

地域公共交通計画策定の ポイント

名古屋大学客員准教授

おでかけカンパニー代表 福本雅之

fukumoto@odekake.co.jp



公共交通トリセツ

地域公共交通のトリセツ（取組説明書）はじめました！
<https://text.odekake.co.jp/>

- 新しい技術やシステムを取り入れれば問題が解決するわけではない
- 現行の法制度はうまく使えば、ニーズに合致したサービスでできないものはない
- 地域の課題を本質的に捉え、それに適切に対応できる知識が必要
 - ニーズを適切に把握する方法
 - 対応できる交通モードの種類
 - それを実現する法規制

地域公共交通計画の概要

計画期間5年程度

地域内の公共交通ネットワークを対象
市町村の公共交通施策の“よりどころ”

人事異動が避けられない担当者の「引継書」

ポイント：**基本方針、目標、事業、評価**

ブレないように計画を策定して、
地域公共交通の改善に取り組む

【必須項目】

§5-2

- 1 基本方針
- 2 区域
- 3 目標 ←
- 4 事業及びその実施主体
- 5 達成状況の評価
- 6 計画期間
- 7 その他必要と認める事項

【努力項目】

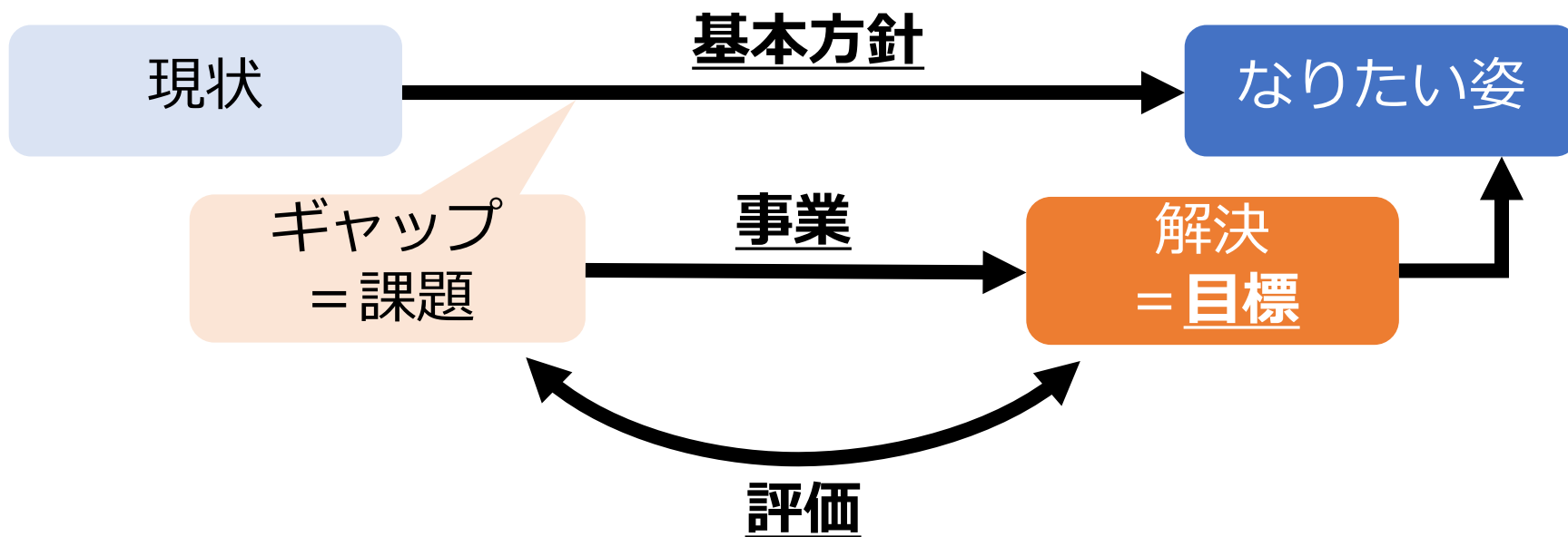
§5-3

- 1 資金の確保
- 2 立地適正化計画との連携
- 3 観光振興との連携
- 4 その他配慮すべき事項

§5-4

利用者数、収支などの
定量的なものが望ましい

※太字下線は法定記載事項

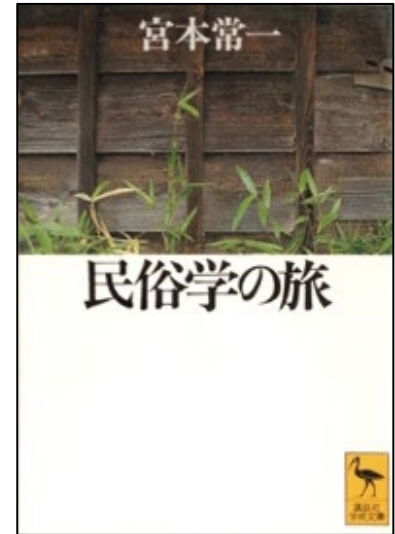


計画策定のための 調査・分析手法

地域の実態を知る手法とその使い分け

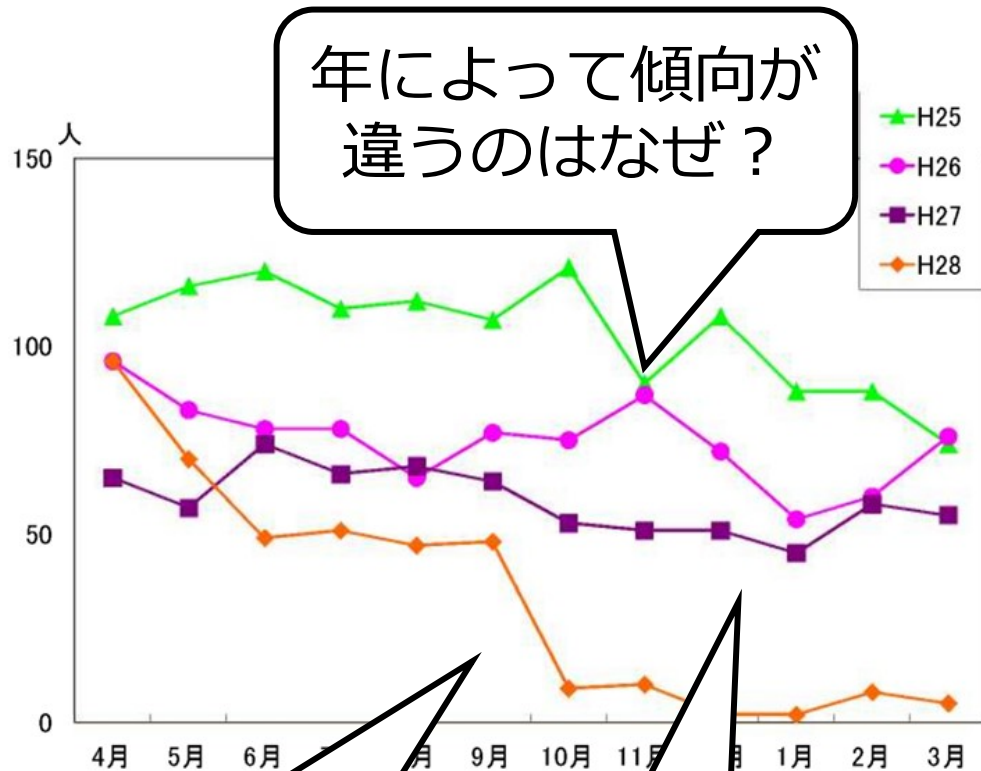
宮本常一「民俗学の旅」より

- ① 汽車へ乗ったら窓から外をよく見よ（中略）
駅へついたら人の乗りおりに注意せよ、そして
どういう服装をしているかに気をつけよ。
- ② あたらしくたずねていったところはかならず
高いところへ上がってみよ。そして方向を知り、
目立つものを見よ。（中略）目を引いたものがあつたら、そこへはかならずいって見ることだ。
- ③ 金があつたら、その土地の名物や料理はたべておくのがよい。
- ④ 時間のゆとりがあつたら、できるだけ歩いてみることだ。いろいろのことを教えられる。



