

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1 (「手段」をもとに設定)	指標名：収支補填額	指標の求め方：収支補填額
成果指標 1 (「成果」をもとに設定)	指標名：営業距離数	指標の求め方：市内バス路線の営業距離数

		第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画				第7期 総合計画 合計
		第1年次 (3年度)	第2年次 (4年度)	第3年次 (5年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (6年度)	第5年次 (7年度)	第6年次 (8年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (9年度)	第8年次 (10年度)	第9年次 (11年度)	第10年次 (12年度)	
指標	活動指標 1 (単位/千円)	計画値 6,794	6,794	5,467		10,375	10,375	10,375		10,375	10,375	10,375	10,375	
		実績値 6,699	7,521	10,374										
成果指標 1 (単位/km)	計画値	29.2	29.2	29.2		29.2	29.2	29.2		29.2	29.2	29.2	29.2	
	実績値	29.2	29.2	29.2										
事業 評価 内容	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)				達成されていない									
	事業の成果 (成果指標をもとに評価)				あまり上がっていない									
	事業の効率性 (事業費に対する成果)				変わらない									
	総合評価				問題がある									
	総合評価の判断理由または指標の実績値に関する自己分析	自己分析： 活動指標は便数等の調整を行ったため計画値を若干下回るにとどまった。成果指標については、計画値と変更なし。	自己分析： 活動指標は計画値を大きく上回っており、上砂川線については令和4年9月末で廃止路線となった。成果指標については、計画値と変更なし。	自己分析： 活動指標は上砂川線が廃止となったが歌志内線の補填を開始したことにより計画値を大きく上回った。成果指標については、計画値と変更なし。	判断理由： 収支補填額が増加し、便数、運行時間等の調整が必要であるため、総合評価は問題があるとした。	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：	自己分析：	自己分析：	自己分析：	自己分析：	判断理由：
今後の方向性				現状のまま継続										
方向性の判断理由 改善、改革の内容 (R5、R8、R10)	R5： 活動指標の実績値に問題はあるものの、公共交通手段の確保は必要であるため、バス事業者、関係市町と減便等を協議しながら、運行時間等の調整をして収支補填額の削減に努め、事業を継続する必要があると考える。 上砂川線については、利用者の減少とともに補填額が増加したため、関係市町と中央バスによる協議の結果、令和4年9月末で廃止路線となった。				R8：				R10：					

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1 (「手段」をもとに設定)	指標名: 地域公共交通会議開催回数	指標の求め方: 地域公共交通会議開催回数
成果指標 1 (「成果」をもとに設定)	指標名: 年間利用者数 (前年10月～当年9月の利用)	指標の求め方: 年間利用者数 (前年10月～当年9月の利用者数)

			第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画				第7期 総合計画 合計
			第1年次 (3年度)	第2年次 (4年度)	第3年次 (5年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (6年度)	第5年次 (7年度)	第6年次 (8年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (9年度)	第8年次 (10年度)	第9年次 (11年度)	第10年次 (12年度)	
指標	活動指標 1 (単位/回)	計画値 実績値	3 3	3 3	3 3		3 3	3 3	3 3		3 3	3 3	3 3	3 3	
	成果指標 1 (単位/人)	計画値 実績値	8,451 8,583	8,471 9,304	8,491 10,762		8,511 8,511	8,531 8,531	8,551 8,551		8,571 8,571	8,591 8,591	8,611 8,611	8,631 8,631	
事業 評価	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)					達成されている									
	事業の成果 (成果指標をもとに評価)					少し上がっている									
	事業の効率性 (事業費に対する成果)					変わらない									
	総合評価					普通である									
	評価内容	総合評価の判断理由または指標の実績値に関する自己分析	自己分析: 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析: 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	自己分析: 乗合タクシー登録者が増加したことや周知を行ったことにより、成果指標が計画値を上回っているが、引き続き定期的な広報周知等を行うことで、利用者の維持・増加を図りたい。	判断理由: 達成度、成果ともに指標の動向から上記の判断とした。効率性は、事業費、事業内容に大きな変動がないため「変わらない」とした。これらをトータルして、総合評価は「普通である」と考える。	自己分析:	自己分析:	自己分析:	判断理由:	自己分析:	自己分析:	自己分析:	自己分析:	判断理由:
	今後の方向性					現状のまま継続									
	方向性の判断理由 改善、改革の内容 (R5、R8、R10)	R5: 乗合タクシーについては、路線バスやタクシーといった既存の交通機関の経営を圧迫することにならないよう、バランスを配慮して検討した結果が現状となっており、利用者数の増加や利便性の向上については慎重に検討していかなければならない。 地域公共交通会議において、バス事業者やタクシー事業者、地域住民団体の代表と協議しながら、事業を継続する必要があると考える。				R8:				R10:					

