

交通事業経営ビジョンにおける主要施策の中間評価および今後の取り組み

| 基本方針          | 施策目標<br>(経営ビジョン該当頁) | 主要施策      | 計画前期(H29～R3)の取り組み状況  | 年度別<br>評価 | 中間<br>評価 | 計画後期(R4～R8)の見通し・取り組み | 中間評価および今後の取り組みに対するご意見   | ご意見に対する企業局の考え方   |  |
|---------------|---------------------|-----------|--|-----------|----------|----------------------|---|--|--|
| 4 経営基盤<br>の強化 | (1) 収益力の向上<br>(P33) | ① 市電の利用促進 | 旅行代理店への営業を行ったほか、車内放送の多言語化の拡充や利用促進に係るチラシを各戸に配付しました。<br>また、新たなスマホ型乗車券の販売試行や販売方法の開発など、利用促進に向けた取り組みを進めました。 | H29       | B        | II                   | MaaS, DX, コロナ禍における非接触の推奨など、紙媒体を基礎とした販売方法の見直しの必要があると考えられることから、今後、この見直しについて検討を進めます。 | 乗車料金収入のH29～R3推移は、1048→980→986→602→630百万円となり、当然ながらコロナ禍を反映した結果となりました。<br>一方、各年の評価方法は全てBと評価してきました。公共交通としての使命は十分理解できますが、今後の評価のあり方として、外部要因があった場合でも、ある程度、結果を反映した評価をする項目を持つべきではないかと思えます。<br>交通事業をはじめ企業局は、これまで小さな課題から長期的な課題まで真摯に取り組み、改善に向けて結果を出し続けてきましたが、全てBという評価が、逆にその努力の結果を表していないのではないかと感じました。 | 主要施策の年度別評価は、計画期間内の実績や見通しを考慮し実施しておりますが、計画後期については、計画前期の外部要因により、見直す施策が生じていることから、評価基準についても検討したいと考えております。 |
|               |                     |           |  | H30       | B        |                      |   |  |  |
|               |                     |           |  | R1        | B        |                      |   |  |  |
|               |                     |           |  | R2        | B        |                      |   |  |  |
|               |                     |           |  | R3        | B        |                      |   |  |  |

年度別評価基準

A : 完了した・計画を上回っている

B : 概ね計画どおりに進んでいる

C : 計画を下回っている

D : 著しく計画を下回っている

中間評価基準

I : 目標を上回った

II : 一定の進捗があった

III : 進捗が遅れた

IV : 進捗が著しく遅れた

— : 評価なし