アンケートの前に！

ちゃんと考察していますか？利用実態データ！



この程度の月別グラフ
でもいろいろ考えるこ
とはある

利用状況の把握が
改善の第一歩

なぜ急に利用が
落ち込んだ？

毎年減っている
理由は？

アンケートの前に
利用実態データを
しっかり見ましよう

車内で聞いたおばあちゃんの話。
他の利用者もそうだろうか？

公園前で降りたお母さんと小さい子。
他にも子連れの利用は多いのだろうか？

駅前での乗降が多い。
みんな鉄道に乗り換えるとは思えないけど。

前年同月に比べて利用が増えた。
スーパーができたからだと思うけど本当かな？

バスの要望があった地域。
ニーズはなさそうに思うのだけど・・・。



- アンケートを設計する際には、「何を知りたいか」という**設計者の意図**が必要

アンケートの設計者は誰でしょう？

- 設計者の意図 = 検証しようとする設計者の直感・疑問から導き出される仮説

既存のデータを精査せず
現地に足も運ばず
では仮説の組み立てようがない

やりがちな悪い例

- 市民アンケートのついでにバス関係の設問を
 - とりあえず、「満足度」を聞いてみる

市民のほとんどはバスを利用しない
回答者によってイメージするものがばらばら
調査年度によって回答者もばらばら
満足度ほどアテにならないものはない

- せっかくアンケートをとるなら、あれもこれも聞いてみよう

- どうせコンサルへの委託費は変わらないんだ。使い倒さにや損

回収率が下げる
回答者に偏りが生じる
回答内容の信頼性が失われる

**信用性を欠くアンケートに基づいて
まともな結果が得られる筈なし！**

市民全体を対象に交通施策への意識・意向の把握

- ◆ 個別の路線・施策に対する感度はほぼない
 - ほとんどが無関係な市民
- ◆ 公共交通を利用していない多くの市民は、正しく設問内容を理解して回答できない
 - 数十年前の利用や勝手なイメージに基づく回答
- ◆ 利用者の回答であっても、バスの利用割合が低い場合、ごく一部の回答者の回答が利用者全体を代表しかねない
 - 信頼できる意見として捉えて良いか？

市民アンケートによる施策検討には無理がある

アンケートを実施するなら

■ 政策全体の是非を問う場合

市民全体を対象とすることも是

例) ○○市では公共交通の維持に年間○億円を使用しているが、これは適切な支出だと思うか？

■ ニーズや個別具体の施策を問う場合

「市民全体」を対象とするのではなく、公共交通を
使う階層に絞った調査に

例) 高齢者

高校生の保護者

送迎をしている人

○○線の利用者

- 調査票はわかりやすく・文字は大きくはっきりと
 - A4両面×2枚程度が限界
 - 文字のサイズは12ポイント以上
 - 太字**・下線などを用いて強調すべき点を明確に

- 理解してもらえる言葉で簡潔に伝える
 - 役所言葉は避ける（ex.廃止代替えバスなど）
 - 事業者言葉も避ける（ex.系統主義と上下関係など）

- 集計しやすい設計とする
 - 選択肢には番号を振る
 - 自由記述は可能な限り避ける（数値や固有名詞は除く）
 - 固有名詞（商店名）も推測できるものは選択肢に

例1：あなたはバスをどのくらい使いますか？

困る例	模範例	年間利用回数換算値
たまに使う	1. 全然使わない	0
使うこともある	2. 年に数回	5
全然使わない	3. 月に1回程度	12
しょっちゅう使う	4. 週に1回程度	$52 = 365 \times (1/7)$
まあまあ使う	5. 週に2~3回程度	$130 = 365 \times (2.5/7)$
人並み程度に使う	6. 平日はほぼ毎日	$260 = 365 \times (5/7)$
鬼のように使う	7. ほぼ毎日	365

【困る例が困る理由】

- 順番がばらばら
- 回答者が選択肢を選びにくい
- 集計の際、定量的な数値に置き換えにくい

例2：デマンド交通を導入したら使いますか？

悪い例 この地区にデマンド交通を導入したら使いますか？

改善例

- 1) この地区にデマンド交通を導入するためには年間800万円の税金が使われます。導入すべきだと思いますか？
- 2) 導入できるサービスは1日5便程度、近くの総合病院やスーパーまで利用でき、運賃は300円程度で、乗車の際に電話予約が必要です。あなたは利用しますか？