【CHECK・ACTION】

指標の推移・評価

活動指標 1 (「手段」をもとに設定)	指標名: —	指標の求め方: KPIの設定が困難なため設定しない
成果指標 1 (「成果」をもとに設定)	指標名: —	指標の求め方: KPIの設定が困難なため設定しない

			第1次実施3カ年計画				第2次実施3カ年計画				第3次実施4カ年計画				第7期	
			第1年次 (3年度)	第2年次 (4年度)	第3年次 (5年度)	実施3カ年 合計	第4年次 (6年度)	第5年次 (7年度)	第6年次 (8年度)	実施3カ年 合計	第7年次 (9年度)	第8年次 (10年度)	第9年次 (11年度)	第10年次 (12年度)	実施4カ年 合計	総合 計画
指標	活動指標 1 (単位/)	計画値 実績値	-	-	-											
	成果指標 1 (単位/)	計画値 実績値	-	-	-											
事業 評価 内容	事業の達成度 (活動指標をもとに評価)															
	事業の成果 (成果指標をもとに評価)															
	事業の効率性 (事業費に対する成果)				変わらない											
	総合評価				普通である											
	総合評価の判断理由または指標の実績値に関する自己分析	<p>自己分析: J R北海道への事業化要望に向け、J R砂川駅東口整備調査業務委託として、交通量調査、利用者意向調査、アンケート調査を実施し、その結果を踏まえて駅の現状・課題の整理を行い、東口整備の方針を概要説明書、整備概略図としてとりまとめたものを精査し、適正であると判断したことから、令和4年度中にJ R北海道に対し提出し、駅東口の必要性について、改めて申し出をすることとし、令和3年度に留保されていた概算事業費のうち、駅舎、線路撤去費の積算(概算)依頼を併せて行う。</p> <p>自己分析: バリアフリー法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号))に基づく、工事の優先順位、北海道新幹線札幌延伸工事、J R北海道の人員不足等の事情により、進捗が困難な状況ではあるが、協議を継続し、今後も高齢者や障がい者等をはじめとするJ R砂川駅の利用者の利便性の向上の実現に向けた取り組みを進めていく。</p> <p>自己分析: 北海道新幹線札幌延伸工事や千歳市の次世代半導体製造拠点整備等の影響により、J R北海道の人員不足が常態化しており、整備改善事業の協議は進展しない状況にあるが、本工事の事前準備として行う測量調査や設計委託等の実施の可能性について協議を進めていく。</p> <p>判断理由: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。</p>	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	自己分析: J R北海道より、令和12(2030)年度以降の着手となる旨を示され、膠着状態が続いていることもあり、活動指標、成果指標共に、KPIの設定が困難であることから、事業の達成度と事業の成果は「評価なし」とした。また、事業の効率性は、J R北海道より、北海道新幹線札幌延伸工事による着手の困難性を提示されている中でも、協議は継続していることから、総合評価は「普通である」と判断した。	
	今後の方向性					現状のまま継続										
	方向性の判断理由 改善、改革の内容 (R5、R8、R10)		R5: 現在、J R北海道に対して、「跨線橋を残した自由通路へのエレベーター設置案」と「J R砂川駅東側改札口整備案」の2案について、早期実現に向けた協議を進めているが、令和12(2030)年度以降の着手が現実的な状況下であり、竣工までの期間を短縮していく困難性は極めて高いが、最終案の確立に向け、着実に準備を進めていくこととする。				R8:				R10:					