



国土交通省

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/>

平成 29 年 7 月 第 2 版

地域公共交通に関する 事業評価の手引き

— 第三者評価委員会からのアドバイス —



平成 29 年 3 月
国土交通省中部運輸局

監修 中部運輸局第三者評価委員会

1

事業評価はなぜ必要なのか

— 計画・評価なくして改善なし! —

こんなことに陥っていませんか？



そのまま放置すれば、近い将来こんなことも…

幹線バスが撤退し、コミバスの国庫補助も打ち切り。地域公共交通網は崩壊し、買い物難民が増加。



- ・ 場当たりの、局所的な評価では、地域公共交通網維持の取組みにつながりません
- ・ 網(ネットワーク)を意識した計画を策定し、計画に基づき網全体を評価することが大切です
- ・ 適切で有効な評価は、関係者が参画し、議論して初めて可能になります


2

事業評価でよくある間違い

□地域公共交通に関する事業評価では、次のような間違いが散見されます


1. 計画と評価がちぐはぐ

- ・ 計画で示した目標と評価項目が乖離している
- ・ 利用者数や採算性などに評価項目が偏っている
- ・ 事例からつまみ食いの評価項目を設定

 計画に基づく事業の効果を適切に表現できないような評価項目では、的を射た評価ができない


2. 評価過程まで考慮されていない

- ・ 評価指標が到底達成できない値に
- ・ 目標値は設定したが、算出が困難
- ・ 評価指標が多すぎて、算出に膨大な時間がかかる

 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

3. 評価が一過性・部分的となっている場合も

- ・ 評価対象はコミバスと補助路線のみ
- ・ 自己評価と第三者評価で指標が異なっている
- ・ 結果が公表されず、住民・事業者など関係者に共有されていない

 評価が部分的で一貫していなかったり、一過性のものであるようでは継続的な改善には繋がらない

□地域公共交通の計画では、実際にこんな例も見られます。

1. 公共交通網に鉄道が位置づけられておらず、網全体の視点が欠けている事例

●ある市の地域公共交通網形成計画の公共交通ネットワーク図



2. 目標と評価項目が乖離している事例

目標	評価項目
気軽に公共交通が利用できるまち	収支率
高齢者がお出かけしやすいまち	公共交通への市費投入額



3. 検証が難しい目標値を設定している事例

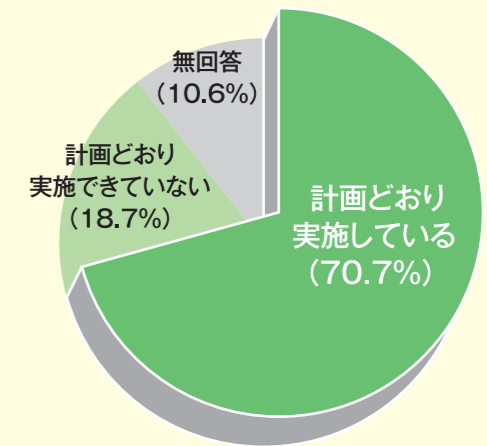
公共施設利用者の公共交通利用率	60歳以上の沿線地域住民利用率	公共交通の利用満足度
30%以上	80%以上	50%以上