オフィシャルな場で意見を聞いて**本音が出てくるか？**

- 説明会や協議会など、公式な場に出てくるのは「利用しない利用者」
- 真の利用者は公式な場に出てこられない。もしくは、出てきても意見は言えない

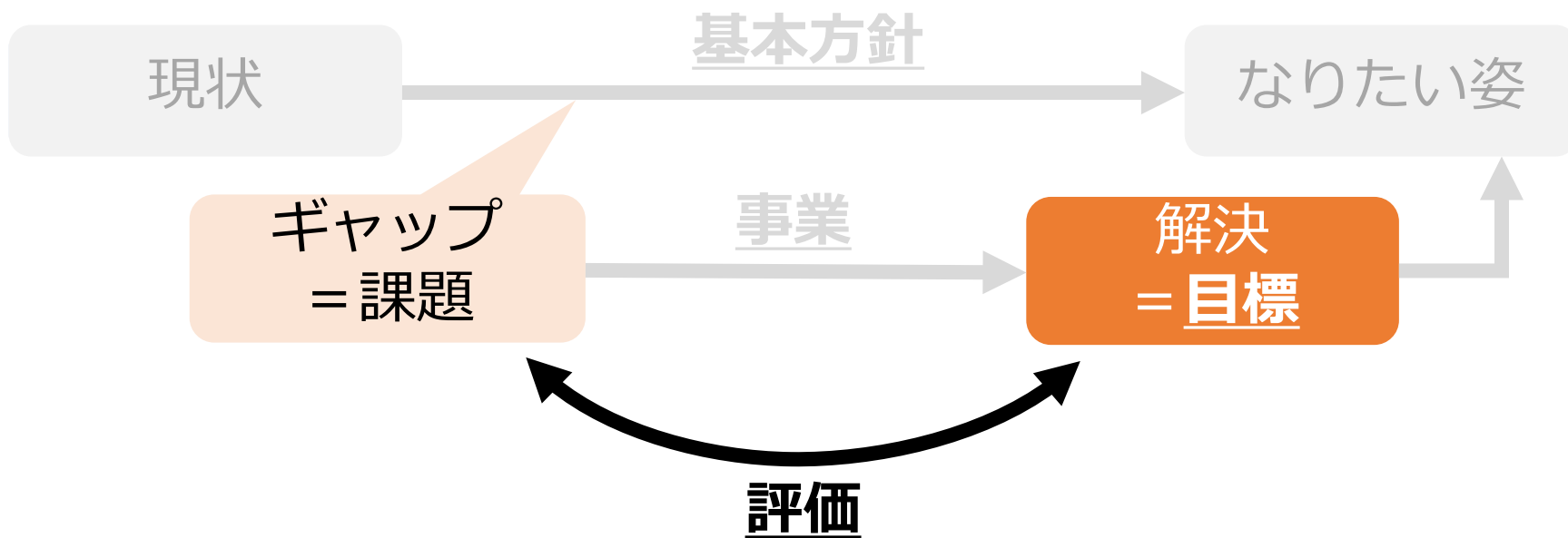
真の利用者は出て来てくれないのだから、本音を聞くには**こちらから行くしかない**

- 時間があつたらではなく「時間を作って」バスに乗る
 - ドライバー、乗客の話に話を聞きまくる
 - 車内外の利用者の挙動を観察する
 - 忘れないうちに清書して何度も読み返す
- ➔必要ならアンケートで検証

計画における 評価の意義とポイント

- コミバスや補助路線だけでなく、地域内の公共交通網全体の改善に取り組むことが市町村の責務
 - 地域内の移動における各モードの役割と位置づけ
 - 補助金はその中で使えるものを使う（補助金のあるものだけに取り組むのは×）
- 計画も評価も効率的に事業を実施し、説明責任を果たすために必要
 - 補助の増額や査定対応のためにやるものではない
- 評価はそれ自体ではなく、改善のために必要
 - 数値にとらわれるのではなく、数値の持つ意味を考える

※太字下線は法定記載事項



一口に評価と言っていますが・・・

「計画全体の評価」と「個別事業の評価」
「進捗状況の評価」と「事業効果の評価」
「アウトプット評価」と「アウトカム評価」
「自己評価」と「第三者評価」
「定量的な評価」と「定性的な評価」

