実施主体となる行政、交通事業者、関係機関、団体等と協議・連携を図っていきます。

【富谷市地域公共交通活性化協議会の役割】

- ・地域公共交通計画に係る協議
- ・実施計画に係る協議
- ・各施策の進捗管理



【富谷市地域公共交通活性化協議会の役割】

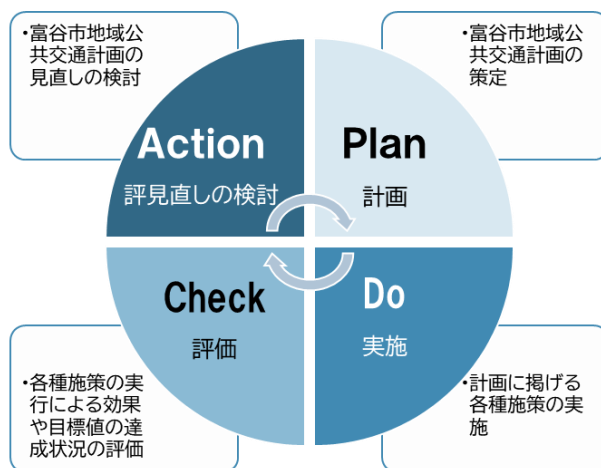
- ・地域公共交通計画に係る協議
- ・実施計画に係る協議
- ・各施策の進捗管理

《計画の実施主体と役割分担》

主体	役割分担
富谷市	・計画の策定、見直し ・実施主体の支援 ・施策の実施
交通事業者	・実施主体間の連携 ・施策の実施
関係機関、団体等	・施策の実施、協力 ・市民の意見提言 ・積極的な公共交通の利用

6.3 進捗管理と計画推進

14 の施策を推進するため、実施プロセスや課題の共有、施策実施後の評価指標の達成状況の評価検証を踏まえて、適宜改善・見直しを行うPDCAサイクルにより、進捗管理を行います。



項目	施策実施状況の評価	目標達成度の評価
P l a n /計画	各種施策の検討 運行計画の検討	富谷市地域公共交通計画の策定
D o /実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C h e c k /評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果や目標値の達成状況の評価
A c t i o n /改善	運行・サービスの見直し 各種施策の見直し	富谷市地域公共交通計画の見直しの検討

本計画で定めた施策への取り組みの進捗確認や結果の評価・検証を、毎年度「富谷市地域公共交通活性化協議会」において行い、必要に応じて、計画の見直しを行うこととします。