事業評価に関する実態

■自己評価の実施状況

地域公共交通に関する計画を持っていると回答した市町村のうち、7割以上が計画どおり評価を実施しています。

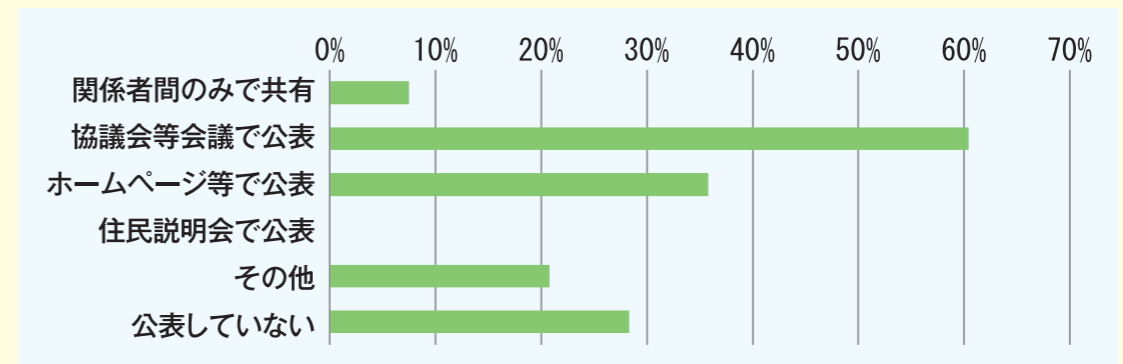


計画どおり実施できていない理由

- ・評価の基準がない
- ・具体的な実施方法が計画に示されていない
- ・計画に基づかない施策の評価ができない
- ・評価に必要な住民へのアンケートが実施できていない
- ・当初の計画通りに事業が進まなかった
- ・計画年度に達していない
- ・目標数値への達成が厳しい
- ・評価項目の設定がない 等

■評価結果の公表状況

約7割の市町村が評価結果を公表していますが、「協議会等会議で公表」が約6割を占めており、周知の範囲が限定的になることが考えられますので注意が必要です。



3 事業評価の留意点

□地域公共交通の事業評価の留意点をまとめました。

自ら評価・改善し、開示する

- 取り組みに公金を投入することへの説明責任と、効率的・効果的な事業実施のために計画が必要
- 実施した事業の効果を計測し、以後の改善につなげるために自ら評価し、開示することが有効

評価指標の算出により、計画や事業の進捗を把握し、改善につなげる

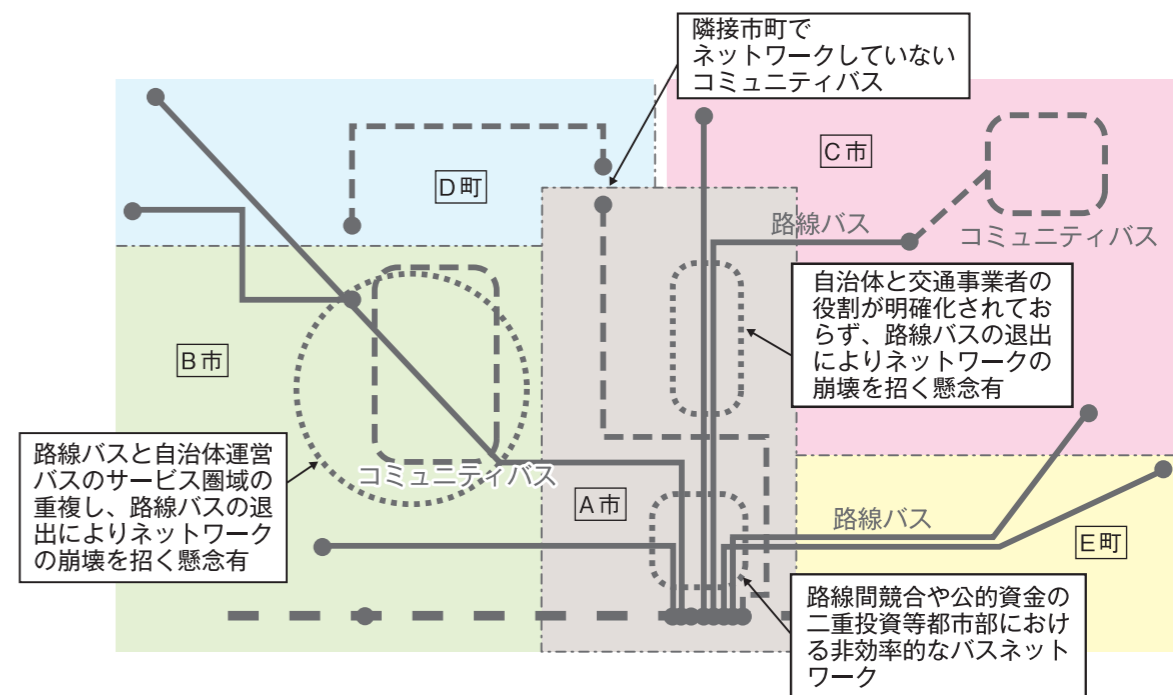
- あらかじめ、計画の目標を表現できる評価指標を選定する
- 計画の目的に沿った目標と、それを表現する目標値を計画に定める
 - ・ 指標の採用理由、数値の場合は設定根拠を明確にし、実施状況や地域の実情を踏まえ、指標や目標値の見直しも適宜行う
- 指標値の算出方法、使用データを明確に
 - ・ 算出式や使用データの出典等が不明確だと算出困難
 - ・ 評価を継続するためには、算出が容易なものとするべき
- 算出された指標、実績値の意味を考えるべき
 - ・ 目標値をクリアしたかどうかではなく、なぜクリアできた、あるいはできなかった、という理由を考察することが重要