いろいろな切り口がある

地域公共交通計画の“評価”はどれ？
確保維持改善計画における“評価”は？

	進捗状況 の評価	事業効果 の評価
計画全体の評価	アウトプット	アウトカム
個別事業の評価	アウトプット	アウトカム

インプット

事業のためのリソース投入
事業に投入した人員・予算（工数）



アウトプット

インプットの結果出力されるもの
作成されたチラシ、イベント実施回数、
施設整備数、コミュニティバスの運行実績など



アウトカム

得られた成果
公共交通利用の増加、外出率の増加、
公共交通分担率の増加、交通事故件数の減少など

定量評価は客観的か？

「客観的数値に基づいて判断」・・・よく聞きます
でも、数字であれば客観的かということとは違う

数字自体は事実だが・・・数字を解釈するのは人間

- ◆ その解釈は論理的か？
- ◆ 数値の算出条件は正しいか？
- ◆ 都合の良い数字だけを見ていないか？
- ◆ 割合で見るとか、実数で見るとか？

数字であっても主観的な解釈はいくらでもできる
定性的であっても論理的なアプローチはできる

- 路線再編したら利用者数が減ったので問題
- 収支率が低くて問題

➡ これだけが問題だと思っていることの方が
よっぽど大問題！

- ◆ 利用者数・収支率が向上
➔ 多くの市民が利用
- ◆ 本質は、基本方針に沿った運行目的が達成できているかどうか。その観点で見たとき、利用者数・収支率だけで評価することは適切か？

これは自体は良いこと

利用者数・収支率が良くなる = 改善とは限らない！

財政制約の厳しさ（と指標の算出しやすさ）から、公共交通施策評価を「収支率」で行いがち

収支率が高いならば行政が行う必要なし

- 事業の効率性（Inputに対してOutputがどれだけあるか）は求められるが、それを図る指標は収支率（≒採算性）だけではない（**1人あたり輸送コスト**などもある）
 - 収支率が上がったかどうかではなく、市民が**おでかけすること**で**豊かな生活**を送れるようになったかどうか大切
- 事業前後の効果を本質的な指標で評価する必要

運行目的によって指標は異なる
運行目的に合致した評価指標設定が重要

理想を追求しすぎてしまうと・・・

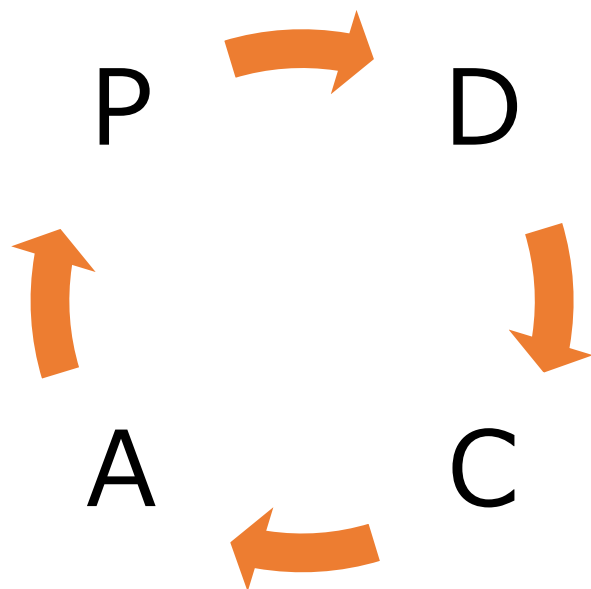
- ・ 評価指標が到底達成できない値
- ・ 算出不可能な数値を目標値に設定
- ・ 評価指標が多すぎて、算出に忙殺....

