

第3次計画の評価検証について（計画全体の目標）

1. 目標の達成状況一覧

評価項目	評価指標	計画時の 現状値 (H28)	数値 目標	実際の数値 (R4、R5)	備考
路線バスの 維持	実車走行キロ (万km/年)	348	348	309	R4 実績 一畑バス：1,451,399 km 市営バス：1,636,338 km 合計：3,087,737 km
コミュニティ バスの維持	市の中心部までの 往復移動可能回数	週2回 以上	週2回 以上	週2回以上	コミュニティバスの路線 ごとに、路線バスに乗り 継いで市の中心部まで移 動できる回数を計測
路線バスの 利用者数	年間乗車人数 (万人/年)	448	448	389	R4 実績 一畑バス：1,428,877 人 市営バス：2,458,185 人 合計：3,887,062 人
バスサービス 全体の満足度	満足度 (%) (バスの総合評価)	69	80	コミバス運行地域 →64 コミバス非運行地域 →74	R5 市民アンケート結果 満足/（満足＋不満） ※「どちらともいえない」 を除いた割合

2. 各目標の達成状況の背景・要因について

「実車走行キロ」、「路線バスの利用者数」、及び「バスサービス全体の満足度」の3つの評価指標において、第3次計画で設定した数値目標を下回る結果となりました。

「路線バスの利用者数」の数値目標が達成できなかった理由としては、人口減少に加えて、令和2年からの新型コロナウイルス感染拡大による市民・来訪者の外出行動の抑制などが背景にあると考えられます。

また、利用者数減少に伴う運行事業者の乗務員不足及び経営状況悪化等が市内バス路線の廃止・縮小につながり、結果として「実車走行キロ」も減少しました。平成30年3月末の一畑バス片句線の廃止、令和2年9月末の日ノ丸自動車松江線（米子駅～黒田町車庫）の廃止など、利用の少ない区間・路線からの撤退の動きが相次いでいます。

一方、コミュニティバスと路線バスの接続確保については継続的に実施されており、「コミュニティバスの維持」の評価指標である「市の中心部までの往復移動可能回数」は第3次計画の数値目標を達成しました。

以上