地域全体の交通網を評価する視点が大切

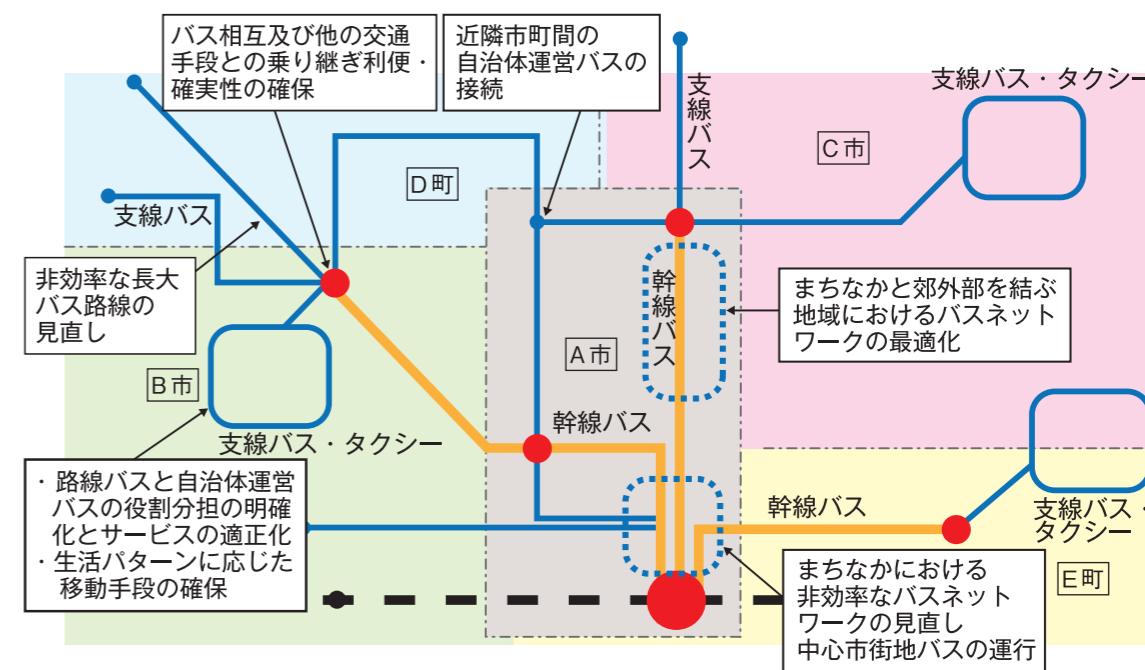
- コミバス・デマンド交通といった自治体主導の交通機関の整備・改善だけでは公共交通網全体は必ずしも良くならないことから、全体を考慮して改善に取り組むことが必要
- 県が評価するから…、と思わず、地域間幹線についても評価の中で意識することが大切