評価指標を算出することは目的ではない

評価指標の算出で事業の結果を表現し、その効果を考察することで、事業内容の改善につなげることが本当の目的

→ 評価できないような指標を設定したり、評価で疲れてしまうようでは本末転倒

計画に基づく事業の効果を適切に表現し、算出に無用な労力を要しない評価指標を



どこかで見たことのあるようなPDCAの図

計画(Plan)、事業実施(Do)、
評価(Check)、改善(Act)は密接不可分

ありがちな（悪い）例

評価、改善に関する事項は左の図のみ
これはPDCAサイクルの説明の図であって、PDCAサイクルをどう回していくかという説明になっていない

事業に対する評価が正しく行えないと、
改善にはつながらない

刮目せよ！これが本気のPDCAの実践だ！

【年間スケジュール】

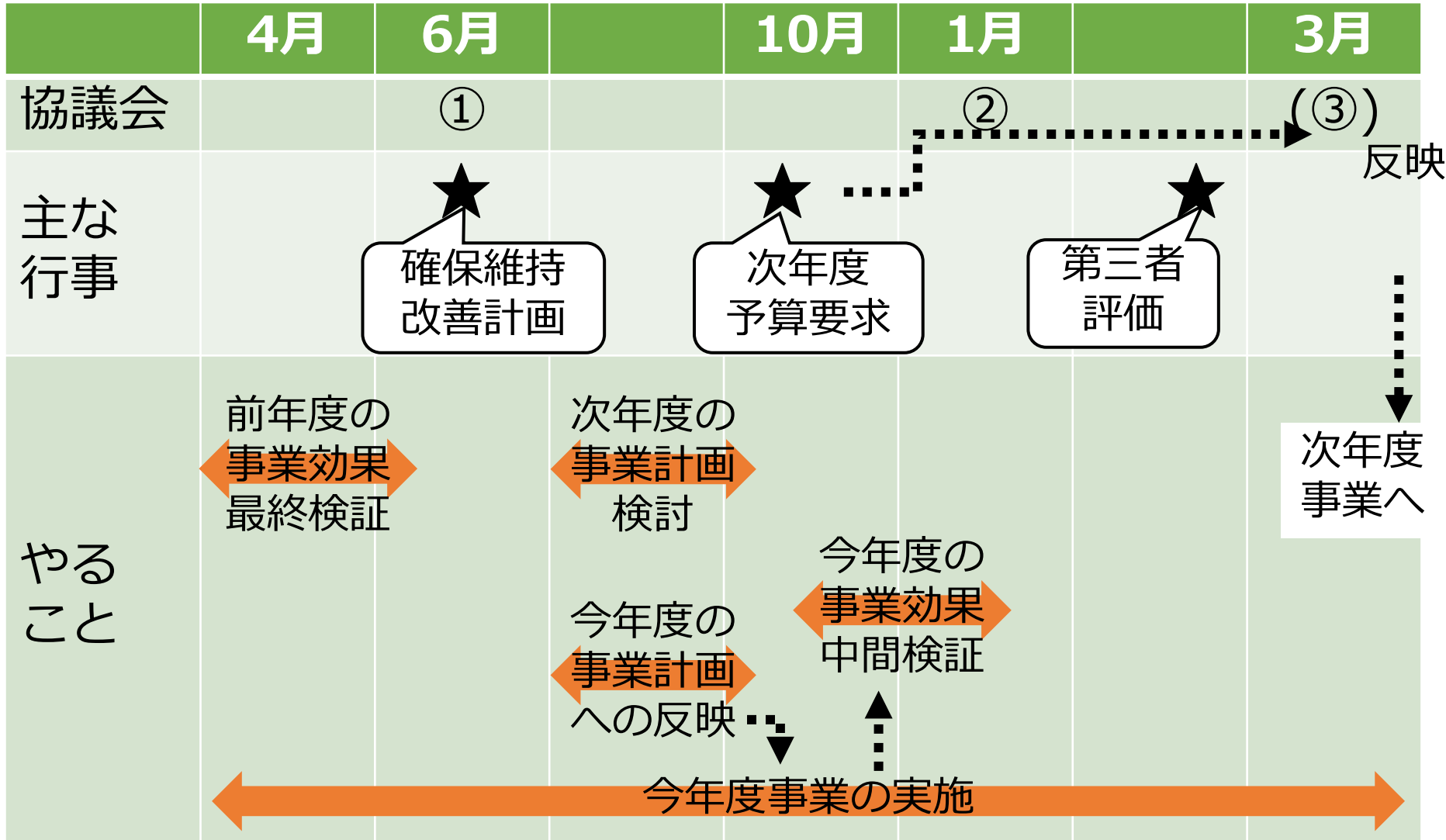
	4月	6月		10月	1月		3月
協議会		①			②		(③)
主な 行事		★ 確保維持 改善計画		★ 次年度 予算要求		★ 第三者 評価	

- 前年度決算・今年度予算
- 第三者評価委員会報告
- 確保維持改善計画（フィーダー）

- 自己評価
- 第三者評価

刮目せよ！これが本気のPDCAの実践だ！

【年間スケジュール】



- 評価指標の達成・未達成ではなく、その理由を考察することが重要
- 評価はあくまでも改善のためのプロセス。評価に無用な労力を要しないように
- 年間スケジュールの中に評価・改善のプロセスをビルトイン（埋め込む）ことで、“自然に継続して改善されていく仕組み”を

おわりに

きっかけは補助金でも良いですが・・・

- 計画策定の動機が「計画策定努力義務化」「補助制度と計画の連動」というのは否定しません
- せっかく作るのであれば、実行性のあるよい計画にしませんか？