改善にあたっては、第三者評価など外部からの評価も活用し、住民を含む関係者間で評価に対する密な議論を行うことが重要

■適切な計画評価が行われないと、適切な改善が進まず、公共交通網が崩壊する懸念も…



■生活圏全体の視点から公共交通網形成を進めることが必要



4 事業評価を有意義なものとするために — 第三者評価活用の視点 —

□ 中部運輸局では、地域公共交通の確保・維持・改善に関する第三者評価委員会を組織し、毎年開催しています。

・ 第三者評価では、補助事業の評価(査定)に留まらず、地域の公共交通網全体の計画や補助対象外の路線を含むネットワーク全体の視点から、計画内容や事業実施の妥当性を評価(アドバイス)



改善のヒントをもらう貴重な機会



地域公共交通網
形成計画

要約

公表用
(中部様式)

抜粋

報告用
(本省様式)

■ 計画の評価に関する事項

計画に基づく事業の効果について自己評価

■ 地域公共交通網形成計画の概要と実施状況

市民・国・他の自治体に内容を紹介
前回第三者評価の活用結果や、この1年間頑張った点をアピール

■ 地域公共交通網形成計画に基づく取り組みのうち、国の補助(生活交通確保維持改善事業)を受けた事業の状況

中部様式と本省様式で評価指標や取り組み内容が一貫していなければならない

評価結果を住民等関係者および評価委員にわかりやすく伝えるという視点で整理することが重要

・ 文章による説明にたよりすぎるのではなく、箇条書きや図表等によりポイントを簡潔に 等

市町村・県・交通事業者・住民に期待される姿勢



それぞれが自らの役割を認識した上で、事業評価結果の原因・意味を理解し、改善策を検討

活性化再生法第4条に示された努力義務と交通政策基本法第11条に示された責務に基づき整理すると...

市町村

○ 主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む

- ・ 持続可能な地域公共交通網を形成するため、ネットワーク全体を踏まえた評価を実施
- ・ 改善につながる事業評価を実施

住民(国民)

○ より良い交通施策の実現に主体的に取り組む

- 地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める
- ・ 自治体は、住民が主体的に取り組むことができるよう、評価結果をわかりやすく情報開示することが必要

県

○ 特に広域的な見地から、市町村と密接な連携を図りつつ、主体的に地域公共交通施策に取り組む

- ・ 地域の骨格となる広域幹線の活性化に資する事業・評価を実施
- ・ 広域幹線と地域公共交通網との連携について主体的に議論

交通事業者

○ サービスの質の向上、公共交通の利用に資する情報提供・充実に努める

- ・ 市町村・住民に対し、各路線の情報を積極的に開示
- ・ 評価結果を受け、自治体と共同で事業を改善

国(支局)

○ 情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上に取り組む

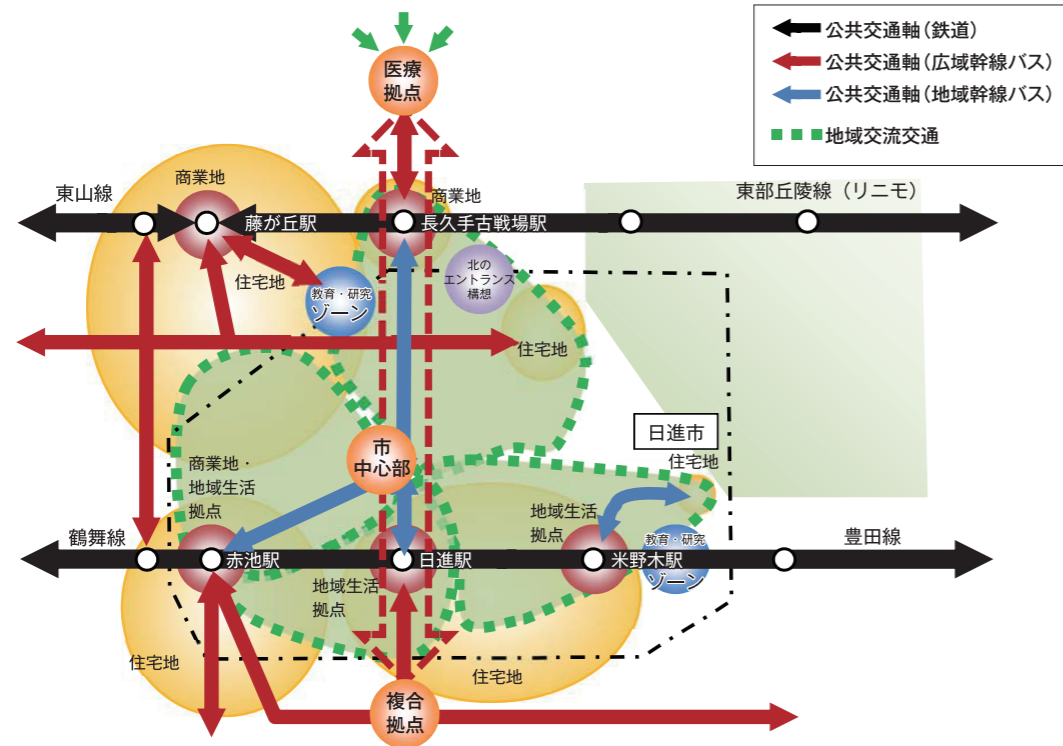
- ・ 市町村担当者に事業評価の意義・評価方法を周知・助言
- ・ 好事例の提供等を通じた事業評価活用の支援



議論にあたっては、「活発で良い議論ができる会議のために。」を活用し、協議会で、それぞれの立場から活発に議論しましょう。

■ 鉄道を軸に隣接市を含む公共交通網が、体系的に位置づけられている事例

● 日進市地域公共交通網形成計画の公共交通ネットワーク図



■ 地域公共交通網全体を踏まえて評価をしている事例

項目	事業の効果及び目標指標		
公費負担額	再編前 ○千円 → 再編後 △千円 公費負担額はほぼ横ばいであるが、再編により効率化が図られ、民営化に伴う増便によるサービス水準の向上が図られる。		
収支率	再編前 ○% → 再編後 ○% 民営化及び料金改定の影響により、大幅な改善を見込みます。		
路線別の事業効果と目標指標	民間路線バス路線の新設	現行路線の民営化に伴う路線の新設により、本計画の目標年次(平成32年度)における年間利用者数は、○千人以上(平成26年度:○千人)への増加を見込みます。	
	コミュニティバス路線の再編	○○線	○○線の新設に伴い、本計画の目標年次(平成32年度)における年間利用者数は、○千人を見込みます。
		△△線	△△線の新設に伴い、本計画の目標年次(平成32年度)における年間利用者数は、○千人(平成26年度:○千人)への増加を見込みます。
事業全体の効果と目標指標	日頃バスを利用する人の割合	本計画に基づく事業により、本計画の目標年次(平成32年度)における日頃バスを利用する人(年に数日以上の利用がある人)の割合は、幹線バス○%以上(平成26年度:○%)、地域交流交通○%以上(平成26年度:○%)を見込みます。	
	公共交通の利用者数	本計画に基づく事業により、本計画の目標年次(平成32年度)における公共交通の利用者数は○千人以上(平成26年度:○千人)を見込みます。	
	公共交通利用の不満割合	本計画に基づく事業により、本計画の目標年次(平成32年度)における公共交通利用の不満割合は、幹線バス○%以下(平成26年度:○%)、地域交流交通○%以下(平成26年度:○%)を見込みます。	

事業全体の目標と路線別の目標を分けて設定

■ 地域公共交通に関する相談窓口

中部運輸局では、

- ・ 地域公共交通網形成計画の記載方法
- ・ 地域公共交通確保維持改善事業の活用
- ・ 他地域の事例紹介

などについて、自治体や交通事業者の担当者が相談できる窓口を設けています。

どんな些細なことでもお気軽にご相談ください。



中部運輸局交通支援室	☎ 052-952-8050
愛知運輸支局	☎ 052-351-5311
静岡運輸支局	☎ 054-261-2939
岐阜運輸支局	☎ 058-279-3716
三重運輸支局	☎ 059-234-8411
福井運輸支局	☎ 0776-34-1601